KIEAE Journal, Vol. 26, No. 5, Oct. 2026, pp.69-78.

KIEAE Journal

Korea Institute of Ecological Architecture and Environment

141

도시성장에 대응한 중앙도매시장 이전 의사결정 요인 분석 연구
- 국내외 사례를 통한 이전 동기 및 의사결정 당시 입지 조건의 비교 -

Decision-Making Factors in Central Wholesale Market Relocation in Response to Urban Growth
- Evidence from Domestic and Overseas Cases -

심세보*
Sebo Shim*

** Assistant Professor, Dept. of Architecture, Jeonju Univ., South Korea (seborius@jj.ac.kr)*

ABSTRACT

Purpose: This study compares the relocation motives and site conditions of central wholesale markets in six domestic and international cases (Rungis in Paris, CAR in Rome, Mercamadrid in Madrid, Hunts Point in New York, Garak Market in Seoul, and Toyosu in Tokyo) to identify spatial factors that recur across cases. **Method:** "Relocation" here includes the consolidation of dispersed wholesale functions into a new site, excluding newly established markets without functional succession; on this basis, Beijing's Xinfadi Market, which grew organically rather than succeeding an existing market, was excluded from the core cases and examined separately as a contrasting case of organic expansion versus planned relocation. Site conditions at the time of each decision, rather than present-day conditions, are compared using primary planning reports and secondary sources. **Result:** Traffic congestion, aging facilities, and spatial constraints recurred as relocation motives, while new sites were selected for arterial transport access, alignment with urban growth direction, and land sufficient for projected and future volume. Toyosu (2018) and Garak Market's ongoing modernization (since 2009) actively incorporated ecological design elements—closed cold-chain systems, rooftop greening, and renewable energy—reflecting the diffusion of sustainable building standards since the 1990s. Alignment with urban growth direction recurred in five of six cases as a contextual condition, though not a causal determinant. Quantitative benchmarks for distance and site area vary with urban scale and market function; findings should be read as case-based reference points rather than a universal or causal model for future relocations.

ⓒ 2026. KIEAE all rights reserved.

KEYWORD

중앙도매시장
도매시장 이전
입지 조건
도시성장
생태환경적 완충

Central Wholesale Market
Market Relocation
Site Conditions
Urban Growth
Ecological Buffer

ACCEPTANCE INFO

Received Aug. 26, 2026
Final revision received Sep. 11, 2026
Accepted Sep. 17, 2026

1. 서론

1.1. 연구의 배경 및 필요성

중앙도매시장(Central Wholesale Market)은 농수산물 유통의 핵심 인프라로서, 생산지와 소비지를 연결하고 가격 형성의 기준점 역할을 담당한다. 그러나 도시가 팽창하고 토지 이용 패턴이 변화함에 따라, 도심 내 또는 도심 근접 지역에 위치한 도매시장은 점차 도시 기능과의 마찰을 일으키게 된다.

역사적으로 파리, 로마, 마드리드, 뉴욕, 도쿄, 서울 등 국내외 주요 도시들은 한 차례 이상의 중앙도매시장 기능 이전을 경험하였다. 이 과정에서 각 도시는 이전의 타당성을 검토하고 새로운 입지를 선정하는 복잡한 의사결정 과정을 거쳤다. 그러나 이러한 이전 의사결정의 요인들을 체계적으로 분류하고 비교한 연구는 상대적으로 부족한 실정이다.

특히 한국의 경우, 가락시장을 비롯한 주요 도매시장의 노후화 및 기능 재편 논의가 지속되고 있다. 가락시장은 현재 부지 이전이 아니라 2009년부터 순환 재건축 방식의 시설현대화사업을 통해 협소한 부지의 한계에 대응하고 있으나(3.2.5 참조), 향후 도시 팽창이 심화될 경우 신규 도매시장의 입지 선정이나 기존 시장의 이전에 관한 정책적 판단이 다시 요구될 가능성도 있다. 이러한 맥락에서 국내외 주요 도시의 이전 사례를 분석하고 의사결정 요인을 체계화하는 것은 실질적인 정책 참조 기준을 마련한다는 점에서 중요한 의미를 갖는다.

한편 도매시장은 도시 성장으로 부지 확장이나 주거지와의 물리적 이격 확보가 제약되는 경우, 폐쇄형 콜드체인·옥상녹화·신재생에너지와 같은 생태환경적·기술적 수단으로 이를 보완하는 경향을 보인다. 도쿄 토요스(협소한 부지에서의 고밀 재정비, 4.3.3)와 가락시장(주거지 근접에 따른 이격 제약, 5.3)이 대표적 사례이다. 이러한 점에서 중앙도매시장 이전의 입지 조건 분석은 도시 기반시설의 생태환경적 계획이라는 관점과도 연결하여 살펴볼 필요가 있다.

1.2. 연구의 목적

본 연구의 목적은 다음과 같다. 첫째, 국내외 주요 대도시 중앙도매시장의 이전 사례를 비교하여 이전을 결정하게 된 공통적인 동기 요인을 문헌자료 수준에서 파악한다. 둘째, 각 사례의 의사결정 당시 입지 조건을 정리하고, 여러 사례에서 반복적으로 관찰되는 공간

pISSN 2288-968X, eISSN 2288-9698
http://dx.doi.org/10.12813/kieae.2026.26.5.069

적 요인을 도출한다. 셋째, 이를 종합하여 향후 중앙도매시장 이전을 검토할 때 참조할 수 있는 사례 기반 분석 항목을 제시한다. 다만 본 연구는 계량적 인과관계나 보편적 기준을 검증하는 것을 목표로 하지 않으며, 사례에서 반복적으로 확인되는 패턴을 정리하는 것에 목적의 범위를 한정한다.

1.3. 연구의 대상 및 범위

본 연구에서 '중앙도매시장 이전'은 특정 단일 시장의 물리적 이전뿐 아니라, 기존 도심에 분산되어 있던 도매 기능을 새로운 거점으로 통합·재배치한 경우를 포함한다. 단, 기존 시장과 직접적인 기능 승계 관계가 없는 신규 시장 조성은 핵심 분석 대상에서 제외한다.

이러한 정의에 기초하여, 본 연구는 20세기 이후 도시 인구와 시가지가 급격히 팽창하는 과정에서 중앙도매시장의 이전 또는 재배치가 이루어진 국내외 주요 대도시를 후보 도시로 우선 검토하였다. 이 기준에 따라 파리, 로마, 마드리드, 뉴욕, 서울, 도쿄와 함께 베이징도 검토 대상에 포함되었다.

이 가운데 기존 시장의 기능을 직접 승계하여 계획적으로 이전을 완료한 다음 6개 시장을 핵심 분석 대상으로 확정하였다. ① 파리 헝지스 도매시장(Marché International de Rungis, 1969), ② 로마 아그로알리멘타레 도매시장(Centro Agroalimentare Roma, 2002), ③ 마드리드 메르카마드리드(Mercamadrid, 1982), ④ 뉴욕 헌츠포인트 도매시장(Hunts Point Market, 1967), ⑤ 서울 가락시장(1985), ⑥ 도쿄 토요스 시장(東京 豊洲市場, Toyosu, 2018, 츠키치(築地) 시장에서 기능 승계).

반면 초기 검토 대상에 포함되었던 베이징 신파디 도매시장(北京新發地, Xinfadi)은 이 기준에 부합하지 않아 핵심 분석 대상에서 제외하였다. 신파디는 1988년 약 1ha 규모의 소규모 산지 직판장으로 출발하여 이후 수십 년에 걸쳐 자생적으로 확장·성장한 시장으로, 특정 구시장의 기능을 승계하여 계획적으로 이전한 사례가 아니기 때문이다. 실제로 신파디 인근을 지나는 베이징 4환로와 5환로는 각각 2001년과 2003년에 완공되어 시장 개설(1988년)보다 10년 이상 늦게 조성되었으므로, 신파디의 초기 입지가 순환도로 체계를 전제로 계획되었다고 보기는 어렵다. 다만 이러한 성장 경로는 '계획적 이전형'과 '자생적 확장형'이 서로 다른 공간적 논리를 따른다는 점을 보여주는 유용한 대조 사례가 되므로, 3.3에서 보조 사례로 별도로 다룬다.

공간적 범위는 각 도시의 광역권을 포함하며, 시간적 범위는 각 사례의 이전 의사결정 시점을 원칙으로 하되, 원자료의 조사 시점이 이전 결정 시점과 다른 경우 이를 본문에서 구분하여 밝힌다.

1.4. 연구 방법

연구 방법은 문헌 고찰과 사례 비교를 결합한다. 도매시장 이전과 입지 선정에 관한 선행 연구와 국제기구 기준 문서를 검토하여 분석 항목을 예비적으로 도출한 뒤, 각 시장의 이전 배경과 의사결정 당시 입지 조건(교통 여건, 주변 환경, 규모 등)을 사례별로 정리하고 비교하였다.

핵심 사례 가운데 파리·로마·마드리드·뉴욕·서울 5개 사례의 입지 조건 자료는 각 시장 운영기관의 공식 발표자료, 위키피디아 등 공개된 문헌, 국내외 언론 보도를 통해 조사하였으며(구체적 출처는 3.2절 및 Table 1. 하단 참조), 도쿄 토요스는 한국해양수산개발원과 구리시의회의 보고서를 활용하였다[1,2]. 자료의 출처와 조사 시점이 사례마다 상이하므로, 서울·도쿄처럼 의사결정 당시 조건을 별도로 확인할 수 있는 경우 '의사결정 당시 조건'과 '이후 변화'를 구분하여 서술하였고, 거리 자료는 측정 기준이 다를 수 있어 원자료 수치를 그대로 인용하되 사례 간 직접 비교에는 신중을 기하였다.

본 연구는 선행연구와 예비 사례 검토를 통해 이전 동기를 '문제해결형(Push Factor)'·'기회 활용형(Pull Factor)'·'도시성장 방향성(Urban Growth Direction)'의 세 항목으로, 입지 조건은 접근성·거리·부지조건·환경·도시성장 방향성의 5개 항목으로 예비 설정하고 이를 기준으로 6개 사례를 조사·비교하였다. 이 항목들의 이론적 도출 근거는 4.1에서 별도로 제시한다.

2. 이론적 배경 및 선행연구 검토

2.1. 중앙도매시장의 기능과 입지 이론

중앙도매시장은 크게 세 가지 기능을 수행한다. 첫째, 가격 발견(Price Discovery) 기능으로, 다수의 생산자와 구매자가 집결하여 수요·공급에 근거한 가격이 형성된다. 둘째, 물리적 유통 기능으로, 산지로부터 반입된 농수산물이 도·소매상에게 분배되는 물류 허브로 기능한다. 셋째, 정보 집약 기능으로, 가격, 거래량, 품목별 수급 동향이 집계되어 시장 참여자들의 의사결정을 지원한다.

이러한 기능의 효율적 수행을 위한 입지 이론으로는 Weber의 최소비용 입지론과 Christaller의 중심지이론이 참조된다[3,4]. 중심지 이론의 관점에서 도매시장은 광역 상권을 포괄하는 고차 중심지적 성격을 지니며, 이는 적절한 교통 접근성과 배후지 확보를 핵심 입지 요건으로 규정한다.

도매시장 부지 규모의 산정과 관련하여, FAO의 도매시장 계획 관련 지침은 일률적인 최소 부지면적 기준을 제시하지 않는다[5,6]. 대신 취급 품목별 소요 공간에 동선·주차·조경 등을 고려한 배율(대략 2.5배~5배)을 곱해 부지면적을 산정하고, 건물의 경제적 내구연한(20년~25년)에 맞추어 단계적으로 확장하도록 안내한다(4.3.3 참조). 본 연구도 이 원칙에 따라 특정 면적 기준을 보편적 적정 규모로 제시하지 않는다.

2.2. 도매시장 이전의 의사결정 프로세스

도매시장 이전은 일반적으로 다음의 단계를 거친다. ① 현황 진단: 기존 시장의 기능적 한계 및 물리적 문제점 파악, ② 이전 필요성 검토: 교통·환경·시설 측면의 타당성 요인 분석, ③ 후보지 도출: 도시 개발 계획, 교통 인프라, 환경 조건을 반영한 후보 부지 선정, ④ 최적지 선정: 복수 조건을 종합적으로 고려한 최종 부지 결정, ⑤ 이전 계획 수립 및 실행.

이 과정에서 교통 접근성, 도심과의 거리, 부지 면적과 형상, 기반시설 공급 가능성, 주거지와의 이격, 그리고 도시의 성장 방향 및 산지-소비지 연결 동선이 주요하게 고려되는 항목으로 나타난다. 이

러한 항목들은 3장~5장에서 6개 사례를 통해 실제로 어떻게 나타났는지를 검토한다.

2.3. 선행연구 검토

중앙도매시장의 이전을 다룬 선행연구는 크게 세 관점으로 구분할 수 있다. 첫째, 도시성장과의 관계이다. 도시가 팽창하면서 도심 또는 도심 근접부의 도매시장이 점차 주변 시가지에 둘러싸이고, 이로 인한 교통·환경 마찰이 누적되어 이전 압력으로 이어지는 과정은 여러 도시에서 공통적으로 관찰된다. Christaller의 중심지이론은 도매시장과 같은 고차 중심지 기능이 배후지 확대에 따라 재입지 압력을 받는 논리를 제공하며[4], 이는 본 연구가 6개 사례에서 확인하는 “도시 팽창→기존 입지의 기능적 한계→이전 검토”라는 공통 경로의 이론적 출발점이 된다(3장).

둘째, 도시 공간구조와의 관계이다. 신규 입지는 도시가 확장해 나가는 방향, 즉 신규 개발축이나 택지·산업단지 조성 방향과 맞물려 선정되는 경향이 있으며, 이는 본 연구가 다섯 번째 비교 항목으로 설정한 ‘도시성장 방향과의 정합성’(4.2.3, 4.3.5)의 근거가 된다. 셋째, 교통체계와의 관계이다. Weber의 최소비용입지론은 운송비 최소화가 입지 선정의 핵심 변수임을 제시하며, 이는 대량의 화물이 반입·반출되는 도매시장에서 간선도로·철도·공항 등 물류 인프라 접근성이 결정적 조건으로 작용하는 근거이자 본 연구 ‘교통 접근성’(4.3.1) 항목의 이론적 배경이 된다[3].

이처럼 세 관점은 본 연구의 분석틀(이전 동기의 맥락적 요인, 입지 조건의 다섯 항목)과 직접 연결되며, 개별 시장의 물리적 조건뿐 아니라 도시 전체의 성장·재편 과정 속에서 이전 의사결정을 살펴보아야 하는 근거가 된다. 다만 이러한 관점을 국내외 복수 도시 사례에 동일한 기준으로 적용하여 비교한 연구는 드문 편이며, 도쿄 토요스에 관한 국내 자료(한국해양수산개발원, 구리시의회)도 단일 사례 소개에 가깝다[1,2]. 본 연구는 파리·로마·마드리드·뉴욕·서울 5개 사례의 입지 조건을 각 시장 운영기관의 공식자료와 공개 문헌을 통해 직접 조사·정리함으로써, 위 세 관점을 여러 도시에 걸쳐 비교 가능한 형태로 재구성하고자 하였다.

국내 도매시장 이전·재편에 관한 연구와 보고서도 다수 존재하는 것으로 알려져 있으나, 본 연구는 원문 확인이 가능한 자료만을 인용 대상으로 삼았다.

3. 중앙도매시장 이전 사례 분석

3.1. 사례별 개요

핵심 분석 대상 6개 시장의 주요 지표는 Table 1.과 같다. 수치는 각 원자료에 기재된 값을 그대로 인용한 것으로, 사례 간 측정 기준(출발점, 직선거리·도로거리 여부, 조사 시점)이 완전히 통일되어 있지 않다는 점에 유의할 필요가 있다.

6개 시장 모두 도시가 팽창하거나 기존 시장의 물리적 한계에 직면한 시기에 이전이 이루어졌다. 파리·로마·마드리드·뉴욕·서울 5개 사례는 구도심으로부터 7km~18km 범위에서 관찰되며(평균 약 13.8km), 신도심과의 거리도 10km~20km 범위에 분포한다. 이 관찰 범위는 5개 사례에서 나타난 수치를 단순 요약한 것이다. 한편 도쿄 토요스는 기존 부지(츠키치)로부터 불과 2.3km 떨어진 인접지로 이전하였는데, 이는 도쿄의 이전 동기가 ‘도심 혼잡 해소를 위한 원거리 이전’이 아니라 ‘노후 시설의 재정비 불가에 따른 최근접 대체지 확보’였다는 점에서 다른 5개 사례와 구분되는 특징이다.

Table 1. Overview of central wholesale market relocation cases

Category	Paris	Rome	Madrid	New York	Seoul	Tokyo
Year of relocation	1969	2002	1982	1967	1985	2018
Site area	232ha	194ha	176ha	133ha	54ha	41ha
Annual trade volume	1.74M tons	0.78M tons	1.65M tons	2.58M tons	2.33M tons	0.65M tons
Dist. From old city center	11km	17km	7km	18km	16km	2.3km
Distance from new city center	18km	20km	15km	–	10km	–
Distance to residential area	200m~ 300m	500m~ 1km	1km~ 1.5km	1km	50m~ 100m	No data

※ Sources: Paris [7,8]; Rome [9,10]; Madrid [11]; New York [12,13]; Seoul [14,15]; Tokyo (Toyosu) [1,2]. Tokyo’s annual volume reflects 2018 combined Tsukiji–Toyosu figures (fisheries 385,000t+produce 265,000t); the “old city center” distance is the straight-line distance from the pre-relocation site (Tsukiji). Where the origin point or measurement method is not specified in the original source, direct cross-case comparison should be treated with caution.

부지 면적은 파리 헝지스(232ha)가 가장 크고 도쿄 토요스(41ha)가 가장 작아, 시장 규모는 도시와 시장의 기능에 따라 크게 달랐다. 연간 거래량을 부지면적으로 나눈 값(물동량 집약도)은 서울 가락시장(233만 톤/54ha)에서 두드러지게 높게 나타났는데, 이는 가락시장이 타 시장에 비해 매우 집약적으로 운영되고 있음을 보여준다. 도쿄 토요스는 상대적으로 협소한 부지(41ha)에서 폐쇄형 콜드체인과 고밀도 수직 시설 배치라는 대안적 방식을 택하였다는 점만을 관찰 결과로 제시한다.

3.2. 사례별 상세 분석

각 사례별로 도시 내 이전 전·후 위치 관계를 보여주는 광역 배치도와 현지 부지 배치도를 함께 제시한다. 아래 도면은 각 시장 운영기관의 공개 자료와 위성지도 등을 참고하여 본 연구를 위해 새로 작성한 것이며, 도쿄 토요스의 현지 여건은 구리시의회 견학 보고서(2019)를 참고하였다.

1) 파리 헝지스 도매시장(Marché International de Rungis)

파리 헝지스 시장은 1969년 파리 도심 ‘레 알(Les Halles)’ 중앙시장의 교통 혼잡과 환경 문제를 해소하기 위해 파리 중심부로부터 약 11km (신도심 기준 약 18km) 떨어진 남쪽 교외로 이전하였다[7,8]. 이전 후 레 알의 옛 시장 부지에는 상업·문화 복합시설인 ‘포럼 데 알(Forum des Halles)’이 조성되었다. 한편 파리 북동부 라 빌레트(La Villette)에 있던 별도의 가축시장·도축장도 유사한 시기에 기능이

ⓒ 2026. Korea Institute of Ecological Architecture and Environment all rights reserved.

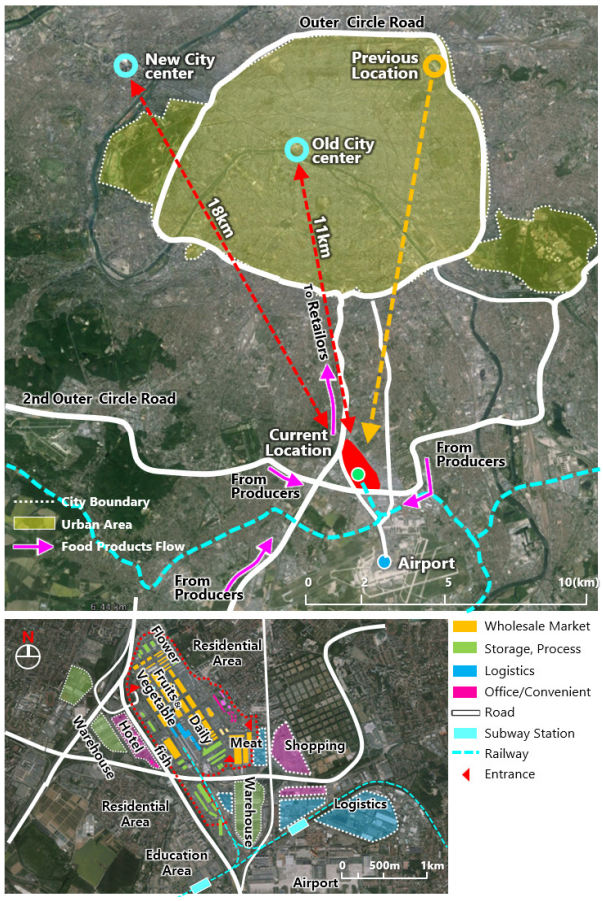


Fig. 1. Regional and site layout of Rungis Market, Paris

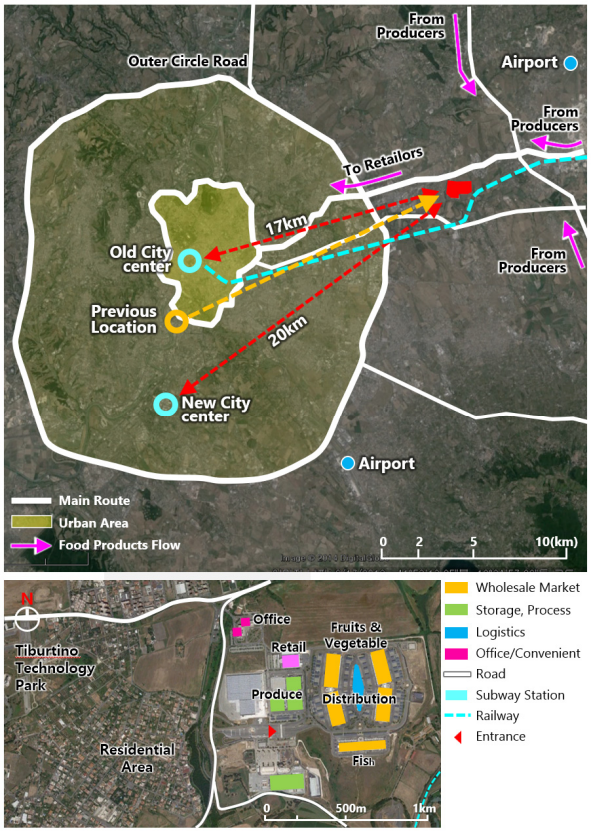


Fig. 2. Regional and site layout of Centro Agroalimentare Roma (CAR)

페지되어 현재의 '라 빌레트 공원(Parc de la Villette)'과 과학산업박물관으로 재개발되었는데, 이는 레 알과는 별개의 부지로, 두 재개발 사례를 혼동하지 않도록 유의할 필요가 있다.

현재 헝지스 시장은 232만m^2 (약 232ha) 부지에 연간 174만 톤(2011년 기준)의 거래를 처리하며 유럽 최대 규모의 도매시장으로 기능한다. 교통 측면에서는 2개 고속도로(A86, N7)와 인접하고, 시장 내부에 철도가 연결되어 있으며, 2km 이내에 2개 지하철역이 위치한다. 오를리 공항이 2km~3km 거리에 위치하여 물류 시스템과의 연계가 용이하다.

부지 형태는 완만한 평지(고저차 3m~4m)이며, 주거지와200m~300m 거리를 두고 있다. 시장 주변으로 물류센터, 쇼핑몰, 관련 연구기관, 숙박시설 등이 입지하고 있다. 다만 이러한 교통·주변 여건은 최근 조사 시점을 기준으로 하며, 1969년 이전 결정 당시의 교통망과는 차이가 있을 수 있다.

2) 로마 아그로알리멘타레 도매시장(Centro Agroalimentare Roma)

로마 CAR은 2002년 기존 '피라미드(Pyramid)' 도매시장을 도심 동쪽 17km 지점으로 이전하여 개설하였다[9,10,16]. 140만m^2의 부지에 연간 78만 톤을 처리하며, 로마 외곽순환도로(GRA)에서 5km 동쪽에 위치한다.

교통 조건은 서쪽으로 4차선 도로, 남쪽으로 2차선 도로가 연결되

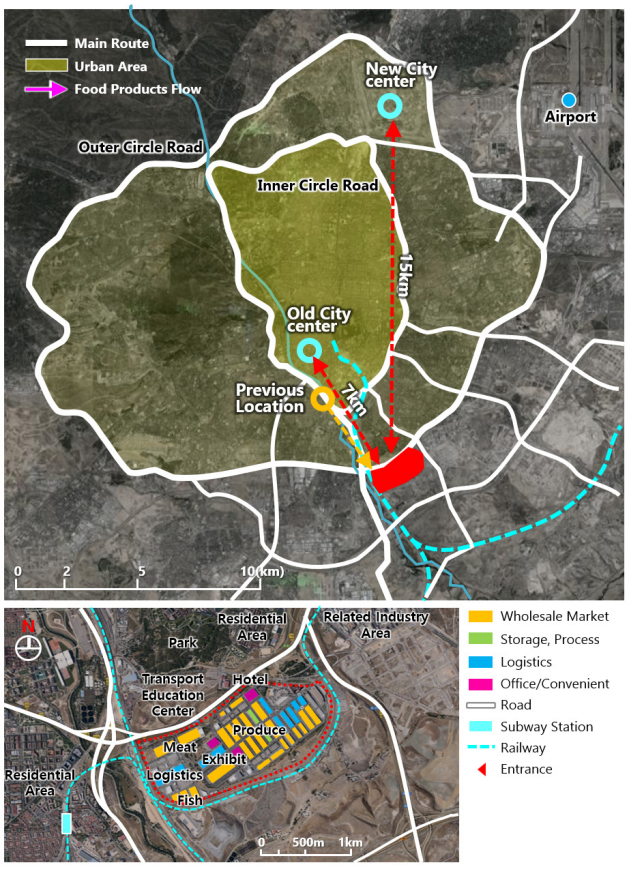


Fig. 3. Regional and site layout of Mercamadrid, Madrid

어 있으며, 1.3km 거리에 철도역이 있다(물류 기능은 미활용). 두 개의 공항(피우미치노: 16km, 치암피노: 8.6km)이 인접한다. 서쪽에 주거지가, 동쪽·남쪽·북쪽에는 농경지가 분포하여 향후 확장 가능성이 높다. 다만 현재 완충녹지 및 편의시설이 미흡하다는 한계가 있다.

3) 마드리드 메르카마드리드(Mercamadrid)

메르카마드리드는 1982년 마드리드 외곽순환도로 남쪽에 조성된 도매시장으로, 3개 고속도로에 인접하고 2개 지하철역이 1.5km 이내에 위치한다[11]. 194만m^2 부지에 연간 164만 톤을 처리하며, 연간 매출 47억 달러 규모(2008년 기준)로 거래 규모가 큰 시장으로 꼽힌다.

시장 내부는 평지(부지 전체 10m~14m 고저차)로 구성되며, 주거지와 1km~1.5km 이격되어 있다. 인접 공원이 완충 역할을 수행하며, 물류·교육 시설과의 연계가 체계적으로 구성된 사례로 꼽힌다.

4) 뉴욕 헌츠포인트 도매시장(Hunts Point Market)

헌츠포인트 시장은 1967년 맨해튼 웨스트사이드 도매시장을 이전하여 개설하였다[12,13](부지면적·거래량은 Table 1. 참조). 이스트 리버(East River)에 접한 독특한 입지이며, 수산 시장은 수변 부두를 물류에 직접 활용한다. 다만 Table 1.의 133ha는 수산·축산 시장을 포함한 헌츠포인트 식품유통단지(Food Distribution Center) 전체 면적이며, 이 중 청과시장(Produce Market) 자체 면적은 약 45.7ha (113에이커)로 이보다 작다는 점에 유의할 필요가 있다.

간선도로·고속도로·지하철 접근성은 Table 4. 참조할 수 있고, 평지로 구성되어 대형 화물 차량 운영에 유리하며, 인근에 소규모 공원 2개소가 완충 역할을 한다.

5) 서울 가락시장

서울 가락시장은 1985년 도심 내 분산된 도매시장 기능을 통합하여 현 위치에 개설되었다[14,15]. 부지면적은 6개 사례 중 두 번째로 협소하나(54ha, Table 1. 참조) 물동량은 상위권으로, 부지면적 대비 물동량 집약도가 높은 편이다.

1980년대 입지 선정 당시에는 경부고속도로·중부고속도로 접근성, 강남 개발축과의 연계, 외곽 택지개발 지역 확보라는 조건이 주로 고려되었다. 이후 도시가 성장하면서 주변이 주거·업무지구로 둘러싸이게 되었고, 2016년 개통한 수서고속철도역이 약 700m 거리에 위치하는 등 광역 교통망이 추가로 확충되었다. 이러한 변화는 1985년 당시의 입지 선정 근거가 아니라 이후에 강화된 조건이므로 구분하여 이해할 필요가 있다(교통 접근성 상세는 Table 4. 참조). 다만 주거지와의 이격 거리가 50m~100m에 불과하여(Table 1. 참조) 주거 환경 마찰이 지속되고 있다.

이러한 협소한 부지와 거래물량 증가에 대응하여, 서울시농수산식품공사는 2009년부터 도·소매 기능 분리, 정온 경매장(콜드체인), 태양광·지열 신재생에너지, 공동물류체계 도입을 목표로 5단계 순환 재건축 방식의 시설현대화사업(총사업비 약 1조 2,769억 원)을 추진하고 있다[17,18,19]. 1단계(가락몰·업무동, 2016년)와 2단계(채소2동, 2024년)가 완공되었고, 2026년 현재 3단계(채소1동·수산동)가 착공을 앞두고 있으며 2030~2031년까지 나머지 단계가 예정되어 있다. 이는 완전한 이전 없이도 협소한 부지의 한계를 단계적

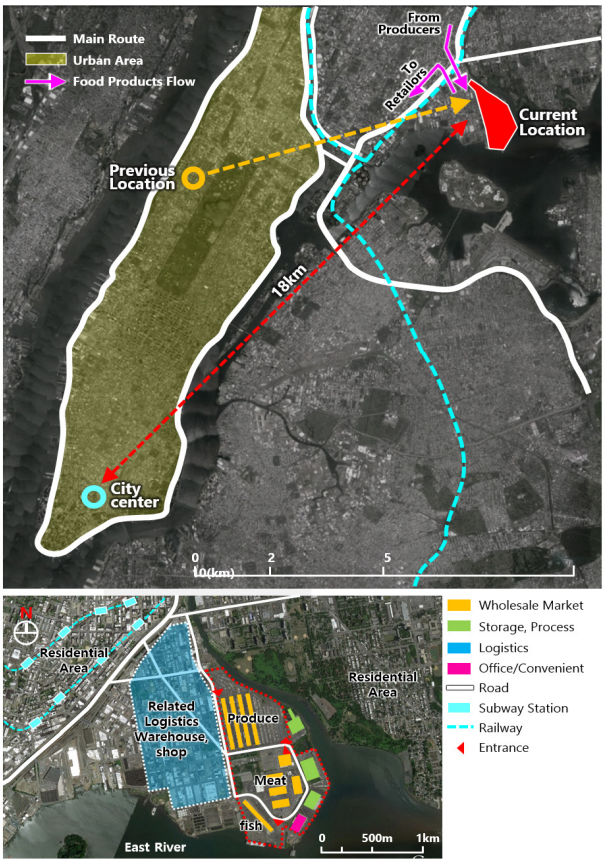


Fig. 4. Regional and site layout of Hunts Point Market, New York

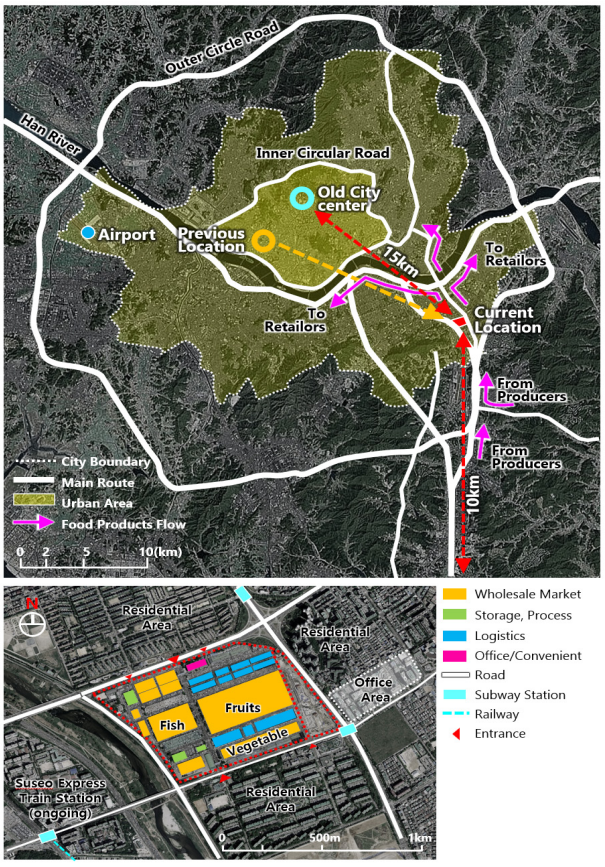


Fig. 5. Regional and site layout of Garak Market, Seoul

ⓒ 2026. Korea Institute of Ecological Architecture and Environment all rights reserved.

재건축으로 보완하는 대안적 접근 사례로 참고할 만하다.

6) 도쿄 토요스 시장(東京 豊洲市場, Toyosu — 츠키치(築地) 시장 기능 승계)

도쿄도 중앙도매시장 쯔키치(築地) 시장은 1935년 개장 이후 80여 년간 수도권 신선식품 유통의 핵심을 담당하였으나, 부지 협소와 시설 노후화로 재정비가 요구되었다. 현 부지에서의 재정비가 불가능해지자 도쿄도는 2000년 12월 인접지 토요스(豊洲)로의 이전을 결정하였고, 중도매인과의 장기간 협의를 거쳐 2018년 10월 개장하였다[1,20].

토요스 부지는 과거 가스공장 부지로 토양오염 문제가 핵심 쟁점이었으며, 환경정화 대책 이후 조성되었다. 신시장은 츠키치로부터 약 2.3km 떨어진 인접지에 위치하여, 나머지 5개 사례의 원거리 이전과 뚜렷이 대비된다. 이는 도쿄의 이전이 '광역 접근성 개선을 위한 원거리 이전' 보다 '현 부지 재정비 불가에 따른 최근접 이전'에 가까웠음을 보여준다.

도쿄 토요스는 6개 사례 중 가장 협소한 부지(Table 1. 참조)를 폐쇄형 콜드체인 시스템(Closed Cold-chain System)과 옥상 태양광·녹지광장으로 보완하고 있다. 2018년 기준 연간 취급물량은 총 65만 톤이며, 수산·청과 거래 대부분이 경매가 아닌 상대거래로 이루어져 예약형·직거래 중심의 유통구조로 전환되었다. 일본 도매시장법은 2018년 개정, 2020년 시행되어 제3자 판매 금지 원칙 폐지 등 시장 진입·거래 규제가 완화되었다. 다만 이는 토요스 이전 결정(2000년) 이후의 제도적 변화로, 이전 당시의 의사결정 요인과는 구분된다.

3.3. 보조 사례: 베이징 신파디 도매시장

베이징 신파디 시장(北京 新發地, Xinfadi)은 핵심 분석 대상에서 제외하였으나, '계획적 이전형'과 대비되는 '자생적 확장형' 시장의 특성을 보여주는 사례로서 참고할 가치가 있어 보조 사례로 소개한다.

신파디는 1988년 약 1ha 규모의 소규모 직판장으로 개설된 이후 도시화와 소비 수요 증가에 따라 자생적으로 확장되어, 현재는 101ha 규모로 성장하였다(2008년 기준 연간 780만 톤 처리).

신파디 인근의 베이징 4환로와 5환로는 각각 2001년과 2003년에 완공되어, 신파디 개설(1988년)보다 13년~15년 뒤에 조성되었다. 즉 신파디의 최초 입지는 순환도로 체계와의 연계를 전제로 계획된 것이 아니며, 오히려 시장이 자생적으로 성장하면서 순환도로망이 그 주변으로 확장되어 온 것에 가깝다. 이는 계획적으로 입지를 선정한 나머지 6개 사례와 형성 과정이 근본적으로 다르다는 점을 보여준다. 현재의 교통·주변 여건(간선도로 인접, 주거지와 300m~600m 이격 등)은 이러한 자생적 성장의 '결과'로 이해해야 하며, 애초의 입지 선정 '원인'으로 해석해서는 안 된다.

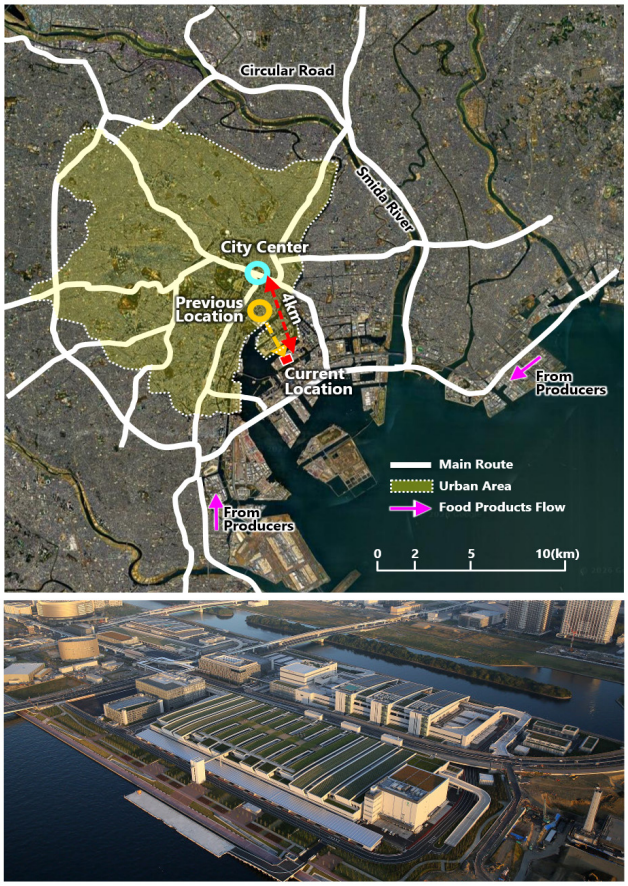


Fig. 6. Regional layout and site photo of Toyosu Market, Tokyo

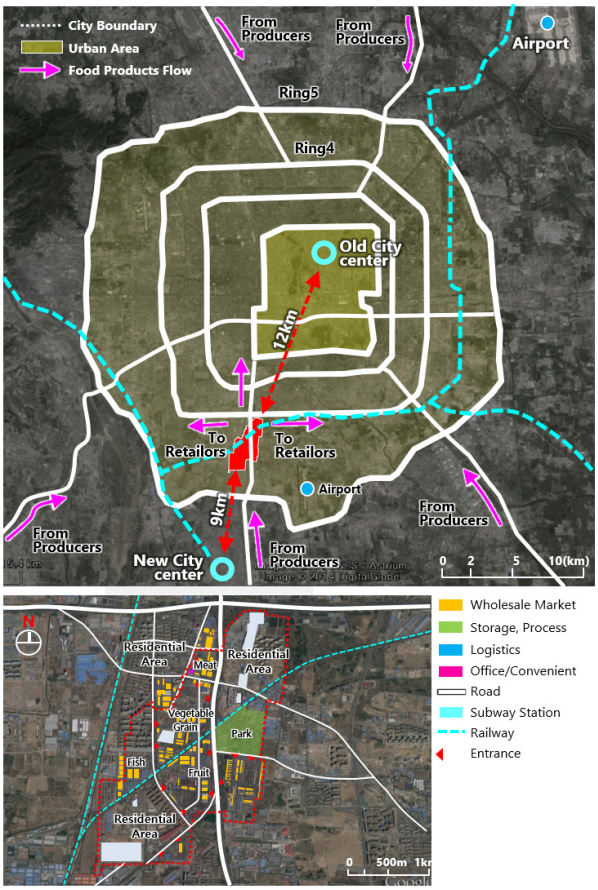


Fig. 7. Regional and site layout of Xinfadi Market, Beijing

4. 이전 동기 및 입지 조건 비교

4.1. 입지 조건 분석항목의 도출

본 장에서 사용하는 이전 동기 및 입지 조건의 분석 항목은 2장의 이론적 고찰과 2.3의 선행연구 검토로부터 도출되었다. 도출 과정을 정리하면 Table 2.와 같다.

표의 대응 관계에서 볼 수 있듯, 본 연구가 4.2에서 다루는 이전 동기(문제해결형·기회활용형·도시성장방향)와 4.3에서 다루는 입지 조건(접근성·거리·부지조건·환경·도시성장방향 정합성)은 임의로 설정된 항목이 아니라, Weber와 Christaller의 고전적 입지이론, FAO의 실무 계획지침, 그리고 2.3에서 검토한 선행연구의 세 관점(도시성장·공간구조·교통체계)에서 공통적으로 도출되는 항목들이다. 1.4에서 밝힌 바와 같이 이 항목들은 사례 조사에 앞서 예비적으로 설정되었으며, 이하 4.2~4.3에서는 이 예비 분석틀이 6개 사례에서 실제로 반복 관찰되는지를 교차 비교를 통해 점검한다.

Table 2. Correspondence between theoretical basis and analysis items

Theoretical basis	Core argument	Derived analysis item	Sec.
Weber [3]	Transport cost minimizes location choice	Transport Accessibility	4.3.1
Christaller [4]	Hinterland growth → relocation pressure	Distance/ Hinterland Scale	4.3.2
FAO (Tracey-White) [5,6]	Space multiplier; phased expansion	Site Scale	4.3.3
Prior Research – Urban Growth	Urban growth → functional friction	Push Factor (Motive)	4.2.1
Prior Research – Spatial Structure	New sites align with growth axes	Growth-Direction Alignment	4.2.34. 3.5
Prior Research – Transport System	Logistics access governs site conditions	Accessibility/ Buffer	4.3.14. 3.4

Note: “Sec.” refers to the corresponding subsection within 4.2 (Comparison of Relocation Motives) and 4.3 (Comparison of Site Conditions). Push/Pull follow the typology in Table 3. “Accessibility / Buffer” = Transport Accessibility / Buffer Conditions (4.3.1, 4.3.4).

Table 3. Comparison of relocation motives for Central Wholesale Markets

Category	Relocation factor	P	R	M	N	S	T
Push	Traffic congestion	●	●	●	●	●	○
Push	Environmental issues (odor/noise/hygiene)	●	●	○	○	●	●
Push	Aging facilities & spatial constraints	●	●	○	○	●	●
Pull	Need for expansion due to increased volume	●	●	●	●	●	○
Pull	Trading-system reform	○	●	●	●	●	●
Pull	Redevelopment potential of former site	●	●	○	○	●	●
Context	Alignment with urban growth direction	●	●	●	○	●	●

* Legend: P: Paris, R: Rome, M: Marid, N: New York, S: Seoul, T: Tokyo / ● Explicitly confirmed as a key factor in the primary source (official survey data cited in each subsection of 3.2, or corroborated by two or more independent sources) / ○ Mentioned as a related factor in the primary source but not explicitly identified as a key factor / Push = problem-solving factor, Pull = opportunity-seeking factor; “Context” denotes a third observational item distinct from Push/Pull and does not indicate rank or hierarchy.

4.2. 이전 동기의 비교

본 연구는 1.4에서 밝힌 바와 같이 이전 동기를 ‘문제 해결형(Push Factor)’과 ‘기회 활용형(Pull Factor)’으로 예비 구분하고, 선행연구와 예비 사례 검토를 통해 ‘도시성장 방향성(Urban Growth Direction)’과의 정합성을 세 번째 가설적 분석 항목으로 설정하였다. Table 3.에서는 6개 핵심 사례를 교차 비교하여 이 항목들이 실제로 반복 관찰되는지를 검토한다.

1) 문제 해결형 요인(Push Factor)

교통 혼잡은 파리·로마·마드리드·뉴욕·서울 5개 사례에서 공통적으로 확인된 이전 동기이다. 도심에 위치한 도매시장은 새벽 반입 차량과 주간 소매 배송 차량이 교차하며 혼잡을 유발하기 쉽다. 파리의 경우 레 알 시장 주변의 교통 포화가 1960년대 말 이미 임계점에 달했던 것으로 기록되어 있으며, 이는 이전 결정의 계기가 되었다. 도쿄 토요스는 인접지(2.3km)로의 이전이었던 만큼 광역 교통혼잡 해소보다는 시설 자체의 문제 해결이 상대적으로 더 직접적인 동기로 나타났다.

환경 문제(냄새·소음·위생)는 파리, 로마, 서울에서 주거지와의 근접도가 높은 시장을 중심으로 확인되었으며, 도쿄 토요스에서도 식품 위생·안전 기준 강화라는 형태로 나타났다. 신선 농수산물의 처리 과정에서 발생하는 악취와 이른 새벽 상·하차 작업에 따른 소음은 주거 환경 민원의 원인으로 반복 언급되었으며, 도쿄의 경우 폐쇄형 콜드체인 도입이 이 문제에 대한 대응으로 설명된다.

시설 노후화와 공간 부족은 다수 사례에서 이전의 계기로 언급되었다. 기존 시장 부지의 협소함으로 인한 거래 방식의 한계, 냉장 보관 시설 부족, 위생 기준 미달 등이 현대화된 시장 기능 수행을 어렵게 하였다. 특히 도쿄 츠키지 시장은 1935년 개장 이후 80여 년간 시설을 유지하며 재정비를 여러 차례 시도하였으나 시장 기능을 유지한 채로는 물리적으로 불가능하였다는 점에서, 노후화가 이전을 촉발한 가장 직접적인 요인으로 확인된다.

2) 기회 활용형 요인(Pull Factor)

물동량 증가에 따른 확장 필요는 파리·로마·마드리드·뉴욕·서울 5개 사례에서 확인되었다. 분산된 도매 기능을 통합하거나 늘어나는 물동량에 대응하기 위해 대규모 단일 도매시장을 조성하는 방향이 선택되었다. 다만 본 연구는 부지면적 대비 거래량(물동량 집약도)이 곧 운영 효율이나 규모의 경제 실현을 의미한다고 해석하지 않는다. 물류 처리시간, 차량 회전율, 단위물량당 비용 등 효율성을 판단할 자료가 확보되지 않았기 때문이며, 이 지표는 토지 이용의 집약도를 보여주는 참고 값으로만 제시한다. 도쿄 토요스는 오히려 부지면적이 축소(407,000m^2)된 사례로, 물동량 확대보다는 고밀·수직적 시설 배치를 통한 대응이라는 점에서 다른 사례와 차이를 보인다.

기존 부지의 대체 이용 가능성은 파리, 로마, 서울, 도쿄에서 언급되었다. 도심의 대규모 도매시장 부지를 다른 용도로 전환할 수 있다는 점이 이전의 유인으로 작용한 것으로 나타난다. 파리 레 알의 경우 이전 후 상업·문화 복합시설(포럼 데 알)로 재개발되었으며, 도쿄는 츠키지 부지를 관통하는 환상 2호선 건설 계획과 이전 일정을 조율한 것으로 확인된다.

ⓒ 2026. Korea Institute of Ecological Architecture and Environment all rights reserved.

거래제도 개선은 로마·마드리드·뉴욕·서울·도쿄 5개 사례에서 언급되었다. 다만 도쿄를 제외한 사례에서는 이전 당시의 제도 개편 내용이 원자료에 상세히 기재되어 있지 않아, 본 연구에서는 이를 확인된 관련 요인 수준으로만 표기하였다.

3) 도시성장 방향과의 정합성: 다수 사례에서 반복 관찰된 맥락적 요인

'도시성장 방향과의 정합성'은 선행연구와 예비 사례 검토를 통해 가설적으로 설정한 세 번째 분석 항목이다. Table 3.에서 확인하였듯, 이 항목은 뉴욕을 제외한 5개 사례에서 반복적으로 관찰되었다. 다만 이는 다른 요인을 인과적으로 지배하는 상위 조건이 아니라, 여러 사례에서 함께 관찰된 계획적 맥락으로 해석한다(1.2 참조).

구체적으로 파리는 레 알 부지의 재개발 계획과 헝지스 이전이 비슷한 시기에 함께 추진되었고, 마드리드는 외곽순환도로 남측의 개발축에 메르카마드리드가 입지하였다. 서울 가락시장은 개장 이후 수서고속철도 개통 등 광역 교통망이 확충되어 도시 성장축과의 연계가 강화되었다(3.2.5 참조). 도쿄 토요스는 신시장의 최종 개장 시점이 환상 2호선 건설 및 2020년 도쿄올림픽 관련 개발 일정과 맞물려 조정된 것으로 확인되어, 6개 사례 가운데 도시 개발 일정과의 관련성이 가장 뚜렷하게 관찰된 사례이다. 다만 이 역시 특정 사례에서 나타난 시기적 일치를 보여주는 관찰이며, 일반화된 인과 관계로 확대 해석하지는 않는다.

이러한 관찰은 중앙도매시장 이전이 유통시설 관리 주체만의 판단으로 완결되지 않으며, 도시가 성장·재편되는 국면과 함께 검토되는 경우가 많다는 점을 시사한다. 4.3에서는 이 관찰을 반영하여 접근성·거리·부지조건·환경이라는 전통적 4개 항목에 더하여 '도시성장 방향과의 정합성'을 다섯 번째 비교 항목으로 함께 검토한다.

4.3 입지 조건의 비교

각 시장의 이전 적지가 어떤 조건을 갖추고 있었는지를 비교하면 Table 4.와 같다. 본 연구는 접근성·거리·부지조건·환경이라는 통상적인 4개 항목에 더하여, 4.2에서 살펴본 도시성장 방향과의 정합성을 다섯 번째 비교 항목으로 함께 검토하였다. 이는 개별 시장의 물리적 조건뿐 아니라, 주변 교통 여건, 도시의 확장 방향, 산지와 소비지를 잇는 물류축과의 관계도 입지를 이해하는 데 필요한 정보이기 때문이다.

1) 교통 접근성

6개 사례 대부분에서 고속도로 및 순환도로 인접이 확인되었다. 도매시장은 산지로부터의 장거리 운송과 도시 내 소매 배송이 교차하는 지점이므로, 간선 도로 접근성이 기초적인 조건으로 나타난다. 각 시장은 최소 2개 이상의 간선도로에 인접하며, 대다수가 고속도로 또는 순환도로와 연결된다. 도쿄 토요스는 환상2호선이 시장 부지를 관통하도록 계획되었으나 개장 시점에는 완전히 연결되지 못하였다.

철도 연계의 경우, 헝지스 시장은 시장 내부 철도를 물류에 직접 활용하고 있다. 도쿄 토요스는 신시장 기본구상 단계에서부터 전철역을 시장과 직접 연결하도록 계획하였다는 점이 원자료에서 확인된다. 지하철역은 대다수 사례에서 3km 이내에 위치하는 것으로 나타나 종사자의 통근에 활용 가능한 것으로 보이나, 서울의 수서역과 같이 이전 결정 이후 수십 년이 지나 개통된 노선도 포함되어 있어 이전 당시의 조건으로 해석하지 않도록 유의하였다(3.2.5 참조).

Table 4. Comparison of site conditions for Central Wholesale Market Relocation

Relocation Factor	P	R	M	N	S	T
Adjacent to highway/ring road	●	●	●	●	●	○
Rail connectivity	●	●	●	△	△	●
Subway station within 3km	●	●	●	●	●	△
Airport proximity (logistics use)	●	●	●	○	○	○
Flat terrain	●	●	●	●	●	●
Buffer green space/setback secured	●	○	●	○	○	●
Related industry clustering	●	●	●	●	○	○
Alignment with urban growth axis/ logistics flow	●	○	●	○	●	●

* Legend: P: Paris, R: Rome, M: Marid, N: New York, S: Seoul, T: Tokyo / ● Explicitly confirmed as met in the primary source (as cited in each subsection of 3.2) / ○ Related content confirmed in the primary source, but whether an explicit criterion is met is unclear / △ Partially confirmed at the planning stage or after opening (e.g., Tokyo's rail line was connected upon opening; Seoul's and New York's subway stations are nearby but include segments that opened after the relocation decision) / Quantitative items such as distance and area are not tabulated separately and are instead described in the text of Sections 4.3.2–4.3.3, distinguishing observed ranges from project-specific planning criteria.

2) 도심과의 거리

파리·로마·마드리드·뉴욕·서울 5개 사례에서 관찰된 구도심으로부터의 거리는 7km (마드리드)~18km (뉴욕) 범위이며, 5개 사례 평균은 약 13.8km이다. 이 수치는 5개 사례에서 나타난 관찰값을 단순 평균한 것으로, 특정한 인과적 최적값을 의미하지 않는다.

다만 이 범위(약 7km~18km)를 보편적 입지 기준으로 확대 해석해서는 안 되며, 실제 적정 거리는 도시 규모와 목표 물동량 등에 따라 달라진다(1.2 참조).

도쿄 토요스는 구도심(츠키치)으로부터 약 2.3km 떨어진 인접지로 이전하여 위 관찰 범위를 크게 벗어난다. 이는 도쿄의 이전이 광역 접근성 개선을 위한 원거리 이전이 아니라 현 부지 재정비 불가에 따른 최근접 대체지 확보였다는 점을 다시 보여주며, 도심 거리라는 단일 지표만으로 입지의 적정성을 평가하기 어렵다는 점을 시사한다.

3) 부지 규모

부지 면적은 파리 헝지스(232ha)부터 도쿄 토요스(41ha)까지 사례별로 큰 편차를 보였다. FAO의 도매시장 계획 관련 지침은 취급 품목별 소요 공간에 보행·차량 동선, 주차, 조경 등을 고려한 배율(대략 2.5배~5배)을 곱해 부지면적을 산정하고, 건물의 경제적 내구연한(20년~25년)에 맞추어 단계적으로 확장하도록 안내할 뿐, 일률적인 최소 면적 기준을 제시하지 않는다[5,6]. 본 연구는 이 원칙에 따라 6개 사례의 부지면적(41ha~232ha)을 보편적 적정 규모로 제시하지 않는다(1.2 참조).

실제로 서울 가락시장(54ha)과 도쿄 토요스(41ha)는 180ha에 크게 못 미치는 규모에서도 운영되고 있어, 획일적인 면적 기준을 적용

하기는 어렵다는 점을 보여준다. 서울은 고밀도 운영으로, 도쿄는 폐쇄형 콜드체인과 수직적 시설 배치로 각각 협소한 부지에 대응하고 있는 것으로 관찰되나, 이러한 대응이 운영 효율의 우열을 뜻하는 것은 아니며 부지 규모는 목표 물동량과 시장 기능에 따라 개별적으로 산정될 필요가 있다.

지형 조건은 6개 사례 모두에서 평탄한 지형(고저차 2m~14m)으로 확인된다. 대형 화물 차량의 입출입과 옥외 경매장 운영을 위해서는 급경사 지형이 불리한 것으로 보인다. 도쿄 토요스는 매립지 위에 조성되어 지형은 평탄하지만, 과거 가스공장 부지 사용 이력에 따른 토양오염 문제로 복토 등 별도의 환경정화 절차가 필요하였다는 점에서, 부지 조건 평가 시 지형뿐 아니라 토지 이용 이력도 함께 검토할 필요가 있음을 보여준다.

4) 주거지와의 완충 조건

주거지와의 이격 거리는 파리(200m~300m)와 마드리드(공원 완충)의 사례에서 상대적으로 넉넉하게 확보된 반면, 서울(50m~100m)은 이격이 협소하여 지속적인 민원의 원인이 되고 있는 것으로 보고된다. 다만 이 값들로부터 '적정 이격 거리'와 같은 일반 기준을 도출하지는 않는다(1.2 참조). 도쿄 토요스는 물리적 이격 거리 자체는 크지 않으나, 옥상 녹지광장 조성과 건물 외벽 녹화 등 시설 차원의 완충 방식을 취하고 있어, 물리적 거리 확보 외에도 완충의 방법이 다양할 수 있음을 보여주는 사례로 파악된다.

5) 도시성장 방향과의 정합성

6개 사례를 비교한 결과, 접근성·거리·부지조건·환경이라는 4개 항목만으로는 포착되지 않는 공통 맥락이 확인되었으며, 그 구체적 내용은 4.2.3에서 다룬 바와 같다(파리·마드리드·서울의 개발축 연계, 도쿄의 환상2호선 일정 조정). 이 절에서는 해당 맥락이 입지 조건 비교에서도 다섯 번째 항목으로 함께 검토될 필요가 있다는 점을 확인한다. 향후 연구에서는 도시기본계획상 성장관리권역 지정 여부, 광역교통시설 확충 시기 등 구체적인 도시계획 지표와 연계하여 이 항목을 계량적으로 검토하는 것이 필요하다.

5. 종합 논의 및 결론

5.1. 사례에서 반복적으로 관찰된 패턴

6개 핵심 사례와 보조 사례(베이징 신파디)의 비교를 통해 다음과 같은 패턴이 반복적으로 관찰되었다. 이는 인과적으로 검증된 법칙이 아니라, 문헌자료 수준에서 확인 가능한 관찰 결과임을 밝힌다.

첫째, 교통 혼잡, 환경 문제, 시설 노후화와 공간 부족이 여러 사례에서 반복적으로 이전 동기로 확인되었다(4.2.1).

둘째, 이전 부지는 간선 교통망, 소비 권역 및 도시 확장 방향과의 관계 속에서 선정된 것으로 관찰되었다(4.2.3, 4.3.5).

셋째, 시장 규모는 도시와 시장의 기능에 따라 크게 달랐으며, 획일적인 면적 기준을 적용하기 어려웠다(4.3.3).

넷째, 도쿄 토요스와 나머지 5개 사례의 차이는, 도시구조와 가용 부지 조건에 따라 이전의 공간적 형태(원거리 이전형 또는 최근접 대체형)가 달라질 수 있음을 보여준다(3.1, 4.3.2).

다섯째, 베이징 신파디의 성장 과정은 중앙도매시장의 공간적 재편이 반드시 계획적 이전의 형태만을 취하는 것은 아니며, 자생적 확장이라는 다른 경로도 존재함을 보여준다(3.3). 이러한 관찰들을 종합하면, 중앙도매시장 이전은 단순한 건축물의 물리적 이전이 아니라 도매 기능의 공간적 재배치라는 관점에서 이해할 필요가 있다.

5.2. 사례 검토를 위한 분석 항목

사례 비교를 종합하여, 본 연구는 중앙도매시장 이전 검토 시 참조할 수 있는 두 단계의 체크리스트를 제시한다(도출 근거는 4.1 참조). 이는 실제 이전 사업의 최종 의사결정을 대신하는 모형이 아니라 참조용 정리에 해당한다.

1) 이전 필요성 진단

교통 혼잡, 환경 문제(냄새·소음·위생), 시설 노후화, 공간 부족, 기존 부지의 대체 이용 가능성을 검토한다(4.2 참조).

2) 후보지 공간 조건 비교

도시성장 방향과의 관계, 간선 도로 및 물류망 접근성, 생산지와 소비지의 관계, 목표 물동량에 따른 부지 규모, 확장 가능성, 주거지와의 완충 조건, 기반시설 확보 가능성을 비교한다(4.3 참조).

실제 이전 사업의 최종 의사결정에는 경제성 분석, 이해관계자 조정, 운영 계획 수립 등이 추가로 요구되지만, 이는 본 연구가 실제로 비교·분석한 자료의 범위를 넘어서므로 본 연구의 분석 대상에는 포함하지 않았다.

5.3. 한국 도매시장 논의에의 참고 사항

사례 비교 결과는 한국의 도매시장 이전 논의에 다음과 같은 참고 사항을 제공할 수 있다. 다만 아래 내용은 보편적 처방이 아니라 사례에서 관찰된 내용을 한국의 맥락에 견주어 본 것임을 밝힌다.

첫째, 도매시장 이전이 검토될 경우, 그 편익은 신도시 조성이 아니라 기존 도심 부지의 재생 가능성과 함께 검토되는 경우가 많았다(파리, 마드리드, 뉴욕 등). 가락시장 역시 이러한 흐름과 무관하지 않다. 1980년대에 도심에 분산되어 있던 도매 기능을 통합하여 현재 위치로 이전하였고, 2000년대 들어 도시가 다시 팽창하면서 재이전 논의가 제기되기도 하였으나, 최종적으로는 부지를 다시 옮기는 대신 시설현대화사업과 옥상 공원 등 공공공간 제공을 통해 기존 부지에서 문제를 해결하는 방향으로 선회하였다(3.2.5, 이 절 셋째 참조). 이는 도심 부지의 재생이 반드시 '이전'을 전제하지 않고 '현지 재정비'의 형태로도 이루어질 수 있음을 보여준다.

둘째, 후보지 검토 시 단기적 교통 편의뿐 아니라 도시의 장기 성장 방향 및 광역 교통망 확충 계획과의 관계를 함께 살펴본 사례가 다수였다(4.3.5).

셋째, 주거지와의 이격이나 완충은 관찰된 사례에서 공통적으로 다루어진 사항이었다. 가락시장은 이격이 협소하여(50m~100m) 지속적인 환경 민원이 보고되고 있으며, 물리적 이격이 어려운 경우 도쿄 토요스의 옥상 녹지광장과 같이 시설 차원의 완충 방식도 대안으로 검토될 수 있다. 실제로 가락시장에서도 이러한 접근이 이미 시도된 바 있다. 2009년 가락시장 시설현대화사업 설계공모 당선안

ⓒ 2026. Korea Institute of Ecological Architecture and Environment all rights reserved.

(본 연구 저자가 PM으로 참여)은 도매동 건물 전체 옥상을 공원으로 조성하여 지역주민에게 개방하는 계획을 포함하고 있었으며, 이는 물리적 이격 확보가 어려운 여건에서 옥상 개방형 완충이 국내에서도 이미 실무적으로 검토되어 온 방식임을 보여준다.

넷째, 부지 확장이 제약되는 여건에서는 도쿄 토요스처럼 폐쇄형 콜드체인이나 고밀·수직적 시설 배치가 하나의 대응 방식으로 관찰되었다. 다만 이러한 방식이 운영 효율의 우위를 보장하는지는 본 연구의 자료로는 판단할 수 없으며, 별도의 운영 자료에 기초한 검증이 필요하다.

5.4. 연구의 의의 및 한계

본 연구의 의의는 다음과 같다. 첫째, 국내외 주요 도매시장 이전 사례를 동일한 기준으로 비교·정리한 자료가 드문 상황에서, 6개 핵심 사례와 1개 보조 사례를 하나의 비교 틀 안에 통합하였다. 둘째, 도쿄 토요스와 가락시장의 사례를 통해 부지 확장이나 주거지 이격이 제약된 여건에서 폐쇄형 콜드체인·옥상녹화·신재생에너지 등 생태환경적 계획 요소가 그 대안으로 적극 반영되고 있음을 확인함으로써, 중앙도매시장 이전·재정비의 입지 조건 분석을 도시 기반시설의 생태환경적 계획이라는 관점과 연결하였다.

본 연구의 한계는 다음과 같다. 첫째, 핵심 분석 대상이 6개 사례(및 보조 사례 1개)로 제한되어 있고, 파리·로마·마드리드·뉴욕 4개 사례의 입지 조건은 최근 공개 자료를 기준으로 재구성한 것이어서 1960~2000년대의 실제 이전 의사결정 당시 조건과 다를 수 있으며, 거리 측정 기준도 원자료마다 통일되어 있지 않다. 둘째, 물류 처리 시간·차량 회전율·운영 비용 등 효율성을 판단할 운영 자료를 확보하지 못하여 거래량·면적 수치는 참고 값으로만 제시하였다. 향후 런던 뉴 코번트 가든, 도쿄 오타시장, 교토중앙도매시장 등 추가 사례와 이전 이후의 실제 운영 성과에 대한 자료를 보완한 후속 연구가 필요하다.

References

[1] 주문배, 동경 토요스(豊洲) 수산물도매시장 건설의 기본구상과 시사점, 해양수산동향, 제1133호, 2004. // (M.B. Joo, Basic concept and implications of the Tokyo Toyosu fish wholesale market construction, KMI Marine and Fisheries Trends, 1133, 2004.)

[2] 구리시의회, 해외(일본) 선진 도매시장 견학 결과 보고, 2019. // (Guri City Council, Report on the overseas (Japan) advanced wholesale market study tour, 2019.)

[3] A. Weber, Theory of the Location of Industries, (Translation by C.J. Friedrich), USA: The University of Chicago Press, 1929.

[4] W. Christaller, Central Places in Southern Germany, (Translation by C.W. Baskin), USA: Prentice-Hall, 1966.

[5] J.D. Tracey-White, Wholesale markets: Planning and design manual, FAO agricultural services bulletin No.90, Italy: Food and Agriculture Organization of the United Nations, 1991.

[6] J.D. Tracey-White, Market infrastructure planning: A guide for decision makers, FAO agricultural services bulletin No.141, Italy: Food and Agriculture Organization of the United Nations, 2000.

[7] Wikipedia, Rungis International Market, https://en.wikipedia.org/wiki/Rungis_International_Market, 2026.08.13.

[8] Ville de Paris, Rungis et Paris: une histoire commune, https://www.paris.fr/pages/rungis-et-paris-une-histoire-commune-6744, 2026.08.13. // (City of Paris, Rungis and Paris: A Shared History, https://www.paris.fr/pages/rungis-et-paris-une-histoire-commune-6744, 2026.08.13.)

[9] Centro Agroalimentare Roma S.c.p.a., Chi Siamo, https://agroalimroma.it/chi-siamo/, 2026.08.13. // (Centro Agroalimentare Roma S.c.p.a., About Us, https://agroalimroma.it/chi-siamo/, 2026.08.13.)

[10] Edizioni Pubblicità Italia Srl, È nato il Centro Agroalimentare Roma, una vera e propria Città dei Commerci, https://www.pubblicitaitalia.com/ilpesce/2003/1/4322.html, 2026.08.13. // (Edizioni Pubblicità Italia Srl, The Centro Agroalimentare Roma Is Born, a True City of Commerce, https://www.pubblicitaitalia.com/ilpesce/2003/1/4322.html, 2026.08.13.)

[11] Mercamadrid, S.A., Qué es Mercamadrid, https://www.mercamadrid.es/que-es-mercamadrid/, 2026.08.13. // (Mercamadrid, S.A., What Is Mercamadrid, https://www.mercamadrid.es/que-es-mercamadrid/, 2026.08.13.)

[12] NYC Economic Development Corporation, Hunts Point Peninsula, https://edc.nyc/project/hunts-point-peninsula, 2026.08.13.

[13] Wikipedia, Hunts Point, Bronx, https://en.wikipedia.org/wiki/Hunts_Point,_Bronx, 2026.08.13.

[14] 한국학중앙연구원, 가락동 농수산물 도매시장, 한국민족문화대백과사전, https://encykorea.aks.ac.kr/Article/E0000089, 2026.08.13. // (The Academy of Korean Studies, Garak-dong Agricultural and Fisheries Wholesale Market, Encyclopedia of Korean Culture, https://encykorea.aks.ac.kr/Article/E0000089, 2026.08.13.)

[15] 서울특별시, 요즘 같은 취업난, 가락시장에서 일해볼까?, 내 손안에 서울, https://opengov.seoul.go.kr/mediahub/20836683, 2023. // (Seoul Metropolitan Government, Looking for a Job in This Tough Market? Try Working at Garak Market, My Seoul, https://opengov.seoul.go.kr/mediahub/20836683, 2023.)

[16] Ticonsiglio, Centro Agroalimentare Roma (CAR): 1700 assunzioni in arrivo grazie a un progetto di ampliamento da 325 milioni di euro, https://www.ticonsiglio.com/centro-agroalimentare-roma-car-assunzioni-progetto-ampliamento/, 2026. // (Ticonsiglio, Centro Agroalimentare Roma (CAR): 1,700 New Jobs from a €325 Million Expansion Project, https://www.ticonsiglio.com/centro-agroalimentare-roma-car-assunzioni-progetto-ampliamento/, 2026.)

[17] 서울특별시, "가락시장 시설현대화사업", 서울특별시 분야별정보, https://news.seoul.go.kr/economy/archives/233, 2026.08.13. // (Seoul Metropolitan Government, "Garak Market Facility Modernization Project", Seoul Metropolitan Government Sector Information, https://news.seoul.go.kr/economy/archives/233, 2026.08.13.)

[18] 한국농어민신문, "가락시장 시설현대화3단계 본궤도…채소1동·수산동 실시설계 착수", https://www.agrinet.co.kr/news/articleView.html?idxno=403874, 2026.04.30. // (Korea Farmers & Fishermen News, "Garak Market Modernization Phase 3 on Track: Detailed Design Begins for Vegetable Building 1 and Fisheries Building", https://www.agrinet.co.kr/news/articleView.html?idxno=403874, 2026.04.30.)

[19] 수산인신문, 가락시장 시설현대화사업3단계 본격 추진, https://www.isusanin.com/news/articleView.html?idxno=64520, 2026.05.02. // (Susanin News, Garak Market Facility Modernization Project Phase 3 Moves Forward, https://www.isusanin.com/news/articleView.html?idxno=64520, 2026.05.02.)

[20] 東京都中央卸売市場, 豊洲新市場基本構想 - 東京から拓く市場の新時代, 東京都, 2003. // (Tokyo Metropolitan Central Wholesale Market, Toyosu new market basic concept: Opening a new era of markets from Tokyo, Tokyo Metropolitan Government, 2003.)