제주시 해안일주도로변 건축물의 형태구성적 특성에 관한 연구

박 철 민* · 김 성 훈**

A Study on the Characteristic of Formal Composition in Building on Seaside Road of Jeju

Chul-Min, Park*, Sung-Hoon, Kim**

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 raditional direction in planning buildings and fournitures 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.

Keyword : Element of Perception, Form-tpye, Elevation Pattern, Texture, Color of Elevation, Signs

Ⅰ. 서론

1.1 연구의 배경 및 목적

도시에서의 경관미는 환경의 질과 높은 관계가 있으며, 물리적 환경으로서의 건축물은 도시의 경관을 좌우하는 매우 중요한 요소일 뿐만 아니라 공공복리와 시민의 일상적인 한 부분으로, 쾌적성, 정체성 등의 형성에 영향을 주는 것으로 이해될 수 있다.

도시경관의 일부분인 가로공간은 도시민을 위한 장소로 인간에 의해서 형성되어지는 물리적인 실체로서 가로변 건축물과 참여에 의한 인간의 형태가 함께 존재하는 것으로 모든 구성 요소들이 복합적인 관계에 의해 형성되는 장이라 할 수 있다. 또한 도시환경의 질을 평가함에 있어 가치판단의 기준이 되는 척도중의 하나로서 가로공간은 핵심적인 요소로서 작용하고

* 제주대학교 건축학부, 첨단기술연구소
Faculty of Architecture., Cheju Nat'l Univ., Res. Inst. of Adv. Technology
** 제주대학교 대학원
Graduate school, Cheju Nat'l Univ.

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 유발시킨다[1]. 그러나 제주시 해안도로의 경우 관광지간의 연계를 중심으로 한 공영개발에 의해 충분한 검토없이 이루어져 왔으며 또한 건축주의 무관심과 경제적 사정 등의 요인으로 경관 도로변 건축물은 많은 문제점을 가지고 있는 것이 지금이 현실이다.

따라서 본 연구는 제주 고유 경관의 질적 환경개선을 위한 시도로서 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

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[2].

이와같은 관계가 종합적으로 파악하고 있는 도시환경이라 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 형태유형에 관련된 구성요소 즉, 형태(form), 형(shape), 그라고 표면(surface)과 관련된 지각요소를 중심으로 구분하였다.

본 연구의 대상지로 제주시 해안도로변 건축물을 선정하였으며, 건축물의 형태유형과 관련된 구성요소를 구조와 관련된 1차적 지각요소, 면과 관련된 2차적 지각요소, 마감재료와 관련된 3차적 지각요소로 구분하여 연구를 진행하였다.

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

II. 접근시각 및 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 구별된다. 이러한 측면에서 가로공간은 인간의 환경에 대한 체험과 인식의 정도에 따라 물리적 배치, 시각구성, 이미지 형성, 장소 창조의 4가지 범주로 구분되고 있다[3].

물리적 배치로서 가로는 물리적 형태나 구성요소의 객관적 속성을 강조하는데, 이러한 물리적 형태나 속성들은 대상과 관찰자의 상호관계에 따라 시각구성을 이룬다. 이는 주로 시각적 구성요소로서 물리적 대상

을 구분하여 접근하고 있으며, 반면 이미지 형성으로서의 가로는 인간 마음에 형성되는 이미지에 주된 관점을 두고 있다[4].

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[5].

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 구분할 수 있다.

2.2 가로변 건축물의 형태구성요소

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 건물규모와 관련한 구조적 요소, 입면형태와 관련된 외피적 요소, 재료/색채와 관련한 장식 및 마감 요소 등 크게 3가지 측면에서 구분하여 제시할 수 있다[6].

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.

III. 해안도로의 건축현황 및 계획요소

3.1 조사대상지

조사대상지로 선정된 제주시 해안일주도로는 시내 중심지구와 연결되어 있으며, 제주도의 대표적 관광지 중 하나인 용두암 일대에서 해안도로가 시작되므로 많은 관광객이 이용하는 주요 도로이자, 제주시민에게는 여가를 수용하는 장소로서의 속성을 충분히 반영하고 있다. 조사대상지의 현황 및 문제점을 현상적 관점에서 고찰한 결과는 Table 1, 2와 같다.

조사대상지인 용담 해안일주도로는 용두암 일대에서 이호해수욕장까지 동서방향으로 길게 뻗은 폭원 15m, 총길이 5㎞ 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.

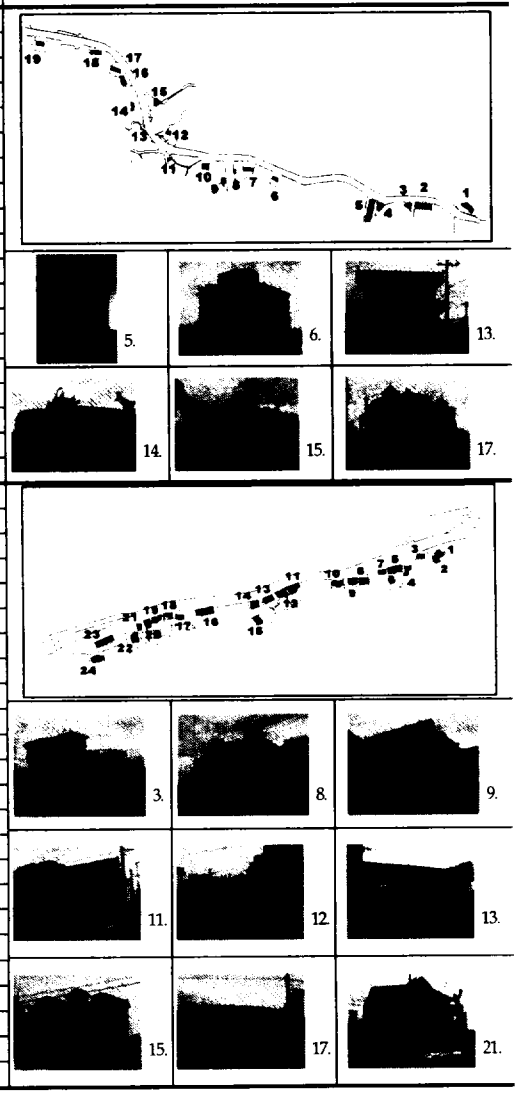
3.2 구간별 건축물 현황

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 경관분위기를 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.

Table 1. Analysis of design factor of buildings on section A, B of seaside road

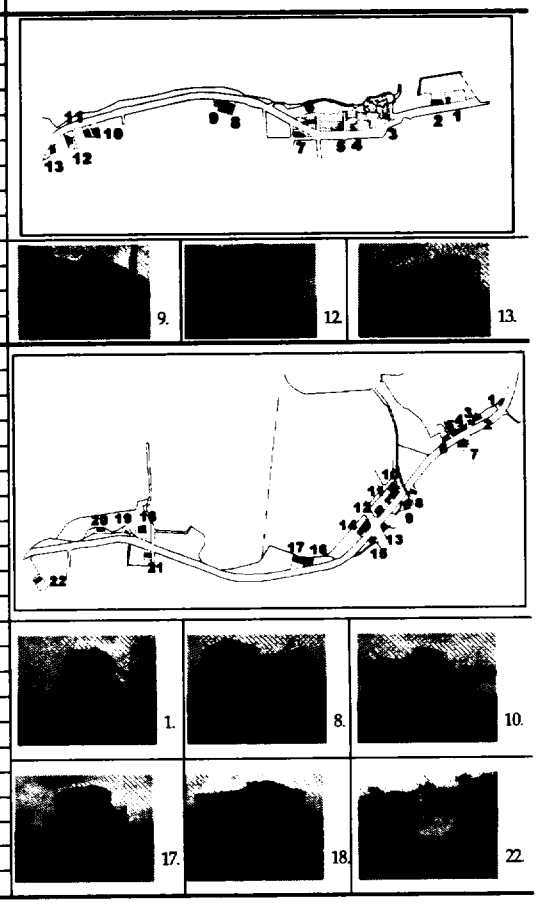
name of buildings	area				number of floors	number of signs	arrangement of buildings and example of principal buildings
	building-to-land ration	building coverage	square measure of land	square measure of building			
1	34	67	781	264	2	3	
2	53	106	670	356	2	11	
3	55	110	228	126	2	8	
4	49	49	342	166	1	4	
5	52	364	1032	540	7	4	
6	14	28	670	93	2	4	
7	19	19	783	150	1	4	
8	28	57	128	37	2	2	
9	23	23	471	111	1	2	
10	22	44	762	171	2	1	
11	39	39	92	36	1	5	
12	29	29	289	85	1	1	
13	17	35	69	12	2	2	
14	-	-	-	119	2	1	
15	21	21	720	152	1	2	
16	27	82	661	180	3	3	
17	24	48	687	168	2	3	
18	28	28	668	188	1	5	
19	16	33	957	157	2	6	
1	49	195	160	78	4	·	
2	41	165	179	74	4	·	
3	33	65	230	75	2	2	
4	25	25	406	101	1	2	
5	60	60	91	55	1	2	
6	75	75	110	83	1	1	
7	6	6	1107	67	1	1	
8	48	96	249	120	2	4	
9	36	73	296	108	3	2	
10	47	142	255	121	3	2	
11	67	67	240	160	1	3	
12	54	54	200	108	1	·	
13	34	34	319	108	1	3	
14	49	97	202	98	2	3	
15	15	60	654	98	4	2	
16	62	124	326	201	2	2	
17	14	14	487	69	1	·	
18	53	106	142	75	2	3	
19	64	64	88	56	1	3	
20	87	87	123	107	1	3	
21	26	77	196	50	3	4	
22	82	164	124	102	4	3	
23	37	74	540	201	2	7	
24	34	67	781	264	2	5	



B구간(폭원 15~16m)은 해당 구역에 있는 24개의 건물 중 22곳이 레스토랑 및 횟집 등의 상업시설로 이용(91.7%)되어지는 용담 해안도로에서 가장 왕성한 활동이 이루어지는 부분이다. 상업 건물의 신축 행위도 활발하며 기존 건물의 경우에는 입면에 변화를 주는 등 시설 확충을 하고 있고, 이용자들의 차량도 집중되는 등 해안도로의 중심지격인 구간이다. 조사대상지의 4구역 중 유일하게 도로에서 바다쪽 해안변에 건물이 없는 경우로 바람직한 사례라고 하겠다. 다만 야간에 바다 쪽으로 조명하기 위한 등이 설치되어 있

Table 2. Analysis of design factor of buildings on section C, D of seaside road

name of buildings	area				number of floors	number of signs	arrangement of buildings and example of principal buildings
	building-to-land ration	building coverage	square measure of land	square measure of building			
1	63	63	775	49	1	2	
2	25	51	554	141	2	1	
3	43	43	76	33	1	1	
4	19	38	250	47	2	·	
5	29	29	283	82	1	·	
6	26	77	474	121	3	·	
7	36	107	353	126	3	2	
8	59	178	360	214	3	6	
9	67	67	403	268	1	2	
10	40	80	351	139	2	2	
11	38	36	349	132	2	·	
12	26	52	524	137	2	4	
13	26	51	300	77	2	2	
1	29	87	243	71	3	2	
2	55	55	159	87	1	·	
3	27	27	196	53	1	·	
4	54	54	127	68	1	·	
5	55	109	274	150	2	·	
6	34	69	303	104	2	3	
7	41	41	436	180	1	·	
8	27	80	280	75	3	1	
9	47	186	316	147	4	4	
10	66	199	527	350	3	2	
11	57	57	292	166	1	1	
12	70	210	279	195	3	8	
13	80	240	180	144	3	5	
14	67	67	490	328	1	3	
15	63	127	196	124	2	9	
16	23	70	645	150	3	3	
17	37	110	645	237	3	2	
18	28	55	602	167	2	4	
19	13	25	213	27	2	1	
20	10	30	285	28	3	1	
21	28	55	297	82	2	1	
22	20	20	563	114	1	2	



는데 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 횟집보다 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 편이다.

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 연

속성이 크게 침해되고 있으며, 주거지 부분의 생활쓰레기 등으로 해안경관도로의 이미지 형성도 훼손되고 있다.

IV. 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 주입면의 2차원적인 형상이 이루는 수평적인 연속적 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 Table 3과 같다.

우리의 인식은 형태가 명확하게 구분되는 순수 입체의 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 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 횟집이 연립하여 입주하여 있는 단층

Table 3. Form-Type of buildings of seaside road

content	A	B	C	D	whole road
	8(10.3%)	8(10.3%)	8(10.3%)	8(10.3%)	32(41.1%)
	0(0.0%)	0(0.0%)	1(1.3%)	4(5.2%)	5(6.4%)
	8(10.3%)	10(12.8%)	5(6.4%)	8(10.3%)	31(39.7%)
	3(3.8%)	2(2.6%)	3(3.8%)	2(2.6%)	10(12.8%)
	8(10.3%)	10(12.8%)	4(5.2%)	4(5.2%)	26(33.3%)
	4(5.2%)	2(2.7%)	7(9.0%)	9(11.5%)	22(28.2%)
	5(6.4%)	3(3.8%)	4(5.2%)	5(6.4%)	17(21.8%)
	2(2.6%)	5(6.4%)	2(2.6%)	4(5.2%)	13(16.7%)
	11(14.1%)	8(10.3%)	7(9.0%)	9(11.5%)	35(44.9%)
	5(6.4%)	4(5.2%)	6(7.7%)	6(7.7%)	21(26.9%)
	1(1.3%)	3(3.8%)	1(1.3%)	3(3.8%)	8(10.3%)
	2(2.6%)	5(6.4%)	3(3.8%)	4(5.2%)	14(17.9%)

형의 건물인 경우가 대부분으로써 적절한 조절방안이 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 않을 뿐만 아니라 도로변에 신축되어지는 건물의 층수가 일반적으로 3, 4층임을 감안하였을 때 해안일주도로의 스카이라인 형성에도 부정적이다. 또한 지면층의 형상이 수직적으로 바로 연속되어지는 일반형이 27개(34.6%)로 높게 조사되었는데 이 경우 건축물의 형상이 구성하는 조화와 통일성의 측면에서 도로변의 경

관에 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. 둥근 지붕형과 복합형 등 지붕 형상에 개성적 표현을 도입한 건물들이 각각 9개(11.5%)로 조사되었는데 이는 신축되어 지는 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 횟집, 째즈스토리 레스토랑, 알렉산더 레스토랑 등이 이에 해당한다. 그러나 신축되어지는 건물의 경우는 자유형의 수평 형상과 불규칙형의 수직 형상, 둥근 지붕형의 지붕 형상으로 구성되는 경우가 대부분으로써 경관을 보전하기 위해서는 건축물 형태 요소에 대한 일정한 제한이 필요할 것으로 사료된다.

4.2 가로변 건축물의 2차적 지각요소

건물로의 접근을 유도하는 접속유형은 Table 4와 같이 가로의 폭원에 따라 벽면선을 일정하게 유지하는 기본유형이 78.4%로 가장 많은 분포를 보이고 있는데, 이는 보행자간의 적극적은 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 둠으로써 가로와의 연계성을 떨어뜨리고 있는 것으로 조사분석되었다. 따라서 가로공간은 벽면성을 지정하여 과도하게 통일감을 부여하기보다는 전면공지부분을

Table 4. Connecting type of buildings with road

type	A	B	C	D	whole road
	6(7.7%)	16(20.5%)	9(11.5%)	11(14.1%)	42(53.8%)
	12(15.4%)	4(5.2%)	7(9.0%)	10(12.8%)	33(42.3%)
	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)
	1(1.3%)	0(0.0%)	1(1.3%)	1(1.3%)	3(3.9%)

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 Table 5에서 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 해안도로의 특성

Table 5. Elevation type and surface pattern of buildings

tpye	A	B	C	D	whole road
	12(15.4%)	13(16.7%)	7(9.0%)	11(14.1%)	43(55.1%)
	3(3.8%)	9(11.5%)	3(3.8%)	4(5.2%)	19(24.3%)
	0(0.0%)	1(1.3%)	3(3.8%)	3(3.8%)	7(9.0%)
	1(1.3%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)	1(1.3%)
	3(3.8%)	1(1.3%)	0(0.0%)	4(5.2%)	8(10.3%)
	11(14.1%)	19(24.3%)	10(12.8%)	18(23.1%)	58(74.2%)
	3(3.8%)	2(2.6%)	2(2.6%)	1(1.3%)	8(10.3%)
	2(2.6%)	1(1.3%)	0(0.0%)	1(1.3%)	4(5.2%)
	3(3.8%)	2(2.6%)	1(1.3%)	2(2.6%)	8(10.3%)

상 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 Table 6과 같이 조사분석되었다. 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 이로운 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.

Table 6. Location and type of entrance of buildings

type	A	B	C	D	whole road
	7(9.0%)	9(11.5%)	7(9.0%)	9(11.5%)	32(41.0%)
	4(5.2%)	9(11.5%)	6(7.7%)	8(10.3%)	27(34.6%)
	0(0.0%)	3(3.8%)	0(0.0%)	4(5.2%)	7(9.0%)
	8(10.3%)	3(3.8%)	0(0.0%)	1(1.3%)	12(15.4%)
	13(16.7%)	17(21.8%)	8(10.3%)	12(15.4%)	50(64.1%)
	4(5.2%)	4(5.2%)	4(5.2%)	4(5.2%)	16(20.5%)
	2(2.6%)	3(3.8%)	1(1.3%)	6(7.7%)	12(15.4%)

4.3 가로변 건축물의 3차적 지각요소

가로변 건축물의 표층을 이루는 3차적 지각요소는 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.

Table 7을 살펴보면 외장재료에 있어서는 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. 조사결과를 고찰하여 보면, 인공재료가 92%로 거의 전부를 차지하는데, 경관도로의 특성을 고려하여 목재, 제주 자연석 등의 지역적 특성을b 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

Table 7. Exterior material and color type of buildings

tpye		A	B	C	D	whole road
tile		1(1.3%)	8(10.7%)	4(5.3%)	8(10.7%)	21(28.0%)
glass		1(1.3%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)	1(1.3%)
prefabri-cation		8(10.7%)	2(2.7%)	3(4.0%)	1(1.3%)	14(18.7%)
dryvit		6(8.0%)	9(12.0%)	4(5.3%)	11(14.7%)	30(40.0%)
stone		3(4.0%)	1(1.3%)	2(2.7%)	1(1.3%)	7(9.3%)
wood		0(0.0%)	1(1.3%)	0(0.0%)	1(1.3%)	2(2.7%)
white		14(18.7%)	10(13.3%)	6(8.0%)	5(6.7%)	35(46.6%)
red		1(1.3%)	4(5.3%)	2(2.7%)	7(9.3%)	14(18.7%)
yellow		0(0.0%)	7(9.3%)	5(6.7%)	9(12.0%)	21(28.0%)
green		3(4.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)	0(0.0%)	3(4.0%)
blue		1(1.3%)	0(0.0%)	0(0.0%)	1(1.3%)	2(2.7%)

운동의 지붕개량사업의 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 주조색으로 하고, 제주의 상징이 될 수 있는 갈옷, 송이, 귤, 동백, 바다 등의 고채도의 색상을 액센트색으로 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.

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 비율이 평균 58.5%였으며, 개구부를 제외한 벽체에 대한 비율은 평균 79%의 면적을 점유하고 있어 간판에 의한 입면 잠식이 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.

V. 결론

본 연구는 경관 보존의 측면에서 가로변 건축물 및 가로계획시 합리적 방향을 모색하기 위해 제주지 해안일주도로를 선정하여, 가로변 건축물의 시지각적 특성을 형태유형별로 도출하고 그에 대한 문제점을 분석하여 다음과 같은 결과를 도출하였다.

첫째, 토지이용에 있어서 동서세장형의 필지는 건물배치상 불리하며, 건물의 전면성 및 이용자들의 출입성도 떨어지고 있다. 한편 가로에 있어서 건축석후퇴, 높이 등의 일률적인 법적 규제로 인해 단순히 통과역할만 하고 있으므로 획일적인 띠모양의 가로를 지양하는 등의 제도적 개선이 되어야 한다.

둘째, 건물의 매스 및 입면형태는 주로 최대공간량 확보를 목적으로 지나친 경제성을 강조한 나머지, 건물상호간의 통일감과 조화를 이루지 못하고 보행자들로 하여금 지루함을 느끼게 하므로 정방형과 장방형 등의 일반적인 패턴과 불규칙형과 자유형 등의 매스 구성을 복합적으로 하여 차후 해안일주도로의 장소성은 물론 경관도로의 특성을 반영하여 생동적인 분위기가 연출되도록 해야 할 것이다.

셋째, 해안일주도로의 가로경관을 구성하는 요소 중 간판이 차지하는 비중은 매우 크다. 그러나 간판의 배치, 유형 및 개수가 통제되지 못해 건물고유의 질감을 훼손하는 등 시각적 장애를 유발하므로 주위건물과의 조화를 이루기 위해서는 건물자체의 용도 및 연면적 등을 고려하여 간판수 및 간판유형의 제한 등이 요구된다.

이상과 같은 분석결과가 긍정적인 효과를 거두기 위해 앞서 언급된 관련사항이 각 자치기구의 조례에 포함될 수 있도록 유도되어야 하며, 또한 가로변 건축물의 대부분이 건축가에 의해 계획, 설계되고 구축된다는 점에서 건축가의 호의적인 참여가 무엇보다 필요할 것이다.

참 고 문 헌

1) 송대호, 1992, 건축물 형태의 지각·인지분석을 통한 경관디자인 접근방법에 관한 연구, 동아대학교 박사학위논문.

2) 양안식, 1997, 항구도시의 해안경관에대한 시각적 선호예측모델에 관한 연구, 서울대학교 석사학위 논문.

3) Yoshinobu Ashihara, 1991, 외부공간의미학, 기문당, pp.96~98

4) 윤종국, 박춘근, 2002, 도시가로공간의 계획요소 분석을 통한 가로변건축물의 개선방향에 관한 연구, 대한건축학회논문집 계획계, 18권, 4호, pp.155~159

5) 김기호, 1996, 게쉬탈트(Gestalt)이론을 적용한 도시경관관리에 관한 연구(산을 중심으로), 국토/도시계획학회 논문집, pp.152~156

6) 이은정, 2001, 해안경관보전을 위한 시각적차폐도 분석에 관한 연구, 서울대학교 석사학위 논문.