

문화기반 항만 도시재생 사례 연구

Port City in Spatial Transition: A Case Study on Culture-led Urban Regeneration

황재희 Hwang, Jaehee*, 강창우 Kang, Changwoo**, 김예림 Kim, Yelim***

Abstrac

This study analyzes cases of culture-led urban regeneration as applied to the functional and spatial transitions of port cities. It explores the relationship between ports and urban growth, and connects urban design theories together to investigate the emergence of culture-based urban regeneration. It establishes an analytical framework by synthesizing prior research on local assets, urban regeneration, and waterfront redevelopment. As a case study, the waterfront renewal projects of Granville Island in Vancouver and HafenCity in Hamburg are analyzed based on port city attributes and urban design perspectives. According to the results of the analysis, these port city regeneration projects converted restricted port spaces into open public spaces. Waterfront regeneration of port cities focused on the spatial transition into public space, thereby sharing and consuming the intangible cultural values surrounding the waterfront. It differs from the traditional use of port areas, which was production-based — mainly concerning physical production and the economy — and closed to civilian access. Both cities have improved accessibility to their declining post-industrial port areas, transforming them into public spaces that produce and consume cultural capital. Granville Island successfully revitalized its industrial hinterland into a hub of culture and entertainment with high accessibility for citizens. HafenCity transformed the dilapidated dock and warehouse areas of the port into a high-density mixed-use area with waterfront cultural resources. This research presents a distinctive approach from existing studies that focus on hierarchical structures and waterfront developments in port hinterlands, offering valuable insights into the spatial transformation of port cities through the interconnection of urban design and cultural capital.

Keywords: Port City, Port-city Interface, Cultural Regeneration, Waterfront Development, Granville Island, Hafen City

I. 서론

항만도시의 공간구조가 변화하고 있다. 항만은 산업화 시대를 견인한 경제적 공간으로 기능해 왔다. 한국과 같은 후발국에게 항만은 세계화의 연결점이자, 급속한

산업화와 공업화를 통한 국가 경제의 성장 거점으로 작용했다(Lee and Ducruet 2009; Park and Medda 2018; 김춘선, 김성귀, 이재완 외 2013). 이러한 항만은 지역 경제를 이끌고, 도시의 교통-물류를 구획하며 공간구조를 형성하는 도시체계의 결정적 역할을 수행

* 한국해양수산개발원 전문연구원(제1저자, 교신저자) | Senior Researcher, Regional Economy and Tourism Research Division, Korea Maritime Institute | jhwang@kmi.re.kr

** 한국해양수산개발원 전문연구원 | Senior Researcher, Ocean Policy Research Division, Korea Maritime Institute | kangchang@kmi.re.kr

*** 한국해양수산개발원 연구원 | Researcher, Regional Economy and Tourism Research Division, Korea Maritime Institute | yelimkim@kmi.re.kr

했다(Lugo 2015). 한편 글로벌 밸류체인의 성장과 해상물동량의 급증 등 대내외적 경제여건 변화는 항만 도시의 공간구조 재편을 요구하고 있다.

도시재생은 항만기능 변화에 따른 쇠퇴지역에 새로운 장소성을 부여한다. 글로벌 허브항만(Hub Port) 기능이 강화하는 도시는 대형 신항만 건설로 인해 구항(Old Harbor) 공간이 쇠퇴하고 있다. 항만기능이 축소되는 중소 항만도시에서는 물동량 감소 등 항만 인접지역을 중심으로 전반적인 도시 침체가 확인된다. 이에 대응하여 프랑스 마르세유, 독일 함부르크, 스페인 바르셀로나, 이탈리아 제노바와 같은 항만도시는 포스트모더니즘 도시설계를 바탕으로 항만구역을 시민 중심의 공공장소로 재생시켰다(Martone, Pennella and Sepe 2014; Garvin 2016; 황선아, 김종구, 홍지수 2016). 이들 도시는 다양한 도시재생 방법론 중 시민의 접근성을 강조한 문화예술 요소를 활용했다는 공통점을 지닌다.

문화기반 도시재생은 제한구역으로 인식되던 항만구역을 시민이 참여하는 도시공간의 일부로 전환하며 항만도시에 대한 인식과 활용도를 변모시켰다. 또한 문화소비·향락이라는 포스트모던 사회의 특징을 반영하고(Harvey 1990), 지역사회의 내적 결속력 강화와 사회경제적 역동성에도 기여한다(Revko, Butko and Popelo 2020). 이에 항만도시의 효과적인 공간활용 방안 모색을 위해서는 쇠퇴 항만지역에 적용한 문화기반 도시재생 사례를 심층 분석할 필요가 있다.

한편 기존의 연구는 항만도시의 배후지 기능과 제도 연구에 편중되어 있다. 항만도시는 항만을 지원하는 배후지의 관점에서 형성·발전해 온바, 기존의 연구는 항만 배후의 일부로서 도시계획의 위계적 구조, 글로벌 허브항만의 배후도시 계획체계 등에 주목했다(Norcliffe, Bassett and Hoare 1996; Daamen and Vries 2013; Chen and Lam 2018; Van den Berghe, Jacobs and Boelens 2018; Lugo, Alatrister-Contreras and Pumain 2021; Zheng, Zhao and

Shao 2020). 그러나 도시공간을 항만 후면의 부속 공간으로 인지하는 시각은 내항(Inner Harbor)을 둘러싼 항만도시의 장소성 변화에 대응하지 못한다는 한계가 있다.

최근 집중하고 있는 항만 도시재생 연구도 생활권 계획을 위한 제도나 입지계획을 중심으로 전개되고 있다(김주일 2018; 조필규, 이신정 2017; 황명진 2016). 양도식(2020)을 중심으로 수변공간의 문화적 활용에 대한 연구도 체계화되고 있지만, 항만구역 또는 배후공업지대의 특성과 연계한 항만 도시재생 관점의 연구와는 거리가 있다.

본 연구는 항만도시의 기능공간 전환 과정을 이론적으로 재구성하고, 문화공간 조성을 통한 항만 도시재생 사례를 분석한다. 또한 수변 도시재생의 분석체계를 항만도시에 적합하게 변용하여 문화기반 도시재생의 도시설계적 특성을 이해하고자 한다. 본 연구는 구항 일대의 재생 수요와 도시공간의 개방성·공공성 논의가 증가하는 시점에서(Tanis and Erkok 2016; Lepore, Sgobbo and Vingelli 2017; Den Hartog 2021), 도시디자인과 문화자본을 연계한 항만도시의 공간적 전환을 다룬다는 의의를 지닌다. 특히, 항만 배후도시의 위계적 구조와 워터프론트(Waterfront) 개발계획에 주목한 기존의 항만도시 연구와 차별적으로, 문화 요소를 활용한 항만과 도시공간의 기능적 연계 방안에 시사점을 제공한다.

연구의 구성은 다음과 같다. 2장은 항만과 도시의 관계, 항만도시 성장의 대외적 요인, 도시디자인 관점의 변천을 연계하여 항만도시의 공간활용 변화와 문화기반 도시재생의 등장 배경을 해석한다. 3장에서는 도시디자인 분석요소와 항만 수변공간의 특성을 바탕으로 사례분석 구조를 정립하고, 분석 대상 사례를 선정한다. 이어 4장은 캐나다 밴쿠버와 독일 함부르크의 항만 도시재생 사례를 심층적으로 다룬다. 특히, 수변공간의 개발·이용·관리 측면에 주목한다. 마지막으로 5장에서는 연구 결과의 시사점과 향후 과제를 제안한다.

II. 이론적 배경

항만도시는 도시 성장과 항만기능 확장의 순환적 과정을 통해 변화해 왔다. 도시는 주변 지역과의 연계 속에서 성장단계에 따른 생애주기를 지닌다(남진, 윤병훈, 박관우 2015). 항만도시의 경우, 항만과의 긴밀한 기능-공간적 연계를 바탕으로 차별적인 성장 경로를 만들어 왔다. Hoyle(1998)의 모델에 따르면, 어촌 마을에서 시작된 수변 생활권은 해상교역의 증가에 힘입어 항만과 도시의 공간적인 결합을 통해 항만도시로 성장했다. <그림 1>의 T1과 T2 단계와 같이 항만과 도시공간은 공생적 조화를 바탕으로 유기적인 발전 과정을 거쳤다. 이 시기 항만도시의 도시디자인은 이미지 요소보다는 항만 수요를 반영한 실용적 형태로 발전해 왔다. 도시는 항만의 배후지 역할을 담당했고, 항만 또는 운하 네트워크 연결점 중심의 방사형 도시구조가 형성되었다(Konvitz 2020; 한광야 2022).

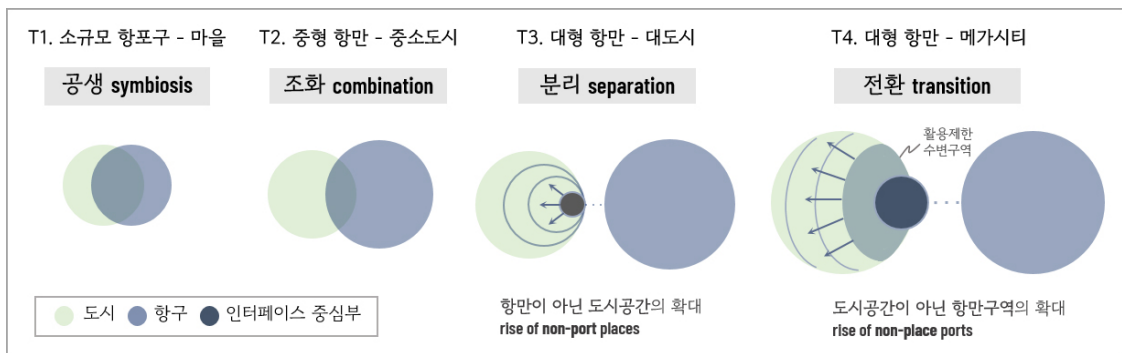
이후 급격한 세계화를 거치며 항만과 도시기능은 비약적으로 확대되었다(Akhavan 2020). 1990년대 규모의 경제와 글로벌 물류 허브로서 무역항의 급격한 성장은 항만을 도시로부터 분리시켰다(Harvey 1990; Norcliffe, Bassett and Hoare 1996; Daamen 2007; 박노경

2001). <그림 1>의 T3 단계에서 볼 수 있듯이, 항만이 도시공간으로부터 이격됨에 따라 도시에서는 항만의 경제적 성과를 활용하면서도 항만기능의 직접적인 영향이 적은 다양한 소권역이 주요 사회경제적 활동 공간으로 부상했다.

이 시기 항만도시에서는 모더니즘적 도시디자인 요소를 바탕으로 시민 생활권 중심의 새로운 도시공간을 구상하기 시작했다. 한국에서는 다양한 신도시 개발계획이 등장했으며(박종현, 이종렬 2012), 연안에는 항만구역과 지리 기능적으로 분리된 지역에 신도시를 건설하는 경향이 나타났다. 그러나 이 시기 모더니즘에 기초한 도시디자인은 대규모 개발, 사유화 편중, 획일화된 공간설계, 기능 중심의 수직적 공간구조, 스프롤 현상 등으로 이어졌다(김은아 2008; 임형백 2009; 박종현, 이종렬 2012). 특히 항만도시의 도시디자인은 수변공간의 장소적 정체성을 반영하지 못했다(양도식 2020).

나아가 글로벌 해상물동량의 급증과 함께 항만의 비대화, 도시인구의 증가 등은 항만과 도시의 기능-공간적 분리를 심화시켰다(Wiradanti, Pettit, Potter and Abouarghoub 2018; UNCTAD 2021). 기능 분리에 따른 항만과 도시의 탈집중화는 항만의 폐쇄성 증가와 원

그림 1_도시와 항만의 인터페이스 변화 개념도



자료: Norcliffe, Bassett and Hoare(1996), Hoyle(1998), Roberts, Williams and Preston(2021)을 참고하여 저자 작성

도심의 침체로 이어졌다. 항만구역과 배후도시의 강한 연결성에 기반한 공생 관계가 해체됨에 따라, 항만은 항만-물류 활동이 집적된 산업공간이자 항만청(Port Authority)이 배타적으로 관리하는 제한구역으로 변모했다. <그림 1>의 T4 단계에서는 제한구역의 확대, 항만과 도시 간 연계 체계의 와해 등 항만 수변공간의 장소성이 소실되기 시작했다.

또한 고효율 항만을 중심으로 글로벌 밸류체인이 집중됨에 따라 주요 항만도시의 항만기능이 확대 또는 축소되면서 도시의 공간구조에도 현저한 변화가 나타났다. OECD(2012)에 따르면, 항만물류가 급증한 부산, 상하이, 마르세유, 리우데자네이루, 콜카타 등의 도시는 신항만 건설을 통해 핵심 항만구역을 이전했다. 이렇듯 기존의 항만기능을 신항만 지역으로 이전한 도시에서는 구항과 연계되어 있던 원도심이 침체했고, 항만 수변공간의 역할 재정립이 요구되었다.

반면 로테르담, 리버풀, 바르셀로나, 빌바오, 제노바 등 유럽의 주요 항만도시에서는 물동량 감소와 동시에 전반적인 지역경제가 위축되었다(OECD 2012). 글로벌 산업구조의 변화와 지역 고용기회의 감소는 중소 항만도시의 지속적인 침체로 이어졌다. 생활권 및 물류·교통 체계의 재구성은 생활과 산업 인프라 접근성 등 도시공간의 활용방식을 변화시켰고, 경기 약화와 인구 유출과 같은 지역 공동화 요인은 장기적인 도시의 쇠퇴를 야기했다.

항만 도시재생은 항만과 도시의 관계 변화 속에서 기존의 폐쇄적 항만공간을 개방형의 공공장소로 전환하고자 등장했다. 이는 효율성 중심의 포디즘적 성장 논리를 넘어 도시공간에 인간 중심적 요소를 대입한 포스트포디즘의 관점을 적용한 결과이다(Garvin 2016; Roost and Jeckel 2021). 도시디자인의 언어로는 포스트모더니즘의 시각에서 항만기능의 이전과 축소, 도시공간의 재구성, 공간활용에 대한 시대적 요구 등 항

만도시를 둘러싼 다양한 변화 요인을 도시재생에 반영한 것이라 할 수 있다. 양도식(2020)은 미국의 볼티모어와 보스턴을 사례로 이리한 포스트모던 수변재생이 하나의 신드롬으로 자리매김하고 있음을 보여준다.

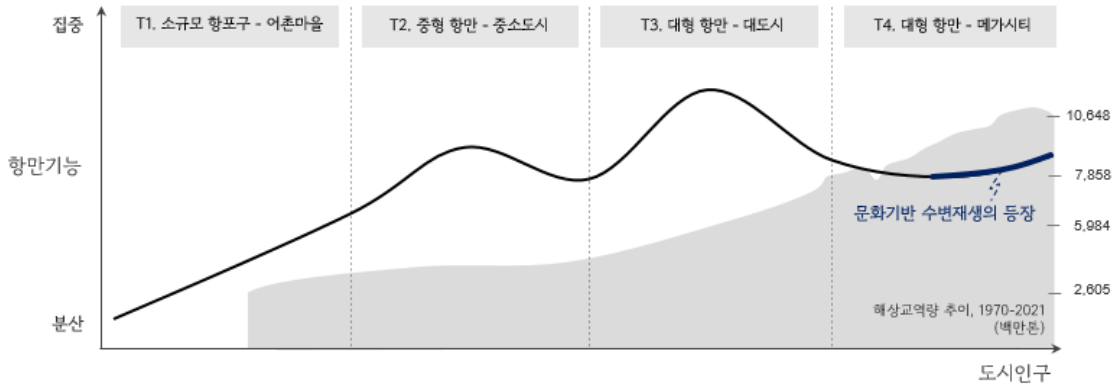
항만 도시재생은 항만 수변공간을 문화에 기반한 비물리적 요소를 공유하고 가치를 소비하는 공공장소로 전환하는 데 주력한다. 문화예술 요소가 강화된 공공장소로서 도시환경은 지역사회의 창의성을 지원하고, 도시공간에 대한 시민의 접근성, 공간활용에 대한 시민의 결속력, 지역경제를 견인하는 창의자본의 활성화를 가져온다는 논의에 기반한다(박세훈, 주유민 2014; Garvin 2016). 기존의 항만구역이 요소·효율 주도 경제와 물리적 생산에 집중하며 시민의 접근을 제한한 격리공간으로 활용된 것과는 다른 방식이다.

가령 스페인의 빌바오는 해운·제조업 침체에 따른 지역 쇠퇴 위기를 타개하고자 수변공간에 구겐하임 미술관 분원을 개관하고, 도시·환경 정비사업을 통해 대중의 접근성이 높은 문화도시로 변모했다(이금진 2010). 해운환경 변화에 대응하지 못해 경기침체가 지속된 영국의 리버풀은 방치된 앨버트 독(Albert Dock)에 테이트 재단의 미술관 등 유수의 문화시설을 유치하며 예술과 공공성이 공존하는 문화의 중심지로 재탄생했다(이왕건, 김태영, 안종천 2017; 변혜선, 정진호 2019).

문화 중심의 공공장소를 지향하는 항만도시의 공간적 전환은 도시디자인의 시대적 철학 및 항만과 도시 관계에 대한 사회경제적 수요를 투영한다. <그림 2>는 본 장에서 다룬 항만과 도시의 관계 변화, 항만기능을 둘러싼 대내외 경제환경, 도시디자인의 변천을 종합하여 항만도시의 성장 패턴을 도출한 개념도이다. 항만도시는 세계 해상물동량 급증과 함께 <그림 2> 흐름에 따라 현재의 공간적 전환 과정에 도달했으며, 문화기반 도시재생을 통해 과거의 방식과는 다른 수변공간의 정체성 확립과 공공성 제고를 도모

그림 2_도시디자인과 향만-도시 관계의 변천

도시디자인 철학	모더니즘 이전	모더니즘	포스트 모더니즘
정치경제적 요인	지정학적 독점	세계화	통합 및 탈집중화
향만-도시 인터페이스	공생 및 조화	분리	전환



자료: Ducruet and Lee(2006), UNCTAD(2018; 2021) 자료를 참고하여 저자 작성.

하고 있다. 본고에서는 이러한 문화기반 향만 수변재
생 사례를 체계적으로 분석함으로써 향만 도시재생에
시사점을 제공하고자 한다.

III. 연구 방법

1. 분석체계 구축

도시재생 사례를 분석한 연구는 주로 재생 사례의 유형화나 성과분석에 주목한다. 도시재생 사례의 유형화 연구는 도시마케팅 또는 사업전략을 중심으로 사례를 구분하거나, 정책적 활용도를 고려하여 사업 목적과 대상에 따라 사례를 분류한다(이나영, 안재섭 2014; 이수빈, 오동훈 2015; 이형아, 이주상, 백주미 외 2018). 한편 성과분석 연구는 도시재생사업의 성과체계 도출에 주력한다. 일례로 신우희(2018)는 투입-과정-산출 결과 지표로 도시 재생사업 성과를 분석하고, 사업 목적에 따른 부가적인 성과지표를 제안하고 있다.

도시재생의 성공요인을 중심으로 사례분석을 진행한 연구도 다수이다. 이들 연구는 도시경쟁력 관점에서 성공사례를 분석하거나(박길용 2019; 윤지영 2013), 디자인적 접근방식을 활용한 도시재생 성공사례를 다룬다(김준연, 남영우 2012). 또는 도시재생 거버넌스의 특징을 심층 분석한다(이원동, 최명식 2017). 영국 리버풀에 주목한 이왕건, 김태영, 안종천(2017)와 같이 특정 도시의 도시재생 성공요인을 도출하는 연구도 있다.

그러나 일반적인 도시재생사업 분석체계로는 향만 도시의 기능적 특성과 향만 수변의 공간적 활용에 대한 분석이 어렵다는 한계가 있다. 황선아, 김종구, 홍지수(2016)가 국내외 향만 배후단지의 공간계획 변화 다이어그램을 제시하고 있지만, 수변공간으로서 기능적 전환을 고려한 재생사업 추진의 경과와 특성은 다루고 있지 않다. 최강림(2019)도 향만도시의 재생 사례를 분석하고 있으나, 오동훈(2010)이 문화 요소를 활용한 도시재생과 삶의 질의 관계를 강조한 것처럼 향만도시에서도 시민의 삶의 질 향상을 가져오는 문

화적 도시재생에 특화된 사례분석 체계가 필요하다.

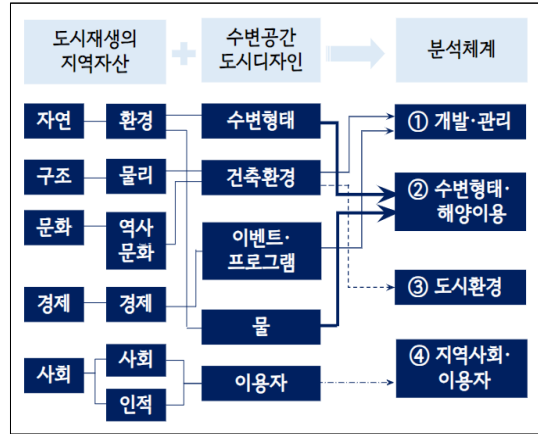
본 연구는 도시재생의 지역자산 분석체계와 수변공간의 도시디자인 요소를 결합하여 문화기반 항만 도시재생의 분석체계를 마련하고 있다. 도시재생의 지역자산 분석체계는 이왕진, 박태선, 박정은 외(2011)과 이선영, 남진(2015)이 도출한 도시재생 관점의 지역자산 유형을 차용한다. 이왕진, 박태선, 박정은 외(2011)는 도시재생 수단으로서 지역자산을 “특정 지역이 지닌 다양하고 포괄적인 무무형의 자산”으로 정의하며 자연·구조·문화·사회·경제 등 5개 유형으로 분류한다. 이선영, 남진(2015)은 광범위한 선행연구 분석을 통해 지역자산을 물리·사회·인력·역사문화·경제·환경 자산으로 구분하고 도시재생사업 분석의 틀로 활용한다.

이러한 지역자산 유형은 양도식(2007; 2020)이 제안한 수변공간의 도시디자인 요소와 연계할 수 있다. 해당 연구에서는 케빈 린치(Kevin A. Lynch)의 도시디자인 요소를 바탕으로 문화공간으로서 도시 수변공간 조성 요소를 도시수변형태, 건축환경, 이벤트·프로그램, 이용자, 물로 정의한다. 도시재생의 지역자산 관점에서 도시수변형태는 지역자산의 자연 및 환경적 자산, 건축환경은 구조 및 물리적 자산, 이벤트·프로그램은 문화 및 경제적 자산, 이용자는 사회 및 인적 자산, 물은 자연 및 환경 자산 측면과 연결된다.

상술한 도시재생과 수변공간의 연계 분석체계는 <그림 3>과 같이 구성할 수 있다. 이는 도시재생, 지역자산, 문화공간, 수변공간 도시디자인 요소를 항만 수변공간의 특성을 고려하여 재구성한 결과이다.

본 연구는 ① 개발 및 관리 ② 수변형태 및 해양이용 ③ 도시환경 ④ 지역사회 및 이용자 등 네 가지 요소를 항만도시의 문화기반 도시재생 분석체계로 활용한다. 먼저, 개발 및 관리는 쇠퇴하던 항만도시의 개발 계획 수립 내용과 관리 주체를 다룬다. 수변형태 및 해양이용은 항만 도시재생의 수단으로서 수변공간을 어

그림 3_ 사례분석 체계



떻게 이용하는지를 살펴본다. 도시환경 측면에서는 도시의 수변, 주거, 녹지, 오픈스페이스 등 공간생태적인 측면의 활용방식을 확인하고자 한다. 마지막으로 지역사회의 역할과 이용자의 특성을 분석한다.

2. 사례 선정

분석 사례로는 앞서 2장에서 소개한 <그림 1> 및 <그림 2>의 T4 단계인 전환 단계에 해당하고, 문화기반 도시재생을 통해 문화허브로 성장한 항만도시를 선정한다. T4 단계의 도시는 일련의 성장경로를 거쳐 기존 항만구역의 기능적 전환 필요성에 직면한 바 있다. 이에 현재 우리나라를 포함한 해상무역 후발주자들이 직면한 항만도시의 재생 요구에 유용한 시사점을 제공해 줄 수 있다.

앞선 T4 단계의 도시 중 다음과 같은 기준을 적용하여 사례를 선별한다. 첫째, 항만도시로서 과거 항만해운업이 번성하던 지역이 경제산업구조 변화, 자연재해, 개발지향적 토지이용 등 다양한 이유로 쇠퇴 과정을 겪은 도시이다. 둘째, 문화기반 도시재생 프로젝트로 도시의 새로운 발전 방안을 모색하고 실제로 적용한 사례이다. 셋째, 항만물동량 및 인구 규모가 성

장세를 보이며 향후 지속적인 발전 가능성이 있는 도시이다. 특히, 과거에는 문화예술 요소가 적었으나, 문화기반 재생을 통해 지역문화와 상업의 중심지로 변모한 도시를 분석 대상 사례로 도출한다.

또한 선행연구 검토와 언론 보도자료 등의 문헌분석을 통해 재생성과가 긍정적이라고 평가받는 도시를 선정한다. 유명 갤러리 유치 등 대규모 문화예술 자본 유입 및 유관 시설 건립으로 도시재생을 시도한 사례는 2장에서 언급한 선행연구에서 이미 충분히 분석된 바, 사례 후보에서 제외한다. 이에 본 연구는 캐나다 밴쿠버의 그랜빌 아일랜드와 독일 함부르크의 하펜시터를 대상으로 사례분석을 진행한다.

IV. 사례 분석

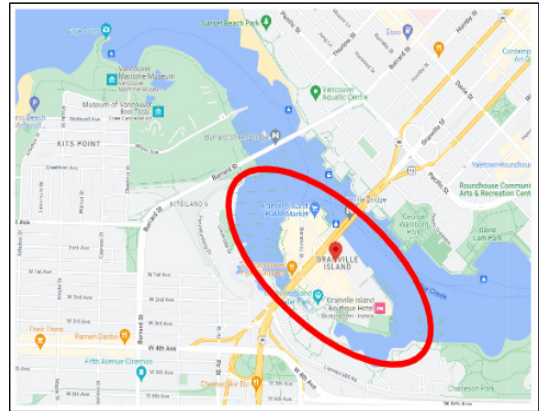
1. 밴쿠버 그랜빌 아일랜드

1) 사업 개요

그랜빌 아일랜드(Granville Island)는 밴쿠버 도심 남서쪽의 펄스강(False Creek) 가장자리에 있는 그랜빌로교(Granville Street Bridge) 아래 반도로, 밴쿠버항의 배후지역이자 벌목, 광업, 해운업의 본거지였다(<그림 4 참조>). 1900년대에는 밴쿠버항의 호황과 함께 번성하여 공업섬(Industrial Island)으로 불리기도 했다. 밴쿠버항의 호황에 따라 해당 공업지역은 배타적으로 관리하는 제한구역이 되었고, 도시와는 점차 기능적으로 분리되었다.

그러다 1970년대 오일쇼크와 물류체계의 급변에 이어 글로벌 밸류체인의 변화, 산업구조의 지역적 재편 등으로 이 지역은 브라운필드로 빠르게 변했다(Fazel 2016). 더불어 밴쿠버항의 역할을 캐나다 서안의 물류 관문으로 조정하고, 인접 항만과 통합하는 규모화

그림 4_그랜빌 아일랜드 위치



자료: <https://www.google.co.kr/maps>(2023년 7월 14일 검색).

논의가 시작됨에 따라 2장에서 다룬 T4의 공간활용 전환 단계에 직면하게 되었다. 이에 밴쿠버는 항만과 도시 간 연계가 왜해된 항만 배후공간에 대한 새로운 활용방안 모색이 필요하게 되었다.

밴쿠버는 일반인의 출입이 제한되었던 그랜빌 아일랜드를 오픈스페이스로 개방하고, 도시의 예술문화 허브로 재생시켰다. 밴쿠버항과 도시의 관계 변화 속에서 기존의 폐쇄적인 항만 배후부지를 공공장소로 전환한 것이다. 항만 배후지역을 도시의 대표적인 문화공간으로 바꾼 그랜빌 아일랜드는 캐나다의 성공적인 도시재생 모델 중 하나로 평가받고 있다.

1972년부터 시작된 그랜빌 아일랜드 재생사업은 이민자 증가, 문화적 다양성 확산, 메트로 밴쿠버항의 출범과 물동량 증가, 신기술 등장, 이상기후 이슈 등 도시를 둘러싼 대내외적 변화와 수요를 반영하고, 문화 공간으로서의 활용도를 제고하며 현재까지도 진행되고 있다. 그 일환으로 캐나다주택공사(Canada Mortgage and Housing Corporation) 주도로 2016년부터 ‘그랜빌 아일랜드 2040(Granville Island 2040)’ 프로젝트를 추진 중이다.

2) 개발 및 관리

그랜빌 아일랜드는 1900년대 초까지 공장, 발전소, 제재소가 집적된 밴쿠버항 배후의 공업단지로 기능했다. 이 지역에는 장비제조업체인 BC Equipment Ltd.가 1917년 설립되며 유관 업체 공장들이 자리 잡기 시작했다. 이후 1930년대에는 40개 사업체와 1,200명의 직원을 보유한 공업단지로 확장되었다(오동훈 2010; 정지은 2018).

그러나 글로벌 산업구조 및 밴쿠버항의 물류환경 변화로 인해 지역산업이 쇠퇴하고, 주요 공장들은 섬 밖으로 이전되기 시작했다(Fazel 2016). 특히, 제2차 세계대전 이후의 중공업 수요 감소는 그랜빌 아일랜드 내 공장 운영에 주요한 타격을 주었다(오동훈 2010). 또한 1950년대에 몇 차례의 화재를 경험하며 일부 공장주들은 건물 보수보다 섬을 떠나 이전하는 것을 선호하게 되면서 섬 전체가 브라운필드로 변했다.

섬의 남부 연안을 장기간 소유해 온 밴쿠버 시정부는 1972년부터 주거, 오락, 상업 용도의 복합개발에 착수했다(Helbrecht and Dirksmeier 2012). 토지이용계획에는 고품질의 공공 녹지공간, 호수, 보행자와 자전거 이용객을 위한 해안가 방파제, 저층주택 단지 등이 포함되었다. 특히, 주택단지 조성 과정에서 정부 주도의 개발이 이루어졌다. 1973년까지는 국가항만위원회(National Harbours Board)가 섬 관리를 담당했고, 재개발계획 승인 이후 캐나다주택공사에 41에이커(약 166,000m², 약 5만 평)의 그랜빌 아일랜드 토지소유권을 공식적으로 이전하면서 사업을 본격화했다(Donofrio 2007). 이후 캐나다 연방정부와 밴쿠버 시정부가 협력하고, 그랜빌 아일랜드 트러스트(Granville Island Trust)를 통해 계획을 구체화했다(오동훈 2010; Berens 2010). 이를 통해 섬 내의 버려졌던 공장지대를 복합 문화상업 공간으로 탈바꿈하기 시작했다.

사업 초기에는 매립지에 해당하는 섬 전체를 연방정부가 단독으로 소유하고 있었기에 37에이커 규모의 재개발이 원활하게 추진됐다(Alexander 2021; Berens 2010). 토지소유권이 분할되지 않아 개발과정이 비교적 단순했고, 지역의 승인 절차가 필요하지 않았다. 몇 차례의 공청회와 계획안이 시의회에 제출되기는 했으나, 단일 기관이 설계 승인을 담당했다. 이러한 측면이 신속한 초기 사업을 추진하는 데 장점으로 작용했다.

그랜빌 아일랜드의 토지는 캐나다주택공사가 관리하는 등 현재도 연방정부가 토지의 소유 및 관리 권한을 지니고 있다(Alexander 2021). 사업 추진에 대한 의사결정권은 그랜빌 아일랜드 트러스트가 보유하고 있었으나 2019년부터 그랜빌 아일랜드 자문위원회(Granville Island Council)가 예산 책정과 장기전략 관련 주요 결정들을 전담하고 있다.

3) 수변형태와 해양이용

그랜빌 아일랜드는 1916년 갯벌을 매립하여 조성한 인공섬(Man-made Island)이다(<그림 5 참조>). 이후 1950년대 밴쿠버항만위원회(Vancouver Harbour Commission)가 산업공간 확장을 위해 섬과 본토를 연결하는 35에이커 면적을 추가로 매립하며 현재의 반도형(Peninsula) 수변형태가 만들어졌다. 해당 매립지는 현재 섯클리프파크(Sutcliffe Park)와 워터파크(Water Park)를 지나는 위치로, 대중교통, 자동차, 자전거, 도보, 배, 유람선 등 다양한 방법으로 섬에 진입할 수 있어 전보다 접근성이 향상되었다.

이 지역은 해양경관을 보유한 박물관, 갤러리, 극장, 마리나, 해안 공원, 호텔, 양조장, 퍼블릭마켓 등 문화엔터테인먼트 시설이 모여있는 공간으로 전환되었다. 관련 시설은 300개 이상의 사업과 2,500명 이상의

그림 5_그랜빌 아일랜드 수변형태



자료: <https://granvilleisland.com>(2023년 6월 20일 검색);
<https://stock.adobe.com>(2023년 6월 20일 검색).

고용을 창출하고 있다.

한때 일반인 제한구역이었던 그랜빌 아일랜드는 다양한 해양이용의 거점으로 전환되었다. 수상가옥 마리나(Floating-home Marina) 등 차별화된 해상 주거도 도입되었다. 섬의 남동쪽에는 수상가옥 중심의 씨빌리지(Sea Village)가 위치한다. 씨빌리지 마리나는 1979년 콜하버(Coal Harbour)의 마리나를 이전해 온 것으로, 주거용, 세컨드 홈, 단기임대 등의 형태로 이용 중이다. 2022년 기준 14개의 수상가옥이 위치해 있고, 가장 면적이 큰 가옥은 방 4개와 화장실 2개로 188만 달러에 거래되고 있다.¹⁾

해양시장 및 마리나(Maritime Market & Marina)는 그랜빌 아일랜드의 해양관광 레저 활동을 지원한다. 마리나를 통해 바다낚시, 고래 관찰, 전세 보트, 디너 크루즈, 수상스포츠 등 다양한 관광 활동이 가능하다. 그 외에도 카약 패들보드 투어, 유람선을 타고 밴쿠버 경관을 감상한 후 그랜빌 아일랜드의 명소들을 도보 여행하는 것으로 마무리하는 프로그램, 보트를 대여해 바다낚시를 즐기는 프로그램을 운영 중이다. 그랜빌 아일랜드 보트야드(Boat Yard)를 통해 선박 리프트, 판매, 수리 및 세척, 보관이 가능하고, 계류장과 조선소도 이용할 수 있다.

또한 단순한 수변공간 이용을 넘어, 장기적 관점에

서 해양수질 개선 노력도 추진 중이다. 과거 공업지역이었던 필스강 지역의 수질 개선에는 10년 이상이 소요되었다. 현재는 수질 정화 노력의 성과로 다양한 해양생물 조류 등이 해양경관을 구성한다. 해상뿐만 아니라 해중 환경까지도 관리하고 있다.

4) 도시환경

1972년에 착수한 그랜빌 아일랜드 재생사업은 1980년대에 이르러 새로운 도시경관을 만들어 냈다. 공간 활용의 전환이 필요했던 밴쿠버는 그랜빌 아일랜드 재생사업을 통해 공공장소로서의 활용이 매우 제한적이던 항만 배후의 공업지역을 6,000명까지 수용할 수 있는 개방형 문화공간으로 재탄생시켰다(Helbrecht and Dirksmeier 2012). 이 사업은 그랜빌 아일랜드에 대한 도시와 방문객의 수요 변화에 대응하기 위해 단계적으로 추진되고 있다(Berens 2010). 현재까지 그랜빌 아일랜드의 6개 구역 중 5개 구역의 사업이 완료되었고, 나머지 1개 구역은 사업을 진행 중이다.

이 사업의 주요 목표는 '사람을 위한 공간(People Place)'을 만드는 것으로, 도시민이 즐길 수 있는 대규모 공원 건립도 재생계획에 포함되었다(오동훈 2010). 또한 과거 산업현장의 흔적을 지우지 않고 기존 건물을 리모델링함으로써 지역 고유의 역사적인 특성을 유지했다(<그림 6 참조>). 교육·미학·재정적 문제를 해결하기 위해 일부 공장은 이전하지 않고 내부만 리모델링하기도 했다. 이렇게 기존 산업을 보존해 진정성을 추구하면서도 지역 기관, 산업, 대중을 위한 수많은 커뮤니티 공간을 조성하여 이 지역이 과도하게 상업적으로 보이지 않게 하는 효과도 누리고 있다(Berens 2010).

1) Maclean's 홈페이지(<https://www.macleans.ca/economy/realestate/economy/for-1-8-million-you-can-buy-this-gorgeous-floating-home-in-the-heart-of-vancouver>, 2023년 6월 20일 검색).

그림 6_그랜빌 아일랜드 공장부지의 공공미술



자료: <https://www.vancouverbiennale.com/artworks>(2023년 8월 24일 검색).

그랜빌 아일랜드 퍼블릭마켓은 1917년 지역에 처음으로 입주했던 BC Equipment Ltd. 등 과거 벌목, 광업, 항만 장비를 제조·판매하던 6개 건물을 리모델링한 사례이다(<그림 7> 참조). 현재 이 마켓에는 50개 이상의 식료품을 파는 매장, 식당, 카페, 기념품 가게 등이 위치해 있다. 그랜빌 아일랜드 입구의 기차 승무원실, 2개의 별관 건물과 100년 된 공장 건물을 리모델링한 키즈마켓에는 25개의 상점이 입점해 있다.

그랜빌 아일랜드는 문화기반 도시재생으로 인해 섬 전체가 밴쿠버의 대표적인 랜드마크 중 하나로 여겨지고 있다. 이 지역은 버려졌던 공장지대를 성공적으로 재생시킨 업적을 인정받아 ‘북미 최고의 지역사회(Best Neighborhood in North America)’, ‘훌륭한 시

그림 7_그랜빌 아일랜드 내 퍼블릭마켓



자료: <https://granvilleisland.com>(2023년 6월 20일 검색).

장, 훌륭한 도시(Great Market, Great City)’ 등을 수상하는 성과를 내기도 했다(Donofrio 2007; Helbrecht and Dirksmeier 2012).

5) 지역사회와 이용자

그랜빌 아일랜드 재생사업은 현재 사회의 내생적인 역량으로 추진되고 있어 정부예산에 의존하는 재생사업들에 시사하는 바가 있다. 사업 초기에는 국가에서 2,500만 달러의 보조금을 지원했으나, 이후 모든 사업을 자체 수익금으로 진행했다(오동훈 2010). 관리 주체는 연방정부 산하의 캐나다주택공사로 지정되어 있지만, 재정적으로는 정부지출로부터 완전히 독립적으로 운영된다. 현재 진행하는 사업 대부분은 공공·민간·비영리 부문의 협력을 통해 개발·관리하고 있다.

도시설계 측면에서는 사업설계 초기 단계부터 용도를 혼합하여 다양한 이용자들을 끌어들이었다(Berens 2010). 그랜빌 아일랜드는 용도에 따라 녹지, 방문객들을 위한 서비스공간, 산업공간, 예술 장인들의 공간, 주거공간을 포함한 6개의 구역으로 구분된다. 당시에는 새로운 시도였던 혼합용도의 접근방식은 레크리에이션, 예술, 쇼핑, 공업, 주거 등 다양한 기능을 하나의 섬 공간에 구현했다.

특히, 관광객뿐만 아니라 현지 주민들도 일상적으로 찾는 용도로 구성함으로써 이곳이 거대한 테마파크로 전락하지 않도록 의도했다. 이러한 요인은 지역 주민의 참여를 요구하는 교통부의 사업 승인을 얻는 과정에도 기여했다. 또한 사업 초기부터 지속 가능한 도시재생 측면에서 의도된 용도혼합과 수많은 커뮤니티 공간 조성으로 지역사회와 방문객들의 공존 방안을 모색했다. 이를 통해 그랜빌 아일랜드는 밴쿠버 대표 문화예술 허브로 자리매김하면서 지역 주민뿐만 아니라 매년 수백만 명의 방문객이 찾는 장소가 되었다.

이곳에는 유명 디자인 학교인 에밀리 카 예술대학교(Emily Carr University of Art and Design)가 2017년 까지 위치했던 관계로, 많은 예술가와 디자이너가 상주한다. 특히, 넷 로프트 숍(Net Loft Shops)과 레일스 퍼 앨리(Railspur Alley)의 예술가와 디자이너는 연중 예술문화 이벤트를 개최한다(<그림 8 참조>). 예술대학교가 다른 지역으로 이주한 후에는 대학 건물을 비영리 예술교육단체인 아츠엄브렐라(Arts Umbrella)가 운영하는 예술혁신 허브로 오픈해서 젊은 예술가들을 유인하고 있다. 이로써 방문객들에게는 문화예술을 즐기는 공간, 예술가들에게는 기회의 공간이 되고 있다.

그림 8_그랜빌 아일랜드의 밴쿠버 벽화 페스티벌



자료: <https://dailyhive.com/vancouver>(2023년 6월 20일 검색);
<https://www.straight.com/arts>(2023년 6월 20일 검색).

2. 함부르크 하펜시티

1) 사업 개요

하펜시티(Hafen City) 프로젝트는 침체된 함부르크항 일대를 새로운 공간기능을 지닌 항만(독일어로 'Hafen') 도시로 재생하는 사업이다. 산업적 용도에 국한되던 항만을 도시문화를 생산하고 소비하는 공간으로 전환함으로써 지속 가능한 항만도시로 만들겠다는 목표를 지니고 있다.

하펜시티가 위치한 함부르크는 과거 유럽 최대의 해운수송량을 기록하는 등 유럽에서 두 번째로 큰 항구도시이자, 독일 제2의 대도시로서 명성을 누려 왔

다. 그러나 해운물류의 규모화가 시작된 컨테이너 혁명 이후, <그림 9>와 같이 엘베강(Elbe River)의 만조(滿潮) 시에만 대형 선박이 드나들 수 있던 함부르크는 인근의 네덜란드 로테르담과 벨기에 앤트워프에 밀려 경쟁력이 급락했다. 또한 글로벌 산업구조 재편의 영향으로 공장 가동이 중단되며 경제적 침체가 가속화되었고, 엘베강 홍수 등 주거지로서의 경쟁력도 낮아지기 시작했다(박길용 2019).

그림 9_하펜시티 위치



자료: <https://www.google.co.kr/maps>(2023년 7월 16일 검색).

이 시기 도심부의 주요 시설은 선박용 창고나 물류 저장창고로 전락하는 등 공동화 문제가 대두되었다. 또한 2장 <그림 1>의 T4 단계와 같이 항만과 도시의 공간적인 관계가 단절되기 시작했다. 항만을 매개로 한 경제활동은 축소되었으며, 도시는 낙후된 항만을 중심으로 물리적 환경의 노후화와 도시기능의 쇠퇴가 나타났다.

하펜시티 프로젝트는 침체가 장기화된 항만과 도시공간의 혁신적인 전환연계를 위해 등장했다. 함부르크시는 민·관 합작으로 항만 배후의 창고부지와 쇠퇴지역을 신도심으로 바꾸는 하펜시티 사업을 기획했다. 현재 이 사업은 유럽 최대 규모의 원도심 개발사업이자 워터프론트 재생사업으로 추진되고 있다.

또한 하펜시티는 과거 산업도시로서 단일 항만기능 중심으로 개발되었으나, 문화·여가·경제·주거 등 복합용도기능 중심의 개발로 항만과 도시의 공간적인

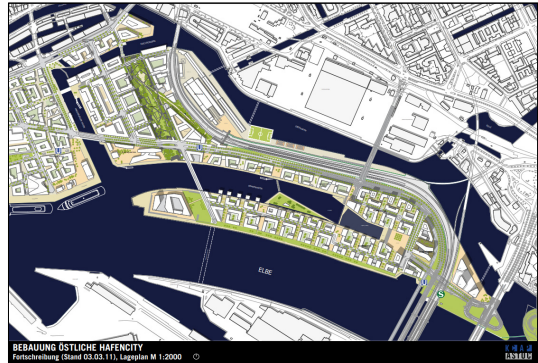
상호관계를 재해석하고 새로운 가치 창출을 도모하고자 한다. 사업을 통해 약 15,000명의 거주자를 위한 7,500개 이상의 주거시설, 45,000개 이상의 고용을 창출하는 비즈니스 시설, 교육시설, 레스토랑 등 상업시설, 문화 및 레저 시설, 공원, 광장, 산책로와 같은 여가시설 등을 조성한다. 완공 후에는 일평균 유동 인구가 80,000명에 이를 것으로 예상된다.²⁾

이 사업은 1997~2025년까지 150억 달러를 투입하는 장기 프로젝트로 진행된다. 민간 부문에서 117억 달러를, 공적 자금으로 33억 달러를 투자한다. 사업 면적은 총 250만㎡로, 사업을 통해 함부르크 도심부를 기존 대비 40%만큼 확대할 계획이다. 장기적으로는 기업활동에 유리한 공간을 제공하고, 거주자들에게는 살기 좋은 주택과 공공장소를 제공하는 것을 미래 전략으로 설정하고 있다.

2) 개발 및 관리

하펜시티 프로젝트는 산업 및 물류 목적으로 사용하던 항만 일대를 생활, 업무 및 여가를 위한 복합용도의 도시구역으로 재탄생시키는 공간활용 전환 사업이다. 이러한 도시계획의 첫 번째 이정표가 된 마스터플랜은 1990년대 말 사전 연구를 거친 후 2000년에 수립되었다. <그림 10>의 초기 마스터플랜은 교통, 방재, 공간계획에 대한 기본적인 기술을 담고 있으며, 기술 고도화 및 심층 연구를 통해 변경 계획 수립추진의 가능성을 열어두었다. 또한 대형 건설사 중심의 획일적인 개발이 아닌 지역별 도시계획 및 개별 건축 프로젝트 공모를 통해 다양한 건축 설계 디자인과 형태를 가질 수 있게 했다.

그림 10_하펜시티 초기 마스터플랜



자료: <https://www.hafencity.com>(2023년 7월 7일 검색).

한편, 함부르크항 인근 수변공간의 다양한 활용을 위해서는 항만계획조례를 제정했다. 또한 일, 생활 및 여가가 혼합된 토지이용계획은 각 기능의 공간적 분산으로 인해 이동의 편의성과 동선이 중요한데, 하펜시티는 소블록 단위의 도시개발 기법을 적용하여 세분화된 경로 네트워크를 형성할 수 있도록 지원하고 있다. 이러한 개발방식은 도시공간의 효율성 제고에도 기여한다.

도시계획 마스터플랜은 2010년에 개정되었으며, 도시의 고밀도화와 기반 시설 개선에 주목했다. 계획의 주요 내용은 토지이용을 더욱 세분화하고, 수직수평적인 형태의 용도혼합을 통해 사회문화적 상호작용 활성화를 지원하는 데 있다. 이를 통해 경제와 환경의 시너지 효과를 창출하는 기회도 제공하고자 한다. 개정된 계획은 2025년까지 15,000명이 사는 주거지를 건설하고, 800개 기업을 유치함으로써 45,000개 일자리 창출을 목표로 한다.³⁾ 사업은 하펜시티함부르크 유한책임회사(HafenCity Hamburg GmbH)가 총괄하며, 사업의 최대 주주인 함부르크 시정부는 사업 진행 상황을 점검하는 역할을 수행한다.

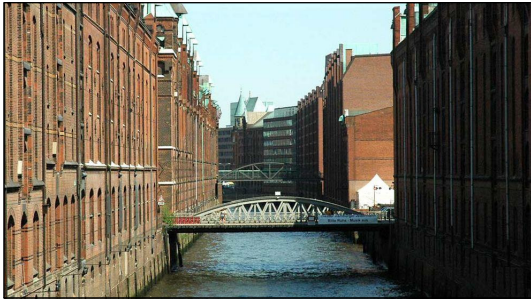
2) 하펜시티 홈페이지(<https://www.hafencity.com>, 2023년 6월 20일 검색).

3) 하펜시티 홈페이지(<https://www.hafencity.com>, 2023년 6월 20일 검색).

3) 수변형태와 해양이용

하펜시티 프로젝트의 특징 중 하나는 항만도시의 정체성을 보존하고, 수변공간과 해양자원 및 수자원을 적극적으로 활용한다는 점이다. 유네스코(UNESCO) 세계문화유산으로 지정된 '슈파이허슈타트(Speicherstadt)'가 그 사례 중 하나이다(<그림 11> 참조).⁴⁾

그림 11_하펜시티 슈파이허슈타트



자료: <https://www.hamburg.de>(2023년 7월 7일 검색).

이 지역은 과거 항만 배후의 코코아 창고 건물을 해양박물관, 미니어처 박물관, 커피박물관 등 다양한 문화전시시설로 재활용하며 항만도시의 산업문화 가치를 제고하고 있다. 나아가 수변을 따라 이어지는 부두공간 확보를 통해 공공장소를 조성하고, 시민들에게 쾌적한 도시 생활을 제공한다.

또한 하펜시티는 홍수보호 개념을 도입하여 기후변화에 적응성이 높은 수변공간을 조성하고 있다. 홍수대응 설계가 완료된 기반 시설 및 높은 고도의 건물을 건립함으로써 자연적응형 대응 방식을 도입한 것이다. 이처럼 하펜시티 사업에서 물 관리는 핵심 요소로 다루어지고 있는데, 수변 산책로는 비상 물 저장고로 활용되며 이상기후에 대비하여 부두와 항만 공간

의 역사성 보존에 일조한다.⁵⁾

이 사업이 낙후된 도심 수변공간에 주거, 업무, 상업, 교육, 문화 및 레저, 관광시설 등을 종합한 고밀도 복합개발을 진행하는 바(박길용 2019), 원도심과 함부르크항을 잇는 10.5km 연장의 워터프론트 산책로는 다양한 도시기능을 경험할 수 있는 공간으로 만들어지고 있다(<그림 12> 참조). 특히, 이러한 수변공간 개발이 유럽 최대 규모로 추진되는 만큼 수변과 해양 요소가 적극적으로 활용되고 있다.

그림 12_하펜시티 내 수변 산책로



자료: <https://www.kcap.eu>(2023년 7월 7일 검색).

4) 도시환경

하펜시티의 랜드마크 중 하나는 엘프 필하모니(Elbphilharmonie) 콘서트 홀이다(<그림 13> 참조). 이 건물은 1960년대 코코아, 담배, 차와 같은 물품을 보관하던 창고시설이었으나 1990년대부터 사용되지 않았다. 이후 2003년 새로운 콘서트홀로 설계되며 2017년 현재의 건축물이 완공되었다. 이 과정에서 건물의 역사성 보존을 위해 내부 리모델링을 제외한 외형은 그대로 유지했다. 이 건물은 공연장, 호텔, 식당, 카페

4) '창고 도시'를 의미하는 이곳은 옛 창고시설단지로서, 세계에서 규모가 가장 큰 창고지구이다. 제2차 세계대전 당시 심각하게 훼손되었으나 건축물의 역사적 가치를 인정받아 유네스코 세계문화유산으로 지정되었다.

5) KCAP 그룹 홈페이지(<https://www.kcap.eu/projects/9/hafen-city>, 2023년 6월 20일 검색).

등 문화공간으로 활용되고 있으며, 전망대를 공공에 개방하여 주민과 관광객의 방문을 독려하고 있다.

그림 13_하펜시티 엘프 필하모니 홀



자료: <https://www.elbphilharmonie.de/en>(2023년 7월 7일 검색).

랜드마크와 복합문화상업 용도의 건축물 외에도 하펜시티는 매력적인 장소성과 문화 예술적 가치를 창출하기 위해 다양한 공간을 조성했다. 공원, 수변보행로, 오픈스페이스 등을 함부르크 도심의 문화 중심지로 활용하고 있다(박길용 2019). 또한 토지이용계획에서 건물의 면적이 32%, 도로 및 교통 면적이 23%를 차지하는 반면, 공원광장·사유공원의 면적은 45%를 차지하는 등 개방성과 공공성 요소가 매우 중요하게 다루어진다.⁶⁾ 이렇듯 개방형의 친수공간 확보 노력은 항만도시 내 수변 접근성을 증대시킴으로써 주민과 이용자들에게 여가·문화적 혜택을 제공하며, 도시의 생태적 가치 제고에도 기여한다.

5) 지역사회와 이용자

하펜시티에는 현재 3,000개 이상의 주거시설이 완공되었으며, 730개 이상의 회사가 14,000여 명을 고용하고 있다. 이용자의 상호작용을 고려하여 설계된 도

시공간은 이들 거주자, 근로자, 방문객 사이의 사회적 교류 활성화에 기여하고 있다. 이는 프로젝트 초기의 마스터플랜에 지역사회의 활동과 녹지 접근성을 지원하는 공간을 조성하고, 교통량과 배기가스를 줄임과 동시에 다양한 보행로를 조성함으로써 커뮤니티를 활성화할 수 있도록 명시해 둔 결과이다.⁷⁾ 특히, 다양한 보행로 조성을 통해 세분화된 경로 네트워크를 구축하여 보행자가 특성이 각기 다른 도시공간들을 거닐 수 있도록 의도했다. 이는 보행자에게 도시의 문화 요소를 직접 경험하는 기회를 제공하기 때문에 문화를 활용한 도시재생에서 중요한 부분이다.

또한 하펜시티는 기존 건물들을 리모델링하여 다양한 문화예술 활동 기회를 제공하는 교육센터, 국제 박물관, 대학교, 콘서트 홀 등으로 활용하고 있다. 또한 레크리에이션 및 커뮤니티 공간을 조성하여 지역사회의 공간으로 활용할 예정이다.⁸⁾ 이를 통해 지역사회가 <그림 14>와 같은 항만도시 고유의 수변 어메니티를 공유하며 문화적 활동을 하고, 삶의 질을 제고할 수 있도록 지원한다.

그림 14_하펜시티 내 수변 오픈스페이스



자료: <https://www.kcap.eu>(2023년 7월 7일 검색).

6) 인천항만공사 공식 블로그(<https://incheonport.tistory.com>, 2023년 6월 23일 검색).

7) KCAP 그룹 홈페이지(<https://www.kcap.eu/projects/9/hafencity>, 2023년 6월 20일 검색).

8) 하펜시티 홈페이지(<https://www.hafencity.com>, 2023년 6월 20일 검색).

3. 분석 결과 종합

본 연구의 사례분석 결과는 <표 1>과 같이 정리할 수 있다. 먼저, 개발 및 관리 측면에서는 항만·도시 인터페이스의 전환 요구에 대응하여 항만과 배후지역을 문화의 생산·소비가 활발한 복합용도의 공공장소로 재생하는 계획방식이 적용되었다. 그랜빌 아일랜드는 혼합용도 접근방식을 통해 공동화된 브라운필드를 연안 예술·문화 허브로 전환했다. 하펜시티는 친수문화 중심의 복합용도구역 조성을 위해 옛 창고지대에 업무, 생활, 여가 등이 세분화된 마스터플랜을 적용했다. 이러한 특성은 제한구역이었던 항만 일대 수변공간의 개방성을 제고하고, 문화를 매개로 활용도를 극대화하는 도시설계가 침체지역을 활력 있는 도시공간으로 재탄생 시키는 데 유효하다는 점을 시사한다.

둘째, 수변형태와 해양이용 관점에서는 해양자원이 제공하는 친수경관과 연결성이라는 강점을 활용하여 문화공간으로의 전환을 추진했다. 그랜빌 아일랜드는 해양경관을 활용한 문화시설 및 프로그램을 구

성하여 수변공간의 이용률을 증진시켰다. 또한 해상·해중 등 입체적 해양환경 관리로 지속 가능한 수변자원 활용 방안을 마련했다. 하펜시티의 경우, 수변보행로와 오픈스페이스 조성을 통해 수변공간의 연결성을 확대하고 경관의 활용도를 높였다. 해당 접근방식은 해양·도시자원을 연계할 수 있는 항만도시에 수변공간의 문화적 활용 방안에 대한 시사점을 제공한다.

셋째, 두 사례의 도시환경 요소는 항만 배후의 제한구역을 재생하는 과정에서 과거의 산업유산과 신규 문화시설 간 조화 및 도시공간의 공공성 강화를 강조했다. 그랜빌 아일랜드는 과거 산업현장과 제조 공장 등의 외형을 유지했고, '사람을 위한 공간'이라는 가치를 중심으로 공간활용의 공공성 강화에 주목했다. 하펜시티는 기존의 항만 창고지대를 리모델링하여 수변 랜드마크로 재탄생시켰고, 친수공간의 비중을 확대하여 항만도시의 시민참여형 여가문화 활성화를 도모했다. 이렇듯 공간의 역사성을 유지하면서 공공성을 강화하는 방안은 항만도시가 고유의 정체성을 지닌 문화공간으로 전환하는 과정에 반영할 필요가 있다.

표 1_분석 결과 요약 및 시사점

구분	사례 요약		항만·도시 인터페이스 전환*의 특징 및 시사점
	그랜빌 아일랜드	하펜시티	
개발과 관리	<ul style="list-style-type: none"> • 혼합용도 계획으로 브라운 필드를 연안 예술·문화 허브로 전환 	<ul style="list-style-type: none"> • 친수문화 중심의 복합용도 도시구역 조성 및 소블록 단위 경로 네트워크 형성 	<ul style="list-style-type: none"> • 복합용도개발을 통해 침체 항만 일대를 문화 허브로 조성하는 재생계획 수립 - 다양한 도시기능이 수변 문화 허브 활성화 지원 • 제한구역이었던 항만 일대 수변공간의 개방성을 제고하고, 활용도를 극대화하는 도시설계 추진
수변형태와 해양이용	<ul style="list-style-type: none"> • 해양경관 기반 문화·엔터테인먼트 시설 조성으로 수변 활용도 제고 	<ul style="list-style-type: none"> • 수변보행로와 대규모 오픈스페이스 조성으로 수변 연결성 확대 	<ul style="list-style-type: none"> • 해양·도시자원의 연계 활용을 통해 항만도시의 수변공간 가치 증진 • 항만 배후 수변공간의 접근성 개선으로 문화·관광 활동 기반 강화
도시환경	<ul style="list-style-type: none"> • 항만 배후 공장지대를 개방형 복합문화공간으로 단계적 조성 	<ul style="list-style-type: none"> • 항만 창고지대를 수변 랜드마크로 재활용 및 경관 재구성 	<ul style="list-style-type: none"> • 항만 산업유산 등 항만도시 특화자원의 문화적 재해석을 통한 도시환경 개선 • 친수공간을 중심으로 도시공간의 공공성 제고
지역사회와 이용자	<ul style="list-style-type: none"> • 주민·방문객·예술가의 상호작용 및 지역사회 중심 협력 강조 	<ul style="list-style-type: none"> • 친수공간을 중심으로 이용자 간 문화·교류 활성화 위한 설계 	<ul style="list-style-type: none"> • 사회적 교류가 미미한 과거 항만구역에 예술·문화를 매개로 한 인적 상호작용 활성화 지원 • 지역사회 역량 기반의 도시공간 개선사업 추진

주: 항만·도시 인터페이스의 전환은 2장의 <그림 1>과 <그림 2>에서 소개하는 T4 단계를 의미함.

마지막으로 지역사회와 이용자의 경우, 사회적 교류가 미미했던 향만 배후지역에 예술문화를 매개로 상호작용의 활성화를 지원했다. 그랜빌 아일랜드는 사업의 지속가능성을 위해 사업 초기부터 주민과 방문객, 지역 예술가들의 공존 방안을 제안했다. 더불어 지역사회의 내생적 역량을 강조하여 사업 집행재정 등 지역 중심의 도시재생 협력사업을 지속했다. 하펜시티는 거주자, 근로자, 방문객 등 이용자 간 상호작용을 고려한 도시설계를 통해 문화교류 활동의 활성화 기회를 제공했다. 또한 수변 오픈스페이스를 중심으로 이용자들이 향만도시 특유의 공간 어메니티를 공유하는 인프라를 마련했다. 이렇듯 다양한 이용자 그룹을 유인하고, 지역사회 주도로 지속가능성을 확보하는 것은 산업 용도에 국한되었던 향만 배후를 문화 중심의 사회적 상호작용의 공간으로 재생하기 위한 필수적인 요소이다.

또한 그랜빌 아일랜드와 하펜시티의 재생사업은 바다가 지나는 개방성을 바탕으로, 대중의 접근이 제한되었던 향만 일대에 시민의 적극적인 참여가 가능한 문화요소를 도입했다는 공통점을 지닌다. 더불어 두 사례 모두 30년 이상의 장기적 관점에서 사업을 추진하고 있으며, 정부 주도의 초기 사업 착수 이후에는 사업 추진 거버넌스가 지역사회 또는 민간 중심으로 전환되었다.

이러한 두 사례의 특징은 물동량 감소와 향만기능 침체로 인해 도시쇠퇴가 관찰되는 우리나라 중소 향만도시의 재생사업에도 시사점을 제공한다. 공동화가 진행되고 있는 구항과 배후 창고-공장지대의 새로운 활용방안을 찾기 위해서는 하버프론트의 개방성 및 공공성을 강조한 문화기반 재생의 콘텐츠가 유용할 것으로 판단된다. 문화기반 도시재생에 투영된 도시 디자인의 포스트모더니즘 속성과 향만도시가 지니는 해양수변 문화 어메니티는 향만의 경제적 가치에 가려 간과되었던 향만도시의 도시적 가치를 재발견하는데 기여할 것으로 보인다.

V. 결론

도시의 성장과 쇠퇴를 반복한다(남진, 윤병훈, 박관우 2015; 한광야 2022). 향만도시도 세계화 산업화와 더불어 성장과 쇠퇴를 거치며 도시 진화의 패턴을 만들고 있다. 최근에는 글로벌 공급망을 주도하는 지역로의 물동량 편중, 향만설비 규격화에 대응하지 못한 중소 향만의 쇠퇴가 동시에 나타난다. 이에 따라 유럽과 북미 향만도시는 지역 침체에 대응한 재생사업으로 향만 수변공간의 가치를 제고했으며, 아시아 후발국에서도 기존 향만구역을 활용한 수변도시 브랜딩을 추진 중이다. 본 연구는 향만도시의 기능과 공간 전환 수요를 반영하여, 문화자본의 생산·활용을 통해 도시 재생을 시도한 사례를 분석하고 있다.

분석 결과, 향만도시의 문화기반 도시재생은 '닫힌 공간(Closed Space, 제한구역)'으로 인식되었던 향만구역을 개방성과 공공성 기반의 '열린 공간(Open Space, 오픈스페이스)'으로 전환하고 있다. 벤쿠버의 그랜빌 아일랜드는 공장 건립을 위해 매립한 향만 배후부지를 시민의 접근성이 높은 문화엔터테인먼트의 허브로 재생했다. 함부르크의 하펜시티는 향만 일대의 낙후된 부두 창고 지역을 유동 인구를 높이는 주거·문화·상업 연계형 복합도시로 재생하는 고밀도 복합개발을 진행했다.

또한 두 사례는 수변공간의 개방성과 연결성을 활용하여 기존 향만 배후의 원도심과 새로 재생한 도심부를 연결하는 보행공간의 필요성을 시사한다. 그랜빌 아일랜드는 수변 라인을 따라 콘크리트 제조업체부터 박물관, 양조장, 공원, 퍼블릭마켓 등을 배치함으로써 기존의 향만 관련 산업시설과 신생 문화 인프라를 하나의 수변경관으로 포용하고 있다. 하펜시티는 10.5km 길이의 수변보행로를 통해 향만구역에서 도심부까지의 보행 자율성과 공간적 연결성을 강화한다. 이렇듯 구항과 연계한 문화커뮤니티 시설 배치로

문화와 사회자본 형성을 지원함으로써 전반적인 수변 지역사회의 활성화를 도모할 수 있다.

분석 사례들은 문화예술 요소를 접목하여 업무상업생활·관광지구 등을 복합용도로 재생했다. 이는 지속적인 유동 인구 확보와 도심지 활성화 및 지속가능성 제고에 긍정적인 요인으로 작용한다. 이러한 특징은 스페인의 빌바오나 영국의 리버풀 등이 항구 수변 공간의 상징성을 대표하는 앵커사업, 즉 대형 예술 자본과 미술관 분원 유치 등으로 문화기반 도시재생을 추진한 것과는 차별적이다. 그랜빌 아일랜드는 6개 구역화, 하펜시티는 11개 구역화를 바탕으로 문화예술 요소를 포함한 단계적인 복합개발을 추진했다. 이로써 해당 지역을 다양한 이용자 그룹이 복합용도로 활용할 수 있는 공간으로 만들어 지역의 지속가능성을 제고했다. 특히, 항만 배후의 기존 산업창고지대를 광장으로 조성했고, 원도심과 배후지역을 문화가치를 향유하는 거대한 공공장소로 발전시켰다.

한편 항만도시의 다양한 공간적 속성을 체계화하지 못했다는 점은 연구의 한계로 남는다. 세계 항만도시가 직면한 공간 전환 수요에 대응하기 위해서는 도시별 항만 인터페이스의 특성과 성장경로를 반영할 필요가 있다. 가령 물동량과 인구 변화 또는 도시별 주력산업 등을 기준으로 유형화한다면 도시·항만 관계의 변화를 체계적으로 분석하고, 실용적인 시사점을 도출할 수 있을 것으로 기대된다.

또한 항만도시의 문화기반 도시재생에 대한 심도 있는 이해를 위해 항만도시가 지니는 특유의 도시문화를 고찰할 필요가 있다. 항만 수변공간과 도시공간에 대한 문화론적 이해를 바탕으로 도시재생 방향을 분석·제안하는 후속 연구도 요구된다. 나아가 항만도시 내 문화기반 재생사업의 거버넌스 등을 분석하여 수변 문화자본의 지속가능성을 검토하거나 국내 특정 도시와 매칭한 성공요인 적용 방안 연구가 필요할 것으로 보인다.

참고문헌 •••••

1. 김은아. 2008. 도시디자인과 공공성의 시대적 의미변화: 도시 해석을 중심으로. 디지털디자인학연구 8권, 1호: 477-486.
Kim Euna. 2008. Urban design and notional changes in the concept of publicness over time: centering on urban interpretation. *Journal of Digital Design* 8, no.1: 477-486.
2. 김주일. 2018. 내항 입지의 비교분석과 유형화를 통한 재개발 방향 모색. 한국항해항만학회지 42권, 6호: 491-500.
Kim Juil. 2018. Planning the redesign of inner harbor by comparative analysis and typological approach. *Journal of Korean Navigation and Port Research* 42, no.6: 491-500.
3. 김준연, 남영우. 2012. 도시재생사업의 국내·외 사례분석을 통한 방향성 제고에 대한 연구. 한국공간디자인학회 논문집 7, 3호: 167-176.
Kim Junyon and Nam Youngwoo. 2012. A study on the reconsideration of the direction through the domestic and international case analysis of urban regeneration projects. *Journal of Korea Institute of Spatial Design* 7, no.3: 167-176.
4. 김춘선, 김성규, 이재완, 이성우, 박승기, 이한석, 임영태, 류재영. 2013. 항만과 도시. 서울: 블루&노트.
Kim Chunsun, Kim Sunggui, Lee Jaewan, Lee Seongwoo, Park Seongki, Lee Hanseok, Lim Youngtae, and Ryu Jaeyoung. 2013. *Port and City*. Seoul: Blue&Note.
5. 남진, 윤병훈, 박관우. 2015. 도시성장단계평가를 통한 도시재생의 타당성 분석: 차별적 도시화 모델과 순환적 도시화 모델 적용. 국토계획 50, 3호: 153-177.
Nam Jin, Yun Beonghoon, and Park Gwanwoo. 2015. The analysis on feasibility of urban regeneration through the evaluation of urban growth stage. *Journal of Korea Planning Association* 50, no.3: 153-177.
6. 박길용. 2019. 독일의 도시재생 성공사례 연구: 함부르크. HafenCity를 중심으로. 한독사회과학논총 29, 3호: 3-32.
Park Gilyong. 2019. A case study on the success of urban regeneration in Germany: Hamburg. HafenCity. *Zeitschrift der Koreanisch-Deutschen Gesellschaft fuer Sozialwissenschaften* 29, no.3: 3-32.
7. 박노경. 2001. 한국 항만도시의 입지, 인구성장과 화물집중도 연구. 한국항만경제학회지 17, 2호: 61-87.
Park Nohkyeong. 2001. A study on the location, population growth, and cargo concentration of Korean port-cities. *Journal of Korea Port Economic Association* 17(2): 61-87.

8. 박세훈, 주유민. 2014. 도시재생을 위한 문화지구정책 거버넌스 연구: 부산광역시 포파포가를 사례로. 국토연구 83: 49-67.
Park SeHoon and Ju Yoomin. 2014. Building effective governance for cultural district planning: the case of the totatoga project in Busan. *The Korea Spatial Planning Review* 83: 49-67.
9. 박종현, 이종렬. 2012. 모더니즘과 포스트모더니즘의 관점에서 본 뉴어바니즘의 특성과 우리나라 신도시 사업에 적용 가능성에 관한 연구: 은평 뉴타운 1지구 개발을 중심으로. 한국디지털건축인테리어학회 논문집 12, 4호: 107-116.
Park Jonghyun and Lee JongRyeol. 2012. A study on the possibility to apply the characteristics of New Urbanism and our country in a new city business seen from the point of view of modernism and post-modernism. *Journal of the Korean Digital Architecture Interior Association* 12, no.4: 107-116.
10. 변혜선, 정진호. 2019. 도시재생의 시작, 영국의 도시재생. 충북 Issue & Trend 36: 54-59.
Byeon Haesun and Jeong Jinho. 2019. Urban regeneration in England. *Chungbuk Issue & Trend* 36: 54-59.
11. 신우화. 2018. 도시재생사업 성과지표 개발 연구 -도시활력 증진지역 개발사업을 중심으로. 대구경북연구원.
Shin Woohwa. 2018. *A Study on the Establishment of Evaluation Indicators in Urban Regeneration Project*. Daegu and Gyeongbuk Development Institute.
12. 양도식. 2007. 문화공간으로서 도시수변공간의 성공을 결정 짓는 5가지 도시디자인 요소에 대한 고찰. 서울도시연구 8, 1호: 85-105.
Yang Doshik. 2007. An examination of the five key urban design elements in creating successful cultural waterfront. *Seoul Studies* 8, no.1: 85-105.
13. _____. 2020. 문화수변재생: 볼티모어 신드롬. 국토연구원.
Yang Doshik. 2020. *Cultural Regeneration on Waterfront*. Sejong: Korea Research Institute for Human Settlements.
14. 오동훈. 2010. 문화공간 조성을 활용한 선진 도시재생 성공 사례 비교 연구: 밴쿠버 그랜빌아일랜드와 베를린 쿨트어브로이어 사례를 중심으로. 도시행정학보 23, 1호: 175-197.
Oh Donghooon. 2010. A comparative study on successful cases of the advanced urban regeneration: Granville Island, Vancouver vs. KulturBrauerei, Berlin. *Journal of The Korean Urban Management Association* 23, no.1: 175-197.
15. 윤지영. 2013. 도시문제 완화를 위한 도시디자인 사례연구와 정책방향. 브랜드디자인학연구 11, 2호: 7-22.
Yoon Jiyeong. 2013. A policy direction and case study of the urban design to mitigate urban problems. *Journal of Brand Design Association of Korea* 11, no.2: 7-22.
16. 이금진. 2010. 빌바오 아반도이바라, 바라칼도, 아메졸라 사례를 통해 본 문화기반 하버프론트 재생방안 연구. 대한건축학회 논문집 26, 1호: 147-158.
Lee Kumjin. 2010. The design method for culture-led harbourfront regeneration through the experience of Abandoibarra, Barakaldo and Ametzola in Bilbao. *Journal of the Architectural Institute of Korea* 26, no.1: 147-158.
17. 이나영, 안재섭. 2014. 서울 서촌지역의 문화적 도시재생 활동에 관한 연구. 한국도시지리학회지 17, 1호: 15-27.
Lee Nayoung and Ahn Jaeseob. 2014. A study on the cultural urban regeneration activity in the Seochon area of Seoul. *Journal of the Korean Urban Geographical Society* 17, no.1: 15-27.
18. 이선영, 남진. 2015. 도시재생 수단으로서 지역자산의 의미와 활용실태 분석. 국토계획 50, 3호: 123-151.
Lee Seonyoung and Nam Jin. 2015. The concept of regional properties as techniques of urban regeneration and the analysis on actual utilization of regional properties. *Journal of Korea Planning Association* 50, no.3: 123-151.
19. 이수빈, 오동훈. 2015. 도시마케팅 관점에서 본 해외 도시재생 사례의 유형화 연구. 한국도시행정학회 학술발표대회 논문집, 149-173.
Lee Subin and Oh Donghooon. 2015. A typological study of overseas urban regeneration cases from the perspective of urban marketing. *Proceedings of Annual Conference Korean Association of Public Administration*, 149-173.
20. 이왕건, 김태영, 안종천. 2017. 리버풀의 도시재생 성공방정식: 단계적 전략. 국토 423: 68-74.
Lee Wanggun, Kim Taeyoung, and Ahn Jongcheon. 2017. urban regeneration of Liverpool. *KHRIS Monthly Magazine* 423: 68-74.
21. 이왕건, 박태선, 박정은, 류태희, 이유리. 2011. 지역자산 활용형 도시재생 전략에 관한 연구. KRIHS Issue Paper. 15: 1-31.
Lee Wanggun, Park Taesun, Park Jungeun, Ryu Taehee, and Lee Yuri. 2011. The study on urban regeneration strategy for the application of regional assets. KRIHS Issue Paper 15: 1-31

22. 이원동, 최명식. 2017. 지역기반형 도시재생을 위한 협력적 거버넌스: Greater University Circle Initiative(GUCI) 사례분석을 중심으로. 국토연구 93: 127-147.
Lee Wondong and Choi Myungshik. 2017. A research on collaborative governance for community-based urban regeneration: focused on the Greater University Circle Initiative. *The Korea Spatial Planning Review* 93: 127-147.
23. 이형아, 이주상, 백주미, 이승복. 2018. 국내외 도시재생 사례의 유형분석에 관한 연구. 한국생태환경건축학회 학술발표대회 논문집 18, 1호: 44-45.
Lee Hyeongah, Lee Joosang, Baek Joomi, and Lee SeungBok. 2018. A study on typological analysis of domestic and overseas urban regeneration cases. *Proceedings of the Annual Conference, Korean Institute of Ecology Architecture and Environment* 18, no.1: 44-45.
24. 임형백. 2009. 도시공간의 모더니즘과 포스트모더니즘. 도시행정학보 22, 3호: 41-62.
Lim Hyungbaek. 2009. A study on the modernism and postmodernism in urban space. *Journal of The Korean Urban Management Association* 22, no.3: 41-62.
25. 정지은. 2018. 문화적 도시재생 사례. 캐나다 그랜빌 아일랜드. 열린충남: 90-93.
Jeong Jieun. 2018. Cultural urban regeneration case: Granville Island, Canada. *Open Chungnam*, 90-93.
26. 조필규, 이신정. 2017. 항만재개발사업의 원도심 연계형 생활권계획 도입방안 연구: 제주항 내항 및 서귀포항을 중심으로. 대전: 토지주택연구원.
Cho Pilkyu and Lee Shinjeong. 2017. *Study on Old Downtown-Integrated Neighborhood Unit Planning for Port Redevelopment Projects*. Daejeon: Land & Housing Institute.
27. 최강림. 2019. 항만도시 도심재생을 위한 수변공간재활성화 사업 사례연구. 한국융합학회논문지 10, 11호: 309-320.
Choi Kangrim. 2019. A case study on waterfront revitalization project for the downtown regeneration in harbor city. *Journal of the Korea Convergence Society* 10, no.11: 309-320.
28. 한광야. 2022. 도시의 진화 체계. 커뮤니케이션북스.
Han Gwangya. 2022. *Evolution System of Urban Area*. Seoul: Communication Books.
29. 황명진. 2016. 도시재생적 관점에서 본 수변공간의 계획 특성에 관한 연구. 서울대학교 대학원 석사학위논문: 건축학과. 서울대학교.
Hwang Myeongjin. 2016. *A Study on a Planning Characteristics of Waterfront Aspects of Urban Regeneration*. MSc. Thesis. Seoul National University.
30. 황선아, 김종구, 홍지수. 2016. 항만도시 인터페이스 공간특성에 의한 항만배후단지 활용방안. 대한토목학회논문집 36, 1호: 169-180.
Hwang Sunah, Kim Jonggu, and Hong Jisu. 2016. A study on application of port hinterland by a space port city interface characteristics. *Journal of the Korean Society of Civil Engineers* 36, no.1: 169-180.
31. Akhavan, M. 2020. *Port Geography And Hinterland Development Dynamics: Insights From Major Port-Cities Of The Middle East*. Springer Nature.
32. Alexander, D. 2021. Lessons of success from False Creek South and Granville Island. *Canadian Planning and Policy*: 17-35.
33. Berens, C. 2010. *Redeveloping Industrial Sites: A Guide for Architects, Planners, And Developers*. John Wiley & Sons.
34. Chen, C. and Lam, J. S. L. 2018. Sustainability and interactivity between cities and ports: A two-stage data envelopment analysis(DEA) approach. *Maritime Policy & Management* 45, no.7: 944-961.
35. Daamen, T. and Vries, I. 2013. Governing the European port-city interface: institutional impacts on spatial projects between city and port. *Journal of Transport Geography* 27: 4-13.
36. Daamen, T. 2007. Sustainable development of the European port-city interface. ENHR-conference Proceeding: 25-28.
37. Den Hartog, H. 2021. Shanghai's regenerated industrial waterfronts: urban lab for sustainability transitions?. *Urban Planning* 6, no.3: 181-196.
38. Donofrio, J. T. 2007. *Preservation As A Tool For Waterfront Revitalization: Design, Management, And Financing Solutions From Vancouver, Boston, And London*. Master's thesis. University of Pennsylvania.
39. Ducruet, C. and Lee, S. 2006. Frontline soldiers of globalisation: port-city evolution and regional competition. *Gaiojournal* 67, no.2: 107-122.
40. Fazel, Y. 2016. *The Hidden Heritage Gem of BC- The Economic and Architectural History of the Granville Island Public Market*. Open Collections. The University of British Columbia.
41. Garvin, A. 2016. *What Makes A Great City*. Island Press.
42. Helbrecht, I. and Dirksmeier, P. Eds. 2012. *New Urbanism*.

- Life, Work, and Space in the New Downtown*. Ashgate Publishing. Ltd.
43. Harvey, D. 1990. Between space and time: reflections on the geographical imagination. *Annals of the Association of American Geographers* 80, no.3: 418-434.
44. Hoyle, B. S. 1998. Cities and ports: concepts and issues. *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*. 3, 1997-1998: 263-278.
45. Konvitz, J. W. 2020. *Cities & The Sea: Port City Planning In Early Modern Europe*. JHU Press.
46. Lee, S. W. and Ducruet, C. 2009. Spatial glocalization in Asia-Pacific hub port cities: a comparison of Hong Kong and Singapore. *Urban Geography* 30, no.2: 162-184.
47. Lepore, D., Sgobbo, A. and Vingelli, F. 2017. The strategic approach in urban regeneration: the Hamburg model. *Journal of Urban Planning. Landscape & environmental Design* 2, no.3: 185-218.
48. Lugo, I. 2015. Interplay between maritime and land modes in a system of cities. In *Maritime Networks: Spatial Structures and Time Dynamics*. 322-329 edited by Ducruet, C. London & New York: Routledge.
49. Lugo, I., Alatríste-Contreras, M. G. and Pumain, D. 2021. The role of ports in the dynamics of urban hierarchies. *Maritime Policy & Management* 48, no.6: 811-828.
50. Martone, A., Pennella, G. and Sepe, M. 2014. Improving quality of life through cultural regeneration and urban development: The Marseille Euroméditerranée renewal project. *Journal of Urban Regeneration & Renewal*, no.4: 351-362.
51. Norcliffe, G. Bassett, K. and Hoare, T. 1996. The emergence of postmodernism on the urban waterfront: geographical perspectives on changing relationships. *Journal of Transport Geography* 4, no.2: 123-134.
52. OECD. 2012. *The Competitiveness Of Global Port-Cities*.
53. Park, Y. A. and Medda, F. 2018. Spatial effects of container ports on production of the leather. bag and shoe industry in Korea. *International Journal of Shipping and Transport Logistics* 10, no.1: 1-17.
54. Revko, A., Butko, M. and Popelo, O. 2020. Methodology for assessing the influence of cultural infrastructure on regional development in Poland and Ukraine. *Comparative Economic Research. Central and Eastern Europe* 23, no.2, 21-39.
55. Roberts, T., Williams, I. and Preston, J. 2021. The Southampton system: a new universal standard approach for port-city classification. *Maritime Policy & Management* 48, no.4: 530-542.
56. Roost, F. and Jeckel, E. 2021. Post-fordist production and urban industrial land use patterns. *Urban Planning* 6, no.3: 321-333.
57. Tanis, F. and Erkök, F. 2016. Learning from waterfront regeneration projects and contemporary design approaches of European port cities. *International Planning History Society Proceedings* 17, no.3: 151-161.
58. UNCTAD. 2018. *50 Years of Review of Maritime Transport. 1968-2018*.
59. UNCTAD. 2021. World seaborne trade. *Handbook of Statistics 2021*.
60. Van den Berghe, K., Jacobs, W. and Boelens, L. 2018. The relational geometry of the port-city interface: case studies of Amsterdam, Netherlands, and Ghent, Belgium. *Journal of Transport Geography* 70: 55-63.
61. Wiradanti, B., Pettit, S., Potter, A. and Abouarghoub, W. 2018. Ports, peripherality and concentration-deconcentration factors: a review. *Maritime Business Review* 3, no.4: 375-393.
62. Zheng, Y., Zhao, J. and Shao, G. 2020. Port city sustainability: a review of its research trends. *Sustainability* 12, no.20: 8355.
-
- 논문 접수일: 2023. 7. 20.
 - 심사 시작일: 2023. 8. 7.
 - 심사 완료일: 2023. 9. 11.

요약

주제어: 항만도시, 항구도시, 문화재생, 수변재생, 그랜빌 아일랜드, 하펜시티

본 연구는 항만도시의 기능공간 전환 과정을 이론적으로 재구성하고, 문화공간 조성을 통한 항만 도시재생 사례를 분석한다. 이를 위해 항만과 도시 성장의 관계와 도시디자인 이론을 연계하여 문화기반 도시재생의 등장 배경을 고찰한다. 지역자산과 도시재생, 수변재생 요인을 종합하여 분석체계를 정립하고, 벤쿠버 그랜빌 아일랜드와 함부르크 하펜시티 사례를 분석한다. 분석 결과, 이들 도시는 쇠퇴한 항만 배후의 접근성을 개선하고 오픈스페이스로 전환함으로써

항만 수변공간을 문화자본을 생산·소비하는 공공장소로 활용하고 있다. 그랜빌 아일랜드는 공업용 배후 부지를 시민의 접근성이 높은 문화엔터테인먼트의 허브로 재생했다. 하펜시티는 항만 일대의 낙후된 부두·창고 지역을 수변 문화기반의 고밀도 복합도시로 변모시켰다. 이러한 연구는 항만 배후단지의 위계적 구조와 워터프론트 개발 등을 다룬 기존 연구와 차별성을 지니며, 도시디자인과 문화자본을 연계한 항만 도시의 공간적 전환에 시사점을 제공한다.
