

濟州市 海岸一周道路邊 建築物의 景觀的 特性에 관한 研究

A Study on the landscape Characteristic of building on Seaside Road of jeju

* 박 철 민(Park, Chul-min) ** 김 성 훈(Kim, Sung-hoon)

Abstract

Although buildings by the roadside represent the landscape environment, they have many problems. The government and public management have developed a new block of buildings without any careful and long-term reviews. An owners indifference and the economical situation also have forced these problems. This study, by getting hold of problems with the case of Seaside road in Jeju is purposed to propose the improvement of the visual quality of the landscape view, for rational direction in planning buildings and furnitures on streets, based on the visual characteristic. The result of this study is as follows.

1) As improving defects in the system, the seaside road is to be created into the space of life and the street landscape. 2) By the form-type composed in various methods, the identity of the seaside road is to be formed, and general type is the favorite one since it is easy to design the homogeneous space. 3) Contents, to controll the number and type of signs to compose the seaside road is to be included in the ordinance.

키워드 : 지각요소, 형태 유형, 입면 유형, 재료, 색채, 간판

Keywords : element of perception, form-type, elevation pattern, texture, color of elevation, signs

1. 서 론

1. 1 연구의 배경 및 목적

도시에서의 경관미(景觀美)는 환경의 질과 높은 관계가 있으며, 물리적 환경(物理的 環境)으로서의 건축물은 도시의 경관을 좌우하는 매우 중요한 요소일 뿐만 아니라 공공복리와 시민의 일상적인 한 부분으로, 쾌적성(快適性, amenity), 정체성(正體性, identity) 등의 형성에 영향을 주는 것으로 이해될 수 있다.

도시경관의 일부분인 가로공간은 도시민을 위한 장소로 인간에 의해서 형성되어지는 물리적인 실체로서 가로변 건축물(街路邊建築物)과 참여에 의한 인간

의 형태가 함께 존재하는 것으로 모든 구성 요소들이 복합적인 관계에 의해 형성되는 장(場)이라 할 수 있다. 또한 도시환경의 질을 평가함에 있어 가치 판단의 기준이 되는 척도중의 하나로서 가로공간은 핵심적인 요소로서 작용하고 있다. 특히 가로변에 줄지어 늘어선 가로변 건축물은 가로환경의 중심적 요소이며, 가로공간을 한정짓는 내벽이자, 입면으로서 가로의 성격을 규정하며 여기를 방문하는 자나 사는 사람에게 강한 인상을 심어주거나 다양한 경험을 유발¹⁾시킨다.

그러나 제주도 해안도로의 경우 관광지간의 연계를 중심으로 한 공영개발에 의해 충분한 검토없이 이루어져 왔으며 또한 건축주의 무관심과 경제적 사정 등

* 제주대학교 건축학부 부교수, 공학박사

** 제주대학교 대학원 석사과정

1) 이범재, 가로변 건축물이 가로환경에 미친 영향에 관한 연구, 대한건축학회 논문집, 9권 5호, 1993

의 요인으로 경관 도로변 건축물은 많은 문제점을 가지고 있는 것이 지금이 현실이다.

따라서 본 연구는 제주 고유 경관의 질적 환경개선을 위한 시도로써 해안도로의 사례연구를 통하여 문제점을 도출하고, 가로변 건축물의 건축계획적 특성을 토대로 가로공간 및 가로변 건축물 계획시 합리적 방향을 모색하기 위한 기초자료로 제시하는데 목적이 있다.

1. 2 연구의 범위 및 방법, 절차

도시를 분석적으로 고찰할 때 총체적인 도시현상은 두 가지 커다란 측면으로 나눌 수가 있는데, 첫째 도시를 이루는 물리적 요소로서 도시의 형태(morphology)에 관한 것, 둘째 도시의 기능 및 작용(physiology)에 관한 측면이다.

도시는 이 두 가지 측면의 상호관계를 어떻게 설정하느냐에 따라서 도시형태를 바라보는 시각이 결정되게 된다. 따라서 도시환경은 건축적 스케일로서 건축물 개개의 부분과 건축물과 건축물의 관계로서 설명될 수 있고 이것이 조합하여 하나의 전체 즉 도시적 가구(block)를 이룬다. 또한 하나의 상위개념인 도시적 스케일로 접근하여 보면 하나의 부분이 될 수 있고 전체도시가 보다 상위의 개념으로서 전체를 형성하게 된다

이와같은 관계가 종합적으로 파악하고 있는 도시환경²⁾이라 할 수 있다. 이런 입장에서 도시환경은 종합적인 검토를 필요로 하며, 다각적으로 분석할 문제는 많으나, 본 연구에서는 범위를 건축계획적 측면에서 고려되어진 물리적 구성요소로서의 가로변 건축물로 한정시켰으며, 시지각적 측면에서 건축물의 외관 형태 유형에 관련된 구성요소 즉, 형태(form), 형(shape), 그리고 표면(surface)과 관련된 지각요소를 중심으로 구분하였다.

본 연구의 대상지로 제주도 해안도로변 건축물을

선정하였으며, 건축물의 형태유형과 관련된 구성요소를 구조와 관련된 1차적 지각요소, 면과 관련된 2차적 지각요소, 마감재료와 관련된 3차적 지각요소로 구분³⁾하여 연구를 진행하였다.

연구방법은 가로경관의 구성체계와 특징 그리고 건축물의 형태속성을 파악하기 위해 1차, 2차에 걸쳐 조사를 실시하였으며, 1차조사에서는 제주시청 및 관청의 협조를 받아 문헌조사를 실시하였다. 제주시의 도시특성, 도시기본계획, 토지이용, 도시기능 등의 제반 사항에 대해 알아보고, 조사대상건물을 선정하였고 2차조사에서는 1차조사를 토대로 조사대상가로와 가로변 건축물의 토지이용현황, 가로현황, 오픈스페이스 현황 등에 대해서 살펴보고, 사진 촬영 및 현장실측을 통하여 조사대상건물의 형태 속성과 관련된 특성에 대해 조사하였다.

2. 이론적 고찰

2.1 가로변 건축물의 시지각적 특성

가로(街路, street)라 함은 가장자리에 건물이 나란히 들어서 형성되는 3차원 공간으로 건물에서 일어나는 활동과 길에서 일어나는 활동이 불가분의 관계에 있는 것을 의미한다. 이것은 목적지를 향해서 움직임을 전제로 한 동물이나 자동차에 의한 사람 및 편의품의 운송을 주목적으로 하는 도로(道路, road)와는 구별⁴⁾된다. 이러한 측면에서 가로공간은 인간의 환경에 대한 체험과 인식의 정도에 따라 물리적 배치, 시각 구성, 이미지 형성, 장소 창조의 4가지 범주로 구분⁵⁾되고 있다.

물리적 배치로서 가로는 물리적 형태나 구성요소의 객관적 속성을 강조하는데, 이러한 물리적 형태나 속성들은 대상과 관찰자의 상호관계에 따라 시각구성을 이룬다. 이는 주로 시각적 구성요소로서 물리적 대상을 구분⁶⁾하여 접근하고 있으며, 반면 이미지 형

2) 서수정, 최찬환, 도시설계의 공공공간규제 요소를 통한 도시환경조성에 대한 평가, 대한건축학회 논문집, 13권 2호, 1998.

3) 김대호, 윤장우, 박춘근, 도시가 로경관과 가로변건축물의 형태유형에 관한 연구, 대한건축학회학술발표논문집, 17권 1호, 1997.

4) Edward Relph 저, 김동국 역, The Modern Urban Landscape(근대도시경관), 태림문화사, 1999, p.187.

5) 이규목, 도시경관의 구성 이론에 관한 지각적 고찰, 대한국토도시계획학회 논문집, 제17권 1호, 1982, pp40~47.

6) 시몬드(J.Simonds, 1961)는 3차원적인 공간을 한정하는 물리적인 계획요소로서 평면, 지붕면, 입면으로 구분하여 대지내 공간의 형태표현을 제한하고 있으며, 에케보(Eckbo, 1960)는 추상적 요소(차원, 시간, 에너지)와 구상적 요소(빛, 토지, 구조물, 건물, 오픈스페이스, 자연요소, 가로, 도로 및 가로설치물)로 나누고, 상호간의 관계에 따라 다양한 속성이 이루어진다고 하였다.

표 1. 가로공간의 구성요소

구성요소		개개요소	
유형요소	1차요소	수직적 요소	벽 (wall) · 가로건축물의 용도 · 색채 · 입면유형 · 평면유형 · 지붕의 형태 · 간판
		수평적 요소	바닥 (floor) · 자연지형 · 가로망 · 오픈스페이스 · 보행로의 처리, 이용
			천정 (ceiling) · 스카이라인
	2차요소	가로시설물	안전용 · 교통표지, 소화전, 난간 등
			정보용 · 우체통, 공중전화 등
			결적용 · 휴지통, 가로등, 화분 등
			편성용 · 자동판매기, 신문판매대
예술요소 · 환경조각, 도시벽화			
자연요소 · 물, 흙, 돌, 수목			
무형요소	자연적 요소 · 동식물의 성장, 계절변화 · 비, 눈, 바람 등		
	인위적 요소 · 법규, 경제, 역사, 문화		
	corography · 사람과 자동차의 움직임		

성으로서의 가로는 인간 마음에 형성되는 이미지(心象)에 주된 관점을 두고 있다.

가로공간에서 가로변 건축물 형태와 관련된 계획요소들은 매우 다양할 수밖에 없지만, 가로공간 디자인에 밀접하게 작용하는 개념과 요소를 체계화함으로써 가로공간과 가로변 건축물간의 상호관련성 분석에 대한 접근이 용이할 것이다. 따라서 가로공간은 고정된 형태를 가지고 있는 유형요소와 구체적 현상이 시각화 될 수 없거나, 또는 형태를 갖추고 있더라도 그것이 시간의 변화에 따라 변형되는, 즉 무한한 형상의 가능성을 지닌 무형요소로 구분할 수 있다.

가로공간의 유형요소는 고정된 형태를 지니고 있는 것으로, 건축물과 기타 다른 구조물로서 형태, 형, 표면 등으로 지각된다. 따라서 유형요소를 구분하면, 가로공간의 골격을 형성하는 1차적 요소와, 앞의 1차적 요소에 의하여 한정되어진 공간내에서 설치되는 각종 가로장치물로 이루어진 2차적 요소로 표 1과 같

이 구분⁷⁾할 수 있다.

2. 2 가로변 건축물의 형태 구성 요소

가로공간의 설계요소와 관련한 대지의 형상, 전면도로의 폭원, 대상지의 기후풍토나 경제활동 상황 등은 가로변 건축물의 형태를 결정하는 매우 중요한 인자이다.

따라서 가로공간의 제 속성과 가로변 건축물 형태와의 관련성 차원에서 선행연구자들의 건축물 형태구성요소를 표 2에서 살펴보면, 건물규모와 관련한 구조적 요소, 입면 형태와 관련된 외피적 요소, 재료/색채와 관련한 장식 및 마감 요소 등 크게 3가지 측면에서 구분하여 제시하고 있다.

본 연구에서는 이상의 연구사례를 근거로 하여 가로변 건축물 형태구성요소를 형태 및 지각 특성에 따른 1차적 지각요소로서 '수직수평적 관계의 매스유형', 2차적 요소로서 '입면유형, 접속유형, 지붕형상, 면의 패턴, 출입구 유형', 3차적 지각요소로는 '표면형상, 외벽마감, 색채' 등으로 구분하여 가로변 건축물의 형태 특성 및 형태 관련 계획적 특성을 파악하고자 하였다.

표 2. 건축물 형태구성 요소 분류

건축가 분류	건축가 분류	M. Krampen	B. Brolin	E. Bacon	R. Krier
		전체윤곽	건물층수	윤곽선형태	전체높이
건축물 구성요소	입면상세	건물상세	창문,문배열 방향성 형태	형태특성 패턴 창문내기	파사드
	텍스처	창문	재료	시공재료 표면질감	재료
	색채		색채	색채	색채

3. 해안도로의 건축현황 및 계획요소

3. 1 조사대상지

조사대상지로 선정된 제주시 해안일주도로는 시내 중심지구와 연결되어 있으며, 제주도의 대표적 관광

7) 윤장우, 가로변건축물과 도시가로공간의 건축계획적 특성에 관한 연구, 대한건축학회 논문집, 16권 1호, 1996.

지중 하나인 용두암 일대에서 해안도로가 시작되므로 많은 관광객이 이용하는 주요 도로이자, 제주민에게는 여가를 수용하는 장소로서의 속성을 충분히 반영하고 있다.

조사대상지의 현황 및 문제점을 현상적 관점에서 고찰한 결과는 표 3, 4와 같다. 조사대상지인 용담 해안일주도로는 용두암 일대에서 이호해수욕장까지 동서방향으로 길게뻗은 폭원 15m, 총길이 5km 정도로 제주시 중심부와 외곽부를 연계하고 있다. 조사대상 건축물은 도로에 면해 있는 건축물로서 총 78개 건물을 선정하여 조사하였으며, 도로의 성격상 크게 4개 구간으로 구분 할 수 있는데 A구간 19개, B구간 24개, C구간 13개, D구간 22개를 각각 대상으로 하였다.

3. 2 구간별 건축물 현황

조사대상지의 건축물의 현황을 용도별로 살펴보면 상업시설이 64개로서 82.1%라는 압도적 분포를 나타냈으며, 빌라 및 주택이 10개(12.8%), 화장실 등 공공시설이 4개(5.1%)로 조사되었다.

A구간(폭원 15m)은 해안도로가 시작되는 부분으로 제주의 주요 관광지중 하나인 용두암과 연결되어 있으며 해안도로의 첫 관문으로서 경관도로의 이미지 형성에 매우 중요한 위치를 차지하고 있다. 그러나 교육시설인 중고등학교 건물의 후면부, 기존에 건축되어진 레스토랑 등의 상업시설과 용담 펌프장, 용담 어촌계 등의 공공시설, 그리고 용담 레포츠 공원 등 용도 및 외관이 상반된 시설들이 서로 혼재되어 경관 분위기를 매우 혼란스럽게 하고 있을 뿐 아니라, 신축되어지고 있는 상업용 건물과 그 공사차량, 기존 상업시설을 이용하는 자동차들이 도로를 일정부분 잠식하고 있어 경관훼손 뿐만 아니라 원활한 교통소통에도 큰 지장을 주고 있는 실정이다.

B구간(폭원 15~16m)은 해당 구역에 있는 24개의 건물 중 22곳이 레스토랑 및 횡집 등의 상업시설로 이용(91.7%)되어지는 용담 해안도로에서 가장 왕성한 활동이 이루어지는 부분이다. 상업 건물의 신축 행위도 활발하며 기존 건물의 경우에는 입면에 변화

를 주는 등 시설 확충을 하고 있고, 이용자들의 차량도 집중되는 등 해안도로의 중심지적인 구간이다. 조사대상지의 4구역 중 유일하게 도로에서 바다쪽 해안면에 건물이 없는 경우로 바람직한 사례라고 하겠다. 다만 야간에 바다 쪽으로 조명하기 위한 등이 설치되어 있는데 오히려 이 시설물이 경관을 저하시키는 요소로 작용하고 있다.

많은 펜션 건물들이 신축되어지고 있으며, 해안도로의 새로운 중심으로 부각되는 C구간은 A구간과 더불어 해안도로의 경관훼손이 보다 심각한 구역이다. 숙박업소의 특성상 레스토랑이나 횡집보다 건물의 층수가 높고, 건물의 건폐율도 상대적으로 높아 시각적 차폐도에 따른 경관조망이 불량하며 경관의 연속성 훼손도 심한 편이다. 또한 해안변으로도 과거에 건축되어진 건물들이 비교적 큰 규모로 자리하고 있어 바다와 한라산 양방향의 경관이 모두 열악한 실정이다. 앞으로도 꾸준히 신축건물들이 건축되어질 것으로 예상되는 구역으로 경관관리가 시급한 편이라 할 수 있다.

또한, D구간은 해안도로의 일부분이 해안변의 봉우리인 도두봉을 우회하고 있으며, 도두봉 주변에 주거지가 형성되어 있고 주거지 인근을 거점으로 종교시설도 자리하고 있다. 그리고 다른 구간과 마찬가지로 레스토랑, 펜션 등 상업시설이 곳곳에 자리하고 있어 경관의 형성 자체가 애매한 부분이다. 특히 D구간의 이질성으로 말미암아 해안일주도로의 경관에 대한 연속성이 크게 침해되고 있으며, 주거지 부분의 생활쓰레기 등으로 해안경관도로의 이미지 형성도 훼손되고 있다.

4. 가로변 건축물의 형태유형 분석

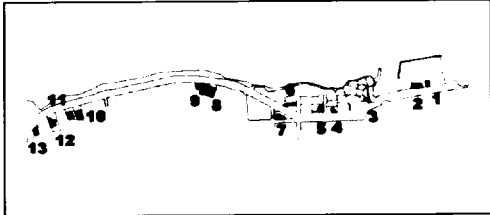
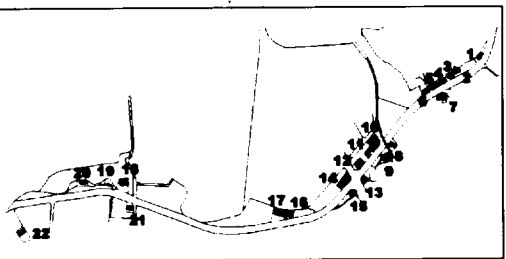
도시가로공간에 있어서 가로변 건축물은 가로경관의 질을 좌우하는 중요한 요소로서 건물 기능 이상의 의미와 형태를 지녀야 하는데, 이는 가로 구성상 미적인 국면을 지닌 연속성의 개념뿐만 아니라 조화와 질서, 통일감이 동시에 고려되어야 한다. 그러나 가로상에 들어서면 건축물의 인지는 3차원적인 개별형태에 대한 감각이 아니라 가로벽면을 형성하는 주입

표 3. A 구간과 B 구간 건축물의 계획적 특성 및 배치 현황

대상건물명	면적				층수	주출입 구 위치	외벽 마감	광고 간판수	주용도	건축물의 배치 및 주요 건축물 사례	
	건폐율 %	용적율 %	대지 면적㎡	건축 면적㎡							
1.비경 윗집	34	67	781	264	2	전면	드·비	3	상업		
2.이어도 윗집	53	106	670	356	2	양쪽	조립	11	상업		
3.갯바위 윗집	55	110	228	126	2	양쪽	드·비	8	상업		
4.동우 미락	49	49	342	166	1	양쪽	조립	4	상업		
5.재즈스토리*	52	364	1032	540	7	측면	유리	4	상업		
6.고고 윗집	14	28	670	93	2	측면	드·비	4	상업		
7.태일 윗집	19	19	783	150	1	양쪽	조립	4	상업		
8.자전거 대여점	28	57	128	37	2	전면	조립	2	상업		
9.농수산물 직매장	23	23	471	111	1	전면	조립	2	상업		
10.용담 펌프장	22	44	762	171	2	측면	타일	1	공무		
11.푸른 포구 윗집	39	39	92	36	1	양쪽	조립	5	상업		
12.용담 어촌계	29	29	289	85	1	전면	드·비	1	공무		
13.김민중's cafe	17	35	69	12	2	전면	드·비	2	상업		
14.공원화장실**	-	-	-	119	2	전면	석재	1	공용		
15.환타지아*	21	21	720	152	1	전면	석재	2	상업		
16.공원 편의점	27	82	661	180	3	측면	드·비	3	상업		
17.아드리아*	24	48	687	168	2	측면	석재	3	상업		
18.어항 먹거리 장터	28	28	668	188	1	양쪽	조립	5	상업		
19.천주 윗집	16	33	957	157	2	전면	조립	6	상업		
1.공사중 1	49	195	160	78	4	전면	·	·	상업		
2.공사중 2	41	165	179	74	4	측면	·	·	상업		
3.뉘메로*	33	65	230	75	2	전면	드·비	2	상업		
4.이곳에달을내리면*	25	25	406	101	1	측면	드·비	2	상업		
5.사주와 데이트*	60	60	91	55	1	전면	타일	2	상업		
6.수양 윗집	75	75	110	83	1	측면	드·비	1	상업		
7.바다사랑*	6	6	1107	67	1	전면	드·비	1	상업		
8.마르첼로*	48	96	249	120	2	측면	석재	4	상업		
9.24시 편의점	36	73	296	108	3	전면	타일	2	상업		
10.해다미 민박	47	142	255	121	3	전면	타일	2	상업		
11.외가집 윗집	67	67	240	160	1	전쪽	드·비	3	상업		
12.만가	54	54	200	108	1	측면	드·비	·	주거		
13.콘서트*	34	34	319	108	1	측면	드·비	3	상업		
14.어부 윗집	49	97	202	98	2	측면	타일	3	상업		
15.콘도형 민박	15	60	654	98	4	전면	타일	2	상업		
16.노블하우스*	62	124	326	201	2	전면	·	2	상업		
17.주택	14	14	487	69	1	측면	조립	·	주거		
18.마린 보이 윗집	53	106	142	75	2	측면	조립	3	상업		
19.해원 편의점+주택	64	64	88	56	1	양쪽	드·비	3	상업		
20.어영 윗집	87	87	123	107	1	측면	타일	3	상업		
21.e 편한세상*	26	77	196	50	3	측면	목재	4	상업		
22.쌍봉냉면	82	164	124	102	4	측면	타일	3	상업		
23.선명 윗집	37	74	540	201	2	양쪽	타일	7	상업		
24.해경 윗집	34	67	781	264	2	양쪽	드·비	5	상업		

주: *는 레스토랑임.
 주: **는 용담레포츠 공원에 속한 화장실

표 4. C구간과 D 구간 건축물의 계획적 특성 및 배치 현황

대상건물명	면적				층수	주출입 구위치	외벽 마감	광고간 판수	주용도	건축물의 배치 및 주요 건축물 사례
	건폐율 %	용적율 %	대지 면적㎡	건축 면적㎡						
1.한치나라 찻집	6.3	6.3	775	49	1	측면	조립	2	상업	
2.해너 찻집	25	51	554	141	2	양쪽	드·비	1	상업	
3.주택	43	43	76	33	1	전면	드·비	1	주거	
4.상가	19	38	250	47	2	측면	타일	·	상업	
5.스레트집	29	29	283	82	1	전면	드·비	·	주거	
6.빌라	26	77	474	121	3	측면	타일	·	주거	
7.e 하우스*	36	107	353	126	3	측면	석재	2	상업	
8.산타루치아*	59	178	360	214	3	전면	석재	6	상업	
9.빅토리아*	67	67	403	268	1	측면	조립	2	상업	
10.알렉산더*	40	80	351	139	2	전면	타일	2	상업	
11.베업*	38	36	349	132	2	전면	조립	·	상업	
12.민박 대창원	26	52	524	137	2	측면	드·비	4	상업	
13.로렐라이 언더*	26	51	300	77	2	전면	타일	2	상업	
1.하얀집 식당	29	87	243	71	3	전면	조립	2	상업	
2.주택 1	55	55	159	87	1	양쪽	타일	·	주거	
3.주택 2	27	27	196	53	1	전면	드·비	·	주거	
4.주택 3	54	54	127	68	1	측면	타일	·	주거	
5.주택 4	55	109	274	150	2	전면	드·비	·	주거	
6.도두 자연산 찻집	34	69	303	104	2	전면	타일	3	상업	
7.주택 5	41	41	436	180	1	측면	타일	·	주거	
8.좋은 민박	27	80	280	75	3	측면	드·비	1	상업	
9.바다 사랑 민박	47	186	316	147	4	전면	드·비	4	상업	
10.노벨리조트 민박	66	199	527	350	3	전면	드·비	2	상업	
11.동네박사 편의점	57	57	292	166	1	전면	드·비	1	상업	
12.대기 코사 마트	70	210	279	195	3	측면	드·비	8	상업	
13.도두 민박	80	240	180	144	3	측면	타일	5	상업	
14.이서방 하우스	67	67	490	328	1	측면	타일	3	상업	
15.하니 당구장	63	127	196	124	2	양쪽	석재	9	상업	
16.마운틴뷰 리조트	23	70	645	150	3	측면	드·비	3	상업	
17.마레스토*	37	110	645	237	3	측면	타일	2	상업	
18.밀라노*	28	55	602	167	2	측면	드·비	4	상업	
19.콘도형 민박 1	13	25	213	27	2	전면	목재	1	상업	
20.콘도형 민박 2	10	30	285	28	3	전면	드·비	1	상업	
21.거문덕 회 센터	28	55	297	82	2	측면	타일	1	상업	
22.이호비치 화장실	20	20	563	114	1	측면	드·비	2	공용	

주: *는 레스토랑임.

면의 2차원적인 형상이 이루는 수평적인 연속 관계에 더욱 중요성을 두고 있다.

4.1 가로변 건축물의 1차적 지각요소

형태 및 지각특성차원에서 가로변 건축물의 형태구성 요소를 구조적 측면과 관련한 1차적 지각요소로 유형별로 구분하여 조사분석한 결과는 표 5와 같다.

우리의 인식은 형태가 명확하게 구분되는 순수 입

체의 형상에 가깝게 지각하려는 경향이 있으므로, 이에 따라 건축물의 수평적 형상을 정방형, 굴절형, 장방형, 자유형으로, 수직적 형상을 단층형, 일반형, 부분돌출형, 불규칙형으로, 지붕의 형상을 평지붕형, 박공지붕형, 등근지붕형, 복합형으로 구분하였다.

수평적 형상은 건축물의 배치적 특성과 관련된 것으로서 건축선 후퇴를 통한 전면 공지 확보와 주도로와 접한 건물의 입면이 지나치게 길어서 개방감을 저하시키거나 혹은 지나치게 좁아서 건물 내부 공간의

표 5. 해안일주도로변 건축물의 형태 유형

구분	내용	A구간	B구간	C구간	D구간	전구간
수평 형상	정방형	8(10.3)	8(10.3)	8(10.3)	8(10.3)	32(41.1)
	굴절형	0(0.0)	0(0.0)	1(1.3)	4(5.2)	5(6.4)
	장방형	8(10.3)	10(12.8)	5(6.4)	8(10.3)	31(39.7)
	자유형	3(3.8)	2(2.6)	3(3.8)	2(2.6)	10(12.8)
수직 형상	단층형	8(10.3)	10(12.8)	4(5.2)	4(5.2)	26(33.3)
	일반형	4(5.2)	2(2.7)	7(9.0)	9(11.5)	22(28.2)
	부분돌출형	5(6.4)	3(3.8)	4(5.2)	5(6.4)	17(21.8)
	불규칙형	2(2.6)	5(6.4)	2(2.6)	4(5.2)	13(16.7)
지붕 형상	평지붕형	11(14.1)	8(10.3)	7(9.0)	9(11.5)	35(44.9)
	박공지붕형	5(6.4)	4(5.2)	6(7.7)	6(7.7)	21(26.9)
	동근지붕형	1(1.3)	3(3.8)	1(1.3)	3(3.8)	8(10.3)
	복합형	2(2.6)	5(6.4)	3(3.8)	4(5.2)	14(17.9)

주: ()밖의 수치는 건물수, ()안의 수치는 %

깊이가 너무 깊어지지 않도록 하는 것이 바람직하다. 그러나 현 상황을 보면 장방형이 31개(39.7%)로 가장 많이 조사되었는데, 이 중에서도 특히 전면부의 주입면이 도로로 긴 경우가 24개(30.8%)로서 경관을 훼손시키는 주요소가 되고 있다. 이는 조립식으로 건축되어진 후 소규모 횃집이 연립하여 입주하여 있는 단층형의 건물인 경우가 대부분으로써 적절한 조절 방안이 필요한 부분이다.

수직적 형상은 기존의 주거를 개조하여 소규모 레스토랑 혹은 상가로 이용하는 경우에 해당하는 단층의 건물이 28개(35.9%)로 가장 많이 조사되었다. 건축적 형태에 대한 고려없이 주거용 건물의 입면에 간판만 붙여놓은 상황으로서 외관적으로 바람직하지 않을뿐만 아니라 도로변에 신축되어지는 건물의 층수가 일반적으로 3, 4층임을 감안하였을 때 해안일주도로의 스카이라인 형성에도 부정적이다. 또한 지면층의 형상이 수직적으로 바로 연속되어지는 일반

형이 27개(34.6%)로 높게 조사되었는데 이 경우 건축물의 형상이 구성하는 조화와 통일성의 측면에서 도로변의 경관에 이바지하는 면도 있으나 신축되어지는 건물들이 대부분 부분 돌출형(16개, 20.5%)과 불규칙형(7개, 9.0%)의 수직적 형상을 보임으로써 외피적 요소의 통일성과 연속성을 저해하고 있다. 따라서 지나치게 불규칙적이거나 층고의 변화가 많은 개별 건물의 신축행위는 적절히 조절하는 것이 필요하다 하겠다.





지붕의 형상은 평지붕형과 박공지붕형이 각각 34개(43.7%), 26개(33.3%)로 압도적으로 많이 조사되었는데 이는 기존의 소규모 건축물과 조립식 건축물의 지붕형상이 대부분 평지붕과 박공 지붕형이기 때문이다. 동근 지붕형과 복합형 등 지붕 형상에 개성적 표현을 도입한 건물들이 각각 9개(11.5%)로 조사되었는데 이는 신축되어지는 건물이 대부분 레스토랑 등의 상업시설임을 감안할 때 건물의 인지도를 높이기 위한 시도로 볼 수 있으나 경관의 측면에서 바람직하다고 할 수는 없다.

즉, 해안일주도로변 건축물이 보이는 건물의 형태 유형은 수평, 수직, 지붕의 형상이 각각 장방형, 일반형, 평지붕인 경우가 가장 많이 조사되었으며 이어도 횃집, 짜즈스토리 레스토랑, 알렉산더 레스토랑 등이 이에 해당한다. 그러나 신축되어지는 건물의 경우는 자유형의 수평 형상과 불규칙형의 수직 형상, 동근 지붕형의 지붕 형상으로 구성되는 경우가 대부분으로써 경관을 보전하기 위해서는 건축물 형태 요소에 대한 일정한 제한이 필요할 것으로 사료된다.

4. 2 가로변 건축물의 2차적 시각요소

건물로의 접근을 유도하는 접속유형은 표 6과 같이 가로의 폭원에 따라 벽면선을 일정하게 유지하는 기본유형이 78.4%로 가장 많은 분포를 보이고 있는데, 이는 보행자간의 적극적인 접근체계와 경제적 가치를 고려한 유형이며 법규내 공지를 확보하기 위한 전면후퇴유형도 총 23개(19.2%)로 다소 높게 나타났다. 그러나 전면후퇴유형은 가로와의 경계부에 단차이를 적지않게 두거나 자연 및 인공차폐물 등을 둠으

표 6. 가로와 건축물과의 접속유형










유형	사례	A구간	B구간	C구간	D구간	전구간
기본 유형		6(7.7)	16(20.5)	9(11.5)	11(14.1)	42(53.8)
전면 후퇴 유형		12(15.4)	4(5.2)	7(9.0)	10(12.8)	33(42.3)
저층부 후퇴 유형		0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)
상층부 후퇴 유형		1(1.3)	0(0.0)	1(1.3)	1(1.3)	3(3.9)

로써 가로와의 연계성을 떨어뜨리고 있는 것으로 조사분석되었다. 따라서 가로공간은 벽면성을 지정하여 과도하게 통일감을 부여하기보다는 전면공지부분을 활용하여 가로와의 연계성을 높여야 할 것이다. 특히 연속적으로 이어지는 건물군 안에 랜드마크가 되는 건물을 배치하거나 포켓 스페이스 등을 형성하여 변화감을 유도함으로써 다이나믹한 가로가 될 수 있도록 하여야 한다.

적정한 스케일감을 유지하며 가로의 확장과 전면공지 확보를 통해 공익과 사익의 적절한 균형을 이룰 수 있는 저층부 후퇴 유형은 3개소(9.7%)로 거의 관찰되지 않았으며 조사된 경우도 레스토랑의 야외 테이블로 활용하는 실태여서 공유영역의 확보는 여의치 않은 실정으로서 건축주의 전향적인 의식전환이 요청되는 부분이다. 또한 상층부 후퇴 유형도 다소 관찰되었는데, 이는 사선제한이나 가로의 연속성 유지를 위해서라는 원론적 목표에 의해서라기보다는 소규모의 상가건물이 2, 3층 부분에 작은 면적의 주거공간을 마련했기 때문으로 조사되었다.

외피적 요소와 관련하여 입면유형은 표 7에서 알 수 있듯 전체적으로 일반형(56.8%)과 수평형(32.5%)이 가장 많이 나타나, 공간의 균질적 표현에 있어서는 유리한 구성을 하고 있지만, 형태의 연속성과 역동성이 결여된 비개성적이며 획일적인 단순한 이미지로 일관되고 있음을 알 수 있다. 또한 수직형은 7개소 25.4%로 조사되었으며 그 밖에 피막형과 불규칙형은 각각 7개소(10.4%)와 25개소(7.5%)로 관찰되었다. 이는 중고층 건물이 거의 없는 해안도로

표 7. 가로변 건축물의 입면 유형 및 면 패턴

유형	사례	A구간	B구간	C구간	D구간	전구간
입면 유형	일반형 	12(15.4)	13(16.7)	7(9.0)	11(14.1)	43(55.1)
	수평형 	3(3.8)	9(11.5)	3(3.8)	4(5.2)	19(24.3)
	수직형 	0(0.0)	1(1.3)	3(3.8)	3(3.8)	7(9.0)
	피막형 	1(1.3)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	1(1.3)
	불규칙형 	3(3.8)	1(1.3)	0(0.0)	4(5.2)	8(10.3)
면 패턴	반복배열 	11(14.1)	19(24.3)	10(12.8)	18(23.1)	58(74.2)
	대칭 	3(3.8)	2(2.6)	2(2.6)	1(1.3)	8(10.3)
	중심 	2(2.6)	1(1.3)	0(0.0)	1(1.3)	4(5.2)
	불규칙형 	3(3.8)	2(2.6)	1(1.3)	2(2.6)	8(10.3)

의 특성상 상승감과 힘의 표현을 나타내는 수직형이 별로 관찰되지 않은 것으로 사료되며, 불규칙형의 입면 유형이 다수 관찰된 것은 이곳 건축물들의 주용도가 대부분 일반음식점인 것을 감안할 때 장식적 효과를 통해 높은 인지도 확보를 위한 것으로 판단된다. 또한, 면의 패턴은 반복배열형이 67개(75.2%)로 조사되어 건물에 있어서 단순하고 획일적인 면구성을 보여주고 있다. 이는 입면 유형은 다소 창의적인 불규칙형으로 하더라도 입면 재료 사용에 있어 경제적 요소의 고려로 인한 반복배열형 선호라고 사료된다.

가로변 건축물의 출입구 위치는 표 8과 같이 조사 분석되었다. 출입구가 건물 전면의 중심부에 위치한 경우는 전면공간에 대한 고려가 미흡하게 되는 경우가 많으며, 대칭적이고 분할된 전면부의 모습이 이루어지고 면 공간이 둘로 나뉘게 되는 경우가 있다. 그리고 건물 전면의 측면에 위치하는 경우는 전면 공간이 독립적으로 구성될 수 있으며, 활성화되기에 이로 운 면이 있다. 또한 건물 전면의 형상도 다양하고 통일된 구성 양상을 보일 수 있다. 건축물이 소규모일 경우 출입구가 측면에 위치한 경우가 많다.

출입구 유형은 평면형이 37개 건물(47%), 돌출형이 29개 건물(37%)로 나타났는데, 해안도로가 주로 일반음식점 등의 상업건물이 많으므로 경제적 효율을 제고한 평면형이 주를 이루며 출입구를 강조하는 독특한 개성의 표현인 돌출형 및 함몰형의 출입구 형태도 많이 관찰되어 출입구 유형에 단적인 차이를 보이지는 않는다.








4. 3 가로변 건축물의 3차적 시각요소

가로변 건축물의 표층을 이루는 3차적 시각요소는 건물의 세세한 모양이나 표정으로 사람들의 기억에 남는 지역이미지를 지키는 중요한 역할이 요구된다. 그러나 표면 형상이 평탄형인 건물이 대부분을 이루고 있으며, 외벽마감도 일반적인 타일이 많이 관찰되었으며, 색채구성 역시 백색, 적색 및 재료 고유의 자연색까지 다양한 분포를 보이고 있어 가로 분위기를 더욱 혼란스럽게 하고 있는 것으로 분석되었다.

외장재료에 있어서는 표9와 같이 타일이 5개소로 전체 7.5%, 유리는 19개소로 28.4%, 콘크리트 드라이비트 마감은 7개소로 전체 9%, 석재는 34개소로 43.7%, 목재는 16개소로 20.5%로 조사되었다. 조사 결과를 고찰하여 보면, 인공재료가 92%로 거의 대부분을 차지하는데, 경관도로의 특성을 고려하여 목재, 제주 자연석 등의 지역적 특성을 반영하는 자연 재료가 많이 사용되는 것이 바람직할 것으로 사료된다.

또한 색채는 산업화 이후 모더니즘의 영향으로 환경색채에 있어서도 과거와의 단절을 선언하고 풍토색 짙은 스타일을 거부함으로써 도시는 삭막한 회색의 도시로 변했으며 농어촌 지역의 환경색채는 새마을 운동의 지방개발사업의 계기로 원색적인 고채도의 색채사용으로 엔트로피를 증대시켰다. 이렇듯 무개성의 도시에 활력과 지역적 아이덴티티를 향상시키기 위한 가장 효율적이며 경제적인 환경색채 계획이 필요하다. 즉 일회성이 아닌 생태적, 제도적, 행정적 지속성이 있어야 할 것이다. 제주 전체의 색채이미지 팔레트를 활용하여 고찰하여 본 결과 토양색을 주조로 하고, 제주의 상징이 될 수 있는 갈웃, 송이, 굴, 동백, 바다 등의 고채도의 색상을 액센트색으로

표 8. 가로변 건축물의 출입구 위치 및 유형

유형	사례	A구간	B구간	C구간	D구간	전구간
출입구 위치	중심에 위치	 7(9.0)	9(11.5)	7(9.0)	9(11.5)	32(41.0)
	가장 자리에 위치	 4(5.2)	9(11.5)	6(7.7)	8(10.3)	27(34.6)
	양쪽에 위치	 0(0.0)	3(3.8)	0(0.0)	4(5.2)	7(9.0)
	중심과 가장 자리에 위치	 8(10.3)	3(3.8)	0(0.0)	1(1.3)	12(15.4)
출입구 유형	평면형	 13(16.7)	17(21.8)	8(10.3)	12(15.4)	50(64.1)
	돌출형	 4(5.2)	4(5.2)	4(5.2)	4(5.2)	16(20.5)
	함몰형	 2(2.6)	3(3.8)	1(1.3)	6(7.7)	12(15.4)

하여 면적효과를 고려한 간판 유형 팔레트를 마련할 필요가 있다고 하겠다.

가로변 건축물의 파사드를 구성하는 요소중에서 창, 간판 등은 형상이 되어 시지각적 주목의 대상이 되며, 벽체는 배경이 된다. 이를 바탕으로 볼 때 간판이 시지각적 질서와 균형을 이룰 때 간판의 인지나 효과를 기대할 수 있다. 하지만 현재의 경관도로로서 해안일주도로를 보면 간판이 입면을 포장하듯 둘러싸고 있어 형상과 배경의 관계를 구분하기가 어렵게 되었다. 기존의 파사드의 성격은 완전히 무시된 채 간판에 의한 새로운 배경이 생겨나고 있으며, 기존의 간판을 배경으로 하여 새로운 형상으로서의 간판이 등장하고, 서로 경쟁하고 있다. 심각한 시지각적 불균형 상태인 것이다. 질서와 균형이 유지되는 상태에서 형상의 인지가 우월함을 통해서 일종의 형상인 간판의 질서 있는 정비가 필요하다고 사료된다.

표10에서 알수 있듯이 조사지역의 경우 업소당 평균 2.53개의 간판을 부착하고 있었는데, 새로 개정된 옥외광고물 등 관리법에서는 업소당 2~3개의 간판을 허용하고 있으므로 숫자상으로는 적절하다고 할 수 있겠다. 그러나 간판이 전체 입면에서 차지하는

표 9. 가로변 건축물의 외벽 마감 및 색채

유형	A구간	B구간	C구간	D구간	전구간	
외벽 마감	타일	1(1.3)	8(10.7)	4(5.3)	8(10.7)	21(28.0)
	유리	1(1.3)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	1(1.3)
	조립	8(10.7)	2(2.7)	3(4.0)	1(1.3)	14(18.7)
	드라이 비트	6(8.0)	9(12.0)	4(5.3)	11(14.7)	30(40.0)
	석재	3(4.0)	1(1.3)	2(2.7)	1(1.3)	7(9.3)
	목재	0(0.0)	1(1.3)	0(0.0)	1(1.3)	2(2.7)
색채	백색 계열	14(18.7)	10(13.3)	6(8.0)	5(6.7)	35(46.6)
	적색 계열	1(1.3)	4(5.3)	2(2.7)	7(9.3)	14(18.7)
	황색 계열	0(0.0)	7(9.3)	5(6.7)	9(12.0)	21(28.0)
	녹색 계열	3(4.0)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	3(4.0)
	청색 계열	1(1.3)	0(0.0)	0(0.0)	1(1.3)	2(2.7)

표 10. 해안일주도로변 건축물의 간판 유형

구분	내용	A구간	B구간	C구간	D구간	전구간
간판배치	벽면 부착형	56(27.7)	38(18.8)	14(6.9)	33(16.3)	141(69.8)
	돌출형	5(2.5)	16(7.9)	1(0.5)	14(6.9)	36(17.8)
	입간판	5(2.5)	2(1.0)	5(2.5)	2(1.0)	14(6.9)
	기타	5(2.5)	1(0.5)	2(1.0)	3(1.5)	11(5.5)
간판재료	네온 사인형	4(2.0)	9(4.5)	4(2.0)	2(1.0)	19(9.7)
	단순 발광형	51(25.2)	42(20.8)	14(6.9)	38(18.8)	145(71.9)
	강조색형	8(4.0)	2(1.0)	2(1.0)	10(5.0)	22(10.3)
	재료 일치형	0(0.0)	4(2.0)	1(0.5)	1(0.5)	6(3.0)
간판 수	플랫 카드	5(2.5)	1(0.5)	2(1.0)	2(1.0)	10(5.1)
	4개 이상	9(12.0)	4(5.3)	2(2.7)	5(6.7)	20(25.6)
	3개	3(4.0)	6(8.0)	0(0.0)	3(4.0)	12(15.4)
	2개	4(5.3)	8(10.7)	5(6.7)	4(5.3)	21(26.9)
	1개	3(4.0)	2(2.7)	2(2.7)	5(6.7)	12(15.4)
0개	0(0.0)	4(5.3)	4(5.3)	5(6.7)	13(16.7)	

주: ()밖의 수치는 건물수, ()안의 수치는 %

비율이 평균 58.5%였으며, 개구부를 제외한 벽체에 대한 비율은 평균 79%의 면적을 점유하고 있어 간판에 의한 입면 잡식이 심각했다. 이는 시지각적 불균형의 원인이 되고 있기는 하지만, 간판에 의한 무질서와 혼란함으로 건축물에 있어 간판을 부정하기만

하는 것은 옳지 못하다. 상업건축물에 있어 간판은 광고의 역할을 하고 있으며 이는 상업행위에 있어 중요한 역할이다. 따라서 상업건축물에 있어 간판의 역할을 긍정하고 건축물과의 조화를 모색해보는 것이 필요하다.

참고문헌

1. 송대호(1992), 건축물 형태의 시각·인지분석을 통한 경관디자인 접근방법에 관한 연구, 동아대학교 박사학위논문
2. 양안식(1997), 항구도시의 해안경관에대한 시각적선호예측모델에 관한 연구, 서울대학교 석사학위논문
3. 이은정(2001), 해안경관보전을 위한 시각적차폐도 분석에 관한 연구, 서울대학교 석사학위 논문
4. 김기호(1996), 게슈탈트(Gestalt)이론을 적용한 도시경관관리에 관한 연구(산울 중심으로), 국토/도시계획학회 논문집, Vol.31(3)
5. 윤중국, 박춘근(2002), 도시가로공간의 계획요소 분석을 통한 가로변건축물의 개선방향에 관한 연구, 대한건축학회논문집 계획계, 18권 4호,
6. Yoshinobu Ashihara(1991), 외부공간의미학, 기문당.
7. 되돌아 본 제주 20세기 : 해안일주도로(신작로)의 개설, 제주일보, (1999)
8. 서울특별시 건축위원회 공동주택 건축심의회에 관한 규칙, 서울특별시 주택국 건축지도과, 1999
9. <http://www.jeju.go.kr>(제주도청)
10. <http://www.chejuinfo.net>(제주정보네트워크)