

姜炳基 (漢陽工大教授)

I. 首都서울의 將來像

1. 首都人口 分散政策과 自然人口 增加抑制政策의 推進으로 서울市 既存機能의 一部가 分散될 것이고 人口增加率도 漸減할 것이다.
2. 首都圈 整備作業의 推進으로 위성도시 등에 의하여 약간의 産業機能과 단순 서어비스機能의 擴散이 있을 것이며, 그에 따른 人口擴散이 期待된다.
3. 그러나 既存의 集積機能中에서 二次産業機能과 三次産業機能中의 단순노동과 단순서어비스를 除外한 소위 首都機能인 中枢管理, 業務의商業 및 情報關連機能들은 서울에 남지 않을 수 없을 뿐더러 그러한 機能의 集積量은 經濟發展과 世界情勢의 變動에 따라 가속적으로 늘어난다.
4. 따라서 國際적으로 보아 서울에 있어야만 하는 首都機能과 부수기능은 全國의 고도한 3次産業機能으로서의 活動空間을 要求한다.
5. 또한 서울의 人口는 상당한 人口分散이 이루어진다고 할지라도 2.000 年代에는 1.000 만인이 넘는 人口壓力이 이를 것으로 내다보고 計劃이 마련되어야 한다. 지금까지의 計劃들이 너무 過小 推定함으로서 犯한 오류를 되풀이하지 않음이 좋다.
6. 首都機能의 원활한 逐行과 시민의 通勤, 通學, 그리고 消費活動의 容易性을 보장하기 위해서는 고도로 組織化된 空間의裝置를 必要로 할 것이다.
7. 開發制限區域은 一部의 調整을 除外하고 原則적으로 현상을 유지한다.

II. 現서울 都市構造의 問題點

1. 人口分布와 都市施設(公共施設 및 生活便益施設)의 江北偏在
2. 大小強弱의 차이는 있으나 商業 業務의 中心인 都心部와 製造業을 中心으로한 永登浦地區의 2個 核이 存在하며, 서울의 活動軸(ACTION CORRIDOR)은 이 2個의 核을 잇는 線上에 있다.
3. 그럼에도 不拘하고 地下鉄을 除外한 幹線道路體系가 都心部를 초점으로 한 단일초점 放射循環型으로 되어 있어 大部分의 交通이 都心部로 물리는 構造의 결함을 갖고 있다.
4. 市民通行의 大部分이 버스에 依存하고 있기 때문에 市民活動量의 增加가 따른 需要를 감당키 위해서는 都心部 混雜이 甚해질수 밖에 없다.
5. 土地利用上 混合地域이 많아 상호마찰이 크고, 土地利用效率(主로 立体的 利用)이 낮고 公園綠地 등의 오픈스페이스가 不足함.
6. 都市施設, 交通手段이 미비된 住居地域이 擴散的으로 散在하여 構造적으로 都市가 提供하는 便益의 受惠人口比率이 낮음.
7. 공한지 또는 大規模 公共用地(市가 主管하는 區劃整理, 再開發對象地 包含)의 活用이 都市構造의 改善負擔의 輕減에 이바지 하지 못하고 있음.
8. 路線商街의 侵蝕作用이 만연하여 住居環境의 質을 저하시키고 있음.
9. 現 構造下에서는 蚕室, 永東地域은 江北의 Bed town

의 地位를 면키 어렵고, 永登浦地区는 서울과 隣接한 市成도시적 성격이 強함.

10. 여의도의 都市構造上的 地位와 役割이 매우 不明確하다.
11. 零細市民이 群集密住함으로써 地域分化가 뚜렷이 나타나고 있으며 이는 工業 또는 中小工場의 分布와 關係가 깊은 것 같다.

II - 1 人口分布의 現況(人口分布圖 參照)

1. 江北地域과 江南地域의 分布와는 485 万對 239 万으로 約 7 : 3 (1976. 10. 1 現在)
2. 그린벨트를 除外한 人口密度 對比 216人/ha 對 98人/ha 이고
3. 人口分布의 中心이 크게 江北에 偏在하고 있으며 人口密度도 江北이 2.2 倍程度로 높다.
4. 그 原因으로서는
 - A. 都市發達의 歷史的 過程과 慣性
 - B. 三次機能의 偏在
 - C. 就業機會의 偏在
 - D. 都市基盤施設의 偏在
 - E. 文化, 教育 및 生活便益施設의 偏在

5. 一部地域에 對한 密集現象과 社會的 零細層의 地域分化現象이 상당히 뚜렷하다.

II - 2 土地利用의 現況(土地利用現況圖 參照)

1. Green Belt 에 依한 絶對的인 制約
2. 淸涼里-都心-龍山 또는 新村-永登浦를 잇는 일대가 主要活動軸
3. 現 循環放射型 道路體系와 活動軸의 不一致
4. 商業 및 業務機能의 都心集中과 2次産業機能의 永登浦地域 集積에 나타난 2核構造
5. 工·主 混合地域의 散在
6. 幹線道路邊의 路線商業形態가 顯著
7. 都心地域에 있어서의 다양業種의 混在와 差(都心部 業種分布 現況圖 參照)
8. 都心 및 住宅地 内部의 Open Space 결핍현저
9. 全体的으로 平面 擴散的 土地利用 構造
10. 永東, 蚕室地区는 都心을 主로하는 江北地域의 Bed-town의 性格이 농후하다.
11. 양호한 高도의 分위기를 간직한 古宮과 住宅地 등이 隣接地域의 開發로 侵蝕당하고 있다.

II - 3 交通體系의 現況

1. 江北의 都心을 中心으로한 1焦點 3個循環 14個放射線의 主要幹線 體系
2. 活動軸에 따른 地下鉄 1号線
3. 通行의 二大吸引點은 都心과 永登浦地区이나, 都心地

区는 吸引量과 吸引範圍가 광대한데 比하여 永登浦地区는 量과 範圍가 狹소

4. 서울驛이 都心地区에 隣接해 地域 分단을 일으키고 있음에 對하여 高速버스터미날은 江南에 位置하여 市民들의 利用이 不便하다.
5. 鐵道貨物驛이 龍山, 淸涼里로 都心部에 近接하여 江北에만 位置하고 있음.
6. 自動車 貨物터미날은 江南에 位置
7. 大量大衆交通手段의 太宗인 버스의 運行路線이 都心 通過形이 많아 低速과 混雜을 가져오고 있음
8. 循環幹線인 江邊道路와 放射幹線과의 圓滑한 接統裝置가 未備하다.
9. 以上의 諸 現象이 累積하여 都心内部와 隣接部 그리고 主要放射幹線에서 交通의 混雜을 야기하고 지체되기 때문에 都市内 活動과 生活의 效率低下를 가져오고 交通事故의 危險散在
10. 近距離通行은 도보화함으로써 車輛通行과 버스정차 회수를 줄일수는 있으나 步道幅과 포장상태 등의 裝備가 未備하여 道보의 욕을 減退시키고 있음.
11. 非合理的 交通規制와 交通施設이 混雜할 뿐 아니라 事故의 危險을 內含하고 있음.

III. 將來都市構造의 課題와 條件

III - 1. 서울 都市 構造 改革要請의 三大課題

1. 人口疎散과 生活環境의 整備
2. 二次機能 活動空間의 量的 質的 確保
3. 交通混雜의 緩和와 接近性的 確保

III - 2. 都市構造 提案이 갖추어야 할 條件

1. 都市의 成長과 變化가 可能한 都市構造
2. 既存構造에서의 變換과 移行이 可能한 都市構造
3. 既存建設投資의 最大活用을 前提한 都市構造
4. 現存하는 物的 都市問題가 解決되는 都市構造
5. 將來의 都市活動과 生活을 水準級으로 保障하는 都市構造

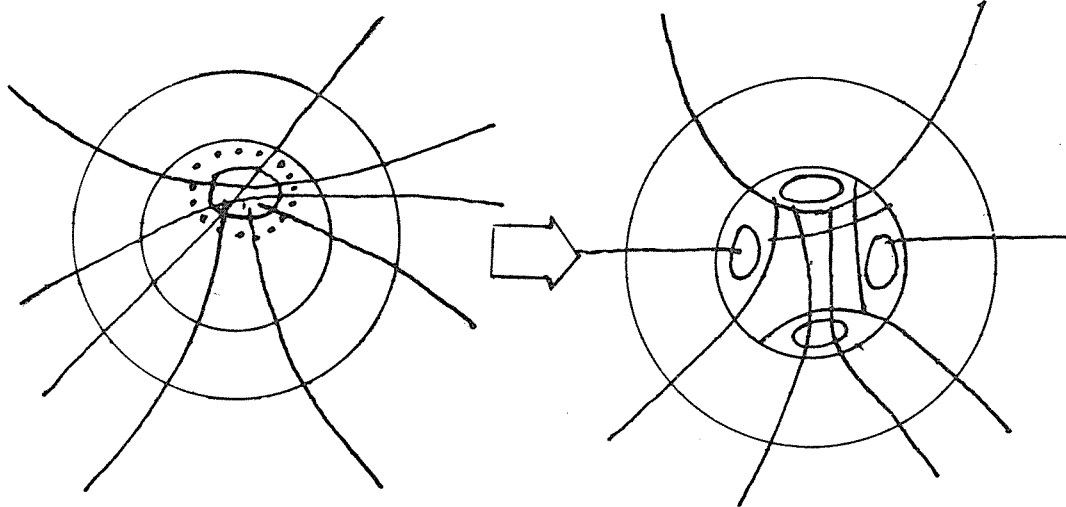
IV. 서울都市構造의 改革提案

1. 모든 意味에서 서울市의 中心을 南쪽으로 끌어내린다.
2. 人口의 分布를 南多北少로 하되 密度分布는 中心環境邊를 높이고 集約的인 分布構造로 誘導하여 都市便益의 受惠人口比를 높인다.
3. 現在의 活動軸을 環狀으로 휘게 하고 活動環(ACTION RING)을 形成케 하고 將來의 成長과 變化에 充

分히 對備한 構造와 空間을 提供한다.

4. 交通體系를 地下鉄을 主軸으로 하고 버스를 局地的 補助手段으로 한다.

5. 幹線道路體系는 一環多焦點의 放射循環型과 變形格子型을 採用한 構造로 改編 補完한다.



(未分化 混合된 單一都心과 單一焦點形
(幹線道路에 의한 都心分斷)

(分化, 特화된 多核都心과 中心環多焦點形)
(交通分斷없는 都心地域)

6. 將來의 三次機能活動空間을 기능과 役割에 따라 分化 特化하여 中心環上에 分散配置하되

7. 이러한 空間利用配置와 連動된 地下鉄網을 構築하여 分散에서 오는 距離的 乘離를 克服케 한다.

8. 流通施設을 再配置한다. (都売市場과 貨物駅의 移轉)

9. 서울駅을 移轉하여 高速버스와의 連結과 同時에 京釜 中央, 京春線(앞으로는 京義線도)을 直結케 하고 旅客 貨物車輛의 大操車場을 江南의 말죽거리 開浦洞 近處에 設置한다.

10. 幹線道路邊의 路線商街를 禁止하고 住居地區는 幹線 道路가 通過하지 않는 Community 單位로 再構成한다.

11. 여의도를 ACTION RING 上에 捕捉하고 特화된 機能과 役割을 賦與한다.

12. 永登浦地區는 獨立된 하나의 工業的 위성도시로 取扱하여 ACTION RING 에서는 除外하나 그 商業的 部分만은 RING 위에 捕捉한다.

內部地域은 中密度(Gross 30,000人/km²), 外周部地域은 低密度(Gross 15,000人/km²)로 配置함을 原則으로 하되

4. 地下鉄의 結節點을 中心으로 한 副都心地域에서는 一部 高密 中密住宅地를 設定한다.

5. 住居地의 建築形式은 都市景觀을 考慮하여 高密度地區에서는 高層과 中層을 原則으로 한 APT形式, 中密度地域에서는 中層을 主軸으로 하되 一部 高層과 低層 聯立住宅을 混在시키고 低密度地區에서는 2層以下의 獨立住宅과 低層 聯立住宅을 主軸으로 하되 中高層 APT도 一部 混在시킨다.

6. 江北에 殘存하는 古都의 韓屋地區와 良好한 住宅地는 原狀을 保存한다.

7. 江北의 住居地域中 未開發狀態의 部分은 綠地 등으로 묶어 人口의 定住를 抑制한다.

8. 江南의 空閑地는 積極的으로 宅地化하고 一部 綠地地域도 宅地化 留保地로 생각한다.

9. 江南에 公共施設과 生活便益施設을 優先的으로 投資 整備한다.

10. 幹線道路 등으로 分斷되어 있는 住居地單位를 再編成하여 安全하고 快適한 住居環境을 可能케 한다.

11. 業務商業地域의 一部에 青年單身者를 爲한 住居를 許容한다.

12. 永登浦地域은 2次産業人口를 主로 定住시키고, 零細

IV-1. 人口疎散과 生活環境

1. 江南의 工業地域을 가지고 있으므로 江南地域 人口 600萬, 江北人口 400萬으로 配定 策定한다.

2. 同時에 人口分布의 中心을 現在보다 南쪽으로 끌어내린다.

3. 人口密度의 分布는 接近性이 極히 좋은 循環地下鉄 隣接地域은 高밀도(Gross 50,000人/km²) 循環地下鉄의

市民의 移轉先으로도 活用한다.

IV-2. 土地利用

1. 活動空間의 軸을 東西兩斷에서 南쪽으로 틀어 活動空間環을 形成시킨다.
環을 形成시키는 拠点으로는 既存의 旧都心部, 여의도 永登浦地区에다 새로이 永東中心部와 長安平을 追加한다.
2. 이렇게 함으로써 서울의 都市構造는 二核構造에서 環狀多核構造로 改革되어 간다.
3. 活動拠点地域의 機能特化는
 - A. 旧都心部 :

中央政府	行政廳
	司法府
中央行政府	國策 金融機關
및	外國公館
國際的	觀光호텔 및 旅館
業務核	國際關係機關 및 商社
	一般業務
	一般商店, 專門店, 百貨店
	南大門市場 (位置는 서울驛 移轉地로 옮긴다)
 - B. 永東 :

地方行政府	및 機關
	一般金融機關
國內的	國內的 商社 및 業務機關
地方行政府	觀光호텔 및 旅館,
및	文化施設
全國的	教育施設
業務核	東大門市場 一部
	百貨店, 一般商業, 流行專門店
	一般業務
	新聞社, 通信社
 - C. 汝矣島 :

立法部	立法府 및 附隨機關
및	証券去來所 및 証券商社
情報核	放送報道
	一般業務
 - D. 長安平 :

農水産物 및	農水産物 都壳機能
	二次産業 關聯品 販賣修理 (但, 公業所除外)
二次製品	藥材, 苗種, 都散壳
集散核	東大門市場 一部
 - E. 永登浦 :

工業核	工業地域의 中心商業機能
	工業의 集積地
4. 三次機能活動空間의 성장은 環狀方向으로 擴張이 可能하고, 機能과 活動內容의 變化는 各 地區의 特化機能을 變化시켜 對應한다.

5. 市街化地域 外周部를 둘러싼 Green Belt와 一般綠地 및 市街地內部的 綠地와 公園, 그리고 再開發地域 또는 新開發地域內의 Open Space와 江邊綠地 등으로 綠地系統을 整備한다.
6. 交通體系와 土地利用體系가 連携되도록 土地利用計劃과 規制를 行하되 原則적으로 活動中心이나 產業中心은 地下鉄, 幹線道路, 鐵道와 緊密히 接統되게 한다.
7. 活動中心의 隣接部와 地下鉄沿線部는 高密度로 住居地를 配置하여 보다 많은 市民에게 交通便益을 提供하며 그 活動性을 保障한다.
8. 現在와 같은 幹線道路邊의 路線式商業地形成을 止揚하고 廣場形 또는 步行專用路邊商業地(路線形)로 한다.
9. 工住混合은 規制하나 一部 商業地域의 商住混合은 이를 許用한다.

IV-3. 交通體系

1. 現在의 一焦點體系(放射循環型)에서 一環多焦點體系로 改編한다.
2. 既存의 幹線道路體系를 最大限 活用하여 活動環外部는 放射循環型, 活動環內部는 變則格子型으로 改編
3. 地下鉄網은 都市構造改編의 重要한 基動力이 될 것이므로 活動環을 지탱할 環狀線과 活動環 內外部의 住居地에서 發生하는 通勤線인 數個系統의 縱·橫斷線을 新設한다.
4. 以上으로서 活動空間 相互間 및 住居와 就業지間的 迅速한 連結과 通勤時間은 短縮될 것이다.
5. 旧都心部와 永東都心間을 直結하는 地下鉄과 幹線道路가 마련되어 相互連絡은 10~15分程度로 連結된다.
6. 三次活動拠点地區인 모든 新舊都心地區內部에는 原則적으로 모든 車輛의 通行을 배제하고 모든 車輛은 地區外廊道路를 一方通行으로 運行하고 外廊道路 周邊에 大規模立體駐車施設을 마련한다. Service車輛의 出入은 時間制限의 許容되고, 緊急車輛은 隨時로 出入이 可能하다.
7. 以上의 規制와 地下鉄路線을 活動地區內로 貫通시킴으로써 地區內 모든 道路는 步行專用으로 轉化되고, 最大限 500m (直線距離)의 步行으로 目的地到着이 可能토록 버스와 地下鉄의 정류장 間격을 調整한다.
8. 이러한 步行者專用地區內의 貨物運搬은 자전거 손수레 또는 低速의 電動카트 등으로 可能하다.
9. 사람 通行의 主役이 地下鉄로 轉換된다 하더라도 局地的交通과 遠거리 NON STOP 直行 그리고 地下鉄網의 公백지구 보완 등 補助的 交通手段으로서의 버스交通의 重要性은 오히려 더 커질 것이다.
10. 서울驛을 江南의 高速버스터미널과 隣接하게 移轉하고, 地下鉄 中央線 등과도 연결하여, 市民의 市外交通

의 大部分의 한곳에서 이루어지도록 한다.

11. 龜山의 貨物驛을 撤收하고, 永登浦地區, 구로동에 生産品關聯 貨物驛, 永東의 瑞草貨物 터미널과 隣接地에 一般貨物驛 그리고, 長安平에 農水産物 및 二次産品貨物驛을 두어 淸涼里의 貨物機能을 吸收한다.
13. 2個의 江邊道路는 活動環을 東西方向으로 連結해 주는 重要한 役割을 가지게 됨으로 電鉄敷地 等を 利用하여 幹線道路와 圓滑하게 接統시킨다.

V. 構造改編의 段階計劃

V-1. 第1段階(都市中心을 南下시키는 段階) (~1980)

1. 江北은 原則적으로 모든 新·增·改築 等の 建設을 中止시키는 대신 江南은 計劃에 따라 公共建設과 民間建設을 促進한다.
2. 地下鉄 第二號線(東部循環線)을 着工하여 旧都心, 永東都心과 長安平을 連結한다.
3. 江北의 空閑地(長安平 除外)를 綠地化하고, 不良住宅 地區 等を 再開發 한다. 그러기 爲하여 永登浦地區의 一部 綠地를 宅地化한다.
4. 永東都心을 開發整備하고 서울市廳을 비롯한 主要機關을 移轉한다.
5. 長安平을 開發하여 우선 구도심부의 機械附屬, 機械製品, 電氣 電子製品 等 소위 2次産品の 販賣機能을 옮긴다.
6. 鐵道體系는 現象維持한다.
7. 江南의 都心周邊과 循環地下鉄沿邊에 高層APT를 主로 한 高密 住居地 形成
8. 永登浦地區의 混合의 工業地域을 純化整備한다.
9. 道路體系는 現 第2循環線의 江北部分과 第3循環線의 江南部分을 연결한 新第2循環線을 完成

V-2 第二段階(都市構造改編과 再開發의 段階) (1981 ~ 1990)

1. 地下鉄 3號線(西部循環線)을 完成시킴으로서 活動環이 一體化 된다. (地下鉄 4號路線은 3號線의 完成으로 自然히 開通될 수 있다.
2. 서울驛을 반포고속버스터미널 隣接地로 移設함과 同時에 中央京春線과 連絡시킨다.
3. 貨物驛도 龜山에서 옮겨서 九老, 瑞草, 長安平으로 再配置하여 機能特화한다.
4. 永東都心の 活動空間의 充實에 따라 旧都心部の 再開發에 着手한다.
5. 同時에 都心外廓道路周邊에 駐車施設을 充分히 確保하여 都心地區의 步行專用化를 實現시킨다. 永東都心과 長安平은 開發初期부터 地區內는 步行專用地區로 한다.

6. 淸涼里, 龜山의 農水産物集散機能과 東大門市場의 農水産物 都壳機能을 長安平으로 移轉시킨다.
7. 南大門市場을 旧서울驛敷地로 移轉
8. 東大門의 一般都壳機能을 永東都心外周部로 移轉
9. 旧都心周邊과 地下鉄 연변의 混合地域을 再開發 하여 高層APT를 主로 한 高密住居地 形成
10. 江南의 中密度地區 整備

V-3. 第三段階(補完整備의 段階) (1991~2000)

1. 外廓住居地域에 對한 通勤地下鉄路線을 優先順位에 따라 完成
2. 外廓地域의 地域中心(녹번, 미아, 천호, 화곡)의 整備
3. 江北의 中密度地區(主로 循環地下鉄内部)의 再開發
4. 公園綠地系統의 完成
5. 道路開通은 現 第3循環線의 江北部分과 江南의 第3循環線의 5km이남에 新設되는 新第3循環線을 開通시킨다. 이 第3循環線은 By-Pass의 役割을 가진 準高速道路이다.

附 圖 目 錄

1. 서울特別市 自然地形圖
2. 서울特別市 土地利用現況圖
3. 서울特別市 主要活動分布圖
4. 서울特別市 都心地區業種分布現況
5. 서울特別市 着地別 通行構造圖
6. 서울特別市 人口分布現況圖
7. 서울特別市 定住地分布現況圖
8. 서울特別市 開發可能地圖
9. 都市構造 모형도
10. 都市構造의 中心
11. 서울特別市 都市構造綜合圖
12. 서울特別市 鐵道 및 地下鉄網圖
13. 지하철로선 및 建設順位
14. 道路體系의 改編 DIAGRAM
15. 서울特別市 基幹道路網圖
16. 土地利用과 人口密度分布
17. 서울特別市 定住地密度配分圖
18. 서울特別市 綠地系統圖
19. 都心部 通行模型
20. 都心部 通行處理方案
21. 都市構造改編 第1段階
22. 都市構造改編 第2段階
23. 都市構造改編 第3段階