creative commons
COMMONS DEED

저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:

저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.

비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.

변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 이용허락규약(Legal Code)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

Disclaimer

dCollection

공학석사 학위논문

88서울올림픽을 위한 도시 경관 조성과 도시 이미지 구축 전략

-마라톤 코스를 중심으로-

Urbanscape Shaping and Urban Image Construction of Seoul 1988 Olympics

-Focusing on the Marathon Course-

2020년 2월

서울대학교 대학원

건축학과

박 상 연

88서울올림픽을 위한 도시 경관 조성과 도시 이미지 구축 전략

-마라톤 코스를 중심으로-

Urbanscape Shaping and Urban Image Construction
of Seoul 1988 Olympics
-Focusing on the Marathon Course-

指導敎授 田 鳳 熙

이 論文을 工學碩士 學位論文으로 제출함
2019年 11月

서울大學校 大學院
建 築 學 科
朴 商 延

朴商延의 碩士 學位論文을 認准함
2019年 12月

委 員 長 (인)
副委員長 (인)
委 員 (인)

국문초록

88서울올림픽을 위한 도시 경관 조성과 도시 이미지 구축 전략
-마라톤 코스를 중심으로-

서울대학교 대학원 건축학과 박 상 연
지도교수 전 봉 희

본 연구의 목적은 88서울올림픽 마라톤 코스의 결정 과정과 이에 수반하는 도시 정비의 결과로 국가가 올림픽을 대비하여 도시 경관의 이미지 전략을 어떻게 수립하고 실행하였는지 밝히는 것이다. 88서울올림픽의 시설 중 실외 경기로써 도시 이미지 노출이 장시간에 걸쳐 이루어지고 폐회식 직전에 경기를 진행하여 대중의 관심이 높은 마라톤 코스를 중심으로 연구를 진행했다. 이를 위해 먼저 역대 마라톤 코스의 유형을 분석하고 서울올림픽 마라톤 코스의 차별적 특징을 알아보았다. 그리고 마라톤 코스의 결정을 둘러싼 논의의 과정과 이에 수반하는 올림픽 시설의 건설 및 코스 주변의 경관을 구성했던 도시 정비 사업을 살펴본 후, 미디어를 통해서 도시 이미지를 전달하는 과정을 고찰하였다. 그리고 올림픽 이후 전환된 도시 이미지에 관하여 논의하였다.

미디어의 발달은 도시 경관 조성에 영향을 미쳤다. 사람들은 도시를 직접 가보지 않아도 미디어를 통해 간접적으로 도시 경관을 접하고 의도된 도시 이미지를 전달하거나 전달받을 수 있게 되었다. 도시 경관은 카메라 앵글을 통해 전 세계에 손쉽게 전달될 수 있으며 더 나아가 도시 경관의 의도적인 조성을 통해 도시 이미지를 만드는 것이 가능해졌다. 많은 도시는 올림픽 개최를 통해 도시를 개발하고 전 세계를 대상으로 도시의 이미지를 바꾸는 기회로 활용하였다.

1932년 LA 올림픽부터 2020년 도쿄 올림픽에 이르는 역대 하계올림픽의 마라톤 코스를 분석한 결과, 1930-60년대의 마라톤 코스의 유형은 대체로 교통 체

증 방지 등의 기능적 목적을 충족하기 위해 가능한 도심에서 멀고, 동일한 코스를 사용하는 교외·왕복형의 특성을 보였다. 1960년대 이후 위성 중계라는 미디어가 도입되면서 마라톤 코스의 유형은 시청자를 의식한 도시·편도형으로 바뀌었다. 코스 구성의 목적은 '기능'에서 '보여주기'로 바뀌었고 관광을 위해 더 많은 역사 경관을 포함하고자 원도심을 포함하는 경향이 늘어났다. 그러나 역대 하계 올림픽 마라톤 코스의 80%가 역사 경관의 원도심을 통과하는 것과 달리 서울은 남대문으로 대표되는 구도심을 제외하고 강남과 한강변으로 대표되는 신도심을 통과하는 도시형 코스로 구성했다.

88서울올림픽의 올림픽 시설의 건설과 올림픽 마라톤 코스의 결정에 관한 논의 과정을 시기별로 살펴본 결과 올림픽 시설지 이면서 올림픽 마라톤 코스의 출발 및 결승점인 잠실의 종합운동장 부지는 1970년대의 도시계획으로 결정되었으며 마라톤 결승점이 주경기장으로 정해졌던 것은 국제육상연맹과의 협의에 의한 것이었음을 밝혔다.

마라톤 코스는 서울올림픽 유치 직후부터 논의되었고 올림픽조직위원회는 1983년 12월에 남대문을 순환하는 코스인 도심안을 초기안으로 결정하였다. 이 코스는 사대문과 도심재개발로 인한 마천루가 위치한 원도심 지역과 1970년대까지 활발히 개발이 진행되었던 동서울 지역으로 구성됐다. 도심안의 마라톤 코스는 도심의 교통상황 및 미개발된 경관, 대기오염 등의 문제점이 제기되어 1985년 6월에 올림픽조직위원회의 회의로 다시 논의가 시작되었고, 당해 9월 강남과 여의도, 그리고 한강변으로 구성된 한강주변안이 최종 코스로 결정되었다. 최종안의 결정에는 올림픽으로 촉발되었던 한강종합개발의 성공적인 경관 조성 결과와 당시의 현대식 경관이었던 아파트 지구가 영향을 미쳤다고 추측된다. 최종안이 결정될 무렵의 한강은 한강종합개발의 완공 시점에 근접하여 개선된 환경의 한강을 충분히 예상할 수 있는 시점이었다. 이는 서울의 발전 경관을 보여주기에 한강주변안이 적합했음을 의미하며 전통 경관은 크게 고려되지 않았음을 의미한다.

다음으로는 올림픽 마라톤 코스가 결정된 이후의 도시 경관을 조성하는 과정을 살펴봄으로써 마라톤 코스를 통해 현대적인 이미지를 전달하고자 했음을 밝혔다. 마라톤 코스가 결정된 1985년 9월 이후인 1986년을 기점으로 서울시 도시개발계획의 방향성이 바뀌었으며 이는 마라톤 코스의 경관 조성에 영향을 미쳤다. 도시개발사업은 구도심에서 테헤란로를 포함한 강남권인 신도심으로 개발 집중 지역이 바뀌었고, 올림픽 행사의 가시권에 있는 불량주택 재개발이 활성화되었으며 마라톤 코스를 위한 도로 정비가 시행되었다. 도시 정비 사업의 결과 강남에는 고층 빌딩이 들어섰고, 기존의 불량주택지에는 아파트가 들어섰다.

88서울올림픽 마라톤 경기의 중계 방송을 통해 도시 경관을 노출하는 전략을 분석한 결과 마라톤 경기의 방송은 도시 경관의 이미지 전달을 위해 정교하게 촬영되었으며 한강과 도로, 아파트 그리고 마천루가 포진되어 있던 마포와 여의도를 강조하여 보여주었음을 확인했다. 영상에서 강조했던 도시 경관의 구성과 앞서 살펴본 도시 개발 사업의 목표는 현대화, 고층화로 일치했다. 국가는 편집된 경관를 통해서 의도한 메시지를 전달하고자 했으며 완공되지 않거나 정비되지 않은 것들은 가림막으로 가리거나 녹지화하였다. 결과적으로 올림픽은 외국인들에게 한국이 산업화 및 현대화되었다는 이미지를 심어주었으며 내국인들도 서울의 대표 명소로 한강을 떠올리는 결과를 만들었다.

한국은 올림픽 개최 시부터 갈망했던 선진국의 이미지를 외국에 심어주기 위해 전략적으로 도시 경관을 만들어나갔다. 마라톤 코스의 강변안 선정 이후 촉발되었던 도시 경관의 정비는 경기 중계 영상에 노출된 바와 같이 선진화된 서울의 이미지를 전달하기 위해 수행되었다. 마라톤 코스가 도시 경관의 조성에 영향을 미친 유일한 이유는 아니지만 분명한 것은 마라톤 코스를 포함하는 올림픽이라는 국가 이벤트가 현대 서울의 도시 경관 조성에 큰 영향을 주었다는 것이다. 마라톤 코스는 올림픽을 대비한 도시 미화 사업에서 중요한 지역이었으며 도시 개발 사업과 밀접한 관계를 맺으며 논의되었다.

정부가 개발 위주로 급격하게 도시 경관을 구축하는 과정에서 불량주택 철거로 인한 주거 불안정 심화, 강남 집중 개발, 고층화 개발로 인한 경관 논란과 같은 부작용도 존재했으나 결과적으로 서울은 올림픽 마라톤 코스를 통해 현대화된 도시 경관 이미지 구축에 성공했으며 현재까지도 아파트 및 한강 경관은 비판의 대상이면서 선호의 대상으로 여겨지고 있다.

주요어 : 88서울올림픽, 올림픽 마라톤, 도시 경관, 도시 이미지, 경기 방송
학 번 : 2017-24930

목 차

▣ 표 목차 ····· v
▣ 그림 목차 ····· vii

I. 서론 ····· 1

1.1 연구의 배경과 목적 ····· 1
1.2 연구의 대상과 방법 ····· 4

II. 올림픽을 통한 도시 이미지 구축 ····· 8

2.1 미디어의 발달과 도시 이미지 구축 ····· 8
2.1.1 도시 경관과 도시 이미지의 조작적 정의 ····· 8
2.1.2 미디어를 통한 도시 경관의 이미지화 ····· 11
2.1.3 올림픽과 국가의 도시 이미지 구축 ····· 15

2.2 역대 하계올림픽 마라톤 코스의 유형과 변화 ····· 18
2.2.1 1930-60년대 마라톤 코스의 유형 ····· 18
2.2.2 위성 중계 이후의 변화 ····· 21

Ⅲ. 88서울올림픽 시설의 건설과 마라톤 코스의 논의 ····· 28

3.1 올림픽 유치기: 1982년 이전 ····· 28
3.1.1 1950-70년대 올림픽 시설의 초기 구상 ····· 28
3.1.2 올림픽 유치 과정과 이상적인 도시 이미지 ····· 35

3.2 올림픽 시설 계획기: 1982-1983년 ····· 40
3.2.1 종합계획의 수립과 집행 ····· 40
3.2.2 마라톤 코스 초기안의 결정: 남대문 순환안 ····· 46

3.3 올림픽 시설 건설기: 1984-1985년 ····· 55
3.3.1 주요 시설의 건설과 도시 이미지 조성 ····· 55
3.3.2 마라톤 코스 대체안의 논의 ····· 60

3.3.3 마라톤 코스 최종안의 결정: 한강주변안 ····· 69

Ⅳ. 마라톤 코스 결정 이후 도시 경관 조성 전략 ····· 81

4.1 올림픽 시설 주변 정비기: 1986-1987년 ····· 81
4.1.1 1986년 이후 정책 방향성의 변화 ····· 81
4.1.2 개발 집중 지역의 이동 ····· 88
4.1.3 올림픽 가시권의 주택 개량 사업 ····· 103

4.2 마라톤 코스의 정비 전략 ····· 110
4.2.1 마라톤 코스의 도로 정비 ····· 110
4.2.2 마라톤 코스의 미화 작업 ····· 112

Ⅴ. 미디어의 도시 경관 노출과 도시 이미지 변화 ····· 116

5.1 마라톤 경기의 도시 경관 노출 전략: 1988년 ····· 116
5.1.1 마라톤 경기의 운영과 중계 방송 계획 ····· 116
5.1.2 중계 영상의 도시 경관 노출과 전략 ····· 120

5.2 올림픽 이후 도시 이미지의 전환 ····· 127
5.2.1 도시 이미지와 인식의 변화 ····· 127
5.2.2 전환된 도시 이미지에 대한 반발 ····· 131

Ⅵ. 결론 ····· 137

▣ 참고문헌 ····· 140
▣ Abstract ····· 149

표 목 차

[표 1-1] 연구 자료 목록 ····· 5
[표 2-1] 역대 하계올림픽 마라톤 코스의 유형 ····· 20
[표 2-2] 역대 하계올림픽 마라톤 코스의 그림 ····· 28
[표 3-1] 잠실종합운동장과 경기장 시설 ····· 46
[표 3-2] 올림픽 집행위원회의 마라톤 코스 관련 결정 과정 ····· 48
[표 3-3] 1980년대 신축된 주요 고층건물의 지역별 분포 ····· 54
[표 3-4] 올림픽공원과 경기장 시설 ····· 58
[표 3-5] 집행위원회의 마라톤 코스 관련 회의 중 5개 대안의 비교 ····· 68
[표 3-6] 마라톤 코스의 포인트 위치 ····· 80
[표 4-1] 서울시의 올림픽 예산 ····· 83
[표 4-2] 도심재개발사업 년도별 인가내역 ····· 89
[표 4-3] 1980년대 서울의 도시설계구역 ····· 90
[표 4-4] 한국종합무역센터의 88올림픽 시 사용시설 개요 ····· 99
[표 4-5] 1988년 7월 7일 기준 공사 면적 대비표 ····· 99
[표 4-6] 1985년 선정된 가시권 내 불량주택 재개발 사업 현황 ····· 103
[표 4-7] 마라톤 코스 가시권 주택개량 재개발 구역의 사업 개요 ····· 105
[표 4-8] 불량주택개량재개발사업의 년도별 인가 현황 ····· 108
[표 4-9] 올림픽대회준비 마라톤코스 차도·보도 정비 실적 ····· 111
[표 4-10] 마라톤코스 주변 환경정비·점검내용 ····· 113
[표 5-1] 마라톤 경기 영상 시간별 분석 ····· 121
[표 5-2] 마라톤 경기 영상 장면 분석 ····· 122
[표 5-3] 올림픽 기간 방한 외국인 대상 한국 국가 이미지 조사 ····· 127
[표 5-4] 시대별 명소 종합순위 ····· 128
[표 5-5] 1988년 이전까지 『도시문제』에서 다루었던 경관 관련 논의 ····· 133

그 림 목 차

[그림 1-1] 1974년 마포의 구(舊)주택가 가로벽 ····· 3
[그림 1-2] 연구의 구성 ····· 7
[그림 2-1] 자극-반응과정과 도시 경관·도시 이미지의 정의 ····· 10
[그림 2-2] IOC의 하계올림픽 방송권료 수입 추이 ····· 17
[그림 2-3] 도쿄 올림픽의 마라톤 코스(도쿄개최안)와 코스 내 주요 랜드마크 19
[그림 2-4] 베이징 올림픽 마라톤 코스와 코스 내 주요 랜드마크 ····· 23
[그림 3-1] 올림픽 경기장 후보지가 언급된 제4회 국무회의록 ····· 29
[그림 3-2] 1966년 서울기본도시계획의 업무지구 배분 및 분산계획도의 경기장 계획 ····· 30
[그림 3-3] 1970년 잠실지구종합개발계획의 경기장 표시 ····· 31
[그림 3-4] 1975년 서울시의 다핵도심계획 ····· 33
[그림 3-5] 1979년 잠실운동장 건설 초기공정 ····· 39
[그림 3-6] 1982년 잠실종합운동장 전경 ····· 40
[그림 3-7] 서울의 주요 경기장 부지 ····· 41
[그림 3-8] 86아시아,88올림픽대회 총합계획 ····· 43
[그림 3-9] 서울종합운동장 안내 리플릿의 경기장 부분 ····· 45
[그림 3-10] 1982년의 잠실-판교 코스(左)와 1983년의 도심통과 코스(右) ····· 46
[그림 3-11] 88서울올림픽 마라톤 코스 원안(1985.06.26.)과 주요 시설지 ····· 47
[그림 3-12] 1982년 동마장 시외버스터미널 ····· 51
[그림 3-13] 1983년 남대문 전경 ····· 51
[그림 3-14] 초기안과 최종안의 마라톤 코스와 1980년대 신축 빌딩 ····· 52
[그림 3-15] 1985년 잠실종합운동장 전경 ····· 55
[그림 3-16] 올림픽공원 리플릿의 경기장 부분 ····· 59
[그림 3-17] 대체안 A 코스 ····· 63
[그림 3-18] 대체안 B 코스 ····· 64
[그림 3-19] 대체안 C 코스 ····· 65
[그림 3-20] 대체안 D 코스 ····· 66
[그림 3-21] 대체안 E 코스 ····· 66
[그림 3-22] 88서울올림픽 마라톤 코스 5개 대안(1985.09.21.) ····· 67
[그림 3-23] 올림픽 마라톤 코스의 강남권역 논의 ····· 69

[그림 3-24] 신문에 소개된 86.88마라톤 코스 ····· 70
[그림 3-25] 1986년 서울시의 도시생활권계획 ····· 70
[그림 3-26] 1985년 반포지역 한강(左)과 잠실지역 한강(右) 전경 ····· 71
[그림 3-27] 1987년의 88올림픽도로 ····· 74
[그림 3-28] 마라톤 코스와 아파트지구 ····· 75
[그림 3-29] 1980년의 동부 이촌동(左)과 1986년의 압구정동 한강변 아파트 단지(右) ····· 76
[그림 4-1] 석촌백제고분 복원작업 현장 ····· 84
[그림 4-2] 1987년 잠실종합운동장 ····· 85
[그림 4-3] 서울시청→잠실경기장 성화봉송로 ····· 86
[그림 4-4] 1984년 도시설계 추진 현황 ····· 93
[그림 4-5] 올림픽로 주변환경 정비 계획 ····· 94
[그림 4-6] 서울올림픽조직위원회의 협조 공문 ····· 97
[그림 4-7] 테헤란로 도시설계 구역도 ····· 100
[그림 4-8] 테헤란로의 건축지침을 반영한 설계 예시도 ····· 100
[그림 4-9] 테헤란로의 도시설계 수립 전 모습 ····· 101
[그림 4-10] 김포가도 도시설계 용역 보고서의 공항주변조감도 ····· 102
[그림 4-11] 주택개량 재개발사업 지구와 마라톤 코스 ····· 104
[그림 4-12] 금호1-2구역의 현장사진 ····· 106
[그림 4-13] 금호1-2구역의 개발후 아파트 조감도 ····· 106
[그림 4-14] 서울시 금호1-2지구 주택개량 재개발사업 계획변경 승인 요구 · 107
[그림 4-15] 1983년 금호지구 재개발 이전(左), 1988년 주택개량사업 시행 중인 흑석1-1지구(右) ····· 109
[그림 4-16] 1980년대 테헤란로(左)와 테헤란로의 1987년 도시 블록(右) ····· 112
[그림 4-17] 성화봉송로의 가로등 전선 절단 ····· 115
[그림 4-18] 성화봉송로의 미화 담장 비난 ····· 115
[그림 5-1] 마라톤 선두그룹을 촬영하는 보도차량 ····· 118
[그림 5-2] 남자 마라톤의 중계차 배치도 ····· 119
[그림 5-3] 남자 마라톤의 카메라 배치 ····· 119
[그림 5-4] 최종안의 강남권역과 1980년대 신축한 15층 이상 주요 고층 건물123

I. 서론

1.1 연구의 배경과 목적
1.2 연구의 대상과 방법

1.1 연구의 배경과 목적

현대와 같은 미디어 과다의 시대에 낯선 나라의 일상적인 풍경을 2시간 동안 가만히 들여다보는 일은 거의 없다. 그러나 올림픽 마라톤 경기에서는 가능하다. 지정된 장소에서 벌어지는 대부분의 올림픽 경기 및 개폐회식과는 다르게 마라톤 경기는 도시를 배경으로 2시간 동안 인간이 스스로와 사투하는 흥미진진한 장면을 보여준다. 2008 베이징 올림픽은 TV와 인터넷을 통해 전 세계 60억 인구의 4분의 3인 45억명이 시청했다.[1)]

전 세계의 이목이 쏠리는 이러한 기회를 통해 국가는 '보이고 싶은' 국가의 풍경을 만든다. 일본과 한국, 그리고 중국은 올림픽 개최가 결정된 이후 국가가 주도하는 대규모의 도시 개발을 진행한 바 있다.

우리나라는 역사적으로 도시 경관을 아름답게 '보이려는' 시도를 계속 해왔

1) 한국콘텐트진흥원,「베이징올림픽, 미디어의 기록」,『해외시장동향』, 4, 2010 (http://portal.kocca.kr)

다. 고려시대, 송나라 사절단의 기록인 『고려도경(高麗圖經)』에는 '왕성(王城)에 긴 행랑을 만들어 백성들의 주거를 가렸고, 밖에서 보기만 좋게 한 것뿐이다'[1] 라는 기록이 있어 실체는 그러하지 않으나 미관을 위한 작업을 시행했음을 알 수 있다. 현대의 서울에서도 도시 이미지를 위한 도시 차원의 작업이 이루어졌다. 1979년 마포 일대가 귀빈(貴賓)로[2]로 지정되었는데 이는 미국 대통령이 방한 시 공항을 거쳐 들어오는 길목이었으므로 아름답게 보여야 했기 때문이다. 귀빈로의 간선도로변은 고층빌딩으로 구성되었고 보이고 싶지 않은 한옥 밀집지는 서양식 담장으로 가리기도 했다.

1988년 서울올림픽에서는 도시 이미지 구축을 위한 도시 경관 조성이 국가적 차원에서 수행되었다. 서울시는 '지구촌의 50억 가족들이 지켜볼 것'이라는 의식으로 88서울올림픽을 대비하는 종합계획을 수립하여 빠른 속도로 도시 경관을 재창조했다[3]. 올림픽에서 열리는 다수의 경기 중 경기장 밖에서 진행되는 것은 싸이클, 경보, 마라톤 뿐이다. 때문에 각국의 올림픽조직위원회는 마라톤 코스를 국가 이미지 전달 수단으로 이용함을 충분히 예상해 볼 수 있다. 서울의 경우도 올림픽조직위원회[4]는 다수의 회의를 거쳐 마라톤 코스를 구성하고 경기 방송을 도시 경관의 이미지 전달 통로로 정교하게 구성하였다.

88서울올림픽에 관해서는 다양한 분야에서 다수의 연구가 이루어졌다. 그러나 도시의 조성과 마라톤 코스를 연계하여 고찰하는 연구는 부족하다. 김미영은 올림픽이 강남 개발에 미친 영향을 조명했고[5] 김백영은 아시안게임과 올림픽

---

1) 제3권 「城邑, 坊市」, 『高麗圖經』

2) 김포공항에서 여의도-마포로-서소문-시청까지를 '귀빈로'로 명명하여 외국 귀빈들의 통과코스로 한다고 보도된 것은 1979년 5월이다. 서울시가 마포로 남단에서 공덕동로터리-아현삼거리를 거쳐 서소문·서대문에 이르는 가로변을 재개발지구로 지정해 달라고 상신하여 같은 해 9월 21일 건설부고시 제345호로 지정된다.(손정목,「존슨 대통령 내한에서 88올림픽까지 도심부 재개발제도가 정착되는 과정」, 『국토연구원』, 1998, pp.94-109)

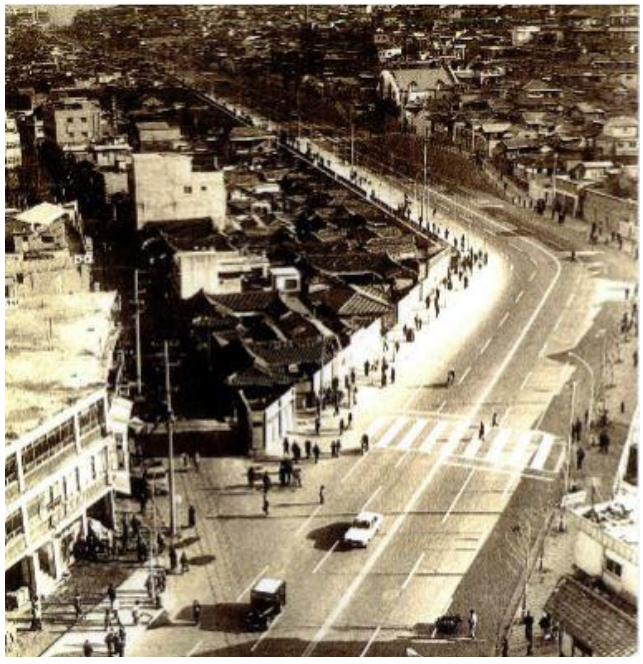
3) 박세직, 「서울올림픽대회 개회사」, 『박세직위원장이 쓰는 서울올림픽 우리들의 이야기』, 고려서적, 1991

4) 서울올림픽대회조직위원회는 올림픽대회 조직업무의 집행기관이며, 조직에 관한 모든 물적 문제에 관하여 책임을 진다. 1981년 12월 26일에 지원법이 공포되어 지방자치단체로부터 필요한 모든 편의와 지원을 받고 국공유재산을 무상으로 사용할 수 있다는 명시적 조항을 갖게 되었다. 재계 및 학계언론계인사 29명으로 구성되어 있으며 위원장은 1대 김용식(1981.11-1983.07), 2대 노태우(1983.07-1986.05), 3대 박세직(1986.05-1989.04)이었다.

5) 김미영, 「호텔과 '강남의 탄생'」, 『서울학연구』, 62, 2016

개최를 통해 강남이 독립적인 지리적 위상을 갖게 되었다고 주장했다.[6] 박광현은 올림픽 시설과 도로망 형태의 관계를 밝혔다.[7] 사회학적인 관점에서 박해남은 정부가 서울올림픽에서 세계의 시선을 앞세워 본디의 목적인 도시 개조를 통한 정부의 의도가 담긴 경관 형성을 실행 했음을 밝혔다. 그리고 올림픽이 정부가 사회 통합을 이루기 위한 수단으로 활용되었음을 주장했다.[8]

본 연구의 목적은 88서울올림픽 마라톤 코스의 결정 과정을 살피고 이에 수반하는 도시 정비의 결과로 국가가 올림픽을 대비하여 도시 경관의 이미지 전략을 어떻게 수립하고 실행하였는지 밝히는 것이다. 이를 통해 현대 서울의 근간이 되는 1980년대의 도시 개발 사업들이 올림픽과 연계하여 어떤 배경으로 이루어졌는지 알아보고자 한다.



[그림 1-1] 1974년 마포의 구(舊)주택가 가로벽
(서울시정개발연구원, 『서울, 20세기 100년의 사진기록』, 서울시정개발연구원, p.272)

6) 김백영, 「강남 개발과 올림픽 효과」, 『도시연구』,(17), 2017
7) 박광현, 『ソウルオリンピックを契機としたソウルの都市改造に關する硏究』, 나고야대학 박사학위논문, 2015
8) 박해남, 「서울올림픽과 도시개조의 유산: 인정경관과 낙인경관의 탄생」, 『문화와 사회』, 27(2), 2019, pp.445-499

1.2 연구의 대상과 방법

연구의 대상은 88서울올림픽의 시설과 올림픽을 통해 전달하고자 하는 도시 이미지를 만들기 위한 도시 경관 조성 사업이다. 특히, 올림픽 경기 및 행사 중 도시 이미지 노출이 가장 장시간, 여러 지역에 걸쳐 드러나는 이벤트가 마라톤이기 때문에 마라톤 코스와 코스 주변의 경관을 구성하기 위한 도시 정비 사업에 초점을 맞추어 연구를 진행하였다. 마라톤 코스의 결정을 둘러싼 논의의 과정과 올림픽 시설의 건설을 시간순으로 짚어보고 마라톤 코스 결정 이후 대규모 국제행사를 앞두고 계획된 도시 정비의 여러 사업들을 살펴본 뒤, 미디어를 통해 마라톤 코스 주변의 도시 이미지가 어떻게 노출이 되었는지 고찰하고자 한다.

연구의 방법은 도시 경관 조성의 주체가 되었던 서울시, 올림픽조직위원회의 공공자료(행정문서, 보고서)와 당시의 미디어 자료(올림픽 마라톤 경기 영상[9], 신문) 및 구술록을 참고로 하여 마라톤 코스의 선정과정과 도시 경관 조성 사업들의 진행 추이를 구체적으로 살펴보았다.

본 논문에서는 도시 경관을 분석하는 방식으로 1980년대에 제시된 여러 대안을 연구자가 동일한 요소를 추출하여 분석하는 방법이 아닌 마라톤 코스 및 도시 개발 사업의 결정 주체(서울시, 올림픽조직위원회, 육상연맹 등)가 마라톤 코스를 선정하고 경관을 조성 하는 과정을 추적하는 방식을 채택하였다. 결정 주체가 일관된 경관 요소를 적용하여 사업을 결정한 것이 아니었기 때문에 결정 과정에서 산발적으로 드러나는 도시 경관 요소를 언급하는 데 그치는 아쉬움이 있었으나 연구자가 현재가 아닌 1980년대를 기준으로 서울시의 대다수 지역을 포괄하는 마라톤 코스 안들의 건축물, 도시기반시설, 녹지 등의 도시 경관 요소를 추출하는 것은 오류 발생 가능성이 크다는 판단하에 이와 같은 연구 방법을 사용하였다.

---

9) 서울올림픽의 경우 KBS가 주관방송사(HB)로 지정되었다. 주관방송사는 올림픽경기장 혹은 경기현장에서 국제영상과 국제음향으로 구성되는 국제신호를 제작하고 세계 방송기관에 공급한다. 국제신호는 전량 취재, 전량 제공을 원칙으로 한다. 각 경기장에서 제작된 국제신호를 IBC에 전송하고 이 신호를 다시 분배센터로 전송한다. 세계방송기관은 올림픽방송본부로부터 받은 국제신호를 받아 해설음향신호를 혼합 제작하여 본국으로 송출한다.

자료 구분	작성 주체	주요 자료
정부 기록물	서울특별시	서울시정, 행정문서, 서울도시계획위원회 회의록
	서울특별시 올림픽준비단 · 올림픽기획단	올림픽업무추진일지, 올림픽대비 업무 보고, 올림픽대비 단위사업별 추진상황
	올림픽조직위원회	집행위원회 회의록, 행정문서
	정부	86아시아 · 88올림픽대회 총합계획, 국무회의록, 중앙도시계획위원회 회의록
영상	KBS, 올림픽채널	올림픽 경기 영상
신문 기사	동아일보, 조선일보, 매일경제, 중앙일보, 경향신문, 헤럴드 PHOTO, 한겨레	기사
잡지	공간, 도시문제	기사
구술록	서울특별시 시사편찬위원회	올림픽 당시 관련자 인터뷰 모음
보고서	서울특별시	한강종합개발, 서울올림픽대회백서, 테헤란로 도시설계, 올림픽로 주변환경 정비계획, 국립경기장 건설 기본계획, 잠실지구 도시설계
	올림픽조직위원회	서울올림픽대회 공식보고서
	KBS	제24회 서울올림픽대회 방송실시 종합보고서

[표 1-1] 연구 자료 목록

경관법의 제정이 2007년도였기 때문에 본 연구가 다루는 범위인 1980년대의 도시 개발 사업에서 독립된 의미로 도시 경관이라는 인식 하에 도시 경관 조성 사업을 수행 하였는지는 불명확하나 당시 도시 개발 사업에서 경관을 염두에 둔 논의 과정을 거쳤기에 필연적으로 도시 경관을 조성하는 역할도 동시에 수행했다고 판단하였다. 예를 들어 주택개량 재개발 사업의 논의에서 장충1구역의 '스카이라인', '남산의 풍치 보존'의 언급 및 수유1구역의 '도봉산 수려한 장관과 저층개발'과 같은 도시 경관 관련 표현이 등장하고 있고, 테헤란로 도시설계에서 '선진적 가로경관'으로 조성한다라는 표현이 등장하고 있어 1980년대 당시 법적 구속력이 있는 도시 경관 사업에 대한 논의는 없었으나 당시의 논의를 살펴보면 포괄적으로 경관의 개념을 가지고 도시 계획을 진행하고 있어 도시 경관 조성 사업으로서의 역할도 수행하고 있다고 판단하였다.

이 논문의 구성은 다음과 같다

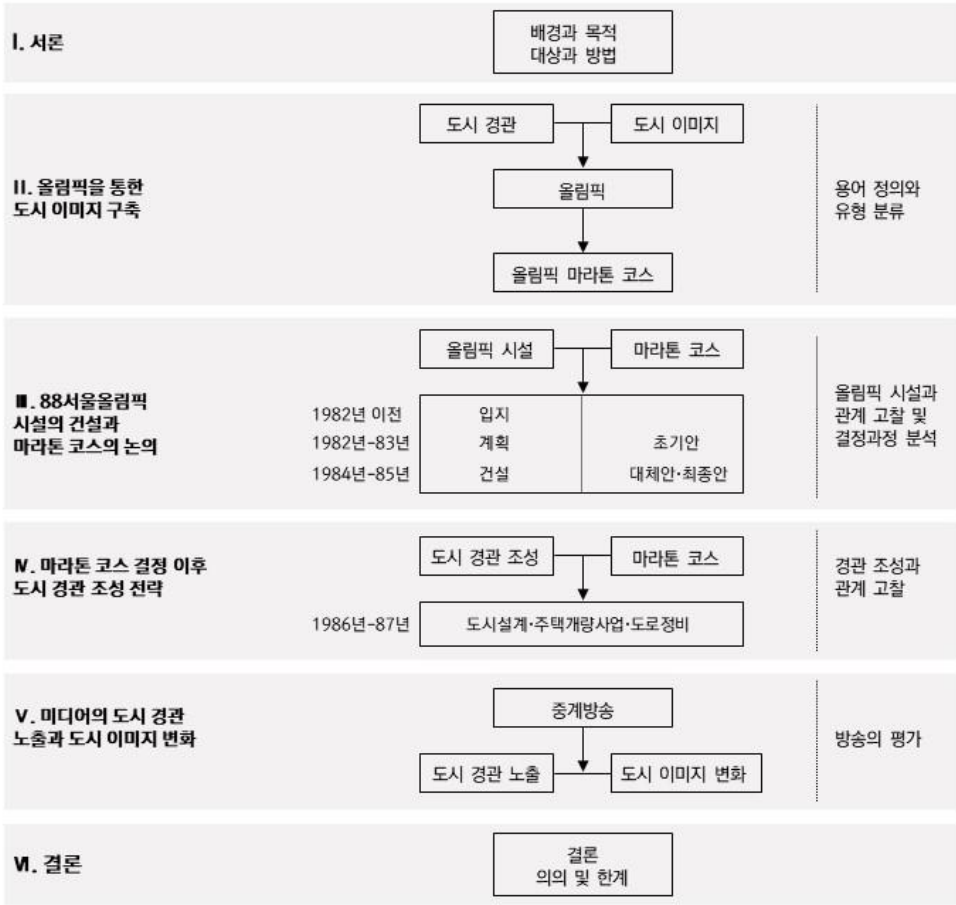
제2장에서는 우선 본 연구의 대상을 지칭하는 데 사용하는 용어인 도시 경관과 도시 이미지의 개념을 정의하였다. 그리고 도시 경관을 간접적으로 체험하는 도구로서의 미디어에 대해 고찰했고, 미디어로 인식된 도시 경관의 이미지가 어떤 특징을 가지는지 살펴보았다. 다음으로 본 연구의 주된 연구 대상인 하계올림픽 마라톤 코스의 역사를 분석했다. 1932년부터 2020년 도쿄 올림픽에 이르는 역대 하계올림픽의 마라톤 코스를 분석하고 시대별로 나타나는 특징을 기준으로 유형화하여 88서울올림픽 마라톤 코스의 차별적인 면을 고찰했다.

제3장에서는 88서울올림픽의 올림픽 시설의 건설과 올림픽 마라톤 코스의 결정 과정을 시대별로 유형을 나누어 살펴보았다. 각 시대는 88서울올림픽 개최 결정이 있었던 1981년, 올림픽의 종합 계획을 수립했던 1982-83년, 본격적으로 올림픽 시설을 건설했던 1984-84년으로 나누어 각 시대별 특징을 고찰하고 이를 통해 마라톤 코스와 주위 도시 경관이 구체화되는 과정을 분석하였다. 먼저, 올림픽 시설은 올림픽 경기장, 선수촌과 같이 올림픽을 치르기 위해 만들었던 건축물을 위주로 연구하였고 궁극적으로는 이러한 시설들의 계획과 건설이 올림픽 마라톤 코스의 결정에 어떠한 영향을 주었는지 분석하고자 했다. 다음으로 마라톤 코스의 결정 과정을 문헌자료를 통해 살펴봄으로써 최종안의 선정 이유를 도시 경관의 측면에서 밝히고자 했다.

제4장에서는 올림픽 마라톤 코스가 결정된 이후의 도시 경관을 조성하는 과정을 살펴봄으로써 마라톤 코스를 통해 어떤 도시 이미지를 전달하고자 했는지 고찰해보고자 하였다. 이를 위해 서울시가 올림픽을 대비하여 수행하였던 도시 개발 사업을 살펴보고, 이 사업들이 88서울올림픽 및 마라톤 코스와 어떠한 관계를 맺었는지 살펴보고 그 의미를 도출하고자 했다.

제5장에서는 88서울올림픽 마라톤 경기의 중계 방송을 통해 도시 경관을 노출하는 전략과 마라톤 코스를 통해 전달하고자 하는 도시 이미지를 추출했다. 그리고 88서울올림픽의 개최 이후 내외국민이 서울에 대해 가지고 있던 도시 이미지의 변화와 이에 대한 비판을 살펴보고 미디어를 통해 도시 이미지를 만들고자 했던 국가의 전략이 성공적이었는지 고찰해보고자 하였다.

끝으로 제6장 결론에서는 앞의 논의를 종합하여 서술하고, 논의의 한계 및 앞으로의 연구 필요성에 관해 간략히 서술하였다.


Ⅰ. 서론
배경과 목적
대상과 방법
Ⅱ. 올림픽을 통한
도시 이미지 구축
도시 경관
도시 이미지
올림픽
올림픽 마라톤 코스
용어 정의와
유형 분류
Ⅲ. 88서울올림픽
시설의 건설과
마라톤 코스의 논의
올림픽 시설
마라톤 코스
1982년 이전
1982년-83년
1984년-85년
입지
계획
건설
초기안
대체안·최종안
올림픽 시설과
관계 고찰 및
결정과정 분석
Ⅳ. 마라톤 코스 결정 이후
도시 경관 조성 전략
도시 경관 조성
마라톤 코스
1986년-87년
도시설계·주택개량사업·도로정비
경관 조성과
관계 고찰
Ⅴ. 미디어의 도시 경관
노출과 도시 이미지 변화
중계방송
도시 경관 노출
도시 이미지 변화
방송의 평가
Ⅵ. 결론
결론
의의 및 한계

[그림 1-2] 연구의 구성

II. 올림픽을 통한 도시 이미지 구축

2.1 미디어의 발달과 도시 이미지 구축
2.2 역대 하계올림픽 마라톤 코스의 유형과 변화

2.1 미디어의 발달과 도시 이미지 구축

2.2.1 도시 경관과 도시 이미지의 조작적 정의

도시 경관의 개념은 전통적으로는 도시의 경치(Townscape, 都市景致)라는 의미로 인간의 시감각을 통해 지각되는 도시를 구성하는 모든 물체와 공간의 배치, 형태, 구성, 외관, 분위기 등의 형식적인 미로 정의되며 광의의 종합적 개념으로는 도시의 경관(Urban Landscape, 都市景觀)의 개념으로 자연물이나 인공물 등의 바라다 보이는 경치 뿐만 아니라, 도시에 사는 시민들의 정치, 사회, 경제적 활동과 문화적 풍취 등이 총체적으로 반영된 결과물로 정의된다.[10]

최근에는 경관의 개념이 이미지, 분위기, 정체성 등을 포괄하는 개념으로 인식되고 있는 추세이다.[11] 경관은 아주 원시적인 상태의 자연을 제외하고는 본래

10) 서울시정개발연구원, 『서울시 도시경관 관리방안 연구(Ⅱ)』, 서울시정개발연구원, 1994, p.11

의 자연에 인간의 사회·경제·문화·기술적 가치가 영향을 주어 생긴 것이다. '경관은 그 경관의 형성에 영향을 준 인간의 가치를 반영한다'는 이 성질은 경관, 특히 도시 경관을 이해하는 데 매우 중요하다.[12)]

도시 경관 요소는 관점에 따라 다양하게 정의되는데 경관법의 경관 심의 운영 지침[13)]에서 개발사업의 경관 심의 시 사용되는 주요 경관 요소는 건축물, 가로, 공원 및 녹지, 스카이라인 및 야간경관, 색채, 공공시설물, 옥외광고물(필요시)이며 서울시정개발연구원에서 언급한 물적 구성요소는 자연지형, 오픈스페이스, 도시기반시설, 도로, 건축물, 장치물 등[14)]이 있다. 건물은 입체적으로 세워지며 이는 집단이 되어 도시 경관을 형성하고, 나아가 도시의 스카이라인을 형성하게 된다. 산이나 바다, 평원이나 농지 등의 공간은 그 자체로는 풍경이 될 수 없다. 이러한 공간들을 평가하는 기준이 있을 때에 비로소 경관이 되는 것이다. 농지나 국토, 지방의 산야 등의 공간을 감상의 대상으로 명명하여 의식화하는 행위가 존재하는데, 이것이 곧 경관이라는 것이다. 법정계획에서도 경관 개념은 확실히 확대되었다. 기성 시가지와 그 주변 조망뿐만 아니라, 농지나 토양 등 생태학적인 환경시스템 전반을 비롯하여 고고학적 지구나 역사적 가로 등도 계획대상에 포함시키려는 움직임이 확산되고 있다.[15)]

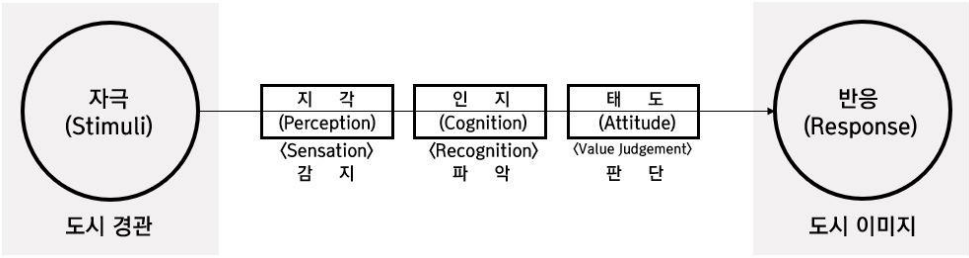
도시 이미지는 도시의 물리적, 비물리적 요소에 의해 의식에 나타나는 도시 전체에 대한 직관적인 표상으로 정의를 내릴 수 있다. 도시이미지는 심상이며 랜드마크나 상징물, 특산품과 같은 요소를 통해 형성되고, 각 이미지 요소의 명확도가 전체 도시 이미지 형성의 기준이 될 수 있다. 또한, 그 장소를 직접 경험하지 않아도 여러 가지 정보를 통해 형성할 수 있으며 개인적 편차가 비교적 적다는 특징을 지닌다. 즉, 직간접적인 공간 자극을 토대로 지각, 인지, 태도를 거쳐 도시 전체에 대해 거시적으로 형성된 반응이다.[16)] 도시 경관에 대한 인지적 접근 방법으로 지각에 의해 우리 마음속에 그려지는 도시의 모습, 즉 마음속에 새겨진 인상을 말한다.[17)]

---

11) 권윤구, 『도시 가로의 장소성 형성 구조와 의미 - 혼합연구방법을 통한 인사동과 대학로 연구』, 서울대학교 박사학위 논문, 2013, pp.7-8
12) 이규목, 『한국의 도시경관』, 열화당, 2002, p.123
13) 「경관 심의 운영 지침」 (국토교통부고시 제2017-427호, 2017.6.22.)
14) 서울시정개발연구원, 『서울시 도시경관 관리방안 연구(Ⅰ)』, 서울시정개발연구원, 1993, p.13
15) 西村幸夫, 『도시 경관과 도시 설계』, 태림문화사, 2003, pp.14, 20
16) 권윤구, 위의 논문, 2013, p.9
17) 이규목, 위의 책, 2002, p.129

도시 이미지 요소는 공간적 이미지 요소와 비공간적 이미지 요소로 분류된다. 도시 전체의 이미지에 대한 느낌은 비공간적 요소보다 공간적 요소가 더 우세했다. 공간적 요소에서는 유형문화재, 길·도로와 같은 인공적 시설물들이 산, 하천과 같은 자연적 이미지 요소보다 높은 빈도로 인지되었다. 일반인들이 느끼는 도시의 이미지는 시각적인 대상과 경제적 요인에 따라 크게 좌우되는 경향을 보인다.[18)]

정리하면 도시 경관의 개념은 물리적인 실체인 그 자체, 더 나아가 사람에게 인식되는 환경, 더 나아가 심상의 개념까지도 포괄하나 본 연구에서는 도시 경관의 개념을 심상을 제외한 실체로서 정의한다. 도시 이미지란 일반적으로 특정 도시공간에 대해 떠오르는 심상을 일컬으며, 때로는 구체적인 경관을 지칭하기도 하며 종종 다른 도시와 구별되는 그 도시만의 정체성과 긴밀히 관련되는 것으로 해석되기도 한다.[19)] 본 연구에서는 이러한 경관으로 인하여 사람이 받아들이는 상이나 심상을 도시 이미지로 정의한다. 즉, 도시 경관을 통한 직간접적인 자극이 지각, 인지, 태도를 거쳐 도시 이미지라는 반응으로 도출되는 것으로 정의한다.



[그림 2-1] 자극-반응과정과 도시 경관 · 도시 이미지의 정의
(임승빈, 『환경심리와 인간행태: 친인간적 환경설계연구』, 보문당, 2007, p.49의 그림을 재편집)

18) 임승빈, 『경관분석론』, 서울대학교 출판부, 1991, p.160
19) 김민수, 「한국 도시 이미지와 정체성」, 『도시 공간의 이미지와 상상력』, 메이데이, 2010, p.24

2.1.2 미디어를 통한 도시 경관의 이미지화

미디어의 발달로 인해 도시 경관을 도시 이미지로 인식하게 하는 틀로서 미디어의 역할이 중요해졌다. 미디어가 발달하기 이전에는 직접 도시를 방문하거나 그림 혹은 글과 같은 형태로 도시 경관을 받아들였으나 미디어 발달 이후에는 사진이나 영상과 같은 시각 자료가 미디어의 주요한 틀로서 자리매김하였다.

미디어를 통해 사람들은 직접 가지 않아도 도시 경관을 의도된 이미지로 전달하거나 전달받을 수 있으며 이 과정에서 전달자는 의도된 이미지를 만들어 전달할 수 있다. 도시는 견고한 형태물이 아니라 이미지에 따라 변화한다. 작가인 Raban은 'Soft city'에서 이를 다음과 같이 표현했다. "도시는 부드럽다. 그리고 정체성을 부여받기를 기다린다. 도시는 누구인지 무엇인지를 결정하면 일정한 형태를 가지고 정체성을 드러낼 것이다. 도시는 본래 작은 마을과 달리 플라스틱과 같다. 우리는 우리의 이미지대로 도시를 만들 수 있다."[20]

이미지를 접하는 사람은 그것이 실재인지 허구인지 구분이 불가능하며 이 둘을 구분하는 것조차 의미가 없다. 여기서 장 보드리야르의 시뮬라크르가 등장한다. 시뮬라크르는 실제로는 존재하지 않는 대상을 존재하는 것처럼 만들어놓은 인공물을 지칭한다. 인공물이 진짜인지는 이제 중요치도 않게 되어버렸으며 결국 시뮬라크르는 실제보다 더 실제적인 것이다. 이 시뮬라크르는 아울러 어떤 기왕의 실제 존재하고 있는 것하고는 아무런 관계도 없다. 독자적인 하나의 현실이라 할 것이다. 오히려 우리가 지금까지 실제라고 생각하였던 것들이 바로 이 비현실이라고 하였던 시뮬라크르로부터 나오게 된다. 상황이 완전히 전도되었다. 흉내내거나 모방할 때는 이미지란 실제 대상을 복사하는 것이었지만, 지금은 오히려 실제 대상이 가장된 이미지를 따라야한다.[21]

미디어의 발달로 도시의 간접 체험은 이전과 비교도 되지 않게 증가하였으나 역설적으로 사람들의 체험욕구를 자극하여 관광 산업이 발달하게 되었다. 미디어의 발달과 더불어 현대 기술 발달의 또 다른 축인 모빌리티의 발달은 사람들을 이동의 제약에서 해방시켜 주었다.

미디어와 모빌리티의 발달은 오히려 역설적으로 체험을 중시하고 장소의 의미를 강화시켰다. 미디어를 통해 이미 습득한 지식을 바탕으로 장소를 확인하러

20) Jonathan Raban, 『Soft city』, Picador classic, 1972, p.2
21) 장 보드리야르, 『시뮬라시옹』, 민음사, 2014, pp.9-10

가는 세태가 벌어졌다. 미디어의 발달로 커뮤니케이션이 점차 입지에서 자유로워져서 이 시대에는 새로운 상호결합이 나타나고 있다. 커뮤니케이션 그 자체가 이동이 된다. 인터넷과 핸드폰은 커뮤니케이션이 '이동중'에 있게 해주었고 정보가 유동적인 네트워크를 따라 즉각적으로 어느 곳이나 이동하고 있다. 소셜 네트워크 사이트 등 다양한 형태의 미디어의 발달로 사람들은 상상 이동이 때로 물리적 이동을 대체할 수 있음에도 불구하고 역설적으로 다른 장소에 직접 가보고 싶은 욕구를 불러일으키게 되었다. 또한, 이러한 사회가 오히려 만남과 장소의 중요성을 역설적으로 강조하게 되어 물리적인 체험을 중시하는 체험경제(experiment economy)[22]의 개념이 등장하게 되었다.

사회의 변화에 따라 도시의 개념도 변했다. 미디어의 발달로 인한 이동 욕구 증대와 실제로 이동을 뒷받침할 수 있는 모빌리티의 발달로 기존에는 도시의 경계가 견고했다면 현대에서는 경계가 허물어지며 자유롭게 이동이 가능해졌다. 이러한 변화로 인해 체험을 위한 지구적 경쟁이 시작되었다. 기원전 도시는 폴리스로 자유인의 커뮤니티로서의 개념이었다면 19세기에 와서 국제적인 시장의 탄생으로 도시의 본디 개념은 약해지고 변화했다. 현재는 글로벌화 및 인구 폭증으로 인하여 도시의 개념은 다시금 변했다.[23] 지구적 차원의 경쟁에서 건축의 역할은 더욱 중요해졌다. 건축물들은 감정의 장소로서 "꼭 가서 볼 만한 장소"를 만드는데 결정적으로 중요한 역할을 한다.[24] 국가간의 경쟁에서 세계화 시대에 초점을 둔 도시와 건축의 구성이 나오게 되었다.

세계화 과정에 성공적으로 편입하기 위해서는 초국가적 문화적 혼합이 가능한 장소가 필요하며 도시들 간에 투자자를 끌어들이기 위한 경쟁이 격화되었다. 이를 통해 도시의 장소 정체성 확립, 기업주의적 도시재생 프로젝트들이 촉진된다. 세계화에 의해 즉각적이고 직접적으로 영향을 받은 것은 도시공간의 문화들(소비 유형과 기호, 유행, 건축, 미디어와 새로운 형태들의 물질적 문화들)이며, 또한 동시에 이른바 세계화를 구성하는 것도 대부분 도시문화들(지적 경향들,

---

22) 공급자가 추억거리가 될 수 있는 행사로 추억거리를 생산하고, 소비자는 추억거리의 체험을 구매하고 소비하는 경제를 말한다. 1998년에 요제프 파인 2세와 제임스 길모어는 '체험 경제 초대'라는 기사에서 인류는 농업 경제, 산업 경제, 서비스 경제를 지나 이제 체험 경제의 시대에 진입하고 있다고 주장했다. (강현수·이희상 옮김, 존 어리 지음, 『모빌리티』, 아카넷, 2014, p.439)

23) S. Giedion, 『Space, Time and Architecture』, Harvard University Press, 1967, pp.856-862

24) 강현수·이희상 옮김, 존 어리 지음, 위의 책, 2014, p.475

경제적 및 기술적 혁신 그리고 미디어)이기 때문이다. 이는 국제적 정체성을 구축하기 위한 메가 프로젝트나 이벤트 구축, 도시 이미지 조성과 브랜딩 활동의 고조 등의 형태를 취하며 사실 정체성은 오랜 전통 속에서 점진적으로 이루어지는 것이 아니라 세계화 과정 속에서 급격하게 환경에 조응하는 이미지 만들기에 의해 급조된다. 도시경관(사무타워, 고속도로, 공항, 주택, 공원 등)과 스펙터클(문화 축제, 박물관, 스포츠 이벤트들)을 구성하는 구조들과 그 이미지들은 자본축적을 위한 새로운 기회일 뿐만 아니라, 도시의 특정한 이미지를 형성하고 고양하기 위한 수단이 된다.

정체성의 고양을 통한 도시개발 전략은 동아시아 국가들에서도 활발하게 촉진되고 있다. 아시아의 많은 도시들도 세계도시로 편입되기 위해 세계화의 논리에 호소함과 동시에 국가적 정체성을 함양하기 위한 전략들을 구사했다. 이는 자본주의적 발전국가의 주요 프로젝트로 구현되었고 대규모 프로젝트들이 동아시아의 많은 도시들에서 공적 경관 상에 구체적인 형태로 드러나게 되었다.[25] 국가 정체성을 확립하고자 하는 목적으로 특정한 도시 이미지를 만들기 위해 도시 경관을 삭제하고 편집하는 경우도 발생했다. 파시스트가 의식 개조를 위해 진행한 도시 정비의 과정은 하나의 예시로 들 수 있다. 파시스트들은 역사 경관에서 도시의 재생 시기를 선택하는 데 있어서 인종적 우월성을 전달하고자 하는 의도가 존재했기에 그들이 힘을 가졌던 중세 시대를 선택했고 역사 고증을 제대로 거치지 않은채 원하는 이미지를 복원했다. 전 세계에서 몰려든 관광객에게 그들이 원하는 이미지 혹은 국가가 전달하고자 하는 이미지를 전달하기 위해 보존의 시기를 정하고 이미지 전략을 위해 도시 경관을 조성한 것이다. 매스미디어를 통해 역사를 재조직하는 것이 가능하게 되었다.[26]

위에서 논의했듯이 수요자가 원하는 이미지의 도시를 조성하는 것은 이득을 볼 수 있는 기회가 되었다. 도시 경관을 조성한 후 사람들이 이를 통해 도시 이미지의 심상을 느끼게 되는데 도시 경관을 조성할 때부터 전달되는 도시 이미지를 고려하여 도시 경관의 모습을 구상하는 것이 자본의 획득에서 중요하게 되었다. 미디어라는 간접적인 체험을 통해 도시 경관을 접하는 기회가 더 많아

---

25) 최병두, 「도시발전 전략으로서 정체성 형성과 공적 공간의 구축에 관한 비판적 성찰」, 『도시공간의 인문학적 모색』, 메이데이, 2009, p.215-219

26) D. Medina Lasansky, 「Urban Editing, Historic Preservation, and Political Rhetoric: The Fascist Redesign of San Gimignano』, 『Journal of the Society of Architectural Historians』,63(3), 2004, pp.320-353

지자 역으로 미디어에서 잘 보이도록 혹은 보이는 부분만 아름답게 비추어 사람의 감정을 움직이도록 경관을 조성하는 경우도 생겼다. 과거 모빌리티와 미디어의 발달이 초기 단계였을 때 사람들이 도시를 인식하는 방식은 '걸어서' 혹은 '직접 눈으로 보는' 것이었다면 현대에는 다양한 이동수단을 통해 자유롭게 전 세계의 도시를 직접 갈 수 있으며 SNS와 TV, 유튜브 등으로 도시를 접한다. 도시 인식의 패러다임 전환은 도시 경관 조성의 방식을 변화시켰다.

2.1.3 올림픽과 국가의 도시 이미지 구축

많은 도시들은 올림픽 개최를 통해 도시를 개발하고 이를 전 세계를 대상으로 도시의 이미지를 바꾸는 기회로 활용하고자 했다. 그리고 이를 위해 도시 경관과 건축물과 같은 물리적인 환경을 이용했다.

하계올림픽은 1908년을 기점으로 조직화되고 그 규모가 커졌으며 올림픽만을 위한 시설이 만들어지기도 했다. 1908년 런던올림픽은 신축 경기장의 성공으로 스포츠 시설 개발의 새로운 모델을 제시했다.[27] 이후 본격적으로 국제적 스포츠 이벤트와 대규모 도시 개발의 효과에 관해 논의됐던 것은 제2차 세계대전 이후 1956년 멜버른 올림픽부터이다. 전쟁 이후 급격히 늘어난 신생 독립국으로 대회 규모가 커지고 교통수단이 발달하면서 관광객 숫자도 급증했기 때문이다.[28]

국가들은 올림픽 개최로 각 국가의 상황에 맞추어 원하는 이미지를 전세계에 전달하고자 했다. 또한, 이를 내보이기 위해 도시 및 건축적인 장치를 이용하였다. 1936년 베를린 올림픽은 나치 정권 하에서 개최되었으며 전세계로 정권을 홍보하고 독일인의 건축적 기량과 문화적 역사를 전시하고자 했다. 이를 위해 거대한 올림픽 시설과 인프라를 구축했다. 1960년 로마 올림픽은 무솔리니 독재 이후에도 건재한 국력을 과시하고자 했으며 상수도, 공항, 장식 등 도시 인프라와 교통에 많은 투자를 집행했다. 서울올림픽 조직위원회의 국제담당 사무차장인 전상진은 1964년 도쿄 올림픽의 경우, 일본이 제2차 세계대전의 폐허에서 다시 소생한 선진국임을 보임과 동시에 일본의 국력을 과시하고 일본문화를 전시하기 위해 상당히 애를 썼다고 볼 수 있다고 했다. 1972년 뮌헨대회도 마찬가지라고 표현했다. 그리하여 그들의 경기장 시설을 보면 사실 비경제적이고 과시적인 면도 많아서 그 당시의 독일 문화 수준과 기술 수준을 자랑하기 위한 목적이 있었다고 말했다. 앞서의 베를린 올림픽이 정치적으로 오염된 경기라는 평가를 들었기에 본 대회에서는 2차 세계대전 이후의 독일의 위신을 드러냄과 동시에 군국주의 나치스 독일의 이미지를 불식하고 새로운 민주국가로서의 독일의 이미지를 형성하기 위해 상당히 애를 썼다고 말했다. 멕시코의 경우도 역시 발전도상국가로서 중미에 있어서는 대국임에도 불구하고 아즈텍 문화, 마야 문화의 전통을 과시하기 위해서 상당히 노력을 했다고 설명했다. 1980년 모스크바

27) John R. Gold, 『Olympic Cities』, Rouyledge, 2011, pp.180-193
28) 김백영, 「강남 개발과 올림픽 효과」, 『도시연구』, 17, 2017, p.69

올림픽은 사회주의 성공의 하나의 자랑으로서 세계에 자기들의 업적을 과시하고자 하는 의도가 있었다고 말했다.[29]

2008년 베이징 올림픽은 시장 경제가 본격적으로 확산되어 고성장을 지속하고 있던 시점에 개최됐다. 인프라 개조, 전통 경관 복원, 불량 주택 제거와 같은 대규모 도시 개발을 감행했으며 이를 통해 자고 있는 사회주의 국가에서 선진적인 메트로폴리스의 이미지로 전환하려 했다. 리우데자네이루는 긍정적인 도시 이미지를 갖기를 오랫동안 염원하던 도시였다. 본디 가지고 있었던 아름다운 자연 경관으로 브라질 최고의 관광 명소로 이름을 날렸으나 1990년대 마약 범죄 및 빈곤의 확산과 같은 도시 이미지를 가지게 되었다. 2016년 리우 올림픽에서는 이러한 이미지를 전환시키고자 노력했다.[30]

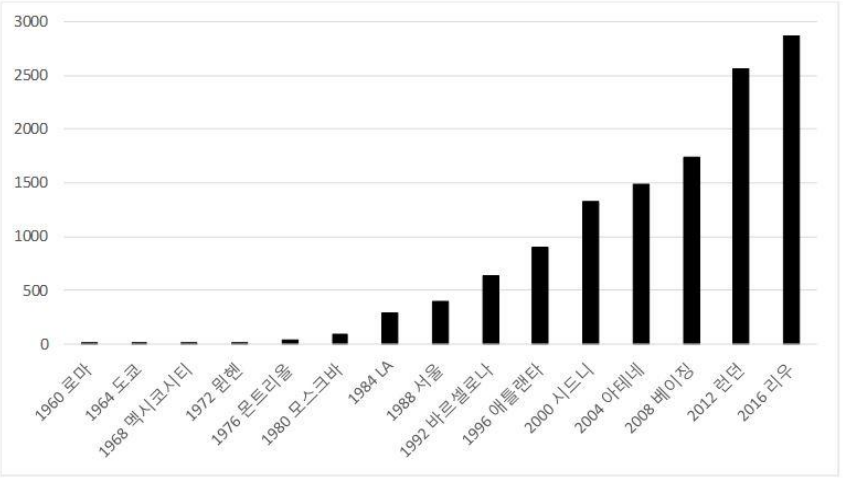
서울은 아시아에서 처음으로 올림픽을 개최했고 올림픽을 통해 도시 개조에 성공한 도쿄를 성공 사례로 연구했다. 서울이 올림픽을 준비할 당시 동경대 교수였던 이토 시게루에 따르면 올림픽 무렵 두 개의 중요한 도시계획정책이 있었다. 1964년 도쿄 올림픽 마라톤 코스에 포함됐던 시부야와 신주쿠의 시가화 계획과 용적규제의 제정이었다. 시부야와 신주쿠에서 도심지 토지조정을 통해서 동경의 중심지구와 유사한 시가화 구역을 만들었고 이는 오늘날 동경의 부심을 형성하고 있다. 또한, 용적규제를 제정하고 건물고도제한을 재평가함으로써 주거와 상업이 혼용되어 있던 지구들이 업무지구로 변하여 물리적 경관에 영향을 미쳤으며 녹지공간의 용도로 두었던 공간들이 대형호텔의 부지로 바뀌었다.[31]

서울도 다른 개최국과 마찬가지로 도시 개발을 통해 선진화된 모습을 내세우려는 의도가 있었다. 대회의 목표를 선진조국창조로 내세우고, 세부적으로 전세계가 참가하는 성공적인 대회 개최 및 국제지위 향상으로 아시아태평양권역의 지도국 위치 확보를 언급했다.[32] 올림픽이라는 행사의 본질적 목표인 스포츠대회임을 제1의 목표로 내세우기보다 선진국 혹은 아시아의 지도국으로 나아가려는 의지를 발견할 수 있다. 올림픽을 통해 이를 달성하기 위해서는 외국인의 시선에 노출되는 도시 경관을 선진국과 비슷한 모습으로 조성해야 할 필요가 존재했다.

---

29) 전상진, 『세계는 서울로』, 범양사, 1989, pp.65, 306
30) Anne-Marie Broudehoux, 『Mega-events and Urban Image Construction』, Rouyledge, 2017, pp.30-31, 37
31) 서울대학교 환경대학원, 「동경올림픽의 도시계획적 평가」, 『올림픽이 도시발전에 미치는 장기적 영향』, 1988, pp.54-56
32) 서울특별시, 『'86 아시아 '88 올림픽 준비 추진 상황』, 서울특별시, 1983, p.3

앞서 논의했듯이 미디어의 발달로 올림픽에서의 도시 이미지 전달도 더 효과적으로 수행할 수 있게 되었다. 냉전 종식 이후에 올림픽은 전 세계적인 국가 행사로 발전했으며 IOC[33]의 하계 올림픽 방영권 수입은 매회 증가했다.[34] 전상진 사무처장도 서울올림픽의 수입 사업 중 텔레비전의 발전으로 인한 방송권리가 제일 중요하다고 언급하여 미디어의 중요성을 인지하고 있었다.[35] 2012년 런던 올림픽 이후부터는 경기 방송의 방식이 TV나 PC에서 SNS 등의 뉴미디어 체계로 확산되었다. 더 많은 시청자들이 시간과 공간의 제약을 극복하며 올림픽을 관람하게 되었다.[36] 이에 따라 방송 중계권 수입은 TV 방송 중계권에 국한되었던 과거와 달리 모바일, 인터넷 등으로 세분화·확대되었다. 이에 따라 전체 수입의 규모는 더욱 급격히 증가했다.[37] 방송권료 외 광고 수입도 같이 급증하였으며 전세계를 대상으로 하는 홍보성의 성격은 더욱 짙어졌다. 상업회사의 광고와는 별개로 정부도 이 시기에 원하는 국가 경관 이미지를 전달하기 위해 노력을 기울이는 것은 굉장히 자명한 일이 되었다.



[그림 2-2] IOC의 하계올림픽 방송권료 수입 추이 (단위: 백만달러)
(https://www.statista.com/statistics/265030/summer-olympics-broadcasting-revenue/)

33) 국제올림픽조직위원회. 올림픽 대회의 주최기관
34) 1988년 서울올림픽의 방영권 수입은 4억달러였으나 2008년 베이징올림픽 17억, 2012년 런던올림픽 26억, 2016년 리우올림픽의 수입은 28억달러를 기록하였다.
35) 전상진, 「서울올림픽의 의의」, 『세계는 서울로』, 범양사, 1989, p.68
36) 정영남, 「올림픽경기 중계방송의 미디어 수요 행태 변화 경향」, 『한국체육과학회지』, 26(3), 2017, p.625
37) 한진욱, 「메가 스포츠 이벤트 마케팅과 경제적 파급효과」, 『오리콤브랜드저널』, 50, 2010, pp.4-5

2.2 역대 하계올림픽 마라톤 코스의 유형과 변화

2.2.1 1930-60년대 마라톤 코스의 유형

역대 하계올림픽 마라톤 코스는 시대별로 유형을 구분할 수 있다. 먼저, 코스를 구성하는 지역에 따라 교외형과 도시형으로 분류할 수 있다. 다음으로는 동일 구간의 반복 여부에 따라 출발점에서 코스의 절반인 반환점을 돌고 다시 동일한 구간을 거쳐 결승점으로 가는 왕복형과 출발점에서 결승점까지 서로 다른 지역들로 구성하는 편도형으로 나눌 수 있다. 이러한 유형은 각 시대가 가진 특징에 따라 시대별로 비슷한 분포 양상을 보인다. 크게 1960년을 기점으로 마라톤 코스의 유형이 바뀐다.

1930-60년대의 마라톤 코스의 유형은 대체로 교외·왕복형의 양상을 보인다. 올림픽이 전세계적인 이벤트로 인식되기 시작했던 1930년대부터 1960년대 초반까지 마라톤 코스는 일반적으로 교외를 왕복하는 형태로 구성되었다. 이 시기의 코스 구성은 올림픽 주경기장에서 출발한 뒤 교외로 이어지는 길을 달린 후 반환점에서 달려왔던 코스를 왕복하여 다시 주경기장으로 골인하는 방식이었다. 코스를 교외로 구성했을 때의 장점은 번잡한 도시를 벗어나기 때문에 교통 체증을 유발하지 않아도 되었고 효율적으로 마라톤 코스를 관리할 수 있다는 것이었다. 즉, 기능적인 측면에서 교외·왕복형은 관리가 편했다. 또한, 출발점과 도착점이 올림픽 주경기장이었던 이유는 당시 마라톤 경기의 주요 소비자가 주경기장의 관람객이었기 때문이다. 올림픽 주경기장에서 경기 시간을 최대한 확보하기 위해 출발점과 도착점을 동일하게 경기장으로 선정했다.[38]

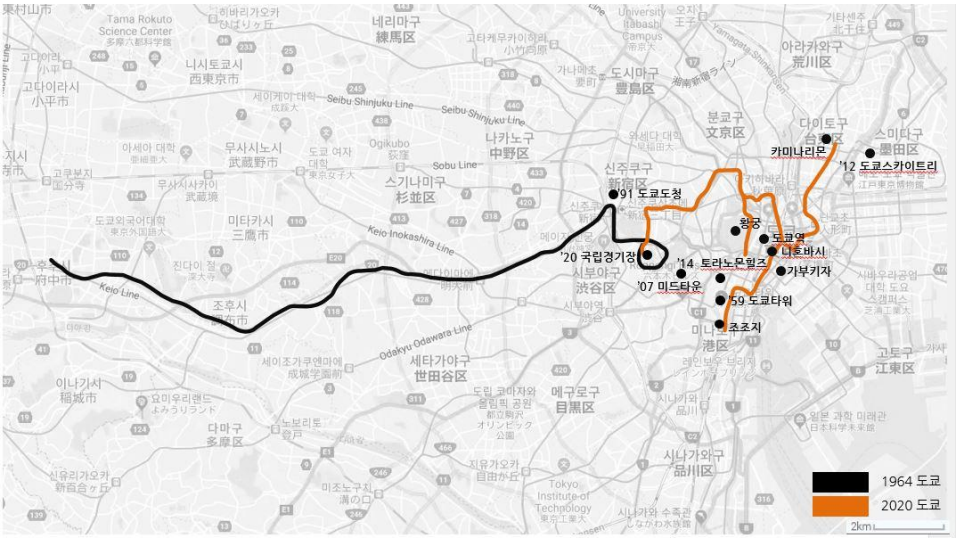
1930-60년대 코스의 구성 목적은 '보여주기'보다 '기능'에 치중하여 짜여져 있었다. 1932년 LA 올림픽의 마라톤 코스는 예외적으로 1930-1960년대까지 일반적인 유형이었던 왕복형이 아닌 편도형이었는데, LA 메모리얼 콜리세움을 출발하여 LA 시내를 도는 순환코스였다. 그러나 LA 올림픽에서 이 유형을 택한 이유는 편도형의 코스가 교통 통제가 용이하기 때문이었다. 즉, 기능적으로 더 효율적이기 때문에 이 코스를 선택한 것이지 다른 목적을 충족시키기 위하여 일반적이지 않은 코스를 선택한 것은 아니었다.

---

38) David E. Martin, 『The Olympic marathon』, Human Kinetics, 2002, p.199

뒤이어 개최됐던 1936년 베를린, 1948년 런던, 1952년 헬싱키 올림픽의 마라톤 코스는 모두 교외·왕복형의 유형을 따랐다. 또한, 마라톤 코스에는 역사 경관이 밀집되어 있어 도시를 대표할 수 있는 원도심의 지역이 포함되지 않았다. 이로써 당시에 '보여주기'의 목적으로 코스를 구성하지 않고 있음을 추측할 수 있다. 1936년 베를린 올림픽에서는 독일 나치스의 정치 선전을 위해 대단위의 투자가 이루어졌다. 자동차 경주로를 코스의 일부로 구성하는 특징을 지녔다. 1948년 런던 올림픽의 마라톤 코스는 웸블리 스타디움에서 출발하여 런던 교외를 돌아 다시 스타디움으로 골인하는 코스였다.

1960년대를 기점으로 코스 전개는 다른 유형으로 전환되나 1960년대 초반에 개최된 1964년의 도쿄 올림픽 마라톤 코스는 예외적으로 교외·왕복형의 유형이었다. 출발점이면서 도착점인 국립경기장은 도쿄의 중심부인 메이지신궁외원에 위치했다. 원도심으로서 교통 체증이 심각했기 때문에 이를 피하기 위해 도쿄의 외곽부로 나가는 가장 빠른 길이었던 코슈카이도 고속도로를 코스의 주요 부분으로 구성하였다.[39] 이는 보여주기보다 기능적인 목적에 충실하기 위함이었다.



[그림 2-3] 도쿄 올림픽의 마라톤 코스(도쿄개최안)와 코스 내 주요 랜드마크
(국제스포츠전략위원회 홈페이지(http://sport-strategy.org);CTBUH Tall Building Database(http://www.skyscrapercenter.com);구글지도(www.google.co.kr/maps)를 재편집)

39) The official Report of the organizing Committee, 『The game of the 18 Olympiad Tokyo 1964』, The official Report of the organizing Committee, 1966, p.140

올림픽 대회	교외형		도시형		원도심 통과
	왕복형	편도형	왕복형	편도형	
1932 LA		●			●
1936 베를린	●				
1948 런던	●				
1952 헬싱키	●				
1956 멜버른	●				●
1960 로마				●	●
1964 도쿄	●				●
1968 멕시코시티				●	●
1972 뮌헨				●	●
1976 몬트리올				●	●
1980 모스크바			●		●
1984 LA				●	●
1988 서울				●	
1992 바르셀로나				●	●
1996 애틀랜타				●	●
2000 시드니				●	●
2004 아테네		●			●
2008 베이징				●	●
2012 런던				●	●
2016 리우				●	●
2020 도쿄(초기안)				●	●
2020 도쿄(대체안)[40]			●		●

[표 2-1] 역대 하계올림픽 마라톤 코스의 유형

40) 폭염을 이유로 마라톤 경기 개최지가 도쿄에서 삿포로로 변경 되었다. 삿포로의 코스는 2019년 12월 19일 확정되었으며 삿포로의 도시 경관을 대표하는 오도리 공원에서 시작하여 홋카이도 교정을 관통하는 동일한 구간을 3번 순환하는 코스로 구성됐다.(Tokyo 2020 홈페이

2.2.2 위성 중계 이후의 변화

1960년대 이후 위성 중계라는 새로운 방식이 탄생하면서 마라톤 코스의 유형은 이전과는 다른 방식으로 변화하였다. 이전의 교외·왕복형에서 도시·편도형으로 바뀌었으며 이 유형은 최근까지도 나타나고 있다. 코스 구성의 목적은 '기능'에서 '보여주기'로 바뀌었다.

1960년 로마 올림픽 대회에서는 최초로 위성 중계가 도입되며 전세계로 올림픽 경기의 방송 송출이 가능해졌다. 미디어를 통해 올림픽 경기가 중계되면서 올림픽 경기를 시청하는 사람의 수는 급속도로 증가하였다. TV 방송을 통해 도시 경관의 모습을 전세계로 내보낼 수 있게 되자 마라톤 코스는 개최 도시의 다양한 경관을 보이기 위하여 동일한 구간이 반복되는 왕복형 코스 대신에 코스 내 모든 구간이 각기 다른 지역으로 구성된 편도형 코스로 바뀌었다. 또한, 교통의 편의 등을 위해 채택됐던 교외형의 코스 대신, 볼거리가 많은 도시 지역으로 코스가 구성되는 도시형의 코스가 출현하게 되었다. 또한, 국가적으로 의미 있는 유적이 다수 포진하고 있는 역사 경관이 존재하는 원도심을 코스에 포함하는 경향이 나타나기 시작하였다. 1960년 로마 올림픽의 마라톤 코스는 처음으로 도시형의 코스를 선보였다. 이 코스는 로마의 역사 유물을 세계에 방영하기 위하여 마라톤에 부적절한 좁은 도로도 포함하였다. 그리고 캄피돌리오 광장 및 콜로세움과 같은 전통 경관뿐만 아니라 무솔리니 정권 시기 구상되기 시작했던 신도시 EUR의 현대식 건물을 포함한 다양한 경관을 보이고자 했다.

이후 3개의 예외를 제외하면 2000년대까지 도시형의 마라톤 코스 유형이 지속적으로 나타났다. 1972년 뮌헨 올림픽과 1976년 몬트리올 올림픽은 원도심을 통과하면서 도시 전체를 둘러싸는 방식으로 도시형의 코스를 구성했다. 1932년에 이어 1984년에 두 번째로 올림픽을 치렀던 LA는 이전의 출발지와 도착지가 같은 순환형의 코스에서 산타모니카에서 출발하여 LA 시내에 도착하는 코스로 바뀌었다. 두 코스 다 도착지가 메모리얼 콜리세움이라는 점만 동일했다. 당시 대기오염으로 인한 스모그현상이 문제가 되었으나 LA 시내로 진입하기 전 코스 초반, 바닷가가 있어서 바람으로 인해 완화될 수 있는 가능성도 있었다.

88서울올림픽의 유형 또한 도시를 관통하는 도시형이면서 편도형으로 구성됐다. 그러나 특이한 부분은 1956년 이후 서울을 제외한 모든 국가가 역사 경관이

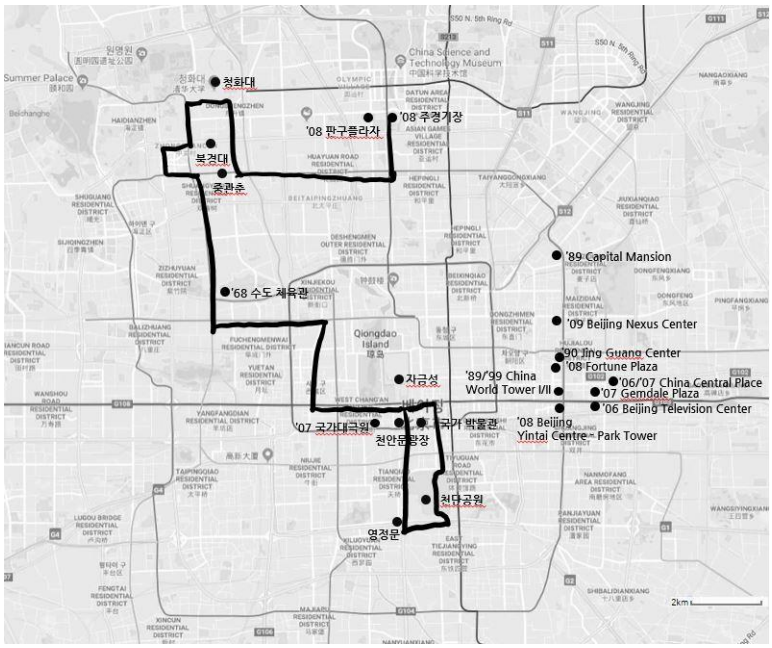
지(https://tokyo2020.org/)

존재하는 원도심을 통과하도록 코스를 구성한데 반해 서울올림픽 마라톤 코스는 구도심을 통과하지 않았다. 역사 경관이 있는 종로, 을지로의 원도심을 코스에서 제외하고 한강변과 강남 지역으로 구성된 신도심 도시형으로 코스를 구성했다. 1936년부터 2020년까지의 올림픽 마라톤 코스 21개 중 17개의 코스가 원도심을 지나간다. 예외적으로 원도심을 통과하지 않는 서울올림픽을 제외한 3개의 코스도 위성 중계가 출현하기 이전의 마라톤 코스임을 감안해 볼 때 서울올림픽의 마라톤 코스가 예외적인 방식으로 경관을 구성하였음을 알 수 있다. 서울올림픽 직전의 올림픽이었던 1980년 모스크바와 1984년 LA 올림픽은 당시 소련과 미국이 대치하는 냉전체제로 인해 각각 공산 진영과 자유 진영만이 참여하는 반쪽의 올림픽이 된 바 있다. 그러나 1988년 서울은 냉전의 종식을 목전에 둔 시기의 올림픽으로써 양 진영이 모두 올림픽이 참가하여 성황리에 올림픽이 개최되었다. 이러한 전세계적인 변화의 과도기에 개최되었기에 전세계의 이목을 끌었던 88서울올림픽은 마라톤 코스를 고려할 때 전통 경관과 마천루가 포함되어 있던 남대문 순환안인 도심안을 포기하고 한강과 강남으로 구성된 신도심의 도시형 코스를 제시하게 된다.

1990년대 이후도 역시 도시·편도형의 마라톤 코스 유형이 지속되는데 여기에 더해서 원도심을 더 강조하는 방향으로 코스가 구성되게 된다. 이러한 현상이 나타난 것은 88서울올림픽 이후 탈냉전 시대가 도래했으며 미디어 기술이 발달하자 전 세계를 대상으로 하는 관광의 확산이 새로운 흐름으로 대두되었기 때문이다. 이러한 흐름에 맞추어 올림픽 마라톤 경기도 도시 이미지 구축의 수단으로 활용되었다. 1992년 바르셀로나는 마라톤 코스에 가우디 사그라다 파밀리아, 카사밀라, 구엘 저택 등 대표적 관광지를 포함하고 있다. 2000년 시드니도 역시 시드니의 상징적인 이미지인 시드니 하버브리지를 코스에 포함하고 있으며 도중에 코스의 교체가 있었으나 전 세계의 수많은 TV 시청자를 위해 시드니의 장관을 이루는 풍경들을 놓치지 않고 구성했다고 밝힌 바 있다.[41]

2008년 베이징 올림픽의 코스는 도시형의 유형을 보이며 1환부터 5환까지 소재한 주요 역사적 건물과 랜드마크를 보여주는 방식으로 코스가 구성되었다. 미디어가 뉴미디어 체계로 확산된 2012년 런던 올림픽 관계자는 마라톤 코스 조성의 목표가 시청자를 매혹하는 구경거리를 제공하는 것이라고 언급했다. 전통 명소를 최대한 보이기 위해 명소가 위치한 자잘한 곡선 코스를 많이 두는

41) 「2000 Olympic Marathon Course Announced」, 『www.coolrunning.com.au/news』, 1998.06.20.



[그림 2-4] 베이징 올림픽 마라톤 코스와 코스 내 주요 랜드마크
(CTBUH Tall Building Database(http://www.skyscrapercenter.com);
구글지도(www.google.co.kr/maps)를 재편집)

방식으로 코스를 구성했다.[42]

1960년대 이후 일반적이었던 도시·편도형이 아닌 코스를 제시했던 대회는 1980년 모스크바와 2004년 아테네가 유일했다. 그러나 유형은 다를지라도 코스를 조성하고자 했던 목적은 이 시대의 방식인 '보여주기'에 있었다. 1980년 모스크바의 코스는 왕복형의 구성을 택했으나 이는 냉전 시대 과시용의 올림픽 시설물을 여러 번 보임으로써 강조하기 위한 전략이었다.[43] 유일하게 교외형의 코스를 채택한 2004년 아테네 올림픽의 코스는 1896년 1회 아테네 올림픽의 코스와 동일하게 마라톤 마을에서 출발하여 아테네로 도착하는 코스로 구성했다. 이는 역사성을 획득하고자 하는 전략적 의도로 추측된다.

하계올림픽 마라톤 코스는 코스 주변의 도시 경관과 결합하여 도시 이미지를 전달하는 방식으로 변화해 왔다. 미디어의 발달과 관광 산업의 발달, 지역주의

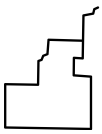
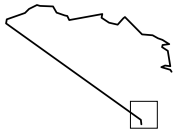
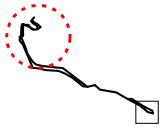
42) Martin Polley, 『From Windsor Castle to White City: The 1908 Olympic Marathon Route』, The London Journal, 34:2, 2009, 164
43) David E. Martin, 앞의 책, 2002, p.312

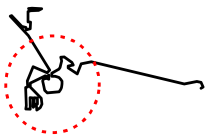
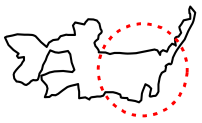
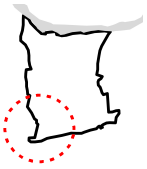
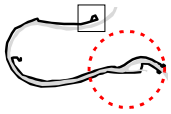
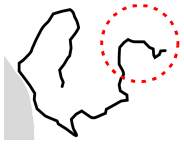
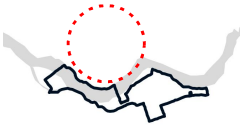
의 확산으로 올림픽 개최국은 올림픽 마라톤 코스를 정교하게 구성하여 국외로 전달하려는 이미지를 효과적으로 전달하려는 특징을 보이고 있다. 올림픽에서 보여지는 도시 경관을 상업적으로 이용하려는 의도가 강해짐과 동시에 국가의 고유한 특색이 드러나는 전통 경관을 강조하려는 경향으로 변화해 가고 있다.

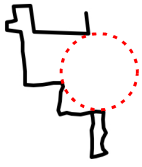
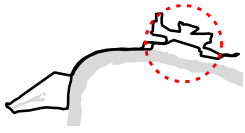
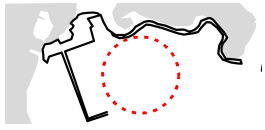
2020년 도쿄 올림픽 마라톤 코스의 초기안은 이상의 전개 양상을 따라 도시·편도형, 그리고 원도심을 강조하는 형태로 전형적인 유형을 보였으나 폭염으로 인한 마라톤 경기 지역의 변경으로 역대 하계올림픽 코스의 구성과는 완전히 상이한 방식의 코스가 탄생되었다. 2020년 코스 초기안의 경우는 1964년의 교외·왕복형과는 확연히 다른 형태로 도쿄의 랜드마크를 강조하는 의도를 가지고 만들어졌다. 2018년 6월에 결정되었던 이 코스는 지난 1964년과는 다르게 도쿄 도심 부근의 주요 명소를 지나며 전통성과 근대성을 동시에 강조하는 코스로 선정되었다. 일본 언론은 이 코스가 일본 수도의 본질을 조명 할 것이라고 언급했다.[44] 도쿄올림픽조직위원회가 제공하는 도쿄 올림픽 마라톤 코스 초기안에서 도시의 랜드마크로 등장하는 건물은 총 8개이다. 도쿄도청(1991년 준공), 도쿄스카이트리(2012년 준공), 신국립경기장(2019년 11월 준공), 도쿄타워, 도쿄역, 가부키극장, 아사쿠사의 카미나리몬, 황궁이었다. 스카이트리는 현재 일본 최대의 높이를 가진 전파탑으로 장기 침체를 탈피하던 시기와 연계되어 일본인에게 의미가 있는 장소로 받아들여지며 도쿄역 부근 재개발지는 도쿄가 계속 개발하고 있는 곳이다. 이 근방의 지역에 현재 도쿄 내 초고층 상위 10개 건물이 위치한다.

2020년 도쿄 올림픽 마라톤 코스의 개최 지역은 도쿄에서 삿포로로 변경되었다. 도쿄도는 올림픽 마라톤 경기 준비에 많은 공을 들였고 올림픽에서 마라톤이 상징하는 바가 존재하기에 격렬하게 반대했으나 결국 IOC의 의견대로 올림픽 마라톤 경기는 삿포로에서 개최하는 것으로 확정됐다. 삿포로의 마라톤 코스는 거의 동일한 구간을 세 번 왕복하는데 1980년 모스크바 이후 처음으로 왕복형이 출현하게 되었다.

44) 「2020 도쿄 올림픽, 패럴림픽 마라톤 코스 확정」, 『http://sport-strategy.org』, 2019.04.09.

올림픽 대회	코스 다이어그램	경기 장면	유형
1932 LA			교외 · 편도형
1936 베를린			교외 · 왕복형
1948 런던			교외 · 왕복형
1952 헬싱키			교외 · 왕복형
1956 멜버른			교외 · 왕복형
1960 로마			도시 · 편도형
1964 도쿄			교외 · 왕복형

1968 멕시코시티			도시 · 편도형
1972 뮌헨			도시 · 편도형
1976 몬트리올			도시 · 편도형
1980 모스크바			도시 · 왕복형
1984 LA			도시 · 편도형
1988 서울			도시 · 편도형
1992 바르셀로나			도시 · 편도형

1996 애틀랜타			도시 · 편도형
2000 시드니			도시 · 편도형
2004 아테네			교외 · 편도형
2008 베이징			도시 · 편도형
2012 런던			도시 · 편도형
2016 리우			도시 · 편도형

[표 2-2] 역대 하계올림픽 마라톤 코스의 그림(선: 코스, 음영: 수공간, 원: 원도심, 사각형: 왕복형의 전환점)

(David E. Martin, 『The Olympic marathon』, Human Kinetics, 2002, pp.151-447, 올림픽채널(olympicchannel.com), 유튜브 영상을 재편집)

Ⅲ. 88서울올림픽 시설의 건설과 마라톤 코스의 논의

3.1 올림픽 유치기: 1982년 이전
3.2 올림픽 시설 계획기: 1982-1983년
3.3 올림픽 시설 건설기: 1984-1985년

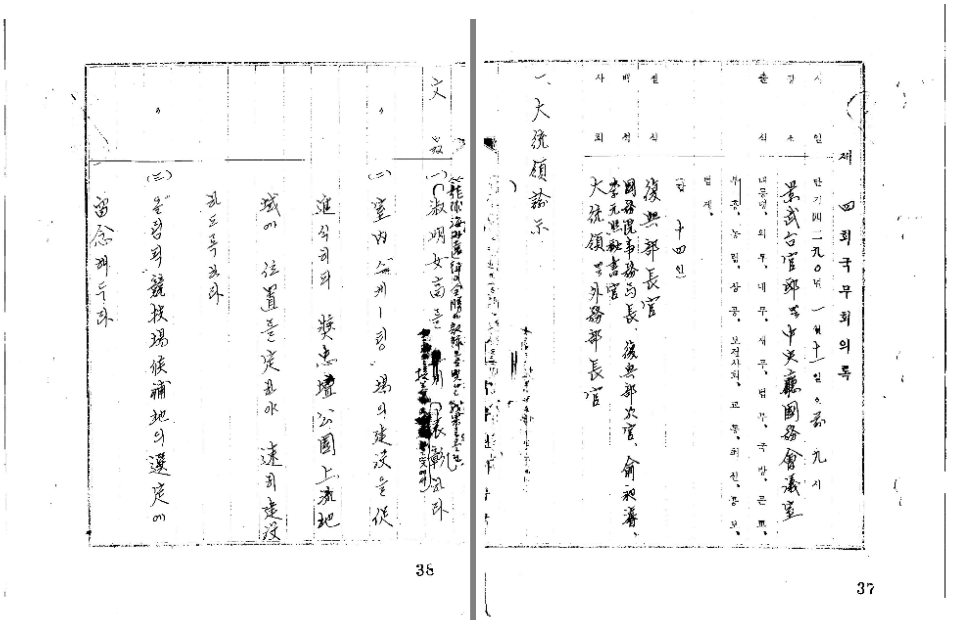
3.1 올림픽 유치기: 1982년 이전

3.1.1 1950-70년대 올림픽 시설의 초기 구상

88서울올림픽을 위한 시설의 계획과 건설은 1981년 9월 올림픽 유치가 확정되고 난 이후부터 시작된 것이 아니었다. 1950년에 이미 정부는 올림픽 경기장 후보지의 필요성을 인식했으며 1960년대에 현재 방이동에 소재한 올림픽공원 부지를 계획하고 1970년대에 잠실종합운동장을 계획했다. 올림픽 유치 이전부터 송파 일대가 국제 대회를 위한 부지로 선정된 상황이었다.

올림픽 유치 이전부터 국제 스포츠 행사를 개최하고자 하는 국가적 의지가 존재했다. 1966년에 1970년에 예정된 제6회 아시아경기대회를 유치하였다가 반

납했던 전력이 그것이다. 아시아경기대회를 포기한 이유는 초반에 소요경비로 책정했던 7억 5천만 원이 잘못 계상되었고 사실상 20억 원 이상이 쓰여질 것으로 예상되어 박정희 대통령이 “앞으로 있을 경제건설에 써야 할 재원을 아시아경기대회에 쓸 수 없다”며 반대했기 때문이다.[45]

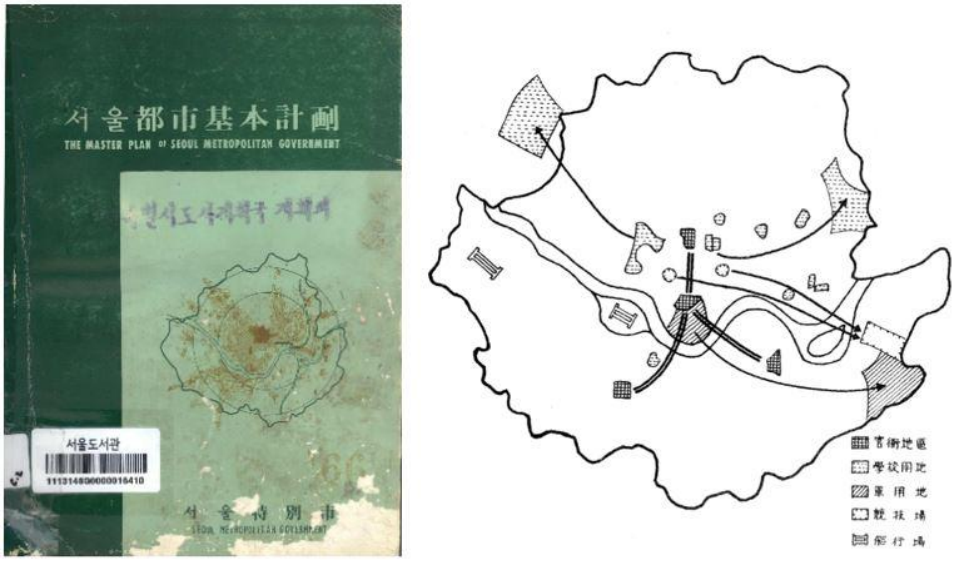


[그림 3-1] 올림픽 경기장 후보지가 언급된 제4회 국무회의록
(총무처, 「올림픽 경기장 후보지의 선정에 유념해두라(제4회)」,
『국무회의록(제1회-126회)』, 국가기록원 소장, BA0085177, 1957)

1957년의 국무회의록에서는 올림픽 경기장 후보지를 염두에 두라는 의사가 밝혀져 있으나[46] 이와 관련된 구체적인 계획은 없었던 것으로 추측된다.

이후 1966년에 서울시가 발간한 서울도시기본계획에서 “국제적인 규모의 운동장 계획”이 등장한다. 당시 운동장 및 경기장으로 서울운동장과 효창운동장이 존재했지만 서울의 인구에 비해 부족한 규모임을 지적했다. 그리하여 비교적 지가가 저렴하고 운동장 확보에 필요한 사회간접자본이 구축된 천호지구의 거여동 일대에 약 80만 평 규모의 운동장 계획을 수립하였다고 밝혔다.[47] 이후 도시

45) 「朴대통령 KOC등에 친서 “70년 아주경기 서울대회 포기”」, 『조선일보』, 1967.07.14.
46) 총무처, 『국무회의록(제1회-126회)』, 국가기록원 소장, BA0085177, 1957
47) 서울특별시 도시계획과, 『서울도시기본계획』, 서울특별시, 1966, p.282

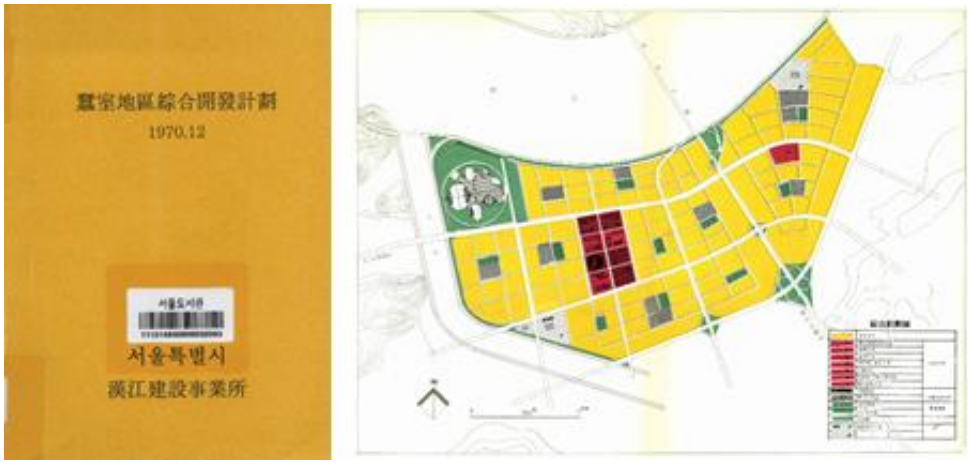


[그림 3-2] 1966년 서울기본도시계획의 업무지구 배분 및 분산계획도의 경기장 계획
(서울특별시 도시계획과, 『서울도시기본계획』, 서울특별시, 1966, p.213)

계획으로 자연녹지 지역의 운동장 시설 결정으로 고시했다. 1968년 4월 11일 건설부 고시 제212호로 약 79만 평이 정해졌으며, 1979년 5월 8일 건설부 고시 제150호로 재결정되었다. 이후 1981년 5월 7일 서울시 고시 제164호로 지적 승인되었다. 그러나 올림픽 유치 이전까지 구체적인 실행 방안이 구상되진 않았다. 경기장 건설 계획은 물론 토지 매입도 실행되지 않다가 1982년 3월 20일에 서울시 공고 제134호로 토지구획 정리 사업의 사업시행이 인가되고, 1983년 8월 8일에 서울시 공고 제 436호로 환지 지정이 된다.[48]

올림픽 시설의 핵심지인 잠실의 개발은 처음에 광주대단지사업을 염두에 두고 시작되었다고 손정목은 주장했다. 서울시는 1968년 5월 7일자 건설부 고시 제286호로 경기도 광주 일대를 사업 대상지로 결정하고 55만 명을 수용하는 도시를 만들고자 했는데 조성된 대단지와 서울 간의 대중교통 상황은 열악했다. 이에 서울의 기존 시가지와 대단지 사이에 신시가지인 잠실을 개발하여 연결성을 강화하는 방식을 고안하였다.[49]

48) 올림픽기획단, 「사업명 국립경기장 건설 사업 및 필수시설 확보 계획」,『국립경기장건설관계(2)』, 국가기록원 소장, BA0113498, 1983
49) 손정목, 『서울 도시계획 이야기 5』, 한울, 2003, pp.183-184



[그림 3-3] 1970년 잠실지구종합개발계획의 경기장 표시
(서울특별시 한강건설사업소, 『잠실지구종합개발기본계획』, 서울특별시, 1970)

잠실 개발은 1970년의 "잠실지구 종합개발계획"으로 구체화되었다. 1970년의 잠실지구 종합개발계획은 한국종합기술개발공사에서 수립하였으며[50] "모도시(수도서울)의 산업발전과 인구증가에 대응"함을 중심목적으로 하고 있다. 계획 목표로 "서울시 인구의 분산과 한강 변의 유휴토지의 효과적인 이용을 위하여 종합경기장을 고려한 현대적인 도시주거TOWN을 건설한다"라고 밝히고 있다. 종합경기장용지로 잠실지구의 총 계획 면적인 총 210만 평 중 7.2%에 달하는 15만 평을 배정하고 있다.[51] 이후 서울시는 1971년 6월에 잠실지구 구획정리 사업을 시작하였다. 잠실섬을 육속화(陸續化)하는 공유수면매립지구 100만 평 토지를 중심으로 그 일대 340만 평의 광역을 개발하는 것이었다.[52]

경제 발전이 미비했기 때문에 부지 확보에 이어 본격적인 시설 계획이 논의되었던 것은 1970년대부터였다. 경기장 부지였던 잠실과 방이동 일대 중 토지 획득이 용이했던 잠실에서 먼저 계획이 논의되었다. 잠실은 공유수면 매립공사로 인해 얻어진 토지로 수용 절차가 비교적 용이했기 때문이다. 서울올림픽 유치단 단원을 비롯하여 1981년부터 1989년까지 서울올림픽 조직위원회의 국제담당 사무차장을 맡았던 전상진은 다음과 같이 말한 바 있다.[53]

50) 김정빈, 『88서울올림픽, 서울을 어떻게 변화시켰는가』, 서울역사박물관, 2017, p.90
51) 서울특별시 한강건설사업소, 『잠실지구종합개발기본계획』, 서울특별시, 1970, pp.8-10
52) 손정목, 앞의 책, 2003, p.10
53) 전상진, 「올림픽합동조사반 조사보고서」, 『세계는 서울로』, 범양사, 1989, p.406

우리는 1962년부터 경제개발 5개년 계획을 시작해서 70년대에 들어와서는 어느 정도의 발전을 이룩해 그때에는 체육시설에도 투자를 할 수 있었지요. 그래서 1977년부터 서울 잠실에 종합경기장을 건설하기 시작한 것입니다. 1981년 올림픽이 유치되었을 때는 이미 거기에 실내체육관, 수영장, 학생체육관이 완성되어 있었고 또 주경기장과 야구장의 골격이 다 들어선 상황이었습니다.

손정목에 따르면 1973년 9월 하순에 박 대통령은 잠실구획정리지구 한구석에 국제규모의 체육장 시설을 만들 것을 연구하라는 지시를 내렸다.[54] 1973년 12월 서울시는 공간연구소의 김수근 건축가에게 기본구상을 의뢰하여 1974년 1월 첫 시안이 마련되었다.[55] 김원석 건축가에 따르면 서울시가 공간연구소에 의뢰를 한 계기는 김수근의 동경예대 석사 논문의 주제가 올림픽 시설이었기 때문이었다. 1974년 초에 조감도와 배치도로 구성된 기본구상안을 제출한 것이 후에 대통령에게 브리핑되면서 1975년에 마스터플랜을 발주 받게 되었다.[56] 시안이 마련되었던 해에 영동과 잠실지구를 선진 수준의 세계적인 도시로 개발하고자 하는 계획이 발표되었고 1974년 “잠실지구 종합 개발 기본 계획”이 재수립 되었다. 경기장 시설 계획은 1975년 공간연구소에서 작성한 “잠실운동장 신축공사 기본계획”으로 구체화되면서 사업추진이 본격화되었다.[57] 1976년 3월, 임방형 청와대대변인은 박정희 대통령이 구자춘 서울시장에게 서울 잠실지구에 10만 명을 수용할 수 있는 대운동장과 실내체육관 2개를 주 시설로 하는 종합체육시설을 건설할 것을 지시했다고 발표했다. 이에 서울시는 잠실종합운동장기본계획을 마련하여 오는 1982년 아시아경기대회 유치를 목표로 1977년에 착공하여 1981년까지 완공할 예정이라고 밝혔다. 예상 시설은 메인스타디움, 야구장, 보조경기장, 제1체육관, 제2체육관, 테니스코트였다. 그 당시 운동시설의 대표격인 서울 운동장은 2만 2천 명의 수용 능력을 가지고 있었기 때문에 국제 경기에 적합하지 않은 규모로 여겨졌다.[58]

같은 해 11월 서울시는 잠실종합운동장 주변 약 2만여 평에 대해 국제 경기를 대비한 도시 경관을 위해 잠정적으로 건축을 제한하는 조치를 하기도 했다. 잠실종합운동장 주변 50m 도로변 건축물에 5층 이상의 고층 건물만 허가하고

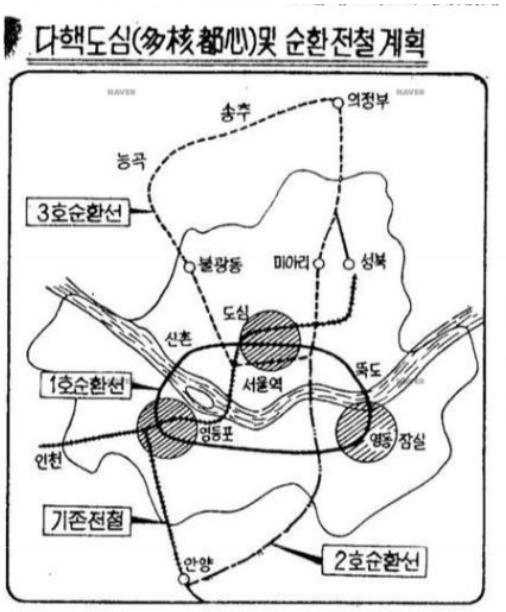
54) 손정목, 앞의 책, 2003, p.10
55) 서울특별시 문화과, 『제24회 서울올림픽대회백서 SEOUL 1988』, 서울특별시, 1990, p.388
56) 「올림픽 이후 도시건축환경의 한국적 지평을 위한 모색」, 『공간』, 256, 1988, pp.34-45
57) 김정빈, 앞의 책, 2017, pp.92, 112
58) 「잠실에 10만 수용 운동장」, 『경향신문』, 1976.09.23.

건축물의 용도도 가급적 호텔이나 병원과 같은 특수 건물을 유도하는 계획이었다.[59]

이후 잠실종합운동장 내의 시설에 대해 여러 논의가 있었으나 최종적으로 주경기장, 보조경기장, 잠실실내체육관, 잠실학생체육관, 잠실야구장, 잠실실내수영장, 보조수영장으로 확정되었다. 마스터플랜 및 주경기장, 실내체육관은 공간연구소, 야구장은 대아건축설계연구소, 실내수영장은 대한합동건축설계사무소의 작품으로 진행되었다.[60] 이후 공간연구소는 올림픽공원 내의 체조경기장, 수영경기장, 사이클경기장의 설계를 맡아 유일하게 하나의 사무실에서 여러 올림픽 프로젝트를 도맡았다.

이러한 과정을 거쳐 잠실과 올림픽공원이 88서울올림픽의 주된 장소로 선정되었고 경기장이 건설되었다. 이후 이 지역을 국제적인 장소로 발돋움 시키기 위한 도시계획이 수반되며 단순히 올림픽 경기장이 위치한 곳을 넘어 부도심으로서 잠실 일대는 발전하게 된다.

1975년의 '3핵 도시 개편구상'은 해당 지역을 도심, 영등포와 함께 서울의 3대 도심 중 하나로 성장시키겠다는 의도 하에 진행되었다. '3핵 도시안'은 서울의 도심 기능을 공간상으로 분리하여 3핵으로 만들자는 것으로 기존 도심인 종로구와 중구를 도심으로 하는 강북권역, 여의도와 영등포가 중심이 되는 영등포권역, 영동과 잠실지구를 연결하는 영동권역으로 구성되었다.[61] 신개발지이고 교통조건이 유리할 뿐 아니라, 아직도 개발이 진행 중이어서 가용토지가 많다는 점과, 배후지역이 크고 지역중심인 석촌호 주변에는 대단위의 상업개발을



[그림 3-4] 1975년 서울시의 다핵도심계획
(「서울시 '다핵도시개발' 전망 방대한 의욕 실현되려나」, 『동아일보』, 1975.03.05.)

59) 「2만평에 건축제한, 잠실종합운동장주변」, 『매일경제』, 1976.11.11.
60) 김정빈, 앞의 책, 2017, pp.112-114
61) 서울특별시 시사편찬위원회, 『사대문 안 학교들 강남으로 가다』, 서울특별시, 2012, pp.18-19

유치할 수 있는 토지가 마련되어 있다는 점도 큰 잠재력으로 여겨졌다. 그렇기 때문에 잠실지역을 올림픽 관련 개발의 집중지로 삼음으로써 행사에 대비할 뿐 아니라, 이 지역의 발전을 촉진하고 나아가서는 서울 전체의 도시구조 개편에 기여하도록 하는 것이 그 전략적인 의도였다.[62]

88서울올림픽 마라톤 코스의 결승점이 잠실의 주경기장이어야 했기 때문에 필연적으로 올림픽 마라톤 코스도 잠실 일대와 밀접하게 붙어 있을 수 밖에 없었다. 1985년 8월 내한한 네비올로 IAAF(국제육상경기연맹) 회장은 방한소감에서 시설에 관한 만족감을 내비치고 육상경기 일정 중 남자 마라톤 경기가 LA 올림픽처럼 마지막 종목으로 폐회식 직전에 개최될 것임을 발표했다. 또한, 사무총장과의 면담에서 마라톤 코스의 결승지점 장소에 관한 합의를 다시 언급했다.[63]

네비올로 : 합의서에 명시되어 있는 바와 같이 마라톤 결승은 반드시 폐회식 직전 메인스타디움에서 실시되어야 하며, 전광판으로 중계되어서 온 관중이 지켜볼 수 있어야 함

사무총장: 마라톤 코스는 SLOOC[64]에서 검토하여 차후 보고하겠음.

네비올로: 좋다.

향후 전개될 올림픽 마라톤 코스의 논의는 주경기장이 잠실에 소재했기 때문에 이 일대를 필수적으로 포함하여 진행되었다. 올림픽 시설의 주요 무대인 잠실은 위와 같은 논의를 통하여 1960년대부터 도시계획적으로 부도심의 위상으로 성장하게 되었다.

62) 강홍빈, 「'88올림픽 타운: 잠실지역 올림픽 시설계획의 개관」, 『공간』, 227, 1986, p.32
63) 의전과, 「IAAF 회장 방한결과보고」, 『해외인사방한』, 국가기록원 소장, BA0116232, 1985
64) 서울올림픽 대회 조직 위원회

3.1.2 올림픽 유치 과정과 이상적인 도시 이미지

아시아대회의 반납 후 한국이 처음으로 개최했던 국제 경기는 1978년 9월 24일부터 10월 5일까지 태릉국제종합사격장에서 개최되었던 세계사격선수권대회와 1979년 9월 잠실실내체육관에서 개최되었던 세계여자농구선수권대회였다. 두 경기의 성공적 개최로 한국은 국민적 자신감을 얻게 되었고 올림픽 유치의 가능성이 대두되게 되었다. 이후 대한체육회는 1979년 3월에 제24회 올림픽대회 서울유치에 관한 지침의뢰공문을 문교부에 제출하고 같은 해 8월 국민체육심의위원회 7인소위원회[65]가 개최되어 올림픽 유치로 인한 부담이 크게 과중하지 않는다면 국민총화와 대공산권 교류 및 대북한 우위 홍보의 이점을 들어 대체적으로 찬성하는 방향으로 결정되었다.[66] 이에 서울시는 같은 해 10월 기자회견을 열어 제24회 올림픽대회를 서울시에 유치키로 결정하고 IOC에 공식 요청하겠다는 계획을 국내외에 공표하였다. 기자회견에서 서울시는 88올림픽 유치 계획에 따라 잠실 일대에 국제 규모의 시설을 대폭 확장하고, 20만명 이상 수용가능한 호텔을 1985년까지 연차적으로 건립하며 지하철 2·3·4호선을 1984년 말까지 완공하여 김포공항에서 서울 시내 사이의 연계, 올림픽 도로망과 함께 수도권 기간 교통시설로서의 기능을 맡게 하고, 서울대공원을 비롯하여 주요 근린공원 및 위락시설을 신설하여 인구 800만명의 서울시를 현대적 시설을 갖춘 국제도시로 발돋움시키겠다고 밝혔다.[67]

결정 이후에도 유치 가능성에 대한 혼란이 있었다. 유치 발표 직후 10·26사태로 올림픽 유치는 정지 상태에 들어갔다. 1980년 11월에 서울시는 대한체육회에 올림픽대회 개최 능력이 없음을 통보하기도 했다. 그러나 전두환 대통령이 올림픽의 유치 추진을 계속하자는 결정을 내려 1980년 말에 공식의사를 IOC에 통고했고 1981년 2월에 모든 문서를 갖추어 정식으로 신청서를 제출하였다. 이후 국제체육기구의 대표라 할 수 있는 IOC[68], NOC[69]의 총연합체인 ANOC, 국제경기연맹총회 세 군데에서 조사단이 나와서 서울과 나고야를 조사하였다.

---

65) 위원장: 신현확 경제기획원장관, 위원: 박찬현 문교부장관, 박동진 외무부장관, 박종규 대한체육회장, 정상천 서울시장, 윤일균 중앙정보부차장, 김택수 IOC위원
66) 서울특별시, 앞의 책, 1990, pp.279-280
67) 정상천,『춘추유화 정상천의 공직수첩』, 동아일보사, 2001, pp.224-226
68) 올림픽대회를 주최하는 국제조직.『두산백과』(http://www.doopedia.co.kr)
69) 국가올림픽위원회.『매일경제』(http://www.mk.co.kr)

1981년 올림픽 유치 과정 중 해외 조사단의 개최 능력 조사 결과에서 드러난 '외국인'이 원하는 올림픽 개최지의 이미지는 "대도시"와 서울시의 발전상을 부각시킬 수 있는 "호텔, 고가도로, 한강 교량 등 국제 규모로 현대화된 도시"였다. 이러한 의향은 조직위원회와 서울시에 전달되었다.

이후 서울시는 본격적으로 올림픽 유치 활동을 전개해 나갔다. 서울시의 올림픽 개최 능력을 평가하기 위한 올림픽 관련 단체의 한국 방문이 이어졌다. 이 과정에서 서울시가 도시로서 어떠한 평가를 받고 있는지 드러난다. 돈 밀러 미국올림픽위원회 사무총장과 리차드 팔머 영국올림픽위원회 사무총장으로 구성된 NOC조사단은 1981년 3월 28일부터 4월 4일까지 7일간 서울시 현황조사를 마친 후 나고야시를 방문조사하였으며 1981년 4월 28일 IOC 본부에 두 도시의 올림픽 개최 능력에 관한 조사결과보고서를 제출했다. 그 보고서에는 서울과 나고야를 비교하며 '시골 풍경'이라는 표현을 사용한다. NOC에 의한 도시 경관에 관한 시각을 살펴볼 수 있는 부분이다.

> 두 도시는 크게 대조적인 점이 있다. 서울시는 대도시로서 편의시설이 잘 갖춰진 도시인데 반하여 나고야시는 비교적 작은 도시로서 정비는 잘되었지만 오히려 시골풍경이 많이 풍겼다. 제반시설도 대조적이었다. 서울시는 필요한 제반시설이 대부분 건설 중에 있었다. 예컨대 주경기장은 한창 건설 중이고 수영장은 이미 완성되었는데, 나고야시의 제반시설은 그 내용이 우수했지만 계획단계에 불과했다.[70]

이어 1981년 6월 9일부터 6월 11일까지 ISF 대표인 아드리안 파울렌 국제육상경기연맹회장의 방한 조사가 있었다. 파울렌 회장은 조상호 KOC 위원장과의 면담에서 서울시가 현대화된 도시라는 사실을 유럽에서는 거의 모르기 때문에 전세계에 서울의 발전상을 알려야 한다고 강조했다. 최고급 호텔과 도로망, 한강에 세워진 교량과 체육시설 등의 홍보가 필요하다고 했다. 이후 박영수 서울시장과의 예방자리에서 자신이 UNKRA[71]에 관계하면서 30년 전 한국에 있었을 때와 비교할 때 한국의 발전상에 큰 감명을 받았으며, 발전한 서울의 모습을 세계에 홍보해야 한다고 다시금 강조했다. 박영수 시장은 서울의 인구가 850만 명으로 많은 증가를 보이고 있으나 도시 건설 계획에 있어서는 옛 전통을 보존

70) 전상진, 「국가발전과 서울올림픽-한국정신문화연구원 국가발전을 위한 지도자 간담회 강의」, 앞의 책, 1989, p.132
71) 유엔한국재건단

하기 위하여 을지로와 종로 일대의 기와집들의 외양을 변경하지 않도록 하고 있다는 답변을 했다. 이어 있었던 정주영 올림픽유치준비위원장 주최 만찬에서도 서울시의 발전상을 부각시키고, 호텔·고가도로·한강 교량 등 국제 규모로 현대화된 도시소개에 역점을 두라고 다시금 강조했다.[72] 비록 파울렌 회장의 개인적인 견해일 수도 있으나 세 번의 관계자 미팅에서 국제규모로 현대화된 도시소개에 중점을 둘 것을 거듭 언급했다는 점을 통해 외국인의 시각에서는 현대화가 도시 경관의 주요한 이슈임을 알 수 있다. 반면 서울시장은 기와집과 같은 전통 경관을 언급하고 있어 올림픽 유치 활동 초기에는 전통을 보존하려는 의식을 갖추고 있었음을 미루어 짐작할 수 있다.

한국은 유치 활동 내내 중진국이라는 표현을 사용하며 세계 속에서의 국가 위상에 대한 스스로의 위치를 개발도상국으로 표방하고 있다. 올림픽이 대체로 선진국에서 개최되어 왔기 때문에 한국의 유치 신청은 개발도상국이나 후진국의 동조를 얻어 유치 찬성표를 획득하기 쉽다고 표현하며 선진국의 위치를 점하지 못함을 의식하고 있다. 이는 이후 선진화된 도시 경관을 조성하려는 계획의 단초로 이해할 수 있을 것이다.

올림픽 유치 이전에 미리 확보한 시설과 계획은 올림픽 유치에 긍정적인 영향을 미쳤다. 체육시설에 대하여는 국제경기연맹조사보고서에 1984년 올림픽이라도 개최할 수 있는 설비가 되어 있다고까지 표현되어 있었다.[73] 1981년 9월 29일 조상호 KOC위원장의 제안연설에서는 확보한 시설에 대해 다음과 같이 연설하고 있다.

> 서울시는 오래전부터 올림픽대회 유치의 장기적인 구상을 가지고 있었으며 1970년대 후반부터 1988년 제24회 올림픽대회 서울유치의 가능성에 대한 사전조사를 면밀히 검토한 뒤 구체적인 계획을 세우는 데에 많은 노력을 기울여 왔습니다. 예를 든다면, 1977년에 545,000㎡의 서울종합운동장 부지를 확보해 놓고 10만 명을 수용할 수 있는 주경기장을 부지 중앙에 건축 중에 있으며 현재 60%의 공정으로서 1983년까지 완성될 예정입니다. 1979년에는 서울시 근교에 2,640,000㎡의 국립종합운동장용 부지를 확보해 놓고 1988년 제24회 하계올림픽대회 유치에 대비하고 있습니다. 본인은 올림픽 역사상 개발도상국가로서는 처음으로 서울시의 1988년 제24회 올림픽대회를 개최하고자 하는 용기와 노력에 대하여 이 자리에 참석하신 여러 IOC위원들께서 많은 지지를 해주시기를 간곡

72) 서울특별시, 앞의 책, 1990, pp.291-293
73) 전상진, 「올림픽」, 앞의 책, 1989, p.21

히 바라는 바입니다.[74]

서울올림픽조직위원회 국제담당 사무차장인 전상진도 올림픽 경기장의 시설 수준이 해외의 반응을 보니 생각했던 것보다 높음을 깨닫고 자신감을 얻었음을 아래와 같이 언급하고 있다. 해외 조사단을 통해 우리 자신이 생각했던 것 보다 시설이 상당히 잘되어 있고, 올림픽 유치 시 국립경기장을 하나 더 지을 계획이었는데 현 계획 상으로도 충분히 올림픽을 치를 수 있다는 것이다.

우리의 원래 계획에는 완공된 잠실체육시설 외에 올림픽이 유치되면 이것과 비슷한 규모의 국립경기장을 한 세트 더 짓기로 되어 있고 그 터가 둔촌동에 80만 평 정도 확보되어 있다는 브리핑을 듣더니, 폴랜은 "올림픽을 위하여 국립경기장을 더 지을 필요는 없다. 이만하면 됐는데 왜 더 짓느냐"며 더 설명을 들을 필요도 없다고 만족해하더군요. 그러고는 밑에 내려가 실내체육관을 둘러보고, 수영장을 본 후 메인 스타디움 건설장으로 가면서 하는 얘기가 "지금까지 보니 만약 1984년 LA올림픽이 무슨 정치적인 문제로 개최가 어렵게 된다면 한국이 이것도 해낼 수 있지 않겠느냐"는 겁니다.

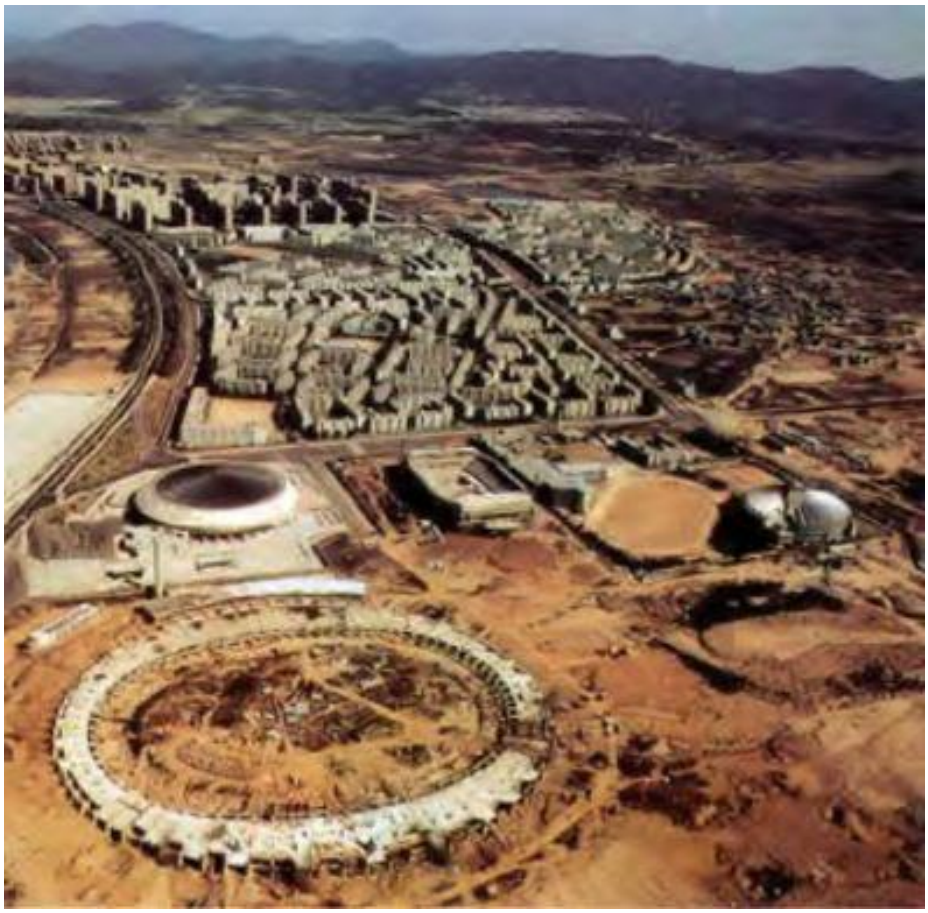
잠실체육관은 1977년부터 시작되어 1983년에는 완공될 예정이고, 2만 명 수용규모의 실내체육관은 이미 완공되어 대통령 취임식도 거기서 했고 국제대회도 한두 개 개최했습니다. 또 실내수영장도 개관되어 운영중입니다. 수영장이나 다이빙장 모두 완전히 국제적 수준이지만 다만 4500석 정도의 관람석이 올림픽 수준으로는 조금 부족하다는 얘기가 있을 뿐이지요. 또 학생경기장이라고 해서 약 1만 명 수용 규모의 실내경기장이 하나 더 있습니다. 현재 야구는 올림픽 정식종목이 아니긴 하지만 5만 명 수용규모의 야구장이 금년 여름 완공되어 금년 가을에는 세계야구선수권대회가 열리게 되어 있습니다. 이 야구장은 문화행사장으로도 사용할 수가 있는 것이지요.

메인 스타디움의 좌석은 7만 5천 개지만 실제 수용능력은 10만 명 정도로, 1983년 말 완공되면 세계 최상급 스타디움의 하나가 됩니다. 이들 잠실체육시설들은 올림픽 유치와 관계없이 모두 1983년 말까지는 완공될 예정입니다.

그 다음 우리가 자랑할 수 있는 것이 태릉국제사격장입니다. 1978년에 세계사격선수권대회를 열었는데 시설이라든가 입지적인 환경 면에서 세계 4위 이내에

74) 서울특별시, 앞의 책, 1990, pp.304-305

든다는 것입니다. 우리에게 이와 같이 상당한 정도의 시설이 되어 있다는 것을 나도 안내하고 나서야 알게 되었고.....[75]



[그림 3-5] 1979년 잠실운동장 건설 초기공정
(서울올림픽대회조직위원회, 『제24회 서울올림픽대회 공식보고서 제1권』, 서울올림픽대회조직위원회, 1989, p.157)

75) 전상진, 「서울올림픽의 유치와 한국외교-외교안보연구원 강의-」, 앞의 책, 1989, pp.30-31

3.2 올림픽 시설 계획기: 1982-1983년

3.2.1 종합계획의 수립과 집행

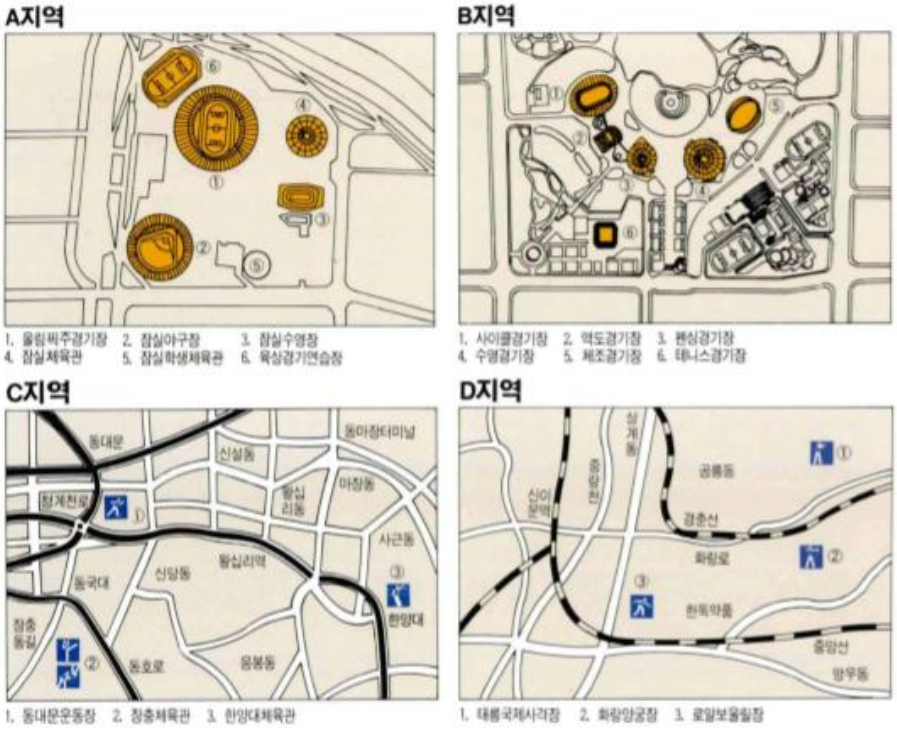
1981년 9월 30일 서독 바덴바덴에서 개최된 제84차 IOC총회에서 1988년도 제24회 올림픽대회 개최지로 서울이 결정됐다. 후안 안토니오 사마란치 IOC 회장은 “서울이 유효투표 79표 중 52표의 압도적인 지지를 받아 27표를 얻은 일본의 나고야를 제치고 개최권을 획득했다.”고 공식 선언했다.[76]

유치 확정 이후 2년간은 올림픽을 위한 전략을 구상하던 기간으로 올림픽 대비 계획을 수립하고 집행하던 시기였다. 이에 1983년까지 올림픽과 관련한 도시경관이 물리적인 실체로 드러나지 않아 완성된 전체 풍광을 상상하기 어려운 시기였다. 잠실 종합운동장의 대다수 시설이 건설되긴 했으나 가장 크고 중요한 시설인 메인스타디움이 1984년 9월에 완공되었기에 총 부지 59.1만 제곱미터의 잠실종합운동장의 전경은 미완성이었다.

[그림 3-6] 1982년 잠실종합운동장 전경
(문화공보부, 『잠실운동장항공촬영3』, 국가기록원 소장, DET0037700, 1982)

76) 서울특별시, 앞의 책, 1990, p.308

당시에 경기장이라고 할 때 떠오르는 도시 경관은 1925년에 준공한 면적 9.5만 제곱미터의 동대문운동장과 1960년에 개장한 2.8만 제곱미터의 효창운동장, 1963년에 개장한 1.1만 제곱미터의 장충체육관이었다. 이에 서울올림픽대회의 주요 경기장 부지 4군데 중 이 시기에 완성된 모습인 것은 동대문 인근의 동대문운동장과 장충체육관으로 구성된 C지역과 태릉국제사격장이 위치한 D지역뿐이었다. 동대문운동장에서는 축구예선, 장충체육관에서는 유도와 태권도 경기가 열렸다. 태릉국제사격장에서는 사격과 근대 5종 사격경기가 개최됐다.



[그림 3-7] 서울의 주요 경기장 부지
(서울특별시, 『제24회 서울올림픽대회백서 SEOUL 1988』, 서울특별시, 1990, p.220)

올림픽대회 준비의 체계적인 준비를 위해 유치 직후인 1981년 11월 서울올림픽대회조직위원회가 발족하고 서울시도 12월에 올림픽준비기획단을 만들어 본격적인 올림픽 관련 업무를 추진했다.

서울올림픽대회조직위원회는 올림픽의 성공적 추진을 위해 정부로부터 강력한 권한을 부여받는다. 업무 수행을 위한 법적인 근거가 뒷받침되었고 당시 재

계와 학계, 언론계의 유력 인사로 구성됐다. 역대 조직위원장은 모두 당대 전두환 대통령과 가까웠던 실세가 맡았다. 1983년부터 1986년까지 노태우가 2대 위원장을 맡았고 박세직이 1989년까지 3대 위원장을 맡았다. 법적으로는 1981년 12월에 서울아시아경기대회·올림픽대회 지원법이 제정되어 서울아시아경기대회 조직위원회 및 재단법인 서울올림픽대회 조직위원회를 지원하고 조직위원회는 국가 또는 지방자치단체로부터 필요한 모든 편의와 행정적·재정적인 협조와 지원을 받는 것으로 명시되었다.[77] 관련 법규, 정부 지원 등과 관련해 정부나 기관과 타결해야 할 문제가 생기면 각기 해결하지 말고 한꺼번에 일괄하여 "올림픽 사업"으로 내걸어 해결을 했을 정도로 올림픽 사업에 대해 많은 혜택이 주어졌다.[78]

서울올림픽대회조직위원회의 주요 기능은 88서울올림픽대회를 효과적으로 수행하기 위한 종합계획을 수립·집행하고, 경기시설 및 관련 부대시설을 확보하며 운영관리 및 관련 기술요원을 훈련 시키는 것, 국제체육기구와 제휴하는 것, 정부·서울시·기타 유관 기관과 업무 협조를 해 나가는 것이었다.[79]

당시 서울시 부시장이었던 이상연은 위원회와 서울시의 역할에 대해 올림픽 조직위원회는 의사 결정을 담당하고 해당 부처와 서울시는 실무를 맡았다고 언급했다. 또한, 이해관계가 얽혀있어 올림픽 사업이 지지부진했던 상황에서 내무장관을 지낸 당시 실세였던 노태우 장관이 조직위원장을 맡은 후 세부 추진 일정과 역할 분담이 명확하게 정리되어 사업이 본격화되었다고 말했다.[80]

서울올림픽대회조직위원회의 집행위원회의 회의 안건[81]과 서울시의 서울올림픽백서의 제24회 서울올림픽대회 주요추진일지[82]를 통해 본 이 시기의 중요한 사건들은 다음과 같다.

1982년에 조직위원회는 마스터플랜을 만드는 것[83]을 주요 목적으로 서울올

77) 서울올림픽대회조직위원회, 『제24회 서울올림픽대회 공식보고서 제1권』, 서울올림픽대회조직위원회, 1989, p.20
78) 서울올림픽대회 조직위원회 사무처 기획실 총무과, 「위원장지시사항(시설국 소관 개별사업 시행계획 보고시)」, 『기획일반문서(2)』, 국가기록원 소장, BA0113623, 1983
79) 전상진, 「서울올림픽대회조직위원회의 구성과 역할 - KBS 라디오 국제방송 <88올림픽으로 가는 길>-」, 앞의 책, 1989, pp.72
80) 서울특별시 시사편찬위원회, 『임자, 올림픽 한번 해보지!』, 서울특별시, 2013, pp.83-85
81) 서울올림픽대회 조직위원회, 『서울올림픽대회조직위원회 집행위원회 및 위원총회 운영결과』, 국가기록원 소장, BA0119029, 1988
82) 서울특별시, 앞의 책, 서울특별시, 1990, pp.1470-1482
83) 전상진, 「서울올림픽의 의의 - KBS 라디오 국제방송 <88올림픽으로 가는 길>-」, 앞의 책, 1989, p.66

림픽대회 준비종합계획 작성 지침과 같은 큰 틀에서의 계획을 세우고 경기장 설계 용역 발주와 기 경기장의 사용에 관한 동의 및 협조를 시작하였다. 또한, 예산과 관련된 유치기념주화 사업, TV방영권, 복권 발행 계획 등을 논의하였다. 올림픽 시설에 관해서는 올림픽선수촌, 기자촌 건립을 위한 현상 설계계획, 올림픽 경기장 및 관계시설 기본 계획 용역 발주 논의를 완료했다. 이 외에는 주관 방송기관을 지정하고 엠블렘 및 마스코트 현상공모계획을 논의했다.

서울시의 1982년의 주요 업무는 다음과 같다. 1982년 7월에 올림픽공원의 조성계획을 발표했고, 8월 10일 체육부와 '86아시아·'88올림픽대회총합계획을 수립했다. 이 계획에서 주요 시설의 배치 계획을 확정하고 총 투자규모 1조3480억원의 625개의 개발사업으로 세분화하여 사업을 구체화했다. 이 계획은 1982년 9월 대통령의 재가를 받아 확정되었다.[84]

도시 계획으로는 9월 10일에 한강종합개발 시행계획을 대통령에게 보고한 후 11월 25일 한강종합개발 8개 공구를 기공하였다. 12월 23일은 지하철 2호선 제2

9

大 統 領

體育部長官 國務總理

第5次 서울올림픽大會 支援實務委員會議錄(82.8.6)
第2次 서울올림픽大會 支援委員會 議錄(82.8.6)

'86아시아·'88올림픽 大會

總 合 計 劃

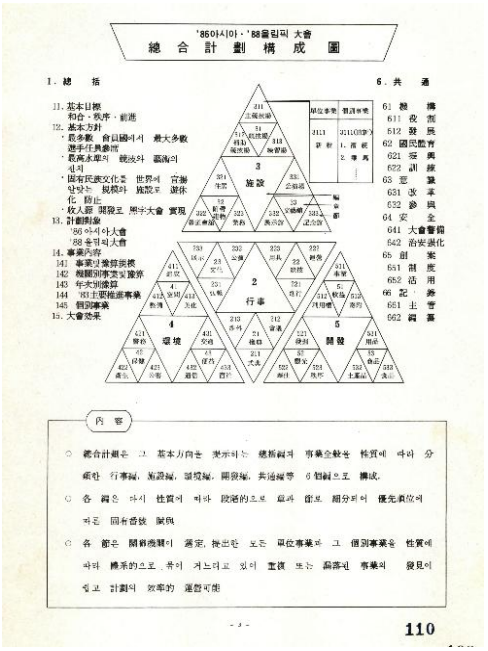
1982. 8.

분류기호 서울 체 82-46
보존기간
보고일자 1982. 8. 10.

體 育 部

105

97


'86아시아·'88올림픽 大會

總 合 計 劃 構 成 圖

1. 總 指

6. 共 通

內 容

○ 總合計劃은 그 基本方向을 提示하는 總括編과 事業全般을 性質에 따라 分類한 行事編, 施設編, 環境編, 開發編, 共通編等 5個編으로 構成.

○ 各 編은 다시 性質에 따라 段階的으로 細分되며 優先順位의 부여 등 合理的인 展開

○ 各 部門 關係機關이 選定, 提出한 모든 單位事業과 그 個別事業을 性質에 따라 體系的으로 分類 정리하고 있어 重複 또는 漏落된 事業의 發見이 쉽고 計劃의 效率的 運營可能

110

[그림 3-8] 86아시아,88 올림픽대회 총합계획
(체육부, 『86아시아88올림픽대회총합계획』, 국가기록원 소장, HA0003770, 1982)

84) 서울올림픽대회조직위원회, 앞의 책, 1989, p.24

구간(종합운동장-서울교대앞 연장 5.5km 개통)이 개통했다.

1983년, 서울올림픽조직위원회의 시설 관련 주요 성과는 조정경기장 건설사업을 추진했던 것이다. 이외 주요 수입원인 올림픽복권과 유치기념주화 발행도 지속적으로 점검하였다. 그리고 1982년 4월에 올림픽조직위원회와 별도로 조직되었던 아시안게임조직위원회가 실질적으로 통합이 되어 아시아게임 준비와 올림픽의 준비가 시설 등과 같은 면에서 하나로 통일되었다.[85]

서울시는 같은 해 4월에 올림픽공원 조성공사를 착공하고 국립경기장 단지계획의 현상공모를 공고하고 건설사업계획을 수립했다. 그러나 현상 공모 결과 당선작을 선정하지 않고 서울시는 서울대학교 환경대학원 부설 환경연구소와 "국립경기장 기본계획" 설계용역을 계약했다. 아시아선수촌 및 공원 또한 국제현상공모로 당선작을 선정하고 우성건축연구소와 실시설계용역을 체결했다. 그리고 아시아선수촌·공원과 국립경기장의 토지를 매입했다.

이 시기는 올림픽 유치 직후로서 올림픽 준비의 대략적인 계획을 세우는 시기였다. 올림픽 시설의 배치 계획을 완성하고, 국립경기장과 아시아선수촌과 같은 대규모 계획을 설계 공모를 통해 수립함으로써 대략적인 도시 경관의 그림을 세우려고 했던 시기였다. 올림픽 시설의 계획뿐만 아니라 서울시는 1983년의 주요 시정 업무 계획으로 도시구조 다핵화를 언급하며 잠실지역을 3대 도심권 중 하나로 지정하여 올림픽 시설을 뒷받침하는 도시 구조를 만들려고 했다. 단핵도심으로 되어 있는 서울의 도시 구조를 중추관리업무기능의 현도심, 산업상가 중심의 영등포권, 문화유통중심의 잠실권 등의 3개권으로 나누고 부도심권은 사업 업무기능을 보완하여 신촌과 청량리, 영동 등 3개권으로 계획하였다.[86] 즉, 잠실 개발은 올림픽의 성공적인 개최를 넘어 도심 집중화를 완화하는 다핵화의 수단으로 활용하려는 목적이 있었다.

그러나 여전히 도시 기능은 도심에 집중해 있었고, 경기장 기능도 당시의 주된 시설은 동대문 일대에 존재했기 때문에 물리적 실체로 드러나는 환경은 가시화되지 않았던 시기였다. 이러한 당시 서울의 도시적 상황은 마라톤 코스의 결정에도 영향을 미쳤던 것으로 추측된다.

---

85) 전상진, 「국가발전과 서울올림픽 - 한국정신문화연구원 국가발전을 위한 지도자 간담회 강의-」, 앞의 책, 1989, p.142

86) 「서울 도심권 다핵화」, 『경향신문』, 1983.02.08.

시설	건축면적	수용인원	착공	완공	설계자
주경기장 · 보조경기장	39,930평	10만명	77.11.28	84.09.29	㈜공간연구소
잠실야구장	13,730평	5만명	80.04.04	82.07.15	대아건축연구소
잠실실내체육관	7,865평	2만명	76.12.31	79.04.28	㈜공간연구소
잠실실내수영장	6,655평	8천명	77.11.28	80.12.20	대한합동설계공사
잠실학생체육관	3,347평	1.2만명	73.05.30	76.12.29	세대건축

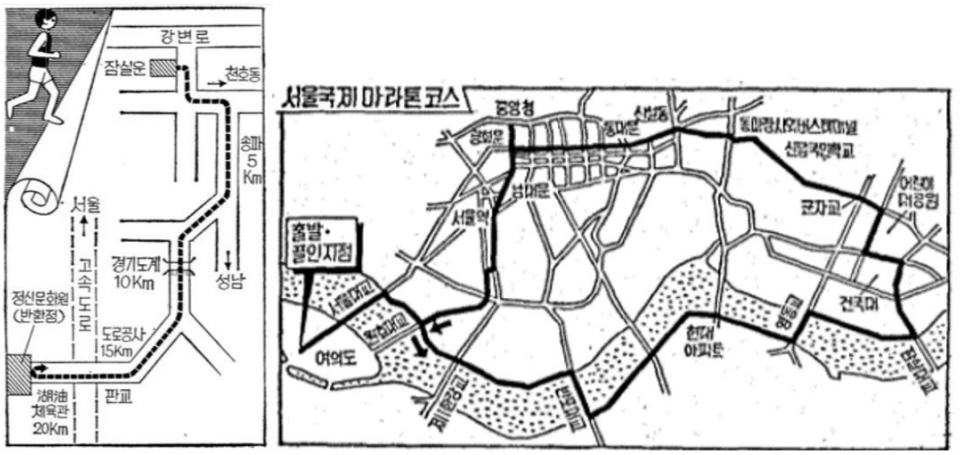
[표 3-1] 잠실종합운동장과 경기장 시설
(서울역사박물관 전시과, 『88올림픽과 서울』, 서울역사박물관, 2018, p.96의 그림을 재편집)

[그림 3-9] 서울종합운동장 안내 리플릿의 경기장 부분
(서울역사박물관 전시과, 『88올림픽과 서울』, 서울역사박물관, 2018, pp.100-101의 그림을 재편집)

3.2.2 마라톤 코스 초기안의 결정: 남대문 순환안

마라톤 코스는 1981년 9월에 서울올림픽 유치가 확정되고 난 직후부터 논의가 시작됐다. 1982년 2월에 국회 올림픽지원 특위에서 대회조직위원회는 서울에서 성남으로 이어지는 국도를 통과하는 코스가 마라톤 코스라고 밝혔다.[87] 이후 조직위원회에서 정식 안건으로 올림픽 마라톤 코스가 논의되기 이전에 여러 마라톤 코스가 개발되며 다양한 대안들이 모색되었다. 같은 해 12월 육상연맹은 잠실-판교 왕복의 새로운 코스를 개발하고 이 코스에서 마라톤을 계속 실시해 본 후 신설 코스로 적합할 경우 향후 아시아경기나 올림픽에 채택할 가능성을 언급했다. 기존에는 창동-의정부 왕복 코스를 주로 활용해 왔으나 매연 공해의 문제가 있었고 봄에 처음으로 채택한 한강변의 코스는 고가도로로 인해 굴곡이 심하고 강변의 악취가 심해 부적합하다는 판단에 따라 새로운 코스를 개발한 것이었다.[88]

1983년에 개최된 서울국제마라톤은 외국의 추세를 감안해 도심 관통의 환상일주 코스를 채택했다. 이 코스는 여의도광장을 출발, 한강 강변도로-잠실대교-군자동-신설동-종로-광화문-남대문-여의도광장 골인으로 구성되었다.[89]

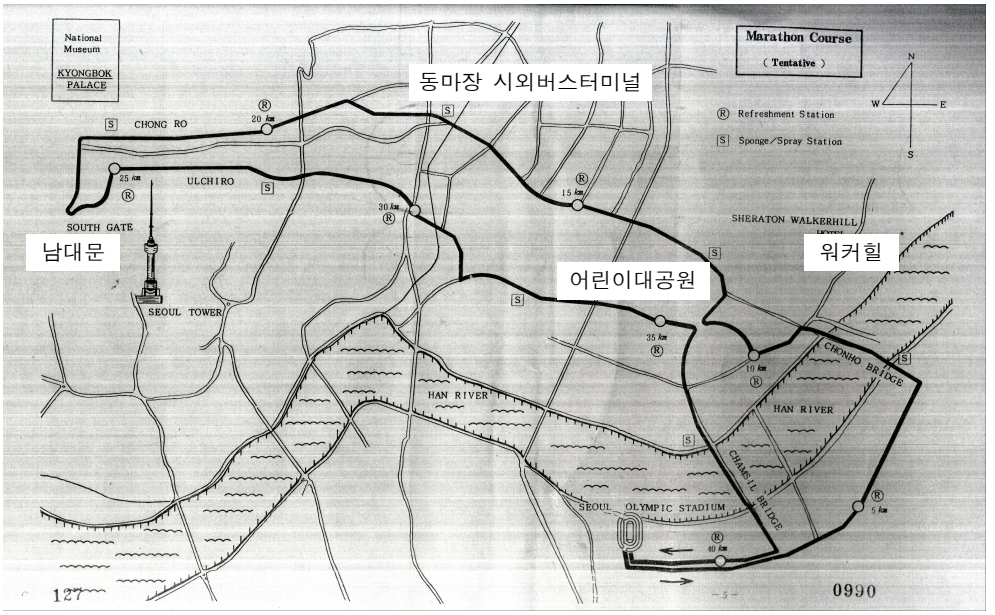


[그림 3-10] 1982년의 잠실-판교 코스(左)와 1983년의 도심통과 코스(右)
(「잠실~판교 왕복 새 코스 개발」, 『동아일보』, 1982.12.18.(左); 「「10분대 특급」도 뛴다」, 『조선일보』, 1983.03.16.(右))

87) 「서울올림픽 마라톤코스 서울~성남간 국도로」, 『경향신문』, 1982.02.18.
88) 「잠실-판교 왕복 새 코스 개발」, 『동아일보』, 1982.12.18.
89) 「「10분대 특급」도 뛴다」, 『조선일보』, 1983.03.16.

올림픽조직위원회는 1983년 10월 남대문을 순환하는 코스를 답사한 후에 천호대교 구간을 추가하여 이를 12월에 잠정 코스로 선정하였다. 답사자는 대한육상경기연맹 심판위원장과 시설용기구 부위원장, 올림픽조직위원회 육상담당관이었다. 향후 코스의 재심의를 염두에 두고 잠정 코스로 정하였으나 서울올림픽대회 조직위원회 차원에서 내부 결재 문서를 통해 공식적으로 보고된 사항이기에 본격적인 초기안으로 판단할 수 있다.

도심을 통과하는 이 코스는 대한육상경기연맹이 남대문을 순환하는 코스를 먼저 구성한 후 답사 결과 마라톤 풀코스에서 약 5km가 부족하자 조직위원회와 협의를 거쳐 구의동-천호대교-잠실사거리를 추가하여 만들어졌다.[90] 조직위원회는 TV 카메라를 통해 서울의 발전상을 전 세계에 보여주고자 하는 의도로 도심을 통과하는 코스인 이 초기안을 지지했다.[91] 그러나 이 코스의 문제점으로



[그림 3-11] 88서울올림픽 마라톤 코스 원안(1985.06.26.)과 주요 시설지
(서울올림픽대회 조직위원회,「86.88대회 도로경기장 선정추진 업무보고」,
『제30차집행위원회의사록)』, 국가기록원 소장, BA0112560, 1985의 마라톤 코스 원안을 재편집)

90) 초기안은 '잠실대운동장 출발-잠실대교-구의동-군자교-신답십리-신설동-동대문-종로-광화문-시청앞-남대문-을지로-왕십리-한양대-화양동-구의동-잠실대교-잠실대운동장'으로 결정되었다(서울올림픽대회 조직위원회, 『메인스타디움관계(주경기장)』, 국가기록원 소장, BA0112565, 1983)

91)「도심통과 안 공해적은 교외로 바꿔야」,『중앙일보』, 1984.07.09.

시내를 통과함으로써 교통문제가 야기될 수 있음을 지적하여 관계부처와의 협의가 필요하다는 단서를 달았다.

연혁	추진 경위	코스의 특징	자료
1982.02.	국회 올림픽지원 특위에서 언급	서울에서 성남으로 이어진 국도를 통과	경향신문, 1982.02.18
1983.06.	마라톤 코스 선정 작업 착수		제33차 집행위원회 회의 의사록 중 마라톤 코스 확정 보고
1983.12.	답사 후 남대문 코스(초기안)로 잠정 선정	남대문을 순환하며 도심을 통과	올림픽조직위원회 실무자 내부 결재 문서
1985.06.26.	3개안 중 남대문 순환 코스로 결정	남대문 순환, 강변 경유 남대문 순환, 성남 운중동 왕복	제30차 집행위원회 회의 의사록
1985.07.	서울시 의논 후 재검토		제31차 집행위원회 회의 의사록
1985.07.11.	조직위에서 육상연맹 및 서울시에 마라톤코스 안 재선정 요청		제33차 집행위원회 회의 의사록 중 마라톤 코스 확정 보고
1985.08.14.	5개 코스안 선정	도심통과, 한강주변 2개안, 잠실주경기장 순회, 의정부 편도	제33차 집행위원회 회의 의사록 중 마라톤 코스 확정 보고
1985.08-09.	코스 조사 및 마라톤 관계자 회의 (참석자: 서울시, 치수본부, 시청, 환경청, KBS, 육상연맹, 조직위) 회의 결과: 5개안 중 B와C의 합동안 의견집약	한강주변안(B와C)	제32차 집행위원회 회의 의사록, 제33차 집행위원회 회의 의사록 중 마라톤 코스 확정 보고
1985.9.25.	한강주변안을 조직위 코스안으로 선정	한강주변안	제33차 집행위원회 회의 의사록 중 마라톤 코스 확정 보고
1985.10.6.	국제육상연맹 이사회에 코스 보고, 승인	한강주변안	제33차 집행위원회 회의 의사록 중 마라톤 코스 확정 보고

[표 3-1] 올림픽 집행위원회의 마라톤 코스 관련 결정 과정

남대문을 순환하는 코스인 초기안은 1963년 강남을 포함하는 서울의 새로운 영역 확장이 있기 전에 전통적으로 서울의 시가지를 형성했던 지역과 1960-70년대 주력하여 개발했던 동서울 지역을 포함한다. 사대문과 도심재개발로 인한 마천루가 포진한 전통적인 원도심 지역과 1950년대의 주요 거주지였던 동대문 밖 신설동[92], 그리고 서울시가 1960-70년대에 주력하여 개발해 어린이대공원, 워커힐, 동마장시외버스터미널이 위치한 동서울 지역으로 구성됐다.

1983년만 하더라도 서울시를 구성하는 지역의 인식은 강남보다 강북에 구심점이 쏠려 있었다. 1983년 5월에 일본 산케이신문에서 서울올림픽을 소개하며 서울을 설명한 부분에도 이러한 인식이 드러나 있다. 서울시는 시의 한가운데를 흐르는 한강을 기준으로 둘로 나누어지며 한강의 북쪽은 구시가로 중심지이나 한강의 남쪽은 채소밭에서 요 몇 년 사이 주택지로 급속히 개발되어 고층 아파트가 들어선 대단지의 신시가로 개발이 진행되고 있다고 설명했다. 그러나 올림픽시설 및 경기장은 시내의 남부에 몰려 있어 현재 한강 다리가 2개인데 올림픽경기장 설치를 계기로 16개까지 늘어나 서울시가가 한 지역으로 된다고 했다.[93]

구도심은 도심재개발로 인한 마천루가 집중되어 있었고 문화재가 포진한 곳이었다. 사대문을 보유한 원도심으로 서울에서 가장 번화한 중심지였기에 가장 먼저 고층화를 목표로 한 재개발이 시작되었다. 초기안의 지역 중 도심 내에 위치한 문화재는 흥인지문, 서울 성곽, 종묘, 경복궁, 고종즉위 40년 칭경기념비, 덕수궁, 숭례문이 있었다. 이러한 문화재들은 서울올림픽을 대비해서 일부 정비가 이루어졌으나 인프라 투자와 같은 개발 비용과 비교하면 실제로 많은 예산이 투입되지는 않았다.[94]

동서울은 워커힐과 어린이대공원과 같은 위락 시설과 주요 교통 시설이 있었던 것이 특징이었다. 따라서 도심과 마찬가지로 교통 혼잡의 문제가 제기된 곳이었다. 교통 시설은 동마장시외버스터미널과 3·1고가도로 등이 있었으며 1962년에 있었던 워커힐 기공식 이후 본격적으로 개발됐다. 마라톤 코스 초기안 중 남대문을 반환점으로 하여 을지로를 지나 성동교를 통과하는 길은 도심지에서 워커힐로 가는 1960년대의 주요 도로였다. 이 길은 이후 1966년 광나루길 확폭

92) 1953년의 서울은 동대문을 나가면 신설동까지 큰길가에는 집이 들어차 있었지만 그 밖은 논과 밭이었다.(손정목, 『서울 도시계획 이야기 1』, 한울, 2003, p.131)
93) 전상진, 「서울올림픽(5년 후)OK, 일본 『산케이신문』」, 앞의 책, 1989, p.88
94) 동대문의 경우 1982-1987년에 총 8,382만원이 투입됐다.

및 1969-71년에 걸친 삼일고가도로 완공과 같은 도로의 확장과 신설 등으로 점차 개발되었다.[95] 대중교통을 위한 시설로 1969년에 시외버스터미널인 동마장터미널이 설립되어 1989년에 이전될 때까지 교통량 증가에 일조했다. 동마장터미널의 이전은 올림픽 대비 사업으로도 언급되며[96] 1982년도에 이전 계획이 확정되었다. 터미널은 1982년 당시 두 곳이 존재했는데, 동마장에서 동부와 망우 시외버스터미널로 이전할 계획이 수립되었다. 1972년 어린이대공원 개장으로 대중교통체계가 개편되면서 손정목의 표현에 따르면 시내 어디서든 버스를 한 번만 갈아타면 대공원에 갈 수 있게 되었고 이로 인하여 서울의 동부지역 개발은 급격하게 촉진되었다.[97]

1980년대에 신축된 20층 이상의 건물 35개 중 18개가 도심지에 위치할 정도로 도심은 서울 내에서 가장 중심지였다. 이러한 개발은 대기업의 잇따른 투자에 기인했다.[98] 서울 도심지 재개발사업은 1966년 돈화문에서 퇴계로 구간을 재개발지구로 지정한 후 세운상가를 건립하면서 시작됐다. 1960년대 후반부터 경제개발의 효과가 급속도로 나타나기 시작했고 외래문화의 유입 등으로 전근대적인 도시 공간을 바꾸어야 할 필요성이 대두되었다. 사업이 본격화된 것은 1974년 서소문2지구인 동방생명빌딩과 소공1지구인 프라자호텔 사업 이후였고 1979년 조세 면제의 혜택이 추가되며 주춤했던 도심 정비는 다시 활성화되었다.[99] 서울시는 도심재개발을 통해 “서울의 중심가에 이처럼 낡은 건물이 밀집되고 무질서하여서야 선진수도 시민으로의 긍지”를 갖기 어렵다며 “현대식 도시”에서 “능률적인 생활”을 하도록 홍보했다.[100]

이후 올림픽을 대비하여 1984년부터 도심 간선주변 및 환경불량지구 재개발이 다시 활기를 띠며 을지로 등지에 고층 건물이 집중적으로 건설되었다.[101] 마천루가 밀집한 지역을 세계에 보여주고자 했던 것은 고층 건물을 통해 현대

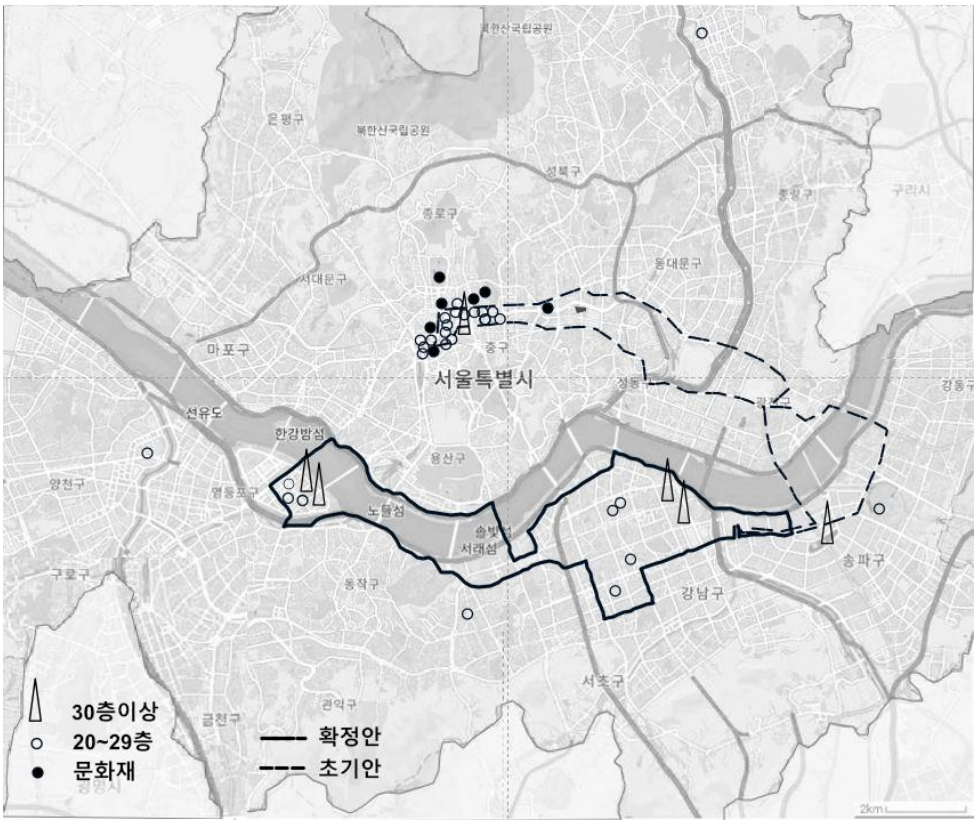
---

95) 김종립, 『청계고가도로 건설을 통해 본 1960년대 후반 서울의 도시 개발』, 서울대학교 석사학위논문, 2013. pp.38-39
96) 서울특별시, 『올림픽대비 단위사업별 추진상황: 83.4.30 현재』, 서울특별시, 1983, p.25
97) 손정목, 『서울 도시계획 이야기 3』, 한울, 2003, p.58
98) 도심의 1980년대 신축된 주요 고층건물은 롯데호텔(81년 승인, 37층), 한화빌딩(87년, 29층), 부영태평빌딩(84년, 25층), 교보생명본사(84년, 24층), 하나금융(81년, 24층), 힐튼호텔(84년, 23층), 삼성생명 서소문빌딩(85년, 22층), 한국SC은행(88년, 22층), 부영 을지빌딩(89년, 21층), 롯데손해보험(80년, 22층)이다.(국가공간정보포털(http://www.nsdi.go.kr), 『건물통합정보』)
99) 이태일, 『도시재개발사업의 평가 및 분석연구』, 국토개발연구원, 1983, p.31
100) 서울특별시 도시계획국, 『도시재개발』, 서울특별시, 1983, p.31
101) 서울특별시, 앞의 책, 서울특별시, 1990, pp.628-630

[그림 3-12] 1982년 동마장 시외버스터미널
(「여름휴가철 북적이는 동마장 시외버스터미널」, 『헤럴드PHOTO』, 1982.07.22.)

[그림 3-13] 1983년 남대문 전경
(서울사진아카이브, http://photoarchives.seoul.go.kr)

적인 이미지를 주기 위해서 뿐만이 아니라 선진국이 교역을 위해 요구하는 도시적인 요소들을 배치하기 위한 실질적인 이유도 존재했다. 또한, 도시의 성장 동력에서는 외국 자본이 중요하고 외국 자본이 들어오려면 아시아 내의 다른 도시와도 경쟁해야 하는데, 이를 위해 외국 사람이 한국에 와서 살 수 있는 도시 구조를 만들어야 하는 경제적인 필요성이 존재했다.[102] 이러한 연유로 남대문 순환안에서 보여주고 싶어 했던 중요한 경관은 마천루였다.



[그림 3-14] 초기안과 최종안의 마라톤 코스와 1980년대 신축 빌딩
(서울올림픽대회 조직위원회, 『메인스타디움관계(주경기장)』, 국가기록원 소장, BA0112565, 1983; 서울올림픽대회 조직위원회, 『제33차집행위원회의사록』, 국가기록원 소장, BA0112565, 1985; 국가공간정보포털(http://www.nsdi.go.kr), 『건물통합정보』; 구글지도(www.google.co.kr/maps)을 재편집)

102) 임동근·김종배, 『메트로폴리스 서울의 탄생』, 반비, 2015, p.370

구분	지역	건물명	층수	사용 승인 일자
30층 이상	도심	롯데호텔	37	1981
	여의도 · 마포	63빌딩	60	1986
		LG트윈타워	34	1987
	강남 · 잠실	무역센터	54	1989
		인터컨티넨탈호텔	33	1989
		롯데월드	33	1989
20층 이상 30층 미만	도심	한화빌딩	29	1987
		부영 태평빌딩	25	1984
		교보생명본사	24	1984
		하나금융그룹 명동사옥	24	1981
		힐튼호텔	23	1984
		삼성생명 서소문빌딩	22	1985
		한국sc은행	22	1988
		부영 을지빌딩	21	1989
		롯데손해보험	22	1980
		AVENUEL	20	1984
		OCI빌딩	20	1985
		관정빌딩	20	1986
		서울상공회의소	20	1984
		을지 한국빌딩	20	1986
		기업은행	20	1987
		신한은행 본점	20	1989
		서울프레스센터	20	1985
	여의도 · 마포	미원빌딩	21	1984

		(주)유수홀딩스	20	1984
		사학연금	20	1982
		신용보증기금	20	1985
	강남	르네상스호텔	24	1988
		한국전력	22	1986
		두산빌딩	20	1987
		삼원타워	20	1985
		건설회관	20	1986
		서울중앙지방법원	20	1989
		서울회생법원		
	기타	LS용산타워	28	1985
		상계주공아파트	25	1988
		올림픽선수촌아파트	24	1988
		목동신시가지아파트	20	1986
15층 이상 20층 미만	도심	한국무역보험공사빌딩	18	1986
		대우재단빌딩	18	1985
		현대빌딩	15	1986
	여의도 마포	교보증권빌딩	19	1983
		창강빌딩	19	1988
		한신오피스텔	18	1987
		미래에셋대우빌딩	18	1984
		한국주택은행	15	1984
	강남	임피리얼 팰리스호텔	19	1989
		한일시멘트본사	18	1985
		글라스타워	18	1989
		리베라호텔	15	1987

[표 3-2] 1980년대 신축된 주요 고층건물의 지역별 분포
(국가공간정보포털(http://www.nsdi.go.kr), 『건물통합정보』의 자료를 재편집)

3.3 올림픽 시설 건설기: 1984-1985년

3.3.1 주요 시설의 건설과 도시 이미지 조성

1984년부터 1985년까지는 이전 시기에 계획했던 주요 올림픽 시설을 본격적으로 건설했던 시기이다. 그로 인해 실질적으로 도시 경관의 이미지가 조성되기 시작한다. 1984년에는 올림픽공원 일대의 설계가 완료되어 공사가 시작되었고 잠실의 주경기장이 완공되어 올림픽 시설지의 물리적인 모습이 가시화 되었다. 올림픽 준비가 원활할 수 있었던 것은 정부의 전폭적인 지원이 있었을 뿐만 아니라 다수의 국민들도 올림픽에 대해 긍정적인 인식을 지녔기 때문이다.

1984년 미국의 로스앤젤레스타임스에 실린 기사에서는 정부 관계자들의 인터뷰를 인용하며 당시의 분위기를 전하고 있다. 서울올림픽대회조직위원회의 전상진 사무차장은 “올림픽은 우리나라를 세계 앞에 드러내 보이는데 좋은 계기가

[그림 3-15] 1985년 잠실종합운동장 전경
(서울사진아카이브, http://photoarchives.seoul.go.kr)

될 것"이라고 했으며 서울시 부시장인 이상연은 "우리에게는 꿈이 있었다. 우리는 대회를 개최하고 싶었다. 대회가 성공하면 그것은 한국에게 있어서 하나의 전환점이 될 것"이라고 언급했다. 체육부 장관 이영호는 "우리는 세계인에게 우리가 무엇을 할 수 있는가, 그리고 우리가 무엇을 이룩해 놓았는가 하는 것을 너무 보여주고 싶었다"라고 하였다. 당시 정부는 올림픽이 단순한 국제 경기 개최를 넘어 한국의 저력을 보일 수 있는 기회로서 작용하기를 염원하는 듯 보였다. 같은 기사에서도 이러한 상황을 종합적으로 표현하고 있다.

> 어떻게 된 것인가? 지구상의 다른 도시들이 하지 못한 일을 서울은 어떻게 해서 할 수 있는 것인가? 첫째로 시당국과 정부가 조직위를 강력히 지원하고 있기 때문이다. 비용은 문제가 되지 않고 있는 것 같다. 조직위가 어려움을 겪고 있는 것 같으면 체육부가 나서서 문제를 해결한다. 또 한가지는 모든 정부조직이 세계에 지난 30년간 한국이 성취한 눈부신 사회경제적 발전을 과시하려는 열의로 똘똘 뭉쳐있다는 것이다.[103]

서울올림픽대회조직위원회의 집행위원회의 회의 안건[104]과 서울시의 서울올림픽백서의 제24회 서울올림픽대회 주요추진일지[105]를 통해 본 이 시기의 중요한 사건들은 다음과 같다.

1984년에 조직위원회는 당해 개최되었던 84 LA 대회를 참고하여 계획을 공고히 하고, 대미 TV방영권 판매, 경기장 시설 확보 등의 업무를 수행했다.

서울시는 같은 해 1월 14일에 "아시아경기 및 올림픽대회 종합계획"을 수립하였는데 시설분야(국립경기장 건설 등 9개 사업), 환경분야(가로등 정비 등 13개 사업), 보건 위생 분야(혐오업소개선 등 5개 사업), 교통관광분야(교통행정체계 개선 등 7개 사업), 개발분야(선수촌, 기자촌 분양), 국민의식분야(환경미화 등 2개 사업)의 사업내용을 발전시켰다. 2월에 국립경기장의 단지계획을 확정하고 1983년부터 서울대학교 환경대학원 부설환경연구소가 수행했던 용역을 완성했다. 단지계획은 올림픽공원, 경기장, 체육학교, 부대시설로 구성되었다. 이어 국립경기장의 건설공사를 착공하고 아시아선수촌 공원 및 주택지 조성사업계획을 확정한 후 9월에 착공했다. 올림픽주경기장은 9월에 완공되어 기념행사를 하

---

103) 전상진, 「88대회를 준비하는 한국의 서울, 미국 『로스앤젤레스 타임스』」, 앞의 책, 1989, pp.100-101

104) 서울올림픽대회 조직위원회, 앞의 회의록, 국가기록원 소장, BA0119029, 1988

105) 서울특별시, 앞의 책, 서울특별시, 1990, p.1470-1482

고 개관했다. 올림픽선수·기자촌은 11월에 총 22,000명의 선수 및 기자단을 위한 숙박시설과 그 부대시설을 내용으로 설계 국제현상공모를 내고 본격적인 사업 구상을 시작하였다.

1985년에 집행위원회는 도로경기장인 마라톤코스를 선정하고, 올림픽기념 상징조형물 건립 계획을 세웠다. 서울시는 잠실종합개발계획의 추진상황을 점검하고 올림픽공원 일대의 개발을 본격화했다. 먼저, 4월에 조직위원회와 함께 올림픽수영경기장 기본계획의 보정설계도면을 검토하고 올림픽 경기장 건설공사와 연계하여 성내천의 개수공사를 추진하였다. 그리고 6월에 강동구 둔촌동 일대를 공원화하는 계획을 수립하고 올림픽선수기자촌의 현상공모작품 당선작을 결정하고 기본계획을 확정했다. 장소의 성격을 설정하는 것은 제일 핵심적인 일이었는데 역사유적인 몽촌토성, 한강과의 연계가 가능한 성내천과 한강 및 남한산성을 묶어 인공과 자연, 역사와 현재가 어우러진 복합적인 장소를 조성하고자 했다.[106]

올림픽공원 마스터플랜은 정부 관련기관 공무원으로 구성된 실무조정반과 사계 전문가로 구성된 자문위원회의 의견을 수렴하여 확정하였다. 이어 실시설계의 경우 체조경기장, 수영장, 벨로드롬은 1983년 현상설계의 입선자였던 공간이 맡았으며 역도경기장은 서울건축이, 펜싱경기장은 강건희 및 김기철이 맡았다.

올림픽선수기자촌의 당선자는 황일인의 일건건축과 우규승의 W&W였다. 건물 높이의 점이적 변화(6층-24층)를 도입하여 단층형과 중층형의 복합배치를 한 것이 다른 아파트의 설계와 외향적으로 구분되어지는 특징이었다. 공간지에서는 이 건물의 계획개념을 “외곽부는 주위 광역질서와 연계하여 격자형으로 하고 내부는 올림픽공원과 남한산성을 연결하는 자연축에 따라 방사형으로 배치했으며 외곽부를 고층화하여 내향성 도시 구조를 통한 아늑하고 안정된 전통적 도시공간 형성을 꾀하였다”고 소개했다.[107]

또한, 문화재 정비를 본격적으로 수행하기 시작한다. 백제 고도 문화유적 정비를 시작하여 1991년까지 연차적 정비를 목표로 한다.

교통은 1984년 5월에 6년 2개월여간의 공사를 끝내고 지하철 2호선이 전면 개통하였으며 1985년 10월에 5년 8개월간의 공사를 완료하고 지하철 3·4호선이 전구간 개통을 하였다. 지하철 2·3·4호선의 개통으로 당시 평균 서울 시내의 교통시속이 2~30km[108]에 불과할 정도로 심각했던 교통 체증이 점차 완화되었다.

106) 강홍빈, 「올림픽공원 마스터플랜」, 『공간』, 227, 1986, p.40-41
107) 「서울올림픽 경기장 시설 현황」, 위의 책, 1986, p.69

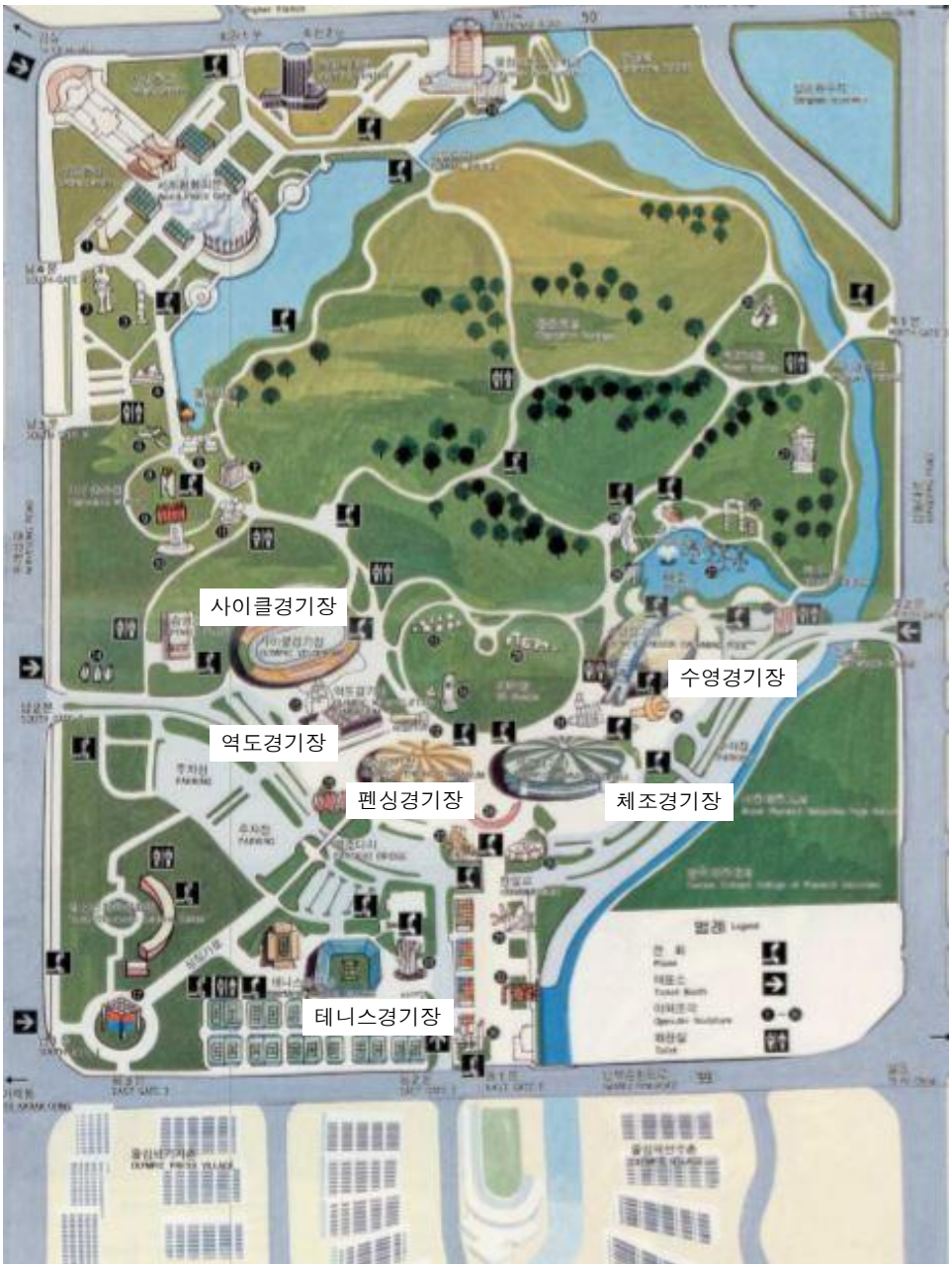
이외에 올림픽 시설지를 긴밀하게 연결하기 위한 도로 교통망도 확충되었다. 올림픽 강변도로의 확장, 남부순환로의 연장, 양재대로 신설, 올림픽대교 건설 등이 있었다.

이 시기는 올림픽공원과 경기장 시설의 계획이 최종적으로 확정되어 올림픽공원에 위치한 6개 경기장 중 국제 규격에 맞추기 위해 착공이 지연된 수영경기장을 제외한 5개가 착공이 들어간 시기였다. 또한, 수영경기장을 제외하고 5개 경기장은 1986년에 완공됨으로써 1985년에는 대체적인 올림픽공원의 윤곽이 드러나게 되었다. 한편, 잠실종합운동장도 주경기장의 완공으로 완성된 면모를 보였다. 주요 올림픽 시설의 완공으로 인해 잠실 일대의 도시 경관이 가시화되었으며 이는 올림픽 마라톤 코스에 관한 의사 결정을 하는데에 참고가 될 수 있었다는 의의가 있다.

경기장 시설	건축면적	수용인원	착공	완공	설계자
평화의 문	폭 37m		86.12.31.	88.08.31.	김중업
올림픽회관	739평		84.08.27.	86.03.31.	
사이클경기장	1,557평	6천명	84.09.01.	86.04.30.	㈜공간연구소
수영경기장	3,854평	1만명	86.06.11.	88.04.30.	㈜공간연구소
역도경기장	1,699평	4천명	84.08.31.	86.04.30.	㈜서울건축
체조경기장	3,570평	1.5만명	84.08.31.	86.04.30.	㈜공간연구소
테니스경기장	2,746평	1.5만명	85.07.22.	86.08.15.	한국종합기술개발공사
펜싱경기장	2,647평	7천명	84.09.05.	86.04.30.	㈜동명건축+강건희

[표 3-3] 올림픽공원과 경기장 시설
(서울역사박물관 전시과, 『88올림픽과 서울』, 서울역사박물관, 2018, p.107의 그림을 재편집)

108) 서울특별시 시사편찬위원회, 앞의 책, 서울특별시, 2013, p.165



[그림 3-16] 올림픽공원 리플릿의 경기장 부분
(서울역사박물관 전시과, 『88올림픽과 서울』, 서울역사박물관, 2018, pp.108-109의 그림을 재편집)

3.3.2 마라톤 코스 대체안의 논의

올림픽조직위원회는 1983년에 남대문 순환안을 잠정안으로 결정한 이후 1985년 6월 집행위원회의 회의에서 마라톤 코스를 다시 논의했다. 이 회의에서는 3개의 대안을 고려하였는데 초기안이었던 남대문 순환안과 강변을 경유하여 남대문을 순환하는 안, 성남의 운중동을 왕복하는 안 등이 그것이었다. 최종적으로 조직위원회와 육상연맹, 정부의 협의를 거쳐 도심을 통과하는 '남대문 순환안'을 서울올림픽의 정식 마라톤 코스로 결정했다.[109]

남대문 순환안은 최종 코스로 결정되었지만 여러 문제점을 내포하고 있었다. 도심의 불량한 교통상황, 대기오염으로 인한 저조한 선수들의 기록, 그리고 도심 내 미개발된 경관이 지적된 문제 사항이었다. 대기오염 문제의 경우 환경청이 1984년 서울시와 함께 마라톤 노선 중 도심통과 9개 지점의 대기 오염도를 측정하고 발표하였는데 그 오염도가 기준치를 초과하는 상태였다. 특히, 왕십리 로터리가 가장 검출치가 높았다. 국립환경연구소 관계자는 대기오염이 심할수록 호흡횟수가 늘어나고 상대적으로 산소결핍 현상이 일어나 기록이 저조해진다고 밝혔다.[110] 교통과 경관 문제는 코스가 결정되었던 제30차 집행위원회 회의에서 당시 염보현 서울시장이 제기했다. 구체적으로 신설동 대광고등학교 인근 고가차도의 지저분한 경관과 교통 문제, 그리고 종로와 을지로의 동서간선도로 통제에 따른 교통 문제를 제기했다. 이 회의의 회의록에는 서울시장, KBS 사장, 체육부 장관들의 발언이 공개되어 있어 당시 마라톤 코스의 결정 주체들이 가지고 있던 코스에 대한 생각이 드러난다.

> 염보현 부위원장(당시 서울시장): 마라톤 코스가 신설동으로 지나는 것으로 되어 있는데 대광고등학교 고가차도 주변이 지저분하여 도시재개발 및 도로확장 등에 많은 시간이 소요될 것임.

> 박종규 부위원장(전 대통령경호실장, 당시 국제올림픽위원회 위원), 손제석 집행위원(당시 문교부 장관): 기록도 중요하지만 도심 통과 시 교통마비, 관광객과 시민 등의 불편, 관중의 집중, 각종 재해 발생시의 대책 등이 검사되어야 할 것임.

---

109) 서울올림픽대회 조직위원회, 『제30차집행위원회의사록』, 국가기록원 소장, BA0112560, 1985
110) 위의 기사, 『중앙일보』, 1984.07.09.

염보현 부위원장: 종로 및 을지로의 동서간선도로를 통과하게 되므로 교통통제라는 측면뿐만 아니라 도시생활 전반에 관하여 다각적으로 검사해야 함.

박세직 부위원장[111](당시 총무처 장관): 외국 대통령 방한시에도 교통제약으로 시민들의 불편이 대단하여 제도개선을 하는 차제에 있으므로 이 문제도 필요한 사항을 좀더 시간을 두고 생각해야 할 것임.

박현태 집행위원(당시 KBS 사장): 여러 가지 문제가 있겠으나 방송을 위해서는 한적한 들판보다는 도심을 통과하는 것이 바람직함. 일단, 원안대로 하고 문제점은 관계관회의를 통해서 방안을 강구하는 것이 바람직함.

이영호 집행위원장(당시 체육부장관 겸 올림픽조직위원회 수석부위원장): 어느 코스를 택하든 문제점이 없는 코스는 없을 것임. 상대적으로 장단점이 있으나 선수들의 사기와 기록도 고려하고, 당일은 일요일이며, 폐회식 직전이므로 도심 교통량이 훨씬 줄어들게 되는 점, 도심통제는 선수들이 지나가는 시간에 순차적으로 통제되는 점 등을 관계부처와 2년 이상 협의 후 모든 문제를 감안하여 결정한 코스이므로 앞으로 예상되는 문제점을 어떻게 해소해 나가느냐가 관건임. 극복할 수 없는 문제가 발생하면 다시 다른 코스로 정할 수도 있을 것임.

원안대로 채택하되 추가로 검사해야 할 사항은 각계의 의견을 들어서 유관부처와 계속해서 신중히 검토, 협조키로 함. 끝.

그러나 이후에 서울시가 남대문 순환안의 문제점을 들어 재논의의 의사를 밝혀서 마라톤 코스는 다시 논의되었다. 남대문 순환안이 결정되었던 제30차 회의 이후 염보현 부위원장 겸 당시 서울시장은 회의 후에 서울시 관계자들과 의논을 다시 해보았으나 도심통과는 여러 측면에서 문제가 있을 것으로 의견이 집약되었다고 다시 논의를 요청했다. 이에 따라 마라톤 코스 관련 안건은 1985년 7월 5일 개최된 31차 집행위원회에서 다시 논의되었다.[112]

1985년의 교통 문제는 서울시가 시정의 가장 중요한 문제로 다룰 정도로 심

111) 1986년 1월 제4대 체육부 장관으로 1986년 제10회 아시아경기대회 조직위원회 위원장 겸임, 1986년 5월 서울올림픽조직위원회 위원장으로 1988년까지 재임 (한국민족문화대백과사전, http://encykorea.aks.ac.kr)

112) 서울올림픽대회 조직위원회, 『제31차집행위원회의사록』, 국가기록원 소장, BA0112563, 1985

각했다. 강남의 영동과 잠실 등의 신도시 용지에 강북의 도심 기능이 제대로 분배되지 못하고 산만한 시가를 형성하고 있음을 지적했다. 강북으로 기능의 집중이 더욱 심화되었고 이를 이용할 수 있는 교통망이 갖추어지고 있었기에 오히려 강남으로 분산된 주거 기능이 강북의 인프라를 이용하기 위해 교통을 이용하게 됨으로써 강북의 공해와 교통체증, 과밀, 소음 문제가 심각한 상황이었다.[113] 3·1고가도로 인근의 경관은 서울시가 올림픽 대비 주요 업무에서 환경불량지역으로 선정하여 정비할 계획을 잡고 있을 정도로 정리가 되어 있지 않았다. “품위있고 조화있는 서울”을 만들기 위한 도시미관 조성 사업의 일환으로 고가도로 주변 4.8km[114]를 계획지로 잡았다.

서울시, 올림픽조직위원회, 육상연맹 등 각 주체별로 적합한 마라톤 코스에 관한 의견의 차이가 있었다. 서울시는 남대문 순환안은 교통 문제도 있으나 코스 주변의 경관을 재개발하기 위한 예산이 과다 투입된다며 반대했고 조직위원회는 역대 올림픽이 대부분 시내를 가로지르는 코스([표 2-1] 참고)를 채택했기에 관례를 따라 1984년부터 도심 관통이 가장 바람직하다고 주장하고 있었다.[115] KBS도 도심 관통안을 찬성하는 입장이었는데 마라톤 대열이 시내를 관통함으로써 서울시 발전상을 세계에 생중계로 홍보할 수 있고 관중 동원도 손쉬워 중계효과를 배가시킬수 있다고 주장했다.[116] 대한육상연맹은 초기안인 남대문 순환 안의 초안을 처음 제시했던 주체였으나 입장을 바꾸었다. 저조한 기록이 나올 경우 올림픽 역사에서 서울 코스가 나빴던 것으로 기억될 것을 우려하여 대체안으로 공기가 맑고 자연경관을 즐길 수 있는 강남이나 성남왕복코스를 지지하였다.[117]

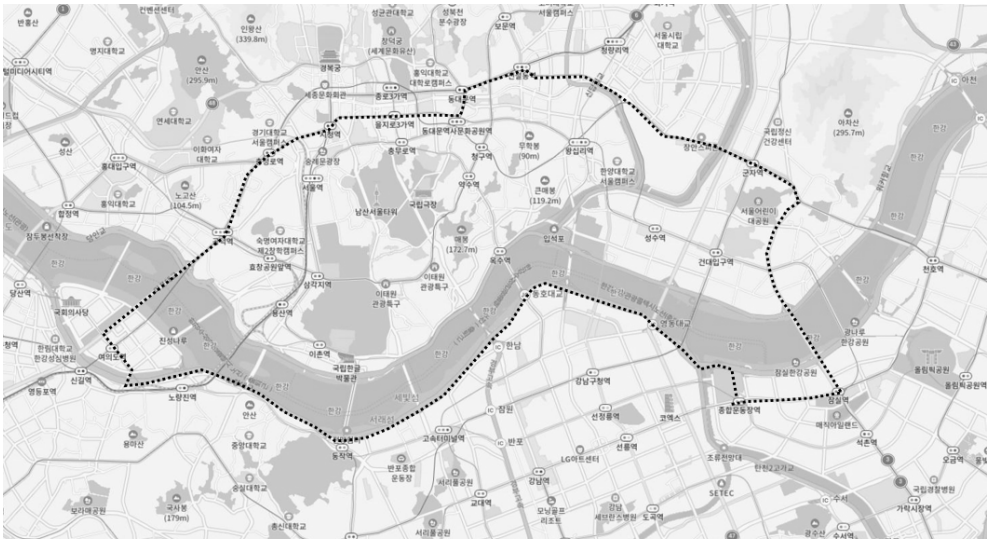
결국 각 결정 주체별로 1~2개의 대체안을 만들어 이후 개최된 1985년 9월의 제32차 집행위원회 회의에서 총 5개의 코스가 다시 논의되었다.[118] 도심을 통과하는 A안, 한강 주변을 도는 B안과 C안, 이전에 고려되지 않았던 지역을 포함하는 D안과 E안으로 구성되었다. 올림픽공원의 물리적인 모습이 가시화되고,

---

113) 서울특별시 기획관리실, 「2000년대와 서울도시계획의 과제」, 『'85시정』, 서울특별시, 1985, p.10-11
114) 광교-청계7가는 도심재개발, 장교·을지로2가는 공사 중(공사기간: '84.7-'87.9, 시행자: 대한주택공사), 청계8가-마장동은 주택개량재개발 입안 중(서울특별시 기획담당관실, 『'86아시아 '88올림픽 대비 주요 업무 보고』, 서울특별시, 1984, p.21-23
115) 「올림픽마라톤코스 최종결론 못내」,『중앙일보』, 1985.07.03.
116) 「올림픽마라톤코스의 도심통과를 놓고 찬반 논란」, 『동아일보』, 1985.7.11.
117) 「88마라톤코스-전시효과, 선수보호 갈림길」, 『동아일보』, 1985.7.11.
118) 서울올림픽대회 조직위원회, 『제32차집행위원회의사록』, 국가기록원 소장, BA0112564, 1985

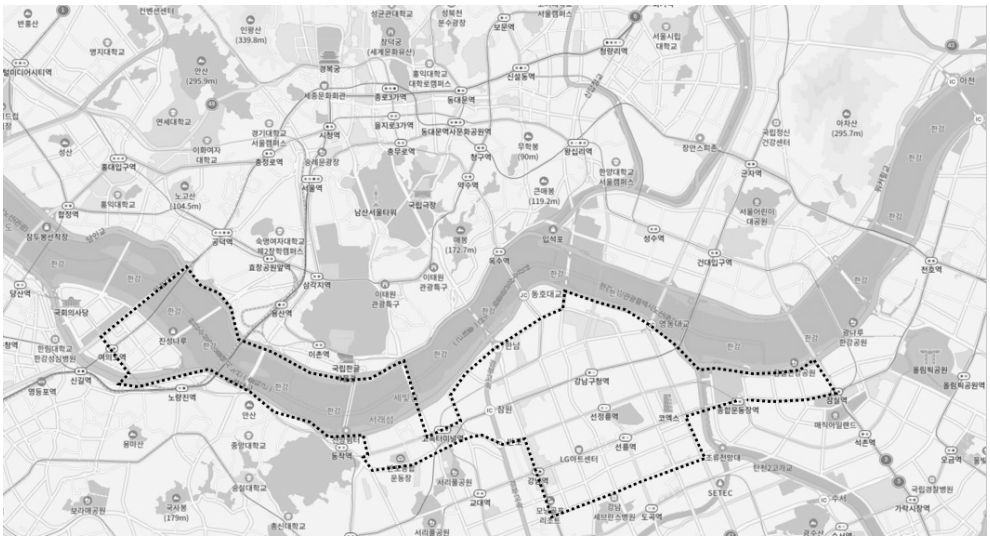
한강의 경관이 대체적으로 완성기에 접어들던 시기였기에 이전에 고려하지 않았던 지역이 코스로 제기되었다.

서울시는 '도심통과안(도심-한강주변안)'인 A안과 '한강주변안(영동대로-한강주변안)'인 B안을 제시했다. 도심통과안의 코스는 잠실주경기장, 어린이대공원, 을지로, 마포대교, 여의도, 강변도로를 지나 다시 잠실주경기장으로 들어오도록 구성됐다. 이전부터 도심 통과를 부정적으로 생각했던 서울시는 남대문을 순환하며 도심을 통과했던 초기안에 변화를 주었다. 초기안과 A안의 차이는 초기안의 을지로를 포함한 청계천 이남 지역이 강변도로로 변했다는 것과 여의도가 추가되었다는 것이다. A안은 도심을 통과하나 남대문 주변과 서울시가 문제라고 언급했던 을지로의 도로는 지나가지 않았다. 초기안의 가장 큰 특징이라 할 수 있었던 '남대문'은 삭제되었고 충정로에서 시청으로 이동하여 여의도로 넘어가게 된다.



[그림 3-17] 대체안 A 코스
(서울올림픽대회 조직위원회, 『제32차집행위원회의사록』, 국가기록원 소장, BA0112564, 1985; 네이버 지도(map.naver.com)를 재편집)

B안은 잠실주경기장, 영동대로, 신설강변도로, 여의도, 마포대교, 강변도로, 신반포로, 잠실대교, 잠실주경기장의 코스로 구성했다. A안과 마찬가지로 여의도가 포함되었다. 코스의 초반부에 잠실운동장에서 강남의 도로를 거쳐 강남대로로 이동하는데 이 구역에서 테헤란로를 거치지 않고 영동대로를 통과한다는



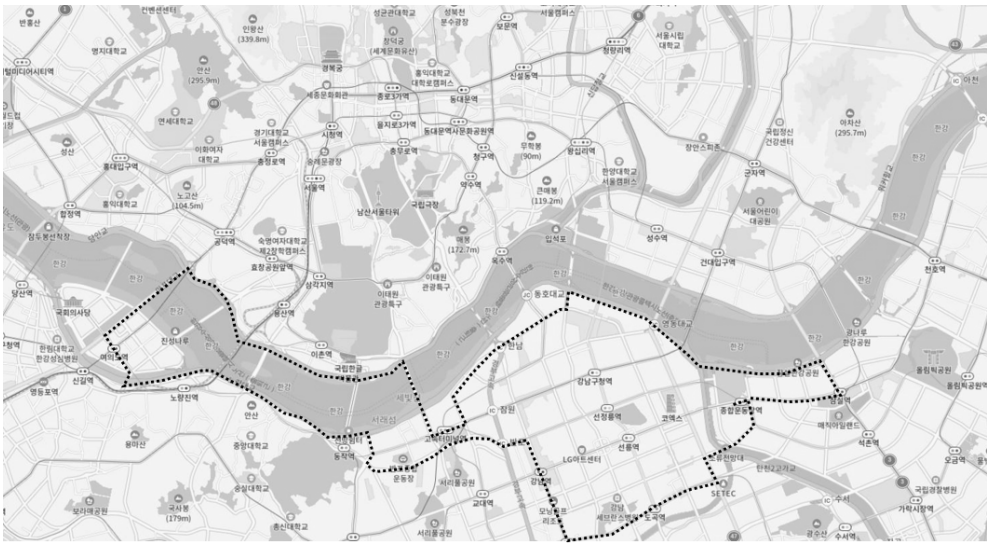
[그림 3-18] 대체안 B 코스
(서울올림픽대회 조직위원회, 『제32차집행위원회의사록』, 국가기록원 소장, BA0112564, 1985; 네이버 지도(map.naver.com)를 재편집)

것을 제외하면 최종안과 동일한 코스로 구성되어 있다.

C안은 '한강주변안(남부순환도로-한강주변안)'으로 5가지의 대안 중에 육상연맹이 유일하게 제안한 안이다. 서울시가 제시한 B안과 여의도, 강변도로, 강남을 지난다는 점에서 거의 비슷하고 코스의 초반에 남부순환도로를 포함한다는 점만이 다르다. C안도 A와 B안에서 포함한 지역인 여의도를 포함하였다. 마천루의 경관을 내보이고 싶은 의도가 초기안에 이어 존재한다고 추측된다. 마천루 경관은 초기안에서는 도심 및 남대문 주변으로 제시되었고 A, B, C안에서는 여의도를 선택했다고 생각된다. 육상연맹은 대기 상태와 선수의 기록을 고려하여 한강 주변을 도는 안을 제시했다. 이 대체안으로 대기오염, 교통, 관중, 기록의 문제가 모두 해결 가능하다고 보았다.[119] 또한, "주위 경관이 깨끗하고 잘 정비된 강남 신시가지와 풍광좋은 강변"을 끼고 있어 TV 중계시에도 발전된 서울의 모습을 가장 잘 홍보할 수 있다고 생각하였다. 그럼에도 한국의 이미지를 소개하는 데에는 도심안이 더 적합하다고 보았다.[120]

조직위원회가 제시한 D와 E, 두 개의 안은 기존에 제시되었던 안과는 다른

119) 「86, 88마라톤 새코스 개발」, 『동아일보』, 1985.8.9.
120) 「86, 88마라톤 코스 개발」, 『조선일보』, 1985.8.9.



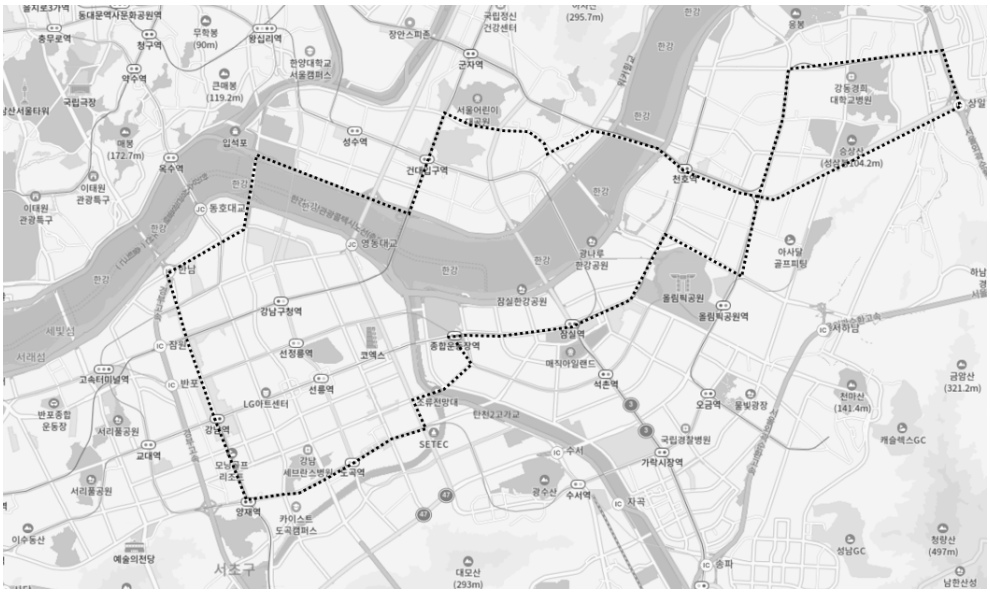
[그림 3-19] 대체안 C 코스
(서울올림픽대회 조직위원회, 『제32차집행위원회의사록』, 국가기록원 소장, BA0112564, 1985; 네이버 지도(map.naver.com)를 재편집)

지역을 포함했다. D안인 '잠실주경기장순회안'은 잠실주경기장, 길동4거리, 고덕단지, 천호대교, 성수대교, 강남대로, 남부순환도로, 잠실주경기장으로 구성했다. 처음으로 올림픽공원이 코스로 제시되며 잠실종합운동장에서 올림픽공원까지 이어진 올림픽 시설 주위를 순환하도록 하려는 의도로 추측된다.

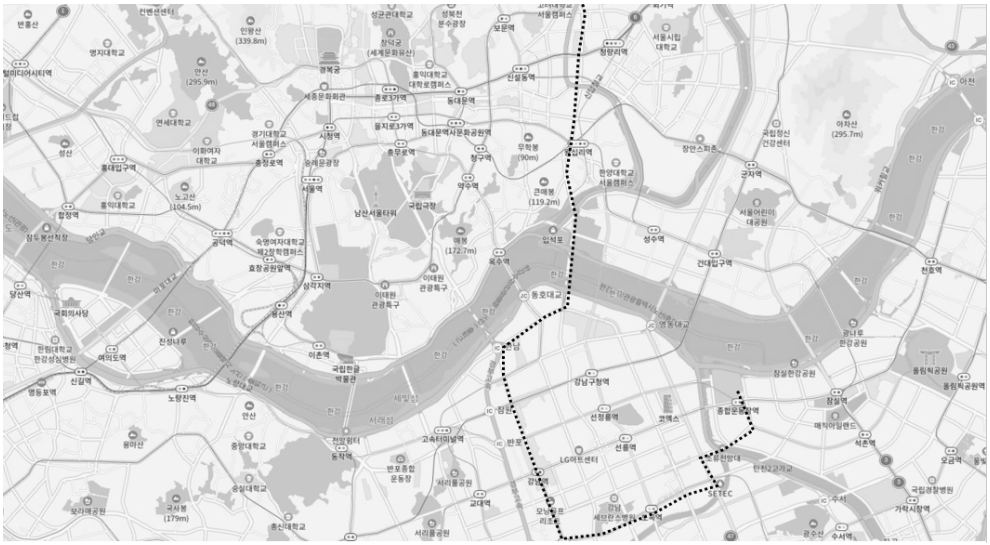
E안은 '의정부 편도코스안'으로 의정부 공설운동장, 미아동, 동마장, 강남대로, 남부순환도로, 잠실주경기장으로 구성됐다. D안에 이어 새롭게 논의된 코스였고 유일하게 순환 코스가 아닌 편도 코스였다. 초기안의 동마장 근교 지역과 한강주변안의 강남 지역을 포함하나 의정부 지역은 처음 언급된 구역이었다.

최종적으로 5개 대체안은 다시 2개의 대체안으로 압축되었다. 하나는 B와 C의 합동안인 '한강주변안(테헤란로-한강주변안)'이었고 다른 하나는 '잠실주경기장순회안'인 D안이었다.[121] B와 C안은 강남과 한강 주변을 포함하고 거의 유사한 코스 구성을 지녔기에 하나의 안으로 압축됐다. 최종적으로 논의된 압축안은 B와 C안의 강남 구간과는 다른 도로로 확정됐다. B안은 영동대로-도곡로로 구성됐고 C안은 탄천교-남부순환도로로 구성됐으나 압축안의 강남 구간은 테헤란로-선릉로-남부순환도로로 구성되었다. 도심을 통과하는 초기안이었던 '남대문

121) 서울올림픽대회 조직위원회, 『제33차집행위원회의사록』, 국가기록원 소장, BA0112565, 1985

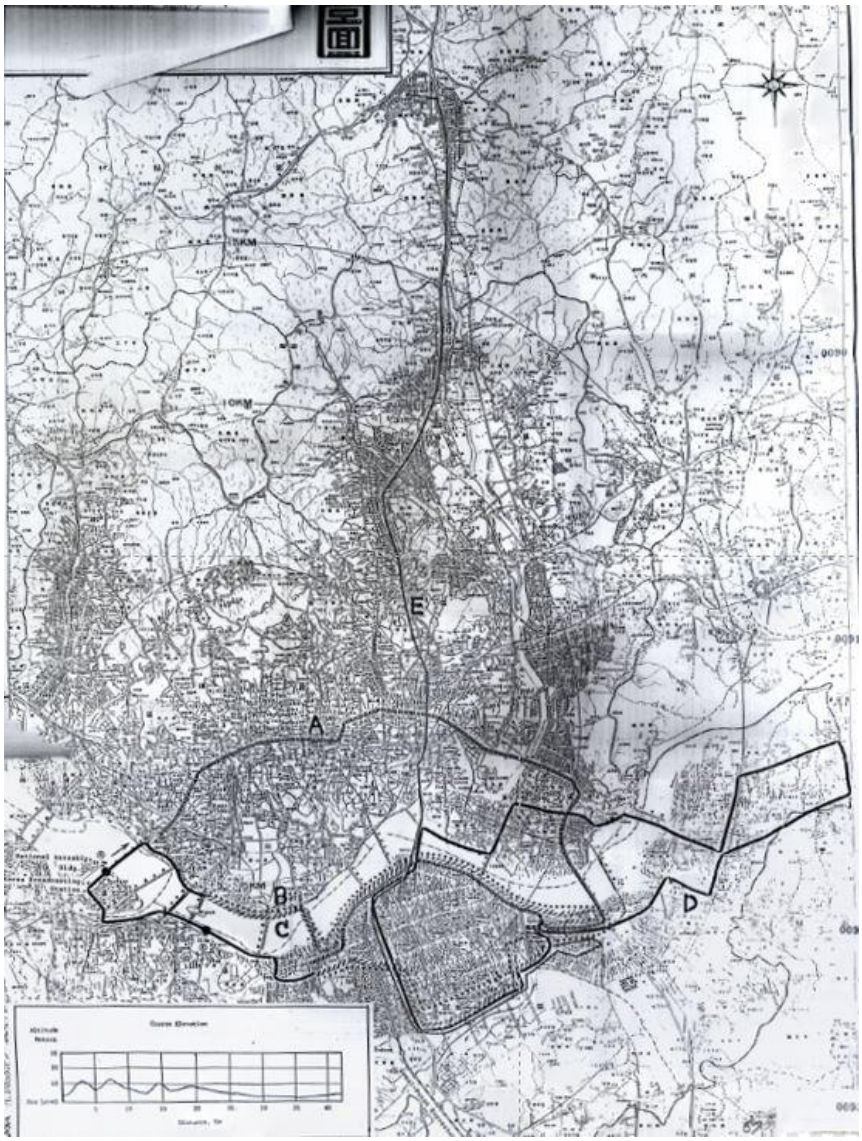


[그림 3-20] 대체안 D 코스
(서울올림픽대회 조직위원회, 『제32차집행위원회의사록』, 국가기록원 소장, BA0112564, 1985; 네이버 지도(map.naver.com)를 재편집)

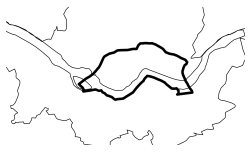
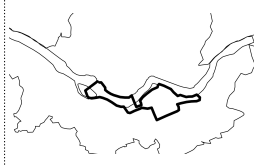
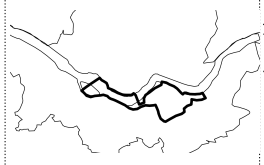
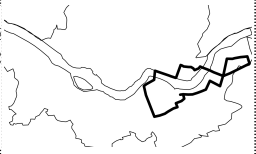
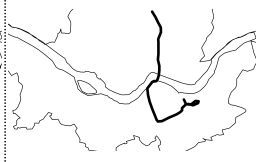


[그림 3-21] 대체안 E 코스
(서울올림픽대회 조직위원회, 『제32차집행위원회의사록』, 국가기록원 소장, BA0112564, 1985; 네이버 지도(map.naver.com)를 재편집)

순환 안'은 5개의 대체안이 모두 남대문을 포함하지 않았기 때문에 최종적으로 전혀 고려되지 않았다. 유일하게 도심을 통과하는 코스였던 A안 조차 5개의 대체안이 2개로 압축되는 과정에서 탈락하였다.



[그림 3-22] 88서울올림픽 마라톤 코스 5개 대안(1985.09.21.)
(서울올림픽대회 조직위원회, 『제32차집행위원회의사록』, 국가기록원 소장, BA0112564, 1985)

	A안	B안	C안	D안	E안
지도					
코스 특징	도심 통과(여의도)	한강 주변	한강 주변	잠실주경기장순회	의정부편도코스 (잠실-미아-동마장)
제안 주체	서울시	서울시	육상연맹	조직위	조직위
도로	을지로, 강변도로	영동대로, 신설강변도로, 신반포로, 강변도로	남부순환도로. 신설강변도로, 강변로, 압구정로	길동 4거리, 강남대로, 남부순환도로	강남대로, 남부순환도로
주요 건물	잠실주경기장, 어린이대공원	잠실주경기장	잠실주경기장	잠실주경기장, 고덕단지	의정부공설운동장, 잠실주경기장
교량	마포대교, 잠실대교	마포대교, 반포대교	마포대교, 반포대교	천호대교, 성수대교	성수대교
문화재	남대문, 동대문			몽촌토성	

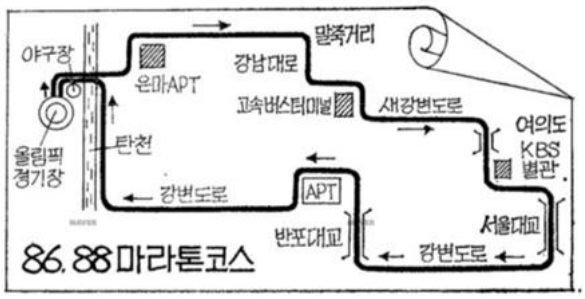
[표 3-4] 집행위원회의 마라톤 코스 관련 회의 중 5개 대안의 비교

3.3.3 마라톤 코스 최종안의 결정: 한강주변안

서울시의 반대로 마라톤 코스의 논의가 다시 시작된 지 3개월 만인 9월 25일에 열린 제33차 집행위원회 회의에서 최종안으로 '한강주변안(테헤란로-남부순환도로-한강주변안)'이 결정되었고 국제육상경기연맹은 1985년 10월에 이 코스를 공인했다.[122] 이 때의 안과 1988년 올림픽대회에서 최종적으로 달렸던 코스는 강남권역에서 도로의 차이가 있다. 최종적으로는 남부순환로를 제외하고 테헤란로를 더 길게 포함하는 도로로 선택되었다. 최종안인 '한강주변안(테헤란로-언주로-한강주변안)'은 초기안인 "도심통과안"에 비해 "교통소통에 장애가 없고, 경사가 완만하며, 대기오염이 덜할 뿐 아니라 주위경관도 단조롭지 않고 관중동원도 용이한 편이며 TV중계 때 발전된 서울의 모습을 홍보할 수 있는 장점이 있는 것으로 평가"받았다.[123]

[그림 3-23] 올림픽 마라톤 코스의 강남권역 논의
(네이버 지도(map.naver.com)를 재편집)

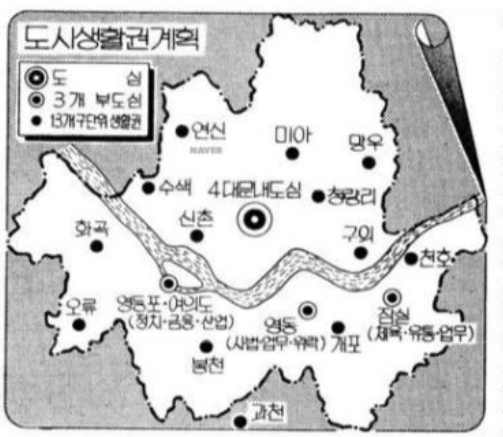
122) 위의 의사록
123) 「잠실~강변도로순환 마라톤코스 확정」, 『조선일보』. 1985.10.12.



[그림 3-24] 신문에 소개된 86, 88마라톤 코스
(「국제육상연 결정 86, 88마라톤 '강변코스'로 확정」, 『동아일보』, 1985.10.09.)

언론에서 소개하는 마라톤 코스의 주요 지점은 다음과 같다. 잠실주경기장을 출발하여 야구장을 끼고 돈 뒤 은마아파트 옆을 지나 말죽거리와 강남대로를 거쳐 강남터미널 옆을 지난 뒤 국립묘지를 지난다. 그리고 새 강변도로를 통해 여의도 KBS별관 옆을 지난 뒤 서울대교(현 마포대교)와 북부 강변로를 거쳐 반포대교를 통과한 뒤 강남터미널 앞, 뉴코아백화점 옆을 지난다. 다시 남부강변도로로 진입하여 잠실주경기장에 골인하는 코스이다. 코스에 소개된 지도에는 반포대교를 건넌 후의 아파트단지도 같이 표기되어 있어 주요한 지점으로 판단했다고 생각된다.[124]

최종안의 특징은 서울시가 1970-80년대에 주력하여 개발했던 지역을 대거 포함하고 있다는 점이다. 코스가 지나는 구간은 잠실-강남-여의도-한강변으로 구성되는데 이는 1986년 1월에 염보현 서울시장이 연두순시에서 전두환 대통령에게 올해의 업무보고에서 밝혔던 여의도, 잠실, 영동의 3개 부도심 개발 지역과 일치한다. 서울시는 4대문 내에 밀집한 도시 기능을 분산시키기 위해 여의도·영등포를 입법·금융·산업 중심지로, 잠실을 체육·유통·업무지구로, 영동을 사법·위락·업무지구로 개발하는 등 3개 부도심을 개발하여 도심기능을 다



[그림 3-25] 1986년 서울시의 도시생활권계획
(「3개부도심 · 13개 생활권 개발」, 『매일경제』. 1986.1.25.)

124) 「국제육상연 결정 86, 88마라톤 '강변코스'로 확정」, 『동아일보』, 1985.10.09.

핵화 하기로 하였다.[125]

코스는 잠실주경기장을 출발하여 테헤란로·언주로·역삼로·강남대로·사평로로 구성된 서초강남 권역의 도로를 지나 여의도로 진입한 후 마포대교를 반환점으로 하여 올림픽대로를 지난 뒤 잠실주경기장으로 돌아오는 것으로 구성됐다. 전 코스의 45%가 한강변으로 구성되어 있어 한강과 한강변의 공유수면매립 결과로 생성된 도시 경관인 대단지 아파트군, 도로가 강조된다.

마라톤 코스의 최종안에 영향을 미쳤던 서울시의 도시 개발 사업은 한강종합개발 및 올림픽대로의 완공, 아파트 지구의 선정 등으로 추측된다. 한강종합개발과 올림픽대로의 완공 시기는 둘다 1986년으로 마라톤의 코스 결정 시기와 유사하다. 기존의 도심 순환에서 한강변 순환으로 코스가 바뀌게 되었던 시기에 영향을 미쳤다고 생각된다.

먼저, 한강종합개발로 인한 한강변의 환경 개선은 마라톤 코스의 최종 결정에 영향을 주었다고 추측된다. 도심통과안의 대체안으로 강변주변안의 논의가 시작되었던 것은 1985년 중반부터였다. 이 시기는 한강종합개발의 완공이 근접한 시기로 당해 6월의 공정률은 82%에 달하여 개선된 환경의 한강을 예상할 수 있는 시점이었다.[126] 한강종합개발[127]은 1986년 9월에 준공했던 사업이었으나 1985년 당시 계획했던 예상 준공일은 1985년 말이기에 대략의 물리적인 실

[그림 3-26] 1985년 반포지역 한강(左)과 잠실지역 한강(右) 전경
(서울사진아카이브, http://photoarchives.seoul.go.kr)

125) 「3개부도심·13개 생활권 개발」, 『매일경제』. 1986.1.25.
126) 「지하철 마무리, 한강개발공정 82%」, 『경향신문』, 1985.6.18.
127) 한강종합개발사업의 추진경위는 다음과 같다. 1981년 10월 23일 대통령의 한강종합개발시행 분부, 1982년 6월-1983년 5월 한강종합개발 계획 수립, 1982년 7월-1983년 12월 수리모형실험 실시, 1982년 9월 28일 한강종합개발사업 착공, 1986년 5월 2일 올림픽대로 개통, 1986년 9월 한강종합개발사업 준공 (서울특별시, 『한강종합개발: 자연회복과 창조』, 서울특별시, 1986, p.2)

체가 가시화되었던 시점이었다. 그리고 올림픽 개최가 확정된 후 시작했던 준비 사업 중 가장 대규모 사업이면서 올림픽 유치 직후인 1981년 11월 전두환 대통령이 “서울특별시 한강골재와 고수부지 활용방안을 검토”하도록 지시하여 시발된 사업으로[128] 국가적으로 중요한 사업이었다.

서울 한가운데를 관통하는 한강은 1960년대의 도시팽창과 1970년대의 도시산업화로 오염이 극심했다. 무성한 잡초와 오물이 퇴적되어 도시 경관 면에서 방치할 수 없는 수준이었다.[129] 1960-70년대의 제1차 한강종합개발사업이 범람 방지를 위한 제방 및 제방도로 건설, 동부이촌동·압구정·여의도·잠실지구가 생성된 공유수면 매립사업 위주였다면 1980년대의 제2차 한강종합개발사업은 저수로 정비 및 분류하수관로 건설과 같은 범람과 오염을 방지하는 목적 외에 한강변 공원녹지개발 및 한강 이남과 경기장을 연결하는 올림픽도로 건설을 핵심으로 하였다.[130] 서울시는 한강개발사업이 기울인 노력과 정성이 큰 만큼 효과도 컸으며 수도 서울의 보존과 발전에 있어서 결정적인 전기를 이룬 사업이라고 자부하였다.[131]

1980년대 서울시의 주요 도시개발사업인 한강종합개발은 올림픽으로 인해 촉진된 사업이었다. 한강종합개발은 88서울올림픽대회에 대비하여 강남 강변도로를 확장하고 주변 도시환경을 정비함으로써 국제도시로서의 면모를 갖추려는 데 궁극적인 목적이 있었다.[132] 전 서울시 환경과장이었던 강덕기는 당시 한강의 모습을 “잡초가 우거지고 크고 작은 불량한 어선과 정박장이 있어 남들이 볼 때, 특히 외국인들이 볼 때 발전되지 못한 사회상을 노출하고 있어 아시안게임 전까지 정비하지 않을 수 없었다”고 언급했으며[133] 서울시 부시장이었던 이상연은 “올림픽이 유치되지 않았더라면 훨씬 늦게 개발되었을 것”[134]이라고 했다. 홍수 및 오염으로 인한 악취 등으로 사업을 진행해야 하는 당위성은 분명 존재했으나 무엇보다도 외국인에게 보여주기 위한 환경 정비가 시급했으므로 이러한 연유로 인하여 사업이 시작되었고 한강개발은 졸속행정이라는 평을 들을 정도로 급속하게 진행되었다.[135] 한강은 올림픽 개최에 맞추어 서울의 이미

128) 서울특별시 기획담당관실, 『'85시정, 1985, p.54
129) 서울올림픽대회조직위원회, 앞의 책, 서울올림픽대회조직위원회, 1989, p.240
130) 김정빈, 앞의 책, 2017, pp.50-51
131) 서울특별시 문화과, 앞의 책, 서울특별시, 1990, p.1400
132) 서울특별시, 앞의 책, 서울특별시, 1986 ,p.7
133) 서울특별시 시사편찬위원회, 『서울 나는 이렇게 바꾸고 싶었다』, 서울특별시, 2011, pp.228-229
134) 서울특별시 시사편찬위원회, 앞의 책, 서울특별시, 2003, pp.91

지를 새롭게 하고자 하여[136] 발전된 사회상을 보이기 위한 도시 경관 조성의 일환으로 개발되었다. 이는 발전된 모습을 보이려는 의도를 가졌던 마라톤 코스의 결정에도 영향을 주었다.

올림픽대로는 한강종합개발사업의 일환으로 진행되었으며 한강변 마라톤 코스의 구성 지역이다. 한강종합개발의 역사적 의의와 88서울올림픽을 기념하기 위해 그 이름이 붙여졌다.[137] 올림픽 개최 확정 다음 해인 1982년 9월에 착공하여 1986년 5월에 완공하였다. 기존 도로와는 달리 도로의 선형, 노면의 구배, 교차시설 등의 도로 구성요소와 교통표지판 등이 차량의 고속주행에 적합하게 설계되어 김포공항에서 잠실 서울종합운동장까지의 주행시간이 종전 1시간에서 30분으로 단축되었다.[138] 암사동에서 염창교까지의 한강 남측은 종전의 4차선 도로를 8차선으로 확장하거나 4차선 도로를 신설했고 양화대교에서 행주대교까지는 제방을 쌓아 6차선 도로를 신설했다. 또한, 이 도로 공사에서는 노량대교를 비롯한 5개의 교량이 신설됐다.[139]

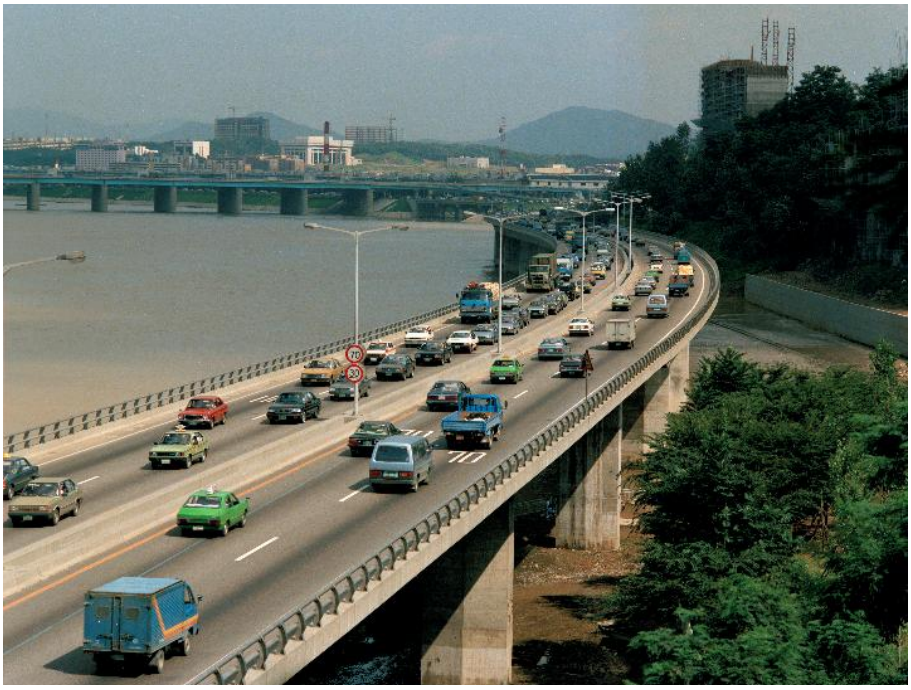
건축가 김석철은 강남 지역이 얼떨결에 엄청난 스케일의 대도시가 된 배경이 도시의 기본 형국을 짜야 하는 당시 상황에서 잠실주경기장과 올림픽공원을 잇는 도시 하부 시설 건설, 김포에서 올림픽공원에 이르는 한강변의 개조 사업 등의 계획이 수행되었으며 이는 강변 올림픽대로와 중부고속도로에 의해 큰 매듭이 되었다고 밝히고 있다. 올림픽대로와 고수부지의 시민공원화 계획으로 구성된 한강 복원이 서울 개조를 이루었다고 언급했다.[140]

서울시가 올림픽을 위한 사업에 예산을 집행하는 것에 대해 비판의 시각도 있었다. 국내 사업으로 투입하는 비용이 올림픽으로 집약된다는 비판이었다. 그러나 한강 미화사업은 원래 계획에 있던 것을 86아시아게임과 88올림픽을 계기로 완성시키는 것이기 때문에 올림픽 비용이라고 얘기하기는 어렵다고 정부는 반박했다.[141]

아파트지구 또한 한강주변안의 최종 코스 결정에 영향을 주었음을 추측할 수

---

135) 「여-야 한강개발의 졸속추진 비난」, 『조선일보』, 1982.11.06.
136) 「한강유람선」, 『매일경제』, 1985.03.15.
137) 서울지명사전, https://terms.naver.com
138) 두산백과, http://www.doopedia.co.kr
139) 서울특별시, 앞의 책, 서울특별시, 1986 ,p.7
140) 김석철, 「올림픽 이후의 관점에서 평가해야 할 올림픽 관계시설」, 『손에 손잡고 벽을 넘어서』, 한국방송사업단, 1988, p.278
141) 전상진, 「아시아경기대회를 맞이하는 국민의 자세」, 앞의 책, 1989, p.185



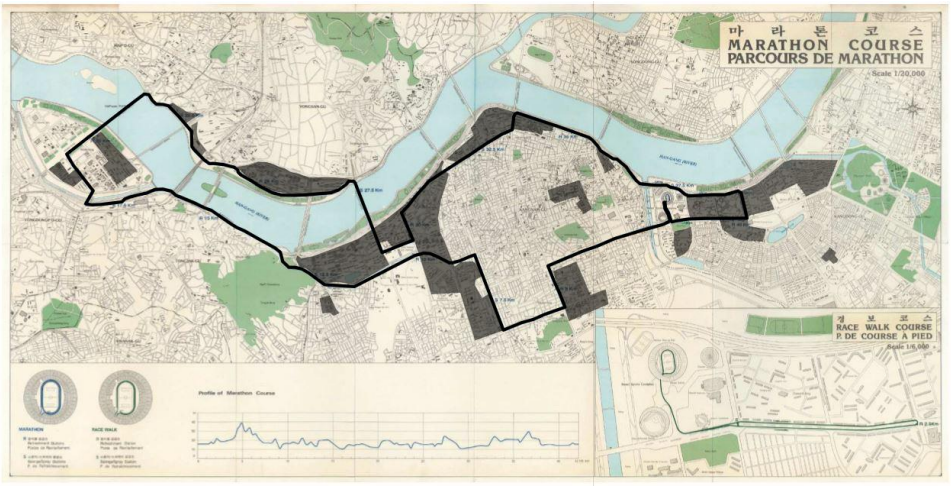
[그림 3-27] 1987년의 88올림픽도로
(문화공보부, 『88올림픽도로』, 국가기록원 소장, DET0042856, 1987)

있다. 최종안은 한강변의 아파트를 비롯하여 강남권의 아파트지구를 둘러서 구성되어 있다. 잠실에서 강남대로에 이르는 마라톤 구간에서 여러 도로가 고려되었다. 최종안 이전의 여러 대안들에서는 영동대로, 도곡로, 남부순환로 등이 논의되었으나 최종적으로 테헤란로, 르네상스호텔사거리, 개나리아파트사거리를 거쳐 도곡로로 이동하는 안이 채택되어 다수의 아파트 경관을 포함했다. 아파트는 획일적인 도시 경관을 형성한다는 비판도 존재하나 고층 건물이 모여 있다는 특징을 지님으로써 오히려 발전된 서울의 모습을 보여줄 수 있다는 장점이 있어 마라톤 코스로 선정되었다고 추측된다.

아파트 지구는 1976년 초에 도입되었고 아파트의 집단적인 건설을 목적으로 했던 한국만의 독특한 용도지구이며 국가의 주택 대량공급을 위한 제도적 기반 중의 하나였다.[142] "토지이용도의 제고와 주거생활 보호를 위하여 아파트의 집단적인 건립을 목적"으로 한 아파트 지구는 1976년 1월 16일자로 도시계획법

142) 황보람·최막중, 「방재계획 요소로서 아파트와 한강변 아파트지구의 출현」, 『국토계획』, 53(5), 2018, p.44

시행령이 개정됨으로써 만들어졌다. 1989년 기준 1976년부터 1985년까지 총 15개 지구가 지정되었으며 1976년 8월 11개 지구[143]가 최초 지정된 이후 1976년 10월 구의지구, 1979년 11월 가락, 암사, 명일지구, 1983년 아세아선수촌 지구를 마지막으로 추가적인 지구지정은 이루어지지 않았다.[144] 1975년 서울시 도시계획국 도시계획과장을 거쳐 1979년 도시계획국장으로 부임했던 김병린에 따르면 처음 아파트지구가 만들어진 이유는 해당 지역들이 침수지역이었기 때문이라고 한다. 영동구획정리사업을 하면서 서초와 반포 일대는 침수지역이기 때문에 2층 이상이 되는 아파트를 지어야 하는데 이를 건축통제 하기 위해서 지정했다고 언급하고 있다. 침수지역을 아파트지구로 지정했다는 것이 알려지면 아파트사업에 지장이 있을 것 같아서 침수되지 않는 도곡, 압구정까지 지정했다고 언급했다. 아파트지구는 당시 도시 계획상에는 없었으나 김병린 과장이 건설부에 아파트지구법을 제정해달라고 요청하면서 생긴 제도였다.[145]



[그림 3-28] 마라톤 코스와 아파트지구
(서울역사박물관 전시과, 『88올림픽과 서울』, 서울역사박물관, 2018, p.136-137; 서울특별시 도시계획과, 『서울시 도시계획연혁, 관계도집』, 서울특별시, 1991, pp.14-15의 자료를 토대로 재작성)

143) 1976년 8월 21일 건설부고시 131에 의해 최초 지정된 지구는 이촌, 서빙고, 원효, 잠실, 반포, 여의도, 압구정, 청담, 도곡, 이수, 화곡 지구였다. 이 지역 중 일부는 면적 등의 변화로 최종 결정 고시가 추가로 있었다.
144) 건설부고시 131(76.8.21): 여의도, 압구정, 도곡, 이수, 서빙고, 건설부고시 398(79.11.7): 가락, 암사·명일, 서울시고시 205(80.7.4) 잠실, 구의, 서울시고시 265(82.7.15): 이촌, 화곡, 원효, 건설부고시 470(83.9.10): 청담, 건설부고시 208(85.5.3): 아세아선수촌, 서울시고시 348(85.5.25): 반포 (서울특별시 도시계획과, 『서울시 도시계획연혁』, 서울특별시, 1991, p.383)
145) 서울특별시 시사편찬위원회, 앞의 책, 서울특별시, 2012, pp.42-46

한강변의 경관을 형성하는 주요 요소인 아파트의 건축은 한강종합개발과 이에 연계하여 진행되었던 공유수면 매립을 통해 이루어졌다. 아파트 지구로 지정되었던 지역의 토지는 공유수면 매립을 통해 대거 만들어졌다. 1963년 서울시역의 강남 지역 확대에도 불구하고 강북의 인구 집적은 여전히 문제였다. 이에 서울시는 1960년대 후반부터 1970년대 중반까지 공유수면매립을 활발히 진행하였고 그 결과 얻은 택지와 자금을 통하여 아파트 건설을 본격화할 수 있었다.[146]

한강의 공유수면매립은 1967년 여의도 윤중제와 1968년 11월에 한국수자원개발공사에 의해 동부이촌동에서 최초로 시작되어 각각 87만 평, 12만 평에 이르는 토지가 새로 생성되었다. 이후 1969년 압구정동, 1970년 서빙고동과 구반포, 1978년 구의지구, 1971년 잠실지구에서 공유수면매립사업에 의한 택지조성이 이어졌다.[147]

[그림 3-29] 1980년의 동부 이촌동(左)과 1986년의 압구정동 한강변 아파트 단지(右)
(서울시정개발연구원, 『서울 20세기 100년의 사진기록』, 서울시정개발연구원, 2000, pp.312; 서울특별시 한강관리사업소, 『한강』, 서울특별시, 1986, pp.85)

1980년대의 강남은 원도심에 비해 상업 기능이 충분히 성장하지 못한 상태였다. 따라서 상업용 고층 건물의 수는 도심에 비해 많지 않았다. 1980년대에 신축한 건물 중 강남에 소재한 20층 이상의 건물은 10개에 불과했으며 이 중 20층을 초과하는 마천루는 1986년에 사용승인을 득했던 22층의 한국전력과 1988년의 33층 높이의 롯데월드, 33층의 인터컨티넨탈 호텔, 24층의 르네상스 호텔

146) 서울역사박물관, 『반포본동: 남서울에서 구반포로』, 서울역사박물관, 2019, pp.46-47
147) 장격석, 「발전국가의 공간개발-1960-80년대 서울 한강변 아파트 주거지역 형성과정을 중심으로」. 『공간과 사회』, 25, 2006, p. 200

그리고 1989년 승인된 54층의 무역센터로 총 5개 건물뿐이었다.[148] 이 중 한국전력을 제외한 4개의 건물은 모두 88올림픽을 맞이하여 1988년에 건립되었다. 한국전력빌딩도 잠실종합경기장 옆에 소재하여 별관이 86아시안게임 때 프레스센터로 사용되었다.[149] 결국 강남에 소재한 모든 마천루가 86아시안게임과 88올림픽을 겨냥하여 지어졌다.

1965년에는 서울 시내에 1건도 존재하지 않았던 10층 이상의 건물이 한강종합개발의 완공 당시에는 약 1천 4백 개가 존재했다. 이 중 절반 이상이 한강변의 아파트로 추정된다. 서울시는 1986년에 한강종합개발의 완공 이후 발간한 보고서를 통해 "한강의 말끔한 단장"으로 "아파트타운"은 더 돋보였으며 "한강의 모습은 이제 선진국 도시를 흐르는 어느 강에 비해도 손색이 없다"고 자평하였다.[150] 서울시는 한강변의 아파트 경관을 미화했다.

최종적으로 한강주변안이 최종안으로 결정된 이후에도 코스의 적합성에 관한 우려는 지속되었다. 문제점으로 지적받았던 부분은 코스의 절반가량이 강변으로 구성되어 있어서 강바람의 영향이 적지 않고 노면 상태가 고르지 않은 데다 경사도가 심한 곳이 있어 선수들이 좋은 기록을 낼 수 없다는 것이었다.

그러나 코스 결정 이후 열렸던 1985년 서울국제마라톤, 1986년 서울아시아경기대회, 1987년 월드컵 마라톤대회가 최종안과 동일한 코스로 개최되었는데 경기 결과, 순조롭게 경기가 진행되어 올림픽 마라톤 코스로도 하자가 없음을 입증하였다.[151] 이러한 공식·비공식 국제대회는 서울아시아대회 1년 전인 1985년부터 88서울올림픽의 개막 전인 1988년 여름까지 경기운영 준비업무 추진의 일환으로 한국이 적극적으로 유치하여 열렸다. 1985년의 서울국제마라톤은 서울올림픽주경기장 개장기념으로 국제육상대회를 겸하여 30개국에서 임원 78명, 선수 232명이 참가한 경기였고, 1987년의 제2회 월드컵마라톤대회는 59개국에서 임원 109명과 선수 244명이 참가한 경기였다.[152]

---

148) 국가공간정보포털(http://www.nsdi.go.kr), 『건물통합정보』
149) 전상진, 「국가발전과 서울올림픽」, 앞의 책, 1989, p.144
150) 서울특별시 한강관리사업소, 『한강』, 서울특별시, 1986, pp.21, 84, 86
151) 서울특별시 문화과, 앞의 책, 1990, p.222
152) 서울올림픽대회조직위원회, 앞의 책, 서울올림픽대회조직위원회, 1989, p.302

구간	지역	도로	위치	위치설명
출발			전광판 앞	전광판앞에 출발점이 연식에 표시되어 있음
1	송파			트랙에서 2/3/4 바퀴를 돌기 때문에 표시 불필요
2	송파	삼성교	삼성교중간	
3	강남	테헤란로	코단건업앞	테헤란로상 코단건업과 벽돌하치장 앞
4	강남	테헤란로	선릉지하철입구	테헤란로상 선릉지하철입구 및 한국나이키 테니스 앞 경일테니스크럽 맞은편
5	강남	언주로	개나리아파트앞	개나리아파트 1,2동 사이 맞은편
6	강남	도곡로	역삼시장앞 강원철강앞	역삼시장앞 4거리 중앙지점, 교통신호 제어기 앞
7	강남	강남대로	신한은행앞	강남대로상 신한은행 및 혜성골프장 앞
7.5	강남	강남대로	대원주유소앞	강남대로상 대원주유소, 국민은행, 원심임입사 앞
8	강남	강남대로	테헤란안경점앞	강남대로상 테헤란안경점, 반도스포츠, 김경자산부인과 앞
9	서초	사평대로	사평로진입팔당장어집앞	사평로 진입로상 팔당장어집, 공간, 야시 앞
10	서초	사평대로	산성교회대각선	산성교회 대각선 맞은편 아파트 공사장 앞
11	서초	사평대로	용순다방맞은편	사평로상 육교못미쳐 용순다방, 비젼인테리어, 참피언카서비스 맞은편
12	서초	사평대로	방배삼호아파트	사평로상 방배삼호아파트 맞은편 육교 전방
12.5	동작	동작대로	이수교차로	현충로상 사당동 4거리 방향표지판 앞
13	동작	동작대로	국립묘지후문앞	국립묘지 후문앞, 지하도 옆
14	동작	노량대교	86흑석1,2재개발지구 앞	노량대교상, 86 흑석 1,2지구 구획정리 재개발지구 맞은편
15	동작	노량대교	한강대교못미쳐관측소앞	한강대교 못미쳐 콘크리트 응벽 수위관측소 앞
16	동작	올림픽대교	한강철교못미쳐 표지판	올림픽대로상, 한강철교 못미쳐 야광표시판

17	동작	노들로	한국냉동수산시장 앞	올림픽대로상, 한강냉동 및 수산시장 맞은편 도로
17.5	동작	노들로	여의교진입전 강남4로	여의교 진입전 강남 4로도로 표지판 맞은편
18	동작	노들로	여의도입구 대방빌딩앞	강남4로 대방빌딩 맞은편
19	영등포	의사당대로	여의도종합상가 미성식품	여의도 종합상가 출입구, 미성식품, 복지부동산 앞
20	영등포	여의대로	럭키쌍동이빌딩	여의도광장에서 마포대교 진입점 럭키금성 쌍둥이빌딩 앞
21	영등포	마포대교	마포대교중간	마포대교 중간 가로등 37번과 35번 사이
중간지점			가로등33번과 31번 사이	마포대교중간 가로등 33번과 31번 사이
22	용산	강변북로	서호3거리	대건로상 3거리 콘크리트 콘크리트옹벽과 교통신호 제어기 사이
22.5	용산	강변북로	원효대교전서호아파트앞	원효대교전 서호아파트 등 맞은편
23	용산	강변북로	대교지나 서부이촌시범	강변도로 원효대교 지나 서부이촌동시범아파트단지 전면
24	용산	강변북로	강변맨션앞	강변도로의 한강철교와 한강대교 중간지점
25	용산	강변북로	한강주공앞	강변도로의 한강대교와 동작대교중간 주공아파트L동앞
26	용산	강변북로	동작대교전방	강변3로의 동작대교 못미쳐 주공아파트와 반도아파트단지전면 3거리중앙
27	용산	강변북로	신동아아파트앞	강변3로 동작대교 지나쳐 반포대교 못미쳐 신동아아파트 14동 앞
27.5	용산	강변북로	반포대교북단	반포대교북단 안테나위치
28	서초	반포대로	반포대교남단	
29	서초	신반포로	반포꽃시장 제일증권앞	반포 꽃 직매시장 제일증권 앞
30	서초	잠원로	뉴코아제과점, 한양 앞	신반포뉴코아제과점 앞, 한양아파트 1,3동 앞
31	서초	잠원로	한신사원주택앞	잠원로 한신공영사원주택공사장 앞, 한신아파트 120동 맞은편

32	강남	압구정로	주택은행신사	압구정로 인화빌딩(주택은행, 미성부동산, 골프점) 앞
32.5	강남	압구정로	현대백화점앞	압구정로 현대백화점 맞은편, 구정골프장 앞
33	강남	압구정로	현대아파트81동	압구정로 잠브제과, 종합전시장앞, 현대아파트 81동 맞은편
34	강남	올림픽대로	현대아파트11동	강남2로상 성수대교 지나 한양아파트단지 11동 앞
35	강남	올림픽대로	현진빌라앞72동	강남2로상 영동대교 지나 한양아파트단지 72동 및 효성빌라 맞은편
36	강남	올림픽대로	현대아파트3동	강남2로상 영동대교 지나 한양아파트단지 1,3,5동 맞은편
37	강남	청담2교	청담2교중간	올림픽대로상 청담2교 중간지점
37.5	송파	올림픽대로	강변2로진입로	올림픽대로상 청담2교지나 강변도로로 들어가는 진입로
38	송파	한가람로	고수부지터널,잠실주공1	주경기장 뒷길 강남1로 잠실주공아파트 1단지앞 4거리 중앙
39	송파	잠실로	잠실주공269동	잠실주공아파트 269동 및 관리사무소 앞
40	송파	올림픽로	잠실주공254동	올림픽로 한양쇼핑센타 앞 4거리에서 주경기장쪽으로 주공아파트 254동 앞
41	송파	올림픽로	학생체육관앞	올림픽로의 주경기장 못가서 학생체육관 및 아시아선수촌 4거리 중앙
42				트랙 상에 있기 때문에 표시 불필요
결승				
-5	송파	올림픽대로	청담2교끝지점	올림픽대로상 청담2교가 끝나는 곳
-4	송파	한가람로	잠실주공1단지뒷쪽	
-3	송파	잠실로	1단지274동앞	잠실주공아파트2단지와 5단지 사이길
-2	송파	올림픽로	1단지232동앞,신천역입구	올림픽로상 주공아파트2단지앞 신천지하철 입구 근처
-1	송파	올림픽로	학생체육관정문	

[표 3-5] 마라톤 코스의 포인트 위치(단위:㎞)

(서울올림픽대회 조직위원회, 『인력관계(1)』, 국가기록원 소장, BA0118239, 1988)

Ⅳ. 마라톤 코스 결정 이후 도시 경관 조성 전략

4.1 올림픽 시설 주변 정비기: 1986-1987년
4.2 마라톤 코스의 정비 전략

4.1 올림픽 시설 주변 정비기: 1986-1987년

4.1.1 1986년 이후 정책 방향성의 변화

1986년부터 88서울올림픽이 개최됐던 1988년 이전까지의 시기는 주요 시설의 건설이 완공됐던 앞의 시기에 이어 마무리와 정비를 통해 올림픽 행사를 현실화 하던 시기였다. 이에 서울시는 1986년을 기점으로 올림픽 대비 준비 계획의 방향성을 바꾼다. 아시안게임을 앞두고 경기장과 같은 올림픽 시설 및 인프라 조성 등 큰 틀의 투자가 마무리되었고 올림픽 마라톤 코스를 비롯한 올림픽 주요 시설의 위치가 다 결정되었기에 그 이후로 정교한 계획 수립이 가능해졌다.

계획은 당시의 현실에 맞추어 수립되고 세밀해졌다. 1986년 9월 20일부터 10월 5일까지 개최되었던 10회 아시안게임은 서울올림픽의 리허설처럼 진행하여

올림픽 시설과 큰 틀의 도시 개발 사업을 아시안게임의 개막 이전에 완성하고자 했다. 이에 수영장을 제외한 올림픽 시설은 1986년 아시안게임 이전에 완공되었으며 국제적으로 좋은 평가를 받았다. 일본의 데일리 요미우리 신문은 1987년에 "아시아경기시설의 평가"라는 글에서 이미 얼마 전에 완공된 대회 시설들은 지난해 아시아경기대회 당시 시험대에 올랐으며 많은 찬사를 받았다고 하였다. 그중에서 주경기장은 10만 관중을 수용할 수 있으며 조선 시대 자기 모습을 따라 부드러운 곡선을 그리고 있다고 표현하였다.[153]

폐막 이후 아시안게임 중에 지적됐던 문제점을 반영하여 올림픽을 대비하였는데 시설 중 불편함이 지적됐던 프레스 센터와 유도경기장의 변경이 있었다. 올림픽수영장은 이미 지어졌던 수영장이 올림픽의 국제 규격에 맞지 않아 올림픽 경기용 수영장은 새로 착공하였다. 전상진 사무차장은 '아시아경기대회'에서의 시설 계획을 다음과 언급하고 있다.[154]

> 모든 시설은 아시아게임에 맞추어 건설을 완료하도록 되어 있습니다. 원칙적으로는 건설 중인 거의 대부분의 시설은 금년 4월 말까지 모두 완공시킬 예정입니다. 6월 하순경에는 전국체전이 이 시설을 활용해 서울에서 열릴 것입니다. 그래서 9월에 진짜 아시아경기를 치르고 다음에 좋으면 좋은대로 부족한 점이 있다면 보완해서 거의 그대로 88올림픽에 사용할 것입니다. 그러니까 올림픽 입장에서 볼 것 같으면 올림픽 개최 2년 반 전에 올림픽시설의 대부분이 다 건설, 완료되는 것입니다. 이와 같이 시설에 대해서는 전혀 문제가 없어 국제적인 칭찬을 받고 있는 실정입니다.

올림픽을 대비하여 추진하였던 도시개발 사업으로 한강종합개발, 주택개량재개발, 도심재개발과 도시계획을 통한 고층화 및 도로 및 교통설비 확충과 같은 대규모 사업이 있었다. 이러한 도시 개발 사업도 1986년에 큰 틀에서 대거 완료되었다. 1986년 5월에 김포국제공항과 경기장을 연결하는 올림픽도로가 완공되었고 9월에 한강 미화 작업이 완성됐다.

고층화를 유도했던 도시 개발의 지역은 도심재개발사업이 있었던 원도심에서 올림픽 경기장 인근의 잠실, 강남으로 주력하는 개발 지역이 변화했다. 주택개량재개발 사업은 올림픽을 앞두고 합동재개발 방식이 도입되며 급속하게 진행되었으며 주요 올림픽 가시권 지역에서 시행됐다.

---

153) 전상진, 「서울-세계를 위한 준비, 일본 『데일리 요미우리』」, 앞의 책, 1989, p.282
154) 전상진, 「아시아경기대회를 맞이하는 국민의 자세」, 앞의 책, 1989, pp.180-181

즉, 1985년 10월 마라톤 코스의 결정을 비롯한 올림픽 주요 시설의 위치가 확정되면서 이후 1986년도의 도시 경관 조성의 전략은 서울 전반에 걸쳐 진행되었다기보다는 올림픽 인근 지역으로 초점이 맞추어져 진행되었고, 마라톤 코스 또한 한강 및 올림픽 인근 지역으로 구성되었기에 도시 경관 조성 전략과 맞물려 현대적인 경관으로 급격하게 변모하였다.

서울시가 88서울올림픽을 대비하여 추진했던 대규모 사업들의 투입 예산은 1986년을 기준으로 감소했다. 올림픽 대비 사업은 경기장 및 관련 시설, 한강종합개발, 도로 건설, 지하철 운영, 불량지구 정비 등이 있었다. 경기를 치르기 위하여 필수적으로 필요한 경기장과 선수촌 등으로 구성된 올림픽 시설은 1982-85년에 약 7,600억 원의 예산이 투입되었으나 1986-88년에는 약 2,400억 원으로 예산 투입이 감소했다. 이는 앞서 언급하였듯 1986년 아시아경기대회 개막 이전에 대부분의 시설을 완공시키려고 했었기 때문이다. 이에 수영경기장과 올림픽 선수촌을 제외한 대부분의 시설이 1986년 전후로 완성됐다. 구체적으로 주경기장은 1984년 9월에 완성되었으며 올림픽 공원 내 경기장은 대부분 1986년 4월 완공되었다. 이후 1988년 5월에 수영경기장과 올림픽 선수촌·기자촌이 완공되어 올림픽 경기시설의 공사가 마무리되었다.

단위 사업명	개별 사업명	1982-85년	1986-88년
경기장 · 관련시설	올림픽주경기장, 올림픽공원, 아시아선수촌공원, 올림픽 선수촌기자촌 등	7,600	3,400
한강종합개발	수로정비, 고수부지공원, 강변도로 확장, 하수관로	1,600	600
경기장연결도로	올림픽대교, 서부외곽간선도로, 양재대로	7,400	4,500
대중교통체계개선	지하철 운영	7,000	2,500
서울고도민족문화유적복원	석촌동백제고분군, 방이동고분군, 몽촌토성복원정비, 암사동선사주거지	3	346
문화재소개	사직단 복원, 경희궁지 복원	12	16
불량지구정비	도심재개발[155]	18,000	6,100
불량지구정비	주택개량재개발	민자	

[표 4-1] 서울시의 올림픽 예산 (단위: 억원)
(서울특별시, 제24회 서울올림픽대회백서 SEOUL 1988, 서울특별시, 1990, pp.376-380, 554, 628, 808-816, 897-898, 925-928의 자료를 토대로 재작성)

도로, 지하철, 한강개발과 같은 인프라 사업도 1986년을 기준으로 예산이 감소했다. 도로 건설의 예산은 1986년을 기점으로 약 7,400억 원에서 4,500억 원으로 감소했다. 도로도 올림픽 경기장과 마찬가지로 1986년 아시아경기대회의 준비와 관련하여 경기장 연결 도로, 주요 간선도로, 외곽간선도로, 병목구간 등의 도로가 대거 건설되었다. 1986년까지 경기장 연결 도로로 남부순환도로 연장에 예산 209억 원이 투입됐고 잠실-대치동 간 도로 개설에 97억 원이 투입됐다. 그리고 올림픽 대비 도로 건설 중 최대 예산인 1,400억 원이 투입된 올림픽대로의 개통이 있었다. 지하철 사업의 예산은 1986년을 기점으로 7,000억 원에서 2,500억 원으로 감소했다. 지하철 2호선은 1978년 3월 착공하여 1983년 12월에 개통되었고, 지하철 3-4호선은 1980년 2월에 동시에 착공하여 1985년 10월에 전 구간이 개통되었다. 한강종합개발의 투입 예산은 1986년 전후로 1,600억 원에서 600억 원으로 감소했으며 86아시안게임의 개막 한달 전인 1986년 9월에 준공하였다.[156]

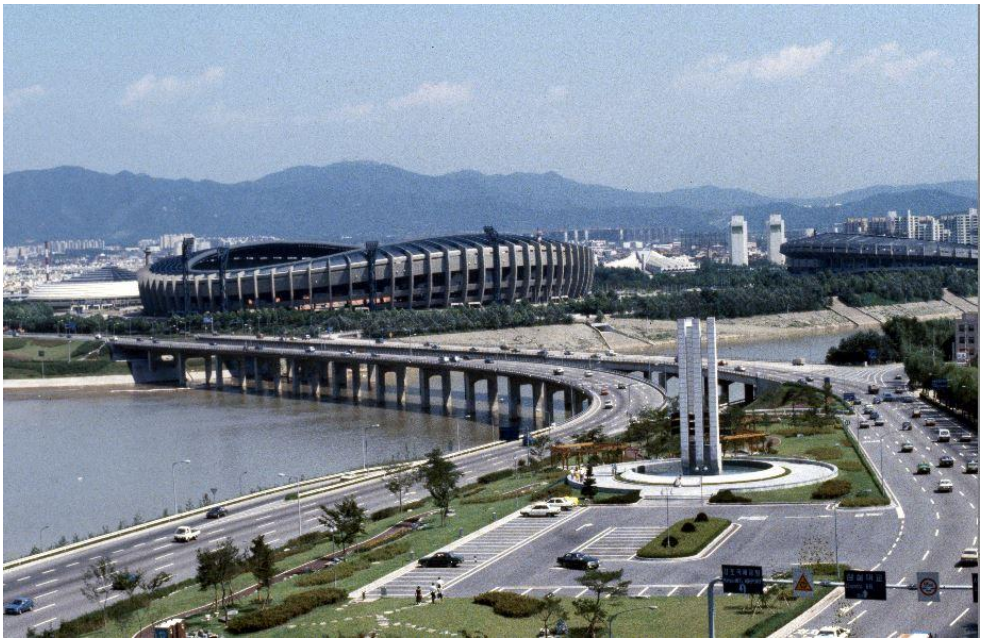
[그림 4-1] 석촌백제고분 복원작업 현장
(「88손님 맞을채비 서울은 바쁘다」, 『동아일보』, 1987.9.18.)

서울고도민족문화유적은 1985년 이전에는 적절한 보존대책 없이 문화재로 지

155) 사업비 기준, 22개 지구 목표
156) 서울특별시, 제24회 서울올림픽대회백서 SEOUL 1988, 서울특별시, 1990, pp.376-380, 554, 628, 808-816, 897-898, 925-928

정만 되어 있는 상황이었으나 올림픽공원의 개발과 함께 올림픽 시설과 근접한 곳에 소재한 관광 자원으로 부각되어 1986년부터 본격적으로 복원 및 개발되었다. 정부와 서울시는 1986년부터 88서울올림픽의 개막 때까지 예년 대비 큰 폭으로 증가한 346억 원의 예산을 유적 사업에 투입하였다. 잠실 인근에 소재한 암사동 선사 주거지, 방이동 고분, 석촌동 고분, 몽촌토성, 풍납토성의 개발을 통해 이 지역이 지닌 백제 고도로서의 역사성을 부각시키고자 했다. 암사동 선사 주거지의 경우 신석기시대의 마을 복원, 유물전시관 건립, 움집 재현 전시 등을 88서울올림픽 개막 직전인 1988년 8월에 완료했다. 그러나 인프라 투자 예산과 비교해 보면 서울시가 문화재에 투입한 예산은 많지 않았다. 한 예로 올림픽 준비 시기의 주요 문화재 복원 사업이었던 5대 궁 복원 사업의 1982-88년 5년간의 예산은 120억원 에 불과했다.[157]

서울올림픽대회조직위원회의 집행위원회의 회의 안건[158]과 서울시의 서울올림픽백서의 제24회 서울올림픽대회 주요추진일지[159]를 통해 본 이 시기의 중요한



[그림 4-2] 1987년 잠실종합운동장
(문화공보부, 『잠실운동장7』, 국가기록원 소장, DET0042857, 1987)

157) 서울올림픽대회조직위원회, 앞의 책, 서울올림픽대회조직위원회, 1989, p.247
158) 서울올림픽대회 조직위원회, 앞의 회의록, 국가기록원 소장, BA0119029, 1988
159) 서울특별시, 앞의 책, 서울특별시, 1990, pp.1470-1482

사건들은 다음과 같다.

1986년의 주요 사업은 올림픽공원 및 주경기장 주변 8개 노선 44km에 아시아경기대회 대비 꽃길 조성 계획 수립, 한강 변 문화유적 고증, 김중업을 당선자로 하는 올림픽기념 상징조형물 건립계획을 확정한 것이다. 그리고 당해 4월에는 총 2년간의 공사 기간을 거쳐 올림픽공원을 준공했다. 이때 준공된 올림픽공원 내 시설은 자전거경기장, 역도경기장, 펜싱경기장, 체조경기장, 올림픽회관, 몽촌토성이었다. 7월에는 경기장 중 가장 늦게 착수한 올림픽 수영경기장을 착공하여 올림픽 직전인 1988년 4월에 준공했다. 8월에는 올림픽 테니스 경기장을 준공했으며 9월에는 올림픽 최대 도시계획사업이었던 한강개발사업을 준공했다. 11월에 올림픽선수기자촌아파트 122동 5,540가구분을 착공했다.

1986년 아시안게임이 끝나자 대회에서 미진했던 부분을 보완했다. 아시안게임 때 유도경기를 새마을 체육관에서 진행하였는데 약 3천 명만 수용이 가능하여 올림픽 때는 장충체육관을 유도경기장으로 개조하였고 태권도 경기도 실시하였다.[160]

1987년에는 몽촌토성 및 석촌동 백제고분군의 복원계획 수립을 통해 완공된 한강 변에 관광과 연계된 문화재 개발[161]을 시작했다. 성화봉송로와 마라톤 코스 및 경기장 주변의 환경정비 실태점검을 통해 미진한 부분을 해결해나가기 시작하며 서울시는 다수의 정비 점검 사업[162]을 시행했다. 그리고 서울시의 성화봉송로를 11월에 확정했다. 성화봉송로가 확정되기까지는 1단계로 서울시 산하 각 구청별로 봉송로를 선정·심의 후 성화봉송로 초안을 작성하고, 2단계로 서울시 단위로 성화봉송로 사전 현상답

[그림 4-3] 서울시청→잠실경기장 성화봉송로
(서울특별시, 『제24회 서울올림픽대회백서 SEOUL 1988』, 서울특별시, 1990, p.75)

160) 김운용, 『위대한 올림픽』, 동아출판사, 1990, p.227

161) 몽촌토성 및 석촌동 백제고분군 발굴조사 완료(86.12.29-87.7.28.). 암사동 선사주거지 종합복원공사 착공 (87.10.10-87.12.31)

162) 성화봉송로 도로상태·주변환경·교통·안전 등 점검실시(1987.3.23-25), 경기장 주변 환경정비 실태점검(1987.4.6-4.24), 화장실 실태점검(1987.6.8.-6.13), 12개구 31개노선 성화봉송로 환경정비 실태점검. (1987.6.29.-7.16), 8개 분야 120개 올림픽준비사업 분야별 점검(1987.7.10.-8.10)

사를 거친 뒤 최종단계로 대회조직위원회의 성화봉송과, 치안본부, 서울시경올림픽기획과, 교통과 및 현지답사가 필요한 유관기관으로 구성된 합동답사반의 답사를 거쳐 확정됐다. 서울의 특성을 부각할 수 있도록 가급적 많은 구청을 경유했으며. 교통문제를 고려하여 가능한한 직선 코스이면서 편도 2차선 이상인 도로를 선정하고 명승지 경유를 중요시했다.[163]

서울에서는 이틀에 걸쳐서 성화가 봉송되었는데 먼저 개막 하루 전인 1988년 9월 16일에 성화안치식 봉송로가 있었다. 오후 2시에 구리시에서 성화가 들어오면 망우동시계-동일로-화랑로-미아로-대학로-종로-광화문-의주로- 연희로-양화대교-영등포-여의도-마포로-서소문로를 거쳐 시청에서 성화를 안치했다. 다음날 개회식 봉송로는 9월 17일 오전 9시 20분에 시청 앞에서 출발하여 남대문-서울역-한강대교-현충로-강남대로-테헤란로-영동대로-백제고분로-올림픽로를 거쳐 잠실주경기장에 이르는 구간을 이동하는 코스였다.[164] 한강 이남의 구역에서는 마라톤 코스와 유사한 구간을 이동하였다. 마라톤 코스 초기안을 구성했던 지역과 비교하면 동대문구 신설동과 성동구 왕십리 권역은 성화봉송로에서도 제외되었으나 광화문, 을지로 도심 부분은 포함되었다. 특히, 도심재개발로 인한 고층 건물이 즐비한 서울시청 앞은 성화를 안치하는 중요한 장소로 선정됐다.

올림픽 개최 해인 1988년은 서울올림픽대회조직위원회가 본격적으로 경기장 및 행사장별 운영본부를 발족시켰으며 유일하게 미완공 상태였던 올림픽 시설인 올림픽 선수기자촌과 올림픽 수영경기장이 대회 개막 이전에 준공되었다.

163) 서울특별시 문화과, 앞의 책, 서울특별시, 1990, p.1211
164) 서울특별시 문화과, 앞의 책, 서울특별시, 1990, pp.75-76

4.1.2 개발 집중 지역의 이동

서울시는 88서울올림픽을 대비하여 “세계인이 집중하는 국제도시”를 만들고자 하는 목표를 수립했다. 이를 위해 먼저 사대문을 포함하는 원도심 지역 중심의 도심재개발을 시작했으며 법의 개정 등을 통해 1984-86년에 재개발 사업의 인가가 급격하게 이루어졌다. 그러나 1986년 이후 서울시는 올림픽 시설지 인근 개발 및 부도심의 도심 기능 분산을 위해 기존 원도심에서 신도심인 강남으로 개발의 방향성을 전환하였다. 그 결과 활발했던 도심재개발 사업은 위축됐고 주거 기능 위주로 기능이 밀집되었던 잠실과 강남 지역의 개발이 촉진되었다. 올림픽 개최 지역의 개발을 본격화하기 위해 ‘잠실지구 도시설계(1983)’, ‘테헤란로 도시 설계(1984)’, ‘종합무역센터 도시 설계(1985)’를 통해 고층 건물의 건설과 선진 도시 경관의 조성을 유도하였다. 마라톤 코스에서 강남 지역을 구성하는 도로는 최종적으로 테헤란로를 가장 길게 포함하는 방향으로 선택되었다.

1) 4대문 중심 도심 재개발의 확대와 쇠퇴

서울시는 먼저 전 세계에 선보일 도시를 만들기 위해 당시의 최대 도심지였던 원도심 일대의 재개발을 시작했다. 이를 위해 서울시는 용적률 완화를 주된 내용으로 하는 건축조례를 1983년에 개정하고[165] 1984년부터 사대문으로 대표되는 강북의 도심 지역을 중심으로 도심재개발을 촉진했다.[166] 그러나 1986년 이후 강남의 북부에 편중된 개발을 남부로 유도하고 부도심에 상업용 시설의 개발을 활성화시키기 위해 강남으로 개발의 방향성을 전환하였다.[167] 그 결과, 도심재개발 사업에서 1982년부터 1985년까지의 총 사업비 규모는 1.8조 원을 기록하며 활발하게 진행되었는 데 반해 1986년 이후부터 1988년까지의 총 사업비는 6,100억 원으로 감소했다. 강남 개발을 위해 사대문 안의 도심재개발은 위축

165) ①마포로, 태평로, 종로, 을지로, 한강로 등 중요 간선도로변 42개 지구와 중요도심지역(종로, 중구) 53개 지구 등 모두 95개 지구를 재개발촉진지구로 지정하여 71개 지구를 아시안게임 이전, 나머지 24개 지구는 88올림픽 이전까지 완료될 수 있도록 한다. ②도심지재개발 지역에서는 건물의 고도제한 조치를 해제한다. ③건폐율을 현행 45%에서 50%로, 용적률을 670% 이하에서 1,000% 이하로 늘린다. ④재개발지역 내의 백화점, 위락시설, 극장의 신·개축 및 관광호텔의 신축을 허용한다 (손정목, 앞의 글, 1998, pp. 100-101)

166) 서울특별시, 『시정’87』, 서울특별시, 1987, p.413

167) 윤은정, 『강남의 도시공간형성과 1960년대 도시계획 상황에 대한 연구』, 한양대학교 석사학위논문, 2009. p.58

됐다.[168] 1971년 소공동 재개발을 시작으로 도심재개발이 제도로서 확립되긴 하였으나 실질적으로 1984년 초까지는 실행이 미비하였다. 그리하여 1980년에도 종로·을지로·태평로·마포로 등 간선가로변에서 대부분이 지은 지 3-40년 이상의 낡고 낮은 건물군으로 구성되어 있었다.[169] 정부는 1982년 12월 도시재개발법의 2차 개정[170]과 1983년 2월의 도심재개발사업 촉진방안 등 법률의 완화를 통해 개발을 촉진했다. 1979년에 안보상의 이유로 4대문 안의 건물 높이를 12-15층으로 일괄 제한[171]했던 것을 1981년에는 지역에 따라 5-25층으로 완화[172]시켰고 1983년에는 올림픽개최에 대비해 재개발사업을 촉진하여 "도심의 재편"을 이루기 위해 고도제한 조치를 해제했다. 또한 양도세, 부가세 감세 정책과 더불어 용적률을 670%에서 1,000% 이하로 늘리고 재개발지역 내의 백화점, 호텔의 신·개축을 허용[173]함으로써 건물의 고층화를 유도했다. 실제로 1980년대 지어진 고층 빌딩의 위치를 보면 한강변 마라톤 코스 주변과 성화봉송이 통과하는 도심지 위주로 개발되었음을 확인할 수 있다.

구분	지구 수	시행면적(㎡)	건축면적(㎡)	연면적(㎡)	사업비(억원)
계	94	435,824	133,156	3,090,396	24,135
1982	8	53,785	14,799	236,066	1,721
1983	21	97,030	30,176	751,839	5,860
1984	34	136,550	44,549	1,045,353	7,488
1985	11	56,141	15,943	362,296	3,005
1986	14	53,256	16,101	368,578	3,337
1987	3	18,555	5,578	146,878	808
1988	3	20,507	6,010	179,386	1,916

[표 4-2] 도심재개발사업 년도별 인가내역
(서울특별시, 제24회 서울올림픽대회백서 SEOUL 1988, 서울특별시, 1990, p.628)

168) 안창모, 「강남개발과 강북의 탄생과정 고찰」, 『서울학연구』, 41, 2010, p.90
169) 손정목, 앞의 책, 2003, p.44
170) 도심재개발사업과 주택개량재개발 사업 구분·시행자추가(한국토지개발공사)·제3개발자 시행요건의 완화→사업시행시기 단축(신청시간 경과후 1년→30일)·토지등의 수용권자 범위확대(토지 소유자 및 조합을 추가) (서울특별시, 앞의 책, 서울특별시, 1990, pp.630-631)
171) 「아파트12층까지 4대문안 12-15층 고층건물 규제」, 『경향신문』, 1979.04.26.
172) 「서울시 4대문 안 건물높이 제한완화」, 『경향신문』, 1981.05.22.
173) 「4대문안 고도제한 해제 안팎 '고층의 숲' 이룰 서울 도심」, 『동아일보』, 1983.02.14.

2) 올림픽 대비를 위한 도시설계지구 수립

서울시는 88올림픽을 대비하기 위해 '도시설계'를 폭넓게 적용하게 된다. 1980년대에 서울에 지정한 총 10개의 대상 구역 중 올림픽 개최 지역의 개발을 본격화하기 위해 도입했던 것은 '잠실지구 도시 설계(1983)', '테헤란로 도시 설계(1984)', '종합무역센터 도시 설계(1985)'였다. 그리고 계획의 주된 목적으로 서울올림픽을 지목했다.[174] 올림픽 마라톤 코스는 출발지와 도착지가 모두 잠실종합운동장이고 잠실, 테헤란로 및 삼성을 모두 통과하기 때문에 코스 주변의 도시 경관도 올림픽을 위한 잠실 인근 지역의 도시 경관 조성 사업의 영향을 받아 1986년 이후 호텔이나 오피스와 같은 고층 건물로 새롭게 만들어지게 된다. 또한, 마라톤 코스의 강남 권역은 여러 도로가 고려되었으나 최종적으로 "선진적 가로경관"인 테헤란로[175]를 가장 길게 포함하는 안으로 결정되어 올림픽을 위해 개발이 촉진된 지역을 넓게 포함하고 있다.

대상구역	면적(만㎡)	연장(㎞)	지정일	공고일	용역수행기관
세종로 · 태평로 종로 · 을지로	717.7	4.5	81.12.20	83.7.26	한국종합기술공사
잠실	286	23.72	82.10.11	84.5.13	서울대학교환경계획연구소
신촌 · 마포	67	6.5	83.8.3	86.9.11	국민대학교
테헤란로	109	10.3	83.8.3	86.5.2	서울대학 환경계획연구소
김포가도	141	11.2	83.11.15	86.9.11	홍익대학교
고덕	8.9	-	83.11.15	86.3.5	서울대학교환경계획연구소
대학로 · 율곡로	119	7.5	84.9.1	88.6.23	서울대학교환경계획연구소
목동	60	10.4	83.11.30	88.8.29	서울건축
무역센타	27.7	-	-	85.12.30	서울대학교환경계획연구소
영등포역	7.2	-	-	88.2.24	선진엔지니어링

[표 4-3] 1980년대 서울의 도시설계구역
(국토개발연구원, 『도시설계 작성기준에 관한 연구』, 한국토지개발공사, 1994, p.68을 재편집)

174) 김미영, 「호텔과 '강남의 탄생'」, 『서울학연구』, 62, 2016, pp.7-8
175) 서울특별시 도시계획국 도시계획과; 서울대 환경대학원 부설 환경연구소, 『테헤란로 도시설계』, 서울특별시, 1984, p.9

① 도시설계의 출현과 간선도로변(1983)

도시설계제도는 1980년 건축법에 '도심부의 건축물에 대한 특례규정'(건축법 8조2항)과 '도시설계 작성기준'(동법 시행령 13조) 조항이 신설됨으로써 최초로 도입되었다. 1986년에는 도시계획에 의하여 도시설계지구를 지정하도록 도시계획법에 도시설계지구(도시계획법 시행령 16조)를 신설하였다. 이어 1986년, 1988년, 1990년, 1991년에 조경면적 산입, 건폐율과 용적률의 완화 등 도시설계지구 내 건축기준완화에 대한 규정이 신설되어 보상적 성격의 완화규정이 도입되었다.[176]

최초의 법정 도시설계는 1983년 건축법 8조2항에 의한 서울의 도심간선도로변 도시설계이다. 1983년 1월, 서울특별시가 '주요간선도로변도시설계(안)'에서 밝힌 내용을 보면 도시설계의 필요성을 "도시기능 및 미관증진을 위한 장기계획 수립·88올림픽 대비, 도시기능의 현대화·지구마다 특성있는 생활복지환경조성·규제적 환경개선에서 자조적 도시정비"라고 밝히고 있으며 목표연도를 단기로는 1988년, 중장기로는 2001년이라고 밝히고 있어 도시설계의 본격 도입에 88서울올림픽이 중요한 역할을 했음을 추측할 수 있다. 또한, 을지로 도시설계의 방향으로 "불량건물 외장개선으로 가로경관 특성부흥"을 언급하여 도시 경관을 미화하고자 하는 의도를 짐작할 수 있다.[177] '서울시 주요 간선도로변 도시설계'에 관해 건축위원회는 다수의 회의에서 논의했는데 1983년 5월의 회의에서 최상철 서울대 교수는 도시설계의 성격을 "88올림픽을 대비하여 개발조장, 건축활성화를 도모하자는 것"으로 규명하였다.

최상철 위원(서울대 환경대학원 교수): 처음 시작하는 것이니 만큼 그 성격 규명이 중요할 것 같다. '88올림픽을 대비하여 개발 조장, 건축 활성화를 도모하자는 것인데, Negative Bonus System의 적용은 적절한 것 같다. 일방적인 규제는 건축주가 따라오지 않으므로 Bonus 제도가 있어야 하며, 동시에 벌과금 제도도 병행하는 것이 좋겠다. 대지 면적의 최소한도를 하향 조정하는 것은 규제를 완화하는 것이 되어 타 지역과 형평이 맞지 않는다. 개발권 이양문제는 좀 더 고려해 보는 것이 좋겠다.

한규봉 위원(주택공사 이사): 용적률 등의 완화는 가능하나 대지면적의 최소한도 및 건폐율 등의 완화는 곤란할 것이다.

---

176) 국토개발연구원, 『도시설계 작성기준에 관한 연구』, 한국토지개발공사, 1994, p.30

177) 건설교통부 주택도시국 건축과, 「주요간선도로변도시설계(안)(1983.1.)」, 『도시설계(서울특별시)』, 국가기록원 소장, DA1079432, 1983

원정수 위원(인하대 교수): '86.'88을 고려할 때 주차장 문제는 중요하므로 인근 100미터 이내에 주차장을 확보하는 것도 고려해 볼 가치가 있을 것이다.[178]

1983년 7월 13일의 회의에서 서울시 관계관은 도시설계의 수립에 대해 88올림픽을 대비하여 재개발지역을 지정하여 개발하는 것이 좋으나 사실상 불가능하여 보너스를 주는 방식을 도입했음을 언급했다. 올림픽을 대비하여 선진적인 도시 이미지 구축을 위한 경관 조성을 유도하기 위해 행정적 차원의 혜택을 주었다고 추측할 수 있다.

서울시 관계관: 도시설계의 내용이 현행법의 테두리 안에서 이루어졌습니다. 건축 허가는 구청에 위임되어 있읍니다만, 도시설계는 본청에서 심의할 계획입니다. 완화에 대한 사항은 관계법령 등이 개정된 후에야 시행이 가능할 것입니다.

도시계획과장: 강제사항과 권장사항으로 분류하여 시행하는 것이 바람직하다고 봅니다.

서울시 관계관: 성급한 감이 있읍니다만 '88올림픽을 대비하여 재개발지역을 지정하여 개발하면 좋을 것이나 재개발지역지정이 사실상 불가능하고 그렇다고 그대로 방치할 수도 없는 상황이므로 본 도시설계를 수립하였습니다.

(중략)

오위원: Bonus가 크다면 그 방향으로 개발이 유도될 것이다. 따라서 조장적 측면이라면 Bonus를 많이 주는 방향이 좋을 것이다.

서울시 관계관: Bonus의 영향이 크다고 봅니다. Bonus가 많으면 좋겠읍니다만, 현행법령상의 한계가 있습니다.

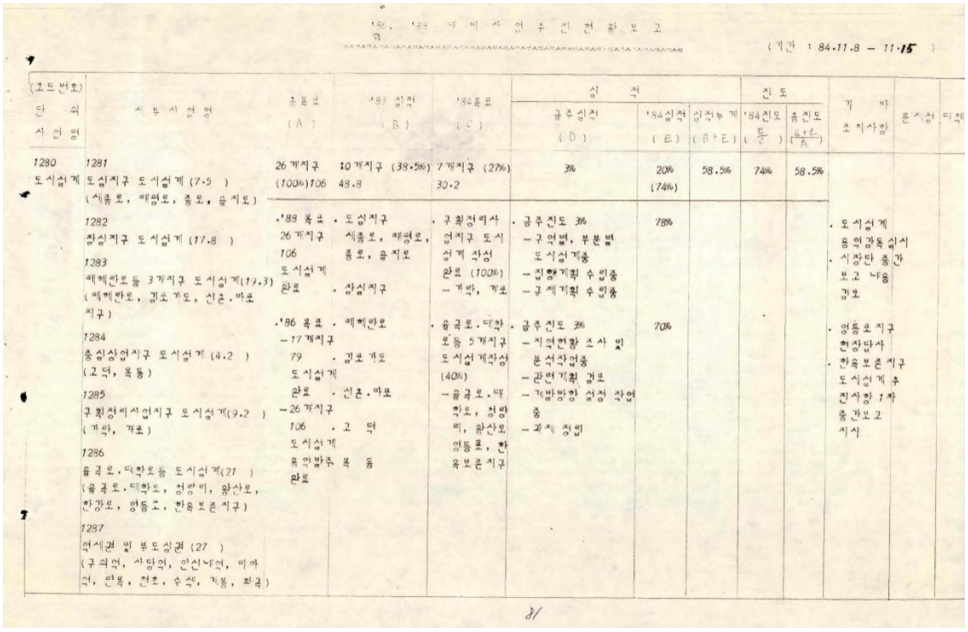
최위원: 건축주에게는 유리하겠지만 서울 과밀화 등도 검토되어야 할 것이다.

오위원: 본 계획이 조장의 방향으로 계획된 것으로 본다면 본 계획은 권장사항으로 하되 Bonus가 있다면 따라올 것이다.

부위원장: 도시설계의 입안이 조장적 측면에서 계획된 것 같다. 도시설계자체가 융통성을 가지고 시행하면 될 것으로 봅니다.[179]

위의 회의록에서 볼 수 있듯이 도시설계는 올림픽을 겨냥하여 만들어졌다.

178) 건설교통부 주택도시국 건축과, 「건축위원회 회의록(1983.5.26.)」, 『도시설계(서울특별시)』, 국가기록원 소장, DA1079432, 1983
179) 건설교통부 주택도시국 건축과, 「건축위원회 회의록(1983.7.13.)」, 『도시설계(서울)』, 국가기록원 소장, DA1079431, 1983



[그림 4-4] 1984년 도시설계 추진 현황
(서울특별시 올림픽기획단, 『대단위 사업 보고 회의』, 서울특별시, 1984, p.154)

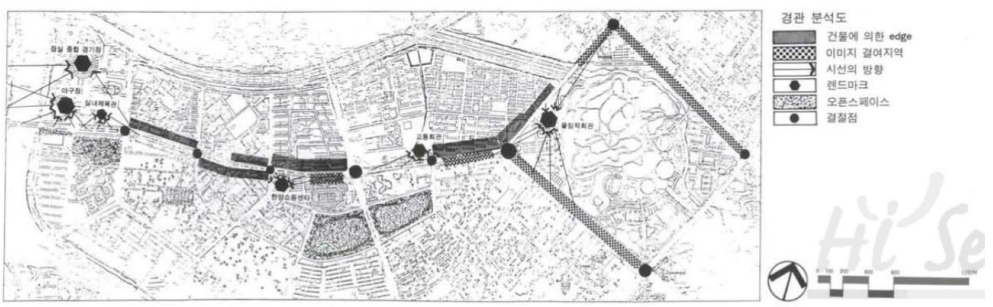
과도한 특혜 혹은 발생할 미관상의 문제점도 지적되었다. 건축위원회의 위원들은 건폐율, 용적률, 대지면적의 최소한도 등 건축법령의 범위를 초과한 권장 유도[180]와 "대로변에 병풍식의 건물 배치"를 지적했다.[181] 서울특별시의 1982년 올림픽 대비 계획에서도 도시설계 사업이 언급[182]되어 있으며 1984년의 '86'88 대비 사업 종합계획에서도 국제행사에 대비하여 도시기능을 현대화[183]하는데 그 목적이 있다고 밝히고 있어 올림픽으로 인하여 도시설계 제도가 시작되었음을 추측할 수 있다.

② 잠실지구(1984)

잠실지구는 올림픽 개최로 이 일대가 세계의 이목을 받는 명소가 될 것이라

180) 건설교통부 주택도시국 건축과, 앞의 자료, 국가기록원 소장, DA1079432, 1983
181) 건설교통부 주택도시국 건축과, 위의 자료, 국가기록원 소장, DA1079431, 1983
182) '82 1차사업: 세종로, 종로, 을지로, 태평로, '82 2차사업: 잠실지구(1차), '83 3차사업: 잠실지구(2차) (서울특별시 종합건설본부, 『사업계획 및 진도 : '86 아시아, '88 올림픽 대비』, 서울특별시, 1982, p.11)
183) 서울특별시, 『'86'88대비 사업 종합계획』, 서울특별시, 1984, p.21

는 의식으로 올림픽 관련 시설이 집중적으로 건설되었다.[184] 서울시는 잠실지구 도시설계의 배경으로 올림픽 대회 개최를 위한 서울시의 준비사업의 일환이며 올림픽 대회 개최를 통해 서울의 3대 부도심으로서 도시구조 재편성의 계기로 활용하고자 함을 밝혔다. 대상 지구도 “강동구, 강남구 일대에서 올림픽 준비에 직접, 간접으로 관련되는 구역” 및 올림픽 개최로 인해 개발의 효과가 직간접적으로 미칠 것으로 예상되는 구역을 지목하고 있다. 가로공원화, 보행공간화, 국제가로화를 통한 올림픽 상징가로를 조성한다[185]



[그림 4-5] 올림픽로 주변환경 정비 계획
(서울특별시 강동구;서울시립대학교 수도권개발연구소, 『올림픽로 주변환경 정비계획』, 서울특별시 강동구, 1985, p.5)

도시설계는 아니지만 강동구가 서울시립대학교 수도권개발연구소에 의뢰한 올림픽로의 주변환경 정비계획에서는 이미지를 구축하기 위한 가로 경관 조성을 다루고 있다. 올림픽로 및 선수촌 인근지역의 가로변 공지는 점차적으로 잠실지구 도시설계안에 따라 개발이 될 예정이나 개발되지 않은 공지가 불량한 경관이 되지 않도록 하는 검토안이다. 잠실종합운동장과 국립경기장을 잇는 올림픽로는 행사 개최 시 중요한 통행로로 이곳의 가로경관은 서울의 이미지를 좌우할 수 있는 중요한 위치를 차지한다고 보았다. 보고서에서는 이 지역의 경관은 독립된 사업지구를 단위로 개별적인 토지구획정리사업이 시행되었고, 초대가구를 단위로 한 아파트단지가 독자성을 띠고 개발됨에 따라 경관상의 문제점을 유발한다고 보았다. 인간척도를 초월한 대규모로서 거리, 크기, 높이 등에 있어 착각을 불러 일으키며, 삭막하고 단조로운 느낌을 야기하고 가로경관의 각

184) 서울올림픽대회 조직위원회, 『아시아선수촌 및 공원등 기본설계 국제경쟁 현상공모요강』, 국가기록원 소장, BA0113504, 1984
185) 서울특별시 건축지도과, 『잠실지구 도시설계』, 서울특별시, 1983, pp.9-11

구성요소가 기능구조의 관점에서 일체성, 연속성이 결여되어 있다고 했다. 경관이 획일적이며 '랜드마크'적인 요소의 결여로 주민 및 방문자로 하여금 방향감과 위치감을 상실하는 원인이 된다고 분석했다. 그리하여 86·88의 국제적인 양대행사를 맞이하여 아름답고, 통일된 '이미지'의 '올림픽' 가로경관을 조성해야 한다고 언급했다.[186]

③ 한국종합무역센터(1985)

한국종합무역센터는 1984년 8월 16일 종합무역기지 건립계획의 대통령 재가로 시작되었다. 11월 9일 국제현상 공모를 통해 일본의 일건설계가 당선되었다. 이후 도시계획을 비롯한 행정적인 절차가 진행되었다. 1985년 1월 22일, 서울시는 도시계획시설 결정 신청을 하였고 서울대 환경계획연구소에 도시설계 용역의뢰를 착수하였다. 2월 5일에는 주거에서 상업으로 도시계획 용도지역이 변경되었고 3월 26일에 도시계획시설로 결정되었으며 서울시 고시 제204호로 지적승인이 이루어졌다.[187]

한국종합무역센터가 들어서는 강남구 삼성동의 8만 4천 5백평이 대단위 교역 및 업무중심지구로 개발됨이 발표되었다. 서울시는 1985년 7월 3일 한국종합무역센터 및 주변도시설계안을 작성, 오는 13일까지 공람했고 9월에 건설부승인을 받아 확정 발표했다. 이 지역을 서울의 부도심권으로 개발하기 위해 마련했던 이 설계안은 전체 6만 평의 대지에 연건평 12만 6천 3백평 지하 3층 지상 54층의 한국종합무역센터를 건립하는 한편 주변폭 10m의 도로에 접한 대지에는 5층 이상의 건물을 지을 수 없도록 규제하고 두 필지 이상의 대지를 합병해 건물을 신축할 경우 그 주변에서 가장 넓은 도로폭 기준으로 높이를 제한하는 것을 주요 내용으로 했다.[188]

사전 공사로 인하여 몇 번의 논란이 있었으나 가장 크게 문제된 부분은 건축계획 변경 승인 없이 백화점과 공항터미널의 면적을 추가하여 1987년 11월에 사전 착공했던 것이다. 이에 서울시는 위법의 사실을 인지하여 공사중지 및 시정지시를 하였으나 올림픽 관련 정책사업의 건축물임을 감안하여 공사는 계속

186) 서울특별시 강동구 ; 서울시립대학교 수도권개발연구소, 『올림픽로 주변환경 정비계획』, 서울특별시 강동구, 1985, pp.3-9
187) 건설교통부 주택도시국 건축과, 『KOEX 철 한국종합무역센타(도시설계, 건축허가승인)』, 국가기록원 소장, DA1079437, 1988
188) 「삼성동 무역센터주변 8만여평 교역·업무 중심지로 개발」, 『동아일보』, 1985.07.03.

진행되었다. 이후 서울시가 사후 처리를 진행하고 있을 때 행정처리 지연의 이유를 물으며 건설부가 “한국 종합무역센타 건축 계획 변경에 따른 회의”에서 조속한 처리를 요구하기도 했다.[189] 서울올림픽대회조직위원회는 ’88서울올림픽대회 지원시설의 건설에 따른 협조공문(휘장 25981-7808, ’88.7.5)을 발급하였으며 이로써 건축준공의 시급을 인정받았다. 이후 대한건축학회의 공사감리와 시공지도를 받도록 하는 지시이행으로 과태료 부과 대상에서도 벗어났다.[190]

주택국장: 한국종합무역센타 건축계획 변경에 행정처리가 지연되고 있는데 문제점이 무엇입니까?

서울시 관계자: 88.7.18 조건으로 승인한 과태료부과 문제입니다. 과태료부과에 벌칙을 병과할 수 있는 법적 근거가 작년도부터 시행되었으므로 벌칙을 가했을 경우 과태료 부과에 대하여 현재 질의 중에 있으므로 질의한 내용의 회신에 따라 처리하겠습니다.

건축과장: 타 시도에서는 건축법의 특수성을 참작하여 벌칙과 과태료를 병과하여 처리하고 있는 것으로 알고 있는데 서울시에서는 안했기 때문에 문제인 것이 아닙니까?

서울시 관계자: 구청에서 그런 건이 지금까지 없었습니다.

건축과장: 법령해석이나 법운영사항은 별도로 논의하기로 하고 처리방안에 대하여 이야기하기로 합시다.

서울시 관계자: 지침만 주시면 서울시에서 적의 처리 하겠습니다.

(중략)

주택국장: 서울시에서는 언제쯤 처리할 계획입니까?

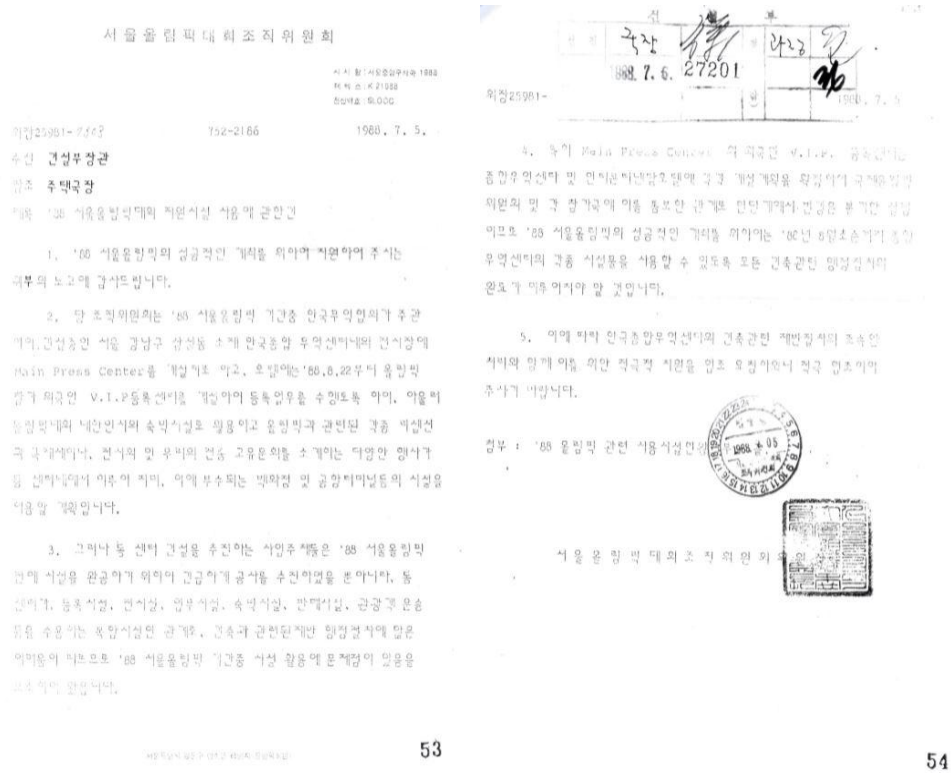
건축과장: 서울시로 하여금 건축법령 관계규정을 적의 판단하여 처리토록 회신하겠습니다.

주택국장: 질의서에 대하여는 오늘 회신토록 하겠으니 서울시에서는 바로 처리되도록 조치하시기 바랍니다.

서울시 관계자: 고맙읍니다. 끝.

이전에도 위반 사항[191]이 있었으나 무마된 바 있었다. 면적 증가 요인은 무

189) 건설교통부 주택도시국 건축과, 「한국종합무역센타 건축계획 변경에 따른 회의내용」, 『KOEX 철 한국종합무역센타(도시설계, 건축허가승인)』, 국가기록원 소장, DA1079437, 1988
190) 건설교통부 주택도시국 건축과, 「중앙건축위원회개최(서면심의)」, 『KOEX 철 한국종합무역센타(도시설계, 건축허가승인)』, 국가기록원 소장, DA1079437, 1988



서 울 올 림 픽 대 회 조 직 위 원 회

752-2166 1988. 7. 5.

수신 건설부장관

참조 주택국장

제목 '88 서울올림픽대회 지원시설 사용에 관한건

1. '88 서울올림픽의 성공적인 개최를 위하여 지원하여 주시는 귀부의 노고에 감사드립니다.

2. 당 조직위원회는 '88 서울올림픽 기간중 한국무역협회가 추진 하여,건설중인 서울 강남구 삼성동 소재 한국종합 무역센터내의 건시장에 Main Press Center를 개설하고 약2, 오일에는'88.8.22부터 올림픽 참가 희국인 V.I.P등록센터를 개설하여 등록업무를 수행토록 하며, 아울러 올림픽대회 대한민국의 축빅시설로 활용하고 올림픽과 관련된 각종 비센선 국 개설하나, 전시회 및 무피의 건물 고유문회를 소 개하는 다양한 행사가 될 센터임에서 이루어 지며, 이에 부수되는 백화점 및 공항터미널등의 시설을 이용할 계획입니다.

3. 그러나 동 센터 건설을 추진하는 사업주체들은 '88 서울올림픽 관련 시설을 완공하기 위하여 건급하게 공사를 추진하였을 뿐아니라, 동 센터가, 등록시설, 전시실, 업무시설, 숙박시설, 판매시설, 관광주 운송 등을 수용하는 복합시설인 관계로, 건축과 관련된제반 행정절차에 많은 어려움이 있으므로 '88 서울올림픽 기간중 시설 활용에 문제점이 있을을 고려하여 알립니다.

53

접수 국장 차관

88. 7. 6. 27201

4. 동 Main Press Center 설치공간은 종합무역센타 및 인치분리난방후텔에 공급 개설계획을 확정하기 국제올림픽 위원회 및 각 참가국에 이를 통보한 관계로 만일 개최시 설공을 불가한 실정이므로 '88 서울올림픽의 성공적인 개최를 위하여는 '86년 6월초순까지 종합 무역센터의 각종 시설물을 사용할 수 있도록 모든 건축관련 행정절차의 완료가 이루어지야 할 것입니다.

5. 이에 따라 한국종합무역센터의 건축관련 제반절차의 조속한 처리와 함께 이를 위한 적극적 지원을 업조 요청하여서 적극 협조하여 주시기 바랍니다.

첨부 : '88 올림픽 관련 서울시설현황

서 울 올 림 픽 대 회 조 직 위 원 회 위 원 장

54

[그림 4-6] 서울올림픽조직위원회의 협조 공문
(건설교통부 주택도시국 건축과, 『KOEX 철 한국종합무역센타(도시설계, 건축허가승인)』, 국가기록원 소장, DA1079437, 1988)

역환경 변화라는 이유도 있었으나 사업 초기에 설계 및 사업자가 확정되지 않은 상태에서 민간 투자 유치를 적극 권장하였고, 후에 구체적인 개발계획을 협의 하에 세웠기 때문이다. 호텔의 건축주는 한무쇼핑이었고, 이는 호남탱카(주), 현대산업개발(주), 한일합섬(주) 등 13개사의 출자와 동시에 건설, 운영할 한무개발(주)의 설립으로 이루어졌다. 대기업을 통한 민자 유치로 올림픽 시설을 건설했기에 재정적인 부분을 감안했어야 한다고 추측된다. 서울시가 건설부에 보낸 사전 승인요청에 따른 보완서류 중 검토의견서[192]를 보면 백화점의 면적 증

191) '86.4.11에 사무동, 전시동 사전공사로 위반. 이에 건축주 및 시공자 고발. 건축주는 무역협회, 시공자는 극동건설(사무동) 및 대우(전시동). '87.2.23에 호텔동 사전공사로 위반. 이에 건축주 및 시공자 고발. 건축주는 한무개발, 시공자는 현대건설.

192) 건설교통부 주택도시국 건축과, 「도시설계조정 및 건축허가 사전 승인신청 보완 제출」,

가 사유는 토지이용의 고밀도화 등을 언급하고 있고 공항터미널은 사업 주체가 당초 무역협회 보완기능 시설로서만 계획되었으나 민자로 전환됨에 따른 재정적 자립기반을 제고해야 한다고 설명하고 있다.

한국종합무역센터의 88올림픽 사용시설 중 KOEX의 메인프레스센터 사용은 아시안게임 이후에 결정되었다. 아시안게임 때 쓰였던 메인프레스센터는 한국전력회사 별관에 마련되어 있었는데, 엘리베이터가 너무 좁아서 한번에 16명 이상 수송하기 어려웠고 올림픽조직위원회가 여러 장소를 물색한 결과 KOEX건물을 사용하기로 되었다. 한국무역협회는 실제 임대료보다 3분의 1정도의 싼 가격으로 임대해주었고 넓은 공간, 필요한 시설 제공, 자동차 대기장소 모터풀까지 만들 수 있었다.[193] 한국종합무역센터는 "올림픽관련 정책사업의 건축물이며 올림픽을 대비한 불가피한 건물"이기에 건축법 위반에도 공사를 그대로 진행했으며 과태료도 물지 않았다.[194] 또한, "역사적인 건물 내지는 서울의 대표적인 건물"[195]이라는 인식 하에 "88서울올림픽행사의 지원시설(메인프레스센타등)"[196]로서 올림픽 도시의 경관을 형성하기 위해 행정적인 혜택을 받아 완성되었다.

『KOEX 철 한국종합무역센타(도시설계, 건축허가승인)』, 국가기록원 소장, DA1079437, 1988

193) 김운용, 『위대한 올림픽』, 동아일보사, 1990, p.244

194) 건설교통부 주택도시국 건축과, 「건축허가 사전 승인 보완 이행 촉구에 대한 질의」, 『KOEX 철 한국종합무역센타(도시설계, 건축허가승인)』, 국가기록원 소장, DA1079437, 1988

195) 건설교통부 주택도시국 건축과, 「한국종합무역센터 도시설계 및 건축계획심의 회의록」, 『한국종합무역센터 도시설계(건축계획사전승인)』, 국가기록원 소장, DA1078505, 1985

196) 건설교통부 주택도시국 건축과, 「중앙건축위원회개최(서면심의)」, 『KOEX 철 한국종합무역센타(도시설계, 건축허가승인)』, 국가기록원 소장, DA1079437, 1988

시설명	사 용 면 적(평)	사용기관명	용도	사용기간	비고
사무동	25	국가 안전기획부	안전통신망	6.10~10.5	
	35	한국 전기통신공사	TV중계 전송기계실	4.10~10.6	
전시동	3,000	서울올림픽 대회조직위원회	국제스포츠우표전 세계 아동 미술전 한국 복식 2000년전	8.17~10.10	
KOEX	7,500	서울올림픽대회조직위원회	메인 프레스 센터	7.15~10.15	
호텔	객 실 544실	서울올림픽대회조직위원회	대회 참석자 숙박	대회 기간중	
	200		외국인 VIP 등록센터	8.22~10.15	2층콘벤션홀
	200		참가국 언론인을 위한 RECEPTION	9.17~9.17	3층콘벤션홀
백화점 공항터미널	5,000	한국 무역 협회	전통문화 소개행사 민속 공예품 전시 지원시설	9.17~	

[표 4-4] 한국종합무역센터의 88올림픽 시 사용시설 개요
(건설교통부 주택도시국 건축과, 『KOEX 철 한국종합무역센타(도시설계, 건축허가승인)』, 국가기록원 소장, DA1079437, 1988)

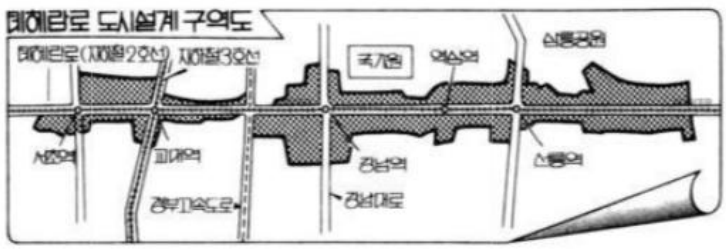
	기허가면적(㎡)	현공사면적(㎡)	사전공사면적(㎡)	설계변경신청 면적(㎡)
백화점	32,682.25	64,446.81	31,764.56	64,446.81
공항터미널	35,399.82	65,536.82	29,137.00	65,536.82
호텔	172,058.40	172,848.25	-	173,950.25
사무동	107,708.94	107,708.94	-	107,708.94
전시동	167,094.31	167,094.31	-	167,094.31
합계	515,943.72	577,635.13	60,901.56	578,737.13

[표 4-5] 1988년 7월 7일 기준 공사 면적 대비표
(건설교통부 주택도시국 건축과, 『KOEX 철 한국종합무역센타(도시설계, 건축허가승인)』, 국가기록원 소장, DA1079437, 1988)

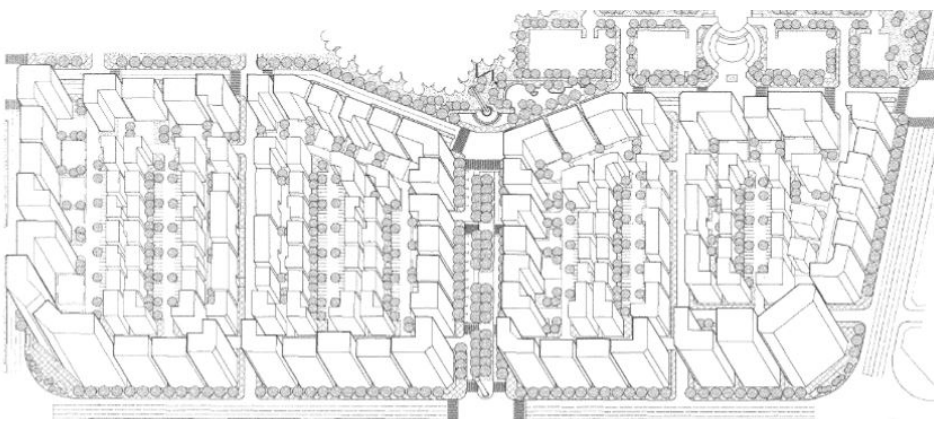
④ 테헤란로(1986)

마라톤 코스의 강남권역은 여러 도로의 논의를 거쳐 4가지 안 중 테헤란로를 가장 길게 포함하는 방식으로 최종 결정되었다. 테헤란로는 1986년 5월에 도시설계 지구로 고시되었고 국제행사의 주진입로의 역할과 올림픽 상징가로의 연장을 담당하는 선진적 가로경관을 목표로 조성되었다.[197]

강남 지역은 도시설계 수립 당시에 간선가로변의 상업지역 개발이 극히 부진하여 전체 건축상 면적의 78.7%는 주거용도였다. 테헤란로 역시 전체 지구 면적의 83.3%가 공지로 개발이 진행되지 않은 상태였다. 이에 테헤란로는 서초·교대역부근, 강남·역삼역부근, 선릉역 부근의 3개 구역으로 나누어 도시설계를 진행하였고 각기 다른 업무를 부여하여 기능을 분화하였



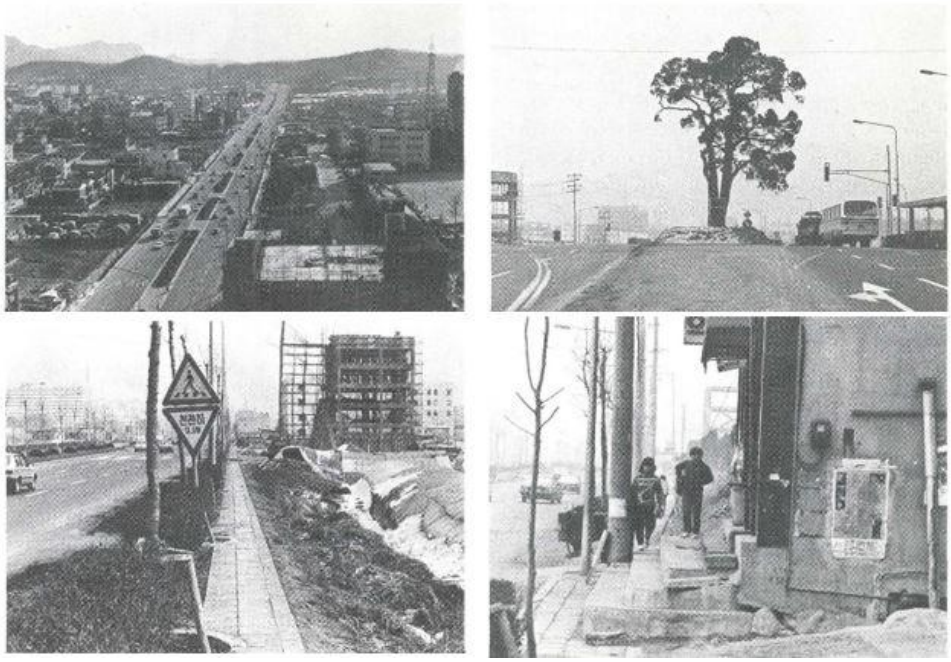
[그림 4-7] 테헤란로 도시설계 구역도
(경향신문, 『테헤란로 지구 신촌-마포지구 김포가도 지구 도시설계구역 확정』, 1987.02.04.)



[그림 4-8] 테헤란로의 건축지침을 반영한 설계 예시도
(서울특별시 도시계획국 도시계획과; 서울대 환경대학원 부설 환경연구소, 『테헤란로 도시설계』, 서울특별시, 1984, p.150)

197) 서울특별시 도시계획국 도시계획과; 서울대 환경대학원 부설 환경연구소, 위의 책, 1984, p.9

다.[198] 대지, 용도, 건물규모, 건물배치, 건축 외관 및 도로시설, 가로포장 등의 설계요소를 제시하며 간선도로변의 고층화를 유도했다.



[그림 4-9] 테헤란로의 도시설계 수립 전 모습
(서울특별시 도시계획국 도시계획과; 서울대 환경대학원 부설 환경연구소, 『테헤란로 도시설계』, 서울특별시, 1984, p.55)

⑤ 김포가도(1986)

김포가도의 도시설계 보고서에는 도시설계의 배경으로 선진조국의 이미지를 부각해야 함을 언급하고 있다.[199] 또한, 공항과 인접한 김포가도 역시 "5층 이상 건축할 수 없도록 되어있는데 이를 건축위원회의 심의로 조정이 가능", "불량건축물 정비사업", "86·88 양대회를 겨냥하여 도로경관 조성을 하고자 하는 의지"가 보인다고 언급하고 있어 올림픽을 대비하여 도시계획으로 지정한 구역임을 추측할 수 있다. 또한, 시행의 효과를 높이기 위해 행정적으로 강하게 운영할 것을 언급하고 있다. 이로써 도시설계 사업을 본격화하려는 의지와 도시 미관에

198) 김대성, 『도시설계지침의 운영실태 및 개선방안에 관한 연구 : 테헤란로 및 신촌·마포지구를 중심으로』, 서울대학교 석사학위논문, 1996. pp.48-54
199) 서울특별시 도시계획과; 홍익대학교 환경개발연구원, 『김포가도 도시설계』, 서울특별시, 1984, p.15

대한 당시 도시 정비 사업 결정권자의 의지를 알 수 있다.[200]

위원장: 도시설계는 도시개발에 대한 비젼을 제시하고, 국가가 인센티브를 주어서 유도하고, 조장적인 수단을 사용하여 마스터 플랜으로 끌고 가야할 것이며, 재개발을 하여야 할 필요가 있을 때에는 재개발 측면에서 다루어야 할 것이다.

서울시: 행정적으로 강하게 운영하여야 할 필요가 있다고 봅니다. 건축법에서 제시하고 있는 법적인 객관적 기준만을 가지고 운영할 수 없는 것이고, 주관적인 개념을 부여하기 위하여 도시설계를 하는 것이며 건축위원회 심의를 통하여 도시설계가 운영되어야 한다고 봅니다.

(중략)

안 위원: 비적격 건물은 재개발 사업으로 사업계획을 개선하는 방안이 타당하다고 보며, 비상 활주로 주변에 비적격 건물과 비적격 건물이 아닌 건물이 표시되어 있는 바, 비상활주로 주변의 비적격 건물표시가 되지 않은 건물은 적합한 건축물인지가 의문이며, 기존주택 주변에 일률적으로 건축선을 1미터 후퇴하도록 되어 있는 바 도시설계에서 강요할 필요가 있는지가 의문입니다. 본 김포가도는 86·88 양 대회를 겨냥하여 도로 경관 조성을 하려고 하는 의지가 보이는데 시한성이 없는 도시설계로 시행하기보다는 단기적인 공공사업 측면에서 프로젝트로서 가로 경관을 조성하는 것이 바람직하다고 느껴집니다.

[그림 4-10] 김포가도 도시설계 용역 보고서의 공항주변조감도
(서울특별시 도시계획과; 홍익대학교 환경개발연구원, 『김포가도 도시설계』, 서울특별시, 1984

200) 건설교통부, 「신촌·마포지구 및 김포가도 도시설계심의 회의록」, 『도시설계(신촌.마포지구)』, 국가기록원 소장, DA1078519, 1986

4.1.3 올림픽 가시권의 주택 개량 사업

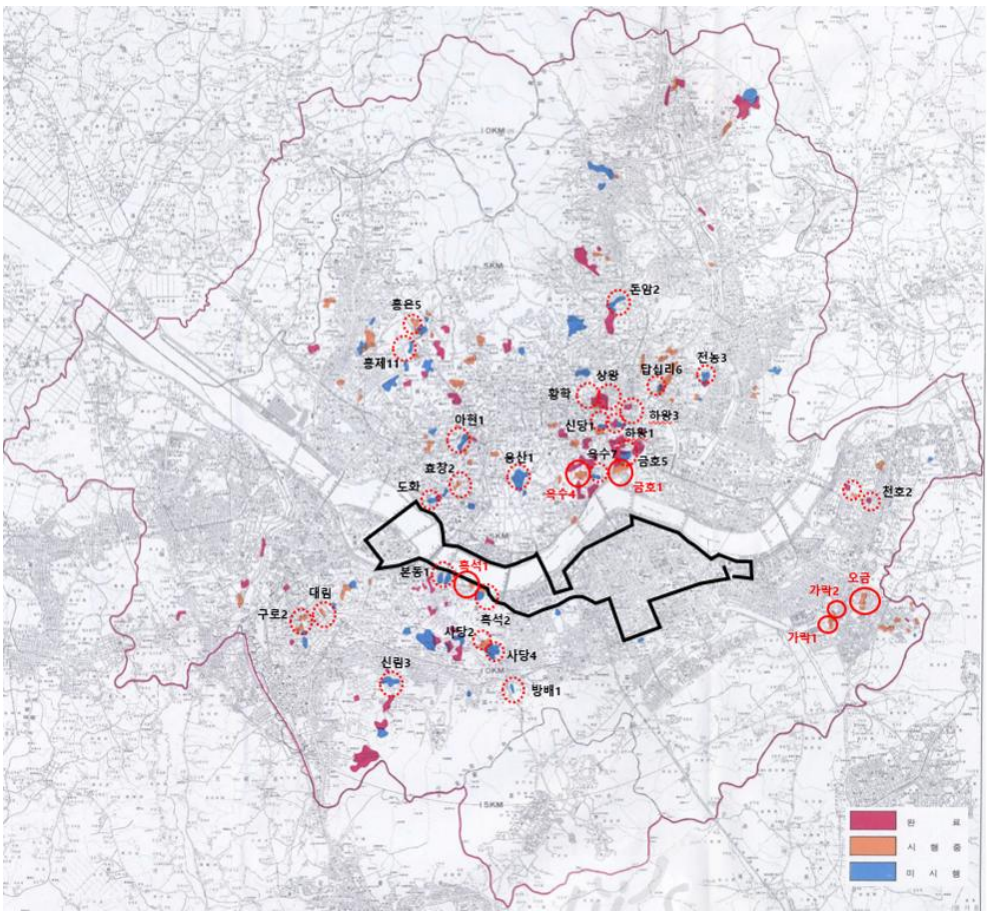
마라톤 코스가 결정되었던 1985년 9월에 서울시는 올림픽을 대비하여 불량주택지를 개선하는 주택개량 재개발 사업의 대상을 확대 및 변경했다. 1983년 9월부터 시행된 합동재개발 방식의 활성화로 자력개발로 시행하려 했던 사업들이 대부분 이 방식으로 전환하게 되었다. 사업성의 확보로 빠른 사업 추진이 가능하였고 이에 따라 목표 지구를 9개에서 32개로 확대했다. 올림픽 대비 추진사업의 총 규모는 건립세대 23,966세대, 면적 164만㎡에 달했다. 사업지는 사업의 중요도 및 '가시권'이라고 표현되는 외부의 시선을 기준으로 대상 지역을 분류했다. 이에 따라 사업 대상지는 필수사업구역 6개, 중점사업구역 26개로 개편되었다. 필수사업구역은 '경기장 시설 주변 가시권' 지역 3개 지구와 '행사 관련 노선 가시권' 지역 3개 지구로 구분되었고 이 중 행사 관련 노선은 마라톤 코스의 주요 구성 구역인 '강변로'를 포함하여 결정됐다.[201] 중점사업구역은 '주요 간선가시권' 18개 지구, '주요 시설(지하철, 호텔) 가시권' 지역 4개 지구, '주거환경이 극히 불량한 지역' 4개 지구로 구분되었다.[202]

구분	선정기준	수	대상구역명
필수사업구역	경기장 시설 주변 가시권 지역	3	가락1, 가락2, 오금
	행사 관련 노선 가시권 지역	3	옥수4, 금호1, 흑석1
중점사업구역	주요 간선가시권 지역	18	하왕3, 아현1, 흑석2, 홍제11, 금호5, 신림3, 방배1, 효창2, 하왕1, 답십리6, 홍은5, 도화, 전농3, 돈암2, 본동1, 황학, 용산1, 상왕
	주요 시설(지하철, 호텔) 가시권 지역	4	옥수7, 신당1, 구로2, 대림
	주거환경이 극히 불량한 지역	4	천호2, 천호3, 사당2, 사당4

[표 4-6] 1985년 선정된 가시권 내 불량주택 재개발 사업 현황
(서울특별시, 『제24회 서울올림픽대회백서 SEOUL 1988』, 서울특별시, 1990, p.646)

201) 「32개 불량주택지 재개발」, 『경향신문』, 1985.09.18.
202) 서울특별시, 앞의 책, 1990, p.646

1986년의 주택개량 재개발 사업 대상지에서 마라톤 코스와 관련된 지구는 코스와 근접한 본동1, 흑석1 지역과 강변도로에서 보이는 옥수4, 옥수7, 금호1 구역이었다. 재개발 목표 지구의 확대로 마라톤 코스 가시권 구역인 옥수7이 새롭게 포함되면서 마라톤 코스를 위한 경관 정비의 범위가 기존 4개에서 5개 구역으로 확대되었다.



[그림 4-11] 주택개량 재개발사업 지구와 마라톤 코스
(서울특별시 도시계획과, 『서울시 도시계획연혁, 관계도집』, 서울특별시, 1991, pp.40-41의 자료를 토대로 재작성, 실선원은 필수사업구역이며 점선원은 중점사업구역)

서울시가 올림픽을 대비하여 주택개량 재개발 지구로 선정했던 지역이 모두 재개발로 이어지지는 않았다. 그러나 마라톤 코스의 가시권에 위치했던 대상지 5개 중 4개 지역은 올림픽 개최 이전에 사업이 진행되어 도시 미관 정비가 진

행됐다. 나머지 1개 지역은 본동1지구로 88서울올림픽대회 이전에 사업시행인가는 받았으나 올림픽 이전에 사업이 진행되지 못하였고 올림픽 이후에 사업이 진행되어 최종적으로 재개발이 되었다. 필수사업구역이었던 옥수4, 금호1-1·1-2·1-3, 흑석1-1, 옥수7-1 지구는 모두 공사가 진행되어 아파트로 재개발되었다.[203]

구역	면적(㎡)	사업방식	시공자	구역지정일	사업시행인가일	준공일	주택유형	세대
금호1-1	21,047	합동	대림산업	73.12.01	86.03.18	89.09.21	아파트	410
금호1-2	32,705	합동	현대산업	73.12.01	87.98.97	90.07.18	아파트	644
금호1-3	48,358	합동	대림산업	73.12.01	84.05.16	86.11.21	아파트	855
금호1-4	19,175	합동	신동아건설	73.12.01	89.09.08	96.04.09	아파트	434
금호1-5	26,453	합동	신동아건설	82.01.01	89.03.09	95.05.22	아파트	636
금호1-6	107,851	합동	한진건설	73.12.01	93.03.15	96.03.14	아파트	2,851
옥수4	76,651	합동	극동건설	73.12.01	84.06.02	87.06.29	아파트	900
옥수7-1	28,838	합동	현대건설	84.11.17	87.04.17	90.05.25	아파트	566
본동1-1	41,475	자력	주민	73.12.01	84.04.14	93.12.16	단독	173
본동1-2	37,037	합동	신동아건설	73.12.01	88.09.10	93.07.02	아파트	765
흑석1-1	31,616	합동	현대산업	73.12.01	86.09.10	88.10.22	아파트	660
흑석1-2	44,450	합동	현대건설	73.12.01	86.11.05	88.10.22	아파트	960
흑석2	79,031	자력	주민	73.12.01	81.06.06	90.12.31	단독	368

[표 4-7] 마라톤 코스 가시권 주택개량 재개발 구역의 사업 개요
(김광중, 『서울시 주택개량 재개발 연혁 연구』, 서울시정개발연구원, 1996, pp.126,128,150,152를 재편집)

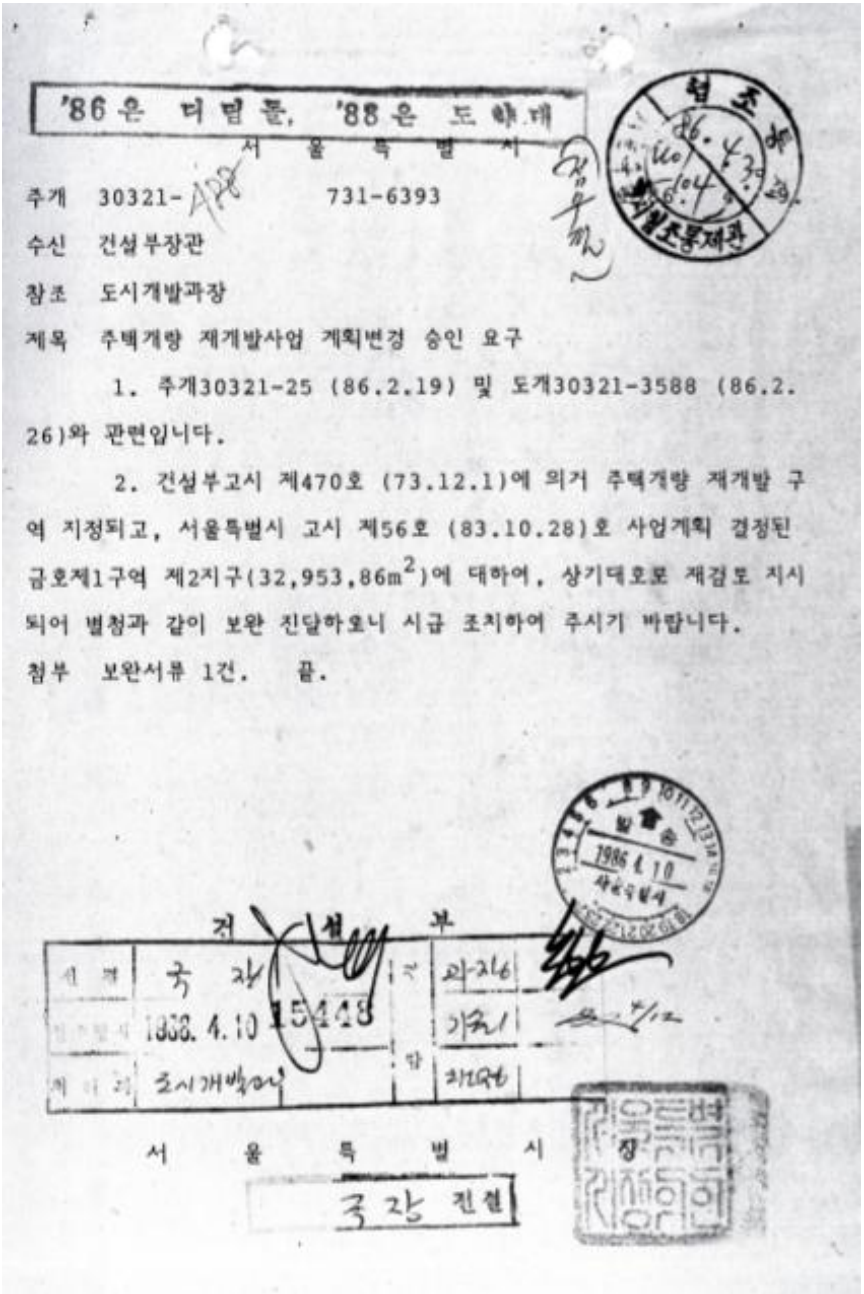
88올림픽 대비 사업의 주택재개발구역 중 행사 관련 노선 가시권 지역이면서 마라톤 코스의 가시권에 위치한 금호1-2구역은 서울시가 “주택개량 재개발사업 계획변경 승인 요구”에서 별첨으로 제출한 “사업계획변경사유 및 타당성검토” 보고서에서 “한강변을 면하여 성수대교와 올림픽 주경기장의 가시권 정비 대상 지역”이라고 언급되어 올림픽과 관련하여 주택 개량 사업이 진행되었음을 알 수 있다. 본래 풍치지구에 따른 3층 연립이 계획되었으나 인근 구역인 금호1-3 구역 및 옥수4지구가 15층 아파트로 사업이 시행되었으므로 10-14층의 고층 아파트로 건립하여야 한다고 주장하며 고층화를 장려하고 있다.[204]

203) 김광중, 『서울시 주택개량 재개발 연혁 연구』, 서울시정개발연구원, 1996, pp.126-150
204) 건설부 주택국 주택관리과, 『주택재개발사업계획결정(서울)』, 국가기록원 소장,

[그림 4-12] 금호1-2구역의 현장사진
(건설부 주택국 주택관리과, 『주택재개발사업계획결정(서울)』, 국가기록원 소장, BA0866348, 1986)

[그림 4-13] 금호1-2구역의 개발후 아파트 조감도
(건설부 주택국 주택관리과, 『주택재개발사업계획결정(서울)』, 국가기록원 소장, BA0866348, 1986)

BA0866348, 1986



'86은 디딤돌, '88은 도약대

서 울 특 별 시

주개 30321- 731-6393

수신 건설부장관

참조 도시개발과장

제목 주택개량 재개발사업 계획변경 승인 요구

1. 주개30321-25 (86.2.19) 및 도개30321-3588 (86.2.26)와 관련입니다.

2. 건설부고시 제470호 (73.12.1)에 의거 주택개량 재개발 구역 지정되고, 서울특별시 고시 제56호 (83.10.28)호 사업계획 결정된 금호제1구역 제2지구(32,953,86m^2)에 대하여, 상기대호로 재검토 지시되어 별첨과 같이 보완 진달하오니 시급 조치하여 주시기 바랍니다.

첨부 보완서류 1건. 끝.

건 설 부

서 울 특 별 시

국장 전결

[그림 4-14] 서울시의 금호1-2지구 주택개량 재개발사업 계획변경 승인 요구 (건설부 주택국 주택관리과, 『주택재개발사업계획결정(서울)』, 국가기록원 소장, BA0866348, 1986)

년도	지구수	면적(㎡)	건물동수	건립가구
계	73	2,691,308	24,345	50,702
1982	4	73,723	464	734
1983	3	253,660	1,466	2,027
1984	10	346,247	2,602	4,554
1985	9	250,172	2,779	5,099
1986	24	747,074	7,704	15,754
1987	14	586,698	5,288	11,821
1988	9	433,734	4,042	8,713

[표 4-8] 불량주택개량재개발사업의 년도별 인가 현황
(서울특별시, 『제24회 서울올림픽대회백서 SEOUL 1988』, 서울특별시, 1990, p.648)

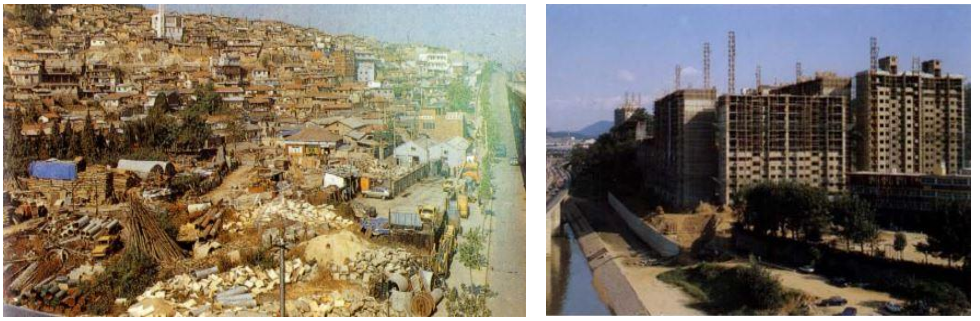
불량주택문제는 서울이 양적 팽창을 함에 따라 지속적으로 제기되어 온 문제였다. 1960년대에 고도경제성장으로 도시의 인구 이동이 급증하면서 불량주택지구가 발생하기 시작하였고 이를 해결하기 위해 1973년에 주택개량촉진에 관한 임시조치법을 근거로 196개 지역을 주택개량재개발구역으로 지정하면서 불량주택 개량 재개발 사업이 시작됐다.[205] 본격적으로 사업이 활성화되었던 시기는 1983년에 서울시가 합동재개발 방식을 도입한 이후이다. 서울시가 고밀도 건축을 가능하도록 건폐율과 용적률을 완화하고 이에 따른 주택 분양으로 재정의 문제를 해결했다. 1980년대 초반 저조하였던 주택개량 재개발 사업의 인가지구수는 1984년 이후 급격히 증가하기 시작하여 1984년에는 10개 지구, 1985년에는 9개 지구, 1986년에는 24개 지구로 치솟았다. 1986년의 급격한 증가는 88올림픽을 앞둔 정부의 도시 환경정비 노력과도 유관할 것으로 추정된다.[206] 1985년 9월 경기장 주변 및 주요간선도로변 32개 불량주택지구를 발표하면서 재개발 사업의 원활한 추진을 위해 주민들의 추진위원회 구성 및 시공업체 선정 등을 둘러싼 잡음을 없애기 위해 사업추진이 제대로 되지 않는 지역은 서울시가 적극 개입한다는 의지를 보이기도 했다.[207]

그러나 합동재개발 방식에 의한 불량주거지역의 재개발 방식에 대해 비판의 목소리도 존재했다. 합동재개발 사업의 결과는 의도적으로 저소득층의 주거지를 중산층 이상의 주거지로 대체하는 것임을 지적하고 개발의 목적이 당해 지역

205) 서울특별시, 앞의 책, 1990, p.641
206) 김광중, 앞의 책, 서울시정개발연구원, 1996, pp.105-106
207) 「88년까지 재개발사업 완료」, 『매일경제』, 1985.09.26.

거주민의 삶 및 주거안정을 위한 것이 아니라 불량주택철거, 정비라는 물리적 수준제고를 통해 도시미관 개선을 위한 것이라고 비판했다. 그 근거로 불량주거지역 철거재개발이 가장 활발하게 시행된 시기가 서울올림픽 이전의 1-3년 사이였고, 대상 지역도 잠실 올림픽 경기장과 선수촌에서 가까운 거리에 있는 금호 옥수, 천호동 일대였음을 들어 정부의 의도는 국제 행사에 맞춰 시급히 도시미관을 개선하는 것이었다고 주장했다.[208] 한겨레 또한 올림픽 개최 결정 이후 7년 가까이 '도시 미화'라는 미명 아래 판자집을 무자비하게 철거하고 노점상들의 삶의 터전을 유린하는 것을 수없이 보아왔음을 지적하며 외국인들에게 '아름다운 서울'과 '화려한 올림픽'을 보이려고 서민의 생존권을 위협했음을 비판했다.[209] 실제로 1986년의 상계동 재개발지역의 세입자와 철거반원 간의 집단 충돌은 사회적 문제로 대두되었다.

올림픽 가시권의 주택 개량 사업에서도 선진적인 경관을 조성하기 위해 불량주택을 고층 아파트로 전환하는 과정이 나타났다. 특히, 올림픽 유치 당시인 1981년에는 약 207개 구역에 달했던 주택개량사업의 구역이 1985년 32개로 축소되는 과정은 올림픽 가시권 위주의 선택적인 도시 정비의 한 단면을 보여준다. 마라톤 코스는 올림픽 행사지로서 선택받았던 지역들로 구성되어 있었으며 코스의 최종 결정 이후에 가시권의 불량 주택이 개량의 대상으로 선택되며 이후 대부분의 지역에서 아파트로 전환되었다.



[그림 4-15] 1983년 금호지구 재개발 이전(左), 1988년 주택개량사업 시행 중인 흑석1-1지구(右)
(서울시정개발연구원, 『서울 20세기 100년의 사진기록』, 서울시정개발연구원, 2000, p.307; 서울특별시, 『서울시정 1988』, 서울특별시, 1988, p.44)

208) 이덕복, 「불량주거지역 재개발사업의 정당성 문제」, 『환경논총』, 31, 1993, p.291
209) 「누구를 위한 올림픽인가」, 『한겨레』, 1988.06.15.

4.2 마라톤 코스의 정비 전략

4.2.1 마라톤 코스의 도로 정비

1981년 말 당시 서울시의 도로포장율은 73%로 상당부분이 포장되지 않은 상태로 존재했다. 시내 전역에서 지하철 건설이 진행 중이었으므로 적정 수준의 도로환경 유지가 곤란할 정도였다. 마라톤에서 도로의 질은 경기의 결과를 좌지우지 하는 중요한 요인이었으므로 1985년부터 경기장, 숙소, 행사로가 지정되면서 서울아시아대회 계획이 구체화되어 도로 정비를 능률적으로 추진하고 마라톤 코스, 성화봉송 코스, 아시아대회 경기장과 숙소 연결도로 등 주요 도로에 대하여 중점 노선을 정비했다.[210]

마라톤 코스의 정비는 1986년부터 본격적으로 이루어졌다. 코스를 위해 노량대교와 일부 강변도로 구간을 신설하고 기존 도로에서 불량한 구간의 정비를 시행했다. 서울시는 경기장 및 숙소연결도로에 대하여 88개 노선 204km를 대상으로 사업비 217억 원을 투입하였고 마라톤 코스의 경우는 19개 노선 44km을 대상으로 사업비 52억 원을 투입하여 차도정비를 시행하였다. 미포장도로를 우선 포장하고 노후도로를 전면개량하며 가로환경 개선에 중점을 두었다. 주요 도로에 대한 포장시공년도, 상태 등을 조사하여 시공 후 11년이 경과되고 노후상태가 심한 일부 노선에 대해 덧씌우기 공사를 추진하였다.[211] 최종 마라톤 코스인 한강주변안은 한강과 맞닿은 강변북로와 올림픽대로, 마포대교, 반포대교를 제외하면 시내를 관통하는 부분이 테헤란로, 강남대로, 사평로, 압구정로, 강남2로(현 올림픽대로로 통합, 가로명 변경), 강남4로(현 노들길)의 일부였으며 초기안인 남대문 순환안에 비해 넓고 건설된 시기도 비교적 최근이었기 때문에 일부 구간의 공사만 시행했다.

보도 정비는 과거에는 미포장도로의 포장 위주로 시행했으나 국제 대회를 앞두고 요철을 정교하게 정비하는 등 포장 수준을 향상 시켰다. 대부분의 보도가 일반시멘트 보도블럭으로 포장되어 있었으나 지하철 2호선 도로복구공사 시 인

---

210) 서울올림픽대회조직위원회, 『제24회 서울올림픽대회 공식보고서 부록/대회여건조성』, 서울올림픽대회조직위원회, 1989, pp.60-61

211) 잠원로(뉴코아예식장-한남대교남단), 압구정로(한남대교남단-성수대교남단), 사평로(성모병원-강남대로), 강남대로(한남대교남단-양재역) 등 에서 1988년 4월부터 6월까지 시행되었다. (서울올림픽대회 조직위원회, 『마라톤코스: 공사』, 국가기록원 소장, BA0112565, 1987)

조석 블록으로 개량을 시도했다. 경기장 및 숙소연결도로를 정비하기 위해 72개 노선 247km를 대상으로 사업비 156억 원을 투입했으며 마라톤 코스의 경우는 9개 노선 26km를 정비하였고 사업비 17억원 을 투입했다.[212] 마라톤 코스의 상당 부분이 차도로 구성되어 있어서 정비된 보도의 길이보다 차도의 길이가 3배 가량 길었다.

마라톤 코스에 공사를 시행하고자 할 때는 서울시가 올림픽조직위원회에 공사 사실을 통보했다. 이는 마라톤 코스의 보존을 위해 사전 조치해야 할 사항에 대해 미리 의견을 조율하는 절차를 걸쳐 혹시 모를 마라톤 코스의 훼손을 사전에 방지하기 위함이었다. 진흥기업이 도급자였던 한강대교 북측입체교차 시설공사나 선진엔지니어링이 담당했던 신사배수펌프장 시설공사 등이 그것이었다. 1986년 6월에 설치했던 인조점을 보호하고 훼손될 시 폭 5cm 청색의 코스도색을 시행하여 마라톤 코스의 유지관리에 차질이 없도록 하였다.[213]

		'82	'83	'84	'85	'86	'87	'88	'82-'85	'86-'88
차도	노선수	1	2	2		5	1	8	5	14
	연장(km)	2	3	3		17	2	17	8	36
	면적(ha)	8	6	7		9	5	48	21	62
	사업비(백만원)	326	300	348		2,153	207	1,837	974	4,197
보도	노선수	1			2	5	1		3	6
	연장(km)	2			3	20	1		5	21
	면적(ha)	1			1	13	1		2	14
	사업비(백만원)	36			69	1,613	24		105	1,637

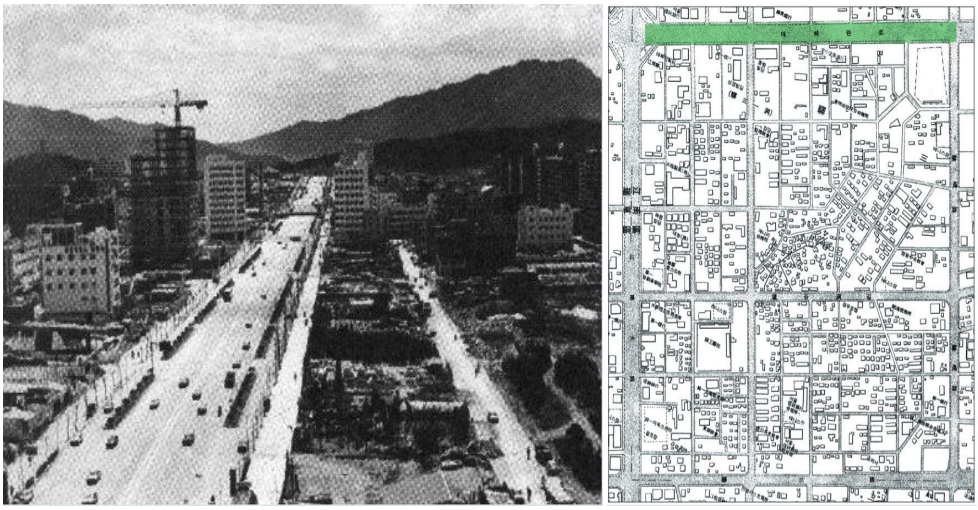
[표 4-9] 올림픽대회준비 마라톤코스 차도 · 보도 정비 실적
(서울특별시, 『제24회 서울올림픽대회백서 SEOUL 1988』, 서울특별시, 1990, pp.825-826 재편집)

212) 서울특별시, 앞의 책, 1990, pp.823-826
213) 서울올림픽대회 조직위원회, 『마라톤코스: 공사』, 국가기록원 소장, BA0112565, 1987

4.2.2 마라톤 코스의 미화 작업

마라톤 코스의 미화 작업을 위해 가림막 설치, 식재와 조경을 통한 녹화, 장식물 설치, 청소 등이 수행되었다. 아름답게 보이려는 목적의 작업과 보이고 싶지 않은 부분을 가리는 방식의 작업이 공존했다.

1988년에는 올림픽 개막에 앞서 마라톤 코스의 일부 구간에서 보여주고 싶지 않은 부분을 가리기 위한 가림막 공사가 시행되었다. 여러 구간 중 특히 강남구의 구간에서 다수 시행됐다. 이는 서초·강남권역의 마라톤 코스 통과 도로 주변의 경관이 서울시가 의도한 바인 선진적 가로경관이 충분히 완성되지 않은 상태였기 때문이다. 주거 기능 위주로 개발되었고 상업 기능 등이 개발되기 시작한지 얼마 지나지 않았기 때문에 다수의 공지가 존재했다. 넓은 도로망 옆의 공지와 절개지가 곳곳에 존재했으며 이를 가시권에서 차단하기 위해 서울시는 가림막을 설치하고 녹화를 진행했다. 올림픽에 앞서 실시한 마라톤 코스 주변 환경 정비 및 점검에서 강남구는 7건의 미정비사항이 발생했다. 테헤란로에서 공지 녹화와 가림막 정비가 언주로에서 가림막 설치 및 담장 도색이 지적되었다. 서초구에서는 6건의 환경 정비가 필요했는데 역삼로에서 절개지 녹화와 가림막



[그림 4-16] 1980년대 테헤란로(左)와 테헤란로의 1987년 도시 블록(右)
(서울특별시 주택정책실 건축기획과,『테헤란로 : Hi 서울! High 강남! 고밀도/초고층 / 하이테크의 도시』, 서울특별시, 2013, p.8-10)

구별	건수	노선별	위치	미정비사항
강남구	7	올림픽대로	성수대교~영동대교사이 상행선	-가로등4개 수직불균형
		테헤란로	새한렌트카 맞은편 프레스톤(선능지하도입구)	-공지녹화 -가리막 정비
		언주로	선능지하도입구에서 아리랑여관 사이 선능전철역지하도입구 원진카종합센타	-가리막 설치 -선능지하전철역 지하도입구 천정 열면 파손 -담장도색 -가리막설치
서초구	2	역삼로	삼익아파트입구	-절개지녹화 -가리막도색
강남구	1			-신성카인테리어옆 공지녹화
송파구	3	올림픽대로	잠실1단지APT뒷쪽 올림픽대로변 주공2단지아파트(5단지측) 주공2단지아파트(강변측) 신천중학교 뒷쪽	-교사목 1주 방치 -아파트 베란다 도색 -아파트철책, 담장 보수 및 도색 -신천중학교 철책전면 보수 및 도색
서초구	4	강남대로	전주돌솥비빔밥 남측 제일생명옆 가구물물교환센타	-노상 오락기 방치 및 영업 -적치물, 벽보 제거
		사평로	굴다리부근 오리표씽크대대리점 반포회관 옆	-건물타이루 보수 -가림막 도색
영등포구	2	의사당로	한성, 미성아파트 여의도 종합상가	-아파트담장 도색 -종합상가 건물 정비
마포구	1	마포로	금호전기	-철책담장 도색 및 보수
용산구	4	강변도로	신용산국교 뒤쪽 청탑아파트	-담장도색 -교사목 3주 -아파트 담장도색 및 보수

[표 4-10] 마라톤코스 주변 환경정비·점검내용
(서울특별시, 『제24회 서울올림픽대회백서 SEOUL 1988』, 서울특별시, 1990, p.1218)

도색, 사평로에서 가림막 도색과 건물 타일의 보수를 지적받았다.

마라톤 코스 주변 환경정비사업을 1988년 10월까지 완벽하게 추진하기 위해 위와 같은 점검 지적사항을 바탕으로 관할 구청이 정비를 추진하도록 하였다. 구체적으로 노선관리자를 배치하고 순찰하여 정비 결과를 확인했다.[214]

214) 서울특별시, 앞의 책, 1990, pp.1217-1218

서울시가 주관한 도시 미화로 가로환경 개선, 대회 기간 전후 가로장식, 도시 녹화가 있었다. 이 외 가로기, 현수기, 환영아치, 장승, 청사초롱, 현수막 등의 환경 장식물도 설치되었다. 조직위원회가 주관한 설치지역은 경기장 및 경기장 주변 도로, 마라톤-경보코스, 올림픽대로, 김포공항, 올림픽공원 선수-기자촌 주변보도 및 국제방송센터 경기장 진입로, 본부호텔 등이었다. 옥상의 정비도 수행됐다. 간선도로변, 경기장 주변 옥상을 중심으로 미관 저해요인을 제거하고 불량 적치물과 난립 안테나를 정비했다. 1988년 한 해 동안 꽃 식재는 800그루에 달하며 경기장 주변 및 성화봉송로, 마라톤 코스, 주요 간선도로에 올림픽 대회 기간 중 볼 수 있도록 30여 종의 꽃을 심었다.[215]

경기에 앞서 마라톤 코스의 청소는 경기 개시 이틀 전부터 경기 당일까지 계속되었다. 총 146명이 7개 구 14개 노선 41.21km을 청소하였고 생활쓰레기 관리를 위해 대회 기간 중에 경기장 내외부 및 성화봉송로, 마라톤코스 등에 37대의 청소 장비와 청소인력 2,631명을 고정 배치했다.[216]

성화봉송로도 '성화봉송로 주변 가꾸기사업'이라는 이름으로 환경정비가 시행되었다. 성화봉송로의 확정은 1987년에 있었기 때문에 성화봉송로 주변 정비사업의 추진은 비교적 늦은 1987년 하반기부터 시작되어 약 1년여간 시행됐다. 사업의 내용은 불량건물과 불량환경의 개선, 하천 정비, 꽃길조성 등으로 구성됐다. 총 748억 원의 사업비 투입, 16만 7491건의 사업실적을 올린 대규모 사업이었다.[217] 하지만 사업 추진 과정에서 도시 미관만을 위해 무리하게 진행한 건들이 드러나 비판을 받았다. 보기 좋지 않다며 가로등의 전선을 절단[218]한다든지 실용적인 목적이 결여된 겉치레 미화담장을 세움[219]으로써 시민들의 불편을 초래하는 사례 등이 있었다. 이는 방문객들 혹은 방송에 비추어질 잠깐의 깨끗한 도시 이미지만을 내보내겠다는 의도로 임시방편식의 도시 경관을 조성한 결과이다. 미화를 앞세운 당국의 규제로 이러한 모순적인 모습도 나타났다.

---

215) 서울올림픽대회조직위원회, 『제24회 서울올림픽대회 공식보고서 부록/대회여건조성』, 서울올림픽대회조직위원회, 1989, pp.63, 68, 70
216) 서울특별시 문화과, 앞의 책, 1990, pp.785-786
217) 서울올림픽대회조직위원회, 위의 책, 서울올림픽대회조직위원회, 1989, pp.66, 242
218) 「"보기 안좋다" 가로등 전선절단」, 『한겨레』, 1988.09.09.
219) 「올림픽 성화봉송로 미화담장 쌓기 "겉치레행정" 비난 여론」, 『동아일보』, 1988.07.07.

"보기 안좋다" 가로등 전선절단

올림픽횃불 길목 어처구니없는 발상

올림픽이 코앞에 다가온 이때 내가 살고 있는 시골 마을에선 너무도 어처구니없는 일이 일어났다. 성화봉송로라는 이름 아래 골목 골목에서 어둠을 밝혀주는 가로등의 전선이 한전에 다니는 사람들에 의해 절단되었다.

그날 밤 친구와 함께 한전에 찾아가 이유를 묻고 항의를 했는데 한전 쪽에선 전선이 너무 처져 있어 미관상 좋지 않고 윗사람(?)이 시켰기 때문에 어쩔 수 없으니 성화봉송이 끝나면 다시 설치하겠다는 답변을 하였다. 분통이 터졌으나 항의해 봤자 소득이 없을 것 같아 그냥 나왔다. 하지만 가로등은 학교에서 늦게 돌아오는 학생에게 안전하고 편하게 집에 돌아올 수 있도록, 그리고 아줌마들 밤 마실 나갈 때 다리 삐지 않도록 하기 위해 동네 어르신네들께서 땀지 돈을 달아 세운 것이다.

또한 면사무소 직원들은 도로가에 환경미화를 이유로 고추도 널지 못하게 하고 있다. 적어도 서울올림픽은 인도 한복에 빨간 고추를 널어 놓고 "올해 고추 풍년 들었소"라고 자랑도 하고 밤엔 가로등 불 켜 놓고 열집 철수가 금메달 먹었으니 외국인에게 막걸리 한 사발 인심좋게 대접할 수 있는 올림픽이 돼야 한다.

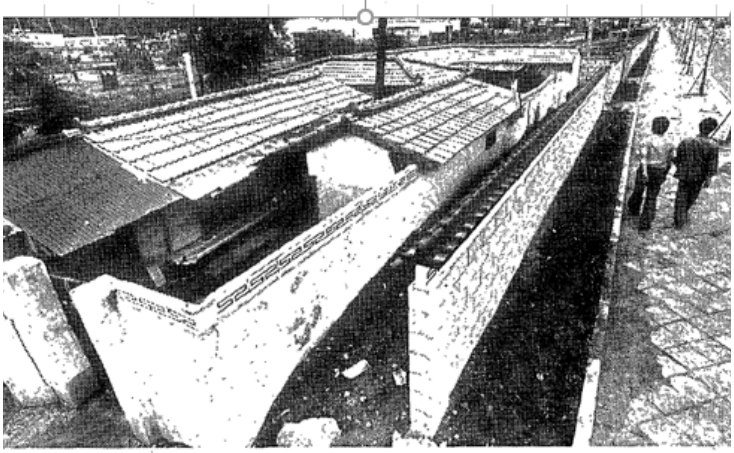
환경미화라는 이유로 전선을 자르다니 도대체 이 나라의 주인은 누구인지요.

송 재 목 〈전북 김제군 백구면 영상리 46〉

[그림 4-17] 성화봉송로의 가로등 전선 절단
(「"보기 안좋다" 가로등 전선절단」, 『한겨레』, 1988.09.09.)

올림픽 聖火봉송로 「美化담장」 쌓기

"겉치레行政" 비난 여론



◇「2重담」에 갇힌 "올림픽市民" 경기도 의정부시 금오동 성화봉송로변 주택들과 인도사이에 「미화담장」이 설치된모습. 주민들은 『이중담속에 갇혀 답답하기만 하다』고 불만을 터뜨렸다. <사진=閔庚遠기자>

[그림 4-18] 성화봉송로의 미화 담장 비난
(「올림픽 성화봉송로 미화담장 쌓기 "겉치레행정" 비난 여론」, 『동아일보』, 1988.07.07.)

Ⅴ. 미디어의 도시 경관 노출과 도시 이미지 변화

5.1 마라톤 경기의 도시 경관 노출 전략: 1988년
5.2 올림픽 이후 도시 이미지의 전환

5.1 마라톤 경기의 도시 경관 노출 전략: 1988년

5.1.1 마라톤 경기의 운영과 중계 방송 계획

88서울올림픽 마라톤 남자경기는 1988년 10월 2일 일요일 오후 2시 35분에 시작되어 약 2시간 반 가량 진행되었다. 66개국에서 1백 24명의 선수가 뛰었으며 마라톤 코스 경비로 경찰 등 경비 수행 인원에 7만여 명이 동원되었다.[220] 올림픽의 꽃이라고 불리는 마라톤은 올림픽을 마감하는 경기로 뒤이어 폐회식이 오후 7시부터 90분 동안 열렸다.

경기의 결과는 이탈리아의 젤린도 보르딘이 2시간 10분 32초로 1위를 기록하였다. 2위는 케냐의 와케후리가 2시간 10분 47초, 3위는 지부티의 살레가 2시간

220) 「전말 잘 참았읍니다」, 『매일경제』. 1988.10.02.

10분 59초를 기록했다.[221] 금메달부터 동메달까지 2시간 10분대의 기록을 남겼다. 1968년 멕시코 올림픽에서 1위가 2시간 20분대를 기록한 이후 1984년 LA 올림픽까지 1위의 기록이 2시간 9-12분대를 기록하여 왔기 때문에 서울올림픽의 경기 결과는 무난한 편이었다. 우승 후보로 지목됐던 선수는 지부티의 후세인 아메드 살레와 일본의 나카야마 다케유키였으나 예상치 못한 선수가 1위를 하며 경기의 재미를 더했다. 한강변에 위치한 코스로 인해 강바람으로 인한 기록 부진의 우려도 제기된 바 있었으나 경기 기록의 측면에서 보았을 때 결과적으로 코스 구성 전략은 양호했다.

마라톤 경기의 중계 방송은 마라톤이 올림픽에서 가장 도시를 길게 보여줄 수 있는 경기이기 때문에 도시 경관의 이미지 전달을 위해 정교하게 촬영되었다. 올림픽 정책의 결정권자들도 올림픽에서 방송이 가지는 영향력을 충분히 이해하고 있었다. 올림픽조직위원회의 위원들과 총리실행정조정실 부이사관, 서울특별시 기획관리실 올림픽준비기획단의 조사반이 IOC 본부와 개최국의 파견을 통해서 작성한 올림픽합동조사반 조사보고서에서는 대회의 이미지를 매스컴이 판가름한다고 표현하고 있다.[222]

> 오늘날의 올림픽대회는 방대한 매스컴의 위력에 크게 의지하고 있다 해도 과언이 아님. 올림픽에 관계한 모든 인사들이 보도업무의 중요성을 강조하면서, 심지어는 오늘날은 올림픽의 성패를 매스컴이 판가름하고 그 대회의 이미지도 언론이 조성한다고 표현하고들 있음. TV중계로 20억여 인구가 서울올림픽을 시청. 전 세계의 이목이 서울로 집중되는 우리 역사상 처음 있는 대제전인 동시에 몇 주 동안 계속되는 국제보도의 하이라이트임.

주관방송사인 KBS는 마라톤 경기의 국제신호제작을 위하여 새로운 그래픽을 개발했고 단일경기로 최대 인원인 321명의 제작인력과 헬기 2대, 중계차 25대 등 최대의 장비를 투입했다. 올림픽 개최 1년 전부터 9번의 현장 연수를 하고 경기 전 1988년 7월부터 9월까지 총 6번의 카메라 훈련을 수행했다.[223] 남자 경기와 여자 경기 모두 생방송으로 KBS와 MBC가 합동으로 중계했다. 이동차는 총 3대로 전기자동차 1·2호 및 MBC 중계차로 구성되었다. 1호 차는 선수들의 선두 그룹을, 2호 차는 나머지 선수들을 적절히 비교 방송하였다. 고정중계

---

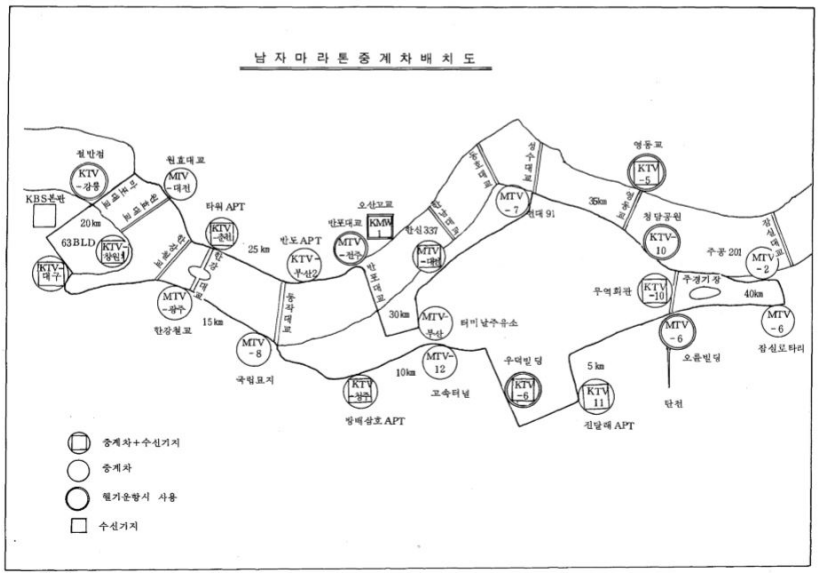
221) 서울올림픽대회조직위원회, 앞의 책, 서울올림픽대회조직위원회, 1989, p.312
222) 전상진, 「올림픽합동조사반 조사보고서」, 앞의 책, 1989, pp.55-56
223) 한국방송공사, 『제24회 서울올림픽대회 방송실시 종합보고서』, 한국방송공사, 1989, pp.367-378

[그림 5-1] 마라톤 선두그룹을 촬영하는 보도차량
(서울올림픽대회조직위원회, 『제24회 서울올림픽대회 공식보고서 제1권』, 서울올림픽대회조직위원회, 1989, p.717)

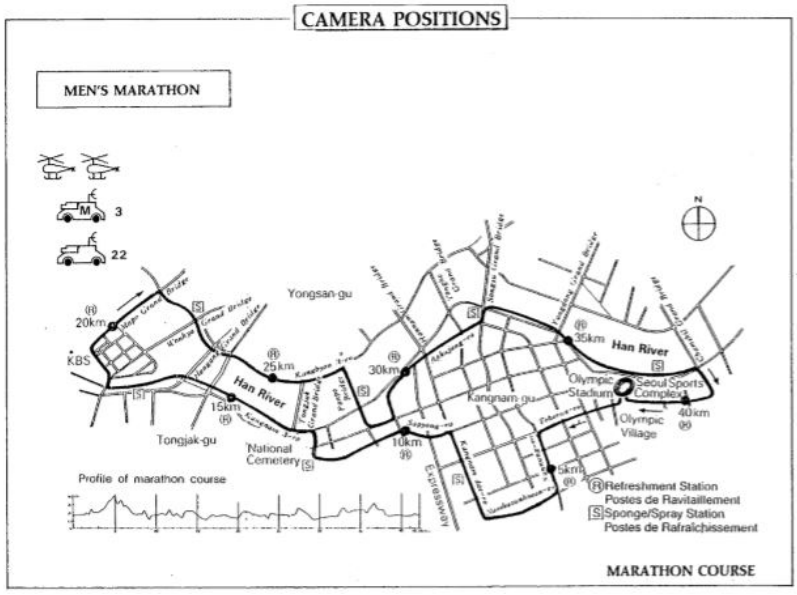
차는 22대(여자마라톤의 경우 9대)로 주변 경관과 이동 차량 통과 후 달리는 선수 모습을 커버했다. 헬리콥터 2대는 카메라 1대씩을 장착, 공중 촬영하였고 63빌딩 전망대에 부감 카메라를 설치했다. 코스 중 국립묘지·한강·63빌딩 등 주변 명소는 별도의 화면을 삽입하였고 이동 1호 중계차에 거리표시기와 스위스 타이밍사의 러닝타임이 화면에 제공됐다. 마라톤 선도용 전기시계차는 수요가 극히 제한되고 기성품이 없어 개발비가 다수 소요됐다. 그러나 기아산업은 올림픽에서 가장 화려한 각광을 받는 마라톤에 사용하여 한국 자동차공업의 전력을 세계에 과시한다는 목적으로 차를 제작했다. 조직위원회는 이를 유상임차로 사용했다.[224]

마라톤 경기 일정에 맞추어 교통관리도 수반되었다. 경기 구간을 7개 구간으로 구분해 선두주자가 도착하기 30분 전부터 최종주자 통과 후까지 약 1시간 단위 시차제로 차량통행을 제한했다. 선두주자의 해당 코스 도착을 기준으로 2시간 전부터 화물차량, 30분 전부터 연도차량, 10분 전부터 횡단차량을 제한했다. 원활한 경기 운영을 위해 시내버스와 고속버스의 운행노선을 조정했고 헬기 공중 교통 관측으로 입체적 교통관리를 시도했다.[225]

224) 서울올림픽대회조직위원회, 앞의 책, 서울올림픽대회조직위원회, 1989, p.290, 716
225) 서울특별시 문화과, 앞의 책, 1990, p.1203



[그림 5-2] 남자 마라톤의 중계차 배치도
(한국방송공사, 『제24회 서울올림픽대회 방송실시 종합보고서』, 한국방송공사, 1989, p.375)



[그림 5-3] 남자 마라톤의 카메라 배치
(한국방송공사, 『제24회 서울올림픽대회 방송실시 종합보고서』, 한국방송공사, 1989, p.378)

5.1.2 중계 영상의 도시 경관 노출과 전략

서울올림픽자료실에서 제공하는 남자 마라톤 경기의 영상을 분석한 결과 도시의 경관을 보여주기 위해 의도한 장면은 총 409초로 나타났다. 이 중 마라톤 경기의 주체인 선수가 등장하지 않고 오직 도시 경관만을 보여주기 위해 촬영된 장면이 302초였다. 또한, 선수가 등장하더라도 도로 및 경관을 강조하기 위해 헬기 촬영으로 도시 전면의 모습이 등장하여 선수의 비중이 극히 낮았던 장면이 107초였다. 중계 영상에서는 강조하고자 하는 장면을 보여주기 위해 full shot[226], 자막 사용, 헬기를 이용한 조감 촬영의 방법을 사용하였다(표 5-1 참고).

마라톤 경기 중계 영상을 통해 전달하고자 했던 메시지는 한강, 아파트, 마천루, 도로로 요약할 수 있다. 노출의 대상은 한강, 도로, 아파트, 여의도 전경, 마포 전경이었다. 노출이 많았던 것은 한강(총 188초 노출), 도로(130초), 아파트(87초), 여의도(57초), 마포(64초) 순이었다. 대부분의 경우 한강변으로 화면이 구성되기에 한 장면에서 여러 대상이 같이 노출되었다.

건물로 단독 등장하는 것은 고속터미널과 주경기장, 국립묘지, 63빌딩이었다. 자막으로 처리된 촬영 대상은 국립묘지, 63빌딩, 주경기장(이하 건축물), 한강대교, 마포대교(이하 인프라), 그리고 한강이었으며 한강은 유일하게 총 2번의 자막이 등장하였다.

지역 중 전체의 풍경이 담기게 나오는 곳은 마포와 여의도, 잠실운동장 권역뿐이었다. 테헤란로, 강남대로, 압구정로 등 강남의 시내를 도는 것이 한강 외 부분의 주요 코스이나 도로 위주의 영상을 대부분 내보내며 호텔(르네상스)과 백화점(뉴코아) 건물의 일부만 선수가 뛰는 장면에서 배경으로 잠시 출현한다. 이는 고층 건물이 다수 포진한 마포와 여의도에 비해 강남권의 개발이 미비하기 때문일 것으로 추측된다. 특히, 테헤란로는 선수 위주의 촬영이 많아 강조 화면에는 거의 나오지 않았다. 이는 올림픽 직전에 이 지역에서 공지를 가리기 위해 가림막 공사를 한 것과 같은 맥락으로 영상에서도 노출 시간을 의도적으로 줄여서 방송했다.[227]

---

226) 피사체의 전체 모습을 촬영한 화면

227) 박상연·전봉희, 「88서울올림픽 마라톤 코스의 결정 과정과 도시 경관 이미지 전략」, 『대한건축학회 논문집: 계획계』, 2020, pp.89-90

경기시간	지역	대상	노출(초)	Full shot	자막	조감
29:21	강남	도로, 아파트	13			●
31:50	서초	고속버스터미널	6	●		
39:42	동작	국립묘지	18		●	●
43:58		한강	21		●	●
46:42		한강	5	●		
46:50		한강대교	27		●	●
48:35		한강	5			
48:58	영등포	한강, 여의도	42		●	●
51:54		63 빌딩	12		●	●
59:41		여의도	15			●
1:02:35		마포대교	18		●	●
1:04:49	마포	한강, 마포대교	16			●
1:07:51		마포 전경	15			●
1:12:30		도로, 아파트	21			●
1:13:40		마포 전경, 이촌	15			●
1:18:38	용산	도로, 아파트	18			●
1:20:28		동작대교, 아파트	19			●
1:26:43		한강, 아파트	6	●		
1:37:49	서초	도로	18			●
1:41:23		도로	16			●
1:41:39	강남	아파트	10			●
1:43:59		도로, 아파트	31			●
1:53:20		한강	9	●		
1:53:37	송파	한강	5	●		
1:54:15		한강, 올림픽주경기장	15			●
1:54:48		도로	10			●
2:08:33		도로	3			●
2:09:26		올림픽주경기장(실내)	-		●	

[표 5-1] 마라톤 경기 영상 시간별 분석
(서울올림픽자료실(http://library.kspo.or.kr/index.do), 『남자 마라톤』)

지역	장면
강남 · 서초	
동작	
영등포	
마포	
용산	
서초 · 강남	
송파	

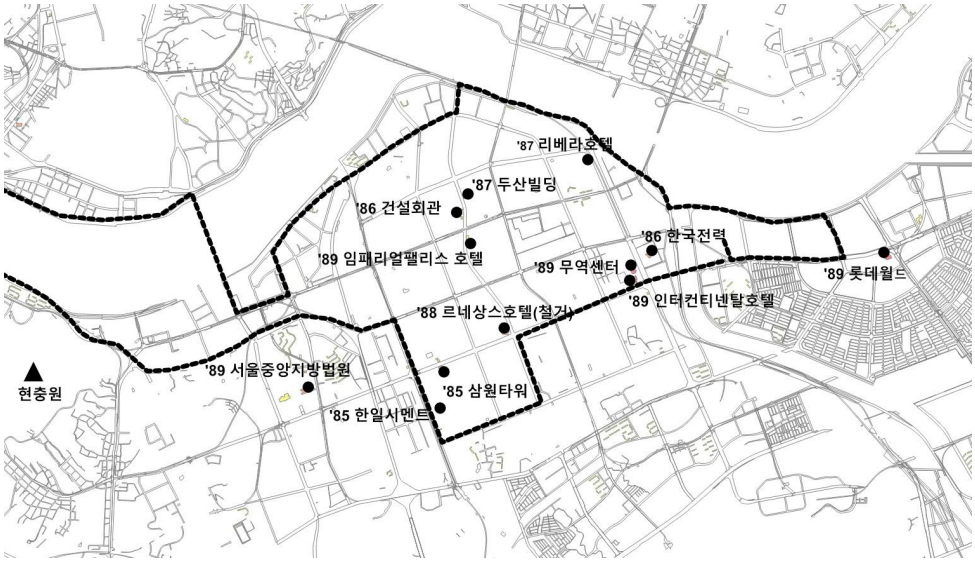
[표 5-2] 마라톤 경기 영상 장면 분석
(서울올림픽자료실(http://library.kspo.or.kr/index.do), 『남자 마라톤』)

서울올림픽 마라톤 코스는 크게 3개의 구역으로 나누어 특징을 살펴볼 수 있다. 잠실-강남-동작을 잇는 시내를 통과하는 강남권과 노들로에서 여의도 시내로 진입하여 마포대교를 건너는 여의도권, 그리고 한강변의 도로로 구성되어 있는 한강권으로 나눌 수 있다.

1) 강남권

최종안의 마라톤 코스의 초반부는 올림픽주경기장이 위치한 잠실을 지나 강남구인 테헤란로로 진입하여 본격적으로 서울 시내에 진입하는 것으로 구성되어 있다. 뒤이어 언주로, 도곡로를 거쳐 강남대로를 지나치면 현충원에 도달하게 된다. 이후 마포대교에서 반환점을 돌아 다시 한강변을 거쳐 반포, 잠원, 압구정을 통과하게 되는데 이 시내 관통 코스는 강남 지역에 위치한다. 강남권은 전 코스에서 약 14km인 30%를 차지한다. 이 코스는 도시설계 제도를 도입한 지역인 잠실, 테헤란로, 무역센타의 지역을 포함한다. 이러한 혜택을 바탕으로 1980년대에 신축된 30층 이상의 건물 6개 중 총 3개의 랜드마크가 마라톤 코스 인근에 위치한다. 롯데월드, 인터컨티넨탈호텔(파르나스), 무역센터가 그것이다.

또한, 이 지역에서는 고층의 호텔이 다수 건설되었다. 올림픽 유치 확정 이후



[그림 5-4] 최종안의 강남권역과 1980년대 신축한 15층 이상 주요 고층 건물
(국가공간정보포털(http://www.nsdi.go.kr), 『건물통합정보』; 『연속지적도』를 토대로 재작성, 건물명 앞의 숫자는 사용승인일자)

정부는 1985년 9월 관광객용 숙박업소 지정 및 운영요령을 교통부·보건사회부 공동고시로 정정하고, 1986년 5월에 세제 지원 등을 포함한 관광숙박업 등의 지원에 관한 법률을 제정·공포했다. 올림픽대회의 지정호텔로 선정된 신축 특급호텔 6군데 중 4군데[228]가 올림픽 마라톤 코스 인근에 위치했다.[229] 올림픽 개회 이전에 외국인을 위한 호텔을 개관하기 위하여 건축 관련 부서의 가사용 승인 업무 협조, 교통부에 관광호텔 개보수자금 융자 추진 등의 혜택[230]으로 강남의 도시설계 지역은 모두 고층의 호텔을 보유하게 되었다.

삼부토건의 라마다르네상스(1988년)는 테헤란로 도시설계에서 유도한대로 공동개발을 하였고, 한무개발의 그랜드인터콘티넨탈(1988년)는 종합무역센터 도시설계에 따라 한국종합무역센터 복합단지 내에 들어섰으며, 롯데그룹의 호텔롯데월드(1988년)는 'LOTTE 잠실개발계획(1985년)'으로 탄생되었다. 또한, 김수근이 설계한 라마다르네상스도 정부의 올림픽 대비 숙박시설 확보 정책에 호응하여 지어진 것이었다.[231]

2) 여의도권

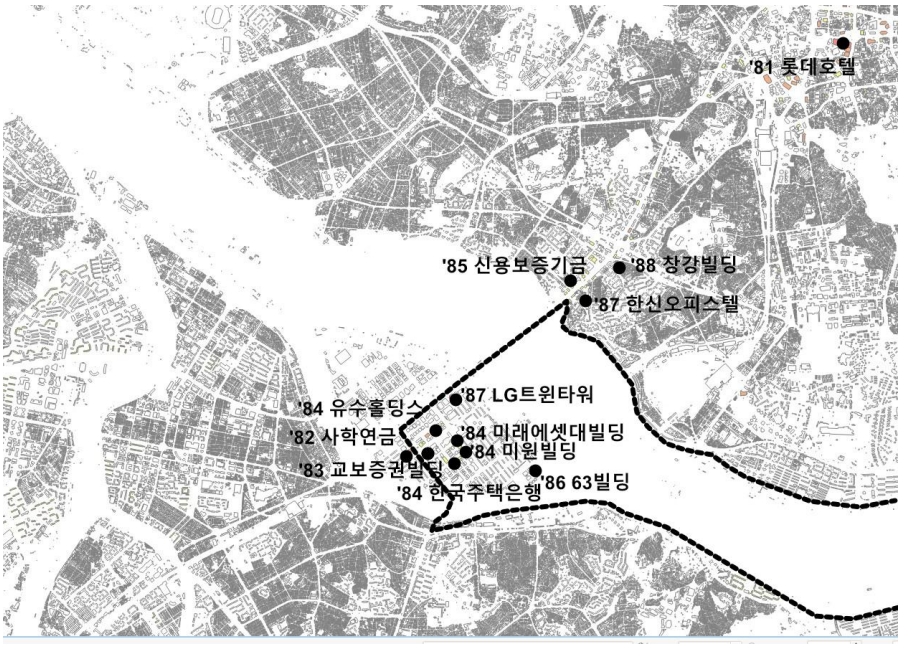
최종안 마라톤 코스의 중반부는 여의도권에서 시작한다. 18km에서 여의도로 진입한 뒤 마포대교에서 코스의 절반인 반환점을 찍는다. 노들길을 통과하여 여의교로 진입하여 여의도광장 방향으로 여의도를 관통한다. 이어 마포대교로 연결되는 광장 앞 여의대로를 통과하여 마포 진입 전 용산으로 가는 구간이다. 여의도와 마포는 당시 이미 고층건물이 활발히 지어진 곳이다. 1960-70년대에 걸쳐 조성된 여의도에는 1980년대 들어 금융권 등의 고층건물과 당시 최고의 높이를 기록했던 63빌딩이 들어서면서 고층 상업용 빌딩이 활발하게 신축되었다.

여의대로로부터 이어지는 마포로는 마포대교에서부터 아현삼거리까지의 간선도로이며, 이 지역 역시 1980년대에 신축이 활발하게 진행되었다. 마포로는 1960년대부터 고층건물이 가장 활발하게 신축된 곳이었는데 그 이유는 1966년 존슨, 1974년 포드, 1979년 카터, 1983년 레이건, 1989년 부시 미 대통령이 서울을 방문할 때 거쳐 가는 주요 길목이었기 때문이다. 1979년에는 김포공항에서부

228) 롯데월드(보유객실 514실), 리베라(보유객실 163실), 인터콘티넨탈(보유객실 604실), 라마다르네상스(보유객실 500실)
229) 서울올림픽대회조직위원회, 앞의 책, 서울올림픽대회조직위원회, 1989, pp.515, 518
230) 서울특별시 문화과, 앞의 책, 1990, p.1203
231) 김미영, 「호텔과 '강남의 탄생」, 『서울학연구』, 62, 2016, pp.7-8

터 여의도-마포로-서소문-시청까지를 '귀빈로'라고 명명하고 대대적으로 정비한다고 발표하기도 했다. 이에 1980년대 올림픽을 대비하는 재개발 사업을 통해서 마포로에는 10년간 약 20여개의 고층빌딩이 들어섰다.[232]

여의도권에서 15층을 초과하는 1980년대에 신축한 고층 건물은 10개가 존재했다. 마포대교와 근접한 태평로 일대 도심의 고층건물은 도심권, 여의도·마포권, 강남권 등을 통틀어 21개 이상의 가장 많은 고층 건물을 보유하고 있었다. 마라톤 코스를 결정했던 1985년에 초기안에서 고려되었던 지역인 도심 다음으로 고층 건물을 많이 보유하고 있었던 지역은 여의도권이었다. 그렇기 때문에 도심 대신 선진 도시를 내보일 수 있는 구간으로 여의도가 채택되었다고 추측된다.



[그림 5-5] 최종안의 여의도권역과 1980년대 신축 15층 이상의 주요 고층 건물 (국가공간정보포털(http://www.nsdi.go.kr), 『건물통합정보』; 『연속지적도』를 토대로 재작성, 건물명 앞의 숫자는 사용승인일자)

1985년부터 도심 재개발사업의 일환으로 허용되기 시작한 초고층 건축의 시행으로 LG트윈타워, 무역센터, 대한생명보험빌딩 등이 다수 건축되었다. 이는 대부분 외국인에 의해 설계[233]되었으며 이로 인하여 일련의 초고층 건축에서

232) 김정빈, 앞의 책, 2017, pp.206-208

일관된 건축미학을 찾아보기 힘들다는 비판이 존재[234]하나 본격적으로 국외의 시선으로 건축물을 건설하는 것을 의식한 당시 시대상의 반영으로 해석할 수 있다.

3) 한강권

마라톤 코스에서 가장 긴 구간을 차지하는 한강권은 전체 코스에서 약 45%를 차지한다. 한강종합개발 이후 한강변에 정비된 도로를 통하여 달리는 구간이다. 주로 올림픽도로와 강변북로로 구성되어 있다.

이 구간의 특징은 정비된 한강과 한강변의 아파트 경관으로 요약할 수 있다. 아파트는 한강 공유수면매립 사업을 통해 만들어진 한강변의 아파트가 마라톤 코스의 가시권에서 눈에 들어오게 된다. 마라톤 코스에서 보이는 한강변의 아파트는 올림픽조직위원회가 인력 운영 용도로 만든 마라톤 코스의 위치 설명에 등장한다([표 3-5] 참고).[235] 이촌에서는 산호아파트(1977년 준공), 서부이촌동 시범아파트(1970년 준공), 강변맨션(1971년 준공), 주택공사의 한강맨션(1970년 준공), 반도아파트(1977년 준공), 신동아아파트(1984년 준공)가 마라톤 코스의 가시권에 위치했으며 강남은 한신아파트(1983년 준공), 현대아파트(1978년 준공), 한양아파트(1981년 준공), 그리고 잠실은 주공아파트 5단지(1978년 준공)이 위치했다. 아파트는 비슷한 외관의 고층 건물이 밀집된 모습을 보임으로써 독특한 서울의 이미지를 세계에 내보였다. 한강은 유람선을 띄운 모습을 영상에 반복적으로 내보임으로써 깨끗하게 변모한 한강 뿐만 아니라 위락 시설로서의 이미지도 강조하여 보여주려 했다.

---

233) LG트윈타워: SOM·창조건축, 무역센터: 니켄세케이·원도시건축·정림건축, 인터콘티넨탈 호텔: 찰스코버·김병현·강기세, 대한생명보험빌딩: 시저 펠리·엄·이건축, 롯데호텔·쇼핑센터: 일본 도다건축·엄·이건축, 삼성본관·중앙일보사: 미국 Welton Becket·삼우설계 (박길룡, 『한국 현대건축의 유전자』, 공간사, 2006, pp.209-216)

234) 안창모, 『한국 현대 건축 50년』, 도서출판재원, 1996, pp.174-175

235) 서울올림픽대회 조직위원회 사무처 기획실 총무과, 『인력관계(1)』, 국가기록원 소장, BA0118239, 1988

5.2 올림픽 이후 도시 이미지의 전환

5.2.1 도시 이미지와 인식의 변화

앞서 살펴본 도시 경관 조성의 영향으로 서울은 새로운 도시 이미지를 만들고자 했다. 이러한 도시 이미지의 생성 노력은 궁극적으로 사람들이 서울에 대해 가지고 있던 인식을 전환하기 위한 것이었다. 88올림픽 이후 사람들의 인식의 변화를 보면 한국에 대한 국내외의 평가는 대체로 현대화되었다는 이미지로 생각하는 것으로 바뀌었다. 미디어를 통한 올림픽 중계 방송을 보고 서울을 체험한 외국인은 물론 직접 방문했던 외국인, 그리고 국내 거주인이 가졌던 서울에 대한 이미지는 올림픽을 계기로 확연히 달라졌다.

88서울올림픽이 끝난 이후 한국개발연구원은 '외국인 의견 조사 결과'의 '한국에 대한 이미지'의 조사 결과를 보고서에 언급했다. 외국인들이 한국에 대해 어떤 이미지를 가지게 되었는지 알아보기 위해 13가지의 긍정적, 부정적 이미지를 나타내는 상징이나 상황을 제시하고 그 건에 얼마나 찬성하고 반대하는지 응답하는 방식으로 조사됐다. 그 결과 '자동차가 많다', '현대화되었다', 그리고 '산업화되었다'가 가장 많은 찬성의 응답을 받았다. 또한, 언급된 항목 중 가장 한국의 특성을 잘 나타내는 것을 한 가지만 응답해 달라는 질문에 대해서도 산업화와 현대화 항목에 응답률이 높았다.[236]

응답 / 조사	동의(%)	비동의(%)
사람이 너무 많다	59.3	20.0
저개발국가이다	15.3	60.0
정치적 구속이 많다	24.3	47.3
위생시설이 나쁘다	32.0	44.7
사람들이 호전적이다.	16.7	54.0
산업화되었다.	66.0	16.0
범죄가 많고 안전치 못하다	12.1	60.7
현대화되었다.	66.7	17.3
한국인은 평화를 사랑한다	64.7	16.7
자동차가 많다	70.0	14.0
한국의 교육수준이 높다	54.0	20.0
교통시설이 우수하다	48.7	28.0
패션감각이 우수하다	62.7	19.3

[표 5-3] 올림픽 기간 방한 외국인 대상 한국 국가 이미지 조사

국내에서 시대별로 서울을 대표하는 명소가 어떻게 바뀌어왔는가를 살펴봄으로써 사람들이 서울의 장소에 대해 어떻게 인식하고 있는지 짐작해볼 수 있다. 명소는 경치나 고적, 산물 따위로 널리 알려진 곳이라고 정의[237]되며 서울을 대표하는 이미지로 인식된 곳이라고 연결지을 수 있다.

순위	조선	일제강점기	현대
1	서촌(청풍계 외 37)	본정(16)	남산(14)
2	한강(용산강 외 15)	남산(15)	덕수궁(12)
3	남산(13)	남대문(11)	한강(12)
4	경복궁(4)	경복궁(11)	이태원(12)
5	살곶이(4)	경성역(6)	대학로(12)
6	종로(3)	창경궁(10-창경원)	경복궁(11)
7	삼청동(3)	종로(8)	운현궁(11)
8	광동교(3-청계천)	한강(8)	홍대(11)
9	창덕궁(2)	장충단(7)	동대문시장(10)
10	서대문(2)	경성역(6)	창덕궁(9)
11	북악산(2)	동대문(6)	청계천(9)
12	인왕산(2)	조선총독부청사(4)	서울성곽(8)
13	천연정(2)	파고다공원(4)	하늘공원(8)
14	칠패(2)	창덕궁(4)	선유도공원(8)
15	동문교장(2)	성벽(4)	서울숲(8)
16	흥인문(1)	용산(3)	명동(8)
17	선유봉(1)	덕수궁(3)	서촌(7)
18	구리개(1)	서소문(3)	노량진수산시장(7)
19	명륜당, 성균관(1)	경성부청사(2)	압구정동, 청담동(7)
20	청학동(1)	인왕산(1)	광화문광장(6)

[표 5-4] 시대별 명소 종합순위 (1-20위)
(박수지, 『경관 관련 텍스트를 통해 본 서울 경관 · 명소의 변천 특성』,
서울시립대학교 박사학위논문, 2015, p.108의 [그림 30]을 재인용)

박수지는 시대별 경관 명소의 매체 등장빈도를 근거로 명소의 종합순위에 관해 연구했다. 이 연구에 따르면 한강은 명소 종합 순위에서 일제강점기에는 8위에 머물렀으나 현대에 와서는 3위를 기록하였다[238]. 한강의 이미지는 올림픽을

236) 김종기 외, 『서울올림픽의 의의와 성과』, 한국개발연구원, 1989, pp.99-104,
237) 표준국어대사전, https://ko.dict.naver.com

계기로 이전의 오염된 경관에서 시민들의 휴식 공간이자 유람선이 떠다니는 선진적 경관으로 전환했다.

해외 언론은 TV를 통한 올림픽의 모습이 성공적이었음을 지적했다. 올림픽이 끝나고 난 후 1988년 10월 마이니치신문은 사설에서 “TV를 통해 한국은 세계에 국운의 융성을 보여주었다. 한국은 서울올림픽 성공으로 커다란 수확을 거두었다.”라고 언급했다.[239] 1988년 10월 뉴스위크는 올림픽 당시 있었던 반미 분위기로 전체 기사의 톤은 긍정적이지는 않으나 TV를 통한 서울의 모습은 긍정적으로 표현했다. 수년간 한국의 이미지는 1950년대 초 폭격당한 마을의 모습으로 굳어져 있었는데 서울올림픽은 TV 영상을 통해서 완전히 깨끗한 수도와 바쁘게 움직이는 사람들을 보이고 싶어 한 것으로 보인다고 했다. 올림픽 경기장과 선수촌과 같은 올림픽 시설이 행사를 잘 치러냈고 TV에서 멋있게 보였다고 표현했다.[240]

오염된 한강에서 유람선이 떠다니는 한강의 전후 모습의 전환은 사람들에게 놀라움을 자아냈다. 서울올림픽조직위원회 국제담당 사무차장이었던 전상진은 중앙공무원교육원 특강에서 한강개발의 결과가 놀랍다고 말했다.

> 60년대 초기만 하더라도 우리나라가 사막이 되지 않는가 걱정했습니다. 그동안의 우리의 산림녹화 노력에 의해서 우리나라도 금수강산을 되찾아 가고 있습니다. 저 자신도 놀란 일입니다만 한강개발만 하더라도 몇 년 전 아시아경기 전에 한강개발을 하면 어떻게 어떻게 된다 해서 정말 꿈 같은 얘기가 아닌가 하고 생각했는데 그것이 작년 아시아경기대회 직전에 완료가 됐습니다. 지금은 넓은 강폭에 물이 언제든지 그대로 담겨 있고 파란 물이 흐르고 거기에 배가 다니고 주변에는 경기장과 위락시설이 생기고 8차선의 도로가 생기고, 꿈같은 일이 아시아경기와 올림픽을 계기로 현실화 된 것입니다.[241]

올림픽선수촌 아파트의 건축가였던 황일인은 개인적으로 올림픽 시설물의 설계에 참여하면서 서울의 중심(中心)에 대한 새로운 해석을 내리게 되었다고 말하면서 올림픽 이후 한강의 새로운 역할에 대해 말하였다.

---

238) 박수지, 『경관 관련 텍스트를 통해 본 서울 경관·명소의 변천 특성』, 서울시립대학교 박사학위논문, 2015, pp.107-109
239) 김종기 외, 앞의 책, 1989, p.110
240) 해외홍보원, 「Korea’s Post-Game Image, 『Newsweek』, 1988.10.10」, 『Media Heralds Seoul Olympics : the games of the 24th Olympiad Seoul 1988』, 해외홍보원, 1989, p.175
241) 전상진, 「서울올림픽과 국가발전」, 앞의 책, 1989, pp.225-226

지금까지는 강북과 강남이 별개의 지역으로 나뉘어 있었거든요. 심하게 말하면 강북과 강남이 각각 하나의 도시로 된 감이 없지 않았는데 이번 올림픽을 계기로 한강이 완전한 서울의 고리로 작용하고 서울의 새로운 중심으로 올림픽 시설물과, open space들이 자리잡았다는 얘깁니다.

또한, 올림픽 마라톤 중계에서 “가장 감동적이었던 scene은 경기자체보다도 하늘에서 내려다보이는 한강의 모습”이었다고 하며 “강물과 정리된 주변의 경관은 정말 인상적”이었다고 평했다. 즉, 한강의 인상적인 모습은 중계 영상에서 감동적으로 보이도록 연출되었다고 볼 수 있다. 또한, 이러한 한강의 조성은 올림픽 이후에 도시 경관 조성에 참여한 건축가 혹은 정책 입안자들에 의해 서울의 새로운 중심이라는 의도를 가지고 이루어졌음을 추측할 수 있다.[242]

즉, 위와 같은 의도로 올림픽 마라톤 코스를 통해 외부에 내보이고 싶었던 도시 이미지는 현대적이고 발전된 서울의 모습이었다. 이런 이미지를 전달하기 위해 올림픽 중계 영상을 통해 깨끗한 한강과 현대적인 마천루의 이미지가 강조되었다. 올림픽 준비 시기에 이루어졌던 도시 개발 사업인 한강종합개발, 테헤란로 개발, 주택개량사업은 도시 경관 개선을 목표로 했으며 이는 도시 이미지 구축과 맞닿아 있었다. 한강의 이미지는 이전의 오염된 한강 경관에서 현대화된 한강 경관으로 국내외 시청자들에게 효과적으로 전달되었다.

그러나 이러한 의도된 이미지를 만들기 위한 도시 경관의 조성 방식과 의도된 이미지만을 비추려고 하는 미디어의 행태가 국외에서 비판받기도 했다. 한국사회가 도시 경관을 조성하는데 있어 사회적 과정보다 공간적 형태를 만들어내는데 집중하는 것에 우려된다는 의견이 존재했다. 또한, 의도하는 도시 이미지를 만들기 위해 도시의 인공환경과 인프라를 만드는 방법이 국제적인 비판을 받기도 했다. 개량의 방식이 불량주택을 제거하는 것과 고소득 주거지 혹은 상업 시설을 위한 마천루를 만드는 현대적인(modernistic) 경관을 위한 재개발을 하는 것으로 이루어지기 때문이다.[243] 그리고 서울올림픽의 이면에 군부 독재로 인한 반정부 시위, 수많은 도시 빈민, 빈부격차와 같은 어두운 부분이 있음에도 불구하고 유력 매체에서는 개회식의 아름다운 모습 등 밝은 부분만 비추었던 것이 지적되었다.[244]

---

242) 「올림픽 이후 도시건축환경의 한국적 지평을 위한 모색」, 『공간』, 256, 1988, p.33
243) John R. Gold, 앞의 책, 2011, p.185
244) Billings. Andrew C, 『Olympic Media: Inside the Biggest Show on Television』, Routledge, 2008, p.3

5.2.2 전환된 도시 이미지에 대한 반발

올림픽을 맞이하여 급격하게 조성된 고밀도의 도시 경관에 의해 서울은 현대적인 도시로 도시 이미지가 전환되었으나 한편으로 이에 대한 반발도 존재하였다. 서울시도 이러한 도시 경관에 대해 경관적·시각적으로 부정적인 측면이 있다고 보았다. 구체적으로 경제성장 위주의 근시안적 도시 개발 정책과 도시 구성요소의 양적 팽창으로 자연경관과 역사유물이 훼손되고, 초고층 건축물이 난립이 된 부분이 있다고 보았다. 이에 1990년대 초부터 경관과 관련한 도시 계획적 측면의 시책사업을 추진하기 시작했다. 남산 제모습 찾기 사업, 북한산 주변 고도지구 지정 등 자연경관 보호를 목적으로 하였던 사업이었고 결과적으로 다양한 경관의 특성을 반영하지 못하였고 효과도 크지 않았다. 또한, 경관 관리의 대상이 산지나 구릉지 위주의 평면 규제에 한한 경우가 많아 서울의 경관을 대표하는 한강 등의 경관 자원에 대한 규제는 미비하여 도시 경관의 매력을 상실하고 무미건조한 경관이 형성되었다고 보았다. 이에 2000년대 들어 경관지구가 도시계획법에 도입되었고 한강 등 주요 하천에 대해서도 서울시에서 수변경관지구를 도입했다.[245]

강남개발이 서울의 공간구조를 새롭게 만들고 현재의 대도시권을 형성하는데 획기적으로 기여했으나 경관적 측면에서는 대규모의 신시가지 개발이 서울의 '서울다움'으로 표현될 수 있는 역사성과 지역성은 크게 약화시켰다는 것이 중론으로 받아들여지고 있다. 특히 한강변을 아파트와 고속화도로로 시각적, 물리적으로 단절시켜 일부만이 사유화하거나 일반 시민들의 일상 도시 생활에서 소외된 것은 비판받는 부분이다.[246]

서울시가 도시 경관에 대해 가졌던 생각의 변화를 보면 1980년대 및 그 이전 시대에는 개발 우선에 방점을 두었고 1990년대부터 문제점을 인식하기 시작하였으며 2000년대 들어서 처음으로 법제화가 되는 과정을 거쳤다.

1988년 올림픽을 앞두고 한국이 갈망했던 것은 선진국으로의 도약이었다. 또한, 1970-80년대까지 만들고자 했던 도시 경관은 이러한 의식을 배경으로 한 현대적인 것이었다. 전두환 대통령은 서울올림픽을 성공적으로 완수할 때 국제적으로 선진국의 대열에 서게 되는 계기가 된다는 점을 강조하며 올림픽과 국가

245) 서울특별시 도시계획국 도시계획과, 『서울의 주요 하천변 경관개선방안 연구』, 서울특별시, 2003, p.2
246) 박수지, 앞의 논문, 2015, p.117

의 성장을 연결시켰다.[247] 즉, 선진국으로서의 도약을 한국인과 외국인에게 보이는 것이 중요한 올림픽의 목적이었다.[248]

1980년대까지의 도시 경관에 대한 인식에서 전통적인 부분은 제외되어 있었다. 1969년 안종윤은 '도시문제'에서 김현옥 시장의 많은 업적과 계획 중 경관계획이라는 범위로 제한할 때 그것은 도심지 재개발, 한강개발, 도로의 신설확충, 아파트건립 등으로 집약할 수 있으며 도시 경관의 증진 즉 도시의 미화에 크게 이바지 하고 있다고 평가했다.[249] 이는 이후 이어진 일련의 도시계획의 핵심인 고층화, 한강, 도로, 아파트와 일치하면서 88서울올림픽 마라톤 코스에서 보이고자 했던 특징들과 일치한다. 1975년 3월에 서울시장의 박대통령 보고에서도 '불량지구 재개발과 경관조성'이 제시되어 주택개량을 통한 아파트의 구축의 단초를 확인할 수 있다.[250] 1978년 서울시는 서울도시기본계획의 도시구조의 기본패턴으로 '한강 중심의 균형공간화'를 제시하고 인구의 중심을 광화문에서 한강쪽으로 이끌어 한강축이 도시활동의 주무대가 되도록 할 계획이라고 밝히고 있다.[251] 마라톤 코스에서 가장 강조하고자 했던 한강의 개발에 대한 구상이 1970년대부터 존재했음을 짐작할 수 있다.

올림픽을 앞두고 외국인에게 특징있는 도시 경관을 선사해야한다는 의견이 제시되기 시작했다. 박범주는 "도시환경 미화의 목적은 곧 도시를 방문하는 자에게 주는 특징있는 도시경관미를 인상깊게 안겨줄 수 있도록 가꾸어 보자는데 있다"라고 하며 "미적인 도로환경, 아름다운 주거환경, 미적인 하천환경, 미적인 도시 환경은 어떻게 디자인되어야 하는가의 도시경관계획이란 새로운 계획과정이 필요하다"고 언급했다.[252] 행정적으로도 올림픽을 맞이하여 도시 경관을 조성하기 위한 준비가 추진됐다. 1987년에 서울시 올림픽준비단의 올림픽 준비 추진 현황 보고에서 도시환경의 목표로 "한강 사랑하기, 공지단장, 간판정비"를

247) 서울올림픽을 전통문화와 현대문화가 조화를 이룬 훌륭한 문화예술축제를 겸할 수 있도록 힘쓰겠다고 표현함으로써 전통과 현대의 두 가지 이념을 제시한다. (대통령비서실, 「1987년도 예산안제출에 즈음한 시정연설」, 『전두환대통령연설문집 제7집』, 국가기록원 소장, 1986)
248) John J. MacAloon· Kang, Shin-pyo, 「Uri Nara(우리나라): Korean Nationalism, the Seoul Olympics and Contemporary Anthropology」, 『세계와 함께 나눈 한국문화-산공 강신표 올림픽 문화학술운동-』, 국립민속박물관, 2010, p.460
249) 안종윤, 「한국도시의 경관계획 : 서울시를 중심으로」, 『도시문제』, 4(7), 1969, p.20
250) 손정목, 앞의 책, 2003, p.17
251) 서울특별시 도시계획과;대지종합기술공사, 『서울도시기본계획: 2000년대를 향한』, 서울특별시, 1978, p.151
252) 박범주, 「도시환경의 미화」, 『도시문제』, 22(11), 1987, p.7

꼽고 있다.[253] 마라톤 영상에서 중시했던 한강에 대한 강조와 공지 미화를 시책으로 추진함으로써 의도했던 도시 이미지를 만들기 위해 행정적으로도 도시

제목	저자	권호	연도
한국도시의 경관계획: 서울시를 중심으로	안종윤	4(7)	1969
도시경관의 조성	박병주	8(3)	1973
도시경관을 위한 도시계획 및 건축규제	이양완	11(5)	1976
옥외광고물의 규제와 도시경관설계	정시화	11(5)	1976
도시경관조성과 도시설계	주종원	11(5)	1976
도시경관과 「오픈스페이스」	이규목	11(5)	1976
도시하천의 경관적처리	신상혁	12(6)	1977
도시경관과 생활환경시설	박병주	18(10)	1983
주택단지의 입지, 규모 및 경관	박병주	18(10)	1983
시평: 묘지와 경관	박병주	18(11)	1983
도로경관개선방안	안재헌	19(4)	1984
도시와 문화: 도시문화환경으로서의 도시경관	이규목	19(7)	1984
도시행정사례: 매력있는 도시경관 조성-일본 나고야시의 사례-	편집실	19(9)	1984
시평: 도시경관과 색채관리	이상배	20(7)	1985
도시경관과 색채관리: 도시경관과 건축물의 색채	김영대	20(7)	1985
도시경관과 색채관리: 가로 경관과 옥외광고물	김진일	20(7)	1985
도시 공원화 운동: 도시 공원화와 도시경관	김영대	20(10)	1985
시평: 도시환경의 미화	박병주	22(11)	1987
특집/도시경관의 정비: 교통환경의 경관정비	정석희	22(11)	1987
특집/도시경관의 정비: 도시경관과 공공공간의 환경정비	박병주	22(11)	1987
특집/도시경관의 정비: 도시의 국지경관: 의미와 개선	황기원	22(11)	1987

[표 5-5] 1988년 이전까지『도시문제』에서 다루었던 경관 관련 논의

253) 서울특별시,『올림픽 준비 추진 현황: 서울올림픽대회 준비사업 추진현황 보고』, 서울특별시, 1987, p.21

경관을 조성했음을 알 수 있다.

역사성보다 현대성을 앞세운 도시 개발은 1960년대부터 진행되었던 문화재 보존과 관련된 일련의 사건에서 전통과 현대가 충돌했을 때 현대를 우선으로 하여 정책이 시행되었던 것을 보아도 알 수 있다. 1968년 광화문 복원의 경우 광화문 복원추진위워회의 위원장이었던 건축가 정인국은 광화문을 보존을 위한 문화재의 성격보다는 1968년 시점의 광화문을 본뜬 콘크리트 모뉴멘트로 설명하고 있으며 문화유산의 위치가 도시계획에 따라 원 위치로 고정되지 않을 수 있다는 논리를 전개했다.[254] 1970년 덕수궁의 대한문도 태평로를 확장하면서 덕수궁 담을 헐고 대한문을 뒤로 물려 지었다. 1979년 고가도로 건설을 위해 사적으로 지정된 독립문의 위치를 옮겼다. 1960년대 후반 서울은 개발지상주의의 이데올로기를 앞세워 공간의 급속한 변화를 꾀하였다. 역사와 전통, 문화재와 사적의 가치는 개발의 가치에 밀려났다.[255]

전통과 현대에 관한 이러한 인식은 1980년대 올림픽 기반시설 조성기에도 이어졌다. 올림픽 대책 중 문화재 복원 부분도 인프라 조성과 같은 위상으로 계획되어 있으나 실상은 일부 복원 및 보수 정도로 그쳤다. 1988년 서울올림픽 당시 서울시 교통국 기획계장이었던 김상돈에 따르면 1980년대 도로 및 교량 건설에 1조4천억 원이 넘는 서울시의 예산이 투입되었고 지하철 2·3·4호선 건설에 2조3천억 원[256]의 재원이 소요되었던 것에 반하여 문화재 복원 및 보수에 들어간 예산은 이에 훨씬 못미쳤다. 정부는 1980년대에 창경궁을 처음으로 궁궐 복원 사업을 시작했다. 1983년 내부에 있었던 동물원을 외곽으로 이전한 뒤 1986년 복원사업을 완료하였다. 1983년-1986년에 투입된 예산은 총 67억 원[257]이나 전통에 관한 개념이 전환된 2000년대에 경복궁에 투입된 예산은 3,000억 원이다.

앞 장에서 살펴보았듯이 88올림픽을 대비하여 도시설계를 도입했는데 1985년 시정에서는 도시 미관 증진을 위한 종합계획으로 지구마다 특성있고 쾌적한 생활환경을 조성하기 위해 도시설계기법을 세종로, 태평로, 종로 을지로와 같은 도심과 잠실지구에 적용했다고 밝히고 있다[258]. 1986년 시정에서는 쾌적한 경관

254) 강난형, 『경복궁의 문화 모던 프로젝트』, 시공문화사, 2003, p.117
255) 서울시정개발연구원, 『서울, 20세기 100년의 사진기록』, 서울시정개발연구원, p.248
256) 서울특별시 시사편찬위원회, 앞의 책, 2013, pp.188-189
257) 문화재청, 『창복궁 중건보고서』, 문화재청, 1988, p.152
258) 서울특별시 기획담당관실, 앞의 책, 1985, p.394

을 조성하기 위해 불량주택을 개량하는 것이며 경기장 주변과 가시권의 주택개량재개발사업을 추진한다고 언급했다.[259] 즉, 서울시가 정의하는 미관은 도시설계 수법의 결과적으로 제시되는 마천루와 도로, 불량주택개발사업의 결과로 제시되는 아파트의 모습이다. 현대식으로 꾸며진 도시경관이 미관이라는 인식이 서울시 정책에서 반영되어왔음을 알 수 있다.

한편으로 개발 논리에 매몰된 경관 조성에 대해 역사성을 드러내야 한다는 비판도 존재했다. 1984년 이규목은 도시중심부의 재개발계획에 의하여 광화문·용산·서울역·서소문·여의도에 지어진 고층건물들이 소위 외관 건축으로서 외국의 설계와 기술에 의한 것들이 많아 미국의 형태와 외관을 그대로 모방했다는 데 문제를 제기했다. 이로 인해 서울의 역사성과 특성은 소멸되어 가고 문화적 독자성을 찾을 수 없다는 것이다. 또한, 아파트단지의 획일성과 주거공간의 상품화를 지적하며 오늘날의 도시 경관은 문화 부재의 현장과도 같다고 비판했다.[260]

1980년대 이후에는 1990년대 들어 역사 경관을 강조하고 경관을 체계적으로 관리하고자 제도를 도입했다. 1990년대부터 재건축·재개발사업이 적극적으로 추진됨에 따라 한강을 비롯한 주요 하천 주변과 인근 구릉지 아파트 단지의 고층, 고밀, 대형화 추세로 경관이 심각하게 훼손되었다. 이에 서울시는 경관관리 전담부서를 설치했고 공동주택을 중심으로 한 경관심의 제도를 강화했다. 1994년에 서울시 주택기획과에서 발간한 책에서 도시경관에 대하여 언급하고 있는데 이전 시대에 강조했던 현대적인 경관보다 역사문화환경을 보유하고 있음을 강조하며 서울은 “수려한 산이나 강과 같은 자연환경과 600년 역사문화환경을 지닌 도시로서 다른 도시에 비하여 개성있는 도시경관을 형성할 수 있는 잠재력이 풍부한 도시”라고 설명하고 있다. 이를 위해 주요 건설사업에 대하여 사전 경관심의 제도를 운영하고, 문화거리 조성 등 시범가로 정비를 통한 도시경관 조성사업을 추진하여 왔으며 시정개발연구원에서 도시경관 관리를 위한 기본방향의 설정 및 자연경관과 주요 역사경관 요소의 보존을 위한 경관 관리 기준과 관리기법 개발을 위한 연구를 진행 중이고 이후 제도화할 것임을 밝혔다.[261] 이후, 경관에 관한 법적 근거를 마련하기 위해 2000년 1월 도시계획법이 전면 개정될 때 경관지구를 처음 도입하였고 서울시도 ‘도시계획조례’를 제정하면서 수

259) 서울특별시 기획조정실 기획담당관실, 『’86시정』, 서울특별시, 1985, pp.381, 387
260) 이규목, 「도시문화환경으로서의 도시경관」, 『도시문제』, 19(7), 1984, pp.34-35
261) 서울특별시 주택기획과, 『서울의 주택·건축』, 서울특별시, 1994, pp.47-56

변경관지구를 도입했다.[262] 이후 2005년 초 건설교통부는 '균형있고 환경친화적인 국토관리'를 중점 정책과제로 설정하고 국토경관의 종합적인 관리를 위한 '경관법'을 2007년에 공포했다.[263]

1980-90년대에 올림픽을 시발점으로 고밀도 개발을 유도하는 정책으로 인하여 형성된 도시 경관은 사람들에게 경관 훼손이라는 인식을 자아냄과 동시에 선호하는 경관으로서의 이중적인 성격을 갖게 되었다. 선호하는 경관으로 자리잡은 이유는 한국이라는 국가와 한국의 자본주의적 질서가 유지 및 재생산 되는 과정에서 한국 도시 중산층이 특수한 도시에 대한 사고방식을 갖도록 경관 개발자들이 유도했던 부분이 존재한다. 박배균은 한국의 도시 중산층이 지니는 도시에 대한 사고방식은 "정돈된 공간이나 고급 대단지"와 같은 강남에서 발명된 도시경관을 이상적 도시의 특징으로 재현하며 주택과 도시를 "사용가치보다는 교환가치 측면에서 더 중요하게 인식"한다고 하며 이를 위한 도시 경관 조성이 발전주의 레짐에 따라 1960-70년대의 산업화가 추상적인 구호에 머물지 않고, 반듯하게 뻗은 직선의 대로, 최신식의 도시 인프라와 고층의 현대적 아파트단지라는 매우 구체적인 가시성을 지니고 사람들에게 선보인 것이라고 주장했다.[264] 김민수는 1960년대에 체제적 지배논리에 의해 도시 공간의 불균형 구조의 이미지가 정당화되었고 오늘날까지 근본적인 치유가 이루어지지 않은 채 1900년대 이후 부동산투기시대, 2000년대 전시행정 개발사업으로 이어져 내려왔음을 지적하기도 했다.[265]

현대적이라는 도시 이미지와 이를 뒷받침하는 개발의 논리가 고밀도 경관의 조성으로 이어졌으며 이를 전세계에 선보이기 위해 미디어라는 수단이 적절히 활용됐다. 아파트와 초고층 상업 건물로 대변되는 고밀도 경관에 대한 반발에도 불구하고 개발 시기에 인식된 도시 이미지는 현재까지 영향을 미치고 있으며 올림픽이 개최된 지 30여년 가까이 지난 오늘날도 여전히 아파트 및 상업지구의 고밀도 개발과 선호도는 지속되고 있다.

---

262) 서울특별시 도시계획국 도시계획과, 위의 책, 2003, p.2
263) 최일홍·정두용‥오민근·이석현·윤진욱, 「경관법과 도시공간 관리」, 『도시정보』, 306, 2007, pp.3-21
264) 박배균, 「자본주의 헤게모니와 대안적 도시 이데올로기」, 『희망의 도시』, 한울아카데미, 2017, pp.284-286
265) 김민수, 앞의 책, 메이데이, 2010, pp.22-23

Ⅵ. 결론

이 연구의 목적은 88서울올림픽의 시설과 올림픽과 관련된 도시 경관 조성의 결과로 국가가 올림픽을 통하여 전달하고자 했던 도시 이미지의 전략 수립과 실행 과정을 밝히는 것이다. 특히, 마라톤 코스를 중심으로 연구를 진행하였다. 1988년 서울올림픽은 한국이 세계의 시선을 처음 의식하여 개최한 국가 이벤트였다. 경제 개발과 함께 개발도상국에서 선진국으로 진입해야 한다는 의식 하에 정부는 올림픽을 대비한 도시 개발을 급속히 추진하여 도시 경관을 조성해나갔다. 마라톤은 도시를 배경으로 장시간 도시 경관을 노출하는 경기이므로 올림픽 조직위원회는 마라톤 코스 및 경기 방송을 도시 이미지를 전달하기 위한 수단으로 정교하게 구성하였다.

제2장에서는 1932년 LA 올림픽부터 2020년 도쿄 올림픽에 이르는 역대 하계 올림픽의 마라톤 코스를 분석한 결과, 1960년을 기점으로 코스의 유형이 바뀐 것을 확인하였다. 1930-60년대의 마라톤 코스의 유형은 대체로 교통 체증 방지 등의 기능적 목적을 충족하기 위해 가능한 도심에서 멀고, 동일한 코스를 사용하는 교외·왕복형의 특성을 보였다. 1960년대 이후 위성 중계라는 미디어가 도입되면서 마라톤 코스의 유형은 시청자를 의식한 도시·편도형으로 바뀌었다. 코스 구성의 목적은 '기능'에서 '보여주기'로 바뀌었고 관광을 위해 더 많은 역사 경관을 포함하고자 원도심을 포함하는 경향이 늘어났다. 그러나 역대 하계 올림픽 마라톤 코스의 80%가 역사 경관의 원도심을 통과하는 것과 달리 서울은 남대문으로 대표되는 구도심을 제외하고 강남과 한강변으로 대표되는 신도심을 통과하는 도시형 코스로 구성했다.

제3장에서는 88서울올림픽의 올림픽 시설의 건설과 올림픽 마라톤 코스의 결정에 관한 논의 과정을 3개의 시기로 나누어 고찰했다. 올림픽 시설지 이면서 올림픽 마라톤 코스의 출발 및 결승점인 잠실의 종합운동장 부지는 1970년대의 도시계획으로 결정되었다. 또한, 마라톤 결승점이 주경기장으로 정해졌던 것은 국제육상연맹과의 협의에 의한 것이었음을 확인하였다. 올림픽 유치 과정에서 해외 조사단이 국제규모로 현대화된 도시를 강조하여 서울시가 이상적인 도시 이미지를 설정하는데 단초가 되었음을 알 수 있었다.

마라톤 코스는 서울올림픽 유치 직후부터 논의되었고 올림픽조직위원회는 1983년 12월에 남대문을 순환하는 코스인 도심안을 초기안으로 결정하였다. 이 코스는 사대문과 도심재개발로 인한 마천루가 위치한 원도심 지역과 1970년대까지 활발히 개발이 진행되었던 동서울 지역으로 구성됐다. 이 시기의 올림픽 시설은 잠실종합운동장의 주경기장이 미완성인 단계였고 올림픽공원도 계획 수립 단계였기에 잠실 일대의 올림픽 도시 경관을 예상하기는 어려운 시점이었다. 도심안의 마라톤 코스는 도심의 교통상황 및 미개발된 경관, 대기오염 등의 문제점이 제기되어 1985년 6월에 올림픽조직위원회의 회의로 다시 논의가 시작되었고, 당해 9월 강남과 여의도, 그리고 한강변으로 구성된 한강주변안이 최종 코스로 결정되었다. 최종안의 결정에는 올림픽으로 촉발되었던 한강종합개발의 성공적인 경관 조성 결과와 당시의 현대식 경관이었던 아파트 지구가 영향을 미쳤다고 추측된다. 최종안이 결정될 무렵의 한강은 한강종합개발의 완공 시점에 근접하여 개선된 환경의 한강을 충분히 예상할 수 있는 시점이었다. 이는 서울의 발전 경관을 보여주기에 한강주변안이 적합했음을 의미하며 전통 경관은 크게 고려되지 않았음을 의미한다.

제4장에서는 올림픽 마라톤 코스가 결정된 이후의 도시 경관을 조성하는 과정을 살펴봄으로써 마라톤 코스를 통해 현대적인 이미지를 전달하고자 했음을 밝혔다. 1986년 이후는 서울시가 86아시아경기대회를 앞두고 대부분의 올림픽 시설과 큰 틀의 도시 개발 사업을 완성하였고 올림픽 마라톤 코스를 비롯한 경기장이 다 결정되었기에 정교한 계획 수립이 가능해진 시기였다. 이에 1986년을 기점으로 서울시의 도시개발계획의 방향성이 바뀌었으며 이는 마라톤 코스의 경관 조성에 영향을 미쳤다. 서울시는 고층화를 유도하는 도시 개발의 집중 지역을 도심재개발을 통한 구도심에서 올림픽 경기장 인근의 잠실 및 테헤란로와 한국종합무역센터 등을 포함한 강남권인 신도심으로 전환했다. 이는 도시설계 수립으로 활성화되었다. 또한, 올림픽 마라톤 코스를 비롯한 올림픽 행사의 가시권에 있는 주택개량사업을 본격적으로 추진했다. 도시 정비 사업의 결과 강남에는 고층 빌딩이 들어섰고, 기존의 불량주택지에는 아파트가 들어섰다. 또한, 정비되지 않아 공지 상태인 마라톤 코스 주변 지역에 가림막을 설치하거나 녹화를 진행했다.

제5장에서는 88서울올림픽 마라톤 경기의 중계 방송을 통해 도시 경관을 노출하는 전략을 분석한 결과 마라톤 경기의 방송은 도시 경관의 이미지 전달을 위해 정교하게 촬영되었으며 한강과 도로, 아파트 그리고 마천루가 포진되어 있

던 마포와 여의도를 강조하여 보여주었음을 확인했다. 영상에서 강조했던 도시 경관의 구성과 앞서 4장에서 살펴본 도시 개발 사업의 목표는 현대화, 고층화로 일치했다. 도시 개발이 일찍이 진행되어 고층건물이 밀집했던 마포, 여의도 지역은 전체의 풍경이 담기는 장면이 다수 나왔으나 강남 지역은 선수 위주의 장면을 주로 내보내어 의도적으로 도시 경관이 담긴 영상의 노출 시간을 줄였다. 국가는 편집된 경관을 통해서 의도한 메시지를 전달하고자 했다.

결과적으로 올림픽은 외국인들에게 한국이 산업화 및 현대화되었다는 이미지를 심어주었으며 내국인들도 서울의 대표 명소로 한강을 꼽게 되었다. 한국은 올림픽 개최 시부터 갈망했던 선진국의 이미지를 외국에 심어주기 위해 전략적으로 도시 경관을 만들었다. 마라톤 코스의 강변안 선정 이후 촉발되었던 도시 경관의 정비는 경기 영상에 노출되었던 것처럼 선진화된 서울의 이미지를 전달하기 위해 수행됐다. 마라톤 코스가 도시 경관의 조성에 영향을 미친 유일한 이유는 아니지만 분명한 것은 마라톤 코스를 포함하는 올림픽이라는 국가 이벤트가 현대 서울의 도시 경관 조성에 큰 영향을 주었다는 것이다. 마라톤 코스는 올림픽을 대비한 도시 미화 사업에서 중요한 지역이었으며 도시 개발 사업과 밀접한 관계를 맺으며 논의되었다.

정부가 개발 위주로 급격한 도시 경관을 구축하는 과정에서 불량주택 철거로 인한 주거 불안정 심화, 강남 집중 개발, 고층화 개발로 인한 경관 논란과 같은 부작용도 존재했으나 결과적으로 서울은 올림픽 마라톤 코스를 통해 현대화된 도시 경관 이미지 구축에 성공했으며 현재까지도 아파트 및 한강 경관은 비판의 대상이면서 선호의 대상으로 여겨지고 있다.

올림픽에서 국가의 정체성을 드러내거나 의도된 이미지를 전달하기 위한 도시 경관 조성에 관한 연구는 마라톤 코스의 조성 방식을 추적하는 것 외에도 다양한 측면에서 이루어질 수 있다. 올림픽 시설의 건축 양식, 성화봉송로 결정, 당시의 홍보 영상 등에서도 이미지 구축을 위한 시도가 존재했을 것이다. 올림픽 이후 변화된 도시 이미지와 도시 경관의 영향에 대한 깊은 이해를 위해서는 다른 측면에서 접근하는 후속 연구가 필요할 것이다.

참고문헌

단행본 및 보고서

강난형,『경복궁의 문화 모던 프로젝트』, 시공문화사, 2003, p.117

강현수·이희상 옮김, 존 어리 지음,『모빌리티』, 아카넷, 2014, pp.439, 475

『공간』, 227, 1986, p.32, 40-41

『공간』, 256, 1988, pp.33-45

국토개발연구원,『도시설계 작성기준에 관한 연구』, 한국토지개발공사, 1994, pp.30, 68

김광중, 『서울시 주택개량 재개발 연혁 연구』, 서울시정개발연구원, 1996, pp.105-106, 126,128,150,152

김민수,「한국 도시 이미지와 정체성」,『도시 공간의 이미지와 상상력』, 메이데이, 2010, pp.22-24

김운용,『위대한 올림픽』, 동아출판사, 1990, pp.227, 244

김정빈, 『88서울올림픽, 서울을 어떻게 변화시켰는가』, 서울역사박물관, 2017, pp.50-51, 90, 92, 112-114, 206-208

김종기 외,『서울올림픽의 의의와 성과』, 한국개발연구원, 1989, pp.99-104, 110

문화재청,『창복궁 중건보고서』, 문화재청, 1988, p.152

박길룡,『한국 현대건축의 유전자』, 공간사, 2006, pp.209-216

박세직,「서울올림픽대회 개회사」,『박세직위원장이 쓰는 서울올림픽 우리들의 이야기』, 고려서적, 1991

박배균,「자본주의 헤게모니와 대안적 도시 이데올로기」,『희망의 도시』, 한울아카데미, 2017, p.284-286

서울대학교 환경대학원,「동경올림픽의 도시계획적 평가」,『올림픽이 도시발전에 미치는 장기적 영향』, 1988, pp.54-56

서울시정개발연구원, 『서울, 20세기 100년의 사진기록』, 서울시정개발연구원, pp.248, 272, 307, 312

서울시정개발연구원,『서울시 도시경관 관리방안 연구(Ⅰ)』, 서울시정개발연구원, 1993, p.13

서울시정개발연구원,『서울시 도시경관 관리방안 연구(Ⅱ)』, 서울시정개발연구

원, 1994, p.11
서울역사박물관,『반포본동: 남서울에서 구반포로』, 서울역사박물관, 2019, pp.46-47
서울역사박물관 전시과, 『88올림픽과 서울』, 서울역사박물관, 2018, p.96, pp.100-101, 107, 108-109, 136-137
서울올림픽대회조직위원회,『제24회 서울올림픽대회 공식보고서 제1권』, 서울올림픽대회조직위원회, 1989, p.20, 24, 240, 247, 290, 302, 312, 515, 518, 716
서울올림픽대회조직위원회,『제24회 서울올림픽대회 공식보고서 부록/대회여건조성』, 서울올림픽대회조직위원회, 1989, pp.60-61, 63, 66, 68, 70, 242
서울특별시 강동구;서울시립대학교 수도권개발연구소,『올림픽로 주변환경 정비계획』, 서울특별시 강동구, 1985, pp.3-9
서울특별시 건축지도과,『잠실지구 도시설계』, 서울특별시, 1983, pp.9-11
서울특별시 기획담당관실,『'85시정, 1985, pp.10-11, 54, 394
서울특별시 기획조정실 기획담당관실,『'86시정』, 서울특별시, 1985, pp.381, 387
서울특별시,『시정'87』, 서울특별시, 1987, p.413
서울특별시,『서울시정 1988』, 서울특별시, 1988, p.44
서울특별시 기획담당관실,『'86아시아 '88올림픽 대비 주요 업무 보고』, 서울특별시, 1984, p.21-23
서울특별시 도시계획국,『도시재개발』, 서울특별시, 1983, p.31
서울특별시 도시계획국 도시계획과,『서울의 주요 하천변 경관개선방안 연구』, 서울특별시, 2003, p.2
서울특별시 도시계획국 도시계획과; 서울대 환경대학원 부설 환경연구소,『테헤란로 도시설계』, 서울특별시, 1984, pp.9, 55, 150
서울특별시 도시계획과; 홍익대학교 환경개발연구원,『김포가도 도시설계』, 서울특별시, 1984, p.15
서울특별시 도시계획과,『서울도시기본계획』, 서울특별시, 1966, pp.213, 282
서울특별시 도시계획과;대지종합기술공사,『서울도시기본계획: 2000년대를 향한』, 서울특별시, 1978, p.151
서울특별시 도시계획과, 『서울시 도시계획연혁, 관계도집』, 서울특별시, 1991, pp.14-15, 40-41
서울특별시 도시계획과,『서울시 도시계획연혁』, 서울특별시, 1991, p.383
서울특별시 문화과, 『제24회 서울올림픽대회백서 SEOUL 1988』, 서울특별시, 1990, pp.75-76, 157, 179-280, 291-293, 304-,305, 376-380, 388, 554, 628-630,

641, 646, 648, 717, 785-786, 808-816, 825-826, 897-898, 925-928, 1203, 1211, 1217-1218, 1400, 1470-1482
서울특별시 시사편찬위원회, 『사대문 안 학교들 강남으로 가다』, 서울특별시, 2012, pp.18-19, 42-46
서울특별시 시사편찬위원회, 『서울 나는 이렇게 바꾸고 싶었다』, 서울특별시, 2011, pp.228-229
서울특별시 시사편찬위원회, 『임자, 올림픽 한번 해보지!』, 서울특별시, 2013, pp.83-85, 91, 165, 188-189
서울특별시 종합건설본부, 『사업계획 및 진도 : ´86 아시아, ´88 올림픽 대비』, 서울특별시, 1982, p.11
서울특별시 주택기획과, 『서울의 주택·건축』, 서울특별시, 1994, pp.47-56
서울특별시 주택정책실 건축기획과, 『테헤란로 : Hi 서울! High 강남! 고밀도/초고층 / 하이테크의 도시』, 서울특별시, 2013, p.8-10)
서울특별시, 『올림픽대비 단위사업별 추진상황: 83.4.30 현재』, 서울특별시, 1983, p.25
서울특별시, 『올림픽 준비 추진 현황: 서울올림픽대회 준비사업 추진현황 보고』, 서울특별시, 1987, p.21
서울특별시, 『'86 아시아 '88 올림픽 준비 추진 상황』, 서울특별시, 1983, p.3
서울특별시, 『'86'88대비 사업 종합계획』, 서울특별시, 1984, p.21
서울특별시 한강건설사업소, 『잠실지구종합개발기본계획』, 서울특별시, 1970, pp.8-10
서울특별시 한강관리사업소, 『한강』, 서울특별시, 1986, pp.21, 84-86
서울특별시, 『한강종합개발: 자연회복과 창조』, 서울특별시, 1986, pp.2, 7
손정목, 『서울 도시계획 이야기 1』, 한울, 2003, p.131
손정목, 『서울 도시계획 이야기 3』, 한울, 2003, p.58
손정목, 『서울 도시계획 이야기 5』, 한울, 2003, pp.10, 17, 44, 183-184
안창모, 『한국 현대 건축 50년』, 도서출판재원, 1996, pp.174-175
이규목, 『한국의 도시경관』, 열화당, 2002, pp.123, 129
임승빈, 『환경심리와 인간행태:친인간적 환경설계연구』, 보문당, 2007, p.49
임승빈, 『경관분석론』, 서울대학교 출판부, 1991, p.160
이태일, 『도시재개발사업의 평가 및 분석연구』, 국토개발연구원, 1983, p.31
장 보드리야르, 『시뮬라시옹』, 민음사, 2014, pp.9-10
전상진, 『세계는 서울로』, 범양사, 1989, pp.21,30-31, 55-56, 65, 66, 68, 72, 88, 100-101, 132, 142, 144, 180-181, 185, 225-226, 282, 306, 406

정상천,『춘추유화 정상천의 공직수첩』, 동아일보사, 2001, pp.224-226
최병두,「도시발전 전략으로서 정체성 형성과 공적 공간의 구축에 관한 비판적 성찰」,『도시공간의 인문학적 모색』, 메이데이, 2009, p.215-219
한국방송공사, 『제24회 서울올림픽대회 방송실시 종합보고서』, 한국방송공사, 1989, pp.367-378
해외홍보원,「Korea's Post-Game Image,『Newsweek』, 1988.10.10」,『Media Heralds Seoul Olympics : the games of the 24th Olympiad Seoul 1988』, 해외홍보원, 1989, p.175
西村幸夫,『도시 경관과 도시 설계』, 태림문화사, 2003, pp.14, 20
Anne-Marie Broudehoux,『Mega-events and Urban Image Construction』, Rouyledge, 2017, pp.30-31, 37
Billings. Andrew C,『Olympic Media: Inside the Biggest Show on Television』, Routledge, 2008, p.3
David E. Martin,『The Olympic marathon』, Human Kinetics, 2002, pp.151-447
John J. MacAloon· Kang, Shin-pyo,「Uri Nara(우리나라): Korean Nationalism, the Seoul Olympics and Contemporary Anthropology」,『세계와 함께 나눈 한국문화-산공 강신표 올림픽 문화학술운동-』, 국립민속박물관, 2010, p.460
John R. Gold,『Olympic Cities』, Rouyledge, 2011, pp.180-193
Jonathan Raban,『Soft city』, Picador classic, 1972, p.2
S. Giedion,『Space, Time and Architecture』, Harvard University Press, 1967, pp.856-862
The official Report of the organizing Committee,『The game of the 18 Olympiad Tokyo 1964』, The official Report of the organizing Committee, 1966, p.140

학위논문

권윤구,『도시 가로의 장소성 형성 구조와 의미 - 혼합연구방법을 통한 인사동과 대학로 연구』, 서울대학교 박사학위 논문, 2013, pp.7-8, 9
김대성,『도시설계지침의 운영실태 및 개선방안에 관한 연구 : 테헤란로 및 신촌·마포지구를 중심으로』, 서울대학교 석사학위논문, 1996. pp.48-54
김종립,『청계고가도로 건설을 통해 본 1960년대 후반 서울의 도시 개발』, 서울

대학교 석사학위논문, 2013. pp.38-39
박광현, 『ソウルオリンピックを契機としたソウルの都市改造に關する硏究』, 나고야대학 박사학위논문, 2015
박수지, 『경관 관련 텍스트를 통해 본 서울 경관·명소의 변천 특성』, 서울시립대학교 박사학위논문, 2015, pp.107-109, 117
윤은정, 『강남의 도시공간형성과 1960년대 도시계획 상황에 대한 연구』, 한양대학교 석사학위논문, 2009. p.58

학술지 논문

김미영, 「호텔과 '강남의 탄생'」, 『서울학연구』, 62, 2016, pp.7-8
김백영, 「강남 개발과 올림픽 효과」, 『도시연구』,(17), 2017, p.69
박범주, 「도시환경의 미화」, 『도시문제』, 22(11), 1987, p.7
박상연·전봉희, 「88서울올림픽 마라톤 코스의 결정 과정과 도시 경관 이미지 전략」, 『대한건축학회 논문집: 계획계』, 2020, pp.89-90
박해남, 「서울올림픽과 도시개조의 유산: 인정경관과 낙인경관의 탄생」, 『문화와 사회』, 27(2), 2019, pp.445-499
손정목, 「존슨 대통령 내한에서 88올림픽까지 도심부 재개발제도가 정착되는 과정」, 『국토연구원』, 1998, pp.94-109
안종윤, 「한국도시의 경관계획 : 서울시를 중심으로」, 『도시문제』, 4(7), 1969, p.20
안창모, 「강남개발과 강북의 탄생과정 고찰」, 『서울학연구』, 41, 2010, p.90
이규목, 「도시문화환경으로서의 도시경관」, 『도시문제』, 19(7), 1984, pp.34-35
장격석, 「발전국가의 공간개발-1960~80년대 서울 한강변 아파트 주거지역 형성과정을 중심으로」. 『공간과 사회』,, 25, 2006, p. 200
정영남, 「올림픽경기 중계방송의 미디어 수요 행태 변화 경향」, 『한국체육과학회지』, 26(3), 2017, p.625
한진욱, 「메가 스포츠 이벤트 마케팅과 경제적 파급효과」, 『오리콤브랜드저널』, 50, 2010, pp.4-5
최일홍·정두용··오민근·이석현·윤진욱, 「경관법과 도시공간 관리」, 『도시정보』, 306, 2007, pp.3-21
황보람, 최막중, 「방재계획 요소로서 아파트와 한강변 아파트지구의 출현」. 『국토계획』,, 53(5), 2018, p. 44

D. Medina Lasansky, 「Urban Editing, Historic Preservation, and Political Rhetoric: The Fascist Redesign of San Gimignano』, 『Journal of the Society of Architectural Historians』,63(3), 2004, pp.320-353
Martin Polley, 『From Windsor Castle to White City: The 1908 Olympic Marathon Route』, The London Journal, 34:2, 2009, 164

정부 기록물

건설교통부, 『도시설계(신촌.마포지구)』, 국가기록원, DA1078519, 1986
건설부 주택국 주택관리과, 『주택재개발사업계획결정(서울)』, 국가기록원, BA0866348, 1986
건설교통부 주택도시국 건축과, 도시설계(서울특별시)』, 국가기록원, DA1079432, 1983
건설교통부 주택도시국 건축과, 『도시설계(서울)』, 국가기록원, DA1079431, 1983
건설교통부 주택도시국 건축과, 『KOEX 철 한국종합무역센타(도시설계, 건축허가승인)』, 국가기록원 소장, DA1079437, 1988
대통령비서실, 「1987년도 예산안제출에 즈음한 시정연설」, 『전두환대통령연설문집 제7집』, 국가기록원, 1986
문화공보부, 『잠실운동장항공촬영3』, 국가기록원, DET0037700, 1982
문화공보부, 『88올림픽도로』, 국가기록원, DET0042856, 1987
서울올림픽대회 조직위원회 사무처 기획실 총무과, 『기획일반문서(2)』, 국가기록원, BA0113623, 1983
서울올림픽대회 조직위원회, 『마라톤코스: 공사』, 국가기록원, BA0112565, 1988
서울올림픽대회 조직위원회, 『메인스타디움관계(주경기장)』, 국가기록원, BA0112565, 1983
서울올림픽대회 조직위원회, 『아시아선수촌 및 공원등 기본설계 국제경쟁 현상공모요강』, 국가기록원, BA0113504, 1984
서울올림픽대회 조직위원회, 『제30차집행위원회의사록』, 국가기록원, BA0112560, 1985
서울올림픽대회 조직위원회, 『제31차집행위원회의사록』, 국가기록원, BA0112563, 1985
서울올림픽대회 조직위원회, 『제32차집행위원회의사록』, 국가기록원, BA0112564, 1985
서울올림픽대회 조직위원회, 『제33차집행위원회의사록』, 국가기록원, BA0112565, 1985
서울올림픽대회 조직위원회, 『서울올림픽대회조직위원회 집행위원회 및 위원총회 운영결과』, 국가기록원, BA0119029, 1988
서울올림픽대회 조직위원회, 『인력관계(1)』, 국가기록원, BA0118239, 1988

올림픽기획단, 『국립경기장건설관계(2)』, 국가기록원, BA0113498, 1983
의전과, 『해외인사방한』, 국가기록원, BA0116232, 1985
총무처, 『국무회의록(제1회-126회)』, 국가기록원, BA0085177, 1957
체육부, 『86아시아88올림픽대회총합계획』, 국가기록원, HA0003770, 1982

신문 기사

동아일보
경향신문
조선일보
매일경제
중앙일보
헤럴드PHOTO
한겨레
www.coolrunning.com.au/news
http://sport-strategy.org

웹사이트

구글지도 (www.google.co.kr/maps)
국가공간정보포털 (http://www.nsdi.go.kr)
국제스포츠전략위원회 홈페이지 (http://sport-strategy.org)
네이버 지도 (map.naver.com)
두산백과 (http://www.doopedia.co.k)
베를린 올림픽 마라톤 영상 (https://www.youtube.com/watch?v=qthKw1zFnZ8)
뮌헨 올림픽 마라톤 영상 (https://www.youtube.com/watch?v=gVVeM7bkDME)
베이징 올림픽 마라톤 영상 (https://www.youtube.com/watch?v=GisU2uCLWik&t=60s)
시드니 올림픽 마라톤 영상 (https://www.youtube.com/watch?v=eaJzmkZoQ54)
서울사진아카이브 (http://photoarchives.seoul.go.kr)
서울올림픽자료실 (http://library.kspo.or.kr/index.do)
올림픽채널 (olympicchannel.com)

표준국어대사전 (https://ko.dict.naver.com)
한국민족문화대백과사전 (http://encykorea.aks.ac.kr)
한국사데이터베이스, 고려도경(高麗圖經) (htp://db.history.go.kr)
한국콘텐트진흥원,「베이징올림픽, 미디어의 기록」,『해외시장동향』, 4, 2010 (http://portal.kocca.kr)
CTBUH Tall Building Database (http://www.skyscrapercenter.com)
Tokyo 2020 홈페이지 (https://tokyo2020.org)
https://www.statista.com/statistics/265030/summer-olympics-broadcasting-revenue

Abstract

Urbanscape Shaping and Urban Image Construction of Seoul 1988 Olympics -Focusing on the Marathon Course-

Advised by Prof. Jeon, BongHee

Park, Sangyeon

Department of Architecture & Architectural Engineering

The Graduate School

Seoul National University

The purpose of this study is to reveal how the government established and implemented image strategy of the urbanscape in preparation for the olympic games as a result of the selection process of the 1988 Seoul Olympic marathon course and the progress of the related urbanscape design projects. Among the facilities of the 1988 Seoul Olympics, the marathon course was specifically chosen due to the urbanscape was exposed for a long period of time during the race, and the event was conducted just before the closing ceremony which gained higher public attention.

The development of the media affected the formation of urbanscapes. People have been able to indirectly encounter the urbanscape through the media and deliver or receive the intended city image without having to go to the city in person. The cityscape can be easily transmitted around the

world through camera angles, and furthermore, the intentional creation of the cityscape has made it possible to create an urban image. Many host countries have utilized the Olympic games as an opportunity to develop cities and render it's image around the world.

According to an analysis of the marathon courses of all previous Summer Olympics, unlike 80 percent of the marathon courses at the previous Summer Olympics, Seoul consists of urban-style courses that pass through the city center, which is represented by Gangnam and the Han River, except for the old city center represented by Namdaemun.

The marathon course was discussed shortly after the hosting of the Seoul Olympics was decided, and in December 1983, a course that cycles the inner city around Namdaemun was decided as the initial draft by the Olympic Organizing Committee. This course consists of the original city area where the skyscraper and the redevelopment of the city are located and the East Seoul area that was actively developed until the 1970s. The marathon course in the center of the city raised doubts concerning problems such as heavy traffic condition, undeveloped urbanscape, and air pollution. Discussions began again in June 1985 with a meeting of the Olympic Organizing Committee, and the Han River surrounding Gangnam, Yeouido, and Han River were decided as the final course in September of that year. The final decision is speculated to have been influenced by the successful development of the Han River, which was triggered by the Olympics, and the apartment district, which was a modern urbanscape at the time. This means that the area around the Han River was suitable to show Seoul's developed landscape, and that traditional landscape was less considered.

The urban design plan had changed in 1986 after the marathon course was finalized. The redevelopment project of downtown changed to Gangnam area such as Teheran-ro. Therefore redevelopment the substandard housing zones in the visible areas of the Olympic event, and the road maintenance for the marathon course was implemented. As a result of the city maintenance project, high-rise buildings were built in Gangnam, and apartments were built in existing bad housing districts.

An analysis on the strategy of exposing the urbanscape the broadcast of the 1988 Seoul Olympic Games confirmed that the marathon's broadcasting was transmitted elaborately to convey the city's image and Mapo and Yeouido were especially high-lighted, where the Han River, roads, apartments and skyscrapers were concentrated. The government sought to convey its intended message through the edited urbanscape, and uncompleted facilities were covert or afforested. Ahe foreigner's assessment of the Seoul Olympics was mainly about the industrialization and modernization. The Koreans started to recognize the Han river as Seoul's representative attraction.

Although the marathon course is not the only reason to have influence the creation of the urbanscape, it is clear that the national event, the Olympics which included the marathon, had greatly influenced the creation of the urbanscape in modern Seoul. The marathon course was an important area in the city's beautification project for the Olympics and was closely involved with the city development project.

In the course of the government's rapid development of urbanscape, there existed inevitable side effects such as deepening housing instability due to demolition of substandard housing, concentrated development of Gangnam, and spoiled landscape by high-skyscrapers. Nevertheless, Seoul has succeeded in creating a modernized urban image through the Olympic marathon course, and until now, apartment and Han River views are considered both a target of criticism or preference.

Keywords : Seoul 1988 Olympic Games, Olympic marathon, Urbanscape, Urban Image, Game Broadcast

Student Number : 2017-24930