

서귀포 원도심 활성화 방안

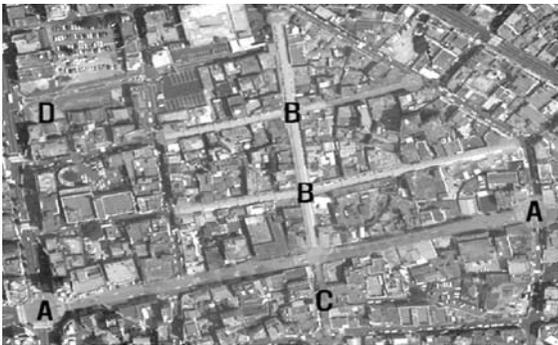
- 중정로 일대를 대상으로 -

제주발전연구원 책임연구원 이 성 용

1. 개요

서귀포 중정로는 서귀포시 구도심의 집중상가 지역으로 천지동사무소 교차로의 국민은행에서부터 동문로터리까지의 약 600m 가량의 거리를 말한다. 이곳은 구도심의 중심지로서 중정로는 서귀포매일시장을 비롯하여 지역주민들이 찾는 지역이며 최근에는 관광객들의 발길도 잦아지고 있다. 서귀포의 중심지라는 역사성을 지니고 있고, 주요 상업시설이 이곳에 집적되어 있다. 또한 이층집거

리와 인접하고 역사와 문화적 요소를 가진 원도심이라 할 수 있다. 이러한 원도심이라는 역사성과 문화적인 가치와 서귀포 야간관광지로서 잠재력을 가진 지역임에도 불구하고 중정로변 상가의 경우 일부 점포들이 영업의 곤란으로 인해 문을 닫고 어려움을 겪고 있을 뿐 아니라 도로공간도 협소하여 차량이 정차할 경우 뒤따라오는 차량도 정차해야 하는 상황으로 차량의 주·정차를 금지하고 있다. 따라서 이면도로에 주차를 하다 보니 복잡해지고 중정로 일대 상가를 찾는 사람들은 보행에 불편을 느끼고 있다. 매일시장 입구에 대규모



▶ 중정로 일대 상가 및 현황



▶ A구간 중정로 현황사진



▶ B구간 현황사진



▶ C구간 현황사진



▶ D지역 현황사진

〈그림 1〉 중정로 일원 현황 사진

주차장이 마련되어 있지만 이용자들이 적은 실정이다. 주차공간이 마련되어 있지만 상가를 찾는 사람들이 주차장의 존재여부를 인지 못하는 경우와 습관적으로 인해 이면도로에 주차하는 경우가 많다. 이러한 요인들이 복합적으로 작용하여 상권이 지속적으로 침체되고 있어 서귀포 원도심 활성화에 관심이 증대되고 있다.

최근에 발표된 중정로와 관련된 계획에서는 중정로의 교통환경 개선과 이중섭거리 활용, 야간관광 및 관광테마거리 조성 등에 대한 대안이 제시되고 있다. 또한 제주올레6길이 이중섭박물관을 거쳐 원도심과 인접하여 지나가고 있다. 올레는 관광객들과 도민들에게 관심의 대상이 되고 있다.

또한 중정로의 도시계획도로로 지정된 구간에 대한 도시계획선 폐지(도시계획일몰제)에 대한 의견이 분분하고, 테마거리로 조성하자는 여론과 주장들이 쏟아져 나오고 있다.

현재 중정로 일대는 천지동사무소 교차로 국민은행사거리에서 동문로터리까지(그림1 A참조)를 말하며 약 600m가량의 거리이다. 또한 아케이드 상가로 불리는 서귀포재래(매일)시장(그림1 B참조)이 인접하고 있다. 또한 중정로와 인접하여 남쪽으로는 이중섭거리(그림1 C참조)가 입지해 있는 곳이다. 또한 서귀포시 중정로 일대 원도심을 포함하고 있는 지역이다.

2. 현황 및 문제점

1) 상가현황

서귀포시 중정로(국민은행-동문R)에서 입지한 점포수는 2009년 8월 현재 171개로 확인되었다. 업종별로는 스포츠·패션·잡화 점포가 40.9%, 유흥업소 13.5%, 병·의원 등과 같은 의료시설이 10.5%로 나타났다. 또한 서귀포재래시장(아케이드상가)에는 2009

년 8월 현재 총상가 332개이며 이중에서 입점상가는 197개, 노점상은 135개로 확인되었다. 이중섭거리변에 입지하고 있는 상가는 64개이며 이중에서 유흥업소(31.2%), 식음료매장(21.9%), 스포츠패션잡화(14.1%)로 조사되었다.

중정로 일대 상가입점 현황뿐만 아니라 중정로 일대에서 주요한 시설로는 시장상징게이트, 주차빌딩, 공영주차장, 노외주차장(현재 무료), 제주올레6길이 위치하고 있다.



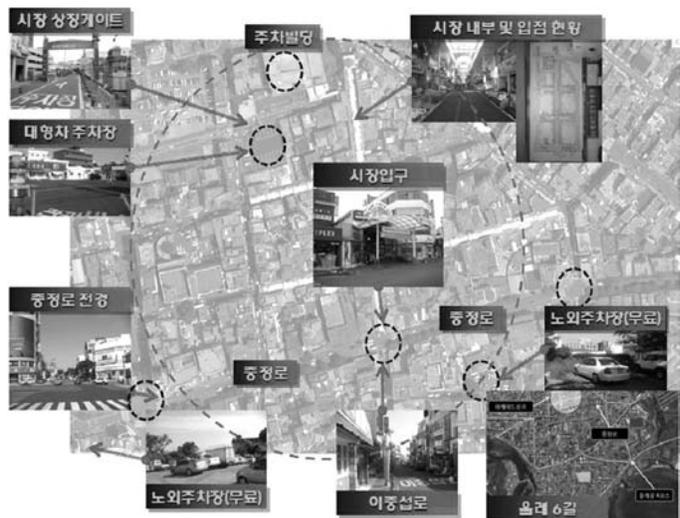
▶ 중정로



▶ 서귀포재래시장



▶ 이중섭거리



〈그림 2〉 중정로 일대 주요현황

2) 상징성 부족

현재의 관문의 보완 및 상징성 부여하여야 한다. 현재 게이트는 매일시장에만 설치되어 있어 원도심을 찾는 관광객 및 방문객들에게 인지가 쉽지 않다. 원도심 전체를 대상으로 한 상징성을 부여할 수 있는 관문(게이트)이 필요하다. 즉 관문을 통과할때 원도심으로 들어오고 나간다는 것을 인지하게 하여야 하며 관문자체가 원도심의 랜드마크가 되도록 만들 필요가 있다. 또한 표기가 통일되지 않고 명칭도 상이한 경우가 많아서 고유성이

부족한 실정이다. 중정로 인근 매일시장을 지칭하는 이름이 여러 가지이다. 상설시장인 이곳을 서귀포재래시장, 아케이트상가, 매일시장 등으로 부르고 있고, 안내간판 등에도 이렇게 일관성과 통일성 없이 사용되고 있어 이곳을 찾는 관광객이나 외지인의 입장에서는 혼란스럽고 찾기가 어렵다. 중정로와 재래시장 통합형 상징 관문 및 안내시스템 필요할 것으로 판단되며 입점점포 안내정보, 주차안내시스템이 마련되어야 할 것이다.



▶ A : 서귀포재래시장(아케이트상가) ▶ B : 서귀포아케이드상가 ▶ C : 서귀포재래시장(아케이트상가)

※ 상징게이트가 일관성이 부족하고 표기가 통일되어 있지 못함.

〈그림 3〉 중정로 일대 상징게이트 현황 및 문제점

3) 야간 볼거리의 부족

서귀포시 원도심인 중정로 일대와 관련된 최근의 연구로는 우선 2009년 1월에 발표된 『서귀포시 관광자원 발굴조사 및 개발타당성 연구』를 들 수 있다. 이 연구에서는 중정로를 차없는 거리, 테마거리 조성에 대한 의견이 있었다. 테마거리로 조성하는 방법으로는 차없는 거리, 일방통행 거리, 도로 확장(보도확보 및 가로정비)이 제안되었다. 현재 테마거리 조성에는 영업주, 건물주, 지역주민, 시청 등이 어느 정도는 공감하고 있지만 조성방식이나 테마거리 조성을 해야된다고 결정

된 상태는 아직 아니다. 또한 테마거리 조성 방식에 따라 장단점을 가지고 있다.

『서귀포시 야간관광 25시 ZONE 조성 연구(2009.8)』에서는 중정로 일대에 ‘중정로 25시 ZONE 기본구상’을 하고 중정로 일대를 야간경관 적합지역으로 대안을 제시하였다. 이곳이 야간경관 적합지로서 중정로 상가와 재래시장의 업종간 상충이 없지만, 랜드마크 부족과 매력적 요인이 결여되었다고 분석하였다. ‘중정로 25시 ZONE 기본구상’을 실현하기 위한 구체적인 도입시설 및 프로그램으로 중정로 거리 간판정비, 가로등 정비 및 벤치, 안내판 설치, 이중섭 빛의 거리 정

비, 동문로터리 야간 랜드마크 설치, 오픈스페이스 활용 야간공연 등을 제안하고 있다.

『2016 제주지역 시장육성 지원계획수립 연구(2009.6)』에서는 중정로에 지역주민, 관광객이 인심하고 문화와 쇼핑을 즐길 수 있는 명품거리인 ‘차없는 거리, 물의거리, 문화의 거리’로 조성하고, 명품거리 조성을 위한 서비스 개선, 거리조성 프로그램, 문화이벤트 개최, 상점가 축제 등을 도입할 것을 제안하고 있다. 뿐만 아니라 대중소유 통상생발전협의체 구성제안, 노점상 정비, 올레코스 연계한 관광객 유치, 지역농산물직거래 장터 설치 운영 등을 제안하였다.

4) 시사점

현재 중정로를 차없는 거리, 테마거리 조성에 대한 의견이 다양하다. 어떻게 할것인지가 결정되지는 않았지만, 현상태로 지속할 경우 상권이 침체되고 어려움을 겪을 수밖에 없다는 것에는 공감하고 있다. 중정로와 관련된 영업주, 건물주, 지역주민, 시청 등이 협의를 계속하고 있지만 현재 결론이 나

지는 않은 상태이며 지속적인 협의가 진행중이다. 지역의 중요한 문제가 지역민에 의해서 거론되고 해결책을 스스로 찾고 있다는 것이 대단히 중요한 의미가 있다. 지역의 문제와 침체를 지역민에 의해서 해결하고 활력을 불어넣고자 스스로의 노력이 시작되었다는 것이다. 중정로 일대를 차없는 거리로 할것인지, 테마거리로 조성할 것인지, 도로계획 도로를 확장할 것인지 아직까지 확정된 것은 없지만 지역의 활력을 위한 공동의 노력은 시작되었다. 어떻게 성과로 나타나고 결론지어질 것인지 서귀포뿐만 아니라 도민들의 관심사이다.

3. 테마거리 사례분석

차없는 거리 및 테마거리의 사례는 제주도를 제외한 육지부에 많이 존재한다. 서울, 대전, 청주 등의 사례를 살펴보고 중정로 일대는 어떻게 하는 것이 좋은지 조사사례를 검토 분석하고 적용을 도모하고자 한다.

〈표 1〉 테마거리 국내사례 주요내용

지역	명칭	주요내용
서울	로테오거리	○압구정의 아파트집적지를 배후로 하여 형성된 상업지역을 대상으로 한 사례로서 불특정 다수가 고객이 됨
대전	으능정거리	○대전 중구의 구도심지역에 형성된 상업지역을 대상으로 한 곳으로서 불특정 다수가 이용하는 곳임
청주	테마거리	○청주 중앙시장 주변 상권 활성화 차원에서 차없는 거리를 조성한 사례
울산	중앙상가 거리	○울산 남구지역에 신규 상업지역이 형성되기 전의 울산의 원도심지역에 개별 점포들이 밀집한 곳이 아케이드 형태의 보행·쇼핑몰을 조성한 사례임
부산	서면 테마거리	○서면 일대의 기존 상업지역이 침체를 거듭하자 상가지역 활성화를 위해 가로환경을 개선하고 차없는 거리를 조성한 사례임
진주	대안동 테마거리	○예로부터 진주의 도심역할을 하고 있으면서 현재도 도심을 이루고 있는 도심 상업지역에 차없는 거리를 조성한 사례로서 특정계층을 겨냥하고 있는 것은 아님
마산	오동동·창동테마거리	○마산의 원도심과 부림시장 일대에 형성된 가로상업지역에 차없는 거리를 조성한 것임
포항	중앙상가 테마거리	○차없는 거리 조성 및 도심속에 공원같은 휴식처 조성

1) 로데오거리(서울)

로데오거리는 강남구 압구정동 일대의 대규모 아파트밀집지를 끼고 있는 상업지역에 형성되어 있는 것으로서 보행편리성이나 가로경관을 위해 특별하게 상업지 환경정비를 실시한 것은 아니고, 단지 경쟁력있는 개별 점포들이 입지하여 장소적 매력도가 높아 로데오거리로 명명함으로써 유명세를 유지하고 있는 곳이다.

공간구성으로는 보도와 차도에 단차를 두어 보·차를 구분하고 있으면서 도심지내에서 흔히 볼 수 있는 상업지 내부의 여느 도로나 별반 다를 바가 없는 공간구성을 하고 있다. 로데오거리 일대의 도로에 따라서는 일반통행과 양방통행의 도로가 혼재하고 있어 교통흐름이 매우 복잡하고 정체구간이 발생하고 있는 실정으로서 보·차가 공존하는 거리이다.



▶ 보·차분리 일반통행을 운영구간 ▶ 픽토그램 이용 옥외광고물 ▶ 간판 소규모, 통합간판 설치 ▶ 상징간판

〈그림 4〉 로데오거리 현황사진

2) 으능정거리(대전)

으능정거리는 대전역에서 중앙로 쪽으로 10분 정도 걸어가면 차없는 거리로 계획되었다. 이곳은 패션거리로도 유명하며, 대전·충남지역의 유행을 선도하고 다양한 먹거리가 있는 곳으로서 차없는 보행자전용도로로 조성되었다. 이곳에서 매년 5월에 으능정이 거리축제가 열리며, “으능정이”

의 유래는 옛날 이곳에 열아름이 넘는 큰 은행나무가 있었는데 그 주위에 마을이 형성되면서 이런 이름이 붙었고, 은행나무 정자가 있는 마을이라 하여 “은행정”이라 부르다가 “으능정이”가 되었다고 한다.

주요 공간구성으로는 10~12m 폭원의 주도로는 차없는 거리와 광장이 조성되어 있고, 원칙적으로 차없는 거리로 조성되었다.



▶ 보차 구분없이 재질구분 ▶ 입구부 상징물 ▶ 안내판 겸 벤치 ▶ 배전반

〈그림 5〉 으능정거리 현황사진

3) 테마거리(청주)

청주시는 중앙시장 주변 상권 활성화를 위해 성안길과 중앙로를 잇는 횡단보도를 옛 수아사 앞과 나도약국 앞 등 2곳에 설치하고 중앙시장 사거리에서 옛 수아사까지의 220m를 차없는 거리로 만

든 사례이다.

주요 공간구성으로는 8~10m 정도의 도로에 보·차혼용도로와 보도로 구분하고 있고, 보차혼용도로와 보도는 블록을 이용하여 포장하였고, 구간별로 노면형태를 달리하여 변화를 주었음. 도로 중앙에 화분으로 시선을 유도하고 있다.



▶ 노면패턴과 가로 전망



▶ 통행 및 시선유도 화분



▶ 차없는거리와 연결된 재래시장



▶ 테마거리내 조형물

〈그림 6〉 청주 테마거리 전경

4) 보세거리(울산)

울산시 중구에 있는 보세거리·중앙상가의 일대는 남부지역의 대규모 상업지역(상권)이 개발·활성화되기 전에는 울산의 중심상업지역으로서 활기를 띠고 있었다. 그러나 남부권이 개발·활성화되면서 점차 활기를 잃고 침체하게 되자 고객을 유치하기 위해 보행자에 편리한 곳으로 만들기 위해 대대적으로 정비한 곳이다. 이곳은 다양한 업종이 밀집하고 있으면서 중앙상가·백화점 등이

입지하고 있었으며, 열악한 보행환경을 이루고 있었으나, 보행자 우선의 개념에 따라 차없는 거리로 하고, 전천후 쇼핑환경을 조성하기 위해 아케이드 형태로 조성하였다.

주요 공간구성으로는 보행자 우선의 차없는 거리(11:00~24:00)로 조성하였기 때문에 보·차도를 구분하기 위한 시도는 되어 있지 않고, 가로의 이미지 변화를 유도하기 위해 노면포장의 칼라 구성에 변화를 주고 있다.



▶ 입구부게이트와 아케이드



▶ 아케이드와 통합간판



▶ 차없는 거리 안내판



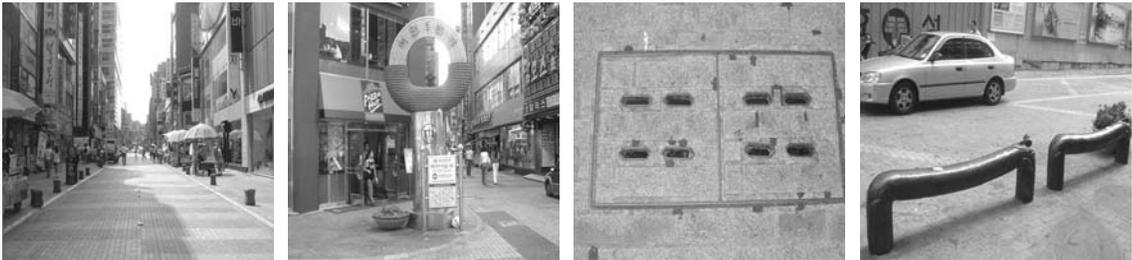
▶ 이면도로 전경

〈그림 7〉 울산 보세거리

5) 서면테마거리(부산)

부산의 서면테마거리는 부산다운 가로환경 창출로 국내외 관광객을 유치하고 친환경적인 거리 조성을 목적으로 서면 일대에 5개 거리를 조성하고자 하는 계획으로 기 조성된 녹색의 거리와 새천년거리·패션거리는 패션과 쇼핑이 이루어지는

공간이다. 차량진입을 원칙으로 하지만 화강석 보도블록으로 차도와 보도를 포장하고 단차를 크게 두지 않고 연석과 볼라드로 차량과 보행자의 분리를 보강하고 있다. 색깔이 다른 화강석으로 중앙선과 횡단보도 등을 표시하며 중앙선에 Cat's eyes를 시공하여 동선을 유도하고 있다.



▶ 차도와 보도 구분(볼라드) ▶ 서면 일번가 진입부 상징물 ▶ 맨홀뚜껑 보도재질과 동일처리 ▶ 가로조형물 겸 벤치

〈그림 8〉 서면테마거리

6) 진주 테마거리(경남)

이곳은 경남 진주의 도심역할을 하고 있는 중심 상업지역에 보행환경을 개선하여 편리한 쇼핑환경을 제공하기 위해 시행한 것으로서 침체해가는 상권을 살리기 위해서보다도 도심지역의 편리한 보행·쇼핑환경을 형성하기 위해 조성한 측면이

강한 곳이다.

주요 공간구성으로는 주도로의 폭은 8m로서 보행자 전용도로 운용되고, 물품반입차량과 비상시 차량이 출입이 가능하도록 되어 있다. 차없는 거리 노면은 보도블럭이 깔려 있고 동선유도를 노면색깔로 변화를 주고 있다.



▶ 차없는 거리 입구부 전경 ▶ 차없는 거리내 중앙광장 ▶ 차없는 거리내 화분 ▶ 차없는 거리 안내표지

〈그림 9〉 진주 테마거리

7) 포항 중앙상가

포항 중앙상가의 차없는 거리에는 차가 없고 실개천이 흐르고 휴식공간 조성한 경우이다. 공중에

는 TV가 있는 도심속의 공원같은 시민의 휴식처로 조성된 곳이다.



▶ 개성있는 입체형 간판 ▶ 개성있는 입체형 간판

〈그림 10〉 차없는 거리 주요시설물

8) 창동테마거리(경남 마산)

마산의 중심상업지역이었던 오동동과 창동이 신마산 상권의 등장과 부도심의 발달로 인해서



▶ 개성있는 입체형 간판 ▶ 복잡한 옥외광고물 ▶ 불법 주차차 모습 ▶ 가로내 상징물

〈그림 11〉 창동테마거리

9) 종합 및 시사점

첫째 변화한 상업지역에는 차량배제 운영시간은 주로 주말(전일)과 평일 11:00-24:00으로 제한적으로 운영중인 경우가 대부분이다. 또한, 대부분의 상업지역 내부도로는 도로폭이 좁을 뿐만 아니라 주·정차 차량이 많고 보행교통량도 많이 발생하기 때문에 질서있는 도로상황을 확보하여 안전한 상업환경을 확보하는 것이 매우 중요하기 때문에 차량통행시 대부분 일방통행 운영하고 있었다.

차없는 거리에 차량이 통행하는 경우에는 차도의 바닥면은 일반적인 아스콘이나 칼라투스콘으로 포장을 하고, 보도면에는 대리석·보도

블림시장을 비롯한 기존 상권이 침체하게 되자, 다양한 점포들이 밀집해 있는 마산의 중심상업지역내의 일정구간을 차없는 거리 또는 보행환경을 개선한 곳이다. 오동동거리와 창동거리는 불종거리를 사이에 두고 별도로 존재하고 있으나 근접해 있어 고객들은 하나의 거리로 이용할 수 있다.

주요 공간구성으로는 오동동 거리는 창동거리만큼 활성화는 되지 않고 있는데, 여기는 양방으로 차량이 통행하는 곳으로서 보행공간과 차도는 단차를 두지 않으면서 다른 재료로 포장을 하고 있다(차도 : 칼라아스콘, 보도 : 보도블럭).

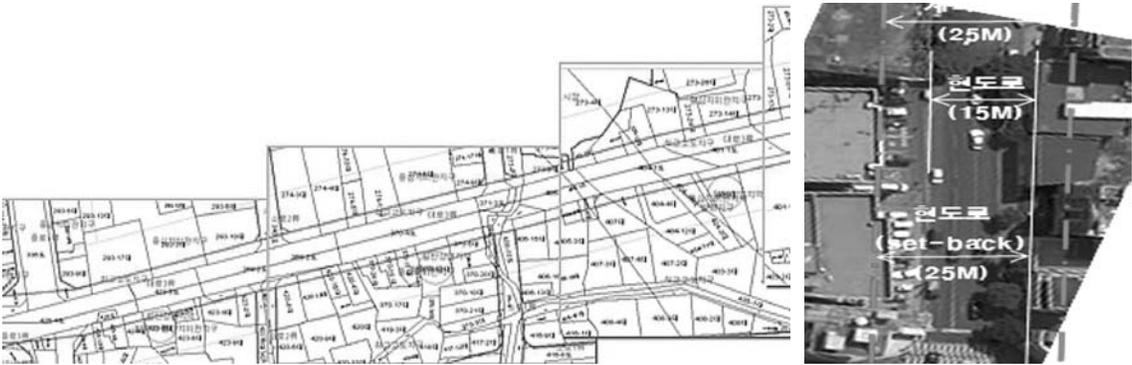
블럭 등을 사용하여 색채·문양을 도입하고 있는 편이며, 차없는 거리의 경우에는 바닥면에 다양한 칼라나 재료를 사용하여 시각적 다양성을 확보하고 있다. 또한 보행약자를 고려한 단차없는 노면 공간구성으로 보행의 쾌적성·안전성·편리성을 확보하고자 노력하고 있다. 뿐만 아니라 침체하고 있는 상가지역의 활성화를 위해 만남·이벤트 광장 도입, 지역이미지 제고 시도하고 있었다. 그리고 주도로 정비에만 관심을 쏟고 있었고 주도로에 접하는 이면도로의 경우에는 관심의 대상이 아니라는 것이 문제점으로 나타났다. 옥외광고물에 대한 인식이 아직까지 미비하여 차없는 거리 조성과 동시에 진행된 경우는 적었다.

4. 서귀포 원도심 기본구상 및 활성화 방안

1) 도시계획도로 지정현황

중정로의 현재 폭원은 왕복2차로로 15m이며, 1986년 도시계획도로로 지정되면서 폭원 25m로 확장이 계획된 곳이다. 이에 따라 도시계획도로 지정 이후에 건물을 신축한 경우에는 25m 도로 확장을 고려하여 셋백(set-back)하여 건물을 신축한 경우도 있다. 현재의 도로는 그림12에서 보

는 바와 같이 25m로 확장될 경우에는 일부 필지의 경우에는 인접필지와 합필하지 않고는 건축을 할 수 없는 과소 필지 및 부지형상이 된다. 또한 사업주체가 토지를 일괄매입한다면 토지수용비의 증대 및 매입 후 활용도 문제가 된다. 현도로는 15m이며 일부 셋백하여 건축한 건물이 있는 경우에는 셋백구간에 주차공간을 마련하여 이용하고 있는 실정이다(그림 12 참조). 현재 도시계획도로와 관련하여 확장 및 폐지와 관련하여 의견이 분분하지만 종합해보면 두 개의 안으로 요약할 수 있다.



▶ 지적현황



〈그림 12〉 중정로 지적현황 및 단면

① 대안1 : 도시계획도로 확장

대안1은 중정로를 테마거리로 조성할때 기지정된 도시계획도로 확장을 전제로 조성하자는 의견이다. 대안1의 주요내용으로는 우선 중정로 일대 도시계획도로를 폭원 15m에서 25m로 확장하자

는 것이다. 계획대로 확장되지 않을 경우 도시계획선을 존중하여 건축한 경우 불만이 제기될 수 있다. 도로확장을 통해서 불법주정차를 없애고 확장된 도로공간을 이용하여 보행자 공간 확보 및 방문객들에게 편안한 거리를 조성하자는 것이다.

〈표 2〉 대안1의 주요내용 및 문제점

	주요 내용	문 제 점
도시계획도로 확장	<ul style="list-style-type: none"> • 중정로 일대 도시계획도로 확장 (폭원 15m→25m) • 도시계획선을 고려하여 건축한 경우 불만 제기 • 도시계획도로로 인해 그동안 건축주들의 건축행위 등 제한을 받음 • 2020년까지 시행하지 않을 경우 도시계획일몰제로 자동소멸됨 • 도로 확장을 통한 불법 주·정차의 감소, 보행공간 확보 및 방문객에게 편안한 거리조성 	<ul style="list-style-type: none"> • 원도심 상권활성화의 방법론적 주민의 의견이 일치되지 않음 • 공사기간 장기간 소요됨으로 상권 이동 가능성 있음 • 25m 도로로 확장할 경우 통과 교통화될 가능성 있음 • 현도로에서 양쪽으로 5m 확장할 경우 필지 활용성 저하, 건축행위 불가능한 필지 발생과 사업비 부담

대안1에서 발생될 수 있는 주요 문제점으로 우선 원도심 상권활성화라는 목표에는 공감하는 분위기이지만 방법론적으로 의견이 다르게 나타나고, 현재 합의안 도출 과정중에 있다. 또한 2020년까지 도시계획도로로 확장되지 못한다면 도시계획일몰제¹⁾로 인해서 기지정된 도시계획선이 자동소멸하게 된다. 25m로 전면적으로 확장할 경우 공사기간이 장기간 소요되어 상권이 이동할 가능성이 있고, 확장한 이후에 통과도로화 될 우려도 있다. 그리고 도시계획도로가 지정된 대로 공사를 한다면 현도로에서 양쪽으로 5m 확장하여야 하고, 그렇게 할 경우 필지 활용성이 저하²⁾되며 인근필지와 합필을 하지 않을 경우 건축행위가 불가능 정도의 필지가 발생되며 사업 부담 및 사업기간의 장기화가 우려된다.

대안1이 선택될것으로 가정하고 어떻게 진행될것인지를 예상시나리오로 살펴보면 그림14와 같다.

도로확장을 선택할 경우는 중정로를 확장하고 테마거리 조성하여 상권활성화를 도모할 수 있을 것이다. 만약 확장하지 않고 현상태를 유지한다면 지역침체 지속, 2020년까지 확장하지 않을 경우 도시계획일몰제로 인해 실효되고 그때까지 건축행위 등에 제한을 받게 된다.



〈그림 13〉 과소필지발생 우려 상세도

1) 결정·고시 후 20년이 지나도 실시계획이 인가되지 않은 시설에 대해서는 도시계획시설 결정을 폐지하는 일몰제도가 도입됐다. 일몰제는 2000년을 시점으로 기산되기 때문에 2020년까지 장기미집행으로 남아있는 도시계획시설은 무조건 폐지된다.
 2) 예를 들어 그림 13과 같이 370-5필지의 경우 도로확장 후 남은 부지로는 건축이 용이하지 않고 합필도 쉽지 않은 상황이다. 이러한 필지가 273-9번지 경우도 비슷한 경우이며 중정로변에 이러한 필지가 다수 존재하고 있다.



〈그림 14〉 대안1의 예상 시나리오

② 대안2 : 도시계획도로 폐지

대안2는 중정로에 지정된 도시계획도로를 폐지하자는 의견이다. 현재 도로상태에서 도시계획도로를 폐지하고 테마거리로 조성하며 상권활성화를 도모하자는 것이다. 기확장된 공간과 현재의 공간을 활용하여 테마거리를 조성하고 침체되고 있는 상권을 살리자는 안이다. 기추진된

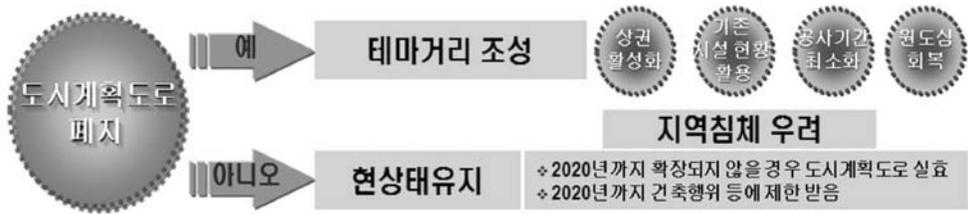
전선 지중화 등을 활용하게 되면 공사기간을 최소화할 수 있을 것이다. 대안2의 주요 문제점은 도시계획도로를 고려하여 셋백하여 건물을 신축한 건축주들과의 합의안 도출 및 공감대 형성이다. 대안의 결정단계 뿐만 아니라 상권 활성화를 위해서도 주민참여적 개발취지에서 꼭 필요한 과정이다.

〈표 3〉 대안2의 주요내용 및 문제점

	주요 내용	문제점
도시계획도로 폐지	<ul style="list-style-type: none"> • 상권활성화를 위해 도시계획도를 폐지하자는 의견 • 도시계획도로로 건물 유지·보수 제한 • 도시계획도로 폐지 후에는 기확장된 구간을 고려한 테마거리를 조성 • 전면적 확장보다는 상대적으로 비용이 적게 소요됨 • 기시공된 전선의 지중화로 인해 테마거리 조성에 공사기간 최소한 가능 	<ul style="list-style-type: none"> • 도시계획도로 확장으로 장기간 영업 불가로 지역상권 침체우려 • 건축주 등의 개발방향 및 방법에 대한 합의가 도출되지 않음 • 관련 주민들의 의견에 따라 후속조치가 필요함 • 도시계획도로를 고려하여 셋백하여 신축한 건축주들에 대한 형평성 문제와 인센티브 방안

대안2 선택을 가정하고 어떻게 진행될것인지를 예상시나리오로 살펴보면 그림 15와 같다. 도시계획도로 폐지를 선택할 경우 테마거리를 조성하고

상권활성화를 도모한다. 선택하지 않을 경우 현재 유지, 2020년에는 도시계획도로의 폐지로 현재 상태의 유지 및 침체가 우려된다.

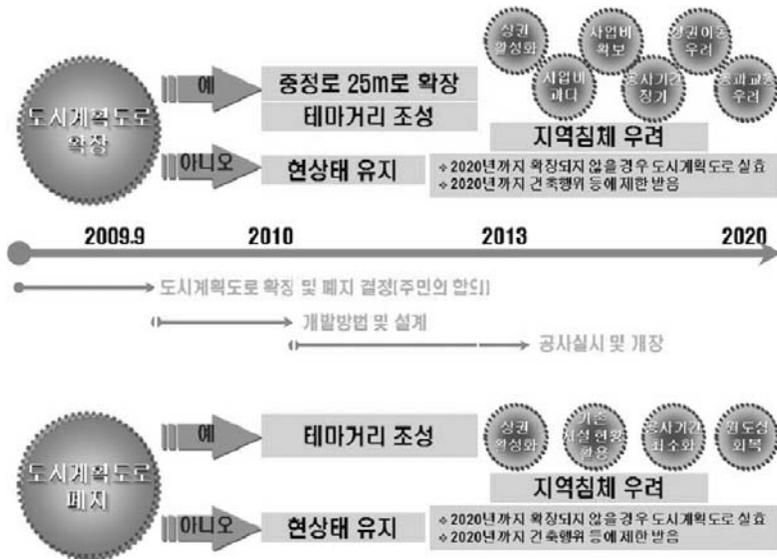


〈그림 15〉 대안2의 예상 시나리오

③ 대안의 종합

현재로는 대안1이나 대안2의 선택이 가장 중요한 문제이다. 현재 서귀포시에서 중재 및 협의 자리를 마련하고 지속적인 노력을 경주하고 있는 상황이다. 관련주민들의 합의에 의해 대안이 결정되

고, 대안별 시나리오에 의해서 진행될 것이다. 또한 각 대안의 결정 여부와 향후 추진과정으로는 대안의 결정 이후에 개발방법 및 설계, 공사실시 및 준공으로 이어질 것이다.



〈그림 16〉 대안별 시나리오의 종합 및 향후 일정

2) 기본구상 및 활성화 방안

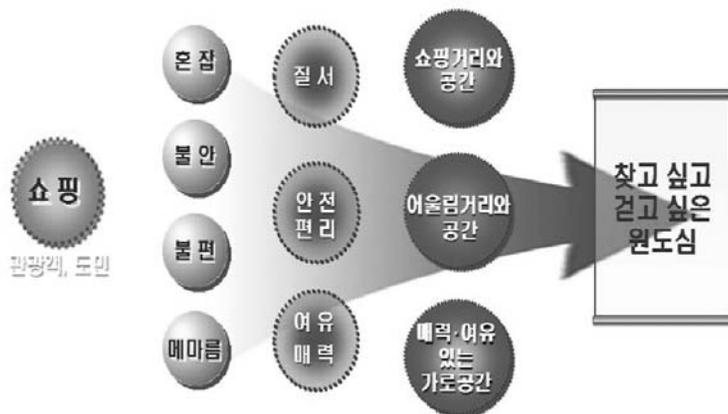
① 서귀포 원도심 활성화 기본컨셉

현재 이 지역은 유동인구 및 방문객의 감소하고 있으며, 과거 서귀포시의 원도심의 기능이 약화되고 있으며 대형마트 등의 입점, 신시가지의 개발 등으로 인해서 더욱 가속화되고 있는 실정이다. 그러나 제주도를 찾는 관광객수가

2009년에는 650만명 이상으로 나타났다. 이러한 관광객들은 또한 서귀포시를 많이 찾고 있지만 관광객들이 원하는 상업시설 및 기념품 및 특산물 판매장소는 많이 알려지지 못한 실정이다. 또한 기존의 시설과 품목만으로는 관광객 유인요소의 부족과 지속적인 침체가 우려되는 상황이며 중정로 일대 확보된 주차공간의 적극 활용도 부족하고 불법 주·정차로 인한 교통

체증으로 혼잡하고 방문객은 감소되고 있는 상황이다. 또한 중정로 일대는 의류 위주의 다양하지 못한 업종, 심야 영업이 거의 없고 짧은 영업시간, 먹거리, 즐길거리 등 사람을 불러들이는 메리트가 부족하다. 현재의 중정로 일대는 밤 10시 이후는 상가는 대부분 철시하고 불법주차장인 거리이다. 침체되는 거리에 활력을 불어넣기 위해서는 연간 650만명 이상이 찾는 관광객들을 유인 업종 및 기능도입이 필수적이다. 관광객들이 제주에 와서 주로 머물고 찾는 서귀포 원도심에 기념품 및 선물용 상품을 구매할 수 있는 여건을 갖추어야 할 것이다. 현재의 기

능 및 상황을 보강하여 특산품의 구비 및 구매, 배송 등이 용이하게 한다. 제주 650만명 관광객을 잠정고객으로 판매전략 수립이 필요하다. 서귀포 원도심으로 위상을 되찾고 적극적 홍보로 제주를 찾는 사람은 이곳을 찾을 수 있도록 전략을 수립하며 이곳을 야간관광지로서 적극 활용 개발한다. 현재 관광객과 도민의 쇼핑공간인 서귀포 원도심 일대는 혼잡하고 보행이 불안하며, 쇼핑이 불편하다. 이러한 곳을 질서를 부여하고 쇼핑과 보행이 안전하고 편리하게 하여 “찾고 싶고, 걷고 싶은 원도심”으로 조성하는 것을 개발컨셉으로 설정하고자 한다.



〈그림 17〉 원도심 개발컨셉(안)

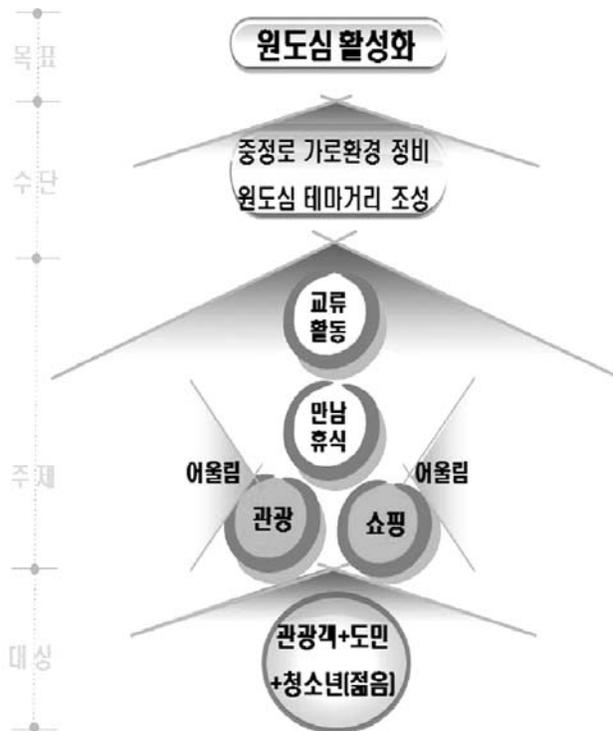
② 서귀포 원도심 활성화 방안

개발컨셉으로 설정한 “찾고 싶고 걷고 싶은 원도심” 조성을 위해서는 도시계획도로와 관련된 것이 결정된 이후에 테마거리가 만들어져야 할 것이다. 테마거리가 조성되는 것을 가정하고 몇가지 활성화방안을 제시하고자 한다.

첫째, 원도심에 위상에 걸맞는 명칭이 필요하다. 중정로 일대의 명칭이 명확하지 않고 중정로 일대 상가, 매일시장이라고 한다. 이중섭거리에도 상가들이 입점해 있고, 서귀포매일시장(아케이드상가)의 경우도 명칭이 혼재되어 있

다. 또한 아케이드상가라고 많이 부르고 있지만, 전국에 아케이드상가는 많고 관광객들에게 혼란을 줄 수 있는 명칭이다. 따라서 시장의 역사성과 대표성 등을 고려하고 향후의 관광객 인지 등을 고려한 원도심 일대에 대한 명칭을 전국 공모를 시행해보는 것도 좋을 것이다.

둘째, 테마거리 조성과 관련하여 중정로를 대상으로 한 관련 계획이나 연구에서 제시하고 있는 바와 같이 중정로에 테마거리 도입이 시급하다. 따라서 중정로변 영업주, 건물주 및 주변지역 주민의 공감대 형성하여 테마거리 조성 방법 등이 동시에 결정되어야 한다. 현재의 토론과 중지를



〈그림18〉 원도심 활성화 구상

모으는 것이 당장은 시간이 걸려도 일단 추진하고 나면 실현가능성을 높일 것이다.

셋째, 테마거리 조성시 색채계획 도입이 필요하다. 원도심 일대에 테마거리 조성시 노면 재질 및 색채를 대상으로 한 색채계획이 필요하다. 색채로서 상징성과 연결성, 통일성을 확보하도록 한다. 예를 들어, 중정로, 아케이드상가, 이중섭거리의 노면 재질은 통일하되 색깔을 달리하여 차별성과 통일성, 인지성 확보가 가능하다.

넷째, 주변관광자원 적극 활용 및 올레길의 원도심내로 연결이 필요하다. 서귀포 일대를

방문하는 관광객들을 잠재고객으로 하고 테마거리 조성시 야간볼거리와 인접 관광자원과 연계 루트 및 자원화를 도모한다. 또한 최근 각광을 받고 있는 제주올레와의 연계를 도모하여 올레꾼들이 서귀포 원도심을 돌아볼 수 있게 하면 좋을 것이다.

원도심 활성화라는 목표를 위한 수단으로는 테마거리 조성 원도심에 갖출 주제로는 관광, 쇼핑, 만남, 휴식 등의 기능을 부여한다. 이러한 공간으로 원도심을 활성화하고, 서귀포가 국제관광도시의 중심으로 재탄생되기를 기대한다.