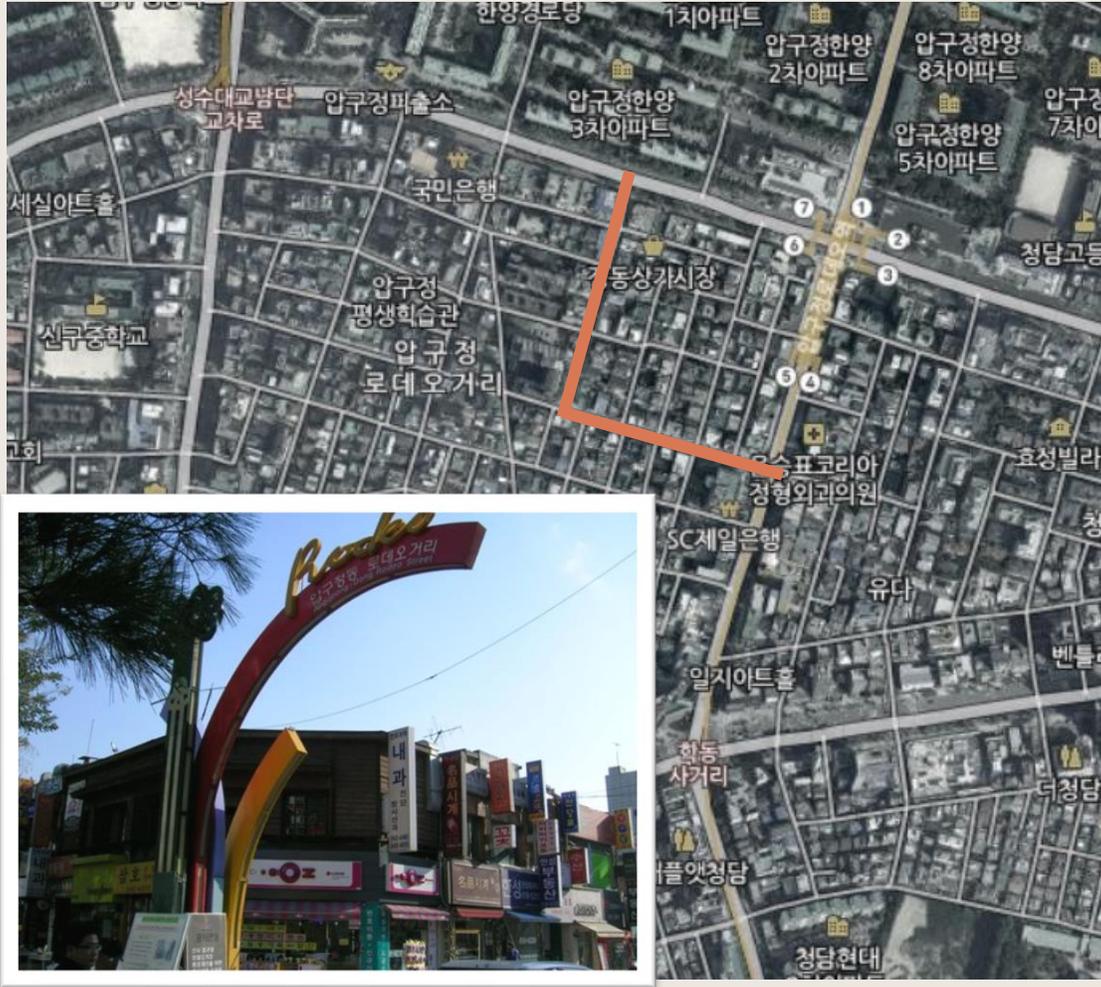


Space Syntax Research Proposal

압구정 로데오 거리의 공간구문론적 특질과 보행 행태 변화의 상관관계

2019-22301

이 민 지



- 서울특별시 강남구 압구정동 한양아파트 사거리에서 학동사거리 입구까지의 패션과 문화의 거리로서 ‘로데오거리’라는 명칭은 1980년 중반 미국 비버리 힐즈의 패션거리에서 이름을 빌려온 것으로 외국의 고급 브랜드가 집적되면서 붙여진 이름이다.
- 길이 422m와 폭 10m~22m의 L자 형태의 상권으로 100여개의 의류 상가들이 밀집한 패션과 문화의 거리
- 자본주의의 발전과 그에 따른 소비의 발전과 더불어 상권은 더욱 확대
- 주민의 소득수준과 높은 소비성향은 고급지향의 문화권을 형성하면서 서울의 중심상권지역이 됨
- 1997년 IMF를 기점으로 지역적 한계를 보이던 압구정 로데오는 다양한 도시계획적 시도들이 이어졌으나 번번이 실패하고 현재와 같은 문화 쇠퇴 지역으로서의 상황을 약 10년간 유지하고 있다.

연구의 배경 Historical Background

“ 화려한 네온사인과 쇼 윈도의 불빛이 여전히 압구정 동 로데오 거리를 비추고 있지만 거리를 오가는 사람은 눈에 띄게 적다. ... '패션의 거리'로 불려졌던 압구정 로데오 거리에는 새로 입주하는 사람을 찾는 빛 바랜 현수막이 너털너털 흉물스럽게 걸려있는 건물을 쉽게 찾아 볼 수 있다. '점포 임대'라는 종이 한 장만 남긴 채 문을 닫은 의류매장이 여기저기 눈에 띈다. ”

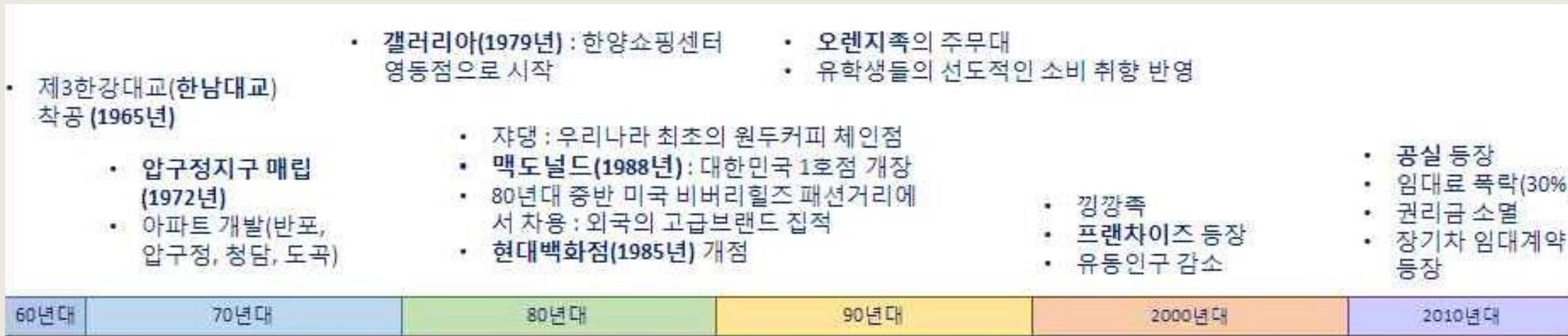
송선경, 노컷뉴스. 2004.

“1990년대만해도 부유층 젊은이들의 유희과 패션 중심지로 알려진 압구정 로데오거리가 부활의 날개짓을 하고 있다. ... 강남의 대표적 패션명소였던 압구정 로데오거리를 ‘보행자 중심의 패션과 젊음의 테마거리’로 조성하기 위한 작업이 한창이다. ”

박종일, 아시아경제. 2009.

“ 1990년대까지 ‘오렌지족·X세대’로 불리던 신세대들의 집결지로 주목받으며 서울의 대표 상권으로 군림했던 강남 압구정로데오거리. 현재는 과거 영광을 인근 신사동 가로수·세로수길 등에 넘긴 지 오래다. 이제는 새롭게 떠오른 서울 곳곳의 각종 '문화의 거리'에도 밀렸다. ”

김창성, MoneyS. 2014.



연구의 배경 보행자 전용도로

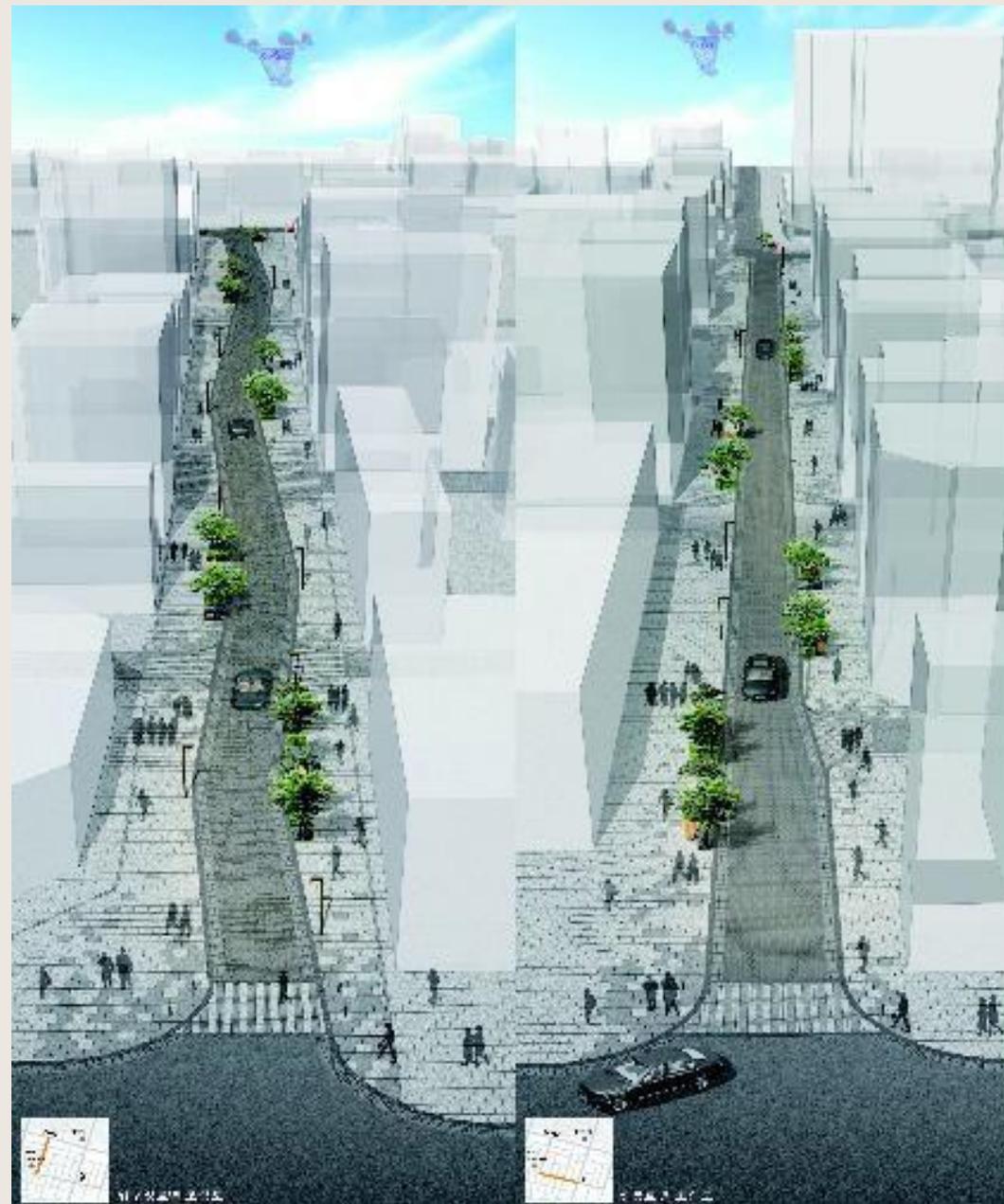
압구정 로데오 “다시 젊음의 특구로” 2009.11.04

... 2000년대 들어 각종 식당과 주점이 우후죽순처럼 생겨나자 상황이 변했다. 폭 1m 남짓한 보도에는 가로수 한 그루 없는데, 온갖 간판만 난립했다. 왕복 2차로 도로는 매일같이 불법 주차된 차량들로 가득 찼다. 젊은이들의 발길은 점점 줄었고 상권은 쇠락해갔다.

강남구는 로데오 거리의 옛 명성을 되찾기 위해 '걷기 편한 거리'를 만들기로 했다. 보기 싫은 통신선은 모두 지중화해 땅 밑에 넣고, 거리 조명은 밝게 하기로 했다.

왕복 2차로 도로는 일방통행(압구정로→선릉로 방향)으로 바뀌 폭 4m, 편도 1차로로 축소하기로 했다. 대신 기존 도로 양편에 1m쯤 있던 보도를 4m로 대폭 늘려 걷기 편하게 만들 계획이다. 거리 혼잡을 부채질하는 불법 대리주차(발레파킹·valet parking)를 막기 위해 거리 곳곳에 불법 주차 단속 폐쇄회로(CC)TV를 달고 주차단속반을 상주시키는 계획도 검토 중이다.

맹정주 강남구청장은 "청담·압구정 일대는 작년 7월 지식경제부로부터 '패션특구' 지정을 받는 등 젊은이들의 패션 중심지"라며 "이달 말쯤 로데오거리 정비가 끝나면 거리가 다시 살아날 것"이라고 말했다.





“보행자를 위해 넓은 인도에 불법주차
가 되어 있더라고요. 차들이 턱이 없어
진 틈을 타서 아예 인도 위로 올라와 버
렸습니다. 사람들이 즐겁게 걸어야 할
길 위에 차가 서 있는 모습은 보기 좋지
않았습니다.”

박정호. 2010.



“압구정동 일대 중개업소에 따르면 현재 로데오거리 메인
도로 건물 공실률은 30~40%에 달한다. 길게는 2년 가까
이 비어 있는 곳도 있다...”

김형규. 2017.



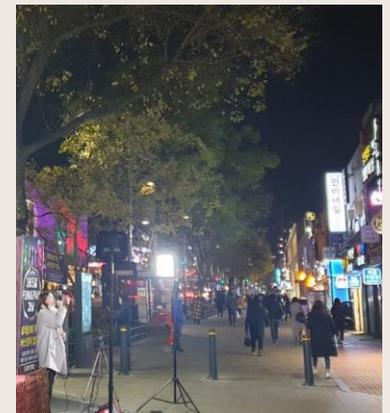
“상인들의 이탈로 빈 상점이 넘쳐나던 압구정동 로데오 거리가 조금씩 활기를 되찾고 있다.

로데오 거리 뒷골목을 중심으로 동지를 틀기 시작한 식당들이 잇따라 생겨나며 손님들을 끌어들이고 있다.”

최문혁, 조선비즈. 2016.

일요일 오후, 로데오 거리

휴일 공간으로서의 로데오 거리



- 옛 명성을 되찾고자 실행되었던 보행자 전용거리 사업
- 그러나 실상은 그 L자 거리는 높은 공실률과 함께 쇠퇴
- 그 외 골목들의 급 부상



WHY?

- 압구정 로데오 기존의 main street과 최근 보행량이 늘어나고 있는 street의 공간구조의 특성을 정량화된 분석 방법을 통해 비교 및 특징 도출
- 압구정 로데오 전체의 공간구문론적 특질 분석을 통해 변화가 필요한 도로 제시

기존 <사회와 건축공간>의 연구와 다른 점

- Edge Effect 고려
- 보행인 점을 고려, ERAM-3 까지 분석
- 보행로와 차량로를 따로 분석
- 시기적 차이점 (2000년 vs 2019년)
 - 압구정 로데오역 (2012년)
 - 보행자 전용도로 (2009년)
- 보행자도로, 자동차 전용도로 분리
- 지정 부분만 보행량 조사

HW map

- 도시공간을 보행으로 접근 가능한 정도를 기준으로 구분
- White : 보행자만 접근 가능
- Gray : 보행자, 차 모두 접근 가능
- Black : 보행자 접근 불가능



축선도 설정 조건

- 방문객이 접근할 확률이 낮은 T자 도로는 제외
(대부분 주거 시설로의 접근 또는 불법 주차 차량의 점거)
- 보행의 경우, 축선의 길이가 3개의 합이 450m이
넘지 않게 설정 (횡단보도, 끊기는 짧은 골목 제외)

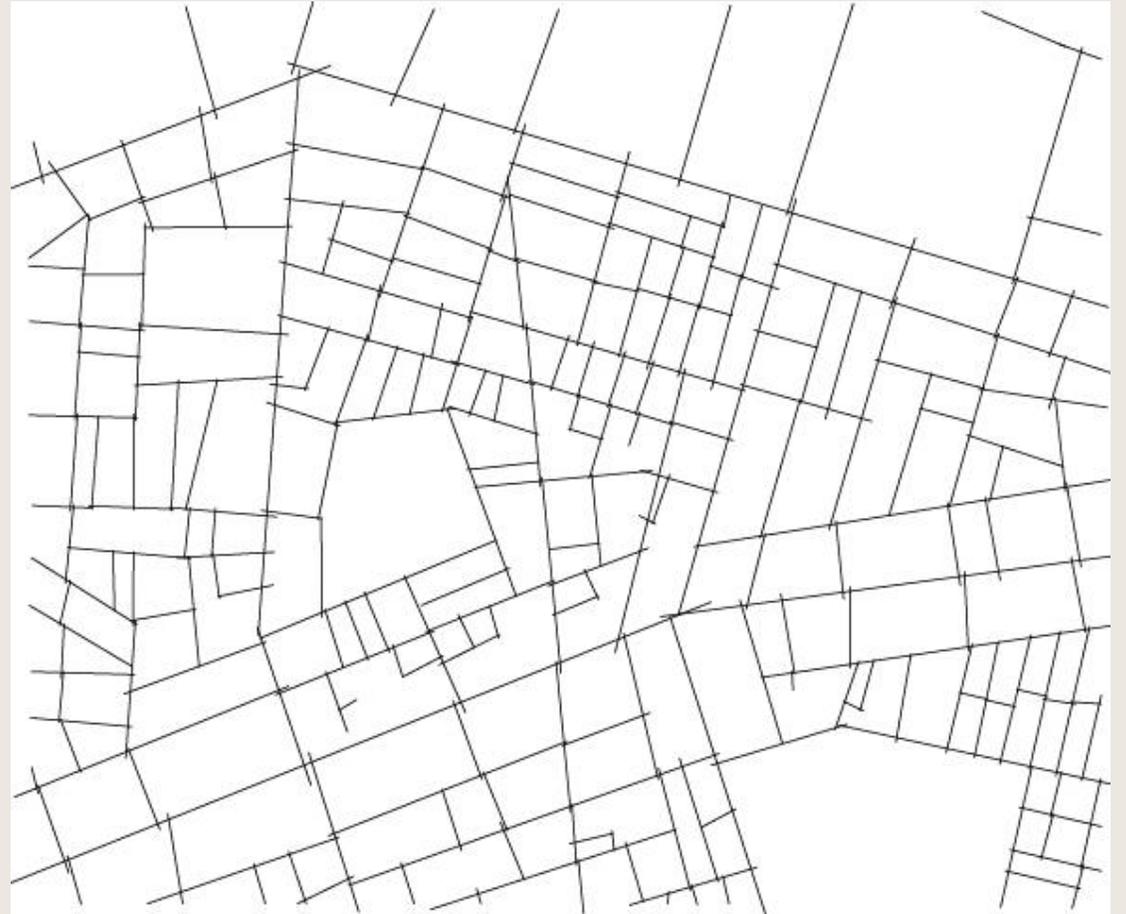
“ 400 meters (0.25 miles or a 5-minute walk) has sometimes been assumed to be the distance that "the average American will walk rather than drive” Yong Yang, Walking Distance by Trip Purpose and Population Subgroups (2012)



보행자



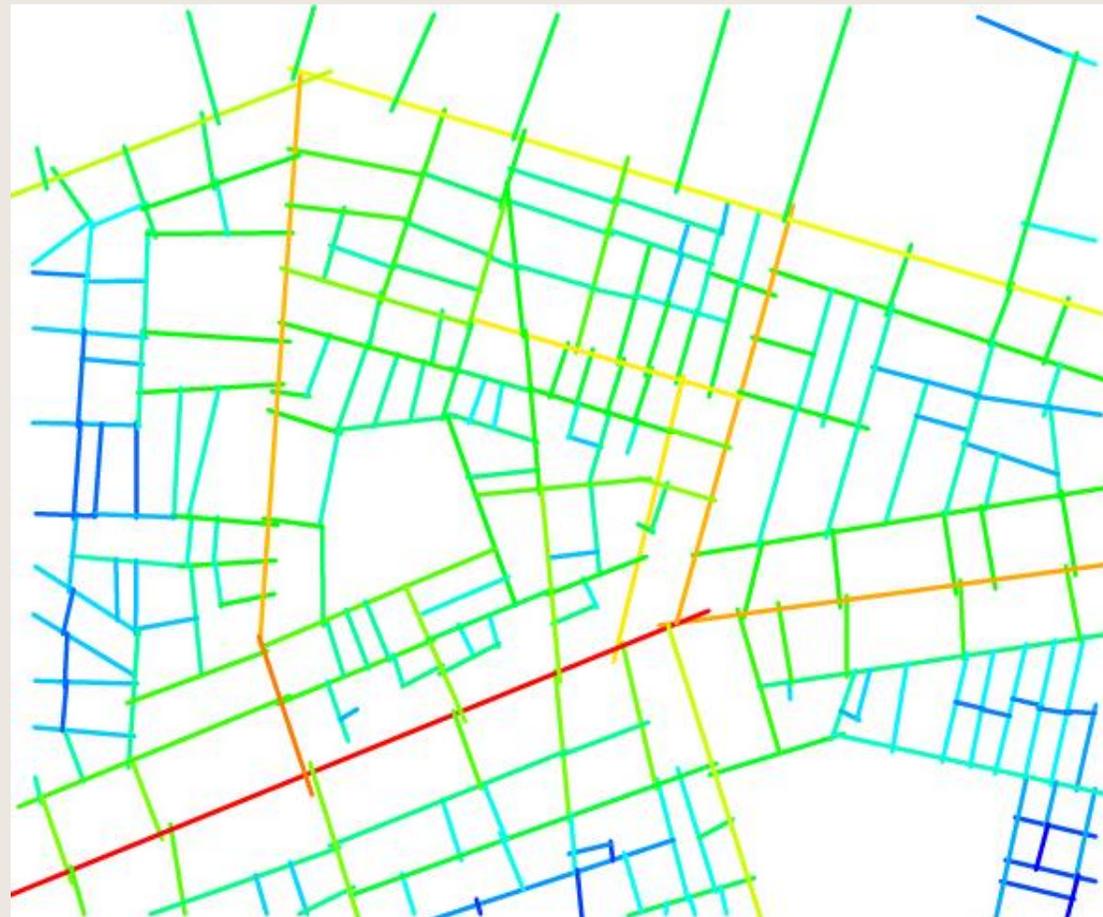
차량



보행자 통합도 (3)



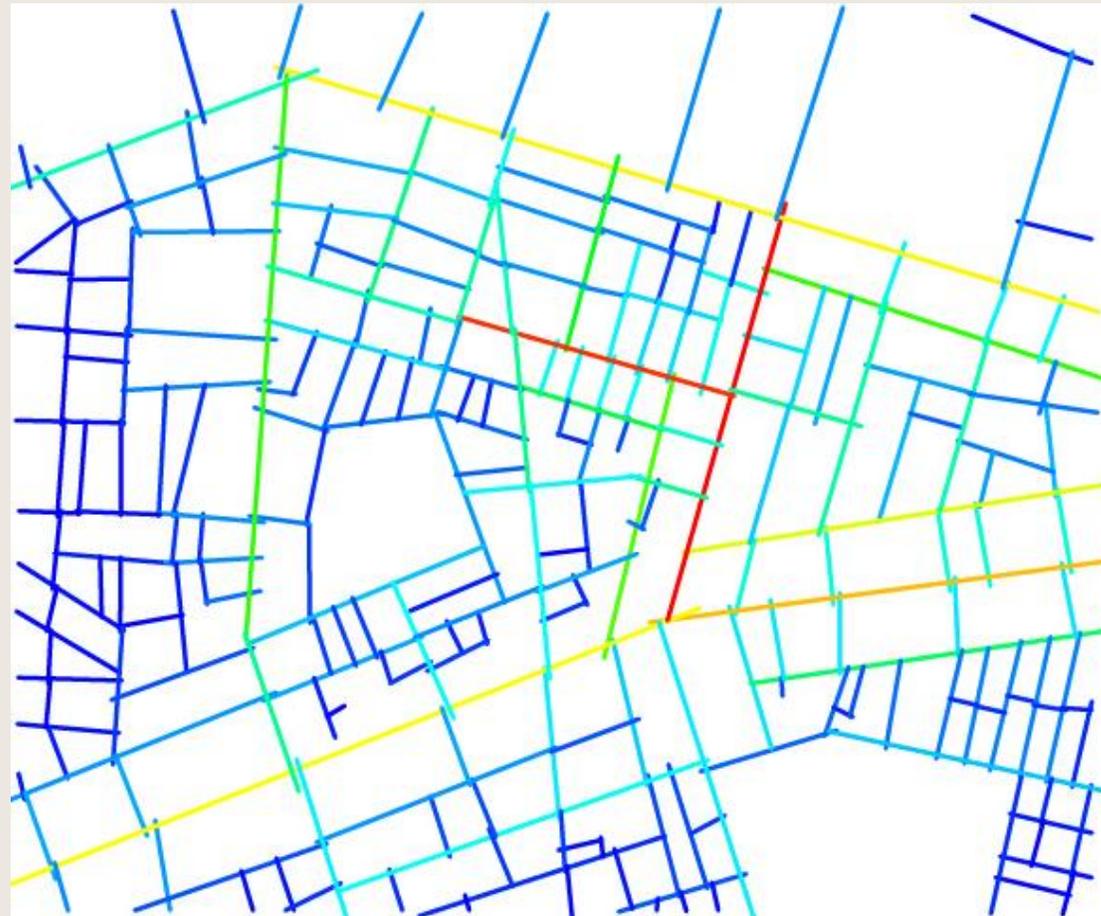
차량 통합도



보행자 ERAM(3)



차량 ERAM



보행자 통합도 (3) 평균값

1 - 1.7704

2 - 1.6969

3 - 1.6640

1 > 2 > 3



차량 통합도 평균값

1 - 1.4921

2 - 1.4472

3 - 1.6781

3 > 1 > 2



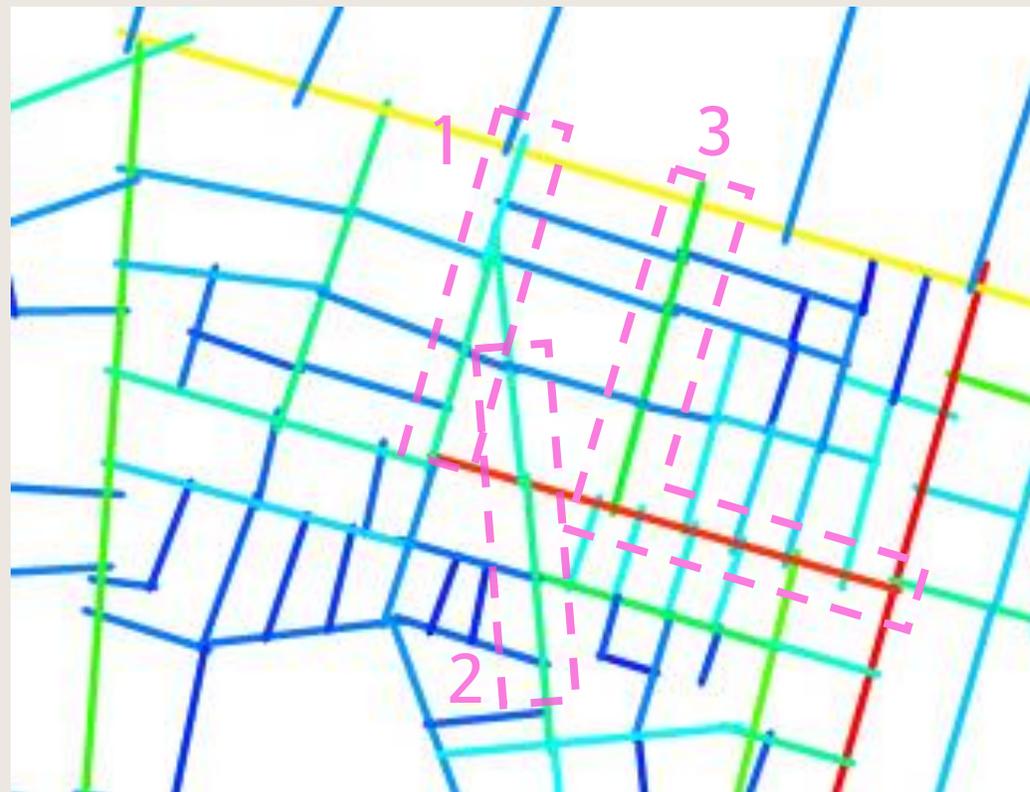
보행자 ERAM (3) 평균값

1 - 1.4869
2 - 1.3653 1 > 2 > 3
3 - 1.2593



차량 ERAM 평균값

1 - 2.1378
2 - 1.6104 3 >> 1 > 2
3 - 5.0017

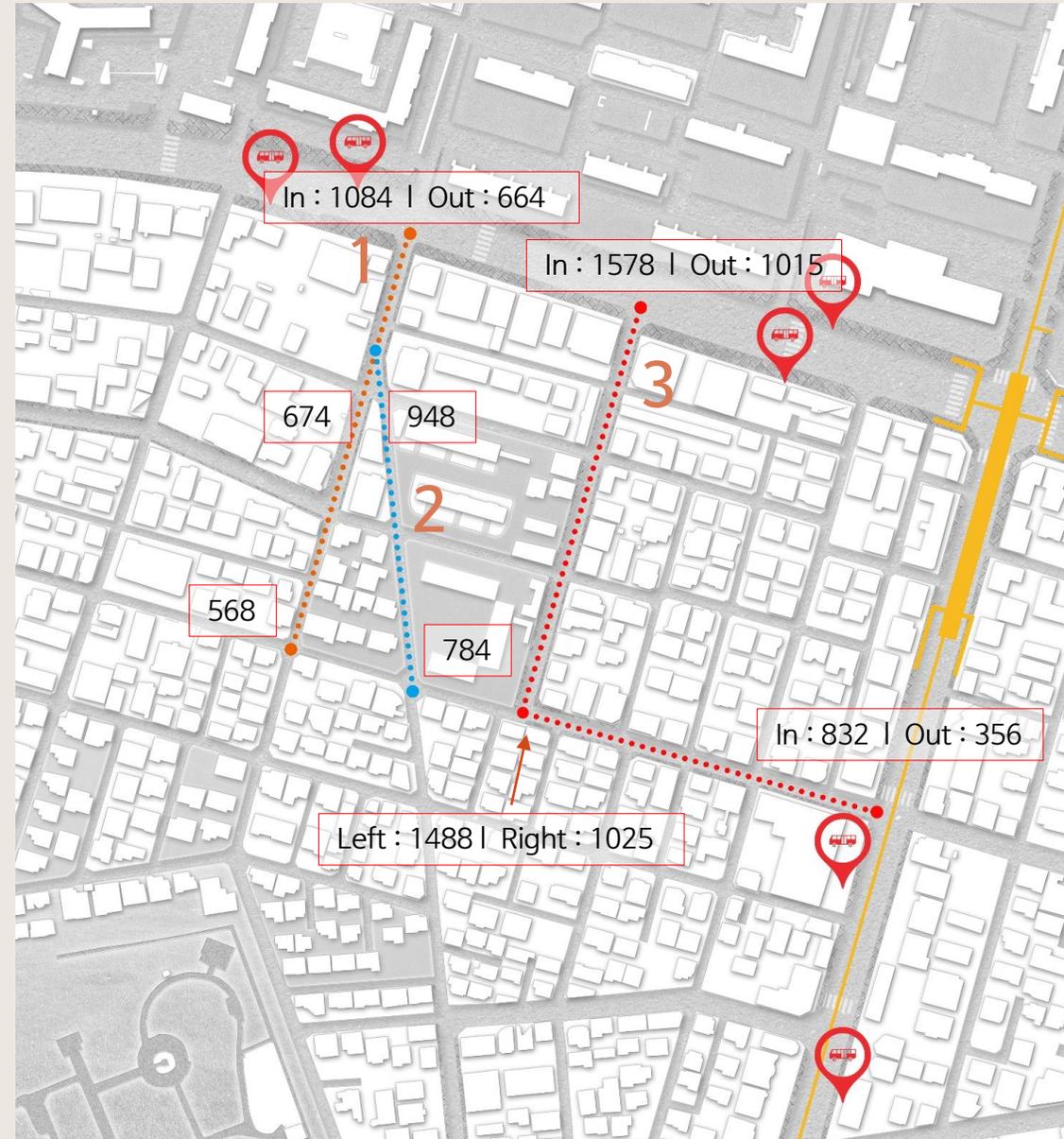


보행량 분석

Saturday 6:00 pm to 8:00 pm
2hours - Number of Pedestrians

	In	Out	Passing By
#1 Starting Point	1084	664	
#1 North			674
#1 South			568
#2 North			948
#2 South			784
#3 Starting point	1578	1015	
#3 Corner	1488 (Left)	1025 (Right)	784
#3 End Point	832	356	

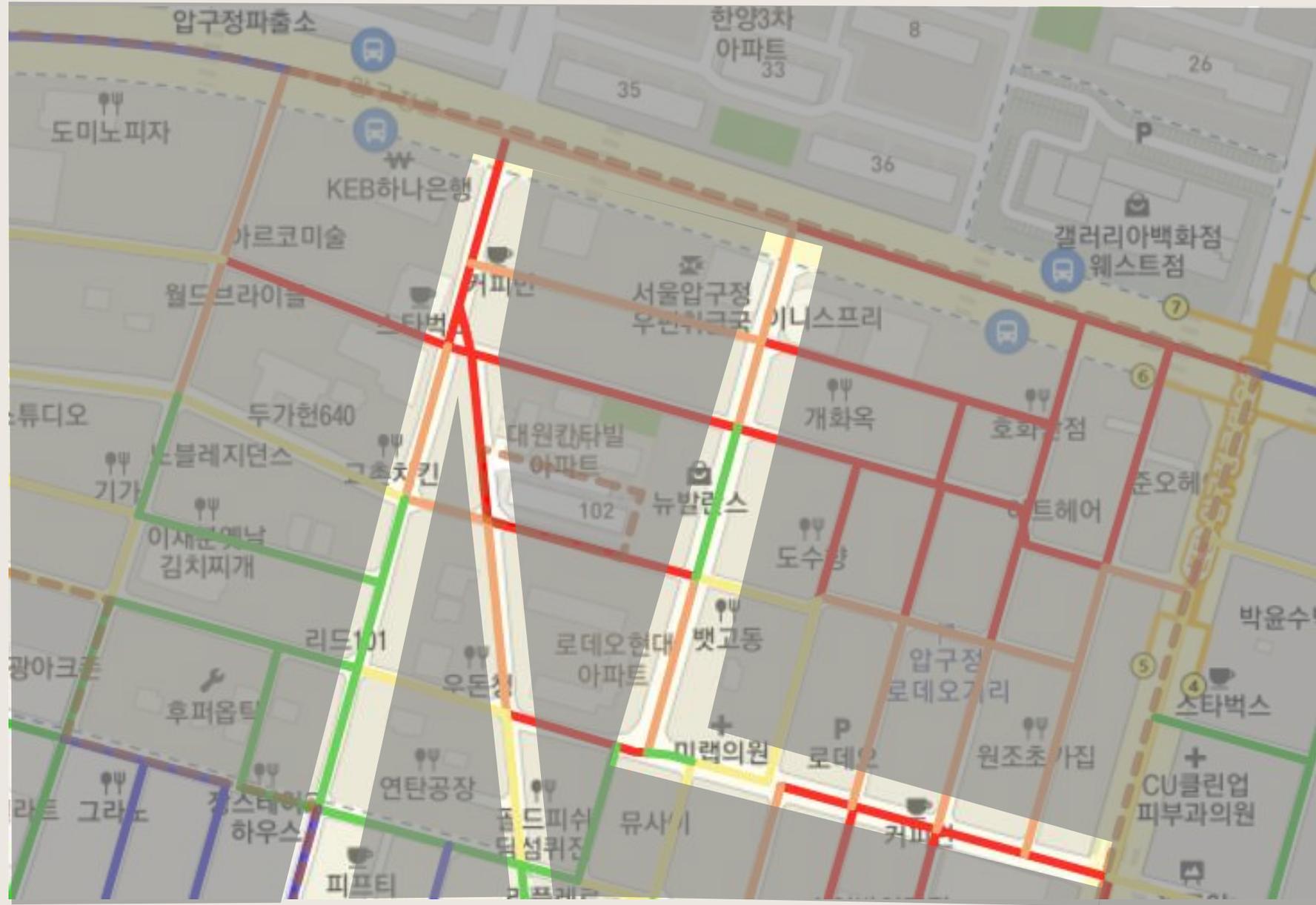
- #3의 starting point의 in-out과, end point의 in-out 비교,
꺾이는 지점에서의 유동인구가 많음 ⇒ 다른 골목에서 유입되었을 가능성
- 오른쪽으로 간 보행량 보다 out이 적은 점 > 다른 골목으로 빠졌을 가능성
- #1 입출입량과 남측으로의 통행량과 비교했을 때, 변화의 폭이 크지 않은 것을 알 수 있음
- #2 는 거주 시설의 영향으로 남측 통행량 감소

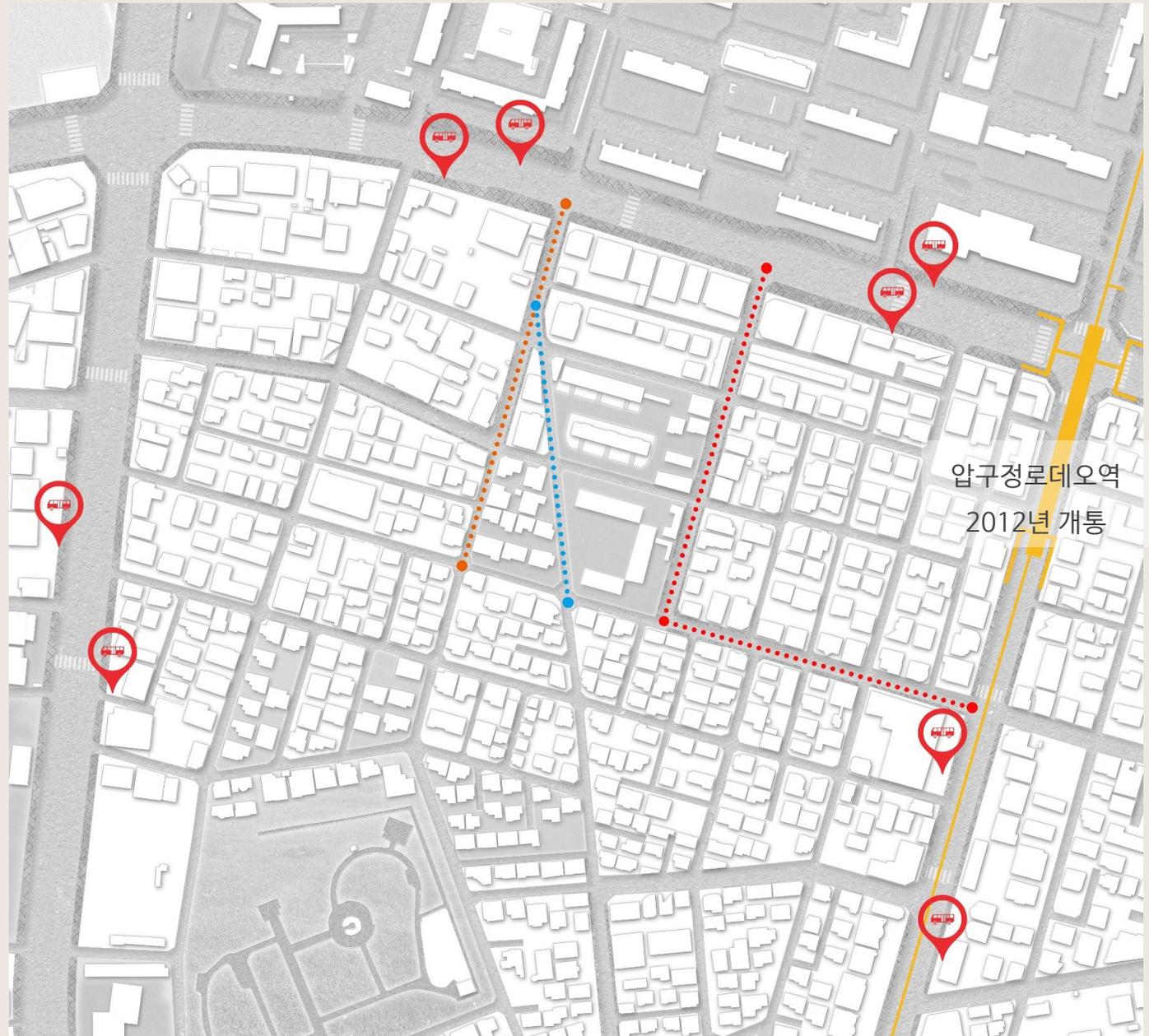


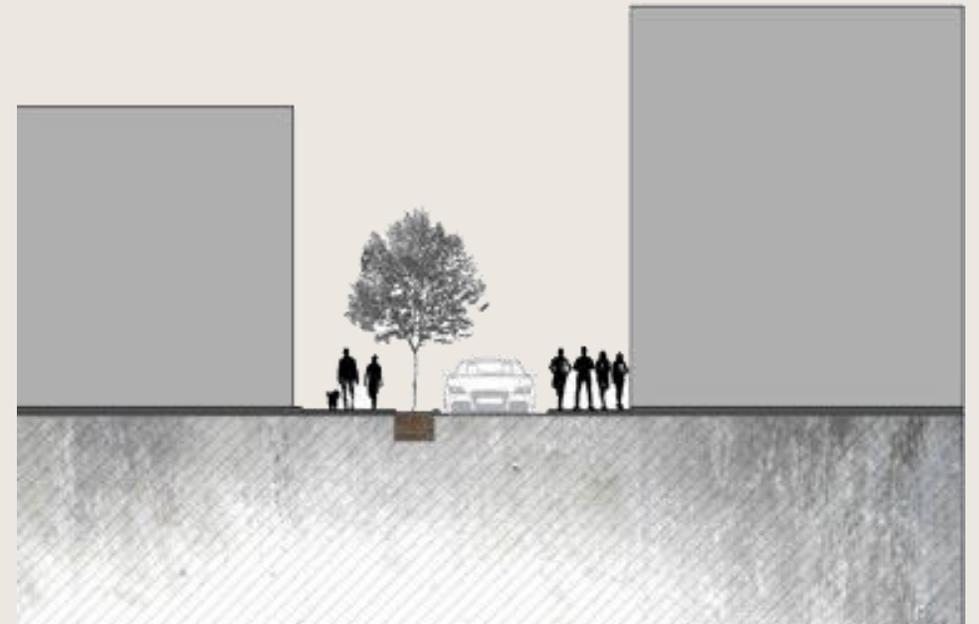
보행량 분석

우리마을가게 상권분석 서비스

낮시간대 (11~ 14)
전체연령대, 주말







상권 분석

- #1 - 상점의 수는 더 적지만, 카페, 음식점, 술집 (개인 사업장)의 비율이 더 높음, 다양한 업종의 분포
- #2 - 주거 시설로 인해 조용하고 한적한 분위기, 지나자마자 #1과 비슷한 다양한 상권 분포의 시작
- #3 - 주로 프랜차이즈, 대형 브랜드 계열 상권의 다량 분포를 살필 수 있음

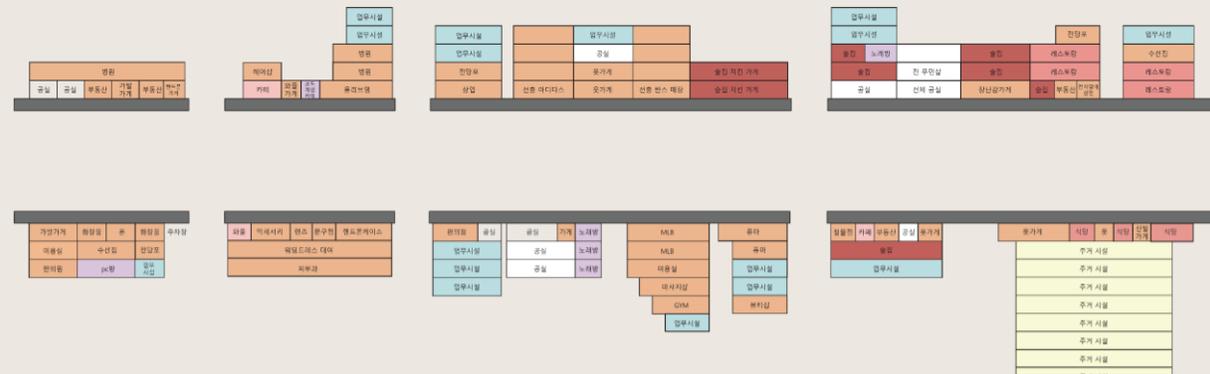
1



2



3



- 주거공간 (Residential Space) - Yellow
- 업무공간 (Business Space) - Blue
- 근린생활시설 (Local Commercial Facility) - Orange
- 카페 (Cafe) - Pink
- 식당 (Restaurant) - Red
- 주점 (Bar) - Dark Red
- 유흥 (Entertainment) - Purple
- 공실 (Vacant) - White

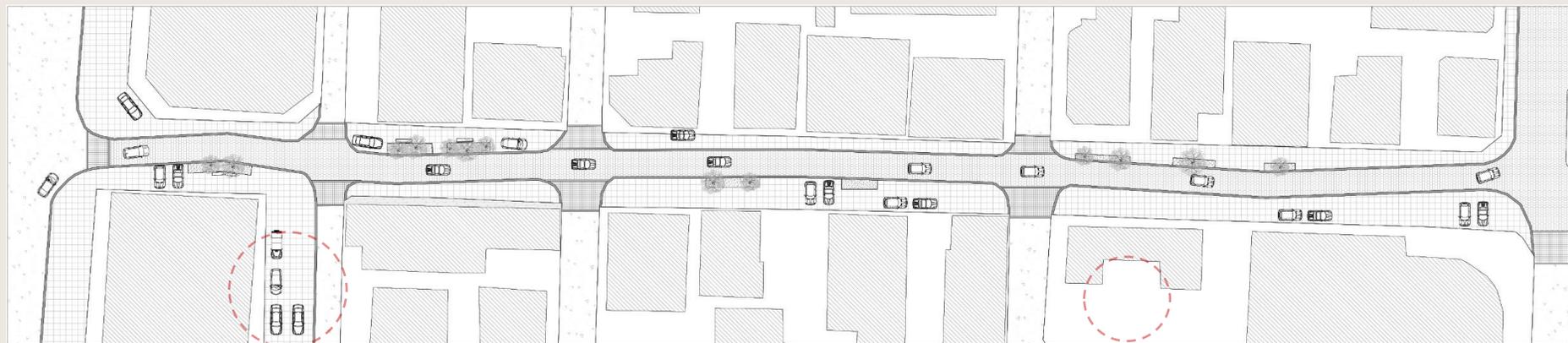
시설 분석

- #1, #2 - 주차 가능 건물, 발렛주차 多
 - #3 - 상점 수에 비해 주차 시설 미비
- ⇒ 불법주차

1



3



- ERAM (3), 통합도 (3) – 보행 : 1 > 2 > 3
- 전체 ERAM, 전체 통합도 – 차량 : 3 > 1 > 2
- 실제 보행량 : 저녁 시간대 – 3 > 1 > 2
 낮 시간대 – 1 > 2 > 3 (골목 보행량 높음)
- 보행량에 영향을 줄 수 있는 요소들 : 보행환경, 주차시설, 상권의 다양성, 대중교통 등

결론

- 1번 거리 – 높은 국부 통합도와 낮은 전체 통합도 – 보행 접근성이 좋음
- 3번 거리 – 낮은 국부 통합도와 높은 전체 통합도 – 차량 접근성이 좋음
⇒ 보행자 전용도로는 통합도에 대한 고려 없이 마련됨
- 보행량 – 1번 거리의 다양한 상권 분포로 인해 상업가로서의 매력도가 3번 가로 보다 높음
- 3번 거리는 유희 공간으로서 로데오 거리의 모습을 보여줌
- 3번 거리가 차량 접근성이 좋음에도 불구하고, 주차 시설 부족이 부족하고, 일방통행으로 바꿈
- 3번 거리는 다른 골목 또는 목적지로 가기 위해 거쳐가는 랜드마크적 성격만 가지고 있음



제안

- 차량 접근성이 좋은 3번 거리에 주차시설을 다량 확보 및 불법주차 단속 강화
- 현재, 늘어나고 있는 1번, 2번 거리의 보행량을 유지 및 가속화 위해 안전하고 쾌적하게 보행 환경 개선

연구의 의의 및 한계

- 상업가로의 부흥과 쇠퇴의 관점에서, 향상이 필요한 부분에 대한 기준 제안 가능성 제시
- 보행과 차량으로 분리된 분석을 통해, 차량 중심의 사고에서 보행 중심 사고로의 전환
- 공간과 보행의 상관관계는 단순히 공간적 특질과 본 연구에서 다룬 요소들 뿐만 아니라, 종합적인 차원에서의 접근이 필요함
- 축선도 설정에 따라 달라질 수 있는 다수의 가능성을 고려하지 못함

감사합니다

고맙습니다



한 학기 동안 수고 많으셨습니다!
행복한 방학 되세요~