

건축과 도시공간

건축공간연구원이 만드는
건축도시정책 전문저널

Vol.59 - Autumn 2025

국민 누구나, 어디에서나 안심하고 걸을 수 있는 환경을 조성하여 일상 속 안전을 보장할 수 있도록 보행안전정책의 역할과 방향, 내용에 구조적인 변화가 필요한 시점이다. 데이터 기반 행정, 기술 혁신과 더불어 보행친화도시를 구현하는 도구도 변화하고 있는 가운데, 보행자를 위한 도시를 둘러싼 정책 현안과 기술 변화의 주요 흐름을 짚어보고 이후 전망과 방향을 제시한다.

안전한 보행자를 위한 도시

- 정책과 기술의 진화



건축과 도시공간

Vol.59 - Autumn 2025

(a u r i)

건축과 도시공간

Vol.59
Autumn 2025



발행 2025년 9월 30일	〈건축과 도시공간〉은 건축·도시 분야 정책현안과 사회적 이슈를 다루는 정책전문지입니다.
발행인 박환웅	〈건축과 도시공간〉에 수록된 내용은 필자 개인의 견해이며, 건축공간연구원의 공식적인 견해가 아님을 밝힙니다.
편집책임 고효진	
정책이슈 기획 남궁지희	〈건축과 도시공간〉에 수록된 모든 사진과 그림자료는 저작권자와의 사전 협의를 거쳤습니다.
편집 이미영, 송예지	본 연구원에서는 필자의 저작물이 아닌 도판의 경우 출처 및 저작권자를 찾아 명기했으며, 정상적인 절차를 밧아 사용하기 위해 최선을 다했습니다. 일부 착오가 있거나 빠진 부분은 추후 저작권상의 문제가 발생할 경우 절차에 따라 허가를 받고 저작권 협의를 진행하겠습니다.
발행처 건축공간연구원	
세종특별자치시 가름로 143, 8층 전화 044.417.9600 팩스 044.417.9608	〈건축과 도시공간〉에서는 독자 여러분의 원고를 기다립니다. 정책이슈 및 건축도시동향을 포함한 모든 부분에 투고가 가능하며, 심의를 거쳐 원고가 채택된 분들에게는 소정의 원고료를 드립니다. 또한 본지에서 다루었으면 하는 주제 및 기획에 대한 의견이나 필진으로 참여할 의사가 있는 분들은 메일을 통해 제안하시면 적극 반영하겠습니다.
www.auri.re.kr information@auri.re.kr	
디자인 (주)디자인인트로 02.2285.0789 www.gointro.com	
ISSN 2288-2332	

표지

보행은 언제나 우리의 일상이었지만,
보다 사람 중심의, 누구나 마땅히 그리고
안전히 걸을 수 있는 환경을 만들자는
인식이 더욱 높아지고 있습니다.
인공지능 등 첨단기술의 시대,
보행 정책은 어떻게 변화하고 있으며
또 어디로 가야 할까요?

CONTENTS

안전한 보행자를 위한 도시-정책과 기술의 진화		
시론: 지속가능한 보행도시를 위한 정책과 기술	오성훈	006
보행안전 강화를 위한 정책 추진 방향	김형석	010
AI 기술 변화의 시대, 보행 행태와 공간을 이해하는 새로운 방법	박훈태	015
보행자 교통사고 예방을 위한 핵심 키워드: 과속, 횡단보도, 이면도로	심재익	025
생활권 보행환경 종합정비 사업의 진화 - 보행안전을 넘어 공간과 사회 혁신으로	남궁지희	031

통계자료실

경관에 대한 국민들의 인식은 어떻게 변화했을까?	이세진	038
----------------------------	-----	-----

건축도시동향

해외동향	저층 주거지 밀도 리뉴얼 전략 - 젠틀 덴시티 구현을 위한 토론토의 Sixplex 허용 정책과 시사점	임성철	044
	생활인구 증대를 위한 도시디자인 전략 - 도쿄 토일렛 프로젝트	신형준	052
	노인요양시설, 삶의 공간으로 나아가다 - 프랑스 미래의 EHPAD 모델	유무종	056
국내동향	서울시의 건축문화 확산을 위한 글로벌 전략	김석	061
해외단신	시카고 로건 스퀘어, 공공녹지와 소규모 주거공간 확보를 위한 정책 시행 외	강기향	066
국내단신	스마트도시 데이터허브와 AI, 지역맞춤형 도시 혁신의 기반 다지다 외		070

장소탐방

산책하는 미지의 조각 갤러리 - 원주 아트갤러리	김광수	076
좁은 가로에 유연한 곡선이 만들어 준 여유 - 소래너나들이	송주원	090

auri 소식

· 건축공간연구원 연구과제 소개	106
· 건축공간연구원-대한국토·도시계획학회 농촌공간계획연구위원회 공동세미나 개최	110
· 2025 제3, 4회 보행공정포럼 개최	111
· CPTED 토론회 개최	111
· 새 정부 농촌공간정책 방향 모색을 위한 국회 토론회 개최	112
· 건축공간연구원-한국해양수산개발원 MOU 체결	113
· 건축공간연구원-충북연구원 MOU 체결 및 공동세미나 개최	114
· 건축공간연구원-국토지리정보원 MOU 체결	115
· 건축공간연구원 한국농촌경제연구원 MOU 체결	115

1

보행안전과 보행환경 개선, 보행친화도시 조성은 국민의 생명과 안전, 건강과 삶의 질을 좌우하는 기본적이고 필수적인 조건이다. 새 정부도 ‘보행자 우선의 교통체계 구축’을 주요 과제로 인식하고 있으며, 특히 교통약자 보호, 교통안전 취약 부문 개선을 통해 교통안전 선진국으로 도약하기 위해 많은 관심과 노력을 기울이고 있다.

최근에는 데이터 기반 행정과 기술 혁신과 더불어, 안전하고 걷기 좋은 도시를 만들기 위한 정책적 수단이나 방법 측면에서도 변화가 가시화되고 있다. 공공 부문 기초데이터 구축과 AI 등 첨단기술을 활용하여 정책추진기반과 지원체계를 선진화·고도화함으로써 지역 맞춤형 보행안전정책의 합리성과 효율성을 획기적으로 제고할 수 있을 것으로 기대된다.

이번 호에서는 보행자를 위한 도시를 둘러싼 최근의 정책 현안과 기술적인 변화의 주요 흐름을 짚어보고, 이후 전망과 방향을 제시하고자 한다.

안전한 보행자를 위한 도시

- 정책과 기술의 진화

지속가능한 보행도시를 위한 정책과 기술 | 일상생활과 유리되지 않은 지속가능한 도시가 되기 위해서는 도시를 이용하는 새로운 방법에 대한 본격적인 논의가 필요하며, 그 시작점은 승용차가 없이도 일상생활이 안전하고 쾌적하도록 도시의 구성과 운영방식을 전환하는 데에 있다.

보행안전 강화를 위한 정책 추진 방향 | 정부는 보행자 중심의 교통안전 패러다임 전환을 위해 '보행자우선도로' 제도를 도입하고 보행안전시설의 지속적인 확충과 교통약자의 보행사고 예방을 위한 다양한 정책을 추진 중이다. 하지만 관련 제도의 정착과 실질적 보행자 안전 확보를 위해 여전히 보완해야 할 과제가 많다.

AI 기술 변화의 시대, 보행 행태와 공간을 이해하는 새로운 방법 | 시물레이션은 보행의 실천 중에 작동하는 계약 관계에 관한 암묵지를 형식지로 전환하는 역할을 수행한다. 이러한 전환이 가능할 수 있는 것은 백지 상태가 아니라 선형적으로 구조화된 학습 환경을 AI에게 제공하였기 때문이다. 우리가 보행에 대해 이미 알고 있는 것들을 이러한 관점에서 다시 한번 정리해 볼 필요가 있다.

보행자 교통사고 예방을 위한 핵심 키워드: 과속, 횡단보도, 이면도로 | 도시나 비도시지역을 가리지 말고 노인을 교통사고 위험으로부터 보호하기 위해 정책을 발굴하고 예산 투입을 주저해서는 안 된다. 노인들이 편안히 걷고, 쉬어가는 안전한 길거리라면 누구라도 다닐 수 있다.

생활권 보행환경 종합정비 사업의 진화 - 보행안전을 넘어 공간과 사회 혁신으로 | 전체 도시환경에서 '보행자 우선'의 공간이 드물고 예외적인 공간, 고립되고 단절된 공간으로 존재하는 것보다, 서로 연결되고 확장되어 일정 수준 이상의 '연속성과 일관성'을 보장할 때, 실제 사람들의 인식이나 행태에 더 실효성 있는 변화를 기대할 수 있다.

시론: 지속가능한
보행도시를 위한
정책과 기술
006

보행안전 강화를 위한
정책 추진 방향
010

AI 기술 변화의 시대,
보행 행태와 공간을 이해하는
새로운 방법
015

보행자 교통사고
예방을 위한 핵심 키워드:
과속, 횡단보도, 이면도로
025

생활권 보행환경
종합정비 사업의 진화
- 보행안전을 넘어 공간과
사회 혁신으로
031

지속가능한 보행도시를 위한 정책과 기술

오성훈
건축공간연구원 부원장

일상생활과 유리된 지속가능한 도시

우리나라에서 관측을 시작한 이래 105년간 평균 기온 상승은 1.8℃에 달해 전 지구 평균 상승률보다 2배 이상 빠른 것으로 나타나고 있으며(기후 변화 평가보고서 2020), 2024년은 관측 이래 가장 더운 해로 기록되었다. 이러한 양상이 변화되지 않는다면 한반도는 금세기 말 4.7℃의 평균 온도 상승 국면을 맞이하게 될 것으로 예측되고 있다.

더욱 심각해질 것으로 보이는 기후위기에 대처하기 위해서 공공 부문의 다양한 노력이 이어지고 있으나, 도시공간의 전환이나 개선에 대한 논의는 상대적으로 부족한 상황이다. 이는 기존의 일상생활의 양상을 변화 없이 그대로 가져간다는 것을 의미한다. 그러나 시민들이 일상생활에서 기존과 동일한 행태를 유지하면서 지속가능한 도시로 전환한다는 것은 구조적으로 비현실적인 것으로 보아야 한다.

지속가능한 문화, 탄소중립적인 공간이용행태로의 사회적 전환이 단번에 달성될 리 만무하며, 이에 대한 수많은 논의와 고민들이 신속하게 진행되어야 함에도 불구하고 공간의 변화, 나아가 행태의 변화를 포함하는 지구 차원, 도시 차원의 대안을 마련하는 일은 더디기만 하다. 일상생활과 유리되지 않은 지속가능한 도시가 되기 위해서는 도시를 이용하는 새로운 방법에 대한 본격적인 논의가 필요하며, 그 시작점은 승용차가 없이도 일상생활이 안전하고 쾌적하도록 도시의 구성과 운영방식을 전환하는 데에 있다.

장소의 실종, 걷고 싶은 도시?

도시공간을 어떻게 이용할 것인가에 대한 면밀한 기획과 실천이 없는 도시는, 개별적인 선택의 집합적 결과에 도시공간 구석구석이 휘둘리게 된다. 산더미 같은 오토바이나 승용차의 물결이 국가 발전의 상징처럼 일궈져던 시대도 있었지만, 이제는 그러한 광경은 도시공간에 대한 게으른 방치나 의도된 무관심의 결과일 뿐이다. 지속가능하며 지불 가능한 도시가 되기 위해서는 무한한 경쟁구도 속에서 도시를 각자의 역량과 여건에 따라 점유, 이용하도록 하지 않고, 공간의 이용에 대한 적절한 기획과 합의를 통해 경제적·사회문화적 정책목표를 설정하고 유지관리할 필요성이 있는 것이다.

유아차나 휠체어가 다니기 어려운 길, 어린이나 노인이 걸어 다니기 위험한 길을 방치할수록 여건이 되는 이들은 승용차에 의존하게 되고, 그만큼 더 많은 에너지와 아스팔트, 그리고 온실가스 배출로 이어지게 된다. 보행활동은 도시를 이용하고 체험하는 최종적인 수단이므로, 보행이 위험하고 불편한 곳은 장소로서 의미를 확보하기 어려워진다. 걷고 싶은 도시를 만들자는 논의는 오래되었지만, 실질적인 변화를 달성하기 어려운 것은 바로 도시공간 내에서 보행자를 위한 공간을 적극적으로 확보하고, 의미 있는 장소로서 공공공간을 가꾸는 데에 명확한 정책적 우선순위가 주어지지 않고 있기 때문이다.

윤리적 속도는 어디에, 보행자가 조심하면 된다?

2023년 노르웨이의 수도 오슬로는 보행자, 자전거 교통사고 사망자 수가 0으로 나타나 이른바 ‘비전제로’ 철학을 담은 공공정책을 완전하게 달성한 것으로 나타났다. 2024년 우리나라에서 교통사고로 사망한 보행자는 920명으로 하루 평균 2.5명의 보행자가 자동차로 인해 사망하고 있으며, 이는 전년도 대비 3.8% 증가한 수치이다. 이는 OECD 평균의 두 배에 달하는 심각한 상황이다. 이러한 위험성은 기존의 자동차 소통은 절대로 건드리지 않으면서 보행자를 보호하겠다는 모순적인 접근 속에서 지속되고 있다.

우리나라에서 보행 관련 시설 개선이나 공공사업을 추진할 때 가장 큰 걸림돌이 되는 것은 자동차의 소통 문제와 불법주차 문제다. 보행친화적인 가로망의 설계, 자전거도로의 도입, 보행공간의 확대, 횡단보도의 개선 등 보행자와 자전거의 안전과 편의를 개선하는 모든 지점에서 자동차를 위

서 기술의 적용 범위와 비용 한계를 검토할 필요성이 있다. 적정기술에 대한 논의는 사실 기술개발 주체에서 내부적으로 할 수 있는 것이 아니라, 기술을 수용하고 활용하고자 하는 사회적·정책적 틀에서 이루어져야 하기 때문이다.

지금까지 보행환경 개선에 대한 논의는 기존의 도시정책과 교통정책은 그대로 유지된다는 전제하에서 이루어진 것으로 보인다. 하지만 기후위기의 시대에 지속가능한 도시로의 전환을 적극적으로 추진하고 있는 대부분의 도시에서는 보행자와 자전거를 정책의 최우선 순위로 두는 일을 주저하지 않았다. 자동차 운전자들의 불편을 적극적으로 설득하면서, 가로공간에 대한 개선, 보행자를 위한 공간의 확충, 자동차를 위한 차로공간의 축소 등을 적극적으로 실천하고 있는 것이다. 보행자, 자전거 교통사고 사망자 수 0을 달성한 오슬로의 경우에도 2019년부터 도심의 주차공간들을 자전거도로, 공원, 벤치로 대체하는 정책을 적극적으로 시행하였다. 이는 개별적인 장소나 가로를 개선하는 수준의 접근에서 벗어나, 도시공간에서 무엇을 우선할 것인가에 대한 근본적인 논의가 진행되었기 때문으로 볼 수 있다.

도시를 조성하고 운영하는 정책적 과정에서, 보도를 유지보수하는 하나의 부문 정책으로서, 또는 사고만을 줄여보고자 하는 안전 정책의 하나로서만 보행환경을 바라보는 관점은 그 한계가 명확하다. 서울시는 2040 서울도시기본계획의 핵심 공간정책으로서 도시의 패러다임을 자동차 중심에서 사람과 보행 중심으로 전환하고자 보행일상권 개념을 제시하였다. 그런데 이러한 개념을 달성하기 위해서는 실제로 운전자들의 편의를 줄이고, 비운전인구의 이동성을 대폭 확대하는 가로체계의 개편과 보행자 중심의 도시공간 구상이 필요하다. 자동차를 운전하지 않고도, 쾌적하고 건강하며 안전하게 도시를 다닐 수 있도록 도시공간을 바꾸어야 한다. 이러한 측면에서 보행에 대한 고민은 도시정책의 비전과 목표에 대한 논의로 이어지며, 결국 얼마나 지속가능한 도시로의 전환을 일상생활에서 무리 없이 담아낼 것인가, 그리고 그 가운데 승용차의 위상을 점차 낮추어 갈 것인가에 대한 전략이 요구되는 시점이다.

도시정책으로서의 보행환경

한 조치와 지침들이 이를 막아서고 있다. 그 결과 우리나라의 도로에서는 달릴 때나 서 있을 때나 자동차들이 특권적인 지위를 누리고 있으며, 그 행태적 관행은 횡단보도나 이면도로에서의 사고를 지속적으로 유발하고 있다.

운전자를 불편하게 하여 민원을 유발해서는 안 된다는 사회문화적 태도가, 보행자의 희생을 지속적으로 발생시키고 있을 뿐만 아니라, 실제로 사고로 이어지는 많은 위협과 불편을 가중하도록 만들고 있다. 희생이 지속적으로 발생하고 있으나, 조심하지 않은 보행자들을 탓하면서 어쩔 수 없다고 생각하는 국가가 있는 반면, 교통정책 전반을 돌아보면서 보행자, 자전거의 안전을 최우선으로 고려하는 국가가 있다. 한 사회가 누리는 전반적인 이동속도가 지속되는 인명의 손실을 전제로 달성한 것이라면 기능적인 속도일 수는 있으나, 문명사회에서 허용 가능한 윤리적인 속도로 보기는 어려울 것이다.

보행환경을 위한 적정기술

최근 혁명적이라 일컬을 수 있는 새로운 기술들이 폭발적으로 출현하면서, 보행자의 안전을 개선하기 위한 목적으로 여러 가지 참신한 제안들이 등장하고 있다. 새로운 기술을 적극적으로 활용하여 관련된 비용이나 불편함 등을 줄이면서도 보행안전과 편의라는 정책적 목표를 달성할 수 있다면 더할 나위 없이 바람직한 제안이라 하겠다. 그러나 일부 기술적 대안들은 새로운 기술 자체를 적용하는 데에만 집중하거나, 기존의 자동차 운전행태의 변화는 전혀 고려하지 않은 채 보행자 충돌 자체만을 예방하고자 하는 시도를 보이고 있다. 이는 공간의 개선, 가로구조의 재편 등 보행자와 자전거 등을 고려한 새로운 도시공간으로 나아가기보다는 기존의 도시공간을 유지하고 고수하기 위한 방안을 이용될 수 있다는 점에서 문제가 된다.

지속가능한 도시공간, 보행자와 자전거 사상자가 0이 되는 가로를 위해서는 정책적 우선순위가 변경되어야 하고, 그러한 전환을 지원하기 위해 새로운 기술을 활용할 필요가 있다. 기존의 도시운영 관행만으로는 해결될 수 없는 여러 문제들을 파악하고, 다음 단계의 지속가능한 도시로 가기 위한 방안을 모색하는 과정에서의 기여와 도입 타당성을 고려하면

보행안전 강화를 위한 정책 추진 방향

김형석
행정안전부 안전개선과
서기관

들어가며

최근 도시 내 보행자의 안전이 사회적 이슈로 부각되고 있다. 특히 이면도로와 같은 생활도로에서 보행자 사고 비율이 높고, 차량이 보도로 돌진하는 사고도 빈번하게 발생하고 있다. 2024년 7월 서울 시청역 앞 보도 돌진 사고는 이러한 위험을 단적으로 보여주는 사례다. 또한 어린이, 고령자 등 교통약자의 보행사고는 인명 피해로 이어질 가능성이 높으며 이들에 대한 안전 확보는 교통정책의 핵심으로 떠오르고 있다.

정부는 보행자 중심의 교통안전 패러다임 전환을 위해 ‘보행자우선도로’ 제도를 도입하고 보행안전시설의 지속적인 확충과 교통약자의 보행사고 예방을 위한 다양한 정책을 추진 중이다. 하지만 관련 제도의 정착과 실질적 보행자 안전 확보를 위해 여전히 보완해야 할 과제가 많다. 이 글에서는 행정안전부에서 추진하고 있는 보행안전 관련 주요 정책들을 소개하고자 한다.

보행자우선도로 제도의 정착

보행자우선도로는 2022년 1월 「보행안전법」과 「도로교통법」 개정으로 법률상 명문화되었지만, 제도 시행 2년이 지난 2025년 6월 기준 전국적으로 284개소에 불과하고 지정된 곳이 전혀 없는 지자체도 있어 아직 활성화되지는 못하고 있는 실정이다. 뿐만 아니라 일부 지역 보행자우선도로

보행자우선도로 지정 현황(2025년 6월 말 기준)

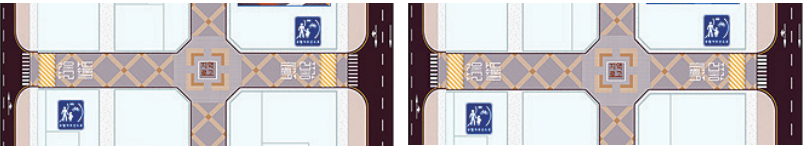
총계	역자골목	다중이용시설	학교 통학로	보행시설 미흡	교통사고 다발	기타
284	87 (30.60%)	82 (28.90%)	56 (19.70%)	36 (12.70%)	7 (2.50%)	16 (5.60%)

에서는 경적을 울리고 급정차를 하는 등 보행자와 운전자가 어떤 권한과 책임을 가지게 되는지에 대해 알지 못하는 국민들도 여전히 많다. 이는 보도와 차도가 분리되지 않은 이면도로에서의 사고 비율이 높은 현실을 감안할 때 제도의 실효성 확보가 시급함을 보여준다.

정부는 2024년부터 각 지자체에서 보다 적극적으로 보행자우선도로를 지정할 수 있도록 대상지 우선순위 판단기준을 마련하고 지역별로 제각각이던 노면 디자인에 있어서도 보행친화적인 방향성을 갖도록 관련 지침도 수립하였다. 이는 노면의 시각적 통일성을 통해 보행자는 물론 차량 운전자가 보행자우선도로를 직관적으로 인지하도록 하고 보행자 중심의 도로 환경임을 각인시키는 것이 목적이다.

또한 2025년에는 AI 메커니즘을 활용하여 지자체별로 보행자우선도로 지정이 필요한 지역 내 이면도로 구간을 추출하고 지자체에서 지정 위치를 검토할 때 보다 과학적 데이터를 활용하게 되었으며 이는 보행자우선도로를 확산하는 계기가 될 것으로 기대된다.

아울러 티맵(TMAP), 맵퍼스 등 주요 내비게이션 서비스 업체와도 협력하여 운전자가 보행자우선도로에 진입하기 전 보행자 안전에 주의할 수 있도록 안내하고 인지도도 높이도록 할 예정이다. 이와 함께 운전자를 대상으로 하는 현장 캠페인과 대국민 인지도 향상을 위한 다양한 홍보 등도 병행하여 보행자 중심의 교통문화 조성을 유도할 예정이다.



보행자우선도로 노면 디자인 지침
(좌: 베이지 큰 격자형, 우: 그레이 작은 격자형)

거치대, 휴지통, 가로등 등 다양한 공공시설물 및 디자인을 결합한 설치 유형들이 검토될 예정이며 이러한 복합 기능형 공공시설물은 시민이 일상적으로 이용하는 보행 공간에서 안전성과 쾌적성을 동시에 높이는 역할을 할 수 있을 것으로 기대된다.

고령자, 어린이, 장애인 등 교통약자의 보행안전 확보는 새 정부 교통정책의 주요 공약 중 하나다. 특히 고령자 교통사고는 해마다 증가하는 추세이며, 사망 사고로 이어질 위험성이 매우 높다. 이에 따라 최근 고령자 교통사고 다발지역에 대한 무단횡단 방지시설, 보행공간 확보 및 과속방지시설 등을 정비사업과 함께 읍면지역 도로 중 교통사고가 발생했거나 보행환경이 안전하지 않은 마을 통과 구간을 ‘마을주민 보호구간’으로 지정하여 보도 신설, 갓길 정비, 횡단보도 설치 등 보행공간 확보와 교통안전시설 및 표지판 등도 지속적으로 설치할 예정이다.

특히 그동안 지킴(국토부령)을 근거로 설치해 오던 마을주민 보호구간은 「도로법」 개정(2025.1.31.)으로 법제화됨에 따라, 고속도로를 제외한 도로에서 도로관리청이 보다 체계적으로 지정 관리할 수 있게 되었다. 이는 고령인구가 많은 지방 중소도시 및 농촌 지역에서 보행자 안전을 위한 정책이 실질적으로 작동할 수 있는 기반을 마련한 것이다.

한편, 어린이 보호구역 내에서는 보행자 안전대책도 지속적으로 추진될 예정이다. 2025년에 구축된 보호구역 통합관리시스템을 활용하여 어린이 보호구역 내 시설 및 교통환경 등을 체계적으로 관리하게 되며, 안전 통학로 조성을 위한 보도 신설이나 방호울타리 등 안전시설 설치 외에

연도별 보행 중 고령자 교통사고 사망자 비율

구분	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
교통사고 사망자(명)	3,081	2,916	2,735	2,551	2,521
보행 사망자(명)	1,093	1,018	933	886	920
보행 사망자 중 노인(%)	628 (58%)	601 (59%)	558 (60%)	550 (62%)	616 (67%)

출처: 한국도로교통공단



시·군·구별 보행자우선도로 필요구간 제공

보행자우선도로 내비게이션 안내

보도 위 보행자 사고는 최근 들어 더욱 큰 사회적 문제로 부상하고 있다. 특히 차량이 보도로 돌진하여 발생하는 사고는 매우 위험하며, 단 한 번의 사고로도 다수의 사상자가 발생할 수 있다. 2024년 7월 1일 발생한 서울 시청역 사고 이후, 정부는 페달 오조작 방지장치 제도 개선, 고령운전자 관리 강화(면허 갱신, 운전적성검사 등) 및 안전시설 보강 등 다양한 정책을 추진하고 있다.

특히 행정안전부는 보도에서의 보행자 안전을 위한 시설로서 보행자 방호용 말뚝(가칭) 도입을 계획하고 있다. 현재 국내에서 사용되는 법정 시설물인 ‘자동차 진입억제용 말뚝’은 속도가 낮은 자동차의 충격에는 견딜 수 있도록 규정하고 있고 고속차량의 충격을 견딜 수 있는 안전시설물로는 보도용 방호울타리만 성능기준을 갖추고 있다. 해외에서는 이미 테러 등 다양한 원인으로 보도에 돌진하는 차량으로부터 보행자를 보호하고 보행자의 자유로운 이동은 보장되는 강화된 구조물(말뚝, 플랜터, 벤치, 가로등 등)을 상용화한 사례가 있으며 우리나라도 국제적 기준에 부합하는 보행자 방호용 말뚝(볼라드)을 도입할 계획이다.

우선 차량의 보도 돌진사고에 대비한 보행자 방호용 말뚝 설치 기준을 마련하고 있다. 영국 등 해외 사례를 참고하여 국제기준에 부합하는 성능시험 기준과 국내 도로 여건에 적합한 설치 장소, 형태 및 규격 등 설치 가이드라인도 수립 중에 있으며 아울러 보행자 밀집지역 안전시설 설치 사업을 통해 시범 설치도 추진할 예정이다.

한편 보행자 방호용 말뚝은 단순한 안전시설을 넘어, 도시 미관과 실용성도 함께 고려하고 있다. 말뚝 구조물을 기본으로 플랜터, 벤치, 자전거

보도 위 차량 돌진사고에 대비한 보행안전 시설



어린이 보호구역(보도 신설)



어린이 보호구역(방호울타리)



고령자 사고다발지(단속장비)

도 비상벨 CCTV 등 방법시설과 조도 개선 등 종합적인 정비사업도 함께 추진될 전망이다.

아울러 어린이 보호구역 등에서 운전자의 자발적인 안전운전을 유도하기 위한 매체홍보 및 캠페인 등을 실시하고 어린이와 고령 보행자가 보행안전수칙을 실천할 수 있도록 콘텐츠 개발, 현장 캠페인, 공모전, SNS 이벤트 등 다양한 홍보방식도 계획하고 있다.

맺음말

보행안전을 위한 정책들은 하나하나 유의미한 진전을 이루고 있지만, 제도의 정착과 시민들의 인식 변화 없이는 실효성을 확보하기 어렵다. 보행자우선도로의 경우, 단순한 물리적 설치만으로는 충분치 않으며, 운전자의 태도 변화와 시민들의 제도 이해가 반드시 병행되어야 한다.

보행자 방호용 말뚝 등 새로운 보행안전시설물의 경우에도 기준 마련과 시범 설치 이후, 실제 운영과 유지 관리 체계가 수반되어야 지속가능한 안전 확보가 가능하다. 교통약자 보호 정책 역시 통합적 보행환경 개선이 이루어져야 한다.

앞으로는 AI 기술을 활용한 보행자 사고위험 구간의 사전 예측, 주민참여형 보행환경 개선 제안 시스템, 지자체 역량 강화 등 보다 다층적이고 협력적인 보행안전 관리체계가 요구된다. 또한 도시개발, 교통, 복지 등과 연계한 종합적 보행정책 수립이 필요하며, 이를 통해 보행자가 안심하고 이동하며 머무를 수 있는 보행공간을 만드는 것이 궁극적인 정책목표가 되어야 할 것이다.

정책이슈 02

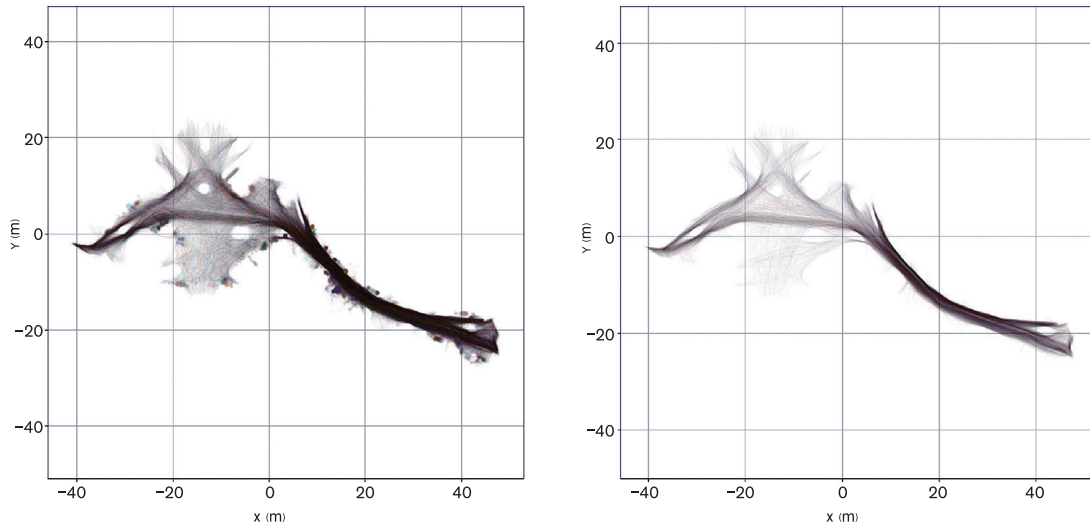
AI 기술 변화의 시대, 보행 행태와 공간을 이해하는 새로운 방법

박훈태
(주)밈랩 대표

장소의 공간으로 내려오는 기술로서 AI

보행은 도시 경험의 가장 원초적인 수단이다. 걷는 행위는 바깥에서 이루어지며, 몸 외의 다른 매체를 필요로 하지 않는다. 걷는 몸은 경사에서 균형을 잡고 물웅덩이를 능숙하게 피하며 속도를 조절하지만, 정작 그 행위를 좀처럼 의식하지 않고 그렇게 한다. 무의식적으로 걷는 사이 나는 주변의 세세한 것들과 교류한다. 늘 지나치는 가게 안을 엿보거나, 바람에 섞여 온 커피 향에 끌려 멈칫하거나, 건물 사이로 드러난 달을 조금 더 오래 붙잡기 위해 방향을 바꾼다. 그러다 이내 여기가 아닌 과거의 풍경 속으로 흘러들기도 한다. 걷기에 집중하지 않기 때문에 나는 가끔 불편에 처하기도 한다. 어두운 골목 단차에 걸려 넘어질 뻔하거나, 북적이는 길에서 누군가와 어깨를 부딪치기도 하고, 한 뼘 가까이 접근한 차량을 인지하고 식겁한 적도 있다. 이처럼 보행은 언제나 예측 불가능한 '부정(不定)'의 상태로 도시 공간을 채운다. 누구의 몸도 같지 않고, 따라서 누구도 똑같이 걷지 않는다. 보행의 실천은 도시의 온갖 디테일만큼이나, 저마다 기억 속 풍경만큼이나 다채롭게 이어진다.

<도시에서 걷기(드 세르토, 2023)>에서 드 세르토는 높은 곳에서 내려다보는 행위와 보행을 대립시켰다. 높은 곳에서 내려다보는 시선은 걷는 몸을 사로잡고 있던 도시를 일종의 가시적인 '시물라크르(simulacre)', 즉 지도 이미지로 변환한다. 보행이 도시의 지도 위로 옮겨질 수는 있다. 하지만 "끓거나 가는 이 곡선들은 마치 단어들처럼, 지나가 버린 것의 부채를 가



3D 센서를 이용하여 기록한 특정 공간의 보행 흔적(좌)과 이상 행위를 제외한 단순화(우) 예시
출처: 공개 데이터(Bršćić et al., 2013)를 활용하여 제작.

리킬 뿐”이다. 마주 오는 사람을 피하고, 숨을 고르기 위해 섰다 걸었다를 반복하는 행위는 무채색의 점들로 바뀌어 이어진다. 점들의 궤적은 걷는 몸의 흔적일 뿐이다. 흔적은 필연적으로 원본을 망각한다. 드 세르토는 높은 곳에서 내려다보는 시선을 도시 계획가와 건축가의 시선과 동일시하였다. 도시를 계획한다는 것은 실재를 이해하고, 그에 따라 실효성 있는 대응전략을 취하는 일이다. 따라서 계획가와 건축가는 높이 올라갈 수밖에 없다. 이해란 언제나 순간을 붙잡아 ‘고정(固定)’하는 과정을 필요로 하기 때문이다. 높이 올라감으로써 난해하게 주변과 얽힌 채 예측할 수 없는 방향으로 끊임 없이 변하는 ‘원인’들을 일거에 잊어야 한다.

보행과 인공지능(AI) 기술의 관계를 논하는 자리에서 이국의 사상가를 소환하는 것이 결코 한가한 일은 아니다. 바로 그 내려다보는 시선이 걷는 몸의 자리를 자동차에 헌납해 버린 오늘날의 도시를 만들어 냈기 때문이다. 보도와 차도의 분리, 특수 목적의 차선들, 질서정연한 신호체계, 교통섬과 방호울타리 등은 모두 차량 이동의 자유도를 제한함으로써 교통의 흐름을 매끄럽게 만드는 목적에 부합하는 전략들이다. 그 결과 ‘위에서 내려다본 이미지(시물라크르)’와 ‘지상의 경험(원본)’ 사이의 차이는 최소화되고, 계획가와 건축가의 의도는 문자 그대로 투명하게 실현된다. 특히 자율자동

차는 이러한 도시 경험의 궁극적인 수단이다. 출발지와 목적지만 정해지면, 그 사이의 경로는 ‘비장소의 공간(오제, 2017)’으로 변환된다. 그것은 움직이지만 머물러 있는 것과 같으며, 원본이지만 흔적과 다르지 않으며, 명명되지만 실천될 수 없는 공간이다.

지능(intelligence)은 고정된 형태를 이해하는 능력이다. 지능은 움직임 자체를 붙잡을 수 없다. 지능의 이러한 특성은 AI에도 고스란히 적용된다. AI는 고정된 규칙이나 형태를 이해하는 일, 불확실한 상황에서 패턴을 찾아내는 일, 변하는 환경 속에서 의미와 질서를 보전하는 일을 인간보다 더 잘하는 능력으로 인정받고 있다. 하지만 이러한 능력은 움직임 또는 지속적인 변화를 일련의 고정된 상태들로 분할하는 과정을 전제로 작동한다. 따라서 ‘인과성(causality)’을 파악할 수 없다는 AI의 근본적인 한계가 동시에 인정된다. 시간의 순서대로 정렬된 고정된 상태들은 움직임의 흔적일 뿐, 그것들 사이의 ‘필연적 관계’는 망각된다. 저 청년은 ‘왜’ 골목 어귀에 한참을 머물러 있는가? 저 아주머니는 ‘왜’ 같은 곳을 계속 맴도는가? 인과관계가 끊어진 간극은 확률적 상관관계로 채워진다. 그것이 담배 한 대를 눈치껏 피우기 위해서였고, 가로수에 가려진 도로명 현판을 보지 못하였기 때문이었다는 단순한 사실을 확률적으로 관련 짓기 위해 AI는 무수히 많은 주변 정보를 데이터로 공급받아야 한다.

AI 기술을 통해 보행을 이해하려는 욕망이 상승의 방향을 선택하는 것은 따라서 지극히 자연스러운 결과이다. 높은 곳에서 내려다보는 시선은 AI 기술에 쉽게 편승한다. 하지만 내려다보는 시선과 AI 기술의 결합이 만들어 내는 보행 공간은 어떤 모습일까? 위에서도 선명하게 보일 만큼 매끈하게 포장되고 곧게 뻗은 보행자 전용길. 걷는 몸의 주의를 끌 만한 디테일이 제거된 보행자길의 주변. 그 사이를 매끄럽게 스쳐 지나가는, 충분히 예측 가능한 보행자 군중의 흐름. 스마트폰을 맘껏 보면서 세계와 연결되지만 당장의 안전을 걱정할 필요는 없는 이동. 전지적인 거대언어모형(LLM)이 보기에 지상의 움직임은 너무나 단순하여 자기가 학습한 능력의 1%만 발휘해도 쉽게 이해될 수 있는 정도인데... (안전하고 편리한) ‘걷기 좋은 도시’일지는 몰라도 ‘걷고 싶은 도시’는 아닐 것 같다. AI는 이보다는 훨씬 복잡한 일을 할 수 있다.

다시, 드 세르토는 이러한 총체적 도시 시스템을 완전히 부정하지 않았다. 그것은 마치 말을 하는 화자가 자신의 언어를 부정하는 것과 같은 모

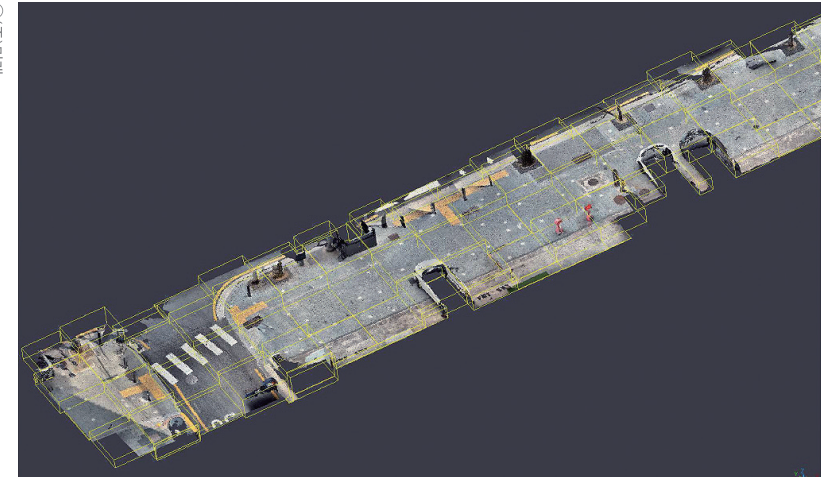
순이 될 것이다. 본래의 의미를 따르지만 다채로운 수사를 구사하는 영리한 화자처럼, 그는 단지 계획가와 건축가가 설정한 시스템의 한계를 벗어나지 않으면서도, 시스템의 규칙을 임기응변적으로 벗어나는 보행자들의 창조적이고 전술적인 실천을 드러내고 싶었을 뿐이다. 그는 자신의 이러한 작업을 ‘일상의 발명’으로 명명하였다. 일상의 발명을 위해 그는 높은 곳에서 내려와 걸어야 하였다. 마치 엔트로피를 거스르는 생명의 움직임처럼 상승에 비해 하강은 훨씬 어렵다. 하지만 내려옴으로써만 회복할 수 있는 세세한 원인들, 보행의 즐거움, ‘걷고 싶은 도시’의 가치가 있다. 역설적이지만, AI의 능력을 십분 발휘시켜 아래로 내려오기 위한 기술로서 AI를 역이용할 수 있을까? 시뮬라크르와 원본의 관계를 재구성하는 몇 가지 사례를 통해 그 가능성을 살펴보고자 한다.

디지털 트윈: 시뮬라크르의 생산

첫 번째 사례는 보행자의 행태와 보행 공간을 인간이 할 수 있는 것보다 더 ‘정밀(High Definition)’하게 관찰하는 일이다. 원칙적으로 AI는 인간보다 더 정확하고 일관된 방식으로, 동시에 넓은 범위를 실시간으로 관찰할 수 있다. 12페이지의 그림에서 높은 곳에 설치된 RGB-D 카메라는 1초에 30장의 이미지를 생산하는 속도로 보행자의 위치와 이동 방향을 식별하였다. 하루 평균 보행자 1만 8,000명의 흔적이 기록되었는데, 그중 잠시도 멈추지 않고 보행을 지속한 사람들은 약 5,000명이었다. 반면 (이유는 알 수 없지만) 사람들이 주로 멈추어 서는 특정 영역들이 형성되는 것도 확인할 수 있었다. 다음 페이지의 그림은 스마트폰에 탑재된 LiDAR 센서를 이용해 보행자의 눈높이에서 보도 영역을 스캔하여 취득한 점군 데이터(Point Cloud Data)의 예시이다. 전문 장비가 아님에도 불구하고 점밀도는 1m² 당 470개, 수직 정확도는 0.1m 수준의 정밀 데이터를 얻을 수 있었다. 중형 경사나 유효폭원뿐만 아니라, 의미론적 분할(semantic segmentation) 알고리즘을 적용해 가로등, 가로수, 불라드 같은 시설물 그리고 10cm 이상의 단차를 식별하기에 충분한 밀도와 정확도로 볼 수 있다.

문제는 보행이 가능한 모든 길을 대상으로 이러한 관찰을 수행하기에는 연산비용이 너무 많이 든다는 것이다. 보행자 관찰의 경우는 개인정보 이슈도 발생한다. 그럼 어떤 길을 우선 관찰해야 하는가? 더 근본적인 문

©(주)밀랩



스마트폰의 LiDAR 스캐너를 이용하여 취득한 보도 영역 점군 데이터(PCD)

제는 모집단이 되는 모든 보행자길조차 알 수 없다는 사실이다. ‘보행자길 자체가 수시로 변한다.’ 우선 국토지리정보원이 제작하는 국가기본도에는 아파트 단지 같은 사유지 내부의 보행자길은 포함되어 있지 않다. 보도 역시 폭원 3m 이상의 것만 도화 대상이다. 이런 경우 위성영상에서 보행자길을 추출하도록 AI를 학습시켜 어느 정도 보완은 할 수 있다. 하지만 나무 등에 가려 영상에는 잡히지도 않는 작은 샛길들, 시간대에 따라 열렸다 막히는 건물 내부의 통로, 공사 기간 운영되는 우회로 등은 어쩔 도리가 없다. 지역 정보를 잘 아는 주민들이 직접 생산하는 OSM류의 클라우드소싱 기반 지도를 생각해 볼 수 있겠지만, 주민들의 자발적 참여를 유도할 만한 뾰족한 대책도 없다.

이처럼 공공의 시선이 미치지 않는 길들이 보행에서는 가장 결정적인 경로를 구성하는 경우가 많다. 계획적으로 의도한 것은 아니지만, 발걸음들의 반복이 새겨낸 ‘욕망통로(desired path)’와 같은 길들이다. 욕망통로를 정확하게 파악하지 않는 이상, 지하철역을 중심으로 15분 내 도달 가능한 공간적 범위는 현실과 매우 다를 수 있다. AI는 욕망통로를 파악할 수 있을까? 이런 상상을 해 본다. 어떤 지역의 보행자길 네트워크 지도를 확보하고, 지역 내 모든 지점에서 모든 지점을 잇는 경로를 추출하여 평균 이동거리를 측정한다. 이제 AI에게 사회적 최적의 도출, 즉 평균 이동거리 최소화란 목표를 부여한 다음 담벼락이나 건물 따위의 물리적 장애물을 무시하고 직선을 하나 굽도록 한다. 마치 기존의 구조물 위에 그래피티를 그리는 것처럼.

육망통로는 그 직선과 장애물이 교차하는 지점 근처에 있을 확률이 높다. 만약에 없다면? 바로 그 부재가 육망통로를 뚫어 보려는 동기를 자극할 것이다. 시뮬라크르의 힘이다.

데이터 융합: 시뮬라크르의 활용

두 번째 사례는 AI가 생산한 보행 공간 데이터와 다른 종류의 데이터를 결합하여 새로운 쓸모를 생산하는 일이다. 우선 2007년부터 2023년까지 17년간 전국 보행교통사고 이력 데이터를 도로링크 단위로 결합하였다. 경상 사고에서부터 사망사고까지 발생 건수를 가중 평균하여 단일 위험도 지표로 환산하고 AI가 이를 학습하도록 하였다. 도로 폭원, 경사도, 네트워크 특성, 주변 토지이용, 보도설치 여부, 보호구역 여부, 대중교통 접근성, 시장 접근성 등과 사고위험도의 상관관계 패턴을 파악하는 일이다. 결과는 ‘매우 안전’에서 ‘매우 위험’까지 5등급으로 구분하여 출력하도록 하였다. 그다음은 전국적으로 총 232개소, 총연장 87km의 이면도로에 지정된 보행자 우선도로 데이터를 결합하였다. 지정 도로링크를 1, 미지정 도로링크를 0으로 구분하여 이진분류를 하도록 AI를 학습시켰다. 딥러닝 알고리즘을 활용할 수도 있지만, ‘결과 해석’의 필요를 고려하여 의사결정 나무(decision tree) 계열의 머신러닝 알고리즘을 활용하였다.

주목한 것은 AI가 상관관계 패턴을 얼마나 정확하게 맞추는가가 아니라, 어떤 ‘오류’를 생산하는가였다. 오류에는 두 가지 유형이 있는데, 맞는 것을 틀린다고 하는 α 오류와 틀린 것을 맞다고 하는 β 오류이다. 사고가 한 번도 발생하지 않은 길을 위험하다고 보는 것은 무해하다. 보수적으로 접근

해서 선제적 조치를 강구해 볼 수 있다(16페이지 왼쪽 그림, 간선도로에 직접 연결된 접근로들이 주로 이런 유형에 해당한다). 하지만 사고가 많이 발생한 길을 안전하다고 판단하는 것은 문제가 있다. AI 학습 과정에서 이러한 유형의 오류를 발생시키는 경우 페널티를 부여하였다. 마찬가지로 보행자우선도로 모형에서는 지정 도로를 미지정으로 보는 경우 페널티를 부여하고, 미지정 도로를 지정 도로로 보는 경우에 주목하였다. AI가 볼 때 이 길은 이미 보행자우선도로로 지정된 길들과 똑같은 보행환경인데 현실은 미지정 상태인 것이다. 이 결과를 우리는 어떻게 해석해야 할까?

현행 보행자우선도로 지정 기준은 구조적 기준과 기능적 기준으로 구분될 수 있다. 폭원, 경사도, 대중교통 접근성 등의 구조적 기준은 적용이 어렵지 않다. 하지만 보행량이 많은 길, 차량 교통량이 적은 길, 교통사고가 많은 길, 불법주차차가 많은 길 등 기능적 기준의 충족 여부는 원칙적으로 모든 길을 다 관찰하기 전에는 결정이 어렵다. 일선 지자체 실무자들이 후보 구간 도출 작업을 어려워할 수밖에 없는 이유이다. 그렇다면 β 오류가 발생한 길들을 우선 검토해 보는 방법은 어떨까? 이러한 전제에서 지자체별로 보행자우선도로 지정 필요구간을 ‘오류가 큰 순으로 우선순위를 부여’해 추출하는 서비스가 탄생하였다(16페이지 오른쪽 그림).

엄밀히 말하면 이러한 방식의 AI 활용은 지식의 픽션이자 시뮬라크르를 강화하는 전략에 해당한다. 반드시 현장으로 내려와 한 걸음 한 걸음으로 원본을 확인해야 한다. 하지만 적어도 직접 조사에 투입될 공공 재원을 크게 줄이고, 현장 확인의 우선순위를 객관화한다는 점에서 그 효용은 분명하다. 더 많은 데이터가 융합될수록 시뮬라크르는 한층 강력해질 것이다. 문제는 그것을 전적으로 무시하지 않으면서, 취할 것을 취하는 우리의 ‘프로네시스(phronesis)’다.



AI 기반 도로 단위 보행 교통사고 예측 모형(좌)과 보행자우선도로 필요구간 추천 모형(우) 구현 예시

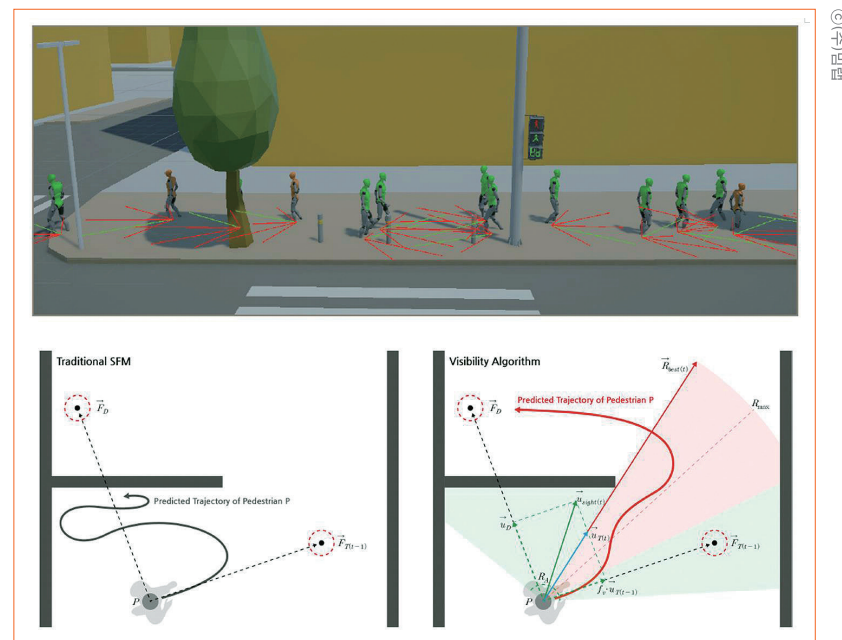
시뮬레이션: 원본의 재생

세 번째 사례는 시뮬레이션을 통해 원본의 보행 행위를 역으로 최대한 복원함으로써 그동안 알 수 없었던 기저의 행태 규칙을 밝히는 일이다. 잘 알려진 행위자 기반 보행 시뮬레이션 프레임인 ‘사회적 힘 모형(Social Force Model: SFM)’을 적용하였다. SFM은 개별 보행자에게 작용하는 가상적 힘들의 합력에 의해 보행이 실현되는 것으로 가정한다.

$$\vec{F} := \vec{F}_{dst} + \sum \vec{F}_{ped} + \sum \vec{F}_{obs} + \sum \vec{F}_{atr}$$

여기서 개별 보행자에게 작용하는 합력 $\vec{F}$ 는 물리적 힘이라기보다는 개인의 구체적인 '행위 동기(motivation to act)'를 기술하는 양으로 이해할 수 있는데, 목적지를 향하는 인력 $\vec{F}_{dst}$, '일정 범위'에 들어온 다른 보행자들과의 상호작용을 통해 받는 사회적 척력 $\vec{F}_{ped}$, '일정 범위'에 들어온 고정장애물들로부터 받는 물리적 척력 $\vec{F}_{obs}$, '일정 범위'에 들어온 매력요인들(우연히 만난 친구, 거리공연, 윈도 쇼핑 등)에서 받는 인력 $\vec{F}_{atr}$ 으로 구성된다. 이러한 기본적 SFM 구성에 더하여 보행자에게 '시력'을 부여해 목적지를 향하는 추진력이 경로상의 장애요소를 조우함에 따라 실시간 수정될 수 있도록 하였다.

SFM은 선형적 구조와 다수의 '모수(parameter)'를 갖는 모수 모형이다. 걸음마 단계에서부터 걷는 법을 배우는 강화학습(Reinforcement Learning)류의 비모수 모형과 구분된다. 이때 모수는 상호작용이 발생하는 일정 범위, 추진력 대비 사회적 힘과 물리적 힘이 갖는 크기의 상대적 비



SFM과 국지적 가시성 기반 입시 경로 설정 알고리즘을 통합한 실시간 적응형 보행 행태 모델

율, 외부 자극으로 이동 방향이 바뀌었을 때 원래의 목적 방향을 회복하는데 걸리는 시간(노인의 경우 길다) 등을 포함한다. 보행자 관찰을 통해 획득한 지속 보행자 5,000명의 궤적을 AI가 학습하여 선형적 모수값들을 사후적으로 교정하게 하였다. 이로부터 에드워드 홀(Edward T. Hall)이 구분한 '개인적 거리'와 '사회적 거리'의 크기, 보행 밀도에 따른 임계 거리와 선호 속도의 변화 등을 알 수 있게 되었다. 활용적 측면에서는 빈번한 방향 전환과 가감속으로 보행자가 받는 스트레스를 개인 수준과 집합적 수준에서 측정하였으며, 고령 보행자의 비율이 증가함에 따라 이러한 스트레스 수준이 변화하는 양상을 시연할 수 있었다. 현재는 차량뿐만 아니라, 근미래 보행 공간을 공유하게 될 고령자 전동 휠체어와 배달 로봇을 포함하는 방향으로 시뮬레이션 환경의 확장 작업을 진행 중이다.

보행은 마치 말로 하는 대화에서처럼, 움직임의 형식으로 정의된 암목적 '계약'을 보행자들이 물리적 환경 속에서 실현하는 과정이다. 그러한 계약은 보행 밀도, 보행의 물리적 환경(평지와 경사지), 보행자 구성(보행 약자 비율) 등의 맥락에 따라 시시각각 달라진다. 계약이 지켜지지 않는 경우 최소는 '불통'으로 그치겠지만, 최악의 경우 '파국'으로 이어질 수도 있다. 하물며 새로운 계약이 필요한 상황이 도래한다면, 시뮬레이션을 통해 선제적 대책을 마련해야 할 이유는 충분하다. 시뮬레이션은 보행의 실천 중에 작동하는 계약 관계에 관한 암묵지를 형식지로 전환하는 역할을 수행한다. 이러한 전환이 가능할 수 있는 것은 백지 상태가 아니라 선형적으로 구조화된 학습 환경을 AI에게 제공하였기 때문이다. 우리가 보행에 대해 이미 알고 있는 것들을 이러한 관점에서 다시 한번 정리해 볼 필요가 있다.

AI의 전술적 변화

급속한 상승만을 거듭하던 AI 기술의 발전 속도는 이미 변곡점을 통과한 것으로 보인다. 거대언어모형의 씨앗이 된 트랜스포머(Transformer)가 등장한 2017년 이후 사람들은 마스터 알고리즘과 전지적 능력을 지닌 LLM의 도래를 조심스럽게 전망하였었다. 하지만 LLM은 기대만큼 상승 속도를 지속하지 못하였다. 정확도를 10배 높이기 위해 10억 배의 연산 자원을 투입해야 하는 극심한 비효율, 학습량이 많아질수록 무의미한 상관관

심재익
한국교통연구원 선임연구위원

보행자 교통사고 예방을 위한 핵심 키워드: 과속, 횡단보도, 이면도로

보행자 교통사고에 집중해야 하는 이유

교통사고 사망자 수가 매년 감소하고 있다. 1991년 한 해에만 1만 3,429명으로 정점을 찍은 이후 매년 감소하여 2024년에는 2,521명으로 줄어들었다. 이는 1991년 대비 약 81%가 감소한 수치이다. 이러한 희망적 추세를 더욱 견인하기 위해서는 이제 전반적인 안전 대책에서 벗어나 집중해야 할 특정 목표를 설정하고, 이를 위한 대책과 수단에 집중할 필요가 있다. 보행자 교통사고가 그중 하나이다. 보행 중 사망자 수가 전체 교통사고 사망자 중에서 차지하는 비중이 34.1%로 경제협력개발기구(OECD) 회원국 평균 19.4%에 비하여 1.7배가량 높고, 이를 인구 10만 명당으로 보더라도 우리나라가 OECD 회원국 평균에 비하여 약 1.8배 많다(한국도로교통공단, 2024).

이는 보행자 안전만은 우리나라가 개선의 여지가 많음을 방증하는 것이다. 특히 이러한 보행 중 사망자 수의 약 60%가 65세 이상 노인이며, 노인 인구 10만 명당으로 보더라도 우리나라가 6.2명으로 OECD 회원국 평균 2.4명에 비해서는 2.6배 많은 대목에 주목해야 한다. 다시 말해서 우리나라는 여타 선진국에 비해 길을 걷다가 교통사고로 사망한 비중이 높고, 이들 중에서 노인이 유독 많다는 것이다. 더욱이 현재 우리나라의 노인 인구 비율이 2024년 기준 19.5%인데, 앞으로 예상되는 급격한 인구 고령화 추세가 문제의 심각성을 더하고 있으며, 이는 지금부터라도 우리나라의 안전 정책이 어디에 역점을 두어야 할지를 보여준다.

계로 인해 오히려 정확도가 떨어지는 역설적 현상이 곳곳에서 목격되고 있다(Coveney & Succì, 2025). 어떻게 모형을 잘 학습시킬 것인가라는 맹목적 질문은 이제 힘을 잃고, AI에게 시킬 특정 과제를 어떻게 잘 정의하고 그 효용을 어떻게 잘 평가할 것인가를 사람들은 묻기 시작하였다. 하나의 거대 모형 대신 특정 역할을 담당하는 작은 모형들의 일시적 협업(Agentic AI), 모든 것을 학습하는 대신 필요할 때마다 외부 자료를 참조하는 RAG, 생각만 하지 않고 필요하면 외부 도구를 동원해 수행력을 강화하는 MCP 등의 기술이 이러한 맥락에서 등장하였다.

AI 기술의 이러한 변화는 내려다보는 시선에 대응하는 보행의 임기응변적 전술과 궤적을 함께하게 되었다. AI의 전술에 조응하기 위해, AI와 건전한 동반자가 되기 위해 이제 우리는 다음과 같은 질문을 던질 수 있다.

첫째, 욕망통로의 발견: (보행이 구체적 맥락에서만 의미를 갖듯) AI를 통해 어디로 가고 싶은가? ‘걷기 좋은 도시’에서 더 나아가 ‘걷고 싶은 도시’라는 비전의 실현을 위해 정확히 어떠한 문제가 해결되어야 하는가?

둘째, 쓸모의 창조적 발굴: (보행이 우연한 교류에서 즐거움을 찾듯) 어떤 데이터의 교차가 새로운 가능성을 열며, 그 학습의 결과는 어떻게 활용할 것인가? 보행을 관리하는 업무의 근원적 어려움을 해소한다는 관점에서 학습 결과는 실제로 쓸모가 있는가?

셋째, 학습 환경의 규정: (보행이 등방적 공간에서 이루어지지 않듯) AI의 학습 환경에 우리가 이미 알고 있는 것들을 어떻게 새겨 넣을 것인가? 우리가 보행에 대해 당연하다고 가정하고 있는 것 또는 편향은 무엇인가?

참고문헌

- 1 마르크 오제. (2017). 비장소: 초근대성의 인류학 입문(이상길, 이윤역 역). 아카넷(원본 출판 1992년).
- 2 미셸 드 세르토. (2023). 일상의 발명: 실행의 기예(신지은 역). 문학동네(원본 출판 1990년).
- 3 Bršić, D., Kanda, T., Ikeda, T., & Miyashita, T. (2013). Person tracking in large public spaces using 3-D range sensors. *IEEE Transactions on Human-Machine Systems*, 43(6), 522-534.
- 4 Coveney, P. V., & Succì, S. (2025). *The wall confronting large language models*. arXiv preprint arXiv:2507.19703.

보행자 교통사고를 전수 분석한 연구 결과(한국교통연구원, 2020)에 의하면, 보행자 교통사고 예방의 핵심 키워드는 ‘과속’과 ‘횡단보도’ 및 ‘이면도로(보차혼용도로)’인 것으로 분석되었다. 과속이 위험하다는 사실을 누구나 짐작하지만 데이터에 기반한 분석 결과가 여실히 이를 증명하고 있다. 도시지역 횡단보도에서 보행자 교통사고가 나면 사망 확률이 3.1%인데 과속차량에 의한 사고의 경우에는 사망 확률이 49.4%로 급증한다. 일 반국도나 지방도에서 보행자 교통사고 사망 확률이 9.6%인데 여기에 차 량이 과속까지 하면 70.2%로 급증한다.

이렇듯이 보행자 교통사고를 줄이고 더불어 사고 심각도를 경감하기 위해서는 우선적으로 과속을 막아야 한다. 다음으로 보행자와 자동차가 상충할 수밖에 없는 공간에 대한 관리이다. 횡단보도와 이면도로(보차혼용 도로)가 해당한다. 도로 폭 9m 미만의 도로에서 발생한 교통사고 사망자 수가 전체의 절반 이상이라는 결과가 이를 말해 준다(조준한, 2015, p.35).

과속: 안전속도 5030, 마을주민보호구간

최근 안전속도 5030 정책이 시행되면서 도시지역에서는 차량의 제한속도가 50km/h 이하로 관리되고 있다. 제한속도를 60km/h에서 50km/h로 10km/h만 줄여도 보행사고 사망 확률이 절반으로 줄어든다는 해외 사례를 보더라도 5030 속도 관리정책 시행은 보행자의 안전을 도모하기 위한 획기적인 정책 변화라 하겠다. 「도로교통법 시행규칙」 제19조가 그 법적 근거이다.

하지만 이는 도시지역 도로에 한정된 조치로, 비도시지역은 해당하지 않는다. 농어촌과 같은 비도시지역의 마을을 통과하는 도로의 대부분이 법의 사각지대인 것이다. 주행하는 차량의 속도를 떨어뜨릴 법적 장치가 없고 보행자가 안전하게 걸어 다닐 수 있는 보도마저 찾기 힘들다. 비도시지역 마을주민이 적어도 안전 면에서는 소홀히 대접받고 있는 것이다.

한데 농어촌 마을주민의 안전을 도모할 수 있는 제도가 있다. 교통사고 위험으로부터 마을주민을 보호하기 위하여 마을을 통과하는 도로의 일정 구간을 ‘마을주민보호구간’으로 지정하여 통과 차량의 속도를 떨어

횡단보도: 횡단보도 설치 간격, 횡단보도 요건

뜨리고 보도를 설치하는 등 안전한 보행환경을 조성하는 마을주민보호구간 제도가 그것이다. 일각에서는 이 제도를 ‘또 다른 규제의 강화’라고 말하겠지만, 실제로는 그렇지 않다. 도시와 농어촌을 가리지 않고, 사는 지역에 상관없이 국민 모두가 안전하게 걸어 다닐 수 있는 보행환경을 누릴 권리가 있다는 점을 인정한다면 ‘규제의 강화’가 아니라 누구나 누릴 수 있도록 하는 ‘권리의 확장’이라고 보는 게 오히려 맞다(심재익, 2023b).

「도로교통법 시행규칙」 제11조를 보면, 집산도로 및 국지도로에서 횡단보도 최소 설치 간격을 100m로 제한하고 있다. 즉 100m 안에는 다른 횡단보도가 없어야 한다는 규정이다. 비록 어린이 및 노인 보호구역 등과 같이 보행자의 안전을 위해 특히 필요하다고 인정되는 경우에는 예외로 한다는 단서 조항이 있지만, 횡단보도 설치 간격이 과연 필요한 규정인지는 의문스럽다. 더욱이 법에서 정한 집산도로 및 국지도로는 이른바 생활권 도로이지 간선도로가 아니다. 보행자의 안전을 위해서인지, 자동차의 원활한 흐름을 위해서인지, 아니면 양자 모두를 위해서인지는 모르겠지만, 이 규정은 그 목적이 불분명하다. 보행자의 횡단수요가 있는 곳에는 횡단보도가 있는 것이 상식이다. 횡단보도 설치 간격을 따른다면, 보행자는 길 건너 맞은편으로 가기 위해서 적어도 100m를 돌아가야 한다. 노인 등 교통약자에게는 부담되는 거리이며, 이는 보행자가 무단횡단하는 주된 이유 가운데 하나가 될 수 있다.

적어도 제한속도가 30km/h 이하인 생활권 도로에서는 보행자가 길 건너편으로 편히 갈 수 있도록 횡단보도가 필요한 곳에 더 있다고 해서 문제가 되지는 않을 것이다. 좁은 차로 폭, 필요한 곳에 있는 편리한 횡단보도, 과속방지턱 등 자동차가 속도를 내기 어려운 도로 환경이야말로 보행자에게는 안전한 도로 환경이며 생활권 도로가 갖추어야 할 조건이다(심재익, 2024).

횡단보도는 보행자가 도로를 횡단할 수 있도록 안전표지로 표시한 도로의 부분이며, 보통은 백색으로 노면의 전폭을 가로질러 표시하는 지브라식으로 설치한다. 신호등 있는 횡단보도는 보행자 녹색신호에 따라,

신호등 없는 횡단보도는 횡단하는 사람이 있고 없함에 따라 횡단보도의 주인이 바뀐다. 차도지만 때에 따라 횡단보도가 보도로 바뀌는 셈이다.

횡단보도가 단순한 보행자의 횡단 공간 표시가 아니라 보행자를 위한 안전한 횡단보도로 바뀌어야 한다. 우선 횡단보도에 접근하는 차량이 서행하도록 해야 한다. 과속단속카메라를 확충하고, 적어도 제한속도 30 km/h 이하인 도로에서는 차량의 서행을 유도하기 위해 과속방지턱과 같은 역할을 하는 고원식 횡단보도를 고려해 볼 필요가 있다. 또한 보행자가 횡단을 미처 마치지 못하였을 때 대피할 수 있는 중앙보행섬은 일부 중앙 버스전용차로가 설치된 도로 외에는 거의 볼 수 없는 시설이지만, 이를 확산할 필요가 있다. 이는 보행자의 대피공간 용도로도 활용되지만, 별도의 중앙보행섬 조성으로 인해 차로의 폭이 전반적으로 좁아 들어 차량의 감속을 유도하는 부가적 효과가 있기 때문이다.

다음으로 운전자가 횡단하는 보행자를 시야에서 놓치지 않도록 하는 장치가 필요하다. 야간 조명과 내민보도(Curb Extension)가 대표적이다. 내민보도는 보도를 차도 쪽으로 일부 내밀어서 불법주정차에 의한 시야 가림을 구조적으로 방지하고, 아울러 보행자의 횡단거리를 더욱 짧게 할 수 있다.

이면도로(보차혼용도로): 보행자우선도로, 표지교차로

생활권 이면도로는 보도와 차도의 구분이 없는 좁은 도로가 많다. 차량과 보행자가 함께 이용하는 이러한 보도가 없는 도로에서 보행자는 교통사고 위험에 고스란히 노출될 수밖에 없다.

생활권 내 보차혼용도로의 열악한 보행환경을 개선하기 위한 제도적 수단으로 보행자우선도로가 최근 도입되었다. 보행자우선도로는 자동차와 보행자가 전체 도로 공간을 함께 이용하되 보행자에게 통행의 우선권을 부여하는 개념으로, 보행자우선도로에 대한 정의와 지정 및 조성 절차 그리고 보행자 보호에 대한 법적 장치가 마련되었다. 「도로교통법」 제8조 제3항에 따라 보행자우선도로에서는 보행자가 도로의 전 부분을 이용할 수 있다. 또한 동법 제27조 제6항에 의거하여 운전자는 안전거리 확보와 서행 및 일시정지 등 보행자 보호를 의무화하였으며, 20km/h 이하 속

도 제한의 근거도 마련되었다. 이제는 보행자우선도로를 전국적으로 확산하여야 한다. 보행 친화적 도로포장 등 보행자우선도로 사업이 필요한 곳을 발굴·확충하는 것은 물론 실제 사업이 필요하지 않더라도 지정만으로 효과를 볼 수 있는 곳은 적극적으로 지정하여야 한다. 통과교통이 없는 막다른 골목길, 루프형 골목길과 같은 도로가 여기에 해당한다. 또한 지방지역 마을 내부의 도로도 적용 대상이 될 수 있다.

이면도로에서 보행자를 보호할 수 있는 또 다른 제도적 수단이 있다. 이른바 ‘표지교차로’다. 생활권 이면도로에서 마주치는 교차로의 상당수는 신호등이 없거나 통행우선권을 알려주는 아무런 장치나 표시가 없다. 법에서는 이러한 교차로를 ‘교통정리가 없는 교차로’라고 부른다. 교통정리가 없는 교차로에서 통행우선권은 「도로교통법」 제26조에서 규정하고 있다. 통행우선권을 가지는 조건은 ‘교차로에 먼저 들어온 차’, ‘더 넓은 도로로부터 진입하는 차’ 그리고 ‘교차하는 우측 도로의 차’이다. 따라서 운전자는 이들 차에 진로를 양보해야 한다.

교차로에 진입할 때 운전자는 지나가는 보행자나 자전거가 없는지를 먼저 살펴야 한다. 그런데 여기에다가 법에서 정한 통행우선순위까지 운전자가 바로 판단하기에는 역부족이다. 「도로교통법」 제26조 규정은 교통사고 후 잘잘못을 따질 때, 즉 누가 가해자이고 누가 피해자인지, 누구에게 과실이 더 많은지를 가름하는 기준은 되지만 교통사고를 예방하는 효과로는 미흡하다.

우선하는 도로와 양보해야 하는 도로를 사전에 지정하는 방법이 대안이다. 즉 교차로에서 누가 양보해야 하는지를 ‘교통안전표지’로 운전자에게 알려주는 것이다. 이른바 ‘표지교차로(한국교통연구원 김영찬 원장 최초 명칭)’이다. 양보해야 하는 차의 운전자에게 ‘일시정지’ 또는 ‘양보’라는 정보를 통행우선권에 따라 교통안전표지로 알려주는 교차로인 셈이다. 일시정지는 통상 3초로 본다. 단순히 3초간의 차량 정지가 아니라 잠시지만 운전자가 차를 완전히 정지하고 보행자나 다른 진입 차를 살핀 후 교차로에 안전하게 진입하도록 하는 것이다(심재익, 2025).

남궁지희
건축공간연구원 부연구위원

정책이슈 04

생활권 보행환경 종합정비 사업의 진화

- 보행안전을 넘어 공간과 사회 혁신으로

생활권 보행환경
종합정비 사업의
도입 배경과 추진 현황

보행안전 정책의 일차적인 목표는 교통사고로 인한 보행자 사상피해를 줄이는 것이다. 그러나 좁은 의미에서의 ‘안전’만을 강조하여 방어적이고 보호적인 수단들에 의존하다보면 정작 사람들이 왜 걷는지, 어떻게 걷고 싶어 하는지를 놓치기 쉽다. 예를 들어 무단횡단 사고가 자주 일어나는 지점에 울타리를 빈틈없이 설치하면 당장 눈앞의 사고는 줄어들겠지만, 길을 건너고자 하는 사람들의 요구를 무시하고 과도한 우회와 불편을 강요함으로써 결과적으로 걷고 싶은 환경과는 멀어지게 된다. 이처럼 안전을 위해 보행의 편의와 효용을 포기한다면, 그 의미와 가치는 퇴색된다. 극단적인 예로 길 위에 걸터다니는 사람이 아무도 없는 도시라면, 보행자가 교통사고로 인해 목숨을 잃거나 다치는 일은 없겠지만 안전하고 바람직한 도시라고 보기는 어려울 것이다.

「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에 따르면 ‘보행환경’이란 ‘보행자가 통행하면서 접하게 되는 물리적·생태적·역사적·문화적 요소와 보행자의 안전하고 쾌적한 통행에 영향을 미치는 모든 요소’로 정의된다. 보행환경을 개선하기 위해서는 기본적인 안전 보장 외에도 다양한 기능과 요구사항에 대한 종합적인 고려가 필수적이다. 그러나 개별 지자체 단위에서 기존에 정의된 법정 사업이나 고유의 업무 권한 범위를 넘어서는 새로운 유형의 사업을 독자적으로 기획하여 추진하기에는 많은 어려움이 있

제도적·시설적 안전장치는
고령 보행자를 기준으로

보행자 교통사고 사망자 수를 효과적으로 줄이기 위해서는 최다 피해자인 고령 보행자에 집중할 필요가 있다. 다시 말해 앞서 제시한 보행자 교통사고를 예방하기 위한 제도적·시설적 안전장치의 기준을 고령 보행자로 삼아야 한다는 말이다. 일례로 횡단보도에서 보행자 신호시간을 일반 보행자가 아니라 노인의 보행속도를 기준으로 설정하는 교통약자 중심의 변화가 필요하다. 또한 이에 추가하여 노인이 많이 사는 지역이나 장소에도 관심을 두어야 한다.

우리나라의 노인 인구 비율은 19.5%인데 가파른 고령화 추세도 문제지만, 도시지역과 비도시지역의 편차가 심하다. 도시지역*에 거주하는 노인 인구 비율이 17.9%인데 농어촌과 같은 비도시지역**은 26.6%이다. 전라북도 비도시지역의 경우에는 10명 중 4명 가까이(36.5%)가 노인이다. 비도시지역의 고령 보행자 보호는 더 이상 늦출 수 없는 과제이며, 앞서 제시한 마을주민보호구간과 노인보호구역이 그나마 현시점에서는 주요한 제도적 수단이 될 수 있다.

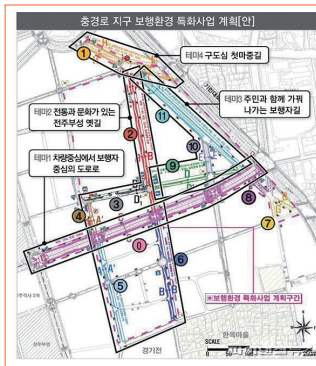
전통시장에 가 보면 노인들이 많다. 법에서 정한 시설이 아니더라도 노인들이 많이 통행하는 장소가 있다. 최근 「도로교통법」 개정을 통하여 노인보호구역에 전통시장 등 노인들이 많이 다니는 특정 장소를 넣을 수 있는 계기가 마련된 것은 무척 고무적이다. 도시나 비도시지역을 가리지 말고 노인을 교통사고 위험으로부터 보호하기 위해 정책을 발굴하고 예산 투입을 주저해서는 안 된다. 노인들이 편안히 걷고, 쉬어가는 안전한 길거리라면 누구라도 다닐 수 있다(심재익, 2023a).

* 도시지역은 동 지역
** 비도시지역은 읍·면 지역

참고문헌

- 1 조준한. (2015.11.18-19). 2015 전국 지자체 도로교통 담당 공무원 세미나 [세미나 발표].
- 2 심재익. (2023a.10.17). [기고] 늘어나는 노인 인구, 뒤쳐진 노인 안전. 영남일보.
- 3 심재익. (2023b.12.26). [기고] 농어촌 도로, 노인안전 ‘마을주민보호구간’으로. 내일신문, 23면.
- 4 심재익. (2024.11.6). 횡단보도 설치 제한하는 도로교통법 규칙 없애야 [왜냐면]. 한겨레.
- 5 심재익. (2025.4.17). 신호등 없는 교차로, 누가 먼저 가야 하나. 경향신문, 24면.
- 6 오성훈, 남궁지희, 김영지, 변혜영. (2022). 보행자우선도로 매뉴얼 2022. 건축공간연구원, 행정안전부.
- 7 한국교통연구원. (2020.1.3). 보행사고 100건당 사망자 4명, 생명보호 위한 최우선 과제는 ‘속도 줄이기’ [보도자료]
- 8 한국도로교통공단. (2024). OECD 회원국 교통사고 비교.

© 건축가 권



전주시 충경로 지구 보행환경 특화사업 계획안



보행환경 정비 후 충경로 구간 전경

© auri

다. 각 지역에서 보행환경의 종합적인 정비가 필요한 대상지를 발굴하고, 과감하고 혁신적인 시도를 통해 차별화된 성과를 이끌어내기 위해서는 적절한 동기나 보상, 지원수단이 마련될 필요가 있다.

이러한 맥락에서 2020년 행정안전부는 ‘보행환경특화지구’ 시범사업을 신설하고 공모를 통해 전주시 충경로 일대를 선정하였다. 2021년부터 본격적인 실행에 도입하여 2024년도 10월에 중심축인 충경로 구간에 대한 정비가 완료되었고, 2025년 현재 이면도로 확장구간에 대한 정비가 진행 중이다. 이후 보행환경특화지구 사업에 대한 국비 지원은 종료되었으나, 선도적 성격의 시범사업에 대한 지원 필요성이 지속 제기됨에 따라 (오성훈 외, 2022), 2023년부터는 교부세 재원을 활용한 ‘생활권 보행환경 종합정비 시범사업’을 지원하고 있다.

생활권 보행환경 종합정비 시범사업은 ‘도로와 보도에 대한 단선적인 개념을 넘어, 보행안전과 편의증진, 도시미관 개선 및 가로활성화, 도시방재, 안전한 도시환경 조성 등을 종합적으로 고려하여 환경을 정비(행정안전부, 2025, p.12)’하는 사업이다. 보행안전에 영향을 미치는 다양한 부문별 개선 방안을 서로 유기적으로 연계함으로써, 생활권 전반의 환경에 대한 종합적, 집중적인 개선을 적극 장려하고 확산하기 위한 지원 수단이다. 2022년부터 매년 공모 과정을 거쳐 3~5개소의 사업 지역을 선정하고, 개소당 최대 3년까지 30억 원 이내의 교부세를 지원하고 있다. 2025년 9월 현재 대전 서구, 전남 담양군 등 총 11개소에서 사업이 추진되고 있으며, 교부세 지원과 지방비 매칭분(50%+50%)을 포함하여 총 582억 원 규

생활권 보행환경 종합정비 사업 추진 현황

구분	대상지	사업명	사업기간	사업예산(억원)
1차 연도 (2022년 선정)	대전 서구	마치광장 일원 생활권 보행환경 종합정비사업	2023~2025	국20+지20
	충북 단양군	모두가 함께 누리는 보행친화도시	2023~2024	국30+지30
	전남 담양군	담양읍 국수거리 생활권 보행환경 종합정비사업	2023~2025	국30+지30
2차 연도 (2023년 선정)	경북 칠곡군	북삼읍 일원 생활권 보행환경 종합정비사업	2024~2026	국25+지25
	경기 양평군	용문천년시장 주변 보행환경 개선사업	2024~2026	국23+지23
	전남 화순군	화순읍 진각로 생활권 보행환경 종합정비사업	2024~2026	국28+지28
	충남 예산군	예산장터광장 보행환경 조성사업	2024~2026	국15+지15
	울산 중구	병영막창거리 일원 보행환경 개선사업	2024~2026	국25+지25
	경남 거제시	고현동 중곡지역 보행환경 개선사업	2025~2027	국30+지30
3차 연도 (2024년 선정)	전남 고창군	중앙로 성산2길 보행환경 개선사업	2025~2027	국30+지30
	제주 제주시	제주시 전농로 사람중심도로 조성사업	2025~2026	국30+지40

출처: 행정안전부 내부자료 및 보도자료를 종합하여 작성.

모의 예산이 투입되고 있다. 또한 원활한 사업 추진을 위해, 교통, 토목, 도시설계, 건축과 공공디자인, 분야별 전문가들로 전담 자문단을 구성하여 계획 및 설계 방향과 지역별 현안에 대한 컨설팅을 제공하고 있다.

생활권 보행환경 종합정비 사업의 차별성과 기대효과

생활권 보행환경 종합정비 시범사업은 사업의 내용적, 공간적, 시간적 범위의 확장을 통해 기존의 전형적인 보행환경개선사업과 차별화를 지향하고 있다.

먼저 사업의 내용적 범위에서는 도로공간과 시설물 위주의 단편적인 개선을 넘어, 보행안전이라는 정책 목표를 달성하기 위해 관련된 다양한 기능과 요구사항*을 종합적으로 고려하도록 기획되었다. 일반적인 보행환경개선사업은 보도 설치와 시설물 정비, 교통안전시설과 교통정온화 시설 설치 등, 좁은 의미의 보행안전과 직결되는 내용 위주로 추진되어 왔다. 보도 위에 설치되는 가로시설물 디자인이나 보행자 편의시설 확충, 가로경관이나 장소성 측면의 설계요소들을 일부 고려하기도 했지만, 기본적으로 보행공간으로 규정된 범위를 넘어서는 전체적인 도로공

* 보행 네트워크, 주차 및 교통수요 관리, 속도관리와 교통정온화, 가로경관, 장소활성화, 도시방재와 기반시설 정비, 생활기반시설 접근성, 자전거와 대중교통 접근성 등

간이나 교통체계의 우선순위를 크게 바꾸긴 어려웠다. 나아가 자전거나 대중교통과의 연계, 방재·방범설계기법, 투수성과 물순환을 고려한 저영향설계기법(LID) 적용 등 미기후 대응과 관련된 요소 등도, 안전하고 지속가능한 도시 조성 및 밀접한 관련이 있음에도 불구하고 기존 사업에서는 적극적으로 다루어지지 못했던 부분이다. 본 시범사업에서는 다양한 계획 및 설계요소들을 폭넓게 수용하도록 사업 범위를 확장하는 한편, 계획 부문 간, 세부사업 간 유기적 연계를 통해 차별화를 도모하였다.

사업의 공간적 범위에서는, 지점이나 가로 단위의 국지적 개선이 아닌 연속적인 이동경로나 생활영역을 포함하는 ‘면적인 정비’를 지향하고 있다. 보행안전을 위협하는 과도한 교통량이나 과속, 무단주차, 부주의한 운전 행태, 불합리한 공간 배분과 같은 요인들은, 대체로 특정 지점에만 국한된 문제가 아니라 인접한 가로나 전체 네트워크 차원의 문제들과 구조적, 복합적으로 연결되어 있다. 이 중 일부만 개선할 경우 문제가 사라지지 않고 주변으로 전이되거나 오히려 더 왜곡, 심화할 우려가 있다. 전체 도시환경에서 ‘보행자 우선’의 공간이 드물고 예외적인 공간, 고립되고 단절된 공간으로 존재하는 것보다, 서로 연결되고 확장되어 일정 수준 이상의 ‘연속성과 일관성’을 보장할 때, 실제 사람들의 인식이나 행태에 더 실효성 있는 변화를 기대할 수 있다.

사실 지구나 구역 단위 면적 정비의 필요성은 본 시범사업 이전에도 여러 정책과 사업에서 일관되게 강조되어 온 지점이다. 1995년 어린이보호구역부터, 2008년 보행우선구역, 2012년 보행환경개선지구, 2020년 실험적으로 도입되었던 보행환경특화지구에 이르기까지 그 명맥이 꾸준히 이어져 왔다. 담장허물기(그린과깅)나 30생활도로, 보행자우선도로 시범사업의 사례에서는 초기에는 점이나 선 단위로 시작했으나, 점차 가로나 구역 단위의 연속적인 개선효과를 거둘 수 있도록 정비 대상을 집중 또는 확장하는 경향이 나타난다. 이러한 면적 정비의 연장선상에서, 본 시범사업이 ‘생활권’이라는 용어를 전면 채택한 것은 보행자들의 실제 생활영역을 중심으로 일상적인 보행 경험과 수요, 접근성 등을 더 적극적으로 반영하려는 취지이다. 이를 위해 사업의 직접적인 정비대상뿐 아니라, 지역적 맥락이나 전체 도시구조, 도시정책과의 연관성 속에서 대상지의 입지와 역할, 영향을 다각적으로 고려해야 한다.

생활권 보행환경 종합정비 사업의 차별성

내용적 범위 확장	공간적 범위 확장	시간적 범위 확장
교통시설 위주의 단편적 개선	점(點)/선(線) 단위 국지적 개선	단기성, 일회성 정비사업
→ 부문별, 세부사업별로 여러 개선목표와 수단을 연계, 조율	→ 지구(面) 단위 연속 정비로 환경과 행태 변화의 실효성 제고	→ 순차적 정비, 연쇄적 확산으로 중장기적 도시정책 전환에 기여
보행안전에 영향을 미치는 다양한 기능과 요구사항을 종합적으로 고려	일상생활 영역과 수요 반영, 지역적 맥락과 전체 도시구조에서 대상지 입지와 영향 고려	계획 및 협의 소요기간 고려, 세부 및 전후 사업 연계로 변화의 동력과 지속력 확보

마지막으로 사업의 시간적 범위 또한 확장되었다. 연도별로 추진되는 공모형 사업과 달리 최대 3년의 사업 기간 내에서 연속 지원을 받을 수 있다. 사업의 규모나 복잡성, 변화의 수위를 고려할 때 실제 계획과 설계 및 사전 협의 단계에 충분한 시간을 할애할 필요가 있다. 또한 대규모 단일사업처럼 전체 예산을 한꺼번에 집행하기보다는, 구간이나 분야별 세부사업으로 순차적, 점진적으로 추진하는 것이 바람직하다. 사업 초기에 작더라도 확실하게, 보행환경 개선의 효과를 가시화함으로써 나머지 사업에 대한 사회적 공감과 지지기반을 확보할 수 있다는 전략적 이점을 가진다. 나아가 시범사업 종료 이후에도 적절한 후속 및 연계 사업에 대한 관심과 투자가 지속되어, 보행자를 위한 변화의 경험이 인접 지역 및 도시 전반의 연쇄적인 변화로 이어질 수 있어야 한다. 이를 통해 단기적, 간헐적, 일회적 개선을 넘어, 도시 차원의 중장기적 정책 전환을 선도하는 계기가 되기를 기대하고 있다.

생활권 보행환경 종합정비 사업의 도전과제와 내실화 방안

선도사업의 차별성을 위해서는, 사업의 내용뿐 아니라 추진 방식에서도 통상적인 업무 범위나 익숙한 관행을 벗어나는 새로운 접근과 시도가 요구된다. 기존의 규정이나 절차, 지침을 따를 수 없고 참고할 만한 선행도 없는 상황에서 어디서부터 어떻게 시작해야 하는지, 다소 막연하고 어려운 사업으로 인식될 수 있다. 종합정비의 기본 취지는 모든 계획 부문을 다 담는 것이 아니라, 지역별 특성과 필요에 따라 유효한 요소들을 선별하고 조합하여 새로운 맞춤형 대안을 제시하는 데에 있다. 또한 단순히 여러

세부사업을 기계적으로 나열하는 수준을 넘어서 ‘유기적 연계’를 어떻게 이룰 것인지도 중요하다. 즉, 지자체 개별 사업에서는 시도할 수 없는, 종합적이고 협력적인 접근을 통해서만 도달할 수 있는 핵심 목표와 기대효과가 구체적으로 설정되어야 하며, 이것이 사업의 유효성, 지원의 당위성을 판단하는 중요한 기준이 된다.

자동차 위주로 치우쳐 있는 기존 환경에서 공간 배분과 이용방식의 획기적 변화 없이는, 보행자의 입지와 우선순위를 개선하기 어렵다. 그러나 차로 수 축소와 보도 확장, 일방통행 등 교통흐름의 변화, 주차환경 정비와 같은 요소를 적극적으로 다룰수록, 현지 주민과 이용자들에게도 낯설고 불편한 변화로 인식될 수 있다. 특히 많은 지역에서 공통으로 겪고 있는 노상주차 문제에 대해 대체 주차공간 확보, 주차허용 구역 정비와 단속을 비롯한 실효성 있는 관리운영 대책을 병행해야 한다는 지적이 있으나, 현실적으로 쉽지 않다. 일부 지역에서는 차로나 주차공간 축소에 대한 주민 우려와 반발, 갈등이 사업 지연 또는 무산의 위기로까지 이어지고 있다. 원칙적으로는 변화에 대한 수요와 기대가 있는 지역, 우호적인 협력과 소통이 가능한 지역을 우선 선정하는 것이 바람직하나, 공모 제안과 평가 단계에서는 예측에 한계가 있다. 지역 수용성 제고와 갈등관리 관점에서 단계별 실행전략을 마련하는 것이 매우 중요하다.

시범사업의 공모 요건으로 보행환경개선지구 지정과 지방비 매칭 50%에 대한 예산 확보, 사업추진체계와 협의체 운영 방안 등을 요구하고 있는데, 이는 지역 내 가용자원 확보와 사업계획안의 공론화를 통해 실현 가능성과 수용성을 높이기 위한 장치이다. 일반적으로 지자체와 전문가들이 사업계획안을 수립한 후 주민들에게 결과를 설명하고 동의를 구하는 방식으로는 실질적인 참여와 협력이 이루어지기 어렵다. 계획의 의제와 우선순위 선정, 설계 대안 구체화, 공간 배분과 시설물 배치 등 초기 구상 단계부터 충분한 소통과 협의 과정을 거쳐, 계획안이 찬반의 대상이 아니라 공동의 결과물로, 행정과 주민이 서로 대립이 아닌 협력과 공생 관계로 인식되는 것이 바람직하다. 택티컬 어버니즘의 기법을 적용하여 임시적이고 유연한 구조물로 계획의 일부를 미리 구현해보는, 일종의 사회적 실험 과정을 거치는 것도 도움이 된다. 변화의 효과를 체감하며 긍정적 여론을

형성할 수 있고, 우려되는 지점을 미리 확인해서 조정하거나 철회할 수도 있기 때문에 반대 의견을 가진 사람들도 조건부 수용과 설득이 가능하다.

조직 차원에서는 주로 교통안전이나 도로시설 위주의 정비사업을 다루어 온 부서와, 교통정책, 교통운영, 주차관리, 대중교통, 도시디자인이나 지역재생 및 활성화, 공원녹지나 하천 등 관련 부서별로 관점과 역할이 서로 다르다. 사업 추진에 앞서 지자체 차원에서 부서 간 협력과 조율을 위한 협의체 구성, 업무 범위와 권한 조정 등이 필요하다. 무엇보다 일선에서 사업을 기획하고 실행하는 담당자들의 역량과 의지, 적극성과 자율성이 뒷받침되지 않으면 원활한 사업 추진이 불가능하다. 주어진 업무를 충실히 수행하는 것을 넘어, 지역에 대한 이해와 애착, 개선에 대한 열망과 확신, 주도적인 목표 설정과 대안 탐색, 적극적인 현장 소통의 역할이 요구된다. 동기부여와 역량 강화를 지원하는 차원에서 혁신적인 보행환경 개선 기법, 사례에 대한 주기적인 교육과 컨설팅 기회를 제공하고, 각자 사업 추진 과정에서 경험하는 어려움과 해법을 공유하면서 실무적인 도움을 주고받고 있다.

보행안전을 위한 정책의 진화는 도시공간과 이용행태의 개선을 넘어 이제 지역의 계획과 사업추진과정 전반에 대한 혁신을 요구하고 있다. 공모 4년차에 접어들면서, 그동안 나타난 문제점과 현장의 요구를 반영하여 사업추진과 지원체계의 내실화가 필요한 시점이다. 국가적 차원에서 안정적인 재원을 확보하는 방안, 계획과 실행단계의 품질 향상 및 리스크 관리를 위해 공모 유형을 세분화하는 방안, 사업 일정 및 예산에 사회실험 관련 근거를 마련하는 방안, 전문가 자문단과 컨설팅을 통한 성과관리체계 고도화 방안, 완료된 사업에 대한 모니터링과 성과확산 방안 등이 검토되고 있다. 현장의 고민과 도전이 의미 있는 변화를 만들어내고, 안전하고 지속가능한 도시를 위한 정책에 더욱 적극적이고 획기적인 시도들로 이어지기를 바란다.

참고문헌

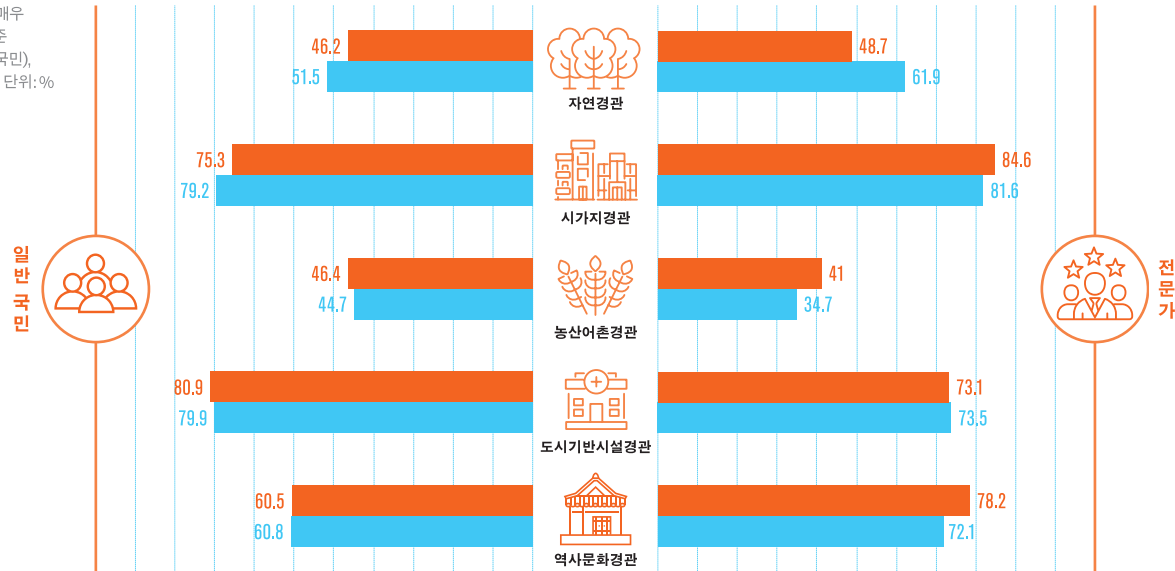
- 1 오성훈, 남궁지희, 김영지, 김명조, 서성화. (2022). 보행안전사업 관리지원방안 및 선도사업 표준모델 마련 연구. 행정안전부.
- 2 행정안전부. (2025.4.17-18). 2025년 보행안전 정책사업 안내 [워크숍 발표]. 교통사고 예방을 위한 지자체 교통안전 담당자 워크숍.

경관에 대한 국민들의 인식은 어떻게 변화했을까?

건축공간연구원은 경관정책이 추진된 이후 국토경관에 대한 국민들의 인식 변화와 수요를 파악하고 제3차 경관정책기본계획에 반영하고자 설문조사를 실시하였다. 2024년 6월 7일부터 4일간 일반 국민 1,000명, 40일간 전문가 147명을 대상으로 온라인 조사를 진행하였다. 통계자료실을 통해 조사 결과의 일부를 소개한다.

2019년
2024년

TOP2(좋아짐+매우
좋아짐) 응답 기준
N=1,000(일반 국민),
N=147(전문가), 단위: %



10년 전보다 '도시기반시설, 시가지, 역사문화경관은 개선되었다' 고 인식하는 반면, '자연경관과 농산어촌경관은 악화되었다' 고 인식

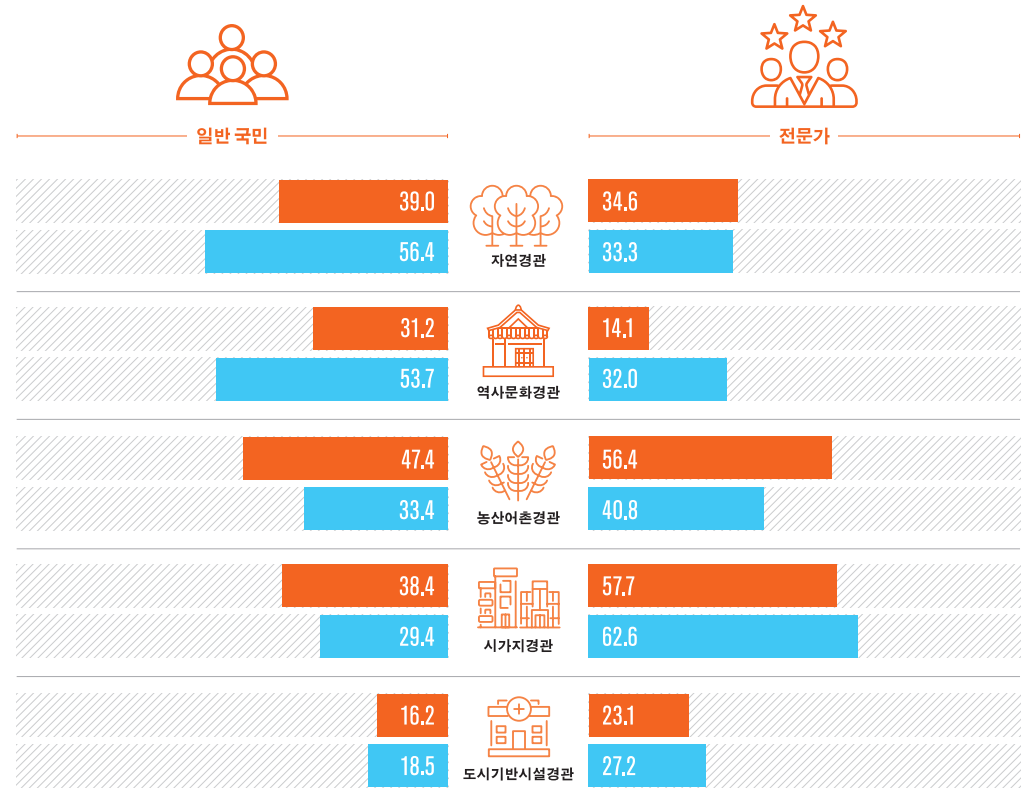
일반 국민과 전문가 모두 10년 전과 비교하여 도시기반시설 경관(79.9%, 73.5%)과 시가지 경관(79.2%, 81.6%), 역사문화경관(60.8%, 72.1%)이 개선되었다고 인식하는 응답이 높게 나타났다. 반면에 자연경관과 농산어촌경관은 악화되었다고 인식하는 응답이 상대적으로 높게 나타났다.

경관 변화에 대한 긍정적 인식 정도는 경관 유형별로 차이가 나타났다. 2019년 조사 결과와 비교하여 자연경관의 변화에 대해서는 일반 국민과 전문가 모두 긍정적인 인식이 증가하였으며, 특히 전문가는 크게 증가(+13.2%)하였다. 농산어촌경관의 변화에 대해서는 일반 국민과 전문가 모두 긍정적인 인식이 감소하였으며, 특히 전문가는 크게 하락(-6.3%)한 것을 볼 수 있다.

2019년
2024년

국민들은 어떤 경관을 가장 관리가 필요한 대상으로 생각할까?

종합순위(1+2순위) 응답 기준
N=1,000(일반 국민),
N=147(전문가), 단위: %



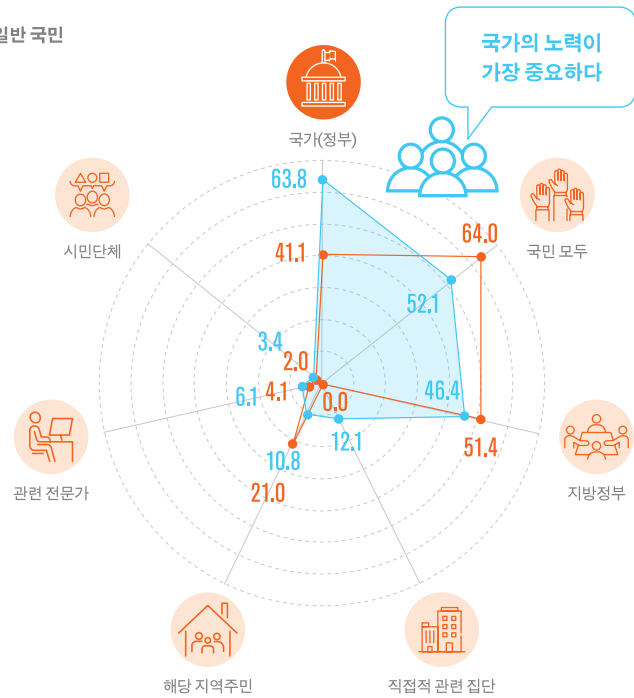
일반 국민들은 자연경관과 역사문화경관을, 전문가는 시가지경관을 주요 관리 대상으로 인식

2019년 조사 결과와 마찬가지로 우리나라 경관 가운데 관리가 필요하다고 인식하는 유형에 대해 일반 국민과 전문가 간에 뚜렷한 차이가 나타났다. 일반 국민들은 가장 관리가 필요한 경관 유형으로 2019년에는 농산어촌경관, 자연경관 및 시가지경관을 꼽았지만, 2024년에는 자연경관(+17.4%)과 역사문화경관(+22.5%)이라는 응답 비율이 크게 증가하여 이 두 유형을 우선순위로 인식하는 경향이 뚜렷해졌다. 반면에 농산어촌경관(-14.0%)과 시가지경관(-9.0%) 관리의 필요성에 대한 인식은 크게 감소하였다.

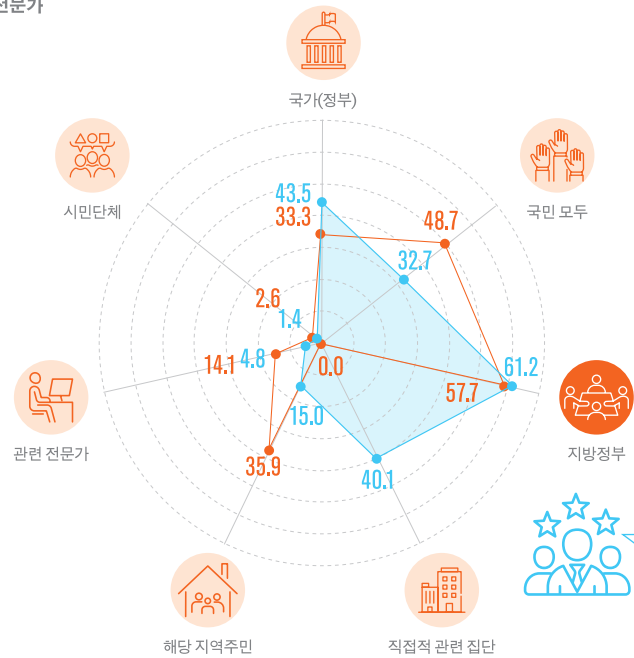
일반 국민들의 응답과는 대조적으로 전문가들은 가장 관리가 필요한 경관 유형으로 2019년에는 시가지경관, 농산어촌경관을 꼽았으며, 2024년에도 여전히 시가지경관에 대한 응답이 가장 높게 나타났다. 역사문화경관의 관리 필요성에 대한 인식은 전문가 집단에서도 크게 높아졌으며, 2019년 대비 17.9% 증가한 것으로 나타났다.

일반 국민과 전문가 모두 10년 전과 비교하여 농산어촌경관이 악화되었다고 인식하는 반면, 관리의 필요성에 대해서는 크게 공감하지 못하고 오히려 감소한 것을 볼 수 있다.

일반 국민



전문가



종합순위(1+2순위) 응답 기준, '직접적으로 관련이 있는 사람' 항목은 2024년도 조사에만 포함
N=1,000(일반 국민), N=147(전문가), 단위: %(복수 응답)

■ 2019년 ■ 2024년

Q 국민들은 경관의 형성과 관리를 위해 누구의 역할을 가장 중요하게 생각할까?

A 일반 국민은 국가의 노력을, 전문가는 지방정부의 노력을 가장 중요하게 인식하며, 일반 국민 스스로 국민 모두의 노력을 중요하게 인식

2019년 조사 결과와 비교하여 경관을 형성·관리하기 위한 주체로 일반 국민은 국가의 노력이 필요하다는 생각이 크게 증가(22.7%)하였으며, 전문가는 여전히 지방정부와 국가의 노력을 가장 중요하게 인식하는 것으로 나타났다.

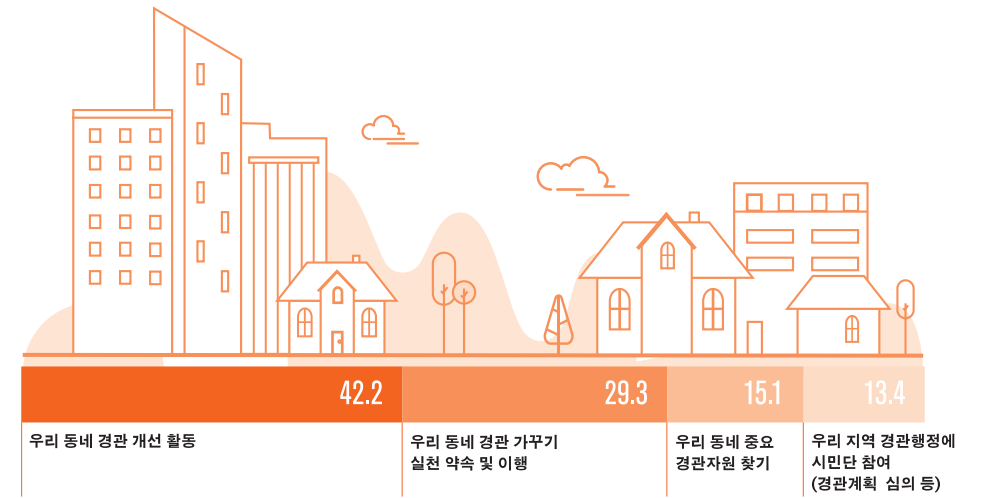
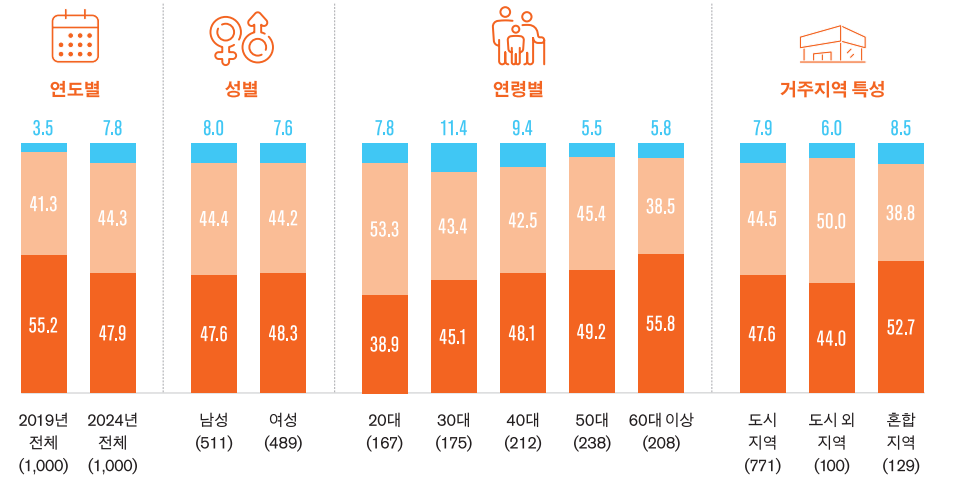
차순위로 일반 국민들은 '국민 모두(52.1%)', '지방정부(46.4%)' 순으로 응답하여 경관을 형성·관리하기 위해서는 국가 및 지방정부뿐만 아니라 국민 모두가 함께 노력해야 한다고 인식하는 것을 확인하였다. 반면에 일반 국민들은 직접적으로 관련이 있는 집단(12.1%), 해당 지역주민(10.8%), 관련 전문가(6.1%), 시민단체(3.4%) 등 개인의 노력에 대해서는 상대적으로 낮게 인식하는 경향이 나타났다.

전문가들은 경관을 형성·관리하기 위한 주체로 지방정부(61.2%), 국가(43.5%) 순으로 높게 나타났으며, 일반 국민과는 달리 직접적으로 관련 있는 집단(40.1%)에 대한 응답이 높게 나타난 점이 특징적이다.

Q 국민들은 경관을 형성·관리하기 위한 활동에 참여하기를 원할까?

■ 참여 의향 없음
■ 참여 의향 반반
■ 참여 의향 있음

N=922(경관 형성·관리 활동에 참여 의향 있음, 반반 응답자), 단위: %



A 일반 국민들의 경관 형성·관리 활동에 대한 참여 의향은 감소하고, 주체로서 직접적인 활동에 참여하는 것을 비교적 선호

일반 국민 2명 중 1명(47.9%)만이 경관 형성·관리 활동에 참여할 의향이 있다고 응답하였으며, 이는 2019년 조사 결과와 비교하여 크게 감소한 수치(-7.3%)다. 특히 여성(48.3%), 60대 이상(55.8%), 혼합지역(52.7%) 거주자의 참여 의향이 상대적으로 높게 나타났다.

참여를 희망하는 활동으로는 '우리 동네 경관을 개선하기 위한 활동'(42.2%)과 '우리 동네 경관을 가꾸기 위한 실천 약속 및 이행'(29.3%)이 높은 응답을 보였으며, 이어서 '우리 동네 경관을 구성하는 중요한 자원 찾기'(15.1%), '우리 지역 경관 관련 계획 수립, 심의 등의 행정절차에 시민단으로 참여'(13.4%)가 그 뒤를 이었다. 이러한 결과는 일반 국민들이 제도적 참여보다는 일상에서 실천할 수 있는 직접적인 활동을 더 선호하는 경향을 보여주는 것으로 해석된다.

2

이번 호 해외동향에서는 저층 주거지의 물리적·사회적 맥락을 유지하면서 점진적으로 주택 공급을 늘리기 위해 세밀한 리뉴얼 전략을 추진 중인 캐나다 토론토의 정책 사례를 살펴본다. 도쿄 시부야구 곳곳에 있는 아름답게 디자인된 공중화장실은 올해 빔 벤더스의 영화 '퍼펙트 데이즈'에도 등장하여 국내에도 친숙해졌다. 공중화장실을 도시디자인 자산으로 승화시킨 '도쿄 토일렛 프로젝트'의 의의와 그 안에 담긴 전략을 소개한다. 노인 인구의 증가로 노인요양시설(EHPAD) 설계 방향에 대한 논의가 뜨거운 프랑스의 사례 또한 담았다.

국내동향으로는 건축을 도시 정체성과 경쟁력의 핵심 자원으로 바라보고 이를 체계적으로 육성, 지원해 나가려는 서울시의 'K-건축문화 종합지원계획' 내용을 소개한다.

제리드 헬시 하우스진 완공 전경



스마트 클리스를 활용한 반 시계투의 화장실



자신이 쓰던 가구와 물품으로 자유롭게 방을 꾸미는 EHPAD



건축 도시 동향

건축과 도시공간

Vol.59

Autumn 2025

Trend Report

해외

저층 주거지 밀도 리뉴얼 전략
- 켄틀 텐시티 구현을 위한
토론토의 Sixplex 허용 정책과
시사점
044

생활인구 증대를 위한
도시디자인 전략
- 도쿄 토일렛 프로젝트
052

노인요양시설,
삶의 공간으로 나아가다
- 프랑스 미래의
EHPAD 모델
056

국내

서울시의 건축문화
확산을 위한 글로벌 전략
061

저층 주거지 밀도 리뉴얼 전략 - 켄틀 텐시티 구현을 위한 토론토의 Sixplex 허용 정책과 시사점 | 토론토의 Sixplex 정책은 과거의 도시계획이 인위적으로 제거하였던 전통적이고 다양한 주거 형태를 다시 합법화하는 규제 완화의 성격을 띤다. 이는 복잡한 신규 프로그램을 만들기보다 기존의 장벽을 제거하는 것이 더 효과적일 수 있다는 정책적 교훈을 담고 있다.

생활인구 증대를 위한 도시디자인 전략 - 도쿄 토일렛 프로젝트 | 시부야구의 도쿄 토일렛 프로젝트는 평범한 생활 인프라를 도시디자인의 새로운 자산으로 승화시킨 선도적 사례이다. 민간의 창의적 발상과 자원 제공, 그리고 공공의 협력과 지원이 결합하여 모두에게 열린 공중화장실이라는 도시 혁신을 실현한 것이다.

노인요양시설, 삶의 공간으로 나아가다 - 프랑스 미래의 EHPAD 모델 | 삶의 공간과 돌봄의 공간을 명확하게 구분하기 위해서는 거주 영역과 서비스 영역의 물리적 분리가 필요하다. 전문 공간은 입주자의 생활 공간과 근접하게 배치하되, 생활 공간 외부에 계획해야 한다.

서울시의 건축문화 확산을 위한 글로벌 전략 | 서울시가 수립한 K-건축문화 종합지원계획은 서울을 세계 건축문화의 중심 도시로 도약시키기 위한 청사진으로, 네 가지 핵심 전략을 축으로 한다. 각 전략은 단순히 건축가 개인을 지원하는 수준을 넘어 도시문화의 혁신과 글로벌 위상 제고를 동시에 지향한다.

저층 주거지 밀도 리뉴얼 전략

- 젠틀 덴시티 구현을 위한 토론토의 Sixplex 허용 정책과 시사점

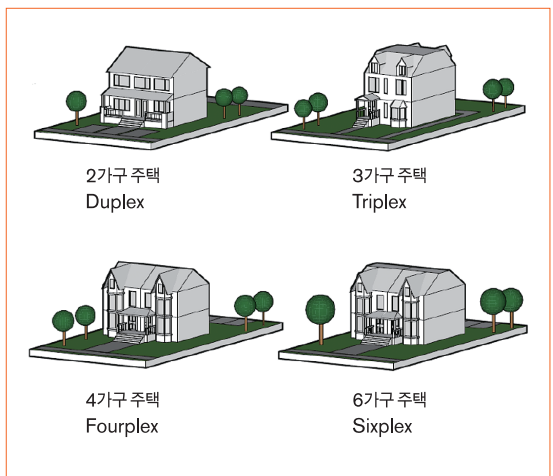
임성철

토론토대학교 도시혁신 석사과정

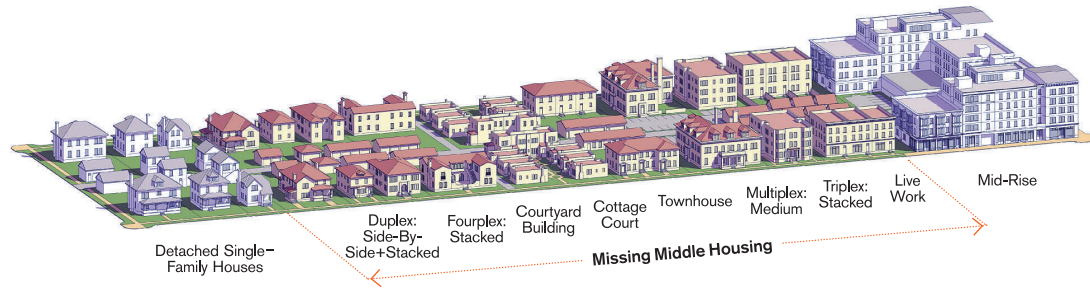
들어가며

2025년 6월 캐나다 토론토 시의회는 기존 저층 주거지역의 조닝(zoning) 체계를 개편하여 일부 지역에서 최대 6유닛(Sixplex)의 다가구주택 건설을 ‘기본 허용(as-of-right)’하는 새로운 밀도 확대 정책을 도입하였다(City of Toronto, 2025c; Toronto Realty Blog, 2025). 이 정책은 단순히 주택 수를 늘리는 것을 넘어 ‘젠틀 덴시티(Gentle Density)’라는 도시계획 패러다임의 전환을 보여주는 중요한 사례이다. 젠틀 덴시티는 대규모 고밀 개발이 야기하는 급격한 경관 변화와 공동체 해체를 지양하고, 기존 저층 주거지의 물리적·사회적 맥락을 유지하면서 점진적으로 주택 공급을 늘리는 ‘세밀한 밀도 확산(fine-grained intensification)’ 전략을 의미한다(City of Toronto, 2025c).

토론토의 이번 정책은 수십 년간 북미 도시들을 지배해 온 단독주택과 고층 아파트라는 이분법적 도시 구조에서 벗어나려는 시도이다. 도시의 주거용지 대부분을 단독주택으로 묶어 두는 배타적 조닝은 주택 공급 부족과 가격 상승의 핵심 원인으



저층 다가구 주택 유형 예시
출처: City of Toronto(2025b)



미싱 미들(Missing Middle) 주택 유형 구분
출처: Missing Middle Housing(2025)

로 지목되어 왔으며, 이로 인해 다양한 가구 형태와 소득 계층을 수용할 수 있는 듀플렉스, 트리플렉스, 저층 공동주택 등 ‘미싱 미들(Missing Middle)’ 주택 유형이 사라지는 결과를 낳았다(City of Toronto, 2025c). 토론토의 Sixplex 정책은 과거의 도시계획이 인위적으로 제거하였던 전통적이고 다양한 주거 형태를 다시 합법화하는 규제 완화의 성격을 띤다. 이는 복잡한 신규 프로그램을 만들기보다 기존의 장벽을 제거하는 것이 더 효과적일 수 있다는 정책적 교훈을 담고 있다.

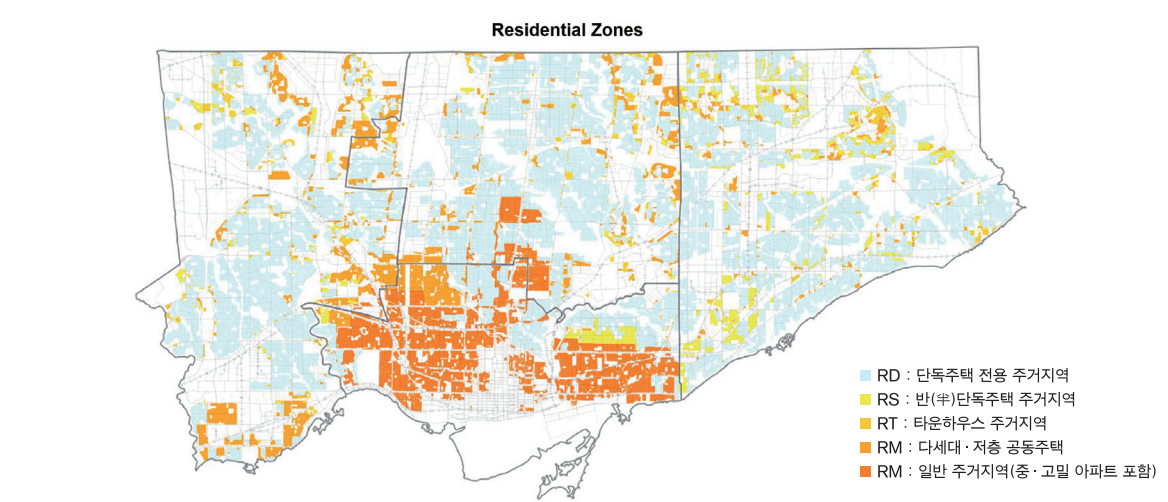
이 글에서는 토론토의 Sixplex 정책을 다각도로 분석하여 한국의 저층 주거지 리뉴얼 정책에 대한 실질적인 시사점을 모색해 보고자 한다. 이를 위해 정책이 수립된 배경과 구체적인 규제 설계 내용, 정책 수용 과정에서 나타난 시민들의 반응을 면밀히 검토할 것이다. 또한 정책이 현실 공간에서 어떻게 구현되는지를 설계 프로토타입과 실제 사례를 통해 분석하고, 최종적으로 한국의 도시 상황에 적용 가능한 정책적 원칙과 방향을 제언하고자 한다.

젠틀 덴시티의 부상과 토론토의 정책적 맥락

토론토의 Sixplex 정책은 도시가 직면한 구조적 문제를 해결하기 위한 장기적이고 점진적인 노력의

산물이다. 토론토의 도시 구조는 소수의 중심지에 고층 건물이 집중되고, 도시의 광활한 지역은 저밀도 단독주택으로 채워진 전형적인 ‘톨 앤드 스프롤(tall and sprawl)’ 형태를 띤다(City of Toronto, 2025c). 이러한 구조는 주택 선택의 폭을 제한하고, 주택 가격을 상승시키며, 자동차 의존도를 높이는 등 여러 도시 문제를 야기하였다. 시 당국은 이러한 문제를 해결하기 위해 기존 저층 주거지, 즉 ‘안정적이지만 정체되어 있지는 않은(stable but not static)’ 지역 내에서 점진적인 변화를 유도하는 전략을 채택하였다(City of Toronto, 2025c).

이러한 정책 방향의 핵심에는 ‘Expanding Housing Options in Neighbourhoods(EHON)’ 이니셔티브가 있다. EHON은 단일 정책이 아니라 수년에 걸쳐 단계적으로 밀도를 높여 가는 일련의 과정으로 설계되었다. 토론토시는 비교적 논란이 적고 기존 주택에 미치는 영향이 작은 후면 도로주택(Laneway Suites, 2018년)과 정원주택(Garden Suites, 2022년)을 우선 허용하며 주민들을 점진적인 밀도 변화에 익숙하게 만들었다(City of Toronto, 2025c). 이러한 초기 정책들의 성공적인 안착은 더 과감한 변화를 위한 정치적·사회적 기반을 마련하였다. 축적된 데이터와 경험은 이후



토론토의 주거지 조닝 분포 현황
출처: City of Toronto(2025b)

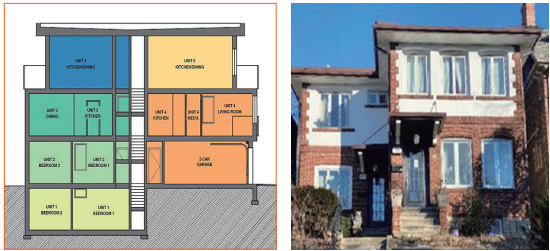
주 건물 내에 여러 가구를 허용하는 멀티플렉스 정책으로 나아가는 논리적 근거가 되었다. 2023년 시 전역에 4유닛(Fourplex)까지 허용하는 조례가 통과되었고, 이번 Sixplex 정책은 그 연장선상에서 추진된 것이다(City of Toronto, 2025c).

이러한 정책 변화는 캐나다 연방정부의 ‘주택 공급촉진기금(Housing Accelerator Fund: HAF)’이라는 외부적 촉매제에 의해 더욱 가속화되었다. HAF는 ‘기본 허용’ 방식의 조닝 개정을 통해 주택 공급을 늘리는 지자체에 재정적 인센티브를 제공하는 프로그램으로, 토론토시가 Sixplex와 같은 과감

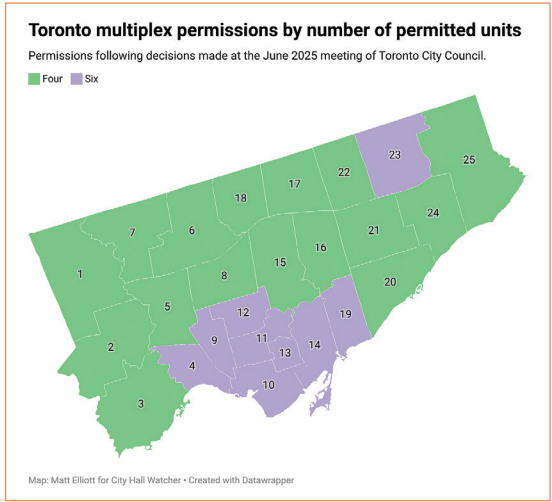
한 정책을 추진하는 데 중요한 동력을 제공하였다(City of Toronto, 2025c). 이처럼 토론토의 사례는 도시 내부의 장기적인 정책 학습과 외부의 전략적 인센티브가 결합하여 성공적인 도시계획 혁신을 이끌어 낸 과정을 보여준다. 이는 주민 반발이 심한 한국의 도시들이 점진적이고 증거에 기반한 정책 변화를 어떻게 설계하고 추진할 수 있는지에 대한 중요한 교훈을 제공한다.

토론토 Sixplex 허용 정책의 주요 내용과 특징

토론토 Sixplex 정책의 핵심은 복잡하고 불확실한 재량적 심의 절차를 제거하고, 명확한 규칙만 준수하면 누구나 다가구주택을 지을 수 있도록 허용한 ‘기본 허용(as-of-right)’ 방식의 도입에 있다(City of Toronto, 2025c). 이는 소규모 건축주나 개인 주택 소유주가 직면하는 가장 큰 장벽인 시간과 비용, 불확실성을 획기적으로 줄여 실질적인 주택 공급을 유도하는 핵심 메커니즘이다.



토론토의 Sixplex 주택 외부 전경과 내부 설계 단면도
출처: City of Toronto(2025b)



토론토 시의회 결정 이후 멀티플렉스(Fourplex vs. Sixplex) 허용 지역 분포
출처: Elliott(2025)

이 정책은 시 전역이 아닌, 시범 지역으로 선정된 9개 지역구에 우선 적용되었다(Toronto Realty Blog, 2025). 이는 전면 도입에 따른 정치적 부담을 줄이고 정책 효과를 면밀히 검토하기 위한 전략적 선택으로, 스카버러 북부 23번 지역구에서 시행된 선행 연구 및 시범 사업의 결과를 바탕으로 이루어졌다(City of Toronto, 2025c). 정책의 구체적인 내용은 주택 공급을 실질적으로 촉진하기 위해 여러 규제가 유기적으로 설계된 점이 특징이다. 각 규제

변화는 독립적으로 작동하는 것이 아니라 상호 보완적으로 설계되어 정책 목표 달성 가능성을 높인다.

첫째, 건물 높이 규제는 최대 10.5m로 기존 10m에서 0.5m 상향 조정되었다. 이 수치는 임의로 결정된 것이 아니라 6유닛을 실현하기 위해 반지하층의 활용이 필수적이라는 설계 분석에 기반한다. 0.5m의 추가 높이는 반지하층의 천장고를 높이고 지상으로 더 큰 창을 낼 수 있게 함으로써 채광과 환기 등 거주성을 획기적으로 개선하기 위한 목적을 가진다(City of Toronto, 2025c). 이는 정책 목표(유닛 수 증가)가 현실적인 설계 문제(반지하 공간의 질)를 어떻게 해결하는지를 보여주는 정교한 규제 설계의 사례이다.

둘째, 재정적 인센티브가 결합되었다. 기존에는 4유닛을 초과하는 주택 건설 시 상당한 금액의 개발부담금(Development Charges)이 부과되었으며, 이는 사업성을 저해하는 주요 요인이었다. 시 당국은 이러한 장벽을 인지하고, Sixplex 프로젝트에 대해 초기 6개 유닛까지 개발부담금을 면제하는 방안을 검토하고 추진하였다(City of Toronto, 2025c). 이는 규제 완화가 실질적인 건축 행위로 이어지기 위해서는 반드시 재정적 인센티브가 병행되어야 함을 보여준다.

토론토 Sixplex 허용 정책 주요 변경 사항 요약

규제 항목	기존 기준 (예: Fourplex)	신규 기준 (Sixplex 시범지역)	주요 특징 및 목적
최대 허용 유닛 수	4유닛	6유닛	단독주택 부지 내 주택 공급량 확대
허가 방식	기본 허용	기본 허용	재조닝 등 재량적 심의 절차 배제, 예측 가능성 증대
최대 건물 높이	10m	10.5m	반지하 유닛의 거주성(채광, 천장고) 개선 목적
개발부담금	4유닛까지 면제	6유닛까지 면제 검토	재정적 장벽 완화를 통한 사업성 증진
적용 건물 유형	단독주택	단독주택(신축 및 개조)	기존 건축물 재활용 및 점진적 변화 유도

출처: City of Toronto(2025c)

셋째, 정책의 적용 대상을 신축뿐만 아니라 기존 단독주택의 개조(conversion)까지 포함하여 적응적 재사용(adaptive reuse)을 장려하였다(City of Toronto, 2025c). 이는 전면 철거 없이도 주택을 공급할 수 있는 길을 열어주어 건설 폐기물을 줄이고, 기존 도시 조직을 보존하는 데 기여한다. 실제로 4유닛 멀티플렉스 허용 이후 발급된 건축 허가의 67%가 개조 프로젝트였다는 사실은 이러한 접근의 효과성을 입증한다.

**정책 수용 과정:
시민 의견과 이해관계자 반응**

토론토시의 Sixplex 정책 도입 과정은 일방적인 결정이 아닌, 광범위한 의견 수렴과 데이터에 기반한 소통을 통해 이루어졌다. 시 당국은 온라인 설문조사, 다수의 주민 공청회 및 전문가 간담회를 통해 다양한 이해관계자의 목소리를 정책 설계에 반영하고자 노력하였다(City of Toronto, 2025a; City of Toronto, 2025c).

2025년 3월부터 한 달간 진행된 설문조사 결과는 정책에 대한 시민들의 복합적인 시각을 잘 보여준다. 총 383명의 응답자 중 58%가 Sixplex 허용에 찬성하여 과반의 지지를 확인하였지만, 42%는 반대 의사를 표명하여 상당한 우려 또한 존재함을 드러냈다(City of Toronto, 2025a). 찬성 측은 주로 주택 공급 확대의 필요성, ‘미성 미들’ 주택의 중요성, 그리고 도시 외곽으로의 확산(sprawl)을 막는 친환경적 대안이라는 점을 지지 이유로 꼽았다(City of Toronto, 2025a).

반면 반대 측이 제기한 우려들은 젠틀 덴시티 정책이 해결해야 할 핵심 과제들을 명확히 보여준다. 가장 큰 우려는 기존 저층 주거지의 물리적 특성, 즉 ‘동네의 정체성(neighbourhood character)’

이 훼손될 수 있다는 점이었다(City of Toronto, 2025a). 특히 4층 높이의 건물이 들어설 경우 일조권과 사생활 침해, 주변 소규모 주택과의 부조화 등을 걱정하는 목소리가 높았다(City of Toronto, 2025a). 또한 주차 공간 부족, 교통 혼잡, 쓰레기 처리 문제, 학교와 상하수도 등 기존 기반시설의 용량 부족 문제도 주요 쟁점으로 부상하였다(City of Toronto, 2025a; City of Toronto, 2025c).

Sixplex 정책 관련 공공 설문조사 주요 쟁점 및 의견

주제	지지 의견	반대 의견 및 우려
디자인 및 동네 정체성	다양한 주택 유형 공급으로 활력 증진	기존 저층 주택과의 부조화, 일조권 및 사생활 침해
	도시 확산을 막는 친환경적 개발	4층 높이 건물에 대한 거부감, 일률적 정책 적용 반대
기반시설 및 서비스	기존 인프라의 효율적 활용	주차난, 교통 혼잡, 쓰레기 처리 문제 심화
	인구 감소 지역 활성화	학교, 상하수도 등 공공 서비스 용량 부족
주택 시장 및 경제	주택 공급 확대를 통한 가격 안정 기대	개발업자들의 투기로 인한 부동산 가격 상승 우려
	주택 소유주의 임대 수입 창출 지원	인근 주택의 자산 가치 하락 가능성

출처: City of Toronto(2025a)

토론토시의 대응 방식은 이러한 시민들의 우려를 단순한 반대로 치부하지 않고, 데이터를 통해 적극적으로 소통하였다는 점에서 주목할 만하다. 예를 들어 부동산 가치 하락에 대한 우려에 대응하기 위해 시는 전문 컨설팅 기관(N. Barry Lyon Consultants)에 연구 용역을 의뢰하였다. 연구 결과, Sixplex 허용이 인근 부동산 가치에 미치는 부정적인 영향은 미미하며, 오히려 더 저렴한 주거 옵션을 제공하여 주택 시장 안정에 기여할 수 있다는 결

론을 도출하였다(City of Toronto, 2025c). 또한 상하수도 등 기반시설 문제에 대해서도 ‘멀티플렉스 모니터링 프로그램’을 통해 지속적으로 영향을 추적하고, 장기적인 관점에서 수도 및 하수도 자본 개선 계획과 연계하여 관리할 것임을 밝혔다(City of Toronto, 2025c). 이러한 데이터 기반의 대응은 정책의 정당성을 확보하고, 막연한 불안감을 해소하며, 이해관계자들의 신뢰를 구축하는 데 결정적인 역할을 하였다.

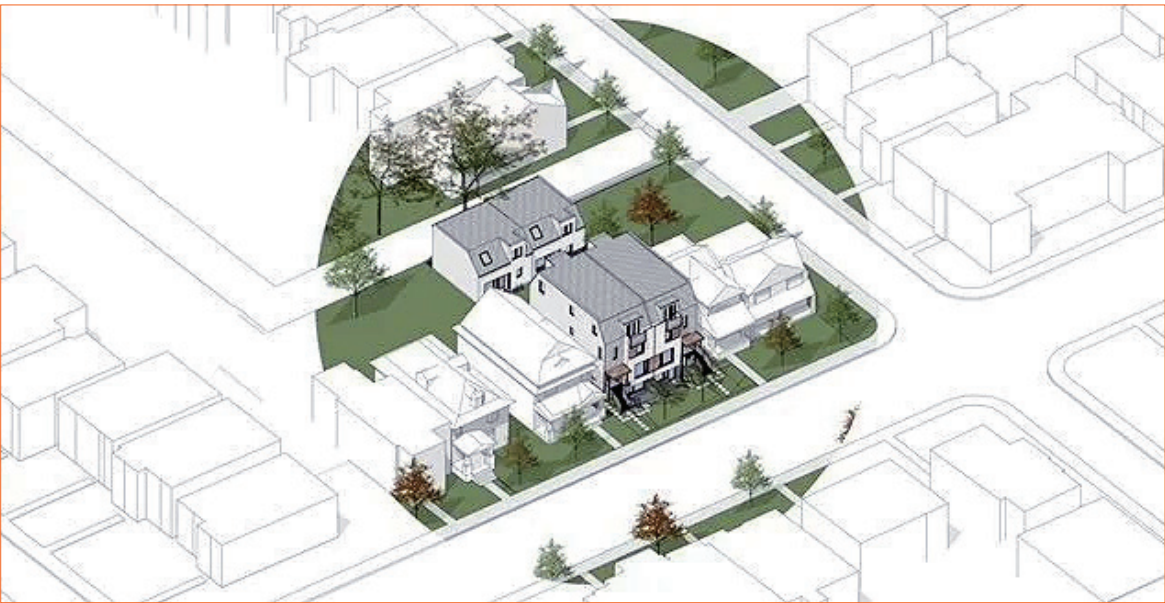
**젠틀 덴시티의 구현:
설계 프로토타입과 실현 사례 분석**

정책이 의도한 젠틀 덴시티가 실제 도시 공간에서 어떻게 구현될 수 있는지를 보여주는 것은 정책의 성공에 있어 매우 중요하다. 토론토시는 정책 입안 단계에서부터 건축설계 전문기관(ReHousing Canada)과의 협력을 통해 다양한 필지 유형에 맞는 Sixplex 프로토타입을 개발하여 정책의 실현 가

능성을 검증하였다(City of Toronto, 2025c).

이 프로토타입 분석에 따르면, 토론토의 일반적인 중규모(폭 10m) 및 광폭(폭 12.8m) 필지에서는 기존의 건축 법규 내에서 6개의 유닛을 충분히 수용할 수 있는 것으로 나타났다(City of Toronto, 2025c). 이 모델들은 최소 1개 이상의 가족형(방 2개 이상) 유닛을 포함하도록 설계되었으며, 주차 공간도 필지 특성에 맞게 후면 또는 건물 내 통합 주차 방식으로 해결하였다. 다만 도심부에 많은 협소 필지(폭 7.9m)의 경우 6개 유닛을 확보하기 위해서는 스튜디오나 원룸 형태의 소형 유닛 위주로 구성될 수밖에 없는 한계가 드러났다(City of Toronto, 2025c). 이는 모든 필지에서 동일한 결과를 기대하기보다는 필지 조건에 따라 유연한 접근이 필요함을 시사한다.

이러한 정책적 가능성이 현실화된 대표적 사례로 2025년 초 완공되어 실제 10세대가 한 필지에 거주 중인 ‘제라드 헬시 하우스(Gerrard Healthy



제라드 헬시 하우스 프로젝트 조감도
출처: Atkinson Architect(2025a)



제라드 헬시 하우스 완공 전경
출처: Atkinson Architect(2025a)

Housing)’ 프로젝트를 들 수 있다. 이 프로젝트는 단독주택이 있던 하나의 필지(50ft 폭)를 재개발하여 2개의 포플렉스(fourplex)와 2개의 후면도로 듀플렉스(laneway duplex)로 구성된 총 10개의 임대주택을 공급한 사례이다(Atkinson Architect, 2025b; Canadian Architect, 2025; Creative Communities, n.d.). 이 프로젝트의 가장 큰 특징은 zoning 변경이나 특별 허가(variance) 없이 기존 법규를 최대한 활용하여 기본 허용 원칙만으로 사업을 완료하였다는 점이다(Canadian Architect, 2025).

설계적으로는 지속가능성에 초점을 맞추었다. 패시브 하우스(Passive House) 인증을 목표로 하여 단열과 기밀 성능을 극대화하였으며, 화석연

료를 사용하지 않는 100% 전기 시스템(히트펌프, 에너지 회수 환기장치)을 도입하였다(Canadian Architect, 2025; Creative Communities, n.d.). 또한 탄소 배출량이 많은 콘크리트를 사용하지 않고 목구조와 보존처리목재 기초(preserved wood foundation)를 적용하여 건물 자체의 내재 탄소(embodied carbon)를 최소화하였다(Canadian Architect, 2025; Creative Communities, n.d.).

경제적으로도 이 프로젝트는 젠틀 텐시티의 잠재력을 보여준다. 건축비는 평방피트당 약 300달러로, 고층 콘도 건설비의 절반 수준에 불과하였다(Canadian Architect, 2025). 이러한 사업성은 온타리오주의 임대주택 부가세(HST) 면제와 토론토시의 포플렉스 개발부담금 면제와 같은 정부 인센티브가 결정적인 역할을 하였다(Canadian Architect, 2025). 이는 정책적 지원이 민간의 혁신적인 프로젝트를 어떻게 촉진할 수 있는지를 명확히 보여준다. 제라드 헬시 하우스 사례는 젠틀 텐시티가 단순한 구호가 아니라 정교한 정책, 혁신적인 설계, 그리고 재정적 인센티브가 결합될 때 비로소 고품질의 지속가능한 주거 대안으로 실현될 수 있음을 증명한다. 다만 이 프로젝트가 패시브 하우스와 같은 고성능 건축에 대한 깊은 이해를 가진 건축가와 개발자에 의해 주도되었다는 점은 중요한 함의를 가진다. 즉 성공적인 젠틀 텐시티를 확산하기 위해서는 단순히 zoning 규제를 푸는 것을 넘어 소규모 건축가와 개발자들의 전문 역량을 강화하고 지원하는 생태계를 조성하는 노력이 병행되어야 한다.

한국 저층 주거지 리뉴얼 정책에 대한 시사점

토론토의 Sixplex 허용 정책은 한국의 노후 저층 주거지 문제에 대한 새로운 해법을 모색하는 데 중요한 정책적 상상력을 제공한다. 토론토의 모델을 그

대로 적용할 수는 없지만, 그 기저에 깔린 핵심 원칙들은 한국의 도시재생 및 주택 공급 정책이 나아가 할 방향에 대해 깊은 통찰을 준다.

토론토 모델의 핵심은 ‘개별 필지 단위’의 점진적 변화를 ‘권리’로서 보장하는 상향식(bottom-up) 접근에 있다. 반면 서울시의 ‘모아타운’이나 ‘가로주택정비사업’과 같은 소규모 정비사업은 여러 필지를 하나의 사업 구역으로 묶어 개발하는 ‘블록 단위’의 하향식(top-down) 모델에 가깝다(Business Post, 2025; Factin News, 2025; Seoul Metropolitan Government, 2022). 이는 대규모 전면 철거 방식의 대안으로 제시되었지만, 여전히 다수 소유주 간의 복잡한 합의 과정을 거쳐야 하는 ‘프로젝트 기반’의 사업이라는 한계를 가진다. 토론토의 정책은 이러한 집단적 합의 과정 없이 개별 주택 소유주가 자신의 재산을 바탕으로 주택을 개선하고 공급할 수 있는 길을 열어주었다는 점에서 근본적인 차이가 있다.

결론적으로 토론토의 Sixplex 정책은 저층 주거지 문제를 해결하는 데 있어 ‘전면 철거’와 ‘현상 유지’라는 양자택일의 구도를 넘어설 수 있는 제3의 길, 즉 ‘점진적 진화’의 가능성을 보여준다. 한국의 도시들이 직면한 주택 문제와 도시 쇠퇴에 대응하기 위해서는 블록 단위의 거시적 정비 계획과 함께 개별 필지 단위의 미시적 변화를 촉진하는 듀얼 트랙(dual-track) 전략을 채택해야 보다 유연하고 지속가능한 도시의 미래를 만들어 갈 수 있을 것이다.

참고문헌

- 1 강민철. (2025.8.19). 서울시, 노후 저층주거지 5곳 ‘모아타운’ 추가 선정...3433세대 공급. 팩트인뉴스. <https://www.factinnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=208198>
- 2 김환. (2025.8.19). 서울시, 방화.미아 노후 저층주거지 5곳 3433세대 주택단지로 탈바꿈. 비즈니스포스트. https://www.businesspost.co.kr/BP?command=article_view&num=408163

- 3 내 손안에 서울. (2022.10.21). 2022년 하반기 모아타운 대상지 26개소 선정. 서울특별시. <https://mediahub.seoul.go.kr/archives/2005946>
- 4 Atkinson Architect. (2025a). Gerrard Healthy Housing. Retrieved September 4, 2025, from <https://atkinsonarchitect.com/projects/gerrard-street-zero-carbon-housing>
- 5 Atkinson Architect. (2025b). Gerrard Healthy Housing Update. Atkinson Architect Blog. Retrieved September 4, 2025, from <https://atkinsonarchitect.com/blog>
- 6 Canadian Architect. (2025.6). Editorial: Gentle density, in action. <https://www.canadianarchitect.com/editorial-gentle-density-in-action/>
- 7 City of Toronto. (2025a). Sixplexes Citywide Study: Expanding Multiplex Permissions Consultation Input and Survey Results. <https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2025/05/9055-city-planning-multiplex-sixplex-citywide-survey-results.pdf>
- 8 City of Toronto. (2025b). Sixplexes Citywide Study: Expanding Multiplex Permissions Storyboard. <https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2025/04/9613-city-planning-multiplex-6-plex-multi-units-storyboard.pdf>
- 9 City of Toronto. (2025c.5.28). Housing Accelerator Fund: Expanding Permissions in Neighbourhoods for Low-Rise Sixplexes - Final Report. (Report to Planning and Housing Committee). <https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2025/ph/bgrd/backgroundfile-255769.pdf>
- 10 Creative Communities. (n.d.). Gerrard Healthy House. Retrieved September 4, 2025, from <https://creativecommunities.ca/gerrard-healthy-house/>
- 11 Elliott, M. (2025.6.30). Toronto City Council nixes six. City Hall Watcher. <https://toronto.cityhallwatcher.com/p/toronto-city-council-nixes-six>
- 12 Missing Middle Housing. (2025). Missing Middle Housing: Filling the gap between single-family and apartment buildings. <https://missingmiddlehousing.com>
- 13 Toronto Realty Blog. (2025.6.25). Much ado about multiplexes. <https://torontorealtyblog.com/blog/much-ado-about-multiplexes/>

생활인구 증대를 위한 도시디자인 전략 - 도쿄 토일렛 프로젝트

신형준
인천연구원 부연구위원

들어가며

도쿄 시부야구에는 기존의 어둡고 꺼려지던 공중화장실을 세련된 도시디자인 자산으로 탈바꿈시킨 독특한 프로젝트가 있다. 바로 도쿄 토일렛 프로젝트(The Tokyo Toilet Project)다. 일상 인프라인 공중화장실을 디자인 혁신을 통해 모두가 안심하고 쓸 수 있는 공간으로 바꾸었으며, 도시환경 개선과 사회적 포용을 동시에 추구하였다. 이 글은 2025년 5월 필자의 시부야구 현지 답사와 구청 담당자 인터뷰를 바탕으로 이 프로젝트의 추진 전략과 성과를 분석한 것이다. 특히 공중화장실을 도시디자인 자산으로 승화시킨 디자인 전략과 민간주도·공공협력의 추진 구조에 주목하며, 이를 통해 국내 생활SOC 정책에 줄 수 있는 시사점을 모색한다.*

프로젝트 개요 및 민·관협력 추진 과정

이 프로젝트는 2018년, 유니클로의 지주회사인 패스트리테일링 그룹 창립자 야나이 고지의 기부 의사에서 비롯되었다. 그는 “장애인도 편히 사용할 수 있는 올림픽 유산을 만들고 싶다”라는 취지로 자금을 출연하였고, 이는 이미 2017년 시부야구와 일본 재단 간 포괄 협정을 기반으로 구체화되었다. 일본 재단이 사업 주체가 되고, 시부야구가 행정 지원을 맡는 방식으로 민간주도와 공공협력이 결합된 구조가 마련된 것이다.

프로젝트의 철학적 방향을 제시한 인물은 휠체어 테니스 선수 출신의 야나기이 야스하루였다. 그는 ‘누구도 화장실과 무관하게 살 수는 없다’는 생각을 바탕으로 “진정한 ‘환대(おもてなし)’는 모두를 포용하는 공공공간에서 구현되어야 한다”라

* 이 글은 인천연구원에서 2025년 역점과제로 수행 중인 ‘인구감소 시대의 도시활력, 생활인구 인천구상’ 과정에서 추진한 일본 답사와 시부야구 관계자 인터뷰 내용을 토대로 작성되었다.

고 주장하였다. 이에 따라 단순한 편의시설 개선을 넘어 ‘누구든 사용하고 싶은 특별한 공간’을 만드는 디자인 실험으로 발전하였다.

2020년 8월 첫 시설 개방을 시작으로 2023년 3월까지 시부야구 내 17개 화장실이 완공되었다. 안도 다다오, 반 시게루, 구마 겐고 등 세계적 건축가와 디자이너 16명이 참여해 독창적인 작품을 선보였다. 사업비는 전액 민간 재원으로 충당되어 직접적인 건설비에는 공공 재원이 투입되지 않았다. 덕분에 복잡한 예산 심의와 입찰 절차를 생략할 수 있었지만, 도시공원·도로·관광 등 여러 부서 간 협의로 행정 부담은 적지 않았다. 시공은 다이와하우스공업이 일괄 담당하였고, 시부야구는 토지 제공과 인허가를, 일본재단은 예산 집행과 디자인 조율을 맡았다. 2024년 4월부터는 운영 주체가 시부야구로 이관되었으며, 재단은 일정 기간 관리협의회 참여와 재정 지원을 지속하였다.

디자인 전략: 일상 인프라의 혁신적 재창조

도쿄 토일렛 프로젝트의 핵심 전략은 평범한 공중화장실을 디자인과 기술을 활용하여 도시 자산으

로 재창조하는 데 있었다. 일본재단은 ‘어둡다, 더럽다, 냄새난다, 무섭다’라는 공중화장실의 이미지를 극복하겠다고 세계적 건축가들의 창의성을 모았다. 그 결과 조성된 17개 시설은 각각 독창적인 미관과 실용성을 갖추며, 주민과 방문객 모두가 안심하고 사용할 수 있는 공간으로 거듭났다. 디자인은 입지 맥락에 따라 달라졌다. 주택가의 화장실은 작은 파빌리온처럼 동네에 스며들었고, 변화가의 시설은 조형미로 눈길을 끌어 안전한 장소로 인식되도록 하였다. 모든 시설은 휠체어 이용자와 유아 동반자까지 고려한 유니버설 디자인 원칙을 적용하였다.

대표 사례로 반 시게루의 투명 화장실은 스마트 글라스를 활용해 비어 있을 때는 내부가 보이고, 사용 시 불투명해지는 방식으로 청결과 안전을 동시에 확보하였다. 밤에는 공원을 밝히는 랜턴처럼 기능해 주민들에게 ‘안심된다’거나 ‘멋지다’는 평가를 받고 있다고 한다. 또 다른 사례는 구마 겐고의 ‘숲속 산책을 콘셉트로 한 화장실’이다. 숲속 산책로에 다섯 동의 목재 오두막을 흩어 배치하여 가족·어린이·장애인용 등 용도를 나누고 자연 속 경관과 어우러지게 하였다. 이는 폐쇄적이지 않고 환

02
12월
19일



스마트 글라스를 활용한 반 시게루의 화장실



구마 겐고가 설계한 목재 외관의 화장실



쉽터로도 활용되는 안도 다다오의 화장실



도쿄 토일렛 프로젝트로 조성되어 일상의 풍경이 된 공중화장실 시설

기와 개방감을 높여 안전성과 다양성을 동시에 담보하였다.

안도 다다오의 화장실은 원형 동선과 반투명 벽체로 막힌 구석을 없애고, 비가 와도 머물 수 있는 작은 쉼터로 기능하게 하였다. 작지만 도시 풍경 속 하나의 장소가 되길 바랐던 건축가의 의도처럼, 실제로 주민들이 산책하다 쉬어 가는 커뮤니티 공간이 되었다.

이 외에도 음성인식 기술, 그래픽 아트를 활용한 포토존형 시설 등 다양한 해법이 적용되었다. 그러나 공통된 지향점은 성별, 연령, 장애를 넘어 모두

가 편리하고 안전하게 쓸 수 있는 화장실을 만드는 것이었다. 이 과감한 시도가 시부야구 공중화장실을 지역과 관광객 모두에게 사랑받는 도시 자산으로 바꾸어 놓았다.

운영과 성과: 유지관리, 이용자 반응 및 사회적 영향

프로젝트는 완공 이후의 운영과 관리까지 치밀하게 설계되었다. 시부야구의 일반 공중화장실(50여 개)은 하루 1회 청소가 그치지만, 도쿄 토일렛 프로젝트의 17개 시설은 하루 수차례 청소가 이뤄진다. 여

기에 통일된 유니폼과 친절한 인사, 화장실 진단 전문가의 정기 점검 등이 더해지면서 서비스가 돋보이는 시설로 인식되고 있다.

이용자 반응은 대체로 긍정적이다. 주민들은 “밤에도 환해 안전하다”라거나 “화장실이 이렇게 쾌적할 수 있나”라는 반응을 보이고 있다. 각 시설의 테마가 주는 즐거움도 호평을 받았다. 그러나 일부 명소화된 시설은 관광객 증가로 붐비며 불편이 발생하였다. 이에 구청은 청소 인력과 안내 표지를 증강하고 있다. 국제적으로도 주목받았다. 빔 벤더스 감독의 영화 ‘퍼펙트 데이즈’와 칸 국제광고제 수상은 시부야구 화장실을 세계적 화제로 만들었다.

그러나 특수 디자인·기술로 인한 높은 관리 비용, 투명 화장실의 겨울철 기술 보완, 노숙인 이용 문제 등은 여전히 해결해야 할 숙제이다. 요컨대 이 프로젝트는 디자인 혁신뿐 아니라, 지속가능한 관리 체계의 중요성을 보여주는 사례이다.

한편 2024년 4월 운영이 시부야구로 이관되면서부터는 일반 화장실과 동일하게 1일 1회 청소 기준에 맞춰 예산이 배정되었다. 추가 청소(하루 2회)는 별도 예산이 없어 자원봉사자 참여에 의존하는 실정이다. 이는 프로젝트 운영 초기의 높은 관리 수준을 장기적으로 유지할 수 있을지에 대한 과제로 남아 있다.

나가며

시부야구의 도쿄 토일렛 프로젝트는 평범한 생활 인프라를 도시디자인의 새로운 자산으로 승화시킨 선도적 사례이다. 민간의 창의적 발상과 재원 제공, 그리고 공공의 협력과 지원이 결합하여 모두에게 열린 공중화장실이라는 도시 혁신을 실현한 것이다.

이 경험은 국내 도시에도 중요한 교훈을 남긴

다. 작은 공간에도 품격 있는 디자인을 붙여넣을 수 있으며, 민간주도·공공협력을 통해 재정적 제약을 극복할 수 있고, 조성 단계에서 운영과 유지·관리까지 고려할 때 비로소 지속가능성이 담보된다.

특히 최근 강조되는 생활인구 개념과도 긴밀하게 맞닿아 있다. 생활인구는 단순 거주 인구를 넘어 일, 휴식, 소비를 위해 오가는 사람들의 총량을 의미한다. 공중화장실 같은 생활 인프라는 이들의 체류 만족도를 좌우하는 핵심 요소이다. 쾌적하고 안전한 화장실은 머무르고 싶은 도시 환경을 만들고, 이는 곧 생활인구 증진과 지역 활력 강화로 이어진다.

결국 도쿄 토일렛 프로젝트는 ‘작은 인프라에서 시작하는 도시디자인 혁신’의 가능성을 보여준다. 생활SOC 개선은 국내 도시가 새로운 경쟁력을 확보하는 길이 될 것이다.

참고문헌

- 1 Shibuya City. (2023.1). 「THE TOKYO TOILET」プロジェクト発起人と語る、ソーシャルイノベーション×アートの力.
- 2 Shibuya City. (n.d.). THE TOKYO TOILET. <https://tokyotoilet.jp/en/>(검색일: 2025.8.20.)
- 3 The Nippon Foundation. (2023.6). 「THE TOKYO TOILET」プロジェクト全17カ所の公共トイレ整備完了 日本財団から渋谷区へ公共トイレを譲渡. <https://www.nippon-foundation.or.jp/who/news/pr/2023/20230623-90987.html>(검색일: 2025.8.20.)
- 4 The Nippon Foundation. (2024.4). THE TOKYO TOILET. <https://www.nippon-foundation.or.jp/what/projects/thetokyotoilet>(검색일: 2025.8.20.), https://files.city.shibuya.tokyo.jp/assets/12995aba8b194961be709ba879857f70/70f4778751dd403796b27fbde9a91e55/assets_kusei_230101_web_1-3.pdf(검색일: 2025.8.20.)

노인요양시설, 삶의 공간으로 나아가다 - 프랑스 미래의 EHPAD 모델

유무중

계원예술대학교 건축디자인과 겸임교수

병실로서 노인요양시설

노인들이 (의학적으로) 잘 보살핌을 받는 장소, 하지만 그다지 매력적이지 않은 곳. 이것이 바로 무의식 속의 노인요양시설(EHPAD)의 간략한 이미지이다. 프랑스의 기존 EHPAD는 거주시설로 우리나라의 요양원과 다소 다르다. 돌봄이 필요한 노인이 들어가는 것은 비슷하나 프랑스에서는 입소한 사람을 환자의 개념보다는 주민의 개념으로 받아들인다. 평면조직에서 그 공간 개념이 잘 드러나는데, 6인실이 기본인 우리나라의 평면과는 달리 1인실과 2인실 스튜디오로 구성된 실 배치가 단적인 예이다.

2002년 EHPAD가 공식 설립되면서 프랑스의 요양시설 모델은 고령화와 고령자의 자율성 상실 문제에 대한 지속가능한 해결책을 제시하는 데 나름 성공을 거두었지만, 노인과 그 가족들이 편안하게 생활할 수 있는 생활 공간을 조성하는 데는 한계가 있었다. 특히 코로나19 유행과 팬데믹 상황은 EHPAD 거주자들에게 심각한 피해를 주었을 뿐만 아니라, 그 가족들과 이를 돌보는 종사자들에게도 큰 충격을 안겨 주었다. 감염병 예방을 이유로 많은 노인들이 외부와 철저히 단절된 채 고립되었으며, 가족조차 접근할 수 없는 상황에 놓였다. 동시에 이 위기는 EHPAD 시설들이 오늘날 어떤 모습으로 기능하고 있으며, 그 운영 방식과 수용 대상이 어떠한지 성찰하게 하는 계기를 제공하였다.

실제로 팬데믹 위기 중 부각된 여러 문제들은 이미 이전부터 제기되어 온 것이었다. 예를 들어 시설의 의료화 수준, 변화된 거주자 특성에 비해 구조적으로 부족한 인력, 윤리성과 개인의 자유에 관한 문제, 1차 의료 및 병원과의 연계 문제, 건축적 진화의 방향성, 시설 이용에 따른 본인 부담금, 일부 입소자의 사회적 고립, 관련 직종의 매력도 저하, 그리고 신기술이 미치는 영향 등이 그렇다. 이러한 문제

의식은 외부 전문가나 시민 사회뿐 아니라 운영 주체들에 의해서도 적극적으로 제기되어 왔다. 또한 프랑스의 고령화 사회 진입과 함께 기존 EHPAD 모델의 한계점이 드러난다.

팬데믹 이후 2021년 프랑스 지역보건기관(ARS)*은 모든 이해관계자와 함께 새로운 EHPAD를 구축하기 위한 아이디어 회의를 연방 및 부처 위원회와 가지며 초기 지역 논의를 시작하였다. 첫 번째 회의 이후 이러한 변화에 대해 업계의 모든 이해관계자를 강력히 지원하는 것이 필수적이라는 결론이 나왔다. ARS는 이러한 논의를 부처 차원에서 워크숍 형식으로 진행하기로 하였다. 특히 2022년 4월부터 6월까지 옥시타니(Occitanie) 지역에서 13건의 부처 워크숍이 개최되어 미래 EHPAD에 대한 공동 비전을 구축하고 부동산 담당자들을 지원하기로 하였다.

또한 민간 부분에서는 각 분야의 전문가와 업계 리더들이 모여 만든 마티에르 그리즈(Matière Grise) 싱크탱크에서 '미래의 EHPAD가 오늘부터 시작된다'는 주제로 네 번째 연구를 진행하였다. 이후 건축공간을 근본적으로 바꾸기 위한 몇 가지 제안을 내놓기 시작하였다. 그렇다면 과연 프랑스가 추구하는 미래의 요양시설은 어떤 조건을 갖추고 있을까?

병실에서 집으로, 삶의 연장이 되는 요양시설

먼저 '거주하는 집'이어야 한다는 것이다. 이는 단순히 수용되는 공간이 아니라 개인이 공간을 소유하고 꾸미며 자기 리듬에 맞게 생활할 수 있는 곳이어야 함을 의미한다. 우선 자신의 공간을 꾸미고, 개인화하고 익숙하게 만들 수 있어야 한다. 그리고 편안하고 안전하게 지낼 수 있어야 한다. 마지막으로 기관의 운영 리듬이 아니라 자신의 생활 리듬에 따라



자신이 쓰던 가구와 물품으로 자유롭게 방을 꾸미는 EHPAD.
출처: Groupe SOS Seniors 홈페이지(<https://www.groupe-sos-seniors.org/ehpad-paul-bertololy/>)

살 수 있어야 한다.

그러나 오늘날 대부분의 요양원 생활은 직원들의 근무 일정에 맞춰 운영된다. 프랑스인의 90%가 '집에서 나이 들고 싶다'고 응답하였고(Korian 재단 조사), 62%는 '집처럼 느낀다는 것은 곧 스스로 생활 리듬을 정할 수 있는 자유'라고 답하였다. 그도 그럴 것이 현재의 요양원은 무엇보다도 거주자의 안전을 강조한다. 그래서 이는 종종 엄격한 생활 규칙을 강요하는 결과를 낳는다. 따라서 2030년의 요양시설은 우선 거주민의 자유로운 선택을 보장하고, 그다음에 안전을 확보하는 방향으로 바꾸려 한다.

결과적으로 현재 요양원의 건축은 의료와 사회복지 분야에서 병원 중심적 성향에서 벗어나 형성되었지만, 공간 배치에서는 여전히 병원의 특징을 고수하고 있다. 무엇보다 돌봄과 그 조직 방식이 그렇다. 또한 개별화에 대한 요구가 점점 커지고 있

* ARS(Agence Régionale de Santé)는 중앙정부의 보건 정책을 각 지역 특성에 맞게 시행하고 지역 보건 시스템 전반을 총괄하는 역할을 한다. 2010년에 설립되어 공공 보건, 질병 예방, 의료위기 관리 등 지역 주민의 건강과 의료 접근성을 높이기 위해 노력하고 있다.

음에도 불구하고 여전히 집단적 운영 방식이 우선 시되고 있다.

따라서 2030년까지는 ‘돌봄’을 배치하는 방식에 대해 재고할 필요가 있다. 거주자들에게 돌봄이 반드시 필요하다는 점을 부정할 수는 없으나, 그것이 언제나 어디서나 우선시되는 것은 더 이상 원치 않는다. 이제는 ‘돌봄의 장소’와 ‘삶의 장소’ 사이의 딜레마에 단호히 답해야 할 때이며, 이에 따라 2030년의 EHPAD를 건설해야 한다. 이는 의료 서비스의 축소를 의미하는 것이 아니며, 오히려 의료 전문 역량의 강화와 돌봄 서비스의 질적 향상을 통해 이루어져야 한다.

이렇게 삶의 공간과 돌봄의 공간을 명확하게 구분하기 위해서는 거주 영역과 서비스 영역의 물리적 분리가 필요하다. 전문 공간은 입주자의 생활 공간과 근접하게 배치되되, 생활 공간 외부에 계획해야 한다. 실제로 영국의 일부 시설에서는 돌봄 공간이 완전히 사라졌다. 요양사는 복도 벽에 설치된 패널 뒤에 숨겨진 컴퓨터와 태블릿을 사용하여 기록을 작성한 후 패널을 닫으면 주변 환경은 다시 주거 공간의 모습으로 유지된다. 또한 생활 단위 내에서 흔히 볼 수 있는 ‘수족관형’ 간호 공간, 즉 거주자의 삶 속에 돌봄이 침투하는 공간적 상징 역시 사라져야 한다. EHPAD 안에서도 ‘돌봄은 삶 속의 하나의 팔호일 뿐, 예외적 순간으로 머물러야 한다’.

실내 공간에 있어서 모든 디자인은 주거적 측면의 기준이 우선되어야 한다. 바닥재는 기존의 기능주의적 재료(일반적 비닐 바닥재, 유리섬유 벽지 위의 사틴 페인트 등)에서 벗어나야 한다. 예를 들어 고급 PVC, 컬러 리놀륨, 세척 가능한 카펫 등을 사용할 수 있으며, 특정 구역에서는 비용을 고려하여 대형 타일(마루나 석재 모방)이나 접착·코팅 처리한 원목 마루 등을 적용할 수 있다. PVC 걸레받

이는 배제하고, 대신 원목을 사용하거나 벽체 마감으로 가려야 한다.

벽은 무광 페인트(필요하다면 얇은 유리섬유 벽지)를 기본으로 하고, 섬유 벽지 등을 사용할 수 있다. 보호 패널은 PVC 대신 라미네이트 패널이나 원목 마감재를 선호하며, 나아가서는 중간 보조 가구를 설치하여 이동식 카트를 줄임으로써 불필요한 보조 장치를 최소화한다. 손잡이 또한 PVC 대신 원목을 사용해야 한다.

천장의 경우 대형 공용 공간이나 기술 공간을 제외하고는 가급적 가짜 천장을 없애고, 필요시에도 최대한 은폐하여 주거용 건물처럼 노출된 콘크리트 슬래브를 유지하는 것이 바람직하다. 이는 동시에 상당한 비용 절감 효과를 가져온다.

방화문은 벽체와 통합된 슬라이딩 도어를 사용해 시각적으로 드러나지 않게 처리할 수 있다. 공용 공간의 가구 역시 가정적 분위기를 반영해야 한다. 인체공학적 설계와 안전성을 확보하되, 일반 주거 공간처럼 다양한 형태와 색상 그리고 포근한 디자인을 적용해야 한다. 직물은 눈부심이 없는 고급스러운 재질로 하고, 쿠션을 풍부하게 두어야 한다. 입주자에게 개방된 치료용 주방은 일상 가정에서 볼 수 있는 브랜드의 가구를 적용하되, 안전장치를 더한다. 또한 원목으로 된 중고 가구를 구입하거나 재활용해 전통적 가정문화의 중심 요소를 되살려야 한다.

입주자의 방, 즉 거주 공간은 단순히 머무는 곳이 아니라 ‘자신의 집’이며, 이는 곧 연관된 자유의 향유를 의미한다. 그렇지 않으면 단지 형식적인 ‘연극’에 불과하다. 따라서 입주의 과정은 ‘입소(admission)’가 아니라 ‘이사(emménagement)’로 설계·운영되어야 한다. 즉 입주자와 가족은 가구 배치, 침대 위치, 벽 마감, 색상, 장식, 조명 등을 폭넓게 선택할 자유를 가져야 한다. 그리고 이를 위한



같이 거주하는 친구들을 자신의 방으로 초대하여 식사도 자유롭게 할 수 있다.
출처: <https://www.auxandre-gestion-patrimoine.fr/blog/decouvrez-les-caracteristiques-essentielles-dune-chambre-dehpad-ideale/>

충분한 시간과 여유 공간(허용 인원 외의 예비실)이 제공되어야 한다.

공용 공간 역시 개인의 자유가 보장되는 삶의 장이 되어야 한다. 입주자와 가족은 공용 공간을 자유롭게 꾸미고 직원을 비롯한 자원봉사자와 방문객도 공간을 꾸미는 데 참여시켜 창의적이고 활력 있는 분위기를 조성하도록 한다. 공용 공간의 용도는 고정되지 않아야 하며, 예를 들어 식당은 식사 외 시간에도 개방되어야 한다. 아늑하고 작은 자리들을 여러 곳에 배치하여 입주자와 가족들이 자율적으로 활용할 수 있도록 한다. 또한 입주자가 스스로를 표현하고 주장할 수 있도록 게시물이나 알림을 자유롭게 부착할 수 있도록 한다. 마지막으로 직원 공간을 최소화하고 생활 공간 속에 융합시켜야 한다. 예컨대 거실에서 회의를 진행하거나 식당을 교대 공간으로 활용하고, 인터넷실을 직원과 입주자가 함께 쓰도록 할 수 있다. 직원 업무 공간은 단순 가구 형태로 축소할 수 있으며, 지나치게 넓고 폐쇄적인 행정·진료 구역은 지양해야 한다. 건물의 중심부는 입주자에게 전적으로 할당되어야 한다.

이동의 자유는 기본권이다. 이를 보장하기 위해 단순한 접근성을 넘어서는 공간 설계가 필요하



공용 공간은 많은 이벤트를 할 수 있는 여유와 집의 '거실'과 같은 역할을 담는다.
출처: <https://www.residences-ehpad.com/actualites/quels-sont-les-principaux-objectifs-dune-ehpad/>

다. 이것은 모든 감각을 자극해야 한다. 예를 들어 바닥이나 벽의 색과 질감을 통한 시각적·촉각적 자극, 분수 소리나 거실의 정숙한 분위기를 통한 청각적 자극, 주방의 음식 냄새를 통한 후각적 자극, 넓은 창을 통한 채광과 외부 조망을 통한 광학적 자극이 이루어지게 한다. 결과적으로 다감각적 안내체계(signalétique)를 위해 방문객에게 필요한 전통적 표지판은 최소화하고, 입주자에게는 감각적 공간 구조 자체가 안내 체계로 작용하도록 해야 한다.

요양원 건물은 전반적으로 압축적 구성을 통한 최단 이동거리를 확보하며, 공간의 명료성과 자연스러운 동선을 설계하고 중앙부를 입주자 생활의 중심지로 두며, 엘리베이터를 다수 설치하여 병목 현상을 방지하고 중앙에 개방적이고 열린 계단을 배치해 거주성을 강화하도록 한다. 표준화된 병렬형 병실 배치와 반복적인 구조는 ‘시적 감수성’*을 제공하지 못한다.

* 건축 공간의 시적 감수성은 비합리적 공간이다. 기능을 잃으면 목적마저 잃어버리는 기존 서구 공간 구조가 아니라 공간의 가변성과 융통성을 통해 때에 따른 목적에 부합하는 다목적 공간을 추구하게 되었다. 사색과 사유, 공간에서의 멎(여유)을 추구한다. 단순한 비용의 공간이라기보다는 의의성을 기반으로 한 이벤트를 만들 수 있는 인프라를 갖춘 공간이 되어야 한다.

따라서 신축이나 대규모 개축 시에는 복제형 건축을 거부해야 한다. 집단을 형성하는 방식은 유닛으로 구성된 작은 규모의 단위(semi-collectif) 생활 도입으로 서로 다른 공간 간의 의외성 있는 얹힘을 만들어야 한다. 예를 들어 일부 생활 단위는 건물 중심과 가깝게 배치하거나, 직원 공간을 입주자 공간 속에 융합할 수 있다. 생활 단위와 병실의 타입은 동일하지 않고 다양성을 반영해야 한다. 오래된 주택처럼 서로 다른 성격과 구성의 공간이 공존할 수 있어야 한다.

‘사는 것’은 지역사회와의 관계 맺음을 포함한다. 따라서 EHPAD는 도시와 단절된 섬이 아니라 지역의 일부가 되어야 한다. 먼저 가족, 자원봉사자, 협회 등의 방문을 적극 장려한다. 더 나아가 공용 시설이나 근린 상업 공간을 도입해 활발한 교류를 촉진해야 한다. 이는 사전에 지역사회와 협의하여 수요를 파악한 후 건물의 심장부에 배치하고 사람들이 건물을 거쳐 들어올 수 있도록 하여 접근성을 높인다. 예를 들어 전문적 분위기의 카페, 헬스장, 마사지실, 미용실, 도서관, 극장, 예배당, 보육시설, 회의실, 정원, 놀이터 등이 포함될 수 있다. 또한 신축의 경우 도심 접근성이 좋은 장소를 선택해야 한다. 도시 속 건축의 존재감은 미학적·문화적 언어를 통해 표현되어야 한다. 이는 파격적이고 인상적인 디자인일 수도 있고, 지역 역사·전통에 깊이 뿌리내린 양식일 수도 있다.

국내에 적용 가능한 시사점

거주하는 EHPAD, 즉 집으로서의 EHPAD는 이미 우리에게 다가온 초고령사회에 반드시 필요한 공간이다. 앞서 살펴본 내용은 단순한 지침이 아니라 거주자들이 ‘손님’이나 ‘환자’ 혹은 ‘돌봄의 대상’이 아니라 ‘거주민’이라는 인식에 기초해야 한다. 즉 EHPAD는 거주자의 것이며, 기관과 직원은 지원자여야 한다. 공간을 설계할 때는 공간의 합리성보다는

시적 감수성에 기초해야 한다. 관리를 위한 효율보다는 함께 살아가는 만남과 이벤트가 일어나는 공간으로 재탄생해야 한다. 또한 거주민을 바라보는 시선도 더 이상 관리가 필요한 환자가 아니라 환경을 바꾸어 ‘살아가는’ 대상으로 바라보며 생활과 이동의 자유가 보장된 집합주택의 주인으로 바라봐야 한다.

현재 우리나라의 요양시설은 병실에 가까운 개념으로, 많은 인원을 ‘수용’하고 ‘관리’하는 것에만 집중된 건축 평면과 공간 구성이 주를 이룬다. 단순히 수용에만 집중하여 시설의 수만 늘리는 것에서 벗어나 이제 시설을 넘어 거주하는 집으로 나아가는 개선이 이루어져야 한다. 더 나아가 격리된 대지 위에 지어지는 것이 아니라 단일 거주 공간이 아닌 현재 사회에 필요한 다양한 형태의 서비스(일시적 거주, 주간 돌봄, 재택 서비스 등)를 지역사회에 제공하는 플랫폼으로 전환할 때 현재의 필요를 채우며 다가오는 미래의 변화에 대응할 수 있을 것이다.

참고 문헌

- 1 Bastien. (2020.4.25). Investir dans une chambre EHPAD apres le confinement. Enquête & Débat. <https://www.enquete-debat.fr/immobilier/investir-dans-une-chambre-ehpad-apres-le-confinement/>
- 2 Broussy, L., Guedj, J., & Kuhn-Lafont, A. (2021). L'EHPAD DU FUTUR COMMENCE AUJOURD'HUI. Les etudes de Matieres Grises.
- 3 Groupe SOS Seniors. <https://www.groupeosos-seniors.org/ehpad-paul-bertololy/>
- 4 Le site officiel d'information pour les personnes agees et leurs aidants. (2025.7.2). Les EHPAD. <https://www.pour-les-personnes-agees.gouv.fr/vivre-dans-un-ehpad/les-differents-etablissements-medicalises/les-ehpad>
- 5 Residences EHPAD. <https://www.residences-ehpad.com/actualites/quels-sont-les-principaux-objectifs-dune-ehpad/>
- 6 Viala, F. (n.d.) Decouvrez les caracteristiques essentielles d'une chambre d'EHPAD ideale pour le bien-etre des residents. Groupe Auxandre. <https://www.auxandre-gestion-patrimoine.fr/blog/decouvrez-les-caracteristiques-essentielles-dune-chambre-dehpad-ideale/>
- 7 <https://www.ehpad.com/impact-covid-19-investisseur-ehpad>

국내동향 01

서울시의 건축문화 확산을 위한 글로벌 전략

김석

서울특별시 건축기획과 건축정책팀장

국내 건축업계 현황 및 진단

21세기 도시 경쟁력은 단순한 경제성장에서 비롯되지 않는다. 도시의 정체성과 매력을 형성하는 요소는 생활공간의 질, 문화적 자산, 그리고 창의적 디자인 역량이다. 그중에서도 건축은 도시의 ‘얼굴’이자 사회적 가치 구현의 핵심 매개체이다. 세계 주요 도시는 자국 건축가를 육성하고 국제 교류를 활성화하는 전략을 통해 도시의 위상을 높여 왔다.

서울시는 이러한 세계적 흐름에 발맞추어 2025년 ‘K-건축문화 종합지원계획’을 발표하였다. 이 계획은 단순한 건축 행정의 차원을 넘어 서울을 ‘창의·혁신 플랫폼이자 글로벌 건축문화의 중심’으로 도약시키려는 장기적 비전을 담고 있다.

한국 건축계는 지난 수십 년 동안 빠른 성장과 국제적 경험을 축적해 왔으나, 여전히 구조적 제약이 존재한다. 국내 건축사사무소의 87.5%가 5인 이하 소규모로 운영되고 있어 해외 대형 건축사무소와 경쟁하기 어려운 구조이다. 또한 국제 설계공모에서는 해외 유명 건축가가 선호되는 경향이 뚜렷해 국내 신진 건축가들의 기회가 더욱 축소되고 있다.

실제로 국내 언론은 ‘신진 건축사들이 설 자리가 없다’는 업계의 불만을 보도한 바 있으며, 일부 국제공모에서는 해외 건축가와의 의무적 공동 참여를 규정해 형평성 논란을 불러일으켰다. 이러한 현실은 서울 건축문화의 창의성과 다양성을 위축시키는 요인으로 작용해 왔다.

건축기행을 통해 들은 현장의 목소리

서울시는 2025년 상반기에 ‘K-건축기행’을 통해 건축가들과 직접 소통하였다. 이 과정에서 제기된 요구는 크게 네 가지로 정리된다.

2025년 상반기 'K-건축기행'을 통해 제기된 주요 요구 사항		
구분	주요 요구사항	내용 요약
1	권위 있는 건축상 제정	건축가의 창의적 기여를 사회적으로 인정할 수 있는 권위 있는 건축상 마련
2	공정한 공모제도 운영	신진 건축가가 실질적 기회를 확보할 수 있도록 공정한 공모제도 운영
3	설계 의도 보장 제도	설계자의 의도가 시공 과정에서 보장될 수 있는 제도적 장치 마련
4	제도 개선 및 지원 강화	건축가의 활동을 제약하는 제도를 개선하고 재정적 부담을 완화하는 지원 시스템 마련

K-건축문화 종합지원계획의 주요 내용

서울시가 수립한 K-건축문화 종합지원계획은 서울을 세계 건축문화의 중심 도시로 도약시키기 위한 청사진으로, 네 가지 핵심 전략을 축으로 한다. 각 전략은 단순히 건축가 개인을 지원하는 수준을 넘어 도시문화의 혁신과 글로벌 위상 제고를 동시에 지향한다.

서울시는 이미 ‘도시·건축디자인 혁신계획’을 통해 도시 전반의 디자인 수준 향상을 모색해 왔다. 그러나 이번 종합지원계획은 ‘건축가’라는 주체에 초점을 맞추었다는 점에서 큰 차이가 있다. 이는 단순히 건축물의 외형적 개선이나 도시공간의 미학적 정비가 아니라, 건축가 개인의 창의성과 역량을 존중하고, 이를 기반으로 도시문화 혁신이 이루어지는 구조를 지향한다는 점에서 차별성을 지닌다.

첫째, 혁신 건축가의 글로벌 진출 기반 마련이다. 지금까지 국내 건축가들은 국제설계공모에서 상대적으로 불리한 여건에 놓여 있었으며, 해외 유명 건축가 중심의 공모 구조 속에서 충분한 기회를 확보하지 못하였다. 이에 따라 서울시는 국제설

계공모 당선 시 보상금을 기존 1억 원 이내에서 최대 3억 원까지 확대하여 참여 부담을 줄이고, 당선 건축가에게는 국내외 전시·홍보 및 공공건축 참여 등 후속 기회를 제공한다. 또한 베니스 비엔날레, 시카고 비엔날레 등 국제적 건축 행사에 서울시가 직접 참여하여 국내 건축가와 작품을 홍보하고, 세계건축연맹(UIA) 총회와 같은 국제 무대에서 ‘K-Architecture’의 가치를 확산시킴으로써 서울을 건축문화 교류의 거점으로 육성하고자 한다.

이를 통해 기존에 해외 유명 건축가 중심으로 흐르던 공모 구조를 개선하고, 국내 혁신 건축가들의 참여와 당선 기회를 늘리는 선순환 구조를 만들 고자 한다.

둘째, 서울 국제 도시공간디자인상 제정이다. 건축은 도시공간의 일부이자 공공성과 문화성을 담아내는 영역이기에, 서울은 세계적 권위를 지닌 ‘국제상’을 제정하여 도시·건축·경관을 통합적으로 평가하는 새로운 기준을 마련하려 한다. 이 상은 환경성, 공공성, 도시문화 기여도와 같은 글로벌 이슈에 부합하는 작품을 선별하여 시상하며, 2027년 서울도시건축비엔날레와 연계해 첫 번째 수상작을 발표할 예정이다. 아울러 서울시는 이 상이 단발성 행사에 그치지 않고 지속적으로 운영되도록 전문 재단(가칭 ‘서울건축재단’)을 설립하여 제도적 기반을 마련할 계획이다. 이를 통해 서울은 단순히 건축상을 시상하는 도시를 넘어 세계가 주목하는 국제 건축문화 중심도시로 자리매김할 수 있을 것이다.

또한 해외 주요 도시 및 문화기관과의 협약을 통해 교류 플랫폼을 확대하고, 순회전시와 공동 프로그램 운영 등을 통해 국제 건축문화 네트워크를 강화할 계획이다.

셋째, 신진 건축가 발굴 및 육성이다. 건축 분

야는 대규모 프로젝트 참여 기회가 제한적이고, 공모 절차의 부담이 커서 신진 건축가들이 자신의 역량을 펼치기 어렵다. 이를 극복하기 위해 서울시는 2단계 설계공모를 도입하여 초기 부담을 줄이고, 디지털 설계심사 방식을 도입해 효율성을 높인다. 또한 대학생 공모전, 여름건축학교와 같은 교육·연구 프로그램을 정례화하여 예비 건축가 단계에서부터 창의적 인재를 발굴한다. 더 나아가 서울시 건축상 수상자 지명공모, 신진 건축가 제한 공모, 소규모 공공 프로젝트 등 실질적 프로젝트 참여 기회를 제공하여 젊은 건축가들이 실무 경험을 쌓고 국제적 경쟁력을 확보할 수 있도록 지원한다.

이러한 과정은 단순히 일회성 공모 경험을 넘어 실질적 프로젝트 참여와 포트폴리오 축적을 가능하게 하며, 젊은 건축가들이 국제 무대에서 경쟁할 수 있는 토대를 마련해 줄 것이다.

넷째, 건축가 존중 및 제도적 지원 강화이다. 지금까지 건축 과정은 시공자나 발주자가 중심이 되는 경향이 강하였고, 설계자의 창의적 기여는 충분히 조명되지 못하였다. 서울시는 이를 개선하기 위해 착공식이나 준공식 등 주요 행사에 설계자를

초청하여 사회적 존중을 제도화하고, 설계자 실명제를 운용하여 책임성과 명예를 동시에 부여한다. 또한 건축사 대가 기준을 현실화하고, 우수 건축물에 대해 재산세 감면을 추진하는 등 경제적 인센티브를 마련한다. 신진 건축가들이 창업 초기에 겪는 공간·장비 문제를 해결하기 위해 공유 오피스를 제공하고, 민·관 협의체를 통해 거버넌스를 구축하여 정책적 의견이 지속적으로 반영되도록 하는 계획도 세워 놓고 있다.

나아가 특별법 제정을 통해 분산된 심의 절차를 통합하고, 창의적 설계가 행정 과정에서 훼손되지 않도록 제도적 장치를 마련한다. 이는 단순한 편의 개선을 넘어 도시·건축 디자인의 일관성과 창의성을 제도적으로 보장하는 중요한 기반이 될 것이다.

종합하면, 서울시의 네 가지 전략은 글로벌 진출, 국제도시공간디자인상 제정, 인재 육성, 제도 기반 강화라는 순환 구조를 형성한다. 이는 단기적인 이벤트나 단발적 사업이 아니라, 장기적으로 서울을 세계 건축문화의 중심지로 만드는 종합적 로드맵이라 할 수 있다.

K-건축문화 종합지원계획 4대 전략, 11대 과제

추진전략	1. 혁신건축가 글로벌 진출 기반 마련	2. 국제도시공간 디자인상(가칭) 제정	3. 신진건축가 발굴 및 육성	4. 건축가 존중 및 행·재정 지원
핵심과제	❶ 국제설계공모의 역량 있는 국내건축가 참여비율 확대 ❷ 국제행사 공식 참여 및 홍보 ❸ 해외도시 교류 및 통합플랫폼 구축·홍보	❹ 세계도시공간 문화를 선도할 국제도시공간디자인상 제정 ❺ 지속가능한 전문조직(가칭) 서울건축재단 설립	❻ 다양한 기회 제공으로 신진건축가 발굴 ❼ 혁신건축가의 공공기획·설계참여로 건축가 육성 지원 ❽ ‘설계 의도 구현’ 전면 확대	❾ 건축가 존중·지원 강화하여 존중받는 성장 환경 구축 ❿ 창의혁신 디자인 구현 등 제도 개선 ⓫ 민관거버넌스 구축 등 행·재정적 지원

출처: 서울특별시(2025)

지속가능한 사업추진 구조

서울시는 K-건축문화 종합지원계획을 선언적 정책에 그치지 않고 실제로 집행하기 위해 체계적 실행 관리 구조를 마련하였다. 이 구조의 핵심은 TF(Task Force) 운영과 (가칭) 서울건축재단 설립이라는 두 축이다.

TF팀 운영

서울시는 먼저 부서별 TF팀을 구성하여 정책을 추진한다. 초기에는 사업별 특성에 따라 관련 부서를 탄력적으로 참여시키며, 8월까지의 수시회의를, 이후에는 월 1회의 정례회의를 개최하여 점검·조정한다.

이는 기존에 흩어져 있던 건축 관련 사업들이 부서별로 각각 추진되면서 연계성과 일관성이 부족하였던 문제를 해결하기 위한 장치이다. 즉 TF는 정책 추진 과정에서 조정자이자 실행 컨트롤타워 역할을 한다고 볼 수 있다.

서울건축재단 설립

TF 운영이 단기적 실행력을 확보하기 위한 장치라면, (가칭) 서울건축재단은 장기적 지속성을 담보하는 구조이다.

재단은 「지방자치단체 출자·출연 기관의 운영에 관한 법률」과 「민법」을 근거로 설립되는 독립법인으로, 이사회와 사무국 체계를 갖추고 민간 후원 및 투자 유치도 함께 추진한다.

이를 통해 지금까지 공무원 인사이동에 따라 업무 전문성이 단절되거나, 행사 성격이 매번 달라지던 문제를 극복할 수 있을 전망이다. 재단은 민간의 전문성을 결합하여 비엔날레, 국제상, 건축상, 전시관 운영까지 전담함으로써 ‘서울건축문화의 상시 운영기관’으로 기능하게 되는 것이다.

이러한 실행 체계는 단순히 조직을 꾸리는 차원을 넘어 서울의 건축문화를 한 단계 도약시킬 수 있는 중요한 발판이 될 것이다. 무엇보다도 전담 조직이 마련되면 공무원 인사이동으로 인해 정책이 흔들리던 과거의 문제를 넘어 정책의 연속성을 확실히 보장할 수 있다. 이는 한두 해 반짝하고 끝나는 사업이 아니라 꾸준히 이어지는 흐름을 만들어 낸다는 점에서 큰 의미가 있다.

앞으로는 건축·도시·경관 등 다양한 전문가들이 모여 전문성을 기반으로 운영하게 된다. 이는 단순히 국내 차원의 행정이 아니라, 글로벌 스탠더드에 부합하는 운영이 가능하다는 뜻이며, 서울의 건축정책이 세계와 직접 연결되는 지점을 마련하는 셈이다.

무엇보다 중요한 것은 시민이 직접 체감할 수 있는 변화이다. 이번 계획이 안정적으로 정착한다면, 단발성 행사로 그치는 것이 아니라 매년 축적되는 건축문화 경험이 시민들의 삶 속에 녹아들게 될 것이다. 건축을 단순히 ‘건물 짓기’가 아닌 ‘도시문화의 일부’로 인식하게 되는 것이다.

나아가 서울은 베니스 비엔날레나 프리츠커상처럼 세계가 주목하는 국제적 플랫폼으로 성장하여 세계 건축문화의 흐름을 선도하는 주체로 자리매김할 수 있다.

기대효과

이번 계획은 국내 건축가들이 창의성과 역량을 발휘할 기회를 실질적으로 확대한다는 점에서 큰 의미를 지닌다. 그동안 대형 프로젝트는 주로 해외 유명 건축가들에게 집중되어 왔으나, 앞으로는 국내의 혁신적 건축가들도 동등하게 참여할 수 있는 길이 열리게 된다. 이를 통해 우리 건축가들이 세계 무대에서 경쟁력을 입증할 수 있는 기반이 마

련되고, 동시에 국제적 인지도를 높이는 계기가 될 것이다.

나아가 건축을 단순히 ‘건물 짓기’의 차원을 넘어 시민들이 일상에서 체감할 수 있는 문화적 경험으로 확산시키는 데에도 큰 의의가 있다. 국제 전시, 공모전, 비엔날레와 같은 다양한 프로그램이 매년 이어짐으로써 시민들은 건축문화를 생활 속에서 향유하고 경험하게 된다. 이는 건축이 도시공간을 넘어 시민의 삶의 질과 직결된 중요한 문화 자산임을 인식하게 만드는 계기가 될 것이다.

이러한 서울시의 정책도 시민과 업계의 적극적인 동참 없이는 성과를 거두기가 어렵다. 시민의 관심과 참여는 건축문화 확산의 가장 든든한 토대가 될 것이며, 업계의 실천적 노력이 더해져야 비로소 완벽한 현장에서 살아 숨 쉬는 정책이 될 수 있다.

정책이 성공적으로 안착한다면, 서울은 단순히 국제 행사를 개최하는 수준을 넘어 지속적으로 혁신 건축가를 배출하고, 글로벌 건축 담론을 주도하는 플랫폼으로 성장할 수 있다.

더불어 공정한 심사체계로 국제적 권위를 확보하고, 안정적 재정 기반을 마련하며, 시민 체감도를 높일 경우 한국 건축가를 세계 건축계의 당당한 파트너로 부각시키고, 궁극적으로는 ‘K-건축’ 자체가 한국 건축의 글로벌 브랜드로 자리매김하게 될 것이다.

미래 K-건축에 대한 기대

궁극적으로 K-건축문화 종합지원계획은 ‘K-팝’이나 ‘K-드라마’와 같이 세계 속에서 각광받는 한국 문화 콘텐츠에 더해 K-건축을 새로운 K-컬처의 축으로 자리하게 할 잠재력을 지니고 있다. 이를 통해 서울은 더 이상 세계 건축의 흐름을 뒤따르는 도시

가 아니라, 글로벌 건축 담론을 선도하는 중심지로 자리매김할 수 있다. 머지않아 미래에 K-건축문화가 세계를 대표하는 K-컬처로 발돋움하길 기대한다.

참고 문헌

- 1 서울특별시. (2025). K-건축문화 종합지원계획 기자설명회 자료.

시카고 로건 스퀘어, 공공녹지와 소규모 주거공간 확보를 위한 정책 시행

강기항

메드라인 패턴 스페셜리스트

시카고는 최근 몇 년간 인구 유입과 개발 압력이 높아지면서 도시 내 공공녹지 부족과 소규모 주거공간 공급의 불균형 문제가 동시에 부각되고 있다. 특히 ‘힙스터 동네’로 알려진 로건 스퀘어(Logan Square)를 중심으로 한 북서부 지역은 젠트리피케이션, 토지 가치 상승, 주거 비용 부담이 더해져 주민 생활환경 개선과 주거 안정성 확보라는 이중 과제를 안고 있다. 이러한 맥락에서 시카고시는 공공녹지 확충과 소규모 주택 개발 지원 정책을 병행 시행하며 새로운 균형점을 모색하고 있다.

로건 스퀘어 지역 배경

로건 스퀘어는 시카고 북서부의 과거 대표적 이민자·저소득층 거주 지역이었다. 가난했던 월트 디즈니의 유년기 시절 생가가 위치한 지역이며, 오랜 시간 남미 이민자들이 거주하며 치안이 불안하며 위험한 동네로 알려져 있던 곳이었다. 하지만 2000 년대에 들어서면서 시카고 전철 블루라인 역이 개통되고, 고속 도로 및 교통 접근성 개선과 부동산 개발로 인구 유입이 폭발적으로 늘었다. 젊은 백인 인구가 급격하게 늘어나며 로건 스퀘어는 ‘힙스터 동네’로 엄청난 인기를 끌기 시작하였다. 카페, 옷 가게, 소품숍, 레스토랑이 생겨나며 주말마다 로건 스퀘어를 방문하는 주변 지역 사람들도 늘어났다. 그러나 거주민들은 급격한 주거비 상승으로 동네에서 내몰리고 있으며, 동시에 공공녹지 부족 문제가 꾸준히 제기되고 있다. 원래 이곳에 거주하던 많은 남미 이민자들은 로건 스퀘어의 높아지는 월세 비용을 감당하지 못하거나, 기존에 보유하고 있던 주택의 보유세가 높아지며 고통을 호소하고 있다. 또한 빠르게 발전함과 동시

에 주차 공간 부족 등으로 원주민들과 새로 유입되는 주민 모두 불편함을 호소하고 있다. 로건 스퀘어 지역은 시카고 대표 녹지 축인 블룸िंग데일 트레일(Bloomington Trail, 일명 ‘The 606’)과 연결되어 있어 녹지 네트워크 확장, 젊은 인구 유입을 유지할 수 있는 소규모 주거 공간 확보가 중요한 과제로 떠오르고 있다.

정책 및 사업 사례

에밀 바이온 지역 가든 조성

2025년 7월 시카고 시의회는 에밀 바이온 지역 가든(Emil Biorn Neighborhood Garden) 사업을 위해 약 6만 6,000달러 규모의 개발 부담금 활용(Open Space Impact Fee) 사용을 승인하였다. 이는 유휴지를 활용해 커뮤니티 정원, 산책로, 퍼포먼스 파빌리온 등을 조성하는 사업으로, 대규모 공원과 달리 주민들이 직접 참여하고 가꿀 수 있는 소규모 녹지공간 모델로 주목된다. 또한 이러한 공공 지역에서 주민들이 만나고, 소통하며, 직접 건강한 식재료를 기르며 얻는 고양감 등 다양한 이점을 노리고 있다. 시카고에서는 여전히 많은 지역에서 슈퍼마켓이나 식료품을 구매할 수 있는 마트가 인구수 대비 적다. 특히 로건 스퀘어처럼 단기간 빠르게 인기가 많아진 지역에서는 소규모 슈퍼마켓들이 오르는 렌트비를 감당하지 못해 문을 닫았고, 이 때문에 자차가 없는 젊은 세대나 저소득층은 신선한 식재료를 구하기가 더욱 어려워졌다. 지역 가든 운영은 신선한 농산물을 직접 기르고 나누며, 소외된 계층에게 취미와 식재료를 공급할 수 있는 역할을 할 수 있다.

교회 건물의 주거 전환 - 로건 스퀘어

험보트 파크 연합 감리 교회 아파트로 변신

로건 스퀘어 인근 험보트 파크 연합 감리교회 성당은 최근 16유닛 규모 주거단지로 전환이 승인되었다. 총 870만 달러 규모의 이 프로젝트는 종교시설을 지역 맞춤형 주택으로 변환하는 사례로, 도시 내 저밀도 주거 공급의 대안으로 평가된다. 거대한 종교 시설이 이주할 때 해당 건물을 아파트나 주거지로 변경함으로써 주거 공간 부족 문제를 해결하는 데 기여하고 있다. 최근 들어서는 로건 스퀘어 지역뿐만 아니라, 미국 전역에서 버려진 쇼핑물·종교시설·공공기관 건물을 주민들이 거주할 수 있는 소규모 아파트로 전환하여 주거 공간 부족 문제를 해결하고 있다.

소규모 복합주택 개발

시카고 밀워키가(Milwaukee Ave.)를 따라서는 50유닛 규모,

6층 복합용도 주택 개발이 승인되어 계획 단계에 있으며, 일부는 저소득층 주택으로 공급될 예정이다. 또한 캘리포니아가 (1815 N California Ave.)에서는 5층 24유닛 주택이 승인되며 소규모 주거 공급 확대가 이어지고 있다. 기존 존재하던 공간을 재개발하는 경우, 시카고시는 적정량의 수량을 반드시 저소득층에게 임대할 수 있도록 관리하며 원 주민들이 점점 외곽 지역으로 밀려나는 현상을 방지하고 있다.

길가 자투리땅, 지역 정원과 농장으로 활용

로건 스퀘어 지역에서는 최근 들어 길 옆에 있는 공공 택지의 자투리땅 등을 지역 꽃밭 및 농장으로 개발, 활용하고 있다. 지역 주민들이 걸어서 1~3분이면 방문할 수 있는 거리의 작은 땅들을 해당 지역 거주민들에게 무료로 제공, 관리하도록 하며, 아파트에 거주하는 사람들이 자신만의 꽃밭이나 농장을 관리하며 여가를 보낼 수 있도록 하고 있다. 동시에 도시 미화 예산이 계속해서 삭감되는 시카고시의 현실에 대해서도 좋은 대응 방안이 되고 있다.

공공녹지, 주거 인프라의 보완적 관계와 시사점

녹지와 소규모 주거는 서로 보완적 관계에 있다. 주민들이 일상에서 접근 가능한 녹지를 확보할 때, 소규모 주택지의 밀도 상승이 가져올 생활 압력을 완화할 수 있다. 반대로 소규모 주거단지 확충은 젠트리피케이션을 억제하며 지역 공동체 유지에 기여한다. 시카고의 최근 정책은 두 요소를 동시에 고려한 점에서 도시재생의 새로운 실험이라 할 수 있다.

이러한 시카고의 사례는 한국의 저밀도 주거지 재생과도 맞닿아 있다.

©강기항



주거 용도로 전환된 교회 건물과 공공 정원



자투리땅에 조성된 지역 정원

- 소규모 유휴지 활용: 대규모 공원 조성이 어려운 밀집 시가지에서, 작은 정원·텃밭가 주민 삶의 질을 높이는 실질적 대안이 될 수 있다.
- 공공시설 전환 모델: 교회, 학교 등 노후 건축물을 주거·커뮤니티 시설로 재생하는 정책은 국내 도시에도 시사하는 바가 크다. 국내에서도 지역의 미활용 공간, 서울같이 과밀화된 도시 내 버려진 공간을 개발, 주거 공간으로 바꿨을 때 큰 시너지를 낼 수 있다.
- 개발 부담금 활용: 오픈 스페이스 임팩트 수수료와 같은 개발 부담금 제도를 도입·운영하여, 개발로 인한 환경적 부담을 지역사회에 환원하는 구조를 마련할 필요가 있다.

시카고 로건 스퀘어에서 진행되는 공공녹지 조성 사업과 소규모 주거 공급 전략은 단순한 공간 확충을 넘어, 주민 참여형 도시재생 모델로서 의미가 크다. 한국 도시정책 역시 이러한 시도를 참고해, 주거 안정성과 생활환경 개선을 동시에 달성하는 균형적 접근을 모색할 필요가 있다.

참고문헌

- 1 City of Chicago. (2025.7.17). Open Space Impact Fee funding approved for Logan Square garden project. Chicago Department of Planning and Development. https://www.chicago.gov/city/en/depts/dcd/provdrs/planning_and_policydivision/news/2025/july/open-space-impact-fee-funding-approved-for-logan-square-garden-p.html
- 2 Chicago YIMBY. (2025.4.10). City Council approves 1815 N California Avenue in Logan Square. <https://chicagoyimby.com/2025/04/city-council-approves-1815-n-california-avenue-in-logan-square.html>
- 3 Chicago YIMBY. (2025.5.15). Details revealed for mixed-use development in Logan Square. <https://chicagoyimby.com/2025/05/details-revealed-for-mixed-use-development-in-logan-square.html>
- 4 Block Club Chicago. (2025.7.28). Why is it so expensive to build affordable housing in Chicago? <https://blockclubchicago.org/2025/07/28/why-is-it-so-expensive-to-build-affordable-housing-in-chicago>
- 5 Urbanize Chicago. (2025). Logan Square neighborhood development updates. <https://chicago.urbanize.city/neighborhood/logan-square>
- 6 Wikipedia. (2025). Bloomingdale Trail (The 606). https://en.wikipedia.org/wiki/Bloomington_Trail_Park

일본, 미래 도시계획의
주안점을 반영한
주차장 가이드라인 마련

https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi09_hh_000120.html

https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000103.html

일본 국토교통성이 향후 지속가능한 도시 만들기의 관점에서 주차장 공간 운영에 나선다고 밝히며, '지속가능한 도시 만들기와 도시 교통 실현을 위한 주차장 운영 추진 가이드라인(持続可能なまちづくりと都市交通の実現に向けた駐車場マネジメントの推進のためのガイドライン)'을 공표하였다.

국토교통성은 앞으로 도시계획 및 도시정책이 지속가능성을 고려하여 콤팩트 네트워크(Compact network), 보행 친화성, 유니버설 디자인, 녹색 전환(GX), 디지털 전환(DX), 방재 등을 염두에 두고 추진되어야 한다고 설명하며, 이러한 도시 미래상을 실현하기 위해 '공격적인 주차장 정책'을 추진하고자 한다고 이번 가이드라인의 목적을 밝혔다.

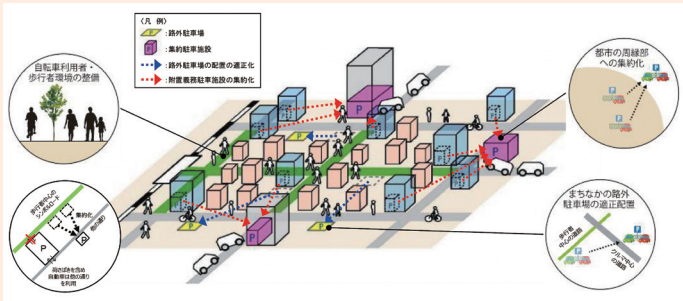
국토교통성은 주차장이 여러 교통수단(대중교통, 공공자전거, 퍼스널 모빌리티 등)의 환승 거점이 되는 교통 허브로서 기능할 뿐 아니라, 도시 기능이나 지역 활성화에 기여하는 공공공간으로서 인간 중심의 마을 만들기 및 지역 과제의 해결에 공헌할 수 있는 시설이라고 강조하였다. 그러나 현재 주차장이 적절히 입지, 운영되지 않으면서 ▲수요와 공급의 불일치 ▲부적절한 입지로 시가지에 과도한 차량 유입과 혼잡 유도 ▲보행자 안전성 저하 ▲도시 미관을 저해하는 주차장 설치 ▲저활용 토지 발생 등 여러 도시 문제에 복합적으로 영향을 주고 있어 이러한 문제의 대응 방안을 가이드라인에 담았다는 설명이다.

가이드라인은 "통합적인 정책에 근거해 주차장의 양이나 배치 상황을 적절히 파악해 관리해 나갈 필요가 있다"라는 기본 인식 아래 국가, 지자체 및 공공단체, 민간이 수행해야 하는 지침을 제공하고 있다. 가이드라인에는 지침의 배경과 구체적인 대응 수법 등의 보충 설명, 참고 사례 및 주차장 관련 데이터, 관계 자료 등이 담겼다. 또한 ▲하역 주차장의 확보를 통한 도시 내 물류의 효율화 ▲관광버스 주차장의 확보 등 유입 환경 정비 ▲다양한 모빌리티의 주차 환경 확보 ▲배리어 프리의 추진 등 안심·안전의 확보 ▲마을 만들기, GX 등 각종 정책 과제에 대응한 주차장 시책의 진행 방법도 제공한다.

주차장 배치 적정화 개념도

출처: 국토교통省, (n.d.)

まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会とりまとめ
参考資料集 ①. <https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001890143.pdf>



시드니,
노상 영업 요금 전역,
전면 폐지

<https://news.cityofsydney.nsw.gov.au/media-releases/outdoor-dining-fees-permanently-waived-across-sydney>

시드니의 거리가 활력 넘치는 야외 식사 공간으로 변화하고 있다.

시드니시는 2020년 코로나 팬데믹으로 침체된 지역 경제와 외식업계를 지원하기 위해 도입했던 식당 등의 노상 영업 허용 및 요금(Outdoor dining fees) 면제 조치를 2025년 7월부터 영구화하기로 하였다. 이번 조치는 시민과 관광객이 함께 어울릴 수 있는 도시 문화를 정착시키려는 시의 의지를 보여준다.

그동안 시는 신속한 인허가 절차와 요금 면제를 통해 약 1,000건의 야외 식사 공간을 승인하였으며, 그 결과 1만 3,000m² 규모의 새로운 외부 공간이 조성되었다. 시에 따르면 현재까지 800여 개의 음식점과 카페가 참여했으며, 이는 고객의 증가와 고용 증가로 이어져 일부 업소는 매출이 20% 이상 늘어나는 성과를 거두었다고 설명하였다. 특히 시민과 관광객들이 거리에서 안전하게 식사와 음료를 즐길 수 있게 되면서 도심의 활력이 크게 높아졌다고 평가하였다.

시드니시는 이번 정책이 단순한 도시의 활용 공간 확장을 넘어 지역 경제 활성화, 일자리 창출, 야간 보행 환경 개선으로 이어지고 있다고 강조하였다. 실제로 골목길과 도심 상권은 야외 식사 공간을 통해 활기를 되찾았으며, 주민들 또한 "어두웠던 거리가 더 안전해졌다"라는 긍정적인 반응을 보였다.

앞으로 시는 도로 위 보도를 확장해 영구적인 야외 식사 공간을 마련하거나, 일부 골목길을 활용해 음악 공연과 문화 행사를 열 수 있도록 검토할 계획이다. 시드니시 클로버 무어(Clover Moore) 시장은 "시드니의 최우선 과제는 활기찬 야외 공간을 유지하면서 유모차나 휠체어 이용자 등 모두가 충분히 이동할 수 있는 보행 환경을 확보하는 것"이라고 이번 시책의 의의를 전하였다.



시드니 거리의 야외 식사 공간 운영 모습

스마트도시 데이터허브와 AI, 지역맞춤형 도시 혁신의 기반 다지다

국토교통부 도시정책관 도시경제과
2025.7.10.

국토교통부는 도시문제 해결을 위한 데이터 기반 혁신 정책의 일환으로 ‘스마트도시 데이터허브 시범솔루션 발굴사업’을 추진한다. 지난 5월 사업계획을 발표한 데 이어, 7월에는 지자체 공모 선정 결과와 함께 구체적인 지원 방안과 주요 사업계획을 공개하였다. 스마트도시 데이터 허브는 공공과 민간의 다양한 데이터를 수집·연계·분석해 도시문제 해결을 지원하는 플랫폼으로, 일종의 ‘도시의 브레인’ 역할을 수행한다. 기존의 도시문제가 부처나 기관 단위에서 단편적으로 대응했던 것과 달리, 데이터 허브는 교통·환경·안전·복지 등 여러 영역의 데이터를 융합하여 보다 종합적이고 과학적인 해법을 제시한다.

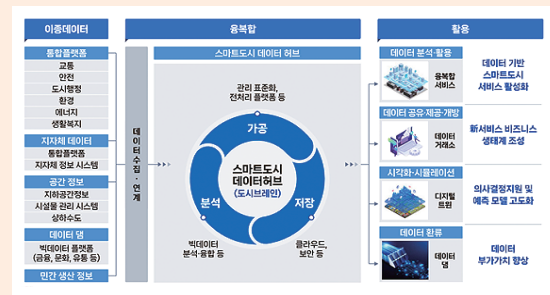
국토교통부는 선정된 지자체에 대해 사업 추진을 위한 재정적·기술적 지원을 제공하고, 지역별 특성과 수요에 맞는 맞춤형 솔루션을 실행할 계획이다. 이번에 선정된 울산광역시, 제주특별자치도, 충청북도(제천시 공동수행)는 교통 혼잡 완화, 기후변화 대응, 범죄 예방, 취약계층 지원 등 주민 체감도가 높은 현안을 중심으로 사업을 추진하게 된다.

또한 국토교통부는 데이터와 인공지능(AI)을 접목한 도시정책을 통해 주민 삶의 질을 높이고, 지속 가능한 도시 혁신 모델을 확산하고자 한다. 이를 위해 중앙정부와 지자체, 민간기업 간 협력체계를 강화하고, 데이터 표준화 및 활용 체계 구축을 병행할 방침이다. 나아가 시범사업 성과를 토대로 전국 지자체로 확대·적용해 지역 맞춤형 도시 혁신을 선도할 수 있는 기반을 마련한다는 계획이다.

2025년 스마트도시 데이터허브 시범솔루션 발굴사업 공모 결과

선정 지자체	시범솔루션 주요 내용
울산광역시	전기, 수도 등 생활데이터를 활용한 AI 예측형 빈집 관리 솔루션
제주특별자치도	공영주차장 스마트 안전 BI 분석 솔루션
충청북도(제천시 공동 수행)	인구소멸 위험도 예측 등 AI 기반 분석플랫폼

출처: 국토교통부. (2025.7.10). 도시데이터+AI, 지역맞춤형 도시혁신 이끈다 [보도자료].

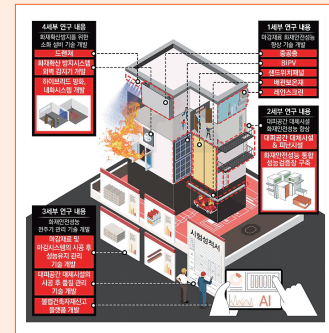


스마트도시 데이터허브 개념도

출처: 국토교통부. (2025.5.15). 도시의 브레인 '스마트도시 데이터허브' 시범솔루션 발굴한다 [보도자료].

정부, 건축물 화재 안전을 위한 기술 개발 착수

국토교통부 건축정책관 건축안전과
2025.6.29.



연구개발 개요도

출처: 국토교통부. (2025.6.29). 화재로부터 안전한 건축물, “화재확산 방지, 피난·소화 기술”로 실현한다 [보도자료].

경상북도,
산불 피해목을 공공 목조
건축물에 건축재로 활용

경상북도 산림자원국 산림소득과
2025.7.15.

국토교통부가 건축물 마감재료의 화재확산방지 기술을 개발하고, 피난 시설 통합 성능검증시설을 구축하는 ‘건축물 화재확산 방지 및 피난·소화 성능 향상 기술 개발(2025~2029)’에 나선다.

이는 네 가지 중점 과제로 구성된다. 먼저 마감재료 화재안전성
능 향상 기술 개발이 진행된다. 지하주차장 천장 배관보존재, 건축일체
형 태양광 발전시스템(BIPV) 등의 화재확산 방지 기술을 개발하고, 시
공 매뉴얼 및 성능평가지표를 개발할 예정이다. 둘째로 피난시설의 화
재안전성능 평가를 위한 통합 검증시설을 구축한다. 대피공간 대체시
설 등 피난시설의 효과성 검증을 위해 시뮬레이션을 통한 피해안전성
능 평가시스템을 개발하고, 성능을 검증할 수 있는 통합 검증시설을 구
축하게 된다. 셋째로 화재안전성은 전주기 관리 기술을 위한 플랫폼 개
발이 이뤄진다. 불법건축자재 관리를 위한 화재안전성능 이력 관리 플
랫폼을 개발하고, 마감재료 및 마감시스템 등의 시공 후 성능유지 관리
기술을 개발한다. 마지막으로 화재확산방지를 위한 소화 설비 기술을
개발한다. 외벽 수막 형성과 스프링클러를 혼합한 하이브리드형 방화·
내화시스템, 건축물의 수직방향으로 화재확산을 방지하지 위한 외벽
감지기 설계 및 구조가 개발될 예정이다.

경상북도가 산림청, 경상북도, 영양군, 경기 광주시, 충북 충주시, 충북 제천시, 국산목재협동조합, 목재문화진흥회와 함께 산불 피해목을 건축재로 활용하기 위한 방안을 논의한다고 밝혔다. 도는 산불로 쓰러지거나 고사한 피해목을 자원화해 건축재로 활용함으로써 국산 목재 자급률을 높이고 활용 가치를 인정받기 위한 민·관 협력체계를 구축하고 실무협의를 진행하였다.

경북지역 산불 피해목 중에 건축용으로 이용할 수 있는 소나무는 산림청·경상북도·영양군의 협업으로 수집되며, 국산목재협동조합이 이를 가공해 목재 품질을 관리하고 건축용 자재로 생산한다. 이렇게 가공된 목재는 서울 국립목재문화체험장, 경기 광주시 목재교육종합센터, 충북 충주시 목재문화관, 충북 제천시 월악산 관광안내센터 등 참여 지자체에서 추진하고 있는 공공 목조건축물에 사용될 예정이다. 민·관은 이와 관련해 실무협의회를 통해 실행 방안에 대한 협의를 마무리한 상태다.

한편, 현재 포항시에 조성 중인 '경상권 목재자원화센터'가 2026년 준공되면 경북지역 산불 피해목을 추가로 가공해 건축자재 등 고부가가치 자원으로 활용하고, 그 활용 범위를 지속해서 확대할 계획이다.

국내단신	NEWS BRIEF
체계적이고 실효성 있는 빈집 관리 방안을 모색하는 지자체들	경기도, 빈집정비계획 수립 가이드라인 마련 경기도는 ‘빈집정비계획 수립 가이드라인(업무 지침서)’을 마련해 시군에 배포한다고 밝혔다. 이번 가이드라인에는 ▲지난 5년간 화재, 범죄, 쓰레기 대량 투기, 다수 민원 발생 빈집은 3년 내 빈집 정비 ▲철거명령 대상 기준 구체화 ▲빈집 정비 성과 목표 수립 ▲매매거래 지원 도입 ▲빈집 안전점검의 날(매월 4일) 실시 ▲소유자 불명 빈집에 대한 ‘부재자 재산관리인’, ‘상속재산관리인’ 선임 권고 등에 대한 구체적인 기준이 담겼다. 경기도는 2021년부터 빈집정비 지원사업 등을 진행하면서, 시가 빈집 철거 공사를 직접 발주할 수 있도록 하는 등 정비 방식을 다각화하였다. 그러나 시에서 ‘철거명령’이나 ‘안전조치 명령’ 대상 빈집을 적극적으로 지정하기보다는 빈집 소유자의 신청에 의존하는 경향이 짙었다. 도는 시군에서 실행력 있는 빈집정비계획을 신속하게 수립할 수 있도록 이번 가이드라인을 안내하며, 빈집이 30호 미만인 시군은 별도 외부 용역 없이도 가이드라인을 활용하여 빈집정비계획을 수립할 수 있도록 하겠다고 설명하였다. 경상남도, 도 차원의 빈집관리 종합계획 수립 경상남도가 인구감소와 고령화 등으로 증가하는 빈집 문제에 선제 대응하기 위해 ‘경상남도 빈집관리 종합계획’을 수립하고, 본격 이행에 나선다. 도는 ▲통합적 관리체계 구축 ▲정비 및 안전확보 ▲활용사업 확대 ▲민간참여 기반 조성 등 4대 전략을 설정하고, 총 14개 세부 추진과제를 마련하였다. 이를 통해 ‘방치에서 활용으로, 격차에서 균형으로, 소멸에서 지속으로’라는 비전을 실현해 나간다는 방침이다. 우선 도시·농어촌 간 달랐던 빈집 정의와 관리 기준을 정비할 통일된 조례를 마련하고, 광역 단위 빈집 데이터 통합관리시스템인 ‘빈집애(愛) 플랫폼’을 구축해 빈집의 발생, 현황, 활용 정보를 관리한다. 또한 ‘경상남도 빈집정책협의회’를 구성해 부서 간 칸막이를 해소하고, 민간 전문가와 협업해 내실 있는 지역 맞춤형 정책을 수립해 나간다. 특히 빈집 밀집 구역에는 범죄예방 환경설계(CPTED)를 접목한 ‘안심골목길 조성사업’도 병행해 주민 체감도를 높일 방침이다. ‘빈집애(愛)’ 플랫폼에 빈집 매물을 공개하고, 중개업체와 연계한 거래지원 체계를 마련하는 등 민간 중심의 빈집 거래 활성화도 꾀하고 있다. 협업 공인중개사에는 활동비를 지원하고, 소유자에게는 중개수수료를 지원하는 인센티브 체계도 도입할 계획이다.

국내단신	NEWS BRIEF
녹색건축물 설계기준 강화 및 세분화로 실효성 높이는 도시들	세종시, 녹색건축물 설계기준 실효성·편의성 강화 세종시는 녹색건축물 설계기준을 개정하여 고시하였다. ‘기업하기 좋은 친환경도시 조성 및 인허가 절차 실효성 제고’라는 목표 아래 일률적으로 적용되고 있던 관련 기준을 세분화하여 친환경 건축물 인증제도의 전체적인 기준을 완화하겠다는 취지이다. 건축물의 규모와 용도 등급별로 각각의 기준이 신설되었으며, 제로에너지건축물(ZEB) 인증 부문에서도 에너지 성능별로 세분화한 기준이 적용된다. 또한 기존 안에 명시되어 있지 않던 인센티브에 관한 규정도 신설하여 명시하였다. 건물의 취득세 감면 비율을 등급별로 분류하였으며, 개정한 기준으로도 평가가 어려운 특수한 경우의 건물에 대해서는 건축위원회 심의를 거쳐 완화된 기준을 적용하는 방안도 부칙으로 마련하였다. 시는 녹색건축물과 ZEB 인증 기준을 세분화하여 등록 기준에 대한 장벽을 완화하는 한편, 「지방세특례제한법」에 의한 취득세와 재산세 감면 인센티브는 강화하여 기업 유치 및 투자를 유도하겠다는 취지를 밝혔다. 대구시, 신축 건축물 성능 강화로 탄소중립 실현 대구가시가 녹색건축물 설계기준을 개정한다고 밝혔다. 이는 지난 2024년 7월 수립한 ‘제2차 대구광역시 녹색건축물 조성계획’에서 제시한 설계기준 강화 내용을 바탕으로 하고 있다. 이번 개정은 「녹색건축법」 등 관련 법령 개정 사항과 건축 유관 단체(대구광역시 건축위원회, 대구광역시건축사회, 대구·경북건축가회, 대한건축학회 대구·경북지회 등)와 긴밀히 소통한 결과를 반영하였다. 주요 개정 사항으로는 녹색건축물 설계기준 적용 대상을 50층 이상 건축물까지 추가로 확대하고, 신·재생에너지를 설치해야 하는 건축물의 적용 범위 또한 기존 개정안에서는 배제된 ‘다’ 등급(주거용의 경우 30세대 이상, 비주거용의 경우, 연면적 합계 3,000㎡ 이상)의 건축물까지 포함하게 된다. 「지방특례제한법」 제47조의 2에 따른 재산세 또는 취득세 감면 인센티브는 강화된다. 제로에너지건축물 인증 등급에 따라 최고 등급인 플러스 등급부터 3등급까지는 20%의 경감률을, 이하 5등급까지 차등 적용하는 기준을 신설하여 고시하였다.

3

원주 아트갤러리는 동네 공원 산책로 위에 자연스레 녹아들며, 주민들과 방문객들을 맞이한다. 산책길에서부터 이어지는 듯 흐르는 내부 동선을 따라 걷다 보면, 문득문득 조각 작품을 맞닥뜨리게 된다. 이렇게 우연한 만남 속 건축 내부를 산책하는 경험은 일상적이지만 동시에 특별하다.

소래너나들이는 구도심의 낡은 초등학교 환경을 정비하는 동시에 지역에 필요한 커뮤니티 공간을 제공한다. 좁은 통학로는 충분히 넓어졌고, 가로 사이사이 학교와 마을의 점점공간이 생겨났다. 안전한 운동장과 곳곳의 커뮤니티 공간에서 아이들과 마을 주민들의 웃음소리가 들려온다.

원주 아트갤러리 전경



커뮤니티 시설 상부에 조성된 운동장



장소 탐방

Place Review

산책하는 미지의 조각 갤러리 - 원주 아트갤러리 | 동선이 흘러가는
상황 속에서 문득문득 조각이 발견되는 구성을 의도하였다. 또한 동
선과 조각 작품의 밀착감, 공간 및 평면 스케일의 응축과 펼쳐짐이나
동세 등이 중요한 부분이었는데, 이는 마치 석굴암에서 불상을 거리
감 없이 밀착된 상태에서 대면하게 되는 그런 것을 의도한 것이라고
도 할 수 있다.

좁은 가로에 유연한 곡선이 만들어 준 여유 - 소래너나들이 | 건물을
가로에서 후퇴하고 처마 밑 공간을 만들어 운동장 면적은 최소로 줄
이면서도 보행로를 넓혔다. 도로와 평행하게 건물을 배치하는 대신
건물을 분절해 그 사이사이 커뮤니티 마당을 넣고, 가로에 '주름'을 만
들으로써 가로에 대응한 학교와 마을의 점점공간을 만들고자 하였다.

산책하는 미지의 조각 갤러리

원주 아트갤러리

김광수

스튜디오 케이웍스 대표

건축사사무소 커튼홀 공동대표

개요

위치	강원도 원주시 단구동 1708 외 1필지(원주여성가족공원)
용도	문화 및 집회시설, 근린생활시설
대지면적	54,246m ²
건축면적	326.17m ²
연면적	324.89m ²
규모	지상 1층
주차	5대
높이	3.8m
건폐율	0.6%
용적률	0.6%
구조	철근콘크리트조
외부마감	노출콘크리트, 벽돌
내부마감	노출콘크리트, 페인트
설계	건축사사무소 커튼홀(스튜디오케이웍스), 김광수
설계담당	권혁태
구조설계	(주)밀레니엄 구조
시공	무한건설주식회사
기계설계	(주)주성이엔지
전기설계	기술사사무소 우림전기
사진	김용관
설계기간	2020.5.~2020.11.
시공기간	2021.5.~2022.10.
공사비	15.2억 원
건축주	원주시

© 김용관



뒷동산 산책로에서 바라본 원주 아트갤러리



특별한 주출입구 없이 공원 산책과 함께 공간을 거니는 경험이 이루어질 수 있도록 다방면의 진출입이나 동선 흐름의 동세와 그 산세를 감안하며, 이 건축물이 대지 및 공원과 하나 되어 안착한 느낌을 주고 싶었다.



© 리움
한영민

카페 휴게공간



© 리움
한영민

홀 내외부 모습



©김웅관



©김웅관

상 내측 진입부
하 두 갈래로 갈라지는 동선



©김웅관

복도 내외 뷰

동선의 흐름을 중심으로 한
하나의 벽 혹은 하나의 선이 지붕과
지속적으로 이어지며 두 갈래의 길이 생기고
알코브들이 형성되어 공간의 불투명성과
두께감을 부여하는 방식이 사이트에
적합하다고 판단하였다.



관공원 ©

전시공간에서 보는 복도

공원과 공공공간

대상지는 원주시 단구동의 커다란 아파트 단지들로 둘러싸여 있는 비교적 작지 않은 근린공원 안에 위치한다. 대상지를 처음 가 보았을 당시, 아침 시간 또는 저녁 식사 시간 이후에 이 공원의 언덕을 오르락내리락하며 돌고 도는 산책하는 주민들의 모습을 아주 많이 볼 수 있었으며, 그 이후로도 이 공원이 주민들에게 상당히 소중한 장소라는 생각을 많이 하게 되었다. 하지만 이곳에는 공중화장실도 없었고, 걷다가 쉴 만한 휴식공간도 많이 부족하다는 생각을 하였다.

초연결사회의 건축

설계를 시작할 무렵은 코로나19 팬데믹이 시작되었던 2020년 5월이었기에 전국적으로 많은 사람이 집 안에 고립된 채 있었지만, 고립과는 반대로 초연결사회 및 투명사회가 심히 가속화되어 가는 모습도 볼 수 있었다. 코로나19 방역조치가 끝난 이후에는 해외를 나가 보아도 구글 서비스 등으로 별 저항감 없이 매끄럽게 동선이 이어지고, 해외여행에서조차 예기치 않았던 발견이나 경험을 좀처럼 하기 힘들었다. 진정한 의미의 외부가 닫혀 버린 것 아닌가 하는 생각이 들었으며, 이제 미지의 감각을 느끼고 미지의 세계를 경험하는 것은 힘든 세상이 되어 버린 것 아닌가 하는 의문을 갖게 되기도 하였다. 이러한 초연결사회에서 앞으로 건축은 어떠한 해야 하는가 하고 많은 고민을 하게 되었던 시기였다.

새로운 시도의 문화예술공간

이러한 실정에서 공간을 먼저 조성하고 그에 맞게 조각 작품의 커미션을 의뢰해 조각품을 설치하는 방식으로 조각 갤러리 조성 사업을 진행하겠다는, 참신한 발주처의 접근에 힘입어 설계는 진행되었다.

사용의 불확정성이라는 이름 아래 특성 없이 무수히 들어서는 건축물들과 중립적 공간들의 진부한 증식들을 그동안 많이 보아 왔었으며, 또 다른 한편으로는 건축물에 과도한 성격을 부여하면서 내부의 작품들이 건축물과 괴리되는 문화예술공간을 목격하기도 하였다. 문화예술시설이 나아갈 방향이 마치 이 두 가지 선택지밖에 없는 듯한 현대건축의 상황에 대해 다소 회의

©김영진



상 원주 아트갤러리 전경
하 뒷동산 산책로에서 보는 뷰



배치도



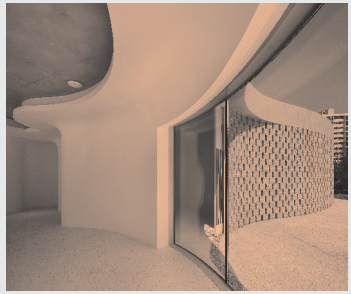
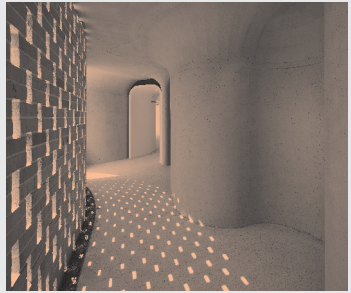
평면도

적이던 필자는 ‘조각이라는 미술작품과 건축물이 일체화되는 작업을 해 볼 수 있는 아주 좋은 기회’라는 생각을 하며 설계에 임하였다.

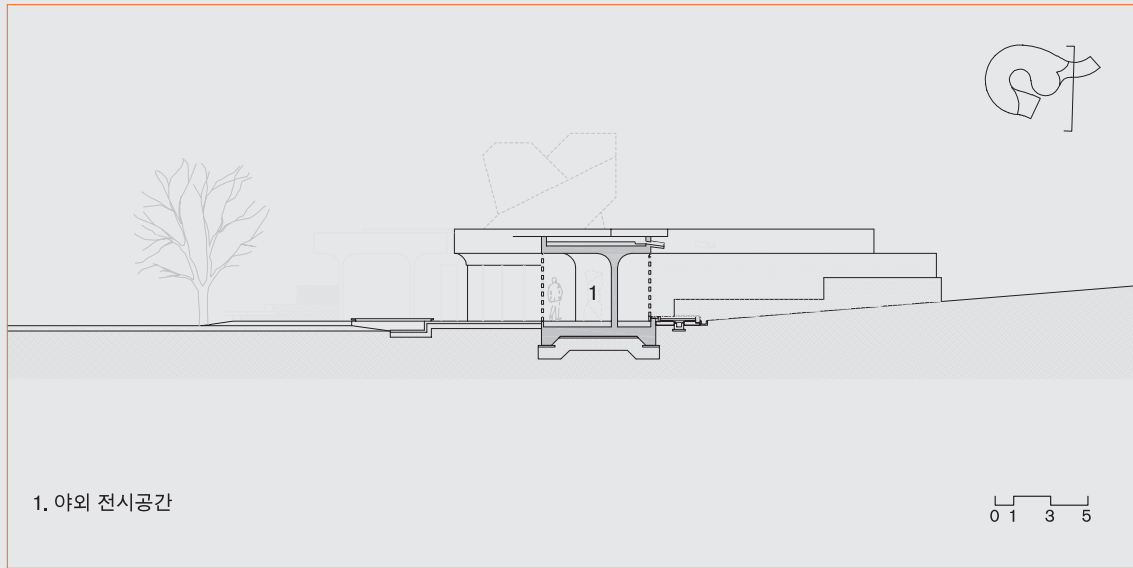
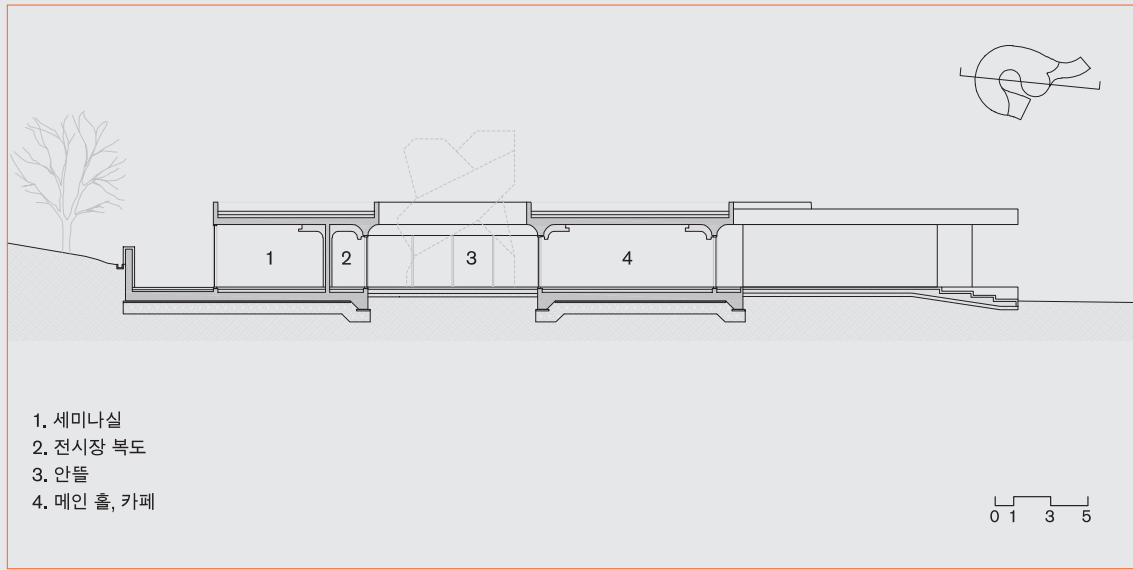
발주처는 문화예술공간이 척박한 원주시 내의 여러 근린공원에 사진 갤러리와 도예 갤러리 등 소규모의 특색 있는 문화공간을 산발적으로 건립해서 동네 문화예술 활동과 시 단위의 문화예술 활동을 교차시키며 지역별 특성을 부여해 보겠다는 계획을 가지고 있었다. 이러한 계획이 상당히 고무적으로 들리는 상황이었기에, 1차로 시작하는 이 사업이 특히 중요하겠다는 생각을 하였다.

산책과 우연한 발견

앞서 언급한 배경들 속에서 ‘산책’과 건축적 불투명성을 통한 ‘미지의 감각 회복’을 설계의 키워드로 삼고 작업하였다. 또한 이 작업은 건축가 알도 반 아이크(Aldo van Eyck)가 설계하였던 조각 파빌리온과의 대화이기도 하였다. 알도 반 아이크는 근대적 건축 구법으로 건축물을 구현하면서도 어딘가 모르게 중세적인 미지의 감각이 느껴지는 건축가라고 생각하였었는데, 특히 그의 설계에 종종 등장하는 알코브(alcove)나 미로와 같은 구성은 이러한 감각을 배가시킨다고 보였다. 필자 역시 이 조각 갤러리의 작업에서 공간의 ‘투명성’보다는 ‘불투명성’을 주제로 하였지만, 여러 개의 벽을 통해 이를 구현한 알도 반 아이크와는 달리 동선의 흐름을 중심으로 한 하나의 벽 혹은 하나의 선이 지붕과 일체화되어 지속적으로 이어지며 두 갈래의 길이 생기고 알코브들이 형성되어 공간의 불투명성과 두께감을 부여하는 방식이 사이트에 더욱 적합하다고 판단하였다. 그리고 동선이 흘러가는 상황 속에서 문득문득 조각이 발견되는 구성을 의도하였다. 또한 동선과 조각 작품의 밀착감, 공간 및 평면 스케일의 응축과 펼쳐짐이나 동세등이 중요한 부분이었는데, 이는 마치 석굴암에서 불상을 거리감 없이 밀착된 상태에서 대면하게 되는 그런 것을 의도한 것이라고도 할 수 있다.



상 내측 진입부
중 홀 내외부 모습
하 카페 휴게공간



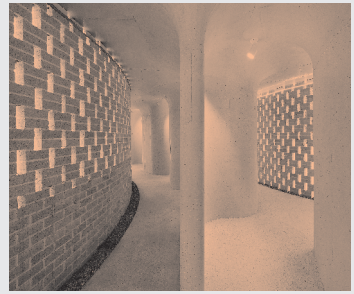
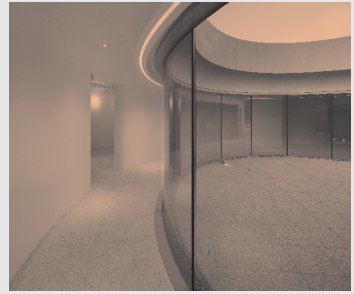
단면도

그리고 수시로 방문하게 되는 주민들의 일상성을 생각하였을 때 시간과 계절에 따라 빛과 작품의 관계와 느낌이 달라질 수 있으면 하였다. 특별한 주출입구 없이 공원 산책과 함께 공간을 거니는 경험이 이루어질 수 있도록 다방면의 진출입이나 동선 흐름의 동세와 그 산세를 감안하며, 이 건축물이 대지 및 공원과 하나 되어 안착한 느낌을 주고 싶었다.

건축에 남은 바람

건물의 설계뿐만 아니라 시공 과정도 만만치 않았다. 특히 곡면이 많은 관계로 3차원 철판 거푸집을 사용해야 하였기에 시공사에서도 심혈을 기울여 작업하였다. 참여 주체들이 사후설계관리를 지속적으로 하였으며, 관계 공무원들과 감리자·시공자 등이 모두 함께 좋은 건물을 완성해 보겠다는 취지를 가지고 전 과정에 열성적으로 참여하였기에 나름의 완성도를 가지고 건축물을 준공할 수 있었다고 본다.

하지만 준공 직후 원주시의 시장이 바뀌면서 이 건물은 1년 가까이 방치된 상태로 있었다. 내부에 곰팡이가 슬기도 하였으며 주민들의 휴식공간이자 카페로 계획되었던 공간의 주방과 리셉션 시설들은 알 수 없는 이유로 모두 철거가 되기도 하였다. 산책로를 오가던 주민들도 이 시설이 빨리 오픈되기만을 기다린다고도 하였었는데, 그러고도 한참 시간이 흐른 뒤에야 이 시설은 개관할 수 있었다. 하지만 진행 중이던 조각 작품들의 커미션 계획은 모두 무산되었기에 이곳은 조각 갤러리라기보다는 어중간한 상태의 문화시설이 되고 말았다는 아쉬움이 든다. 공공건축을 진행하며 건물이 준공된 이후에도 상당 기간 방치되어 있거나 취지와 동떨어져 어중간하게 시설이 쓰이는 경험을 종종 하였던 나는 아직도 이러한 상황들이 횡행하는 우리나라의 공공건축사업을 보면서 안타까운 마음을 지울 수 없었으며, 언젠가는 이 시설이 더욱 제대로 자기 자리를 찾기 바라는 마음이 간절하다.



상 복도 내의 뷰
하 두 갈래로 갈라지는 동선

좁은 가로에 유연한 곡선이 만들어준 여유

소래너나들이

송주원
지엔엠건축사사무소 공동대표

개요

위치	경기도 시흥시 신천동 704-2(소래초등학교 내)
용도	교육연구시설(학교복합시설), 주차장
대지면적	21,579.20m ² (공사 부분 면적: 7,674m ²)
건축면적	증축면적: 96.64m ²
연면적	증축면적: 5,899.17m ²
규모	지하 1층, 지상 1층
높이	3.45m
건폐율	16.26%(0.49% 증가)
용적률	42.75%(0.45% 증가)
구조	철근콘크리트구조
구조설계	미래에스이 이나영
설계	송주원
설계담당	이중현, 이상준, 김가람, 김수빈, 김장유
시공	(주)와이제이건설
기계·전기설계	(주)건일이엔지
설계기간	2021.4.~2021.12.
시공기간	2022.2.~2023.8.
공사비	약 131억 원
건축주	시흥시



커뮤니티 시설 상부에 조성된 운동장

건물을 가로에서 후퇴하고 처마 밑 공간을 만들어
운동장 면적은 최소로 줄이면서도 보행로를 넓혔다.
도로와 평행하게 건물을 배치하는 대신 건물을 분절해
그 사이사이 커뮤니티 마당을 넣고, 가로에 '주름'을
만들어서 가로에 대응한 학교와 마을의 점점공간을
만들고자 하였다. 이렇게 넓힌 보행로는 아이들의
안전한 통학로가 되고, 군데군데 만들어진
작은 포켓공간은 가로형 커뮤니티 공간이 되었다.



©이리선

폴딩도어로 외부로 향해 열리는 주민카페



©이리선



©이리선

상 학교복합시설 입구진입마당
하 지하주차장 입구와 운동장으로 이어진 등교계단



학교 연결통로



상 다목적실
하 입구부터 경계가 없는 작은도서관

아이들이, 또 주민들이 활용할 수 있도록 홀형의 공용공간을 만들어 커뮤니티 확장공간, 복도갤러리와 교류의 공간이 되게 하였다. 최대한 칸막이를 없애고, 폴딩형 칸막이와 투명한 유리를 활용해 경계 없는 열린 실, 빛을 들이는 내부 동선을 만들었다. 경계가 사라지고 모서리는 굴러져 시야가 넓어졌다.



©이러나

홀형의 공용공간 복도갤러리

좁은 가로에 유연한 곡선이 만들어 준 여유

곧게 뻗은 일자로 상자 같은 건물들이 다닥다닥 붙어 있는 시흥 구도심 대야동의 주택가 좁은 골목길 사이에 유연한, 그래서 낮은 콘크리트의 곡선을 넣어 위에는 학교 운동장을, 그 아래에는 ‘주름’이 잡힌 생활SOC시설을 만들었다. 이렇게 옹벽과 건축선에 맞닿은 건물로 막힌 가로 대신 한쪽 시야가 열리고 여유가 자리 잡은 보행로로 인해 새로운 가로풍경을 마주할 수 있게 되었다.

오랜 시간을 간직한 학교와 마을

낮익은 동네 모습에 기억을 한참 더듬었다. 30년도 더 지난 시절, 새로운 시청사 설계에 당선되어 협의를 다니던 구 시청이 있었던 동네임을 알게 되기까지 오래 걸리지 않았고, 오래된 기억 속에 남아 있는 골목들의 모습은 그리 변함없는 모습이었다. 주변에 새로운 택지 지구가 들어서고 시청이 옮겨 가서 예전의 활기가 없어진 듯한 인상을 가진 시흥의 원도심. 소래초등학교는 그 안에 자리 잡은, 이제 곧 개교 100년을 맞는 학교였다.

처음 접한 이후 수없이 다시 찾았던 대지는 거칠고 위태로워 보였다. 아이들이 학교로 가기 위해 걷는 좁은 길 옆으로 높은 옹벽이 절리듯 솟아 있었다. 옹벽 위 운동장은 놀고 싶은 아이들과 야구부 연습 공간을 다 담기에 부족해 보였고, 그 안의 아이들 모습은 안타까웠고 보기에 미안한 마음이 들었다. 오랜 시간을 견뎌 낸 학교와 겹겹이 그 세월을 간직한 동네의 모습은 누가 봐도 쇠락한 구도심의 모습이었다.

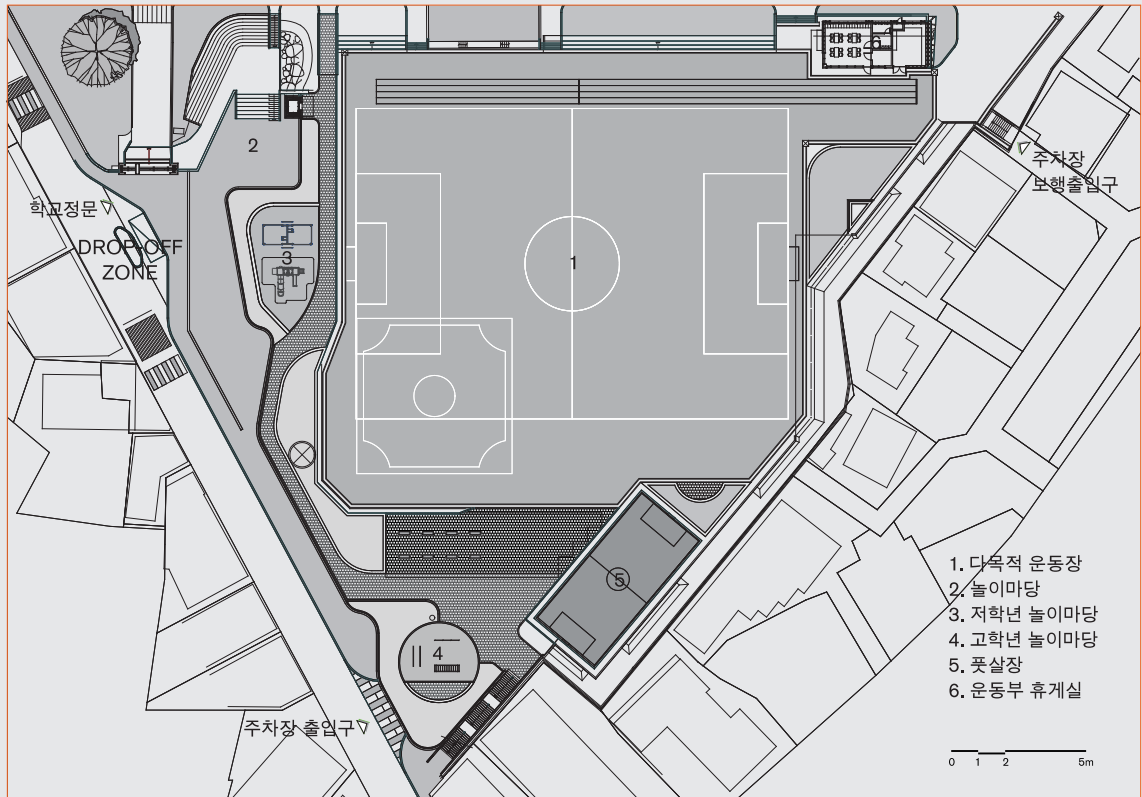
시흥시 학교복합시설 2호, 소래너나들이

시흥시는 구도심, 신천·대야동 지역 ‘소래산 첫마을’ 재생 프로젝트의 가장 큰 사업인 소래초 학교복합시설을 통해 구도심을 활성화하기 위하여 이를 이미 몇 년 전부터 기획하고, 예산을 만들고, 소래초와 지역 주민들과도 협의를 이어가고 있었다. 시작과 함께 학부모와 졸업생 그리고 학교와 시 관계자들이 설계자 및 자문위원과 머리를 맞대고 모여 앉아 어떤 공간을 어떻게 만들 것인지 이야기를 나누고 토론하였다. 그렇게 만든 공간이 시흥시 학교복합시설 2호 ‘소래너나들이’이다.

©이러나



상 커뮤니티 시설 상부에 조성된 운동장
하 도로에 면한 정문 진입공간과 통학로



지상 1층 평면도

학교와 마을의 접점에 '주름' 만들기

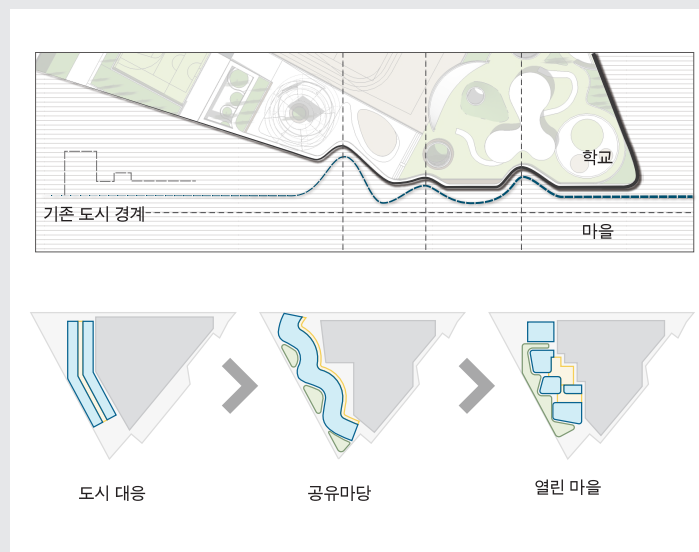
좁은 골목길의 대부분을 차에 내 주고 남은 통학로는 1m 남짓. 안전 난간이 설치된 그 좁은 통학로를 넓혀 주고 싶었고, 그 높은 담장을 빨리 없애 주고 싶었다. 먼저 건물을 가로에서 후퇴하고 처마 밑 공간을 만들어 운동장 면적은 최소로 줄이면서도 보행로를 넓혔다. 도로와 평행하게 건물을 배치하는 대신 건물을 분절해 그 사이사이 커뮤니티 마당을 넣고, 가로에 '주름'을 만듦으로써 가로에 대응한 학교와 마을의 점점공간을 만들고자 하였다. 이렇게 넓힌 보행로는 아이들의 안전한 통학로가 되고, 군데군데 만들어진 작은 포켓공간은 가로형 커뮤니티 공간이 되었다.

지하공간에 빛을 들이기

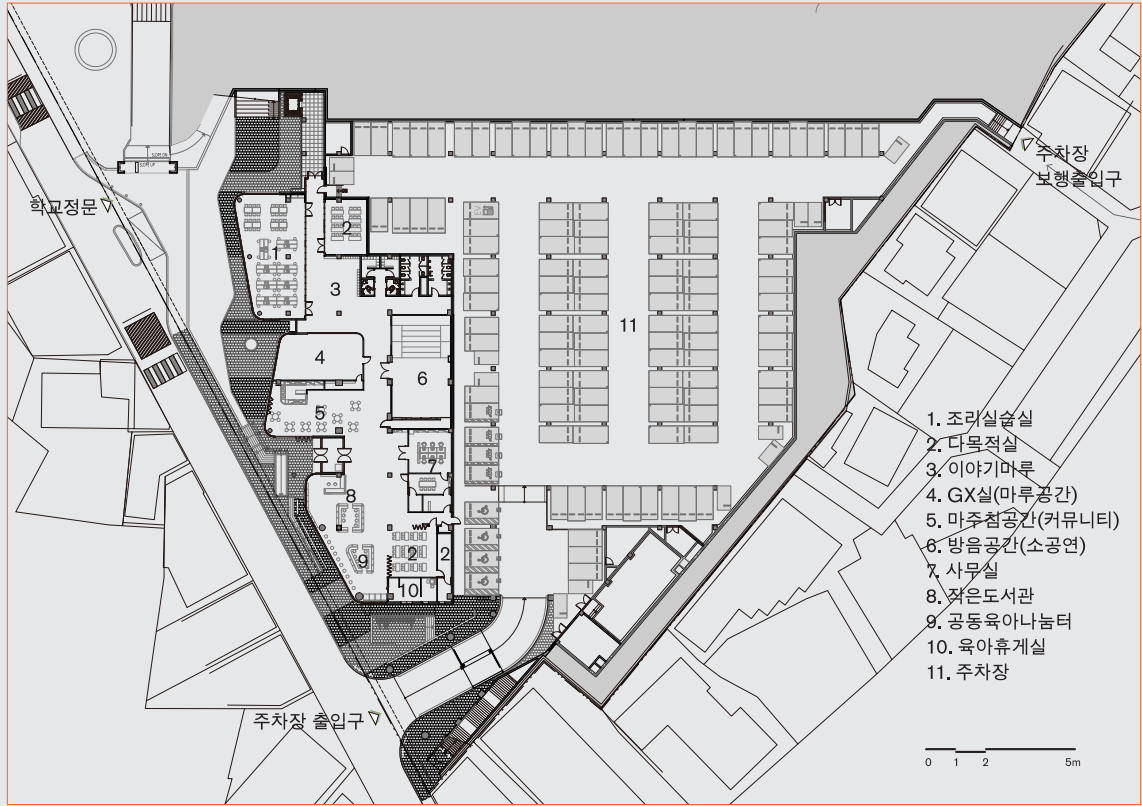
운동장 지하를 활용해 들어서는 건물의 특성상 자연채광 문제를 가장 염두에 두었다. 경사를 활용하고, 건물의 요철과 주름으로 외벽의 길이를 늘려 대부분의 실들이 1층인 것처럼 외기에 면하도록 해 자연채광을 최대한 받아들이고, 빛이 들지 않아도 되는 강당과 주차장은 안쪽으로 배치하였다. 지하라고 믿기지 않을 정도로 밝고 환한 실내가 만들어졌다.



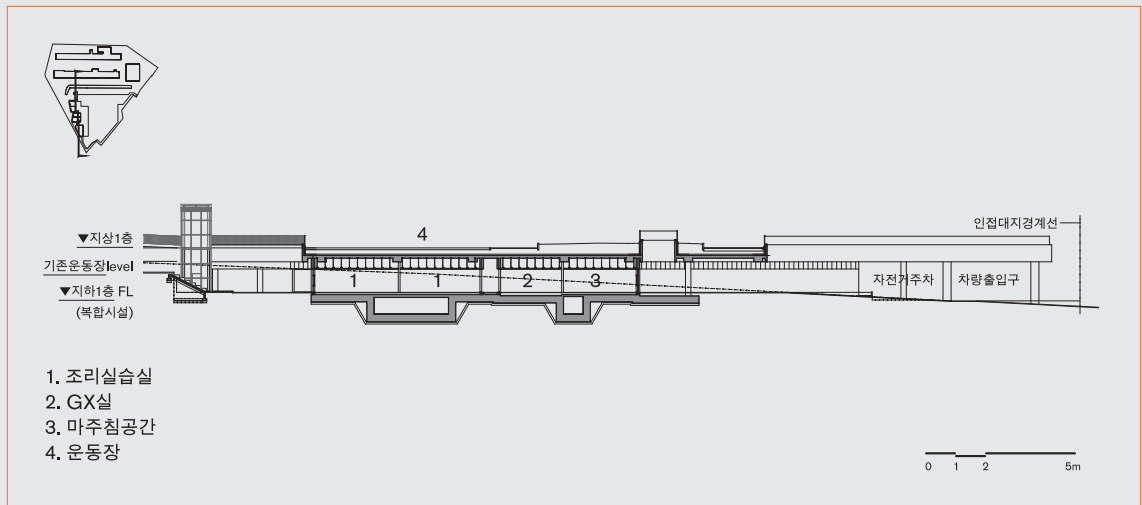
상 학교복합시설 입구진입마당
하 지하주차장 입구와 운동장으로 이어진 등교계단



점점 공간 다이어그램



지하 1층 평면도



종단면도

복도가 아닌 커뮤니티 공간으로

단순히 긴 복도로 이어진 공간이 아니라 이 복도 또한 하나의 공간으로 아이들이, 또 주민들이 활용할 수 있도록 홀형의 공용공간을 만들어 커뮤니티 확장공간, 복도갤러리와 교류의 공간이 되게 하였다. 최대한 칸막이를 없애고, 폴딩형 칸막이와 투명한 유리를 활용해 경계 없는 열린 실, 빛을 들이는 내부 동선을 만들었다. 경계가 사라지고 모서리는 굴러져 시야가 넓어졌다.

아이들에게 돌려준 운동장

운동장은 야구부 사용으로 안전하지 않았던 놀이공간, 놀이공간이 부족해 이용률이 떨어지던 문제 등을 개선해 고학년·저학년·운동부 공간을 구분하여 만들었다. 또 높은 단차와 열악한 시설, 축 처진 안전그물 등의 문제를 보완하고, 태양광 패널 그늘 아래 쉼터를 만들어 야외 수업에도 활용할 수 있는 안전하고 활용도 높은 운동장이 되도록 하였다.

사용자 참여 디자인

이 프로젝트는 공모 단계에서부터 '사용자 참여 디자인'을 제안하였다. 설계 준비단계부터 완성단계까지 학교, 학부모, 지역 주민, 동창회, 관계 전문가와 유관기관(시흥시 교육자치과, 도시재생과, 시흥도시공사, 시흥교육지원청 등)이 4개 분과(소래초내부·소래초외부·지역주민·관계기관, 총 77명으로 구성)의 '주민참여 실무협의체'를 구성하고 서로 머리를 맞대 설계를 진행하였다. 분과별로 계획안을 설명하고, 이해관계자들의 의견을 협의·취합한 후 다시 의견을 재조정하고, 설계안을 제시하는 긴 과정이 이어졌다. 4번의 전체 설명회를 비롯해 셀 수 없는 분과별 모임과 토의가 진행되는 동안 때로는 갈등과 의견충돌들이 있었지만, 그때마다 다시 설계대안을 만들어 설명하고 설득하고 통합하는 과정을 거쳤다. 이러한 과정이 이어져 도입시설 구성뿐 아니라 시설 운영까지 주민의 참여를 이끌어 낼 수 있었다. 건축가로, 중재자로, 때로는 협상가로 힘들고 길고 힘든 시간을 보냈지만 그만큼 소중한 건물이 되었고 값진 경험이었다.



상 입구에서부터 경계가 없는 작은도서관
중 폴딩도어로 외부를 향해 열리는 주민카페
하 다목적실



©이티비



상 학교 연결통로
하 홀형의 공용공간 복도갤러리

구도심 활성화의 출발점

아이들은 요리교실에서 반죽을 만들고, 전체 벽면에 유리가 붙은 마루공간에서 춤을 추고, 소공연장에 한데 모여 즐거운 시간을 보낸다. 주민들은 넓은 주차장에 마음껏 주차를 하고, 마을카페에서 정담을 나누고, 도서관에 앉아 책을 본다. 때때로 마을축제 등 다양한 이벤트를 열어 주민들이 서로 어울리고 함께 만들어 가는, 구도심의 작은 커뮤니티 공간이 되어 간다.

등교 시간에 넓어진 통학로와 정문 앞은 여유로운 웃음으로 채워지고, 야구부는 넓어진 운동장의 높은 펜스 안에서 마음껏 공을 친다. 운동장 한편에서는 조잘대는 아이들의 소리가 정겹다. 이 작은 변화들이 오랫동안 설계해 온 나를 감동시킨 가장 아름다운 순간이 되었다.

auri 소식

건축과 도시공간

Vol. 59
Autumn 2025

건축공간연구원
연구과제 소개
106

포럼 및 세미나
110

연구원 단신
113

건축공간연구원의 2025년 신규 과제 가운데 '수시과제'와 '수탁과제'를 소개하고, 포럼·토론회·세미나 등 다양한 활동내용을 정리하여 수록하였다.

건축공간연구원

연구과제 소개

구분	과제명	과제책임
수시 과제	AI 기술의 도시재생 연계·활용을 위한 정책과제 연구	장민영
수탁 과제	신속 인허가 지원센터 설립을 위한 연구	유광흠
	청년친화도시 성과관리 및 확산 방안 연구	성은영
	지역 스마트도시계획 컨설팅 지원	김영현
	부여 세계유산탐방거점센터 건립 건축기획 및 설계공모 관리	박태홍
	역사문화자원 보존관리 및 정책 활용 지원 연구	신치후

수시과제

① AI 기술의 도시재생 연계·활용을 위한 정책과제 연구

2014년 시작된 도시재생사업이 전국 약 640여 곳으로 확산하였음에도 불구하고, 도시쇠퇴는 여전히 지속되고 있으며 물리적 환경 개선을 넘어서는 사회·경제적 성과 창출에는 한계가 보인다. 특히 저성장 시대에 접어들면서 인구구조 변화, 산업구조 전환, 기후 위기, 디지털 격차 등이 복합적으로 작용하면서, 도시재생 정책은 실행 단계에서부터 유지·관리 단계에 이르기까지 고려해야 할 과제가 점차 더 다층화되고 있다.

한편, 초거대 언어모델(LLM), 생성형 AI, 멀티모달 AI 등 인공지능 기술의 비약적 발전은 도시정책에 새로운 전기를 마련하고 있다. AI는 대규모·비정형 데이터를 실시간으로 분석하고 미래를 예측·시뮬레이션할 수 있는 핵심 도구로, 정책 수립의 과학성과 효율성을 획기적으로 높일 수 있다. 나아가 주민 맞춤형 서비스 제공, 복잡한 행정절차의 자동화, 다양한 이해관계자의 참여 확대를 지원할 잠재력도 지니고 있다.

이에 이 연구는 AI 기술을 접목한 미래 도시재생 정책의 중장기 발전 방향을 제시하고, 이를 실현하기 위한 정책과제 및 추진 로드맵을 마련하고자 한다. 이를 위해 도시재생 정책에 적용 가능한 AI 기술의 개념과 활용 유형을 정리하고, 도시재생 정책 전 주기 계획·실행·운영·사후관리에 걸친 단계별 적용 분야와 핵심 과제를 구체화한다.

특히 이 연구는 정책 정보 접근성 강화로 지역 간 격차를 완화하고, 정밀 진단과 예측을 통한 과학적 의사결정으로 정책 실효성을 높이며, 사업 실행 및 관리의 효율화를 통해 행정 부담을 줄이고, 주민 참여 확대와 신규사업 발굴을 통해 도시재생의 포용성과 지속가능성을 강화하는 데 주안점을 둔다. 이를 통해 AI 기반 도시재생이 단순한 기술 도입을 넘어 지속가능하고 포용적인 도시정책 모델로 발전할 수 있을 것으로 기대된다.

장민영

수탁과제

① 신속 인허가 지원센터 설립을 위한 연구

부동산개발사업은 건설업, 설계·엔지니어링, 금융·투자, 부동산서비스업 등 다양한 연관 산업이 집약된 복합 산업으로, 전 산업에 직간접적인 영향을 미치는 높은 경제적 파급효과를 지니고 있다. 2023년 기준 국내 프로젝트 파이낸싱(PF) 여신 규모는 약 230조 원에 달하며, 이는 주택공급과 건설투자의 주요 수단으로 활용되고 있다.

그러나 최근 고금리 기조, 경기 둔화, 인허가 지연 등의 요인으로 인해 부동산개발사업 환경은 지속적으로 악화되고 있다. 특히 인허가 과정에서의 행정 절차 복잡성, 관계기관 간 이견 조율 지연, 지자체의 자의적 법령 해석, 주민 반대에 따른 갈등 등으로 개발사업이 지연되거나 중단되는 사례가 증가하고 있다. 이는 사업 기간의 장기화와 사업비 증가로 이어지며, 결과적으로 개발사업의 추진 자체를 저해하는 주요 요인이 되고 있다.

부동산개발사업의 인허가 지연 문제는 다양한 행정적·제도적 요인이 복합적으로 작용한 결과이며, 이를 해결하기 위해서는 신속하고 예측 가능한 인허가 시스템 구축, 명확하고 일관된 법령 해석 기준 마련, 지자체와 사업자 간의 협력적 소통체계 확립, 주민 소통 강화 및 영향평가 제도의 선진화 등이 필요하다.

이 연구는 이러한 문제의식을 바탕으로, 부동산개발사업의 원활한 추진을 위한 실질적 행정지원 체계를 마련하고자 한다. 특히, 인허가 절차의 효율성과 투명성을 제고할 수 있는 '신속 인허가 지원센터'의 설립 및 운영 방안을 도출하고, 이를 뒷받침할 수 있는 법·제도적 개선과제를 제안하는 것을 주요 목표로 한다.

신속 인허가 지원센터의 구축을 통해 인허가 지연 문제를 개선하고, 예측 가능하고 지속가능한 부동산개발 환경을 조성함으로써 국가 및 지역경제 활성화에 기여할 수 있을 것으로 기대된다.

유광흠

② 청년친화도시 성과관리 및 확산 방안 연구

인구 감소와 지역 소멸이 심화되는 상황에서, 청년은 단순한 정책 수혜자가 아니라 지역의 경제·문화·공간을 새롭게 만들고 미래 지속가능한 발전을 이끌 핵심 주체이기에 각 지역에서는 청년인구의 확보가 더욱 중요해지고 있다. 그러나 높은 실업, 불안정한 주거, 누적되는 부채 등 청년이 직면한 현실은 여전히 녹록지 않다. 이러한 문제를 체계적으로 해결하기 위해 정부는 2019년 국무조정실에 범부처 청년정책추진단을 설치하고, 2020년 「청년기본법」 제정을 통해 청년정책 추진 기반을 마련하였다. 이어 2023년 개정된 법률에 '청년친화도시' 제도가 도입되었으며, 2025년 2월에는 서울 관악구, 부산 부산진구, 경남 거창군이 최초로 청년친화도시로 지정되었다.

청년친화도시는 주거, 일자리, 복지, 문화, 참여 등 본질적으로 추진되던 청년정책을 도시 단위에서 통합적으로 실현하는 제도로, 청년이 지역에 정주하며 자립적 삶을 영위할 수 있는 기반을 마련하는 데 목적이 있다. 하지만 제도의 도입 초기 단계에서 성과를 가시적으로 확인하고 확산하기 위해서는 체계적인 진단과 관리가 필수적이다. 무엇보다 청년친화지표를 마련하여 각 도시의 현황을 객관적으로 측정하고, 이를 토대로 선정·운영·평가·모니터링 전 과정에서 활용할 수 있는 성과관리 틀을 구축할 필요가 있다.

이에 이 연구는 청년친화 개념을 구체적으로 정의하고 이를 계량화할 수 있는 지표 및 지수를 개발하며, 개별 청년친화도시에 적합한 성과관리 방안과 핵심성과지표(KPI)를 제시한다. 더불어 우수사례의 전파와 제도 확산을 위한 정책적·제도적 지원 방안을 모색한다. 이를 통해 지자체별 맞춤형 청년정책 설계와 자율적 성과관리 체계를 정착시키고, 중앙정부 차원의 전략적 자원 배분 근거를 제공하며, 나아가 국제적 지표와 비교 가능성을 확보함으로써 청년친화도시의 발전과 국가 전체의 청년친화도 제고에 기여할 것으로 기대한다.

성은영

3 지역 스마트도시계획 컨설팅 지원

「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」(이하 「스마트도시법」)에 따라 지방자치단체의 스마트도시 계획 수립이 의무화되면서 계획을 수립하는 지자체가 꾸준히 늘고 있다. 하지만 일부 계획은 지역의 고유한 현안과 특성을 충분히 반영하지 못하거나, 자원 조달 방안의 불확실성 등으로 실현 가능성이 부족하여 계획 실효성에 대한 우려가 제기되기도 한다. 또한 기존에 계획을 수립했던 지자체는 재수립 시기가 도래함에 따라, 그간의 추진 성과를 객관적으로 점검하고 새로운 계획의 방향성을 설정해야 하는 중요한 과제를 안고 있다.

이에 우리 연구원은 국토교통부와 함께 지역 스마트도시계획 컨설팅 지원 사업을 수행하고 있다. 이 사업은 각 지자체가 지역 여건과 현안에 맞는 실효성 있는 스마트도시계획을 수립할 수 있도록, 계획의 전 단계를 체계적으로 지원하는 것을 목표로 한다.

이를 위해 교통, 환경, 도시계획, 데이터 등 분야별 전문가 자문단을 통해 맞춤형 컨설팅을 제공하는 ‘헬프데스크’를 운영하고 있다. 헬프데스크는 크게 3단계로 구분하여 운영하고 있다. 1단계에서는 계획 수립을 준비하는 지자체에 대해 스마트도시 개념과 계획 수립 방향에 대한 기초교육을 제공하여 이해도를 높이고 있다. 2단계, 계획안이 구체화된 중간단계에서는 관련 전문가 자문팀을 구성하여 계획안에 대한 도시문제 진단, 서비스 도출 과정, 타 계획과의 연계성 등을 심도 있게 검토하고 종합 의견서를 통해 구체적인 보완 방향을 자문해 주고 있다. 마지막으로 국토교통부 승인 단계에서는 최종 계획안이 전문가 검토 의견을 충실히 반영했는지, 승인 요건을 충족하는지 등을 종합적으로 점검하여 계획의 완성도를 제고한다.

나아가 이미 승인을 받은 지자체를 대상으로는 연차별 이행 실적을 점검하고 모니터링하여 계획이 수립에만 그치지 않고 실질적인 도시문제 해결과 시민의 삶의 질 향상으로 이어지도록 관리한다.

사업의 컨설팅 및 이행점검 과정에서 축적된 자료는 향후 스마트도시계획 수립 지침 개정과 관련 정책 수립을 위한 기초자료로 활용될 수 있도록 국토교

통부를 지원하고 있으며, 이를 통해 각 지역의 특성을 살린 내실 있는 스마트도시계획 수립을 유도하고, 지자체의 스마트도시 역량을 강화하는 데 기여하고자 한다.

김영현

4 부여 세계유산탐방거점센터 건립 건축기획 및 설계공모 관리

부여군은 2015년 유네스코 세계유산으로 등재된 백제역사유적지구를 보유한 역사문화도시로, 매년 백만 명이 넘는 탐방객이 방문하고 있다. 그러나 유적지 간 연결성, 체계적인 안내·해설 시스템, 공공 편의시설 등 세계유산 향유를 위한 기반은 여전히 미흡한 실정이다. 이에 따라 ‘부여 세계유산탐방거점센터 건립 기본계획’(2023년)이 수립되었으며, 본 과제는 그 후속 절차인 건축기획과 설계공모 관리에 중점을 둔다.

과제의 주요 목적은 다음과 같다. 첫째, 기본계획을 토대로 시설의 규모, 입지, 배치, 공간 구성, 기능 등을 구체화해 설계공모의 기초자료를 마련한다. 둘째, 설계공모의 기획·운영 및 관리를 체계적으로 수행하여 공정하고 전문적인 설계자 선정을 지원한다. 셋째, 문화유산의 보존과 활용, 지역성 반영, 공공성 확보를 종합적으로 고려한 건축기획을 통해 향후 설계·공사 단계의 안정적 이행 기반을 마련한다.

과업은 현장 조사, 관련 계획 및 법령 검토, 유사 사례 분석, 전문가 자문, 관계 기관 협의 등을 통해 추진한다. 이를 통해 도출된 건축기획안은 공공건축심의위원회 등 후속 절차에 대응하기 위한 기초자료로 활용되며, 향후 공사 단계까지 연계되는 체계적 관리의 기반을 제공한다.

궁극적으로 이 과제는 부여 세계유산탐방거점센터를 백제왕도 핵심 유적 간 연계를 이끄는 거점으로 조성함으로써, 세계유산의 역사·문화적 가치 전달과 활용 기반을 강화하고, 문화유산 특화형 공공건축의 선도 사례를 제시하는 데 그 의미가 있다.

박태홍

5 역사문화자원 보존관리 및 정책 활용 지원 연구

역사문화자원은 지정·등록되지 않은 향토·미래유산 등을 포함하여 지역 정체성을 드러내는 중요한 자산이다. 그러나 법적 보호체계 밖에 놓여 멸실 위기에 처해 있다. 최근 「국가유산기본법」 제정으로 지정문화재 중심의 중점 보호주의에서 모든 국가유산을 아우르는 포괄적 보호체계로 전환되었으나, 법적 보호체계가 미흡해 실질적인 정책 지원이 필요하다.

2020년부터 2024년까지 5개년 조사를 통해 전국의 비지정·등록 문화유산 10만 181건을 조사하고 현황을 DB화하였다. 이를 통해 오류 검증, 신규 자원 발굴, 멸실·중복 현황 파악이 가능해졌지만, 데이터 오류와 현황 변화, 지역별 관리 역량 부족 등 과제가 여전히 남아 지속적인 모니터링과 업데이트 체계 구축이 요구된다. 지자체는 조사 성과를 관리 기초자료로 활용할 수 있으며, DB의 지속 관리를 위한 국가 차원의 지원도 함께 뒷받침되어야 한다. 역사문화자원의 보존은 단순한 규제에 머무르지 않고, 지역의 특색 있는 관광자원이나 문화콘텐츠로 활용될 수 있는 방안이 요구된다. 주민 참여와 민간 협력 없이는 지속 가능한 보존·활용이 어렵기에 정부·지자체·민간 주체 간 역할 재정립이 필요하다.

연구의 주요 목적은 전수조사로 구축된 역사문화자원 DB의 지속 관리 방안을 마련하고, 국내외 보존·관리 및 활용 정책 현황을 검토하여 시사점을 도출함으로써 관련 정책 지원 방안을 제안하는 것이다. 또한 지속가능한 관리 기반을 확립하기 위해 지자체 담당자의 전문 역량 강화를 위한 교육을 실시하고, ‘역사문화자원 관리, 활용 매뉴얼’(가칭)을 제작하여 배포할 예정이다.

신치후

포럼 및 세미나

auri 소식
—
Vol. 59
Autumn 2025

건축공간연구원- 대한국토·도시계획학회 농촌공간계획연구위원회 공동세미나 ‘도시·군기본계획과 농촌공간기본계획의 쟁점: 공간구조와 생활권’ 개최

건축공간연구원과 대한국토·도시계획학회 농촌공간계획연구위원회는 7월 17일(목)에 연구원 대회의실에서 ‘도시·군기본계획과 농촌공간기본계획의 쟁점 : 공간구조와 생활권’을 주제로 공동세미나를 개최하였다.

행사는 사회를 맡은 유승호 리플랫폼 대표의 개회사로 시작되었다. 제1부 주제발표에서는 이광명 KG엔지니어링 이사가 ‘2040 부여군기본계획의 공간구조와 생활권’을, 한영숙 싸이트플래닝 대표가 ‘부여군 2034 농촌공간기본계획의 공간구조와 농촌재생활성화지역’을 발표하였다.

이어 제2부 종합토론에서는 여해진 건축공간연구원 농촌공간연구센터장, 남궁성 부여군 도시건축과 도시계획팀 팀장, 이현진 부여군 도시건축과 도시계획팀 주무관, 윤희택 부여군 농업정책과 농촌활력팀 주무관, 문채 성결대학교 명예교수, 한이철 한국농촌경제연구원 농촌정책연구실 실장, 조준배 유진도시건축 본부장, 김형구 어반 플랫폼 대표, 신수환 지역경영전략연구소 이사가 참여하여 도시와 농촌의 공간구조 및 생활권 설정과 관련한 쟁점을 중심으로, 두 계획의 연계와 조정 방안을 모색하는 심도 있는 논의가 이루어졌다.



2025 제3, 4회 보행공정포럼 개최



CPTED 토론회 ‘더 안전한 커뮤니티, 더 안전한 대한민국을 지향하며’ 개최



건축공간연구원과 한국도시설계학회 보행모빌리티연구위원회는 인스파이어비즈니스센터에서 2025 제3, 4회 보행공정포럼을 공동 개최하였다. 두 번의 행사는 온라인으로도 진행되었다.

2025년 보행공정포럼은 ‘보행자와 공감하는 정책포럼’이라는 기조 아래, 지속가능한 보행도시 조성을 위한 정책적 공감과 소통, 협력 기반을 확장하고자 총 4회에 걸쳐 진행되었다. 지난 4월에 열린 첫 번째 포럼을 시작으로, 5월에는 제2회 포럼을 열어 ‘보도 위 이론차 통행의 위험성’에 대한 논의가 이루어졌다. 이어 8월 1일(금)에는 제3회 포럼이 ‘보행자의 행태와 심리를 고려한 인파관리 방안’을 주제로 열려, 다중 밀집 공간의 위험 요인을 중심으로 보행도시 조성의 과제와 대안을 모색하였다. 마지막으로 9월 5일(금)에는 ‘공원녹지 등 여가공간에서의 보행안전’을 주제로 제4회 포럼을 개최하였다.

지난 4월부터 9월까지 총 4회에 걸쳐 진행된 2025 보행공정포럼은 보행 안전과 도시 공간의 지속가능성을 위한 다양한 담론을 형성하며, 보행자 중심의 정책 방향을 모색하는 뜻깊은 자리가 되었다.

범죄예방 환경설계(CPTED) 도입 30주년을 기념하여 9월 2일(화)에 대한건축학회 건축센터 강당에서 CPTED 토론회가 개최되었다. 이번 토론회는 ‘더 안전한 커뮤니티, 더 안전한 대한민국을 지향하며’라는 주제 아래, 지난 성과를 돌아보고 향후 CPTED의 발전 방향을 모색하기 위해 마련되었다.

행사는 강부성 건축성능원 이사장의 개회 인사와 함께 박진철 대한건축학회 회장, 성기용 한국셀테드학회 회장, 박환용 건축공간연구원 원장의 환영사로 시작되었다. 이어 첫 번째 주제발표에서 강석진 경상국립대학교 교수가 ‘생활안전과 도시경쟁력 강화를 위한 K-CPTED의 방향’을 발표하였으며, 두 번째 발표에서는 신진동 국립재난안전연구원 지역안전연구팀장이 ‘안전한 지역사회 구현을 위한 정책사업 방향’을 설명하였다. 마지막으로 김은희 건축공간연구원 범죄예방 환경연구센터장이 ‘범죄예방 환경조성을 위한 제도 기반으로서 법률 제정안’을 주제로 발표를 마무리하였다.

이여진 종합토론은 이경훈 건축성능원 교육시설안전 센터장이 좌장을 맡아 진행되었으며 박준휘 한국형사법무정책연구원 선임연구위원, 유오식 동작구청 공공디자인 팀장, 이경선 홍익대 건축학부 교수, 지만석 행정안전부 예방안전제도과장이 참여하여 CPTED의 현황과 제도적 과제에 대해 심층적인 논의를 이어갔다.

이번 토론회는 CPTED 30년의 발자취를 돌아보고, 안전한 도시환경 조성을 위한 제도적·정책적 방향을 모색하는 시간이 되었다.

건축공간연구원은 윤준병 국회의원, 한국농촌경제연구원과 공동 주최로 '새 정부 농촌공간정책 방향 모색을 위한 국회 토론회'를 9월 15일(월) 국회의원회관에서 개최하였다.

이번 토론회는 '새 정부의 농촌공간정책, 방향과 과제'를 주제로 2025 제1차 AURI 건축도시포럼과 연계하여, 새 정부 국정과제와 맞물린 농촌공간정책의 비전과 향후 10년을 내다보는 시·군 단위 계획의 주요 쟁점을 다루었다.

주제 발표에는 한이철 한국농촌경제연구원 농촌정책연구실장이 나서 'K-농산어촌 구현을 위한 농촌공간정책 방향과 과제'를 주제로 범부처 협업체계 구축과 법·제도 개선의 필요성을 강조하였다. 이어 여혜진 건축공간연구원 농촌공간연구센터장은 '국가 균형성장 정책과 농촌공간 재구조화 전략'을 통해 농촌공간 재구조화 세 가지 모델을 제안하며, 제도적 뒷받침의 필요성을 제안하였다. 마지막으로 최재문 사회적협동조합 김제농촌활력센터 이사장은 '농촌소멸 대응을 위한 청년과 생활인구 활동 사례'를 소개하며 지역 현장의 성과를 공유하였다.

이후 토론회에는 이유직 중앙농촌공간정책심의회 위원장을 좌장으로 박성우 농림축산식품부 농촌정책국장, 신지훈 한국농촌계획학회 회장, 이상의 전국농어촌지역군수협의회 부회장, 최봉문 대한국토·도시계획학회 회장, 황중대 청주시활성화재단 대표이사가 참여하여 농촌공간정책의 현안과 발전 방안 등을 논의하였다.

박환용 건축공간연구원 원장은 "이번 토론회가 농촌공간정책의 실효성 있는 방안을 모색하고 농촌 경제 활성화, 인구 유입, 정주 여건 개선으로 이어지는 정책 대안을 제시하는 계기가 되길 바란다"고 전하였다.



건축공간연구원-
한국해양수산개발원
MOU 체결

건축공간연구원과 한국해양수산개발원은 8월 12일(화) 연구원 대회의실에서 어촌·어항 재생 및 연안공간 혁신을 통한 지속가능한 해양도시 발전을 위해 업무협약을 체결하였다.

양 기관은 어촌·어항 재생 및 연안공간 관련 분야의 공동 연구 발굴, 수행하고 해양 관광 및 연안 도시개발 관련 학술자료 교류, 학술행사 및 세미나 등 공동 개최 등에 있어 서로 협력할 예정이다.

건축공간연구원 박환용 원장은 "연안지역의 통합적 공간 전략 마련이 기후위기, 인구감소, 지역 불균형 등 복합적인 사회문제 대응을 위해 필요한 시점으로, 이를 위해 다양한 분야의 전문성과 경험이 융합되어야 한다"라고 강조하며, "이번 협약을 통해 건축공간연구원의 공간혁신 및 도시재생 분야 전문성과 한국해양수산개발원의 연안공간 및 어촌정책 분야 전문성을 결합하여, 어촌·어항의 고유한 정체성을 보존하면서 서도 주민의 삶의 질을 높이는 실질적인 방안을 함께 모색해 나가겠다"고 밝혔다.



건축공간연구원-충북연구원 MOU 체결 및 공동세미나 ‘지역 개발과 건축·도시 정책의 방향 - 농촌주거환경 개선을 중심으로’ 개최

건축공간연구원과 충북연구원은 지역 건축·도시 분야 현안 해결과 정책연구 협력을 위하여 8월 25일(월) 연구원 대회의실에서 업무협약을 체결하였다.

이번 협약을 통해 두 기관은 ▲지역 건축·도시 분야 공동 연구·사업 발굴 및 수행 ▲연구역량 강화 및 상호 발전을 위한 연구 인력, 학술자료 교류 ▲연구성과 확산을 위한 학술회의, 세미나, 워크숍 등 공동 개최 및 협조 ▲학술자료, 출판물 및 지식정보 등의 제공 및 발간 등 관련 분야에서 협력해 나갈 예정이다.

협약식에 이어 ‘지역 개발과 건축·도시 정책의 방향 - 농촌주거환경 개선을 중심으로’를 주제로 공동세미나가 열렸다. 이번 세미나에서는 지속가능한 지역 발전전략과 협력방안에 대해 전문가들의 주제발표와 종합토론이 진행되었다.

주제발표는 한수경 건축공간연구원 부연구위원의 ‘농촌의 정주여건 및 빈집 발생 특성과 관리 방향’을 시작으로, 한승석 충북연구원 연구위원의 ‘충북 농촌마을 인구현황과 정책방향’ 발제가 이어졌다.

종합토론은 이만형 충북대학교 도시공학과 교수가 좌장을 맡았으며, 최봉문 대한국토·도시계획학회 회장, 김항집 광주대학교 도시·부동산학과 교수, 변혜선 충북연구원 도시재생센터장, 홍성호 충북연구원 지역발전연구센터장이 토론자로 참여하였다. 참석자들은 지역 발전 전략과 협력방안에 대해 심도 있는 논의를 펼쳤다.



건축공간연구원- 국토지리정보원 MOU 체결



건축공간연구원- 한국농촌경제연구원 MOU 체결



건축공간연구원과 국토지리정보원은 8월 29일(금) 수원컨벤션센터에서 국가 공간정보정책 발전과 지속가능한 도시공간의 구현을 위하여 업무협약을 체결하였다.

이번 업무협약을 통해 양 기관은 공간정보-건축기술 융합 데이터 혁신 사업을 발굴, 수행하고 공간정보·건축 관련 데이터의 상호 제공 및 공동 활용 등에 있어 서로 협력하기로 하였다.

건축공간연구원 박환용 원장은 “국민의 일상에 실질적인 도움이 되려면 정확한 데이터와 정책적 통찰이 뒷받침되어야 한다”라며 “이번 협약을 통해 양 기관이 그동안 축적해 온 공간 데이터와 건축·도시 정책 연구를 융합하여, 재난·안전과 기후변화 대응, 스마트시티 정책 지원 등 국가 공간정책 발전을 위해 적극 협력해 나가겠다”고 밝혔다.

건축공간연구원과 한국농촌경제연구원은 농촌 지역소멸 위기 극복을 위한 상호 협력을 위해 지난 9월 17일(수) 한국농촌경제연구원에서 업무협약을 체결하였다.

이번 협약을 통해 양 기관은 ▲농촌 지역소멸 위기극복을 위한 지속적인 교류와 협력 ▲농촌공간재구조화법에 근거한 농촌공간중앙지원 기관으로서 업무 협력 ▲농촌공간정책 분야 학술행사, 세미나 공동 기획 및 참여 ▲양 기관 간 협력을 통한 전문 컨설팅 과제의 공동 기획 및 수행 등 다양한 분야에서 협력하게 된다.

박환용 건축공간연구원 원장은 “지난 30년간 농촌의 인구는 절반 가까이 줄어들고 고령화율이 50%를 넘나드는 상황에서, 농촌의 삶터·일터·쉼터 기능 회복을 위한 정책 실현이 필요한 시점이다”라며, “이번 협약을 계기로 건축공간연구원의 공간혁신·도시재생 전문성과 한국농촌경제연구원의 농촌정책 연구 역량을 결합해 국민이 체감할 수 있는 실질적 방안을 제시하겠다”고 전하였다.

건축공간연구원
2025년
수행 연구과제

건축공간연구원이 2025년 1월부터 9월까지 수행 중인 연구과제 목록을 소개합니다.

기본과제

가족 친화적 관점에서 본
주택 규모 기준의 적정성 연구
조상규

탄소중립도시 구현을 위한 아파트 녹지의
가치 추정 및 설계·관리 개선 방안 연구
김용국

생활안전 통합 강화를 위한 인공지능 기반
건축·도시공간 법제도 개선 방향 연구
고영호

지역활성화 정책사업의 통합적 공간환경
조성을 위한 디자인관리체계 개선방안
서수정

노후 정부청사의 효율적 유지 및 자산관리를 위한
정책방향 연구
김영현

국가유산 일대 공공건축 조성 사업의
디자인 관리체계 개선 방안 연구
박태홍

지역사회 돌봄 연계를 위한
노인주거복지시설 개선방안 연구
방재성

인구감소지역 체류형 생활인구 확대를 위한
생활거점 조성 및 운영방안
장민영

인공지능을 활용한 건축물 데이터 품질
고도화 방향 연구
안의순

농촌소멸 대응 빈집 관리체계 마련 연구
한수경

인공지능 및 커뮤니티 인텔리전스를 활용한
건축법령 해석 지원 시스템 개선 방안
조상규

수시과제

공공조형물의 체계적인 조성·관리를 위한
현안과 정책과제
이세진

국가민속유산 생활기본시설
설치기준 개정방안 연구:
민속마을 내 가족의 물사용공간을 중심으로
김가람

미래지향적인 법제를 위한
건축법 정비 방향과 과제
유광흠

다락 설치기준 운영실태 진단 및
개선방안 연구
이여경

AI 기술의 도시재생 연계·활용을 위한
정책과제 연구
장민영

수탁과제

인천광역시 공공건축 가이드라인 수립 영역
김준래

저출생 시대 영유아 동반가족 전용주차구획
도입 방안 연구
조영진

특화형 임대주택 운영기관 평가 방식
개선을 위한 연구 영역
한수경

K-DeepTech Town 건축기획 및
설계공모 운영 대행 영역
김상호

스마트도시 연계성 향상을 위한
도시공간계획·제도 개선 연구
권오규

안서동 대학로 청년안심
탄소중립 보행환경 개선 연구영역
이은석

지역 스마트도시계획 컨설팅 지원
김영현

백제한옥 표준모델 개발 연구영역
신치후

제7기 국가건축정책위원회
성과분석 연구
이화영

고령친화도시 도입방안 연구
고영호

UAM 도심지 도입 및 활성화를 위한
이착륙장 구축 운영 건축물 설계 및
시공 기술 개발 기획
남성우

여성 전용 창업 공간 확대 및
효율화 방안
박성남

세계유산 속성에 따른
공간관리 모델 연구
이상민

위반건축물 관리 실태조사를 통한
제도개선 방안 연구
배선헤

현충시설의 분류체계 정립 및
미래가치 발굴 방안 연구
손은신

민속문화유산 생활기본시설
설치 지원 제도마련 연구
박일향

고택 내 생활기본시설 설치 기준
개선 방안 연구
김가람

합천군 역사문화권
전략계획 수립 연구사업
심경미

신속 인허가 지원센터
설립을 위한 연구
유광흠

청년친화도시 성과관리 및
확산 방안 연구
성은영

지역 스마트도시계획 컨설팅 지원
김영현

역사문화자원 보존관리 및
정책 활용 지원 연구
신치후

기존 건축물의 에너지 소비
총량 제한 기준 및 운영(안) 마련
박종훈

2025년 지역별 맞춤형
범죄예방 컨설팅 수행 영역
김은희

국유재산관리기금 활용
민간 건축물 매입·활용 기준
수립영역
염철호

부여 세계유산탐방거점센터
건립 건축기획 및 설계공모 관리
박태홍

다중 분산발전 기반의
옥상온실형 스마트 그린빌딩
융복합 시스템 개발 및 실증(5차년도)
이은석

초고령사회 보행환경 평가 및
개선시스템 개발
(건축공간연구원(4차년도)
오성훈

'25년도 어촌활력증진 지원
시험사업 모니터링
서수정

2025년 건축물관리지원센터
업무 위탁(건축물관리제도
모니터링 및 정책지원 등)
조영진

2025년 보행환경 제도·정책
연구 및 사업지원
남궁지희

2025년 건축공간연구원
공공건축 지원업무 위탁
이주경

건축물의 탄력적 용도전환
방안 마련연구
이주경

목조건축 활성화를 위한
기술발전, 인력양성,
선도사례 추진 연구
이은석

제3차 건축자산 진흥
기본계획 수립 연구
이규철

도시·건축 디자인
품질 제고를 위한
정책 발굴 및 실천 방안 연구
이여경

건축규제 성능기반
설계 도입방안 연구
이종민

제2차 옥외광고 종합계획
수립 연구
김용국

영주시 지속가능한
주거지 정비 정책 수립 영역
장민영

김해 고도 지정 타당성조사
학술연구영역
김종범

양산시 역사문화권
전략계획 수립 연구영역
심경미

건축공간연구원
연구보고서 안내

건축공간연구원에서는 연구 성과의 공유 및 확산을 위해 연구보고서를 발간하고 있습니다.

홈페이지(www.auri.re.kr)에서 보고서를 열람하실 수 있으며, 발간물 구입에 관해서는 자료실로 문의 바랍니다.

자료실 044.417.9640 information@auri.re.kr

2024년 연구보고서

기본연구보고서 2024-1
'지역 Space-MBTI'를 활용한
인구감소지역 특성 진단 연구
25,000원

기본연구보고서 2024-2
건축물 유지관리산업 진흥을 위한
제도개선 연구
25,000원

기본연구보고서 2024-3
지역상권 활성화를 위한 공간관리 방안
25,000원

기본연구보고서 2024-4
3기 신도시 도시건축통합계획
모니터링을 통한 제도 개선 연구
25,000원

기본연구보고서 2024-5
장애를 없는 생활환경(BF) 인증 제도의
운영실태 진단 및 개선방안 연구
25,000원

기본연구보고서 2024-6
생애주기 관점에서의
노후계획도시 공동주택 재건축에 따른
탄소배출저감 정책 방안 연구
25,000원

기본연구보고서 2024-7
건축물 설계과정의 구조
안전성 평가·심의제도 운영
합리화 방안 연구
25,000원

기본연구보고서 2024-8
인구감소도시 생활권계획의
컴팩트-네트워크 전략 적용방안
25,000원

기본연구보고서 2024-9
사회변화에 따른 범죄예방
환경조성 사업 개선방향 연구
25,000원

기본연구보고서 2024-10
건축행정 데이터를 활용한
건축물 연형 지표 개발 연구
25,000원

기본연구보고서 2024-11
이재민 생활안정을 위한
임시주거용 조립주택 단지 조성방안
25,000원

기본연구보고서 2024-12
일대형기숙사 제도의
합리적 운영을 위한 기준 개선 연구
25,000원

기본연구보고서 2024-13
대규모 언어모형을 활용한
건축법령 해석 지원 시스템
고도화 방안 연구
25,000원

기본연구보고서 2024-14
건축안전 모니터링 실효성 강화를 위한
건축법령 개정방안
25,000원

기본연구보고서 2024-15
현대 정원도시의 다원적 기능
구현을 위한 계획방향 연구
25,000원

기본연구보고서 2024-16
영구임대주택 거주 고령자의
지역기반 생활지원
서비스 접근성 제고 방안
25,000원

기본연구보고서 2024-17
탄소중립사회 달성을 위한
그린인프라 정보체계 개발방향 연구
25,000원

기본연구보고서 2024-18
유산양향평가 제도 도입에 따른
세계유산 공간관리 정책방안 연구
-세계유산지구 밖 주변환경을 중심으로-
25,000원

기본연구보고서 2024-19
2023년 건축서비스산업
실태조사 결과
25,000원

정책연구보고서 2024-1
소록도 문화유산 지정 방안 연구
12,000원

정책연구보고서 2024-2
지역건축안전센터 설치를 위한
지역맞춤형 운영모델 연구
12,000원

정책연구보고서 2024-3
보행자길의 체계적 관리를 위한
법제 개선 방안 연구
12,000원

정책연구보고서 2024-4
옥외광고물 특정구역 제도
개선방안 연구
12,000원

일반연구보고서 2024-1
범죄예방 건축기준 고시
실효성 제고 방안
10,000원

일반연구보고서 2024-2
범죄예방 환경설계(CPTED)
고도화 및 인증제도 개선 방향
10,000원

일반연구보고서 2024-3
건축행정평가의 실효성
강화 방안 연구
10,000원

일반연구보고서 2024-4
농촌지역 돌봄 여건을 고려한
고령자 주거지원 방안 연구
10,000원

일반연구보고서 2024-5
지방중소도시 재생정책의
현안 진단과 향후 과제
10,000원

일반연구보고서 2024-6
탄소중립도시 조성요소의
규제 샌드박스 도입 현황 및 과제
10,000원

일반연구보고서 2024-7
지역 공공건축지원센터
운영 현황 및 개선 방향
10,000원

일반연구보고서 2024-8
농촌공간 재구조화 및
재생 계획 수립방안 연구(Ⅰ)
- 농촌 토지이용 개편 검토기준
10,000원

일반연구보고서 2024-9
수도 기반의 주거생활공간 실태진단
방안 연구(Ⅰ)
- 청년가구의 주거 수요 및
거주환경 분석을 중심으로
10,000원

일반연구보고서 2024-10
빅데이터 기반 건축물 산사태
리스크 분석 및 건축물 단위
재난 리스크 간 연계 방안 연구
10,000원

일반연구보고서 2024-11
경관법 제정 이후 경관정책
추진성과와 개선방향
10,000원

일반연구보고서 2024-12
데이터 기반 보행정책 활성화를 위한
공공 데이터 현황과 개선과제
10,000원

일반연구보고서 2024-13
도심항공교통 옥상버티포트
설치를 위한 건축물 선정기준 연구
10,000원

일반연구보고서 2024-14
지자체 건축자산 진흥 정책의 추진
현황과 과제
10,000원

2023년 연구보고서

기본연구보고서 2023-1
지역건축안전센터의 실효성 제고를
위한 제도개선 연구
25,000원

기본연구보고서 2023-2
생애주기를 고려한 공작물 관리체계
마련 연구
25,000원

기본연구보고서 2023-3
재난 대응을 위한 임시주거시설
관리체계 개선방안
25,000원

기본연구보고서 2023-4
제조 조립을 위한 설계(Dfma)기반
건축 활성화 방안 연구
25,000원

기본연구보고서 2023-5
에너지 빈곤층을 위한
집수리 정책 개선 방안
25,000원

기본연구보고서 2023-6
역사문화권 내 매장문화재 및
주변지역의 보존·활용을 위한
정책방안 연구
25,000원

기본연구보고서 2023-7
중·소규모 유류공단을 활용한
민간주도·공공지원형 임대주택 사업
활성화 방안
25,000원

기본연구보고서 2023-8
근현대 건축문화유산의 가치
보존을 위한 수리체계 개선 방안
25,000원

기본연구보고서 2023-9
1기 신도시 재건축 단지의 공공성
제고를 위한 정책방향 연구
25,000원

기본연구보고서 2023-10
맞춤형 공간전략 도출을 위한
인구감소지역 진단체계 연구
25,000원

기본연구보고서 2023-11
가설건축물을 화재안전을 위한
제도 개선방안
25,000원

기본연구보고서 2023-12
디지털 옥외광고를 관리 현황 및
개선방안 연구
25,000원

기본연구보고서 2023-13
농촌공간 재구조화 및 재생
계획수립지침 마련 연구: 농촌특화지구
임지적정성 검토방안을 중심으로
25,000원

기본연구보고서 2023-14
전기차 확산에 따른 공동주택단지
충전설비 설치기준 개선 연구
25,000원

기본연구보고서 2023-15
영구임대주택의 지역사회 고립 및 갈등
완화를 위한 공간환경 개선 전략
25,000원

기본연구보고서 2023-16
기후위기 대응력 강화를 위한
탄소중립도시 종합계획 수립 방안 연구
25,000원

기본연구보고서 2023-17
공유유산 개념을 적용한 국외사적지
활용·관리 정책 연구
25,000원

기본연구보고서 2023-18
위드 코로나 시기 생활권 공공시설의
대응실태와 개선방안 연구
25,000원

기본연구보고서 2023-19
빅데이터 기반 정책을 위한 건축물
생산량 지수 개발 연구
25,000원

정책연구보고서 2023-1
물류창고 화재안전을 위한
건축기준 개선방안
12,000원

정책연구보고서 2023-2
건축사의 현장조사·검사 및 확인
업무대행 제도 개선방향 연구
12,000원

정책연구보고서 2023-3
국가기반도 구축 체계 합리화 방안 연구
12,000원

정책연구보고서 2023-4
생활인프라 복합화시설의 운영실태
진단: 인구감소지역을 중심으로
12,000원

정책연구보고서 2023-5
지방 생활인구 확대를 위한 복수
주거거점의 현황과 이슈
12,000원

정책연구보고서 2023-6
대규모 언어모델(LLM)을 활용한
건축민원 대응 효율화 방안 연구
12,000원

일반연구보고서 2023-1
녹색건축물 확산을 위한 건물 부문
ESG 연계방안
10,000원

일반연구보고서 2023-2
이용자를 고려한 공공건축 조성방안
연구: 리모델링 사업을 중심으로
10,000원

일반연구보고서 2023-3
보행환경개선사업의 도시정책
연계방안 연구
10,000원

일반연구보고서 2023-4
결합건축 제도의 적용 가능성 진단 및
개선방안 연구
10,000원

일반연구보고서 2023-5
고령자 돌봄서비스 수요자를 고려한
주거지원 방향과 과제
10,000원

일반연구보고서 2023-6
외국인 밀집지역의 근린환경 실태 분석:
범죄예방 환경설계(CPTED) 관점에서
10,000원

일반연구보고서 2023-7
건축서비스산업 실태조사 고도화 및
통계 활용방안 연구
10,000원

일반연구보고서 2023-8
공간기반 혁신기술 융복합 건축물
계획 기준 연구
10,000원

일반연구보고서 2023-9
다양한 수요를 고려한
주거생활공간의 진단 과제
10,000원

일반연구보고서 2023-10
빅데이터 기반 건축물 화재 및 홍수
리스크 분석 모델 개발 연구
10,000원

일반연구보고서 2023-11
개발사업 경관심의 운영현황 및
제도 개선방안
10,000원

일반연구보고서 2023-12
지역활성화 정책사업의 실효성 제고를
위한 사회혁신실험의 실행방안
10,000원

2022년 연구보고서

기본연구보고서 2022-1
신산업 관련 건축 법제 개선방안:
데이터센터와 지식산업센터를 중심으로
25,000원

기본연구보고서 2022-2
농촌 마을 공간관리를 위한 토지이용의
통합적 관리방안 연구
25,000원

기본연구보고서 2022-3
설계공도 이후 건축 생산과정 모니터링을
통한 공공건축 제도 개선 연구
25,000원

기본연구보고서 2022-4
개인형 공유모빌리티 이용활성화를
위한 건축·도시공간 대응방안 연구
25,000원

기본연구보고서 2022-5
탄소중립 2050 실현을 위한
생활권 단위 공간계획 모형 연구
25,000원

기본연구보고서 2022-6
도시재생 거점시설의
지속가능한 운영방안
25,000원

기본연구보고서 2022-7
폭염대응을 위한
도시 가로녹지계획 연구
25,000원

기본연구보고서 2022-8
네거티브 헤리티지 보존·활용을
위한 의사결정체계 연구
25,000원

기본연구보고서 2022-9
1인가구 증가에 대응한 소형
공동주거시설의 건축기준 정비 방안
25,000원

기본연구보고서 2022-10
아동친화 주거공간 조성·운영을 위한
사업모델 및 지원방안 연구
-소규모 공공임대주택을 중심으로-
25,000원

기본연구보고서 2022-11
아동 놀 권리 보장을 위한 지역사회
통합형 놀이자원망 구축 방안 연구
25,000원

기본연구보고서 2022-12
건축정책 실행력 제고를 위한
건축기본법 개정 연구
25,000원

기본연구보고서 2022-13
건축물 공간정보 빅데이터
시험구축 및 활용방안 연구
25,000원

기본연구보고서 2022-14
건축행정 통계 개선 및
공간정보 융합 방안 연구
25,000원

기본연구보고서 2022-15
치매친화 생활환경 조성을 위한
정책개선 방향 연구
25,000원

기본연구보고서 2022-16
동네생활권 개념 도입 및 정책적
활용방안 연구
25,000원

기본연구보고서 2022-17
역사문화공간 보존·활용 사업의
효과 분석방법 연구
25,000원

정책연구보고서 2022-1
현충시설의 가치향상을 위한
정책 및 제도 개선방향 연구
12,000원

정책연구보고서 2022-2
다양한 주거가치 구현을 위한
사회주택사업 추진체계 개선방안 연구
12,000원

정책연구보고서 2022-3
거주여건 변화에 대응하는
주거문화 정책과제
12,000원

정책연구보고서 2022-4
관광안내소의 효과적 설치·운영을 위한
입지 및 공간 기준 연구
12,000원

정책연구보고서 2022-5
공간수요 다양화에 대응한
가설건축물 관리방안 연구
12,000원

정책연구보고서 2022-6
건축행정 전산자료 활용 제도
정비 방안 연구
12,000원

정책연구보고서 2022-7
건축위원회 심의 운영 합리화를 위한
제도 개선방안
12,000원

정책연구보고서 2022-8
스마트건축 인증 도입 및 운영 방향 연구
12,000원

일반연구보고서 2022-1
보도의 계획 및 설계기준 개선방안 연구
10,000원

일반연구보고서 2022-2
건축분야 사후입법영향분석 기준 및
체계 마련 연구
10,000원

일반연구보고서 2022-3
스마트도시계획 모니터링 및
성과 평가를 위한 지표 연구
10,000원

일반연구보고서 2022-4
민간 건축물 그린리모델링 활성화 방안
10,000원

일반연구보고서 2022-5
빅데이터 기반 건축물 화재 예측
모델 개발 연구
10,000원

일반연구보고서 2022-6
가상환경을 활용한
범죄예방환경설계 요소 도출 연구
10,000원

일반연구보고서 2022-7
지역사회 고령친화 생활마을 조성
모델 및 정책개선 방안 연구
10,000원

일반연구보고서 2022-8
지역자원 활용 기반의
도시재생회사 사업모델 연구
10,000원

일반연구보고서 2022-9
건축자산 진흥구역 활성화 방안 연구
10,000원

일반연구보고서 2022-10
이용자 관점에서 본 공공건축 연구:
행정복지센터
10,000원

일반연구보고서 2022-11
지자체 경관사업 실행력 제고를 위한
정책방향 연구
10,000원

일반연구보고서 2022-12
한옥 공공건축물 지원사업
현황진단 및 개선방안 연구
10,000원

건축공간연구원 신간 안내

건축공간연구원에서는 건축·도시 관련 분야의 다양한 주제에 대해 단행본을 발간하고 있습니다.

단행본 소개 및 자세한 사항은 연구원 홈페이지(www.auri.re.kr)에서 확인하실 수 있으며, 비매품이 아닌 발간물은 서점을 통해 구매하실 수 있습니다.

문의 출판·홍보팀 044.417.9640 information@auri.re.kr



법적예방 환경개선
CPTED 표준 매뉴얼
조영진, 박성남, 김영준
비매품



해석례로 읽는
건축법 2024
이화영, 배선헌, 홍예은
비매품



2023 공공건축 사업계획
사전검토 연차보고서
국가공공건축지원센터
비매품



건축자산 정보체계
활용 안내서
이규철, 손은신
비매품



광양읍 한옥,
지역 문화거점을 향하여
국가한옥센터
비매품



2022 공공건축
사업계획 사전검토
연차보고서
국가공공건축지원센터
비매품



해석례로 읽는
건축법 2023
이여경, 이화영, 홍예은
비매품



건축서비스산업
동향과 이슈 2023
건축서비스산업지원센터
비매품



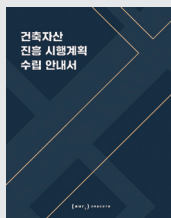
건축법제동향 2023
건축규제혁신센터
비매품



보행자우선도로 매뉴얼 2022
오성훈, 남궁지희,
김영지, 변혜영
비매품



한눈에 보는 건축민원
빅데이터 2021
이여경, 이주경,
김민지, 홍예은
비매품



건축자산 진흥 시행계획
수립 안내서
이규철, 박채린
비매품



제주 한옥, 박씨초가 이야기
국가한옥센터, 양건, 김태일,
고기봉, 이창규, 강정운
비매품



세계건축법제동향 2022
이여경, 김준래, 오세원
비매품



어촌지역의 법외예방
환경설계 가이드라인
손동필, 임보영, 허재석
비매품