



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](#)

建築學碩士學位論文

이용자 의식조사를 통한 워터프론트
계획방향에 관한 연구

- 부산지역 워터프론트를 중심으로 -



2008 年 1 月

釜慶大學校 産業大學院

建築學科

張 美 伶

建築學碩士學位論文

이용자 의식조사를 통한 워터프론트
계획방향에 관한 연구

- 부산지역 워터프론트를 중심으로 -

指導教授 趙 洪 正

이 論文을 建築學碩士學位論文으로 提出함

2008 年 1 月

釜慶大學校 産業大學院

建築學科

張 美 伶

張美伶의 建築學碩士 學位論文을 認准함

2007 年 12 月 21 日

主 審 工學博士 金 起 煥 (印)

委 員 工學博士 洪 性 民 (印)

委 員 工學博士 趙 洪 正 (印)

목 차

제 1 장 서론	1
1.1 연구의 배경 및 목적	1
1.2 연구의 범위 및 방법	2
제 2 장 이론고찰	3
2.1 워터프론트의 개념	3
2.1.1 워터프론트의 정의	3
2.1.2 워터프론트의 변천 과정	9
2.1.3 워터프론트의 역할	10
2.1.4 워터프론트의 기능	13
2.2 수역별 워터프론트 현황	15
2.3 워터프론트의 특성에 따른 계획요소	20
2.3.1 장소적 특성과 계획요소	20
2.3.2 의장적 특성과 계획요소	22
2.3.3 시각적 특성과 계획요소	24
2.3.4 워터프론트의 특성에 따른 계획요소	26
2.4 선행연구 고찰	28
2.4.1 부산지역의 해양관련 관광자원 및 시설에 대한 문헌분석	28
2.4.2 선행연구의 계획방향 고찰	31
2.4.3 소결	43

제 3 장 부산지역 워터프론트의 계획방안	44
3.1 조사의 개요	45
3.2 조사대상자의 일반적 특성	46
3.3 부산지역 워터프론트의 이용실태	48
3.3.1 평균이용 횟수	48
3.3.2 이용객의 동반	49
3.3.3 워터프론트에서의 주 행위	50
3.3.4 주로 이용하는 요일	51
3.3.5 주로 이용하는 워터프론트	52
3.3.6 워터프론트 선택의 기준	53
3.4 부산지역 워터프론트에 대한 시민의식	54
3.4.1 추가해야 할 시설	54
3.4.2 기존 워터프론트에서 개선할 사항	55
3.5 부산지역 워터프론트에 대한 만족도	56
3.5.1 접근성에 대한 만족도	58
3.5.2 워터프론트의 공원규모에 대한 만족도	58
3.5.3 경관에 대한 만족도	59
3.5.4 시설에 대한 만족도	59
3.5.5 휴식공간에 대한 만족도	60
3.5.6 워터프론트의 공원규모에 대한 만족도	60
3.6 소결	61

제 4 장 결론	63
참고문헌	64
Abstract	66
부 록	68



표 목 차

표 2.1 Waterfront zone	5
표 2.2 B. Hoyle(1998)의 도시맥락과 수변공간	10
표 2.3 워터프론트 현황(해수욕장)	17
표 2.4 워터프론트 현황(바다 · 섬)	18
표 2.5 워터프론트 현황(강 · 하천)	19
표 2.6 워터프론트의 특성에 따른 계획요소	27
표 2.7 해양관련 관광자원 및 시설에 대한 만족도	29
표 2.8 해양관광자원 및 시설에 대한 선호도	30
표 2.9 통로	32
표 2.10 특성지역	33
표 2.11 열린 공간	34
표 2.12 역사적 장소	35
표 2.13 건물형태	37
표 2.14 입면패턴	38
표 2.15 공간구성방식	39
표 2.16 시각적 초점	40
표 2.17 조망	41
표 2.18 시각회랑	42
표 3.1 설문지의 구성표	45
표 3.2 조사대상자의 일반적 사항	46

표 3.3 만족도 평가항목	56
표 3.4 전체만족도 회귀분석표	57



그 립 목 차

그림 2.1 연안역의 범위	6
그림 2.2 워터프론트의 정의	7
그림 2.3 물의 속성	8
그림 3.1 주로 이용하는 워터프론트의 분포	47
그림 3.2 평균 이용횟수	48
그림 3.3 동반여부	49
그림 3.4 주 활동	50
그림 3.5 주로 이용하는 요일	51
그림 3.6 주로 이용하는 워터프론트	52
그림 3.7 주로 이용하는 권역	53
그림 3.8 추가해야 할 시설	54
그림 3.9 개선해야 할 사항	55
그림 3.10 접근성에 대한 만족도	58
그림 3.11 공원규모에 대한 만족도	58
그림 3.12 경관에 대한 만족도	59
그림 3.13 시설에 대한 만족도	59
그림 3.14 휴식공간에 대한 만족도	60
그림 3.15 산책로에 대한 만족도	60

제 1 장 서 론

1.1 연구의 배경 및 목적

일반적으로 초기의 워터프론트는 농업, 항만, 물자운송, 수산업 등의 용도로 사용되었으나 도시의 인구가 급격히 증가하고 경제활동의 규모가 확대되면서 워터프론트의 용도가 다변화되어 레크레이션을 비롯하여 항구, 교역시설 등의 공간으로 그 활용이 점차 확대되고 있다.

해양도시의 환경에 대한 질적 개선의 요구는 다양한 관점에서 자연과 인간의 조화로운 공간 창출을 요구하고 있다. 특히 시민적 관점에서의 워터프론트는 공공성이 높은 도시의 주요한 공간 중 하나로 물이라는 자연요소가 갖는 친수성, 개방성, 쾌적성, 비일상성 등의 고려를 통하여 활력이 넘치는 시가지 그리고 문화와 여가의 장이 될 수 있는 새로운 도시 공간 창출이 필요하다.

특히 삼면이 바다로 이루어져 있는 우리나라의 경우 해양적 특성을 살린 도시 공간의 구축이 가능함에도 불구하고 이를 고려하지 않은 채 획일적으로 발전을 거듭함으로써 열악한 도시환경을 만들어 왔다.

이에 본 연구는 현대사회에서의 워터프론트 계획에 대한 다양한 논의를 통해 그 의미를 살펴보고 계획요소를 고찰한다. 이와 함께 부산지역의 워터프론트에 대한 시민의식조사를 실시하여 앞서 고찰한 전문가의 계획요소와 함께 비교 분석하고 부산지역의 워터프론트 개발을 위한 계획방향을 찾아보는데 그 목적을 둔다.

1.2 연구의 범위 및 방법

본 연구는 우리나라의 해양도시 중 항만 및 해양시설이 공존하고 시민들의 활용도가 높은 부산지역을 대상으로 한다. 연구의 방법은 문헌 연구, 설문조사의 방법을 이용하였다.

2장에서는 워터프론트의 개괄적인 고찰을 한다. 선행 연구문헌과 정부 및 부산시의 조사 자료를 통해 워터프론트를 정의하고 워터프론트 계획에 있어서의 일반적인 요소도 고찰해보고자 한다.

3장에서는 본 연구의 공간적 범위인 부산지역의 워터프론트에 대한 시민의식을 조사함으로써 이용자의 만족도와 이용실태, 개선사항 및 조성에 대한 의견을 분석한다.

마지막으로 앞의 분석 내용을 토대로 실제적으로 워터프론트 계획 시 적용해야 할 워터프론트의 계획 방향을 시민의식을 고려한 형태로 제시한다.



제 2 장 이론고찰

2.1 워터프론트의 개념

2.1.1 워터프론트의 정의

워터프론트라는 말은 1980년대 중반부터 일반적으로 사용되었다. 이 당시에는 연안역, 코스탈 에어리어(costal area), 베이 에어리어(bay area), 수제역(水劑域), 수제공간, 수변(水邊), 리버프론트(riverfront), 임해부 등의 유사어도 빈번하게 등장하였다.¹⁾ 그러나 요즘에는 연안, 워터프론트, 수변이 대표적인 용어가 되어 전문용어로서 사용되고 있다. 이들 세 개의 용어는 광의(廣義)로는 거의 같은 의미로 사용되고 있지만 협의적인 의미는 다르다.²⁾ 영문 표기명 waterfront에서 front는 앞, 전방을 뜻하지만 육역의 관점에서 수역을 바라보는 전방이 아니라 수역에서 육역을 바라본 전방으로 해석되어야 하며, 이는 영문 frontier가 개척자임을 고려한다면 상기의 front의 의미는 더욱 분명해 질 것이다. 사전적, 제도적, 학문적 의미는 다음과 같다.

1) 사전적 의미

동아프라임사전(2006)³⁾에서는 워터프론트(waterfront)를 ‘1. 물가의 땅, 2. (도시의) 호안[하안, 해안] 지역, 3. 선창가, 부두’라고 정의하고 있다.

Webster Dictionary(1971)⁴⁾에서는 워터프론트를 ‘land, land with buildings, or a section of a town fronting or abutting on a body of water <tenements along the~>’라고 정의하고 있고, ‘육지, 건물이 지어진 육지이거나 수역 전면에

1) 심기섭, 우리나라 항만재개발제도의 문제점과 개선방안에 관한 연구, 해양수산개발원 해양수산, 통권259호, 2006, p.6

2) 해양공간건축정보(<http://ocean.cric.or.kr>) 발췌

3) 동아프라임사전(2006), 동아출판사, 제5판

4) Webster's third new international dictionary(1971). G. & C. merriam Co.

위치하거나 접하고 있는 구역'으로 해석될 수 있다.

한편 Random house Dictionary(1987)⁵⁾에서는 워터프론트를 다음과 같이 정의하고 있다.

(1) land on the edge of a body of water

(수역의 가장자리에 있는 육지)

(2) a part of a city or town on such land, wharf or dock section

(도시나 마을의 일부이며 그러한 성질을 지닌 육지 즉, 부두나 도크 구역)

이상에서 살펴본 바와 같이 사전적으로는 워터프론트가 물가에 접한 육지부라는 단순한 뜻 외에 다른 의미는 갖고 있지 않다는 것을 알 수 있다.

2) 법·제도적 의미

법·제도적인 개념으로 볼 때 미국이나 일본에서는 '워터프론트'나 '해안보전구역'이라는 개념을 사용하고 있다.

워터프론트 관리의 선진국인 미국에서는 워터프론트란 도시의 항만지구를 의미하는 것이 일반적 인식이며 실제 대부분의 워터프론트 개발은 도시지역에서 이루어지고 있다. 따라서 워터프론트란 앞의 정의에 추가하여 도시지역을 그 대상으로 하는 것이 보다 실상을 반영하는 것이라 할 수 있으며 또한 워터프론트를 계획레벨에서 보면 당연히 도시계획레벨이 된다고 본다.

또한 미국의 경우 연안역의 효율적인 관리를 위하여 연안역 관리(Coastal Zone Management)라는 개념이 도입되었으며 연안역은 국가토지이용정책상 부수되는 부문이라는 인식이 일반적임에도 불구하고 해양대기청(NOAA)에서는 내무성의 토지이용정책과 차별화된 법제인 연방 연안역관리법(Coastal Zone Management Act; CZMA)을 계속 주장하며 3년 만에 법제화시켰다. 워터프론트의 영역은 주마다 차이가 있으므로 일률적인 기준이라고 할 수는 없지만 바다 쪽으로는 수제선

5) The Random House Dictionary of the English Language 2nd Edition(1987), unabridged House Inc.

으로부터 3마일(4.8km), 3해리(5.6km)를 대상으로 하고 있고 배후 육지의 경우 최소 50m에서 최대 10km까지를 설정하고 있다.

일본의 해안법에서 정의한 해안보전구역이 워터프론트와 유사한 개념인데 수제선에서 육역, 해역 다같이 50m 폭으로 규정하고 있으나 건물이나 수제선의 경관 계획분야에서는 육지 쪽으로는 평지부(표고100m이하 지역)의 경우 5km(시안(示案))이내의 공간을 지칭하는 경우가 많다. 그러나 이것 역시 배후지의 상황에 따라 다소 유동적이다.

우리나라의 경우 해양수산부가 연안관리법(법률 5913호, 1999년 2월 8일)을 제정하여 국가 전체의 연안역 개발 및 보전에 관한 종합적인 제도를 마련하고 있고 항만법, 공유수면매립법 등에도 부분적으로 워터프론트 개발 및 이용에 관한 내용이 언급되고 있다.

연안관리법의 내용으로는 연안의 효율적인 보전·이용 및 개발에 관하여 필요한 사항을 규정함으로써 연안환경을 보전하고 연안의 지속가능한 개발을 도모하여 연안을 쾌적하고 풍요로운 삶의 터전으로 조성하는 것을 목적으로 하고 있으며, 바다와 육지가 만나는 연안의 무분별한 개발을 막고 환경을 보전하기 위해 전국의 연안을 4개 용도지역으로 나누어 종합적으로 관리하는 것이다.

표 2.1 Waterfront zone⁶⁾

적용주체		Waterfront 영역	비고
국가별	미국	· 수역측은 영해까지 · 육역측은 수제선에서부터 100Feet-5Mile 까지 또는 간선도로까지	· 법제화 (연안역관리법, CEM) · 각 주마다 차등
	일본	· 수제선에서 육역, 해역 다같이 50M	· 해안법
학 계	토목 분야	· 해안역 공간의 활용이 도시의 전후관계를 고려한 영향권	
	항만 분야	· 항만기능과 도시기능이 교류하는 장소	

6) 이정환, 부산연안의 Waterfront개발 방향에 관한 연구, 동아대학교 토목공학과 박사학위논문, 2002, p.7

여기에서 연안의 범위는 연안해역과 연안육역으로 나누고, 연안 해역은 바다와 영해, 연안육역은 해안선으로 부터 최대 1km의 범위 안에서 정한 육지와 무인도서로 규정하고 있다. 또한 육지쪽 경계선으로부터 500미터(항만법에 의한 지정항만, 「어촌·어항법」에 따른 국가어항 또는 산업입지 및 개발에 관한 법률에 의한 산업단지의 경우에는 1천 미터) 범위안의 육지지역이 연안육역에 포함된다.

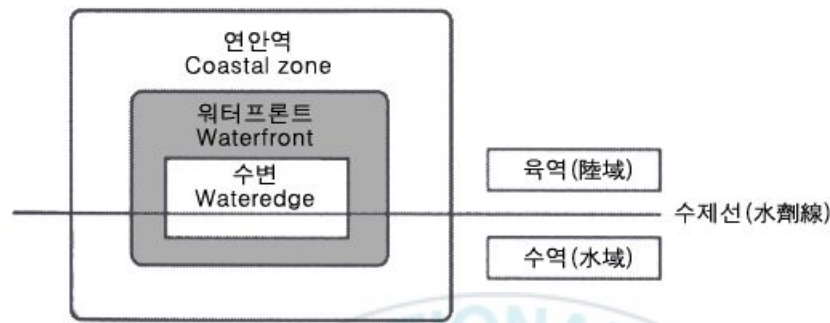


그림 2.1 연안역의 범위

3) 학문적으로 규정된 의미

부산시 시정연구단(1992)⁸⁾에서 규정한 광역적으로 워터프론트의 경계는 ①분수령에서 수제선까지, ②만등에서 하나의 해수 고에 영향을 미치는 육수(강, 하천)가 유입하는 범위, ③해역에서의 시계의 한계역 등을 들고 있다. 그러나 모든 경계는 개념적이며 실제 워터프론트 개발을 수행하기 위해 정해 놓은 것은 아니다. 따라서 뚜렷한 한계거리는 없다고 보는 것이 타당하다.

강혁(1992)⁹⁾의 연구에서는 워터프론트란 말 그대로 육지와 바다(물)의 자연환경의 경계 즉 그 가장자리를 의미하는 것이며 여기에 인공의 구조물과 건축, 조경 등이 유기적으로 가미되어 독특한 장소와 영역을 만들어 갈 수 있는 구역을 포함하는 의미로 쓰이기도 한다고 정의하고 있다.

7) 이한석 외 공역, 워터프론트 계획, 이집출판사, 2000, p.3

8) 부산시정연구단, 워터프론트와 미래형 도시개발, 부산광역시, 1992

9) 강혁, 부산에 있어 수변개발의 가능성과 당위성, 이상건축 9211. 1992, p.70

환경계획분야에서 이루어진 강대옥(1992)¹⁰⁾의 연구에서는 워터프론트의 보편적인 개념으로 해변, 강변, 호변 등 비교적 규모가 큰 수역을 사이에 두고 육역과 수역이 유기적으로 결합되어 일체가 된 영역이라고 정의하면서 워터프론트의 개발을 해안역, 수제부, 수변공간의 개발로 번역하고 이 영역은 수역의 교호부(交互部)라는 입지적 특성으로 인하여 뛰어난 경관과 심리적 안정, 교통의 다양성과 편리성 등 많은 잠재력을 내포하고 있다고 하였다.

대한국토·도시계획학회의 저서 「도시의 계획과 관리」에서는 수변공간이라는 지리적인 의미와 함께 ‘물’과 관련된 기능을 가지고 도시생활의 활력을 주며 인공 시설과 더불어 자연적 정취를 느낄 수 있는 친수공간이라는 기능적 의미를 동시에 포함하고, 일면 도시의 녹지기능과 유사한 기능을 수행하면서도 다른 한편으로는 녹지와는 전혀 다른 독자적인 기능공간을 포함하고 있는 독특한 자원으로서 “1차적인 수변기능인 항만 활동뿐만 아니라 여타 도시 활동 모두를 수용할 수 있는 유연성과 규모를 가진 장소로 공업·유통·어업 등 생산적인 행위와 상업·업무·주거·레크레이션 등 전형적인 도시 활동이 함께 이루어질 수 있고, 또한 모든 도시민이 이용 가능한 공공공간”이라고 정의하고 있다. 나아가 물이라는 광의적인 개념에서의 워터프론트도 함께 해석하고 있는데 다음과 같다.¹¹⁾

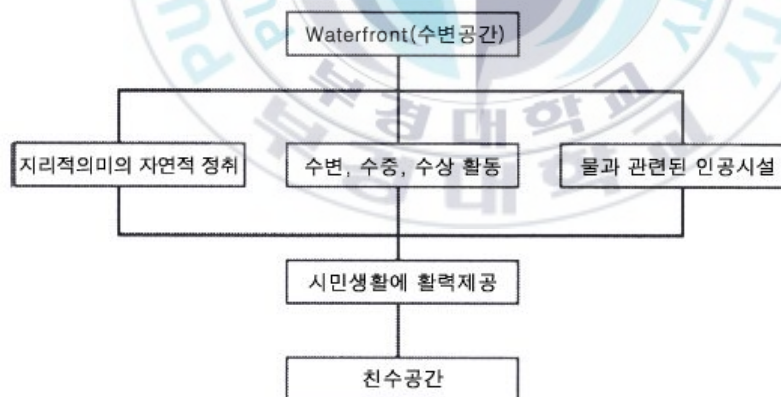


그림 2.2 워터프론트의 정의¹²⁾

10) 강대옥, 현대도시의 워터프론트 개발방향, 이상건축 9211, 1992, p.80

11) 대한국토·도시계획학회, 도시의 계획과 관리, 2000, p.566

또한 물은 생활에서 기복을 만들고, 마음의 여유와 편안함, 위안을 준다. 도시는 물에 의해서 빛과 그림자의 조화를 만들고, 도시의 건물은 흐르는 물에 의해서 극적으로 연출되기도 한다. 물이 석양을 반사함에 따라 사람들의 표정에 여유나 침울한 분위기를 띠게 하는 등 워터프론트는 사람 정신의 균형을 회복시키는 불가사의한 작용을 한다. 이러한 성격을 갖고 있는 워터프론트의 특성으로 먼저 「개방성」을 들 수 있다. 수면위에는 아무 것도 없기 때문에 멀리까지 한눈에 내다볼 수 있으며, 광대한 개방적인 공간이 존재하고 사람들은 개방감을 맛볼 수 있기 때문이다. 잔디가 돌아나지 않았지만 어느 의미에서는 「잔디의 초원」이며, 「광대한 들판」이다. 국토, 즉 육지가 좁고 그리고 혼잡한 나라에서 이 개방감은 더욱 더 중요하다.

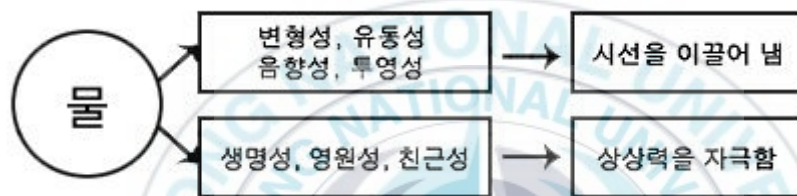


그림 2.3 물의 속성¹³⁾

워터프론트에는 일상적으로는 느끼기 어려운 요소, 즉 「비일상성」이 존재하고 있다. 그리고 대부분의 경우 우리들에게 쾌적한 환경을 제공하고, 여기에서 요트, 낚시 등의 레저의 거점으로 적합한 「오락성」도 갖고 있다. 또한 워터프론트는 수역과 육역의 접점이며, 사람, 물건, 문화 등 다양한 정보의 교류가 이루어지는 공간이다. 이국인과 이문화가 들어오는 창구이며, 해외에 열린 통산의 거점이며, 국내 각지를 연결하는 교통의 중요한 결절점이기 때문에 이국의 정서, 낭만이 느껴지는 경우와 역사적 유산이 존재하는 「문화성」과 「역사성」이 풍부한 공간이라 할 수 있다.

12) 엄기철(국토연구원), 친수공간의 조성과 통합적 관리방향, 환경 친화적 친수공간의 활용 방향에 관한 심포지엄 자료, 1999 발췌

13) 이해련, 물을 매개로 한 수변공간 환경디자인에 관한 연구, 이화여자대학교 장식미술학과 석사학위논문, 1995, pp. 6~10 인용

2.1.2 워터프론트의 변천 과정

바다를 배경으로 성장한 국가나 도시는 어디나 유명한 항구가 있기 마련이었고 그러한 도시의 변영 역시 항만기능을 활성화하기 위한 여러 가지 유형의 항만시설들과 해양관련 활동들에 의해 가능하였다. 도시 중심부에 위치한 부두를 중심으로 워터프론트와 도심을 구분할 수 없을 정도로 기능적으로 일체화 되어있고 워터프론트를 따라 주거, 상업, 유통, 위락 등의 기능이 발달한 도시구조를 지니고 있다. 이러한 형태는 지금도 그대로 유지되어 대부분의 유럽의 항만도시가 공통적으로 가지고 있는 특색이다.

산업혁명을 거치면서 철도가 도심에 진입하게 되었고 그 결과 항만을 이용한 물자의 수송에 철도수송이 큰 역할을 수행하게 되었다. 선박기술과 항만하역기술이 발달하면서 선박은 차츰 대형화되고 전용화 되기 시작했고 보다 넓은 접안시설과 보관시설이 필요하게 되었다. 그러나 배후도시로의 항만구역 확장이 더 이상 불가능해지자 항만의 확장축이 바다 쪽을 향하게 되면서 매립을 통한 항만구역 확장이 이루어지기 시작하였다.

이러한 워터프론트 구역의 변화로 종래의 요철형(Finger type pier) 부두모양이 직선적으로 바뀌었고 해안에서 먼 창고건물들은 기능면에서 쇠퇴하게 되었다.

60년대에 들어 항만시설의 현대화, 기계화로 인하여 부두의 노동인구가 감소하였고 시민들의 부두접근도 제한되었다. 더욱이 물동량의 급속한 증가는 부두주변에 심각한 교통난까지 유발하여 차츰 항만이 도시발전과 상충하여 부담스런 존재가 되었으며 부두가는 더 이상 활기차고 정취어린 곳이 아니라 시민들로부터 멀어진 곳이 되었다. 세계적인 해운경기의 퇴조로 항구 주변의 경제가 침체되고 물리적 환경이 더욱 낙후하게 되자 쇠퇴하고 불량해진 항만주변의 환경은 주요 해운선진 국가들의 커다란 골칫덩어리로 등장하게 됨에 따라 70년대부터 이 지역들을 중심으로 한 재개발이 여러 곳에서 이루어졌다. 대표적인 사례가 영국 런던의 Dock land, 미국 발티모어의 Inner harbour 등이다.

표 2.2 B. Hoyle(1998)의 도시맥락과 수변공간¹⁴⁾

단계	시기	특징
초기 도시	고대·중세 -19세기	도시와 수변의 공간적, 기능적인 수변을 따라서 깊은 연관관계
팽창 도시	19-20세기 초	상업 및 산업의 급격한 성장이 수변의 기능도시를 능가하면서 선박관련 산업발전
근대산업도시	20세기 중반	산업성장(석유)과 대형 컨테이너 화물의 등장과 관련 화물선과 시설의 성장으로 대규모 수변공간 필요
수변공간과의 단절	1960 - 80년대	해양관련 기술변화로 수변을 따라 산업개발지 필요성과 더불어 도시와 수변공간의 기능적 공간격리
수변공간의 재개발	1980 - 90년대	도시와 수변의 공간적, 기능적 격리로 버려진 대규모 공간에 대한 재개발

2.1.3 워터프론트의 역할

워터프론트는 물과 사람을 결합하는 점적역할, 물과 지역을 결합하는 선적역할, 물과 도시를 결합하는 면적역할을 한다.¹⁵⁾ 또한 최근에는 시민의 휴식을 위한 공간으로서의 접근성을 회복하려는 추세이다.

1) 점적역할 - 물과 사람의 결합

워터프론트를 구성하고 있는 바다, 강, 호수 등과 같이 광대한 공간이 있으나 워터프론트와 사람들의 직접적인 관계는 비교적 소공간에서 이루어진다. 대부분 ‘광장·공원·과 물’, ‘건물과 물’, ‘제방과 물’, ‘다리와 물’이라는 구성안에서 이용하지만 이는 광대한 공간속에서의 점적인 공간이라 할 수 있다. 도시의 워터프론트는 인공공간으로서의 도시와 물이라는 자연과의 융합된 특이한 공간이며, 워터프론트를 살리는 점적 공간에 의해 ‘사람과 물, 워터프론트’와의 직접적인 만남이

14) 서울시정개발연구원, 여가공간으로서의 수변공간 활성화 방안 연구, 정책토론회 자료, 2006

15) 서의택, 친수공간, 부산대학교 도시문제연구소, 1997

성립된다. 그래서 점적 역할에서 디자인은 워터프론트 개발의 성공여부를 좌우한다. 디자인을 할 때는 워터프론트의 아이덴티티를 지닌 요소, 역사적 유산 등을 충분히 활용해야 한다.

2) 선적역할 - 물과 지역의 결합

워터프론트는 해안선, 하안선이라는 연속된 선적 공간을 가지고 있으며, 이들 선적 공간은 반드시 역할과 규칙성을 갖고 있다. 그 중의 하나는 육역의 가장자리를 형성하는 공간으로서의 역할이다. 육역과 수역을 명확하게 하는 공간분단작용을 하고 있는 것이다. 해안선이나 하안선은 배후지인 육역이 가지고 있는 제 기능을 명확하게 분단하는 역할을 수행하고 있으며, 이는 워터프론트가 도시, 지역의 최외연부의 공간을 형성하고 있다는 것을 의미한다.

또한 해안선이나 하안선은 일반적으로 하나의 자치단체에만 머물지 않고 지역과 지역을 연결하는 역할도 하고 있다. 예를 들면 하천의 경우 상류와 하류지역이 하천을 공통으로 시가지 개발 매체로 이용함으로써 두 지역의 활성화가 가능하다. 이처럼 워터프론트의 선적 역할은 도시의 가장자리, 또 물의 흐름 등의 지리적 요소로부터 도시를 구분하는 지표가 된다. 그러므로 하천을 복개하거나 수제선 근처를 높은 건물군으로 점거하여 해안선을 분단하거나 방향성을 바꾸는 등 개성을 무시하는 워터프론트의 이용개발은 피해야 한다.

3) 면적역할 - 물과 도시의 결합

지금까지 워터프론트는 선적 공간이었기 때문에 주로 선박을 이용한 활동에 유리하며, 예전부터 이곳에 거주하는 사람이나 일자리를 가진 사람 이외에는 인식하지 못한 공간이었다. 이같은 이유로 워터프론트가 도시의 활성화를 연출할 수 있는 많은 요소를 갖고 있으면서도 제대로 활용되지 못하였다.

그러나 강이나 바다를 향하여 건물이 형성돼 도시가 있듯이 많은 워터프론트는 시가지 형성과 지역 형성에 공헌을 하고 있다. 강이나 바다가 직접 보이지 않아도 그것이 어느 방향으로 어느 정도 떨어져 있고, 거기에는 어떠한 공간, 경관이 있

는가를 인식하면서 사람들은 그 도시를 파악한다. 해안이나 하천에서 곧바로 구릉 지로 이어지는 형태의 도시 이외에는 수계선으로부터 200~300m 정도 떨어져 있으며 물을 보는 것은 불가능하다. 아무리 도시 내에 하천, 운하가 있어도 그 점유 면적이 도시의 반 이상을 차지하는 도시는 드물고, 그 도시가 항만도시, 운하도시라는 것은 도시생활자가 점이고, 선인 워터프론트를 통해서 도시를 면으로 볼 수 있기 때문이다. 또 워터프론트는 배후지와 하나로 되어야 성립하는 공간이다. 아무리 질 높은 워터프론트계획을 책정해도 배후지와 긴밀한 관계를 갖는 계획이 아니면 개발 의의는 찾아 볼 수 없다. 이처럼 워터프론트의 존재는 도시의 아이덴티티를 형성하여 수역과 도시를 결합하는 중요한 역할을 지니고 있다.

4) 여가공간으로서의 역할

산업화시대에 교역 및 물자운송의 최적지였던 수변공간은 탈산업화시대를 맞이하여 기존의 기능을 상실하게 되었고 기능이 상실된 수변공간은 도시의 공동화와 슬럼화로 도시문제의 핵심 지역이 되었다.(표 2.2)¹⁶⁾ 또한 도시 패러다임의 변화로 기능이 상실된 산업이전적지에 대해 문화시대에 적합한 탈 산업적 기능이 요구되게 되었다. 근대의 산업도시에서 요구되는 물리적, 양적 효율성보다도 감성적, 질적인 가치가 더 중요시되므로, 기존의 흔적은 고유한 장소성으로 새로운 문화유산지로 부각되었다. 한편, 급속한 도시팽창기의 자동차전용도로로 인해 주변지역과 단절된 수변공간은 시민의 휴식처로 접근성을 회복하려는 추세이다.

한편, 토지이용률을 극대화했던 근대도시계획에서 개발의 경계가 되었던 단절된 수변공간은 오히려 잠재력이 많은 도시의 시민공원이고 나아가 문화시대는 노동집약적인 사회구조를 지니게 되므로 시민여가공간이 도시의 중요한 역할을 담당하게 된다. 수변공간은 물에 대한 인간의 자연스러운 서정성에 의해 다양한 문화를 유발시킬 수 있는 장소이고 인간의 친수감정과 아름다운 경관의 입지조건으로 인해 문화이벤트가 매우 효과적인 장소이다. 끝으로 혐오스러웠던 산업시설물의 문화적인 재활용으로 장소의 기억과 역전의 즐거움을 제공하는 장소 즉, 근대도시의 주체가 되는 건축문화유산이 될 수 있다.

16) 서울시정개발연구원, 여가공간으로서의 수변공간 활성화 방안 연구, 정책토론회 자료, 2006

2.1.4 워터프론트의 기능

일반적으로 물과 가깝거나 물을 접하므로 얻을 수 있는 친수 기능이나 물의 다양한 표정은 개발방향에 따라서 귀중한 연출 요소가 되며 친수 기능은 매우 중요한 역할을 하게 된다.¹⁷⁾ 이러한 친수 기능 이외에 워터프론트 개발에 고려되는 기능들은 다음과 같다.

1) 자유로운 공간을 확보하기 쉬운 공간 확립기능

육역부의 계획 대상지 경계 대부분이 육지와 이어지는 것과는 달리 워터프론트의 경우 절반정도가 수면에 접하게 되므로 수역에 의한 타 지역과의 분리는 공간적으로 확립된 지역성격을 부여한다. 여기서 확립된 공간이란 워터프론트를 도시에서 분리하여 독립된 공간을 형성한다는 것이 아니라 워터프론트가 타 지역으로부터 영향을 적게 받는다는 것이고, 이를 이용하여 가장 바람직한 기능 부여가 용이해짐으로 그것이 존속하기 쉬운 공간적 기능을 가지게 된다.

2) 다양한 기능의 교차적 공간(Multiplicity)으로 작용

넓은 수역을 가진 워터프론트는 그 형성의 역사에서도 알 수 있듯이 연료·생산·상업 등 다양한 기능이 혼합되고, 또 그들을 결합시키는 역할을 가진다. 뿐만 아니라 급변하는 사회추세의 진전에서 비롯되는 정보·레저 등의 새로운 기능을 육역에 비하여 보다 용이하게 포용할 수 있다. 물을 매개로 많은 기능이 워터프론트에 도입된다는 것은 그 지역의 활성화를 의미하는 것으로, 워터프론트가 다양한 기능의 교차적 공간으로서의 역할을 담당한다.

3) 거점 기능(Growth-pole)의 역할

현대도시는 그 기능의 고도화·고질화·다양화를 충족하기 위하여 다핵구조로 변모하고 있다. 도시의 핵이 많아진다는 것은 도시의 표정이 다양해져 활성화가

17) 강대욱, 현대도시의 워터프론트 개발방향, 이상건축 제3호, 1992

촉진된다는 측면에서 바람직하다고 볼 수 있다. 거점이 될 수 있는 지역은 도시 잠재력이 높은 도심부가 유리하지만 좋은 공간의 확보가 어려워, 이에 근접된 워터프론트가 주목을 끌게 된다.

워터프론트는 공간의 광대성, 도심까지의 근접성, 금융·정보 등의 집착성 등의 특성 외에도 도시 리조트지역이라는 도시의 새로운 표정을 조성하는 개발지점으로서의 기능을 수행할 수 있다.

4) 도시 활성화 기능(Dynamics)

수역과 육역이 일체화된 워터프론트 개발은 같은 기능을 갖는 육지부의 개발과는 달리 그 공간이 갖는 의외성, 생동성 등으로 보다 많은 매력을 줄 것으로 보인다. 워터프론트개발이 사회에 미치는 영향은 국제화·정보화·다양화의 과정에서 요구되는 도시 공간의 획득 외에도 공간조성이나 이를 유지 관리하기 위하여 나타나는 산업 등 여러 가지 산업의 활성화에도 이바지한다.



2.2 수역별 워터프론트 현황

1) 수역에 따른 워터프론트의 분류

워터프론트는 해양·하천·호소(湖沼)의 수역에 따른 차이만이 아니라 각각의 지형, 지리, 기상, 공간, 생태, 법적조건, 개발현황 등도 다르다. 더욱이 수역과 육역의 접선이 되는 수계선도 항상 불안정하며 장기적으로 보면 항상 이동하고 있다고 할 수 있다. 매립·침식 등에 의해 수계선이 전진·후퇴할 수도 있으며 하천·호소 등에 있어서는 워터프론트 그 자체가 소멸해버리는 극단적인 경우도 있다. 또 호안개수·수질정화 등의 개발·정비 등에 의해 지금까지 뒷면을 향해 있던 하천 등이 앞면으로서의 표정을 가지게 되는 것도 있다. 그 반대의 경우도 있을 수 있다.

따라서 워터프론트에서 개발·계획에 있어서는 이들의 상황을 충분히 인식하는 것이 중요하다. 이하에 수역별로 개발의 장점이나 문제점 등을 개략적으로 살펴본다.¹⁸⁾

(1) 해양(海洋)

폐쇄성 해역에 면하는 워터프론트는 일반적으로 정온한 수역을 가지고 있기 때문에 예부터 항만 등으로서의 이용·개발이 진행되어 시가지화가 현저하며 또 경관도 다양하고 매력적인 곳이 많다. 따라서 이 지역은 역사적으로 경제적 가치가 높아 자칫하면 수익성이 있는 시설에 의해 점유될 가능성이 크다. 그러나 풍요롭고 변화가 있는 거리 만들기를 위해서도 개발·정비 시에는 수익성만이 아니라 다양한 기능·시설의 입지를 적극적으로 생각해야만 한다.

한편 외해 등에 면하는 개구선 해역의 워터프론트는 쓰나미(津波)·고조(高潮)·강풍·조류 등의 영향을 직접 받기 쉬우며 워터프론트 개발을 지원하는 시가지화가 늦어진 곳이 많기 때문에 개발 등에는 불리한 조건을 가지고 있다. 그 때문에 개발 등에는 상당한 자본투자가 부득이하게 될 것이다.

18) 해양대학교 해양공간건축연구실(<http://ocean.cric.or.kr/>) 발췌, 2007. 10

(2) 하천(河川)

시민에게 가장 가까운 자연수는 하천인 것에는 틀림이 없다. 그렇지만 현재 시가지를 흐르는 하천에는 직립호안 등에 의해 배후지와는 격리된 상태가 적지 않다. 이후에는 호안시설의 개수도 기대되며 역사적으로도 시민과 친숙한 하천의 적극적 이용이 촉진될 것이다. 또 주로 선운(船運)의 목적을 마친 운하·수로 등은 특별한 목적을 가지고 축조된 것이므로 주변의 역사적 환경과 일체가 된 수정(修景)·정비를 행하여 시민에게 워터프론트의 역사적 의의를 상기시키는 좋은 기회로 만들었으면 한다.

(3) 호소(湖沼)

호소는 에코시스템을 포함하여 전형적인 폐쇄형의 수역이다. 일반적으로는 안정된 정온성이 높은 수역이지만 체수성(滯水性)이 강하고 수질의 오염·저하를 일으키기 쉽다. 계획에 있어서는 수질의 정화·유지·오염방지를 고려한 정화·수면청소 등의 환경유지시설이 필요 불가결하게 되기 때문에 대규모의 개발은 가능한 피했으면 한다. 또 비교적 안정되어 있는 수위라고 할 수 있지만 계절·기후에 따라 상승하는 경우도 있으므로 수제선 부근의 이용에는 충분한 주의가 필요하다.

2) 부산지역 워터프론트의 분류 및 현황

본 연구에서는 항만시설과 해양시설이 공존하고 이용자의 접근성이 높은 부산지역의 워터프론트 사례를 중심으로 보고자 한다. 따라서 2007년 현재의 부산시 워터프론트의 현황을 수역별로 분류해보면 다음과 같다.¹⁹⁾

19) 부산광역시 문화관광 정보시스템(<http://tour.busan.go.kr/>)의 관광명소에서 사진 발췌, 2007. 10

표 2.3 부산지역 워터프론트의 분류(해수욕장)

구분	시설명	현장사진	시설명	현장사진
해양 (해수욕장)	해운대		다대포 해수욕장	
	광안리		일광 해수욕장	
	송정 해수욕장		임랑 해수욕장	
	송도 해수욕장			

표 2.4 부산지역 워터프론트의 분류(바다·섬)

구분	시설명	현장사진	시설명	현장사진
해양 (바다·섬)	태종대		동백섬	
	오륙도		절영해안 산책로	
	몰운대		대변항	
	신선대		가덕도	
	이기대			

표 2.5 부산지역 워터프론트의 분류(하천)

구분	시설명	현장사진	시설명	현장사진
하천	회 동 수원지		대천천	
	불광산 계곡		조만강	
	낙동강		축정천	
	온천천		월내천	
	수영강			

2.3 워터프론트의 특성에 따른 계획요소

2.3.1 장소적 특성과 계획요소

도시는 그 구성요소들의 집합체이며, 이러한 구성요소는 각각의 장소적 요소로서의 특성을 가진다. 그리고 각각의 특성들이 서로 관계성을 가지고 도시전체의 공간을 구성하며 또한 도시의 이미지들을 결정하는 요소로서 작용한다. 이러한 장소적 요소들로서는 통로(Routes), 지역(Districts), 열린 공간, 수변 관련 행위유발 공간, 역사적 장소 등으로 나누어 생각해 볼 수 있다.^{20) 21)}

1) 통로

도시와 건축의 이미지는 통로의 이동을 통해 보이는 풍경이기도 하다. 이러한 통로는 도시의 랜드스케이프를 결정짓는 중요한 요소이며, 도시의 형태를 결정짓는 요소이기도 하다. 그 중 간선도로나 도시 고속도로 같은 통로적 요소는 도시의 이미지를 규정하는 중요한 요소이다.

워터프론트를 구성하는 통로는 철로와 도로, 해수로 이루어진다. 일반적인 도시에서의 통로와 워터프론트의 통로의 다른 점은 바다를 매개로 한 접근성의 유무에 있다. 즉 바다를 향한 접근 동선은 육지에서 발생하며, 이는 도시에서 바다를 향한 조망을 제공하고 때로는 바다로의 시각회랑을 제공하기도 한다. 도시에서 차로의 교차점은 도시의 주요한 특성을 제공하는 결절점(Node)으로서 작용한다.

2) 특성지역

모든 도시는 지역 단위들의 집합체이다. 그리고 이러한 부분 지역들 간의 배열 또는 중첩, 혼합에 의하여 도시의 성격을 구성하는 특징적 지역을 결정한다. 또한 특징적 지역의 패턴은 통로의 패턴과 밀접한 관계를 가지며 지역의 크기 역시 통

20) Keven Lynch, The Image of The City, the MIT Press, 1959

21) 조용수, 김기수, 도시항만지역의 워터프론트 디자인요소, 동아대학교건설기술연구소 연구논문집, 제25권 제1호, 2001, p.43

로의 규모를 결정짓기도 한다.

도시의 지역은 강한 성격과 아이덴티티(Identity)²²⁾를 도시에 부여하기도 한다. 또한 지역은 그 도시의 문화적 성격과 발전 정도를 표현하기도 하며, 도시에 그러한 의미를 부여하기도 한다. “Downtown”, “Chinatown”, “Harlem” 등이 그러한 예이며, “Waterfront” 역시 이러한 의미로서 사용되는 개념이다.

특성지역은 도시의 물리적 형태를 결정함과 동시에 도시의 시각적 행위들이 일어나는 중요한 두 가지 요소가 있다고 볼 수 있다.

항만 워터프론트를 구성하는 지역은 그 기능적 특성에 따라 항만지역, 주거지역 등으로 구분될 수 있다. 지역에서의 고유한 기능 및 특성은 도시의 물리적 형태와 시각적 행위의 차별성을 제공한다.

3) 열린 공간

도시 이미지를 결정하는 여러 가지 요인들 중 Pattern, Grain, Texture, Shape 등은 도시의 매스로서 솔리드(Solid)한 요소들이다. 건축에 있어서 이러한 솔리드한 요소와 대비를 이루는 공간이 건축물을 규정하는 중요한 요소이듯 도시의 오픈스페이스는 도시 이미지를 이루는 중요한 요소이다. 또한 이러한 오픈스페이스는 도시공간 속에서 도시적 회랑(Corridor)을 형성하는 등 도시의 중요한 성격적 요소의 의미를 부여한다.

‘워터프론트적’이란 용어는 도시와 수변과의 관계가 어떠한가에 따른 개념이고 도시의 풍경에서도 매우 중요한 부분이다. 오픈스페이스의 경계를 구성하는 지역 및 건물 군들의 성격들은 여러 가지의 방법으로 오픈스페이스의 성격을 규정하고 있다.

즉, 워터프론트 지역에서의 오픈스페이스는 바다와 인접한 지역에서 수변관련 행위 유발 공간의 성격이 강한 바다로 열린 공간과 바다와 인접하지는 않으나 수변과의 간접적 연계성을 제공할 수 있는 도시의 오픈스페이스로 구분할 수 있다. 그리고 이러한 수변에서 일어나는 행위의 도심 연계가 분명할 때 워터프론트적

22) 아이덴티티(Identity) : 동일함, 일치, 동일성, 자기 동일성 즉 딴 것이 아닌 자기 자신임.

도시의 이미지는 아이덴티티를 제공한다. 여기서 도심과 해변의 행위유발요소(Generators)들 사이에서는 일련의 수변과 관련 행위가 발생하며, 이 행위의 장소로서 전형적인 열린 보행공간(Linkage)이 제공된다.

4) 역사적 장소

도시를 구성하는 여러 가지 장소적 특성 중에 역사성을 고려하는 것 역시 주요한 사항이다. 장소성 그 자체가 이미 아이덴티티를 가지지만 도시의 역사적 상황이 배경이 된 장소는 그 도시에 상당한 의미를 부여하며 도시를 구성하는 다른 형태적이거나 매스적인 요소들과는 또 다른 측면에서 도시의 이미지를 부여하는 중요한 요소가 되는 것이다.

2.3.2 의장적 특성과 계획요소

도시를 여러 특징적 지역으로 구성되며, 이러한 지역은 저마다 특징적 유형을 가지고 있다. 이러한 도시의 유형은 오픈스페이스, 건물 및 통로의 형태와, 규범적이든 규범적이지 않던 기하학적 특성 등으로 구성된다고 할 수 있다. 그리고 이러한 유형적 요소는 주거나 캠퍼스 등의 도시·건축적 계획 측면에 있어 아주 유용한 가치를 가지고 있다.^{23) 24)}

1) 집합적 건물형태의 특성

도시의 의장성을 결정하는 요소 중 개별 건물들의 집합형태에 의한 특성은 건물의 매스에 의하여 구성되는 도시의 형태적 특징을 설명할 수 있는 주요한 요소이다. 이러한 집합적 건물형태는 도시의 그레인(Grain), 텍스처, 스카이라인 등을 결정짓는 요소이기도 하다. 건물 매스의 집합적 형태에서 입자의 크기에 의한 특성 요소로서 그레인은 건물의 크기에 따라 거친 그레인(Coarse Grain)과 매끄러운

23) Spreiregen, P. "Urban Design : The Architecture of Towns and Cities" AIA, 1965, p.54

24) 조용수, 김기수, 도시항만지역의 워터프론트 디자인요소, 동아대학교건설기술연구소 연구논문집, 제25권 제1호, 2001, p.44

그레인(Fine Grain)으로 분류된다. 텍스처는 건물 매스들의 혼합으로 건물의 크기 및 높이 변화에 따라 일정한 텍스처(Uniform Texture)와 변화하는 텍스처(Uneven Texture)로 나눌 수 있다. 스카이라인은 매스의 형태와 높이 등에 의해 결정지어지는 도시의 이미지이며, 그레인과 텍스처의 특성에 따라 다양한 종류의 스카이라인이 설명될 수 있다. 일반적으로 도시의 스카이라인은 거친 그레인과 변화하는 텍스처로 이루어지며, 리드미컬한 실루엣 형상은 도시의 아이덴티티를 결정하는 주요한 역할을 수행한다. 워터프론트 도심의 스카이라인은 가로에서의 조망, 바다에서의 조망으로 나누어 볼 수 있다. 가로에서의 조망은 일반적으로 근접 그레인, 텍스처, 스카이라인으로 나타나며 주로 입체적으로 구성되고, 바다에서의 조망에 의한 건물 매스들의 그레인, 텍스처, 스카이라인은 원점경으로 나타나며 이는 평면적으로 구성된다.

2) 주요입면 패턴

의상적 요소 중 각 건물들의 입면은 도시의 성격을 결정하는 주요한 요소 중의 하나로 입면의 색상과 재료에 따라 그 성격을 달리 할 수 있다. 개개 빌딩의 지나친 색채 사용은 무질서한 도시의 이미지를 가져옴으로 도시의 구성요소를 참고한 색채 계획이 중요하다 할 것이다. 무엇보다 경관미는 다양성 가운데 통일성이 중요함으로 다양한 색의 조합 속에서 질서를 찾는 것이 중요하며, 이러한 통일성의 요소로는 「규칙성」, 「친밀감」, 「유사」, 「대비」 등의 원칙이 고려되어야 한다. 또한 이러한 색채계획과 더불어 입면을 구성하는 재료 역시 비슷한 측면에서 고려되어야 한다.

3) 지형에 따른 저층부 또는 외부공간의 구성 방식

지형의 형태와 모양은 도시의 형태를 구성하는 중요한 요소이다. 그리고 지형의 성격에 따라 보전되어야 할 자연적 장소로서의 분별도 필요하다. 몇몇 도시들에는 자연적 보존의 요소들이 그 도시의 가장 중요한 이미지로 구성되기도 한다. 물론 큰 도시에 있어서도 이러한 지형적 요인들의 분류에 따른 도시 내에서의 배치 및

계획은 중요한 도시 이미지의 구성요소가 된다. 건축적 문제에서 역시 주변 지형에 대한 고려가 초기 계획시 가장 중요하게 고려되는 만큼 이러한 지형에 관련된 요소는 도시 이미지 아우트라인에 중요한 요소이다.

4) 시각적 초점

도시의 시각적 구성에 있어 가장 비중 있는 요소가 랜드 마크일 것이다. 어떤 랜드 마크는 그 크기가 매우 커서 도시의 먼 거리에서 인식될 수도 있으며, 때론 넓고 오픈 되어있는 공간으로 구성되기도 한다. 랜드 마크가 도시 이미지 구성요소로서 가장 중요한 것은 사람의 행위유발에 비중이 크게 작용한다는 것이며 도시의 아이덴티티 형성에 중요한 요소로 작용하기 때문이다. 그리고 빌딩 군들의 집합 지역이나 사람들의 행위가 중심이 되는 지역에서는 사람들의 시선 또는 행위를 유발시키는 중심적 형태 또는 공간(Focal Points)을 제공한다. 여기서 행위유발요소는 마그네트(Magnets)라고 하며, 행위의 주체를 제너레이터(Generators)로 일컫는다. 마그네트는 주로 랜드마크적 요소를 비롯하여 노드, 도시의 오픈스페이스 등 시각적, 장소적으로 인지성이 높은 도시의 구성요소들로서 연결보행공간(Linkage)이 형성되고, 행위주체(Generators)에 의하여 활성화된다.

2.3.3 시각적 특성과 계획요소

시각적 요소는 도시의 이미지를 구성하는 요소 중 사람들에게 가장 인지되기 쉬운 요소로서 도시의 풍경을 이루는 구성 요소 중 쉬우면서도 디자인적 고려가 중요하게 다루어져야 하는 요소이다. 장소적 요소나 의장적 요소와 달리 도시의 삶을 살아가는 일반사람들에게 가장 직접적으로 느껴지는 요소이면서, 강한 영향력을 줄 수 있는 요소라 하겠다. 도시 공간의 구성 요소로서의 시각적 요소로 높이에 따른 조망(Vistas)과 시각회랑(View Corridor)이 있다. 이러한 시각적 조망에 따른 공간적 구성요소는 워터프론트가 수변으로의 열린 공간을 가진다는 특징에 따라 친수성의 감각을 증폭시킬 수 있는 연출을 가능하게 한다. 또한 도시 구조에

서 경계(Edge)로서 일반적으로 인식되고 있어 경관적인 시점의 고려로 건물로부터의 조망확보뿐만 아니라, 다른 건물로부터 수변으로의 시선 배려 등에 의한 친수성의 향상을 도모하는 공간으로서 개방감과 함께 변화한 도시의 오아시스 역할을 담당하고 있다.²⁵⁾

1) 건물의 높이에 따른 조망

외부 공간에서의 시각적 조망과 더불어 건물 내에서의 조망 확보 역시 중요한 요소인데 건물의 높이에 따른 조망은 수제선으로부터의 거리와 배후 건물의 스카이라인과 조화된 높이 효과를 살려 친수성을 느낄 수 있도록 배려하여야 한다. 수제선에서 거리에 따라 수변에 가까운 건물의 높이를 고려함으로서 수변의 근경, 중경, 원경의 조망을 가져올 수 있다. 또한 공공적인 성격이 강한 건물에서의 경우 수면의 조망 최상부와 같이 조망을 즐길 수 있는 시설을 계획하여 수변을 더욱 가깝게 느끼는 효과를 가져 올 수 있다.

2) 시각회랑

수역의 조망을 즐길 수 있는 시선을 확보하고 수면을 보면서 어프로치 할 수 있는 동선과 건물 틈새로 수면을 볼 수 있는 공간 요소로서 시각회랑은 중요한 고려 요소이다. 수면을 조망할 수 있는 가로를 따라 계획지가 있는 경우 배후지로부터 수면으로의 시선확보를 위해 가로에 면하는 벽면의 후퇴와 전면공간의 확보에 따른 시각적 효과를 가져 올 수 있다. 시선을 막는 시설이나 식재를 피해야 하고 특히 건물이 배후 시가지와 수역을 벽으로서 차단하는 배치형태는 부정적인 것이라고 할 수 있다. 또한 1층을 필로티, 2층을 테라스나 건물의 슬리트 등을 이용함으로써 수역을 엿보게 하는 등 인상적인 배려가 필요하다.

해변과 평행하는 시각축도 워터프론트의 중요한 시각적 요소가 된다. 이는 앞서 제시한 바다를 향한 시각축의 시각회랑과는 다르며, 수변공간 특성을 결정하는 주

25) 조용수, 김기수, 도시항만지역의 워터프론트 디자인요소, 동아대학교건설기술연구소 연구논문집, 제25권 제1호, 2001, p.45

요요소가 된다. 수변과 평행로를 시각회랑으로 구분하지 않으나, 이도 역시 하나의 시각축을 형성하며 시각축을 강하시키기 위하여 부분적으로 회랑의 성격을 가미시키기도 한다. 보행유도보는 고저차 또한 수변과의 연결성에 변화를 줌으로써 시각적 연속성을 도모할 수 있다.

2.3.4 워터프론트의 특성에 따른 계획요소

워터프론트에 관한 계획요소의 분석 중 가장 구체적이고 다른 논문에서 인용이 많이 되고 있다고 판단되는 조용수, 김기수(2001)의 논문에서(도시항만지역의 워터프론트 디자인요소)에서는 워터프론트의 장소적 특성, 의상적 특성, 시각적 특성에 따른 계획요소를 표 2.11과 같이 분류하고 있다.



표 2.6 워터프론트의 특성에 따른 계획요소²⁶⁾

	분류	도시공간 구성요소	계획요소
장 소 적 특 성	통 로	· Circulation - 육로(차도/보행로/철로) - 해수로 · Node - 교통광장 - 교통광장의 보행로	· 합리적 순환체계(가능성) · 보행동선의 쾌적성 · 바다를 매개로 한 접근성 · 교통광장의 정체성 · 교통광장의 물리적 형태 특성
	특성지역	· Community Area · Special Area · Strong Area	· 수변의 지역적 특수성에 따른 상징성 · 수변 지역의 사회적 아이덴티티 · 지역의 물리적·형태 특성 · 커뮤니티 공간으로서의 공공성
	열린공간	· Spatial Identity · Amenity Area · Urban Place · Spatial Character	· 시민공간으로서의 정체성 · 보행공간의 쾌적성 · 워터프론트 지역으로서 건축 외부공간의 장소성 · 도시 및 워터프론트의 중심공간으로서의 상징성
	역 사 적 장 소	· Historic District · Preservation Area	· 역사적 조형 또는 공간으로서 상징성 · 항만도시로서 역사적 흐름을 반영하는 시간성 · 도시 및 워터프론트의 대표적 형태 또는 공간으로서 공공성
의 장 적 특 성	건물형태	· Panoramic Mass · Pattern · Grain · Texture · Skyline	· 바다로의 조망축을 고려한 건물메스의 연결 패턴 · 해로에서 조망한 스카이라인 또는 실루엣 · 워터프론트 지역으로서의 공간적 개방성 · 항만시설물과 인접건물들 간의 조화성
	입면패턴	· Texture · Material · Detail	· 수변 및 가로변 건물에서 입면 텍스처의 수변환경 친화성 · 주변 컨텍스트를 고려한 건축 입면 및 디테일의 조화성 · 수변공간의 특성을 고려한 재료의 적합성 · 워터프론트의 환경·기후적 특성을 고려한 의장요소의 개방성 · 항만시설과의 조화성
	공간구성 방식	· Topography · Spatial Variety	· 경사지등 지형의 특성을 고려한 환경 친화성 · 해안지형의 특성을 고려한 배치 계획의 합리성 · 바다로의 조망을 고려한 보행공간의 시각성 · 워터프론트 지역으로서 환경적 쾌적성
	시 각 적 초 점	· Landmarks · Magnets · Generators · Linkages	· 항만도시의 대표적 조형으로서 상징성 · 도시의 시각축을 결정하는 요소로서의 인지도 및 가능성 · 수변관련 행위유발 요소로서의 기능성 및 의장성 · 역사성
시 각 적 특 성	조 망	· Visual Experience · Visual Opening	· 건물 및 외부공간에서 바다를 향해 열린 조망성 · 브리지 및 필로티에서 바다를 향한 조망성 · 항만시설물의 높이를 고려한 건물의 개방성
	시각회랑	· Visual Opening · visual Amenity	· 바다를 향한 가로축의 시각적 개방성 · 수변 공간으로서의 쾌적성 · 항만시설물의 개방공간을 고려한 도시 가로에서의 시각적 개방성

26) 조용수, 김기수, 도시항만지역의 워터프론트 디자인요소, 동아대학교건설기술연구소 연구논문집, 제25권 제1호, 2001, pp.39~49

2.4 선행연구 고찰

2.4.1 부산지역의 해양관련 관광자원 및 시설에 대한 문헌분석

신라대학교 경상대학 국제관광경영학과 양위주 부교수가 실시한 연구(경쟁력 제고를 위한 부산의 해양관광 진흥 방안에 관한 연구, 2003)를 통해 부산의 해양관광에 대한 이용실태를 살펴볼 수 있다. 또한 워터프론트의 계획요소인 해양관광자원 및 시설에 대한 선호도를 알 수 있다.

부산에 방문하는 국내의 관광객을 대상으로 관광객의 관광성향, 부산의 관광자원과 시설에 대한 만족도 및 선호자원과 시설을 조사·분석, 또한 부산시만과 부산시에 거주하고 있는 관광 관련 전문가 집단을 대상으로 한 관광효과에 대한 인식과 부산의 관광발전에 필요한 관련사항들에 대한 조사 결과(표 2.10)에서 해양관광과 관련된 사항을 추출하여 관련사항을 제시한 자료를 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 관광자원 및 시설에 대한 만족도와 관련하여 외래 및 국내 관광객이 느끼고 있는 부산의 해양관련 관광자원 및 시설에 대한 만족도를 5점 척도를 이용하여 조사한 결과, 외래 관광객이 국내 관광객과 비교하여 만족도가 약간 높게 나타난 것을 알 수 있다. 주요사항별로 살펴보면 다음과 같다.

표 2.7 해양관련 관광자원 및 시설에 대한 만족도²⁷⁾

주요 사항	평균값(mean)	
	외래 관광객	국내 관광객
해양관광자원 및 시설의 다양성	2.96	2.21
해양관광자원 및 시설의 이용가격	3.00	2.27
해양관광자원 및 시설의 이용용이	3.00	2.36
해양관광자원 및 시설의 접근성	2.82	2.32

둘째, 추가 요망 관광자원이나 시설과 관련하여 부산을 방문한 외래 관광객과 국내 관광객, 시민과 전문가를 대상으로 부산관광의 발전을 위해 추가되어야 한다고 생각되는 관광자원 또는 시설에 대한 조사결과, 해양관광자원 및 시설에 대한 욕구가 최저 52.5%에서 59.6%까지 조사 대상 집단에 관계없이 매우 높게 나타났다.

27) 양위주, 경쟁력 제고를 위한 부산의 해양관광 진흥 방안에 관한 연구, 신라대학교 논문집, 제52집, 2003, p.150

표 2.8 해양관광자원 및 시설에 대한 선호도²⁸⁾

관광자원 및 관광시설	관광객		시민 (개발 1순위)	전문가 (개발 1순위)
	외래 관광객	국내 관광객		
해양공원 및 생태공원	14.8	2.8	6.2	5.6
수 중 전 망 대	9.7	20.8	·	·
해 변 산 책 로	12.5	7.8	9.6	3.8
민속촌 및 영화촌	9.9	20.8	40.5	37.5
카 지 노	9.0	8.5	·	·
야간경관 감상	12.6	2.1	3.7	2.5
테 마 파 크	11.4	9.7	6.5	9.4
유 략 선	8.4	19.3	6.2	6.9
기 타	11.8	8.1	24.0 해양박물관·수족관	25.7 해양박물관·수족관
해양성 관광자원시설	56.8	59.6	52.5	53.9

셋째, 해양관광목적지로 거듭나기 위한 노력을 부산광역시의 관련된 개발계획을 통하여 살펴보면 계획을 비전달성을 위한 의지적 행위의 결과로 인식할 경우 부산의 해양관광개발에 대한 목표는 유관계획을 조명하는 것이 타당한 것으로 평가된다. 그 결과, 부산의 미래는 남해와 동해의 결절점에 위치한 자연 환경적 여건을 활용한 해양관광개발에 집중되어 있는 것으로 나타났다.

28) 양위주, 경쟁력 제고를 위한 부산의 해양관광 진흥 방안에 관한 연구, 신라대학교 논문집, 제52집, 2003, p.151

2.4.2 선행연구의 계획방향 고찰²⁹⁾

본 장에서는 2장의 분석의 틀을 바탕으로 한 계획방향을 선행연구를 통해 먼저 고찰한다.

1) 장소적 요소

도시적 성격에서 장소는 다양성을 내포하고 있다. 장소는 그것을 둘러싼 상황이 상호 작용하여 ‘내부’와 ‘외부’가 발생한다. 장소는 외부로 확장되며, 동시에 외부가 경계를 통과함으로써 전환의 공간이 형성된다. 이 공간은 개구부와 관계가 있다. 항만도시에서 보면 항(Port)은 하나의 입구로써 장소의 전화적 요소로 볼 수 있다. 즉 도심항만 워터프론트는 육역과 수역을 구분하는 에지(edge)로서 그리고 장소구조의 내부와 외부사이의 전환적 공간으로써 개구부, 관문의 의미를 지니며, 배후도시는 장소의 구조화된 질서 체계 속에서 연장되어 형성된 또 다른 장소로 이해될 수 있다.

즉, 항만에서의 장소성은 항을 중심으로 그 의미와 성격이 형성되며 확장되어 배후도시가 발전된다.

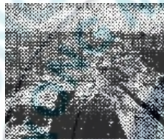
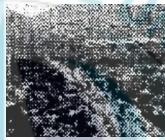
(1) 통로

부산에서와 같이 항만의 점유율이 높은 워터프론트 지역에서는 통로에 의한 이미지가 강하다고 할 수 있다. 특히 차도(표4.1,①)나 철로(표4.1,②)의 항만 기능적 요인으로 인한 통로는 워터프론트로서의 도시의 구성에 있어 걸림돌이 되고 있다. 이러한 항만 및 기능 중심의 통로 체계는 도시 재정비 차원의 근본적인 해결책 없이는 개선이 어려우나, 수변으로의 보행자 공간과 바다를 향한 접근성의 확보를 통해 도시의 워터프론트적 이미지는 개선의 여지가 많다고 할 수

29) 백무현, 워터프론트로서 부산항만 배후도심의 공간구성요소별 개발방향에 관한 연구, 동아대학교 건축공학과 석사학위논문, 2001, pp.18~31 인용

있다.(표4.1,⑤~⑧) 해수로(표4.1,③)에 의한 통로는 육로의 접근성과는 다소 차이는 있으나, 워터프론트적 도시의 이미지를 제공하는 주요 고려요소가 된다. 또한 교통광장(표4.1,④)의 구성에 있어 그 다목적성과 보행자를 위한 배려가 함께 이루어진다면 이러한 통로체계의 개선을 통해 워터프론트적 아이덴티티를 확보할 수 있는 좋은 개발방향이 될 수 있다.

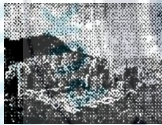
표 2.9 통로

도시공간구성요소		디자인요소	
• Circulation - 육로(차도/보행로/철로) - 해수로 • Node - 교통광장 - 교통광장의 보행로		• 합리적 순환체계(가능성) • 보행동선의 쾌적성 • 바다를 매개로 한 접근성 • 교통광장의 정체성 • 교통광장의 물리적 형태 특성	
외국사례		현황	
			
⑤ 나고야	⑥ 홍콩	①	②
			
⑦ 헬싱키	⑧ 고베	③	④

(2) 특성지역

지역은 도시를 구성하는 가장 중요한 단위이지 워터프론트로서 부산의 성격을 결정할 수 있는 개발의 여지가 많은 도시공간 구성요소이다. 따라서 도시공간 구성요소에서 살펴보았듯이 각각의 지역, 지구별로 각각의 워터프론트로서 성격에 맞는 개발의 방향을 제시할 필요가 있다. 기존의 지역체계들 즉, 항만, 남항 일대와 도심(표4.2,①), 북항 일대와 사무지역(표4.2,②) 및 상업지역(표4.2,③), 그리고 교통지역 등은 수변을 고려한 각각의 지역의 특성에 맞는 개발(표4.2,④~⑥)과 상호연계가 이루어진다면 부산의 워터프론트로서의 도시 이미지 구축에 많은 가능성이 있다고 볼 수 있다.

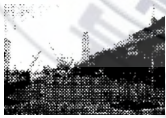
표 2.10 특성지역

도시공간구성요소		디자인요소	
• Community Area • Special Area • Strong Area		• 수변의 지역적 특수성에 따른 상징성 • 수변 지역의 사회적 아이덴티티 • 지역의 물리적·형태 특성 • 커뮤니티 공간으로서의 공공성	
외국사례		현황	
			
④ 볼티모어	⑤ 홍콩	①	②
			
⑥ 헬싱키		③	

(3) 열린 공간

도시에 있어 오픈스페이스가 가지는 비중이 중요함에도 불구하고 부산에 있어 이러한 오픈스페이스의 개발은 상대적으로 뒤쳐져 있다고 할 수 있다. 물론 기존의 도심에 약간의 오픈스페이스가 있지만 도시의 정체성을 부여하기엔 다분히 기능적인 요인이 많다고 할 수 있다.(표4.3,①~③) 따라서 부산의 오픈스페이스는 워터프론트적 요소를 고려한 개발이 절실하며 도심으로서 오픈스페이스와 주변에 있어서의 오픈스페이스(표4.3,④,⑤) 그리고 이들 간의 연계성과 각각의 오픈스페이스들을 특성화(표4.3,⑥) 할 수 있는 다양한 개발방법이 요구되며, 무엇보다 기능적인 것만이 아닌 도시에 있어 쾌적한 보행 및 활동의 공간으로 구성되어야 할 것이다. 이러한 적극적인 오픈스페이스 개발을 통해 부산과 그 지역의 아이덴티티와 장소성을 고려한 워터프론트로서의 도시 이미지(표4.3,⑦)를 구성할 수 있을 것이다.

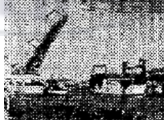
표 2.11 열린 공간

도시공간구성요소		디자인요소	
• Spatial Identity • Amenity Area • Urban Place • Spatial Character		• 시민공간으로서의 정체성 • 보행공간의 쾌적성 • 워터프론트 지역으로서 건축 외부공간의 장소성 • 도시 및 워터프론트의 중심공간으로서의 상징성	
외국사례		현황	
			
④ 오사카	⑤ 고베	①	②
			
⑥ 나고야	⑦ 오사카	③	

(4) 역사적 장소

장소성은 그 지역의 정체성을 구성하는 중요한 요소이다. 그리고 이러한 장소적 특성이 고려되는 가장 적극적인 요소가 역사적 장소성을 고려하는 것이라 할 수 있다. 도시는 오랜 시간을 통해 축적된 문화의 산물이며, 따라서 그 시간을 통해 존재하는 역사적 특성들은 그곳의 장소성과 더불어 그 도시의 이미지를 구성하는 주요한 요소가 되는 것이다. 따라서 부산의 역사적인 장소성(표4.4,①)들에 대한 근대중심의 개발논리로부터 일상적 가치로서 도시민들과 직접적이고 활동적인, 그리고 도시의 활력적인 도시구성요소로서 이러한 역사적 장소의 반영은 부산의 워터프론트적 도시 개발에 있어 비중 있게 고려되어야 한다. 특히, 역사적 장소나 기념물들은 있으나, 이들이 부산의 가장 특징적인 요소인 수변, 워터프론트적 특징과 연계되지 못하는 점이 아쉬운 점이라 할 수 있다. 지역의 개념에서 워터프론트의 범주에 드는 곳에서의 역사적 장소성의 측면을 고려한 개발(표4.4,②,③)과 이러한 부산의 수변적 특성과 연계한다면 도시의 이미지 개선에 중요한 개발 방향이 될 것이다.

표 2.12 역사적 장소

도시공간구성요소		디자인요소	
• Historic District • Preservation Area		• 역사적 조형 또는 공간으로서 상징성 • 항만도시로서 역사적 흐름을 반영하는 시간성 • 도시 및 워터프론트의 대표적 형태 또는 공간으로서 공공성	
외국사례		현황	
			
③ 하코다테	④ 뉴욕	①	②

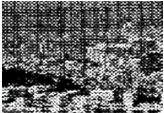
2) 의장적 요소

도시에서의 의장성은 내·외부적으로 도시의 이미지를 형성하는 요소로써 향후 도시의 개발과 발전에 큰 영향을 미친다. 의장적 요소의 범위는 지역의 전체적 성격에서부터 작게는 건물 입면의 재료와 색채의 디테일까지 의장적 요소로 작용한다. 워터프론트로서 수변 공간의 의장성은 가로 및 바다의 View를 형성하므로 스카이라인과 관련하여 도시형성에 큰 영향을 미치며 이러한 도시를 형성하는 의장적 요소는 건축물에서 뿐만 아니라 도시를 구성하는 도로와 그 주변의 식재들의 형성된 모습, 그리고 오픈스페이스에서 주는 매스의 솔리드적 구성과 상반된 보이드 공간 등 그 성격에 따라 도시의 모습을 구성한다.

(1) 건물형태

도시의 이미지는 개별 건물들 간의 집합으로 이루어진 특성에 의해 의장적 특성을 가지게 된다. 부산은 바다와 산지의 자연적 여건이 탁월한데 비해 이러한 특성을 고려하지 못하고 근대중심의 개발로 인한 집합적 건물형태의 특성이 획일적이며 정체성을 가지지 못한다.(표4.5,②~⑤) 이에 수변의 특성을 고려한 개발이 요구되며, 특히 바다로의 조망과 건물간의 패턴적 연결(표4.5,①)을 통해 지역의 공간적 개방성을 정체성의 요소로 활용할 수 있으며, 부정적 요소이지만 항만의 특성을 고려한다면 도시의 의장적 측면(표4.5,①,③,④)에서 보다 많은 정체성을 확보할 수 있을 것이다.(표4.5,⑥) 이에 지역 도시에 부합하는 환경적 특성을 개발(표4.5,⑦)하여 도시의 건물 군들과 그것들의 전체를 이루는 도시에 의장적 정체성을 부여한 개발이 필요하다 할 수 있다.

표 2.13 건물형태

도시공간구성요소		디자인요소	
• Panoramic Mass • Pattern • Grain • Texture • Skyline		• 바다로의 조망축을 고려한 건물메스의 연결 패턴 • 해로에서 조망한 스카이라인 또는 실루엣 • 워터프론트 지역으로서의 공간적 개방성 • 항만시설물과 인접건물들 간의 조화성	
외국사례		현황	
			
⑤ 멜버른	⑥ LA	①	②
			
⑦ 홍콩	⑧ 홍콩	③	④

(2) 입면패턴

도시의 이미지에 있어 의장적 특성 중 건물의 입면, 혹은 특정 지역의 경계 등은 워터프론트라는 지역적 특성과 함께 고려되어야 할 때 다양한 측면에서 도시의 개발 가능성을 부여할 수 있다. 부산과 같이 해양적 특성이 많은 도시에서 건물 군들의 입면 텍스처 및 디테일, 재료 등의 고려는 도시 전체의 이미지에 있어 많은 부분의 개발 가능성을 가지고 있다.(표4.6,①~③) 그리고 이러한 개발을 통해 해양도시의 보다 개방적이고 향만과의 조화로운 관계로 시도해 볼 수 있는 것이다.(표4.6,④) 색채의 사용 역시 이러한 측면에서 연계하여 고려되어야 하는 것이다.

표 2.14 입면패턴

도시공간구성요소		디자인요소	
• Texture • Material • Detail		• 수변 및 가로변 건물에서 입면 텍스처의 수변환경 친화성 • 주변 컨텍스트를 고려한 건축 입면 및 디테일의 조화성 • 수변공간의 특성을 고려한 재료의 적합성 • 워터프론트의 환경·기후적 특성을 고려한 의장요소의 개방성 • 향만시설과의 조화성	
외국사례		현황	
			
③ 시드니		①	②
			
④ 오사카			

(3) 공간구성방식

지형에 대한 고려는 도시와 건축에 있어 기본적인고 매우 중요한 특징적 요소가 된다. 부산은 산과 바다가 공존하고 비교적 평지의 구성이 작으며, 산으로부터 바다에 이르기까지 경사지의 고려가 매우 중요하다 할 수 있을 것이다.(표4.7,②) 하지만 협소한 평지부분에 밀집 건축물들이 불규칙적인 구성을 하고 있으며(표4.7,③) 산지 혹은 경사지와 평지에 대한 특징적인 고려는 찾아보기 힘들다.(표4.7,①) 이러한 요소에 대한 수변의 환경적 측면을 고려하고(표4.7,①) 산과 도시의 스카이라인의 조화(표4.7,⑤) 및 도심과 수변의 그리고 항만의 유기적 관계성을 통해 지형적 요소를 디자인에 있어 적극적으로 반영(표4.7,⑥)한다면 도시 아이덴티티 구성에 있어 중요한 요소로 작용할 것이다.

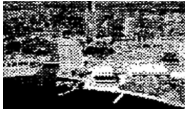
표 2.15 공간구성방식

도시공간구성요소		디자인요소	
· Topography · Spatial Variety		· 경사지등 지형의 특성을 고려한 환경 친화성 · 해안지형의 특성을 고려한 배치 계획의 합리성 · 바다로의 조망을 고려한 보행공간의 시각성 · 워터프론트 지역으로서 환경적 쾌적성	
외국사례		현황	
			
④ 도쿄	⑤ 홍콩	①	②
			
⑥ 메니토바	③		

(4) 시각적 초점

랜드마크는 도시 이미지의 중심적 요소로 도시의 대표적 성격을 결정하는 특징적인 요소라고 할 수 있다. 부산에서도 이러한 랜드마크가 존재하나 워터프론트적 도시로서의 랜드마크적인 요소는 비교적 작다고 할 수 있다.(표4.8,②,③) 또한 항만 관련시설로 인한 시각적 환경적으로 좋지 못한 랜드마크적 요소를 가지고 있기도 하다.(표4.8,①) 랜드마크는 또한 인지성이 높은 시각축을 결정할 수 있으므로 수변과 연계한 개발을 통해 부산과 같이 바다를 인접하고 발달하는 도시에 있어 수변과 친환경적인 랜드마크로서의 개발 가능성이 바람직하다고 볼 수 있는 것이다. 따라서 상징성으로서의 조형적 요소는 가지되 부산에서의 랜드마크는 보다 수변과의 연계성을 고려한 방향으로 개발되는 것이 바람직한 방향이라고 할 수 있는 것이다.(표4.8,④~⑥)

표 2.16 시각적 초점

도시공간구성요소		디자인요소	
• Landmarks • Magnets • Generators • Linkages		• 항만도시의 대표적 조형으로서 상징성 • 도시의 시각축을 결정하는 요소로서의 인지성 및 가능성 • 수변관련 행위유발 요소로서의 기능성 및 의장성 • 역사성	
외국사례		현황	
			
④ 시드니	⑤ 고베	①	②
			
⑥ 요코하마		③	

3) 시각적 특성

도시는 건물 군으로 이루어져 있어서 시각적으로 단절적 요소가 많다. 그러나 항만도시는 바다라는 자연적 요소와 인접하여 있으므로 타 도시에 비해 시각적 측면에서 좋은 여건을 가지고 있다. 수변의 항만점유율이 높은 경우 단점으로 작용하기도 하지만 배후도시의 건물 높이에 따라 다양한 Vista를 형성할 수 있다. 그리고 배후지의 성격 - 평지 · 산지 - 에 따라 많은 차이가 발생하며 의장적 요소들 또한 시각성 형성에 다양한 변화를 줄 수 있다.

(1) 조망

부산의 건축물들은 지형적으로 바다와 매우 인접한 거리에 위치함에도 불구하고 건물의 실내나 외부공간에서 인근의 바다를 인식하기에 어려운 실정이다. 이는 수변의 대부분이 항만관련 시설(표4.9,②) 및 도시 기능을 위한 시설들(표4.9,①)이 점유하고 있기 때문인데, 따라서 도심의 워터프론트 지역에서는 이러한 상황을 고려한 디자인 요소가 필요하다. 그것이 바로 건물에서 바다를 향해 열린 조망성을 확보하기 위한 건물의 높이에 따른 고려사항이다. 이를 위해 브리지나 필로티 등을 통한 조망성 확보(표4.9,③)를 예로 들어 설명할 수 있다.

표 2.17 조망

도시공간구성요소		디자인요소	
• Visual Experience • Visual Opening		• 건물 및 외부공간에서 바다를 향해 열린 조망성 • 브리지 및 필로티에서 바다를 향한 조망성 • 항만시설물의 높이를 고려한 건물의 개방성	
외국사례		현황	
			
③ 오사카		①	②

(2) 시각회랑

도시와 바다의 관계에 있어 시각적 확보를 위해 시각회랑을 도시구성요소로 개발할 필요가 있다. 항만의 컨테이너 화물 야적을 포함하여(표4.10,①) 건축물의 배치 및 도시의 배열에 있어 이러한 시각회랑을 고려한 개발은 부산과 같은 바다와 인접한 도시에 있어 시각적 특성을 활용할 수 있는 요소라 할 수 있다. 도심에서 바다를 향한 축에 따른 시각적 개방성(표4.10,②)과 항만시설을 이러한 시각회랑의 요소로 적극 활용한다면 도시에서 수변공간으로의 쾌적성(표4.10,③)과 동시에 도시의 시각적 이미지 구축에 긍정적인 개발요소로 활용할 수 있을 것이다.

시각회랑의 확보를 위해 시가지 가장자리로부터 수제선까지의 거리를 확보하거나 슬리트 즉 건물 군과 건물 군 사이 또는 컨테이너와 컨테이너 사이의 틈새를 이용하여 시각적 회랑을 확보할 수 있다.

표 2.18 시각회랑

도시공간구성요소		디자인요소	
• Visual Opening • visual Amenity		• 바다를 향한 가로축의 시각적 개방성 • 수변 공간으로서의 쾌적성 • 항만시설물의 개방공간을 고려한 도시 가로에서의 시각적 개방성	
외국사례		현황	
			
② 런던		③ 도쿄	
		①	

2.4.3 소결

위와 같이 기존 연구문헌을 통해 연구동향을 파악해 본 결과 크게 워터프론트의 세 가지 특성으로 분류되는 장소적 특성, 의장적 특성, 시각적 특성을 기준으로 통로, 특성지역, 열린공간, 역사적 장소, 건물형태, 입면패턴, 공간구성방식, 시각적 초점, 조망, 시각회랑과 같이 10가지의 계획요소가 있는 것으로 나타났다.

기존 연구에서의 계획요소 도출에는 상당한 의미가 있다고 생각되나, 지역에 맞는 이용자 의식을 고려한 흔적이 보이지 않는 부분이 문제점으로 파악된다. 따라서 지역에 따른 이용자의 의식을 반영하여 워터프론트 계획시 반영하는 것이 필요할 것으로 판단된다.



제 3 장 부산지역 워터프론트의 계획방향

앞 장에서 선행연구를 통해 알아 본 워터프론트의 계획요소는 주로 외국의 분류체계를 도입한 전문가의 의견으로서 시민들의 의견이 반영되지 못하고 있는 점이 문제점으로 파악되었다. 부산지역에는 유명 해수욕장 외에도 많은 워터프론트가 있고, 각 기초지자체에서는 시민의 삶의 질 향상과 관광객 유입을 위해 다양한 워터프론트를 계획하고 있다. 또한 부산지역에서는 해운대와 같이 이름난 친수공간의 정비 상태와 이용률이 높은 편임에도 불구하고 정작 시민들이 어떻게 느끼며 이용하는지, 요구사항이나 의견은 무엇인지에 대한 연구는 없는 실정이다.

따라서 본 장에서는 실제로 워터프론트를 이용하는 이용자들은 어떤 이용실태를 보이고 있으며, 의견을 갖고 있는지 등을 파악하기 위하여 부산지역의 워터프론트에 대한 이용자 의식조사를 실시하고 이를 분석하고자 한다.



3.1 조사의 개요

조사대상은 부산지역에 거주하고 있는 사람으로서 이용자의 일반적인 특성과 이용실태 그리고 워터프론트와 관련된 만족도와 워터프론트 조성에 대한 의견을 파악하기 위하여 설문조사를 실시하였다.

설문조사는 2007년 9월1일부터 30일까지 총30일에 걸쳐 실시되었으며, 조사시간은 오전 7시에서 오후 8시 사이이다. 설문 표본 수는 총 130부, 유효 표본 수는 124부인데 이것은 현지에서 이용객을 선정하여 직접 인터뷰하는 방식으로 진행하였기 때문이며, 표기는 워터프론트 이용자에게 직접 작성을 의뢰하였고 다른 경우 조사자가 기입하고 확인하는 방법으로 실시되었다.

설문지의 구성은 표 3.13과 같으며, 도시공간에 대한 사용자 의식을 연구한 관련연구^{30) 31) 32) 33)}의 조사항목을 종합하여 부산지역 워터프론트의 이용자 의식을 조사 및 분석하였다.

표 3.1 설문지의 구성

분류	내용
일 반 사 항	· 성별 · 연령 · 직업 · 거주지
이 용 실태	· 워터프론트 이용횟수 · 주로 이용하는 워터프론트 · 워터프론트에서의 주 행위 · 이용객의 동반여부 · 주 이용장소 및 요일
만 족 도	· 접근성 · 규모 · 경관 · 편의시설 · 위생시설 · 휴식공간 · 산책로
의 견	· 기존 시설 중 개선 할 사항 · 워터프론트 조성 시 고려할 사항에 대한 의견 · 추가해야 할 시설

30) 이한석, 부산 해안지역 친수공간에 대한 시민의식조사 연구, 대한건축학회, 제7권 제1호, 2007

31) 최희원, 설계자 의식에 근거한 공개공지 평가지표설정 에 관한 연구, 연세대학교 건축공학과 석사학위논문, 2000

32) 대한국토·도시계획학회, 도시의 계획과 관리, 2000, p.484

33) 조충현, 지구별 특성에 따른 외부공간 개선방안에 관한 연구, 중앙대학교 건축계획 및 환경 전공, 석사학위논문, 2004

3.2 조사대상자의 일반적 특성

설문작성자의 성별, 연령, 직업, 거주지 형태를 조사하여 이용자의 특성을 파악하였다. 조사대상자의 일반적 특성은 표 3.14에서 정리하였다.

표 3.2 조사대상자의 일반적 사항

구분		응답인원(명)	점유율(%)
성 별	남	54	43.5
	여	70	56.5
합 계		124	100
연 령	10 대	17	13.7
	20 대	33	26.6
	30 대	20	16.1
	40 대	27	21.8
	50 대	14	11.3
	60대이상	13	10.5
합 계		124	100
직 업	회사원	28	22.6
	사업자	14	11.3
	주 부	28	22.6
	학 생	30	24.2
	무 직	22	17.7
	기 타	2	1.6
합 계		124	100
거주지	금정구	38	30.6
	남 구	33	26.6
	동래구	10	8.1
	부산진구	10	8.1
	중 구	11	8.9
합 계		102	82.3

조사대상자의 성별을 살펴보면 전체 응답자 124명 중 여자가 전체의 56.5%(70명)이고 남자가 전체의 43.5%(54명)로 여자 응답자가 남자 응답자에 비해 약 1.3배 높게 나타났다.

연령별로는 10대부터 60대 이상까지 분포하고 있으며, 그 가운데 20대가 전체의 26.6%(33명)을 차지하여 가장 많고 다음으로 40대 21.8%(27명), 30대 16.1%(20명), 10대 13.7%(17명), 50대 11.3%(14명)으로 나타났다.

설문응답자의 직업분포를 살펴보면 학생이 전체의 24.2%(30명)로 가장 많고 다음으로 주부 22.6%(28명), 회사원 22.6%(28명), 무직 17.7%(22명)으로 조사 대상자의 주요 직업군은 학생, 주부, 회사원으로 나타났다.

설문응답자의 거주지를 살펴보면 10명 이상이 응답한 거주지는 5곳으로 금정구가 전체의 30.6%(38명)로 가장 많고 다음으로 남구 26.6%(33명), 중구 8.9%(11명), 부산진구 8.1%(10명), 동래구 8.1%(10명) 순이다. 이것은 주요 설문지역이 부산대학 주변, 온천천 일대, 동래와 남구 일대임을 고려할 때 이해될 수 있는 내용이다.

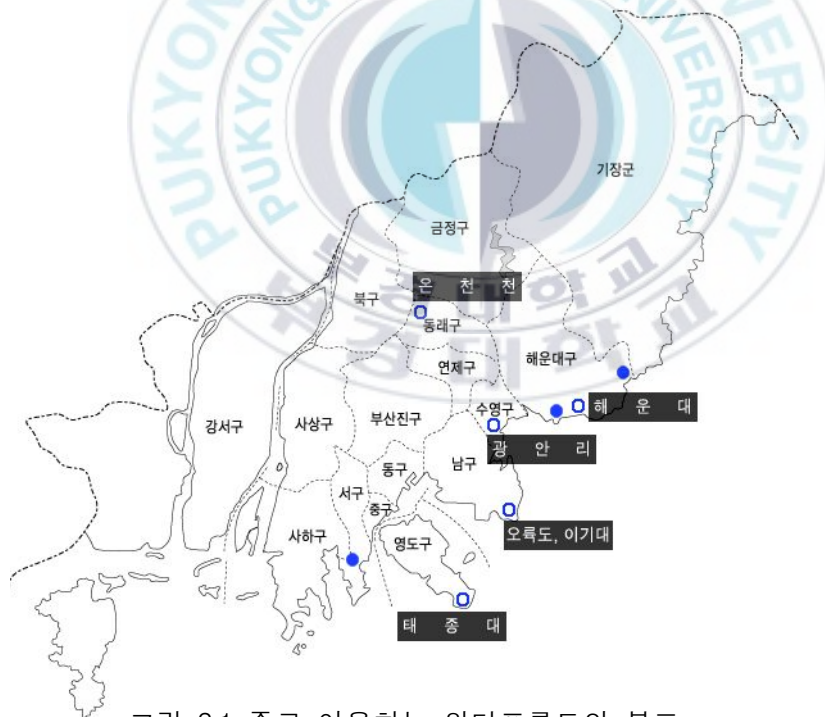


그림 3.1 주로 이용하는 워터프론트의 분포

3.3 부산지역 워터프론트의 이용실태

3.3.1 평균 이용횟수

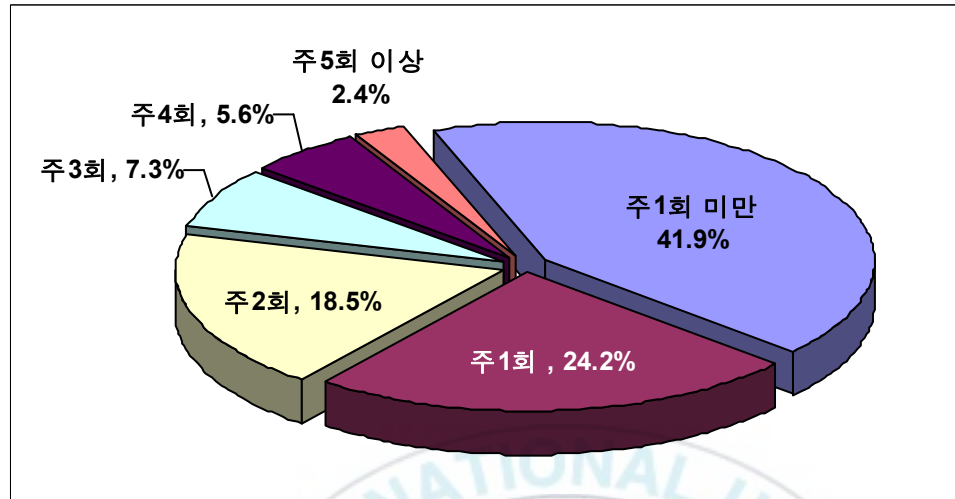
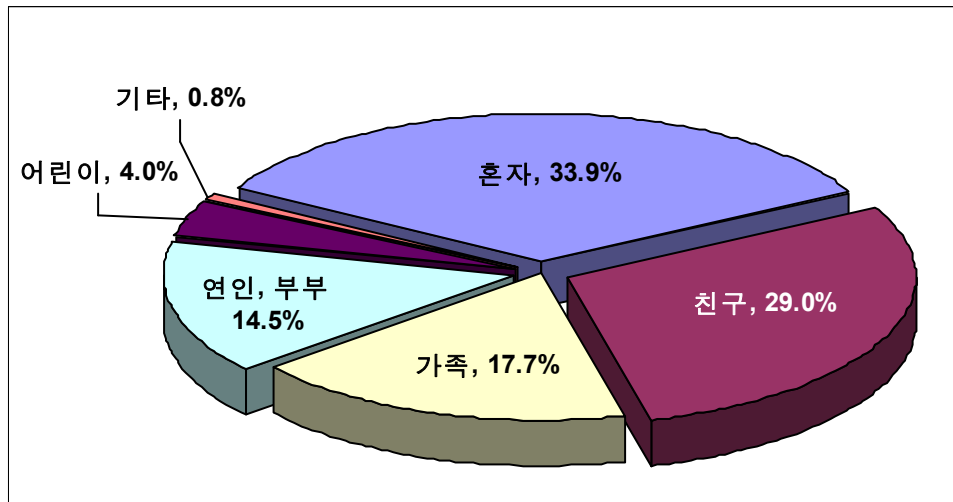


그림 3.2 평균 이용횟수

평소 부산지역의 워터프론트를 이용하는 횟수에 대한 조사결과 주1회 미만이 전체 응답자의 41.9%(52명)로 가장 많고, 다음으로 주 1회 24.2%(30명), 주2회 18.5%(23명), 주3회 7.3%(9명), 주4회 5.6%(7명), 주5회 이상 2.4%(3명)로 나타났다. 주1회 미만과 주1회의 응답수를 합하면 66.1%(82명)로 전체 응답자의 절반 이상의 이용횟수가 주1회 이하인 것으로 나타났다.

3.3.2 이용객의 동반

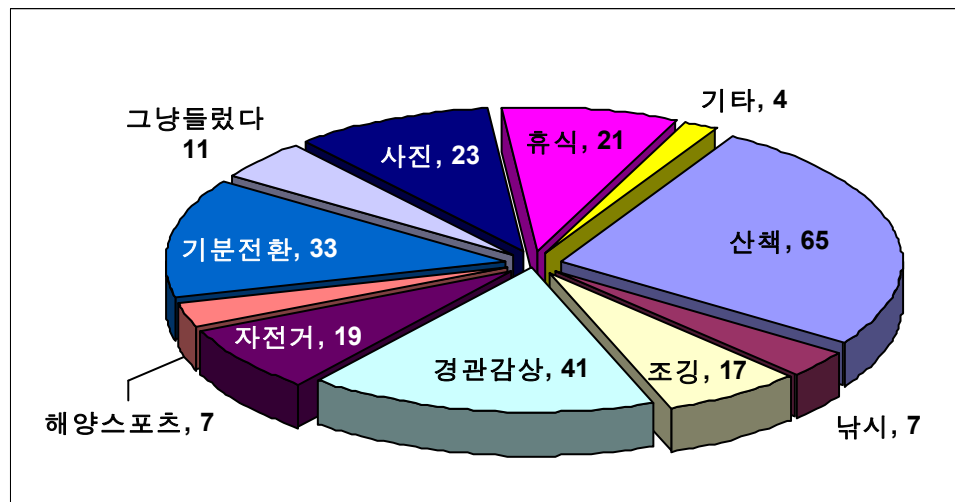


구분	응답인원(명)	점유율(%)
혼자	42	33.9
친구	36	29.0
가족	22	17.7
연인, 부부	18	14.5
어린이	5	4.0
기타	1	0.8
합계	124	100

그림 3.3 동반여부

부산지역의 워터프론트 이용 시 이용객을 동반하는가에 대한 조사결과 전체 응답자의 33.9%(42명)가 혼자 워터프론트를 이용한다고 응답하여 가장 높게 나타났고 다음으로 동반하는 대상이 높은 순서부터 친구 29%(36명), 가족 17.7%(22명), 연인 및 부부 14.5%(18명), 어린이 4.0%(5명)로 나타났다.

3.3.3 워터프론트에서의 주 행위

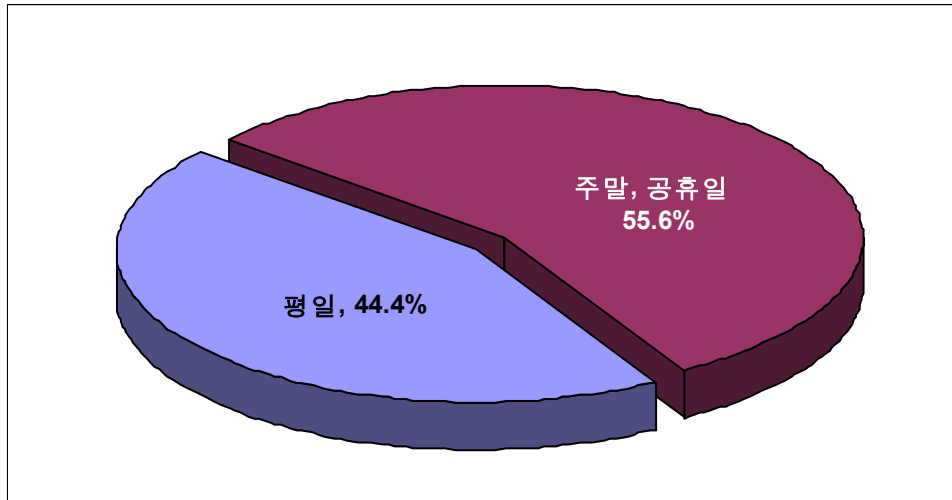


활동내용	응답수(개)	점유율(%)
산책	65	26.2
낚시	7	2.8
조깅	17	6.9
경관감상	41	16.5
자전거	19	7.7
해양스포츠	7	2.8
기분전환	33	13.3
그냥들렀다	11	4.4
사진	23	9.3
휴식	21	8.5
기타	4	1.6
합계	248	100

그림 3.4 주 활동

평소 워터프론트에서 가장 많이 하는 행위에 대해 두 가지를 선택하게 한 결과 총 248개의 행위 가운데 ‘산책한다’가 26.2%(65개)로 가장 많고, 다음으로 경관감상 16.5%(41개), 기분전환 13.3%(33개), 사진촬영 9.3%(23명) 등으로 나타났다.

3.3.4 주로 이용하는 요일



구분	응답인원(명)	점유율(%)
평 일	55	44.4
주말 및 공휴일	69	55.6
합계	124	100

그림 3.5 주로 이용하는 요일

평소 워터프론트를 방문하는 요일에 대한 조사결과 응답자의 55.6%(69명)이 주말 및 공휴일로 많고, 44.4%(55명)이 평일에 이용한다고 응답하여 주말 및 공휴일에 이용하는 이용객이 평일 이용객보다 약 1.3배 높은 것으로 나타났다.

3.3.5 주로 이용하는 워터프론트

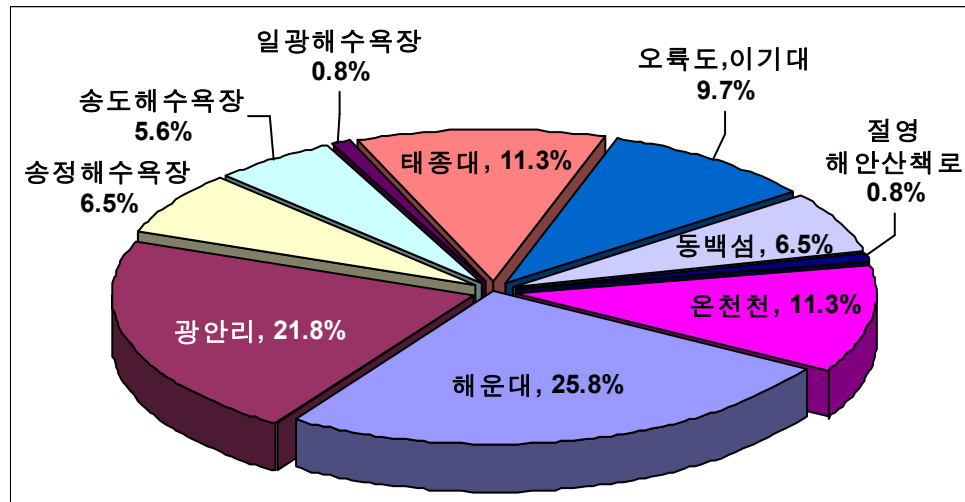


그림 3.6 주로 이용하는 워터프론트

주로 이용하는 부산지역의 워터프론트 장소에 대한 조사결과 해운대가 25.8%(32명)로 가장 많고, 다음으로 광안리 21.8%(27명), 태종대 11.3%(15명), 온천천 11.3%(15명), 오륙도 및 이기대 9.7%(12명), 동백섬 6.5%(8명)으로 나타났다. 워터프론트의 수역별 분류³⁴⁾와 비교하면 상위에 위치한 장소는 모두 해양이다.

34) 워터프론트의 수역별 분류 : 해양(해수욕장, 바다), 호소, 하천

3.3.6 워터프론트 선택의 기준

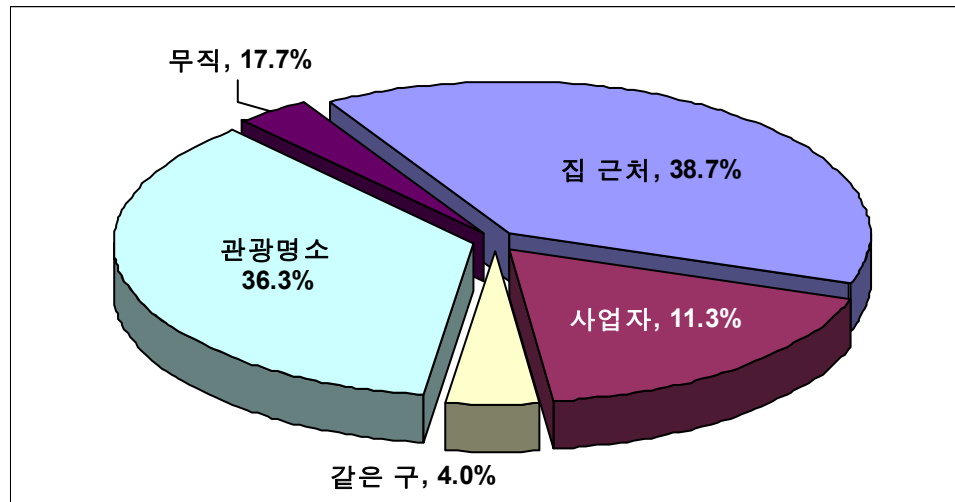


그림 3.7 주로 이용하는 권역

주로 이용하는 워터프론트를 선택하는 방법의 하나로 이용하는 워터프론트의 선택 권역을 조사한 결과 집 근처가 38.7%(48명)으로 가장 많고, 주로 이용하는 워터프론트의 조사에서 가장 높게 나타난 해운대, 광안리에서도 알 수 있듯이 관광명소를 주로 이용한다는 응답이 36.3%(45명)으로 나타났다. 다음으로 같은 동 17.7%(22명), 같은 구(4명)으로 나타났다. 워터프론트의 이용 시 접근성을 우선적으로 고려하는 것으로 해석된다.

3.4 부산지역 워터프론트에 대한 시민의식

3.4.1 추가해야 할 시설

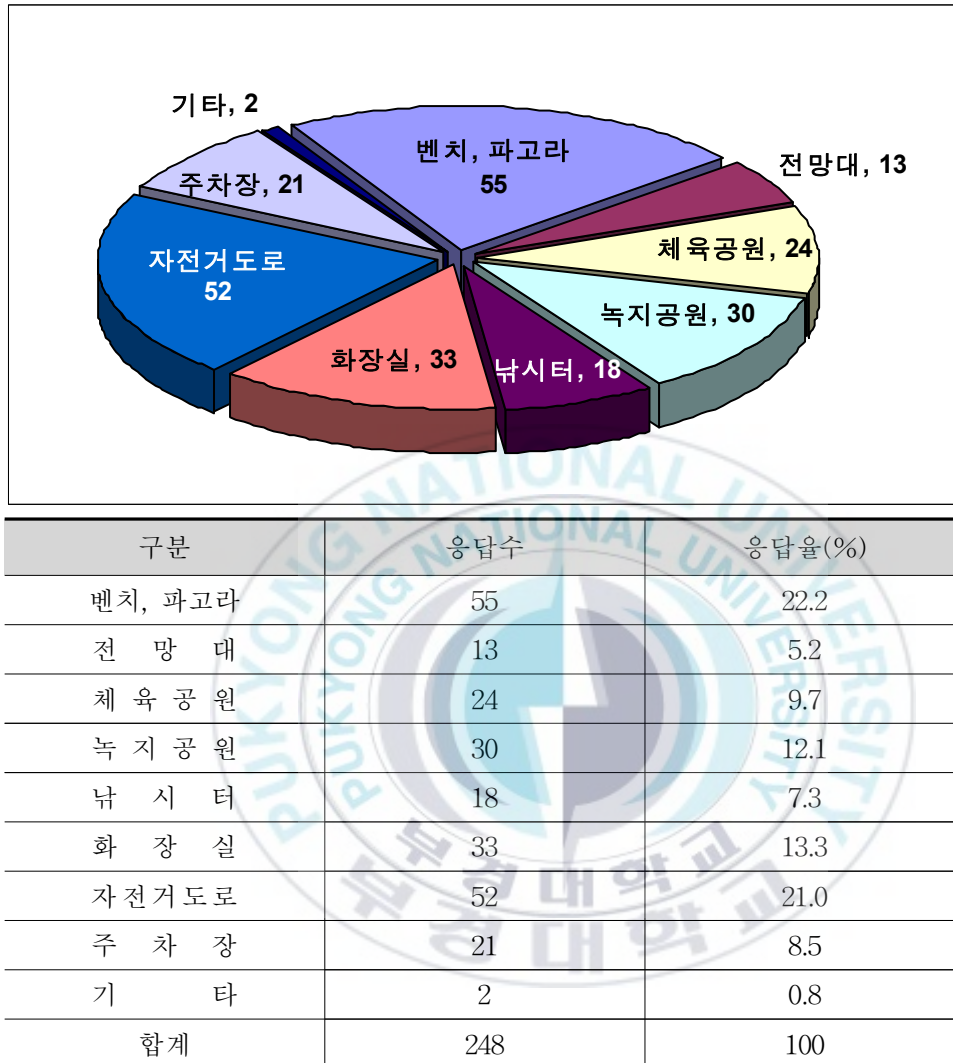


그림 3.8 추가해야 할 시설

워터프론트에서 시급히 개선해야 할 사항에 대해 두가지를 응답하게 한 결과 총 248개의 응답 가운데 벤치 및 파고라가 22.2%(55개)로 가장 많고, 다음으로 자전거도로 21%(52개), 화장실 13.3%(33개), 녹지공원 12.1%(30개)로 나타났다.

3.4.2 기존 워터프론트에서 개선할 사항

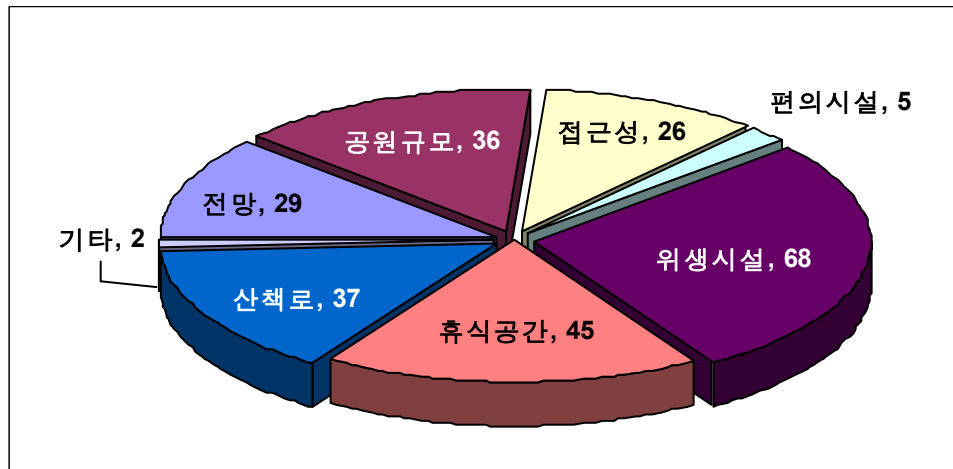


그림 3.9 개선해야 할 사항

새로운 워터프론트를 조성할 경우 가장 먼저 고려해야 할 사항에 대해 두가지를 응답하게 한 결과 총 248개의 응답 가운데 위생시설(개수, 규모, 청결도 등)이 27.4%(68개)로 가장 많고, 다음으로 휴식공간 18.1%(45개), 산책로 14.9%(37개), 워터프론트 공원의 규모 14.5%(36개), 전망이나 경관이 11.7%(29개), 접근성 10.5%(26개)로 나타났다.

3.5 부산지역 워터프론트에 대한 만족도

부산지역 워터프론트에 대한 시민의식조사 중 ‘기존 워터프론트에서 개선해야 할 사항’에 대한 조사결과로 현재 워터프론트에 대한 시민의 요구사항을 알 수 있었다. 이에 보다 구체적으로 계획요소에 반영하기 위해서 다음과 같이 개선을 바라는 즉, 요구사항에 대한 결과인 경관, 워터프론트의 공원 규모, 접근성, 편의시설, 위생시설, 휴식공간, 산책로를 바탕으로 만족도평가 항목을 표 3.15와 같이 분류하고 만족도 평가를 하였다. 이용자의 요구사항 휴식공간과 산책로에 대한 개선요구는 공간의 질로 묶어서 분류하고, 편의시설과 위생시설은 시설만족도로 함께 분류하였다. 만족도의 평가 항목을 정리하면 다음과 같다.

표 3.3 만족도평가 항목

만족도평가 항목	개선사항 항목
경관만족도	경관
규모만족도	공원규모
접근성	접근성
시설만족도	편의시설
	위생시설
공간의 질	휴식공간
	산책로

또한 총만족도와 세부 만족도 항목들의 상관성을 파악하기 위해 회귀분석을 통해 알아보면 표 3.16과 같은 결과가 나타난다.

그림 3.4 전체만족도 회귀분석표

요인	B	표준오차	베타	t	유의확률
(상수)	0.668	0.376	.	1.777	0.078
위터프론트경관	0.024	0.064	0.025	0.382	0.703
위터프론트공원규모	0.022	0.065	0.023	0.339	0.735
접근성	0.841	0.083	0.842	10.184	0.000
편의시설	-0.065	0.054	-0.059	-1.193	0.235
위생시설	0.011	0.060	0.009	0.181	0.856
휴식공간	-0.021	0.052	-0.019	-0.405	0.686
산책로	0.013	0.051	0.012	0.255	0.799

결정계수(R^2) : $0.668+0.024\times\text{위터프론트경관}+0.022\times\text{위터프론트공원규모}+0.841\times\text{접근성}-0.065\times\text{편의시설}+0.011\times\text{위생시설}-0.021\times\text{휴식공간}+0.013\times\text{산책로} = 0.740$

위와 같이, 총만족도와 요인들 간의 관계를 살펴봄으로써 어떠한 요인이 만족도에 보다 많은 영향을 주고 있는지 살펴보기 위해 회귀분석을 하였다. 총만족도에 대한 요인들을 독립변수로 하고, 회귀분석을 한 결과는 표 3.15와 같으며, 회귀분석의 설명력인 R^2 값은 0.740으로 높은 경향을 보였다.

또한 세부 만족도에 대한 값을 그래프로 살펴보면 다음과 같다.

3.5.1 접근성에 대한 만족도

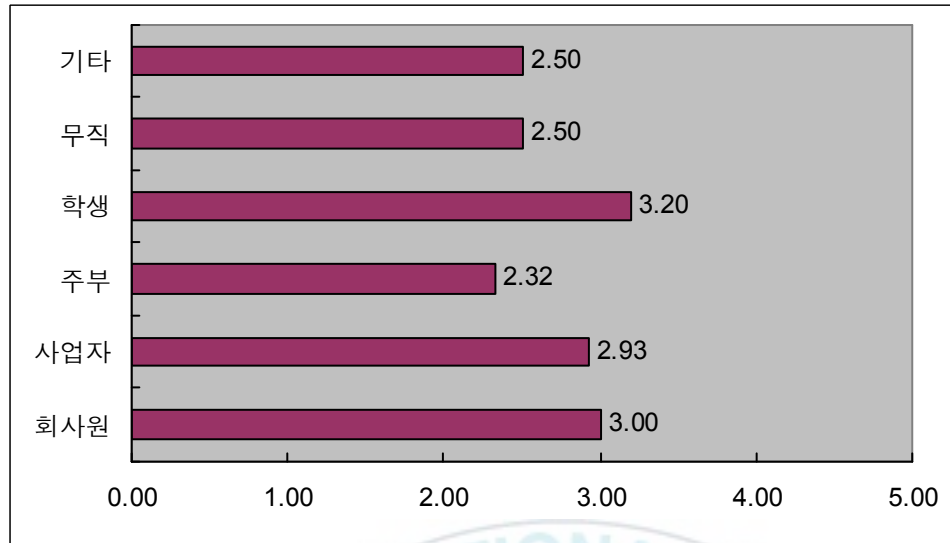


그림 3.10 접근성에 대한 만족도

3.5.2 워터프론트의 공원규모에 대한 만족도

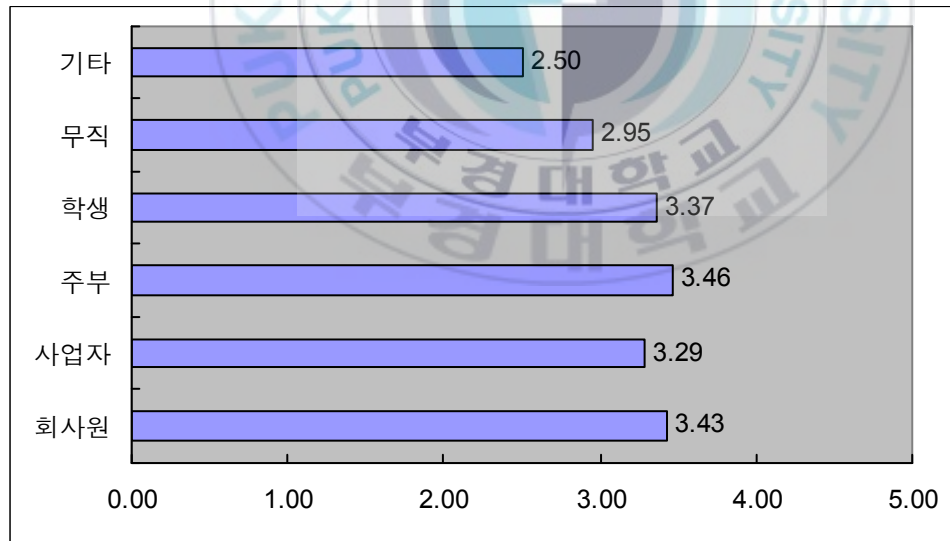


그림 3.11 공원규모에 대한 만족도

3.5.3 경 관에 대한 만족도

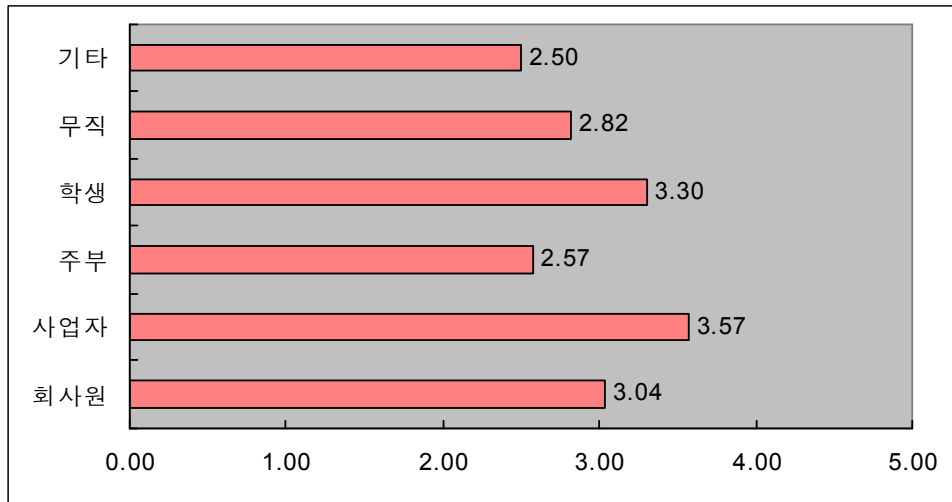


그림 3.12 경 관에 대한 만족도

3.5.4 시설에 대한 만족도

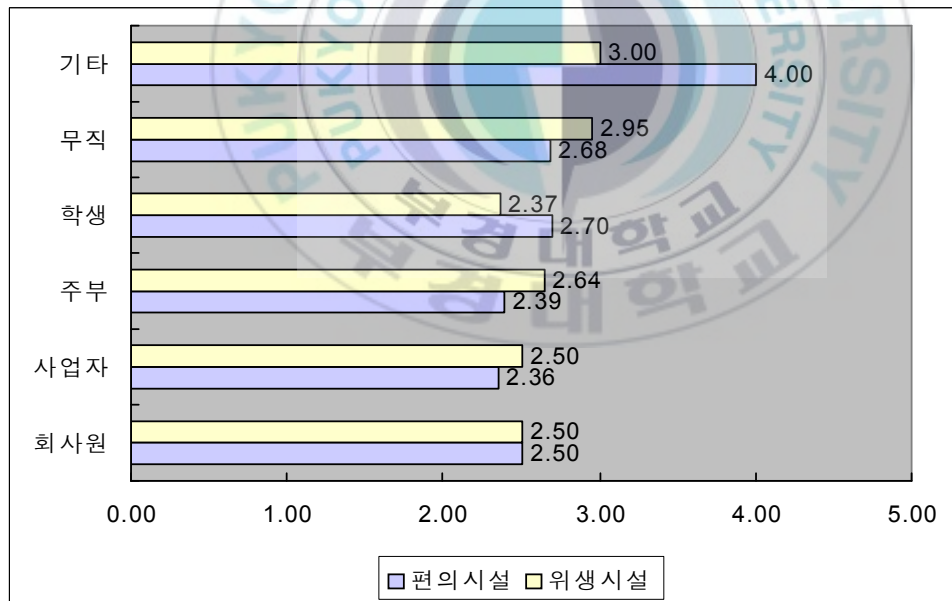


그림 3.13 시설에 대한 만족도

3.5.5 휴식공간에 대한 만족도

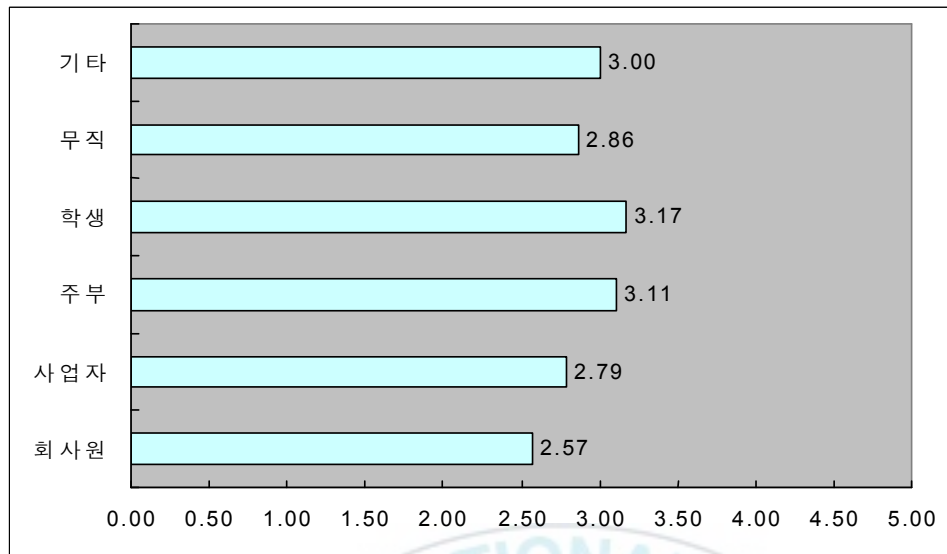


그림 3.14 휴식공간에 대한 만족도

3.5.6 산책로에 대한 만족도

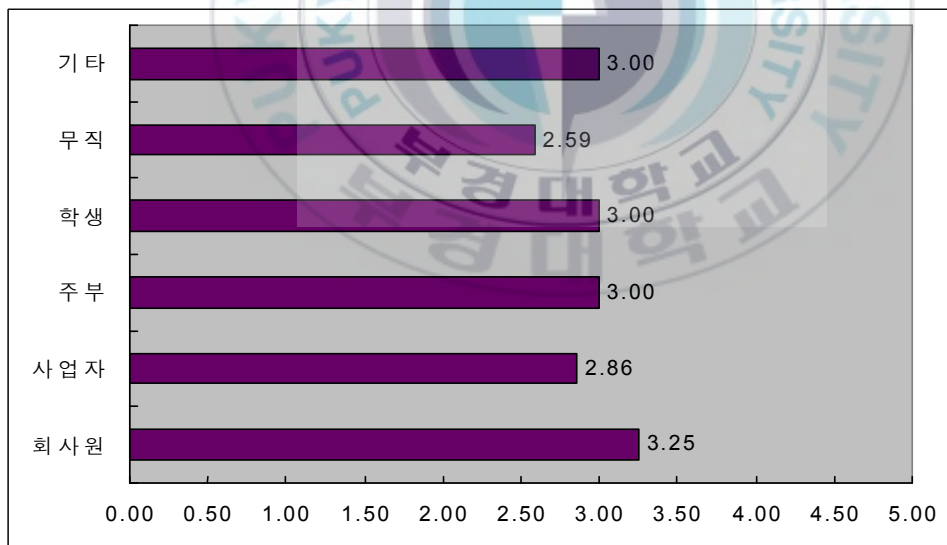


그림 3.15 산책로에 대한 만족도

3.6 소결

이상에서 부산지역 워터프론트의 구성에 관한 조사결과를 분석하면 다음과 같다.

(1) 조사대상자의 성별 중 여자가 전체(124명)의 56.5%(70명)로 남자 응답자에 비해 약 1.3배 높게 나타났고, 직업군 분포에서 회사원과 함께 주부의 응답자가 22.6%(28명)로 가장 높게 나타났다. 이것은 부모님 세대에서는 여성의 취업률이 낮은 것을 감안 할 때 주부 및 여성의 이용자가 주로 워터프론트를 찾으며, 따라서 여성을 위한 공간의 마련이 필요하다고 판단된다.

(2) 거주지에 대한 응답 중 금정구와 남구의 비율이 각각 30.6%(38명), 26.6%(33명)으로 가장 높게 나타났다. 설문조사지가 주로 부산대학, 남구 일대, 동래인 것을 고려했을 때, 이용자는 거주지 근처에 있는 워터프론트를 찾는 것을 알 수 있다. 워터프론트의 선택 기준에서 집 근처가 38.7%(48명)로 가장 높게 나타난 것도 위 내용을 뒷받침해준다. 또한 이는 주로 주말을 이용해 워터프론트를 찾는 사람이 55.6%(69명)인 것을 함께 고려할 때 워터프론트 계획 시 접근성을 적극 고려해야 함은 물론이고 먼 거리의 이용자 혹은 부산을 방문하는 사람들을 유도할 수 있도록 해당 워터프론트의 아이덴티티를 높이고 그를 위해 좀 더 다양한 이벤트와 시설 등을 마련하는 것이 시급하다고 판단된다.

(3) 이용객의 33.9%(42명)가 동반하는 이용객 없이 혼자서 워터프론트를 이용하고 있는 것은 이용의 목적 중 산책과 기분전환이 각각 26.2%(65개), 13.3%(33개)로 나타난 것과 함께 생각할 때 관련이 있는 듯 보이지만, 가족이나 어린이와 함께 방문하기 위한 시설이 부족한 까닭으로 해석할 수도 있다. 따라서 가족 및 어린이를 위한 시설의 마련이 필요하다고 판단된다.

(4) 주로 이용하는 워터프론트로는 해운대, 광안리가 각각 25.8%(32명), 21.8%(27명)로 가장 높게 나타났다. 수역의 형태 세 가지(해안, 호소, 하천) 중 모두 해안에 집중되어 있음을 알 수 있고 해안의 워터프론트에 이용자의 접근성이 높다는 것은 기타 형태의 수역인 호소, 하천 예를 들어 온천천과 낙동강 등의 다른 워터프론트의 개발이 미흡하여 이용자의 접근은 관광명소 및 해수욕장과 같은 해안으로 몰릴 수 밖에 없다고 판단된다. 따라서 사용자의 접근성과 지역의 특성을 고려하여 지역별 균형을 고려하여 워터프론트를 조성, 정비하는 노력이 필요하다고 판단된다.

(5) 현재 워터프론트에서 시급히 개선해야 할 사항에 대한 조사결과 벤치 및 파고라가 22.2%(55개)로 높게 나타났다. 이것은 현재 부산지역의 워터프론트에 이 두가지 시설이 우선적으로 부족함을 의미하므로 시급히 개선해야 할 것이다. 여기서 주목할 점은 개선해야 할 사항으로 자전거도로와 화장실이 각각 21%(52명), 13.3%(33개)로 높게 나타난 것이다. 휴식을 위한 벤치와 같은 시설은 물론이고, 여가를 즐기기 위한 시설인 자전거도로에 대한 요구가 높은 것은 여가를 위한 시설에 대한 요구가 높다는 것으로 판단된다. 따라서 자전거 시설과 가벼운 운동을 위한 기구와 같은 여가를 활용하기 위한 시설이 정비되어야 하고, 위생시설의 수와 환경과 같은 청결에 대한 요구를 고려하여 기존의 시설의 환경의 질을 높이는 것이 바람직하다.

(6) 개선하거나 추가해야 할 사항 조사를 통한 결과에서 얻은 내용으로 만족도에 대한 항목을 7가지(경관, 공원규모, 접근성, 편의시설, 위생시설, 휴식공간, 산책로)로 분류하여 평가를 실시한 결과 경관, 접근성, 편의시설에 대한 만족도에서 주부의 평가가 가장 낮은 것으로 나타났다. 이 결과는 워터프론트의 주 이용자가 주부이고, 여성임을 생각하면 주 이용객의 만족도가 낮은 것은 앞으로 평가되고 있고, 워터프론트에서 편의시설의 확충과 함께, 조망과 경관을 위한 시각적인 개방성 그리고 워터프론트의 이용을 위한 접근성의 미비점을 재정비하는 것이 바람직하다.

제 4 장 결론

해양도시에서 바다는 도시의 쾌적성을 위한 최적의 자연요소이다. 이의 적극적인 활용을 위한 연구는 도시 및 건축의 질적 향상을 위하여 매우 중요한 것으로 판단된다. 특히 항만과 해양을 모두 접하고 있는 도시 부산에서의 워터프론트 활용은 항만시설들에 의해 피해받기 쉬운 환경의 질을 개선시키기 위한 지름이 될 것이다. 따라서 워터프론트의 개발에 있어 필요한 계획요소를 마련하고자 시민의식을 고려하기 위해 설문조사를 실시하고 그 결과를 통해 기존의 계획요소에서 발견하지 못한 문제점과 이용자의 요구사항을 찾는 방법으로 워터프론트의 계획에 있어서 고려되어야 할 요소들을 고찰했다.

기존의 연구 사례에서는(조용수 외 3명) 도시항만지역의 워터프론트 디자인요소로 통로, 열린 공간, 조망, 시각회랑, 입면패턴 등 10가지를 제시하고 있다. 이는 외국의 분류체계를 바탕으로 한 연구 자료로서 계획요소를 도출한 데는 의미가 있으나, 현실적으로 이용자의 의식을 고려하지 못한 문제점이 있다고 판단된다.

시민의식조사 결과 위생시설과 편의시설, 접근성을 중심으로 이용자의 요구와 불만족이 높게 나타났다. 따라서 부산지역의 워터프론트에서는 위생시설과 편의시설과 같은 시설적 측면에서 위생 상태를 청결히 하고, 화장실과 편의시설의 수를 늘리는 등 시설적인 측면의 정비가 필요할 것이다. 또한 전체 만족도에 가장 큰 영향을 주는 것으로 나타난 접근성을 고려하여 외부에서의 접근을 위한 교통 및 보행로와 함께, 워터프론트에서 각 시설로의 접근과 이용을 편리하도록 하기위해 산책로와 자전거도로의 네트워크를 구상하여 정비해야 할 것이다.

참고문헌

학위논문

1. 배권수, 부산 남항 워터프론트 정비 방안에 관한 연구, 한국해양대학교 물류시스템공학과 석사학위논문, 2007
2. 박재덕, 지역성을 고려한 친수보행 공간디자인에 관한 연구 및 제안, 동서대학교 디자인학과 석사학위논문, 2006
3. 김효은, 도시의 수변공간 디자인 연구, 이화여자대학교 디자인학부 석사학위논문, 2003
4. 이정우, 자갈치 지역 활성화를 위한 워터프론트 환경 조성, 서울대학교 도시설계학 전공 석사학위논문, 2003
5. 이정환, 부산연안의 Waterfront개발 방향에 관한 연구, 동아대학교 토목공학과 박사학위논문, 2002
6. 조남석, 부산 해운대 워터프론트 환경설계, 서울대학교 환경조경학과 석사학위논문, 1999

학술논문

1. 이광국, 2020 부산관광의 개발방향에 관한 연구, 신라대학교경제경영연구소, 제4권 제1호, 2005
2. 목정훈, 한국 도시의 조망경관 관리를 위한 미국 도시 조망경관 관리기법 사례연구, 한국조경학회지, 제33권 제1호, 2005
3. 양위주, 부산 해양관광 발전을 위한 진흥방안, 신라대학교경제경영연구소, 제6권 제1호, 2005
4. 도근영 외 4명, 부산지역 워터프론트의 기후특성에 관한 연구, 한국항해항만학회, 제26권 제4호, 2002
5. 한주형, 워터프론트의 물리적 계획방향에 관한 고찰, 대한건축학회, 제22권 1

호, 2002

6. 박재범 외 1명, 환경친화적 건축에서 내외연관성과 공간적 표현에 관한 연구, 영남대학교 공업기술연구소논문집, 제29권 제1호, 2001
7. 이호수 외 1명, 건축조형 장소에 있어서 유기체적 특성에 관한 연구, 대한건축학회, 제20권 제2호, 2000
8. 이정록, 미국 도시의 워터프런트(waterfront)개발 사례에 관한 연구, 전남대학교 아시아태평양지역연구소, 제1권 제2호, 1999

단행본

1. 한영호, 안진근, 현대도시환경디자인, 기문당, 2006
2. 이연숙, 김영주, 친환경 공간디자인, 연세대학교 출판부, 2003
3. 이경희, 임수영, 친환경건축개론, 기문당, 2003
4. 김승환, 부산도시환경론, 동아대학교 출판부, 2002
5. 배현미, 김종하, 김경인 역, 워터프론트의 경관설계, 보문당, 2001
6. 배현미, 김종하 역, 인간심리 형태와 환경디자인, 보문당, 2000

인터넷

1. <http://www.momaf.go.kr> 해양수산부
2. <http://pusan.momaf.go.kr> 부산지방해양수산청
3. <http://www.busan.go.kr> 부산광역시청
4. <http://bdi.re.kr> 부산발전연구원

A Study on the Direction of Planning of Waterfront through the Survey of the Visitor's Perception.

– Focus on the Waterfront in Busan –

Jang, Mi-Ryeong

Dept of Architecture Graduate school of Industry
Pukyong National University

Abstract

Generally, a waterfront in the early days was usually used for agriculture, harbor, shipping of commodities, and fisheries. However, the functions of waterfront became extremely various as the population and the scale of economic activity in the city has been increased .

The needs for improving the environment of marine city are to create harmonious spaces between human being and nature from the various views. Especially, it is needed to create new spaces for being the place of leisure and culture as the waterfront from the citizen's view is the main center of the city considering familiarity, openness, and comfort.

Furthermore, the environment of our city has been created in an extremely imperior way even though we could possibly imporve the environment highly considering of the condition of our city surrounded with three seas.

This study will look into the factors of plan and think about its meaning

through the various discussion on the development of waterfront in the modern city. Once more, this study focuses on finding approaches of waterfront planning in Busan with the planning factors of experts through the survey of citizen's perception about waterfront in Busan.



부록. 이용자 의식조사 설문지

부산지역 워터프론트의 계획방향을 위한 시민 설문 조사

안녕하십니까?

귀하의 가정에 항상 행운이 가득하시기를 기원합니다.

본 설문지는 부산지역의 워터프론트에 대한 이용자 만족도와 실태를 조사하고 워터프론트 조성에 대한 이용자 의견을 수렴하여 차후 조성 될 부산 지역의 워터프론트 개발 및 계획에 효과적인 기초자료를 수집하기 위해서 작성한 것입니다. 현재 이용하고 계시는 워터프론트의 만족도에 대해서 이용자 여러분의 의견을 수렴하고, 기존의 워터프론트에 대한 문제점 및 개선 사항에 대한 의견을 조사하는 문항으로 구성되어있습니다.

귀하께서 답변해 주시는 내용은 통계수치로 집계·분석되어 석사학위논문의 연구자료 목적으로만 사용될 것이며, 여타의 목적으로는 사용되지 않을 것입니다. 또한 귀하께서 답변해 주시는 내용은 모두 무기명으로 처리할 것을 약속드립니다.

귀하의 의견이 연구의 소중한 기초 자료가 되오니 바쁘시더라도 설문에 정성껏 답해 주시면 감사하겠습니다.

귀중한 시간을 내어 주셔서 감사드립니다.

2007년 9월

부경대학교 건축도시연구실

지도교수 : 조 홍 정

연구자 : 장 미 령

연락처 : 016-676-0486

E-mail : nowpink@nate.com

※ 귀하가 해당하는 항목의 번호에 √ 표 해주십시오.

I 일반사항

1. 귀하의 성별은?	① 남	② 여	
2. 귀하의 연령은?	① 10대 ④ 40대	② 20대 ⑤ 50대	③ 30대 ⑥ 60대 이상
3. 귀하의 직업은?	① 회사원 · 공무원 ④ 학생	② 사업자 ⑤ 무직	③ 주부 ⑥ 기타 ()
4. 귀하의 거주지는?	()구		

II 워터프론트에 대한 만족도

만족도 항목	매우만족	약간만족	그저 그렇다	약간불만	매우불만
1. 전체적					
2. 접근성					
4. 워터프론트의 수와 규모					
4. 워터프론트의 질					

III 이용 실태

1. 평균 이용 횟수는?	① 주1회 미만 ④ 주3회	② 주1회 ⑤ 주4회	③ 주2회 ⑥ 주5회 이상
2. 주로 하는 활동은? (두 가지 선택)	① 산책 ④ 경관감상 ⑦ 기분전환 ⑩ 휴식	② 낚시 ⑤ 자전거 ⑧ 그냥 들렀다 ⑪ 피크닉	③ 조깅 ⑥ 해양스포츠 ⑨ 사진 ⑫ 기타 ()

4. 주로 이용하는 곳은? : 워터프론트별 (두 가지 선택)	해수욕장	① 해운대 ④ 송도해수욕장	② 광안리 ⑤ 다대포해수욕장	③ 송정해수욕장 ⑥ 일광해수욕장
	바다·섬	① 태종대 ④ 신선대	② 오륙도·이기대 ⑤ 동백섬	③ 물운대 ⑥ 절영해안산책로
	하천	① 낙동강 ④ 대천천	② 온천천 ⑤ 조만강	③ 수영강 ⑥ 기타 ()
5. 주로 이용하는 곳은? : 권역별	선택 기준	① 집 근처 ④ 관광명소	② 같은 동 ⑤ 기타 ()	③ 같은 구 ()

Ⅳ 워터프론트 구성에 대한 의견

1. 추가되어야 할 시설은? (두 가지 선택)	시설 개선 I	① 벤치·파고라 ④ 녹지공원 ⑦ 자전거도로	② 전망대 ⑤ 낚시터 ⑧ 주차장	③ 체육공원 ⑥ 화장실 ⑨ 기타 ()
2. 개선되어야 할 부분은? (두 가지 선택)	시설 개선 II	① 경관 ④ 워터프론트의 규모 ⑦ 매점 수 ⑩ 화장실 수 ⑬ 벤치 수	② 공원의 규모 ⑤ 해양스포츠 시설 ⑧ 낚시터 확보 ⑪ 시설의 깨끗함 ⑭ 산책로	③ 운동시설 ⑥ 접근 용이성 ⑨ 안전시설 ⑫ 수목의 양·종류 ⑮ 기타 ()
3. 새로운 워터프론트 조성 시 가장 먼저 고려 할 사항은?				
- 워터프론트란 - 도시가 큰 강이나 바다 호수 등과 접하고 있는 공간을 말한다. 같은 의미의 말로 '친수 공간'이 있다.	환경 개선	① ② ③ ④		

감사의 글

이 글을 쓰는 저의 부끄러움이 너무도 큼니다. 욕심의 크기가 결과의 크기와 같을 수 없겠지만 스스로를 더 채찍질 하지 못한 아쉬움에 논문이 끝난 기쁨이 사그라듭니다. 하지만 저의 주변에서 늘 힘이 되었던 분들에 대한 감사의 마음을 전하고자 자판을 두드립니다.

우선 늘 인자하신 웃음과 학문적 격려로 저를 2년 동안 보살펴주신 조흥정 교수님께 머리 숙여 감사드립니다. 속 많이 썩혀 드린 것 같아 죄송스런 마음이 앞섰습니다. 교수님의 큰 가르침 잊지 않고 소중히 간직하며 쓰겠습니다. 또 보잘 것 없는 제 논문의 심사를 맡아주신 김기환 교수님과 홍성민 교수님께도 감사드립니다. 의기소침해 지지 말라고 늘 다독겨려주신 김기환 교수님과 무뚝뚝한 듯 던져주시는 날카로운 조언의 홍성민 교수님의 격려는 제게 너무도 큰 힘이 되었습니다.

부경대학교 10공학관에 처음 발을 들여놓은 그 날부터 늘 저의 고민을 가장 가까운 곳에서 들어준 근숙언니와 지현언니, 조교선생님들, 늘 따뜻하게 보듬어 주신 박재희 소장님, 추영욱 소장님, 이동우 선배님, 최수찬 선배님, 또 연구실 생활을 함께 하진 않았지만 늘 격려해주셨던 건축도시연구실 선배님들께 감사드립니다. 멋진 선배님들이 곁에 계셨기에 행복하고 즐거운 대학원생활을 할 수 있었습니다. 늘 동고동락했던 동기 재욱씨, 정은오빠, 광찬오빠 우리의 인연이 늘 한결같이 이어지길 바라고 참 고맙습니다. 저와 함께 수업을 들었던 임창선배, 대석오빠, 소희, 승환오빠, 우영선배, 정아언니에게도 감사의 마음을 전합니다.

마지막으로 어려울 때면 제 곁에서 더욱 큰 힘이 되어 주시는 저의 부모님과 동생 미진이, 영혜에게 사랑을 전합니다. 더불어 진심어린 조언과 사랑을 아낌없이 베풀어 주시는 큰아버지와 삼촌 그리고 큰어머니와 숙모께도 머리 숙여 감사드립니다.

2007년 12월

장 미 령