

# 건축과 도시공간

건축공간연구원이 만드는  
건축도시정책 전문지널

Vol.40 - Winter 2020

ARCHITECTURE

URBAN

RESEARCH

INSTITUTE

2007년 문을 연 건축도시공간연구소는 우리나라 건축·도시공간의 청사진을 그리고, 변화를 위한 정책대안을 마련하는 데 힘써왔다. 2020년 겨울, 건축공간연구원이라는 이름으로 국민의 삶을 더욱 아름답고 풍요롭게 만들기 위해 노력해왔던 그동안의 성과를 정리해 보고, 나아갈 방향을 고민해보고자 한다.

건축과  
도시공간의  
내일을  
전망하다

(auri)

# 건축과 도시공간

Vol.40 - Winter 2020

( a u r i )



# 건축과 도시공간

Vol.40  
Winter 2020

발행  
2020년 12월 31일

발행인  
박소현

편집책임  
고효진

정책이슈 기획  
유광흠

편집  
이미영, 김민자

발행처  
건축공간연구원

세종특별자치시 절재로  
194, 701호  
편집부 044.417.9600  
팩스 044.417.9608

www.auri.re.kr  
information@auri.re.kr

디자인  
(주)디자인인트로  
02.2285.0789  
www.gointro.com

ISSN  
2288-2332

〈건축과 도시공간〉은 건축·도시  
분야 정책현안과 사회적 이슈를  
다루는 정책전문지입니다.

〈건축과 도시공간〉에 수록된  
내용은 필자 개인의 견해이며,  
건축공간연구원의 공식적인 견해가  
아님을 밝힙니다.

〈건축과 도시공간〉에 수록된 모든  
사진과 그림자료는 저작권자와의  
사전 협의를 거쳤습니다.  
본 연구원에서는 필자의 저작물이  
아닌 도판의 경우 출처 및 저작권자를  
찾아 명기했으며, 정상적인 절차를  
받아 사용하기 위해 최선을  
다했습니다. 일부 착오가 있거나  
빠진 부분은 추후 저작권상의 문제가  
발생할 경우 절차에 따라 허가를 받고  
저작권 협의를 진행하겠습니다.

〈건축과 도시공간〉에서는  
독자 여러분의 원고를 기다립니다.  
정책이슈 및 건축도시 동향을 포함한  
모든 부분에 투고 가능하며,  
심의를 거쳐 원고가 채택된 분들께는  
소정의 원고료를 드립니다.  
또한 본지에서 다루었으면 하는  
주제 및 기획에 대한 의견이나  
필진으로 참여할 의사가 있는 분들은  
메일을 통해 제안하시면 적극  
반영하겠습니다.

## 표지

우리는 새로운 문 앞에 서 있습니다.  
변화하는 사회, 수많은 도전,  
점차 다양해지는 공간서비스 수요 앞에  
건축과 도시공간을 어떻게 바꿔나가야 할까.  
새로운 문을 열었을 때 아름답고 쾌적하며,  
다채로운 일상이 펼쳐지는 삶의 무대를 만나기 위해서  
지금의 우리가 해야 할 고민을 떠올립니다.



## 건축과 도시공간의 내일을 전망하다

시론: 새로운 미래 앞에 서서: 건축공간연구원 개원과 역할	박소현	006
삶과 사회를 바꾸는 건축의 가능성	김용미	009
걷는 도시 만들기 25년, 회고와 전망 - 서울시를 중심으로	정 석	019
지역재생의 미래: 코로나 시대의 지역과 산업	모종린	027
기후위기시대의 건축물 중심 제로에너지도시	이명주	032
건축·도시공간의 미래와 auri의 과제	유광흠	039

## 특별기획

건축공간연구원 개원식 및 기념 심포지엄에 가다		045
---------------------------	--	-----

## 통계자료실

미세먼지가 심한 날 행정중심복합도시 시민들은 어떻게 움직일까?	강현미	052
------------------------------------	-----	-----

## 건축도시동향

<b>해외동향</b>	독일 카세어링 시스템 발전과 시사점	이희재	058
<b>국내동향</b>	어촌·어항재생사업의 현황과 과제	김민경	064
	부산 읽기 쉬운 관광 안내표지판 디자인 설계 과정: 읽기 쉬운 관광안내체계 구축 사업	김미진	069
<b>해외단신</b>	파리, 15분 도시계획과 도시시설 활용 방안 발표 외		076
<b>국내단신</b>	국토교통부, 지역거점 안전관리 체계 구축 통한 건축물 안전관리 강화 외		083

## 세계의 건축·도시 싱크탱크

증거기반 연구로 기후변화 정책을 지원하는 핀란드 환경연구원	문보람	088
----------------------------------	-----	-----

## 장소탐방

청소년과 함께하는 수직마을 공동체 - 공릉청소년문화정보센터 리모델링	서민우·지정우	098
도시풍경을 만드는 세 가지 전략 - 클리오 사옥	임재용	114

## auri 소식

· 건축공간연구원 연구과제 소개		132
· 2020 고령친화 커뮤니티 정책포럼 '복지와 도시·건축의 만남, 약속, 그리고 기대' 개최		136
· 제1, 2차 AURI 경관포럼 개최		137
· 2020 경찰청-건축공간연구원 범죄예방환경설계 컨퍼런스 '1인 가구를 위한 범죄예방 정책' 개최		138
· 2020 대한민국 한옥공모전 시상식 개최		139
· 제2차 건축자산 진흥 기본계획 수립을 위한 공청회 개최		140
· 제3차 건축정책기본계획 공청회 개최		141
· 2020 GRAND DIT FESTA 개최		141
· 2020 아시아 도시경관상 수상작 선정		142
· 2020 한국도시설계학회 건축공간연구원 특별세션 '21세기 도시설계의 담론과 실천' 개최		142
· auri 도시·설계연구단 2020 연구성과 5분순삭 개최		143
· 2020 찾아가는 공공건축 교육 프로그램 실시		143

# 건축과 도시공간의 내일을 전망하다

# 1

건축공간연구원은 2007년 건축도시공간연구소라는 이름으로 문을 연 이래 우리나라 건축·도시공간의 청사진을 그리고, 사회적 이슈를 던지고 공감대를 형성하며, 변화를 위한 정책대안을 마련하는 데 힘써왔다.

이번 호 <건축과 도시공간>에서는 국민들의 삶을 더욱 아름답고 풍요롭게 만들기 위해 우리가 던져왔던 의제와 그동안의 성과를 정리해보고, 향후 나아갈 방향을 고민해보고자 한다. 그리고 사회·인구구조 등 다양한 환경의 변화 속에서 건축공간연구원의 새로운 이름으로 해나가야 할 정책연구기관으로서 역할을 모색해보고자 한다.

세계지구 구릉지 특화주거 대안



평화민정장



파리폴리주 조성 모습



시론: 새로운 미래 앞에 서서: 건축공간연구원 개원과 역할 | auri 개원과 함께 좀 더 세심히 대응해야 할 우리 사회의 여러 어려움 또한 너무 많다. 개원을 계기로 auri 구성원들은 더 치열하게 질문을 던지며 새로이 다시 시작할 것이다. 모두의 건축, 더 나은 도시공간을 위해 더욱 정진하며 새로운 도약을 꿈꾸어야 할 때이다.

삶과 사회를 바꾸는 건축의 가능성 | 우리의 공간환경을 결정하는 행정시스템이 바뀌지 않으면 우리가 사용하는 공간이 변할 수 없으며, 공간이 바뀌지 않으면 우리의 삶이나 우리 사회도 정체할 수밖에 없다. 이것을 어떻게 바꿀 것인가?

걷는 도시 만들기 25년, 회고와 전망 - 서울시를 중심으로 | 사람 중심의 걷는 도시를 만들기 위해 그동안 이어온 25년의 노력 그리고 세계 도시들의 도시혁신 사례들을 살펴보면, '자동차 도시'를 '사람의 도시'로 바꾸는 데는 앞으로도 더욱 세심한 연구가 필요하다는 생각을 한다.

지역재생의 미래: 코로나 시대의 지역과 산업 | 생활권 도시는 이처럼 새롭게 강요된 도시가 아니다. 삶의 질을 원하는 선진국과 밀레니얼 세대가 추구하는 도시다. 뉴노멀 시대, 환경과 공동체를 복원하기 위해 필요한 도시 모델이다. 그렇다면 한국 도시를 어떻게 생활권 도시로 재구성해야 할까?

기후위기시대의 건축물 중심 제로에너지도시 | 도시라는 공간에서 에너지소비를 줄여나갈 수 있는 여러 방안이 있겠지만, 건축물의 에너지성능을 높이는 것이 가장 핵심적 해결책이라고 본다. 에너지성능이 높은 건축물 하나하나가 서로 연결됨으로써 도시 전체를 에너지 효율적 저소비 사회구조로 구현해 나갈 수 있다.

건축·도시공간의 미래와 auri의 과제 | 이 글은 내외부, 관·학·연의 전문가를 모시고 진행했던 심포지엄 토론의 내용을 정리한 것이다. 건축과 도시공간 정책을 논할 때 주요한 키워드와 이와 관련해 앞으로 연구원이 해 나갈 역할이 담겨 있다.

시론:  
새로운 미래 앞에 서서:  
건축공간연구원  
개원과 역할  
006

삶과  
사회를 바꾸는  
건축의 가능성  
009

걷는 도시 만들기 25년,  
회고와 전망  
-서울시를 중심으로  
019

지역재생의 미래:  
코로나 시대의  
지역과 산업  
027

기후위기시대의  
건축물 중심  
제로에너지도시  
032

건축·도시공간의  
미래와 auri의 과제  
039

# 새로운 미래 앞에 서서: 건축공간연구원 개원과 역할

박소현  
건축공간연구원 원장

## auri가 건축공간연구원이 되었습니다.

부끄럽지만 auri가 기관 독립을 한다는 것의 법률적 의미가 구체적으로 무엇인지 학교에 있을 때 저는 명쾌하게 파악하지 못했었습니다. 2018년 5월 23일, 제가 auri 5대 소장으로 부임을 하며 임명장을 받는데, 임명권자가 국토연구원 원장임을 알았을 때야 비로소 auri가 부설 연구소였다는 사실을 구체적으로 실감했습니다. 아마도 저를 포함하여 건축 도시 조경 분야에 몸담고 있는 대부분의 사람들은 지난 십여 년간 auri가 우리 곁에서 굵직 굵직한 주요 정책들을 펼쳐 온 큰 성과에 대해 더 익숙해 있었고, 기관의 법적 위상에 대해서는 잊고 지냈지만, 언제고 독립의 때는 오리라 기다리고 있었습니다.

20대 국회의 마지막 본회의가 열리던 2020년 4월 29일 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」의 개정안이 통과되며 그때가 드디어 왔습니다. 개정안이 통과하고 6개월의 준비기간을 거쳐 법률이 효력을 발휘하는 2020년 11월 20일에 auri는 부설연구소의 타이틀을 떼고, 법적 지위를 인정받는 독립 연구기관이 되었습니다. 연구소의 5대 소장인 저는 이제 연구원의 초대 원장이 되었습니다. 이번에는 국무조정실 소속의 정책연구기관을 총괄하는 경제·인문사회연구회 성경룡 이사장님으로부터 임명장을 받았습니다.

auri의 기관 독립을 기념하고자 11월 20일 당일 개원식과 심포지엄을 개최하였고, 이를 축하해주시려 정세균 국무총리님, 김현미 국토교통부

장관님, 국가건축정책위원회 승효상 전 위원장님, 김진애 열린민주당 원내 대표님, 변창흠 한국토지주택공사 사장님을 비롯하여 여러 내외 귀빈 여러분들이 함께 해주셨습니다. 아울러 경제·인문사회연구회 소속 연구원 원장님들, auri 개원을 위한 설립준비위원회 위원님들, 유관학회 및 협회 회장님들, 국가건축정책위원회 위원님들, auri 역대소장님들, 그리고 그동안 애 많이 쓴 유광흠 기조실장님을 비롯한 우리 auri 가족들이 함께했고, 온라인으로 정말 많은 분들이 참여해 주셨습니다. 심포지엄의 기조발제는 박인석 국가건축정책위원회 현 위원장님이, 대표발제는 김용미 대표님, 정석 교수님, 모종린 교수님, 이명주 교수님이, 토론은 강부성 대한건축학회 회장님, 김현수 대한국토도시계획학회 회장님, 김성호 국토교통부 건축정책과장과 auri 오성훈 단장님, 임유경 단장님이 해주셨습니다. auri 역사상 가장 기쁜 날 중의 하루였습니다.

### **auri 개원을 맞으며 새삼 감사할 일이 너무 많습니다.**

이전에는 존재하지 않았던 auri를 건축과 도시공간의 품격 향상을 위한 정책연구기관으로 2007년에 처음 태어나게 해주셔서 감사합니다. 우리 사회의 증폭하는 건축도시 정책수요에 대응하며 30명으로 시작한 auri가 현재 172명으로 건강하게 성장할 수 있게 해주셔서 감사합니다. 이렇게 커오며, auri의 연구결과로 우리 사회에 기여할 수 있게 해주셔서 감사합니다. 그리고 이제는 더 당당히 연구에 전념하라고 기관독립까지 하게 해주셔서 감사합니다. 곧 새 연구공간으로 이사도 가게 해주셔서 감사합니다.

### **auri 개원과 함께 좀 더 세심히 대응해야 할 우리 사회의 여러 어려움 또한 너무 많습니다.**

인구변화, 기술변화, 기후변화, 그리고 정책환경의 변화 등 심각한 도전이 auri 앞에 놓여 있습니다. 엄청난 사회여건 변화가 우리의 생활 가치와 라이프스타일을 이전과 다른 양상으로 전개시키며, 이에 부응하는 획기적인 공간서비스 제공을 절박하게 요구하고 있습니다.

건축과 도시공간의 퀄리티와 퀀티티 모두의 균형 있는 업그레이드가 국민의 삶과 행복에 직접 연결되어 있음을 우리 모두 매일 절감합니다. 개원을 계기로 auri는 더 치열하게 질문을 던지며 새로이 다시 시작해야 함을 잘 알고 있습니다. 모두의 건축, 더 나은 도시공간을 위해 더욱 정진하



며 새로운 도약을 꿈꾸어야 합니다.

2007년 auri가 처음 만들어질 때, 그때도 어려운 여건이었고 정해진 답은 없었지만, 당시 고조되었던 건축과 도시공간 정책에 대한 사회적 요구에 부응하기 위해 열정적으로 탐구했었음을 알 수 있습니다. 그 결과, 「건축기본법」을 시작으로 하여 「건축서비스산업 진흥법」에 따른 국가공공건축지원센터, 「한옥 등 건축자산의 진흥에 관한 법률」에 따른 국가한옥센터, 「도시재생 및 지원에 관한 특별법」에 따른 도시재생지원기구, 「녹색건축물 조성 지원법」에 따른 녹색건축센터, 「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」에 따른 스마트시티 지원기구, 「건축물관리법」에 따른 법정 정책지원기구 운영과 생활SOC 지원, 그리고 보행환경연구센터, 경관센터, 범죄예방 환경설계(CPTED) 센터, 고령친화정책연구센터 등 다양한 제도와 기구를 마련하며 구성원 모두가 성심껏 노력했습니다. 당연히 이 과정에서 아쉬움도 많이 남겼지만, 이는 참으로 놀랄 만한 성과가 아닐 수 없습니다.

### **초심으로 돌아가 auri는 깊이 성찰하며 다 함께 도약할 것을 다시 한번 다짐합니다.**

2007년 auri 초기 멤버들이 당시에 바라봤던 앞날에 대응하고자 작성했던 그때의 미래전략 메모와 장기발전계획을 다시 들춰봅니다. 지금 읽어도 의미 있는 내용들이 많고 그 당시 꿈꾸었던 계획들이 상당 부분 성취되어 있음에 감탄하게 됩니다. 30명으로 시작한 auri가 13년 만에 172명의 가족으로 커진 것이 그냥 이루어진 일이 아님을 알 수 있습니다. 현재 auri의 5개 연구단은 각기 대략 30명의 인원으로 구성되어 있는데, 이는 2007년 auri 초기의 연구소 규모입니다. 2020년 auri 멤버들은 새 꿈으로 미래전략을 작성합니다. 역시 이번에도 정답은 없지만 탐구의 지도를 또 그립니다. 함께 다시 작성한 지금의 미래전략 메모가 10년 후 후배들에게 어떻게 읽힐지 궁금합니다. 우리는 결국 건축과 도시공간의 공공성을 위해 정진하고 있음에 공감합니다. 우리 사회의 공공성 증진, 생활공간의 공공성 구현 그리고 문화의 공공성 확보를 추구하며 auri는 다시 한번 도약합니다.

# 삶과 사회를 바꾸는 건축의 가능성

김용미  
금성종합건축사사무소 대표

## 삶의 패러다임의 변화, 공간 변화의 시대

### 산업화시대에서 정보화시대로

지난 20년간 우리나라 공간지형에서 유독 눈에 띄는 변화 중 하나는 ‘카페’라는 공간의 등장과 그것의 가파른 확산이다. 가히 ‘카페공화국’이라고 불릴 정도로 카페는 전국 어디에나 거리마다 넘쳐난다. 카페는 단순히 커피를 파는 장소에서 진화하여 회의는 물론 개인 사무공간이나 독서실이 되기도 하며, 심지어 강연·전시·공연까지도 열리는, 다양한 사람들이 어울리는 다목적 열린 공간이 되었다. 왜 전에는 없던 이런 공간이 갑자기 우리 생활에서 중요한 장소가 됐을까? 여러 이유가 있겠지만 하나 분명한 것은 우리 사회 구조가 급속도로 변하고 있고, 이에 따라 사람들도 전과는 다른 공간을 필요로 한다는 점이다.

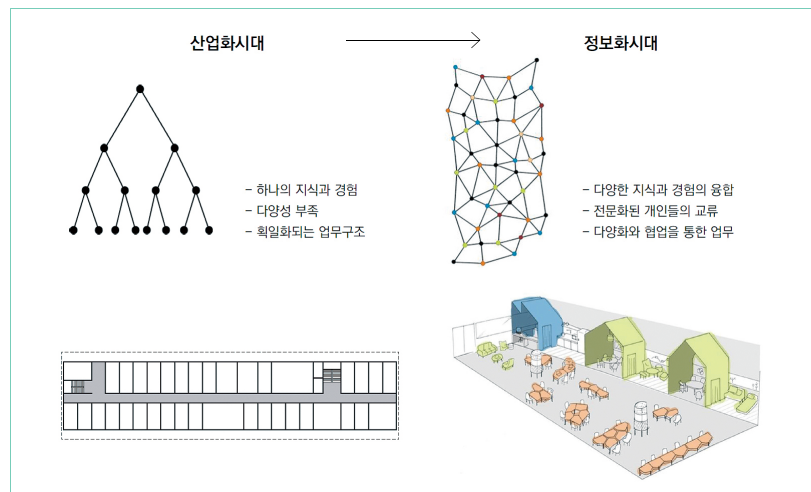
과거 경제적 효율성과 속도가 중요하던 산업화시대에는 학교든 관공서든 건축공간은 직사각형에 긴 복도를 내고 벽으로 구획한 공간이면 충분했다. 상부의 지시에 따라 ‘빨리빨리’ 많은 일을 하는 것이 중요했기 때문이다.

하지만 오늘날 정보화시대는 전혀 다른 작업 방식을 요구한다. 창의적 아이디어를 도출하기 위해 다른 사람과 소통하여 아이디어를 공유하고 협력할 것을 권장하며, 이를 위해 공간구조도 점점 복잡적이고 열린 구조로 전환되고 있다. 구글·애플과 같은 정보화시대 대표기업의 사옥은 구성원 간의 교류와 협력을 최대한 이끌어 내기 위해 공간구조를 획기적으로 바꾼 결과물이다.

우리의 건축공간은 어떤가? 민간건축에서는 혁신적으로 변화가 진행되고 있는 반면 공공건축은 요지부동이다. 단적인 예로 세종시 정부청사를 보면 하늘에서 바라본 형태는 구불구불한 곡선형으로 혁신적인 건축처럼 보이지만 내부 공간구조는 예전과 똑같은 중복도의 칸막이 구조로 돼 있다. 공간구조의 혁신성을 담보하지 않는 형태의 혁신성은 의미가 없다는 점을 일깨워 주는 예이며, 이것이 우리 공공건축의 현주소다. 새 정부청사가 부분적으로라도 구글 사옥과 같은 열린 공간구조로 지어졌다면 어땠을까? 적어도 부처 간 칸막이 행정이 좀 더 개선되지 않았을까?

우리의 미래세대를 키우는 학교는 더 심각하다. 변화를 요구하는 현장의 목소리와 수많은 연구 결과에도 불구하고 교육청의 신축학교 지침은 변함이 없다. 교실은 1학년부터 6학년까지 똑같은 복도형 교실에, 가운데 큰 운동장을 두고 주변에 교실을 배치하는 공간구조는 여전하다. 큰 운동장은 한 사람의 구령에 맞춰 모두가 따라야 했던 과거, 상명하복 문화의 상징이 아닌가? 그것이 오늘날 자유롭고 다양한 학생들의 요구를 반영할 수 있겠는가?

공공건축이 변하지 않는 것은 삶의 패러다임과 사회 시스템은 변했지만 공공건축의 생산방식은 여전히 과거의 관성과 관례에 따라 만들어지기 때문이며, 비전문적인 행정조직이 건축공간을 결정하고 건축가는 이를 따라야만 하는 경직된 행정절차 때문이다. 이 문제는 건축뿐 아니라 도



시대의 변화와 공간 수요 변화

시도 마찬가지다. 우리의 공간환경을 결정하는 행정시스템이 바뀌지 않으면 우리가 사용하는 공간이 변할 수 없으며, 공간이 바뀌지 않으면 우리의 삶이나 우리 사회도 정체할 수밖에 없다. 이것을 어떻게 바꿀 것인가?

### 시대적 요구, 민간전문가제도 도입

건축계는 지난 20년간 우수한 전문가의 아이디어가 채택되는 것을 저해하는 근본 원인이 법·제도라는 점을 알리고, 이 문제를 개선하기 위해 부단히 노력해 왔다. 그 노력의 결실로 2007년에 건축도시공간연구소가 설립됐고, 같은 해 「건축기본법」에 이어 2014년에 「건축서비스산업 진흥법」이 제정됐다. 그 덕분에 건축 분야에는 많은 긍정적인 변화가 일어났다. 특히 일선 현장에서 가장 크게 느끼는 변화는 행정의 비전문성을 보완하기 위해 도입된 민간전문가제도였고, 그것은 현재 전국으로 확산돼 지역의 문제를 해결하는 데 기여하고 있다.

### 변화를 일으키는 공공건축가 집단의 힘

민간전문가제도 중 하나로 총괄건축가제도를 영주시가 2010년 처음 채택했다. 그 성과는 여러 전시회를 통해 알려진 바대로 혁신적이었고, 여러 지자체로부터 큰 주목을 받아 이 제도가 널리 확산되는 데 크게 기여했다. 서울시는 2011년 공공건축가제도를 도입했고, 서울시의 당면과제를 해결하는 데 이를 활용했다.

### 아파트 재건축·재개발에 공공건축가 투입으로 인한 변화

서울시는 어디에나 똑같이 이어지는 재건축·재개발 아파트단지가 도시경관을 훼손하고 도시의 흐름을 단절하는 문제를 큰 고민거리로 안고 있었다. 이를 개선하기 위해 당시 진행되던 주요 재건축 아파트단지마다 MP 자격으로 공공건축가를 선임했다. 공공건축가의 임무는 조합원들을 잘 설득해 이미 선정된 건축사사무소가 늘 해 왔던 경제성 중심의 사고에서 벗어나 최대한 공공성을 확보하는 계획안을 도출하도록 돕는 것이었다.

공공건축가들은 주변과 조화로운 경관, 이웃에 열린 단지, 연속된 보행가로, 커뮤니티 활성화 등을 실현하고자 노력했고 정기적인 모임을 통해 결과를 공유하면서 서로 배우고 더 좋은 결과를 위해 협력했다. 그



**개포동 5개 재건축단지 가로 연결을 위한 커뮤니티 시설 위치 조정 계획**  
출처: 서울시 도시공간개선단 제공.

때 한 의미 있는 작업 중 하나가 개포동에 연접한 재건축단지(개포 시영, 개포 1~4단지)였는데, MP들이 모여 머리를 맞댄 결과로 각 단지 사이에 있던 기존 경계를 허물고 이웃단지들도 함께 이용할 수 있도록 생활가로변에 커뮤니티 시설을 배치했으며, 공간 프로그램도 서로 겹치지 않도록 조정함으로써 단지 간 소통을 유도했다.

이러한 협력의 기회가 없었다면 늘 그래 온 것처럼 하나의 단지에 집중해 단지의 경계는 굳건한 채로 계획했을 텐데 좋은 도시를 만드는 데 집단 간 소통과 협력이 얼마나 중요한지를 보여주는 작업이었다. 아쉬운 점은 공공건축가의 역할이 거기까지였다는 것이다. 재건축 아파트는 민간영역이라서 건축심의가 끝나면 공공이 더 이상 개입할 명분이 없었기 때문에 끝까지 공공건축가가 협력한 계획안대로 지어졌는지는 알 수 없다. 공공건축가가 공공성을 담보하기 위해 노력한 것들이 실제 결과로서 실행됐는지, 주민들의 만족도는 어떤지 사후 모니터링을 한다면 그 또한 좋은 귀감이 되지 않을까?

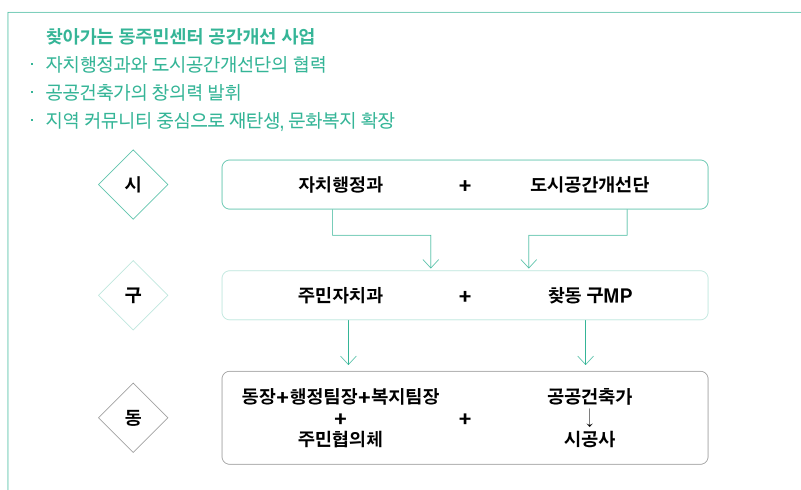
### 찾아가는 동주민센터, 꿈담교실 공간 개선

공공건축가 활동 중에서 서울시민의 삶의 질 향상에 가장 크게 기여한 사업 하나를 꼽는다면 2015년에서 2019년까지 5년간 이루어진 ‘찾아가는

동주민센터’(일명 찾동)일 것이다. 서울 시내 모든 동주민센터 424개가 400여 건축가들의 손에 의해 재탄생했다. ‘주민센터가 이사 갔어요.’라는 말이 나올 정도로 시민들이 느낀 변화는 컸고, 동작구청장은 사당2동 찾동 개소식에서 ‘건축이 마술 같다’라는 말을 남겼다. 동네 카페에 가기에는 어색한 동네 어르신들에게 주민센터는 쉼터가 됐고, 방과 후 어린이들에게는 책 놀이터가 됐다.

찾동 사업이 이토록 성공할 수 있던 것은 무엇보다 부처 간 협력의 힘이 컸다. 시청 자치행정과가 먼저 사업계획을 세웠고, 도시공간개선단이 거기에 협력해 총괄 MP와 참여건축가를 선정했다. 서울시 자치행정과는 이들을 각 구청과 연결하고, 구청은 각 동으로 연결했다. 각 동에서는 동장과 주민자치회가 건축가와 함께 공간의 개선방향을 논의했다. 계획방향이 세워지면 다시 구청 단위로 건축가들이 모여 각자의 계획안을 발표했고, 구 MP는 그 계획안들을 서울시 전체 MP단에 보고하고 그것이 주민참여형 계획안이 되고 있는지 점검했다. 이것은 칸막이를 벗어난 집단지성의 창조적 힘을 보여준 사례였다.

서울시교육청도 찾동과 비슷한 방식으로 ‘꿈을 담은 교실’(일명 꿈담)을 시작했다. 그것은 초등학교 1학년 교실 2개를 고치는 사업으로 시작했다는데, 그 또한 성과가 좋아 3년이 지속됐고, 그 범위도 고등학교까지 확대됐다. 교육청은 학교공간개선사업의 지속성을 위해 올해 ‘학교 건축가’를 선정했다.



부처별 협력과 건축가에 대한 신뢰를 바탕으로 한 찾동 사업 추진 시스템

서울시에 민간전문가 제도가 도입된 지난 10년은 건축이 시민들의 삶을 바꾸는 힘을 가지고 있다는 것을 알리는 시간이었다. 이것은 건축 분야만으로 이루어 낸 성과가 아니라 행정조직과 함께 협력했기에 가능한 성과였으며, 서울시 소속 도시공간개선단이라는 건축전문가 그룹인 행정조직이 건축가를 신뢰했기에 가능했다. 그것은 민간전문가가 역량을 발휘하기 위해서는 행정조직과 협력이 중요하며, 그러기 위해서는 행정조직 내에 민간전문가와 호흡을 맞출 건축·도시 분야 전문공무원이 있는 것이 가장 좋다는 사실을 보여준다.

## 아직 풀어야 할 숙제, 보행친화도시를 향하여

### 구릉지 특화주거, 서계동 일대 지구단위계획구역 개발

우리는 좋은 주거지로서 유일한 대안은 아파트밖에 없다고 생각한다. 그래서 주거지 재개발은 곧 고층아파트로 짓는다는 것을 의미한다. 의미한다. 그 외 다른 대안을 본 적이 없기 때문이다. 그러나 평지에서라면 그럴 수도 있겠지만 구릉지에까지 산을 깎아 고층아파트가 들어선다면? 그 결과를 우리는 돈암동·길음동·홍제동·사당동 등지에서 보았다. 4~5층 이상 높이의 옹벽 위에 아슬아슬하게 세워진 고층아파트들 말이다. 더구나 그것은 서울시 도시경관을 훼손하는 주범 중 하나로 꼽히는데, 아직도 서울에는 고층아파트로 재개발하기를 원하는 낙후된 구릉지 주거지가 즐비하다. 한남동·서계동·정릉 등.... 고층아파트가 아닌 구릉지 특성을 살린 저층주거지 대안은 없을까?

서울역 건너편 서계동 언덕은 대지 90m<sup>2</sup> 이하 과소필지가 51%이고 도로가 없는 맹지가 55%인 아주 낙후된 주거지역으로, 고층아파트단지로 재개발된다는 뜬소문이 돌면서 투기의 광풍이 휩쓸고 지나갔다.

구릉지 주거지 전체를 하나의 필지로 통합해 아파트를 짓는다면 거기에 품을 수 있는 인구수와 가구수는 현재보다 감소하며 기존의 다양성도 사라지고, 무엇보다 기존 주민들은 떠나야 한다. 주민들이 떠나지 않고 서계언덕의 동네가 그대로 유지되면서 주거환경을 개선할 수 있는 대안이 필요했다. 2016년에 시작한 서계지구 개발안은 가로 조직의 유지와 개선, 필지 유지와 맹지 합필, 지형의 보존, 거주의 연속성을 기본 원칙으로 하고 서울시가 공공투자로 공공주차장 건립과 일부 도로를 개선한다



는 전제하에 건축협정이나 자율주택정비사업을 통해서 주민 스스로 소규모 재개발을 추진하도록 한다는 것이 제안의 골자였다.

필지별로 구릉지 경사를 이용해 지하를 지상과 같이 활용할 수 있도록 함으로써 이 계획안이 아파트 재개발보다 경제적으로 타당성이 있다는 것을 주민들에게 증명해 보였고, 더욱이 서울역 건너편이라는 입지적 특성을 활용한다면 다양한 사업체도 입지할 수 있어 임대료 수익도 괜찮을 수 있다고 설득했다. 신축 시 주차장을 완화해 주는 대신 도로확장을 위해 건축선을 1m 후퇴한다는 내용으로 지구단위계획이 확정됐다.

그러나 많은 장점에도 불구하고 자율주택정비사업이나 건축협정을 통한 소규모 재개발은 현실적으로 작동하지 않았다. 그 이유는 주민

#### 서계지구 구릉지 정비수법 검토 및 제안

구분	지구단위계획 공동개발	건축법 건축협정	빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특별법 자율주택정비사업	빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특별법 가로주택정비사업
정의	· 둘 이상의 필지를 하나의 대지로 하여 건축	· 단독, 다세대주택을 건축기준 특례를 적용하여 스스로 개량정비	· 단독, 다세대주택을 스스로 개량정비	· 가로구역에서 종전가로 유지, 주거환경 개선
대상	· 지구단위계획구역 내 지정, 권장, 자율의 지침 필지간 공동개발	· 지구단위계획구역, 주거환경개선사업 및 주거환경관리사업구역, 준치구역, 조례지정(정비해제구역, 도시재생활성화구역, 구심의위원회 심의)	· 정비구역 또는 정비예정구역이 해제된 지역 등 시·도 조례로 정하는 지역	· 도시계획도로로 둘러싸인 지역 · 6m 이상 도로+광장, 공원, 녹지, 하천, 공용주차장, 6m 이상 사도에 접합
규모	· 연접필지 자율적공동개발 : 500m <sup>2</sup> 이하 · 블록형 합필(단지형 다세대 주택 건축 시) : 1,000m <sup>2</sup> 이하	-	· 노후불량건축물 3분의 2 이상 · 단독 : 10호 · 다세대 : 20세대 미만 · 단독+다세대 : 20 미만 (시 조례 80% 완화)	· 노후불량건축물 3분의 2 이상 · 단독 : 10호 이상 · 다세대 : 20세대 이상 · 단독+다세대 : 20 이상 · 1만m <sup>2</sup> 미만
시행방법	-	· 건축협정 인가, 건축허가 후 스스로 주택을 개량 또는 건설	· 사업시행계획 인가 후 스스로 주택을 개량 또는 건설	· 가로구역에서 사업시행계획 인가 후 주택 등을 건설
시행자	· 토지 등 소유자	· 토지 등 소유자	· 토지 등 소유자(2명 이상)	· 토지 등 소유자(20명 미만) · 조합 · 지정개발자-신탁업자
공동시행자	-	-	· 구청장 · 토지주택공사 등 · 건설업자, 등록업자, 부동산투자회사, 신탁회사	
동의요건	· (토지, 건축물 소유자, 지상권자) 전원의 합의	· (토지, 건축물 소유자, 지상권자) 전원의 합의	· 주민합의체(전원회의)	· 조합설립 인가요건 : 토지 등 소유자 10분의 8 동의 / 토지면적 3분의 2 동의 / 각 동별 과반수 동의 / 개별 토지면적의 2분의 1 동의
특례	· 단지형 다세대주택의 경우 주택으로 쓰는 층수 5개층까지 건축 가능	· 대지조경을 도로에 면해 통합 조정 시 20% 내 완화 · 국제법 최대한도 내에서 건폐율 20%, 용적률20%(건축위심의 필요) 완화 · 너비 6m 이상 도로 접할 시 가로구역 높이기준 20% 내 완화	· 공동이용시설 설치 시 시·도 조례에 따라 공동이용시설을 더한 용적률 범위까지 완화 가능 · 노상주차장 및 노외주차장 설치권리 확보 시 주차장설치기준 완화 · 공공임대, 준공공임대 건설 시 법적상한 용적률 적용(연면적의 20% 이상) <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;">근린재생형 : 조정, 대지안의 공지, 건축물의 높이 제한을 2분의 1 범위에서 완화, 부대복리시설 설치기준 완화</div>	
사업비 보조	-	-	사업비 보조(20%) · 기초조사비(기초조사비에 포함되는 항목 중 사업분석 비용은 전액 보조) · 정비기반시설 및 임시거주시설의 사업비 · 주민 이주비 용자에 따른 이자 / 빈집의 안전조치에 소유되는 비용 · 빈집의 개량비용 / 도시경관 향상을 위한 설계 개선비용	
사업비 용자	-	-	일반사업시행자(60%), 토지주택공사 등과 공동시행(80%) · 기초조사비 · 정비기반시설 및 임시거주시설의 사업비 · 세입자 보상비 · 주민 이주비 · 주민합의체 및 조합의 운영자금 / 설계비 등 용역비 / 건축공사비	

출처: BM, 금성종합건축사사무소, 서계지구 보고서(발주처: 서울시)





서계지구 구릉지 특화주거 대안

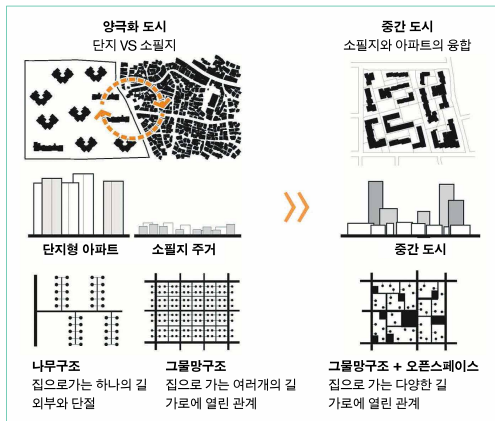
출처: 금성종합건축사사무소, EMA건축. 서계지구 저층재개발 대안.

스스로 하기에는 사업이 너무 어렵고, 사업이 작으니 SH는 물론 어떤 시행사도 나서지 않아 금융구조를 짤 수 없었기 때문이다. 더구나 아파트 재개발에는 있는 양도세·취득세 면제 혜택이 소규모 사업에는 없는 것도 문제였다. 우리나라 주거지재개발법이 지금처럼 대규모 아파트에만 맞춰져 있는 상황이 계속된다면 이러한 다양한 주거지 대안은 절대 이루지 못할 꿈이 될 수밖에 없다. 주민 스스로에 의한 소규모 재개발을 돕는 기구를 만들 수는 없을까?

### 중간도시, 보행중심도시를 향하여

우리나라 도시는 주거환경이 좋지 않은 다세대주택 동네와 내부 주거환경은 좋으나 외부에 배타적인 아파트단지로 양극화돼 있다. 안타깝게도 그 중간이 없다. 다세대 동네의 가로친화적인 장점과 아파트단지의 풍부한 오픈스페이스가 적절히 섞여 있다면?

강동구 고덕강일 5블록 공모전 제출안은 그런 ‘중간도시’를 만들자는 생각에서 출발했다. 800세대를 품는, 210m×260m 크기의 블록이 ‘단지’가 아닌 ‘동네’가 되기 위해서는 그 블록을 더 작은 단위로 분절할 필요가 있었다. 이를 위해 블록 내부를 관통하는 4~7층 휴먼스케일의 가로가 첫째 조건이었으며, 거기에 가로와 주거동 사이의 밀접한 관계 설정이 가로의 활성화를 위해 필요했다. 길에 의해 자연스럽게 다른 라이프스타일을 담는 8개 동네가 형성됐고, 각 동네는 내부에 텃밭과 휴게녹지가 있는 작은 마당을 공유한다. 하나의 블록이 곧 하나의 아파트단지가 되는 일반적인 통념을 깨기 위해 8개의 동네를 각기 다른 건축가가 설계함으로써 동



#### 중간도시의 개념

출처: 금성종합건축사사무소, UIA(그 외 정예린, 이치훈, 김광수, 김성우, 김진욱, 김창균, 안우성, 이진오 참여). 고덕강일 5블록 공모전.



#### 다양한 정체성의 8개 동네를 잇는 보행중심도시 계획

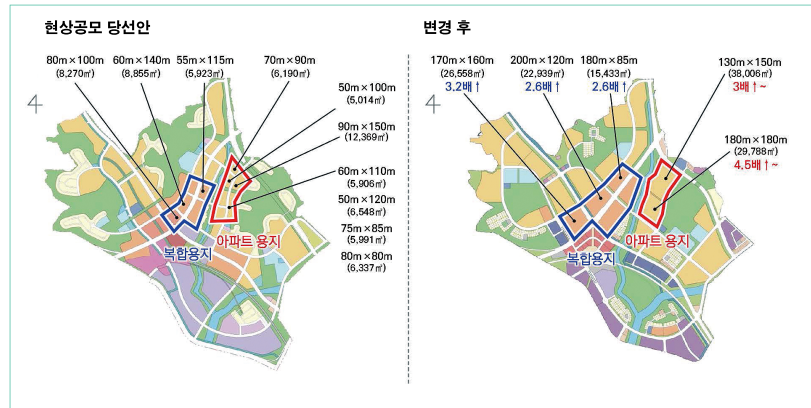
네마다 확실히 다른 정체성을 부여하고자 했다.

210m×260m 블록 전체가 똑같이 생긴 아파트로 지어진다면 그 경관은 얼마나 지루할까? 이제 우리는 그런 ‘단지’의 모습과 결별해야 할 때가 되지 않았나? 길을 따라 서로 다른 형태로 만들어진 동네를 연이어 만날 수 있다면 가로는 훨씬 활성화되지 않을까?

#### 작은 도시, 자연과 도시의 새로운 접점과 밀도

살기 좋은 도시란 어떤 것인가? 그 질문에 답을 찾기 위해 3기 신도시 중에서 가장 작은 남양주 왕숙 2 공모전에 참여했다. 남북 길이가 지하철 한 구간 정도밖에 되지 않는 범위에 3개 산자락이 흘러내리고 그 사이로 2개의 하천이 지나는 자연지형적 특성을 살려, 자연이 도시 깊이 스며든 유유자적한 삶을 살 수 있는, 작은 도시를 상상했다.

편하게 걸어 다닐 수 있는 인간적 스케일의 도시를 만들기 위해 100~120m의 작은 블록을 주요 가로의 기본단위로 설정했다. 그러한 블록의 크기는 가로 문화가 활발한 유럽 도시의 블록 크기와 같으며, 골목 상권이 활성화된 강남의 압구정동과 비교하면 골목 3개를 포함하는 크기다. 그것은 300m<sup>2</sup>(100평) 필지가 25~30개가 들어가는 크기로, 외부로는 공공 가로와 면하고 내부에는 중정을 형성할 수 있는 최적의 크기라고 판단했다. 가로와 블록의 배치도 자연지형을 최대한 존중해 곡선으로 만들어졌다.



#### 새로운 도시계획의 현실적 제약

출처: 금성종합건축사사무소, 어빈인사이트, 탈건축. 3기 신도시 남양주 왕숙2 공모전.

그러나 그런 제안은 공모 당선 후 설계가 진행될수록 여러 난관에 부딪쳐서 이루어질 수 없는 아이디어로 남게 됐다. 먼저 사업성과 교통의 효율성 등 때문에 도로의 선형은 직선화되고 그 폭도 훨씬 넓어졌으며, 이에 따라 블록의 크기도 커졌다. 또 자연경관을 유지하기 위해 보존하고자 했던 작은 구릉지는 홍수에 대비한 기존 지형의 성토를 위해 없어졌고, 학교 등을 위한 대지는 절대적으로 평지여야 한다는 생각이 지형 변형에 일조를 했다.

이와 함께 주거지 가로변 소음에 대한 규정으로 인해 생긴 완충녹지는 과도하게 넓어 가로와 주거지를 단절시키고 가로친화형 도시형성을 가로막는 원인이 됐다. 그 외에 수많은 규정과 현실적인 문제를 해결하다 보니 작은 도시다움은 사라지고 기존과 별반 다르지 않은 신도시가 되고 말았다.

그 원인은 똑같은 도시가 만들어질 수밖에 없는 규정이 어디에나 똑같이 적용되기 때문이 아닌가? 더 중요한 것은 토목, 도시, 환경, 교통, 건축 등 도시 관련 분야들이 서로 칸막이를 친 채 자신만의 시점으로 도시를 바라보고 있는지도 모른다는 사실이다.

도시문제를 고민하는 사람이라면 보행중심의 도시를 만들고 싶은 마음은 모두 같을 것이다. 다만 바라보는 시선이 다를 뿐이다. 이런 시각차를 줄이려면 우리 모두 분야별 칸막이를 걷어내고 소통테이블에 앉아 머리를 맞대는 기회를 자주 만드는 것 외에는 방법이 없다. 그래서 그 역할을 할 최적의 책임자로서 건축공간연구원에 거는 기대가 크다.

# 걷는 도시 만들기 25년, 회고와 전망 -서울시를 중심으로

정석  
서울시립대학교  
도시공학과 교수

자동차 대중화  
시대의 도래와  
걸을 수 없는 도시

대한민국이 누구나 자동차를 보유하고 타고 다니는 ‘자동차 대중화’ 시대를 맞은 때가 1990년대 초로 기억한다. 급격하게 증가하는 자동차에 대한 대응으로 정부와 지방자치단체는 도로와 주차장을 확대하는 ‘공급정책’을 추진했고, 그 결과는 ‘사람의 도시’가 아닌 ‘자동차의 도시’였다. 도저히 ‘걸을 수 없는 도시’이기도 했다.

초등학교 앞 비좁은 도로는 길가에 주차된 자동차들로 가득했고, 오가는 차량들 틈에서 위험한 길을 걸어 매일 등교하는 아이들의 모습을 어디서나 볼 수 있었다. 통학로에서 교통사고가 발생하는 빈도도 적지 않았고, 교통사고로 인한 사망자와 부상자 숫자가 크게 늘었다. 걷는 사람들의 성역이어야 할 보도는 튀어나오거나 꺼진 곳이 많았고 심하게 기운 데다 보도 위에는 온갖 종류의 도로시설물이 장애물처럼 보행자의 통행을 방해했다. 그나마 도시부는 그런 보도라도 있지만, 지방의 국도와 지방도에는 보도 없이 갓길을 걸어야 하는 경우도 허다했다.

1990년대 중후반 서울 곳곳에 2기 지하철이 개통됐고, 교차로에 위치한 지하철역에 지하보도가 생기면서 원래 있던 횡단보도를 지워 버린 사례도 있었다. 200m 이내에 횡단보도와 육교·지하도의 병행 설치를 금지한 당시의 「도로교통법 시행규칙」 제11조 규정 때문이었다. 횡단보도가 사라진 교차로에서 길을 건너야 하는 유아차 이용자는 한 손으로는 유



**보도가 없는 지방도 풍경**  
출처: 참여자치군산시민연대



**횡단보도가 사라진 교차로를 자동차 신호에 맞춰 건너는 보행자들**

아차를 들고 다른 한 손으로는 아이를 안은 채 힘겹게 지하보도 계단을 오르내려야 했다. 지금은 대부분 지하철역에 엘리베이터 또는 에스컬레이터가 설치돼 있지만 당시에는 없는 곳이 태반이었다. 지하도 계단을 오르내리는 대신 자동차 신호에 맞춰 넓은 차도를 목숨 걸고 건너는 경우도 있었고, 이를 무단횡단이라고 단속하기도 했다.

노년의 보행자가 너른 차길을 건널 때 횡단보도의 절반도 가지 못했는데 끝나 버릴 만큼 보행신호가 짧았고, 그런 보행자에게 빨리 건널 것을 종용하는 자동차 경적이 울리던 풍경을 종종 목격할 수 있었다. 비슷한 시기에 출장차 갔던 샌프란시스코에서 노부부가 길을 다 건너고도 한참 동안 보행신호가 켜져 있던 것이 떠올랐다. 이러한 차이는 무엇에서 기인했을까? 도시구조 때문이라고 답할 수 있을 것이다. 샌프란시스코는 작은 블록으로 도시가 구성돼 있고, 도로의 폭도 넓지 않다. 반면 슈퍼블록과 광로를 위주로 설계된 우리나라 도시에는 횡단거리가 길어져 보행신호 시간을 충분히 주기 어렵다. 결국 구조적인 문제였다.

## 걷는 도시 만들기 운동의 시작 - ‘보행 3불’의 도시를 ‘보행 3편’의 도시로

보행 불안, 보행 불편, 보행 불리의 ‘보행 3불’ 도시를 보행 편안, 보행 편리, 보행 편익의 ‘보행 3편’의 도시로 만들자는 보행권 시민운동이 1990년대 초반에 시작됐다. 서울에서는 ‘걷고 싶은 서울 만들기’라는 이름의 시민운동이 점점 확산됐다. 자동차를 타고 달릴 권리인 ‘주행권’이 있는 것처럼, 사람이 길을 걸을 권리인 ‘보행권’이 있다는 것을 인정하고 존중하라는 목소리였다. 1996년 한 해 동안 연구자들과 시민단체, 서울시의회 등이 함께 힘을 모아 ‘보행조례’ 제정운동을 시작했고, 1997년 초 ‘서





보행권 신장 걷기대회(1993)

출처: 도시연대



보행조례 제정운동(1996)

울시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례(보행조례)'가 마침내 제정됐다.

서울의 가로를 사람 위주로 바꾸는 사업도 시작됐다. 덕수궁길 양방향 차도를 일방통행으로 바꾸고 도로의 상당 공간을 사람에게 내어주는 서울시 최초의 '보행우선도로'가 조성된 것도 1996년으로 이 무렵이다. 1999년에는 지하도만 있던 예술의 전당 앞 교차로에 횡단보도가 복원돼 다시 지상으로 오갈 수 있게 됐고, 1997년에는 인사동·대학로·명동·관철동에서 주말 '차 없는 거리'가 운영되기 시작했다.

2004년에는 고속도로 인터체인지와 다름 바 없던 서울시청 앞에 보행광장이 조성되고, 시청 뒤 교차로에 보행자를 배려하는 대각선 횡단보도(scramble crossing)가 조성됐다. 이 시기는 자동차 중심 도시를 대중교통 중심 도시로 바꾸어 나가기 위한 서울시 대중교통체계 개혁이 진행된 시기이기도 하다. 2005년에는 서울의 상징이기도 한 광화문 네거리에 횡단보도가 전면 복원됐고, 차도에 둘러싸여 덩그러니 섬처럼 고립돼 있던 숭례문에 횡단보도가 연결돼 사람길이 만들어졌다. 2009년에는 서울의 심장과도 같은 광화문광장이 조성됐다. 2017년에는 서울 도심부가 '녹색교통진흥지역'으로 지정되는 등 사대문 안 도심부를 녹색교통과 사람 중심의 공간으로 바꾸기 위한 시책과 사업이 활발히 진행되고 있다.

## 세계 도시들의 걷는 도시 만들기

대한민국의 수도 서울이 지난 25년간 '걷는 도시 만들기' 대장정을 이어오는데 동안 세계의 다른 도시들은 어땠을까? 덴마크 코펜하겐은 1960년대부터 30~40년간 도심부의 도로와 주차장을 보행광장과 보행전용도로로 바



서울시청 뒤 대각선 횡단보도



광화문광장

꿈으로써 도심부를 사람 중심의 공간으로 혁신하기 위한 노력을 지속해 왔다. 그 결과 도심 내 보행화 구역이 점차 증가했는데, 도심에서 보행화된 구역의 비율은 1962년 1.37%(1만 5,800m<sup>2</sup>)에서 1996년에는 8.33%(9만 5,750m<sup>2</sup>)까지 늘었다.

그 외에도 유럽의 많은 도시가 1970년대부터 보행자를 더욱 배려하는 형태의 도로를 법제화해 왔다. 네덜란드의 보차공존도로인 ‘본에르프(Woonerf, 1976)’, 독일의 ‘템포30존(Tempo 30 Zone, 1982)’, 영국의 ‘20마일존(20mph Zone, 1990)’과 ‘홈존(Home zone, 1998)’, 나아가 이웃나라 일본의 ‘커뮤니티존(Community Zone, 1995)’ 등이 대표적인 예다. 스위스·영국·스웨덴은 과감한 도심부 속도제한 정책을 시행해 왔으며, 이와 더불어 자동차가 과속할 수 없도록 도로공간 자체를 물리적으로 통제하는 ‘교통정온화(traffic calming)’ 시설도 적극적으로 도입해 왔다.

1999년 루돌프 줄리아니(Rudolf Giuliani) 뉴욕시장 재임 시절, 맨해튼 내 자동차 주행속도를 올린다는 목적으로 네거리 횡단보도 가운데 하나씩을 막는 일이 있었다. 당시 뉴욕 출장 중이었던 필자가 목격한 광경은 놀라웠는데, 보행자들이 횡단보도를 가로막은 시설물에 아랑곳없이 이를 넘거나 돌아서 횡단보도를 건너다녔다. 당시 찰스 코마노프(Charles Komanoff)가 논문을 발표하는데, 그는 횡단보도 하나를 막아 운전자들이 얻는 시간 이익과 보행자들이 우회해서 건넌으로써 잃는 시간 손실을 계산해 경제적으로 잘못된 시책임을 증명해 뉴욕커들의 지지를 받았다. 결

국 줄리아니 시장은 항복을 선언했다. ‘뚜벅이들’의 승리였다.

1990년대 후반 파리에서는 매주 금요일 저녁 파리 시내를 관통하는 주요 간선도로의 자동차 통행을 막고 차도를 사람에게, 특히 인라인 스케이터들에게 내주는 행사가 열렸다. 이와 같은 ‘차 없는 거리(car-free street)’ 행사는 자동차에 내어주었던 도로 위를 맘껏 달리거나 걷는 체험을 통해 시민들이 ‘이 공간의 주인이 바로 우리’라는 사실을 온몸으로 느끼게 해 준다는 점에서 매우 중요하다.

자동차의 도시를 사람의 도시로 지혜롭게 바꾼 대표적인 예가 브라질 쿠리치바시다. 자이메 레르네르(Jaime Lerner) 전 쿠리치바시장은 굴절버스, 튜브 정류장, 버스전용차로를 하나로 묶어 저렴한 수송비용의 효율적 시스템인 ‘간선급행버스(Bus Rapid Transit: BRT)’ 시스템을 세계 최초로 창안해 쿠리치바시에 적용했는데, 1974년의 일이다. 지하철 건설 비용에 비해 20분의 1에서 50분의 1에 불과한 적은 비용으로 지하철과 다를 바 없는 효과를 발휘하는 ‘땅 위의 지하철’을 지혜롭게 만들어 낸 것이다.

콜롬비아 보고타의 엔리케 페날로사(Enrique Peñalosa) 시장도 2000년대 초반 차 없는 날을 독자적으로 시행했고, BRT 시스템인 ‘트랜스 밀레니오(Trans Milenio)’를 도입해 도시공간을 혁신적으로 바꿔 나갔다. 마이클 블룸버그(Michael Bloomberg) 전 뉴욕시장 재임 시절, 자넷 사딕 칸(Janette Sadik-Khan) 교통국장이 타임스스퀘어를 보행광장으로 변신 시킨 사례도 주목할 만하다.

주말에 뉴욕 주요 간선도로의 차량통행을 막고 보행자들에게 내어주는 ‘서머 스트리트(Summer Street)’도 2008년 이후 매년 시행되고 있다.

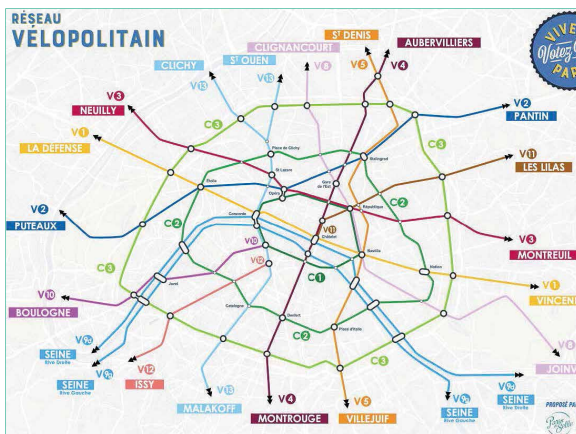
2001년부터 2014년까지 파리 시장을 지낸 베르트랑 들라노에(Bertrand Delanoë) 전 시장은 2002년 센강 변 조르주蓬피두 고속도로를 여름 한 달간 폐쇄하고 ‘파리플라주(Paris-Plage)’, 즉 고속도로 위에 해변을 조성하는 놀라운 실험을 감행했다. 한 달 동안 파리플라주를 방문하고 이용한 사람은 200만 명에 달했고, 매년 여름 반복되다가 2010년부터는 도로를 영구 폐쇄했다.

이때 부시장을 맡고 있던 안 이달고(Anne Hidalgo)는 2014년 파리 시장으로 선출됐고, 6년의 임기를 마친 뒤 2020년 7월 재선에 성공했다. 이때 발표한 6년간의 시정계획을 담은 공약의 내용이 매우 놀랍다.



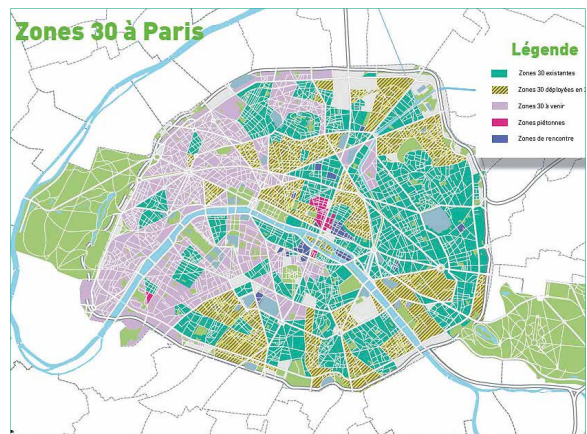
‘파리를 위한 선언’이란 제목의 공약을 관통하는 키워드는 셋으로 ‘생태(Ecology)’, ‘연대(Solidarity)’, ‘건강(Health)’이다. 공약의 내용 하나가 가히 혁명적이다. 먼저 베르시-샤랑통 개발계획(Charenton-le-Pont)의 전면 백지화를 선언했다. 이 계획은 약 10ha 부지에 6개의 초고층 빌딩을 건설하는 초대형 프로젝트로, 이달고 시장은 개발 부지에 볼로뉴 숲과 뱅센 숲을 잇는 세 번째 도시 숲을 조성할 것을 약속했다. 파리시의 지하철 노선이 지나가는 도로 위에 자전거길을 조성하겠다는 ‘벨로폴리탄(Velopolitan)’ 프로젝트를 통해 2024년까지 모든 거리에서 자전거를 탈 수 있는 도시를 만들겠다고 선언하기도 했다. 170km의 벨로폴리탄 노선을 조성하는 데 약 2억 5,000만 유로(약 3,400억 원)의 예산이 투입되는데, 이는 파리시 지하철 2km와 트램 7km 공사에 필요한 비용이다. 적은 비용으로 도시구조를 혁신적으로 바꾸겠다는 시의 계획을 보여주는 대목이다.

이 밖에 파리시 일부 지역에서만 적용하던 자동차 속도제한(30km/h)을 시 전역으로 확대하고, 시내 노상 주차장 4분의 3을 임기 중 폐쇄해 자전거도로·보도·녹지공간으로 바꾸겠다는 공약도 매우 혁신적이다. 이러한 공약을 내걸고 재선에 성공했다는 것도 놀랍고, 이런 공약을 내건 시장을 파리 시장으로 다시 뽑은 파리 시민들의 선택 또한 놀랍다. 사회주택 비율을 25%까지 끌어올리고, 코로나19 때문에 영업이 되지 않는 파리 시내



벨로폴리탄 프로젝트 계획

출처: <https://votez-velo.paris/un-velopollitan-pour-paris/>



2018년 3월 기준 파리 존30(Zone 30) 지도

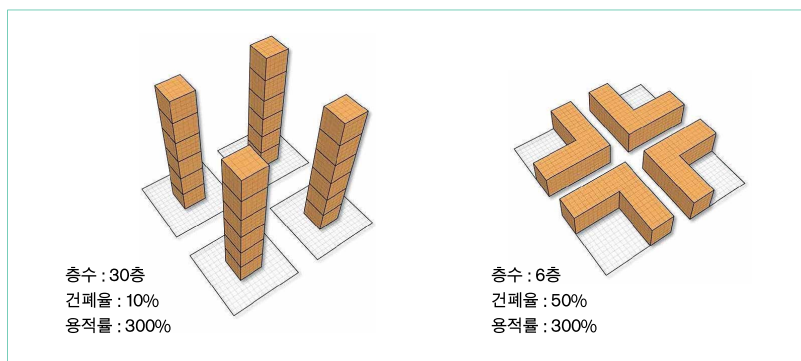
출처: <https://www.paris.fr/pages/zones-30-comment-ca-marche-5507>

에어비앤비를 200억 유로(약 26조 원)를 들여 3만 호를 매입한 뒤 공공임대주택으로 전환하겠다는 계획도 포함됐다. 반값 아파트 공급을 위한 시스템을 제안하고 6,000호를 공급하겠다는 목표도 발표했다.

안 이달고 시장의 시정계획과 여러 공약을 하나로 아우르는 것이 ‘15분 도시 프로젝트’다. 파리 시민들이 집에서 직장까지 출근하거나 학교까지 통학할 때, 또 쇼핑이나 종교활동 등 다양한 도시 활동을 할 때 모두 15분 안에 걸거나 자전거로 이동 가능하도록 파리의 도시구조를 재편한다는 것이다. 이처럼 세계 도시들은 모두 걷는 도시, 건강한 도시, 지속 가능한 도시를 향해 당차게 나아가고 있다. 우리도 좀 더 과감하게 나아가야 할 때다.

## 제언: 걷는 도시 만들기

사람 중심의 걷는 도시를 만들기 위해 그동안 이어온 25년의 노력 그리고 세계 도시들의 도시혁신 사례들을 살펴보면, ‘자동차 도시’를 ‘사람의 도시’로 바꾸는 데는 앞으로도 더욱 세심한 연구가 필요하다는 생각을 한다. 실효성 있는 도로다이어트의 적용, 구색만 갖춘 웅색한 자전거전용도로를 과감하게 확대·확산하는 조치가 필요하다. 고층도시보다는 시민들의 수평이동이 가능한 저층도시, 시민들의 활동을 실내와 지하에 가두는 도시보다는 길과 옥외공간으로 나오도록 하는 도시가 돼야 한다. 건물 안으로 활동을 집어넣는 고층상가 형태보다 가로변에 노선상가들이 들어섰을 때 더욱 다양한 이벤트가 발생하는 건강한 도시가 될 수 있을 것이다. 고밀도



같은 밀도(용적률), 다른 높이로 짓는 계획의 사례

를 달성하기 위해 반드시 고층으로 지을 필요는 없다. 같은 용적의 건물을 다양한 형태로 구현할 때 저층고밀형 도시를 실현할 수 있다.

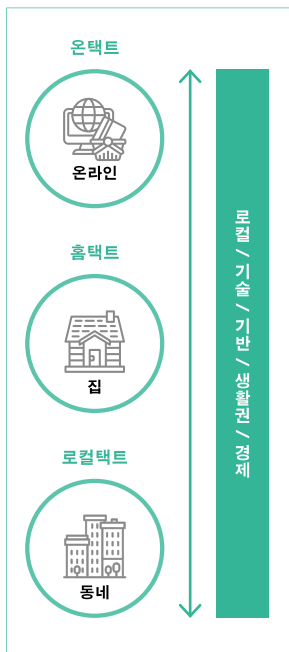
이제는 재생의 시대다. 지난 개발시대에 우리가 도시를 물건처럼 여기고 빨리빨리 만들기 위해 중앙집권 방식으로, 분업방식으로, 필지단위가 아닌 단지식으로 개발해 왔다면 지금 재생시대에는 도시를 물건이 아닌 생명체로 바라보고 마을에서 국토까지 한 몸과 같은 우리 삶을 조심스럽게 지혜롭게 되살리기 위해 노력해야 한다.

〈행복 도시(Happy City)〉의 저자 찰스 몽고메리(Charles Montgomery)가 5년 전 서울에 왔을 때 인터뷰를 할 기회가 있었다. “어떻게 해야 우리가 도시에서 행복하게 살 수 있을까?”라는 나의 질문에 그의 대답은 “참지 말고 풀어라”였다. 도시의 주인은 시민이다. 많은 국내외 도시가 행복한 도시로 그 방향을 전환하기 위해 노력하고 있고, 그 성패는 도시의 진정한 주인인 시민의 손에 달려 있다고 말하고 싶다. 시민들이 직접 손으로 만들어 가는 업사이클 운동과 메이커 운동이 도시문제 해결의 시작점이 될 수 있다. 중국에서는 스마트시티를 ‘지혜도시’나 ‘지혜성시’라고 부른다. 스마트 기술보다 시민들의 스마트한 생각과 삶이 결국 스마트시티를 이룩할 수 있을 것이다. 도시는 결국 사람에게 달려 있다.

# 지역재생의 미래: 코로나 시대의 지역과 산업

모종린  
연세대학교  
국제대학원 교수

## 코로나 위기와 일상의 재발견



코로나 위기와 변화하는 일상

코로나19의 습격 이후 우리의 활동 공간과 범위는 크게 달라졌다. 원거리 이동의 위험이 커지면서 온라인, 집, 동네에서 보내는 시간이 크게 늘고 있다. 언론에서 주목하며 자주 언급하는 ‘온택트’는 물론, 재택근무 등으로 집에 머무르며 가족과 시간을 보내면서 ‘홈택트’도 증가했다. 그리고 또 한 가지 주목해야 할 것이 ‘로컬택트’다(유창복 외 2020).

방역을 지역 단위에서 수행하면서 지방정부에 대한 주민들의 접착이 늘었다. 매일 재난문자를 보며 지방정부에 대해 인식하고, 하는 일에 관심을 갖는 주민들이 많아졌다. 이동의 제한이 있으니 사람들은 내가 사는 동네에서 소비하고 남는 시간을 보낸다. 실제로 사회적 거리 두기를 실행했던 올 3월, 4월에 집 근처 상점을 찾는 ‘홈어라운드 소비’가 늘었다. 이 기간의 카드 결제 건수를 보면 500m 이내에서 결제한 건수가 8% 증가한 반면, 1km에서 3km 이내에서는 9.1%, 3km보다 먼 곳에서는 12.6%나 줄어든 것으로 나타났다(최은경 2020). 코로나19 사태 이후 인터넷 쇼핑, 홈쇼핑 등 온택트 업종의 매출도 늘었지만, 정육점·주류전문점·슈퍼마켓 같은 동네 업종이 상위 10개 업종 중 반을 차지했다(이기훈 2020). 동네 경제의 가능성을 알아본 기업들이 동네 기반 서비스 개발에 뛰어드는 양상도 두드러진다. 동네 주민 간 중고 직거래를 중개하는 ‘당근마켓’은 방문자가 급증해 이제 국내 제1의 중고거래 서비스로 성장했다. 애플리케이션으로 주문한 편의점 상품을 1.5km 이내 주민이 배달하는 GS리테일의 ‘우리동

네 딜리버리’, 동네 재래시장과 대형 마트 주문 시 당일 배송해주는 ‘네이버 장보기’ 등 큰 기업들이 동네 경제에 투자하기 시작했다.

이러한 생활패턴의 변화가 단지 감염병 위기 때문에, 어느 날 갑자기 생겨난 것이 아니다. 동네 중심으로 삶의 무대가 옮겨오는 변화는 여러 곳에서 감지되어 왔다. 여행도 이를 확인할 수 있는 하나의 분야다. 제주관광공사의 빅데이터 분석에 따르면, 제주를 방문하는 여행자의 다수가 제주의 한 지역에 머문다고 한다. 과거에는 제주 전체를 순환하는 여행이 유행했으나, 최근에는 한 지역에서 그 동네의 지역 문화를 즐기는 여행자가 늘어난 것이다. 집과 회사가 같은 자치구에 있는 서울 회사원의 비율이 2018년 이미 절반을 넘었다(강창욱 2019). 밀레니얼 세대를 중심으로 일터와 가까운 곳에 사는 것을 선호하는 경향이 크게 늘었다. 생활권 도시의 특징인 직주일치 현상이 뚜렷이 나타나고 있는 것이다.

## 로컬 지향과 생활권 도시의 부상

생활권 도시는 새로운 개념이 아니다. 제인 제이콥스(Jane Jacobs)가 골목길 도시의 중요성을 강조한 것을 시작으로 많은 도시 학자들이 사람 중심 도시, 보행자 중심 도시, 걷고 싶은 도시의 개념으로 생활권 도시의 중요성을 강조했다(안 겔 외 2014; 정석 2016).

최근 글로벌 대도시도 생활권 활성화를 통해 주민 삶의 질을 높이려 한다. 자전거로 15분이면 갈 수 있는 거리 안에 생활과 관련된 인프라를 구축하는 계획을 발표한 파리가 대표적 사례다. 미국 젊은이들이 선망하는 포틀랜드도 도시를 95개 상업지역으로 나누어 동네 단위의 경제 활성화



생활권 도시와 관련된 논의

를 위한 기본계획을 수립한다. 여러 사례에서 보면 살기 좋은 동네, 머물고 싶은 동네를 만들면 저절로 젊은 인재들이 모이고, 좋은 기업의 창업도 이루어진다. 과거 국가 전략산업을 선정하고 산업단지를 조성, R&D 지원하는 방식은 이미 제대로 작동하지 않는다. 사는 것뿐 아니라 경제적인 측면을 동네 중심으로 옮겨와 새로운 탈산업화 경제를 구축할 필요가 있다.

사실 로컬 지향은 우리나라에서도 10여 년 전부터 이미 시작되었는데 귀농귀촌, 제주 이민, 골목상권 부상, 장소(핫플레이스) 지향, 고향 지향 이렇게 5개 형태로 진행된다(모종린 2017). 로컬이 부상한 배경에는 삶의 질에 대한 욕구가 존재한다. 환경과 공동체에 대한 위기의식을 느끼는 밀레니얼 세대는 대량생산과 대량소비의 대안으로 지역생산과 지역소비를 선호한다. 개인주의와 공동체를 통합하기 위한 노력도 밀레니얼 세대의 특색이다. 여유 있게 일상을 즐기고 이웃과 소통하며 사는 것이 하나의 문화로 자리 잡는다. 무엇보다, 정체성과 진정성을 중시하는 밀레니얼 세대는 로컬을 자신의 정체성을 구현할 수 장소로 인식한다. 환경, 공동체, 정체성 등 삶의 질에 대한 욕구가 로컬 지향 현상으로 표출되는 것이다.

장기적으로 보면 로컬 지향은 한국이 2010년대 들어와 서구의 탈물질주의를 수용한 것을 의미한다. 서구사회는 1960년대 혼란기를 거쳐 1970년대에 진입하면서 물질적 성공, 경제, 성실, 조직, 신분을 강조하는 물질주의를 개성, 다양성, 삶의 질, 사회적 가치를 중시하는 탈물질주의로 교체하기 시작했다.

한국은 오랫동안 소득의 증가에도 불구하고 물질주의를 벗어나지 못하는 국가로 머물렀다. 탈물질주의를 수용한 밀레니얼 세대가 2010년대 본격적으로 사회에 진출하면서 탈물질주의가 확산된 것이다.

## 생활권 도시로 가기 위한 과제

생활권 도시는 이처럼 새롭게 강요된 도시가 아니다. 삶의 질을 원하는 선진국과 밀레니얼 세대가 추구하는 도시다. 뉴노멀 시대, 환경과 공동체를 복원하기 위해 필요한 도시 모델이다. 그렇다면 한국 도시를 어떻게 생활권 도시로 재구성해야 할까?

가장 큰 과제는 도시 분산과 통합이다. 대도시는 30~50만 명 단위 생활권 도시로 분산해야 하고, 중소도시는 20~30만 명 규모의 생활권 도

시로 통합해야 한다. 코로나 상황 속에서 지하철 이용자가 70%로 줄어 회복되지 않는다고 한다. 다수가 내리고 타는 지하철과 버스를 많은 국민들이 위험하다고 느끼는 것이다. 대중교통에 의존해야 하는 대도시는 코로나 시대에 적합하지 않다. 대도시 분산, 생활권 조성을 위해서는 자치구 독립이 필수적이다. 자치구에 산업정책 기능을 주고, 일자리를 유치하고 창출할 수 있도록 하는 것이 중요하다. 효과적인 방역을 어렵게 만드는 고립된 저밀도 지역도 위험하다. 작은 도시를 모아 방역과 복지 시설이 집중된 생활권 도시로 통합하는 것이 소멸 위험 지역의 과제다.

둘째로 생활권 도시의 자생력을 확보해야 한다. 주거, 교육, 상업 시설과 더불어 산업 기반을 구축해야 한다. 다행히 재택근무, 원격의료, 온라인 교육과 쇼핑이 활성화되면서 대도시나 대도시 중심부에 살아야 할 필요성이 약해지고 있다. 국내여행, 로컬푸드, 집 가꾸기, 자전거, 아웃도어, 골목 산업 등이 생활권 도시가 활용할 수 있는 지역산업으로 부상했다. 나라 전체가 극심한 위기를 맞고 있지만, 지역을 무대로 새로운 기회가 펼쳐지고 있다. 2018년 기준 해외여행에 우리 국민이 쓴 금액이 30조 원에 달한다. 지역을 기반으로 한 국내여행 산업에 투자해 해외여행 지출의 절반 정도를 끌어올 수 있다면 어떨까.

셋째, 오프라인 상권의 재편도 시급한 과제다. 우리나라 소상공인은 700만 명으로 국내 고용의 3분 1을 담당한다. 문화창조산업도 오프라인 상권을 기반으로 고용을 창출한다. 오프라인 상권을 포기하고 ‘디지털 전환’만을 코로나 시대의 답인 것처럼 보아서는 안 된다. 결과는 ‘택배도시’일 뿐이다. 코로나 시대에 필요한 상권은 자연 친화적이고 주거지역과 가까운 상권이다. 걷기 좋은 도시를 조성하고 소상공인들이 일할 수 있는 환경을 만들면 먹거리, 즐길 거리 많은 골목이 형성된다. 상권의 개별 공간도 자연환기 중심의 안전한 공간이 돼야 한다. 테라스, 옥상, 야외 좌석을 활성화하고, 실내 매장도 일정 수준의 환기 기준을 만족하는 공간으로 개조해야 한다.

넷째, 친환경, 보행자, 소상공인, 지역혁신 기술 등 생활권 도시에 적합한 스마트 도시 기술을 개발해야 한다. 생활권 도시의 경쟁력이 자연환경, 보행 이동, 소상공인 산업, 주민의 지역혁신 참여이기 때문이다. 예를 들어 소상공인이 창의적인 업무에 집중할 수 있도록 해주는 영업 자동화



기술은 적극적으로 지원할 필요가 있다. 도시 운영의 자동화, 디지털 시장과 상점 등의 스마트도시 기술은 우선순위가 아니다.

마지막으로 지역에 생긴 새로운 기회를 활용하기 위해 지역 문화와 산업을 개척할 인재를 육성해야 한다. 지역성과 결합된 자신만의 콘텐츠로 새로운 가치를 창출하는 사람들을 ‘로컬 크리에이터’라고 부르며, 정부도 2년 전부터 이를 하나의 산업으로 인정해 지원하기 시작했다. 지역 경제의 자생적인 발전을 위해서는 지역성과 결합된 자신만의 콘텐츠로 메이커, 공방, 로컬 슝, 수제 맥주, 스페셜티 커피 등 다양한 로컬 브랜드와 산업을 창출하는 로컬 크리에이터의 역할이 중요하다.

많은 전문가가 지적한 대로, 코로나 사태는 환경과 공동체를 위해 우리가 어차피 해야 할, 그리고 이미 시작한 일을 더 빠르게 하도록 만든다. 지역재생도 마찬가지다. 집과 동네 중심으로 재편되는 일상은 지역에게 새로운 기회를 제공하고, 지역재생 커뮤니티는 이를 활용해 보다 탈물질주의 시대정신에 맞는 혁신적인 지역재생 모델을 개발해야 한다. 군산 영화타운 지역관리회사, 시민회관 DIT 재생 등 이미 새로운 모델을 다수 제시한 건축도시연구원의 지속적인 리더십을 기대한다.

#### 참고문헌

- 1 모종린. (2017). 골목길 자본론. 다산북스.
- 2 안 겔, 비르깃 스바. (2014). 인간을 위한 도시 만들기. 비즈앤비즈, 2014
- 3 유창복, 이재경, 김다예. (2020). 포스트 코로나와 로컬뉴딜. 책숲.
- 4 윤주선, 장민영, 김영하. (2019). 마을재생 시공학 개론: DIT 건축재생. 건축도시공간연구소.
- 5 정석. (2016). 도시의 발견. 메디치미디어.
- 6 황두진. (2015). 무지개떡 건축. 메디치미디어
- 7 최은경. (2020). 홈 어라운드 소비... 동네상점만 카드결제 8% 늘었다. 조선일보, 4월 24일 기사.
- 8 이기훈. (2020). '언택트'가 아니었다.. 예상 밖 코로나 최대 수혜 업종은. 조선일보, 5월 21일 기사.
- 9 강창욱. (2019). 회사원 절반 직장과 가까운 곳에 살아... '칼퇴근'도 늘어. 국민일보, 8월 13일 기사.



# 기후위기시대의 건축물 중심 제로에너지도시

이명주  
명지대학교  
건축학부 교수

## 기후위기와 도시

UN의 분석에 따르면 전 세계의 도시면적은 지구표면의 3%에 불과하지만, 전 세계가 사용하는 에너지의 60~80%가 소비되고 있으며, 75% 정도의 온실가스가 배출되고 있다고 한다. UN은 교통·문화·복지·의료·교육 등의 기반시설이 상대적으로 좋은 도시로의 인구 이동은 가속화되어 2030년까지 50억 인구가 그리고 2050년까지 세계 인구의 70%가 도시에 거주할 거라 예측하고 있다.\* 우리나라도 작년 기준 전체 국토 면적의 17%에 불과한 도시에 92%의 인구가 몰려 살고 있다.

그런데 도시로 편중된 인구집중은 기후위기시대가 우리에게 주는 위험을 가중시킬 우려가 높다. 미국 뉴욕에서 코로나19 바이러스가 급속히 확산한 데에는 높은 인구밀도(1만 194명/km<sup>2</sup>)와 더불어 잘 발달된 지하철이 한몫 했다는 연구결과가 올 초 발표되었다(민서연 2020).

서울을 포함하여 수도권 면적은 전 국토 면적의 11.8%에 불과한 데 전체 인구의 50% 이상이 이 공간에 집중되어 살고 있다. 이러한 수도권의 과도한 집중에 대해서 경제·인문사회연구회 성경룡 이사장은 ‘파멸적 집중현상’이라고도 진단했다.\*\* 인구밀도가 높은 대도시의 파멸적 집중현상이 가져올 수 있는 부정적 영향은 현재 바이러스의 수도권 중심

\* United Nations Development Programme. <https://www.undp.org/>

\*\* KBS 창원(2020.12)

의 확산을 통해 일부 양상을 보여주고 있다. 폭염, 폭한, 태풍, 지진, 미세먼지, 해수면 상승 등과 같은 기후변화로 인한 현상들 또한 직간접적으로 서울과 같은 대도시에서 더욱 심각한 위협으로 다가올 것이다.

UN의 지속가능발전목표(SDG) 11번은 ‘포용적이며, 안전하고, 회복 탄력적이며, 지속가능한 인간을 위한 정주지와 도시’다. 이를 위해 재난으로 인해 야기될 수 있는 손실을 줄일 수 있는 시스템이 요구되며, 도시는 인간 거주 수용성을 높이고 자원 효율성, 기후변화 완화 및 적응, 재난 복원력을 위한 통합적인 정책과 계획을 구현하는 방안을 마련해야 한다고 강조하고 있다.\*

필자는 UN의 지속가능발전목표가 제시하는 지속가능한 도시를 위한 기후변화 대응전략 또한 도시에서 찾을 수 있다고 본다. ‘파멸적으로 집중’된 도시가 역설적으로 기후변화의 부정적 영향에 대한 조절변수 혹은 매개변수로서 중요하게 기능할 수 있기 때문이다. 그리고 각 분야의 결집된 노력이 필요하겠지만, 필자는 가장 먼저 도시의 기본구성인자인 건축물을 중심으로 방안을 제시하고자 한다. 기후변화의 원인이 되는 온실가스 배출의 주범 중 하나가 도시의 건축물이며, 가장 효과적으로 활용할 수 있는 기후변화에 대한 대응 수단이기 때문이다.

## 건축물 단위의 제로에너지화

도시라는 공간에서 에너지소비를 줄여나갈 수 있는 여러 방안이 있겠지만, 건축물의 에너지성능을 높이는 것이 가장 핵심적 해결책이라고 본다. 다른 정책수단에 비하여 산업에 미치는 부담이 거의 없이 정책 효과를 거둘 수 있으며, 무엇보다도 시민의 건강하고 쾌적한 삶의 질을 확보하는데 기여하기 때문이다. 에너지성능이 높은 건축물 하나하나가 서로 연결됨으로써 도시 전체를 에너지 효율적 저소비 사회구조로 구현해 나갈 수 있다(이명주 2020).

올 12월 녹색성장위원회 관계부처합동회의에서 ‘2018~19년 온실가스 감축 이행실적 평가’안이 보고되었다. 지난 2018~19년의 온실가스 감축 추진현황을 평가하고, 2030년 감축목표 달성을 위해 필요한

\* Department of Economic and Social Affairs Sustainable Development.  
<https://sdgs.un.org/goals/goal11>

중점 추진 방안을 도출하고자하는 목적이다. 그 평가 내용 중 건축물 분야를 살펴보면, 건물 부문에서 2018~2019년 2개년 온실가스 평균 배출량은 153.0백만 톤CO<sub>2</sub>e로, 목표 배출량(145.7백만 톤CO<sub>2</sub>e) 대비 약 5.0% 많이 배출한 것으로 나타났다.

건축물 분야의 온실가스 배출량 감축은 건축물의 신재생에너지 생산 확대와 패시브하우스를 통한 에너지 효율성능 강화를 통해 달성될 수 있다. 그런데 온실가스정보센터가 발표한 2030년까지의 건물 분야 감축량 목표 64.5백만 톤을 달성하기 위해서 태양광전지판을 설치한다고 가정하면 7,140m<sup>2</sup> 크기의 축구장 22만 개의 면적이 필요하다. 결국 실질적으로 태양광 등을 통한 신재생에너지 생산만으로는 한계가 있으며, 이는 신재생에너지 생산과 함께 건축물의 에너지 성능 자체가 혁신적으로 변해야 함을 시사하고 있다(이명주 2020.5.27.).

서울시가 배출하는 전체 온실가스 중 68.2%가 건축물에서 배출되고 있을 정도로 에너지다소비형 건축물과 에너지 비효율적인 노후건축물이 많다. 서울시 이외의 다른 도시의 상황도 마찬가지이다. 우리나라 건축물 720만 동 중 약 75%인 540만 동이 준공 후 15년이 지난 노후건축물이다. 이들 노후건축물은 에너지성능 저하로 인해 온실가스 배출량 증가는 물론, 단열성능 저하, 결로·곰팡이 및 미세먼지 등으로 인한 실내 환경 악화로 거주자의 건강에도 좋지 않는 영향을 미치며, 결국 삶의 질이 저하된다(국토교통부 2020).

이에 온실가스종합정보센터는 2030년까지의 건축물 부문 감축목표를 달성하기 위한 실행 방안으로 설비효율 개선, 신재생에너지 보급 확대, 기존건축물 에너지성능 향상, 건물에너지정보 인프라 구축, 소비 개선, 신축건축물 허가기준 강화 등을 강조하고 있다.

다행히 신축건축물 허가기준 강화방안은 공공건축물로 범주가 한정되어있긴 하지만, 2020년부터 연면적 1,000m<sup>2</sup> 이상 제로에너지건축물 인증 취득 의무화가 시행되었다. 민간건축물의 경우 2025년부터 연면적 1,000m<sup>2</sup> 이상 제로에너지건축물 인증 취득 의무화가 시행될 예정이다. 그러나 전체 건축물 수에서 공공건축물이 차지하는 비율이 3% 미만(2018년 기준)인 점을 감안하면 대부분의 온실가스 배출량은 민간건축물에서 발생하고 있다고 볼 수 있다.

이에 필자는 공공 부문과 함께 민간 부문의 감축을 위한 시기를 보다 앞당겨 수립할 필요가 있으며 그에 따른 유인책도 함께 제시해야 한다고 강조하고 싶다. 또한 인증제도를 통한 등급 매김이나 인증 건수로 진행되는 점검·평가를 보완하기 위해 실제 감축 효과를 구체적으로 산정할 수 있는 지표를 추가하여 점검·평가의 실효성을 높여야 한다. 아울러, 공공과 민간건축물의 에너지효율 개선과 함께 도시 단위에서 온실가스를 줄이는 방안도 모색해야 한다,

## 지역과 도시 차원의 제로에너지화

720만 동의 노후건축물과 신축하는 공공 및 민간건축물에 대한 에너지 효율 향상과 함께 보다 큰 범주로서 ‘도시 차원의 제로에너지화’를 고민해야 한다. 기후변화에 대한 대응은 완화와 적응의 양대 축을 가지고 있다. 도시는 기후변화 완화와 적응 두 가지 정책을 모두 계획하고 구현해야 한다. IPCC는 ‘기후변화 완화’를 온실가스 배출량(GIG)를 줄이는 운동 또는 온실가스 흡수원(carbon sink)을 늘림으로써 배출한 온실가스를 흡수하는 운동으로 정의한다. UNFCCC는 ‘기후변화 적응’을 지역사회와 생태계가 변화하는 기후조건에 대응할 수 있도록 하는 모든 행동이라고 정의했다.\* 도시 차원의 제로에너지화는 기후변화에 대한 완화와 적응을 동시에 구현하고자 하는 통합적 관점의 지향이다.

전 세계가 탄소중립도시를 선언하고 있다. 도시 내의 화석에너지 의존도가 높은 분야 즉, 산업·교통·건물·쓰레기 그리고 발전 등에서 온실가스 배출량을 줄이고, 재생에너지비율을 높이는 일에 박차를 가하고 있다. 미국 샌프란시스코는 2050년까지 온실가스 감축량을 1990년 대비 넷제로(Net Zero) 달성, 뉴욕은 2005년 대비 80% 감축을 선언하였다. 재생에너지 목표도 각 나라마다 다르지만, 주목할 점은 우리나라와 달리 2050년이 아니라, 10년 후인 2030년까지의 목표가 구체적으로 정해져 있다는 것이다. 뉴욕은 2030년까지 태양광 모듈을 통해 1GW 생산, 샌프란시스코는 2030년까지 전력을 재생가능에너지 100%로 발전할 것을 선언하였다.\*\*

\* 국가기후변화적응정보포털. <https://kaccc.kei.re.kr>

\*\* CNCA[Carbon Neutral Cities Alliance]. <https://carbonneutralcities.org/>

우리나라도 올 10월 문재인 대통령은 국회에서 2050 탄소중립을 선언했다. 국가 차원의 탄소중립을 실현하기 위해서는 개별 도시 차원에서 탄소중립이 선행되어야 한다. 도시 내에 에너지 소비체는 건축물을 포함하여 자동차, 대중교통, 가로등, 신호등, 공원 내 조명 그리고 모든 사회기반시설을 망라한다. 사회기반시설의 대대적인 친환경적 혁신이 요구되는 만큼 도시단위의 탄소중립 실행은 매우 어려운 일이지만 꼭 해야만 하는 일이기도 하다.

필자는 먼저 「녹색건축물 조성 지원법」 제11조의 ‘지역별 건축물의 에너지총량 관리’<sup>\*</sup>를 ‘지역별 에너지총량 관리’로 전환할 것을 제안한다. 도시를 구성하는 중요한 인자 중 하나가 건축물이지만, 건축물의 규모와 용도 그리고 위치에 따라 제로에너지건축물 구현이 어려운 상황이라면 도시의 범주에서 건축물 이외의 에너지 소비체까지 포함하는 지역별 에너지총량 관리를 검토해야 한다.

또한 제로에너지건축물 인증과 같이 건축물에너지자립률의 확대 버전인 ‘도시에너지자립률’ 평가제도도 도입해야 함을 강조하고 싶다. 이는 재생가능에너지를 건축물 차원을 넘어 공용부지 및 지역의 인프라와 연계하여 도시에너지자립률을 향상시키는 제도이다. 이 제도를 도입하게 되면 도시에너지자립률 목표달성을 위해 지역 전체를 대상으로 하는 비즈니스모델 발굴이 가능하며, 건축물 유형에 따라 제로에너지건축물인증 취득 또는 에너지소비 총량을 달성할 수 있는 효율적 방안 마련도 가능하게 된다. 물론 지방정부 특색에 맞춘 도시에너지자립률 목표를 달성하기 위한 새로운 비즈니스모델과 일자리 창출 또한 가능하게 될 것이다.

## 지속가능한 도시를 향하여

기후위기 상황에서 기후변화 완화와 적응대책은 지속가능한 도시를 만들기 위한 전략이다. 대한민국에서 지속가능한 도시를 만들기 위한 작업은 어떻게 진행되고 있는지 살펴볼 필요가 있다. 2018년 3월에 시행된 「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」(이하 「스마트도시법」) 제

<sup>\*</sup> ① 시·도지사는 대통령령으로 정하는 바에 따라 관할 지역의 건축물에 대하여 에너지 소비 총량을 설정하고 관리할 수 있다고 되어있다.

2조에서 스마트도시 정의를 살펴보면 “도시의 경쟁력과 삶의 질의 향상을 위하여 건설·정보통신기술 등을 융·복합하여 건설된 도시기반시설을 바탕으로 다양한 도시서비스를 제공하는 지속가능한 도시를 말한다”라고 되어있다.

궁극적으로 ‘지속가능한 도시’를 만들어야 하는 것을 내포하고 있으나, 아쉽게도 동법 2조의 정의에는 ‘지속가능한 도시’의 정의는 없다. 법령에 지속가능한 도시의 개념이 없는 점을 지적하는 것은 우리의 스마트도시 정책이 혹여 제4차 산업혁명의 과학적이고 기술적인 혁명을 끌어올리는 데 머물면서 정작 지속가능한 도시와는 다른 관점에서 진행되는 것은 아닌가 하는 우려 때문이다.

「스마트도시법」에 지속가능한 도시에 대한 정의를 덧붙이고자 하는 이유는 우리가 추구하는 기술적 요소들은 온전히 지속가능성과 지속가능발전 개념을 지향하고 이를 토대로 적용되고 평가되어야 한다는 점을 강조하기 위해서이다. 「스마트도시법」이 만들어진 지 2년이 지난 이 시점에서 ‘스마트도시’가 ‘지속가능한 도시’를 진정 지향하고 있는지 다시 한번 숨을 고를 필요가 있다(이명주 2020).

스마트도시가 지속가능한 도시가 되기 위해서는 가장 먼저 ‘지속가능한 도시’의 정의가 추가되어야 하고, ‘스마트도시 서비스’가 UN SDG, K-SDG, Local SDG 항목과 연계한 ‘스마트도시 기술’로 전환될 필요가 있으며, ‘기후변화 적응’과 ‘온실가스 감축’이 가능한 도시기반시설 중심 ‘스마트도시 서비스’를 발굴하는데 더 노력해야 한다. 또한 스마트도시 정책을 제안할 때는 ‘지속가능발전 가치구현 기여도’에 따라 우선순위가 조정되어야 하고 그에 따른 예산이 배정되어야 한다.

스마트도시가 지속가능한 도시가 될 수 있도록 SDG 목표, 관련 기술 그리고 성과를 되먹임하면서 주기적으로 검증할 필요가 있다. ‘SDG에 부합되는 스마트시티 서비스’는 국가 프로젝트로 전환시키면서 장기간 지속적으로 투자해야 한다. 많은 이들의 해안이 필요한 시기이다.

스마트도시, 제로에너지도시, 생태도시, 그린(녹색)도시, 회복탄력도시 등 여러 가지로 추구하는 바가 있으며, 각자 의미 있는 도시를 만들기 위해 노력하고 있다. 그러나 어떠한 주제로 도시를 명명하더라도 궁극적으로는 ‘지속가능한 도시’가 되어야 한다. 「지속가능발전법」에서 정의

하는 ‘지속가능성’은 현재 세대의 필요를 충족시키기 위하여 미래 세대가 사용할 경제·사회·환경 등의 자원을 낭비하거나 여건을 저하(低下)시키지 아니하고 서로 조화와 균형을 이루는 것이라고 적혀있다. 지속가능한 도시는 바로 지속가능성을 실현할 수 있는 도시를 의미할 것이다. 필자는 ‘우리 세대가 만드는 도시는 미래 세대가 살아야 할 도시’라는 점을 다시 한번 강조하면서 글을 맺는다.

#### 참고문헌

- 1 KBS 창원, (2020.12). [특집다큐] 소멸의 땅.
- 2 이명주, (2017). 건축물중심 제로에너지도시. 마실와이드.
- 3 관계부처합동, (2020.12). 2018~2019 온실가스 감축 이행실적 평가. 제45차 녹색성장위원회.
- 4 국토교통부, (2020). 오래된 건축물 쾌적하고 안전하게-그린리모델링 본격화. 5월 13일 보도자료.
- 5 국가기후변화적응정보포털. <https://kaccc.kei.re.kr>
- 6 이명주, (2020). [특별기고]스마트도시, 지속가능한 도시인가, 한국설비기술사설계협회, 2020년 가을호.
- 7 이명주, (2020.5.27.). ‘건축물 그린리모델링과 한국판 뉴딜’ 콘퍼런스 발제자료. 소득주도성장특별위원회
- 8 CNCA[Carbon Neutral Cities Alliance]. <https://carbonneutralcities.org/>
- 9 United Nations Development Programme. <https://www.undp.org/>
- 10 Department of Economic and Social Affairs Sustainable Development. <https://sdgs.un.org/goals/goal11>



# 건축·도시공간의 미래와 auri의 과제

유광흠  
건축공간연구원  
기획조정실장

건축공간연구원은 「건축기본법」과 나이가 같다. 건축과 공간환경이 우리 삶에 미치는 영향과 공공적 가치를 인식하고 건축도시환경의 품격과 품질 향상, 그리고 이를 통한 국민 삶의 질 향상을 위해 「건축기본법」이 제정된 것이 2007년이며 그해 건축도시공간연구소가 문을 열었다. '건축', '도시공간'을 명칭에 사용하는 첫 국책연구기관이었다.

그리고 2020년 건축도시공간연구소가 건축공간연구원으로 승격하여 새 이름을 얻게 되었는데, 개소 후 13년 만의 일이다. 연구원의 구성원으로서 기쁨과 감격스러움을 느끼는 것에 더해 이것이 어떤 의미인가 숙고해보게 된다.

최근 우리 사회는 크고도 다양한 도전에 직면해 있고, 이는 건축과 도시공간에 있어서도 변화를 요구하고 있다. 저출산과 고령화, 1인가구의 증가 같은 인구·사회구조의 급격한 변화는 새로운 건축, 도시공간 서비스에 대한 수요를 높이고 있다. 지방중소도시의 소멸과 지역 격차, 기후변화 등 환경문제에도 대응할 필요가 있다. 코로나19와 같은 감염병에서 우리를 지킬 수 있는 건축과 도시공간은 어떤 모습이고, 어떻게 만들어 나가야 할지에 대한 논의도 뜨겁다.

이렇게 건축과 도시공간을 둘러싼 다양한 변화와 새로운 수요를 감지하고, 우리 삶터에 이를 적절히 실현하기 위한 제도적 기반을 연구해 나가는 것이 앞으로 건축공간연구원의 중요한 미션이 될 것이다.

건축공간연구원은 지난 11월 연구원 개원 시점에 맞추어 '건축공간연구원 개원 기념 심포지엄'을 개최하였다. 건축·도시공간의 가치를 짚어보고, 동시에 건축공간연구원이 나아갈 방향을 짚어보는 자리였다. 이 글은 내외부, 관·학·연의 전문가를 모시고 진행했던 심포지엄 토론의 내용을 정리한 것이다. 건축과 도시공간 정책을 논할 때 주요한 키워드와 이와 관련해 앞으로 연구원이 해나갈 역할이 담겨 있다.

### “아름답고 안전한 건축 위한 환경 조성해야”

‘무엇을 해야겠다’고 말하기 앞서 필요한 것이 현황을 살피는 일이고 국민들이, 지역 주민들이 우리 건축과 도시공간을 어떻게 느끼고 있는가를 알 필요가 있다.

10여 년간 이뤄온 성과와 별개로 주거공간이나 사무실, 학교 등 국민들의 생활공간에 대한 만족도는 여전히 낮은 편으로 보인다. 이는 결국 건축물의 품질과 성능이 떨어지기 때문인데, 첫째로 실제 국민들의 만족도는 어느 정도 수준인지 지표로 확인할 필요가 있다. 건축물 내외부 등 구성 요소의 만족도, 문제점에 대해 파악하고 이를 어떻게, 어느 수준으로 개선할지 건축계가 공유해야 한다.

둘째로 건축산업시스템을 선진화해야 한다. 빠르고 싸게, 더 많이 지을 수 있도록 고안된 후진국형 저품질 대량생산 건축산업시스템과 여전히 낮은 설계대가, 인허가 규제, 건축자재 품질 관리 등 제도적으로 보완될 점을 살피 제대로 된 건축을 지을 수 있는 환경을 만드는 일이 중요하다.

셋째로 수요자 측면에서 봤을 때는 좋은 건축, 좋은 도시공간에 대해 경험할 수 있고 안목을 높일 수 있는 다양한 기회가 주어져야 한다. 최근 주거공간에 대한 다큐멘터리나 주택 리모델링을 주제로 한 TV 예능 프로그램 등이 방영되고 있는데, 이는 매우 고무적이다. 건축공간연구원 에서 건축정책 개발 및 제도를 정비하는 노력에 더해, 수요자의 관심과 안목을 높이는 일에도 힘을 써주기를 바란다.

### “지역 격차와 도시계획 대안의 모색”

수도권 집중현상과 이로 인한 주택관리 문제, 커져가는 지역 격차와 급격한 지방소멸도 우리에게 던져진 큰 도전이다. 통계청 발표에 따르면 지난 연말에 수도권 인구가 우리나라 전체 인구의 50%를 넘어섰다. 저출산으로 총인구는 줄지만 수도권 집중은 계속되고 있다. 특히 청년층의 이동이 극심하다. 더 좋은 교육환경과 일자리를 찾아 서울로 온 이들은 비싼 집값 때문에 다시 서울 주변으로 이동하는 경향을 보인다. 통근거리는 길어지고, 삶의 질은 떨어진다. 지역에는 노인들만 남고 빈집이 늘어난다.

120년 전 조선의 도시화율은 4% 남짓이었다. 대부분이 농촌에서 농사를 짓고 살았다. 이때 한성의 인구가 20만 명이었다. 그러던 것이 일제강

점기가 끝나고 산업화가 진행되면서 1970년대에 들어 도시화율이 50%까지 올라가고, 88올림픽 이후에는 90%가 된다. 현재는 92%로 추정되며 이는 크게 바뀌지 않고 있다. 도시화율이 90%대로 유지되고 있지만 여전히 사람들이 대도시로 몰리고 있는 현상. 가장 중요한 요인은 결국 산업구조의 변화, 일자리에 있다. 기업들은 혁신인력이 있는 대도시로 오고, 사람들은 다시 높은 소득이 보장되는 일자리를 찾아 도시로 온다. 주택 가격은 치솟는다. 정주환경의 질과 삶의 질 저하, 주택문제와 환경문제 등 부작용을 최소화할 수 있는 방안은 무엇인가 고민하고 대안을 제시할 필요가 있다.

최근 서울 마포에 국내 최대 스타트업 지원센터가 문을 열었다. 100여 개의 스타트업 기업이 입주할 예정으로, 한 기업당 10명 정도가 근무하는 것을 고려했을 때 약 1,000명의 젊은이들이 지역에 모이게 된다고 한다. <도시는 왜 불평등한가>의 저자 리처드 플로리다(Richard Florida)는 이제 도시의 성장은 CBD(Central Business District)가 아닌 CRD(Central Recreational District)를 중심으로 이루어질 것이라고 말한 바 있다. 혁신인력들이 모이고 아이디어를 나눌 수 있는 ‘장소 플랫폼’을 도시계획 안에서 고려하고, 무엇보다 이러한 거점시설이 지역에 들어설 수 있도록 해야 할 것이다.

앞서 말한 변화들이 코로나19가 유행한 최근 1년 동안 더욱 심화되었고 수도권에는 과밀과 주택시장 과열의 문제를, 비수도권에는 지방소멸과 지역경제 쇠퇴의 문제를 야기하고 있다. 도시건축정책이 이러한 문제에 대한 솔루션을 제시할 수 있는 진지한 고민, 또 협력이 필요한 시대다.

김성호  
국토교통부  
건축정책과장

### “정책 추진의 근거가 될 건축산업 통계 구축이 필요”

좋은 건축을 포함해 좋은 도시가 만들어지기 위해서는 좋은 제도, 충분한 재정, 마지막으로 좋은 계획이 있어야 한다. 그리고 좋은 제도와 발전적인 계획을 가능하게 하는 것이 제도가 변화했을 때의 영향을 예측할 수 있도록 해주는 객관적 근거, 곧 산업적 통계와 실증적 연구다.

현재 참고가 가능한 일부 건축물 통계(인허가, 착공)가 있지만 산업적인 측면의 통계는 매우 미흡한 상태다. 건축산업과 유사한 분야로 엔지니어링, 건설, 디자인산업에 대해서는 각각 지정된 기관에서 통계를 작성·관리하고 있으며, 이 중 일부는 국가승인통계로 지정받았다.\*

\* 김은희, 유제연. (2019). 건축서비스산업 통계 구축방안 연구. 3.

건축서비스산업은 지식집약적이며 타 산업 분야 발전을 위한 촉매 역할을 함으로써 높은 부가가치를 창출할 수 있는 잠재력 높은 산업이다. 또한 좋은 건축, 국민의 삶의 질을 높이는 도시공간을 조성하는 데 필수적인 산업이라 하겠다. 건축서비스산업 통계는 사회·경제적 여건 변화에 따라 달라질 미래 건축산업을 전망하고 발전 방향, 관련 정책 지원 방향을 설정하는데 필수적인 기초자료가 될 것이다. 최근 중동은 물론 동남아지역까지 우리나라 건축산업의 진출이 빠르게 이루어지고 있어, 건축산업은 국가의 위상을 높이고 부가가치를 생산하는 중요한 수단이 될 수 있다. 이러한 관점에서도 유효한 산업적 통계, 관련 정책 추진의 근거자료를 생산하는 일은 필요할 것이다.

현재 「건축서비스산업 진흥법」에서는 ‘건축서비스산업의 진흥에 필요한 기초자료의 확보 및 통계 작성을 위하여 건축서비스산업에 관한 실태조사를 할 수 있다’고 명시하고 있지만, 의무조항은 아니다. 차후 관련 연구를 통해 구체적인 건축서비스산업 통계 구축 방안과 법제도 정비 방향을 제시할 필요가 있겠다.

임유경

건축공간연구원  
건축연구단장

#### “10년 되돌아보기, 실증적 연구를 통한 보완이 필요한 시점”

앞서 말한 것처럼 우리나라에서 건축의 품질 향상이 건축정책의 목표가 된 것은 10여 년 남짓 되었다. 그리 길지 않은 시간이다. 1990년대와 2000년대의 건축정책은 예산을 효율적으로 쓰기 위한 공사 효율화 대책, 또는 부실공사를 방지하거나 안전사고를 최소화하기 위한 대책 등 부정적인 영향을 최대한 줄이기 위한 방안이 중심이 되었다. 건축의 품질에 대한 논의가 시작된 것은 2005년 대통령자문 건설기술·건축문화선진화위원회가 출범하면서부터였다고 할 수 있는데, 위원회에서 ‘건축문화’를 중요한 키워드로 다루면서 이와 관련된 여러 과제들이 ‘선진화 전략’에 담겨 발표되었다. 하지만 이때까지도 우리나라 건축의 경쟁력을 어떻게 하면 높일 수 있을까, 어떻게 하면 해외에 국내 건설기술을 수출할 수 있을까 하는 논의들에 초점이 맞춰져 있었다. 이후 2007년 「건축기본법」이 제정되고, 연구원이 개소해 다방면의 정책연구를 수행하고 정책 대안을 제시하며 공공건축·도시재생·녹색건축·건축자산 등 우리 생활공간과 관련

된 다양한 정책이 마련되고 구체화되었다. 단순히 하나의 랜드마크를 만드는 것이 아니라 일반적인 중소규모 건축물, 삶의 무대 전반을 바꾸어 나가는 것이 중요하며, 이를 실현하기 위한 제도적 기반을 닦는 시간이었다고 볼 수 있다.

「건축기본법」에 있는 민간전문가 제도라는 것을 계기로 최근 공공 건축가·총괄건축가 제도가 만들어지고, 이런 제도를 통해 건축가들이 비단 건축 프로젝트뿐 아니라 주거단지계획, 신도시계획 등 다양한 스케일과 성격의 프로젝트에 참여해 건축과 도시공간의 변화에 기여하고 있다. 하지만 장소성, 정주성을 높이기 위한 여러 시도나 아이디어가 오히려 주민들의 반대로 무산되거나, 실제 도시 개발 과정에서는 원래 의도를 찾아볼 수 없게 변해버리는 결과도 수없이 마주하게 된다. 우리가 보고 있는 이러한 한계점이 앞으로 건축과 도시공간 정책이 나아갈 방향과 연구원의 역할에 중요한 메시지를 던진다고 생각한다.

먼저 이제까지 이뤄온 제도의 변화와 다양한 시도들 안에서 어떤 문제점이 있고, 그 문제점이 왜 생기는지 살펴야 할 때라고 보인다. 이를 위해서는 지속적인 모니터링과 함께 지금까지의 제도적 변화가 과연 실효성이 있는 것인지, 기대했던 효과가 실제로 나타나기 위해서는 무엇이 필요하고 어떤 것들이 더 바뀌어야 하는지 실증적인 연구가 진행되어야 할 것이다. 예를 들어 공공건축의 품질을 담보할 수 있는 방안으로 ‘공공건축 설계공모’를 제도화하는 데 앞서 힘을 써 왔다면, 이제 이 제도를 통해 지어진 공공건축이 국민의 수요를 잘 반영하고 있는지, 이 제도가 질 높은 공공건축을 조성하기 위한 최적인 방법인가 등을 실증연구를 통해 검증해볼 필요가 있다. 앞서 언급한 신도시계획에 있어서도 경제성과 정주성을 모두 확보할 수 있는 최적의 블록 규모 또는 공간 구성을 찾는 연구를 통해 대응책을 제안할 수 있을 것이다.

공공건축의 경우 이제까지 발주 이전의 단계, 즉 공공건축 기획 내지는 설계공모까지의 과정을 정립하고 개선하고자 노력해 왔다고 한다면, 공모안이 어떻게 실현되고 또 시공 과정에서 어떻게 그 품질을 지켜나갈 수 있는가에 대한 연구도 이어져야 할 것이다. 이제까지 공공건축의 품질 개선을 위해 중점적으로 노력해 왔다면 이제는 민간건축, 중소 규모의 일상적인 건축으로 정책 대상을 확대하려는 움직임 또한 필요할 것이다.

### “기후위기와 인구위기에 대응하고, 시민의 일상을 지원하는 도시로”

기후위기에 있어 건축물 부문에서 에너지 소비와 온실가스 배출량을 줄이기 위한 노력은 물론, 도시 차원의 대응책도 더욱 심도 있게 고민해볼 필요가 있다. 단지계획 측면의 대응책뿐만 아니라 가로망체계와 보행·대중교통 중심의 교통체계 개편, 토지이용체계 재정립 등을 고려해야 한다. 최근 해외의 많은 도시들이 승용차 억제구역을 도심부에 설정하는 등 도시공간 차원에서 전반적인 혁신을 추구하고 있는데, 우리나라에서는 아직 이러한 노력은 부족하다고 생각한다. 도시의 지속가능성을 높이기 위해 어떤 변화와 혁신이 필요한지, 어떠한 공간적 기법과 운영 전략이 필요한지 더 많은 고민과 연구가 필요할 것이다.

기록적인 저출산과 인구절벽은 급속한 고령화로 이어지고 있고, 경제활동인구의 부양 부담도 갈수록 증가할 것으로 예상된다. 이러한 인구위기의 시점에 도시, 즉 우리의 삶의 공간을 바꿈으로써 대응할 수 있는 방안은 없는지 고민해야 한다. 예를 들어 건축공간연구원이 수행한 연구에 의하면 유아차의 주행환경이 열악할수록 육아전담자의 사회적 고통이 심화되는 것으로 나타났다. 육아환경과 출산환경을 개선하기 위해 금전적인 지원도 물론 필요하지만 도시환경, 우리의 생활환경 자체를 육아에 용이한 형태로 개선하는 것도 중요하다는 시사한다.

더불어 일상과 밀접한 도시공간의 주요 문제에 대한 시민들의 의견이 보다 신속하고 편리한 방식으로 개진될 수 있고 또 반영될 수 있는 스마트 거버넌스가 중요하다. 보통 스마트도시에서 주민, 시민들의 행동양식이나 수요를 스마트하게 ‘측정’하는 것에 초점을 맞추고 있는데, 이보다 중요한 것이 시민들의 의견을 일상적으로 수집하고 반영할 수 있는 도시관리 체계를 갖추는 것이라 생각한다.

전례 없는 도시문제에 선제적으로 대응하기 위해서는 과거의 관행에 기반하여 구축된 기존 도시공간의 물리적 여건과 운영 방식에 대한 근본적인 재고가 필요하며, 도시공간의 전환 과정에 있어 공공성과 형평성을 적절히 확보하기 위해서는 좀 더 세밀하고 신속한 의견 수렴 과정을 마련하는 것이 시급하다.

특별기획

# 건축공간연구원 개원식 및 기념 심포지엄에 가다

건축과 도시공간의  
미래 비전

일시  
2020. 11. 20.(금)

장소  
서울 신라호텔 영빈관

행사 영상 다시보기











66

우리는 하루의 많은 시간을  
건축물 안에서 보냅니다.  
건축물은 일상 그 자체입니다.  
지금 우리가 함께하고 있는  
이곳도 건축물입니다. 바로 여기에서  
우리는 더 나은 내일을 위한  
토론의 장을 열고 있습니다.

정세균 국무총리

99

66

열악한 보행환경, 재난과 안전에 대한 위협 등 건축과 도시공간을 둘러싼  
위험 요인을 줄이고 사람 중심 사회, 사람의 안전과 행복을 증진하는  
건축과 도시공간을 만드는 데 더 많은 노력을 기울여주시기 바랍니다.

성경룡 경제·인문사회연구회 이사장

99

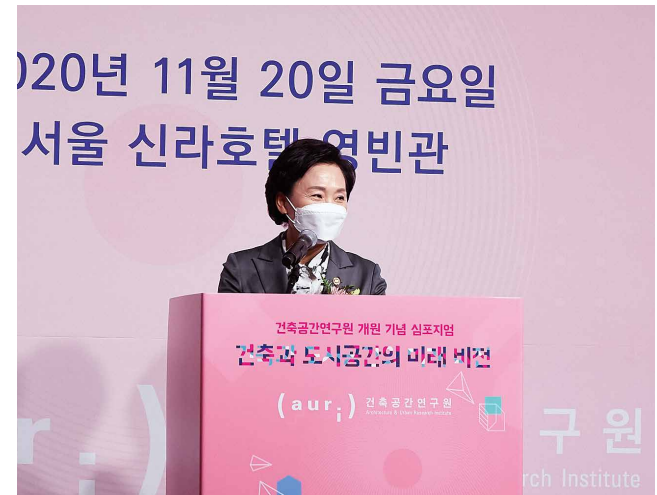


66

사회적 거리두기와 비대면 문화의 정착으로 공간의 중요성이  
더욱 커지면서 건축과 도시공간은 새로운 도전에 직면하고 있습니다.  
이러한 때에 건축도시 분야의 싱크탱크인 건축공간연구원이 승격하게 된 것은  
매우 의미가 깊다고 생각합니다.

김현미 국토교통부 장관

99



66

지속적이고 미래 100년을  
내다볼 수 있는 건축도시정책을  
내놓을 수 있는 기관이 생겼다는 것이  
매우 기쁩니다.  
지금 당장의 문제뿐 아니라  
미래세대가 아름답게 살 수 있는  
환경을 생산하는 전진기지로  
발전할 것을 기원하고,  
오늘이 그 첫걸음이 되기를 바랍니다.

송효상 국가건축정책위원회 전 위원장

99



지난 11월 20일 건축공간연구원의 새로운 도약을 기념하기 위해 ‘건축과 도시공간의 미래 비전’을 주제로 개원 기념 심포지엄을 개최하였다. 행사를 통해 일상의 생활환경으로서 건축과 도시공간이 가지는 가치와 중요성을 조명하고, 이를 둘러싼 이슈와 앞으로의 과제, 그 안에서 건축공간연구원의 역할을 모색해보는 뜻깊은 시간을 가졌다.

정세균 국무총리와 성경통 경제·인문사회연구회 이사장, 김현미 국토교통부 장관, 승효상 전 국가건축정책위원회 위원장, 김진애 열린민주당 원내대표, 변창흠 한국토지주택공사 사장 등이 행사에 참석하여 자리를 더욱 빛내주었다. 박인석 국가건축정책위원회 위원장의 기조발제로 문을 연 심포지엄은 건축과 도시공간의 미래 과제와 관련된 네 가지 발제로 채워졌으며, 박소현 건축공간연구원 원장을 좌장으로 내외부 관·학·연 전문가들이 참여하는 토론을 통해 다시 한번 연구원이 나아갈 방향을 짚어보았다.

66

건축과 도시공간의 양(quantity)과 질(quality), 모두가 업그레이드되어야 국민의 삶과 행복이 연결된다는 것을 우리 모두 매일 절감하고 있습니다. 개원을 계기로 연구원은 더욱 치열하게 질문을 던지며 새로이 시작하겠습니다.

박소현 건축공간연구원 원장

99



66

대중의 눈높이와 삶, 절실하게 삶에서 부딪히는 가치와 맞닿는 연구를 펼치는 국책연구기관, 건축도시 분야의 뜨거운 감자를 만지는 용감함을 갖추고 네트워크를 이끌어가는 당당한 국책연구기관이 되기를 바랍니다.

김진애 열린민주당 원내대표

99



66

이제 집은 단순히 집 이상의 기능을 해야 합니다. 주거공간에 사회서비스가 결합된 새로운 주거공간과 도시공간을 설계해야 하는 시점에 방향을 제시해주는 기관이자, 친절한 자문관의 역할을 건축공간연구원이 해주시기를 기대합니다.

변창흠 한국토지주택공사 사장

99



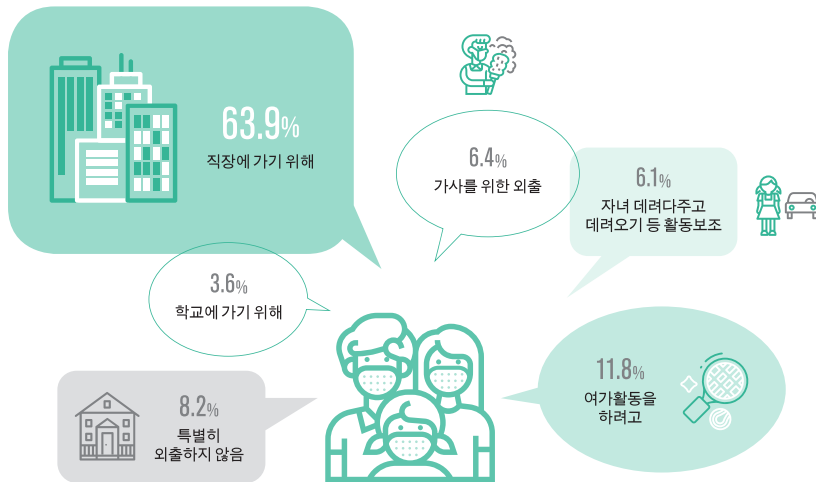




## 미세먼지가 심한 날 행정중심복합도시 시민들은 어떻게 움직일까?

건축공간연구원은 행정중심복합도시 거주자를 대상으로 미세먼지가 심한 날의 활동양상을 알아보고, 일상생활 속 미세먼지 노출 수준을 낮추는 방안에 대해 설문조사를 벌였다. 2019년 10월 20일부터 27일까지, 행정중심복합도시에 1년 이상 거주한 만 19세 이상 성인 330명을 대상으로 하였다. 통계자료실을 통해 조사 및 분석 내용의 일부를 소개한다.

### Q 미세먼지가 심한 날에도 꼭 외출해야 하는 이유는?



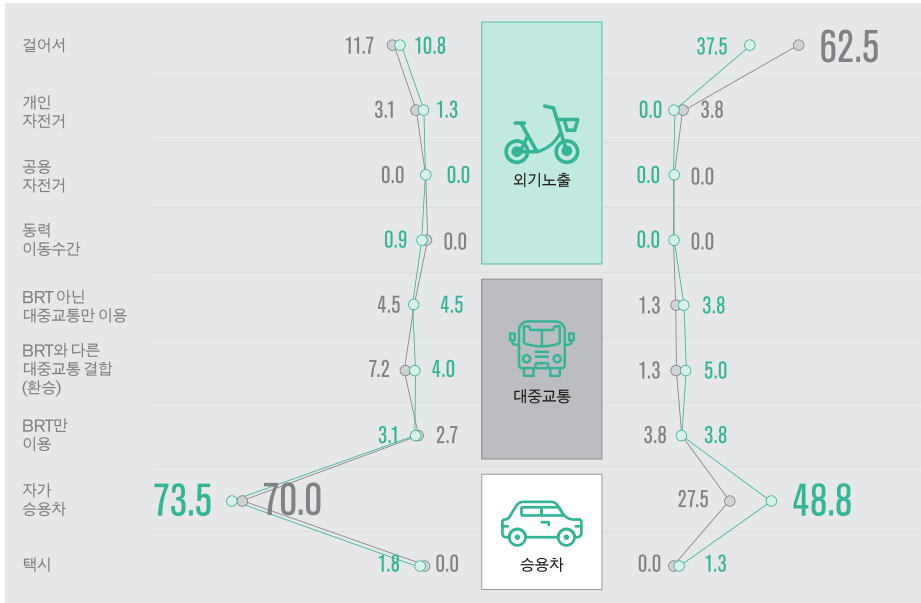
### A 일터에 출근하기 위한 외출이 가장 큰 비중을 차지

미세먼지가 심한 날에도 필수적으로 외출해야 하는 사람은 전체 응답자 가운데 303명으로, 비율로는 92%를 차지한다. 외출 사유로는 '출근'(63.9%)이 가장 많았고 '여가활동'(11.8%), '가사를 위한 외출'(6.4%), '자녀활동보조'(6.1%) 등의 이유가 그 뒤를 따랐다. 직장과 학교를 필수 외출 사유로 든 응답자는 전체 응답자의 3분의 2(223명, 67.5%)에 해당한다.

■ 미세먼지 심할 때  
■ 보통

평상시와 미세먼지가 심한 날  
출근·통학 시 교통수단 선택 비율 (n=233)

출근·통학 외 목적으로 외출하는  
사람들의 교통수단 선택 비율 (n=80)



**Q** 미세먼지가 심할 때 출근·통학하는 시민들은 어떻게 움직일까?

**A** 미세먼지가 심한 날은 승용차 이용이 늘고 걷거나 대중교통 이용이 감소

출근하거나 통학하기 위해 반드시 외출해야 하는 사람들(223명) 가운데 70%는 평상시에도 '자가 승용차'를 가장 많이 이용하고, 이들의 이동시간은 평균 36분 정도이다. 한편 걷거나 자전거를 이용하는 경우 평상시 평균 24분 이상, 대중교통을 이용하는 경우 걷거나 정류장에서 대기하며 평균 30분 이상 미세먼지에 노출된다. 미세먼지가 심한 날에는 승용차 이용 비율이 소폭 상승하고(70% → 73.5%), 걷거나 자전거·대중교통을 이용하는 비율은 감소하는 한편 평상시 이용하지 않던 동력이동수단과 택시 이용도 나타난다. 이는 미세먼지가 심한 대기에 노출되는 시간을 줄이는 방향으로 교통수단 선택이 조금이나마 변화하는 경향을 보여준다.

**Q** 미세먼지가 심할 때 출근·통학 외의 이유로 외출하는 시민들은 어떻게 움직일까?

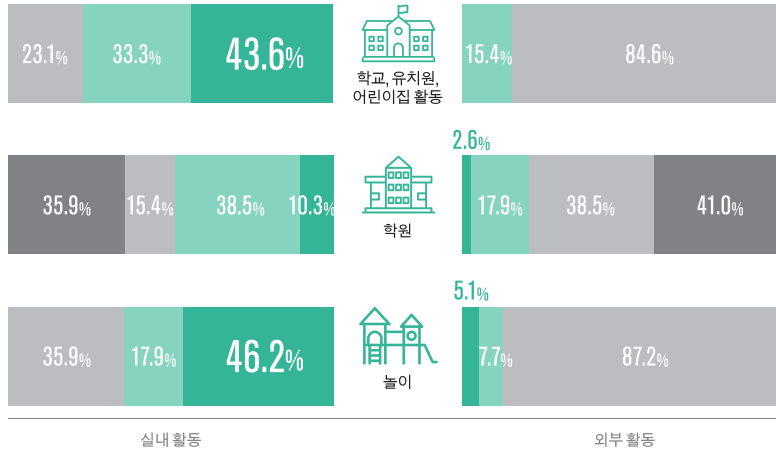
**A** 여가·가사·자녀활동보조 목적의 외출은 걷기가 줄고 자가 승용차를 더 이용

여가·가사·자녀활동보조 목적의 외출은 평상시 걷어서 이동하는 비중이 높으나, 미세먼지가 심할 경우 걷기 비율은 대폭 감소하고 승용차 이용 비율이 상승한다. 이동 목적에 비추어 볼 때, 평소 근거리를 도보로 이동하는 사람이 많으나 미세먼지가 심할 때는 승용차나 대중교통을 이용하는 것으로 추정된다.

## Q 미세먼지가 심한 날 시민들은 자녀의 활동을 어떻게 줄일까?

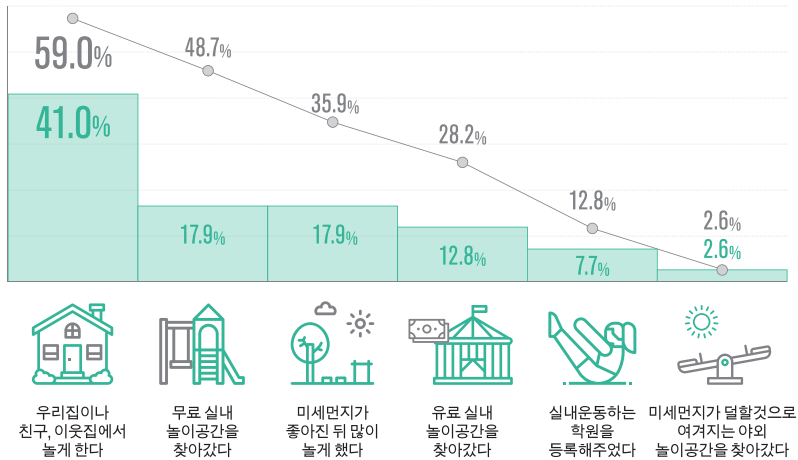
■ 늘림  
■ 보통  
■ 줄임  
■ 해당 없음

미세먼지 우려에 따른 자녀의 활동 조정



미세먼지 문제로 부족해지는 자녀의 놀이활동 보충 방안

■ 1순위  
■ 1+2순위



## A 외부활동이 전체적으로 줄고, 부족해지는 실외놀이를 실내놀이로 대체

자녀의 주양육자라고 응답한 39명 가운데 미세먼지가 심한 날에는 교육 및 보육기관, 학원, 놀이 활동 모두 자녀의 외부활동을 줄이는 사람의 비율이 높다. 반면 놀이에 있어서는 실내활동을 늘린다는 응답도 상당한데, 부족한 놀이를 보충하기 위한 장소로 집이나 실내 놀이공간을 찾는 경우가 많아 미세먼지가 심한 날의 실내공기 관리에도 관심이 필요함을 보여준다.



## Q 행복도시 시민들이 바라는 도시건축환경의 미세먼지 해법은 무엇일까?

미세먼지 관련 생활환경의 대책 필요성 인식

구분	대책		5점 평균(점)	순위
여가		미세먼지를 흡착하는 숲놀이터, 숲산책로 조성	4.20	1
	이동	버스 내부 공기정화기 설치	4.15	2
여가		어린이를 위한 공공 실내 놀이공간 마련	4.13	3
	상주	미세먼지 농도 측정기 설치	4.12	4
	이동	미세먼지 흡착 수목을 심은 안심 보행동선망 마련	4.09	5
	이동	대중교통 미세먼지 농도 측정기 설치	4.06	6
	상주	개별 실마다 고성능 환기필터 설치	4.02	7
여가		성인을 위한 공공 실내 운동공간 마련	4.00	8
	상주	미세먼지 안심 휴게공간 마련	3.98	9
여가		야외형 공기정화탑 설치	3.98	10
	이동	미세먼지 분해 광촉매 페인트 도색 시범사업 추진	3.95	11
여가		공원 등 야외공간에 미세먼지 대피 쉼터 마련	3.92	12
	이동	대중교통망 확충	3.91	13
	이동	미세먼지 안심 버스정류장 만들기	3.83	14
여가		여가공간에 미세먼지 신호등 설치	3.80	15
	이동	보행로 중간에 미세먼지 대피시설(쉼터) 마련	3.76	16
	상주	미세먼지 위기시 재택근무/E-러닝 확대	3.64	17
	이동	자동차2부제 시행	3.51	18

## A 미세먼지에 안전한 외부공간, 실내놀이공간, 안전한 대중교통이 필요함

여가와 이동, 상주공간에 대한 요구가 골고루 나타나는 가운데 마음껏 뛰어놀 수 있는 외부공간과 실내놀이공간, 안전한 대중교통에 대한 요구가 가장 높았다. 위의 대책 중 일부는 국내에서 적용 초기 단계로 효과에 대한 평가가 완료되지 않은 사례를 포함하고 있다. 따라서 '미세먼지의 영향으로 시민들이 겪는 불편함을 반영한 선호'로 해석하면서 실제 효과를 고려해 공간개선사업을 추진해야 한다.

건축과 도시공간

—

Vol. 40

Winter 2020

# 건축 도시 동향

Trend Report

## 2

독일에서는 도시지역의 지속가능한 이동수단이자 공공 대중교통의 보완책으로서 카셰어링을 적극 활용하고 있다. 지난 30년간 카셰어링 시스템과 관련된 시장은 지속적으로 성장하고 있고, 공공 차원의 적극적인 권장과 지원 또한 이루어지고 있다.

국내동향으로는 2019년부터 추진되어 2021년부터 가시적 성과가 나타날 것으로 예상되는 어촌·어항재생 선도사업의 의미와 현황을 소개한다. 읽기 쉬운 관광 안내표지판 디자인 개발과 적용을 통해 국제관광도시로서 세계의 방문객들을 맞이할 준비를 하고 있는 부산시의 사례도 담았다.



## 해외

독일 카셰어링 시스템  
발전과 시사점  
058

## 국내

어촌·어항재생사업의  
현황과 과제  
064

부산 읽기 쉬운  
관광 안내표지판  
디자인 설계 과정:  
읽기 쉬운  
관광안내체계  
구축 사업  
069

**독일 카셰어링 시스템 발전과 시사점** | 카셰어링 시스템은 도시 내 다양한 혜택을 제공한다. 먼저 대중교통을 보완하는 역할을 하고, 이는 여러 이용자가 공공 교통수단으로 접근하기 어려운 도시 내 지역으로 이동할 수 있도록 한다. 또한 자가용 차량의 대안으로서 차량 소유의 수를 효과적으로 줄일 수 있다.

**어촌·어항재생사업의 현황과 과제** | 어촌·어항재생 선도사업은 공간환경 마스터플랜이라는 수단을 활용하여 통합적 어촌·어항재생계획을 수립하고 지속가능한 지역의 중장기적 발전방향을 제시하도록 유도하고 있다는 점에서 기존 사업과 가장 큰 차이가 있다.

**부산 읽기 쉬운 관광 안내표지판 디자인 설계 과정: 읽기 쉬운 관광안내체계 구축 사업** | 길을 찾을 때 '나에게 필요한 정보는 관광 안내표지판을 보면 받을 수 있다'라는 인식을 제공하기 위해 관광 안내표지판의 표준화, 브랜딩, 인지성 개선, 사용자의 필요한 정보가 발생하는 위치에 해당 정보 제공 등이 필요함을 알 수 있었다.

# 독일 카셰어링 시스템 발전과 시사점

## 이희재

어바키즘 도시건축연구소 소장,  
독일 베를린건축사협회 등록 건축사  
독일 카를스루에 공과대학교 박사수료

## 들어가며

대다수 글로벌 도시에서 자가용 차량은 거주자와 근로자에게 있어 이동수단의 기준이 된다. 이동수단은 도시 내 환경, 경제 그리고 사회적 요구에 상당한 영향을 미치기 때문에 도시의 지속가능성과 관련하여 주요 이슈로서 역할한다. 특히 기후변화, 대기 오염, 교통혼잡 등 여러 환경문제는 자가용 차량의 증가와 밀접한 연관이 있다.

또 전 세계 인구의 절반 이상이 도시지역에 거주하고 있기 때문에 이동성의 사회적 요구를 효과적으로 충족할 수 있는 지속가능한 이동수단에 대해 현대사회는 주목하고 있다. 세계 여러 도시가 친환경적 교통 시스템을 장려하고자 간 많은 노력을 기울이기도 하였다. 하지만 자가용 차량의 수와 이동수단에서 자가용 차량이 차지하는 비율을 줄이지 못하고 있다.

이에 독일을 비롯한 유럽에서는 차량을 공유한다는 의미의 카셰어링(Car-sharing)이 대중 사이에 점차 확산하는 추세이다. 무엇보다도 카셰어링은 이용자의 시간과 비용 절감의 측면에서 기존 자가용 차량의 지속가능한 대안으로 인식되고 있다. 독일 내 여러 도시에서는 독일철도(Deutsche Bahn: DB) 등 교통 분야 공공기업과 메르세데스 벤츠, BMW, 폭스바겐 등 자동차 산업 관련 다수의 민간기업이 중심이 되어 카셰어링 시스템을 운영하고 있고, 다양한 형태로 발전하며 대중에게 공급되고 있다.

따라서 현 시점에서 독일 내 카셰어링 시스템이 어떻게 각 도시에 적용·활용되는지 이해하고 관련 시장의 발전양상에 대해 종합적으로 분석하는 것은 대한민국 내 여러 도시에서 시행되는 도시계획 및 관리 측면뿐 아니라 장기적 관점의 환경친화적 도시 운영 방안에 있어서도 시사하는 바가 크다.

## 카셰어링 시스템의 이해

카셰어링은 독일인을 비롯해 유럽인들에게 매우 친숙한 시스템이다. 카셰어링 서비스는 1948년 스위스 취리히에서 처음으로 발전하여 유럽에서 오랜 전통을 가지고 있다(TIFFABY STONE 2019). 카셰어링은 공유 모빌리티(Mobility)라는 보다 큰 범주의 일부로 이해할 수 있다. 공유 모빌리티는 다수의 제공자와 이용자의 서비스 및 재원으로 정의할 수 있는데, 이는 대중교통수단을 포함하여 자전거 공유, 택시 및 리무진, 카풀이나 밴풀링과 같은 승차 공유 등이 카셰어링과 함께 언급된다(SHAHEEN et al. 2015; SOARES MACHADO et al. 2018; SHARES USE MOBILITY CENTRE 2019).

독일의 카셰어링협회(Bundesverband CarSharing e.V)에서는 카셰어링에 대하여 ‘차량을 통한 조직화된 공동사용 서비스’라고 정의하였다. 이는 해당 차량의 이용조건을 충족하는 모든 사람이 자유롭게 활용할 수 있음을 의미한다(BUNDESVERBAND CARSHARING 2019a). 또한 대부분의 경우 해당 차량의 사용시간에 따라 이용자에게 분 단위로 요금을 부과한다(EDUCALINGO 2019). 일반적으로 독일의 카셰어링 유형은 두 가지 범주로, 장소기반형(Station-based)과 자율유동형(Free-floating)으로 구분할 수 있다.

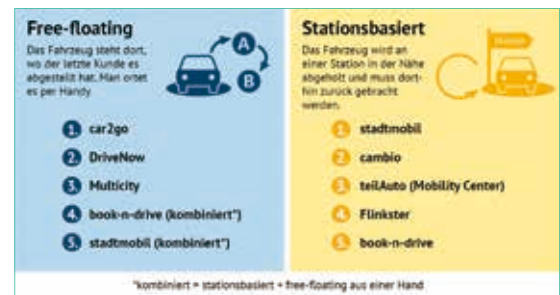
### 장소기반형(Station-based Car-sharing)

장소기반형 카셰어링은 현재 독일에서 가장 보편적인 유형이다(BLANK 2018; BUNDESVERBAND CARSHARING 2019b; ZEIT ONLINE 2019). 장소기반형의 경우 이용자는 본 시스템을 관리하는 업체가 지정한 특정 정류장에서 차량에 탑승할 수 있다. 또한 주행완료 후 이용자는 해당 정류장 혹은 해당 업체가 지정한 다른 정류장에 차량을

반환할 의무가 있다(CIARI & BALMER 2014; BUNDESVERBAND CARSHARING 2019d). 이는 자가용을 원하지 않지만 때때로 차량이 필요한 이용자에게 적합한 유형이다(BUNDESVERBAND CARSHARING 2019f). 더욱이 제공사에 있어 본 유형은 매우 효율적인 재정관리가 가능한 형태의 카셰어링이다(CARSHARING-NEWS 2019). 현재 장소기반형 카셰어링은 독일 전역에서 널리 활용 중이고, 지역적으로 처음 발전된 형태로 인식된다(BLANK 2018; BUNDESVERBAND CARSHARING 2019b; ZEIT ONLINE 2019).

### 자율유동형(Free-floating Car-sharing)

자율유동형 카셰어링은 장소기반형에 비해 상대적으로 새로이 발전된 시스템으로 2009년에 독일에서 처음 도입되었다(BLANK 2018; BUNDESVERBAND CARSHARING 2019b; ZEIT ONLINE 2019). 이용자는 차량에 탑승하기 전 해당 시스템을 관리하는 업체가 제공하는 특정 서비스 앱(Application)을 통해 원하는 차량의 위치를 식별해야 한다. 이후 이용자는 자신이 원하는 장소에 자유롭게 주차할 수 있다(CIARI & BALMER 2014; KORTUM et al. 2016; BLANK 2018; BUNDESVERBAND CARSHARING 2019d). 주로 편도 이용 시 많이 활용되는 카셰



독일 카셰어링 브랜드

출처: BUNDESVERBAND CARSHARING(2019)



어링 형태이고, 차량예약은 매우 제한적이다. 또한 장소기반형에 비해 이용가격이 상대적으로 비싼 편이다(BUNDESVERBAND CARSHARING 2019f; CARSHARING-NEWS 2019). 따라서 자율유동형 카셰어링은 특정한 계획 없이 신속히 이동하기에 적합한 수단으로 이해할 수 있다(BUNDESVERBAND CARSHARING 2019f).

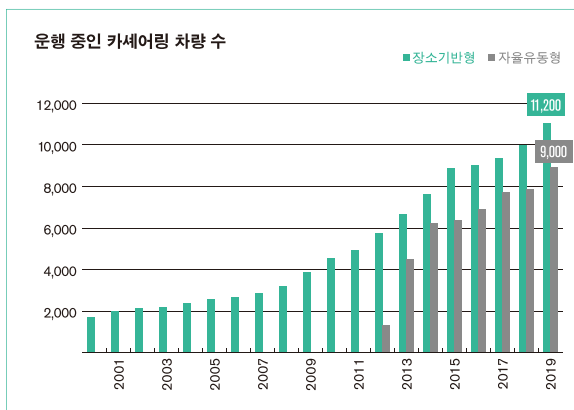
### 독일 카셰어링 시장

독일의 카셰어링 이용자 수는 최근 들어 급격히 증가하고 있는 추세이다. 현재 독일 내 관련 시장에 등록된 이용자 수는 200만 명 이상이다. 또한 독일 카셰어링협회의 자료에 따르면 총 2만 200대의 차량이 현재 독일 내에서 운행 중이고, 그 수는 매해 12% 이상 증가하고 있다(BUNDESVERBAND CARSHARING 2019e).

자율유동형 카셰어링이 독일에 처음 도입된 2009년 전까지는 장소기반형 중심으로 카셰어링 시장이 운영되었다(BLANK 2018; BUNDESVERBAND CARSHARING 2019c; ZEIT ONLINE 2019). 아직까지는 장소기반형 시스템이 독일 시장에서 가장 많은 수의 차량을 제공하고 있지만 자율유

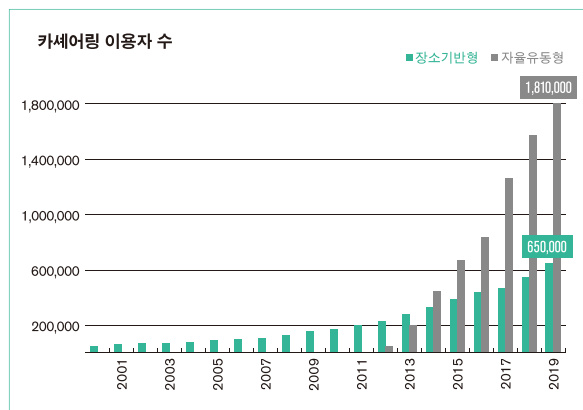
동형을 선호하는 이용자가 크게 늘고 있다(BUNDESVERBAND CARSHARING 2019e). 2013년 이후 카셰어링 차량 수는 꾸준히 증가하고 있고, 지난 5년 동안 두 유형 모두 사용자 수가 크게 증가하였다. 특히 자율유동형 카셰어링 이용자가 급격히 증가하는 추세여서 앞으로 독일 내 카셰어링 시장은 자율유동형 중심으로 운영될 것으로 예상할 수 있다.

현재 독일에서는 총 667곳의 지역 및 도시에서 카셰어링 시스템이 운영 중이다. 이는 독일인구 중 약 4,000만 명이 카셰어링 시스템을 이용할 수 있음을 의미한다. 또한 해당 수치의 전체 지역 및 도시에서 장소기반형 카셰어링이 이용되고 있고, 반면 자율유동형 카셰어링은 독일 내 대도시 중심으로 12곳에서만 존재한다(BUNDESVERBAND CARSHARING 2019e). 베를린과 뮌헨에서 진행된 ‘WiMobil’이라는 연구는 매우 흥미로운 결과를 제시하였다. 연구에 따르면 카셰어링 시스템을 가장 많이 이용하는 연령대는 50세 이상이고, ‘고등교육을 받은 남성’과 ‘정규직 근로자’가 해당 시스템을 많이 선호한다. 또한 이 연구에서도 자율유동형 카셰어링이 중심이 되어 독일 내 관련시장이 발전할 것으로 전망하고 있다(BMUB 2016).



독일 카셰어링 시장 추세

출처: BUNDESVERBAND CARSHARING(2019)

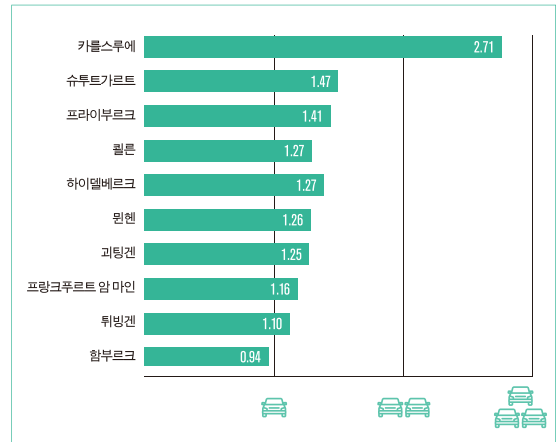


## 독일 슈투트가르트 사례

독일 카셰어링협회는 도시별 카셰어링 차량의 수 변화에 대하여 격년으로 조사한다. 2017년 조사에 따르면 독일의 주요 도시 중 하나인 슈투트가르트는 인구 1,000명당 카셰어링 차량이 1.47대로 확인되었고, 이는 독일 전체 도시 중 2위에 해당한다. 이 조사에서 1위 도시는 슈투트가르트와 함께 바덴뷔르템베르크주에 위치한 카를스루에(Karlsruhe)였다(NEHRKE 2017).

무엇보다도 카셰어링 시스템이 환경과 경제적 측면을 고려하여 대중교통의 실질적인 대안으로 여겨지고 있고, 도시지역 내 주차공간을 최소화할 수 있기에 슈투트가르트에서는 카셰어링에 주목하고 있다. 시 정부 차원에서 지속가능한 이동수단을 위한 실천계획을 마련함으로써 카셰어링 시스템의 적극적인 도입을 통한 도시계획을 수립하고 있다. 특히 해당 도시 내 주요 관련 업체 중 하나인 슈타트모빌(Stadtmobil)에 따르면 약 58%의 카셰어링 이용자가 도시지역 내에서 이용 중이고, 이는 상대적으로 교외지역보다 도시 내 중심지역의 이용빈도가 높다는 것을 의미한다(SCHWARZ 2015).

슈투트가르트는 유럽 내에서 고품질의 대중교통이 성공적으로 구축된 대표적 도시이다. 시 정부 차원에서 모빌리티에 대한 정책연구 및 개발계획을 지속적으로 수행함으로써 지속가능한 도시개발을 지향하고 있다. 체계적인 대중교통과 자전거·보행 환경의 꾸준한 개선사업에도 불구하고 도시지역에서는 여전히 많은 자가용 차량이 있고, 이는 도시 내 교통혼잡이나 소음과 미세먼지·질소산화물 배출 등 여러 사회적·환경적 문제를 야기한다. 따라서 슈투트가르트는 2013년부터 지속가능한 모빌리티를 위한 실행계획을 수립하고 있고, 이에 카셰어링 시스템을 주목한다(LANDESHAUPTSTADT STUTTGART 2017).



2017년 기준 독일 도시별 인구 1,000명당 카셰어링 차량 수  
출처: BUNDESVERBAND CARSHARING(2017)

슈투트가르트 내 카셰어링 시스템은 슈타트모빌과 독일철도가 공급하는 장소기반형 중심으로 운영되기 시작하였다. 지역 내 최초이자 가장 오래된 운영업체는 슈타트모빌로, 1991년에 설립되어 현재까지 도시 전역에서 운영 중이다. 2000년에는 전체 지역에서 약 750명의 이용자에게 총 34대의 차량을 제공하였고, 이후 매년 20~30%씩 성장하여 2018년 하반기 기준 슈투트가르트 전체 32개 지역에서 약 1만 명의 이용자에게 500여 대의 차량을 제공하고 있다. 그 밖에 독일철도가 공급하고 있는 카셰어링 시스템의 경우 2014년 기준 약 8,000명의 이용자와 모두 64대의 차량을 보유하고 있다(STÄLE 2018).

메르세데스 벤츠의 제조사인 다임러(Daimler)도 빠른 속도로 관련 사업 영역을 확장하고 있다. 주로 도심 내 교통 및 환경을 위해 전기차량을 중심으로 운영하고, 현재는 카투고(Car2go)라는 브랜드로 슈투트가르트 내 자율유동형 카셰어링의 선두주자가 되었다. 특히 도시외곽까지 이용범위를 확대함으로써 더 많은 수의 이용자 확보가 가능하였다(STÄLE 2018). 2017년 전반기까지 카투고는 총 550대의 전기차량을 슈투트가르트에 공급하였고, 그

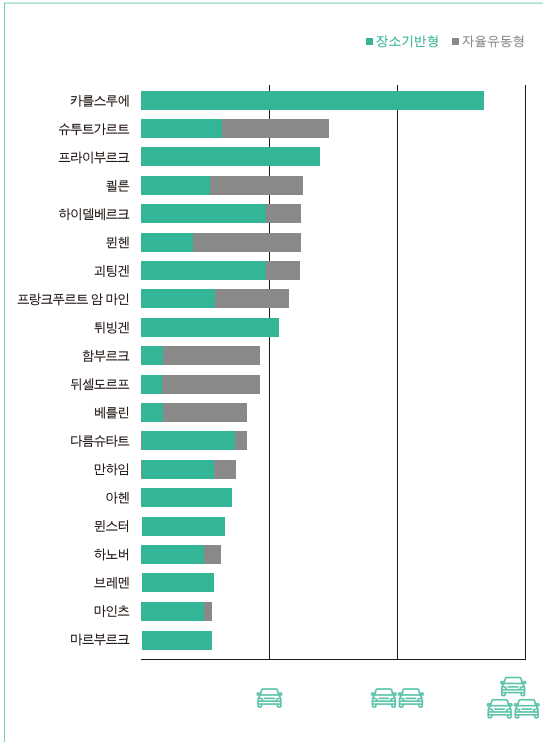
## 시사점

독일은 카셰어링 시스템이 선도적으로 구축된 국가이고, 지난 30년 이상 관련 시장이 지속적으로 성장하고 있다. 2009년 이후 장소기반형 중심의 카셰어링이 점차 자율유동형으로 변화하면서 이용자의 독립성이 좀 더 확보되었다. 다양한 배경과 라이프스타일을 지닌 이용자들이 일상생활에서 카셰어링 시스템을 활용하고 있고, 무엇보다 주차공간이 부족한 대도시에서 그 이용빈도가 높다. 슈투트가르트의 사례에서도 확인할 수 있다시피 독일 내 여러 도시에서는 카셰어링 시스템을 위한 주차공간을 공공 차원에서 제공하고, 이를 바탕으로 관련 시장과 서비스의 확대를 도모하고 있다.

카셰어링 시스템은 도시 내 다양한 혜택을 제공한다. 먼저 대중교통을 보완하는 역할을 하고, 이는 여러 이용자가 공공 교통수단으로 접근하기 어려운 도시 내 지역으로 이동할 수 있도록 한다. 또한 자가용 차량의 대안으로서 차량 소유의 수를 효과적으로 줄일 수 있다. 이를 통해 기존 주차공간은 다른 용도로 활용할 수 있고, 특히 슈투트가르트에서는 도시 내 유휴 주차공간 활용방안에 대한 실행계획도 수립하고 있다.

환경친화적인 카셰어링 시스템에 대해서도 주목해야 한다. 카투고 사례에서처럼 전기차량 중심으로 관련 시장을 운영한다면 일반적인 차량에 비해 상대적으로 저렴한 요금으로 서비스를 제공하고, 보다 친환경적인 교통수단으로 널리 활용할 수 있다.

물론 독일의 대중교통, 교통인프라, 주차방식, 전기충전소 네트워크 등 여러 물리적 환경이 대한민국과 차이가 있는 것이 사실이다. 따라서 해당 시스템을 있는 그대로 국내에 도입하는 것에는 분명 한계가 있다. 그러나 전 세계적으로 오랜 역사를 가지고 관련 시장의 활발한 성장세를 보이는 독일의 사례를 바탕으로 카셰어링 시스템에 대한 다양한 이점을 이



2017년 기준 독일 도시별 카셰어링 유형 비율  
출처: BUNDESVERBAND CARSHARING(2017)

중 500대는 메르세데스 벤츠의 스마트포투(Smart ForTwo)와 벤츠 B-클래스 50대로, 환경친화적 차량의 카셰어링 시스템이라는 특징이 있다. 또한 다임러가 보유하고 있는 전기충전소 네트워크를 통해 신재생에너지가 적극 도입된 선진 사례로 평가받는다.

카투고의 경우 슈투트가르트 내 모든 공영주차장에 차량을 무료로 주차할 수 있고, 이를 바탕으로 자율유동형 카셰어링이 가능하였다. 이용자에게는 분당 약 0.24유로(약 300원)의 서비스 요금이 부과되고, 2시간 혹은 1일의 패키지 정산도 가능하다. 지역 공향에서도 쉽게 이용할 수 있어 택시 등 기존 대중교통의 대체수단으로 각광받고 있다(CAR2GO 2019).

해한다면, 이는 국내 여러 도시의 계획이나 관리 및 운영을 위한 구체적 실행계획을 세우는 데 도움이 될 수 있을 것이다.

#### 참고문헌

- 1 BLANK, C. (2018). Carsharing in Deutschland. URL: <http://www.informatik.uni-oldenburg.de/~iug18/moz/artikel/Carsharing.pdf>.
- 2 BMUB. (2016). Wirkung von E-Car Sharing Systemen auf Mobilität und Umwelt in urbanen Räumen. WiMobil Ergebnisbericht. Berlin: BMUB.
- 3 BUNDESVERBAND CARSHARING. (2019a). Begriffsbestimmung. URL: <https://carsharing.de/alles-uebercarsharing/ist-carsharing/begriffsbestimmung>.
- 4 BUNDESVERBAND CARSHARING. (2019b). Geschichte. URL: <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/ist-carsharing/geschichte>.
- 5 BUNDESVERBAND CARSHARING. (2019c). Die Größten CarSharing-Anbieter. URL: <https://carsharing.de/presse/fotos/zahlen-daten/unterschiede-free-floating-stationsbasiertes-carsharing>.
- 6 BUNDESVERBAND CARSHARING. (2019d). Unterschiede Free-Floating & Stationsbasiertes CarSharing. URL: <https://carsharing.de/presse/fotos/zahlen-daten/unterschiede-free-floating-stationsbasiertes-carsharing>.
- 7 BUNDESVERBAND CARSHARING. (2019e). The Number of Registered Carsharing Users Exceed 2 Million. URL: <https://carsharing.de/presse/pressemittelungen/the-number-of-registered-carsharing-users-exceeds-2-million>.
- 8 BUNDESVERBAND CARSHARING. (2019f). Was ist CarSharing. URL: <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/ist-carsharing/ist-carsharing.cam.asp>.
- 9 BUNDESVERBAND CARSHARING. (2017). Carsharing City Ranking 2017. URL: <https://www.carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/carsharing-staedterranking-2017>.
- 10 CARSHARING-NEWS. (2019). Carsharing Varianten. URL: <https://www.carsharing-news.de/carsharing-varianten/>.
- 11 CAR2GO. (2019). Carsharing in Stuttgart. URL: <https://www.car2go.com/DE/de/stuttgart/>.
- 12 CIARY, F. & BALMER, M. (2014). Modeling Station-Based and Free-Floating Carsharing Demand. Journal of the Transportation Research Board. DOI: 10.3141/2416-05.
- 13 EDUCALINGO. (2019). Carsharing. URL: <https://educalingo.com/de/dic-de/carsharing>.
- 14 KORTUM, K., STOLTE, B., SCHÖDUWE, R. & BOCK, B. (2016). Free-Floating Carsharing: City-Specific Growth Rates and Success Factors. Transportation Research Procedia. DOI: 10.1016/j.trpro.2016.12.092.
- 15 LANDESHAUPTSTADT STUTTGART. (2017). Nachhaltig Mobil in Stuttgart. Stuttgart: Landeshauptstadt Stuttgart.
- 16 NEHRKE, G. (2017). CarSharing-Stäteranking 2017. URL: [https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/pm\\_carsharing-staedterranking\\_2017\\_0.pdf](https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/pm_carsharing-staedterranking_2017_0.pdf).
- 17 SCHWARZ, T. (2015). Carsharing Boomt in Stuttgart. Stuttgart: Landeshauptstadt Stuttgart.
- 18 SHAHEEN, S., CHAN, N., BANSAL, A. & COHEN, A. (2015). Shared Mobility: Definitions, Industry Developments, and Early Understanding. URL: <http://innovativemobility.org/?project=shared-mobility-definitionsindustry-developments-and-early-understanding>.
- 19 SHARES USE MOBILITY CENTRE. (2019). What is Shared Mobility?. URL: <https://sharedusemobilitycenter.org/what-is-shared-mobility/>.
- 20 SOARES MACHADO, C. A., SALLES HUE, N., TOBAL BERSANETI, F. & ALBERTO QUINTANILHA, J. (2018). An Overview of Shared Mobility. Sustainability. DOI: 10.3390/su10124342.
- 21 STÄLE, U. (2018). Informationen zur Kapitalerhöhung und Zeichnung neuer Aktien. Stuttgart: Stadtmobil Carsharing AG.
- 22 TIFFANY STONE. (2019). Lessons Learned from the History of Car Sharing. URL: <https://tiffanystone.com/2013/0823/lessons-learned-from-the-history-of-car-sharing/>.
- 23 ZEIT ONLINE. (2019). Die Schweizer, ein Volk von Car-sharing. URL: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2014-04/carsharing-international/seite-2>.

# 어촌·어항재생사업의 현황과 과제\*

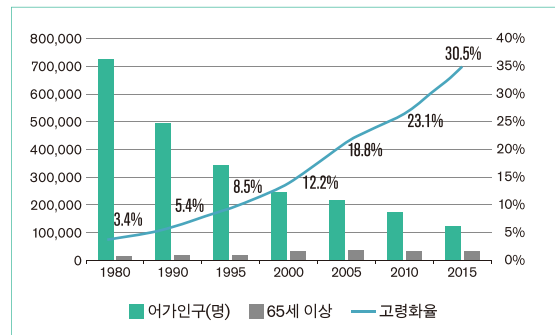
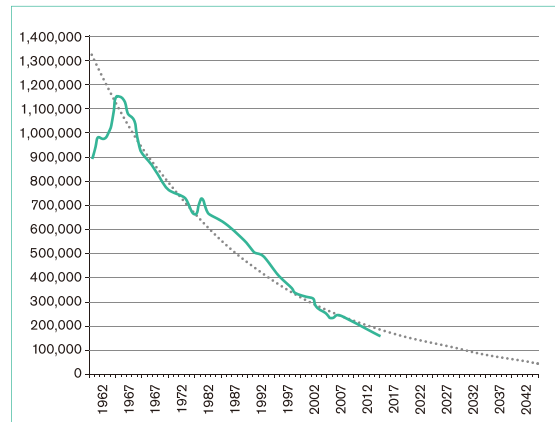
김민경  
지역재생연구단  
연구원

\* 이 원고는 건축공간연구원의 2020년도 수탁과제인 '2020년도 어촌·어항재생사업 디자인 제고 모니터링 위탁' 결과물의 일부를 발췌·정리하여 작성하였음.

## 어촌·어항재생의 필요성

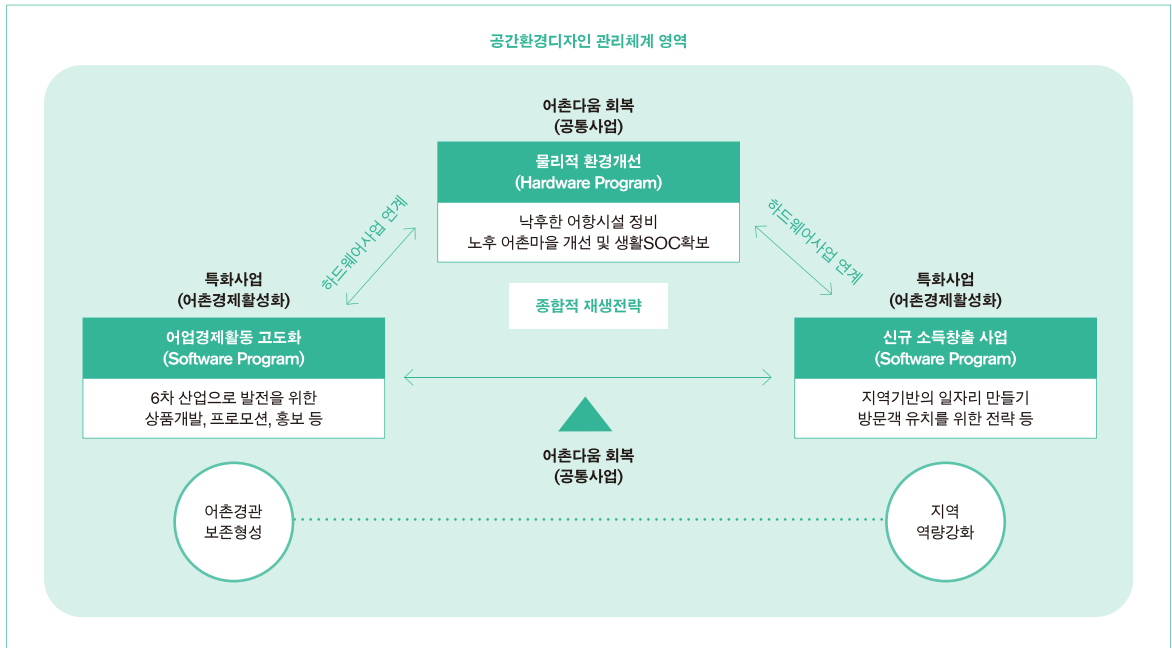
우리나라 전체 면적의 16.8%를 차지하는 어촌지역은 국토의 가장자리에 위치한 지리적 여건과 고령화로 인한 어업인구 감소 등의 이유로 쇠퇴가 가속화되고 있다. 2019년 기준 총 492곳의 어촌지역 읍·면·동 중 58%인 284곳이 소멸위험지역으로 나타나고 있는 것은 이를 반영한 결과라 할 수 있다.\* 특히 어촌지역의 배후주거지\*\*는 기초생활 인프라시설에 대한 접근성이 열악할 뿐 아니라 도시지역과 달리 50년 이상 된 빈집이 전체의 60% 이상(12만 7,014호)을 차지하는 등 정주환경의 개선 또한 시급한 실정이다.\*\*\*

그러나 이전의 「어촌·어항법」상에서는 '어촌 종합개발계획'과 '어항개발계획'으로 이원화된 법



어촌인구의 감소 및 고령화를 증가

출처: 박상우 외(2018, p.37)



**어촌뉴딜 300사업의 성격**  
출처: 서수정 외(2019, p.125)

정계획체계를 가지고 있어 어항과 배후 어촌마을까지 고려한 통합적 계획에는 한계가 있었다. 기존에 추진되어오던 어촌의 국비지원사업도 국가어항과 지방어항을 중심으로 한 어항정비사업, 어항진입로 개선, 어항인프라 등 물리적 인프라 정비를 추진하거나 ‘어촌체험마을조성사업’과 ‘6차산업 시범사업’ 등 어업환경 및 소득사업에 집중되어 있었다.

이러한 한계를 극복하고자 해양수산부는 쇠퇴한 정주여건을 개선하고 어촌과 어항의 통합적 접근을 목적으로 하는 제3차 어촌·어항발전기본계획을 수립하였다. 이에 기반하여 해양수산부는 2018년부터 어촌과 어항지역의 통합적 재생방안을 마련하고자 어촌뉴딜300사업(어촌·어항재생사업)을 추진하였다.

### 어촌·어항재생사업의 추진 현황

어촌·어항재생사업(어촌뉴딜300사업)은 낙후된 어촌과 어항지역을 연계·통합하여 정주여건을 개

선하고 수산·관광 등 자원을 활용한 지역별 차별화된 특화산업 발전과 주민역량 강화를 통해 사회적·경제적·환경적으로 통합된 재생을 실현하는 데 목적이 있다. 이를 위해 물리적 공간환경 개선 측면에서 어항정비와 어촌마을의 재생사업을 결합하고, 지역주민 참여 기반의 신규 소득창출사업 발굴 및 기존 어업경제활동을 고도화하는 종합적 재생전략을 마련하도록 유도하고 있다.

2019년부터 2024년까지 추진하는 어촌·어항재생사업은 2019년 「어촌·어항법」 개정(2019.8.

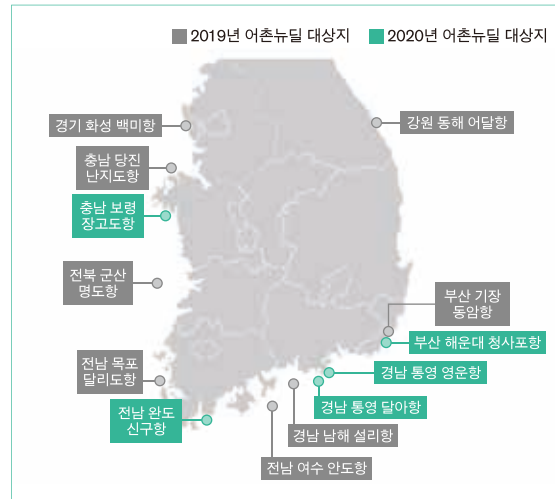
- \* 해양수산부(2019a)
- \*\* 어촌지역은 농촌과는 다르게 어업활동의 기반이 되는 어항구역과 그 배후에 자연스럽게 주거지를 형성하고 있으며, 배후주거지 형성으로 인해 주거밀도가 상대적으로 높은 것이 특징.
- \*\*\* 제3차 어촌·어항발전기본계획에 따르면 어촌지역에서 생활서비스까지 평균접근시간은 의료시설 89.5분, 교통시설 54.8분, 판매시설 34.2분, 교육시설 12.9분 등이 소요되고 있다. 문화시설 수도 3.61곳으로 다른 지역에 비해 부족한 실정이다.[출처: 해양수산부(2019a)]

27.)에 따라 법적 근거를 마련하였다. 어촌·어항재  
생사업은 2019년 70곳, 2020년 120곳, 2021년도 60  
곳을 대상지로 선정하였으며, 국비 70%와 지방비  
30% 매칭으로 지역당 평균 100억 원씩 3년간 1조  
2,000억 원(국비 8,400억 원, 지방비 3,600억 원)을  
지원할 예정이다.\*

어촌뉴딜 300사업이라는 명칭으로 추진되는  
어촌·어항재생사업은 지자체 관리어항 및 소규모  
항·포구를 대상으로 하며, 어촌과 어항을 통합하여  
추진하는 첫 중앙부처 지원사업이라는 점에서 기존  
의 사업과는 차별화된다.

### 어촌·어항재생 선도사업 추진 목적 및 성과

중앙부처, 지자체 담당자, 위탁사, 계획수립팀, 지역  
주민 등 다양한 주체들이 참여하는 어촌·어항재생  
사업을 원활하게 추진하기 위해서는 참여 주체들의  
‘사업의 이해’와 ‘공감대 형성’이 무엇보다 중요하  
다. 기존의 어항 중심 사업추진 방식과 다른 어촌·어  
항재생사업의 목표 및 방향에 대한 공유와 선도모델  
제시를 위해 해양수산부는 어촌·어항재생사업 중  
선도사업 대상지를 별도로 지정하여 지원하고 있다.



어촌·어항재생 선도사업 대상지  
출처: 서수정(2020, p.13)

선도지역으로 2019년도 8곳과 2020년도 5곳을 지  
정\*\*하여 공간환경의 가치 향상을 위한 디자인 관리  
체계를 시범 적용하고 있다.

선도사업 추진의 주요 목적은 크게 ①장소 기  
반의 통합적 계획 수립 ②어촌·어항재생사업에 적  
합한 디자인관리체계 제시를 통해 계획 및 설계절차  
의 정상화 유도 ③공간환경 마스터플랜과 공동체 프

### 어촌·어항재생사업 선도사업 디자인 관리체계 차이

구분	2019년도 선도사업	2020년 선도사업
공간환경 코디네이터	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 사업대상지별 공간환경 코디네이터 운영</li> <li>· 사업 총괄 및 이해관계자들 간 의견조율</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 마스터플랜 수립 주체에 코디네이터 역할 부여</li> <li>· 지역별 상황에 따라 필요시 코디네이터 선정</li> </ul>
공간환경 마스터플랜 수립	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 계획수립 발주여건에 따라 3가지 방식으로 진행</li> <li>① 기본 및 실시설계 용역 기 발주 → 공간환경 마스터플랜 추가용역</li> <li>② 기본계획 용역 기 발주 → 공간환경 마스터플랜 추가용역</li> <li>③ 기 발주 용역 없음 → 공간환경 마스터플랜 용역(기본계획 포함) 발주</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 공간환경 마스터플랜 수립 시 지역역량강화사업 통합 진행</li> </ul>
디자인 검토회의	<ul style="list-style-type: none"> <li>· (검토위원 구성) 공간환경 디자인 관련 전문가 및 지역별 어촌뉴딜 자문단</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· (검토위원 구성) 권역별 총괄조정가 및 공간환경 디자인 관련 전문가</li> <li>· (사전검토체계) 검토회의 이전 사업추진단의 사전검토의견을 제시하여 피드백 과정 마련</li> </ul>
공간환경 마스터플랜 총괄조정·심의	<ul style="list-style-type: none"> <li>· (총괄조정심의위원회 구성) 권역별 총괄조정가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· (총괄조정심의위원회 구성) 권역별 총괄조정가 중에서 선도사업 총괄조정심의위원회 구성</li> </ul>



로그랜 간의 정합성 확보 ④계획 및 설계의도 구현 등을 꼽을 수 있다. 특히 공간환경 마스터플랜이라는 수단을 활용하여 통합적 어촌·어항재생계획을 수립하고 지속가능한 지역의 중장기적 발전방향을 제시하도록 유도하고 있다는 점에서 기존 사업과 가장 큰 차이가 있다.

‘공간환경 마스터플랜 수립 가이드라인(안)’에서는 공간환경 마스터플랜을 수립하는 데 주요하게 고려하여야 하는 원칙을 크게 6가지로 제시하고 있다. 첫째, 지역 고유의 경관과 자연환경 및 해양자



2019년도 선도사업 남해군 설리항 공간환경마스터플랜(안)  
출처: 남해군(2020)



2019년도 선도사업 당진시 난지도항 공간환경 종합분석도(안)  
출처: 당진시(2020)

원을 활용하여 어촌다움을 회복하는 데 목적을 두어야 한다. 둘째, 생태·문화·경제적 가치가 공존할 수 있도록 종합적이고 지속가능성 관점에서 이용·개발 및 보전 방향을 수립하여야 한다. 셋째, 중장기적 발전방안과 마을의 미래상을 실현할 수 있는 체계적인 실행전략이 제시되어야 한다. 넷째, 현실 가능한 이용수요를 파악하고 운영관리계획을 반영한 적정규모의 계획을 수립하여야 한다. 다섯째, 하드웨어와 소프트웨어의 정합성을 확보할 수 있도록 계획 수립 초기단계부터 공동체 프로그램과 연계하여 수립하여야 한다. 여섯째, 운영관리주체인 지역주민이 적극적으로 참여하여 수립하여야 한다.

어촌·어항재생 선도사업의 추진을 통해 공간환경 마스터플랜의 중요성에 대한 공감대가 일반지역까지 조금씩 형성되기 시작하였으며, 일부 지자체에서는 차년도 사업준비를 위해 공간환경 마스터플랜 기본구상을 수립하는 별도 지원사업을 추진하기도 하였다. 또한 디자인 관리체계 도입을 통해 설계자 선정방식이 개선되도록 유도하였으며, 공공건축 기획업무의 중요성 및 필요성에 대한 인식 확산은 중요한 성과로 보인다. 2021년도에는 2019년도에 선정된 어촌·어항재생사업 대상지부터 가시적 성과가 나올 것이다. 공간환경 마스터플랜과 설계에서 제시된 안들이 시공단계까지 유지될 수 있도록 설계의도 구현의 의무화 유도, 지속적인 선도모델 발굴을 통한 어촌·어항재생사업의 방향에 대한 일반지역의 공감대 형성은 여전히 남은 과제라 할 수 있다.

\* 해양수산부(2019b)

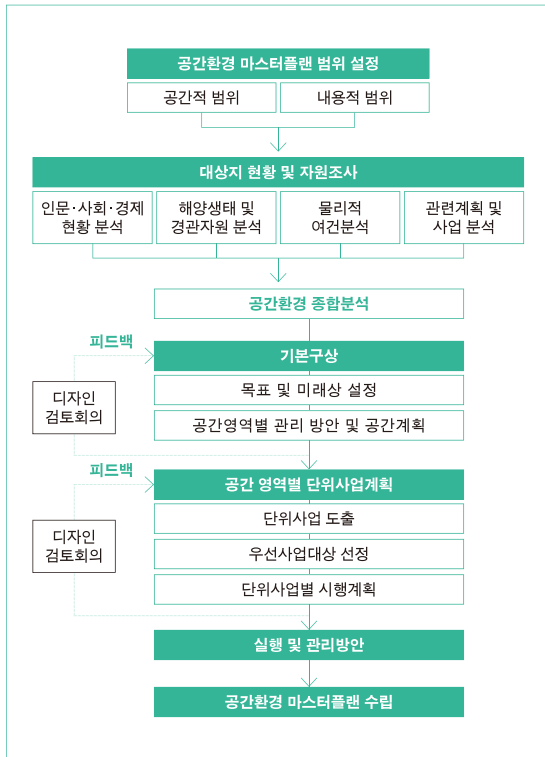
\*\* 어촌뉴딜 선도사업은 사업목표의 적절성, 경관자원의 잠재력, 사업계획의 적정성, 사업추진체계 구성의 적정성 및 추진역량, 지자체 사업추진의 의지, 생활서비스 및 안전인프라 정비 효과, 공간환경개선효과 등의 선정기준을 고려하여 지정함.



의 지속적인 정책지원과 체계적인 접근이 필요한 때이다.

#### 참고문헌

- 1 남해군.(2020). 남해군, 설리지구 어촌뉴딜사업 8대 선도사업 마스터플랜 및 기본계획.(내부자료).
- 2 당진시.(2020). 「당진시 난지섬권역 어촌뉴딜 300사업 8대 선도사업 마스터플랜 및 기본계획 협의 요청서」.(내부자료).
- 3 박상우, 류정곤, 황재희, 이상규. (2018). 인구소멸시대의 어촌사회 정책 연구, 한국해양수산개발원.
- 4 서수정, 이상민, 임정하. (2019). 어촌뉴딜 300사업 디자인 제고를 위한 연구. 해양수산부.
- 5 서수정. (2020). 2020년도 어촌뉴딜 선도사업 디자인 관리체계 전체 디자인워크숍 발표자료.
- 6 서수정, 이상민, 오세원, 김민경, 임정하, 백하영. (2020). 2020년도 어촌·어항재생사업 디자인 제고 모니터링 위탁. 해양수산부.(최종결과물 자료)
- 7 해양수산부. (2020). 『어촌뉴딜 300사업』 공간환경 마스터플랜 수립 가이드라인(안).
- 8 해양수산부. (2019a). 제3차 어촌·어항발전기본계획(2020~2024).
- 9 해양수산부. (2019b). 2020년도 어촌뉴딜 300사업 신규대상지 120개소 선정. 12월 12일 보도자료.



공간환경 마스터플랜 수립 절차

출처: 해양수산부(2020, p.3)

#### 맺음말

남쪽의 작은 어촌마을인 통영 달아항을 서울에서 대중교통 편으로 가기 위해서는 서울역에서 기차(KTX)로 55분, 시외버스로 2시간 30분, 다시 시내버스로 1시간 16분, 도보로 15분을 가야만 한다. 이러한 지리적 접근성의 한계는 수려한 자연경관과 수산자원 등 지역자원이 풍부한 어촌지역이 활성화되는 데 한계로 작용했을 것이다.

그러나 최근 코로나19로 인해 로컬리즘의 중요성이 증가하고 있으며, 국외 이동이 어려워짐에 따라 어촌지역이 국내 관광수요를 해결할 수 있는 새로운 대안으로 주목받고 있다. 따라서 쇠퇴하고 있는 어촌·어항지역이 직면한 과제를 해결하고 어촌의 잠재력을 극대화하기 위해 어촌·어항재생사업

# 부산 읽기 쉬운 관광 안내표지판 디자인 설계 과정: 읽기 쉬운 관광안내체계 구축 사업

김미진

(재)부산디자인진흥원  
도시공공디자인팀 선임

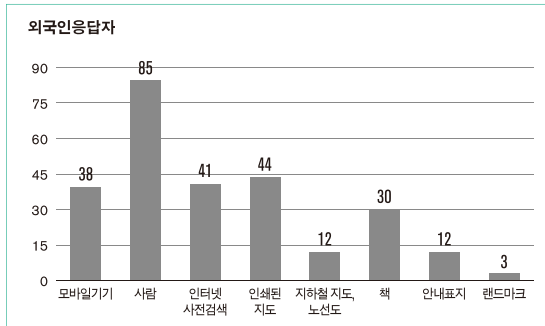
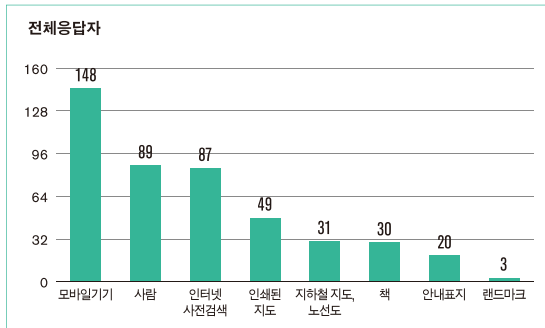
## 읽기 쉬운 관광 안내표지판의 디자인 방향성

혼자 스페인 바르셀로나로 여행을 갔을 때의 일이다. 숙소를 카탈루냐 광장 근처로 잡았고, 주변 경관이 좋아 숙소에서 멀지 않은 라 보케리아 시장까지 도보 여행을 즐겼다. 기본 경로는 모바일 구글맵을 이용했고, 라 보케리아 시장 근처에서 잠시 길을 잃었지만 인파의 흐름을 쫓아 길을 찾을 수 있었다. 라 보케리아 시장에서 숙소로 다시 돌아오는 길은 카탈루냐 광장이라고 쓰인 안내표지판 덕에 편히 길을 찾을 수 있었고, 휴대폰으로 길을 찾을 필요가 없었기에 이전보다 주변 경관을 충분히 즐길 수 있었다.

길찾기 안내표지판은 왜 제작돼야 하는 걸까? 목적과 기능은 무엇일까? 이미 길찾기의 기능은 모바일 매체에 많이 전도된 것이 아닐까? 앞으로의 안내표지판은 무엇을 담아야 하는 걸까? 그리고 길을 편리하게 찾는 방법은 무엇일까? 바로 이러한 질문이 사용자 입장에서 관광 안내표지판을 디자인하는 작업의 시작점이었다.

이에 대한 대답은 현장 조사에서 찾았다. 관광 안내표지판을 제작한 관리 주체와 시기, 관광 안내표지판의 형태가 다양하기 때문에 이용자의 인지성을 하락시켰다. 이는 곧 표준화되지 않은 정보로 인해 ‘필요한 정보를 받을 수 있다’는 기대감을 낮추고, 결과적으로는 관광 안내표지판의 이용률 하락으로 이어졌다. 길을 찾을 때 ‘나에게 필요한 정보는 관광 안내표지판을 보면 받을 수 있다’라는 인식을 제공하기 위해 관광 안내표지판의 표준화, 브랜딩, 인지성 개선, 이용자의 필요한 정보가 발생하는 위치에 해당 정보 제공 등이 필요함을 알 수 있었다.

관광 안내표지판은 수요가 있지만, 활용성은 제한적이었다. 길찾기 매체의 수요는 오프라인 관광 안내표지판에서 모바일과 인터넷 매체로 이전되고 있다고 파악했다. 이 두 가지를 조합해 모바일 매체와 상호보완적인 관광 안내표지판으로 만들고자 했



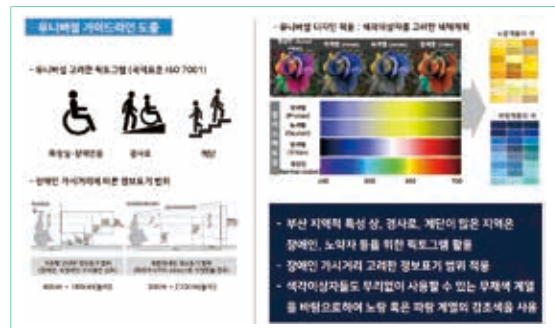
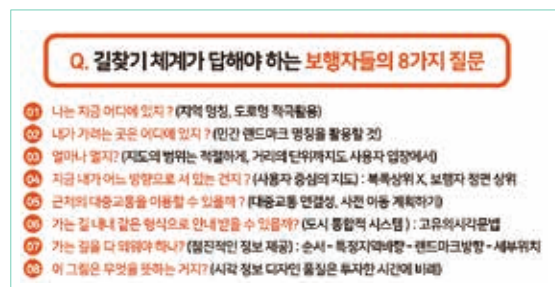
서울에서 이동할 때 길찾기를 위해 어떠한 정보를 이용하는가

출처: (재)서울디자인재단 시민디자인연구소(2013, p.40)를 참고하여 재구성.

다. 모바일 매체로 길찾기가 충분히 해결되지 않았던 점은 길찾기의 시작과 끝에 있었다. 길찾기를 시작할 때 목적지로 향하는 방향을 결정하는 것과 모바일 기기가 안내한 목적지에 도착했을 때 근처에 있는 목적지의 입구를 찾는 것이었다. 반대로 관광 안내표지판은 연속적인 경로 안내가 되지 않고 안내 정보 내용이 제한적이었기에, 관광정보의 보완이 필요했다.

길을 편리하게 찾는 방법으로는 문화체육관광부에서 제공한 <읽기 쉬운 관광안내체계 구축을 위한 가이드라인>을 적극적으로 활용하였다. 가이드라인에서는 고려사항으로 Way-finding, Universal-Design, Service-Design, Place Brand Design 네 가지를 제시하였는데 Place Brand Design은 디자인 완성도로 대체하고 나머지 세 가지를 주요 방향성으로 삼았다.

Way-finding 조사에서는 문헌 조사를 통해 보행자들을 향한 여덟 가지 질문과 답을 도출하였다. 주요한 적용 포인트로는 사용자의 편의성을 높인 지도를 보행자 정면 상위에 배치, 대중교통 연결성과 정보의 점진성을 고려한 설치 위치와 정보의 위계 및 연결이 있었다. Universal-Design 조사로는 국제표준 KS ISO 픽토그램 적용 및 픽토그램 개발, 이동 편의 시설 및 이동이 불편한 곳에 대한 안내 픽토그램 적용(경사로, 엘리베이터, 에스컬레이터), 휠체어 사용자를 고려한 가시거리의 설정, 색각이상자를 고려한



## 디자인 방향성

Way-finding(상), Universal-Design(중), Service-Design(하)

출처: (재)부산디자인진흥원

색채계획을 진행하였다. Service-Design으로는 도출된 질문과 방향성들을 어떻게 디자인에 접목할 것인지 조사·분석하였고, 대표적인 방법으로는 페르소나별 관광여정지도, 아이디어 워크숍, 사용성 현장 평가를 진행하였다.

관광 안내표지판 설치 대상지는 3개 권역으로, 부산에서 관광 수요가 많은 부산 원도심권(남포동 일원), 해운대권, 서면권이였다. 원도심권, 서면권, 해운대권 일부는 활발한 상업지역으로 주변 환경 색채가 화려하고, 관광 안내표지판에 시인성 높은 컬러를 사용하는 것이 중요하였다. 야간에는 가로등 불빛과 상업 간판으로 주변이 밝아 관광 안내표지판 내 조명 삽입이 필수적이지 않다는 점 또한 알 수 있었다.

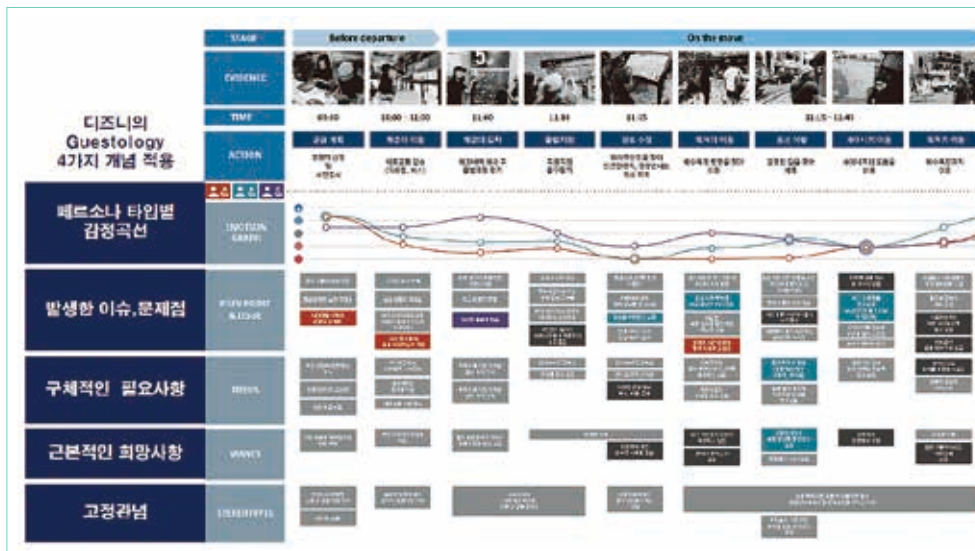
### 특색보다 ‘기본에 충실하게 잘 정리된’ 읽기 쉬운 관광 안내표지판 디자인 개발

앞서 조사된 문제점들을 점검하고 정리하기 위해 서비디자인 전문가는 관광여정지도 조사 분석을 진행하였다. 일반 관광객, 탐험 관광객, 국내 관광객 등

3명의 페르소나를 설정한 후 시간의 흐름에 따른 관광 과정에서 느끼는 감정, 문제점, 필요 사항, 희망 사항 그리고 고정관념을 도출하였고 이를 통해 정리된 이슈와 문제점은 읽기 쉬운 관광 안내표지판 디자인의 밑거름이 될 수 있었다.

이후 아이디어 워크숍을 비롯한 추가적인 연구를 거듭함으로써 읽기 쉬운 관광 안내표지판의 디자인 방향성은 더욱 명확해졌으며, 그 내용은 ▲하나, 모바일 기기 또는 인터넷과 연계 지향 ▲돌, 가변성과 지속가능성 추구 ▲셋, 인지성 향상 및 브랜드 개발 ▲넷, 관광객이 현지에서 알 수 있는 관광정보 제공이었다. 즉 특색 있는 디자인보다 ‘기본에 충실하게 잘 정리된 디자인’을 추구하였다.

방향성을 적용하여 다양한 분석과 기획 테스트의 과정을 반복하였는데, 조사한 내용은 다음과 같았다. 디자인 요소별(레이아웃, 색채, 픽토그램, 일러스트 지도, 배치, 형태) 가이드라인, 지도 내 정보 구성요소와 우선순위, 타입별 배치 규칙, 타입별 연계된 표현 정보였다. 각 요소의 적정 크기와 색상을 찾기 위해 여러 차례 인쇄 테스트를 진행하였다. 이와



관광여정지도  
조사 분석  
출처: (재)부산디자인진흥원



구분	선정 근거	적용 방향
레이아웃	사례 분석 및 문헌 조사를 통한 레이아웃 구성 분석	- 위에서 아래로 읽는 인자를 고려한 레이아웃 구성을 활용 - 장애인 가시(거리) 기준 고려하여 배치 60cm ~ 160cm(높이)의 정보표기 범위   30cm ~ 210cm(높이)의 동행안내관 정보표기 범위
색채	사례 및 문헌조사, 설문 조사의 과정을 거친 색채 분석	- 색상 편차를 고려한 색채 선정 - 높은 가시성을 위한 주조색 배경색과 강조색의 강한 대조 효과가 적합 - 가장 사용빈도가 높은 텍스트, 주요시설, 현재위치 등은 강조색으로 적합
시제	문헌 및 설문조사를 통한 지속가능성, 가시성을 고려	- 오픈소스에 한정종일 통합 사례인 Noto 고딕체가 적합 - 시제의 굵기 차이를 통해 가시성의 차별점 제공이 필요
픽토그램	사례조사 및 문헌조사를 통한 디자인 방법 선정	- 국제표준 ISO 그림표지에 준수하여 반영 및 필요에 따라 변형하여 사용하는 것이 적합 - 거리에 따른 심볼 크기 기준 반영
일러스트/지도	사례조사 및 설문조사를 통한 표시방법 선정	- 텍스트의 중심으로 특성이 두드러질 수 있는 형태와 2D, 3D 조합의 일러스트 디자인 적합
형태	사례, 문헌조사를 통해 도출	- 문화체육관광부에서 지정할 타입별 안내표지 가이드라인 반영 - 설치 환경, 장소 등의 요소에 따라 형태 변형 표준형 레이아웃의 Application

디자인 요소별  
가이드라인  
출처: (재)부산디자인진흥원

같은 과정을 통해 디자인의 완성도가 증진되었다.

시민들이 사용하는 지속가능한 디자인을 만들기 위해 여러 검증 과정도 거쳤다. 디자인을 개발하는 지난 13개월 동안 본원과 수행사, 문화체육관광부, 부산시의 공식 협의만 100회가 넘었다. 또 사업 추진 보고회 4회, 영·중·일 번역 2회, 전문가 자문위원단에 수차례 자문, 경관심의위원회 심의, 구조 안전성 검토, 시제품 제작 등을 진행하였다. 특히 전문가 자문위원은 디자인 초기부터 마무리까지 다수의 조언으로 디자인의 완성도를 높여주었다.

설치 위치 선정은 타 기관에서 진행되어 결과를 받았으나, 설치 위치 보완에도 많은 시간이 소요되었다. 디자인이 진행되면서 타입별 안내 정보 속성과 규격이 정해졌고, 이를 통해 타입별 배치 기준

도 정해졌는데, 설치 위치 선정 후 디자인이 개발되었기 때문에 배치를 고려한 위치 조정이 필요하였다. 예를 들어 B타입의 기존 설치 위치는 건물 바로 앞 보도였는데, 정해진 배치 규칙은 보·차도 경계의 보도에 수평하게 세우는 것이어서 설치 위치를 조정해야 하는 경우가 있었다. 이와 같은 배치에 따른 조정과 소유주 허가, 설치 불가능 지점 삭제, 신규 위치 추가 등의 과정을 3개 권역 200여 곳에 대해 하나하나 거쳤다. 이러한 현장 조사의 전 과정은 부산시 담당자와 함께하였으며 자료 보완까지 3개월 정도가 소요되었다. 설치 위치와 관련하여 토지대장 발급을 통한 소유주 조사와 관리처의 설치 승인, 지하매설물 조사와 도로점용 인허가 과정도 진행하였다. 타입별 디자인이 도출된 후 사용자 입장에서 사용



진행 과정 사진 전문가 자문위원에게 자문(좌), 디자인 최종보고회(우)  
출처: (재)부산디자인진흥원



사용성 현장조사  
출처: (재)부산디자인진흥원

성을 파악하기 위하여 웨이파인딩 사용성 평가를 진행하였다. A, B, C, D, E 각 타입의 시안을 패넬 형태로 제작하여 사업 대상지인 부산 원도심에 설치하였고, 외국인이 해당 관광 안내표지판을 이용하여 목적지를 찾아간 후 느낀 사용성과 만족도를 조사하였다. 이를 통해 평가된 사용성을 토대로 세부 디자인을 개선하였다.

### 규칙을 만드는 정보 디자인

표기 정보의 기획은 기본 디자인을 기준으로 하여 랜드마크와 목적지 표현 범위를 정하고 표현되는 정보의 범위에 맞춰서 권역별 적정 스케일을 정하였다. 정보에 따라 표현하는 다양한 규칙도 정하였다. 원도심-D타입의 경우 표현 가능한 목적지 수보다 안내가 필요한 목적지 수가 더 많기 때문에 안내하는 목적지를 줄여야 하였다. 이에 따라 부산관광동향(2019) 자료를 참고하여 부산 관광 거점인 유등산공원, 국제시장, 자갈치시장을 안내 거점으로 삼아 방향축의 기능을 부여하고자 하였다. 현 위치로부터 1km 안에 세 거점이 있으면 표현하고 이하의 목적지 중에서는 근거리 순으로 나타내었다. 이 외에도 직

관성과 편의성을 고려한 화살표 나열 순서, 목적지의 범위가 넓을 때 목적지의 가까운 출입구까지 직선 거리를 측정하는 방법 등을 정하였다.

도시철도는 관광객의 주요 교통수단이자 관광객의 길찾기 이정표 역할을 하는 것으로 조사되었다. 이에 따라 지도 내 도시철도 출입구를 정확한 위치에 표현하여 길찾기의 편의성을 높이고자 하였다. 또한 유니버설디자인(Universal Design)을 고려하여 엘리베이터 에스컬레이터가 설치된 도시철도 출입구와 화장실이 가까운 도시철도 출입구에는 픽토그램으로 표현하여 이동 편의성을 높였다.

부산 전체를 안내하는 A타입 지도에서도 도시철도를 이정표로 삼았다. 지도를 단순화하면서 실제 부산의 대지와 지도 내 대지의 형태가 달라졌고, 사실상 지도 내 표기 정보 또한 정확한 위치에 표기할 수 없어졌다. 이에 따라 도시철도역을 X축과 Y축 기준으로 정하고, 도시철도역으로부터 거리나 방향을 계산하여 각 표기 정보를 담았고, 결론적으로는 이용자 관점에서 도시철도를 타고 관광지로 쉽게 길을 찾아갈 수 있도록 만들었다.

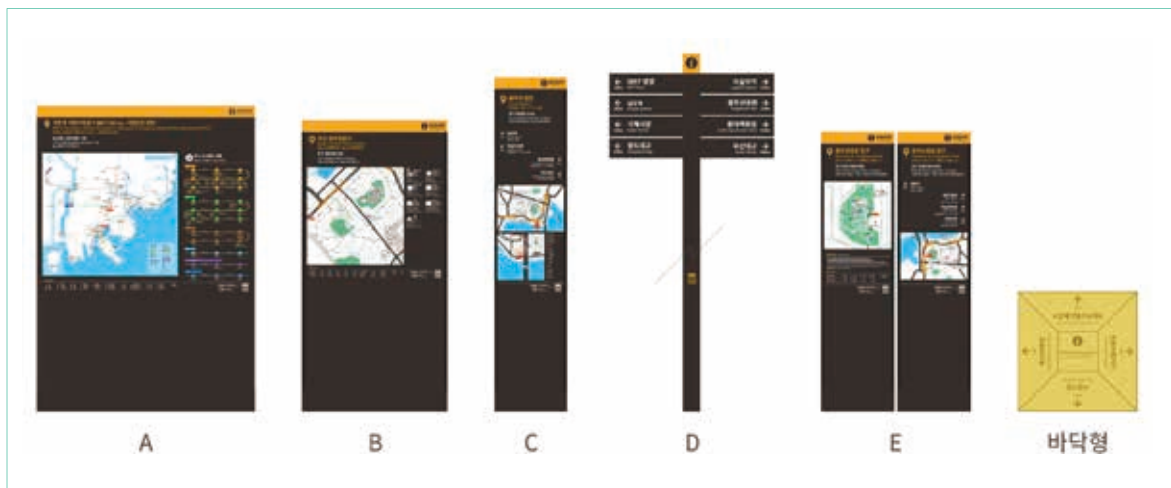
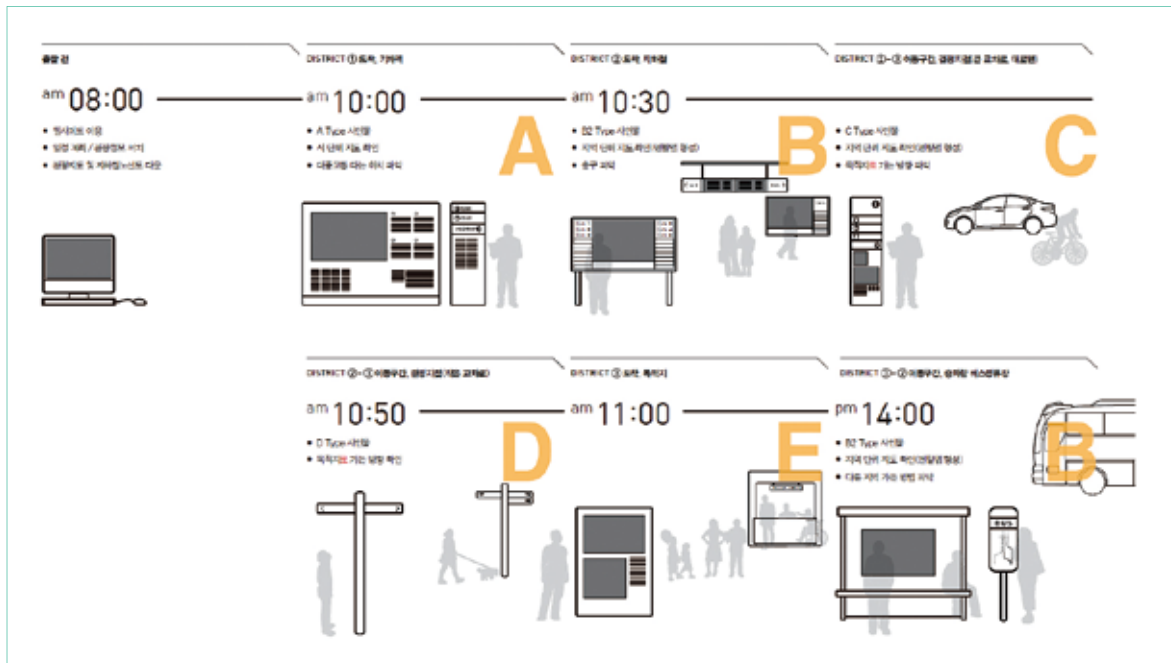
또한 상기 내용과 개발된 내용을 토대로 매뉴

	A Type	B Type	C Type	D Type	E Type
	시 단위 광역안내표지	지역 종합안내표지	상세 구역 유도표지	목적지 유도표지	목적지 출입구 설명표지
사용용도	부산 전체 관광종합안내	구 단위 상세 종합안내	주변 지역 및 관광지 상세 정보 제공	목적지 방향과 시간 유도	관광지 도착률 의미
확인할 사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도시에서 여행할 장소들의 위치 파악이 가능한가?</li> <li>• 큰 위치가 어디인가?</li> <li>• 목적지가 어디인가?</li> <li>• 관광 교통 수단에는 무엇이 있는가?</li> <li>• 방문하는 곳에 어디인가? 동구 정보도 무엇인가?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도시에서 여행할 장소들의 위치 파악이 가능한가?</li> <li>• 큰 위치가 어디인가?</li> <li>• 목적지가 어디인가?</li> <li>• 도시를 여행할 동안 어디에 있는가?</li> <li>• 다음 목적지로 무엇을 할 것인가?</li> <li>• 방문하는 곳이나 큰, 세세한 커스텀을 알 수 있는가?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 한 위치가 어디인가?</li> <li>• 목적지와 어디인가?</li> <li>• 목적지까지 가는 거리와 시간을 알 수 있는가?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 목적지까지 남은 거리와 시간을 알 수 있는가?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 큰 위치가 어디인가?</li> <li>• 주변에서 볼 수 있는 곳?</li> <li>• 목적지에서 무엇을 할 수 있는가?</li> </ul>
설치 위치	이동 시작 지역인 공항, 시외버스터미널, 지하철, 투어버스, 철도에 붙는 교통 허브 지역	대중교통 하차 후 첫 이동이 시작되는 교통지 출입구 인근 큰 방향 길잡이 필요한 큰 도로와 같은 1차 진입지점	2차 진입 지점 중 관광객의 이동이 많은 곳 세부적인 방향 길잡이 필요한 지점	세부 진입지점은 교차로, 삼거리 등의 지점 목적지의 C타입 간 사이 보행도로 하이킥 설치 공간에 제약이 있는 경우 주변 환경에 적합한 형태	목적지 주요 출입구
종류	기동형	기동형, 부착형	스탠드형	지주형, 부착형, 부착형	스탠드형
내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 큰 위치 지도, 방향</li> <li>• 도시 전체 지도와 연결</li> <li>• 교통수단의 세부정보</li> <li>• 큰 위치 표시</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 큰 위치(적, 관광안내점)</li> <li>• 큰 단위 상세 지도</li> <li>• 구 단위 상세 지도</li> <li>• 큰 위치와 100m 간격 표시</li> <li>• 관광지와 연계되는 교통정보</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 큰 위치 정보</li> <li>• 시 단위 상세 지도</li> <li>• 구 단위 상세 지도</li> <li>• 큰 위치와 100m 간격 표시</li> <li>• 인근 목적지 방향 시간 거리</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 목적지까지 남은 거리와 시간</li> <li>• 목적지까지 남은 거리 표시</li> <li>• 목적지까지 남은 거리 표시</li> <li>• 목적지까지 남은 거리 표시</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 목적지 도착률 정보</li> <li>• 주변에서 볼 수 있는 곳</li> <li>• 큰 위치와 100m 간격 표시</li> </ul>

타입별

디자인 정보

출처: (재)부산디자인진흥원



얼북을 제작하였다. 매뉴얼북에는 타입별 안내 정보, 지도별 표기 요소 종류, 지도별 표기 요소의 세부 규격, 색상과 서체 기준, 픽토그램 등 자세한 내용이 수록되었다. 매뉴얼북을 통해 관광 안내표지판의 지속적인 수정과 응용 활용이 가능하고, 만들어진 정보 및 디자인 규칙이 지속되게 하였다.

### 읽기 쉬운 관광안내체계 시스템

1년 여의 시행착오 끝에 만들어진 읽기 쉬운 관광 안내표지판의 타입별 디자인은 여행의 출발과 끝의 길 찾기 시나리오를 고려한 안내표지판의 형태이다.

전체적인 크기는 필요한 공간에 쉽게 설치될 수 있도록 가시성을 해치지 않는 범위 안에서 크지 않게 만들었으며, 정보가 변경될 수 있도록 지도 부분은 교체가 가능하게 설계하였다. 구조 안전성 검토와 전문가 자문 그리고 시제품 제작을 통해 내구력이 높은 소재를 사용하였다. 메인 컬러는 한국의 관광 안내표지판을 의미하며 주변 환경과 잘 어울리도록 짙은 갈색을 사용하였으며, 주목도가 높은 노란색 컬러를 상단에 사용하여 인지성을 높였다. 관광 안내를 의미하는 픽토그램과 지역 이름을 조합하여 간결하면서도 의미를 기억하기 쉽도록 브랜드를 개발하였다. 여행자가 여행 전 사전계획 단계에서 조사하기 어렵고 현지에서 알 수 있는 관광정보를 제공하고자 도시철도를 이용한 관광 코스\*와 시티투어, 갈맷길 노선을 표현하고 QR코드를 설치하였다. QR코드는 부산시 관광정보 사이트(Visit Busan)와 연계하여 한·영·중·일로 다양한 부산 관광정보를 제공하게 되어 있다.

### 앞으로의 부산 읽기 쉬운 관광 안내표지판

부산은 국제관광 도시로 선정됨에 따라 관광객 맞이를 준비하며, 길찾기 시스템 개선의 필요성이 높아졌다. 다양한 관리 주체가 여러 시기에 걸쳐 세운 부

산의 관광 안내표지판은 교체가 필요하지만 이를 한 주체가 해결하기에는 이에 대한 법적 근거나 조직이 마련되어 있지 않다. 하지만 그럼에도 불구하고 부산의 16개 구·군으로부터 교체할 관광 안내표지판 목록을 받아 부산 전체에 읽기 쉬운 관광 안내표지판으로 개선하는 사업을 추진 중이다. 이는 어려운 과정이라도 오늘보다 나은 미래를 바라며 노력하는 부산 사람의 뜻심과도 같지 않은가 생각한다.

부산이 가진 여러 관광자원 중에는 직접 보고 체험하고 느낄 수 있는 것들이 많다. 로컬의 자연, 해양 레저, 피난 수도 부산, 영화 촬영지 등 우수한 부산의 관광자원들을 연계시키는 좋은 도구이자 나아가 여행의 좋은 기억으로 읽기 쉬운 관광 안내표지판이 자리 잡기를 희망해 본다.

\* 부산관광공사(2015)

### 참고문헌

- 1 (재)서울디자인재단 시민디자인연구소, (2013), 보행자를 위한 길찾기 체계 연구.
- 2 문화체육관광부, (2018), 읽기 쉬운 관광안내체계 구축을 위한 가이드라인.
- 3 부산관광공사, (2015), 도시철도로 떠나는 부산 여행.



# 파리, 15분 도시계획과 도시시설 활용 방안 발표

유무중

프랑스 도시설계사·건축가,  
파트릭 코다 건축사무소 재직

현재 도시를 건설하는 방식은 많은 세분화를 일으켰다. 한쪽에 행정센터가 있고 다른 한쪽에는 비즈니스를 위한 구역이 있다. 파리에서는 특히 라데팡스 지역과 센강 북쪽 19구, 20구에 회사가 많다. 다른 쪽에는 주거가 있고 또 한편에는 상업지가 있다. 대학가도 있다. 이러한 세분화는 도시를 개발하기 위해 지향하는 새로운 방법에 문제가 된다. 파리가 지향하는 새로운 방법은 도시에서의 생활 방식과 사용 방식에 초점을 맞추는 것이다. 파리에서 발표한 ‘15분 도시(La ville du quart d’heure)’는 이러한 도시 패러다임에 대한 문제제기에서 시작한다.

## 파리의 15분 도시계획 발표

2020년 1월 20일 안 이달고(Anne Hidalgo) 파리시장은 재출마를 선언한 후 열흘째 되는 날 ‘15분 도시’ 정책을 공약으로 발표했다. 이 정책에서 가장 중요하게 다루는 요소는 초근접성(hyper proximité)이다. 파리 시민들이 도보나 자전거로 집에서 15분 이내에 필요로 하는 모든 시설을 이용할 수 있도록 도시의 인프라를 재편성한 이른바 ‘근접의 도시’다. 이미 벨로폴리탄(vélopolitain) 정책을 통해 넓은 보도와 식생을 갖춘 자전거 거리와 보도를 공사하고 있는 파리는 진행 중인 자전거 거리에 맞추어 이번엔 도시의 조직을 새롭게 편성하려 하고 있다. 이들의 최종 목표는 파리 시내에 자동차를 없애고 모든 시민들이 걸거나 자전거 또는 대중교통을 이용하는 것에 목적을 둔다. 또한 많은 사람이 종종 무시하는 근접성, 이웃과 내가 살고 있는 동네를 재발견하는 것을 의미한다.

이동성의 문제는 지하철을 타고 슈퍼마켓에서 쇼핑하는 것 외에 다른 선택의 여지가 없는 사람에게 늘 있던 문제다. 15분 도시는 이러한 사람들에게 주변 도시자원을 활용해 훨씬 더 빠르고 편리한 삶의 방식을 발견할 수 있도록 해 주어 삶의 선택에 대한 유연성을 제공한다.

이달고 시장의 도시정책 자문인 파리 11대학 도시설계학 교수 카를로스 모레노(Carlos Moreno)가 발표한 15분 도시의 핵심 원칙은 다음과 같다.

- 모든 시민이 특히 식료품이나 신선한 음식 및 건강관리와 연관된 상품과 서비스에 쉽게 접근할 수 있도록 한다.
- 각 지역에 가족 유형별로 다양한 유형과 크기의 주택을 제공하고, 일하는 곳에서 가까운 곳에 살 수 있도록 한다.



파리 ‘15분 도시’ 개념도

©https://annehidalgogo2020.com

- 모든 시민이 깨끗한 공기를 즐길 수 있도록 충분한 녹지공간을 제공한다.
- 원격근무를 하는 유형의 사람들을 위해 집 근처에 소규모 사무실, 소매 및 접대 시설, 코워킹 스페이스(co-working space)를 둔다.

15분 도시의 비전은 보통 시장(혹은 이에 상응하는 직위)에 의해 설정되며 대중교통 지향 개발 계획, 도시 개발 계획 또는 동등한 토지 이용 계획과 연관지을 수 있다. 이 과정에 포괄적인 참여를 위해서는 도시의 현실에 기반한 계획과 광범위한 지원을 보장받는 것이 중요하다.

### 도시 인프라 활용 방안

가까운 거리에서 시민들이 식사를 하고, 자신을 돌보고, 재미있게 놀고, 운동을 할 수 있도록 하기 위해서는 먼저 다양한 도시 인프라가 필요하다. 성인 기준으로 15분이면 걸어서 1km를 갈 수 있고, 자전거로는 2.5km 정도를 갈 수 있다. 따라서 파리의 15분 도시는 반경 3km 안에 모든 도시 인프라가 있어야 한다. 그렇다면 어떻게 해야 필요로 하는 많은 시설을 한정된 면적 안에 마련할 수 있을까?

이에 대한 해결책으로 도시전문가와 함께 세운 방법은 ‘한 장소를 여러 기능으로 사용하는 것’이다. 이는 지역 주민들의 편의를 위해 그들이 속한 건축 환경에서 최대한의 가치를 끌어내는 데 초점을 두었다. 도시는 건물이나 공공장소 및 기존 인프라에 대한 다양한 용도를 낮과 밤, 주중과 주말, 공공 공간과 사적 공간 등으로 나누어 이에 따른 용도를 찾거나 추가하도록 한다.

예를 들어 파리 각 동네의 중심이 되는 학교와 대학은 주말과 공휴일에 문을 열어 놀이터를 이용하고, 캠퍼스 내 잔디에 누워 휴식을 취할 수 있도록 한다. 건축의 용도를 시간에 따라 그 사용자를 달리 함으로써 조금 더 다양하게 사용할 수 있도록 하는 것이다. 또한 일부 주차공간을 활용해 주말에 식당의 야외 면적을 확보하거나 자전거 차고를 두기도 한다. 영화관을 회의 장소로 전환할 수도 있다. 휴일과 주말에 주요 도로 위에 임시 시장을 열 수 있도록 허가해 더 많은 서비스를 집 근처에서 이용할 수 있는 기회를 마련한다.

특히 활동적이고 변화한 거리 조성을 위해 모든 건물의 1층에 공적 프로그램을 배치하는 것을 의무화하도록 한다. 이를 위해 소매 또는 상거래를 목적으로 하는 이들에게 분양 우선권을 준다.

파리시는 연간 10억 유로(약 1조 3,535억 원)의 예산을 들여 거리, 광장, 정원을 유지, 보수하고 미화할 계획이다. 5,000명 규모의 새로운 지역 경찰조직을 창설해 새롭게 만들어진 도시의 질서유지와 보안에 더욱 신경 쓸 예정이다. 이를 통해 야간에 활동하는 사람들을 위해 치안을 확보하고, 이에 맞추어 대중교통 시스템도 강화한다.

### 국내 시사점

포스트 코로나 시대를 맞아 새로운 삶의 형태와 거기에 맞는 뉴노멀을 찾아야 하는 시기가 왔다. 창조적이고 필수적인 도시 사회의 기능에 접근하기 위해 우리는 다른 삶의 모습, 속도, 도시 공간을 사용하는 다양한 방법을 상상하고 제안하고 구축해야 한다. 점점 비대해져 가는 수도권의 물리적 영역과 긴 통근 시간은 분명 우리의 삶의 질을 떨어뜨리는 결과를 낳았다. 이제 도시 거주자들에게 필수적인 도시 사회 기능을 충족시키면서 삶의 질을 향상시키기 위한 노력을 기울여야 할 때다. 도시공간을 사는 현대인에게 시간과 공간이 가지는 관계가 새롭게 구축되어야 한다.

### 참고문헌

- 1 [https://www.bfmtv.com/politique/municipales-a-paris-avec-la-ville-du-quart-d-heure-anne-hidalgo-mise-sur-l-hyper-proximite\\_AV-202001210088.html](https://www.bfmtv.com/politique/municipales-a-paris-avec-la-ville-du-quart-d-heure-anne-hidalgo-mise-sur-l-hyper-proximite_AV-202001210088.html)
- 2 카를로스 모레노(carlos Moreno) 교수 홈페이지, <http://www.moreno-web.net>
- 3 <https://www.c40knowledgehub.org>

©가무중



주차공간을 활용한 파리의 레스토랑 야외 좌석

## 2020 AIA/ALA 도서관 건축상 수상작 발표

<https://www.aia.org/resources/6293321-2020-aiaala-library-building-awards>



**Billie Jean King Main Library**

출처: AIA 홈페이지. <https://www.aia.org/showcases/6292838-billie-jean-king-main-library>  
(검색일: 2020. 12. 16.)



**Capilano Library 실내공간**

출처: AIA 홈페이지. <https://www.aia.org/showcases/6292931-capilano-library>(검색일: 2020. 12. 16.)

미국건축가협회(American Institute of Architects: AIA)와 미국도서관협회(American Library Association: ALA)가 올해 가장 뛰어난 도서관 건축을 보여준 4개 프로젝트를 선정하여 발표하였다. 지역의 요구를 반영하고 커뮤니티를 연결하면서, 학습하는 공간을 넘어 공공을 위한 시설로 조성하기 위한 노력이 눈에 띈다.

### Billie Jean King Main Library

매일 1,000명의 방문객을 맞이하며 공공시설로서 역할을 톡톡히 하고 있는 공립도서관이다. 캘리포니아 롱비치 시내에 위치하고 있는데, 시의 주요 도로와 보행로에 둘러싸여 있고 지하철역에도 인접해 있어 연결성과 접근성이 높다.

도서관의 상부 구조는 목재·강철 및 콘크리트가 활용되었는데 각 재료들이 조화를 이루는 데 주안점을 두고 설계되었다. 부지 아래로 주차장 공간이 있었고 그 위에 지어졌기 때문에, 바닥재로 구조용 집성재(Glue-laminated timber) 거더와 합판 데크를 써 지하부 주차장 공간이 받는 하중을 줄임과 동시에 내부 인테리어의 질도 높였다. 알루미늄과 유리를 조합한 커튼월 시스템은 채광을 최대화하면서 눈부심을 완화한다.

북쪽과 남쪽 출입구는 도서관 로비공간과 주변 링컨공원을 자연스럽게 연결한다. 내부의 각 공간은 면적을 최대화하고 방문객과 직원의 접근성을 높일 수 있도록 구성되었다. 그룹과 개인의 학습 공간과 함께 메이커 스페이스 등 지역 주민의 수요를 수용할 수 있는 다양한 프로그램을 포함하고 있다.

### Capilano Library

도서관은 캐나다 에드먼턴 교외 지역에 위치하는데, 1960년대 캐나다가 도시화하면서 노스서스캐처원강(North Saskatchewan River) 연결이 끊어졌으나 협곡과 하천 생태계 등 지역의 특징적인 자연환경이 남아 있는 곳이다. 동시에 주택가에 둘러싸여 있어 주민들의 접근성도 높은 지역이다. 도서관의 독특한 외관은 부지의 특성, 나뭇잎에 가려진 협곡의 형태에서 영감을 받아 디자인하였다.

부지의 남북 중심축을 따라 세 개 구역이 평행하게 배치되어 있고, 도서관 지붕 전체는 목재로 덮여 있다. 지붕은 위아래로 접힌 것 같은 형태로 되어 있는데 채광과 음향, 구조적인 면을 고려하여 그 평면을 최적화해 조성하였다.

주택가를 향해 있는 도서관 서쪽 구역에는 메이커 플레이스와 프린트실 같은 지원공간이 조성되어 있고, 자연에 면한 동쪽 구역에는 180피트 길이의 유리창과 다양한 좌석 공간이 마련되어 있다. 중앙 구역에는 서가와 직원 사무공간, 주민을 위한 다목적공간 등이 조성되어 있다.

©James Florio



#### Independence Library 파사드

출처: AIA 홈페이지. <https://www.aia.org/showcases/6292944-independence-library-and-apartments>(검색일: 2020. 12. 16.)

©James Steinkamp Photography



#### Northtown Branch Library 로비공간

출처: AIA 홈페이지. <https://www.aia.org/showcases/6292914-northtown-branch-library-and-apartments>(검색일: 2020. 12. 16.)

에드먼턴시는 지역 토착종 식물을 다시 도입하는 등 도서관 주변의 자연환경을 가꿔나가기 위해 노력하고 있다. 심사위원들은 “주민들과 방문객에게 자연의 경의를 경험할 수 있으면서 쉼을 주는 공간을 조성했다”라고 평가하였다.

#### Independence Library와 노인주택

1만 6,000제곱피트의 도서관과 44개 유닛의 노인주택(아파트)를 결합하여 조성한 프로젝트다. 공공의 접근성을 높이기 위해 2층 높이의 도서관이 4층 규모의 노인주택보다 앞에 배치되어 있다.

주요 외장재는 프리캐스트(precast) 콘크리트로 그 위에 밝고 다양한 컬러의 발코니 프레임이 구성되어 대조를 이루고 있는데, 이는 주민들이 멀리서도 지역 대표 공공시설을 인식하는 데 도움을 준다. 내부에는 모든 연령대가 학습하거나 커뮤니티 모임을 열 수 있는 대형 다목적 공간을 갖추고 있다. 건물 2층에는 주차공간을 덮고 있는 상부가 돌출되어 테라스가 구성되어 있는데, 주민들과 도서관 이용자들을 위한 야외공간으로 활용된다.

도서관 건물은 주택보다 5개월 먼저 문을 열었다. 주민들이 공공도서관을 빠르게 이용할 수 있도록 하기 위함이었는데, 프리캐스트 파사드는 시공에 단 하루가 소요되는 등 시공 시간을 줄일 수 있는 다양한 방안이 적용되었다.

#### Northtown Branch Library와 저렴주택

주민과 도서관 이용자의 상호작용, 도서관과 저렴주택의 연계를 극대화할 수 있도록 ‘새로운 연결’에 주안점을 둔 설계가 돋보이는 프로젝트다. 내외부 공간의 경계를 없앤 투명한 로비공간, 여러 개의 광장을 갖춘 도서관은 시카고의 중요한 공공시설로 기능하고 있다.

거리와 맞닿은 지상층에 10대를 위한 학습실, 커뮤니티 룸, 주민 누구나 이용할 수 있는 로비가 자리하고 있다. 커뮤니티 룸은 지역 예술가를 위한 레지던스로도 활용되며, 지역 예술가들은 이곳에 머무르며 다시 주민들의 평생학습을 지원한다. 도서관 지상층에 맞닿은 정원은 방문객들에게 적절한 야외공간을 제공한다. 건물 내부 돌출된 옥상정원은 거주자들을 위한 야외 데크 역할을 하는데, 곡선 형태의 디자인을 적용해 휠체어 등의 접근성을 높였다. 주거공간은 서쪽에서 동쪽으로 자리를 잡고 있는데, 이를 통해 채광을 최대화하고 인접한 공원을 옥상정원에서 조망할 수 있도록 하면서도 소음이 적도록 조성하였다.

## 비엔나, 지역주민 의견수렴 통한 ‘청년’ 중심 도시개발 프로젝트 지원

<https://www.wien.gv.at/presse/2020/11/23/gaal-papai-neue-gemeindewohnungen-im-stadtteil-fuer-junge-wienerinnen>

<https://www.iba-wien.at/en/projekte/projekt-detail/project/neu-leopoldau>

Neu Leopoldau 프로젝트는 비엔나 북동부 Leopoldau 지역에 위치한 오래된 가스공장을 철거한 부지 약 13.5ha를 활용하여 지역 편의 시설과 사회 기반 시설을 갖춘 도시를 계획한 것으로 2022년까지 1,400개의 아파트와 70,000m<sup>2</sup>의 상업공간을 건설한다.

2016년 비엔나 국제건축전 IBA에서 ‘Young Housing in Neu Leopoldau’라는 주제로부터 시작된 이 프로젝트는 기존 지역 주민과 개발 지역 간의 상생과 공존을 목표로, 프로젝트 초기 단계부터 다양한 워크숍을 통해 여러 분야의 전문가와 협업하여 주민의 아이디어와 제안을 적극적으로 받아들이고, 지역 이해 관계자와 네트워크를 촘촘히 형성하는 등 대화와 소통 중심의 프로젝트로 진행되어왔다.

이에 ‘Young Living’이라는 개념 아래 정원, 공용 테라스 등 젊은 입주자를 고려한 공간 구성과 31~78m<sup>2</sup>의 다양한 크기를 제안하였으며, 어린이와 청소년을 위해 특별히 설계된 야외공간과 신체활동을 위한 공간 등 청소년 친화적인 공간 디자인을 조성하고 있다. 특히 한 달에 한 번 지역주민 간의 만남을 주선하는 ‘Salon Leo’, ‘Living Map’과 같이 주민들이 서로 알아갈 수 있는 커뮤니티 활동을 장려하는 등 단순히 도시 개발에 그치지 않고, 지속적인 운영과 관리를 통해 지역 애착심을 키울 수 있도록 지원한다.

©PID/OTAVA



**청년 중심  
도시개발 프로젝트**  
출처: 비엔나시  
홈페이지 <https://www.wien.gv.at/presse/2020/11/23/gaal-papai-neue-gemeindewohnungen-im-stadtteil-fuer-junge-wienerinnen>  
(검색일: 2020. 12. 14.)





## 바르셀로나, 자동차 없는 ‘초대형 슈퍼블록’ 확대 계획 발표

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-11-11/barcelona-s-new-car-free-superblock-will-be-big>

[https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/en/noticia/turning-barcelona-into-a-big-superblock\\_1005852](https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/en/noticia/turning-barcelona-into-a-big-superblock_1005852)

바르셀로나는 지난 11월 11일, 2016년 포블레노우(Poblenou) 지구에 차량 통행을 제한하는 보행자 우선 구역인 ‘슈퍼블록(Superblock)’을 처음 도입한 이래, 2030년까지 사그리다 파밀리아 성당, 카사 밀라 등이 위치한 에이 샴 플라(Eixample) 지구 내 21개의 거리 전체를 초대형 슈퍼블록으로 새롭게 지정하여 보행자 친화 공간으로 탈바꿈시킨다는 계획을 밝혔다. 바르셀로나처럼 공원이 적고 인구밀도가 매우 높은 도시의 경우, 이러한 슈퍼블록은 자동차가 사라진 교차로와 거리를 활용하여 공공 공간과 녹지 공간을 제공하는데 효과적이다. 아다 콜라우(Ada Colau) 바르셀로나 시장은 이번 계획에 대해 “환경오염을 줄이고, 새로운 공공공간을 확보할 수 있다”며, “현재와 미래의 새로운 도시를 고려하는 시도”라 말했다.

이처럼 새롭게 슈퍼블록으로 지정된 에이 샴 플라 지구 내 거리는 거주자, 구급차 등 필수 서비스, 배달에 한해서만 출입이 가능하며, 이 경우에도 자동차의 최고속도는 시속 10km로 제한되고, 일반 자동차의 통행은 지구 주변부에서만 허용된다. 이를 통해 약 33.6ha의 보행자용 공간과 6.6ha의 녹지 공간을 확보하고, 약 2,000m<sup>2</sup>에 달하는 21개의 새로운 공공 광장을 조성할 예정이다. 궁극적으로는 자동차 배기가스 배출량 저감을 통한 대기 오염, 이산화탄소 배출, 소음 공해를 줄이고, 지역 상거래 활성화 및 레크리에이션 활동 장려 등 지역 경제를 위한 긍정적 효과를 기대하고 있다.

한편, 바르셀로나는 슈퍼블록 조성을 위한 구체적인 디자인 계획을 수립하기 위해 2021년 5월부터 공모전을 시행할 계획이다. 공모전의 주요 원칙으로, 여름에는 거리의 바닥 면적이 80% 이상 나무 그늘로 조성되어야 하며, 휴식조절능력을 향상시키기 위해 표면은 20% 이상 투수성을 갖춘 풀과 흙으로 덮어야 한다.



슈퍼블록으로 지정된 에이 샴 플라(Eixample) 지구와 교차로 구역 내 녹지 계획

출처: 바르셀로나시 홈페이지, <https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/wp-content/uploads/2020/11/201111-DOSSIER-Superilla-BarcelonaVDEF.pdf>(검색일: 2020. 12. 16.)

## 밴쿠버, 건축물 부문 탄소 절감 방안 담은 'Climate Emergency Action Plan' 승인

<https://vancouver.ca/green-vancouver/vancouvers-climate-emergency.aspx>

밴쿠버 시의회가 'Climate Emergency Action Plan'을 승인하고, 2030년까지 탄소 오염을 50% 이하로 줄인다는 계획을 밝혔다. 특히 계획에서는 도시의 주요 탄소 배출원으로 차량(39%), 건축물(54%)을 지적하면서 이에 대한 탄소 오염을 줄일 것을 명시하였다. 건축물과 관련된 주요 추진 사항으로는 '건축물 난방 시스템의 탄소제로화(Zero Emission) 추진', '저탄소 건축'을 제시하였다.

### 건축물 난방 시스템의 탄소제로화 추진

밴쿠버시는 난방과 온수를 만드는 데 쓰이는 에너지원을 천연가스에서 전기, 재생 천연가스로 바꿈으로써 건축물 운영 시 발생하는 탄소 오염의 4분의 3 이상을 줄일 수 있다고 설명한다. 먼저 건축물 조성 시 단열 처리, 단열창 설치, 기밀(air-tightness) 성능 개선을 통해 에너지 소비를 줄인다. 다음으로 천연가스 시스템을 GHP(electric heat pump)로 교체하는데, GHP는 천연가스 시스템과 비교해 약 300% 효율적인 것으로 알려져 있다.

추진 전략과 관련해 시는 ▲탄소 오염 한계 설정 및 규제 합리화 ▲관련 산업적 역량 구축 ▲초기 도입 건축주에 대한 지원 ▲재생 에너지에 대한 접근성 강화를 진행해 나간다는 계획이다.

### 저탄소 건축

시는 콘크리트, 금속, 단열재 등 건축자재를 제조, 조립, 교체, 폐기하면서 발생하는 탄소 오염을 줄이는 방안이 필요하다고 보았다. ▲보다 효율적으로 건축자재를 사용하고 ▲기존 건축물과 건축자재의 재사용 ▲목재를 활용한 건축 확대 ▲저탄소 혼합 콘크리트 활용 ▲디젤연료 대신 재생에너지로 건설 현장에 전력 공급 ▲스프레이폼(spray foam) 대신 저탄소 단열재 사용 ▲건축물에 적은 주차공간 조성을 주요 추진 전략으로 꼽았다.

이에 대한 실천 방안으로 ▲신축 건물에 대한 탄소 오염 제한치 설정 ▲신축 건물에 저탄소 건축재를 더 싸고 쉽게 활용할 수 있는 방안 마련 ▲신축 건물에 저탄소 건축재를 활용하는 건축주에 대한 지원 ▲건축물의 저탄소 계획 및 전략의 정비가 필요하다고 설명하였다.

©shutterstock



밴쿠버 시내 스카이라인

## 국토교통부, 지역거점 안전관리 체계 구축 통한 건축물 안전관리 강화

국토교통부 건축안전과  
2020. 12. 1.

국토교통부는 지역건축안전센터의 설치 확대 및 운영 내실화를 위해 다양한 노력을 기울이고 있다. 전국 34개 지역에 설치·운영 중인 지역건축안전센터는 건축행정과 관련하여 담당 공무원이 검토하기 어려운 건축 인허가 및 공사장 점검 등의 기술적인 부분을 전문적으로 검토하는 지방자치단체 조직이다. 지자체 시범운영(전북 무주·장수) 등을 통해 지역거점 안전관리 체계 역할에 적합한 센터 운영 표준 모델을 포함한 통합운영 가이드라인을 배포하고, 센터 전문인력 확보를 지원하기 위해 2021년 기준인건비 총 99명(광역 4곳, 기초 27곳)을 확보하였다. 또한 대도시의 경우 지역 건축물 안전관리의 필요성이 높고 건축물 안전사고 예방이 중요함에 따라 인구 50만 이상 지방자치단체를 대상으로 센터 의무설치 법안 개정을 추진하고 있다.

### 통합운영 가이드라인 주요 내용

- ① (표준 운영모델) 지역거점 안전관리체계 역할 수행에 적절한 표준모델 마련  
· 전문인력 수급이나 재정수준 등 다양한 지자체 여건을 고려하여 기타 운영 모델(공동운영, 통합운영)도 마련
- ② (통합운영 지침) 지역건축물관리지원센터와 통합운영, 광역·기초 통합운영 등을 고려하여 업무 수행 범위 마련
- ③ (업무 매뉴얼) 인허가 도서검토, 현장점검 등 수행 시 검토항목 제시

2021년부터 지역 건축물 안전 수준을 종합적으로 평가하기 위해 지자체 합동평가 지표에 ①지자체별 지역건축안전센터 설치·운영 수준 ②건축물 안전점검 횟수 대비 건설현장·건축물 사망자 수준 ③화재안전성능보강사업 추진 수준 등 '건축안전 관련 평가지표'를 신설하고, 매년 평가할 예정이다.

이 밖에도 「건축물관리법」 시행 및 지역 여건을 고려해 지역 특화형 사업을 발굴하여 추진하고 있다. 서울특별시는 전체 자치구에 센터 설치를 마쳤으며, 세종특별자치시는 매월 '세종건축 안전점검의 날'을 지정하고 공사현장을 평가하는 제도를 도입하여 운영 중이다. 강원도는 광역시·도 중 최초로 센터를 설치하였으며, 화재안전성능보강사업을 적극적으로 추진하고 있다. 이처럼 2021년에는 '지역건축안전센터 운영 모범사례'를 선정 및 공유하여 유사 사업 도입 촉진과 신규 사업 발굴의 기반을 마련하고자 한다.



## 행정안전부, 도로·건물 중심 주소체계를 사물·공간으로 확대

행정안전부 주소정책과  
2020. 9. 2.

행정안전부는 고밀도 입체도시 등장에 따라 점점 복잡해지는 도시에서 정확한 위치소통을 위해 주소체계 고도화 사업을 추진한다. 이는 2차원 평면 개념으로 구축된 현재의 도로명 주소를 3차원 입체주소로 전환하고, 건물에 부여하는 주소를 지하·시설물·공간 등으로 확대하는 사업으로, 서울 송파구 잠실역(지하공간)을 비롯하여 충북 진천군 줄음침터(시설물)와 경기 수원시 공원(공간) 등에서 시범사업을 추진하고 있다.

이렇듯 주소체계가 3차원으로 고도화되면 도로 위 건물, 대규모 지하 개발 등에 부여하는 3차원 주소(입체주소), 도로 위에 일시적으로 허가된 푸드트럭 등에 부여하는 주소(시간주소), 보조·주차장·장애인 출입구에 부여하는 주소(대체주소) 등 새로운 개념의 주소를 도입할 수 있다. 또 사람과 단말기 간 위치소통 수단인 '주소'를 기반에 둔 인공지능, 음성인식, 빅데이터, 디지털트윈으로 대표되는 4차 산업의 핵심기술을 적용할 수 있게 된다.

행정안전부는 지난 9월 '2020 주소기반 혁신성장산업 대회'를 개최하면서 드론 배송, 로봇 배송, 실내 내비게이션, 사물인터넷 등 주소를 기반으로 4차 산업 핵심기술을 적용한 혁신성장산업 모형개발의 시범사업을 소개하고, 주소기반 산업창출 아이디어 공모전 본선 진출작을 공개한 바 있다. 이외에도 주소체계 고도화 시범사업의 성과를 스마트시티에 우선적으로 적용하기 위해 주요 스마트시티 관련 기관과 업무협약을 맺었다.



주소체계 고도화 대상 확대(건물주소 → 건물·사물·공간주소로 확대)

- 건물주소: 현행 도로명주소로 2014년 전면 시행
- 사물주소: 건물이 아닌 다중이용 시설물에 주소 부여
- 2018년 진천군 시범 35종 선정,  
2019~2020년 줄음침터 등 5종 부여
- 공간주소: 건물 사물이 없는 공터에 주소 부여
- 2018년 수원 시범, 2019년 양평 등 3개 검증, 2020년 광명·정읍 자료정비

## 서울시, 경로당 유니버설디자인 적용 모델 개발

서울시 문화본부 디자인정책과  
2020. 10. 7.

서울시가 경로당 유니버설디자인(Universal Design) 적용 사업과 가이드북 제작을 통해 ‘경로당 유니버설디자인 모델’을 제안하였다.

서울시는 자치구 공모를 통해 다양한 시민이 이용하는 공공건축물과 공공공간 중 개선이 시급한 대상지를 선정하고 시민체험단의 진단과 분석을 거쳐 유니버설디자인을 적용·확산하는 사업을 추진하고 있다. 동대문구 전농1동의 화목경로당은 사업을 통해 리모델링이 이뤄진 첫 사례로, 시설 개선의 과정을 담아 <경로당 유니버설디자인 가이드북>을 개발하여 공간별 디자인 적용 방안을 제시하였다.

### 접근공간

출입구와 현관 등 접근공간을 조성할 때는 우천 시에도 미끄럽지 않도록 캐노피를 조명과 함께 설치하고, 눈에 띄는 색상의 주의사인과 차갑지 않은 재료의 안전손잡이 등을 적용할 것을 권장하고 있다. 특히 안전손잡이는 공간에 따라 수평·수직의 연속적인 설치로 낙상을 예방할 수 있다고 설명한다.

### 거실공간

거실공간에는 충분한 편의시설을 확보하고 입식·좌식생활을 선택할 수 있도록 소파와 좌식마루를 함께 설치할 것을 권장한다. 손 기임 방지와 미닫이 방식을 적용한 수납장을 통해 안전하고 쉽게 물품을 보관할 수 있도록 하는 한편 활동 시 장애가 되지 않도록 하고, 돋보기 보관함을 갖춘 다용도 게시판을 설치하여 정보 인지를 도와야 함을 명시하고 있다.

### 주방공간

식사를 준비하고 조리할 때 여러 어르신이 동시에 작업하는 것이 용이하도록 배치하고 하향식 리프트 선반과 인출식 하부장을 적용하는 등 최소한의 노력으로 시설을 이용할 수 있도록 해야 한다고 설명한다.

### 위생공간

다른 사람의 도움 없이 화장실·세면기 등의 시설을 이용할 수 있도록 출입문·좌변기·세면대 등에 맞춤형 안전손잡이를 설치하고, 조명을 밝게 하며, 여분의 휴지·수건을 이미 알고 있는 보관함에 넣어 두고, 화상 사고를 방지하기 위한 냉온수 주의사인을 해 놓으면 이용편의성과 안전성을 높일 수 있다고 보았다.



유니버설디자인 적용 후 경로당 외관(상),  
출입구에 적용된 낙상방지, 인지색상 전용 계단(중),  
입식가구와 좌식마루, 게시판 등을 갖춘 거실공간(하)

## 지역 특색 반영한 골목 살리기에 박차

경기도 관광과 지역특화관광팀  
2020. 10. 9.

서울시 도시재생실 재생정책과  
2020. 10. 24.

### 경기도, 관광테마골목 관광명소화 추진 본격화

경기도와 경기관광공사가 관광테마골목 7곳을 선정하여 관광명소로 육성하는 사업을 본격 추진한다. 도는 2020년 상반기 관광테마골목으로 수원 화성 행리단길, 안산 원곡동 다문화 음식거리, 평택 신장소평로 솜씨로 맵시로 등을 선정한 바 있다. 도는 이곳에 대한 전문가 컨설팅 결과를 바탕으로 10월과 11월 두 달 동안 골목별로 ▲골목 고유의 이야기 개발 ▲관광상품 개발 및 시범운영 ▲벽화, 설치미술 등 골목 경쟁력 강화 ▲주민참여 역량강화(해설사 육성 교육 등) ▲온·오프라인 홍보 등의 사업을 진행하여 이들 지역의 관광 경쟁력을 강화할 방침이다.

### 관광테마골목 육성사업 추진 계획

대상지	주요 사업 내용
수원 화성 행리단길	골목 고유의 이야기 개발, 골목 설치미술 등 포토포인트 조성
안산 원곡동 다문화 음식거리	미식투어 상품(세계음식 쿠킹클래스) 개발 및 시범투어 운영, 다문화 주민 음식문화해설사 육성 교육
평택 신장소평로 솜씨로 맵시로	양복장인의 역사와 이야기가 담긴 팝업 전시
김포 북변동 백년의 거리	골목 고유의 이야기 개발, 북변동 아트골목(설치미술) 사업
이천 도자예술마을 회랑길	골목 고유의 이야기 개발, 아트힐링캠프 관광상품 개발 및 운영
포천 이동갈비 골목	지역 서점 운영(갈비골목의 추억 여행), 골목 고유의 이야기 개발
양평 청개구리이야기 거리	청개구리 골목 벽화 개선, 청개구리 마켓 상표 새 단장

출처: 경기도, (2020). 도, 「김포 북변동 백년의 거리」 등 관광테마골목 7곳 관광명소화 본격 추진.  
10월 9일 보도자료.

### 서울시, 서울형 골목길 재생사업 지속 추진

서울시가 자치구 공모를 통해 선정한 15개 대상지\*에서 서울형 골목길 재생사업을 추가로 진행한다. 서울형 골목길 재생사업은 도시재생활성화지역 등 일정 구역을 정해 ‘면’ 단위로 재생하는 기존 도시재생사업과 달리 ‘선’ 단위를 대상으로 하는 현장밀착형 소규모 방식의 재생사업이다. 사업지마다 10억 원을 투입하여 골목길 재생 실행계획 수립 및 공동체 기반 마련과 소규모 사업(2억 6,000만 원)을 추진하고, 골목길 주변 보행환경 개선 및 생활 인프라 확충과 골목을 중심으로 한 공동체 활성화 등의 사업(7억 4,000만 원)을 진행하게 된다.

시는 대상지의 주거환경 개선은 물론 지역 정체성을 적극적으로 살리는 재생사업을 펼칠 계획이다. 마포구 삼개로1길 일대에는 지역의 ‘도화냥자 이야기’ 구전설화를 바탕으로 골목길을 명소화하고, 광진구 군자로3길 일대에서는 기존 지역축제 및 캠퍼스타운(건국대, 세종대) 사업과 연계한 골목길 내 상권 개선사업 등이 진행된다.

\* ①중구 다산로36나길 일대 ②광진구 군자로3길 일대 ③동대문구 제기로11길 일대 ④중랑구 중랑역로9길 일대 ⑤성북구 중암로16길 일대 ⑥서대문구 수색로2길 일대 ⑦마포구 삼개로1길 일대 ⑧양천구 목동중앙북로·목동중앙북로16길 일대 ⑨강서구 까치산로4길 일대 ⑩금천구 금하로24길 일대 ⑪영등포구 영신로9길 일대 ⑫관악구 신림로56길 일대 ⑬강남구 테헤란로77길 일대 ⑭강동구 구천면로100길·상일로5길 일대 ⑮강동구 성안로27길·31길 일대

## 공원일몰제에 대응, 도시 녹지공간 지키기 위한 노력

부산시 도시계획과  
2020. 10. 21.

인천시 공원조성과  
2020. 11. 19.



부산 이기대공원 위치도

출처: 부산시. (2020). 난개발, 자연환경 훼손 등으로부터  
부산시민의 미래 자산을 지킨다! 10월 21일 보도자료.

### 부산시, 이기대공원 보전 위해 용도지역 변경 결정

부산시는 공원일몰제 시행으로 난개발에 노출된 이기대공원의 용도지역을 현행 '자연녹지지역'\*에서 '보전녹지지역'\*\*으로 전면 변경하는 '도시관리계획 변경 결정 및 지형도면'을 10월 고시한다고 밝혔다. 앞서 7월 1일 공원일몰제가 전국적으로 시행되면서 이기대공원도 전체 면적 약 200만㎡ 중 정상부가 속한 약 75만㎡가 실효되어, 공원 일대 사유지 등에 대한 난개발과 자연환경 훼손이 우려되는 상황이었다.

시는 이기대공원이 시민의 쉼터이자 생태·지질학의 보고로 보존 가치가 높다는 판단 아래, 지역 전체(약 190만㎡)의 용도지역을 보전녹지지역으로 전면 변경하기로 결정하였다. 시는 6월부터 관련 기관 협의, 주민 열람 공고, 시의회 의견 청취를 거치는 등 용도변경 절차를 신속히 추진하였다.

### 인천시, 장기미집행공원에 특화 공원 조성 추진

인천시가 공원으로 결정된 지 20년이 지나도록 미조성 상태로 있던 48개 공원을 '내 집 앞 푸른 공원'으로 조성한다. 2019년부터 시 역점사업으로 추진해 온 장기미집행공원 실효방지 사업은 지역 내 장기미집행공원인 무주골공원을 포함한 48개 공원(6.18km<sup>2</sup>) 중 국공유지 9곳을 제외한 39개 공원을 대상으로 민간투자 1,956억 원을 포함하여 총 7,597억 원을 들여 2024년까지 공원 조성을 완료하는 사업이다.

시는 각 공원이 획일적이고 단순한 형태로 조성되는 것을 방지하기 위해 식재 및 공간 특화를 통해 다양성을 더한다는 계획이다. 1944년 처음 공원으로 결정된 후 방치되어 온 지역의 대표적 장기미집행공원인 무주골공원은 민간에서 총 477억 원을 투입하여 장미 100만 송이를 주제로 특성화하는 공원으로 재탄생한다.

\* 도시의 녹지공간 확보, 도시 확산의 방지, 장래 도시용지의 공급 등을 위해 보전할 필요가 있고, 불가피한 경우에만 제한적인 개발이 허용되는 지역

\*\* 도시의 자연환경·경관·산림 및 녹지공간을 보전할 필요가 있는 지역

# 증거기반 연구로 기후변화 정책을 지원하는 핀란드 환경연구원

문보람  
건축공간연구원  
연구원

## 들어가며

세계에서 제일 북쪽에 위치한 나라 가운데 하나인 핀란드는 해안선이 긴 지리적 조건으로 인하여 기후변화에 직접적인 영향을 받을 가능성이 높다. 이에 핀란드는 2005년 유럽에서 제일 먼저 기후변화 국가 적응 전략을 수립하였으며,<sup>\*</sup> 2035년까지 '탄소중립국 핀란드' 달성을 목표로 에너지 전환 및 기존 건축물의 에너지 효율화 개선 등 다양한 정책을 추진하고 있다. 최근 우리나라 또한 대통령이 직접 나서 '2050 대한민국 탄소중립' 비전을 선언했으며, 정부는 '2050 탄소중립 추진전략(2020.12.7.)'을 발표하기도 했다.

이 글에서는 핀란드 정부가 세운 환경 정책의 토대를 지원하고 관련 정보와 지식을 제공하는 핀란드 환경연구원(Suomen ympäristökeskus)의 주요 역할과 비전 그리고 조직 및 핵심 연구 분야에 대해 소개하고, 이를 통해 기후변화에 대응하는 국내 공간계획 및 정책 연구에 도움이 될 만한 시사점을 제공하고자 한다.

## 비전과 목표

1995년에 설립된 핀란드 환경연구원은 '지속가능한 길을 통한 사회 발전 선도'를 2030 비전으로 세우고, 이를 달성하기 위해 관련 정보와 혁신적인 해결책을 생산하는 것을 임무로 한다. 전략적 목표로서 다섯 가지를 제시하고 있으며, 이는 다음과 같다.

- 기후변화를 극복하고 지속가능한 순환 경제를 강화하기 위해 필요한 전환 촉진
- 지속가능성 확보를 위해 도시 지역이 선도적 기능을 할 수 있도록 변환
- 생물다양성을 보호하고 강화함으로써 인류 복지 보장
- 해안·내륙 수자원의 수질뿐만 아니라 수자원의 지속가능한 이용을 보장
- 디지털 사회에서 사용자들의 요구가 증가함에 따라 이에 대응하는 환경 정보 생산을 위해 새로운 접근법과 방법을 적용

\* European Environment Agency(2018. 12. 7.). Number of countries that have adopted a climate change adaptation strategy/plan.

“핀란드 환경연구원은  
환경 이슈와 관련한  
최신 정보뿐만 아니라  
여러 기술적 도구를  
제공하며, 평가 및  
연구 결과를 공유하고  
관련 정책을 지원한다.”

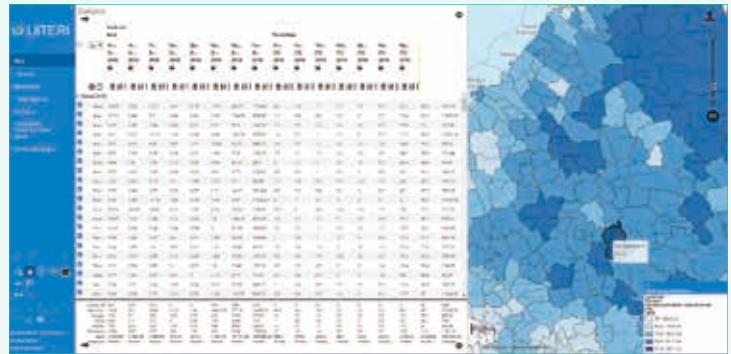
### 주요 역할 및 기능

핀란드 환경연구원은 정책 결정자들과 연구 파트너, 시민들을 위해 환경 이슈와 관련한 최신 정보뿐만 아니라 여러 기술적 도구를 제공하고 있으며, 평가 및 연구 결과를 공유하고 정책 지원을 하고 있다.

### 환경 분야 정보 공개

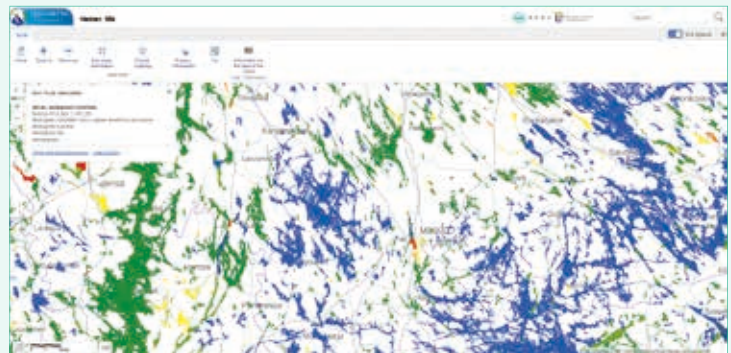
생태적이고 경제적이며 지속가능한 사회를 만들기 위해 다양한 종류의 공간 데이터, 위성 관측 데이터를 오픈 데이터로 공개하고 있다. 연구원에서 주제별로 분류·가공하여 제공하는 정보뿐만 아니라 메타데이터를 공개함으로써 이용자들이 데이터를 자유롭게 활용·유통하고 상업적으로도 이용할 수 있도록 허용한다.

특히 세 가지 종류의 지도 기반 서비스를 제공하고 있다. 주거생활 환경 분석 서비스인 ‘Liiteri’는 도시계획/교통/토지이용/건물·부동산·주택/녹지/고용/무역/문화 등 다양한 주제와 관련한 분석 및 통계를 제공한다. ‘Watermap’ 서비스는 ArcGIS에 기반하여 지표수(호수, 연안 해역)나 지하수와 관련된 내용으로 구성된다. 양적·화학적 상태에 근거한 지하수 평가와 예측, 위험 지역에 대한 정



Liiteri 서비스 화면 예시

출처: <https://liiteri.ymparisto.fi/>



Watermap 서비스 화면 예시

출처: [http://paikkatieto.ymparisto.fi/vesikarttaviewers/Html5Viewer\\_2\\_11\\_2/Index.html?configBase=http://paikkatieto.ymparisto.fi/Geocortex/Essentials/REST/sites/VesikarttaKansa/viewers/VesikarttaHTML525/virtualdirectory/Resources/Config/Default&locale=fi-FI](http://paikkatieto.ymparisto.fi/vesikarttaviewers/Html5Viewer_2_11_2/Index.html?configBase=http://paikkatieto.ymparisto.fi/Geocortex/Essentials/REST/sites/VesikarttaKansa/viewers/VesikarttaHTML525/virtualdirectory/Resources/Config/Default&locale=fi-FI)



“생태적이고 경제적이며  
지속가능한 사회를  
만들기 위해 다양한  
종류의 공간 데이터,  
위성 관측 데이터를  
오픈 데이터로 공개하고  
있다. 정보뿐만  
아니라 메타데이터를  
공개함으로써 이용자들이  
데이터를 자유롭게  
활용·유통하고  
상업적으로도 이용할 수  
있도록 허용한다.”



Tarkka 서비스 화면 예시

출처: <https://wwwi4.ymparisto.fi/4/eng/tarkka/index.html?op=0>

보들이 2012년부터 2017년까지 수집된 기초 데이터에 근거하여 제공되고 있다. ‘Tarkka’ 서비스는 환경 변화를 추적 관찰하기 위해 생산되는 지표면 온도, 적조, 수질 혼탁, 적설지에 대한 정보를 고해상도의 지형별 위성 이미지로 제공한다.

#### 지역의 환경 이슈 대응 지원

지방 정부의 환경 문제 해결을 위해 여러 네트워크를 형성하고 운영·관리한다. 지방 정부가 지속적으로 참고할 수 있는 대표 선행사례를 발굴하고, 이를 타 지역에서 벤치마킹할 수 있게끔 실용적으로 접근하고자 한다.

#### 품질 진단 서비스

2001년, 핀란드 환경연구원은 ‘핀란드 환경보호법 527/2014’에 따라 환경 분야 ‘국가 표준 실험실’로 지정되었다. 국가 표준 실험실의 역할을 수행하기 위해 신뢰할 수 있는 고품질의 연구용 데이터를 확보 및 관리하며, 그 범위는 고체·액체류의 화학·생태독성 실험을 위한 샘플링을 포함한다.

#### 홍수 예·경보 서비스

지방 정부와 홍수 위험 지역에 거주하는 주민들에게 홍수 예·경보 서비스를 제공하고 관련 실시간 상황을 기록하는 홍수 센터를 운영하고 있다.

#### 국제협력

선진국뿐만 아니라 개발도상국의 환경 분야 결정권자들이 행정 및 관리 능력을 기를 수 있도록 핀란드 외교부, 환경부, 유럽연합과 다양한 분야의 국제협력 사업을 추진해 오고 있다.

## 조직 구성

핀란드 환경연구원은 총 7개의 센터와 4개의 전략 프로그램으로 구성되어 있다. 약 580명의 직원이 근무 중이며, 이들 가운데 약 430명이 연구 관련 업무를 담당한다.

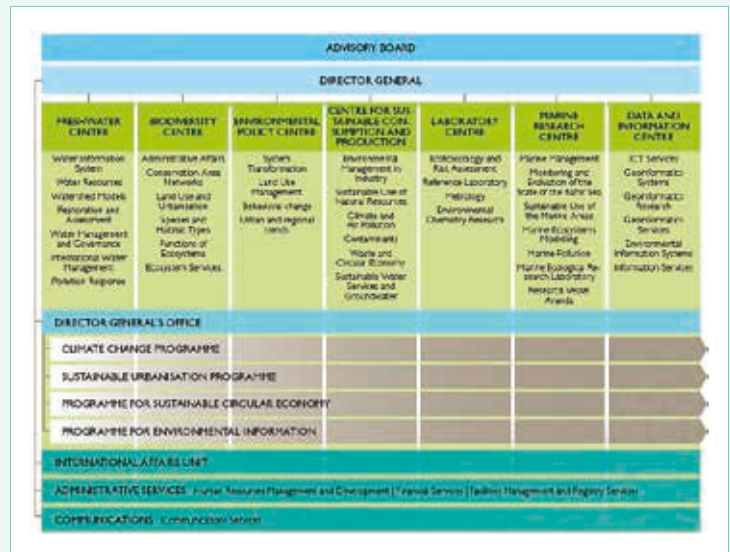
### · 센터(7개)

담수(Freshwater), 생물다양성(Biodiversity), 환경 정책(Environmental Policy), 지속가능한 소비와 생산(Sustainable Consumption and Production), 해양(Marine), 데이터 및 정보(Data and Information), 실험실(Laboratory)

### · 전략 프로그램(4개)

기후변화(Climate Change), 지속가능한 도시화(Sustainable Urbanisation), 지속가능한 순환경제(Sustainable Circular Economy), 환경 정보(Environmental Information)

자문위원단(Advisory Board)은 환경부가 임명하며, 환경 관련 연구와 개발을 평가하고 전략계획을 지원하며 환경연구원과 관계기관 간의 협력을 촉진하는 역할을 담당한다.

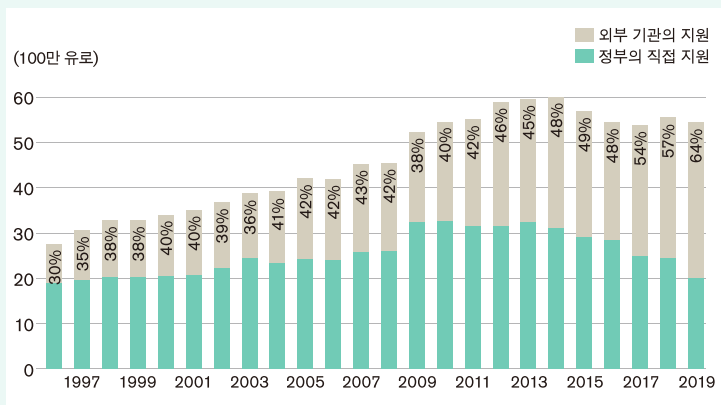


핀란드 환경연구원 조직도(자문위원단, 7개 센터, 4개 전략 프로그램)

출처: 핀란드 환경연구원([www.syke.fi](http://www.syke.fi))

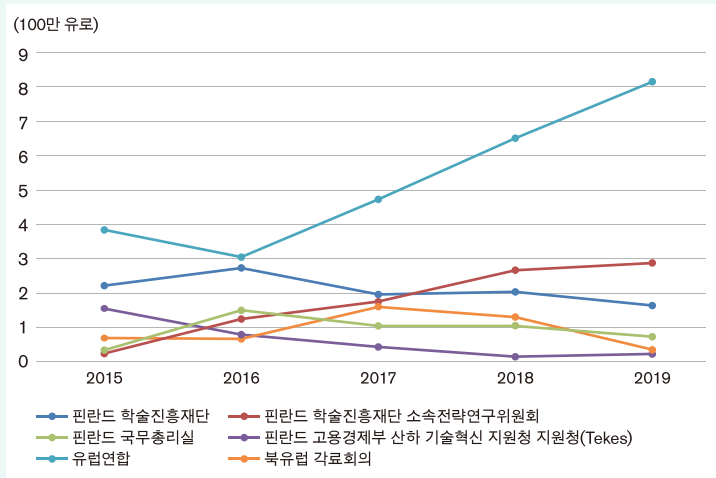
## 예산 및 재원 조달

운영 예산은 크게 핀란드 정부의 지원금과 외부기관의 지원금으로 구분된다. 대표적인 지원 기관은 핀란드 학술진흥재단, 핀란드 학술진흥재단 소속의 전략연구위원회, 핀란드 국무총리실, 핀란드 고용경제부 산하 기술혁신 지원청(Tekes), 북유럽 각료회의, 유럽연합 등이다. 2016년까지는 전체 지원 예산에서 핀란드 정부의 직접 지원 비율이 외부기관의 지원을 근소하게 웃돌았다. 그러나 2017년 외부기관의 지원이 54%를 넘어섰으며, 2017년을 기점으로 유럽연합의 지원기금 또한 급격하게 상승하였다. 운영예산 및 기금은 2019년 기준으로 약 5,600만 유로(약 744억 원)이며, 핀란드 정부의 직접 지원액 2,020만 유로(36%)와 외부기관의 지원액 3,580만 유로(64%)로 구성된다. 유럽연합 기금을 제외한다면 핀란드 학술진흥재단 소속 전략연구위원회의 재원 조달이 가장 큰 비율을 차지하고 있다.



핀란드 환경연구원 재원조달 기금 및 비율(내외부 지원 구분)

출처: 핀란드 환경연구원(www.syke.fi)



핀란드 환경연구원의 대표적인 기금 지원 기관

출처: 핀란드 환경연구원(www.syke.fi)

“기후변화와  
천연자원의 고갈 등  
전방위적인 분야에서  
인류가 직면한 문제를  
해결하기 위해 환경과  
관련된 주요 사안들을  
포괄적으로 다룬다.  
지역을 넘어 전 세계적인  
환경 문제를 진단하고  
해결하는 데 있어  
사회·경제적 요소를  
고려하며 종합적인  
접근을 시도하고 있다.”

### 핵심 연구과제

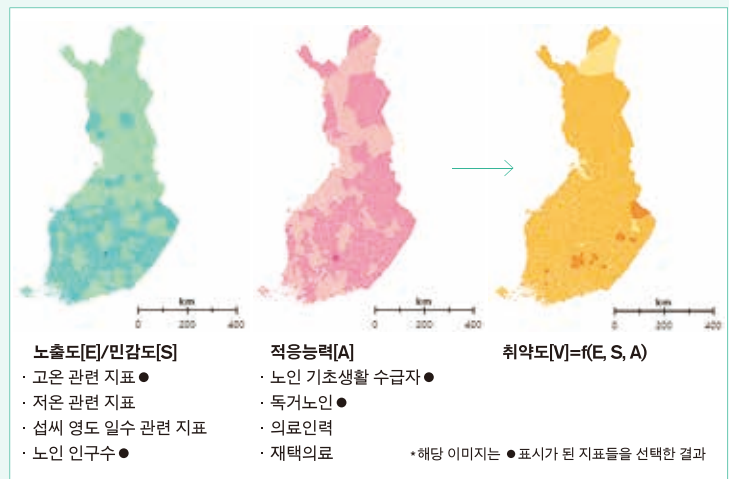
핀란드 환경연구원은 기후변화와 천연자원의 고갈 등 전방위적인 분야에서 인류가 직면한 문제를 해결하기 위해 환경과 관련된 주요 사안들(기후변화, 공간환경, 도시화, 소비와 생산, 순환경제, 바다, 수자원, 자연 등)을 포괄적으로 다루고 있다. 특히 지역적 사안뿐만 아니라 전 세계적 환경 문제를 진단하고 해결하는 데 있어 사회·경제적 요소를 고려하는 종합적인 접근을 시도하고 있다. 이 글에서는 기후변화, 공간환경, 도시화에 대한 대표 과제를 소개한다.

### 기후변화

온실가스의 생산·소비로 인한 다양한 영향을 조사하고 새로운 정책 대안을 연구함으로써 지속가능한 바이오경제에 기반한 해결책을 제시하기 위해 약 30명의 연구자와 전문가가 참여한다. 연구 결과와 시사점을 대중에게 공개하기 위해 ‘Climate guide.fi’\*와 ‘Carbonneutralfinland.fi’\*\* 홈페이지를 개설하여 적극적으로 활용하고 있다.

‘Climate guide.fi’에서는 기후변화의 영향·저감·적응과 핀란드 기후변화 등의 내용을 보고서뿐만 아니라 지도·영상 등 다양한 시각자료와 활용 가능한 도구를 통해 제공하고 있다. 예를 들어, 노년층의 기후변화 취약도를 알아보기 위해 노출도·민감도·적응능력에 관한 다양한 지표를 이용자가 필요에 맞게 선택하고 이를 시각화된 이미지를 통해 쉽게 확인할 수 있다.

‘Carbonneutralfinland.fi’에서는 핀란드의 기후변화 대응 정책을 실제 현장에 적용하고 있는 두 가지 대표 사례인 CANEMURE 및 Hinku 프로젝트와 상세 사업계획, 관련 통계와 데이터를 제공하고 있다. ‘탄소 중립 지역을 위하여 (CANEMURE)’ 프로젝트는 핀란드 기후 정책을 실행하기 위해 6년 동안 추진



노년층의 기후변화 취약도 분석 도구 결과 화면

출처: <https://ilmasto-opas.fi/en/datat/sopeutumisky-ja-haavoittuvuus>

\* <https://ilmasto-opas.fi/en/>

\*\* <https://hiilineutraalisuomi.fi/en-US>

“기후변화에 대응하기  
위한 데이터를  
수집·가공하고  
이를 적극적으로  
공유하는 것은  
현재 추진중인 정책이  
효과적으로 작동하는  
지 검토할 수 있는  
방안이며, 더욱  
노력해야하는 부분을  
확인하는 유의미한  
작업이다.”

된 것으로, 지역의 기후변화 관련 정책들을 촉진하고 전문가의 가이드에 따라 구체적인 해결책을 제시한다. CANEMURE 컨소시엄은 22개의 파트너와 15개의 공동투자자로 구성되며, 핀란드 환경연구원이 총괄 코디네이터 역할을 맡는다. 프로젝트는 15개의 각기 다른 수혜자가 수행하는 14개의 하위 프로젝트로 구성되며 스마트 저탄소 모빌리티, 분산형 신재생에너지, 건축물 에너지 효율, 지속가능한 도시계획 및 카본 싱크\*, 저탄소 생산과 소비, 이탄지\*\*에서의 저탄소 농업과 삼림 등의 카테고리로 운영된다. 각각의 프로젝트는 기후변화 저감과 적응을 위한 구체적인 실행 방안을 개발한다.

#### 공간환경

공간환경과 관련하여 지역사회의 공간적 구조와 주변 환경에 대해 시사성이 있는 주제를 선별하여 연구하고 정책별 효율성에 대해 평가한다. 또한 공간환경을 분석하기 위한 새로운 도구들을 개발하고 미래의 변화상에 대해 예측한다. 국내외 R&D 프로젝트와 사례 연구, 비교분석 등 다양한 종류의 과제 수행을 통한 연구 결과는 공공과 민간 분야의 의사결정에 영향을 미치고 있다. 공간환경 부서에 는 50여 명이 근무하고 있으며, 연구 및 모니터링을 수행하는 주제는 다음과 같다.

- 도시 형태와 농촌 지역의 변화
- 토지 이용, 주택, 교통, 서비스 및 산업 간 상호작용과 배치
- 건축물과 인프라
- 도심지에서의 녹색건축과 생태계 서비스
- 토지 이용과 건축물에 대한 계획 및 지침
- 공간환경에서의 에너지 소비와 천연자원 활용
- 기후변화에 대한 지역사회의 적응
- 생활환경의 질과 사회적 지속가능성

이 글에서는 제로에너지 녹색건축과 관련한 대표적인 두 가지 프로젝트를 보다 자세히 소개하고자 한다. 먼저 ‘건축물 에너지와 기후 전략을 위한 시나리오 계산 프로젝트(RakSkenE)’는 에너지와 기후 정책이 긴밀한 연관관계가 있음을 인지하고 건축물에서 생산되는 에너지를 시나리오별로 구분·계산하는 프로젝트로서 2016년에 시작해 완료되었다.

이 프로젝트는 네 가지 목적을 가지고 있다. ①2015년부터 2050년까지 건물별로 매년 에너지 소비 기본 시나리오 계산 및 개발 ②기본 시나리오의 원칙과 결과를 기록하고 기본 시나리오를 개발하는 데 필요한 지침을 단순한 용어로 풀어냄으로써 미래의 분석 결과들을 비교 ③경제 저성장이 건축물의 건축 및 에너지 소비에 미치는 영향을 평가 ④주거용 목재 연소 증가로 인한 미세입자 배출 및 노출 인구에 대한 영향평가가 그것이다. 건축물에서 발생하는 에너지는 환경부에서 책임을 맡고 평가하였으며, 각 중앙부처는 해당 분야에서 발생하는 온실가스를 평가하였다.

\* 카본 싱크(Carbon Sink, 이산화탄소 흡수계): 지구 온난화를 줄이는 데 도움이 되는 넓은 삼림 지대

\*\* 이탄지(Peatland): 일반 토양보다 탄소저장량이 10배 이상 높은 습지로, 탄소 저장소 역할 가능

두 번째로 '제로에너지빌딩의 환경적 영향평가'가 있다. 유럽연합 집행위원회의 건축물 에너지 성능 집행부가 2021년 이후 건축되는 모든 신축 건축물을 제로 에너지빌딩으로 만들도록 요구함에 따라(공공건축물의 신축은 2019년 이후부터) 핀란드 환경부에서는 제로에너지빌딩 입법을 준비하였다. 이에 제로에너지에 대한 명확한 정의 설정과 함께 입법에 따른 환경적 영향 분석이 필요해짐에 따라 2015년에 시작 및 완료되었다.

이 프로젝트에서는 2020년부터 2050년까지의 에너지 소비 및 온실가스 배출과 미세입자들의 관계를 분석함으로써 새로운 입법에 따른 신축 건축물 에너지 효율 개선을 위한 필수요소들과 신재생에너지 활용을 포함한 에너지 균형 점이 계산되었다.

### 도시화

핀란드 인구의 70%가 도시에 살고 있는 만큼 지속가능한 도시화를 촉진하기 위한 정보와 해결 방안들을 제공하고 있다. 지속가능한 개발을 실행하는 측면에서 도심 거주자들의 역할을 강조하며 현존하는 실험적인 문화들을 활용한다. 기후 변화에 대응하기 위해 촘촘하게 구성된 도시의 모습을 중요하게 인식함에 따라 핀란드 내 14개의 도심지를 대상으로 2030년을 대비한 전방위적 분석과 의사 결정 계획을 도시 계획가들과 함께 설계하였다.

### 마치며: 기후변화에 대응하기 위한 데이터 수집·가공 및 적극적 공유의 중요성

핀란드는 세계 최초로 국가 전 지역의 온실가스 배출량 평가 시스템을 국가 및 시·군·구 단위로 구축한 나라이다. 이 또한 핀란드 환경연구원에서 개발하였으며, 별도로 구축된 온라인 플랫폼에서 2005년 이후 핀란드 전 지역의 지역별·배출원별 온실가스 배출량에 대한 정보를 확인할 수 있다. 각 지방 정부는 배출량 정보를 상세하게 확인함으로써 감축을 위해 노력해야 하는 부문을 쉽게 파악하고 현재 추진 중인 정책이 효과적으로 작동하는지 검토할 수 있다. 온실가스 감축을 위한 법 제정 등 큰 그림은 국가 단위에서 추진할 수 있지만 실질적인 감축을 위한 노력은 각 지방 정부에서 실행되어야 하는바, 지역 단위까지 세부적으로 데이터를 분석하고 공유하는 것은 매우 유의미한 작업이라고 할 수 있다.

### 참고문헌

- 1 <https://www.syke.fi/>
- 2 <https://www.eea.europa.eu/airs/2018/environment-and-health/climate-change-adaptation-strategies>
- 3 <https://liiteri.ymparisto.fi/>
- 4 [http://paikkatieto.ymparisto.fi/vesikarttaviewers/Html5Viewer\\_2\\_11\\_2/Index.html?configBase=http://paikkatieto.ymparisto.fi/Geocortex/Essentials/REST/sites/VesikarttaKansa/viewers/VesikarttaHTML525/virtualdirectory/Resources/Config/Default&locale=fi-FI](http://paikkatieto.ymparisto.fi/vesikarttaviewers/Html5Viewer_2_11_2/Index.html?configBase=http://paikkatieto.ymparisto.fi/Geocortex/Essentials/REST/sites/VesikarttaKansa/viewers/VesikarttaHTML525/virtualdirectory/Resources/Config/Default&locale=fi-FI)
- 5 <https://wwwi4.ymparisto.fi/i4/eng/tarkka/index.html?op=0>
- 6 <https://ilmasto-opas.fi/en/datat/sopeutumiskyky-ja-haavoittuvuus>
- 7 <https://paastot.hiilineutraalisuomi.fi/>
- 8 [https://hiilineutraalisuomi.fi/en-US/Current/News/Finland\\_has\\_launched\\_worlds\\_first\\_nation\(57398\)](https://hiilineutraalisuomi.fi/en-US/Current/News/Finland_has_launched_worlds_first_nation(57398))



건축과 도시공간

—

Vol. 40

Winter 2020

# 장소 탐방

Place Review

# 3

공릉청소년문화센터의 애칭 ‘공터’는 무엇이든 담을 수 있는 가능성의 공간을 의미할 수 있다. 공간의 이용자인 청소년과 지역 주민들, 시설의 운영자들과 함께 고민해 고쳐낸 이곳은 두꺼운 벽과 칸막이를 덜어내고, 사람과 다양한 즐길 거리를 품은 열린 공간으로 거듭났다.

클리오 사옥은 도시 안에서 하나의 건축이 어떤 역할을 하고, 어떻게 작용하도록 할 것인가 하는 치열한 고민에서 탄생했다. 건축의 공공성을 확보하고 건물 안팎에서 바라보는 시점을 함께 고민함으로써 클리오 사옥은 단순히 건축이 아닌, 도시의 풍경으로 자연스럽게 녹아들고 있다.

클리오수년문화센터 3층과 4층 연결부분



클리오 사옥 복면



청소년과 함께하는  
수직마을 공동체  
- 공릉청소년문화정보센터  
리모델링  
098

도시풍경을 만드는  
세 가지 전략  
- 클리오 사옥  
114

**청소년과 함께하는 수직마을 공동체 - 공릉청소년문화정보센터 리모델링** | 참여설계 과정에서 모아진 사용자의 의견을 바탕으로, 칸막이와 벽으로 막혀 있던 예전 공간은 마을을 향해 활짝 열렸다. 여전히 고유의 기능을 가진 여러 공간이 독립성이 보장되면서도 단절되지 않은 중첩된 공간의 집합으로 탈바꿈해 자리 잡았다.

**도시풍경을 만드는 세 가지 전략 - 클리오 사옥** | 클리오 사옥의 테라스는 4개 층마다 벽 구조로 지지되는 비교적 큰 규모의 테라스가 엇갈리게 적층되어 있고, 그 사이에 매층 작은 테라스가 매달려 있는 구조로 되어 있다. 이러한 테라스는 사람과 자연이 만나는 매개공간이면서 다양한 도시의 풍경을 만드는 중요한 요소인 프레임이 된다.

# 공릉청소년문화정보센터 리모델링

## 청소년과 함께하는 수직마을 공동체

서민우·지정우

(주)이유에스플러스건축 공동대표

### 개요

위치	서울특별시 노원구 공릉2동 노원로1나길 10
용도	교육연구시설
대지면적	1,018m <sup>2</sup>
건축면적	2,595m <sup>2</sup>
규모	지하 1층, 지상 7층
리모델링 공간	지상 1~6층
설계	서민우, 지정우((주)이유에스플러스건축)
설계담당	지정우, 서민우, 고건수, 이소림, 이병욱, 김성진
시공	메이트건축(Mat.E Architects)
설계기간	2019. 8.~2019. 12.
시공기간	2020. 1.~2020. 5.
건축주	노원구, 책임는사회문화재단
협업	C Program, 도서관화재단 씨앗





공릉청소년문화센터 3층과 4층 연결 부분





1층 어린이도서관 책 읽는 놀이계단



© 박영채



© 박영채



© 박영채

상 1층 출입구 유리벽을 통해 실내외 공간이 연결되도록 계획  
하 1층 어린이도서관 서가와 독서공간



© 박영제



© 박영제

상 3층 유스카페 전경  
하 4층에서 바라본 오픈공간





© 박영재



© 박영재



© 박영재

상 5층 화랑도서관 열람실  
 하·좌 5층 화랑도서관 열람실 내 'BOOK-TUB' 독서공간  
 하·우 전체 공간과 같은 마감재를 사용한 5층 인포메이션 데스크



① 1F 05 쪽

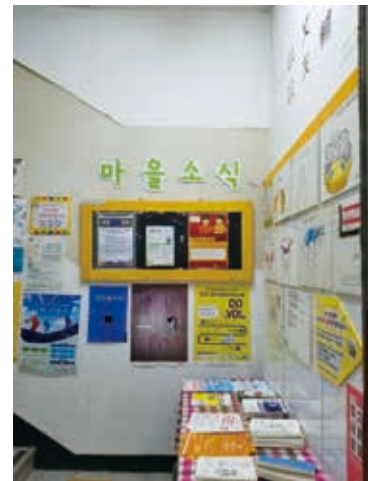


② 1F 05 쪽



③ 1F 05 쪽

- 상 6층 화랑도서관 열람실
- 중 6층 화랑도서관 컴퓨터 존과 계단식 서가
- 하 마을 전경이 한눈에 내려다보이는 6층 열람실



좌      공릉청소년문화정보센터 외관  
우·상      3층에서 바라본 리모델링 전 오픈공간 모습  
우·하      리모델링 전 수많은 게시물이 널려 있던 계단실 모습



이 센터는 자연스럽게 마을의  
사랑방이자 모임터의 역할을 하고 있다.  
이런 센터를 그들은 ‘공터’라는 애칭으로 불러왔다.  
단순히 첫 글자와 끝 글자를 따서 만든 이름이라고 짐작되지만,  
그 안에는 여러 의미가 담겨 있는 듯하다.  
공터는 마을사람들을 위해 비워져 있는 모두의 광장이자  
모두의 놀이터다.



©  
기  
다  
의

## 공릉동마을 청소년 사랑방, 공릉청소년문화정보센터

지하철 6호선 화랑대역 인근에 위치한 공릉청소년문화센터는 지역 주민들과 청소년들의 자치활동이 매우 활발한 공공시설이다. 지하 1층과 지상 7층 규모의 작은 건물에는 청소년을 위한 복합문화센터와 노원구 구립도서관인 화랑도서관이 함께 자리를 잡고 있다.

그런 공간구조 때문에 이 센터는 자연스럽게 마을의 사랑방이자 모임터의 역할을 하고 있다. 이런 센터를 그들은 ‘공터’라는 애칭으로 불려왔다. 단순히 첫 글자와 끝 글자를 따서 만든 이름이라고 짐작되지만, 그 안에는 여러 의미가 담겨 있는 듯하다. 공터는 마을 사람들을 위해 비워져 있는 모두의 광장이자 모두의 놀이터다. 끊임 없이 채워지고 빠져나가는 활동과 생각들 속에서 공터는 점점 더 마을에 깊숙이 뿌리내리고 관심과 이용도를 넓혀 나갔다고 한다. 공터를 위탁 운영하는 성공회대학 측에서 주도적으로 만든 행사를 통해서, 혹은 청소년들이 자발적으로 만들어 낸 아기자기한 프로그램을 통해서 공터는 날마다 채워지고 변신해 왔다.

반면에 공터를 품은 건축공간 자체는 처음 만들어진 2010년 이후로 특별한 공간적 확장 없이 유지돼 왔다. 왕성한 활동으로 가득한 청소년들의 활동에너지는 점점(혹은 폭발적으로) 늘어나는데, 그것을 담는 그릇은 가만히 있었던 것이다. 그 활동에너지는 가용한 모든 공간을 각종 기자재와 가구로 채우는 것은 물론이고, 무질서한 환경미화작업을 하면서 다양한 마감재로 실내공간을 치장했다. 그 위를 각종 게시물과 청소년들의 창작물이 마치 담쟁이덩굴처럼 덮어서, 10년이 가까워 온 시점에서 공간구조의 변화에 대한 요구가 간절했던 것은 어찌 보면 당연한 결과라고 할 수 있을 것이다.

## 공터를 새롭게 세우는 준비운동 - 추진단과 현황파악

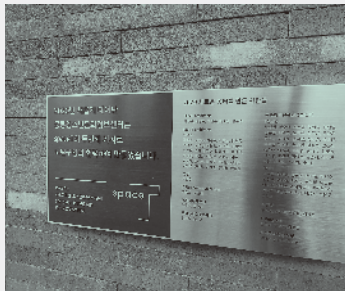
이번 공터 리모델링 사업을 가능하게 한 주체는 추진단이라는 특별한 구성이다. 먼저 직접적인 수혜자로서 공릉청소년문화정보센터가 있고, 노원구청은 예산을 매칭하고 행정적 지원을 맡았으며, ‘space T 프로젝트’의 조직으로서 도서관문화재단 씨앗과 책임은 사회문화재단 그리고 C Program이 민간자본과 프로젝트 매니지먼트의 역할을 담당했다.

도서관 공간 안에 트윈세대를 위한 전용공간을 만드는 프로젝트를 뜻하는 ‘space T 프로젝트’에는 이유에스플러스건축의 주민+청소년 참여설계 기획과 운영 및 건축공간설계의 역할, 메이트건축

©(주)이음건축연구소



상 공릉청소년문화정보센터 외관  
하 3층에서 바라본 리모델링 전 오픈공간 모습



◎ 참여예산으로 참여예산



◎ 참여예산



- 상 프로젝트에 참여한 모든 사람의 이름을 담은 외부 현판
- 중 청소년들과의 참여설계 과정
- 하 운영진과의 참여설계 과정

의 시공, 큰산인디컴의 가구 제작, P Plus Communication의 사이니지 작업까지 포함된 구성이 만들어져서 프로젝트의 처음부터 모든 단계마다 면밀한 계획과 준비를 할 수 있었다.

### 참여설계

사용자 참여 디자인 워크숍을 뜻하는 참여설계는 최근에 공공시설 건축에서 중요한 이슈로 자리 잡았다. 학교나 공익을 위한 공공공간을 조성하는 데 있어 사용자의 의견이 반영돼 완성되는 공간에 대한 인식이 달라졌기 때문이다.

이유에스플러스건축은 초등학교 저학년부터 고등학생에 이르기까지 여러 번에 걸친 다음 세대와의 공간계획 워크숍에서 쌓은 경험을 가지고, 공터를 이용하는 청소년들과 지역주민들 그리고 운영진에 이르기까지 다양한 각도의 참여설계를 진행했다. 공터 안팎으로 자세한 사전 현장조사를 하고 운영자와 인터뷰도 했다. 특히 청소년과 총 3회의 워크숍을 기획하고, 그 사이사이에 운영진과의 워크숍 일정을 마련해 두 집단의 의견을 촘촘하게 반영했다.

청소년 워크숍의 내용은 크게 ▲현재의 공간 돌아보기(사진 구성 및 연관성 토론) ▲층별 공간에 대한 상상(입체조형 작업) ▲‘가변성’을 염두에 둔 공공영역 구상(입체조형 작업)에 관한 내용으로 이어졌고, 운영자 워크숍은 ▲청소년들의 생각에 의견 더하기(메모 및 토론) ▲층별 공간의 성격에 관한 상상(현황도면 위 스케치) 작업이었다. 마지막으로 지역주민과 공청회 자리를 마련해 어른들이 바라는 청소년복합문화공간의 방향을 들었다. 이렇게 참여설계 워크숍의 전체 과정에서 모아진 ‘공터를 사용하는 모든 이용자의 의견’은 실제 공간계획에 있어 중요한 하나의 축이 됐다.

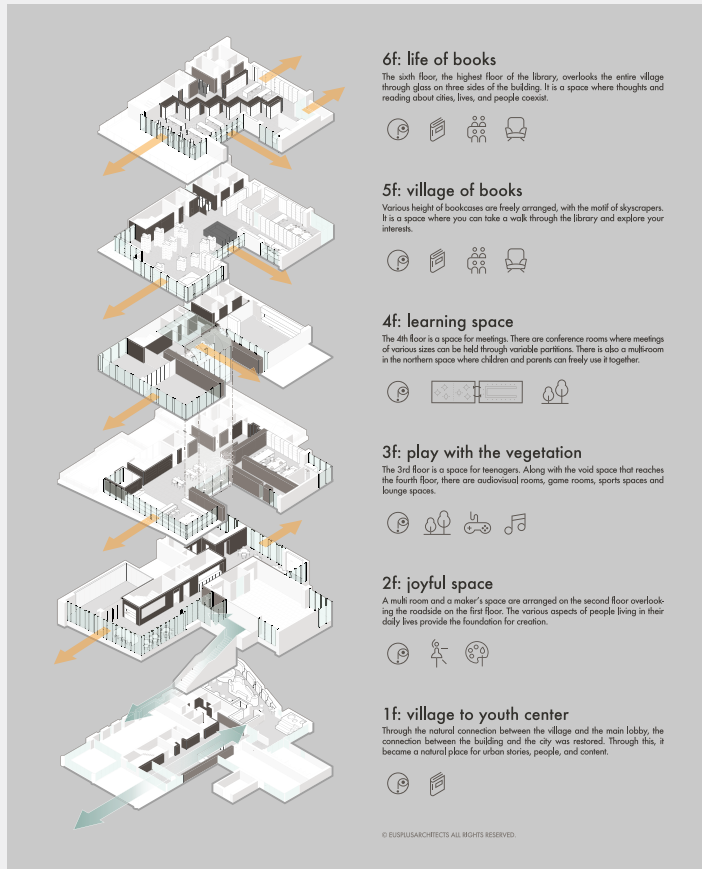
이제부터 중요한 것은 건축가의 판단이다. 사용자의 의견은 물리적인 공간으로 그대로 구현된다기보다는 공간구성의 방향성을 제시하는 바탕이 돼야 한다. 기술적 재료적 심미적 측면에서 공간이 건축적으로 갖춰야 할 기본적인 요소들이 빠져 있기 때문이다. 참여설계의 성패를 가르는 기준은 이렇게 ‘원하는 그대로 만들어지는가’ 아니면 ‘창조적인 공간언어로 한 번 더 해석되는가’에 있다고 할 수 있다.

## 청소년 중심의 공공문화시설 - 공간 재배치

공터 리모델링 공간설계의 첫 단계는 기존 프로그램과 기능을 재분류하고 수직적으로 최적의 위치에 재배치하는 것이었다. 처음 시설이 지어질 때 의도됐던 '외부와 연결돼 밝은 모습으로 사회와 대화하는 모습'은 가구와 계시물로 인해 단절됐고, 전체적으로 일정한 기준 없이 '비어 있으면 채우는' 식으로 사용됐다. 그 결과 효율성이 매우 떨어져 있는 상황이었다.

이에 연령대별 사용자별 접근성과 프로그램이 요구하는 면적을 고려해 저층부의 영유아를 위한 어린이도서관부터 상부 2개 층의 화랑도서관까지 각 층의 활동영역과 그에 관련된 지원시설로 정리했다. 이러한 과정에서 활용도가 낮거나 새로 발견된 공간들은 실내공간이 건물 내외부와 연결되거나 다양한 프로그램을 수용할 수 있는 개방적인 구조로 만들어졌다.

© (주)이우건축사사무소



공간 재배치 다이어그램

© 1F 2F



© 3F 4F



상 공릉청소년문화센터  
3층과 4층 연결 부분  
하 1층 출입구 유리벽을 통해  
실내의 공간이 연결되도록 계획





© 파인애플



상 3층 유스카페 전경  
하 4층에서 바라본 오픈공간

### 청소년 중심의 공공문화시설 - 재료의 통일과 변화

공터 건물 크기에 비해 실내공간은 지나치게 다양한 마감재로 꾸며져 있었다. 이에 각 층을 아우르는 코어와 중심시설의 재료를 통일해서 전체 내부공간 분위기를 질서 있게 만들고, 어지럽게 흩어져 있던 게시물 영역을 층별로 일정한 구역에 한정해서 활발한 공터의 콘텐츠가 실내공간의 요소로 쓰이도록 계획했다.

참여설계의 결과에서 도출된 ‘경춘선 숲길’과 ‘수직적 마을길’이라는 공간계획 방향은 ‘내부의 외부성’이라는 콘셉트로 발전했다. 이것을 위해 실내마감재는 마을의 골목길 분위기를 드러내고 일상에서 친근하게 접할 수 있는 소재인 벽돌과 목재 중심으로 계획됐다. 재료의 통일에서 오는 지루함은 색상의 변화와 일부 구로철판을 사용함으로써 상쇄할 수 있었고, 3층과 4층이 연결되는 2개 층 높이의 오픈스페이스에는 키가 큰 식재를 두고 자연광을 적극 유입해서 마치 외부와도 같은 내부 공간을 만들 수 있었다.



© (주)이아로 건축사사무소

전체 단면투시도

## 청소년 중심의 공공문화시설 - 도서관 문화의 새로운 전형

공공건축, 특히 우리의 도서관 공간은 이제까지 책이나 시설물이 공간의 중심을 차지하는 형태가 지배적이었다. 서가와 열람실은 벽으로 구분돼 그 안에서 사용자는 공간에 압도당할 수밖에 없는 분위기였고, 건물 외피의 종류에 상관없이 외부로의 시선은 단절돼 있는 것이다. 공터의 경우에도 유리 커튼월의 조망은 블라인드와 기자재, 심지어 창호지로 가려져서 마을 공동체의 중심시설인 이 센터는 한번 실내로 들어오면 외부환경과는 철저히 차단됐다.

빽빽하게 책들이 들어차 있는 서가 사이에 비좁은 책상이 자리를 차지한 반면 이제는 활용도가 떨어진 데스크톱 컴퓨터는 오히려 지나치게 여유 있는 공간을 차지하고, 열람실을 들어서면 숨소리를 내기에도 두려울 만큼 적막함과 고요함이 가득했다. 기본적으로 도서관이 연중무휴로 주민들이 이용할 수 있는 생활간접자본시설임에도 불구하고, 이 열람실은 시험을 앞두고거나 특별한 기간에만 집중적으로 사용될 뿐이었다. 공간의 구조와 사용목적이 실제 사용자가 원하는 방향과 어긋나 있는 상황이 우리의 일반적인 도서관 풍경인 것이다.

공터의 화랑도서관은 그런 문제점에서 공간을 다시 바라보고 청소년들과 일반 주민들이 자연스럽고 편안한 마을 분위기에서 새로운 도서관 문화를 접할 수 있도록 디자인됐다. 각 층의 넓이에 비해 낭비되는 요소인 엘리베이터 로비를 과감히 도서관 영역으로 오픈하고, 복잡한 구조물들에 가려져 잘 활용되지 못하던 창들을 찾아내고 창가를 단단한 매스감으로 정리해 유리를 통해 보이는 외부의 풍경을 돋보이게 했다. 여기에는 실내 공공공간이 가져야 할 가치가 외부와 연결됐을 때 더 효과적임을 강조하고 실내와 실외의 풍경을 서로 확장시키고자 하는 건축가의 의도가 담겨 있다.

또한 독서실형 열람실과 벽면서가 위주의 공간이었던 5, 6층 서가를 기둥서가와 칸막이서가를 통해 조성된 ‘책 길’을 따라 사용자들이 자유롭게 이용할 수 있도록 했다. 십진분류법에 의해 고정된 서가목록이 아니라 일꾼과 청소년들이 함께 서가의 주제를 꾸려 볼 수 있는 ‘컬렉션’서가를 배치 및 운영하게 됨으로써 정보와 사람이 자유로이 드나드는 ‘공터’가 됐다. 도서관의 중심이 ‘책’이 아니라 ‘책을 찾고, 보고, 즐기는 사람’으로 회복된 것이다.

© 화랑초



상 5층 화랑도서관 열람실 내  
'BOOK-TUB' 독서공간  
하 6층 화랑도서관 컴퓨터 존과  
계단식 서가





© 파견작



- 상 전체 공간과 같은 마감재를 사용한  
5층 인포메이션 센터  
하 마을 전경이 한눈에 내려다보이는  
6층 열람실

## 도시의 맥락 속에서 공공공간의 역할과 의미

공릉청소년정보센터(노원구 화랑도서관)의 리모델링은 공동동을 가로질러 가는 긴 경춘선 숲길공원의 모습과 ‘아름다운 언덕’이라는 공릉(孔陵)의 뜻에서 건축적 영감을 얻어, 1층부터 6층까지의 공간이 수직적으로 배치된 하나의 마을로서 공간의 큰 개념을 잡아왔다. 그리고 층마다 주어진 공간의 성격을 따라 ‘공벽(孔壁, 아름다운 벽)’, ‘공작(孔作, 아름다운 제작)’, ‘공구(孔丘, 아름다운 언덕)’ 등의 이름을 붙여가며 공동동 마을과의 관계를 건축적으로 연결하게 됐다.

참여설계 과정에서 모아진 사용자의 의견을 바탕으로, 칸막이와 벽으로 막혀 있던 예전 공간은 마을을 향해 활짝 열렸다. 여전히 고유의 기능을 가진 여러 공간이 독립성이 보장되면서도 단절되지 않은 중첩된 공간의 집합으로 탈바꿈해 자리 잡았다. 엄마 손을 잡거나 아빠 품에 안겨서 어린이도서관을 들어오는 아이들도, 유스카페에서 신나게 게임을 즐기는 트윈세대도, 도서관에서 편안하게 몸을 기대어 독서 삼매경에 빠진 어른들도 이 안에서(사용자와 운영자가 함께 만들어 나가는 진정한 ‘열린 공터’에서) 새롭게 회복한 공동동 마을의 사랑방을 함께 공유하는 경험을 하게 되리라 기대한다.



1층 평면도



2층 평면도

© (주)이마루스튜디오건축



1. 청소년 놀이 및 활동공간 '유스카페'
2. 라운지 공간
3. 음악 및 미디어 공간
4. 조리공간 '요리조리'
5. 만화공간
6. 영상공간
7. 파우더룸
8. 꿈을 청소년팀 업무공간

3층 평면도



1. 가변형 모임공간 '번뜩' & '파닥'
2. 유아들을 위한 좌식공간 '풍덩'
3. 라운지 공간

4층 평면도



1. 도시서가
2. 서가연덕
3. 회의연덕
4. 책마을 도서관팀 업무공간
5. 폰부스

5층 평면도



1. 골목서가
2. 창가조망형 서가
3. 컬렉션 서가
4. 회의공간
5. 회의공간
6. 폰부스

6층 평면도

# 클리오 사옥

## 도시풍경을 만드는 세 가지 전략

### 임재웅

(주)건축사사무소 오씨에이 대표

### 개요

위치	서울특별시 성동구 왕십리로 66
용도	업무시설
대지면적	989.00m <sup>2</sup>
건축면적	586.65m <sup>2</sup>
연면적	7,089.26m <sup>2</sup>
규모	지하 2층, 지상 14층
높이	72.5m
건폐율	59.32%
용적률	415.42%
구조	철골철근콘크리트조
설계	(주)건축사사무소 오씨에이
설계담당	김희동 실장, 정인철, 박경은
구조설계	중앙구조
기계설계	포레스트엠이씨
전기설계	성진티이씨
시공	(주)성현이앤씨
설계기간	2016. 4.~2017. 4.
시공기간	2017. 6.~2019. 8.
건축주	(주)클리오



클리오 사옥 북면







클리오 사옥에서는 ‘300평이 되지 않는 대지에서 어떻게 건축의 공공성을 확보할 수 있을까’ 하는 질문에 대한 해답을 찾는 데 많은 노력을 기울였다. 그에 따라 대지면적 가운데 6분의 1을 비워서 시민들이 잠시 쉬다 갈 수 있는 공개공지를 제공하고, 주변 아파트 주민을 위한 인도를 만들고, 성큰가든을 확보하고 지상층의 건물 매스를 후퇴시켜 보행자를 위한 공간을 마련하면서 시각적으로 공간을 열어 건축의 공공성을 확보하려고 시도하였다. 향후 길 건너 호텔 블록이 완성되고 ‘서울의 숲’으로 보행 통행량이 많아지면 비움을 통해 확보한 건축의 공공성은 더욱 빛을 발하게 될 것이다.









© 클리오



© 클리오

좌     클리오 사옥 정면  
우 · 상     도시풍경과 클리오 사옥 서측면  
우 · 하     북측에서 바라본 전경





층별로 다른 뷰를 감상할 수 있는 테라스



© 리얼인조

© 리얼인조



© 리얼인조



상 14층 옥상 테라스에서 바라본 풍경  
하 가슴이 탁 트이는 테라스뷰





1층 주출입구





© 2020



© 2020



좌 2층 천장까지 트여 시원함을 자랑하는 1층 로비  
우·상 정갈한 사무실 내부 모습  
우·하 14층 휴게실

대지가 사방으로 열린 곳에 위치하여 다양한 도시의  
 풍경을 조망할 수 있다. 테라스는 다양한 도시의  
 풍경을 조망할 수 있는 뷰 파인더의 역할을 한다.  
 테라스를 통해 바라보는 도시의 풍경은 창문을  
 통해 바라보는 것과 비교할 수 없다. 열린 풍경 자체도  
 다르지만 자연을 피부로 직접 접촉하는 상황과  
 그렇지 못한 것과의 차이가 더 클 것이다.



© 파인더

이번 프로젝트를 진행하면서 크게 세 가지 고민에 대한 해법을 찾으려고 노력하였다. 첫째 고민은 도시 스케일의 이야기를 하기에는 300평이 안 되는 작은 땅이지만, ‘어떻게 하면 건축의 공공성을 실현할 수 있을까?’에 대한 해법을 찾는 것이었다. 둘째는 고층화하고 있는 사무실 건축에서 인간과 땅의 관계에 대해 고민하였다. 마지막으로 이미 우리 삶의 일부가 되어 버린 자동차에 대해 고민하였다. 자동차와 인간, 자동차와 도시에 대한 고민이었다. 이번 프로젝트가 영광스럽게도 서울시 건축상 대상을 받게 되었는데, 짐작하건대 심사위원들께서 이러한 고민들에 공감해 주신 것이 아닌가 생각한다.

### 비움을 통한 건축의 공공성

‘2019 서울도시건축비엔날레’ 총감독을 맡으면서 내건 주제가 ‘집합도시: 함께 만들고 함께 누리는 도시’였다. ‘도시와 건축의 공공성은 무엇이고, 어떻게 구축되는가’ 하는 질문을 전 세계에 던지고 서로 토론하며 해법을 찾고자 하였다. 도시의 공공성을 구축하기 위해서는 도시적 스케일의 슈퍼 프로젝트가 갖는 역할도 중요하지만, 작은 필지 하나하나가 공공성을 확보하려는 작지만 큰 시도들이 누적되는 것이 더욱더 중요하다.

클리오 사옥에서는 ‘300평이 되지 않는 대지에서 어떻게 건축의 공공성을 확보할 수 있을까’ 하는 질문에 대한 해답을 찾는 데 많

© 피엔하



클리오 사옥 정면

© (주)건축사사무소 오세에이



비움을 통한 건축의 공공성



서울숲과 클리오 사옥

© 126

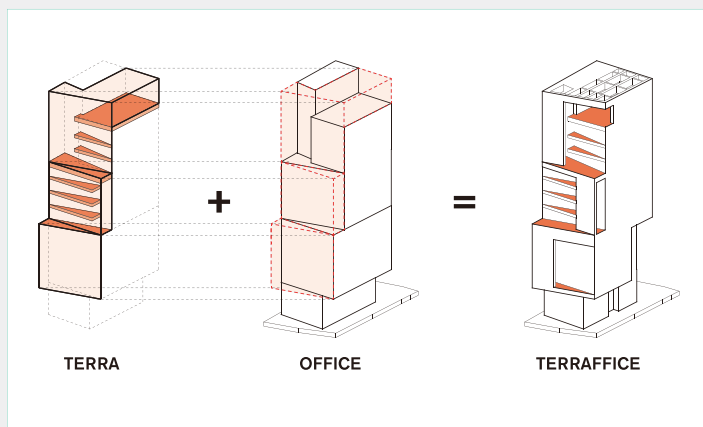
은 노력을 기울였다. 그에 따라 대지면적 가운데 6분의 1을 비워서 시민들이 잠시 쉬다 갈 수 있는 공개공지를 제공하고, 주변 아파트 주민을 위한 인도를 만들고, 성큰가든을 확보하고 지상층의 건물 매스를 후퇴시켜 보행자를 위한 공간을 마련하면서 시각적으로 공간을 열어 건축의 공공성을 확보하려고 시도하였다. 향후 길 건너 호텔 블록이 완성되고 ‘서울의 숲’으로 보행 통행량이 많아지면 비움을 통해 확보한 건축의 공공성은 더욱 빛을 발하게 될 것이다.

### 건축의 양면을 구축하는 새로운 전략:

### TERRAFFICE=TERRACE+OFFICE

그동안 우리 건축사사무소는 건축과 도시에 대한 여러 유형과 전략을 선보여 왔다. 이러한 유형과 전략들은 대지의 상황이나 프로그램의 종류에 따라 다양한 결과물로 나타났다. 이번 프로젝트는 도시적 스케일로 ‘사방에서 쉽게 인지될 수 있는 대지’의 조건과 ‘불특정 다수가 아닌 모든 층의 기능을 세세히 정의해야 하는 사옥’이라는 프로그램의 특성을 가지고 있었다. 프로젝트를 진행하면서 이러한 특성으로 인해 외부 관찰자와 내부 경험자를 동시에 만족시킬 수 있는 새로운 전략에 대한 필요성을 느끼게 되었다. 이에 따라 새로운 전략으로 내놓은 것이 ‘TERRAFFICE’이다. 이는 땅을 의미하는 ‘TERRA’와 사무공간을 의미하는 ‘OFFICE’를 합친 합성어이다.

인간에게 삶의 터와 일터에서 땅을 밟고 사는 것은 지극히 자연스러운 일이다. 그러나 우리가 많은 시간을 보내는 사무공간이 효율 일변도의 공간으로 진화되고 점점 고층화되면서 일터에서 땅을 밟고 자연을 느끼게 하는 것은 거의 불가능한 일이 되고 있다. ‘일터



TERRAFFICE 디자인 콘셉트

© (주)건축사사무소 오세에이



에서 땅을 밟고 자연을 느끼게 하는 방법이 없을까?’ 그 해법으로 제안하는 것이 사무실의 모든 층에 테라스를 두는 새로운 유형의 사무실인 TERRAFFICE이다.

### 다양한 도시풍경을 만드는 백색 프레임: 관찰자의 시점

클리오 사옥의 테라스는 4개 층마다 벽 구조로 지지되는 비교적 큰 규모의 테라스가 엇갈리게 적층되어 있고, 그 사이에 매층 작은 테라스가 매달려 있는 구조로 되어 있다. 이러한 테라스는 사람과 자연이 만나는 매개공간이면서 다양한 도시의 풍경을 만드는 중요한 요소인 프레임이 된다. 프레임은 그 자체가 간결할수록 다양한 변화를 잘 담아낼 수 있다. 재료도 백색 박판세라믹과 저철분 유글라스, 저철분 유리 세 가지로만 조합되어 있어 주변의 풍경을 잘 담아낸다. 백색의 이미지는 색조 화장품 회사의 이미지를 잘 반영하기도 한다.

이러한 프레임으로 장착된 클리오 사옥은 도시의 다양한 지점에서 관찰된다. 성수대교를 따라 북쪽으로 이동하면 서울의 숲 너머로, 왕십리로를 따라 남쪽으로 이동하면서 도로의 선형을 따라 다양한 풍경으로 관찰된다. 서울의 숲 거울연못과 언더스탠드에비뉴 그리고 뚝섬역에서도 관찰된다. 설계 당시 의도한 장면도 있고 뜻밖의 발견도 있다. 어차피 도시는 그런 것이 아닌가?

© 퍼먼즈



도시풍경과 클리오 사옥 서측면

© (주)건축사사무소 오세에이



관찰자의 시점 다이어그램





사용자의 시점 다이어그램

### 다양한 도시풍경의 조망을 가능하게 하는 뷰 파인더: 사용자의 시점

대지가 사방으로 열린 곳에 위치하여 다양한 도시의 풍경을 조망할 수 있다. 테라스는 다양한 도시의 풍경을 조망할 수 있는 뷰 파인더의 역할을 한다. 테라스를 통해 바라보는 도시의 풍경은 창문을 통해 바라보는 것과 비교할 수 없다. 열린 풍경 자체도 다르지만 자연을 피부로 직접 접촉하는 상황과 그렇지 못한 것과의 차이가 더 클 것이다. 카메라의 뷰 파인더로 도시의 풍경을 찍듯이 테라스의 위치와 방향을 목표를 가지고 설정하였다. 거의 모든 층에서 남쪽으로 한강, 서쪽으로 남산, 멀리 동쪽으로 롯데타워를 조망할 수 있다.

## 새로운 주차 전략: 시카고의 교훈

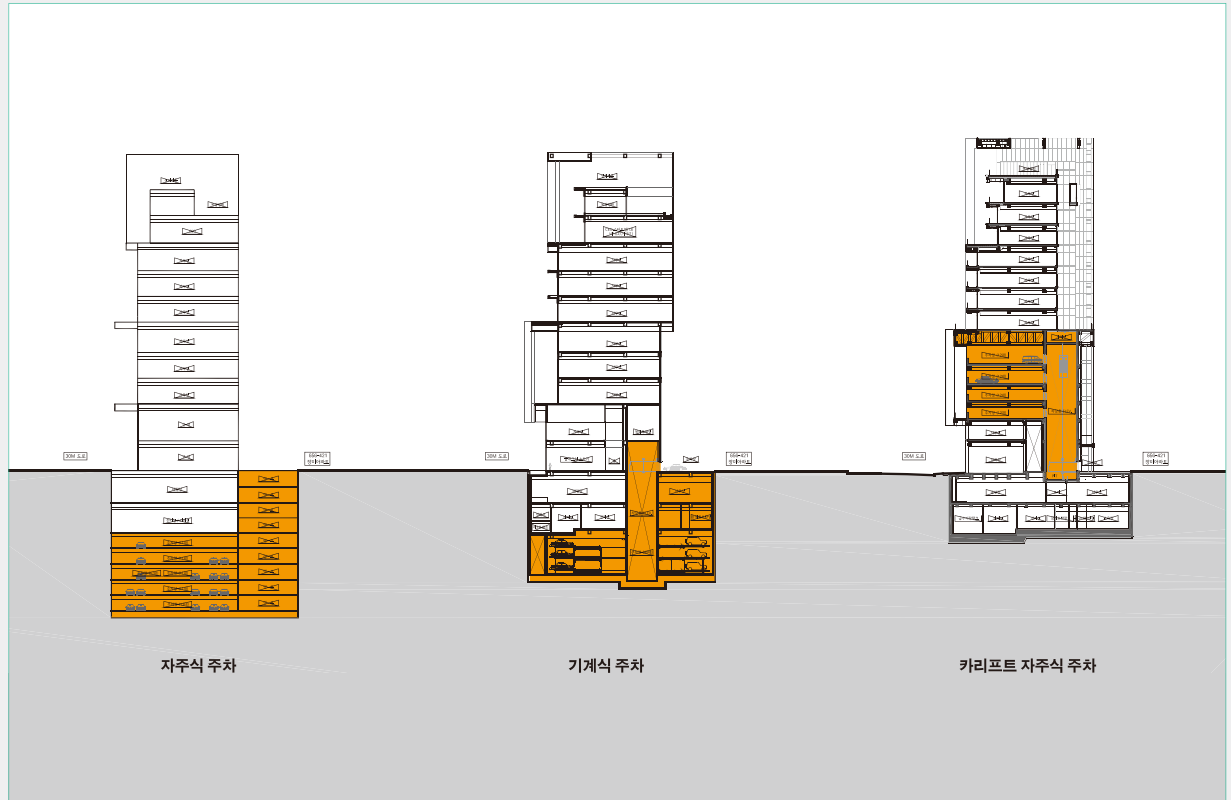
설계 당시 두 가지의 고민이 있었다. 첫째는 ‘어떻게 하면 길 건너에서 43층으로 신축 중인 아파트 및 호텔 건물과의 높이 차이를 극복하고 존재감 있는 사옥을 건축하느냐’는 것이었다. 제한된 용적률에 의하면 가능한 최대 층수가 10층이었기 때문이었다. 둘째 고민은 법규가 허용하는 건축 가능한 지상층 면적으로는 필요한 면적을 채우기에 턱없이 부족한 것이었다. 이러한 고민들을 안고 설계를 진행하던 중에 다른 일로 시카고 출장길에 올랐는데, 시카고의 고층 건물 중에 저층부가 주차공간인 것이 많았다. 지하가 단단한 암반이고 지하수위가 높아서 주차 시설을 지하에 넣는 것보다 지상층으로 올리는 것이 훨씬 경제적이기 때문이었다.

© 피에르  
12

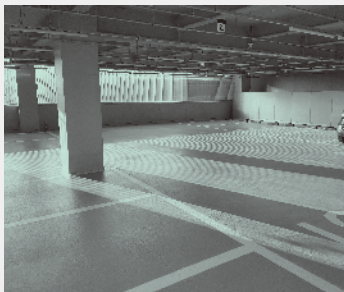


5층 주차장

© (주)건축사사무소 오세에이



주차 시스템 단면



상 1층 카리프트 자주식 주차 출입구  
중 5층 주차장 실내  
하 5층 카리프트 자주식 주차 출입구

시카고 출장에서 돌아와 주차는 당연히 지하 주차 또는 기계식 타워 주차라는 고정 관념을 버리고 과감하게 지상층에 카리프트 자주식 주차 시스템을 도입하였다. 지상3층에서 6층까지를 자주식 주차장으로 하고 원활한 차량 소통을 위하여 카리프트 두 대를 설치하였다. 주차장은 「건축법」상 용적률 산정에서 제외되기 때문에 지상층의 연면적을 그대로 유지하면서 지하층의 공간을 고스란히 필요한 기능으로 채워 부족한 면적 문제도 해결하였다. 게다가 지상 10층짜리 건물이 14층이 되어 건물의 비례도 좋아지고 ‘난쟁이’ 콤플렉스를 어느 정도 벗어날 수도 있었다. 시카고를 몇 차례 다녔지만 절실할 때 빛이 나는 시카고의 교훈이었다.

# auri 소식

건축공간연구원  
연구과제 소개  
132

포럼 및 세미나  
136

연구원 단신  
139

건축공간연구원의 신규 과제를 소개하고  
포럼, 토론회, 세미나 등 다양한 활동내용을 정리하여 수록하였다.

# 건축공간연구원 연구과제 소개

구분	과제명	과제책임
수탁 과제	지능정보기술기반 보행사고 예측 및 위험요인 개선기술 개발	오성훈
	2020년 스마트시티 시범도시 규제 샌드박스 활성화사업 (규제분석 및 심의 지원)	조상규
	스마트 도시계획체계 및 관련 법령 연구	박성남
	제2차 건축자산 진흥 기본계획 수립 연구	염철호
	집수리 활용 저층주거지 재생방안 연구 용역	서수정
	동아시아 역사도시 진흥원(부여) 타당성 조사	심경미

## 수탁과제

### ① 지능정보기술기반 보행사고 예측 및 위험요인 개선기술 개발

현재 우리나라의 교통사고 분석시스템은 경찰청 산하 도로교통공단에서 운영 중인 TAAS(Traffic Accident Analysis System)에서 이력 DB를 기반으로 과거 교통사고의 부분별 통계검색 서비스 및 기본적인 GIS 분석기능을 제공하고 있다. 그러나 TAAS의 GIS분석은 사고이력 데이터를 노선별, 지역별, 부문별로 재분류하는 데 그치고 있어 사고원인을 심층 분석하는 기능은 제공하지 않고 있다. 이에 개별 도로와 주변 토지이용, 교통현황 등의 관련 정보를 공간적으로 종합·분석하여 기존의 단편적인 보행 안전성에 대한 분석 및 평가 개선이 요구되는 상황이다.

이에 이 연구는 정형·비정형 데이터(사고이력 데이터, 보행자 행태, 보행자길 네트워크 데이터, 교통/토지이용 데이터 등)를 종합한 보행안전 빅데이터 DB플랫폼(보행 안전지도)을 구축하고자 한다. 그리고 보도의 물리적 현황과 보행자 행태 조사 시에는 스마트폰 카메라와 LiDAR를 이용하여 개별 보행자 행태와 보도현황을 수집하고 딥러닝 기반 보행패턴 반복 학습(AI 보행궤적군 분석)을 활용해 보행교통사고 원인진단 분석기능 및 예측기술을 개발하고자 한다. 나아가 보행자 교통사고가 밀집된 구역을 테스트베드로 선정하여 운전자 측면이 아닌 보행자 측면에서의 문제점 진단 및 예측기술 모형을 수정하고 위험구간 개선 기술의 시범 적용을 통한 효과를 실증할 예정이다. 이를 통해 보행관련 시설 및 보행사고 정보통합기술을 확보하고 안전정보 수집·분석의 지능화로 인한 보행자 안정성 및 편의성이 향상될 수 있는 기반이 마련될 수 있을 것으로 기대하고 있다.

이 연구는 행정안전부 '국민수요 맞춤형 생활안전 연구개발사업'의 일환으로 진행 중인 연구이다. 주관연구기관은 가천대학교 산학협력단이며 건축공간연구원은 협동연구기관으로 참여하고 있다. 이외에도 이 연구에는 한국건설기술연구원, 아이티에스뱅크, 델리아이글로벌,



(주)동림티엔에스, 네이버시스템 총 5개 연구기관이 공동 및 위탁 연구기관으로 함께 참여하고 있다.

오성훈

## ② 2020년 스마트시티 시범도시 규제 샌드박스 활성화사업(규제분석 및 심의 지원)

AICBM(AI, IoT, Cloud, Bigdata, Mobile) 등 4차 산업혁명 시대의 혁신 기술이 급속하게 발전하고 있으나, 관련 규제로 인해 서비스화에 제약이 큰 실정이다. 정부는 이러한 문제 해결을 위해 2020년 2월 스마트시티 규제 샌드박스 제도를 시행했다. 스마트시티 규제 샌드박스 제도는 규제로 인해 현실 적용이 어려웠던 스마트 기술과 서비스에 일정 기간 동안 특례를 부여해 특정 공간에서 실험할 수 있도록 하고, 실험 과정에서 안전성이 검증될 경우 관련 규제를 개선하는 제도이다. 스마트시티 규제 샌드박스 제도는 「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」 제47조제1항에 따라 국가시범도시, 스마트시티 챌린지, 혁신성장동력 R&D 대상 지역에 한정해 적용 가능하다.

이 연구의 첫 번째 목적은 신설된 스마트시티 규제 샌드박스 제도의 운영을 지원하는 것이다. 둘째, 스마트시티 규제 샌드박스 제도 운영을 통해 도출된 관련 규제 개선 방안을 제시하는 것이다. 셋째, 국내 외 규제 샌드박스 사례 분석을 통해 스마트시티 규제 샌드박스 제도의 개선 시사점을 도출하는 것이다. 주요 연구 결과는 다음과 같다. 첫째, 2020년 스마트시티 규제 샌드박스 제도를 3차에 걸쳐 운영하며, 세종, 부산, 인천, 부천, 시흥 등 5건의 스마트규제혁신지구 지정에 지원했다. 또한, 11건의 스마트실증사업 승인을 지원했다. 승인된 스마트실증사업의 주요 서비스 내용은 '시각장애인용 위한 경로안내 및 비대면 주문결제 플랫폼 서비스', '이용자의 이동권 개선을 위한 IoT 기반 운행보조 시스템', '드론을 활용한 도시가스배관 안전관리 서비스' 등이다. 둘째, PM(Personal Mobility), 드론, 건축물 데이터 공개, 헬스케어, MaaS(Mobility as a Service) 등 승인된 스마트실증사업별 관련 규제 개선안을 제시했다. 셋째, 국내 외 규제 샌드박스 제도를 분석

한 결과, 국내 타 부처의 규제 샌드박스 제도는 금융, 산업, ICT 융복합 등 특정 분야에 한정되어 있지만, 스마트시티 규제 샌드박스 제도는 환경, 의료, 교통, 에너지 등 다양한 분야를 포괄하고 있는 것으로 나타났다. 해외 규제 샌드박스 제도 분석 결과, 실증사업별 '개별지도 제도' 운영, 신청 난립을 방지하기 위한 신청 업체 평가 조건의 구체화 등의 시사점을 도출했다. 향후, 지속적인 스마트시티 규제 샌드박스 제도 운영을 통해 국민 삶의 질 향상과 도시 문제 해결에 기여하는 혁신 기술과 서비스를 구현할 수 있을 것으로 기대한다.

조상규

## ③ 스마트 도시계획체계 및 관련 법령 연구

현 정부는 스마트도시 확산 및 지역 특성에 맞는 혁신기술 적용 등을 위하여 「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」 제8조에 따른 전국 지자체의 스마트도시 계획을 장려하고 있으며, '스마트도시형 도시재생', '스마트 챌린지' 등의 스마트시티 정책을 적극적으로 추진하고 있다. 이에 스마트도시계획에 대한 지자체의 관심이 높아져 스마트도시계획 수립 지자체 및 관련 전담 조직 신설도 증가하는 상황이다. 그러나 현재의 스마트도시계획은 신도시 및 대규모 사업 중심에서 기존 도심 및 중·소규모 사업으로 확장되는 등 과도기적 상황으로 지역 여건에 대한 반영 미비, 서비스 위주의 계획으로 공간 계획으로 발전 미흡, 계획의 수립·지원을 위한 검토절차 및 향후 사업의 운영·관리를 위한 사항의 부재 등 계획 내용의 순차적인 발전과 절차적 사항에 대한 보완이 요구되는 상황이다. 또한, 스마트도시계획은 기존의 물리적 기반시설을 통한 도시문제 해결 방식에서 신기술의 적용 및 상향식 계획, 데이터 기반의 정책 등을 다루어 기존 도시계획과 차별화된 특성을 가지며, 이를 고려한 상위 계획 및 관련 계획과의 연계방안 등이 필요하다. 따라서 스마트시티가 전국적으로 확산되는 현 시점에서 지자체의 스마트도시계획의 질적 수준을 높이고 계획을 내실 있게 운영할 수 있도록 스마트도시계획체계를

정립하고 관련 법령 및 지침의 개선을 필요로 하고 있다. 이에 이 연구는 기 수립된 스마트도시계획의 현황을 파악하고 내용을 비교·분석하며 전문가 자문 및 수요조사 등을 통해 스마트도시법 등 관련 법령 및 지침의 개선방안을 제시하고자 한다. 이를 통해 도시문제에 효과적으로 대응하기 위한 스마트도시계획의 발전방안 모색과 체계적인 계획의 수립 및 실행, 사업 등의 운영·관리를 위한 절차적 지원으로 지속적인 스마트도시가 형성될 수 있는 기반을 마련하고자 한다.

박성남

#### ④ 제2차 건축자산 진흥 기본계획 수립 연구

지난 2014년 6월 한옥 등 건축자산을 보전·활용하거나 미래의 건축자산을 조성하기 위하여 필요한 사항을 정함으로써 국가의 건축문화 진흥 및 경쟁력 강화에 기여함을 목적으로 하는 「한옥 등 건축자산의 진흥에 관한 법률」이 제정되었고, 동법 제4조에 따라 2015년 12월 “제1차 건축자산 진흥 기본계획(2016~2020)”이 수립되었다. 제1차 기본계획에서는 “기억과 일상이 어우러진 건축, 풍요로운 삶의 자산”을 비전으로, ‘건축자산의 가치 공감’과 ‘생활 속에서 누리는 건축자산’을 목표로 6대 실천과제, 16개 세부 실행계획, 38개 세부사업이 마련되었다. 그동안 총 11개의 광역지자체가 건축자산 진흥 시행계획을 수립하였고, 건축자산 기초조사 실시, 건축자산 진흥구역 지정, 한옥 산업화를 위한 국가 R&D 추진 등 법률과 제1차 기본계획에 따른 정책과 사업들이 추진되어 왔다. 하지만 건축자산 부문은 여전히 정책의 초기단계로 건축자산 보전·활용의 필요성에 대한 공감대 형성과 지역에서 관련 정책 추진의 실행력 담보를 위한 기반 마련이 요구되고 있다. 한옥 부문은 2010년의 ‘국경향상을 위한 신한옥플랜’ 발표 이후 정책추진 및 산업화의 기반마련과 선도모델 구축이 지속적으로 추진되어 왔으나, 최근 한옥 건립 추이가 정체를 보이고 있고, 그간 추진된 기술개발의 확산과 새로운 한옥수요 창출이 요구되는 상황이다.

이 연구는 2020년으로 제1차 건축자산 진흥 기

본계획이 종료됨에 따라, 그간 추진된 정책성과와 현황을 진단하고 향후의 여건변화 분석을 통해 제2차 건축자산 진흥 기본계획의 수립을 지원하는 것을 목적으로 하고 있다. 이 연구에서는 건축자산 부문과 한옥 부문으로 나누어 산·학·연·관의 관련 분야 전문가가 참여하는 TFT를 구성하여, 그간의 정책 추진 성과 분석을 통해 한계 및 문제점을 정리하고, 향후의 여건변화를 포함한 대응 전략을 논의하였다. TFT 논의결과를 바탕으로 제2차 건축자산 진흥 기본계획의 3대 추진전략으로서 ①건축자산 진흥 정책 추진기반 구축, ②건축자산 가치증진 및 민간시장 활성화, ③신기술 확산을 통한 한옥의 현대화 및 체험 기회 확대를 설정하고, 12개의 추진과제와 38개의 세부 실천과제를 도출하였다. 제2차 건축자산 진흥 기본계획(2021~2025)은 공청회(11월 3일 시행)와 국가건축정책위원회 심의가 완료되어, 연내 확정될 예정이다.

염철호

#### ⑤ 집수리 활용 저층주거지 재생방안 연구 용역

2014년 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」에 의해 도시재생선도사업이 시작된 이후 현재까지 300여 개소 이상의 국비지원 도시재생사업이 전국적으로 시행되고 있다. 이 중 노후주거지를 대상으로 하는 도시재생사업은 2019년까지 233개소로 거주자의 주거환경 개선을 최우선 목표로 설정하고 있다. 이와 함께 「빈집 등 소규모 주택정비특별법」에 의한 가로주택정비사업이나 자율주택정비사업, 「건축법」에 의한 필지단위 주택정비를 위한 집단적 건축협정제도 도입 등 노후주거지 재생을 위한 다양한 제도가 도입되었다. 그러나 미집도 필지와 소규모 필지가 밀집해 있는 노후주거지 특성상 도로 확장이 전제되지 않는 소규모 주택정비사업이나 필지단위 주택정비사업은 주택정비 수요를 불러일으키는 데 한계가 있다. 이에 2016년부터 도시재생사업의 일환으로 주거환경개선이 어려운 지역을 중심으로 집수리 지원사업을 추진하였다. 2020년 기준으로 가구당 1,200만 원까지 자부담

10%로 공사비를 지원하는 집수리 지원사업은 사유재산에 대한 재정지원은 특혜소지가 있다는 점에서 지붕이나 담장, 외벽 등 외관개선에 한정해서 공사비를 지원함으로써 노후주택의 성능개선 효과를 기대하기는 어려웠다. 또한 지역 내에서 집수리 사업이 산발적으로 추진됨에 따라 주거환경개선효과가 주변지역으로 확산되지도 못하였다. 더욱이 행정적으로는 집수리 지원절차의 미비, 집수리 업체의 영세성으로 인한 시공하자, 이력관리의 부재 등으로 집수리 지원 사업 자체를 기피하는 원인이 되었다.

이 연구에서는 이러한 집수리 지원사업의 한계를 극복하기 위해 체계적인 집수리 지원사업 절차를 마련하고 노후주택성능개선과 주거환경개선 효과를 극대화하기 위해 '골목길 정비 연계형 집수리 시범사업'을 제안하였다. 또한 시범사업 추진 성과를 분석하여 일반지역에 '골목길 연계형 집수리 지원사업'을 확산시킬 수 있는 정책 및 제도개선안을 제안하는 데 목적이 있다.

시범사업은 2017년 이후 선정된 도시재생뉴딜 사업대상지 중 6개소를 선정하여 경관관리연계형, 에너지관리형, 공공기여형, 거점시설연계형, 사회공헌활동연계형의 5가지 사업 유형 중 골목길 특성에 적합한 유형을 선택하여 시행하도록 하였다. 또한 집수리 상담에서 주택 상태진단, 적절한 집수리 공사비용 산출, 시공과 유지관리까지 전 과정에 걸쳐 체계적인 지원시스템을 제시하였다. 이를 위해 시범사업 대상지마다 집수리 수요조사와 주택 상태진단을 위한 집수리 점검단을 구성, 운영하도록 하였으며 골목길 회의를 추진하도록 하였다.

이 연구는 지방자치단체와 지역주민, 집수리 관련 전문가 그룹이 함께 참여하는 현장기반의 실증연구로서 시범사업 추진성과는 '골목길 정비 연계형 집수리 사업'이 노후주택 에너지 성능개선을 통한 그린뉴딜 정책에 부합한다는 사실을 입증할 수 있을 것으로 기대한다. 이를 통해 집수리 지원사업을 주택성능개선사업으로 정착시키고 도시재생뉴딜사업에서 추진하는 '골목길 정비 연계형 집수리 사업'을 확산하는 데 기여하고자 한다.

서수정

## 6 동아시아 역사도시 진흥원(부여)

### 타당성 조사

2011년 7월 개정된 「고도 보존 및 육성에 관한 특별법(이하 고도육성법)」은 고도(古都)로 지정된 경주·공주·부여·익산에서 역사문화환경의 보존·육성사업과 고도 주민의 생활환경 개선 및 복리 증진을 위한 사업을 주요 내용으로 하는 '고도보존육성기본계획'을 수립하도록 하고 있다. 연구의 타당성조사 대상인 '동아시아 역사도시 진흥원'의 시작은 2017년 수립된 '부여 고도보존육성 기본계획(변경)'에서 비롯한다. 이 기본계획에는 부여 고도를 보존, 육성하기 위한 비전과 목표를 제시하고 이를 위한 추진전략과 세부사업을 담고 있다. 이 가운데 부여고도의 연구기반 구축을 위한 일환으로 라키비움 성격의 '동아시아 역사문화 진흥원'의 설립을 제안하였다. 이후 2019년 충청남도청과 부여군청에서는 진흥원 건립사업의 추진과 구체화를 위해 (국립)동아시아 역사도시 진흥원 조성에 대한 기본방향과 운영에 대한 연구를 진행하였다.

이 연구는 기존에 제안된 사업계획과 선행연구를 토대로, 국가가 설립하는 기관으로서 '동아시아 역사도시 진흥원'을 부여에 설립하는 것과 관련하여, 기본구상과 설립형태, 사업타당성 조사를 원점부터 전면 재검토하는 것을 목적으로 한다. 이를 위해 ① 진흥원의 범주설정을 위한 '동아시아' 및 '역사도시', '진흥원' 등 관련 개념 검토 및 이론적 고찰 ② 역사도시 관련 정책추진 현황 및 한계점 도출 ③ 진흥원 및 국내외 유사기관 사례조사 분석 ④ 동아시아 역사도시 진흥원의 비전 및 목표, 주요 기능 등 기본구상 ⑤ 입지검토 및 건축계획 제시 ⑥ 경제성타당성 분석 등을 주요내용으로 하고 있다.

이 연구는 「고도육성법」에 의해 지정된 4개 고도를 포함한 국내 역사도시의 진흥을 위해 국가 차원의 진흥원 건립에 대한 구체적인 설립방향과 사업추진계획을 제시하고, 설립필요성 및 사업타당성을 제시함으로써, 국내 역사도시에 대한 인식을 제고하고 발전정책 추진을 위한 기반을 마련하는 데 기여하고자 한다.

심경미

## 2020 고령친화 커뮤니티 정책포럼 '복지와 도시·건축의 만남, 약속, 그리고 기대' 개최



건축공간연구원은 12월 14일(월) 커뮤니티하우스 마실에서 '2020 고령친화 커뮤니티 정책포럼'을 온라인 생중계로 개최하였다.

대통령직속 저출산·고령사회위원회와 함께 주최하고 auri 고령친화정책연구센터가 주관하는 이번 포럼은 '복지와 도시·건축의 만남, 약속, 그리고 기대'를 주제로 우리나라 복지와 건축 도시 부문 간 협력을 통한 고령사회 대응 및 고령친화 커뮤니티 조성의 중요성과 지향점을 모색하기 위해 마련되었다.

이에 서형수 대통령직속 저출산·고령사회위원회 부위원장, 김성주 보건복지위원회 간사위원, 조웅천 국토교통위원회 간사위원의 축사를 시작으로, 고령친화 생활환경 조성을 위한 보건복지 및 건축도시 분야의 정책과 사례를 발표하고,

종합적 고령사회 대응 정책 및 지원연구의 시사점 도출을 위한 토론을 진행하였다.

먼저, 김지연 저출산·고령사회위원회 세대 공감과장은 '고령친화 커뮤니티 조성을 위한 "제4차 저출산고령사회 기본계획(2021-2025) 추진방향"'을 주제로 발표하였으며, 이어 고영호 부연구위원은 '고령친화 커뮤니티 조성을 위한 건축도시 정책연구와 과제'를 소개하였다.

한편, 건축공간연구원 고령친화정책연구센터는 인구구조변화 대응 고령친화 커뮤니티 조성 지원을 위해 올해 설치되었으며, 건강하고 활기찬 지역사회 지속거주 구현을 위한 정책연구, 고령사회 대응 국가·지자체 역량강화 등 다양한 사업을 추진하고 있다.

## 제1, 2차 AURI 경관포럼 개최

건축공간연구원 경관센터는 좋은 경관에 대한 공감대를 형성하고, 경관 우수사례를 널리 알리기 위해 올해 ‘통합마스터플랜과 경관’과 ‘지역의 경관 계획, 그 역할과 가능성’을 주제로 총 2회의 경관 포럼을 개최하였다.

11월 12일(목) 온라인 생중계로 진행된 제1차 경관포럼은 ‘좋은 경관이란 무엇인가?’에 대한 근본적인 질문을 논의하기 위해 세 도시의 사례를 들어 경관을 만들고 관리하기 위한 수단으로서 통합마스터플랜의 의의와 역할, 한계와 가능성 등을 모색하고자 하였다. 이에 안재락 경상대학교 도시공학과 교수가 ‘하동 통합마스터플랜 수립과 그 이후’, 배영욱 로컬드라이브 건축사사무소(주) 대표소장의 ‘말하는 철원 연결하는 신철원’, 마지막으로 조준배 유진도시건축연구소 본부장의 ‘영주시 경관계획 실행력 강화를 위한 실험’에 대해 발표하였다.

이어 12월 7일(월) 온라인 생중계로 진행된 제2차 경관포럼은 2014년 「경관법」개정에 의해 각 지자체마다 경관계획을 수립해왔으며, 재정비 계획 수립의 필요성이 높아감에 따라 기존 경관계획의 성과와 한계를 검토하고, 이를 반영하기 위해 ‘지역의 경관계획, 그 역할과 가능성’이란 주제로 진행되었다.

이에 경관계획을 수립한 전문가 및 담당 공무원과 함께 광역도, 특별시·광역시, 기초지자체 단위의 경관계획을 살펴보고, 향후 지역 경관관리를 위한 정책적, 제도적 개선방향을 논의하는 시간을 가졌다.

이외에도 국토교통부가 선진화된 국토 경관관리 기반 구축을 위해 추진한 ‘3차원 경관심의 기술공모전’ 수상작 시연회를 가졌으며, 이를 통해 4차 산업 시대에 대응하는 新 경관관리 수단을 보급하고자 하였다.





## 2020 경찰청-건축공간연구원 범죄예방환경설계 컨퍼런스 '1인 가구를 위한 범죄예방 정책' 개최



건축공간연구원은 경찰청과 함께 12월 3일(목) 온라인 생중계를 통해 '2020 경찰청-건축공간연구원 범죄예방환경설계 컨퍼런스'를 개최하였다.

이는 2019년 9월 체결한 경찰청과의 업무협약(MOU)을 통해 범죄예방 정책추진을 위한 공동 협력을 강화하기 위한 노력의 일환으로, 두 기관은 공동연구를 통해 수행한 '1인가구 밀집지역 범죄예방 가이드라인', '여성안심귀갓길 조성사업 효과성 분석' 연구의 결과를 알리기 위한 대국민 보고회를 마련한 것이다.

이번 컨퍼런스는 '1인가구를 위한 범죄예방 정책'을 주제로, 김창룡 경찰청장의 개회사와 박소현 건축공간연구원장의 환영사에 이어 범죄예방 환경조성 사업을 바람직한 방향으로 유도하기 위한 정책연구 성과를 발표하는 시간을 가졌다.

먼저 이재영 경찰청 범죄예방정책과 과장이 '예방적 경찰활동과 셉테드 발전 방향'을 발표하였으며, 박유나 연구원은 '한국형 범죄예방환경설계를 위한 장소프로파일 기법 연구'를 소개하였다. 마지막으로 손동필 연구위원은 '1인가구 밀집지역 범죄예방 환경설계'를 주제로 발표를 마쳤다.

종합토론에서는 정성원 세종대학교 교수가 좌장을 맡아 강석진 국립경상대학교 교수, 김도우 경남대학교 교수, 한민경 경찰대학교 교수가 토론자로 나섰다. 이를 통해 연구성과의 활용도를 제고하고 향후 국민적 공감대 형성을 바탕으로 내실있는 정책연구를 도모하고자 했다.

## 2020 대한민국 한옥공모전 시상식 개최

국토교통부가 주최하고 건축공간연구원 국가한옥센터가 주관하며, 국가건축정책위원회, 한국토지주택공사가 후원하는 '2020 대한민국 한옥공모전 시상식'이 지난 11월 18일(수)에 열렸다.

대한민국 한옥공모전은 우리 전통 건축인 한옥의 가치를 재조명하고 한옥에 대한 국민적 관심을 고취하기 위해 2011년부터 개최되고 있다. 올해 10회를 맞은 한옥공모전은 '한옥, 현대건축과 만나다'를 주제로 준공·계획·사진·영상 부문으로 나누어 진행되었으며, 특히 올해부터 디지털 매체의 발전과 파급효과를 고려하여 영상부문이 신설되었다. 4개 부문에 668개의 출품작이 접수되었으며, 엄정한 심사를 거쳐 준공부문 3점, 계획

부문 17점, 사진부문 25점, 영상부문 6점 등 총 51점 작품을 수상작으로 최종 선정하였다.

한옥 건축물의 종합적 완성도를 고려한 준공 부문 대상은 한옥 마당의 본질적 가치를 표현한 '일루와유(壹樓臥遊)'이며, 새로운 한옥에 대한 아이디어를 중점적으로 살핀 계획 부문 대상은 한옥 다세대 주택을 제시한 '한옥 현대주거와 만나다'에 게 수여되었다.

한편, 사진·영상 부문은 일상에서 발견할 수 있는 한옥의 아름다움과, 의미, 가치를 독창적으로 해석한 작품을 심사기준으로 삼았으며, 사진 부문은 '현대건축과 한옥의 만남', 영상 부문은 '구옥과 신옥의 만남'이 각각 대상을 수상하였다.

news





## 제2차 건축자산 진흥 기본계획 수립을 위한 공청회 개최

국토교통부가 주최하고 건축공간연구원이 주관한 '제2차 건축자산 진흥 기본계획 수립을 위한 공청회'가 지난 11월 3일(화) 서울 명동 포스트타워에서 개최되었다. 이번 공청회는 건축자산 보전·활용을 통한 국가 건축문화 진흥 및 지역 정체성 제고를 위해 관련 분야의 실무자 및 전문가, 국민들의 의견을 수렴하기 위해 마련되었다.

이에 김상문 국토교통부 건축정책관의 인사말을 시작으로, 엄철호 건축공간연구원 선임연구위원이 제2차 건축자산 진흥 기본계획(안)을 발표하였다. 제2차 건축자산 진흥 기본계획(안)은 국토교통부의 도시재생 뉴딜사업, 문화체육관광부의 문화재생활성화 사업 등 다양한 개발사업에서 범부처 협력형 사업을 추진할 수 있는 기반을 강화하고, 건축자산 활용을 가로막는 규제 등 관련 제도 합리화, 민간시장 활성화를 위한 선도모델 및 플랫폼을 구축 및 운영하며, 한옥건축양식 확산 유도 등

신기술의 확산과 한옥 산업 전문성 강화를 통한 한옥 현대화 및 체험기회 확대를 중심으로 구성된다.

이후 강동진 경성대학교 교수, 신안준 충청대학교 교수, 안창모 경기대학교 교수, 안국진 수원시정연구원 연구위원, 장옥연 온공간연구소 소장, 조정구 구가도시건축 대표, 국토교통부 관계자 등이 참석한 가운데 제2차 건축자산 진흥 기본계획(안) 수립을 위한 심도 있는 논의를 가졌다.

## 제3차 건축정책기본계획 공청회 개최

국토교통부와 건축공간연구원이 주최·주관하고, 국가건축정책위원회, 한국토지주택공사, 대한건축학회, 한국건축가협회, 대한건축사협회, 새건축사협의회, 한국여성건축가협회가 후원하는 '제3차 건축정책기본계획 공청회'가 지난 12월 10일(목) 온라인 생중계로 진행되었다.

건축정책기본계획은 「건축기본법」에 따라 2010년 처음 수립되었으며, 5년마다 국가 건축정책 비전과 기본방향을 설정하는 중요한 계획이다. 이에 국토교통부는 올해 7월부터 전문가로 구성된 제3차 건축정책기본계획 전담조직을 운영해왔으며, 8월에는 대국민 건축정책 아이디어 공모전을 개최하여 국민들이 제안한 아이디어를 기본계획(안)에 반영하였다.

이번 공청회는 대국민 건축정책 아이디어 공모전의 시상식으로 시작하였으며, 유광흠 건축공간연구원 기획조정실장이 제3차 건축정책기본계획(안)을 발표하였다. 제3차 건축정책기본계획(안)은 건축의 공공성 실현을 목적으로 주요 현안에 대응하고자 '일상의 가치를 높이는 건축, 삶이 행복한 도시'를 비전으로 설정하고 ① 공공건축 혁신과 도시·건축통합설계로 국민 생활공간 향상 ② 지역 건축안전성능 향상 및 탄소중립으로 지속가능한 도시 조성 ③ 건축산업 구조개선 및 역량강화를 통한 국가경쟁력 확보라는 3대 정책목표 아래 세부계획을 수립하였다.

공청회 이후 12월 22일(화)까지 국민생각함과 건축공간연구원 유튜브를 통하여 다양한 의견을 수렴하였다.



## 2020 GRAND DIT FESTA 개최

건축공간연구원 마을재생센터는 지난 11월 3일(화)부터 7일(토)까지 5일간 군산시민문화회관에서 '2020 GRAND DIT FESTA'를 개최하였다.

건축공간연구원과 군산시, 블루머스타드스튜디오가 공동주최한 이번 행사는 'Stop TALKING Start MAKING'을 모토로 시민들을 위한 시민들과 함께하는 공간을 직접 만들기 위한 취지로 기획되었다. 이 행사는 군산시민문화회관 옥상에 임시 스케이트보드 파크를 조성하기 위해 관심 있는 일반인 참가자를 모집하여 교육과 워크숍, 기획·설계, 시공 등을 함께 하는 등 택티컬 어버니즘 적용 방안을 고민하였다.

'군산시민문화회관의 민관협력형 도시재생을 위한 운영 및 건축기획연구' 수탁과제 일환으로 추진된 이번 행사는 앞으로도 다양한 활동을 전개할 예정이다. 그간 멈춰있던 군산시민문화회관의 일부 공간을 시범 운영하며, 오페라 공연, 서예 전시 등 시민들을 수동적 주체로 만드는 기존 시민문화회관의 활용법과 달리 시민들이 능동적 주체가 되는 참여형 공간으로서의 잠재력을 강화하기 위해 요가 등 정적 활동부터 스케이트보드 등 동적 활동까지 폭넓게 실험할 계획이다.





## 2020 아시아 도시경관상 수상작 선정

건축공간연구원은 지난 12월 17일(목), '2020 아시아 도시경관상(Asian Townscape Awards : ATA)' 수상작을 선정하여 발표하였다.

2010년부터 매년 개최된 아시아 도시경관상은 아시아 지역 내 우수 경관사례를 발굴하여 타 도시의 모범이 되며, 성과를 이룬 도시·지역·사업 등을 대상으로 5가지 심사기준을 통해 수상작을 선정하는 경관 관련 국제 시상제이다. 건축공간연구원은 유엔해비타트 후쿠오카 본부, 후쿠오카 아시아도시연구소, 아시아해비타트협회, 아시아 경관디자인학회와 함께 올해부터 공동주최자로 참여하여 한국, 일본, 중국, 기타 아시아 도시를 대상으로 총 11개의 본상(Asian Townscape Awards)과 2개의 심사위원상(Jury's Awards)을 선정하였다.

지난 10월 작품 공모를 진행한 결과, 국내에서는 자연경관, 도시경관, SOC경관 등 총 12개의 작품이 접수되었고, 이중 '시민과 함께 자라는 서울숲공원 이야기(서울숲그린트러스트)', '태화강 국가정원(울산광역시)', '40년 된 청사, 문화 담은 환경청사로 거듭나다(서울특별시 강동구청)'가 본상을, '예당저수지 느린호수길(예산군)'이 심사위원상을 받았다.

향후 건축공간연구원 경관센터는 아시아도시경관상을 통해 국내 우수 경관사례 발굴과 지원, 네트워크 구축을 지속해 나갈 계획이다.



## 2020 한국도시설계학회 건축공간연구원 특별세션 '21세기 도시설계의 담론과 실천' 개최

건축공간연구원은 지난 11월 7일(토) 2020 한국도시설계학회 추계학술대회에서 '건축공간연구원 특별세션'을 온라인 생중계로 진행하였다.

이번 행사는 '21세기 도시설계의 담론과 실천'을 주제로 도시설계 전문가들의 다양한 시각을 조명하고, 향후 도시설계가 가진 의제와 미래도시를 위한 비전을 모색하고자 마련되었다.

이에 박소현 건축공간연구원 원장, 류중석 중앙대학교 교수, 구자훈 한양대학교 교수, 정석 서울시립대학교 교수, 김영옥 세종대학교 교수, 김기호 서울대학교 교수, 이제선 연세대학교 교수로 구성된 도시설계전문가 인터뷰 시리즈를 제작 및 발표하며 도시설계를 바라보는 다양한 시각을 공유하였다.

이어진 특별세션의 주제발표에서 오성훈 선임연구원은 '새로운 도시공간을 위한 가로체계'를 소개했으며, 김성준 부연구위원은 '소외된 건축, 방치된 가로'라는 주제를 전하였다. 손동필 연구위원은 '새로운 삶, 새로운 커뮤니티'를 설명하였으며, 고영호 부연구위원은 '경험없는 경관'을, 마지막으로 한수경 부연구위원의 '도시위기에 대응하는 정의로운 녹지'를 주제로 발표를 마쳤다.

이를 통해 보행환경의 질을 개선하고 나아가 도시공간에서 생활하는 사람들의 만족도를 높일 수 있도록 도시공간과 가로체계, 건축과 가로, 커뮤니티 및 경관, 녹지 등 다양한 주제에 대해 논의하고, 이를 바탕으로 도시설계의 방향을 제시하고자 하였다.





## auri 도시·설계연구단 2020 연구성과 5분순삭 개최

건축공간연구원 도시·설계연구단은 지난 12월 21일 (월) 온라인 세미나로 '2020 연구성과 5분순삭'을 개최하였다.

이번 행사는 학계, 관련 분야 종사자, 일반인을 대상으로 도시·설계연구단의 2020년도 연구성과를 5분 동안 짧고 굵게 전달하는 페차쿠차 방식을 통해 진행되었다.

총 2부에 걸쳐 도시·설계연구단 소속 연구진 12인의 발표가 순차적으로 이어졌으며, 이후 토크에서는 권영성 서울대학교 교수, 김형규 홍익대학교 교수, 양재섭 서울연구원 선임연구위원, 이유미 상명대학교 교수가 토론자로 나서 연구단의 연구성과 및 향후 기획방향에 대한 다양한 의견을 나누었다.

1부	
김영지	공개공지의 지속가능한 운영을 위한 유지·관리 제도 개선 연구
박유나	한국형 범죄예방환경설계를 위한 장소프로파일링 기법 개발 연구
한수경	노상주차의 전략적 관리를 통한 가로공간 개선방안 연구
고영호	포용적 고령친화 커뮤니티 실현을 위한 고령자 복지정책의 공간적 개선 방안
허한결	접근성 분석 고도화를 통한 효율적인 생활SOC 관리방안 연구
오성훈	보행편의지수 개발 및 보행정책 평가체계 고도화 연구
2부	
김성준	포스트코로나 시대의 보행환경 예측 및 보행가로 설계 B&A
하재석	보행환경개선지구 및 도로다이어트 사업의 실제
손동필	1인가구 밀집지역의 범죄예방환경설계 가이드라인
현태환	범죄예방환경조성사업의 범죄두려움 개선 효과 분석
최가운	고령자의 도시환경 인식·만족도 조사
한승연	지역사회 생활환경 고령친화도 진단



## 2020 찾아가는 공공건축 교육 프로그램 실시

건축공간연구원은 공공기관 관계자를 대상으로 '2020 찾아가는 공공건축 교육'을 실시하였다.

이번 교육은 공공건축과 도시의 가치, 바람직한 공공건축의 요건 등 교양 프로그램을 중심으로 구성되며, 지난 10월부터 12월까지 총 12회에 걸쳐 서울, 인천, 대구, 세종, 경기도 등 12개 공공기관 관계자 338명을 대상으로 진행되었다.

주요 교육 내용은 김광현 서울대학교 건축학과 명예교수의 '公共建築 : 共을 넓히는 公', 윤승현 인터커드 건축사사무소 대표의 '건축 사연, 마을과 사람들', 이영범 경기대학교 건축학과 교수의 '일상이 만드는 작은 디자인, 동네를 살리는 커뮤니티 디자인', 정이삭 동양대학교 공간디자인학과 조교수·에이코랩 대표의 '일상의 공공성', 조남호 솔토지빈 건축사사무소 대표의 '사회적 관계를 확산시키는 마을공동체의 설계', 황두진 건축사사무소 대표의 '무지개떡 건축, 도시건축의 보편적 유형', 이강민 한국예술종합학교 미술원 교수의 '한옥의 인문학적 이해'를 주제로 구성되었다.

한편, 교육 참가자를 대상으로 진행한 설문조사에서 참가자의 98%가 교육의 필요성을 인식하고 있었으며, 특히 이번 교육을 통해 공공건축에 대한 인식을 높이는 데 도움이 되었다고 응답한 참가자가 97% 이상으로 나타났다. 이외에도 법·제도 실무, 우수 프로젝트 소개, 도시건축 인문학 강의 등 다양한 교육 콘텐츠에 대한 수요를 확인할 수 있었다.



# 건축공간연구원 연구보고서 안내

## 2019년 연구보고서

기본연구보고서 2019-1  
포용적 근린재생을 위한 공원 정책  
개선방안 연구  
21,000원

기본연구보고서 2019-2  
복지시설 취약지역 개선을 위한  
공간환경 조성전략 및 정책방안 연구  
24,000원

기본연구보고서 2019-3  
지역 공공시설의  
효율적 조성·활용을 위한  
종합적 자산관리계획 수립방안 연구  
26,000원

기본연구보고서 2019-4  
생활밀착형 공공건축물의 이용자 참여  
디자인 활성화를 위한 제도개선 방안  
20,000원

기본연구보고서 2019-5  
사회경제적 여건과 생활양식 변화에  
대응하는 주거공간 조성 방안  
20,000원

기본연구보고서 2019-6  
한옥 공공건축물의  
공급 활성화 방안 연구  
22,000원

기본연구보고서 2019-7  
중소도시 마을연계형  
거점공간의 지속가능한 운영방안  
16,000원

기본연구보고서 2019-8  
건축자산 관리와 활용을 위한  
국가의 지원정책방안 연구  
23,000원

기본연구보고서 2019-9  
자연재해·재난 대응을 위한  
탄력적 도시설계 연구  
21,000원

기본연구보고서 2019-10  
지역 정체성 제고를 위한 농촌주택개발  
사업의 한축적용 활성화 방안  
22,000원

기본연구보고서 2019-11  
범죄예방 환경조성 시설·기법의  
효과성 분석 연구  
17,000원

기본연구보고서 2019-12  
도시 내 공공건축물 저층부 및  
외부공간 개선방안 연구  
29,000원

기본연구보고서 2019-13  
건축물 안전관리시스템 구축 및  
제도화 방안 연구  
24,000원

기본연구보고서 2019-14  
노후 산업단지 공간환경  
현황진단 및 개선방향 연구  
22,000원

기본연구보고서 2019-15  
건축물 생애 관리 체계화를 위한  
제도 마련 연구  
30,000원

기본연구보고서 2019-16  
중·소도시 지속가능성을 위한  
지역자원기반의 통합적 공간관리 방안  
31,000원

기본연구보고서 2019-17  
건축 아카이브 통합  
시스템 구축 방안 연구  
18,000원

기본연구보고서 2019-18  
지속가능한 스마트시티 구현을 위한  
도시설계 전략  
19,000원

정책연구보고서 2019-1  
범죄예방 건축기준 개선방안 연구  
11,000원

정책연구보고서 2019-2  
읽기 쉬운 관광안내체계 조성을 위한  
보행네트워크 분석 연구  
19,000원

정책연구보고서 2019-3  
도시지역 새마을사업  
국비지원체계 개선방안 연구  
13,000원

정책연구보고서 2019-4  
건축물 실내 공간 수요변화에  
대응하는 안전기준 개선 연구  
16,000원

건축공간연구원에서는 연구 성과의 공유 및 확산을 위해 연구보고서를  
발간하고 있습니다.  
홈페이지([www.auri.re.kr](http://www.auri.re.kr))에서 보고서를 검색하실 수 있으며,  
발간물 구입에 관해서는 자료실로 문의 바랍니다.

자료실 044.417.9640 [information@auri.re.kr](mailto:information@auri.re.kr)

정책연구보고서 2019-5  
거주자 행태를 고려한 생활밀착형  
미세먼지 대응방안 연구  
10,000원

정책연구보고서 2019-6  
공동주택 리모델링 활성화를 위한  
제도 개선 방안 연구  
13,000원

일반연구보고서 2019-1  
건축서비스산업 통계 구축방안 연구  
20,000원

일반연구보고서 2019-2  
공공건축 설계용역 발주제도의  
현황과 과제  
12,000원

일반연구보고서 2019-3  
범죄예방 환경조성사업의  
효과성 분석 연구 -서울시 5개  
CPTD 사업 지역을 중심으로-  
15,000원

일반연구보고서 2019-4  
한옥건축양식 개념 및  
사례분석을 통한 정책 마련 연구  
22,000원

일반연구보고서 2019-5  
한옥 활성화 정책 추진 현황 및 과제  
18,000원

일반연구보고서 2019-6  
지역 특성과 전략 마련을 위한  
기초 연구 : 세종 - 시민의 일상생활과  
장소인식을 중심으로 -  
13,000원

일반연구보고서 2019-7  
2019 기후변화 대응  
건축·도시 정책동향  
21,000원

기본연구보고서-2018-2  
녹색도시 정책여건 변화에 대응한  
공원녹지 지표 개발방안 연구  
22,000원

기본연구보고서-2018-3  
장소기반 전략계획을 위한  
도시계획체계 개선방안 연구  
28,000원

기본연구보고서-2018-4  
국가 녹색건축물 기본계획  
성과 및 발전 방안  
15,000원

기본연구보고서-2018-5  
고령1인가구의 주거복지 지원을 위한  
노인복지시설 개선방안  
19,000원

기본연구보고서-2018-6  
지역의 공유가치창출을 위한  
기업사회공헌활동과  
공공사업 연계방안 연구  
23,000원

기본연구보고서-2018-7  
노후 공공청사 복합개발을 위한  
민관협력방식 활성화 방안 연구  
23,000원

기본연구보고서-2018-8  
제로에너지건축물 조성 활성화를 위한  
제도 개선 연구  
19,000원

기본연구보고서-2018-9  
커뮤니티 자산으로서의 건축자산  
보존·활용방안 연구  
24,000원

기본연구보고서-2018-10  
이용자 만족도 제고를 위한  
소규모 공공건축물의  
기획 내실화 방안 연구  
27,000원

기본연구보고서-2018-11  
클라우드소싱을 활용한 정책사업  
모니터링 방안 연구  
15,000원

기본연구보고서-2018-12  
지방중소도시의 스마트축소  
도시재생 모델 개발  
31,000원

## 2018년 연구보고서

기본연구보고서-2018-1  
공유경제 기반의 지역맞춤형  
공동체주거 조성 방안 연구  
21,000원

기본연구보고서-2018-13  
**상업적 센터리피케이션 진단체계 연구: 근린재생형 도시재생사업을 중심으로**  
 24,000원

기본연구보고서-2018-14  
**노인의료복지시설 화재안전 실태조사 및 개선방안 연구**  
 16,000원

기본연구보고서-2018-15  
**제4차 산업혁명에 따른 건축서비스산업의 미래변화 전망과 대응전략 연구**  
 20,000원

기본연구보고서-2018-16  
**유휴공간 활용 활성화를 위한 사회성과연계채권(SIB) 도입방안 연구**  
 23,000원

기본연구보고서-2018-17  
**국토경관 가치인식 향상을 위한 수요맞춤형 경관교육 프로그램 개발 연구**  
 25,000원

기본연구보고서-2018-18  
**고령사회 대비를 위한 건축도시환경의 고령친화도 진단 연구**  
 19,000원

정책연구보고서-2018-1  
**기존 건축물의 화재안전성능 보강을 위한 법제화 방안 연구**  
 14,000원

정책연구보고서 2018-2  
**녹색건축물 채권 도입 및 적용방안 연구**  
 11,000원

정책연구보고서 2018-3  
**청소년 교육환경 개선에 대한 탐색적 연구**  
 8,000원

정책연구보고서 2018-4  
**지자체 보행안전 평가체계 개선방안 연구**  
 13,000원

일반연구보고서 2018-1  
**지역건축기본계획 수립을 위한 기초조사 매뉴얼**  
 12,000원  
 일반연구보고서 2018-2  
**2018 공공건축 사업계획 사전검토 성과보고서**  
 15,000원

일반연구보고서 2018-3  
**건축서비스산업의 재발견 - 우리 사회가 바라본 건축서비스산업**  
 22,000원

일반연구보고서 2018-4  
**소규모 건축시장 활성화를 위한 현황 진단 및 정책추진 방안**  
 23,000원

일반연구보고서 2018-5  
**2017 보행자우선도로 현황과 평가**  
 42,000원

일반연구보고서 2018-6  
**2017 서울시 도로다이어트 현황과 평가**  
 25,000원

일반연구보고서 2018-7  
**지역 공공시설 자산관리계획에 관한 기초연구**  
 18,000원

일반연구보고서 2018-8  
**소방서 조성 기준 및 계획 현황 연구**  
 17,000원

일반연구보고서 2018-9  
**범죄예방 환경조성사업 현황과 평가**  
 23,000원

일반연구보고서 2018-10  
**건축자산 기반 창업 지원 플랫폼 기획 연구**  
 21,000원

일반연구보고서 2018-11  
**한옥 시공인력 양성을 위한 기초 연구**  
 12,000원

## 2017년 연구보고서

기본연구보고서-2017-1  
**공동체토지신탁 도입 및 적용 방안**  
 20,000원

기본연구보고서-2017-2  
**빅데이터를 활용한 건축도시 미래정책 개발체계 연구**  
 20,000원

기본연구보고서-2017-3  
**국민 불편 해소를 위한 건축행정서비스 지원방안 연구**  
 29,000원

기본연구보고서-2017-4  
**근대건축물의 보존 및 활용을 위한 가치 평가 기준 연구**  
 20,000원

기본연구보고서-2017-5  
**건축자산 진흥구역 제도의 실효성 제고를 위한 개선방안 연구 - 기존 지역·지구·구역과의 관계 정립 및 개선을 중심으로 -**  
 22,000원

기본연구보고서-2017-6  
**녹색인프라 구축을 위한 건축물 조정 제도 개선방향 연구**  
 28,000원

기본연구보고서-2017-7  
**고령사회 노인주거복지시설의 안정성 확보를 위한 제도 개선 연구**  
 25,000원

기본연구보고서-2017-8  
**민관협력사업을 통한 자립형 도시재생 방안 연구**  
 24,000원

기본연구보고서-2017-9  
**택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 방안 연구**  
 21,000원

기본연구보고서-2017-10  
**1950년대 이후 한국 주요 공공건축물 조성과정의 사회적 담론 연구**  
 25,000원

기본연구보고서-2017-11  
**신 기후체제 대비 건축물 분야 기후변화 취약성 진단 연구**  
 17,000원

기본연구보고서-2017-12  
**차세대 교통기술 발전에 따른 건축 및 도시공간의 대응방안 연구**  
 24,000원

정책연구보고서-2017-1  
**조경진흥시설과 조경진흥단지 지정기준 연구**  
 11,000원

정책연구보고서-2017-2  
**읍면동 행정청사 리모델링 가이드라인 연구**  
 9,000원

정책연구보고서-2017-3  
**행정중심복합도시 가로벽 디자인 지침 연구**  
 12,000원

정책연구보고서-2017-4  
**지역 공공건축지원센터 구축 및 운영 방안 연구**  
 13,000원

정책연구보고서-2017-5  
**건축물 유지관리 및 해체 등에 관한 법령 정비 방안**  
 13,000원

정책연구보고서-2017-6  
**아동친화도시 조성을 위한 공간개선방안 연구**  
 10,000원

정책연구보고서-2017-7  
**빈집정비계획 수립 활성화를 위한 정책 방안 연구**  
 15,000원

정책연구보고서-2017-8  
**가로망계획 수립에 관한 지침 개정방향 연구**  
 12,000원

일반연구보고서-2017-1  
**공공업무시설의 계획 현황과 개선 방향 연구**  
 16,000원

일반연구보고서-2017-2  
**공공업무시설의 건축 규정 제도사 연구**  
 15,000원

일반연구보고서-2017-3  
**포용도시 조성을 위한 공공건축의 현황과 과제 -장애인복지시설 편-**  
 11,000원

일반연구보고서-2017-4  
**2017 공공건축 사업계획 사전검토 성과보고서**  
 17,000원

일반연구보고서-2017-5  
**대도시 노후 상업지역의 범죄예방환경설계**  
 19,000원

일반연구보고서-2017-6  
**산업단지 배후 주거지의 범죄예방환경설계**  
 19,000원

일반연구보고서-2017-7  
**한옥 수선 지원제도의 실효성 제고 방안 연구 -지붕수선을 중심으로-**  
 15,000원

일반연구보고서-2017-8  
**2016 보행자우선도로 현황과 평가**  
 50,000원

일반연구보고서-2017-9  
**2016 서울시 도로다이어트 현황과 평가**  
 48,000원

일반연구보고서-2017-10  
**건축서비스산업의 동향 및 실태**  
 17,000원

일반연구보고서-2017-11  
**건축기획 업무범위 및 대가기준 개선 방안**  
 10,000원

일반연구보고서-2017-12  
**알기 쉬운 건축설계 저작권**  
 9,000원

## 건축공간연구원 신간 안내

건축공간연구원에서는 건축·도시 관련 분야의 다양한 주제에 대해 단행본을 발간하고 있습니다.

단행본 소개 및 자세한 사항은 연구원 홈페이지([www.auri.re.kr](http://www.auri.re.kr))에서 확인하실 수 있으며, 비매품이 아닌 발간물은 서점을 통해 구매하실 수 있습니다.

문의 출판·홍보팀 044.417.9640 [information@auri.re.kr](mailto:information@auri.re.kr)



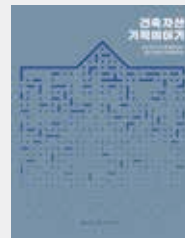
경상북도 건축현황 및 통계  
이민경, 이종민, 방보람  
비매품



소규모 건축구조기준  
전통목구조 안내서  
이종민, 김중범  
비매품



건축자산 활용이야기 :  
체부동 성결교회,  
주민의 생활문화 공간으로  
이민경, 이종민, 권영란  
비매품



건축자산 기획이야기 :  
경북 영주시 (구)부석면사무소,  
충남 부여군 (구)자운양조장  
이민경, 이종민, 김민지, 류수연  
비매품



2018 서울시  
보행자우선도로 현황과 평가  
오성훈, 김성준, 김영지  
40,000원



2018 서울시  
도로다이어트 현황과 평가  
오성훈, 김성준, 허재석  
23,000원



건축자산 기초조사  
애플리케이션 매뉴얼  
건축문화자산센터  
비매품



2019 한국 전문인력  
양성사업  
김해리, 이종민, 박혜정  
비매품



건축서비스산업의 혁신  
방재성, 양은영, 김은희  
비매품



마을재생 시공학 개론  
- DIT 건축재생  
윤주선, 장민영, 김영하  
비매품



2019 공공건축 사업계획  
사전검토 연차보고서  
국가공공건축지원센터  
비매품



2019 AURI  
국토경관 정책동향  
이상민, 심경미, 이경재, 송윤정  
비매품



숫자로 보는 공공건축 2018  
건축도시공간연구소  
비매품



당연하지 않은 도시재생  
김은희, 박소영, 서수정, 윤주선,  
이영범, 이영은, 이재우, 장민영,  
장원봉, 조준배  
28,000원



범죄로부터 안전한 우리집  
만들기- 다가구·다세대·연립주택  
범죄예방환경설계 가이드라인  
조영진, 한수경, 현태환, 박유나,  
유혜정, 김철형 범죄예방정책과  
비매품

보내는 사람

성함

주소



받는 사람

건축공간연구원 출판·홍보팀  
세종특별자치시 장제로 194, 7층

3

0

1

0

3

( a u r i )

A U R I

이번 호  
<건축과 도시공간>  
코너에 대한 생각,  
필자와 편집진에게  
바라는 점을 보내주세요.  
의견이 채택되신  
분께는 소정의 선물을  
보내드립니다.



■ 이번 호 <건축과 도시공간> 코너에 대한 의견

(예) 좋았던 코너와 이유, 해당 코너에서 다루어 주었으면 하는 주제 등

---

---

---

---

---

---

---

■ <건축과 도시공간>에 바라는 점 또는 제안하는 점

---

---

---

---

---

---

---



과 12,000원

( a u r i ) 건축공간연구원  
Architecture & Urban Research Institute

건축공간연구원은 건축과 도시공간에 관한  
종합적인 정책연구를 수행함으로써 국민 복리의 향상과  
국가 및 지역사회의 지속가능한 발전에  
기여함을 목적으로 설립된 정부출연연구기관입니다.

[www.auri.re.kr](http://www.auri.re.kr)