

부산항의 재개발 대상지 선정 및 재개발 방향설정에 관한 연구*

여 기 태**

요약 : 우리나라의 부산항의 경우 과대한 물동량 처리, 이에 따른 체선·체화현상의 심화, 항만경쟁력 향상을 위한 신항만건설 등이 종합적으로 대두되고 있는 지역이다. 특히, 기존 부산항지역의 기능이 상당부분 신항만으로 이전되고 난 후에는 선진사례에서 살펴볼 수 있듯이 항만의 재개발문제가 제기 될 것이다. 하지만 국내의 경우 항만구역에서의 항만재개발은 국소지역을 대상으로 한 생산성향상 측면의 개발은 시행되고 있으나, 전반적이고 체계적인 항만재개발을 고려하고 있지는 못한 실정이다. 본 연구에서는 이러한 점에 초점을 맞추어 부산항 기존항만구역에 대한 전반적인 항만재개발방향을 제시하고자 한다.

주요어 : 부산항, 항만재개발, 항만구역, 지역분류, 재개발유형

1. 서 론

기존 항만지역은 항만과 이를 포함하는 산업행위, 도시기능 및 수산기능 뿐만 아니라 근래에 와서는 친수와 관광을 겸비한 다양한 기능을 요구 받고 있다. 이러한 현상을 반영하듯 일본의 경우, 운수성 항만국에서 발표한 장기 항만재개발정책에서는 항만 개발의 기본 목표를 '인간의 다양한 활동공간으로서의 종합적인 항만공간 창조'와 '항만상호의 네트워크 추진'으로 요약하고 있다.¹⁾ 즉, 사람과 지역마다 다양함과 개성이 있듯이 항만개발도 개성을 살리면서 궁극적으로는 '항만개발 = 도시계획 = 풍요로운 생활환경조성'이 구현되어야 한다는 것을 강조하고 있다(運輸省港灣

局編, 1985). 또한 영국의 경우, 기존 항만구역의 급격한 물동량 증가, 항만의 혼잡과 체증문제 가 중 등에 직면하자 항만기능을 원활히 할 수 있는 적지를 찾아 항만기능을 이전하고, 기존 항만구역에 대한 재개발을 시작하여, 현재는 지역이 더욱 활동적으로 운영되는 성공적인 사례를 남겼다(North East London Polytechnic, 1989). 이러한 선진 사례에 비추어 볼 때, 우리나라의 항만구역에서의 항만재개발은 국소지역을 대상으로 한 생산성향상 측면의 개발은 시행되고 있으나, 전반적이고 체계적인 항만재개발을 고려하고 있지는 못한 실정이다(문성혁, 1996). 이러한 측면에서 본 연구에서는 항만시설부족, 체선·체화현상 심화 및 신항만건설을 고려하고 있는 부산항을

* 본 논문은 우석대학교 교내학술연구비의 지원에 의하여 연구됨

** 우석대학교 유통통상학부 조교수

기준으로 하여, 신항만건설 후 기존항만구역에 대한 전반적인 항만재개발방향을 제시하고자 한다. 연구의 순서는 제2장에서는 항만재개발에 대한 정의를 명확히 하고, 선진 항만재개발 사례를 분석하여 우리나라에 적용 가능한 항만재개발 유형을 고찰한다. 제3장에서는 권역분류에 의한 부산항 재개발대상지를 선정하고, 제4장에서는 선정된 지역에 대한 현황 및 문제점을 파악하여 지역별로 재개발 방향을 설정한다. 제5장에서는 이상의 결과를 바탕으로 결론을 맺는다.

2. 항만 재개발의 정의 및 재개발유형

1) 항만재개발의 개념 정의

항만개발의 목적은 주로 그 항만의 상황, 역할 그리고 일반적인 목적에 의해 결정되는데 특히, 항만의 소유권과 법적·재정적 자치정도에 의해 좌우되며 이러한 점은 항만재개발에서도 마찬가지로 적용된다(Frankel, 1987). 고도성장기 이후 산업구조에 변혁이 일어나면서 새로운 항만재개발의 요구가 생겨났는데 산업이 고도화되고 다양화되면서 항만의 다양한 기능이 강조되고 있다(이철영, 1997). 즉, 기존 항만은 사람과 물류 그리고 정보가 오고가는 장소로서의 기능에 국한되었으나 앞으로는 지역의 특성과 주체성도 반영하면서 지역발전과 연계된 항만기능의 필요성이 대두되고 있다.

이때 항만 재개발대상지에 기능을 부여하기 위해서는 재개발 대상구역을 용도별로 구분 할 필요가 있다. 용도별 구분은 첫째, 재개발구역을 이용하는 주체인 인간의 행태(human behavior)가 어디에서(when) 발생하는가 하는 장소성을 염두에 둔 공간적 분류와 둘째, 인간의 행위가 기능에

따라 대상지에 어떻게(how) 구체적으로 표현되고 있는가 하는 기능성을 염두에 둔 행위론적 분류에 따라 나누어 보는 일련의 과정을 의미한다(이중우, 1997). 이러한 측면에서 볼 때 항만재개발지역에서 발생 할 것으로 예상되는 항만사용 용도로서는 항만·산업용도, 수산·도시생활용도 및 친수·관광용도 등 크게 3가지로 대별할 수 있다. 항만·산업용도는 항만(상항 및 공업항), 공장(생산시설), 유통단지(물류, 가공, 보관시설, 냉장창고), 특수시설(연구소, 전시관, 발전소, 군부대 등) 등으로 이용될 수 있으며, 수산·도시생활 용도는 어촌정비 및 수산양식, 도시지원(교통환승, 쓰레기소각장, 화장장, 하수종말처리장 등), 지역개발(용도변경, 지역재개발, 기타) 등으로 이용될 수 있으며 친수·관광 용도는 관광기능과 레포츠기능으로 구분되어 해수욕장, 자연경관, 리조트, 마리나 그리고 공원 등으로 이용될 수 있다(부산광역시, 1998).

이상을 종합적으로 고려하여 항만재개발에 대한 개념을 정의하면, 기존 항만구역 내에서 벌어지고 있는 항만·산업기능, 도시·수산기능, 친

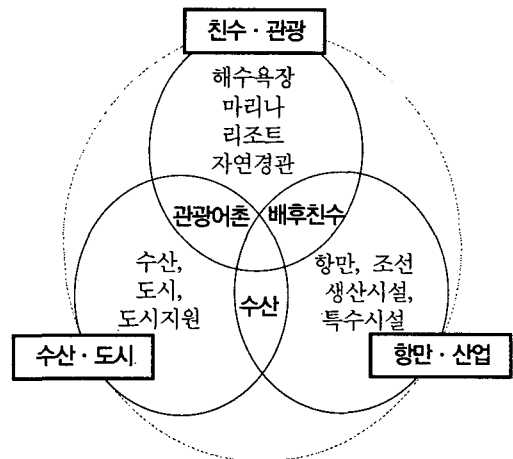


그림 1. 항만구역의 용도별 구분 개념도

수·관광기능 등을 유기적으로 제휴시켜 복합적인 기능을 발휘하기 위하여 항만기능을 갱신 또는 전환하는 행위라고 할 수 있다.²⁾

2) 외국 항만의 재개발 사례연구

(1) 요코하마(미나토 미라이 21) 개발사례

① 미나토 미라이 21(MM21) 프로젝트의 배경

미나토 미라이 21(MM21) 프로젝트는 요코하마 도심부의 워터프론트 지역에 취업인구 19만명, 거주인구 1만명(3000가구)이 생활할 수 있는 도시를 개발하는 프로젝트이다. 일본내 주요도시 중 요코하마는 수도인 동경 인근에 위치해 있고, 국내 주요도시는 물론 해외로의 접근성이 우수한 입지조건을 갖추고 있어 1859년 개항이후, 약 140여 년 동안 일본을 대표하는 국제항만도시로서 발전해 왔다. 그러나 요코하마의 상주인구는 정령지정도시(政令指定都市)들 가운데 최하위를 기록하는 등의 문제점을 갖고 있었다. 이와 같은 도시구조상의 문제점을 시정하고 지금까지 쌓아온 역사적 자산과 지역특성을 살린 국제문화도시를 구현하기 위하여 미나토 미라이 21 프로젝트가 수행되었다.³⁾

② 미나토 미라이 21 프로젝트의 시사점

모든 항만도시가 가지는 공통된 매력은 항만과 자연 그리고 도시, 이 세 가지가 만나서 하나의 조화로운 융합공간을 형성하여 일반 도시에서는 볼 수 없는 독특한 멋을 찾아볼 수 있는데 있다. 또한 항만도시는 도시의 활기와 더불어 항만 특유의 활동에서 비롯한 독특한 시설이 생겨나 타국, 타도시의 문화를 쉽게 접할 수 있다는 이점을 가지고 있다.

특히, 미나토 미라이 21 프로젝트가 수행되고 있는 요코하마 항은 외국인들 에도(지금의 동경)

로부터 떼어놓기 위한 막부의 정책에 의해 개항장으로 지정되어 서구 풍으로 계획하여 개발한 도시로 외국과 창구로서의 이미지가 강하다. 종래에는 야마시타(山下)공원을 중심으로 한 지역이 단순히 시민과 항만이 만날 수 있는 장소적 의미로 정비되었으나, 미나토 미라이 21 프로젝트를 계기로 항만에 활기와 윤택함을 주고 매력 있는 이미지를 재고시키는 항만경관설계사업이 강력히 추진되었다는 점이 특색있는 점이다.

(2) 런던의 Dockland 지역 재개발 사례

① Dockland 개발 프로젝트의 배경

런던항(The Port of London)은 Thames강을 중심으로 한 여러 개의 도크로 구성된 하항(河港, River Port)이며 그 기원은 AD50년경의 로마시대까지 거슬러 올라간다. 특히, 런던의 Dockland 지역은 지난 150여년 동안 영국 내 다른 어느 곳보다도 많은 교역이 이루어진 지역이다. 17세기 당시 런던에 사무실을 가지고 있던 East India, Russia, Royal African 등 대다수 대형 무역회사들에 의해 영국과 세계 각국간의 교역이 활발히 이루어졌는데 그 당시 영국에서 이루어진 해외무역의 70%가 런던항의 Dockland 지역에서 이루어졌다. 그러나 급격한 물동량 증가는 항만의 혼잡과 체증의 문제를 야기시켰으며, 항만은 대형화와 빠른 하역처리시설을 요구받게 되었다. 이로 인하여 기존 시설들은 새로운 이전지로 옮겨가고, 기존 항만지역의 부두들은 폐쇄되는 운명에 처했다. 1967년에 East India Dock가 폐쇄되었으며, 1968년에 St. Katharine, 1969년에는 Surrey Dock도 운영이 정지되었다. 즉 Dockland의 쇠락은 현대에 이르러 재개발의 필요성을 제기하게 되었고 기존의 재개발(Redevlopment)보다는 회생(Regeneration)개념이 포함된 재개발사

례를 탄생시키게 되었다.⁴⁾

② Dockland 재개발의 시사점

재개발 사업은 지역회생을 위한 새로운 차원의 도시개발사업이다. 하지만 회생을 위한 사업의 기본적 전략이 어떻게 구성되는가에 따라 그 결과는 엄청난 차이를 보여줄 수 있다. 항만기능의 쇠퇴에 따라 완전히 이전의 기능을 소멸시키기보다는 인간의 다양한 욕구를 수용할 수 있는 측면에서 물리적으로 철거만을 앞세우는 재개발보다는 지역을 더욱 활동적으로 운영하기 위한 회생수법을 도입하는 것이 중요하다. 향후 부산시내 중심지역에 산재해 있는 기존의 항만시설들은 가덕도 신항만의 건설과 더불어 어떤 형태로든 그 기능이 약화되고, 또 재개발을 필요로 하게 될 것이다. 영국 Dockland지역 회생을 위한 사회·문화·경제 활동들이 복합적으로 고려된 재개발수법들은 우리들에게 많은 점을 시사해 주고 있다.

(3) 항만재개발의 유형

항만재개발이 세계의 각 도시에서 실시하게 된 배경에는 그 도시 나름대로 이유가 있지만 공통되는 것은 항만재개발이 도시조성에 있어서 매력적인 요소가 매우 많다는 점이다.⁵⁾ 즉 도심부에 가까워 개발가능성이 높다는 점 외에도 환경적인 측면에서의 가치를 살려서 도시의 매력을 더욱 강화하려는 것이 구미 및 유럽 항만재개발에서 나타나는 공통적인 사조라 볼 수 있다(Hoyle and Pinder 1981; Hoyle et al., 1988). 전 절의 외국 항만의 재개발 사례연구 및 문헌연구를 통하여 우리 나라의 항만재개발 유형을 설정해 보면 다음과 같다.

① 항만 경쟁력 제고형

항만의 재개발을 통하여 시설 현대화와 항만

경쟁력 제고(port competitive improvement)라는 목표를 달성할 수 있도록 적절한 기능과 시설을 도입한다(北見俊郎, 1979). 이때 배후도시의 상황을 고려하여 항만과 도시가 효율적으로 연계될 수 있도록 계획함으로써 항만 재개발이 항만의 기능을 보완하여 경쟁력을 제고시킨다.

② 쾌적성 활용형

수면이 갖는 공간적인 개방성, 낭만이 넘치는 경관과 물이 지나는 물결소리나 향기 등 자연적 요소를 중시하여 주민이나 도시생활자에게 자연과 접하는 장이 되며 쾌적한 공간을 조성하는 개발 형태이다. 예를 들어 업무나 상업기능이 입지된다면 재개발지역이 가지는 독특한 쾌적성 때문에 업무능률의 향상이나 상업활동이 활발해진다. 특히 주거기능의 도입은 도시에 있어서 자연적 커뮤니티 형성이 용이하여 쾌적성 활용(psychological amenity improvement)에 더할 나위가 없을 것이다(John, 1973).

③ 도시문제 해결형

일반적으로 세계의 대도시 지역은 주거교통, 용지부족 등 물리적인 고충 뿐 아니라 범죄, 재해의 대형화 등 사회적 분야에 이르기까지 다양한 도시문제에 노출되어 있다(부산광역시, 1996). 특히 도심부 공동화 현상은 토지의 효율적 이용 측면에서도 시급히 해결하여야 할 과제이다. 항만재개발은 주거문제의 해결 외에도 토지의 절대량 부족에서 야기된 교통, 환경, 산업입지 등의 여러 가지 도시문제를 해결하는 개발형태(urban problems solution)로 주목받고 있으며, 경직된 도시구조를 해결하기 위한 수단으로도 매우 중요한 의미를 지닌다.

④ 유희지 재생형

역사적으로 볼 때 항만을 중심으로 발전한 도

시는 그곳에 입지하는 산업·해운 기능 등을 토대로 도시가 형성되어 왔다. 이러한 기능도 시대의 변화에 의해 도시 기능이 항만 기능을 잠식하고 컨테이너화에 따른 대형선박의 도입으로 시대의 요청에 적응할 수 없었던 재래 항만지역은 황폐화되기 시작하였다. 이처럼 황폐화된 항만 재개발지역은 보존·수복 또는 재개발하여 새로운 도시공간으로 바꾸려 하는 것이 유희지 재생형 개발형태(Regeneration)이다(竹內良夫, 1989).

⑤ 시장성 도입형

항만재개발지역은 많은 사람을 모으게 하는 집적력이 있으므로 상업·업무기능을 위한 개발에 의하여 매우 바람직한 지역을 만들 수 있다. 한편 도시지역에서는 접하기 힘든 자연환경으로서의 연안은 경관을 연출하는 요소로서도 부족함이 없어서 공간적 가치는 별다른 조건 없이도 상승하게 마련이다. 이처럼 항만재개발이 갖는 집적성·시장성에 착안하여 판매 시설, 식당가, 위락시설, 문화시설 등의 다양한 시설을 갖추으로써 도시의 활력과 번영을 제고시키는 것이 시장성 도입형(marketability introduction) 개발형태이다.

⑥ 도시기반 정비형

도시활동이 원활히 진전되기 위해서는 그 활동을 지원할 수 있는 도시기반시설의 끊임없는 정비가 요청된다. 이러한 도시기반시설은 도시의 골격을 구성하면서 넓은 공간을 필요로 하는 경우가 많으므로 그 공간적인 장소도 도심부나 그 주변지역을 포함하게 된다. 따라서 도심과 근접된 재개발 지역은 최적의 후보지로 거론되며 특히 연해부의 기존 기능이 노후화·진부화된 항만이나 공장 또는 신규 매립지가 기반정비의 거점 지역으로 주목을 받게 된다. 권리관계가 복잡한 기존 시가지와는 달리 자유로운 토지이용계획이

가능한 항만재개발지역은 공간적 특성에 맞추어 도심부에서 부족한 기능 보충이나 기반시설을 재 정비하는 것(comprehensive urban use planning)이 가능하다(부산광역시, 1999).

3. 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 네트워크를 잘 구축하는 것을 의미한다(Hoyle and Pinder, 1992). 본 절에서는 부산광역시의 항만재개발 대상지를 선정하기 위하여 권역분류의 개념을 정의하고, 상기의 개념을 적용하여 부산지역에 대하여 권역분류를 시행한다(박창호·노홍승·양위주, 1998).

(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.

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) 대권 분류개념 적용

부산광역시의 연안은 부산관광종합개발계획과 도시계획 등을 종합해 보면 수영강과 낙동강이라는 자연환경적인 두 축을 기준으로 동부산, 중부산, 서부산의 3대 권역으로 구분된다(해운항만청, 1989; 부산광역시, 1999).

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. 이러한 특성을 가지고 있는 동부산권은 원죽리의 신양촌과 송정천을 경계로 일광권역, 기장권역, 해운대권역 등 3개의 중권으로 구분된다.⁶⁾

② II 대권 (중부산권)

광안리해수욕장과 이기대를 제외하고는 II 대권의 대부분이 우리나라 최대의 항만인 부산항의 기능을 수행하는 구역이면서 부산시의 도심부에 임한 구역이다. 부산북항에는 일제시대부터 조성되어 온 제1, 제2, 중앙, 제3, 제4, 적기 부두 등의 재래부두와 우리 나라 최대의 컨테이너 부두인 자성대부두, 신선대부두, 우암부두, 감만부두 등의 상업항과 여객선부두인 국제여객부두 및 연안 여객터미널이 있으며 군사항이 8부두 일원에 조성되어 있다. 또한, 원양·근해 어업과 수산업의 중심지인 부산남항 일대에는 부산공동어시장, 어패류시장, 건어물시장, 냉동공장 등이 밀집해 있으며 부산의 명물인 자갈치시장이 형성되어 있다.

③ III 대권 (서부산권)

낙동강 하구연에서 녹산공단 시계(市界) 사이에 있는 III 대권(서부산권)은 행정구역상 강서구의 연안이다. 서부산권에는 자연생태계 보전구역, 문화재보호구역 등의 보전권과 신호지방공단, 녹산국가공단, 부산신항만 등의 산업개발권이 병존하고 있어 많은 논란이 거듭되고 있다. 또한 중앙 정부 차원에서 추진되고 있는 중요 국책사업인 부산신항만은 부산광역시와 경상남도에 걸쳐 건설되고 있어 지방자치단체 차원에서의 연안 계획이 대단히 어려운 실정이다. 부산권 최대의 섬인

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 축성(기장을 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~대선조선
		• II-3-2 입학시설 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-1-2 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(신평)~시계(녹산)		• III-3-1 신평공단
		• III-3-2 녹산공단
		• III-3-3 신항만(1단계) 구역

출처 : 박창호 외, 1998, “부산광역시 해양 워터프론트의 개발 및 보전,” 부산발전연구원.

가덕도는 개발과 보전이 동시에 추진되고 있어 조화로운 연안관리계획 수립시 신중함이 요구되며, 부산 연안의 최대 보고(寶庫)인 낙동강 하구의 사주(砂洲)와 수역은 엄격한 보전계획 수립이 필요하다. 이상의 대권별 세부적인 중권·소권을 분류하여 정리하면 표 1과 같다.

2) 항만재개발 구역 설정

전 절의 대권분류를 세부적으로 살펴보면, 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.(전국경제인연합회, 1997) 특히, 항만재개발 구역 설정시에는 지리적으로나 기능적으로 확연히 차별화 되어 있는 남항지구와 북항지구를 차별화하고 지구별로 지역 특성을 고려하여 세분화하여야 한다.

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(이중우·이명권·신승호, 1997). 이상의 기준에 따라 부산항 재개발 대상구역을 세분화하면 그림 2와 같다.

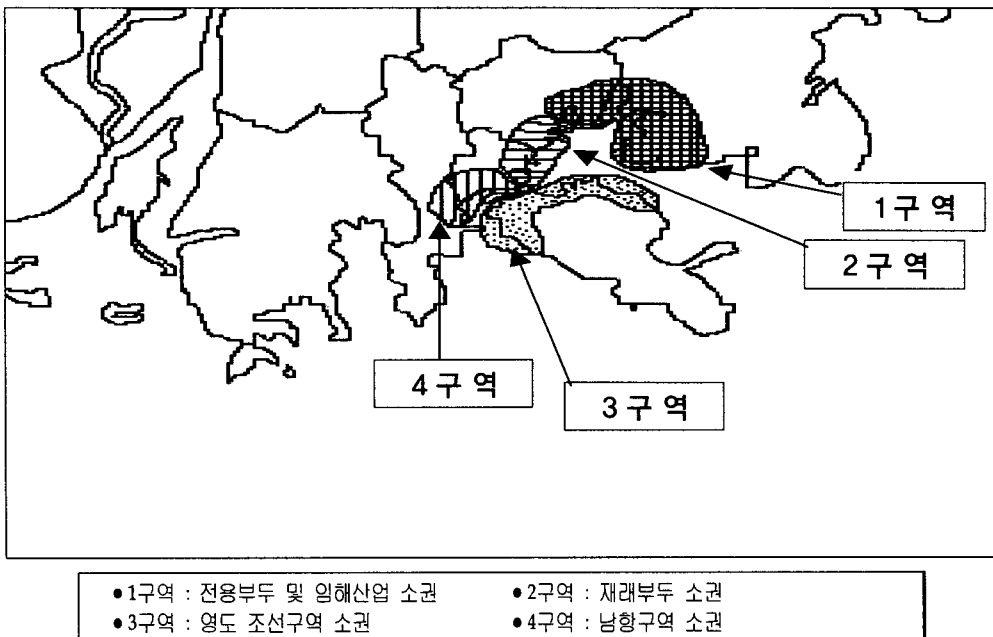


그림 2. 기능별 구역구분도

4. 재개발 대상지의 개발방향 설정

1) 1구역(II-2-2 소권) : 전용부두 및 임해산업 구역 소권

(1) 현황 및 문제점

남구 감만1동 연합철강 앞 부산북내항 방파제에서 제3함대 사령부와 우암터미널, 허치슨 부산 컨테이너 터미널을 거쳐 동구 초량3동 제5부두 물양장에 이르는 구역이며 컨테이너 전용부두와 균형, 임해공장 등이 자리잡고 있다.

① 허치슨 부산컨테이너 터미널(구 현대컨테이너 터미널)

허치슨 부산컨테이너 터미널은 제 5부두, 제 6부두 및 65번선석으로 구성되어 있으며, 5만톤급 컨테이너 선박 4척과 1만톤급 피더선박 1척이 동시에 접안, 하역할 수 있는 적정처리능력 120만 TEU의 컨테이너 전용부두이다.

② 신선대 부두(PECT)

신선대 부두는 컨테이너 전용부두의 시설부족을 완화하기 위하여 부산항 3단계 개발사업으로 1985년부터 착공하여 1991년에 개장한 연간 160만TEU를 처리할 수 있는 컨테이너 전용부두이다.

③ 감만부두

총 면적 750,000m²(22만7천여평) 규모에 CY 소요면적이 9,422TGS 이며, 안벽연장이 1,400m로 5만톤급 컨테이너 선박 4척이 동시에 접안하여 갠트리크레인 12기로 연간 128만 TEU를 처리할 수 있다.

④ 7부두

고철, 광석 부두로 1974년에서 1978년 기간

동안 축조되었던 제 7부두는 물량의 감소로 1997년 일반잡화와 컨테이너를 처리하는 우암터미널로 재개발하였다. 총면적 31,195m², 안벽길이 522m, 수심 5~10m이며 5,000~15,000DWT급 선박 4척(5,000DWT급 2척, 6,000DWT급 1척, 15,000DWT급 1척)이 동시에 접안하여 연간 1,738,800톤의 화물을 처리할 수 있는 하역능력을 갖추고 있다.

⑤ 연합철강과 정유소

감만부두 바로 이면에는 현대정유와 호남정유가, 측면에는 연합철강이 자리잡고 있는데 이들 역시 항만 및 도시기능을 저해하는 시설이므로 이전하는 것이 바람직하나 연합철강과 정유시설은 장치산업이기 때문에 이전시 기존시설을 재활용할 수 없어 신규장치 비용이 과다하게 소요된다. 따라서 투자의 효율화 측면에 중점을 두어 회사측에서 이전 계획을 세울 때까지 현 위치에서 사업을 계속할 수 있도록 하는 것이 좋을 것이다.

⑥ 구동명부지

구 동명부지는 토지와 건물 등으로 구성되어 있으며, 1980년 국보위(國保委)가 국가매입방침을 결정한 이후 한국토지개발공사가 토지개발채권으로 일괄 매입하였고 해운항만청은 토지개발공사로부터 5년간(1981.5.27~1986.4.4) 분할 매입하였다. 구 동명부지의 최초 인수시에는 토지면적이 42만1천평, 건물이 7만2천평에 달했으나 3단계에 걸쳐 흡수됨에 따라 현재는 그 면적이 절반규모로 축소되었다. 토지이용 현황을 더욱 구체적으로 살펴보면 토지의 경우 사용허가(임대)중인 면적이 151,000m²(4만6천평), 무상사용부지가 70,000m²(2만1천평), 임야 및 도로가 499,000m²(15만1천평)에 달하며, 건물은 민간에 임대해 준 부지가 1만7천평, 무상 사용 중인 경

우도 1만5천평에 달하고 있다. 하지만 이 구역은 재산권 소송에 의해 사유지로 전환될 수 있으므로 향후 그 결과를 보고 용도가 결정되어야 할 것이다(부산지방 해양수산청 업무현황 자료, 2000).

(2) 단위사업의 도출 및 개발방향

① 단위사업 도출

이 구역에서 단위사업으로 도출될 수 있는 시설구역은 신선대부두, 동명목재부지, 감만부두, 연합철강, 8부두, 우암터미널(UTC), 허치슨 부산 컨테이너 터미널 등 7개소이다.

② 개발방향 및 유치시설

컨테이너 전용부두인 허치슨 부산컨테이너 터미널과 우암터미널은 시설 현대화와 장비 보강을 통해 컨테이너 부두로서 국제 경쟁력을 확보할 수 있도록 현재 기능을 유지한다. 제3함대 사령부의 백운포 앞 이전시, 이전적지에 다목적 부두와 임항 창고 등 상항 지원시설을 건설하고 녹지를 조성하여 도심형 친수공간을 확보한다. 연합철강의 이전계획이 수립될 경우 상항 지원시설을 우선 확보하고 주변 여건을 고려한 도시계획을 수립하여 체계적으로 재개발한다. 제3함대 사령부와 연합철강의 이전시 그 적지의 부두시설을 다목적 부두로 재개발한다. 이전적지에는 임항창고와 항만지원시설을 유치하고 그 중간에 시민친수공간으로 조성한다. 그리고 균향으로 사용되던 제8부두에 해군공원을 조성한다.

③ 교통동선

항만연결도로의 일환으로 연합철강 앞에서 북내항 방파제 위를 지나 영도에 이르는 북항대교를 건설하여 1구역의 교통수요를 외곽으로 분산 처리한다. 감만부두에서 연합철강과 제3함대 사령부를 거쳐 우암터미널과 허치슨 부산컨테이너

터미널 배후를 지나서 제4부두에 이르는 항내순환도로를 건설하여 교통류를 분산함으로써 만성적인 체증을 겪고 있는 우암로와 분리된 독자적인 연결망을 확보한다. 그리고 우암선 철도를 복선화하여 항만물류를 철도로 분산함으로써 도시교통로의 교통환경을 개선한다.

④ 개발방법 및 추진전략

재활용(reuse)을 원칙으로 기존 시설의 기능을 재배치한다. 다목적 부두는 항만 관리기관에서 조성하고 배후지 개발을 민자유치로 추진한다.

2) 2구역(II-2-3 소권) : 재래부두 소권

(1) 현황 및 문제점

제4부두에서 제3부두, 중앙부두, 제2부두, 제1부두에 이르는 재래부두 구역이며 일제에 의하여 가장 먼저 개발된 부산항이다. 재래부두시설이 노후되고 대형상선의 접안안이 어려워 국제항으로서의 기능을 수행할 수 없으므로 해역연설과 부두시설 보강이 요구되는 구역이다. 배후에 부산역과 부산진역이 있어 철도에 의한 내륙연계가 용이하며 경부고속전철 역세권개발 구역에 포함된다(한국고속철도 건설공단, 고속철도 부산역 및 역세권 개발 기본구상, 1996).

① 연안여객부두

연안여객 터미널의 시설은 5,000G/T 이하인 선박 12척이 접안할 수 있는 잔교 2기와 부잔교 3기 등 5개소의 접안시설이 있으며, 화물처리공간이 3,333m²(1,010평)규모이다. 연안여객 터미널 연건물 면적은 총 3,600m²이며, 그 중 대합실 면적이 1,350m²(400평)으로 1,800명의 동시 수용능력을 갖추고 있다.

② 국제여객부두

국제여객 터미널은 부산항 개발 1단계 사업의 일환으로 1978년 1만톤급 2선석을 신축하여 1986년 이후 4개 한일 항로와 부정기적으로 입항하는 외국 관광선이 활용하고 있다. 국제여객 터미널은 부지면적 4,400m²에 연건물면적 10,135m²의 3층 건물이 건립되어 있으며, 대합실 면적은 3,125m²(960평)으로 3,000명의 동시 수용능력을 갖추고 있다.

③ 일반잡화(General Cargo)부두

일반 잡화부두는 제 1부두, 제 2부두, 중앙부두, 제 3부두, 제 4부두로 구성되어 있는 재래화물 취급부두로 안벽 연장이 4,400m에 달하며, 1,000톤급에서 20,000톤급 선박까지 접안할 수 있다. 일반부두는 컨테이너 전용부두와는 달리 마샬링 야드나 CY, CFS 등이 갖추어져 있지 않을 뿐더러 컨테이너 취급 전용의 랜트리 크레인이 없어서 하역작업이 늦고, Off Dock CY를 경유해야 하는 등 컨테이너 물류의 비효율성과 도시교통에의 직접적인 악영향 때문에 심각한 문제점을 안고 있다.

④ 벌크 화물(Bulk Cargo)부두

5부두 측면에 위치한 양곡전용부두는 총 안벽 길이가 371m로 5만톤급 대형선 1척이 접안·하역할 수 있으며, 연간 140만톤을 보관할 수 있는 양곡 Silo를 구비하여 밀, 옥수수, 사료용 곡물 등을 처리하고 있다.

(2) 단위사업의 도출 및 개발방향

① 단위사업 도출

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

② 개발방향 및 유치시설

단기적으로는 다목적 부두로 활용하면서 부산 신항만 건설에 따른 항만기능 이전시 점차 관광 레저항으로 전환하도록 한다. 항만배후지에는 친수공간을 확보하고 항만관련 업무시설을 건설한다. 이 구역의 유치시설로는 마리나, 대형 유람선·여객선 터미널(국제, 국내), 항만관련 업무시설 등이며 국제여객터미널에서 연안여객터미널까지의 구간은 도심형 친수공간 조성에 적합한 장소이다.

③ 교통동선

제4부두에서 국제여객부두에 이르는 항만순환도로를 건설하여 항만물류와 도시교통류를 분산시킨다. 항만물동량은 수경산터널을 통한 제3도 시고속도로와 번영로 이용하여 시 외곽과 연계함으로써 도시교통과의 갈등을 원천적으로 해소한다. 국제여객터미널에서 구 시청사 전면해안을 경유하여 자갈치시장 끝까지 광복원 유보도(B=10m)를 확보한 순환도로를 건설하고, 통과교통은 가능한 배제하여 친수형 해안관광순환도로 기능을 하도록 한다. 영도선 경전철과 페리터미널 겸용 항만크루즈터미널간의 환승시설을 설치하여 교통수단간 환승 편의를 도모한다. 그리고 철도를 이용한 배후수송과 연안해송을 통한 배후수송의 부담률을 높이며 해상교통을 활성화하여 다양한 교통수단을 제공한다. 또한 광복원의 친수 유보도로와 움직이는 보도(pedestrian conveyor) 등 보행자를 고려한 시설을 확충하고, 이를 차량 교통류와 완전 분리하여 관광친수공간과 레저항으로의 기능 전환에 대비한다.

④ 개발방법 및 추진전략

재활용(reuse)을 원칙으로 도시계획과 역세권 개발계획에 따른다. 대형 크루즈터미널 건설은

국비 투자를 요청하고 시청사 주변 개발 및 남북
항 연결도로는 부산시 주관으로 추진한다.

3) 3구역(II-3-1 소권) : 영도 조선구역 소권

(1) 현황 및 문제점

영도여상 앞에서 남항도, 대평동의 소형 조선
소구역과 대선조선, 한진중공업 등 중대형 조선
소구역에 이르는 우리 나라에서 가장 먼저 개발
된 조선소들이 밀집해 있는 구역이다.

① 조선소

북항구역 영도 일원에는 한진중공업과 같은 대
형 조선소와 부산조선, 대선조선을 비롯한 중소
형 조선소가 산재해 있다. 조선소는 선박의 정비
수리시설이므로 항만에서는 없어서는 안 될 필수
시설이다. 그러나 북항구역의 협소와 작업시 발
생하는 분진, 소음, 해상오염 등 도시 및 항만기
능 저하 요인이 큼에 따라 선박의 수리조선 기
능은 부득이 현 위치를 고수 할 수밖에 없더라
도, 신조선 건조기능 만이라도 부산 신항만 예
정구역 근처로 이전하는 것이 바람직하다.

② 창고

재래부두구역과 영도 보세창고구역에 산재해
있는 임해창고시설은 북항의 기능 변환과 함께
재개발되어야 한다. 각 부두에 설비된 상옥과 창
고는 해당 부두의 기능변화에 맞추어 용도를 변
경해서 재개발하고, 보세창고 구역의 창고들은
도시 재개발 차원에서 도시공간과 항만공간의 적
합한 조화를 유지하며 정비되어야 한다.

(2) 단위사업의 도출 및 개발방향

① 단위사업 도출

이 구역에서 단위사업으로 도출될 수 있는 시
설구역은 남항동 공업지역, 대평동 조선기계 공

구단지, 대교동 임항시설, 봉래동 임항 창고구역,
대선조선, 한진중공업, 부산조선 등 7개소이다.

② 개발방향 및 유치시설

세계 각지의 도크랜드 재개발 기법을 비교 검
토하여 이 지역에 적합한 방법을 도입함과 아울
러 우리 나라 최초, 최대의 조선구역이었음을 상
징할 수 있는 독특한 방법을 개발하여 부산의 새
로운 명소로 재개발한다. 이 구역은 우리 나라 조
선공업의 메카였던 역사성을 살리면서 21세기 해
양한국의 이미지를 부각시킬 수 있는 도크 야드
재개발을 통한 친수공간 조성과 조선박물관, 교
육관 등을 유치한다.

③ 교통동선

영도 봉래동에서의 연결교량 1기를 추가 건설
하거나, 기존 영도대교를 확장(4차로 → 6차로
이상)하여 3구역과 기존 도심간의 원활한 연계를
도모한다(구 시청사 - 영도구 봉래1동). 북항대
교와 남항대교를 건설하고 두 교량을 직접 연결
하는 간선도로(대3류, 폭 25미터)를 건설하여 동
부산과 서부산간을 도심권 통과 없이 우회 연계
할 수 있도록 한다. 영도선 경전철을 건설하여 영
도 주민의 도심 접근성을 용이하게 한다.

④ 개발방법 및 추진전략

영도 봉래동에서의 연결교량 1기를 추가 건설
하거나, 기존 영도대교를 확장하는 공사는 시 청
사 주변 재개발 시 병행한다. 북항대교와 남항대
교 및 두 교량간 연계도로 건설은 항만배후수송
측면에 정부예산으로 수행될 수 있도록 한다.

4) 4구역(II-4-1 소권) : 남항구역 소권

(1) 현황

구 시청사 옆 자갈치 시장에서 서구 충무동 공

표 2. 사업단위별 용도 및 재개발 방향설정

대상사업		항 목	현 용도	개선 용도	세부이용 방향	재개발 유형
1구역 전용 부두 및 임해 산업 소권	(1) 신선대부두		항 만	항만·산업	항 만	현 상태 유지
	(2) 동명목재부지(복합물류)		산 업	항만·산업	항 만	항만 경쟁력 제고형
	(3) 감만부두		항 만	항만·산업	항 만	현 상태 유지
	(4) 연합철강		산 업	항만·산업	항 만	항만 경쟁력 제고형
	(5) 8부두		항 만	항만·산업	항 만	항만 경쟁력 제고형
	(6) 우암터미널(UTC)		항 만	항만·산업	항 만	현 상태 유지
	(7) 허치슨 부산컨테이너 터미널		항 만	항만·산업	항 만	현 상태 유지
2구역 재래 부두 소권	(8) 관공선부두		항 만	항만·산업	항 만	현 상태 유지
	(9) 4부두		항 만	수산·도시	도시지원	시장성 도입형
	(10) 3부두		항 만	수산·도시	도시지원	시장성 도입형
	(11) 중앙부두		항 만	수산·도시	도시지원	시장성 도입형
	(12) 2부두		항 만	수산·도시	도시지원	시장성 도입형
	(13) 1부두		항 만	수산·도시	도시지원	시장성 도입형
	(14) 연안여객부두		항 만	항만·산업	항 만	현 상태 유지
3구역 영도 조선 구역 소권	(15) 구 시청사 주변		도 시	친수·관광	공 원	쾌적성 활용형
	(16) 남항동 공업지역		산 업	수산·도시	도시지원	시장성 도입형
	(17) 대평동 조선기계 공구단지		산 업	수산·도시	도시지원	도시문제 해결형
	(18) 대교동 임항시설		항 만	친수·관광	공 원	쾌적성 활용형
	(19) 봉래동 임항창고구역		항 만	항만·산업	항 만	항만 경쟁력 제고형
	(20) 대선조선(dock yard)		산 업	수산·도시	도시지원	시장성 도입형
	(21) 한진중공업		산 업	수산·도시	도시지원	시장성 도입형
4구역 남항 구역 소권	(22) 부산조선		산 업	수산·도시	도시지원	시장성 도입형
	(23) 자갈치 시장		수 산	수산·도시	수 산	시장성 도입형
	(24) 충무동 임항시설		수 산	수산·도시	수 산	현 상태 유지
	(25) 수협 공동어시장		수 산	수산·도시	수 산	시장성 도입형
	(26) 수산물보관시설(냉동창고)		수 산	수산·도시	수 산	현 상태 유지

동어시장을 지나 송도 거북섬 앞까지의 구역이며 수산물 유통가공시설이 집중되어 있는 곳이다(부산지방 해운항만청, 1987). 국내 최대의 수산물 위판장이 위치하고 있는 부산남항은 판매량 측면에서도 전국 공동어시장 판매량의 30%정도를 차지하고 있다.

(2) 단위사업의 도출 및 개발방향

① 단위사업 도출

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

② 개발방향 및 유치시설

감천항 수산물도매시장과 수산자유무역지대가 조성되면서 남항구역의 수산 유통·가공시설이 상당수 이전되고 나면 해안도로를 정비하여 도심권과 서구 송도해수욕장이 해안으로 연결되도록 한다. 그리고 자갈치 시장의 멋과 전통을 손상하지 않는 범위에서 필요한 지원시설을 갖추도록 한다. 자갈치시장의 시설을 개선하여 도심형 친수공간을 조성하며 청과시장 이전지와 냉동창고 주변을 정비하여 친수공간 유보도로 조성한다. 한진매립지 내에는 유원지를 조성하고 남항대교를 건설한다.

③ 교통동선

자갈치시장에서 송도에 이르는 폭원 10m 이상의 해안순환도로를 도시교통로와 별도로 건설하여 구역간 연계가 원활하게 한다. 한진매립지에서 영도구 영선2동으로 남항대교를 건설하여 북항대교를 경유함으로써 남구 감만1동으로 연결되도록 한다. 남항대교와 송도 꼭각지간의 항만연결도로를 건설하여 감천항 배후도로와 연계함으로써, 감천항 및 서부산권과의 원활한 연계를 도모한다.

④ 개발방법 및 추진전략

도심권과 송도해수욕장권을 직접 연결함으로써 서구의 발전(송도해수욕장의 부흥)을 도모한다.

5) 재개발 방향설정 종합

본 절에서 서술한 재개발대상지의 특성 및 재개발 방향을 요약하면 표 2와 같다.

5. 결 론

우리 나라의 부산항의 경우 과대한 물동량 처

리, 이에 따른 체선·체화현상의 심화, 항만경쟁력 향상을 위한 신항만건설 등이 종합적으로 대두되고 있는 지역이다. 특히, 기존 부산항지역의 기능이 상당부분 신항만으로 이전되고 난 후에는 선진사례에서 살펴볼 수 있듯이 항만의 재개발문제가 제기 될 것이다. 하지만, 국내의 경우 항만구역에서의 항만재개발은 국소지역을 대상으로 한 생산성향상 측면의 개발은 시행되고 있으나, 전반적이고 체계적인 항만재개발을 고려하고 있는 못한 실정이다. 본 연구에서는 이러한 점에 초점을 맞추어 부산항 기존항만구역에 대한 전반적인 항만재개발방향을 제시하고자 하였으며, 획득한 연구의 결과는 다음과 같다.

첫째, 부산지역을 권역분류방법에 의하여 구분하고, 이중 항만재개발이 필요한 4개구역 총 26개의 재개발지역을 선정하였다. 둘째, 국외사례조사를 통하여 합리적인 항만재개발사례를 고찰하고, 이를 고려한 우리 나라 항만에 적합한 항만개발유형을 제시하였다. 셋째, 선정된 재개발지역의 현황 및 문제점을 분석하고, 각 지역에 대하여 항만재개발유형을 부여하였다. 제시된 개발유형을 살펴보면, 항만경쟁력제고형 4곳(동명목재부지, 연합철강, 8부두, 봉래동 임항창고구역), 시장성도입형 11곳(1, 2, 중앙, 3, 4부두, 남항동공업지역, 대선조선, 한진중공업, 부산조선, 자갈치시장, 수협공동어시장), 쾌적성 활용형 2곳(구 시청사 주변, 대교동 임항시설), 현 상태유지 8곳(신선대부두, 감만부두, 우암터미널, 한국허치슨부산터미널, 관공선부두, 연안여객부두, 충무동 임항시설, 수산물보관시설), 도시문제해결형 1곳(대평동 조선키계공구단지) 등으로 나타났다.

본 연구는 계량적인 분석방법에 의한 엄밀한 평가기법을 적용하지는 못하였지만, 우리 나라의 경우 전례가 없는 항만재개발에 대하여 개념 및

개발방향을 정의하였으며, 실제 사례연구로서 부산항을 선택하여 권역분류에 의한 재개발대상지를 선택하고, 각 지역에 대한 개발방향을 제시한 것에 의미가 크며, 향후 후속연구에 큰 도움을 줄 것으로 사료된다.

주

- 1) 재개발 정책에 관해서는 Cullingworth(1987), Gordon (1997: 61-83), Keating(1991), Perks(1991)을 참조할 것.
- 2) 임진수(2002)는 항만의 리모델링(Remodelling)이라는 개념을 제안하고, 이를 사업의 규모나 성격에 따라 항만재개발(Redevelopment), 항만기능재배치(Rearrangement), 항만시설보수(Repair)로 분류할 수 있다고 정의하였다.
- 3) 일본항만 재개발 및 미나토미라이제획에 관해서는 다음의 문헌을 참고 할 것. 藤田邦昭(1988), 竹内良夫(1989), (財)關西情報 Center(1990), 谷口汎邦(1991), 日本土木學會(1993).
- 4) 영국의 항만 재개발 및 Dockland계획에 관해서는 다음의 문헌을 참고 할 것. 小林照夫(1996), 木村光廣(1988), Michel et al.(1982), UNCTAD (1985).
- 5) 외국의 경우, 일본의 요코하마항(철도시설 및 창고 시설), 시미즈항(크레인시설) 등이 항만시설의 원형 보존 및 개조사례이며, 캐나다의 토론토항, 미국의 샌프란시스코항 등은 항만시설의 변형 및 개조사례이다. 항만의 역사가 가장 오래된 유럽지역에서 많이 이루어진 항만재개발은 영국의 런던항(도크랜드), 포르투갈의 리스본항 등이 그 예이며, 특히 리스본항은 항만 재개발은 'EXPO 98'을 통하여 성공적인 행사추진과 멋진 워터프론트(Waterfront)공간을 창출하였다.
- 6) 이 권역의 특수시설로는 고리원자력발전소가 있는데 3, 4호기 추가 건설로 인해 기존 취락인 효암리

의 이주 계획이 진행 중이다. 또한 원주리의 신앙촌은 독특한 집단취락 형태를 갖고 있어 주변과 연계한 개발이나 워터프론트 계획이 어려운 실정이다. 그리고 우리 나라 수산업의 진흥을 위한 수산진흥원이 입지해 있다. 해운대관광특구는 배후에 군사시설과 신시가지가 조성되어 있어 각각의 기능이 조화를 이루면서 개발되기에는 다소 어려움이 있으나 해운대에는 우리 나라 최대의 마리나인 수영만 요트경기장을 비롯한 올림픽공원, 시립미술관, 올림픽기념관 등의 문화체육시설이 있으며, 동백섬과 달맞이 언덕 등이 해운대백사장, 온천지대와 조화를 이루고 있어 인공적, 자연적 관광자원이 풍부해 추후 사계절 해양관광친수공간으로 활용하기에 적합하다.

참 고 문 헌

- 문성혁, 1996, "항만의 재개발에 관한 실증 연구," 한국 해양대학교 해사산업대학원 석사학위논문.
- 박창호·노홍승·양위주, 1998, 부산광역시 해양 워터프론트의 개발 및 보전, 부산: 부산발전연구원.
- 부산광역시, 1996, 부산 주택정책 기본계획, 부산.
- 부산광역시, 1998, 동부산권 항만 및 공유수면매립 기본계획, 부산.
- 부산광역시, 1999, 구 시청사 주변 공유 수면매립 기본 계획(종합보고서), 부산.
- 부산광역시, 1999, 친수여가공간 이용계획(종합보고서), 부산.
- 부산지방 해양수산청, 2000, 업무현황 자료, 부산.
- 부산지방해양항만청, 1987, 부산 남항 정비계획 및 집안시설 실시설계 용역보고서, 부산.
- 부산지방해양항만청, 1989, 부산항 광역권개발기본계획 보고서(제3권) 개발계획편, 부산.
- 이중우, 1997, "항만 재개발의 동향," 한국컨테이너 부두공단논집.
- 이중우·이명권·신승호, 1997, 환경창조를 지향하는 21세기 해양개발, 부산: 지문사.

- 이철영, 1997, 항만물류시스템, 효성출판사.
- 임진수, 2002, "우리나라 항만의 리모델링 방향," 한국
항만경제학회 제17차 국제학술대회 논문집, pp.143-
155.
- 전국경제인 연합회, 1997, 부산항 및 인천항의 경쟁력
제고방안, 서울.
- 한국고속철도 건설공단, 1996, 고속철도 부산역 및 역
세권 개발 기본구상, 서울.
- (財)關西情報Center, 1990, 世界都市再開發 NOW,
Seoul: 國際社.
- 谷口汎邦, 1991, 都市再開發, Seoul: 國際社.
- 都市環境研究會, 1991, 沿岸都市とオープンスペ
ース, 東京: 都市文化社.
- 藤田邦昭, 1988, 日本 都市再開發の實際, 名寶文化
社.
- 木村光廣, 1988, 都市再開發, 起文堂.
- 北見俊郎, 1979, 港の社會科學, 東京: 海文堂.
- 小林照夫, 1996, "都市の生活化と港灣城の再開發ー
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.
- 運輸省港灣局, 1985, 21世紀への港灣 - 成熟化社會
に備えた新たな港灣整備政策, 東京: 大藏省印
刷局.
- 日本土木學會, 1993, 港の景觀設計, 東京: 技報堂.
- 竹内良夫, 1989, 港をつくる一流通・産業から都市
活動へ, 東京: 新潮選書.
- Cullingworth, J. B. 1987, *Urban and Regional
Planning in Canada*, New Brunswick: Trans-
action Books.
- Frankel, E. G., 1987, *Port Planning and Develop-
ment*, New York: John Wiley & Sons.
- Gordon, D. L., 1997, "Managing the changing
political environment in urban waterfront
redevelopment," *Urban Studies* 34(1), pp.61-
83.
- Holliday, J., 1973, *City Centre Redevelopment*,
London: Charles Knight & Co. Ltd.
- Hoyle, B. S. and Pinder D. A., 1981, *Cityport
Industrialization and Regional Development:
Spatial Analysis and Planning Strategies*, New
York: Pergamon Press.
- Hoyle, B. S. and Pinder D. A., 1992, *European
port cities in transition*, London: Belhaven
Press.
- Hoyle, B. S., Pinder D. A. and Husain M. S. 1988,
*Revitalising the waterfront: International
dimensions of Dockland redevelopment*,
London: Belhaven Press
- Keating, M., 1991, *Comparative urban politics:
power and the city in the United States,
Canada, Britain and France*, Cheltenham:
Edward Elgar.
- Michel S. et al., 1982, *An Introduction to Urban
Renewal*, London: Hutschinson.
- North East London Polytechnic, 1989, *Dockland -
An Illustrated Historical and Work in East
London*, London.
- Perks, W. T., 1991, *Planning and development in
Canadian cities*, New York: Oxford University
Press.
- UNCTAD, 1985, *Port Development*, London:
Belhaven Press.

A Study on Selecting Target Areas & Establishing Directions for Redevelopment of Busan Port*

Ki-Tae Yeo**

**Assistant Professor, Department of Distribution and Trade, Woosuk University*

(ktyeo@woosuk.ac.kr)

Abstract : Busan Port, Korea, is a region that must take integrated measures against problems such as the excessive handling of cargo volume, the intensification of port congestion, and the construction of a new port to improve port competitive power. In particular, if a great deal of function in the existing area of Busan Port transfers to a new port, then the problems of port redevelopment will occur as shown in the cases of port developed countries explained hereafter. For Korean ports, port redevelopment in a port zone is implemented for improving the port productivity that targets a local area, but the entire and systematic port redevelopment is not accounted for. Focused on this point, the paper is to present the directions for full-scale port redevelopment of the existing zone of Busan Port. The findings are as follows: First, the region of Busan is divided according to a regional classification that is necessary for port redevelopment. Thereby, 4 zones, total 26 regions of redevelopment were selected. Second, overseas case studies were considered for port redevelopment. From these same studies, appropriate types of port development in Korea were extracted and presented. Third, the status and problems of the selected redevelopment regions were analyzed, and types of port redevelopment were assigned. This study was not applied to the strict evaluation technique by quantitative analysis, but the concept and directions for unprecedented port redevelopment were first defined and established. It is significant to select target areas for redevelopment by regional classification and present directions for developing each region by choosing Busan Port as a real case study. This initiation will greatly contribute to the succeeding study.

Key Words : Busan Port, Port redevelopment, Port zone, Regional classification, Types of port redevelopment

* This paper was supported by Woosuk University