

북항 재개발지역 워터프론트 관광활성화를 위한 해외사례 연구

A study of overseas cases for waterfront tourism development in Busan north port redevelopment area

배소혜*

Bae, Sohye

Abstract

The study aims to propose and promote sustainable development for Busan North Port Redevelopment and its surrounding city areas. To achieve this objective, the research investigates four different overseas waterfront development areas, including Inner Harbour, Minato Mirai 21, Darling Harbour, and Docklands. Based on these case studies, the following suggestions are put forward: first, there is a need to re-recognise and promote the historical and cultural heritages in Dong-gu and Jung-gu. These assets should be integrated with the local tourism industry to create cultural tourism opportunities. Second, it is crucial to raise awareness of marine leisure and sports among both domestic and international audiences, highlighting these attractions to attract more visitors. Third, ensuring a continuous source of tourism revenue is essential, and this can be achieved through the revitalisation of the North Port tourism industry. Fourth, a collaborative programme involving the entire community should be planned. Opinions from various stakeholders such as public officials, marine port authorities, local organisations, residents, and experts should be gathered to achieve ongoing economic revitalisation in the surrounding area. This study holds significance in contributing to the theoretical expansion through exemplary overseas waterfront development cases and presenting policy measures to enhance the development of Busan North Port Redevelopment.

주제어 : 부산항(Busan port), 북항 재개발(North port redevelopment), 워터프론트(Waterfront), 항만도시(Harbour city)

* 부산대학교 관광컨벤션학과 박사과정, email: sohye.bae@gmail.com

I. 서 론

동서양을 막론하고 선진도시 여부를 구분하는 법 중 하나는 크게 강, 바다, 하천 등의 치수·이수·친수기능을 충분히 발휘하고 있는지 경우를 따져 판단해볼 수 있다. 오래 전부터 선진국에서는 물의 활용을 도시공간 구성에서 중요한 계획으로 취급해 왔으며, 선진도시들은 워터프론트를 화물운송을 위한 경제공간으로 활용하거나, 도시공원 또는 레저 공간으로 활용하는 등 워터프론트의 친수성 가치를 매우 중요하게 여기고 있다(최도석, 2016). 북항 재개발을 통해 낙후되어 있는 북항 일대의 원도심 워터프론트를 부산의 랜드마크로 재창조하는데 온 힘을 쏟음으로써 침체되어 있는 부산의 경제 활성화에 이바지하고 부산이 세계적인 해양 도시로서 거듭날 수 있도록 발판을 마련해야 한다(권태정, 2015).

도심 속의 워터프론트는 그 도시의 경제적 기반 및 공간적 토대를 제공하는 필수 불가결한 역할을 하며, 도시와 자연이 어우러져 유기적인 관계를 지속할 수 있도록 돕는 최상의 요소임에 틀림없다. 그러나 그 동안은 워터프론트를 구성할 때 대부분이 생산기능에 치중하여 물리적 기능 개선만을 다루어왔다(박신자, 2017). 워터프론트는 지역주민 또는 관광객이 언제든지 자유롭게 접근해서 편안한 시간을 보낼 수 있는 휴식공간이 되어야 한다. 더불어 해당 지역의 역사, 문화를 느끼고, 해양스포츠와 같은 액티비티를 동시에 즐길 수 있는 다이나믹한 공간이 되어야 한다. 이에 본 연구는 워터프론트가 효율적으로 이용될 수 있기 위해 고려되어야 할 계획 요소 및 시사점에 대해 고찰하는 것을 목적으로 하며, 이를 위해 항만지역에 워터프론트를 개발한 해외사례를 분석하여 북항 재개발 대상지에 대한 워터프론트의 개발 중요성과 향후 방향에 대해 제언하고자 한다. 본 연구를 통해 부산 북항 재개발지역의 워터프론트가 지역주민과 관광객을 위한 여가·휴식공간으로서 자리매김할 수 있도록 활성화 방안을 제시하여 부산의 고유한 지역정체성 확립 및 관광산업의 발전에 기여할 수 있기를 바란다.

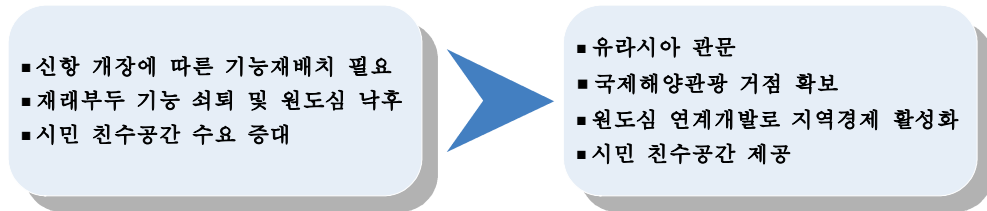
제 1장에서는 항만개발의 필요성에 대해 살펴보고자 한다. 제 2장에서는 부산 북항 재개발의 추진실태와 워터프론트의 이론적 배경에 대해 살펴본다. 제 3장에서는 워터프론트 개발의 해외 성공사례 대상인 미국의 이너하버, 독일의 하펜시티, 일본의 미나토 미라이21, 호주의 달링하버, 영국의 도클랜드에 대한 주요내용 및 관광의 관점에서 바라본 특징을 설명한다. 제 4장에서는 해외 성공사례를 통해 알게 된 정책적 시사점을 부산 북항 재개발 사업에 접목하고, 개발 진행시에 고려되어야 할 위

터프론트의 관광활성화 방안을 정리 및 제시한다. 제 5장에서는 상기 내용을 종합하고 맺음말로 마무리한다.

II. 북항 재개발 추진실태 및 이론적 배경

1. 북항 재개발 워터프론트

북항 재개발 사업은 부산광역시 중구와 동구 일원의 연안국제여객부두, 중앙부두, 제1~4부두를 대상으로 한다. 북항 재개발 사업은 우리나라 최초의 항만재개발사업으로 총 사업비가 8조 5,190억 원에 달하는 대규모의 항만 재개발 사업이다. 총 면적은 1,532,419㎡이며, 사업기간은 2008년을 시작해서 2022년에 마무리하는 것을 목표로 하고 있다. 최근 부산 신항 조성, 해운물류환경의 변화, 해양레저관광수요의 증가 등 재래항만 재정비의 필요성이 대두됨에 따라 2004년에 ‘부산항 재래부두 재개발방안 연구용역’을 시작했다. 2007년에 지역주민과의 설명회, 의견수렴을 거쳐 북항 재개발 마스터플랜을 수립하고 「항만 및 그 주변 지역의 개발 및 이용에 관한 법률」을 제정해 본격적으로 시행되었다. 북항 재개발 사업은 다음과 같은 목표를 가지고 있다. 첫째, 풍부한 워터프론트 및 국제여객·크루즈터미널, 오페라하우스 등 대규모 집객시설 조성을 통해 동남해안관광벨트의 중심이자 체류형 해양관광거점으로 개발한다. 둘째, 해상교통의 중심인 국제여객터미널과 육상교통의 중심인 고속철도 부산역의 연계성을 강화하여 유라시아 관문으로 도약하는 계기를 마련한다. 셋째, 친환경 워터프론트 및 공원 등을 조성하여 시민들에게 여가 및 휴식공간을 제공한다. 마지막으로 도시기능과 항만기능이 조화롭게 어우러진 새로운 항만재개발 모델을 제시한다. 북항 재개발 관련 선행연구는 주민참여를 통한 항만형 도시재생사업 활성화 방안(류동길·박원석, 2010), 친수공간 대관람차 도입 성공사례 분석을 통한 북항 재개발 지역의 랜드마크 개발 연구(이상하·전재균·이춘수, 2019) 등이 이루어져왔다. 중구와 동구는 원도심의 인구감소와 도심쇠퇴, 민간개발의 한계 등 지역적인 문제를 안고도 오랜 시간동안 개발의 사각지대에 있었다. 이번 북항 재개발은 정부가 주도적으로 진행하는 국책사업으로서 지역주민들은 새롭게 지역발전을 유도할 호재로 생각하고 있다. 북항 재개발 사업이 성공적으로 진행될 경우에는 부산 원도심의 침체된 상권을 회복하고, 중구와 동구의 역사·문화관광자원을 활용해 관광객 유치 및 경제적 효과도 함께 얻을 수 있을 것으로 기대된다.



자료: 부산항만공사.

〈그림 1〉 북항 재개발 사업 추진배경

〈표 1〉 북항 재개발 사업현황

사업개요	■ 사업기간: 2008년~2022년
	■ 총사업비: 총 8조 5,190억 원
	- 기반시설(부산항만공사, 정부): 2조 388억 원
	- 상부시설(민간): 6조 4,802억 원
	■ 사업구역: 중앙부두, 여객부두, 북항 1~4부두
	■ 사업규모: 1,532,419㎡(육지부 401,698㎡/해면부 1,130,721㎡)
도입기능	■ 해양공원 등 친수시설, 항만시설, 상업·업무 등 복합기능
개발목표	■ 국제해양관광 거점 개발
	■ 유라시아의 관문 및 해륙교통의 요충지
	■ 쾌적한 시민 휴식공간 제공
	■ 새로운 항만재개발 모델 제시

자료: 선행연구 조사 후 저자 재정리.

〈표 2〉 북항 재개발 지역 도입기능 및 시설

지역	구분	도입기능	도입시설	면적(㎡)
중구	해양센터	해양센터	부산항 항만박물관, 역사관, 친수공간 등	13,898
	복합도심지구	숙박, 상업, 업무, 거주기능	외국인콘도, 시니어주택, 사무실, 할인점, 비즈니스호텔, 병원 등 복합기능 도입	74,147
	마리나	마리나 시설	클럽하우스, 요트아카데미 등	28,462

중구 / 동구	해양문화지구	랜드마크, 해양문화	오페라하우스, 워터파크, 모뉴먼트 등	178,441
	공공포괄용지	공공수요 대응	학교, 도서관, 소방서, 파출소 등	21,454
	IT·영상·전시 지구	전시, 문화, 운동, 오락, 업무기능	IT전시장, 대기업홍보관, X-스포츠경기장, 복합영상관, 다목적 공연장 등	56,640
	항만시설	항만(터미널)	■ 중구: 연안여객부두, 유람선, 편의시설 등 ■ 동구: 국제여객 및 크루즈 부두 등	100,914
	기타	-	공원/녹지(275,629), 광장(4,874), 도로(167,444), 보행자도로(7,688)	455,635
수로/해수면				342,093
동구	환승센터	환승시설	부산역, 국제여객터미널과 연계 및 교통수단 간의 환승시설	25,709
	상업·업무지 구	업무, 상업기능	금융센터, 쇼핑센터, 프리미엄 아울렛몰, 호텔, 오피스 등	45,855
	복합항만지구	항만, 상업, 숙박, 업무기능	국제여객, 크루즈터미널, 쇼핑센터, 숙박, 전시	153,619
	공공업무지구	부산지방 합동청사	세관일부, 출입국사무소, 검역소 등 공공청사	31,549
	온천시설	온천시설	-	503
	전기공급시설	친환경 에너지시설	변전소 및 열공급설비 부지	3,500

자료: 부산시 중구청



자료: 부산항만공사.

〈그림 2〉 북항 재개발 사업지역 및 친수공원 조감도



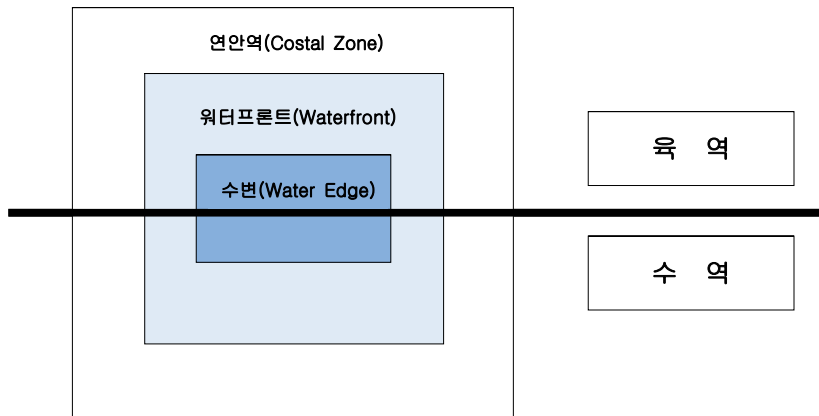
자료: 부산항만공사.

〈그림 3〉 북항 재개발 사업 구역

2. 워터프론트 개념 및 가치

1) 개념

워터프론트(Waterfront)란 물(water)+앞(front)의 합성어로 바다, 호수, 운하, 강 등이 땅과 접해지는 해안가 또는 수변공간을 말한다. 워터프론트는 1980년대 중반부터 일본에서 일반적 단어로 사용되기 시작하였으며, 당시에는 코스탈 에어리아(coastal area), 베이 에어리아(bay area), 리버 프론트(river front), 수제공간, 수제역, 수변, 임해부 등 다양한 유사어로 미디어에 소개되었다. 이 용어들은 현재 연안역, 워터프론트, 수변 등으로 정리되어 대표적으로 사용되고 있다. 더욱 구체적으로 아래의 <그림 4>와 같이 정리할 수 있는데, 연안역은 국토 계획적 수준레벨에서 육역과 수역의 모든 부분을 포함하는 가장 큰 범위라고 할 수 있으며, 워터프론트는 육역과 수역이 맞닿아있는 수변을 포함한 경계부분을 일컫는다(장부림·민동국·전병권, 2019; 최도석, 1998).



〈그림 4〉 워터프론트 개념

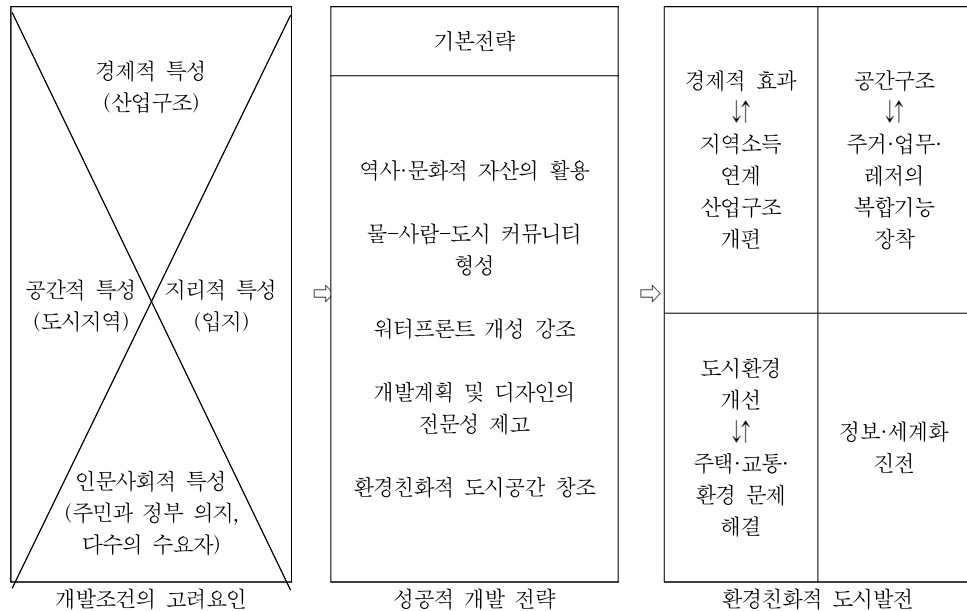
2) 가치

예로부터 워터프론트는 풍부한 자연자원과 운송시스템을 기반으로 하여 항구의 역할과 공업용수의 공급에 이르기까지 도시가 성장하는데 큰 원동력이자 국내·국가 간의 교류를 위한 중요한 거점으로 인식되어 왔다. 특히 최근에 들어 워터프론트는 물류 운송 이외에도 지역경제 활성화, 관광객 유치, 새로운 주거기능 확충, 일자리 창출 기회 등으로 확대되어 지역발전에 중요한 입지로서 자리매김하고 있다(이상윤, 2016). 오늘날의 워터프론트는 지역주민과 관광객에게 수려한 자연경관 및 건강한 삶의 영위를 위한 편의시설 등을 함께 제공함으로써 생산성, 공공성, 역사성, 레저성 등 도시의 잠재적인 기능을 발산할 수 있는 매력적인 오픈스페이스로 대두되고 있다(권영상·조민선, 2011; 서유강·권영상, 2019; Hoyle, Pinder & Husain, 1994).

3) 개발전략

<표 3>은 워터프론트의 효과적인 개발전략과 효과에 대해 나타내고 있다. 워터프론트 개발은 기본적으로 경제적, 공간적, 지리적, 인문사회적 특성을 먼저 고려해야 하며, 더불어 역사적·문화적인 자산을 충분히 활용하고, 물-사람-도시 간의 커뮤니티를 원활하게 형성함과 동시에 워터프론트의 특성 및 개성을 강조하였을 때 지속 가능한 환경친화적 도시공간으로 발전할 수 있으며, 이는 곧 워터프론트를 통한 경제적 효과, 도시의 환경개선, 복합레저공간의 창조, 정보화 및 세계화에 진전할 수 있다.

〈표 3〉 효과적인 워터프론트 개발전략 및 효과



자료: 안형기·박용길(2000).

또한, 베를린 연방 개발기구인 바셔슈타트 유한회사(Wasserstadt GmbH)가 수변 도시의 지속가능한 개발을 위해 기본적으로 지켜야 할 10가지 원칙을 제안하였고, 유엔 어반21(Urban 21)이 2000년 7월에 4일부터 3일간 베를린에서 개최한 세계회의인 'Global Conference on the Urban Future'에서 이를 공식적으로 승인하였다. 내용을 요약하면 아래와 같다.

- 원칙 1 : 물과 환경의 질을 확보해야 함
- 원칙 2 : 워터프론트는 기존에 존재하던 도시의 일부임을 명심하고, 워터프론트 개발 시에는 기존의 도시를 존중하고 수변도시의 특징을 활용하여 교통과 문화의 특별함을 심어줘야 함
- 원칙 3 : 워터프론트는 도시의 역사정체성을 반영하여야 함
- 원칙 4 : 복합적 용도를 우선순위에 뒤야 함
- 원칙 5 : 공공의 이익을 필수조건으로 충족할 수 있도록 이용자의 나이와 소득 등에 관계없이 모든 지역의 주민과 관광객들이 물리적, 시각적으로 편안하게 접근할 수 있도록 하여야 함
- 원칙 6 : 공공과 민간의 상호협력을 통해 진행되어야 한다. 공공기관은 해당 수변도시의 건축계획이 차질 없이 실현될 수 있도록 상호간의 조율을 통해 사회·

문화적 인프라를 제공하고, 민간기관은 시장에 대한 정보를 확보하고 워터프론트의 복합적인 개발안을 제시하며, 계획이 원활하게 진행될 수 있도록 개발 초기부터 참여하여 관련투자자와 기관의 중재를 해야 함

- 원칙 7 : 지역주민과의 교류는 수변도시 개발의 지속가능성을 판가름할 수 있는 중요한 요소이므로, 지역주민은 개발 초기부터 관련정보를 제공받고 함께 토론 및 의사결정에 참여하여야 함
- 원칙 8 : 워터프론트는 한 세대만을 위한 개발이 아닌 장기적으로 진행되는 계획이므로 경제상황과 지자체장의 임기에 관계없이 워터프론트의 개발 목적 및 장래성이 보장되어야 하며. 건축, 예술, 관광 등 모든 분야에서 적합한 전문가가 필요하며 이를 위한 정부의 노력이 필요함
- 원칙 9 : 워터프론트 개발을 위한 진행은 주변 환경과 변화에 따른 유연한 계획이 동반되어야 함
- 원칙 10 : 워터프론트는 전 세계인의 네트워킹을 통해 이익을 얻을 수 있음

Ⅲ. 워터프론트 개발 해외사례

1. 미국 볼티모어 이너하버(Inner Harbour, Baltimore)

1) 주요내용

미국 메릴랜드 주의 볼티모어 이너하버는 1960년대에 진행된 세계 최초의 항만도시 재개발 사업으로 찰스센터(Charles Centre)가 진행하였으며, ‘볼티모어 신드롬(Baltimore Syndrome)’이라고 불릴 만큼 세계적으로 인정받는 모범 성공사례로 손꼽히고 있다. 볼티모어 이너하버의 재개발은 40여년에 걸쳐 수변공간의 공공성 확보 및 문화적 공간을 만들기 위해 사업초기단계부터 일관성을 가지고 진행되었으며, 시간적 흐름에 따른 경제적 상황과 수변공간의 진행상황 등을 적절히 고려하여 소규모 스케일에서 점진적인 재개발과정을 거쳐 긴 시간동안 다양한 문화적 건축 환경뿐만 아니라, 기존의 도시 문맥을 고려하며 추진되었다. 볼티모어 이너하버의 성공적인 사례는 시드니, 보스턴 등 세계에서 손꼽히는 여러 수변도시들의 벤치마킹 대상이 되었으며, 심지어 규모와 문맥이 다른 강, 호수, 운하, 도시수변지역 등 항구가 아닌 곳에도 적용되어 시간이 흐른 오늘 날까지도 개발자, 도시계획가, 학자들에게 중요한 참고사례로 인용되고 있다.

볼티모어 항구는 1729년에 발견된 이후 성장, 쇠퇴, 재개발의 과정을 겪었다. 1950년대 이후 볼티모어는 항만산업의 쇠퇴, 도시의 교외화, 인구감소 등으로 점점 슬럼화되었으며, 도시의 존립에 위기를 느낀 볼티모어시와 지역의 사업가, 정치인들은 도시수변공간을 활용한 대대적인 재개발 계획을 세웠다. 1963년 찰스센터는 220,000평방미터의 버려진 수변공간에 대한 장기적 마스터플랜을 세우고, 수변공간의 소유권 이전, 건물 매입, 그 외 법적인 문제들을 해결하고 <표 4>와 같이 총 10단계의 도시설계과정을 바탕으로 약 40년에 걸쳐 점진적으로 항만재개발사업을 진행하였다(양도식, 2006).

〈표 4〉 이너하버 10단계 도시설계과정

구분	단계	설계 내용
비전제시	①	도시 수변공간의 시민을 위한 공공성에 대한 도시설계개념을 확고
접근용이성	②	기존 다운타운-수변공간의 물리적·시각적 접근성 및 개방성 최대화
건축환경	③	수변지역의 물-사용자 간 물리적·시각적·심리적 연결 극대화
건물 내·외부 활성화	④	복합용도 및 다중용도를 기본으로 한 토지이용계획 및 도시설계
	⑤	수변공간의 역사자원, 건축환경 보존을 바탕으로 한 가이드라인 제시
	⑥	수변 근처의 보행자전용 수변로 확보 및 공공공간 활용 가능한 설계
	⑦	건축물의 높이, 재료, 디자인, 스케일 등 물리적 부분에 대한 설계
	⑧	건물 외부 디자인: 사람중심적, 활동중심적, 이벤트중심적 공간 설계
	⑨	수변공간 재개발의 장기적, 단계적, 점진적, 종합적 도시설계
	⑩	수변공간의 문화적 활성화를 위한 지속적인 이벤트 및 프로그램 개발

자료: Yang(2006).



자료: The Urban Land Institute(1983, p.149, 150).

〈그림 5〉 1963년 볼티모어 마스터플랜(좌), 1973년 수변정비 중 모습(우)



자료: 볼티모어 공식홈페이지.

〈그림 6〉 이너하버 야경(좌), U.S.콘스텔레이션호(우)

2) 관광전략

이너하버는 워터프론트 재개발 과정에서 수변을 따라 형성되어 있는 부두, 건축물과 같은 역사·문화자원을 현대적 용도로 사용할 방법을 모색하는 등 새로운 문화시설 및 건축환경을 조성했고, 이를 통해 볼티모어의 지역정체성과 장소성을 우수한 관광자원으로 탈바꿈시켰다. 이너하버에 수변산책로를 조성하고 메릴랜드 사이언스 센터, 세계무역센터, 컨벤션센터, 쇼핑몰, 호텔, 레지던스, 아쿠아리움, 마리나, 기타 대형 상업시설 등을 유치하였으며, 수변산책로를 따라 형성된 문화시설, 야외공연장 등을 활용하여 크고 작은 축제와 공연을 연중 내내 지속적으로 개최함으로써 사람들의 접근을 유도하고 이너하버가 시민들의 여가·문화생활의 중심지로 자리 잡을 수 있도록 도왔다. 특히, 미국 최초의 군함이자 국제적 규모를 가진 U.S.콘스텔레이션호의 범선 승선이벤트 등을 열어 역사자원을 관광자원으로 활용함으로써 볼티모어의 과거와 현재를 동시에 느낄 수 있도록 하였고, 시민들뿐만 아니라 관광객들의 발길을 끌 수 있는 매력적인 자원으로 재탄생하였다.

2. 독일 함부르크 하펜시티(Hafencity, Hamburg)

1) 주요내용

독일 함부르크에 위치한 하펜시티는 엘베강(Elbe River)를 주변에 2001년을 기점으로 하펜시티유한책임회사에 의해 개발이 진행되었다. 총 사업비는 10.9억 유로(한화 약 1조 4천억원)로 공공자금 약 2.4억 유로(약 3천억 원)가 투입되었으며, 개인펀드는 약 8.5억 유로(약 1조 9백억 원)가 투입되었다. 항구의 수변공간 회복과 수변산책로 약 10.5km를 조성하여 단절되었던 기존도심과 연계하였고, 이를 통해 중심가 인구의 40%를 분산하는 효과를 얻었다. 하펜시티는 효과적이고 지속적인 워터프론

트 활용을 위해 공공기관의 단독 주도가 아닌 지역주민들의 의견이 적극 반영된 개발계획을 설립 및 추진하였으며, 워터프론트 조성 프로젝트가 장기적으로 진행되는 만큼 도시의 변화되는 조건과 개발 수요를 고려하였다.



자료: 하펜시티유한책임회사 홈페이지.

〈그림 7〉 하펜시티 개발 전 모습



자료: 하펜시티유한책임회사 홈페이지.

〈그림 8〉 하펜시티 개발 후 모습

2) 관광전략

오래된 항구의 창고를 거주, 상업, 교육, 문화, 관광이 가능한 복합용도지구로 재생시켜 엘베필하모니 콘서트홀, 국제 유람선 선착장, 국제 해양 박물관 등이 들어선 도시 랜드마크로 조성하였고, 약 2.6ha의 공원과 광장을 조성하고 보행자 도로를 확보함으로써 지역주민들의 여가와 문화공간으로 사용할 수 있도록 하였다. 또한, 계획수립 시 건축물의 평균 높이를 6~7층으로 고도를 제한함으로써 역사·문화자원의 보존과 경관 침해를 최소화 하고 지역성을 살려 관광자원으로 활용하였다.

3. 일본 요코하마 미나토 미라이 21(Minato Mirai 21, Yokohama)

1) 주요내용

일본 요코하마의 미나토 미라이 21은 1981년에 수도권으로의 집중현상을 분산시키기 위해 계획된 수변공원 개발구역이다. 당시 요코하마 시민 약 350만 명 중 65만 명 이상이 일본의 수도인 도쿄로 출퇴근을 함에 따라 요코하마의 도쿄에 대한 도쿄에 대한 의존도는 점점 높아지는 반면 요코하마는 도시의 활력을 점점 잃어갔다. 이러한 문제를 해결하기 위해 요코하마시는 미쓰비시중공업 조선소 재개발 사업을 추진하였고, 기업 본사 유치, 쇼핑·문화센터 유치 등을 통해 요코하마에 일자리를 창출하고 경제를 활성화시키고자 하였다. 0.76km²를 포함한 약 1.86km²의 해변 지역을 대상으로 진행되었으며, 중앙지구(1.41km²), 신코지구(0.41km²), 요코하마역 동쪽 출구지구(0.04km²) 등 총 3개의 영역으로 나뉜다. 총 사업비 약 1조 3천억 엔(한화 약 13조원)이 투입되었다. 공공기관과 민간이 함께 운영하는 비영리단체인 ‘(주)요코하마 미나토 미라이 21’을 설립하여 지역의 비전 공유 및 사업을 추진하고, 1988년에 지역 내 토지소유자들과 ‘미나토 미라이 21 마을 만들기 협정’을 수립하여 공공기관이 기반시설을 건설하고, 민간이 각각의 건물 건설을 담당하는 등 지역주민의 의견이 반영된 균형 잡힌 개발방식을 추진했다. 경관협정에 따라 건물과 옥외공간을 연결하는 가운데 공공공간을 도입하고, 가로와 산책로 등 수변공간과 도심을 연결하는 곳을 구성하였으며, 요코하마 국제여객터미널은 내외부에 오픈스페이스를 만들어 시민들이 자유롭게 활용할 수 있는 공간으로 조성했다.

2) 관광전략

미나토 미라이 21은 1965년에 처음 사업구상안이 발표되었는데, 미쓰비시조선소 이전 등 일부 지역 매립하는 과정에서 착공이 지연되다가 1983년에 첫 삽을 떴다. 이후 10년 동안은 크게 주목받지 못했지만, 1993년에 요코하마의 랜드마크인 70층 규모의 타워를 오픈하면서 요코하마 외 지역에서도 관심을 받기 시작했다. 또한, 미술관, 박물관, 공연장 등 문화시설을 만들고, 항구와 연결되는 수변산책로를 만들어 지역주민과 관광객이 수변에 친숙하게 다가갈 수 있도록 하였으며, 역사적 건축물의 보존과 활용을 통해 요코하마의 아름다운 항구에 역사성을 가미해 타 도시와 차별화된 개성을 창출하고, 다양한 이벤트를 유치함으로써 관광객의 방문을 유도했다. 미나토 미라이 21은 개발과정에서 가장 신경을 쓴 부분은 요코하마가 항구라는 사실을 개발지역의 곳곳에 녹였다는 점이다. 이카렌가 창고는 과거 요코하마에서 중요하게 사용되었던 세관이었지만 개발 초기에만 해도 이 노후화된 창고의 철거 주장이 꾸준히 제기되었다. 그러나 요코하마시는 이를 보존하였고, 현재는 이곳을 상업

시설과 문화공간으로 사용하며 리모델링에 성공하여 관광객들의 꾸준한 발길을 이끌고 있다. 또, 요코하마의 정체성을 살리기 위해 과거에는 있었으나 사라진 ‘조우노 하나 공원’을 2009년에 요코하마 개항 150주년을 기리며 복원하는 등 미나토 미라이 21은 역사·문화유산의 보존·복원을 통한 관광객 유치에 힘쓰고 있다.



자료: Yokohama Minato Mirai 21(2002). 자료: 요코하마시 홈페이지.

〈그림 9〉 미나토 미라이 21 개발 전 모습 〈그림 10〉 미나토 미라이 21 개발 후 모습

4. 호주 시드니 달링하버(Darling Harbour, Sydney)

1) 주요내용

시드니 달링하버는 시민들의 삶의 질을 향상시키기 위해 조성한 수변공간이다. 기존의 달링하버지구는 대단위의 공업지대로서 곡물·방직·석탄 등을 운반하는 선박터미널이 있고, 물자 보급, 이민 등 상업과 경제의 중심지로서 활력을 띤 도시였다. 그러나 19세기 후반에 시설의 노후화와 컨테이너화, 철도 보급 등 운송수단의 변화가 진행됨에 따라 항만의 역할을 상실하게 되었다. 1984년에 정부주도의 강력한 사업 추진으로 Darling Harbour Authority Act가 제정되어 달링하버 개발청(Darling Harbour Authority)에 재개발과 관련된 모든 권한을 부여하고 사업을 추진하였으며, 약 25억 달러(한화 약 2.8조 원)를 투입했다. 달링하버의 워터프론트 개발은 ‘위락형 해양관광 항구의 기능을 담당하는 지역’ 및 “시드니 시민들에게 돌려주자(Return it to the people of Sydney)”라는 목표아래 종합적인 단계적으로 진행하였다. 달링하버 개발 사업은 워터프론트에 대규모의 산책로를 조성하고, 달링하버 어느 지역에서든 워터프론트의 아름다움을 조망할 수 있도록 확 트인 경관을 조성하였으며, 수변과 상업시설의 조화로운 설치를 계획하는 등 지난 150년간 항만운영으로 차단되었던 달링하버 워터프론트를 시민과 관광객들이 적극 활용할 수 있도록 하였다. 특히,

달링하버는 전체부지의 약 50%는 공지로 남겨서 보행자 중심의 공간 창출하고 수변지구는 저층 규모 상업, 문화, 페리어객 시설만을 허용하는 등 경관관리를 통해 세계적인 미항지로 조성하였다.

2) 관광전략

달링하버에는 세계적인 규모의 컨벤션과 전시장이 있으며, 국립해양박물관, 시드니 수족관, 동물원 등이 있어 연간 1,200만 명 이상이 방문하고 있다. 관광객이 달링하버의 수려한 워터프론트 경관을 감상할 수 있도록 수변 산책로를 연결시키고 달링공원과 타워 등 충분한 공공 부지를 확보한 뒤, 디자인적 요소가 가미된 수려한 경관의 쇼핑센터, 호텔, 레스토랑, 카페/바 등 상업시설, 숙박시설을 적절히 배치했다. 달링하버 중앙에는 튼발롱공원이 있는데 이 공원은 항구로 연결되는데, 친수시설로 바다로 향하는 길을 상징하는 프롬나드(Promenade)를 형성함으로써 지역주민과 관광객이 수변산책로를 걷는 즐거움을 느낄 수 있도록 계획하여 이들의 접근성을 높임과 동시에 시각적으로도 쾌적한 환경을 조성하고자 하였다. 더하여 달링하버는 바다와 인접해있는 해양특성을 살려 해양박물관, 수족관, 마리나항의 개발과 함께 다양한 문화축제와 전시회 등을 상시적으로 개최하는 등 관광객 유치에 힘쓰고 있다.



자료: 저스트고(Just go) 국가별 여행정보

〈그림 11〉 달링하버 개발 후 모습

5. 영국 런던 도클랜드(docklands, London)

1) 주요내용

도클랜드는 영국 런던 도심의 템즈강을 끼고 개발되었으며, 기존 런던의 도심기능을 분산하기 위해 상업 및 금융 중심지로 계획했다. 1880년대에 런던 항구가 개방된

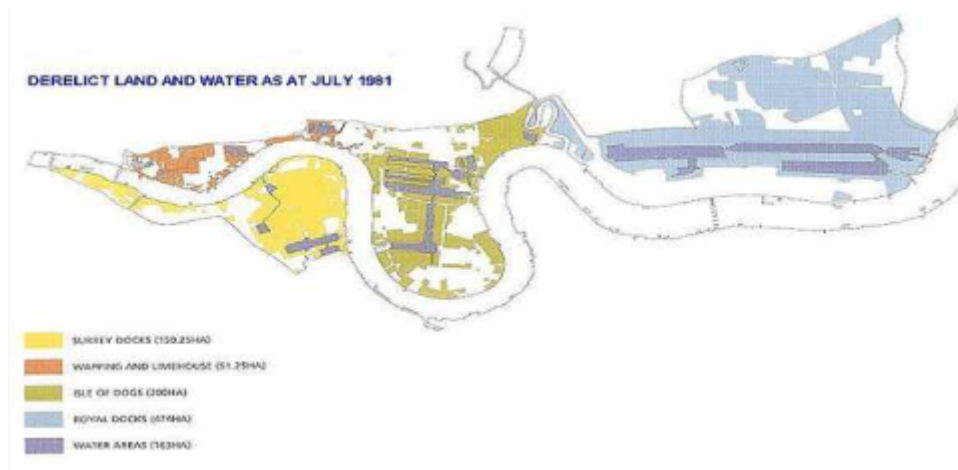
이후 1960년대까지 수상교통의 요지로서 런던 동부의 번성한 항구지역이었으나 세계2차대전 이후 방치·황폐화되었다. 1970-80년대 영국 런던의 도클랜드는 대형 컨테이너 운반선이 정박할 수 있는 충분한 공간이 없었으며, Falk(1993: 23)는 런던의 이 시기를 “1978년의 런던 항구는 과거 왕성했던 수변항구 22개가 무용지물 상태로 있으며, 실업, 격리, 노년인구만이 모이는 버려진 공간”이라고 묘사하였다. 1981년 7월 2일에 영국 환경부장관에 의해 설립된 도시개발회사인 LDDC(London Docklands Development Corporation)는 관료화를 배제한다는 원칙 아래 민간친화적인 인력을 구성하였고, 2001년까지 약 20년간의 장기플랜을 가지고 템즈강 주변의 수변구간을 재개발하여, 쇠퇴하고 볼품없던 항만을 첨단금융지구로 재탄생시킨 후 1998년에 해산하였다. 도클랜드의 템즈강을 중심으로 이어져 있는데 대상 면적이 넓고 내용적 범위가 매우 광범위하여, <표 5>, <그림 12>와 같이 와핑(Wapping), 서리독스(Surrey Docks), 아일오브독스(Isle of Dogs), 로얄독스(Royal Docks)로 총 4개의 지구로 나누어 각각에 맞는 계획을 별로 수립해 개발을 진행했으며, 총 83억 파운드(한화 약 12.2조 원)가 투자되었다.

도클랜드는 정부보조와 토지분양으로 조성된 17억 파운드의 상당부분을 경전철과 도로를 정비하는 등 교통시설에 투입하였다. 경전철은 도클랜드 동서를 가로질러 런던의 도심과 동쪽 끝의 주거지역인 백턴지역까지 이어질 수 있도록 하였고, 이로 인해 경전철로 런던 시내 어디로든 쉽게 접근할 수 있도록 하였다. 또한, 도클랜드는 전통적인 거리와 건물을 보존하는 등의 역사적 경관 보존과 쾌적한 환경을 가진 신규 개발이 조화를 이룰 수 있도록 하였다.

〈표 5〉 도클랜드 사업 지구별 계획요소

사업지구	계획요소
와핑 (Wapping)	■ 고풍스러운 옛 모습을 그대로 살린 전통적인 양식의 건물과 거리들로 조성하고 고급 주택, 사무실, 마리나 시설 등을 배치 ■ 도심 근처 상업지구에 세계무역센터, 호텔, 백화점, 레스토랑 등 배치
서리독스 (Surrey Docks)	■ 중심업무 및 상업지역으로 설정 ■ 중심적인 위치로 민간기업과 자본유치를 위해 세금 인센티브 제공 ■ 카나리와프(Canary Wharf)에 국제금융센터 및 주변에 위락시설 설치 ■ 회의장, 다목적 체육관, 400여실 규모의 호텔, 기업업무용 빌딩을 배치
아일오브독스 (Isle of Dogs)	■ 런던시티공항을 배치로 도클랜드의 관문 역할 및 유럽 각 도시와 연계 ■ 제조시설과 연구소, 배후 주거시설, 비즈니스 파크, 대학교, 대규모 체육관, 호텔, 스포츠센터, 대규모 전시관, 쇼핑센터 등이 모여 있는 전시 센터(Exhibition Centre)로 구성
로얄독스 (Royal Docks)	■ 상업시설, 복합주거시설, 식음료, 레저시설 등을 배치하여 지구 활성화 ■ 해변을 따라 주택과 마리나 등 각종 해양시설 설치

자료: 강하늘(2018).

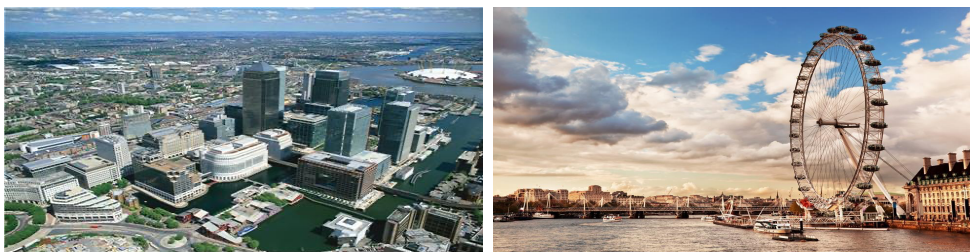


자료: LDDC

〈그림 12〉 도클랜드 개발지역도

2) 관광전략

도클랜드는 고속열차 설치, 최대 규모의 항구와 역사 및 배후주거지, 대형 엔터테인먼트 복합시설 등을 조성하여 런던의 관광경쟁력을 강화하였다. 또한, 역사·문화 자원인 기존의 건물에 대해 보존하도록 노력하는 등 런던이 가지고 있는 전통적 가치를 강조하고, 동시에 신규로 개발하는 모습과도 조화를 이루도록 디자인요소에 접목하는 등 과거와 현재가 공존할 수 있는 공간으로 계획하였다. 역사·문화자원을 예를 들면, 워터프론트 개발사업의 일환으로 Royal Victoria Dock Bridge 옆 수변에 Excel Exhibition Centre를 건설해 해마다 런던보트쇼를 개최하는 등 국제행사장으로 활용하고 있는데 특히 이곳은 런던의 근대역사건축물로 등록되어 있으며, 수변의 오래된 기중기 시설을 제거하지 않고 관광자원으로서 활용하고 있다.



자료: 국토교통부

〈그림 13〉 도클랜드 현재 모습(좌), 랜드마크 런던아이(우)

〈표 6〉 해외사례 종합분석

구분	이너하버	하펜시티	미나토 미라이21	달링하버	도클랜드
개요	· 연도: 1963년 · 규모: 0.22km² · 비용: 약 2.9천억 원 · 기존용도: 항구	· 연도: 2001년 · 규모: 1.57km² · 비용: 약 1.4천억 원 · 기존용도: 항구	· 연도: 1983년 · 규모: 1.86km² · 비용: 약 13조 원 · 기존용도: 매립지	· 연도: 1982년 · 규모: 0.53km² · 비용: 약 2.9천억 원 · 기존용도: 철도	· 연도: 1981년 · 규모: 22km² · 비용: 약 12.7천억 원 · 기존용도: 창고/부두
추진방식	공공+민간	공공+민간	공공+민간+비영리단체	공공+민간	공공
목표	① 수려한 디자인을 통한 이미지 변신 ② 도심 공동화 방지 ③ 수변로 문화공간 조성	① 수변도시 확장 ② 친환경 도시이미지 확립 ③ 일자리 창출	① 조선포 등이 이전한 유흥지에 매립한 토지 추가하여 도심 일체화 ② 친수공간 확보 ③ 경제활성화 및 자립성 강화	① 엔터테인먼트 공간 ② “Return it to the people of Sydney”	① 대규모 용도변환을 통한 도시기능 회복 ② 도심부 업무시설 공급 ③ 지역인구 분산 ④주택난 해소
주요내용	· 세계 최초의 항만 재생 모범성공사례 · ‘볼티모어 신드롬’ · 종합/단계적 개발 · 보행자 중심 · 역사문화 보존 · 생태계 복원	· 장기도시계획 및 진행 · 함부르크 역사 보존 · 지역적 창의성 접목 · 체계적 하천 관리 · 자연환경 보존유지 · 주민과의 커뮤니케이션 활성화	· 역사문화자원 활용 · 높은 수준 도시디자인 · 주변지역과의 연계 · 제도 및 동선 정리	· 특별법 제정 · 달링하버공사 설립 · 올림픽 유치 · 지역커뮤니티 조성 · 수변 접근성 확보 · 시민중심 수변공원 · 오픈공간 조성	· 특별법 제정 · 별도 공사 설립 (LDDC) · 철도도로망 확충 · 업무/상업도시로 도시경쟁력 제고
대표 관광자원	· 포트맥헨리 요새 · B&O 철도박물관 · USS 함대 · 워싱턴 기념탑	· 엘베 필하모니홀 · 성 미카엘 교회 · 창고 거리 · 국제해양박물관	· 랜드마크 타워 · 범선 ‘니혼마루’ · 월드포터즈 · 아카넨카 창고	· 오페라하우스 · 수족관, 동물원 · 파이어몬트 브리지 · 국립해양박물관	· 템즈강 · 런던아이 · 빅벤 · 웨스트민스터 사원

자료: 선행연구 조사 후 저자 재정리.

IV. 북항 재개발 지역 워터프론트 활성화 전략

1. 북항 재개발 지역의 관광자원 개발

1) 역사·문화자원의 보존을 통한 관광자원 개발

부산은 한국전쟁과 피란민의 역사를 고스란히 담은 기쁘고 슬픈 이야기들이 가득한 도시다. 북항 재개발 지역의 관광 활성화를 위해서는 도클랜드와 미라토 미라이 21의 사례와 같이 역사·문화자원의 보존 및 활용을 통해 계획을 수립하는 것이 필요하다. 예를 들어, 6.25 피란민들의 이야기, 우리 조상들의 삶과 희노애락이 담긴 부산의 깊은 역사를 스토리텔링한다면 하나의 관광자원으로서 훌륭한 역할을 수행할 수 있을 것이다. 역사·문화자원을 보존한다는 것은 단순한 보존에 의미가 있는 것이 아니라 후손에게 조상들이 습득한 경험과 그들의 이야기를 물려주는 것과 같다고 생각한다. 따라서 북항 재개발 사업 실행 단계에서 동구와 중구에 남아있는 역사·문화자원의 보존 및 노후화된 자원의 내·외관 리모델링이 필요하며, 부산만이 가지고 있는 피란민의 역사를 가진 장소성을 구현할 수 있는 관광프로그램 개발이 고려되어야 한다.

2) 해양도시 부산의 입지적 특성이 강조된 관광자원 개발

부산은 바다라는 콘텐츠만 가지고도 사람들의 발길을 이끄는 충분히 매력적인 도시이다. 이러한 매력성에 해양 액티비티를 접목해서 모험과 체험관광이라는 이미지를 관광객에게 심어준다면 기존 부산이 가지고 있는 해양 콘텐츠는 더욱 매력적으로 다가갈 수 있을 것이다. 따라서 유람선, 관람차, 해양레저스포츠, 하이킹, 낚시, 야영 등 볼거리와 놀거리를 함께 제공함으로써 부산이 가진 해양관광 특색을 강조하는 등 워터프론트의 해양자원을 다원적으로 활용할 필요가 있다. 현재 북항 재개발 지역에는 크루즈가 들어설 수 있는 국제여객부두가 예정되어 있으며, 재개발지역 중앙 1에서 4부두까지의 일원에 세계적인 해양관광·문화도시 및 지역주민과 관광객이 향후 해양 콘텐츠를 즐길 수 있는 친수공간 제공이라는 목표를 두고 워터프론트 개발이 추진되고 있다. 북항에서의 다양한 워터프론트를 즐기기 위해서는 전망이 가리지 않는 스카이라인 시야확보도 중요함으로 주변의 환경과 어우러진 외관 및 테라스 조성이 개발 시 함께 고려되어야 할 것으로 여겨진다. 더불어 워터프론트의 공공

성을 잊지 않고 지역주민과 관광객의 다목적 친수공간으로 조성하여 북항의 워터프론트를 누구나 찾을 수 있는 편안한 공간으로 조성하여야 할 것으로 사료된다.

3) 정기적인 이벤트 및 프로그램 개발

이너하버와 미나토 미라이21과 같이 해외의 워터프론트 개발성공사례에서 볼 수 있다시피, 북항도 해양콘텐츠를 활용한 365일 누구나 즐길 수 있는 이벤트와 축제를 지속적으로 개최하여 관광객의 관심과 방문을 유도해야 한다. 한 예로, 북항 재개발 사업 완료 후에는 이곳에서 역사적으로 가치가 높은 부산의 도자기를 테마로 하여 매년 도자기 기획전을 열고, 도예·회화 작가 등을 초청하고, 이들에게 작업실을 제공하는 등 국내·외의 도자기 교류전 및 산업도자기 관련 전시와 이벤트 등을 개최할 예정이다. 예술가뿐만 아니라 부산의 도자기에 관심이 있는 시민과 관광객 누구나 참여할 수 있도록 역사교육, 체험 등 시민이 직접 참여할 수 있는 시민친화적 프로그램도 함께 운영할 예정에 있다. 도자기뿐만 아니라 해양과 한국전쟁, 피란의 역사 등을 테마로 한 주요 이벤트 개발이 시급하다.

2. 북항 재개발 지역경제 활성화

1) 워터프론트 인근 관광산업 활성화

부산의 수려한 바다경관을 활용한 관광산업 활성화, 휴식·여가공간의 제공을 위해 북항의 워터프론트 주변에 호텔, 레스토랑, 상점, 식당, 바, 카페, 전시관 등 지역주민과 관광객이 북항을 찾았을 때 편안하게 즐길 수 있는 충분한 상업시설을 유치해야 한다. 특히 북항은 부산국제여객터미널과 부산역이 인접해 있어 교통의 요지로 손꼽히는 지역이다. 이에 이 주변은 앞으로 상업 및 업무시설은 물론 장·단기 관광객을 수용할 수 있는 숙박시설의 설치도 중요하며, 숙박시설이 향후 재개발 지역의 활성화에 핵심적인 역할을 할 가능성이 크다. 특히, 북항의 상업·업무지역은 현재 45,855㎡로 전체 북항 재개발 대상지역의 부지면적인 1,532,419㎡에서 약 2.99%를 차지하고 있다. 국내 기타 재개발지역의 체류형 숙박시설을 보면 인천내항 1, 8부두가 전체 부지면적의 5.07%이고, 거제시 고현항이 2.58%인 것을 감안하면 부산시 북항 재개발 지역의 업무·상업지역은 평균치를 상회하고 있어 부족하지 않은 수준이다. 북항의 상업시설을 활성화시키기 위해 관광객들의 편의시설을 설치하고 면세점을 유치하는 등 해양 및 역사관광자원을 활용한 지속적인 개발로 관광산업을 발전시키려는 끊임없는 노력이 필요하다.

2) 새로운 일자리 및 관광수익 창출

북항 재개발 사업이 성공적으로 진행될 경우 부산을 관광객은 점차 증가할 것이다. 워터프론트의 상업지 개발이 이뤄지면 자연스럽게 새로운 일자리들이 대거 창출될 것인데, 이를 위한 적극적인 상업/관광 시설의 도입이 필요하다. 관광활성화와 더불어 지역주민이 수입원을 얻을 수 있는 다양하고 새로운 일자리가 창출될 수 있어야 할 것이다. 북항 재개발은 해양과 역사·문화의 도시인 부산의 특성을 충분히 살려 지역사회와의 상생을 위해 지속적으로 노력해야 할 듯하다.

3. 전문가 및 지역주민의 적극적인 참여 유도

1) 다양한 분야의 전문가 참여

북항 재개발 사업 초기단계에서부터 항만전문가, 문화예술 분야 전문가, 교수, 지자체 직원 등 각 분야의 전문가를 초청 및 자문을 통해 개발의 환경성, 안정성, 접근성, 경제성과 함께 미래성을 확보하여 워터프론트의 관광활성화 및 경제적 가치를 높여야 한다. 북항 재개발 지역에는 해양비즈니스센터가 들어서는데, 이곳에서는 해양산업과 관련한 세미나, 포럼, 국제 컨퍼런스 등이 개최될 예정이며, 이곳에서 한국 해양과학기술원, 부산경영자총협회, 기타 해양관련 산업의 중소기업 등 민관의 협력 강화를 위한 교류의 장으로 활용할 수 있을 것이라 예상된다.

2) 지속가능한 워터프론트 관광활성화를 위한 지역주민 커뮤니티 구성

북항 워터프론트의 관광이 지속적으로 이루어지려면, 사업추진위원회를 구성하고 지역주민이 주체가 되어 행정기관과 전문가와의 상호 협력이 원활히 이루어져야 할 필요성이 있다. 북항의 관광산업이 자생적으로 진행될 수 있도록 다양한 경로를 통해 동구와 중구의 주민이 지속적으로 참여할 수 있는 커뮤니티가 구성되어야 하며, 지역주민으로부터의 정기적인 의견수렴과 정보교환이 이루어져야 한다. 워터프론트의 지속적인 관광활성화를 위해 마을 만들기, 동구와 중구의 관광관련 교육이 함께 진행되어야 한다.

V. 결론

본 연구는 워터프론트의 해외성공사례를 분석하여 북항 재개발 지역 워터프론트가 관광자원으로서 역할을 다하고 활성화되기 위해 고려되어야 할 요소들과 시사점에 대해 고찰하였다. 해외사례로서 이너하버, 하펜시티, 미나토 미라이 21, 달링하버, 도클랜드를 선정하여 주요내용과 관광분야 활동을 살펴보았으며, 이를 통한 연구의 시사점은 다음과 같다.

첫째, 동구와 중구의 역사문화유산의 재인식 및 확산을 통해 지역의 관광산업과 결합될 수 있는 방안을 모색하여야 한다. 지역이 보유하고 있는 역사문화자원의 발굴 및 보전을 통한 지역 콘텐츠의 외연적 확장이 필요하며, 지속적인 콘텐츠 개발 및 홍보를 통해 체험형·채류형 관광의 기반 구축을 통해 지역의 정체성을 확립할 필요성이 있다.

둘째, 동구와 중구는 구도심의 이미지가 강하고, 아직까지 해양 레저·스포츠 산업과의 연계가 부족하나 향후 잠재적 시장가치가 높기 때문에 해양 레저·스포츠에 대한 이미지를 부각시키고 기반 조성 및 국내·외적 인지도 확보가 필요하다.

셋째, 북항 관광산업의 활성화를 통해 지속적인 관광수입원을 확보해야 한다.

넷째, 주변지역과 연계되어 지속적인 경제활성화를 이룰 수 있도록 담당공무원, 해양항만 관계자, 지역단체 및 주민, 전문가의 상시적인 의견수렴으로 마을 전체가 참여하는 공통 프로그램을 기획 및 계획하여야 한다.

앞서 언급한 각국의 워터프론트 해외성공사례에서 보듯이 각국에서는 민간자본 유치에 위한 호텔, 리조트, 마리나, 테마파크 등 수익성이 높은 시설을 조성함으로써 관광산업 활성화를 이끌고, 더불어 공원, 공연, 운동시설 등의 시설을 조성함으로써 시민과 관광객이 자유롭게 도심 속의 워터프론트를 활용할 수 있도록 공공성이 강조된 개발을 하고자 힘쓰고 있다.

북항의 콘텐츠 개발은 도심 워터프론트의 가치를 대폭 발휘할 수 있는 중요한 요소이므로 동구와 중구의 역사자원 및 해양자원을 활용한 사업계획 및 지속적인 개발이 필요하다. 더불어 북항 워터프론트 이용자를 수용할 수 있는 건축 내·외부 공간이 활용되어야 함으로 개발초기단계부터 고려되어야 할 필요성이 있다.

본 연구는 해외의 항만 개발 성공사례들을 분석함으로써 북항 재개발 지역 워터프론트의 실질적인 관광 활성화 방안들을 제언하였음에도 국내사례에 대한 충분한 자료 확보와 일반화에 대한 근본적인 한계를 가진다. 향후 연구에서는 국내 워터프

론트 개발 사례와의 비교연구를 통한 개선방향 제시가 필요하다. 또, 관광객, 지역주민 또는 전문가를 대상으로 북항 재개발지역의 활용에 대한 실증연구를 통해 타당성 검토가 수행된다면 본격적인 논의 및 폭 넓은 연구가 이루어질 것으로 기대한다. 북항 워터프론트는 관광객뿐만 아니라 부산시민들을 위한 장소적 기반을 제공함으로써 오랫동안 소외되어왔던 이곳을 북항 재개발을 통해 도시 일상과 활기를 담은 부산의 정서적 랜드마크로 발돋움해야 할 것으로 보인다. 중구와 동구에서 가지고 있는 부산시 역사의 유구함과 함께 바다를 끼고 있는 아름다운 항만도시로서 친환경적이고 건강한 관광활동을 촉진하고, 북항 재개발 지역의 워터프론트 구역이 부산시의 허파이자 시민공원으로서 다양한 역할을 수행 할 수 있기를 기대해 본다.

참고문헌

- 강하늘(2018). 저성장 시대의 거제시 도시계획수립 방향과 과제. 박사학위논문. 부산대학교 대학원.
- 권영상·조민선(2011). 수변공간 활성화를 위한 도시계획 및 설계방향. 안양: 건축도시공간연구소.
- 권태정(2015). [부산 원도심 워터프론트 재창조 모델 개발]개발이익 공유형 도시재창조 모델 통해 국제해양도시 중심지형 워터프론트 조성. 부산발전포럼, 155, 42-55.
- 박신자(2017). 도시 친수공간 활성화를 위한 공간계획에 관한 연구-안양천을 중심으로-. 한국공간디자인학회 논문집, 12(6), 163-172.
- 서유강·권영상(2019). 내륙 수변공간 활성화를 위한 해외사례 분석-일본 유후인 긴린, 슬로베니아 블레드, 오스트리아 할슈타트 호수를 중심으로-. 한국도시설계학회지 도시설계, 20(2), 77-96.
- 안형기·박용길(2000). Water-Front 개발을 통한 환경친화적 도시발전전략-강릉지역을 중심으로-. 한국정책과학학회보, 4(2), 116-139.
- 양도식(2006). 볼티모어항구의 수변공간 재개발. 국토, 118-127.
- 양도식(2006). 포스트모던 도시수변공간의 문화적 사용을 위한 도시설계과정 분석-볼티모어 항구 문화 도시수변공간 사례를 중심으로-. 서울도시연구, 7(3), 65-86.
- 이상운(2016). 재해대응형 워터프론트 개발과 건축. 건축, 61(1), 14-19.
- 이상하·전재균·이춘수(2019). 부산 북항 재개발 지역의 랜드마크 개발에 관한 연구-친수공간 대관람차 도입 성공사례를 중심으로-. 관광레저연구, 31(1), 401-416.
- 이종훈(2010). 워터프론트 그리고 항만친수공간. 해양국토21, 7, 161-174.

- 장부림·민동국·전병권(2019, 11월). 목포 항만시설과 연계한 워터프런트 계획 연구. 한국주거학회 학술대회논문집, 한국주거학회 추계학술발표대회. 중앙대학교 흑석캠퍼스, 서울.
- 정규식·김영·서익진(2011). 수변 재생을 통한 도시 재생의 사례도시 비교분석. 도시 행정학보, 24(4), 267-298.
- 최도석(2016). 서부산 미래가치 창조를 위한 낙동강 친수개발-낙동강 환경·역사·문화 공존의 리버 프론트(River Front) 창출해야. 부산발전포럼, 157, 6-19.
- Breen, A., & Rigby, D.(1996). *The New Waterfront*. New York: McGraw-Hill.
- Falk, N.(1993). Waterside Renaissance: a step by step approach. In White et al.(Eds.), *Urban Waterside Regeneration: problems and prospects* (pp. 22-30). London: Ellis Horwood.
- Harencity Hamburg(2017). Themes Quarters Projects.
- Hoyle, B. S., Pinder, D., & Husain, M. S.(1994). *Revitalizing The Waterfront: International Dimensions of Dockland Redevelopment*. Chichester: John Wiley & Sons Ltd.
- Yang, D.(2006). Waterfronts: Spatial Composition and Cultural Usse. Ph.D. Thesis. University College London.

[참고 웹사이트]

- 볼티모어 개발회사 <http://baltimoredevelopment.com/>
- 볼티모어 공식홈페이지 <https://baltimore.org/>
- 부산광역시청 <http://www.busan.go.kr/>
- 부산항만공사 <http://www.busanpa.com/>
- 요코하마 도시개발국 <http://www.city.yokohama.lg.jp/>
- 요코하마시청 <https://translate-en.city.yokohama.lg.jp/>
- 저스트고 <http://www.justgo.kr>
- 하펜시티유한책임회사 <http://www.hafencity.com/en/home.html>

2023년 7월 3일 원고 접수

2023년 7월 24일 수정본 접수

2023년 7월 29일 최종 수정본 접수 및 게재확정
3인 익명심사 필