



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

碩士學位論文

舊都心 衰退商權의 活性化
方案에 관한 研究

- 濟州市 一都1洞 新興路와 鎭成路 인근 블록을 중심으로 -

濟州大學校 大學院

建築工學科

車 浩 喆

2011年 2月

舊都心 衰退商權의 活性化 方案에 관한 研究

- 濟州市 一都1洞 新興路와 鎭成路 인근 블록을 中心으로 -

指導教授 朴 哲 民

車 浩 喆

이 論文을 建築工學 碩士學位 論文으로 提出함.

2011年 2月

車浩喆의 建築工學 碩士學位論文을 認准함.

審査委員長 _____ 印

委 員 _____ 印

委 員 _____ 印

濟州大學校 大學院

2011年 2月

목 차

Abstract

I. 서 론

- 1. 연구의 배경 및 목적 1
- 2. 연구의 범위 및 방법 2

II. 이론적 고찰

- 1. 구도심의 정의 5
- 2. 도시의 상업가로 5
- 3. 가로 활성화의 의미 7
- 4. 구도심 쇠퇴현상 8
- 5. 외국의 활성화 정책 사례 9
- 6. 선행연구의 고찰 및 분석의 틀 12

III. 외국사례연구

- 1. 활성화 상업가로의 특성 분석 사례 16
- 2. 구도심 재생방안 사례 36

IV. 대상지의 현황 분석을 통한 구도심 상권의 쇠퇴원인 및 문제점 고찰

- 1. 제주도 구도심의 일반적 현황 41
- 2. 제주도 구도심의 활성화 관련 정책 현황 42

3. 대상지의 일반적 현황	45
4. 물리적 요소에 따른 세부별 쇠퇴원인 및 문제점	46
V. 쇠퇴원인에 따른 활성화 방안 제시	
1. 조사·분석내용의 종합 및 세부별 활성화 방안.....	57
2. 구도심 쇠퇴상권의 활성화를 위한 분야별 대응방안.....	63
VI. 결 론	65



표 목 차

Table 1. 도시 가로의 정의	6
Table 2. 가로 활성화에 대한 정의	7
Table 3. 해외 도심재생의 공공정책적 동향	10
Table 4. 도심재생 정책 및 제도의 종합	11
Table 5. 도심관련 연구 사례	14
Table 6. 구도심 쇠퇴상권의 원인분석 및 활성화 방안에 대한 개선방향 제시를 위한 분석의 틀	15
Table 7. 활성화 상업가로의 물리적 요소에 대한 분석의 틀	17
Table 8. 보도 현황	19
Table 9. 가로 활성화를 위한 적정 보도 폭	20
Table 10. 차도 현황	21
Table 11. 건물의 전면 폭 비율	23
Table 12. 대상지 건물의 전면 폭비 현황	23
Table 13. 건물 저층부 용도의 가로 활성화 기여도	24
Table 14. 가로와의 관계성에 따른 업종 구분	24
Table 15. 대상지 건물의 저층부용도	25
Table 16. 입면상업화 높이 및 세장비	26
Table 17. 건물높이와 가로의 관계	27
Table 18. 가로시설물 현황	28
Table 19. 대중교통시설 현황	29
Table 20. 보행환경 현황	31
Table 21. 분석내용의 종합	34
Table 22. 제주도 구도심의 주요 활성화 방안 현황	44
Table 23. 토지이용 현황	47

Table 24. 건축물 현황	45
Table 25. 주요 상업시설 현황	50
Table 26. 기반시설 정비 현황	51
Table 27. 공영주차장 현황	52
Table 28. 테마거리 정비 현황	54
Table 29. 가로시설물 정비 현황	55
Table 30. 분석결과 및 세부별 활성화 방안	59
Table 31. 대상지 활성화를 위한 성공사례 및 적용 방안	62
Table 32. 분야별 활성화 방안	64



그림 목 차

Fig. 1 연구의 내용 및 방법	3
Fig. 2 연구 흐름도	4
Fig. 3 뉴욕 맨해튼 현황	18
Fig. 4 사례연구 대상지 현황	18
Fig. 5 사례연구 대상지 관련 대중교통 노선도	29
Fig. 6 제주도 도시개발사업 현황	42
Fig. 7 제주도 구도심 현황	42
Fig. 8 대상지 현황	45
Fig. 9 대상지 인근 구도심 오픈 스페이스 위치도	53
Fig. 10 대상지 인근 구도심 오픈 스페이스 현황	53
Fig. 11 제주도 구도심 활성화를 위한 주요 개선방안	63

Abstract

A Study on the Revitalization Methods to Declined Commercial Area in the Old Downtown Area

- Focused on the Nearby Blocks of Ildo-1Dong Sinheung-ro and Chilseong-ro in
Jeju-Si -

Ho-Cheol, Cha

Dept. of Architectural Engineering

The Graduate School

Jeju National University

Supervised by Prof. Chul-Min, Park

The purpose of case study is to present physical characteristics of activated commercial area. To this end, this study constructed objective data of physical status in the nearby blocks of Broadway and Spring St. and Prince St. in Soho manhattan and analyzed then results are as follows. Firstly, the site is comprised of streets for pedestrians like that proper width of sidewalk and short interval of cross walk and sufficient pedestrian signal timing. It improves the amenity of pedestrians through the continuity of walking. Secondly, the site has

a convenient public transportation and road system. It brings people to site to easily. Thirdly, building of the site has a wide width of front. It creates vigorous activity of pedestrians. Fourthly, lower floor of building of the site has a high level of contribution for revitalize of streets. It creates various community and vibrant streets. fifthly, building of the site has a low commercial height and smaller slenderness ratio of building. It makes aggressive relationship between pedestrian and streets through visual interest Finally, street furniture of the site spoil the beauty of streets. Therefore it need to active manage in order to revitalize of commercial streets.

Based on case study, The purpose of this study is to present assignment and plan for revitalizing the dilapidated old commercial area. To this end, this study constructed objective data of physical status in the nearby blocks of Sinheungno and Chilsungno in Jeju-Si and analyzed them. Results are as follows. First, as the most lands were private owned and poor physical condition so that the expected conflicts during the period should be prevented in advance. Secondly, as the most of the buildings in that area was inefficient so that public institutions should improve physical circumstances by providing area-unit plans and guarantee. Thirdly, as major business facilities go wrong so that owners of stores should crate up-to-date service and circumstances and plan for activation by keeping a close contract with retail trade. Finally, the maintenance considering regional characteristics must be in need as the insufficient maintenance of facilities caused to the downtown decline and degradation in fine view

I. 서 론

1. 연구의 배경 및 목적

우리나라의 구도심은 오래 전부터 정치·경제·사회·문화의 중심지로 도시의 정체성을 상징하는 중추적 역할을 수행해왔다. 그러나 1970년대 이후 급속한 도시화 과정을 겪으면서 증가하는 인구의 자양적 욕구를 충족시키기 위해 도심 외곽으로 토지구획정리사업 등의 도시개발사업이 추진되었고 이렇게 진행된 도심 외부로의 도시개발사업은 자동차사회화(Moterization)과 함께 도심 주요 기능들을 주변 지역으로 분산시켜 구도심의 중심기능을 약화시켰다. 이후 기능이 약화된 구도심에는 상주인구의 감소, 상업 활동의 저하, 공공행정 및 업무기능의 약화, 기반시설 및 건물의 노후화, 지가하락, 교통체계 및 주차환경의 악화 등과 같은 각종 도시 문제가 발생하였고 이는 지역경제의 극심한 침체와 함께 도시의 정체성 상실로 이어져 많은 사회적 문제를 야기하고 있다. 이에 따라 각 도시의 지자체들은 쇠퇴한 도심공간의 회복 및 재성을 위해 다양한 활성화 정책 및 사업 등을 진행하고 있으며 그중 특히 지역경제의 활성화와 도시브랜드의 창출을 목적으로한 상업가로조성사업에 대한 관심이 급증하고 있다. 하지만 현재 진행 중인 상업가로조성사업을 통한 도심 활성화 방안들은 상업가로의 특성 및 활성화 요인에 대한 올바른 이해 없이 무분별하게 진행되고 있어 투자에 비해 그 실효성이 떨어지고 있는 상황이다.

제주시의 경우 2000년대 초반 이후 구도심에 대한 쇠퇴문제가 부각 되어 그에 대한 대안으로 2005년부터 구도심의 활성화를 위한 연구가 진행되고 있으며, 최근에는 그 심각성이 대두됨에 따라 『제주시 구도심재정비촉진지구¹⁾』를 지정하고, 가로환경정비를 위한 공공디자인개발사업 등을 추진하고 있다. 하지만 이런

1) 제주특별자치도가 제주시 구도심의 도시공간구조개편과 중심지 기능회복 및 주거환경개선을 광역적이고 체계적으로 정비하기위해 제주시 일도 1동, 삼도 2동, 건입동 일원 453,200㎡에 지정한 지구로 지구명은 제주시 구도심 재정비촉진지구이다.

정책들은 도시경쟁력 및 지역특성화라는 종합적 차원에서의 상권 활성화 방안이 라기보다 단순히 일부 상업 기능의 재생을 위한 편협적 차원에서의 활성화 방안에 머물고 있는 상황이다. 따라서 현재의 단편적인 상권 활성화 방안을 넘어 좀 더 체계적이고 종합적인 차원에서의 지역경제의 활성화 및 구도심의 활성화를 위해서는 구도심의 세부별 쇠퇴원인에 대한 면밀한 조사·분석이 선행 되어야 할 것이다.

이에 본 연구는 제주시 구도심의 중심상권인 신흥로와 칠성로 인근 블록을 연구 대상으로 선정하여 토지, 건축물, 주요 상업시설, 기반시설 등의 물리적 요소에 따른 상권의 쇠퇴원인 및 구도심 쇠퇴상권의 활성화를 위한 세부별 개선방안을 제시하는데 그 연구 목적을 두고 있다.

2. 연구의 범위 및 방법

제주특별자치도는 현재 「제주시 구도심재정비촉진지구」를 지정하고 가로환경정비를 위한 공공디자인개발사업 등의 구도심 활성화정책을 추진하고 있다. 이러한 사업들은 오래 전부터 제주시 도심의 중추적 역할을 수행해 왔으나 현재 상당히 쇠퇴해 있는 일도 1동의 신흥로와 칠성로 인근지역을 중심으로 시행되고 있으므로, 본 연구의 공간적 범위를 「제주시 구도심재정비촉진지구」로 지정된 구도심 지역중 시민들의 인지도가 가장 높고 상업의 중심적 역할을 담당하고 있는 일도 1동 신흥로와 칠성로 인근블록으로 선정하였고, 비교분석 및 연관성 분석 등의 포괄적 연구진행을 위해 상황에 따라 대상지 인근의 「제주시 구도심재정비촉진지구」를 조사범위에 포함하였다.

연구의 내용적 범위로는 도심가로 및 구도심 활성화정책의 사례와 관련연구를 고찰 하였고, 대상지의 토지이용 현황, 건축물 현황, 주요 상업시설 현황, 기반시설 정비 현황 등의 물리적 현황을 조사·분석하여 구도심 쇠퇴상권의 활성화를 위한 세부 및 분야별 대응방안을 제시하였다.

연구의 시간적 범위는 대상지에 대한 현황조사가 이루어진 2009~2010년과

『제주시 구도심재정비촉진지구』가 지정되고 『가로환경정비를 위한 공공디자인개발용역사업』이 진행된 2008년으로 하였다.

연구의 방법은 현장조사, 문헌조사, 사례비교 연구, 통계자료활용 등의 방법을 통해 객관적 자료를 구축하였고, 현황자료의 특성분석, 국·내외 사례의 비교분석, 연관성분석 등을 통해 구도심 쇠퇴상권의 활성화를 위한 과제 및 대응방안을 제시하였다.

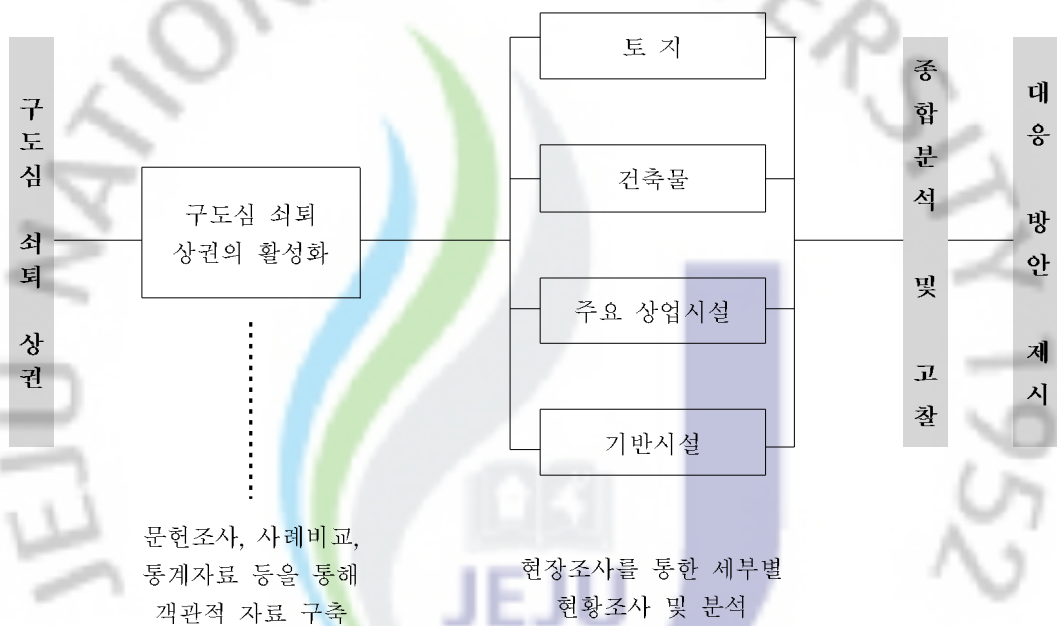


그림 1. 연구의 내용 및 방법

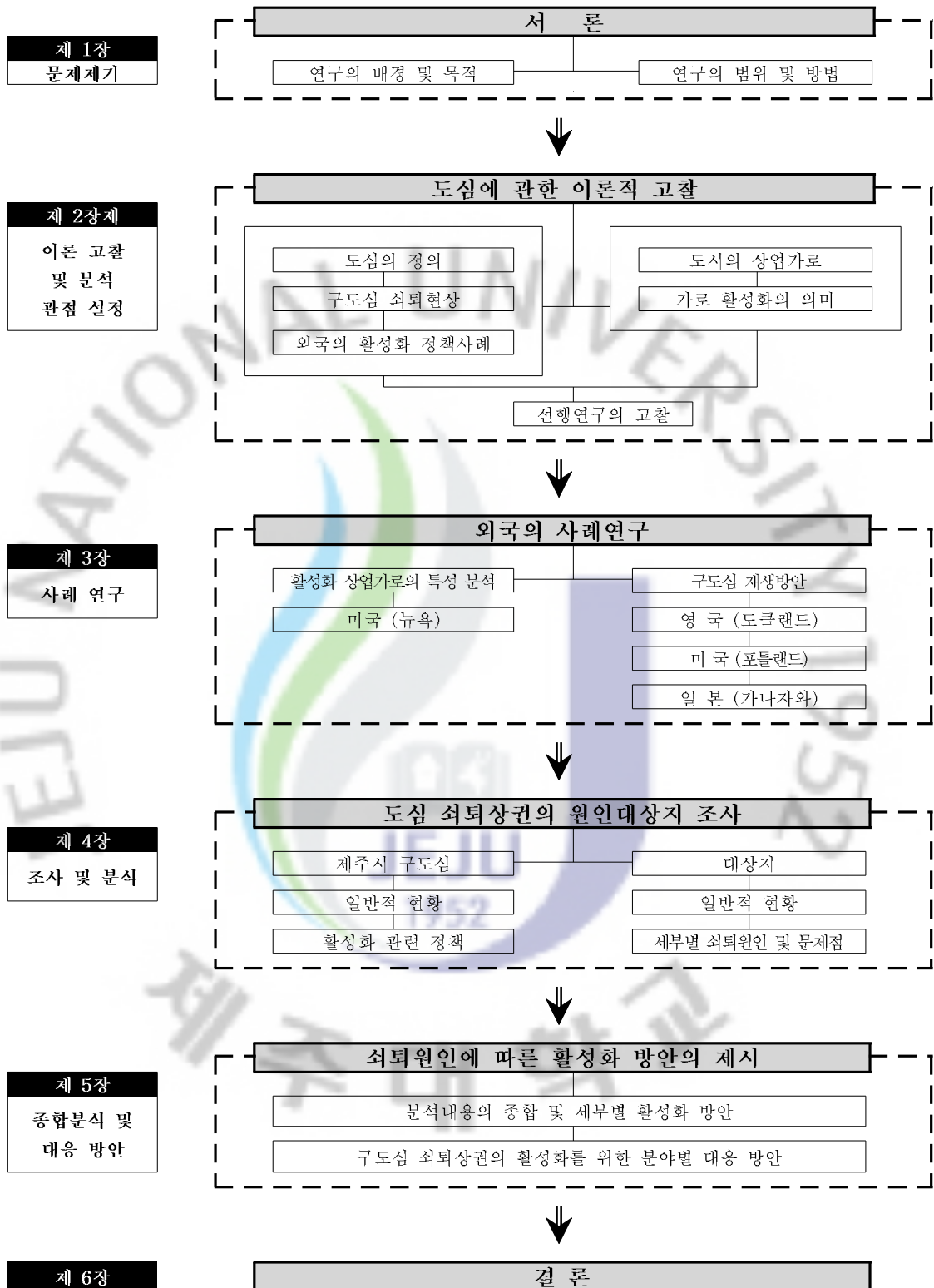


그림 2. 연구 흐름도

II. 이론적 고찰

1. 구도심의 정의

도시문제의 대부분은 구도심을 중심으로 이루어지고 있으므로 구도심에 대한 이해는 도시문제 해결을 위한 전제조건이라 할 수 있다. 도심은 도시의 발전과정에서 최초의 발생공간이자 역사의 흐름과 함께 사람들의 도시 활동이 축적된 공간으로 시가지의 중심부에 형성되며 행정시설을 비롯하여 업무·상업·문화시설 등의 주요한 기능들이 들어서 있어 집약적 토지이용과 사람들의 활발한 행위가 일어나는 도시의 중심공간이다. 이러한 도심은 교통 및 배우공간의 연계성과 지리적 이점 등으로 인해 도시의 중심부에 형성되며 크게 접근성, 고밀도의 토지이용, 상업·업무활동의 집중, 업무기능의 특화 등과 같은 특징을 갖는다. 현대사회에 들어 토지이용의 고밀화에 따른 수용력 확대와 기술발전에 따른 교통과 통신, 서비스의 편의성으로 인해 사람들의 흡입을 가속시킴으로써 더욱 활발한 도시행위가 일어나는 공간이다. 즉 도심은 도시 내에 형성된 중심지이자 최상위 중심기능의 집적체라는 의미를 지닌 기능지역이라 정의 될 수 있다.

2. 도시의 상업가로

도심에서 일어나는 다양한 활동중 특히 사회적 행위의 대부분은 가로공간을 매개로 전개되고 있어 도시 가로공간의 중요성은 어느 무엇보다 크다고 할 수 있다. 이러한 도시가로에 대하여 우선 선행 연구자들의 이론을 정리해 보면 다음의 다음과 같다.

표 1. 도시 가로 정의

구분	정의
Kevin Lynch	도시의 장소에 대한 인지를 명확히 하는 지배적 요소
George Banz	통로 이상으로서의 직접적인 교류의 장
Colin Buchman	차도와 보도로 구성되고 보행자나 차량의 접근으로 건축물의 정면과 맞닿는 배치형태
P.D.Spreiregen	양쪽이 폐쇄된 corridor로써 도시공간의 통로
A.Rapport	건축물은 그저 개인적 공간이고 가로는 도시생활에 있어 중요한 공간. 건축물을 제외한 나머지 공간으로 연결만을 위한 공간.

참고 : '가로 공간 개선을 통한 도심 재생방안에 관한 연구(김수미, 양재혁 2005)'를 참조하여 재구성.

Kevin Lynch는 도시의 구성을 5가지요소 path, node, landmark, district, edge로 구분하였으며 이중 가로(Path)는 도시의 장소에 대한 인식을 명확하게 하는 지배적인 역할을 한다고 하였다. Jane Jacobs(1992)는 어느 도시의 이미지를 생각할 때 최초로 부각되는 것이 가로이며 가로는 울퉁불퉁하면 도시도 울퉁불퉁하다²⁾라고 말하여 가로의 중요성을 강조하였다. 또한 가로는 도시공간의 중요한 골격이자 도시민의 커뮤니케이션이 활발하게 일어나는 교류의 장이므로 다양하고 활기찬 가로공간의 조성은 보다 발전적인 도시공간을 만들뿐만 아니라 나아가 도시를 재생시키고 도시의 정체성을 살리며 지속가능한 성장을 도모하게 한다.³⁾라고 이야기 하였다.

이러한 도시가로중 상업가로는 주변이 상업지역으로 인근 건물들의 주 용도가 상업시설로 구성되며 그 위치가 도시민들에게 주요 장소로 인지 되어 가로 안에서 보행활동이 단순히 이동과 통과라는 기본 기능 외에 구매, 휴식, 만남, 기다림, 대화 등의 다양한 행위를 담는 가로라 할 수 있다. 이러한 상업가로는 크게 지역경제의 활성화 측면과 삶의 질에 관한 측면에서 의의를 갖는다. 우선 지역경제의 활성화 측면에서 볼 때, 상업가로에 많은 사람들이 찾는다는 것은 가로변상가 이용의 증진을 뜻하며 이는 주변 상권의 활성화로 이어짐으로써 지역 경제 발전에 큰 기여를 하게 된다. 한편, 삶의 질 측면에서 잘 조성된 상업가로는 도

2) Jane Jacobs(1992), The Death and Life of Great American Cities, Vintage Books USA.

3) Kim Soo-mee, Yang Jae-hyouk(2005), A study on the city center regeneration in Street space improvement Journal of Architectural Institute of Korea. V.25(1), p441.

시민들에게 매력적이고 즐거운 장소라는 인식성을 부여하여 도시의 어메니티를 증진시킴으로써 도시 내 삶의 질 향상에 큰 역할을 담당하게 된다.

3. 가로 활성화의 의미

가로 활성화에 대한 의미 분석을 위해 선행연구자의 이론을 검토해보면 다음과 같다.

표 2. 가로 활성화에 대한 정의

구 분	정의
Kevin Lynch	가독성(Legibility), 추상화, 상징화를 통한 이미지 형성, 사람에 의해 재조직된 이미지
Jane Jacobs	용도의 다양성(기능적 다양성, 행위의 다양성)
정민우	휴먼스케일, 이용객의 심리적 요건 고려, 정적가로와 동적가로
Risa Taylor	자율적 환경, 변화와 지속의 가능성, 선택의 다양성
John J. Fruin	적당한 밀도의 보행량에 의한 안정성과 쾌적성

참고 : '상업가로의 활성화 요인 분석(정은옥, 양우현 2002)'과 '도심재개발에 있어서 가로 활성화 계획요소에 대한 연구(이승필, 김도년 2006)'를 참조하여 재구성.

Kevin Lynch의 경우 활성화된 환경에서는 가독성(Legibility)이 중요하다고 역설하였는데 이 가독성은 도시를 인식하여 의미 있는 것으로 재조직함으로써 사람의 마음속에 이미지로 존재하게 되는 것으로 이렇게 인식된 공간은 다시 추상화되고 상징화 되어 환경 속에서 인간에게 의미와 장소성을 부여하게 된다.⁴⁾라고 밝히고 있다. Jacobs는 가로에 대해 다양한 사람들이 사용함으로 커뮤니티 형성을 위한 가장 중요한 장소이며, 가로의 활성화는 가로가 가진 용도의 다양성에 의한 것이라고 지적하였다. 또한 Jacobs는 용도의 다양성을 1차적 다양성(Primary diversity)과 2차적 다양성(Secondary diversity)으로 구분하여 설명하는데 전자는 주거, 사무소, 공장 등과 같은 기능과 용도상에서의 다양성을 의미

4) 손재하(1989), 도심지 보행자 가로 공간 환경의 활성화 방안에 관한 연구, 성균관대학교 석사학위논문, pp.8-9.에서 발췌 재정리함.

하였고, 후자는 소매점, 놀이터 등과 같이 이들 기능을 이용하는 삶의 행위나 욕구를 위해서 생겨나는 여러 가지 시설과 공간을 의미 하였다. Jacobs는 도시공간의 활력을 위해서는 이 두 가지 차원의 다양성 모두가 필요하다고 이야기 하였다.⁵⁾ 정민우는 가로와 활성화는 인간 척도(Human Scale)적인 가로에서 많이 보이는 것으로 가로공간의 활성화 여부는 이용객들이 가로를 걷어가는 동안 자기 자신이 느끼는 감정에 의해 결정되는 것이라고 밝혔다.⁶⁾

John J. Fruin는 일반적으로 보행자가 보행량의 과다로 인해 보행에 규제를 받거나 보행속도가 제한 된다면 그 가로는 쾌적성과 안전성이 보장되지 않으므로 활성화되기 어려우며 또한 지나치게 흐름이 없는 가로 또한 보행의 쾌적성에서 긍정적으로 봄보다는 느낌을 가지기 어렵다고 주장 하였다.⁷⁾

이러한 선행연구자들의 이론을 바탕으로 활성화의 사전적 의미인 어떠한 사회나 조직의 기능을 활발하게 한다. 라는 뜻을 이해하여 가로 활성화에 대한 의미를 정의해 보면 가로 활성화란 사람들을 위한 물리적 환경이 잘 정비 되고 이용자의 편의를 배려한 공간 및 건물 디자인 등이 제공 되어 활성화의 주체인 사람들에게 의해 다양한 활동이 활발하게 이루어지는 것으로 물리적 환경이 단절되고 개별적이기 보다 일체적 연속감을 형성하고 있는 가로라 칭할 수 있다. 즉 가로 활성화란 다양한 용도를 가지고 있는 가로공간에서 보행자가 봄보다는 느낌을 갖고 활발한 커뮤니티 활동과 주변산업 및 상업부분의 활성화가 이루어짐을 뜻한다고 할 수 있다.

4. 구도심 쇠퇴현상

도시의 발전단계는 각 연구자에 따라 상이하게 구분되고 있지만 인구성장률에 따라 변화하는 도심지역과 교외지역 간의 관계를 통해 도시의 발전단계를 구분

5) Jacobs, Jane(1961), 「The Death and Life of Great American Cities」, New York: Vintage Books, pp.161-163에서 발췌 재정리함.

6) 정민우(1992), 가로변 소규모 상업건축물의 외부 형태 요소의 특성에 관한 연구: 가로경관과의 관계를 중심으로, 서울대학교 석사학위논문, p.60.

7) John j. Fruin(1991), 보행자공간, 태림문화사, p.71.에서 발췌 재정리함.

한 레오 반 덴 베르크(Leo van den Berg)의 도시발전단계론에 따르면 도시의 발전단계는 도시화(urbanization), 교외화(suburbanization), 탈도시화(desurbanization), 재도시화(reurbanization)로 구분할 수 있다.⁸⁾ 이 이론에 의하면 우리나라 도시들의 대부분은 현재 교외화 단계로, 이 단계에서는 도심인구 및 건축물의 과밀, 환경악화, 사회·경제적 여건변화, 교통혼잡 등으로 인해 도시에 집중되었던 중심기능들이 외곽으로 유출됨으로써 도심 쇠퇴현상이 발생하게 된다. 이 시기에 나타나는 쇠퇴현상은 각 도시의 특성에 따라 다르지만, 대체로 상주인구의 감소, 기반시설의 노후화, 상업기능의 저하, 공공행정 및 업무기능의 유출, 지가하락, 범죄율 증가, 교통체계 및 주차환경의 악화 등이 있다. 한편, 이러한 쇠퇴현상은 지역경제의 극심한 침체를 유발하여 도시의 정체성을 상실시키고 많은 사회적 문제를 발생시키고 있어 우리나라의 각 도시들은 도심 쇠퇴문제에 대응하기 위해 종합적이고 지역화 된 도심활성화 방안을 모색하고 있다.

5. 외국의 활성화 정책 사례

18세기 영국을 기점으로 시작된 산업혁명으로 인해 세계의 각 도시들은 엄청난 성장을 이루었지만 이러한 성장은 도시의 외연적 팽창과 함께 다양한 도시문제를 야기하였다. 특히 도시 성장과정이 가장 앞섰던 선진국들은 1960년대 이후 교외화가 급속히 진전되면서 도심공동화 및 환경오염, 교통 혼잡, 주거환경 악화, 범죄율 증가 등의 도심 쇠퇴문제에 직면하게 되었고 이런 도심 쇠퇴문제를 해결하기 위해 영국 및 미국, 일본 등의 선진국들은 물리적 환경정비, 도심 및 낙후지역의 재생, 보조금 지원, 파트너십 운영 등의 다양한 도심 활성화 정책을 추진하였다. 위의 선진국에서 추진된 도심활성화 정책들을 살펴보면 다음과 같다.

8) 김형진 2003, 도심관리조직(Town Management Organization : TMO) / Leo van den Berg의 도시발전단계론, 『국토』, 257권, 단일호, pp.60. 참조.

표 3. 해외 도심재생의 공공정책적 동향

국 가	도심문제의 원인	도심재생주체	관련제도	주요 정책	사업시기
영 국	도심인구감소, 시설낙후	지방정부	도심활성화법 (1978)	환경정비와 지속가능한 개발	80년대 후반이후
미 국	인종갈등, 범죄증가	연방정부, 주정부	도심재생 프로그램	도시성장 관리정책	90년대 초반이후
일 본	도심인구감소, 시설낙후	중앙정부	중심지활성화법 (1998)	정부주도의 도심재생정책	90년대 후반 이후

출처: 박천보·오덕성 2004, 해외 도심재생의 정책 및 제도에 관한 연구, 『국토계획』, 제39권, 제5호 (통권 137호), pp.29.

첫째, 영국은 1960년 이후 대도시를 중심으로 발생하는 실업문제와 범죄율 증가, 사회적 소외현상 등의 도시문제를 해결하기 위해 1978년 도심활성화법률 (Inner Urban Area Act)을 제정하고, 도시개발공사(UDC : Urban Development Corporation)⁹⁾와 도시재생(City Challenge) 등의 프로그램을 운영하여 도심 쇠퇴 문제에 대응하기 시작했다. 이후 1990년대 환경문제가 세계적 이슈로 대두됨에 따라 기존 계획정책지침을 개정하고 주택백서 등을 발간하여 도시의 확산 및 기성시가지의 재생을 적극적으로 촉진 하였으며 최근에는 기존의 중앙집권형 정치 시스템에서 벗어나 지방정부의 주도하에 지속가능한 도시 재생정책을 추진하고 있다.

둘째, 미국은 1960년대 증가하는 도시범죄와 인종 및 빈민문제를 해결하기 위해 도시 재생프로그램을 운영하였지만 실효를 거두지 못하였고 오히려 1980년대 산업구조의 개편과 경제난으로 인해 도심문제가 더욱 심화 되었다. 이러한 상황을 타계하고자 미국정부는 극빈자 지역내 저소득 계층에게 다양한 계층이 혼합된 사회로 이주할 기회를 부여하는 프로그램을 시행하였고 1990년대에는 도시 확산방지 및 도심재생을 위한 지속가능한 도시(Sustainable City)정책과 도심부와 교외부의 커뮤니티 재생을 강조한 현명한 성장관리(Smart Growth)정책 등을 추진하였다.

9) 선구적인 지방자치의 전통을 갖는 영국에서 보다 신속한 도시경제의 회복을 위해 지방정부의 영향력을 배제 시킬 목적으로 중앙정부에 의해 설립 하였으며, 도시개발공사는 도시내 토지와 건물의 효과적 이용과 산업의 개발을 통해 도시지역의 재활성화를 도모하였다.

셋째, 일본은 1960년대 도심인구의 감소 및 시설낙후 등의 도심 쇠퇴문제를 해결하기 위해 1969년 간선도로와 안전지구의 정비, 기존 시가지내 주택공급 및 주거환경개선, 상점가의 근대화, 공익시설의 정비를 주목적으로한 시가지재개발사업을 시행하여 도심 활성화를 위한 약간의 효과를 거두었으나 심화되는 도심 쇠퇴를 막기에는 단편적인 대안이란 한계성이 있었다. 이에 일본정부에서는 1998년 중심시가지활성화법을 제정하여 종합적 차원에서의 활성화 방안을 모색하였으며 이후 2001년에는 도시 재생정책을 발표하여 도시재생특별지구를 지정하고 도시의 규제완화 및 금융행정을 지원하는 등의 다양한 활성화 방안을 추진하였다.

위의 국가들은 도심 쇠퇴문제에 대응하기 위해 지역적 특성을 반영한 활성화 방안 및 조세·금융정책을 마련하여 시행하고 있다. 특히 영국의 경우 57종의 보조금을 통합한 도시 재생보조금(Single Regeneration Budget)을 통해 도심활성화를 추구하고 있으며, 주민, 공공기관, 전문가 등의 참여하는 TCM(Town Centre Management), TMO(Town Management Organization) 등의 공동협의체를 결성하여 민·관 파트너십에 의한 도심 활성화방안을 모색하고 있다.

표 4. 도심재생 정책 및 제도의 종합

구 분	내 용	관련제도	해당국가			종합비교
			영	미	일	
계획·정책	<ul style="list-style-type: none"> - 도심인구 공동화 예방 조치 - 중심시가지 상업 활성화 조치 - 도심업무기능의 경쟁력 유지 	<ul style="list-style-type: none"> · 집중소매관리(CRM) · 업무개발지구(BID) · 대규모소매점포점 		■	■	미국, 일본의 상업 기능 활성화를 통한 도심재생 방안모색
	<ul style="list-style-type: none"> - 기업유치로 낙후 지역재생 - 고용촉진으로 도심활성화 시도 - 고 실업률 지역의 고용창출 - 지역의 재생 파트너십 모색 	<ul style="list-style-type: none"> · EZ(Enterprise Zones) · EZs(Enpowerment zones) · 고용촉진지구 (Employment Zones) · CC(City Challenge) · 중심시가지 활성화법 	■	■	■	기업유치를 위한 특정 도심지역 설정 (영국, 미국), 중앙정부차원의 법적인 제도로 정착 (일본)
	<ul style="list-style-type: none"> - 도심 저소득층 주택보유 촉진 - 업무시설과 주거연계 프로그램 	<ul style="list-style-type: none"> · 입지효율저당권(LEM) · 사무실주택생산 제도 (OHHP) 		■	■	도심에 상주 인구를 증가 시키기 위한 미국방안

구분	내용	관련제도	해당국가			종합비교	
			영	미	일		
금융·재정	도시 재개발 기금	<ul style="list-style-type: none"> - 고정자산세로 개발기금 마련 - EU와 연계한 재개발 프로그램 - 소외계층에 직업교육기회 제공 - 민간건설 후 공공시설 기부채납 	<ul style="list-style-type: none"> · 세금충당금지원(TIF) · 단일도심재생기금(SRB) · 유럽구조기금(ESF) · 유럽지역개발기금(ERD) · 개인재정수법(PFI) 	■	■	■	도심재생기금의 마련을 위한 세금충당 계획, 영국의 중앙 정부와 EU를 활용한 활성화 대책
	빈곤 지역 재생 기금	<ul style="list-style-type: none"> - 저소득층지역의 슬럼화 방지 - 도시환경개선과 인적활동지원 	<ul style="list-style-type: none"> · 사회개발보조금(DBG) · 뉴딜커뮤니티 	■	■	■	빈곤계층의 사회적 재생을 위한 정책 추진 (영국, 미국)
조직·체계	도심 재생 파트너 너십	<ul style="list-style-type: none"> - 비영리 민·관 협력 파트너십 - 공적인 도심재생 조직체구성 - 도심관련조직체의 법적인 운영 	<ul style="list-style-type: none"> · 타운센터관리(TCM) · 잉글리시파트너십(EP) · 마을관리조직(TMO) 	■	■	■	도심재생 파트너십을 통한 정책운영 (영국, 일본)
	도심 재생 회사	<ul style="list-style-type: none"> - 중심시가지 주거재생 정비 - 지방주도의 도심재생 정비 사업 - 도심재생 아이디어 제공, 교환 	<ul style="list-style-type: none"> · 커뮤니티개발회사(CDC) · 영국도시개발협회(BURA) 	■	■	■	도시전체의 재생사업을 관리 운영 하는 주체

출처: 박천보·오덕성 2004, 해외 도심재생의 정책 및 제도에 관한 연구, 『국토계획』, 제39권, 제5호(통권 137호), pp.35.

6. 선행연구의 고찰 및 분석의 틀

최근 우리나라에서는 도시화에 따른 다양한 문제들을 해결하기 위해 도심 관련 연구가 활발히 진행되고 있다. 이러한 도심관련 연구들은 국내의 도심 관련 연구와 국외의 도심관련 연구로 구분하여 고찰할 수 있는데, 국내의 도심관련 연

구는 도시화가 급속히 진행된 1970년대 초 도시중심부에 관한 연구를 시작으로 한국도시(서울, 부산 및 5개 거점도시)의 기능, 형태 및 구조에 관한 연구(윤정섭·이기석·최병기 1979)와 같이 서울 등의 대도시를 대상으로 도심의 경계설정 및 공간구조에 대한 분석, 도시내 중심지 계층 분석, 도심기능 및 도심활동의 특성 분석 등을 고찰한 연구들이 있다.¹⁰⁾ 이후, 1980년대에는 도심부 재개발의 기본방향과 계획에 관한 연구(이중우 1980), 서울 도심부 재개발 기본계획을 위한 연구(주종원 1983), 도심부 재개발계획의 방향정립에 관한 연구(민병욱 1985), 도심재개발에 있어서의 계획규모에 관한 연구(김영하 1986) 등과 같이 도심 재개발에 대한 연구가 활발히 진행되었으나, 연구의 내용들이 국지적 차원에서의 개발사업 및 정비 방안에 머물러 종합적 맥락에서의 도심지 쇠퇴문제에 대한 연구로는 미흡한 측면이 있었다. 1990년대 후반 이후에는 우리나라의 도심부 쇠퇴문제가 심각하게 대두됨에 따라 서울, 대전, 인천, 광주, 전주 등의 도시에서는 자체적으로 도심부 재생을 위한 연구 및 사업을 추진해오고 있다. 그러나 이러한 연구를 토대로 추진되는 사업들 대부분은 그 도시의 특성 및 규모와 상관없이 거의 유사한 유형들로 진행되고 있어 각 지역의 정체성을 상실시키고 도심 활성화에 대한 효과를 저감시키고 있다.

최근에는 다양한 주제의 도시 관련 연구가 진행되고 있는데 그중 도심 관련 연구로는 중심시가지 상가활성화 방안에 관한 연구(권대환·윤은호·채병선 2006), 구도심 근린상업가로의 활성화 방안에 관한 연구(이화연·박소현 2006), 도심재개발에 있어서 가로 활성화 계획요소에 대한 연구(이승필·김도년 2006), 구도심활성화 정비를 위한 도심재생적 접근에 관한 연구(오은열·정환용 2008) 등이 있다.

한편 외국의 도심재생사례 연구로는 독일과 미국의 도심 재생 정책을 분석하여 시사점을 도출한 독일의 도심재생을 위한 재개발사업 특성고찰(오덕성·박천보 2004), 미국 세인트폴시의 도심부 재생 전략으로서 도시디자인 수법에 관한 연구(김범식·이정형·김민경 2009)와 영국의 도시 재생정책의 특징을 고찰한 영국 도시 재생 정책의 특징에 관한 연구(최덕철·김광우·정창무 2006)가 있으며¹¹⁾,

10) 김창석 2000, 1권, 『도심중심부 연구』, 보성각, 서울. pp.40-55. 참조.

11) 윤정란 2007, 중소규모 역사도시의 도심상업지 재생방안 연구, 대한민국토·도시계획학회지 『국토계획』, 제43권.

전주시와 가나자와시의 도심공동화 실태와 재생 정책을 비교분석하여 법제도 및 정책적 측면과 사업 계획적 측면의 활성화 방안을 제시한 한일 지역도시의 중심시가지 활성화 방안 연구(윤정란 2005)가 있다. 또한 중심시가지 재생의 중심 역할을 하고 있는 지역관리조직을 중심으로 역할과 기능을 고찰하고 적용 가능성을 도출하고자한 일본 지방도시 사와라시의 역사경관재생을 통한 중심시가지 재생전략과 방안(곽동윤 2006)에 관한 연구 등이 있다.

표 5. 도심관련 연구 사례

구 분	연구 사례
1970년대	- 도시계획을 위한 소요가로면적 산정에 관한 연구(변동균 1975), 한국도시(서울, 부산 및 5개 거점도시)의 기능, 형태 및 구조에 관한 연구(윤정섭·이기석·최병기 1979)
1980년대	- 도심부 재개발의 기본방향과 계획에 관한 연구(이중우 1980), 서울 도심부 재개발 기본계획을 위한 연구(주종원 1983), 도심부재개발계획의 방향 정립에 관한 연구(민병욱 1985), 도시주거지의 가로형태에 따른 주민인식 비교연구(장근식·이현호 1985), 도시내 외부공간에 관한 연구(김성광·양동양 1985), 도심재개발에 있어서의 계획규모에 관한 연구(김영하 1986), 도시개발과 가로망(임강원 1989)
1990년대 후반	- 지방대도시 이면도로의 정비와 활용방안(정봉현, 1994), 도시가로 보행자 공간의 만족요인 분석에 관한 연구(김대현 1994), 인천광역시 도시기능 강화를 위한 도심재개발 활성화 방안 연구(이중현, 1998), 도심기능 강화를 위한 재개발 방안의 계획경향에 관한 연구(박천보·임양민, 1999)
2000년대	- 가로변 건축물의 건축계획요소 분석을 통한 도시가로공간의 계획방향에 관한 연구(송대호 2000), 상업지역 가로 이용자 만족요인 분석에 관한 연구(이상규·이승지·황은경·이상호 2001), 가로 공간 개선을 통한 도심 재생방안에 관한 연구(김수미 양재혁 2005), 가로환경계획매뉴얼(조현세 외5 2005), 중심시가지 상가활성화 방안에 관한 연구(권대환·윤은호·채병선 2006), 구도심 근린상업가로의 활성화 방안에 관한 연구(이화연·박소현 2006), 도심재개발에 있어서 가로 활성화 계획요소에 대한 연구(이승필·김도년 2006), 구도심활성화 정비를 위한 도심재생적 접근에 관한 연구(오은열·정환용 2008)
외국의 도심연구	- Walking and Bicycling : An Evaluation of Environmental Audit Instruments(A. Moudon et 1 2003), LEED-ND_Preliminary Draft (U.S. Green Building Council 2005), 독일의 도심재생을 위한 재개발사업 특성고찰(오덕성·박천보 2004), 미국 세인트폴시의 도심부 재생 전략으로서 도시 디자인 수법에 관한 연구(김범식·이정형·김민경 2009), 영국 도시 재생 정책의 특징에 관한 연구(최덕철·김광우·정창무 2006), 일본 지방도시 사와라시의 역사경관재생을 통한 중심시가지 재생전략과 방안(곽동윤 2006), 한일 지역도시의 중심시가지 활성화 방안 연구(윤정란 2005)

이러한 선행 연구사례를 바탕으로 본 연구에서는 제주시 구도심 쇠퇴상권의 물리적 현황 및 특성을 분석하여 그에 따른 활성화 방안에 대한 문제점과 방향을 제시하고자 한다. 이를 위해서 본 연구에서는 토지이용 현황, 건축물 현황, 주요 상업시설 현황, 기반시설 정비 현황 등의 물리적 현황을 구도심 쇠퇴상권의 원인분석 및 활성화 방안에 대한 개선방향 제시를 위한 분석의 틀로 구성하였다. 이는, 다수의 문헌에서 알 수 있듯이 도심부 쇠퇴 현상이 도시의 규모와 구조적 특성에 따라 각기 다른 양상으로 나타나지만 대체로 주거환경 악화, 상주인구 감소, 상업기능의 유출 및 활동의 악화, 공공행정 및 업무기능 등의 이전, 기반시설의 노후화, 지가하락, 교통체계와 주차환경의 악화 등의 현상으로 나타나므로 위의 물리적 요소로 구성된 분석의 틀을 사용함으로써 구도심의 쇠퇴화 정도와 활성화 방안에 대한 효과를 검증 할 수 있는 기초적 지표가 되기 때문이다.

표 6. 구도심 쇠퇴상권의 원인분석 및 활성화 방안에 대한 개선방향 제시를 위한 분석의 틀

분 야	내 용
토지	- 지목별, 소유별, 규모별로 세분하여 조사·분석하고 이를 통해 구도심 상권의 쇠퇴원인과 활성화 방안을 제시
건축물	- 용도, 층, 구조, 시기별 분포 및 노후도, 용적률, 접도로 세분하여 건축물 현황을 조사·분석하고 이를 통해 구도심 상권의 쇠퇴원인과 활성화 방안을 제시
주요 상업시설	- 영화관, 백화점, 대형마트, 상업·업무 병용공간 등 주변 여건에 큰 영향을 미치는 시설물의 현황을 조사·분석하고 이를 통해 구도심 상권의 쇠퇴원인과 활성화 방안을 제시
기반시설	- 공영주차장, 오픈 스페이스, 가로공간, 가로시설물로 세분하여 조사·분석하고 이를 통해 쇠퇴원인과 활성화 방안을 제시

Ⅲ. 외국사례연구

외국사례연구는 현장조사를 통해 활성화 상업가로의 물리적 특성을 분석하였고, 문헌연구를 통해 선진국들의 구도심 재생 방안을 고찰하였다.

1. 활성화 상업가로의 특성 분석사례


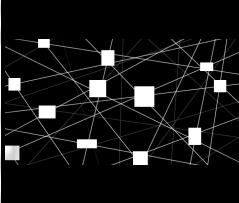
활성화 상업가로의 특성 분석을 위한 사례연구의 공간적 범위는 세계에서 가장 활성화된 상업가로중 하나인 뉴욕 맨해튼 소호지역중 사람들의 인지도가 가장 높고 상업의 중추적 역할을 담당하는 Broadway와 Spring St., Prince St.의 인근 블록으로 선정하였고, 연관성 분석 등의 포괄적 연구 진행을 위해 상황에 따라 대상지 인근의 소호 지역을 조사 범위에 포함하였다. 연구의 내용적 범위로 는 도심 가로공간에 대한 사례와 관련 연구를 고찰하였고, 대상지의 보도, 차도, 건물, 가로시설 등으로 구분한 가로환경과 대중교통시설, 보행환경, 주차 등으로 구분한 네트워크 환경에 대한 물리적 요소를 조사·분석하였다. 연구의 시간적 범위는 대상지에 대한 현황조사가 이루어진 2010년 3월부터 10월까지로 하였으며 연구의 방법은 현황조사, 문헌조사 등의 방법을 통해 객관적 자료를 구축하였고, 사례 비교분석, 연관성분석, 현황자료 분석 등을 통해 활성화 상업가로의 물리적 특성을 제시하였다.

1) 분석의 틀

도시 상업가로의 활성화는 가로공간의 구성요소가 어떻게 종합적으로 작용하느냐에 따라 좌우 되어 나타나는 결과라 할 수 있다. 따라서 활성화 상업가로의 특성 분석은 상업가로라는 복합적인 환경에 대해 각 단위별로 조사하여 개별요소들 간의 종합적 작용을 통해 전체적 특성을 파악하여야 하나 본 기초연구에서는 덴마크 건축가 얀 켈12)의 이론을 기반으로 그 범위를 물리적 요소로 한정하

여 분석의 틀을 물리적인 공간구분에 의해 가로 환경과 네트워크 환경으로 구성하였다. 이렇게 구성한 물리요소는 표 7.과 같이 다시 7가지의 세부요소로 구분하여 분석의 틀을 정리하였고 이러한 틀을 통해 사례연구 대상지의 물리적 현황을 분석함으로써 활성화 상업가로의 물리적 특성에 대해 고찰한다.

표 7. 활성화 상업가로의 물리적 요소에 대한 분석의 틀

분 류		가로공간 구성요소	
가로 환경		보도	- 보도 폭, 노점상의 보도점거, 판매시설의 보도점거, 보도의 상태(틈 및 파손)
		차도	- 차도의 폭, 통행방향, 교차로의 개수 및 간격, 차량 이동속도
		건물	- 전면 폭비 및 연속성, 저층부의 용도, 입면상업화 높이 및 세장비
		가로시설물	- 조명시설(가로등), 위생시설(휴지통), 휴게시설(벤치, 옥외카페), 정보시설(간판디자인)
네트 워크 환경		대중교통 시설	- 지하철과 버스 정류장의 위치 및 정류장 간의 간격
		보행 환경	- 연속된 보행로의 네트워크(횡단보도의 위치 및 횡단보도의 간격, 신호시간 및 신고간격 등)
		주차	- 주차장의 현황(위치, 크기), 불법주정차 현황

참고 : 선행 고찰한 연구중 '상업가로의 활성화 요인 분석(정은옥, 양우현 2002)', 'Walking and Bicycling(A. Moudion 2003)', '주거지역내 보행환경요소의 통합 분류에 관한 연구(서한림, 박소현 2006)', '도심재개발에 있어서 가로활성화 계획요소에 대한 연구(이승필, 김도년 2006)'는 본 기초연구에서 진행하고자하는 바와 유사하여 위의 논문들을 참조하여 대상지 가로의 활성화 요인에 대한 분석의 틀을 작성하였다.

2) 일반적 현황

맨해튼의 '소호(SOHO)'는 'South of Houston'의 약자로 하우스턴 스트리트로부터 남쪽의 커널 스트리트(Canal St.)에 이르기까지 브로드웨이 애비뉴 서쪽 지역을 지칭하는 곳으로 세계에서 관광객이 가장 많이 찾는 장소중 한 곳이다. 미국의 경제 호황기이던 20년대 초까지 제조업 위주 기업들의 공장과 창고가 많았던 이곳은 대공황을 거치면서 폐허로 변하지만 창고로 지어지던 높은 천장과 오픈

12) 안 길은 가로 활동에 영향을 미치는 요소들 중의 하나는 물리적 환경으로 보고 이러한 물리적 환경에 따라 가로 활동의 유형을 필수적 활동, 선택적 활동, 사회적 활동으로 구분하였다. (안 겐지/김찬우 외2인 2003, '살이 있는 도시디자인', 푸른솔 p.17.)

된 공간의 주철 건물을 작업실로 사용하려는 가난한 예술가들로 인해 다시 활기를 되찾는다. 이후 60년대에는 예술가들로 인한 갤러리와 레스토랑이 잇달아 들어서고 부호들이 문화 소비를 위해 소호를 찾으면서 활기찬 문화지역으로 발전했다. 이렇게 발전이 진행됨에 따라 이율배반적으로 소호의 임대료는 급속히 치솟았고 그에 따른 결과로 예술가들은 첼시, 브루클린, 덤보 등 비교적 렌트비가 저렴한 곳으로 재이동함으로써 현재 그 빈자리는 유니클로, H&N, 샤넬, 프라다, 자라, 루이비통 등의 패션 및 인테리어 전문매장이 메우고 있다.

그중 대상지는 Broadway를 중심으로 Spring St.와 Prince St.에 면한 상권 블록으로 인근에는 매트رو N, R, W, C, E, 6노선 등이 정차하는 3곳의 지하철역(Subway Station)과 M5와 M21노선이 정차하는 2곳의 버스정류소(Bus Station)가 위치하여 대중교통을 통한 접근이 매우 양호한 편이다. 대상지의 가로체계는 9~13m의 격자도로로 구성 되어 있으며, 인근블록의 내부에는 모든 건물이 도로와 연결해 있어 양호한 편이다. 대상지의 동남쪽으로는 먹을거리로 유명한 차이나타운과 리틀 이탈리아가 존재하며 서북쪽으로는 새로운 문화·예술의 메카인 첼시가 위치해 있다.



그림 3. 뉴욕 맨해튼 현황

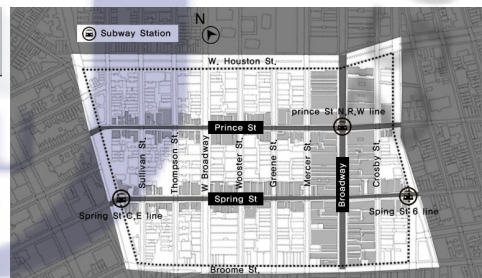


그림 4. 사례연구 대상지 현황

3) 세부별 물리적 현황 분석

(1) 가로환경

① 보도 분석

보도는 폭, 노점상의 보도점거, 판매시설의 보도점거, 보도의 상태(틈 및 파손) 등으로 분류하여 조사·분석하였으며 그 내용은 다음과 같다.

대상지의 보도 폭중 Broadway의 경우 평균 보행 폭이 양측 각 5m씩 총 10m의 보도가 설치 되어 있으며 Broome St.와 Spring St. 사이의 루버공사를 제외하고는 일정 보도 폭을 유지하고 있었다. Spring St.의 경우 양측으로 평균 3.5m씩 총 7m의 보도가 설치 되어 있으나 Wooster St.에서 Green St. 사이의 보도공사와 Broadway에서 Crosby St. 사이의 지하철 입구(2m) 등으로 인하여 일부 보도 폭이 줄어들고 있었다. Prince St.의 경우 역시 양측으로 평균 3.5m씩 총 7m의 보도가 설치 되어 있으나 곳곳에 위치한 지하철 입구(2m)와 건물 및 보도공사, 식재(1.2m) 등으로 인해 실제 보행 가능 폭이 줄어들고 있는 것으로 조사 되었다.

표 8. 보도 현황

보도환경 분석도		구분	Broadway	Spring St.	Prince St.
		평균 보도 폭	5m	3.5m	3.5m
		노점상에 의한 침해 폭	1.2m	1.2m	1.2m
		상점가에 의한 침해 폭	0m	1.5m	1.5m
		실제 보행 가능 보도 폭	3.8~5m	2~3.5m	2~3.5m
보도 공사	벤더상	COUCH	지하철 입구		
상점가 점유	미술품 벤더	식재	보도 균열		

대상지의 노점상에 의한 보도점거는 3곳 모두 존재하며 특히 프리첼, 핫도그, 액세서리, 아이스크림, 미술품 등을 판매하는 벤더들에 의해 보도 폭이 평균

1.2m 씩 좁아지고 있었다. 그중 프린스거리의 경우 아티스트들의 작품전시 및 판매로 인하여 보행 폭이 크게 줄었으나 이는 보행객들에게 또 다른 흥미를 유발하고 있었다.

대상지의 판매점에 의한 보도점거는 Broadway의 경우 거의 존재 하지 않았는데 이는 보도 폭에 비해 보행량이 많아 통행에 불편을 주지 않기 위한 것으로 분석 되었다. Spring St.의 경우 Sullivan St.에서 Wooster St.까지 평균 1.5m의 판매점에 의한 보도침해가 이루어지고 있었는데 이는 이곳의 건물 저층부용도가 외부와 연계성이 강한 카페 및 레스토랑 등으로 이루어진 결과로 판단된다. Prince St.의 경우 Sullivan St.에서 W. Broadway St.까지 평균 1.5m의 보도침해가 이루어지고 있었는데 이곳 역시 건물의 저층부용도가 카페 및 레스토랑, 베이커리 등으로 조사 되었다.

표 9. 가로 활성화를 위한 적정 보도 폭

분 류	최소폭		최대폭	
	내 용	거 리	내 용	거 리
Edward T. Hall	사회적 거리	1.2~3.7m	공적인 최대거리	20m 이하
	공적 거리	3.7m 이상		
Kevin Lynch	감정 식별	1.0~3.0m	사람 식별 최대거리	24m 이하
			표정 식별	14m 이하
Ashihara, Youshinobu	10m 전후의 도로에서는 오가는 사람들을 충분히 식별할 수 있어 커뮤니티적 요소가 급격히 강해지며 혼잡하고 변화한 분위기를 풍긴다. 또한 가로와 주변가로 건축물들에 의해 조성 되어 지는 가로공간에 대한 공간적 인지가 안정감을 보이게 된다.			
가로 활성화 요인적 보도 폭	3m < 실제 보행가능 보도 폭 < 10m			

참고 : ‘도심재개발에 있어서 가로활성화 계획요소에 대한 연구(이승필, 김도년 2006)’, ‘정무용(역) (1993), 속·외부공간의 미학, Ashihara Yoshinobu. The Aesthetic Townscape. 기문당, p.68.’ 등의 가로가성화 계획요소 등을 참조하여 가로활성화 요인적 보도 폭을 재구성

이렇게 대상지의 실제 보행 폭은 노점상 및 상점가의 보도침해와 보도공사 및 식재 등으로 인해 Broadway가 3.5~5m, Spring St.와 Prince St.가 2~3.5m로 조사되었으며 이러한 대상지의 실제 보행가능 보도 폭은 표 9.에 따른 가로 활성화 요인적 보도 폭인 3m < 실제 보행가능 보도 폭 < 10m에 근사한 폭으로 가

로 활성화를 위한 적정 가로 폭을 유지하고 있는 것으로 분석 되었다.

한편, 대상지의 보도의 바닥상태는 3곳 모두 오래된 설치된 콘크리트 블록으로 포장 되어 있어 곳곳이 함몰되거나 튀어나와 안정성과 미관상 좋지 않은 모습을 보이고 있었다. 특히 콘크리트 블록사이와 맨홀의 이음새 부분은 균열이 심해 보행자들에게 불편함과 불쾌감을 주는 것으로 조사되었으며 이는 대상지 가로 활성화를 저해하는 요소로 분석 되었다.

② 차도 분석

차도는 폭, 통행방향, 교차로의 개수 및 간격, 차량의 이동속도 등으로 분류하여 조사·분석하였으며 그 내용은 다음과 같다.

표 10. 차도 현황

현황도	구 분	Broadway	Spring St.	Prince St.
	차도의 폭	13m	9m	7.5m
	통행 방향	남측으로 일방통행	동측으로 일방통행	서측으로 일방통행
	교차로의 개수	2개	8개	8개
	교차로의 간격	145m	65m	65m
	차량의 이동속도	60km	30km	30km

Broadway	Spring St.	Prince St.

대상지의 차도 폭 및 통행방향은 Broadway의 경우 13m의 4차선 도로로 남측 방향으로 일방통행이 이루어지고 있다. Spring St.의 경우 9m의 3차선 도로로 동측 방향으로 일방통행이 이루어지고 있으며 Prince St.의 경우 7.5m의 3차선 도로로 서측 방향으로 일방통행이 이루어지고 있는 것으로 확인 되었다. 대상지의 차도는 그리 큰 차도 폭이 아님에도 불구하고 일방통행으로 인해 차량의 소통은

대체로 양호한 것으로 조사 되었다.

대상지의 교차로는 총 16개로 Broadway의 경우 145m 간격으로 2개의 교차로가 존재하며 차량의 통행량은 Broadway가 소호의 중심상업가로인 만큼 가장 많은 상황이었다. Spring St.의 경우 65m 간격으로 8개의 교차로가 있으며 그중 브로드웨이와 접하는 교차로를 제외하고는 모두 일방통행 및 적은 보행자로 인해 차량은 크게 붐비지 않았다. Prince St. 역시 65m 간격으로 8개의 교차가 존재하며 브로드웨이와 접하는 교차로를 제외하고는 소통이 자유로운 것으로 조사 되었다.

차량의 이동속도는 Broadway의 경우 평균 60km 내외의 속도를 유지하고 있었는데 이는 Broadway가 일방통행의 간선도로로써 뉴욕의 다른 지역과 연결성을 위한 통과 도로의 역할을 수행하고 있는 결과로 판단 되었다. 집산도로인 Spring St.와 Prince St.의 경우 West Broadway와 Broadway와 접하는 교차로를 제외하고는 평균 30km의 속도로 차량이 이동하고 있었다.

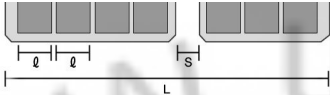
조사결과 대상지의 차도는 3~4차선의 일방통행으로 조성 되어 있어 차량의 소통에는 큰 어려움이 없었지만 일부구간에 세워진 불법주차차량은 대상지로의 접근을 어렵게 하는 것으로 확인 되었다.

③ 건물 분석

건물은 전면 폭비 및 연속성, 저층부의 용도, 입면 상업화 높이 및 세장비 등으로 분류하여 조사·분석하였다.

건물의 전면 폭비는 가로에 대한 건축물의 연속성을 확인할 수 있는 분석요소로 대상지 내 건축물의 전면 폭비는 표 11.을 기준으로 조사하였으며 그 내용은 다음과 같다. Broadway의 경우 건물의 전면 폭이 808m, 전체 가로의 길이가 896m, 비건폐공간이 28m로 확인되었으며 건물의 전면 폭 비율은 93%로 3곳중 가장 높은 것으로 조사 되었다. Spring St.의 경우 건물의 전면 폭이 994m, 전체 가로의 길이가 1310m, 비건폐공간이 82m, 건물의 전면 폭 비율이 81%로 조사되었고 Prince St.의 경우 건물의 전면 폭이 991m, 전체 가로의 길이가 1328m, 비건폐공간이 82m, 건물의 전면 폭 비율이 80%로 나타났다.

표 11. 건물의 전면 폭 비율

구분	건물의 전면 폭 비율	
정의	가로에 접하는 건물들의 전면 폭을 총합한 값에 도로 등의 비건폐공간을 제외한 가로의 양측 전면길이를 나누고 100을 곱하여 %화한 것	
식	$\text{건물의 전면 폭 비율} = \frac{\{\sum \ell / (L-S)\}}{1-n} \times 100(\%)$	
예시		가로에 접하는 건물의 전면 폭 = ℓ 전체 가로의 길이(양측) = $L \times 2$ 도로 등의 비건폐공간 = S
	각 가로에 접하는 건물의 전면 폭 = ℓ 을 조사한 후 이를 모두 더하고 전체가로의 길이 = L 에서 도로 등의 비건폐공간 = S 를 제외시킨 값을 나누고 100을 곱해준다. $\text{건물의 전면 폭 비율} = \frac{\{\sum \ell / (L \times 2 - S)\}}{1-n} \times 100(\%)$	

참고 : '도심재개발에 있어서 가로활성화 계획요소에 대한 연구(이승필, 김도년 2006)'중 <표 5> 건축물유요전면 길이 비율을 참조하여 재구성.


조사결과, Spring St.와 Price St.은 Broadway에 비해 낮은 건물의 전면 폭 비율을 가지고 있었는데 이는 이 두 거리에 존재하는 공공공지와 휴식공간, 베희시장 등에 의해 건물의 전면 폭이 다소 줄어들었기 때문으로 판단된다. 하지만 대상지내 대다수의 건물들은 벽을 공유하고 있을 뿐 아니라 높은 지가로 인해 건물들의 집약적으로 밀집해 있어 건물의 전면 폭비는 3곳 모두 비교적 높은 비율을 유지하고 있는 것으로 확인 되었다.

표 12. 대상지 건물의 전면 폭비 현황

구분	Broadway	Spring St.	Prince St.
건물의 전면 폭 = ℓ	808m	994m	991m
전체 가로의 길이(양측) = $L \times 2$	896m	1310m	1328m
도로 등의 비건폐공간 = S	28m	82m	82m
건물의 전면 폭 비율	93.08%	80.94%	79.53%

건물의 저층부 용도는 보행자들의 행위에 주된 목적이 됨으로써 가로 활성화에 큰 영향을 미치는 요소로 대상지내 건물의 저층부 용도는 표 13.을 기준으로 구분하여 조사하였으며 그 내용은 다음과 같다.

표 13. 건물 저층부 용도의 가로 활성화 기여도

구분	건물 저층부 용도의 가로 활성화 기여도 측정	
정의	가로 활성화 용도를 지닌 저층부 점포의 가로 접면 길이를 총합한 값에 도로 등의 비건폐공간을 제외한 가로의 양측 전면길이를 나누고 100을 곱하여 %화한 것	
식	$\text{건물의 전면 폭 비율} = \frac{\{\sum_{l-n} SF / (L-S)\}}{1-n} \times 100(\%)$	
예시		가로 활성화 용도를 지닌 저층부 점포의 폭 = SF(Shop Front) 전체 가로의 길이(양측) = L x 2 도로 등의 비건폐공간 = S
	각 가로 활성화 용도를 지닌 저층부 점포의 폭 = SF를 조사한 후 이를 모두 더하고 전체가로 길이 = L에서 도로 등의 비건폐공간 = S를 제외시킨 값을 나누고 100을 곱해준다. $\text{건물의 전면 폭 비율} = \frac{\{\sum_{l-n} SF / (L \times 2 - S)\}}{1-n} \times 100(\%)$	

참고 : '도심재개발에 있어서 가로활성화 계획요소에 대한 연구(이승필, 김도년 2006)'중 <표 7> 저층부용도의 가로 활성화 기여도 측정을 참조하여 재구성.

표 14. 가로와의 관계성에 따른 업종 구분

가로와의 관계성	가로와의 반응 방법	업종 내용
돌출형 (아주 높음)	가로로 돌출하여 보행자와 직접적으로 관계를 맺음	화장품, 커피숍, 레스토랑, 베이커리
오픈형 (높음)	개방형 파사드와 쇼윈도 등을 통해 적극적 보행자 유도	의류, 신발, 가방, 안경점, 보석, 시계, 속옷, 명품점, 액세서리, 바디숍, 구두, 기념품, 꽃집, 아이스크림,
조망형 (보통)	내부 조망이 가능한 입면 구성을 통한 보행자 유도	핸드폰, 편의점, 약국, 바, 잡화점, 피자점, 담배, 서점, 전자제품, 뷰티숍, 미장원
차폐형 (낮음)	기본적 사인만 제공 보행자의 필요에 의해 접근	주거, 빈 점포, 은행, 문구, 스파, 갤러리, 주차, 치과, 지하철역, 부동산,

참고 : '상업가로의 활성화 요인분석(정은옥, 양우현 2002)'과 '청계천복원에 따른 도심부 발전방안(서울시정개발연구원 2003)'를 참조하여 재구성.

Broadway의 경우 의류와 신발 등을 중심으로한 오픈형 점포가 73.9%로 가장 많이 입지해 있으며 그 뒤로 주거와 은행 등을 중심으로한 차폐형 점포가 11.9%, 잡화점과 약국 등을 중심으로한 조망형 점포가 8.7%, 커피숍과 레스토랑 등을 중심으로한 돌출형 점포가 5.5% 분포 되어 있다.

그중 가로 활성화 용도로 분류 될 수 있는 돌출형과 오픈형의 총합은 79.4%이고 가로의 활성화 기여도는 74.65%로 아주 높게 나타났는데 이는 이곳이 보도 폭에 비해 보행량이 많아 가로에 도출되는 카페나 레스토랑이 적은 대신 보행자의 강한 목적성을 부여하는 의류와 신발점이 많이 입지해있는 결과로 판단된다. Spring St.의 경우 오픈형 점포가 50.0%, 돌출형 점포가 20.2%, 차폐형 점포가 19.2%, 조망형 점포가 10.6% 입지해 있으며 건물 저층부 용도의 가로 활성화 기여도는 56.1%로 조사 되었다. Spring St.은 Broadway와 달리 판매를 위한 오픈형 점포 비중이 낮아지고 식음과 휴식을 위한 돌출형 점포의 비중이 높은 특징이 나타났다. Prince St.의 경우 오픈형 점포가 52.6%, 차폐형 점포가 21.6%, 돌출형 점포가 15.5%, 조망형 점포가 10.3% 분포 되어 있으며 건물 저층부용도의 가로 활성화 기여도는 다른 거리에 비해 낮은 49.5%로 조사되었는데 이는 이곳이 주거와 갤러리를 중심으로 한 차폐형 점포가 비교적 많이 입지해 있기 때문으로 판단된다.

표 15. 대상지 건물의 저층부용도

현황도	업종구분	Broadway	Spring St.	Prince St.
	돌출형 (아주 높음)	5개소(5.5%)	21개소(20.2%)	15개소(15.5%)
	오픈형 (높음)	68개소(73.9%)	52개소(50.0%)	51개소(52.6%)
	조망형 (보통)	8개소(8.7%)	11개소(10.6%)	10개소(10.3%)
	차폐형 (낮음)	11개소(11.9%)	20개소(19.2%)	21개소(21.6%)
	합 계	92개소(100%)	104개소(100%)	97개소(100%)
	가로활성화 기여도		74.65%	56.10%

참고 : 가로와의 관계성이 높은 용도를 지닌 돌출형과 오픈형 점포를 가로 활성화 용도를 지닌 저층부 점포로 규정하여 저층부 용도의 가로 활성화 기여도를 측정하였다.

건물의 입면 상업화 높이 및 세장비는 가로공간의 분위기와 개방감 및 위요감을 규정하는 중요한 요인으로 대상지내 건물의 입면상업화높이 및 세장비는 건물높이에 대한 가로 폭비(D/H), 가로에 대한 전면 폭비(W/D), 입면상업화높이에 대한 가로 폭비(D/C), 건물높이에 대한 입면상업화비(C/H)로 구분하여 조사하였

으며 그 내용은 다음과 같다.

표 16. 입면상업화 높이 및 세장비

Broadway										구간 위치 및 건물의 높이 현황도																																			
구간	위치	H	C	D	W	D/H	W/D	D/C	C/H																																				
A	서측	25.2	4.6	23.0	130	0.91	5.65	5.00	0.18																																				
	동측	40.0	5.3		140	0.58	6.09	4.34	0.13																																				
B	서측	29.1	6.0	23.0	150	0.79	6.52	3.83	0.21																																				
	동측	23.0	5.3		150	1.00	6.52	4.34	0.23																																				
C	서측	25.5	5.3	23.0	147	0.90	6.39	4.34	0.21																																				
	동측	24.3	4.6		150	0.95	6.52	5.00	0.19																																				
평균		27.9	5.2	23.0	145	0.86	6.28	4.48	0.19																																				
Spring St.																																								Prince St.					
구간	위치	H	C	D	W	D/H	W/D	D/C	C/H																															H	C	D	W	D/H	W/D
D	남측	24.0	4.0	17.0	47	0.71	2.76	4.25	0.17	14.7	4.0	14.0	90	0.95	6.43																									3.50	0.29				
	북측	16.0	4.0		50	1.06	2.94	4.25	0.25	18.9	4.0		68	0.74	4.86	3.50	0.21																												
E	남측	16.0	4.0	18.0	67	1.13	3.72	4.50	0.25	20.0	4.0	14.0	68	0.70	4.86	3.50	0.20																												
	북측	14.0	4.0		67	1.29	3.72	4.50	0.29	19.2	4.0		68	0.73	4.86	3.50	0.21																												
F	남측	19.2	4.0	17.0	58	0.89	3.41	4.25	0.21	24.0	4.0	14.0	60	0.58	4.24	3.50	0.17																												
	북측	19.2	4.8		58	0.89	3.41	3.54	0.25	16.6	4.0		60	0.85	4.29	3.50	0.24																												
G	남측	14.2	4.0	16.0	68	1.17	4.25	4.00	0.28	20.0	5.0	15.0	68	0.75	4.53	3.00	0.25																												
	북측	25.1	4.0		70	0.64	4.38	4.00	0.16	28.0	4.0		70	0.54	4.67	3.75	0.14																												
H	남측	20.0	6.7	16.0	66	0.80	4.13	2.39	0.34	13.3	4.0	15.0	66	1.13	4.40	3.75	0.30																												
	북측	21.0	4.0		68	0.76	4.25	4.00	0.19	23.3	4.0		68	0.64	4.53	3.75	0.17																												
I	남측	22.4	4.8	16.0	66	0.71	4.13	3.54	0.21	21.0	5.0	15.0	68	0.72	4.53	3.00	0.24																												
	북측	18.7	4.0		66	0.86	4.13	4.00	0.21	20.0	5.3		68	0.75	4.53	2.83	0.27																												
J	남측	30.0	8.0	16.0	68	0.53	4.25	2.00	0.27	35.0	5.0	15.0	68	0.43	4.53	3.00	0.14																												
	북측	8.0	8.0		68	2.00	4.25	2.00	1.00	28.0	8.0		70	0.54	4.67	1.88	0.29																												
K	남측	44.0	8.0	14.0	68	0.32	4.86	1.75	0.18	24.0	8.0	14.0	68	0.58	4.86	1.75	0.33																												
	북측	26.0	5.0		68	0.54	4.86	2.80	0.19	44.0	8.0		68	0.32	4.86	1.75	0.18																												
L	남측	24.0	4.0	14.0	68	0.58	4.86	3.50	0.17	14.0	4.0	14.0	33	1.00	2.36	3.50	0.29																												
	북측	25.3	4.0		70	0.55	5.00	3.50	0.16	56.0	4.0		33	0.25	2.36	3.50	0.07																												
평균		21.5	4.96	16.0	64.5	0.86	4.07	3.49	0.27	24.4	4.91	14.4	64.5	0.68	4.45	3.14	0.22																												

H: 건물의 평균절대높이(m), C: 평균입면상업화높이(m), D: 가로 폭(m), W: 단위블록의 너비(m)

개별 건물의 평균절대높이(H)는 Broadway가 27.9m, Spring St.이 21.5m, Prince St.이 24.4m로 Broadway의 건물이 가장 높게 나타났으며 그 높이 차는 약 3~6m(1~2층)으로 조사 되었다. 평균입면상업화높이(C)는 3곳 모두 5m 내외로 아주 낮게 나타났고 입면상업화 비(C/H) 역시 Broadway가 0.19, Spring St.이 0.27, Prince St.이 0.22로 상당히 낮은 수치로 확인되었는데 이는 대상지내 건물 대부분이 오래전 상업외 용도로 축조 되어 상부층으로의 접근이 용의하지 않을 뿐 아니라 유효 보도 폭원이 좁아 조망가능 높이가 낮고 입면광고를 노리는 고층건물이 적기 때문으로 판단된다. 거리의 폭(D)과 블록의 폭(W)은 Broadway가 23m와 145m, Spring St.이 16m와 64.5m, Prince St.이 14.4m와 64.5m로 확인되었고, 가로에 대한 전면 폭비(W/D)는 Broadway가 6.28, Spring St.이 4.07, Prince St.이 4.45로 조사 되었다. 한편 건물높이에 대한 가로 폭비(D/H)가 0.8정도로 1에 가까운 수치를 보인 반면 입면상업화높이에 대한 가로 폭비(D/C)는 4.0 정도의 아주 높은 수치로 보였는데 이는 3곳 가로 모두 입면상업화높이가 5m(1층)정도의 매우 낮게 조성된 결과로 판단된다. 조사결과 대상지의 D/H와 D/C는 표 17.에 비추어 대상지내 가로공간에 다소 가까운 느낌의 균정을 부여할 뿐 아니라 보행자에게 건물의 형상 및 벽면의 재질, 창이나 출입구의 크기 및 위치 등에 관심을 갖게 하며 낮은 입면상업화비율은 상점과 가로 및 보행자들의 관계가 더욱 적극적으로 유도하여 가로 활성화에 큰 도움이 주는 것으로 판단된다.

표 17. 건물높이와 가로의 관계

분 류	내 용
D/H > 1	건물 간에 떨어져 있다는 느낌을 받게 되고 D/H > 4가 되면 이미 서로 간의 영향력이 희미해진다
D/H = 1	건물의 높이와 간격사이에 어떤 균정이 존재하게 된다
D/H < 1	근접한 느낌으로 2개의 건축 간에 상호간섭이 시작되고 더 근접시 폐소공포증 발생한다. 건물의 형상, 벽면의 재질, 창이나 출입구의 크기 및 위치, 햇빛의 입사각 등이 관심사가 된다

참고 : 'Scale in Civic Design(H. Blumenfeld 1954)'와 '건축의 외부공간(아시하라 요시노부 저, 김정동 역 2005) 중 pp.50-52.를 참조하여 재구성.

④ 가로시설물 분석

대상지내 가로시설물은 조명시설(가로등), 위생시설(휴지통), 휴게시설(벤치, 옥외카페), 정보시설(간판디자인) 등으로 분류하여 조사·분석하였으며 그 내용은 다음과 같다.

표 18. 가로시설물 현황

구분	조명시설	위생시설	휴게시설		정보시설
	가로등	휴지통	벤치	옥외카페	간판디자인
현황 사진					
내용	가로와의 연계성 부족, 단조로운 디자인	곳곳에 비치 휴지통 주변의 쓰레기로 시각 경관 불량	공공공지와 일부 점포 앞에 비치, 보행자의 통행방해	보행자의 통행 방해, 아름다운 가로미관 조성	적당한 크기의 세련된 디자인, 정갈한 도시 이미지 조성

조명시설인 가로등의 경우 가로와의 부족한 연계성과 세련되지 못한 단조로운 디자인으로 인해 주변과 어울리지 못한 느낌을 주고 있는 상황이며, 위생시설인 휴지통은 대상지 곳곳에 일정한 간격으로 비치 되어 보행자들의 이용에 불편함은 없었으나 휴지통 주변으로 난잡하게 버려진 쓰레기들은 가로 시각경관을 불량하게 만들고 있는 것으로 확인 되었다. 휴게시설중 벤치의 경우 공공공지와 일부 개인 점포 앞에 간간히 비치 되어 보행자들의 휴식공간을 제공하고 있었으나 그 생김새가 가지각색으로 통일성이 부족하고 보행자들의 통행을 방해 하고 있는 것으로 조사된 반면 옥외카페는 일부 점포의 보도점거로 인해 보행자에게 불편함을 주고 있었지만 사유재산으로써 개인적 관리가 비교적 잘 이루어지고 있어 가로미관에는 긍정적인 역할을 담당하고 있는 것으로 나타났다. 정보시설중 간판디자인의 경우 점포를 인지할 수 있는 범위 내에서 적당한 크기의 세련된 디자인으로 구성 되어 정갈한 도시이미지를 조성할 뿐 아니라 건물의 연속적 입면을 유지시킴으로써 시각적으로 가로 활성화에 큰 도움을 주고 있는 것으로 확인 되었다. 조사결과 대상지내 가로시설물중 사적 재산으로 인지되는 옥외카페와

간판디자인은 비교적 관리가 잘 되어 가로 활성화에 긍정적 역할을 담당하고 있는 반면, 공적관리가 필요한 가로시설물들은 정비가 제대로 이루어지지 않아 도시미관을 훼손하고 있는 것으로 분석 되었다.

(2) 네트워크 환경

① 대중교통시설 분석



그림 5. 사례연구 대상지 관련 대중교통 노선도

대중교통시설은 지하철 및 버스 정류장의 위치, 대중교통의 운행 노선 및 운행 시간, Broadway까지의 거리 등으로 분류하여 조사·분석하였으며 그 내용은 다음과 같다.

표 19. 대중교통시설 현황

현황도	구분	지하철	버스
	노선 수	6노선	2노선
	운행 간격	3~10분	12~30분
	노선 번호	6, N, R, W, C, E	M5, M20
	Broad way 까지의 거리	6 = 약 150m, C, E = 약 500M N, R, W = 바로 접근가능	M5 = 약 500m, M21 = 바로 접근 가능

대상지내 지하철역은 총 3곳으로 현재 이곳을 통해 6종류의 지하철 노선이 운행 중이다. 그중 Lafayette St.와 Spring St.에 위치한 녹색의 6노선은 부유층이 많이 거주하는 맨해튼의 Upper East Side와 대상지를 수직으로 연결하는 교통로로써 3~10분 간격으로 운행되며 중심가로인 Broadway까지는 약 150m 정도의 거리를 두고 있다. 다음으로 Broadway와 Price St.에 위치한 노란색의 N, R, W 노선은 중산층이 많이 거주하는 퀸스(Queens)를 시작으로 맨해튼의 중심인 타임스퀘어(Time Square)를 거쳐 대상지와 브루클린(Brooklyn)까지 이어지는 교통로로써 운행간격은 6~10분이며, Broadway로 바로 접근이 가능한 노선이다. 마지막으로 Ave of the Americas(6Ave)와 Spring St.에 위치한 파란색 노선은 맨해튼의 Upper West Side로부터 이어져오는 C노선과 퀸스(Queens)에서 Express로 이어져오는 E노선이 정차하는 곳으로 4~10분 간격으로 운행되며 Broadway까지는 약 500m의 이격거리를 가지고 있다. 한편 대상지 내로 접근 가능한 버스노선은 총 2가지로 대상지의 최상부인 W. Houston St.를 지나는 M21노선과 Broadway 및 Ave of the Americas(6Ave)를 지나는 M5노선이 있다. M21노선의 경우 대상지의 가로 방향으로 15~30분 간격으로 운행되며 정류소에서 Broadway까지의 거리는 약 300m이다. M5노선은 대상지의 세로 방향으로 12~17분 간격으로 운행되는 노선으로 정류소에서 Broadway까지의 이격거리는 Ave of the Americas(6Ave)를 지나는 M5노선의 경우 약 500m이고 Broadway를 지나는 M5노선의 경우 바로 중심부로의 접근이 가능하다. 조사결과 지하철과 버스 등의 대중교통을 통한 대상지로의 접근체계는 상당히 양호한 편으로 이렇게 높은 접근성은 사람들을 손쉽게 대상지로 유도하여 가로 활성화에 큰 영향을 미치는 것으로 분석 되었다.

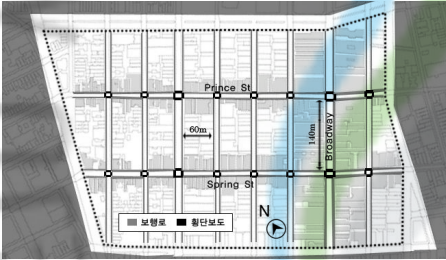
② 보행환경 분석

보행환경은 횡단보도의 위치 및 간격과 보행신호의 시간 및 간격 등으로 구분하여 조사·분석하였으며 그 내용은 다음과 같다.

대상지내 횡단보도는 16곳의 교차로에 4개씩 총 64개가 존재한다. 그중 Broadway의 경우 145m 간격의 설치된 2곳의 교차로에 8개의 횡단보도가 존재하며 보행신호의 시간은 30초이고 다음 보행신호까지의 간격은 50초로 조사 되

었다. Spring St.와 Prince St.에는 각각 65m 간격으로 설치된 8개의 교차로에 32개의 횡단보도가 존재하며 보행신호와 다음 보행신호까지의 간격은 각각 25초와 45초로 실측 되었다. 조사결과 Spring St.와 Prince St.의 경우 보행의 연속성이 비교적 잘 유지되고 있었는데 이는 횡단보도 간의 짧은 이격거리와 충분한 보행신호시간¹³⁾에 따른 결과로 분석된다. 반면 Broadway의 경우 충분한 보행신호시간을 갖고 있음에도 불구하고 많은 보행자 수와 횡단보도 간의 먼 이격거리로 인해 보행의 연속성을 유지하는데 어려움이 있는 것으로 확인 되었다. 한편 대상지의 모든 횡단보도에서는 자유롭게 무단횡단이 이루어지고 있었는데 이는 보행시 그 연속성을 유지하고자 하는 보행특성과 좁은 가로 폭에 기인한 것으로 판단된다.

표 20. 보행환경 현황

현황도	구 분	Broadway	Spring St.	Prince St.
	횡단보도의 개수	8개	32개	32개
	횡단보도의 간격	140m	60m	60m
	보행신호시간	30초	25초	25초
	보행신호간격	50초	45초	45초

③ 주차 분석

주차는 공용주차장의 위치 및 크기와 불법주정차의 현황 등에 대하여 조사·분석하였으며 그 내용은 다음과 같다. 대상지 가로에 면한 공용주차장은 Spring St.내 Ave of the Americas(6Ave)와 Sullivan St. 사이 블록에 위치한 8대의 주차공간이 유일한 것으로 조사 되었고, 인근 공용주차장으로는 대상지 가로와 연계된 Crosby St.와 Mercer St.에 위치한 100대 가량의 주차공간이 있는 것으로 확인 되었다. 하지만 현재 대상지 주변의 주차공간은 소호를 찾는 자차 이용자의 수요를 감당하기에는 턱없이 부족한 상황으로 이는 대상지의 높은 지가로 인해

13) 우리나라의 경우 교통안전기준에 의거 횡단보도길이 1m당 1초의 시간을 대입하고 계산된 값에 여유시간 7초를 더하여 보행신호시간으로 산정한다. 대상지 가로인 Spring St.와 Prince St.의 횡단보도길이는 각각 9m와 7.5m로 우리나라의 기준에 따라 산정한 적정 보행신호시간은 17초와 14.5초이다.

고밀도의 공간활용이 요구됨에 따라 주차장 정비가 활발히 이루어지고 있지 못할 뿐 아니라 자차의 이용보다는 편리한 대중교통체계의 구축을 통한 대중교통의 활성화를 장려한 결과에 기인한 것으로 분석된다. 한편, 대상지내 주차공간의 부족현상은 대상지와 인근 가로의 불법주차로 이어지고 있으며 이는 다른 통행 차량의 이동을 방해하고 보행자들의 보행환경을 열악하게 함으로써 가로 활성화에 악영향을 미치는 것으로 분석 되었다.

4) 분석내용의 종합

대상지의 물리적 현황 및 특성을 조사·분석한 결과에 대한 종합내용은 다음과 같다.

대상지내 보도의 폭은 3.5~5m로 확인 되었으나 노점상, 상점가, 지하철 입구, 보도공사 등의 보도 침해로 인해 실제 보행 가능 폭은 2~5m로 조사 되었다. 이 폭은 가로 활성화 요인적 보도 폭인 3~10m에 근사한 폭으로 대상지의 가로는 가로 활성화를 위한 적정 보도 폭을 유지하고 있는 것으로 분석 된다.

대상지의 차도는 폭이 7.5~13m인 3~4차선의 일방통행도로로 교차로는 65~145m 간격으로 조성 되어 있으며 차량은 30~60km의 속력으로 이동하고 있는 것으로 조사 되었다. 대상지로의 접근 및 통과 차량은 비교적 많지만 3~4차선의 일방통행도로로 인해 차량의 소통에는 큰 어려움이 없는 상황이다. 이렇게 대상지 차도의 원활한 소통은 자차이용자의 접근 가능성을 높여줄 뿐만 아니라 보행자와의 충돌을 미연에 방지하여 가로의 활력을 불어넣고 있는 것으로 분석 되었다.

대상지의 건물중 전면 폭비는 79.53~93.08%로 상당히 높게 측정되었는데 이는 대상지내 건물들 대다수가 옆벽을 공유하고 있을 뿐 아니라 높은 지가로 인해 집약적으로 밀집 되어 있기 때문으로 판단되며 이렇게 높은 대상지 건물의 전면 폭비는 상업가로의 연속적 행위 공간을 제공하여 보행자에게 지속적 활동을 유도하는 것으로 분석 되었다. 건물의 저층부 용도에 따른 가로 활성화 기여도는 49.75~74.65%로 비교적 높게 나타났는데 이는 보행자에게 강한 목적성을 부여하는 의류 등의 오픈형 상점과 식음 및 휴식을 위한 돌출형 점포가 많이 입지한 결과로 이렇게 높은 가로 활성화 기여도는 이곳을 찾게 하는 강한 목적성을 부여할 뿐 아니라 다양한 가로활동을 유도하는 것으로 분석 되었다. 건물의 입면

상업화 높이와 세장비는 각각 5m와 0.68~0.86으로 비교적 낮게 조사되었는데 이는 대상지 건물 대부분이 오래된 상업외 용도로 축조 되어 상부층으로의 접근이 용의하지 않고 유효보도 폭원비가 좁아 조망가능 높이가 낮기 때문으로 분석되었다. 이렇게 대상지의 낮은 입면화 높이와 세장비는 보행자들에게 건물의 형상 및 입면에 관심을 갖게 할 뿐 아니라 상점 및 가로와의 관계를 더욱 적극적으로 유도하여 가로 활성화에 큰 도움을 주는 것으로 판단된다.

대상지의 가로시설물중 가로등과 휴지통, 벤치는 단조로운 디자인과 통일성 부족으로 도시미관을 훼손하고 있는 반면, 옥외 카페와 간판디자인은 적당한 크기의 세련된 디자인을 통해 정갈한 도시이미지 조성을 하여 가로 활성화에 큰 도움을 주고 있는 것으로 확인 되었다. 이러한 상황은 사적 재산으로 인지되는 옥외카페와 간판디자인은 비교적 관리가 잘되고 있으나 공적 관리가 필요한 가로등, 휴지통, 벤치 등은 정비가 제대로 이루어지지 않은 결과로 가로 활성화를 위해서는 공공차원에서의 가로시설물에 대한 적극적 관리가 필요한 것으로 판단된다.

대상지의 대중교통시설중 지하철은 6개의 노선을 통해 대상지와 맨해튼(Manhattan), 퀸스(queens), 브롱스(Bronx), 브루클린(Brooklyn) 사이를 3~10분 단위로 운행 중이며 버스는 대상지를 중심으로 맨해튼의 세로와 가로 방향으로 12~30분 간격으로 운행 중이다. 이렇게 대상지로의 편리한 대중교통체계와 접근가능성은 다양한 공간적 범위의 사람들을 손쉽게 대상지로 유입하는 것으로 분석 되었다.

대상지의 보행환경은 65~145m 간격으로 설치된 64개의 횡단보도를 통해 연결되어 있으며 보행신호의 시간은 25~30초이고 그 간격은 45~50초로 조사 되었다. 이렇게 비교적 짧은 횡단보도의 간격과 충분한 보행신호시간은 대상지내 보행의 연속성을 잘 유지시키고 있으며 이는 보행자 중심의 상업가로를 조성해 주는 것으로 분석 되었다.

대상지의 주차는 Spring St.에 면한 8대의 주차공간과 Crosby St.과 Mercer St.에 위치한 100여대의 주차공간이 조성 되어 있으나 자차를 이용하여 소호를 찾는 이용자들의 수요를 감당하기엔 턱없이 부족한 것으로 조사 되었다. 이러한 상황은 대중교통체계와 고밀도의 공간활용이 필요한 대상지의 특성에 기인한 결

과로 판단되며, 현저히 부족한 주차공간은 대상지와 인근 가로의 불법주정차로 이어져 다른 차량의 통행을 방해하고 보행환경을 열악하게 만들고 있으므로 가로 활성화를 위해서는 자차이용자들에 대한 적절한 대안이 필요하다고 판단된다.

표 21. 분석내용의 종합

분 류		Broadway	Spring St.	Prince St.	
가 로 환 경	보도	폭	5m	3.5m	3.5m
		노점상의 점거	1.2m	1.2m	1.5m
		판매시설의 점거	0	1.5m	1.5m
		실제 보행 가능 폭	3.8~5m	2~5m	2~3.5m
		상태	곳곳이 함몰되거나 튀어나오는 등 균열이 심해 안전성과 미관상 좋지 않음		
	차도	폭	13m(4차선)	9m(3차선)	7.5m(3차선)
		통행방향	남측으로 일방	동측으로 일방	서측으로 일방
		교차로 개수	2개	8개	8개
		교차로 간격	145m	65m	65m
		차량이동속도	60km	30km	30km
	건물	전면 폭비 및 연속성	93.08%	80.94%	79.54%
		저층부용도의 기여도	74.65%	56.10%	49.75%
		입면상업화높이 및 세장비	5.2m, 0.86	4.96m, 0.86	4.91m, 0.68
	가로 시설물	조명시설(가로등)	가로와의 연계성 부족, 단조로운 디자인		
		위생시설(휴지통)	휴지통 주변의 난잡한 쓰레기로 가로미관 불량		
		휴게시설 (벤치, 옥외카페)	벤치: 통일성 부족, 보행방해, 옥외카페: 보행방해, 가로미관에 긍정적		
		정보시설(간판)	적정크기의 세련된 디자인, 가로미관에 긍정적		
	네 트 워 크 환 경	대중교통시설		지하철: 6노선, 3~10분 간격 운행, 버스: 2노선, 12~25분 간격 운행, 지하철역 및 버스정류소와 중심 상업가로까지의 거리: 0~500m	
		보행 환경	횡단보도의 개수	8개	32개
횡단보도의 간격			140개	60개	60개
보행신호 시간			30초	25초	25초
보행신호 간격			50초	45초	45초
주차		대상지내 8대의 주차공간, 대상지인근 100여대의 주차공간 존재			

5) 소결

본 사례 연구는 활성화 상업가로인 뉴욕 맨해튼 소호지역중 Broadway, Spring St., Prince St.의 인근블록을 대상지로 선정하여 보도, 차도, 건물, 가로시설물로 구분한 가로환경과 대중교통시설, 보행환경, 주차로 구분한 네트워크 환경에 대한 물리적 요소를 조사·분석하였고 이를 통해 활성화 상업가로의 물리적 특성을 고찰하였는데 그 연구결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째 보행자 중심의 가로, 대상지는 가로 활성화 요인적 보도 폭인 3~10m내의 적정 보도 폭을 유지하고 있을 뿐 아니라 짧은 횡단보도간의 간격 및 충분한 보행신호시간 등의 보행자 중심 가로환경을 구성하고 있다. 이러한 보행자 중심의 가로는 보행의 안정성 및 연속적 보행환경을 제공하여 보행자의 어메니티를 높여 주는 것으로 분석 된다.

둘째 대상지로의 우수한 접근성, 대상지는 6개의 지하철 노선과 2개의 버스 노선을 통해 뉴욕의 곳곳으로 연결되는 편리한 대중교통시설과 일방통행으로 구성되어 차량의 소통이 자유로운 우수한 도로가 구축 되어 있다. 이러한 대상지의 편리한 대중교통 및 우수한 도로시설은 사람들을 대상지로 손쉽게 유입하는 것으로 분석 된다.

셋째 건물의 높은 전면 폭비와 연속성, 대상지의 건물들은 79.5~93.08%의 높은 전면 폭비를 갖고 있다. 전면 폭비가 가로에 대한 건물의 연속성을 확인 할 수 있는 분석요소임을 감안할 때 대상지의 높은 전면 폭비는 보행자의 활발한 행위를 유도할 수 있는 유효활성화 공간을 지속적으로 제공하는 것으로 분석 된다.

넷째 건물 저층부용도의 높은 가로 활성화 기여도, 대상지내 건물의 저층부는 오픈형 상점 및 돌출형 점포로 인해 49.7~74.65%의 높은 가로 활성화 기여도를 갖고 있다. 이러한 대상지내 건물 저층부용도의 높은 가로 활성화 기여도는 보행자들의 주된 목적이 되는 필요 기능들을 제공하여 다양한 커뮤니티를 발생시키고 활력 있는 가로를 형성하는 것으로 분석 된다.

다섯째 휴먼스케일에 따른 건물의 입면상업화높이와 세장비, 대상지는 낮은 입면상업화높이와 작은 세장비를 갖고 있다. 입면상업화높이와 세장비가 가로공간의 분위기 및 특성을 규정하는 중요한 요인임을 분명히 할 때, 대상지의 낮은 입

면상업화높이와 세장비는 보행자들에게 건물에 대한 시각적 호응도와 안락한 느낌을 부여하여 점포 및 가로와의 적극적 관계를 유도하는 것으로 분석 된다.

여섯째 가로미관의 충족, 대상지의 가로시설물중 사적재산인 옥외카페와 간판은 비교적 관리가 잘 되어 가로미관에 긍정적으로 작용되고 있으나, 공적관리가 필요한 가로등, 휴지통, 벤치 등은 정비가 미흡하여 대상지의 가로미관을 훼손하고 있다. 가로시설물은 보행자들에게 주요 이미지 지각 수단으로 가로에 대한 좋은 이미지는 보행자의 쾌적성을 상승시켜 그 거리의 활성화를 배가 시킨다는 점을 인지할 때, 상업가로의 활성화를 위해서는 공적관리가 필요한 가로시설물에 대한 적극적 관리가 요구되는 것으로 분석 되었다.

2. 구도심 재생 방안사례

구도심 재생 방안사례는 도시 성장과정이 가장 앞섰던 선진국들중 영국, 미국, 일본을 사례로 선정하여 문헌연구를 통해 고찰 하였다.

1) 영국의 도클랜드

영국의 도클랜드는 런던 도심의 동쪽 템스 강가의 워터프론트 일대로 대영제국 시대부터 세계 최대의 관문으로 20세기 초까지 세계 제일의 항구였다. 그러나 20세기 중반이후 선박의 대형화와 해운의 컨테이너화에 의해 수심미달로 항구 역할을 제대로 수행하지 못하게 되었으며, 결국 컨테이너 수송에 의한 항만 형태의 변화, 전통적 도시형 공업의 쇠퇴, 도로·철도 등 공공 교통기관의 결여로 도클랜드는 쇠락해갔다.

이로 인해 도클랜드는 엄청난 인구감소와 주택 노후화 등으로 생활환경이 악화했고 1967년 동인도 도크(East India Dock)가 폐쇄되기 시작해 1981년 모든 도크(Dock)가 폐쇄 되었다. 도클랜드 지역 근로자들은 일자리를 잃었고 새롭게 일어나는 런던 경제 성장 지역에서 필요로 하는 일자리에 부적합해 재취업을 하지 못했으며, 그 결과 당시 이 지역에서만 15만 명의 실업자가 발생해 지역 실업률

은 24%에 달하였다. 재개발이 절실했지만 이 지역 대부분의 부지를 소유한 공공 기관은 재개발 의지도 능력도 없었다.

도클랜드의 심각성을 인식한 영국 정부는 1976년 재개발 계획을 추진하였고 1978년 중심 시가지 재개발법을 제정하였다. 당시 도클랜드 지역은 낙후된 도로와 철도 등의 인프라로 인해 불모지로 전락해 있었다. 또 대부분의 부지가 공공 기관 소유로 시장 논리에 둔감한 소유권 형태로서 부지 공급에 제약 요인을 안고 있었다. 이 때문에 재개발 비용과 리스크가 높아 일반 투자자들의 관심을 크게 끌지 못하였다.

영국 정부는 이 같은 상황을 극복하기 위해 외부 개입이 필요하다는 결론을 내리고 LDDC(London Docklands Development Corporation)를 설립하게 된다. LDDC는 환경부장관에 의해 설립된 도시개발회사로 관료화 배제 원칙 아래 민간 친화적으로 인적 구성이 되어 있다. 최고 의사결정 기구인 위원회를 두고 위원은 환경부장관이 임명, 위원장을 제외하고 전원 비상근직으로 월 1회 회의를 개최하였다. 1981년 7월2일 설립돼 도클랜드의 재개발 사업을 계획하고 수행한 뒤 1998년 해산하였다.

도클랜드의 재개발 핵심 전략은 경제성에 입각해 재개발하는 것이었다. 공적자금은 주요 인프라 구축에 투입하고 이외의 것에는 대규모 민간부문 투자를 유도하였다. 개발 시기를 단축하기 위해 종합적인 토지이용계획을 수립해 용도별 개별 용지를 매각하고 수익금으로 필요 사업을 수행하였다. 토지 이용 용도에 따른 개발 방식을 차별화했으며 상업시설 등 수익성이 보장되는 용지는 민간 개발 방식 채택하였다. 문화, 교육 등 공공성이 강한 부문은 LDDC가 관련 기관과 협조해 사업을 수행하였고 해양체험학교 등 다양하고 종합적인 해양스포츠 클럽과 협회를 유치하였다. 교통체계 다양화를 위해 경전철 건설로 지하철과 연결했고 대규모 도로도 건설하였다. 강 버스, 강 택시 등 운행과 런던 시티 에어포트도 건설하였다. 현지 노무자 문제를 해결하기 위해 일부 노무자는 타 지역 향만으로 이주 또는 새로운 직업을 찾아서 이주시켰으며 일부는 관광, 숙박, 음식점 등 새롭게 창출된 일자리로 흡수되게 하였다. 이를 위한 대규모 재교육 실시를 위해 LDDC는 향후 5년 동안 재교육 및 직업 훈련에 3000만 파운드의 투자를 승인하였다.

도클랜드는 재개발 이후 1400여 개의 국내외 기업이 이곳에 새로 진입함에 따라 일자리의 숫자도 1981년 2만 7200명에서 최근 7만여 명으로 증가하였다. 이처럼 LDDC가 성공적으로 재개발을 이뤄낼 수 있었던 원동력은 도클랜드 지역의 광범위하고 복합적인 문제를 해결했기 때문이다. 노동 시장 해결을 위해 재교육 사업과 도클랜드 지역의 접근성을 향상시킴으로써 새로운 지역 일자리를 창출하였다. 민간부문 투자를 65억 파운드를 이끌어냈으며 경제, 환경 사회 편익 창출을 위해 도클랜드 내에 2만4000 가구의 주택과 8만 이상 고용 창출을 이뤄냈다.

재개발의 성공으로 도클랜드 지역의 고용기회는 3배 이상 증가했고 입주 기업은 5배 증가, 신규 주택 개발지는 4만5000명 가량을 추가로 수용할 수 있게 되었다. 결과적으로 영국정부는 재개발을 통해 기업이 진출할 수 있도록 함으로써 일자리를 늘리고 재정을 확충함으로써 도시의 자족기능을 활성화시켰다.

도클랜드가 주거, 업무, 상업기능이 균형을 이룬 성공적인 재개발 도시로 재탄생할 수 있었던 밑바탕에는 영국 정부의 체계적인 개발계획, 민자유치 프로그램, 제도적 지원, 인프라시설 확충 등이 있었기 때문에 가능하였다.¹⁴⁾

2) 미국의 포틀랜드

미국의 포틀랜드(Portland)는 미국 북서부 오리건(Oregon)주에 위치한 도시로 인구는 약 56만 명이나 주변 23개의 중·소도시를 합하면 200만 명에 이르는 미국 내 24번째 큰 도시이다. 포틀랜드가 처음 형성된 시기는 19세기 초 무렵으로 당시 인구는 800명을 조금 넘는 수준 이었으나 태평양과 두 개의 강의 만나는 절절점이란 지리적 이점으로 인해 교통의 장점을 활용한 임업과 해운업을 중심으로 급성장하였다. 하지만 1970년대 제조업의 쇠퇴를 경험한 미국의 다른 대도시와 마찬가지로 포틀랜드 역시 쇠퇴하게 되었다. 이에 포틀랜드 시는 도시성장선(Urban Growth Boundary)설정, 다운타운활성화(Down Town Revitalization), 대중교통활성화 등의 도시 활성화 정책을 실시하였는데 특히, 포틀랜드 시는 트랜지트 몰(Transit Mall)을 중심으로 한 도심 활성화 방안을 제시하였다. 이는 1970년대 버스체계와 주변상권의 연계를 위해 몰을 조성한 사업으로써 이후 포틀랜드 시에 경전철이 운행됨에 따라 경전철 역을 중심으로 몰을 확대하고 재건

14) 이현준(2009.09.15), 세계 항만도시 성공사례 영국 런던 도클랜드, 경향신문 칼럼

립 하였다.

포틀랜드시의 트랜지트 몰을 통한 도심 재활성 방안의 세부전략으로는 버스를 통해 경전철이 접근이 어려운 도심지역에 대한 교통서비스 강화, 몰 주변을 걷기 좋은 환경으로 조성하여 보행의 쾌적성 확보, 도심의 일부지역 및 특정시간대 자동차 접근성 확보, 공공기간과 민간업자의 공동 참여를 통한 몰 개발, 몰의 1층을 공공공간으로 사용하여 사업자에게 보다 좋은 업무환경 제공, 경전철 역을 광장으로 조성하여 몰과 그 주변지역의 개발 장려, 몰을 따라 구역별로 특성을 지닌 도시권역특구 형성 등이 있다. 이러한 보행의 쾌적성 확보, 대중교통정책, 민간 협력, UGB, TOD와 같은 종합적 활성화 방안을 통해 포틀랜드 시는 도심 활성화 사업을 성공 할 수 있었다.

3) 일본의 가나자와

일본의 가나자와는 일본 호쿠리쿠 지방에 위치한 해안 도시로서 인구는 약 50만 명으로 일본 내 29번째 큰 도시이다. 가나자와는 지방 대영주(大領主)의 성읍으로 발전하여 메이지유신 직후까지 일본의 5대도시중 하나였으며, 제 2차 세계대전 중에도 전쟁의 피해가 적어 옛 거리나 주택, 문화유산 등이 그대로 남아 있는 일본의 전통적 도시로 평가 받는다. 또한 봉건 영주의 보호와 장려로 발달한 구타니도자기와 염색, 철기, 견직물, 금박제조 등이 유명하며 최근에는 직기, 목공기계, 전기야금, 인쇄 등의 공업도 발전하고 있는 도시이다. 하지만 이런 일본 고도(古都)의 풍치를 느낄 수 있는 가나자와 시는 현대화 과정 속에 옛것에만 매진한 결과 개발경쟁에서 밀려 도심 쇠퇴현상을 경험하게 된다.

이에 가나자와 시에서는 중심시가지의 거주공간 및 활동·교류공간, 독자적인 전통문화공간의 재생을 기본목표로한 중심시가지 활성화 정책을 시행한다. 이사업은 정주기능의 회복을 위한 사업, 상업기능의 활성화를 위한 사업, 교통체계의 확충 및 기반 정비 사업, 공연예술 진흥을 위한 사업을 중심으로 시행 되었는데 정주기능의 회복 사업은 전통주거공간의 보존, 고풍자 거주 촉진, 중·저소득자를 위한 임대 공동주택 건설, 도심업무공간의 주거공간화 등이 핵심 내용으로 마찌나까거주지원제도에 의한 직접적인 주택건설방식과 보조비지원방식으로 추진 되었다. 상업기능의 활성화를 위한 사업은 대형 상가의 유치를 통한 거점상권 형

성사업과 소형 상점가를 대상으로 한 상업환경 조성사업으로 나누어 추진되었는데 거점상권 형성사업은 간선도로의 교차점에 백화점, 사무소, 호텔 등의 정비 및 입지를 유도하는 한편 영업시간 연장, 브랜드점 유치, 소매상가의 저가격화, 상품·서비스의 부가가치 부여 등과 같은 차별화 전략이 추진되고 상업환경 형성사업은 소형 상가가 밀집 되어 있는 5개의 주요 상점가를 대상으로 보행자 몰 및 라이트업, 외관개선 등의 보행환경개선사업이 추진 되었다. 교통체계의 확충과 기반 정비 사업은 공공교통의 이용 촉진과 고령화 사회의 대응을 위하여 슬로프와 리프트가 부착된 신형버스(논스톱버스, 플랫폼버스 등)의 도입, 정류장의 단차 해소, 실버정기권 등의 시스템 도입, 정채완화를 위한 도시계획 및 정비, 주차장 안내판 정비, 주차장네트워크사업 등을 중심으로 총 75개 사업이 추진되었다.

공연예술 진흥을 위한 사업은 우따츠야마공예공방 설립, 시민예술촌 형성, 유와쿠 창작의 숲 건립, 21세기 미술관 개관 등의 공공미술프로젝트를 통한 도시 활성화 정책을 추진하였다. 가나자와 시는 이러한 중심사업을 바탕으로 도심르네상스추진본부와 같은 사업추진기구를 두어 원활한 중심시가지 활성화 정책을 추진하여 도심재생에 성공할 수 있었다.

IV. 대상지의 현황 분석을 통한 구도심 상권의 쇠퇴원인 및 문제점 고찰

1. 제주시 구도심의 일반적 현황

제주시는 삼을라의 삼성신화¹⁵⁾를 배경으로 도심에 촌락이 형성 되어 7세기 후반 현재의 목은성 일대에 축조된 탐라성을 기축으로 확장 되어 갔다. 이후 7~13세기에 들어 목관아지를 중심으로 제주성 내에 대규모 읍성촌락이 형성되었고 조선시대를 거쳐 1920년대 이후로는 그림 6.과 같이 도시가 확장 되어 갔다. 제주시 최초의 도시개발사업은 시 승격 한해전인 1954년 현 제주시청주변 149,336m²을 대상으로 했던 제 1지구 도시개발사업으로 이후 1967~70년 서사라 일대 176,410m²의 도시개발사업과 인근 277,144m²의 제 3지구 도시개발사업 등이 행해졌다. 이렇게 행해진 초기의 도시개발사업들은 주로 토지구획정리 사업들이었으며 이러한 사업은 제주시가 갖는 지형적 특성상¹⁶⁾ 한라산을 향하여 제주성곽의 남측으로 확장 되어 갔다. 1980년대 이후 제주시는 동서축을 따라 연동을 중심으로 한 서부생활권과 삼양·화북을 중심으로한 동부 생활권으로 확장 되어 3개의 중심권역을 갖는 도시 공간구조가 형성 되었다.¹⁷⁾

한편, 제주목관아와 제주항을 중심으로 형성된 구도심은 행정구역상 제주시 내의 3개동(일도1동, 삼도2동, 건입동)에 걸쳐 입지한 곳으로 내부는 은행 등의 업무 시설과 이마트, STYLE°, CINUS 9, 코리아 극장 등의 대형 쇼핑 상가 및 극장들이 입지해 있으며, 외부는 북측의 탐동 매립지와 남해안, 서측의 서문시장과

15) 고을나, 양을나, 부을나 삼신인으로 대표되는 제주의 첫 토착주민이 오곡의 씨와 송아지, 땅아지를 갖고 제주에 들어온 세 왕녀와 결혼하여, 각각 활을 쏘아 일도, 이도, 삼도 등으로 생활구역을 나누고 삶을 이뤘다는 제주의 개벽신화.

16) 제주시는 한라산을 중심으로 타원형을 띠는 제주도의 북쪽에 위치한 곳으로 동쪽으로는 사라봉과 별도봉 같은 자연적 장애요소가 있으며, 서쪽으로는 자연적 장애는 없으나 비행기장이라는 인위적 장벽이 있다. 또한 남쪽으로는 우리나라 남해와 면해 있어 제주시의 도시개발 초기는 한라산을 향한 남쪽으로 확장 되었다.

17) 제주시 문화관광과 구도심지 상권 연계방안 연구(제주시 2007)를 참고하여 본인 제작성.

병문천, 동측의 산치천과 동문시장에 접해 있다. 또한 구도심 반경 10km 이내에는 제주공항 및 제주항 등의 주요 도시기반들이 위치하여 있을 뿐 아니라 제주향교~제주목관아지~관덕정~북초등학교~오현단~제주성지 등으로 이어지는 역사벨트와 용두암~용연~산지천~제주항으로 이루어지는 관광문화루트가 존재하고 있다.

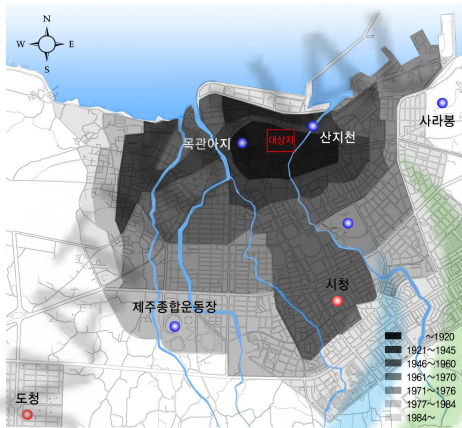


그림 6. 제주시 도시개발사업 현황

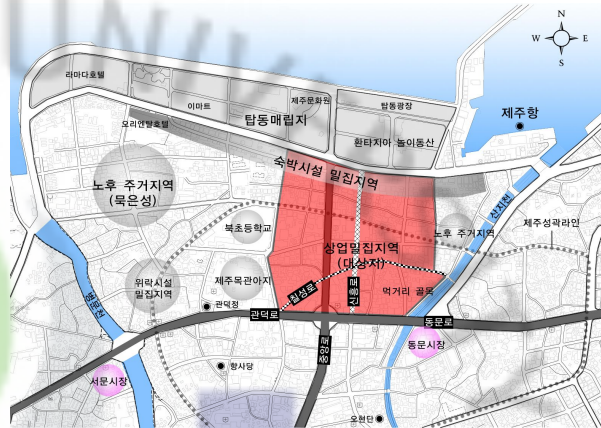


그림 7. 제주시 구도심 현황

이러한 여러 장점을 갖고 자연 발생적으로 형성된 제주 구도심은 초기 정치·경제·사회·문화의 중심지로 기능을 담당하였으나, 도심의 외향적 확장에 따른 공공행정 및 업무기능의 이전, 상주인구의 감소, 주거환경의 악화, 상업기능의 유출 및 활동의 악화, 기반시설의 노후화, 지가하락, 교통체계와 주차환경의 악화 등으로 인하여 활력을 잃고 점점 쇠퇴해 가는 상황이다. 이러한 구도심의 쇠퇴에 대응하기 위해 제주특별자치도에서는 『제주시 구도심재정비촉진지구』를 지정하고 가로환경을 정비하는 등의 활성화 정책을 추진하고 있다.

2. 제주시 구도심의 활성화 관련 정책 현황

우리나라의 구도심 활성화 정책은 외국에 비해 상당히 부족한 면이 많다. 특히 제주시의 경우 가로환경 및 기반시설 등의 물리적 환경에 대해서만 일부 정비가

이루어지고 있는 상황이다. 최근에는 구도심재정비촉진지구를 지정하고 제주동문시장 및 주변상점가 활성화구역 공공디자인개발에 관한 개발 사업을 계획하는 등의 폭넓은 구도심 활성화 정책을 시행하고 있으나, 정책 추진의 주체가 해외의 사례와 같은 관·민 파트너십 형성에 의한 운영이 아니라, 행정주도로만 이루어지고 있어 의사결정 및 사업추진에 어려움을 겪고 있는 상황이다. 현재 제주시에 추진 중인 구도심 활성화 방안은 다음과 같다.

1) 구도심재정비촉진지구

제주도는 더욱 심각해져 가는 구도심의 쇠퇴문제와 도시의 불균형적 발전에 대한 종합적 차원의 대안을 모색하고자 2007년 9월 4일부터 2008년 9월 3일까지 “제주특별자치도 도시재생 시범사업 타당성 검토 및 지구지정 용역”을 실시하여 구도심 재생사업의 타당성을 분석하였고, 이후 여러 번의 회의를 거쳐 2008년 12월 24일 『제주시 구도심재정비촉진지구』를 지정·고시하였다. 지정된 구도심재정비촉진지구의 주요 내용은 제주시 일도1동, 삼도2동, 건입동 일원의 453,200㎡의 대상지에 대해 2020년까지 광역적이고 체계적으로 사업을 계획하여 도심지의 중심기능을 회복하고 주거환경을 개선한다는 것이며 추진계획은 2009년 초 재정비촉진계획 수립용역을 착수하여 인구주택수용계획, 기반시설 설치계획 및 분담계획, 토지이용에 관한계획, 공원·녹지 및 환경보전계획, 교통계획, 경관계획, 촉진구역별 건축계획, 임대주택 건설 등 세입자의 주거대책, 단계별 사업추진에 관한 사항 등을 수립하고 촉진계획을 결정하여 2010년 이후 각 촉진구역별로 조합설립인가, 사업시행인가, 시공자선정, 관리처분계획, 착공 등의 사업을 시행하는 것이다.¹⁸⁾

2) 제주동문시장 및 주변상점가 활성화구역 공공디자인개발에 관한 개발사업

구도심내 동문재래시장 및 가로환경은 정비가 적절히 이루어지지 않아 상당히 열악한 상황으로 이러한 상황은 이용자들의 쾌적도를 떨어뜨림으로써 구도심 쇠퇴의 직접적인 원인으로 작용하고 있다. 이에 제주시에서는 3억원의 사업비를 들여 2008년 10월부터 2009년 3월 31일까지 “제주동문시장 및 주변상점가 활성화

¹⁸⁾ <http://www.jeu.go.kr> (2009.8.20). 참조.

구역 공공디자인개발에 관한 개발사업”이란 명칭으로 용역을 실시하여 구도심활성화를 위한 계획을 수립하였으며, 이를 바탕으로 2009년 7월부터 문화관광형 시범시장육상사업을 시행하고 있다. 현재 추진계획중인 이사업의 주요 내용은 특화거리 조성 및 테마별 상징조형물 개발, 아케이드 공간의 경관조형물 디자인 개발, 가로시설물 디자인 개발, 문화관광형 시장 간판 디자인 개발 등이며 이를 통한 기대효과로는 제주의 도심공간을 디자인하는 가이드시스템 역할 수행, 활동과 형태를 고려한 이용자 중심가로 형성, 제주를 대표하는 명소브랜드의 확립, 국내외 관광객을 유도하는 관광체험형 이벤트 공간 마련 등이 있다.

표 22. 제주시 구도심의 주요 활성화 방안 현황



3. 대상지의 일반적 현황



그림 8. 대상지 현황

대상지는 신흥로를 중심으로 철성로를 낀 인근 상권블럭들로 구도심내 간선도로인 중양로와 동문로에 면한 곳이다. 대상지의 가로체계는 도시계획에 의해 구축된 8~10m의 격자가로와 자연발생적으로 형성된 자유곡선인 골목길로 이루어져 있다. 대중교통을 통한 대상지 중심으로의 접근은 직선거리 371m의 관덕정 버스정류소와 260m의 중양로 버스정류소, 270m의 동문로터리 버스정류소중 한 곳을 이용하여 접근하여야 하며, 이 경우 이용자들은 도보로 약 5분 이상의 시간이 소요될 뿐 아니라 대중교통승하차시설 주변에 부족한 편의시설 및 휴식공간 등으로 인해 다소 불편함을 호소하고 있다.

한편, 대상지의 가로변은 의류 및 식음 등의 소매업종이 집적된 제주도 최대의 쇼핑가로로 일제강점기 때부터 제주상권의 메카였던 곳이다. 일제강점기 당시 미곡·주류·석탄·문구류 등의 생필품과 시계류 등의 귀금속을 중심으로 상가의 자생력이 생겨났으며 해방 이후로는 철성로를 중심으로 문화공간과 낭만의 장소로 이어져 최초의 다방 파리원 등이 생기고 제일극장, 중양극장 등의 영화관이 세워져 제주 상업문화의 중심성을 확고히 하게 되었다. 1973년 3월에는 도내 최

초의 대형매장인 아리랑 백화점이 입점하고, 중앙지하상가 등의 설립 되어 최대의 호황을 누렸으나 현재는 많이 쇠퇴한 상황이다.

4. 물리적 요소에 따른 세부별 쇠퇴원인 및 문제점

대상지의 물리적 현황은 토지이용 현황, 건축물 현황, 주요 상업시설 현황, 기반시설 정비 현황 등으로 분류하여 조사·분석하였다.

1) 토지이용 현황 분석

토지이용 현황은 지목별 현황, 소유별 현황, 규모별 현황으로 구분하여 조사·분석 하였으며 그 내용은 다음과 같다.

대상지의 지목별 토지이용 현황은 표 23.에서 보는 바와 같이 총 4개의 지목이 존재한다. 이중 대지가 대상지 총면적 153,801㎡중 75%로 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 그 뒤로 도로와 차가 각각 22%, 1.6%를 차지하고 있는 것으로 조사 되었다. 필지 수는 대지와 도로가 각각 632필지와 246필지로 5 : 2 의 비율로 구성하고 있으며 이 두 지목의 필지총합은 총 필지의 99%로 대상지 필지의 대부분을 차지하고 있는 것으로 조사되었는데 이렇게 높은 대지와 도로의 비율은 하천 및 공원 등과 같은 도심의 활력을 위한 지목들의 부족으로 이어져 도심의 삭막한 이미지를 형성하는 것으로 나타났다.

대상지의 소유별 토지이용 현황은 사유지가 119,669㎡로 대상지 총면적 153,801㎡의 78%를 차지하고 있는 반면, 국·공유지는 34,132㎡로 전체의 22%를 차지하고 있는 것으로 조사 되었다. 사유지의 경우 지목이 대부분 대지였으며 국·공유지는 대부분 도로인 것으로 조사 되었다. 국·공유지의 세부소유배분은 국유지가 27,164㎡ 이고, 공유지가 6,968㎡ 인 것으로 확인 되었다. 한편, 대상지 필지 구성중 높은 사유지 빈도는 도심활성화사업시 의견 조함에 어려움을 유발할 것으로 예상된다.

표 23. 토지이용 현황

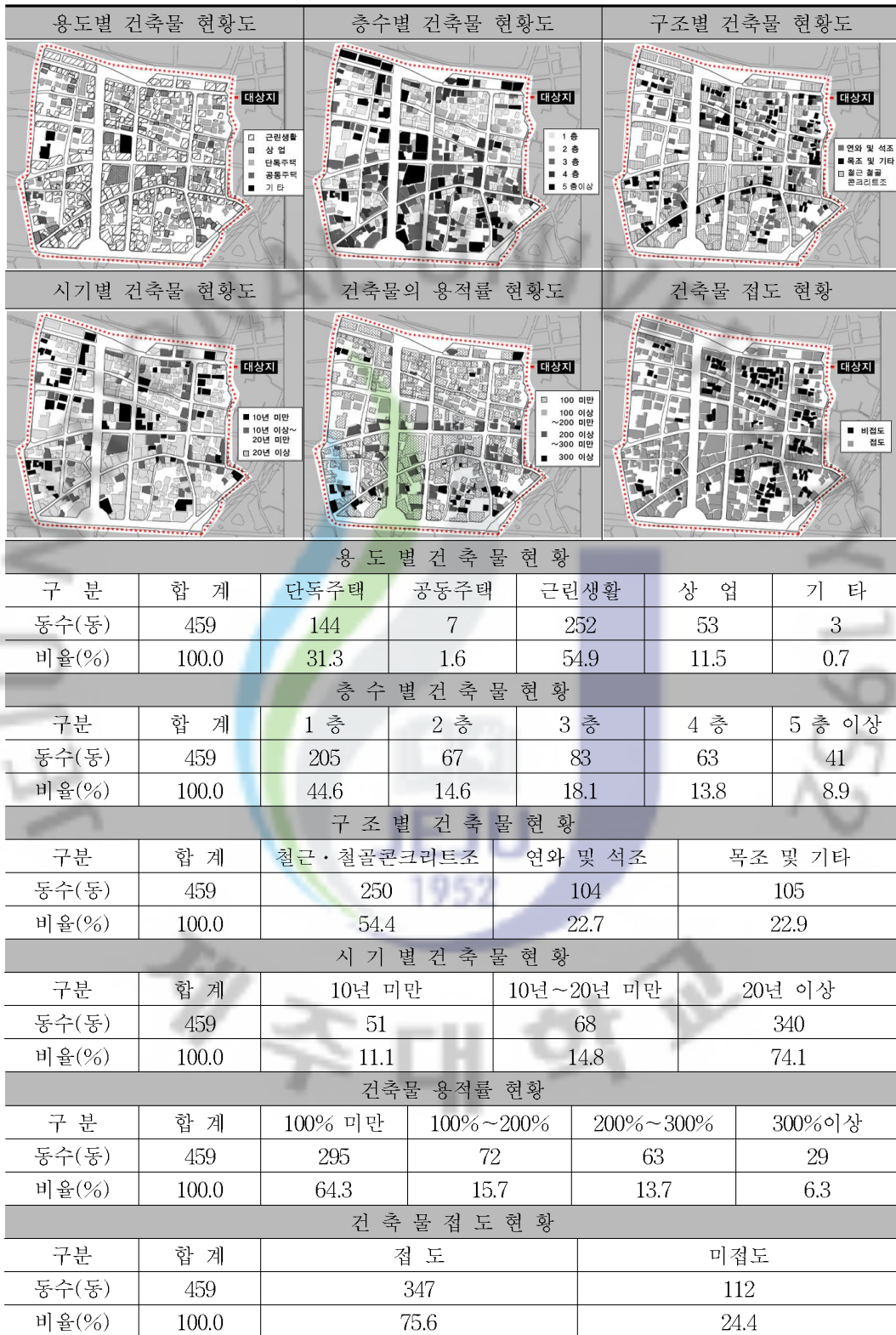
지목별 현황						지 목 별 현 황 도
구 분	합 계	대 지	도 로	차	구 거	
필지 수	864	611	246	6	1	
면적(m ²)	153,801	116,647	34,565	2,516	71	
면적 구성비(%)	100	75	22	1.6	0.04	
소유별 현황						소 유 별 현 황 도
구 분	합 계	사유지	국·공유지			
			소 계	국유지	공유지	
필지수	864	639	225	178	47	
면적(m ²)	153,801	119,669	34,132	27,164	6,968	
면적 구성비(%)	100	78	22	17	5	
규모별 현황						규 모 별 현 황 도
구 분	합 계	60m ² 미만	60~ 150m ²	150~ 300m ²	300m ² 이상	
필지수	864	300	232	214	118	
면적(m ²)	153,801	7,497	24,182	59,970	62,151	
면적 구성비(%)	100	5	15	39	41	

대상지의 규모별 토지이용 현황은 300m² 이상의 대형필지가 118필지, 300m² 미만~60m² 이상의 중규모 필지가 446필지, 60m² 이하의 소규모 영세필지가 300필지 분포 되어 있는 것으로 나타났다. 조사내용을 통해 대상지 내의 토지는 60m² 이하의 소규모 영세필지가 다수 포함 되어 있음을 확인 할 수 있었는데 이는 정비사업시 사업성 및 보상 등의 문제에서 걸림돌이 될 것으로 판단된다.

2) 건축물 현황 분석

건축물 현황은 용도별 현황, 층수별 현황, 구조별 현황, 시기별 건축물분포 및 노후도 현황, 용적률 현황, 건축물의 접도 현황 등으로 구분하여 조사·분석하였으며 세부 내용은 다음과 같다.

표 24. 건축물 현황



대상지의 용도별 건축물 현황은 주거용 건축물이 151동으로 대상지 전체 동수 459동중 32.9%를 차지하고 있는 반면, 근생생활시설과 문화·상업시설은 각각 54.9%와 11.5%로 대상지 전체 동수의 66.4%를 차지하고 있는 것으로 조사 되었다. 특히 산지천변은 단독주택이 밀집한 반면, 중앙로와 칠성로 변은 근린생활시설이 밀집하고 있었는데, 이는 상권이 기존 역사적 상업가로인 칠성로를 기점으로 일부 정비된 중앙로까지 확장되었으나, 아직 정비가 미흡한 산지천 인근으로는 확장되지 못하여 이전 불량주거지들이 그대로 남아 있기 때문으로 판단된다.

대상지의 층수별 건축물 현황은 1~2층 건축물이 272동으로 59.2%를 차지하고 3~4층 건물이 146동으로 31.9%, 5층 이상의 건물이 41동으로 8.9%를 차지하고 있는 것으로 조사 되었다. 전반적으로 대상지 전역은 1~3층 이하의 저층 건축물이 주를 이루고 있으나, 중앙로와 탑동로를 중심으로는 6층 이상의 중층 건축물군이 형성 되어 있음을 확인할 수 있는데 이는 계획도로인 중앙로와 탑동로에 접한 건축물 위주로 재건축이 소폭 이루어진 반면, 아직 정비가 덜된 내부의 자연도로 인근 건축물들은 이전상태를 유지하고 있기 때문으로 판단된다.

대상지의 구조별 건축물 현황은 철근·철골 콘크리트조 건축물이 상업지역을 중심으로 54.4% 분포하고 있으며, 연와 및 석조 건축물이 일반주거지역을 중심으로 22.7%, 목조 및 조립식 구조 등의 기타구조 건축물이 22.9% 분포 되어 있는 것으로 조사 되었다. 특히 중층 건축물이 밀집된 중앙로와 탑동로 인근은 철근·철골 콘크리트조가 밀집 되어 있는 것으로 확인되었는데 이는 시대 및 위치별 정비 상황과 건물의 용도에 따른 결과로 판단된다.

대상지의 시기별 건축물분포 및 노후도 현황은 20년 이상 경과된 노후 건축물이 74%으로 가장 많은 분포를 나타내고 있는 반면, 최근 10년 이내에 신축된 건축물들은 11%로 가장 낮은 비율을 보이고 있다. 이는 대상지가 1980년대 이후 정채 또는 쇠퇴되었기 때문으로 판단된다.

대상지 건축물의 용적률 현황은 용적률 100% 미만의 건축물이 295동으로 64.3%를 차지하고 있는 반면, 300% 이상의 건축물은 29동으로 6.3%를 차지하고 있어, 다세대주택 및 일부 상업시설을 제외하면 전반적으로 낮은 용적률을 보이고 있는 것으로 조사 되었다. 이는 제주시에 정한 건축물 최고고도제한이 35m일 뿐 아니라, 높은 지가로 인해 정비가 제대로 이루어지지 못하여 용적률이 낮

은 이전 건물들이 다수 분포해 있는 결과로 인식된다.

대상지의 건축물 접도 현황은 총 459동의 건물중 4m 이상 도로에 접하는 건축물은 347동으로 75.6%를 차지하고 있는 것으로 조사 되었다. 접도한 건물의 경우 그나마 활용도가 높아 쇠퇴화가 적은 반면, 블록 내부의 비접도 건물의 경우 활용빈도가 극히 저조하여 블록 내부의 슬럼화가 심각한 것으로 조사·분석 되었다.

3) 주요 상업시설 현황 분석

주요 상업시설은 영화관, 백화점, 대형마트, 상업·업무비용공간 등 대상지 주변에 큰 영향을 미치는 시설물의 위치와 현 상황을 분석하였다.

표 25. 주요 상업시설 현황

주요 상업시설 위치도	상 호 명	내 용	비 고		
	① 이마트	식료품·의류 및 다목적 기능공간. 1996년 11월22일 개점, 지하 1층 지상 5층, 주차대수=540대, 연면적=6,030㎡.	활성화		
	② STYLE°	20~30대 의류전문매장, 지하 2층 지상 6층, 연면적=7111㎡.	영업중		
	③ 탐동시네마	영화관(스크린 : 5개관), 1997년 7월 개관, 지상 6층, 연면적=3417㎡.	부도		
	④ 코리아극장	영화관(스크린 : 3개관), 1965년 개관, 2002년 9월 증축, 지상 7층, 연면적=3570㎡.	부도		
	⑤ 시네하우스	영화관 및 잡화점(스크린 : 2개관), 1973년 개관, 지상 4층, 연면적=1340㎡.	부도		
	⑥ CINUS	영화관 및 잡화점(스크린 : 9개관), 2008년 8월 개관, 지하 3층 지상 8층, 주차대수=540대, 연면적=6,030㎡.	영업중		
이마트	STYLE°	탐동시네마	코리아극장	시네하우스	CINUS

참고: 데이터 수집연도 (2009년 기준)

대상지 인근에는 쇠퇴한 소매업 위주의 상업가로를 중심으로 주요 상업시설들

이 표 25와 같이 입지해 있지만, 이마트를 제외한 주요 상업시설들은 영업이 여의치 않아 많은 어려움을 겪고 있는 것으로 조사 되었다. 이러한 상황은 조사·분석 결과 인터넷 상거래의 활성화와 문화·여가에 대한 욕구수준의 향상 및 쇼핑패턴의 변화에 적절히 대응하지 못한 주요 상업 시설의 전략적 대응력 부족과 주변 소매업들과의 연계성 부족으로 분석되었으며 주차장·가로환경·노후한 건축물 등 기반시설의 열악함으로 인한 도심 상권으로의 접근성 악화와 정주·유동·취업 인구의 감소에 따른 도심 흡입력 약화는 이러한 상황을 더욱 가속화한다고 판단된다.

4) 기반시설 정비 현황 분석

대상지의 기반시설 정비 현황은 공영주차장, 오픈 스페이스, 가로공간, 가로시설물 등으로 구분하여 조사·분석하였으며, 그에 따른 현황 및 위치는 아래의 표 26과 같다.

표 26. 기반시설 정비 현황

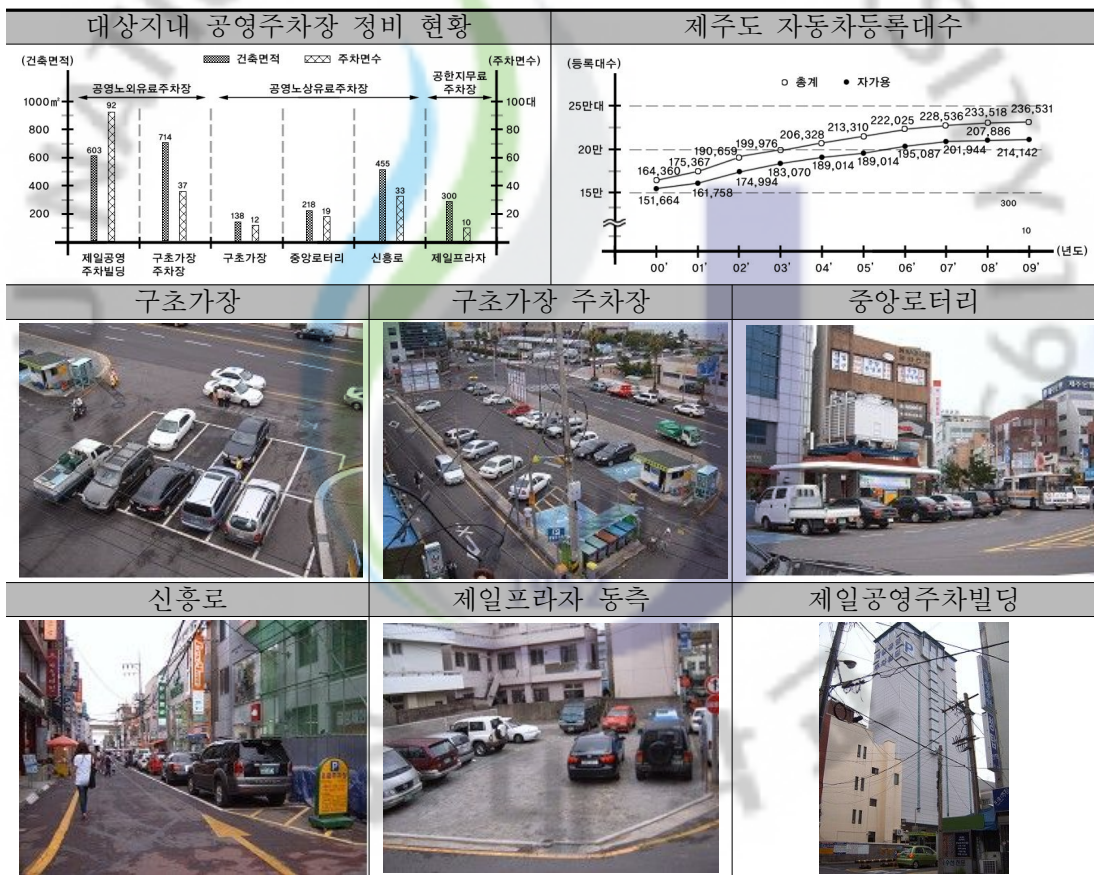
기반시설 정비 현황 위치도	구분	내용
	공영주차장	총 6곳의 공영주차장이 정비 되어 있으나 이는 증가하는 자동차수에 비해 상당히 열악한 수준임.
	오픈스페이스	음악분수광장 1개소를 제외하면 공원녹지는 전무하며, 대상지 외곽으로 근린공원(목관아지)과 산지천이 정비 되어 있으나 대상지와 연계성이 부족함.
	가로공간	현재 칠성로 아케이드 정비 사업이 완료 되었으며, 제주시에서는 2009년 7월부터 문화, 자연, 명품의 거리 등의 테마거리 조성 사업을 추진 할 예정임.
	가로시설물	칠성로 입구상징물, 안내사인, 볼라드, 가로등, 간판, 휴지통 등이 통일성 없이 난립, 제주시에서는 2009년 7월부터 테마에 맞는 가로시설물조성사업을 추진 할 예정임.

(1) 공영주차장 분석

대상지 내에는 총 6곳의 공영주차장이 존재한다. 이중 주차면수가 가장 많은

곳은 간수로에 위치한 제일공영주차빌딩으로 총 92대의 자동차가 주차 가능한 것으로 확인 되었다. 이 공영주차장은 도심지 주차난 해소를 통한 구도심 상권 활성화를 위해 2006년 제주시에서 정비한 유료 기계식빌딩주차장이지만 구도심으로의 접근시 열악한 보행환경으로 인해 상가 활성화에 큰 도움을 주지 못하고 있는 상황이다. 그 외 대상지 인근 공영 주차장으로는 탐동제일주차장¹⁹⁾이 정비되어 있으나, 이용빈도는 상당히 낮은 것으로 조사 되었다. 이는 상가 이용자들이 상가와 근접한 곳의 주차장을 이용하려는 습성과 탐동매립지내 주차장과 대상지와의 공간적 연속성 부족에 기인한 것으로 판단된다.

표 27. 공영주차장 현황



구도심 상권과 인접한 노상주차장으로는 현재 칠성로 일부구간에 설치·운영 중인 유료노상주차장이 있다. 하지만 이곳은 이용자수에 비해 주차가능 공간이

19) 대상지 북측의 탐동매립지 내에 위치한 공영노외부료주차장으로 총면적은 3,378.5㎡, 주차면수는 107면이며, 대상지 중심부와의 거리는 264m이다.

현저히 부족할 뿐 아니라 상가를 이용하는 쇼핑객들의 보행환경을 악화시키고 불쾌감을 조성하고 있어 구도심 상가활성화를 저해하고 있는 것으로 조사 되었다. 이렇게 증가하는 자동차수에 비해 상당히 열악한 구도심내 주차시설 및 주차 여건은 구도심의 높은 지가로 인해 고밀화된 공간 활용의 요구됨에 따라 주차장 정비가 활발히 이루어지지 못한 결과로 판단된다.

(2) 오픈 스페이스 (Open Space) 분석

대상지 내부의 오픈 스페이스는 2002년 산지천과 함께 정비된 877m² 크기의 음악분수광장²⁰⁾이 유일하며 이곳의 이용자수는 그리 많지 않은 상황이다. 그 외 대상지 인근 구도심의 오픈 스페이스로는 산지천·산지천공원·목관아지·탑동공원·탑동광장·북초등학교 등이 있으나 대상지 내부의 활동 메커니즘과 전혀 연계되지 못하고 있는 것으로 조사 되었다. 이는 대상지 내부의 주요 상권과 대상지 외부의 오픈 스페이스 사이에 존재하는 불량 주거군으로 인한 공간의 단절감과 물리적 거리감에 따른 이용자의 이용욕구 저하에 의한 결과로 분석되며 대상지 내부에 거의 전무한 오픈 스페이스는 도시공간 및 상업공간내 오픈 스페이스의 중요도를 인식하지 못한 무계획적 도시의 성장에 따른 결과로 판단된다. 이렇게 부족한 대상지의 오픈 스페이스는 쇼핑객들에게 극도의 피로감을 유발시켜 쇼핑시간의 단축을 초래함으로써 구도심 상권의 직접적 쇠퇴원인이 되고 있는 것으로 사료된다.

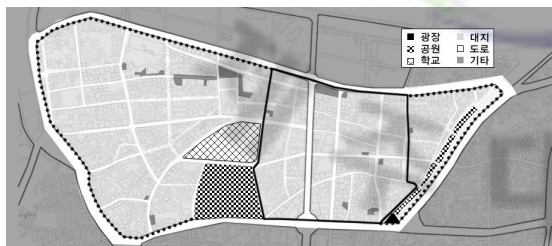


그림 9. 대상지 인근 구도심 오픈 스페이스 위치도

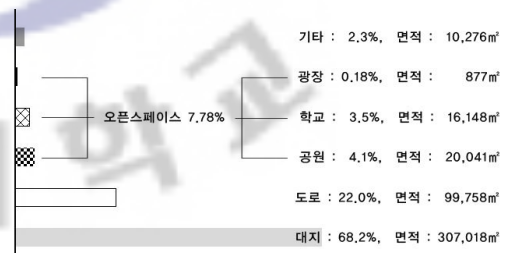


그림 10. 대상지 인근 구도심 오픈 스페이스 현황

20) 제주시에 의해 2006년 6월에 준공된 산지천복원사업의 일환으로 조성된 광장으로 중심에는 L=13.5m, B=10m 크기의 다이아몬드형 음악분수가 있다. 광장의 위치는 간수로와 동문교 사이에 있으며 이용자의 수는 그리 많지 않다.

(3) 가로공간 분석

대상지의 가로공간 정비 현황은 표 28.과 같으며, 이중 정비가 완료된 사업으로는 칠성로 아케이드 정비 사업이 있다.

표 28. 테마거리 정비 현황

계획 및 현황도	구분	내용
	칠성로 아케이드	A=2,155㎡, L=435m, B=3.9m, H=11.6m 아케이드설치, 경관조명 및 쉼터조성 1식 설치, 루미나리에 3개소, 태양광발전 300㎡ 설치, 2004~2008(사업완료)
	관덕로 문화의 거리	보도블럭 교체, 도로시설물(의자, 블라드)교체, 바닥조명등 빛의 거리조성 L=740, B=5m, 2009. 7.~12. (예정)
	중앙로 자연의 거리	보도블럭 교체, 도로시설물(의자, 블라드)교체, 바닥조명등 빛의 거리조성 L=820, B=5m, 2009. 7.~12. (예정)
	칠성로 영화의 거리	유명 배우들의 핸드 프린팅 등 영화 관련 모티브를 패턴으로한 가로조성, 2009. 7.~12. (예정).
중앙로 - 문화의 거리	중앙로 - 자연의 거리1	중앙로 - 자연의 거리2

이 사업은 2004년부터 2007년까지 A=2,155㎡, L=435m, B=3.9m, H=11.6m 의 아케이드 시설을 정비한 사업으로, 2008년에는 루미나리에 3개소와 태양광발전 300㎡를 정비한 것으로 조사 되었다. 이 아케이드 사업이 완료된 이후 칠성로는 정비 이전보다 쾌적도가 향상 되어 상권이용자의 이용빈도가 소폭 증가한 것으로 분석 되었지만, 여전히 대상지의 가로공간은 통행의 효율성과 공간의 활용도가 극도로 저조할 뿐 아니라, 테마와 이벤트가 부족하여 사람들의 유입도가 낮은 것으로 조사 되었다. 이러한 상황은 오래전 자연발생적으로 형성된 굴곡이 심한 이면가로를 정비하지 않고 그대로 사용하여 간선도로 및 도심 영업환경과 괴리된 환경을 형성하고 있기 때문으로 분석 되었다. 이에 제주시에서는 2008년 10월

1일부터 2009년 3월 31일까지 총 6개월간 3억 원의 사업비를 들여 가로공간 정비를 위한 용역을 실시하여, 2009년 7월 1일부터 명품의 거리, 영화의 거리, 문화의 거리, 자연의 거리 등의 테마로 구성된 가로공간 정비를 계획하고 있는 것으로 조사 되었다.

(4) 가로시설물 분석

대상지 내부의 가로시설물은 블라드, 안내사인, 가로등, 간판, 휴지통, 입구상징물 등이 있으며 위의 가로시설물들의 정비 현황은 표 29.와 같다.

표 29. 가로시설물 정비 현황

구분	블라드	안내사인	가로등	간판	휴지통	입구상징물
현황 사진						
제주시 계획 이미지						
현황 내용	- H=56cm - D=29cm - 재료 : 현부암	- H=2.5m - B=1m - w=5cm	- H=7~8m - D=15cm - 재료 : 강철	1면 표시 면적의 크기 1m ² 를 기준으로 허가·신고로 구분 관리	- H=75cm - B=60cm - w=40cm	- H=4.54m - B=5.5m - 재료 : 청동
비고	특성화 부족	인지성 부족	특성화 부족	가로미관 훼손	특성화 부족	상징성 부족

참고 : 계획이미지는 제주시가 시행한 문화관광형 시범시장 육성추진사업 자료 참조하여 본인 제작성

현재 가로시설물의 대부분은 사인체계가 미흡하여 정보전달력이 부족할 뿐 아니라, 통일성 없이 설치 되어 있어 도시미관을 훼손하고 있는 것으로 조사 되었다. 특히 신흥로 및 칠성로 등의 상권이 밀집한 곳은 간판들의 난립하여 가로의 시각경관이 매우 불량하였으며, 지역정보를 전달하는 안내사인은 상징성이 부족하여 이용객의 눈에 쉽게 띄지 않았다. 또한, 칠성로 입구에 설치된 입구상징물은 주변과 어울리지 못해 오히려 난잡한 느낌을 주고 있었으며 쇼핑시 잠시 쉴 수 있는 벤치와 도심 청결을 위한 휴지통은 음악분수광장에만 일부 설치되어 있는

것으로 조사 되었다. 이러한 상황은 각각의 가로시설물을 정비하는 행정처가 모두 달라 통일성 없는 가로시설물들이 제작되었을 뿐 아니라 가로시설물의 제작시 구도심 및 제주의 특성을 적절히 고려치 않은 결과로 판단된다. 이에 제주시에서는 문화관광형거리조성사업²¹⁾을 실시 가로공간과 함께 구도심 가로시설물의 정비를 계획하고 있는 것으로 조사 되었다.



21) 제주동문시장 및 주변상점가 활성화구역 공공디자인개발에 관한 개발사업의 일환으로 대상지 인근 간선도로인 중앙로, 동문로, 관덕로에 테마를 부여하여 가로 및 가로시설물을 정비하는 사업.

V. 쇠퇴원인에 따른 활성화 방안 제시

1. 조사·분석내용의 종합 및 세부별 활성화 방안

대상지의 물리적 현황 및 특성을 조사·분석한 결과에 대한 고찰 및 세부별 활성화 방안은 다음과 같다.

첫째, 대상지 토지의 대부분은 지목이 대지인 사유지가 많았으며 그 크기는 60㎡미만의 영세 필지가 가장 큰 비중을 차지하는 것으로 조사 되었다. 이렇게 사유지와 영세필지의 높은 빈도는 한천 및 공원 등의 도심 활력소의 부족으로 이어져 삭막한 도시이미지를 형성시킬 뿐 아니라 도심 정비 사업시 계획 및 보상 등에서 많은 의견충돌이 예상되므로 사업의 주체는 지역주민들을 상대로 꾸준한 교육과 홍보활동을 펼쳐 주민참여도를 높이고 잦은 토론회를 개최하여 주민들의 의견을 충분히 수렴함으로써 이해관계자들 사이의 충돌을 미연에 방지해야 하며 또한, 외국의 우수사례들처럼 지역주민, 행정기관, 시민단체, 각 분야 전문가로 구성된 TCM, TMO 등과 같은 협의체를 조직하여 효과적이고, 적극적인 도심활성화 사업을 추진해야 할 것이다.

둘째, 대상지의 건축물들은 주로 근린생활시설들로 층수는 3층 이하의 저층 건축물들이 주를 이루고 있으나, 일부 중앙로와 탑동로 인근에서는 6층 이상의 건물 군을 확인할 수 있었다. 또한 대상지 내에는 20년 이상 경과된 노후건축물과 100% 미만의 용적률을 갖는 건축물들이 대다수를 차지하고 있으며, 4m 이상의 도로에 접하지 못한 비접도 건축물은 24.4%로 거의 대부분은 이용빈도가 극히 저조하여 블록내부의 슬럼화를 유도하고 있는 것으로 조사 되었다. 이렇게 저밀도의 비효율적인 노후건축물들은 높은 지가와 복잡한 이해 권리관계로 인하여 건축물들이 경신되지 못한 결과로 이러한 상황은 구도심 상권의 쇠퇴를 가속화시키고 있으므로 공공기관에서는 지구단위계획 및 보증금 지원제도를 통해 건축물의 물리적 환경을 개선하고 블록 내부의 접근로를 개설하여 블록의 슬럼화를

방지해야 할 것이다. 또한, 도심형 주거 및 주상복합시설을 개발하여 거주인구를 늘리고 토지의 이용효율을 극대화 시키며 유사 상가건물의 연계성을 강화하여 특성화된 건물 군으로 형성시킴으로써 쇠퇴상권의 인지도를 높여야 할 것이다.

셋째, 이마트를 제외한 대상지 인근 주요 상업시설들은 현재 영업의 여의치 않아 많은 어려움을 겪고 있는 것으로 조사 되었다. 이러한 이유는 현대인들의 문화욕구수준의 향상과 쇼핑패턴의 변화에 적절히 대응하지 못한 주요 상업시설의 전략적 대응력 부족 및 주변 소매업과의 연계성 부족에 따른 결과로 판단됨으로 상점주들은 쇼핑객들의 시대적 요구에 걸맞은 서비스와 점포환경을 조성하여 경쟁력을 확보하고, 주변의 소매업과의 적절한 연계성을 유지하여 상업가로의 활성화를 도모해야할 것이다.

넷째, 대상지의 기반시설 정비 현황중 공영주차장의 경우 차량이용자수에 비해 주차시설 및 주차여건이 상당히 열악한 것으로 조사 되었다. 이는 구도심의 높은 지가로 인해 고수익을 위한 공간 활용이 요구됨에 따라 주차장 정비가 활발히 이루어지지 못한 결과로 이러한 상황은 자가용을 통한 구도심으로의 접근을 어렵게 하여 구도심의 활성화를 저해시키고 있으므로 관계당국은 상가 밀집지역인 근에 충분한 공영주차장을 확보하여 자가용 이용자들의 편의를 도모하고 편리한 교통 환경을 구축하여 대중교통을 통한 대상지로의 접근성을 높여주어야 할 것이다.

대상지 내의 오픈 스페이스는 현재 산지천변 음악분수가 유일하나, 이 곳 역시 대상지 내부의 상권 메커니즘과 전혀 연계되지 못해 이용빈도는 그리 높지 않은 것으로 조사 되었다. 현재와 같이 구도심의 부족한 오픈 스페이스는 구도심 상권 이용자들에게 극도의 피로감과 불쾌감을 유발시켜 쇼핑시간의 단축을 초래함으로써 구도심 활성화에 걸림돌이 되고 있으므로 제주시에서는 구도심 상업시설과 연계될 수 있는 오픈 스페이스를 계획·정비함으로써 쇼핑시 이용자들의 쾌적도를 높여 주어야 할 것으로 사료된다.

대상지의 가로공간은 현재 다양한 사업이 진행 중이며 그중 정비가 완료된 사업으로는 칠성로 아케이드 사업이 있으며, 이사업이 완료된 후 칠성로의 가로환경 쾌적도가 향상 되어 상권 이용빈도를 소폭증가 시킨 것으로 조사 되었지만 여전히 대상지 가로공간은 통행의 효율성과 테마 및 이벤트의 부족으로 인해 이

용빈도가 저조한 것으로 조사 되었다. 이러한 상황은 대상지 내에 좁고 굴곡이 심한 이전의 이면가로들을 그대로 사용하여 도심 영업환경과 괴리된 가로환경을 형성한 결과로 분석되므로 대상지 내의 이면가로는 시급히 정비 되어야 할 것으로 판단된다. 또한 제주시는 현재 제주동문시장 및 주변상점가 활성화 구역 공공디자인 개발²²⁾에 관한 사업을 계획 중에 있으므로 이러한 사항을 고려하여 다양한 이벤트를 형성시킬 수 있는 테마거리 및 핵심시설을 조성하여 많은 사람들을 유입할 수 있는 방안이 마련 되어야 할 것이다.

대상지의 가로시설물은 블라드, 안내사인, 가로등, 간판, 휴지통, 입구상징물들이 있으나, 대부분이 사인체계가 미흡하고 정보전달력이 부족할 뿐 아니라 통일성 없이 설치 되어 있어 도시미관을 훼손하고 있는 것으로 조사 되었다. 이는 가로시설물을 정비하는 행정처가 모두 다를 뿐 아니라, 제작시 구도심 및 제주의 특성을 고려하지 않은 결과로 분석되고 있으므로 각 행정처에서는 서로 긴밀한 관계를 유지하여 통일성 있는 가로시설물을 정비하고, 제주가 갖는 특성을 면밀히 분석하여 제주만의 상징적 가로시설물을 제작함으로써 지역적 특성에 걸맞은 가로 이미지를 구축하여 제주적 도시환경 및 아름다운 경관을 형성시켜야 할 것이다.

표 30. 분석결과 및 세부별 활성화 방안

분류	현황 및 특성	쇠퇴원인 및 문제점	활성화 방안
토지	지목별	대지와 도로가 총 필지의 99% 차지	지역주민들에게 꾸준한 교육과 홍보활동, 지역주민·행정기관·시민단체·각 분야 전문가로 구성된 협의체(TCM, TMO 등)를 조직
	소유별	사유지가 전체 토지의 78%, 국·공유지는 22%를 차지	
	규모별	60m ² 이하의 소규모 영세필지가 다수 분포	

22) 제주시 구도심 재래시장 활성화를 위해 2008. 10. 01.부터~2009. 03. 31.까지 지식경제부에서 시행한 공공디자인 개발 용역사업으로 2009. 07. 01.부터 시행을 목표로 한 사업이다.

분류		현황 및 특성	쇠퇴원인 및 문제점	활성화 방안
건축물	용도별	산지천변은 단독주택이 밀집한 반면 중앙로와 칠성로 변은 근린생활시설이 밀집	역사적 상업가로인 칠성로를 기점으로 중앙로 인근은 재정비 되었으나, 산지천 인근 지역은 이전 불량주거지들이 그대로 남아 있기 때문	공공기관에서는 지구단위계획 및 보충금지원제도를 통해 건축물의 물리적 환경 개선, 블록 내부의 접근로를 개설하여 슬럼화 방지, 블록 내부를 중심으로 도심형 주거 및 주상복합시설 개발, 건축물 최고고도 제한을 대상지의 상황과 법이 허용하는 범위 내에서 상향 조정하여 토지의 이용효율을 극대화
	층수별	대부분 저층 건축물이나, 중앙로와 탐동로 인근은 중층 건축물이 형성	중앙로와 탐동로 인근 건축물들은 재건축이 소폭 이루어졌기 때문	
	구조별	중앙로와 탐동로 인근은 철근·철골 콘크리트조가 밀집	시대 및 위치별 정비 상황과 건물의 용도에 따른 결과	
	시기별	20년 이상의 노후 건축물이 74.1%, 10년 이내 건축물이 11.1% 차지	대상지가 1980년대 이후 정채 또는 쇠퇴하여 재건축 및 재개발의 거의 이루어지지 않았기 때문	
	용적률	건물들은 대부분 100% 이하의 낮은 용적률을 보이고 있음	건축물 최고고도제한이 35m일 뿐 아니라, 높은 지가로 정비가 제대로 이루어지지 못 했기 때문	
	접도	4m 이상의 도로에 접하는 못한 건축물이 24.4%를 차지	비접도 건물은 활용빈도가 극히 저조하여 블록 내부의 슬럼화가 이루어짐	
주요 상업시설		이마트를 제외한 대상지 인근 주요 상업시설들은 영업이 힘든 상황	현대인들의 쇼핑패턴에 대한 대응력 부족 및 주변 소매업과의 연계성 부족에 따른 결과	시대에 맞는 서비스와 점포환경 조성, 주변의 소매업과 연계성 유지
기반시설	공영주차장	총 6곳이 정비 되어 있으나 이용자수에 비해 상당히 부족하고 열악함	구도심의 높은 지가로 인해 주차장 정비가 활발히 이루어지지 못한 결과	상가 인근에 충분한 공영주차장을 확보, 편리한 교통 환경 구축
	오픈스페이스	산지천 음악분수광장이 유일하나 이곳의 이용빈도는 낮은 상황	부족한 오픈 스페이스는 상권 이용자들에게 극도의 피로감을 유발시켜 쇼핑시간의 단축을 초래함	도심 상업시설과 연계된 오픈 스페이스를 도심 곳곳에 계획·정비






분류	현황 및 특성	쇠퇴원인 및 문제점	활성화 방안
기 반 시 설	가 로 공 간	이전의 이면가로들을 그대로 사용하여 도심영업환경과 괴리된 가로환경을 형성한 결과	이면가로를 시급히 정비, 테마와 이벤트성을 가로에 부여
	가 로 시 설 물	정비하는 행정처가 모두 다를 뿐 아니라, 제작시 지역적 특성을 고려하지 않은 결과	각 행정처간의 긴밀한 관계를 유지, 제주만의 상징적 가로시설물 제작

한편, 위에서 분석한 구도심 상권의 세부별 쇠퇴요인들은 최근 이슈화되고 있는 역사문화단지, 재래시장 활성화, 문화예술 프로젝트, 지역상가 활성화축제 등의 사례를 통해 제주시 구도심의 활성화를 위한 개선방안으로 다음과 같이 제시가 가능하다.



그림 11. 제주시 구도심 활성화를 위한 주요 개선방안

표 31. 대상지 활성화를 위한 성공사례 및 적용 방안

개선 방안	사례 명	활성화 방안	적용 방안
역사문화 기능	 영국 셰필드	첨단문화산업단지(CIQ)조성, 기존 시장재개발, 쇼핑·레저·사업공간 확충, 민간부분과 토지건물소유주의 협력체계 구축	목관아지를 중심으로 첨단역사문화산업단지 조성, 도심에 특성 및 이벤트를 부여
트랜지트 몰	 미국 포틀랜드	보행의 쾌적성 확보, 도시권역 특구 형성, 공공공간 조성	중앙로와 동문로를 트랜지트 몰로 구성, 버스체계와 상권을 적극적으로 연결, 쾌적한 보행환경 및 공공공간 조성
재래시장 활성화	 일본 가와구치	재래시장을 오픈 상업몰로 정비, 집합주거단지와 근린공원 정비, 이벤트광장 정비, 보행 데크 정비	동문재래시장을 오픈 상업몰로 정비, 인근에 이벤트 광장 조성, 단절되어 있는 동문시장-지하상가-산지천 연결
공공 미술 프로젝트	 일본 가나자와	우따츠야마공예공방 설립, 시민 예술촌 형성, 유와쿠 창작의 숲 건립, 21C 미술관 개관	도심 폐가를 시민 예술 공간으로 사용, 역사가로인 철성로를 예술·문화 테마거리로 구성
지역상가 활성화 축제	 광주 중장축제	70·80년대 추억을 테마로한 지역상가활성화축제 추진	중앙로와 신흥로를 중심으로 시대적 또는 지역적 테마를 중심으로한 지역상가활성화 축제거리 조성

첫째, 제주시의 중추적 역사공간인 목관아지 인근을 셰필드시의 사례와 같이 첨단역사문화산업단지로 조성하여 도심에 부족했던 특성 및 이벤트를 부여해줌으로써 구도심이 갖는 지역적 특성부족 및 삭막한 도시이미지의 형성 등과 같은 쇠퇴원인을 해결해준다. 둘째, 대상지와 연결한 중앙로와 동문로를 포틀랜드시의 트랜지트 몰 사례와 같이 버스체계와 상권을 적극적으로 연결시켜주고 쾌적한 보행환경 및 공공공간을 조성해주어 대상지로의 접근성 및 편의성을 높여줌으로써 구도심이 갖는 대중교통을 통한 대상지로의 불편한 접근성과 열악한 주차환경 등의 문제들을 해결해준다. 셋째, 점점 쇠퇴해가는 동문재래시장을 카와구치시의 사례와 같이 오픈 상업몰로 정비하고, 인근에 이벤트 광장을 조성해주어 서로 단절 되어 있던 동문시장-지하상가-산지천을 연결해줌으로써 대상지가 갖는

주변 소매업과의 부족한 연계성 및 오픈 스페이스의 부재 등의 문제를 해결해준다. 넷째, 가나자와시의 문화예술 프로젝트를 참고하여 버려진 도심의 폐가를 시민들의 창작을 위한 예술 공간으로 조성해주고 역사가로인 칠성로를 예술·문화 테마거리로 형성시켜 이벤트성을 높여줌으로써 테마의 부재·보행환경의 악화·도시미관 훼손 등과 같은 쇠퇴원인을 해결할 수 있게 된다. 마지막으로 중앙로와 신흥로는 광주시의 충청축제와 같이 시대적 또는 지역적 테마를 중심으로 한 지역상가활성화축제거리로 조성한다면 가로 공간의 테마 및 이벤트의 부재·유동인구의 감소 등과 같은 구도심 쇠퇴원인에 대한 구체적 대안이 될 수 있을 것이다.

2. 구도심 쇠퇴상권의 활성화를 위한 분야별 대응방안

대상지인 구도심은 높은 지가와 복잡한 권리관계로 인해 도시 기반시설 및 건축물 등에 대한 정비가 원활히 이루어지지 않아 교통체계가 미흡하고 기반시설 및 문화시설 등이 부족한 것으로 조사·분석 되었다. 이러한 상황은 구도심의 상권을 쇠퇴하게 하는 포괄적 요인으로 분석되고 있으므로 구도심 상권의 활성화를 위해서는 단순히 상업분야만의 대응방안을 넘어 교통체계분야, 문화시설분야, 마케팅분야 등의 다양한 분야에서의 대응방안이 필요하다. 이에 각 분야별 대응방안에 대해 고찰하였으며 그에 대한 내용은 다음과 같다.

첫째, 교통체계분야의 대응방안으로는 공영주차장 및 보도환경을 정비하여 도보로 통한 도심으로의 접근이 용이한 주차 및 보행시스템을 도입하고 일정금액 이상의 물품을 구매하거나 서비스를 이용할시 주변유료주차장을 무료로 이용할 수 있는 상권공동주차권을 확대 시행해야 할 것이다. 또한, 도심과 시내 주요 지역의 긴밀한 연결이 가능하도록 버스노선을 개선하고 도심 대중교통시설과 구도심 상권의 연계성을 강화하여 도심으로의 접근성을 높이며, 도심주요 지역에 택시승하차 시설 및 구역을 마련하여 이용자들의 편의를 도모해야한다.

둘째, 문화시설분야의 대응방안으로는 대상지내 존재하는 역사·문화유적 공간

및 자연적 경관을 도시의 핵심이미지로 부각시켜 제주시만의 특색 있는 도시정체성(CI : City Identity)을 정착시키고 복합전시오피스공간 및 도심형 교육시설 등을 유치하여 구도심으로의 대규모 인구 유입을 시도한다. 또한, 제주만의 독특한 역사·문화를 주제로 한 테마상업거리와 각종 문화행사를 진행할 수 있는 개방형 여가·문화공간을 조성하여 시민들이 손쉽게 문화를 향유할 수 있게 해주고 도심공공아트프로그램(Public Art Program)을 시행하여 도시의 시각적 환경 및 문화적 특색을 강화해 주어야 할 것이다.

셋째, 마케팅분야의 대응방안으로는 상인을 중심으로 이해관계자들이 참여한 도심개발협의체를 구성하여 도심 활성화를 위한 홍보활동을 펼치고, 도심형 유망 소매업에 관한 분석을 통해 도심소매업의 특성화를 유도한다. 또한 온라인 및 오프라인을 통해 도심 관광 및 쇼핑을 위한 정보를 제공하는 도심·관광상권정보 시스템을 구축하고 쇼핑환경을 개선하여 쇼핑시 이용자들의 편의성 및 쾌적성을 높여 주어야 할 것이다.

표 32. 분야별 활성화 방안

구 분	내 용
교통체계분야	주차 및 보행시스템, 상권공동주차권, 버스노선 개선, 택시 승하차시설 및 구역 마련
문화시설분야	역사·문화유적 공간 및 자연경관을 도시 핵심 이미지로 부각, 복합전시오피스 공간 및 도심형 교육시설 유치, 개방형 여가·문화 공간 조성, 도심공공아트프로그램(Public Art Program)
마케팅 분야	도심개발협의체 구성을 통한 홍보활동, 도심 유망 소매업의 특성화, 도심·관광상업정보시스템 구축, 쇼핑환경 개선

VI. 결 론

구도심은 오래 전부터 정치·경제·사회·문화의 중심지로 도시의 정체성을 상징하는 중추적 역할을 수행해왔다. 그러나 최근 급속한 도시화로 인해 도시외곽으로 신도시가 개발되고 인구가 유출됨에 따라 쇠퇴현상이 발생되고 있으며 이러한 상황은 도시의 불균형적 발전을 초래할 뿐 아니라, 도시의 정체성을 상실시키고 이해당사자 간의 갈등 및 지역갈등 등의 사회적 문제를 야기시키는 원인이 되고 있다. 이에 따라 각 도시의 지자체들은 쇠퇴한 도심공간의 회복을 위해 지역경제의 활성화와 도시브랜드의 창출을 목적으로한 상업가로조성사업 등과 같은 다양한 구도심 활성화 정책을 추진하고 있다.

제주시의 경우 2000년 초반 이후 구도심 쇠퇴에 대한 문제가 부각 되어 구도심 활성화에 관한 연구용역이 진행되었고 최근에 그 심각성이 대두됨에 따라 『제주시 구도심재정비촉진지구』를 지정하고, 가로환경정비를 위한 공공디자인 개발사업 등의 정책이 추진되고 있지만, 외국의 사례에 비해 정책추진의 범위가 제한적이고, 종합적이지 못한 상황이다.

이에 본 연구는 제주시 구도심의 중심상권인 신흥로와 칠성로 인근 블록을 대상으로 선정하여 토지, 건축물, 주요 상업시설, 기반시설 등의 물리적 요소에 따른 구도심 상권의 쇠퇴원인 및 그에 대한 개선 방안을 제시하였는데 그 연구결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 대상지의 토지중 지목은 대지가 75%, 소유자는 사유지가 78%, 규모는 60㎡ 미만의 영세 필지가 300필지로 각각 가장 많이 조사 되었다. 이렇게 높은 사유지 및 영세필지빈도는 도심 정비 사업시 많은 의견충돌이 예상됨으로 관련 주체는 꾸준한 홍보활동과 TCM, TMO 등의 조직하여 이해관계자들 사이의 충돌을 미연에 방지함으로써 효과적이고 적극적인 도심 활성화 사업을 추진해야 할 것이다.

둘째, 대상지의 건축물중 용도는 근린생활시설이 54.9%, 층수는 3층 이하가 77.3%, 구조는 철근·철골콘크리트조가 54.4%, 노후도는 20년 이상의 74.1%, 용

적률은 100% 미만인 64.3%, 비접도율은 24.4%로 조사 되었다. 이렇게 높은 저밀도의 비효율적인 노후 건축물의 비율은 높은 지가와 복잡한 이해 권리관계로 인하여 건축물들이 경신되지 못한 결과로, 이는 구도심 상권의 쇠퇴를 가속화시키고 있으므로 공공기관에서는 지구단위계획 및 보증금 지원제도, 블록 내부의 접근로 개설 등을 통해 건축물의 물리적 환경을 개선하고 슬럼화를 방지해야 할 것이다.

셋째, 대상지의 주요 상업시설중 이마트를 제외한 모든 주요 상업시설이 현재 영업의 여의치 않은 것으로 조사 되었다. 이는 현대인들의 문화욕구수준의 향상과 쇼핑패턴의 변화에 적절히 대응하지 못한 주요 상업시설의 전략적 대응력 부족 및 주변 소매업과의 연계성 부족에 따른 결과로 판단되므로 상점주들은 시대에 걸 맞는 점포환경을 조성하고 주변의 소매업과의 연계성을 확보해야 할 것이다.

넷째, 대상지의 기반시설중 공영주차장은 총 6곳이 정비 되어 있으나 이용자수에 비해 상당히 부족하고 열악한 것으로 조사 되었다. 이는 구도심의 높은 지가로 인해 주차장 정비가 활발히 이루어지지 못한 결과로 판단되고 있으므로 관계당국은 충분한 공영주차장과 편리한 교통 환경을 구축해야 할 것이다. 오픈 스페이스는 산지천변 음악분수가 유일하나 이용빈도는 낮은 것으로 조사 되었다. 이는 이곳이 대상지 내의 상권과 적절히 연계되지 못한 결과로 이러한 상황은 상권 이용자들에게 극도의 피로감과 불쾌감을 유발시켜 쇼핑시간의 단축을 초래하고 있으므로 제주시에서는 구도심 상업시설과 연계될 수 있는 오픈 스페이스를 계획·정비해야 할 것이다. 가로공간은 통행의 효율성 및 이벤트성의 부족으로 인해 이용빈도가 저조한 것으로 조사 되었다. 이는 도심 영업환경과 괴리된 이전의 좁고 굴곡이 심한 이면가로를 그대로 사용한 결과로 분석되므로 대상지 내의 이면가로를 시급히 정비해야 할 것이다. 가로시설물은 사인체계가 미흡하고 통일성이 없어 설치 되어 있어 도시미관을 훼손하고 있는 것으로 조사 되었다. 이는 관리부서가 모두 다르고 제작시 지역성을 고려치 않은 결과로 분석되므로 각 관리부서에서는 통일성과 지역성을 고려한 가로시설물을 제작해야 할 것이다.

한편, 이러한 구도심 상권의 세부별 쇠퇴원인에 대한 대안으로 다양한 구도심 활성화 성공사례를 참고하여 대상지에 적용한 주요 활성화 방안은 다음과 같다.

첫째, 관덕정을 중심으로 역사문화공간을 구성하고 상권과의 연계성을 높인다. 둘째, 대중교통거점시설과 트랜지트 몰을 통해 구도심 상권으로의 접근성을 높여 준다. 셋째, 이벤트 광장을 조성하여 동문시장을 지하상가 및 산지천과 연결시키고 오픈 상업몰로 형성시킨다. 넷째, 도심 폐가를 시민들의 창작을 위한 예술공간으로 사용하고 역사가로인 칠성로를 예술·문화 테마거리로 구성한다. 다섯째, 중앙로와 신흥로를 정기적인 길거리 문화예술 축제가 열리는 도심 이벤트공간으로 형성시킨다.

이상에서와 같이 본 연구는 대상지의 물리적 요소에 따른 상권의 쇠퇴원인 및 구도심 쇠퇴상권의 활성화를 위한 세부별·분야별 과제 및 개선방안을 제시함으로써 현재 진행 중인 『제주시 구도심재정비촉진지구』의 체계적 수립과 추진을 위한 기초자료로서의 가치를 지녔지만 시계열적 변화에 대한 분석이 부족했을 뿐 아니라 분석내용이 구도심의 물리적 현황에만 국한 되어 종합적인 대안이 이루어지지 못한 한계를 지니고 있다. 구도심의 현황분석은 물리적 요소와 더불어 비물리적 요소를 통한 종합적이고 심도 있는 접근이 요구됨으로 추후 본 연구에서 다루어지지 못한 정책, 인구변화 추이, 보행특성, 공시지가 분석, 업종분포특성 분석, 상업주의 의식 등의 비물리적 현황에 대한 후속연구가 이루어져야 할 것이다.

한편, 본 연구의 분석 결과를 통해 구도심 상권의 쇠퇴는 단순히 상업분야에 국한된 것이 아니라 도시구조의 다양한 요인에 의해 복합적으로 발생하고 있음 확인 할 수 있었다. 따라서 구도심 쇠퇴상권의 활성화를 위해서는 상업이라는 범주를 넘어 도시라는 포괄적 차원에서의 접근을 통한 종합적 활성화 방안이 필요할 것이다.

참 고 문 헌

1. 국내문헌

김창석, 도심중심부 연구, 보성각, 2000.

김철수, 도시공간의 이해, 기문당, 2001.

안영배 외 4명, 건축계획론, 기문당, 2000

양동양, 도시·주거단지계획, 기문당, 2006.

조현세 외, 도시교통환경연구회 가로환경계획매뉴얼, 청문각, 2001.

최범, 문화도시 서울을 어떻게 만들 것인가, 시지락, 2002.

2. 외국문헌

A. Moudon et 1, Walking and Bicycling : An Evaluation of Environmental Audit Instruments, American Journal of Health Promotion vil.18, no.1, 2003.

Ashihara Yoshinobu, 정무웅 역, 속·외부공간의 미학, 기문당, 1993.

Ashihara Yoshinobu, 김정동 역, 건축의 외부공간, 기문당, 2005.

H. Blumenfeld, Scale in Civic Design, 1954.

Jacobs, Jane, The Death and Life of Great American Cities, New york:Vintage Books, 1961.

Jan Gehl, 김찬우 외2인 역, 삶이 있는 도시디자인, 푸른솔, 2003.

Joh J. Fruin, 보행자공간, 태림문화사, 1991.

U.S, Green Building Council, LEED-ND_Preliminary Draft, 2005.

Van de van, 정진원 역, 건축공간론, 기문당, 1998

3. 학위논문

김기호, 상업지역 가로변 건축물의 건축물 외관 특성에 관한 연구, 전남대학교 석사학위 논문, 2002.

김정은, 도시환경에 대한 사후 설계평가 - 서울시 '걷고 싶은 거리'를 대상으로, 홍익대학교 석사학위 논문, 2002.

손장원, 도시가로 보행자 공간계획에 관한 연구, 인하대학교 석사학위 논문, 2002.

손재하, 도심지 보행자 가로 공간 환경의 활성화 방안에 관한 연구, 성균관대학교 석사학위 논문, 1989.

신지현, 남대문로 5가 Pedestrian mall 조성을 통한 도심재활성화 방안 연구, 서울대학교 석사학위 논문, 2002.

이상규, 도심 상업지역 가로 이용자 만족 요인 분석에 관한 연구, 연세대학교 석사학위 논문, 2001.

임상인, 지속가능 개념을 도입한 주거단지의 계획 특성과 '패턴언어' 적용모델에 관한 연구, 성균관대학교 박사학위 논문, 2001.

정민우, 가로변 소규모 상업건축물의 외부 형태 요소의 특성에 관한 연구(가로경관과의 관계를 중심으로), 서울대학교 석사학위 논문, 1992.

정은숙, 상업가로 활성화 요소와 계획 방향, 중앙대학교 석사학위 논문, 2002.

정용훈, 기성상업지 가로환경개선방안에 관한 연구, 성균관대학교 석사학위 논문, 2006.

4. 국내학회지

곽동윤, 일본 지방도시 사와라시의 역사경관재생을 통한 중심시가지 재생전략과 방안(지역관리조직의 역할과 기능을 중심으로), 『국토계획』, 제41권 제7호(통권 153호), 2006.

권대환·윤은호·채병선, 중심시가지 상가활성화 방안에 관한 연구, 한국도시설계학회지, 제7권 제1호(통권 제22호), 2006.

김범식·이정형·김민경, 미국세인트폴시의 도심부 재생 전략으로서 도시디자인 수법에 관한 연구, 한국도시설계학회 춘계학술대회 발표논문, 한국도시설계학회, 2009

김형진, 도심관리조직(Town Management Organization : TMO) / Leo van den Berg의 도시발전단계론, 『국토』, 257권, 단일호, pp.60, 2003.

박영한, 한국도시지리학의 연구동향과 도시이해의 방향, 지리학논총, 제10호, 서울대학교 사회과학대학 지리학과 논문집, 1983.

박천보·오덕성, 해외 도심재생의 정책 및 제도에 관한 연구, 『국토계획』, 제39권, 제5호(137호), 2004.

박천보·임양빈, 도심기능 강화를 위한 재개발 방안의 계획경향에 관한 연구(대전광역시를 중심으로), 대한건축학회지회연합회 논문집, 제1권, 제1호(창간호), pp.129-138, 1999.

박천보, 물리환경적 도심재생 관점의 특화거리 활성화 방안 연구, 대한건축학회논문집 계획계, 제25권, 제8호(통권250호), 2009

오덕성·박천보, 독일의 도심재생을 위한 재개발사업 특성고찰, 대한건축학회 논문집, 제20권, 제4호, pp.203-202, 2004.

- 오은열 · 정환용, 구도심활성화정비를 위한 도시재생적 접근에 관한 연구(광양시 적용을 중심으로), 한국도시설계학회 춘계학술대회 발표논문, 한국도시설계학회, pp.145-154, 2008.
- 윤정란, 한일지역도시의 중심시가지 활성화 방안연구(전주시와 가나자와시를 중심으로), 한국도시설계학회지, 제6권, 제3호(통권 제20호), pp.57-78, 2005.
- 윤정란, 중소규모 역사도시의 도심상업지 재생방안 연구(전라북도 전주시의 도심상업지를 중심으로), 『국토계획』, 제42권, 제3호(통권 156호), pp.89-106, 2007.
- 이승필 · 김도년, 도심재개발에 있어서 가로활성화 계획요소에 대한 연구(서울시 도심재개발 지구를 중심으로), 한국도시설계학회지, 제7권, 제2호(통권 제23호), pp.73-86, 2006.
- 이화연 · 박소현, 구도심 근린상업가로의 활성화 방안에 관한 연구, 한국도시설계학회 추계학술대회 발표논문, 한국도시설계학회, pp.271-284, 2006.
- 차호철 · 박철민, 제주도 구도심 상권의 쇠퇴 원인에 관한 연구, 한국농촌건축학회지, 제12권 1호, 2010.
- 차호철 · 박철민, 구도심 쇠퇴상권의 활성화 방안에 관한 연구, 한국도시설계학회지, 제11권 제1호(통권38호), 2010.
- 차호철 · 박철민, 뉴욕 상업가로의 활성화 요인 분석에 관한 연구, 한국도시설계학회지.(심사 진행중)
- 최강림, 도시상업가로 보행환경의 현황분석과 개선방향 연구(인천시 주요 상업가로를 중심으로), 대한건축학회논문집 계획계, 24권, 12호(통권242호), 2008.
- 최덕철 · 김광우 · 정창무, 영국 도시 재생 정책의 특징에 관한 연구, 대한국토도시계획학회 정기학술대회 논문집, 대한국토도시계획학회, pp.1261-1266, 2006.

최임주·이현준, 도심지역 상업가로 환경개선에 관한 연구, 대한건축학회지회 논문집, 11권 1호(통권37호), 2009.

5. 보고서

삼성경제 연구소, 문화자원 개발과 지역활성화 전략, 2004.

서울시정개발연구원, 청계천복원에 따른 도심부 발전방안, 2003.

이종현, 인천광역시 도시기능강화를 위한 도심재개발 활성화방안 연구, 인천발전연구원, 1998.

정봉현, 지방대도시 이면도로(裏面道路)의 정비와 활용방안(광주시 도심지를 중심으로), 전남대학교 지역개발연구소, 1994.

제주시, 죽어있던 도심속 하천을 생명이 살아 숨쉬는 '자연형 경관하천'으로 생태복원, 2008.

제주시, 제주시 구도심권 활성화 방안, 2005.

제주시, 제주시 문화관광과 구도심지 상권 연계방안 연구, 2007.

제주특별자치도, 제주특별자치도 도시재생 시범사업 타당성 검토 및 지구지정, 2008.

지식경제부 한국산업기술평가관리원, 제주동문시장 및 주변상점가 활성화구역 공공디자인개발에 관한 개발사업, 2009.