

■ 論 文 ■

부산항 재개발 대상지의 개발우선순위 평가 및 개발방안에 관한 연구

A Study on Evaluation of Development Priority Order & Scheme for Redevelopment Target Area in Pusan Port

여 기 태
(우석대학교 교수)

박 창 호
(인천발전연구원 연구위원)

김 진 구
(로지연구소 소장)

목 차

- | | |
|----------------------------------|--------------------------|
| I. 서론 | III. 재개발 단위사업의 우선순위 평가 |
| II. 권역분류에 의한 부산항 재개발 대상지 선정 및 현황 | IV. 우선순위별 단위사업의 재개발방안 모색 |
| | V. 결 론 |

Key Words : North Pusan Port, redevelopment, priority order

ABSTRACT

Korea has designated 28 trade ports and 22 coastal ports under the Ports Act. If fishery ports and small inlets are counted, the number amounts to hundreds of ports. However, untimely and inefficient maintenance and repair works face Korean ports with functional loss, decreasing efficiency, and even catastrophe. Thus, further examinations on the maintenance or redevelopment of ports in Korea are urgent.

Since the Korean War and the higher economic growth period in the 1970s, Busan Port has developed in a variety of ways, according to the necessity of social conditions at any given time, without any development philosophy or systematic long-term master plan. As a result, ports and coastal industrial facilities have rushed to gather around the present North Busan Port, which has taken on mixed functions between ports and cities, adversely affecting several of their interactions. To resolve these circumstances, several redevelopment schemes were suggested for centering the old zone in the Busan Port interim. However, comprehensive evaluation and redevelopment schemes combining functions of both ports and cities, and effectively utilizing coastal zones have never been presented.

In this respect, this study sets the priority order of the extracted unit project. This study analyzes the existing functions and facilities of Busan Port, extracting facility zones through redevelopment which is certain to fail or to decrease in efficiency. Furthermore, this study presents status and development directions of specified redevelopment unit projects of higher priority order, and pursues the integrated plan of efficiency for Busan Port.

I. 서론

항만은 컨테이너 수송으로 대표되는 물류활동, 제조업 및 가공조립업 등의 산업 활동, 또는 해양성 레크리에이션 등 국민생활에 직접 관계되는 활동이 전개되고 있고 일정 공간에 이러한 다면적인 기능을 발휘시키기 위해 필요한 여러 가지 시설이 복합적으로 정비되고 있다. 항만의 공간적 범위에 관해서 명확하게 정의된 것은 없으나 항만법에 기초하여 정한 수역 및 항만의 관리 운영상 필요한 최소한의 범위로 정해진 육역에 토지이용상 이들과 일체적으로 기능하고 있는 산업용지, 물류 관련 용지 등을 합한 것을 가리키는 경우가 일반적이다.¹⁾

항만을 기능별로 보면 크게 화물의 하역 및 여객의 출입을 위한 터미널 기능, 국제교류의 창구 또는 지역 교류의 기능, 공업생산 에너지 공급지 기능, 어업활동 및 양식 가공산업의 기반 기능, 낙도 등에 대한 기지의 기능, 공원·하수처리·폐기물처리 등 도시기반의 일부를 담당하는 기능, 해양성 레크리에이션 및 관광거점 기능 등 지역개발을 선도하는 기능으로 분류할 수 있다.²⁾

우리나라는 항만법상 28개의 무역항과 22개의 연안항을 지정해 두고 있으며 제 1, 2, 3종 어항과 소규모 어항을 포함하면 수 백 개의 항만이 있는데, 이들에 대한 유지 및 보수가 효과적으로 이루어지지 않아 기능상실, 효율성 저하는 물론 재해의 대상이 되고 있다. 그러므로 이들 항만에 대한 정비나 재개발에 대한 검토가 시급한 실정이다.³⁾

우리나라 제 1의 항만인 부산항 역시 6.25 동란과 70년대의 고도 경제성장기를 거치면서 개발 철학이나 체계화된 장기 마스터플랜 없이 그 당시의 사회 여건에 따라 여러 가지 형태로 개발이 진행되었다. 이러한 결과 지금의 부산북항 일원에 항만관련산업시설과 도시시설들이 무질서하게 들어섬으로써 항만기능과 도시기능이 너무 밀착되고 혼재되어 상호 심한 간섭을 일으키고 있는 실정이다.⁴⁾

이러한 상황을 해결하기 위하여 그 동안 부산항의 재래부두 구역을 중심으로 몇 가지 재개발 방안이 제시되었으나 항만기능과 도시기능이 조화를 이루면서 항만 주변지역을 효과적으로 활용하기 위한 종합적인 평가와 재개발 방안이 제시된 적은 없었다.

- 1) 小林照夫(1996), 「都市の生活化と港灣城の再開發—ロンドン・ドックランズの場合—」, 韓國港灣經濟學會誌, 第11次港灣經濟學 國際學術大會 特輯論文
- 2) 이중우, 「항만 재개발의 동향」 한국컨테이너 부두공단 논집, 1997.
- 3) 김성규, 「항만의 재개발에 관한 실증 연구」, 한국해양대학교 해사산업대학원 석사학위논문, 1996 ; 해양수산부, 「해양수산통계연보」, 2001 ; 해양수산부, 「한국의 항만」
- 4) 부산광역시, 「부산 주택정책 기본계획」, 1996.

이러한 측면에서 본 연구는 부산항구역에 권역분류개념을 적용하여 현재의 기능이 없어지거나 쇠퇴할 것이 확실시되는 재개발대상 시설구역을 추출하고 구역별로 재개발이 필요한 단위사업을 추출하며, 추출된 단위산업의 우선순위를 정하는 것을 연구의 목적으로 한다. 또한 우선순위가 높은 재개발 단위사업의 현황 및 개발 방향을 제시하여 전체적인 부산항의 효율화방안을 모색한다. 연구의 순서는 제 2장에서는 권역분류에 의한 부산항 재개발 대상지를 선정하고, 선정된 대상지에 대한 일반적인 현황을 분석하며, 제 3장에서는 평가항목을 추출하여 재개발 단위사업의 우선순위를 평가한다. 제 4장에서는 우선순위가 높은 단위사업의 재개발방안을 모색하고, 제 5장에서는 이상의 결과를 바탕으로 결론을 맺는다.

Ⅱ. 권역분류에 의한 부산항 재개발 대상지 선정 및 현황

1. 권역분류에 의한 부산항 재개발 대상지 선정

항만재개발의 과정은 각 지역이 다른 지역과 차별화 될 수 있는 권역별 기능특화 요인을 발굴하고, 이들 요인을 지역별 특성에 따라 체계적으로 분류하고, 분류된 권역별·요인간에 network을 잘 구축하는 것을 의미한다.⁵⁾ 본 절에서는 부산광역시 항만재개발 대상지를 선정하기 위하여 권역분류의 개념을 정의하고, 상기의 개념을 적용하여 부산지역에 대하여 권역분류를 시행한다.⁶⁾

(1) 권역 분류의 개념

연안의 권역은 편의상 대·중·소의 3가지 차원으로 분류하여 접근하고 사업단위는 점(point)으로 표시한다.

1) 대권역

대권역은 자연적 여건으로 볼 때 뚜렷이 구분될 수 있는 개념상의 구획으로 3-4개의 중권역이 포함되는 개념이다. 특성적으로 분리할 수 있는 대규모 객체별 분류의 개념이며, 독립된 지역적 특성을 가진 하나의 독립된 공간이라는 의미를 지닌 3차원적 분류 기준이다.

5) Hoyle, B.S. and D.A. Pinder, 『European port cities in transition』, 1992.

6) 박창호·노홍승·양위주, 『부산광역시 해양 워터프론트의 개발 및 보전』, 부산발전연구원, 1998.

2) 중권역

중권역은 유사한 인문사회적 여건이나 기능상의 특성을 보이는 3-4개의 소권역을 묶은 개념으로 해안선을 따라 특성적으로 분리할 수 있는 중간 규모의 객체들을 분류하는 개념이다. 하나의 면(面)적 의미를 지닌 일정 구역으로서 2차원적 분류 기준이며, 소권역별로 통합이 가능한가 하는 '통합성'이 분류시 고려되어야 할 중요한 사항이다.

3) 소권역

소권역은 특별한 시설집단이나 부락, 사업 등으로 간단하고 뚜렷이 분리할 수 있는 소규모 객체를 분류하는 개념이다. 각 권역의 독특한 성질이 존재하는가의 '독특성'이 중요한 분류 기준이다.

4) 사업단위

사업단위는 특별한 시설이나 집단 등 단위 사업으로 분리할 수 있는 개념이며 계획 구역상 하나의 점(Point)이라는 의미를 지닌다. 사업별 '독립성'이 중요한 분류 기준이다.

(2) 대권분류개념 적용

부산광역시의 연안은 부산관광종합개발계획과 도시계획 등을 종합해 보면 수영강과 낙동강이라는 자연환경적인 두 축을 기준으로 동부산, 중부산, 서부산의 3대 권역으로 구분된다.⁷⁾⁸⁾

1) I 대권 (동부산권)

부산시 동측 시계인 효암리에서 수영강에 이르는 권역으로 행정구역상 기장군과 해운대구의 연안이다. I 대권(동부산권)에는 부산의 대표적인 해수욕장인 해운대해수욕장을 비롯하여 송정해수욕장, 일광해수욕장, 임랑해수욕장 등이 있으며 해운대관광특구가 지정되어 있다. 동해의 특성을 가진 I 대권의 바다는 자연 경관이 수려하고 해양관광레포츠를 즐기기에 적합하며 연화지구 등에는 수산관광리조트단지 조성을 위한 대규모 매립계획이 제안되어 있다.

2) II 대권 (중부산권)

광안리해수욕장과 이기대를 제외하고는 II 대권의 대부분이 우리나라 최대의 항

7) 해운항만청, 『부산항 광역권개발기본계획 보고서(제3권) 개발계획편』, 1989.

8) 부산광역시, 『친수여가공간 이용계획(종합보고서)』, 1999.

만인 부산항의 기능을 수행하는 구역이면서 부산시의 도심부에 임한 구역이다. 부산의 양대 강인 수영강과 낙동강 사이에 위치한 II대권(중부산권)은 행정구역상 수영구와 남구, 동구, 중구, 영도구, 서구, 사하구의 연안이다.

광안리해수욕장과 이기대를 제외하고는 II대권의 대부분이 우리나라 최대의 항만인 부산항의 기능을 수행하는 구역이면서 부산시의 도심부에 임한 구역이다. 이 구역에는 부산의 상징인 오륙도와 영도, 아치섬, 생도, 목도 등등 많은 섬들이 있으며 옛부터 해안절경으로 많이 알려진 태종대, 신선대, 이기대, 영가대, 자성대, 강선대, 물운대 등이 있다. 그러나 도시와 항만의 팽창에 따라 그 대부분이 원래의 모습을 잃어가고 있는 실정이다.

3) III 대권 (서부산권)

낙동강 하구언에서 녹산공단 시계(市界) 사이에 있는 III대권(서부산권)은 행정구역상 강서구의 연안이다. 서부산권에는 자연생태계 보전구역, 문화재보호구역 등의 보전권과 신호지방공단, 녹산국가공단, 부산신항만 등의 산업개발권이 병존하고 있어 많은 논란이 거듭되고 있다. 또한 중앙정부 차원에서 추진되고 있는 중요 국책사업인 부산신항만은 부산광역시와 경상남도에 걸쳐 건설되고 있어 지방자치단체 차원에서의 연안 계획이 대단히 어려운 실정이다. 부산권 최대의 섬인 가덕도는 개발과 보전이 동시에 추진되고 있어 조화로운 연안관리계획 수립시 신중을 기해야 할 것이다. 이상의 대권별 세부적인 중권·소권을 분류하여 정리하면 <표 1>과 같다.

2. 항만재개발 구역 설정

전 절에 의하면 부산광역시 연안은 총 3개 대권, 10개 중권, 33개의 소권으로 분류됨을 확인 할 수 있다. 이상의 권역분류 결과를 살펴볼 때 항만재개발이 필요한 지역은 기존 항만시설이 다수 분포하고 있는 II대권의 II-2, II-3, II-4지역임을 알 수 있으며, 이를 좀 더 세부적으로 소권별로 살펴보면, II-2-2, II-2-3, II-3-1, II-4-1지역임을 확인 할 수 있다.

상기의 지역 역시 기존시설이 입지하고 있으며 기능적으로도 이미 분화된 지역이므로 전지역을 대상으로 한 총체적인 재개발은 어려운 실정이다. 따라서 새로운 선진 도시상을 창조한다는 기조는 유지하되 기능적으로 분화된 현재의 실정을 고려하여 항만재개발이 이루어져야 한다.⁹⁾

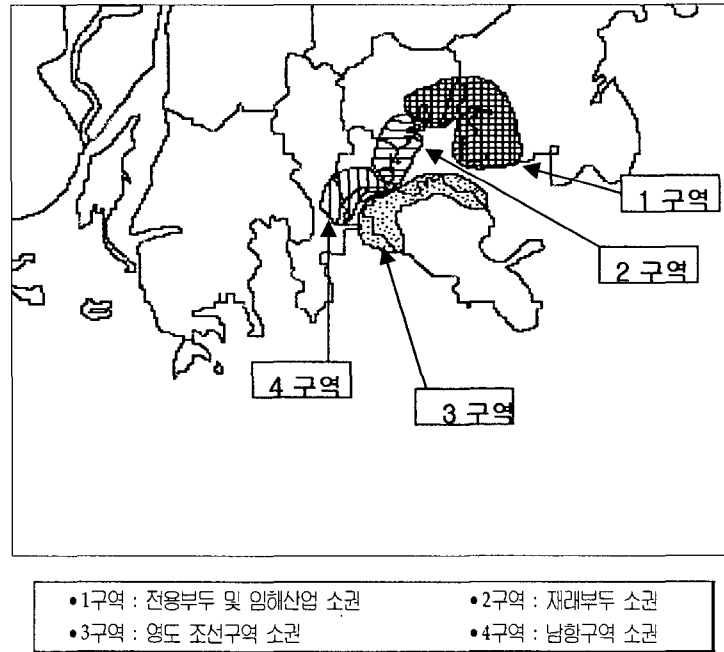
9) 전국경제인 연합회, 『부산항 및 인천항의 경쟁력 제고방안』 1997.

〈표 1〉 대권별 세부 중권·소권 분류

대 권	중 권	소 권	
I. 동부산권 효암리 시계(市界) ~ 수영강	I-1 일광권역 효암리 시계(市界)~학리	• I-1-1 고리원전 일대 시계(효암리)~장안천	
		• I-1-2 임랑해수욕장 장안천~임랑(좌광천)	
		• I-1-3 횃집촌 문동(관진들)~동백리(온정)	
		• I-1-4 일광만 이천(남사암)~학리(일광면 경계)	
	I-2 기장권역 신양촌~송정천	• I-2-1 대변항 죽성(기장읍 경계)~대변항(죽도)	
		• I-2-2 연화지구 연화리(신암)~원양대	
		• I-2-3 시랑지구와 수산진흥원 오랑대~송정천	
	I-3 해운대권역 송정천~수영강 (수영 2호교)	• I-3-1 송정해수욕장 송정천~구덕포	
		• I-3-2 해운대관광특구 청사포~동백섬	
• I-3-3 수영만매립지 춘천천~수영강			
II. 중부산권 수영강~낙동강(하구언)	II-1 광안리권역 수영강~오륙도	• II-1-1 광안리해수욕장 수영강~광안리해수욕장	
		• II-1-2 임해주거단지 남천비치맨션~구 동국제강부지	
		• II-1-3 이기대공원 이기대~오륙도	
	II-2 북항권역 오륙도~영도대교	• II-2-1 백운포 오륙도~신선대	
		• II-2-2 전용부두 및 임해산업 신선대부두~자성대부두	
		• II-2-3 재래부두 5부두물양장~부산대교	
	II-3 영도권역 영도	• II-3-1 조선구역 영도여상~청학동 대선조선	
		• II-3-2 임항시설 및 교육기관 청학안벽~동삼동 하리	
		• II-3-3 태종대유원지 및 제2송도 태종대~영도여상	
	II-4 보조항권역 영도대교~낙동강 하구언	• II-4-1 남항구역(수산관련시설) 영도대교~송도매립지	
		• II-4-2 송도 송림공원~암남공원	
		• II-4-3 감천만 두도~거북섬(금문도)	
		• II-4-4 다대포 거북섬(금문도)~다대포해수욕장	
		• II-4-5 신평·장림공단 홍티고개~하구언	
	III. 부산권낙동강(하구언) ~ 녹산시계(市界)	III-1 낙동강권역 동낙동강(을숙도)~서낙동강(진우도)	• III-1-1 을숙도
			• III-1-2 명지
• III-1-3 장자도, 진우도 일원 (나무섬(목도) 포함)			
III-2 가덕도권역 가덕도 일원		• III-2-1 공원구역 놀차공원~대항공원	
		• III-2-2 자연취락 및 어항구역 대항~백옥포	
		• III-2-3 신항만(2단계) 구역 고진말~놀차동	
III-3 신항만 및 공단권역 서낙동강(신호)~시계(녹산)		• III-3-1 신호공단	
		• III-3-2 녹산공단	
		• III-3-3 신항만(1단계) 구역	

자료 : 박창호, 노홍승, 양위주, 『부산광역시 해양 유택프론트의 개발 및 보전』, 부산발전연구원, 1998

특히, 항만재개발 구역 설정시에는 지리적으로나 기능적으로 확연히 차별화 되어 있는 남항지구와 북항지구를 차별화하고 지구별로 지역 특성을 고려하여 세분화 하여야한다. 이때 적용하여야 할 세분화의 원칙은 업무, 상업, 주거, 문화 등의 제 기능을 지역 특성에 맞게 효과적으로 배치하는 것과 항만과 도시활동의 집적효과를 높이기 위해 금융 등 전문적 업무, 도시형 주택의 배치 등의 배려가 필요하다.¹⁰⁾ 이상의 기준에 따라 부산항 재개발 대상구역을 세분화하면 <그림 1>과 같다.



<그림 1> 기능별 구역구분도

3. 부산항 재개발대상지 현황

(1) 1구역(Ⅱ-2-2 소권) : 전용부두 및 임해산업구역 소권

남구 용당동 신선대부두에서 연합철강과 제3함대 사령부, 우암터미널, 자성대부두에 이르는 구역이며 컨테이너전용부두와 군항, 산업시설 등이 자리잡고 있다.

이 구역에서 단위사업으로 도출될 수 있는 시설구역은 (1) 신선대부두, (2) 동명목재부지, (3) 감만부두, (4) 연합철강, (5) 8부두, (6) 우암터미널(UTC), (7) 자성

10) 이중우, 이명권, 신승호, 『환경창조를 지향하는 21세기 해양개발』, 지문사, 1997.

대부두 등 7개소이다.

(2) 2구역(II-2-3 소권) : 재래부두 소권

동구 초량3동 제5부두물양장에서, 제4부두, 제3부두, 중앙부두, 제2부두, 제1부두에 이르는 재래부두 구역이며 일제에 의하여 가장 먼저 개발된 부산항이다. 재래부두시설이 노후되고 대형상선의 접이안이 어려워 국제항으로서의 기능을 수행할 수 없으므로 해역준설과 부두시설 보강이 요구되는 구역이다. 배후에 부산역과 부산진역이 있어 철도에 의한 내륙연계가 용이하며 경부고속전철 역세권개발 구역에 포함된다.

이 구역에서 단위사업으로 도출될 수 있는 시설구역은 (1) 관공선부두, (2) 4부두, (3) 3부두, (4) 중앙부두, (5) 2부두, (6) 1부두, (7) 연안여객부두, (8) 북빈부두(구 시청사 앞) 등 8개소이다.

(3) 3구역(II-3-1 소권) : 영도 조선구역 소권

영도여상 앞에서 남향동, 대평동의 소형 조선소구역과 대선조선, 한진중공업 등 중대형 조선소구역에 이르는 우리나라에서 가장 먼저 개발된 조선소들이 밀집해 있는 구역이다.

이 구역에서 단위사업으로 도출될 수 있는 시설구역은 (1) 남향동 공업지역, (2) 대평동 조선기계 공구단지, (3) 대교동 임항시설, (4) 봉래동 임항 창고구역, (5) 대선조선, (6) 한진중공업, (7) 부산조선 등 7개소이다.

(4) 4구역(II-4-1 소권) : 남향구역 소권

영도대교에서 자갈치시장과 서구 충무동 공동어시장을 지나 송도 거북섬 앞까지의 구역이며 수산물 유통가공시설이 집중되어 있는 곳이다.

국내 최대의 수산물 위판장이 위치하고 있는 부산남향은 판매량측면에서도 전국 공동어시장 판매량의 30%정도를 차지하고 있다. 이러한 부산남향은 1912년에 개시된 매립과 방파제의 축조로 그 기능이 시작되었는데 해방이전 1930년부터는 조선 총독부에 의해, 해방이후 1960년부터는 건설부의 주도로 물양장이 축조되었다. 1967년에는 항만법의 제정으로 부산항에 포함되었으며 1975년에는 부산시에서 부산남향의 관리권을 인수하여 항만관리사업소를 발족시켰다. 1991년의 항만법 개정 에 의해 지정항만 중 연안항으로 지정되었으며 1998년 관리운영권이 부산광역시로 이관되었다. 부산남향은 부산광역시의 중구와 서구, 영도구에 걸쳐 있으며 그 해안선의 길이는 약 4.8km에 달한다. 북위 35°05' 36", 동경 129°02' 19" 지점에서

진북 164°방향으로 그은 선(영도대교) 및 부민동 남단과 절영도 대붕포를 연결한 선내의 해면을 항계로 하고 있으며 이러한 항의 수면적은 약 0.985km²이다.

이 구역에서 단위사업으로 도출될 수 있는 시설구역은 (1) 자갈치 시장, (2) 충무동 임항시설, (3) 수협 공동어시장, (4) 수산물 보관시설(냉동창고) 등 4개소이다.

Ⅲ. 재개발 단위사업의 우선순위 평가

1. 평가순서별 평가 항목

(1) 중요성

1) 항만도시 경쟁력 제고

항만도시 경쟁력 제고 항목은 재개발을 통하여 항만도시로서의 국제 경쟁력을 어느 정도 제고시킬 수 있는가를 평가하는 항목으로 직접 항만기능을 지원함과 동시에 도시기능을 지원할 수 있으면 1위, 항만기능을 직접 지원하면서 간접적으로 도시기능을 지원하면 2위, 직접 도시기능을 지원하면서 간접적으로 항만기능을 지원하면 3위, 간접적으로 항만과 도시를 지원할 수 있으면 4위로 둔다.¹¹⁾

2) 사업독창성

사업의 독창성(비중복성) 항목은 유사한 사례가 있는지와 동일지역 내에 그러한 사업이 중복적으로 수행됨으로써 발생할 수 있는 비효율성을 판단하는 항목으로 국내에 유사한 사례가 없어 수요가 높은 경우를 1위, 국내에 유사한 사례가 있지만 기능적으로 크게 중복되지 않아 상대적으로 수요가 높은 사업을 2위, 동일지역에는 없지만 인근 지역에 유사한 사례가 있으며 다소 기능 중복이 되는 사업을 3위, 동일지역에 유사한 사례가 있으며 기능 중복이 되는 사업을 4위로 평가한다.¹²⁾

3) 고용창출 효과

고용 창출 효과 평가항목은 일시에 얼마나 많은 고용을 창출하고 그 고용이 얼마나 지속되는가를 판단하는 평가항목으로 지속적이고 대량의 고용을 창출하면 1

11) 北見俊郎, 『港の社會科學』, 日本 東京, 海文堂, 1979

12) 木村光廣, 李東根 譯, 『유럽의 도시재개발』, 기문당, 1988.

위, 일시적이지만 대량의 고용을 창출하면 2위, 지속적이거나 소량의 고용을 창출하면 3위, 별다른 고용 창출효과가 없으면 4위로 평가한다.¹³⁾

(2) (내부) 경제성 평가

1) 지역 파급효과

지역 파급효과(시너지 효과) 평가항목은 관련기술 축적도와 연관산업의 유발 효과 등 지역경제 활성화에 얼마나 많이 기여하는가를 평가하는 항목으로 관련기술 축적과 연관산업의 유발효과가 높으면 1위, 관련기술 축적은 미약하나 연관산업의 유발 효과가 높으면 2위, 연관산업의 유발 효과는 높지 않으나 관련기술 축적 효과는 높으면 3위, 별다른 관련기술 축적이나 연관산업의 유발효과가 없으면 4위로 둔다.¹⁴⁾

2) 수익성

수익성(투자여건) 항목은 얼마나 많은 자본을 투자하여 어느 정도의 기간내에 투자금액을 회수할 수 있는가를 판단하는 항목이다. 구체적으로는 소자본의 투자로 사업이 가능하고 단기에 투자 원금이 회수되는 경우를 1위로, 대자본이 투자되어야 하나 단기에 투자 원금 회수가 가능한 경우를 2위, 소자본의 투자로 사업이 가능하나 장기간에 걸쳐 투자 원금이 회수되는 경우를 3위, 대자본이 투자되어야 하고 장기간에 걸쳐 투자 원금이 회수되는 경우를 4위로 평가한다.¹⁵⁾

3) 입지 및 시설 여건

입지 및 시설 여건 항목은 기본적으로 해당 시설의 수요가 얼마나 절실히 요구되며 얼마나 많은 방문객이 모이는가와 해당 사업에 적합한 기반시설과 부지가 어느 정도 확보되어 있는가와 어떠한 제약조건은 없는가를 함께 판단하는 항목으로 많은 방문객이 모이면서 해당 시설과 부지가 확보되어 있으며 제약조건이 없는 경우를 1위로, 많은 방문객이 찾아 올 잠재적인 수요가 있으나 기반시설이 갖추어져 있지 않은 경우를 2위, 현재로서는 그다지 많은 방문객이 찾지 않지만 해당 시설과 부지가 어느 정도 구비되어 있는 경우를 3위, 인위적으로 방문객을 유치해야 하며 해당 시설을 입지 시키기 위해 많은 노력이 소요되는 경우를 4위로한다.¹⁶⁾

13) 都市環境研究會, 『沿岸都市とオープンスペース』, 都市文化社, 日本 東京, 1991

14) 藤田邦昭 著, 李東根 譯, 『일본 도시재개발의 실제』, 명보문화사, 1989

15) 竹内良夫, 『港をつくる—流通・産業から都市活動へ』, 日本 東京, 新潮選書, 1989

16) 日本土木學會編, 『港の景觀設計』, 技報堂, 日本 東, 1993.

(3) 시급성¹⁷⁾¹⁸⁾

1) 시의성

시의성 평가항목은 얼마만한 시간 내에 사업을 수행할 수 있으며 사업 준공시 효과는 얼마나 즉시로 발생할 수 있겠는가를 판단하는 기준이다. 구체적으로는 단 시간내 사업수행이 가능하며 조성 후 즉각 사업효과가 발생하면 1위, 사업수행에 약간의 시간이 소요되나 수행 후에는 즉각 사업효과가 발생하면 2위, 단시간내 사업수행이 가능하나 수행 후 사업효과가 서서히 지속적으로 발생하면 3위, 사업수행에 약간의 시간이 소요되며 수행 후에 사업효과가 서서히 지속적으로 발생하면 4위를 부여한다.

2) 사업 구체성

사업의 구체성 평가항목은 외부자본(공공 예산지원, 국내외 민간자본) 유입 가능성이 어느 정도 확정되어 있는가와 확정되어 있지 않을 경우 얼마나 조달이 용이한가를 판단하는 평가항목이다. 구체적으로 전액 외부자본 유입이 예정되어 있으면 1위, 공공 예산지원이나 외자도입에 약간의 노력이 필요하면 2위, 공공 예산지원이나 외자도입에 상당한 노력이 필요하면 3위, 예산지원이나 외자도입이 현실적으로 거의 불가능하면 4위로 평가한다.

3) 이용자 요구

이용자 요구도 평가항목은 해당 사업이 이용자의 요구가 높으면서 사업수행이 지역경제 활성화에도 도움이 되는 경우를 1위, 해당 사업이 이용자의 요구도가 높지만 사업 수행이 지역경제 활성화에 별다른 영향을 미치지 않는 경우를 2위, 해당 사업이 이용자의 요구도는 낮지만 사업수행이 부산지역 경제활성화에도 도움이 되는 경우를 3위, 해당 사업이 이용자의 요구도도 낮고 사업수행이 부산지역 경제활성화에도 도움이 되지 못하는 경우를 4위로 한다.

2. 평가방법

대상사업의 우선 순위를 결정하기 위하여 전문가를 대상으로 앙케이트 조사를 실시하였다. 조사 대상은 항만 및 도시계획관련 교수와 대학원생, 국책연구소 및

17) North East London Polytechnic, 『Dockland - An Illustrated Historical and Work in East London』, 1989

18) Holliday John 『City Centre Redevelopment』, Charles Knight & Co. Ltd., London, 1973.

지방연구소의 연구원, 해양수산부 및 건설교통부 담당자, 부산광역시, 부산지방해양수산청 관련 분야 담당자로 구성하였다.

조사 내용은 설문대상자가 대상사업의 우선 순위를 쉽게 결정할 수 있도록 Check List를 제시하고 각 항목에 대하여 점수를 부과하는 방법을 사용하였다. 이때, 평가항목에 따른 각 대상사업들을 상·중·하의 3단계로 나누어 평가토록 하며, 이때 평가의 순서는 대상사업의 중요성을 1차로 평가하는데 여기에서 탈락한 대상사업은 시행을 유보하는 것으로 하였다. 중요성 평가항목을 만족한 대상사업은 2차로 (내부)경제성을 평가하게 하였으며 여기에서 탈락한 대상사업은 3순위 대상사업으로 선정하여 공공사업으로 시행하는 것으로 분류하였다. (내부)경제성 평가 과정까지 만족한 대상사업은 3차로 시급성을 평가를 하도록 하였으며 여기에서 탈락한 대상사업은 시행을 한시적으로 유보하는 것으로 분류하였다. 이상의 3차례에 걸친 평가과정을 모두 통과한 대상사업 중 이용유형별 1위 사업을 전략사업으로 선정하였다.

3. 평가 결과

기존 항만 구역의 26개 사업단위를 재개발의 중요성과 경제성, 시급성 등을 고려하여 우선 순위를 평가한 결과 1순위 전략사업으로 선정된 단위사업은 봉래동 임항창고구역, 중앙부두, 2부두, 1부두, 동명목재부지, 8부두, 자갈치 시장이었으며, 특히 봉래동 임항창고구역의 경우 가장 재개발의 필요성이 높은 것으로 나타났다.

또한, 2순위 전략사업으로는 4부두, 3부두, 남항동 공업지역, 대선조선, 한진중공업, 부산조선, 수협공동어시장으로 나타났으며, 3순위 전략사업으로는 연합철강, 대평동 조선기계공구단지, 대교동 임항시설 등으로 분류됐다.

한편, 신선대부두, 감만부두, 우암터미널, 허치슨터미널(구 자성대부두), 관공선부두, 연안여객부두, 충무동임항시설, 수산물보관시설(냉동창고 지역) 등은 재개발이 현재는 필요치 않은 것으로 밝혀졌다. 이는 대규모 컨테이너터미널 및 특수목적으로 사용하는 지역으로서 이미 현대식으로 개발이 완료되었거나, 최신 시설 등이 밀집한 지역이며, 이러한 측면에서 전문가들은 재개발 대상지에서 상기 지역들은 배제한 것으로 사료된다.

〈표 2〉 사업단위별 재개발 대상지 우선 순위 평가

대상사업	항목	재개발의 중요성			경제성평가			시급성			평점	순위	전략사업선정여부
		항만 도시 경쟁력	사업 독창성	고용 창출 효과	지역 경제 파급 효과	수익성	입지 및 시설 여건	시의성	사업 구체성	이용자 요구도			
1구역 전용 부두 및 임해 산업 소권	(1) 신선대부두	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	×
	(2) 동명목재부지(복합물류)	4	2	4	4	3	4	4	3	4	32	5	◎
	(3) 감만부두	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	×
	(4) 연합철강	3	1	4	4	3	3	4	2	2	26	15	√
	(5) 8부두	4	3	4	4	3	3	4	3	4	32	5	◎
	(6) 우암터미널(UTC)	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	×
	(7)자성대부두(BCIOC)	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	×
2구역 재래 부두 소권	(8) 관공선부두	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	×
	(9) 4부두	3	2	4	3	4	3	3	3	4	29	8	△
	(10) 3부두	3	2	4	3	4	3	3	3	4	29	8	△
	(11) 중앙부두	3	3	4	4	4	3	4	4	4	33	2	◎
	(12) 2부두	3	3	4	4	4	3	4	4	4	33	2	◎
	(13) 1부두	3	3	4	4	4	3	4	4	4	33	2	◎
	(14) 연안여객부두	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	×
3구역 영도 조선 구역 소권	(15) 구 시청사 주변	2	4	2	1	1	3	1	4	3	21	17	√
	(16) 남향동 공업지역	2	2	4	3	4	3	4	3	4	29	8	△
	(17) 대평동 조선기계 공구단지	2	2	4	2	3	2	4	3	4	26	15	√
	(18) 대교동 임항시설	2	4	2	1	1	3	1	2	3	19	18	√
	(19) 봉래동 임항창고구역	4	4	4	4	3	4	4	3	4	34	1	◎
	(20) 대선조선(dock yard)	2	4	4	3	4	3	3	3	2	28	12	△
	(21) 한진중공업	2	4	4	3	4	3	3	3	2	28	12	△
4구역 남향 구역 소권	(22) 부산조선	2	4	4	3	4	3	3	3	2	28	12	△
	(23) 자갈치 시장	4	2	4	3	4	3	3	4	4	31	7	◎
	(24) 충무동 임항시설	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	×
	(25) 수협 공동어시장	4	2	4	3	4	4	3	3	2	29	8	△
	(26) 수산물보관시설(냉동창고)	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	×	

주 : 각 평가항목의 1위는 4점, 2위는 3점, 3위는 2점, 4위는 1점씩을 각각 부여하여 평가함.
◎는 1순위(전략사업)로 채택, △는 2순위(유보), √는 3순위(공공), ×는 탈락의 의미

IV. 우선 순위별 단위사업의 재개발방안 모색

1. 대상지의 재개발방안

1순위 전략사업으로 선정된 단위사업 중 중앙부두, 1부두, 2부두 등은 부산항 기존부두 및 부산신항만개발과 연계된 종합적인 재개발방안이 수립이 필요하며, 연구의 범위 역시 방대하여 본 연구의 범위를 벗어난다고 판단되며, 8부두 역시 해군부두로서 특수한 상황에 처해 있으므로 연구에 한계가 있다. 따라서 본 연구에서는 상기의 지역을 제외한 동명목재부지, 자갈치 시장, 봉래동 임항창고구역을 대상으로 하여 재개발방안을 제시하고자 한다.

(1) 동명목재 부지¹⁹⁾

1) 재개발의 기본방향

동 지역의 재개발 기본방향은 신선대 부두와 감만부두의 항만지원 기능을 수행하게 하며, 부산시 남부의 도시물류기지로써의 기능을 수행토록 한다. 또한, 항만물류와 도시물류시설의 효율성이 높아지도록 고려하여 시설과 공간의 공동이용을 도모토록 설계한다.

한편, 컨테이너 화물의 증가로 인한 보관시스템의 패턴이 변화하여 컨테이너 전용터미널은 배후연계 수송 및 유통가공시설을 터미널 유역내에 유입시키면서, 항만배후지는 단순한 보관시설이 아니라 새로운 물류단지를 건설하여 그 지역이 산업기지화되는 추세에 있다. 로테르담, 싱가포르 등 세계적인 유통거점 항만들은 종합유통 기능을 수행하기 위해 항만 부근에 충분한 관련 산업용지를 확보해 유통가공단지(Distripark)를 조성해 두고 있다.

남구의 경우 우리나라 최대의 컨테이너 전용부두(신선대부두, 감만부두)가 있으나 출입 화물량의 증가로 화물처리에 요구되는 항만구역이 절대적으로 부족하고, 이로 인한 배후권 도시에 교통체증 등을 가중시키고 있으며, 화물 처리시설등이 시내에 산재해 있는 관계로 화물 집배송에 어려움이 많은 실정이다. 따라서 컨테이너 전용부두가 위치한 남구내에 수출입화물의 유통가공 및 환적화물의 집배송기능 수행을 위한 유통가공단지 건설이 필요하다. 또한 남구의 도시물류를 처리할 수 있는 물류단지 기능을 추가하여 복합물류단지로 조성하는 것이 바람직하다.

또한, 인근의 항만기능을 지원하며 물류비를 절감 할 수 있는 복합물류기지 건설

19) 부산광역시, 『동부산권 항만 및 공유수면매립 기본계획』, 1998.

의 대상지로는 구 동명목재 부지일대가 가장 적합한 후보지의 요건을 갖추고 있다.

2) 대상지 재개발의 기본계획

컨테이너 터미널 인근에 복합물류단지를 건설함으로써 항만 기능의 보조 및 도시물류를 효율적으로 처리하도록 하며, 항만을 단순히 화물의 양하와 선적하는 개념이 아닌 물류집배송을 위한 시작의 개념으로 간주하여 화물의 유통구조까지 고려하는 복합적 제 3세대형 항만 및 배후지로서의 발전을 제고 할 수 있도록 한다. 또한, 항만의 배후지를 항만과 분리하여 계획하지 않고 항만 물동량의 유통기능을 지원하며 도시물류를 처리할 수 있도록 구 동명목재 부지 일원을 부산시내 화물유통거점으로 육성한다.

① 항만물류단지 계획

1단계에서 항만물류 창고와 야적장을 갖춘 화물터미널과 수송센터를 건설한다. 이 때 수출입 화물의 유통가공 시설을 갖추고 반제품의 가공조립 시설도 갖추어 항만물류과정에서 부가가치를 높이도록 한다. 또한, 화물의 집배송시 도시물류와 공동으로 처리할 수 있는 공동 집배송센터를 시설하여 시설물의 효율을 높이도록 한다. 2단계에서는 업무복합 빌딩이 건설되면 항만물류서비스 기능과 국제 비즈니스가 효과적으로 수행될 수 있도록 유통지원시설을 갖추며, 냉동, 냉장, 특수 화물용 고부가가치성 창고를 시설하여 수익을 높일수 있도록 한다.

② 남부산 유통단지 계획

부산 남부지역의 유통거점을 확보하기 위해 남부산 유통단지를 건설하여 유통단지와의 도매시설, 소매시설을 갖추어 필요가 있다. 이때, 항만물류시설을 공동으로 이용함으로써 시설 효율을 높이며, 지방자치단체의 참여로 지역경제 활성화와 주민편익을 도모토록 한다.

3) 재원조달계획

현재 지방공기법에는 지방공단, 공사의 설립과 사채, 주식 등의 발행이 보장되어 있고, 지방자치단체의 지역 물류시설 입지에 대한 관심이 지역경제 차원에서 증가하고 있어 적절한 동기 및 참여 요인을 제공한다면 지방자치단체의 참여가 예상된다. 또한, 지방자치단체의 주도아래 민간부분의 공공부분에 대한 개별투자를 유도하고 해양수산부의 토지제공 등 지원을 유도하며, 입주업체들에 대한 기존 제도의 규제완화를 통하여 물류비 절감 뿐만 아니라 지역주민들의 각종 도시지원 시설에 대한 투자 분위기를 유도한다.

이때, 물류단지의 독점적인 폐해를 방지하기 위하여 컨소시엄 형성 등의 투자자본의 다양화를 유도하며, 단지 건설시에 참여한 업주들의 지분은 그 운영주체로써의 지분으로 인정하여 건설시의 부담을 완화토록 한다.

(2) 봉래동 임항창고 구역²⁰⁾

1) 대상지의 입지 여건 및 현황

봉래동 임항창고구역이 속해있는 영도조선소구역은 영도여상 앞에서 남항도, 대평동의 소형 조선소구역과 대선조선, 한진중공업 등 중대형 조선소 구역에 이르는 우리 나라에서 가장 먼저 개발된 조선소들이 밀집해 있는 구역이다. 그 중에서도 봉래동 일원의 임항창고 시설들은 국제무역항인 부산북항의 보세장치장으로 오래 동안 사용되어 왔으나 항만의 컨테이너화와 부두직통관계 등으로 인하여 그 기능이 점차 쇠퇴되어 용도변경되거나 도시용도로 재개발되어야 할 시점에 이르렀다. 그런데 이 구역의 재개발 방향을 두고 해양수산부와 영도구, 학계 등에서는 의견을 각각 달리하고 있어 그 조정이 시급한 실정이다.

2) 대상지의 개발방향

영도구의 발달 배경이 해운 및 조선을 근거로 하였기 때문에 그 근본이 되는 항만시설과 조선시설 구역을 재개발 할 때에는 기능 변화에 따른 파급효과를 먼저 파악하고 있어야 한다. 그런데 현재 영도구와 부산광역시에서는 이 구역을 도시용도로 재개발하는 계획을 수립 중(영도구청)이거나 구상 중(부산광역시청)이어서 이 문제를 부산지방해양수산청과 잘 협의하고 특히 학계의 전문가로부터 충분한 자문을 구하여 그 실행방안을 마련하여야 한다. 특히, 부산항의 기능이 포화상태인 현 시점에서 항만 기능을 지원하는 시설을 도시용도로 전환한다는 것은 많은 문제를 야기할 수 있기 때문에 임항창고 시설을 재개발해야 한다면 반드시 항만 기능을 지원하는 항만현대화시설이 입지해야 할 것으로 사료된다.

따라서 동 지역의 개발전략은 기존의 보세창고 등을 재정비하여 항만경쟁력 제고형으로 재개발하며, 부산항 입항선박에 대한 선식·선용품 수급 등의 물품공급 단지를 조성하며, 해운업무 지원시설을 집적화하여 항만도시 시설로 재개발하는 것이 타당하다. 이상의 개발전략에 따라 세부적으로 개발방향을 제시하면 다음과 같다.

20) 부산광역시, 『구 시청사 주변 공유 수면매립 기본계획(종합보고서)』, 1999.

① 영도 영세조선소 지구

영도구 대평동·남항동·영선2동 일원이며, 면적은 693,510㎡(육지부 559,015㎡, 공유수면 134,495㎡)이다. 동 지역은 도심부적격시설인 항만·조선시설의 이전적지를 도심용도로 재개발하고 해변관광시설을 도입하여 도시민의 여가·문화·예술공간으로 활용이 요구되는 지구이다. 재개발시 도입 예상 기능 및 시설은 도심형 임해 주거시설, 업무·상업시설, 문화·레포츠센터, 해변 카페, 전시장, 친수유보도로, 가로 공원 등이다.

② 영도 청학동 한진중공업 일원

조선소 기능이 수행되는 동안은 재개발을 유보하며 추후 조선소 이전 등 그 기능이 중단되거나 변경 사유가 발생하면 그때 재개발 계획을 수립하도록 한다. 재개발을 필요로 할 때에는 주변 상황에 맞도록 그 방향을 정하여야 하며, 이 구역의 재개발 방향은 도크야드 재개발을 통한 시민친수공간 조성 및 미래형 주거지 및 해양자원 관련 연구단지를 조성하는 것이 바람직하다. 도입 예상 기능 및 시설은 도크 야드 재개발을 통한 시민 친수공간 조성, 도심형 임해 주거시설, 업무시설, 상업시설, 해양자원 응용산업연구소, 친수유보도로, 공원 등이다.

(3) 자갈치 시장²¹⁾

1) 대상지의 입지 여건 및 현황

도심기능과 어항기능이 무질서하게 혼재되어 양쪽 기능 모두 포화 상태에 이른 부산남항지구 중에서도 가장 번잡한 곳이 자갈치시장이다. 그 동안 자갈치시장을 정비하기 위한 구체적 방안들이 상가변영회와 구청, 시청 차원에서 많이 검토되어 현재 자갈치시장 전면 해안도로가 공사가 시청사 주변 공유수면매립기본계획과 함께 수행 중이다. 또한 원양어업전진기지외 공영수산물도매시장이 감천항에 조성되고 기타 어업, 수산 가공시설들이 감천항과 다대포항 등지로 이전되고 나면 부산남항일대는 대대적인 재개발 및 재정비가 이루어져야 할 것인 바 자갈치시장의 재개발은 단독으로 이루어져서는 안되며 주변 상황에 맞게 진행되어야 할 것으로 판단된다.

2) 대상지의 개발방향

자갈치시장은 신규 시설 설치에 의한 전면적인 물리적 재개발보다는 기존 기능

21) 부산지방 해운항만청, 『남항 정비계획 및 접안시설 실시설계 용역보고서』, 1987.

을 보장하는 기능적 개선 차원에서 자갈치시장의 본래 상권을 회복하고 그 특성을 최대한 살리기 위하여 다른 밀집시설을 건너편 영도지역이나 감천항 등지로 이전시켜 여유 공간을 확보하고 그 적지에 주차장과 편의시설을 보장함으로써 부산도심부 최대의 명물이 될 수 있도록 재개발하여야 한다. 즉, 물과 도시를 연결하는 공간으로서의 역할을 부여함으로써 해양도시 부산의 상징적 장소로 개발하며, 영도·남포동·충무동·송도지구를 연계한 연안(waterfront)개발을 통하여 도심친수 공간벨트를 조성하도록 한다. 이때 공유수면점용으로 인한 부산남항에 미치는 환경피해는 최소화하도록 한다.

3) 재개발 대상지의 개발전략

자갈치 시장 주변에 밀집된 어업, 수산업 관련 시설들을 기능 재배치하여 원양 어업 관련은 감천항으로 이전하고 활어판매와 해산물을 이용한 각종 상가를 영도 구역으로 확대함으로써 도심과밀화를 해소하고 이전적지를 활용하여 통행로와 친수공간을 확보한다. 또한, 기존 부산남항의 기능 재편을 통하여 도시와 항만 기능이 조화를 이룰 수 있도록 정비함으로써 도심권재개발과 연안개발을 동시에 추구한다.

시청사 이전으로 쇠퇴해 가는 남포동 도심권의 기능을 보완하기 위하여 도심기능을 지원해 줄 수 있도록 해산물을 국제적인 경쟁력을 갖춘 상품화하여 유통하는 국제적인 상업시설을 유치하도록 하며, 구 시청사주변 공유수면매립기본계획에 제안된 해안 순환도로는 그 폭이 협소하므로 최소한 15미터 이상의 도로로 확장계획하고 자갈치시장 전면 도로와 연계하여 충무동에서 송도에 이르는 해안도로를 신설한 뒤 남항대교와 연계하여 남항순환도로가 형성되도록 한다.

2. 재개발에 따른 연계교통망 구축²²⁾

(1) 도로교통

1) 연계 순환망

재개발지 구역별 기능이 유기적으로 연계될 수 있도록 전체적인 교통망을 강화하며, 기존 도시기능과의 교통편리성을 강화하는 방향으로 추진한다. 재개발지와 주변지역의 개발로 발생하는 교통의 처리, 도로교통네트워크 형성의 관점에서 정비를 추진한다. 기존의 도로건설계획을 가능한 한 수용하여 토지소유권자나 국가

22) 부산광역시, 『도심순환도로 해안 구간 기본 설계종합 보고서』, 1992

의 협력을 얻을 수 있도록 하여 교통망 정비에 소요되는 재원을 최소화 한다. 기존 계획도로의 용량과 연결체계를 검토하여 연계 순환망 기능이 가능하도록 재정비한다.

① 대순환망

기존 부산항 재개발구역 전체를 연결하여 기능별로 분할된 1, 2, 3, 4 구역간의 체계적인 연계순환망 기능을 수행한다. 대순환망의 노선은 항내순환도로~충장로(세관앞 일부구간)~해안관광도로~충무동 물양장~남항대교~영도~북항대교~감만동~항내순환도로 구간이며, 항만물동량은 원칙적으로 최단경로로 역외 유출입 시키며, 항내순환도로의 일부를 이용하도록 한다. 재개발에 따른 대순환망의 폭원은 북항지역 15~20m(4차선) 이상, 남항지역 8m(2차선) 이상을 기본으로 하여야 체계기능을 유지할 것이므로, 현재 추진중인 남·북항 대교와 항내순환도로의 조속한 준공과 더불어 1구역의 북항대교~연합철강~감만동 구간과 4구역의 충무동 물양장~남항대교 구간의 도로개설 및 정비가 필요하다.

② 북항순환망

전용항만, 관광·레저항, 도심형 친수공간 기능으로 정비될 북항지역의 1, 2, 3구역을 연결하면서 대순환망의 일부가 되는 소순환망의 역할을 한다. 순환망의 노선은 감만동~항내순환도로~충장로(세관앞 일부구간)~부산대교~북항대교~감만동 구간이다. 북항순환망이 제 역할을 수행하기 위해서는 1구역과 2구역간을 연결하는 항내순환도로(L=9.5km, B=16m, 왕복 4차선)를 조속히 건설하여 단기적으로는 항만물동량 수송차량의 전용도로로 활용하며, 장래 2구역의 기능 재정비가 이루어지면 친수기능을 강화한다. 전용부두에서 발생하는 항만물동량은 항내순환도로와 항만배후도로 등 전용도로의 최단경로를 이용하여 도시교통류와 분리 처리한다.

③ 남항순환망

친수기능이 강화된 남항지역의 4구역과 3구역을 연결하면서 대순환망의 일부가 되는 소순환망 역할을 한다. 순환망의 노선은 남항대교~영도~영도대교~자갈치~충무동 물양장~공동어시장~남항대교 구간이다. 남항순환망은 친수기능 및 기존 도심과의 연계기능이 주 기능이므로 순환망 중 영도지역 연계도로, 충무로 남부민동 구간 등 주요 병목지점에 대한 확장과 함께 남항대교와의 원활한 접속이 순환망 구축의 관건이 된다. 특히 도시교통류와 합류가 불가피한 영도대교 구간의 확장이나 신설교량 건설이 필요하다.

④ 남·북항 연계체계

남·북항순환망과는 별도로 기존의 부산대교와 영도대교로 인해 단절되었던 2구역과 4구역을 연결하여 친수공간의 연속성을 도모하는 해안관광연결도로(B=20m)의 기능을 수행한다. 노선은 구 부산시청사~부산대교 하단~자갈치시장~충무동 물양장 구간이다. 도심형 친수공간 확보와 해안동선체계 정비 차원에서 광복원의 친수유보도(B=10m)를 설치한다.

2) 기종점 교통망

재개발지를 포함한 인근지역 전체의 교통망의 강화, 도심부와의 교통편리성 강화, 토지소유권자나 국가의 협력을 얻을 수 있는 간선도로의 정비를 추진한다. 재개발지와 주변지역의 개발로 발생하는 교통의 처리, 도로교통네트워크 형성의 관점에서 정비를 추진한다. 재개발지 내의 간선도로는 자동차 교통수요에 대처, 방재 및 구급활동, 피난공간으로의 이용, 녹화 등 양호한 환경 및 경관을 창출하는 기능을 수행한다. 지역내 간선도로의 폭원은 도로의 제기능, 보행자 및 자전거의 충분한 공간을 고려하여 결정한다.

전용항만구역인 제1구역의 배후연계 기능은 주로 수정산터널, 용당로 및 신선로(B=20~25m)가 수행하며, 도시고속도로 및 동서고가도로와 연계한다. 친수기능이 강화되는 제2구역의 배후수송은 충장로와 향내순환도로를 이용하여 번영로 및 수정산터널과 연계시킨다. 3, 4구역에서는 대순환망을 이용하여 각 방향별 목적지와 연계하며, 서부산권과의 연계는 감천항 배후도로를 이용한다.

(2) 궤도교통(경전철)²³⁾

재개발지와 관련된 지역의 개발을 위해서 궤도계 수송기관의 정비는 불가피하다. 현재 운행중인 경부선철도와 지하철 1,2호선, 이후 운행될 영도선 경전철과 경부고속철도 등 공공수송수단을 정비한다. 재개발지와 관련된 지역의 일체적 개발에 중요한데, 부산시가 주체적으로 추진하는 신교통수단과의 연계와 고속교통기능을 확보할 수 있는 고속철도와 연계를 도모한다. 정차역은 토지이용계획상의 도시기능 배치와 부합되고, 지역내 모든 곳에서 도보로 7분 이내에 도착할 수 있는 위치에 배치한다. 환승역의 구조는 가능한 한 동일 구역내에 집중하여 승객의 편리성을 확보토록 하며, 지역내 해상수송시스템의 터미널에는 반드시 설치하도록 한다.

23) 한국고속철도 건설공단, 「고속철도 부산역 및 역세권 개발 기본구상」, 1996.

(3) 해상교통

비교적 정온한 파랑조건인 수역으로 둘러싸인 기존 부산항의 특성을 살려, 기존 시가지와 재개발지를 연결하는 해상교통시스템을 도입한다. 해상교통시스템을 통근, 통학 등 정상교통수요의 대응과 국제전시장 등의 시설과 연계된 비즈니스 활동 등으로 발생하는 비정상교통수요에 동시 대응할 수 있는 체제로 구축한다. 취항선박의 크기는 승선인원 200~500명 정도로 하고, 쾌적성, 저공해성 등을 고려한 선형으로 선정한다. 철도역 등과의 환승, 관련시설과의 연계성을 고려하여 터미널 위치를 선정하고, 보행자의 접근이 용이하도록 동선체계를 구축한다.

(4) 보행자전용 데크와 입체보도

재개발지 내부는 보행자의 통행이 중심이 되므로 간선도로와 병행하여 광폭원의 보도, 수변과 접한 지역의 유보도, 자전거도 등을 확보토록 한다. 보행자의 안전하고 쾌적한 통행이 보장될 수 있도록 보행자 공간의 연속성을 확보한다. 주요시설물이 있는 곳에는 자동차교통이 빈번하므로 보행자 통행의 안전성, 쾌적성을 확보하기 위하여 건물을 연결하는 입체보도를 설치한다.

V. 결 론

본 연구는 재개발 대상이 되는 시설구역 및 시설구역 내 단위사업을 추출하고, 추출된 단위사업의 우선순위를 정하며, 우선순위가 높은 단위사업의 개발방향을 제시하는 것을 연구의 목적으로 하였다. 재개발의 중요성, 경제성, 시급성 등의 평가항목으로 부산항 재개발 사업을 평가한 결과 가장 중요한 단위사업은 동명목재부지, 자갈치 시장 및 봉래동 임항창고구역 등으로 나타났다. 상기 지역에 대하여 획득한 전략사업 및 전략내용을 요약하면 다음과 같다.

1) 1구역 중 동명목재 부지

동명목재 부지는 신선대 부두와 자성대 부두의 항만 배후시설과 부산광역시의 남구 지역 도심 유통단지 기능을 동시에 수행하도록 계획하고 그에 대한 세부방안을 마련하였다.

2) 3구역 중 봉래동 입항창고 구역

봉래동 입항창고 구역은 기존 보세창고들을 재정비하여 선식, 선용품 수급 등 부산항 입항선박에 대한 물품공급과 해운업무 지원시설을 유치하여 부산항을 지원함과 동시에 부산항이 지역경제 활성화에 기여할 수 있도록 항만도시 지원시설 단지로 재개발하는 방안을 제안하였다.

3) 4구역 중 자갈치 시장

자갈치 시장 주변에 밀집된 어업, 수산업 관련 시설들을 기능 재배치하여 원양어업 관련은 감천항으로 이전하고 활어판매와 해산물을 이용한 각종 상가를 영도구역으로 확대함으로써 도심과밀화를 해소하고 이전적지를 활용하여 통행로와 친수공간을 확보함으로써 물과도시를 연결하는 공간으로서 해양도시 부산의 상징적 장소로 개발한다.

본 연구는 연구 대상지에 대한 광범위하고 엄밀한 조사를 행하지 못하였으며, 평가기법 역시 정교하지 못하다는 한계를 가지고 있다. 하지만, 항만재개발에 대한 종합적인 분석이 전무한 현시점에서는 본 연구에서 제시한 부산항의 재개발 방향은 부산항의 국제경쟁력 제고와 부산광역시의 발전에 많은 기여를 할 것이라고 사료된다.

참 고 문 헌

1. 김성규, 「항만의 재개발에 관한 실증 연구」, 한국해양대학교 해사산업대학원 석사학위논문, 1996.
2. 부산광역시, 『부산 주택정책 기본계획』, 1996.
3. 박창호, 노홍승, 양위주, 『부산광역시 해양 워터프론트의 개발 및 보전』, 부산발전연구원, 1998
4. 부산광역시, 『구 시청사 주변 공유 수면매립 기본계획(종합보고서)』, 1999.
5. 부산광역시, 『동부산권 항만 및 공유수면매립 기본계획』, 1998.
6. 부산광역시, 『도심순환도로 해안 구간 기본 설계종합 보고서』, 1992
7. 부산광역시, 『친수여가공간 이용계획(종합보고서)』, 1999.
8. 부산지방 해운항만청, 『남항 정비계획 및 접안시설 실시설계 용역보고서』, 1987.
9. 이중우, 『항만 재개발의 동향』 한국컨테이너 부두공단 논집, 1997.
10. 이중우·이명권·신승호, 『환경창조를 지향하는 21세기 해양개발』, 지문사, 1997.
11. 전국경제인 연합회, 『부산항 및 인천항의 경쟁력 제고방안』 1997.

12. 한국고속철도 건설공단, 『고속철도 부산역 및 역세권 개발 기본구상』, 1996.
13. 해운항만청, 『부산항 광역권개발기본계획 보고서(제3권) 개발계획편』, 1989.
14. 해양수산부, 『한국의 항만』
15. 해양수산부, 『해양수산통계연보』, 2001
16. 小林照夫(1996), 「都市の生活化と港灣城の再開發—ロンドン・ドックランズの場合—」, 韓國港灣經濟學會誌, 第11次港灣經濟學 國際學術大會 特輯論文
17. 北見俊郎, 『港の社會科學』, 日本 東京, 海文堂, 1979
18. 木村光廣, 李東根 譯, 『유럽의 도시재개발』, 기문당, 1988.
19. 藤田邦昭 著, 李東根 譯, 『일본 도시재개발의 실제』, 명보문화사, 1989
20. 竹内良夫, 『港をつくる—流通・産業から都市活動へ』, 日本 東京, 新潮選書, 1989
21. 都市環境研究會, 『沿岸都市とオープンスペース』, 都市文化社, 日本 東京, 1991
22. 日本土木學會編, 『港の景觀設計』, 技報堂, 日本 東, 1993.
23. Hoyle, B. S. and Pinder, D.A., *European port cities in transition*, 1992.
24. Belhaven Press London UNCTAD, *Port Development*, 1985.
25. North East London Polytechnic, *Dockland - An Illustrated Historical and Work in East London*, 1989.
26. John, Holliday, *City Centre Redevelopment*, Charles Knight and Co. Ltd., London, 1973.

논문투고일: 2002. 3. 19
1차 심사일: 2002. 4. 16.
심사판정일: 2002. 5. 10.