

## 천안 구도심 명동지역 도시재생 전략수립 연구

성민호<sup>1</sup>, 이희원<sup>1\*</sup>  
<sup>1</sup>선문대학교 건축학부

### Schematic Regeneration Strategy of Old Downtown, Myeongdong, in Cheonan

Min-Ho Sung<sup>1</sup> and Heewon Lee<sup>1\*</sup>

<sup>1</sup>Division of Architecture, Sunmoon University

**요약** 1970~1980년대의 급격한 경제개발과 도시의 발전 이후 현재에 들어 당시에 개발된 원도심지의 노후화와 기존기능이 빠르게 빠져나가는 도심공동화 현상이 발생하면서 근래에 도시재생이 도시계획 및 도시개발의 새로운 키워드로 등장하였다. 천안의 구도심인 명동지역(중앙동, 문성동) 또한 공동화 현상이 급격하게 진행되면서 천안시에서는 재개발 및 활성화 사업을 진행하였지만 효과를 거두지 못하고 있다. 이에 본 연구에서는 이론적 고찰을 통해 도시재생 및 TOD개발 관련 사례를 분석해보고 명동지역의 현황분석을 통해 명동지역의 발전 및 공동화 이유와 기존 활성화 사업의 문제점을 분석하였다. 이를 바탕으로 명동지역의 새로운 활성화 계획을 제안하였다. 활성화 계획의 내용을 요약하면 다음과 같다. 1)명동지역의 경우 버스터미널과 천안역, 중앙시장까지 아우르는 도시흐름을 형성하는 하나의 결절점으로 고려되어야 하며, 2)민자역사유치, 지하상가와 연결된 쇼핑루트 개발, 통합 환승센터 및 이를 중심으로 한 마켓단지조성, 동남구청 부지의 문화센터 개발 및 예술공원 등의 개발이 서로 연계하여 이루어져야 한다.

**Abstract** After 1970-80's rapid economic and urban development, nowadays the old downtown suffers from the deterioration of physical environment, outflow of its function and cavitation of population. And this phenomenon makes urban regeneration as a new paradigm in urban development. This is the case of *Myeongdong* area (*Jungang-dong, Monsung-dong*), old downtown of *Cheonan* around rail station, in the same way. City government has tried many regeneration/ redevelopment projects on this area but all failed due to lack of feasibility. This study intends to suggest new viable strategic regeneration scheme of this area through research and analysis of TOD development, existing condition and problems. As a result, the area needs to be considered as a node that links bus terminal complex and central market place with walkable street. For regeneration of this area, a strategic development scheme of this area is suggested deploying private capital invested rail station, underground shopping mall, transfer center, culture complex and nature park with *Myeongdong* street mall.

**Key Words** : Urban Regeneration, Old Downtown, TOD Development

## 1. 서론

### 1.1 연구의 배경 및 목적

1970~1980년대의 급격한 경제개발과 도시의 발전 이후, 현재에 들어 당시에 개발된 원도심지의 노후화와 기존기능이 제 수명을 다해 새롭게 형성되는 도심지로 빠

져나가는 도심공동화 현상이 발생하였다. 이에 도시재생이 도시계획 및 도시개발의 새로운 키워드로 등장하여 다양한 개발 및 연구사례들이 진행되어 왔다[1].

경부선 철도 개통 이후 천안역을 중심으로 발전해오던 천안 구도심은 2천년대에 들어 주요기능들이 신시가지로 빠져나가고 상권이 쇠퇴하는 등 도심공동화 현상이

\*Corresponding Author : Heewon Lee(Sunmoon Univ.)

Tel: +82-19-363-8128 email: heewon@sunmoon.ac.kr

Received January 28, 2014

Revised February 17, 2014

Accepted May 8, 2014

급속히 진행되었다. 특히 90년대까지 천안의 대표상권지역이었던 중앙동과 문성동에 걸친 명동거리 일대의 공동화 현상이 두드러짐에 따라 천안시에서는 명동거리 활성화를 위한 수차례의 재생계획이 진행되었지만 계속된 사업실패로 천안 구도심 활성화 계획들은 대다수 표류하면서 효과를 거두지 못하고 있다[2]. 이에 명동지역에 기존의 활성화 사업과는 다른 새로운 활성화 방안에 대한 연구가 필요하다고 판단된다.

본 연구에서는 새로운 활성화 방안을 연구 및 전력수립을 위해 천안 도심의 형성에서 쇠퇴까지의 과정을 분석하고 천안역을 중심으로 발전한 구도심의 특성을 반영하여 도시재생 및 TOD개발에 대한 이론고찰을 진행하였다. 또한 명동지역의 쇠퇴 과정과 원인, 현황을 분석하고 기존의 활성화 사업들의 문제점을 분석하였다. 최종적으로 분석결과를 기반으로 한 명동지역의 새로운 도시재생 전략을 제안하여 추후 천안의 구도심인 명동지역의 활성화 계획 및 개발, 연구의 기초자료를 제공하고자 함을 그 목적으로 한다.

## 1.2 연구의 범위 및 방법

본 연구에서는 우선 공동화현상이 빠르게 진행되어 연구의 대상범위인 천안시 명동지역(중앙동,문성동)일대가 천안역을 중심으로 발전해옴에 따라 도시재생, 역세권을 중심으로 한 TOD개발에 관한 이론고찰을 통해 해외사례의 분석과 구도심 개발의 방향을 분석하였다.

이후, 명동지역 일대의 형성에서 쇠퇴까지의 과정을 관련문헌 및 실측자료를 바탕으로 분석하고, 현장답사와 문헌조사를 통해 구도심의 현황, 쇠퇴원인, 기존 활성화 사업의 문제점을 분석하여 명동지역 일대의 종합적인 문제점을 SWOT분석을 통해 도출하였다.

이를 바탕으로 명동지역의 문제점 및 해결방안을 제안하고 이에 따른 전략을 제시하였다.

## 2. 이론적 고찰

### 2.1 도시재생 관련이론

도시재생이란 도심부의 경제적 기반을 재구축하고 물리적 환경을 개선함으로써 도심부의 인구 및 경제의 회복을 촉진하고 도시를 활성화 시켜 도심부가 도시 활성화의 촉매제 역할을 하는데 목적이 있다. 대도시 지역의

무분별한 외부확산을 억제하고, 도심쇠퇴 현상을 방지하며, 도심부의 재활성화를 도모하는 것이다. 그러나 오늘날의 도시재생은 지속가능한 개발을 통해 기존에 축적된 환경을 새로운 용도로 재활용하는 점 뿐만 아니라 환경의 다양화와 유지가 가능하고 점진적 개발을 통해 사회적 유대기반을 보전 할 수 있는 점에 초점이 맞춰지고 있다.[3]

### 2.2 TOD개발 관련이론 및 사례

천안의 명동지역의 경우 천안역을 중심으로 인근 중앙시장을 연결하는 골목으로 시작하였으며 오랜시간 천안의 중심시가지로 발전했다.

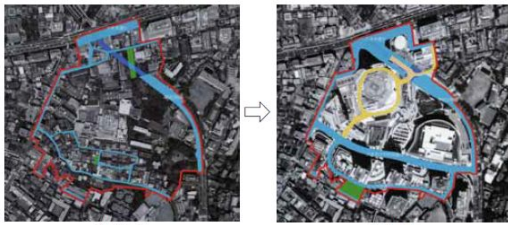
본 연구에서는 천안 명동지역의 특성상, 도시재생의 방법으로 천안역 중심의 TOD개발이 가장 적합한 것으로 판단하였다. TOD는 미국 캘리포니아 출신의 건축가 Peter Calthorpe에 의해 처음 주창되었으며 대중교통 정류장으로부터 보행거리 내에 복합용도 커뮤니티를 개발하고 민감한 생태지역은 보전하는 새로운 도시개발 개념이다. TOD란 'Pedestrian Pocket' 으로도 불려 지는데, 철도역, 버스정류장 등 대중교통 노선의 거점을 중심으로 국지적으로 고밀개발을 추구, 대중교통 수단으로의 접근 통행거리를 단축시킴으로써 대중교통이용률을 제고하고 대중교통인프라에 대한 투자를 효과적으로 추진하는 도시개발방법의 일종이다[4].

일본의 경우 1998년 중심시가지 활성화법이 시행되면서 구도심지의 적극적인 역세권 개발 및 활성화사업을 TOD개발로 시행하였으며 다양한 사례들이 존재한다.

본 연구에서는 천안 명동지역의 도시재생 연구를 위한 일본의 TOD사례를 다음과 같이 분석하였다.

#### 1) 록본기 힐즈

1986년 록본기 지역의 도심지 내 환상 3호선의 차단으로 교통정체 문제 및 아사히 TV, 공단 주택의 노후화, 지역주민의 노령화에 따른 무장애 시설의 필요성 증대로 당해지구를 재개발유도지구로 지정되었다. 이후 도심부의 도로 및 공공시설을 확보하고 광역 교통거점과 지역 방재거점으로서 지역에 공헌하며 모리사가 모리 유토피아를 건설한다는 목적 하에 최고급, 회상의 기능을 갖춘 도시재생을 추진하였다[1].



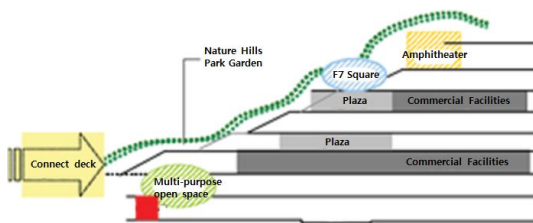
Before After

[Fig. 1] Road repairing in Roppongi Hills  
(source: Housing & Urban Institute of Korea (2006), p.17)

역의 단일 기능이 아닌 친환경 생태공원, 쇼핑몰, 업무지구, 호텔등의 복합적인 기능들이 연계되어 다양한 계층의 인구가 유입되고 대단지 내의 도로 동선을 정리하여 구도심의 교통편의 증진 및 흐름을 원활하게 한 것이 가장 큰 특징인 사례이다.

### 2) 난바파크

1950년대 중반부터 야구장이 자리하던 곳으로 도심 상업지구의 활성화를 위한 복합개발 프로젝트로 재개발이 추진되어 2004년~2006년까지 1,2단계사업이 진행되었다. 특히 종전의 야구장이 입지하던 공공장소의 특성을 살려 대규모 옥상정원을 계획해 일반시민에게 개방하는 계획이 추진되어 도심 내에 대규모 공원을 연상하게 하는 인공의 구릉지경관을 형성하였다[1].



[Fig. 2] Urban park concept of Namba Parks  
(source: Housing & Urban Institute of Korea (2006), p.36)

또한 난바시티와 지상철도선 사이의 경계부인 철도변을 리노베이션하여 카니발몰로 재정비하고 방치하기 쉬운 경계부 공간을 새로운 형태의 상업거리로 정비해 주변지구 활성화에 기여하였으며 협곡형의 저층부상가 골목길을 활용한 가로중심의 상권개발이 특징인 사례이다.

### 3) 가나자와

이시카와현의 가나자와지역은 세계2차대전이 지난 후에도 많은 전통건물이 남아있는 지역으로 마에다 도시이예의 본거지였던 역사성을 가진 도시이다. 400년 전부터 호쿠리쿠 지역의 중심도시로 기능했으나 현대에 들어 근대화 실패하고 소외되어 일본의 작은 시골마을로 퇴락하게 되었다[5].

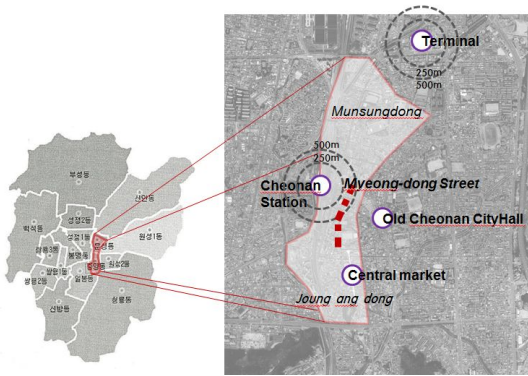


[Fig. 3] Traditional style design of Kanazawa Station  
(source: Google Image Search of "Kanazawa Station")

지역의 특수성을 살린 개발계획아래 역사권 개발 및 도시개발 계획을 수립하여 지속적으로 사업을 추진하였으며 급속한 경제개발 속 퇴보하던 도시를 역으로 역사성과 전통의 도시적 특성을 살린 개발과 역사성을 살린 디자인의 기차역사 계획으로 현대와 과거의 접목을 통한 도심재개발 사례로 볼 수 있다. 또한 성공적 활성화 후에도 지속적인 개발방향을 수립하여 동공화 현상을 방지한 것이 특징이다.

## 3. 천안 구도심 명동지역 현황분석

본 연구의 대상지는 천안 구도심 지역(중앙동, 문성동) 중, 과거 천안 상권의 중심 거리로 발전했지만 2005년 이후 공동화 현상이 가장 심각한 중앙동의 명동거리를 대상으로 진행하였다. 또한 대상지의 주변환경과의 연계 및 올바른 도시재생 전략을 수립하기 위해 명동거리와 연결되어 있는 천안역과 중앙시장을 포함한 역사권, 중앙동 지역을 포함하여 주변 터미널, 구 천안시청부지 등을 함께 분석하였다.



[Fig. 4] Research area map of central Cheonan

### 3.1 대상지의 성장과정

#### 1) 천안역 철도 형성과정

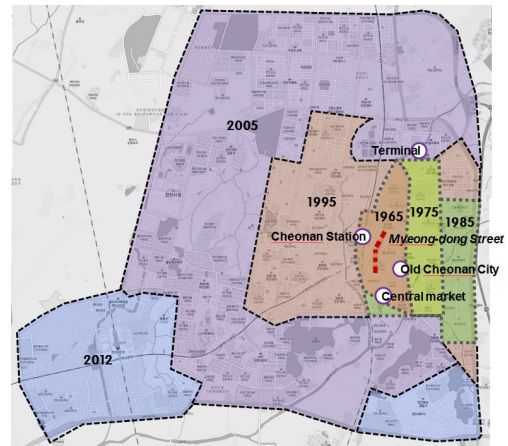
1910년 서울과 부산을 잇는 경부선 철도가 개통되면서 최초의 천안역사가 형성되었다. 이후 1920년 천안역을 기점으로 온양선과 안성선이 개통되면서 3개의 철도가 만나는 간선철도 분기역이 되어 유동인구가 늘면서 주변 도심도 빠르게 발전하였다. 1989년 안성선이 적자로 전 구간 폐쇄됨에 따라 천안역의 규모가 축소되는 듯했으나 온양선이 서천, 장항까지 연장되며 한반도 주 간선철도(장항선)로 성장하면서 천안역의 중요성은 계속 유지되었다.

2005년 12월 15일 수도권전철 1호선의 연장개통(천안-청량리)으로 수원까지 오던 급행이 용산, 서울-천안급행으로 변경되면서 천안역에 정차하는 열차의 수나 종류가 다양화 되었으며 2008년 1월 1일 장항선이 연장(장항-군산)되어 천안을 지나는 장항선 열차수도 증가 하였다.

이에 천안역은 충청도 최대의 철도역사로 발전(충청여객부분 1위)하여 천안역 인근의 도심지도 발달하게 된다.

#### 2) 천안도심 형성과정

1954년 도심지역인 대흥, 문화동에서 토지구획정리사업이 실시되었으며 1980년대까지 도심지역을 중심으로 5개지구(1지구, 고속도로주변지구, 다가지구, 신부지구, 서부1지구)형성으로 천안의 도심이 윤곽을 보이기 시작했다. 이후 1990년대 서부, 북부지역과 북부의 5개 지구의 사업이 시행되어 천안시가지가 외곽으로 성장하는 기틀을 마련하였고 1997~2000년 240만여㎡의 정성, 백석, 두정, 성성, 부대동 일원에서 북부1,2지구토지구획 정리사



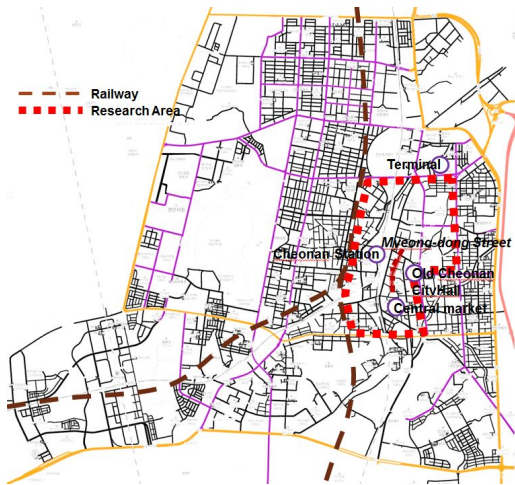
[Fig. 5] Urban boundary growth of Cheonan

업이 실시되며 대규모 주거단지가 개발되었다. 이는 1980년대 까지 고속도로와 천안역을 중심으로 현 동남구 지역의 택지개발이 이루어지며 성장하다 1980년대 이후 북부1,2지구 토지구획정리사업이 실시되면서 서북구로 급격히 도심이 성장하는 모습을 보여준다. 결론적으로 말하면 천안시 개발 및 발전의 중심이 구도심(중앙동, 문성동)에서 쌍용, 부성, 백석동으로 이동하여 구도심 쇠퇴라는 결과를 가져오게 되었다[6].

### 3.2 천안도심 현황과 도심쇠퇴

#### 1) 도로망, 인구, 사업체 수의 변화

천안도심지의 도로를 살펴보면 경부고속도로와 연결된 외부간선도로와 이 간선도로와 연결된 시내관통대로를 중심으로 도로가 형성되어 있으며 관통대로들을 이어주는 도로들이 방사형으로 직선화되어 있는 것이 특징이다. 이는 체계적인 도시 개발을 과정을 거쳐 나타난 현상으로 차량으로의 이동이 편리하고 토지구획이 잘 정리되어 있는 모습을 볼 수 있고 경부선으로 서부와 동부로 나누어지는 모습이다. 하지만 연구의 대상지역인 중앙동, 문성동 일대의 도로를 보면 철도로 인해 도로가 단절되어 있으며 도로 폭이 좁고 골목이 산재되어 있다. 즉, 도로구획이 불규칙적 이어서 시내의 대로들과 연결성이 좋지 못하며 차량의 이동이나 보도로 통행하기에 접근성이 좋지 못하다.



[Fig. 6] Downtown road and railway coverage

[Table 1] Population change[7]

division	dong	1996	2001	2006	2011	rate of increase
Station area : inside	Jungang dong	9,553	8,250	7,228	6,505	-2.14
	Monsung dong	8,227	6,374	6,260	5,617	-2.13
Station area : outside	Wonsung 1-dong	13,077	11,432	11,577	10,854	-1.14
	Sinan dong	26,866	27,854	32,140	34,637	1.94
	Bongmyeong dong	19,725	21,409	22,803	21,829	0.71
	Sungjung 1-dong	21,846	18,505	20,167	19,739	-0.65
developing areas	Ssangyong 1-dong	18,208	17,266	16,451	16,352	-0.68
	Ssangyong 2-dong	31,471	61,294	40,850	43,076	2.47
	Busung dong	11,967	22,159	50,143	59,544	26.64
	Sungjung 2-dong	21,494	19,330	21,206	23,379	0.59

천안시의 인구변화를 보면 공동화 현상이 두드러지고 있는 중앙, 문성동의 인구감소율이 -2.14%로 새롭게 형성된 서북구 지역에 비해 빠른 속도로 인구가 감소하고 있다[7].

이는 천안시의 인구가 구도심에서 신시가지로 이동함과 동시에 서북구 시가지형성과 동시에 만들어진 삼성 SDI단지로 인한 외부인구의 유입이 서북구로 집중되어 나타난 결과로 보고 있다.

천안의 전체적인 사업체수는 꾸준히 증가하고 있으며 도심지가 확대되면서 신시가지지를 중심으로 다양한 상권

[Table 2] Number of business establishment change[7]

division	dong	1996	2001	2006	2011
Station area : inside	Jungang dong	3,643	3,064	2,915	2,323
	Monsung dong	1,293	951	918	626
Station area : outside	Wonsung 1-dong	593	630	705	747
	Sinan dong	1,799	2,868	3,010	2,862
	Bongmyeong dong	1,150	1,389	1,579	1,408
	Sungjung 1-dong	1,298	1,605	1,699	1,490
developing areas	Ssangyong 1-dong	973	1,570	1,719	1,557
	Ssangyong 2-dong	866	1,804	1,467	1,807
	Busung dong	669	1,271	2,821	4,130
	Sungjung 2-dong	1,113	1,713	2,217	2,330

들이 형성되고 있다. 하지만 중앙, 문성동 일대의 경우 인구수의 감소 및 기존 상권들의 몰락과 기능들의 분산으로 그 수가 지속적으로 줄어들고 있으며 현재 남아있는 사업체의 규모도 다른 지역의 상권에 비해 상당히 소규모의 상권을 유지하고 있다[7].

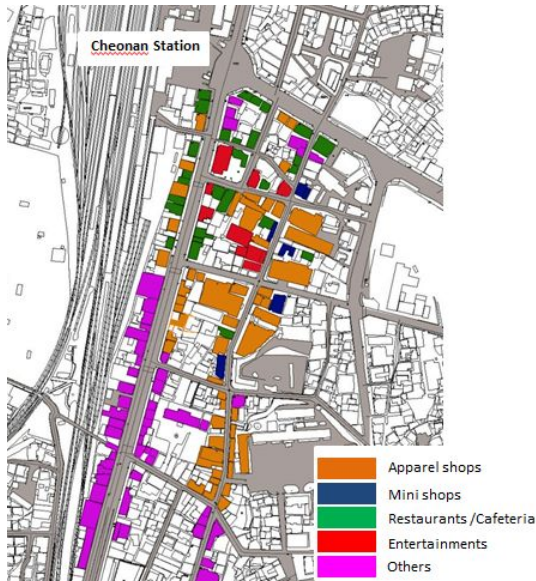
## 2) 도심기능의 분산과 도심쇠퇴

대상지인 중앙동, 문성동 일대는 1980년대까지 천안의 중심 지역으로 교통, 관공서, 상업시설이 집중되어 있던 곳 이었다. 하지만 서북구 지역이 빠른 속도로 개발되면서 구도심지역의 중요 기능들 또한 서북지역으로 빠져나가게 되었는데 중앙, 문성동 일대의 공동화현상을 불러온 가장 큰 원인 중 하나이다. 관공서의 경우 1998년 경찰서가 업성동으로 이전되는 것을 시작으로 2005년 시청과 보건소가 불당동으로 이전하였고 2008년에는 교육청이 불당동으로 이전하게 되었다. 또한 버스터미널이 1998년 신부동으로 이전하면서 교통의 기능이 약해졌고 이전된 터미널을 중심으로 신세계백화점과 야우리 멀티플렉스 등 쇼핑과 문화의 상업지역이 활성화 되면서 중앙, 문성동의 상권이 쇠퇴하기 시작하였다. 게다가 서북구 부성동에 대규모의 먹거리상권이 형성되면서 쇼핑과 문화 먹거리의 문화여가활동의 기능들이 모두 구도심에서 신시가지로 빠져나가게 된다.

## 3.3 대상지 내부환경

과거 명동지역은 천안역과 중앙시장, 구 천안시청자리

를 중심으로 상권이 형성되어 있으며 천안역과 중앙시장을 이어주던 길인 명동거리의 경우 의류쇼핑의 중심 메카였다. 하지만 공동화 현상이 빠르게 진행되어 현재 대부분의 상가가 문을 닫은 채로 방치되어 있으며 도시경관 저해 및 안전 등의 문제로 방문객 증가 및 활성화에 악영향을 주고 있다.



[Fig. 7] Categorical distribution of commercial business in Myeongdong area

명동거리의 상권분석 결과 현재 입점 되어있는 업종은 의류쇼핑, 미니숍, 식당, 카페, 패스트푸드, 문화시설 등이 입점해 있어 업종의 내용은 인근의 터미널, 신시가지의 상권들과 크게 다르지 않지만 규모 및 방문자의 수가 영세하다. 또한 좁고 복잡한 도로망으로 인해 차량의 접근이 매우 어려우며 명동지역 내에 주차시설이 매우 협소하여 이용에 큰 불편함을 주고 있다.

명동지역에 위치한 천안역과 중앙시장의 경우 명동거리에 비해 공동화 현상이 비교적 양호한 편으로 천안역의 경우 충남권 제1의 역사답게 많은 유동인구가 있지만 천안역 광장에서 바로 터미널 및 신시가지로 빠져나가기 때문에 천안역 광장인근의 상권만 활성화 되어 있다.

중앙시장의 경우 환경개선 사업 및 주차시설의 증설, 주변 주택단지에서의 인구유입으로 상권 활성화를 유지하고 있어 명동거리와는 대조적인 모습을 보여준다.

### 3.4 기존의 대상지 활성화 계획의 문제점

천안시에서는 도심 공동화 현상이 빠르게 진행되고 있는 명동지역을 활성화하기 위해 천안역 민자역사 계획, 천안 복합 테마파크, 천안역 일대 가로정비 사업을 실시하였지만 그 효과를 거두지 못하고 있다.

#### 1) 천안역 민자역사 계획

2000년 초 지하1층 지상7층 연면적 약 185,000㎡의 규모로 사업이 추진(백화점, 멀티플렉스, 시네마, 패션등)되면서 천안시, 한국철도공사, (주)천안민자역사에서 공동으로 주관하여 2005년 완성시킬 계획으로 2000년초 계획의 추진과 함께 임시역사(현 천안역사)를 짓고 사업공간을 확보하였다. 하지만 민자역사의 고질적인 문제인 수익성, 자금조달의 문제로 사업이 10년간 표류하게 되었고 2007년 11월 천안시에서 건설허가가 나면서 계획이 차츰 진행되는 듯 했으나 투자자 확보의 실패로 2012년 4월 한국철도공사 측에서 이 사업을 과기하기로 결정하였다.

사업의 실패원인을 종합하자면 첫째, 수익성, 자금조달 문제로 장기간 사업이 표류하였다는 것이고 둘째, 사업의 장기표류로 인한 신뢰도 하락 셋째, 신뢰도 하락으로 인한 건설허가 이후에도 투자자 확보의 실패로 볼 수 있다.

#### 2) 천안 복합 테마파크

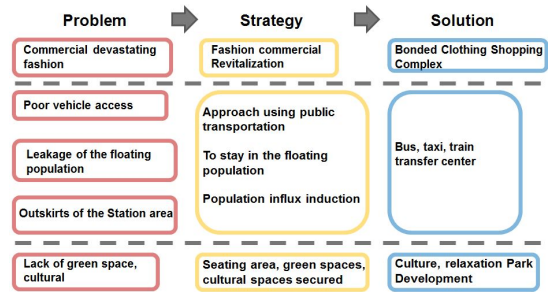
2007년 SK텔레콤과 천안시가 공동으로 구 천안시청 부지를 개발하기로 하고 기획을 추진 하였지만 천안시와 SK텔레콤 간의 개발방향 의견차이로 사업이 1년간 표류하다 2008년 결렬되어 민간제안 사업으로 전환되었다.

(주)다능건설, A&U건축설계사무소, (주)팝스웨이브 개발 3사가 제안한 복합테마파크 건설 공동제안서가 우선협상 대상자로 결정되며 공공청사, 어린이시설 등이 포함된 50층 안팎의 주상복합시설과 200m 내외의 랜드마크타워 건립안이 추진되면서 구 도심 활성화에 크게 기여할 것으로 기대됐지만 한국 자치경영평가원이 타당성과 사업성이 없는 것으로 평가, 경기침체 및 비현실적인 계획안으로 사업이 현재까지 진행되지 못하고 있다.

2012년 3월 천안시는 성공추진을 위해 개발계획수립 용역을 추진, 사업 축소 및 컨셉을 대대적으로 수정진행 중이며 이에 대한 민간 사업자를 2013년 선정할 계획이다.

### 3) 천안역 일대 가로정비 사업

신부동에서 천안역 4거리까지 이어지는 2.2km구간을 1, 2, 3구간으로 나눠 2011~2013년 까지 연차적으로 문화와 만남, 젊음이 있는 거리로 조성할 계획으로 현재 1구간이 시공 중에 있다. 하지만 시공 중인 1구간은 단순한 가로 정비사업이 될 가능성이 커 의도대로 진행 될지는 의문이고 대상지는 제외된 범위에서 사업이 진행되어 대상지의 쇠퇴를 가속화 시킬 것으로 예상된다.



[Fig. 8] Strategic solution of problem

## 4. 천안구도심 명동지역 활성화 방향

### 4.1 SWOT분석

천안 구도심지역인 명동거리의 정확한 문제점을 도출하기 위해 천안 명동지역의 문헌, 현황 등의 분석을 근거로 SWOT분석을 실시하였으며 그 결과는 다음과 같다.

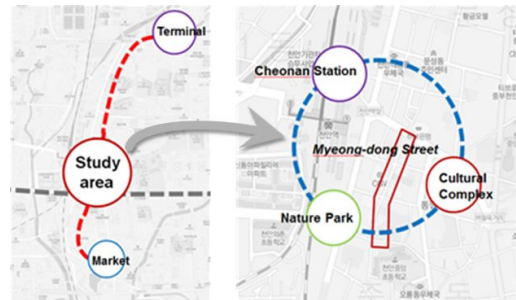
[Table 3] SWOT Analysis

S	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lots of floating population near <i>Cheonan</i> rail station and free market means pedestrian potentiality</li> <li>Only one SSM near research area less than in other area means commercial potentiality.</li> </ul>
W	<ul style="list-style-type: none"> <li>Outflow of existing urban function</li> <li>Difficult pedestrian walking of many narrow alley</li> <li>Lack of nature green, culture and leisure facilities</li> <li>Deteriorated buildings and no good streetscape</li> </ul>
O	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potential development plan for old city hall site</li> <li>Construction of underground E-W linkage road and overground green park</li> <li>Easy population inflow from west of <i>Cheonan</i></li> <li>Encouraged community activity of underground shopping mall of <i>Cheonan</i> rail station</li> </ul>
T	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dispersed functionality of <i>Cheonan</i> rail station due to extended metropolitan railway</li> <li>Decreased population of the research area</li> <li>Expanded new town of <i>Cheonan</i></li> </ul>

### 4.2 문제점 및 해결방안

대상지역의 문제점은 크게 5가지로 볼 수 있다. 하나, 명동거리 주 기능 중 하나인 패션상권의 붕괴 돌. 도로정리 불량으로 차량 접근성 좋지 않음 셋. 버스정류장, 택시승강장에서 유동인구 흡수, 유출 넷. 역세권 외곽지역에 위치, 명동거리의 접근성 낮음 다섯. 대상지 내 녹지, 문화공간 절대적으로 부족 이 다섯가지의 문제점의 해결방안을 제안하면 다음과 같다.

패션상권의 쇠퇴의 경우 이 지역을 대표하던 요소의 몰락으로 활성화의 첫 번째 요소가 되어야 한다. 이에 천안시가 내에 패션상권이 고급의류 및 백화점에 치우쳐 있다는 것에 초점을 맞추어 과거부터 이어오던 명동거리 보세의류의 부활을 위한 보세의류 쇼핑단지 조성계획을 추진하고 도로의 정비불량, 버스, 택시 승강장에서 인구유출, 접근성이 좋지 못한 점은 최종적으로 버스, 택시, 전철을 아우르는 환승센터를 조성하여 대상지내의 접근성 및 유동인구의 흡수를 유도하는 것이 바람직하다. 마지막으로 대상지내에 절대적으로 부족한 녹지, 문화공간을 동남구청과, 동서대로 공원을 활용한 문화, 휴식 단지의 개발로 해소하여야 한다.

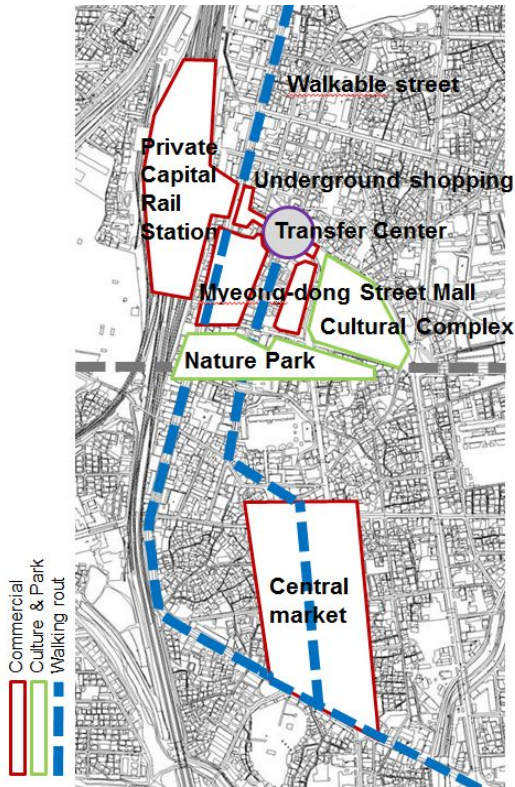


[Fig. 9] Formation of urban flow and study area development concept

### 4.3 활성화 전략의 제시

우선 주요 대상지인 명동거리 한곳만의 개발은 구도심 활성화에 기여하지 못한다. 천안역, 동남구청, 동서연결도로 근린공원과 연계된 도심 개발계획이 필요하며 버스터미널과 연결되는 가로정비사업을 확대하여 터미널 상권과 더불어 대상지의 상권을 연결하는 거리를 조성하고 나아가 터미널에서 시작되어 대상지를 통해 자유

시장까지 이어지는 도시흐름을 유도하는 것이 바람직하다. 또한, 터미널과 대상지의 상권 연결과 더불어 서부인구의 유입이 원활 하도록 도로망을 개선하여 접근성을 향상시킨다.



[Fig. 10] Strategic development plan of study area

## 5. 결론

천안의 도심지 형성과정과 구도심의 공동화과정 및 현황들을 분석하여 기존과는 다른 단지개발 및 도시흐름을 형성하는 도심재생 계획안을 제안하였다. 대상지역을 터미널과 중앙시장을 연결하는 결절점으로서의 역할을 하도록하는 동시에 대상지역 내부를 활성화하여 원도심 재생을 하기 위한 마스터 플랜을 제안하면 다음과 같다.

첫째, 과거 추진되었던 민자역사의 복합개발에서 규모를 축소한 역과 쇼핑센터(보세)기능을 강조한 개발 추진.

둘째, 천안역 쇼핑센터 개발과동시에 기존 지하상가와 연결된 쇼핑루트를 개발.

셋째, 버스, 택시, 수도권전철과 경부선이 만나는 천안

역의 정리되지 않은 현 실정에 이를 통합하는 환승센터를 건설하고 지하상가가 이로향하는 주요 통로로서의 기능을 하도록 유도.

넷째, 지하상가와 명동거리를 연결 하는 랜드스케이프 개념의 주 출입구를 형성하고 환승센터의 중심부로 설계, 환승센터를 중심으로 백화점, 지하상가, 명동거리 상권이 하나의 마켓단지로 조성.

다섯째, 동남구청부지의 문화센터를 씨네마, 소극장, 오페라등 공연문화시설이 있는 복합단지 개발, 환승센터 및 지하상가, 예술공원과 연결.

여섯째, 상부공원의 경우 문화센터와 연계된 예술공원(조각공원) 과 같은 특성화된 산책공원으로 개발하여 쇼핑센터와 문화센터의 휴식 및 녹지를 제공.

일곱째, 과거 명동거리 주위로 형성되었던 먹자골목을 민자역사와 문화센터 사이에 배치하여 문화, 쇼핑, 음식의 3박자를 갖춘 상권을 형성.

여덟째, - 과거 천안역과 중앙시장을 연결하던 기능을 되살려 시장가는 길을 조성하여 예술공원 및 천안역과 연결 터미널~천안역~중앙시장 도시흐름을 형성.

원도심의 활성화와 도시재생의 문제는 끊임없이 발전하는 도시의 성장과정 속에서 어느 도시에서도, 언제든 드러날 수 있는 매우 중요한 이슈이며, 지속가능한 도시를 위해 중요하게 다루어져야 하는 사안임에 분명하다. 본 연구는 이러한 맥락에서 현시점에 맞는 천안 원도심의 활성화 및 도시재생 전략 중에서도 그 물리적 구성방식에 관한 전략이라고 할 수 있다. 그러나 도시재생의 또 한가지 중요한 고려사항은 지역 커뮤니티의 활성화전략이다. 본 연구에서는 이부분을 향후 후속연구의 과제로 남겨두기로 한다.

## References

- [1] Housing-Urban Institute, "Urban Regeneration case of Japan and Suggestion", Huri Focus No.22, 2006
- [2] Suk, Jae-Sung, "Study on the reorganization for development of railroad station-area -A Case study of Cheonan rail station", The Graduate School of Kongju National University, 2012
- [3] Sin, Jong-Bok, "Study on the plan for the waterfront along the city-nearby seaside regarding city regeneration - focusing on watersedges in Masan city-", The Graduate School of Changwon National University,



2009

- [4] Choei, Jong-Mun, “A Study on the strategies for TOD type urban development in Jinju City”, The Graduate School of Industry, Gyeongsang National University, 2009
- [5] Heo, Hyeok-Jae, “Benchmarking urban regeneration projects in Tokyo”, Real Estate 114 training materials, November 2007
- [6] Cheonan City Homesite, <http://www.cheonan.go.kr>, (2012,09,24)
- [7] Cheonan City Statistics, “2011 Cheonan City Statistical Yearbook”, 2011 (<http://cheonan.go.kr>) (2012,09,23)

---

**이 희 원(Heewon Lee)**

**[종신회원]**



- 1987년 2월 : 서울대학교 공과대학 건축학과 졸업(공학사)
- 2003년 2월 : 서울대학교 대학원 건축학과 (공학박사)
- 1991년 3월 ~ 현재 : 선문대학교 건축학부 교수

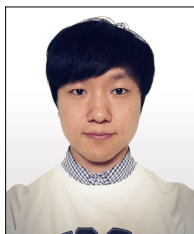
<관심분야>

건축계획 및 설계, 도시건축 계획 및 설계, GIS

---

**성 민 호(Min-Ho Sung)**

**[정회원]**



- 2012년 2월 : 선문대학교 건축학과 졸업(학사)
- 2012년 3월 ~ 현재 : 선문대학교 대학원 건축학과

<관심분야>

건축계획 및 설계, GIS, 주거설계