

尹定燮 (서울工大教授)

2千年代를 바라보는 서울의 都市基本構造는 從前의 單核中心構造로서는 加重되는 人口와 都市機能度에 堪내 하기 어렵다는 것을 우리는 豫測하게 된다.

따라서 本構想은 이와같은 人口, 機能度の 過密現狀으로 빚어지는 여러가지 都市問題解決과 將來에의 對備策으로서 單核同心圓的 都市構造에서 서울市가 構想하고 있는 三核開發을 基本으로 多核開發構想을 試圖하였다.

아울러 既存市街地의 都市整備·整頓도 併行토록 한다.

1. 過度集中에 對備 多核構造로 轉換을 目的으로 한다.
2. 計劃의 前提와 基本方向은
 - 1) 人口, 土地, 施設整備, 制度改善方向構想
 - 2) 三大空間確保, 土地利用計劃樹立 및 再開發事業의 繼續推進
 - 3) 適正施設 利用人口 推定
 - 4) 人口適正分散과 都市空間確保를 위한 아파트地區 擴大
 - 5) 住居地의 快適性を 높이고 公害防止와 制度化
 - 6) 大量交通輸送機關開發과 交通街路網 再編成
3. 計劃의 目標와 計劃期間:
 - 1) 經濟, 敎育, 文化都市 및 國際都市建設
 - 2) 計劃期間 1977年—96年(20年間)
4. 首都圈開發綜合計劃과 서울
 - 1) 所得隔差解消를 爲한 人口, 工業分散提案
 - 2) 工場分散, 官公署, 國營企業體分散
 - 3) 서울 都心 半徑 30km밖에 都市開發 予定區域指定 코 10個 衛星都市建設
 - 4) 郊外線 電鐵化와 서울 및 各 都市間 高速交通網 整備
5. 서울都市象 設定:
 - 1) 全國生活圈의 中心 개방체제에 의한 計劃手法을 要求.
 - 2) 既開發制限區域 留保 必要.
 - 3) 單核構成止揚 3核 및 多核開發.
 - 4) 景觀적 側面에서 南北方向에 육경축과 東西方向에 수경축설정.

6. 既存都市機能施設 整備構想:

- 1) 동질시설 集團화와 이질시설의 分離
- 2) 3大核 機能賦與, 現CBD는 商業專用地域, 永登浦는 新指定商業地域, 永東은 業務地區 및 大單位 아파트 團地造成.
- 3) 구로공단 一帶에만 工業地域 국한
- 4) 生産綠地地域 削除
- 5) 單核中心 循環放射上 街路網을 多核中心 多角區街路網으로 轉換.

7. 都市整備를 爲한 制度改善方案:

都市의 多樣性和 異質性을 機能的으로 作用시키기 위한 整備의 主안점을 制度 改善에 두면.

- 1) 首都圈整備法속에 서울都市整備의 基本事項을 包 含시킨다.
- 2) 都市整備局과 都市計劃委員會를 統合하여 서울都市 整備運營委員會(假稱)를 構成, 都市計劃의 立案, 計劃, 決定, 執行業務를 擔當시킨다.
- 3) 都市開發委員會를 Urban Think Tank役割을 시킨다.

8. 都市整備를 위한 官民協助体制:

- 1) 環境保全條例를 制定, 市民參與의 強化를 期함.
 - 方法: 都市計劃 情報交換을 一방통행에서 쌍방통행으로 함.

都市整備 研究協議會(假稱)를 設置하여 市民의 教育啓蒙을 擔當시킴.
 - 段階: 서울都市 基本構造 改良案 作成時에서 執行 段階까지.
 - 範圍: 都市새마을운동에 의한 環境保全 및 民資誘致에 依한 地下商街等 都市施設 建設, 再開 發事業等.

9. 3大空間 確保方案:

駐車空間은 大街區(Super Block)内部에 道路空間은 各가전체 기준가로확폭. 車道分離等으로 綠地空間 역시 대가구 内部에 確保

10. 空間確保와 土地利用計劃:

地域 地區制의 細分化로 동질건물을 集團化시키고 高層化함으로써 空間確保.

11. 再開發事業과 都市空間配置:

再開發事業으로 土地高度利用을 기해 3大空間 確保.

12. 都市施設再配置:

새로운 CBD 官衛地區 업무지구 造成을 위해 都市 上下部構造의 再編成.

13. 高層化 可能地域 選定

限定된 市街化 可能區域面積으로 住居 商業 工業地域 等の 上部構造 高層化 不可避함.

특히 各核 및 中心高層化

14. 機能賦與와 施設配置:

各核의 機能賦與는 前述했고 이 機能에 맞는 交通施設 供給處理 施設等の 公共施設을 適正配置

15. 多核圈域 都心, 副都心の 規模:

3核 2大官衙 業務中心과 6個 副都心으로 構成하되 規模는 表 参照

16. 多核中心 街路網構想

現 CBD는 格子型 既存街路網, 永登浦는 地帶中心의 환상가로 망을 가미시키고 永東은 都市美區 構成, 汝牟島는 現存대로, 龜山은 機能形式中 分심형構成으로 하고 現 CBD와 軸으로 連結함.

17. 核의 機能과 主要施設 配置:

18. 核 都心に 따른 人口適正線:

昼·夜間人口密度 隔差는 約 3 : 1

19. 計劃人口推定:

全國對比 20%, 1988年이면 우리나라 都市化率 75%로 推定하고 이때 서울에의 社會流入人口는 없다면 960萬으로 決定

20. 人口配分計劃:

都心, 副都心中心 주구의 人口密度를 調整, 配分計劃 樹立, 現在 江南地人口對比 33 : 67을 50 : 50으로 하고, 江北에 460萬, 永登浦中心주구 250萬, 永登浦中心 住區 250萬으로 配分

21. 過大都市化防止 및 人口分散策:

所得活動 및 各種活動의 拠点과 편의施設等の 分散으로 人口分散을 기함.

但, 行政의 後続措置가 必要함.

22. 土地利用總量計劃:

都市計劃區域面積은 720.88km²로 固定하고 現市街化可能區域面積의 江南地對比 52 : 48에 따라 人口도 類似한 對比로 하여 江南을 重點開發

23. 各地域 適正規模:

| | | |
|-------|----------------------|-------|
| 住居地域 | 348.0km ² | 79.0% |
| 商業地域 | 31.5 | 7.1 |
| 準工業地域 | 13.0 | 3.0 |
| 都市公園 | 48.0 | 10.9 |
| 市街化區域 | 440.5 | 100.0 |

24. 各地域의 適地條件:

3核은 各其 正 3각형에 정점에 있고 용산관아 지구는 삼각형中心에 位置함.

25. 아파트規模 및 管理構想:

總人口密度 250. 300인/ha 地區에 아파트團地造成, 層數. 4-10層으로 推定

1) 目標年度 아파트入住戶數: 983,500호

建設必要戶數: 931,700号

2) 아파트대 단독 연립주호 比率을 現在 9.6 : 90.4에

서 58.5:41.5로 轉換함.

3) 아파트管理에서 現入住房針대로 하고 管理는 住民自治組織에서 管理.

26. 将来 交通量 推定:

1) 将来P·T=3

總 發生交通量 約27,000,000P·T推定

2) 各 交通手段別 分担比: 乘用車對 大衆交通=1:2

또 大衆交通中 버스對 地下鉄=1/3:2/3

以上으로 手段別 發生 交通量 推定

27. 多核中心과 分布交通量

地域別 總發生交通量을 乘用車와 버스의 발생교통량의 합계로 하고, 영등포中心의 第2区域 OD表를 例로 作成함.

28. 核中心 交通網体制와 街路配分交通量:

例로 든 第2区域의 永登浦中心 交通網体制와 配分交通量에 따라 가로폭원을 개략적으로 檢討(OD表, 希望路線圖)

29: 大量交通手段開發과 交通手段別 交通量分担:

地下鉄의 大量交通手段의 分担率 제고로 全体 總交通量의 4/9를 分担시킴.

30. 各種 交通施設의 再配置:

1) 地下鉄路線網은 多核開發과 符合되고 다만 地下鉄 需要增大方案이 必要함.

地下鉄과 버스의 連繫化 즉 各核中心에 입체停留場을 設置 連繫化 圖謀

2) 交通量增大에 따르는 交叉路 構造研究, 既存施設 整備가 바람직함.

31. 首都街路網 再配置:

江南開發과 아울러 서울과 首道圈의 道路網 連繫化가 必要함.

따라서

1) 서울의 街路網은 現在의 循環放射狀을 維持하고 多核開發에 맞추어 다각구성으로 轉換

2) 既存街路網 再整備 必要함.

32. 上 水 道

現 354ℓ/1人/日을 550ℓ /人/日로 計劃, 新規水 原地 確保와 広域上水道計劃 樹立.

33. 下 水 道

現普及率 47%를 85%로 計劃하고 可能한 限 分類式으로 改良

34. 都市公害防止

準工業地域의 面積減少와 都心機能分散으로 対策樹立 또 취수원에 工業地域 立地를 禁止함.

35. 造 景 :

都市公園 48km² (5m²/인) 책정으로 新規 公園確保 必要 또 로상公園, 하안公園(고수부지등)開發과 美觀地區 規制 強化.

目 次

第1章 總 論

第1節 基本計劃의 目的

第2節 計劃의 前提條件과 基本方向

第3節 計劃의 目標와 計劃期間

第2章 計劃의 基本 構想

第1節 首都圈開發 綜合計劃

第2節 서울都市像 設定

第3章 都市整備 整頓 構想

第1節 既存都市機能 및 施設整備整頓 構想

第2節 都市整備整頓을 위한 制度 改善方案 構想

第3節 都市整備整頓을 위한 官民協助体制 構想

第4章 都市 空間 確保方案構想

第1節 3大空間確保方案

第2節 空間確保와 土地利用計劃

第3節 再開發事業과 都市空間配置方案

第4節 都市施設再配置

第5節 最低高度地區選定

第6節 機能賦与와 施設配置

第5章 多核都心構造

第1節 多核圈域, 都心, 副都心の 規模決定

第2節 各核中心 街路網構想

第3節 核의 機能과 主要施設配置

第4節 核·都心に 따른 人口適正線 晝夜間人口 規模

第6章 基本計劃樹立

第1節 計劃人口推定

第2節 人口配分計劃

第3節 過大都市化 防止 및 人口分散策

第7章 土地利用計劃

第1節 土地利用 總量計劃

第2節 各地域의 適正規模

第3節 各地域의 適地條件

第4節 아파트規模 및 管理構想

第8章 交通計劃

第1節 将来交通量 推定

第2節 多核中心과 分布 交通量 推定

第3節 核中心 交通網体制와 街路配分交通量推定

第4節 大量交通手段開發과 交通手段別 交通量分担

第5節 各種 交通施設의 再配置

第6節 首都街路網 再配置

第9章 生活環境 및 公害防止

第1節 上 水 道

第2節 下 水 道

第3節 都市公害防止

第4節 造 景

第 1 章 總 論

1970 年 서울시가 서울都市基本計剛調整樹立을 한後 77 年度에 또 다시 都市基本構造를 再整備코저 하는데는 다음과 같은 意圖가 있는 것으로 推測된다.

첫째, 人口抑制라는 政策的 或은 物理的 施策에도 不拘하고 '75年 現在 서울의 人口는 725 万人에 이르렀고 앞으로도 지속적 人口增加가 予測되고 있으며, 이런 狀況아래서의 過去의 單核 同心圓的 都市構造로는 과도한 各種 機能과 交通等이 CBD에만 集中하게 됨으로써 여러 가지 都市問題를 誘發시키고 市民福利를 해치게 된다는 點이 있다.

둘째, 2千年代를 바라보는 서울의 새로운 都市象을 浮刻시켜 보고자 하는 點이다.

세째, 서울시가 이미 闡명한 바와 같이 都市計剛의 主 方向을 都市整備, 整頓으로 轉換함으로써 公共福祉 指向的(Public welfare Oriented)인 都市計剛을 해나가겠다는 點이다.

이러기위한 方法論으로는 都市基本構造를 單核構造에서 多核構造로 轉移시키는 同時에 都市內 都市計剛施設들에 對한 多樣한 構想과 對策 및 整備整頓을 해나가겠다는것으로 解釋한다.

이같은 判斷과 代案提示는 올바른 것이라 생각되며 本 報告書도 그같은 前提위에서 作成되었다.

第 1 節 基本計剛의 目的

이미 總論에서 言及된바 있거니와 今次 基本計剛의 目的은 다음 事項에 對備하기 위해서이다.

1) 서울에의 人口, 産業의 過度集中으로 都市의 過大化 現狀

2) 都市計剛區域內의 不均衡的 發展

3) 所得向上에 따르는 市民生活樣式의 變遷과 이를 充足시키기위한 便益施設, 生活環境整備의 要請

4) 上位計剛인 經濟開發 5 個年計剛, 國土綜合開發計剛, 首都圈綜合開發計剛等과의 符合性 摸索

5) 國防上 問題와 서울의 人口, 産業分散이라는 國家基本政策의 導入

第 2 節 計剛의 前提條件과 基本方向

1) 既存都市內 諸般施設, 人口, 土地에 對한 整備方案을 構想하고 都市整備를 爲한 制度改善方案과 民間의 主導的協助體制를 構想한다.

2) 前近代의 都市로서 發達되어온 서울都市空間確保가 時急히 要請되며, 特히 綠地, 道路, 駐車空間의 確保와 아울러 合理的 土地利用計剛樹立과 再開發事業推進 및 土地利用率의 高揚 및 機能賦與에 맞는 施設配置를 기한다.

3) 多核構造로의 都市構造의 轉移에 따른 都市下部構造(Infrastructure)의 配置 및 適正施設 利用人口等을 推定한다.

4) 首都圈人口抑制와 各地帶別로의 人口의 適正分散과 開發可能地域 및 住居可能面積을 最大로 抽出하고 都市空間確保를 위한 集團住居形成 即 아파트地區의 擴大를 謀한다.

5) 生活環境을 造成하여 快適性(amenity)을 높이고 이를 爲하기 위해서 公害防止를 制度化한다.

6) 날로 높아가는 서울의 交通量을 處理하기 爲한 大量交通輸送機關의 開發과 多核化에 따르는 交通街路網의 再編成이 時急

第 3 節 計剛의 目標와 計剛期間

本 計剛은 第 4 次經濟開發 5 個年計剛의 開始年度인 77

년에 맞추어 中期20年 計劃으로 한다.

1) 목 표

우리나라 政治, 經濟, 文化의 宗主都市이며 960萬 人口의 現代的 經濟, 教育, 文化都市 및 國際都市를 建設한다.

2) 期 間

1977年——1996年(20年間)

第 2 章 計 劃 의 基 本 構 想

第 1 節 首 都 圈 開 發 綜 合 計 劃

首都圈 整備開發의 基本構想을 檢討함으로써 그 안에 位置한 서울都市基本計劃構想을 抽出해 보고저 한다.

首都圈計劃에서는 人口 및 工業의 分散을 計劃目標로 하고 있는데 이와같은 人口 및 工業의 分散은 單純히 現 人口와 産業施設의 分散만을 意味하는 것이 아니고 앞으로 流入하려는 人口 및 産業施設을 統制하는데 보다 큰 의의를 갖고 있다.

따라서 産業施設의 早速한 分散을 助長하여 各圈域과 周辺地域을 均衡發展시켜 所得隔差를 緩和시킴으로써 서울로의 人口集中을 防止코져 한다.

1) 서울의 都心에서 半徑 약10km以內的 기존市街地内에는 特定施設制限區域을 設定, 一定規模以上の 特殊建築物의 新築은 可及的 抑制하고, 不適格 工場들을 積極 移轉한다.

2) 서울市域内에는 公害誘發을 얕는 都市型 工業以外에는 許容치 않으며, 서울에 位置할 必要가 없는 官公署 國營企業체는 遠고지에서의 分散을 圖謀한다.

3) 서울 都心을 中心으로 半徑 約30km밖의 地域은 都市開發予定地域으로 指定, 立地條件을 勘案하여 10個의 衛星都市 建設을 促進한다.

4) 衛星都市에는 工場建設을 爲하여 租稅 減免等의 特別措置를 講究한다.

5) 首都圈內 各 都市를 通근권내에 들어오게 하기 위하여 서울의 地下鐵과 교외선鐵道를 電鐵化하고 都市間 高速道路交通網을 整備하여 周辺地域을 서울의 生活圈化 한다.

第 2 節 서울都市象 設定

서울의 基本計劃이 完成될 向後 20年後의 都市 未來像은 다음과 같다.

서울은 全國의 生活圈의 中心地로서 流通의 심장役割을 하게 된다. 首都圈이란 廣域의 立場에서 考察하면 서울-仁川間, 서울-水原間, 서울-성남간의 3大行廊(C-orridor)식 帶狀發展이 予測되며 곧 市街地 連坦化現狀을

予見할 수 있고 아울러 서울-수원간의 連坦地帶(Conurbation Area)는 이어서 서울-釜山間에 걸친 巨大都市化 可能性도 2,000 年代에는 갖고 있는 것이다.

이런 事實은 곧 개방체제(Open system)에 의한 計劃 手法을 要求하고 있다. (廣域概念圖 參照)

연이나 서울의 肥大化를 抑制하기 위하여 서울都心 半徑15km内外에 指定된 開發制限 區域 繼續 留保하는 것이 바람직하다.

단일 都市로서의 서울 未來像은 都市構造의 側面에서 單核構成을 止揚하고 都心機能을 積極 分散하여 現CBD 永登浦, 永東의 3大都心을 形成하여 現CBD에는 專門 商街 卍-비스施設, 慰樂施設等과 民間業務機能만을 賦 與하며 永登浦에는 各 製造業體의 本社와 이에 隨伴되는 便益機能을 賦與하며, 永東에는 業務機能中 特히 國營企業體, 文化學術團體事務所, 其他 民間業務機能을 賦與한다.

아울러 永登浦는 京仁, 京水에 걸친 行廊地帶의 中心도 겸하고 永東은 城南市에 이르는 行廊의 中心도 겸한다.

官衛機能分散策으로는 現 國防部庁舎가 자리잡고 있는 三角地와 梨泰院을 連結하는 道路南쪽, 龍山洞 4街 一帶에 中央官署와 서울市庁을 비롯한 聯關機關을 移轉하고 기왕 汝矣島에 자리잡은 國會議事堂帶는 業務地區로 指定한다.

다만, 龍山洞 2街쪽 側 道路 北쪽은 軍事地區로 繼續 留保한다.

이들 3大都心과 2大業務地間의 交通流通은 極히 重要한 問題로서 地域間 高速化 道路와 高速道 鐵道等이 考慮되어야 한다.

景觀的 側面에서 서울의 陸景軸과 水景軸을 各各 縱軸과 橫軸으로 잡고 陸景軸은 北漢山-南山-國立墓地-낙성대-冠岳山-南서울大公園을 잇는 線으로 形成하고 水景軸은 漢江에 沿하여 蘭芝島, 觀光農園 및 越邊의 高水敷地-國立墓地-競馬場-어린이大公園-國立綜合競技場을 잇는 線으로 形成하며, 이 軸에는 永東에 國立美術館 汝矣島에 國立 博物館等을 立地시키는 것이 좋겠다.

第 3 章 都 市 整 備 整 頓 構 想

第 1 節 既 存 都 市 機 能 및 施 設 整 備 整 頓 構 想

本 構想에서는 現在와 未來에 浮刻되는 諸問題에 対処하여 前述한 바와같이 都市機能分散에 合當한 物理的 施設의 補完과 設置를 行하여 同質性施設의 集團化와 이질성 시설의 分離配置를 期한다.

1) 今後 서울의 都市整備方向은 크게 세 가지 區域 側 漢水以北地域, 永登浦를 中心으로한 西南區域과 永東을 中心으로한 東南區域으로 區分하고 既存 CBD의 機能을 各各 3大都心으로 分散시킨다.

2) 現 CBD는 商業專用地域으로 規制하여 主로 專門商店, 劇場, 호텔, 事務所, 金融 支店等이 立地토록 하고 都売市場, 倉庫地區, 터미널등은 永東地區의 流通業務 센터로 移轉한다.

3) 永登浦 都心地區에 下部構造를 施設, 新商業地域을 造成한 禾谷, 永登浦, 仁川, 水原方面의 中心地 役割을 賦与하고 한편 永東에는 大單位 아파트地區를 造成하여 新都市다운 面貌를 갖춘다.

4) 서울市 官署는 龜山洞一帶에 立地토록 하되 司法府는 現位置에 立法府 역시 여의도에 位置시킨다.

5) 工業地域은 都市公害와 其他 環境的 側面에서 서울에 立地함이 不當함으로써 都市民 日常生活에 不可欠한 業種의 것만 남기고 서울市外로 分散시킨다.

따라서 구로공단 一帶에만 局限시킨다.

6) 生産綠地地域은 將來의 서울의 産業構造로보아 第1次産業人口가 全無할 것으로 보고 削除시킨다.

7) 交通施設에서는 地下鉄의 繼續的 建設과 各核間을 잇는 道路網의 整備등이 構想되며 單核中心의 循環放射性 街路網을 漸次 多核中心의 多角構 街路網으로 轉換시킨다.

8) 其他 供給處理施設의 擴充, 環境整備施設, 便益施設等의 適正規模와 配置를 酌한다.

9) 都市再開發事業의 推進으로 土地利用의 高度化와 都市美 增進을 圖謀한다.

第2節 都市整備整頓을 위한 制度改善方案構想

都市는 巨大化될 수록 社會, 經濟, 文化, 施設等의 側面에서 多樣性을 띄우게되며 人口構成面에서는 異質性을 띄우게 된다.

서울의 都市整備整頓은 이와같은 多樣性과 異質性이 어떻게 서울이라는 테두리속에서 機能적으로 作用하느냐에 그 主안점이 있다.

즉 각기 다른 地域과 機能間에 遵守되어야할 同一原則 同一方式, 同一統制, 都市整備整頓을 위한 制度의 確保等이 바로 그것이다.

1) 現行 都市計剛法과 同施行令은 一律적으로 우리나라의 모든 市級都市에 適用되고 있으나 수도 서울은 여타 都市들과는 다른 特殊한 性格의 우리나라의 宗主도시이므로 首都圈開發整備와 關聯된 高유의 規模가 必要하다.

即 首都圈整備法案에 서울都市整備의 基本事項을 包含토록 한다.

2) 서울都市整備에 있어서는 事業推進의 長久性과 事業構造의 複雜性 때문에 整備事業을 관장할 機構가 浮刻된다.

現行 기구를 補完또는 통합하여 都市整備局과 都市計剛委員會를 單一機構로 編成하여 서울都市整備運營 委員

會(假稱)를 新設, 都市計剛에 관한 立案, 計剛, 決定, 執行等의 業務를 담당토록 한다.

이것은 英國等의 Planning Authority 에 類似한 制度이다.

아울러 이 기구를 뒷받침하기 위한 現行 都市開發委員會를 強化, 都市計剛上의 問題點들을 조정하고 이른바 Urban Think Tank 의 역할을 시킨다.

第3節 都市整備整頓을 위한 官民協助體制構想

都市整備를 위한 民間協助는 絶對적으로 要請된다. 特別히 環境보전과 住居地의 整備整頓은 市民의 協助 없이는 極히 達成되기 힘들다.

환경보전을 위한 市民의 協助를 具體化시킨 것으로는 日本의 環境보전條例같은데 규정되어있고 이는 곧 市民이 環境을 보전하는 條例로서 서울市當局도 이같은 條例의 制定을 檢討하여야 될 것이다.

都市整備를 위한 市民參與에는 그 方法, 段階, 範圍問題가 있다고 하겠다.

첫째, 方法에서는 각종 公私企業체가 우선적으로 參與하여 繼續해서 市民參與를 誘發시킨다.

이러기 위해서는 서울市와 市民間의 知識과 經驗의 交換은 不可欠한 것이다.

市當局으로 하여금 市民에게 充分한 都市整備上의 情報를 提供시키고 言論機關을 통한 市民에의 情報 提供이 加속적으로 이루어져야 한다.

이 方法은 곧 一方伝達方式(One way Flow)다시 나가서는 市當局과 市民間의 雙向 전달방식(Tow way Flow)으로 發展시켜 나간다. (One way Flow)이나

또 하나의 市民參與의 經路는 都市整備研究協議會(假稱)를 設置하여 市民의 建議나 專門知識의 活用을 圖謀한다.

여기서는 都市整備面에서 市民의 教育, 啓蒙, 作品展示도 行한다.

둘째, 參與段階는 새로운 서울都市構造研究案이 作成된 後부터 執行段階까지로 생각한다.

셋째, 範圍에는 都市整備計剛에 의한 市民住宅 周邊의 景觀保全, 예컨대 小公園造成(mini-Park)등을 都市새마을運動으로서 市民이 直接 造成토록 하며 또는, 現在 서울市에서 하고 있는 民資誘致에 의한 地下商街 建設을 擴大 施行한다.

第4章 都市空間確保方案構想

第1節 三大空間確保方案

3大空間의 確保란 駐車, 道路, 綠地空間의 確保를 말하는데 그 確保方案은 다음과 같다.

첫째, 駐車空間은 步行과 自動車 交通等과의 連絡施設

인 駐車場을 말하느니 만큼 自動車道路와 歩道와의 結節點에 駐車場을 確保하도록 한다.

이러기 위해서는 可能한 限 自動車道路는 街区周辺으로 迂廻시키며, 歩道는 街区内部로 進入케 함으로써 周辺道路에서 街区内部에 평면적으로 駐車場을 잡던가, 或은 駐車빌딩을 建築하여 必要한 駐車台數를 駐車시키도록 하던가 或은 個別的으로 建物들의 地下空間을 利用하는 方法과 綜合的으로 街区内 一部 地下空間을 駐車場으로 利用하는 方法等이 考慮될 수 있다.

다만 이들은 商業地域이나 業務地區等に 適用되는 方案으로서 商業地域内の 再開發地區計劃에 活用되는 것이 妥當하다.

住居地域의 街区内에는 平面的으로 駐車空間을 確保함이 妥當하다.

둘째, 道路空間의 確保라 함은 交通疎通을 위한 街路面積의 擴充으로 街路率을 높이는 側面과 또한가지는 自動車交通의 能率의 向上과 歩行人의 安全度를 考慮한 車歩道分離의 側面에서 考察해 본다.

왜냐하면 自動車交通의 流通이 向上되면 그만큼 交通疎通은 円滑해질 것이기 때문이다.

街路面積을 擴充시키는 方案은 既存 市街地에서는 果敢한 街角前除와 街路幅의 擴幅等을 들 수 있으나 여기에는 補償費等의 相當한 市予算의 投入이 必要하다.

新市街地開發에서는 두말할 必要없이 充分한 街路空間을 미리 確保해 두어야 한다.

두번째 側面인 車歩道分離原則은 주로 再開發計劃에서 適用될 수 있으나 新開發地에서도 이 原則을 固守함으로써 充分한 實效를 거둘 수 있다.

分離原則에는 平面的分離와 立体的分離의 두가지가 있는데 두가지 方式이 모두 歩行人에게는 車에서 下車하여 目的地까지 어느 程度의 步行距離를 要求하게 된다.

다만, 立体的方式은 空間을 2중으로 利用하는 利點이 있으며 그만큼 가로面積 確保에도 有利하다 할 것이다.

세번째 綠地空間의 確保란 建築物로 被弊되지 않은 空地를 確保하고 이를 綠化내지 公園化시키는 것과 既存公園이나 計劃公園등의 他用途로의 轉換을 막고 이들을 繼續 確保하는 두가지 側面이 있겠다.

前者의 境遇 土地難에 허덕이는 서울에서 空地確保란 極히 어려운 것이 事實이나 이 역시 街区의 大型化를 기하고 建築物을 高層化시켜 土地利用率을 높임으로써 空地를 確保할 수 있는 것이다.

다만, 既存市街地에서는 再開發에 의한 空地確保만이 可能하다고 본다,

후자의 경우 이것은 서울市の 行政力과 財力 即 都力에 의하여 解決될 수 있는 問題로서 여기서는 詳論을 피한다.

第2節 空間確保와 土地利用計劃

前記한 3大空間의 確保를 爲해서는 空地를 充分히 考慮한 다시말하여 用地率構成으로 봐서 도로주차용지율과 녹지용지율이 充分한 用地의 立体化와 建築物의 高層化가 不可避하다.

왜냐하면 限定된 용지내에서 充分한 道路駐車用地와 綠地用地를 指定하면 그만큼 建築用地率은 감소케 되어 같은 용적의 建築物도 불가불 高層化되지 않을 수 없다.

이와 同時에 地域순화를 促進시키므로서 異質의 建築施設이 混在하는 것을 막으므로서만 建築物의 高層化도 可能해 진다.

따라서 土地利用計劃이나 地域地區制에서 더 세분류된 지역지구제의 指定이 바람직한 것이다.

第3節 再開發事業과 都市公間配置方案

여기서는 再開發事業에 따르는 都市空間, 즉 3大空間의 配置方案을 論한다.

周知하는 바와같이 都市再開發에는 地區再開發(Redevelopment) 修復(Rehabilitation)과 保全(Conservation)의 세가지 方式이 있다. 이런 세가지 方式에 있어서 공동공간 即 駐車道路 및 綠地空間의 창출은 각각 어찌되는 것이며, 과연 可能한 것인가

勿論 都市再開發에 의의는 이미 언급한 바와 여히 地域純化, 土地의 고도이용과 더불어 이를 空間을 창출하는데 그 의의가 있다.

地區再開發이란 단적으로 既存建築物을 撤去하고 그인 접지를 包含하여 合理的 再使用을 하는 것이니 만큼 새로운 建築物의 용도規模의 決定은 勿論이요, 공동공간 즉 가로의 擴幅 或은 新設, 駐車場의 設置, 建築物과 연관된 空地, 公園등의 確保가 있도록 면밀한 計劃을 樹立한다.

다음 수복方式의 境遇는 한마디로 地區整備에 該當되며 現況調査의 結果, 都市空間이 不足하다고 判斷될 때에 即 交通混雜, 駐車場不足, 綠地不足等の 現象이 있는 境遇 그 原因을 除去하기 위하여 一部 建築物과 其他 施設을 整備하여 共同空間의 창출을 기한다.

다음 保全方式에 있어서는 現況으로 보아 공동공간 的 確保는 되어 있으나 그대로 방치되는 경우 將來에는 空間確保가 어렵다고 判斷될 때, 行政的 規制로서 空間維持方法, 建築制限, 居住密度制限의 강제, 用途, 規制등이 具體的 措置를 취하게 된다.

第4節 都市施設再配置

서울의 基本構造를 多核化시킬 때 現在 서울의 各地域에서 發生되는 人口·交通등에 의한 活動量(activity) 과 이를 收容할 建築物等の 상부구조(Super structure) 와

下部構造의 關係를 適正化하기 위하여 都市施設의 再配置는 不可避하다 하겠다.

가령 永登浦와 永東이 現CBD와 거의 동등한 CBD 로 조성되고, 龍山洞 一帶와 汝矣島서측이 새로히 業務地로 조성될때 이들 中心地에 集中할 人口 交通을 위한 建築物와 街路網의 再編成은 當然히 후속조치되어야 하며 아울러 供給處理施設등의 下部構造網도 再檢討됨이 當然하다.

또 現CBD의 機能分散이 이번 計劃案의 主안점이나만큼, CBD內의 도매기능이나 창고기능, 터미널기능 등이 永東地區에 分散될 때 그에 따르는 流通業務施設 역시 재편성될 것이다.

第5節 最低 高度地區選定

最低 高度地區 選定이란 바꾸어 말하면 高層化 可能地 域의 選定을 뜻한다.

용도지역 計劃의 자료를 보면 96年度 計劃人口 960 万에 對하여 주거지역 面積은 348 km²로서 76年末現在 人口 725 万에 對한 고시면적 283 km²에 比하여는 불과 1.77배 增加이며 70年度에 樹立된 계획안에서 將來人口 760 万에 對한 住居地域面積 381km²보다는 오히려 33km²가 減少 되었다.

이 結果는 結局 住居地域의 人口密度가 높아진다는 뜻이며 따라서 住居形式에서도 아파트가 위주가 되는 住宅 團地가 곳곳에 세워지므로 高層高密度 아파트地區가 나타나게 된다.

즉 용적율에서 볼 때 現行 建築法이 許容하는 300 % 까지를 잡고, 건폐율을 30%로 가정하면 10層平均의 地區가 形成된다.

位置決定은 인구분포도와 關聯시켜 檢討되나, 대략 永登浦, 永東地區等이 된다.

商業地域은 計劃面積이 31.5 km² 로서 現在의 18km² 보다 크게 增加되었다.

그러나 第3次 産業인 社會間接 및 其他 서비스 業의 취업인구가 76년에는 150 万弱으로 나왔고, 本計劃案에서 190 万弱이 되므로서 크게 比例的으로 확장된것은 아니므로 現CBD를 除外하고 나머지 2대도심, 永登浦와 永東 그리고 2대 업무지구인 龍山과 여의도는 高層化하고 용적율은 建築法의 許容值인 1.000 %까지도 構想한다.

第6節 機能賦与와 施設配置

3대도심과 2대 업무중심은 그 機能面에서 政治, 行政, 經濟等의 제기능이 要求되며 이들은 더욱이 그 유사기능 중속적機能을 동반하여 集團化하고 이른바 複合核(C-core)를 形成하게 된다.

都市가 業務中心들에 對한 機能賦与는 이미 서두에서 언급된바 있고(單一都市 서울概念圖 參照) 이들 中心들의 特性은 모든 機能의 집결로 晝間施設利用人口가 夜間人口의 3배에 가까우며 이같은 龍大한 晝間人口에 對備한 交通施設 即 地下鉄 或은 高架鉄과 中心間 간선가로망의 建設擴充 整備가 隨伴되어야 하고 多數人이 使用할 수 있는 容量의 上下水道施設과 其他 電氣, 電話, 電信施設等과 公公적施設이 設置되어야 한다.

아울러 現CBD計劃의 焦點은 晝間生活圈의 形成과 機能의 改편(Restructing)을 통한 交通施設을 비롯한 모든 公公적시설의 再整備에 目標를 設定한다.

第5章 多核都心構造

第1節 多核圈域, 都心, 副都心の 規模決定

三核都心을 中心으로한 開發構想은 三核以外에 龍山, 汝矣島의 官衙業務機能中心을 비롯하여 各 住區中心의 性格인 副都心을 考慮할때 앞으로의 서울의 都市基本 構造는 多核構造의 양상을 띄우게 된다.

이 構想은 首都圈 人口抑制라는 國家施策에 맞추어 江北人口의 江南으로의 소산과 앞으로의 增加人口를 積極 江南으로 誘致하기 위한 當然한 結論이 될 것이다.

다음에 각도심, 부도심에 規模를 表로 나타내 보았다.

都心 副都心の 總量規模

| 各 地 名 | 機 能 形 式 | 面 積(km ²) | 比 率(%) |
|-------|-------------|-----------------------|--------|
| 現CBD | 複 合 機 能 | 9.96 | 31.3 |
| 永 登 浦 | 產 業 業 務 機 能 | 4.65 | 14.9 |
| 永 東 | 業 務 機 能 | 6.38 | 20.4 |
| 龍 山 | 官 衙 機 能 | 4.65 | 14.9 |
| 汝 矣 島 | 業 務 機 能 | 3.10 | 9.9 |
| 副 都 心 | 住 宅 中 心 機 能 | 2.65 | 8.6 |
| 計 | | 31.19 | 100.0 |

但, 副都心은 6個로 彌阿, 淸涼, 千戶, 禾谷, 및 恩平을 말함.

第2節 各核中心 街路網構想

各核中心 街路網을 3대도심과 2대 業務地域에 對하여 論해 본다.

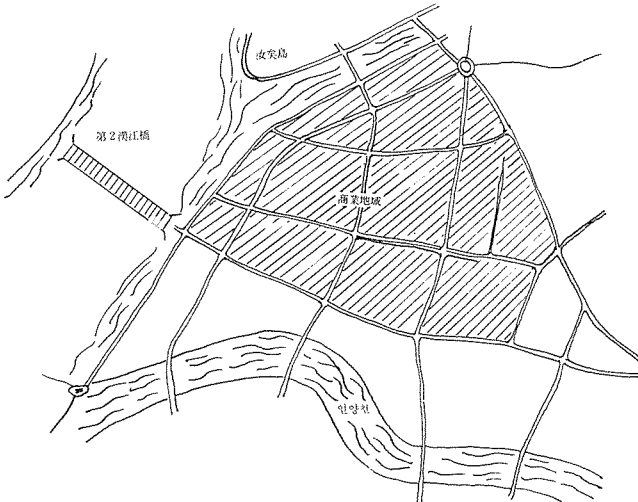
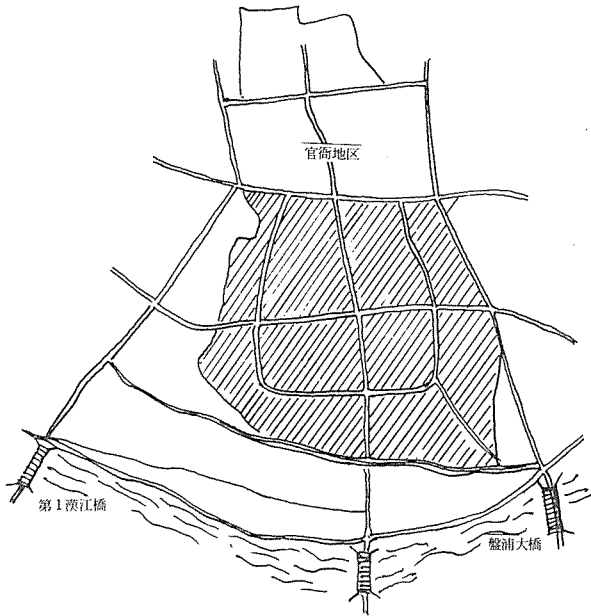
現CBD의 街路網은 이미 確定되어 있으므로 더 論議가 여지가 없겠다고 다만 淸계고가도로(3.1路)의 광고로부터 新村까지의 連結問題만이 檢討對象이 된다.

第2都心인 永登浦中心의 街路網도 既存街路網이 이미 格子型인 환상가로망을 가미시킨다.

永東中心의 街路網도 서울시 基本計劃에 依하면 路線 商業地帶로 構成되어 역시 縱橫構로 되어 있어서 새로운 方案을 찾기 힘드나 特히 그 中에서도 核에 該當하는 中心地 周辺을 都市美構도 構成, 周辺街路의 拓幅을 하는 것으로 끝친다.

汝矣島地區는 現街路區를 維持하여 끝으로 龍山官衙地區의 街路網을 이룬바 機能形式中的 分心型을 採択하여 現CBD와의 軸을 強調하는 都市美構를 構想하고 地區內 가로는 방사구로 構成, 全体地區를 周辺街路로 묶도록 한다.

(龍山官衙地區 街路網圖)



(永登浦產業地域街路網圖)

第3節 核의 機能과 主要施設配置

여기에 대하여는 이미 言及된바 있거니와 다시 간단히 요약해 본다.

現CBD는 商業專用地域으로 整備하여 주로 專門商店, 劇場, 商業, 호텔, 事務所, 金融業체가 立地토록 하고 永登浦中心은 産業施設을 背景으로 하는 業務施設, 광역적인 京仁·京水地帶의 구매활동을 위한 구매시설등을 立地 시키고, 永東中心은 国营企業체 및 大企業체 本支社와 流通業務施設, 광역적인 서울-성남간의 구매시설등을 立地 시킨다.

汝矣島에는 이미 立法部가 있으나 아울러 新聞社, 放送局등과 民間企業체의 本社등을 立地시키고, 龍山에는 서울都 관리기능 즉 市庁과 그 下部行政機關등을 立地시키도록 한다.

第4節 核 都心에 따른 人口適正線-晝夜人口規模

後述할 人口配分計劃에서 言及되지만 대체로 現 CBD 晝夜間 人口密度의 隔差는 晝間에 740人/ha, 夜間이 250人/ha이고 2.96대 1이 되며 永登浦中心은 晝間이 740人/ha, 夜間이 250人/ha로, 隔差는 2.96대 1 永東中心은 晝間이 740人/ha, 夜間이 250人/ha로 역시 격차는 2.96대 1이다.

各核中心의 晝夜間人口規模

| 核中心 | 面積 (ha) | 晝間密度 (人/ha) | 人口 | 夜間人口 密度 (人/ha) | 人口 |
|------|------------|----------------|-----------|----------------------|---------|
| 現CBD | 996 | 740 | 737,040 | 250 | 249,000 |
| 永登浦 | 465 | 740 | 344,100 | 250 | 116,250 |
| 永東 | 638 | 740 | 472,120 | 250 | 159,500 |
| 計 | 2,099 | 740 | 1,553,260 | 250 | 524,750 |

이 외에도 汝矣島 業務地區와 龍山官衙地區의 晝間人口規模 산정이 있으나 여기서는 省略한다.

第6章 基本計劃樹立

第1節 計劃人口推定

서울의 人口增加의 實際值를 全國對比로 알아보면 다음과 같다.

全國對比서울人口의 比重 (實際值)

單位：千人

| | 1960 | 1965 | 1970 | 1975 |
|---------|--------|--------|--------|--------|
| 全 國 | 24,989 | 28,648 | 31,400 | 35,281 |
| 서 울 | 2,445 | 5,509 | 3,471 | 6,889 |
| 全國對比(%) | 9.8 | 12.1 | 17.5 | 19.5 |

即 서울의 人口는 1960年當時 全國人口의 9.8%에 불과했던 것이 불과 16年後인 1975년에 19.5%로 增加되어 首都(宗主都市)人口의 過度集積現象을 露呈하게 되었다.

따라서 이번 計畵人口 推定에 있어서는 全国对比 20% 線을 固守하는 것으로 가정하고 다음과 같이 推定하였다.

全国对比서울人口의 比重 (推定值)

| | 1976 | 1981 | 1986 | 1991 | 1996 |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 全 国 | 35,860 | 38,807 | 42,030 | 45,200 | 48,201 |
| 서 울 | 7,255 | 7,994 | 8,742 | 9,215 | 9,600 |
| 全国对比(%) | 20.2 | 21.4 | 20.8 | 20.6 | 19.9 |

将 来 人 口 予 測

單位：千人

| 区分 年度 | 人 口 | 社会的流入 人 口 | 同 增減率 | 自然人口 | 同 增減率 | 備 考 |
|----------|-------|-----------------------|-------------------|----------------------|----------------|-------------|
| 1970 | 5,525 | — | 7.9 | — | 1.9 | (1966~1970) |
| 1971 | 5,850 | 215,475 | 3.9 | 99,450 | 1.8 | |
| 72 | 6,076 | 117,024 | 2.0 | 105,300 | 1.8 | |
| 73 | 6,289 | 85,064 | 1.4 | 97,216 | 1.6 | |
| 74 | 6,542 | 147,163 | 2.34 | 105,626 | 1.67 | |
| 75 | 7,255 | 235,512 | 3.6 | 112,214 | 1.7 | |
| 1981 | 7,994 | 42,520 (7,087) | 0.59 (0.098) | 69,480 (116,080) | 1.6 (0.27) | |
| 86 | 8,742 | 128,465 (25,673) | 1.61 (0.322) | 619,535 (123,907) | 1.55 (0.31) | |
| 91 | 9,215 | -182,650 (-36,530) | -2.09 (-0.418) | 655,650 (131,130) | 1.5 (0.3) | |
| 96 | 9,600 | -306,125 (-61,225) | -3.32 (-0.664) | 691,125 (138,225) | 1.5 (0.3) | |

資料：

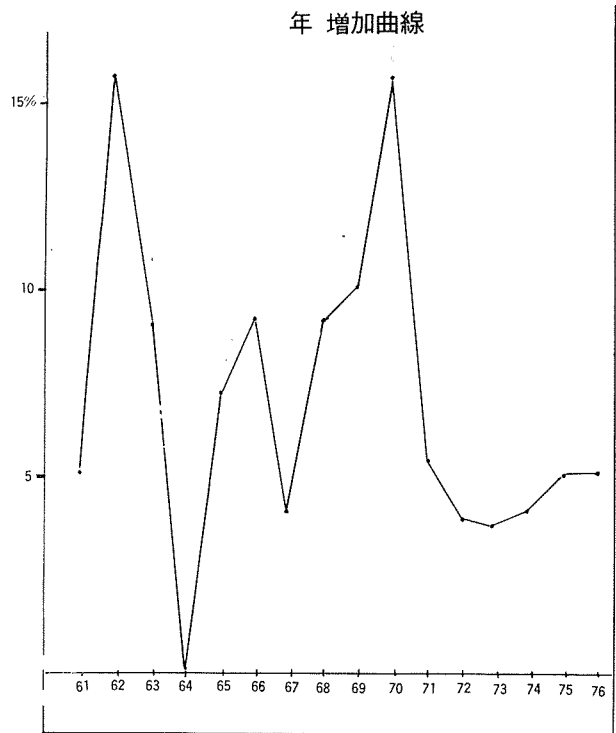
서울의人口增減趨勢

| | 總人口 | 年增加率 | 2年間 增加率 | 5年間 增加率 | 累積增加率 |
|------|-------|------|------------|------------|-------|
| 1960 | 2,445 | 0 | 0 | | 0 |
| 61 | 2,577 | 5.4 | | 0 | 5.4 |
| 62 | 2,983 | 15.8 | 22.0 | | 21.2 |
| 63 | 3,265 | 9.4 | | | 30.6 |
| 64 | 3,244 | -0.6 | 8.7 | | 30.0 |
| 65 | 3,471 | 7.0 | | | 37.0 |
| 66 | 3,805 | 9.6 | 17.3 | 47.7 | 46.6 |
| 67 | 3,969 | 4.3 | | | 50.9 |
| 68 | 4,335 | 9.2 | 13.9 | | 60.1 |
| 69 | 4,777 | 10.2 | | | 70.3 |
| 70 | 5,525 | 15.7 | 27.5 | | 86.0 |
| 71 | 5,851 | 5.9 | | 53.8 | 91.9 |
| 72 | 6,076 | 3.8 | 10.0 | | 95.7 |
| 73 | 6,290 | 3.5 | | | 99.2 |
| 74 | 6,542 | 4.0 | 7.7 | | 103.2 |
| 75 | 6,889 | 5.3 | | | 108.5 |
| 76 | 7,255 | 5.3 | 10.8 | 24.0 | 113.8 |
| 平均 | | | 16.1 | | 7.1 |

한편 過去의 人口增加趨勢를 勘案하여 計畵年度인 1996 年の 人口推定을 한 結果 1988年을 기점으로 서울의 社会的 人口增加는 零이되며 그後로는 오히려 逆류현상을 일으켜 서울에서 유출인구가 늘어날 것으로 판단하였으니 그 이유는 현재와 같은 經濟成長이 持續되며 88년에는 都市化率이 75%線에 이를것으로 展望되고 先進國의 例에서도 이같은 現象을 볼 수 있고,

그 後로는 都市의 發展이 農村에 반대급부를 가져와 都市化가 정체狀態에 이르러 全国의 均衡의 發展이 이루어진다고 추측되기 때문이다.

이런 理論에 依拠 人口推定結果는 다음과 같다.



서울人口의 全国对比와 将来人口 推定의 두가지 側面에서 보아 1996年度 計畵人口는 960萬으로 決定한다. 다음 資料를 参考하였다.

第 2 節 人口配分計畵

서울의 人口配分計畵에서 三核開發에 따른 都市内 人口移動과 市街化 可能區域의 面積 및 将来 推定人口 등을 勘案하여 各住區(主로 都心 및 副都心 中心의 住居地域)의 人口密度를 調整하여 配分計畵을 樹立한다.

먼저 江南北 对比區域 面積은 다음과 같다.

江南北區域 面積 对比

(單位：km²)

| 區分 | 地 區 別 | 江 南 | 江 北 | 計 | 備考 |
|----|---------|-------------------|-------------------|--------------------|----|
| | 都市計畵區域 | 360.79 | 360.08 | 720.87 | |
| | 開發制限區域 | 115.82 | 134.48 | 250.30 | |
| | 市街化可能區域 | 244.97 (52.06) | 225.60 (47.94) | 470.57 (100.00) | |

Simpleline or function으로 推定한 境遇 $Y=ax+b$

| 年度 | 人口(YN) | xi | xi ² | xi YN | |
|------|--------|----|-----------------|---------|--|
| 1960 | 2,445 | -8 | 64 | -19,560 | ① = $\frac{78,299}{17}$ = 4,605,823 |
| 61 | 2,577 | -7 | 49 | -18,039 | |
| 62 | 2,983 | -6 | 36 | -17,898 | |
| 63 | 3,265 | -5 | 25 | -16,325 | |
| 64 | 3,244 | -4 | 16 | -12,976 | ② = $\frac{126,469}{408}$ = 309,973 |
| 65 | 3,471 | -3 | 9 | -10,413 | |
| 66 | 3,805 | -2 | 4 | -7,610 | |
| 67 | 3,969 | -1 | 1 | -3,969 | |
| 68 | 4,335 | 0 | 0 | 0 | |
| 69 | 4,777 | 1 | 1 | 4,777 | |
| 70 | 5,525 | 2 | 4 | 11,050 | |
| 71 | 5,850 | 3 | 9 | 17,553 | |
| 72 | 6,076 | 4 | 16 | 24,304 | |
| 73 | 6,289 | 5 | 25 | 31,450 | |
| 74 | 6,542 | 6 | 36 | 39,252 | |
| 75 | 6,889 | 7 | 49 | 48,223 | |
| 76 | 7,255 | 8 | 64 | 58,040 | |
| | 78,299 | | 408 | 126,469 | |

推定値 1981 8,735,471人 1991 11,835,201人
1986 10,285,336人 1996 13,385,066人

市街化 可能区域중 都市公園을 除外하면 住居 可能面積을 求할 수 있고 그것에 調整된 人口密度를 곱하여 計劃 人口를 配分한다.

한편 76年度 現在 江南北 人口比較는 다음표와 같다.
現在 江南北 人口 構成比는 江北 : 江南이 67 : 33으로 되어 있으나 앞으로는 江南으로의 江北人口의 疎散을 위하여 이 比率를 50 : 50으로 잡으면 江北, 江南에 각각 약 480万人씩이 配分되고, 江南쪽은 이것을 永登浦 勢力圈 区域과 永東勢力圈 区域으로 다시 区分하여 各250万人씩의 人口가 配分되는 것으로 상정하고 이들을 다시 住区 中心의 住区圈으로 細分하여 人口配分을 하면 다음과 같다.

(人口配分計劃圖 參照) 편의상 江南區域을 第1區域 (Zone-I) 永登浦區域을 第2區域 (Zone-II) 永東區域을 第3區域 (Zone-III)으로 指稱한다.

江南北人口比較

| 區 分 | 江 北 | 江 南 |
|------------------------------|-------------------|-------------------|
| 面 積 (比) | 360,08 (49%) | 360,79 (51%) |
| 人 口 (比) | 4,865,411人 (67.1) | 2,389,547人 (32.9) |
| 人口 密度 (인/km ²) | 12,725人 | 7,500.13人 |
| 人口 增加 率 | 4.1% | 24.3% |
| 市 全体人口密度 人/km ² 당 | 11,552.48人 | |

Zone別 人口配分 計劃

| Zone | 住居可能面積 | 總人口密度 | 配 分 人 口 |
|---------|--------------------|------------|---------------|
| 第 1 区域 | 20,200(ha) | 226 (인/ha) | (인) 4,574,000 |
| 01창 능 | | | 50,000 |
| 02水 色 | 1,200 | 150 | 180,000 |
| 03恩 平 | 1,500 | 150 | 225,000 |
| 04신 도 | | | 50,000 |
| 05水 躑 | 2,700 | 220 | 594,000 |
| 06倉 洞 | 1,300 | 100 | 130,000 |
| 07孔 德 | 900 | 150 | 135,000 |
| 08清 涼 | 1,200 | 300 | 360,000 |
| 09中 央 | 8,000 | 250 | 2,000,000 |
| 10忘 憂 | 3,400 | 250 | 850,000 |
| 第 2 区域 | 12,850 | 242 | 2,510,000 |
| 21冠 岳 | 3,600 | 200 | 7,000,000 |
| 22始 興 | | | 10,000 |
| 23永登浦九老 | 3,100 | 200 | 620,000 |
| 24汝 矣 島 | 350 | 200 | 70,000 |
| 25梧 柳 | 1,000 | 150 | 150,000 |
| 26金 浦 | 4,800 | 200 | 960,000 |
| 第 3 区域 | 8,900 | 282 | 2,510,000 |
| 31千 戶 | 1,500 | 300 | 450,000 |
| 32松 波 | 2,200 | 300 | 660,000 |
| 33江 南 | 5,200 | 250 | 1,300,000 |
| 34内 谷 | | | 50,000 |
| 35果 川 | | | 50,000 |
| 計 | 420km ² | 250 | 9,594,000 |

住居可能面積은 市街化 可能面積에서 都市公園 面積과 河川(漢江 等) 區域面積을 除外한 것임.

第 3 節 過大都市化防止 및 人口分散策

都市人口는 所得活動과 都市便益施設, 文化教育施設等의 利用을 위하여 都市에 集中하는 것이라 본다면 過大化防止와 人口分散은 이같은 所得活動 및 各種活動의 拠点과 便益施設등을 分散시키면 可能해질 것이다.

實로 本構想인 多核開發의 趣旨도 여기에 있다 하겠다. 永登浦核을 育成함으로써 서울에의 集中人口를 京仁, 京水行랑(Corridor)地帶로 유지하며, 永東核을 強化함으로써, 集中人口를 江南一帶와 城南方面으로 유치한다. 이 러기 위한 行政的措置로는 다음과 같은 것이 있을 수 있다.

首都 人口集中 防止를 위한 措置

- 1) 周辺地域 開發에 行政의 特惠附与
- 2) 現 CBD內의 政府施設의 移轉
- 3) 現 CBD內 市場 및 遊興業所 新規許可의 制限
- 4) 現 CBD內 高層建物, 아파트의 新·增築許可의 抑制
- 5) 工場建設의 制限
- 6) 公害防止法의 活用
- 7) 以上의 事項을 뒷받침할 수 있는 各 核間의 或은 周辺地域과 核間의 大量 交通輸送 및 通信施設의 機能的 配置

第 7 章 土地利用總量計劃

第 1 節 土地利用總量計劃

空間的 側面에서 서울의 都市計劃區域은 變動이 없고 720.88km²로 固定되어 있다. 이 都市計劃區域을 江北과 江南으로 区分하여 보면 江北區域이 360.09km², 江南區域이 360.79km²로서 반반의 比率이고 市街化 可能區域은 江北이 225.60km², 江南이 244.97km²로서 構成比는 47.94% 52.06%이다.

그런데 人口收容面에서는 江北이 67%, 江南이 33%의 不均衡을 이루고 있다. 여기서 土地開發의 大体的 方向은 江南重点 開發을 規準으로 現在의 地区別 專担地를 宅地化시켜 市街化區域面積을 68年度의 107.83km²에서 目標年度까지는 440.5km²로 增加시키면 이것은 計劃區域面積의 61%에 該當되며 可用地를 最大限 活用할 수 있는 것이다.

土地利用 總量計劃

| 区 分 | 面 積 (km ²) | 計劃區域對比 (%) |
|-------------|------------------------|------------|
| 計 劃 區 域 | 720.88 | 100.0 |
| 市 街 化 區 域 | 440.50 | 61.1 |
| 非 市 街 化 區 域 | 280.38 | 38.9 |

第 2 節 各地域의 適正規模

本 構想에 따른 各 地域計劃의 面積配分을 適正化시키 기 위해서는 将来 서울이 所持한 性格, 失業율(就業率) 産業人口 構成比等의 予測이 前提되어야 한다.

将来의 經濟活動 人口와 産業別 就業人口는 다음과 같 다.

- 1) 經濟活動 参加率은 全國水準에 비해 저위
- 2) 經濟活動 人口當 扶養家族數가 全國水準보다 높다.
- 3) " 所得은 全國水準을 上廻

經濟活動 人口

| 区分 年度 | 人 口 | 14 歲 以 上 人 口 | 經濟活動 人 口 | 就業人口 | 非經濟 人 口 | 失業率 | 備考 |
|----------|-------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------|----|
| 1975 | 6,889 | 4,685 (68.0) | 2,219.6 (47.4) | 1,979.6 (89.2) | 2,466.0 (52.6) | (%) 10.8 | |
| 1981 | 7,994 | 5,276 (66.0) | 2,384.7 (45.2) | 2,134 (89.5) | 2,891.2 (54.8) | 10.5 | |
| 1986 | 8,742 | 55,949 (64.0) | 2,558.1 (43.0) | 2,297 (89.8) | 3,066.0 (57.0) | 10.2 | |
| 1991 | 9,215 | 5,989.7 (65.0) | 2,515.7 (42.0) | 2,306.9 (91.7) | 3,474.0 (58.0) | 8.7 | |
| 1996 | 9,600 | 6,344.0 (65.0) | 2,537.6 (40.0) | 2,347.3 (92.5) | 3,806.4 (60.0) | 7.5 | |

産業別 就業 人口

| | 就勞人口 | 農林業 및 수렵 漁業 | 製 造 業 | | | 社會間接 및 其他서비스 | | |
|------|--------------------|-------------------|-----------------|--------------|-----------------|-------------------|----------------|-------------------|
| | | | 計 | 採 掘 業 | 製造業 | 計 | 建設業 | 기 타 서비스 |
| 1974 | 1,754.8 (100.0) | 25.0 (1.4) | 398.4 (22.7) | 3.6 (0.2) | 391.7 (22.5) | 1,241.1 (75.9) | 123.0 (6.9) | 1,210.0 (69.0) |
| 1975 | 1,979.6 (100.0) | 28.4 (1.4) | 512.9 (25.8) | 5.1 (0.2) | 507.8 (25.6) | 1,438.3 (72.8) | 128.1 (6.5) | 1,310.2 (66.3) |
| 1981 | 2,134 (100.0) | 27.7 (1.3) | 525.0 (24.6) | 4.3 (0.2) | 520.7 (24.4) | 1,581.1 (74.1) | 166.5 (7.8) | 1,414.8 (66.3) |
| 1986 | 2,297 (100.0) | 22.9 (1.0) | 519.1 (22.6) | 4.1 (0.2) | 515.0 (22.4) | 1,754.9 (76.4) | 202.1 (8.8) | 1,552.8 (67.6) |
| 1991 | 2,306.9 (100.0) | 13.8 (0.6) | 500.6 (21.7) | 4.6 (0.2) | 496.0 (21.5) | 1,792.5 (77.7) | 200.7 (8.7) | 1,591.8 (69.0) |
| 1996 | 2,347.3 (100.0) | 11.7 (0.5) | 469.5 (20.0) | 4.7 (0.2) | 464.8 (19.8) | 1,866.8 (79.5) | 206.6 (8.6) | 1,664.2 (70.9) |

産業別 就業人口중 第 1次産業 推定人口가 11,700人이 있으나 實際計劃에서는 除外시킴. 이상을 참작하면서 各 地域別 面積을 算定하였다.

1. 住居地域

① 總人口 9,600,000인

計劃住宅數 9,600,000/5 = 1,920,000

住宅數(A) = (1,920,000 × 0.85 = 1,680,000) +
(1,920,000 × 0.025) = 1,680,000

② 市街化住宅數(B) B = 1,680,000 × 0.85 = 1,428,000

③ 住宅地에 收容될 住宅戶數(C)

1,428,000 × 0.9 = 1,285,200

④ 住宅數地面積(D)

D = 1,285,200 × 130m² = 167,076,000m²
= 167km²

⑤ 住宅用地 (E)

$$E = \frac{D}{1 - \text{公共用地率}} = \frac{167}{1 - 0.4} = 278.3\text{km}^2$$

⑥ 住居地域面積 $E \times \frac{1}{1 - \text{混合率}} = 278.3 \times \frac{1}{0.8} = 348\text{km}^2$

第 1 区域 (Zone 1) $348 \times \frac{46}{96} = 166.75\text{km}^2$

第 2 区域 (" 2) $348 \times \frac{25}{96} = 90.625\text{km}^2$

第 3 区域 (" 3) $348 \times \frac{25}{96} = 90.625\text{km}^2$

계 348.00km²

2. 商業地域

第 1 区域 (Zone 1)

$$P_1 = \frac{0.5 \times (1 - 0.4) \times 3.7}{15} = 740\text{인/ha}$$

$P_2 = 230\text{인/ha}$ $P_1 = 0.0585$
에서 $166.75 \times 0.0585 = 9.7632\text{km}^2$

第 2 区域 (Zone 2)

$P_1 = 740\text{인/ha}$
 $P_2 = 200\text{인/ha}$ $P_2 = 0.05128$
 $90.625 \times 0.05128 = 4.647\text{km}^2$

第 3 区域 (Zone 3)

$P_1 = 740\text{인/ha}$
 $P_2 = 280\text{인/ha}$ $P_3 = 0.07035$
 $90.625 \times 0.07035 = 6.3775\text{km}^2$
 $(Z_1 + Z_2 + Z_3) \times 1.5 = 20,785.7 \times 1.5$ (1.5는 副都心을 위한 倍数임)
 $= 31.2\text{km}^2$

總 商業地域 面積 31km²

3. 準工業地域

製造業 就業人口 : 464,800인
工業地域面積 = $\frac{464,800}{450 \times 0.8} = 13\text{km}^2$

4. 都市公園

計剛人口 × 1人当 公園面積 = $9,600,000 \times 5\text{m}^2 = 48\text{km}^2$

5. 綠地地域

生産綠地面積 : 없음
自然綠地, 公園面積 : 280.38km²
이상을 總括하면 다음과 같다.

第 3 節 各地域의 適地條件

各核의 配置는 그 適正規模를 適地條件에 맞추어 地域的으로 或은 中心的으로 그 面積과 位置를 決定함을 말한다.

여기서 適地條件은 立地條件을 말하고 位置上으로 볼때 三核은 正삼각형의 頂點에 該當된다.

用途地域計剛 (總括)

| 區 分 | 用 途 地 域 | | | 摘 要 |
|--|-----------------------|--------------|-------------|--------------|
| | 面積 (km ²) | 計剛區域對 比 | 市街化區域對 比 | |
| 計 剛 區 域 | 720.88 | 100.0% | % | |
| | 市街化區域 | 440.5 | 61.1 | 100 |
| 住居可能地域 392.5(km ²) 54.4% | 住居地域 | 348.0 | 48.3 | 79 |
| | 商業地域 | 31.5 | 4.4 | 7.1 |
| | 準工業地域 | 13.0 | 1.8 | 3 |
| | 都市公園 | 48.00 | 6.6 | 10.9 |
| 住居不可能 地域 328.28(km ²) 45.6% | 非市街化區域 | 280.38 | 38.9 | 100 |
| | 自然綠地公園 河川, 其他 | 250.38 30 | 34.7 4.2 | 89.3 10.7 |

自然的地形, 地物로 보아서 永登浦中心이 약간 저지대 이기는 하나 商業地域으로 造成하는데 큰 問題點은 없을 것이다.

龍山은 3 各형의 中心에 해당되며 冠岳地區로서 適正한 位置라고 判斷되고 汝矣島는 이미 立法府가 자리하고 있고 또 現 CBD와 永登浦中心과를 잇는 幹線街路上에 있느니만큼 이 亦是 適正한 位置이며 두 圈아무무지구가 모두 自然條件에 하자가 없다.

第 4 節 아파트規模 및 管理構想

아파트規模 推定은 다음의 順序로 計算하였다.

첫째 人口配分計剛에서 人口密度 250인/ha住區와 300인/ha住區에만 아파트가 立地하는 것으로 한다.

둘째, 첫째 住區에 該當되는 住區人口를 合算한다.

셋째, 將來 家口當 人口를 5人으로 하여 必要戶數를 計算하고 여기에 住宅普及率 公가을등을 考慮하여 必要 아파트 入住戶數를 計算한다.

네째, 75年現在 現存아파트數와 앞으로 計劃期間에 老朽滅失戶數를 참작하여 最終아파트 新規必要入住戶數를 計算한다.

上記한 順序에 의하여 먼저 總人口密度 250인/ha와 300인/ha의 아파트 層數를 計算하면 다음과 같다.

아파트地區 平均層數 算定

| 地 區 別 | 總人口 密度 인/ha | 1人當敷地 面積 (m ²) | 1人當床 面積 (m ²) | 容積率 % | 建蔽率 % | 平均 層 數 |
|-------------|----------------|----------------------------|---------------------------|----------|----------|--------|
| (총) 250인/ha | 417 | 24 | 20 | 83 | 10 | 8 |
| | 417" | 24 | 20 | 83 | 15 | 5-6 |
| | 417" | 24 | 20 | 83 | 20 | 4 |
| (총) 300인/ha | 500" | 20 | 20 | 100 | 10 | 10 |
| | 500" | 20 | 20 | 100 | 10 | 6-7 |
| | 500" | 20 | 20 | 100 | 10 | 5 |

위의 표에 의하여 總人口密度 250인 / ha 住区에는 平均層數 4 - 8層아파트가, 또 300인 / ha住区에는 5 - 10層아파트가 立地한다는 것이 判明되었다.

따라서 이와같은 住区에 居住할 人口配分計劃表에 의한 住居人口의 合算은 人口配分計劃表에 의한 08, 09, 10, 31, 32, 33住区로서 總人口가 5,620,000인이 된다.

세계 順序로 必要아파트 入住戶數를 計算하면

$$5,620,000인 \div 5인 / 가구 = 1,124,000호$$

$$(1,124,000 \times 0.85) + (1,124,000 \times 0.025) = 983,500戶$$

단 85%는 計劃年度 住宅普及率

2.5%는 計劃年度 住宅공공률

따라서 目標年度 아파트 入住戶數는 983,500호로 推定되고, 目標年度 總必要 戶數는 1,680,000호이기 때문에 單獨住宅 及至 聯立住宅戶數는 696,500 戶로 推定된다.

그 構成此를 보면

住戶形式에 의한 住戶構成比

| 住戶形式 | 1975年戶數 | 構成比 | 1996年戶數 | 構成比 | 摘要 |
|--------|---------|-------|-----------|-------|-------|
| | 戶 | % | 戶 | % | |
| 아파트 | 74,000 | 9.6 | 93,500 | 58.5 | 3層이상 |
| 單獨聯立住宅 | 698,000 | 90.4 | 496,500 | 41.5 | 1. 2層 |
| 計 | 772,000 | 100.0 | 1,680,000 | 100.0 | |

끝으로 新規 必要戶數를 推定 하였다.

즉 目標年度까지 單獨 聯立住宅 207,400 戶와 아파트 931,700 戶 計 1,139,100 戶의 住宅建設이 必要하다.

| 區 分 | 單獨聯立住宅戶數 | 아파트 住戶數 |
|---------------|---------------------|----------|
| ① 目標年度總必要戶數 | 696,500호 | 983,500호 |
| ② 1975年 現存住宅數 | 698,000 | 74,000 |
| ③ ①-② | - 1,500 | 909,500 |
| ④ 老朽減失 戶數 | 209,400 | 22,200 |
| | (1975年 現存住宅戶數의 30%) | |
| ⑤ 新規必要入住戶數 | | |
| ③ + ④ | 207,400 | 931,700 |
| 계 | 1,139,100호 | |

다음에 아파트 管理構想에 대해서 論해 본다.

아파트 管理는 아파트를 建立한후 入住者를 入주시키고 事後管理를 하며 各種 歲入을 總括하는 住宅行政의 最終段階를 말한다.

즉 住宅建立의 未備點 補完, 住宅의 價值保全, 適正한 入住者選定, 入住後의 生活指導를 통한 住居安定의 圖謀가 그 主眼點이다.

이중 入住對象者 選定은 이미 서울시의 75年度 아파트入住 方針에 따르는 것이 타당하며, 원칙은 再開發事業地區 撤去對象者와 其他 事業地區內 撤去對象者인 無住宅者에 優先權을 주며 사후관리(maintenance)에서는 市直營 管理보다는 住民 自治組織에 의거 都市새마을運動의 一環으로 管理토록 하고 다만 市 當局은 監督權을 保有하고 定期 實查等을 行하는데 그친다.

第8章 交通 計劃

第1節 將來交通量 推定

本 構想에서 發生交通量의 推定은 먼저 將來人口 1人 當 乘車習慣에 의한 地域 總 發生量을 推定하고, 單位 分析方法에 의하여 各 地域別 P.T를 推定하고 이것이 서울의 總發生交通量과 一致하도록 하였다. 서울의 76年度 P.T는 3으로 推定했으며 土地利用別 將來發生 交通量과 P.T는 다음표와 같다.

計劃人口는 960萬으로 하였으나, 交通人口는 900만으로 한다.

土地利用別 將來發生 單位算出

| 地域別 | 將來人口① | 1967年 P.T | 地域別發生交通量 (① × ③) | 地域別比率 (%) | 1996地域別發生交通量 P.T | 96年P.T |
|-------|-----------|-----------|------------------|-----------|------------------|--------|
| 業務商業 | 216,000 | 15.14 | 3,270,240.0 | 23.10 | 6,237,000 | 28.8 |
| 商業 | | 5.79 | 4,168,800.0 | 29.45 | 7,951,500 | 11.04 |
| 住居 | 7,380,000 | 0.86 | 6,346,800.0 | 44.84 | 12,106,800 | 1.64 |
| 工業 | 684,000 | 0.54 | 369,360 | 2.61 | 704,700 | 1.03 |
| 計(平均) | 9,000,000 | 0.94 | 14,155,200 | 100.00 | 27,000,000 | 3 |

(주: 但, 交通人口 900萬人)

이렇게 算出된 各 交通地區別 總交通量을 乘用車發生交通量과 大衆交通量으로 区分하되 構成比는 1 : 2로 하고 乘用車는 台當 乘用人員을 2人으로 잡아 서울의 1일 乘用車分擔 交通量을 計算한것이 다음 表이다.

다음 大衆交通量중 1/3을 버스가 分擔하는 것으로 假定하고, 2/3는 地下鉄등의 高速交通機關이 分擔하는 것으로 보아 버스分擔交通量을 計算하고 버스 1台當 平均乘車 人員數를 50人으로 보아 台數를 計算한 다음 버스의 점유계수(P.C.U)를 乘用車의 2倍로 보아 倍數한 다음 P.C.U 換算值를 求하고 끝으로 이 값을 乘用車台數와 合算하여 各 交通地區別 發生交通量을 定하였다.

地区別 乗用車 発生 交通量

| No. | 地区 | 人口配分 計 劃 | 土 地 利 用 | 地区別発生交通量 (P. T) | | | 乗用車発生 (台/日)交 通量(P.C.U) |
|-----|-----|-------------|------------|-----------------|----------------|------------|------------------------------|
| | | | | 總 發 生 交 通 量 | 乗 用 車 交 通 量 | 大 衆 交 通 量 | |
| 01 | 廣 寧 | 50,000 | 미 개 발 | | | | |
| 02 | 氷 色 | 150,000 | 주 거 | 246,000 | 82,000 | 164,000 | 41,000 |
| 03 | 恩 平 | 195,000 | 상업주거 | 195,408 | 65,136 | 130,272 | 32,568 |
| | | | 주 거 | 290,772 | 96,924 | 193,848 | 48,462 |
| 04 | 신 도 | | 미 개 발 | | | | |
| 05 | 水 陰 | 506,000 | 상업주거 | 507,840 | 169,280 | 338,560 | 84,640 |
| | | | 주 거 | 754,400 | 251,467 | 502,933 | 125,734 |
| 06 | 倉 洞 | 130,000 | 주 거 | 213,200 | 71,067 | 142,132 | 35,534 |
| 07 | 孔 德 | 120,000 | 주 거 | 196,800 | 65,600 | 131,200 | 32,800 |
| 08 | 清 涼 | 330,000 | 상업주거 | 331,200 | 110,400 | 220,800 | 55,200 |
| | | | 주 거 | 492,000 | 164,000 | 328,000 | 82,000 |
| 09 | 中 央 | 1,800,000 | 업무상업 | 4,711,680 | 1,570,560 | 3,141,120 | 785,280 |
| | | | 주 거 | 2,683,696 | 894,565 | 1,789,130 | 447,283 |
| 10 | 忘 憂 | 725,000 | 주 거 | 1,189,000 | 396,333 | 792,666 | 198,167 |
| 21 | 冠 岳 | 750,000 | 〃 | 1,230,000 | 410,000 | 820,000 | 205,000 |
| 22 | 始 興 | | 〃 | | | | |
| 23 | 永登浦 | 700,000 | 업무상업 | 1,832,727 | 610,909 | 1,221,818 | 305,547 |
| | 九 老 | | 주 거 | 1,043,637 | 347,879 | 695,758 | 173,940 |
| 24 | 汝矣島 | 70,000 | 업무상업 | 183,283 | 61,094 | 122,188 | 30,547 |
| 25 | 梧 柳 | 135,000 | 주 거 | 221,400 | 73,800 | 147,600 | 36,900 |
| 26 | 金 浦 | 1,100,000 | 상업주거 | 1,104,000 | 368,000 | 736,000 | 184,000 |
| | | | 주 거 | 1,640,000 | 546,667 | 1,093,334 | 273,334 |
| 31 | 千 戸 | 450,000 | 상업주거 | 451,536 | 150,512 | 301,024 | 75,256 |
| | | | 주 거 | 670,924 | 223,641 | 447,282 | 111,821 |
| 32 | 松 波 | 600,000 | 〃 | 984,000 | 328,000 | 656,000 | 164,000 |
| 33 | 江 南 | 1,150,000 | 업무상업 | 3,010,896 | 1,003,632 | 2,007,264 | 501,816 |
| | | | 주 거 | 1,714,546 | 571,515 | 1,143,030 | 285,758 |
| 34 | 内 谷 | | 미 개 발 | | | | |
| 35 | 果 川 | | 〃 | | | | |
| | 計 | | | 26,003,308 | 8,667,769 | 17,335,538 | 4,333,889 |

地区別 버스 발생 交通量

| No. | 交 通 区 | 大衆交通手段 担当交通量 (P. T) | Bus 担当交通量 | | | 總發生交通量 (乗用車外 合算) |
|-----|-------|---------------------------|-----------|--------|--------|------------------------|
| | | | (P. T) | (V. T) | PCU환산 | |
| 02 | 氷 色 | 164,000 | 54,667 | 1,093 | 2,186 | 43,186 |
| 03 | 恩 平 | 324,120 | 108,040 | 2,161 | 4,322 | 85,352 |
| 05 | 水 陰 | 841,493 | 280,498 | 5,610 | 11,220 | 221,594 |
| 06 | 倉 洞 | 142,132 | 47,377 | 948 | 1,896 | 37,430 |
| 07 | 孔 德 | 131,200 | 43,733 | 875 | 1,750 | 34,550 |
| 08 | 清 涼 | 548,800 | 182,933 | 3,659 | 7,318 | 144,518 |
| 09 | 中 央 | 4,930,250 | 1,643,417 | 32,868 | 65,736 | 1,298,299 |
| 10 | 忘 憂 | 792,666 | 264,222 | 5,284 | 10,568 | 208,735 |

| | | | | | | |
|----|------------|------------|-----------|---------|---------|-----------|
| 21 | 冠 岳 | 820,000 | 273,333 | 5,467 | 10,934 | 215,934 |
| 23 | 永登浦 九 老 | 1,917,576 | 639,192 | 12,784 | 25,568 | 504,963 |
| 24 | 汝矣島 | 191,764 | 63,921 | 1,278 | 2,556 | 50,497 |
| 25 | 梧 柳 | 147,600 | 49,200 | 984 | 1,968 | 38,868 |
| 26 | 金 浦 | 1,829,334 | 609,778 | 12,196 | 24,392 | 481,726 |
| 31 | 千 戸 | 748,306 | 249,435 | 4,989 | 9,978 | 197,055 |
| 32 | 松 波 | 656,000 | 218,667 | 4,373 | 8,746 | 172,746 |
| 33 | 江 南 | 3,150,294 | 1,050,098 | 21,002 | 42,004 | 829,578 |
| | 計 | 17,335,535 | 5,778,511 | 115,571 | 231,142 | 4,565,031 |

여기서 트럭 발생 교통량도考慮에 넣어야 될 것이나 이번에는 생략하였다.

第 2 節 多核中心과 分布交通量 推定

分布交通量은 都市構造가 多核이 되느니만큼 従来の 單核中心 集中交通 패턴을 벗어나 各核에 集中交通量 및 發生交通量이 起終點을 두는 同時에 核間의 相互交流 交通이 當然히 予想되며 이 點은 街路網計劃을 包含한 交通計劃에서 充分히 考慮되어야 한다.

分布交通量의 推定方法으로는 Gravity model Method 를 使用키로 하였다.

$$T_{ij} = O_i D_j \frac{F_{ij}^{(t)}}{\sum_j D_j F_{ij}^{(t)}}$$

여기서 $F_{ij}^{(t)}$ 는 i, j 간의 所要時間에 따른 교통 부하계수로 다음과 같다.

交通地区 (Zone) 間 所要時間

(單位: 分)

| Zone | 02 | 03 | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 21 | 23 | 24 | 25 | 26 | 31 | 32 | 33 |
|------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 02 | 7 | 7 | 22 | 30 | 31 | 25 | 18 | 29 | 19 | 15 | 10 | 19 | 10 | 38 | 36 | 31 |
| 03 | | 10 | 15 | 23 | 26 | 19 | 14 | 24 | 21 | 20 | 14 | 26 | 17 | 34 | 25 | 24 |
| 05 | | | 15 | 9 | 10 | 10 | 19 | 15 | 29 | 32 | 24 | 38 | 32 | 27 | 25 | 32 |
| 06 | | | | 12 | 7 | 15 | 22 | 19 | 37 | 39 | 33 | 46 | 39 | 27 | 32 | 33 |
| 07 | | | | | 10 | 10 | 21 | 12 | 36 | 37 | 31 | 46 | 42 | 20 | 26 | 27 |
| 08 | | | | | | 10 | 12 | 5 | 16 | 29 | 22 | 36 | 34 | 15 | 18 | 17 |
| 09 | | | | | | | 33 | 16 | 15 | 17 | 14 | 24 | 22 | 25 | 23 | 15 |
| 10 | | | | | | | | 17 | 26 | 32 | 25 | 38 | 38 | 9 | 13 | 15 |
| 21 | | | | | | | | | 12 | 8 | 8 | 14 | 21 | 31 | 25 | 12 |
| 23 | | | | | | | | | | 17 | 10 | 7 | 14 | 38 | 33 | 21 |
| 24 | | | | | | | | | | | 5 | 14 | 15 | 33 | 27 | 17 |
| 25 | | | | | | | | | | | | 9 | 14 | 45 | 38 | 26 |
| 26 | | | | | | | | | | | | | 21 | 46 | 43 | 31 |
| 31 | | | | | | | | | | | | | | 10 | 9 | 19 |
| 32 | | | | | | | | | | | | | | | 12 | 11 |
| 33 | | | | | | | | | | | | | | | | 17 |

| Zone | 02 | 03 | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 21 | 23 | 24 | 25 | 26 | 31 | 32 | 33 |
|------|-----|-----|-----|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|-----|
| 02 | 6.0 | 6.0 | 5.5 | 1.1 | 1.0 | 1.9 | 4.0 | 1.2 | 3.5 | 5.5 | 7.1 | 3.5 | 7.1 | 0.2 | 0.4 | 1.0 |
| 03 | 6.0 | 7.1 | 5.5 | 2.3 | 1.7 | 3.5 | 6.0 | 2.0 | 2.8 | 3.0 | 6.0 | 1.7 | 4.5 | 0.6 | 0.7 | 2.0 |
| 05 | 2.5 | 5.5 | 5.5 | 7.0 | 7.1 | 7.1 | 3.5 | 5.5 | 1.2 | 0.8 | 2.0 | 0.2 | 0.8 | 1.9 | 1.5 | 1.9 |
| 06 | 1.1 | 2.3 | 7.0 | 7.0 | 6.0 | 5.5 | 2.5 | 3.5 | 0.3 | 0.1 | 0.7 | 0.05 | 0.1 | 1.5 | 0.8 | 0.7 |
| 07 | 1.0 | 1.7 | 7.1 | 6.0 | 7.1 | 7.1 | 2.8 | 7.0 | 0.4 | 0.3 | 1.0 | 0.0 | 0.08 | 3.0 | 1.7 | 1.5 |
| 08 | 1.9 | 3.5 | 7.1 | 5.5 | 7.1 | 7.1 | 7.0 | 4.0 | 5.0 | 1.2 | 2.5 | 0.4 | 0.6 | 5.5 | 4.0 | 4.5 |
| 09 | 4.0 | 6.0 | 3.5 | 2.5 | 2.8 | 7.0 | 0.7 | 5.0 | 5.5 | 4.5 | 6.0 | 2.0 | 2.5 | 1.9 | 2.3 | 5.5 |
| 10 | 1.2 | 2.0 | 5.5 | 3.5 | 7.0 | 4.0 | 5.0 | 4.0 | 1.7 | 0.8 | 1.9 | 0.2 | 0.2 | 7.0 | 6.5 | 5.5 |
| 21 | 3.5 | 2.8 | 1.2 | 0.3 | 0.4 | 5.0 | 5.5 | 1.7 | 7.0 | 6.5 | 6.5 | 6.0 | 2.8 | 1.0 | 1.9 | 7.0 |
| 23 | 5.5 | 3.0 | 0.8 | 0.1 | 0.3 | 1.2 | 4.5 | 0.8 | 6.5 | 4.5 | 7.1 | 6.0 | 6.0 | 0.2 | 0.7 | 2.8 |
| 24 | 7.1 | 6.0 | 2.0 | 0.7 | 1.0 | 2.5 | 6.0 | 1.9 | 6.5 | 7.1 | 4.5 | 6.0 | 5.5 | 0.7 | 1.5 | 4.5 |
| 25 | 3.5 | 1.7 | 0.2 | 0.05 | 0.05 | 0.4 | 2.0 | 0.2 | 6.0 | 6.0 | 6.0 | 7.0 | 6.0 | 0.05 | 0.2 | 1.7 |
| 26 | 7.1 | 4.5 | 0.8 | 0.1 | 0.08 | 0.6 | 2.5 | 0.2 | 2.8 | 6.0 | 5.5 | 6.0 | 2.8 | 0.05 | 0.08 | 1.0 |
| 31 | 0.2 | 0.6 | 1.9 | 1.5 | 3.0 | 5.5 | 1.9 | 7.0 | 1.0 | 0.2 | 0.7 | 0.05 | 0.05 | 7.1 | 7.0 | 3.5 |
| 32 | 0.4 | 0.7 | 1.5 | 0.8 | 1.7 | 4.0 | 2.3 | 6.5 | 1.9 | 0.7 | 1.5 | 0.2 | 0.08 | 7.0 | 7.0 | 7.1 |
| 33 | 1.0 | 2.0 | 1.9 | 0.7 | 1.5 | 4.5 | 5.5 | 5.5 | 7.0 | 2.8 | 4.5 | 1.7 | 1.0 | 3.5 | 7.1 | 4.5 |

다음에는 集中交通量 D_j 와 $F_{ij}^{(t)}$ 의 곱셈을 하되 서울의 交通地区 全般에 对한 OD表作成은 作業量이 莫大하므로 특히 本 構想에서 부각되는 永登浦中心의 第2区域에 한하여 OD表를 作成하였다.

$D_j F_{ij}^{(t)}$ 의 값

| → D_j | | 21 | 23 | 24 | 25 | 26 | Σ |
|---------|----|-----------|-----------|---------|---------|-----------|-----------|
| ↓ O_i | 21 | 1,511,538 | 3,282,260 | 328,231 | 233,208 | 1,348,833 | 6,704,070 |
| | 23 | 1,403,571 | 2,272,334 | 358,529 | 233,208 | 2,890,356 | 7,157,998 |
| | 24 | 1,403,571 | 3,585,237 | 227,237 | 233,208 | 2,649,493 | 80,98,746 |
| | 25 | 1,295,604 | 3,029,778 | 302,982 | 272,076 | 2,890,356 | 7,790,796 |
| | 26 | 604,615 | 3,029,778 | 277,734 | 233,208 | 1,348,833 | 5,494,168 |

OD表는 永登浦区域内 街路網 配置와 街路幅圓 산정에 利用되었다.

ZONE 2 内 O·D表(PCU換算)

| ZONE | 21 | 23 | 24 | 25 | 26 | |
|------|--------|---------|--------|--------|---------|-----------|
| 21 | 97,370 | 204,733 | 19,323 | 13,975 | 96,458 | 431,859 |
| 23 | | 320,604 | 47,646 | 31,568 | 469,551 | 869,369 |
| 24 | | | 2,834 | 2,966 | 40,872 | 46,672 |
| 25 | | | | 2,714 | 34,860 | 37,574 |
| 26 | | | | | 236,532 | 236,532 |
| | 97,370 | 525,337 | 69,803 | 51,223 | 878,273 | 1,622,006 |

第3節 核中心交通網体制와 街路配分交通流量 推定

交通地区間 分布交通流量을 計劃된 街路網에 配分시켜 街路網이 推定된 交通需要를 충분히 滿足시킬 수 있는지 檢討하여야 한다.

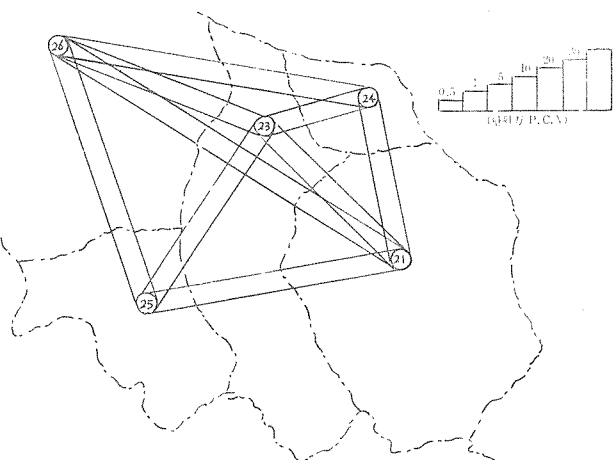
永登浦中心의 第2区域을 샘플로 交通流量 配分을 하는데 있어 다음과 같은 假定을 세웠다.

1. 永登浦 CBD안에서도 특히 核에 해당되는 既存商業地를 圍繞하는 環狀街路網을 구상한다.
2. 核間의 交通疎通을 위하여 永東과의 사이에는 現 第3循環線이외에 永東中心에서 直接 進入할 수 있는 既存道路의 路幅을 均一化 한다. (30m 乃至 35m)
3. 現 CBD쪽과는 既存 서울大橋와 汝矣島 西側을 連結하는 橋梁을 세우고 商業地域과 業務中心間의 疎通을 원활히 한다. 汝矣島 東側의 計劃橋梁外에 永登浦와 永登浦 中心内 交通地区間 OD分布圖는 다음과 같다.

第4節 大量交通手段開發과 交通手段別 交通流量 分担

交通政策的인 面에서 交通手段別 分担率을 산정하여야 한다. 同時에 大量交通手段 특히 地下鉄등의 交通分担率이 增大되어야만 앞으로 서울의 交通問題는 해결되리라 생각된다. 한편 自動車 保有대수는 市民經濟水準의 향상과 아울러 主要幹線街路의 整備, 拓幅등으로 交通流量의 유치와 함께 크게 增加할 것으로 보인다.

이러한 狀況을 考慮할 때 自動車 保有台數는 現 9萬5千台線에서 約 50萬台로 推定되고 이것은 1,000人當 50台의 比率이며, 이중 乘用車가 分担하는 交通流量은 全体 交通流量의 1/3로 推定된다.



ZONE II P.C.V. 환산 장래희망교통도

나머지 2/3는 大衆交通手段이 分担하게 되는데 그중에서도 버스:地下鉄의 分担率은 1:2로 推定하였다.

따라서 全体交通量의 4/9를 分担할 地下鉄建設이 무엇보다도 焦眉之事이며 그 路線選定은 이미 서울시에 의하여 指定된 바와 같다.

第5節 各種交通施設의 再配量

各種交通施設中에서 먼저 들 수 있는 것은 地下鉄施設이다. 서울시가 構想한 地下鉄路線은 대체적으로 合理的인 多核開發構想과 일치되는 것이라 사료되나 다만, 앞으로 地下鉄 需要를 어떻게 增大시키느냐 하는 問題가 있다.

地下鉄需要增大로 얻는 効果는 既存 버스容量不足의 負擔을 덜어주고 相對적으로 보다 넓은 道路空間 및 부수되는 交通施設을 所要로 하는 다른 交通手段으로의 轉換기회를 작게 할 수 있다.

地下鉄 需要增大方案은 地下鉄에 연계되는 버스路線의 新設과 버스의 연계施設의 확보를 指摘할 수 있다.

이러기 위하여 버스路線의 再配置와 버스정류장의 改善이 있어야 하며 入体化되 정류장으로 곧 地下로 내려가면 地下鉄에 乘車할 수 있도록 各核의 中心에서는 計劃되어야 한다.

기타 交通施設로는 交通信号体系의 제어, 교차로의 幾何學的構造 및 제어를 들 수 있다. 各核의 中心地에서는 연동제 신호体系(Progressive Signal System)이 採択되어야 할 것이다. 交叉路의 改良도 既存의 施設은 交通量의 增加나 變化에 不適合한 構造가 될 수 있으므로 이들을 改良하는 한편 本 計劃에 따라 新設 整備 拡張되는 街路交叉點에는 交通量이 增大되고 交通流가 고르지 못한 곳에 立体交叉路를 新設하여야 될 것이다.

步行者를 위한 橫斷者는 建物과 建物을 連結하는 高架步廊을 研究해 보아야 한다.

끝으로 都市交通施設의 主要要素로 主要物資의 搬入 및 搬出 基地施設이 있거니와 이는 永東에 綜合터미널計劃이 있고 아울러 倉庫地區等도 이곳에 指定함이 妥當하다고 본다.

第6節 首都街路網 再配置

이번 서울의 多核構造로 해서 将来 首都圈의 開發展望은 漢江以南地域으로서 서울, 仁川, 水原, 이천方向으로 보인다.

따라서 仁川의 産業軸과 水原의 業務住居軸을 考慮할때 永登浦中心의 役割은 더욱 加重된다.

한편 京釜高速道路를 통한 永東, 水原軸은 城南市의 建設과 더불어 이 方面에도 또 하나의 帶狀發展을 나타낸다.

이런 展望에서 볼때 首都圈 街路網과 서울의 街路網은 首都圈에서 유출입을 생각할 때 當然히 서울中心의 放射狀이 주가 될 것이며 서울의 街路網은 現在의 循環放射狀網을 유지하면서 그 안에서 各核間을 連結하는 幹線街路

網이 3각형으로 構成되고 아울러 各核의 局地的 街路構成은 現 CBD는 格子型, 永登浦는 격자환상혼합형, 永東은 격자형, 龍山 業務地區는 지대중심형, 汝矣島는 격자형으로 짜여질 것이 計劃되고 이에 따른 既存街路의 再整備가 요청된다.

第9章 生活環境 및 公害防止

第1節 上水道

서울市の 給水現況에 의하면 76年度에 1人 1日当 給水量 354ℓ, 給水普及率도 90%에 이르는 것으로 되어 있다.

本 計劃에서는 計劃人口 960萬人에 1人 1日当 給水量을 先進國水準인 550ℓ로 잡으면 1人 所要 總需要量은 528萬噸/日로 現在의 生産量 223萬噸의 2.4倍以上의 生産이 필요하다.

이 目標를 達成하는데 필요한 給水施設 容量은 水源地의 확보에 있으니까 既存 水源地인 구의, 뚝도, 노량진 보광等 4大基幹水源地外에 지역의 地域에 位置한 3個 補助水源地의 확충을 다각적으로 摸索하는 同時에 新規水源地도 開發하여 広域上水道計劃을 樹立한다.

第2節 下水道

서울의 下水道 施設은 모든 都市下部構造施設中 가장 낙후된 施設로 생각되는데, 75年 現在 普及率은 47%로 나타나 있고, 排水面積은 124.42km²로 集計되어 있다.

本 構想에서는 目標年度까지 普及率을 85%로 上昇시키는 것으로 하고 下水道 施設의 획기적인 改善을 도모하기 위하여 既存排水區域內 下水施設과 신규 排水區域의 下水施設을 計劃施行하는 同時에, 從來에 揚水 및 汚水의 合流式 下水施設을 가능한 限 지양하여 事例에 따라 分類式 施設을 도입한다.

第3節 都市公害防止

大氣汚染의 경우 防止對策으로는 本計劃에서 提案된 公害發生工場의 移轉과 準工業地域의 減少, 都心機能分散에 의한 交通의 疏通円滑等이 큰 도움이 될 것이며 앞으로 서울시가 취하여야 할 行政的 措置는 汚染發生源의 表를 시계열(Time Series)상으로 作成 分類하여 그때 그때의 排出基準을 適宜調整하고 限度를 초과할 시는 法的인 規制를 可하는 同時에 環境評價基準(Environmental Assessment Criteria)의 適用도 施行한다.

水質汚染의 경우, 都市下水施設과 密接한 關聯性을 갖고 있고, 아울러 工場廢水 처리와도 불가분의 關係가 있으므로 上水道取水源에는 準工業地域이 立地하지 않도록 本計劃에서 立案하였고 또 将来下水處理場의 設置 및 개수시에는 부산물의 淨化 및 回收到 最小限의 費用으로 最大의 效果를 얻도록 方法을 開發하여야 하겠다.

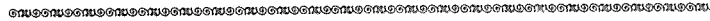
第 4 節 造景(都市要素環境分析圖 参照)

本計劃에서는 計劃人口 960萬에 대해서 最小한 都市公園面積 5㎡로 잡아 48km²의 公園面積을 策定하였다. 따라서 既設公園計劃의 年次的 執行은 물론이요, 新設公園의 選定은 다음 原則에 의한다.

- 1) 地形上 建築用地로 부적합한 곳
- 2) 氣候, 濕氣, 其他 關係로 居住地로서 부적당한 곳
- 3) 空地로서 保存시켜야 하는 곳
- 4) 自然風致의 保存地

- 5) 都市의 美觀과 修飾에 호적한 곳
- 6) 地域의 境界地(Edge)
- 7) 教育施設과 連結될 수 있는 곳
- 8) 公園으로서 利用되는 其他의 施設 즉 自然標識(Landmark)等

또한 道路上의 路上公園 下川敷地中 高수敷地를 利用한 河岸公園(Riverside park)을 積極 開發하여 都市美化를 기하고 用途地域制의 確立과 同時에 高度地區의 設定地域은 建築物의 層數를 制限하여 視覺的인 造景美를 創造케 하고, 美觀地區의 設定과 施行으로 造景美가 具備된 市街地形成을 계속해 나간다.



나무심어 건강얻고 꽃 심어 웃음갓자

물 자 절 약

범 국민적으로 소비절약 운동에 적극 참여하여
경제 난국을 극복하자.
정부시책의 호응 분회 및 각시도지부 전국회원은
자율적으로 솔선 수범하자.

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

<주요시책목표>

| | |
|-------|-----|
| 유류 절약 | 10% |
| 전력 절약 | 10% |
| 공급 요금 | 3% |
| 수용비 | 5% |