

都心交通과 再開發

(1)

金 源

本稿는 서울産業大學, 首都圈問題研究所가 開催한 學術討論會 主題論文이 였음을 밝힌다.

1. 都心交通의 問題點

都市의 空間的 구조를 区分하는데는 學者에 따라 여러 가지로 그 나름대로의 理論的定立을 試圖하고 있지만 ① 대체로 세가지의 構造的인 特徵을 들어 区分하고 있다.

첫째가 都市의 中軸機能이 集中되어 있는 地域으로서, 이 地域의 特徵은 土地利用이 高度化되어 있고, 둘째의 地域은 都市住民이 生活하는 변두리 地域으로서 土地利用이 비교적 낮게 活用(less intensive)되고 있으며 세째가 이 두 地域을 外廓으로 둘러싸고 있는 농경지나 또는 未市街化한 留保地(reserved land)이다. 첫째의 地域을 가리켜 中軸機能과 商業地域이 集中되어 있다고 하여 흔히들 都心部(CBD)라고 부르고 있다. ②

都心部는 여러가지의 特徵을 갖고 있다. 都心部는 다른 都市의 地域들보다 良好한 接近性을 갖추고 있을뿐만 아니라, 각종 都市機能의 集中으로 인해 外部經濟의 效果가 커서, 都市機能의 새로운 集積利益이 지나치게 集中하므로서 都心地는 오히려 都市活動을 하는데 不經濟性(dis-economy of scale)을 가져다 주기도 한다. 都市의 그와같은 不經濟性이 나타나는 要因으로는 外國都市의 경우, 科學技術의 發達로 인해 交通手段—특히 自動車의 增加로 都市의 기존道路가 그 適應력을 상실하게 되며 종래의 垂直式製造過程(Vertical Process)이 垂平式製造過程(Horizontal Process)으로 바뀌게 되고 所得의 급전적 向상이 都市民의 生活方式을 變化시켜 결국 이 모든 要因들이 1940年代를 기점으로 大都市의 中心部(CBD)의 機能을 점차 쇠퇴시키면서 都市의 住宅構造의 경직성으로 인해 適應성을 찾지 못해 郊外地로 옮기게 되었다.

자동차의 登場은 이처럼 우리人類가 設計, 計劃해 놓았던 都市를 그 内部的인 革命을 자극하는 가장 큰 要因으로 등장했으며 20世紀의 都市가 自動車로 인해 큰 진통을 겪고 있다고 한다면 앞으로의 都市는 自動車を 좋은 積極적으로 受用할 수 있는 都市構造의 改編이 不可避하게 될 것이다.

過去10年間 서울市の 自動車增加趨勢(1968年 1978年 8月)를 보면 (表-1)과 같이 1968年の 全体 車輛台수가 35,135台에 불과했던 것이 10年後인 1978年 8月現在 151,328台로서 4倍가 넘게 되었고 今年末까지, 18萬台를 돌파할 것으로 내다 보고 있다. 그러나 이 가운데 乘用車(自家用, 官用)는 19,938台 였던 것이 10年만에 95,285台로서 거의 5倍에 가깝도록 增加하였다.

이와같은 趨勢로 서울市の 車輛이 增加할 경우 1985年까지 增加趨勢는 1,000,000台에 達할 것이다. (表-2) 만약 政府에서 계속적으로 自動車産業을 輸出의 基幹産業으로 支援할 경우 自家用官用등의 乘用者의 增加趨勢는 앞서 推計한 것 보다 훨씬 높을 것이어서 1980年代를 기점으로 自動車時代로 접어들지 않을 수가 없다.

서울市가 앞으로 推進하는 地下鉄3, 4, 5線이 1980年代에 完工될 경우 서울市の 車輛增加趨勢에는 약간의 變化가 예상될 수도 있다. 즉 버스, 택시에 의존해오던 서울市の 大衆交通人口가 地下鉄交通人人口로 많이 吸收될 것이고, 택시는 본래의 기능대로 비싼 料金を 내고, 그대개의 서비스를 받는 交通手段이 될 것이며, 버스는 都心部の 地下鉄노선을 따라 누비지 아니하고, 地下鉄과 路面交通과의 연계수단(feeder)으로 등장할 가능성도 예견할 수 있다.

따라서 1980年代 以後부터 서울市の 路面交通의 가장 큰 問題點으로 등장할 것은 乘用車이다. 1985년에 車輛數를 100萬台로 추계하고 그 가운데 乘用車가 80萬台로 推計되고 있는데, 이 점이 바로 서울이 안고 있는 고민의 하나이고 이를 어떻게 수용할 인가에 대한 解答을 그리 쉽지가 아니하다.

解決策을 찾자면 土地利用計劃을 통한 交通問題解消方案을 강구할 必要가 있을 것이고 各種 關係法規로 재검토되어야 할 줄로 안다. 구체적인 내용은 후술할 것이지만 自動車增加에 따라 道路網의 擴張도 거의 벽에 부딪친 듯 하여 더욱 憂鬱하게 보인다.

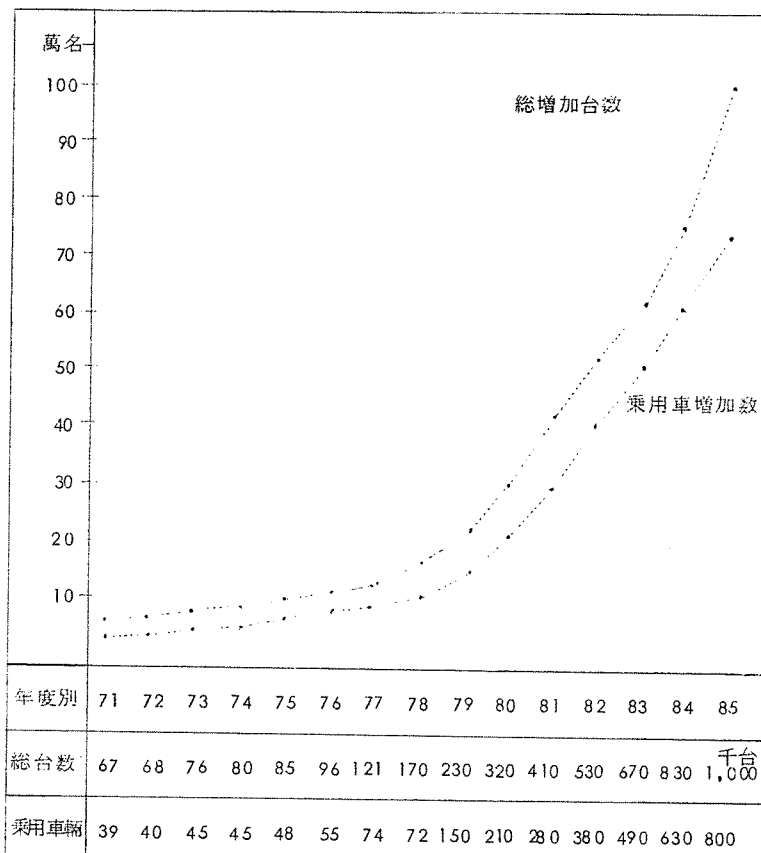
過去10年間 서울시의 自動車增加 (1968 - 1978)

(表 - 1)

車區 種 別	年度別 分	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77/10. 31	78. 8
		計	台数 指数	35, 135 (100)	49, 628 (141)	60, 442 (172)	67, 275 (192)	68, 492 (195)	76, 303 (217)	80, 248 (228)	85, 407 (243)	96, 557 (275)
車	台数 指数	3, 809 (100)	4, 475 (117)	4, 885 (126)	5, 518 (145)	5, 546 (146)	5, 957 (156)	6, 315 (166)	6, 634 (174)	7, 117 (187)	7, 901 (207)	8, 392 (220)
乘 用	台数 指数	19, 938 (100)	29, 111 (146)	34, 870 (175)	39, 054 (196)	40, 753 (204)	54, 331 (272)	44, 813 (225)	47, 881 (240)	54, 954 (276)	69, 623 (349)	95, 285 (478)
貨 物	台数 指数	11, 388 (100)	14, 333 (126)	19, 325 (169)	20, 923 (184)	20, 463 (180)	22, 922 (201)	26, 854 (236)	28, 307 (249)	31, 775 (269)	37, 326 (328)	46, 966 (412)
其 他	台数 指数		1, 709 (100)	1, 442 (84)	1, 780 (104)	1, 910 (112)	9, 093 (122)	2, 311 (135)	2, 585 (151)	2, 711 (159)	2, 227 (130)	2, 588 (151)

資料：서울市立産業大学 駐車政策세미나 報告書 1977. 12 p. 18와 서울特別市 觀光運輸局 1978. 資料 参照

(表 - 2) 自動車 增加 趨勢 (1985)

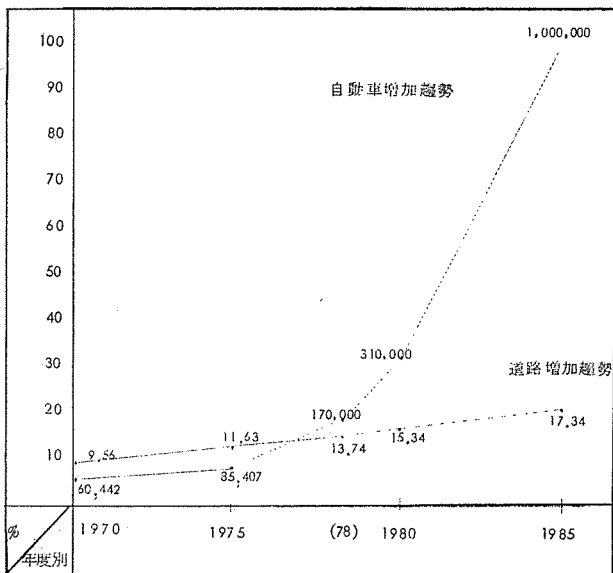


서울市の車輛台수가 100萬台가 되는 1985年の 道路率 増加는 都市全体面積의 17.34%로 推計되고 있으며 이는 1970年の 9.56%와 1978年の 13.8%에 비해 거의 제자리 걸음을 하고 있음을 알 수 있다. (表-3) 서울市가 調査한 土地利用調査의 한 結果를 보면 都心部(一次循環線內 地域과 東大門-청량리西大門-新村로타리間의 路 (高街 地域包含)內的 道路空間은 他地域의 道路 比해 넓게 나타나서 全体面積의 29%이고 이 가운데 大路 10%, 中路 3%, 小路16%로 集計되고 있다. ⑤

車輛이 通行할 수 있는 道路는 大路, 中路의 13% 뿐이고 16%의 小路는 現代都市로서의 道路機能을 못하고 있는 實情이다. 小路의 擴張이 시급하고, 大路擴張為主보다는 自動車通行이 可能하도록 小路, 中路의 대대적인 擴張이 요청된다. 그렇게 하므로써 交通의 街區別, 地區別로 균형있게 配分될 수가 있다.

뿐만 아니라 都心交通은 制限된 時間(RH)인 8時~9時를 前後하여 都市의 活動人口가 集中하는 것이 특징이기 때문에 交通체증, 혼잡, 공해, 소음 때로는 이 時間에 交通事故등도 엄청나다. 서울市の 集計에 의하면 (1978. 7) 都心流入車輛이 1,024,134台에 達하고, 이 가운데 R,H通行이 123,920台로 나타나고 있다. R,H通行量 가운데 都心流入이 74,073台인데 比해 流出을 불과 49,847台에 지나지 않아 都心交通의 심각성을 또다시 나타내고 있다. ⑥

(表-3) 自動車增加率과 道路增加率



都心通過(四大門안) 交通人口와 交通手段別로 보면 (表-4)와 같이 勞働時間 6:30~9:30을 基準로 調査한 結果로는 버스가 278萬名을 都心으로 輸送하고, 택시와 乘用車가 110萬名을 輸送하여 버스 68%, 乘用者 택시가 全体の 28%를 各各 차지하고 있다. 여기서 주목할만 한 사실은 四大門안을 半徑 5km로 할 경우 大衆都市交通手段의 都心通過도 높지만 乘用車의 都心通過도 놀랄만큼 높다.

(表-4) 輸送手段別 交通人口

單位: 千名

輸送手段	全 日		出 勤 時 間 (06:30-09:30)	
	交通人口	構成比	交通人口	構成比
計	10,600名	100%	4,092名	100%
시 내 버 스	6,771	64	2,782	68
지 하 철	610	6	147	4
택 시	1,995	19	503	12
(자가용, 공용, 전세버스)	1,224	11	660	16

資料: 서울市交通対策, 1978.

美國의 主要都市들의 自動車都心過程을 보면 서울보다 比교가 아니될 만큼 높다. ⑦ (表-5)에서 나타나듯이 全國의 25個 大都市를 比교해 보면 이 가운데 15個의 都市에서 都心部職場人의 60%가 自動車를 타고 都心部(CBD)를 出退勤하고 있으며 大衆交通手段이 거미줄처럼 交通網을 갖고 있는 뉴욕과 샌프란시스코에서도 自動車로 都心部에 出勤하는 상당한 비율을 점하고 있다는 사실은 아직도 自動車에 대한 매력을 버릴 수 없고 習慣化되어 있는 美國民에게도 自動車로 인해 都心地 交通이 혼잡해 지고 있는 것을 外面하고 있다는 점을 입증하고 있다.

都心部の 交通問題를 요약해 보면 空間적으로 限定된 都心部(CBD, 半徑, 5km)에 各種의 都市機能이 集中되어 있고, 이곳에 活動하는 交通人口를 輸送하는 交通手段이 制限된 時間(Rush Hour)에 集中하므로써 혼잡과 체증을 이르고 있을 뿐아니라, 非러쉬에도 都心交通이 체증과 혼잡상태를 면치 못하고 있다는 사실이다.

이와 같은 都市交通의 特徵을 理論적으로 규명해 보는 길은 都心交通과 土地利用패턴의 側面에서 검토해 보아야 할 것이다.

II. 都心交通과 土地利用

미첼(Michell)과 래프킨(C. Rapkin) 두 教授가 1954년에 「都市交通이 土地利用과 函數關係에 있다」는 것을 實証한 以後 都市交通發生이 土地利用패턴에 직접적 關係를 맺는 다는 것이 理論化되었다. ⑧

이 理論이 都市計劃分野에 導入되면서부터, 土地利用과 交通發生은 마치 「계란과 닭」의 關係처럼 淸급되었음은 이미 널리 알려진 사실이다. 土地란 空間은 都市活動을 物理적으로 表現해 주며 交通은 이와같은 都市活動에 必要한 人力, 資源, 製品등을 輸送해 준다. 따라서 土地利用의 用途가 製造工場인 경우와 公共機關, 住宅일 경우에는 交通發生의 양상(Types) 볼륨(Value) 흐름(flow) 등이 각각 상이하다.

서울市는 과거 都心地에 大規模高度Hotel, office 빌딩을 建築했는데 이것이 많은 乘用車의 發生을 유발했다는 것은 이 理論을 適用하면 너무나 明白해 진다. 그리고 江

南地区에 高密度 Apt地区를 指定하여 최근 住宅建設史上 그 類例를 찾아 볼 수 없을 만큼의 住宅建設量이 土地利用과 交通發生의 面에서 심각한 問題點으로 대두시켜주고 있는데 그것이 바로 都心部の 都市活動空間과 住民空間의 職住가 떨어져 있어서, 都心流入人口의 量的發生과 道路의 수용限界의 갈림길에서 都心流入交通의 체증현상을 맺고 있는 것이다.

都心部の 土地利用現況을 보면(表-6)에서와 같이 外廓(Non-CBD)과 對比하여 政府機關이 73.8%, 國營企業體 72.7%, 言論機關 88.5%, 金融機關 93.5%, 觀光호텔 77.4%, 百貨店 88.9%, 商街 51.3%, 開封劇場 100%, 高層建物(5層 以上)53.6%, 이고, 面積은 15.05km²의 불과 2.4%에 지나지 않고 있다. ⑨

觀光호텔과 百貨店 및 劇場을 除外하고는 CBD 流入人口가 모두 R.H에 몰리게 되어 있어서, 交通發生의 時間 交通手段의 흐름, 타입, 불륨등이 대체로 비슷한 것이 特徵이다.

이들은 모두 大衆交通手段인 버스 地下鉄, 乘用車, 自家用, 官用, 택시로 R.H에 都心部로 流入해 온다.

서울市の 空間需要에 대한 長期성장패턴을 보면(表-7)과 같이 都心部の 總床面積이 1959년부터 계속 완만하게 增加되어 오다가 1970年代 前後하여 급진적 템포로 增加를 나타내고 있다. 이는 다시말해서 利用된 都心部の 空

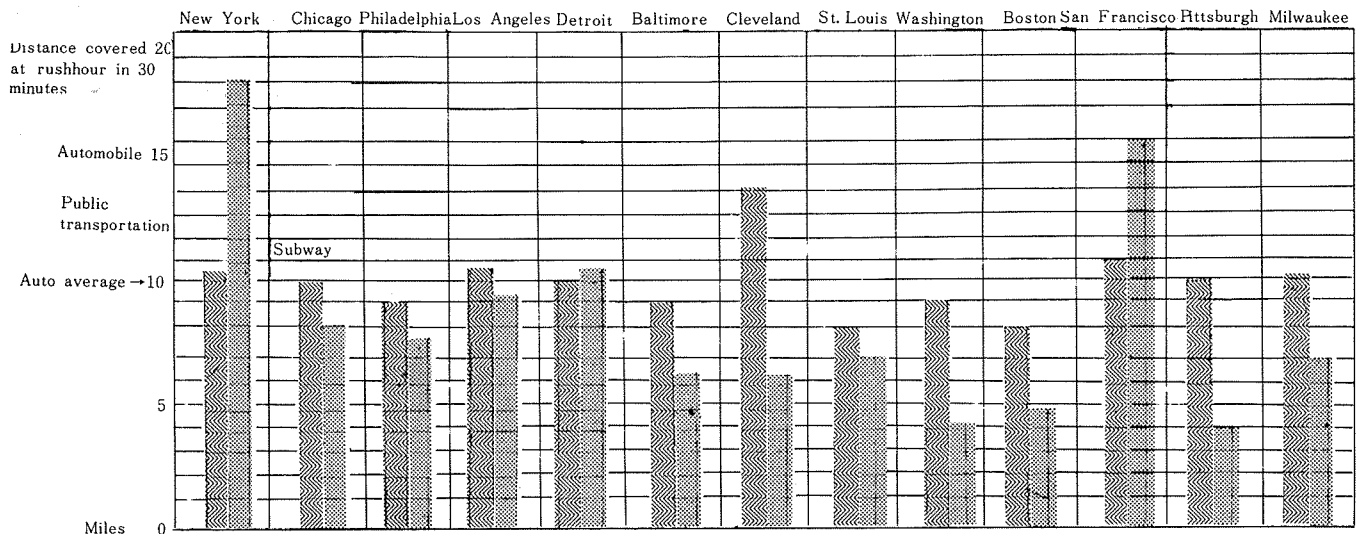
間이 立体化, 高層化되고 있다는 사실을 反映하고 있고 1980年을 내다본 推計에 의하면 住居用空間은 減少하고, 반대로 業務用, (office Building)空間과 병원, 호텔의 空間需要가 대폭증가하며 工業의機能, 公共策管理機能은 점차 減少하는 結로 나타나고 있어서 이 推計에 따른다면 앞으로의 서울의 都心部는 立地競争(Competition of site)의 過程이 치열할 것으로 豫상된다. ⑩

空間需要擴大가 계속하는 限 서울市로서는 土地利用計劃과 交通問題에 各별한 觀心을 기울이지 않을 수 없다. 다시 말하면 土地利用이 交通發生의 側面에서 需要的特徵을 지니고 있는데 반하여, 交通手段은 供給에 特徵을 띠고 있는 「제란과 닭」의 또한 「동전의 앞뒤면」의 關係에 있다.

앞서 언급했지만 供給(自動車)을 늘려서 需要(交通發生)를 充足시켜 줄 수 있지만 서울의 都心地는 街路網의 형성性이 日帝時代의 가로패턴에서 큰 變化가 없어서 交通手段의 增加로서 需要를 充足시킬 수가 없는 限界點에 도달해 있다. 따라서 가장 可能的한 方案은 需要發生(demand generation) 側面을 調整하여 土地利用패턴을 再調整하는 것이 더 現實的이다.

土地利用을 再編成하여 原泉의으로 交通發生要因을 渾화시켜 보기爲한 理論的接近으로서 다음(表-8)같은 모델(模型)을 생각해 볼 수 있다. 이 模型에서의 核心이 되는 것은 土地利用패턴을 交通發生要因과 직결시켜 都市

(表-5) 美國主要都市의 都心交通手段 市の



	New York	Chicago	Philadelphia	Los Angeles	Detroit	Baltimore	Cleveland	St. Louis	Washington	Boston	San Francisco	Pittsburgh	Milwaukee
Population (1966)	7,891,957	3,620,962	2,071,605	1,970,358	1,849,708	949,708	914,808	856,796	802,178	801,444	775,357	676,806	637,392
Percentage of riders entering business district by automobile	17	32	37	66	61	69	46	43	65	42	65	47	67
All-day downtown Parkingrate	\$ 2	\$ 1.25	\$ 1.25	\$ 1	\$ 97	\$ 70	\$ 50	\$ 75	\$ 1.25	\$ 1.25	\$ 1.15	\$ 85	\$ 50

資料 : The Exploding Metropolis, Fortune, Newyork. p. 38-39.

活動機能을 調整하므로써 需要發生을 抑制 또는 減少하려는 것이며 그것을 具體적으로 具現시키는 路 (means) 로서 再開發의 手段을 通하게 되어 있다. 이 再開發過程에서 交通發生이 적게하는 適正機能의 配分 또는 分散을 期하며 空間의 確保도 시도할 수 있다. 뿐만 아니라 交通量의 街區別 地區別分散도 可할 수 있고, 職住近接의 方案도 모색될 수가 있다.

(表-6) 서울都心の 土地利用과 都市機能集中度

區 分	都 心 (A)	外 郭 (B)	計 (C)	都心集中度 (A / C) (%)
政 府 機 関	31	11	42	73.8
國 營 企 業 體	16	6	22	72.7
言 論 機 関	23	3	26	88.5
金 融 機 関	29	2	31	93.5
觀 光 遊 樂 場	41	12	53	77.4
百 貨 店	8	1	9	88.9
商 街	20	19	39	51.3
開 封 劇 場	9	-	9	100.0
高層建物(6層以上)	544	170	1,014	53.6
面 積 (km ²)	15.05	612.01	627.06	2.4

資料：서울특별시 市政概要案 1977. p. 13.

(表-7) 서울市 都心部(CBD)의 總床面積增加推移

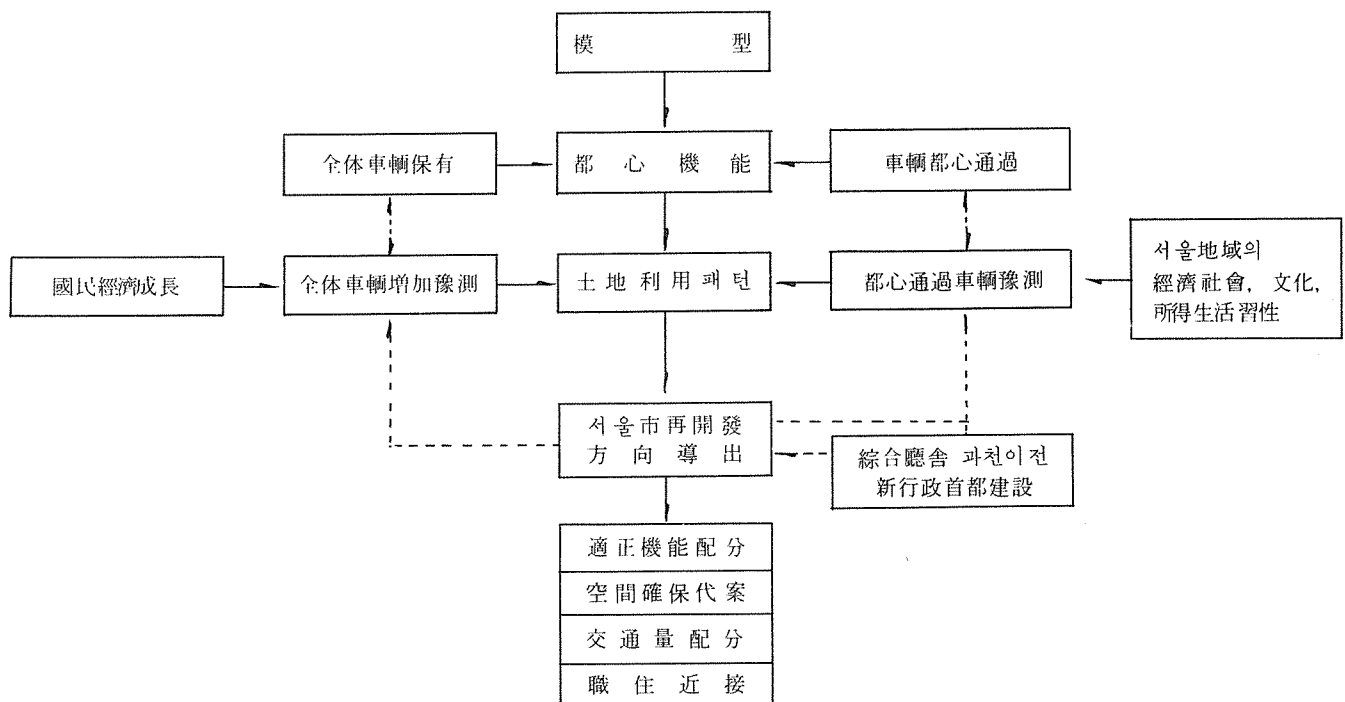
年 度	總床面積	增加指數	備 考
1959	2,491,398m ²	100.0	
1960	2,592,496	104.1	
1961	2,749,490	110.4	
1962	2,785,817	111.8	
1963	2,858,377	114.7	
1964	2,987,035	119.9	
1965	3,180,905	127.7	
1966	3,388,127	135.8	
1967	3,581,618	143.8	
1968	3,864,523	154.4	
1969	4,235,823	170.0	
1970	5,007,736	201.0	
1975	5,275,380	212.0	

資料：서울市 交通對策세미나, 1976. 12. p. 79.

※이 模型은 序頭에서도 言及했지만 都市交通의 複雜적인 問題를 土地利用패턴과 結부시켜 상호 연관되는 過程을 理論적으로 푸리 (logical interpretation) 해 보는데 큰 意義가 있을 것으로 본다.

표-8

交通發生과 土地利用間의 flow 模型



Ⅲ. 서울都心再開發의 어제와 오늘
 서울의 都市整備가 본격적으로 착수되기 시작한 것은 1960年代를 넘어서서 부터이다. 都市計劃法이 1961년에 制定 그후 1971年 1月19日, 1972

年12月30日, 1976年12月31日의 三次에 걸쳐 改正을 한 가운데 都市再開發規定이 別途로 分離되어 1976年12月31日 制定 公布하게 이르러, 都市再開發의 法的 뒷받침을 갖추게 되었다.

표-9

1971年以前 再開發事業地区

순번	지 구 명	도 심 재 개 발
1	돈화문~퇴계로지구	25,200평
2	남창지구	4,500평
3	남대문 지구	26,160평
4	도동지구	4,143평
5	서울운동장	15,519평

6	소공 지구	3,912평
7	무교 지구	55,000평
	계	134,434평
		7 개 지구

資料: 서울특별시 市政概要 1978. p. 234.

표-10

1977年末 現在都心再開發区域現況

区 域 名	地区数	面 積		指 完 根 拠		備 考
		m ²	坪	再 開 發 区 域	開 發 促 進 区 域	
小 公	3	13,220	3,999	建設部告示 第368号 1973. 9. 6	建設部告示 第63号 (1976. 5. 7) 1973. 10. 29 ~1978. 12. 31	1 個地区 完了 特定街区整備地区
太平路2街	3	31,400	9,498	"	"	1 個地区 完了 持完街区整備地区
南大門3街	3	9,400	2,843	"	"	1 個地区 完了
長 橋	14	43,900	13,279	"	"	1 個地区 施行中 特定街区整備地区
南 倉	4	14,322	4,332	"	"	※ 1 個地区 実施計劃認可: 서울特別市告示 第127号 (1977. 4. 27)
서울驛~南 大 門	25	99,951	30,235	"	"	※ 建設部告示 第76号 (1977. 4. 30) 로 25 個地区 (18,110평)으로 변경 特定街区整備地区
乙支路1街	4	21,860	6,612	"	"	特定街区整備地区
武 橋	(11)	24,300	7,351	"	"	※ 2 個地区 実施計劃認可: 서울特別市告示 第198号 (1977. 6. 29) 特定街区整備地区
茶 洞	27	53,000	16,033	"	"	
瑞 麟	16	28,100	8,500	"	"	
積 善	(8)	26,220	7,932	"	"	※ 建設部告示 第76号 (1977. 4. 30) 로 17,763 m ² (5,373평)로 변경 特定街区整備地区
都 染	(30)	84,991	25,710	"	"	※ 建設部告示 第76号 (1977. 4. 30) 로 64,119 m ² (19,400평)로 변경 特定街区整備地区
新 門 路	(3)	9,936	3,005	"	"	
光 化 門	1	8,730	2,640	建設部告示 第134号 1975. 8. 9	"	
瀆溪川7街	10	19,444	5,882	建設部告示 第46号 1976. 4. 7	"	※ 3 個地区 実施計劃認可: 서울特別市告示 第201号 第203号(1977. 6. 30)
청 진			17,280	建設告示 第123号 (1977. 6. 29)		
명 동			21,477	"		
을지로2가			20,364	"		
남 대 문			15,409	"		
회현1가				"		
회현2가			11,568	"		
회현3가				"		
계		633,819,277,825				

이와같은 法的인 改正이 있기까지 적어도 1960年代까지의 서울市の 都市計劃은 朝令暮改式으로 政策的一慣성이 결여 된 現狀維持에 그치었다가 經濟開發計劃이 始作되던 1960年代를 기점으로 法的 뒷받침을 받아 再開發事業을 실시해 오고하였다.

그러나 이 당시도 經濟開發에 따라 派及效果로 나타난 人口의 서울集中과 날로 增加하는 人口壓力를 덜기 爲한 方便으로서 外廓地의 區別整理를 통한 都市의 平面擴散을 추진하는데 더 급하였다. 그리하여 都心部의 再開發은 部分的이거나 散發的이면서 臨時應變的인 對策에 그치고 때로는 再開發의 法的 뒷받침을 받아 不良建物撤去나 道路擴張에만 치중하는 念을 주어, 都市再開發의 概念이 「土地利用」을 하면서 「住民撤去」의 手段으로만 利用된다고 까지 비난을 받은 때도 없지 아니하였다. ①

都市再開發이 住民의 福祉增進을 圖謀하고, 都市 機能의 回復과 都市美化를 가져오지 못하고 제 자리를 걷던 중 1970年代를 접어 들면서 都市再開發규정이 都市計劃法에 포함되었고 그후 그것이 하나의 獨立法으로 制定되므로써 都市再開發의 새로운 活力素를 불어 넣어 尊榮이 됐거나와 이 法制定의 근본 취지는 종래까지 官主導型의 都心再開發을 民間主導型으로 전환하려는 政策의 方向을 의미하고 있는 듯하다.

서울市는 (表-9)에서 보듯이 1971년까지 都心部의 再開發地區로 7個地區의 134,434 坪에 달하는 面積을 再開發地區로 指定하였고, 1972년에는 改正都市計劃法에 의하여 4個地區의 48,876 坪을 特定街區整備地區로 지정 開發促進地區로서의 免稅특혜를 부여하면서 再開發을 促進시키려 있다.

뿐만 아니라 1973年 小公地區를 비롯 13個地域과 1975年, 1976년에 각각 1個地區, 1977년에 5個地區를 增加하여 도합 277,825 坪을 再開發로 지정한 셈이다. (表-10)

따라서 1971年 法改正以後 1977년까지의 6年間 서울 都心部의 地域가운데 再開發地區로 指定된 것이 總461,135 坪에 이르는 엄청난 面積이다. 서울의 CBD面積의 2,786,853 坪 가운데 道路, 公園, 河川, 其他를 除外한 垓地面積이 불과 1,917,190 坪에 지나지 아니한데, 우리가 여기서 주목할 사실은 都心部의 垓地面積 1,917,190 坪가운데 再開發로 指定된 461,135 坪은 거의 4分之1의 面積에 해당한다. 따라서 서울 都心部의 垓地가운데 4分之1이 再開發로 指定, 事實상 建築許可가 나오지 아니하는 形편이다.

이와같은 엄청난 都心部의 面積을 再開發地區로 指定해 놓은 것은 市行政의 計劃의 執行의 事務量에 비해 過多策定되어 한편으로는 不動產所有主에게 所有財産에 대한 不便을 줄 뿐 아니라, 다른 한편으로는 都心部의 基準建物이 再開發計劃이 확정, 집행될때까지 事實상 固着化되어 都市美觀을 저해하는 곳도 허다하다. 오늘의 武橋洞

一帶가 再開發指定이 된후 再開發의 法的인 保障이 되어 있는데로, 그대로 방치되어 再開發이 마치 「道路擴張」만을 뜻하느라 오해받기도 한다.

한편 (表-11)에서 나타난 再開發事業의 現況을 보면 再開發指定區域가운데 고작 34,693 坪이 再開發完了 됐거나, 一部는 事業이 進行中에 있는 것으로 나타났다. 그러니까 아직도 424,342 坪이 묵혀있는 셈이다. 서울市로선 여기에 대한 근본적인 計劃의 推進方案을 조속히 樹立해야 할 立場에 있고 그렇지 아니하고 해마다 再開發區域을 指定만을 해 놓을 경우 누적현상을 빚어, 다시 解除하지 아니하면 얹되는 상태가 올 것이다. 不良住宅 再開發의 경우는 실제 事業施行業務量보다 各區庁에서 過多策定하여 해마다 사업량이 移越되는 사태가 벌어져서 一部를 解除해 주지 아니하면 아니되었다.

서울市의 都心部再開發政策의 어제와 오늘의 分析하는 데서 가장 問題點의 對象이 되고 있는 것이 再開發의 方式이 Block當(街區)을 기준으로한 Areawide Total Design이 결여되었다는 點인데, 앞서 본 (表-10)에서와 같이 모두가 土地所有主의 利益爲主에 따라 建物中心의 再開發이 되고 말았다. 建物하나만 띄어 놓고 볼때는 그것이 훌륭한 設計作品이 될지는 몰라도, 주변地域의 自然環境 건물양식, 기능, 道路網, 車輛流入狀態, 停車場設置등의 면에서는 오히려 問題를 야기시키는 결과를 가져 오게 했다. 그 代表的인 例가 시청앞의 푸라자호텔을 들 수가 있다. 地下停車場의 進入路의 급경사는 事故의 위험이 있을 뿐 아니라, 位置마저도 주변건물과의 調和를 상실한 하나의 「외로운 寺院」과 같은 고립감을 안겨다 주고 있고 푸라자호텔이 지나치게 高度化되므로써 전통적으로 종래까지 調和를 지내왔던 주변지역의 건축물들이 이그러지는 結果가 되었으며 서울시청의 建物도 푸라자호텔의 위압에 눌려 언젠가는 헐어야 할지도 모를 것이다.

再開發區域選定에도 신중을 期해야 하지만, 그것을 어떻게 開發하느냐 하는것도 더욱 중요한 問題이다. 서울의 名所였던 中國人村(china town)이 오랜 歷史를 지니면서 흘러왔고 世界어느 都市를 가던 China town은 觀光地로서의 保存을 하고 있는 事實은 널리 알려진 일이다. 서울의 中國人村은 中國人의 자연적 減少 때문인지는 몰라도 그곳을 撤去하고 交通混雜만을 加重시키는 호텔을 建設한 것은 都心部의 立地競爭(competition of site)의 過程에서 市當局의 再開發에 임하는 基本方向이 결여됐다고 볼 수 밖에 없다.

再開發의 概念도 최근에 와서는 점차 擴大되어, 그 내용을 신축성있게 해석 適用하고 있다. 종래에는 무조건 지저분한 建物과 不良建物は 再開發을 통해 撤去를 단행하여 不動產價格을 높이고 稅收를 增大하는데 치중해 왔

지만 최근에 와서는 民俗的이나, 都市文化, 教育上으로 保存해야 될 必要가 있는 建物이나, 地域은 再開發을 통해 補修(rehabilitation)를 하다가 保存(Preservation)을 하고 있는데 주된 동기는 되도록이면 移轉(relocation)를 줄

이고 生活基盤을 混亂(disturbance)시키지 않으려는 데 있다.

再開發의 초기적 概念인 物理的再開發에다 社会經濟的인 再開發概念이 포함되고 있음을 의미한다.

再開發事業推進現況

NO	区 域 名	施 行 者	施行面積	延建坪	層 数	事業費	用 途	時 行 期間
1	光化門区域	大韓教育保險會社	2,719坪	23,765坪	地上22層 地下3層	166억원	事務室	77.4.~78.12.
2	武橋第4.5區	코오롱	1,155坪	8,918坪	地下15層 地下3層	57억원	事務室	77.6.~78.12.
3	南倉第1區	大韓火災海上保險會社	1,615坪	15,723坪	地上25層 地下4層	80억원	事務室	78.1.~79.12.
4	武橋第8區	土地所有者	306坪	2,080坪	地上12層 地下2層	10억원	事務室	78.2.~79.12.
5	瑞麟第12區	永豐商事	2,061坪	20,951坪	地上31層 地下3層	100억원	事務室	78.~79.
6	太平路2街第5區域	日曜新聞社	1,010坪		地上15層 地下3層	50억원	事務室	78.4.30~
7	南大門路4街區	商工會議所	4,600坪	12,600坪	地上20層 地下2층	70억원	事務室	78.2.28~78.4.30.
8	半島롯데分區	롯데호텔	7,130坪	62,419坪	地下37層 地下3層	500억원	호텔	75.1.~78.4.
9	清溪川7街(第12地區)	奧位開發	1,433坪	4,239坪	地上3層 地下2層	13억원	商街	77.6.~78.12.
10	清溪川7街(第10地區)	土地所有者	903坪	2,060坪	地上3層 地下1層	3억원	商街	78.6.~78.12.
11	반도한일分區特街區		1,337坪	13,169坪	地上21層 地下3層	100억원	事務室	78.1.~80.4.30.
12	서울지역~西大門(第13地區)	土地所有者	1,177坪	8,297坪	地上17層 地下3층	37억원	事務室	78.1.~80.4.
13	清溪川7街(第3.5地區)	土地所有者	1,240坪	2,770坪	地上3層 地下1層	4억원	상가	78.1.~78.12.
14	清溪川7街(第4地區)	土地所有者	254坪	652坪	地上3層 地下1層	2억원	상가	78.1.~78.12.
15	清溪川7街(第6地區)	土地新有者	620坪	1,304坪	地上3層 地下1層	3억원	상가	78.1.~78.12.
16	清溪川7街(第7,8地區)	土地新有者	620坪	1,304	地上3層 地下1層	6억원	상가	78.1.~78.12.
17	清溪川7街(第9地區)	土地新有者	216坪	466坪	地上3層 地下1層	1억원	상가	78.1.~78.12.

18	반도삼화分区 特 街 区	土地新有者	380坪	2,916坪	地上12層 地下2層	20억원	사 무 실 백 화 점	78. 1. ~78. 12.
19	太平路2街区 域(第1地区)	東 邦 生 命	2,459坪	25,216坪	地上26層 地下4層	113.5억원	사 무 실	(100%) 74. 6. ~76. 12.
20	小 公 区 域 (第1地区)	太 平 開 発 (프라자호텔)	1,391坪	10,516坪	地上22層 地下3層	163.0억원	호 텔	(98%) 74. 6. ~78. 4.
21	南大路3가区 域(第2地区)	尚 洞 教 会	907坪	4,988坪	地上12層 地下3層	20.9억원	교 회 및 백 화 점	(94%) 75. 5. ~78. 4.
22	世 鍾 路 特 街 区 地 区	現 代 建 設	797坪	7,253坪	地上16層 地下4層	18.0억원	사 무 실	(100%) 73. 6. ~76. 12.
23	長 橋 区 域 (第14地区)	천 수 빌 디	363坪	2,741坪	地上10層 地下2層	12.9억원	사 무 실	(99.2%) 76. 8. ~77. 12.
	계		34,693坪	234,374坪				

서울市的再開發의 또 하나의 問題點은 立地競争에서 승리한 者만이 남고 패한 者는 都心部로부터 축출되고 있다는 점인데 이는 다시 말해서 大企業들의 호텔 事務用建築物이 過多集中하므로서 住居地가 줄어들고 있다는 사실이다. 앞서도 지적했지만 해마다 사무용 호텔 商業機能 등의 交通流入를 加重시키는 土地利用이 都心部를 占有하고 전통적으로 유지해 왔던 都心部の 住宅은 郊外로 拡散되는 이른바 「職住分離」의 空間構造 현상이 격화되고 있는 점이다.

都心部가 살기 좋아야 (livable) 한다는 말이 아침 8시~저녁

5시까지의 주간 活動만이 livable하고, 밤에는 空洞化하는 이른바 「만하탄」式的 都心을 의미하는 것은 아니다. 24時間 항상 都市가 살아 있어야만 그 都市의 文化 歷史가 維持된다는 점이다.

美國의 中心都市(central cities)들이 오늘날 겪고 있는 고민의 하나는 잠은 다른 地方自治團體(都市)에서 자고,

일은 中心都市(都心部)에 와서 하는 이른바 都市 活動人口가 2개의 地方自治團體에 속해 있는 현상때문에 中心都市들은 이들 주간 活動人口를 위해 交通問題 상수, 하수도 진계 및 각종 서비스를 提供하느라 財政上의 큰 압박을 받고 있다.

서울의再開發이 이러한 方向으로 계속 진행될 경우 멀지 않아 活動人口는 水原, 안양, 仁川에서 살고 주간만 서울 都心部에 와서 都市活動을 하게 될 것이다. 이미 서울의 人口數에 비해 交通人口가 훨씬 많이 나타나고 있는 現實도 바로 仁川 水原등지에서 많은 非서울人口(Non-resident)가 서울市가 提供하는 都市서비스의 혜택을 받고 있다는 것을 말해 주고 있다.

서울市的再開發方向이 이와같은 兩極化現象(職住分離)을 가능한 조속히 是正하고 職場附近에도 住宅을 마련해주는 職住近接의 새로운 原理를 導入하여再開發을 해야 할 것이다. 서울產大教授 계속