

건강·문화·생태회랑 구축 전략 연구

- 국토 녹색길 조성을 위한 기초연구 -

Strategy of Multi-purpose Corridors for Human Health,
Culture and Ecology (CHCEs)

- A Study on the National Green Ways in Korea -

국토연 2008-42 · 건강 · 문화 · 생태회랑 구축전략 연구

지은이 · 김명수, 박정은, 최영국, 정소양 / 펴낸이 · 박양호 / 펴낸곳 · 국토연구원

출판등록 · 제2-22호 / 인쇄 · 2008년 12월 26일 / 발행 · 2008년 12월 31일

주소 · 경기도 안양시 동안구 시민로 224 (431-712)

전화 · 031-380-0114(대표), 031-380-0426(배포) / 팩스 · 031-380-0470

값 · 7,000원 / ISBN · 978-89-8182-589-8

한국학술진흥재단 연구분야 분류코드 · B170500

<http://www.krihs.re.kr>

©2008, 국토연구원

* 이 연구보고서의 내용은 국토연구원의 자체 연구물로서
정부의 정책이나 견해와는 상관없습니다.

건강·문화·생태회랑 구축 전략 연구
- 국토 녹색길 조성을 위한 기초연구 -

Strategy of Multi-purpose Corridors for Human Health,
Culture and Ecology (CHCEs)

- A Study on the National Green Ways in Korea -



연구진

연구책임 김명수 책임연구원

연구진 박정은 연구원
최영국 선임연구위원
정소양 연구원

외부연구진 전성우 한국환경정책·평가연구원 연구위원
정 휘 (사) 숲길 전문위원

연구심의위원 김영표 부원장(주심)
배순석 선임연구위원
김선희 연구위원
이왕건 연구위원
계기석 안양대학교 교수
안석환 국토해양부 과장(국가균형발전위원회)

연구자문위원 김성진 한국문화관광연구원 연구위원
성현찬 단국대학교 교수
이동근 서울대학교 교수
이재준 협성대학교 교수

현장자문 서명숙 (사) 제주올레 이사장
서동성 (사) 제주올레 사무국장
조희은 (사) 숲길 기획팀 연구원
장승준 (사) 숲길 (길동무 프로그램)
주봉현 한국철도시설공단 호남지역본부 과장
허상현 의왕시청 도로정비팀 담당관

발 간 사

인간의 최초의 이동수단은 직립보행이었다. 현대문명의 이기인 자동차의 등장은 걷는 행위를 감소시켰고, 빠르지만 많은 비용을 지불해야 하는 자동차 의존적인 사회구조를 공고히 했다. 현대도시는 자동차로 가득차고, 자동차가 내뿜는 매연으로 대기의 질은 나빠졌다. 우리의 국토공간도 고속도로와 자동차에게 많은 공간을 내어주고 인간은 뒤편으로 물러나 있는 형편이다.

현대인의 건강에 대한 관심이 늘고 느낌의 철학이 사회적으로 확산되고 있다. 그러나 이를 지원하는 인프라는 열악한 실정이다. 도시나 전원, 더 나아가 전국토를 마음대로 걸을 수 있는 인프라를 바라는 사람들이 급속히 늘고 있다. 이러한 사회현상은 시민 스스로 걷기 위한 길을 만드는 데까지 나아가 있다. 이러한 사회적 트렌드와 사람들의 걷고 싶은 욕구를 동시에 수용할 수 있는 사업이 걷고 운동하고 문화를 즐길 수 있는 길을 조성하는 것이다. 걸어서 전국토의 어디든지 편안하게 갈 수 있다면, 걷는 행위를 통해 건강을 유지하고 명상과 사색을 즐길 수 있는 삶은 한층 더 여유로워질 것이다. 또한 걸으면서 우리 국토의 풍광을 감상할 수 있다면, 많은 사람들이 국토의 소중함과 중요성을 인식하는 새로운 계기가 될 것이다.

최근에 친환경적인 녹색교통으로 자전거가 각광을 받고 있다. 걷는 행위와 더불어 자전거도 인간의 건강과 국토 환경을 동시에 지킬 수 있는 수단이다. 우리 마을 또는 도시를 자전거나 도보로 쉽게 이동할 수 있고, 공원이나 문화시설에 쉽게 접근할 수 있다면, 그것이 가장 인간친화적인 국토일 것이다.

본 연구는 자연친화적이면서 인간 친화적인 “길”을 만들기 위한 과제다. 본 연구에서는 국토의 자연을 보전함과 동시에 많은 사람들이 건강하게 여가시간을 보낼 수 있으며 문화적 향유의 기회를 누릴 수 있는 국토 녹색길(건강·문화·생태회랑)을 국토 전역에 네트워크처럼 조성하기 위한 전략을 제시하고 있다. 여기에 옛길, 하천길, 철도길, 사용하지 않는 도로, 해안길, 마을안길 등 자원을 활용하기 위한 방안을 다루고 있다. 국토차원에서 경관이 아름다운 해안을 따라 연안길을 조성하고, 백두대간을 따라 산악 에코 트레일을 조성할 수 있다. 4대강을 따라서는 강나루길을 조성하여 강변에 산재하는 역사문화자원의 정취를 느끼도록 녹색길을 낼 수 있다. 비무장지대를 관통하는 현대사 체험 길도 중요한 국토 녹색길이 될 수 있다. 국가 차원에서 국토 구석구석 녹색길을 조성하여 국민들이 여유 있는 삶을 향유할 수 있도록 녹색 인프라를 구축해야 한다.

본 연구에서 제안한 국토차원, 광역차원, 지역 및 도시차원의 건강·문화·생태회랑 구축전략이 조속히 정책화되기를 기대한다. 이를 위해서는 기존 법령의 정비 및 제도개선이 필요하고, 새로운 제도의 도입이 필요하다. 본 연구가 녹색 국토의 형성에 조금이라도 기여할 수 있기를 바란다.

끝으로 본 연구에 함께 참여하여 준 한국환경정책·평가연구원의 전성우 박사, (사) 숲길의 정휘 박사께 감사드리고, 김명수 책임연구원을 비롯한 연구진의 성실한 연구와 그 동안의 노고에 깊은 감사를 드린다.

2008년 12월

국토연구원장 박 양 호

서 문

우리나라는 빠른 경제성장과 도시화를 겪었다. 고도성장을 통해 기본수요를 충족시킬 수 있는 국토의 정주기반은 확보하였다. 그러나 소득수준 증대, 주5일 근무제의 영향으로 건강과 문화에 대해 높아진 관심이 걷기, 자전거타기, 문화유산답사 등으로 이어지고 있지만, 이러한 요구를 충족시켜줄 공간적 기반 마련은 미흡한 실정이다.

본 연구의 목적은 국토 녹색길로서 건강·문화·생태회랑의 개념을 정리하고 구축방안을 제시하는 것이다. 건강·문화·생태회랑은 다양한 공간적 위계에서 조성이 가능하므로 국토 - 광역 - 지역 - 도시의 공간적 스케일에 따라 건강·문화·생태회랑으로 활용가능한 자원을 단계적으로 분석하고 구축방안을 제시하고자 하였다.

연구방법으로 현장답사, 해외사례 조사, 사례지역 적용 등을 사용하였다. 현장답사를 통해 유사사례의 문제점 및 한계를 파악하여 유형별 조성방안에서 극복방안을 중심으로 구축전략을 제시하였다. 해외사례 조사는 개념, 유형분류, 노선 선정기준에 초점을 맞추어 조사하여, GIS를 활용한 사례지역 노선선정에 활용하였다. 전문가 자문회의, 현장 실무담당자와의 연구협의회의에서는 현장의 문제점과 제도적 미비점을 찾아서 구축전략에 반영하였다. 전문가 인터뷰는 실제 회랑 조성에 참여한 전문가의 경험을 토대로 노선선정, 유형별 구축방안에 대한 의견을 들어서 사례지역 적용시 활용하였다.

영국, 미국, 프랑스, 일본, 스페인 등은 국토 차원의 건강·문화·생태회랑을

가지고 있고, 지역별로 특화된 회랑도 갖추고 있다. 해외사례를 통해 전 국토 단위의 연결된 건강·문화·생태회랑을 구축하고 있다는 점, 공간적 위계와 이용 소요시간을 고려하여 유형을 구분하고, 노선을 계획한다는 점, 중앙정부와 지방정부의 역할분담 및 NGO의 적극적인 참여가 보장된다는 점을 배울 수 있었다.

본 연구에서는 건강·문화·생태회랑을 “생태적 건강성을 유지하고 (인간의) 체육, 문화, 여가활동이 가능하도록 (선적으로) 연결된 공간”으로 정의하였다. 건강·문화·생태회랑은 회랑이 입지하는 지역, 활용하는 자원의 형태, 회랑의 조성 목적 등에 따라 기능을 생태형 회랑, 건강형 회랑, 역사·문화형 회랑, 여가형 회랑으로 구분하였다. 또한 규모(국토, 광역, 도시주변, 도시)와 목적(보전 또는 활용)에 따라 다양한 유형의 건강·문화·생태회랑이 가능하며, 각 유형별로 특성에 맞는 다양한 기능설정이 가능하다.

본 연구는 건강·문화·생태회랑의 개념을 정립하고 공간위계별로 구축방안을 제시하였다는 것에서 의의를 찾을 수 있다. 또한 정책적으로는 녹색성장에 기여할 수 있다는 점이다. 건강·문화·생태회랑은 조성과정에서 많은 녹색 일 자리를 제공할 수 있고, 국민의 삶의 질 개선에 기여할 수 있을 것이다.

국민의 관광·휴양·여가 패턴의 변화에 대응하고 정부의 녹색성장 비전에 부응하기 위해 건강·문화·생태회랑 활성화를 국민운동 차원에서 추진할 필요가 있다. 걷기와 자전거 타기 문화를 활성화하고, 이를 지원하는 인프라로서 건강·문화·생태회랑을 국가적 차원에서 조성하고, 시민사회를 이를 운영하고 활용하는 역할분담이 필요한 시점이다.

2008년 12월

김 명 수 책임연구원

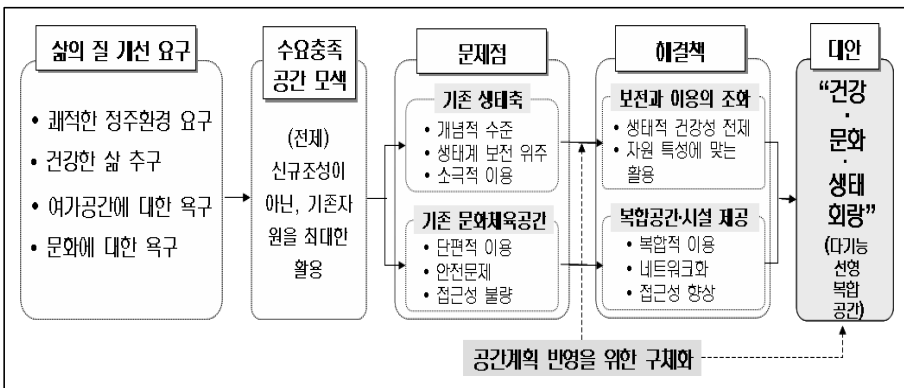
요 약

제1장 연구개요

우리나라는 빠른 경제성장과 도시화를 통해 기본수요를 충족시킬 수 있는 국토의 정주기반을 확보하였다. 소득수준 증대, 주5일 근무제의 영향으로 건강과 문화에 대해 높아진 관심이 걷기, 자전거타기, 문화유산답사 등으로 이어지고 있지만, 이러한 요구를 충족시켜줄 수 있는 공간적 기반 마련은 미흡한 실정이다.

기존 산림, 하천, 해안, 공원녹지 등을 적극 활용한 건강, 문화, 체육, 여가활동을 위한 공간이 요구되고 있다. 기존 생태계와 녹지공간을 보전하면서 다양한 문화와 여가 등 수요를 충족하는 현실적인 대안이 바로 새로운 개념의 건강·문화·생태회랑이다. 이를 위한 구축전력과 종합적인 지원체계 마련이 필요하다.

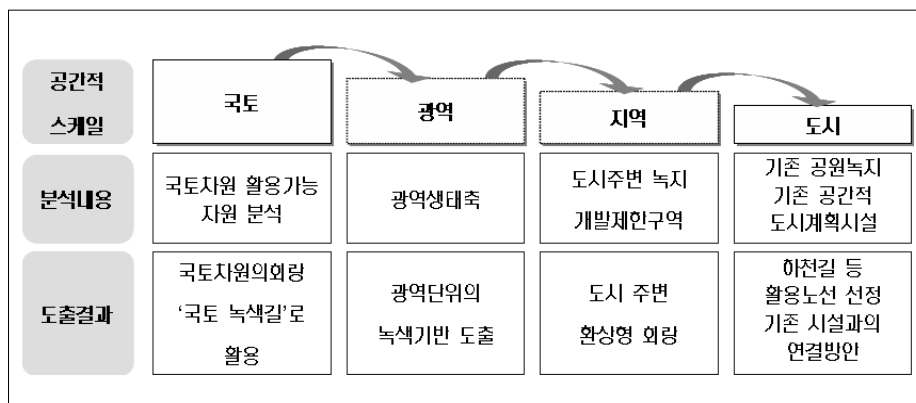
〈그림 1〉 개념의 전개



본 연구의 목적은 건강·문화·생태회랑의 개념을 정리하고 구축방안을 제시하는 것이다. 구체적인 연구목적을 살펴보면 다음과 같다. 첫째, 건강, 문화, 체육, 여가시설 확충을 위한 해결과제와 전략으로 건강·문화·생태회랑 개념을 제시하고자 한다. 둘째, 사례분석을 통한 건강·문화·생태회랑 구축방안을 제시하고자 한다. 셋째, 건강·문화·생태회랑을 실현하기 위한 계획적·제도적·정책적 해결과제와 전략을 제시하고자 한다.

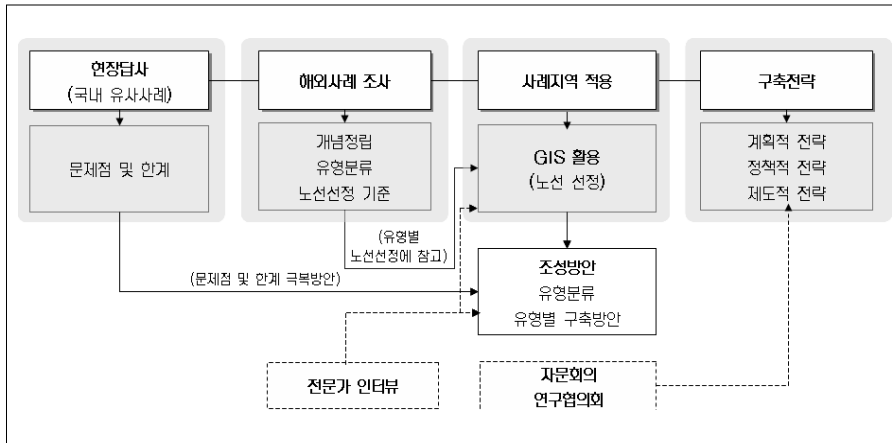
연구의 공간적 범위는 국토 - 광역 - 지역 - 도시를 기본으로 하여 공간적 스케일에 따라 건강·문화·생태회랑으로 활용가능한 자원을 단계적으로 분석하였다.

〈그림 2〉 연구의 공간적 범위



현장답사, 해외사례 조사, 사례지역 적용 등의 방법을 통해 연구를 진행하였다. 현장답사를 통해 유사사례의 문제점 및 한계를 파악한 뒤, 유형별 조성방안에서 극복방안을 중심으로 구축전략을 제시하였다. 해외사례 조사는 개념, 유형분류, 노선 선정기준에 초점을 맞추어 조사하여, GIS를 활용한 사례지역 노선선정에 활용하였다. 전문가 자문회의, 현장 실무담당자와의 연구협의회에서는 현장의 문제점과 제도적 미비점을 모색하고 이를 구축전략에 반영하였다. 전문가 인터뷰는 실제 회랑 조성에 참여한 전문가의 경험을 토대로 노선선정, 유형별 구축방안에 대한 의견을 수렴하여 사례지역 적용시 활용하였다.

〈그림 3〉 연구방법의 관련성 및 활용



제2장 건강·문화·생태회랑의 필요성 및 유사개념 검토

인간이 궁극적으로 추구하는 가치는 행복, 조화, 정체성, 성취감, 자긍심, 웰빙 등이다. 지난 고도의 경제성장과 도시화 과정에서 이러한 가치의 필요성은 인정되었지만 항상 보류되어왔다. 최근 걷기와 자전거 문화의 확산은 소득과 여가시간의 증대로 나타난 삶의 여유와 건강을 중시하는 사고변화의 한 모습이다.

이러한 사회·경제적 변화를 반영하여 국토의 자연환경을 보전하면서 많은 사람이 건강하게 여가시간을 보낼 수 있으면서 도시민들에게 문화적 향유의 기회를 줄 수 있는 공간이 필요하다. 이러한 개념을 건강·문화·생태회랑이라는 이름으로 부르려고 한다. 여기에 옛길, 하천길, 철도길, 사용하지 않는 도로, 해안길, 마을안길 등 다양한 자원이 활용될 수 있다.

건강·문화·생태회랑의 조성, 숲길 가꾸기 등은 아름다운 국토조성에도 기여하지만 기존산업에 비해 몇 배의 일자리를 창출한다. 건강·문화·생태회랑 조성사업을 통해 노인, 청년들에게 새로운 녹색일자리를 제공할 수 있을 뿐만 아니라 국민에게 새롭게 건강한 여가공간을 제공하는 효과도 크다.

녹지축, 그린웨이, 서식처네트워크, 생태네트워크, 그린네트워크, 탐방로, 녹지

기반시설 등 건강·문화·생태회랑과 유사개념을 검토하였다. 대부분의 개념이 ‘생태계 보전’을 주요한 목적으로 하고 있으며 걷기, 역사·문화탐방, 트레킹, 자전거 타기 등의 활동을 일부 수용하고 있다. 따라서 보다 적극적인 활용방안의 모색이 필요하며, 구체적으로 공간계획에 반영하는 전략이 필요하다.

해외사례는 영국, 미국, 프랑스, 일본, 스페인 등을 대상으로 검토하였다. 해외 사례의 지정현황 측면의 시사점은 전 국토 단위의 연결된 건강·문화·생태회랑을 구축하고 있다는 점이다. 유형구분의 측면에서는 공간적 위계와 이용 소요시간을 고려하여 유형을 구분하고, 노선을 계획한다는 점이다. 지정·관리운영 측면에서는 중앙정부와 지방정부의 역할분담 및 NGO의 적극적인 참여가 보장된다는 점 등을 들 수 있다.

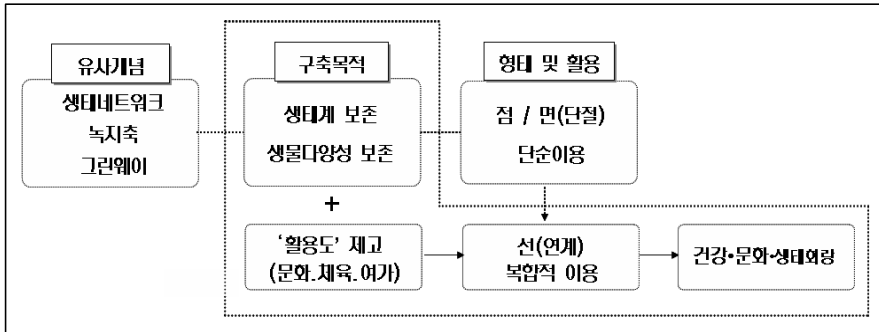
〈그림 4〉 해외사례의 시사점

기능		규모·소요시간		대상지특성
일본	영국	프랑스	일본	미국
접근용이형	도보·산책형	GR (Long National)	간 선	자연경관 (scenic)
우수경관형 (자연탐방)	자전거타기, 말타기 등 스포츠형	GPR (Regional)		역사유적 (historic)
자원연계형	끊어진 길 있는 연계형	PR (Local)	지선	휴양·여가 (Recreational)
활용자원 및 활동유형 중시		전국적으로 연결된 회랑 조성의 기본요소		특성별 별도의 지 정·관리체계 가능

해외사례 검토를 통해 건강·문화·생태회랑을 “생태적 건강성을 유지하고 (인간의) 체육, 문화, 여가활동이 가능하도록 (선적으로) 연결된 공간”으로 정의하였다. 건강·문화·생태회랑은 생태계를 보전하면서 다양한 활동이 가능한

융·복합 공간이라고 할 수 있다.

〈그림 5〉 건강·문화·생태회랑 개념



제3장 국내사례 분석을 통한 문제점 도출

국내사례 분석은 옛길, 폐도, 폐철도, 마을길, 하천길 등 8개 활용가능 유형을 대상으로 실시하였다. 분석결과, 기존 제도가 지나치게 경직되어 운용되고 있기 때문에 생태자원과 문화자원의 잠재력을 활용하고 보행자 도로와 자전거 도로 등을 다양한 역사·문화·체육시설 등과 연계하는 것이 현실적으로 어려운 부분이 있는 것으로 나타났다. 특히, 하천의 경우, 치수위주로 운용되고 있고, 다양한 활동이 일어날 수 있도록 복합적 이용을 장려하는 제도적 지원이 미흡하다.

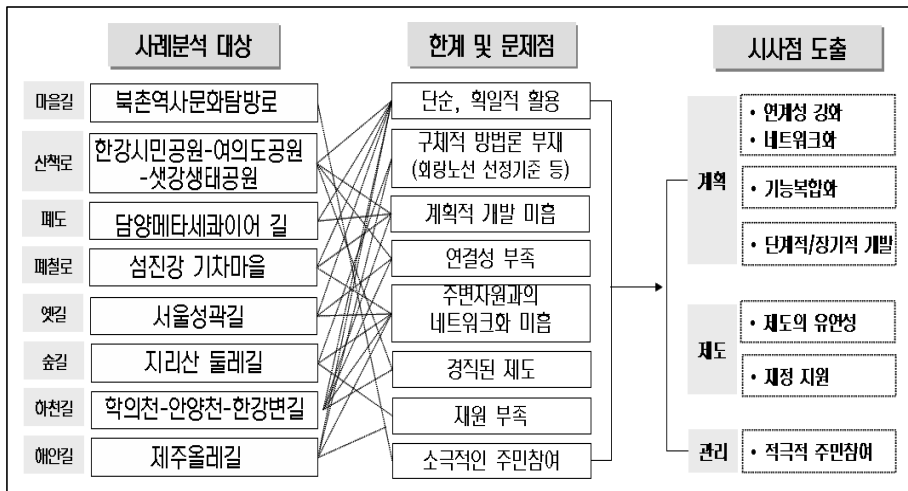
길을 연결하는데 있어 가장 큰 걸림돌이 되는 것은 사유지 문제이다. 길이라는 특성상 많은 지역을 지나게 되어 있어 공유지뿐 아니라 사유지를 지나게 된다. 이러한 문제 해결을 위한 가장 효율적인 방법은 사유지 매입이지만, 농경지 같은 경우 경작이익에 대한 보상을 하고 이용하는 방안 등 창의적인 사유지 활용방안이 필요하다. 검토한 국내 사례들의 경우, 대부분 더 이상 사용하지 않는 길 또는 사라진 길 들을 잇는 것들이 대부분이다. 조성 목적과 그에 따른 노선 선정 원칙은 마련해 두고 있으나 원칙에 의거한 구체적인 기준 마련은 미흡한 실정이다. 도시지역을 지나는 길의 경우, 이는 자동차 도로에 의한 단절과 도시화로 인해 단절되는 사례를 쉽게 찾아볼 수 있었다. 도로에 의해 단절된 대표적인 예로 한

강시민공원-여의도 공원-샛강생태공원을 들 수 있다. 한강시민공원과 여의도 공
원 그리고 샛강생태공원은 모두 여의도 내에 위치한 공원들로 유기적으로 연계
되어 있는 것이 바람직하다. 그러나 이들 세 공원은 현재 도로에 의해 완전히 단
절되어 있다. 자동차 위주의 접근체계로 계획되어 있어 이곳에서 걷거나 자전거
를 탈 경우, 횡단보도를 찾아 건널 수밖에 없다. 이는 이용 편리성 측면뿐만 아니
라 이용객 안전 측면에서도 바람직하지 못하다.

길의 생명은 연결성이지만, 대부분의 사례에서 많은 구간이 단절된 것을 볼 수
있었다. 또한, 주변의 활용가능한 자원과 네트워크화하는 노력이 미흡했으며, 다
양한 테마 제공이 미흡하여 이용행태가 단순하다는 점이다. 길 조성을 위한 기본
계획이 없기 때문에 단계적이고 계획적인 사업추진이 어렵고, 관련 계획과의 정
합성도 미흡한 실정이다.

관리 및 운영과정상의 문제로는 관리운영을 위한 가용 재원의 부족, 운영을 위
한 전문인력의 부족, 다양한 관리주체로 인한 운영 효율의 저하 등을 들 수 있다.
또한 적극적인 주민참여를 위한 유인요소가 부족하며, 이것은 지역주민에게 경
제적인 혜택이 돌아가지 못하는 원인이 되기도 한다.

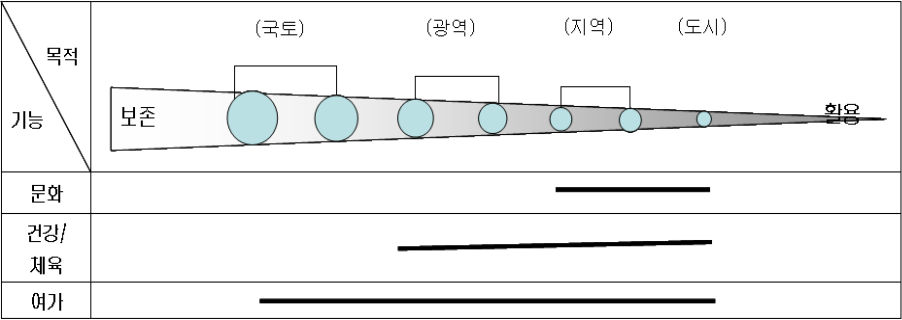
〈그림 6〉 사례분석을 통한 시사점 도출



제4장 건강·문화·생태회랑의 기능 및 유형구분

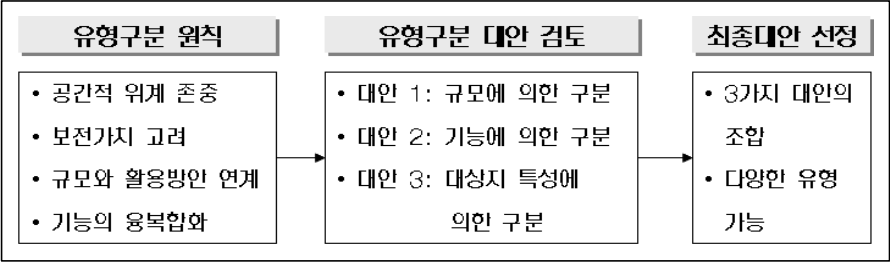
건강·문화·생태회랑은 회랑이 입지하는 지역, 활용하는 자원의 형태, 회랑의 조성 목적 등에 따라 기능을 생태형 회랑, 건강형 회랑, 역사·문화형 회랑, 여가형 회랑으로 구분할 수 있다. 또한 규모(국토, 광역, 도시주변, 도시)와 목적(보전 또는 활용)에 따라 다양한 유형의 건강·문화·생태회랑이 가능하며, 각 유형별로 특성에 맞는 다양한 기능설정이 가능하다.

〈그림 7〉 건강·문화·생태회랑의 위계와 기능의 관계



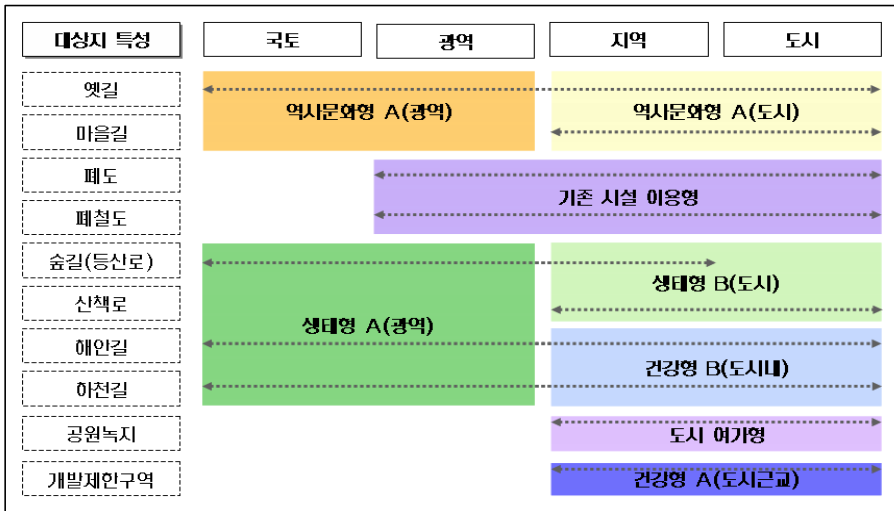
유형구분은 규모 또는 공간적 위계의 고려, 보전가치에 따라 활용방향 결정, 규모와 활용방향을 연계하는 방향으로 이루어졌다. 하나의 기능만을 포함하는 것이 아니라 기능의 융복합화를 고려하여 유형을 구분하였다. 이러한 원칙에 따라 3가지 건강·문화·생태회랑 유형구분 대안을 검토한 후 최종안을 제시했다.

〈그림 8〉 유형구분 과정



건강·문화·생태회랑의 유형별 최종대안 제시를 위해 활용가능한 자원으로 옛길, 마을길, 폐도, 폐철도, 숲길(등산로), 산책로, 해안길, 하천길, 개발제한구역 등을 선정하였다. 각 활용대상의 특성을 고려하여 국토, 광역, 지역, 도시규모에서 분포가능한 범위를 검토하였다(<그림 9> 참조). 분포 가능한 범위와 대상지의 특성을 고려하여, 8가지 유형의 건강·문화·생태회랑을 제안하였다.

〈그림 9〉 건강·문화·생태회랑 유형구분 최종대안



제5장 사례분석을 통한 건강·문화·생태회랑의 구축모형 작성

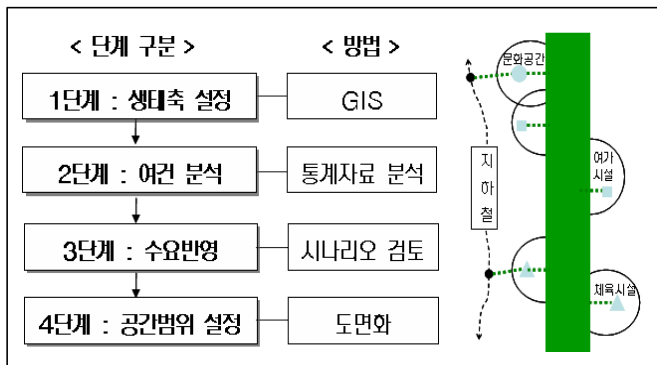
건강·문화·생태회랑은 국토차원, 대도시권을 중심으로 한 광역적 차원, 중소도시를 중심으로 한 지역적 차원, 도시내 등 유형별 선정기준을 바탕으로 노선을 선정할 수 있다. 본 연구에서는 수도권을 사례로 단계별로 건강·문화·생태회랑의 선정과정을 제시하였다. 먼저 GIS 분석을 통해 생태축 위주로 보전할 지역을 선정하였다. 두 번째로 통계자료를 중심으로 활용가능한 자원을 파악하였다. 세 번째로 주변 이용수요를 고려하여 구축에 대한 시나리오와 계획방향을 작성하였다. 네 번째로 건강·문화·생태회랑 유형별로 설계개념을 정하고 최종적

인 노선을 도면화 하였다.

국토차원의 건강·문화·생태회랑은 기존의 새산맥 지도, 핵심생태축, 광역생태축 구축 사례 검토하여 국토차원의 건강·문화·생태회랑 선정기준에 의한 회랑을 선정하였다. 또한, 옛길에 대한 기존 문헌자료를 참고하여 옛길을 활용한 국토차원의 회랑을 제시하였다. 하천을 활용한 회랑은 4대강을 국토차원에서 활용 가능한 대상으로 선정하였다.

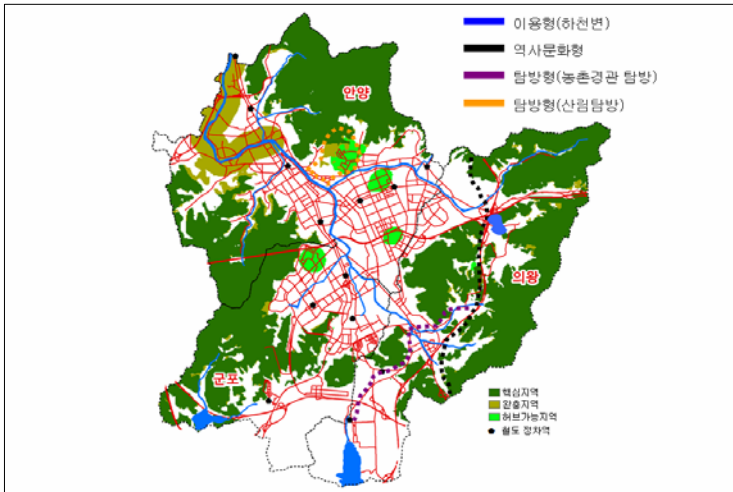
광역차원의 건강·문화·생태회랑 선정기준은 기존 연구와 자문을 통하여 결정하였다. 범정보호지역 등 국가적으로 보전해야 할 필요성이 높은 지역을 반드시 포함하기 위해 절대적 기준으로 정하고, 지역적 특성을 반영하기 위한 상대적 기준에 의해 선정하였다.

〈그림 10〉 공간범위 설정 단계



지역 및 도시차원의 건강·문화·생태회랑 선정은 광역차원에서 선정된 보전 위주의 생태계를 기반으로 다목적으로 활용 가능한 지역을 찾는 것이 목적이다. 따라서, 이용편리성, 문화적 요소, 이용수요 등을 고려하여 건강·문화·생태회랑의 노선을 선정하였다. 평가기준에 의해 상위 10% 이상으로 평가받은 지역을 지역 및 도시차원의 건강·문화·생태회랑 허브지역으로 선정하였다. 최종적으로 계획·설계적 접근에 의해 거점(Hub)을 연결하는 노선(Link)을 결정하였다.

〈그림 11〉 최종 건강·문화·생태회랑 구축방안(예시: 안양, 의왕, 군포)

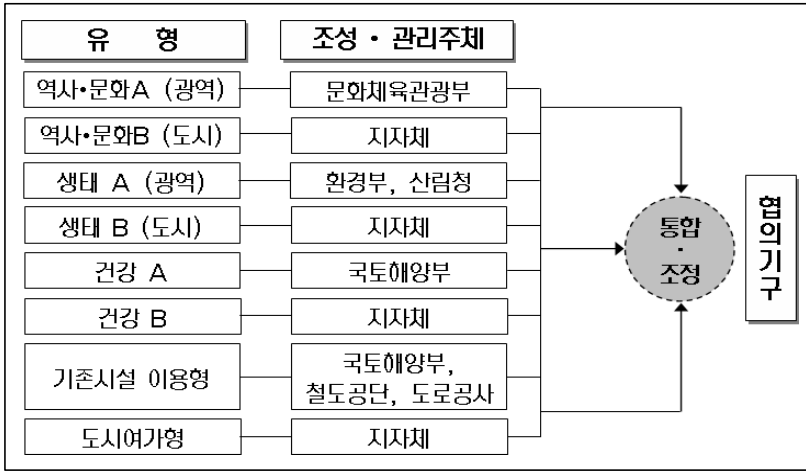


유형구분에서 제시한 8가지 유형별 구축방안은 설계개념, 구축방안, 활용방안으로 구분하여 제시하였다. 이를 사례대상지에 적용하였을 때 나타난 문제점으로는 도시구간의 경우 연결을 저해하는 요소가 상존하고, 기존 도시계획시설(기존 공원, 문화시설, 하천, 광장 등)과의 연결에 어려움이 있으며, 서로 다른 행정구역간 연결의 문제가 남아있었다.

제6장 건강·문화·생태회랑 구축 전략

먼저 계획적 전략으로 건강·문화·생태회랑 구축을 위한 마스터플랜의 수립을 제안하였다. 마스터플랜에는 국가 건강·문화생태회랑 기본계획 수립, 국토종합계획, 광역도시계획, 도시기본계획 등 각종 공간계획을 반영하여 추진하는 방안을 포함해야 한다. 또한 환경부, 산림청, 문화체육관광부 등에서 추진 중인 건강·문화·생태회랑과 유사한 계획 및 사업들과의 통합적인 운영도 필요하다. 개별 부처별로 시행중인 사업은 유형별로 분담하여 추진하되, 각 부처 간의 역할 분담과 조성하는 건강·문화·생태회랑의 차별성을 확보하여 전체 국토 차원에서 다양한 건강·문화·생태회랑이 연결되고 완결될 수 있도록 해야한다.

〈그림 14〉 건강·문화·생태회랑의 추진체계



정책적 전략으로는 재원확보 및 사업추진 체계를 제안하였다. 건강·문화·생태회랑은 기본적으로 국가가 주도적으로 조성해야 할 기본 인프라이다. 따라서, 중앙정부와 지방자치단체에서 투입하는 국가재정은 건강·문화·생태회랑 조성을 위한 토지확보 또는 조성비에 사용하는 것이 바람직하다. 민간자본으로는 기업 또는 개인의 기부금, 시민단체의 금전적 지원 또는 전문가 지원 등이 있을 수 있다. 민간자본은 건강·문화·생태회랑의 운영·관리비와 프로그램 개발비 등에 사용하는 것이 바람직할 것이다.

중앙정부는 선택과 집중에 의해 지역별 건강·문화·생태회랑 시범사업을 추진하는 것이 필요하다. 중앙정부는 지방정부에 대한 건강·문화·생태회랑 조성을 위한 보조금은 지자체별로 포괄지원 방식을 채택하되 사업시행에 대한 사후평가에 의한 벌칙과 인센티브제를 강화할 필요가 있다.

건강·문화·생태회랑 조성사업은 많은 일자리 창출효과가 있는 녹색성장 관련 사업이다. 이는 국민의 삶의 질을 향상시키고 건강한 국토공간을 조성하는 사업이기 때문이다. 녹색성장과 일자리 창출에 얼마나 기여할 수 있는지에 대한 검증을 위해 시범사업 추진이 필요하다.

건강·문화·생태회랑 도입의 활성화를 위해서는 관련 제도의 개선이 필요하

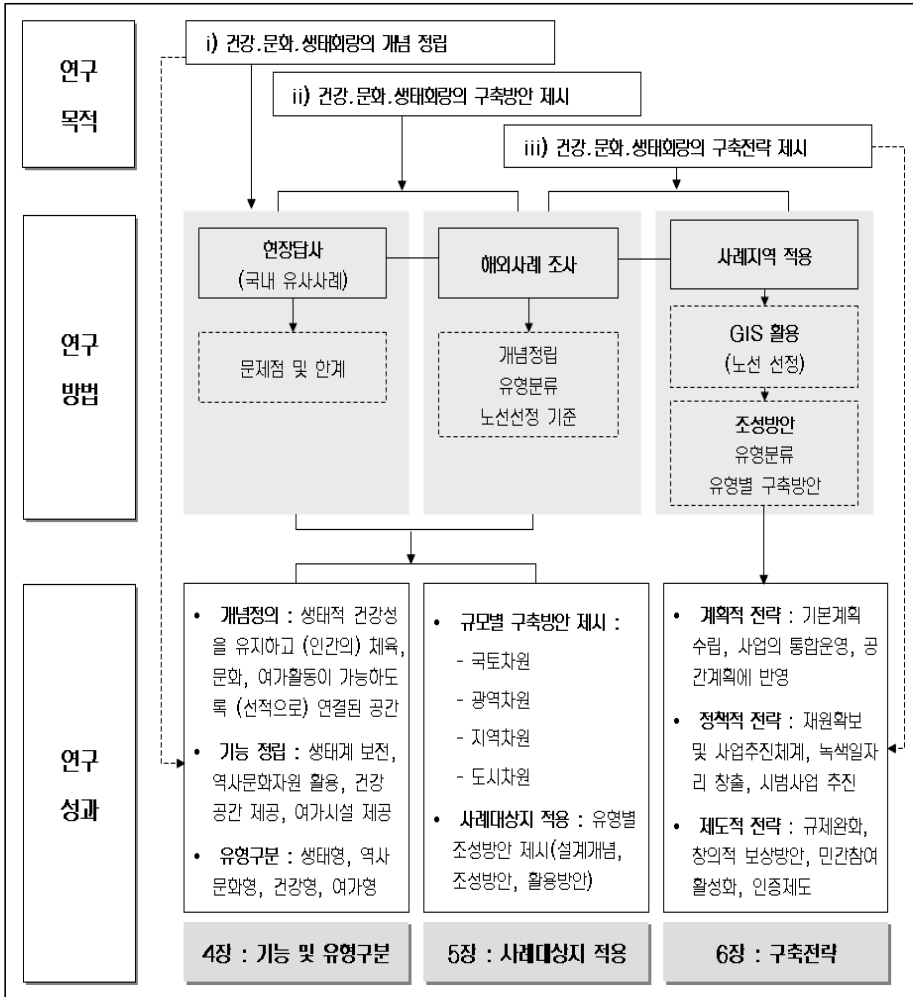
다. 제도개선 방안으로 보호지역을 건강·문화·생태회랑으로 활용할 경우 규제
로 어려운 지역의 행위제한 일부 완화, 사유지 보상방안, 주민 및 민간의 적극적인
참여를 위한 방안을 제시하였다. 건강·문화·생태회랑의 활성화와 질 높은 시설
을 조성하기 위해서는 인증제도를 도입하는 것도 필요하다. 인증을 받은 건강·
문화·생태회랑에 대해서는 중앙정부가 일부 재정지원과 기술지원을 할 수 있도
록 한다. 재정지원은 직접 지원방식보다는 간접적인 지원방식과 지원후 사후평
가를 통한 추후 지원여부를 결정하는 방식이 바람직하다.

제7장 결론

본 연구는 건강·문화·생태회랑의 개념을 정립하고 공간위계별로 구축방안
을 제시하였다. 건강·문화·생태회랑은 조성과정에서 많은 녹색 일자리를 제공
할 수 있고, 국민의 삶의 질 개선에 기여할 수 있는 녹색성장형 사업이라고 할
수 있다. 본 연구는 현재 선진국에서 유행하고 있는 건강·문화·생태회랑의 개
념을 제시하고 적용방안을 제시한 최초의 연구로써, 각 부처에서 추진 중인 사업의
통합추진을 위한 시범사업을 제안하였다. 그러나 자료와 연구기간의 한정으로 인
하여 노선선정의 정밀성에 한계가 있다.

건강·문화·생태회랑의 개념정립과 구축방안 및 구축전략의 제시가 본 연구
의 목적이었으며, 현장답사, 국내외사례조사, 사례지역 적용을 통해 연구목적을
달성하고자 하였다. 연구성과는 4장에서는 개념정립과 기능 및 유형, 5장에서는
사례대상지 적용을 통해 규모별 구축방안, 6장에서는 건강·문화·생태회랑 실
현을 위한 전략을 제시하였다.

〈그림 15〉 연구 성과의 종합



차 례

발 간 사	i
서 문	iii
요 약	v
 제1장 서 론	 1
1. 연구배경	1
2. 연구목적	6
3. 연구범위 및 방법	7
1) 연구범위	7
2) 연구방법	9
4. 연구과정	12
 제2장 건강·문화·생태회랑의 필요성 및 유사개념 검토	 15
1. 건강·문화·생태회랑의 필요성 및 개념정립	15
1) 패러다임의 변화	15
2) 선행연구 고찰	18
2. 개념정립을 위한 관련 개념 및 해외사례 검토	25
1) 관련 개념	25
2) 해외사례 검토	31
3) 사례 종합 및 시사점 도출	50
3. 국내 관련정책 검토	54
1) 국내 관련 정책	54
2) 국내 관련정책 검토 종합	61

4. 건강·문화·생태회랑의 개념정립	62
1) 건강·문화·생태회랑의 개념	62
2) 건강·문화·생태회랑의 대상	64

제3장 국내사례 분석을 통한 문제점 도출 67

1. 사례분석 개요	67
2. 사례분석 결과	68
1) 마을길	68
2) 산책로	74
3) 폐도 활용	78
4) 폐철로 활용	81
5) 옛길	84
6) 숲길	87
7) 하천변길	91
8) 해안길	95
3. 기존 「회랑」의 한계 및 문제점 도출	99
1) 계획 및 조성과정	99
2) 관리 및 운영과정	106

제4장 건강·문화·생태회랑의 기능 및 유형구분 109

1. 건강·문화·생태회랑의 기능정립	109
1) 건강·문화·생태회랑의 기능	109
2) 규모 및 목적별 기능분류	110
2. 유형구분의 기본방향	112
3. 유형구분 대안 검토	113
4. 최종대안 선정	117
1) 최종대안	117
2) 유형별 특성	118

제5장 사례분석을 통한 건강·문화·생태 회랑의 구축모형 작성	121
1. 구축의 기본방향 및 작성과정	121
1) 건강·문화·생태회랑 구축 기본방향	121
2) 건강·문화·생태회랑 구축과정	123
2. 사례대상지 적용	125
1) 국토차원의 건강·문화·생태회랑 선정	125
2) 광역차원의 건강·문화·생태회랑 선정	127
3) 지역 및 도시차원의 건강·문화·생태회랑 선정	129
4) 최종 건강·문화·생태회랑 구축방안	131
3. 건강·문화·생태회랑 유형별 구축방향	133
1) 생태형 A : 광역 생태형 회랑	133
2) 생태형 B : 도시 생태형 회랑	135
3) 건강형 A : 도시근교 건강형 회랑	137
4) 건강형 B : 도시내 건강형 회랑	138
5) 역사·문화형 A : 광역 역사·문화형 회랑	140
6) 역사·문화형 B : 도시 역사·문화형 회랑	142
7) 여가형 : 도시 여가형 회랑	144
8) 기존 시설 이용형	146
4. 사례적용시 문제점 및 고려사항	148

제6장 건강·문화·생태회랑 구축 전략	151
1. 계획적 전략	151
1) 건강·문화·생태회랑 마스터플랜의 수립	151
2) 개별 부처별 계획과 사업의 통합	152
2. 정책적 전략	154
1) 재원확보 및 사업추진 방안의 마련	154
2) 녹색 일자리 창출을 위해 건강·문화·생태회랑 조성사업 추진	156
3. 제도적 전략	159
1) 보호지역의 활용을 위한 행위제한 검토	159
2) 창의적인 사유지 보상방안	159
3) 민간참여 활성화	160
4) 건강·문화·생태회랑 인증제도의 도입	161

제7장 결론	163
1. 연구의 의의와 기대효과	163
1) 연구의 의의	163
2) 기대효과	165
2. 연구의 특징과 한계	168
1) 연구의 특징	168
2) 연구의 한계	168
3. 향후 연구과제	169
4. 맺음말	171
 참 고 문 헌	 173
 SUMMARY	 177

표 차 례

〈표 2-1〉 선행연구 요약	19
〈표 2-2〉 건강·문화·생태회랑과 유사개념 비교·분석	29
〈표 2-3〉 관련개념 검토 결과	30
〈표 2-4〉 영국 National Trails 체계	32
〈표 2-5〉 영국 National Trail 지정현황	32
〈표 2-6〉 영국의 National Trail 기능별 이용 현황	33
〈표 2-7〉 랑도네 경로체계	37
〈표 2-8〉 장거리자연보도 지정현황	40
〈표 2-9〉 일본 장거리 자연보도의 유형 및 등급	41
〈표 2-10〉 NTS의 유형 및 등급	43
〈표 2-11〉 미국의 국가풍치 및 유적트레일 지정현황	45
〈표 2-12〉 트레일 지정 대상자	46
〈표 2-13〉 국외 유사사례의 종합	53
〈표 2-14〉 생태탐방로의 6가지 유형	55
〈표 2-15〉 국토생태탐방로의 위계	55
〈표 2-16〉 국가등산로지정(안)	57
〈표 2-17〉 국가등산로 단계별 추진일정	58
〈표 2-18〉 경관도로의 유형	60
〈표 2-19〉 경관도로 정비 시범사업 대상 현황(8개소)	60
〈표 2-20〉 국내 유사 관련 정책	61
〈표 3-1〉 한강시민공원 도입시설	74
〈표 3-2〉 여의도공원 도입시설	76
〈표 3-3〉 여의도 샹갯생태공원 도입시설	76

〈표 3-4〉 섬진강 기차마을 시설현황	81
〈표 3-5〉 북악산 서울성곽 개방구간	86
〈표 3-6〉 지리산길 전체구간의 해당 행정구역	88
〈표 3-7〉 제주 올레길 조성 현황	95
〈표 3-8〉 분석대상별 한계 및 문제점 종합	108
〈표 4-1〉 건강·문화·생태회랑의 유형별 기능	111
〈표 4-2〉 건강·문화·생태회랑의 활용유형	118
〈표 4-3〉 건강·문화·생태회랑 유형별 특징	120
〈표 5-1〉 절대적 기준 적용 항목 및 기준	127
〈표 5-2〉 상대적 기준 적용 항목 및 기준	128
〈표 5-3〉 상대적 기준 적용 항목 및 기준	128
〈표 5-4〉 지역적 회랑의 선정기준	130
〈표 6-1〉 BTO와 BTL 방식의 비교	156
〈표 6-2〉 장기미집행 도시계획시설 현황	158
〈표 7-1〉 예상되는 장·단기적 정책 기여도	166

그림 차례

〈그림 1-1〉 개념의 전개	3
〈그림 1-2〉 건강·문화·생태회랑의 조작적 정의	5
〈그림 1-3〉 연구의 공간적 범위	8
〈그림 1-4〉 연구방법의 관련성 및 활용	9
〈그림 1-5〉 노선선정을 위한 GIS 활용	11
〈그림 1-6〉 연구의 흐름	14
〈그림 2-1〉 녹색성장의 궁극적 목표	16
〈그림 2-2〉 새로운 패러다임으로 전환	18
〈그림 2-3〉 선행연구와 본 연구와의 차별성	22
〈그림 2-4〉 유사개념의 특징	31
〈그림 2-5〉 영국의 National Trail 지정절차	34
〈그림 2-6〉 프랑스 랑도네 코스 지정 현황	36
〈그림 2-7〉 도카이 자연보도	42
〈그림 2-8〉 미국 National Trail System 지정현황	44
〈그림 2-9〉 산티아고 순례길 위치도	48
〈그림 2-10〉 산티아고 순례길 경로	49
〈그림 2-11〉 French Route(Camino Francés)	49
〈그림 2-12〉 유형구분 기준의 시사점 도출	51
〈그림 2-13〉 국토생태탐방로 노선선정 방법	56
〈그림 2-14〉 네트워크 기본 구상도	56
〈그림 2-15〉 관련개념 및 사례분석 종합을 통한 개념정립	62
〈그림 2-16〉 건강·문화·생태회랑 개념	63

〈그림 2-17〉 건강·문화·생태회랑의 대상	64
〈그림 2-18〉 건강·문화·생태회랑의 개념도	65
〈그림 3-1〉 사례분석 대상 선정	68
〈그림 3-2〉 가회동 11번지 입면도	70
〈그림 3-3〉 가회동 31번지 한옥길 입면도	70
〈그림 3-4〉 북촌길 주변 역사·문화자원 현황	72
〈그림 3-5〉 한강의 지류	91
〈그림 3-6〉 안양천 합수부 구간 현황(도보 및 자전거 도로 연계의 어려움) ..	93
〈그림 3-7〉 보행자·자전거 전용도로 입구(노들길 나들목 구간)	94
〈그림 3-8〉 북촌길 주변 역사·문화자원 현황	72
〈그림 3-9〉 사례분석을 통한 시사점 도출	107
〈그림 4-1〉 건강·문화·생태회랑의 위계와 기능의 관계	111
〈그림 4-2〉 유형구분 과정	114
〈그림 4-3〉 건강·문화·생태회랑의 규모별 특징	115
〈그림 4-4〉 건강·문화·생태회랑 유형구분 최종대안	117
〈그림 5-1〉 공간범위 설정 단계	123
〈그림 5-2〉 국토차원의 건강·문화·생태회랑 예시	125
〈그림 5-3〉 국토차원의 건강·문화·생태회랑(예시)	126
〈그림 5-4〉 수도권권의 광역차원의 건강·문화·생태회랑	129
〈그림 5-5〉 지역 및 도시차원의 건강·문화·생태회랑 선정(예시)	131
〈그림 5-6〉 최종 건강·문화·생태회랑 구축방안(예시: 안양, 의왕, 군포) ..	132
〈그림 5-7〉 최종 건강·문화·생태회랑 구축방안(예시: 안양, 의왕, 군포) ..	133
〈그림 5-8〉 도시 하천을 활용한 건강형 회랑 예시	139
〈그림 6-1〉 건강·문화·생태회랑의 추진체계	154
〈그림 6-2〉 재원조달방식과 사용처	155
〈그림 6-3〉 BTO와 BTL의 사업방식 구조	156
〈그림 6-4〉 건강·문화·생태회랑 인증절차	161

〈그림 7-1〉 연구성과의 종합	164
〈그림 7-2〉 연구 결과의 정책반영 방안	167

사 진 차 례

〈사진 2-1〉 프랑스 제 1의 스포츠, 랑도네를 즐기는 시람들	38
〈사진 2-2〉 Joux 성이 바라보이는 랑도네 코스	38
〈사진 2-3〉 현민의 숲	39
〈사진 2-4〉 니혼다이라 코스	39
〈사진 2-5〉 산티아고 가는 길	48
〈사진 2-6〉 Santiago de Compostela	48
〈사진 2-7〉 해안경관 (국도 3호선, 경남 사천~남해 연결도로)	60
〈사진 2-8〉 역사문화경관 (군도 17호선, 백양사 진입도로)	60
〈사진 2-9〉 건강·문화·생태회랑의 사례	63
〈사진 3-1〉 섬진강 기차마을 : 보행과 자전거 이용의 불편함	82
〈사진 3-2〉 제주 올레길의 사유지 문제	101
〈사진 3-3〉 셋강생태공원과 여의도공원 단절	103
〈사진 3-4〉 도로로 둘러싸인 여의도공원 진입로	103
〈사진 3-5〉 접근이 어려운 보행자·자전거 도로	105
〈사진 5-1〉 광역 생태형 회랑 예시	135
〈사진 5-2〉 도시 생태형 회랑 예시	136
〈사진 5-3〉 도시근교 건강형 회랑 예시	138
〈사진 5-4〉 도시내 건강형 회랑 예시	140
〈사진 5-5〉 광역 역사·문화형 회랑 예시	141
〈사진 5-6〉 광역 역사·문화형 활용가능 자원	142
〈사진 5-7〉 도시 역사·문화형 회랑 예시	144
〈사진 5-8〉 도시 여가형 회랑 예시	145

서론

물질적 풍요보다는 삶의 질과 행복지수를 중요시하는 사회현상의 결과 최근 걷기문화가 확산되고 있다. 그러나 기존 공원·녹지 및 개발제한구역 등은 지정 이후 활용도가 낮아 도시민의 다양한 활동 수요에 대응하지 못할 뿐 아니라 관련시설과의 연계성이 낮은 실정이다. 이에 본 연구에서는 생태계를 보전함과 동시에 삶의 질을 제고하기 위해 건강, 문화, 체육, 여가활동이 가능한 복합기능을 갖춘 회랑을 제안하고자 한다. 1장에서는 사회·경제적 변화를 반영한 공간이 부족하다는 문제의식에서 출발하여 복합공간으로서의 건강·문화·생태회랑 연구의 필요성과 연구방법을 정리하였다.

1. 연구배경

우리나라는 빠른 경제성장과 도시화를 겪었다. 고도성장을 통해 기본수요를 충족시킬 수 있는 국토의 정주기반은 확보하였으나, 아직도 선진국에 비해 삶의 질과 행복지수는 낮은 편이다. 국민소득 증대, 주5일 근무제, 여가시간 증가로 삶의 질에 대한 개선요구가 증대하고 있다. 문화·건강에 대한 관심, 여가시설에 대한 요구, 건강한 삶 추구, 쾌적한 정주환경에 대한 요구는 증가하고 있지만 경제적·물리적으로 쉽게 접근할 수 있는 공간은 절대적으로 부족한 실정이다.

이러한 건강과 문화에 대한 관심은 걷기, 자전거타기, 문화유산답사 등으로 이어지고 있다. 특정 대상층을 중심으로 한정된 공간에서 행해지던 걷기, 자전거타기 등의 활동은 이제 범국민적 운동으로 국토 전역으로 확대되어 가고 있다. 최근 들어 인기를 얻고 있는 지리산 둘레길과 제주 올레길도 건강과 문화에 대한 국민적 관심과 수요를 가장 잘 보여주고 있는 사례이다. 특히, 제주 올레길의 경

우 ‘올레꾼’이라는 신조어를 만들며 급속도로 마니아층을 형성해 가고 있다. 한 두시간정도 걷는 운동이 아닌, 일주일에서 열흘정도를 계획하고 제주도 남부지역 구석구석을 걷기 위해 전국 각지에서 사람들이 모여들고 있다. 제주 올레길을 찾는 인파가 급증하는 이유는 두 가지 측면에서 찾아 볼 수 있다. 첫째, 차와 도로에 의해 방해받지 않고 순수하게 도보로 여행이 가능하기 때문이며 둘째, 제주도 특유의 자연환경을 기반으로 하여 다양한 문화자원을 도보길로 엮어 다채로운 흥밋거리를 제공하기 때문이다.

이처럼 보다 쾌적한 환경에서 다양한 즐길거리가 있는 길을 걷고 싶어 하는 수요는 급증하고 있으나 이를 충족시켜줄 공간적 기반 마련은 미흡한 실정이다. 그러나 이러한 수요를 충족시켜주기 위해 새로운 공간과 길을 조성하는 데에는 한계가 있다. 따라서 기존 자원을 최대한 활용하고 이들을 효과적으로 연계하는 것이 가장 바람직한 방법일 것이다. 지금까지 자연환경이나 자연경관을 지나치게 보전위주로 관리하여 왔기 때문에 적극적인 활용이 미흡했다. 특히, 보호지역과 생태축, 하천, 개발제한구역 등은 보전위주로 관리되어 왔다. 오랫동안 생태축의 필요성에 대한 논의가 있었지만, 보전위주의 개념으로 이해하여 닫힌 생태계로 간주되어 왔다. 생태계 보전과 생물종의 다양성 보존을 위해 ‘생태계 연결’의 중요성이 부각되었고, 이를 위해 생태축 조성의 필요성이 제기되었다. 따라서 생태축을 지나치게 ‘보전’의 관점에서 바라보았고, 활용측면의 고려가 부족했던 것이 사실이다. 그러나 이제는 생태적 기반은 보전하되 자원특성을 고려한 합리적인 활용방안을 모색할 시점이 되었다. 다시 말해, 생태적 가치가 높은 지역은 보전하고, 자원 특성에 따라 생태적 보전가치가 낮은 지역을 활용하는 등 다양한 대안 마련을 검토할 필요가 있다.

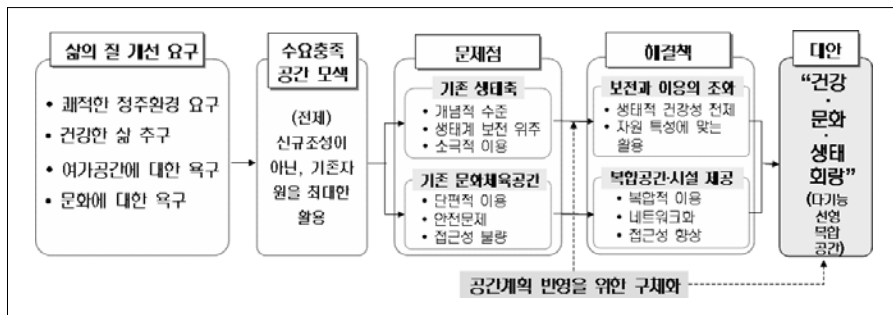
대다수의 사람들은 걸으면서도 다양한 볼거리와 즐길 거리가 있기를 원하며 동시에 보다 쾌적한 환경에서 걸을 수 있기를 기대한다. 과거에는 체육활동과 같은 단일용도의 공간 제공만으로도 만족도가 높았으나 이제는 대다수의 사람들이 같은 공간이라 할지라도 다채로운 활동을 원한다. 따라서 건강한 생태계를 기반으로 하여 건강, 문화, 체육, 여가활동 등 다양한 활동이 가능한 새로운 개념의

복합공간 마련이 필요하다.

우리 주변에는 건강, 문화, 체육, 여가활동에 활용할 수 있는 많은 자원들이 있다. 그러나 이들 자원은 제각각 흩어져 있으므로 이들을 선적으로 연결하여 다양한 활동을 수용하려는 노력이 필요하다. 특히, 도시 주변의 여유 공간을 연결하거나, 개념적인 수준에 머물러 있는 생태축의 공간적 활용을 통한 가치를 재창출하기 위해서는 ‘생태계 보전’을 기반으로 한 ‘이용’의 측면을 함께 고려해야 한다. 또한, 개념적 접근에서 벗어나 구체적으로 적용하기 위해서는 “생태축”을 공간 계획에 반영하여 정합성을 확보하는 방안도 필요하다.

선진사회를 위해 반드시 해결해야 할 과제는 삶의 질을 개선하는 것이다. 삶의 질 제고를 위해 건강한 정주환경을 제공해야 하며 누구나 쉽게 이용할 수 있는 건강, 문화, 생태, 여가공간의 조성이 필수적이다. 이를 위해 건강·문화도시 패러다임에 맞는 새로운 개념 도입이 필요하며, 공간 확보를 위한 정책적, 제도적 기반 마련이 필요하다. 또한, 기존 생태계와 녹지공간을 보전하면서 다양한 문화와 여가 등 수요를 충족하는 현실적인 대안제시와 종합적인 지원체계도 마련되어야 한다. 기존의 단편적 공간개념에서 벗어나 다양한 시설을 도입하고 도시내 유사시설과 연계하며 하천, 산림, 농촌, 문화역사자원을 선적으로 연결하는 회랑 개념의 도입은 앞서 언급한 국민적 수요에 대응할 수 있는 실마리를 제공해 준다. 이러한 관점에서 본 연구에서는 문화, 건강, 체육, 여가시설 등 다양한 기능을 갖춘 새로운 복합개념의 공간과 공간구축 방안을 제안하고자 한다.

〈그림 1-1〉 개념의 전개



지리산이 쉬워졌다
1박 2일
느리게 걷기

지리산 언저리
新 걷기
코스



아이에게 '지리산 등주'에 도전했던 이들 중 한명 이상은 '다시는 안 간다'고 말한다. 하얀길도 즐기고 단풍다가나무 200년 배고고고 주렁주렁 열매를 보고 돌아와 당이다. 땀과 함께 안을 넓히기도 이 근사한 산을 즐길 수 있는 방법을 알려준다.

서귀포시 '돌굴'이 산행자의 마음을 받아 지리산 전체 300km를 잇는 지리산 걷기 코스 연결했다. '지리산'이라고 이름이 붙여진 이 길은 지리산 전체 길의 30% 정도, 300여 개 마을을 이어주는 길로 한 걸음도 걸을 수 있다. 길 양에는 300년 된 배나무가 울창해, 한여름 맑은 하늘을 구경할 수 있다. 300km 중 지리산에서 산행한 대다수의 재능기부자들이 지난 10년간 300km를 걸으며 지리산의 아름다움을 알리고 있다.

산행이 가장 쉬운 길을 걷는다는 뜻도, 한편의 그림과 같은 풍경도 즐긴다. '지리산'의 길은 지리산 전체 길의 30% 정도, 300여 개 마을을 이어주는 길로 한 걸음도 걸을 수 있다. 길 양에는 300년 된 배나무가 울창해, 한여름 맑은 하늘을 구경할 수 있다. 300km 중 지리산에서 산행한 대다수의 재능기부자들이 지난 10년간 300km를 걸으며 지리산의 아름다움을 알리고 있다.

※특색 날 / 재능기부-한정마을

'2008년 5월 15일'에 시작 300km로 달린 길을 15분 정도를 에 안 걸리는 '가뭇날 거리'를 걸었다는 계산을 하며 재능기부자들은 마을에서 출발한 길을 따라가며 마을에 도착했다. 마을에서 출발한 이 길은 지리산 전체 길의 30% 정도, 300여 개 마을을 이어주는 길로 한 걸음도 걸을 수 있다. 길 양에는 300년 된 배나무가 울창해, 한여름 맑은 하늘을 구경할 수 있다. 300km 중 지리산에서 산행한 대다수의 재능기부자들이 지난 10년간 300km를 걸으며 지리산의 아름다움을 알리고 있다.

▶D2의 계속

주최: 지리산 걷기대회 2008년 5월 15일

■지리산 걷기대회 2008년 5월 15일
산, 물, 그리고 그 길에 걸고 있는
물과 함께 걷기 대회이다. 길 양에는
배나무가 울창해, 한여름 맑은
하늘을 구경할 수 있다. 300km 중
지리산에서 산행한 대다수의
재능기부자들이 지난 10년간
300km를 걸으며 지리산의
아름다움을 알리고 있다.



INSIDE

D2 여행 물레니

D4 유럽 아웃렛 쇼핑

D6 당일치기-경기도 포천 신원호수

D8 맛 다이어리-5월 죽순

D9 요요당원

자료 : 조선일보 기사. 2008. 5. 14



▷ 연구진 지리산 둘레길 답사 사진. "지리산 길동무와 함께..."(2008. 8. 20)

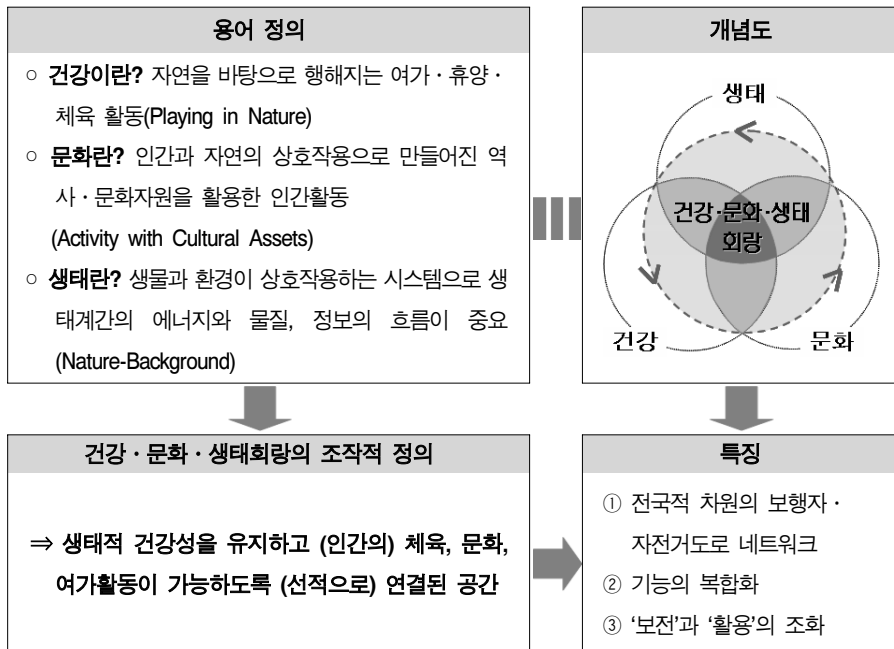
☞ **문제意識** : 기존 공원·녹지 및 개발제한구역 등은 지정 이후 활용도가 낮아 도시민의 다양한 활동 수요에 대응하지 못할 뿐 아니라 관련시설과의 연계성이 낮음

⇒ 생태계 보전과 동시에 삶의 질 제고를 위해 건강, 문화, 체육, 여가활동이 가능한 복합기능을 갖춘 회랑 조성 필요

☞ 연구의 전제

- 21세기는 문화의 시대, 건강의 시대, 환경의 시대 → 생태적 건전성과 건강·문화시설이 융합된 시설 및 공간 요구
- 그러나 기존 생태축(국토차원), 하천, 공원녹지 등은 이러한 요구를 반영하지 못하고 있음 → 보전 및 활용 등 특성에 맞는 활용도 제고 방안 필요
- ‘보전형 회랑 → 활용형 회랑’으로 유형을 구분하여 지역의 자원성격에 맞는 회랑 모형 제시

〈그림 1-2〉 건강·문화·생태회랑의 조작적 정의



2. 연구목적

21세기는 문화의 시대, 건강의 시대, 환경의 시대로써 생태적 건전성을 전제로 건강 및 문화시설이 융합된 시설 및 공간이 요구된다. 그러나 기존 보호지역, 생태축(국토차원), 하천, 공원녹지(도시차원)는 제대로 활용되지 못하고 있다. 따라서 보전 및 활용 등 특성에 맞는 활용도 제고 방안이 필요하다. 본 연구에서는 활용가능한 자원의 특성에 따라 보전형 회랑에서부터 활용형 회랑으로 유형을 구분하고, 지역의 자원성격에 맞는 회랑 모형을 제시하고자 한다.

〈표 1-1〉 도시 및 생태계에 대한 새로운 패러다임

구분	기존 패러다임	새로운 패러다임
도시에 대한 개념	규모의 경제 도시속의 공원건설	건강도시, 지속가능성 공원속의 도시건설
생태계 보전의 목적	보전 단일 목적 추구 야생성 차원의 관리	사회·경제적 목적 포함 생태계 서비스 및 삶의 질에 기여
시설 이용의 수단	자동차 중심의 시설이용체계	인간중심, 보행자, 자전거 위주의 시설이용체계
생태계의 활용	정(靜)적인 섬 생태계로 인식 (점, 독립성)	동(動)적 상호작용하는 생태계로 인식(선형, 연결성)
거버넌스 및 재원조달	국가 등 공공기관 공공부문 재정	다양한 이해당사자의 파트너십 시민자본, 민간자본

본 연구의 목적은 건강·문화·생태회랑의 개념을 정리하고 구축방안을 제시하는 것이다. 구체적인 연구목적을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 건강, 문화, 체육, 여가시설 확충을 위한 해결과제와 전략으로 건강·문화·생태회랑 개념을 제시하고자 한다. 현재의 보호지역, 녹지축, 하천, 공원녹지 활용 현황을 살펴보고 문제점을 도출하고자 한다. 현재 생태공간이 특성에 맞게 활용되지 못하는 정책적, 제도적 원인과 이용상의 문제점을 밝히고자 한다. 이를 바탕으로 기존의 생태계 및 녹지를 보전하면서, 삶의 질 향상을 위한 공간으로 새로운 건강·문화·생태회랑 개념을 제시하고자 한다.

둘째, 사례적용을 통한 건강·문화·생태회랑 구축방안을 제시하고자 한다.

우선, 국토 및 광역차원에서 건강·문화·생태회랑의 개념적 구상 및 구축방안을 제시한 뒤, 사례지역의 생태적 특성, 이용수요 등을 고려하여 지역 및 도시차원의 구축방안을 제시하고자 한다. 다음으로 기능에 따라 구분하여 모형을 제시하고자 한다. 생태형에서는 보전위주의 모형을 작성하고, 탐방로 중심의 이용을 제안할 것이다. 건강형에서는 걷기와 자전거 타기 등 육체적 건강과 정신적 건강을 위한 공간 수요에 대응하는 모형을 제시할 것이다. 역사·문화형 회랑은 주변의 문화유산을 연결하는 테마형 회랑 모형을 제시할 것이다. 여가형에서는 도시 주변의 녹지공간을 활용한 건강·문화시설로 이용할 수 있는 계획모형을 제시한다.

셋째, 건강·문화·생태회랑을 실현하기 위한 계획적·제도적·정책적 해결과제와 전략을 제시하고자 한다. 국토계획, 도시계획과의 연계 등 건강·문화·생태회랑 실현을 위한 계획과제를 도출한다. 또한, 건강·문화·생태회랑의 원활한 조성을 위한 관련 법제도 검토 및 개선 그리고 활성화를 위한 재원조달방안 등 제도적·정책적 과제를 도출하고자 한다.

3. 연구범위 및 방법

1) 연구범위

(1) 공간적 범위

본 연구에서는 크게 국토 전체를 공간적 범위로 삼고 국토 - 광역 - 지역 - 도시의 공간적 스케일에 따라 건강·문화·생태회랑으로 활용 가능한 자원을 단계적으로 분석하였다. 공간 위계에 따라 구체적으로 살펴보면, 국토차원의 건강·문화·생태회랑의 개념구상을 위해 전국을 대상으로 일반적인 생태자원 자료 및 문헌자료를 분석한다. 이를 위해 전국단위의 역사문화자원은 옛길을 중심으로, 생태자원은 백두대간 및 광역생태축을 중심으로, 경관자원은 해안경관을 중심으로 분석하고자 한다. 광역차원에서는 광역생태축을 중심으로 녹색기반을 도출하고자 하였다. 지역 및 도시차원의 사례대상지는 수도권인 안양, 의왕, 군포, 과천

을 대상으로 이용편리성, 문화요소, 이용수요 등을 고려하여 노선을 선정된 뒤, 유형별 회랑을 적용하여 구축전략을 제시하고자 한다. 도시차원에서는 기존의 다른 도시계획 시설과의 연결을 고려하여 노선을 선정하고 활용방안을 제시하였다.

〈그림 1-3〉 연구의 공간적 범위

공간적 스케일	국토	광역	지역	도시
분석내용	국토자원 활용가능 자원 분석	광역생태축	도시주변 녹지 개발제한구역	기존 공원녹지 기존 공간적 도시계획시설
도출결과	국토자원의외형 '국토 녹색길'로 활용	광역단위의 녹색기반 도출	도시 주변 환상형 회랑	하천길 등 활용노선 선정 기존 시설과의 연결방안

(2) 내용적 범위

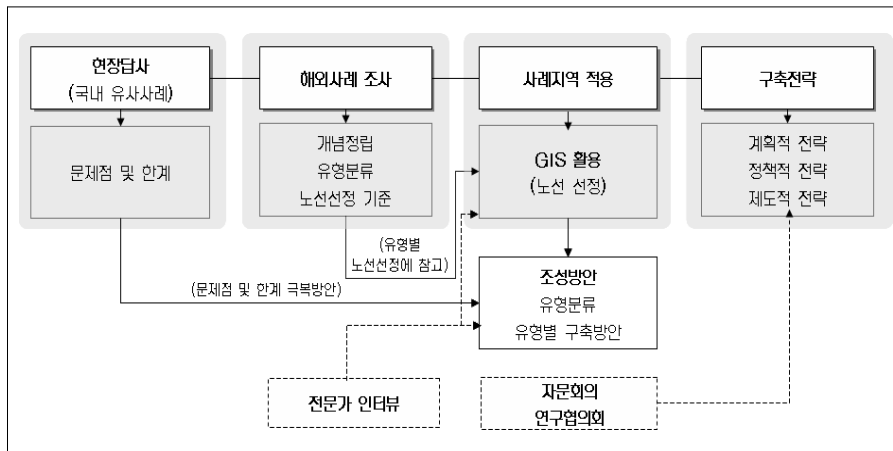
본 연구는 새로운 개념인 건강·문화·생태회랑의 개념을 정립하고, 구축전략을 제시하는 것이 목적이다. 구체적인 연구의 내용적 범위는 다음과 같다.

- 개념정립을 위한 관련개념과 해외사례 검토
- 국내사례 분석을 통한 문제점 도출
- 건강·문화·생태회랑의 개념 및 기능정립
 - 건강·문화·생태회랑의 기능 및 유형구분
 - 규모(전국, 광역, 도시주변, 도시), 기능(생태, 건강, 역사·문화, 여가), 대상지 특성(산림, 하천, 연안, 도시내 등)에 따른 유형 구분과 유형별 기능 제시
- 건강·문화·생태회랑의 유형구분 대안 검토 및 최적대안 선정
- 사례분석을 통한 건강·문화·생태회랑 구축모형 작성
 - 사례대상지에 적용 후, 적용에 따른 문제점 도출 및 계획모형에 환류
- 건강·문화·생태회랑 구축전략 마련
 - 계획적 전략, 제도적 전략, 정책적 전략 제시

2) 연구방법

주요한 연구방법으로 현장답사, 해외사례 조사, 사례지역 적용 등을 활용하였다. 현장답사를 통해 유사사례의 문제점 및 한계를 파악하고 유형별 조성방안에서 극복방안을 중심으로 구축전략을 제시하였다. 현장답사 대상으로는 본 연구에서 정의한 회랑의 성격에 부합하는 유사한 사례중 대표적인 곳을 선정하였다. 해외사례 조사는 개념, 유형구분, 노선 선정기준에 초점을 맞추어 조사하여, GIS를 활용한 사례지역 노선선정에 최종적으로 활용하였다. 전문가 자문회의, 현장 실무담당자와의 연구협의회에서는 현장의 문제점과 제도적 미비점을 찾아 구축 전략에 반영하였다. 전문가 인터뷰는 실제 회랑 조성에 참여한 전문가의 경험을 토대로 노선선정, 유형별 구축방안에 대한 의견을 수렴하는 과정으로 진행하였고, 이를 사례지역 적용시 활용하였다.

〈그림 1-4〉 연구방법의 관련성 및 활용



(1) 현장답사를 통한 건강·문화·생태회랑 유사사례의 문제점 도출

기존 건강·문화·생태회랑 유사사례의 이용현황은 활용의 문제점 및 한계를

중심으로 분석하였으며, 관련 법률 검토를 통해 제도적 한계를 중심으로 분석하였다. 현장답사를 통해 현재 하천, 공원녹지, 기존 보행자 전용 도로 등의 이용상 문제점을 검토하였다. 문제점 분석은 기존 공간의 활용도가 낮은 원인을 법제도의 문제와 이용상의 문제로 구분하여 분석하였다. 특히, 보호지역, 하천, GB, 공원녹지내 건강, 문화, 체육, 여가시설의 설치를 저해하는 요인, 복합적 활용을 저해하는 요인, 유사기능 간의 연계를 저해하는 요인을 중심으로 도출하였다. 또한, 현재 조성중이거나 조성된 지리산 둘레길(금길), 제주도 올레 등 새로운 패러다임에 따라 조성된 사례를 조사하여 노선의 선정방법과 관리운영 실태를 조사하였다.

(2) 해외 사례분석을 통한 건강·문화·생태회랑의 개념 및 유형분류

해외 건강·문화·생태회랑과 유사한 사례의 개념 및 활용현황을 조사하였다. 특히, 프랑스의 랑도네, 일본의 자연보도, 스페인의 산티아고 길, 미국의 National Trail System을 중심으로 건강·문화·생태회랑의 개념을 검토하고 유형분류 방안과 노선 선정을 위한 기준을 중심으로 조사하였다. 이러한 과정을 거쳐 최종적으로 국내의 사례지역 적용을 위한 시사점을 도출하고 이를 본 연구에서의 건강·문화·생태회랑의 개념 및 유형구분 내용에 반영하였다. 또한, 해외 유사사례의 운영방식, 역할 분담 내용 등을 검토하여 건강·문화·생태회랑의 활용전략 마련 내용에 일부 반영하였다.

(3) 사례지역 적용을 통한 유형별 건강·문화·생태회랑 구축모형 제시

사례지역 적용을 위해 먼저 건강·문화·생태회랑의 유형을 분석한 뒤, 다양한 활동과 시설을 포함할 수 있도록 유형별로 노선을 선정하고 각 유형별 구축전략을 제시하였다. 수도권외의 안양, 의왕, 군포, 과천을 대상으로 해외사례 분석결과 도출된 노선 선정기준을 활용하여 노선을 선정하고 유형별 건강·문화·생태회랑 구축전략을 제시하였다. 지역 및 도시차원에서의 회랑 선정을 위해 선정기준을 마련하고 평가기준에 의해 상위 10% 이상으로 평가받은 지역을 지역 및 도

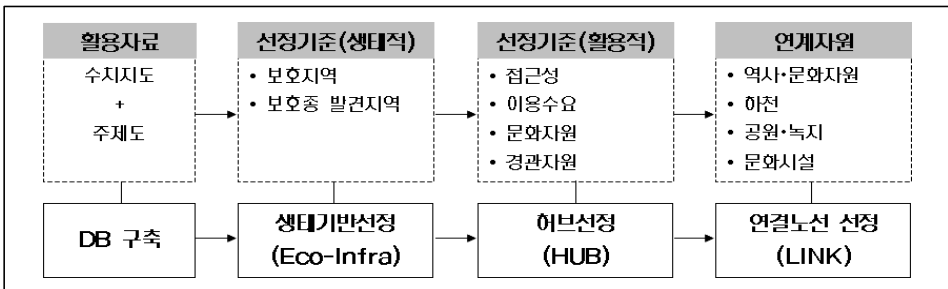
시차원의 건강·문화·생태회랑의 거점(Node)지역으로 선정하였다.

최종적으로는 이러한 거점지역을 연결하는 노선(Link)을 결정하였다. 이러한 과정을 통해 기존 도시의 보호지역, 산림, 호소, 하천, GB, 공원녹지 등을 활용하는 건강·문화·생태회랑을 조성하고, 이들을 녹도, 보행자도로, 자전거도로로 연결하는 방안을 제시하였다.

(4) GIS 분석을 통한 건강·생태회랑 노선 선정

GIS 분석을 통해 생태축 선정 및 활용측면에서 이용가능한 지역을 도출하는 단계적 과정과 방법을 제시하였다. 해외사례 분석을 통해 도출된 노선선정 기준을 참고하여 지역의 여건, 자원분포, 입지특성을 고려한 노선선정방법을 제시하였다. 최종 노선선정은 사례대상지 현장조사를 통한 건강·문화·생태회랑의 적용가능성을 검토한 후 결정하였다. 기존 녹지, 시설물 간의 연계, 시설물 등의 설치여부를 검토한 후 이를 계획 모형에 환류·수정하는 과정을 거쳤다.

〈그림 1-5〉 노선선정을 위한 GIS 활용



(5) 자문회의 및 연구협의회를 통한 의견수렴

다양한 분야 전문가의 의견수렴을 통해 연구의 질을 제고하기 위해 관련분야 학계 전문가를 중심으로 하여 자문회의를 개최하였다. 건강·문화·생태회랑은 새로운 개념이기 때문에 필요성과 개념에 대한 공론화가 필요하다. 따라서 관련 분야 정책담당자 및 현장 실무자 중심으로 건강·문화·생태회랑의 개념과 활용

방안에 대한 공감대를 형성하기 위해 연구협의회를 개최하였다. 또한 자문회의 및 연구협의회를 통해 현장에서 느끼는 제도적 문제와 애로사항을 파악하고 이를 계획적, 정책적, 제도적 구축전략에 반영하여 정책기여도와 연구결과의 현실성을 높이고자 하였다.

(6) 전문가 인터뷰를 통한 제도적 한계 도출

지리산 숲길 및 제주도 올레 등의 조성과 운영에 참여하고 있는 전문가와의 인터뷰를 통해 현장에서 일어나는 문제와 건강·문화·생태회랑 도입을 어렵게 하는 제도적 한계를 도출하였다. 특히, 공공부문의 기술적·재정 지원의 부족과 지원체계상의 문제점을 중심으로 의견을 청취하여 재원조달방안, 주민참여, 지역 공공시설의 활용 등 제도개선 방안 내용에 반영하였다.

4. 연구과정

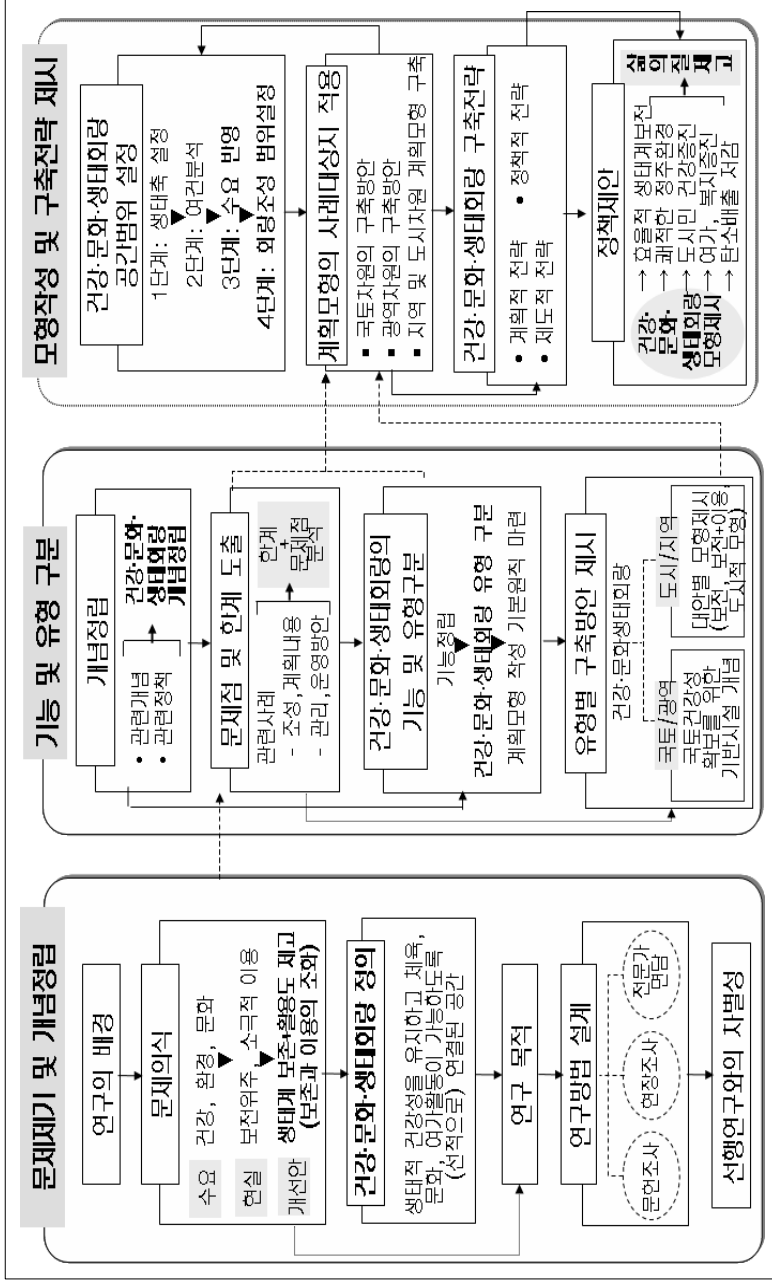
본 연구는 <그림 1-6>에서 보는 바와 같이 크게 세 단계를 거쳐 이루어졌다. 첫 번째는 문제제기 및 개념정립 단계이다. 본 연구는 최근 들어 급속히 증가하고 있는 쾌적한 환경, 건강, 그리고 역사·문화 탐방에 대한 수요를 충족시키기 위한 대안모색에서 출발하였다. 이러한 문제의식을 바탕으로 건강·문화·생태회랑에 대한 조작적 정의를 내렸다.

두 번째는 기능 및 유형구분 단계이다. 건강·문화·생태회랑의 기능정립을 위해 현장답사를 통해 유사사례들의 문제점 및 한계를 도출하였다. 이를 토대로 건강·문화·생태회랑의 기능을 정립하고 유형구분을 시도하였다. 그리고 유형별 회랑 구축 방안의 제시를 위해 계획모형 작성의 기본원칙을 마련하였다. 유형별 회랑의 구축방안은 국토, 광역, 도시, 지역과 같이 회랑의 규모와 하천길, 보호지역, 숲길, 옛길, 폐도 등 특성을 고려하여 작성하였다.

마지막으로 모형작성 및 구축전략 제시 과정을 거쳤다. 우선 건강·문화·생태회랑의 공간범위를 설정한 뒤 계획모형을 사례대상지에 적용하였다. 사례대상

지 적용을 통해 규모 및 기능에 따른 계획모형 적용상의 문제점을 도출한 뒤 피드백과정을 통해 본 연구에서 제시하고자 하는 구축모형 내용에 반영하였다.

〈그림 1-6〉 연구의 흐름



2

C · H · A · P · T · E · R · 2

건강 · 문화 · 생태회랑의 필요성 및 유사개념 검토

2장에서는 먼저 최근 사회 · 경제적 패러다임의 변화를 살펴보고, 패러다임 변화에 비추어 건강 · 문화 · 생태회랑의 필요성과 중요성을 서술하였다. 경제적 성취와 삶의 질 제고에 힘쓰는 국가의 국민일수록 행복과 자기만족을 중요시한다. 또한 많은 국가들이 기존 발전방식의 한계를 인식하고 새로운 발전모델로 녹색성장을 추구하고 있다. 이러한 변화의 일환으로 선진국은 다양한 형태의 걷기와 사색을 위한 건강 · 문화 · 생태회랑을 조성하고 있다. 선진국의 사례와 유사개념을 검토한 후 우리의 실정에 맞는 건강 · 문화 · 생태회랑의 개념을 제시하고자 한다.

1. 건강 · 문화 · 생태회랑의 필요성 및 개념정립

1) 패러다임의 변화

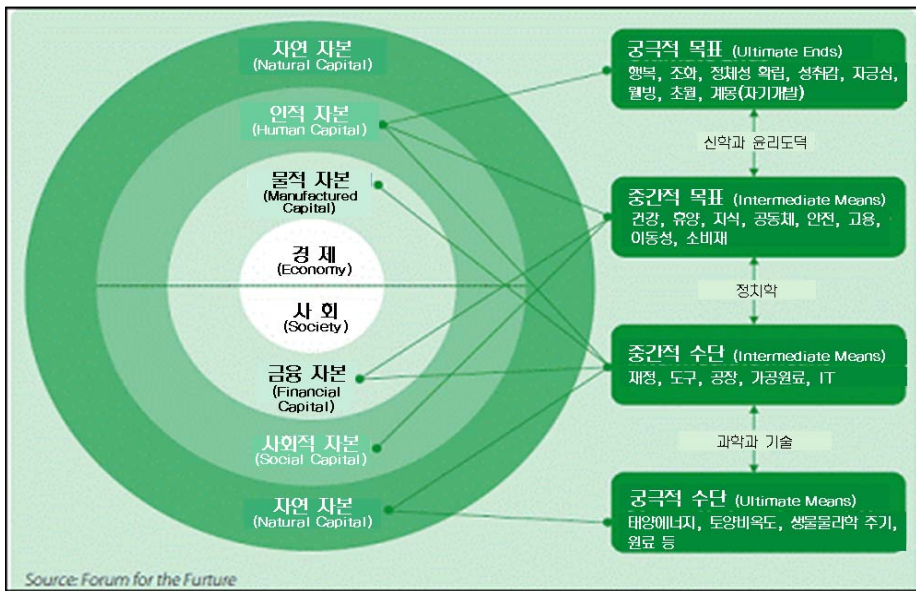
인류문명의 역사는 새로운 발명과 도구를 생산하여 인간생활의 편리성을 높이는 쪽으로 발전해 왔다. 특히, 산업혁명 이후의 과학기술의 발전과 그에 따른 인간의 물질 부의 축적은 매우 빠른 속도로 진행되어 왔다. 그러나 양적인 성장은 이루어졌지만, 질적인 성장 또는 인간의 행복지수까지 높아진 것은 아니다.

인간이 궁극적으로 추구하는 가치는 행복, 조화, 정체성, 성취감, 자긍심, 웰빙 등이다. 지난 고도 경제성장과 도시화 과정에서 이러한 가치의 중요성은 항상 인정되었지만 매번 보류되어 왔다. 최근 들어 소득의 증가와 여가시간이 늘어나고 삶의 여유와 질을 추구하는 경향이 높아지면서, 경제적인 풍요도 중요하지만 그에 못지않게 삶의 행복도 중요시되고 있다.

최근 걷기와 자전거 문화의 확산도 삶의 여유와 건강을 중시하는 사고변화를 보여주는 하나의 모습이다. 모든 인간은 본능적으로 걷기를 원한다. 인류가 출현한 이후 걷는 것은 생존을 위한 행위였다. 이러한 본능은 산업혁명 이후 문명의 이기인 자동차에 의해 방해를 받는다. 자동차라는 빠르고 편리한 도구의 달콤한 유혹에 빠져든 것이다. 이러한 유혹은 한 세기를 가지 못하였고 새로운 21세기에는 다시 걷거나 인간이 두 발을 굴러 움직이는 자전거가 새로운 교통수단으로 등장하고 있다.

빠른 교통수단은 우리에게 이동의 편리성은 주지만, 경관을 즐기거나 사색을 하는 등의 활동을 통해 얻을 수 있는 깊은 감동을 주지는 못한다. 걷는 것을 통해 얻는 느낌의 여유는 우리에게 사색과 관조의 이로움을 준다. 최근 들어 느리게 걷기를 통한 성찰이 새로운 흐름으로 자리를 잡고 있으며 많은 매니아 층과 단체가 만들어지면서 점차 사회운동화 되어 가고 있다.

〈그림 2-1〉 녹색성장의 궁극적 목표



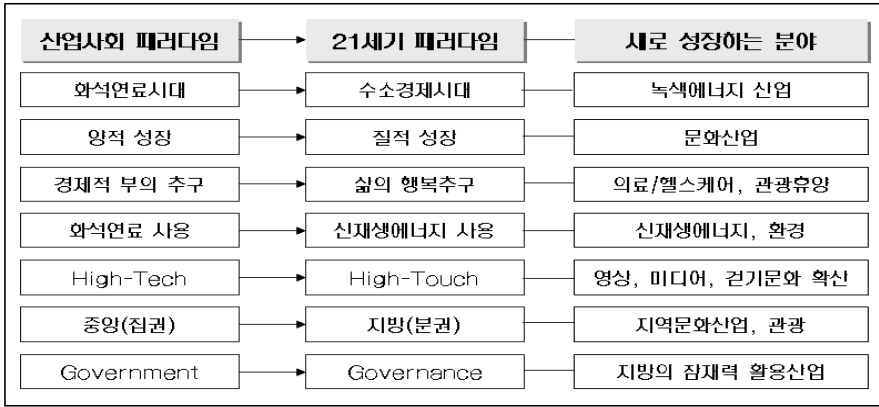
자료 : Green growth at a glance. 2006. ESCAP

최근에 논의되고 있는 녹색성장의 궁극적인 목표는 <그림 2-1>에서 보는바와 같이 행복, 조화, 정체성, 성취감, 자긍심, 웰빙, 초월성, 계몽 등이라 할 수 있다. 양적 성장보다는 질적 성장을 통해 인간의 행복지수를 높이는 것이 녹색성장의 궁극적인 목표라고 할 수 있다. 녹색성장을 달성하기 위해서 단기적으로는 경제적 수단과 기술적 수단이 필요하지만, 궁극적으로는 물질자본보다는 인적자본을 통한 발전을 중요시하고 인간의 잠재력을 극대화하기 위해 정신적 건강을 중요한 가치로 여겨야 한다. 이러한 정신적 건강을 충족시켜줄 공간으로 건강·문화·생태회랑이 필요한 것이다.

건강·문화·생태회랑은 이러한 패러다임의 변화를 반영하여 새롭게 논의되고 있는 주제이다. 건강·문화·생태회랑을 국토차원에서 뒷받침하기 위해서는 그동안 지배적이던 국토관리 패러다임에 변화가 일어나야 한다. 빠른 경제 성장, 단순한 양적 성장보다는 삶의 질을 높이고 국민의 만족도를 제고할 수 있는 국토차원의 전략이 필요하다. 21세기에는 기존 산업사회에서 작동되었던 시스템에서 새로운 시대에 맞는 시스템으로 패러다임이 전환되어야 한다.

21세기에는 대량생산, 대량소비 체제에서 다품종 소량생산 체제로 변화될 것이다. 개인의 다양성이 중요시되고 개성을 존중하는 사회가 될 것이다. 이러한 흐름에 따라 문화산업, 영상산업 등이 새로운 성장 동력으로 등장할 것이다. 소득의 증가와 행복추구에 대한 요구가 증대되면서 헬스케어(Health Care) 산업이 중요시 되고, 걷기문화와 자전거타기 등이 활성화 될 것이다. 이러한 관점에서 건강·문화·생태회랑은 21세기 사회·경제적 흐름에 대응한 중요한 사회적 인프라가 될 것이다.

〈그림 2-2〉 새로운 패러다임으로 전환



2) 선행연구 고찰

(1) 선행연구 검토

본 연구와 관련된 연구로는 생태네트워크, 공원·녹지, 휴양·문화·여가, 자연환경보전 분야 등이 있다. 각 분야별 주요 선행연구는 다음과 같다.

생태네트워크와 관련한 연구로는 ‘국토생태네트워크의 추진전략에 관한 연구’(한국환경정책평가연구원, 2002), ‘도시생태네트워크 구축을 위한 토지이용계획 연구’(한국환경정책평가연구원, 2002) 등이 있다.

공원·녹지와 관련한 연구로는 ‘도시공원의 확대전략에 관한 연구’(경기개발연구원, 1997), ‘중앙공원의 단절 녹지축 연결과 이용활성화 방안’(인천발전연구원, 2002) 등이 있다.

휴양, 문화, 여가활동지역과 관련한 연구로는 ‘전국단위 국토생태탐방로 조성계획 연구’(환경부, 2007), ‘레저행태변화와 여가공간 조성방안 연구’(윤양수·김의식, 2002) 등이 있다.

자연환경보전과 관련한 연구로는 ‘자연환경보전·이용시설 설치·운영 가이드라인 연구’(한국환경정책평가연구원, 2005), ‘국토자원의 효율적 관리를 위한 보호지역의 위계정립 및 관리방안’(국토연구원, 2007) 등이 있다.

〈표 2-1〉 선행연구 요약

	연구 목적	연구 범위	연구 방법	연구 내용	연구 결과
생태네트워크	<p><국토생태네트워크의 추진전략에 관한 연구></p> <ul style="list-style-type: none"> · 국토생태네트워크의 개념정립 및 이를 위한 실천방안 제시 · 한국환경정책·평가연구원(2002) 	<ul style="list-style-type: none"> · 국가차원: 한반도 · 지역차원: 수도권 · 지구차원: 시·도·지구 	<ul style="list-style-type: none"> · 국내외 문헌조사 · 원격탐사 및 GIS 분석 · 모형작성 	<ul style="list-style-type: none"> · 문헌조사 및 관련 전문가 자문 회의, 지리정보 체계(GIS)를 활용하여 생태네트워크 구상을 위한 일부 지역을 대상으로 공간분석 실시 	<ul style="list-style-type: none"> · 국토생태네트워크 개념 정립 · 여건 및 위협 요소 분석 · 국토생태네트워크의 기본모형 작성 및 구축을 위한추진 전략 · 국토생태네트워크 강화를 위한 세부실천방안
생태네트워크	<p><도시생태네트워크구축을 위한 토지이용계획 연구></p> <ul style="list-style-type: none"> · 도시녹지의 효율적이고 현명한 보전·관리를 위한 도시생태네트워크 계획 및 이의 실현을 위한 토지이용계획 정책방안 모색 · 한국환경정책·평가연구원(2007) 	<ul style="list-style-type: none"> · 남양주시, 구리시 토지피복도, 생태자연도, 국토환경성평가지도, 토지이용계획도, 도로망도 등 검토 	<ul style="list-style-type: none"> · 문헌조사 · 전문가의 식조사(AHP) · 사례연구 	<ul style="list-style-type: none"> · 녹지가치 평가 및 유형구분 · 연결성 분석 등에 기초한 도시생태네트워크 설정 · 용도지역지구 등의 정합성 분석에 기초한 도시생태네트워크 적용성 검토 	<ul style="list-style-type: none"> · 도시생태네트워크 구축모형 마련 · 사례대상지역 적용을 통한 도시생태네트워크 계획기법의 적용가능성 검토 · 도시생태네트워크 관리를 위한 토지이용계획의 개선방안 제시 · 도시생태네트워크의 효율적 집행 및 추진방안 마련(수단)
공원·녹지	<p><도시공원의 확대 전략에 관한 연구></p> <ul style="list-style-type: none"> · 산림·농경지확대를 위한 일관성 있는 공원조성 추진 및 관리방안 제시 · 경기개발연구원(1997) <p><중앙공원의 단절 녹지축 연결과 이용 활성화 방안></p> <ul style="list-style-type: none"> · 인천도심 녹지축 기능강화를 위한 대안, 공원 이용활성화를 위한 프로그램 도입 · 인천발전연구원(2002) 	<ul style="list-style-type: none"> · 경기도내 도시공원 및 공원관련 행정조직 · 인천시 내 중앙공원 	<ul style="list-style-type: none"> · 문헌 및 사례조사 · 관련법 분석 · 설문조사(이용자, 공무원) · 현황 및 관련문헌조사 · 사례조사 및 분석 	<ul style="list-style-type: none"> · 도시공원의 개념 정리 · 도시공원의 이용 및 관리현황 분석 · 도시공원의 행정·예산·관리 실태 분석 · 중앙공원 녹지축 훼손 실태조사 · 도심 녹지축 조성의 필요성 연구 · 공원 이용 프로그램 조사 	<ul style="list-style-type: none"> · 행정조직 정비 · 필요예산 확보방안(국고보조금, 유료화 가능시설 임대, 지방채발행, 기금, 기부 등) · 공원관리 방안 정비 · 중앙공원 녹지축 기능 강화 방안 제시 · 중앙공원 이용 활성화 방안 제시

〈표 2-1〉 선행연구 요약(계속)

	연구 목적	연구 범위	연구 방법	연구 내용	연구 결과
휴양·문화·여가활동지역	<p><전국단위 국토생태탐방로 조성계획 연구></p> <ul style="list-style-type: none"> · 국토생태탐방로의 역할정립 · 개발여건 분석 및 국토생태탐방로의 기본모델 제시 · 환경부(2007) 	<ul style="list-style-type: none"> · 전국 산림, 하천, 해안, 평야지역 · 보도 및 선적(道) 공간 	<ul style="list-style-type: none"> · 사례검토 · 국가/권역/지역단위 생태탐방자원 DB 구축 	<ul style="list-style-type: none"> · 기초연구(개발여건분석 및 사례연구) · 체계구축 및 기본구상 · 자원발굴 및 DB구축 · 국토생태탐방로 기본계획 	<ul style="list-style-type: none"> · 생태탐방로의 특성 및 개념정립 · 국토생태탐방로 기본계획(안) 제시 · 현장 적용: 한강수도권 및 태백강원권/성남시 등 · 생태탐방로 이용 및 홍보계획 · 사업추진 및 투자계획(안) 제시
휴양·문화·여가활동지역	<p><레저행태변화와 여가공간 조성방안 연구></p> <ul style="list-style-type: none"> · 수도권 여가공간 및 시설의 공급과 조성을 위한 정책 방향 및 제도적 개선방안 제시 · 윤양수·김익식(2002) 	<ul style="list-style-type: none"> · 전국 · 사례지역: 수도권 	<ul style="list-style-type: none"> · 문헌조사 · 설문조사 · 통계분석 	<ul style="list-style-type: none"> · 여가활동 및 여가공간분류 · 수도권지역에서의 여가활동 분석(여가활동량, 행태변화전망) · 여가행태 변화전망 · 해외 여가공간 조성정책 검토 	<ul style="list-style-type: none"> · 수도권 여가공간 조성 및 이용실태를 통한 문제점 도출 · 수도권 여가공간 조성 및 이용효율화 방안 제시 · 관련제도 개선방안 제시
자연환경보전 및 이용	<p><자연환경보전·이용시설 설치·운영 가이드라인 연구></p> <ul style="list-style-type: none"> · 자연환경보전·이용시설을 설치운영을 위한 가이드라인 제시 · 한국환경정책평가연구원(2005) <p><국토자원의 효율적 관리를 위한 보호지역의 위계정립 및 관리방안></p> <ul style="list-style-type: none"> · 보호지역 관리체계 개선을 위한 보호지역 위계를 정립하고, 구체적인 관리방안 제안 · 국토연구원(2007) 	<ul style="list-style-type: none"> · 생태공원 · 자연학습, 체험시설 · 시설에 대한 가이드라인 및 설계지침 <ul style="list-style-type: none"> · 생물다양성 및 생태계 보전을 목적으로 지정된 11개 보호지역 	<ul style="list-style-type: none"> · 문헌조사 · 전문가회의 · 현장조사 · 전문가면담 <ul style="list-style-type: none"> · 국내 보호지역 현황 조사 · 관련 문헌 조사 및 법률분석 · 외국 사례 검토분석 · 현지조사 · 심층인터뷰 	<ul style="list-style-type: none"> · 자연환경보전·이용시설의 개념 명확화 및 유형분류 · 사례분석 통해 기존시설의 문제점, 원인 파악 · 국외 우수사례분석 통해 시사점 도출 <ul style="list-style-type: none"> · 문헌·인터넷을 통한 자료조사 · 보호지역 관리실태에 대한 관련 전문가 조사 · 지역주민 대상으로 보호지역 지정 및 관리상의 문제점 조사 · 이용상의 문제점 현장조사 	<ul style="list-style-type: none"> · 자연환경보전·이용시설의 유형별 가이드라인 제시 · 조성부지에 따라 고려사항 제시 · 효율적이고 적극적인 자연환경보전·이용시설의 운영을 위한 활성화 전략 제시 <ul style="list-style-type: none"> · 보호지역 지정제도 및 법제 현황과 운용실태 파악 · 보호지역 지정현황, 관리실태, 문제점 도출 · 외국 보호지역 관리제도 및 정책 검토 · 보호지역의 지속가능한 관리체계 구축 · 보호지역관리를 위한 실행방안

〈표 2-1〉 선행연구 요약(계속)

	연구 목적	연구 범위	연구 방법	연구 내용	연구 결과
본 연구	<ul style="list-style-type: none"> · 건강·문화·생태 회랑 개념 제시 · 건강·문화·생태 회랑의 계획모형 작성 · 건강·문화·생태 회랑을 실현하기 위한 계획적·제도적·정책적 해결과제와 전략 수립 	<ul style="list-style-type: none"> · 실태조사 : 전국 · 사례조사 : 수도권 또는 대전권 	<ul style="list-style-type: none"> · 국내외 문헌 및 사례 분석 · 사례연구: 수도권지역 · 현장조사 · 설문조사 	<ul style="list-style-type: none"> · 유사개념과 사례 관련 법제도 및 기존 생태축의 문제점 · 건강·문화·생태회랑의 개념 및 조성방안 · 사례분석을 통한 건강·문화·생태 회랑 적용방안 · 건강·문화·생태 회랑 구축전략 	<ul style="list-style-type: none"> · 유사개념을 검토하고 건강·문화·생태회랑의 개념 제시 · 공간 위계 및 유형을 고려한 계획모형 제시 · 공간 유형별 건강·문화·생태 회랑의 연계방안 제시 · 제도개선방안 제시

(2) 본 연구의 차별성

기존 생태네트워크 관련 연구는 생태네트워크의 필요성과 개념적 연구에 그치고 있어, 공간적 실체와 활용에 대한 연구가 미흡하다. 특히, 생태계 보전과 연결성을 강조하고 있으며 보전에 치중한 나머지 환경친화적인 활용을 위한 방안 마련은 부족하다.

공원·녹지분야의 연구는 공원·녹지 확충의 당위성과 현황을 소개하는데 머물러 있으며 이용활성화, 공원·녹지의 확충을 위한 재원조달방안을 제안한 연구는 부족하다. 특히, 공원·녹지의 복합적 활용을 위한 건강·문화·생태회랑, 시설 간 연계방안, 녹색교통시설로 연결방안을 제시한 연구는 거의 없는 실정이다.

휴양·문화·여가활동과 관련한 연구에서는 전국단위 생태탐방로 구상이 제시된 정도이다. 휴양·문화·여가공간의 활용에 대한 공간적 계획 모형이 필요하지만 이에 대한 연구가 부족하며, 특히 공간의 특성을 고려한 도입활동과 시설의 결정에 대한 연구가 필요하다.

〈그림 2-3〉 선행연구와 본 연구와의 차별성

구분	선행 연구	본 연구와의 차별성
생태 네트워크	<div>특징</div> <ul style="list-style-type: none"> • 필요성과 개념적 연구 대부분 <div>한계</div> <ul style="list-style-type: none"> • 공간적 실체와 활용에 대한 연구 미흡함 	<ul style="list-style-type: none"> • 생태계 보전과 연결 뿐 아니라 환경 친화적인 활용과 이용에 대한 방안 제시
공원 녹지	<div>특징</div> <ul style="list-style-type: none"> • 공원·녹지 확충 당위성과 현황 소개 <div>한계</div> <ul style="list-style-type: none"> • 이용활성화와 재원조달방안에 관한 연구 미흡 	<ul style="list-style-type: none"> • 복합적 활용 위한 건강·문화·생태회랑 및 시설간 연계방안 제시 • 도시민 삶의 질 제고와 교량화 대비한 공원·녹지의 다양한 활용 제시
휴양 문화 여가 활동	<div>특징</div> <ul style="list-style-type: none"> • 전국 단위 생태탐방로 구상이 제시된 정도 <div>한계</div> <ul style="list-style-type: none"> • 도입시설, 관련활동 및 활용에 대한 구상 미흡 	<ul style="list-style-type: none"> • 시설활용에 대한 공간적 계획 모형 제시 • 자원특성을 고려한 도입활동과 시설 결정 방안
자연 환경 보전 및 이용	<div>특징</div> <ul style="list-style-type: none"> • 개별적인 자연지역 보전 및 활용에 관한 연구 <div>한계</div> <ul style="list-style-type: none"> • 자연지역을 연결한 복합적 활용에 관한 연구 부족 	<ul style="list-style-type: none"> • 국토자원의 활용전략 및 도시민의 적극적 이용할 수 공간제공 방안 제시 • 건강·문화·생태회랑 구축의 개념정리 및 계획모형과 기존 녹지기반시설과 조화시키는 전략 제시

자연지역 보전 및 이용분야의 연구는 개별적인 자연지역 보전 및 활용에 그치고 있으며, 다양한 자연지역을 연결하여 복합적으로 활용하고자 하는 연구는 부족하다. 국토차원의 활용이라는 전략적 연구와 도시민이 적극적으로 이용할 수 있는 공간제공을 위한 연구는 부족한 실정이다.

본 연구는 건강·문화·생태회랑 구축의 개념을 정리하고 공간적 위계에 따른 계획모형을 제시하여, 기존에 활용이 미흡했던 산악, 하천, 개발제한구역, 보호지역, 역사·문화자원의 보전과 활용을 조화시키는 전략을 제시하고자 한다. 특히, 다양한 유형의 건강·문화·생태회랑의 개념을 제시하고 회랑의 유형별 특성에 따른 구체적인 구축 전략을 제시하고자 한다.

(3) 건강·문화·생태회랑의 필요성

① 걷기 문화 및 자전거 타기 등 새로운 사회변화에 대응

인간 최초의 이동수단은 직립보행이었다. 걷는 행위는 오랫동안 인간의 가장 유

용한 이동수단이면서 생산행위의 기초였다. 걷는 행위를 통해 건강을 유지하고 소식을 전하고 새로운 보금자리를 찾을 수 있었다. 이후 새로운 교통수단이 나타났지만, 산업혁명 이전까지는 걷는 것이 보편적인 이동수단이었다.

그러나 현대문명의 이기인 자동차의 등장은 걷는 행위를 감소시켰고, 빠르지만 많은 비용을 지불해야 하는 자동차 의존적인 사회구조를 공고히 했다. 현대도시는 자동차로 가득하게 되었고, 자동차가 내뿜는 매연으로 대기의 질은 나빠졌다. 많은 공간을 자동차에 내어주고 인간은 회색빛 하늘 아래에서 좁은 보도로 밀려나게 된 것이다.

최근 인간의 본성인 걷고자 하는 욕망이 사회적으로 확산되면서, 도시나 전원, 더 나아가 전국토를 마음대로 걷기를 바라는 사람들이 급속히 늘고 있다. 이러한 사회 현상은 시민 스스로 ‘걷기 위한 길’을 만드는 데까지 나아가 있다. 그러나 이러한 바람을 뒷받침하는 공간적 인프라는 열악한 실정이다.

걸어서 전국토의 어디든지 편안하게 갈 수 있다면, 걷는 행위를 통해 건강을 유지하고 명상과 사색이 가능하고 더불어 우리 국토의 풍광을 감상할 수 있다면, 그것은 많은 사람들이 국토의 중요성을 인식하는 출발점이 될 것이다. 우리의 선인들이 걸었던 길을 걸으며 역사의 숨결을 느낄 수 있다면, 오랜 친구와 지난날을 이야기하며 아름다운 경치를 감상하면서 함께 걸을 수 있는 길이 있다면, 그 즈음에 우리 국토의 품격도 한층 높아져 있을 것이다.

최근 친환경적인 녹색교통으로 자전거가 각광을 받고 있다. 걷는 행위와 더불어 자전거도 건강과 환경을 동시에 지킬 수 있는 수단이다. 우리 마을 또는 도시를 자전거나 도보로 쉽게 다닐 수 있고 공원이나 문화시설에 쉽게 접근할 수 있다면, 그것이 가장 인간친화적인 마을이며 도시일 것이다.

국토의 자연환경을 보전하면서 많은 사람이 건강하게 여가시간을 보낼 수 있으며 도시민들에게 문화적 향유의 기회를 줄 수 있는 공간이 필요하다. 이러한 개념을 건강·문화·생태회랑이라는 이름으로 부르고자 한다. 옛길, 하천길, 철도길, 더 이상 도로로 이용하지 않는 길, 해안길, 마을안길 등 다양한 모습의 길이 함께 어우러져 회랑이 되어 사람들이 마음껏 걸을 수 있게 될 것이다.

② 녹색성장을 위한 녹색국토 구성에 기여

녹색성장은 국토환경의 건강성과 국민의 건강성을 궁극적인 목표로 한다. 국토환경의 건강성은 생태적 건강성을 통해 달성될 수 있다. 국민의 건강성은 다양한 형태의 건강, 문화, 여가시설의 제공을 통해 달성될 수 있다. 녹색성장을 위한 건강하고 아름다운 국토 가꾸기는 국토환경의 건강과 국민의 건강한 삶을 보장할 수 있을 것이다. 이를 달성하기 위한 중요한 수단 중 하나가 건강·문화·생태회랑이다.

국토공간의 품격을 높이기 위해서는 국토전체에 대한 경관관리가 필요하다. 특히 국가적으로 중요한 가치를 지닌 경관이 바라다 보이는 지역에 국가조망점을 설정하고 조망점에서 보이는 일정구역에는 난개발이 일어나지 않도록 방지하여 품격 있는 경관을 확보하는 것이 필요하다. 이러한 국가조망점을 연결하여 건강·문화·생태회랑을 조성함으로써, 품격 있는 국토경관을 감상하고 사색할 수 있는 공간을 확보하는 것이 필요하다.

그동안 추진되어 온 국토생태네트워크 구축, 국토어메니티 조성, 개발에 따른 자연환경훼손 저감, 그린웨이 또는 자전거도로 조성, 자연형 하천조성 등을 통합하는 시스템으로 건강·문화·생태회랑이 필요하다. 건강·문화·생태회랑은 지역문화 활성화, 문화와 환경에 기반을 둔 지역개발 등 지역가치를 제고하는 수단도 될 수 있다. 건강·문화·생태회랑은 지역의 문화적 정체성을 살릴 수 있는 계획과 사업이 되어야 한다. 지역문화는 각 지역이 지닌 인문·사회경제적 특성에 따라 자연스럽게 형성된 지역고유의 특화현상이며 자원이다. 이러한 지역의 역사·문화자원을 활용을 고려하여 건강·문화·생태회랑을 조성해야 한다.

건강·문화·생태회랑은 도시문화를 고려한 도시재생의 수단으로서도 중요하다. 도시재생은 단순히 토지이용의 효율화가 아니라 도시공간의 재창출을 통하여 개성을 살리는 데 초점을 두어야 한다. 도시공간은 무엇보다도 사람들의 삶의 장소이기 때문에 편안하게 걷고 휴식할 수 있는 공간이 되어야 한다. 도시공간은 인간의 사회활동과 유기적 관계를 가지며, 자연과 미묘한 상징적 상호관련성을 갖도록 재창조되어야 하기 때문에 최근의 걷기와 자전거 타기에 대한 요구를 반영하는 건강·문화·생태회랑이 기존 공원녹지와 도시재생공간으로 연결되는 계획이 필요하다.

③ 녹색일자리 창출에 기여

건강·문화·생태회랑은 녹색일자리 창출에 기여할 것이다. 건강·문화·생태회랑은 녹색국토 조성에 기여할 뿐 아니라 조성과정에서 많은 인력이 필요하므로 일자리 창출에 기여할 것이다. IMF 경제위기 때에도 숲 가꾸기 사업을 통해 많은 일자리가 제공되었듯이 건강·문화·생태회랑 조성의 전 과정에서 많은 인력을 필요로 할 것이다.

건강·문화·생태회랑의 조성, 숲길 가꾸기 등 녹색환경사업은 기존 산업의 몇 배가 되는 일자리를 창출한다. 황폐해진 산림을 단기간에 복원하여 가꾼 세계적인 산림녹화경험을 활용하고, 회랑 조성 시에는 건강·문화·생태회랑 기술과 녹화기술의 개발과 수출에 힘쓴다면, 건강·문화·생태회랑 조성사업을 통해 청년층부터 노년층까지 새로운 일자리를 제공할 수 있을 것이다.

2. 개념정립을 위한 관련 개념 및 해외사례 검토

1) 관련 개념

(1) 녹지축

녹지축이란 녹지의 물리적 연결 또는 기능적 관점에서 생물의 서식지가 될 수 있는 녹지의 연결성 및 골격체계에 대한 계획수립을 위한 개념으로 녹지흐름이 어떠한 골격을 형성하는지에 주로 초점을 둔다(한국환경정책평가연구원, 2007). 규모나 다루는 범위에 따라 국토, 광역, 도시녹지축으로 분류할 수 있다. (도시)녹지축의 사례로는 독일 슈투트가르트(Stuttgart)를 들 수 있다.

(2) 그린웨이(Greenway, 코리더, 녹도)

코리더, 또는 녹도로 불리는 그린웨이는 결절점 또는 면적으로 고립된 녹지를 연결하는 선형구조를 갖는 체계를 의미한다. 이용을 보다 강조한 녹도개념이기 때문에

연결성과 방향성을 중시한다(한국환경정책평가연구원, 2007).

그린웨이는 몇 가지 보편적인 특징을 갖는다. 우선 구조적으로는 ‘선적’이며 전체적인 시스템을 형성하기 위해서 각각의 경관요소들을 연결시키는 특징을 보인다. 이때에, 산맥, 하천, 강변, 계곡과 같은 자연적 요소와 도로, 운하, 철도와 같은 인공적 요소를 활용한다. 그린웨이는 생물다양성을 보전하고, 수자원을 보호하며, 개발 정도의 조절 및 도시확장을 억제하는 생태적 목적을 지님과 동시에 레크리에이션, 역사 및 문화자원 보호라는 여가적 측면과 경관적 목적 등 다양한 목적을 수반한다(한국환경정책평가연구원, 2002).

주요 사례로는 미국 보스턴 시의 Emerald Necklace, Southwest Corridor, Rose Kennedy 등과 싱가포르의 Kallang River 파크커넥터, ANG MO KIO 파크커넥터 등을 들 수 있다.

(3) 서식처 네트워크(비오톱 네트워크)

서식처 네트워크 혹은 비오톱 네트워크는 서로 서식형태가 다른 야생동식물의 생물종과 서식기반의 연결에 초점을 맞추어 전 지역을 복원·관리하기 위해 등장한 개념이다(박창석 외, 2007, 도시생태네트워크구축을 위한 토지이용계획 연구). 사례로는 미국의 Northern Rockies 야생생물 서식처네트워크가 있다.

(4) 생태네트워크

생태네트워크는 하나의 서식처나 생물종, 녹지에만 초점을 두지 않고 전체 도시 체계나 맥락에서 생태적·경관적으로 중요한 서식처 보전을 위한 축을 설정하고 관리하는 데 목적을 둔 것으로 여러 유사개념 중에서 가장 통합적이다. 즉, 기존에 이루어지던 개별적인 서식처나 생물종 보호에서 벗어나 전체적인 구조나 맥락에서 어떻게 생물종과 서식처를 잘 보호할 것인가에 대한 새로운 사고방식으로 나타난 개념이라고 할 수 있다(한국환경정책평가연구원, 2007). 형태에 따른 구성요소, 기능, 위계, 공간규모에 따라 다양한 유형구분이 가능하다.

국가차원의 생태네트워크 사례로는 NATURA 2000(유럽연합의 생태네트워크), EMERALD NETWORK(유럽차원의 보호지역체계), EECONET(범유럽생태네트워크, The Pan European Ecological Network)가 있으며, 도시차원에는 스페인 마드리드 생태네트워크 등이 있다.

(5) 녹지(그린)네트워크

녹지네트워크는 공원 및 식생현황 등의 녹지서식처를 유기적으로 연결한 개념으로써 생태네트워크와 유사하나 연결 대상을 녹지와 산림으로 제한한다는 점에서 차이가 있다(한국환경정책평가연구원, 2002).

(6) 탐방로(Trail)

야외에서 여가 및 휴양 활동의 목적으로 이용되는 공간에서 활용되고 있는 탐방로는 국내에서 산책로, 자연관찰로, 등산로 등 다양한 용어로 사용되고 있다. 해외에서는 탐방로와 유사한 개념으로 walkway, trail, footpath, 자연보도 등이 사용되고 있는데, 공통적으로 외부지역에서 체험하는 다양한 여가활동 등을 포함하는 길로 정의하고 있다.

주요 탐방로 사례는 National Trail(국립자연탐방로, 영국), Long-Distance Nature Trails(장거리 자연보도, 일본), National Trail System(국립탐방로 제도, 미국), Walking Track(호주), 뉴질랜드, 랑도네(프랑스), 산티아고 순례길(스페인), 지리산 탐방로(한국) 등이 있다.

(7) 녹지기반시설(Green Infrastructure)




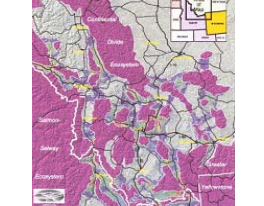

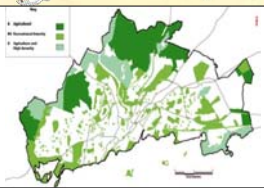
녹지기반시설이란 자연생태계의 가치와 기능을 보존하고 녹지공간과 상호연결된 네트워크를 의미한다. 생태적 가치를 중심에 두고 핵심지역인 녹지 및 서식처의 연결망을 구축하기 때문에 생태네트워크로도 볼 수 있다. 녹지기반시설은 그린웨이에 비해, 레크리에이션보다는 생태를 강조하고, 생태적으로 중요한 핵심지역과 연결지

역을 포함하며, 생태적으로 중요한 토지와 개발이 가능한 토지를 미리 확인하여 보여주는 공간관리적 틀(framework)을 가진다는 점을 특징으로 볼 수 있다(환경정책평가연구원, 2007).

(8) 관련 개념의 종합

여러 가지 유사개념은 나타난 시기, 형태 및 특징 등에 따라 여러 가지로 구분이 가능하지만, 생태네트워크가 모든 서식처와 녹지거점을 대상으로 한다는 점에서 가장 통합적이고 넓은 개념이라고 할 수 있다. 현재 녹지체계를 의미하는 개념들이 국내에서 번역될 때, 한 가지 용어가 각기 다른 여러 가지 용어로 해석되고, 같은 의미의 유사한 용어들이 만들어짐에 따라 많은 혼동을 야기하고 있는 실정이다. 유사한 용어의 개념과 특징, 조성목적과 효과를 살펴보면 <표 2-2>와 같다.

〈표 2-2〉 건강·문화·생태회랑과 유사개념 비교·분석

구조	관련 개념	주요 개념	특징	목적 및 효과	예시
선형線形	그린웨이 (코리더, 녹도)	· 선적 형태를 갖고 있는 녹지 또는 하천	· 연결성/방향성 중시 · 산맥·강변·공원 및 도로·운하·철도 등 선형 요소 활용	· 하천·도로경관 향상 · 삶의 질, 지역매력도 향상	
	탐방로/트레일	· 야외에서 체험하는 다양한 여가활동 등을 포함하는 길	· 자연체험이 목적, 특히 생태탐방을 위해 많이 조성되고 있음 · 단거리, 광역적으로 연결된 장거리코스 조성	· 역사탐방 · 환경교육 및 체험 · 자연친화적 여가 · 도보위주의 활용	
	녹지축	· 중요 녹지거점들을 연결하여 녹지의 흐름을 파악할 수 있는 녹지의 개략적 구조	· 녹지 연결성을 중시 · 녹지흐름이 공간적으로 어떠한 골격을 형성하는지에 초점	· 도시 개발시 생태적 중요지역으로 고려 · 삶의 질 향상	
	녹지 기반 시설	· 자연생태계의 가치와 기능을 보존, 녹지공간이 서로 연결된 네트워크	· 생태적 가치 중심으로 녹지 및 서식처 연결망 구축 · 보전과 개발의 조화라는 측면에서 도시관리 강조	· 도시자연환경 보전 위한 공간적 골격 · 커뮤니티와 자연환경의 연결 · 삶의 질 개선	
망형網形	비오톱 네트워크/서식처 네트워크	· 생물종의 이동과 서식을 위해 필요한 지역을 파악하여 연결 · 생물종이 서식하는 아주 작은 단위까지 포함	· 생물종의 먹이섭취, 은신, 번식 등 생활 패턴에 대한 비오톱(서식처) 보호 및 체계적 연계	· 도시외곽과 도시중심의 생태적 연결 · 생물다양성 증진	
	생태네트워크	· 생태·경관적으로 중요한 지역을 연계시키는 생태적 구조	· 서식처와 녹지거점 대상의 가장 통합적 형태 · 국가적 차원의 접근이 가장 바람직함 · 점/선/면적 요소 모두 고려	· 자연생태계의 통합적 보호 · 공간계획 및 물리적 계획의 도구	
	녹지(그린)네트워크	· 공원 및 식생현황 등의 녹지를 유기적으로 연결	· 생태네트워크와 유사하나 연결 대상을 녹지와 산림으로 제한	· 녹지서식처의 유기적 연결 · 삶의 질 향상	

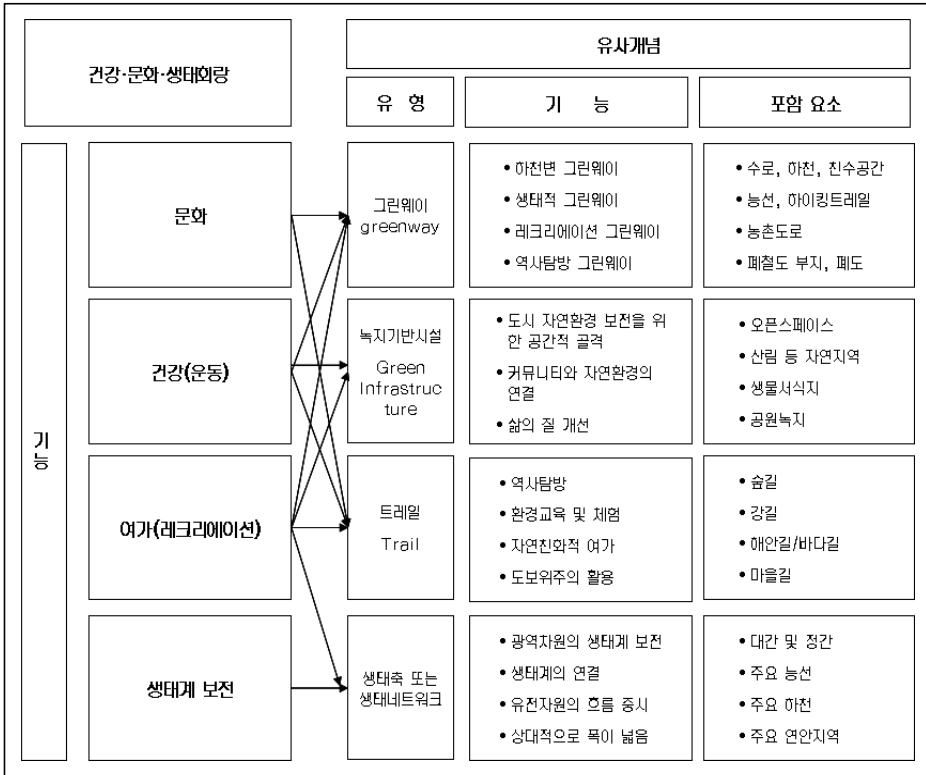
〈표 2-3〉 관련개념 검토 결과

유사개념	주요 개념	특징	구조
그린웨이	· 선적 형태를 갖고 있는 녹지 또는 하천	보전위주	선형 線形
탐방로 /트레일	· 야외에서 체험하는 다양한 여가활동 등을 포함하는 길	활용위주	
녹지축	· 중요 녹지거점들을 연결함으로써 녹지의 흐름을 파악할 수 있는 녹지의 개략적 구조	보전위주	
녹지기반 시설	· 자연생태계의 가치와 기능을 보존하고 녹지공간이 서로 연결된 네트워크		
비오톱 네트워크/ 서식처 네트워크	· 생물종의 이동과 서식을 위해 필요한 지역을 파악하여 연결 · 생물종이 서식하는 아주 작은 단위까지 포함		
생태 네트워크	· 생태 · 경관적으로 중요한 지역을 연계시키는 생태적 구조	망형 網形	
녹지(그린) 네트워크	· 공원 및 식생현황 등의 녹지를 유기적으로 연결		

다양한 유사개념들은 주로 ‘생태계 보전’을 주요한 목적으로 하고 있으며, 탐방로의 경우에는 걷기, 역사·문화탐방, 트레킹, 자전거 타기 등의 활동을 일부 수용하고 있다. 보전을 넘어서서 적극적으로 활용하려는 노력이 부족하며, 또한 개념적 수준에 그친 것이 대부분이어서 구체적인 공간계획에 실제적으로 반영하기는 어려운 실정이다.

관련 유사개념을 건강·문화·생태회랑의 주요 기능인 역사·문화, 건강(운동), 여가, 생태계 보전 측면에서 유형, 기능, 포함요소를 살펴보면 <그림 2-4>와 같다. 각 개념이 각각 주요기능과 보조기능을 포함하고 있으며, 생태계 보전에서부터 적극적인 이용까지 다양한 기능을 포함하고 있다.

〈그림 2-4〉 유사개념의 특징



2) 해외사례 검토

(1) 영국 : National Trail

① 지정배경 및 개념

영국 National Trail은 20세기 초에 자연경관이 아름다운 지역을 걷는 활동이 유행하고, 2차 대전 이후 개발 사업으로부터 자연을 보전하려는 움직임이 일어나면서 시작되었다. 1920년대 Tom Stevens가 'a long green trails'란 용어를 처음 사용하였고, 이후 도보, 자전거, 승마 등의 활동을 하면서 아름다운 자연경관을 즐길 수 있는 장거리 루트가 잉글랜드와 웨일즈 지방에 1965년에 처음 도입되었다.

② 지정현황 및 유형·등급


National Trails은 기존에 존재하던 지방의 footpath, bridleway, byways, 및 minor road를 잇고 그 사이 끊어진 곳에는 새로운 길을 내면서 조성되기 시작하였다. Footpaths는 도보만이 가능한 길로, 말이나 자전거 이용자의 통행권(right of way)은 없는 길이다. Bridleways는 도보, 말, 자전거 이용자 모두가 통행가능한 길이지만, 차량, 말이 끄는 수레, 오토바이 이용자는 통행이 불가능한 길의 유형이다. Byways는 모든 교통수단이 이용가능한 길이지만, 대개 비포장이며 종종 차량이동에 적합하지 않은 길로 주로 도보와 말로 통행하는 길을 의미한다. 현재 National Trails은 맨 처음 조성된 Pennie Way를 시작으로 잉글랜드와 웨일즈 지방에 15개소, 스코틀랜드 지방에 4개소로 총 4,000여 km가 조성되어 있다.

〈표 2-4〉 영국 National Trails 체계

구 분	목 적
Local Paths	· 일상의 산책, 가벼운 당일여행 등 지역적 이용
Regional Routes	· Local Paths보다 장거리로 1일 코스부터 장기간을 요하는 코스
National Trails	· 도보, 승마, 자전거 등을 이용하여 국토의 아름다운 풍경과 독특한 자연경관을 즐길 수 있도록 하기 위해 조성된 장거리 루트(Long distance routes)

자료 : 정휘, 2008. 건강·문화·생태회랑의 국내외 유사사례조사 및 적용방안

〈표 2-5〉 영국 National Trail 지정현황

구 분		노선연장 (km)	이용객수 (2004, 천명)	
운영중 (10)	Pennie Way	429	1646	
	Cleveland Way	177	415	
	Yorkshire Wolds Way	127	19	
	Off'a Dyke	285	-	
	Peddars Way	150	44	
	The Ridge Way	136	354	
	Thames Path	294	1279	
	North Downs Way	251	487	
	South Downs Way	161	479	
	South West Coast Path	1014	5463	
조성중 (3)	Hadrian's Wall Path	130	603	
	Pennine Bridleway	330	187	
	Costwold Way	163	207	

자료 : Review of National Trail and Routes. <http://www.nationaltrail.co.uk>

〈표 2-6〉 영국의 National Trail 기능별 이용 현황

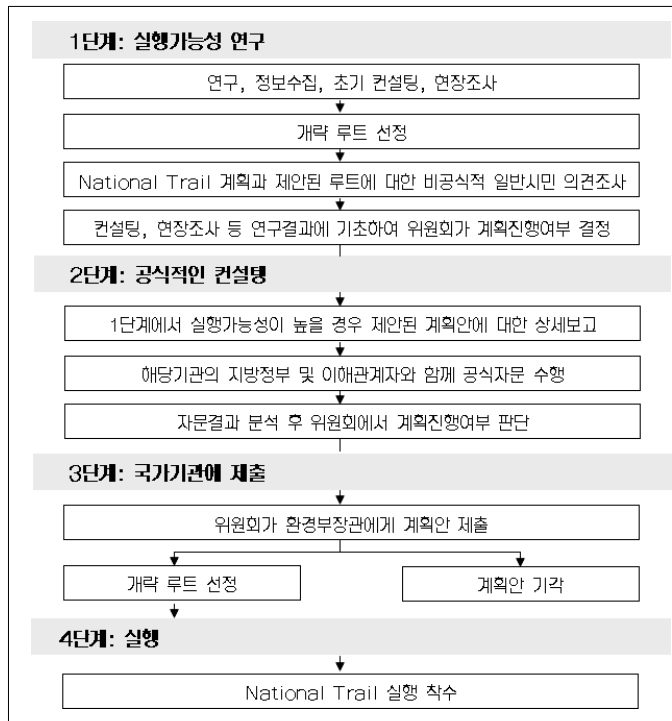
구분	위치	총 길이	체험일수	기능별 이용비율
Cleveland Way	North Yorkshire	177km (110 miles)	9일	· 보행자는 모든 코스 이용 가능 · 자전거 코스는 20%만이 가능
Cotswold Way	South West England	163km (102 miles).	7일	· 보행자는 모든 코스 이용 가능 · 총 루트 19%만 자전거와 말타기 가능
Glyndwr's Way	Mid Wales	215km (135 miles)	9일	· 보행자는 모든 코스 이용 가능 · 특정지역에서만 자전거와 말타기 가능
Hadrian's Wall	North England	140km (84miles)	7일	· Cumbria, Northumberland지역에서 만 보행로로 이용가능, 자전거 코스는 14%만이 가능
North Downs Way	South East England	246km (151 miles)	14일	· 보행자는 모든 코스 이용 가능 · 자전거 코스는 20%만이 가능
Offa's Dyke	England /Wales Border	285km (177 miles)	12일	· 보행자는 모든 코스 가능 · 총 루트 35%만 자전거와 말타기 가능
Peddars Way/Norfolk Coast Path	Eastern England	150km (93 miles)	8일	· 보행자는 모든 코스 가능, 총 루트의 50%만이 자전거와 말타기 가능
Pembrokeshire Coast Path	South West Wales	186 miles	10-15일	· 보행자는 모든 코스 가능 · 총 루트의 3%만이 자전거와 말타기 가능
Pennine Bridleway	North of England.	120 miles	일정 다양	· 말타기용, 자전거용으로 모든 코스 가능 · 북부Hayfield의 5mile만이 산책로로 이용가능
Pennine Way	Peak District	429km (268 miles)	16일	· 보행자는 모든 코스 가능 · 총 루트의 30%만이 자전거와 말타기 가능
South Downs Way	Southern /Central England.	87 miles (139 km)	6일 (walkway 기준)	· 보행자는 모든 코스 가능 · 총 루트 50%만 자전거와 말타기 가능
South West Coast Path	South West England	1014 km (630 miles)	56일 (구역선택 가능)	· 보행자는 모든 코스 가능 · 총 루트 8%만 자전거와 말타기 가능
Thames Path	Southern/centr al England.	294 km (184 miles)	14 일	· 자전거 전용
The Ridgeway	Southern/Centr al England.	87 miles (139 km).	6일 (walkway 기준)	· 보행자는 모든 코스 가능 · 총 루트 50%만 자전거와 말타기 가능
Yorkshire Wolds Way	North and East Yorkshire.	127km (79 miles)	5일	· 보행자는 모든 코스 가능 · 총 루트 47%만 자전거와 말타기 가능

자료 : 정휘. 2008. 전계서

③ 지정절차

National Trail로 선정되기 위해서는 3단계의 단계별 과정을 통해 영국정부의 승인을 얻어야 하며, 4단계에 이르러 비로소 실행되도록 구성되어 있다. 1단계는 실행가능성(Feasibility)으로 연구결과에 기반을 두고 위원회가 진행여부를 결정하고, 2단계는 공식자문 후 위원회의 결정에 따라 진행여부가 결정된다. 3단계에서는 정부에 제출

〈그림 2-5〉 영국의 National Trail 지정절차



하여 환경부 장관의 승인에 의해 결정된다. 최종적으로 4단계에 이르러서야 National Trail로서 실행되도록 지정절차가 체계화되어 있으며, 모든 단계별로 피드백이 되도록 구성되어 있다.

④ 역할분담 및 파트너십

Trail의 조성 및 관리에 있어서 중앙정부와 지방 간 역할분담은 명확하고 그 실행 체계도 체계적으로 구분되어 있다. 영국 정부(Countryside Agency)는 National Trail에 대한 기본원칙(Quality Standard)을 작성한다. National Trail 선정의 기본원칙은 ㉠ 가능한 한 많은 이용자들이 National Trail에 흥미를 가지고 접근하게 할 것, ㉡ 각 탐방로가 지나가는 지역의 생태적, 문화적, 경관적 요소들을 충분히 보호할 것, ㉢ 이용자들이 탐방로를 즐기고 체류하기 위해 필요한 모든 시설과 서비스에

대한 충분한 정보를 제공하는 것이다. 이러한 기본원칙은 노선(the Route)선정, 탐방로 경로, 시설물, 서비스, 정보, 안내표식 등에 대한 기준 및 각각의 평가항목으로 구성되어 있어, 생태탐방로 관련 계획들을 피드백 할 수 있는 토대가 된다.

지방정부 및 국립공원사무소는 트레일의 실제적인 운영·관리계획을 매년 혹은 5년마다 주기적으로 수립하여 시행하고 있다. 1개 루트 당 1명의 관리담당자(National Trail Officer)가 지정되고, 관리담당자는 현지에서 유지관리, 개선 및 홍보 작업 등을 종합·조정하는 역할을 담당한다. 이 때 유지·보수 작업의 대부분은 지방도로관리청, 토지소유자 및 자원봉사자가 합동으로 수행한다.

재정지원은 중앙정부(Countryside Agency), 지방도로관리청, 기타 재정지원기관 등에 의해 이루어진다.

(2) 프랑스 : 랑도네

① 지정배경 및 개념

프랑스 랑도네(Randonnee)는 최근 프랑스인들에게 각광받고 있는 스포츠 중 하나¹⁾로써 각박한 일상을 벗어나 자연 속에서 산책하듯 걸으며 신체를 단련하는 운동을 일컫는다. 랑도네가 신체를 단련시키는 운동과 자연을 발견하는 즐거움이 한데 어우러진 ‘그린 스포츠’로 떠오르며, 랑도네 인구는 매년 10%씩 증가하고 있다. 프랑스는 랑도네를 하기에 최적의 조건을 갖춘 나라다. 바다와 알프스 산맥과 피레네 산맥, 중부산악 지방 등 다양한 지형이 어우러져 자연 경관이 수려한 곳이 많고 역사적 문화유적지가 도처에 있기 때문이다.

② 지정현황 및 유형·등급

랑도네는 프랑스 전역에 걸쳐 정비되어 있으며, 자연 경관이 수려한 곳, 역사적 문화유적지를 연결 해주는 코스 등 다양한 자원과 탐방로가 서로 연계되어 있다. 대부분의 코스는 프랑스 랑도네 연맹(FFRP: Fédération Française de la Randonnée

1) 스포츠 상담업체인 카라(Cara)가 2006년말 실시한 조사에 따르면 전체 29개 대상 종목 중 프랑스인들이 가장 흥미를 느끼는 스포츠로 랑도네(68%)를 꼽았다.

Pédestre)의 회원들이 직접 답사해 제작한 가이드북에 상세하게 안내 있다. 토포 가이드(Topo-guide)라고 불리는 이 책에는 그 지역의 지도와 지형적 특성, 구간별 소요시간, 지역의 동·식물, 대피소, 숙박시설, 볼거리, 주의사항 등이 담겨있다. FFRP가 지금까지 개발해 토포 가이드와 함께 제안하고 있는 프랑스 내 랑도네 코스의 총연장은 18만km나 된다.

〈그림 2-6〉 프랑스 랑도네 코스 지정 현황



자료 : 프랑스 랑도네 연맹(FFRP) 홈페이지 참고(<http://www.ffrandonnee.fr>)

〈표 2-7〉 랑도네 경로체계

구 분	성격 및 역할	총연장 및 소요시간	지 정
GR (Grande Randonnée)	<ul style="list-style-type: none"> · Long national path · 프랑스 전역의 지역자연공원 및 여러 지역을 통과 · GR은 서로 연결되어 있음 	<ul style="list-style-type: none"> · 38,000마일 · 10일 이상 소요되는 장거리 코스 	FFRP에 의해 지정됨
GRP (Grande Randonnée de Pays)	<ul style="list-style-type: none"> · Regional path · 주로 순환형의 코스 	<ul style="list-style-type: none"> · 25,000마일 · 한 코스가 100마일정도의 길이를 가지고 있음 	
PR (Petite Randonnée)	<ul style="list-style-type: none"> · Local path · 도시 외곽의 숲과 언덕, 국·공립 공원 등 비교적 도시에서 가까운 지역을 중심으로 개발 · 대도시형 랑도네 : 도시의 아름다움을 발견하고자 하여 도시 속의 유적지와 유명 건축물을 둘러보는 코스 	<ul style="list-style-type: none"> · 공식적인 총연장길이는 47,000마일이지만 실질적으로 10만마일정도 될 것으로 예상 · 약 10~20km의 코스 · 하루 만에 마칠 수 있는 비교적 짧은 산책 코스 · 파리의 경우 180km의 코스가 개발 	FFRP에 의해 지정됨
E (Itinéraire européen)	<ul style="list-style-type: none"> · GR코스와 함께 연계하여 유럽 국가들을 잇는 코스 		-

자료 : 프랑스 랑도네 연맹(FFRP) 홈페이지 참고(<http://www.ffrandonnee.fr>)

10일 이상 소요되는 장거리 코스(GR)는 알프스 산맥 등을 도보로 주파하는 코스가 주를 이룬다. GR 가운데 유명한 코스는 중세의 수도자들이 걸었던 길을 답사하는 ‘생자크 코스’, 몽블랑 주위를 도는 ‘투르 뒤 몽블랑’, 네덜란드 남부에서 시작해 프랑스 남부까지 알프스 산맥 전체를 여행할 수 있는 ‘GR5’ 등이 있다. GR20은 코르시카 섬을 남북으로 종주하는 가장 어렵고 험난한 길로 유명한 코스이다. 고난도의 기술과 강인한 체력을 요구하기 때문에 주로 상급자들이 즐겨 찾는다. GR10은 Pyrénées(피레네 산맥) 지역의 Saint-Jean-de-Luz 지역에서부터 Collioure지역을 잇는 경로이다. 단거리 코스(PR)는 도시 외곽의 숲과 언덕, 국·공립 공원 등 비교적 도

시에서 가까운 지역을 중심으로 개발돼 있다. 약 10~20km의 코스로 하루 일정으로 걷는 경로로 이루어진다.

〈사진 2-1〉 프랑스 제 1의 스포츠,
랑도네를 즐기는 시립들



자료 : 아름다운 걷기 중독 홈페이지 참고
(<http://www.walkholic.com>)

〈사진 2-2〉 Joux 성이 바라보이는 랑도네
코스



자료 : 프랑스 랑도네 연맹(FFRP) 홈페이지
참고(<http://www.ffrandonnee.fr>)

자연탐사형 랑도네로 유명한 곳은 방대한 넓이와 생태계의 다양함이 손꼽히는 퐁텐블로 숲이다. 2만 5000ha에 이르는 숲에는 다양한 지질이 뒤섞여 있다. 나폴레옹 3세 때인 1853년부터 자연보호 구역으로 지정된 탓에 약 150년간 각종 동·식물과 곤충들이 자연 그대로의 모습으로 서식하고 있어 천연의 학습장으로 꼽힌다.

최근에는 많은 사람들이 도시의 아름다움을 주제로 한 대도시형 랑도네를 찾고 있다. 특히 파리는 곳곳에 유적지와 유명 건축물이 많아 대도시형 랑도네에 적합한 도시이다. 현재 파리지역 전역에 180km의 코스가 개발되어 있으며, 40여 개의 클럽이 활동 중에 있다. 파리 지역에 사는 사람들이 가까운 곳에서 쉽게 랑도네를 즐길 수 있는 방법을 찾아 10여 년 전부터 개발되기 시작한 도심형 랑도네는 점차 마르세류, 스트라스부르, 릴, 투르 등 프랑스의 다른 대도시로 확산되고 있다.

이 밖에도 운동을 넘어서서 특별한 테마를 갖고 이루어지는 랑도네도 늘고 있다. 작가 조르주 상드의 발자취를 따라가는 3박 4일 코스, 사과주와 칼바도스의 고장을 탐방하는 이틀짜리 코스, 부엉이 생태를 탐사하는 야간 랑도네 등 다양한 테마형 랑도네가 있다. 그 밖에도 박람회, 유럽 컨퍼런스, 랑도네 축제 등 각종 이벤트와 행사들이 연계하여 열리기도 한다.

③ 지정절차/ 역할분담 및 파트너쉽

랑도네의 지정 및 운영·관리를 주관하는 기관은 NGO그룹인 프랑스 랑도네 연맹(FFRP: Fédération Française de la Randonnée Pédestre)이다. FFRP에 등록된 랑도네 클럽만 2850개, 직장 단위의 모임도 150여개에 이른다. 남녀노소가 모두 즐길 수 있으며 특별한 기술이나 장비 없이 비교적 쉽게 참여할 수 있으며, 큰 비용도 들지 않는다는 장점 때문에 자발적인 참여 및 동호회 구성이 활발히 이루어지고 있다.

(3) 일본 : 장거리자연보도

① 지정배경 및 개념

일본의 장거리 자연 보도는 자연 자원뿐 아니라 역사·문화 자원 등을 함께 체험하고 감상할 수 있는 보행자 중심의 길로써, 일본 전역을 종단, 횡단, 순환하여 연결되어 있다. 일본 고도 성장기의 막바지였던 1970년대 중반부터 국민들의 여가 수요가 폭발적으로 증가함에 따라 산과 자연을 찾는 붐이 일어났고, 이때 일본 환경성에서 영국의 Footpath 제도를 도입하여 내놓은 대안이 바로 장거리 자연보도의 조성이었다.

〈사진 2-3〉 현민의 숲



〈사진 2-4〉 니혼다이라 코스



자료 : 서재철, “도카이자연보도에서 배우다” 한겨레21 582호 기사

장거리 자연보도는 단순한 등산에서 벗어나 자연의 여러 가지 모습을 제대로 구석구석 느끼고 각 지역 주민들이 자연과 공존하면서 살아가고 있는 생활공간을 함께 탐방할 수 있는 길이다. 장거리 자연보도의 도입은 중앙정부인 환경성의 자연보

호 관련 정책에 지방정부가 함께 참여하도록 유도하며, 더 나아가서 인간과 자연의 교류, 인간과 인간의 교류, 그리고 이를 지역 간 교류의 기회로 확대시켜 지역마다 특색 있는 마을을 만들고 지역의 정체성을 확립하는 기반이 되도록 하려는 목적도 함께 지니고 있다.

② 지정현황 및 유형·등급

장거리 자연 보도는 1970년부터 조성되어 현재 일본 전역에 전체 8개소가 있으며, 총 길이는 약 2.1만km에 달한다. 장거리 자연보도는 지정되면 그대로 고정되는 것이 아니라, 특별한 자원이 발굴되거나 이용자의 편의 등에 의한 지방자치단체의 요청이 있을 경우에 기존의 길이 자연 보도로 정비되거나 새롭게 생태탐방로가 선정되는 등 노선이 변경·추가되기도 한다. <표 2-8>의 8개 권역 자연보도는 국립공원 소관의 일부를 제외한 대부분 지역이 다수의 도(都)·부(府)·현(縣)에 걸쳐 있다.

<표 2-8> 장거리자연보도 지정현황

구분	계획 연도	재정비 (연)	관계 도도부현	장거리 자연보도 길이(km)	
도카이	1970	1970-1974	1도2부8현	1697	
규수	1976	1975-1980	7현	2587	
주고쿠	1978	1977-1982	5현	2072	
시코쿠	-	1981-1989	4현	1637	
수도권	-	1982-1987	1도6현	1665	
도호쿠	-	1990-1996	6현	4374	
주부호쿠리쿠	-	1995-2000	8현	4029	
긴키	-	1997-2003	2부7현	3257.8	
홋카이도	-	2003-2012(조성중)	-	4585	

자료 : 財團法人 王立公園協會. 1997. 정휘. 2008. 전게서, 재인용

〈표 2-9〉 일본 장거리 자연보도의 유형 및 등급

요소	단위	성격 및 역할	기준수량	설정 시 주의점
간선	하루 코스	· 이용의 기본적인 단위로 하루 안에 왕래할 수 있는 코스 · 하루 안에 이용 가능하도록 하며 많은 테마 가짐	· 표준 5·10km · 최장 15km정도	· 유람선 등 즐길 수 있는 코스를 포함해 다양한 매력을 가진 코스로 다양한 테마 설치
	연속 코스	· 보도로써의 적합성과 매력 이 부족한 도로로 정비를 생각하지 않는 코스 · 걷기에 적합한 도로, 버스, 철도, 자가용차 등의 대체 교통기관을 이용할 수 있는 길		· 너무 긴 연속 코스는 설정하지 않음
지선	접근 용이 보도	· 간선의 이용 효율을 올리기 위해, 사실상 자연 보도와 이용자의 출발점인 공공 운송 기관의 역 등을 엮어주는 접근이 용이한 보도	· 총 보행 거리의 반 정도 · 총 1·2km	· 짧은 시간 걷는 거리로 쾌적한 보도가 될 수 있는 지역으로 한정하는 것이 좋음
	우수 경관 보도	· 자연 연구로 등 각 지자체가 자연을 탐방하는 목적이 있는 보도로써 자연에 대한 이해를 높이기 위해 설명판과 비지터 센터 등의 시설이 정비된 도로	· 총 보행거리의 반 정도 · 이용 거점을 출발, 도착지로 이용할 경우 표준 3·8km, 최장 12km정도	· 경치가 좋은 보도가 될 수 있는 기존 보도가 간선과 교차하는 경우 또는 주변에 있는 경우로 한정하는 것이 좋음
	자원 연계 보도	· 간선 가까운 곳에 매력적인 자연, 인문적 자원이 있는 경우에 설치하는 보도 · 하루 코스와 같이 회유 동선을 형성	· 총 보행 거리의 반 정도	· 자원 연락 보도가 되는 기존 보도가 간선과 교차하는 경우, 또는 주변에 있는 경우로 한정하는 것이 좋음 · 표지판만으로 설명 무방

자료 : 정휘. 2008. 전개서

지정의 기본방향 및 원칙은 ㉠ 이용자가 많고, 체험을 쉽게 할 수 있도록 하는 것을 중점으로 조성, ㉡ 이용이 가능한 지역의 적극적 이용과 보호가 필요한 지역은 보호, ㉢ 주이용 대상은 지역주민과 관광객으로 이용자의 연령도 폭넓게 구성하는 것이다.

노선 설정 시 연결성을 중요하게 고려하며, 이용조건 및 입지조건을 함께 고려한다. 연결성을 높이기 위해서 해당 지역의 도도현부를 다 거쳐 일주할 수 있도록 조성하고, 다른 장거리 자연 보도 및 주변의 역사 문화 자원 등과 네트워크가 형성되도록

고려하고 있다. 그 밖에 루트형태, 이용대상, 이용기간, 기존도로와의 관계 등에 대해 종합적으로 고려하여 노선을 선정한다. 접근성을 위해서는 ① 주요한 도시와 관광 거점에서의 접근성 고려, ② 공공 교통기관 이용을 배려, ③ 자동차 이용을 검토 하도록 하고 있다. 주요 도시와 하루 안에 연결될 수 있도록 하며, 자가용 이용이 많은 지방의 경우에는 고속도로의 인터체인지, 서비스 지역과의 연계 등을 고려하여 자동차 접근에 대해 검토한다.

자원 선정의 원칙은 크게 6가지로써, ① 매력적인 자원이 많은 지역을 통과하는 노선 선택, ② 기존의 길을 이용하는 노선, ③ 각 지역의 특성을 살린 노선, ④ 이용자와 지역 주민의 교류 및 지역경제 활성화를 고려한 노선 선택, ⑤ 안전성이 확보되지 않거나 이용 곤란한 지역제외, ⑥ 유지관리가 어려운 곳이나 보호 가치가 높은 자원은 제외하는 것이다.

<그림 2-7>은 일본에서 가장 먼저 만들어졌으며 오사카에서 도쿄를 연결하는 도카이 자연보도 노선도이다. 노선은 1도 2부 8현을 지나고 있으며, 도시지역과 농촌지역을 골고루 지나도록 계획되어 있다.

〈그림 2-7〉 도카이 자연보도 노선도



자료 : 서재철. “도카이자연보도에서 배우다” 한겨레21 582호 기사

③ 지정절차, 역할분담 및 파트너쉽

자연보도의 운영·관리주체는 환경성과 각 권역(도도부현) 지자체이다. 환경성에서는 8개 권역을 중심으로 관리·운영하도록 권역을 지정하면 각 권역(도도부현)에서 장거리 자연보도를 계획하여 계획안을 내게 된다. 계획안 중 환경성의 승인을 얻

은 것을 최종적으로 자연보도로 지정하여 관리·운영하는 체제이다. 실제 운영할 때는 지방정부와 NPO(Non-Profit-Organization) 등의 민간단체가 결합하면서 이용자의 편의제공이나 자연훼손 방지 등의 활동을 하고 있다. 지역정부의 위탁을 받은 NPO는 방문자 안내소, 표지판 등의 시설물 관리와 다양한 프로그램을 활성화하는 역할을 도맡아 하고 있다. 예산지원은 주로 국정공원 및 국립공원 사업비에서 이루어지고 있다.

(4) 미국 : National Trail System

① 지정배경 및 개념

미국 National Trail System(NTS)은 야외 휴양활동에 대한 욕구충족과 자연자원 및 역사적 자원의 보존을 조화롭게 도모하면서 공공의 접근과 시민의 참여를 촉진시키기 위한 탐방로로 1968년 National Trails System Act에 의해 조성되기 시작하였다. NTS는 지역에 적합한 특징적인 3가지 유형의 탐방로(National Scenic Trails, National Historic Trails, National Recreation Trail) 네트워크와 각 탐방로의 연결 및 접근로가 되는 Side-and Connecting Trail로 구분될 수 있다.

〈표 2-10〉 NTS의 유형 및 등급

National Scenic Trails	· 100마일 이상의 연속적인 길 · 주로 보도용
National Historic Trails	· 국가적으로 의미있는 역사적인 통행로나 선사시대의 통행(여행)로들을 기념하기 위해 지정
National Recreation Trails	· 레크레이션 기능
Side-and-Connecting Trails	· 탐방로의 연결/접근로

자료 : 정휘, 2008. 전거서

② 지정현황 및 유형·등급

미국 전체에 국가풍치트레일(National Scenic Trails) 8개소, 국가유적트레일(National Historic Trails) 17개소, 국가휴양트레일(National Recreation Trails) 1,000여 개소, Side-and-Connecting Trail 2개소가 조성되어 있다.

국가풍치탐방로(National Scenic Trail)는 야외휴양 잠재력이 최고로 발휘될 수 있는 지역에 지정된다. 탐방로가 통과하게 되는 지역은 국가적으로 중요한 경관적, 역사적, 자연적, 문화적 자원을 보존하고 향유하고 있는 곳으로 사막, 습지, 초원, 산악, 계곡, 강, 산림 등의 지역은 물론 자연·지리적으로 중요한 특성을 보이는 곳이다.

국가유적트레일(National Historic Trail)은 역사적인 중요성을 기념하는 탐방로로 원주민의 역사나 이민, 전쟁 등과 관련되어 역사적으로 중요성이 인정되는 지역에 조성된다.

국가휴양탐방로(National Recreation Trail)는 도시 및 농촌지역에서 휴양활동을 할 수 있도록 조성되는 탐방로로 미 농무성과 내무성에 의해 관리되고 있다. 전국적으로 연방, 주, 지역, 개인소유지 등을 통과하는 1000여개의 휴양탐방로가 지정되어 있다²⁾.

〈그림 2-8〉 미국 National Trail System 지정현황



자료 : National Trail Partnership 홈페이지(<http://www.nationaltrailspartnership.org/>)

2) <http://www.nps.gov/nrt/>

〈표 2-11〉 미국의 국가풍치 및 유적트레일 지정현황

트레일명	구분*	조성년도	총길이(miles)	담당기관***
Appalachian	NST	1968	2158	NPS
Pacific Crest	NST	1968	2638	USDA-FS
Continental Divide	NST	1978	3100	USDA-FS
Oregon	NHT	1978	2170	NPS
Mormon Pioneer	NHT	1978	1300	NPS
Lewis and Clark	NHT	1978	3700	NPS
Iditarod	NHT	1978	2350	BLM
North Country	NST	1980	3200	NPS
Overmountain Victory	NHT	1980	275	NPS
Ice Age	NST	1980	1000	NPS
Florida	NST	1983	1300	USDA-FS
Potomac Heritage	NST	1983	700	NPS
Natchez Trace	NST	1983	95	NPS
Nez Perce (Nee-me-poo)	NHT	1986	1170	USDA-FS
Santa Fe	NHT	1987	1,203	NPS
Trail of Tears	NHT	1987	2200**	NPS
Juan Bautista de Anza	NHT	1990	1200	NPS
California	NHT	1992	5665	NPS
Pony Express	NHT	1992	1966	NPS
Selma to Montgomery	NHT	1996	54	NPS
El Camino Real de Tierra Adentro	NHT	2000	404	NPS &BLM
Ala Kahakai	NHT	2000	175	NPS
Old Spanish	NHT	2002	2700	NPS &BLM
El Camino Real de los Tejas	NHT	2004	2580	NPS
Captain John Smith Chesapeake	NHT	2006	3000	NPS
Star-Spangled Banner	NHT	2008		NPS
총 연장 길이			46303	
* NST-National Scenic Trails, NHT-National Historic Trails ** 테니시와 오클라오마의 육로와 수로 트레일 포함 *** NPS-National Park Service, USDA FS- USDA Forest Service, BLM-Bureau of Land Management,				

자료 : 정휘. 2008. 전계서

③ 지정절차

국가풍치트레일과 국가유적트레일의 경우, 내무성장관 또는 농무성장관은 그들이 관할하는 토지 내에 트레일의 지정을 결정하기 위한 보고서를 국회에 제출하는데, 이 때 보고서는 트레일이 위치한 연방기관의 장과 관련 주, 지방 정부기관, 공공 혹은 사립기관 및 토지사용자 간의 협의 하에 작성한다. 국가유적트레일의 경우 역사적 중요성을 충분히 고려하여 지정해야 하는데, 이 때 이용정도에 따라 그 지역이 공공성을 지닌 곳, 역사적으로 인식되는 곳임을 판단하게 된다. 지정된 트레일은 유적지 경로를 따라야 하나 더 좋은 휴양경험을 위해 노선에서 일부 벗어나는 것도 가능하다.

국가휴양트레일은 내무성장관 또는 농무성장관에 의해 지정되며, 이 때 기타 연방정부관할 지역 내 공원, 산림 및 기타 지역의 도로는 해당 장관에 의해 지정된다. 공원, 산림 및 기타지역이 주 소유이거나 관할 지역 내에 존재할 경우 주지사와 협의 하에 국가휴양트레일로 지정할 수 있으며, 사유지 내에 존재할 경우에는 소유주와 문서화된 협의 하에 지정할 수 있다. 내무성장관 또는 농무성장관은 관할하는 토지 내에 트레일로 지정하려는 지역이 도시지역에서 접근가능한가, 국가휴양트레일과 관련한 규정 범주를 만족하는가를 먼저 연방정부나 주 또는 관할권을 가진 지자체와 협의 하에 판정한다. 트레일 지정에 대한 타당성은 트레일이 개발될 물리적인 가능성이 있는지 여부와 재정적으로 실행 가능한지 여부에 대한 평가에 기초하여 분석된다.

〈표 2-12〉 트레일 지정 대상자

유 형	지정대상자
National Scenic Trails	· NTS법에 의해 의회에서 지정
National Historic Trails	· NTS법에 의해 의회에서 지정
National Recreation Trails	· 농림부 장관이나 내무부 장관에 의해 제안· 승인되는 지방의 특색 있는 길

자료 : 정휘, 2008. 전계서

트레일로 제안된 노선은 ㉠ 현재 소유형태와 제안된 경로의 잠재적 이용에 대한 고려, ㉡ 토지취득이나 토지 내 물권에 대한 추정비용의 유무, ㉢ 트레일 개발 및 유지계획과 그에 따른 비용, ㉣ 담당하게 될 연방정부와 주나 지방자치단체 혹은 사립기관이 토지의 습득이나 관할에 참여할 경우의 한계, ㉤ 트레일 구역별로 예상되는 이용일수의 제한과 휴양목적으로 개발될 트레일에 대한 이용가능 기간, ㉥ 다른 용도로 이용할 경우의 경제 사회적 혜택, ㉦ 시민 고용에 따른 연간 고용인원과 트레일의 유지, ㉧ 감독과 규제를 위해 예상되는 비용 및 관련된 역사 및 고고학적 특성, 그리고 ㉨ 야외휴양에 따른 환경영향에 대한 충분한 고려 등의 원칙하에 평가된 후 지정절차를 밟게 된다.

④ 역할분담 및 파트너쉽

연방정부에서 제도적인 틀을 마련하고 정책적으로 지원 및 관리를 실시하고, 정부기관과 시민들의 파트너쉽을 통해 관리가 이루어지는 체계로 트레일 시스템이 운영되고 있다. 트레일 관리를 담당하고 있는 세 개의 주요한 정부기관은 NPS(National Park Service), BLM(Bureau of Land Management), USDA-FS(USDA Forest Service)로 각각 공원, 숲, 국공유지를 지나가는 트레일을 관리·운영한다. 또 하나의 주요기관은 FHWA(Federal Highway Administration)로 트레일이 고속도로와 교차되는 많은 지역들에 대한 핵심적인 가이드라인을 제공하고 보조하는 역할을 한다.

핵심적인 제도적 틀이라 할 수 있는 National Trail System Act를 기반으로 하여 재정지원, 자원봉사자의 공급, 주정부와의 협력이 이루어지진다. 국가풍치트레일과 국가유적트레일의 경우에는 다양한 시민그룹과 정부기관의 협력을 위해 1995년 PNTS(Partnership for the National Trails System)가 조직되어 계속적으로 운영되고 있다. PNTS는 트레일 조성 및 운영과 관련된 정부기관과 직접 협력하고 있는 NPOT(Non-Profit Trail Organization)들과 직접 가입한 개인회원들로 구성되어 운영되고 있다. PNTS는 트레일 조성·운영을 위한 공공이나 개인 펀드를 확보하고, 관련된 다양한 기관 간의 의견조율 등의 역할을 수행하고 있다.

(5) 스페인 : 산티아고 가는 길(Camino de Santiago)

① 형성배경 및 개념

까미노 데 산티아고(산티아고 순례길)는 우리말로 '산티아고 가는 길'이라는 뜻이다. 정확히 말하면 예루살렘, 로마와 함께 유럽의 3대 성지로 꼽히는 '산티아고 데 콤포스텔라'의 대성당으로 이어지는 길로, 프랑스와 스페인 접경지대에 위치하고 있다. 피레네산맥 근처의 2곳에서 시작되어 부르고스·카리온데로스콘데스·레온·아스토르가·폰페라다를 지나 산티아고 데 콤포스텔라에 있는 성야고보의 묘를 참배하는 길이다.

〈그림 2-9〉 산티아고 순례길 위치도



자료 : 허연·손동우, 매일경제, 2008.1.28 기사, "코엘료의 순례길 문화코드 되다"

〈사진 2-5〉 산티아고 가는 길



자료 : Spain Tourism 홈페이지
(<http://spain.info>)

〈사진 2-6〉 Santiago de Compostela



자료 : Spain Tourism 홈페이지
(<http://spain.info>)

② 현황 및 특징

1993년에 세계 유네스코에 의해 세계문화유산으로 지정된 순례길은 중세기에 이베리아반도와 다른 유럽 여러 나라를 이어주어 8세기 동안 문화와 종교 정보를 교환하는 데 크게 이바지하였다. 현재 길을 따라 역사적·종교적 의미를 지닌 1800여 개

의 건축물이 남아 있다. 순례길은 11~15세기에 가장 번성하였으며, 16세기의 종교 개혁이 일어나자 급속히 쇠퇴하였다. 이 길은 특히 로마네스크양식의 탄생과 발전에 큰 영향을 주었는데, 대표적인 로마네스크양식 건축물로는 산 페드로대성당, 산 마르틴대성당, 산 이시도로성당, 산티아고 데 콤포스텔라 대성당 등이 있다.

〈그림 2-10〉 산티아고 순례길 경로



자료 : Spain Tourism 홈페이지(<http://www.spain.info/TourSpain>)

〈그림 2-11〉 French Route(Camino Francés)



자료 : Spain Tourism 홈페이지(<http://www.spain.info/TourSpain>)

산티아고 순례길은 사례에서 소개하는 다른 나라의 탐방로와 달리 계획적으로 조성된 것이 아니라 예전부터 사람들이 이용하던 옛길에 발길이 끊어지지 않고 계속적으로 이어지면서 닦여진 길이다.

산티아고 순례길에는 여러 경로가 있으나 사람들에게 가장 인기 있는 길은 ‘카미노 데 프란세스’로 프랑스의 국경도시 생 장 피드포르에서 시작해 피레네 산맥을 넘어 산티아고까지 이어지는 800km의 길이다. 사람들이 산티아고 순례길로 흔히 알고 있는 것이 이 길인 경우가 많다. 원래는 가톨릭 성지 순례길이었으나 요즘은 연간 전 세계에서 600만 명 이상의 관광객이 몰려드는 길이 되었다. 도보여행자들은 여러 지역을 지나며 다양한 건축양식을 포함한 폭넓은 문화적 체험을 할 수 있고, 교외지역의 풍경을 바라보고 느끼게 되는 평화로움과 여유 등 정서적인 경험들을 산티아고 순례길의 묘미로 꼽는다. 또한 유명한 소설가인 코엘료의 소설 ‘순례자’의 배경으로 유명하다.

3) 사례 종합 및 시사점 도출

(1) 지정현황 : 전 국토 단위의 연결된 건강·문화·생태회랑 조성이 중요

1960년대부터 이미 영국, 미국 등은 도보 중심의 탐방객을 위한 전국단위 사업을 추진하기 시작하여 현재 다양한 형태로 자연을 즐기고, 많은 역사·문화자원들을 접할 수 있는 도보형태의 탐방을 할 수 있는 루트가 조성되어 있다.

영국, 미국 등은 국립공원을 중심으로 National Trails을 조성하여 활용하고 있으며 산림, 하천 등 다른 시스템과 연결되도록 조성하였다. 일본은 영국의 footpath 제도를 도입하여 전국에 걸쳐 장거리 자연보도를 조성하고 있다. 프랑스의 경우 스포츠 활동의 한 유형으로 랑도네가 인기를 끌면서 다양한 자연경관과 역사문화유적지를 끼고 18만km 이상의 랑도네 경로가 지정되고 있다. 특히 파리를 중심으로 시작된 도심형 랑도네가 전국의 다른 대도시들에 확산되고 있으며, 다양한 테마형 코스들이 여러 이벤트와 연계되어 운영되고 있다.

(2) 유형구분 : 공간적 위계와 이용 소요시간을 고려한 조성

영국, 일본, 프랑스 사례 모두 공간적 위계와 이용자들의 이용시간과 편의를 고려하여 건강·문화·생태회랑의 유형을 구분하고 있다.

〈그림 2-12〉 유형구분 기준의 시사점 도출

기능		규모·소요시간		대상지특성
일본	영국	프랑스	일본	미국
접근용이형	도보·산책형	GR (Long National)	간 선	자연경관 (scenic)
우수경관형 (자연탐방)	자전거타기, 말타기 등 스포츠형	GPR (Regional)		역사유적 (historic)
자원연계형	꿇어진 길 있는 연계형	PR (Local)	지선	휴양·여가 (Recreational)
활용자원 및 활동유형 중시		전국적으로 연결된 회랑 조성의 기본요소		특성별 별도의 지 정·관리체계 가능

공간적 위계를 고려하여 영국은 local, regional, national route로 구분하고 있으며, 프랑스의 경우도 GR, GPR, PR 로 크게 유형을 나누고 있다. 일본은 크게 간선코스
와 지선 코스로 먼저 유형을 나누고, 간선코스는 다시 하루코스와 연속코스로 구
분하여 지정하고 있다.

미국의 경우에는 대상지특성에 따라 국가풍치트레일, 국가유적트레일, 그리고 국
가휴양트레일로 크게 나누어 지정·활용하고 있다. 일본은 소요시간을 중심으로 코
스를 크게 구분하고 세부적으로는 접근 용이도, 테마별, 관련 자원성격 등 대상지
특성에 따라 유형을 지정하고 있다.

(3) 지정·관리운영 : 중앙정부와 지방정부의 역할분담 및 NGO의 적극적인 참여

영국, 미국, 일본 등 전국에 걸쳐 도보길을 조성한 사례를 살펴보면 중앙부처와 지자체 간의 역할 분담이 명확히 설정되어 있으며, 협력적으로 사업을 추진하고 있다. 주로 중앙부처가 권역지정 및 조성기준 등을 제시하고, 지방정부가 제안한 계획을 검토하여 승인하는 역할을 담당한다. 지방정부는 직접적인 관리·운영을 지역의 시민그룹과의 연계를 통해 담당하고 있다.

프랑스 랑도네의 경우 주관기관은 정부부처가 아닌 프랑스 랑도네연맹으로, NGO가 주도적으로 탐방로 조성에 참여하고 있다.

(4) 다양한 테마 제공 : 역사·문화자원의 적극적인 활용 및 다양한 흥미요소 (attractiveness) 제공

스페인의 산티아고 순례길은 다른 나라의 사례와 달리 중세시대부터 사용되던 옛 길이 현재에도 끊임없이 도보 여행길로 활용되고 있다. 종교적으로 의미 있는 길을 잘 활용하여 건강과 사색의 공간으로 사용하고 있다.

영국, 일본, 프랑스 사례 모두 자연경관뿐만 아니라 역사·문화자원들을 함께 연계하여 도보탐방의 즐거움을 높이고 있다. 또한 일본의 장거리 자연보도의 경우는 일상적인 주민들의 생활공간 또한 경험할 수 있다. 역사적으로 중요한 문화유산의 활용도 중요하지만, 우리가 일상에서 쉽게 접할 수 있는 자원을 활용하고, 주변 자연경관과 연계하는 것이 필요하다. 즉, 우리 주변에 흔한 일상 경관(everyday landscape) 모두가 건강·문화·생태회랑의 활용대상이 될 수 있다.

도보여행에 대한 관심과 참여가 높아짐에 따라 갈수록 좀 더 다양한 테마와 이벤트들이 개발되어 이용자들의 복합화 되는 욕구들을 충족시키며 더 많은 사람들의 참여를 이끌어내고 있다. 특히 프랑스의 경우, 랑도네가 하나의 스포츠로 인식되면서 많은 수의 클럽과 직장 내 모임 등이 조성되어 운영되고 있다. 걷기 문화가 확산될수록 동호회가 증가하고, 다양하고 전문적인 요구들이 늘어날 것이다. 이러한 변화에 적극적으로 대응하기 위해 다양한 테마를 개발하고 흥미요소를 제공하는 것이

필요하다.

〈표 2-13〉 국외 유사사례의 종합

	National Trail (영국)	랑도네 (프랑스)	장거리 자연보도 (일본)	National Trail System (미국)	산티아고 순례길 (스페인)
지정현황	· 전국적 · 4천여km	· 전국적 · 18만km	· 전국적 · 2만여km	· 전국적 · 7만4천여km 이상*	· 특정지역 · 800km 이상**
유형기준	· 이용수단 · 규모 · 기능	· 규모 · 연장 · 소요시간	· 소요시간 · 대상지특성	· 기능 · 대상지특성	· 역사적 길이 현재에도 이용되는 형태로 특별한 조성단계 거치지 않음
지정절차	· 4단계에 걸쳐 최종 정부승인 후 실행	· FFRP 회원들 의 답사 토대 로 지정	· 도도부현에서 지정신청, 환 성성 승인	· NST, NHT는 NTS법에 의해 의회지정 · NRT는 각 장 관에 의해 재 정· 승인됨	
관리운영	· 정부가 기본 원칙 선정, 지 방정부 및 국 립공원사무소 운영관리	· NGO그룹인 FFRP가 운영 관리 · 많은 클럽과 및 동호회가 자체적으로 발달	· 환경성이 권역 지정 · 각 권역에서 제안 후 환경 성 승인 얻어 관리· 운영 · 지방정부와 NGO가 결합 운영	· 연방정부에서 제도적· 정책 적 지원 및 관 리를 실시 · 정부기관과 시민들의 파트 너십을 통해 관리	
특징	· 보행자, 말타 기, 자전거 등 이용수단 명시	· 테마형 답사 및 대도시형 랑도네 발달	· 지역주민 생활공간 탐방의 의미 포함	· 유형에 따라 다른 지정절차 및 관리가 이 루어짐 · 연결로/진입 로를 한 유형 으로 지정	

* NHT, NST가 총 7만 4천여km이며, NRT의 경우 1,000여개소가 지정되어 있음

** 순례길의 여러 경로 중 까미노 데 프란세스의 길이가 800km임

3. 국내 관련정책 검토

1) 국내 관련 정책

(1) 생태탐방로 조성사업(환경부, 2007)

생태탐방로 조성사업은 2006년에 세워진 ‘자연환경보전기본계획’의 핵심과제인 전국 단위 생태탐방로 조성사업³⁾의 실행계획으로 전 국토에 걸쳐 국가와 지자체가 의도적으로 체계적으로 선정, 조성하고 관리하는 도보위주의 길과 시스템이다. 국토 생태탐방로란 전 국민이 언제 어디서나 문화·역사자원을 쉽게 찾아 배우고 즐길 수 있도록 하기 위하여 가치 있는 자원들을 바탕으로 조성된 도보 중심의 길을 의미한다.

생태탐방로는 남녀노소의 일반인들이 지역문화와 역사, 자연환경을 몸소 체험할 수 있는 길들을 찾아 조성하고 운영·관리하는 것을 목적으로 하며, 이를 위해 산마루를 타고 종주하는 트레킹이나 정상등반을 목적으로 등산하는 행태는 되도록 지양한다.

생태탐방로의 위계는 전국, 권역, 지역 3가지 차원이며, 이를 위해 전국 생태탐방로 네트워크 기본구상, 각 권역별 생태탐방로 기본계획, 각 지역별 생태탐방로 기본계획을 수립하도록 한다. 생태탐방로는 공간의 특성에 따라 숲길, 강길, 해안길, 마을길(시골길, 도시길), 바닷길 등 6가지 유형으로 구분될 수 있다.

전국단위 국토생태네트워크의 기본구상은 국립공원, 철새도래지, 생태경관보전지역 등 중요한 생태탐방자원이 5대강(한강, 금강, 영산강, 섬진강, 낙동강)과 옛길(영남대로, 삼남대로)을 통해 연결하는 것이다. 현재 퇴계 오솔길(안동시)을 대상으로 시범조성 사업이 추진 중이며, 생태문화탐방로 조성을 위한 가이드라인 수립(08'10)을 추진 중이다. 향후 2009년까지 20개 구간 총 100km를 조성하고, 2010~2017년까지 매년 60개 구간(300km)씩 조성하여 총 2500km의 생태탐방로를 조성할 계획이다.

3) 자연과 관련된 활동에 대한 수요가 증가함에 따라 국토차원에서 생태탐방로의 개념 및 요건, 야외 자연체험시설로서의 역할에 대해 연구하고 우리나라에 적합한 국토생태탐방로의 기본모델 제시

〈표 2-14〉 생태탐방로의 6가지 유형

유형	특징
숲길	• 백두대간이나 주요공원 또는 자연휴양림 등 산림 등지를 탐방지역으로 하는 탐방로 형태로 유사시설로는 등산로, 임로, 자연관찰로, 기타 탐방로 등이 있음
강길	• 5대강을 포함한 국가 1급 하천을 주요탐방자원으로 하여 지역단위에서는 지방 12급이 포함 가능하며, 유사시설로는 하천 주변 보행로나 주요 유람선 등이 다니는 뱃길이 포함됨
해안길	• 해안선과 접한 도서연안지역, 연안습지 등이 주요 탐방지역이며 유사시설로는 주요 해안도로나 해안가 길이 포함됨
마을길 (시골길, 도시길)	• 생태녹색관광지역으로 정부지원체험마을이나 주요 도시의 근린공원이나 도시공원 산책로 등이 포함됨
비닷길	• 육지와 도서연안지역을 도보가 아닌 항만의 교통수단을 이용하여 연결하는 탐방로로 주요 항만이 위치한 지역부터 제주 및 도서연안 지역이 그 탐방지역이 될 수 있음

자료 : 환경부. 2007. 전국단위 국토생태탐방로 조성계획연구

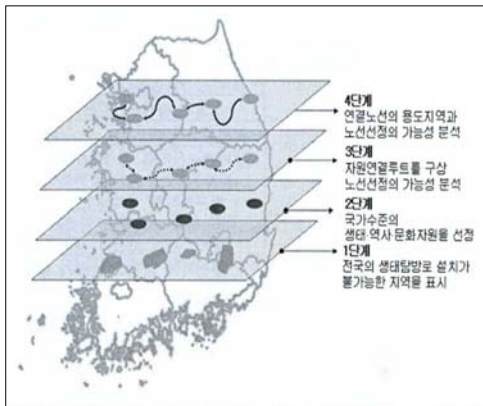
〈표 2-15〉 국토생태탐방로 위계

위계	해당 지역	형태	연결성	보행성	주요탐방자원	주요 연결 자원	이용		
							이용 기간	이용 지수	이용 목적
전국 네트워크	전국	전국 관통형	• 보도의 실제연결과 상징적 연결	일부 구간 보행 불가능	• 자연공원, 자연환경보전 지역 등 자연 자원	하천, 옛길, 산림 지역	장기	일부 구간 이용 제한	순례
권역 단위	5대 대권역별	순환형 거미줄형	• 가능한 모든 지역 보도 연결(일부 선박, 철도 등 타교통수단 연결가능)	일부 구간 보행 불가능	• 자연공원, 하천, 습지, 철새도래지 등 자연자원과 역사문화자원	하천	장·중기 (1박 이상)	코스 중 특정 지역만 제한	자연 체험
지역 단위	해당 시군별	회유형 통과형 왕복형 8자형 (다양한 형태)	• 선택적 연결, 연결이 필수조항이 아님	모든 구간 보행 가능	• 도시자연공원,식물원,하천 등 지연자원과 지역의 역사문화자원	-	단기 (2-3 시간 코스)	이용 제한 없음	일상적 레크레이션 (생활권내 활동)

자료 : 환경부. 2007. 전계서

전국단위 국토생태탐방로의 노선 선정 과정의 1단계에서 생태탐방로 설치가 가능한 보호지역을 선정하고, 2단계에서 국가 수준의 생태·역사·문화자원을 선정(자원선정DB구축)한다. 다음은 연결 상의 문제점 및 고려사항을 정리하여 자원연결루트를 구상하는 3단계이며, 마지막 4단계에서는 연결노선의 용도지역과 노선선정의 가능성을 정리한다.

〈그림 2-13〉 국토생태탐방로 노선선정 방법



〈그림 2-14〉 네트워크 기본 구상도



자료 : (좌),(우) 환경부, 2007. 전거서

(2) 등산지원 기본계획(산림청, 2007)

국민에게 안전하고 쾌적한 산림문화, 휴양서비스를 제공하기 위한 『산림문화휴양에 관한 법률』이 개정됨에 따라 체계적인 등산지원을 위한 기본계획을 수립하게 되었다. 2007년부터 2017년까지 10년 단위 계획으로 제5차 산림기본계획 기간에 맞추어 장기적 사업계획을 수립하였다. 정책추진의 기본방향은 수요에 비해 크게 부족한 등산, 산악레포츠 시설의 양적 확충과 함께 안전하고 쾌적한 등산, 산악레포츠 환경의 조성, 산림휴양자원의 체계적인 보전 및 이용요구에 적극적으로 대응하는 것이다. 계획의 공간적인 범위로는 등산로, 탐방로, 숲길 등 산림 내에서 이루어지는 여가, 휴양활동을 위한 선형의 시설로 등산 및 산악레포츠 관련 활동 및 서비스를 포함한다.

주요계획은 전국 주요 산줄기의 등산로를 연결하는 체계화된 등산로 네트워크 구축, 쾌적하고 안전하게 즐길 수 있는 등산로 및 산악레포츠 환경정비, 다양한 안내 및 체험프로그램 운영을 통한 고품질의 등산서비스 제공, 다매체시대에 부응하는 효율적인 등산, 산악레포츠 정보전달체계 구축이다.

이를 위해 먼저 백두대간과 9개 정맥 산줄기를 주요 등산로로 지정하여 관리하도록 하였으며, 지역 내 지방등산로는 지방자치단체별로 관할 내에서 지정토록 유도하는 방침이다. 지역차원에서는 대간 등산로 및 임도 등을 기초로 하여 특색 있는 숲길 조성을 유도하고, 권역별로는 다양한 주제4)를 갖는 체험형 노선 발굴을 도모하고 있다.

〈표 2-16〉 국가등산로 지정(안)

구분	시점	종점	거리(km)	
백두대간 등산로	설악산	지리산	684	
한북정맥 등산로	장명산	오두산	165	
한남정맥 등산로	칠장산	문수산성	210	
한남금북정맥 등산로	속리산 천왕봉	칠현산	178	
금북정맥 등산로	칠현산	안흥진	285	
금남정맥 등산로	마이산	부소산 조룡대	129	
금남호남정맥 등산로	장수 영취산	진안 부귀산	66	
호남정맥 등산로	섬진강	백운산	395	
낙동정맥 등산로	매봉산	다대포 물운대	412	
낙남정맥 등산로	지리산 영신봉	낙동산 분산	240	

자료 : 문화체육관광부, 2008. 스토리가 있는 문화생태탐방 천리길 조성 방안. 미발간 자료

4) 학습형 역사·문화유적탐사, 야생화탐사, 산림생태탐사, 산악레포츠형 산악자전거, 산악마라톤, 산악승마, 패러글라이딩 등이다.

〈표 2-17〉 국가등산로 단계별 추진일정

단계	기간	주요사업내용
1단계	2007 ~ 2008년	<ul style="list-style-type: none"> · 국가등산로 지정 · 지방자치단체별 지방등산로 지정 유도 · 백두대간 국가숲길 시범구간 조성 · 환지리산 숲길 시범구간 조성
2단계	2009 ~ 2012년	<ul style="list-style-type: none"> · 백두대간 숲길 완선(684km) · 백두대간 국가숲길 관리협의체 구성 · 환지리산 숲길 완성
3단계	2013 ~ 2017년	<ul style="list-style-type: none"> · 낙동정맥 등 정맥권역 숲길 조성 추진(2,080km) · 백두대간 국가숲길의 지속적인 모니터링

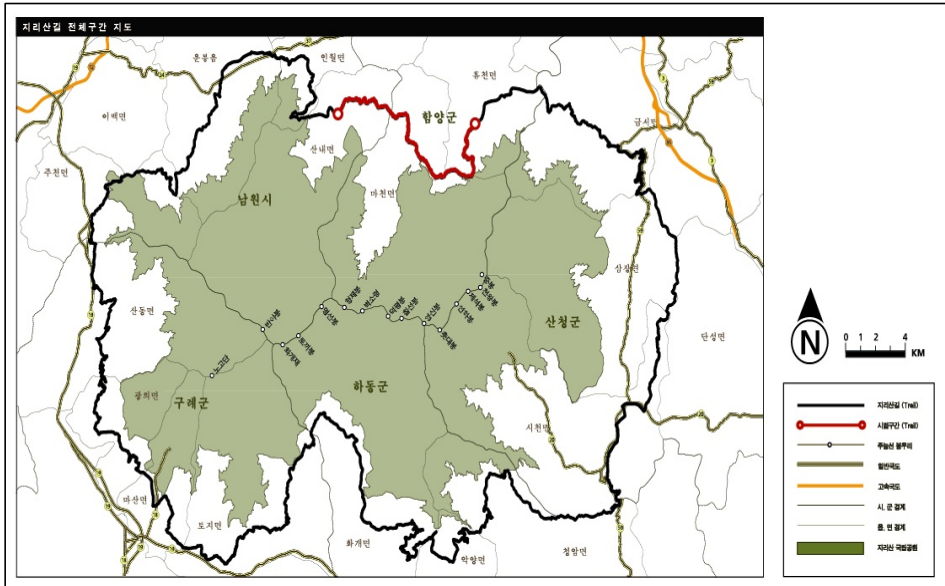
자료 : 문화체육관광부, 2008. 전거서

1단계 주요 추진내용인 ‘환지리산 숲길 시범구간 조성’사업은 환지리산 생태역사 문화 관찰로 조사 및 기본계획(2005, 산림청)을 바탕으로 추진되었다. 환경친화적인 걷는 길로서 환경을 훼손하지 않고, 이용자의 안전이 확보되고 다양한 체험을 할 수 있도록 하며, 지역 특성과 여건이 반영된 생태역사문화 관찰로를 조성하려는 원칙을 가지고 진행하였다.

환지리산 생태역사문화 관찰로 조성 기본전략은 점적요소와 선적 연결, 마을의 거점화로써, 이를 거점마을을 중심으로 진행하도록 한다. 조성의 기본방향은 크게 3가지 측면으로 구분하여 제시하고 있다. ① 환경적 측면에서는 국립공원구역 배제, 기존 시설의 최대 활용 및 신규시설을 설치할 때는 규모를 최소화하려 한다. ② 이용적 측면에서는 생태·역사·문화·경관 등 특화된 주제에 쉽게 접근할 수 있도록 하며, ③ 지역사회적 측면에서는 다양한 인적·물적 자원을 활용하도록 한다.

노선의 선정을 위해 국립공원 포함여부, 포장유무, 보행안전, 활용자원, 접근 및 이용성, 경관성, 주민참여도, 연결성 등 8가지 요소를 고려하였고, 93개 노선을 평가하고 최종노선을 선정하였다. 선정된 노선은 기존의 국토, 지방도, 국립공원 등산로 등의 동선들과 연결하여 네트워크망을 형성하도록 하였다. 숙식시설 및 각종 체험프로그램의 거점으로는 7개소의 주거점과 7개의 부거점 마을을 선정하여 활용하도록 하였다.

〈그림 2-21〉 환지리산 숲길 전체구간 노선계획도



자료 : 문화체육관광부, 2008. 전거서

(3) 경관도로 정비사업(국토해양부, 2008)

국토해양부는 국도가 지역 간 이동의 기능뿐만 아니라 조망, 문화, 휴식 등 생활공간으로서의 기능도 수행할 수 있도록 하기 위해 경관도로(Scenic Road) 시범사업을 추진한다. 2008년부터 2009년까지 총 136억 원을 투자하여 수변경관을 살린 국도 3호선 경남 남해지역 5km 구간 등 8개소를 대상으로 시범사업을 추진하고 있으며, 2009년 이후에는 전국도로로 확대할 계획이다. 경관도로의 정비는 도로를 중심으로 문화유적지와 연계되는 역사탐방로를 조성하고, 도로변에 녹화식재, 수변꽃길 등을 조성하며 수변쉼터와 전망휴게소 등을 조성하도록 한다.

경관도로의 정비 및 조성을 위해 경관도로의 기본개념 및 정비사업 시행방법 등을 제시한 『경관도로 정비사업 업무편람』이 발간되었다. 업무편람에는 산악, 하천 등 10개 유형별 정비방안을 제시하여 향후 지방자치단체 등이 대상구간 및 지역특성에 따라 경관도로의 정비에 적용할 수 있도록 하였다.

〈표 2-18〉 경관도로의 유형

유형		대상 지점
자연경관	녹지 경관도로	· 산악지역(산림·계곡), 전원지역
	수변 경관도로	· 하천지역, 호수지역, 해안지역
인공경관	역사문화 경관도로	· 사적지역, 전통취락지역, 문화지역
	생활 경관도로	· 마을(주거)지역, 위락지역

자료 : 문화체육관광부. 2008. 전계서

〈표 2-19〉 경관도로 정비 시범사업 대상 현황(8개소)

구 분		노 선	지역(도군)	노선연장(km)	사업비(백만원)	비 고
녹지경관	산악	국도 35호선	경북 봉화	10.5	732	
	전원	국도 77호선	충남 태안	11.5	2215	‘08시행
수변경관	하천	국도 45호선	경기 남양주	15	1295	
	호수	국도 37호선	충북 옥천	8	2281	
	해안	국도 3호선	경남 남해	5	2103	‘08시행
역사문화 경관	사적지	국도 37호선	전북 무주	10	1226	
	문화	국도 7호선	강원 삼척	13	964	
생활경관	위락	국도 17호선	전남 곡성	13	2806	
계		8개 구간	-	86	13622	

자료 : 문화체육관광부. 2008. 전계서

〈사진 2-7〉 해안경관 (국도 3호선, 경남 사천~남해 연결도로)



자료 : 국토해양부. 2008. 경관도로정비사업 업무편람

〈사진 2-8〉 역사문화경관 (국도 17호선, 백양사 진입도로)



자료 : 국토해양부. 2008. 경관도로정비사업 업무편람

2) 국내 관련정책 검토 종합

지금까지 살펴본 바와 같이 국내에서는 환경부(국토생태탐방로 조성사업), 산림청(등산지원 기본계획), 국토해양부(경관도로 정비사업) 등의 부처가 유사정책을 수립하고 있다. 이처럼 다양한 정책들이 추진되고 있으나, 유사한 정책이 관련부처별로 별도로 추진되고 있어 전국단위의 연계가 어려운 실정이다. 따라서 부처별 접근이 아닌, 국가차원에서 조성 목적 및 위계 등을 고려한 종합적인 공간계획을 수립하는 것이 필요하다.

〈표 2-20〉 국내 유사 관련 정책

구분	생태탐방로 (환경부)	국가등산로 및 관찰로 (산림청)	경관도로 (국토해양부)
개념	· 도보위주의 길과 시스템	· 생태 · 문화 · 역사자원을 활용한 자연보도	· 자연적, 인공적 도로경관
계획단위	· 전국수준, 지역수준	· 전국수준, 지역수준	· 전국수준
사업주체	· 국가, 지자체 (광역, 기초)	· 국가, 지자체	· 국가
구성요소	· 생태탐방자원, 길, 탐방시설, 생태탐방지역, 거점지역	· 체험프로그램, 탐방거점, 관찰로, 기반시설(자전거, 버스 등), 안내편의시설, 숙박시설 등	· 도로요소(횡단면, 가드레일, 전주 등), 연고요소(휴게, 조경 등), 원경요소(산, 교량, 터널 등)
사업유형	· 관리측면 (자연보전탐방로, 자연체험탐방로) · 자원측면 (숲길, 강길, 해안길, 마을길(시골/도시), 바닷길)	-	· 자연경관 (산악/전원/하천/호수/해안지역 도로) · 인공경관(사적/전통취락/문화/마을/위락지역 도로)
사업위계	· 국가 생태탐방로 네트워크 · 권역단위 생태탐방로 · 지역단위 생태탐방로	· 숲길, 관찰로	· 국도 경관도로
시범사업	· 퇴계 오솔길(안동시, 5km)	· 환지리산 역사문화탐방로 및 관찰로(292.2km)	· 국도77호선(전원, 11.5km), 국도3호선(해안, 5km)

자료 : 문화체육관광부, 2008. 전거서

〈그림 2-15〉 관련개념 및 사례분석 종합을 통한 개념정립



4. 건강 · 문화 · 생태회량의 개념정립

1) 건강 · 문화 · 생태회량의 개념

지금까지 살펴본 국내 건강 · 문화 · 생태회량의 정책추진 방향과 해외 유사사례 검토를 통해 건강 · 문화 · 생태회량의 개념을 정립하고자 한다. 건강 · 문화 · 생태회량은 소득 및 여가시간의 증대, 운동의 부족과 영양의 과다로 인한 현대 성인병의 증가에 따른 건강문제에 대한 관심의 증가 등 급격히 늘어나는 사회적 수요에 기반하고 있다. 국민의 건강하고 문화적인 삶을 보장하기 위해 다양한 활동이 가능한 융합공간이 바로 건강 · 문화 · 생태회량이다.

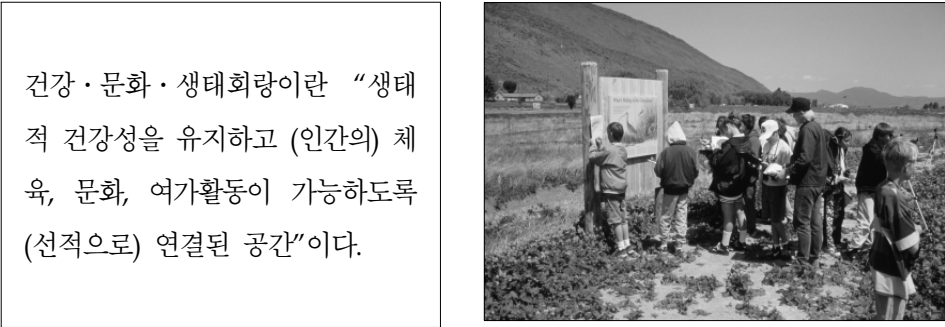
건강 · 문화 · 생태회량에는 다양한 활동이 도입된다. 기존 여가공간이 단일 목적에 의해 조성되었다면, 건강 · 문화 · 생태회량은 건강, 문화, 생태, 운동 등 다양한 활동 수요를 충족시키기 위한 복합공간이다. 이처럼 보전위주의 기존 생태축이 갖고

있는 이용 부족의 한계를 극복하기 위해 생태탐방, 운동, 레저, 문화 등 다양한 형태의 활동이 도입되는 것이 회랑의 가장 큰 특징이다. 이와 같은 다채로운 활동을 지원하기 위해 다양한 시설이 도입된다. 시설을 일정 지역에 집중적으로 설치하여 이용을 활성화 하고, 시설도입으로 인한 생태계 훼손을 최소화 한다. 또한 기존 시설과의 연계를 통해 활용도를 제고한다. 이처럼, 시설의 집중과 다층적 설치를 통한 시설의 복합화를 이루고, 이를 기존 시설과 연계하는 것이 이용효율 증대를 위해 중요하다.

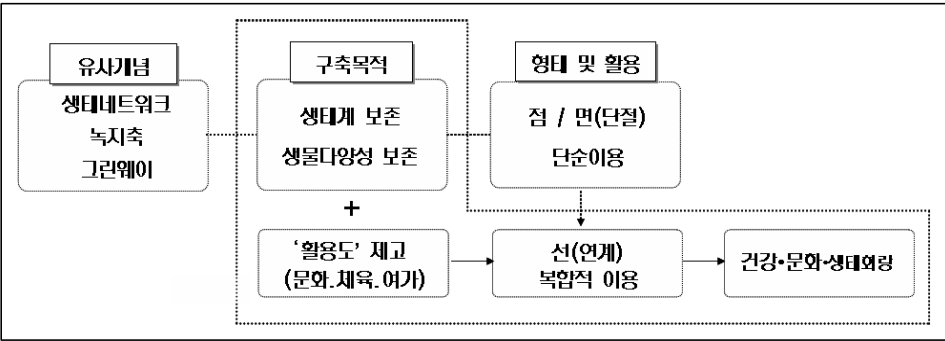
보전과 활용의 측면을 잘 조화시키기 위해서 생태적 건강성을 유지하고 있는 지역은 보전하고, 생태적 가치가 적은 지역은 건강 및 여가지원 공간, 문화 활동의 허브공간으로 활용하는 전략이 필요하다.

위에서 언급한 건강·문화·생태회랑의 특징을 요약·정리하여, 다음과 같이 건강·문화·생태회랑의 개념을 정의하고자 한다.

〈사진 2-9〉 건강·문화·생태회랑의 예시 사례



〈그림 2-16〉 건강·문화·생태회랑 개념

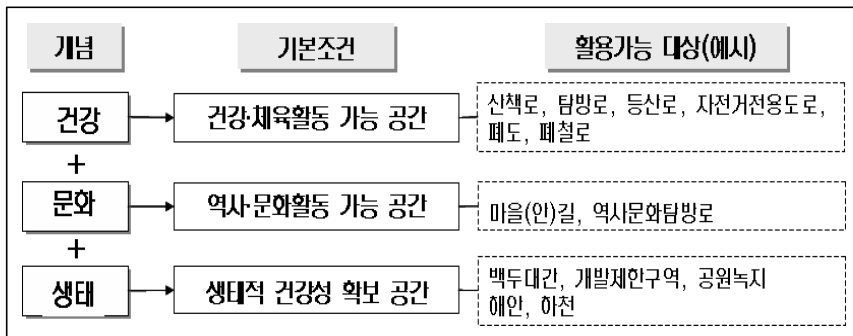


2) 건강·문화·생태회랑의 대상

건강·문화·생태회랑은 생태적 자원을 바탕으로 다양한 여가 및 문화 활동을 도입하는 공간이다. 이러한 활동이 가능한 지역은 다양하게 고려해볼 수 있다. 본 연구에서는 생태계가 잘 보전된 지역인 보호지역, 선적 연결에 중요한 요소인 하천, 도시의 중요한 여가·문화공간인 공원·녹지, 그리고 도시 주변에서 주요한 자연환경 보전 및 여가공간을 제공하는 개발제한구역 등이 건강·문화·생태회랑의 주요한 대상이 될 수 있다.

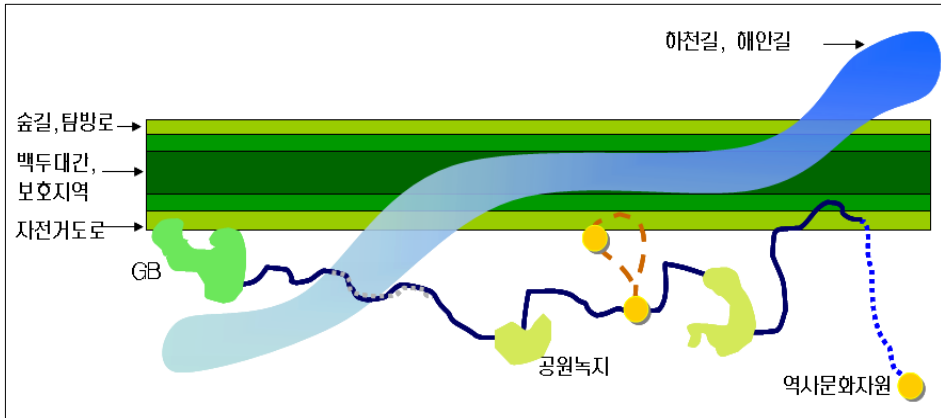
건강·문화·생태회랑의 대상이 될 수 있는 공간의 기본 조건은 ① 건강·체육 활동을 수용할 수 있는 활용공간이어야 하며, ② 역사·문화적 욕구를 충족시킬 수 있는 공간, 그리고 ③ 생태적 건강성에 기반한 공간이어야 한다. 대상을 차례로 살펴보면 산책로, 탐방로, 등산로, 자전거 전용도로 등에서는 건강 및 체육활동이 가능할 것이다. 다음으로 마을길, 옛길, 역사문화탐방로 등에서는 국민들의 역사문화적인 욕구 충족이 가능할 것으로 예상된다. 마지막으로 백두대간, 해안, 하천, 개발제한구역, 공원녹지 등은 양호한 생태계를 가진 지역으로 볼 수 있다. 특히, 이 지역에는 연결성, 생태적 연결성 등을 고려하여 습지, 국립공원 등의 일부 보호지역을 활용하는 방안도 고려해 볼 수 있다⁵⁾.

〈그림 2-17〉 건강·문화·생태회랑의 대상



5) 보호지역을 활용할 경우 성격에 따라 '핵심-완충-전이지역'으로 구분하여 핵심지역은 생태형, 완충지역(일부)과 전이지역은 건강형 또는 역사·문화형으로 활용이 가능하다.

〈그림 2-18〉 건강·문화·생태회랑의 개념도



■ 보호지역의 활용 방안(예시)

백두대간, DMZ 등은 핵심생태축과 광역생태축, 기타 주요한 보호지역은 핵심 지역으로 생태형 건강·문화·생태회랑으로 활용할 수 있다. 핵심지역 주변의 완충지역은 생태형 또는 건강형으로 보전과 소극적 이용을 허용하는 지역으로 건강을 위한 걷기, 자전거 타기, 환경교육 등이 가능한 지역이다. 완충지역 주변의 전이지역은 자연생태계와 인공생태계의 변환지역으로 주변의 역사·문화자원을 선적으로 연결하는 역사·문화형 건강·문화·생태회랑으로 이용가능할 것이다.

이러한 세 가지 유형은 도시 내의 공원녹지와 회랑으로 연결할 수 있다. 다양한 유형의 건강·문화·생태회랑의 이용을 활성화하기 위해 교통 결절점과 연계가 필요하며, 교통 결절점에서 건강·문화·생태회랑으로의 이동을 위한 자전거도로의 확보가 중요하다. 또한, 대중교통 시설에 자전거를 실을 수 있는 공간이 필요하고, 교통 결절점에서 자전거를 쉽게 대여하여 이용할 수 있는 체계가 필요하다.

3

C · H · A · P · T · E · R · 3

국내사례 분석을 통한 문제점 도출

건강·문화·생태회랑과 유사한 공간들이 전국의 곳곳에서 만들어지고 있다. 특히, 최근에는 민간차원에서 창의적인 길들이 조성되고 있다. 마을길, 산책로, 폐도 및 폐철로 활용, 옛길, 숲길, 하천변길, 해안길 등 다양한 국내 사례를 현장답사를 통해 유사사례를 미시적으로 분석하였다. 기존의 길들은 단일 목적으로 조성되어 이용행태가 획일적이거나 주변 자원과 연결성이 부족한 측면이 많았다. 이러한 관점에서 3장에서는 계획 및 조성과정과 관리 및 운영과정의 문제점으로 구분하여 정리하였다.

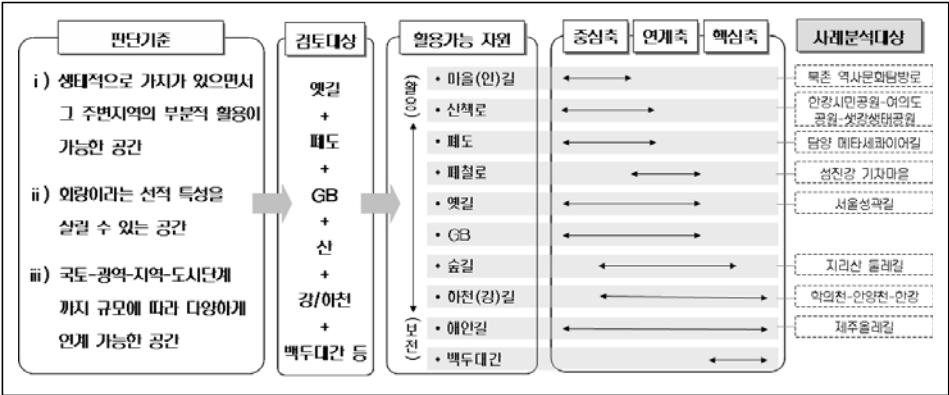
1. 사례분석 개요

국내사례는 생태적 건강성을 기반으로 하되, 규모에 따라 다양한 자원의 연계가 가능하여 회랑이라는 선적 특성을 잘 살릴 수 있는 대상을 중심으로 검토하였다. 이때, 전제가 되는 것은 가급적 신규 조성을 자제하고 기존의 자연자원, 또는 더 이상 사용하지 않는 시설 등을 활용하여 전국단위로 연결 가능성이 있는 곳을 대상으로 하는 점이다. 그 결과, 옛길, 폐도, 개발제한구역, 산, 하천, 해안, 백두대간 등의 자연 자원과 시설 등이 활용 가능할 것으로 판단되었다. 이에 따라, 각 검토대상 유형을 대표할 만한 사례 8곳을 선정하였다.

마을길로는 북촌 역사문화탐방로, 산책로는 한강시민공원부터 여의도공원을 거쳐 샛강생태공원으로 이어지는 길을, 폐도로는 담양 메타세콰이어길, 폐철로 활용사례로는 섬진강 기차마을을 선정하였다. 옛길의 대표 사례로는 서울 성곽길, 숲길은 지리산 둘레길, 하천길은 학의천부터 안양천을 거쳐 한강으로 이어지는 보행자·자전거 전용도로를, 마지막으로 해안길로는 제주 올레길을 선정하였다.

이상과 같은 8개 대상을 중심으로 일반현황, 특징, 그리고 계획과 조성과정에서의 한계 및 문제점과 관리 및 운영과정에서의 한계 및 문제점을 도출하고자 하였다. 국내사례 분석은 모두 현장답사를 통해 이루어졌으며, 현지에서 실제 그 길을 걸어보고 난 후 문제점을 중심으로 정리하였다. 또한 계획에 직접 참여한 전문가 또는 현지의 관리 및 운영 담당자를 만나 인터뷰한 결과를 토대로 조성 및 운영·관리상의 문제점을 도출하였다.

〈그림 3-1〉 사례분석 대상 선정



2. 사례분석 결과

1) 마을길 : 북촌 역사문화탐방로


(1) 일반현황

북촌은 경복궁과 창덕궁 사이에 위치한 한옥 밀집 지역으로 원서동, 채동, 계동, 가회동, 인사동이 이에 해당된다. 이 지역은 청계천과 종로의 윗동네라는 이름에서 북촌이라 불리게 되었다. 과거 이곳은 왕실의 고위관직에 있거나 왕족이 거주하는 고급주거지 이기도 했다6).

6) 서울시청 홈페이지(<http://www.visitseoul.net>) 참고

■ Case Study 1 : 북촌 역사문화탐방로

• 개요

위치	· 서울시 종로구 가회동 31번지, 가회동 11번지, 계동 135번지 일원	
길이	· 3km	
추진 주체	사업주체	
	주무관청	
	협력기관	
사업기간	· 2001 ~ 2006(북촌 가꾸기 사업)	
유형	· 역사문화탐방로, 한옥 체험관, 전시관, 공방 체험관, 게스트하우스, 전통 음식점 등	
사업예산	· 한옥개보수지원(103억), 한옥 및 비한옥 매입(112억), 가로환경개선사업(103억)	

* 북촌탐방로 현황 : 북촌문화센터 발간 안내 브로슈어 참고

• 현장사진 1 : 북촌 골목길

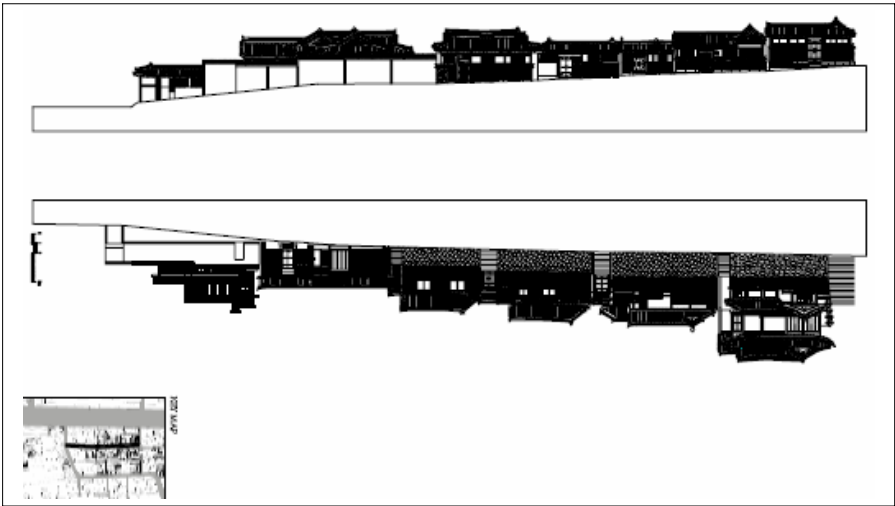


• 현장사진 2 : 다양한 문화공간과의 연계(소규모 박물관 및 정독도서관 등)



궁 사이에 위치한 특성 때문에 북촌 지역은 다른 지역과 달리 빠른 도시화와 개발이 일어나지 않아 여전히 전통가옥과 골목길 형태를 유지하고 있다. 특히, 이러한 전통가옥은 가회동 11번지와 31번지 일원에 집중적으로 분포되어 있다. 이처럼 북촌은 서울에서 유일하게 전통가옥과 정주패턴, 골목길의 원형을 볼 수 있는 공간이다.

〈그림 3-2〉 가회동 11번지 입면도



〈그림 3-3〉 가회동 31번지 한옥길 입면도



자료 : 서울시정개발연구원. 2005. 북촌가꾸기 중간평가 연구

북촌은 80년대 강제적인 한옥보전제도에 의한 강력한 규제의 시기, 90년대 규제 저항운동 시기를 겪었다. 그리고 2000년 이후부터는 한옥보전정책에 반대하던 주민들로 구성된 '(사) 종로북촌가꾸기회'가 결성되면서 현재와 같은 북촌가꾸기 사업시기를 맞고 있다. 2000년부터 2006년까지 진행된 북촌가꾸기 사업은 첫째, 한옥보전을 위한 한옥등록제 시행, 둘째, 주차장 정비, 쓰레기 수거시설 정비, 전신주 지중화 등 생활환경 정비 및 북촌 역사탐방로 조성 등으로 '살고 싶은 북촌 만들기', '찾고 싶은 북촌 만들기 사업'으로 진행되어 왔다⁷⁾.

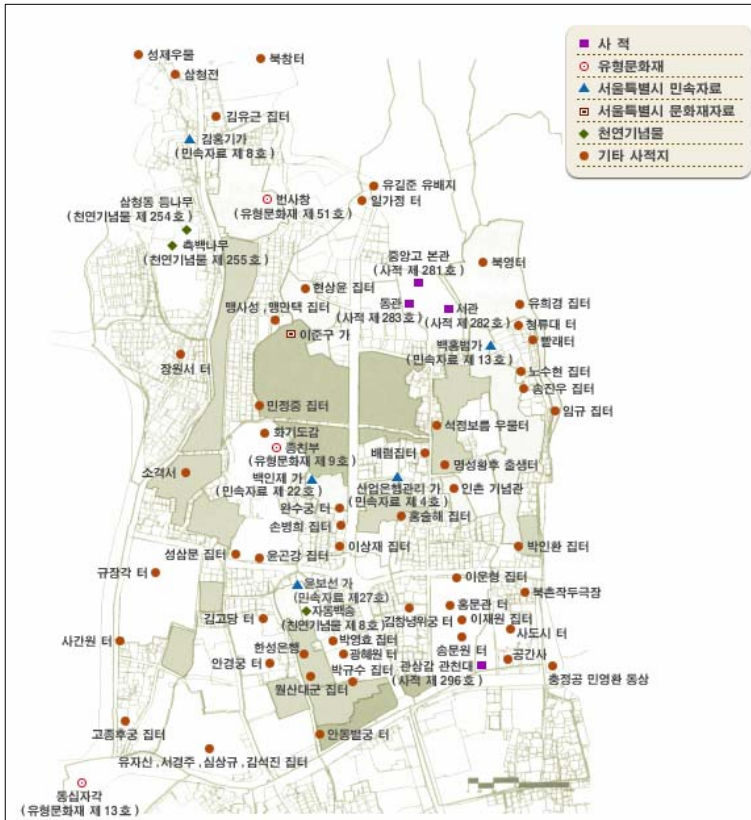
'살고 싶은 북촌 만들기'사업이 북촌 지역 주민을 대상으로 생활환경을 개선하는 사업이라면 '찾고 싶은 북촌 만들기'사업은 관광객 및 각종 방문객을 위한 역사문화환경 조성사업이라 할 수 있다. 이 사업을 통해 북촌 지역에 위치하고 있는 역사 유적과 주요 한옥, 문화예술 관련 시설 등의 다양한 역사문화자원을 발굴하고 이를 체계적으로 엮기 위한 역사문화탐방로를 조성하기 시작하였다. 그 결과, 가회동 골목길(700m), 북촌길(830m), 계동길(420m), 화동길(450m), 풍문여고길(480m) 등 전체 약 3km 구간이 역사문화탐방로로 조성되었다⁸⁾.

북촌가꾸기 사업의 일환으로 서울시는 총 24개 동의 한옥을 매입하여 5개동은 주차장을 조성하고 공원화 하였으며 나머지 19개 동은 모두 개방시켜 한옥체험관 및 전시관, 공방으로 활용하고 있다. 북촌 역사문화탐방로는 가회동 31번지와 11번지의 한옥밀집지구를 중심으로 조성되어 있다. 북촌 역사문화탐방로의 두드러진 특징은 첫째, 실제 주민들이 거주하는 지역에서 한옥의 거주 문화와 지역의 오랜 전통과 문화를 도보를 통해 체득할 수 있다는 데 있으며 둘째, 도보로만 접근 가능한 한옥 길들을 따라 다양한 역사 문화자원이 연계되어 각종 유·무형의 문화재를 관람할 수 있고 또 북촌지역의 유명 장인들을 만나 직접 체험하는 각종 체험프로그램 참여가 가능하다는 것이다. 또한, 자원봉사자를 활용하여 해설프로그램을 운영하고 있는 점도 중요한 장점중의 하나이다.

7) 자료 : 한국지방행정연구원. 2007. 주민주도형 지역 만들기 추진모형

8) 자료 : 한국지방행정연구원. 2007. 상계서

〈그림 3-4〉 북촌길 주변 역사·문화자원 현황



자료 : 서울시청 홈페이지 참고(<http://www.visitseoul.net>)

(2) 조성과정에서의 한계 및 문제점

경복궁과 창덕궁 사이의 북촌을 한옥마을로 정비한 것은 성공적인 사례 중의 하나이다. 그러나 아직까지 경관 측면에서 통일성을 갖추고 있지는 못하다. 전통건물과 현대식 건물이 혼재되어 있어 이들에 대한 보다 장기적인 정비·복원은 지속될 필요가 있다. 또한 부동산 투자 목적으로 구입한 이후, 사람이 살지 않고 방치하고 있는 가옥과 전통가옥에 덧붙여진 건축 부속물이 이 지역의 전체적인 경관을 저해하고 있다.

북촌지역은 다른 한옥마을들과 달리 실제 지역주민의 생활공간을 역사문화자원

화 한 곳이다. 그렇기 때문에 서울시에서도 일부 한옥을 매입하여 개방해 두고 있으며 방문객과 거주민과의 자연스러운 교류가 가능하도록 분위기를 조성하고 있다. 그러나 방문객으로 인한 사생활 침해, 소음 등으로 인해 주민들은 불만을 토로하며 대문을 열어두기를 꺼려하기도 한다. 이러한 부분은 조성과정에서 주민과의 충분한 소통과 방문자 교육이 이루어지지 않은 데에서 기인한다. 북촌길을 따라 가다보면 자연스레 마주치게 되는 지역주민과의 교류, 생활하는 모습 등이 북촌지역을 다시 찾게 하는 중요 요소임을 염두에 둘 필요가 있다.

(3) 관리상의 한계 및 문제점

북촌이 널리 알려지면서 학생, 서울시민, 외국인 등 각계각층의 많은 사람들이 이곳을 찾게 되면서 어느새 이곳은 서울의 명소가 되었다. 이는 반가운 사실이기도 하지만, 이 지역에 살고 있는 사람들에게는 반드시 그렇지 않은 않다. 북촌에 거주하는 주민들은 재산권 제한, 사생활 침해 등 불만이 있을 수 있기 때문이다.

첫째, 주택 개보수 등이 보다 철저히 통제되어 개인 재산권 행사가 제한되며, 둘째, 방문객들로 인해 프라이버시가 침해되고 있기 때문이다. 북촌길은 주중과 주말을 가리지 않고 많은 방문객이 이곳을 찾는다. 특히, 봄·가을철에는 많은 인파로 붐비기까지 한다. 따라서 개인적인 거주·생활공간이 외부인으로 인해 침해받는다는 생각이 들지 않도록 지역주민들과의 끊임없는 교류와 주민참여를 유도하는 노력이 필요하다. 또한, 수시로 주민불만을 모니터링하고 갈등을 해결하는 전담 기구 또는 채널을 설치하는 방안도 고려해 볼 만 하다.

또한, 이곳을 찾는 방문객들도 북촌의 특성에 대해 보다 면밀히 숙지할 필요가 있다. 이 지역을 찾기 전에 유념해야 할 사항 등을 북촌문화센터 등에서 충분한 사전교육을 거치도록 하여 지역에 대한 충분한 정보를 가지고 체험하도록 하는 방안을 검토해 볼 수 있다. 이러한 교육과 홍보를 통해 다른 사람을 배려하고 주변 환경을 소중히 보전하는 걷기 문화를 보급할 수 있을 것이다.

2) 산책로 : 한강시민공원-여의도 공원-샛강생태공원 보행자·자전거 도로

(1) 일반현황

여의도는 한강으로 둘러싸여 있다. 이러한 지리적 특성상 한강변으로는 한강시민공원이 띠형태로 여의도 전체를 감싸고 있으며 반대편인 여의도와 영등포 사이에 샛강생태공원이 위치해 있다. 그리고 그 중간에 여의도 중심부를 가로지르는 여의도공원이 위치한다.

- ① 한강시민공원 : 한강을 끼고 강동구 하일동에서 강서구 개화동까지 연결되는 약 41.5km 길이의 시민공원이다. 서울시가 한강종합개발사업의 일환으로 1982년부터 1987년까지 공원을 조성하였으며 현재는 서울시 한강사업본부에서 운영하고 있다.


〈표 3-1〉 한강시민공원 도입시설

종 류	시 설 내 역
운동시설	축구장(3), 배구장(6), 농구장(6), 테니스장(8), 배드민턴장(4), 체력단련장(2), 인라인스케이트광장, 게이트볼장(4), X-게임장(1)
낚시터	상수원보호구역으로써 낚시를 할 수 없음
수영장	수용인원 1200명(7월~8월 개장)
자전거도로	총 7.9km (자전거 및 보행자 겸용 5.7km , 자동차 겸용 2.2km)
자전거대여점	- 위 치 : 만남의 광장 옆 - 운영시간 : 09:00 ~ 일몰시 까지 (계절에 따라 변경) - 1인용 : 1시간당 3000원(15분 초과시 마다 500원 추가) - 2인용 : 1시간당 6000원(15분 초과시 마다 1,000원 추가)
주차시설	4개소, 총 445대 주차가능 - 1일 1회 3000원 / 월정기권 : 50000원 - 운영요일 : 월~토요일(일요일 및 공휴일은 무료) - 운영시간 : 09:00 ~ 21:00
편의시설	어린이놀이터(1), 매점(5), 강동경찰서 수상안전센터, 화장실(7), 자전거보관소(3), 음수대(17)

자료 : 서울시 한강사업본부 홈페이지(<http://hangang.seoul.go.kr/>)

■ Case Study 2 : 한강시민공원-여의도 공원-샛강생태공원 보행자·자전거도로

• 개요

위치 및 지정 면적 (길이)	한강 시민 공원	<ul style="list-style-type: none"> 강동구 하일동 ~ 강서구 개화동 (면적 39.9km²/ 길이 : 41.5km) 	
	여의도 공원	<ul style="list-style-type: none"> 영등포구 여의도동 (면적 : 23만m²) : 마포구와 영등포구 연결 	
	샛강 생태 공원	<ul style="list-style-type: none"> 서울시 영등포구 여의도동 (면적 : 18만m²) 	
관리운영 주체	<ul style="list-style-type: none"> 한강시민공원(서울시 한강사업본부), 여의도공원(서울시 녹지사업소), 샛강생태공원(서울시 한강사업본부, 샛강생태공원관리센터) ※ 한강사업본부 내에 12개의 관리·운영 센터가 있어 각각 이를 관리함 		
사업기간	<ul style="list-style-type: none"> 한강시민공원(1982 ~ 1987년), 여의도공원(1972 ~ 1999년), 샛강생태공원(1997년 완공) 		
유형	<ul style="list-style-type: none"> 자전거도로, 산책로, 생태학습장 등 		

• 현장사진 1 : 한강시민공원



• 현장사진 2 : 여의도공원



• 현장사진 3 : 샛강생태공원



- ② 여의도 공원 : 마포구와 영등포구를 연결하고 있으며 1972년부터 시작된 여의도 개발계획의 일환으로 조성되었다. 처음에는 5·16광장이라고 칭하다 여의도 광장으로 그 명칭을 변경하였다. 1997년에는 여의도광장 공원화 사업을 시행하였고 1999년에 현재와 같은 여의도공원을 개장했다.

〈표 3-2〉 여의도공원 도입시설

주요시설	규모 및 개소	주요시설	규모 및 개소
매점/화장실	5동(353평)	광장	24735㎡(7482평)
팔각정·사모정	각 1동(11평)	자전거보관대	개소(16대)
공원 파출소	80평	연못	3개소, 4,848㎡(1,467평), 지당 3,530㎡(1,068평), 생태연못730㎡(221평), 잔디마당연못 588㎡(178평)
자전거 도로	2.4km(폭 4~6m)		
산책로	3.9km(폭 2m)		
한강둔치 연결 지하보도	120m (높이 2.5m, 폭 8m)		

자료 : 서울의 공원 홈페이지(<http://parks.seoul.go.kr>)

- ③ 여의도샛강생태공원 : 1997년 국내에 조성된 최초의 생태공원이다. 여의도 샛강을 친환경적으로 탈바꿈시키고 학생들을 위한 자연학습의 장으로 마련하기 위해 조성되었다. 이곳에는 생태연못, 저습지, 관찰마루, 관찰로, 건생초지, 계류시설, 수초수로 등이 있다.

〈표 3-3〉 여의도 샛강생태공원 도입시설

주요시설	규모 및 개소	주요시설	규모 및 개소
방문자센터	목조1층(163㎡)	조망데크시설	161㎡
계단식폭포	1개소	자전거도로 및 산책로	4.5km
자연호안시설	2,320m	각종시설물	햇대 등 5종
진입,전망마루	6개소	보행,관찰마루시설	794m
초화류식재		연못 2개소(생태연못, 여의못)	
야생화 둔덕 3개소		버들숲, 물억새, 갈대밭	

자료 : 서울시 한강사업본부 홈페이지(<http://hangang.seoul.go.kr/>)

(2) 조성과정에서의 한계 및 문제점

여의도에는 한강시민공원, 샛강생태공원 등 환형의 대형공원, 그리고 도시 내부에 다양한 대규모 공원들이 곳곳에 있으나 이들은 모두 도로로 단절되어 있어 도보로 접근이 어렵다. 샛강 생태공원, 여의도공원, 한강둔치에는 모두 보행자 도로, 자전거 도로, 체육시설 등 다양한 활동이 가능하나 이들 간의 연계는 미흡한 실정이다. 다시 말해, 단일 공원 내에서의 활동만 가능한 실정이므로 대로로 단절되어 있는 구간을 연결하는 방안 검토가 절실히 필요하다.

여의도는 지역 특성상 하천으로 위요되어 네트워크로 연결될 수 있는 많은 잠재력이 있으나 이를 제대로 활용하고 있지 못하는 실정이다. 따라서 한강 주변의 순환형 보행자·자전거 전용도로와 한강 및 샛강이 다른 오픈스페이스와 연결될 수 있도록 자동차도로의 지하화, 육교의 설치 등이 필요하다.

(3) 관리상의 한계 및 문제점

한강시민공원-여의도공원-샛강생태공원의 공간상의 통합과 함께 관리의 통합이 요구된다. 모두 서울시의 소관기기는 하나, 한강시민공원과 샛강생태공원의 경우는 한강관리사업소가, 여의도공원은 녹지사업소가 관리하는 등 각기 다른 사업소가 운영하고 있다. 또한 같은 한강관리사업소라 하더라도 여의도 내에는 12개의 관리·운영센터를 설치하여 실질적인 관리·운영 및 유지·보수 등을 맡고 있다. 이처럼 개별 공간으로 인식하여 개별 사무소별로 관리가 이원화되어 있어 효율적인 관리를 기대하기 어려운 실정이다.

한 공간에 위치한 공원시설들이 별개의 공간으로 인식될 경우, 관리의 효율성이 저하될 뿐만 아니라, 체계적으로 관리되기 어렵다. 또한 장기적인 측면에서 이러한 독립된 관리체계는 공원간 네트워크 형성에 결정적인 장애요인으로 작용할 가능성이 크다. 하나의 통합조직이 이들을 하나의 큰 공원이라는 개념으로 접근하여 관리한다면 이 지역을 걷고, 자전거를 타는 사람들이 편리하고 안전하게 이용할 수 있을

뿐만 아니라 생태적 건강성·균형을 유지하는데도 효율적일 수 있을 것이다. 단기적으로는 운영 주체간 협의체를 구성하여 계획 및 사업을 협의하여 추진하는 것이 필요하다.

3) 폐도 활용 : 담양 메타세콰이어 가로수길

(1) 일반현황

메타세콰이어 가로수길은 총 구간이 약 8.5km이며 국도변 양쪽으로 20m에 이르는 메타세콰이어들이 줄지어 서 있어 진풍경을 자아내고 있다. 순창에서 담양으로 이어지는⁹⁾ 메타세콰이어 가로수길은 도로확장계획으로 인해 사라질 위험에 처해있었다. 그러나 많은 지역주민들의 반대 끝에 우회도로가 신설되어 현재의 가로수길은 차가 다니지 않는 자전거와 보행도로로 사용되고 있다.

현재 자전거와 보행자 전용도로로 활용되고 있는 구간은 8.5km 중에서 담양군 담양읍 남산리부터 덕성리를 연결하는 1.5km이다. 이 길은 2002년 산림청과 생명의 숲가꾸기 국민운동본부가 ‘가장 아름다운 거리 숲’으로 선정한 곳이기도 하다. 여러 편의 영화가 촬영되면서 지역주민은 물론 외부인들의 발길이 이어지고 있다. 또한 이곳에서 매년 11월 둘째 주 일요일에 정기적으로 ‘담양 메타세콰이어 전국마라톤 대회’가 열리고 있다.

(2) 조성과정에서의 한계 및 문제점

더 이상 사용하지 않는 폐도의 울창한 가로수길을 사람들이 자유롭게 찾아와 감상할 수 있도록 개방해 두고 있다. 그러나 많은 보행자들과 자전거 이용자들이 이곳을 찾고 있지만 동선이 분리되어 있지 않아 혼선이 야기된다. 이는 곧 안전의 문제와도 직결된다. 아스팔트길을 걷어내고 보행동선을 분리시키는 것보다는 현재 주어진

9) 24번 국도를 따라가면 메타세콰이어 가로수길을 지나게 됨

■ Case Study 3 : 담양 메타세콰이어 가로수길

· 개요

<p>위치 및 지정 면적 (길이)</p>			
<p>위치</p>	<p>· 전라남도 담양군 일대</p>		
<p>길이</p>	<p>· 8.5km ※ 보행자 · 자전거 전용구간 : 담양읍 남산이 ~ 금성면 덕성리 1.5km))</p>		
<p>추진주체</p>	<p>· 담양군청</p>		
<p>사업기간</p>	<p>· 2008년 5월 개장(메타세콰이어 나무 식재 : 1973년)</p>		
<p>유형</p>	<p>· 보행자도로, 자전거도로</p>		
<p>사업예산</p>	<p>· 없음</p>		
<p>자료 : 담양군청 홈페이지(http://www.damyang.go.kr)</p>			
<p>· 현장사진 1 : 메타세콰이어 가로수길 입구</p>		<p>· 현장사진 3 : 메타세콰이어 가로수길 전경</p>	
			
<p>· 현장사진 2 : 자전거 대여소</p>			
			

여건 속에서 폐도의 특성을 최대한 살려 이용하는 것이 바람직하다. 최소한의 동선 분리 표식 마련 또는 이용자 규칙 마련 등을 통해 동선을 분리할 필요가 있다.

현재 이곳의 이용은 방문객들에게 전적으로 일임하고 있으며 특별한 이용프로그램이 없다. 다시 말해, 사용하지 않는 시원하게 뚫린 도로와 울창한 메타세콰이어 숲길 두 가지 환경을 제공하는 것 외에는 별다른 즐길 거리가 제공되지 않고 있다. 이러한 점 때문에 오히려 폐도를 방치한 것과 같은 느낌이 들기도 한다.

(3) 관리상의 한계 및 문제점

메타세콰이어길을 들어가는 입구는 이곳을 찾는 차량과 질서 없이 늘어선 주차차량과 상가, 가건물로 혼잡하다. 이는 현재 체계적으로 관리가 이루어지지 않고 있다는 단편적인 증거이기도 하다. 지역의 명소로 자리매김 해가고 있는 메타세콰이어길을 오랫동안 유지하고 보다 많은 사람들이 찾도록 하기 위해서는 이곳의 노점상 관리와 자전거 대여점, 스넵코너 등의 정비가 필요하다.

국토해양부 선정 『한국의 아름다운 길 100선』

- 국토해양부는 우리나라 도로의 아름다움과 우수성을 널리 알리고자 『한국의 아름다운 길 100선』을 선정·발표하였다.

- 도로, 예술, 사진분야 및 시민단체 등 각계각층 전문가로 구성된 '선정 위원회'가 △예술성 △미관성 △역사성 △기능성 △친근성 등 5가지 주제로 3차에 걸친 심사를 통해 선정하였다.



“최우수상”인
담양 「메타세콰이어 가로수길」

- 대상(大賞)에는 경상남도 사천시와 남해군을 연결하는 「창선·삼천포 대교」가, 최우수상(最優秀賞)에는 전남 담양의 「메타세콰이어 가로수길」 등 5곳이, 우수상(優秀賞)에는 경북 문경의 「문경새재 과거길」 등 16곳이 선정되었다

※ 자료 : 국토해양부. 2006.7.6. 보도자료.

4) 폐철로 활용 : 섬진강 기차마을(남원 - 곡성구간 폐선부지)

(1) 일반현황

‘섬진강 기차마을’은 1999년 전라선 철도 개량화 사업으로 발생한 곡성역~압록역 주변의 약 13.2km의 폐선부지를 인근의 유원지와 연계하여 기차를 주제로 조성된 테마공원이다. 섬진강 기차마을 조성사업이 본격화되기 시작한 것은 2002년 초 곡성군 관광개발사업단이 발족되면서 부터이다. 그 이후 (구)곡성역 주변의 철도공원화 사업을 완료하여 관광용 증기기관열차 운행을 준비하고 (구)곡성역과 신철도사이의 농경지 4만 5천평을 매입하여 공원을 조성중에 있다.

‘섬진강 기차마을’ 조성은 2005년 말 현재 1단계사업을 완료하였으며 이에 투입된 총 예산은 107억원이다. 이중 가장 높은 비중을 차지했던 것은 부지매입비(55억원)이며 그 다음은 기반정비 및 공원화사업, 철도보수에 들어간 비용(36억원)이다. 그 외에 증기기관열차를 설치하는데 12억원이, 그리고 철로자전거 제작 등에 4억원이 투입되었다. 섬진강 기차마을은 영화 “태극기 휘날리며”의 촬영지로 알려지기 시작하면서 현재 많은 관광객이 찾고 있다.

〈표 3-4〉 섬진강 기차마을 시설현황

종 류	시 설 내 역
관광용 증기기관열차	<ul style="list-style-type: none"> 보유수량 : 기관차 2량(앞, 뒤), 객차 3량 탑승인원 : 312명(좌석 162명)
철로자전거	<ul style="list-style-type: none"> 보유수량 : 30대 탑승인원 : 4명/1대
철도공원	<ul style="list-style-type: none"> 면적 : 1만 3천평 주요 시설물 : 기차조형 분수대, 기차바퀴 활용한 조형물, 생태연못, 정자
전시용 증기기관차	<ul style="list-style-type: none"> 구성 : 기관차 1량, 객차 2량 용도 : 사진촬영 및 홍보영상물 감상
기차카페와 난장	<ul style="list-style-type: none"> 기차카페 : 기차 2량을 개조하여 차, 음료, 식사류 판매 난장(초가집) : 전통음식 등 판매

자료 : 섬진강 기차마을 홈페이지(<http://www.gstrain.co.kr/>)

(2) 조성과정에서의 한계 및 문제점

섬진강 기차마을은 섬진강변을 지나던 전라선 일부구간이 폐선¹⁰⁾된 이후, 폐선부지를 활용해 섬진강 주변의 아름다운 경관을 감상하고 옛 기차 여행의 추억을 되새기기 위해서 조성되었다. 이러한 독특한 볼거리와 체험거리 때문에 많은 방문객이 이곳을 찾고 있다. 그러나 실제 이곳은 곡성역과 가정역까지의 옛 철도길 체험과 레일 바이크 타는 것을 제외하고는 섬진강변의 자연경관 감상과 섬진강 강가에서의 다양한 활동은 이루어지지 않고 있다. 뿐만 아니라, 기차와 레일바이크를 이용하지 않는다면, 이 지역의 도보와 자전거를 통해 접근하는 것은 거의 불가능하다. 기차길을 따라 섬진강변의 자연경관을 자전거와 도보를 통해 감상하려면 폐선부지 옆으로 난 17번 국도를 따라서만 가능하나 이는 안전상 문제가 있다. 다시 말해 섬진강과의 연계, 사람위주의 보행친화적인 환경 조성측면에서는 미흡한 점이 있다.

또한, 곡성역과 가정역 등 과거의 역 주변은 활성화되어 있으나 대부분이 시설위주로 되어 있어 이 지역 본연의 이미지와 경관을 느끼기에는 아쉬운 점이 많다. 따라서 역을 거점으로 다양한 체험 활동과 루트 개발을 통해 섬진강변의 특성을 부각시킬 수 있는 방안 모색이 필요하다.






〈사진 3-1〉 섬진강 기차마을 : 보행과 자전거 이용의 불편함



10) 전라선은 1933년 개통하였으며, 1998년 전라선 개량화(복선화) 공사로 기존 섬진강을 따라 구 곡성역으로부터 압록역까지(13.2km) 기차길이 폐선 됨에 따라 우리 곡성군에서 철도청으로부터 폐철도와 각종 시설물을 매입하여 철저한 안전점검과 보수를 실시한 후 관광용 증기기관 열차를 운행하게 되었다(자료 : 섬진강 기차마을 홈페이지).

Case Study 4 : 섬진강 기차마을

·개요

<p>위치 및 지정 면적 (길이)</p>	
<p>위치</p>	<p>· 전라남도 곡성읍 읍내리 713-2번지</p>
<p>길이</p>	<p>· 13.2km</p>
<p>추진주체</p>	<p>· 곡성군 (관광개발사업단)</p>
<p>사업기간</p>	<p>· 2002년 ~ 현재</p>
<p>유형</p>	<p>· 관광용 증기기관 열차, 철로자전거, 철도공원, 전시용 증기기관차, 기차카페와 난장 등</p>
<p>사업예산</p>	<p>· 107억원(2005년 말 1단계 사업 종료 시점)</p>
<p>자료 : 곡성군청 홈페이지</p>	
<p>· 현장사진 1 : (구)곡성역 외부</p>	<p>· 현장사진 2 : (구)곡성역 내부</p>
	
<p>· 현장사진 3 : 폐도와 증기기관 열차</p>	<p>· 현장사진 4 : 폐도를 활용한 레일바이크</p>
	

(3) 관리상의 한계 및 문제점

이곳을 찾는 방문객은 꾸준히 늘고 있는 추세다. 이러한 방문객수 증가에 따라 두 가지 관점에서의 관리방안 마련이 필요하다. 하나는 방문객들에게 지역 해설 등 다양한 프로그램 제공하는 것이다. 현재는 이곳을 찾는 사람들이 스스로 시설을 이용하고 주변 식당, 스낵코너 등을 이용하도록 하는 것이 전부이나, 앞으로는 지역의 역사와 주변 자생 동식물 등에 관한 해설을 겸하고, 안내판 등을 설치하는 등 적극적인 서비스 제공이 필요할 것이다. 다른 하나는 방문객 수 증가로 인해 섬진강 주변의 경관훼손과 환경오염이 일어나지 않도록 관리방안을 마련하는 것이다. 이 두 가지 사항을 고려하여 섬진강변 폐선부지라는 특성에 맞는 맞춤형 관리방안을 마련해야 한다.

5) 옛길 : 서울 성곽길

(1) 일반현황

서울성곽은 1396년 백악산, 낙산, 남산, 인왕산 능선을 따라 축조되었다. 서울성곽은 태조 때 처음 축조되어 세종 때 개축되었고 그 뒤 숙종 때 수축이 있었다. 이러한 세 차례의 축조는 축조방법과 돌의 모양이 각기 달라 세 시기의 성벽이 쉽게 구분이 가능하다. 그러나 1915년 일제가 근대 도시의 발전을 방해한다는 이유로 서울 성곽의 성문과 성벽을 무너뜨렸다¹¹⁾. 1899년 서대문과 청량리 사이 전차를 부설하면서 동대문과 서대문 부근 성곽일부가 헐려 나갔고 다음해 용산과 종로사이 전차부설로 인해 남대문 부근의 성곽 역시 철거되었다.

일제강점기에 서대문과 혜화문이 헐리며 사실상 서울성곽의 평지부분은 모두 철거되어 총길이 18.2km 중 산지에 위치한 성곽 10.5km 구간만이 남아 있다. 2006년 문화재청과 서울시는 서울을 유네스코 세계유산으로 등재하기 위해 서울성곽을 가능한 한 옛 모습으로 복원하는 정비사업을 진행하고 있다¹²⁾. 이곳은 최근까지 개방

11) 자료 : 서울시청 홈페이지(<http://sca.visitseoul.net>)

12) 북악산 서울성곽 공식 홈페이지(<http://www.bukak.or.kr>)

Case Study 5 : 서울 성곽길

개요

위치 및 지정 면적 (길이)		
	위치	· 서울시 종로구 누상동
	길이	· 17km(면적 596,812m)
추진주체	사업주체	· 서울시 문화재과
	관리운영주체	· 종로구, 문화재청
사업기간	· (북원사업) 2006 ~ 현재	
유형	· 산책로, 역사문화탐방로	

* 북악산 서울성곽 개방구간 현황도 : 북악산 서울성곽 홈페이지(<http://www.bukak.or.kr>)

현장사진 1 :



현장사진 2 :



되지 않고 있다가 2007년 4월 처음으로 전면 개방되었다.

〈표 3-5〉 북악산 서울성곽 개방구간

코스	구 간	소요시간
코스 1	말바위 안내소(와룡공원) → 숙정문 → 곡장 → 청운대 → 백악마루(정상)	약 2시간 내외
코스 2	숙정문안내소 → 숙정문 → 곡장 → 청운대 → 백악마루(정상)	
코스 3	창의문 안내소 → 백악마루(정상) → 청운대 → 곡장 → 숙정문	

자료 : 북악산 서울성곽 홈페이지(<http://www.bukak.or.kr>)

(2) 조성과정에서의 한계 및 문제점

현재는 일반인들에게 모두 개방이 되고 있지만, 아직도 보안상의 문제로 일부 이용의 제약이 있다. 또한, 오랫동안 출입이 금지되어 일반인에게 잘 알려지지 않아 이 지역을 걷기 위해 찾는 사람들이 시·종점을 찾아가는 게 쉽지 않다. 따라서 가이드 지도, 리플릿 등 홍보책자의 배포와 대중교통과의 연계 등을 고려할 필요가 있다.

(3) 관리상의 한계 및 문제점

도시의 확산으로 인해 서울성곽은 이미 많은 구간이 단절되었다. 현재 일부 구간만을 복원했고, 이들을 연결하여 개방하고 있다. 이미 시가지의 확산으로 인해 성곽의 옛 모습을 찾아볼 수 없지만, 상징적인 길의 연결로 서울성곽의 옛 길의 흔적을 알릴 필요가 있을 것이다. 가령 건물이나 도로로 인해 단절된 구간의 경우, 이곳이 서울성곽이 지나던 길이었다는 표식을 마련해 두거나 횡단보도 또는 육교의 연결로 상징성을 부여할 필요가 있다. 이처럼 물리적인 연결은 어렵지만 상징적 연결을 통해 서울이 역사적인 성곽도시라는 것을 알릴 필요가 있다.

6) 숲길 : 지리산 둘레길

(1) 일반현황

2007년 4월 (사) 숲길이 주최하여 지리산 일대 국내 최초의 장거리 도보 트레일(trail) 조성사업을 시작하였다. 지리산 둘레길 조성사업은 지역자원의 보호, 산림 트레일 문화를 창출하고 주민, 지자체, 전문가, 이용자 모두가 참여하는 조화롭고 활용적인 트레일 조성¹³⁾을 목적으로 시작되었다. 지리산길의 계획 및 사업은 모두 산림청 녹색자금의 지원을 받아 설립된 (사) 숲길에서 맡고 있다.

2007년부터 지속적으로 각종 자원 조사와 정비를 통해 지리산 곳곳에 걸쳐 있는 옛길, 숲길, 강변길, 논둑길, 농로길, 마을길들을 둘레길로 연결¹⁴⁾해 나가고 있다. 지난 4월 첫 시범구간으로 전라북도 남원시 산내면 대정리 매동마을부터 경상남도 함양군 마천면 의탄리 금계마을까지를 잇는 10.68km 길이의 ‘다랭이길’과 경상남도 함양군 마천면 의탄리 의중마을부터 휴천면 송전리 세동마을까지를 연결하는 10.1km의 ‘산사람길’을 개통하였다.

지리산은 도보 여행을 통해 지리산의 수려한 자연환경을 감상할 수 있을 뿐만 아니라 지역 고유의 생활, 그리고 역사를 함께 느낄 수 있다는 것이 가장 큰 매력이다. 지리산길의 이러한 자연환경과 다양한 역사·문화를 즐기기 위해 전국 각지에서 많은 도보 여행자들이 찾고 있다. 지리산길은 기존의 등산로 또는 산책로의 개념을 탈피한 새로운 유형의 여행로이다. 따라서, (사) 숲길은 처음 시도하는 형태의 지리산길이 가지는 의미와 내용을 정확히 그리고 널리 알리기 위해 여러 가지 노력을 기울이고 있다. 그 중 하나가 주 2회(수, 토요일) 운영되고 있는 ‘길동무와 함께 걷기’ 프로그램이다. 그 밖에도 지역주민을 대상으로 양성교육을 통해 지역자원활동가 양성에 힘쓰고 있다. 이처럼 도보 여행을 통해 지역특색, 주민의 삶과 문화를 느끼고 갈 수 있도록 하기 위해 주민을 사업에 적극 참여 시키고 있다.

13) 자료 : (사) 숲길. 2008. 4. 2. 보도자료 : 지리산 둘레길 800리

14) 시범구간의 경우 전체 20.78km 중 숲길 43.8%, 농로 20.8%, 마을길 19.9%, 임도 14%, 도로 1.4%로 구성되어 있다. (자료 : (사) 숲길. 2008. 4. 2. 보도자료 : 지리산 둘레길 800리)

〈표 3-6〉 지리산길 전체구간의 해당 행정구역

도	시·군	읍면	리
전라북도	남원시	산내면	대정리, 백일리, 중황리, 장항리
		인월면	중군리, 인월리
		운봉읍	가산리, 신기리, 용산리, 동천리, 산덕리, 주촌리
		주천면	고기리, 덕치리, 호경리, 용궁리
전라남도	구례군	산동면	원달리, 내산리, 탑정리
		광의면	온당리, 대전리, 수월리
		마산면	황전리, 마산리, 사도리
		토지면	오미리, 구산리, 파도리, 송정리, 내서리, 내동리
경상남도	하동군	화개면	범왕리, 용강리, 운수리, 정금리
		악양면	등촌리
		청암면	묵계리
	산청군	시천면	내공리, 사리
		삼장면	평촌리, 홍계리
		금서면	지막리, 수철리, 향양리, 자혜리, 방곡리
	함양군	휴천면	송전리
		마천면	추성리, 의탄리, 창원리
3개도	5개시·군	16개면	50개리(100개 마을)






자료 : (사) 숲길. 2008. 4. 2. 보도자료 : 지리산 둘레길 800리

(2) 조성과정에서의 한계 및 문제점

지리산길은 크게 5대 원칙하에 조성되고 있다. 첫 번째 원칙은 ‘보전중심’이다. 옛 길은 최대한 원형으로 복원하고 기존의 다양한 길(숲길, 임도, 강길, 제방길, 마을길)을 적극 활용하여 환경에 미치는 영향을 최소화 하는 것을 기본으로 한다. 두 번째는 ‘안전중심’이다. 둘레길은 차량통행이 많은 아스팔트길, 안전이 우려되는 위험한 길, 해발 고도가 너무 높은 길 등은 연결을 위한 최소한의 구간을 빼고는 제외하여 조성한다. 세 번째는 ‘경관중심’의 원칙이다. 사계절 내내 변화하는 지리산과 이를 끼고 흐르는 강, 들녘, 마을을 조망하며 걸을 수 있는 길을 우선으로 고려하고 있다. 네

Case Study 6 : 지리산 둘레길

■ 개요

<p>위치 및 지정 면적 (길이)</p>	 <table border="1" data-bbox="293 637 1084 703"> <tr> <td>위치</td><td>· 남원시, 구례군, 함양군, 산청군, 하동군</td></tr> <tr> <td>길이</td><td>· 300km(5개시·군 16개 읍면 100여개 마을을 연결)</td></tr> </table>	위치	· 남원시, 구례군, 함양군, 산청군, 하동군	길이	· 300km(5개시·군 16개 읍면 100여개 마을을 연결)				
위치	· 남원시, 구례군, 함양군, 산청군, 하동군								
길이	· 300km(5개시·군 16개 읍면 100여개 마을을 연결)								
<p>추진 주체</p>	<table border="1" data-bbox="293 703 1084 834"> <tr> <td>사업주체</td><td>· 사단법인 숲길</td></tr> <tr> <td>주무관청</td><td>· 산림청</td></tr> <tr> <td>협력기관</td><td>· 5개시·군 (남원시, 구례군, 함양군, 산청군, 하동군)</td></tr> <tr> <td>사업지원</td><td>· 복권위원회 / 녹색자금관리단</td></tr> </table>	사업주체	· 사단법인 숲길	주무관청	· 산림청	협력기관	· 5개시·군 (남원시, 구례군, 함양군, 산청군, 하동군)	사업지원	· 복권위원회 / 녹색자금관리단
사업주체	· 사단법인 숲길								
주무관청	· 산림청								
협력기관	· 5개시·군 (남원시, 구례군, 함양군, 산청군, 하동군)								
사업지원	· 복권위원회 / 녹색자금관리단								
<p>사업기간</p>	<p>· 2007 ~ 2011(5개년)</p>								
<p>유형</p>	<p>· 다랭이길 : 마을과 다랑논 사이를 걷는 길(지리산 능선 조망) · 산사람길 : 빨치산의 이야기가 전해지는 길(울창한 숲길)</p>								
<p>사업예산</p>	<p>· 약 100억</p>								
<p>※ 지리산 둘레길 현황도 : (사) 숲길. 2008. 4. 2. 보도자료</p>									
<p>■ 현장사진 1 : 지리산길 입구(마을길)</p>	<p>■ 현장사진 2 : 산사람길 중턱</p>								
									
<p>■ 현장사진 3 : 산사람길 숲속길 구간</p>	<p>■ 현장사진 3 : 산사람길 길동무 프로그램</p>								
									

번째 원칙은 ‘자원중심’으로, 길을 중심으로 자연자원, 고유한 역사·문화자원이 잘 보존되어 있는 지역을 우선으로 연결하는 것을 의미한다. 다섯 번째 원칙은 ‘지역중심’이다. 즉, 마을과 지역이 주체가 되어 길을 지속적으로 관리할 수 있고, 이용자와 지역과의 교류를 통해 지역 경제 발전에 도움이 되도록 고려해야 한다는 것이다(사) 숲길, 2008).

이러한 원칙하에 지리산길은, 1단계 : 기초조사, 2단계 : 노선선정, 3단계 : 실시계획, 4단계 : 시공 및 감리, 5단계 : 사후관리 과정을 거쳐 지속적으로 조성되고 있다. 그러나 지리산길의 경우, 현재 노선선정을 위한 구체적인 기준은 마련하지 못한 상태이다. 끊어진 옛길을 찾아내어 잇고, 주변환경 영향을 최소화함과 동시에 주민과의 마찰을 줄이는 방안 마련 등 여러 가지 여건을 고려하여 노선을 선정하는 과정에서 구체적이고 정량적인 기준을 현실적으로 적용하는 것이 어렵기 때문이다. 그러나 보다 장기적이고 일관성 있게 지리산길이 조성되어 나가고 또 유지·관리하기 위해 구체적인 선정기준 마련은 필수적이다.

지리산길은 현재 환형으로 800리를 연결하는 것을 제 1의 목표로 삼고 있다. 따라서 지리산을 에워싸는 길 외의 지역과의 연계는 아직까지는 이루어지지 않고 있다. 그러나, 앞으로 지리산길이 정착되어 많은 사람들이 찾고 또 주변의 환경, 문화·역사자원과 원활하게 연계하기 위해 환형의 길에서 지리산 외부지역의 역사·문화자원과 연결되는 전국단위 네트워크 조성이 필요할 것으로 판단된다. 산지라는 지형적 특성상 많은 제약점이 있을 수 있으나, 외부에서 지리산길로 연결되는 네트워크가 형성된다면 보다 많은 사람들이 걸어서 지리산길로 접근할 수 있을 뿐만 아니라¹⁵⁾, 주변 지역 명소 또는 관광지와 연계하여 시너지 효과 창출이 가능할 것이다.

(3) 관리상의 한계 및 문제점

지리산 둘레길은 조성단계에서부터 오랜기간에 걸쳐 많은 기초 작업을 통해 비교

15) 현재는 지리산길 안내센터가 위치한 남원시 인월면까지 버스나 자가용을 이용해 접근한 뒤, 다시 버스를 이용해 마을 어귀까지 도착하여 이곳에서부터 도보여행을 시작하게 된다.

적 전문적인 체계하에서 조성되었다. 이러한 준비작업을 위해 (사) 숲길에는 관련분야의 전문가, 환경운동가 등 다양한 분야의 사람들이 참여하고 있다. 또한 이들 구성원은 지리산 둘레길을 관리하는 전담인력이기 때문에 상대적으로 양호한 관리체계를 가지고 있다.

그러나, 한 가지 아쉬운 점은 지리산길이 국내 최초의 사례이기 때문에 문제 발생시 참고할 만한 사례가 없다는 것이다. 그렇기 때문에 문제점을 해결하는 과정에서 많은 시행착오가 예상된다. 시행착오를 줄이고 보다 효율적으로 관리·운영하기 위해, 다양한 분야의 전문가와의 네트워킹을 지속적으로 확대해 나가고 마찰이 생길 가능성이 높은 지역주민과의 접촉을 끊임없이 시도하여 이들이 조성과정에 함께 참여하도록 하는 것이 가장 중요하다.

7) 하천변길 : 학의천-안양천-한강 보행자·자전거 도로

(1) 일반현황

의왕지역을 지나는 학의천은 안양천의 지류로 이를 따라 하류로 가면 한강을 만나게 된다. 하천의 흐름은 이처럼 자연스레 연결되고 있지만 하천변 보행자도로와 자전거 도로의 연결은 매끄럽지 못하다.

〈그림 3-5〉 한강의 지류

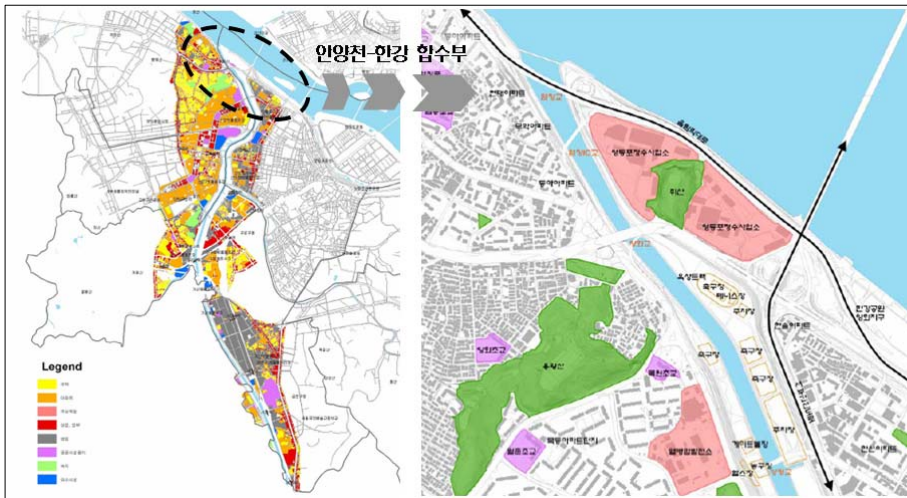


- ① 학의천 : 학의천은 의왕시 백운산 (564.2m)에서 발원하여 백운저수지를 거쳐 청계사천, 갈현천과 합류한 뒤 안양천으로 유입되는 지방 2급 하천이다. 2001년부터 2004년까지 3년간 의왕시 계-안양천 합류지점 약 4.5 km 를 대상으로 하여 ‘안양천 살리기 사업’을 추진하였다¹⁶⁾.

② 안양천 : 국가하천인 한강의 제1지류이며 백운산 자락에서 발원하여 의왕·군포·안양·서울시를 관류하여 한강에 유입되며 하천 길이는 32.5km 이다. 학의천, 삼성천, 수암천, 목감천, 오전천, 왕곡천, 산본천, 도림천 등 크고 작은 지천이 있다¹⁷⁾. 안양시와 경계지역인 상류부분은 철도 및 자동차 전용도로로 접근성이 가장 불량하며 공업시설이 밀집되어 있다. 하천변은 산책로로 이용되며 일부 체육공원 및 자전거 도로가 있으나 둔치는 적극적으로 사용되지 않고 있다¹⁸⁾.

③ 한강 : 우리나라 중부, 강원도, 충청북도, 경기도, 서울시를 거쳐 황해로 유입되는 강으로 유로연장은 총 481.7km에 달하며 유역면적은 2만 6018km²이다. 상류부는 남한강과 북한강 둘로 나뉘며 남한강을 본류로 한다¹⁹⁾.

〈그림 3-6〉 안양천 합수부 구간 현황(도보 및 자전거 도로 연계의 어려움)



자료 : 서울시정개발연구원. 2006. 여가공간으로서의 수변공간 활성화방안 연구 자료를 재구성

16) ‘안양천 살리기 사업’은 수량확보, 자연현 호안정비, 징검다리 및 여울 설치, 습지 및 관찰데크 조성, 수생 식물 식재, 주차장 철거 후 생물서식처 조성 등의 사업으로 구성된다(환경부. 2004. 천생인생).

17) 상계서(2004)

18) 서울시정개발연구원. 2006. 여가공간으로서의 수변공간 활성화방안 연구 - 서울시 4대 지천을 중심으로

19) 자료 : 두산백과사전

■ Case Study 7 : 학의천-안양천-한강변 보행자·자전거 전용도로

· 개요

위치 및 길이	위치	· 학의천-안양천-한강	
	길이	· 약 30km	
추진 및 관리 주체	사업주체	· 각 해당 지자체 (의왕시, 안양시, 서울 시 일부 지자체 등) ※ 보행자 및 자전거 전용도로는 '자연 형하천 조성사업' 의 일환으로 조성 된 것이 대부분임	
사업기간	· 안양천 '자연형하천 조성사업' : 2004. 6 ~2006.7		
유형	· 산책로, 자전거도로, 관찰데크, 징검다리		
사업예산	· 안양천 '자연형하천 조성사업' : 147억 6천만원		

· 현장사진 1 : 학의천 인근 산의 단절



· 현장사진 2 : 안양천변 자전거·보행자 도로



· 현장사진 3 : 한강양화대교 부근



· 현장사진 4 : 한강-안양천 합수부



(2) 조성과정에서의 한계 및 문제점

학의천을 출발하여 안양천을 지나 한강까지 하천변을 따라 장거리 보행·자전거 도로가 연결되어 있다. 그러나 장거리 구간임에도 불구하고 자전거 타기와 산책 이외의 활동은 불가능하여 활동의 형태가 매우 제한적이고 단조롭다. 또한 외부에서 학의천변, 안양천변으로의 접근이 도로에 의해 단절되어 있어 도보 또는 자전거를 이용한 접근이 어려운 실정이다. 뿐만 아니라, 주변 산을 지나는 구간이 있으나 하천변·산 역시 자동차 도로로 단절되어 있다. 특히 안양천변을 따라서는 자동차 전용도로인 서부간선도로가 지나고 있어 접근이 불가능하다. 또한, 안양천-한강 구간은 제방 사면이 매우 가파를 뿐만 아니라 옹벽이 조성되어 있어 접근이 어렵다.

〈그림 3-7〉 보행자·자전거 전용도로 입구(노들길 나들목 구간)



자료 : 서울시 한강사업본부 홈페이지(<http://hangang.seoul.go.kr/>)

(3) 관리상의 한계 및 문제점

현재 학의천-안양천-한강 보행자·자전거 도로는 평소 인근 지역 주민뿐만 아니라 주말에 체육활동을 위해 많은 사람들이 찾고 있다. 그러나 협소한 공간에 조성하다 보니 자전거 도로와 보행자 도로를 구분하지 않아 사고가 일어날 가능성이 높다. 특히, 주차장에서 가까운 곳은 일부 차량이 안쪽의 보행자도로까지 접어들면서 혼잡을 가중시키고 있어 이용객 안전 측면에서 우려되는 부분이 있다. 뿐만 아니라, 여러 시·군을 지나다 보니, 일관적인 관리가 이루어지지 않고 있다.

8) 해안길 : 제주 올레 길

(1) 일반현황

제주 올레 길은 산티아고 순례길 답사 후, 우리나라에도 평화롭고 아름다운 길을 만들고, 보다 많은 사람들이 지역 고유의 풍광과 지역문화를 느끼며 걸을 수 있는 ‘제주다운 길’을 만들고 싶다는 개인의 의지로 조성된 길이다. 이러한 목적으로 2007년 가을 사단법인 제주 올레가 결성되고 올레 길 조성이 본격화 되었다. 올레는 ‘느림의 길, 평화의 길’을 모토로 정신적·육체적 휴식이 가능하도록 조성된 것이 특징이다. 또한, 가장 보편적인 제주의 길이 가장 큰 자원이 될 수 있다는 개념에 입각하여 조성되고 있다. ‘바당올레²⁰⁾ 하늘올레’라는 문구는 제주의 보편적인 모습은 바다, 오름 그리고 중산간 풍경임을 가장 잘 표현해 주고 있다.

〈표 3-7〉 제주 올레길 조성 현황

구분	구간	길이 (km)	소요시간
1 코스	시흥초등학교-말미오름-해안도로-성산리-섬지코지	15	4시간 ~ 5시간 30분
2 코스	광치기해변-오조리마을-고성리 마을길-중산간도로-혼인지-온평포구	17.2	5시간 ~ 6시간
3 코스	온평포구-통오름-독자봉-김영갑갤러리-바다목장올레-표 선백사장-당케포구	22	6시간 ~ 7시간
4 코스	당케포구-갯늘-거우개-흰동산-가마리개-망오름-거센새미- 영천사(노단새미)-햇살좋은 쉽터-남원해안길-남원포구	23	6시간 ~ 7시간
5 코스	남원포구-위미항 조배머들코지-공천포 검은모래사장-망장포구-효도천-쇠소깍	15	5시간 ~ 6시간
6 코스	쇠소깍-제지기오름-구두미포구-이중섭미술관-천지연폭 포 생태공원-외돌개	14.4	4시간30분~ 5시간
7 코스	외돌개-법환포구-강정포구-월평포구	15.1	4시간 ~ 5시간
8 코스	월평포구-마늘밭-대포포구-주상절리-중문해수욕장-대평포구	17.6	5시간 ~ 5시간 30분
9 코스	대평포구-화순 선사유적지-가세기 마을올레-화순 굴농장길-화순해수욕장	8.8	3시간 ~ 4시간
10 코스	화순해수욕장-산방연대-송악사계해안도로-마라도 유람선 선착장-송악산-하모해수욕장	14	4시간 ~ 5시간

자료 : 제주 올레 홈페이지(<http://www.jejuolle.org>)

20) ‘바당올레’는 제주도를 에워싼 바다풍경을, ‘하늘올레’는 중산간의 풍경을 뜻한다.

2008년 10월 현재 10개의 코스를 개장했으며, 약 3만 여명이 제주 올레길을 방문한 것으로 추정된다. 올레 길은 특별한 홍보 없이, 사람들의 입소문을 타고 알려지기 시작하여 개장이후 현재 올레 길을 찾는 ‘올레꾼’은 10배 이상 증가했다고 한다. 올레 길은 오름길, 중산간길, 해안길, 마을길 등을 지나는 10개의 다양한 코스로 연결된다. 지금도 올레길 조성이 한창 진행 중이며, 주로 서귀포시를 중심으로 한 제주도 남쪽지역을 중심으로 조성되고 있다. 지속적인 올레 길 잇기 작업을 통해, 제주 전역을 환형의 친환경적 도보길로 연결하는 것을 목표로 삼고 있다.

(2) 조성과정에서의 한계 및 문제점

올레 길은 다음과 같은 9개 원칙하에 조성되었다.

- ① 차도는 되도록 배제²¹⁾한다.
- ② 옛사람들이 다니던 길을 복원한다.
- ③ 끊어진 길을 잇는다.
- ④ 인공 포장은 하지 않는다.
- ⑤ 나무나 돌 등 살아있는 것, 자연물은 베거나 없애지 않는다.
- ⑥ 천연기념물, 특정 자생지 등은 지나지 않는다.
- ⑦ 새로 내는 길은 폭 90cm 이상으로 만들지 않는다.
- ⑧ 모든 시종점은 시외버스 정류장 근처로 한다.
- ⑨ 체류형 관광이 가능하도록 조성한다.

9가지 원칙하에, 여러 번의 답사를 통해 길을 내는 것에서부터 올레 길 조성은 시작된다. 이때, 지역을 잘 아는 주민을 대동하여 길을 함께 찾거나 주민을 통해 옛 길에 대한 단서(주로 지명 등 과거 기억 등)를 얻게 된다. 두 번째로, 올레 길을 내기 위해 지역주민 및 관계자의 동의와 협조를 이끌어 내는 과정을 거친다. 마을길 또는 개인 소유의 밭길을 지나게 되는 경우, 지역주민을 설득하기도 하고 또 길로 내어주는 농경지 면적만큼의 경작료를 지불하기도 한다. 마지막으로 길을 찾아내고 주민의

21) 현재 올레길의 60~70%가 자동차 도로가 아니다.

■ Case Study 8 : 제주 올레 길

▪ 개요

위치 및 지정 면적 (길이)		
	위치	· 제주도 남부지역(서귀포시)
	길이	· 약 180km(총 11개 코스)
추진 주체	사업주체	· 사단법인 제주 올레
	협력기관	· 제주자치도청(개장행사, 홍보물 발간 등 일부 비용 지원)
사업기간	· 2007 ~ 현재	
유형	· 오름 및 중산간도로(30%), 해안길(70%) 등 지역 자연환경 특성을 느낄 수 있는 11개 코스	
사업예산	· 약 1억 5천만 원(과거의 끊어진 길을 다시 찾아내는 작업이 대부분)	

* 올레 코스 현황도 : 제주올레 홈페이지(<http://www.jejuolle.org>)

▪ 현장사진 1 : 1코스(오름) 해안가 풍경



▪ 현장사진 1 : 1코스(오름) 중산간 풍경



▪ 현장사진 2 : 3코스(해변)



동의를 얻어, 길 중간 중간에 화장실과 쉼터 등을 마련한다. 이때, 곳곳에 위치한 하수종말처리장, 해녀 탈의실 등 공공시설 또는 준공공시설 등 기존의 시설을 최대한 활용하여 새로운 시설물은 조성하지 않고 있다. 새로운 시설물을 조성하는 것 자체가 환경을 해치고 제주 지역 고유의 풍경을 해치는 요인이 되기 때문이다.

올레 길조성 역시 과학적이고 정량적인 선정기준에 의해 진행되지는 않는다. 마을의 끊어진 길과 과거에 사용했으나 잊혀진 길을 찾는 작업이 올레길 조성의 대부분을 차지하기 때문에 그동안 별도의 선정기준의 필요성을 느끼지 못했다고도 볼 수 있다. 또한, 제주도라는 지리적 특성과 해안을 둘러싼 일주 도로라는 특성상 구체적인 선정기준이 불필요했을 가능성이 있다. 그러나, 지리산길의 사례에서와 마찬가지로 제주도를 도보로 일주하는 환형 걷기길이 완성되고 난 뒤, 환형 걷기길에서 육지 쪽으로 연결되는 도로가 조성될 가능성이 높다. 그리고 이때에 환경에 미치는 영향을 최소화 하면서 근본 취지에 맞는 길을 만들어 나가기 위해 장기적인 안목에서 구체적인 선정기준의 마련이 필요하다.

(3) 관리상의 한계 및 문제점

개인의 노력과 주변사람들의 지원으로 제주 올레 길은 현재까지 성공적으로 조성되어 왔으나 아직까지 전문적이고 체계적인 조직을 갖추고 있지는 못하다. 그러나 점차 이곳을 찾는 방문객이 늘수록 체계적인 관리는 필수적이다. 따라서 기존의 방식대로 지역주민과 긴밀히 협력하여 올레 길을 조성해 나가되 환경, 역사·문화 등 해당 전문가의 도움을 받아 보다 효율적인 방법으로 조성할 필요가 있다. 이러한 전문가들의 네트워크는 비단, 전문지식 전달의 의미뿐만 아니라, 각계각층에서 제주 올레에 관심을 가지고 이를 아끼는 또 하나의 전문적인 ‘올레꾼’을 만들어 가는 과정이기도 하기 때문이다.

또한, 현재까지는 지역주민의 동의하에 이루어졌기 때문에 사유지 매입에 소요되는 비용이 들지 않았지만, 제주 올레길 완성 후, 이들을 체계적으로 관리·운영하기 위한 재원확보는 시급하다. 현재는 제주자치도의 일부 지원을 받아 개장행사, 홍보물 발간 등에 사용하는 것이 전부이나 정기적인 도의 지원 또는 후원금 등을 통해

일정한 재원을 확보할 필요가 있다.

이러한 공공부문의 협조는 관련계획과의 정합성 확보를 위해서도 중요하다. 현재, 제주 올레길은 서귀포시의 해안도로 조성계획과 충돌하고 있다. 해안을 따라 직선 해안도로를 조성한다는 서귀포시의 도로건설계획이 점진적으로 추진되고 있는 상황이다. 해안도로 건설로 당초 도로 포장에 되지 않은 자연길, 제주도의 특색을 느낄 수 있는 좁은 길이라는 올레의 특성은 사라질 수 있다²²⁾. 따라서 서귀포시 도시기본계획 및 도로건설계획의 재검토를 통한 계획 간의 정합성 확보가 무엇보다 중요하다.

3. 기존 「회랑」의 한계 및 문제점 도출

1) 계획 및 조성과정

(1) 한계

① 제도상의 한계

기존 제도가 지나치게 경직되어 운용되고 있기 때문에 현실적으로 생태자원과 문화자원의 잠재력을 활용하고 보행자 도로와 자전거 도로 등을 다양한 역사·문화·체육시설 등과 연계하는 것이 현실적으로 어려운 부분이 있다. 특히, 하천의 경우, 제방 및 천변저류지 등을 활용한 다양한 활동이 일어날 수 있으나 현재는 치수위주로 운용되어 활용에 제도적 한계가 많다. 뿐만 아니라 하천변, 개발제한구역 등의 지역내에 식재 또는 시설물 설치 요구가 많으나 현 제도상 설치가 불가능하다.

또한, 다양한 활동이 일어날 수 있도록 복합적 이용을 장려하는 제도적 지원이 미흡하다. 어떤 용도지역으로 지정된 경우, 단일 지정목적에 맞지 않는 행위는 모두 제한하고 있기 때문에 체육, 문화 등 다양한 즐길 거리를 원하는 수요에 부응하지 못하는 실정이다.

22) 실제, 도로 건설이 진행 중에 있는 제2코스 쇄소각 지역을 찾았을 때, 새로운 포장도로 때문에 올레길을 찾기 쉽지 않았다. 이 구간의 올레길은 현재 자연의 흙길 대신 아스팔트 포장도로를 지나게 된다.

시설물 및 건축물 설치를 위한 제도적 한계

- 기존 제도가 지나치게 경직되게 운용되고 있음
- 하천의 경우, 제방 및 천변저류지 등을 활용한 다양한 활동이 일어날 수 있으나 치수위주로 운용되어 활용에 제도적 한계가 많음
- 백두대간보호지역, 산지 등의 경우 역시 최소한의 이용만이 가능

건강 · 문화 · 생태회랑 대상		설치 가능 시설물 종류 구분												
		(소극적 이용)											(적극적 이용)	
		학술 · 연구	관찰	탐방 · 산책	공공	교육 · 홍보	자연 학습 · 체험	휴양 · 아영	체육	문화	전시 · 관람	편의	상업	숙박 · 민박
자연 공원	자연보존지구	●		●				●				●		
	자연환경지구	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	자연미율지구	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	밀집미율지구	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	집단지식지구	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
생태 · 경관 보전 지역	상태 · 경관핵심보전구역													
	상태 · 경관완충보전구역					●	●	●						
	상태 · 경관천안보전구역			●				●			●			
습지	습지보호지역	●	●			▲								
	습지구변관리지역	●	●			▲								
	습지개산지역	●	●			▲								
산림	보안림													
	채종림													
	산림유전자원보호림													
산지	특수산림지구					●		●						
	임업용산지	●		●				●						
	공익용산지	●		●				●						
백두 대간 보호 지역	핵심구역													
	완충구역	●				▲		●						
하천	국가하천	●	●	●		●	●							
	지방하천 (소하천)	●	●	●		●	●							
공원 녹지	도시공원							●	●	●	●	●		
	녹지													
	도시자연공원구역			●				●	●	●	●	●		
개발제한구역						▲2)		▲3)	▲4)					

1) 단, 관광숙박은 불가, 2) 수목원, 3) 휴양림, 4) 실외체육시설

● : 설치 가능, ▲ : 조건부 가능

② 재원상의 한계

길을 연결하는데 있어 가장 큰 걸림돌이 되는 것은 사유지 문제이다. 길이라는 특성상 많은 지역을 지나게 되어 있어 공유지뿐 아니라 사유지를 지나게 된다. 이때, 많은 부분이 사유지 문제로 인해 우회하거나 또는 단절되기도 한다. 이러한 문제 해결을 위한 가장 효율적인 방법은 사유지 매입일 것이다. 그러나 재원의 한계로 인해 현실상 사유지 전체 매입은 불가능하다. 특히, 지방정부가 시행하고 있는 사업이거나, NGO 또는 일반시민 개인이 진행하는 경우 더욱 그러하다. 재원상의 한계로 인해 보다 효율적이고 원활한 연결이 어려운 실정이다²³⁾.

〈사진 3-2〉 제주 올레길의 사유지 문제



▷ 3구간 해안가를 따라 길을 걷다보면 일부 구간에서 감귤하우스 농가를 만나게 됨. 이는 재원부족으로 사유지 문제를 해결하지 못해 통행의 불편을 겪고 있는 상태

(2) 문제점

① 구체적 기준마련 등 방법론 부재

지금까지 살펴본 사례들의 경우, 대부분 더 이상 사용하지 않는 길 또는 사라진

23) 올레 길 조성 당시, 사유지(밭)를 지나는 문제가 발생하자 올레 길로 인해 경작을 할 수 없는 부분 만큼 (사) 제주올레에서 '경작료'를 지불하여 이러한 문제를 해결했다. 경제적인 여건상 부지를 매입할 수 없는 경우라면 이러한 '경작료' 지불을 고려해볼만 하다.

길들을 잇는 경우가 대부분이다. 뿐만 아니라, 지리산 길과 올레 길을 제외한다면 특정구간만을 단거리로 연결해 두고 있다. 대부분의 경우 단기·단일사업이기 때문에, 구체적인 노선 선정 기준을 마련해 두고 있지 않았다. 조성 목적과 그에 따른 노선 선정 원칙은 마련해 두고 있으나 원칙에 의거한 구체적인 기준 마련은 미흡한 실정이다.

지금까지는 이러한 길 조성이 혼한 〇리이 아니었기 때문에 대상지의 특성과 조성 목적에 따라 대부분 1차적으로 조성 자체에 목적을 두고 길을 조성해 왔을 것이다. 그러나, 앞으로 이러한 길을 따라 걷는 도보여행, 자전거 여행 등이 활성화 될수록 구체적인 기준과 방법론의 정교화는 반드시 수반되어야 한다. 장기적인 관점에서 구체적 선정기준과 방법론의 부재는 길 조성 원칙을 흐리게 할 뿐 아니라 통일되고 균형을 이룬 길 조성을 어렵고 만드는 원인이 될 수 있기 때문이다. 가장 중요한 사항은 구체적인 원칙과 방법론이 없을 경우, 그로 인해 주변 환경과 역사·문화자원 등을 훼손할 가능성이 있다는 것이다. 또한, 원칙과 방법론은 사후관리와도 직접적으로 연계됨을 염두에 둘 필요가 있다.

② 연계성 부족

길이 도시지역을 지나는 경우에 이는 자동차 도로 및 도시화에 의해 단절되는 사례를 쉽게 찾아볼 수 있다.

도로에 의해 단절된 대표적인 예로 한강시민공원-여의도 공원-샛강생태공원을 들 수 있다. 한강시민공원과 여의도 공원 그리고 샛강생태공원은 모두 여의도 내에 위치한 공원들로 유기적으로 연계가 되어 있어야 바람직하다. 그러나 현재 여의도 공원과 샛강 생태공원, 그리고 여의도공원과 한강시민공원은 도로에 의해 완전히 단절되어 있다. 자동차 위주의 접근체제로 계획되어 있어 이곳에서 걷거나 자전거를 탈 경우, 횡단보도를 찾아 건널 수 밖에 없다. 이는 이용 편리성 측면에서 뿐만 아니라 이용객 안전 측면에서도 바람직하지 못하다.

〈사진 3-3〉 새강생태공원과 여의도공원 〈사진 3-4〉 도로로 둘러싸인 여의도공원

단절 진입로



▷ 새강생태공원 또는 여의도공원 자체내에서의 도로 연결은 되어 있지만, 외부와의 연계는 미흡함.
이들 공원으로의 진입을 위해서는 대로를 건너야 하며, 횡단보도와 횡단보도간 거리가 멀어 이용에 불편이 따름. 또한, 이용객 안전상 문제가 있음

다음으로 도시화로 단절된 대표적인 예가 서울성곽길이다. 일제에 의해 성곽이 무너지고 성곽이 지나는 길에 전차가 놓이며 길이 끊어지게 되었고, 그 이후 서울 도심의 급격한 도시화로 인해 더 이상 서울성곽이 있던 길을 찾아보기 어려워졌다. 단절의 범위가 방대하기 때문에 매입과 협의 등을 통한 물리적인 길의 연결은 기대하기 어렵다. 이러한 경우, 현재 복원된 길을 중심으로 길을 이어 나가되 도시지역을 지나면서 단절된 길은 상징적인 의미를 부여하면서 연계해 줄 필요가 있다.

③ 주변 자원과의 네트워크화 노력 미흡

현재까지 조성된 다양한 사례를 통해 보면, 길 자체의 연계에 중점을 둔 나머지 주변과의 연계는 소홀했음을 알 수 있다. 지리산 둘레길의 경우, 길이 지나는 5개 시군에 많은 역사·문화자원들이 산재하고 있으나 지리산 둘레길과 연계되어 있지 않다. 또한 제주 올레길의 경우 역시 다양한 자연자원과 문화자원들을 길이라는 매개체로 이어나가고 있지만 올레 길 외곽의 주변 자원과의 연계는 미흡하다.

주변과의 연계 측면에서 본다면, 북촌은 지역의 역사·문화적 특징을 잘 살리면

서도 주변의 크고 작은 박물관, 전시관 그리고 경복궁, 덕수궁, 운현궁 등과 같은 주변자원을 효율적으로 연계한 사례라고 할 수 있다. 이처럼 다양한 주변자원을 잘 활용할 경우, 보다 많은 사람들이 걷는 즐거움을 느끼고 또 주변의 다양한 볼거리, 즐길 거리들을 찾아 방문하게 될 것이다. 이러한 소규모의 네트워크화가 확대되어 갈 때, 전국적인 건강·문화·생태회랑 조성이 가능해 질 수 있을 것이다.

④ 단편적 이용

다양한 산책로, 보행자도로, 자전거도로 등 사례에서 살펴본 것처럼 현재는 이들의 활용 형태가 매우 단순하고 획일적임을 알 수 있다. 도입활동을 목적에 따라 구분해 보면, 탐방, 산책, 자전거 타기 등이 활동의 전부라 할 수 있다. 그러나 장거리로 조성된 산책로, 보행자도로 등은 그 지역의 여건과 특색에 맞게 주변 자원 및 시설들과의 연계를 통해 기존의 산책로와 보행자도로가 가지는 매력을 배가할 수 있음을 염두에 두어야 한다. 모두 같은 형태의 산책로와 보행자도로로 조성할 것이 아니라, 지역의 볼거리, 먹거리, 즐길거리, 놀거리 등의 자연스러운 연계를 통해 보다 많은 사람들이 도보 여행과 산책을 즐길 수 있도록 조성할 필요가 있다.

⑤ 단계적·계획적 개발 미흡

가용 재원의 한계, 제도적 한계 등 여러 가지 여건에 의해 사업 초기에 계획했던 내용들이 계획 기간 내에 조성되기 어려운 경우가 있다. 반대로, 계획기간 내에 1차적인 조성은 완료하였으나, 장기적인 관점에서 주변상황의 변화 또는 수요자의 요구에 의해 새롭게 추가하는 경우도 발생할 수 있다.

두 가지 모두, 사업 자체가 한 번에 완성되는 것은 불가능하며 단계적으로 개발할 필요가 있음을 고려해야 한다. 그리고 이러한 단계적 개발 시 가장 우선적으로 고려해야 할 사항은 바로 계획의 통일성과 유연성이다. 여러 단계에 걸쳐 사업을 시행하면서도 조성 목적에 부합해야 함은 물론이며, 여건의 변화에 자유롭게 대응할 수 있도록 여지를 남겨두어야 한다.

후자의 대표적인 경우가 한강시민공원의 보행자·자전거 도로이다. 조성 초기에

하천변 둔치를 활용해 시민의 체육공간을 조성하는 것이 일차적인 목적이었다. 따라서 이 시기에 보행자 전용 도로 또는 자전거 도로 등은 주요 관심의 대상은 아니었다. 차후에 수요 변화에 따라 보행자 도로와 자전거 도로의 필요성이 제기 되면서 이를 추가 설치했다. 결과적으로 현재 한강시민공원의 일부구간은 비좁은 공간에 설치되었으며, 계획 초기에 이를 고려하지 않아 연계성과 접근성이 떨어진다. 특히, 각종 교량들로 인해 보행이 끊기는 일이 다반사이다. 그러나 단계적 개발과 수요에 대응한 유연성을 고려해 두었다면 지금보다 나은 연계체계와 접근성을 확보할 수 있었을 것이다.

〈사진 3-5〉 접근이 어려운 보행자·자전거 도로



⑥ 관련 계획과의 정합성 부재

시민 또는 시민단체가 주도적으로 길을 조성하는 경우, 공공에서 계획하고 있는 사업 등에 대한 충분한 검토가 이루어지지 않아 마찰을 겪을 가능성이 있다. 예를 들면, 제주 올레길의 경우 해안고속도로가 나 있지 않은 제주도 남부지역 서귀포시를 중심으로 도보길을 조성 중에 있다. 그러나 현재 이 지역은 주민들의 요구로 해안도로 건설이 한창이다.

주민들은 이 지역에 해안도로 건설이 이루어지지 않아 북부지역보다 관광이 활성화되지 못했다고 여기고 있기 때문에 주민 요구에 따라 서귀포시는 도로계획사업을 진행시키고 있다. 재정적인 문제로 인하여 도로 전 구간 공사가 한 번에 이루어지지 못하고 여러 구간으로 나누어 공사가 진행 중이다. 이미 공사가 진행된, 올레길 2구간 쇠소깍 주변은 아스팔트 도로가 깔려 있어 고유의 올레길을 찾아보기 어려운 상태이다.

2) 관리 및 운영과정

(1) 한계

① 가용 재원의 한계

다양한 형태와 다양한 주체의 길을 조성하는 데 있어 가장 문제가 되는 것은 바로 지속적인 관리를 위해 필요한 재원확보의 문제이다. 지자체 또는 중앙정부에서 실시하는 사업의 경우 역시 가용 재원이 문제가 되지만 더욱 문제가 되는 경우는 일부 시민단체 또는 개인이 시행하는 사업의 경우이다. 후원금 또는 지자체나 정부의 재정지원이 없을 경우 사업은 중단될 수 있으며 사업이 완료된 후에도 관리가 불가능하다. 따라서 장기적으로 운영·관리가 가능하도록 하기 위해서는 재정지원이 필요하다. 조성 후에도 사람들이 편리하고 안전하게 길을 다닐 수 있도록 항상 청결히 유지해야 하며 길을 보수해 나가야 하기 때문이다.

② 가용 인력의 한계

지방에서 소규모 단위로 사업이 이루어질 경우, 전문지식을 갖춘 인력을 확보하는 데 어려움이 따른다. 지리산길의 경우는 다양한 분야의 전문가를 사업에 직접 참여시키고 상주하는 직원을 두어 지속적인 관리를 해가고 있지만, 이를 제외한 대부분의 사업은 그렇지 못하다. 다방면에 걸쳐 고려해야 할 사항과 중점을 두어 추진할 내용 등이 조성과정에서 뿐만 아니라, 길 주변 자라나는 각종 풀과 나무 등을 어떻게 관리할 것인가 등의 관리과정에서도 생겨날 수 있다. 이러한 경우, 전문가를 상주시키는 것만으로는 한계가 있으므로 전국적 차원에서 다방면의 전문가 그룹의 네트워크를 형성하여 지속적인 자문을 받는 것이 필요하다.

(2) 문제점

① 다양한 관리 주체

한 지역내의 하나의 시설임에도 불구하고 관리주체가 상이하여 통일된 관리를 기대하기 어렵다. 대표적인 예는 한강시민공원, 여의도 공원, 샛강생태공원이다. 서울

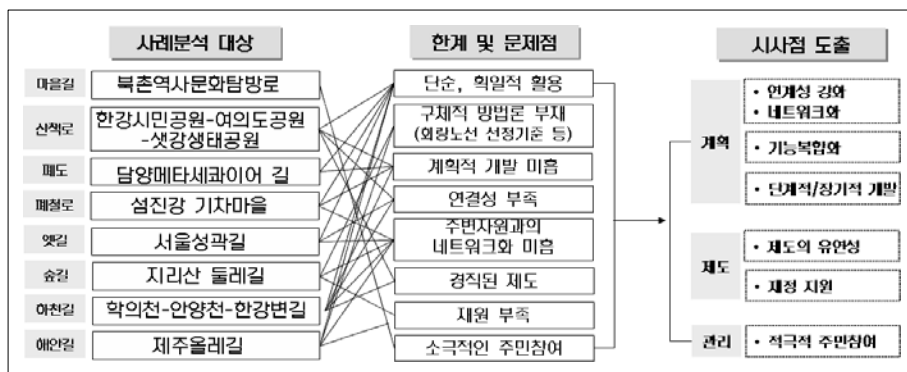
시 소속이지만 각기 다른 사업소를 두고 있어 실질적으로 독립된 관리주체이다. 공간상으로 단절되어 있으면서 관리주체 역시 단절되어 있어 이용상의 불편이 없고 안전한 원활한 연계방안을 찾는 데 어려움이 따른다.

② 적극적인 주민참여 유도 요소 부족

길 조성에서 주민과의 마찰은 다양하게 발생한다. 조성과정에서는 사유지문제 해결과정에서 갈등이 발생할 수 있으며 조성 후에는 방문객들로 인한 프라이버시 침해문제, 소음발생 등의 문제로 갈등이 발생할 소지가 높다. 이러한 갈등은 사업 규모, 위치 등을 막론하고 언제나 발생할 수 있는 문제이다. 지리산길 조성당시 마을 안으로 사람들이 들어오는 것을 원치 않는 주민들로 인해 많은 어려움을 겪었으며 올레길 조성 당시에는 사유지 문제로 인해 길을 우회해야 하는 문제가 발생했다. 또한 복촌한옥마을길의 경우, 실제 거주하는 주민들은 방문객들로 인한 프라이버시 침해 문제로 많은 민원이 제기되고 있다.

그러나 조성 및 관리과정에서 주민들의 보다 적극적인 참여를 유도했다라면 주민과의 갈등은 완화되었을 가능성이 높다. 주민반발 최소화를 위해 주민을 사업수행을 위해 반드시 필요한 중요한 주체로 인식하게끔 하는 노력이 가장 중요하다. 지리산길은 이러한 주민참여를 가장 잘 이끌어낸 사례라 할 수 있다. 노선선정과정에서부터 마을주민들과 공동 작업을 해 왔으며, 조성이 완료된 구간은 주민교육을 통해 지리산길을 찾는 이들에게 지리산길을 알리는 안내자 역할을 담당하도록 하고 있다.

〈그림 3-9〉 사례분석을 통한 시사점 도출



〈표 3-8〉 분석대상별 한계 및 문제점 종합

유형	분석대상	한계 및 문제점	
		조성과정	관리·운영
마을길	북촌 역사문화 탐방로	<ul style="list-style-type: none"> · 전통건물과 현대식 건물이 혼재 → 지속적인 정비·복원 필요 · 부동산 투자 목적으로 구입한 이 후, 사람이 살지 않고 방치 → 주변 경관저해 	<ul style="list-style-type: none"> · 주민민원 발생 - 개인 재산권 행사가 제한 - 프라이버시 침해, 소음 발생 등
산책로	한강시민공원- 여의도공원- 샛강생태공원 산책로	<ul style="list-style-type: none"> · 도로에 의한 단절 · 여의도라는 지역적 특성상 하천 으로 위요되어 네트워크로 연결 할 수 있는 많은 잠재력이 있으 나 이를 제대로 활용하고 있지 못하는 실정 	<ul style="list-style-type: none"> · 간상의 통합과 함께 관리 의 통합 필요 · 3개 사업소가 개별관리하 는데서 오는 관리의 비효 율성 문제, 통일된 공간이 라는 인식 부재
폐도	담양 메타세콰이어 가로수길	<ul style="list-style-type: none"> · 보행자와 자전거 이용자 동선 혼 재 → 안전문제 발생 우려 · 활용형태 단순. 이용자에게 일임 	<ul style="list-style-type: none"> · 입구 무질서한 주차차량 · 가건물 가게 및 노점상 정 비 필요
폐철도	섬진강 기차마을	<ul style="list-style-type: none"> · 폐철로 체험, 레일 바이크 외의 다른 활동 불가능 · 폐선부지를 따라 도보, 자전거 이용 불가능 · 단조롭고 단편적인 체험루트 	<ul style="list-style-type: none"> · 방문객 수요에 맞는 다양 한 체험프로그램 미비 · 주변 자연경관 훼손에 대 한 대책마련 미흡
옛길	서울성곽길	<ul style="list-style-type: none"> · 접근성 제고 필요 · 대중교통 등과의 연계 필요 	<ul style="list-style-type: none"> · 장기적인 서울성곽의 복원·연계 노력 필요
숲길	지리산 둘레길	<ul style="list-style-type: none"> · 선정기준 마련 미비 · 지리산 외부지역의 역사·문화 자원과의 네트워크 필요 	<ul style="list-style-type: none"> · 지속적으로 다방면에 걸친 전문가와의 네트워킹 확대 필요
하천길	학의천- 안양천- 한강변 길	<ul style="list-style-type: none"> · 장거리 구간임에도 불구하고 활용형태 단순(걷기+자전거) · 도로에 의한 단절 	<ul style="list-style-type: none"> · 보행자와 자전거 이용자의 동선 혼재 · 행정구역 경계에 따른 관리체계
해안길	제주 올레길	<ul style="list-style-type: none"> · 선정기준 마련 미비 · 환경에 미치는 영향을 최소화 하 면서 근본 취지에 맞는 길을 만 들어 나가기 위해 장기적인 안목 에서 일정한 선정기준 필요 	<ul style="list-style-type: none"> · 전문적이고 체계적인 조직 필요 · 재원확보 시급 · 관련계획과의 정합성 확보 필요

4

C · H · A · P · T · E · R · 4

건강 · 문화 · 생태회랑의 기능 및 유형구분

해외사례 검토를 바탕으로 4장에서는 건강 · 문화 · 생태회랑이 기본적으로 가져야 할 기능으로 생태계 보전, 역사 · 문화자원의 활용, 건강공간의 제공, 여가시설의 제공, 기존 노후 및 미활용 시설의 적극적인 활용을 제시하였다. 이러한 기능을 충족시켜줄 건강 · 문화 · 생태회랑의 유형을 규모, 기능, 대상지의 특성에 따라 8가지로 구분하였다. 유형은 공간적 위계, 보전가치에 따른 활용도 정도, 규모와 활용방향 연계, 기능의 융복합화를 고려하여 구분하였다.

1. 건강 · 문화 · 생태회랑의 기능정립

1) 건강 · 문화 · 생태회랑의 기능

건강 · 문화 · 생태회랑은 회랑이 입지하는 지역, 활용하는 자원의 형태, 회랑의 조성 목적 등에 따라 다양한 유형구분이 가능하다. 조성목적에 따라 유형을 구분하면, ‘생태형 회랑’, ‘건강형 회랑’, ‘역사 · 문화형 회랑’, ‘여가형 회랑’으로 구분할 수 있다.

생태형에는 숲이 있는 길, 하천과 뱃길을 주제로 한 회랑이 가능하다. 건강형은 사색과 걷기를 통한 정신적, 육체적 건강을 도모하기 위해 조성되는 회랑이다. 농촌의 전원풍경을 활용하거나, 우리 주변의 아름다운 산길 활용이 가능하다. 역사 · 문화형은 국토에 산재하는 역사 · 문화자원을 연결하여 회랑을 조성하고 이야기가 있는 길로 활용하는 것이다. 이런 유형의 회랑에서는 해설프로그램이 중요하다. 여가형 회랑은 운동, 등산, 문화활동 등 도시민에게 다양한 여가공간을 제공하는 기능을 한다. 다양한 볼거리와 즐길거리가 있는 길로 도시 주변 이용자가 많은 지역에 조성

할 수 있을 것이다.

건강·문화·생태회랑은 조성목적에 따라 기능한 활동이 다를 수 있다. 유형별 허용행위를 간단히 요약하면 다음과 같다.

- 건강·체육기능 : “자연 속에서 배움이 있는 길”
 - 자연탐방, 환경교육, 자연친화적 숙박 허용(대규모 시설물 불허)
- 역사·문화기능 : “이야기가 있는 길”
 - 주변의 다양한 역사·문화자원을 활용하고, 스토리텔링 기법을 이용한 해설프로그램 도입
 - 유형 : 옛길 복원형²⁴⁾, 폐철도 노선 및 폐도 활용형²⁵⁾, 나루터 길²⁶⁾ 등
- 생태적 기능 : “숲이 있는 길”
 - 보전 위주의 활동 허용(과학적 조사 및 연구, 일부 구간의 제한된 인원만 한하여 접근 허용)
- 여가기능 : “다양한 볼거리와 즐길 거리가 있는 길”
 - 유형 : 문화가 있는 공원²⁷⁾, Barrier Free 자전거도로²⁸⁾

2) 규모 및 목적별 기능분류

건강·문화·생태회랑은 목적에 따라 보전위주의 회랑과 활용위주의 회랑으로 구분할 수 있다. 백두대간, 국립공원 체계, DMZ 등은 국토차원에서 보전위주의 회

24) 조선시대 옛길(영남대로, 호남대로 등)을 복원하여 역참과 원, 역사문화자원을 활용하여 이야기가 있는 길을 조성한다.

25) 전국의 폐선부지 또는 활용도가 떨어지는 도로를 활용하여 자전거 및 도보용 회랑으로 활용한다.

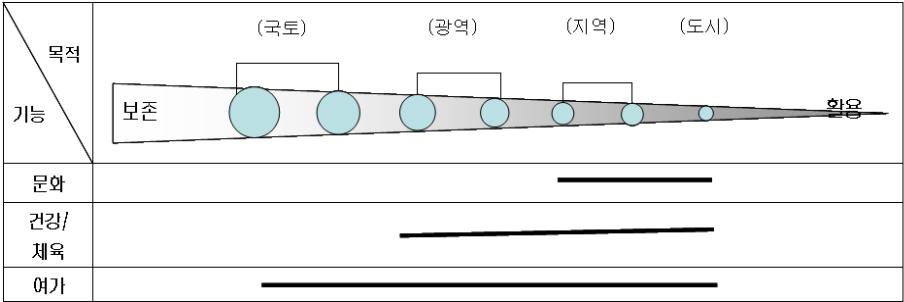
26) 하천변을 따라 옛 나루터를 연결하여 자전거, 도보, 뱃길을 복원 또는 이용하는 회랑을 의미한다.

27) 기존 공원의 휴식 및 산책위주 기능을 탈피하여 공원이 공원, 전시, 이벤트 등이 일어나는 문화공간이 되도록 조성한다.

28) 현재 자전거 도로는 많은 장애물과 자동차 위주의 교통체계로 인하여 이용률이 낮고 위험성이 상존하므로 막힘이 없는 자전거도로를 조성한다(하천부지와 하천변을 적극적으로 활용하고 기존 도시내 자전거 도로와 연결).

랑으로 조성해야 한다. 도시지역에서는 기존의 공원·녹지, 도시하천 등을 활용하여 문화활동, 건강·체육, 여가활동 등을 위한 다양한 공간으로 구성된 활용위주의 회랑을 제공해야 한다. 또한, 규모(국토, 광역, 도시주변, 도시)와 목적(보전 또는 활용)에 따라 다양한 유형의 건강·문화·생태회랑이 가능하며, 각 유형별로 특성에 맞는 다양한 기능설정이 가능하다.

〈그림 4-1〉 건강·문화·생태회랑의 위계와 기능의 관계



〈표 4-1〉 건강·문화·생태회랑 유형별 기능

규모 기능	국토(핵심)	광역	도시주변	도시내
건강·체육 기능	<ul style="list-style-type: none"> 국토순례 등 자연친화적인 탐방기능 핵심생태축의 전이 지역을 활용 	<ul style="list-style-type: none"> 도시간의 회랑의 연결을 유지하는 기능 인접 도시와의 통합적 계획 필요 	<ul style="list-style-type: none"> 자전거 이용, 탐방을 위해 지하철 등 광역 교통 거점을 연결하는 기능 	<ul style="list-style-type: none"> 공원과 공원을 연결 (Parkway System) 하천과 하천의 연결 다양한 오픈스페이스 연결
역사·문화 기능	<ul style="list-style-type: none"> 조선시대 옛길의 복원을 통한 역사문화 탐방 	<ul style="list-style-type: none"> 역사·문화적 뿌리가 동일한 지역의 문화자원을 연결 	<ul style="list-style-type: none"> 도시와 주변의 역사 문화자원을 탐방로로 연결하는 기능 	<ul style="list-style-type: none"> 문화재 및 문화시설 연결하는 기능
생태적 기능	<ul style="list-style-type: none"> 국토 생태 자원의 보전 핵심생태계의 연결과 기능의 흐름 유지 전국단위 자연보도 기능 	<ul style="list-style-type: none"> 광역생태축의 보전과 연결기능 핵심생태축과 도시생태축을 연결하는 기능 	<ul style="list-style-type: none"> 도시녹지의 보전과 도시환경기능의 유지 기후완화, 쾌적성 유지 도시의 무질서한 확장 방지 	<ul style="list-style-type: none"> 도시자원공원 등 기후완화 및 대기 오염 정화 등 녹색허파로서의 기능
여가 기능	-	<ul style="list-style-type: none"> 하천·폐도로·폐철도 활용 기존 도로·철도와 연계 	<ul style="list-style-type: none"> 도시주변의 보전가치 낮은 지역에 여가 및 운동시설 도입 	<ul style="list-style-type: none"> 휴식공간 제공 도시민에게 다양한 문화공간 제공

2. 유형구분의 기본방향

① 공간적 위계를 고려한 선정 및 구축

건강·문화·생태회랑은 공간적 위계를 고려하여 조성의 규모와 기능이 결정되어야 한다. 많은 해외 사례를 살펴보면, 회랑을 공간적 위계를 고려하여 조성하고 있다. 프랑스의 경우 전국단위의 6만5천km Grande Randonnee(GR)가 있고, 지역단위의 11만5천km의 Promenade Randonnee가 있다.

이처럼 건강·문화·생태회랑을 국토 → 광역 → 지역 → 도시차원으로 구분하고 각각의 규모와 특성에 맞게 건강·문화·생태회랑의 노선을 선정하고 구축전략을 제시하는 것이 필요하다. 또한 국토차원에서 도시차원까지 각각의 위계별로 구축된 건강·문화·생태회랑은 독립적으로 이용되는 것보다는 서로 유기적으로 연결하여 활용도를 높이는 것이 중요하다.

② 보전가치에 따라 활용 및 도입활동 결정

건강·문화·생태회랑의 대상이 되는 지역은 보전가치 측면에서 차이가 있을 수 있다. 보전가치가 높은 지역과 낮은 지역은 혼재되어 있다. 따라서, 국토 생태자원의 보전 측면에서 건강·문화·생태회랑으로 연결할 지역과 이용수요가 있고 보전가치가 낮은 지역은 적극적으로 활용하는 전략이 필요하다.

따라서, 건강·문화·생태회랑의 성격을 보전측면의 유형과 활용측면의 유형으로 구분하고, 보전측면이 강한 회랑에서 활용측면이 강한 회랑까지 스펙트럼에 따라 건강·문화·생태회랑의 유형을 구분할 수 있다. 보전가치가 높은 지역은 걷기 위주의 회랑으로 조성하고, 보전가치가 중간정도인 지역의 경우 자전거 타기 등이 허용되는 회랑으로 조성한다. 보전가치가 낮은 지역의 경우 문화시설, 체육시설, 여가시설 등을 허용하여 다양한 문화 및 여가활동이 가능하도록 한다. 즉, 대상지역의 생태적 특성에 따라 활용방향과 도입활동을 결정하는 것이 필요하다.

③ 규모와 활용방향을 연계하여 유형 구분

녹색국토의 조성을 위해서는 국토의 생태적 건강성을 유지하는 것이 필요하다. 즉, 국토의 녹색바탕은 철저히 보전하는 것이 필요하다. 백두대간, 국립공원, 해안선, DMZ 등은 국토차원에서 보전위주의 활동만을 허용하는 건강·문화·생태회랑으로 조성해야 한다. 광역차원의 건강·문화·생태회랑은 지속가능한 관광, 환경교육 등을 위주로 조성되어야 한다. 도시근교를 연결하는 지역차원의 건강·문화·생태회랑에는 자전거, 승마, 등산, 하이킹 등 다양한 탐방로를 도입해야 한다. 도시에서는 기존 공원·녹지와 하천, 도시림을 적극적으로 활용하여 다양한 문화, 건강, 체육 시설을 도입해야 한다.

④ 기능의 융복합화를 고려한 유형 구분

건강·문화·생태회랑에 대한 논의가 활발하다는 사실은 삶의 질을 중요시 하는 사회경제적인 여건변화를 반영하고 있다. 또한, 사회구성원들의 가치관, 선호와 의식도 다양화되고 있으며, 모든 선택의 기준이 사람마다 다르며, 이러한 다양성이 존중되고 있다. 건강·문화·생태회랑도 이러한 사회적 요구를 반영하여 다양한 기능을 융복합화는 것이 필요하다.

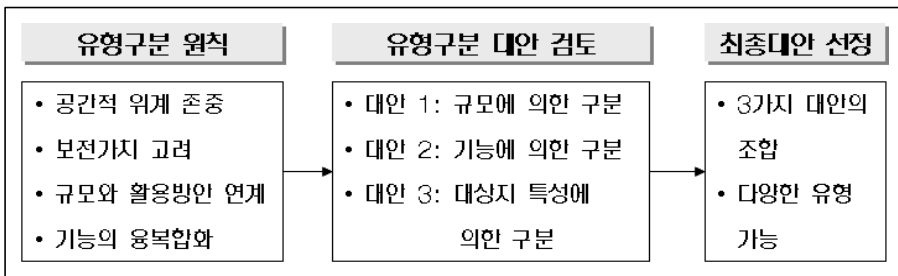
인간행태 및 생태계의 특성에 따라 건강·문화·생태회랑을 독립형(예 : 생태형, 문화형, 체육형, 여가형 등)과 복합형(문화생태형, 문화체육형 등)으로 구분할 수 있다. 건강·문화·생태회랑은 하나의 독립된 유형보다는 다양한 기능이 복합된 유형이 많을 것이며, 독립된 유형도 다른 유형과 연결하여 활용도를 높이고, 이용자에게 다양한 체험이 가능하도록 하는 것이 바람직하다.

3. 유형구분 대안 검토

건강·문화·생태회랑은 먼저 규모에 의해 구분할 수 있다. 규모는 건강·문화·생태회랑의 조성 규모이면서 동시에 회랑의 위계라고 할 수 있다. 기능에 의한 구분은 회랑에 담을 활동의 내용을 고려하여 구분하는 것이다. 정적인 활동에서부터 동적이고 시설을 필요로 하는 활동까지 다양할 것이다. 대상지 특성에 의한 구분은 대

상지가 가지고 있는 자원과 주변 여건을 고려한 구분이라고 할 수 있다. 하천, 산악, 해안, 마을, 도시 등 대상지 특성에 따라 건강·문화·생태회랑이 추구해야 할 최종 모습도 달라질 것이다. 이러한 3가지 건강·문화·생태회랑 유형구분 대안을 검토한 후 최종 유형 구분안을 제시했다.

〈그림 4-2〉 유형구분 과정



① 대안 1 : 규모에 의한 구분

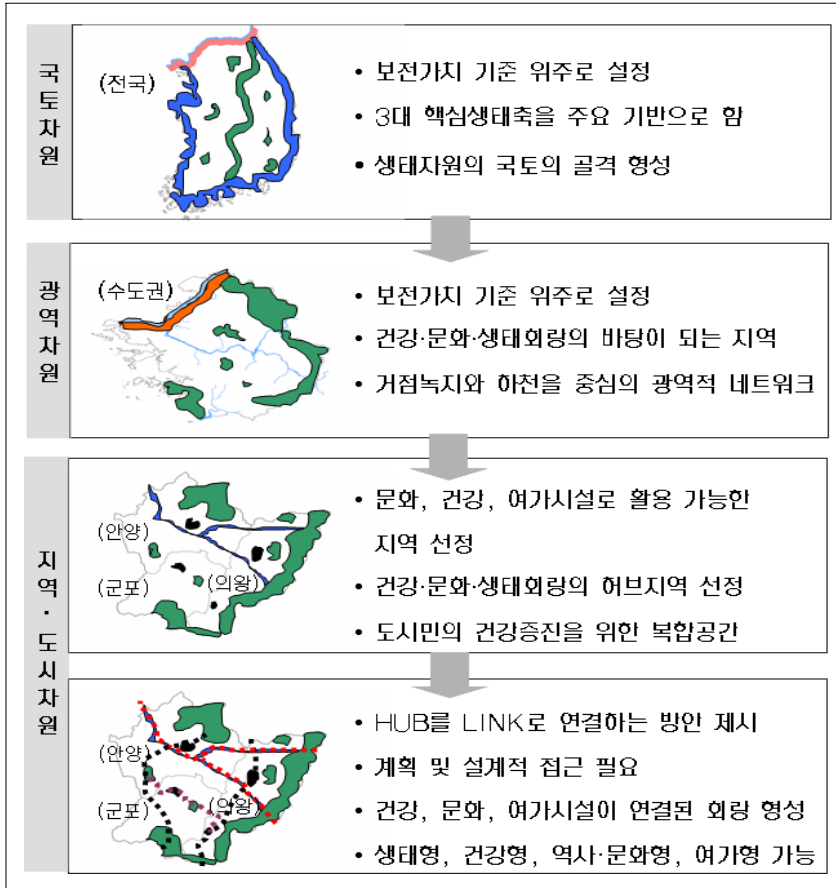
규모에 의한 구분은 국토, 광역, 지역, 도시로 구분하여 건강·문화·생태회랑을 조성하는 것이다. 국토차원은 규모가 클 뿐만 아니라 국토생태계의 건강성을 유지하는 기능을 하는 회랑이다. 즉, 녹색국토의 바탕을 이루는 골격이며, 따라서 적극적인 이용보다는 보전을 전제로 활용하는 회랑이다. 도시는 인구밀집지역으로 이용수요가 많기 때문에 보다 기존 시설을 적극적으로 활용하는 것이 필요하다. 각각의 규모 위계에 따른 건강·문화·생태회랑은 같은 위계 안에서 뿐만 아니라 다른 위계의 회랑과 연결되어 활용될 수 있다.

- 국토차원의 건강·문화·생태회랑 : 백두대간, DMZ, 동·서·남해 연안, 4대강, 국립공원 체계, 옛길 등
- 광역차원의 건강·문화·생태회랑 : 광역생태축, 4대강 이외의 국가하천, 역사문화탐방로, 하천 나루터 연결길 등
- 지역차원의 건강·문화·생태회랑 : 지방하천, 개발제한구역, 도시 주변 농촌

전원길, 옛 장터 연결길 등

- 도시차원의 건강·문화·생태회랑 : 도시공원·녹지, 도시하천, 도시 내 역사 문화탐방로, 마을길 등

〈그림 4-3〉 건강·문화·생태회랑의 규모별 특징



② 대안 2 : 기능에 의한 구분

4장 2절에서 건강·문화·생태회랑이 담아야 할 4가지 기능을 제시하였다. 기능에 의한 유형구분은 이러한 4가지 기능에 따라 건강·문화·생태회랑을 구분하는 것이다. 생태형은 산맥, 숲, 습지, 하천 등의 생태적 특성을 활용하여 걷기와 사색

위주의 환경친화적인 회랑이다. 건강형 회랑은 동적인 활동이 가능하지만, 기존 생태계의 지속가능성 범위내에서 활용하는 회랑이다. 역사·문화형 회랑은 우리 주변의 많은 문화자원을 적극적으로 활용하여 지역의 문화적 정체성을 살릴 수 있는 회랑이다. 여가형 회랑은 회랑 주변에 많은 문화, 체육, 여가시설을 배치하여 도시민의 여가수요에 보다 적극적으로 대응하는 회랑이다.

- 생태형 회랑 : 산맥, 숲, 습지, 하천 등을 활용하고 시설보다는 걷기와 관찰위주의 활동이 허용되는 회랑
- 건강형 회랑 : 등산, 체험활동이 가능한 회랑으로 생태자원의 지속가능한 이용을 허용한 회랑
- 역사·문화형 회랑 : 지역의 역사·문화자원을 활용하여 회랑을 조성하고 스토리텔링을 접목한 이야기가 있는 회랑
- 여가형 회랑 : 단편적으로 존재하는 도시내 공원·녹지, 도시내 마을길, 하천, 기존 자전거 도로 등을 연결하고 주변 문화시설과 연계 활용하는 회랑

③ 대안 3 : 대상지 특성에 의한 구분

대상지 특성에 의한 구분은 건강·문화·생태회랑의 개념과 기능을 고려하여 현재 활용가능한 대상을 선별한 후, 대상의 특성에 따라 유형을 구분하는 대안이다. 자연자원 활용형은 기존 자연자원을 최대한 활용하면서 최소한의 시설만을 설치하는 경우이다. 기존 시설 활용형은 기존 시설의 기능이 쇠퇴하거나 새로운 시설이 설치되어 활용도가 떨어진 시설을 회랑으로 활용하는 경우이다. 역사자원 활용형을 조상들은 많이 활용하였지만, 현대화·도시화되면서 그 가치를 간과한 시설을 다시 복원하여 이용하는 경우이다.

- 자연자원 활용형 : 숲길, 등산로, 산책로 등
- 기존 시설 활용형 : 폐도 이용형, 폐철도 이용형
- 역사자원 활용형 : 옛길, 올레 등

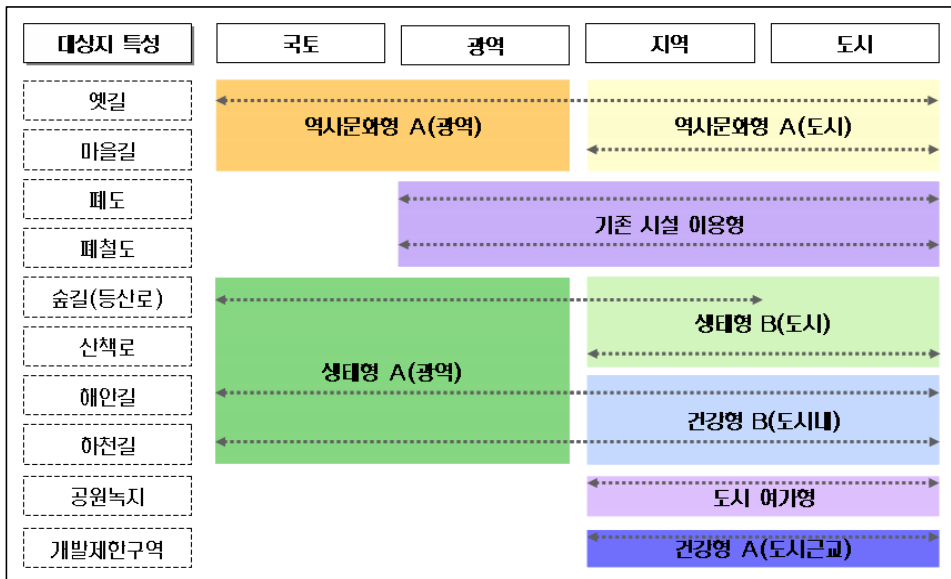
4. 최종대안 선정

1) 최종대안

건강·문화·생태회랑의 유형별 최종대안은 활용가능한 자원으로 옛길, 마을길, 폐도, 폐철도, 숲길(등산로), 산책로, 해안길, 하천길, 개발제한구역 등을 선정하였다. 각 활용대상의 특성을 고려하여 국토, 광역, 지역, 도시규모에서 분포가능한 범위를 검토한 결과는 <그림 4-4>와 같다.

분포가능한 범위와 대상지의 특성을 고려하여, 8가지 유형의 건강·문화·생태회랑을 제안하였다. 규모는 광역적인 회랑과 도시 및 주변지역에 조성되어 도시민의 여가수요에 대응하는 유형으로 구분하였다. 다만, 폐도와 폐철도를 활용하는 기존 시설이용형은 국토차원에서 활용할 수 있는 사례가 많지 않기 때문에 광역에서 도시까지 전체를 하나의 유형으로 구분하였다.

<그림 4-4> 건강·문화·생태회랑 유형구분 최종대안



개발제한구역은 대부분 도시와 도시근교에 걸쳐 분포하며 건강·문화·생태회
 랑으로 적극 활용하기 위해서 별도의 유형으로 구분하였다. 개발제한구역을 활용하
 는 도시근교 건강형은 도시를 환상으로 연결하는 회랑이면서 동시에 도시내 회랑과
 연결되는 구조를 가질 것이다.

각 유형별 대표적인 건강·문화·생태회랑으로 활용될 수 있는 자원은 <표 4-2>
 와 같다. 이외에도 다양한 자원이 발굴될 수 있으며, 유형별 구축전략은 5장에서 제
 시하려 한다.

<표 4-2> 건강·문화·생태회랑의 활용유형(예시)

대상지 특성	국토	지역	도시	마을
옛길	영남대로 삼남대로	영남대로 삼남대로 제주올레	영남대로 삼남대로 제주올레	제주 올레 서울 북촌길 종로 피맛길
폐도		폐 고속도로 폐 국도		장터가는 길
폐철도		전라선 문경선	전라선 문경선	
하천	4대강 길	국가하천	지방하천	도시하천
해안	해안 경관길	해안 경관길 제주 올레	해안 경관길 제주 올레	제주 올레 (마을 골목길)
숲길(등산로)	백두대간 마루금길 국립공원	정맥 길 지리산 둘레길		
산책길		제주 올레 (오름)		

2) 유형별 특성

건강·문화·생태회랑 최종 유형구분 대안으로 생태형, 건강형, 역사·문화형, 여
 가형 등 4가지 유형을 제시하였다. 각 유형별 특성을 검토한 결과는 <표 4-3>과 같
 다.

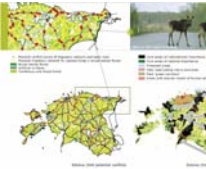

생태형 건강·문화·생태회랑은 녹색국토의 골격을 형성하는 것에서부터 광역단위의 거점녹지의 연결, 도시 주변지역에서 환경친화적인 여가공간의 제공, 도시녹지축의 형성까지 다양한 기능을 할 것이다.

건강형 건강·문화·생태회랑은 걷기 및 자전거 문화 확산에 대응하여 국토차원의 다양한 주제를 가진 탐방로에서부터 도시민의 일상적인 운동 및 휴식공간으로 활용되는 회랑까지 여러 유형이 가능할 것이다.

역사·문화형 건강·문화·생태회랑은 선조들이 활용한 옛길에서부터 선조들의 흔적이 남아있는 많은 역사·문화유산을 활용하는 회랑이다. 이러한 자원은 우리 주변에 많이 존재하지만 잠재력이 사장된 경우가 많다. 이들을 적극적으로 활용해야 하며, 각 자원을 물리적으로 연결해야 할뿐만 아니라 스토리로 연결하는 작업도 필요하다.

여가형 건강·문화·생태회랑은 보전가치가 낮은 지역에 시민의 문화적 욕구, 여가수요를 적극 충족시켜 주기 위한 회랑이다. 여가공간으로서 뿐만 아니라 인공적인 문화시설의 도입도 가능한 회랑이다.

〈표 4-3〉 건강·문화·생태회랑 유형별 특징

규모 유형	국토(핵심)	광역	지역(도시주변)	도시내
생태형	<ul style="list-style-type: none"> 국토의 골격 형성 	<ul style="list-style-type: none"> 거점녹지의 연결 	<ul style="list-style-type: none"> 자연친화형 여가 공간 제공 	<ul style="list-style-type: none"> 도시 내 녹지축 형성 
건강형	<ul style="list-style-type: none"> 국토차원의 주제를 가진 다양한 탐방공간 	<ul style="list-style-type: none"> 국토차원 탐방공간을 지역별 특성을 살려 구체화 	<ul style="list-style-type: none"> 하천·산림, 도로변 활용한 도시민의 교외활동 증진 	<ul style="list-style-type: none"> 일상적인 운동 및 휴식을 위한 선적인 공간 제공 
역사·문화형	<ul style="list-style-type: none"> 국가차원의 옛 도로, 뱃길, 통신로 등 복원 	<ul style="list-style-type: none"> 지역 역사·문화자원을 주제로 이야기가 있는 길 조성 	<ul style="list-style-type: none"> 도시와 주변의 역사문화자원을 탐방로 연결 	<ul style="list-style-type: none"> 문화재 및 문화시설을 연결하는 기능 
여기형	<ul style="list-style-type: none"> 쾌적한 농촌지역 환경을 여가공간으로 활용 	<ul style="list-style-type: none"> 도시간 연결하는 인공하천 구간운동·여가공간화 	<ul style="list-style-type: none"> 도시주변 보전가치 낮은 지역에 여가·운동시설 도입 	<ul style="list-style-type: none"> 문화적 욕구를 충족 위해 적극적으로 이용되는 공간 

5

C · H · A · P · T · E · R · 5

사례분석을 통한 건강·문화·생태 회랑의 구축모형 작성

5장에서는 4장에서 구분한 유형을 사례대상지에 적용해 보았다. 국토차원에서는 옛길, 하천길, 해안길, 백두대간 등 녹색국토의 골격이 되는 길을 제안하였다. 광역차원에서는 보전가치가 높아 생태적 기반이 되는 지역을 선정하여 보전위주의 기능을 부여하였다. 지역 및 도시차원에서는 접근성, 이용인구 등 활용측면에서 건강·문화·생태회랑의 거점(HUB)을 선정하고, 각 허브를 연결하기 위해 주변의 다양한 자원을 연결하는 노선(LINK)을 계획·설계적인 방법으로 선정하였다. 선정된 건강·문화·생태회랑 유형별 조성방안을 설계개념, 조성방안, 활용방안으로 구분하여 제시하였다.

1. 구축의 기본방향 및 작성과정

1) 건강·문화·생태회랑 구축 기본방향

(1) 생태적 가치가 높은 핵심생태축은 보전을 원칙으로 함

건강·문화·생태회랑은 생태계의 보전, 국민건강 증진에 기여, 여가 및 운동 공간, 역사·문화자원의 활용 등 다양한 기능을 갖는다. DMZ, 백두대간, 연안지역 등 핵심생태축은 국토건강성 유지에 가장 중요한 지역이므로 보전위주의 건강·문화·생태회랑으로 조성되어야 한다.

생태적으로 중요한 지역을 보전하여 녹색국토의 기반을 형성한 후에 다양한 주제를 가진 건강·문화·생태회랑과 연계하여 활용하는 것이 바람직하다. 이러한 전략을 통해 국토의 건강성도 확보하고, 건강·문화·생태회랑의 활용을 통해 국민의 건강도 증진시킬 수 있다.

(2) 해외사례 및 국내 여건분석, 전문가 자문을 통한 건강·문화·생태회랑의 기능과 도입시설 도출

먼저 해외사례 및 국내 여건분석, 전문가 자문을 통해 건강·문화·생태회랑의 기능을 정립하였다. 건강·문화·생태회랑의 주요한 기능으로 생태계 보전, 국민의 건강증진, 여가자원으로서 역사·문화유산의 활용, 국민의 건전한 여가공간 제공 등 4가지를 제시하였다. 지역의 특성에 따라 생태계 보전과 건강, 문화, 여가, 체육 등 다양한 기능을 선택적으로 도입할 수 있을 것이다.

회랑내 또는 주변지역 도입시설은 보전형 회랑에서는 시설의 도입을 원칙적으로 제한되며, 이용형 회랑에서는 적극적인 시설 도입이 가능하다. 이처럼 조성하고자 하는 건강·문화·생태회랑의 유형과 성격에 따라 도입기능과 도입시설을 결정하는 것이 고려되어야 한다.

(3) 도시 및 도시주변의 경우 이용수요를 고려하여 적극적으로 시설을 도입하고 기존 시설과 연계

도시화의 진전과 함께 도시인구는 급속히 늘어나고 있지만, 도시내 또는 주변 지역에 여가공간은 부족한 실정이다. 따라서 건강·문화·생태회랑의 조성을 통해 쉽게 접근할 수 있고, 다양한 체험을 할 수 있는 공간을 제공해야 한다. 이를 위해서는 기존 도시계획시설로 결정된 공간과 새로 조성되는 건강·문화·생태회랑을 통합하여 활용하는 전략 마련이 필요하다.

즉, 기존 도시계획시설(공원, 녹지, 광장, 하천, 보행자도로 등)과 건강·문화·생태회랑을 물리적으로 연결하고, 통합 이용 프로그램을 개발하는 것이 필요하다. 각 시설의 개별 프로그램과 함께 연계 이용할 수 있는 프로그램을 개발해야 한다. 해설 프로그램을 제공하고, 가이드 북을 배포하여 개인 또는 단체로 이용할 수 있도록 해야 한다. 이야기가 풍부한 회랑의 조성을 위해 기존의 문화재 및 문화시설과의 연계도 필요하다.

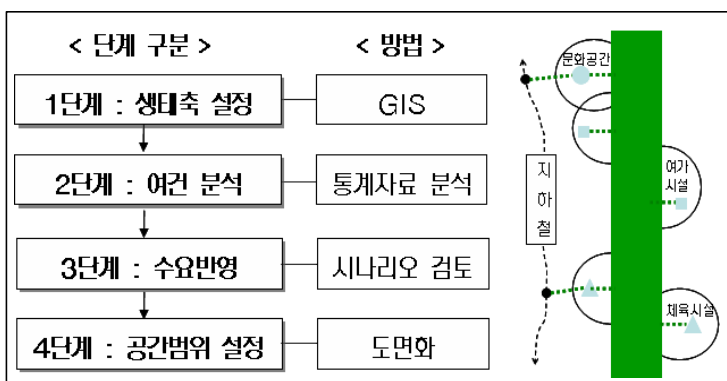
(4) 공간적 위계별 및 단계별 구축

건강·문화·생태회랑은 전국단위로 조성되어 장기간 이용할 수 있는 회랑과 도시 내에 소규모로 조성되어 일상적으로 이용할 수 있는 회랑이 필요하다. 전국 단위의 건강·문화·생태회랑은 생태계 건강성을 유지하는 차원에서 걷기 위주의 회랑으로 조성하고, 도시 주변에 조성되는 건강·문화·생태회랑에는 다양한 문화 및 여가시설을 도입할 필요가 있다. 전국단위의 회랑은 장기간의 이용에 맞추어 설계하고, 도시 근교의 회랑은 일상적인 이용에 맞게 설계하는 것이 바람직하다.

2) 건강·문화·생태회랑 구축과정

건강·문화·생태회랑은 국토차원, 대도시권을 중심으로 한 광역적 차원, 중소도시를 중심으로 한 지역적 차원, 도시내 등 유형별로 선정기준을 바탕으로 노선을 선정할 수 있다. 본 연구에서는 수도권을 사례로 단계별로 건강·문화·생태회랑의 선정과정을 제시하였다. 먼저 GIS 분석을 통해 생태축 위주의 보전할 지역을 선정하였다. 두 번째로 통계자료를 중심으로 활용가능한 자원을 파악하는 과정을 거쳤다. 세 번째로 주변 이용수요를 고려하여 구축에 대한 시나리오와 계획방향을 작성하였다. 네 번째로 건강·문화·생태회랑 유형별로 설계개념을 정하고 최종적인 노선을 도면화 하였다.

〈그림 5-1〉 공간범위 설정 단계



<건강·문화·생태회랑 공간범위 설정 4단계>

- 1단계: GIS 분석을 통한 생태축 선정(보전가치 위주의 주요한 생태적 기준 활용)
- 2단계: 활용측면에서 이용가능한 지역의 도출을 위해 통계자료를 활용한 여건분석
- 3단계: 스토리 텔링, 지역의 여건, 자원분포 등을 고려하여 시나리오를 작성하고 계획 및 설계 기법에 의한 노선 선정
- 4단계: 전체 구축 건강·문화·생태회랑방안 제시 / 생태축과 연계 방안, 기존 시설 및 교통 결절점과 연결방안

앞서 설명한 4단계를 거쳐 강·문화·생태회랑의 공간범위를 설정한 뒤, 활용가능 정도에 따라 보전 위주 또는 이용위주로 활용할 지역을 선정하는 과정을 거쳤다. 그 첫 번째는 최종적인 건강·문화·생태회랑의 구축을 위해 국토차원에서 보전위주의 광역적 회랑을 우선적으로 선정하는 단계이다. 본 연구에서는 수도권을 사례로 광역차원의 선정과정과 결과를 제시하였다. 다른 광역권 결과와 통합될 경우 전국단위의 국토차원의 건강·문화·생태회랑의 구축이 완성될 수 있다. 두 번째 과정은 활용위주의 건강·문화·생태회랑으로 가능한 지역을 선정하는 과정이다. 활용도가 가장 높은 지역은 건강·문화·생태회랑의 허브가 되는 지역으로 다양한 문화, 건강, 여가시설의 설치가 가능한 지역이다. 세 번째는 보전공간과 활용공간을 회랑으로 연결하는 작업이다. 이 작업에서는 과학적 분석보다는 계획적·설계적 접근을 통해 노선을 선정하였다. 설계주제를 가지고 활용한 가능한 자원을 탐색한 후 스토리 텔링이 가능한 지역을 연결하는 과정을 거쳤다.

<건강·문화·생태회랑 구축 과정>

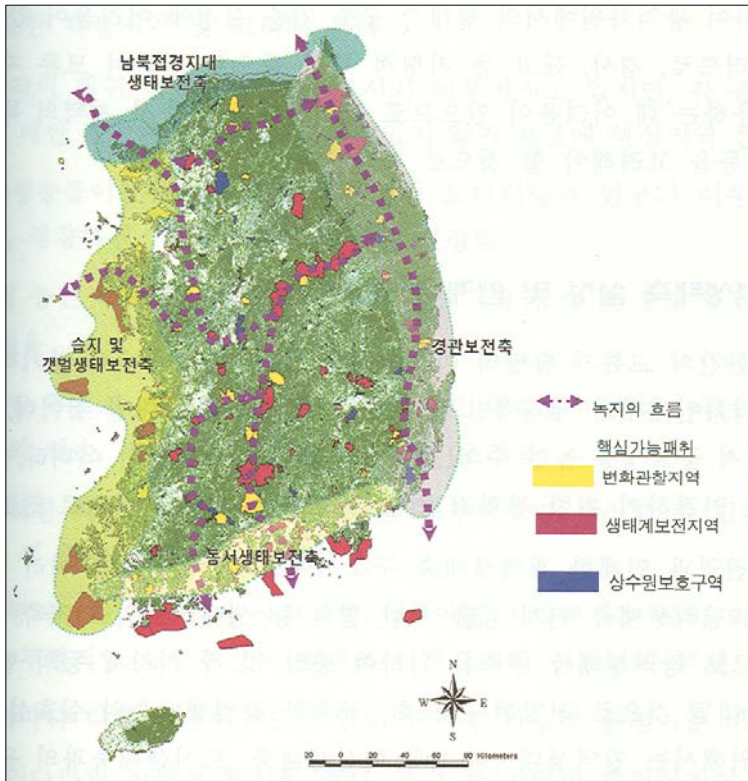
- 첫째 : 국토차원의 건강·문화·생태회랑 선정
 - 회랑의 바탕이 되는 지역으로 보전가치 위주로 선정
- 둘째 : 문화, 건강, 여가시설 활용이 가능한 지역 선정
 - 문화, 건강, 여가 등 복합공간의 허브가 되는 지역 선정
- 셋째 : 보전공간 및 허브(활용공간)의 연결방안 제시
 - 계획 및 설계적 접근을 통한 건강·문화·생태회랑 완성

2. 사례대상지 적용

1) 국토차원의 건강·문화·생태회랑 선정

기존의 새산맥 지도, 핵심생태축, 광역생태축 구축 사례 검토하여 국토차원의 건강·문화·생태회랑 선정기준에 의한 회랑을 선정하였다. 또한, 옛길에 대한 기존 문헌자료를 참고하여 옛길을 활용한 국토차원의 회랑을 제시하였다. 하천을 활용한 회랑은 4대강을 국토차원에서 활용 가능한 대상으로 선정하였다.

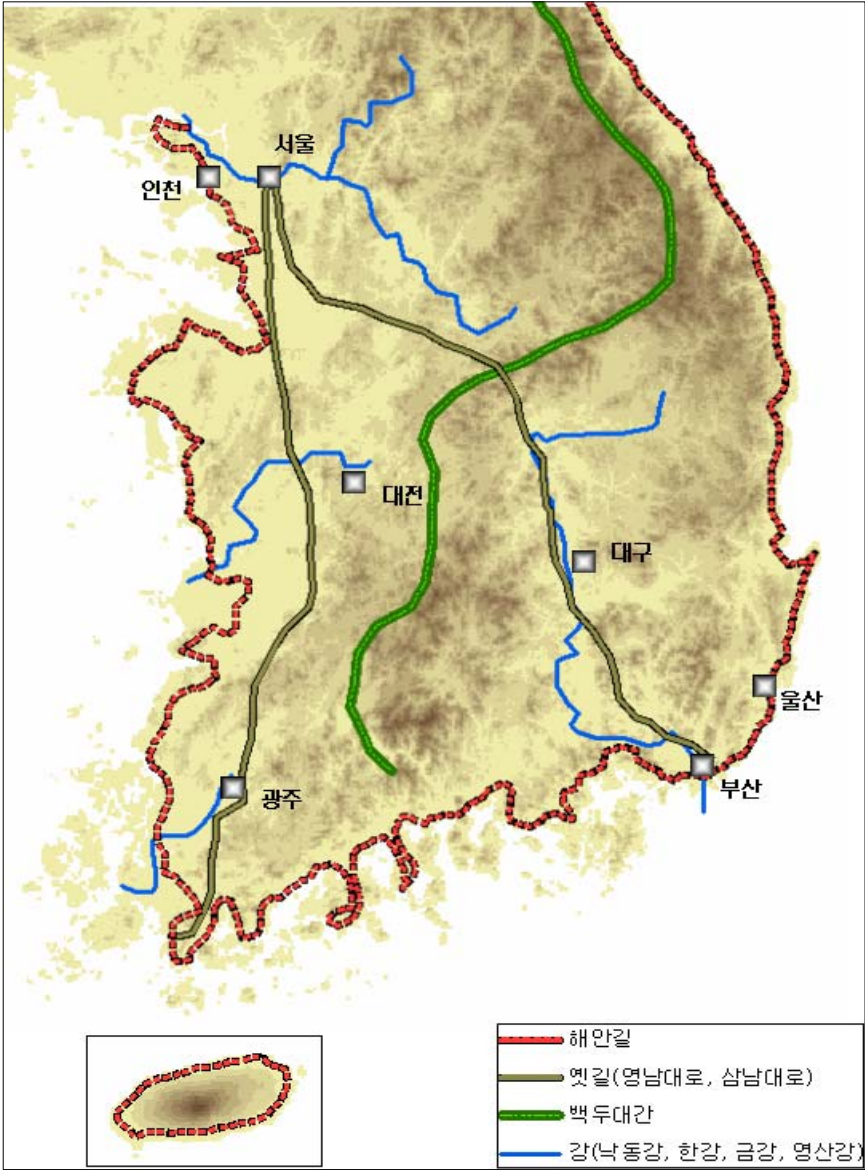
〈그림 5-2〉 국토차원의 건강·문화·생태회랑(예시)



국토차원에서 건강·문화·생태회랑에 포함되어야 할 지역으로 백두대간, 옛길, 4대강과 하천변 지역, 연안축 등을 제시하였다. 국토차원에서의 건강·문화·생태

회랑은 시설의 도입보다는 국토의 건강성 확보를 위한 기반시설 개념으로 설정하였다. 국토차원의 건강·문화·생태회랑은 향후 국토계획 수립시 녹색국토의 골격으로 활용 가능할 것이다.

〈그림 5-3〉 국토차원의 건강·문화·생태회랑(예시): 전국



2) 광역차원의 건강·문화·생태회랑 선정

광역차원의 건강·문화·생태회랑 선정기준은 <표5-1>과 같다. 선정기준은 기존 연구검토와 전문가자문을 통하여 결정하였다. 법정보호지역 등 국가적으로 보전해야 할 필요성이 높은 지역을 반드시 포함하기 위해 절대적 기준으로 정하고, 지역적 특성을 반영하기 위한 상대적 기준을 선정하였다.

〈표 5-1〉 절대적 기준 적용 항목 및 기준

구분	항목	보전가치평가 기준	관리지역
산림축	환경·생태적 기준	생태자연도	· 1등급
	지형적 기준	정맥	· 1차 계류유역
	법제적 기준	법정보호지역	· 백두대간보호지역, 생태·경관보호지역, 자연공원(국립, 도립, 군립공원), 야생동·식물보호구역, 야생동·식물특별구역, 산림유전자원보호림, 천연기념물보호구역, 보전임지(공익용산지)
			· DMZ 군사분계선 상하 2km이하
			· 민통지역(통제보호구역)
하천축	환경·생태적 기준	하천	· 국가하천, 지방1급하천
			· 국가하천 수변좌우 500m · 지방1급하천 수변좌우 250m
		습지	· 습지(토지피복도상의 습지, 갯벌)
	법제적 기준	법정보호지역	· 습지보호구역, 수변구역
야생동물축	환경·생태적 기준	주요종 발견지역	· 포유류 : 중대형 포유류, 희귀종 및 멸종위기종 발견지점 반경 500m · 조류 : 희귀종 및 멸종위기종 발견지점 반경 500m

〈표 5-2〉 상대적 기준 적용 항목 및 기준

구분		항목	보전가치평가 기준	점수
산림축	환경·생태적 기준	생태자연도	· 1등급과 인접한 2등급 지역	2
			· 그 외 2등급 지역	1
		임상도	· 5, 6 영급	2
			· 3, 4 영급	1
	지형적 기준	표고도	· 300m 이상	2
			· 200m 이상	1
		경사도	· 20° 이상	2
			· 15~20°	1
계		-	-	8(최고점수)

광역차원의 건강·문화·생태회랑으로 활용 가능한 지역 중 생태형은 핵심지역과 완충지역으로 나누었다. 핵심지역은 절대적 기준에 포함되는 지역과 상대적 기준에 의한 5점 이상인 지역을 포함시켰다. 완충지역은 상대적 기준에 의해 4점 이하로 선정된 지역을 포함하였다.

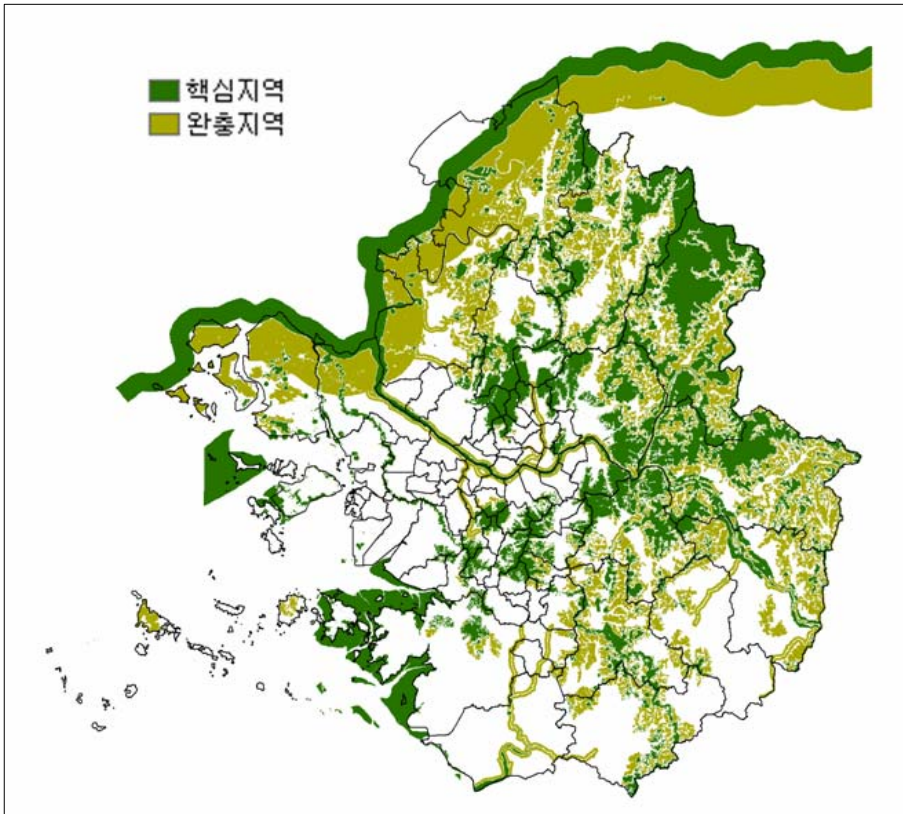
핵심지역은 보전가치가 매우 높은 지역으로 이용에 엄격한 제한이 있는 건강·문화·생태회랑으로 조성해야 한다. 또한 완충지역은 보전가치가 상대적으로 낮지만, 걷기 또는 환경교육 등 정적인 활동이 허용되는 회랑으로 조성되는 것이 바람직하다. <그림 5-4>는 수도권을 대상으로 광역차원의 건강·문화·생태회랑을 예시적으로 제시한 것이다. 다른 광역권의 분석결과를 통합할 경우 전국단위의 건강·문화·생태회랑 구축이 가능할 것이다.

국토차원의 건강·문화·생태회랑에는 광역단위의 회랑과 국토 건강성 유지 차원에서 보전할 백두대간, 해안형 회랑, 옛길, 4대강을 포함하여 구축하는 것이 필요하다.

〈표 5-3〉 상대적 기준 적용 항목 및 기준

구분	건강·문화·생태회랑의 구분
5 ~ 8 점	핵심지역
1 ~ 4 점	완충지역

〈그림 5-4〉 광역차원의 건강·문화·생태회랑(예시): 수도권



3) 지역 및 도시차원의 건강·문화·생태회랑 선정

지역 및 도시차원의 건강·문화·생태회랑 선정은 광역차원에서 선정된 보전위주의 생태계를 기반으로 다목적으로 활용 가능한 지역을 찾기 위함이다. 따라서, 이용편리성, 문화적 요소, 이용수요 등을 고려하여 건강·문화·생태회랑의 노선을 선정하였다.

선정기준으로 이용의 편리성 측면의 기준으로 접근성(간선도로, 지하철역 등), 기존 시설과의 연계성(기존 공원시설, 자전거도로 등)을 선정하였다. 문화적 요소측면의 기준으로 문화유산(옛길, 문화적 요소)과의 인접성, 문화요소의 연결성을 선정하

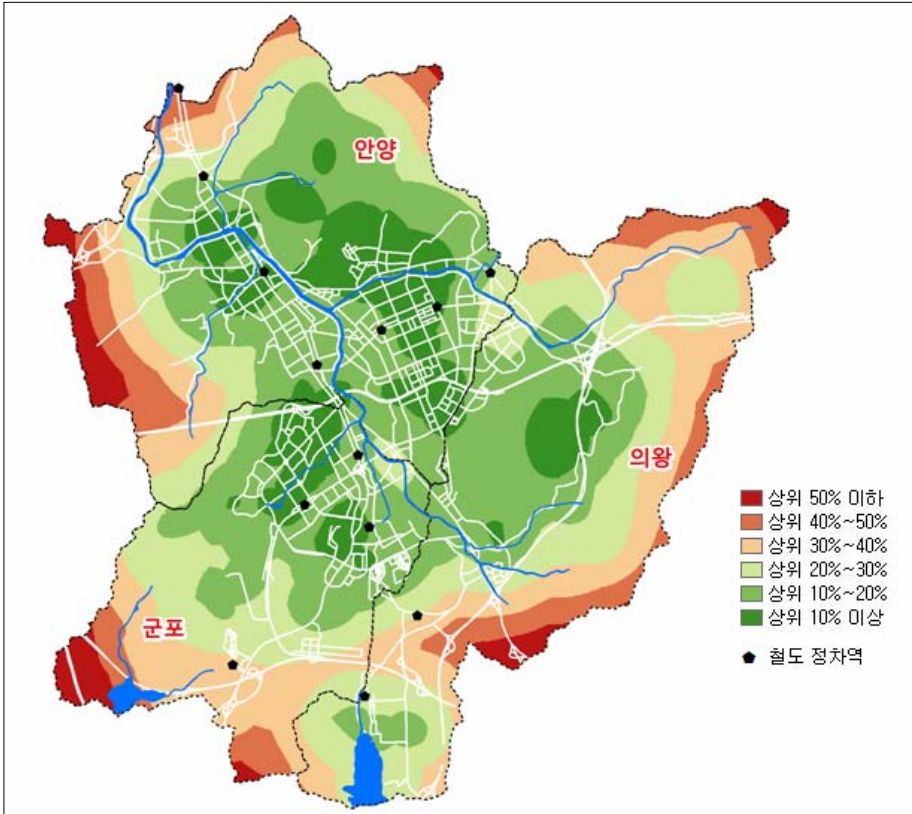
였다. 이용수요 측면의 기준으로 배후도시의 인구 및 거리를 활용하였다. 기타 경관 요소로 지역별 우수경관과의 거리 랜드마크 등을 고려하였다.

〈표 5-4〉 지역적 회랑의 선정기준

구분	항목	평 가 기 준
이용의 편리성	접근성	· 간선도로와의 거리
		· 지하철역과의 거리
	기존 시설과의 연계성	· 기존 공원녹지와의 거리
		· 기존 자전거도로와의 거리
문화적 요소	기존 문화유산과의 거리	· 문화재와의 거리
		· 문화시설과의 거리
	문화적 요소의 연결요소	· 옛길과의 거리
		· 폐도 또는 폐선 부지
이용 수요	인구 및 거리	· 배후도시의 인구 및 거리
	문화, 여가 수요	· 문화, 여가 모임 수
경관요소	지역별 우수경관	· 도시별로 지정된 8경과의 거리
	주요 자연경관 랜드마크	· 지역민에 인지도가 높은 경관요소

평가기준에 의해 상위 10% 이상으로 평가받은 지역을 지역 및 도시차원의 건강·문화·생태회랑 허브지역으로 선정하였다. 허브가 되는 지역은 접근성이 좋거나 문화유산이 많은 지역이면서 동시에 인구가 집중된 지역으로 건강·문화·생태회랑에 대한 수요가 많은 지역이라고 할 수 있다. 건강·문화·생태회랑의 허브가 되는 지역에 다양한 건강, 문화, 여가시설을 배치하여, 건강·문화·생태회랑의 이용자의 출발점 및 종착점으로 활용할 수 있을 것이다. 이를 위해 허브가 되는 지역은 대중교통 시설과 연계하여 개발할 수 있으며 대중교통과 자전거 환승을 위한 시설의 설치도 필요할 것이다.

〈그림 5-5〉 지역 및 도시차원의 건강·문화·생태회랑 선정(예시): 안양·의왕·군포

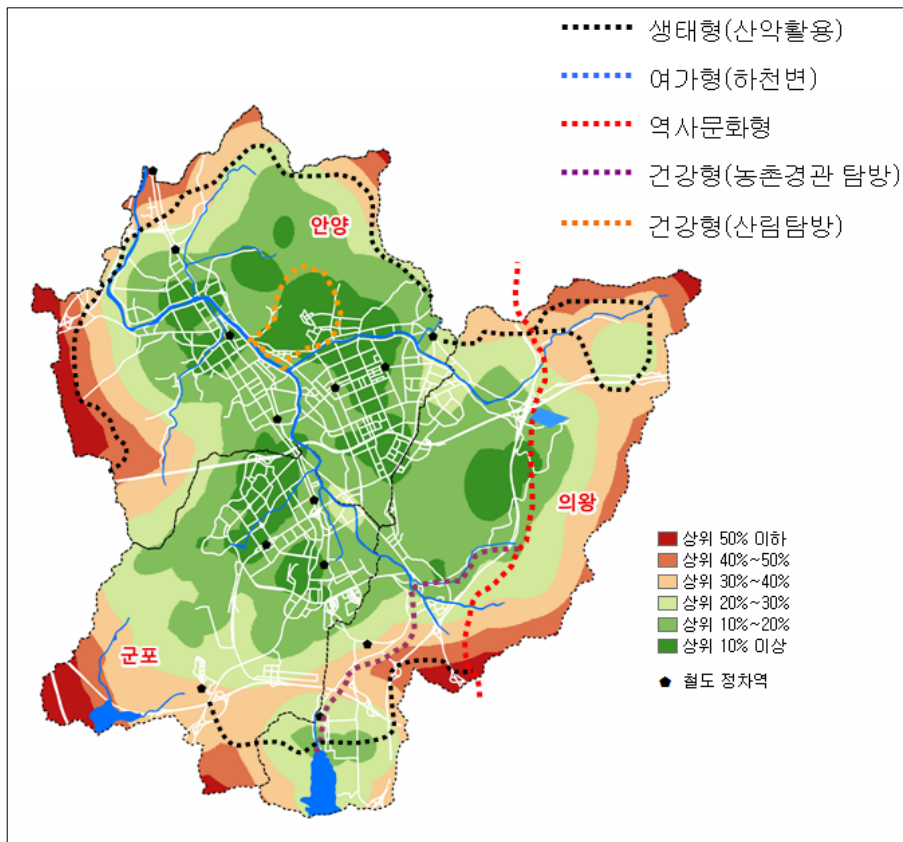


4) 최종 건강·문화·생태회랑 구축방안

최종적으로 지역 및 도시차원에서 제시한 건강·문화·생태회랑(<그림 5-5>)을 바탕으로 계획적·설계적 접근에 의해 거점(Hub)을 연결하는 노선(Link)을 결정하였다. 이를 회랑의 기능별로 살펴보면, 첫째, 생태형은 주로 관악산, 수리산, 청계산을 활용하여 등산 및 걷기 위주의 행태가 일어날 수 있는 건강·문화·생태회랑을 제안하였다. 둘째, 역사·문화형은 경상도와 전라도에서 한양으로 입성하기 위해 조성된 옛길을 따라 조성하는 것을 제안하였다. 셋째, 건강형은 의왕시 지역의 농촌경

관을 감상하면서 사색할 수 있는 길과 도시 주변 산림을 산책할 수 있는 회랑을 제안하였다. 넷째, 여가형은 학의천 - 안양천 - 한강을 연결하는 하천변 회랑을 제안하였다. 각 회랑은 대주교통에서의 접근을 고려하여 설정하였고 각 유형의 회랑을 최대한 연결할 수 있도록 계획하였다.

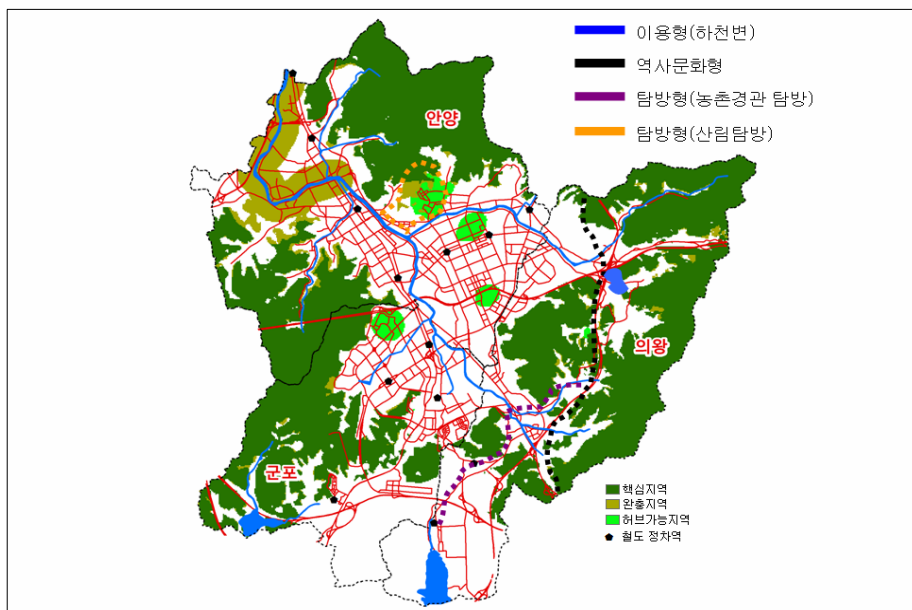
〈그림 5-6〉 최종 건강·문화·생태회랑 구축방안(예시)



최종 건강·문화·생태회랑의 노선 선정과정에서 몇 가지 사항을 고려하였다. 첫째, 이용자의 안전성과 자연환경의 훼손을 고려하여 경사가 높거나 표고가 높은 지역은 회피하였다. 둘째, 이용자의 안전성을 위해 도로와의 교차 또는 위험시설이 있는 지역도 우회하였다. 셋째, 건강·문화·생태회랑의 길이가 길 경우에는 쉼터가

필요하다. 쉼터로서의 가능성이 있는 지역은 기존 취락, 마을 정자목, 역사적 장소, 마을회관 등이 될 수 있다. 또한 각 지역에 산재하는 공공시설의 경우 화장실을 개방하여 건강·문화·생태회랑 이용자의 편의시설로 제공하는 방안을 고려하였다.

〈그림 5-7〉 최종 건강·문화·생태회랑 구축방안(예시)



3. 건강·문화·생태회랑 유형별 구축방향

1) 생태형 A : 광역 생태형 회랑

(1) 설계개념 : 생태계 보전 + 걷기와 자전거 문화 정착에 기여

광역단위의 건강·문화·생태회랑은 기본적으로 생태계가 우수한 지역에 조성되므로 생태계를 보전하는 것을 전제로 최소한의 이용을 원칙으로 한다. 따라서 이용 가능한 활동은 사색활동을 중심으로 한 환경친화적인 활동으로 제한한다. 단, 소규

모 그룹의 환경교육 및 환경 체험활동은 허용된다.

(2) 구축방안(예시)

활용대상 또는 이용유형에 따라 숲길, 사색의 길, 나루터길, 해변길 등의 구축이 가능하다. 숲길은 기존 산림을 최대한 이용하면서 두 사람이 교행할 수 있는 정도의 최소한의 폭만 확보한다. 인위적인 시설은 최대한 배제하며, 편의시설은 기존 시설을 최대한 활용한다.

사색의 길은 우리나라의 일상적인 경관(ordinary landscape)을 주제로 한 길이다. 지리산 둘레길이 좋은 사례이며, 우수한 경관지역도 포함할 수 있지만 일상적이고 편안한 경관을 감상하고 산책하는 느낌의 미학을 실천할 수 있는 회랑이다. 최소한의 안내 표지판만을 설치하고 대규모 집단적 걷기보다는 소규모 또는 개인 단위의 걷기와 체험을 권장한다.

4대강에는 대부분 뱃길이 있었고, 주요 지점마다 나루터가 있었다. 현재는 여러 인공시설과 다른 교통시설의 발달로 사라졌다. 하천변을 따라 조성되는 나루터길은 이러한 옛 나루터를 복원하고 하천변을 따라 걷기와 자전거 길을 조성하는 것이다. 우리나라의 해안 대부분은 아름다운 경승지이다. 우리나라에도 많은 관광지와 해수욕장이 존재하지만 지금까지는 난개발이 일어난 지역이기도 하다. 해안경관을 보전하면서 해변을 따라 조성되는 회랑은 가장 아름다운 회랑이 될 수 있다.

(3) 활용방안

광역 생태형 회랑은 대상지의 생태적 가치를 최대한 보전하면서 회랑을 조성하고 이용하는 전략이 필요하다. 대상지 대부분이 접근성이 낮고 대중적으로 알려지지 않은 지역이지만, 필요한 경우 이용객을 제한하는 등 이용자 관리도 필요할 것이다. 광역단위의 건강·문화·생태회랑은 녹색국토의 골격을 형성할 수 있도록 국토계획에 반영하여 사업을 추진하는 것이 필요하다.

〈사진 5-1〉 광역 생태형 회랑 예시



▷ 낙동강 중류의 회룡포 전경으로 강변을 따라 회랑이 자연스럽게 형성되었다음



▷ 제주도 대평포구에서 화순으로 연결된 바닷가 길로 도로가 발달하기 전에는 주민이 많이 이용한 길이다.

2) 생태형 B : 도시 생태형 회랑

(1) 설계개념 : 도시근교의 자연환경보전 + 소극적 이용

도시단위의 건강·문화·생태회랑은 도시근교의 생태계가 우수한 지역에 조성되며 소극적 이용이 허용되는 지역이다. 도시자연공원구역이나 도시 주변의 보호지역이 해당된다. 이용 가능한 활동은 등산, 산악자전거, 걷기 등을 중심으로 한 환경친화적인 활동으로 제한한다. 대중교통 결절점과 연결될 수 있도록 회랑의 출발점을 선정하고, 자전거 보관소 또는 임대소 등을 설치하여 대중교통 - 자전거 - 도보의 환승이 편리하게 이루어질 수 있도록 한다.

(2) 구축방안(예시)

도시내와 주변에는 많은 숲들이 있다. 그러나, 지금까지 도시숲은 먼 거리에서 바라만 보는 존재였다. 최근 기후변화에 대응하여 도시숲의 중요성이 높아지고 있다. 도시숲의 온실가스 흡수능력을 높이는 것뿐만 아니라 도시민의 여가공간으로 활용하는 전략도 필요하다. 간단한 산책로를 조성하거나 자전거를 탈 수 있는 시설의 제

공은 필요하다.

도시 내에는 많은 크고 작은 하천들이 있었다. 대도시일수록 많은 하천이 복개되었지만, 최근에 다시 복원되는 추세이다. 도시하천은 이용한 건강·문화·생태회랑을 조성하기에 최적의 조건을 가지고 있다. 도시내에는 높은 지가로 활용할 수 있는 공간이 부족하지만 하천은 공유지로 다양한 활동이 가능한 선적인 공원으로 조성할 수 있다. 다른 녹지축과 연계하고 도로에 의해 단절된 구간의 주민 접근성 확대를 위한 시설물의 설치가 필요하다.

(3) 활용방안

도시 생태형 회랑은 도시 숲이나 하천의 생태적 가치를 도시민에게 알리는 장소가 될 수 있다. 도시 숲이나 하천의 조성과정 또는 운영관리에 지역주민을 적극적으로 활용하는 전략이 필요하다. 해당 도시에 거주하는 관련 전문가의 전문지식의 지원, 일반주민의 자원봉사 활동 등을 통해 재정부담의 완화와 주민에게 회랑의 중요성을 알리는 효과도 거둘 수 있다.

도시 생태형 회랑은 공원녹지체계와 연계하여 계획·설계하여 활용도를 높일 필요가 있다. 도시의 숲과 하천은 녹색도시의 골격을 형성할 수 있도록 도시기본계획에 반영하여 사업을 추진하는 것이 필요하다.

〈사진 5-2〉 도시 생태형 회랑(예시)



▷ 베를린 근교의 숲길로 걷기와 자전거 타기에 활용되고 있다. ▷ 독일 포츠담 근교의 작은 마을의 하천길로 산책에 이용되고 있다..

3) 건강형 A : 도시근교 건강형 회랑

(1) 설계개념 : 도시녹색벨트 둘레길

도시근교 건강형 회랑은 대도시를 둘러싸고 있는 개발제한구역을 도시민의 여가 공간으로 활용하는 것이다. 개발제한구역은 도시 확산의 방지와 자연환경의 보전이 목적이기 때문에 두 가지 목적을 충족하면서 도시민에게 다양한 여가공간을 제공할 수 있는 방안으로 건강·문화·생태회랑을 제안한다. 회랑의 출발점은 대중교통 접근성이 좋은 곳을 선정하고 회랑이 도시를 환상으로 연결할 수 있도록 계획한다.

또한 개발제한구역내에 훼손된 지역중 접근성이 좋은 지역을 선정하여 건강·문화·생태회랑의 허브 지역으로 활용할 수 있다. 허브지역에서는 다양한 운동, 문화, 여가시설을 설치할 수 있다.

(2) 구축방안

개발제한구역은 5단계의 환경등급으로 구분하여 시설물 허가 등급 구분 기준을 활용하고 있다. 4등급과 5등급 등 환경등급이 낮은 지역에 건강·문화·생태회랑을 설치할 수 있도록 하고 문화, 운동, 여가시설의 경우 관리계획 수립을 생략하는 제도 개선이 필요하다. 특히, 장기간 방치할 경우 오히려 훼손될 우려가 있는 지역에는 공원, 야외체육시설 등 친환경적 시설을 적극 설치하여 불법건축물 입지 등 추가적인 훼손도 방지하면서, 인근 도시민에게 여가 및 휴식공간도 제공하도록 하여 개발제한구역의 가치와 활용도를 증대하도록 한다. 개발제한구역 내 건강·문화·생태회랑의 조성과 관리는 지역주민과 민·관 파트너십을 통해 관리하는 것이 바람직하다. 개발제한구역내에 편익시설이 도입되는 것이 지역주민에게 이익을 줄 수 있다는 것을 보여주는 방법으로 민박의 제공, 이용객 증가로 인한 경제적 이익이 돌아갈 수 있도록 해야 한다.

〈사진 5-3〉 도시근교 건강형 회랑(예시)



▷ 베를린의 위성도시인 포츠담 근처 그린벨트내의 호수로 낚시, 보트타기 등 다양한 활동이 일어난다.



▷ 베를린의 위성도시인 포츠담 근처 그린벨트 내의 작은 강으로 강변이 잘 조성되어 있다.

(3) 활용방안

도시근교 건강형 회랑은 지금까지 활용보다는 방어적으로 보호하려고만 한 개발제한구역 내에 건강·문화·생태회랑을 조성하는 것이다. 개발제한구역이 대도시 주변에 환상으로 지정되어 있으므로 도시 주변 자연경관을 걷거나 운동할 수 있는 공간으로 활용하자는 취지이다. 개발제한구역 대부분은 대중교통에 의한 접근성이 낮기 때문에 활용도를 높이기 위해 대중교통 시설의 연장 또는 환승할 수 방안이 필요하다. 또한 도시내 공원녹지, 하천과 회랑이 연결될 수 있도록 장기적인 계획하여 대도시권 회랑체계를 구축하는 것이 필요하다.

4) 건강형 B : 도시내 건강형 회랑

(1) 설계개념 : 도시 수변 공간형 회랑

도시내 건강형 회랑은 도시하천과 도시내 해안을 대상으로 한다. 대부분의 도시가 하천과 해안에 접해 있지만, 도로나 다른 시설에 의해 선점되어 친수공간이나 휴게공간으로 활용되지 못하고 있다. 도시내 수변공간은 도시 미기후의 조절, 어메니

티의 향상에 기여하는 매우 매력적인 요소이다. 그렇기 때문에 선적인 형태를 가진 도시 수변공간을 건강·문화·생태회랑으로 조성할 경우 이용도가 매우 높을 것이다.

(2) 구축방안

하천이나 해안변은 경관이 우수하기 때문에 건강·문화·생태회랑을 조성하기에 적합한 지역이다. 그러나, 우리나라 하천변 또는 해안변은 도로나 기타 시설물에 의해 이미 점유된 경우가 많다. 따라서, 하천변 또는 해안변에 건강·문화·생태회랑을 조성할 경우 물리적 접근성 뿐만 아니라 시각적 접근성 향상을 위한 대책마련이 반드시 필요하다.

홍수나 해일에 대비한 안전대책도 필요하고 시설물의 침수에 대비한 설계 및 유지관리방안도 중요하다. 하천의 경우 이미 인공화된 구간이 아닌 경우 자연형 하천을 유지하고 하천변에 습지, 저류지 등을 조성하여 자연성을 최대한 높이는 것이 바람직하다. 하천은 생태보전공간, 전원공간, 친수공간으로 구역을 나누어 특징에 맞게 회랑을 조성해야 한다. 생태보전공간은 적극 보전하면서 소극적 이용만을, 친수공간은 적극적인 이용시설을 도입할 수 있다.

〈그림 5-8〉 도시 하천을 활용한 건강형 회랑(예시)



자료 : 건설교통부, 2006. 행정중심복합도시 기본계획

〈사진 5-4〉 도시내 건강형 회랑(예시)



▷ 해안 도시인 웰링턴의 수변공간을 산책로로 활용한 사례로 수변공간으로 조망 확보 및 해안면에 지어지는 건축물 규제를 실시한다.



▷ 뉴질랜드 오클랜드는 요트 마리나 시설이 많으며, 해안 수변공간을 적극적으로 이용하여 박물관 등 매력적인 공간이 많다.

(3) 활용방안

도시내 건강형 회랑은 해안과 하천 등 친수공간을 지금보다는 적극적으로 활용하는 것이다. 활용을 위해서는 물리적인 접근성의 개선과 시각적인 조망축도 확보하는 것이 중요하다. 친수공간은 매우 매력적인 공간이므로 개인 또는 한 집단에 의해 이용되는 것보다는 모든 시민이 공유할 수 있도록 하는 것이 필요하다. 누구나 쉽게 접근하고 많은 사람이 이용할 수 있도록 설계되어야 한다. 또한 주변의 문화시설, 도시계획시설 등과 연계하여 활용하고, 새로 건축되는 문화시설을 건강·문화·생태회랑 주변에 건축하는 것도 회랑의 활성화에 도움이 될 것이다.

5) 역사·문화형 A : 광역 역사·문화형 회랑

(1) 설계개념 : 선조의 향기가 나는 길, 과거길, 유배길

전국단위에서 활용할 수 있는 대표적인 옛길은 영남대로와 삼남대로 등이 있다. 근대화 이후 이용되지 않아서 흔적도 없어진 구간도 있지만, 과거 문헌이나 현장답

사를 통해 옛길을 찾고 복원하는 것이 광역 역사·문화형 회랑의 조성 목적이다. 옛길은 역원과 주막이 있었고 많은 전설과 설화가 있는 길이다. 이러한 물리적 요소와 역사적 사건과 전설이 결합될 때 역사·문화형 회랑의 진가를 발휘할 수 있을 것이다.

(2) 구축방안

영남대로는 동래에서 시작하여 한양까지, 삼남대로는 해남에서 시작하여 한양까지의 구간이다. 일부 구간이 복원되어 활용되고 있지만, 많은 구간이 숲으로 우거져 찾기도 어려운 실정이다. 고문헌을 토대로 옛길을 찾아내고 최대한 원형대로 복원하는 것이 필요하다.

구간마다 해설판을 설치하고 스토리텔링(story-telling) 기법에 의한 해설도 필요하다. 가이드북을 제작하여 가이드북만으로 답사할 수 있도록 하는 방안을 고려할 필요가 있다. 사라진 역원과 주막 등을 복원하여 흥미요소로 활용하고 답사 중에 휴식공간과 편의공간으로 활용할 수 있도록 해야 한다. 옛길 주변에는 많은 문화유산이 산재한다. 따라서 광역 역사·문화형 회랑에서는 일정구간마다 휴게소를 설치하여, 일부 시간을 주변 문화자원을 볼 수 있도록 하는 것도 활용도를 높이는 방안이 될 수 있다.

〈사진 5-5〉 광역 역사·문화형 회랑 회랑(예시)



▷ 문경새재는 영남에서 한양으로 가는 옛길이며, 가장 옛길의 원형이 잘 보전된다.



▷ 문경의 고모산성을 넘어 문경새재로 가는 옛길로 삼국시대 산성과 옛길을 감상할 수 있는 노선이다.

〈사진 5-6〉 광역 역사·문화형 활용가능 자원



▷ 낙동강, 내성천, 한천 세 강이 만나는 지점에 있는 삼강주막으로 낙동강을 건너는 많은 사람들이 머물렀던 장소이다.

▷ 영남쪽에서 낙동강을 건너기 전에 보이는 전경으로 농경지를 지나면 삼강주막, 강을 건너면 문경으로 넘어가는 옛길이다.

(3) 활용방안

광역단위의 역사·문화형 회랑은 우리 선조들의 삶의 방식을 이해할 수 있는 가장 좋은 장소가 될 수 있다. 과거 보편적인 이동수단은 도보에 의한 것이었다. 옛길 주변으로 취락이 형성되고 시장이 들어섰다. 그리고 많은 문화유적들이 이러한 옛길 주변에 있다. 선조들의 발자취를 느끼고 지혜를 배우는 회랑으로 활용할 수 있는 가능성이 충분하다. 또한 역사체험의 장, 국토순례 길로 활용될 수 있을 것이다. 과거를 보기 위해 영남에서, 호남에서 어떤 길로 어떤 역경을 겪으며 서울까지 상경했는지를 직접 체험해볼 수 있는 공간으로 활용이 가능하다.

6) 역사·문화형 B : 도시 역사·문화형 회랑

(1) 설계개념 : 도시속에 역사의 향기가 있는 길

우리나라에는 많은 역사도시들이 존재한다. 서울, 경주 등 수도였던 도시뿐만 아니라 전주, 나주, 상주, 안동 등 많은 도시가 역사와 함께 형성되었다. 그렇기 때문에 도시 내에 뿐만 아니라 도시주변 지역에 많은 문화유산을 가지고 있지만, 상당 부분

멸실되었거나 활용이 어려운 실정이다. 도시 내에 역사·문화자원을 활용한 회랑이 있다는 것은 도시의 정체성을 높이고 도시의 깊이를 배가시키는 길이다. 많은 관광객들이 오랜 세월의 흔적이 묻어나는 도시공간을 찾고 싶어 한다. 이러한 수요에 부응하여 도시 역사·문화형 회랑은 도시 속에 역사의 향기가 있는 길로 조성하여 가고 싶고, 걷고 싶은 길로 만들어야 한다. 거대도시 서울의 경우만 해도 많은 옛길이 사라졌다. 북촌길, 인사동 길이 있지만 피맛길은 사라질 위기에 있다. 현재 있는 길 또는 없어졌지만 복원이 가능한 길을 발굴하여 도시내 역사·문화형 회랑으로 조성해야 한다.

(2) 구축방안

대부분의 도시에는 다양한 역사·문화자원이 있다. 오랜 역사를 가진 자원이 아니더라도 우리 선조의 흔적이 묻어나는 것이면 가능하다. 우리가 흔히 볼 수 있는 종교시설, 오래된 음식점, 골동품 가게, 미술관 또는 박물관, 유명인사의 생가 등이 모두 활용가능한 자원이다. 오래된 주택이 밀집된 지역이나 근대 문화유산이 밀집된 지역도 도시 역사·문화형 회랑 대상지로 적격이다. 이러한 역사지구(historic district)는 이전의 도시구조와 생활상을 가장 잘 보여주는 곳으로 많은 외국인 관광객을 유치할 수 있는 장점이 있다.

이러한 지역을 회랑으로 조성하기 위해서는 일단 차량 통행을 제한하는 것이 급선무이다. 차량통행 제한이 어려운 경우 차선을 줄이고 보도를 넓히는 것이 대안이 될 수 있다. 차량통행이 전면적으로 제한할 구역, 서비스 차량 등 일부 차량의 통행을 허용하는 구역 등으로 구분하여 회랑을 조성하는 것이 바람직하다. 주말이나 이용자가 많은 시기에는 일시적으로 차량통행을 금지하여 이용자의 안전을 도모하는 것이 필요하다. 이러한 회랑 주변의 건축물은 최대한 원형을 유지하고 내부는 상업적 편리에 맞게 개조하는 하는 것을 허용한다. 원형을 보존하는 건축물에 대해서는 수리 및 보수비용을 지원하도록 해야 한다.

〈사진 5-7〉 도시 역사·문화형 회랑(예시)



▷ 꾸리찌바시 역사의 거리 중심공간으로 많은 역사적 건물의 외관은 보전하지만, 내부는 다양한 용도로 활용하고 있다.



▷ 꾸리찌바시 역사의 거리 중앙광장으로 많은 사람이 모이는 곳으로 거리의 허브에 해당되며 주말이면 벼룩시장이 서기도 한다.

(3) 활용방안

도시 역사·문화형 회랑은 주말에 축제 또는 이벤트의 거리로 활용이 가능하다. 또한 광장 또는 공지가 있는 경우 벼룩시장이 열릴 수 있도록 하여 많은 외국인 관광객을 유치할 수 있다. 자발적인 축제나 이벤트 개최가 가능하도록 야외무대를 설치할 수도 있다.

7) 여가형 : 도시 여가형 회랑

(1) 설계개념: 공원의 문화공간화

최근의 도시공원의 경향은 공원 자체가 문화시설이라는 것이다. 도시공원내에 다양한 문화시설 도입한 대표적인 사례로 파리의 라빌레뜨 공원이 있다. 문화시설뿐만 아니라 지하공간에 수영장 등 운동시설, 주민편의시설 등을 설치하여 커뮤니티의 중심공간으로 활용하는 전략을 사용하고 있다. 하나의 공원 내에 다양한 시설을 다양한 층위(지하, 지상, 고공 등)로 배치하여 공간의 활용도를 높이고 주민의 이용도도 높이고 있다.

(2) 구축방안

도시공원내 문화시설을 조성하는 것은 많은 비용이 소요된다. 따라서 공공이 조성하는 것이 바람직하지만, 민간이 공원뿐만 아니라 문화시설을 설치할 수 있도록 하는 것도 검토할 수 있다. 그 이외에 다양한 형태의 공원조성 방식을 도입할 필요가 있다. 기업기부에 의한 공원으로 유명한 것은 프랑스 파리의 시트로엥(자동차 회사) 공원이 있으며, 한국의 경우 울산대공원이 대표적이다. 이는 주민이 자발적으로 조성한 공원으로 뉴욕의 High Line Park가 있다. 뉴욕 맨하탄 34번가의 쇠락한 도심에 고가 구조물로 건설되어 있는 철로구간을 재생하기 위해 High Line Park를 조성하였고, 지역주민이 자발적으로 재생시킨 경우이다.

도시 여가형 회랑을 조성하기 위해서는 기업의 기부금, 지역주민의 자발적인 모금 등 다양한 재원조달 방안이 필요하다. 민간이 공원과 문화시설을 조성하는 대신 수익시설의 설치를 허용하여 투자금을 회수할 수 있도록 하는 획기적인 방안 검토도 필요하다.

〈사진 5-8〉 도시 여가형 회랑(예시)



▷ 다양한 문화시설을 도입한 하노바 엑스포 2000 부지(자료 : 한국토지공사. 2008. 공원·녹지, 수변공간 경관기준 수립연구)



▷ 군부대 이전지를 문화, 상업용도로 활용한 다운스뷰 파크 계획도면(자료 : 한국토지공사. 2008. 공원·녹지, 수변공간 경관기준 수립연구)

(3) 활용방안

도시 여가형 회랑은 도시내의 기존 공원녹지를 최대한 활용하자는 취지에서 조성되는 것이다. 최대한 활용하기 위해서는 다양한 시설의 설치가 필요하고, 시설의 설치를 위해서는 재원이 필요하다. 재원의 조달을 위해 민간 또는 기업의 공원 및 문화·여가시설의 설치를 허용하는 것이다. 설치된 문화시설은 공익적 목적으로만 활용하고, 대신 기부자에게 일부 수익시설의 설치를 허용하여 공적기부를 장려하는 것이 필요하다.

이를 위해선 도시공원 및 녹지에 관한 법률상의 공원시설 목록의 개정 등 제도적 개선이 필요하고 공공시설에 민간의 수익시설 허용에 대한 사회적 합의도 필요한 실정이다.

8) 기존 시설 이용형

(1) 설계개념 : 기능이 쇠퇴한 시설의 적극적인 활용

도로나 철도 중에서 기능이 쇠퇴했거나 새로운 노선의 신설로 이용되지 않는 노선이 있다. 현재 철도공단이나 지방국토관리청에서는 이들을 활용하는 방안을 찾지 못하고 있다. 이러한 시설의 구조물을 유지하면서 활용하는 방안, 시설물을 철거하고 새로운 형태로 활용하는 방안 등으로 기존 시설 이용형 회랑을 조성할 수 있다. 가능하면 기존 시설을 그대로 유지하면서 활용하는 방안을 찾되, 주변 상황에 따라서는 기존 시설을 철거한 후 활용하는 방안을 강구할 수 있다.

(2) 구축방안

폐철도를 이용하고 있는 사례로는 문경선과 전라선 곡성 - 압록구간이 대표적이다. 그러나 이용의 유형이 대부분 철로는 철로자전거 정도로 이용되고 있고, 역사(驛舍)는 전시관 또는 음식점과 차집으로 이용되는 등 이용형태가 단순하다. 철로자전거, 영화 촬영장소, 철로 걷기 코스, 산책로 등 다양한 이용방식을 발굴할 필요가 있

다. 도심구간의 경우 철도가 지상보다 높아 철로 전체를 철거한 후 녹도로 조성하는 것도 하나의 방법이다. 일부 구간의 흔적은 도시의 장소성을 풍부하게 한다는 측면에서 유지하되 리모델링하여 새로운 용도로 활용하는 것이 필요하다.

기존 도로 중에서 활용도가 떨어지거나 새로운 우회도로 건설로 이용되지 않는 노선을 활용한 사례는 많지 않다. 대표적인 사례는 담양의 메타세쿼이아 가로수 길이다. 이 길도 기존 도로를 차단하여 이용자가 자율적으로 이용할 수 있도록 한 것이 전부이다. 다양한 이용프로그램 또는 편익시설의 설치가 필요하다.

이러한 시설의 활용을 위해서는 관리청에서 해당 지방자치단체에 관리권 또는 소유권을 이양하는 조치가 필요한 실정이다. 소유권을 이양받은 지자체는 다양한 테마를 개발하여 활용방안을 강구해야 한다.

철도시설을 도시를 통과하는 경우가 많기 때문에 기존 도시공원 및 녹지와 연계하여 푸른길로 조성하거나 자전거 도로 조성할 수 있다. 대표적인 시설이 광주시의 폐선부지를 활용한 14km 구간에 계획 중인 푸른길 조성사업이다. 이것은 광주시의 녹지체계를 바꾸는 혁신적인 사업으로 평가받고 있다.

〈사진 5-9〉 기존 시설 이용형 활용가능 자원



▷ 문경선 폐철도 부지의 모습으로 현재 적극적으로 이 ▷ 문경선 폐철도 부지의 모습
용되지 못하고 있다.

〈사진 5-10〉 기존 시설 이용형 회랑(예시)



(3) 활용방안

기차는 많은 추억이 얹혀 있는 대상이다. 고속도로가 발달하기 전까지 가장 친숙한 교통수단이였다. 누구나 기차를 보거나 타면 마음이 들뜨게 된다. 기차길을 걷거나 자전거를 타고 사색에 잠기는 것에 매력을 느낄 것이다. 철도 노선의 직선화로 인하여 많은 폐선 부지가 발생하고 있다. 도시내 구간의 경우 푸른길(Greenway)로 조성하여 산책, 조깅, 사색의 길로 활용할 수 있다.

4. 사례적용시 문제점 및 고려사항

(1) 도시구간의 경우 연결을 저해하는 요소 상존

도시구간에서는 도로, 철도 등 연결을 저해하는 요소가 상존하여 완벽하게 회랑을 연결하는 것은 매우 어렵다. 따라서 이러한 장애요인을 극복하고 접근성을 개선할 수 있는 시설의 설치가 필요하다. 대표적인 시설이 육교와 지하도이지만, 장애인 또는 사회적 약자에게 이동에 어려움이 존재한다. 장애인 및 노약자를 위한 엘리베이터의 설치를 병행하는 것이 필요하다.

(2) 기존 도시계획시설(기존 공원, 문화시설, 하천, 광장 등)과의 연결의 어려움

기존 도시계획시설과의 연결을 통해 최대한 기존 시설의 활용도를 높이는 것이 필요하지만 도로 폭의 협소, 사유지 등의 문제로 어려움이 있다. 따라서 택지개발지구, 도시 및 주거환경정비사업 등을 시행하는 지구의 경우 기존 회랑과 연결할 수 있도록 건축선 후퇴 또는 전면 공개공지를 확보하도록 하여 도시 전체 구간이 회랑으로 연결되도록 한다. 이를 위해서는 도시기본계획에 회랑 구축방안을 포함하고, 도시 및 주거환경정비사업 지구를 검토하여 전체 회랑을 연결하는 계획을 먼저 수립하도록 한다.

(3) 다른 행정구역간의 연결의 문제

행정구역이 다른 경우 연결이 단절되거나 조성의 시차로 인하여 이용의 편리성을 저해할 수 있다. 지역별로 건강·문화·생태회랑 조성을 위한 행정협의체를 구성하여 활용하는 것이 필요하다. 건강·문화·생태회랑의 생명은 연결이기 때문에 지자체, 주민, 시민단체 등으로 구성된 협의체의 활용이 유용할 것으로 생각된다.

6

C · H · A · P · T · E · R · 6

건강 · 문화 · 생태회랑 구축 전략

6장에서는 건강 · 문화 · 생태회랑의 활성화를 위한 전략으로 계획적 전략, 정책적 전략, 제도적 전략을 제시하였다. 전략의 기본방향으로 창의적인 건강 · 문화 · 생태회랑의 조성을 위한 민간참여의 확대, 지역자원의 적극적인 활용, 이해당사자간의 합리적인 역할분담과 협력을 고려하였다. 건강 · 문화 · 생태회랑 기본계획 수립, 중앙부처간의 협의기구 설치, 재원확보 및 사업추진방식 제언, 건강 · 문화 · 생태회랑을 통한 녹색일자리 창출 및 인증제 등은 제도개선방안으로 제시하였다.

1. 계획적 전략

1) 건강 · 문화 · 생태회랑 마스터플랜의 수립

(1) 국가 건강 · 문화 · 생태회랑 기본계획 수립

국토차원의 건강 · 문화 · 생태회랑의 조성을 위해서는 국토종합계획에 건강 · 문화 · 생태회랑 조성방안을 포함하는 것이 필요하다. 국토종합계획에 건강 · 문화 · 생태회랑을 포함하기 위해 국가 차원에서 조성할 건강 · 문화 · 생태회랑을 선정하고 추진 전략을 세우는 「국가 건강 · 문화 · 생태회랑 기본계획」을 수립할 필요가 있다. 기본계획에 반영된 건강 · 문화 · 생태회랑은 국가가 조성하고 관리하는 녹색국토의 골격이 되는 인프라 시설이라고 할 수 있다. 국가 기본계획에 포함할 내용은 다음과 같다.

○ 건강 · 문화 · 생태회랑 조성의 목적과 국가의 임무

- 기본계획의 내용 및 수립절차
- 건강·문화·생태회랑 선정과정과 국가 건강·문화·생태회랑의 신청 및 승인 절차
- 건강·문화·생태회랑의 추진 기관과 역할
- 다른 계획과의 관계
- 재원조달방안

(2) 각종 관련 공간계획에 반영

광역도시계획, 도시기본계획 등 공간계획에 건강·문화·생태회랑 전략을 포함하여 전국단위의 건강·문화·생태회랑이 조성될 수 있도록 해야 한다. 이를 통해 21세기형 녹색국토 공간형성의 기틀을 마련하도록 해야 한다. 전국을 녹색길 네트워크로 조성할 수 있도록 도시차원의 건강·문화·생태회랑 계획수립과정과 기준을 포함한 건강·문화·생태회랑 수립지침도 광역도시계획 수립지침과 도시기본계획 수립지침에 추가할 필요가 있다.

(3) 공간 위계를 고려한 단계별 추진

모든 유형의 건강·문화·생태회랑을 일시에 추진하기는 어렵다. 먼저 국토차원의 건강·문화·생태회랑을 녹색국토 골격을 형성하는 의미에서 선도사업으로 추진하는 것이 바람직할 것이다. 그 이후, 여러 지방자치단체가 포함되는 광역차원의 건강·문화·생태회랑을 추진한다. 지자체간의 협의체를 구성하여, 특히 개발제한구역의 환경친화적인 활용의 모델사업으로 추진하는 것이 필요하다. 이러한 성과를 바탕으로 각 지자체가 자발적으로 추진할 수 있는 여건을 조성하고, 지자체의 역량에 의해 추진하도록 한다. 중앙정부는 인증제도를 활용하여 자율적인 경쟁을 유도하고, 합당한 재정적, 기술적 지원을 한다.

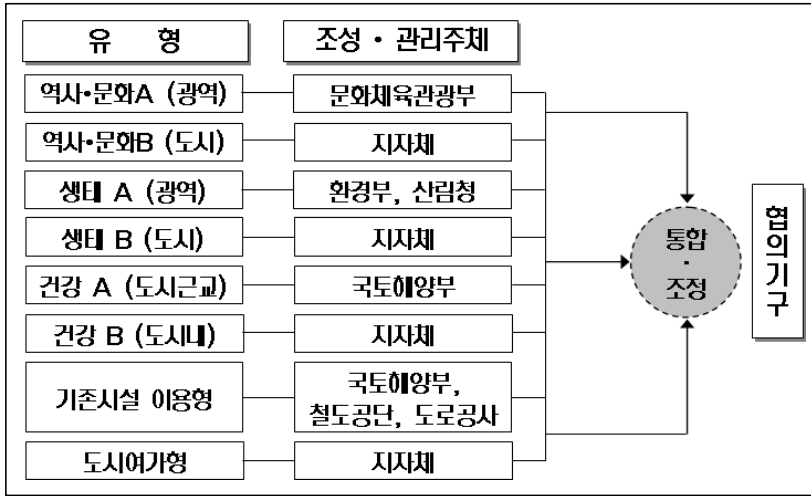
2) 개별 부처별 계획과 사업의 통합

환경부, 산림청, 문화체육관광부 등에서 추진 중인 건강·문화·생태회랑과 유사한 계획 및 사업들과의 통합적 운영도 필요하다. 개별 부처별로 시행중인 사업은 추진하되, 각 부처간의 역할분담과 조성하는 건강·문화·생태회랑의 차별성을 확보하여 전체 국토 차원에서 다양한 건강·문화·생태회랑이 연결되고 완결될 수 있도록 해야 한다. 각 부처의 역할분담과 부처별 계획 및 사업의 통합 추진을 위한 주체를 정하는 것도 고려해야 한다.

또한 환경계획, 관광계획 등 관련 계획과의 연계방안도 강구되어야 한다. 각 부처별 부문계획과 건강·문화·생태회랑 관련계획이 연동될 수 있도록 해야하며, 최종적으로 범 부처차원의 통합조정기구에 의한 통합·조정이 필요할 것이다. 부처별 역할 분담체계(안)을 제시하면 다음과 같다.

- 역사문화형 A(광역) : 문화체육관광부
- 생태형 A(광역) : 환경부, 산림청
- 건강형 A(도시근교) : 국토해양부
- 기존 시설 이용형 : 국토해양부, 철도시설공단, 도로공사
- 나머지 유형 : 지방자치단체

〈그림 6-1〉 건강·문화·생태회랑의 추진체계



2. 정책적 전략

1) 재원확보 및 사업추진 방안의 마련

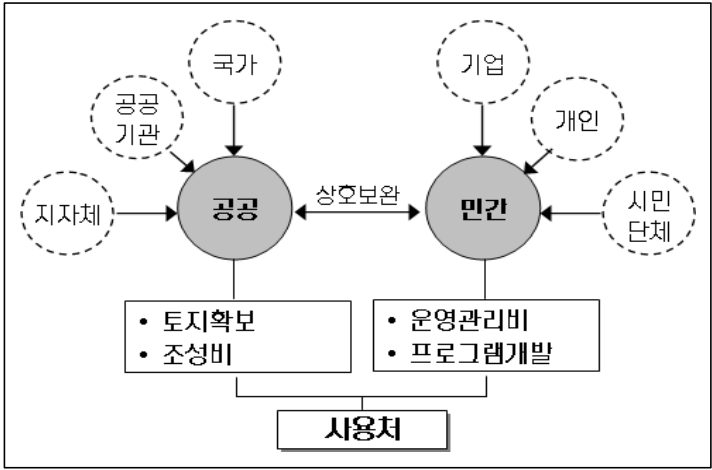
(1) 재원확보방안

건강·문화·생태회랑은 기본적으로 국가가 주도적으로 조성해야 할 기본 인프라이다. 따라서, 중앙정부와 지방자치단체에서 투입하는 국가재정은 건강·문화·생태회랑 조성을 위한 토지확보 또는 조성비에 사용하는 것이 바람직하다. 민간자본으로는 기업 또는 개인의 기부금, 시민단체의 금전적 지원 또는 전문가 지원 등이 있을 수 있다. 민간자본은 건강·문화·생태회랑의 운영·관리비와 프로그램 개발비 등에 사용하는 것이 바람직하다.

도시공원 및 건강·문화·생태회랑에 민간자본 또는 민간기업의 기부금을 적극 유치하여 건강·문화·생태회랑을 확대해 나가야 한다. 이를 위해서는 민간참여 유도를

위한 다양한 인센티브 방안이 마련되어야 한다. 민간기업의 기부금에 의한 조성을 확대하기 위해서는 회랑의 명칭에 민간기업의 이름을 사용할 수 있는 권리 등 인센티브를 부여하는 방안을 고려하도록 한다.

〈그림 6-3〉 자원조달방식과 사용처



(2) 사업추진방식 검토

사업추진 방식은 사업비 조달방식과 관련이 있다. 순수하게 국가재정으로 조성하는 경우, 공기업이 조성하는 공영개발, 민간이 참여하는 제3섹터방식, BTL(Build Transfer Lease)방식, 민자개발방식, 비영리법인 등 조합에 의한 개발방식 등 다양한 방안에 대한 검토가 필요하다.

중앙정부는 선택과 집중에 의해 지역별 건강·문화·생태회랑 시범사업을 추진하는 것이 필요하다. 중앙정부는 지방정부에 대한 건강·문화·생태회랑 조성을 위한 보조금은 지자체별로 포괄지원 방식을 채택하되 사업시행에 대한 사후평가에 의한 별책과 인센티브제를 강화할 필요가 있다.

사회간접자본에 대한 민간 투자유치를 위한 방식으로 BTL(Build Transfer Lease), BTO(Build Transfer Operate)방식이 있다. BTL 방식은 민간이 자금을 투자하여 사회

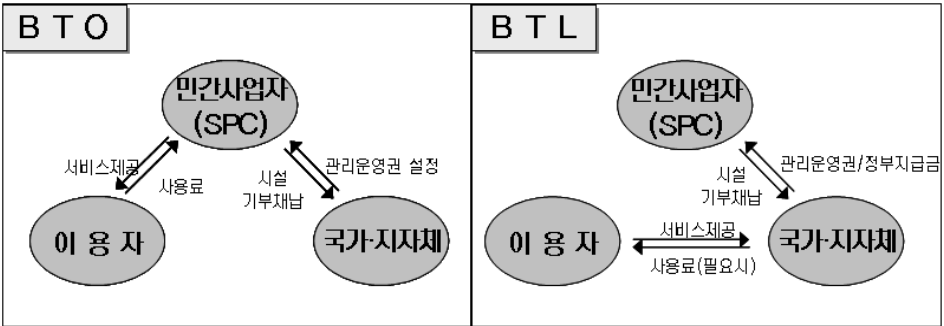
기반시설을 건설(Build)한 후 국가·지자체로 소유권을 이전(Transfer)하고, 국가·지자체 등에 시설을 임대(Lease)하여 투자비를 회수하는 사업방식이다. BTO 방식은 민간이 자금을 투자하여 시설을 건설하고 국가·지자체에 기부채납한 후 직접 시설을 운영하여 투자비를 회수하는 사업방식이다.

건강·문화·생태회랑 조성사업 중에서 문화시설, 운동시설 등은 BTO 또는 BTL방식으로 확충이 가능하다. 운영수익으로 사업투자비를 회수할 수 있는 시설은 BTO 또는 BTL 방식을 활용하여 확충하는 것이 필요하다.

〈표 6-1〉 BTO와 BTL 방식의 비교

추진방식	Build-Transfer-Operate	Build-Transfer-Lease
대상시설 성격	· 최종사용자에게 사용료 부과로 투자비 회수가 가능한 시설(독립채산형)	· 최종사용자에게 사용료 부과로 투자비 회수가 어려운 시설(서비스구입형)
투자비회수	· 최종사용자의 사용료 (수익자부담원칙)	· 정부지급금 (정부재정부담)
사업리스크	· 민간이 수요위험 부담	· 민간의 수요위험 배제

〈그림 6-3〉 BTO와 BTL의 사업방식 구조



2) 녹색 일자리 창출을 위해 건강·문화·생태회랑 조성사업 추진

(1) 건강·문화·생태회랑 시범사업 추진

건강·문화·생태회랑 조성사업은 많은 일자리 창출효과가 있는 녹색성장 관련 사업이다. 국민의 삶의 질을 향상시키고 건강한 국토공간을 조성하는 사업이기 때문이다. 녹색성장과 녹색 일자리 창출을 위해 사업의 타당성, 재원조달 및 사업추진 방식, 사업추진 주체 등에 대한 현장 중심적 검증을 위해 시범사업이 필요하다. 녹색성장과 일자리 창출에 얼마나 기여할 수 있는지에 대한 검증을 위해 시범사업 추진이 필요하다. 현재 민간차원에서 추진되는 지리산 둘레길, 제주도 올레길 등을 대상으로 사업 추진 시 또는 사업추진 과정의 문제점을 충분히 검토한 후 건강·문화·생태회랑 계획 및 사업계획을 보완·발전시키는 것이 바람직하다.

지리산 둘레길은 녹색기금의 지원을 받아 추진하고 있고, 제주 올레는 민간 차원에서 추진되고 있다. 현재 일부 구간만 개통된 상태로 정부의 재정적 지원이 필요한 사업이다.

시범사업 추진을 통해 성과를 평가한 후 건강·문화·생태회랑 조성을 전국적으로 확대 해가는 것이 바람직할 것이다. 이 때, 건강·문화·생태회랑 조성사업은 인력에 의해 조성할 수밖에 없기 때문에 일자리 창출효과가 크다. 농촌의 노인인력은 건강·문화·생태회랑의 노선을 발굴하는데 활용할 수 있다. 옛길을 기억해 내고, 안내 및 해설의 소재거리를 발굴하는 데 기여할 수 있다. 또한 시공과정에서는 유희인력을 활용하여 길을 만들거나 주변 숲 가꾸기에 활용할 수 있어 다양한 연령층의 인력 활용이 가능하다. 마지막으로 유지·관리단계에서는 청년실업자를 안내·해설자 등 길동무 인력으로 활용할 수 있다.

(2) 장기미집행 공원녹지 문제 해결에 기여

현재 도시계획시설 일몰제 도입으로 10년 이상 미집행 공원녹지의 경우 도시계획시설에서 해제되어 난개발이 우려된다. 지정이후 10년이 지난 경우 매수청구권 청구, 20년 경과 후 지정이 해제되며, 지정이 해제될 경우 난개발을 제어할 수단이 없어 열악한 도시환경이 더욱 악화될 우려가 있다. 건강·문화·생태회랑을 기존 도시공원과 연계하여 조성함으로써 장기미집행 공원녹지 문제 해결에 기여할 수 있다. 즉, 건강·문화·생태회랑 조성 사업시 기존 공원·녹지 중 사유지를 매입하여 회랑으

로 조성하고, 다른 국공유지를 활용한 회랑과 연결하여 도시의 녹색공간을 확대할 필요가 있다.

〈표 6-2〉 장기미집행 도시계획시설 현황

전 체	도 로	공 원	녹 지	유 원 지	기 타
1,026	209	680	41	65	31
(100%)	(20.4%)	(66.3%)	(4.0%)	(6.3%)	(3.0%)

현재 도시환경²⁹⁾을 고려할 때 공원녹지의 확대가 필요하지만, 지정된 공원녹지만이라도 최대한 활용하는 것이 급선무이다. 우리의 도시여건을 고려할 때 공원녹지의 확대는 어렵기 때문에 현재 지정된 공원녹지를 유지하면서 다각도로 활용하는 방안, 즉 건강·문화·생태회랑으로 활용하는 방안을 강구해야 한다.

또한, 도시 내 공원녹지는 매우 중요한 온실가스 흡수원이므로 쾌적한 도시환경 유지를 위해서는 많은 공원·녹지를 확보하는 것이 필요하다. 이것이 녹색성장을 위해 건강·문화·생태회랑을 조성하고 녹색기반시설인 도시공원·녹지를 유지하는 길이다.

장기미집행 공원녹지의 정확한 현황을 파악하고, 혁신적인 활용방안을 마련하는 것이 필요하다. 현재 장기미집행 공원녹지의 정확한 현황 파악도 미흡하므로 전국적인 현황 및 실태와 미집행 원인분석이 필요하다. 미집행 원인별로 창의적인 방안을 통해 시민이 쉽게 이용할 수 있는 공간으로 조성할 필요가 있으며, 그 방안의 하나가 건강·문화·생태회랑이다.

미집행 공원녹지 활용하는 방안으로 도시숲 가꾸기를 통해 기후변화에 대응한 온실가스 흡수능력을 증대하는 방안, 공간을 다차원적(다목적 이용, 다층적 이용 등)으로 활용하는 방안³⁰⁾, 다양한 주체의 참여³¹⁾를 보장하여 흥미로운 공간을 창조하는

29) 1인당 도시공원면적(m²) : 한국 8.2, 캐나다 29.6, 영국 24.1, 독일 24.5, 미국 10.3

30) 예를 들면, 공원·녹지의 지하공간을 지하주차장, 수영장, 주민 커뮤니티 센터 등으로 활용하는 방안도 있다. 지상공간도 다층적으로 이용하여 지상은 다양한 문화시설로 활용하고 건물의 옥상을 녹화하여 녹지공간으로 활용하는 방안도 있다.

방안 등을 들 수 있다.

3. 제도적 전략

건강·문화·생태회랑 도입의 활성화를 위해서는 관련 제도의 개선이 필요하다. 제도개선 방안으로 보호지역을 건강·문화·생태회랑으로 활용할 경우 행위제한상 어려운 지역의 행위제한 일부 완화, 사유지 보상방안, 주민 및 민간의 적극적인 참여를 위한 방안을 제시하였다.

1) 보호지역의 활용을 위한 행위제한 검토

일부 보호지역 관련법 또는 백두대간보호법 등의 경우 건강·문화·생태회랑의 조성시에는 행위제한의 일부를 완화하는 조치가 필요하다. 개발제한구역의 경우 여가시설의 설치 허용되지만 개발제한구역 관리계획을 통과해만 설치할 수 있다. 따라서, 건강·문화·생태회랑 설치에 따른 부대시설에 대해서는 관리계획을 생략하는 제도개선이 필요하다.

보전위주의 보호지역도 일부 활용가능한 지역이 있을 수 있다. 생태계의 수용능력 범위 내에서 이용을 허용할 수 있다. 또한 건강·문화·생태회랑으로 조성된 지역의 경우 제도상 어떤 용도로 지정되는 것이 바람직한지에 대한 검토가 필요하다. 보호지역에 조성되는 건강·문화·생태회랑은 보호지역 내 시설로 인정하고 관찰로, 산책로, 걷기용 길은 조성이 가능하도록 하는 것이 필요하다.

2) 창의적인 사유지 보상방안

건강·문화·생태회랑 조성시 불가피하게 사유지를 통과할 수밖에 없다. 따라서, 건

31) 민간, 공공, 공익단체, 시민단체 등 다양한 주체의 참여뿐만 아니라 다양한 주체가 결합한 형태(공공+공공, 공공+민간, 민간+민간, 민간+공익법인, 공공+시민기금 등)가 참여가 하는 방식을 제도적으로 보장하는 것이 필요하다.

강·문화·생태회랑이 통과하는 사유지에 대한 창의적인 보상방안도 필요하다. 제주도 올레길의 경우 통과하는 구간에 대해 단위면적 당 예년의 수확량을 고려하여 경작보상비를 지급하고 있다. 매입에 따른 재정적인 부담을 줄이기 위해서는 이용에 따른 경작 손실분에 대한 보상이 필요하다.

또한, 건강·문화·생태회랑 주변 지역의 경관유지를 위한 경관직불제의 활용도 필요하다. 돌담, 경작지의 유지, 유채 등 작물의 재배에 대한 합리적인 직불금 산정기준을 정하고, 그에 따른 경관직불금을 지급하는 것도 필요하다.

3) 민간참여 활성화

예를 들면, 도시공원 및 녹지 등에 관한 법률의 경우 공원내 도입시설을 엄격히 제한하고 있다. 따라서 건강, 문화, 체육, 여가시설의 도입을 위해서는 도시공원 및 녹지 등에 관한 법률 시행령의 도시공원 시설의 개정이 필요하다. 또한 도시공원 및 건강·문화·생태회랑 조성의 활성화를 위해 민간참여를 유도하기 위해서는 수익성 시설 도입이 가능하도록 개도개선이 필요하다. 공원규모나 성격에 따라 공연장 등 문화시설, 호텔 등 숙박시설, 수영장 등 체육시설 등의 도입이 가능하도록 일부 허용이 필요하다.

또한 기존 마을의 시설을 이용하고 마을주민의 참여를 유도하는 방안이 필요하다. 마을 농어가를 민박시설로 활용하고, 마을회관 또는 노인정은 휴게공간으로 활용할 수 있도록 한다. 특히, 건강·문화·생태회랑의 일정구간마다 화장실이 필요하므로 마을공동시설의 화장실을 이용할 수 있도록 한다. 건강·문화·생태회랑 이용시 토속적인 먹거리의 제공을 위해 민박 제공 농가에서 아침식사를 제공할 수 있도록 한다. 이것은 주민들이 생태관광을 운영하는 것과 같은 방식이다. 이처럼 민간참여 활성화는 농사소득 증대에도 도움이 될 뿐 아니라, 새로운 시설물 설치에 소요되는 예산 절감이 가능하다. 무엇보다 중요한 것은 신규 시설물 건축으로 인한 환경훼손 방지에 기여할 수 있다.

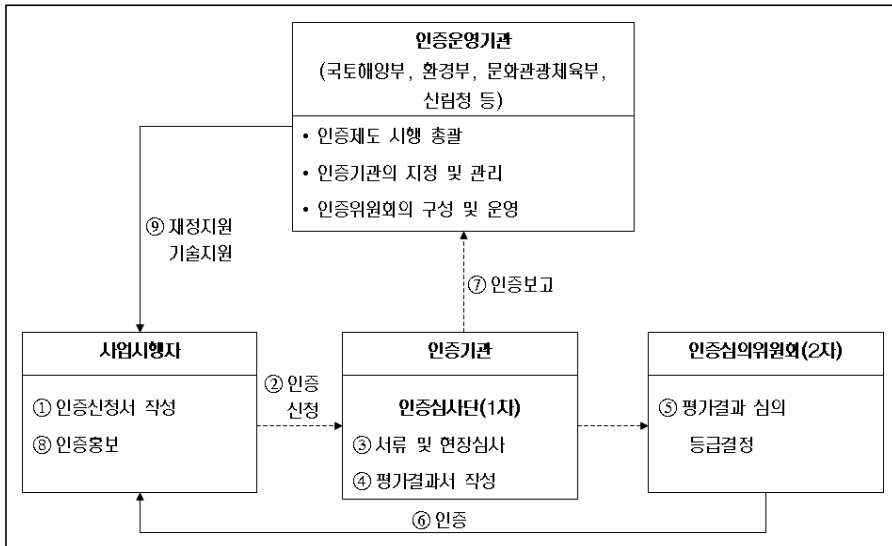
4) 건강·문화·생태회랑 인증제도의 도입

건강·문화·생태회랑의 활성화와 질 높은 시설을 조성하기 위해서는 인증제도를 도입하는 것이 필요하다. 인증은 프로그램을 위주로 한 사업시행 단계에서의 인증과 조성과 관리운영단계의 인증으로 나눌 수 있다. 인증운영기관은 국토해양부, 환경부, 문화체육관광부 등 중앙행정기관이 운영하고, 인증심사를 지원하는 인증기관을 지정할 수 있다. 사업시행자가 인증을 신청하면 2단계의 과정을 거쳐서 인증과 등급을 결정한다. 인증과정은 <그림 6-4>와 같은 과정을 통하여 시행할 것을 제안한다.

인증 받은 건강·문화·생태회랑에 대해서는 중앙정부가 일부 재정지원과 기술지원을 할 수 있다. 재정지원은 직접 지원방식보다는 간접적인 지원방식과 지원 후 사후평가를 통한 추후 지원여부를 결정하는 방식이 바람직하다.

인증제도의 운영을 위해서는 인증기준에 대한 지침을 마련하는 것이 필요하다. 건강·문화·생태회랑 조성계획서, 인력운영계획, 자원조달방안, 운영관리방안 등에 대한 평가기준을 포함한 지침이 필요할 것이다.

<그림 6-4> 건강·문화·생태회랑 인증절차



결론

본 연구는 건강·문화·생태회랑의 개념을 정립하고 공간위계별로 구축방안을 제시한 선도적 연구라는 점에서 의의가 있다. 건강·문화·생태회랑 조성과정에서 많은 녹색 일자를 제공할 수 있고, 국민의 삶의 질 개선에 기여할 수 있는 녹색성장형 사업이라고 할 수 있다. 본 연구의 결과로 유형별 건강·문화·생태회랑 구축모형과 전략을 제시하였으며, 각 부처에서 추진 중인 사업의 통합추진을 위한 시범사업을 제안하였다.

1. 연구의 의의와 기대효과

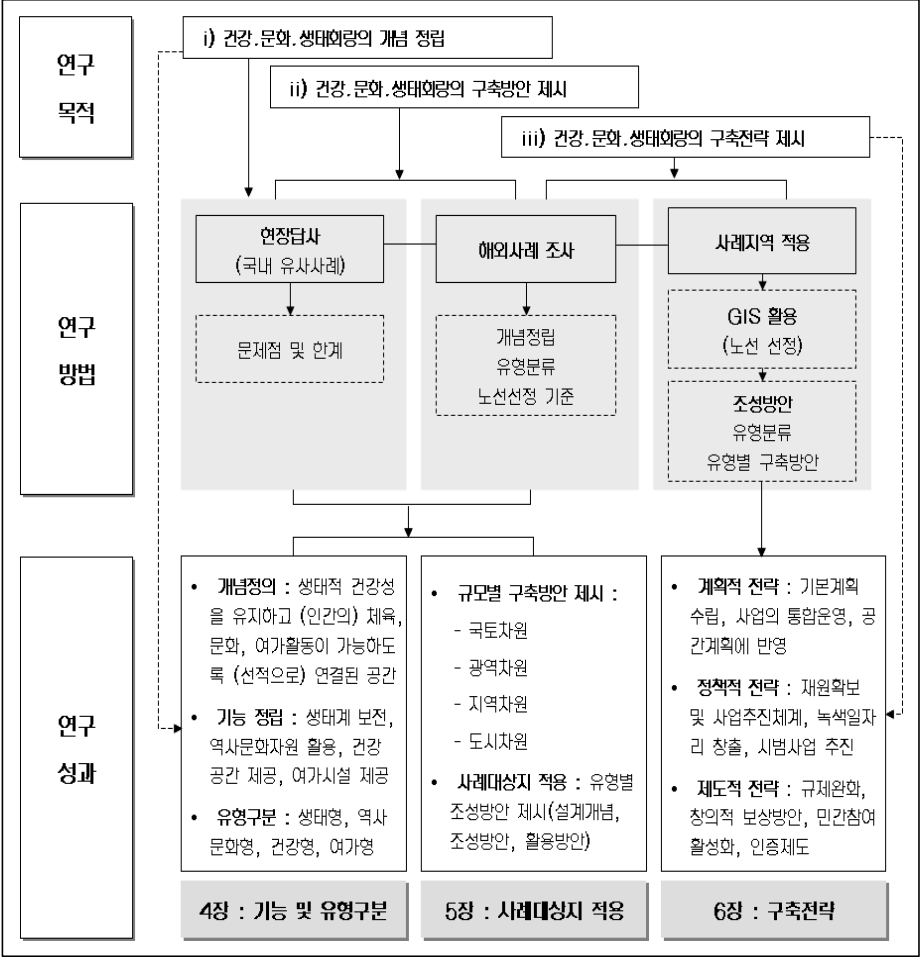
1) 연구의 의의

본 연구는 현재 선진국에서 유행하고 있는 건강·문화·생태회랑의 개념을 제시하고 적용방안을 제시함으로써 국토 녹색길 조성방안을 제시한 최초의 연구라는 점에서 의의를 찾을 수 있다. 계획방법론으로 위계별 접근(국토 - 광역 - 지역 - 도시), GIS를 활용한 건강·문화·생태회랑의 거점 선정, 거점을 연결하는 계획·설계적 방법을 활용하였으며, 이를 바탕으로 녹색사회에 대비하여 생태적 기반시설과 건강문화시설을 접목한 건강·문화·생태회랑 모형을 제시한데 의의가 있다.

건강·문화·생태회랑은 다양한 공간적 위계에서 가능할 것이다. 본 연구에서는 국토차원, 광역차원, 지역차원, 도시차원으로 구분하여 건강·문화·생태회랑 구축과정과 방법을 제안하였다. 다른 선행연구가 부족하여 많은 시행착오를 겪었지만 해외사례와 국내의 기존 유사사례에 대한 현장중심적, 미시적 접근을 통해 문제점을 파악하고, 개선된 적용방안을 제시하였다.

본 연구에서 전국을 대상으로 제시한 다양한 형태의 녹색길 구축 방안과 제도적 실천방안은 향후 아름다운 길, 쾌적한 길, 여유로운 길 형성의 기반을 이루며, 더 나아가 삶의 질 향상에 기여할 것이다.

〈그림 7-2〉 연구 성과의 종합



2) 기대효과

본 연구는 건강·문화·생태회랑의 개념을 정립하고 구축전략을 제시하여, 건강·문화·생태회랑의 필요성을 환기시키고, 개념의 공유를 위한 사회적 합의형성에 기여하였다고 할 수 있다. 건강·문화·생태회랑과 유사하지만, 다양한 형태로 나타나고 있는 사업들을 개념적으로 통합하고, 사업추진의 일관성을 유지할 수 있는 사업추진체계를 제시하였다.

또한, 건강·문화·생태회랑의 조성을 위한 계획적, 정책적, 제도적 방안을 제시하여 녹색성장을 위한 녹색국토 기반구축에 기여하였다. 건강·문화·생태회랑 사업 추진시 청년, 노인층에게 녹색일자리 제공에 기여할 수 있을 것이다. 건강·문화·생태회랑은 많은 부분이 인력에 의해 시공될 수 밖에 없다. 특히, 일자리 얻기가 어려운 노인, 청년, 저소득층의 일자리 제공에 기여할 것이다.

기존에 소극적으로 이용되거나 이용이 배제되었던 생태축 또는 녹지기반시설의 활용을 위한 공간모형을 제시하여, 도시민의 쉽게 접근할 수 있는 건강, 문화, 체육, 여가공간 제공에 기여하였다. 도시주변에 다양한 활동이 가능한 복합공간을 제공하여 도시민의 여가활동에 따른 교통량 감소 및 탄소배출 저감에도 기여할 것이다.

건강·문화·생태회랑은 ‘건강도시’, ‘살고 싶은 지역(또는 도시) 만들기’, ‘도시 숲 가꾸기 사업’, ‘보행·자전거 중심도시’사업을 실현하는 수단이 될 수 있다. 여러 부처에서 추진하고 있는 유사사업을 통합하여 추진할 수 있는 새로운 개념으로 건강·문화·생태회랑을 제시하였고, 추진을 위한 체계를 제시하였다. 사업시행의 효과를 사전적으로 검증하기 위해 시범사업의 추진을 제안하였다.

구축을 위한 3대 전략으로 계획적 전략, 제도적 전략, 정책적 전략을 제시하였으며, 구축과정을 공간적 위계별로 국토차원, 광역차원, 지역차원, 도시차원으로 나누어 차별화된 전략을 제시하였으며, 이중에서 우선적으로 국토차원의 건강·문화·생태회랑을 시범사업으로 추진할 것을 제안하였다.

건강·문화·생태회랑은 사람중심의 쾌적한 도시공간 구성에 기여하고, 건강·문화·생태회랑 주변에 공원, 도서관, 공연시설, 전시공간 등 문화공간과 관공서를

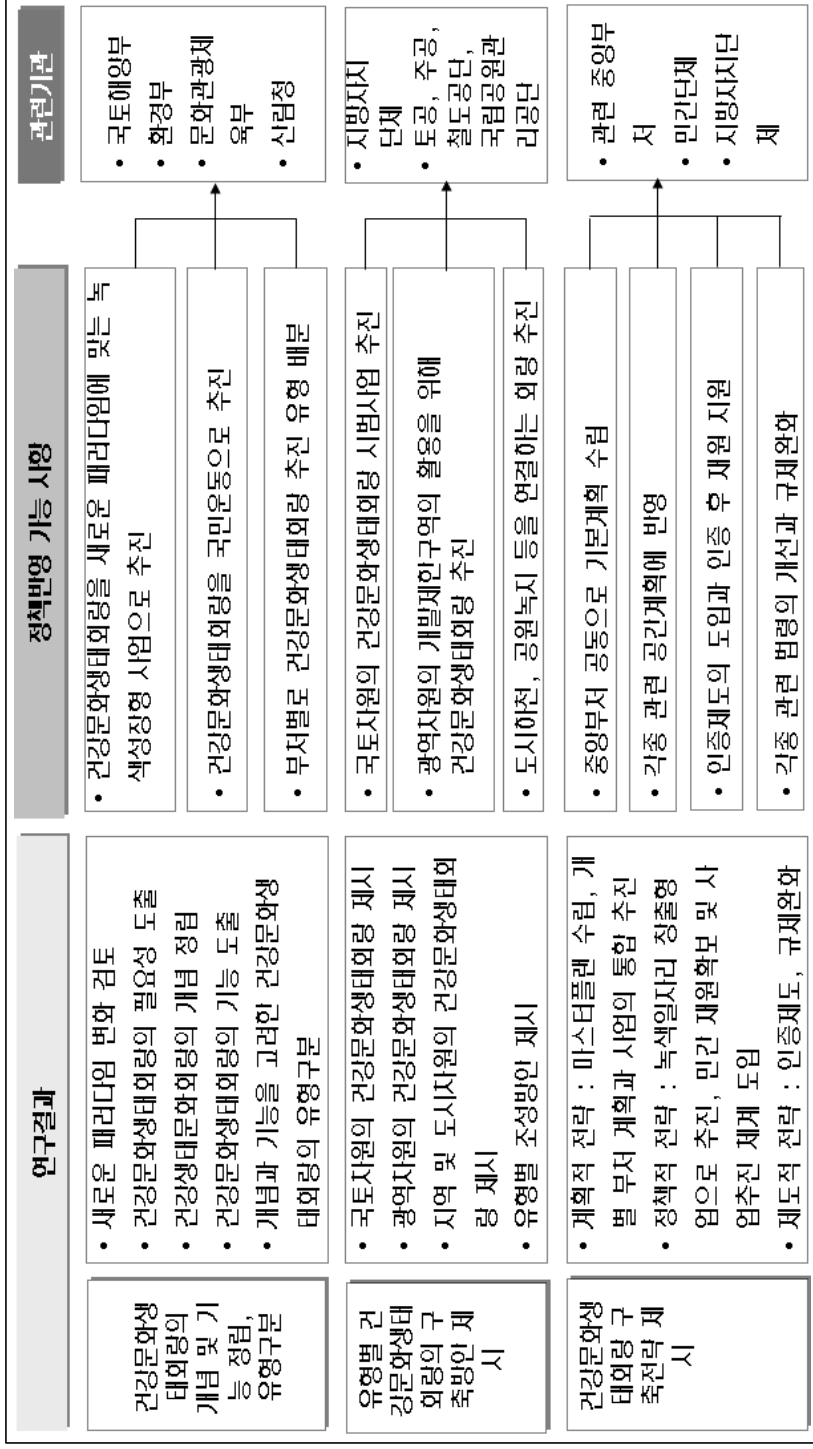
배치하여 보행·자전거 중심의 이용체계 확립에 기여할 수 있을 것이다. 공원·녹지, 문화시설, 수변공간 등이 통합된 선진국형 녹색도시를 조성하는데 기여했다고 할 수 있다.

〈표 7-1〉 예상되는 장·단기적 정책 기여도

정책 기여부문	단기적 기여	장기적 기여
정책의제 발굴	<ul style="list-style-type: none"> · 건강·문화·생태회랑 시범사업 추진에 기여 · 건강·문화·생태회랑 조성을 국책사업으로 시행하고, 건강·문화·생태회랑을 걷기문화 확산과 국민운동 차원에서 추진 가능 	<ul style="list-style-type: none"> · 건강도시 및 도시의 쾌적성 증진을 위한 건강·문화·생태회랑 활성화에 기여 · 녹지기반시설을 기반으로 한 건강도시 실현의 수단으로 건강·문화·생태회랑이 활용 가능
법·제도 개선	<ul style="list-style-type: none"> · 건강·문화·생태회랑의 유형별 조성전략 마련 · 관련 법령의 개선방안 제시 	
기구 및 조직	<ul style="list-style-type: none"> · 건강·문화·생태회랑 협의기구 제안 · 건강·문화·생태회랑 관련 중앙부처간의 의견조정 및 사업통합 추진 	<ul style="list-style-type: none"> · 효율적 추진을 위한 민간참여방안 제시 · 민간추진 사업에 대한 공공재원 지원 (인증제도를 활용하여 성과평가 후 지원)
예 산	<ul style="list-style-type: none"> · 민간자본을 통한 건강·문화·생태회랑 조성으로 예산 절감에 기여 	

건강·문화·생태회랑 주변의 도시숲을 체계적으로 가꾸고, 이러한 도시숲을 건강·문화·생태회랑으로 활용하는데 기여할 것이다. 도시숲형 회랑은 온실가스 흡수원 증대를 통한 저탄소 도시, 건강한 도시, 건강한 여가공간을 제공하여 기후변화 대응에 기여하고 건강도시 조성과 도시민의 건강증진에 기여할 것이다. 보행 및 자전거활성화를 통한 사람중심 공공 및 편의시설이용체계를 구축하는데 기여할 것이다.

(그림 7-2) 연구 결과의 정책반영 방안



2. 연구의 특징과 한계

1) 연구의 특징

본 연구는 건강·문화·생태회랑이라는 새로운 개념의 제시와 구축방안에 초점을 둔 연구이다. 건강·문화·생태회랑이 새로운 개념이기 때문에 개념의 사회적 합의를 위해서는 명확한 정의가 중요하다고 보았다. 따라서 외국의 유사사례의 검토를 통해 한국의 사회·경제적 상황에 맞는 건강·문화·생태회랑의 개념을 제시하고자 노력하였다.

건강·문화·생태회랑의 기능이 다양하기 때문에 유형도 다양하다. 다양한 형태로 조성되는 건강·문화·생태회랑을 체계적으로 구분을 위해 노력했고, 각 유형별로 차별적인 조성전략을 제시하는데 치중하였다.

건강·문화·생태회랑과 유사한 사업들이 진행되고 있지만, 부처별로 산만하고 체계적이지 못한 상태에서 진행되고 있다. 건강·문화·생태회랑 구축전략을 계획적 전략, 정책적 전략, 제도적 전략으로 구분하여 제시함으로써 새로운 개념인 건강·문화·생태회랑이 조기에 정착될 수 있도록 하였다. 또한 건강·문화·생태회랑 활성화를 위한 민간참여 방안을 제시하는데 노력하여, 국가재정보다는 민간자본이, 중앙정부보다는 지역이, 공공보다는 시민단체의 참여를 확대할 수 있는 방안을 제시하였다.

2) 연구의 한계

건강·문화·생태회랑의 대상은 이름 있는 문화·역사자원뿐만 아니라 우리 주변에서 흔히 볼 수 있는 일상적인 경관도 될 수 있다. 따라서, 건강·문화·생태회랑으로 활용하고자 하는 자원을 찾고 노선을 선정하는데 많은 자료와 시간이 필요하다. 본 연구는 이용 가능한 자료와 연구기간의 한정으로 인하여 노선선정의 정밀성에서 한계를 갖고 있다.

또한, 건강·문화·생태회랑 조성 사업을 추진하기 위해 중요한 것이 재원조달 방안이다. 전 국토에 걸쳐 건강·문화·생태회랑을 조성하는데 많은 재원이 소요되고 이것을 모두 공공재정으로 추진하는 것은 불가능하다. 따라서 다양한 재원조달방안을 제시하고 장단점을 검토하는 것이 필요하지만, 심도 있는 검토가 부족했다. 재원조달방식과 밀접한 관련이 있는 사업추진 방식에 대한 다각적인 검토도 미흡했다. 민간이 재원을 제공하는 사업의 경우 어떠한 방식으로 사업을 추진할 것인지에 대한 추후 더 심도 있는 검토가 필요할 것이다.

건강·문화·생태회랑을 직접 조성하고 관리하는 주체는 지방자치단체이다. 그러나, 본 연구에서는 지방자치단체의 추진여건에 대한 분석 및 추진체계에 대한 연구는 하지 못하였다. 향후 구체적인 사업계획을 수립할 때는 이러한 부분의 보완이 필요할 것이다.

3. 향후 연구과제

본 연구는 많은 연구 성과에도 불구하고 후속연구가 필요한 과제이다. 각 부처에서 추진중인 사업의 통합적 추진을 위한 추진체계를 구축하여 시범사업을 추진하는 것이 가장 시급하다. 시범사업의 추진을 위한 구체적인 대상지를 지정하여 구축전략을 세우는 후속 연구가 필요할 것이다.

또한, 많은 기관에서 추진하는 건강·문화·생태회랑에 대한 인증제도를 시행하기 위한 인증기준과 절차를 담은 인증지침을 마련하는 연구도 필요할 것이다. 환경친화적인 측면, 안전성, 운영관리 프로그램 등의 측면에서 질이 낮은 건강·문화·생태회랑이 조성되는 것을 막고, 중앙정부 또는 지방정부가 건강·문화·생태회랑에 대한 지원사업을 선정하는데도 인증제도가 활용될 수 있다. 이러한 인증제도는 보다 창의적인 건강·문화·생태회랑을 조성하는 건전한 경쟁을 유도할 것이다.

공간위계별로 국토 - 광역 - 지역 - 도시단위의 종합적인 건강·문화·생태회랑조성을 위한 기본계획 수립도 필요한 연구이다. 공간위계별로 기본계획을 수

립하여 국토종합계획, 도계획, 광역도시계획, 도시기본계획 등 법정계획에 반영하여 사업추진을 위한 지침으로 활용될 수 있다.

건강·문화·생태회랑이 활성화되기 위해서는 많은 제도개선이 필요하다. 도시공원 및 녹지에 관한 법률, 하천법, 다수의 보호지역관련 법률, 국토계획법, 개발제한구역 특별법 등 오픈스페이스의 활용을 제한하는 법률의 정비가 필요할 것이다. 활발한 민간참여를 보장하고, 불필요한 행위규제를 개선할 필요가 있다.

4. 맺음말

최근 건강에 대한 관심이 증대되고 걷기문화가 확산되고 있지만, 이러한 요구를 수용해 줄 수는 있는 공간과 시설이 부족한 실정이다. 선진국처럼 전국단위의 건강·문화·생태회랑을 조성한다면 이러한 요구를 충족하는데 기여할 것이다. 이러한 측면에서 건강·문화·생태회랑 조성을 국민운동 차원에서 추진할 필요가 있다. 현재 추진되고 있는 많은 건강·문화·생태회랑 관련 사업의 성과를 볼 때 걷기문화의 확산과 회랑의 조성을 연계한 국민운동이 필요한 시점이다.

개발연대에 고속도로가 중요한 인프라 시설이었다면, 21세기 녹색성장 시대에는 건강·문화·생태회랑이 중요한 사회 기반시설이 될 것이다. 이러한 의미에서 건강·문화·생태회랑은 녹색성장의 대표적인 사업이 될 수 있다. 국민의 정신적·육체적 건강의 증진과 녹색 일자리 창출에 기여할 수 있기 때문이다.

본 연구의 성과를 바탕으로 앞으로 좀 더 구체적인 연구가 진행된다면, 건강한 녹색국토를 형성하고 건강한 국민의 삶의 바탕이 되는 공간을 제공하는 데 기여할 것이다. 본 연구에서 건강·문화·생태회랑의 활성화를 위해 몇 가지 정책제안을 하였다. 가장 선행되어야 할 것은 것은 건강·문화·생태회랑 기본계획의 수립과 개별 부처에서 추진중인 사업의 통합운영이 중요하다. 정책적 측면에서는 민간재원의 적극적인 활용과 민간참여가 보장되는 사업추진체계의 구축이다.

또한, 건강·문화·생태회랑조성 사업을 통해 녹색일자리 창출을 위해 시범사업을 추진하고, 건강·문화·생태회랑에 장애가 되는 일부 규제완화도 필요한 정책이다. 사유지 활용에 대한 보상방안과 민간의 다양한 참여방식 등도 제안하였다. 끝으로 계획 및 운영단계에서 건강·문화·생태회랑 인증제도를 도입하여 건전한 경쟁을 유도한 것도 좋은 정책이다.

참 고 문 헌

<국문자료>

- 건설교통부. 2008. 공원·녹지 민간참여 활성화 방안 연구
- 경기개발연구원. 1997. 도시공원의 확대전략에 관한 연구
- 경기개발연구원. 2004. 도시공원의 접근성 및 주민친화성 향상방안 연구
- 김선희. 1999. 국토생태통합네트워크 구축과 관리방안 연구
- 문화체육관광부. 2008. 스토리가 있는 문화생태탐방 천리길 조성 방안, 미발간 자료
- 박창석·오규식. 2007. 도시생태네트워크 구축을 위한 토지이용계획 연구
- 박창석·이현우 외. 2004. 지역환경보전을 위한 환경계획과 환경평가의 연계방안 연구,
한국환경정책평가연구원
- 부산발전연구원. 2006. 부산시 생태네트워크 구축방안 연구
- 보건복지포럼. 2005. 보건복지정책 핵심과제, 보건복지포럼, 2005년 1월 통권 제 99호
- 손상락·윤병구. 2002. 도시민의 공원·녹지 가치관에 관한 연구, 국토연구원;
국토연구, 통권 제33권
- 안주엽. 2002. 고령화시리즈: 고령화 사회에 대응한 재정건전화 방안, 한국노동연구원;
매월노동동향, 2002년 10월호 통권 제16호
- 양석우 외. 2007. 도시 그린웨이 네트워크를 위한 계획체계에 관한 연구
- 양진홍. 2007. 고령사회에 대응한 건강·문화·생태회랑의 구축과 활용구상,
국토연구원; 국토정책 Brief 제 154호
- 이경환·김승남·안건혁. 2007. 건강도시 계획요소의 국제간 비교,
한국도시설계학회지 8(4) : 5~17

인천발전연구원. 2000. 인천시 공원녹지축의 보전 및 복원방안
 저출산고령사회위원회. 2006. 고령화사회 주거지원 종합대책
 한국개발연구원. 2006., 정책조명: 일본의 고령사회 대책, 국제사회보장동향, 2006년
 제2호-여름
 한국개발연구원. 2003. 세계이슈: 선진국의 고령화 대처 경험과 시사점, 나라경제,
 2003. 10
 한국보건산업진흥원. 2005. 건강도시 건설 및 운영을 위한 계획지침의 개발
 한국지방행정연구원. 1992. 도시공원의 조성과 재원조달에 관한 연구
 한국환경정책평가연구원. 2002. 국토생태네트워크의 추진전략에 관한 연구
 한국환경정책평가연구원. 2007. 도시생태네트워크구축을 위한 토지이용계획 연구
 환경부. 2007. 전국단위 국토생태탐방로 조성계획 연구

<영문자료>

Barton, Hugh and Catherine Tsourou. 2001. Healthy Urban Planning, London,
 Spon Press
 Boston Parks and Recreation Dept.. 2002. Open Space Plan 2002~2006
 Charles E. Beveridge, Paul Rocheleau. 1995. Frederick Law Olmsted: Designing
 the American Landscape, Rizzoli International Publication, Inc.
 Frank, Lawrence, Peter Engelke, and Thomas Schmid. 2003. Health and
 Community Design: The Impact Of The Built Environment On Physical
 Activity, Washington DC, Island Press
 Mark Benedict, Drohan Joy. 2004. Florida's Ecological Network:Case Study
 Series, The Conservation Fund
 O'Neill, Michel and Paule Simard, Choosing indicators to evaluate Healthy Cities
 projects: a political task?, Health Promotion International 21(2) : 145~152

UNESCAP Green Growth Concept Developer. 2006. Green growth at a glance,
United Nations Publication

WHO Regional Office for the Western Pacific. 2000. REGIONAL GUIDELINES
FOR DEVELOPING A HEALTHY CITIES PROJECT

<인터넷자료>

미국 National Trail System Partnership 홈페이지

(<http://www.nationaltrailpartnership.org>)

아름다운 걷기 중독 홈페이지(<http://www.walkholic.com>)

영국 National Trail 홈페이지 (<http://www.nationaltrail.co.uk>)

스페인 관광가이드 홈페이지 (<http://www.spain.info/TourSpain>)

프랑스 랑도네 연맹(FFRP) 홈페이지 (<http://www.ffrandonnee.fr>)

SUMMARY

Strategy of Multi-purpose Corridors for Human Health, Culture and Ecology(CHCEs)

- A Study on the Construction of 'National Green Ways' in Korea -

Myung-Soo Kim, Jung-Eun Park

Yeong-Kook Choi, So-Yang Chung

Chapter 1. Introduction

Over the past few decades, Korea has experienced rapid economic growth and urbanization. This has made it possible to meet people's basic needs, in particular, for residential housing. Accordingly, a majority of the Korean people have become interested in enhancing their health and enjoying cultural life. This has led to a number of leisure activities becoming popular, such as trekking, cycling and exploring the Korean cultural heritage, which has been caused by the increase in income level and the coming of a five working day week.

Thus, there have been increasing demands on spaces for health, culture, sports and leisure activities using existing forests, rivers, beaches and parks. In this context, the idea of corridors for human health, culture and ecology (CHCEs) has emerged as a new concept to meet demands on various culture and leisure activities as well as to preserve ecosystems

and green spaces. Thus, there is a need to set up comprehensive supporting systems and strategies for facilitating CHCEs.

The purposes of this study are to conceptualize CHCEs and to consider a way of addressing relevant strategies. More specifically, it aims (1) to suggest concepts of multi-purpose corridors for human health, culture and ecology in order to provide facilities for sports, culture and leisure activities, (2) to suggest a method for the setting up of corridors for human health, culture and ecology by conducting a case study, and (3) to present solutions and strategies relating to planning, institutional and political issues for the facilitating of these corridors.

This study analyses the available resources, which can be used as corridors, in a systematic way at national, regional and municipal levels.

In terms of methodology, this study carries out field trips, reviews overseas case studies and applies them to the present study areas. By carrying out fieldwork, it presents systematic strategies for facilitating different types of corridors. The focus of case studies in other countries is on describing the concepts and the types of corridors, as well as explaining a method for adopting a suitable option in selecting adequate corridors. Geographical information systems are used for this purpose in the case studies. This study also reflects the institutional and practical limitations identified in interviews with expert groups and administrative staff. In particular, the opinions of experts, which are derived from their experiences, are used to determine the routes and types of CHCEs.

Chapter 2. The need for CHCEs and reviews of similar concepts

According to Maslow (1970), human motivation is related to happiness, harmony, self-achievement, self-esteem, respect of others and well-being. In Korea, this motivation was not a major issue during the periods of rapid economic development and urbanization. Recently, trekking and cycling have become popular with an increase both of income levels and of interest in a healthy life. This reflects a changing society in terms of

the leisure cultures in Korea.

Furthermore, this societal change has led to demands for leisure spaces in which the natural environment is preserved and the people have opportunities to gain access to leisure and cultural spaces during their free time. We refer to these spaces as 'corridors of human health, culture and ecology (CHCEs).' Various spatial resources can be used as such corridors, such as old paths, riverside roads, disused railroad tracks, coast line roads and narrow village roads.

The constructing of CHCEs creates new greenjobs as well as beautifying national lands. In other words, CHCEs can both lead to green activity for elderly and young people and provide new leisure spaces, resulting in the enhancing of human health.

Additionally, the present study reviews similar concepts to CHCEs, such as green poles, green ways, ecological networks, green networks, exploring routes and green infrastructures. By and large, the main purpose of these is to preserve ecology and to provide leisure activities such as walking, exploring historical heritage, trekking and cycling. Thus, it is necessary to investigate how to use these routes and, in particular, how to reflect these concepts in setting out a framework of spatial planning.

This study reviews overseas cases of the UK, the USA, France, Japan and Spain. The implications for Korea are found in the fact that all these countries have constructed CHCEs, which are connected with each other in a nationwide grid. In addition, as CHCEs are implemented in a systematic way, they can be divided up on the basis of spatial scale and travel time. From the viewpoint of management, central and local governments play different roles, and NGOs dynamically participate in the implementing of CHCEs.

After reviewing overseas case studies, we define CHCEs as 'linearly connected spaces aiming to preserve the natural environment and provide opportunities to the activities of sports, culture and leisure.' Thus, they can be considered as creating a multi-purpose space which helps us to

enjoy a number of leisure activities while preserving ecosystems.

Chapter 3. Limitations of the previous case studies of Korea

This study will analyse old paths, disused roads and railways, village roads and riverside roads. The results show that because of the strict nature of the relevant institutions, it is difficult to connect old built-up roads with neighborhood cultural heritages and sports facilities nearby, aiming to preserve ecological resources and stimulate cultural activities. In particular, rivers are often considered as a subject for flood control rather than for the use of leisure activities.

As roads often pass through public and private properties, a need for the protection of private property seems to be a major limitation in connecting the existing roads with one another. Although the best solution is to purchase all the private property, this is not always feasible. Thus, it requires making creative solutions of private property use. For instance, in the case of agricultural lands, it may be necessary to compensate for a loss of farm products.

Most of the previous case studies of Korea have dealt with methods of re-connecting disused roads and disappeared roads with each other. Frequently, the purposes of creating CHCEs and the principles used for selecting appropriate routes are set out; however, there is a lack of specific standards. Examples include that frequently communities or neighborhoods become disconnected when roads pass through cities. Another typical example is found in Hang-river Citizens Park, Yoido Park and Seagang Park. As all of these are located in Yoido, it would be desirable if they were systematically connected with each other. However, at present, they are all disconnected.

From the beginning of the process of construction, these places are designed to be accessible by car. Walking and cycling require the creation of a pedestrian crossing. It is, thus, not the most appropriate design from the viewpoint of the convenience and safety of pedestrians.

It is well known that a significant role of roads is to provide connectivity. However, the case studies show that, ironically, many neighborhoods in Korea are disconnected by the roads. In addition, there is a need to create a network with the available spatial resources and to give more thematic meaning and attractive features to parks. Since a basic plan has not been implemented for the construction of roads, it is difficult for a developer to undertake systematic procedures in constructing roads. Also, the road planning systems are not well suited to the other institutional frameworks.

The problems in relation to management and administration include a lack of available financial resources, a lack of experts and inefficient management systems. In addition, it is difficult for local people to participate in economic activities in those recreational areas.

Chapter 4. Roles and types of CHCEs

Literature reviews show that CHCEs can be divided by their characteristics (ecology, human health, historical and cultural heritage and leisure) as well as their locations and the types of resources used. In addition, it is also possible to categorize CHCEs based on their scales (i.e., national, regional, metropolitan and municipal levels) and their purposes (i.e., preservation and practical use).

By considering spatial hierarchy and the values of preservation, various types of CHCEs have been suggested in this study. Their single and multiple roles are also taken into account in the process of categorizing CHCEs. Next, the possible resources which can be used for the creation of CHCEs will be recognized, including old paths, village roads, disused roads and railway tracks, paths to mountains, roads for walking, coastline roads, riverside roads and green belt zones. By taking into account the levels of their practical use, this study reviews their appropriate sizes at national, regional, metropolitan and municipal levels (refer to Figure 9). The eight types of CHCEs are suggested by considering their scales

and the characteristics of the resource conditions.

Chapter 5. Addressing CHCEs through case studies

CHCEs can be set up at four spatial levels: (1) the nation, (2) the metropolitan zone, (3) the region and (4) the inner urban area. For the capital zone, this study suggests the processes that can be used to select CHCEs for each level. First, it identifies preserved zones, while focusing on protecting ecological corridors with the help of geographical information systems. Next, the available resources are detected from the statistical data. Third, the study addresses the scenarios and ways of creating CHCEs by considering demands on their use. Next, the different concepts of CHCEs are defined for each type and subsequently the final routes are mapped.

CHCEs are designed at the national level based on the study of a new mountain range map, core ecological corridors and regional ecological corridors. In addition, taking into consideration the existing literature on old roads, CHCEs are suggested at the national level. The four major rivers in Korea have been selected since they can be used for riverside CHCEs.

CHCEs at the municipal level are selected by reviewing the existing literature and interviews. Absolute criteria are employed to embrace protected areas in CHCEs, while relative criteria are used for the reflection of local conditions.

At the regional and municipal levels, the decision of what kinds of CHCEs to create is made by means of criteria in which not only the natural environments are conserved, but also their multiple roles are acknowledged. Accordingly, the final CHCE is selected by considering the convenience of CHCE users, the cultural importance of the surrounding environments and the demands on use. The top 10 per cent of areas derived from the assessment criteria are selected as hubs of regional and municipal CHCEs. Finally, the hubs and links of the CHCEs are designed

in a planned and systematic way.

Eight types of CHCE are proposed by dividing them into three sections: design concepts, methods of construction and practical use. The limitations of selecting the CHCEs route are as follows: (1) barriers impeding paths in urban areas, (2) difficulties in joining existing urban facilities, such as existing parks, cultural heritage sites, rivers and open spaces or squares and (3) a way of connecting corridors between different administrative boundaries.

Chapter 6. Strategies for implementing CHCEs

Chapter 6 proposes strategies to implement CHCEs in a planned and systematic way. This strategy is designed to incorporate CHCEs with other plans such as basic plans, national land comprehensive plans, municipal plans and basic urban plans. It is also needed to integrate them with other similar plans and projects managed by the Ministry of the Environment, the Office of Forestry and the Ministry of Culture, Sports and Tourism. On the basis of the type of work, it is recommended that those projects are administrated by each individual ministry or office would be rearranged and assigned to the appropriate authorities in order to enhance their efficiency in implementation.

This study also proposes guidelines on how to secure funding and promote CHCE projects using institutional strategies. CHCEs can be considered as a principal infrastructure that is facilitated by the government. Accordingly, it is desirable that national financing from the central government and from local authorities should be distributed to secure lands for the construction of CHCEs. Private capital includes donations from firms and individuals, financial support from civic groups, companies and from experts. This private capital should be employed towards the implementing of CHCE programs.

Central government needs to promote pilot CHCE projects for each region by selecting suitable policies and concentrating on distributing

the funding for them. Also, it needs to help local governments to implement CHCEs in a comprehensive way; however, either penalties or incentives should be given to local authorities when assessing their progress on the projects.

In general, CHCE projects are associated with green growth, which can create a large number of new jobs. They also make a contribution towards improving the quality of life and pursuing sound green infrastructures. Thus, in order to identify the impact or effectiveness of CHCEs on green growth and on employment, it is necessary to undertake a pilot project in the near future.

Furthermore, it is necessary to improve the institutional systems for implementing CHCEs. In this context, the present study proposes (1) partly releasing constraints in relation to regional development for deprived areas, (2) addressing compensation schemes for private properties and (3) inducing the active participation of citizens. In order to secure the practicalities in relation to CHCEs, it is necessary to introduce the process of giving certification. Central government would distribute funding to a local authority based on this certification. In addition, central government funding should be distributed in an indirect way after monitoring and assessing the progress and results of the projects.

Chapter 7. Conclusion

This study defines CHCEs and proposes an institutional framework for constructing them at different geographical levels. As CHCEs are likely to create green jobs and make a contribution towards improving the quality of life, the implementing of CHCEs is central to the pursuit of green growth.

Due to data and time constraints, this study is somewhat limited in determining the detailed paths of corridors. It proposes a pilot project, which would integrate a number of projects that would be administered by different authorities. It is also worth noting that the study defines

the concept of CHCEs and suggests a method of implementing them on different geographical scales.

In summary, the purposes of the study are to propose the concept of CHCEs and methods and strategies for facilitating them. Chapter 4 deals with the concepts, roles and types of CHCE. On the basis of these concepts, Chapter 5 explains the methodology and the ways of applying it to the case study areas. Finally, Chapter 6 proposes a suitable action plan for facilitating CHCEs.