

# 도시 수변공간 재생을 위한 정책 사례연구 -한강변 관리 기본계획과 런던 템즈 게이트웨이 광역 재생사업을 중심으로-

홍순재, 김승인  
홍익대학교 국제디자인전문대학원

## Policy case study for urban waterfront regeneration -Focused on Han River management foundation plan and London Thames gateway regeneration project-

Soon-Jai Hong, Seung-In Kim  
IDAS, Hongik University

**요 약** 2007년에 시행된 런던 템즈 게이트웨이 광역 재생사업은 런던동부·켄트·에섹스로 연결된 템즈강 하류 구역을 배경으로 기후변화·인구밀도·주거문제·녹지조성·지역 불균형·교통문제 등을 해결하기 위해 추진한 사업이다. 사업 운영에 있어서 총 16개의 사업지구 분할과 시행기관선정으로 자치성 부여와 지자체 연계를 충실히 수행하였으며, 개발과 보존의 가치를 균형 있게 추진한 성공적인 수변공간 재생사례로 평가된다. 본 연구는 자연성·토지이용·접근성·도시경관을 골자로 한 2015년 한강변 관리 기본계획과 런던 템즈 게이트웨이 광역 재생 사업을 비교하여 다음의 결론을 도출하였다. 첫째, 현 서울시 계획안이 서울의 문제를 포괄적으로 인식하는 확산적 사고로의 검토가 필요하다. 둘째, 한강과 인접하는 지자체 및 중앙정부와의 포괄적 운영방안의 제시가 필요하다. 셋째, 수변공간을 적극적으로 활용하는 운송수단의 제시를 통해 서울의 교통문제 개선에 대한 대책마련이 필요하다.

**주제어** : 수변공간, 재생, 템즈 게이트웨이, 서울, 한강

**Abstract** In 2007, London Thames Gateway delivery plan was started, and it was in progress to solve climate change, population density, housing problems, green space, regional imbalances, and transportation issues from east London and Kent to Essex. The plan was carried out faithfully local autonomy enlargement of local governments. This case is evaluated as a successful case of waterfront regeneration with well balanced on development and conservation. This study concludes as follows by comparing with this case and a new Han River management foundation plan. First, Seoul's new plan needs to change to diffuse thinking on comprehensively understanding. Second, local and central government, which are adjacent to Han River, need management scheme in cooperation. Third, the countermeasures for solving traffic problems in Seoul are required through the provision of transportation method to take advantage of the waterfront.

**Key Words** : Waterfront, Regeneration, Themes gateway, Seoul, Han River

Received 13 June 2016, Revised 2 August 2016  
Accepted 20 August 2016, Published 28 August 2016  
Corresponding Author: Seung-In Kim  
(IDAS, Hongik University)  
Email: r2d2kim@naver.com

ISSN: 1738-1916

© The Society of Digital Policy & Management. All rights reserved. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0>), which permits unrestricted non-commercial use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

## 1. 서론

### 1.1 연구의 배경

2015년 11월, 서울특별시는 지난 20여 년간의 한강 관련 계획을 아우르고 기존 계획과 연속성·정합성을 유지하면서 한강과 주변 지역 전체를 포괄하는 종합 관리 계획인 ‘한강변 관리 기본계획’을 공표하였다. 시(市)는 “기존 치수문제 해결을 위한 제1, 2차 한강종합개발을 시작으로, 2000년대 이후 한강이 가진 다양한 가치를 회복하기 위한 노력들이 진행된 바 있으나 주로 한강공원 정비, 한강변 주거지 재건축 관리 등 특정 지역과 부문에 한정된 계획 위주로, 제내지와 제외지를 포괄하는 종합적 관리계획 단계까지는 이르지 못했다.”고 밝히며, 본 계획안을 언론을 통해 공표하였다. 또한, 시는 “본 계획안은 법정 최상위 계획인 ‘2030 도시 기본 계획(서울플랜)’에 근거를 두고 수립한 국내 최초의 한강 관련 기본 계획으로 향후 서울시 한강 관련 도시 수변공간(waterfront) 개발에 있어 매우 강력한 정책적 가이드라인의 기준으로 작용할 것으로 예측된다.”고 밝혔다[1].

본 연구는 도시 수변공간의 성공적인 재생을 위한 정책적 가이드라인의 제공이라는 점을 인지하고, 이를 과거 유사사례와 비교하여 유의미한 정책적 시사점을 도출하는 데 주력한다. 첫째로 본 논문의 비교 연구사례 중 하나인 서울의 한강 관리현황과 관련 사업사례 분석을 통해 선행연구를 완료한다. 두 번째로, 성공적인 사업 진행이 이루어지는 것으로 평가받는 ‘런던 템즈 게이트웨이 광역 재생 사업(London Thames Gateway delivery plan)’을 선정하여 진행하며, 해당 사업의 모델과 주요 추진내용을 토대로 문헌연구에 기반을 둔 연구 결과내용을 전개한다. 또한, 효과적인 사업제언의 도구로써 본 연구 내용이 활용되기 위하여 런던의 사례와 서울 한강변 관리 기본 계획을 비교하여 정책적 필요 시사점을 결론 부에 기술하도록 한다.

## 2. 서울 한강변 관련 현황

### 2.1 서울 수변공간 개선 관련 사업

1960년대부터 정부주도의 공업화 정책을 통해 이전보다 더욱 급격하게 팽창한 서울은 인구·교통·환경·지가(地

價) 문제 등 많은 부분에서 해결하여야 할 문제요소를 내포했다. 특히, 많은 시민의 휴식공간으로 활용되는 수변공간인 한강의 경우 그 의미와 가치에도 불구하고, 80년대 이루어진 제 1, 2차 한강종합개발 사업처럼 치수 및 이수(利水)[1]와 같은 기능적인 측면에서 관리되고 사용되어 왔다[2]. 또한, 토지공간의 효율과 개발가치 극대화를 목표로 추진된 수변공간 활용은 고밀도 주거공간 및 상업공간을 위한 개발의 우선화로 추진되었으며, 올림픽대로·강변북로와 같은 도심 고속화도로를 위한 공간으로 활용되어 시민들의 한강 접근성이 단절되게 만든 원인이 되었다. 이러한 기능적 목적만을 중시하는 수변공간 활용에 대한 개선을 위해 2000년대 이후부터 서울시는 다양한 노력을 진행하였다. 특히, 2006년부터 2010년까지 5년간 약 5,940억 원이 투자되어 진행된 ‘한강르네상스 사업’은 서울의 수변 문화공간 조성을 통한 자연성 회복, 문화기반 조성, 경관개선, 수상이용 활성화를 목표로 추진되었으며, 다양한 사업 결과물들을 시민들에게 제공하였다. 하지만 일각에서 제기한 토목건축 위주의 전시행정이라는 비판과 서울시장의 교체로 인하여 해당 사업은 원안대로 완료되지 못하고 축소되었다.

### 2.2 서울시 한강변 관리 기본계획과 특징

서울시는 이전 사업들의 한정적인 계획과 특정지역 위주의 추진과는 다르게 본 한강변 관리 기본 계획이 최초의 한강의 종합적인 수변공간 기본계획이라고 발표하였다[1]. 본 계획안의 가장 큰 특징은 현재까지 이루어진 한강변 개선사업의 한정된 공간·지역·사업기간에서 벗어나 한강 부 수변공간의 포괄적인 관리계획을 제시한 점에 있다. 먼저 서울시는 한강과 한강변 제방 밖 0.5~1km 범위를 대상지로 하여 자연성·토지이용·접근성·도시경관의 4개 부문을 골자로 아래와 같은 12개의 핵심 관리원칙을 제안하였으며, 이를 통해 궁극적인 수변공간의 재생 계획안을 제시하였다[2].

- 자연성: 생태환경 개선, 맑은 물 회복, 친환경 이용
- 토지이용: 다양한 수변활동 특화, 역사·문화 지원 및 복원과 연계
- 접근성: 녹색교통 접근성 강화, 보행접근성 개선, 주변과의 녹지연계 강화

1) 물이 원활하게 배수되거나 흐를 수 있도록 하는 것

- 도시경관: 한강변 조망기회 확대, 스카이라인의 다양성 창출, 아름다운 건축계획 유도

또한, 서울시는 아래와 같은 7대 수변활동권역을 나누어 각 지구별 특화방향을 제시하였으며, 수변공간의 접근성을 확대하기 위하여 버스 접근성의 강화와 10분 내외의 균등한 보행접근 여건 조성을 원칙으로 삼았다. 또한, 필요시 수상교통 운영에 대한 방안을 검토하는 것도 본 계획안에 포함되었다.

- 강서-난지권역: 서울 최고의 수변공원에 기반한 친환경 생태·휴식권역
- 합정-당산권역: 홍대, 선유도, 안양천이 연계되는 수변 창조문화권역
- 여의도-용산권역: 한강 및 서울의 중심지역을 연계하는 국제적 수변업무·활동권역
- 반포-한남권역: 국가상징녹지축, 이촌·반포지구 한강공원, 기존 문화시설과 어우러진 국가적 문화·여가권역
- 압구정-성수권역: 구릉지 한강조망과 배후 도심활력이 함께하는 수변조망·활동 권역
- 영동·잠실-자양권역: 잠실운동장 재생, 배후 중심지역과의 연계강화를 통한 국제교류 및 스포츠·관광권역
- 암사-광장권역: 서울외곽 환상녹지축 및 선사~삼국시대를 연결하는 한강 역사문화·생태권역

한편 이번 관리 계획안의 또 다른 특징은 조망권과 관련이 높은 경관시물레이션 기법을 적용하였다는 점에 있다. 이를 통해 수변공간에 위치한 도시구조물의 높이관리원칙(주거용 35층 이하, 복합건축물 51층 이상)이 신설 적용되었으며, 도시공간 구조에 부합하는 스카이라인(skyline)에 대한 규제가 포함되었다. 본 계획안의 경관시물레이션 기법은 서울의 주요산인 북한산, 남산, 관악산 등을 열린 경관 필요 지역으로 선정하여 ‘주요산 자연조망 관리지역’으로 구분한 것이다. 따라서 각 해당 지구에서는 필수적으로 각 조망대상 지구에 대한 열린 경관지역이 잘 보이는지 경관시물레이션을 거쳐야 한다[1].

본 계획안은 총 3,981억 원의 예산이 편성되어 2016년에서 2019년까지 약 4년간 추진되는 것을 골자로 수립되었다. 또한, 중앙정부와 서울시가 1:1의 비율로 사업비를 분담하는 것을 원칙으로 한다. 현재 본 프로젝트는 온라인 의견수렴과 시민설명회를 완료한 후 시의회 보고 등

의 절차를 거쳐 연내 계획수립을 완료할 예정이며, 현재 전체 7개 권역·27개 지구로 이루어진 ‘지구별가이드라인’과 함께 시민의견수렴 과정 중에 있다.

### 3. 런던 템즈 게이트웨이 광역 재생사업

#### 3.1 사업 추진배경과 운영

2007년 발표되어 2016년을 목표로 진행되고 있는 런던 템즈 게이트웨이 광역 재생 사업은 유럽에서 가장 큰 규모의 재생 프로젝트이다. 본 사업은 런던의 카너리 워프(Canary Wharf)에서 시작하여 에섹스(Essex) 남부지역과 켄트(Kent)지방의 시팅번(Sittingbourne)까지 템즈 에스티어리(Thames estuary)를 따라 이어지는 70km 길이의 수변공간을 중심으로 구성되어 있으며, 해당 지역은 300만 명 이상의 거주인구와 16개 이상의 지방정부가 연계된 지역이다.

템즈 게이트웨이 지역의 경제적 불균형 문제는 1979년 영국 총리 마가릿 대처(Margaret Thatcher)의 적극적인 민영화 정책과 규제 해소 추진에도 불구하고 크게 개선되지 못하였다. 또한, 템즈강 하류 지역에 많은 공업용수를 확보하기 위해 입주한 과거 공업단지가 산업경제의 변화와 환경오염 문제로 인해 경쟁력을 잃고 탈출하여 공업 유휴지로 방치되어 가는 실정이었다. 영국 부총리실(Office of the deputy prime minister)의 런던 템즈 게이트웨이 도시개발 관련 의사결정록은 다음과 같이 본 사업의 추진배경을 기록하고 있다[4]

“런던의 지속가능한 경제적 성공과 영국 남동지역의 신규 경제력을 확보하기 위한 성장지역으로 템즈 게이트웨이를 포함한 4곳이 선정되었다. 해당 사업은 이러한 지속 가능한 성장 목표를 공고히 하여 지역사회에 필요로 하는 동력과 성장 가능성을 강화하는데 역점을 두는데 있다.”

위에서 언급한 영국 런던 동부지역과 켄트지역, 에섹스 지역의 경제적 쇠퇴문제, 기후변화, 인구과밀, 녹지조성, 지역 불균형 문제, 주거문제, 실업문제, 지속가능성, 교통 등 주요 사회문제 해결을 위한 미래 사회정책으로써 본 사업은 추진되었다[5].

- 기후변화: 현재 세계가 직면한 지구 온난화로 인한 기후변화와 해수면 상승으로 런던 템즈게이트

에 대한 홍수 위협이 증가하고 있으며, 이를 대비하기 위한 해결책이 필요하다.

- 인구밀도와 주거문제: 2004년 런던 증권거래소 보고서에 의거하여 중밀도의 주거지역 뿐만 아니라 아이가 없는 가정을 위한 높은 밀도의 주거지역 구축을 통하여 효율적인 주거공간 마련에 대한 고려가 필요하다. 특히 본 지역의 대중교통 접근성과 런던과 가까운 지리적 입지가 좋은 점을 착안하여 볼 때 높은 수준의 개발이 가능할 것으로 예측된다. 따라서 2016년까지 12만호의 주택을 제공하여 이중 35퍼센트를 해당 지역민에게 우선 제공을 추진한다.
- 녹지조성: 녹색 공간을 우선에 둔 공공영역의 제공과 기존 공원과 연계된 녹지향상 포함이 요구되며, 2012년 개최된 런던올림픽 전체 계획의 핵심이라는 점을 고려해야하여 생태지역 조성을 통한 탄소배출량 감소 목표를 달성하도록 한다. 또한, 저탄소 녹색도시 건설을 통한 경쟁력 있는 산업육성이 요구되며, 이를 위해 고등 교육기관의 유치가 요구된다[14]. 특히, 템즈강 주변뿐만 아니라 도시, 공원, 그린벨트를 연결하는 통로로서의 역할을 수행하도록 고려한다[6].
- 지역 간 불균형: 오랫동안 지속된 런던 경제의 집중화로 인하여 템즈강 동쪽의 소득 불균형을 개선하여야 한다. 특히, 런던을 중심으로 한 서쪽지역과 동쪽지역에 대한 차이로 인해 낙후된 산업유휴지가 많이 분포되어 있으며, 이로 인해 동쪽지역의 실업률이 높게 분포한다는 점을 고려해야 한다. 따라서, 대대적인 주거단지의 개발과 일자리 확보에 대한 방안을 통해 지역간 불균형을 해결할 수 있는 정책적 지원이 필요하다.
- 지속 가능성: 재개발 지구에 대한 효율적 활용과 문화적 유산 및 지역 자연환경에 대한 적극적 관리가 필요하다. 또한, 지역 경제확산을 위한 지역민 고려의 정책서비스 시행과 제도적 개선으로 지역 커뮤니티 활성화가 요구되며, 신규 산업단지 내 환경오염 방지책을 통해 탄소배출량 감소를 고려해야 한다.
- 교통: 현재 낙후된 대중교통 서비스에 대한 대대적 변화를 통해 일자리 증가를 도모하며, 영블해협

과 연계되는 교통 네트워크를 이용하여 교통 서비스 개선 대책이 필요하다. 따라서 런던 게이트웨이 지역을 빠르게 연결하는 광역 교통네트워크의 개발로 템즈 동부 지역과 서부 지역을 연결하는 교통수단의 제공이 요구된다.

### 3.2 사업의 운영 및 성과

본 사업은 런던지역 9개, 켄트지역 4개, 에섹스지역 3개로 나누어져 진행되었으며, 템즈 게이트웨이 광역 지역에 속하는 각 사업시행기관이 참여하여 다양성과 자치성에 기반을 둔 사업운영 방식이 활용되었다. 따라서 중앙정부의 조정이나 획일적인 기획 사업이 아닌 지자체와 지역민, 지역공동체 모두가 사업의 핵심역할로 참여하여 진행한 것이 특징이다[7]. 또한, 본 사업의 추진을 위해 60억 파운드(약 10조 원)의 정부예산이 배정되었으며, 4.75억 파운드(약 8,300억 원)의 민간자본이 조성되었다[8,9].

사업의 성공적인 수변공간 재생을 위해 런던 템즈 게이트웨이 지구는 경제적·문화적·친환경적 가치의 실현을 목표로 다음과 같이 추진되었다[10].

- 적극적인 공간 활용을 위한 개발사업
- 시민들의 삶의 질 향상을 위한 사업운영
- 생태지역 가치회복을 위한 적극적인 개발
- 운송수단 투자를 통한 일자리 증가 활동
- 지역사회 활성화를 위한 지원 사업
- 지역 운송수단 지원을 위한 자금지원
- 고부가가치 일자리를 위한 교육 및 개발 사업

영국과 유럽대륙을 연결하는 영·불해협 철도 네트워크의 연장개발과 활용으로 템즈 게이트웨이 지구를 연계하는 광역 네트워크 시스템이 등장하였다. 도시 건축과 개발에도 수변공간을 중심으로 한 적극적인 재생사업이 시행되었으며, 이를 통한 재개발지구 활성화를 골자로 한 사업이 추진되었다. 특히, 커너리 워프(Canary wharf), 스트랫포드 시티(Stratford city) 개발 사업의 경우 경제적으로 쇠퇴하는 산업지구에 대한 활력과 새로운 도심지구로서 주변 지역 활성화에 대한 촉매 역할까지 고려된 것이 인상적이다. 지속적이며, 일관적인 사업운영과 추진 목표 달성을 통해 본 사업은 아래와 같은 수변공간 재생 효과를 확보한 것으로 평가된다.

- 현재 런던 템즈 게이트웨이 지역은 다변화된 경제

구조와 고부가가치 산업역량을 확보한 글로벌 경제지구로 변화되어 발전하였다.

- 지역경제의 개선을 통한 향상된 교육수준의 확보로 지역 거주민들의 교육 접근성 강화와 직업 기술능력향상 및 신규 일자리의 증가로 연계되었다.
- 현대화된 효율적인 교통 네트워크의 제공은 취업처에 대한 안정적인 접근을 가능하게 하였으며, 지역 사회의 서비스 산업과 레저산업 발달에도 큰 영향을 미쳤다.
- 우선하여 시행된 재건축 지역에 대한 지속적인 주거지역 공급과 거주공간의 개선으로 본 사업지구의 성장이 안정적으로 견인될 수 있었다. 또한, 이 사업을 통하여 런던 템즈 게이트웨이 광역 지구뿐만 아니라 주변 지역 주거난 해소에도 기여하는 효과를 나타냈다.
- 사업운영을 통해 이루어진 지역 커뮤니티의 지속적인 삶의 질 향상은 지역 사회의 활성화·지역민 결속도 증가·안전도 증가로 이어졌으며, 지역 마을회관 및 공공공간이 지역민의 통합을 모으는 중심점의 역할로 변화할 수 있게 하였다. 또한, 이러한 긍정적인 사회인식 변화를 통해 소득불균형 문제와 심리적 괴리감을 해소하는 사회적 결과를 창출하였다.
- 템즈 게이트웨이 파크랜드 사업(Thames Gateway parklands programme)을 통하여 수변공간에 대한 접근성 개선과 하천지류 복원 및 자연경관에 대한 환경 지속성을 확보하였다. 이를 통해 기존 자연환경을 최대한 보존하면서 시민들의 수변공간 활용을 높였으며, 생태환경의 회복이 급속하게 개선되었다. 또한, 친수개념에 입각한 친환경 공간과 역사유산공간으로의 변화뿐만 아니라 새로운 레저공간·관광공간·휴식공간으로 재탄생하였다[11].
- 과감한 환경 오염문제 개선을 통하여 본 사업지구는 현재 저탄소 재생 및 지구온난화 해소의 모범 사례로 두각을 나타내고 있다. 건축요소의 최소한적인 활용과 수자원 낭비를 줄일 수 있는 효율적인 활용이 극대화되었으며, 홍수와 같은 자연재해에 대비할 수 있도록 고려되었다.

#### 4. 결론과 제언

서울시는 한강의 자연성 회복과 관광 자원화를 위한 추진 사업으로 ‘한강변 관리 기본계획’을 제안하였다. 앞으로 한강에 대한 개발 및 관리에서 가이드라인으로 활용될 본 계획안은 앞으로 한강이라는 수변공간을 대상으로 한 모든 사업에 있어 매우 중요한 법적 근거로서 작용할 것이다. 본 연구자는 한강의 지속 가능한 성장과 효과적인 재생사업의 추진을 위하여 아래와 같이 제안한다.

첫째, 현 서울시 한강변 관리 기본계획은 향후 10년 이상의 관리지침으로 활용될 기준으로는 한정적인 범위와 성격을 보유하고 있다. 한강은 약 1,000만 명의 인구를 보유한 서울의 대표적 수변공간이다. 따라서 수변공간에 대한 활용 계획을 제시하기 위해서 서울의 문제를 종합적으로 해결하는 방안이 포함되어 있어야 한다. 런던 템즈 게이트웨이 광역 재생 사업은 런던 동부와 에섹스 지역, 켄트 지역이 내포하고 있는 경제적 쇠퇴문제, 기후변화, 인구과밀, 녹지조성, 지역 불균형 문제, 주거문제, 실업문제, 지속가능성, 교통문제 등을 해결하기 위하여 다방면에 걸친 고민을 통해 완성되었다[6,10,12,13,14]. 서울역시 위에서 언급한 문제들에 대해서 자유롭지 못한 점에 미루어 볼 때, 포괄적인 문제 해결을 위한 현 계획안의 재고가 필요하다. 특히, 대부분의 서울시민이 문제로 인식하고 있는 인구과밀·경제적 불균형·주거대책·교통문제 등의 문제 해결을 위한 수변공간 활용 방안이 반드시 포함되어야 한다.

둘째, 한강과 인접하는 수변공간의 범위를 고려하여 보았을 때, 본 계획안의 7개 권역은 매우 협소하다. 한강은 서해와 연결되는 하류에 인천광역시와 김포시가 위치하고 있으며, 서울을 지나 상류로 이동하면 하남시, 남양주시 등으로 인접하여 있다. 영국은 런던 동부에서 템즈강 하구까지 인접한 모든 지자체가 자치성을 바탕으로 중앙정부와 협업하여 본 성과를 이루어냈다[6,7,12,13]. 만일 런던시 단독으로 수변공간에 대한 재생 사업을 실행했다면 템즈강 전체를 활용하는 사업의 모습이 아닌 지역적인 사업으로 기록되었을 것이며, 통합적인 문제 해결로의 접근이 이루어지지 않았을 것이다. 따라서 한강과 인접하는 지자체와 서울시, 중앙정부와의 연계가 이루어진 상태에서 하류에서 상류까지의 지자체 간 연계가 포함된 포괄적 운영 관리 방안의 제시가 필요하다.

셋째, 템즈 게이트웨이 광역 재생 사업은 지역 간 운송 수단의 개선을 통하여 일자리 증가와 경제적 성과 그리고 각종 사회적 문제 해결까지 이루어냈다[6]. 이는 우리 서울이 가지고 있는 문제해결 방안제시에도 있어 가치 있는 교훈을 제공한다. 서울은 위성도시 간 인구이동이 매우 활발한 거대 도시이다. 인천광역시, 파주시, 김포시, 남양주시, 하남시 등 한강을 기준으로 하는 물류와 인적 이동이 활발하다. 따라서 한강을 이용한 운송수단 활용은 심각하게 고민될 필요가 있다. 현재 관광요소로서의 한정적인 접근과 수상교통 검토 수준의 서울시 계획안이 마련되어 있지만[15], 도시 간 연계 운송을 활용한 네트워크 구상을 통해 서울과 주변 위성도시 간 교통문제와 지역 사회문제를 해결할 여지는 분명히 존재한다.

수변공간이 인간의 정주와 문명발전에 지대한 역할을 하였음을 고려하여 볼 때 현재까지도 수변공간 재생을 통한 우리 삶의 변화는 유효하다. 본 연구를 통해 보다 통합적이고 가치 있는 한강의 성공적인 수변공간 재생이 이루어지기를 희망한다.

## REFERENCES

[1] Seoul gov., Han River management foundation plan, <http://citybuild.seoul.go.kr/archives/54763>, 2015.

[2] Ministry of culture, sports and tourism, [http://www.mcst.go.kr/web/s\\_notice/press/pressView.jsp?pSeq=14453](http://www.mcst.go.kr/web/s_notice/press/pressView.jsp?pSeq=14453), 2015.

[3] Y. S. Kwon, M. S. Cho, "A study on the urban planning and design principles on riverfront", *Auri*, p.21, 2010.

[4] Creating sustainable communities, "Decision document: An urban development corporation for the London Thames Gateway", Office of the Deputy prime minister, p.4, 2004.

[5] Peter Murray, "Turning the tide: Regenerating London's Thames Gateway", *New london architecture*, pp.4-5, 2006.

[6] Terry Farrell, "The Thames gateway-where the next?", *pSmith institute*, p59-78, 2009.

[7] Soon-Ja Lee, "The Thames gateway plan of the

United Kingdom for rejuvenating waterfront areas", *Krihs policy brief*, Vol.305, p.5, 2010.

[8] Tim Dixon, "The role of the UK development industry in brownfield regeneration", *The college of estate management*, vol.2, p.16, 2005.

[9] South east england councils, "Thames gateway economic development investment plan", *EEDA, LDA, SEEDA*, pp.23-87, 2009.

[10] Medway Council, "Thames gateway the delivery plan", *RDA*, pp.5-19, 2009.

[11] DCLG., "Thames gateway parklands vision", *Crown*, pp.36-53, 2008.

[12] Royal geographic society, *The Thames gateway*, <https://21stcenturychallenges.org/the-thames-gateway>, 2015.

[13] LSE London, *The Thames gateway background paper*, [http://www.lse.ac.uk/geographyAndEnvironment/research/london/events/HEIF/HEIF2\\_06-08/ThamesGateway/thamesGateway.aspx](http://www.lse.ac.uk/geographyAndEnvironment/research/london/events/HEIF/HEIF2_06-08/ThamesGateway/thamesGateway.aspx), 2008.

[14] Learning and skills in Kent and Medway, "2002 assessment Thames gateway", *LSC*, pp.35-38, 2002.

[15] Seoul gov., *Han River management foundation plan*, [http://urban.seoul.go.kr/4DUPIS/sub3\\_12.jsp](http://urban.seoul.go.kr/4DUPIS/sub3_12.jsp), 2015.

[16] Kyoungho Choi, Jin Ah Yoo, "A reviews on the social network analysis using R", *Journal of the Korea Convergence Society*, Vol. 6, No. 1, pp. 77-83, 2015.

[17] Seong-Hoon Lee, "Actual Cases and Analysis of IT Convergence for Green IT", *Journal of the Korea Convergence Society*, Vol. 6, No. 6, pp. 147-152, 2015.

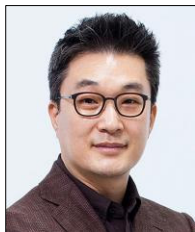
## 홍순재(Hong, Soon Jai)



- 2010년 2월 : 홍익대학교 경영학과 (학사)
- 2014년 2월 : 홍익대학교 국제디자인전문대학원 디지털미디어디자인 전공(석사)
- 2015년 3월 ~ 현재 : 홍익대학교 국제디자인전문대학원 박사과정
- 관심분야 : UX디자인, UI디자인

· E-Mail : soonjaihong@gmail.com

## 김 승 인(Kim, Seung In)



- 2001년 3월 ~ 현재 : 홍익대학교 국제디자인전문대학원 교수
- 2006년 3월 ~ 현재 : 홍익대학교 디자인혁신센터 센터장
- 관심분야 : 사용자경험디자인, 서비스디자인
- E-Mail : r2d2kim@naver.com