

## 韓鼎燮 (建築家協會副會長)

### I. 前 提

이構想은 서울시가 当面하고 있는 現인問題의 解決과 將來發展에 對備해서 施行하고 모든 整備事業과 建設事業의 指針이 되는 基本都市計劃을 再檢討하기 위한 基礎作業으로서 바람직한 서울의 未來像을 위해 合理的인 物理的 基本構造를 생각해본 提案이다.

한달이란 짧은 기간내에 짜내야 하는 制約도 있고 또한 基本計劃再檢討를 위한 基本構想이므로 計數的인 것은 省略하고 이미 알고있는 서울시의 基本計劃과 現況을 土台로 計劃 한 概略的인 構想이다. 또한 構想의 性格上 計劃 目標年度같은 것도 고려하지 아니하였다.

### II. 假 定

1. 서울시는 우리나라 首都로서 그 機能의 一部分인 中央行政機能이 臨時行政首都로 옮겨간다 하더라도 계속 發展할 것이며 歷史的 背景으로 보나 地理的 位置로 보나 南北統一後에도 우리나라의 首都로서의 地位와 機能을 유지할 것이다.
2. 臨時行政首都의 建設을 위시한 서울시에서 過度한 人口集中을 억제하기 위한 努力은 國家經濟의 發展과 이에 따른 地方生活條件의 改善等으로 그 成果를 나타낼 것이다.

### III. 基 本 構 想

現在 서울시는 行政區域 628.01km<sup>2</sup>에 人口 7,255,000名으로 그 人口密度는 115名/ha이다. 이는 適正密度 150名/ha보다 낮다. 이 人口密度를 서울시 都市計劃區域 面積 720.87km<sup>2</sup>에 적용시키면 그 人口數는 約 8,166,000名이 된다. 한편 서울시는 盆地都市로서 周邊에 山이 많은 點을 고려 都市計劃區域內 開發可能面積 約 419km<sup>2</sup>에 政府가 發表한 計劃人口 700만을 收容한다면 그 人口密度는 160名/ha이 되고 800萬名을 收容한다면 191名/ha이 된다.

이는 約 105km<sup>2</sup>의 과천시 人口密度 283名/ha (1962)에 此하면 훨씬 적으며 거의 같은 面積의 런던市의 106名/ha (1961)에 比하면 많다.

따라서 現서울시 都市計劃區域 境界內外에 걸쳐 지정되어 있는 開發制限區域 및 綠地 地域을 약간 調整하여 이로 둘러쌓인 内部에 700~800萬名의 計劃人口를 收容하는 市街地를 過密하지 않게 形成할 수 있다. 또한 이區域이 大개 都心에서 15km以內이므로 都市高速電鉄을 立軸으로 한 交通施設로 機能적이고 合理的인 市街地를 만들수 있는 範圍에 屬한다. 이 市街地對象區域內는 이미 거의 市街地化 됐거나 市街地化를 위해 都市計劃街路, 都市計劃公園等이 決定告示 되었고 區劃整理事業인 施行되어 未開發地는 거의 없는 狀態이다. 全地域의 中心에

位置하는 鍾路區 및 中區의 第1環線內가 CBD를 形成하고 있으며 永登浦 淸涼里等 몇군데에 地域中心이 이루어졌고 永東地區 蛋室地區 等에 地域中心을 形成하도록

現都市計劃이 되어 있다. 위와 같은 市街地 發展趨勢와 形態는 서울과 같은 歷史的都市에 있어서는 自然的 趨勢라 보여지며 都市計劃 역시 이와같은 自然趨勢를 無視할 수 없다고 본다. 다만 問題가 되는것은 서울市の 過去發展過程이 都市基本施設이 갖추어도 지기 前에 너무 급속히 人口가 增加하므로써 都市機能을 제대로 發揮할수 없게되어 있다는 점이다.

예를 들어 725萬이란 서울市 人口 및 그 勢力圈人口로 인한 莫大한 交通人口를 担当할 適當交通施設의 未備로 인한 交通지옥, 近代化以前 또는 初期부터 現都心에 자리 잡고 있으면서 現在로서는 都市內에 있을 必要도없고 있어서는 오히려 障害가 되는 施設들 및 其他施設의 都心에의 過度集中으로 인한 環境오염과 交通혼잡, 50%에 가까운 住宅不足率 上下水道等 公共施設의 未備等이다. 그러나 이와같은 施設의 不足, 施設配置의 不合理點은 物理的으로 充分히 解決可能하다고 본다. 따라서 現都心の 混雜은 救濟되어야 하겠지만 이를 위해 새로운 都心을 形成한다는 것은 交通施設計劃 樹立에도 問題가있다. 이같은 革新的인 計劃은 充分한 研究와 檢討를 거쳐 그 合理性이 公認되 기전에 即興的으로 施行한다면 시행 착오를 초래하기 쉽다.

現都心の 過重한 부담을 덜기 위해서는 合理的인 地域中心(副都心)을 育成하고 現都心은 그 位置로보나 지금까지의 莫大한 投資로 보나 또는 合理的인 土地利用 및 交通施設計劃을 위해서도 市全體 나아가서는 首都圈 및 全國의 C. B. D로서 機能을 다하도록 整備하는 原則을 이 構想에서는 채택하였다.

交通計劃은 이미 形成된 市街地의 基本構造를 참작하여 土地利用計劃과 關聯시켜 計劃하였으며 基本街路網의 計劃과 더불어 大都市交通機關의 主軸인 都市高速電鐵의 合理的인 路線網과 經濟成長과 더불어 장차 늘어날 自動車交通에 對해서 都市高速道路網의 計劃도 作成하였다. 環境保全 및 整備에 대해서는 서울市の 自然環境 즉 盆地에 자리잡은 都市로서 周山들의 保全이 무엇보다 重要하며 이로인한 아름다움 山陵線의 skyline은 서울市가 자랑할 수 있는 특징이 될수 있을 것이다. 이와아울러 施設公園의 確保 整備 또한 市民保健을 위해 重要하며 市街地의 整備에 관해서는 土地使用權에 對한 基本的이고 革新的인 法的 뒷받침과 合理的인 都市設計 團地設計에 의한 再開發事業의 積極的인 취진이 요망된다.

上下水道 gas 등 公共施設의 擴充은 앞에 열거한 都市 下部構造의 整備와 더불어 이루어져야 할것은 두말할 나위가 없다.

#### IV. 土地利用計劃

가. 開發制 地區는 永久的으로 維持되어야 할것이다. 現在 指定된 開發制退地域에는 不合理한 點이 있어 再調定

이 필요하다. 예를 들어 벽제-의정부間 계곡의 아름다운 自然環境은 保全해야 할 地域인데 開發制限地區의 境界를 벽제-의정부間 道路로 책정하고 있어 이 道路以北은 保全이 어렵게 되어있다. 이 部分은 境界를 北側 山陵線으로 함이 옳을것이다. 이와같이 現開發制限區域의 境界線이 地形, 地勢를 잘 活用하지못한 部分이 많다. 또한 區域內 군데군데 除外된 部分은 그 合理性을 찾기 힘들다. 한편 서울市 都市計劃區域內인 신도읍은 都心에서 10km밖에 안되는 가까운 地域이며 北漢山 줄기 山岳地帶를 除外한 部分은 南北分斷의 現在로서는 부득이하다고 하더라도 統一된 後에는 700~800萬 서울人口의 適正 密度市街地形成을 위해서 市街地化 해야 할 地域이다. 開發制限區域內에 運動施設 기타 都市民의 保健을 위해 도움이될 施設들은 엄한 條件下에 施設할 수 있도록 現 規制內容을 完化할 必要가 있다.

#### 나. 業務中心地(C. B. D)

業務中心地가 都心을 이루는 것은 自然的이고 必然的인 것이며 都市가 커지고 시가지가 擴大하면서 地域的인 부차적 業務商業中心 또는 위락中心地가 새로 이루어지게 마련이다. 都心の 施設 過大集中을 막고 부차적 商業業務 또는 위락中心地를 計劃的으로 育成할 必要가 있다. 그러나 都心은 여전히 管理중추 및 情報交換機能의 中心地로서 그 集積의 利益을 무시할 수 없다.

특히 우리나라의 政治 經濟 文化의 中心地인 서울의 現都心은 오랜역사와 莫大한 投資 地理的 位置等으로 보아 이를 쉽게 옮길수도 없다.

따라서 現都心에 없어도될 施設들은 될수있는데로 分散시킬 必要가 있지만 都必에 있어야할 機關들은 그 機能을 잘 發揮할 수 있도록 都市基本施設을 갖추어주어야 할것이다.

分散시켜야할 施設들 중에는 中高等學校와 같은 쉽게 할수있는 것도 있지만 엄밀한 調查研究에 의해 決定해야 할것이다.

또한 이들 分散施設들이 位置할 부차적業務 또는 위락 中心의 選定 및 調整을 交通計劃과 더불어 檢討해야할것이다.

#### 다. 工業地域

公害工場들을 住居地와 分離시켜야할함은 勿論이고 이 工場들은 市外 工場地帶로 分散시키는것이 바람직하지만 700萬이 넘는 大都市에서 消費地 近接性 各種 工場들을 무리하게 市外로 分散시킨다는 것은 서울市 經濟活動에 支障을 줄 우려가 있다.

이들 工場中에는 環境이 좋은 中小企業工業團地를 助成할수 있는 業種들도 많다.

이런점으로 볼때 서울市の 準工業地域은 너무 적은감이었다. 예를들어 廣大한 永東地域, 蚕室地區, 千戶地區

를 모두 住居地域으로만 指定한것은 再考할 必要가 있다 고 본다.

개포동 양재천 下流일대 및 문정동, 율현동, 탄천 兩則 등에 公害가 적은 中小企業團地를 助成함으로서 上記地區 居住者들의 職場을 마련하여 주는것은 人口 江南 分散에도 도움이 될것이다.

라. 關係法令 整備

現行 都市計画法에 의한 用途地域 및 地區規制 內容으로서는 合理的인 土地利用을 기대하기는 어렵다. 보다 細分化된 地域 地區를 指定할 수 있는 地域制法과 再開發을 強力히 추진할 수 있는 再開發法等의 制定이 必要하다.

### V. 交通 計劃

가. 街路網

合理的인 街路網의 計劃樹立의 위해서는 街路의 等級을 정하고 街路網을 体系化할 必要가 있다.

이 구상에서는 街路를 幹線街路로 補助幹線街路로 區劃街路로 나누고 幹線街路를 다시 서울市 都市計劃區域 全域에 걸쳐 골격을 이루는 基本幹線街路和 都心幹線 그리고 地域幹線 3種類로 나누었다.

幹線街路의 幅은 現行都市計劃대로인 幅圓 25m~100m 이고 補助幹線街路의 幅은 現行 都市計劃中인 즉 幅圓 12m~20m 區劃街路의 幅은 現行都市計劃 小幅즉 幅圓 4m~10m로 하였다.

基本幹線 街路網의 pattern은 前述한 바와 같이 現都心을 그대로 두는 原則에서 都心을 中心으로 하는 放射循環形式으로 하고 14個放射線에 4個 循環線을 別添圖面1과 같이 計劃하였다.

이 基本幹線街路網의 計劃原則은 다음과 같다.

- (a) 既存 基本街路網을 참작하고 될수 있는대로 既存幹線街路 및 都市計劃街路를 利用한다.
- (b) 可及的 放射循環街路가 겹치지 않게한다.
- (c) 全 都市計劃區域에 고르게 配分되도록 한다.
- (d) 補助幹線街路網도 合理的으로 짜여지도록 考慮한다.

圖面1에서 基本 幹線街路의 實線으로 表示된 部分은 現存街路 또는 既存都市計劃街路가 있는 部分이고 點線部分은 現在街路나 都市計劃街路가 없거나 都市計劃街路가 있더라도 중로以下인 部分을 나타내고 있다. 圖面1의 基本幹線街路들은 1 / 50,000 및 1 / 25,000 地圖上에서 計劃한 것으로 現地踏查 現況測量圖 등으로 因한 再檢討 調整이 必要함을 부연해 둔다.

나. 都市電鉄網

서울과 같은 大都市에서 大衆交通機關으로 가장 效率的인 것은 現在로서는 都市電鉄(高速鐵道)이다.

第2 整理는 理想的인 서울市의 都市 電鉄網이다.

이市안을 作成한 原則은 다음과 같다.

- (a) 都心에서는 다른 交通機關을 利用하지 않고 徒歩로 어떤 目的地에 도착할 수 있도록 한다.
- (b) 될수있는대로 많은 地域에서 徒歩로 電鉄駅에 到達할수 있게한다.
- (c) 될수있는대로 어떤 地域에서나 한번만 갈아타면 都心 目的地에 到達할수 있게 한다.
- (d) 都心과 地域中心과를 連結시킨다.
- (e) 한 번두리 地域에서 다른 번두리地域에 가는 乘客은 될수있는 대로 都心을 通過하지 않도록 한다.
- (f) 地域中心 버스터미널, 大公園, 大學等, 多數人員이 한꺼번에 많이 집산하는 곳에 될수있는대로 電鉄路線을 接近시키고 可能하면 두개 以上의 路線이 通過하도록 한다.

第2 圖에서 黑線이외의 各 色線은 電鉄路線을 나타내고 黑線은 旧鐵路線을 表示한 것이며 點線部分은 이 設計 計劃案이다.

國鉄의 現 서울駅은 龍山駅으로 옮기고 龍山駅-서울 駅-新村駅間의 鐵路線은 都市電鐵路線으로 轉換시킨다.

第3 도는 電鉄을 利用하는 사람들이 버스等 다른 交通機關을 利用하지 않고 자기집에서 都心地域 中心또는 工業地域의 職場까지 갈수있는 範圍를 表示하는 圖面이다. 黃色部分은 電鐵路線 양측 각각 1km를 넘는 市街部分 다시말해서 補助交通機關을 利用해야할 地域을 表示한것이다.

第4 도는 電鉄網과 多數人이 몰리는 都心地域中心 및 버스터미널 大公園, 運動場, 大學等 施設等과의 關係를 나타낸 것이다.

다. 高速道路

國家經濟發展과 國民生活의 向上으로 My car 時代가 멀지 않아 올것이며 이에 대비하여 自動車 專用 都市高速道路網의 計劃도 미리만들어 둘 必要가 있다.

第5 도는 서울市 高速道路網의 市안인데 부득이한 경우를 제외하고는 一般街路와의 중복은 피하고 河川敷地等을 利用하였다.

將來에는 第1 환선 街路案 都心に 乘用車가 流入 하는 것을 抑制하고 電鉄을 利用하도록할 必要가 있을 것이며 따라서 제1 환선 밖에 大規模 轉車施設이 必要해질 것이다. 이를위해 現서울駅 구내 및 서울運動場뒤 倉庫用地等을 利用할 수 있을것이다.

第6 도는 基本幹線 街路網(赤色)과 高速道路網(靑色) 그리고 既存 및 計劃地域 幹線(黃色) 街路燈을 합쳐 그린것이며 오렌지色 點線은 아직 市街地化 하지 아니한 地域의 地域幹線中 수정했으면 하는 路線이다.

基本 幹線街路와 地域幹線街路등은 서로 約 1km을 基準으로 街路網을 이루는것이 바람직한데 너무 疎한데(例: 화곡지구)가 있는가 하면 너무 密한데(永東地區)가 있

음을 알수 있다. 이같은 部分의 수정도 앞으로 檢討되어야 할것이다.

合理的인 再開發을 위해 土地用權에 對한 革新的 例컨데 土地主式發行等 方法을 고려해 볼필요가 있다.

## VI. 環境 整備

近來 都心部에는 高層建物들이 많이 建築되고 있는데 개개의 建築物 土地 소유주의 의도에 따라 建築法이 許容하는 限度內에서 個別的으로 計劃되고 建築되고 있다.

따라서 整頓된 都市景觀은 기대하기 어려워지고 都心 屋間人口를 增加시키고 있다.

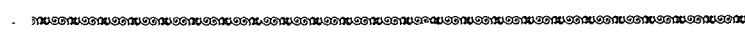
예를들면 人口疎散策으로 江南으로 移轉한다는 産業銀行 한 전등자리에 보다 大規模의 高層建物이 建築된다면 이는 人口 所産이 아니라 人口集中의 結果를 초래할 것이다.

그러므로 都心地區에 대해서는 適正建築容積을 감안한 綜合的인 都市設計가 이루어지고 이에 따라 各種 建築이 이루어 지도록 法的 뒷받침이 마련되어야 할것이다. 또한

不良住宅地區의 再開發에 있어서도 그 地區 住民의 經濟能力을 넘어서는 事業의 強行으로 將來 다시 再開發을 요하는 과밀한 住宅建築과 人口增加를 초래하고 있는 現行方法을 지양하고 그 地區의 土地利用上 여건을 考慮하여 장차 다시 再開發할 必要가 없는 심중한 計劃을 세워 시행되어야 할것이다.

市民의 保健을 위해 보다 많은 公園施設과 運動場施設이 必要하다. 용산일대 軍施設地域은 都心에서 가까운 地域으로 市街地化 되지안은 유일한 地域이다. 都市機能上 언젠가는 軍施設을 다른대로 옮겨야할 것이며 그 자리를 어떻게 利用할 것인가 하는 問題는 都市計劃上 중요한 문제다.

이 구분산이란 方針과 施設公園이 부족한 現實을 감안한다면 이地域에 大都市公園을 造成하는것이 바람직하다.



## 節約은 第二의 生産

다함께 参与하자.

物資節約 生活化로

經濟復興 이룩하자.

1. 수입물자 절약하여 국제수지 개선하자.
2. 근검절약 생활화하여 경제자립 이룩하자.
3. 폐물자 활용하여 국산대체 추진하자.