

# 부산 북항 재개발지역 경관계획에 관한 연구

이한석\* · 정원조\*\*

\*한국해양대학교 해양공간건축학부 교수, \*\*한국해양대학교 대학원 석사과정

## A Study on Waterfront Landscape Planning for Busan North Port Redevelopment Area

Han-Seok Lee\* · Won-Jo Jung\*\*

\*Division of Architecture and Ocean Space, Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

\*\*Graduate School of Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

**요 약 :** 본 연구에서는 부산 북항 재개발지역을 대상으로 하여 항만 재개발지역의 경관계획 특성을 알아보고 해외 항만재개발지역에서 경관 계획사례를 살펴본 다음 북항 재개발지역의 경관현황을 분석하여 경관계획을 위해 선결해야 할 과제를 도출하고 마지막으로 경관계획을 위한 가이드라인을 제시하였다.

**핵심용어 :** 부산북항, 항만재개발, 경관계획

**Abstract :** This study is to propose guidelines on waterfront landscape planning for Busan North Port redevelopment area. In Korea, Busan North Port redevelopment project is the first one which aims to make old port area into citizen-friendly waterfront. It is expected that many ports will be redeveloped soon after this urban waterfront remaking project. This is the basic research to lay groundwork for waterfront landscape planning at port redevelopment area. We analyze good examples of general landscape plans for port redevelopment area through case studies and suggest the problems and important elements for making landscape plan of Busan North Port area. Also we propose guidelines for making waterfront landscape plan of the redevelopment area at Busan North Port.

**Key words :** Busan north port, Port redevelopment, Waterfront landscape planning

### 1. 서 론

부산에서는 신항의 개장과 함께 도심에 위치한 북항 일반부두(제1부두, 제2부두, 중앙부두, 제3부두, 제4부두)의 재개발사업이 진행 중에 있다. 부산 북항 재개발사업은 우리나라 최초로 항만재개발을 통한 친수공간조성사업으로 향후 지속적으로 진행될 항만재개발사업의 시금석이 될 전망이다.

북항 재개발사업의 진행현황으로는 2005년 12월에 ‘부산항 재래부두 재개발방안 연구’ 용역이 완료되었고 이를 기반으로 2006년 6월말까지 ‘북항 재개발 마스터플랜수립’ 용역이 진행 중이다. 북항은 부산항이 처음 개항된 곳으로서 역사적인 의미가 크고 도심에 위치하여 친수공간으로서 시민들의 요구가 거세며 전형적인 배산임수의 북항 경관구성에서 핵심을 차지하고 있기 때문에 북항 재개발 마스터플랜에는 친수공간계획과 함께 경관계획이 반드시 포함되어야 한다.

본 연구는 부산 북항 재개발지역의 경관계획을 위한 기초 연구로서 먼저 해외 항만재개발지역에서 경관계획사례를 분석하여 항만재개발지역의 경관계획특성을 알아보고 다음으로

북항 재개발지역의 경관현황을 분석한 후 경관계획을 위해 선결해야 할 과제를 도출하고 끝으로 경관계획을 위한 가이드라인을 제시한다.

### 2. 항만재개발지역 경관계획사례분석

#### 2.1 항만재개발지역 경관계획사례

##### 1) 영국 Southampton 항만재개발지역<sup>1)</sup>

영국 Southampton항에서는 Mayflower Park, Royal Pier, Town Quay의 구 항만지역을 재개발하면서 시 당국의 ‘Urban Design Strategy’에 의거하여 다음과 같은 경관기본계획을 정하고 있다.

##### (1) 전략적 목표

- 주 보행로에 면한 1층을 활성화(필로티, 카페, 식당 등)하여 보행의 흐름을 원활하게 하고 보행에 활기를 준다.
- 건물의 높이와 관계없이 모든 건물의 지붕디자인에 주의를 기울여 전체 조화로운 스카이라인을 만든다.

\* 대표저자 : 이한석(정회원), hansk@hhu.ac.kr 051)410-4581

\*\* 정회원 : 정원조 wjjung79@nate.com 051)410-4581

1) EDAW, Southampton City Centre Urban Design Strategy(Final Report), 2001, pp 88-91 참조

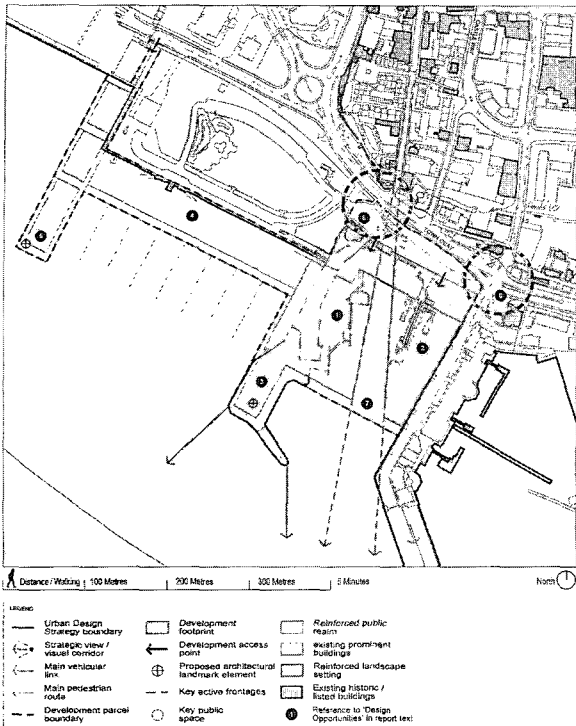


Fig. 1 Development Framework, Southampton

(Source: EDAW, Southampton City Centre Urban Design Strategy, p88)

(2) 경관계획의 주제: 랜드마크 설치

- 도시에 방향성을 주는 곳, 도시의 도착점, 워터프런트 등에 랜드마크를 설치한다.

(3) 워터프런트 경관계획

- 워터프런트와 도심의 연결성을 최우선으로 하여 도로, 보행로, 조망을 연결한다.
- 중요한 통경축(view corridor)을 보호한다
- 보행자 도로망을 설치하고 공공공간(광장, 녹지 등)의 체계를 구성한다.
- 건물매스와 스케일은 물가를 향하여 계획하고 건물의외관을 창조적으로 디자인한다.
- 피어 끝에는 건축적 랜드마크를 만든다.
- Royal Pier와 Town Quay 재개발지역에서는 다음과 같이 건축물의 고도를 제한한다.
  - 랜드마크 건물의 높이는 항만공사와 협의하여 결정
  - 수변건물은 8층
  - 내부도로 주변건물은 6층
  - 재개발지역과 Queen's Quay Ferry터미널 사이는 4층
- 수변에 최소 폭 10m의 보행로(산책로)를 확보한다.

2) 미국 뉴욕 배터리파크시티 재개발지역<sup>2)</sup>

뉴욕에서는 맨하탄 남부 워터프런트에 배터리파크시티를 재개발을 하면서 경관관리를 위해 특별지구를 지정하고 ‘배터

리파크시티 특별지구계획(Special Battery Park City District Plan)’을 수립하여 종합경관계획을 마련하였으며 그 중에서 워터프런트 경관계획 관련 내용을 살펴보면 다음과 같다.

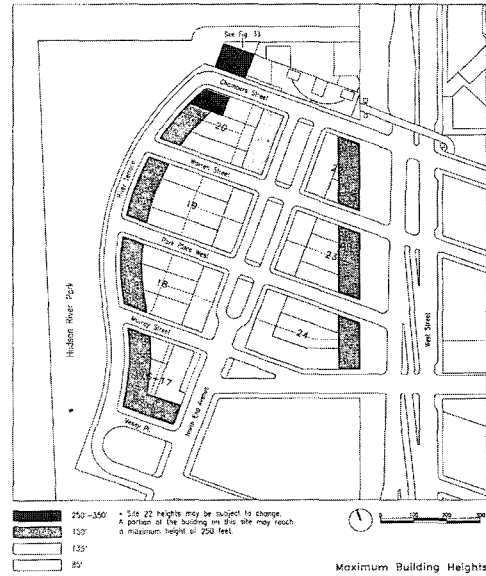


Fig. 2 Building Height Guidelines, Battery Park City

(Source: David L. A. Gordon, Battery Park City, p69)

- 벽선을 거리선(street line)과 일치하도록 하여 수역으로 시각회망을 확보한다.
- 조닝에 의한 건물높이와 규모제한 이외에 특별높이구역을 지정하여 스카이라인을 창출한다.
- 리테일 스트리트(retail street) 및 상업용도의 위치를 지정한다.
- 규정된 아케이드의 위치를 지정한다.
- 허용된 주차장의 위치를 지정한다.
- 오픈스페이스의 위치 및 네트워크를 지정한다.

3) 미국 볼티모어 내항 경관계획<sup>3)</sup>

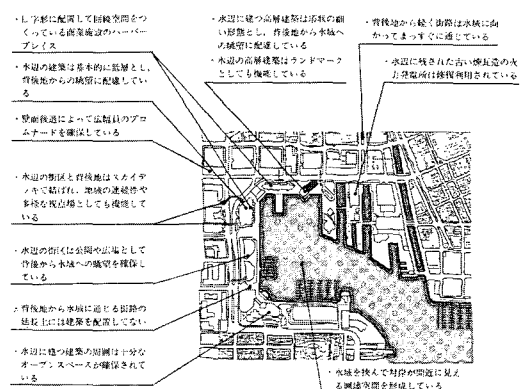


Fig. 3 Landscape Plan, Inner Harbour, Baltimore

(Source: 日本土木學會, 港の景觀設計, p 174)

2) 목정훈, “한강수변경관계획의 내용과 과제: 뉴욕사례와 비교를 중심으로”, 2006.4.21 참조

3) 日本土木學會, 港の景觀設計, 배현미 외 역, 보문당, 2001, p. 336 참조

블티모어항만의 경우 내항을 재개발하면서 경관계획을 수립하였는데 중요한 내용을 살펴보면 다음과 같다.

- 수역을 중심으로 위요공간을 형성한다.
- 오래된 화력발전소 등 역사적 건물을 복원 활용한다.
- 배후지로부터 도로는 곧장 직선으로 수역에 연결하며 이 도로 상에는 건축행위를 금지한다.
- 수변건축물은 기본적으로 저층으로 하여 배후지에서 수면 조망을 배려한다.
- 수변고층건축물은 가늘고 좁은 답상으로 하여 배후지에서 수면 조망을 배려한다.
- 수변고층건축물은 랜드마크로서 디자인한다.
- 수변건축물은 벽면을 후퇴하거나 혹은 1층을 공지로 남겨둠으로서 폭이 넓은 수변산책로를 조성한다.
- 배후지와 수변지역 사이 도로에는 스카이라인을 설치하여 두 지역 간 연속성을 확보하고 다양한 시점장으로 활용한다.
- 수변의 가구(街區)는 공원과 광장으로 조성하여 수역으로의 조망을 확보한다.
- 수변건축물 주위에는 충분한 오픈스페이스를 배치한다.

4) 일본 동경임해지역<sup>4)</sup>

일본 동경도에서는 동경만을 둘러싸고 있는 ‘동경임해지역 재정비계획’을 세우면서 그 안에 경관계획을 포함하고 있다. 항만지역의 특성을 살린 재정비가이드라인을 보면 ‘수변을 살린 공간정비’를 목표로 하여 경관기본계획이라고 할 수 있는 ‘수변의 디자인가이드라인’을 제시하고 있는데 그 내용을 보면 다음과 같다.

① 퍼블릭 액세스 및 네트워크의 확보

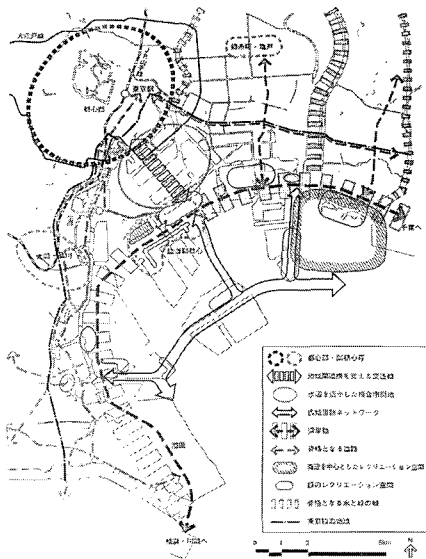


Fig. 4 Urban Axis Plan, Port Area, Tokyo  
(Source: 東京都, 東京ベイエリア21, p65)

- 오픈스페이스 집약화 및 네트워크화: 일정 간격으로 수변 액세스 확보, 벽면 후퇴 등으로 수변공간의 연속성과 보행자 공간 확보, 건물대지의 오픈스페이스와 수변 오픈스페이스의 연결, 수변 보행로와 자전거도로로 정비 및 네트워크 확보
- 건물 및 시설배치: 인접대지의 건물 및 시설과 조화, 수변에서 개방감 형성, 수변시설과 일체화된 수상교통시설(터미널, 계류시설 등) 계획, 식재의 활용
- 다리 및 육교계획: 교량과 광장의 연속된 공간계획, 보행로 체계와 연속된 인도교

② 경관 및 휴먼스케일에 대한 배려

- 수변을 향한 경관 고려: 수변에서는 건물높이를 낮추어 수변으로의 개방감 확보(수변으로 조망을 차단하는 건물배치를 피함), 주요 공공시설 및 보행자공간에서 수변으로의 통경축 확보
- 수변으로부터 경관 고려: 수변에 면한 건물은 수변을 향하여 표정 있는 외관으로 계획, 일정 지구단위에서 건물에 연속성 부여, 지구별로 다양성을 가지면서 주변과 조화로운 스카이라인 형성, 재로나 디자인 그리고 액센트 등을 지구별로 특성화 하여 지구 전체의 이미지를 높임, 경관을 저해하는 광고 등에 대한 대책 마련
- 휴먼스케일의 고려: 수변의 폭을 고려하여 건물높이 조절, 수변에 개방감을 부여, 일조를 고려한 건물과 오픈스페이스 배치, 알기 쉬운 사인 체계, 지구단위디자인에 의한 통일감 부여, 경관조명에 의한 야간에 안전하고 매력 있는 수변공간 연출

③ 환경에 대한 배려: 중요한 도시의 자산인 수역을 활용하여 환경에의 부하를 감소시키며 구체적인 계획내용은 다음과 같다.

- 건물배치, 높이, 형태계획: 수변에서 도시로의 풍도 확보
- 자연공간정비: 건물의 벽면과 옥상에 녹지공간 확보, 친수성이 높은 호안시설

5) 일본 시미즈항만 경관색채계획<sup>5)</sup>

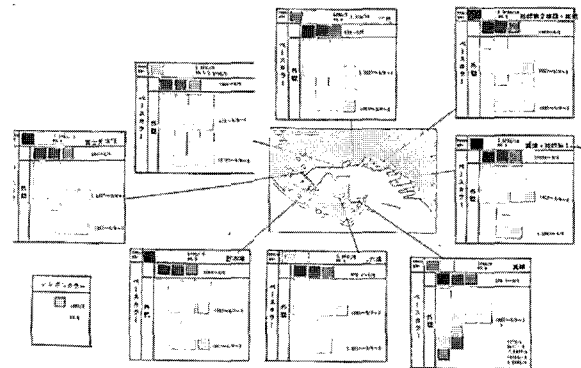


Fig. 5 Color Plan, Shimizu Port Area  
(Source: 東 恵子, 清水港景観色彩計画及び環境design形成について, p102)

4) 東京都, 東京ベイエリア21(東京臨海地域再整備計画), 2001.2, pp 86-93 참조  
5) 東 恵子, 清水港景観色彩計画及び環境design形成について, 2005.5.9, 참조

일본에서는 고베항을 시작으로 전국 주요 항만에서 독자적인 색채계획이 진행 중이다. 그 가운데 시미즈항만 경관색채계획이 가장 성공적인 것으로 평가받고 있다. 국제무역, 생산, 물류, 관광의 다기능 항만이며 일본 3대 미항의 하나인 시미즈항에서는 지역특성과 장래방향에 따라 임항지구를 8개 지역(zone)으로 구분하고 각 지역의 특성에 맞는 색채계획지침을 마련하였다. 색채계획에서는 시미즈항에서 3km 떨어진 해발 350m 구릉지인 니혼다이라(日本平) 조망점에서 감상하는 경치를 고려하였으며 색채계획의 목표로는 후지산의 자연경관과 조화를 이루는 인공경관에 의해 아름다운 항만 만들기, 시민과 방문객을 위한 쾌적하고 활력 있는 항만공간 만들기, 색채환경으로 시미즈항 아이덴티티 표현하기 등으로 하였다. 색채계획의 배색구성은 설문조사결과를 바탕으로 다음과 같이 정하였다.

- ① 베이스색: 니혼다이라 조망점에서 보이는 항만시설물의 지붕을 위한 블루 계통의 색, 외벽은 연한 톤으로 통일하되 색상은 선택 가능
- ② 액센트색: 큰 항만시설물의 규모경감을 위한 색으로 존마다 특색 있는 색
- ③ 악세서리색: 기업이 선택할 수 있는 색
- ④ 심볼색: 항만을 대표하는 아쿠아블루와 이에 어울리는 화이트칼라 두 가지로서 랜드마크와 상징적 건물에 사용하고 그 외에는 외벽면적의 15%정도를 심볼칼라로 배색
- ⑤ 8개 지역에 어울리는 이미지색과 시미즈항 전체를 위한 배색계획 실시

## 2.2 항만재개발지역 경관계획특성

이상의 사례분석을 통해 살펴보면 항만재개발지역의 경관계획은 워터프런트 경관계획의 한 유형으로서 경관계획의 목적은 수변공간의 고유한 매력을 살릴 수 있도록 시각적으로 공간계획을 받쳐 주는 것이다. 즉 시각적인 측면에서 사람과 사물, 사물과 사물, 사람과 사람의 관계를 수변공간에 무리 없이 위치시키는 작업이다. 또한 항만재개발지역 경관계획의 핵심은 항만구역과 도시를 일체로 고려하여 지역 전체를 대상으로 경관형성을 추진하는 것이다. 항만구역은 독특한 경관구조를 가지고 있는데 그것은 산의 능선이나 수제선으로 형성되는 영역 내에서 도로축, 랜드마크, 거점이 되는 지구 등에 의해 구성된다. 따라서 항만재개발지역 경관계획은 새로운 구성요소를 지역의 경관구조 속에 포함시켜 경관구조를 재편성하는 것이다. 구체적인 시설이나 건축물은 설계단계에서 검토하고 경관계획단계에서는 지역 전체 모습을 고려하여 수제선, 도로축, 토지이용 등 경관의 기본구조를 정하는 것이 필요하며 이 때 항만지역이 가지고 있는 경관자원을 최대한 활용해야 한다. 경관계획 측면에서 항만지역의 가장 큰 특징은 부지의 개방성으로 인해 상당히 떨어진 지형이나 건축물 등이 시계에 들어오고 동시에 대상부지도 멀리서 볼 수 있다는 점이다. 따라서 항만재개발지역 경관계획은 다음 관점에서 접근해야 한다. 첫째, 주변의 양호한 경관을 부지내로 끌어들이는 것이다.

즉 주변 자연지형, 역사적 건조물, 유명한 랜드마크 등에 대한 새로운 조망점을 제공한다.

둘째, 주변 부정적 경관의 요인에 대한 대책이 필요하다. 재개발지역 주변에는 경관형성에 불리한 항만시설물 등이 존재하기 때문에 이들 마이너스 요인의 이전, 완충적인 토지이용, 완충녹지의 배치 등을 고려한다.

셋째, 재개발지역의 경관이 주변 경관에 미치는 부정적 영향을 배제한다. 즉 항만재개발로 인해 중요한 조망을 차단하거나 부지 내 토지이용이 지역의 토지이용에 부정적 영향을 주지 않도록 한다.

넷째, 전체 경관구조를 존중하며 재개발지역에서 조망 가능한 자연지형을 최대한 보전하는 것이 필요하다. 특히 스카이라인, 랜드마크, 수변지형의 보전과 활용이 요구된다.

다섯째, 매립에 의해 새로운 부지를 조성할 경우 기존 수제선이 가지고 있는 매력을 살린다. 즉 매립에 의해 지형적 특성이 약화되지 않도록 매립의 위치, 규모, 수제선 형상에 주의한다.

## 3. 북항 일반부두 경관현황분석

### 3.1 북항 일반부두 경관현황

북항 일반부두는 부산의 해양관문에 해당하는 지역으로 주변의 망양로와 영도 산복도로 그리고 북항의 수역에서 쉽게 바라다 보인다. 북항 일반부두 경관현황에 대해 조망점, 조망회랑, 경관자원 그리고 경관구조를 분석한다.

#### 1) 조망점

북항 일반부두 재개발지역을 조망할 수 있는 조망점은 원경조망점과 근경조망점으로 구분할 수 있다. 대상지역을 한 눈에 볼 수 있는 원경조망점으로는 육역부분에서 주변 높은 산의 정상부 그리고 수역부분에서 재개발지역 앞에 펼쳐진 바다가 있다. 용두산, 북병산, 보수산, 수정산 등 북항의 배경이 되는 산들과 일반부두 바로 앞에 위치한 영도 봉래산 그리고 일반부두를 옆에서 조망할 수 있는 우룡산이 재개발지역을 한 눈에 조망할 수 있는 장소이다. 그리고 바다에서는 현재 건설추진 중인 북항대교의 위치에서 재개발지역을 한 눈에 볼 수 있다.

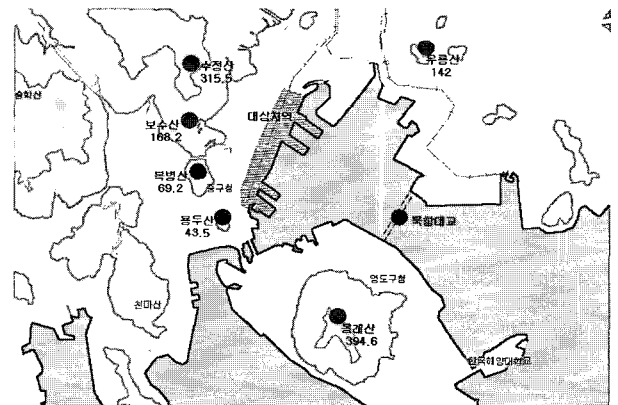


Fig. 6 Long Distance View Points

한편 대상지역에서 가까운 가로나 오픈스페이스, 수변 등에 위치한 근경조망점으로는 북항 내항의 수역, 영도대교와 부산대교, 영도 봉래동 수변, 민주공원 및 대청공원, 망향로, 용두산타워, 부산역사와 주변 고층 오피스 등을 들 수 있다. 이들 근경조망점은 시각적 네트워크를 통해 조망시퀀스를 형성함으로써 북항 재개발지역의 경관이미지를 형성하는데 중요하므로 적극적인 발굴과 조성이 필요하다.

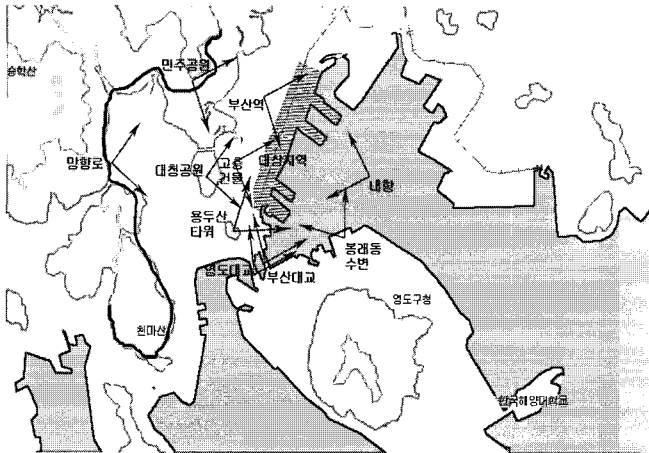


Fig. 7 Near Distance View Points

2) 조망회랑

주변 산지와 시가지로부터 북항 재개발지역으로의 조망회랑은 철도와 시가지 고층건물로 인해 제대로 형성되어 있지 못하다. 시가지 가로망 또한 중앙로 위쪽 주거지역의 도로망 체계와 중앙로 아래의 상업지역 도로망체계가 서로 연결되지 못하여 도로망을 따라 수역으로 조망회랑이 구성되어 있지 않다.

3) 경관자원

북항 재개발지역에서 바라볼 수 있는 경관자원은 랜드마크 경관자원, 파노라믹 경관자원, 스카이라인 경관자원으로 구분할 수 있다. 랜드마크 경관자원으로는 용두산 타워, 민주기념탑, 시가지 배후의 산정, 북항대교(건설예정), 롯데월드(건설예정), 인근 부두의 항만시설(대형선박, 대형 크레인 등), 오륙도와 조도 등을 들 수 있다. 파노라믹 경관자원으로는 용두산에서 북병산과 보수산을 거쳐 수정산으로 이어지는 산지경관과 북항 내항과 외항을 넘어 외해까지 뻗어가는 바다경관을 들 수 있다. 한편 스카이라인 경관자원으로는 재개발지역의 배경이 되는 산지 스카이라인과 재개발지역에 인접한 고층건물에 의한 스카이라인 그리고 바다 쪽으로는 용호동 구릉지, 오륙도, 조도와 이들을 연결하는 수평선으로 구성된 바다 스카이라인을 들 수 있다. 한편 재개발지역 내에 존재하는 경관자원으로는 돌출된 부두의 수체선과 중앙부두 앞 넓은 수역이 중요한 경관자원이다.

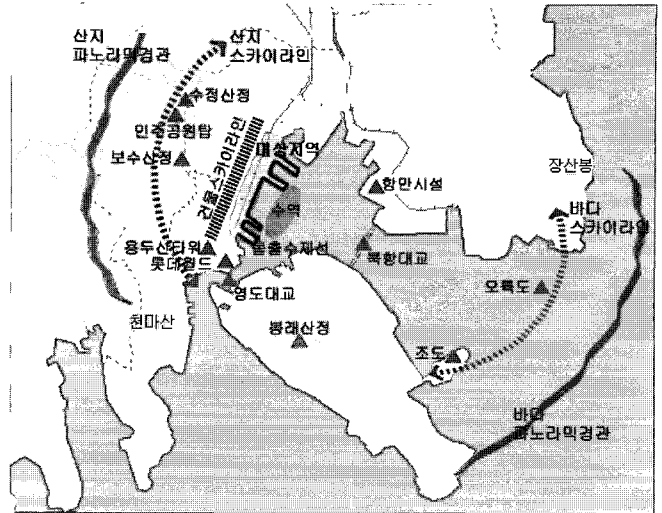


Fig. 8 Scenery Resources

4) 경관구조

북항 재개발지역을 둘러싼 경관구조를 도시공간의 이미지를 구성하는 5가지 요소 측면에서 분석하면 다음과 같다.

① 랜드마크(landmark): 북항 재개발지역 주변에는 배후의 산, 전망탑, 고층건축물, 섬, 항만시설 등 항구의 분위기와 특성을 부여하는 랜드마크 요소들이 자리 잡고 있다.

② 경계(edge): 북항 재개발지역의 경계는 두 가지로 구성되는데 하나는 도시와의 경계이며 다른 하나는 수역과의 경계이다. 철도와 도로로 구성된 도시와의 경계는 너무 강력하여 단절을 일으키며 수역과 경계는 요철(凹凸)모양의 수체선이다.

③ 절절점(node): 북항 재개발지역에서 중요한 절절점은 국제여객터미널, 부산역 등이며 수변공원이나 광장 등도 해당된다. 이 장소들은 많은 사람들이 모이는 시점밀도가 높은 시점장으로 서로 긴밀하게 연결되어야 한다.

④ 지구(district): 북항 재개발지역의 주변은 독자성을 갖는 지구(산지, 주거지, 상업지, 철도 및 도로, 항만)들이 명확한 대비 관계를 가지고 구성되어 있으나 체계적인 계획의 미비로 조화로운 구성은 보이지 않는다.

⑤ 도로(path): 북항 재개발지역을 향한 연속적인 시점장으로서 도로 특히 보도가 구성되어 있지 못하여 경관의 연속적 시각을 통한 공간구조의 이해가 힘들다.

한편 북항 재개발지역을 둘러싼 경관의 평면, 입면 및 단면 구조를 분석해 보면, 평면적으로는 망향로, 중앙로, 충장로 등 세 개의 도로에 의해 구분되는 각 지구의 경관특성이 명확한데 망향로 위는 산으로 구성된 자연녹지이고 망향로와 중앙로 사이는 조밀한 주거지역이며 중앙로와 충장로 사이는 고층건물이 밀집한 상업지역과 철도로 구성되고 충장로 바깥은 항만지역과 수역으로 되어 있다. 입면구조를 살펴보면, 배경을 형성하는 용두산, 북병산, 중산 등 주요 구릉이 주택지 난개발에 의해 식별성이 저하되고 입지 특성을 무시한 아파트건물로 인해 지형적 깊이감이 훼손되었다. 단면구조를 살펴보면, 산정부분-산복도로-주거지역-중앙로-상업지역-철로 및 충장로-북

항 재개발지역-수역으로 구성된 단면지형에서 표고 100-120m 내외까지 주거지 개발이 진행되어 있으며 급경사로 인해 경관적 부담이 가중되고 있다. 또한 조망점으로서 중요한 산복도로변에는 아파트군이 수역으로의 조망을 차폐하고 중앙로변 상업지역에서는 고층건물이 시가지에서 바다로의 조망을 방해하고 있으며 향후 부산역세권개발 등 개발부하가 가중됨에 따라 조망경관의 차폐가 심각해질 것으로 예상된다.

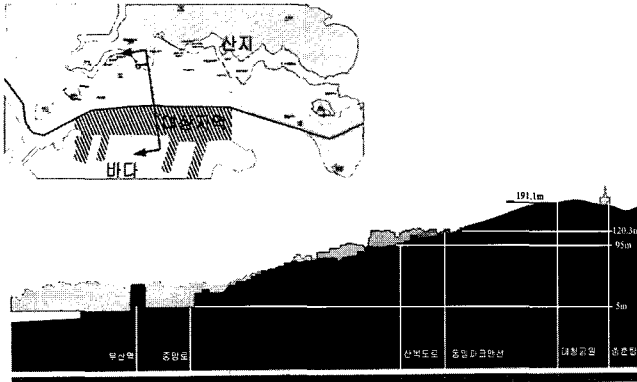


Fig. 9 Sectional Diagram<sup>6)</sup>

### 5) 경관의 문제점

북항 재개발지역을 둘러싼 경관의 문제점은 항만경관으로서의 문제점과 도시경관으로서의 문제점으로 분석할 수 있다. 먼저 항만경관으로서 문제점은 평면적인 넓이의 스케일이 커서 배후지 높은 곳에서만 전체 모습을 한 눈에 볼 수 있으며 해수면과 시가지의 일체감을 얻기가 힘들다. 또한 항만기능이 주가 되어 인간 활동이 이루어질 수 있는 장소가 적고 특히 간선도로와 철로로 인해 시가지와 단절되어 있다. 한편 도시경관 측면에서는 주변지역에서 토지이용의 계획성과 체계성이 결여되어 있고 자연경관(산지, 바다)과 시가지의 관계가 단절되어 있으며 산지지형을 비롯한 경관구조가 재개발 등으로 인해 원형이 훼손되고 특히 해안지역의 고층건물 난개발로 수변의 인공경관화 및 바다로의 조망차폐 등 문제가 있다. 바다에서 육지방향으로의 경관 역시 자연경관요소(하늘, 녹지, 바다 등)가 차지하는 면적이 줄어들고 이들의 유기적 연결이 크게 훼손되고 있다.

## 3.2 북항 관련 기존 경관계획

### 1) 부산광역시 도시계획조례(2006.2.1 개정)

부산시 도시계획조례 제34조(경관지구안에서의 건폐율 등)를 보면 경관지구에는 자연경관지구, 수변경관지구, 시가지경관지구 등이 있는데 이 가운데 북항 재개발지역은 수변경관지구로 해당하여 다음과 같은 규제를 받는다.

· 건폐율: 20% 이하(단, 일반주거지역, 준주거지역에 지정된 경관지구안에 건축하는 건축물의 경우에는 40% 이하)

- 용적율: 100% 이하(단, 일반주거지역, 준주거지역에 지정된 경관지구안에 건축하는 건축물의 경우에는 200% 이하)
- 건축물의 높이: 4층 이하 또는 15m 이하
- 대지안의 조정: 대지면적의 30% 이상

### 2) 부산시, 부산광역시 도시경관기본계획(2005.8)

부산시 도시경관기본계획을 보면 북항 재개발지역은 수변경관자원의 보호관리 및 수변의 난개발 방지를 위해 수변중점관리지역으로 설정되었으며 이로 인해 경관지구, 고도지구, 미관지구, 경관녹지 등이 지정되고 지구단위계획에 의한 경관상세계획수립이 의무화되며 대규모 개발행위시 경관심의회가 실시되고 자치구에서 경관실행계획을 수립하여 관리하도록 되어 있다. 또한 북항지구는 부산역세권과 함께 경관시범지구로 지정되어 경관용적율, 개방지수, 가로구역별 높이, 시각회랑, 용도별 용적제 등의 규제를 받도록 되어 있다.

### 3) 부산시 도시개발심의관실, 해안경관개선연구보고서(2004.12)

이 보고서를 살펴보면 북항 재개발지역이 포함된 해변도심지역의 경우 다음과 같은 경관계획을 제시하고 있다.

- 건축물높이: 수변지역 건축물높이는 중저층으로 이면지역보다 낮게 유도, 랜드마크적인 초고층 등 도심지역 스카이라인을 고려한 고층개발
- 건축물형태: 용도지역별 건폐율 강화, 상층부 건폐율 강화, 판상형 지양 답상형 유도
- 시각회랑: 건축물 동간 이격거리 확보(조망, 통풍, 채광 고려)
- 전면공지조성: 전면공지확보, 지상부 녹지, 보행 등 쾌적한 환경 조성
- 경관조명: 일정규모 이상 건축물 야간경관조명 설치, 경관조명을 위한 건축물 외관 및 옥상디자인 개선 유도

### 4) 부산시, 부산다운 건축 마스터플랜(2003.12)

부산시의 '부산다운 건축 마스터플랜' 보고서를 보면 북항 재개발지역 주변은 사면 시가지로 구성된 항만배후지로서 도시차원에서 망양로 주변에 주요 조망점을 지정하고 조망이 확보된 구간은 지속적 조망경관관리가 필요하며 지점의 이동에 따른 경관시퀀스 연출수법을 발굴하고 밀집시가지의 부정형 가로망에 의한 변화 있는 시각회랑을 적극 도입하며 망양로를 기준으로 사면의 고도제한을 제시하고 있다. 한편 가로구역별 높이기준에 대해 북항지역은 기존 도심지역의 연안형 간선가로구역 가운데 높이위계 1등급으로서 기준높이는 130m이하이며 건폐율은 낮추고 최고높이를 높여서 슬림형 건축물 유도하고 수변으로 개방감을 확보하며 이 경우 용적율 및 건축물 높이를 완화 등 인센티브를 적용하는 것을 제안하고 있다. 또한 연안형 이면가로구역 기준높이로 시각회랑과 접한 부분에서는 건폐율을 40-50%내외로 낮추고 최고 높이를 높여서 슬림형

6) 부산광역시, 부산광역시 도시경관기본계획, 2005.8, p 45에서 인용

건축물 유도하며 비건폐부분은 이민가로에서 수변으로 시각적 개방감 확보할 수 있도록 배치할 것을 제안하고 있다.

## 4. 경관계획을 위한 가이드라인

### 4.1 경관계획을 위한 선결과제

북항 재개발지역은 부산 항만경관을 위한 핵심 포인트로서 이 곳의 경관계획을 수립하기 위해서는 먼저 다음과 같은 과제가 선결되어야 한다.

1) 시가지와 항만지역을 분리하는 철도, 도로, ODCY 처리: 북항 재개발지역은 부산역 철도부지, 8차선 규모의 층장로, 그리고 철도부지 옆에 위치한 ODCY로 인해 기존 시가지와 단절되어 있다. 만일 이들 부지문제를 해결하지 않으면 재개발지역은 시가지와 단절된 섬의 형태가 되어 북항 재개발의 의미는 거의 사라져버릴 것이다. 경관측면에서도 시가지에서 수역으로 자유롭게 접근할 수 없는 것은 치명적인 결함이 된다. 따라서 이들 부지에 스카이라인을 설치하거나 철도와 도로를 지하화하는 방안이 수립되어야 한다.

2) 북항을 비롯한 부산항 전체 장기적인 재개발계획: 북항 재개발은 부산항 전체의 장기적인 항만공간 재구성을 위한 시발점으로서 의미가 있다. 따라서 남항과 영도해안을 포함하여 부산항 전체 항만공간의 재구성계획이 장기적인 관점에서 먼저 수립되어야 한다.

3) 재개발 사업성 확보를 위한 수역 매립: 북항 재개발사업에서는 토지확보 및 사업의 수익성을 위해 수역의 매립이 불가피할 전망이다. 이 경우 경관이나 환경측면에서 어느 수역을 얼마나 어떤 형식으로 매립할 것인가가 아주 중요한 문제이다.

4) 북항대교의 건설에 따른 부산항 경관변화: 북항에서는 북항대교의 건설이 곧 시작된다. 북항대교는 북항 전체의 경관과 재개발지역에서의 경관에 결정적인 영향을 줄 것이고 또한 재개발지역으로의 좋은 조망점이 될 것이다. 따라서 북항대교 계획안은 북항경관 측면에서 반드시 검토되어야 한다.

5) 국제여객터미널의 위치: 재개발지역에 위치하게 될 국제여객터미널은 북항의 중심시설이며 경관계획에서 중요한 역할을 할 것으로 보인다. '부산항 재래부두 재개발방안 연구'결과를 보면 국제여객터미널의 위치는 부산역과 가장 가까운 중앙부두로 결정되었다. 그러나 수변에 위치한 거대한 규모의 국제여객터미널은 여기에 정박한 대형 여객선과 함께 북항 전체 경관을 결정하고 배후지에서 수역으로의 조망에 큰 영향을 주게 되므로 그 위치와 형태는 다시 한 번 경관 측면에서 심각하게 논의되어야 한다.

### 4.2 경관계획의 목표 및 방향

북항 재개발지역에서 경관계획은 「시민을 위한 매력 있는 친수공간」을 목표로 하여 항만지역이 가지고 있는 경관 잠재력을 충분히 살리면서 적절하게 공간을 분절시켜 풍부한 공간

을 체험할 수 있도록 하고 수면과 일체화된 질 높은 오픈스페이스를 계획하는 것이 필요하다. 구체적인 경관계획목표는 다음과 같다.

1) 도심 워터프런트경관 형성: 기존 수변경관을 훼손하거나 조망을 차단하지 않는 것이 우선이며 다음으로 친수공간으로서 토지이용을 조정하고 각각의 시설이 가진 경관상의 역할을 분명히 하여 그림이나 바탕이 되도록 한다. 또한 광대한 공간, 강한 바람, 그늘이 없는 악조건에서도 편안하고 쾌적한 공간이 되도록 계획한다.

2) 특색 있는 항만경관 형성: 북항 재개발지역의 특성은 선박이나 하역활동, 수제선과 수면 등에 의한 항만공간의 매력에 기인하므로 이러한 특성을 적극적으로 표출하고 이와 함께 주변 여러 조망점에서 인상 깊게 보이도록 계획한다.

이러한 경관계획목표를 달성하기 위한 경관계획방향은 북항의 경관 특성에서 출발해야 한다. 북항은 자연지형으로 둘러싸인 위요공간을 형성하고 있으며 특히 재개발지역이 위치한 내항의 경우 안전하게 보호받는 공간이미지와 내측의 영역감이 강하게 나타난다. 이와같은 북항의 경관특성을 바탕으로 경관계획방향을 설정하면 다음과 같다.

① 북항의 지형적 상징인 배후산지와 영도를 비롯한 조도, 오류도 등 섬을 경관요소로서 적극적으로 활용한다. 특히 수제선의 연장방향에 위치하는 산, 수제선과 수직방향에 위치한 배후지 산 그리고 건너편 섬을 대상지역 내 수변 혹은 도로에서 잘 볼 수 있도록 계획한다. 또한 바다에서 보이는 경관을 적극 고려하여 수면을 사이에 두고 마주보는 수변공간과 배후산지 경사면이 잘 보이도록 건물, 도로, 오픈스페이스를 계획하고 주요 도로축선은 산과 바다를 연결하도록 계획한다.

② 북항 재개발지역의 경관특성은 자연지형에 의한 것 이외에 대상지역의 스카이라인과 수제선에 의해 결정된다. 따라서 자연지형에 의해 구성된 스카이라인을 보호하는 동시에 이에 조화되는 인공적인 스카이라인을 계획하고 기존의 수제선을 적극적으로 살리는 계획이 필요하다.

③ 북항 재개발지역의 경관특성은 무엇보다 바다 즉 수역의 매력에 의해 결정되는데 수역의 공간구성, 수역에서의 활동, 수역으로의 조망 등이 핵심이 된다. 따라서 대상지역 내 도로 및 오픈스페이스에서 수역의 조망이 확보될 수 있도록 하며 수역에 가까이 갈수록 건물높이를 낮추어 배후 건물에서 바다 조망이 가능하도록 하고 보행자가 쉽게 바다로 접근할 수 있도록 보행자도로망을 구성한다.

### 4.3 주요 경관계획요소

이상의 경관계획목표 및 방향에 따라 우선적으로 검토해야 할 경관계획요소는 다음과 같다.

1) 매립지 수제선: 수역을 매립할 경우 수제선이 기존 수제선과 조화되도록 계획한다. 또한 보행하면서 바다경관을 즐길 수 있도록 수제선을 따라 산책로를 설치하여 방향성을 부여하고 연속경관이 형성되도록 한다.

2) 건물배치: 국제여객터미널의 위치를 경관적 관점에서

설정하고 위해감이나 압박감을 주는 항만시설(젠트리크레인 등)이나 고층건축물은 주요 조망점에서의 시각적 관계를 고려한다.

3) 부지형상 : 재개발지역 부지는 평탄하고 단조롭기 때문에 매립할 경우 전체 부지가 황량할 수 있으므로 지반형상에 변화를 주도록 한다.

4) 부지경계 : 시가지와 재개발지역의 경계는 도시와 항만지역의 연속성을 고려하며 항만을 향한 게이트(gate)로서 연출하고 육역과 수역의 경계에서는 친수성을 우선 고려한다.

5) 도로 및 가구(街區) : 도로는 시가지와 연속성을 고려하여 도로축을 설정하고 수제선과 평행한 도로가 대지를 분단하지 않도록 한다. 또한 가구는 시가지의 가구분할과 들어설 건물의 스케일을 고려하여 적절한 크기로 계획한다.

6) 랜드마크 : 배후의 산세, 시가지건물 그리고 항구시설물 등이 복잡한 스카이라인을 형성하고 있는 것을 고려하여 적절한 위치에 상징적인 랜드마크를 계획한다.

7) 휴먼스케일 : 북항 재개발지역에서는 넓은 매립지와 그 앞의 확장된 수면, 커다란 국제여객선, 대규모 항만시설 등으로 인해 차치하면 광활한 공간이 되기 쉬우므로 각 공간을 휴먼스케일로 계획한다.

#### 4.4 경관계획 가이드라인

경관계획의 목표와 방향에 따라 주요 경관계획요소를 바탕으로 북항 재개발지역의 경관기본계획 및 상세계획을 수립하기 위한 가이드라인을 다음과 같이 제시한다.

##### 1) 토지이용계획

① 국제여객선터미널, 상업시설, 해양박물관과 수족관 등 문화시설, 광장 등 사람이 많이 모이는 시설은 기존 시가지나 주요 교통결절점에서 걸어서 접근 가능한 곳에 배치한다.

② 기존 시가지와 재개발지역이 보행자 도로망에 의해 연결되도록 계획하고 간선도로, 공원녹지, 오픈스페이스 등은 시각적으로나 물리적으로 서로 연속하여 배치한다.

③ 재개발지역 내 토지이용은 경관을 고려하여 계획하며 공간이나 건물의 스케일이 광대해지지 않도록 토지를 적절한 크기로 구획한다.

##### 2) 교통동선계획

① 시가지에서 재개발지역으로 향하는 도로는 바다를 향한 조망을 위해 여유 있는 도로폭으로 하고 가로수와 가로시설물을 통해 항만의 독특한 이미지를 연출한다.

② 보행자 동선은 바다를 향해 접근할 수 있도록 배치하고 단차가 없는 완만한 구배나 평탄하게 계획한다.

③ 보행자 동선은 시가지 및 재개발지역의 공원녹지체계와 연결되도록 계획하고 주차장은 적절한 규모로 분산 배치하여 이곳에서 주요 공간이나 시설물에 걸어서 접근하도록 한다.

④ 선박의 움직임은 재개발지역의 경관에 표정을 부여하므로 사람이 모여드는 장소 부근에 부두나 잔교를 설치하고 여

객선터미널은 복합적 기능과 랜드마크로서 계획한다.

##### 3) 가구(街區)계획

① 가구의 크기에 대해 수면과 접한 부지는 작게 분할하고 배후 시가지와 가까운 곳은 시가지의 가구 크기와 조화를 고려하여 계획한다.

② 가구의 형상은 수면에 가까운 곳일수록 정방형에 가까운 형태로 하거나 수제선과 수직방향으로 길게 계획한다.

③ 가구를 분할하는 도로는 수면을 향한 시각회랑으로서 역할을 할 수 있게 계획하고 수면으로 향하는 기존 배후도로는 끈게 연장한다.

##### 4) 건물계획

① 건물의 형태는 같은 용적(연면적)이라도 탑상형으로 하고 병풍형은 피하며 건물과 건물사이의 넓은 틈을 확보하고 수면으로 향하는 도로 연장선에는 건축을 피한다.

② 수면으로부터 계단식 상부를 만들어 조망공간을 확보하고 건물에서 수면을 보는 조망들을 계획하며 가능한 수면을 위요하는 형식으로 건물을 배치한다.

③ 국제여객선터미널 등 대형선박과 터미널이 수면으로의 조망을 방해하지 않고 한 눈에 볼 수 있도록 사람이 많이 모이는 곳에서 조금 떨어져 배치한다.

④ 북항의 경관을 파노라마식으로 조망할 수 있는 광장과 연속적으로 수면을 조망하는 산책로를 건축군과 관계 속에서 계획한다.

⑤ 수제선 가까운 곳의 건물은 저층으로 계획하고 랜드마크는 가늘고 좁은 탑상 형태로 하여 바다나 대안에서 보았을 때 경관의 깊이감이 생성되도록 계획한다.

⑥ 건물의 실루엣과 비례(proportion) 그리고 건축군의 스카이라인을 계획한다. 특히 지붕 형태는 연속되었을 때 통일감을 줄 수 있도록 계획하고 저층 건축군의 스카이라인과 고층 건축군의 스카이라인 그리고 배후 산지의 스카이라인이 조화를 이루도록 계획한다.

##### 5) 오픈스페이스계획

① 재개발지역은 오픈스페이스를 중심으로 구성하고 오픈스페이스에서는 바다로의 개방감을 우선으로 확보한다.

② 오픈스페이스는 휴먼스케일의 친수환경, 항만시설물 및 선박에 대한 조망확보, 수역으로의 접근 가능성을 고려하여 계획한다.

③ 오픈스페이스는 바다로의 방향성, 수면까지 거리, 수면에서 높이와 시선 각도 등을 고려하여 계획한다.

④ 수변의 보행자 동선에서는 길이 400-500m를 한계로 머무는 공간으로서 오픈스페이스를 만들고 보행공간과 오픈스페이스의 네트워크를 구성한다.

##### 6) 조망점계획

① 재개발지역 주변 경관자원의 가치를 높일 수 있도록 부



지 내에 규모와 성격이 다양한 조망점을 계획한다. 특히 바다 경관을 감상할 수 있는 조망점을 계획한다.

② 태양광선을 비롯한 날씨의 영향은 수변경관연출에 가장 효과적이므로 시시각각 변하는 태양, 수면, 날씨 등과 조망점의 관계를 고려하여 계획한다.

## 5. 결 론

본 연구에서는 부산 북항 재개발지역을 대상으로 하여 항만재개발지역의 경관계획 특성을 알아보고 해외 항만재개발 지역에서 경관계획사례를 살펴본 다음 북항 재개발지역의 경관현황을 분석하여 경관계획을 위해 선결해야 할 과제를 도출하고 마지막으로 경관계획을 위한 가이드라인을 제시하였다.

북항 재개발지역은 부산 북항의 경관을 위한 핵심 포인트로서 이 곳 경관계획에서는 도시와 항만을 단절시키는 철도와 도로의 처리, 수역의 매립, 북항대교의 건설 등이 지역의 경관에 미칠 영향을 고려하여 토지이용계획부터 건물계획에 이르기까지 경관적인 관점에서 검토하여야 한다. 무엇보다 북항 재개발 기본계획안(마스터플랜)에서는 본 연구에서 제시한 경관계획 가이드라인을 바탕으로 경관기본계획안을 마련해야 할 것이다.

## 참 고 문 헌

[1] 목정훈(2006), “한강수변경관계획의 내용과 과제: 뉴욕사례와 비교를 중심으로”, ‘워터프론트개발과 새로운 경관창조’ 정책세미나, 부산발전연구원, 한국경관협의회.  
 [2] 부산광역시(2005), 부산광역시 도시경관기본계획.  
 [3] 부산광역시 도시개발심의관실(2004), 해안경관개선연구보고서.  
 [4] 부산광역시(2003), 부산다운건축 마스터플랜.

[5] 부산항만공사(2005), 부산항 재래부두 재개발 방안 연구.  
 [6] 윤상호 외(2003), 해안지역의 경관관리방안 연구, 한국해양수산개발원.  
 [7] 최영국(2006), “인천경제자유구역 경관계획의 내용과 특징: 송도 지구를 중심으로”, ‘워터프론트개발과 새로운 경관창조’ 정책세미나, 부산발전연구원, 한국경관협의회.  
 [8] 한국경관협회(2005), 2005국제심포지엄: 21세기 도시의 스카이 스케이프디자인.  
 [9] 해양수산부(2002), 연안경관 및 조망권 확보를 위한 제도 개선 방안 연구.  
 [10] 東 惠子(1992), 清水港・みなと色彩計策策定調査報告書, 静岡縣 清水港管理局.  
 [11] 東 惠子(2005), 清水港景觀色彩計策及び環境design形成について, 해양관광 및 연안개발과 이용에 관한 국제세미나, 한국해양대.  
 [12] 東京都(2001), 東京ベイエリア21(東京臨海地域再整備計策).  
 [13] 東京都(1997), 周邊景觀に配慮するための手引き.  
 [14] 神戸市(1982), 神戸市都市景觀形成基本計策.  
 [15] 日本建築學會(1988), 海洋建築計策指針.  
 [16] 日本土木學會(2001), 港の景觀設計, 배현미 외 역, 보문당.  
 [17] 横内憲久의 편저, 이한석의 역(2000), 워터프론트계획, 도서출판 이집.  
 [18] David L. A. Gordon, Battery Park City(1997) “Politics and Planning on the New York Waterfront”, Gordon and Breach Publishers.  
 [19] EDAW(2001), “Southampton City Centre Urban Design Strategy (Final Report)”, Southampton City Council.  
 [20] John Punter(1999), “Design Guidelines in American Cities”, Liverpool University Press.

원고접수일 : 2006년 6월 9일

원고채택일 : 2006년 8월 30일