「그린국토포럼」 창립세미나
“녹색성장시대의 그린국토 전략”

2009. 11. 11

일시 _ 2009. 11. 11(수) 14:00~17:00
장소 _ 국토연구원 장당
주최 _ 국토연구원
후원 _ 국토해양부, 녹색성장위원회

KRIHS 국토연구원
「그린국토포럼」 창립세미나
“녹색성장시대의 그린국토 전략”

☐ Session I : 그린국토폴림 창립회의 (14:00～14:10)

☐ Session II : 개회사 및 주제발표 (14:10～15:40)
○ 개회사 : 박영호 국토연구원 원장
○ 축사 : 권태국 국토해양부 제1차관
○ 기조강연 : 김형국 녹색성장위원회 위원장
○ 주제발표 :
  ◦ 한국형 녹색국토와 미래도시 조성방향 :
    김선희 녹색성장국토전략센터장(국토연구원)
  ◦ 녹색성장형 농어촌지역발전 방안 :
    송미령 연구위원・김정섭 부연구위원・권언혜 조정연구원(한국농촌경제연구원)
  ◦ 녹색국토를 위한 공간 디자인 방안 :
    유광호 실장・오성호 부연구위원(국토연구원 부설 건축도시공간연구소)

☐ 휴식 및 공연 (15:40～16:00)

☐ Session III : 종합토론 (16:00～17:00)
○ 주청 : 권동우 교수 (성신여자대학교 지리학과, 대한지리학회 회장)
○ 토론자 :
  ◦ 강필문 국장 (국토해양부 국토정책국)
  ◦ 나중규 실장 (대구경북연구원 녹색산업연구실)
  ◦ 임돈민 부위원장 (강원발전연구원)
  ◦ 이명주 교수 (명지대학교 건축학부)
  ◦ 이미호 수석연구원 (토지주택연구원 녹색성장실)
  ◦ 이상일 교수 (서울시립대학교 도시공학과)
  ◦ 이정재 교수 (서울대학교 조경・지역시스템공학부)
  ◦ 황희연 교수 (충북대학교 도시공학과, 대한국토・도시계획학회 회장)
저탄소 녹색성장 추진 방안

김형국 녹색성장위원회 위원장

1. 저탄소 녹색성장 정책 선언 배경 ............................................ 4
2. 녹색성장 정책의 발현 .......................................................... 4
3. 녹색성장 정책의 등장 .......................................................... 5
4. 실적의 여리움 ....................................................................... 6
5. 대안의 전개 ........................................................................ 8
6. 정책성공의 잠재적 변수 ......................................................... 8
저탄소 녹색성장 추진 방안

2009.11.11

목차

저탄소 녹색성장 정책 선언 배경

녹색성장 정책의 발현

녹색성장 정책의 등장

설득의 어려움

대안의 전개

정책성공의 잠재적 변수
1. 저탄소 녹색성장 정책 선언 배경

- 경제성장 핵심
  - 유가 급등력
  - 기체연료 현제
  - 화석연료 에너지

- 온실가스 배출 배제
  - 평균기온 상승
  - 자연재앙 반발

II. 녹색성장 정책의 발현

- 상황
- 이론적
- 이론종류

  - 사례파악
  - 발전고도화 발상
  - 근대화이론 재구성

  - CO2 대 지구온도 상승 규명 (보고)
  - 지속가능발전 이론
  - 생태균내와 이론

  - 에너지, 기후시대
  - 녹색성장 정책

  - 선행이론
  - 관행이론
  - 설명이론
  - 정책이론
Ⅲ 녹색성장 정책의 등장

은퇴연령 65층 기무변화의 실각성이 기폭제

전개방향

정책구성

도달요법 정책
- 에너지 원단위 (energy intensity)

환경요법 정책
- 기무변화 대책

근간 정책
- 기본 산업 녹색화

포생 정책
- 녹색기술의 신성장동력화

설정 정책
- 녹색뉴딜

보안 정책
- 녹색뉴딜

1. 탄소 요법 정책

에너지 효율제고
- LED 등 호영
- Smart Grid

기존 에너지원 청정화
- 석탄기를축

신재생 에너지
- 바양평
- 통력
- 조류·조력·파력발전

문자열 내용은 한국어로 작성되어 있습니다.
2. 광역요원 정책

기후변화 적응
- 4대강 실리기
- 식량인보
- 방재

기후변화 감축
- 극염, 고온시
- 산림
- 애초류 이용 CO2 감축

3. 파생정책 : 개선정책

기존산업 녹색화
- 1차산업: 폐기물 가스발전
- 2차산업: NOx 공법
- 3차산업: Telecommuting Teleconference

녹색기술의 신성장동력화
- Hybrid car
- 첨단 영상 전단기기
4. 보완정책

녹색뉴딜

- 녹색 카, 홀, 농업
- 신재생에너지
- 빚은 물

남양주시, 2011년 세계유기농대회 우수

IV 기후변화 설득의 어려움

1. 장고민: "상상조차 할 수 없었던 일"의 도래
   - 생활적 관점의 한계 (Giddens’ dilemma): 무책임
   - 사례 실각성 제시: 아름다움(풍・수・화제): 공포감
     국화생이 아닌 지구생
   - 개인노력의 한계: 무책임

2. 중기업: 불안감 대 기대감

3. 외국: 산업을 대화 책임론 공방
대안의 전개

- 논란 시각
  - 녹색을 방지하는 성장책 (Green-Wash)
  - 녹색성장이 GDP 기여기능에 대한 비판

- 대안 전개
  - 산업 공해대책
    - 대기・수질・토양오염대책 등
  - 보호적 공해대책
    - 자연계의 도시교통수단화
  - 현장이 부, 지방경제가 빠져 있는
    - 생태경영 진출
  - 화석연료지원
    - 환경없음의 자유로움

정책성공의 잠재적 변수

1. 초우위 목표 또는 정책의 상향
2. 입축성장의 경영
3. 당대 산림녹화의 실적
4. 강력한 정책권 의지 (political commitment)
5. 운명사의 필연적 변화 (Crisis force change : Gordon Brown)
감사합니다
한국형 녹색국토와 미래도시 조성방향

김선희 국토연구원 녹색성장국토전략센터장

1. 우리 풍토에 맞는 한국형 녹색국토·도시 모델을 만들자 ..... 13
2. 국토여건 변화 진단 .................................................. 14
3. 녹색성장 국가전략 ...................................................... 20
4. 녹색국토로의 패러다임 전환 ...................................... 22
5. 한국형 녹색국토·미래도시 형태방향 .............................. 24
6. 결론: ‘제로改成’의 녹색국토 전략이 필요하다 ............... 32

<참고 문헌> .................................................................... 33
1. 우리 풍토에 맞는 한국형 녹색국토·도시 모델을 만들자

에너지기후기상에 접어들면서 기후변화에 대응하기 위한 저탄소·녹색성장 실험을 위한 국제사회의 노력이 지연되고 있다. 2050년까지 지구온도상승을 2℃ 정도로 낮추기 위해 국가별로, 지역별로 지구의 특성과 점차적 기반으로 저탄소의 고유한 모델과 실전전략을 만들어 가고 있다. 영국의 로트니스 모델, 독일의 프라이브트코·모방모델, 아랍에미리트의 마스드 모델, 스웨덴의 야바베르스탄 모델, 일본의 기타큐슈 모델 등 저탄소 녹색성장 도시모델들이 속속 소개되고 있다. 우리도 우리 풍토와 점차적의 고려한 한국형 녹색국토 모형과 미래도시 모형을 만들어야 한다. 녹색국토고 미래도시 조성은 우리나라의 녹색성장 경쟁력을 강화하고 미래 지속가능한 성장의 필수요소이다.

3면이 바다로 둘러싸인 우리나라의 산의 나라이며, 강의 나라, 섬의 나라로 예로부터 '금수강산', '청풍명월'을 자랑하는 녹색국토이다. [[그림 1] 참조] 방방곡곡 폭포는 산골, 구릉지에 배알수수의 마을과 촌락은 이루어 지상과 조화된 문화가 다양한 지급기적 공동체를 형성한 '인심' 좋은 국토이다. 문순기후기상에 위치하여 봄, 여름, 가을, 겨울, 4개절의 변화가 풍요하고, 년간 1,234mm의 강우량이 내려 풍과 나무와 모든 생명체들이 울창하고 생생(生生)하다. 한편 지구 폭우, 폭풍, 홍수, 기름을 일으켜, 자연에 순응하고 조화하는 '풍수지리'의 국토관을 발견시켜왔다. 습기가 많고, 변화가 풍부한 우리의 풍토는 우리의 보편적이고 역동적이며, 역동적으로 만들고, 대체롭고 다이아믹한 국토정책과 문화를 발전시켜 왔다.

일본의 와쓰지네스토는 유람여행에서 돌아온 후 1985년에 발간한 '풍토'에서 "우리들은 이런 풍토에서 살고 있다는 숭명의 외상의 깃대와 그것을 사랑하기 않으면 안된다. 그런 숭명을 갖는다는 것은 그 자체로 '우수한' 것도 아니고 '반국의 요물'인 것도 아니다. 그러나 그것을 지향하면서 살아가면서 타국민이 이룰 수 없는 특수한 것을 인류문화에 공헌할 수 있을 것이다."라고 말하면서, 유럽의 풍토와 중동의 풍토, 미국의 풍토, 일본의 풍토는 다르다. 그들의 모델은 이러한 풍토를 토대로 탄생된 것이기에, 우리도 우리의 풍토에 맞는, 시대요구에 맞는 한국형 녹색국토, 미래도시 모델을 만들어야 한다.

1) 와쓰지네스토(和賀志待)는 일본의 본질적인 종가구즘과 도시의 풍토(당소성) 역사적 풍토(시간성)로 해석하여 인간은 단지 일관적인 풍속을 정의하는 것이 아니라 특수한 '풍토적' 풍속을 정의하고 살아간다. 인간문화는 역사적 풍토라는 특수한 구조를 가지고 있다고 본.
3면이 바다로 둘러.djangoproject, 반도국가, 3해다양의 존중기후국가 등 우리
국토가 갖고 있는 지정학적·지연적 특징과 풍토를 잘 이해하면서 지금 우리 시
대가 요구하는 녹색성장 융합기술(IT+NT+BT+ET+CT)과 기제, 하드웨어와 소프트
웨어를 융합한 한국형 녹색국토, 미래로시 모델을 구축해 지구기후 안정화에 기여
할 필요가 있다.

2. 국토여건 변화 진단

1) 상전벽해의 국토모습

오늘의 국토는 과거의 국토와는 사뭇 다른 상전벽해의 국토모습을 되고 있다.
근대화 60년동안 우리 국토는 끊임없는 도전과 열정으로 발축경제성장을 이루었고
‘한강의 기적’, ‘산림녹화의 세계적 성공작’을 이룩하였다.

우리 국토는 이제 에너지기후시대(Energy Climate Era), 고령화 시대를 맞아 새
로운 전환점을 맞고 있다. 국제화, 정보화 시대를 맞아 경제와 문화, 교류의 열린
구조가 확장되면서 경제 및 산업구조, 인구구조, 자원환경상태, 국민의 수요와 가
체관 동도 크게 변화되고 있다.

[표 1] 주요 지표로 본 국토의 변화

<table>
<thead>
<tr>
<th>주요 지표(단위)</th>
<th>1961년~1975년</th>
<th>2005년~2008년</th>
<th>중간비율(%)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>국토면적(km²)</td>
<td>98,800</td>
<td>106,000</td>
<td>7%</td>
</tr>
<tr>
<td>인구(만명)</td>
<td>2,498</td>
<td>4,878</td>
<td>49%</td>
</tr>
<tr>
<td>GNP($)</td>
<td>319</td>
<td>20,045</td>
<td>98%</td>
</tr>
<tr>
<td>도시화율(%)</td>
<td>39.1</td>
<td>50.7</td>
<td>57%</td>
</tr>
<tr>
<td>산지면적(km²)</td>
<td>65,300</td>
<td>44,100</td>
<td>D1%</td>
</tr>
<tr>
<td>관광용지면적(km²)</td>
<td>21,100</td>
<td>21,100</td>
<td>D5%</td>
</tr>
<tr>
<td>농지면적(km²)</td>
<td></td>
<td></td>
<td>100%</td>
</tr>
<tr>
<td>간척지면적(km²)</td>
<td>0.11</td>
<td>9.0</td>
<td>99%</td>
</tr>
<tr>
<td>1인당 도시공원 면적(m²)</td>
<td>2.3</td>
<td>10.6</td>
<td>78%</td>
</tr>
<tr>
<td>1인당 주거면적(m²)</td>
<td>7.9</td>
<td>25.2</td>
<td>70%</td>
</tr>
<tr>
<td>총 도로연장(km)</td>
<td>27,169</td>
<td>102,061</td>
<td>73%</td>
</tr>
<tr>
<td>총 도로교량률(%)</td>
<td>4.1</td>
<td>27.6</td>
<td>95%</td>
</tr>
<tr>
<td>철도연장(km)</td>
<td>2,938</td>
<td>3,392</td>
<td>13%</td>
</tr>
<tr>
<td>주력도급률(%)</td>
<td>73.4</td>
<td>108.1</td>
<td>31%</td>
</tr>
<tr>
<td>상수도도급률(%)</td>
<td>5.8</td>
<td>9.2</td>
<td>94%</td>
</tr>
<tr>
<td>하천개수연장(km)</td>
<td>2,169</td>
<td>3,002</td>
<td>33%</td>
</tr>
</tbody>
</table>


2) 다이나믹하게 변화하는 우리 국토 : 경제 - 인구 - 토지이용 - 소비구조 등

우리나라의 경제구조가 급속히 변화되고 있다. 1인당 국민총생산액은 1950년 68달러에서 2008년 2만4,000달러로 비약적 성장하였고, 교역규모는 1989년 82억 달러에서 2009년 90억 달러로 성장하였다. 국민총소득(GNI : Gross National Income) 분포도 1, 2차 산업보다 3차 산업 비중이 커지고 있고, 특히 도시를 기반으로 하는 농업의 비중은 지속적으로 감소하고 있다. 1980년대부터 형성된 교역의 자유화로 인해 개별적 국가경제(National Economy) 단위가 초국경적 지구촌 경제(Global Economy)로 변화되어지고 있다. 세계는 지금 초국경적 지구촌 경제에 대응한 대도시권(Mega city Region), 도시공동체 등이 부상하고 있다. 지난 60년 우리나라 인구구조는 피라미드형에서 종형으로 변화되었다. 평균연
정도 1970년 23.6세에서 2007년에는 36.5세로 변화되고 있다. 국토 및 도시의 인프라 이용에 있어 10대와 40대의 이용형태와 수요는 크게 다르다. 그럼에도 불구하고 현재까지의 국토정책과 계획은 이러한 국민의 변화양상을 감안하지 못하고 이루어져 왔다. 이로 인구성장 및 고도 경제성장을 전제로 한 인프라 공급은 노령화되고 있는 수요자의 수요와 미스매칭이 발생하고 있다. 인구구조의 변화는 저인구 초고령화 사회에 맞추는 새로운 국토공간구조, 도시 및 농산어촌 등 정주체계, 주거로, 교통체계, 생활인프라 등을 요구하고 있다.2)

또한 도시화율이 1960년대 39.1% 수준에서 2007년 90.5%로 급속히 진행되면서 도시와 농산어촌의 경계가 퇴색되면서 도시국가로 변화되고 있다. 이와 함께 전국 234개 기초자치체 중 65%인 152개 저자체 인구가 감소하고 비수도권지역은 77.4%가 인구가 감소하고 있다. 10만인 이상의 소규모지역 90개소중 94.4%인 85개 시군에서 지난 5년동안(2001~2005년) 급속한 인구감소 현상을 보이고 있다.3) 이로 인한 국토공간구조와 정주체계가 크게 변화되고 있다.

[그림 2] 우리나라의 인구구조 변화: 1970년-2010년-2050년

토지이용구조도 국민의 생활양식과 생산기술이 발달함에 따라 변화되고 있다. 자연의 일부→생산요소→소비자→자산중심의 수단→자산중심의 수단이기에 도토지의 공공적 가치와 환경자원으로서의 보지개념이 부각되어 있다. 우리 국토는 산지(64.8%), 농지(21.1%), 도시용지(6.4%)로 구성되어 있으나 농지와 산지로부터 도시용지로의 용도전환은 흔히 발생되고 있으며 1984년 이후로 도시용지는 약 2배 증가하고 있다.4) 농지의 비율은 꾸준히 상승하는 한편 임야, 전, 잔은 감소

2) 우리나라 인구는 2013년 486만명을 기점으로 하강추세다. 2010년 488만명, 2050년 428만명으로 저인구 사회로 진입될 전망이다. 급속한 줄산을 저지하 초고령화로 인해 인구구조가 악사기로 변형될 전망이다.(통계청, 2009)
3) 통계청 국가통계지자
4) 도시용지비율: 한국 64%(2007), 일본 83%(2004), 영국 74.4%(2005)
주제에 있다.

우리 국토는 끼고 다가능화된 토지이용계획, 복잡한 용도지역 구분 등으로 필요한 토지의 확보·이용에 많은 시간과 비용이 소요되고 있다. 국토계획법을 통해 4개 용도지역(도시지역, 관리지역, 농림지역, 자연환경보전지역)을 규정하고 있고, 11개 부지 67개 법률에서 203개 지역·지구제도를 운영하고 있다. 대통령령·부령·조례에서 운영하고 있는 지역·지구를 모두 합하면 총 384개로 복잡하게 된다. 이는 토지의 용도를 구분하여 소유 혹은 개발가능한 토지로 만들면서 자연과 대립되는 현상이 나오는 구조다. 주어진 자연(대지개념 포함)을 용도구역을 통해 규제하고 가공·변형시킴으로서 국토 정신과 부작용을 유발하고, 소판 부지별로 갈등과 대립을 초래하는 구조이다.

\[\text{[그림 3] 용도지역 계획과 지정현황}\]

교통망, 통신망의 발달로 네트워크 구조도 기리적 차원에서 시간적 차원으로 변화되고 있다. 20km/h 사회에서 300km/h 사회로 전환되면서 한달생활권→하루생활권→반나절생활권→2시간생활권이 가능해 지고 있다. 좋은 국토가 오래려 기회가 되고 정보통신과 과학기술의 급속한 발달로 교통·물류 등 속도가 가속화되면서 국토공간계계 및 국민의 생활속도와 인식이 급속히 변화되고 있다.

이동시간의 단축은 국토공간구조와 국민 생활마련 등을 일제 변화시켜오고 있다. 같은 도시나 하도도 도시의 기능과 연관된 인프라구조에 의해 도시간 위상구조가 변화되고 있다. 1970년대에는 거점 중심의 종속적이고 계층적인 네트워크 개발이 주를 이루었으나, 2000년대에는 거점 중심은 사라지고 KTX 도달 시간거리의
도시중심으로 새로운 발전축이 형성되고 있다. 서울-부산, 서울-대전 간 시간거리가 크지 않음으로 광역권, 전역권 구분은 보호하며 전체를 하나로 보거나, 시간개념의 네트워크가 형성되고 있다. 공항과의 접근시간을 중심으로 새로운 네트워크도 형성되고 있다. 향후 초고속화가 가속화되면서 '가속한 소득'보다 '가속된 시간'이 더욱 중요해 되면서 도시경쟁력과 상업시설 입지패턴 등을 좌우하게 될 것이므로, 시간개념의 도시네트워크 형성을 준비해야 한다.


2008년 세계금융위기는 경제주체들로 하여금 물질적 중요가 행복을 보장할 수 없다는 사실을 깨닫게 한 계기를 제공하고 있다. 위기기간 동안 심정, 업무시간의 감소 등으로 친구, 가족들과 더 많은 시간을 함께 하면서 비물질적 가치가 주는 행복으로 시선을 전환하고 있다. 인간관계, 일을 통한 보람, 건강 등이 진정한 행복의 동인으로 인정되면서 사회의 복지 척도로 GDP가 아닌 GNH(Gross National Happiness), NFW(National Index of Well-being) 등으로 대체될 것으로 전망하고 있다.5) 고속성장시대의 양적 발전, 물질 보다 '마음'의 풍요로움과 문화, 사회적 지론(Social Capital) 형성에 대한 국민의식이 증대하면서 국민의 삶의 형태도 크게 변화되고 있다.

5) Foreign Policy, 2009.5-6월호, The Next Big Thing, 우리나라의 국가행복지수(NFW)는 25위 수준

[그림 5] 물질(GDP)과 행복(GNI)의 비교

[그림 6] GDP와 행복지수(HPI)와의 관계(원표기는 연구수)
3. 녹색성장 국가전략

우리나라 온실가스 배출량은 '05년 현재 594.4백만t-CO2로 세계 16위*, 석유소비는 7위(‘05)이다. 온실가스 배출증가율은 지난 5년간('00~‘05년) OECD 국가중 4위 수준을 차지하고 있다. 건물부문이 전체 배출량의 25%(약 150백만t-CO2), 교통부문이 17%(약 99백만t-CO2)를 차지하고 있다.

한편, 지구온난화가 우리나라의 기후변화에 미치는 영향은 세계평균을 상회하고 있다. 지난 100년간(1906~2005) 기온(6년도시 평균)은 약 1.5℃ 상승하여, 전세계 평균 상승폭(0.74℃)의 약 2배 수준이다. 캐나다의 변화로 최근 10년간(‘96~‘05) 기상재해에 따른 총 피해액이 7.7조원 규모에 달한다. 최근 40년간(‘68~‘05) 한반도 연해 수온이 0.9℃ 상승하였고,계주급 근해 해수면은 22cm 상승(연 평균 5.5mm)하였다.6)

국제사회는 지구온난화에 대응하기 위해 2050년까지 지구온도상승을 2℃로 줄이기 위해 이산화탄소를 50%~80%를 줄이도록 계획하고 있다.7) 우리나라도 녹색성장 국가종합계획(2009.7) 등을 통해 2020년까지 배출량(BAU) 대비30%(2005년 배출량 대비 4%)를 감축하는 것으로 계획하고 있다.8)

[그림 7] 지속가능한 순환형 사회 시나리오(IPCC)

6) 지구평균 해수면은 1946~2003년간 비만 1.8mm 상승
7) 영국은 50년차 90년 대비 80%사업, 일본은 50년차 연차 대비 60~80% 목표 설정
8) 녹색성장위원회, 2009.11.5, 제1차 회의자료
우리나라의 현재 녹색성장 종합평가지수는 경제협력개발기구(OECD) 회원 30개국 중 15위로 중하위 수준에 머물러 있는 것으로 나타났다. 스위스가 1위로 스웨덴, 덴마크, 독일, 프랑스 등 유럽 국가들이 5위권에 포함됐다. 현재 정부에서 발표하고 있는 시나리오대로 온실가스를 줄이려면 현재의 에너지소비를 대폭 줄여야 한다.

국가 감축목표에 따라 산업 및 수송부문, 가정부문의 에너지감축이 지연하게 이루어져야 하고, 저탄소 녹색성장 국토. 도시, 교통, 건축, 생활의 재구축과 관리가 이루어져야 한다.10)

[그림 8] 대한민국 녹색성장 국가전략

국토해양부는 저탄소 녹색국토·해양 구현을 비전으로 국토·도시, 전기·교통·물류를 저탄소자재 개발을 목표로 에너지와 자원이 효율하는 녹색 국토·도시 조성을 추진전략으로 제시하였다. 천환경적 녹색 도시계획 수립 및 조성사업 추진, KTX 역세권을 지역의 핵심 녹색성장거점으로 육성 등의 세부전략을 마련하였다.11)

9) 이 지수는 에너지원단위 동 시·경제적 효율지표(%)와 발전력지역원도등 프로세스 지표(%)가 전반성격적 공식선정이 인정되며, KAG, KTI, ETRI 등 중소규모 개발
10) 녹색성장기본법 제조의 녹색감시지구에 대한 경제적 효과적인 운영과 이동하는 경제가 경제발전 및 사회개발과
조화를 이루는 국토(이하 녹색국토)의 관리)를 조성하기 위하여 에너지·재생, 건물, 교통, 교
11) 국토해양부. 2009.10. 저탄소 녹색성장 국토해양 종합계획
4. 녹색국토로의 폐리다임 전환

1) 녹색국토로의 폐리다임 전환

우리나라는 근대화 60년 동안 비약적인 양적 성장을 하였고, 그 덕분에 경제, 인구, 국토공간구조, 국민의 의식과 가치관, 소비구조 등이 전혀 새로운 양상을 보이고 있다. 그 근대시대, 녹색성장 시대를 맞아 근대화 시대 국토의 발전과 이용의 측면에서 시행되었던 static한 국토발전모형을 재구조화해야 한다. 면밀히 내려오고 있는 국토관을 계승, 발전시키고, 새로운 시대 변화와 수요를 반영한 새로운 국토 발전 전략을 정립해야 한다. 특히 자연-환경화사회, 도시화, 기후변화, 과학기술의 융복합 등 미래 페가트렌드를 고려하여 경쟁력있는 국토 비전과 전략을 마련할 필요가 있다.

새로운 녹색국토 전략은 기존의 물리적, 개별적 국토발전 전략을 가급적 지양하고, 우리 국토의 고유한 특성과 풍토 등을 재조명한 자연인문사회적 요소 등을 발굴하여 융합적이고 창조적인 전략이어야 한다. 우리 국토의 1차적 생산요소인 토지(공간)자원 또한 아니라 환경, 문화, 역사 등 국토의 맥락을 이루는 모든 자연, 인문, 사회적 생산기반을 총체적으로 어떤 새로운 국토발전전략이어야 한다. 3대강 등 우리 국토의 특성과 잠재력, 풍토 등을 잘 활용하여 새로운 부가가치를 창출하면서, 녹색성장의 커다란 토대를 마련할 수 있는 지속가능한 발전 전략이 되어야 한다.

[그림 9] 미래여건변화를 고려한 새로운 녹색국토 조성 방향

특히 지난 개발현대의 너무 바르고 급한 압축성장 과정에서 잊어버린 혹은 잊

22
어버린 한국 고유의 국토관을 계승·발전시키는 상상력과 지혜가 필요하다. 자연과 조화된 전통 국토관의 재조명을 통해 지속가능한 발전을 위한 새로운 국토발전 전략이 필요하다. 산의 나라, 강의 나라, 섬의 나라인 우리 국토의 특성과 감체력을 고려한 녹색국토·도시 조성이 필요하다.

한국 국토특성의 여건변화에 따라 기능위주의 기반개발에서 주제, 전반층, 소프트웨어 등의 내용 위주의 환경조성을 통한 국토발전 전략이 모색되어야 한다. 한국 고유의 공간과 건축, 경관관리 등의 전략과 가치를 계승하면서 행복과 로하스(LOHAS) 새로운 시대 요구에 부응하는 고품격의 선진화된 녹색국토·도시 모델을 만들어야 한다.

2) 溫故而知新, 전통국토관속에 나타난 녹색국토 지혜 계승

전통지리측면의 국토공간개념은 단순한 풍수사상 뿐 아니라 자연이 주는 이치를 공간으로 승화하여 삶 공간, 즉 터를 잡고 살아가는 우리 신조들의 자연현상을 거스르지 않는 생태개념과 생태기술이 내포되어 있다. 산의 조성이나 물의 조류 등의 요인으로 발생하는 입지개념은 현대의 국토·도시계획과 밀접한 연관이 있으며 지속가능성·기후변화·녹색성장 등 시대조류에 맞추어 ‘살기 좋은 거리 만들기’에 고심하고 있는 현대 우리에게 재해석 및 재인용이 필요한 부분이다.

풍수지리에서는 “산출기는 명의 혼결과 배태이이고, 물길의 흐름은 명의 혼덕이다”라 할 정도로 산과 하천의 중요성을 강조한다. 산과 물이 만들어내는 자연현상의 흐름·순환·방향성에 대한 개념을 제시하고, 장소나 터의 특성, 장소감을 설명하여 주변 환경과 조화로움을 이루도록 하고 있다.

정담(陳潭) 이중환(李重焕)이 저술한 택리지(築里志)의 북거충론(卜居締論)에서 는 가거지(可居地) 개념을 거리(道의 흐름: 풍수지리적 입지조건), 생리(生理: 농업, 상업에 편리한 곳으로 유통, 교통의 중요성),人心(사회생활의 측면에서 문화와 인심), 山水(풍경 정서 함양의 자원환경)로 표현하고 있다. 택리지 북거충론의 공간적 방법론은 1992년 유엔환경개발회의(UNCED)에서 명명한 지속가능한 성장(ESSD:Environmentally Sound, Sustainable Development)의 기본원칙이니, 최근 우리나라는icide가 찾고자 하는 녹색성장, 녹색국토 조성의 실천수단이다.

다산 정약용은 당시 농업중심사회에서 변방의 도서, 묘지 및 산림자원정책의 중요성과 가치를 경계의 우열을 통해 강조하고 탁진을 제시하고 있다. “우리나라는 지역이 협소하여 북쪽은 2천여리에 불과하고 남쪽은 천리에 불과하지만 서남쪽
바다의 크고 작은 1천여 개의 섬이 별이나 바둑처럼 떠져 있어 이것이 나라의 외곽 올바이다. 내 생각에는 섬은 우리나라의 고속한 올바리니 참으로 한번 경영만 잘하면 정차 이름도 없는 물건이 물이 숨어나듯, 신이 일이나듯 할 것이다. 하면서 섬의 가치를 부각하였다.

<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>녹색국토·도시 조성 요소</th>
<th>ESSD 3대 기본원칙</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>지리(地理)</td>
<td>자연 순용형 입지, 에너지 보존, 자연재활용, 경관조화</td>
<td>환경적 지속성 (경관적 지속성)</td>
</tr>
<tr>
<td>산수 (山水)</td>
<td>미가구, 물바람의 순환, 에너지 효율적 이용</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>생리(生物)</td>
<td>주거, 생산, 산업, 농업, 포용, 물정지의 유연성, 재해방지, 융성</td>
<td>경제적 지속성</td>
</tr>
<tr>
<td>인심(人心)</td>
<td>장소성과 공동체 구현, 상호간 유기적 공간계획과 동선 지속적 문화적 지속성 구축, 문화유산의 진흥</td>
<td>사회적 지속성</td>
</tr>
</tbody>
</table>

[그림 10] 델리지 북기층론과 UNCED의 ESSD

5. 한국형 녹색국토·미래도시 형성방향

1) 비전과 목표

녹색성장 시대의 지속가능한 발전을 위한 한국형 녹색국토·미래도시 형성 비전과 목표는 [그림 11]과 같다.
이의 추진을 위해서는 첫째, 국토특성과 풍토의 계승, 둘째, 자연과 조화된 친환경 국토재생, 셋째, 미래기술·문화 융복합을 통한 선진국도 창조 등의 원칙을 정립할 필요가 있다. 이는 과거와 현재와 미래를 잇는 기술과 지혜의 승계 및 미래 수요변화를 고려하는 ‘여래인의 조화’ 의지이기도 한다. 본 원고에서는 <錦繡江山> 국토(자연조화·친환경), <清風明月> 국토(저탄소·에너지절약), <人心> 국토(건강·문화) 3대 목표와 9대전략을 제안하고자 한다.

[그림 11] 한국형 녹색국토 미래도시 조성 방향

2) 추진전략

(1) <錦繡江山> 국토: 자연조화, 친환경 공간 계승

값의 네트워크를 활용한 지역재생

우리나라는 2만 9천 여개의 하천을 보유한 강의 나라이다. 4대강의 본류를 기고 있는 시군은 5개 대도시, 20개 중소도시, 19개군 등 총 44개 시군으로 전국 인
구의 약 55%인 2,712만명이 거주하고 있다.

우리조상들은 예로부터 풍수지리관을 통해 산과 하천을 중심으로 물과 바람과
명을 유기적으로 연계하여 조화시키는 공간 이용을 갖고 있었다. 4대강 분류와
지류, 강과 바다가 유기적으로 연계되는 '강의 네트워크'를 활용하여 강을 도시의
중심축으로 하여 산업·업무용성을 제조비하하여 유역권을 중심으로 한 광역경제권과
도시와 농촌의 계약이 가능하다. 하천변에 입지한 근대식 시대의 산업단지와 산업
시설 등도 시대변화와 수요에 맞게 영국 태임즈강변 테이트모던 갤러리, 스페인
빌바오 네덜란드의 구제하임 미술관과 같이 갤러리와 미술관, 상업시설로 개편
하여 새로운 부가가치를 창출하는 방안도 보석되어야 한다.

자연형 하천의 글로벌 고유성을 살리고, 유역별 수변 역사 및 문화자원, 다리
및 보 등 주요 하천시설물을 연계하여 다양한 하천경관(Riverscape)을 정비하고
건강·문화·정보·산업이 융합된 리버워크 복합공간을 조성하면, 하천을 수변공원
으로 하는 새로운 이미지가 공원책 청소가 가능할 것이다.① 수도권 주변도시(목
천, 계천, 천천, 포천, 교하, 대포, 부강 등)의 근대문화유산 등을 복원하여
강의 네트워크를 통한 관광·문화·여닫이 화랑을 창출할 필요가 있다. 이는 도
시 간 지역경제를 초월한 산업 발굴과 협력, 도시브랜드 제고와 마케팅을 통한 시
너지 효과를 낼 수 있다.

□ 산림도시 조성

우리나라의 65% 이상이 산으로 구성되어 있고, 세계에서 산림녹화에 성공한 모
범국가로 평가되고 있다. ② 이런 국토특성을 고려하여 산림도시를 끌어들이는
산림도시 전략이 필요하다. 산림의 공익적 기능에 대한 사회적 수요 증가에 대응
하고, 기존 도시생활의 횡단화, 단순화, 다양화, 복잡화, 오염화 등에 대응할 수 있
는 새로운 풍남적 주거모델을 기획할 필요가 있다.

주요한 자연환경과 조화된 체계적인 거주, 업무, 휴양, 의료 등이 복합화한 산
림도시(Silviopolis) 모델을 구축하여 산림과 도시기능이 공존하는 새로운 녹색 미
래도시, 녹색마을로 조성할 필요가 있다. 언덕, 구릉, 계곡, 분지 등에 자연환경의
복합적 화물을 그대로 자연스럽게 보존하면서 신체생애력과 연계한 자급자족,
순환형 주거지와 녹색마을 조성이 가능할 것이다.

이는 구현가 가지고 있는 양조한 조망성, 일조성, 경관의 다양성 등의 가치를

①) 이동우, 2009.10.28, 녹내성장시대의 4대강 살리기와 지역발전, 국토연구원 일주년 미래국토전략
②) 국립환경과학연구원(KAEO)에서는 우리나라를 가장 인기있는 산림녹화를 이룬 국가로 평가하고 있고, 월드워치 설립자
인 헤더브라운의 '록앤B 2.0'에서 한국은 산림녹화의 세계적 성공'으로 평가함
살려면서 기존의 2차원적 평지정지식 개발을 지연하며 신립훈손 절감과 자원절약, 주거환경의 제약성 확보 등을 위한 새로운 테라스하우스, 타운하우스 등 미래 주거지 디자인과 설계에 대한 새로운 일차적 침출을 가능하게 함 것이다. 또한 산림은 환경생태적 삶의 거점으로서 기능을 담당하여 자연과 융합을 공간적으로 이끌여질써 삶의 공간과 생산공간이 일체화된 한국형 주거와 타지후양, 업무지 모델이 될 수 있을 것이다.

□ 다도해 부기치 청출

한국의 3,300여개의 섬과 다도해 동 자연적 특성과 가치에 주목하여 새로운 휴양병장지역, 신재생에너지 생산기지 등을 만드는 부기치 전체가 필요하다. 섬은 현재까지 국토해안지역(marginal area)으로 간주되어 베타적 경제수익을 결정하는 방위적 기점으로서의 역할 뿐이었다. 그러나 섬은 영토로서의 1차적 의미를 띠며, 브라운 섬과의 자연생태계와 문화유산을 가지고 있는 국토권전의 하나의 축으로 활용 가능하다. 섬이라는 고립성을 살려, 육상교통이 아닌 개인소요드 비행기로 연결하여 글로벌 자본을 죽어들일 수 있는 향내의 다도해 밸트 조성을 상상할 수 있고, 특히 드림소사이언티시티 대로 맺는 국민대의 여가수요와 녹색생산지대의 신재생에너지 생산과 해양자원의 잠재력 등을 고려하여 신재생에너지 생산기지, 에코투어리즘 등 녹색기업지대로 조성이 가능하다. 자라섬, 남이섬, 청산도에서도 이미 그 가능성이 보이고 있고, 데일란드 임도, 일본의 나오시마(直島) 등이 새로운 모델을 제시하고 있다.

이와 함께 런칭, 표류, 조류를 이용한 신재생에너지 생산지, 해양생물·해양자원연구시설 클러스터화, 환경오염물질 제로의 생태공단(EcO), 친환경 에코타운 조성을 통해 seapower 시대에 대비한 해안역의 녹색화를 도모할 수 있을 것이다.

(2) 清風明月 国도: 지단소, 에너지절약적 공간 계생

□ 지단소 녹색교육·시간대 조성

시간대 조성은 행정구역 단위가 아닌 교통과 통신의 스피드를 중심으로 호돌로지(Hydrology) 내면적 시간, 삼각적 시간을 만들어 주어 속도와 관련된 삼각적 거리를 이용한 조성을 말한다. 기존의 인구모형, 거리개념에 의한 국토공간구조, 도시계획계획이 시간과 동도 개념 등으로 재개편하여 교통수요와 이산화탄소를 귀
본격으로 줄일 수 있는 새로운 녹색국토교통체계 이다.

시간대 조절을 통해 주요 공항과 항만, KTX역 등 광역교통구조를 중심으로 최적화 녹색교통수단 등을 활용하여 1시간 내 연계 가능한 지역을 전략적으로 육성하여 밀도(Density)를 높이는 도시화전략, 각 지역 간 거리(Distance)를 줄여 이동성을 높이는 지역개발 전략, 지역 간 분업화(Division)을 통한 네트워크를 강화하면 교통에너지 소비와 이산화탄소를 26.3%까지 줄일 수 있다.

최적화 녹색교통수단을 통한 연계성(Connectivity) 제고는 경제적 번영(Economic Prosperity)과 장소마력(Quality of Place)을 증진시키며 새로운 녹색교통공간구조와 녹색성장축을 형성할 수 있을 것이다. IT(정보기술)와 NI(나노기술), BI(생물자원기술), EI(에너지절약기술), CI(디자인문화기술)을 융복합시킨 향단, 도로 및 철도중심지에 경제·문화·교육기능이 연계된 자속형 도시를 육성·전략하여 보행이나 자전거, 대중교통수단을 통해 동근과 동학, 일상서비스를 받을 수 있도록 지역개발계획과 교통계획이 상호 연계되는 통합체계를 구축할 필요가 있다. KTX 1시간 거리에 위치한 전국에서는 1시간내의 달달된 시간거리에 따라 미래 미래도시변화를 고려한 5-fingers 프로젝트\(^{14}\) 추진을 통해 지역의 부가가치를 창출하고 있다.

□ 자연에너지 화랑 조성

자연에너지 화랑은 태양열, 태양광, 바람기, 조력, 지열, 연료전지, 소수력 등 자연에너지를 생산, 자급자족할 수 있는 벨트를 말한다.

기존 건축물은 재생가속화하고 지형·지질 등 자연적 여건에 따라 태양열, 풍력, 지열, 소수력 등 자연력 에너지시설을 병행 설치·운영하면 에너지의 자급자족 체계를 구축할 수 있다.\(^{15}\) IT와 생태기술 등이 융합된 스마트그리드가 구축되면 전국 어디서나 지역적 특성을 고려한 ‘첨단그린도시’, ‘지탄소 녹색마을’ 조성이 가능하다. 임지적으로 태양열과 태양광이 좋은 섬 등에 최근 일본에서 구상하는 에너지 자급자족형 ‘태양광체계모델지역’도 구상해 볼 수 있을 것이다.\(^{16}\)

□ 동서 녹색성장축

\(^{14}\) 교육(Education), 오락(Entertainment), 문화(Culture), 역사(History), 산업(Industry)이 결합한 국가발전포제트업

\(^{15}\) 정부는 2025년부터는 에너지를 원활 자급자족하는 친환경 지속가능한 인프라 구축하였기 때문에 지속가능한 다중화된 계획(2009년)의 이념적 목표는 2016년부터 모든무력은 인적제로서의 의무화

\(^{16}\) 일본은 특히 도쿄 트, 도도바시가 구내적인 일에 '태양광체계모델지역'을 조성하여 지속가급자족형 사회로 라이프스타일 도시를 구상하고 있음(한동경산 구상, 2009년)
지난 20세기의 경제성장을 위한 경부축 중심이었다면, 21세기는 국토 동서를 관통하는 녹색성장축을 통해 새로운 국토 구가가지를 창출할 수 있을 것이다. **airpower, seapower** 시대로의 전환 등을 고려한 새로운 국토발전축 제구축이 필요하다.

**DMZ**을 중심으로 한 북부내륙 녹색벨트, 경기도 광주-원주-강릉-삼척·여리지 녹색벨트, 제주도-전주-대구-광주 중부내륙 녹색벨트, 나주-광주·구례-울산을 중심으로 하는 남부내륙 녹색벨트, 남해안 선형벨트 등 동서축을 중심으로 산림·생태·문화·전통 등을 연계한 녹색성장축을 구축하면 새로운 녹색국토 브렌트와 부가가치 창출이 가능할 것이다.

(3) **人心 국토: 행복·건강·문화기반 창조**

□ **고품격 녹색도시·마을 조성**

도시화가 급속히되면서 도시와 농촌의 구분이 없어지고 있다. 이러한 구조변화를 고려하여 ‘도시의 농촌, 농촌의 도시’ 개념으로 도시와 농촌 배후지역간의 연계가 강화되는 네트워크형 정주체계를 형성할 필요가 있다.17)

도시구조를 커뮤니티 중심의 특수근접형으로 개편하고 도보나 자전거, 버스 등 대중교통 중심으로 접근이 가능하도록 하고, 생태자원과 농업의 무손실시스템, 공원·녹지화역, 화기능의 자동집적화 재활용시스템을 구축하여 편리하고 에너지절약적인 고품격 생활권 정주체계를 구축하여 지역공동체를 부활시켜야 한다. 영국의 토토네스 모델 등과 같이 편리한 기반시스템과 농촌의 자연환경적, 생태적, 공동체적 시스템을 결합한 신(新) 개념의 생태정주체계 중 녹색마을 모델도 정립할 필요가 있다. 독일 남서부 프라이부르크 교외의 보병처럼 자주적 없이 보행, 자전거 등으로 30분 내 위치, 통근, 쇼핑 서비스가 가능하도록 지역적 및 초등학교 중심으로 1.2km 반경의 해당하고 자립적인 인간적인 스케일의 ‘grid community’ 도시 환경을 조성할 필요가 있다.

급격히 인구가 줄어들고 있는 인구 3,000~5,000인 규모의 면급도시들은 대상으로 지역공동체가 살아있는 투양·문화·환경·건강이 융합된 고품격의 주거공간 ‘Rural Town, Urban Village’를 조성하여 농업지방·단독지방·농수산물산업, 서

---

17) 전략과 물, 식량, 정보 등이 도시로 집중되는 기존의 중심집중식에서 작은 단위로 지역이 독립적으로 상호 연결될 수 있는 네트워크 사회로 전환되어야 함.
비스산업, 신재생에너지, 녹색성장산업 등의 산업화가 실현되는 지급자축형, 원전순환형 전략적 생산공간, 삶의 공간으로 발전할 수 있다.

국토어메니티 부가가치 창출

국토 곳곳의 어메니티 자원을 발굴하여 지역별로 발전전략으로 연계하여 지역관광에 맞는 고유성과 창제성을 갖지만 국토 전체적으로 조화롭게 새로운 국토사례와 부가부가가치 창출하는 국토의국토발전 전략 모색이 필요하다.

국토어메니티는 공간자원 자체가 가는 공공재적 특성으로 인해 이용가치, 선택가치, 존재가치, 유산가치 등 다양한 가치적 속성을 보유하고 있으며, 아름다운 풍경, 풍경, 풍경, 풍경과 포구 등과 같이 그곳에 존재하는 것으로도 사람들에게 만족감을 준다. 세계무의 국가들은 어메니티 개선을 통해 국가경제력을 향상하고 있다.！”대강 어메니티 화랑, 백두대간 어메니티 화랑, 타도어메니티화랑, 새만금 어메니티권 등을 전략적으로 창출하여 미래세대에 전송하고, 지역경제 활성화, 경제진흥, 국토환경·자원 보전, 국토문화창출 등 녹색성장의 신성장동력과 국민의 삶의 질, 행복도를 증진할 필요가 있다.

![그림 12] 국토어메니티 창출 모형의 공간연계화
이와 함께 추중형, 양산형, 유광형, 러시형, 공중화(空體化)의 기술적, 경제적, 사회적, 문화적, 정치적, 환경적, 풍경적, 문화적, 예술적으로 다양한 방면에서 신⁄재미있는 것들이 생겨나고 있다. 이들이 조용히, 자연스럽게, 주변의 환경에 어우러져, 인간의 삶의 질을 향상시키기 위한 비판적, 이해, 교육, 사회적, 문화적, 환경적, 경제적, 정치적, 인식적, 교수적, 학문적, 예술적, 신⁄재미있는 것들이 생겨나고 있다.

□ 녹색생활문화

녹색도시 및 도시는 궁극적으로 국민들의 녹색생활 실천과 협력에 달려있다. 앞으로 전개될 재생활성화 사회, 금속유리화 시대에 맞는 녹색생활과 문화를 정착시키고 실천해야 한다. 석유화는 하루도 살 수 없는 현 인류(오일리스)의 생활방식을 수용하여 영국의 브로드웨이 모델처럼 산유협정과 지구온난화에 대응하는 새로운 지역생활관을 만들어야 한다.

지역이나 공간에 대한 이해를 경제적이고 끝없는 생산력을 창출하는 경제적 공간으로서의 이해가 아니라 '살의 공간', '생존로서의 공간'으로 이해하고 재구조화해야 한다. 앞의 레시피와 세밀한 '토지공동체의 일원으로서 인류의 위치'를 강조하며, 보전과의 효율적 관리나, 도시의 난황방지 병성시기를 '생지역화', '재생지역화'를 계획하고 있다. 아일랜드의 강 세일지역(인구 7,000) 등 영국의 50여개 도시에서는
2005년부터 ‘에너지 감축행동계획(EDAP: An Energy Descent Action Plan)’을 브라질식 유엔정에 대응한 저소비 에너지 도시를 만들기 위한 트랜지션 타운 운동을 전개하고 있다. 에너지기후시대(혹은 대양경제시대)의 주역은 커뮤니티 단위가 된 것이기 때문에 지역순환형 유기농산물 기반으로 음식, 에너지, 관광자원, 교육 및 건강을 위한 순환형 사회체계 구상, 녹색커뮤니티의 실현, 참여와 협력형 마을계획 추진을 통해, 건강하고 행복한 녹색생활문화를 실천해 가고 있다.


6. 결론: ‘和而不同’의 녹색국토 전략이 필요하다

기후변화에 대응하기 위한 녹색국토. 미래도시조성은 국가정책권 장화와 미래의 국가정책의 향상에 필수요소이며, 지속가능한 성장의 필수요소이다. 특히 탈근대 화시대를 맞아 C2O거 워상에 앞맞은 선진 녹색국토 형성을 위해 국토정책의 광역대담을 전환하고 국토 및 도시, 교통, 건축, 생활의 재구축이 필요하다.

의류의 유수한 시대를 그대로 전수하는 명식이나 한국의 고유한 특성이 미반영된 횡적적 경제 수립과 전략이 아닌, 한반도의 부가가치를 중진하는 창조적인 국토발전 모형과 전략수립이 필요하다. 향후 국토는 환경성에 기반한 기능적 편리함보다 활용가능하고 국토발전의 가치를 모두 국민이 제고할 수 있도록 허락한 여건을 창조해야 할 것이다. 횡적성 보다는 다양한 문화경관과 문화요소 배치, 편리함 보다는 국토 분양의 미적 아름다움과 자연환경·생태적인 건강성을, 그리고 무엇보다 시설물과 공간구획 위주의 발전이 아닌 지역의 고유한 정서와 지역의 삶이 묘어나는 ‘和而不同’의 녹색국토 전략이 필요하다. 국토의 본질적 풍토와 국토가 갖고 있는 지정학적·자연적 특성과 구조 등을 잘 이해하면서 기후변화와 고령화 동 미래 메가트렌드에 대응할 수 있도록 경기적이고 창조적인 구성을 통해 지구환경과 인류가 개발할 수 있어야 할 것이다.
<참고 문헌>

고주석. 2008.10.1. 세계화를 고려한 통합적 도시 및 지역계획 방법론
국토리서움. 2008. 상전바해 국제60년
국토리서움. 녹색국토: 도시연구분야. 2009.8. 외식 강성리기 및 수변공간재생사례
국토리서움. 2009.10.28 미래국토전략
국토리서움. 2009.10.29. 녹색국토 조성을 위한 수변공간 디자인 국제세미나
국토리서움. 국제운행. 2009.11.9. 녹색성장: 지역개발 패러다임의 전환
국토해양부. 2009.10. 저탄소녹색성장과 기후변화대응을 위한 국토해양부 녹색성장 추진계획(안)
김선희. 차미숙. 김현석. 이문원. 윤용성. 2007. 미래 산업의 전개를 위한 국토에너지 발굴 및 창출전략 연구
김선희. 이명문. 정진규. 2002. 에너지절약적 국토공간 구조분석 연구, 국토리서움
김성균. 2009.10. 식수정비·지구온난화시대의 생태적 재지역화 모델의 탐색, 영국 트로트레스를 중심으로, 국토리서움 내부자료
김의원. 1982. 한국국토개발자 연구. 대학도서
녹색성장위원회. 2009.7. 녹색성장 국가전략 및 5개년 계획
박규대. 2009. 일본정신의 동정. 한결사
이동우. 2009.10.28. 녹색성장시대의 4대강성리기와 지역발전: 에너지 증진효과를 중심으로, 국토리서움 개원 33주년 기념세미나
이상문. 정영욱. 2005. 한국형 생태도시계획을 위한 전통도시 생태원리의 현대적 해석. 국토계획 40:7
이정재. 2009.10. Dynamic 국토발전모형, 국토리서움 내부 세미나 자료
山崎義世, 竹村貫一. 2009.9. 環東京灣構想, 朝日新聞出版社
日本建築家協会 環境行動委員會. 2007. 「2050年」環境をディビジョン. 彰國社
Hiroaki Suzuki. 2009.11.9. Eco2 Cities: Ecological Cities as Economic Cities
녹색성장형 농어촌지역발전 방안

송미영 한국농촌경제연구원 연구위원
김정섭 한국농촌경제연구원 부연구위원
권인희 한국농촌경제연구원 초청연구원

1. 서론 : 녹색성장의 개념과 농어촌 지역 발전 .......................... 37
2. 농어촌의 현 주소 .................................................................... 39
3. 녹색성장을 위한 농어촌 정책 방향 ........................................... 43
<참고문헌> ................................................................................. 53
1. 서론 : 녹색성장의 개념과 농어촌 지역 발전

'환경적으로 지속가능한 경제 성장'이라고 일반적으로 이해되는 녹색성장 개념은, 사실상 1987년 환경개발에 관한 세계위원회에서 기명이 정립되고 1992년 UN의 '환경개발에 관한 리우선언서'에서 정목적으로 드러난 '지속가능한 발전(sustainable development)' 개념과 실질적으로 다르지 않지만, 18) 국제연합 아시아·태평양 경제사회포럼(UN ESCAP)도 녹색성장의 개념을 경제성장, 사회발전, 환경 보호라는 세 축으로 설명한 바 있다(UN ESCAP, 2006). UN ESCAP은 정책결정, 계획, 실행 등 모든 거버넌스 단계에서 그러한 세 축을 일관되게 통합할 수 있게 총체적이고도 구체적인 비전을 수립하는 것이 녹색성장 실현의 관건이라 강조했다.

여러 구역을 통해 '녹색성장(green growth)'이 지구적으로 중요한 의제로 부각되면서 다양한 분야에서 녹색성장의 개념을 접합하려는 시도들이 쏟아지고 있다. 다른 나라들에서도 녹색성장 개념은 환경이나 에너지 분야는 물론, 국방·국토·교통·주택·금융 등 제반 정책 분야의 새로운 페러다임으로 주목받고 있다. 예를 들면, 영국 정부는 녹색성장 전략의 일환으로 저탄소 배출 저량 무관 기술 개발과 생산·보급 활동을 지원하기로 했다. 프랑스 파리는 친환경 교통수단 확보를 위해 무인차전기 대여 시스템인 '벨리바(Velib)'가 도입·운영되고 있다. 그럼에도 정기적 관리에서 친환경적이며 에너지 효율적인 국토공간 구조로 재편성하려는 정책 방향이 여러 나라에서 마련되는 등 넓은 의미에서 녹색성장은 실현하려는 노력이 진행되고 있다.

이처럼 녹색성장 개념은 사회의 제반 분야에 침투·확산되고 있다. 우리나라에서도 저탄소 녹색성장이 새로운 국가 비전으로 제시되었고, 녹색성장위원회 및 정부 부처들을 중심으로 녹색성장을 실현하기 위한 구체적인 실행 계획을 마련하는 과정에 있다. 이에 저탄소 녹색성장 개념은 에너지나 환경문제뿐만 아니라 일상적 창출, 성장동력 확충, 기업 경쟁력, 국토 개조, 생활방식의 현실판 변화를 포함하는 종합적인 국가 비전이라고 규정하고 모든 사회 및 경제 활동과 사회 시스템은 물론 개인의 라이프스타일까지도 포함하는 개념이라고 언급되기에 이른다(문화체육관광부, 2008).
[그림 1] ‘저탄소 녹색성장’ 국가 비전

농어촌 정책 분야 역시 그러한 추세에서 예외가 되기 어렵다. 농어촌 정책의 방향을 설정하고 구체적인 방안을 모색함에 있어, 녹색성장(또는 지속가능한 발전)을 중심에 두고 고려해야 할 때이다. 하지만, 하늘 아래 새로운 것이 없다고 하지 않는가? 녹색성장이라는 개념을 진정한에서 어느 날 갑자기 터어나온 것으로 이해할 필요는 없다. 그동안 농어촌 정책 분야에서 논의되어 온 지역 발전 개념은 기본적으로 어느 정도는 ‘지속가능한 발전’ 개념을 염두에 두 것으로 이해할 수 있다. 다만, 탁연하고 추상적인 수준에서 논의해 온 ‘지속가능한 농어촌 발전’ 문제들 이제 구체적이고 현실성 있는 정책 방안 수준까지로 끌어올리는 과제를 ‘녹색성장’ 염려가 제시하고 있는 것이다.

이 글은 국가적 의의로 설정된 녹색성장 개념을 농어촌 정책 분야에 접합하려는 시도이다. 새로운 개념을 정책에 접합하여 그 성과를 보기까지는 많은 실험적 노력 특허, 시행착오의 시간이 필요하다. 곧 시작할 이러한 경험을 일자리 준비하려는 의미에서 농어촌 발전과 관련된 최근의 논의로부터 글을 시작할 것이다. 먼저, 농어촌 발전의 제 측면에 분석적으로 접근하기 위한 개념들을 제시한다. 그리고 그 틀에 맞추어 우리 농어촌의 현 주소를 살펴본다. 마지막으로 녹색성장 개념을 농어촌 발전 정책에 접합할 때, 고려할 만한 몇 가지 아이디어와 정책 방향을 제시하면서 글을 막을 것이다.
2. 농어촌의 현 주소

1) 농어촌 정책의 네 영역: 삶터, 일터, 섬터, 공동체의 터

농어촌 지역의 발전과 관련된 정책 분야는 매우 복잡하다. 일정한 범주로 나누어 살펴볼 수밖에 없다. 그 단서를 최근에 논의된 바 있는 ‘살기 좋은 농촌’ 개념에서 끌어올 수 있다. 농어촌 지역의 발전 수준을 평가하거나 새로운 정책 방안을 도입하려 할 때 살펴보아야 할 네 가지 영역은 다음과 같다.19)

- 정주에 필요한 시설과 서비스가 충분히 제공되는 ‘삶터’
- 고용 기회가 풍부하고 경제적 활동이 있는 ‘일터’
- 아름답고 깨끗한 환경·정관을 보유하고 매력적인 지역자원이 풍부한 ‘섬터’
- 주민 구성이 건강하고 공동체적 유대와 참여의 기회가 다양한 ‘공동체의 터’

![그림 2 ‘살기 좋은 농어촌’ 개념도]

2) 농어촌 지역의 현실 전단

농어촌 지역의 발전 정도를 총서적으로 살펴보는 지표체계로서 송미형 등(2007)은 지역발전지수(Regional Development Index, RDI)를 제안한 바 있다. 이것은 삶터, 일터, 섬터, 공동체의 터 등 4개 정책 영역을 대표할 수 있는 변수들을 바탕으로 구성한 것이다.

- 지역발전지수 = 기초생활서비스지수(삶터) + 지역경제력지수(일터) + 삶의 여유공간지수(섬터) + 주민활동지수(공동체의 터)

이러한 지표 체계를 토대로 도시지역과 농어촌지역의 발전 정도를 비교하여 살펴본 결과는 다음과 같다.

일반시의 주민 삶의 질 여건이 도농통합시나 군에 비교하여 상대적으로 우수한 것으로 나타났다. 대체로 일반시 > 도농통합시 > 군의 순으로 지역발전 수준이 낮은 것으로 나타났다. 다만, '생활서비스의 기능'은 군 > 도농통합시 > 일반시의 순으로 나타났다. 이것은 농어촌 지역의 '녹색 자원'이 풍부하지만 경제적 성장의 자원으로서는 그동안 잘 활용되지 않았음을 시사한다.

[표 1] 행정구역에 따른 지역발전지수 비교

<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>일반시</th>
<th>도농통합시</th>
<th>군</th>
<th>전체</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>지역수</td>
<td>25개</td>
<td>52개</td>
<td>88개</td>
<td>165개</td>
</tr>
<tr>
<td>지역발전지수</td>
<td>6,527</td>
<td>6,204</td>
<td>5,750</td>
<td>6,000</td>
</tr>
<tr>
<td>생활서비스총합(심리)</td>
<td>8,989</td>
<td>6,164</td>
<td>5,629</td>
<td>6,000</td>
</tr>
<tr>
<td>경제적활력(물리)</td>
<td>6,747</td>
<td>6,342</td>
<td>5,586</td>
<td>6,000</td>
</tr>
<tr>
<td>삶의여유공간(심리)</td>
<td>5,387</td>
<td>5,823</td>
<td>6,279</td>
<td>6,000</td>
</tr>
<tr>
<td>주민활력(공동체의식)</td>
<td>7,005</td>
<td>6,487</td>
<td>5,426</td>
<td>6,000</td>
</tr>
</tbody>
</table>

주 1. 각 지수값은 지역 구분별 산술평균값임.
2. 개별 변수의 측정 단위가 다양함으로 정규화법(Unit Normal Scaling)을 사용하여 개별 지표들을 표준화하고($Z$-Score)하고, 각 지수의 평균값이 6이 되도록 조정함.
KREI-RDI 구성 과정

지역 진단을 위한 Date 구축

- 공간범위: 140개 도농복합허공
- 시간범위: 1998년~2006년
- 입수 가능한 100개 변수 구축

4개 영역별로 변수 구분 및 선택

- 삼각, 일자, 일형, 공동체워터 영역화
- 영역을 설명할 수 있는 변수 선택(64개)

전문가 조사(AHP 기법) = 100명 전문가 대상

- 중요도 높은 변수 선택
  ⇒ 4개 영역 37개 변수
- 영역별, 부문별 가중치 산출

지수화

- 정규화법(개별지표 표준화)
- 개별지표를 신률평가하여 부문별 지수 산정

RDI 구성

- RDI = 0.38×지역경제력지수 + 0.22×주민생활지수 + 0.26×공공서비스총괄 지수 + 0.14×삼의여유공간지수

RDI 구성과 가중치

<table>
<thead>
<tr>
<th>가중치</th>
<th>심사</th>
<th>일자</th>
<th>설설</th>
<th>공동체워터</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>0.26</td>
<td>0.38</td>
<td>0.14</td>
<td>0.22</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>변수</th>
<th>가중치</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>공공서비스총괄지수</td>
<td>0.38</td>
</tr>
<tr>
<td>지역경제력지수</td>
<td>0.32</td>
</tr>
<tr>
<td>삼의여유공간지수</td>
<td>0.48</td>
</tr>
<tr>
<td>주민생활지수</td>
<td>0.63</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(자료: 송지영 등, 2007)
최근 5년 동안 지역발전지수 상위 10개 지역의 지수는 더 상승한 반면에, 하위 10개 지역의 지수는 오히려 감소했다. 지역 간 격차가 확대된 것이다. 공간적으로 살펴보면, 수도권 지역의 연관은 항상된 반면에 충청권 이하, 특히 호남 지역은 정체 내지 악화되었음을 알 수 있다.

[그림 3] 지역발전지수 분포 변화

[그림 4] 지역경제력지수 분포 (2005년)

[그림 5] 주민활력지수 분포 (2005년)
농어촌 지역이라고 할 수 있는 140개 도농통합시와 군의 발전 정도를 살펴보았 다. 그 결과 나타나는 네 가지 주요 경향을 확인할 수 있었다. 첫째, 도시와의 경 근성이 높을수록 발전 정도가 높다. 둘째, 도농통합시와 군의 발전 격차가 크다. 셋째, 시간이 지남에 따라 도농통합시와 군의 발전 격차가 확대되는 경향을 보인 다. 넷째, 군 지역은 땅터로서의 기능 이외 모든 부문에서 도농통합시에 비해 지 표상으로 열위에 있다. 특히, 땅터로서의 기능이 취약한 것으로 나타났다.

3. 녹색성장을 위한 농어촌 정책 방향

농어촌 정책의 체 문화에서 녹색성장의 개념을 첨가시키려면 더욱 집중적인 연 구가 필요할 것이다. 이 글에서는 현재 논의되고 있는 농어촌 정책의 체 문화 주 요 과제들을 열거하면서, 녹색성장의 개념을 부분적으로나마 반영시킬 수 있는 이 이디어를 덧붙여 소개한다.

1) 삼터로서의 농어촌 지역

앞서 살펴본 바와 같이 농어촌 지역은 ‘삼터’로서의 정책영역에서 상대적인 열 위에 놓여 있다. 최근의 지역정책 중 농어촌과 직접 관련이 있는 기초생활권 발전
정책은 '농어촌 어느 곳에 거주하는 주민이라면 기본적 삶의 질을 향상할 수 있어야 한다'는 목표를 철저히 지키고 있다. 결국 농어촌 지역의 교육·복지·문화 여건을 확충하고 고차 서비스에 대한 농어촌 주민의 접근성을 개선하는 것이 중요한 정책 과제가 된다.

■ 농어촌 주민의 서비스 접근성 제고

단계적이고 점진적인 정책 투입이 있어야 할 것이다. 우선은 농어촌 서비스 기준(service standards)을 설정하여 최소한의 그리고 가장 핵심적인 생활 서비스에 관한 정책 목표를 관리해야하는 것이 필요할 것으로 보인다. 서비스 기준은 영국의 도입하여 시행하고 있는 제도이기도 하다. 영국 정부는 농촌 지역의 교육, 의료 등 5개 분야의 기준을 설정하여 운영하고 있다. 이와 유사하게 일본 정부 또한 농촌의 기초 인프라를 도시와 동등한 수준에서 개발한다는 목표를 갖고 있다.

농어촌 지역에서 직접 제공되기 어려운 고차 서비스는 외부 지역으로의 접근성을 향상하거나 ' 찾아가는 서비스' 방식의 전달체계 개선을 통해 주민 접근성을 향상시키는 방안을 찾아야 한다. 이때 '주택-마을-농어촌 중심지-중앙도시'로 이어지는 농어촌 정주체계를 면밀하게 고려해야 할 것이다.

[그림 8] 농촌 정주여건 정비를 통한 결정력 제고

■ 농어촌 주택 정비

농어촌에 존재하는 주택들은 정착한 측면에서 매우 열악한 실정이다. 거주 가능한 농어촌 주택 모델을 확립하고 그 정착 수준을 재고해야 한다. 이때 고려해야 할 중요한 자산을 세 가지 정도로 들 수 있다.
- 에너지 효율을 고려한 주택(예: 페시브 하우스, 재생에너지 활용 등)
- 농어촌 경관을 고려한 주택
- 주거 노인의 안전을 고려한 고령친화적 주택

바람직한 농어촌 주택의 모델을 정립하더라도, 자본이 취약한 농어촌 주민들의 경제적 상황을 또한 고려해야 한다. 다양한 사업을 구상할 수 있다.

- 주택 신축 및 재정비를 위한 읍자본 조건 개선
- 농어촌 입주주택제도 확대
- 도시민 제2주택 보급 및 활성화
  (예: 세컨드 홈 갖기 운동 및 관련 제도 제정)
- 주택 사업자 - 지방자치단체 간 주택건설 협력사업 강려
  (지자체에 분산된 주택 정비 수요를 민간 주택사업자에 집중시키되 일정한 기준을 갖고 주택 및 인프라를 일괄적으로 정비할 수 있다.)

□ 농어촌 마을 재정비와 선택적 특화마을 가꾸기

농어촌 마을을 재정비하는 차원에서 최소한의 인구가 기주하는 마을을 중심으로 기반 시설 및 서비스 공급이 충분히 이루어지도록 주거환경을 개선한다. 상하수도, 전기난방, 공동시설 재정비 등을 생각할 수 있다. 이를 환경친화적인 정비 방식을 체계화하면서 농어촌 주거지의 마력을 극대화한다. 예컨대, 경상북도는 현재 마을 특성에 따라 유지보존형 마을과 개조발전형 마을을 구분하고 있다. 유지보존형 마을은 역사, 문화, 경관, 생태적 가치가 있는 마을로 원형 유지를 주요 정책 방향으로 삼고 개조발전형 마을은 공간구조에 따라 다시 집합형과 분산형으로 나누어 접근하고 있다.

한편, 농어촌 지역 각지에 산재하는 특화마을을 중심으로 선택적 집중 개발을 시도할 필요가 있다. 이는 농어촌 지역의 다양성을 배려적으로 표현하는 한 가지 수단이 될 수 있다. 전원 마을, 은퇴자 마을, 체험 마을, 술정우드 마을, 예술인 마을 등 특색 있는 마을 가꾸기를 장려하고, 지역별로 선택적 집중 지원 방식을 취한다.

마을 재정비 사업을 할 때에는 도시 주택단지 개발 사례와 유사하게 '마을정비 조합'을 구성하게 하거나, 일본의 '농주조합' 사례를 참고하여 지역 주민과 장려의 입주자가 개발 과정에 함께 참여하게 한다.
□ 농어촌 중심지 정비

농어촌 시·군·면 2-3개 중심지의 서비스 정책적 제고를 통해 주민 생활서비스의 거점공간이자 방문객들의 기본 수요를 충족시킬 수 있는 거점공간으로 육성한다. 농어촌 중심지의 주민 및 방문객 수요가 큰 생활편의·복지·문화 등의 서비스를 집중시킨다. 예컨대, 다목적 종합복지문화센터 등과 같은 멀티서비스 공급 거점을 확보하는 것이다. 이는 인구가 과소화된 농어촌 지역의 지속가능성을 확보하기 위한 최소한의 조치가 될 수 있다.

한편, 정부가 현재 추진하고 있는 ‘농어촌 뉴타운 조성사업’ 등과 같은 중대규모 거주지 개발사업은 농어촌 중심지 정비사업과 연계 추진하는 것이 바람직하다. 그렇게 하여 중심지의 기능을 보완하는 동시에 사업의 활성화를 도모할 수 있다. 아울러 외국어학교, 요리학교, 글로벌학교 등 특수목적학교의 농어촌 중심지 입지를 추진하는 방안도 생각해 볼 수 있다.

농어촌 중심지에서 공급하기 어려운 고차 서비스는 인접한 시·군·면의 협력을 강화하고 서비스 전달체계를 개선함으로써 그 공급 문제를 해결해야 한다. 이동도 서비스, 의료 순회서비스, 문화예술작업 서울서비스 운영 등의 세밀한 방안들이 필요하다. 특히, 고차 의료 서비스는 인접도시와의 연계 지원 체계를 구축하는 방안이 절실하다.

2) 일터로서의 농어촌 지역

농어촌의 최대 현안 중 하나인 인구 감소 및 고령화의 원인은 무엇보다도 ‘일자리 부족과 농어촌 산업구조의 취약성’에서 찾을 수 있다. 우리나라 중 인구 중 농가인구 비율은 현재의 7.3%에서 더욱 축소되어 2030년에는 3.8%에 이르는 전망이다. 이제 농어촌에서 농업 이외의 ‘농촌 산업’ 활성화 없이는 그 경제적 지속가능성이 불투명한 상황이다.
농업의 산업 정책은 '농업-식품', '농업-관광', '농업-식품-관광' 연계를 통한 지역 경제 다각화를 목표로 설정하여 추구하는 것이 바람직하다. 농어촌의 여건상 농어
업 및 지역특화 자원과 연관성이 크고 전후방 연계 효과가 큰 부문의 산업을 육
성해야 한다. 예컨대, 음식료품 제조업, 음식업 및 숙박업 등의 전후방연쇄효과를
나타내는 감영도 계수와 영향력 계수는 2.0 이상으로 농어촌 산업 발전에 궁극적
인 영향을 미칠 가능성이 가장 큰 산업 부문이다.

농어촌 지역의 특산자원과 풍광적 가치에 대한 사회적 관심중대에 주목하면,
항저우산 필금과 이를 활용한 산업화 운동이 중요한 동향이라는 점을 알 수 있
다. 특히, 이러한 노력은 농어촌 지역의 농업성장을 견인하는 매우 중요한 활동이
될 것이다.

농어촌 지역의 특산자원을 소재로 농업과 2차산업의 복합화를 시도하여 지역경
제 다각화 및 고용기회 확대를 꾀하는 지역들이 이미 동장하고 있다. 문명과는 최
근 '오미사가공 연구소'를 설립하여 창업보육 사업을 실시했다. 문명과 하오산상
의 의향을 확대하는 동시에 상당한 고용을 창출하여 성공을 거둔 사례이다. 불과
4~5년 사이에 신규 창업한 오미사가공 부문 사업체가 30개이며, 300명의 고용을
창출했다. 이 사업체들의 총 매출 규모는 연간 250억 원에 달한다. 한 가지 사례를
더 들자면, 장류를 테마로 한 순창군의 시도가 있다. 순창군은 장류 제조업체를
유치하고 지역의 자생적인 소규모 전통고추장 업체를 지원했다. 특히 지역 내 농
가와 장류제조업체 사이의 원료공급계계를 구축하는 데 노력을 기울여, ‘순창장류 클러스터’를 조성해 나가고 있다. 최근 3년 동안 순창군의 장류제조부문 고용은 210명, 대출 규모는 400억 원 증가했다.

전국적으로 관광 부문이 성장하는 추세 속에서 농업과 3차산업의 연계를 통해 농가의 파트타임 고용을 증대하는 전략도 중요해질 것이다. 가령, 평창군에서는 농업인들이 일반 관광 부문 종사자들과 연대하여 농촌관광 사업에 참여하고 있다. 최근 3년 동안 농업인의 관광 부문 파트타임 추가 고용은 170명 정도인 것으로 조사되었다. 2000년 이후 전국적으로 농촌관광 부문이 활발하게 성장하여 약 1만 2,000개 이상의 농촌관광 경영체가 창업한 상태이며, 400개 이상의 농촌관광 마을이 조성된 상태이다. 이는 농어촌 지역의 녹색자원을 활용한 성장의 잠재력이 매우 클 수 있음을 시사한다.

농어촌 지역에서의 녹색성장은 농업을 통해서만 견인할 일이 아니다. 지역별로 특산차원에 기반한 향토산업 발굴 및 육성, 농업-2차산업-3차산업의 연계 및 복합
화가 중요한 전략이 될 것이다. 몇 가지 아이디어들을 다음과 같이 정리해 본다.

□ 항토산업 소기업 양성 및 농어촌 지역 창업보육체계 구축

항토산업과 관련된 연구·개발을 지원하고 상표권 등 지적재산권을 보호함으로써 항토산업에 기반한 농어촌 지역 소기업의 활동 여건을 조성한다. 이에 지방대학, 기업 연구소 등과 지방자치단체 또는 지역의 소기업이 협력하여 기술이나 상품을 개발하는 연계체계를 구축하는 일이 시작된다.

다른 한편으로는, 항토산업 창업보육센터를 설치하여 창업활동을 장려한다. 농어업인, 소기업인, 소상공인 등의 비즈니스 역량을 강화하기 위한 교육훈련 프로그램과 지방의 소규모 학습 모임을 장려한다.

그 밖에도 여러 가지의 사업을 검토할 수 있다.
* 기술 교육, 자격증, 창업자금 융자 지원
* 지역대학과 산업체 간 인턴십 �城市群
* 고용 창출 지원
* 관련 산업체 간 공동 인프라 및 장비 활용
* 항토산업 관련 재난 발생, 대비 조성

□ 공동 브랜드 육성 및 창소 마케팅

 PJP 상품 개발과 결부하여 지방자치단체와 농어촌 지역의 기업이 공동으로 브랜드를 개발하고 마케팅 활동을 활발히 펼치도록 지원하는 것이 또한 중요하다. 특히, 농어촌 지역의 강점을 가진 녹색 이미지가 중요한 마케팅 소재로 활용될 수 있다. 이에 ‘안성맞춤’이나 함께의 ‘나르다’와 같이 상당한 수준의 인지도를 갖는 농어촌 지역의 브랜드를 어렵지 않게 볼 수 있다. 이에 브랜드를 효과적으로 관리하고 규모의 경제를 달성하려면 관련 기업, 인접 지역 및 유사상품 생산 지역 등과 연합하여 공동으로 마케팅하는 일이 필수적이다. 한편, 도시 소비자 접지역을 중심으로 농어촌 지방자치단체가 ‘인테리어 습’을 운영하는 것도 흥미로움이 될 수 있다.

□ 농어촌의 유무형 자원을 활용한 서비스 산업의 지속적 육성

식품, 에너지, 문화, 관광 등 소비자 수요와 시대적 요구에 조응하는 영역의 농어촌 자원을 활용한 신산업 발굴이 농어촌의 녹색성장에 있어 매우 중요한 일이다.
미래의 농촌은 전통적인 산업 요소인 토지와 노동력의 공급지에 머물지 않고 바이오산업, 생명공학, 관광서비스업, 문화산업 등이 펼쳐져 고부가가치를 창출하는 신산업 공간이 되어야 한다.

□ 지역 주민의 사회복지 수요에 대응하는 커뮤니티 비즈니스 활성화

특이근연, 조선가정, 다문화가정 등 농어촌 지역의 취약계층 복지 서비스 개선을 위한 자원봉사 활동을 확대 유도하는 차원에서 사회적 기업을 육성할 필요가 있다. 이는 농어촌 지역에서 새로운 일자리 창출함과 동시에 복지 수요를 충족한다는 두 가지 측면에서 중요한 정책과제이다.

3) 섬터로서의 농어촌 지역

중장기적으로 농어촌의 경쟁력은 아름다운 경관 및 ‘농촌다음(rurality)’을 유지하고 그것을 자원으로 활용하는 가치창출 능력에 달려있다. 2008년 한국농촌경제연구원의 조사 결과에 따르면, 농어촌에 살고 살다고 생각하는 도시민들은 꿈은 가장 중요한 이유는 ‘농촌다음’이 있었다.

농어촌의 생태적, 문화적 경관을 가져가는 일은 아주 다양한 각도에서 펼쳐질 수 있다. 농어촌 마을의 갈치 정비, 농어촌 중심지 간판 정비, 유휴시설 리모델링과 같은 작은 규모의 일에서부터 최근 농림수산식품부가 고려하고 있는 ‘급수장조 만들기 사업’과 같은 대규모의 정책사업에 이르기까지 그 범위는 매우 넓다.

농어촌 지역이 도시 지역에 비해 상대적 우위를 갖는 기능은 바로 ‘섬터’ 영역의 것들이다. 비교우위에 있는 경한 지역은 동시에 녹색생장의 중요한 기워드이다. 이러한 자원을 잘 유지보존하면서도 농어촌 지역 경제성장의 동력으로 활용하는 것이야말로 녹색생장의 논리에 가장 잘 부합하는 전략이다. 그러한 전략을 실행에 옮기려 할 때, 전제해야 할 중요한 관점은 지역의 자율성, 주민 참여, 지역 간 협력이다.

자연적 어메니티(amenity)의 보전이나 활용 측면에서 지역 간 협력에 기초한 농촌개발 프로젝트가 강조되는 것은 최근 선진국의 추세이기도 하다. EU의 ‘Natura 2000 네트워크’ 사업은 그 대표적인 사례이다. 상당히 넓은 지리적 범위 내에서 우수한 자연적 어메니티를 합리적으로 관리하기 위해 지역 간 네트워크를 형성하고 그 기반 위에서 지속가능한 생태판광을 추진하고 있다.
스페인 공고스트(Congost) 강 살리기 프로젝트

스페인 바르셀로나에 속한 그라눌라(Granells)시의 인구는 약 5만 6,000명이다. 그중에서
서를 흐르는 공고스트 강을 찾는 시민들은 4,000명 이상이다. 속 연장 6.7km, 인 공고스트강
를 그 유역 환경에 대한 개발을 계획으로 인해 강과 도시의 공공장소 사이의 연결가 잘 이루어
지지 않게 되었다. 즉, 대중들의 강에 대한 접근성이 현저하게 악화된 것이다.

이런 상황에서 1989년에는, 이 강이 Natura 2000 지역으로 선정되고, 스페인 정부의 '환경활
동계획(Environment Action Plan)'에 따라 하천유역의 오염 방지 및 환경 복원을 위한 사업이
시작되었다. 이 사업을 계기로, 공고스트 강을 환경친화적으로 관리하면서도 시민들의 접근성을
제고시키기 위한 계획이 수립되고 추진되었다. 주로 강 제방의 정비 및 환경 개선이 주요
목적을 요약하면 다음과 같다.

- 강 생태계의 적절 복원과 수질 오염 방지
- 복지공간 확충과 도로 개선
- 강에 연락한 도시지역의 리노베이션
- 도시 주변부 지역과 강 유역 환경의 통합
- 강을 배경으로 한 사회적-문화적-자연적 활용 개발
- 강 주변 지역에 대한 대중들의 인식 제고

이 사업의 구체적인 성과를 요약하면 다음과 같다.

- 도시 및 도시 외곽의 강변공원 2.1ha 조성
- 강변 공원(8km)과 해상 유지보수(3.2km).
- 그리고 이에 따른 교통정비
- 수질오염의 주변인 오염된 토양을 제거
- 하수처리능력 확장
- 3km 길이의 강변로 조성(자전거, 산책, 조경 폭등).
- 기존 도시 산책로 및 다리간 도로 33.46km와 연결

가로: 김정실, 정우인(2009)

☐ 환경친화적 농업생산기반 정비와 농어촌 어메니티 보존

가능하다면 친환경 농업 생산기반 정비와 더불어 경관이나 어메니티를 함께 고
려함으로써, 농촌화경 등의 경제활동을 촉진하고 주민들의 생활환경까지 함께 정
비하는 종합적인 농촌개발 모델을 구축할 수 있다면 좋을 것이다. 예컨대 하천 주
변의 양수장, 배수장, 수로 등 각종 농업기반 시설을 리모델링하여 경관 자원으로
조성하는 방안을 생각할 수 있다. 물론, 구체적인 세부 사업 하나하나에 대해 그
환경적 영향과 경제적 타당성을 정밀하게 검토하고 평가한 후에 사업을 시행해야 할 것이다.

이러한 구상을 어느 한 가지 사업만으로는 이루기 어려운 것이다. 체계적인 농촌자원 관리 모델을 구축해야 하며, 여기에는 다양한 주체들이 협력하는 거버넌스 (governance)가 전제된다. 그러한 종류의 노력을 찾아볼 수 없는 것은 아니다. 중남 홍성군은 전환경농업, 유기축산, 도농교류 활동을 함께 고려한 중장기 발전 구상 하에 제반 농촌개발사업을 시행하려 시도하고 있다. 구체적으로는 '홍성군 수결관리협의회'를 구성하여 다양한 주체들(주민, 기방자치단체, 농업용수관리기관 등)이 각자의 역할을 수행하고 있다.

[그림 10] 지역 단위의 수결관리협의회 모델과 역할 분담: 홍성군 사례

□ 녹색 일자리 창출과 지역경제 활성화

주변에 650개의 공장들이 입지하여 4갑수 수질이었던 경남 김해시 상동면 대포전에는 많은 방문객들이 찾아온다. 주민들이 자율적으로 노력하여 1갑수 수질로 개선시킨 사례로 알려졌기 때문이다. 즉, 시민들의 생태환경수미가 된 것이다. 그들은 김해 시청과 협조하여 환경단속원을 운영하고 하천을 청소하고 제조지를 조성하는 등의 활동을 추진했다.
이 같은 환경보전 활동을 정부가 지원함으로써 더욱 촉진하는 것 또한 중요하다. 영국은 환경관리지원제도(Environmental Stewardship Scheme)를 도입하여 농촌 주민들의 환경보전활동에 대해 보상하고 있다. 활동 수준이 상위에 속하는 농가에게 연간 관리비용을 지급하는 활동 항목으로 109개, 시설 관리에 대한 자본비용을 지급하는 활동 항목 101개를 세시히 규정하고 있다.

우리나라에서도 이미 도입하여 실시하고 있는 ‘생산보전 적립복’ 등 농업수산식품부의 정책 프로그램을 연계 활용하여 주민참여형 수변 관리 활동을 유도할 수 있을 것이다. 공동체 활동 역량이 갖추어진 곳을 중점 지원 대상으로 선정하고, 마을 단위로 공동기금을 기원하여 하천 관리 등 다양한 경관 가꾸기 활동을 유도할 수 있다. 주민들의 자율적인 활동으로 추진하기 어려운 사업은 사회적 기업 형태의 조직이 지속적으로 추진하고 있는 방안도 마련할 것이다.

<참고문헌>

김창길, 정학균. 2008. 「농업부문 녹색성장 추진 방안」, 한국농촌경제연구원문화체육관광부. 2006. 「녹색성장, 대한민국의 그린오션 전략」
송미령, 윤희봉, 성주인, 맹주영, 허윤진. 2007. 「살기 좋은 농촌 만들기들 위한 정책 제언 방안」, 한국농촌경제연구원.
녹색국토를 위한 공간 디자인 방안

유광흠 국토연구원 부설 건축도시공간연구소 실장
오성훈 국토연구원 부설 건축도시공간연구소 부연구위원

1. 공간 디자인 논의의 전체 ................................................................. 57
2. 저탄소 녹색성장의 패러다임 .................................................................. 58
3. 공간의 문제와 공간디자인 .................................................................. 69
4. 녹색국토를 위한 공간디자인의 방향: 공간의 기전 ................................. 81
5. 녹색국토를 위한 공간디자인의 방향: 과정의 기전 ............................... 85
6. 결론 ..................................................................................................... 93
1. 공간 디자인 논의의 전계

디자인이 좋은 물건은 누구나 선호한다. 다소 비극적이지만 이러한 사실은 사람의 죽음으로도 적용된다. 우리나에서 디자인이라는 용어를 쓸 때는 단순히 ‘설계’로 변역되기 힘든 내용을 다루게 된다. 일본의 디자이너 하라 천야는 디자인에 대해서 아트와 다르다고 주장하면서, 개인적인 제능의 영역으로 나타나는 아트(순수예술)와는 달리, 디자인은 개인의 영감이 사회적 요망, 또는 요구를 수용할 수 있어야만 한다고 주장한다.

따라서 하라천야의 주장은 받아들인다면, 우리가 디자인이라는 개념으로 논의를 시작할 때, 디자인의 대상이 가지고 있는 당대의 사회적 욕망, 또는 요구가 무엇인가 하는 질문으로부터 시작하는 것이 타당할 것이다. 물론 디자인의 소비자는 무엇을 원하는가 하는 질문은 무엇을 원하도록 할 것인가로 질문이 달라질 수도 있으나, 어느쪽에서 질문을 생각하든지 간에 그러한 욕망, 요구는 꾸밀없이 변화한다는 점에서 디자인 논의의 어려움이 있다.


그런데 공간디자인에 대한 현 시대의 논의는 리스크의 주장에서 더 나아가, 도시성이 소규에 의해 영향을 받는다는 보다는 도시성이 하나의 구매활동의 대상이 되는 과정으로 이해할 수 있다. 좋은 디자인을 보여줄 수 있는 도시는 잘 팔릴 수 있다는 것으로 이해한다면, 작품의 공간 디자인이 가져야할 속성을 우리는 잘 파악할 수 있을 것이다. 물론 그런 속성이 과연 어느 정도 용인되어야 하는가 하는 것도 또 하나의 문제가 될 것이다.

과거 30년간 너무도 많은 유럽의 도시들은 대규모의 “열강시대”를 받았으나 의문스러운 결과를 낳았다. 이렇게 만들어진 새로운 공간에서 나타난 근본적인 문제는 거리지를 끌다는 것이다. 물리적으로 빠져 빠지 않으나 주요 행산이 부족한데도 도시관리가 제대로 되지 않았기 때문에 이러한 정소들이 옳았도록 함.
수가 없었다. 더 큰 문제는 물리적인 취약성 보다도 그 도시와 사회의 문화를 계
현하고 있지 않은 경우도 많았다는 점이다. 대부분이 이러한 공간들은 이 도시에
있으나 저 도시에 있으나 문제가 없었다. 이러한 정소에 얼마나 예술적일 것들이
설치되고, 얼마나 과도하게 디자인되었는지와 무관하게 그 곳들은 어쩐지 영향을
이다.21)

병파가와 같은 단순한 기능을 가진 제품을 잘 디자인한다는 것도 쉬운 일은 아
님 것이다. 아무리 아름다운 병파가라고 하더라도, 실질적으로 병파가를 할 수 없
다면 그 병파가는 사회적 요구를 받아들이지 못하게 되어, 디자인으로서의 의미를
상실하게 될 것이다. 사람들의 일상생활을 영위하는 공간의 디자인은 환경적이고
많은 다양한 욕망과 요구들이 상충하는 지점에서 일어나 있어, 병파가를 디자인
하는 일보다는 좀 더 복잡한 것이 당연하다. 그런 만큼 우리는 공간 디자인의 방
향과 목표에 대해서 보다 널리, 좀 더 세심하게 논의할 필요성에 탐색하게 되는
것이다. 복잡한 사안이므로 해서 과도한 단순화를 통해 문제가 대한 노력없는 대
안을 내셔는 안될 것이다. 이 시점에서 우리는 어떠한 욕망을 다룰 것인가, 그리
고 어떻게 디자인을 고민하고 결정해 갈 것인가에 대한 디자인의 디자인에 필요한
시점인 것이다.

2. 지탄소 녹색성장의 패러다임

1) 지탄소 녹색성장의 요구

지금까지 국토분야는 환경을 고려한 국토개발 및 이용, 지속가능한 발전 등의
관점에서 환경을 고려한 정책이 추진되어 왔다. 최근에는 에너지 위기와 기후변화
문제가 주요 해결과제가 되면서 지구온난화 방지, 이산화탄소를 비롯한 온실가스
저감 및 기후변화 적응을 위해 다양한 정책을 수행하고 있다. 예를 들면, 화석연
료 사용을 최소화한 교통시스템 구축, 자원 절약형 국토공간 구조 정성, 재생에너지
활용, 에너지 효율을 높이기 위한 공간조성 등이다. 지탄소 녹색성장의 당위성
은 "교통의정서", "AGENDA 21" 및 "코펜하겐 UN회담" 등을 통해 탄소배출의
저감 및 기후변화에 대응하기 위한 국제사회의 강력한 규제가 예상된다.22)

21) Achim Coenen, "The Street", Urban Design Futures, 2008, p.87
(2) 지탄소 녹색성장관련 국제동향

영국의 지탄소 이행계획

기후 변화로 인한 영향을 최소화하기 위해서는 지구의 평균 기온이 2℃이상 상승하지 않아야 한다. 이는 곧 지구 전체의 이산화탄소 배출량이 2020년이 되기 전에 감소하기 시작하여 2050년까지는 1990년 수준 이하로 멈춰야 한다는 것을 의미한다. 영국은 2009년 12월 코펜하겐에서 열리는 UN 회담에서 아심장 전 지구적 합의를 이끌어 낼 것을 촉구하고 있다. 이에 대한 영국정부의 접근법은 2009년 6월에 발표된 '코펜하겐으로 가는 길(The Road to Copenhagen)'에 게시되어 있다. 행정을 촉구하기 위하여 이 UN회담에서 영국을 대표하는 EU는 2020년까지 1990년 수준의 20% 이하로 이산화탄소 배출량을 감축할 것이며 다른 국가들이 참여한다면 30%까지 감축하겠다는 약속을 하였다. 특히 영국은 지금까지 상당히 성과가 좋은 편이다.

배출량은 이미 1990년 수준의 21% 아래로 떨어져 교로 의정서에서 약속한 내용의 거의 두 배를 달성했고, 80%는 이상의 사람들이 저 탄소 사업에 동참하고 있다. 저 탄소 사회로의 이행을 실현하기 위한 역동적이고 정책적 있는 시장과 정부의 전략적인 역할, 그리고 적극적인 지역사회의 3자원가 맞아떨어져야 할 것이다. 이러한 이행을 촉진하기 위해, 정부는 2050년까지 세계에서 처음으로 법률적인 강제력 바탕으로 배출량을 80% 감축하는 목표를 세우고 동시에 2022년까지 5개년 '탄소예산(carbon budget)'을 마련했다. 영국의 지탄소 이행계획은 크게 "전력 부문의 변화, 가정과 사회의 변화, 작업장과 업무의 변화, 운송의 변화, 도시와 농기구물의 자속 가능한 경작과 관리의 변화"로 총 5개 분야로 세부 이행계획을 추진하고 있다. [표 1-1]은 영국 중앙정부의 정책 대표적 사례이다.

[22] 최영국, '녹색성장의 이슈와 녹색국토 추진전략', 2009, 실시간 과학 2009.01
[23] 한국환경공단가동원, 영국의 저탄소 이행계획, 산림보고서, 4-1호, 2009
![표 1] 영국 중앙정부의 정책 사례

<table>
<thead>
<tr>
<th>수행주체</th>
<th>사례</th>
<th>내용</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>'Climate Change Bill'</td>
<td>- 관련특별법: 2050년까지 1990년 대비 온실가스 배출량 80% 감축</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>기후변화법(Climate Change Act)</td>
<td>- 탄소세신 도입 → 폐출 목표 달성방안 - 기업 보고서에 계획으로 반영 - 1회용 병투 사용 금지</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>에너지법(Energy Act)</td>
<td>- 원가적 발전시설 개발을 보완 - 신·재생에너지 확대 - 탄소 포집 및 석탄과 동 같은 기술 적용 지원 - 에너지 분산 정책 - EU 일관 및 에너지 감소정책</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>계획법 (Planning Act)</td>
<td>- 주택의 에너지 효율 문제 - 미규모 에너지 기반시설사업 가속화 - 단열재 설치 등 주택 에너지 절약프로그램(BOP)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>계획정책지침(Planning Policy Statement, PPS)</td>
<td>- 공간계획에 대한 국가정책지침 제공 - 개발계획과정에 저탄소 고려 - 지방정부의 계획이 국가정책 및 지역정책의 방향에 적합하도록 지도적 보완강치 - PPS1(기후변화대응계획수립지침), PPS3(교통), PPS2(재생에너지 등)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>'Climate Change Levy'</td>
<td>- 탄소세 또는 기후변화부담금 도입</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

☐ 미국의 지탄소 이행계획

연방정부에서 직접적으로 경쟁에너지, 경쟁에너지, 그린가, 그림자정책을 위해 1,500억 달러 재정 지원하였으며, 동시에 신·재생에너지 보급 시설을 의무화하였 다. 또한, 최근에는 기존 빌딩의 효율 향상 프로그램과 신규 빌딩에 대한 효율 규제를 실시하여 공공적으로 신규 빌딩의 탄소배출을 "0"으로 낮추는 정책을 추진하고 있다. 더불어 신·재생에너지 비율을 단계적으로 확대하기 위해서 설비의 무화를 실시하며 동시에 탄소세에 대한 논의가 진행 중이다. 다음 [표 2]는 미국의 저탄소 녹색정장을 위한 정책의 대표적 사례이다.
<table>
<thead>
<tr>
<th>수행주체</th>
<th>사례</th>
</tr>
</thead>
</table>
| 연방정부 | - 2025년 온실가스 배출량 정점 후 감소 추진(2008)  
- 2017년까지 취발유 소비량 20% 감축을 위한 대체에너지 비중 확대(3% → 15%) (2007)  
- 청정에너지, 그린가, 그림홍정책  
- 빌딩 효율 향상 프로그램  
- 신재생에너지 보급 위한 설치의무화  
- 탄소세 도입 논의 |

(2) 저탄소 녹색성장 관련 국내 동향


2) 녹색성장을 위한 공간디자인 전략(Green Design Strategy)

(1) 녹색 디자인 전략의 두가지 측면

저탄소 녹색성장으로의 레바딩 변화 속에서 국제사회의 저탄소 녹색성장을 위한 노력을 고려해볼 때 공간디자인, 공간디자인 역시 저탄소 녹색성장은 꼭 필
요하며 미래의 주요 전략이 될 것이다.

“우리는 지금 ‘에너지·기후도전(Energy-Climate Challenge)’에 직면하고 있다. 이를 해결하기 위해 녹색혁명, 녹색성장이 필요하다. 녹색성장은 크게 두 가지 측으로 추진된다. 하나는 환경과 경제를 연결하는 새로운 성장전략을 만드는 것이다. 다른 하나는 녹색사회를 구현하는 것이다. 녹색성장의 근본적인 목표는 삶의 질 제고에 있다. 즉, 환경개선과 경제성장을 통하여 현재의 에너지와 기후 문제를 해결하고자 한다. 이를 위해서 녹색성장은 인간행위가 친환경적으로 전환되는 녹색 생활화가 필요하다. 특히, 녹색성장에서 ‘저탄소’는 핵심전략이며 녹색성장을 달성하기 위한 목표이다.”

이런 측면에서 볼 때 공간디자인의 전략 또한 크게 두 가지 측면에서 녹색성장 을 고려할 수 있다.

첫째, 경제적인 구조, 산업 구조의 변화에의 적응을 들 수 있는데, 이는 기반산업, 기간경제구조의 변화를 지지해야 하는 측면과 건설산업, 공간디자인 관련 업계 자체의 변화에 적응해야 하는 측면을 포함하고 있다. 혁신의무적 가치창출, 환경의 민족에 의존의 탈피, 세계경제의 여건변화 등에 적응할 수 있는 경쟁력있는 경제 구조로의 변화를 위해서는 기존의 공간으로는 충족될 수 없는 요인들을 지지할 수 있는 새로운 공간디자인이 요구된다. 다른 한편으로는 새로운 여건 속에서 수익모델을 창출하면서 기존의 디자인을 대체할 수 있는 산업적 측면의 전환방안이 모색될 필요성이 있다.

둘째로는 녹색성을 위한 대안적인 문화를 지지할 수 있는 공간디자인의 도출이 요구된다. 통행체험이나 보지이용체험, 개발밀도와 교통수단 등 많은 부문의 변화가 요구되며, 이러한 변화는 하나의 새로운 생활양식의 총체, 즉 대안적인 문화로서 자리매김될 것이다. 이러한 문화적 구성요소를 지원하기 위해서는 공간적 구성 및 세부적인 설계가 함께 바뀌어야 하는데, 물리적 기반의 신속하고 적절하게 변화하지 않을 경우 이러한 녹색 적응이 사회적으로 지연되거나 어려울 수도 있으나 앞으로 선도적인 공간디자인의 혁신이 요구되고 있다.

24) 최영국, ‘녹색성장의 이슈와 녹색국토 추진전략’, 국토, 2009.01

62
(2) 녹색 공간디자인의 사례

□ 경제구조, 산업구조 조정을 위한 공간 디자인 전략

화석연료의 의존성이 높은 1차 산업 및 2차 산업 등의 구조를 개선하고 도시 내 산업을 저탄소 녹색형 산업의 변화를 할 수 있는 성공 사례를 통해 분석하였다.

가) 청조의 도시 매탄스터시티

마천이생던 모직산업을 통해 매탄스터시티는 13세기부터 17세기를 거치면서 산업 도시로 성장하였다. 이후 세계 최초의 산업도시로 금성장하는 동력이 되었으나 20세기 초 지속적인 산업화, 도시화를 경험한 매탄스터시티는 제 2차 세계대전 이후 서비스업 중심의 새로운 세계 경제구조의 변화로 인해 급격한 심해를 경험하였다.

하지만 1980년대 후반 지속적인 도시재생과 도시 활성화 노력으로 영국 북부의 중심지로 자리잡았다. 특히 모직산업의 1차 산업의 중심이었던 매탄스터시티의 산업, 경제구조는 영국 북부의 상업, 운항, 보험, 레저, 문화산업을 주도하는 도시로 성장하고 있다. 보호영국창조성지표(Boho British Creative Index)에 의하면 매탄스터는 영국의 40개의 도시 중 가장 높은 창조도시의 점검력을 가진 것으로 평가했다.\(^{25}\)

만약, 매탄스터는 금융·재정 중심지로서 북부중권거래소, 도래협동조합, 런던은행의 지점 등이 있다.\(^{26}\) 특히, 영국의 기지개발속도(KDA)는 매탄스터를 포함한 북부지역의 도시들은 예산 1파운드를 투입해 4.5파운드의 경제적 부가가치가 창출된 것으로 분석했다.\(^{27}\)

\(^{25}\) 공도석, 물채석, 산업도시의 모든 도시가, 김진국, 2009, 06, 영국도시연구소
\(^{26}\) 다음 메타사이트, [http://www.mercury.net/doc/100/mercuryContents.do?relatedArtID=44094923846]
\(^{27}\) 구석인, 메타사이트 미래의 경제력 지방경쟁력 차별화에 있어서, [http://blog.naver.com/coffee cartel/8005200887]
나) 유럽의 문화, 물류도시의 함부르크

함부르크는 독일 북부의 엘베강 하구 120Km 상류의 양안에 걸쳐 있는 항구 도시로 수도 베를린 다음의 제 2의 도시이다. 세계 최대 항구 중 하나로 손꼽히는 대표적 항구도시이자, 100여 개의 외국영자관이 위치하고 있는 유럽 최대, 세계 3위의 영사도시이기도 하다. 근원적으로 항만시설과 이와 관련 있는 경제적 변영에 근거하여 성장하였다. 하지만 현재의 함부르크는 독일의 모든 산문과 감지의 전체 발행 부수의 50% 이상에 해당하며, 음악 카세트, 레코드 생산의 중심지가 되었다. 현재 함부르크는 3,300여개의 정보 산업체가 존재한다. 그 뿐만 아니라 항구도시임에도 수변공간의 활용을 통해 미술과 오페라, 뮤지컬 등 문화를 즐길 수 있는 엔터테인먼트 시티이다. 또한 파리, 밀라노, 런던 다음의 위치에 서 있는 해선의 도시이다. 칼 센더, 요프 라거월트 등 훌륭한 디자이너들을 배출했다. 28)
[그림 2] 유럽의 문화, 물류도시의 함부르크의 활용사례

□ 대인적인 생활양식, 새로운 문화구축을 위한 공간디자인 전략

도시 내 구조를 Compact City, Smart Growth 등과 같은 개발개념의 변화 등을 통해 적정도 주거를 근접하게 만들어 채택으로써 동근 동행 요인을 공간구조적으로 감소시키는 한편, 거주 지역 내에서는 사용자 및 거주자의 에너지 사용의 최소화를 할 수 있는 대체 에너지 시스템, 무탄소, 또는 저탄소 교통수단의 활성화 등을 통해 생활양식의 전반적인 변화를 통해 저탄소 녹색성장형 사회를 도입하는 선도전략으로서 공간디자인을 고려해야 한다.

28) 김성길. 독일의 항구도시에서 유럽의 문화, 물류도시로. 함부르크. 2008. 국토연구원
기) 요코하마


특히, 요코하마 다자인의 핵심은 전통과 현대의 조화다. 대표적인 예가 지난 37 년간 실행된 1000여개의 프로젝트 중 최대 규모인 ‘미나토미라이 21’ 프로젝트는 요코하마의 다자인 특성이 집약된 공간으로, 엑스포 지역인 미나토미라이 21구는 정해를 대변하는 ‘중앙지구’와 ‘전통’을 상징하는 ‘신장지구’로 구성되어 있다. 29)

미나토미라이 21의 마스터플랜을 살펴보면 다음과 같다.30)

1. 요코하마의 차별성을 강화

도심부의 일체화하고 확대 강화함으로써 여기에 기업의 본사기능이나 쇼핑 문화시설을 집중하려고 한다.

2. 항만 기능의 질적 전환

또 부두지구의 항만기능을 신항만부두로 옮겨 임항포트나 니혼바항포트 등 해 변에 공원이나 녹지를 정비하여 시민이 쉬울 수 있는 와터프론트 공간을 만든다.

3. 수도권의 업무기능 분담

도쿄에 집중된 수도기능을 분담하는 계층적 저지로서 업무, 상업 등의 기능을 분담하고 수도권의 균형 발전에 공헌하고자 한다.

앞의 3가지 기능을 중시하는 마스터플랜을 통해 24시간 활동하는 국제문화도

29) http://blog.naver.com/blognewsight/130025296690, 노다 구니히로, 왕조도시 요코하마, 2009, 정회정 역
30) 조영진, 미나토미라이 21, 1994, 극우연구원
시, 21세기의 정보도시, 물과 숲과 역사로 둘러싸인 인간환경도시의 목표를 충실히 실현했다는 평가를 얻고 있다. 31)

[그림 3] 창조의 도시 요코하마

나) 프라이부르크

프라이부르크는 라인강이 흐르는 독일 남서부 바덴뷔르템베르크주에 있는 도시로 1992년 이래 독일의 환경수도이다. 프라이부르크의 주민들은 1970년대말 대기오염과 산성비 피해로 인한 흡침의 큰 피해를 계기로 환경보전의 중요성 각각에 따라 환경도시 만들기에 나섰다. 옛 서독 연방정부의 국책사업이었던 비일 원전 건설계획을 거지한 이후 원자력이나 화력발전에 의한 대규모 전력회사에 의존하지 않았다. 그리고 지역 스스로 에너지공급 시스템을 구축하는 탈원전 에너지자립도시의 길을 추구해 온 결과 독일의 환경수도로 거듭나게 됐다.

[그림 4] 녹색도시 프라이부르크의 참고사진

자료: http://blog.naver.com/retrocur/34003541412
프라이버그 공간디자인의 변화는 크게 두가지로 나누어서 진행되었는데, 첫째로 에너지 절약정책으로 전기 가스 등 에너지소비를 억제하기 위해 시가 절전형 전구를 각 가정에 보급하거나 에너지절약 주택을 개발 보급하였다. 두 번째로는 교통체계의 디자인을 획기적으로 적용하였는데, 교통정책으로 도심지내 자동차 전입금지구역을 확대하는 한편, park and ride제도의 실시를 통해 자가용 이용을 억제하고, 거리한 지역정거 환경권의 레지오카르테 발매 등으로 대중교통시스템을 확대하였다. 아울러 도심을 가로지르는 자연형 하천의 도로에 자전거 도로를 설치하는 등 160km에 이르는 자전거 전용도로를 구축함으로써 도시의 교통정책을 자동차 위주가 아닌 보행자 또는 자전거 위주로 전환하였다.32

3. 공간의 문제와 공간디자인

지금까지 녹색성장의 외부자립 속에서 공간디자인 분야에 제시되고 있는 사회적 요구가 어떠한 양상으로 나타나고 있는지 매틸러와 함부르크, 요코하마와 프라이버그 등의 사례들을 통해 간략하게 살펴보았다. 이러한 사회적 요구를 구체적인 방안으로 수용하여 대안을 도출하기 위해서는 실제로 그러한 공간디자인의 구현될 대상인 공간의 현황에 대해 파악하는 측면이 요구된다. 그러한 관점에서 현재 전통적인 공간축에서 균열한 도시화, 현대화를 통해 근대적 공간이 앞으로 하고 있는 우리의 공간환경의 현 여건에 대해서 간략하게 살펴볼 필요성은 있다.

1) 공간디자인의 대상, 공간

1972년 3월 모리너이의 상징적인 건조물로 지정된 푸루이트 이코 (Pruitt-Igoe, St. Louis, Missouri) 프로젝트는 도시재개발의 문제점과 실패성을 비판받으며 폭발하던 극단적인 방식으로 제거되었으며, 그 후 결과를 낳게 되기까지는 여러 원인이 있었지만 특히, 사회적 요구(Social needs)에 대한 잘못된 분석과 이해에 적절한 디자인을 이끌어내지 못했다는 점을 주요한 원인으로 들 수 있었 다. 또한 커뮤니티가 가지는 공동성과 그에 대응하고 강화하는 공동공간에 대한 이해가 충분치 않았다는 점도 원인으로 제시된다.
공간디자인이 당대의 사회가 제기하는 사회적 요구(Social needs)에 대한 성찰에 기반하지 않고 이루어질 때 많은 문제를 야기하게 된다는 점을 명시하게 보여 주는 사례가 될 수 있다.

[그림 5] 프루이트 이고(Pruitt-Igoe) 프로젝트의 폭파

도시의 물리적 환경은 시대성과 사회성을 반영하며 반대로 시대성과 사회성이 도시공간에 투영된다. 결국 도시공간의 현상을 진단하고 원인을 고찰하는 것은 현재 도시공간이 담고 표현하는 사회를 파악하고 문제점을 살펴보는 의의가 있으며 이를 바탕으로 사회적 요구를 수용하는 도시디자인이 나아가는 비탕이 된다. 
Trancik(1986)은 도시 내 공간 중에서 주변이나 이용자에게 긍정적 기여를 하지 못하는 공간은 비공간(Antispace)이라 정하고 그 주요원인을 다섯 가지로 나누었다.

33) Trancik, R (1986) Finding Lost Space, Wiley
[표 3] Tranck의 비공간(Antispace) 주요원인

<table>
<thead>
<tr>
<th>비공간(Antispace) 주요원인</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>① 자동차 사용의 증가 (The Automobile)</td>
</tr>
<tr>
<td>② 오픈스페이스에 대한 모터니즘 운동 (Modern Movement in Design)</td>
</tr>
<tr>
<td>③ 도시계개발 시 구획화와 토지이용에 대한 정책 (Zoning and Urban Renewal)</td>
</tr>
<tr>
<td>④ 도시의 공공 환경에 대한 개인과 공공의 책임의식 결여 (Privation of Public Space)</td>
</tr>
<tr>
<td>⑤ 도심지의 용도변 산업용지, 군사시설 및 교통시설 (Changing of Land Use)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

이 다섯 원인들과 더불어 현대도시는 시대적 변화 속에서 기존의 도시공간의 형태가 제대로 작동하지 않거나 양상이 다른 형태로 발견되는데 이는 사람들의 의식 속에서 공공(Public)과 관련된 개념이 변화가 원인이다. 즉, Tranck이 제시하는 다섯 가지 원인에 의해 나타나는 비공간(Antispace)의 가지고 있는 특징은 다음과 같이 세 가지 측면에서 살펴볼 수 있다.

① 사유화된 공간(Individualized Space)
② 격리된 공간(Isolated Space)
③ 비활성화된 공간(Inactivated Space)

공간이 가지는 세 가지 측면의 문제의식은 공간디자인을 시작하는 출발점이 될 수 있으며, 이러한 문제점에 대한 정확한 진단을 기반으로 하여, 시대의 사회적 요구를 수용하는 것이 향후할 것이다.

2) 사유화된 공간(Individualized Space)

(1) 공공공간의 사유화(Privatization of Public Space)
현대 도시는 시민들의 공공성(Prickly) 개념의 변화와 상업 시설의 발달로 많은 공공공간이 사유화된다. 우선 이론 추구를 목표로 삼는 기업은 고용률 고층건물을 선호하고 공공적 보유 규제로 인해서 설치되는 공공공간은 개인적인 표현으로 바뀌었다. 집합 및 집회의 공간으로 인식된 공공공간은 개인적인 아이덴티티가 되면서 사유화된 공공공간이 되고, 이는 모임이라는 기능을 비롯한 자아의 표현수단으로 변경되었다.

[그림 6] 뉴욕(New York)과 상해 푸동(Shanghai, Pudong)

이와 같이 개인적 표현수단으로 이용되면서 도시조직과 도시먼드에 대한 이해는 사라지고 기존의 거리, 평강, 공원 등과의 연결성도 점차되어 결국 사유적인 성격은 더욱 강화된다. 또한 개인이나 세도의 공공공간 유지와 물리적인 형태나 도시의 경관에 대한 관심 부족 등으로 사유화된 공공영역은 계속 방치되고 있다. 34

Kayden(2000)은 예시 미국의 도시개발 관련법을 기준으로 하여 사유화된 공공공간을 분류하였으며 그 분류는 아래의 같다. 35

<table>
<thead>
<tr>
<th>분류</th>
<th>성격</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>정상(plaza)</td>
<td>개방성과 공공의 사용을 제공하는 열린 공간</td>
</tr>
<tr>
<td>아케이드(arcade)</td>
<td>연속적으로 차폐하고 거리의 향후 열린 공간</td>
</tr>
<tr>
<td>도시 정상(urban plaza)</td>
<td>구체적인 기준에 입각한 정상</td>
</tr>
<tr>
<td>주거지 정상(residential plaza)</td>
<td>생활의 내 기준을 가진 정상</td>
</tr>
<tr>
<td>확장된 보행로(sidewalk widening)</td>
<td>보행도의 연결되고 같은 높이에서 가진 오른 공간</td>
</tr>
<tr>
<td>열린 중앙 정상(open air concourse)</td>
<td>거리와 교통도의 통로를 연결하는 이중 면제를 가진 공간</td>
</tr>
<tr>
<td>차폐된 보행과 공간(covered pedestrian space)</td>
<td>공공의 사용을 위해 이위시킨 공간</td>
</tr>
<tr>
<td>블록 간의 아케이드(through block arcade)</td>
<td>건물 내에 존재하며서 두 거리를 연결하는 공간</td>
</tr>
<tr>
<td>블록 간의 연결(through block connection)</td>
<td>거리와 해방하여 방해를 없이 건물의 출입구를 연결하는 공간</td>
</tr>
<tr>
<td>블록 간의 연결(through block galleria)</td>
<td>보행과 아케이트와 블록에 보행동선을 연결하여 열린 공간</td>
</tr>
<tr>
<td>고가 정상(elevated plaza)</td>
<td>공공의 보행을 유치시키는 레벨이 올라간 면제</td>
</tr>
<tr>
<td>선천 정상(sunken plaza)</td>
<td>공공의 보행을 유치시키는 레벨이 내려간 정상</td>
</tr>
</tbody>
</table>

□ 공공용지를 이용한 폐쇄적 커뮤니티 사례 : Battery Park City in New York

Battery Park City는 공공공원에 공공기금으로 건파 시설을 만든 최근의 커뮤니티이다. 공공기금으로 만든 길은 공공의 공간이지만 주 보행자 입구의 입지적 조건과 고급 소형몰(Mall)로의 연결은 길의 공공성을 최대화하였다. 공공의 보행자와 공공자본으로 커뮤니티의 속도환경이 형성되었으나, 실제상황은 폐쇄적 커뮤니티의 길의 공공공간이 이는 사유화된 공공공간이다. 특히, 고급 Battery Park City와 연결된 소형몰(Mall)은 공공공간으로 가장하고 있지만 실질적으로는 부영자와 낮은 소득 계층의 접근은 어려운 역할을 한다.
(2) 공공공간의 상업화(Commercialized Space)

현대 사회에서 사적 소유의 건축에서도 계획과정에서 공공공간이 수용되면서 법인광장(Corporate plaza)이나 쇼핑몰(Shopping Mall) 등의 공간들로 구성되며, 도시 전반에 걸쳐 상업시설에서 담당하는 공공분야가 증가하고 있다. 이런 상업시설은 사적인 주체에 의해서 운영 및 통제되는 공간이지만, 현대 도시에서 상호 교류의 공간, 즉 공공공간의 의미가 크다고 할 수 있다.

이에 대한 원인 중 하나는 공공 분야보다 사업성을 목표로 한 기업이 대중의 공공에 대한 요구를 민감하게 반영하여 반공공공간이나 상업시설이 도시 내에서 담당하는 공공공간의 양이 증가하고 유사한 물리적 유형이 사적 소유로 변화하는 상황을 보인다.36 상업시설이 공적 생활을 수용하면서 문제는 공공공간의 원래 성격과 달리 베타성이 증가한다는 것이다. 이는 사람의 정체적 능력으로 공공공간에 대한 접근성이 결정되어 전제적으로 실질적으로 우수한 공공 공간이 증가하지만 동시에 베타성을 가진 사적 공간의 증가로 가져온다.

□ 상업적인 광장 사례 : the Mall of America, Minneapolis

미니애폴리스(Minneapolis) 근교 노동자계급지역 내 아메리카 몰(Mall of America)은 일반적인 몰(Mall)의 크기보다 크고, 몰(Mall)의 설계계획 시 설계된

36) 손종우(2000), 공공 공간의 도시적 의미에 관한 연구, 서울대학교
보행패턴과 그에 따른 황금의 규칙을 모두 적용했다. 또한 주차장에서 물의 접근
하는 방식도 가장 적절적으로 하고 기타 휴식 시설이 쇼핑몰의 중심까지 연결되
어 소비자들의 유입과 소비를 극대화시키기 위해 노력했다.

[표 5] 사유화된 공간과 관련된 요소들

<table>
<thead>
<tr>
<th>대상</th>
<th>사유화된 공간(Individualized Space)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>관련요소</td>
<td>Community</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- Building Size and Scale</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- building height</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- building depth</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- corners</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- building width</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- Building for Change</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- multi-use buildings</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- adaptability and re-use</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- Landmarks, Vistas and Points</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- Landmarks</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- Vistas</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- Focal Points</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- A Thriving Public Realm</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- social spaces</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- distinctive places</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- street furniture</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- signage</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- lighting</td>
</tr>
</tbody>
</table>

사료 : Deweyin- Davis, Urban Design Compendium

[그림 6] Minneapolis의 the Mall of America
미국의 (Mall of America) 뿐만 아니라 미국 내 여러 쇼핑몰들은 이전의 도시중심지가 가졌던 공공영역의 기능을 대신한다. 특히, 청소년, 주부, 노동자들은 기존의 공공 상업지구가 균질하지 않고 예측이 불가능해서 위험성을 안고 있는 반면, 쇼핑몰은 보다 나은 안정성을 가진다고 인식하여 쇼핑몰은 공공공간의 제2 목적지로 선택한다. 실제로 올 내의 안전성이 점점 높아진 자주보다 소비자와 상인들에 게 가장 중요하게 인식되는 것 중 하나이다.

3) 격리된 공간(Isolated Space)

(1) 격리된 공간의 생성

20세기 도시개발로 인해 스케일이나 건축적, 양식의 연계성이 떨어지는 건물이 도시공간 사이에 오브젝트들로 나열되며, 건물 사이에는 역사성 없는 도시조직과 구조적 연결 없이 무형의 병태한 공간이 떨어진다. 기존의 도시조직과의 구조적인 연결성은 도시 내 격리된 공간을 발전적으로 억제한다. 또한 이러한 건물이 예외적으로 주차장으로 인해 도시 내 보행자의 연결성이 떨어지며, 결국에 접근성이 점차적으로 공간의 고립성이 증가하는 상황이 발생한다.

[그림 9] 미국의 Las Vegas와 스웨덴의 Västra frölunda
또한 도시를 관통하는 고속도로로 인해 도시의 공간적 분열이 발생하며, 특히 미국 도시재개발(Urban Renewal) 당시에 고층건물은 고속도로와 추자당으로 형성된 벨트로 둘러싸였다. 결국 고속도로나 철도 등 교통 인프라는 근린생활권의 분절을 가져와 연결성의 파괴되어 각각을 격리한 공간으로 만든다. 또한 교통 인프라뿐 아니라 수변공간(waterfronts) 등 도시 내 선정요소로 인해 도시의 연속성이 방해를 받는다.

[그림 10] 미국의 Syracuse와 도시를 관통하는 고속도로

도시재개발은 대체되는 커플러니의 패턴이나 공간적인 구조를 고려하는 경우가 적고, 커플러니의 사적인 관계에 대한 물리적인 대응도 이루어지지 않는다. 이는 대규모의 도시 개발의 시대적 편견적으로 두 생활권의 이질화된 물리적 구조를 생산한다. 또한 구획화와 도시재개발은 기능의 분리, 연결성의 흐리, 실용적인 도시공간의 감소를 야기했다.

단일용도의 보지이용, 건설토로 둘러싸인 슈퍼블럭 등 모던주의의 도시들은 사람보다 자동차 위주의 도시공간을 만들었고 이는 심각한 스프로일 현상(Urban Sprawl)을 야기했다. 이로 인해 도시공간은 사적인 공간의 증가로 점차 폐쇄화되는 경향을 보이며 반시적공간의 증가(쇼핑몰, 출입이 통제되는 특정 계층의 커플러니 등)로 인해 지역사회는 인종적 분리, 소득계층에 의한 분리 등 도시공간의 이분성을 보여준다.
[표 6] 사유화된 공간과 관련된 요소들

<table>
<thead>
<tr>
<th>관련 요소</th>
<th>Connections</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>대상</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>격리된 공간 (Isolated Space )</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>관련 Context</th>
<th>Connections</th>
</tr>
</thead>
</table>
| Blocks       | - Perimeter Blocks  
              - Block Size  
              - Block Shape  
              - Block Interiors |
| Public Transportation | - Public Transport Catchments  
                        - Bus Provision |
| Traffic      | - Tracking  
              - Junctions  
              - Traffic calming and Pedestrian Crossings |
| Parking and Servicing | - Parking Standards  
                          - Positions Parking  
                          - Car Parks  
                          - Servicing |
| Utilities Infrastructure | - Services Routing  
                           - Equipment Boxes |

자료: Newlyn-Davis, Urban Design Compendium
4) 활성화되지 못한 공간(Inactivated Space)

(1) 활성화되지 못한 공간의 증가

미국의 경우에도, 많은 도심지에서는 수백 에이커에 이르는 비활성화된 공간을 보유하고 있다. 자동차 이용이 확대된 현상은 20세기 도시에 큰 영향을 주었으며, 도시 내 고속도로나 고가도로의 가정자리를 따라 사용을 하지 않거나 이용에 부적합한 도시가 양산되고 이 불편한 가정자리의 활용과 유지에 대한 관심 또한 거의 제기되지 않는 상태이다. 도시인의 편의를 위해서 건설되는 교통 인프라가 도시의 비활성화 공간을 생성한다는 이중성이 나타나는 지점이다. 대표적인 예로, 피츠버그(Pittsburgh, Pennsylvania)는 4,930 에이커의 산업지역, 260 에이커의 폐철도, 17.5마일의 수변공간이 도시 내에서 방치되고 있다.

![그림 12] 피츠버그(Pittsburgh, Pennsylvania)

이와 더불어, 현대도시의 오픈스페이스는 고층 건물에 편한 광장(plaza)이 대부분을 차지하며, 이는 효과적인 사회적 공간의 기능을 제대로 수행하지 못한다. 이런 공간은 사람들에게 무관심의 대상이 되며 동시에 장소성의 결여로 이어진다. 대표적인 예로 선근 플라자(sunken plaza), 폐쇄적인 몰(mall), level을 놓인 광장(plaza) 등에 의해서 공간적으로 소외되며 이는 보행자의 편의에 부정적인 영향을 미치고 사람들의 모임을 위한 공간으로서 기능도 상실한다.
[표 7] 비활성화된 공간과 관련된 요소들

<table>
<thead>
<tr>
<th>관련 Context</th>
<th>Place</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>* Positive Outdoor Space</td>
<td>- Positive and Negative Space</td>
</tr>
<tr>
<td>- Building Lines and Set-backs</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Enclosure</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>* Animating the Edge</td>
<td>- Active Frontage</td>
</tr>
<tr>
<td>- Richness and Beauty</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>* walking</td>
<td>- Pedestrian Environment</td>
</tr>
<tr>
<td>* Cycling</td>
<td>- The Cyclist Environment</td>
</tr>
<tr>
<td>- Cycle Lanes</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Cycle Security</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>* Street</td>
<td>- Street Types</td>
</tr>
<tr>
<td>- Main Routes</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Streets and Social Places</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>* Safety and Sense of Safety</td>
<td>- Build-in Safety</td>
</tr>
<tr>
<td>- Adaptability and Re-Use</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

자료: Llewelyn-Davies, Urban Design Compendium.

5) 소결

공간디자인은 사회의 시대성, 이용자의 요구, 현 도시공간의 모습에 대한 주의 깊은 관찰이 선행되어야 한다. 공간은 사회구성원들이 삶을 영위하고 구성원 간의 활동이 일어나는 장으로 주체인 사회구성원들의 생각과 행동방식들이 도시공간으로 투영되며 동시에 구성원들의 사회적 요구(Social Needs)의 반영이 필요하다.

특히, 전지구가 공동으로 적면한 기후변화의 문제는 우리 사회도 녹색성장에 동참해야 하는 당위성을 주며, 이 녹색성장은 현재 우리 사회의 가장 시급하면서 동시에 장기적인 성격을 띠 사회적 요구이다. 녹색성장을 향한 사회적 요구를 도시공간에서 어떻게 수용할 수 있는지 공간 디자인 차원에서의 접근이 필요하다.

녹색성장에 부합하는 공간디자인을 이끌어 내기 위해서는 공간에 대한 현황 파악이 필요하며 이를 통해 보다 나은 공간 디자인을 이끌 수 있도록 관련 요소를 설정할 수
있다. 즉, 녹색성장에 기여할 대학생 체계적인 공간 요소들을 찾아볼 수 있을 것이다.

보행자를 위한 공공 영역에 비해 교통관리를 우선적으로 배려함으로써, 우리의 도시는 조각조각사고에, 교외화 되었다. 단일용도를 위한 도너는 다양한 용도가 섞여 있을 때 발생하는 활기와 효율성을 잃게 하였으며, 도시계획에 대한 전통적인 모더니즘적 접근의 문제를 인식하게 되었다. 특히 나홀로 서 있는 건축물은 가로 전면의 연속성을 해소함으로써, 가로와 다른 공공공간을 의미 있는 장소로 인식하려는 것을 어렵게 하였다.37

유형이나, 일상적인 시공법상, 그리고 규모의 경계로 인해 지역색과 다양성이 동반되었으며, 주요 양식의 건물이 늘어나고 공공 건물은 도시경관에서 차지하던 상경적인 중요성을 잃게 되었다. 도심부에 자리잡은 독특 제거법은 특성을 없는 도심을 양산하였고, 도서대학부의 단조로운 추구단기는 사회적인 격리를 위한 성을 만들게 되었다. 숨을 제외하고, 새로운 기반시설과 상업용도의 재개발을 위해 역사적인 가치가 있으나, 방해하는 많은 지역들이 파괴되었다.

현재 도시공간은 사회-문화적 특성과 도시개발 방식의 영향으로 비공간 (Antispace)이 다양한 형태로 존재하며 이는 도시공간의 결을 저하시킬 뿐만 아니라 현 시대의 사회적 요구를 수용하기에 부족하다. 특히 기존의 도시개발방식으로 정착된 도시의 녹색성장과 역행하는 많은 특성을 보유하고 있으며, 이에 대한 공간 디자인 대안이 녹색성장 및 지탄소사회와의 기반을 제공할 수 있을 것이다.

4. 녹색국도를 위한 공간디자인의 방향: 공간의 개편

1) 사유화된 지역의 활성화 방안

(1) 공공성 개념(Publicness)의 목원

도시의 물리적 환경 가운데 공공이 사용하는 공간에 공극적인 목적은 공간성의 증진에 있다. 여기서 공공성에 대한 기존의 연구를 보면, "공공성이란 인간이 사회적 생활에서, 공개적으로 불특정 다수인의 이익을 실현할 수 있는 하나의 기능성"을 의미 한다(이온비, 1998). 그리고 도시의 공간공유, 공공의 이익으로 접근하여 공간성의 구성요소를 개방성, 연계성, 접근성, 페벽성, 이용성의 측면을 구분하

37) Tony Lloyd-jones, "Globalising Urban Design", Urban Design Futures, 2006
고 이를 기준으로 공공성이 평가될 수 있다고 연구되었다(김제운, 1997; 이은비, 1998; 이승지, 2003 등)라.

(2) 공공성의 증진 사례

□ 파리시의 Espaces Civilisés 사업

다양한 이용주체가 공존하는 공간'로 파리시는 2001년 'Espaces Civilisés' 정책과 허점을 발표한다. 이 정책의 핵심 내용은 자동차 중심의 기존 가로 체계를 보행자 및 자전거 이용자, 공영블레이드 이용자를 위한 공간으로 탈바꿈하는 것이다. 또한 정체인의 이동권리를 보장하고, 가로변 상인들의 편의를 도모하는 복합적인 정책이다.

[그림 13] 파리시의 Espaces Civilisés 사업

이 사업의 세부적 목표는 첫째, 다양한 이용주체를 위한 공공공간의 균형있는 배분, 쌍계, 녹지공간 확충, 샛지, 시각적·청각적·환경적 오염 최소화 및 청결한 환경조성, 냄새, 문화적 상업적 측면에서 대상 지역의 활성화, 마지막으로 도시 경관요소 및 건축·도시 문화유산의 보존이다. Espaces Civilisés 사업은 도시공간의 공공성 증진하는 구체적인 실천방안들이 현시대의 사회적인 요구(Social Needs)인 녹색성장의 실천방안과 공통점을 보여준다.

---

38) 이상민 외(2008), 도시 공공공간 개선방향 설정을 위한 거점 정립 및 현황 조사 연구, 건축도시공간연구소 p23
39) 이상민 외(2008), 도시 공공공간 개선방향 설정을 위한 거점 정립 및 현황 조사 연구, 건축도시공간연구소 p21
2) 격리된 지역의 활성화 방안

(1) 도시성 개념(Urbanity)의 복원

도시의 속성을 이야기할 때 형체를 가진 설계적인 존재뿐만 아니라 하나의 도시를 도시이론을 하는 도시적립(Urbanity)이라 형식적인 속성을 언급한다. 이 개념을 바탕으로 사회를 도시적인 것과 비도시적인 것으로 분류할 수 있다. ④

도시성(Urbanity)에 대한 개념은 시대에 따라 변화하며 주거지 계획부분에서 도시적 생활양식, 도시다움에 대한 고려가 뉴어버니즘(New Urbanism)을 통해 강조되었다. 연구에 따라 도시성(Urbanity)의 정의를 차이에 두고 있으며 한 예로 주거지와 관련된 도시성의 개념은 '도시공공 공간이 거주자의 일상 생활공간화하는 정도, 그러한 공간적 특성'으로 정의된다. ④

(2) 도시성 중점 방안

접촉면의 중점을 다른 블록이나 일정 단위에서의 접근성을 증가시키는 것은 도시성의 추천에서 양 공간의 유기적 연계를 통한 공간이용의 활성화와 공공공간의 활용중점을 도모한다. 즉, 전체 공간의 연속적 유기적 연계를 통해 도시성의 개념으로 볼 수 있는 일상생활공간을 조성하게 된다. 연계성은 단지와 도시가로공간의 융합으로 이루어진다. 이때 도시간선도로서는 주거지 계획의 영역 뿐으로 배치되고, 간선도로를 일상공간으로 사용하는 방안이 대표적이다. 또한 가로들 활성화하고 가구들을 연계하려는 시도를 통해, 공간단위가 연계될 수 있고, 또 이를 통해 공간구조의 하위단위의 완결성을 향상함으로써 도시성을 획득할 수 있다.

---

④) 안영기, 《도시의 이해와 개헌·특성에 관한 연구》, 서울대학교 1994, p.19
⑤) 강인호, 《도시의 주거지 계획의 도시성 해석에 관한 연구》, 2003, p.20
<table>
<thead>
<tr>
<th>분류</th>
<th>성격</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>보행.Amount</td>
<td>단위 사이를 관통하여 사람들의 생활을 이끌어내는.</td>
</tr>
<tr>
<td>보행자전용도로</td>
<td>각 기능형성별 공간의 유기적 연계성을 높임.</td>
</tr>
<tr>
<td>결집점</td>
<td>보행로를 통해서 전체 단위를 연결함.</td>
</tr>
<tr>
<td>선행 중심축</td>
<td>축을 정점으로 순환하는 보행공간과 보행공간이 주어짐.</td>
</tr>
<tr>
<td>녹도축</td>
<td>가르지적을 관통하여 생활을 이끌어 내어 일상 생활공간화 하려고 함</td>
</tr>
</tbody>
</table>

자료: 강인호 외(1996). 우리나라 주거지 계획의 도시형 해석에 관한 연구

3) 비활성화 지역의 활성화 방안

(1) 공공공간의 활동(Activity)여건의 개선

공공공간이 가지는 활동은 개인적인 활동과는 다르다. 시설과 행태와 다양한 욕구가 교차하는 공공공간은 문화적인 배경에 따라 역사적인 유산에 따라 이용의 양상이 크게 달라지는 것이다.

공공공간은 본질적으로 사회적인 것이다. 사회적인 공간이라는 말은 그 장소에서 일어나는 활동에 의해 정의되며, 그 상형에 의해서 정의되는 것이지, 형태에 의해서 정의될 필요는 없다. 공공 공간은 모여든 사람들을 위해 특별히 만들어진 사회적 공간의 한 특별한 종류다. 여기서는 주민과 이방인, 전속한 것과 생소한 것이 자유롭게 섞일 수 있다. 공공 공간이라는 개념은 정치학에 따르면 고대 그리스 인들에 의해 민주주의의 대두에 따라 정착된 것이다.42)

공간의 미시적인 자이를 적극적으로 고려하고 거주자나 이용자들이 신호하는 물리적 구조에 대해 주의 깊게 관찰하고 배려하는 행태중심적인 개선방안 도출이 공간디자인의 주요한 축이 될 필요성이 있다. 인간의 활동여건을 개선할 수 있는 행태중심적인 공간디자인은 보다 좋은 공간을 넘어서는 활동하기 좋은 공간으로서 가능할 것을 요구받고 있는 것이다.

(2) 공간의 물리적인 연결방안

공공공간의 활성화는 연결성, 통합성, 명료성이 중요할 수 있다. 공공공간의 연결성은 공간의 연결수와 공간연결도로 설명할 수 있다. 다시 말해 공간에서 직접적으로 접근할 수 있는 공간의 수와 한 공간에 인접한 공간과의 통계정도로 이해된다. 공공공간의 통합성은 공간규모와 공간통합도로 설명된다. 공간규모는 공간의 접근성을 의미하는 것으로 공간규모가 커질수록 접근성이 떨어진다. 공간통합도는 각각의 공간에서 전체 공간에 얼마나 쉽게 접근할 수 있는지를 나타내는 기준이다. 즉, 공간에서 다른 모든 공간에 접근하기 위해 활동해야만 하는 공간수의 평균값이다.

공공공간의 명료성은 전체와 부분의 관계로 정의하는 부분공간에서 전체공간을 인지할 수 있는 정도를 의미한다. 즉, 전체적으로 통합되고 구조적으로 연결성이 높을수록 명료도는 높아진다. 오늘날의 도시들은 공공영역과 사적영역의 경계가 너무도 흐리게 정의되어 있다. 따라서 공간은 건물사이의 나머지 공간, 건축의 그림자일 뿐이다.

비활성화된 공간을 다른 공공공간과의 연결성을 높임으로써 그 공간의 activity를 높일 수 있다. 연결성을 높이기 위해서는 연결 도로의 확보하여 차도 및 보행도로 등 비활성화된 공간에서 다른 공간으로 이동할 수 있는 기회를 더 많이 제공하여야 한다. 또한, 비활성화된 공간은 다른 공간과의 접근성이 강조되고, 이는 다른 공간과의 상호 교류성을 높여줄 수 있는 공간규모가 필요하다는 것이다.

공간의 명료성을 높이기 위해서는 비활성화된 공간은 다른 공간과 전체 공간 중 부분 공간으로서 인식될 수 있는 디자인이 필요하다. 다른 공간에서 갖지 못하는 기능을 가지거나 다른 공간과 상호 연결할 수 있는 기능을 소유하고 있어야 한다.

5. 녹색국도를 위한 공간디자인의 방향: 과정의 개선

우리나라 공간환경 디자인의 전반적인 문제점을 다음과 같이 나누어 볼 수 있다. 첫째, 편안하지도 않고 안전하지도 않은 공간환경이 조성되고 있다는 점이다.

43) 이규인(1998), 공공도(공공공간의 활성화에 관한 사료운 주거지역의 방법론
두 번째, 기능 중심의 횡단적인 방식으로 공간환경을 조성하여 지역특성을 고려하거나 특세 있는 도시 공간의 형성이 어렵다. 세 번째, 본질적인 개선보다는 겸손으로 보이는 시각적 축면을 강조하는 공간환경디자인이다. 네 번째, 공급자 위주의 공간환경 조성으로 주민과 밀착된 생활공간의 확보가 미흡한 점이다. 다섯 번째, 공간성이 부재하거나 주변 환경과 관계 되지 못하는 공간환경디자인이다. 다섯 번째, 지속적인 관리에 대한 고려가 없는 공간환경디자인이다. 이런 문제점은 개선하고 저탄소 녹색성장을 위한 디자인을 위한 과정의 개선을 위한 대안을 다음과 같이 나누어 논의하고자 한다.

1) 통합적인 공간 디자인 수립과정의 도입

(1) 통합화의 개념

통합계획의 적정적 필요성이 제기되는 현시점에서 통합화의 개념을 정리하자면, 근대적 이미지의 공간화가 다양하고 독립적인 부분을 전체와 관련지어 서로 간에 통합을 이루어야 내려는 방법을 의미하는 반면, 환경적 이미지의 통합화는 상호 연계성 속에서 각 분야를 이해할 수 있는 총체적인 사고가 필요하며 이는 서로 다른 영역을 연결하여 통합을 만드는 통합이라는 개념을 통해 이해될 수 있다. 따라서 현대적 통합화의 개념은 상호적이며, 변화를 수용하고, 서로의 다양성을 인정한다는 점에서 '유연한 통합' 또는 '통섭'이라 정의한다.

(2) 통합화의 필요성

사람들은 공간환경을 영역의 구분없이 통제적으로 인식하는 데에 반해, 공간환경을 조성하고 관리하는 시험은 영역별로 독립되어 있다. 현재의 간략해진 형질 체계로는 커뮤니티 요구를 충족시키기에 부족하다. 다양한 기능, 다양한 공간에 대해 통합적인 시각으로 바라보는 것이 필요하다. 구체적 실천방안으로는

① 통합적이고 통제적인 접근을 위해서 부서 간 협력이 중요하다.

45) 이상민 외, 공간환경디자인의 이해와 활용을 위한 기초연구, 2008, 건축도시공간연구소
46) 주은희 외, 정소 가치형을 위한 공공공간 통합화 방안 연구, 2008, 건축도시공간연구소
(2) 중요 사업의 경우 TFI를 구성하여 협력체계를 운영할 수 있다.
(3) 공간디자인 부서를 중심으로 공간환경과 관련된 계획 및 사업에 대해 지속적으로 협의할 수 있는 시스템을 구축할 수 있다.

[그림 14] 미국 오레곤 주 포틀랜드시의 디자인 가이드 라인의 서두 부분

(3) 통합화된 공간디자인의 사례

포부르 샌드니 지역은 고밀도의 주거지역이 동시에 상업 밀집 지역이다. 또한 파리시 주요 도로들의 교차 지점으로 교통량이 매우 많고 보행자 환경은 열악하였다. 주차시설 부족으로 불법주차 사례가 많았으며, 주변에 다수의 학교가 있어 교통안전 문제가 심각하게 다투되었다. 녹색지구는 파리시 이동계획의 일환으로 일상생활의 편의를 위한 근린생활권을 대상으로 보행자의 안전을 보장하고 공간 환경의 질을 향상시키는 것을 목적으로 한다.

47) 이상민 외, 공간환경디자인의 이해와 활용을 위한 기초연구, 2008, 건축도 시공간연구소
48) 이상민 외, 공간환경디자인의 이해와 활용을 위한 기초연구, 2008, 건축도 시공간연구소
파리 녹색지구(Quartier Vert Faubourg St. Denis)

개요
- 2002-2003 정비 1기 사업: 포부르생드니에 부행도로화, 보도 확장, 가로수 식재, 자전거도로 신설, 2륜차 주차공간 마련, 일방통행
- 2004-2005 정비 2기 사업: 30km/h 자력 횡단 설비, 일방통행, 2륜차 주차 공간 확충, 보도 안전 강화
- 예산: 5,418,000 euros
- 발주자: 파리비(Ville de Paris)

대상 지역(Faubourg St. Denis)에 대한 통합적 계획도. 파리의 전역에 걸쳐 35개의 녹색지구 계획 수립 사업 추진 중

시사점
- 다양한 영역을 대상으로 한 공공부문의 개입으로 생활환경의 질적향상을 도모하였음

[그림 15] 파리 녹색지구 참고 사진
2) 확실적인 공간디자인의 회화

공간디자인은 도시 전체를 확실하고 동일한 설계를 통해 접근하면 안된다는 주장에는 누구나 동의할 것이다. 각각의 지역에 있어서 특성을 살릴 수 있는 디자인이 필요하다. 정소의 가치를 향상시키기 위해서는 그 정소가 가지고 있는 역사와 문화, 주변 사람들의 삶의 모습에 대해 깊이 이해하고 그와 연관된 컨텐츠를 활용해야 한다. 지역민들과의 지속적이고 깊이 있는 대화가 필수적이다.49)

| 시사점 | 과거의 천사들이 항구를 따라 놀어 있었지만 공간디자인의 개선을 통해서 깊은 레스토랑으로 변신해 많은 사람들의 발길을 끌어들이고 있다. |

[그림 16] 코펜하겐의 뮈하운 항구 침고시절

49) 이상민 역, 공간환경디자인의 이해와 활용을 위한 기초연구, 2008, 건축도시공간연구소
전주 남부시장 하늘공원

개요
- 사업대상지: 전주시 완산구 전동3가 남부시장 2동 옥상공간 약660㎡
- 사업주관: 공공혁신소 심심, 전주청소년문화예술훈련원
- 참여주체: 상가주민, 건축가, 목수, 미술가
- 사업내용: 시설물 제작, 녹지환경 개선, 자가참여를 통한 공간디자인

<table>
<thead>
<tr>
<th>시시점</th>
<th>[그림 17] 전주 남부시장 하늘공원</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>- 호남 최대의 물류시장이었지만 국내의 여느 저레시장과 마찬가지로 쇠퇴의 길을 걷게 된 전주 남부시장은 저레시장 현대화 사업지원을 받아 아케이드를 설치하였다.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- 건물의 벽면 공간을 활용한 인체적 공공공간의 창출, 새로운 기능 부여를 통한 장소 재생하였다.</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
3) 지속적이고 장기적 관리방안으로서의 공간디자인

공간 디자인은 일회성의 계획안이나 보기 좋은 도면을 제작하는 것에 국한되어서는 안될 것이다. 환경을 점검적으로 변화, 개선시키거나 같은 아니라 지속적인 관리 운영을 고려하는 공간디자인이 필요하다. 일회성 계획과 성과주의의 추진은 결과적으로 좋은 디자인을 이루어 내 수 없고 결국은 사용자에게 의면 받게 될 것이다.

<table>
<thead>
<tr>
<th>광주 푸른길공원</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>개요</td>
</tr>
<tr>
<td>* 위치: 광주-여수선의 광주도심부 동파구간(광주역-효천역) 폐선 부지</td>
</tr>
<tr>
<td>* 규모: 길이 7.9km, 면적 11만3172m², 폭 10~25m</td>
</tr>
<tr>
<td>* 사업기간: 2003년~현제</td>
</tr>
<tr>
<td>* 총사업비: 158억원</td>
</tr>
<tr>
<td>* 참여주체: 광주시, 푸른길가꾸기 운동본부</td>
</tr>
<tr>
<td>* 사업내용: 폐선부지별, 다리 건설, 도시수厳しい 조성, 풍경, 소형장, 등 설치</td>
</tr>
</tbody>
</table>

表 1.3: 광주 푸른길공원

<table>
<thead>
<tr>
<th>시사점</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>계획단계에서부터 시공에 이르기까지 철저한 현장조사와 의견 수렴 과정을 거쳐 시민의 원하는 공간 조성을 위해 노력하였다.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

[그림 18] 광주 푸른길공원
공간환경디자인 성공의 80%는 그 자체가 얼마나 지속적으로 계속되는가에 달려 있다. 아무리 좋은 디자인이도 관리가 제대로 되어 있지 않으면 진정한 장소가 될 수 없다.

동경 마루노우치 나카도리

개요
- 사업기간 : 1998년-현재(3차에 걸쳐 단계적인 정비를 실시하고 있으며 현재 2차 사업 진행 중)
- 사업범위 : 폭 21m(보도 9m, 차도 6m). 길이 1,100m의 나타도리 가로광장, 나카도리에 한 26개의 건물
- 사업참여주체 : 동경도, 미즈비시 지소(주), 재개발 추진협의회 등
- 사업추진내용
  - 공격영역 : 보도, 폭 확장, 일반통행 전환, 보도와 도로의 이계력의 포장, 벤치/가로수/조형물/가드레일/인테리어 시설물 등의 통합 정비
  - 민간영역 : 기존 건물의 외관용 조화롭고 개방된 공간으로 리모델링, 재건축된 건물은 기존 나카도리의 31m 치마선을 유지, 1층부 외관을 개방형태 정비

마루노우치 나카도리 모습

시사점
- 마루노우치 나카도리의 일본 최초의 업무지구로 지난 100년간 상징적인 비즈니스 가로로 형성하고 있으며, 1990년대에 거품경제가 무너지면서 여러 문제가 발생하여 지역 계정비가 추진되었다.
- 사업 이후 전단지역의 설립을 통한 지속적인 유지, 관리 활동 및 정형의 세도적 지원을 유지하고 있다.

자료 : 이상근 외, 공간환경디자인의 이해와 활용을 위한 기초연구, 2008, 전북도시공간연구소

[그림 19] 동경 마루노우치 나카도리 시례
6. 결론

공간디자인도 하나의 디자인이다. 디자인으로서 수용해야 할 사회적 인 요소와 그러한 요소를 구현할 영역의 공간, 양자에 대한 명확한 이해에 기반하여 공간디 자인에 대한 논의가 진행되는 것이 바람직할 것이다.

당대에 제기되는 시대적 요구라고 한다면, 앞서 살펴본 것과 같이 탄소배출 저 감을 주축으로 하는 녹색성장 패러다임이라고 하겠다. 이러한 각국의 탄소배출 저 감 정책의 산업부문 뿐 아니라, 생활문화 전반에 큰 변화를 가져올 것으로 예상되 는 가운데, 공간 디자인 분야에 있어서도 경제구조의 변화, 산업구조의 변화에 대 응하고 새로운 구조를 지지하는 하부구조로서의 공간디자인 대안이 필요하며, 다 른 한편으로 새로운 생활양식의 총체, 대안적 문화를 지향할 공간 디자인의 제시 가 필요한 시점이라고 하겠다.

이렇게 녹색 성장 패러다임이 시류가, 그리고 불가결하게 요구되는 시점에서 그러한 요구가 구현되어야 하는 우리 공간의 현 상황은 어렵다고. 일정한 사회적 인 규약이 동응하는 진정적인 공간구조가 신자유주의의 대두, 기술의 급격한 발 동 여리가지 요인에 의해 외부되고 있으며, 그 중에서도 공간의 자유화, 공간의 고립화, 공간의 비활성화라는 특성이 현대도시에서 극명하게 나타나고 있다고 할 수 있다. 이러한 특성이 가져는 환경에서 녹색성장의 패러다임의 요구를 수용하 는 새로운 녹색국보를 구현하기 위해서는 기존의 공간 디자인 수범을 답변하는 것으로는 충분치 않을 것이다.

따라서 새로운 공간 디자인을 위한 변화가 요구된다고 볼 수 있는데, 그러한 변화는 공간자체의 성격에 대한 개념변화 및 디자인 과정에 대한 개념의 변화를 고려해야 할 것이다. 공간 자체의 성격에 대한 개념은 공간성, 도시성, 활동성에 기반한 공간의 구성에 집중해야 한다는 점, 그리고 공간 디자인 과정에 대한 개념 으로는 통합화, 다양성, 지속성의 촉면을 강조하였다.

□ Wandsworth

Wandsworth는 BedZED가 기념 사회적, 환경적 요소를 함께한 도심에서 어떻게 구현할 수 있는가에 대한 예가 될 것이다. Wandsworth는 철도역사에 인접한 동판지역에 교통정으로 주거지역으로 고려된 것이 없는 보행을한 지역이었다. 이 곳에 4층의 사무용도의 기단을 조성한 후, 상업시설과 식당 등을 배치하고, 위에
두 개의 35층의 주거동을 배치하는 암이 추진되고 있는데, 두 주동의 사이에는 연간 사용 전력용 공급망을 수 있는 풍력터빈이 설치되어 있으며, 6층마다 공용 로비 및 정원이 설치되어 있다. 건물의 모양은 더반의 효율을 극대화하기 위해 주의 깊게 설계되었으며, 모범의 주거용 공급하는 효과를 거듭과 동시에 지역에 녹색 인프라로서의 역할을 하게 되었다. 50)

[그림 20] Wandsworth의 SkyTED, 영국

이러한 사례는 기존의 필도와 형태를 어느 정도 보수적으로 수용하면서도 녹색 성장 패러다임을 구현하도록 하는 공간디자인의 한 시례로 볼 수 있다. 물론 도시 구조의 측면에서의 효과나 거리방향까지 나아간 공간디자인은 아니지만, 우리가 모색해야하는 공간디자인의 실마리를 보여주는 사례라 할 수 있다.

녹색국토를 위한 공간 디자인은 원활한 기술이나 대체어저기 기술을 기존의 공간구조에 외삽하는 것만으로, 또는 미적으로 타원한 공간시설을 설치하는 것만으로 구현할 수는 없으며, 실질적인 공간현황의 전반과 녹색성장의 패러다임이 제시하는 사회적 요구를 고려하는 새로운 문화적 흐름을 도출함으로써 가능할 것이다.

50) Bill Dunster, 'What is the 'New Ordinary'?", Urban Design Review 15.1
「그린국토폴럼」 창립회의

「그린국토폴럼」 개요 ......................................................... 97
「그린국토폴럼」 취지문 ....................................................... 98
「그린국토폴럼」 구성 ......................................................... 99
「그린국토포럼」 개요

1. 그린국토포럼 설립 목적
   ○ 국토·도시·산업 녹색성장분야 전문가 네트워크를 구축하고 국토관련 '녹색성장' 정책을 발굴하여 실효성 있는 정책 지원
   ○ 정기적인 포럼 개최를 통해 정책대안을 제시하고 이슈 네트워크를 통해 국토분야 녹색성장 연구와 실천을 선도

2. 조직구성
   ○ 국토·도시·산업 녹색국토 관련분야 종합전문가로 구성
     ※ KRIHS 본부장, 국토해양부 국토정책국 참여
   ○ 분야별, 지역별, 여성 안배(그린국토포럼 구성 명단 참조)

3. 운영계획
   ○ 반기별 포럼 및 세미나 개최 예정
   ○ 전문가 특강 개최 예정(수시)
「그린국토폴럼」 취지문

국토는 우리 거래가 살아감고, 미래의 후손들에게 물려줄 하나밖에 없는 터전이다. 이 터에 살고 있는 우리는 다 함께 힘을 모아 국토를 아름답고 건강하게 보전해야 한다. 경제력 있는 국토를 가꾸어 사람들에게 어느 곳에서도 행복하고 안전하게 살 수 있는 공간으로 만들어 나가야 한다. 국토는 국민 공동의 복지, 지속 가능한 발전, 그리고 문화적 다양성을 중진시키는 공간으로 발전하여야 한다.

저탄소 진환경기술 개발을 경제성장에 접목시켜, 건강한 자연의 보전과 국가경영력을 견인할 수 있는 녹색성장이 미래 환경을 위한 21세기의 과제임을 인식하고, 국토의 지속가능한 발전을 위한 세 틀을 강화하여야 한다.

 이를 위해 다양한 사회계층의 이해를 포용하고 환경보전과 조화로운 자원의 활용을 통해 현대와 미래세대가 공존할 수 있는 지속가능한 성장을 추구한다. 이에 우리는 그린국토 조성을 위해 노력할 것이다.

하지, 국토는 모든 사람이 사람들 살 수 있도록 자연·환경과 역사·문화를 고려하여 미래국토의 도시의 비전을 제시하고 국토를 지속가능하게 개발하고 관리한다.

하지, 도시와 농산어촌이 고르게 발전하고, 모든 국민이 행복하게 살 수 있도록 국토자원과 잠재력을 적극 활용하여 여러 지역이 고르게 흡수 받도록 기회를 나누고 힘을 모으다.

하지, 국가경영력을 갖춘 국토로 가꾸고, 해양과 대륙을 연결하는 지속가능한 그린 국토를 위한 공간 디자인을 창출한다.

하지, 자원절약과 신재생에너지의 활용을 통해서 저탄소 녹색성장형 국토계획 및 전략개발을 제시한다.

하지, 그린국토 네트워크를 구축하여 국토·도시·농산어촌·주택·교통 분야의 실 효성 있는 녹색성장 정책을 지원한다.

2009년 11월 11일 (수)
그린국토폴럼
## '그린국토포럼' 구성

<table>
<thead>
<tr>
<th>연번</th>
<th>구분</th>
<th>성명</th>
<th>소속</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>국토</td>
<td>백양호</td>
<td>국토연구원</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td></td>
<td>정영표</td>
<td>국토연구원</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td></td>
<td>강필문</td>
<td>국토해양부(국토정책국)</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td></td>
<td>윤성원</td>
<td>국토해양부(국토정책국)</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td></td>
<td>윤용철</td>
<td>국토해양부(국토정책국)</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td></td>
<td>소전길</td>
<td>경원대학교(지역개발학과)</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td></td>
<td>김동주</td>
<td>국토연구원(국토계획·지역연구본부)</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td></td>
<td>최영국</td>
<td>국토연구원(녹색국토·도시연구본부)</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td></td>
<td>서태성</td>
<td>국토연구원(기획경영본부)</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td></td>
<td>김선희</td>
<td>국토연구원(녹색성장국토정책센터)</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>도시</td>
<td>권용우</td>
<td>성신여자대학교(지리학과, 대한지리학회장)</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td></td>
<td>김세용</td>
<td>고려대학교(건축학과)</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td></td>
<td>민병식</td>
<td>국토연구원(도시재생전략센터)</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td></td>
<td>김병수</td>
<td>서울대학교(도시 및 지역계획학과)</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td></td>
<td>박영춘</td>
<td>종합대학교(도시공학과)</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td></td>
<td>서순욱</td>
<td>서울시립대학교(도시과)</td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td></td>
<td>이규빈</td>
<td>아주대학교(건축학부)</td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td></td>
<td>이미정</td>
<td>국토주택연구원(녹색성장실)</td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td></td>
<td>이재춘</td>
<td>합성대학교(도시공학과)</td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td></td>
<td>황희연</td>
<td>국립대학교(도시공학과), 대한국토·도시계획학회장</td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>농어촌</td>
<td>송미정</td>
<td>한국농촌경제연구원(농업농촌정책연구본부)</td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td></td>
<td>김정섭</td>
<td>한국농촌경제연구원(농업농촌정책연구본부)</td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td></td>
<td>오형은</td>
<td>지방생활화센터</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td></td>
<td>이상훈</td>
<td>합성대학교(도시공학과)</td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td></td>
<td>이정식</td>
<td>서울대학교(조경·지역시스템공학부)</td>
</tr>
<tr>
<td>26</td>
<td>지역개발</td>
<td>김성곤</td>
<td>공공정책연구소SNP</td>
</tr>
<tr>
<td>27</td>
<td></td>
<td>김재철</td>
<td>녹색성장위원회</td>
</tr>
<tr>
<td>28</td>
<td></td>
<td>김병철</td>
<td>특권대학교(도시공학과)</td>
</tr>
<tr>
<td>29</td>
<td></td>
<td>문태호</td>
<td>종합대학교(지역계획학과)</td>
</tr>
<tr>
<td>30</td>
<td></td>
<td>박종철</td>
<td>국립대학교(도시 및 지역개발학과)</td>
</tr>
<tr>
<td>31</td>
<td></td>
<td>정재호</td>
<td>산업연구원(지역정책과)</td>
</tr>
<tr>
<td>32</td>
<td>도시주택</td>
<td>송길환</td>
<td>국토연구원(주택보건건설정지연구본부)</td>
</tr>
<tr>
<td>33</td>
<td></td>
<td>김성일</td>
<td>국토연구원(건설계획전략센터)</td>
</tr>
<tr>
<td>34</td>
<td></td>
<td>채면욱</td>
<td>국토연구원(문화국토정책센터)</td>
</tr>
<tr>
<td>35</td>
<td></td>
<td>이병주</td>
<td>명지대학교(건축학부)</td>
</tr>
<tr>
<td>No.</td>
<td>업무부서</td>
<td>관련 업무부서</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>-----</td>
<td>----------</td>
<td>---------------</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>36</td>
<td>교통</td>
<td>전비운 수석연구원(정책연구부)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>트랜스포트연구원(정책연구부)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>국토연구원(국토연수연구본부)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>38</td>
<td></td>
<td>국토연구원(국토연수연구본부)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>39</td>
<td>대자인</td>
<td>정밀화 센터장(도시정보센터)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>국토연구원(도시정보센터)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>국토연구원(국토정보센터)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>41</td>
<td>디자인</td>
<td>유광형 실장(도시공간계획연구소)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>국토연구원 부설 건축도시공간연구소(기획조정실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>국토연구원 부설 건축도시공간연구소(프로그램연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>44</td>
<td>지방연구원</td>
<td>최창석 부서장</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>무경종합건설</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>45</td>
<td></td>
<td>고재길 책임연구원(환경정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>46</td>
<td></td>
<td>김석현 실장(도시환경연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>47</td>
<td></td>
<td>김태윤 실장(도시환경연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>48</td>
<td></td>
<td>나중규 실장(도시환경연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>49</td>
<td></td>
<td>권창원 실장(도시환경연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>50</td>
<td></td>
<td>류덕진 부서장(도시환경연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>51</td>
<td></td>
<td>정한식 부서장(도시환경연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>52</td>
<td></td>
<td>정하빈 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>53</td>
<td></td>
<td>조상철 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>54</td>
<td></td>
<td>신동구 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>55</td>
<td></td>
<td>김용구 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>56</td>
<td></td>
<td>김광주 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>57</td>
<td></td>
<td>정창호 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>58</td>
<td></td>
<td>최성철 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>59</td>
<td></td>
<td>고재길 책임연구원(환경정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>60</td>
<td></td>
<td>김석현 실장(도시환경연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>61</td>
<td></td>
<td>김태윤 실장(도시환경연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>62</td>
<td></td>
<td>나중규 실장(도시환경연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>63</td>
<td></td>
<td>권창원 실장(도시환경연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>64</td>
<td></td>
<td>류덕진 부서장(도시환경연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>65</td>
<td></td>
<td>정한식 부서장(도시환경연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>66</td>
<td></td>
<td>정하빈 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>67</td>
<td></td>
<td>조상철 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>68</td>
<td></td>
<td>신동구 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>69</td>
<td></td>
<td>김용구 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>70</td>
<td></td>
<td>김광주 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>71</td>
<td></td>
<td>최성철 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>72</td>
<td></td>
<td>김재형 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>73</td>
<td></td>
<td>김지용 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>74</td>
<td></td>
<td>김두상 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>75</td>
<td></td>
<td>김상수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>76</td>
<td></td>
<td>김상수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>77</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>78</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>79</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>80</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>81</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>82</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>83</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>84</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>85</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>86</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>87</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>88</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>89</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>90</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>91</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>92</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>93</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>94</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>95</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>96</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>97</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>98</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>99</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>100</td>
<td></td>
<td>김영수 부서장(도시정책연구실)</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>