현안연구 2017-09

연안형 도시재생 기본구상
- 부산 원도심 및 영도지역 사례 분석 -

New Conception on Coastal Urban Regeneration
- Case Study on Yeongdo Coastal Areas in Busan -

2017. 06.

최지연·전현주·강창우

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

보고서 집필 내역

〈연구책임자〉
최 지 연 : 연구총괄, 제1장~제4장

〈연구진〉
전 현 주 : 제2장
강 창 우 : 제3장

목 차

❖

요 약 · i

제1장

서 론 · 1

제1절 연구의 배경 및 목적 ····· 1

제2절 연구의 범위와 방법 ····· 3

1. 연구의 범위 ····· 3
2. 연구의 방법 ····· 5

제3절 선행연구 현황과 본 연구의 차별성 ····· 6

제2장

부산 연안 원도심 쇠퇴현안과 국외 연안 도시재생 사례 · 8

제1절 부산 연안 원도심 쇠퇴 현안 분석 ····· 8

1. 연안·항만 인접 원도심 공간축소와 지역경제 위축 가속 ····· 8
2. 해역과 도시공간의 단절과 노후화 심각 ····· 13
3. 해안경관·접근 불량과 재해취약성 증가 ····· 17
4. 부산 원도심 재생·관리계획의 연안·해양 가치 연계 부족 ····· 20

제2절 국외 연안 도시재생 사례 ····· 23

1. 스웨덴 말뫼 ····· 23
2. 미국 볼티모어 ····· 28

제3장

연안형 도시재생 기본구상(안) - 영도연안을 중심으로 - • 41

제1절 연안형 도시재생 기본구상(안)의 방향과 원칙 ····· 41

1. 연안형 도시재생의 기본방향과 고려요소(안) ····· 41
2. 연안형 도시재생의 공간 기본구상(안) – 영도연안을 중심으로 ····· 44

제2절 연안권역별 도시재생 기본구상(안) ····· 46

1. 영도 연안공간의 변천과정과 연안자산 분포실태 ····· 46

제3절 영도연안 권역별 재생 기본구상(안) ····· 60

1. 해양산업 선도구역 : 남항동·봉래동 일대 ····· 60
2. 해안마을 정주구역 : 청학동·동삼동 일대 ····· 65
3. 해양혁신클러스터 : 동삼혁신지구 일대 ····· 67
4. 해양친수 관광구역 : 태종대, 중리·감지해변 ····· 70
5. 미래가치 연안구역 : 영도조선소 일대 ····· 72

제4장

결론 및 정책제언 • 77

제1절 결론 ····· 77

제2절 정책제언 ····· 78

❖

참고문헌 • 82

표목차

〈표 1-1〉 선행연구와 본 연구의 차이점 비교 ····· 7

〈표 2-1〉 부산 원도심 인구수 및 연평균 인구증감율 추이 ····· 9
〈표 2-2〉 부산시와 부산 원도심 제조업과 도·소매업 사업체 종사자 수 추이 ····· 11
〈표 2-3〉 부산시와 부산 원도심 월평균 가구소득(2016년 기준) ····· 12
〈표 2-4〉 부산시와 부산 원도심 건축연도별 주택분포(2015년 기준) ····· 15
〈표 2-5〉 부산시와 부산 원도심 빈집 분포현황 ····· 16
〈표 2-6〉 부산 도시재생사업의 유형과 내용 ····· 20
〈표 2-7〉 Bo01지구의 내일의 도시(city of tomorrow)의 주요 내용 ····· 26

〈표 3-1〉 연안형 도시재생의 기본설계 원칙(안) ····· 43
〈표 3-2〉 영도구 정비예정구역(2015년 기준) ····· 50
〈표 3-3〉 마린 테크노벨트 조성 사업 내용 및 추진 계획 ····· 56
〈표 3-4〉 해양산업 선도구역(남항동·봉래동) 재생 기본방향 ····· 64
〈표 3-5〉 해안마을 정주구역(청학동·동삼동) 재생 기본방향 ····· 67
〈표 3-6〉 해양혁신클러스터(동삼혁신지구 일대) 재생 기본방향 ····· 69
〈표 3-7〉 해양친수 관광구역(태종대·중리·감지해변) 재생 기본방향 ····· 71
〈표 3-8〉 프랑스 블로뉴-비앙꾸르 개발지구 및 사업 내용 ····· 73
〈표 3-9〉 미래가치 연안구역(영도조선소 일대) 재생 기본방향 ····· 76

그림목차

〈그림 1-1〉 연구의 지리적 범위 ····· 4
〈그림 1-2〉 연구의 주요 내용과 체계 ····· 5

〈그림 2-1〉 부산 연안 원도심의 인구변화와 연평균 인구성장률(2005~2015) ····· 9
〈그림 2-2〉 부산시와 부산 원도심 노령화지수 추이 ····· 10
〈그림 2-3〉 부산 원도심 제조업·도·소매업 사업체 종사자 수 연평균 변화율(2007~15년) ·· 11
〈그림 2-4〉 부산시에서 차지하는 원도심 지역내총생산 규모 비율 ····· 12
〈그림 2-5〉 부산 원도심 연안지형 변화 ····· 13
〈그림 2-6〉 부산 원도심의 해안선 분포 ····· 14
〈그림 2-7〉 부산 원도심 지역별 5년 미만과 30년 이상 주택분포(2015년 기준) ····· 15
〈그림 2-8〉 부산지역 35년 이상 빈집 분포도(2015년 기준) ····· 16
〈그림 2-9〉 부산 원도심 해안경관 모습 ····· 17
〈그림 2-10〉 부산 원도심 영도해안의 침수 예측공간 ····· 18
〈그림 2-11〉 침수 프로세스 영향평가 개념도와 서식지 저감 역할 ····· 19
〈그림 2-12〉 부산 원도심 창조경제 플랫폼 개념도와 공간구상 ····· 21
〈그림 2-13〉 부산 도시재생일반지역의 도시재생활성화계획 ····· 22
〈그림 2-14〉 스웨덴 말뫼의 지리적 위치 ····· 23
〈그림 2-15〉 말뫼의 조선소 전경 ····· 24
〈그림 2-16〉 말뫼 인구의 변화 ····· 25
〈그림 2-17〉 말뫼의 현재 전경 ····· 25
〈그림 2-18〉 베스트라 함넨의 Bo01지구 모습 ····· 27
〈그림 2-19〉 말뫼시의 더 현명한 도시(the smarter city) 방향 ····· 28
〈그림 2-20〉 볼티모어 내항 해안선 변화(위)와 1970년대 전경 모습 ····· 29
〈그림 2-21〉 1974년 대비 1997년 볼티모어시의 부문별 일자리 수 비교 ····· 30
〈그림 2-22〉 1950~2000년간의 볼티모어 인구의 연령구조 ····· 30
〈그림 2-23〉 볼티모어 도시재활성화계획의 공간범위 ····· 31
〈그림 2-24〉 볼티모어 내항의 공공공간과 여가공간 분포도 ····· 32
〈그림 2-25〉 볼티모어시의 지속가능한 개발을 위한 고려요소 ····· 33
〈그림 2-26〉 볼티모어 내항의 조감도 ····· 34
〈그림 2-27〉 볼티모어 내항 종합계획의 기본설계 요인 ····· 35

〈그림 2-28〉 볼티모어 내항 종합계획의 공간체계 ····· 37
〈그림 2-29〉 볼티모어 내항의 구역별 주요 공간디자인 구상안 ····· 38

〈그림 3-1〉 연안형 도시재생의 고려요인과 기본방향(안) ····· 42
〈그림 3-2〉 연안형 도시재생의 공간 기본구상(안) 설정 단계 ····· 44
〈그림 3-3〉 연안형 도시재생의 핵심축과 권역별 기본구상(안) ····· 45
〈그림 3-4〉 1966년 영도대교 전경 ····· 47
〈그림 3-5〉 영도구 정비예정구역(2015년 기준) ····· 51
〈그림 3-6〉 부산 동삼혁신도시 토지이용계획도 ····· 52
〈그림 3-7〉 부산 영도조선소 전경 ····· 53
〈그림 3-8〉 부산 해양경제 V-벨트(Blue Economy Victory Belt) 조성 ····· 55
〈그림 3-9〉 도시 발전축 구상도 ····· 56
〈그림 3-10〉 경관기본 구상도 ····· 58
〈그림 3-11〉 영도권역별 주요 기능과 발전방향 ····· 59
〈그림 3-12〉 영도 남항동의 산업유산자원 ····· 61
〈그림 3-13〉 남항동 수변부 유휴공간 및 가로환경 ····· 62
〈그림 3-14〉 봉래동 보세창고 거리 인천아트플랫폼(물류창고 재생사례) ····· 63
〈그림 3-15〉 해양산업 선도구역(남항동·봉래동) 재생 기본구상(안) ····· 64
〈그림 3-16〉 영도구 내 주요 교육시설 현황도 ····· 65
〈그림 3-17〉 해안마을 정주구역(청학동·동삼동) 재생 기본구상(안) ····· 67
〈그림 3-18〉 해양혁신클러스터(동삼혁신지구 일대) 재생 기본구상 ····· 69
〈그림 3-19〉 감지해변의 태풍 차바 이전과 이후 모습 ····· 70
〈그림 3-20〉 중리해변 해녀촌 및 감지해변 스쿠버샵(지역자산) ····· 71
〈그림 3-21〉 해양친수 관광구역(태종대·중리·감지해변) 재생디자인 구상 ····· 72
〈그림 3-22〉 프랑스 블로뉴-비앙꾸르 르노자동차 공장부지 재생사례 ····· 74
〈그림 3-23〉 부산연안 크루즈 노선도 ····· 75
〈그림 3-24〉 미래가치 연안구역(영도조선소 일대) 재생 기본구상 ····· 76

요약

연안형 도시재생 기본구상
- 부산 원도심 및 영도지역 사례 분석-

연안·해양공간은 1980년대 압축적 고도성장을 견인한 물적 토대였다. 우리나라는 급속한 도시화와 산업화를 거치면서 대표적 연안·해양도시인 부산, 인천, 울산 등의 해안에는 대단위 산업단지, 발전소, 항만 등 국가기간시설이 입지하게 되었고, 그 배후지역에는 안정적 노동력 확보를 위한 주택단지도 함께 조성되었다. 그러나 2000년 후반부터 시작된 세계 경제침체, 산업구조의 재편, 시대가치의 변화, 과학기술발달과 저출산·고령화 등 국내외 사회경제적 변화와 맞물리면서 항만도시는 축소도시(shrinking city)로 변화하고 있다.

고도성장기에 연안에 입지한 산업단지, 항만, 발전시설들은 노후·과소이용·유휴공간으로 변함에 따라 지역의 골칫거리로 전락하고, 해안의 접근을 방해해 바다의 힐링·웰빙가치를 원하는 도시민의 수요를 반영하고 있지 않다. 또한 항만·산업공간의 노후화에 따른 환경오염과 재해·범죄 등의 위험, 제조업 기반 일자리 감소와 주변 신도시 개발에 따른 인구유출 등으로 연안도시의 쇠퇴와 축소속도는 더욱 빨라지고 있다.

저성장을 경험한 유럽·미국 등의 항만도시들은 도시팽창전략이 아닌 압축적이고 살기 좋으며 다양성이 넘치는 도시(compact, better, diversity)로의 전환을 추구하고 있다. 예를 들어 스웨덴, 영국 등의 도시재생모델(urban regeneration model)을 적용해 기존 제조업·조선업 기반의 쇠퇴도시를 장기간의 환경·경제·생활(문화·복지)재생프로젝트를 통해 활력 넘치는 도시로 변신시키고 있다.

우리나라에서도 고도성장기에 팽창해 온 도시의 다양한 문제를 해결하기 위

한 하나의 방안으로 '도시재생'에 관한 논의가 뜨겁다. 문재인정부가 들어서면서 '10조 원대 규모의 도시재생 뉴딜로 노후주택 지원 및 생활여건 개선'에 박차를 하고 있다. 특히 원도심, 전통산업 집적지, 재래시장 등 쇠퇴공간을 집약적으로 정비하고, 도시재생과 관련된 일자리를 창출하는 등 도시문제를 선제적으로 해결하고 새로운 도시자산과 가치를 생산하는 도시재생정책이 펼쳐질 것으로 보인다.

부산 등과 같이 바다를 통해 성장한 도시의 재생전략은 단절된 바다와 도시공간의 연결성을 확보하고 연안·해양 자산과 가치를 회복해 시민에게 바다의 공유· 공공가치를 되돌려주는 방향으로 전환되어야 한다. 본 연구보고서는 부산 영도연안을 사례 지역으로 선정하여 다음과 같은 고려요인과 기본 방향에 따라 연안형 도시재생 기본구상(안)을 제시하였다. 무엇보다 연안·해양을 포함한 도시재생사업은 고도성장기에 활용했던 해양공간의 해체와 재활용을 통한 새로운 방식을 추구해야 한다. 과거 육지에서 바다로 전진했던 개발방식이 아닌 바다에서 육지로 나아가는 공간구조의 재편이 필요하다. 즉 연안·해양의 보전·이용·개발수요가 도시계획에 반영되는 연안·해양이 중심된 도시재생사업이 이루어져 한다.

이를 위해서는 우선 연안·해양공간을 중심축으로 하여 바다의 가치와 본연의 기능을 되살리는 방향으로 추진되어야 한다. 현재 노후화된 항만·조선소·산업시설 등이 입지한 도시와 바다의 연결성을 확보해야 하는데, 항만주변의 슬럼화된 지역을 우선 정비후 수변공간을 중심으로 재생공간계획을 마련해야 한다. 또한 연안 고유의 장소성을 살려 다양한 해양경관 안에 풍부한 지역주민의 삶의 이야기가 담겨있어야 한다. 해양경제공간의 재배치 등을 통해 청년이 지역주체가 되어 지역사회의 일자리 창출에 기여할 수 있어야 하며, 또한 재해로부터 안전한 연안정주공간을 확보하는 것도 중요하다.

고도성장기를 견인한 부산, 울산, 인천 등 항만·연안도시의 쇠퇴·축소 심화

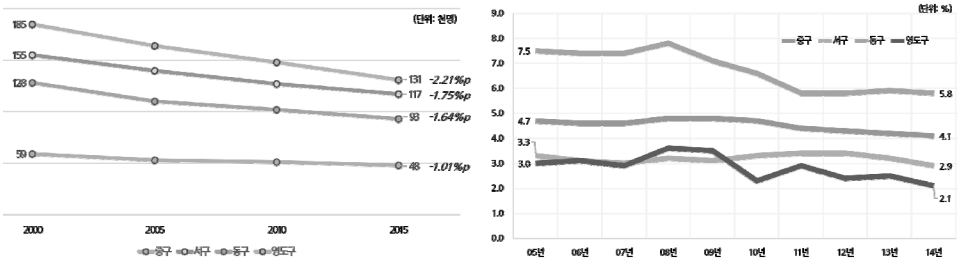
- 연안·해양공간은 압축적 고도성장을 견인하는 물적 토대로 항만, 산업단지, 발전시설, 주거단지, 물류단지 등이 조성되면서 우리나라의 급속한 산업화와 도시화를 이끌었으나, 세계 장기경제침체, 산업구조의 재편, 시대가치의 변화, IoT 등 과학기술발전, 저출산·고령화 등 사회경제적 변화와 맞물리면서 국내 항만·산업도시는 점차 축소와 쇠퇴의 길로 접어들고 있음
- 부산, 인천, 울산 등 연안에 위치한 산업단지와 발전시설은 노후·과소이용·유휴공간으로 변함에 따라 해안의 물리적·시각적·심리적 접근을 방해해 연안의 힐링·웰빙 가치를 원하는 도시민들의 수요를 제대로 반영하지 못하고, 환경오염과 재해·범죄 등의 위험, 제조업 기반 일자리 감소와 주변 신도시 개발에 따른 인구유출 등 도시문제가 발생함
- 저성장을 경험한 유럽·미국 등에서는 더 이상의 도시팽창전략이 아니 압축적이고 살기 좋으며 다양성이 넘치는 도시(compact, better, diversity)로 전환하고 있으며, 유럽은 기존 제조업·조선업 기반의 쇠퇴도시를 대상으로 장기간의 환경·경제·생활(문화·복지)재생프로젝트를 적용해 활력 넘치는 도시로 전환을 꾀하고 있음

연안·항만 주변 원도심 쇠퇴에 따른 연안·해양공간의 주요현안

■ 연안·항만 인접 원도심 공간 축소와 지역경제 위축

- 부산 원도심(중구, 동구, 서구, 영도구)의 발달은 수출입 화물처리 위주의 항만물류공간인 부산항의 발달과 함께하였으나, 배후도심과 연계한 항만개발이 아닌 단편적·부문적 개발이 이루어져 도시와 단절된 공간으로 인식됨
- 부산 원도심 지역은 제조업의 쇠퇴와 부산항의 기능이 부산신항으로 단계적으로 이전됨에 따라 도심공간의 축소는 점차 가속화될 뿐만 아니라 인구감소와 노령화 등은 지역경제 위축과 고용기회의 감소 등 도시축소현상을 부추기는 결과를 초래함

〈그림 1〉 부산 원도심 인구성장율과 지역내총생산 변화

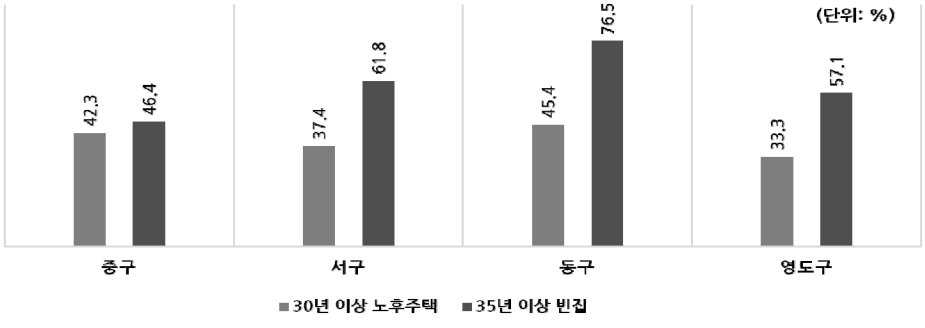


자료 : 부산광역시, 2015,『부산광역시기본통계』와 2014년 기준 구군단위 지역내총생산 보고서, 2016. 저자 재작성

■ 해양과 도시공간의 단절과 노후화 심각

- 부산 원도심에 접한 해안은 조선·공업단지와 항만시설 등이 입지함에 따라 일반 시민이 접근할 수 없을 뿐만 아니라 도시기능과 해역기능간의 연결성을 고려하기 보다는 도시공간은 도시계획에 따라, 해역공간은 항만계획에 따라 공간이용·개발이 진행되어 해양과 도시공간의 단절성은 더욱 심화됨
- 부산 원도심 연안공간에는 30년 이상 된 노후주택비율은 부산 원도심은 38.4%로 부산시 21.3%로 높게 나타났고, 빈집의 경우 35년 이상 된 빈집의 비율이 중구 46.4%, 서구 61.8%, 동구 76.5%, 영도구 57.1%로 부산시 평균 29.8%보다 2배 정도 높은 수치로 건축물의 노후화와 도시의 공동화·슬럼화도 우려되는 상황임

〈그림 2〉 부산 원도심 지역별 30년 이상 노후주택과 35년 이상 빈집분포(2015년 기준)



자료 : 동남지방통계청 지역통계과, 2016, pp.9~10, 저자 재작성

■ 해안경관·접근 불량과 재해취약성 증가

- 부산 원도심의 해안선을 따라 조선소, 선박수리조선소, 중공업시설 등을 비롯하여 어항, 항만, 수산물가공공장, 도로, 주택, 상가 등이 즐비하게 들어서 있음에 따라 바다의 친수성을 즐길 수 있는 해안이 부족할 뿐만 아니라 원도심 해안경관은 훼손·위축되어가는 산업경관과 상업경관, 항만·어항경관 등이 점유해 있음에 따라 해안 고유의 가치와 매력이 발현되지 못함
- 영도구 남항동, 대평동, 대교동 일대 해안의 경우, 호안이나 제방 등 없이 중소조선기자재 및 수리업체, 일반상가건물 등이 입지해 있고, 주택지가 밀집해 있는 봉래동 해안은 매립지로 조성되어 있어 집중호우, 태풍 등 침수, 태풍 등 일상적 재해위험에 노출되어 있음

■ 부산 원도심 재생·관리계획의 연안·해양가치 연계 부족

- 중앙정부와 지방정부는 2000년대 후반부터 부산 원도심의 재활성화를 위한 '도시재생'정책을 적극적으로 수행하고 있으나 부산의 도시재생지역이 부산항 내항을 둘러싸고 있고, 바다와 인접해 있음에도 불구하고 해안과 바다와 특성과 가치를 살리고자 하는 내용은 부족한 편임
- 부산 원도심의 지역상권·산업의 활성화와 주거환경 개선 등을 위한 도시재생사업은 바다와 해안을 누구나 즐길 수 있는 공공의 친수공간으로 조성하여 지역주민이 바다로부터 안전한 주거환경을 조성하고, 관광객을 유도할 수 있도록 해야 함에도 불구하고 이에 대한 노력이 부족함

스웨덴 말뫼, 미국 볼티모어에서는 '연안·해양공간'의 공공가치 회복을 위한 도시재생·재활성화 계획 추진 중

■ 스웨덴 말뫼 : 내일의 도시(City of Tomorrow) 프로젝트

- 스웨덴 말뫼는 1870년대 최대의 항만도시로 전성기를 누리며 호황을 누리다 1980년대 조선업의 침체로 인해 도시가 쇠퇴되면서 인구의 10%에 해당하는

2만 7천여 명이 실업자가 되고 지역은 주변 배후지역까지 슬럼화가 진행되었음

- 말뫼시정부는 항만·조선도시로 재건하기 보다는 생태환경도시로 전환하기 위해 중앙·지방정부, 기업, 노동조합, 대학 등 다양한 이해관계자로 구성한 도시재생협의체를 구성하고, 말뫼시 도시재생계획을 '사람(human)'을 중심으로 설계하고, 경제기반 지식기반산업 전환과 첨단산업을 주도할 인재육성을 위한 대학과 창업기업을 육성하기 위한 정책을 추진함
- 말뫼 도시재생은 기존 폐조선소 부지였던 베스트라 함넨(Västra Hamnen) 지구의 재생으로부터 시작되었는데, 베스트라 함넨지구의 계획방향은 인간중심의 친환경 건강도시로 설정하고 보행자 중심의 교통체계 구축과 교육과 지속가능한 일상생활을 위한 대학 캠퍼스와 생태거주단지 조성임

〈그림 3〉 스웨덴 말뫼의 베스트라 함넨지역 내 Bo01지구 전경

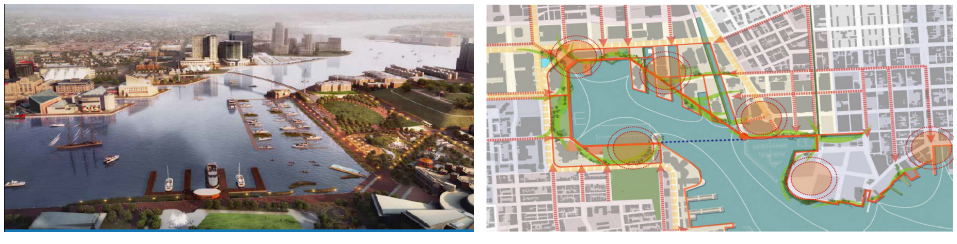


자료: http://2014-2015.nclurbandesign.org/sustainability/live01-sustainable-neighbourhood/ (2017. 5. 11일 검색)

■ 미국 볼티모어 내항 종합계획 수립: Baltimore inner harbor 2.0

- 미국 볼티모어는 미국 동북부지역의 대표적 항만도시로, 제2차 세계대전 이후 항만기능이 쇠퇴되면서 지속적 인구유출, 경제활동인구의 감소, 노령화와 경제침체를 경험하였음
- 볼티모어시 정부는 지속적인 도시쇠퇴를 극복하고 도심부 활성화하기 위해 1954년 “위대한 볼티모어 위원회(Great Baltimore Committee)”를 설치하고 볼티모어 재활성화를 위한 종합계획을 마련하고, 내항 주변의 수변지구와 배후도시와의 유기적인 관계를 고려한 개발방향을 제시함
- 볼티모어시의 지속가능한 발전을 위해 도시계획과 해양계획과의 연계체계를 마련해 진행하고 있으며, 내항의 가치, 공공공간의 확장, 지속가능한 도시계획, 사람중심 도시형성 등의 큰 틀을 유지하면서 해양도시의 특성을 살린 도시개발을 추진함
- 볼티모어시정부는 볼티모어항만의 40주년을 맞이해 볼티모어 워터프론트 파트너십(waterfront partnership of baltimore)을 구성하고 볼티모어 내항 종합계획(Baltimore Inner harbor 2.0)을 마련해 내항(inner harbor)을 볼티모어와 메릴랜드주의 경제·문화·생태의 핵심공간으로 재구성해, 도시민과 관광객들에게 새로운 기회를 부여함
- 본 계획에서는 내항의 공공접근 기회 확대를 위해 새로운 시민 공공공간과 보행자 연결체계, 새로운 매력적인 친수공간 조성, 녹색인프라의 구성, 공공서비스와 주차수요의 균형 등을 기본방향으로 설정하고 산책로(promenade), 연결성(connections), 녹색인프라(green infrastructure), 새로운 장소창출(destinations), 이 네 가지 요인을 기본 공간디자인에 반영함

〈그림 4〉 볼티모어 내항 조감도(좌)와 기본공간계획(우)



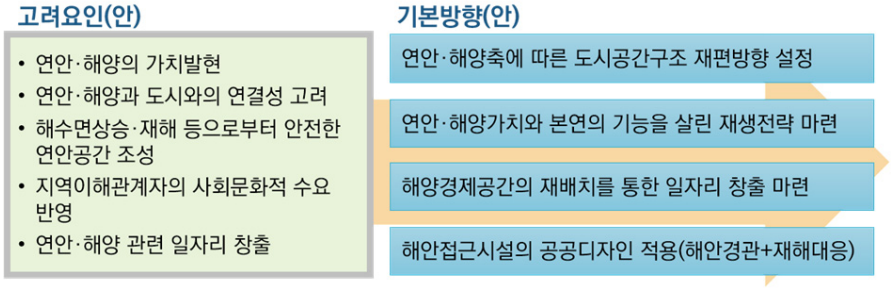
자료 : Waterfront partnership of Baltimore, Baltimore inner harbor 2.0, 2013, p.28, p.17

연안·해양가치 발현과 연안-도시의 연결성, 기후변화, 일자리 창출 등을 고려한 연안형 도시재생 기본구상 제안

■ 연안형 도시재생 기본구상(안)을 위한 고려요인과 기본방향 제시

- 연안·해양지역을 끼고 있는 도시에서 이루어지는 재생사업은 고도성장기에 활용했던 해양공간의 해체와 재활용을 통한 새로운 방식을 추구할 필요가 있음
- 연안형 도시재생의 고려요인은 연안·해양의 가치발현, 연안·해양과 도시와의 연결성 고려, 해수면 상승·재해 등으로부터 안전한 연안공간 조성, 지역이해관계자의 사회문화적 수요 반영, 연안·해양 관련 일자리 창출 등으로 정하였음
- 이에 따른 연안형 도시재생의 기본방향은 '연안·해양축에 따른 도시공간구조의 재편방향 설정', '연안·해양가치와 본연의 기능을 살린 재생전략 마련', '해양경제공간의 재배치를 통한 일자리 창출', '해안경관과 재해대응 등을 고려한 해안접근시설의 공공 디자인 적용'으로 제시함

〈그림 5〉 연안형 도시재생의 고려요인과 기본방향

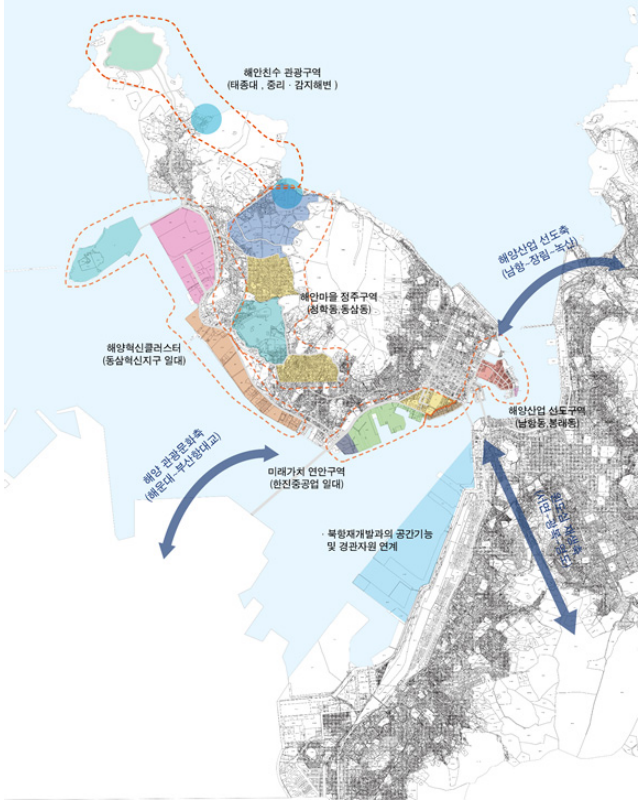


자료 : 저자 작성

■ 연안형 도시재생의 공간기본구상 – 영도 연안권역별 재생 기본구상(안) 제시

- 부산 영도연안을 대상으로 한 연안형 도시재생 기본구상(안)은 영도 주변 도심과 주변 해안공간의 기능을 고려해 연안·해양축을 설정하고, 영도의 사회경제적·환경적 특성과 주요 현안 분석, 정부정책의 부합성 등을 고려한 연안·해양권역을 구분하며, 영도 연안의 역사성과 장소성, 생태환경성 등을 종합적으로 고려해 5개 권역별 재생 기본구상 방향을 제시함

〈그림 6〉 영도 연안의 연안형 도시재생 기본구상 체계(안)



자료 : 저자 작성

- 부산 영도연안의 도시재생의 기본 축은 ‘해양관광문화축(해운대~부산항대교)’, ‘원도심재생축(서면~광복~영도)’, ‘해양산업선도축(남항대교~장림~

녹산)'으로 설정하고, ①해양산업 선도구역(남항동·봉래동), ②해안마을 정주구역(청학동·동삼동), ③해양혁신 클러스터(동삼혁신지구), ④해양친수관광구역(태종대·중리·감지해변), ⑤미래가치 연안구역(영도조선소 일대)로 구분하고 각 권역별 재생 기본구상(안)을 제안함

■ 해양산업 선도구역 (남항동·봉래동 일대)

- 근대 조선 산업 발상지인 남항동의 지역성을 살리기 위한 건물·시설물 등의 해양 공공디자인을 적용함
- 해안접근로 환경 개선 및 해양 경관 통경축 마련과 유휴부지 매입 등을 통한 해안여가공간을 조성하여 연안접근성 확보가 필요함
- 봉래동은 물류보세창고 매입 및 리모델링을 통한 주민 커뮤니티 시설, 식당 및 여가휴식 공간을 조성함
- 봉래나루로 앞 선박시설 재배치를 통한 해안 경관축 확보 및 산업유산자원으로서 해상식당, 박물관 등 관광자원으로 재활용하여 원도심(중구,서구,동구)과의 관광사업을 연계할 필요가 있음

〈그림 7〉 해양산업 선도구역 (남항동·봉래동) 재생 기본구상(안)

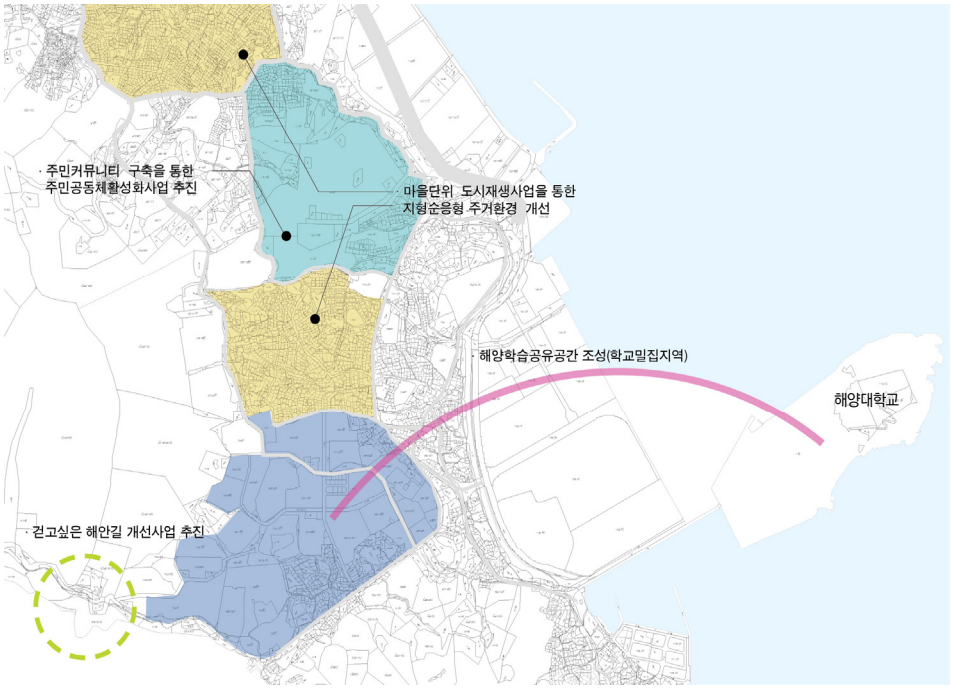


자료 : 저자 작성

■ 해안마을 정주구역 (청학동·동삼동 일대)

- 청학동과 동삼동은 영도 내 대표 주거지역으로 지형의 대부분이 구릉지로 형성되어 있으므로 마을단위 도시재생사업을 통한 지형순응형 주거환경개선 사업이 필요함
- 물리적 환경 개선과 더불어 지속적인 지역재생을 도모하기 위해 주민 간 커뮤니티를 형성할 수 있는 주민공동체활성화 사업, 해양관련 축제 개최 등을 통하여 주민 참여기회를 제공함
- 영도 내 높은 주거비율에 따른 교육시설의 입지율도 높으므로 주거 및 교육 환경의 연계를 위한 해양 학습 공유 공간 조성과 산·학·연 연계 협력을 통한 취업 지원 교육 및 인재양성 시스템 구축이 필요함

〈그림 8〉 해안마을 정주구역 (청학동·동삼동) 재생 기본구상(안)

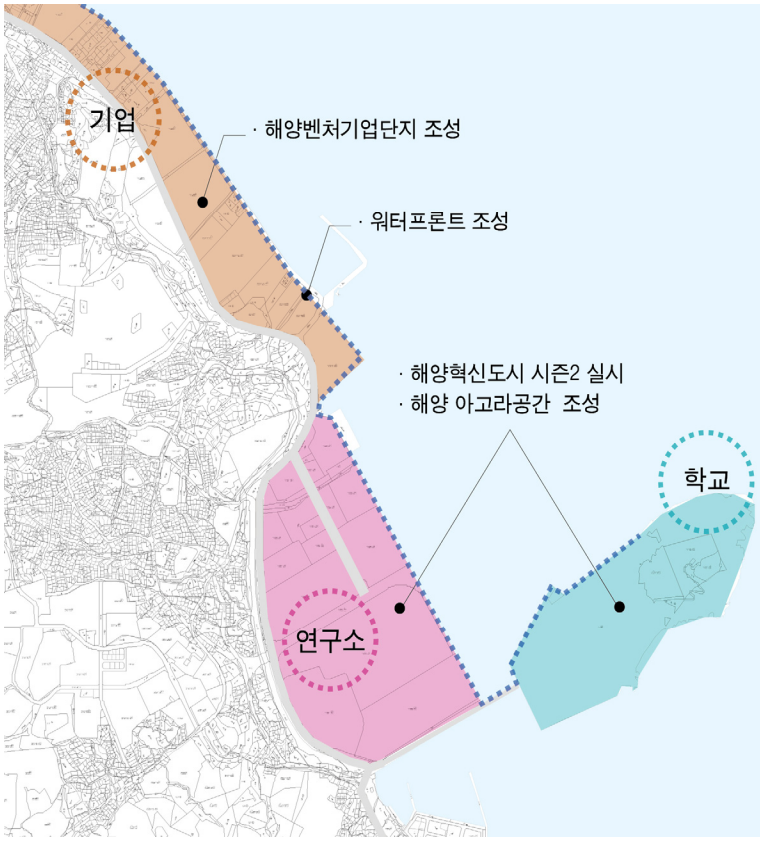


자료 : 저자 작성

■ 해양혁신 클러스터 (동삼혁신지구 일대)

- 문재인 정부의 지역균형발전 국정과제인 '혁신도시 시즌2'의 이행을 위한 북항과 동삼혁신지구를 중심으로 하는 신해양경제클러스터 조성 관련 사업 추진이 필요함
- 해양혁신도시로서 지속적 발전과 신해양경제클러스터 조성을 위한 지역 내 해양벤처기업 유치가 필요함으로 현 청학동 내 공업지역 부지를 해양벤처기업단지로 조성하는 방안을 마련해야 함

〈그림 9〉 해양혁신 클러스터 (동삼혁신지구) 재생 기본구상(안)

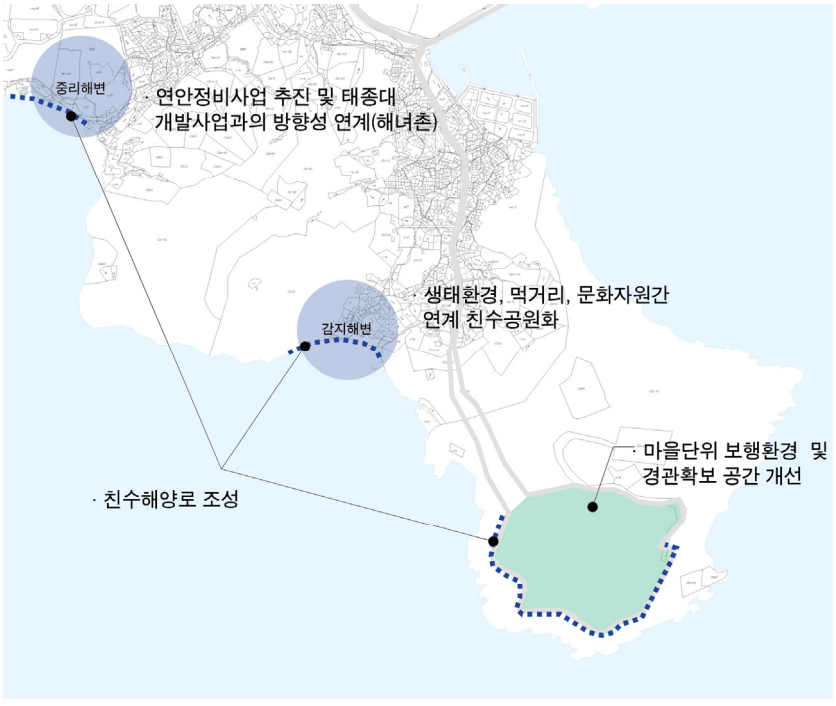


자료 : 저자 작성

■ 해양친수 관광구역 (태종대·중리·감지해변 일대)

- 태종대는 우수한 자연환경을 바탕으로 우리나라 최초의 유원지이자 명승지로서의 역사·문화적 가치가 매우 높은 지역으로 마을단위 보행환경 및 경관확보 공간 개선사업 추진, 태종대와 인접한 감지 및 중리해변, 해녀촌, 스쿠버 체험활동 등 생태환경, 먹거리, 문화자원 간 연계 친수공원화 사업을 추진할 필요가 있음

〈그림 10〉 해양친수 관광구역 (태종대·중리·감지해변) 재생디자인 구상

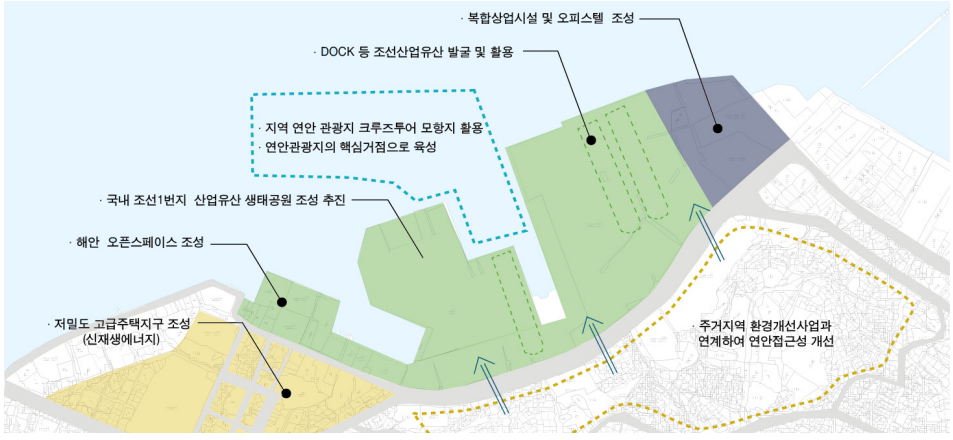


자료 : 저자 작성

■ 미래가치 연안구역 (영도조선소 일대)

- 국내 조선 1번지 산업유산 박물관 및 생태공원 조성사업과 배후 주거지역 환경 개선 사업의 연계를 통해 연안접근성 개선이 필요하며, 크루즈 모항지 활용 및 연안관광지의 핵심거점으로 육성 방안을 마련해야 함

〈그림 11〉 미래가치 연안구역 (영도조선소 일대) 재생 기본구상(안)



자료 : 저자 작성

연안·해양가치를 살린 도시재생체제 구축과 연안·해양 지역별 맞춤형 종합적 재활성화 전략 마련 필요

- 연안지역에서 추진하는 도시재생사업은 연안·해양의 가치를 복원해 도시성장의 핵심공간으로 활용할 필요가 있음. 이를 위해서는 도시와 연안·해양공간과의 연결성을 고려한 수변공간의 재정비와 과거 연안·해양공간의 생태·역사문화자산 등과 새로운 친수문화가치가 복합적으로 발현될 수 있는 새로운 친수공간 생산, 해역공간의 기능과 도심기능과의 연계성을 고려한 연안형 도시재생체제 구축이 필요함

- 연안·해양은 국가·지역경제의 중추적인 역할을 견인하고 있을 뿐만 아니라 국민들의 중요한 삶의 공간으로서의 활용도가 크게 주목되고 있음. 연안·해양지역의 개방성 및 접근성, 보유자원의 독특성, 해양생물자원의 다양성 등을 활용하여 국가와 지역의 균형발전을 동시에 견인할 수 있도록 연안·해양의 사회경제적·생태적 특성과 기능을 고려한 지역 맞춤형 재활성화계획 수립이 필요함

항만공간 중심의 종합적 재생 거버넌스 체계 마련

- 부산 북항을 중심으로 해양수산부의 북항재개발사업, 부산 도시재생 선도지역의 도시경제 플랫폼 구축사업, 한국철도시설공단의 부산 동해남부선 폐선부지 활용방안 등이 추진되고 있으며, 최근 해양수산부는 문재인 정부의 국정과제를 실천하기 위해 부산 북항, 부산역·자성대 부두 등 북항 주변일대를 통합개발하기 위한 계획이 추진 중임
- 부산 북항을 중심으로 다부처의 유사·중복사업 등이 추진되고 있어, 부산 북항과 주변 해안공간 활용의 비효율성이 우려됨. 부산 북항 등과 같이 노후·유휴화된 항만공간의 재생·재활성화 계획이 앞으로 지속적으로 추진될 것으로 전망됨에 따라 항만도시 재생의 지속적·효율적 이행을 위해서는 다양한 이해관계자와 부문별 전문가가 포함된 항만재생·재활성화 거버넌스 체계를 우선적으로 구축해 긴 호흡을 가지고 차근차근 수립·이행해 나가는 것이 필요함

친수해안의 공공 접근권 및 보행권 확보를 위한 정책적 노력 필요

- 국내외 연안형 도시재생 사례의 공통점은 도시민과 방문객 등을 위한 친수해안 조성과 물리적·시각적 접근기회를 확대하고, 보행자 이동체계를 세밀

하게 디자인하는 것으로, 해안 수변공간의 접근기회를 확대하고 보행권을 확보하고자 하는 노력은 연안·해양의 공공적 가치를 복원하기 위한 연안·해양공간 활용의 기본철학이라 할 수 있음

- 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제3조에서 제시한 '보행권의 보장'이 우리 해안 수변로와 공간에 적용되도록 해안 수변로의 보행자의 안전과 접근 편리성·쾌적성·미관성 등을 동시에 고려한 공공디자인을 적용하고, 보행자의 증진과 보행사업 개선사업 등을 통해 연안의 공공적 가치와 심미적 가치를 제고해야 함

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

연안에는 도시가 있다. 그러나 연안도시에는 바다가 없다. 본 연구는 이 모순적인 명제에서 출발한다. 연안·해양은 1980년대부터 시작된 압축적 고도성장을 견인하는 물적 토대였다. 국토개발의 가치가 우선했던 압축성장기에 연안은 신규토지공급처로서 기여했다. 바다에서 토지로 변한 육지공간에 산업단지, 발전시설, 주거단지, 물류단지 등이 조성되면서, 연안은 국가주도의 급속한 산업화와 도시화를 이끌었다. 그래서 대표적 연안·해양도시라 할 수 있는 부산, 인천, 울산 등의 해안에는 석유화학·금속제철·목재가공 등을 위한 대단위 산업단지와 항만 등이 조성되었고, 그 배후지역에는 안정적인 노동력 확보를 위한 주택단지도 함께 만들어졌다.

그러나 세계적 장기경제침체, 산업구조의 재편, 시대가치의 변화, IoT 등 과학기술발전, 저출산·고령화 등 사회경제적 변화와 맞물리면서 국내 항만·산업도시는 점차 축소와 쇠퇴의 길로 접어들고 있다. 과거 국가경제발전의 상징이었던 부산, 인천, 울산 등에 위치한 산업단지와 발전시설은 노후·과소이용·유휴공간으로 변함에 따라 지역의 골칫거리가 되었고, 해안의 물리적·시각적·심리적 접근을 방해해 연안의 힐링·웰빙 가치를 원하는 도시민들의 수요를 반영하지 못하고 있다. 전통적 산업공간의 노후화에 따른 환경오염과 재해·범죄 등의 위험, 제조업 기반 일자리 감소와 주변 신도시 개발에 따른 인구유출 등으로 연안도시의 쇠퇴와 축소속도는 더욱 빨라지고 있다.

이미 저성장을 경험한 유럽·미국 등에서는 더 이상의 도시팽창전략이 아니 압축적이고 살기 좋으며 다양성이 넘치는 도시(compact, better, diversity)로 전환하고 있다. 영국은 도시재생모델(urban regeneration model)을 적용해 기존 제조업·조선업 기반의 쇠퇴도시를 대상으로 장기간의 환경·경제·생활(문화·

복지)재생프로젝트를 적용해 활력 넘치는 도시로 전환을 꾀하고 있으며, 미국은 스마트성장모델(smart growth model)을 통해 복합토지이용, 다양한 주거기회, 보행친화, 오픈스페이스 조성 등 지속가능한 도시성장을 꾀하고 있다. 한편 우리나라에서도 고도성장기에 나타난 도시의 다양한 문제를 해결하기 위한 하나의 방안으로 '도시재생'[1]에 관한 논의가 뜨겁다. 문재인정부가 들어서면서 '10조 원대 규모의 도시재생 뉴딜로 노후주택 지원 및 생활여건 개선'에 박차를 하고 있다. 특히 원도심, 전통산업 집적지, 재래시장 등 쇠퇴공간을 집약적으로 정비하고, 도시재생과 관련된 일자리를 창출하는 등 도시문제를 선제적으로 해결하고 새로운 도시자산과 가치를 생산하는 도시재생정책이 펼쳐질 것으로 보인다.

그러나 현재 국토교통부가 추진 중인 도시재생사업의 아쉬운 점은 바다에 인접한 도시재생사업의 경우, 연안·해양자산과 가치가 제대로 반영되지 않고 여전히 연안·해양과 도시·지역이 공간적·기능적으로 단절되어 있다는 점이다. 예를 들어 부산시는 해양신산업 육성 등을 통해 동북아 해양수도를 표방함에도 불구하고, 부산 고유의 연안·해양의 자산과 가치를 살린 재생사업이 추진된다고 보기 어렵다. 부산연안은 일제강점기시대부터 육지에서 바다로 선형적 팽창이 이루어지면서 공유수면 매립을 통해 항만용지, 산업용지 등을 확보해 왔다.[2] 이에 도시계획구역 면적도 공유수면 매립을 통해 조성된 구역이 포함되면서 확장되어 왔다.[3] 이로 인해 부산 육지부 해안선(298.4㎞) 중 56.5%(168.5㎞)가 인공해안선이 되었고, 특히 부산 원도심(중구, 동구, 서구, 영도구)의 해안선 71㎞[4] 중 70%가 인공해안선이다. 또한 해안선을 따라 입지한 고층건물은 바다경관을 독점하고, 산업단지와 발전시설 등은 해안의 물리적·시각적·심리적 접근을 제약

1) 김혜천(2013, p.7)에 따르면, 도시재생의 광의적 개념은 "쇠퇴지역에 대한 환경개선과 함께 새로운 기능을 도입·창출함으로써 물리·환경적, 경제적, 사회·문화적으로 재활성화시키는 것을 의미함."「도시재생특별법」 제2조에서는 "인구의 감소, 산업구조의 변화, 도시의 무분별한 확장, 주거환경의 노후화 등으로 쇠퇴하는 도시를 지역역량의 강화, 새로운 기능의 도입·창출 및 지역자원의 활용을 통하여 경제적·사회적·물리적·환경적으로 활성화시키는 것을 말함."

2) 백경훈(2012, pp.5-6)에 따르면, "부산 연안의 공유수면 매립은 일제강점기 이후 총 137건, 12.9㎢의 매립이 있었는데, 이는 영도구 행정구역 면적 14.1㎢과 유사하다."고 하였음.

3) 부산 도시계획구역은 감천항(1981), 용호동(1984), 부산항(1984), 수영만(1985), 민락동(1986), 가락·녹산·천가 및 인접 공유수면(1990), 낙동강하구 매립지(1990), 부산신항(1997), 신고리원전 공유수면(2005) 등이 편입됨에 따라 확장되어 왔음(부산광역시, 2030년 도시기본계획, p.15)

4) 부산 중구와 동구는 100% 인공해안선임.

하고 있다.

따라서 본 연구의 목적은 단절된 연안·해양공간과 도시·지역공간의 사회문화적·경제적·생태적·심리적 연결성과 가치 회복을 위한 부산 영도구를 대상으로 연안형 도시재생 기본구상(안)을 제시하는 데 있다. 부산 원도심의 연안공간을 대상으로 사회경제적·공간이용 측면에서의 쇠퇴실태와 현안 등을 파악하여, 연안형 도시재생의 원칙과 요소 등을 제시하도록 한다.

연구의 목적

부산 원도심 쇠퇴에 따른 연안관리의 현안 파악과 연안·해양 가치 재조명 등을 통해
영도연안을 대상으로 연안형 도시재생 기본구상(안) 제시

제2절 연구의 범위와 방법

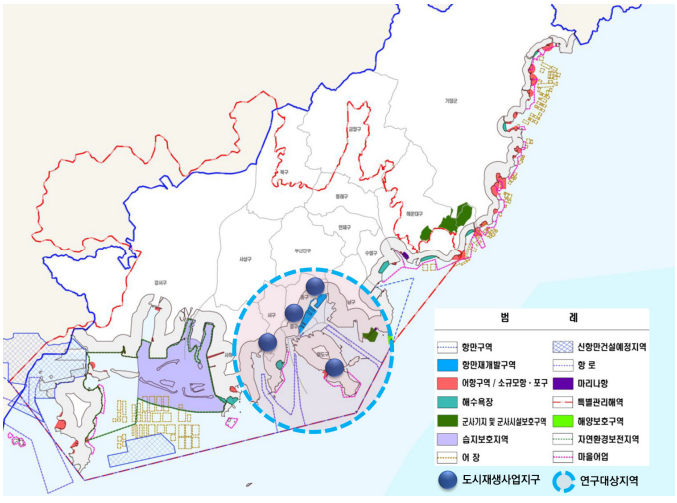
1. 연구의 범위

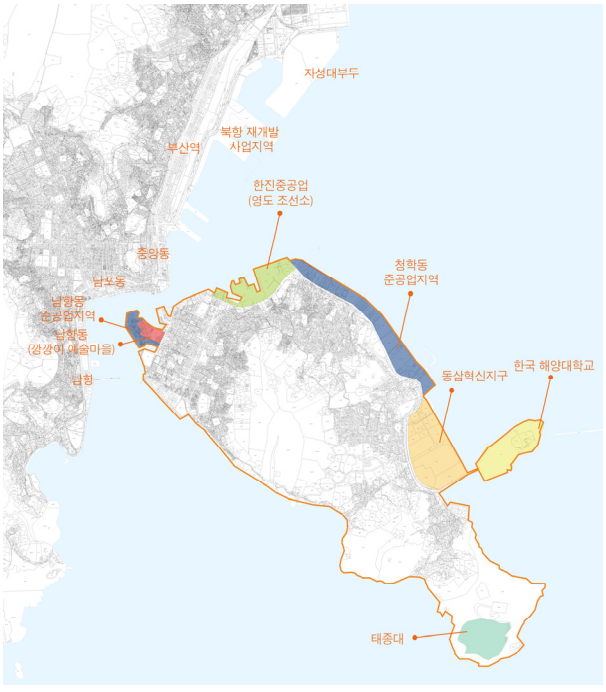
본 연구의 공간적 범위는 연안형 도시재생 기본구상(안)을 제안하기 위해 항만·수산·관광 등 주요 연안·해양의 이용·개발이 집중되어 있으면서 도시축소현상이 나타나고 있는 지역을 선정하였다. 이에 본 연구에서는 부산의 항만·조선·수산업의 중심지이면서 도시쇠퇴가 심각해 도시재생사업을 추진 중인 동구, 중구, 서구, 영도구를 대상으로 하였다.

본 연구의 내용적 범위는 부산 원도심의 연안을 대상으로 연안공간의 재생원칙과 요소 등을 제안하기 위해 급속한 도시화와 산업화 과정에서 발생한 연안·해양공간의 사회경제적·생태적 현안 등을 살펴보고, 연안·해양관리차원에서 국토교통부와 부산시에서 추진 중인 도시재생사업의 한계를 분석한다. 그리고 도시축소·쇠퇴를 겪었던 일본, 미국, 유럽 등에서 추진한 연안·해양도시 재생사례를 살펴보고 이에 대한 적용 시사점을 분석한다. 마지막으로 연안도시의 쇠퇴실

태와 현안, 연안·해양관리차원에서 도시재생사업의 한계, 국외 연안도시재생사례 등을 종합적으로 분석해 부산 영도를 대상으로 연안형 도시재생 기본구상(안)을 제시한다.

〈그림 1-1〉 연구의 지리적 범위

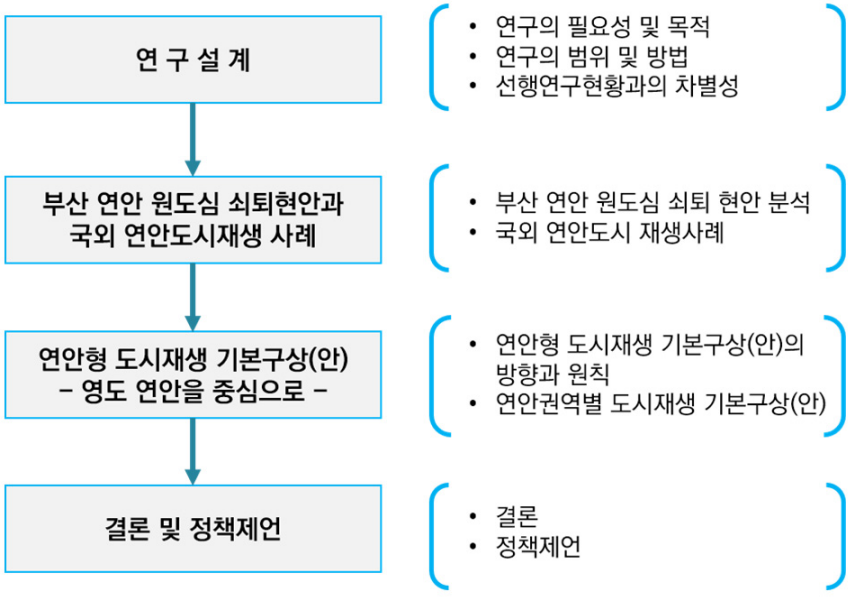




2. 연구의 방법

본 연구의 방법은 연안·해양도시의 재생 필요성과 주요 현안을 알아보기 위해 해양수산부, 국토교통부, 부산광역시, 부산발전연구원, 학계 등에서 발간한 보고서 등을 검토하였다. 특히 부산 연안도시 쇠퇴실태와 현안 등에 대해서는 각종 통계자료와 각종 미디어 자료를 활용해 분석하였다. 국외 연안·해양도시를 대상으로 한 재생사례를 분석하기 위해 미국, 유럽 등 관련기관의 홈페이지에서 관련 자료를 검색하여 이를 정리하였다. 또한 부산시 도시재생사업 등에 대한 이해와 연안형 도시재생 기본구상(안) 마련을 위해 전문가 자문을 실시하였다.

〈그림 1-2〉 연구의 주요 내용과 체계



제3절 선행연구 현황과 본 연구의 차별성

도시재생에 관한 정책적 관심이 높아지기 시작한 2000년대 중반부터 현재까지 많은 연구가 이루어졌다. 영국, 일본 등 도시재생의 사례연구부터 우리나라 도시·지역특성에 맞는 도시재생의 유형과 전략 등까지 다양한 선행연구가 있다. 이러한 학술적 노력 등은 2013년 6월「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」과 광역시·도의 도시재생 관련 조례제정으로 이어졌다. 그러나 '연안'을 대상으로 한 도시재생 관련 연구를 보면, '육상공간으로서 도시'재생의 관점에서 이루어진 것이 대부분이고, 단지 '항만'이 입지해 있는 도시에 대해서만 '항만'과 '도시'를 연계해 도시재생전략을 제시한 연구가 있을 뿐이다.

그나마 '연안'을 대상으로 한 공간재생체계와 관련한 연구에는 남정호 외(2014)의 연구가 있다. 그들의 연구에서는 연안의 가치와 특성을 반영한 연안재생체계에 대한 정책제안을 하였는데, '연안재생 추진을 위한 법제도 정비', '다원적 재원확보·다층적 협력체계', '연안자산 활용 맞춤형 재생체제 구축', '시범사업 지역 선정과 집중투자'를 제안했다.

임영태·류재영(2013) 연구는 '항만지역의 도시재생'전략을 제안한 연구로, 부산 북항 재개발사업과 연계한 전략을 제시하였다. 본 연구에서는 항만지역의 도시재생사업을 추진하기 위해서는 미시적 차원의 도시재생사업보다는 도시의 종합적 맥락에서 거시적 계획마련을 제안하였고, 경제적 파급효과와 더불어 친수공간의 회복에 따른 공공가치의 복원목표 등을 제시하였다. 또한 도시재생추진조직에 대해 단지 조사·연구, 계획수립 지원, 전문가 파견 등 정부정책을 수행하는 부수적 역할뿐만 아니라 재정력 확보와 실질적 역할 수행과 같은 핵심수행역할을 하는 조직운영체계 등을 제안했다.

부산광역시의 도시재생전략계획(2015)에서는 도시쇠퇴진단을 인구·산업체·건물노후도 등을 분석하여 부산광역시 내 도시쇠퇴가 급격히 일어나고 있는 지역을 선별해 공간별·권역별·구역별·지역별 전략을 제시하고, 도시재생활성화지역의 지정기준에 따라 우선순위 평가 등을 실시하였다. 본 계획에서는 '지구단위계획'적 성격을 지닌 것으로, 연안·해양에 인접한 도시지역을 대상으로 한 재생

전략에서는 거주지 환경개선, 근대문화·경제자산 활용 등에 집중이 된 반면, 연안·해양의 가치와 특성을 반영한 도시재생전략은 부족하다.

본 연구는 부산 원도심 연계 연안공간을 대상으로 연안의 경제적·사회적·생태적 가치 등과 연안·해양의 이용·개발·보전 축을 고려한 '연안형 도시재생 기본구상(안)'을 제시하는 것이다. 이를 위해 연안도시 재생과 유사한 국외사례 분석과 연안관리 현안 분석 등을 통해 연안형 도시재생의 기본원칙과 요소 등을 제안하고, 이를 부산 영도연안을 대상으로 도시재생 기본구상 설계(안)를 제안하였다.

〈표 1-1〉 선행연구와 본 연구의 차이점 비교

구 분		선행연구와의 차별성		
		연구목적	연구방법	주요 연구내용
주요 선행 연구	1	- 과제명: 연안재생체계 구축방안 - 연구자(연도) : 남정호 외(2014) - 연구목적: 연안의 특성과 가치에 기초한 지역발전을 실현할 수 있는 연안재생체계 구축방안 도출	문헌조사 전문가 인터뷰	- 연안재생 이론연구 - 연안재생 유사사업 현황과 주요국 연안재생 유사사례 분석 - 연안재생체계 구축방안
	2	- 과제명: 도시활성화를 위한 항만도시 재생전략 연구 - 연구자(연도): 임영태·류재영(2013) - 연구목적: 부산 북항재개발을 대상으로 도시재생과 항만지역의 연계 재생방향 정립	문헌조사 전문가 자문	- 항만지역의 도시재생 필요성 - 국내외 항만지역 도시재생 추진사례 - 항만지역 도시재생의 효과적인 추진방향
	3	- 과제명: 2025 부산광역시 도시재생 전략계획 - 연구자(연도): 부산광역시(2015) - 연구목적: 부산광역시 지역여건에 맞는 도시재생종합전략 제시	문헌조사 현장답사 도시재생 위원회 시민공청회	- 부산광역시 쇠퇴진단 분석 - 도시재생 비전과 전략 - 도시재생활성화지역 - 실행주체 및 재원조달 계획
차별성		- 부산 원도심 연안공간을 대상으로 연안의 가치와 특성을 반영하고, 연안관리의 현안 해소를 위한 실증적 대안을 제시하고자 함	문헌조사 전문가 자문	- 연안도시의 쇠퇴실태와 주요현안 분석 - 연안형 도시재생의 기본구상 제안

제2장 부산 연안 원도심 쇠퇴현안과 국외 연안 도시재생 사례

제1절 부산 연안 원도심 쇠퇴 현안 분석

부산 원도심[5]지역과 주변 해역은 수산가공업, 조선업, 제조업 등 공업지역과 남포동·자갈치 시장 등 상업지역, 주거지역 등이 무계획적으로 분포해 있다. 부산 원도심 지역은 과거 일본 등 외국문물과 해상교류가 활발할 때 만들어진 영도조선소 등 선박조선수리업체가 집중해 있고, 남항동·봉래동 등 원양어업 등의 기지와 수산물 유통·가공의 중심지가 분포해 있다. 부산 원도심의 연안공간은 과거 일제 강점기 때부터 국가의 압축성장기에 이르기까지 국가·지역경제발전을 위한 핵심공간으로 활용되었으나, 현재는 제조업의 쇠퇴, 교통·물류체계의 발전, 도심 환경악화, 신도시의 개발 등으로 인구감소, 노령화 가속, 소득감소 등 도심 쇠퇴가 가속화되고 있다. 따라서 본 절에서는 부산 원도심 연안공간을 대상으로 도시쇠퇴에 따른 연안관리의 현안을 분석해 연안의 가치와 특성 등을 반영한 연안형 도시재생의 기본구상 방향을 제시하는 근거자료로 활용하도록 한다.

1. 연안·항만 인접 원도심 공간축소와 지역경제 위축 가속

과거 연안·항만에 접해 있는 부산 원도심 지역은 부산경제·문화의 중심지였다. 부산 원도심의 발달은 수출입 화물 처리 위주의 항만물류 공간인 부산항 발달과 함께 이루어졌다. 배후 도심지역과 연계한 항만개발이 아닌 단편적 항만용

[5] 중구, 서구, 동구, 영도구의 4개 자치구

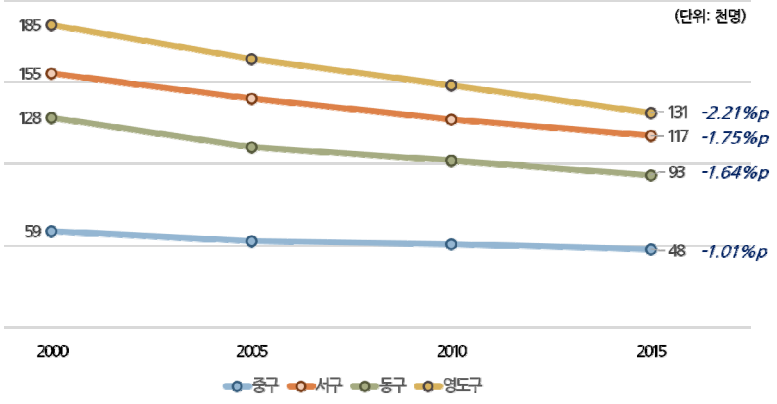
지 확보를 위한 항만개발이 이루어짐에 따라 도시의 질을 끌어올릴 수 있는 종합적 전략이 부재했다고 볼 수 있다. 또한 부산 원도심 지역은 제조업의 쇠퇴와 함께 부산항의 기능이 부산신항으로 단계적으로 이전됨에 따라 인구감소 등 도심공간의 축소는 점차 가속화되고 있다. 부산 원도심 인구는 2015년 현재 389천 명으로 부산광역시 인구의 10.9%를 차지하고 있는데, 2000년 13.8%, 2005년 12.8%로 점차 감소하고 있다. 연평균 인구성장률을 보면 최근 10년간(2005~2015년) 부산광역시 인구는 연평균 0.27%p씩 감소한데 비해 원도심은 2%p씩 감소하였고, 최근 5년간(2010~2015년) 부산광역시 인구는 연평균 0.23%p씩 감소한 데 비해, 같은 기간 부산 원도심 인구는 1.81%씩 감소한 것으로 나타났다.

〈표 2-1〉 부산 원도심 인구수 및 연평균 인구증감율 추이

구 분	인구(천 명)				연평균 증가율(%p)	
	2000년	2005년	2010년	2015년	2005~15년	2010~15년
부산(A)	3,812	3,657	3,600	3,559	-0.27	-0.23
원도심(B)	527	467	428	389	-2.00	-1.81
B/A*%	13.8	12.8	11.9	10.9		

자료: 부산광역시, 2015, 『부산광역시기본통계』, 저자 재작성

〈그림 2-1〉 부산 연안 원도심의 인구변화와 연평균 인구성장률(2005~2015)

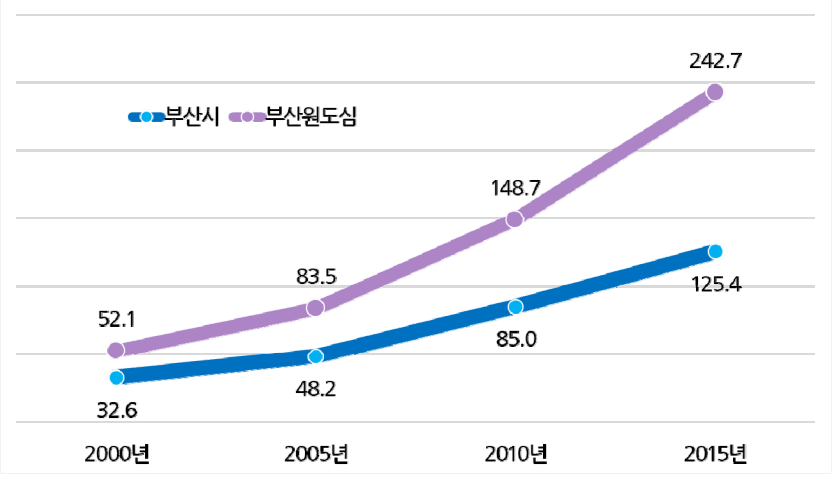


자료: 부산광역시, 『부산광역시기본통계』, 2015, 저자 재작성

2000~2015년간 연평균 인구변화율을 살펴보면, 지난 15년간 지속적으로 감소해 왔는데, 영도구는 2.21%p씩 감소하여 그 감소폭이 가장 컸고, 서구 1.75%p, 동구 1.64%p, 중구 1.01%p씩 감소했다.

또한 부산 원도심 노령화지수는 부산시 전체 노령화지수보다 높은 상승율을 보이고 있다. 2000년 기준 부산시 노령화지수는 32.6에 불과한 데 비해 부산 원도심은 52.1로 나타났고, 2015년 부산시는 125.4, 부산원도심은 242.7로 크게 증가했다. 부산 원도심의 노령화 가속화는 지역경제 위축, 고용기회의 감소 등 도시축소현상을 부추기는 결과를 초래한다고 볼 수 있다.

〈그림 2-2〉 부산시와 부산 원도심 노령화지수 추이



자료: 부산광역시, 『부산광역시기본통계』, 2015, 저자 재작성

부산 원도심의 축소는 일자리 감소와 연관된다. 과거 부산 원도심은 항만과 주변 산업단지 등을 통해 많은 제품 생산·교류 등이 되었기 때문에 제조업과 도·소매업 등이 발달해 있었다. 그러나 현재는 도심 산업구조 재편에 따른 제조업 및 항만산업 등의 쇠퇴와 그에 따른 서비스업 축소 등이 나타나고 있다. 부산시 전체에서 원도심의 제조업 종사자 수가 차지하는 비중은 2007년 8.9%에서 2015년 6.7%로 줄어들었고, 2007~2015년 부산 전체 제조업 종사자 수는 연평균 1.1%p씩 증가하는 데 비해 원도심의 제조업 종사자 수는 연평균 2.2%p

씩 감소하는 것으로 나타났다. 특히 부산 중구의 제조업 종사자 수가 같은 기간 5.3%p씩 감소하였다. 도·소매업의 경우도 마찬가지로 부산시 전체에서 차지하는 비중도 2007년 20.2%에서 2015년에 18.2%로 감소하였고, 부산은 매년 0.8%p씩 증가하는 데 비해 원도심은 0.4%p씩 감소하였다. 도·소매업 종사자 수의 경우는 2007~2015년간 중구는 0.7%p씩 증가한 데 비해 동구는 1.7%p, 영도구는 1%p씩 감소하였다.

〈표 2-2〉 부산시와 부산 원도심 제조업과 도·소매업 사업체 종사자 수 추이

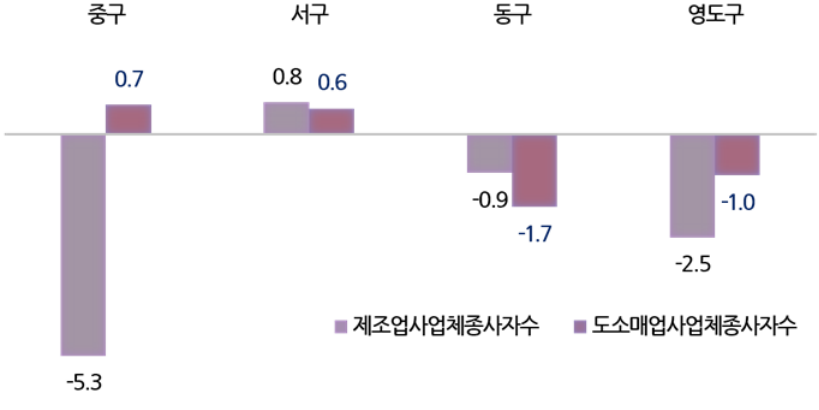
(단위: 명, %)

구분		2007년	2011년	2015년	2007~2015년 연평균증가율
제조업	부산(A)	198,817	199,034	219,793	1.1
	원도심(B)	17,647	14,541	14,807	-2.2
	B/A*%	8.9	7.3	6.7	
도소매업	부산(A)	208,575	207,669	223,419	0.8
	원도심(B)	42,136	40,456	40,763	-0.4
	B/A*%	20.2	19.5	18.2	

자료: 부산광역시, 2015, 『부산광역시기본통계』, 저자 재작성

〈그림 2-3〉 부산 원도심 제조업·도·소매업 사업체 종사자 수 연평균 변화율(2007~15년)

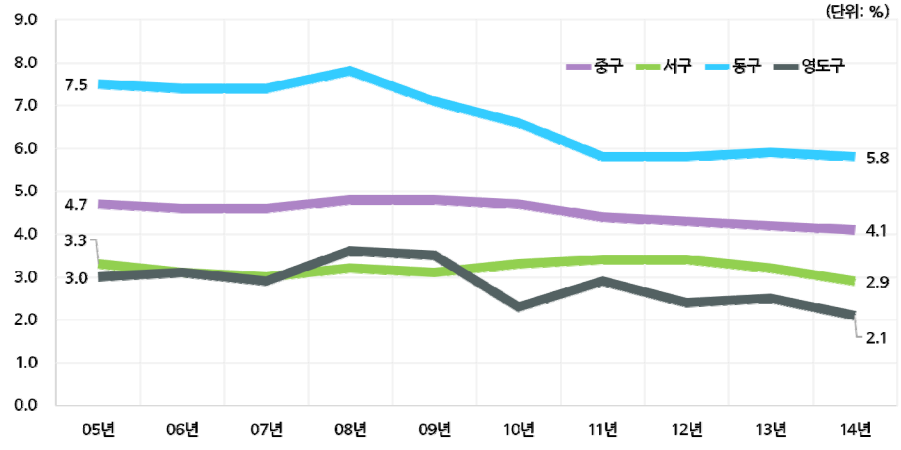
(단위: %)



자료: 부산광역시, 2015, 『부산광역시기본통계』, 저자 재작성

지역경제의 기반이 된 제조업과 도·소매업 등의 위축은 지역경제에도 영향을 미친다. 부산 원도심의 지역내총생산 규모는 부산시에서 차지하는 비중이 2005년에 비해 2014년에 낮아졌다. 또한 부산시의 「2016년 사회지표 통계」에 따르면, 100만 원 미만의 소득을 가지는 가구 수가 부산시 전체 16.4%에 반해 중구는 30.1%, 서구는 30%, 동구 31.3%, 영도구는 21.0%로 낮은 수준으로 나타났다. 500만 원 이상의 고소득 가구는 부산시 전체 16.3%에 비해 중구는 4.6%, 서구 6.7%, 동구 9.9%, 영도구 13.6%에 불과한 것으로 나타났다.

〈그림 2-4〉 부산시에서 차지하는 원도심 지역내총생산 규모 비율



자료: 부산광역시. 2014년 기준 구군단위 지역내총생산 보고서, 2016. 저자 재작성

〈표 2-3〉 부산시와 부산 원도심 월평균 가구소득(2016년 기준)

(단위: 호, %)

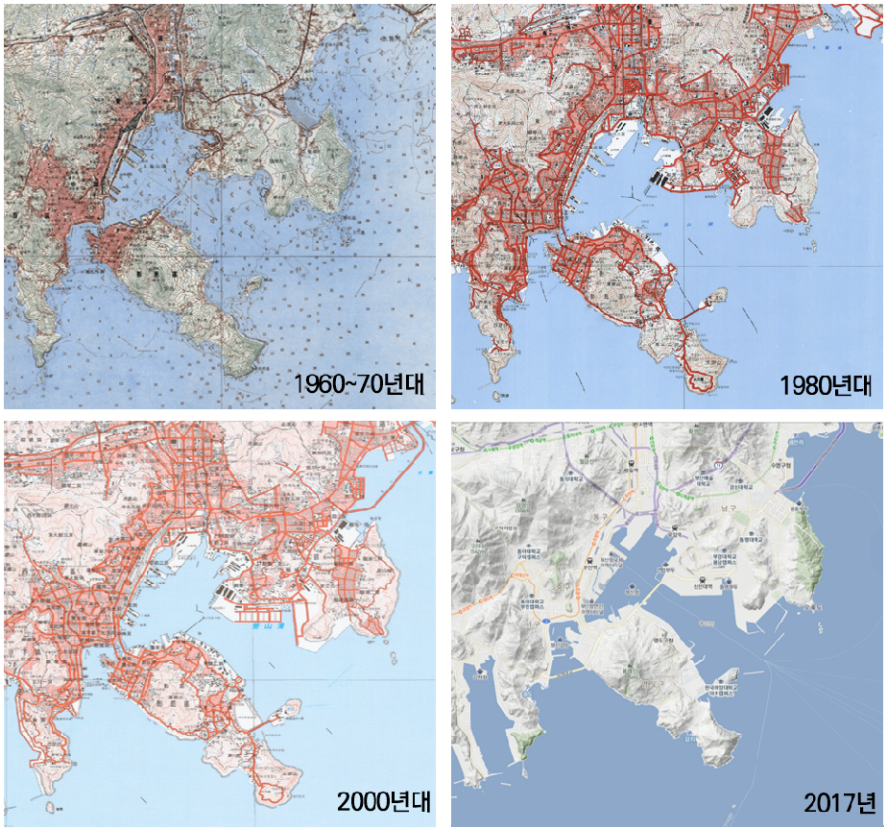
구 분		100만 원 미만	100~300만 원 미만	300~500만 원 미만	500만 원 이상
부산시		16.4	33.9	33.5	16.3
원도심	중구	30.1	47.2	18.2	4.6
	서구	30.0	40.1	23.3	6.7
	동구	31.3	38.6	20.2	9.9
	영도구	21.0	31.9	33.5	13.6

자료: 부산광역시, 2016 부산사회조사 통계표, 월평균 가구소득(가구주), 2016, 저자재작성

2. 해역과 도시공간의 단절과 노후화 심각

선진 항만도시는 도시 고유기능과 산업 등을 항만권역 내에 배치함으로써 도시의 친수성 증진과 새로운 일자리 창출 등 도시기능을 향상시키거나 도시문제를 해소하기도 한다. 그러나 부산 원도심의 연안공간은 바다와 접해 있음에도 불구하고 공유수면 매립을 통해 도시용지와 항만용지 등으로 변하였고, 매립지는 도시계획구역으로 포함되어 도시개발수요와 압력에 그대로 수용하는 등 해역공간은 도시개발의 공간으로 활용되었다.

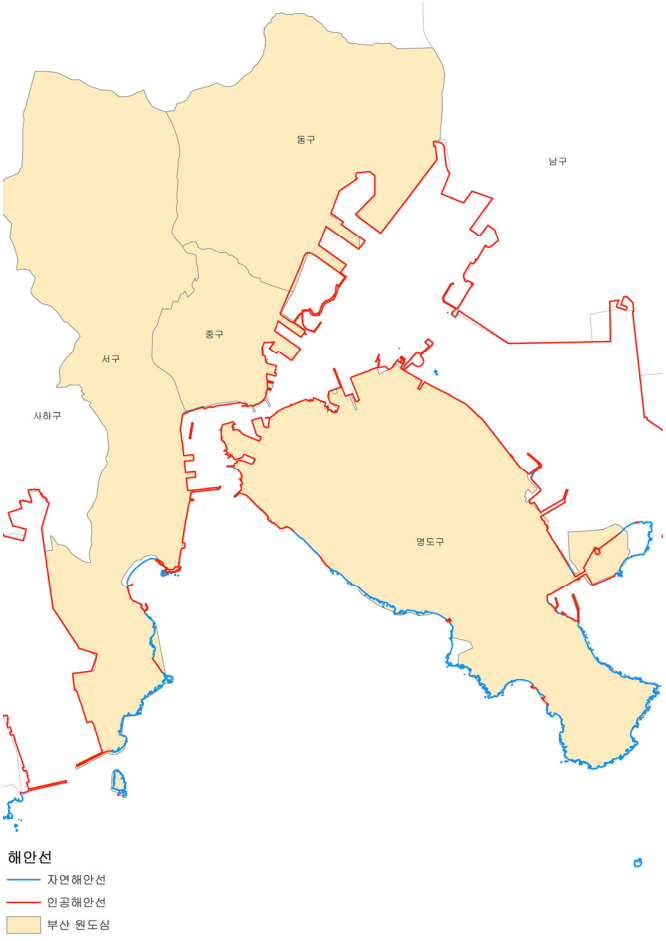
〈그림 2-5〉 부산 원도심 연안지형 변화



자료: 연안포털(coast.kr); 다음지도(http://map.daum.net/) (2017. 5. 7일 검색)

백경훈(2012, p.6)에 따르면 '부산연안 매립은 일제강점기 이후 총 137건 12.9㎢가 있었고', '연안육역 내 시가화면적은 18.2㎢ 증가한 데 비해 농경지, 산림, 수역 등은 25.2㎢'가 감소하였다. 특히 부산 원도심 인접 연안공간에는 1970년대 중반 이후 조선·공업용지 확충, 자성대와 감만부두 등 확장 등을 위한 매립과 2000년 중반 이후에는 동삼혁신지구 등을 위한 매립이 이루어졌다. 이로 인해 부산 원도심의 해안선 중 70%가 인공해안선이 되었고, 이중 중구와 동구의 해안선은 모두 인공화되었다.

〈그림 2-6〉 부산 원도심의 해안선 분포



자료: 국립해양조사원, 해안선공표자료, 2014. 저자 재작성

부산 원도심의 해역에 조선·공업단지와 항만시설 등이 입지함에 따라 일반 시민이 접근할 수 없을 뿐만 아니라 도시기능과 해역기능 간의 연결성을 고려하기보다는 도시공간은 도시계획에 따라, 해역공간은 항만계획에 따라 공간이용·개발이 진행되어 그 단절성은 더욱 심화되었다.

현재 조선·공업·항만기능 등이 집중해 있는 부산 원도심 연안공간은 제조업·조선업 등이 쇠퇴됨과 동시에 노후화가 진행되고 있다. 30년 이상 된 노후주택 비율은 부산 원도심이 38.4%로 부산시 21.3%에 비해 높게 나타났고, 5년 미만 주택비율의 경우 부산 원도심은 8.2%로 부산시 13.6%보다 낮았다. 부산 원도심 지역별로 살펴보면 30년 이상된 노후주택비율은 동구(45.4%), 중구(42.3%), 서구(37.4%), 영도구(33.3%) 순으로 나타났다. 30년 이상 노후주택이 다른 지역에 비해 높게 나타난다는 것은 도시의 질이 상대적으로 낮다고 판단해 볼 수 있고, 이는 인구유출로 이어져 지역경제를 위축시키는 요인으로 작용한다.

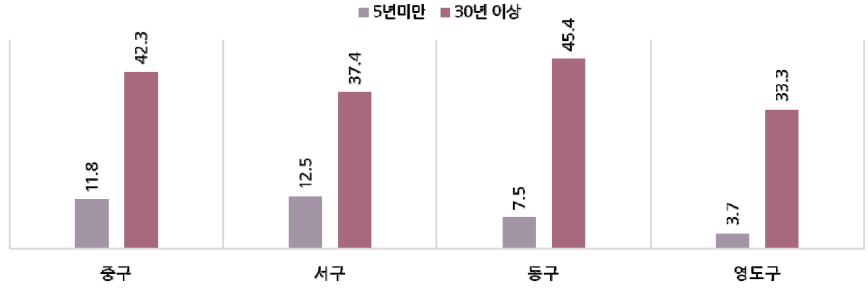
〈표 2-4〉 부산시와 부산 원도심 건축연도별 주택분포(2015년 기준)

(단위: 호, %)

구 분	합계	5년 미만	5~15년 미만	15~30년 미만	30년 이상
부산	1,164,352 (100)	158,735 (13.6)	278,607 (23.9)	479,268 (41.2)	247,742 (21.3)
원도심	132,416 (100)	10,922 (8.2)	19,737 (14.9)	50,872 (38.4)	50,885 (38.4)

자료: 동남지방통계청 지역통계과, 2016, p.9, 저자 재작성

〈그림 2-7〉 부산 원도심 지역별 5년 미만과 30년 이상 주택분포(2015년 기준)



자료: 동남지방통계청 지역통계과, 2016, p.9, 저자 재작성

빈집 중에서 기간이 35년 이상 된 빈집의 비율이 중구 46.4%, 서구 61.8%, 동구 76.5%, 영도구 57.1%로 부산시 평균 29.8%보다 2배 정도 높은 수치로 건축물의 노후화뿐만 아니라 도시의 공동화·슬럼화도 우려된다.

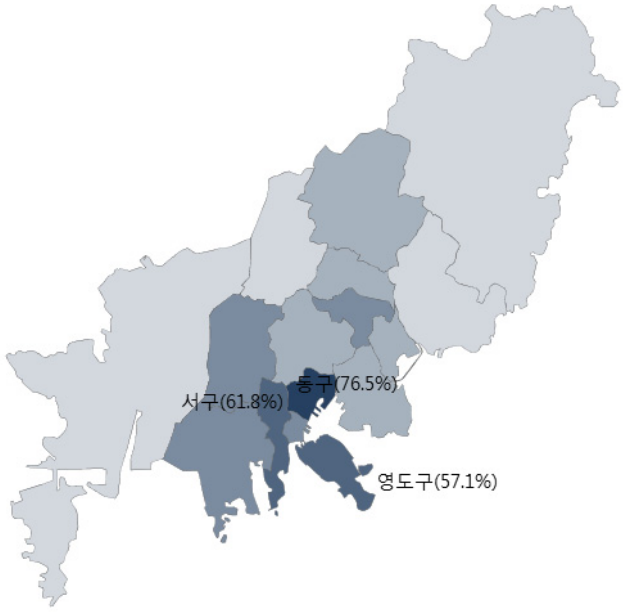
〈표 2-5〉 부산시와 부산 원도심 빈집 분포현황

(단위: 호, %)

구 분	총주택	빈집		35년 이상 된 빈집	
		호	비율	호	비율
부산시	1,164,352	86,626	7.4	25,778	29.8
원도심	132,416	11,598	8.8	7,090	61.1
중구	16,464	1,894	11.5	878	46.4
서구	39,725	3,694	9.3	2,282	61.8
동구	30,235	2,564	8.5	1,962	76.5
영도구	45,992	3,446	7.5	1,968	57.1

자료: 동남지방통계청 지역통계과, 2016, p.10, 저자 재작성

〈그림 2-8〉 부산지역 35년 이상 빈집 분포도(2015년 기준)



자료: 동남지방통계청 지역통계과, 2016, p.10

3. 해안경관·접근 불량과 재해취약성 증가

일반적으로 도시가 발전하면 도시에 관한 시민인식이 변화한다. 고도성장기에는 도시의 양적팽창을 통한 도시경제발전에 주력했다면, 현재와 같은 저성장기에는 도시의 질 증진과 개선을 통한 도시문화발전에 더 치중하는 모습이다. 이에 과거 도시의 양적팽창에 주력했던 시대의 주요 사회 인프라는 주로 산업시설, 항만, 도로 등이었다면, 현재는 자연녹지, 오픈스페이스, 친수해안공원, 보행로 등과 같은 감성과 힐링을 위한 공간이라 할 수 있다. 이에 많은 쇠퇴한 항만 도시에서는 연안·해양의 생태·문화 가치 복원 등을 위한 모래해변 복원, 친수해안공원과 해양역사·문화공간 조성 등을 통해 도시의 질을 올리고 있다.

한편 부산 원도심인 중구, 동구, 서구, 영도구의 해안선을 따라 조선소, 선박수리조선소, 중공업시설 등을 비롯하여 어항, 항만, 수산물가공공장, 도로, 주택, 상가 등이 즐비하게 들어서 있다. 부산 원도심 해안은 도시민 누구나 접근 가능하여 바다의 친수성을 즐길 수 있는 해안이어야 함에도 불구하고 현재는 항만·산업시설물 등에 의해 접근이 어렵다. 이에 원도심 해안경관은 훼손·위축되어 가는 산업경관과 상업경관, 항만·어항경관 등이 점유해 있음에 따라 해안 고유의 가치와 매력은 발현되고 않고 있다.

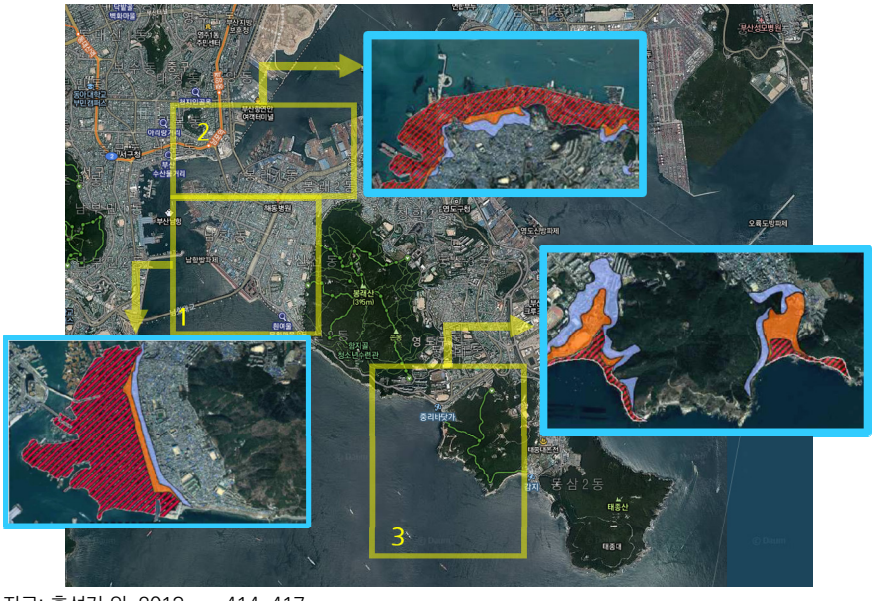
〈그림 2-9〉 부산 원도심 해안경관 모습



자료: 다음지도(http://map.daum.net/) 로드뷰(2017년 1월 촬영)(2017.6. 17일 검색)

자동차와, 낡은 창고, 노후 아파트, 선박 등으로 채워져 있는 부산 원도심 해안공간에서는 일반적으로 바다를 느낄 수 없다. 또한 제방으로 막혀 있어 바다를 볼 수 없다. 접근 가능한 해안은 극히 일부로, 서구의 송도해변, 영도의 감지해변과 중리해변 등이다. 이들 해변들도 시민들이 걷기 편한 길로 조성 되었다기 보다는 자동차를 위한 도로로 만들어져 있다. 부산 원도심은 바다를 통해 성장해 왔고 바다와 함께 쇠퇴해 가고 있다.

〈그림 2-10〉 부산 원도심 영도해안의 침수 예측공간



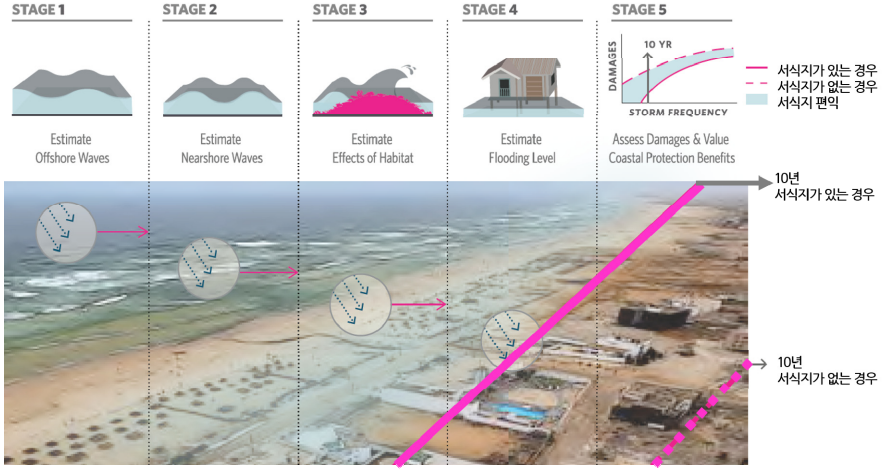
자료: 홍성기 외, 2013, pp.414-417.

한편, 부산 원도심에는 바다와 육지의 연결성을 보여주는 해안, 자연해안이 극히 부족하다. 일부 영도 태종대 일원 등에 자연해안이 남아있기는 하지만, 이곳은 해안절벽으로 이루어져 접근이 어렵다. 자연해안의 사라짐은 해안의 자연성을 손실을 의미하기도 하지만, 육지와 바다의 단절은 재해취약성을 유발하기도 한다. 일반적으로 모래해변, 해안사구, 연안습지, 산호초 등은 태풍 등 해양기인재해의 1차적 자연방호선의 역할을 한다. 자연제방적 역할을 하는 연안습지, 모래해안 등 1차 자연방호선 대신에 제방 등 회색의 방호선으로 채워진 공

간에 예측보다 규모가 큰 태풍 등 자연재난이 닥칠 경우에 그 배후공간에 위치한 시설물 등의 피해가 커지고 심지어 인명피해가 발생하기도 한다. 예를 들어 영도구와 중구가 마주보고 있는 남항동, 대평동, 대교동 일대 해안의 경우, 호안이나 제방 등 없이 중소조선기자재 및 수리업체, 일반상가건물 등이 입지해 있어 침수, 태풍 등 일상적 재해위험에 노출되어 있다. 주택지가 밀집해 있는 봉래동 해안은 매립지로 조성되어 있어 집중호우, 태풍 등이 발생할 경우 늘 침수 위험에 있으며, 감지해변과 중리해변 등은 외해로 열려 있는 해안으로 태풍의 직접 영향을 받는 공간이다. 홍성기 외(2013, p.418) 연구에 따르면, 부산 영도 해안 중 침수에 취약한 공간의 주요원인으로 해안의 과도한 도시화와 해안완충공간의 부족 등을 들었다.

세계은행(2016, p.10)에 따르면, 모래해변, 산호초 등 해안서식지는 자연재해 취약성을 상당히 저감하는 역할을 하는 '녹색 인프라(green infrastructure)'이지만, 다양한 이용·개발압력으로 지속적으로 훼손되고 있다고 지적하였다. 그러면서 세계 각국은 현재 재해와 기후변화에 대응하기 위한 막대한 비용을 쓰고 있으나, 주로 제방 등과 관한 회색기반시설 등의 조성과 설치에 집중해 있다고 하면서 보다 자연적이고 융·복합적 방안을 마련해야 함을 강조하고 있다.

〈그림 2-11〉 침수 프로세스 영향평가 개념도와 서식지 저감 역할



자료: World Bank, 2016, p.15

4. 부산 원도심 재생·관리계획의 연안·해양 가치 연계 부족

1990년대 이전까지만 하더라도 부산 원도심은 연안·해양공간과 자원을 기반으로 성장했다. 1970~80년대에 부산항은 우리나라 수출화물의 대부분을 차지했고, 원양어업과 연근해어업의 전진기지였으며 근대 조선산업의 발상지로 최초의 근대적 조선소인 다나카조선소를 비롯하여 중소선박수리시설 등이 지역경제를 이끌었다. 그러나 신도시 조성에 따른 인구유출, 제조업의 쇠퇴, 화물처리물량의 감소, 북산 신항으로의 항만기능 이전 등으로 부산 원도심은 급격히 쇠퇴했다.

이에 중앙정부와 지방정부는 2000년대 후반부터 부산 원도심의 재활성화를 위한 '도시재생'정책을 적극적으로 수행하고 있다. 부산에는 국토교통부가 추진하는 도시재생사업이 총 5곳으로, 도시재생선도지역 1곳(부산 동구 초량 1·2·3·6동)과 도시재생일반지역 4곳(근린시가지형 1곳(부산 영도구)과 근린재생형 3곳(부산 중구, 서구, 강서구))이 있다.

〈표 2-6〉 부산 도시재생사업의 유형과 내용

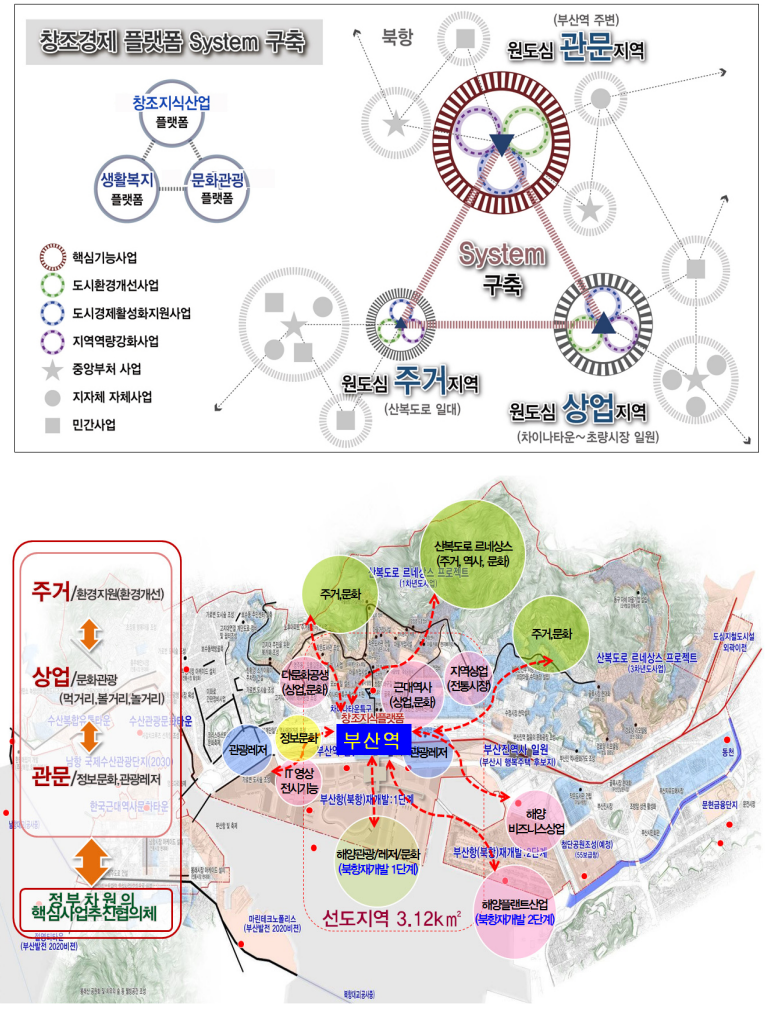
구분	유형		지역	사업구상(안)
도시재생 선도지역	도시경제 기반형		동구 (부산역)	부산 북항-부산역-원도심을 연계한 창조경제(1인 기업, 벤처기업 등) 지구 조성
도시재생 일반지역	근린 재생형	중심 시가지형	영도구	문화와 기술로 융합된 영도가치 창조 (영도 대통전수방 프로젝트)
		일반형	중구	보수 Plus: 마이너스 보수동에서 플러스 보수동으로
			서구	"내일을 꿈꾸는 비석문화마을"만들기
			강서구	지속가능한 정주환경 조성을 위한 "신장로 전원 교향곡"

자료: 국토교통부, "서울·부산 영도·춘천 등 18곳 도시재생사업 본격 착수",(2017. 1.17 보도자료)

도시재생선도지역으로 선정된 부산 동구의 초량동 일대는 부산 북항~부산항~원도심을 연계하여 부산의 원도심 경제회복과 지역경제 활성화를 도모하기 위한 것이다. 부산광역시의 도시재생선도지역 활성화계획에서는 2008년부터 추진

중인 북항재개발 사업과 연계하고, 부산역 등 철도역 등으로 분리된 공간을 연결한 것으로, 부산역과 부산역 광장을 중점적으로 추진할 계획이다.

〈그림 2-12〉 부산 원도심 창조경제 플랫폼 개념도와 공간구상



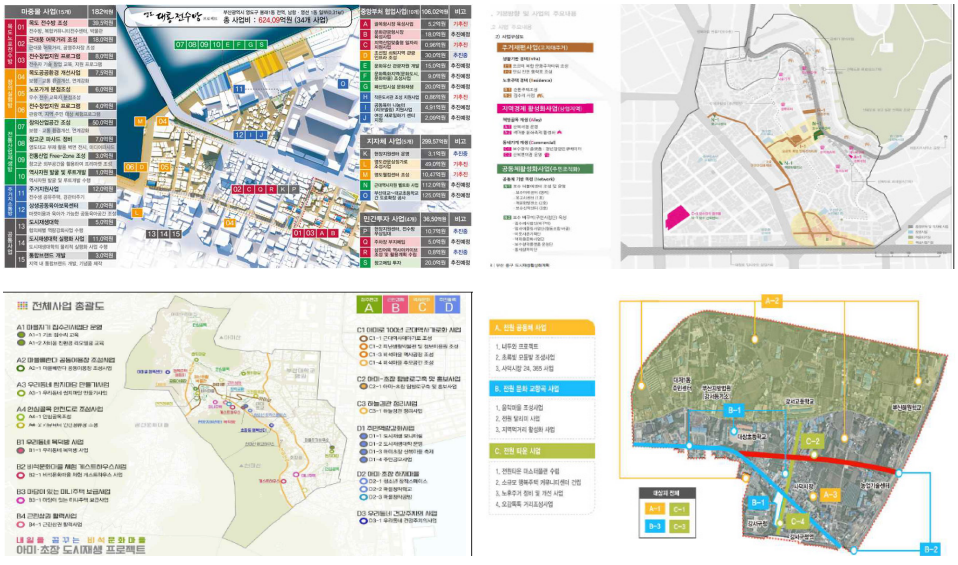
자료: 부산시, “부산원도심 국가 도시재생 선도지역사업 본격 추진”(14.11.12 보도자료)

4곳의 도시재생일반지역의 활성화계획을 보면, 영도구(중심시가지 근린재생형)의 계획에서는 ‘목도노포전수방’을 조성하여 지역산업의 브랜드화를 통해 전

통산업과 상권 활성화를 명시하였고, 중구(일반 근린재생형)는 보수동 '책방골목'의 지역자산 활성화, 서구(일반 근린재생형)는 일본인 공동묘지 등 비석문화마을의 활성화, 강서구(일반 근린재생형)는 강서신도시 무산 등으로 쇠퇴한 대저동에 '생태·음악'을 중심으로 활성화할 계획이다.

그런데, 부산의 도시재생지역은 부산항 내항을 둘러싸고 있고, 바다와 인접해 있음에도 불구하고 해안과 바다의 특성과 가치를 살리고자 하는 내용은 부족하다. 부산의 중요한 지역자산은 '해안'과 '바다'임에도 불구하고 이를 즐길 수 있는 경관 감상과 보행 등을 위한 친수공간과 길 등을 조성한다거나 바다를 보거나 느낄 수 있는 건축물의 높이제한 및 공공디자인 등에 관한 구체적 가이드라인이 미흡하다. 즉, 부산 원도심의 지역상권·산업의 활성화와 주거환경 개선 등을 위한 도시재생사업은 바다와 해안을 누구나 즐길 수 있는 공공의 친수공간으로 조성하여 지역주민이 바다로부터 안전한 주거환경을 조성하고, 관광객을 유도할 수 있도록 해야 함에도 불구하고 이에 대한 노력이 턱없이 부족하다.

〈그림 2-13〉 부산 도시재생일반지역의 도시재생활성화계획



자료: 국토교통부, "서울·부산영도·춘천 등 18곳 도시재생사업 본격 착수",(2017. 1.17 보도자료)

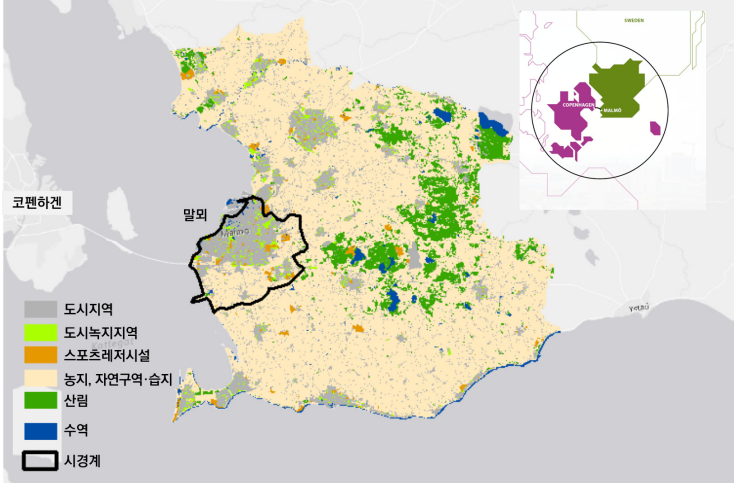
제2절 국외 연안 도시재생 사례

1. 스웨덴 말뫼[6)]

1) 말뫼의 쇠퇴와 도시재생

말뫼는 유럽에서 연안에 위치한 생태환경도시로 잘 알려져 있다. 현재와 같이 말뫼가 생태환경도시로 성공적으로 변신한 것은 제조업에서 고도서비스업으로 전환된 경제구조와 생태·건강·복지 등이 중요해진 시대가치 등을 고려한 연안 도시정책의 혁신적 변화를 이끈 정부와 도시민의 적극적 의지라 볼 수 있다.

〈그림 2-14〉 스웨덴 말뫼의 지리적 위치



자료: Tim Delshammar, Green Surge, 2015, p.4.

말뫼는 1870년대만 하더라도 스웨덴의 최대 항만·조선도시로 유명했다. 그러나 조선업이 아시아지역으로 이전되면서 말뫼의 조선업은 몰락하였고, 이에 따라 일자리 감소로 도시인구가 감소하는 등 극심한 경제침체를 겪었다. 1980년

6) 최지연 외, 2016, "인구저성장 대응 연안계획 체제 개편방향과 과제", pp.146-156 재정리

대 말뫼정부는 막대한 예산(10년간 240억 크로나(4조 8천억 원))과 행정력을 투입해 조선업의 재부흥을 통해 도시재건을 하려 했으나, 그 효과를 보지 못하고 결국에 코쿰소 조선소는 1986년에 문을 닫았다.[7] 말뫼 일자리의 대부분을 제공했던 코쿰소 조선소가 폐쇄되자 인구의 10% 정도가 일자리를 잃게 되었고, 조선소와 주변·배후지역은 슬럼지역이 되었다.

〈그림 2-15〉 말뫼의 조선소 전경



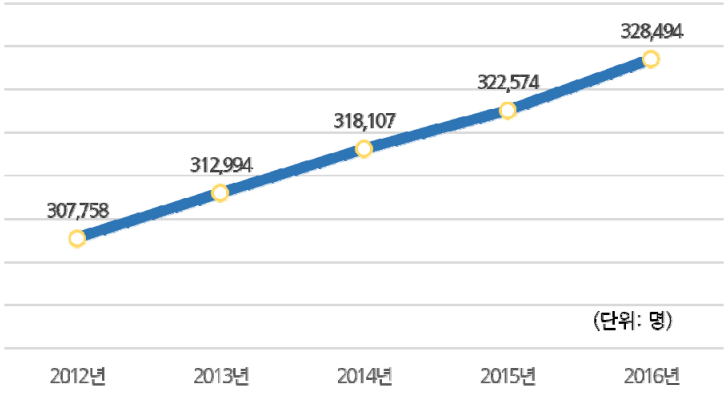
자료: http://www.varvshistoria.se/varvsoradet.html (2017. 5. 11일 검색)

말뫼정부는 쇠락한 항만·조선도시로 재건하기 보다는 도시의 지속가능발전과 산업구조변화를 반영한 기존과는 다른 방향의 도시계획을 수립·이행하기 위한 노력을 시작했다. 이를 위해서 우선 중앙·지방정부, 기업, 노동조합, 대학 등 다양한 이해관계자로 구성한 도시재생협의체를 구성하고, 첨단산업 유치, 생태복원, 교통, 주거, 일자리, 여가 등 다양한 도시기능을 재생하기 위한 방안을 논의했다. 특히 말뫼의 경제기반을 조선제조업기반에서 지식기반산업으로 전환하기로 하고, 첨단산업을 주도할 인재육성을 위한 대학과 창업기업 육성 정책을 마련했다. 이를 위해 덴마크의 코펜하겐과 연계 공간구조를 조성하기 위해 외레순 대교를 건설해 주변도시와 단일경제권을 만들어 상생발전을 위한 도시기반구조를 만들었다. 또한 인구유입을 유도하기 위해 폐조선소 부지에 친환경 주거단지를 조성했다. 이러한 정책적 노력으로 인구는 지속적으로 증가해 점차 2016년 현재 말뫼인구는 328,494명에 이르렀다. 특히 대학과 연구기관 등을 조성함에

7) 동아일보, '조선의 몰락' 스웨덴 말뫼, '에코시티'로 변신비결(2016년 5월 9일자)

따라 20~29세의 청년층 인구가 대거 유입되어 인구연령구조는 20세 이하 22%, 20~60세 63%, 65세 인구 15%로, 경제활동인구의 지속적 증가로 도시성장의 가능성을 뒷받침하고 있다.(Malmö stad, 2013, p.1)

〈그림 2-16〉 말뫼 인구의 변화



자료: Malmö stad, 2016, p.24

〈그림 2-17〉 말뫼의 현재 전경



자료: http://www.nordregio.se/en/Metameny/About-Nordregio/Journal-of- Nordregio/2009/Journal-of-Nordregio-no-4-2009/Urban-Planning-challenges-for-Swedens-most-climate-smart-city/(2017. 5. 11일 검색)

2) 베스트라 함넨(Västra Hamnen)지구의 재생[8)]

말뫼의 도시재생은 기존 폐조선소 부지였던 베스트라 함넨(Västra Hamnen) 지구의 재생으로부터 시작되었다. 말뫼정부는 베스트라 함넨지구의 도시계획의 기본방향을 하드웨어적 개발에 치우치지 않는 인간중심의 친환경 건강도시로 설정하고 1990년 말부터 추진하기로 하였다. 이를 위해 우선 정부에서는 베스트라 함넨 지구의 수변구역(waterfront area)을 교육과 지속가능한 일상생활이 가능할 수 있도록 대학과 생태거주단지를 조성하기로 했다. 베스트라 함넨지구에 교육기능을 부여하기 위해 Malmö 대학 캠퍼스를 새롭게 조성하여 1998년에 개교하였고, Bo01 지구의 생태거주단지 조성사업은 2001년 유럽하우징엑스포에서 발표된 '내일의 도시(city of tomorrow) 모델'에 따라 수행되었다.

〈표 2-7〉 Bo01지구의 내일의 도시(city of tomorrow)의 주요 내용

구분	주요내용
개요 및 목적	지속가능한 지식, 복지 사회도시 및 친환경적인 도시계획을 선도(교육, 연구, 주거, 문화, 여가 등 다양한 요인들을 고려한 도시계획) 지역 재개발 및 지역 경제 활성화
목표	에너지 자급이 가능한 지속가능 도시개발 삶의 질과 산업의 고도화를 위한 첨단정보기술 육성 사람(Human)을 고려한 도시계획 (다양성, 조화 중시)
세부계획내용	1) 시내중심과 해안가의 접근성 향상 - 대중교통 제공, 자전거도로 확장 2) 친환경적인 도시건설 (신재생에너지 사용 건물) 3) 도시 내 공공장소 확보(건물과 건물 사이, 공원)

자료: Framtidsstaden, 1999, p.9를 최지연 외, 2016, p.150에서 재인용

Bo01지구의 재생사업은 스웨덴 중앙정부, 말뫼시 정부와 지역전력회사(Sydkraft)가 공동으로 추진하였다. 말뫼시 정부는 Bo01지구의 환경개선사업을 위한 재정을 중앙정부로부터 받아 수십 년간 산업·항만활동 등으로 쌓인 기름잔여물 등 토양오염물질 제거사업, 생활폐수처리시설 설치, 태양광 등 가정용 재

8) https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/25.-092211_ITDP_NED_Vastra.pdf (검색일자 2017. 5.11일, pp. 84~86 재정리)

생에너지시설 설비 등에 투자했다. 이에 유럽연합(EU)도 에너지 효율정책에 재정적 지원을 제공했고, 말뫼의 재생경험을 국제적으로 공유하기 위한 노력을 수행했다. Bo01지구의 특이점은 '차 없는 지구'로, 대부분 주민은 이 지구 밖에 차를 주차한 후 걸어서 집에 들어가도록 하고 있다. Bo01 지구는 자전거와 보행자가 우선이며, 바이오가스 버스가 운영되고 있다.

〈그림 2-18〉 베스트라 함넨의 Bo01지구 모습

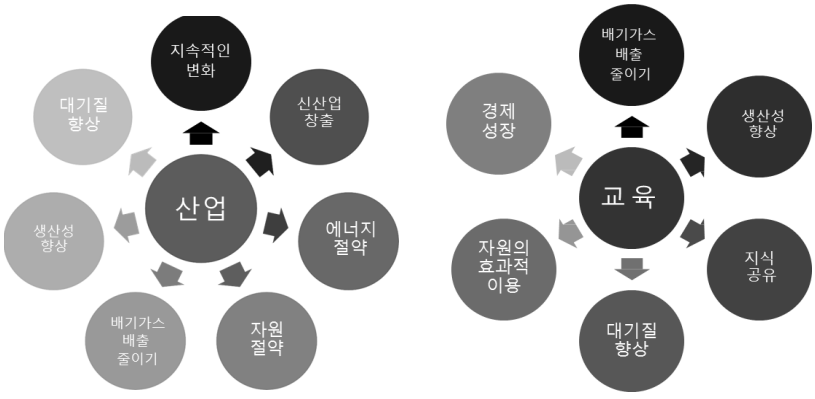


자료: http://2014-2015.nclurbandesign.org/sustainability/live01-sustainable-neighbourhood/ (2017. 5. 11일 검색)

말뫼 도시재생의 핵심은 수변공간의 변신이다. 과거 항만·산업 활동의 핵심공간이었으나 조선업 쇠퇴로 버려진 땅으로 전락했던 수변공간은 사람들의 소통공간이면서 도시 내 생태공간으로 변신했다. 최근 말뫼시 정부의 도시계획 방향은 'Smart city Malmö'로 가고 있다. 이 전략은 산업·환경·인구·도시기능 등 다차원적인 기능이 공유되고 상생 발전할 수 있는 연결고리를 제공하고, 도시를

이루는 기본요소들이 모두 고려된 도시재생사업을 진행하고 있다. 도시재생은 단기간에 이뤄지는 건축물이 아닌 도시의 물리환경, 인구구조의 변화, 생태기능의 회복, 주거지, 문화산업, 유통, 상권 등 다양한 요소와 그에 따른 현상에 대한 이해가 바탕이 되어야 함을 시사하고 있다.

〈그림 2-19〉 말뫼시의 더 현명한 도시(the smarter city) 방향



자료: file:///C:/Users/mycom/Downloads/smart_city_malmo_kristoffer_klim%20(2).pdf, pp.15~16를 최지연 외, 2016, p.155에서 재인용

2. 미국 볼티모어

1) 볼티모어의 쇠퇴와 도시재생

볼티모어는 미국 동북부의 체서피크 만에 위치한 오래된 항만도시다. 볼티모어는 내항(Inner harbor)을 중심으로 확장·발전하였다. 볼티모어의 내항은 18세기 무역항으로 미국 남서부와 유럽 물류를 담당하고 미국 최초의 대형 크레인이 서 있었던 곳이다. 높이 18미터, 110톤의 크레인은 볼티모어의 번영을 상징하는 곳이었다. 그러나 세계 2차 대전이 끝난 후 항만의 기능이 쇠퇴하고 지역의 경기가 급속도로 침체되면서 도시인구의 1/3이 이 지역에서 빠져나갔다. 그리고 인구감소는 물론 경제활동인구도 지속적으로 감소하였으며, 고령인구는 증가하였다.[9]

〈그림 2-20〉 볼티모어 내항 해안선 변화(위)와 1970년대 전경 모습



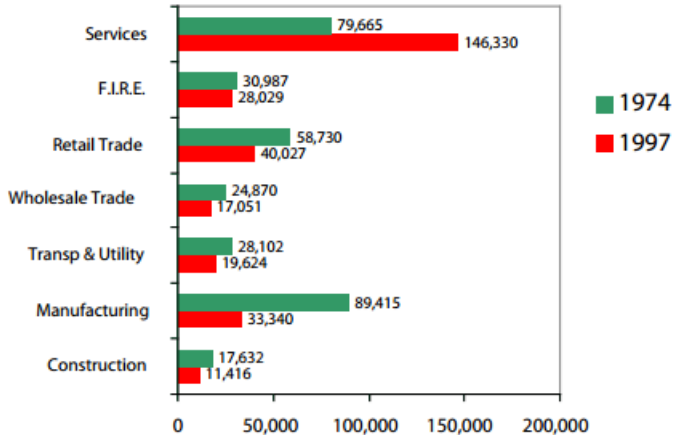
자료: City of Baltimore, Baltimore Inner Harbor 2.0, 2013, p.2.



자료: City of Baltimore, Baltimore Inner Harbor 2.0, 2013, p.3.

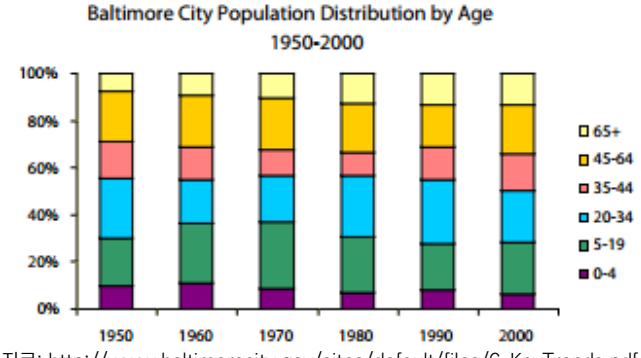
9) 항구 재개발의 모든 것, 볼티모어항, https://www.ima.ac.kr/kr/board/files/6@Chapter_2.pdf, 2017.05.11. 검색

〈그림 2-21〉 1974년 대비 1997년 볼티모어시의 부문별 일자리 수 비교



자료: http://www.baltimorecity.gov/sites/default/files/6_KeyTrends.pdf, 2017.05.11.검색

〈그림 2-22〉 1950~2000년간의 볼티모어 인구의 연령구조



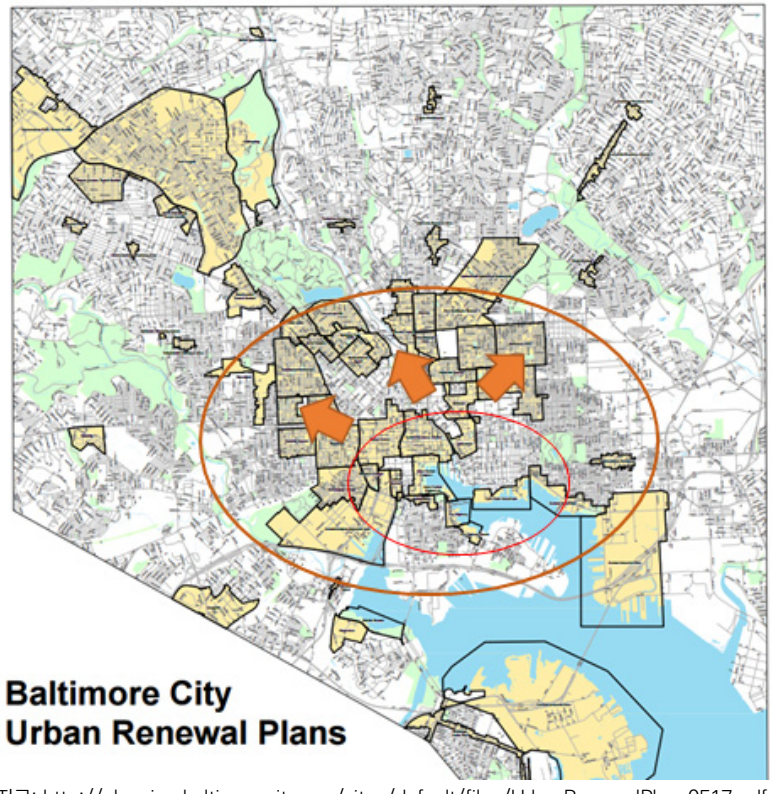
자료: http://www.baltimorecity.gov/sites/default/files/6_KeyTrends.pdf, 2017.05.11.검색

볼티모어시 정부는 지속적인 도시쇠퇴를 극복하고 도심부를 활성화하기 위해 1954년 "위대한 볼티모어 위원회(Great Baltimore Committee)"를 설치하고 볼티모어 재활성화를 위한 종합계획을 마련하였다. 도시재활성화계획[10]에서는

[10] Urban Renewal Plan으로 도시 발전 비젼 및 재개발계획, 도시설계지침 등의 내용을 포함

계획의 원칙을 세우고, 계획범위를 도시의 토지구획 및 용도 등 물리적 기반의 계획에 먼저 집중한 이후 내항 주변의 수변지구와 배후도시와의 유기적인 관계를 고려한 개발방향을 제시했다. 항만 인근 슬럼지역의 재개발을 우선 추진하고, 배후도시와의 연계를 고려한 수변공간 중심의 재개발계획을 확대하였다.

〈그림 2-23〉 볼티모어 도시재활성화계획의 공간범위



자료: http://planning.baltimorecity.gov/sites/default/files/UrbanRenewalPlans0517.pdf (2017.05.22 검색)

도시재활성화계획은 지역의 현안을 밝히고 현안을 해소하기 위한 대안을 모색하였는데, 볼티모어시가 당면한 현안뿐만 아니라 도시의 역사문화적 맥락과 도시의 물리적 특성 등 다양한 현황분석을 통해 재개발의 방향을 마련하였다. 이중 내항(inner harbor)은 사회경제적 가치와 공공적 가치 등을 살리기 위해

공공공간으로서의 면모를 갖추고자 가로경관, 대중교통체계, 건축물규제 등 공공성을 확보할 수 있는 계획요소로 구성했다.

〈그림 2-24〉 볼티모어 내항의 공공공간과 여가공간 분포도



자료: Department of planning, 2012, p.52

볼티모어시 정부가 2012년에 발표한 해양종합계획에서는 해역용도를 명확하게 정의하고 해양산업지역을 보호하며 고밀도 복합사용을 줄일 수 있는 계획들을 추가 발표하였다.[11] 이와 같이 연안계획과 도시계획 간 연계를 통해 도시계획의 사회·경제적인 발전도 도모하면서 도시계획에서 미흡할 수 있는 해양공간

의 특성을 이해 및 활용하고, 해양공간 보호를 재생사업계획에 함께 고려할 수 있다는 특징이 있다. 연안의 육역과 해역의 통합관리를 위해서는 연안계획과 도시계획 간 계획적 요소가 서로 공유되고 반영될 수 있는 계획 프레임의 변화와 이를 실행할 수 있는 제도적 장치가 마련되었다는 점에서 타 도시계획과의 차별성을 가진다.

볼티모어시의 지속가능한 발전을 위해 환경, 자원, 교통, 교육, 개발 등의 부문별 세부계획을 제시하였고, 도시계획과 해양계획과의 연계체계를 마련해 진행하고 있다. 내항의 가치, 공공공간의 확장, 지속가능한 도시계획, 사람중심 도시형성 등의 큰 틀을 유지하고 있다. 항만과 도시의 연계성을 살기 위해 해양종합계획과 도시계획과의 연계를 통해 해양도시의 특성을 살린 도시개발이 추진하고 있다.

〈그림 2-25〉 볼티모어시의 지속가능한 개발을 위한 고려요소



자료: http://www.baltimoresustainability.org/wp-content/uploads/2015/12/Baltimore-Sustainability-Plan.pdf, p.2 재구성 (2017. 5. 22일 검색)

11) Department of planning, Maritime master plan, pp.2~3

2) 볼티모어 내항 종합계획(Baltimore Inner harbor 2.0)

볼티모어시정부는 볼티모어항만의 40주년을 맞이해 볼티모어 워터프론트 파트너십(waterfront partnership of baltimore)을 구성해 볼티모어 내항 종합계획(Baltimore Inner harbor 2.0)을 마련하였다. 본 계획과정은 협업체계에 따라 마련되었는데, 디자인 커뮤니티에서 항만 이해관계자, 도시민과 인근 지역주민, 청소년, 기업협회 등 다양한 이해관계자가 포함되었고, 전문 설계팀을 구성해 시정부와 직접 협력하였고 설문조사 등을 통해 다양한 대안을 수집하였다.[12)]

〈그림 2-26〉 볼티모어 내항의 조감도



자료: Waterfront partnership of Baltimore, Baltimore inner harbor 2.0, 2013, p.28

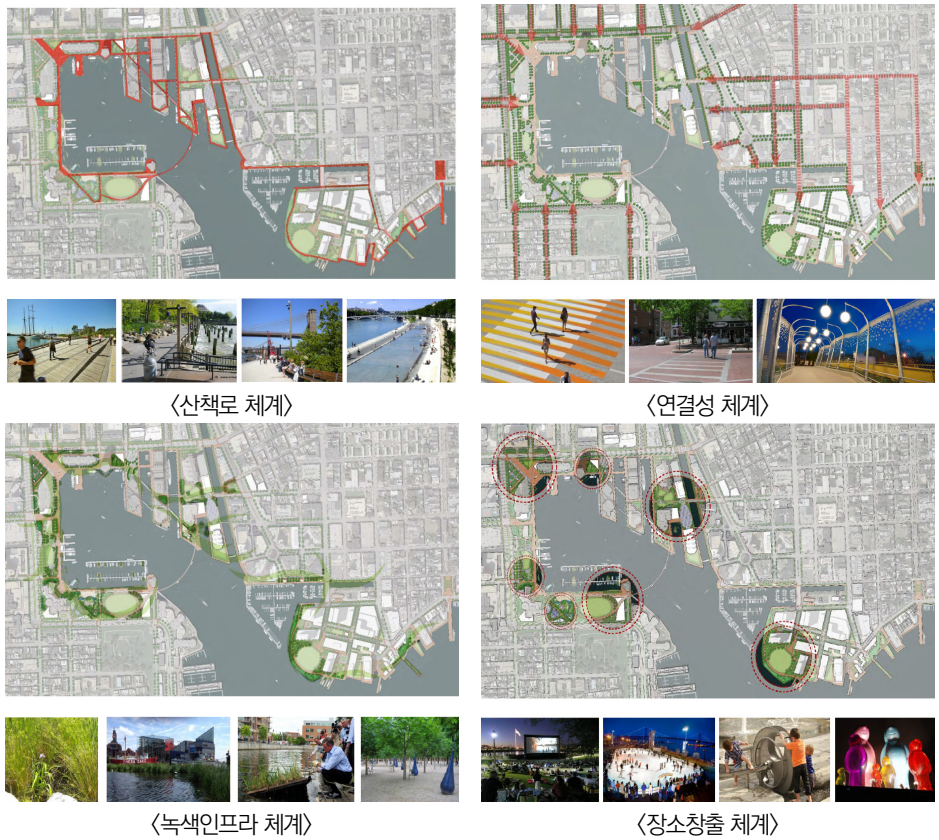
본 계획의 수립배경은 내항(inner harbor)을 볼티모어와 메릴랜드주의 경제·문화·생태의 핵심공간으로 재구성해, 도시민과 관광객들에게 새로운 기회를 부여하고자 한 것으로, 다양한 이해관계자의 공동비전을 마련하기 위한 것이었다. 이를 위해 본 계획에서는 내항의 공공접근 기회를 확대하기 위해서 새로운 시민 공공공간과 보행자 연결체계, 새로운 친수공간 조성과 친수활동 프로그램 개발, 녹

12) Waterfront partnership of Baltimore, Baltimore inner harbor 2.0, 2013, p.5

색인프라의 통합체계 구성, 공공서비스와 주차수요의 균형, 사업추진 우선순위 설정에 따른 기금 등 유연한 제공체계 마련 등을 기본방향으로 제시하였다. 기본원칙으로는 볼티모어와 메릴랜드의 심미적 가치 증진, 내항의 역사와 자부심의 존경, 체사피크만과 깨끗한 수로의 연결성 증진, 아쿠아리움과 매릴랜드과학센터의 강점 부각, 새로운 쾌적성과 매력장소 제공, 기후변화 적응으로 정하였다.

본 계획에서는 산책로(promenade), 연결성(connections), 녹색인프라(green infrastructure), 새로운 장소창출(destinations), 이 네 가지 요인을 기본 공간 디자인에 반영하였다.

〈그림 2-27〉 볼티모어 내항 종합계획의 기본설계 요인



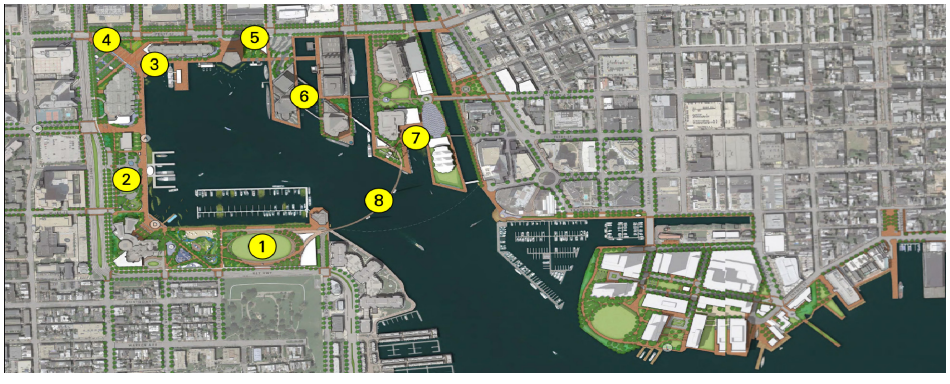
자료: Waterfront partnership of Baltimore, Baltimore inner harbor 2.0, 2013, pp.20~23

산책로는 내항 주변의 공공공간 영역체계를 구축하기 위한 관한 것으로, 녹색정원, 야외카페, 실외벤치 등의 예술요소 반영 등 고품질의 공공공간을 창출하고자 하는 것이다. 연결성은 내항지역과 배후도시를 명확하게 연결하고자 하는 시도로 기존 도로가 내항과 도시를 단절시키고 있음을 반성하고, 내항과 배후도시를 시각적·물리적으로 연결함으로써 더 매력적인 공간으로 창출하고자 하는 것이다. 녹색인프라는 내항의 건강성(healthy)을 올리기 위해 환경개선사업과 생태복원 등을 통합적으로 수행하기 위한 것으로, 자연해안선, 빗물관리, 고유식생군락 보호 등 생태적 연결성을 확보하기 위한 것이다. 새로운 장소창출은 관광객과 지역주민이 접근할 수 있는 새로운 명소를 만들고자 하는 것으로, 인터렉티브 아트, 보행자 전용다리 조성, 새로운 박물관, 공공정원, 놀이터 등을 조성해 매력적인 장소를 구성하고자 하는 것이다.

본 계획에서는 구역별로 계획 원칙과 요소 등을 반영하기 위한 구상안을 마련하였다. ① Rash Field 구역은 활용이 잘 이루어지지 않는 수변공간을 새로운 공공공간으로 창출하기 위한 것으로 건강한 항만조성의 이니시어티브에 따라 주변지역과 내항의 연결성을 강조하기 위한 것으로 구상안이 마련되었다. 특히 해양활동의 활성화를 위한 장소를 만들고 시민들의 여가활동을 위한 공공해변, 수영장, 어린이 놀이터와 과학정원을 조성하기로 했다. 또한 깨끗한 내항 수변공간 조성을 위해 습지유출수와 수질개선을 위한 녹색인프라를 조성하고 습지와 식생군락지의 복원사업이 포함되었다. 항만활동의 중심지이었던 ② West shore park구역은 시민들의 소통공간으로 재구성하기 위한 장소로 설계되었다. 공원의 남쪽 끝에는 어린이를 위한 공간과 콘서트 등을 위한 무대공간, 산책로 등을 만들어 좀 더 부드러운 접근기회를 만들기 위해 산책로와 공원의 동쪽 가장자리에 녹색 그늘막을 조성하기로 하였다. ③ Harbor place는 원래 소규모 상점들이 집적해 있었던 곳으로, 주요 상점건물과 항만사이의 공간관계를 재조정하는 것으로 구상안이 만들어졌다. 인접지역과 상업지역의 활성화를 위해 우선 상점건물 1층을 투명유리로 만들고, 보행자 통로와 자전거 도로를 만들고 캐노피 나무를 심어 카페 주편에 앉아서 쉴 수 있는 공간을 조성하기로 한 기본구상안을 마련했다. ④ McKeldin Plaza구역은 내항에 위치한 도심의 비즈니스 구역으로, 많은 사람들이 찾아 내항의 이미지를 결정하는 곳이기도 하다. 이를

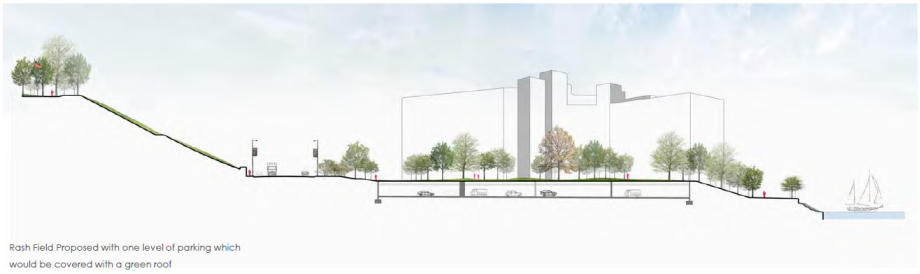
위해 Light Street에서 Pratt Street까지 북쪽 대각선 병합을 제거하도록 재구성하였고, 교차로는 "T"로 만들어 교통량을 줄이고 보행자를 위한 중앙 광장을 만들도록 하였다. ⑤ Area 10 구역은 국립 아쿠아리움과 체사피크만의 생태계 연결성을 강조하기 위한 곳으로 구상하였다. 국립 아쿠아리움의 무료 편의시설 마련, 녹색인프라 추가실시 등 사계절 활동이 가능한 공간으로 구상안을 제시하였다. ⑥ Pier 3&4는 전반적으로 방문객들의 활동과 경험 편의를 제공하기 위한 것으로 보행자 통로와 차량이용을 분리할 수 있도록 제안되었다. Pier 3은 활동범위를 부두 끝가지로 확장하기 위해 새로운 식목과 조명을 산책로를 따라 이어지도록 하였고, Pier 4는 항만과 보행자의 이용을 차단하기 위한 공간으로 최대한 보행자 연결로를 조성하였다. ⑦ Pier 5&6은 내항의 수변공간을 완전 재구성하였다. 기본구상에서는 기존 Pier에 있는 도로, 지상 주차공간을 제거해 내항과 항만 동쪽을 연결해 줄 수 있는 보행자 통로를 설계하고 새로운 관광명소를 만들도록 하였다. 특히 Pier 5는 내항 연결다리(Connector Bridge)의 기점으로 많은 활동이 이루질 수 있을 것을 예상해 보행자 전용 다리는 항만의 북쪽 해안에서 남쪽으로 연결되도록 하였다. ⑧ Bridge connector는 Rash field와 주변도시를 연결하고 방문객과 도시민들에게 공간의 연결성을 인식할 수 있도록 하며 항만에 의해 분리된 3개 구역을 쉽게 접근하도록 하였다.

〈그림 2-28〉 볼티모어 내항 종합계획의 공간체계

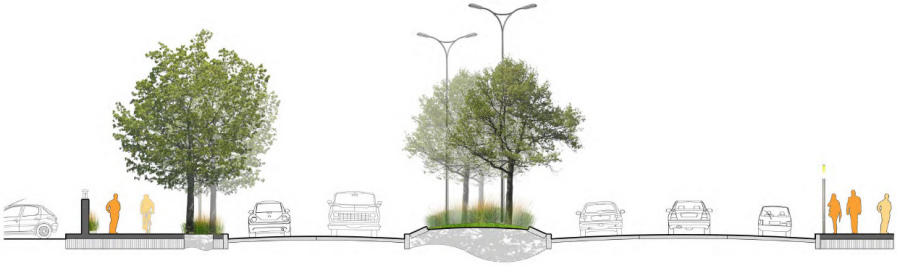


자료: Waterfront partnership of Baltimore, Baltimore inner harbor 2.0, 2013, pp.24~25

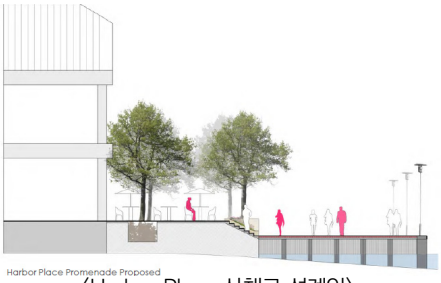
〈그림 2-29〉 볼티모어 내항의 구역별 주요 공간디자인 구상안



〈Rash field의 녹색지붕구조설계안〉



〈Conway Street 설계안〉



〈Harbor Place 산책로 설계안〉



〈McKeldin Plaza 조감도〉



〈Pier 6 남쪽 끝 설계안〉

자료: Waterfront partnership of Baltimore, Baltimore inner harbor 2.0, 2013, pp.30~43

3) 부산원도심 정책 적용 시사점

말뫼시는 도시쇠퇴의 현상이 연쇄적인 작용으로 악화되는 것과 마찬가지로 도시상생·발전 또한 한 요소로만 가능한 것이 아니라 다양한 요소들의 연쇄적인 상승작용으로 가능하다는 것을 보여준다. 도시발전의 요인인 인구유입을 위해 거주지환경개선에 노력하였으며, 개발은 지속가능한 발전이 가능하도록 환경 친화적인 도시개발을 유도했다. 또한 도시산업구조가 변화하는 것에 대해 빠르게 대처하여 첨단지식산업이 육성할 수 있는 도시기반시설을 확충하고 지역경제와 고용, 산업규모가 확대될 수 있도록 노력하였다. 이러한 산업적인 부흥(일자리, 지역경제 부흥, SOC 투자)등은 인구를 끌어들이는 흡입요인으로 작용하여 경제활동가능 인구가 모여들고 이로 인한 도시의 활력이 생기면서 도시 발전을 이끄는 요인이 되었다.

볼티모어는 연안계획과 도시계획 간 제도적 연계를 통한 성공적인 도시재생사업의 결과를 살펴볼 수 있었다. 해양공간이 가지는 수변공간에 대한 공공성을 극대화하고 사람 중심의 도시계발을 통해 상업기능과 문화공간이 공존하는 개발이 가능하도록 하였다.

이러한 두 도시의 해외사례를 통해 부산의 원도심 도심재생사업의 적용시사점을 살펴보고자 한다. 먼저 주거환경개선에 집중된 현 도시재생사업의 프레임 변화가 필요하다. 도심의 주거기능뿐만 아니라 도시와 도시간 기능 개선, 도시와 배후도시와의 기능 개선 등 다양한 도시구성요소에 대한 이해와 현황을 파악하고 다각적인 요소의 재생사업이 필요하다. 두 번째, 현재 원도심은 북항이라는 큰 항만배후지의 성격을 가지고 있고, 영도구의 경우 수산업이 주요 산업임에도 불구하고 각각의 해양의 기능과는 별개로 도시계획이 이뤄지고 있다는 문제를 가지고 있다. 도시의 물리적 개선뿐만 아니라 해양이 가지는 특수한 여러 기능들이 상생할 수 있는 연계 계획이 필요하다. 볼티모어의 경우처럼 항만의 기능과 상업의 기능이 공존할 수 있도록 구역을 나누어 개발계획을 진행하고 사람들의 접근성을 고려하여 수변공간이 제한되지 않도록 특수성을 고려해야 할 것 이다. 세 번째, 다양한 이해관계자의 참여가 필요하다. 말뫼시와 볼티모어의 재생계획의 기조는 “사람 중심(Human)”이었다. 거주민들이 원하는 개발방향,

인구를 유입할 수 있는 요인 파악, 산업보다는 사람 중심의 개발이 결국은 도시의 화력을 불러일으키고 도시 기능변화, 산업구조변화가 가능하다는 것을 파악할 수 있었다. 부산 원도심의 경우에도 관광객을 위한 공간이 아닌 거주민들의 접근성, 거주민들의 이동 네트워크, 수변공간의 공공성과 접근성 회복 등의 기본적인 개발계획의 원칙이 확립되어야 할 것이다.

마지막으로 해양특성을 고려한 도시계획이 이뤄져야한다. 앞서 살펴본 시사점을 모두 아우르는 가장 핵심적인 원칙이 되어야 할 것이다. 이는 해양과 인접한 부산 원도심의 개발에서 해양과의 연계된 개발 계획이 절대적으로 부족한 실정이다. 말뫼시의 경우 산업구조의 변화로 유휴지로 전락한 폐조선소는 지속가능한 발전의 랜드마크인 주거지가 들어서고, 공공장소의 확보를 통해 거주민들의 휴양공간으로 공간이 변화되었다. 볼티모어시의 경우에 항만재개발의 모토가 “축제” 이었던 것을 감안하면 사람들이 연안에서 즐기고 특수성을 누릴 수 있도록 도시계획에 충분히 반영하였음을 알 수 있다. 산복도로와 항만 시설들로 인해 단절된 공간이 많은 원도심의 경우 두 사례지역과 같은 공공공간 확대, 지역간 네트워크 강화를 위한 대중교통강화, 수변공간의 조망권·접근권 강화, 수변지역 주변의 건축물 고도·밀집정도를 제한할 수 있는 건축 가이드라인 구축 등의 세부적인 계획들이 마련되어야 할 것이다.

제3장 연안형 도시재생 기본구상(안) - 영도연안을 중심으로 -

제1절 연안형 도시재생 기본구상(안)의 방향과 원칙

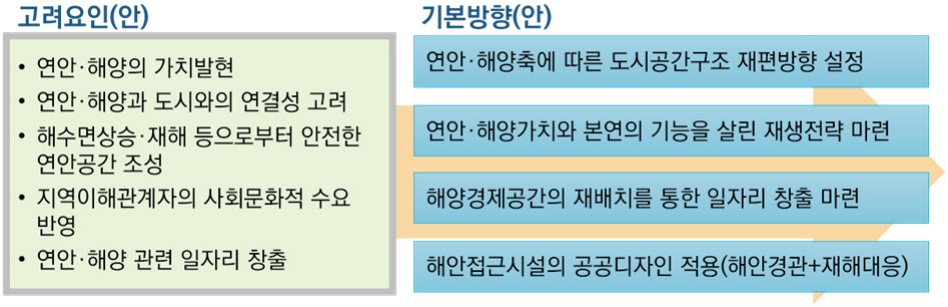
1. 연안형 도시재생의 기본방향과 고려요소(안)

연안·해양을 포함한 도시재생사업은 고도성장기에 활용했던 해양공간의 해체와 재활용을 통한 새로운 방식을 추구할 필요가 있다. 현명한 연안형 도시재생을 위해서는 고려해야 할 사항은 다음과 같이 제시해 볼 수 있다. 첫째 연안·해양의 공공가치, 생태가치, 사회문화적 가치 등을 발현될 수 있도록 해야 한다. 고도성장기에 건설된 노후화되었거나 유휴화된 산업단지와 항만, 발전시설 등이 있는 연안공간을 재생사업을 추진할 경우 연안·해양의 본연의 가치와 기능을 살릴 수 있는 방향으로 설정될 필요가 있다. 둘째 현재 단절된 연안·해양공간과 도시공간을 연결함으로써 도시공간 내 바다 존재가치를 다시 되살릴 필요가 있다. 도심의 기능구조를 해안·해역기능과 연계하여 설계함으로써 해양·연안 중심의 도시계획을 재편한다면 연안·해양가치를 증진할 수 있다. 셋째 연안·해양공간은 해양으로부터 기인한 해수면 상승, 재해 등으로부터 취약한 공간이다. 따라서 재해 등으로부터 안전한 연안·해양공간을 조성해야 한다. 넷째 연안·해양지역 이해관계자의 사회문화적 수요를 반영할 필요가 있다. 연안·해양의 생태적 가치와 역사문화적 가치를 공간에 투영하여 도시민 등이 자기 지역에 대한 자부심을 증진시킴으로써 연안·해양공간과 도시공간의 주인으로 자리매김해야 할 것이다. 다섯째는 연안·해양과 관련된 새로운 일자리를 창출함으로써 지속적인 인구유입의 동기를 제공할 필요가 있다. 기존 제조업 중심의 경제구조를 재편하여 연안·해양 신산업 관련 일자리를 창출하기 위한 연안·해양경제구조로 재조

정하여 이와 관련된 일자리를 지속적으로 만들어냄으로써 진정한 연안·해양도시로 탈바꿈해야 해야 할 것이다.

이와 같은 5가지의 고려사항에 따라 연안형 도시재생의 기본방향을 제시하면 다음과 같다. 첫째는 연안·해양축에 따른 도시공간구조를 재편한다. 연안·해양공간을 중심축으로 하여 공간구획을 하고, 노후화된 항만·조선소·산업시설 등이 입지한 도시와 바다의 연결성을 확보하기 위해 수변공간을 중심으로 도시재생 공간계획에 마련되어야 한다. 둘째 연안·해양가치와 본연의 기능을 살린 재생전략 마련이 필요하다. 연안·해양지역이 가지고 있는 고유의 장소성을 살려야 하는데, 다양한 해양경관 안에 풍부한 지역주민의 삶과 생태·환경 등의 이야기를 담아 건강한 연안공간이 조성되도록 해야 한다. 셋째는 해양경제공간의 재배치 등을 통해 지역사회의 일자리 창출에 기여하고 마지막으로 재해로부터 안전한 연안공간 조성을 통해 안전한 정주공간 확보가 우선되어야 할 것이다.

〈그림 3-1〉 연안형 도시재생의 고려요인과 기본방향(안)



주: 저자 작성

연안형 도시재생의 고려요인과 기본방향에 따라 연안형 도시재생을 위한 10가지 기본설계 원칙을 제시해 보았다. 첫째는 기존 도시토지이용체계에 따라 연안·해양이용·개발을 추진하기 보다는 연안·해양의존 이용을 파악해 융·복합적인 해역·토지이용체계를 마련한다. 둘째는 연안·해양자원과 도시자원을 연계한 계획적이고 효율적·압축적인 용도구역체계가 고려한다. 셋째는 연안·해양지역이 사람이 사는 공간으로 조성함으로써 사람중심의 공간체계가 마련하여 도시민의

다양하고 안전한 주거권을 제공한다. 넷째는 해안지역에 걷고 싶은 수변로를 조성해 도시민과 방문객의 보행권을 확보함과 동시에 연안의 물리적·시각적 접근의 다양한 기회를 마련한다. 다섯째는 연안·해양지역에 존재하는 역사문화자산을 살리기 위한 정책적 노력이 필요한데, 연안·해양지역에 분포해 있는 다양한 건축물 등을 재정비하여 도시의 해양역사문화의 정체성을 증진하는데 활용한다. 여섯째는 연안·해양의 생태환경가치를 복원·보호하여 생태적 연결성을 확보하는 공공공간과 보호구역 지정·관리를 위한 노력을 통해 연안 건강성을 제고한다. 일곱째는 낙후·쇠퇴한 수변공간을 재활성화하여 도시의 핵심공간으로 조성할 필요가 있고, 도시의 새로운 매력적인 장소를 창출하여 연안·해양도시의 이미지를 제고한다. 여덟째는 도시교통과 해양교통의 연계구조를 마련하여 도시민과 방문객의 교통편의시설을 제공하고 친환경 교통수단을 개발해 연안·해양도시의 환경질을 개선한다. 아홉째는 노인, 어린이, 장애인 등 사회취약계층을 배려한 해안 공공디자인의 적용이 필요하다. 자동차 중심의 해안 이용체계를 최대한 절제하여 누구나 해안공간을 즐길 수 있는 공간으로 조성한다. 열 번째는 연안형 도시재생을 일관적·종합적 정책추진을 위해서는 중앙정부·지방정부 뿐만 아니라 다양한 이해관계자가 참여한 거버넌스체계를 구축해 사회의 다양한 수요를 반영한다.

〈표 3-1〉 연안형 도시재생의 기본설계 원칙(안)

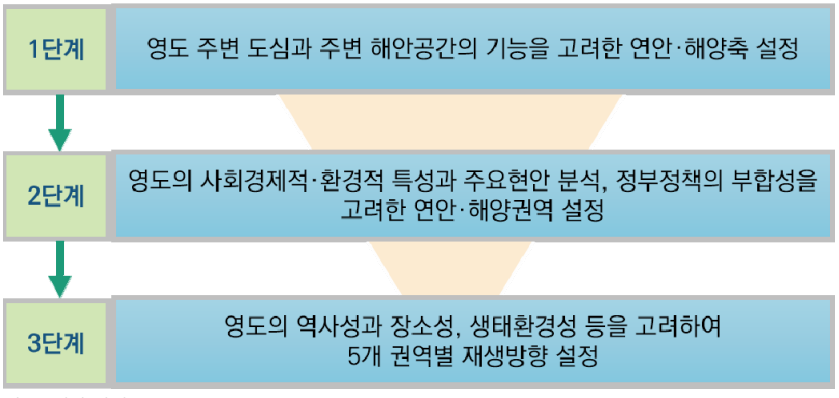
구분	연안형 도시재생의 기본설계원칙(안)
원칙 1	연안·해양 이용을 포함한 복합 해역·토지이용체계 구축
원칙 2	연안·해양자원과 도시자원과 연계한 계획적·효율적·압축적 용도구역 적용
원칙 3	연안·해양지역의 다양하고 안전한 주거권 보장
원칙 4	연안의 물리적·시각적 접근기회 증진과 걷고 싶은 수변로 조성 (보행권 확보)
원칙 5	연안·해양지역의 역사문화자산 조성과 정비
원칙 6	연안·해양지역의 생태환경 가치 보호·복원을 위한 공공공간 확대와 보호구역 지정
원칙 7	낙후·쇠퇴한 해변공간 재활성화와 새로운 매력장소 창출
원칙 8	육상·해양 통합 교통체계 구축과 친환경 교통수단 마련
원칙 9	노인, 어린이, 장애인 등 사회취약계층을 배려한 해안 공공디자인 적용
원칙 10	연안형 도시재생의 일관된 정책추진을 위한 거버넌스 체계 구축

주: 저자작성

2. 연안형 도시재생의 공간 기본구상(안) – 영도연안을 중심으로

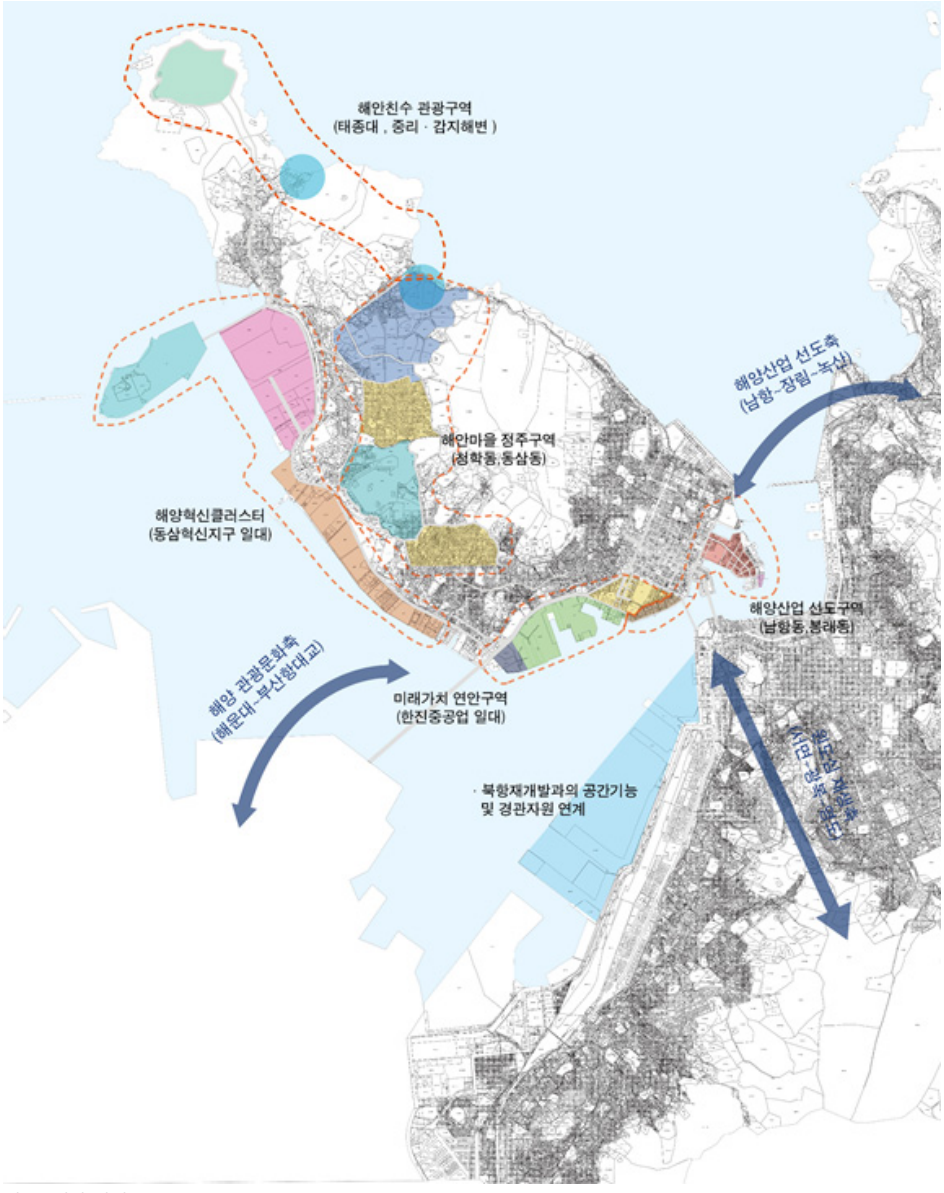
위에서 제시한 연안형 도시재생의 고려요인, 기본방향과 설계원칙 등을 고려하여 영도연안 대상으로 공간구상계획은 크게 세 단계를 통해 마련하였다. 첫 번째 단계는 부산 원도심과 부산항 주변 해안공간의 기본구상을 마련하기 위해 주변도시공간과 연안·해양 특성의 연결성을 확보하는 핵심축을 설정한다. 이에 따라 해운대~부산항 대교로 연결되는 해양관광문화축, 원도심과 부산대교·영도대교로 이어지는 서면~광복~영도로 이어지는 원도심 재생축, 남항대교~장림~녹산지역으로 이어지는 해양산업 선도축을 설정하였다. 두 번째 단계는 영도 주변지역의 사회경제적 실태와 주요 현안을 파악해 현재 부산시 등에서 추진하는 계획과 부합될 수 있도록 연안·해양공간을 5개 권역으로 구분하였다. 세 번째 단계는 영도의 해양·도시의 역사성과 장소성 등을 파악해 각 권역별로 재생의 기본방향을 설정하였다. 이러한 세 단계를 거쳐 ① 해양산업 선도구역(남항동·봉래동), ② 해안마을 정주구역(청학동·동삼동), ③ 해양혁신 클러스터(동삼혁신지구), ④ 해양친수관광구역(태종대·중리·감지해변), ⑤ 미래가치 연안구역(영도조선소 일대)로 구분하고 각 권역별 재생 기본구상을 제시한다.

〈그림 3-2〉 연안형 도시재생의 공간 기본구상(안) 설정 단계



자료: 저자 작성

〈그림 3-3〉 연안형 도시재생의 핵심축과 권역별 기본구상(안)



자료: 저자 작성

제2절 연안권역별 도시재생 기본구상(안)

1. 영도 연안공간의 변천과정과 연안자산 분포실태

1) 영도 연안공간의 변천 과정[13)]

(1) 개항기 이전(1876년 이전)

영도는 신라시대부터 조선말까지 국영목마장으로 활용되었으며, 중앙정부가 관리했던 육송조림지로서 군선이나 왜관을 건축하는데 필요한 공용목재를 용도에서 공급하였다. 1764년에는 조엄이 일본에서 가져온 고구마 종자로 고구마의 시배지로 이용되기도 했다. 이처럼 개항기 이전(1876년 이전) 까지 영도는 국영목마장, 육송조림지, 고구마 시배지 등으로 사용되었다. 또한 영도의 지리적 입지 특성에 따라 부산항의 천연방파제 역할을 하였는데, 대풍포 지역은 임시 항구로 활용하였다. 대풍포 지역은 정박지로서 항구기능과 풍부한 어장을 형성하게 됨으로써 조선업과 수산업이 발전할 수 있는 계기가 되었다.

(2) 일제강점기

일제강점기 영도 연안에 따라 수산물가공공장, 선박수리소, 제염공장 등이 입지했다. 영도해안은 수산업, 운송업 등을 지원하기 위한 조선소 및 공장이 자리를 잡으며, 제조업 공장들도 함께 형성되었고, 영도해안의 일부부지에는 공장용지 조성을 위한 매립이 이루어졌다. 이 시기에 도시시설이 확충되면서 교통망이 정비되고 항만 건설, 상공업지구가 재편되는 등 도시의 기본 골격이 완성되는 과정이었으나 도시 성장은 일본인 위주로 개발이 이루어졌다. 일본인들에 의해 토지 매입 및 조차가 이루어지고 이를 바탕으로 군사용지와 공업용지 조성을 위한 매립지가 건설되며, 개항이전 국영목마장, 육송조림지로 활용되었던 영도의 수변공간의 기능과 경관이 공업 중심으로 변하게 되었다. 공업지 배후에는 일자리를 찾아 들어온 조선인들의 주거지가 들어서게 된다. 기존의 제조업중심에서

13) 배연한(2015), '부산 영도의 도시경관 변천: 문화경관적 관점', pp.54~81, 저자 재구성

중화학 및 군수공업으로 중심 산업 유형이 변화하게 되었다. 그 결과물 중 하나로 우리나라 최초의 도개식 연육교인 영도대교를 건설하였으며, 부대 공사로 매립공사가 1932년부터 1934년까지 이루어졌다. 또한 중앙동, 남포동, 영도 쪽에 3만평이 매축되었다. 대교 양쪽에는 선류장이 구축되었으며, 1935년에는 영도대교를 통해 남항동 시장까지의 전차노선이 개설되었다. 영도대교가 건설됨에 따라 영도의 도시공간으로서의 기능이 대폭 확대되는 계기를 마련하였다.

〈그림 3-4〉 1966년 영도대교 전경



자료: '영도다리와 박을룡 경찰관', 16.04.28, 『부산일보』, 부산박물관 제공(2017.05.19 검색)

일본인들에 의해 본격적인 공업화와 도시계획이 추진되며, 인구와 물자이동을 위해 영도다리가 건설되었고 영도 주변해안에는 매립, 노면전차 도입, 내부 주요 가로망 형성 등이 이루어지면서 영도 수변공간은 크게 변화했다. 영도다리 건설과 일본의 병참기지화 정책에 따라 영도에 대규모의 군수 공장이 입지하게 되었다. 원도심에서는 영도다리 건설과 부속 매축 공사로 부산부청사가 건립되면서 원도심 일대와 영도가 공간적·기능적으로 연계성이 높아졌다.

(3) 광복(1945년) ~ 부산직할시(1963년)

한국전쟁으로 부산 원도심이 임시 수도 역할을 하게 되면서 영도는 이를 지원하는 배후지역의 기능을 담당하게 되었다. 당시 영도구로 많은 피난민이 유입되었는데, 구 해동고 부근 등으로 판잣집들이 형성되었다. 또한 1953년과 1954년 연달아 일어난 부산역과 용두산 일대 큰 화재로 수많은 이재민들이 현 청학1동 청학초등학교 부근에 천막촌을 이루며 살았다. 영도는 1930년대만 해도 아리랑고개가 동삼동~신선동을 연결하는 유일한 길목이었으나, 일제말 봉래동~태종대 간 간선도로가 생기고 1959년 신선동~청학동을 잇는 산복도로가 조성되었다. 이 시기는 귀환동포, 피난민, 재해민 등의 대규모 인구유입으로 주거지 조성이 활발히 이루어졌으나 대부분이 무허가 건물이었다. 봉래산 끝자락과 원도심으로부터 접근성이 좋지 않았던 동삼동 지역까지 주거지가 조성되었다.

(4) 부산직할시(1963년) ~ 부산광역시(1995년)

부산이 우리나라 제2의 수도로 자리매김하고 국가경제의 고도성장이 이루던 시기에 부산항·부산역 등 원도심 주변은 부산경제의 핵심공간으로 활용되었다. 이에 따라 영도연안도 원도심의 경제적 파급효과로 산업과 경제가 동시에 성장했다. 특히 이 시기에 영도구는 우리나라 최초 조선소인 대한조선공사(현 영도조선소)를 중심으로 우리나라 조선업의 발전을 이끌었다. 영도조선소를 중심으로 도로정비사업, 주거·주택건설·정비, 부산대교 준공, 부두로 확장 등 교통·도시계획체계가 정비되었다. 이 시기는 국가의 경제개발계획으로 부산항의 물류업, 남항의 수산업이 활발해지면서 원도심이 부흥하던 시기로 인접한 영도 역시 조선공업 및 철강, 수산업 등의 경기도 부흥기를 맞이하면서 영도 내 가로망 조성, 공동주택 건설, 기반시설 정비 등 도시화가 진행되었다. 국가적인 경제개발 정책에 따라 매립을 통한 신흥 항만 및 기계공업단지 조성이 확대되면서 영도 수변부 공간의 공업기능이 고착화 되었으며, 경기호황에 따라 여가활동이 증대되어 태종대가 유원지로 지정되면서 놀이공원, 영화관 등 상업시설 입지가 확대되었다.

(5) 부산광역시(1995년 이후)

부산은 일제강점기 이후 항만중심의 상공업 중심의 도시기능으로 오랫동안 유지하였으며, 60~70년대는 항만, 철도, 도로 등 제조업 중심으로 자리를 잡으며 수출주도형 산업발전이 이루어졌다. 그러나 60년대 후반부터 국내 산업이 중화학공업으로 바뀌면서, 경제 구조의 변화와 분업의 재편에 따라 경공업 중심의 노동집약적 산업기반이 위기에 직면하였다. 90년대에는 정보통신산업이 중심으로, 2000년대에는 첨단산업으로 주요산업 형태가 변화하면서 부산은 산업구조 변화에 맞춰가지 못하며 원도심 쇠퇴, 인구 수 감소 등의 도시문제가 발생하였다. 수산업 및 조선업 침체, 부산 신항만 건설에 따른 물류시스템의 변화와 물류 단지 이전으로 인한 유통구조의 변화 등은 부산 원도심과 영도구의 경제를 침체시키는 요인으로 작용하였다. 2014년 4월에 준공된 부산항대교는 부산대교 및 영도대교처럼 영도 중심의 교통시설이 아닌 송도지역과의 연결에 초점이 이루어져 있으며 영도는 통과지점으로서의 역할로 작용하여 원도심과 영도의 도시 기능의 연계에는 큰 영향을 주지 못했다. 오히려 경관적 측면에서는 영도 내부로 고가도로가 지나가면서 도시경관을 저해하는 요소가 되었다. 부산시청 및 공공기관의 이전, 서면으로의 도시중심기능 이전, 산업구조개편 등 원도심과 영도 일대가 침체기를 맞았으며, 원도심과의 협력적 재생방안 마련 미비 등으로 점차 지역발전의 불균형을 초래하게 되었다.

2) 영도연안의 권역별 지역자산 현황

(1) 남항동, 봉래동 일대: 수산업·수리조선업 등 분포

남항동은 개항기 이전 대풍포가 위치했던 지역으로 최초 근대 조선업의 발상지로서 역사적 의미가 있는 곳이다. 영도는 입지적 특성에 따라 천연방파제 역할을 하였다. 자연적으로 형성된 만에 위치한 대풍포는 풍랑에 어선들이 피하는 정박항 역할을 하였으며, 왜관이 인접하고 있어 급수나 선박의 수리가 용이했다. 이후 선박 건조, 수리처로 자리매김을 하게 되면서 대풍포 매립 공사가 이루어졌다. 대풍포는 정박지로서의 기능뿐만 아니라 수산자원이 풍부한 어장 조

건도 갖추고 있었기에 수산업도 활발히 이루어졌다. 그에 따른 수산업, 조선업, 제조업 관련 공장 및 시설이 조성되어 영도 원산업의 진원지로서의 장소성을 지니고 있으며, 현재까지도 공업지로서의 역할을 수행하고 있다. 이처럼 영도의 공간 개발 및 이용은 원도심과의 인접한 현 남항동 및 봉래동의 수변부를 중심으로 시작되었다.

(2) 청학동, 동삼동: 주거지 등 분포

한국전쟁 이후 원도심은 임시수도로 역할을 수행했으며, 영도지역은 임시수도의 기능을 지원하였다. 6.25 전쟁에 따른 피난민이 발생하면서 영도 내 영선2동, 구 해동고 부근에 판자촌이 형성되었다. 또한 1953년 11월 부산 영주동 역전 대화재, 1954년 12월 용두산 공원 피난민 판자촌 화재가 발생하면서 이재민들도 현 청학1동 청학초등학교 부근에 천막촌을 형성하면서 영도 내 인구유입수가 크게 증가하였다. 60년대 이후에는 시가지에 가용토지가 부족하여 청학동과 동삼동으로 인구가 급격히 유입되었고 1980년대 이후부터 대규모 공동주택이 공급되었다.[14] 이후 현재까지도 청학동과 동삼동은 주거지로서 도시 공간 구조가 형성되었으며, 주거환경에 필요한 기반시설 설치 및 개발·정비사업 등이 추진되었다.

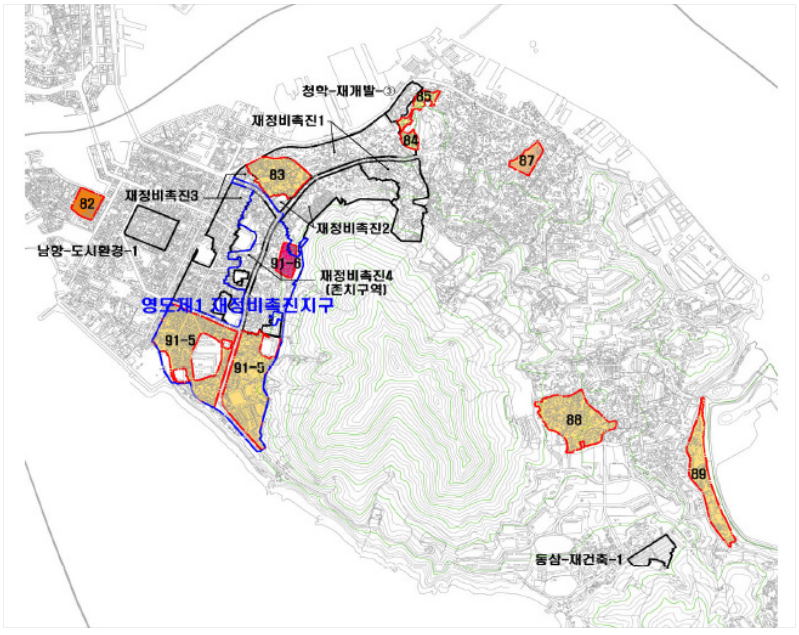
〈표 3-2〉 영도구 정비예정구역(2015년 기준)

연번	구역명	면적 (천㎡)	위치	토지이용계획
84	청학-주거환경-①	9.1	청학1동 385번지 성광교회 서측 일원	주거관리
85	청학-주거환경-④	16.2	청학1동 382번지 대룡파크맨션 북측 일원	주거정비
87	청학-재건축-1	19.3	청학동 135번지 일원(화신맨션)	주거정비
88	동삼-재개발-①	95.3	동삼1동 323번지 고신대 동측 일원	주거관리
89	동삼-재개발-②	65.2	동삼1동 383번지 동삼매립지 서측 일원	개발유도

자료: 영도구청, 2015, 『영도발전 비전 2030』, p.59

14) 배연한(2015), '부산 영도의 도시경관 변천 : 문화경관적 관점', p115

〈그림 3-5〉 영도구 정비예정구역(2015년 기준)



자료: 영도구청, 2015, 『영도발전 비전 2030』, p.59

(3) 동삼혁신지구와 태종대 일대: 해양연구·교육기관 등 분포

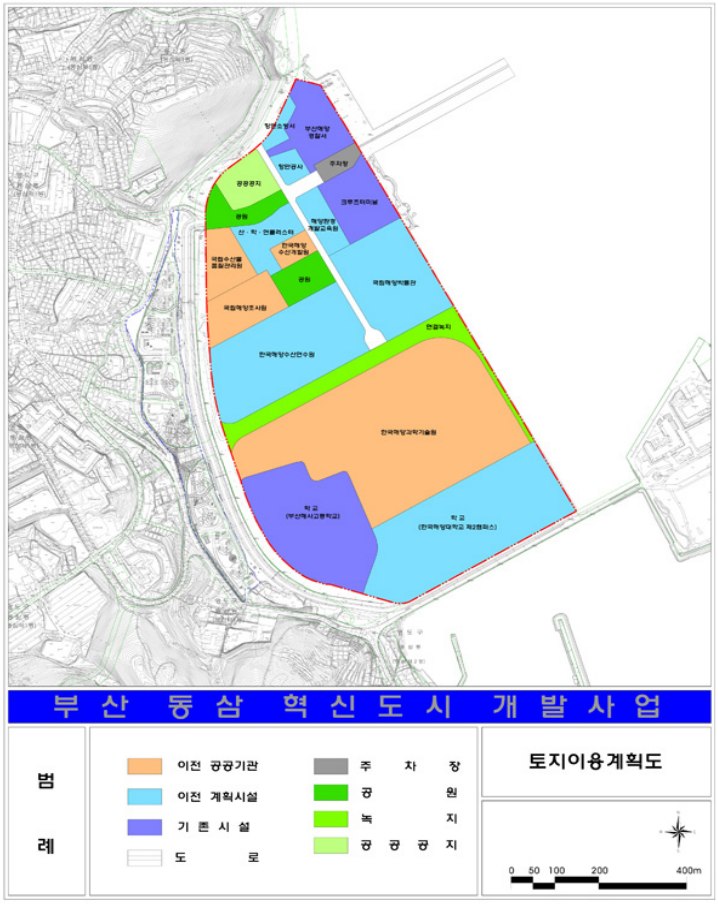
영도는 일제강점기부터 수산업, 조선업, 제조업이 발달하였으며, 남항동, 봉래동 일대를 중심으로 공업지가 조성되었다. 이러한 공업기반시설을 기반으로 원산업의 성장은 확대되어 갔다. 부산의 원도심과 영도의 경제가 주축을 이루던 60~90년대는 부산항의 물류업, 남항의 수산업이 활발했으며, 영도는 지리적 인접성에 따라 조선공업 및 철강, 수산업 등이 활성화 되었다. 국가 경제개발계획에 따라 우리나라 조선업의 중심지 역할을 하면서 경제부흥기에 접어들었다.

그러나 경제구조 및 산업형태의 변화, 최근 조선업 침체 등에 따라 기존 영도의 전통산업의 쇠퇴는 지역발전을 저해하는 요소로 작용했다. 산업구조 개편 외에도 공공청사 이전(시청, 법원, 경찰청 등)과 도시 중심권의 이동, 도시계획 등으로 영도지역의 도시기능과 경제가 침체되는데 영향을 주었다. 2005년 혁신도시 조성계획(공공기관 지방이전계획)이 발표되면서 영도구에 해양·수산 분야 관

련 공공기관을 입주하기 위해 동삼동에 동삼혁신지구를 조성하게 되었다.

태종대는 뛰어난 절경과 역사·문화를 자랑하는 명승지로 1969년에 우리나라 최초의 유원지로 지정되었으며, 1972년에 부산시기념물, 2005년 국가문화재인 명승 제17호로 지정되었다. 또한 지질학적 특성과 생물·역사·문화·고고학적 가치가 인증되어 2013년에는 국가지질공원으로 지정됨으로써 영도의 생태·역사적 가치가 있는 공간이다.

〈그림 3-6〉 부산 동삼혁신도시 토지이용계획도



자료: BMC 부산도시공사, 혁신도시개발사업(http://www.bmc.busan.kr/projects/innovation_01_02/)(2017.05.19 검색)

(4) 영도조선소 일대[15]

일본의 병참기지화 정책에 따라 위치적으로 일본과 인접한 부산 영도에 조선공업체를 정착시키려 하였다. 1945년 해방을 맞기까지 영도에는 약 60여개소의 조선 및 관련업체가 조성되었다. 대풍포를 중심으로 발전한 조선공업은 1930년대에 이르면서 규모가 커져 중일 전쟁 직전 현 영도 봉래동 5가 일대를 일본 미츠비시중공업과 동양척식주식회사와 합작으로 매립하여 1937년 7월 조선중공업을 설립하였다. 조선중공업은 부산의 대표적 일본군수산업체였다. 조선중공업은 해방 후 1948년 8월 대한조선공사로 사명이 변경되면서 국영화되었으며, 1968년 ㈜대한조선공사로 민영화되었다. 1989년 5월 한진그룹에 편입되어 현재 한진중공업이 되었다. 따라서 현 한진중공업 부지는 1930년대 영도 공업의 역사가 현재까지도 이어지고 있는 역사적 장소성이 매우 큰 공간이다.

〈그림 3-7〉 부산 영도조선소 전경



자료: http://leaders.asiae.co.kr/news/articleView.html?idxno=32190 (2017. 5. 19 검색)

15) 걷고싶은도시만들기시민연대(2016). 『걷고싶은도시 2016 겨울호』 pp.15~16 내용 요약

3) 영도연안 대상 관련계획 검토

(1) 부산발전 2030 비전·전략

부산발전 2030 비전·전략에서 3대 도시목표 중 하나로 '매력적인 글로벌 도시'를 설정하였다. 핵심방향은 해양 창조 문화 기반의 글로벌 선진도시에 진행하는 것이며 이를 위해 글로벌 창조 문화 허브, 문화 생태계 및 복합리조트, 전 세대가 사랑하는 로망도시, 명품해양도시 등이 있다. 핵심프로그램과 미래상은 부산의 특성으로 대변되는 개방성, 해양성, 포용성 등을 가장 잘 나타내는 것이 도시의 경제적 영역을 확장해 가는 것으로 제시하고 있다. 본 계획의 추진전략은 "사람, 자본, 상품을 유입하기 위한 글로벌 문화 역량을 강화"하는 것과 "해양허브 구축을 통한 글로벌 시장을 선도"하는 것이다. 이를 위한 사업으로 복합리조트 프로젝트, V-해양벨트 프로젝트로 나뉜다.

해양벨트프로그램인 V-해양경제벨트 프로젝트의 사업목적은 글로벌 해양도시로 발전하기 위해 해양자원, 에너지, 기후 변화에 대응한 해양과학기술 인프라를 구축하며, 해양관광·MICE, 해양경제특별구역, 수산식품 클러스터, 항만물류 허브 등 기존 인프라를 활용한 글로벌 해양과학 기술 및 산업을 특화시키는 것이다. 부산은 해양도시가 가지고 있는 해양자원, 해양에너지 등을 선도할 수 있음에도 불구하고 과거의 항만물류 중심의 개발 패러다임에서 벗어나지 못하고 단편적인 해양 정책 마련으로 이를 경제 및 지역 발전을 위한 방안 마련이 미흡한 것으로 평가하고 있다. 따라서 기존에 조성한 해양관련 클러스터를 확대하여 영도혁신지구를 중심으로 한 해양과학기술 거점, 북항 글로벌 해양비즈니스벨트, 남항 글로벌 수산 허브, 마지막으로 신항 중심의 통합 물류시스템 구축으로 해양경제벨트를 완성하고자 한다.

〈그림 3-8〉 부산 해양경제 V-벨트(Blue Economy Victory Belt) 조성



자료: 부산광역시, 2015, 『부산발전 2030 비전과 전략』, p.172

영도구 관련 세부추진과제로는 '마린 테크노벨트 조성'으로 사업목적은 동삼혁신지구가 국내 유일한 해양수산 클러스터가 조성되어 해양수산 기관이 집적화 되어 있으므로 해양수산 기관과 지역전략산업 간 시너지 효과를 극대화하기 위하여 지역기업의 기술이전 및 해양산업 육성 기반 구축이다. 본 사업개요는 "동삼혁신지구 해양클러스터 협의회를 통해 새로운 시너지 효과를 창출할 수 있는 사업을 발굴하며, 산·학·연 공동 R&D 및 비R&D(기술지원, 인력양성 등) 사업을 지원"하는 것으로 제시했다. 또한 극지관련 미래 수요에 대비, 극지진출 선점과 허브도시로서의 입지를 강화하기 위하여 극지·해양 교육체험 센터 건립 등이 있다.

〈표 3-3〉 마린 테크노벨트 조성 사업 내용 및 추진 계획

사업내용
동삼혁신지구 입주기관 협의체 구성
동삼혁신지구 대상 산학연 공동 R&D 지원
부산의 미래먹거리 관련 해양분야 원천기술개발 추진
부산연구개발특구 연계 해양플랜트 R&D 강화

자료: 부산광역시청, 2015,『부산 발전 2030 비전과 전략』, p.172



(2) 2030년 부산도시기본계획

2030년 부산도시기본계획에 영도~광복~서면으로 이어지는 원도심재생축을 설정하고, 이 축을 따라 하천과 도로를 따라 녹지공간 조성과 교통네트워크 등이 제시하고 있다. 생활권 설정 계획에서는 "원도심 도시재생 활성화를 위한 기존시가지 체계적 정비와 수영~이기대~태종대를 연결하는 해양 어메니티 기반을 조성"함을 설정하고 있고, "동삼혁신도시를 중심으로 산·학·연 해양연구 클러스터 조성"이 포함되어 있다. 동삼혁신도시 개발방향으로 해양수산기능군을 이전하고 세계적인 항만물류 및 수산유통의 거점화를 통해 대륙·해양의 연결성을 강화하는 것으로 설정하였다.

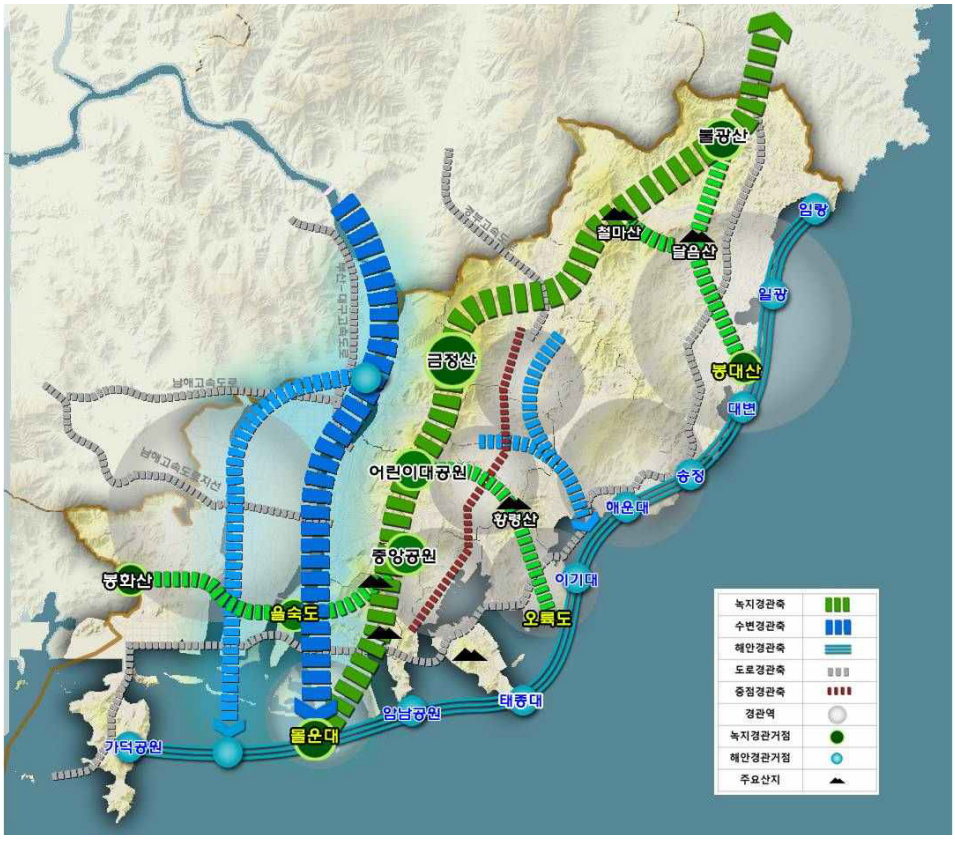
〈그림 3-9〉 도시 발전축 구상도



자료: 부산광역시청, 2011,『2030년 부산도시기본계획-도시공간구조구상』, p.113

2030년 부산도시기본계획 중 경관 및 미관계획에서는 자연발생적으로 형성된 해안·하천 등과 연계된 수경관 자원 현황으로 항만으로 부산 신항, 남항, 북항 등이 포함되어 있으며, 수변끝단으로 태종대가 포함되어 있다. 도시 내에 자연발생적·집약적으로 형성된 녹경관은 도시산지, 대형공원, 도시생태자산으로 유형을 구분하며 봉래산이 도시산지에 포함되어 있다. 또한 사람 눈높이로 조망되는 특정한 도시내부의 경관인 조망경관에는 랜드마크 경관자원으로 산정으로는 봉래산정, 구조물에는 영도대교가 포함되어 있다. 파노라믹 경관자원으로 산지형에 봉래산, 수변형으로 태종대~조도~봉래산, 복합형에 봉래산+해안이 있다. 스카이라인 경관자원은 몰운대~암남공원~태종대~신선대~오륙도~이기대가 있다. 인위적으로 형성·조성한 경관인 인공경관으로는 도시기반시설로 부산항대교, 남항대교, 역사문화에는 영도대교가 포함되어 있다. 경관계획의 기본방향으로 부산의 지형특성에 따라 산악지형에 의한 높낮이 차가 많고 골을 따라 발달한 경관적 특이성을 살리고 산, 바다가 어우러지는 부산의 블루-그린 네트워크 구축으로 쾌적하고 건강한 시각회랑을 조성하는 것으로 설정하였다. 실천계획으로 해안경관은 워터프론트의 활력과 개성 강화를 위해 시각적 조망의 확보와 공공공지 및 조경은 공공성을 확보하여 도시정체성을 강화하며, 산지-구릉지와 관련하여 경관구조의 보전 및 주요 조망점 조성과 미개발 구릉지의 보전 및 개발을 유도하고 있다. 또한 해안 주변 경관 보전과 친환경적인 워터프론트 경관 정비, 개발사업 시 주변 자연경관의 입지를 고려한 통경축의 확보 및 산지의 능선라인을 고려한 건축물 스카이라인 계획 등을 유도하고 있다. 친수경관 육성을 위해 도심 내 해안수변경관 정비를 통해 해양 도시로서의 경관 이미지 제고, 해양경관의 접근성을 강화할 수 있는 수변 공간 확보와 바다를 향한 시각적 개방감을 제공하도록 한다. 경관관리 대상지역으로 해양수변권역에 태종대가 포함되어 있다. 경관관리 대상지역 계획방향으로 해양수변권역(가덕~태종대~임랑)은 해안경관의 절대 보호와 체계적 관리, 다양한 경관핵의 보호 및 조망권 확보, 친수해안 경관축 조성이 제시되어 있다.

〈그림 3-10〉 경관기본 구상도



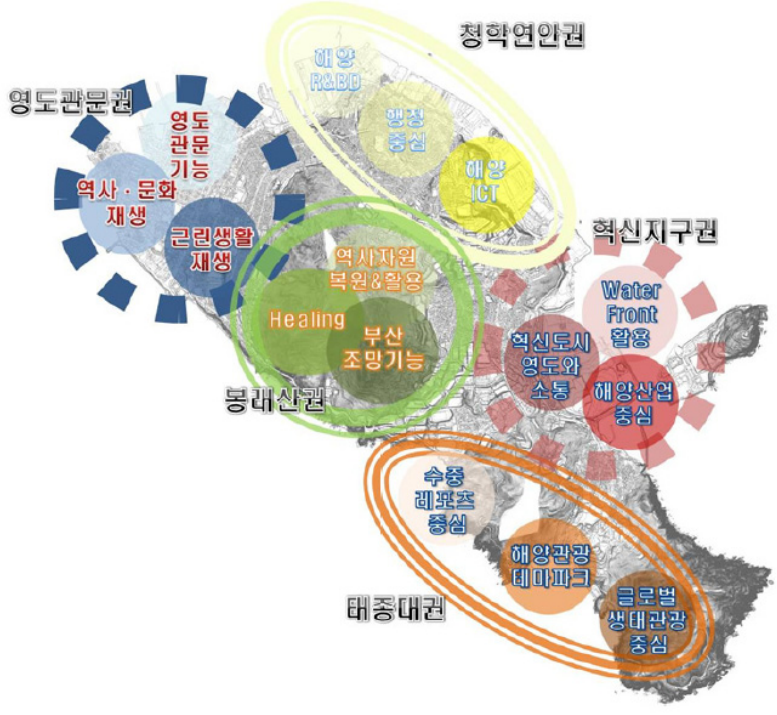
자료: 부산광역시청, 2011, 『2030년 부산도시기본계획-경관 및 미관계획』, p.378

(3) 영도 발전 비전 2030

영도발전 2030 목표는 주민 중심의 창조적 도시재생 브랜드화, 지역연고산업의 지역특화 전략사업화, 해양 및 자연 자원의 관광자원화로 설정하고 있다. 추진전략으로 지역성에 근거한 맞춤형 도시재생으로 지역 어메니티를 제고하며, 역사·문화자원 스토리텔링과 자연환경의 효율적 이용을 도모함을 명시하고 있다. 또한 해양관광·산업의 특화 발전을 통한 해양 중심지 위상을 제고하고자 한다. 미래상으로는 영도의 태종대, 봉래산 등의 우수한 자연환경을 바탕으로 친환경 생태체험공간, 융·복합 생태관광지 조성을 통해 글로벌 생태중심지로 도약

하며, 동삼혁신지구에 해양산업 클러스터가 조성되고 마린테크노폴리스가 활성화되어 동북아 해양산업의 중심지역으로 도약하는 것 등으로 설정하였다. 공간구상으로는 봉래산과 중리산 및 근린공원 등을 연계한 녹지축을 설정하고, 주거공간 확대를 최소화하여 자연환경과 인문환경의 조화를 도모하며, 해양산업을 집적할 수 있는 공간을 동삼동 혁신지구~한진조선소~부산항대교 일원까지 해양산업 연구기능단지로 배치하도록 하였다.

〈그림 3-11〉 영도권역별 주요 기능과 발전방향



자료: 영도구청, 2015, 『영도 발전 비전 2030』, p.90

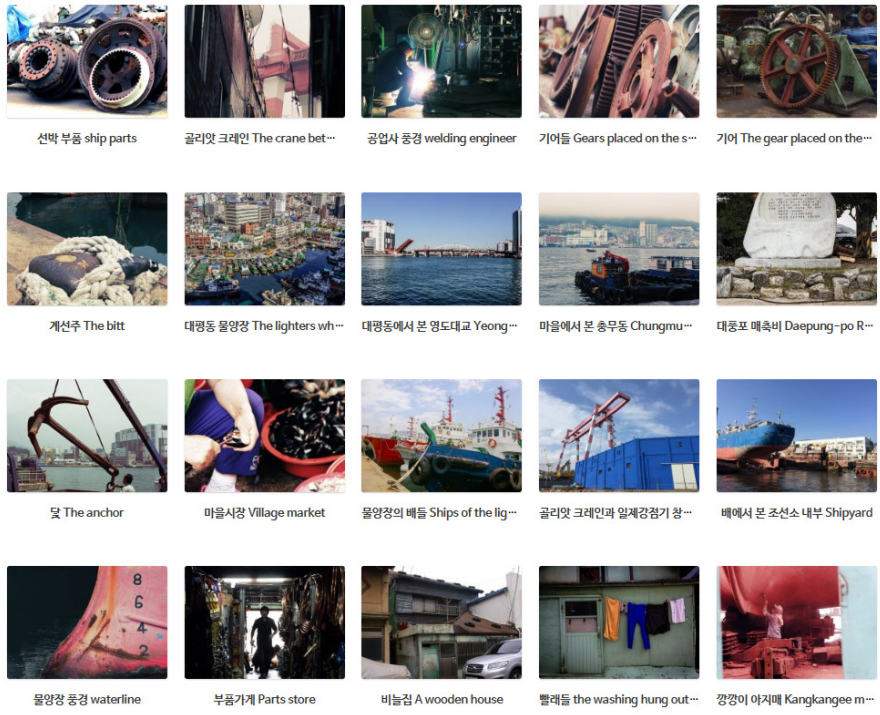
제3절 영도연안 권역별 재생 기본구상(안)

1. 해양산업 선도구역 : 남항동·봉래동 일대

남항동은 최초 근대 조선업의 발상지로 대풍포 지역은 풍부한 수산자원으로 수산업이 발달하면서 자연스레 선박 건조, 수리 등의 조선업도 발달하게 되었다. 이후 매축을 통한 공장부지를 확보하면서 수변부를 따라 공업지대가 조성되었다. 남항동이 역사적으로 의미가 있는 것은 단순히 과거 최초 근대 조선업의 발상지였기에 의미 있는 것이 아니라 공업지로 활용되었던 공간의 역할과 기능이 현재까지도 유지되고 있기 때문이다. 원도심과 영도의 원산업이었던 수산업, 조선업, 제조업이 산업구조 개편 및 물류시스템의 변화 등으로 침체기를 맞았으나 아직까지 영도 내 공업지역은 역사성을 간직한 채 원기능을 유지하고 있다. 공간이 지속적으로 재생되고 활성화되기 위해서는 일시적인 목적으로 기능을 부여해서는 안되며, 공간이 가지고 있는 과거의 기억과 현재의 기능, 미래의 수요에 대한 복합적인 활용 방안에 대한 고민이 필요하다. 따라서 남항동은 최초 근대 조선업의 발상지에 대한 기억과 현재까지도 유지되고 있는 공업기능, 향후 지속적으로 준공업지역으로 유지시키기 위한 환경적 개선에 대한 아이디어를 제시하고자 한다.

남항동은 과거 개항 후 조선공업지로 조성되어 현재까지도 그 기능을 유지함에 따라 다수의 조선 관련 부품 업체들이 입지해 있다. 준공업지역으로서 건물의 형태는 기능 중심의 획일화된 구조이며, 오랜 시간동안 유지해온 만큼 대부분의 건물들이 노후화된 상태이다. 건물 주변 가로에는 조선관련 녹슨 부품들이 적재되거나 방치되어 있는 경관이 연출된다. 현재 남항동은 조선업의 발상지이자 원산업을 통한 경제 호황을 누리던 영도의 장소성을 보여주는 대표적인 지역으로 노후화된 건물의 현대화, 기존의 도심지역에서 흔히 볼 수 있는 보도개선사업 등은 오히려 장소성을 저해할 수 있다. 따라서 기존의 건물의 형태 및 외관, 방치되어 있는 조선업 관련 부품 등을 활용한 환경개선(건물의 기능을 살릴 수 있는 벽화, 조선업 관련 부품을 활용한 수변 여가공간 마련 등)과 장소성의 맥락을 유지 할 수 있는 방안이 필요하다.

〈그림 3-12〉 영도 남항동의 산업유산자원



자료: 깡깡이예술마을-살펴볼깡 사진갤러리 (http://kangkangee.com/index.php/%ea%b0%a4%eb%9f%%9f%ac%eb%a6%ac/(2017.5.23 검색)

현재 남항동은 깡깡이예술마을 프로젝트가 추진 중이다. 본 사업은 근대 조선산업 발상지인 영도 남항동(대평동)의 근대산업유산과 생활문화자원을 활용하여 문화예술인들의 아이디어를 바탕으로 주민과 공공기관이 협력하여 추진하는 도시재생프로젝트이다. 추진사업으로는 영도도선복원프로젝트, 생활환경을 개선하는 공공예술프로젝트, 마을의 역사 및 이야기를 책으로 만드는 마을박물관프로젝트, 주민커뮤니티 공간 조성 등이 있다. 남항동이 가지고 있는 역사적 가치와 산업유산자원을 발굴하여 공간의 활용도 제고 및 환경개선을 하는 것은 지역재생 차원에서 바람직한 사업으로 판단된다. 하지만 바다가 인접하고 있는 입지적 특성을 적극적으로 활용할 수 있어야 조선업으로 발전했던 남항동의 근본적인 정체성을 재생할 수 있다. 현재 남항동 수변부 끝자락의 경우 유휴공간이 간이 주차장으로 활용되고 있으며, 주차된 차량들과 부산항, 영도대교 등을 조망할

수 있는 공간 포인트가 없고 외부인들이 머물 수 있는 공간이 없어 연안접근성이 매우 낮은 상황이다. 주변 유휴지 매입을 통해 공용주차장 조성을 통해 주차문제를 해소하고 접근 및 경관성이 좋은 공간을 발굴 및 재정비하여 수변공간의 활용도를 높이도록 한다.

수변부 끝자락으로 가기까지 가로 분위기가 어두워 사람들의 접근이 쉽지 않다. 깨끗한 정비가 필요하다는 것이 아닌 사람들이 다가가기 편한 가로분위기가 형성되어야 통행인구가 발생할 수 있다. 남항동 내부 모든 골목을 정비하는데 현실적 한계가 있으므로 통행량이 많은 대표 가로를 선정하여 현 조선공업지의 분위기를 느끼며 공간의 기억을 체험할 수 있는 가로환경개선이 필요하다. 또한 야간에는 골목길 통행의 안전성 확보할 수 있는 환경이 마련되어야 할 것이다.

〈그림 3-13〉 남항동 수변부 유휴공간 및 가로환경



자료: 저자 촬영(2017.05.23. 촬영)

봉래동 역시 수변부에 인접하여 조선시대에는 거주지로서, 개항이후 조선업이 성장하면서 공장이 대거 입지한 장소이다. 따라서 남항동의 재생프로젝트 사업이나 관련 프로그램을 현 봉래나루로 거리까지 연계하여 수변부에 위치한 공업지역으로 인한 연안접근성을 회복하고 남항동, 봉래동의 역사적 수변공업문화지역으로 재생할 수 있는 방안이 마련될 필요가 있다. 특히 봉래동 공업지역에는 물류보세창고들이 형성되어 있어 유휴창고 매입 또는 비슷한 유형의 창고를 조성하여 해당 업체에 종사하는 종사자들과 방문객들을 위한 식당 및 휴식공간과 주민커뮤니티 시설 등으로 활용할 수 있다. 또한 경제적 측면에서 해당 업체들의 경제 활성화를 위한 관련 제품 전시장 및 업체홍보, 직무체험 마련 공간으로

활용하여 물리적 환경개선 뿐만 아니라 장기적으로 공간 기능을 유지하는데 긍정적인 기여를 할 수 있는 방안도 필요하다. 영도발전 비전 2030에서도 부문별 계획 중 생활권 계획에서 테마형 직업체험관 건립을 구상하고 있다. 영도구 내 어린이들을 대상으로 한 직업체험 공간을 조성하는 것으로 이러한 계획 구상과 연계하여 어린이 외에도 취업을 준비하는 실질적인 대상자들도 직무체험을 할 수 있는 공간을 관련 업체와 공공기관이 협력하여 창고 리모델링 등을 통한 현장 내에 마련함으로써 현실적인 경험제공으로 일자리 창출 기회를 마련할 수 있다. 경관부문에 있어서는 해안에 각종 선박시설들로 부산항의 경관이 차단되는 문제가 있다. 따라서 경관포인트를 설정하여 해당 경관축으로는 선박시설 배치를 피함으로써 해안 경관축 확보를 할 수 있고 선박시설을 산업문화유산으로 활용하여 융화되기 쉽지 않은 공업지역의 분위기를 친화적으로 바꿀 수 있는 방안도 마련할 수 있다.

〈그림 3-14〉 봉래동 보세창고 거리 인천아트플랫폼(물류창고 재생사례)



자료: 인천아트플랫폼, http://www.inartplatform.kr/artplatform/architecture.php(2017.5.23 검색)

부산항만공사에 추진 중인 '부산포 연안개발계획'에 따르면 부선 계류장으로 활용하고 있는 봉래동 물양장 일대의 부선 이전 및 자갈치 시장과의 연계한 먹거리타운을 조성하며, 부선을 이용한 해상 식당 등을 도입할 예정이라고 한다. 영도구에서는 '영도 Gateway Project'를 추진하여 물양장, 보세창고, 바지선 등의 지역자산을 발굴하여 문화자원으로 활용하여 지역 재생효과를 이끌어 낼 수 있는 문화관광 인프라 구축을 하고자 한다. 이처럼 영도구, 부산항만공사 등 각 기관별로 추진하고자 하는 계획과 사업이 추진 중에 있으므로 기관 간의 사

업 업무 협의를 통해 개발구상이 중복되는 부분은 공동 예산 투입 등의 재원조달 방식으로 사업비를 절감하며 중복되지 않는 공간에 대해서는 각 사업의 방향성을 공유함으로써 공간 간의 연계성 있는 개발이 이루어져야 할 것이다.

〈표 3-4〉 해양산업 선도구역(남항동·봉래동) 재생 기본방향

구분	재생 기본방향
남항동 일대	- 해안접근로 개선 - 건물·시설물 등 해양 공공디자인 적용 - 해양경관 통경축 확보 - 유휴부지 매입 및 산업자원 재활용을 통한 해안여가공간 조성 - 골목길 야간 안전성 확보 - 깡깡이예술마을 프로젝트-영도 Gateway Project 간 연계를 통한 남항동·봉래동 일대 수변공업문화지역 조성
봉래동 일대	- 물류보세창고 매입 및 리모델링을 통한 주민커뮤니티 시설, 식당 및 여가휴식 공간 등 마련 - 봉래나루로 앞 선박시설 재배치를 통한 해안 경관축 확보 및 산업유산자원으로서 해상식당, 박물관 등 관광자원으로 재활용

〈그림 3-15〉 해양산업 선도구역(남항동·봉래동) 재생 기본구상(안)

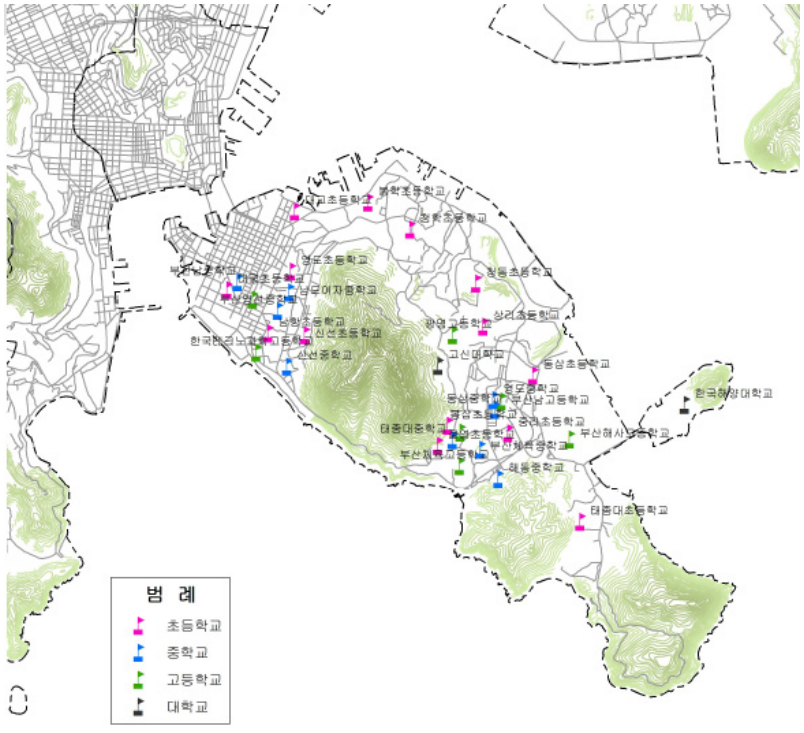


자료: 저자 작성

2. 해안마을 정주구역 : 청학동·동삼동 일대

남항동과 봉래동이 병참기지화정책에 따라 공업지역으로 지정되면서 청학동과 동삼동의 인구유입이 시작되었으며, 광복 이후, 6.25전쟁, 원도심 대화재, 부두 지구정리사업 등에 의한 피난민과 재해민의 인구유입에 따라 급격히 인구가 증가하여 공간구조가 바뀌기 시작했다. 1980년대부터 동삼동에 공동주택단지(동삼동주공아파트)가 조성되면서 영선동, 청학동의 인구도 유입되기 시작했다. 이처럼 청학동과 동삼동은 피난민, 재해민, 정책이주민들의 삶의 터전이었다. 1980년대부터 2000년대 이후에도 공동주택이 공급되면서 교육시설도 함께 입지하게 되었고 초등학교 14개소, 중학교 8개소, 고등학교 7개소, 대학교 2개소가 있다.

〈그림 3-16〉 영도구 내 주요 교육시설 현황도



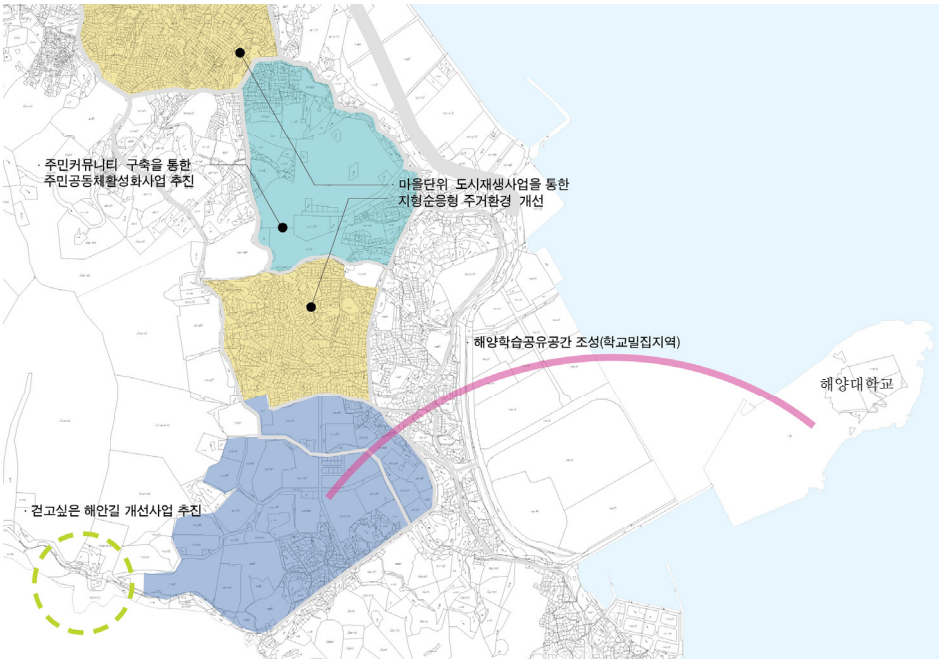
자료: 영도구청, 2015, 『영도발전 비전 2030』, p.43

청학동과 동삼동은 영도 내 대표 주거지역으로서 공동주택 외에도 단독주택도 많이 형성되어 있다. 대규모의 획일적 개발 및 보수 사업은 구릉지로 형성되어 있는 영도의 특성상 사업추진에 있어서도 한계가 있으며, 마을별 주민의 개발방향도 다르므로 소단위의 도시재생 지원사업 등을 통해 주거환경 개선에 있어 선택과 집중 방식을 적용할 필요가 있다. 또한 지형순응형 주거지 조성을 통한 영도 자연환경의 활용도를 극대화함으로써 주거환경의 질을 높일 수 있다. 주거환경개선과 더불어 지속적인 지역재생을 도모하기 위해서는 주민들의 지역참여활동이 중요하다. 주민 간 커뮤니티를 형성할 수 있는 인프라를 제공하여 주민공동체활성화 사업, 해양관련 축제 개최 등으로 지역활성화를 유도할 수도 있다. 동삼동과 청학동의 높은 주거비율에 따라 교육시설의 입지율도 영도 내 가장 높다. 이처럼 주거지역에서는 주거·교육 환경의 연계성이 중요하다. 특히 동삼혁신지구 조성에 따라 연구시설, 해사고등학교, 국립해양대학교 등 해양관련 교육·연구 지역으로 특화시킬 수 있는 여건을 갖추고 있다. 따라서 연구기관에서는 해양의 가치를 발굴할 수 있는 교육기회를 제공하고 교육기관에서는 이를 주민들에게 제공할 수 있는 장을 마련할 수 있다. 이를 통해 주민들의 교육의 질 향상 기여와 미래 해양관련 연구 또는 교육인력 확보를 위한 해양 학습 공유 공간 조성도 함께 추진 될 필요가 있다. 또한 해양부문 산-학-연 연계 협력을 통한 창업 및 취업 지원 교육과 사업 발굴을 통해 교육에서 취업으로 이어질 수 있는 지역인재양성 시스템 구축이 필요하다. 이를 위한 혁신지구 내 해양부문 창업·취업 컨설팅 센터 운영 설치 방안도 모색해 볼 수 있다. 물리적 환경부문에서는 동삼혁신지구 조성에 따라 영도의 지형특성 상 구릉지에 조성된 공동주택 거주민들에게 수변여가공간이 제공되어 연안접근성 향상 및 여가활동 기회를 마련하는 계기가 되었다. 이와 더불어 해양환경 자원을 활용한 걷고 싶은 해안길 개선사업을 추진함으로써, 지역주민들의 삶의 질 향상과 더불어 개발위주가 아닌 자연환경 자원 활용을 통해 지역 재생을 도모할 수 있다.

〈표 3-5〉 해안마을 정주구역(청학동·동삼동) 재생 기본방향

구분	재생 기본방향
청학동·동삼동	- 마을단위 도시재생사업을 통한 지형순응형 주거환경개선 - 주민 커뮤니티 구축을 통한 주민공동체활성화 사업 추진 - 연-학 연계를 통한 해양 학습 공유 공간 조성 - 산·학·연 연계 협력을 통한 취업 지원 교육 및 인재양성 시스템 구축 - 걷고 싶은 해안길 개선사업 추진

〈그림 3-17〉 해안마을 정주구역(청학동·동삼동) 재생 기본구상(안)



자료: 저자 작성

3. 해양혁신클러스터 : 동삼혁신지구 일대

정부의 수도권 소재 공공기관 지방 이전 추진에 따라 2006년 3월 부산혁신도시는 3개 혁신지구 및 공동주거지 입지 부지를 선정하였으며, 2007년 4월 개발

예정지구를 지정하였다. 해양, 영화, 금융 관련 기관이 이전하게 되었으며, 이 중 해양관련 공공기관이 영도 동삼혁신지구 조성과 함께 입주하게 되었다. 동삼혁신지구에는 한국해양수산개발원, 국립해양조사원, 국립수산물품질관리원 한국해양과학기술원(입주예정)등의 연구기관과 부산 해사고등학교, 국립 한국해양대학교, 문화시설인 해양박물관, 해양경찰서, 항만소방서 등 해양 관련 기관들이 집적되어 있다. 해양 도시로서 선도적인 역할을 할 수 있는 교육 및 연구인력과 도시계획에 따른 혁신지구 조성으로 공간의 물리적·기능적 여건이 매우 양호하므로 이를 적극적으로 활용할 수 있는 지역 활성화 방안 마련이 필요하다.

문재인 정부가 출범하면서 지혁균형발전 관련 대표 공약인 '혁신도시 시즌2'를 내년 지방선거 전까지 추진할 예정이다. 해양 부문에서는 북항과 영도 해양혁신도시를 중심으로 하는 신해양경제클러스터 조성이 포함되어 있다. 국정운영 전략으로 '혁신도시 시즌2'를 중심으로 지역균형발전을 이루는 것을 목표로 설정하고 있다. 따라서 영도구에서는 국정운영 전략내용을 바탕으로 북항과 영도 해양혁신도시 간 연계성을 높일 수 있는 방향성을 설정하여 해양혁신클러스터 관련 정책 수립 및 사업 구상에 대한 고려가 필요하다.

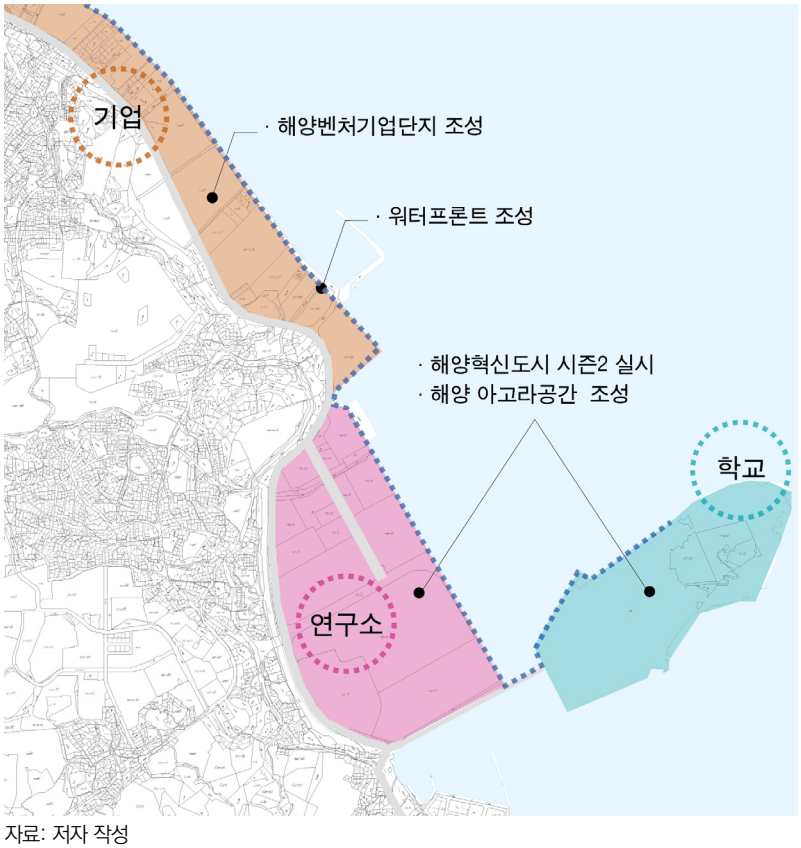
'혁신도시 시즌2'를 바탕으로 향후 해양혁신도시로서의 지속적 발전과 신해양경제클러스터 조성을 위해서는 지역 내 해양 산업 관련 기업 유치가 필요하다. 현 청학동 내 공업지역 부지를 해양벤처기업단지로 조성하여 해양 관련 기업들의 적극적 유치를 유도하며, 이를 통한 해양부문 일자리 사업 발굴 및 지원센터 운영을 통해 해양산업 육성과 더불어 지역경제 활성화도 도모할 수 있다.

공간의 물리적 활용과 관련하여 현재 동삼혁신지구 내 수변부 및 기타 오픈스페이스는 주로 지역주민의 여가공간으로 활용되고 있으며, 수변접근성 확대를 위해 해양벤처기업단지부터 해양대학교까지 친수공간을 조성할 필요가 있다. 동삼혁신지구 내 오픈스페이스를 해양연구 세미나, 해양안전 등 교육체험 프로그램 등으로 채워 해양 아고라 공간으로 활용 가능하다. 아고라공간의 공간적 기능이 확산을 위한 문화시설 설치 대한 고려도 함께 필요하다. 프로그램 발굴과 함께 각 기관별 학·연·관 협력 프로그램 추진단을 구성하여 행사 기획(안) 공유, 행사 지원 등의 협의를 통해 실질적으로 프로그램을 추진할 수 있는 추진체계가 마련되어야 한다.

〈표 3-6〉 해양혁신클러스터(동삼혁신지구 일대) 재생 기본방향

구분	재생 기본방향
동삼혁신지구	- 해양혁신도시 시즌2 실시 - 혁신지구 오픈스페이스 내 해양 아고라공간 조성
청학동 공업지역 일대	- 해양 관련 기업유치를 통한 해양벤처기업단지 조성 - 수변접근성 확대를 위한 워터프론트 조성 - 해양부문 일자리 사업 발굴 및 지원센터 운영

〈그림 3-18〉 해양혁신클러스터(동삼혁신지구 일대) 재생 기본구상



자료: 저자 작성

4. 해양친수 관광구역 : 태종대, 중리·감지해변

태종대는 우수한 자연환경을 바탕으로 우리나라 최초의 유원지이자 명승지로서의 역사·문화적 가치가 매우 높은 지역이다. 또한 2013년에 국가지질공원으로 지정되어 생태적 우수성도 입증되었다. 2030년 부산도시기본계획 중 경관 및 기본계획에서 해양항만 도시로서의 경관적 이미지 제고, 해양경관의 접근성을 강화할 수 있는 수변 공간 확보와 바다를 향한 시각적 개방감을 제공해야 함을 명시하고 있다. 또한 경관관리 대상지역으로 해양수변권역에 태종대가 포함되어 있으며, 계획방향으로 해양경관의 보호 및 관리, 조망권 확보, 친수해안 경관축 조성이 제시되어 있다. 이처럼 개발 보다는 보전 중심으로 태종대의 자연환경을 최대한 활용할 수 있는 계획방향이 마련되어 있다. 이용객들을 위한 최소한의 물리적 환경 개선 사업을 추진하되, 이를 관리할 수 있는 영도구의 사업추진 방향성 확립과 생태환경 적응형 사업 구상안이 필요하다. 또한 태종대와 인접한 감지 및 중리 해변의 활용방안이 적극적으로 모색되어야 한다. 태종대와 연계하여 생태관광 할 수 있는 자원임에도 불구하고 활용방안이 없어 공간 및 자연자원 활용도가 저조한 상태이다. 감지해변의 조개구이촌은 2016년 10월 태풍 '차바'로 인해 자연소멸되었다가 올해 4월 태종대 유원지 부설주차장으로 이전시켰으며, 감지해변은 원래 자갈마당으로 복원하였다. 또한 기존에 감지해변은 스쿠버샵 운영 및 스쿠버다이빙을 하고 있으므로 경치, 먹거리 관광뿐만 아니라 영도구에 특화된 수중레저스포츠로 활성화할 필요가 있다.

〈그림 3-19〉 감지해변의 태풍 차바 이전과 이후 모습



자료: '감지해변이 시민의 품으로 돌아온다', 2017.04.17., '뉴스인부산'
(http://www.newsinbusan.com/news/view?no=1020)(2017. 5. 23 검색)

중리해변은 기존에 있던 해녀촌이 현재 해안 산책로 공사로 인해 임시 이전한 상태이다. 먹거리뿐만 아니라 점차 사라지는 해녀촌 활성화를 위한 물리적 환경 조성 및 홍보가 필요하다. 영도의 생태환경, 먹거리, 문화유산, 수중레저스포츠 등 영도구의 특화된 해양관광자원 발굴 및 연계를 통한 친수공원화사업으로 자연생태관광지로서의 활성화를 도모할 수 있다. 동삼혁신지구의 교육·문화 특화지역과 태종대의 관광특화지역의 연계를 통한 영도의 해양 가치를 복합적으로 활용할 수도 있다.

〈그림 3-20〉 중리해변 해녀촌 및 감지해변 스쿠버샵(지역자산)



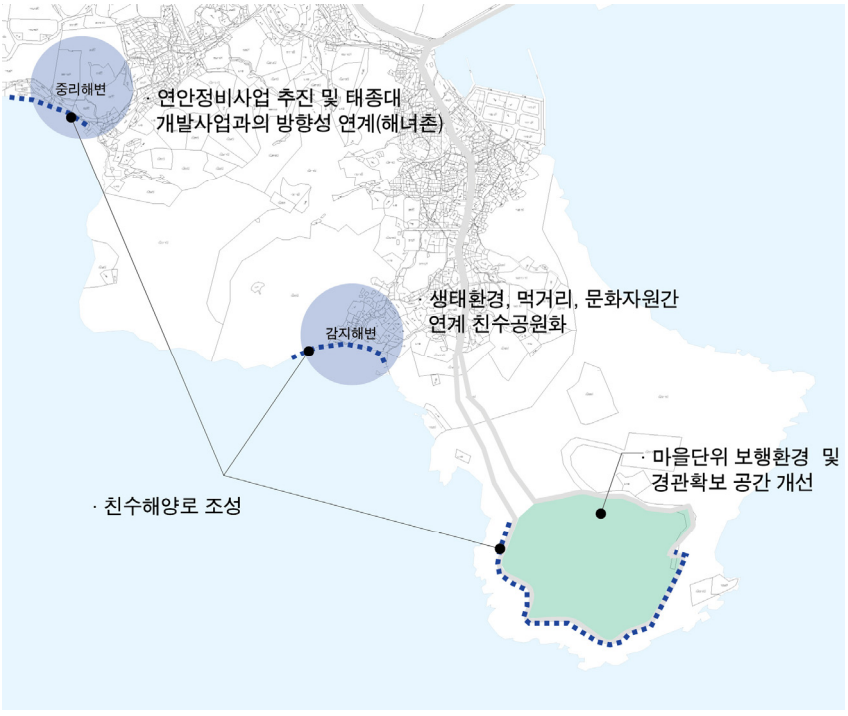


자료: 영도구청, 2015, 『영도발전 비전 2030』, pp. 216~217

〈표 3-7〉 해양친수 관광구역(태종대·중리·감지해변) 재생 기본방향

구분	재생 기본방향
태종대	- 마을단위 보행환경 및 경관확보 공간 개선사업 추진 - 생태환경·먹거리·문화자원 간 연계 관광 상품 개발 - 동삼혁신지구의 교육·문화 프로그램을 태종대 해양 생태지형·환경과의 연계 방안 모색 - 연안정비사업 추진 및 개발사업과의 방향성 연계
중리해변	- 연안정비사업 추진 - 태종대 개발사업과의 연계(해녀촌)
감지해변	- 생태환경, 먹거리, 문화자원간 연계 친수공원화 사업 추진

〈그림 3-21〉 해양친수 관광구역(태종대·중리·감지해변) 재생디자인 구상



자료: 저자작성

5. 미래가치 연안구역 : 영도조선소 일대

1887년 대풍포(현 남항동) 자리에 입지한 다나카 조선공장을 시작으로 해방까지 영도에 조선 및 관련 공장이 대거 자리를 잡았다. 특히 1930년대 현 영도 봉래동 5가 일대를 매립하여 1937년에 일본 미츠비시중공업과 동양척식주식회사가 공동으로 설립한 조선중공업은 해방 이후 대한조선공사로 국영화되면서 현재 영도조선소로 조선업 역사의 맥락을 이어가고 있다.

영도조선소는 영도의 원산업의 의미를 넘어 우리나라의 조선산업을 선도하는 공업지로서의 가치가 매우 크다. 하지만 최근 들어 조선업계의 부진에 따른 관련시설이 입지한 지역쇠퇴, 인구유출, 상권침체 등의 문제가 발생하면서 영도

내 영도조선소 역시 피해를 입게 되었다. 부산항만공사는 영도조선소 자리가 포함된 부산 연안계획을 발표하였다. 본 계획에 따르면 국내 최초의 조선소였던 영도조선소 일대의 공간의 정체성을 활용하여 근대 산업유산 관광지로 조성하기 위한 계획방향을 설정하고 있다. 선체를 조립하는 공간인 독 등의 산업유산을 재활용하고, 수변공원 등을 조성하여 시민과 관광객을 위한 여가 공간으로 개발하고자 한다. 또한 야간 공동화 문제를 해결하기 위한 주거시설도 일부 도입할 예정이다. 기존의 영도조선소 부지 맞은편은 주거지역으로 조성되어 있어 주거지역과 공업지역 간의 완충공간이 없어 주거지역으로서의 쾌적성도 좋지 못했다. 현 부지를 산업유산으로 활용한 국내 조선산업유산 공원으로 활용한다면 공간의 기억을 간직하면서 지역주민들에게는 삶의 질 향상에도 긍정적 기여를 할 것으로 판단된다.

해외 공장부지 재생사례로 프랑스 파리 남서부 교외에 위치한 블로뉴-비앙꾸르 지역 재생사례를 들 수 있다.[16]

〈표 3-8〉 프랑스 블로뉴-비앙꾸르 개발지구 및 사업 내용

구분	프로그램/개발내용	대상면적	사업기간
트라페즈 지구	복합용도지구	37.5ha	2006~2013
세깅 섬 지구	문화단지	11.5ha	2012~2017
봉 드 세브르 지구	낙후지구 도시정비	10ha	~2017
주변 공공구역	인프라스트럭쳐 정비	15ha	~2017

자료: 최재영(2010) '파리 도시재생사업과 창조도시 광주', 광주발전연구원, p.60

블로뉴-비앙꾸르 지역은 원래 자동차 공업단지가 조성되었던 지역으로 1970년대 후반에 오일쇼크와 더불어 새로운 경쟁기업들의 등장과 공장시설의 노후화 등으로 공장과 생산시설이 외곽으로 이전하게 되었다. 1992년 공장이 이전되고 폐허가 되었으며 이에 대한 공장부지 활용방안에 대한 논의가 진행되었다. 3개의 지구를 공동개발구역으로 정하여 각 지구별 특성에 맞는 세부사업을 공

16) 강혜정(2013), '노후 산업공간의 창조적 재생사례와 시사점', 「산업단지 Issue&Report 2013-11 제9호」, 한국산업단지공단, pp.9~12내용 재정리

공과 민간이 협력하여 추진하고 있다.

〈그림 3-22〉 프랑스 블로뉴-비앙꾸르 르노자동차 공장부지 재생사례



자료: http://www.blogarchiphoto.com/(좌) http://www.ileseguin-rivesdeseine.fr(우)를 강혜정, 2013, p.10에서 재인용

여기서 중요한 것은 '부산포 연안 계발계획'에서 영도조선소 부지를 산업유산 관광지로 조성하고 일부 주거시설도 도입할 예정이라고 밝혔다. 대상부지는 현 영도조선소 부지이지만 공원 및 주거시설은 주변 기존의 주거지역과의 공간적 관계성이 있기 때문에 해당 부지만 개발되고 주변 공간이 쇠퇴하면 결국 새로운 공간마저도 쇠퇴할 수밖에 없다. 따라서 르노자동차 공장부지 사례와 같이 개발 대상 부지를 포함한 주변 배후지역까지 개발사업 범위를 설정하여 해당 지역 공간의 통합재생이 이루어질 수 있는 노력이 필요하다. 이에 대한 방안으로 한전 중공업 부지 일대를 개발구역으로 설정하여 재생계획 수립이 필요하고, 산업유산생태공원을 중심으로 저밀도 고급주택지구 조성과 복합상업시설 등을 조성하여 지역주민 외에도 방문객들을 위한 편의시설 마련이 필요하다.

부산은 개항이후 오랜 기간 동안 근대 산업 문물을 수용하면서 산업 및 관련 역사문화유산을 많이 보유하였으나, 철거재개발 위주의 개발방식에 따라 많은 지역자산들이 없어지거나 훼손되었다. 근래 들어 그러한 자원을 보전하고 가치를 재발굴하여 지역재생자원으로 활용하고자 하는 움직임이 발생하고 있다. 따라서 영도조선소는 영도뿐만 아니라 부산 조선업과 관련한 역사적 장소성이 매우 큰 공간이므로 여가 공간 조성도 중요하지만 산업유산으로 활용할 수 있는 자원 발굴이 가장 핵심이며, 공간 개발에 있어서도 이러한 유산들을 최대한 적

극적으로 활용할 수 있어야 한다. 부산시민공원도 개발 초기에 비해 당시 군부대 시설들이 역사문화자원으로 활용될 수 있었음에도 불구하고 일부를 제외하고는 대다수 철거되었다. 초기 개발방향 설정시 지역자산에 대한 가치발굴 작업이 반드시 고려되어야 한다. 또한 청학지구의 영도조선소 부지 개발, 사하구 감천항 일대 해양문화공간 조성, 다대포항 일대의 복합 다기능 어항 개발 등의 재개발 연안 관광지를 연결하는 연안 크루즈 노선도 추진하기로 하였다. 단거리 노선으로 청학동~용호부두~해운대 동백섬~미포, 자갈치시장~송도~다대포를 계획중에 있으며 본 노선으로 구상 중이다.[17] 부산시 도시기본계획에서 설정한 해안경관축과 해운대 기장 울산으로 이어지는 해양관광문화축 설정의 실효성 제고를 위해서 크루즈 노선 운항을 기장, 장안, 울산 쪽으로 확대하여 연안지역의 연계된 재생효과도 볼 수 있을 것으로 판단된다.

〈그림 3-23〉 부산연안 크루즈 노선도



자료: '부산 연안 해양관광·레포츠 재개발…항만공사 청사진', 2017.02.14.,
'연합뉴스', 부산항만공사제공(2017. 5. 23 검색)

부산은 과거 해양항만물류 중심도시로서의 가치를 부각하며 도시의 발전수단으로 해양을 이용해왔다. 하지만 해양관련 산업의 쇠퇴와 함께 해양문화관광을 출

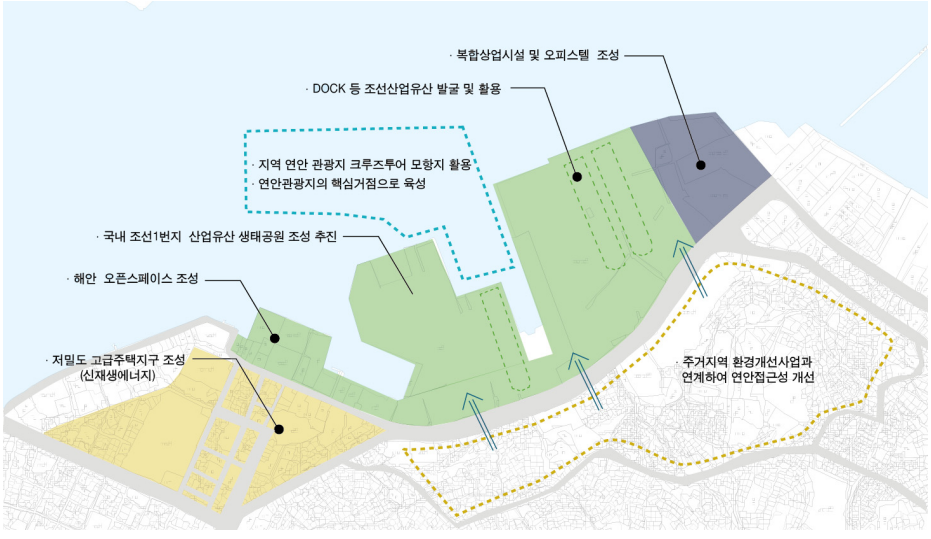
17) 연합뉴스, 이영희, '부산 연안 해양관광·레포츠 재개발…항만공사 청사진'(2017.5.24.일 검색)

구전략으로 연안을 개발하고자 하는 움직임이 활발해지고 있다. 특히 일부 광안리·해운대 등의 관광지를 제외한 부산의 수변공간은 항만·공업단지 등으로 공간적 기능이 고착화되면서 일반 시민들이 연안지역에 거주함에도 불구하고 연안 접근성과 이용권에는 큰 제약이 있었다. 따라서 시민들에게 바다의 공공가치와 친수가치를 인식할 수 있도록 연안·해양 고유 가치와 기능이 복원하는 방향을 설정해 바다를 활용한 공간 활용을 극대화할 수 있는 기본구상이 마련되어야 한다.

〈표 3-9〉 미래가치 연안구역(영도조선소 일대) 재생 기본방향

구분	재생 기본방향
영도조선소 일대	- 국내 조선1번지 산업유산 생태공원 조성 추진 - 저밀도 고급주택지구 조성(신재생에너지 지구) - 주거지역 환경 개선 사업과 연계하여 해안 접근성 개선 - 지역 연안 크루즈 관광상품 개발을 통한 크루즈 모항지 활용 및 연안관광지의 핵심거점으로 육성

〈그림 3-24〉 미래가치 연안구역(영도조선소 일대) 재생 기본구상



자료: 저자 작성

제4장 결론 및 정책제언

제1절 결론

연안·해양공간은 1980년대 압축적 고도성장을 견인한 물적 토대였다. 우리나라는 급속한 도시화와 산업화를 거치면서 대표적 연안·해양도시인 부산, 인천, 울산 등의 해안에는 대단위 산업단지, 발전소, 항만 등 국가기간시설이 입지하게 되었고, 그 배후지역에는 안정적 노동력 확보를 위한 주택단지도 함께 조성되었다. 그러나 2000년 후반부터 시작된 세계 경제침체, 산업구조의 재편, 시대가치의 변화, 과학기술발달과 저출산·고령화 등 국내외 사회경제적 변화와 맞물리면서 항만도시는 축소도시(shrinking city)로 변화하고 있다. 고도성장기에 연안에 입지한 산업단지, 항만, 발전시설들은 노후·과소이용·유휴공간으로 변함에 따라 지역의 골칫거리로 전락하고, 해안의 접근을 방해해 바다의 힐링·웰빙 가치를 원하는 도시민의 수요를 반영하고 있지 않다. 또한 항만·산업공간의 노후화에 따른 환경오염과 재해·범죄 등의 위험, 제조업 기반 일자리 감소와 주변 신도시 개발에 따른 인구유출 등으로 연안도시의 쇠퇴와 축소속도는 더욱 빨라지고 있다.

우리나라에서도 고도성장기에 나타난 도시의 다양한 문제를 해결하기 위한 하나의 방안으로 '도시재생'에 관한 논의가 뜨겁다. 문재인정부가 들어서면서 '10조 원대 규모의 도시재생 뉴딜로 노후주택 지원 및 생활여건 개선'에 박차를 하고 있다. 특히 원도심, 전통산업 집적지, 재래시장 등 쇠퇴공간을 집약적으로 정비하고, 도시재생과 관련된 일자리를 창출하는 등 도시문제를 선제적으로 해결하고 새로운 도시자산과 가치를 생산하는 도시재생정책이 펼쳐질 것으로 보인다.

그러나 정부가 추진하고 있는 도시재생사업 중 바다에 인접한 도시재생사업은 연안·해양자산과 가치가 제대로 반영되지 않고 있고 여전히 연안·해양과 도

시·지역의 공간적·기능적으로 단절되어 있다는 점이다. 예를 들어 부산시는 해양신산업 육성 등을 통해 동북아 해양수도를 표방함에도 불구하고, 부산 고유의 연안·해양의 자산과 가치를 살린 재생사업이 추진된다고 보기 어렵다.

따라서 연안·해양을 포함한 도시재생사업은 고도성장기에 활용했던 해양공간의 해체와 재활용을 통한 새로운 방식을 추구해야 한다. 과거 육지에서 바다로 전진했던 개발방식이 아닌 바다에서 육지로 나아가는 공간구조의 재편을 요구한다. 즉 연안·해양의 보전·이용·개발수요가 도시계획에 반영되는 연안·해양이 중심된 도시재생사업이 이루어져 한다. 이를 위해서는 우선 연안·해양공간을 중심축으로 하여 바다의 가치와 본연기능을 기능을 되살리는 방향으로 추진되어야 한다. 즉, 현재 노후화된 항만·조선소·산업시설 등이 입지한 도시와 바다의 연결성을 확보해야 하는데, 항만주변의 슬럼지역을 우선 정비 후 수변공간을 중심으로 재생공간계획에 마련되어야 한다. 또한 연안 고유의 장소성을 살려 다양한 해양경관 안에 풍부한 지역주민의 삶의 이야기가 담겨있어야 한다. 해양경제공간의 재배치 등을 통해 지역사회의 일자리 창출에 기여하고 재해로부터 안전한 연안조성을 통해 안전한 연안 정주공간 확보가 우선되어야 할 것이다.

제2절 정책제언

연안·해양가치를 살린 연안형 도시재생체제 구축 필요

연안·해양을 끼고 있는 도시지역은 대부분 항만·산업단지·발전시설 등이 입지해 있고, 방조제 등 제방으로 바다와 육지공간이 단절되어 있어 실제적으로 도시민은 자기 지역에 바다가 있음을 잘 인식하지 못하고 있다. 또한 노후화되고 쇠퇴된 도시의 활력을 불어넣기 위해 추진하고 있는 도시재생사업은 노후주택의 개량사업, 원도심, 전통시장 등을 정비해 새로운 지역성장의 동력으로 조성하기 위한 방안을 마련되고 있다. 그러나 연안도시에서 추진하는 도시재생사업은 연안·해양의 가치를 복원해 도시성장을 핵심공간으로 되살리기 위한 내용

이 결여되어 있다. 이에 따라 인천, 군산, 목포 등 현재 낙후된 항만·연안도시에서 추진하는 도시재생사업은 연안·해양공간과 연계하여 추진함으로써 과거 해양을 통해 성장했던 도시의 기능을 다시 회복할 수 있는 정책적 노력이 필요하다. 이를 위해서는 도시와 연안·해양공간과의 연결성을 고려한 수변공간의 재정비와 과거 연안·해양공간의 생태·역사문화자산 등과 새로운 친수문화가치가 복합적으로 발현될 수 있는 새로운 친수공간 생산, 해역공간의 기능과 도심기능과의 연계성을 고려한 연안형 도시재생체제 구축이 마련되어야 한다.

연안·해양지역의 맞춤형 종합 재활성화 체제 마련

연안·해양은 국가·지역경제의 중추적인 역할을 견인하고 있을 뿐만 아니라 국민들의 중요한 삶의 공간으로 활용도가 크게 주목하고 있다. 앞으로도 국가경제의 핵심 축으로서 연안·해양의 기능과 역할이 확대될 것으로 전망됨에 따라, 지역차원의 미래 신성장동력으로 활용하고자 하는 요구가 지속적으로 증가하고 있다. 이에 각 연안·해양지역의 개방성 및 접근성, 보유자원의 독특성, 해양생물자원의 다양성 등을 활용하여 국가와 지역의 균형발전을 동시에 견인할 수 있도록 연안·해양의 사회경제적·생태적 특성과 기능을 고려한 지역 맞춤형 종합계획이 마련될 필요가 있다.

현재와 같이 사업 단위의 항만, 수산, 해양관광·레저, 도시개발 등 기존의 기능분절적인 사업추진방식에서 연안·해양지역의 자원과 역량을 결집해 경제적·생태적·사회문화적 가치를 실현할 수 있는 연안·해양지역의 맞춤형 종합 재활성화체계에 정책적 논의를 시작할 때이다.

항만공간 중심의 종합적 재생 거버넌스 체계 마련

항만공간은 대표적인 해양경제활동의 핵심공간이다. 그러나 장기적 경제침체,

경제구조의 변화, 조선업 등의 쇠퇴, 대규모 신항 건설 등으로 과거 조성된 항만공간은 점차 노후화된 공간이 되어가고 있다. 예를 들어 최근 부산 북항 등을 대상으로 재활성화 계획이 마련·추진되고 있다. 그러나 현재 부산 북항을 중심으로 해양수산부의 북항재개발사업, 국토교통부와 부산시가 추진하는 부산 도시재생 선도지역의 도시경제 플랫폼 구축사업, 한국철도시설공단의 부산 동해남부선 폐선부지 활용방안 등이 있다. 또한 현재 해양수산부는 문재인 정부의 국정과제를 실천하기 위해 부산 북항, 부산역·자성대 부두 등 북상 주변일대를 통합개발하기 위한 계획을 수립하고 있다. 이렇듯 부산 북항을 중심으로 다부처의 유사·중복사업 등이 추진하고 있다. 이러한 사업이 개별적으로 추진될 경우 공간활용의 비효율성이 우려된다. 이에 대한 대응방안으로 볼티모어 내항개발 추진체계를 벤치마킹할 필요가 있다. 볼티모어시는 볼티모어 내항의 종합적 활용을 위해 '볼티모어 워터프론트 파트너십'을 조직해 다양한 이해관계자의 의견을 수렴하고 항만, 도시계획, 공공디자인, 생태환경 등 전문가 집단을 구성하여 'Baltimore inner harbor 2.0'을 수립하고, 체계적으로 추진하고 있다. 이와 같이 부산 북항 등과 같이 노후·유휴화된 항만공간의 재생·재활성화 계획이 앞으로 지속적으로 추진될 것으로 보인다. 이에 대한 지속적·효율적 이행을 위해서는 다양한 이해관계자와 부문별 전문가가 포함된 항만재생·재활성화 거버넌스 체계를 우선적으로 구축해 긴 호흡을 가지고 차근차근 수립·이행해 나가야 할 것이다.

친수해안의 공공 접근권 및 보행권 확보를 위한 정책적 노력 필요

국내외 연안형 도시재생 사례의 공통점은 도시민과 방문객 등을 위한 친수해안 조성과 물리적·시각적 접근기회를 확대하고, 보행자 이동체계를 세밀하게 디자인하는 것이다. 이렇듯 해안 수변공간의 접근기회를 확대하고 보행권을 확보하고자 하는 노력은 연안·해양의 공공적 가치를 복원하기 위한 연안·해양공간 활용의 기본철학이라 할 수 있다. 부산·울산·인천 등 연안 대도시의 해안선은

대부분 인공해안으로 근본적으로 사람의 접근이 매우 어렵다. 부산 중구·동구와 인천 동구·연수구·서구의 해안선은 모두 인공해안선이고, 울산 남구의 해안선 중 84.5%가 인공해안선이다. 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」제3조제1항은 보행권을 '국민이 쾌적한 보행환경에서 안전하고 편리하게 보행할 권리'로 명시하고, 같은 조 제3항에서는 보행권 보장을 위해 '시설물의 설치, 차량의 소통 등으로부터 보행자의 안전 우선', '보행량이 유사한 지역에서 보행여건의 격차 감소', '보행자의 안전과 접근의 편리성, 쾌적성, 미관성 동시 고려', '보행자 증진 및 보행환경 개선사업'의 유기적 협력체계 구축'을 하도록 하였다. 현재 우리 해안 수변로는 '보행권'이 보장되지 못한 채 사람의 공공접근기회가 차단되고 환경은 불량하다. 연안의 공공적 가치와 심미적 가치 등을 살리기 위해서는 해안 수변로의 보행권 확보가 우선적으로 추진되어야 한다.

참고문헌

〈국내 문헌〉

강혜정, 『노후 산업공간의 창조적 재생사례와 시사점』, 「산업단지 Issue&Report 2013-11 제9호」, 한국산업단지공단, 2013.

걷고싶은도시만들기시민연대, 『걷고싶은도시 2016 겨울호』, 2016.

김경수 외, 『북항재개발 2단계 주변지역 종합개발구상』, 부산발전연구원, 2014.

김경천·김갑열·이재수, 『도시재생 지역선정을 위한 평가지표 연구』, 강원대학교, 2015

김혜천, 『한국적 도시재생의 개념과 유형, 정책방향에 관한 연구』, 「도시행정학보」 제 26집 제3호, pp. 1~22.

도시재생사업단, 『도시쇠태 실태 자료 구축 및 종합시스템 구축』, 경기도, 2010.

배연한, 『부산 영도의 도시경관 변천 : 문화경관적 관점』, 경성대학교, 2015.

백경훈, 『부산 연안의 환경 이슈 및 통합적 관리방안』, BDI포커스 제165호, 부산발전연구원, 2012.

부산광역시, 『부산광역시기본통계』, 2015.

부산광역시, 『2025 부산광역시 도시재생전략계획(요약보고서)』, 2015.

부산광역시, 『2020 부산광역시 도시 및 주거환경정비기본계획 변경 』, 2011.

부산광역시, 『2030 부산도시기본계획』, 2011.

영도구청, 『영도발전 비전 2030』, 2015.

조승연·이정형, 『미국 수변지구 재생마스터플랜의 특성에 관한 연구』, 2009.

조윤애, 『도시 쇠퇴지수 개발에 관한 연구』, 상지대학교, 2014.

조진희·이동건·황희연, 『도시쇠퇴 수준 및 특성 유형화』, 충북대학교, 2010.

최재영, 『파리 도시재생사업과 창조도시 광주』, 광주발전연구원, 2010.

최지연 외, 『인구저성장 대응 연안계획체제 개편방향과 과제』, 한국해양수산개발원, 2016.

홍성기, 강영훈, 이한석, 『부산 영도 해안의 해수면 상승에 따른 침수대책 연구』, 「한국항해항만학회지」제 37권 제4호, 2013, pp. 409~418.

〈해외 문헌〉

Framtidsstaden, Quality Programme Bo01 city of Tomorrow, 1999.

Tim Delshammar, Green Surge-MALMÖ, SWEDEN, 2015.

Malmö City Planning Office, Västra Hamnen-current urban development, 2015.

Malmö stad, Malmö in Brief, 2013.

Malmö Stad, Annual report and statement of accounts 2016 Malmö City, 2016.

Malmö City Planning Office, *Malmö stad, Sustainable City Malmö Magazine,* 2013.

Department of planning, Maritime master plan, Baltimore, 2012.

Waterfront partnership of Baltimore, Baltimore inner harbor 2.0, 2013.

World Bank. Managing Coasts with Natural Solutions: Guidelines for Measuring and Valuing the Coastal Protection Services of Mangroves and Coral Reefs. M. W. Beck and G-M. Lange, editors. Wealth Accounting and the Valuation of Ecosystem Services Partnership (WAVES). 2016.

〈인터넷 자료〉

부산일보, 류승훈, '영도다리와 박을룡 경찰관'
(http://news20.busan.com/controller/newsController.jsp?newsId=20160428000047), 검색일자 : 2017.05.19.

BMC 부산도시공사, '혁신도시개발사업'
(http://www.bmc.busan.kr/projects/innovation_01_02/), 검색일자 : 2017.05.19.

리더스경제, 김형준, '한진重 영도조선소, 신선대부두로 이전?...매각설도 '솔솔'
(http://leaders.asiae.co.kr/news/articleView.html?idxno=32190), 검색일자 : 2017.05.19.

뉴스인부산, 정현주, '감지해변이 시민의 품으로 돌아온다'
(http://www.newsinbusan.com/news/view?no=1020), 검색일자 : 2017.05.23.
연합뉴스, 이영희, '부산 연안 해양관광·레포츠 재개발…항만공사 청사진'
(http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2017/02/13/0200000000AKR20170213132000051.HTML?input=1195m), 검색일자 : 2017.05.23.
깡깡이예술마을 :
http://kangkangee.com/index.php/%ea%b0%a4%eb%9f%ac%eb%a6%ac/, 검색일자 : 2017.05.23.
인천아트플랫폼 :
http://www.inartplatform.kr/artplatform/architecture.php, 검색일자 : 2017.05.23.
부산광역시 기본통계 :
http://stat.kosis.kr/nsieu/view/tree.do?task=branchView&id=202_202_1001*MT_OTITLE&hOrg=202
통계청 :http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=2760
볼티모어시 재생마스터사업 관련 홈페이지 :
http://planning.baltimorecity.gov/sites/default/files/UrbanRenewalPlans0517.pdf,
http://www.baltimoresustainability.org/wp-content/uploads/2015/12/Baltimore-Sustainability-Plan.pdf,
http://planning.baltimorecity.gov/sites/default/files/Maritime%20Master%20Plan%202012.pdf,
http://www.baltimorecity.gov/sites/default/files/11_PlanImplementation.pdf,
http://www.baltimorecity.gov/sites/default/files/6_KeyTrends.pdf,
말뫼 관련 자료: 동아일보(2016.5.9.일자), "조선의 몰락" 스웨덴 말뫼, '에코시티'로 변신비결
file:///C:/Users/mycom/Downloads/smart_city_malmo_kristoffer_klim%20(2).pdf

연안형 도시재생 기본구상

- 부산 원도심 및 영도지역 사례 분석 -

• 인 쇄	2017년 6월 28일 인쇄
• 발 행	2017년 6월 30일 발행
• 발 행 인	양 창 호
• 발 행 처	한국해양수산개발원 49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
• 연 락 처	051-797-4800 (FAX 051-797-4810)
• 등 록	1984년 8월 6일 제313-1984-1호
• 조판·인쇄	효민디앤피 051-807-5100

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터 Tel : 394 - 0337

정가 6,000원