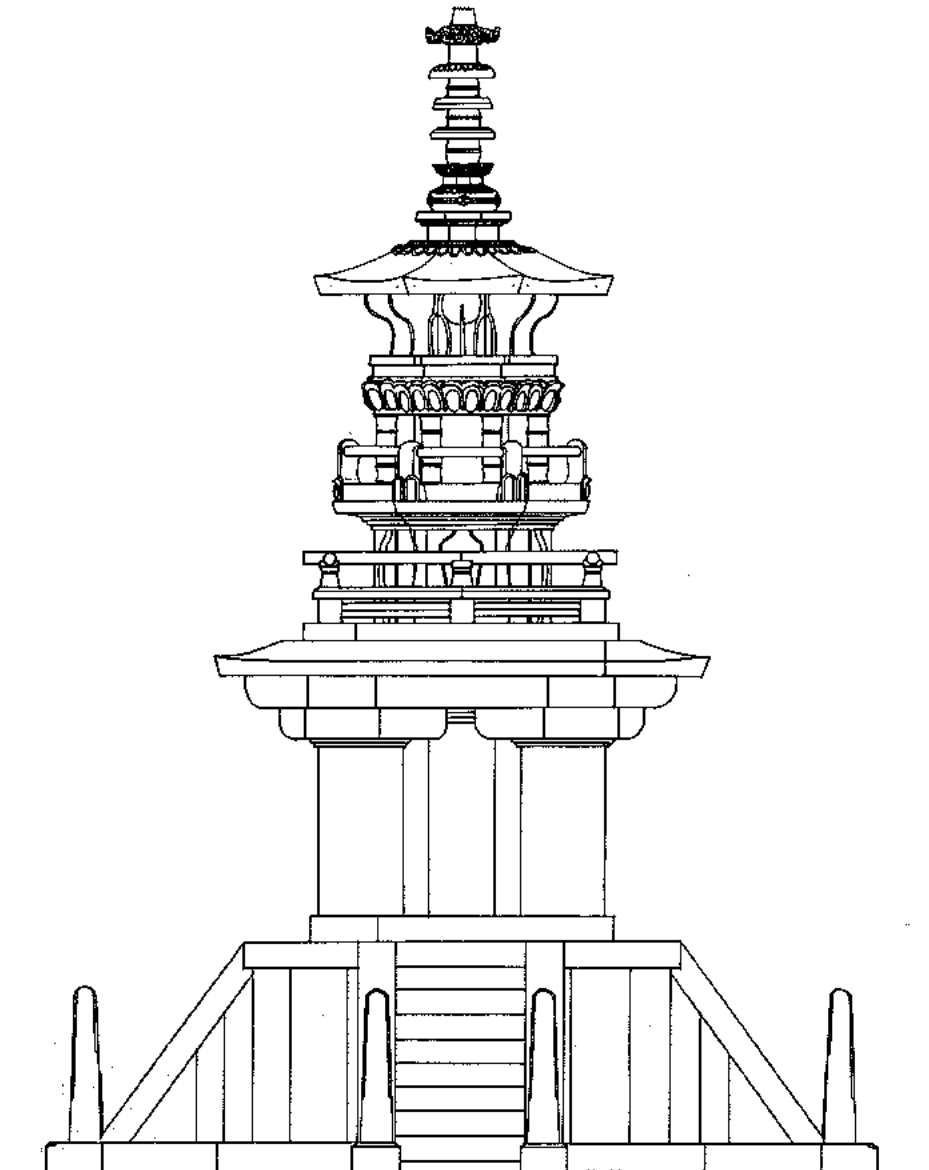


建築士

大韓建築士協會誌

登録日字：1967年 3月23日 登録番号 제 라-1251 月刊「建築士」
発行日字：1977年 4月30日 毎月1回発行 通巻 第98号

1977 4



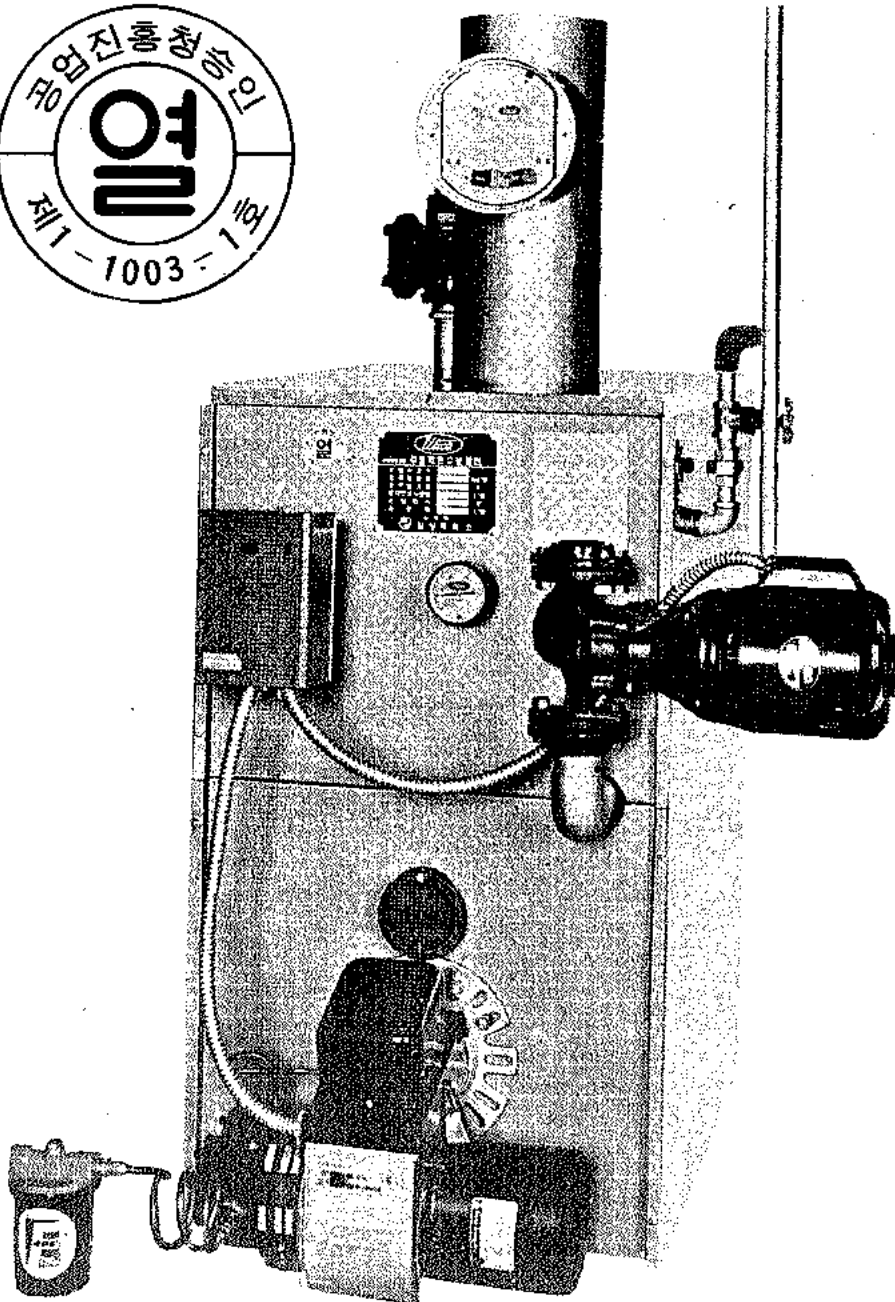
JOURNAL OF THE KOREA ASSOCIATION OF REGISTERED ARCHITECTS

Cast Iron Boilers

놀라운성능·연료비절감·영구적인수명

※ 난방 / 급탕겸용 ※

Utica **유티카** **신**
자동 보일러 **제품**



製造元：三成製作所

유 보 商 事

서울特別市 中区 忠武路 4 街 126-1 号

進洋商街 1 층 2 동 나열 109 号

TEL: 26-2807 · 26-8015

새 時代 새設計는 새로운 유리 솔라팬 으로...

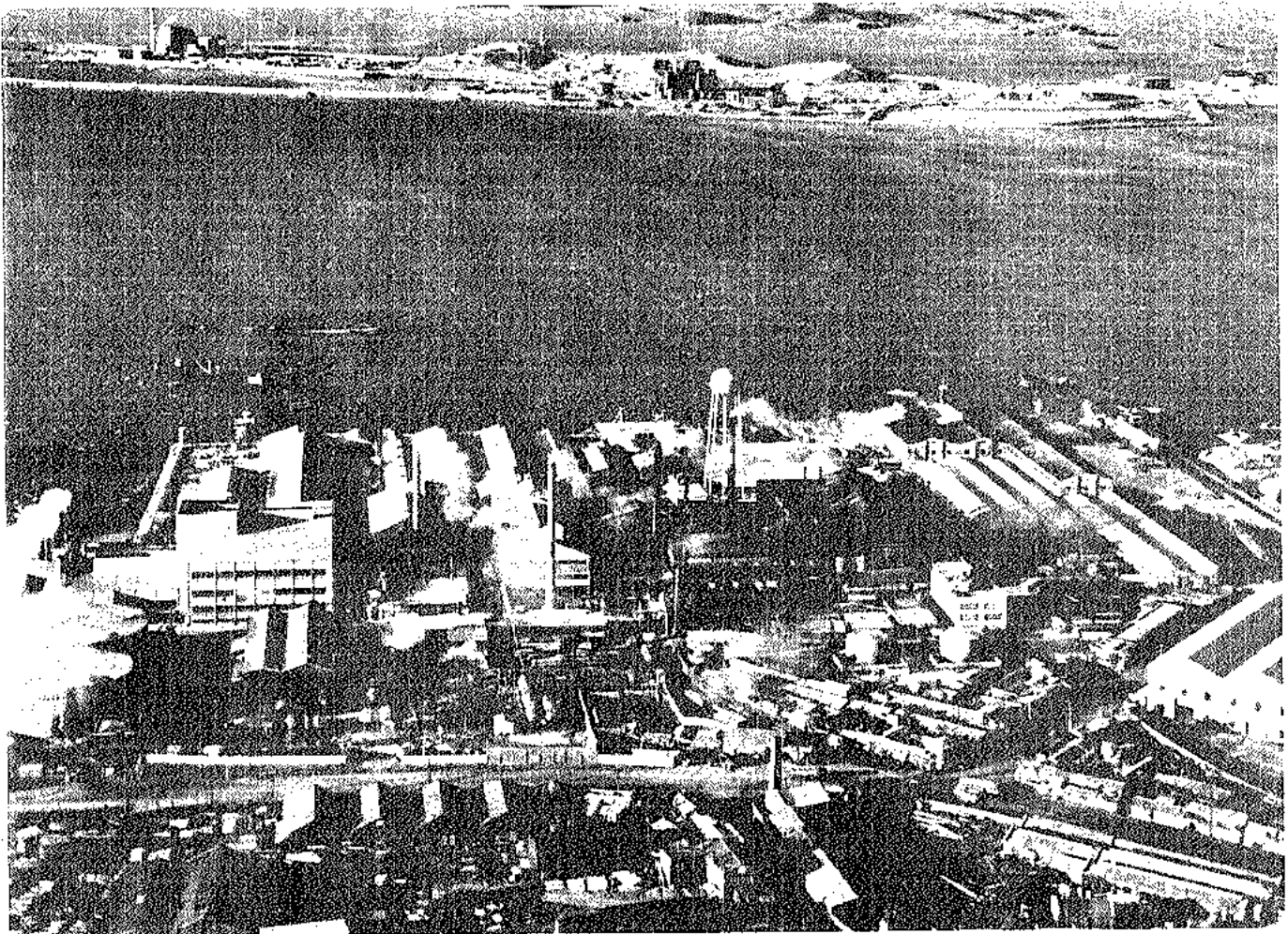
■ 한국유리에서 새로 生産 공급하는 熱線吸收유리 (회색)는
現代建築物에 不可缺한 製品입니다.

◎ 熱線吸收유리의 特徵

- 흡열성 (吸熱性)
- 방현성 (防眩性)
- 색채효과 (色彩效果)

◎ 熱線吸收 유리는

사무실. 호텔. 병원. 식당
주 택. 차량. 가구. 거울
기타. 等 用途가 多樣하다.



韓國유리工業株式會社

本 社 : 서울特別市 中区 西小門洞 75 ②37141~5 ②42022~6
仁川工場 : 仁川市 東区 萬石洞 2 仁川 ③0111~0119
釜山工場 : 慶南 梁山郡 日光面 伊川里 釜山 ⑤4066~4070



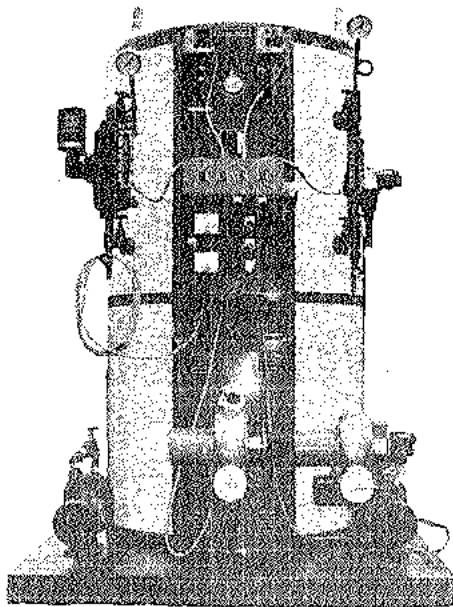
Rocket Boiler

연료비 40% 절약!



工産品 品質管理法에 의한 優秀商品 指定

燃料 使用器機大會 商工部 優秀賞受賞



□ 사우디아라비아 · 일본으로 수출되는
ROCKET BOILER

ROCKET BOILER는

종기용전자동보일러

0.5톤, 0.2톤소형전자동증기보일러가 필요하신 (압력3.5kg/cm²) 섬유공장의 증기다라이, 컷팅전조, 열색기, 세탁, 기숙사 1,000명이상 취사용, 화학반응기 등에 적합한비용으로 설치할 수 있으며 전자동이므로 관리원이 필요치 않으며 연료비와 관리비를 절약할 수 있습니다.

선박용 보일러

1,500TON 미만의 선박난방 및 온수 공급용 전자동 보일러

건조용 보일러

건조실의 온도를 자유 자재로 조절할 수 있는 전자동건조용 (증기, 온수) 보일러 (피혁공장, 섬유공장, 식품공장, 화학공장)

공장 난방용 보일러

진경 20평 ~ 600평 까지 난방용 자동 증기, 온수 (관리자가 필요없음) 보일러

음료수용 보일러

시간당 20TON 미만의 온수난온수 (보일러내수 원전도급) 가 필요한공장 등에 온수공급용 전자동 온수보일러

가정용 온수 보일러

가정용난방 급탕 겸용 전자동 온수보일러

전자동 오일 버너

미국 하나열 가용, 스티트 스팀트 펌프 등, 부품을 직수입하여 제작된 전자동 오일버너

연탄 보일러

온수, 난방, 취사 겸용한 20평미만의 소형연탄 보일러

※ 관리 유지비가 없고 최고의 안전도 저렴한 시설비, 연료비 40%를 절약하시려면 Rocket Boiler에 問議하십시오.

※ Rocket Boiler의 모조품에 유의하시고 Rocket 상표를 확인하십시오.

Rocket Boiler는 영하40℃의 북양어선 선전난방부터 국내공장 산업시설, 농담야, 사우디아라비아 그리고 여러분의 난방까지 우수한 성능으로 무한한 능력을 발휘하고 있습니다.

※ 건축사를 위한 로켓트 보일러 특성표 ※

TYPE ITEM	종 류	로켓트 거름보일러 (가정용 공장용)										로켓트 소형보일러		로켓트 연탄보일러			
	단 위	KR-40	KR-60	KR-80	KR-100	KR-150	KR-200	KR-250	KR-300	KR-400	KR-500	KRS-200	KRS-500	KR-191	KR-192	KR-193	KR-194
발 열 령	Kcal/hr	20,000	30,000	50,000	70,000	100,000	150,000	170,000	200,000	320,000	410,000	120,000	320,000	3,110	5,220	6,330	12,440
난방가능평수	Heating Area	20-30평	30-50	70	90	130	180	200-250	210	300-400	400-500	200	400-600	3-4	6-8	12-15	18-20
관 수 공 령	φ	105	127.9	156.6	178	308	396	573	624	971.9	1280	-	-	35	81	105	130
연료 소비량	L/Hr	3-5	5-8.5	6.5-8	8-11	11-15	15-20	20-24	24-27	32-36	44-56			19공탄	16공탄	19공탄	19공탄
수 입 시 경압력	kg/cm ²	5.25	5.25	5.25	5.25	5.25	5.25	5.25	5.25	5.25	5.25	5.25	8	2	2	2	2
배관구경	mm	50	50	56	65	75	75	75	75	100	100	85	75	32	40	40	50
연통구경	mm	150	150	200	200	250	250	300	300	350	400	250	350	100	100	100	100
바 나	IP	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2				
외형치수	φ	473	540	610	610	650	800	900	1000	1300	1400	906	1,400	430	650	950	1,250
외형치수	H	1,150	1,150	1,200	1,450	1,600	1,750	1,750	1,650	2,000	2,300	1,750	2,300	530	590	590	590
중 량	kg	329	340	450	440	700	800	590	1,000	1,300	1,400	720	2,400	700	130	203	269
로켓트보일러미날가격	공 장 도	159,400	202,000	255,900	301,400	410,600	512,400	580,700	560,900	1,149,300	1,276,400			50,400	82,400	109,000	140,500
로켓트바나미날가격	공 장 도	194,300	194,300	194,300	245,800	246,800	246,800	246,800	278,300	312,900	312,900						
보일러·바나 합계공	공 장 도	353,700	396,300	451,200	548,200	657,600	759,200	837,500	839,200	1,462,200	1,589,400						



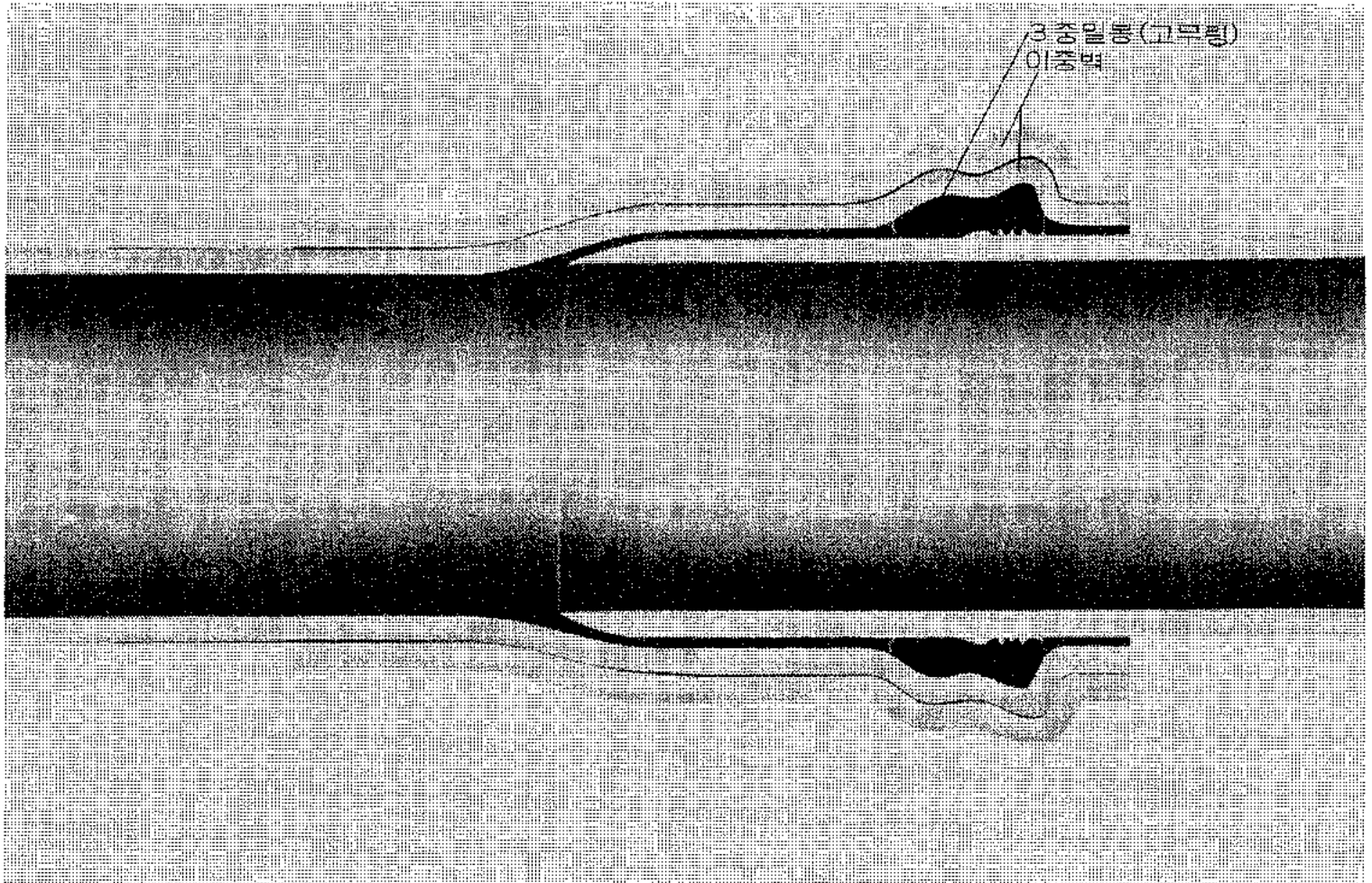
고려강철주식회사

KOREA STEEL PRODUCTS CO., LTD.

本社 · 工場 : 京畿道 富川市 陶唐洞 185-13
서울事務所 : 27-9358 · 26-1135~6

(032) ⑥2343, 2366

50 mm에서 300 mm까지



진양PVC편수칼라관B형KS획득

이제 우리 진양技術陣에서는 수요가들이 한결같이 바라고 염원하던 상수도의 누수를 완벽하게 방지할 수 있는 PVC파이프 편수칼라관 B형 7種 (50mm ~ 300mm) 과 동이음관 3種 (75mm ~ 150mm) 을 여러분에게 내어 놓았습니다. 이에 대하여 공업진흥청으로 부터 KS 표시허가 (제386호 제1273호) 를 획득 하였으며 이 품종은 고무링이 3중으로 밀착된 D.T. SYSTEM으로 개발되어 있어 수요가 여러분에게 더 한층 편의를 도모하여 줄것입니다.

● 진양 D.T. SYSTEM이란?

D.T. SYSTEM (Doublewall Triple Rubber Sealing System) 은 2중벽 3중 밀봉효과가 완전한 System입니다.

● 진양 PVC파이프 편수칼라관의 특징

① 고무재질이 우수하며 영구적이며, 위생적이다. ② 시공이 간편하여 전전후 시공가능 하며, 접착제가 불필요하다. ③ 시공속도가 빠르며 시공비가 절감된다. ④ 신축계수의 역할을 겸한다. ⑤ 수중배관이 가능하다. ⑥ 부등침강에 안전하다. ⑦ 솔벤트 크랙킹 (Solvent Cracking) 을 방지한다. ⑧ 수압에 안전하다. ⑨ 누수율이 제로 (0) 이다.

진양PVC편수칼라관



진양화학

U. D. C. 69 / 72 (054-2) : 0612 (519)

月刊「建築士」 (通卷98号)

1977 4

目 次

所得標準率調整에 즈음하여..... (2)

回 特 輯..... (3)

—서울市都市基本構造세미나—

가. 姜 炳 基 (漢陽工大教授)

나. 韓 鼎 燮 (建築家協會副會長)

다. 朴 炳 柱 (弘益大學校工大學長)

라. 崔 相 哲 (서울工大教授)

마. 尹 定 燮 (서울工大教授)

바. 安 元 泰 (韓國產業開發研究所)

● 庶政刷新의 生活化를 爲한 當부의 말씀..... (60)

■ 會員作品..... (61)

유 경 철 안 기 태

김 인 배 박 수 현

송 기 성 이 기 범

住居建築物의 騒音防止策.....金 文 採..... (75)

海外建設促進法 施行令中 改正令..... (81)

■ 協會記事..... (84)

月間協會動靜..... (85)

會員動靜..... (86)

建築許可統計..... (89)

表紙說明: 多宝塔 (佛國寺) 및 平面 (佛國寺 實測報告에서)

* 표지는 강봉진 회원이 기고하신 원고중 발췌된것임.

編纂委員會

委員長 金 斗 燮

委 員 金 仁 錫

“ 金 眞 一

“ 辛 鉉 植

“ 安 箕 泰

“ 俞 景 哲

“ 李 璟 會

“ 李 文 輔

“ 黃 一 仁

發行人兼 編輯人・李圭福 / 登錄番号・第라-1251号

登錄日字・1976年 3月23日 / 月刊「建築士」

發行日字・1977年 4. 30日 / 通卷 第98号

發行所・大韓建築協會 / 住所・서울特別市 鍾路區 瑞麟洞89番地

(非売品)

電話・73-9491~2

所得標準率調整에 즈음하여

親愛하는 會員여러분!

生動感 넘치는 4월도 이제 中旬으로 접어들었습니다.

會員 여러분들께서 하시는 일과 家庭에 4월의 화사함이 같이 하시기를 心祝하옵고 우리 모두의 기쁜 消息을 伝해 드리게 된 것을 흐뭇하게 생각하는 바입니다.

會員 여러분들께서도 이미 一部 報道를 통해 알고 계실줄 믿습시다만 政府 当局에서는 금번 建築士 業務에 對한 所得標準率을 從前의 34%에서 27%로 大幅 引下 調整하여 76年度 課稅分부터 適用하기로 이를 公表하였읍니다.

이같은 当局의 措置는 建築士業務의 本質과 特殊性을 十分 理解하고 取해진 配慮로서 우리 모두의 10年宿願의 하나를 解決해 주신 關係当局에 여러분과 함께 심심한 感謝를 드리는 바입니다.

然而나 이번 所得標準率 引下 調整은 建築士 業務에 對한 稅負擔을 合理化 시키므로써 建築士業務의 健全한 成長을 圖謀하여 우리나라 建築文化向上에 보다 幅 넓게 寄与할 수 있는 機會를 마련해 주심을 認識하고 우리의 業務 姿勢를 再定立하여야 할 것이며 또한 앞으로는 稅法上 所定の 帳簿를 備置하고 誠實하게 記載하여 所得을 實地調査 또는 書面調査에 依한 決定을 받아 보다 明朗한 納稅義務를 完遂하게 함으로서 國民經濟 發展에 寄与하여야 하겠읍니다.

會員 여러분!

거듭 말씀드립니다만 政府当局의 配慮는 建築士業務의 義務와 責任이 그만큼 加重된다는 事實을 다시한번 銘心하시고 우리 모두가 새로운 覺悟로 우리의 業務를 보다 더 誠實하게 遂行하여 새로운 建築士像을 定立 힘차게 우리 모두 前進하여야 겠읍니다.

끝으로 여러분과 여러분 家庭에 幸運이 같이하시기를 祈願합니다.

1977年 4月 日

大韓建築士協會

會長 李圭福

서울市都市基本構造세미나

서울特別市가主催한 서울市都市基本構造세미나가 지난 4月, 7, 8兩日間에 걸쳐 서울特別市會議室에서 있었다. 여기에 그 主題發表討論된 各界의 權威者들에 의해 研究作成된 都市計劃構造試案을 轉載紹介하게 되었다. 主題發表論文中 金炯萬教授 主題文은 編輯上 5月호에 掲載기로 되었음을 밝혀둔다.

主題發表 및 討論者名單

第1日 (4월 7일)

第1次 司 會：孫 禎 睦 (서울市公務員教育院長)
 主題發表：金 炯 萬 (弘益大)
 討 論：權 泰 俊 (서울大環境大學院)
 尹 張 燮 (中央都市計劃委員)
 李 用 九 (建設部都市計劃課長)

第2次 司 會：金 璫 會 (서울市企劃管理官)
 主題發表：康 炳 基 (漢陽大)
 討 論：朴 魯 敬 (朝鮮日報論設委員)
 羅 相 紀 (弘益大)
 朴 禹 鉉 (建設部國土計劃課長)

第3次 司 會：盧 利 植 (서울市住宅局長)
 主題發表：韓 鼎 燮 (建築家協副會長)
 討 論：朱 鍾 元 (서울工大)
 金 源 (서울市立產業人)
 朴 宗 雨 (서울市企劃課長)

第4次 司 會：洪 錫 哲 (서울市都市整備局長)
 主題發表：朴 炳 柱 (弘益大)
 討 論：尹 鍾 周 (서울女子大)
 郭 英 薰 (서울大環境大學院)
 安 相 英 (서울市都市整備課長)

第2日 (4월 8일)

第5次 司 會：鞠 應 好 (서울市環境局長)
 主題發表：崔 相 哲 (서울大環境大學院)
 討 論：林 岡 源 (서울大環境大學院)
 呂 鴻 九 (漢陽工大)
 禹 命 奎 (서울市道路補修課長)

第6次 司 會：金 鎮 遠 (서울市觀光運輸局長)
 主題發表：尹 定 燮 (서울工大)
 討 論：李 成 玉 (漢陽大)
 金 安 濟 (서울大環境大學院)
 李 元 鍾 (서울市行政課長)

第7次 司 會：金 秉 麟 (서울市都市計劃課長)
 主題發表：安 元 泰 (K. I. D)
 討 論：尹 能 善 (全國經聯)
 李 鍾 學 (國防大學院教授)
 李 忠 雨 (서울市運輸1課長)

綜合討論 司 會：洪 錫 哲 (서울市都市整備局長)
 討 論：主題 發表者 및 司會者

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 서울시 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 中樞管理, 業務의商業 및 情報関連機能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 加速적으로 늘어날다.
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 遂行과 시민의 通勤, 通學, 그리고 消費活動의 容易性을 보장하기 위해서는 高도로 組織化된 空間의裝置를 必要로 할것이다.
7. 開發制限區域은 一部の 調整을 除外하고 原則적으로 是 현상을 유지한다.

II. 現서울 都市構造의 問題點

1. 人口分布과 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 오픈 스페이스가 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. 公한지 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 이마지 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 위
성도시적 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 나
타나고 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 萬對 239 萬으
로 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. 都市發達の 歴史的 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. 清凉里-都心-龜山 또는 新村-永登浦를 잇는 일대
가 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 路綫商業形態가 顯著

7. 都心地域에 있어서의 多業種중의 混在와 多樣(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 都心を 主로하는 江北地域의 Bed-
town의 性格이 濃厚하다.

11. 양호한 고도의 분위기를 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 都心を 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 二人吸引點은 都心과 永登浦地区이나, 都心地

區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버스터미널은 江南에 位置하여 市
民들의 利用이 不便하다.

5. 鐵道貨物驛이 龜山, 清凉里로 都心部에 近接하여 江
北에만 位置하고 있음.

6. 自動車 貨物터미널은 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. 以上の 諸 現象이 累積하여 都心内部와 隣接部 그리
고 主要放射幹線에서 交通의 混雜을 야기하고 지체
되기 때문에 都市內 活動과 生活의 効率低下를 가져
오고 交通事故의 危險散在

10. 近距離通行은 도보화함으로서 車輛通行과 버스정차
회수를 줄일수는 있으나 歩道幅과 포장상태 등의 裝
備가 未備하여 도보의 利用을 減退시키고 있음.

11. 非合理的인 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의 確保

III - 2. 都市構造 提議가 갖추어야 할 條件

1. 都市의 成長과 變化가 可能的인 都市構造

2. 既存構造에서의 變換과 移行이 可能的인 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 改革提議

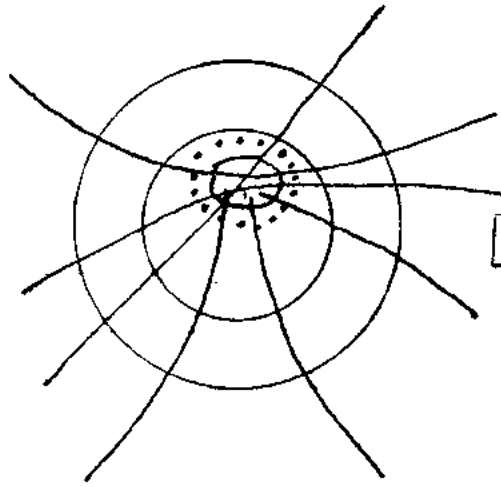
1. 모든 意味에서 서울市の 中心을 南쪽으로 끌어내린
다.

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 회개 하고 活動環(ACT-
ION RING)을 形成케 하고 將來의 成長과 變化에 充

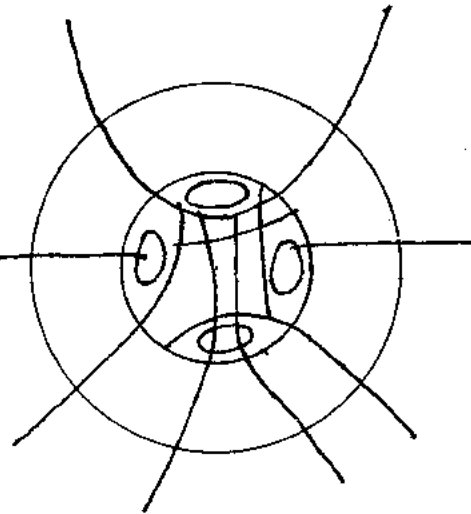
分히 對備한 構造와 空間을 提供한다.

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



(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))

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 補充한다.



(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. 将来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. (都心市場과 貨物驛의 移轉)
9. 서울驛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 RING에서는 除外하나 그 商業的 部分만은 RING 위에 捕捉한다.

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

内部地域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

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 永登浦地區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
및
國際的
業務核 | 國策 金融機關
外國公館
觀光호텔 및 旅館
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: | 및 機關
地方行政府
및
全國的
業務核 | 一般金融機關
國內의 商社 및 業務機關
觀光호텔 및 旅館
文化施設
教育施設
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 | 立法府 및 附隨機關
立法部 및
情報核 | 証券去來所 및 証券商社
放送報道
一般業務 |
| D. 長 安 平: | 農水産物 및
二次製品
集散核 | 農水産物 都売機能
二次産業 關聯品 販売修理 (但, 公害
業所除外)
藥材, 苗種, 都散売
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 成장은 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 対応한다.

5. 市街化地域 外周部를 둘러싼 Green Belt와 一般綠地 및 市街地内部의 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 産業中心은 地下鉄, 幹線道路, 鐵道와 緊密히 接續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, 活動環内部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 内外部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지간의 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 旧都心地區内部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 大規模立休駐車施設을 마련한다. Service車輛의 出入은 時間制限의으로 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 원거리 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 撤収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·増·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 수도심부의 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 都立機能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 一般都立機能을 永東都心外周部로 移轉
9. 旧都心周邊과 地下鉄 沿邊의 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(능변, 마야, 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

韓鼎燮 (建築家協會副會長)

I. 前 提

이構想은 서울시가 當面하고 있는 現任問題의 解決과 將來發展에 對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 628.01km²에 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 720.87km²에 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 점을 고려 都市計劃區域內 開發可能面積 約 419km²에 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 105km²의 파리시의 人口密度 283名/ha (1962)에 此하면 훨씬 적으며 거의 같은 면적의 런던시의 106名/ha (1961)에 比하면 많다.

따라서 現서울시 都市計劃區域 境界內外에 걸쳐 저정되어 있는 開發制限區域 및 綠地 地畵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 대개 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 清凉里等 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.

例를 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 障礙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 不合理的點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되기에 前에 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 市全体 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 市街地の 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 증가 늘어날 自動車交通에 對策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 周辺山들의 保全이 무엇보다 重要하며 이로인한 아름다운 山陵線의 skyline은 서울市가 자랑할 수 있는 특징이 될수 있을 것이다. 이와 아울러 施設公園의 確保 整備 또한 市民保健을 위해 重要하며 市街地の 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 團地開發事業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 不合理的인 點이 있어 再調査

이 필요하다. 例를 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 옳은것이다. 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 군에군데 除外된 部分은 그 合理性을 찾기 힘들다. 한편 서울市 都市計劃區域內인 신도음은 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 完善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의 附加業務商業中心 또는 위락中心地가 새로 이루어지게 마련이다. 都心の 施設 過大集中을 막고 附加業務 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 집 게 할수있는 것도 있지만 엄밀한 調查研究에 의해 決定해야 할것이다.

또한 이들 分散施設들이 位置할 附加業務 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市的 準工業地域은 너무 적은것이다. 例를들어 廣人한 永東地域, 蠶室地區, 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 兩側 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 될 것이다.

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 計劃對立의 위해서는 街路의 等級을 정하고 街路網을 體系化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와 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 幅員 25m~100m 이고 補助幹線街路의 幅은 現行 都市計劃中인 즉 幅員 12m~20m 區劃街路의 幅은 現行都市計劃 小幅域 幅員 4m~10m로 하였다.

基本幹線 街路網의 pattern은 前述한 바와 같이 現都心を 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 接치지 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 실선으로 表示된 部分은 現存街路 또는 既存都市計劃街路가 있는 部分이고 점선部分은 現在街路나 都市計劃街路가 없거나 都市計劃街路가있더라도 중보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 現地踏査 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리는 理想的인 서울市의 都市 電鉄網圖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 以上の 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 点線部分은 이 設計 計劃案이다.

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

第3도는 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 電鉄路線 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4도는 電鉄網과 多數人이 물리는 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5도는 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1환선 街路案 都心에 乘用車가 流入 하는 것을 抑制하고 電鉄을 利用하도록할 必要가 있을 것이며 따라서 제1환선 밖에 大規模 轉車施設이 필요해질 것이다. 이를위해 現서울駅 구내 및 서울運動場뒤 倉庫用地等을 利用할 수 있을것이다.

第6도는 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) 街路灯을 합쳐 그린것이며 오렌지色 点線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.

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 限度内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

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.

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 필요가 없는 심중한 計劃을 세워 시행되어야 할것이다.

市民의 保健을 위해 보다많은 公園施設과 運動場施設이 필요하다. 용산일대 軍施設地域은 都心에서 가까운 地域으로 市街地化 되지않은 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.

朴 炳 柱 (弘太工太學長)

目 次

1. 構想의 前提
2. 都市機能—多核副都心編成
3. 土地利用 構想
4. 交通體系 構想
 - 1 (主幹線街路의 再定立
 - 2) 鐵道·地下鐵
5. 副都心計劃 構想

1. 構想의 前提

都市性格

- 1) 首都 〈南北統一後에도 大韓民國의 首都로서의機能을 繼續遂行〉
- 2) 管理中枢機能
業務商業 및 情報關聯機能 文化·教育機能
〈서울의 主要機能의 地方分散 以後에도 殘存하는 機能〉

構想의 目標年度

→ 2001年

計劃人口 : 800 万人

(現趨勢로서는 1,000 万人 突破豫想)

都市計劃·整備의 課題

開發制退區域의 原則的 繼續維持

서울의 人口增加抑制——人口增加率 漸減

서울의 管理中區·産業·文事教育機能의 一部를 地方에 分散 文化的 遺産의 保護

自然環境의 保全 및 레크레이션 機能扩充

既存市街地에 綠地空間 大量確保

土地利用의 純化 및 集約的 利用

土地利用의 効率化

留保地의 確保

將來 都市構造變化에 對備

幹線街路 및 駐車·터미널施設 整備確充擴

步車道分離·步道空間秩序確立·立體交叉·橫斷步道整備

鐵道 및 地下鉄의 整備扩充

都心部再開發 → 低層過密狀態를 高密化하여 空地確保 (江南優先)

多核副都心開發整備

流通機能의 整備

既存市街地의 洞單位 生活環境 및 便益施設整備

新市街地의 計劃的造成 (江北過密住居의 江南移住 誘導—2000年代를 向한 住居環境의 計劃的造成)

工場地域의 環境整備

3. 土 地 利 用 構 想

市街化計劃 対象

現 開發制限区域(그린벨트)内部

光化門中心 15km圏

- 標高 約 70M以下
- 自然環境保護・保全区域 除外
- 文化遺蹟地 除外

既存市街地 土地利用提高(用途規制의 強化)

新市街地の 計劃的・段階的 開發

- 漢江以南 優先開發
- 아파트地区 設定
- 住居団地の 計劃的 開發
- 過密아닌 適正環境 空間確保
- 市街化 可能地域中 留保地区設定(将来 都市構造 変化에 對備)

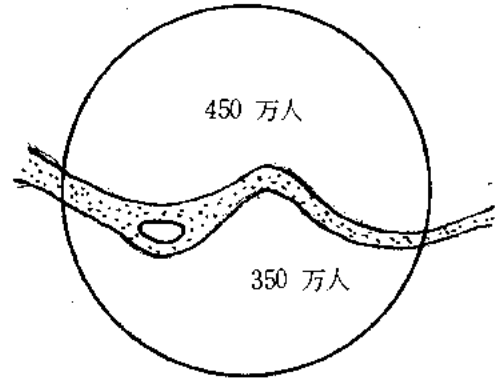
工業地域——公害防止——工場의 集約配置

漢江下流部 優先立地

漢江上流部 工場立地留保(将来 無公害 工場配置)

商 業 地 域

- 都心部 再開發
- 土地利用提高・高層化로 오픈·스페이스 大量 確保



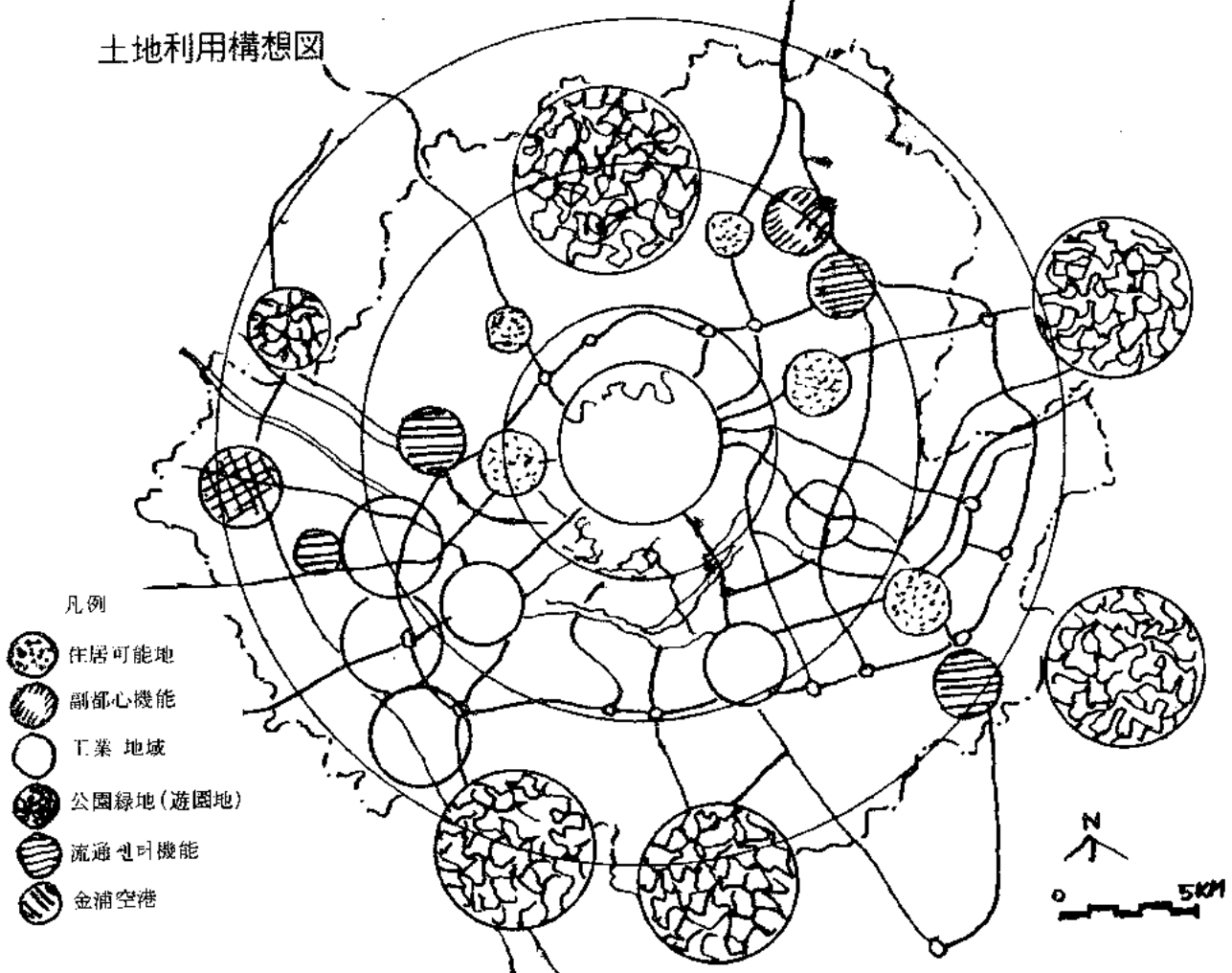
住居可能面積	52 %	48 %
人 口 配 分	450 万人	350 万人

- 多核副都心編成
- 都市機能의 再編成(業務・流通機能分散)
- 流通基地計劃
- 外廊鐵道環狀線上 3 大駅(東서울(現 城東駅) 南서울駅 西서울駅)에 大規模 流通센터를設置

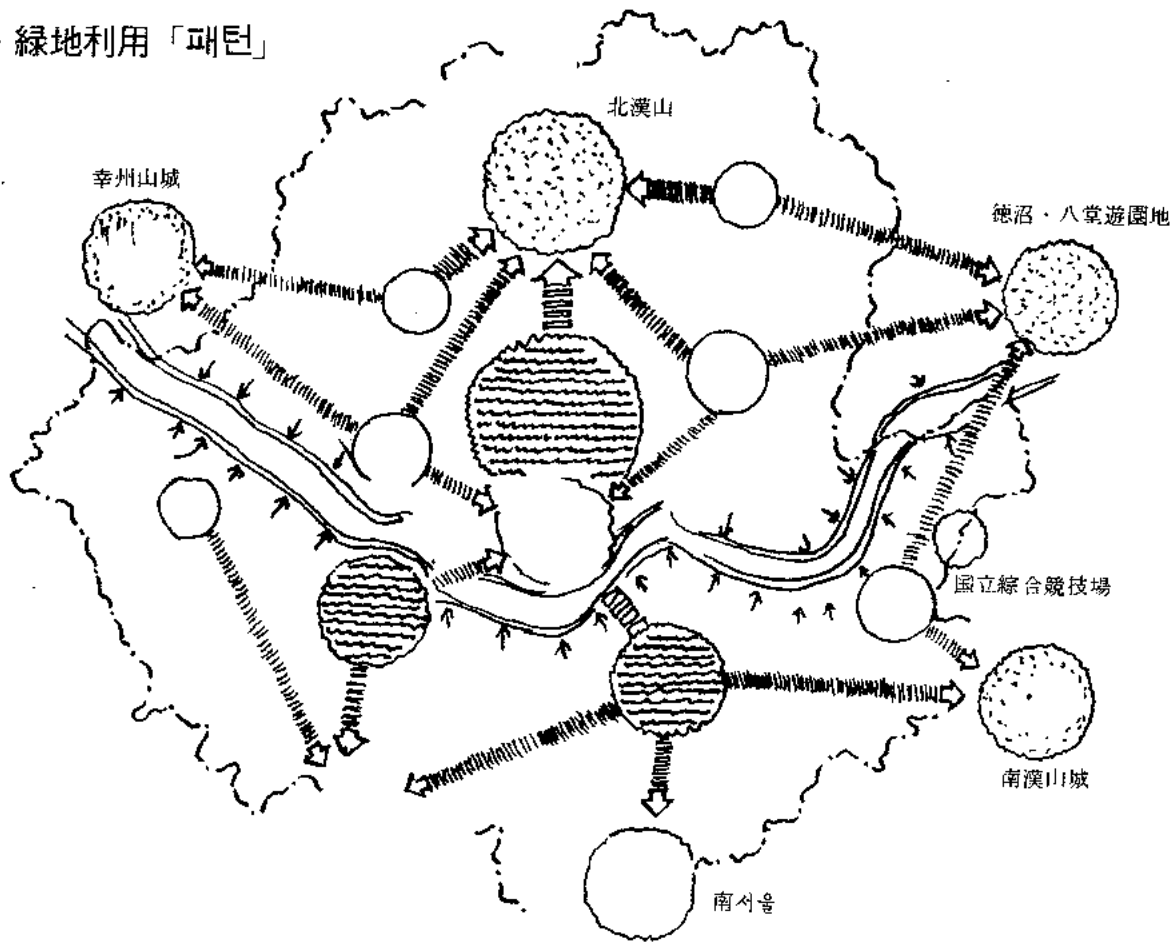
綠地空間의 拡充

- 市街地内 오픈·스페이스의 大量確保 및 体系 化
- 漢江의 (兩岸)의 레크레이션 活動

土地利用構想圖



公園・綠地利用「패턴」



- 蚕室 綜合運動場 및 올림픽競技場 活用
- 南서울 大公園(動・植物園) 및 北漢山 自然公園의 整備 開發
- 龍山大公園의 将来計劃 考慮

- 第2 環狀(中間環狀)線과 現 外廓環狀線을 複合시켜 中間環狀이 없는 單一外廓循環線을 形成
- 国土中心 首道서울의 自動車交通 流出入 主幹線路를 서울의 外廓循環線으로 一旦 받아들여 H의 方向의 交通흐름을 整理제함.

4. 交通體系構想

(1) 都心을 向한 交通의 集中發生을 減少・制限하는 對策推進과 併行하여

交通施設의 擴充으로 需要超過를 解消하는 方向模索

(2) 都市交通體系를 構成하는 各要素間을 連結

交通經路選擇의 判斷이 複雜하지 않도록 單純 明快한 路線計劃樹立

(3) 交通體系의 一部分에 交通量의 過負荷狀態가 局部的으로 生기지 않도록 配慮

(4) 既存의 公共空間을 高度利用 —— 多層構造(高架・地上・地下)의 交通施設 空間編成

1) 主幹線街路의 再定立

(1) 外廓循環線의 再整備

- 現 外廓環狀計劃의 缺陷을 補正

現 計劃線은

北西의 金浦 — 幸州山城經由 北北東의 北漢山을 通過하는 無理한 路線임

(2) 内部循環線의 再整備

- 内部循環線은 都心交通處理와 直接的으로 關聯됨

- 서울의 内部循環線에는 25個의 幹線街路와 交叉

- 現 内部環狀線은

① 東西方向이 長고

② 東大門〈文化財〉을 通過하는데 다른 高架 또는 地下路線開設에 隘路가 있음

- 위 ②의 東大門 緣由로 避하기 위해 東大門에서 東쪽 約 500 M 地點의 昌信洞 經由의 内

部循環線을 計劃.

한편 위 ①의 東西方向이 긴 缺陷의 補充은 三一路(內部循環線 中央南北方向) 連結하므로써 內部循環線은 東西方向의 中間에서 兩分하여 內部循環線의 機能을 提高시키게 함.

獨立門 立體交叉 昌信洞 2.5 km 2.5 km 1.2 km
西大門 南大門 서울驛 서울市庁 在來內部環狀線 1.7 km
2 km 1.5 km 2.5 km 南山 1 號터널 東大門 1.2 km
簡易立體交叉路

東西가 긴 在來의 內部環狀線은 2 個로 兩分計劃

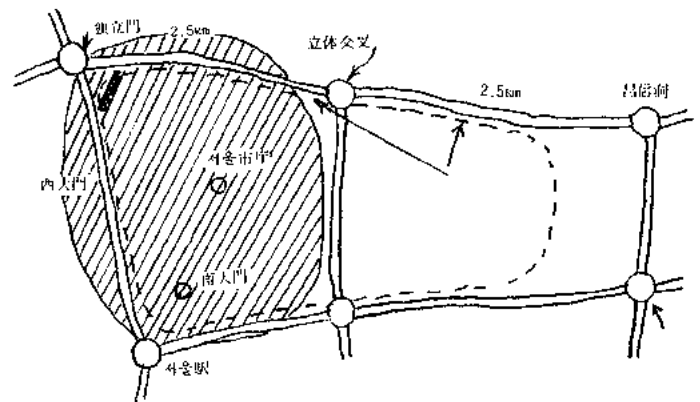
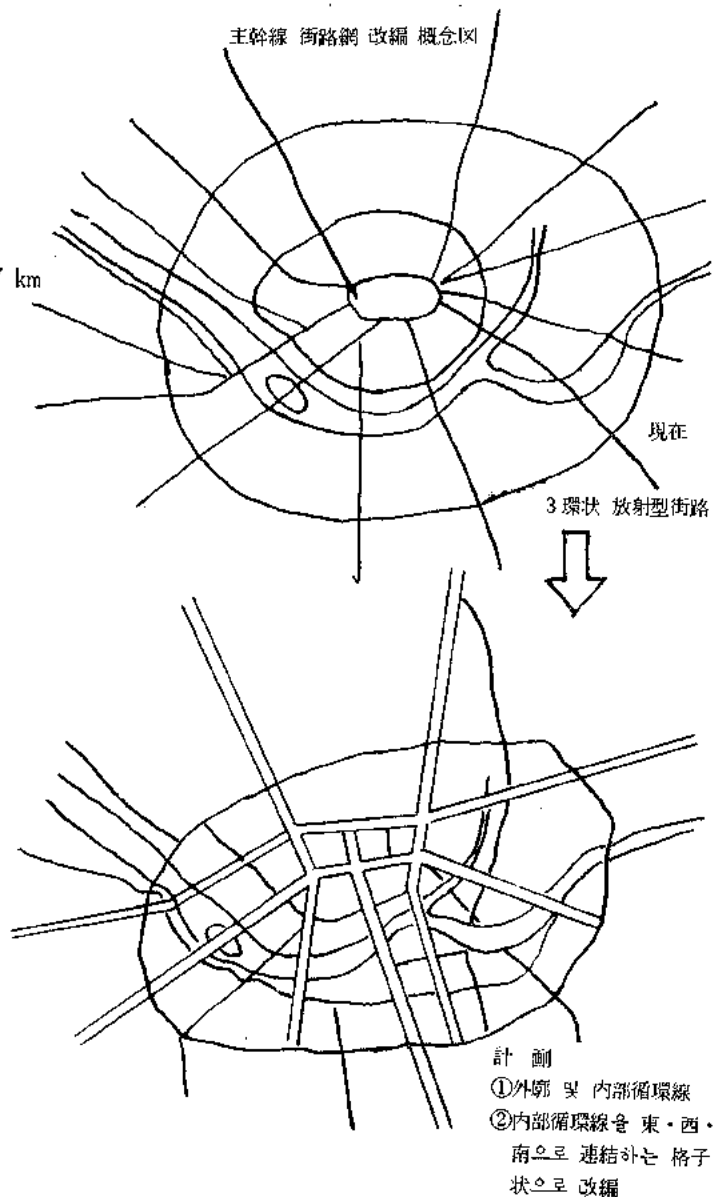
- 環狀線 機能提高
- 東大門 通過를 昌信洞으로 延長
- 〈參考〉 外國의 경우 內部環狀線

都 市 名	길이	幅	인터체인지수
Detroit	2.1 km	4 km	2
Philadelphia	3.4	1.4	5
San francisco	3.4	1.4	5
Wahinton D·C·No1	4.0	3.5	6
No 2	2.9	2.1	4
Baltimore	2.3	1.9	5

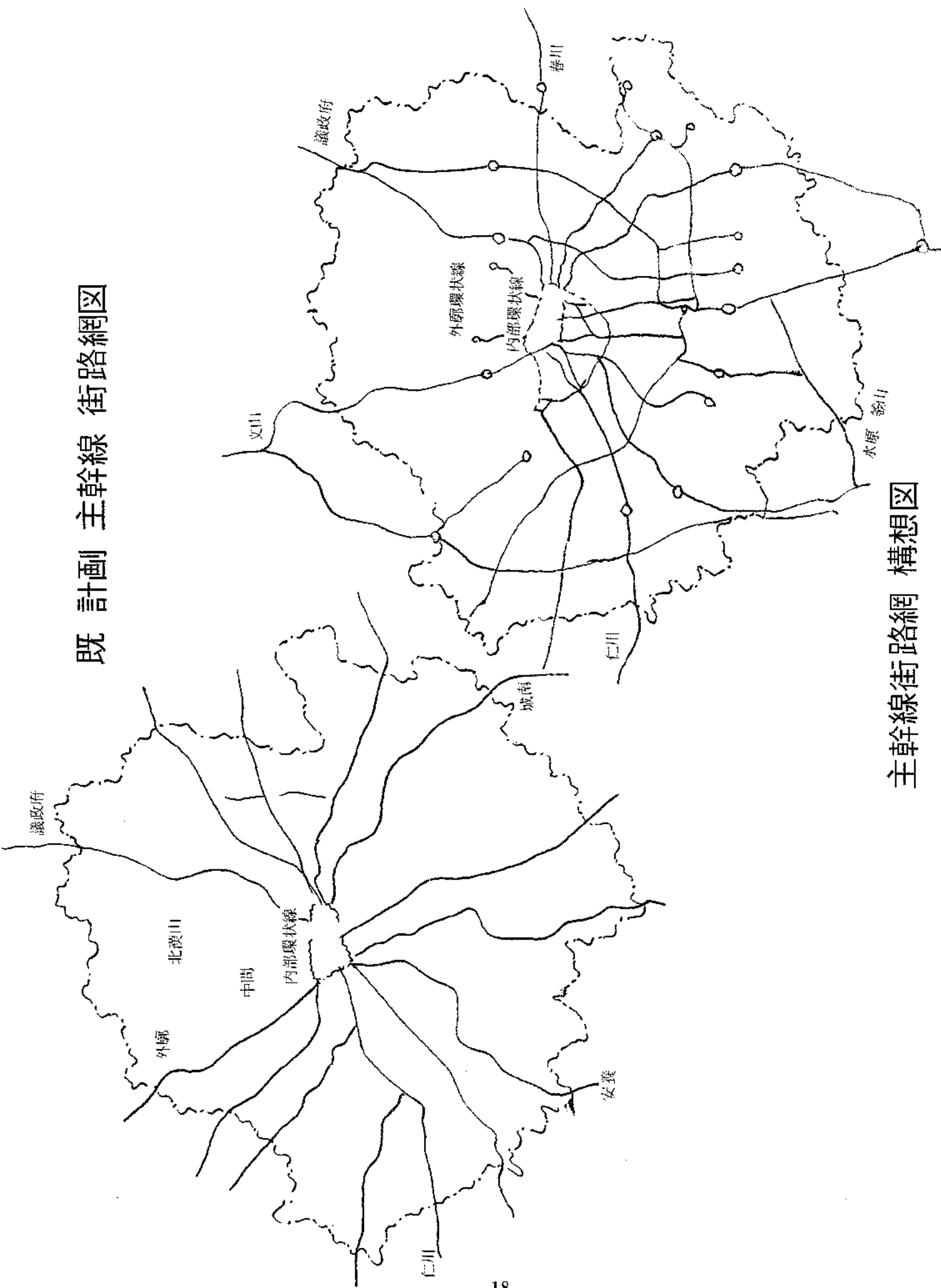
- 內部循環線의 高架 또는 地下線 構築
 - ① 清溪川 高架道路의 西大門에의 連結
 - ② 昌信洞에서 高大方向街路의 連結을 爲한 Tunnel 新設
 - ③ 三一路線 高架道路를 北쪽 安國路 環狀線으로 連結
- 高架 또는 地下의 內部循環線과 主要街路와는 立體交叉路를 設置하여 交通循環을 圓滑 하게 함.

(4) 基幹街路의 再定立

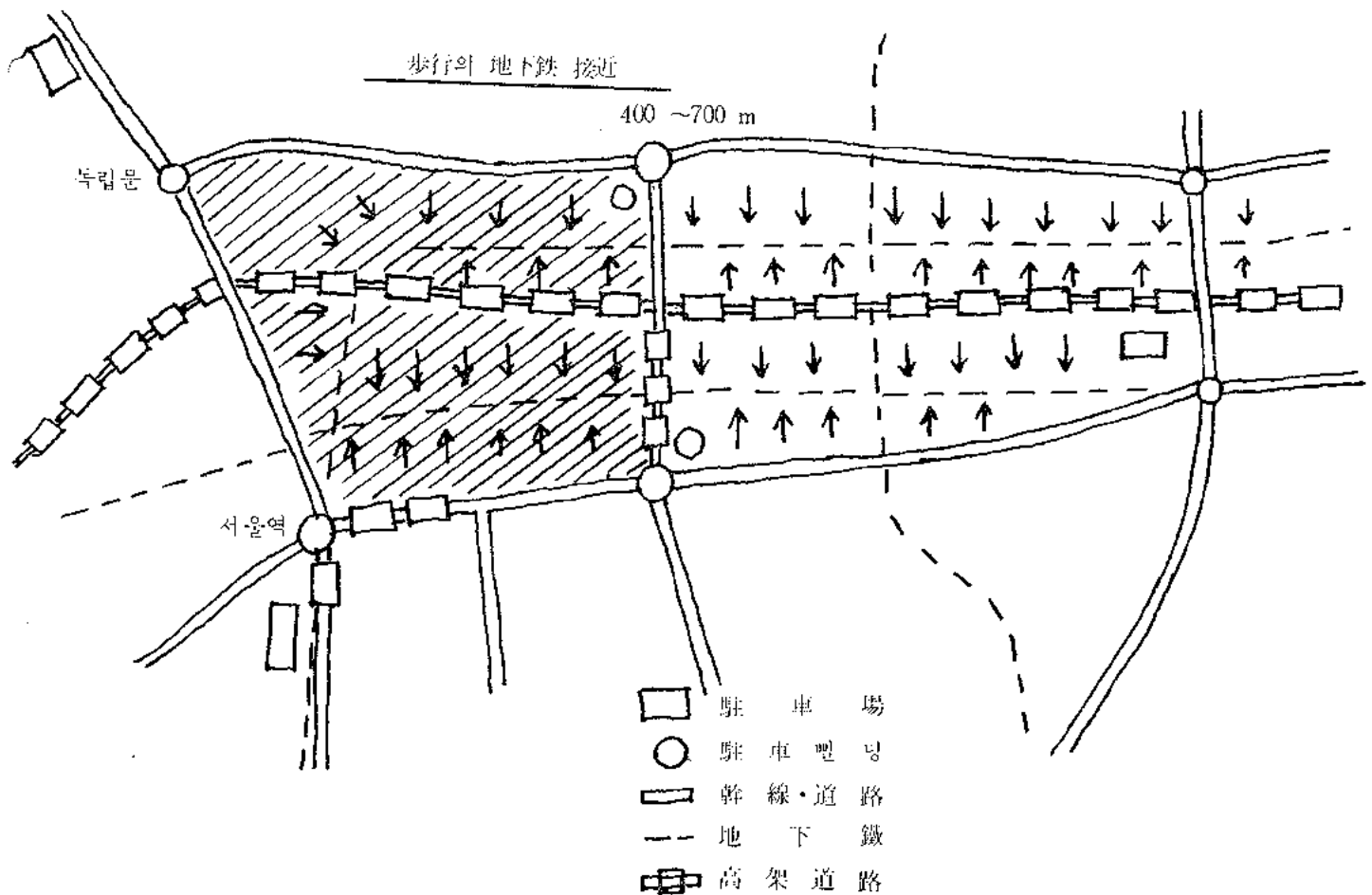
- 基幹街路는 都市機能의 再編成(多核副都心)과 外廓 및 內部 循環線의 計劃과 함께 다음과같이 基幹街路의 體系를 再定立 한다.
- 基幹街路의 幅員은 大路一類(幅35M)以上으로 하되 可能한 限 廣路로 함.
- 基幹街路의 性格은
 - ① 外部都市 및 地域에서 外廓循環線에 이르는 接近道路
 - ② 外部地域에서 都心部 및 副都心에의 接近道路
 - ③ 都心部와 各 副都心을 連結하는 道路 및
 - ④ 各 副都心을 連結하는 道路로서, 이들 街路의 系統을 體系化시켜 街路效率의 增進을 圖謀토록 함.



既 計 劃 主 幹 線 街 路 網 圖



主 幹 線 街 路 網 構 想 圖



(5) 歩道空間確保 (拡充)

- ① 400 - 700 M 歩行으로 地下鐵 接近이 可能한 CB - D 内の 乗用車 進入禁止区域의 拡充
- ② 歩道幅의 擴張
- ③ 遊歩道 (Pedestrian Mall) 系統計劃 (高架 또는 地下)

(6) 버스綜合「터미널」및 駐車場

○ 버스 綜合「터미널」

將來 外廓環狀道路의 活用に 따라 各 方面의 버스 綜合「터미널」4 個所를 外廓環狀線의 附近에 設置토록 立地를 構想함.

- ① 水原・釜山方面：江原高速버스 綜合「터미널」
(既存 施設利用)
- ② 仁川方面：京-仁 高速道路入口
- ③ 文山(開城)方面：西서울 (水色附近) (將來計劃)
- ④ 議政府(元山)方面：水躰里附近 (將來計劃)

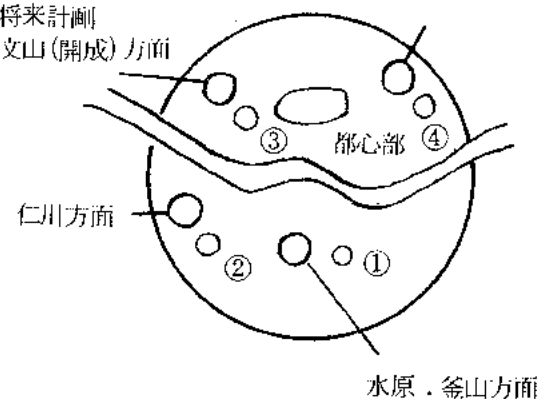
○ 駐車場

都心部로 接近하는 主要進入路와 交叉되는 内部環狀線의 結節點 附近 3 個所에 大規模의 駐車施設을 設置토록 構想함.

- ① 서울駅 附近
- ② 獨立門 附近 (西大門 橋導所)
- ③ 서울運動場

將來計劃 議政府(元山)方面
春川方面

將來計劃
文山(開城)方面



2) 鐵道 地下鐵

(1) 鐵道

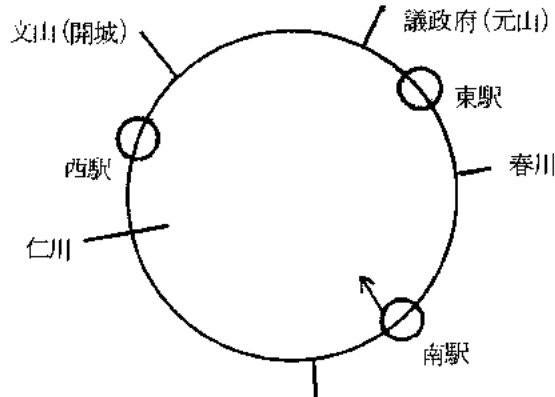
- 서울内部를 通過하는 鐵道線을 迂回시켜 外廓鐵道環狀으로 改編함.
- 外廓鐵道環狀線上에서
 - ① 東서울 (現 城東駅)
 - ② 南서울
 - ③ 西서울의 3 大駅을 計劃함.

〈地下鉄 配置概念図〉

(2) 地下鉄

① 外廓鉄道環状線에서 3大駅에서 上の

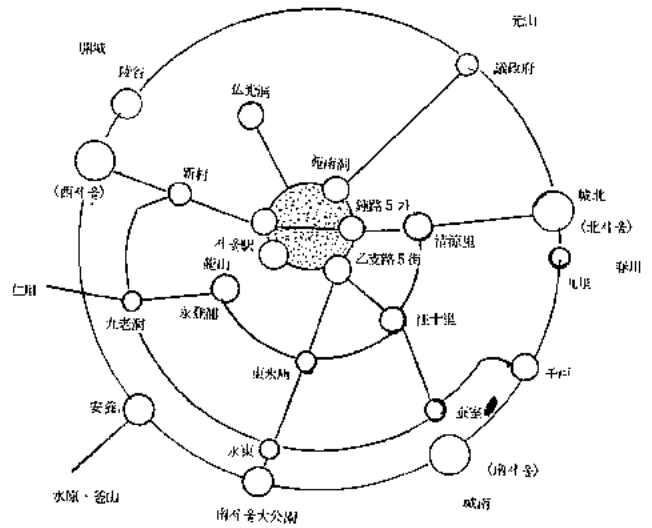
- 都心部 → 各副都心
- 副都心 相互間
- 其他 主要 都市機能을 連結하는 地下鉄 系統을 編成함.



② 地下鉄網의 編成上 連結되어야 할 主要地点은

다음과 같다. (地下鉄 配置 概念圖 參照)

- 永登浦·汝矣島 副都心
- 永東 副都心
- 蚕室(城南)
- 新村
- 清凉里
- 水躑里
- 仏光洞
- 西서울 流通基地
- 城南 流通基地
- 城北 流通基地
- 北漢山 公園
- 龍山大 公園
- 昌慶苑
- 漢江 辺



● 버스綜合 「터미널」
● 永登浦 工業地域
5. 副都心計劃構想

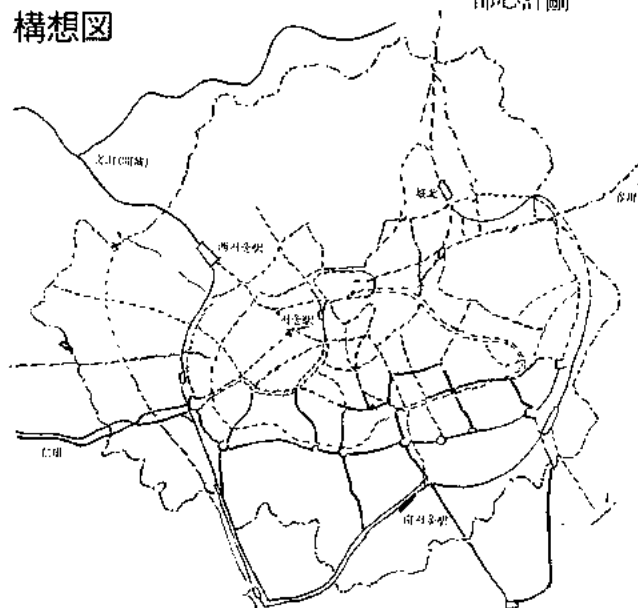
1) 永登浦·汝矣島 副都心計劃

- 既存 永登浦 商業地域과 汝矣島 業務地區를 連結하여 一體化 시킴
- 汝矣島와 永登浦사이의 漢江支流를 埋立 하여(地下 下水道 函工施設) 商業地域과 公園·綠地를造成함. (圖面參照)

2) 永東副都心計劃

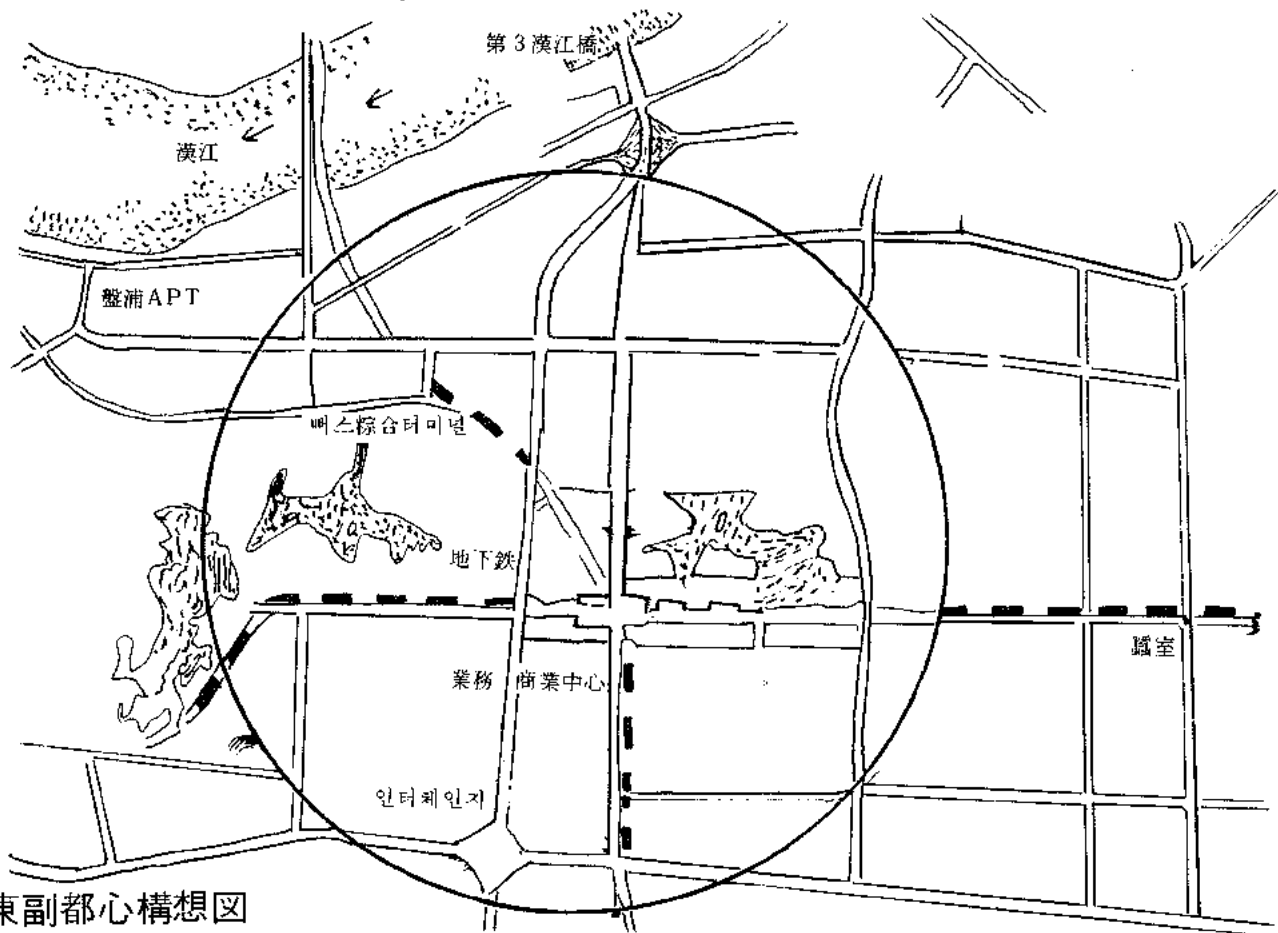
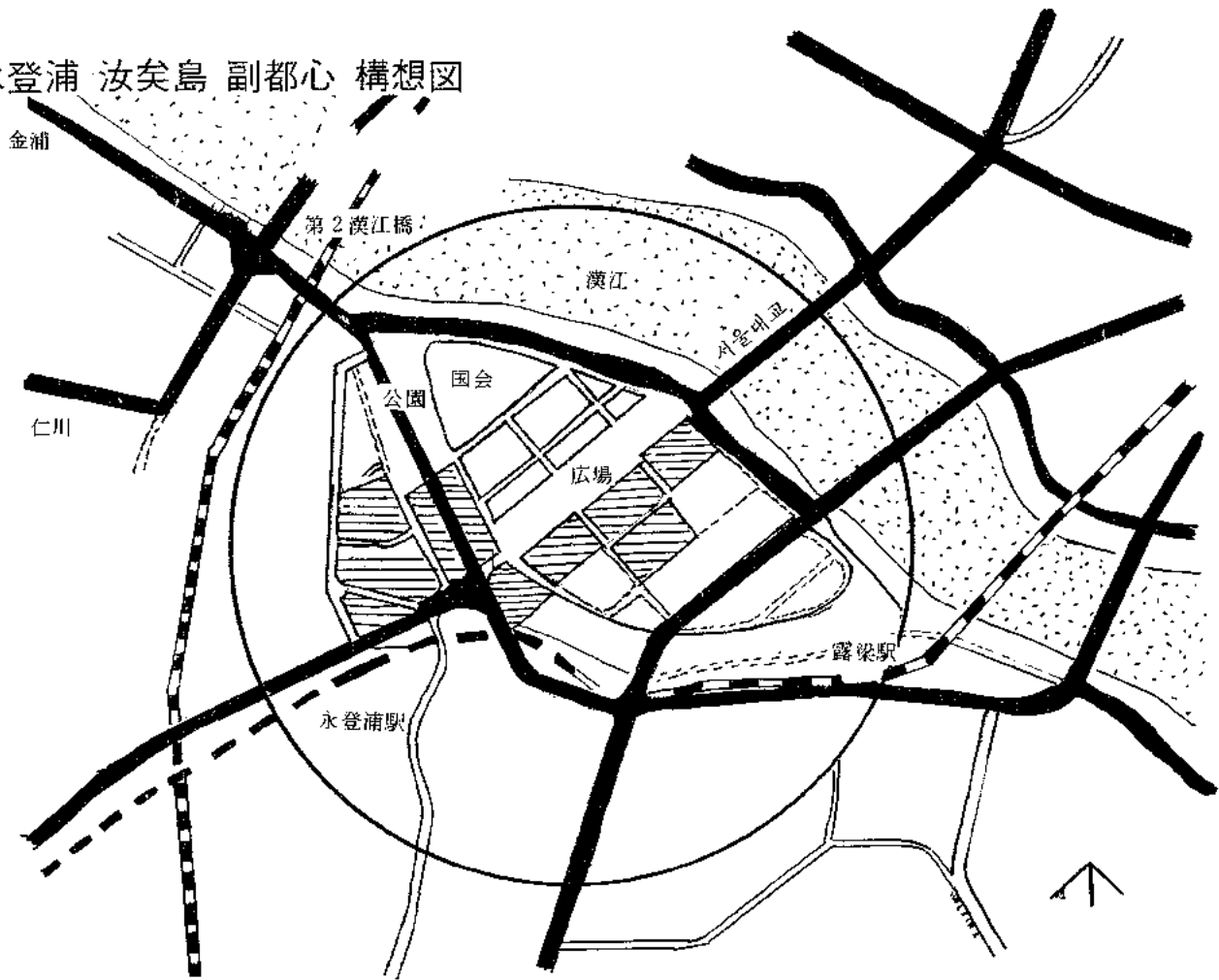
- ① 既存 버스綜合 「터미널」과
- ② 外廓環狀線의 「인터체인지」
- ③ 地下鉄計劃上の 結節點을 考慮하여 圖示하는 바와 같이 永東地區中心의 副都心을 形成
- 3) 蚕室·清凉里·新村·水躑里·仏光·禾谷의 各 副都心計劃

鐵道·地下鉄網 構想圖



鐵道·地下鉄網 構想圖

永登浦 汝矣島 副都心 構想図



永東副都心構想図

崔 相 哲 (서울工大教授)

목 차

- I. 본작업의 성격
- II. 계획구상의 전개
- III. 수도권개발 구상
- IV. 서울 도시계획구상
 - 1. 성장단계와 전망
 - 2. 도시구조 및 기능배치에의 기본방향
 - 3. 교통체계의 구상
 - 4. 토지이용체계의 보완
 - 5. 도시하부구조
 - 6. 기존시가지역의 정비방향
- V. 기존도심부 교통체계 구상
 - 1. 교통체계의 입체화
 - 2. 제 1순환선의 「Ring-Road」화를 위한 로선장비
 - 3. 고가도로체계의 연장 및 접속성 증대
 - 4. 전용보도체계의 정비

I. 본작업의 성격

본 작업은 서울도시기본계획수립을 위한 계획구상을 제시하는데 있다.

계획구상을 위한 도시구조와 「패턴」, 공간적 배분에 대한「생각의 틀」을 마련하는데 있다.

「생각의 틀」은 하나의 방향설정으로 이해되어야 할 것이며 기존체제를 근본적으로 받아 들이는 대안적 개발방향을 제시하는 것이다.

II. 계획구상의 전개

1. 도시란 창조하는 것이 아니다. 스스로 성장하는 것을 계획적으로 유도할 수 밖에 없는 것이다.

서울은 신도시건설이 아니라 기존도시 구조를 주어진 것으로 받아들여져야 하는 경직성을 지녔다고 볼때 기존계획과 현재의 도시구조를 최대한 수용할려고 하였다.

2. 국토공간체제로 볼때 서울과 그 주변지역을 포함하는 수도권에 가진 도시체제는 커다란 변동이 없을 것이며 시간거리의 단축등으로 공간적 확산은 불가피하겠지만 우리나라 수위도시로서 서울과 수도권이 가진 역할은 계속될 것이다.

3. 계획구상은 시간적 차원에서 3단계로 나누어 표현할려고 하였다.

제 1 단계는 1980년 초반까지, 제 2 단계는 1990년대, 제 3 단계는 2000년대로 보고 각각 단기, 중기, 장기로 나누어 전개하였다.

4. 계획구상의 대상지역은 좁은 의미의 서울이 아니라 서울광역도시권으로 보되 거시적인 수도권 계획구상에서 서울도시계획 구역내로, 다시 기존 시가화지역의 재정비로, 끝으로 기존 도심부개발에 대한 미시적인 대안제시라는 형식을 취하였다.

5. 도시구조를 결정하는 근본적 요인으로서 지형적 여건을 최대한 고려하려고 하였으며 도시가 스스로 내재하고 있는 화내 확산추세를 도시구조 개편을 위한 역동적인 것으로 활용하는 방향을 취하였다.

6. 인구규모 및 경제구조에 대한 과학적 지표의 제시 는 본 작업의 영역 밖으로 보았다. 서울의 인구 및 산업의 집중역제 및 분산을 위한 정책수단이 주요할때까지의 사차를 감안할때 1980년대 초반까지는 현재 추세가 연장될것으로 보았으며, 그 이후에는 인구의 절대적 감소현상은 나타나지 않는다 하더라도 인구증가율이 둔화되면서 정태적 안정기로 나갈것으로 보았다.

정태적 안정인구를 서울은 약 900만으로 상정하되 수도권 전체로서 1,200만 정도로 보았다.

이를 다시 강북과 강남으로 나눌때 강북에 450 만, 강남에 450 만으로 상정하되 수도권내로 확대할때 강북500 강남 700 만으로 상정하였다.

강 북	강 남
1976 486 만	239 만
1986 450 만	350 만
2000 450 만(500 만)	450 만(700 만)

7. 이상과 같은 인구배분을 토지적기반과 관련하여 고려해보면 현재 수도권내 도시계획의 적용을 받고있는 도시들의 시가화 가능면적(도시계획구역~녹지지역)의 강남북 분포를 보면

강 북 254km²(서울강북, 의정부, 벽제, 금곡)
강 남 566km²(서울강남, 성남, 안양, 과천, 반월, 수원, 인천, 부천, 수암, 소래)로서
ha당 인구밀도 150 인으로

지구및도시	시가화가능면적	인 구(2000)
영 동	135.2km ²	150 만
영 등 포	137.5km ²	150
여 타 지 역	293.3km ²	
과 천	-	15
안 양	-	25
판 교	-	15
반 월	-	20
수 원	-	30
인 천	-	100
부 천	-	20
성 남	-	25
(농촌및기타소도읍)	-	150
계	566 km ²	1,200

생각하더라도 강북은 총 수용가능인구 381 만을 초과하고 있으며, 강남지역은 상대적으로 여유를 가지고 있다.

이와 같이 적정인구 배분을 토지적 조건에서만 따진다는 것은 커다란 의미가 없겠으나 강북의 개발억제와 강남 개발을 촉진시켜 나가야 할 것이다.

8. 수도권내 제도시간의 인구배분은 강남 총인구를700 만으로 불때 다음과 같이 상정해 보았다.

9. 서울의 경제적 구상은 제조업부분의 상대적 감소에도 불구하고 서비스 및 업무기능과 관련된 경제활동은 더욱 고도화 형태로 더욱 확대될 것이다.

Ⅲ. 수도권개발구상

1. 서울은 이미 도시계획구역을 넘어서서 시가화카이루어지고 있으며 지도<수도권내 계획된 시가화 예정지역>에서 보여주는 바 같이 개발제한구역의 설정에도 불구하고 서울~인천간, 서울~수원간, 예는 연합도시화(conurbation)가 실질상 일어나고 있는 것이다.

2. 이러한 추세는 서울이 키감에 따라 더욱 가속화될것으로 예상되며 서울의 광역도시화현상(metropolitanization)은 도시성장의 자연적 역동관계로 받아 들여져야 할 것이다.

이러한 흐름에 역행하는 개발과 계획은 바람직하지도 못하고 현실성도 없다고 보여진다.

3. 따라서 연합도시화 및 광역도시화 현상을 적극적으로 받아들이 서울로 부터의 인구와 산업의 집중역제 및 분산을 기하고 서울 도시구조 개편을 위한 힘을 이용해야 할것이다.

서울은 이미 서울도시계획 구역내에서 문제해결의 근본적 실마리를 찾기에는 너무 비대해진 것이다.

서울로 집중하고 있는 인구와 산업을 수도권외로 이전 또는 분산하기 전에 수도권내 기존도시의 재정비및 신도시의 건설을 통한 체계적인 개발이 필요하다.

4. 지도<서울광역도시체계 현황>에서 보여주는 바와 같이 서울을 둘러싸고 있는 위성도시들이 하나같이 종로와 중구로 대표되는 중심업무지구와 직접적인 연계 및 종속관계를 형성하고 있다.

현 서울의 도심부는 서울내의 주변지구에 대한 핵일뿐 만 아니라 서울을 둘러싼 인접 위성도시들의 중심으로서 이중중부남을 지닌 단핵도시이다.

5. 이와같이 단핵도시적 도시구조를 다핵도시로 개편하기 위해서는 서울 도심내부의 가로망체계와 기능의 재배치도 중요하지만 서울을 둘러싼 위성도시들의 접속관계를 재편성함으로써 다핵도시로 유도할 수 있을것 같다.

이러한 구상과 관련하여 다음과 같은 노력이 뒷받침되어야 할 것이다.

(1) 이미 부도심내지 기능적으로 중심 업무지구로서 역할을 수행하고 있다고 생각되는 영등포와 기능적 일체성을 띠고있는 화곡, 김포지구, 개봉지구, 부천, 인천및 수원, 안양, 시흥지구와의 관계를 더욱 강화시키면서 영등포의 업무 및 상업기능을 보완시켜야 할 것이다.

나아가서 현재 도심부에 의존하는 성향을 띠고있는 신림, 대방지구와 영등포간의 접촉성을 높여야 할 것이다.

(2) 강남에 있어서 입지로 보아서나 토지적 조건으로 보아 도시적 핵으로 유리한 조건을 갖춘 영등지구의 개발을 촉진하고 현 도심부에 직접적으로 접촉되어 있는 성남과 잠실지구를 영등에 기능적으로 통합시켜 주는 가로망 체계의 수성이 필요하다.

이와 더불어 현재 수원→안양→영등포→도심부로 연결되는 도시개발의 축을 수원→안양→과천→영등축으로 개발을 유도해 나아가야 할 것이다.

이를 뒷받침하기 위해 안양→과천→영등간 간선가로의 신설, 영등, 안양간 계곡의 시가화를 촉진하기 위해 개발제한구역의 일부해제가 바람직한 것이다.

3. 서울의 다핵화를 위한 강남지역의 토지이용 및 가로망체계의 근본적인 수정 및 개편을 장기적으로보아 수도권내 광역도시체계의 개편이 전제되어야 할 것이다.

서울 광역도시의 자연자형 시세로 보아 서울강북의 동부지역→잠실→영등→과천→안양→반월로 연결되는 축과 천호→성남→관교→수원→아산만으로 연결되는 축과 서울강북의 서부지역→김포→화곡→부천→인천으로 연결되는 거의 평행적인 3개의 축으로 나누어 생각할 수 있다.

이러한 동남방으로 흘러가는 3개의 축을 남북으로 보강하고 있는 것이 서울도심부→영등→관교 축과, 수원→안양→영등포 축이 있으며 임해공업벨트로서 개발의 잠재력을 지닌 아산만→반월→인천→김포를 연결하는 해안축이 있다.

이상과 같은 동남방으로 뻗어가는 3개축과 남북으로 뻗어가는 3개축의 교차지점에 입지한 기존도시의 정비와 신도시의 건설을 통해 수도권 도시체계를 안전성있게 구축해야 할 것이며 이러한 도시들 간의 기능분담을 통하여 서울로의 인구와 산업집중을 도모할수 있을 것이다.

(지도 〈서울광역도시체계 개발구상〉 참조)

IV. 서울도시계획구상

1. 성장단계와 전망

(1) 서울은 하나의 유기적 생명체로 본다면 아직 신체적으로나 정신적으로 격동하는 장년기에 있다고 본다.

이조의 도움이 떠먼서 동양적 정제사회속에서 서울은 도시로서 오랜 유년기가 있었으며 서구와의 해후가 있는 다음 즉, 구 한말로 부터 1950년대 중반에 이르기까지 불행하고 앓아눕힌 소년기를 넘긴 셈이다.

서울은 소년기로서 꿈과 스스로의 생동력을 기르지 못 한채 급격한 도시화의 과정속에 체구에 비해 정신적 바탕도 약하고 영양도 결핍된 채 장년기를 맞게 되었으며 이에 따른 도시적 병리가 오늘날 서울도시문제의 발원적 배경을 이루고 있다.

서울은 아직도 장년기로서 필수적으로 거쳐야 하는 고된과 과거로 부터 물려받은 불행하였던 소년기의 유산들이 중적으로 극복해야 하는 단계에 있다고 본다.

그러나 서울은 앞으로 10년내지 20년동안 장년기적 성격이 계속될 것이며, 2000년에 가까워 오면서 서서히 완숙한 단계로 들어갈 것이며 그 자체로서 안정적 성장과자기 완성의 길을 걸을 것으로 판단된다.

인구적 측면에서 본다면 강력한 정책적 결단이 없는한 1990년대까진 오늘날보다 둔화되었지만 인구는 계속하여 증가할것이며 2000년대에 가서 서서히 900~1000만 정도의 인구로서 정태적 안정가조를 이룰것으로 전망된다.

이상과 같은 배경에서 볼때 서울의 도시구조는 서울과 서울을 둘러싸고 있는 위성도시를 포함하여 1200만 정도의 인구를 상정할수 있으며 이를 수용한 토지적 교통체제적 기초를 만들어가야 할 것이다.

(2) 서울의 공간적 확대와 인구분포의 중심의 변이를 살펴보면 극히 느리지만 점진적으로 남하하는 경향을 보여주고 있다.

1960년 초만 하더라도 시청근처에 있었으나 1975년 현재 서울인구분포의 중심은 서울역 근처로 나타났다.

그러나 강남지역의 본격적 개발이 추진되고 인구와 산업의 분산이 이루어질것으로 본다면 서울의 중심이 용산을 거쳐 한강의 주변으로 이동할 것이며 이때야 비로서 안정적 완숙기에 들어간다고 보아야 할 것이다.

따라서 서울은 한강을 중심으로 남북으로 개발이 될것이며 그것이 바람직한 서울의 미래상일지도 모른다.

한강을 가운데 끼고 북에 현 도심부가 있고 남에는 영등과 영등포가 삼각으로 정립할 때가 올 것이다.

(3) 서울은 현재 대한민국의 수도이지만 통일된 대한민국의 수도로서 공간적위치를 점하고 있으며 기능적 역할을 수행해야 할 것이다.

나만, 공산정권의 도전적 위협이 상존하고 다시 한번 민족적 비극의 가능성을 줄이기 위해 남한의 수도로서 기능의 일부를 수도권 밖으로 이전시킨다 하더라도 그것이란 속으로 향하고 있는 서울의 도시구조에 근본적 영향을 미치지 않을것이나, 나아가서 서울은 도시계획적으로 통일된 조국의 수도로서 골격을 만들어 나가야 할 것이다.

2. 도시구조 및 기능배치에의 기본방향

(1)전술한 바와 같이 서울의 안정적 도시구조는 한강을 중심으로 한 다핵적 도시「패턴」이다.

영국의 「런던」이나 프랑스의 「파리」가 각각 「테임즈」강과 「세-느」강을 가운데 두고 안정적 성장「패턴」이 이루어지기까지 300~400 년이란 시간이 소요되었다.

「런던」이나 「파리」는 초기단계에 역시 강의 한쪽에만 개발이 이루어지기 시작했다.

한강을 가운데 두고 기존도심부 영동, 영등포가 거의 동일한 역학관계를 갖고 정립되도록 유도해야 할것이다.

(2)서울의 동서물관류 하는 한강은 대도시에게필요한 자연석「오픈 스페이스」로서, 환경정화의 유보지로서 강의 양안은 대도시 교통의 흐름을 수용할 수 있는 대동맥 간선의 수용지로서, 수원지로서 의미를 지니고 있다.

서울의 남북으로 북악산-창덕궁-종묘-남산-용산군용지-국립묘지-관악산으로 이어지는 자연축지체계를 그대로 살릴 수 있는 구조로 개발되어야 할것이다.

(3)종로와 중구를 중심으로 개발된 현 도심부는 현재수준이상의 신개발을 지양하며 단핵도시적 도시구조를 기능적 분담을 꾀하면서 영동, 영등포를 다핵도시로 개발한다.

(4)현 도심부를 둘러싸고 있는 제 2순환선과 기간 방사선의 교차점에 있는 신촌, 홍제동, 미아리, 정량리, 왕십리, 한남동 일대는 「컴퓨터 센터」로서 계속 보강시키며 이러한 「컴퓨터 센터」외곽에 수색, 역촌동, 쌍문동, 연북, 중화동, 철호동에 지구「센터」를 배치한다.

영등포를 중심으로 반포지구, 사당동, 양재동, 청담동, 잠실지구에 지구중심을 영등포역을 중심으로 하여 화곡동, 시흥동, 신림동, 개봉동에 지구「센터」를 구상하였다.

(5)현 도심부에는 관광 위락 금융기능을 계속 존치시키며 도매업, 교육, 관리, 업무기능과 교통 운수기능은 영등포역으로 유지한다. 영등포역은 주변지역을 자원하는 일반「서비스」기능과 제조업 및 사회복지기능을 집중적으로 입지시킨다.

3. 교통체계의 구상

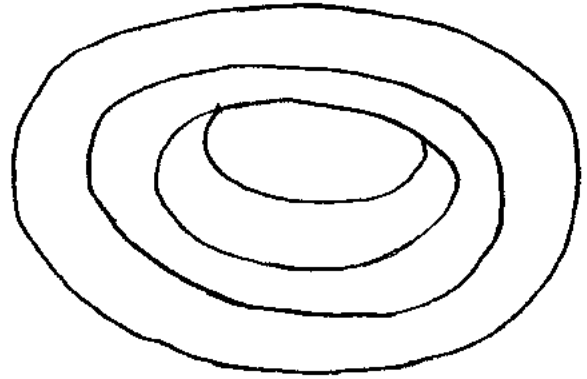
(1)강남 일부방사간선(특히 영동-성남간, 영동-과천간)의 수정을 제외하고 현재 계획된 순환방사체계를 그대로 받아 들인다.

그러나 현재 계획된 제 1순환선과 제 2순환선 사이에 새로운 제 2순환선을 추가하였다.

독립문-원남동간은 제 1순환선과 중복되지만 원남동-삼선동-창신동-신남동-보광동-삼각지-마포-신촌-보타리-봉원동-독립문으로 접속되는 순환체계를 정비하여 현재의 제 1순환선과 제 2순환선사이의 새로운 제 2순환선을 계획하였다.

즉 4개순환선 개념의 도입이다.

(지도<서울교통망계획 구상도>)



(2)서울의 기존 시가지역을 통과하는 철도로선의 이설과 서울역의 이전토록 하였다.

현재 경의선 철도와 마포 당인리, 신촌으로 통과하는철도로선을 폐지하고 구로동에서 영등포 공업지역을 통과하여 양평동→망원동→수색으로 우회전시킴으로서 도심부를 통과하는 로선때문에 발생하는 평면교차를 최대한으로 제거한다.

이러한 2개로선의 폐지가 전제된다면 서울역을 반드시 현재 위치에 둘 필요가 없으며 현 서울역부지와 대등한 면적을 가지고 있는 용산역 일대에 서울역을 이전함으로써 철도대문에 양분되어진 용산과 나로일대의 토지이용의 동질성과 균제성을 기할 수 있으며 용산역을 전철의 종점으로 하고 용산역~서울역간을 지하철 함으로써 철도대문에 단절된 도시구조를 재편성할 수 있다.

(3)고속 대중교통수단으로서 전철과 지하철체계를 계속 확립해 나가야할 것이며 새로운 지하철로선으로는 이미 서울시가 구상한바 있는 순환지하철로선을 문래동~동교동간에 일부 수정을 가한다면 그대로 받아드려도 큰무리 는 없을 것 같다.

문래동~동교동간은 한강을 넘어가는 교량을전술한 철도로선과 일치시키기 위해 불가피한 조정이다.

(4)앞으로 세계적도시로서 서울은 항공교통의 량이 대폭 늘어날 것인바 공항과 기존도심부, 영동, 영등포와의 접속성을 높이기위해 순환지하철의 영등포 통과구간에「모노레일」을 접속시킴으로서 공항에서 유발되는 교통 수요 뿐만 아니라 화곡동 일대의 대중 교통수단으로 역할을하며 화곡동과 영등포간의 기능적 통합을 촉진시켜주는 역할을 할 수 있을것이다.

(5)이미 대중교통수단으로서 전철화가된 서울~수원, 서울~인천, 청량리~성북역간 이외에 용산~청량리간을도시대중교통수단으로서 전철화를 촉진한다.

4. 토지이용체계의 개편

(1)남산에서 한강에 이르는 군사용지는 통일된 조국의 「민족공원」후보지로서 계속 유보해두어야 할것이며 도심부에 넓은 면적에 걸쳐있는 군사용지를 타지역으로 이전

할 경우 이 지역은 서울역 이전 및 용산역~서울역간 외 지하철화가 이루어진다면 새로운 차원에서 도시재개발이 이루어져야 할 것이다.

(2)중앙철상류의 공업지역을 폐지하고 서울의 강북 능부지역에는 북도에 무공해 경공업지역으로 존치시켜 이 지역의 고용창출을 도모하며 서울강북의 서부지역에는 난지도를 준공업지역으로 개발함으로써 이 지역에 취입의 터전을 제공한다.

기존영등포일대 공업지역은 집단화된 지역을 제외하고 폐지한다.

(3)상업지역은 기존 도심부에 있어서 종로 북측은 보전적 기능으로 정화하기위해 폐지하며 영동의 기존상업지역의 일종의 로선 상업지역의 확대된 형태를 취하고 있으나 이를 집단화시켜 현 도심부에서 이전되거나 새로이 유치되는 상업 업무기능을 보다 제원화시켜 집적의 이익을 꾀할 수 있도록 해야 할 것이다.

영등포 중심 상업지역은 여의도 상업 및 업무지역과 일체성을 살릴 수 있도록 개발 확대시켜 나간다.

(4)녹지지역은 기존체제를 크게 변화없이 받아들이되 영동~과천간의 폐자, 천호~잠실의 외곽지역은 오히려 녹지지역으로 편입시키는 것이 도시교통체제를 고려할때 바람직하다.

(5)한강하류에 「댐」을 건설함으로써 도시권류하천을 호수화하여 도시의 경관을 조성하고 수자원의 이용율을 높인다.

한강남부 수도권의 집중적개발에 따른 생활용수 및 공업용수원을 확보할 수 있다. 팔당「댐」에 용수원을 가진 광역상수도체계의 포화시 한강하류부에 새로운「댐」을 건설하는 것은 제 4순환선 체계의 완성에 즈음하여 이루어져야 할 것이다.

5. 도 시 하 부 구 조

(1)공업지역을 집단화시켜 공장폐수는 그 지역 자체로서 처리케하며 생활하수의 처리는 한강하류부에「댐」건설을 전제로 한다면 중요 지류하천(안양천, 양재천, 탄천, 중앙천, 불광천, 옥천등)의 하천 하류부에 오수처리시설을 건설하는 것이 불가피할 것이다.

(2)김포공항의 확장과 초음속 대형항공기의 운행을 선제할때 김포공항일대의 주거지역 폐지와 소음영향권내 토지이용의 정비가 있어야 할것이다.

6. 기존시가지의 정비방향

(1)인구와 기능의 집중을 억제할 뿐만아니라 도심부의 혼잡도를 줄이고 기능을 순화하기 위하여 적극적인 기능분산을 동시에 추진한다.

(2)기존 C.B.D는 금융, 관광, 위락, 중심으로서 계속 발전토록하며 제조업, 교육, 도소매업, 교통운수 기능은 축소시켜 나간다.

(3)도시정비의 목적 및 수법과 관련하여 지구보전 지구재개발, 지구개선으로 구분하여 개발을 추진한다.

①지구보존……이조의 궁궐, 궁원 및 전통적인 건축양식을 대표한 수 있거나 역사적 유적들이 집중적으로 입지하는 창경원, 성균관, 종묘, 창덕궁, 재동, 삼청동, 경복궁, 덕수궁, 을 포함하는 지구가 여기에 속한다.

(예: 중앙청 철거 주변지역 정화)

②지구재개발……기존정된 재개발지구를 포함하여 도시경관을 극히 저해하는 지구와 도심부 과밀화의「보틀·넥크」로 되어 있는 남대문, 농대문, 평화, 방산시장지구

를 점진적으로 철거 이전토록 한다. 지구재개발은민간자본이 동원될 수 있을 만큼 지가가 높다든가 지구로서 충분한 매력을 갖추었을때 가능하다.

이러한 의미에서 지구재개발의 규모는 스스로 제한된 개발방법이다.

특히 남대문~소공동 일대의 재개발은 도심부 교통 동선의「보틀넥크」로 고층화를 최대한 억제하며 오히려 한 국은행의 광장을 중심으로 서울의 성장과정에서 한 시대적 특색을 전승시킬수 있는 보존지구로 지정하고 개발을 억제하도록 해야 할 것이다.

그리고 명동지구는 보행자 전용지구로 하되 일체의 자동차 진입을 억제토록 한다.

③지구개선……재개발수법을 적용하기에는 엄청난 재산상의 손해가 수반되거나(명동일대) 자연발생적인 대규모 주거지역으로 만성적으로 불량화된 지역(정릉동, 삼양동일대, 신림~봉천동일대, 옥수~금호동일대, 남·북가좌동일대, 상계동일대)는 기본적인 도시시설 간선가로의 정비, 왜소한 토지분할의 억제 및 통폐합을 촉진시켜 지구개선으로 재정비하도록 유도하며 이에 대한 별도의 계획이 필요할 것이다.

④도심부 녹지공간을 확대하고 이용을 증진시키기위해 소공원 및 근린공원의 적정배치와 이용도가 제한되어 있는 종묘, 덕수궁을 문화재로서 보존기능을 손상하지않는 범위 속에서 개방하는 것도 고려해 보아야 할 것이다.

⑤제 1순환선 및 제 2순환선과 방사간선 및 지하철과의 접속지점에 토지이용을 정화시키고 유통공간(주차장, 로선버스의 정차장등)을 계획적으로 개발시키며 그러한 가능성이 있는 공지를 장기적으로 유보하여야할 것이다.

V. 기 존 도 심 부 교 통 체 계 구 상

도심부 교통문제는 도시구조의 개편 및 기능의 분산과 나뉘어지지 않고서는 근본적 해결책을 마련한다는 것은 한계점이 있다고 본다.

그럼에도 불구하고 이미 집중되어 있는 적용공간을 지원하고 교통의 흐름을 원활히하기 위해서는 다음과 같은

다원적 대책이 이루어져야 할 것이다.

1. 교통체계의 입체화

① 기존도심부 교통체계는 크게 세 가지로 나누어 볼 때 평면, 고가, 지하, 회로공간으로 구분할 수 있다. 고가도로는 자동차 교통만을 처리하는 회로공간이며, 지하는 지하철로선을 제외하고는 자동차교통과 보행자 흐름간의 평면교차를 막기 위한 지하상가 등으로 이루어져 있다.

평면회로공간(도로)은 자동차교통과 보행자교통이 무질서하게 교차함으로써 자동차와 보행자의 흐름에 커다란 혼란을 야기시키고 있다.

② 그러나 이상 세 가지 회로공간이 그 자체로서 체계화되어 있지 않고, 일관화되어 있지 않음으로 인해 효율성을 저하시키고 있을 뿐만 아니라 교통혼잡을 가중시키는 경우도 없지 않다.

따라서 부분적으로 이루어진 회로공간의 입체화 및 지하화를 체계적으로 연결시키면서 차도와 보도를 분리시키며 서구간 교통과 교통의 흐름을 원활히 할 수 있어야 할 것이다.

기존 중심 시가지의 규모는 동서 4km, 남북 2km의 장방형을 이루고 있다.

③ 기존 가로망 체계에 대한 근본적 수정을 가하지 않고 제 1순환선을 자동차중심의「링 로드(Ring Road)」로서 수행하기 위해 일부구간의 로폭확장(특히 독립문~원남동간) 및 중요 방사선과의 평면교차점을 입체화 한다.

남북 2km 중심시가지의 양측에는 퇴계로, 원남로가 있으며 도심부까지 이미 진입되어 있는 고가도로를 이상의 순환선 체계에 접속시킴으로써 자동차교통문제의 해결을 도모한다.

④ 제 1순환선 내에 진입한 자동차교통과 보행자교통간의 상충을 막기 위해서 부분적인 지하보도 및 고가보도를 일체화시킴으로써 입체화 한다.

(도 <제 1순환선 입체화 및 고가도로체계 구상도> 참조)

2. 제 1순환선의「Ring Road」화를 위한 로선정비

제 1순환선과 중심시가지에서 외곽으로 나가는 중요 방사선과의 교차점의 입체교차화하여 이미 입체화되어 있는 지점에 대한 보다 효율적 교통처리를 위해 보완검토가 필요하다.

특히, 동대문, 을지로 6가, 세종호텔에서 서울역구간, 독립문에서 중앙청간, 한국일보에서 한남동 로타리구간의 입체화 및 로폭의 확장을 통해 도심부 진입교통 도심부 통과 교통의 처리를 원활히 한다.

3. 고가도로의 연장 및 접속성 증대

장안평으로 부터 진입하는 청계천 고가도로가 현재 광교 및 삼일로 남방에 종점을 두고 있으며 일부 남산제 1호「터널」을 통해 강남지역으로 연결되고 있으나 기존의 고가도로 체계를 연장 보강함으로써 전체적인 접속성을

늘려야 할 것이다.

첫째, 청계천 고가도로를 삼일로 북방으로 분기연장하여 낙원「아파트」 2층내지 3층을 통과하여 천도교회관 앞에서 제 1순환선과 접속시킨다.

둘째, 청계천 고가도로에서 삼일로 남방으로 진입하여 용산, 마포, 서울역 뒤로 향하는 교통량이 모두 이미 지구간 교통으로 포화되어 있는 세종호텔~서울역구간에 가중됨으로써 교통혼잡이 극심한 형편에 있다.

따라서 지구간 교통과 청계천 고가때문에 유도되고 있는 통과 교통을 분리시키기 위해 청계천고가에서 남산으로 진입하는 로선을 일부 전 KBS 앞~남산음악당을 통과 서울역일대 고가도로체계와 접속시킴으로써 세종호텔~서울역간의 교통혼잡을 경감시킬 수 있을 것이다.

나아가서 서울역 후면에서 내려온 교통을 아현동 고가도로에 접속 시킴으로써 서울의 동부지역에서 도심부를 통과하여 서부지역으로 나가는 교통의 흐름을 일괄성 있게 처리할 수 있을 것 같다.

4. 전용보도체계의 정비

서울의 중심시가지에서 이미 부분적으로 지하도 지하상가가 건설되었으며 보행자 위주의 도로가 있다.

그러나 이러한 보행자를 위한 보도체계가 단편적 이고 보행자의 흐름을 지나치게 지하에서 지상으로, 지상에서 지하로 유인함으로써 나타나는 불편과 자동차 교통과의 상충을 야기시키는 사례가 많다.

따라서 기존의 지하도 지하상가를 일괄성 있게 연결시키며 자동차 교통이 전면적으로 통제된 보행자 전용도로를 신설시킬 필요가 있다.

첫째, 중심시가지를 남북으로 관통할 수 있는 지하 및 고가 보도를 건설한다.

우선 3개로선으로써 전천후 지하보도로써 신세계백화점에서 화신백화점간, 광희동에서 종로 5가간 및 종로 4가에서 중구청간을 상정할 수 있으며 고가전용보도로써 세운상가의 3층「deck」를 정비함으로써 자동차교통의 흐름에 구애되지 않고 쾌적한 보행을 할 수 있는 전용보도의 개발이 필요하다.

둘째, 중심시가지를 동서로 관통할 수 있는 보행자 전용도로의 구상이다.

이미 서울에는 자연발생적인 보행자 중심의 가도가 존재하는 편이나 이를 보다 정비하고 접속성을 높여줌으로써 보행자 전용도로로서 기능을 살릴 수 있을 것이다.

시청앞 지하철로 부터 조선호텔앞 지하도, 명동 및 충무로 입구 지하도를 거쳐 충무로로 연결되는 가로를 남부전용도로로 개발하며 북부에는 시청회관에서 수송동→인사동→낙원동→묘동→효제동→동대문에 이르는 보전적 기능과 관련된 활동을 수용할 수 있는 전용보도로써 개발이 바람직할 것이다.

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 서울시가 構想하고 있는 三核開發을 基本으로 多核開發構想을 試圖하였다.

아울러 既存市街地の 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) 住居地の 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체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 주안점을 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새마을運動에 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 各街區 各기존가로확폭, 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 官衙地區 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의 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의 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, 龍山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의 分散으로 人口分散을 기함.

但, 行政的 後統措置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 龍山관아 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: 931,700호

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 $P \cdot T = 3$

總 發生交通量 約27,000,000 $P \cdot T$ 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과 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과 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화가 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 可能的 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과 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都市基本計劃調整樹立을 한後 77 年度에 또 다시 都市基本構造를 再整備코자 하는에는 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 앞으로는 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 闡明한 바와 같이 都市計劃의 主 方向을 都市整備, 整頓으로 轉換함으로서 公共福祉 指向的(Public welfare Oriented)인 都市計劃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 都市計劃施設들에 對한 多樣的 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 전제위에서 作成되었다.

第 1 節 基本計劃의 目的

이미 總論에서 言及된바 있거니와 今次 基本計劃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) 都市計劃區域內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) 上位計劃인 經濟開發 5 個年計劃, 國土綜合開發計劃, 首都圈綜合開發計劃等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 計劃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 土地利用計劃樹立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圖謀한다.

5) 生活環境을 造成하여 快適性(amenity)을 높이고 이르기 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 計劃의 目標과 計劃期間

本計劃은 第 4 次經濟開發 5 個年計劃의 開始年度인 77

年에 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 보고자 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市街地內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의 抑制하고, 不適格 工場들을 積極 移轉한다.

2) 서울市域內에는 公害誘發을 減는 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 郊外로로의 分散을 圖謀한다.

3) 서울 都心을 中心으로 半徑 約30km밖에 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 通勤圈內에 들어오게 하기 위하여 서울의 地下鐵과 郊外선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 広域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할 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. (広域概念圖 参照)

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 街-비즈니스施設, 慰勞施設等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 特別 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.

官衙機能分散策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, 竜山洞 4街 一帶에 中央官署와 서울市庁을 비롯한 關關機關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, 竜山洞 2街쪽 즉 道路 北쪽은 軍事地區로 繼續 留保한다.

이를 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 越辺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당한 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 즉 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 CBD 는 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 都心市場, 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 竜川洞一帶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의 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 주안점이 있다.

즉 각기 다른 地域과 機能間에 遵守되어야 할 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 都市計画法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과 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 補充또는 통합하여 都市整備局과 都市計劃委員會를 單一機構로 編成하여 서울都市整備運營 委員

會(假稱)를 新設, 都市計劃에 關한 立案, 計劃, 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, 都市計劃上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을 위한 民間協助는 絶對적으로 要請된다. 特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을 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을 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 지속적으 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 쌍방향달방식(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.

세째, 範圍에는 都市整備計劃에 의한 市民住宅 周邊의 景觀保全, 에컨대 小公園造成(mini-Park)등을 都市새마을運動으로서 市民이 直接 造成토록 하여 또는, 現在 서울市에서 하고 있는 民資誘致에 의한 地下街街 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 잡거나, 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 또한 가지는 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 平滑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 補償費等の 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 두 가지 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.

나만, 立体的方式은 空間을 2 중으로 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.

前者的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를 高層化시켜 土地利用率을 높임으로써 空지를 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 討論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시키므로써 異質的 建築施設이 混在하는 것을 막으므로써만 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 都市空間配置方案

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(Redvelopment) 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.

地區市開發이란 단적으로 既存建築物를 撤去하고 그인 접지를 包含하여 合理的 再使用을 하는 것이나 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 의 確保는 되어 있으나 그대로 방치되는 경우 將來에는 空間確保가 어렵다고 判斷될 때, 行政的 규제로서 空間維持方法, 建築制限, 居住密度制限의 강제, 用途, 규제등이 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 CBD로 조성되고, 龍山洞 一帶와 汝矣島서측이 새로운 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 당연히 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 주안점이니만큼, 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 지표를 보면 96年度 計劃人口 960 萬에 대하여 주거지역 面積은 348 km²로서 76年末現在 人口 725 萬에 대한 고시면적 283 km²에 비하여는 불과 1.77배増加이며 70年度에 樹立된 계획안에서 將來人口 760 萬에 대한 住居地域面積 381 km²보다는 오히려 33 km²가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행 建築法이 許容하는 300 %까지를 잡고, 전폐율을 30%로 가정하면 10層平均의 地區가 形成된다.

位置決定은 人口분포도와 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 km²로서 現在의 18 km²보다 크게 增加되었다.

그러나 第3次産業인 社會間接 및 其他 서어비스 業의 취업인구가 76년에는 150 萬弱으로 나왔고, 本計劃案에서는 190 萬弱이 되므로서 크게 比例적으로 확장된것은 아니므로 現CBD를 除外하고 나머지 2대도심, 永登浦와 永東 그리고 2대업무지구인 龍山洞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

3 大都心과 2대업무중심은 그 機能面에서 政治, 行政, 經濟等の 제기능이 要求되며 이들은 더욱이 그 유사기능 중속적機能을 동반하여 集團化하고 이른바 복합적 核(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 龐大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 建設充實 整備가 随伴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 公共施設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 공공적시설의 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 각 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 移住와 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	産業業務機能	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 6개로 鼎湖, 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 3大都心과 2大業務地域에 대하여 論해 본다.

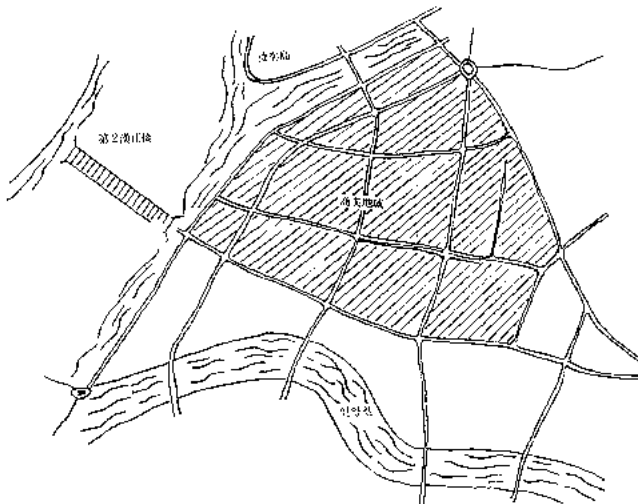
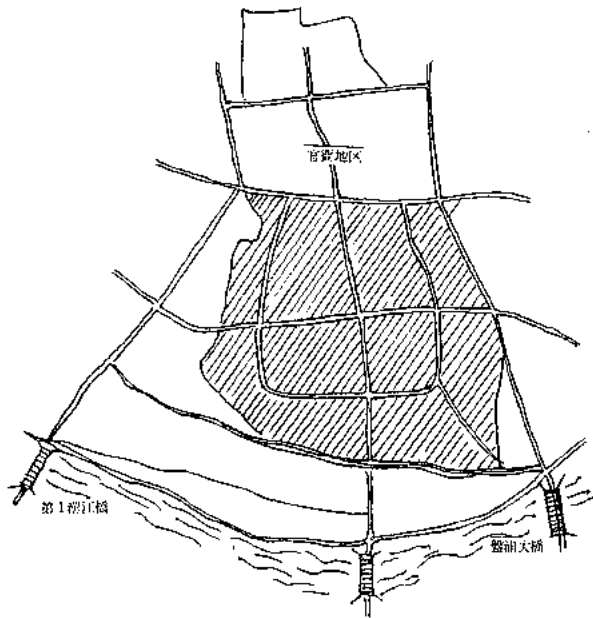
現CBD의 街路網은 이미 確定되어 있으므로 더 論議가 여지가 없겠다고 다만 淸계고가도로(3.1 路)의 광고로부터 新村까지의 連結問題만이 檢討對象이 된다.

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 확장가로망을 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 되어있어서 새로운 方案을 찾기 힘드나 특히 그 中에서도 核에 該當하는 中心地 周圍을 都市美構도 構成, 周圍街路의 拡張을 하는 것으로 결친다.

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의 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 周圍街路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 主로 專門商店, 劇場, 商業, 호텔, 事務所, 金融業체가 立地도록 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 구매시설等を 立地시키고, 永東中心은 國營企業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 本社等を 立地시키고, 龍山에는 서울都 관리기능 즉 市庁과 그 下部行政機關等を 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에 250人/ha 이고 2.96대 1이 되며 永登浦中心은 晝間에 740人/ha, 夜間에 250人/ha 로, 隔差는 2.96대 1 永東中心은 晝間에 740人/ha, 夜間에 250人/ha 로 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 實際値를 全國對比로 알아보면 다음과 같다.

全國對比서울人口의 比重 (實際値)

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 計劃人口 推定에 있어서는 全國對比 20% 線을 固守하는 것으로 가정하고 다음과 같이 推定하였다.

全國對比서울人口의 比重 (推定值)

	1976	1981	1986	1991	1996
全 國	35,860	38,807	42,030	45,200	48,201
서 울	7,255	7,994	8,742	9,215	9,600
全國對比(%)	20.2	21.4	20.8	20.6	19.9

將 來 人 口 予 測

單位：千人

區分 年度	人 口	社會的流入 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：

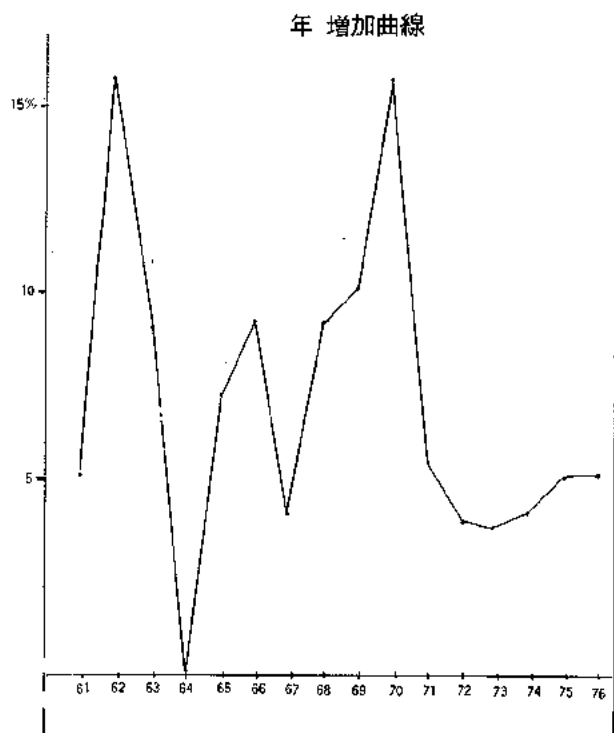
서울의人口增減趨勢

	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 計劃年度인 1996 年の 人口推定을 한 結果 1988年을 기점으로 서울의 社會的 人口增加는 零이되며 그後로는 오히려 逆轉現象을 일으켜서울에서 流出人口가 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 경제狀態에 이르러 全國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 全國對比와 將來人口 推定の 두가지 側面에서 보아 1996年度 計劃人口는 960萬으로 決定한다. 다음 資料를 參考하였다.

第2節 人口配分計劃

서울의 人口配分計劃에서 三核開發에 따른 都市內 人口移動과 市街化 可能區域의 面積 및 將來 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 配分計劃을 樹立한다.

먼저 江南北 對比區域 面積은 다음과 같다.

江南北區域 面積 對比

(單位：km²)

區別	江 南	江 北	計	備考
都市計劃區域	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	④ = $\frac{78,299}{17}$ = 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	⑤ = $\frac{126,469}{408}$ = 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 想定하고 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 参照) 전의상 江南区域을 第1区域 (Zone-I) 永登浦区域을 第2区域 (Zone-II) 永東区域을 第3区域 (Zone-III)으로 指称한다.

江南北人口比較

区 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淸 平	1,500	150	225,000
04산 도			50,000
05水 踰	2,700	220	594,000
06倉 洞	1,300	100	130,000
07孔 德	900	150	135,000
08淸 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) 区域面積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들을 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、増築許可의 抑制
- 5) 工場建設의 制限
- 6) 公害防止法의 活用
- 7) 以上の事項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% 대 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 地區別 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

區 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시키기 위해서는 將來 서울이 所持한 性格, 유업율(就業率) 産業人口 構成比等の 予測이 前提되어야 한다.

將來의 經濟活動 人口와 産業別 就業人口는 다음과 같다.

- 1) 經濟活動 參加率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

區分 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 수산업 漁業	製 工 業			社會間接 및 其他서비스		
			計	採 掘 業	製造業	計	建設業	기타 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 (8.8)	1,664.2 (70.9)

産業別 就業人口중 第 1 次産業 推定人口가 11,700인이 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 348.00 km²

2. 商業地域

第 1 区域 (Zone 1)

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

$$P_2 = 230 \text{ 인/ha} \quad P_1 = 0.0585$$

에서 $166.75 \times 0.0585 = 9.7632 \text{ km}^2$

第 2 区域 (Zone 2)

$$P_1 = 740 \text{ 인/ha} \quad P_2 = 200 \text{ 인/ha} \quad P_2 = 0.05128$$

$$90.625 \times 0.05128 = 4.647 \text{ km}^2$$

第 3 区域 (Zone 3)

$$P_1 = 740 \text{ 인/ha} \quad P_2 = 280 \text{ 인/ha} \quad P_3 = 0.07035$$

$$90.625 \times 0.07035 = 6.3775 \text{ km}^2$$

$$(Z_1 + Z_2 + Z_3) \times 1.5 = 20,785.7 \times 1.5 \text{ (1.5는 副都心を 위한 倍数임)}$$

$$= 31.2 \text{ km}^2$$

總 商業地域 面積 31 km²

3. 準工業地域

製造業 就業人口 : 464,800 인

$$\text{工業地域面積} = \frac{464,800}{450 \times 0.8} = 13 \text{ km}^2$$

4. 都市公園

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

5. 綠地地域

生産綠地面積 : 없음

自然綠地, 公園面積 : 280.38 km²

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)

区 分		用 途 地 域			摘 要
		面積 (km ²)	計劃區域 對 比	市街化 區域對比	
計 劃 區 域		720.88	100.0%	%	
	市街化區域	440.5	61.1	100	
住居可能地域	住 居 地 域	348.0	48.3	79	
392.5(km ²)	商 業 地 域	31.5	4.4	7.1	
54.4%	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	非市街化區域	280.38	38.9	100	
	自然綠地公園	250.38	34.7	89.3	
	河川, 其他	30	4.2	10.7	
328.28(km ²)					
45.6%					

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아임부지구가 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 250 인/ha 住區와 30 0 인/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.

세째, 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가율등을 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 參照하여 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 250 인/ha와 3 00 인/ha 階의 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	1 人当 敷地 面積 (m ²)	1 人当 床 面積 (m ²)	容積率	建蔽率	平 均 層 數
(층) 250 인/ha	417	24	20	83	10	8
	417 "	24	20	83	15	5-6
	417 "	24	20	83	20	4
(층) 300 인/ha	500 "	20	20	100	10	10
	500 "	20	20	100	10	6-7
	500 "	20	20	100	10	5

위의表에 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	%	
아 파 트	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 老朽滅失 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 入住시키고 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	23.16	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 大眾交通量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 乘用車分担 交通量을 計算한것이 다음 表이다.

다음 大眾交通量중 1/3을 버스가 分担하는 것으로 假定하고, 2/3는 地下鉄등의 高速交通機關이 分担하는 것으로 보아 버스分担交通量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 점유係數(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 割合	地 利	地区別発生交通量 (P.T)			乗用車発生 (台/日)交 通量(P.C.U)
				総発生 交通量	乗用車 交通量	大衆交通量	
01	강릉	50,000	미개발				
02	水色	150,000	주거	246,000	82,000	164,000	41,000
03	恩平	195,000	상업주거	195,408	65,136	130,272	32,568
			주거	290,772	96,924	193,848	48,462
04	신도		미개발				
05	水陰	506,000	상업주거	507,840	169,280	338,560	84,640
			주거	754,400	251,467	502,933	125,734
06	台洞	130,000	주거	213,200	71,067	142,132	35,534
07	孔徳	120,000	주거	196,800	65,600	131,200	32,800
08	清涼	330,000	상업주거	331,200	110,400	220,800	55,200
			주거	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
			주거	2,683,696	894,565	1,789,130	447,283
10	宅愛	725,000	주거	1,189,000	395,333	793,666	198,167
21	冠岳	750,000	"	1,230,000	410,000	820,000	205,000
22	祐興		"				
23	水陰浦	700,000	업무상업	1,832,727	610,909	1,221,818	305,547
	九老		주거	1,043,637	347,879	695,758	173,940
24	汝文島	70,000	업무상업	183,283	61,094	122,188	30,547
25	怡柳	135,000	주거	221,400	73,800	147,600	36,900
26	金浦	1,100,000	상업주거	1,104,000	368,000	736,000	184,000
			주거	1,640,000	546,667	1,093,333	273,334
31	千戸	450,000	상업주거	451,536	150,512	301,024	75,256
			주거	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
			주거	1,714,546	571,515	1,143,030	285,758
34	内谷		미개발				
35	梨川		"				
	計			26,003,308	8,667,769	17,335,538	4,333,889

地区別 버스 발생 交通量

No.	地区	大衆交通手段 担当交通量 (P.T)	Bus 担当交通量			總発生交通量 (乗用車外 合算)
			(P.T)	(V.T)	PCU환산	
02	水色	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	台洞	142,132	47,377	946	1,896	37,430
07	孔徳	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	宅愛	792,666	264,222	5,284	10,568	208,735

21	冠岳	820,000	273,333	5,467	10,934	215,934
23	水陰浦九老	1,917,576	639,192	12,784	25,568	504,963
24	汝文島	191,764	63,921	1,278	2,556	50,497
25	怡柳	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 들어가야 될 것이나 이번에는 생략하였다.

第2節 多核中心과 分布交通量 推定

分布交通량은 都市構造가 多核이 되느니만큼 従来の 単核中心 集中交通 패턴을 벗어나 各核에 集中交通量 및 發生交通량이 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.

分布交通量の 推定方法으로는 Gravity model Method를 使用기로 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	6.2	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 관계를 하되 서울의 交通地区 全般에 對한 OD表作成은 作業量이 莫大히므로 특히 本 構想에서 주목되는 永登浦中心의 第2区域에 限하여 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	2,649,413	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
	Σ						

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				2,711	31,860	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 街路配分交通量 推定

交通地区間 分布交通量을 計測된 街路網에 配分시켜 街路網이 推定된 交通需要를 充分히 滿足시킬 수 있는지 檢討하여야 한다.

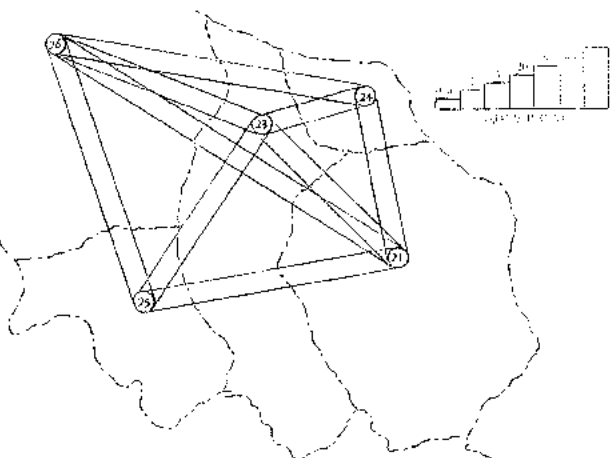
永登浦中心의 第2区域을 樣本로 交通量 配分을 하는데 있어 다음과 같은 假定을 세웠다.

1. 永登浦 CBD안에서도 특히 核에 해당되는 既存商業地를 圍繞하는 環狀街路網을 구성한다.
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 中心內 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 交通量 分担

交通政策의 面에서 交通手段別 分担率을 査定하여야 한다. 同時에 大量交通手段 特別 地下鉄 등의 交通分担率이 增大되어야만 으로써 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, 幅寬으로 交通量의 유지와 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당 50台의 比率이며, 이중 乘用車기 分担하는 交通量은 全體 交通量의 1/3로 推定된다.



ZONE II P.C.V. 恒산 장래회망교통도

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

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

第5節 各種交通施設の 再配置

各種交通施設中에서 먼저들 수있는 것은 地下鉄施設이다. 서울市가 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 増大시키느냐 하는 問題가 있다.

地下鉄需要増大로 인한 效果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 需要増大方案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 乗車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 信号体系(Progressive Signal System)이 採択되어야 할 것이다. 交叉路의 改良도 既存의 施設은 交通量の 増加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 拡幅되는 街路交叉點에는 交通量이 増大되고 交通流이 고르지 못한 곳에 立体交叉路를 新設하여야 될 것이다.

歩行者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 또하나의 常狀發展을 나타낸다.

이런 展望에서 볼때 首都圈 街路網과 서울의 街路網은 首都圈에서 輻출입을 생각할 때 當然히 서울中心의 放射狀이 주가 될 것이며 서울의 街路網은 現在の 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의 給水現況에 의하면 76年度에 1人1日當 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日當 給水量을 先進國水準인 550ℓ로 잡으면 1人 所要 總需要量은 528萬屯/日로 現在の 生産量 223萬屯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 지역及 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 可能한 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 서울市가 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에 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 依한다.

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

5) 都市의 美觀과 修飾에 호적한 處

6) 地域의 境界地(Edge)

7) 教育施設과 連結될 수 있는 處

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 본회 및 각시도지부 전국회원은
자율적으로 실천 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%

安元泰 (한국산업개발연구소상무)

目次

- I. 서울의 長期都市 發展與件
- II. 首都서울의 現況・展望
- III. 바람직한 새 首都像 定立
- IV. 首都整備의 基本構想
- V. 制度 및 政策事項

I. 首都서울의 長期都市 發展與件

1-1 國民生活水準向上 展望

1-1-1 5,000萬의 人口와 4 倍의 所得水準

〈長期關聯指標展望〉

課業概要

課業背景

首都서울에의 人口産業등 都市機能의 集中
保有資源力을 超過한 保有機能의 過密.
國家安保 및 都市發展 適正化의 沮害.

課業目的

首都 서울의 바람직한 發展方向의 設定.
首都 서울의 土地利用, 機能配置 適正化.
理想的인 首都整備計劃 指針作成.

課業內容

首都의 現況展望과 發展與件 分析.
바람직한 새 首都像과 整備方向定立.
首都 整備를 위한 制度・政策方案構想.

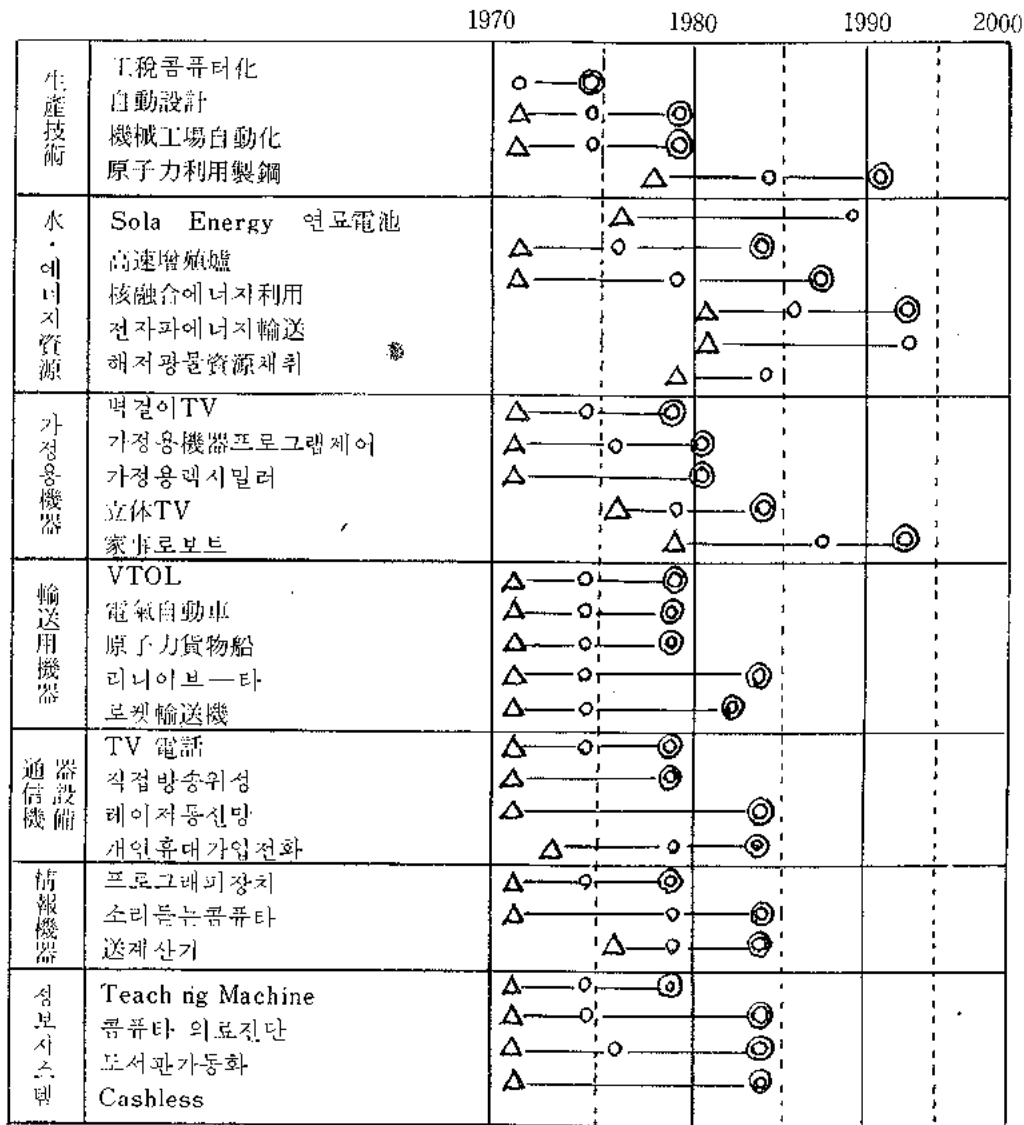
課業期間

1977年 1月 6日 ~ 1月 31日 : 25日間

	1971	1981	1991	2001
總人口(千人)	31,828	38,807	45,253	51,053
人口密度(人/km ²)	(323)	(393)	(458)	(517)
都市人口(百萬人)	16.4(52%)	21.3(55%)	30.3(67%)	38.3(75%)
서울人口(%)	5.9(19.6%)	9.0(23.2)	11.2(24.7)	12.3(24.1)
國民總生産(億 \$)	106	600	2,000	4,000
1人當GNP(\$)	275	1,500	4,500	8,000
産業構造(%)	29:21:50	16:35:49	10:45:45	5:47:48
輸出額(億\$)	14.3	200.0	500.0	700.0
食料費(%)	42.0	35.0	33.2	28.5
雜費(%)	25.6	34.0	36.0	37.0
1人Cal基準(cal/H)	2,533	2,600	2,750	2,800
1人단백질(g/H)	73.9	75	77	80
1人동물단백(g/H)	16.5	40	45	50
戶當面積(m ²)	—	55~75	70~85	90~100
10人當戶數(戶)	1.4	2.3 ~ 2.5	2.5 ~ 3.5	3.0 ~ 3.4
1日用水(ℓ/人)	120	150 ~ 200	250 ~ 275	300 ~ 350
1人公園用地(m ²)	3	5~10	10~15	15~20
1人鋪裝道(%)	3	15~25	25~35	35~40
自動車台數(千台)	55	550 ~ 570	4,500~	10,000~
			5,000	11,000
人/台	570	65	9	5

1 ~ 1 ~ 2 原子力製鋼과 케워레스의 時代

△ — ○ — ⊙ 長期科學技術展望表
開發 實用 普及

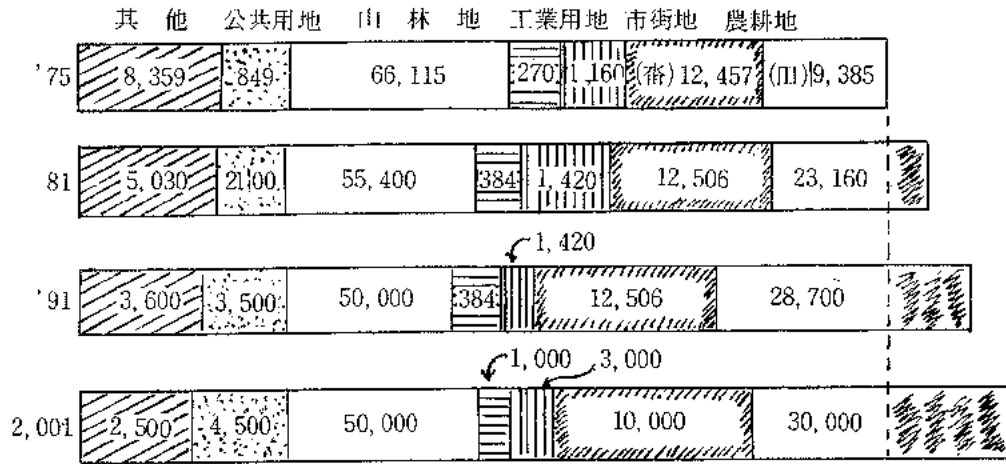


1 - 2 國土利用의 長期展望

1 - 2 - 1 國土面積을 超過하는 國土利用需要 (長期國土利用需要)

(單位: km²)

區 分	1975	1981	1991	2001
農 耕 地	21,842	34,666	40,300	40,000
田	9,385	22,160	28,700	30,000
畜	12,457	12,506	11,600	10,000
市 街 地	1,160	1,420	2,100	3,000
工業用地	270	384	700	1,000
山林地	66,115	55,400	50,000	50,000
公共用地	849	2,100	3,500	4,500
其他	8,521	5,030	3,600	2,500
計	98,757	99,000	100,200	101,000



1-2-2 全國土의 單一都市化

〈交通時間의 短縮〉

全國道의 整備・鋪裝・高速化
 高速電鐵 및 高速輸送手段 普及
 全國이 2~3時間 交通圈化
 〈都市基盤設施의 平準化〉

全國이 單一情報圈域化
 電信・電話・情報媒体의 普及
 供給處理設施의 一般化

1-2-3 生活系시스템의 平面피라밋에서 立体네트워크 크化

巨大都市化 (Metropolis)
 巨帶都市化 (Megalopolis)
 平準都市化 (Ecumenipolis)

1-2-4 生産系시스템의 自給化와 시스템 메리트化

農業系의 自給化, 工業系의 重工業化→脱工業化
 大規模化 (Scale merit)→綜合職関化 (System merit)

1-2-5 에너지시스템의 広域네트워크化

全國土의 縱橫動線網 (National Grid) 完成
 全國土의 單一流域化와 單一情報通信化

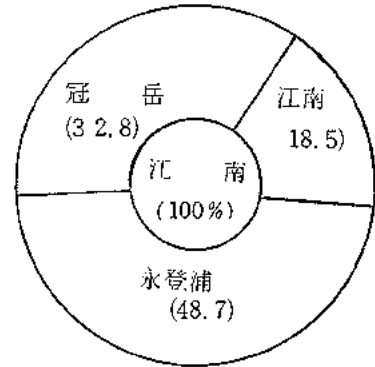
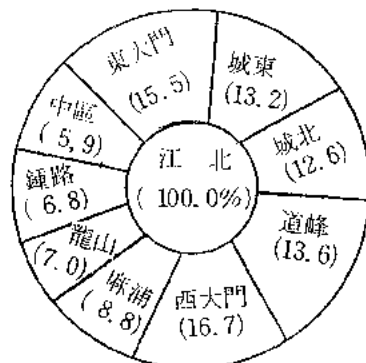
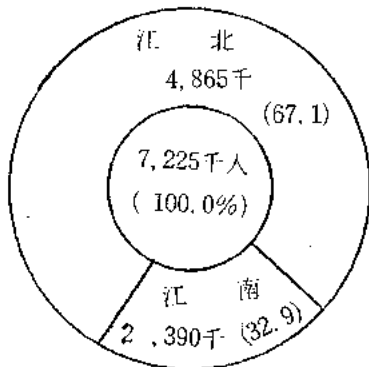
서울의 人口分布 (1976)

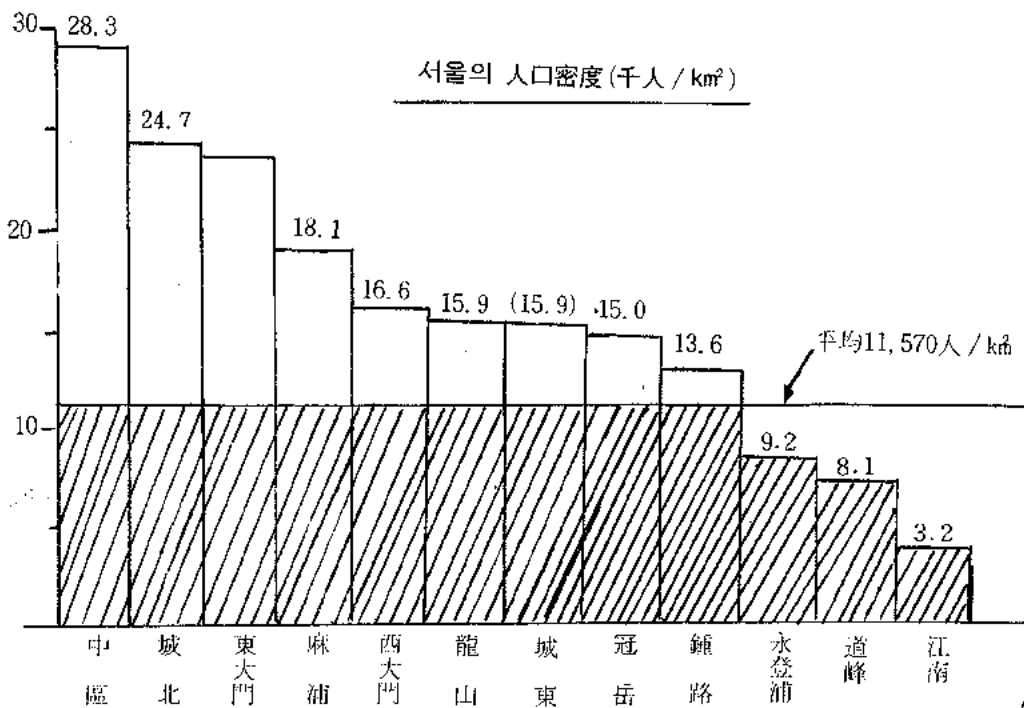
II. 首都서울의 現況과 展望

II-1 保有資源

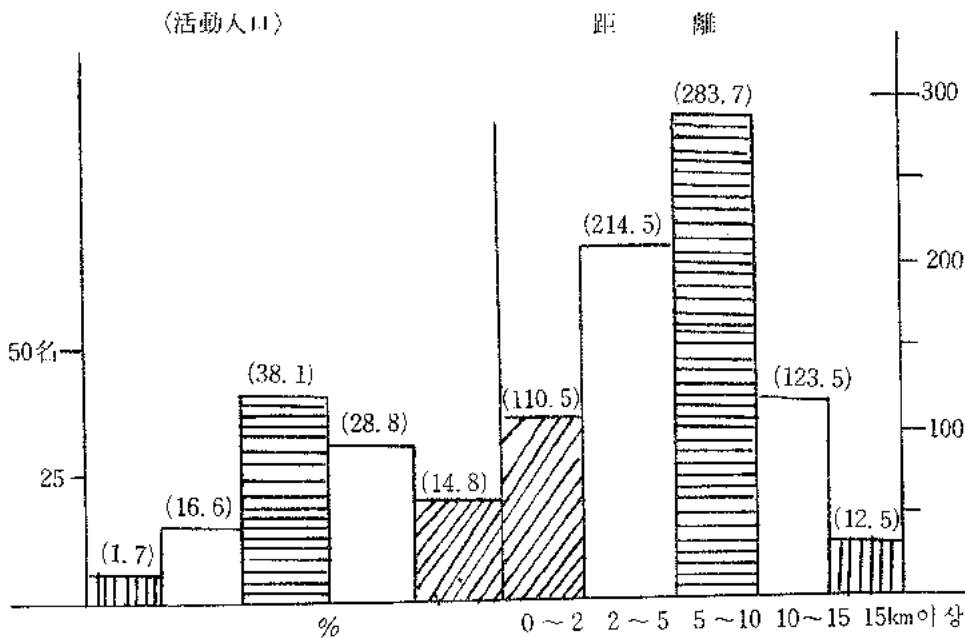
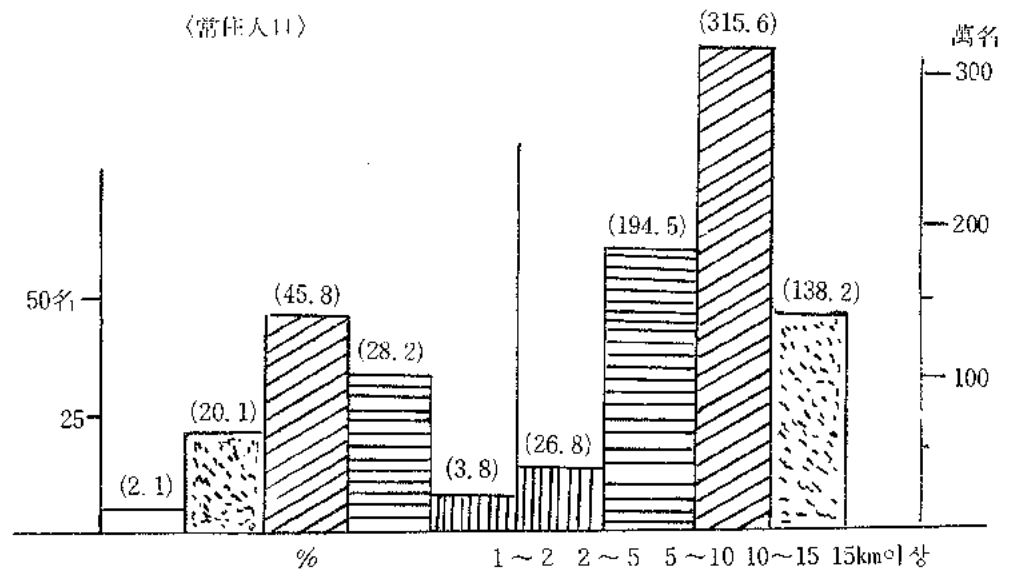
II-1-1. 서울人口 總人口의 28% 5年週期 서울의 人口

	人口 (千人)	對前期增加 (千人)	1920年倍率 (千人)	市域 (km ²)
1920	250	—	1.0	36.2
25	336	86	1.3	36.2
30	355	19	1.4	36.2
35	404	49	1.6	36.2
40	931	527	3.7	134.0
45	901	-30	3.6	136.0
50	1,693	793	6.8	268.4
55	1,574	-119	6.3	268.4
60	2,445	871	9.8	268.4
65	3,471	1,026	13.9	613.0
70	5,536	2,065	22.1	613.0
75	6,889	1,353	27.6	627.1
76	7,225	336	28.9	627.1

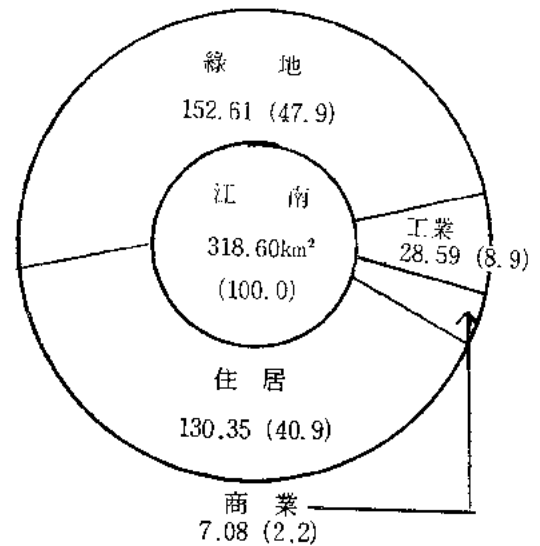
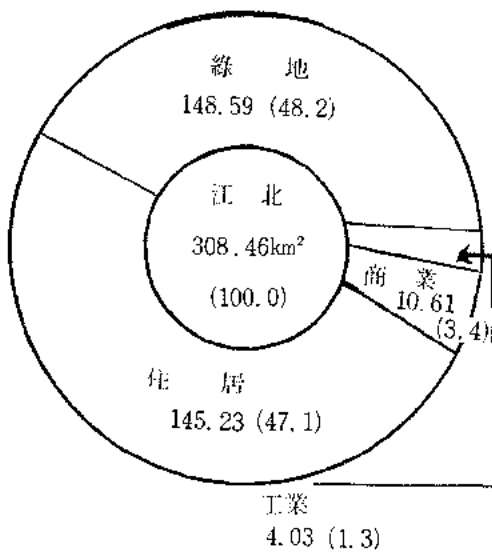
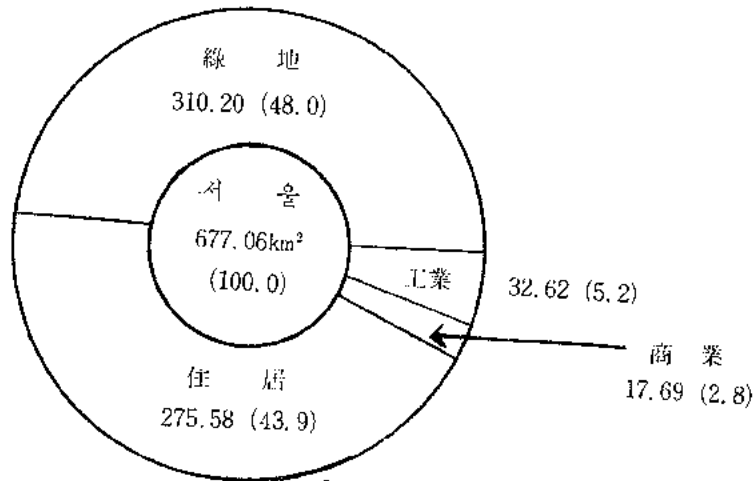
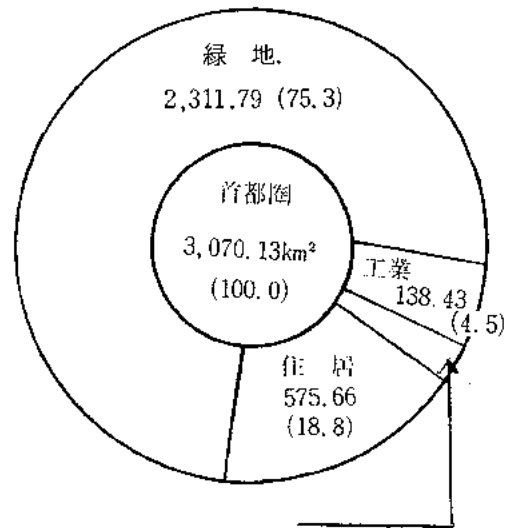
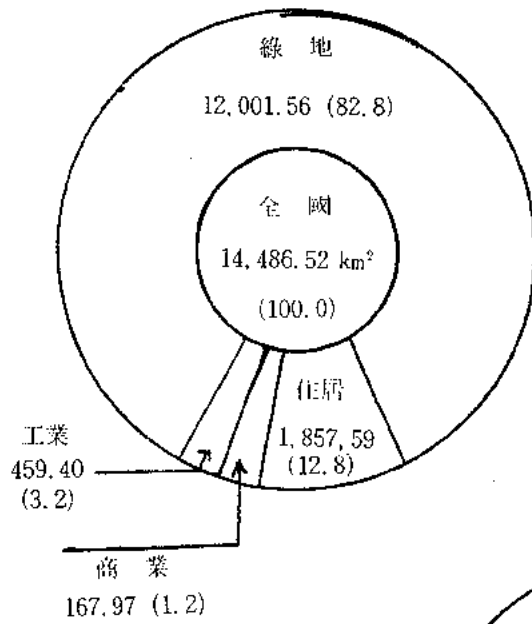


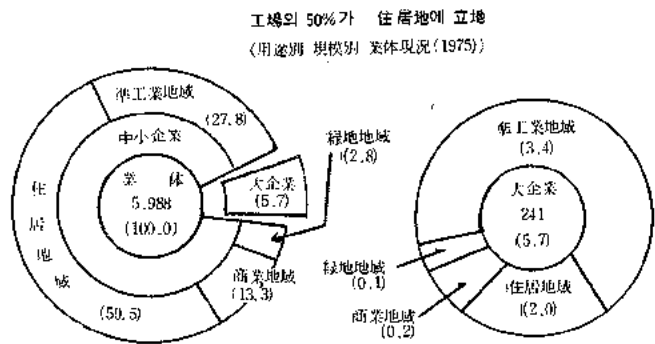
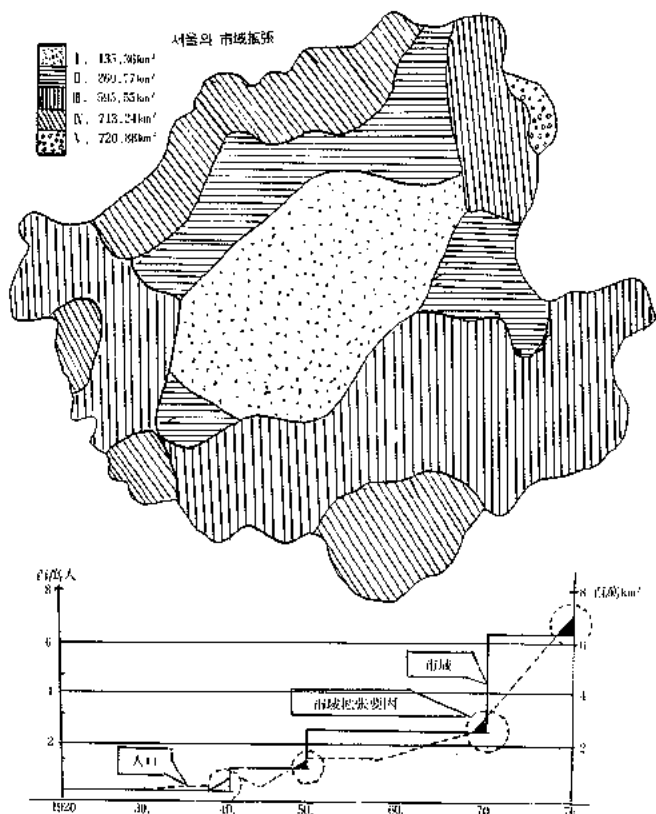


서울市 半徑別 晝夜間人口分布



II.- 1 - 2. 낮은綠地率, 높은宅地率의 土地利用

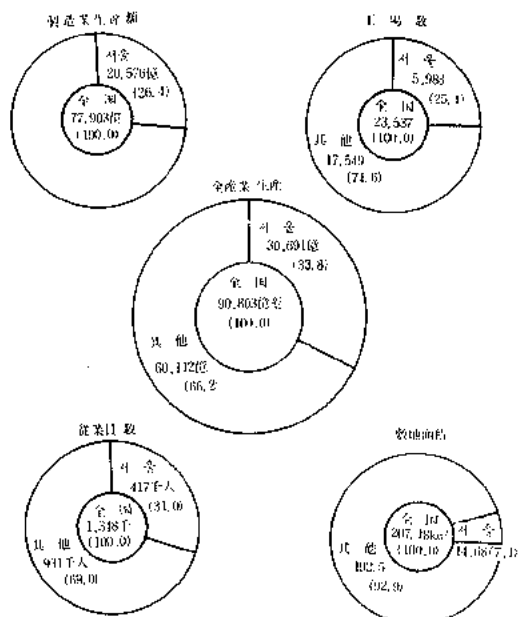




区 分	計	%	大 企 業	中 小 企 業
純 計	5,988	100.0	341	5,647
準工業地域	1,865	31.2	202	1,663
住居地域	3,142	52.5	121	3,021
商業地域	807	13.5	12	295
綠地地域	174	2.9	6	768

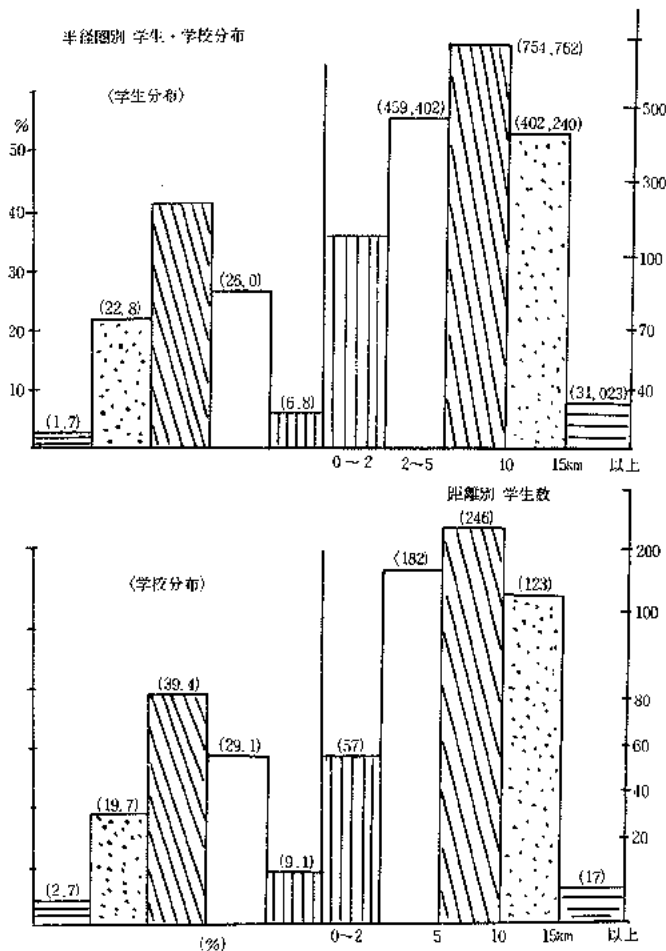
II - 2 - 2. 大學生의 58%가 集中된 教育機關 各級學校 現況

II - 2 保 有 機 能
 II - 2 - 1 從業員의 30%集中된 製造業機能

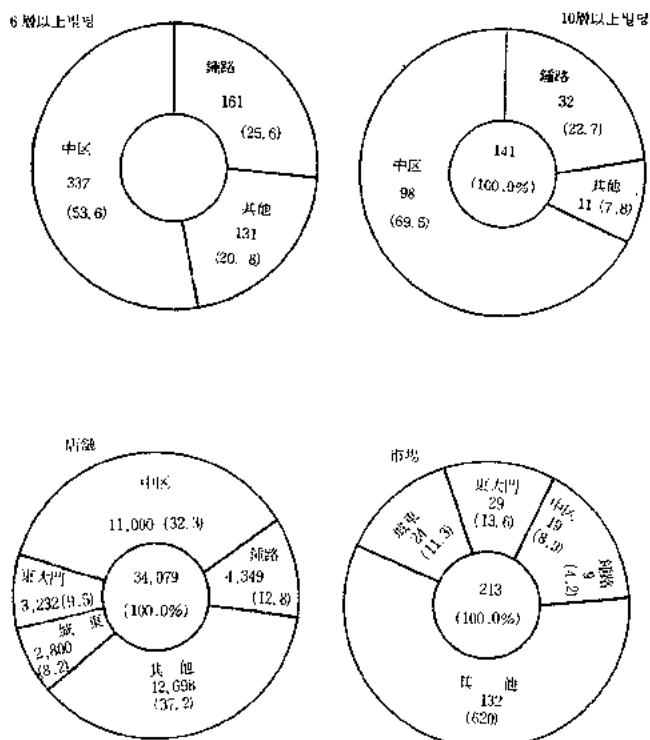


		全 國	서 울	%
國民學校	學校(個所)	6,405	25.9	4.0
	學生(千人)	5,503.7	933.0	17.0
	教師(人)	109.5	13.0	11.9
	敷地(ha)	8,872.8	338.10	3.8
中 學 校	學校(個所)	1,977	181	9.2
	學生(千人)	2,116.6	400.1	18
	教師(人)	48.1	9.0	18.7
	敷地(ha)	2,940.7	193.5	6.6
高 等 學 校	學校(個所)	1,198	149	12.4
	學生(千人)	1,253.7	301.0	24.0
	教師(人)	39.0	9.8	25.2
	敷地(ha)	2,861.8	375.9	13.1
大 學 校	學校(個所)	72	36	50
	學生(千人)	229.8	133.7	58.2
	教師(人)	9.5	5.9	62.6
	敷地(ha)	1,918.0	856.0	44.6

半径別 学生・学校分布



営業用 建物・市場・店舗・現況



計		A	B	C	D
		工場無	서울에 工 場	서울地方 에 工場	地方에 工 場
統 計	1,666	744	305	78	539
鍾 路	164	83	14	8	59
中 区	1,006	427	127	46	406
永登浦	203	100	88	8	7
其 他	293	134	76	16	67

II - 3 現況・展望上の課題

II - 3 - 1 長期展望上の問題点

都市機能の首都偏在に國民の參與機會不平等
國家首都로서의快適な生活環境造成困難

II - 3 - 2 經濟社會上の問題点

人口機能増大に 따른 管理行政肥大化の限界
生活資源供給の限界と低所得層問題抬頭

II - 3 - 3 開發政策 및 國土利用上の問題点

首都拡張の繼續으로 國土開發格差の深化
首都内部都市基盤施策の需要増大と建設費不利

II - 3 - 4 國民生活向上上の問題点

福祉社會に對備した生活關聯施設需要増大
土地利用要因別 1人當面積増大と空間不足

II - 3 - 5 國家安保와 社會秩序上の問題点

有事時接敵地域隣接大規模人口管理 隘路
一定比率の低所得層으로 平時 및 有事時 社會秩序隘路

III. 바람직한 새 首都像의 定立

III - 1 都市構造の最適 System化

III - 1 - 1 首都서울의 最適規模設定

—都市機能の適正化—

- 長期發展と件に 立脚した土地利用
- 保有資源力 基準の收容人口規模 設定
- 資源力・適正人口基準の機能保有

—適正規模化の基本事項

—收容人口の適正化—

- 首都特性을 考慮한 700人 規模收容 萬機能分散・再配置로 超過人口 疏散
- 新都市・新産業地等 受容地 建設과 併行
- 全國을 收容圈으로 한 分散

—保有機能の適正化—

- 中枢・管理機能の概念設定
- 教育・製造業機能の先導放出
- 首都서울의 機能을 軟構造 体制로 誘導
- 首都서울 및 広城圈의 機能 再配置

Ⅲ～環境Belt에 의한 快適都市化

Ⅲ～2～1 理想的인 都市淨化帶空間保有

—都市空間構造의 進化—

- 單核集中成長의 都心과 周邊綠地
- 密集都心地域의 生活公害로 Slum化
- 都心地域洞孔現象으로 再開發對象化
- 旧都心の 住居地 不適化

—都市民生活意識構造의 進化—

- 業務地區近接居住의 選好性向
- 交通手段發達로 周邊環境地에 住居選擇
- 巨大都市의 生活公害로 全都市의 環境保全希求
- 高所得 福祉社會化

—都市政策課題의 变化—

- 單核中心放射同心 円型基盤施設配置
- 副 都心建設로 多核中心拠点 分散化 推進
- 駐車場, 道路 등 交通施設과 環境 生活空間確保
- 三大空間確保가 政策課題化

Ⅲ～2～2 漢江과 南～北綠地의 環境Belt

- 漢江을 橫軸都市 淨化環境Belt로 整備
- 北漢山～宗廟～南山～龍山(8單管内)～國立墓地～冠岳山을 縱軸綠地 環境Belt化
- 縱軸線上的 市街地는 廣幅의 綠道化
- 縱軸線을 國立公園으로 保全地域化
- 縱·橫의 環境Belt를 Green Belt와 連結

Ⅲ～3 漢江中心都市軸의 均衡空間化

Ⅲ～3～1 漢江의 機能을 最大限活用

—漢江을 首都整備의 中核化—

- 首都서울의 快適한 生活環境造成
- 生活資源供給源 및 交通 理水의 中核化
- 自然 風致資源地區로 리크레이션 地帶化
- 江南綜合開發로 江南·江北의 平衡化

—漢江保有資源力의 綜合開發—

- 首都서울의 用·排水 및 環境淨化力 開發
- 交通·流通拠点機能과 周辺土地利用度提高
- 都市空間造景 및 憩樂空間機能效果向上

—首都綜合開發計劃의 中核機能化

—漢江中心綜合利用體系確立—

- 步道 自転車道 車道 連結路 등의 交通網 福合體系化
- 江辺 兩岸住居地中心의 新都市計劃 技法導入
- 漢江辺兩側10km 圈內를 都市整備地區로 設定
- 制度化에 의한 段階別開發

Ⅲ～3～2 漢江保有資源力의 總括開發

○入堂댐～幸川댐 約50km 間을 対象開發

江幅：1～1.5km 水深：3～4m

○対象全区間에 綠地 散策路 自転車路 車道設置

平水位：堤防基綫維持 高水敷地의 活用

○步行 自転車專用橋梁을 上·下流에 建設

江辺車道의 多角利用, 迂迴路 綠道의 開發

○遊覽船의 渡船場을 10km 間隔으로 設置

中支島의 拠点化 淡水魚의 放流

○雨期內水排出施設의 大幅増設拡充

安全水域指定 下水淨化施設合理化

○漢江辺兩側 10km 圈整備地域 公園造成

漢江中心의 都市造景 江辺, 道路公園化

○生活資源流通基地의 立地로 中核圈化

大單位流通基地 交通터미널 配置

Ⅲ～3～3 隣接拠点과의 聯關開發

○八堂댐～幸州댐과의 広域自由時間帶造成

江北：八堂～워커힐～道峰山～北漢山～西三陵～幸州山城

江南：八堂～分院～南漢山～冠岳山～金浦街道～幸州山城

○漢江中心의 새로운 都市패턴造成

住居地：竜山, 麻浦, 城東, 盤浦, 永東, 蚕室, 禾谷
CBD：鍾路, 中区, 清涼理, 延禧洞, 千戸洞, 永東, 永登浦.

○江辺迂迴道路網의 造成

江北：八堂～退溪院～議政府～碧蹄 臨津江

江南：八堂～塙枝里～城南～安養～富川～金浦～幸州 幸州댐

○首道圈 Green Belt의 拡大調整

江北：都心線까지의 調整

江南：江南側內線을 北上拡大

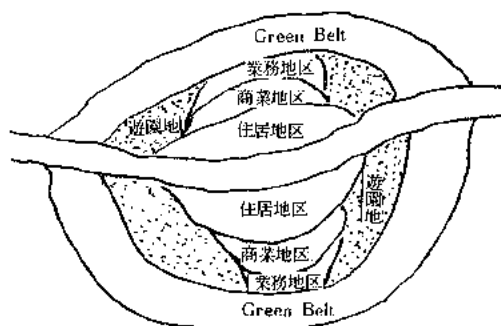
円形 包括型에서 手指別(Finger Type)調整

○서울 大都市圈交通體系와 連結

江北：既存 및 新規 CBD 와의 直結

江南：新規CBC 및 隣接都市와의 直結

漢江辺都心軸化「패턴」



Ⅲ～4 綠道와 步行優先의 道路「패턴」

Ⅲ～4～1 広域, 環狀, 放射 綠道網造成

- 綠道에 의한 都市遊步圈의 擴大 —
 - 自轉車 步行專用路 特殊鋪裝綠道化
 - 外廓(第三) 環狀線에 綠道の 併設
 - 漢江兩邊과 都心の 綠道에 의한 連結
- 全國遊步道路體系의 誘導 —
- 都心과 環境벨트의 連結綠道化 —
 - 南～北環境벨트都心部の 広路(100m) 化
 - 都心部 広路에 步行 및 自轉車專用綠道の 附設
 - 都心部 貫通綠道を 漢江邊綠道에 連結
- 首都循環遊步道路體系 完成 —
- 放射幹線 綠道の 造成 —
- 主要外廓部分連結 幹線綠道建設
- 江華 臨津江 南漢山城, 水原 등을 優先
- 環狀線 交叉点 및 要地에 休憩施設
- 快適明朗한 慰樂空間으로의 造成

Ⅲ～4～2 步行優先의 福祉道路網패턴

- 歩道는 路面 車道는 地下와 高架化 —
- 橫斷歩道の 道路効率基準 再配置
- 交叉点은 車線을 地下道나 오비패스化
- 主要路線의 歩道에 自轉車路併設
- 道路面에서의 步行權恢復
- 主要交叉点의 大單位地下商街化 —
- 廣場地域地下利用의 多層広幅化
- 通行路線과 商街区域을 区分
- 地下商街入住業種の 調整規制
- 地下의 立体利用 패턴
- 歩道の 整備와 広幅化 —
- 交通量要因을 考慮한 歩道の 拡充
- 都心繁華街 步行專用路의 拡充
- 市街地 駐車場邊 歩道の 広幅化
- 市民交通의 歩行量 増大誘導

Ⅳ. 首都整備의 基本構想

Ⅳ-1. 基本方向

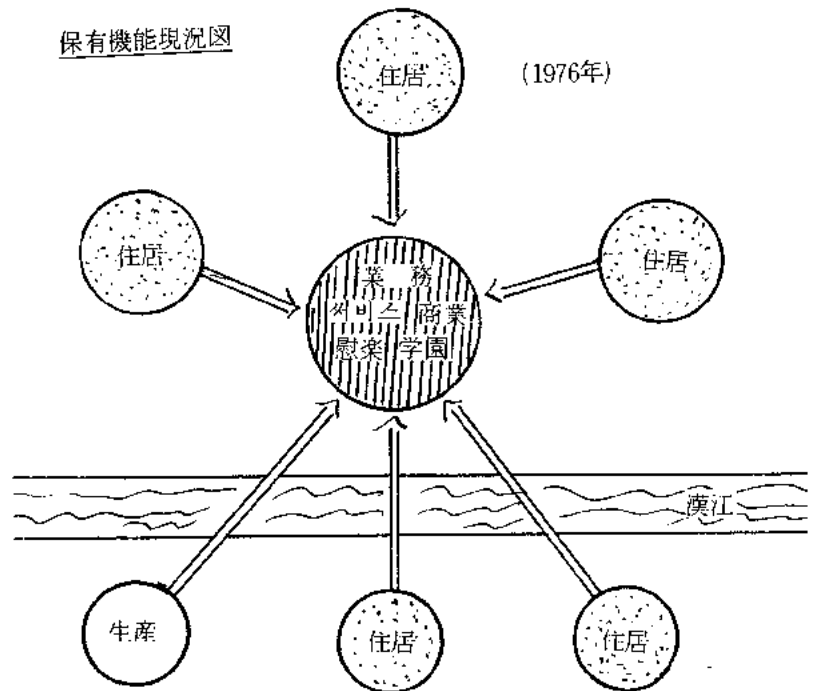
Ⅳ-1-1. 都市計劃立案의 基調

- 全國計劃基準의 計劃基調設定
- 周辺隣接地域과의 相關性 重視
- 開發・保全・放出・受容의 併進計劃化
- 機能・人口의 再配置와 広域交通構想

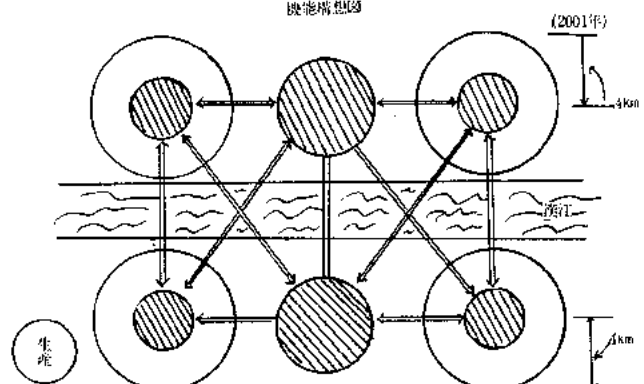
Ⅳ-1-2. 都心の 多核化와 機能의 再配置

- 都心과 都市機能의 特化 —
 - 単核 CBD 에 都市機能集中이 課題
 - 都心の 多核化로 都市機能의 分担化
 - 多核都市別 特性賦与로 副都心化
 - 副都心を 都市整備의 手段化
- 副都心立地の 適正化 —
 - 既存 CBD 와의 距離 및 集積利益 檢討
 - 首都發展 開發패턴과의 調和考慮
 - Green Belt 및 淨化 Belt 와의 調和
 - 円滑한 都心圈形成의 誘導
- 副都心別 機能의 再配置 —
 - 単核 CBD 의 分散可能機能抽出
 - 副都心立地別 特化機能重点配置
 - 副都心を 自活都市(Self contained) 化
 - 市民生活便宜와 都市整備의 調和

保有機能現況圖



機能構想圖



IV - 1 - 3 細部用途機能基準의 土地利用

—人口適正化政策方案의 轉換—

- 機能分散 人口放出要因의 再現防止
- 收容可能人口의 用地地域別 事前의 配分
- 都市計劃上 人口適正化의 保障設定
- 人口政策 아닌 都市計劃主導適正化

—土地利用計劃上의 政策化—

- 細部用途地域의 收容人口基準区分
- 用途地域別機能과 人口密度의 設定
- 用途地域別密度의 低密化調整
- 用途区分上 機能과 人口規模規制
- CBD 中心의 用途地域設定
- 多核CBD 立地基準 用途地域区分
- 用途地域上 江南·江北의 均衡誘導
- Green Belt 淨化 Belt의 効率性 提高
- 土地利用과 人口配置의 効率化

IV - 1 - 4 市民의 生活意識向上 基準의 基盤施設

—市民의 意識構造向上展望—

- 全國의 都市化로 生活環境指向性 增大
- 劃一化 規制行政의 個性化助長行政 希求
- 勤勞와 所得向上에서 勤勞와 自由時間追求
- 価値觀·參與意識의 變化
- 都市基盤施設需要變化

- 用水·電力·交通 加工施設의 全國平準 充足
- 下水 清掃 公害防除 余暇施設이 重要施設
- 各種 都市基盤施設需要의 大規模化
- 需要의 多樣化와 大規模化

—都市基盤施設의 패턴—

- 既存生活秩序沮害없는 水準向上
- 個性化될 市民欲求를 調整하는 配置
- 大規模 利用便利한 施設造成
- 都市全區域의 平準化

IV - 1 - 5 快適한 環境과 余暇空間

—快適한 環境의 三大目標—

- 맑은 太陽 (Bright Sun shine)
- 푸른 市街 (Green Conurbation)
- 맑은 물 (Clean Water)
- 生活環境保全

—環境空間의 三大目標—

- 道路와 停車場 (Energy Space)
- 綠地와 公共空間 (Open Space)
- 全暇와 運動用地 (Recreation Area)
- 生活与件造成

—余暇活動의 三大目標—

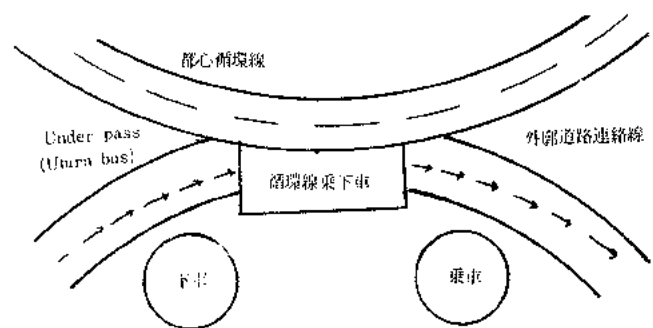
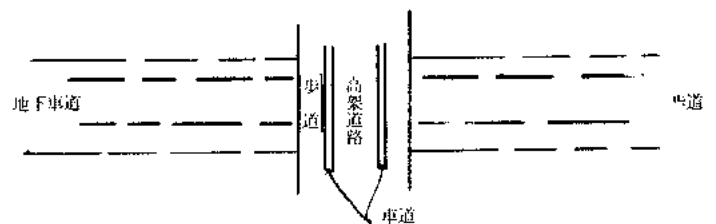
- 余暇利用을 都市政策의 重要課題化
- 余暇의 動態化·個性化·自然親熟化
- 余暇와 余暇用地의 增大 및 用品의 多樣化
- 余暇時間의 自己創造時間化

IV - 2 部門別計劃構想

IV - 2 - 1 三大空間確保方案

—道路面積·道路率의 確保—

- 広幅道路体制와 立体交叉增大
- 江邊·公共建物敷地등의 大幅活用
- 地下車道·高架램프등의 導入
- 道路의 平面 및 立体的인 扩充

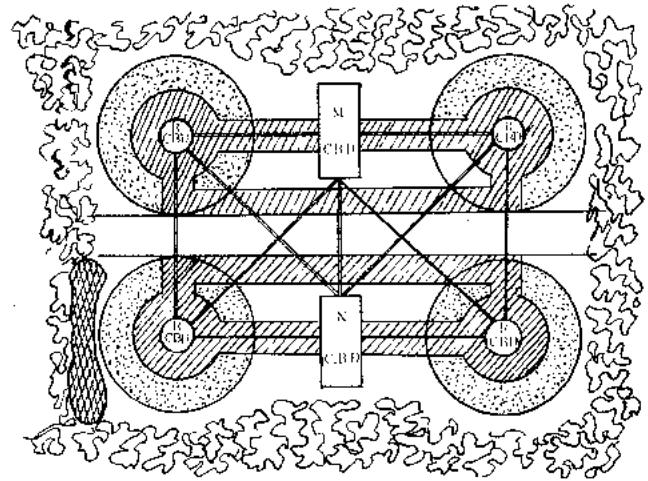
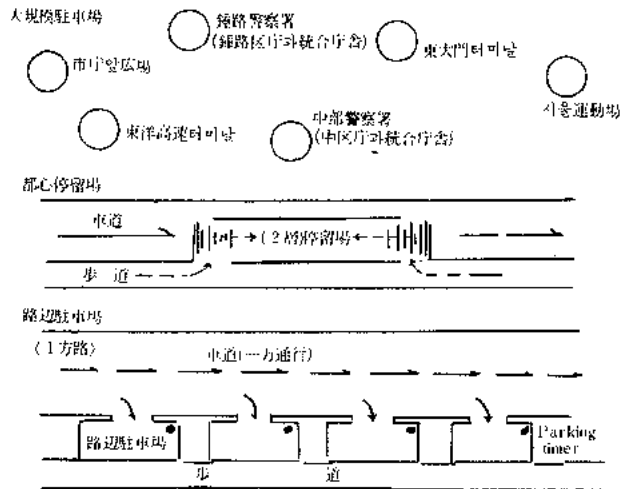


—停車場·停留場의 確保—

- 広域停留場의 步道接統化
- 都心大規模 公用地의 停車場化
- 機械式 高層停車場과 路邊停車場 導入
- 停車場과 業務流通施設의 立体共同化

—綠地空間의 確保—

- 外廓綠地活用과 都心施設 綠地扩充
- 古官·大規模公共建物 周辺 綠地化
- 流通터미널·都心로터리 江邊의 綠地化
- Green Belt의 Recreation 用地化



用途地域、地区計画 Pattern 図

IV-2-2 3種 6個 CBD建設

— CBD機能別 区分 —

国際・国家管理業務地区	N	CBD
首都 管理中心業務地区	M	CBD
副都心 業務地区	R	CBD

首都CBDを三種으로 分類

— CBD의 立地規模 選定 —

N	CBD	鍾路区 (現位置)	6.05m ²
M	CBD	江南区 (永 東)	3.64 "
R	CBD A	東 部 (清 涼)	1.27 "
R	CBD B	西 部 (延 禧)	0.99 "
R	CBD C	永登浦 (永登浦)	1.21 "
R	CBD D	江 南 (千 戸)	1.33 "

— 3種 6個 CBD設定

— CBD의 機能別 配置 —

N CDB와 M CBD를 江南・江北으로 分散

4個 R CBD를 江南・江北에 分担配置

6個 CBD連結動線 및 都市機能 分散

— 新規 CBD는 New Town建設技法으로 整備

凡	例
商業地域	 中央業務地区 (昼間高密度 夜間低密度)
住居地域	 아파트地区 (高密度)
準住居地域	 单独住宅地区 (低密度)
住居専用地域	 单独住宅地区 (低密度)
工業地域	 生産業務 (低密度)
緑地地域	 開発制限区域 (低密度) 公 園

IV-2-3 土地利用 用途地区 基準変更

— CBD의 開發 —

6個 CBD中心의 用途地区 基準設定

既存都市秩序改良과 再開發의 併行

用途地域別人口密度의 調整配置

— 単極集中의 土地利用上 排除

— 700 万規模의 人口配分 —

最適用途・最適面積・最適密度化

都市空間秩序高度化의 土地利用

6個 CBD의 利用压力均衡化

— 過密利用의 根源의 断絶

— CBD特性別 開發 —

6個 CBD別 主機能 考慮한 用途区分

立地 및 首都構造에 適応한 土地利用

漢江中心軸과 淨化 Belt基準의 利用패턴

— CBD過密化의 事前的 排除

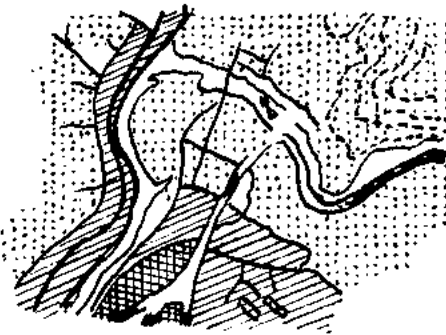
用 途 地 域 變 更

区 分		既 定 変 更							
		面 積 (ha)	構成比 (%)	市街化	住 居	面 積 (ha)	構成比 (%)	市街化	住 居
住 居 地 域	住 居 地 域	27,374.0	38.0	82.7	97.3	14,832.5	26.6	43.0	50.0
	準住居地域	226.2	0.3	0.7	0.8	2,966.5	4.1	8.6	10.0
	住居専用地域	527.0	0.7	1.6	1.9	11,866.0	16.4	34.4	40.0
	小 計	28,127.2	(39.0)	(85.0)	(100.0)	29,665.0	(41.1)	(86.0)	(100.0)
商 業 地 域		1,719.7	2.4	5.2	—	2,094.0	2.9	6.2	—
(準)工 業 地 域		3,260.4	4.5	9.8	—	3,141.0	4.4	7.8	—
緑 地 地 域	自然緑地地域	32,046.7	52.8	—	—	36,254.0	50.3	—	—
	生産緑地地域	933.6	1.3	—	—	933.6	1.3	—	—
	小 計	38,980.3	(54.1)	—	—	37,187.6	(51.6)	—	—
計		72,087.6	100.0	100.0	100.0	72,087.6	100.0	100.0	100.0

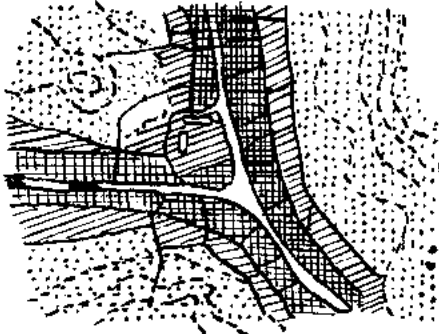
地域別人口配分計劃

地域別	人口密度(人/ha)	構成比(%)	面積(ha)	人口配分(千人)
住居地域	200~400 (300)	43.0	14,832.5	4,450
準住居地域	100~300 (200)	8.6	2,966.5	593
住居專用地域	50~150 (100)	34.4	11,866	1,187
商業地域	20~50 (35)	6.2	2,094	73
(準)工業地域	20~50 (35)	7.8	3,141	110
計		100.0	34,900	6,413
自然綠地地域	10~20 (15)		36,254	577
總計				6,990

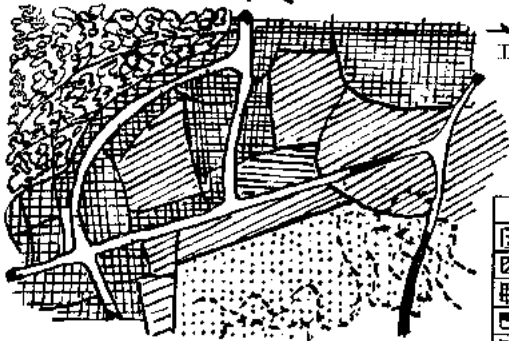
用途地域細分化計劃 基準設定



河川周辺을 中心으로 한 用途地域設定

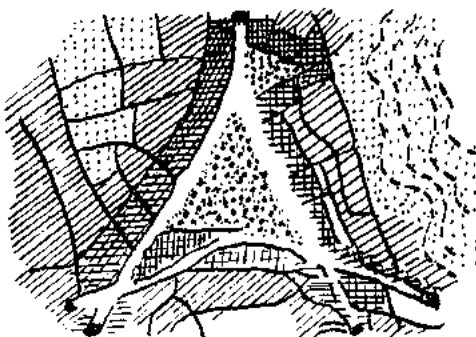


幹線道路周辺을 中心으로 한 用途地域細分化設定

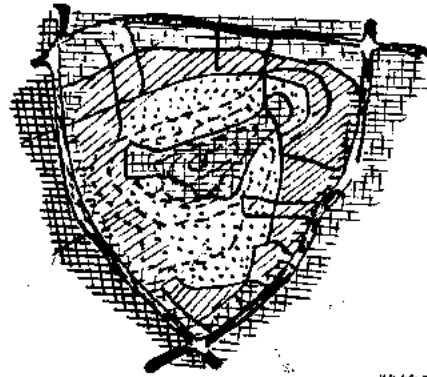


工業地域을 中心으로 한 用途地域設定

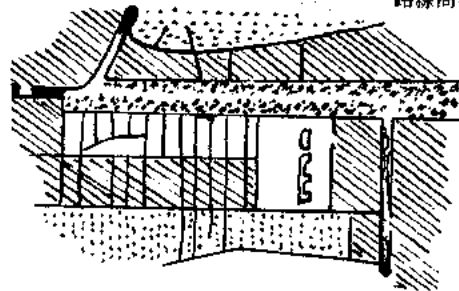
凡例
住居專用地域
住居地域
準住居地域
河川
工業地域



商業地域을 中心으로 한 用途地域細分化設定



公園地區 및 風致地區를 中心으로 한 用途地域細分化設定



路線商業地域을 中心으로 한 用途地域細分化設定

凡例
住居專用地域
住居地域
準住居地域
商業地域
公園

VI-2-4 都市交通網構想

— 首都圈의 交通體系 —

- 電鉄에 의한 大量高速輸送體系化
- 産業要因(貨物)과 生活要因(旅客)의 区分
- 外部 全國交通體系와의 連結構想
- 廣域 交通體系 構成 —

— 서울의 交通體系 —

- 電鉄地下鉄等 大量輸送手段의 導入
- 環狀(循環) 및 放射(幹線)道路網 造成
- 廣幅의 綠道와 廣域遊步道路網 形成 —
- 서울大都市圈 交通體系構成 —

— 都市交通體系 —

- CBD 道路에 都市淨化綠地機能促進
- 主要街路의 廣幅化(100 m 車道 50m 歩道 25×2)
- CBD 內 停留場 減少(東西 3個, 南北 2個)
- 都市疎通의 圓滑化 —

IV-2-5 서울市の 街路網 構想

— 漢江中心의 環狀線 —

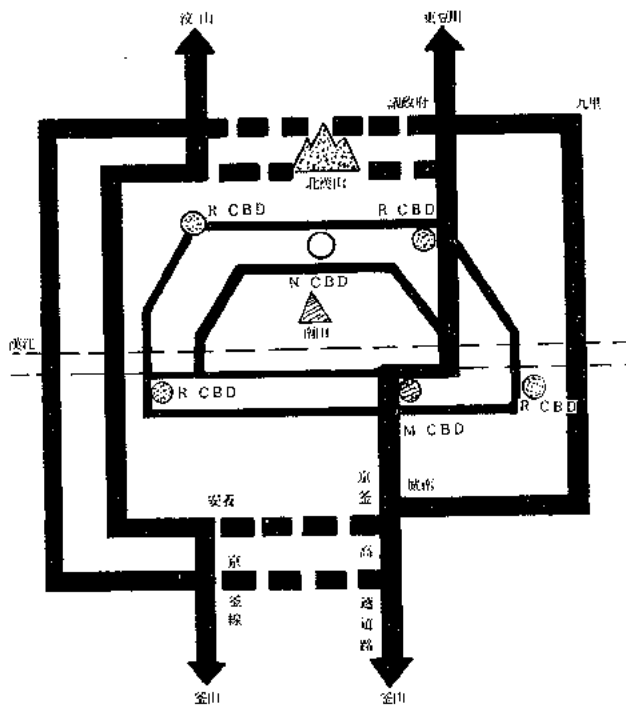
- 第1環狀線을 退溪路와 江邊(江南)路 連結
- 第2環狀線을 計劃電鉄網과 同一路線
- 第3環狀線을 大都市圈 經由連結
- 動線上的 江南, 江北 均衡化 —

— 6個 CBD連結의 環狀線 —

- 第1環狀線은 N, CBD, M, CBD와 永登浦와 前面經由
- 第2環狀線은 1次 3個 CBD의 後面과 餘他 C-BD 前面經由

- 各 CBD 内部에 地区交通網의 形成
- 全 CBD의 单一動線 体系化
- 放射幹線의 広域動線化
- 首都北部와 南部의 2 個貫通幹線
- 6 個 CBD 와 地方拠点都市의 直結幹線
- 通過 交通量の 幹線迂廻処理
- 交通量の 根源的인 減縮

서울環狀 放射道路網 패턴



V. 制度 및 政策事項

V-1 政策基調의 設定

V-1-1 새로운 眼目, 새로운 技法

1. 000年の 視野, 文化史的, 民族的 眼目
国民的 共感과 Producer System 의 導入

V-1-2 首都整備의 広域計画化

- 全国을 受容圈으로한 整備, 再配置計画
広域的인 都市規模와 分担機能의 適正化

V-1-3 首都保有機能의 代替, 適正化

- 福祉, 情報, 等 不足機能의 擴充, 過剩機能
放出機能 適正化 結果로 人口 適正化와 首都
發展 保障

V-1-4 都市의 軟構造 '패턴' 化

- 國際的, 國家的인 調整·管理機能 都市化
産業生産, 教育, 流通基地 等을 副次的인 機能化

V-1-5 制度根拠와 政府率先의 整備

- 首都整備를 爲한 法的 根拠 確立
政府先導, 示範의 整備패턴 定立

V-1-6 首都整備의 長期, 綜合, 段階別 推進

- 長期目標, 綜合計画, 段階的인 遂行
當面: 綜合基本計画 推進主体와 基金의 設定
短期: 新都市, 副都心 및 受容地 建設 再配置
長期: 長期 国土去來像과 바람직한 首都像에
의 適応

V-1-7 首都整備와 새마을事業의 連結

- 首都人口·鄉定着과 새마을運動 成果의 連結
首都内部整備의 都市職場 새마을運動化

V-2 關聯法制의 整備

V-2-1 既存法の 改正

○都市計画法, 建築法

- 人口稠密地域의 都市設計 建築基準 設定
都市開發基金 負擔, 土地先充制度, 旅行移轉 命令

○稅法, 其他

- 大都市 轉入稅, 環境稅, 轉出特惠(讓渡稅 等)
広域公害管理, 公害規制 基準 強化

V-2-2 新規 立法事項

○ 国土整備基本法

- 国土, 自然保全과 環境整備의 母法
都市, 農地, 山地 等 整備의 母法

○ 首都(大都市圈)整備法

- 大都市圈 一元化 計画的 基準
都市施行의 根拠法

○ 産業施設 等 立地法

- 工業 等 施設立地의 規制
用地 原単位 施行

○ 首都(大都市圈)整備事業公団設置法

- 整備計画立案, 施行의 主体
官民關聯部門 參與의 特殊法人体

V-3 都市計画法上の 措置

V-3-1 都市機能의 適正 再配置

- 都市規模와 生活基盤施設의 均衡化
立地 因子別 地区性格設定과 保有機能의
代替

- V-3-2 大都市圈、副都心 設定
首都隣接都市를 大都市圈으로 單一計劃
圈化
CBD의 分類와 短期3個, 長期6個 C-
BD 造成
- V-3-3 再開發地区 基準의 設定
再開發 對象基準의 事前的인 設定
對象地区의 開發目標 效果 等의 長期 廣
域化
- V-3-4 細部用途地区基準 調整
土地利用上 用途地区의 細分化和 再編
細部 地区別 密度의 調整으로 再配置 誘導
- V-3-5 首都機能分擔圈의 設定
首都의 適正化와 分擔地의 選定의 併行
大學校 中心의 學院都市群과 工業背後都市
等
- V-4 細部施策事項
 - V-4-1 새基準의 土地利用 調査實施
細部的인 土地利用 負荷狀態 調査
用途, 從事員, 生産額 容積 等 調査로 基
礎資料化
 - V-4-2 工場과 商店의 分類基準 設定
工場, 商店分類는 機能適正化 및 市民生活
에 重要
産業細細分類基準 考慮한 實際上的 基準作
成
 - V-4-3 放出對象工場 基準의 再檢討
放出效果(人口分散)와 立地因子 基準의 放
出基準 設定
公害는 全 國土에서 全 産業의 防除目標
設定
 - V-4-4 移轉跡地 活用計劃 樹立
過剩機能放出跡地 利用의 事前 計劃化
再配置 所要用地와 需給均衡化

- V-4-5 交通路線의 大幅調整
首都의 車輛台當 道路面積은 國際水準
CBD 單核과 路線選定 , 一方路 不足 等
이 滯延原因
- V-4-6 整備事業公團과 基金의 設置
計劃立案, 施行主体를 第三섹타로 設置
서울大都市圈 建設特計와 中央政府 投資
- V-5 首都整備를 爲한 先行課題
 - V-5-1 地域關聯分析의 實施
首都와 其他 全國의 産業關聯 分析
土地利用, 人口産業配置 等 基本計劃의
基礎
 - V-5-2 機能別 施設實態의 精密調査
官署, 業體, 工場, 學校 等의 細分된 立地
實態圈作成
施設別 人員, 用水, 動力 等 關聯分野의
調査
 - V-5-3 綜合計劃體制의 確立
中央關係部處, 서울시, 大都市圈官署의 綜
合
整備計劃 關聯部門 計劃의 綜合
 - V-5-4 政策遂行의 選別
既存 및 新規所要事業의 相關性, 妥當性,
檢討
中央政府, 地方機關, 民間担当事業 区分
 - V-5-5 制度 根拠의 確立
移轉命令, 立地規制 等 關係施策의 法的
根拠 確立
整備關聯制度의 單一制度化 立法

◎ 이번 서울都市基本構造研究세미나主題論文을 特輯으로 다루는데 많은 協助을 하여 주신 서울特別市 都市
整備局長 洪錫哲先生께 感謝를 드립니다.

서정쇄신의 생활화를 위한 당부의 말씀

대한건축사협회 전국 회원 및 직원 가족 여러분들에게 본협회 발전을 위해 온갖 뒷바라지를 다해주신 그간의 노고에 우선 감사드리면서 서정쇄신과 새마을 운동에 관해 협회장으로서 몇마디 당부의 말씀을 드리고저 합니다. 여러분들께서도 잘알고 계시다 싶히 지금 정부에서는 명랑한 사회기풍을 조성하고 변영의 터전을 보다더 튼튼히 다지기 위하여 서정쇄신과 새마을운동을 범국민운동으로 전개하고 있고 본협회에서도 이같은 정부시책에 호응하여 전국 1,600여 회원과 본부 및 산하 11개 지부와 전임직원이 한마음 한뜻으로 이운동에 앞장서서 서정쇄신의 생활화와 새마을운동의 성공적 완수를 위해 온갖 정성과 노력을 다하면서 대한건축사협회라는 큰 테두리 안에서 같이 호흡하고 같이 생활하는 가족 여러분들에게 까지 이 운동을 확산하고자 합니다.

친애하는 대한건축사협회 가족 여러분!

아직까지도 일부에서는 서정쇄신은 공무원등 공직자들만 하는 것이고 새마을운동은 농촌에서 자기마을 가꾸기를 하는 것이라고 잘못 인식하고 계시는 사람들이 있는것 같습니다만은 서정쇄신과 새마을운동은 이렇게 한정된 일부의 운동이 아니고 명실공히 전국민이 참여하는 범국민운동임을 우선 아셔야 하겠습니다.

다시 말씀드리면

부정, 부조리 일소는 너, 나할것없이 모든 국민이 양심에 따라 생각하고 행동함으로서만 가능한 것이고 이것이 바로 서정쇄신인 것입니다.

또한 우리도 남못지 않게 잘살아보겠다는 민족적의지의 표현이 바로 새마을정신이고 새마을운동임은 더 설명드릴 필요도 없는 것이라고 생각합니다.

예를 들어 말씀드리면

여러분들이 쌀 한톨이라도 아끼고 전등 한등을 더꺼서 절미, 절전에 협력하고 생활비를 조개 한푼이라도 더저금을 하는 이러한 마음 이러한 행동과 이웃과 같이 골목길을 청소하면서 마을 일을 서로 의논하는 이러한것이 모두 서정쇄신이요, 새마을운동인 것입니다.

그리고 내가 한일이 이웃과 나라와 그리고 민족을 위해 해가 되는 일이 아니었는가를 반성하면서 자기와 자기주위 주변의 잘못을 하나 하나 바로잡아 나아가는 마음의 자세가 바로 여러분들께서 하여야 할 서정쇄신입니다.

친애하는 대한건축사협회 전국 가족 여러분!

서두에서도 말씀드렸습니다만은 본협회에서는 서정쇄신과 새마을운동을 어느 누구에게도 뒤지지 않는다는 자부심으로 강력히 추진하고 있으며 이제부터는 여러분들의 협조와 호응으로 더욱 알차게 이 운동을 전개하고자 하는 것입니다.

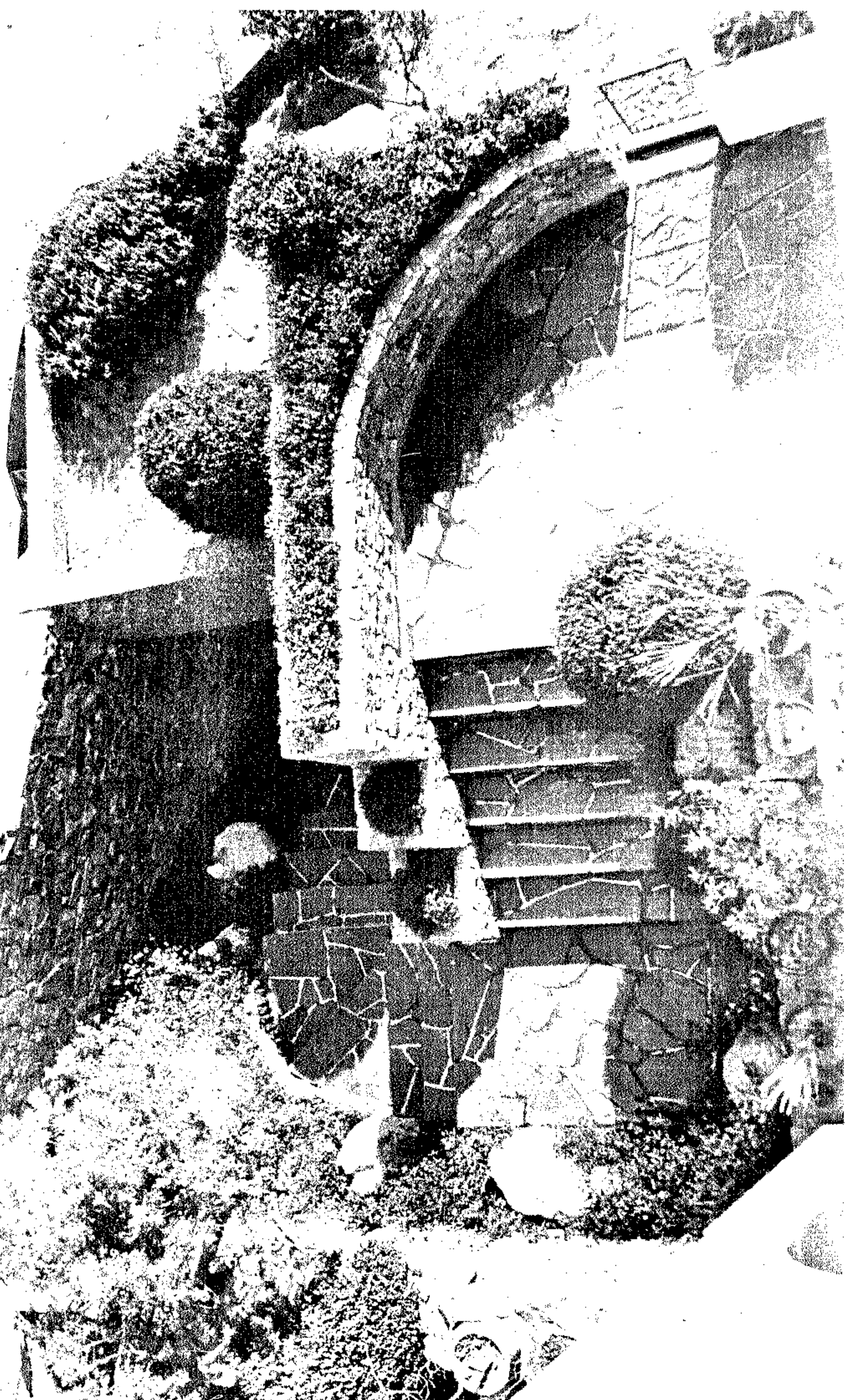
본인의 충정과 참 뜻을 깊이 이해하시와 대한건축사협회 가족이라는 자각과 긍지를 갖어시고 이운동의 생활화를 위해 가일층 노력해 주시기를 간곡히 당부드리면서, 귀댁에 만복이 깃드시기를 기원합니다.

1977. 4.

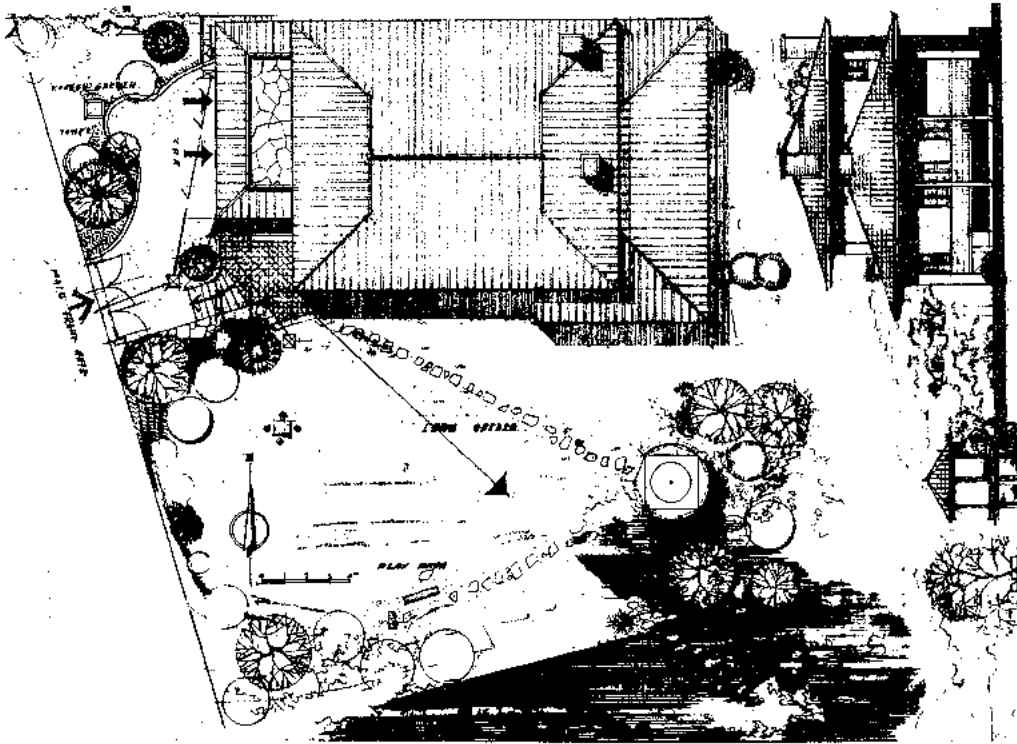
대한건축사협회

회장 이 규 복

會員作品



駐韓○国大使館邸



설 계: 俞 景 哲

(삼육건축연구소)

건물위치: 서울시 강남구

면 적: 지층 191.46m²

1층 173.46m²

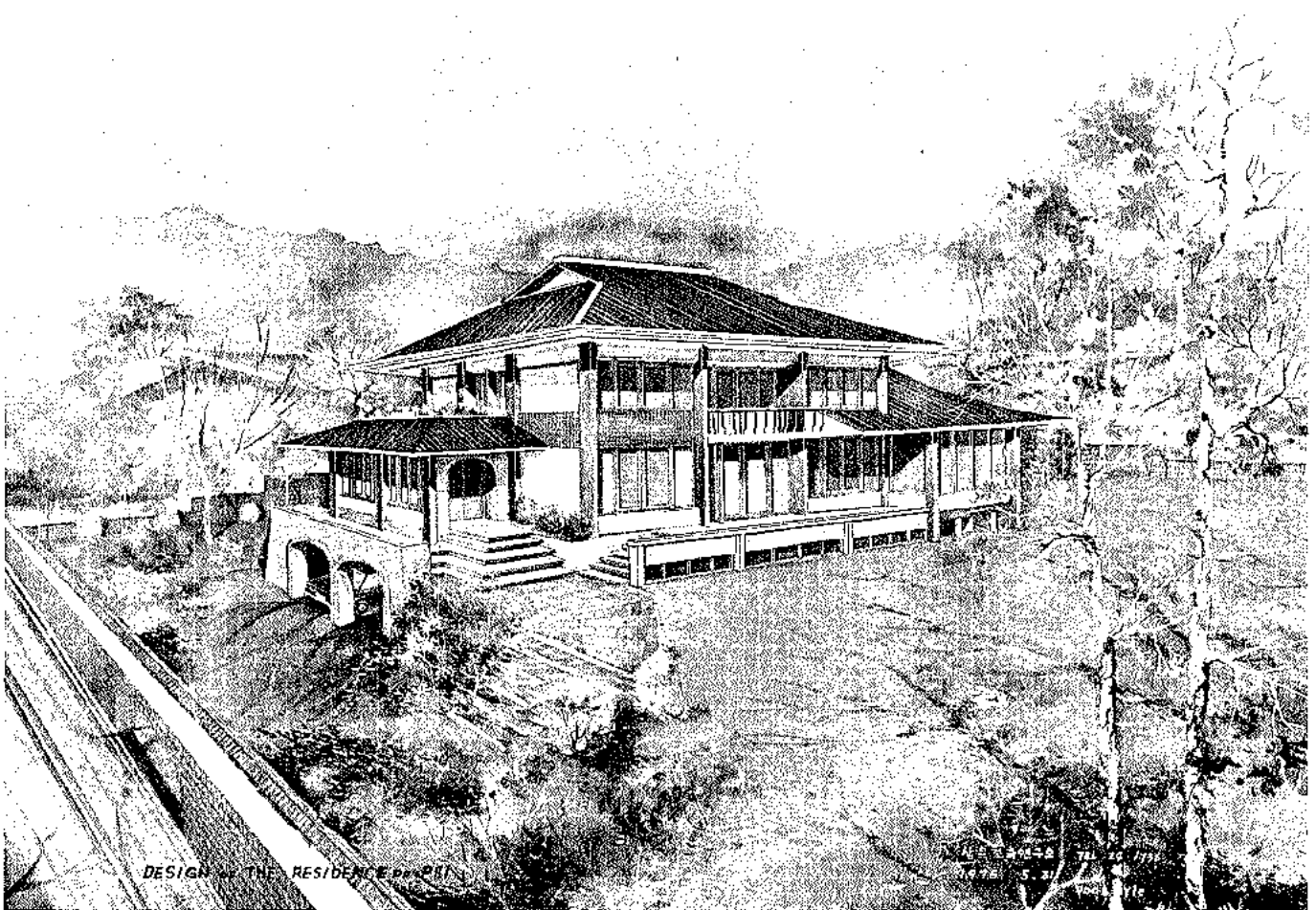
2층 96.32m²

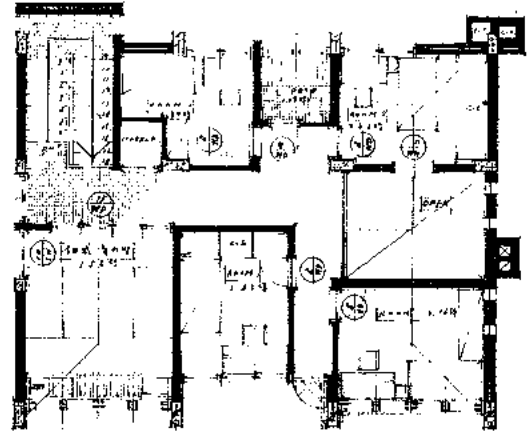
기타 33.33m²



배치도, 단면도

투 시 도

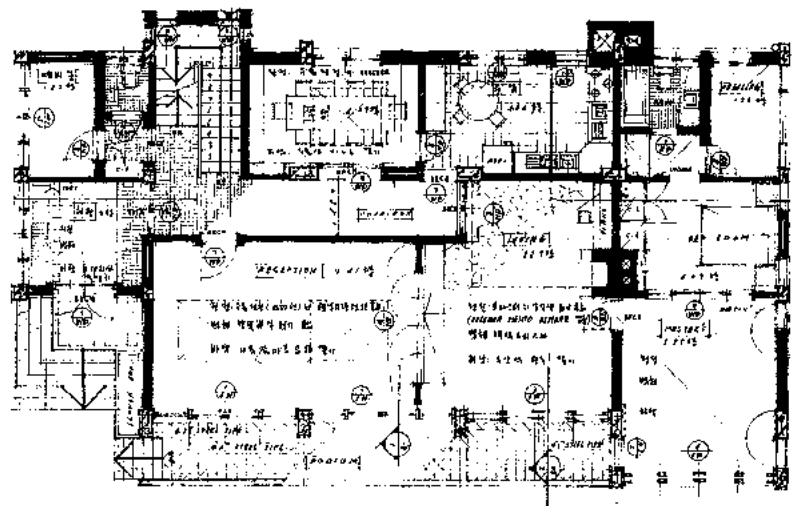




설계개요:

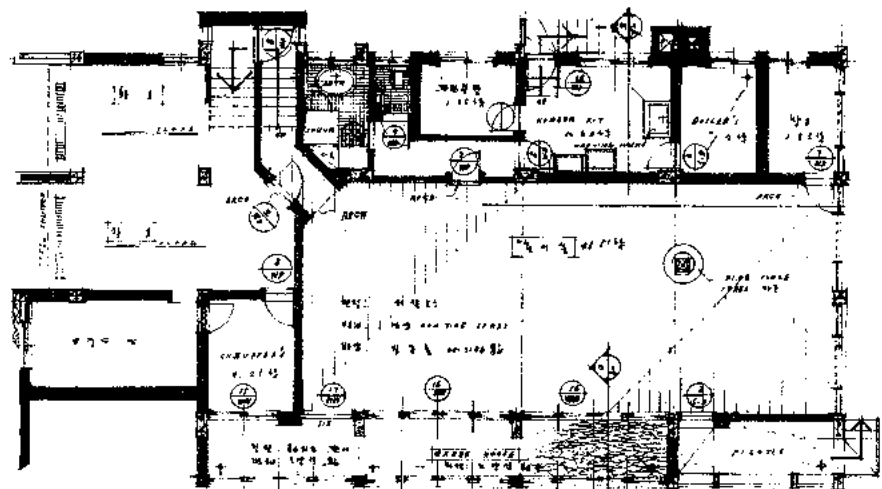
- 1) 伝統様式을 追求함으로써 韓國이라는 地域的 特性을 살리며 MORDERNIZE 과정에서 現代的 的의가 없는것은 추구치 않음.

2층 평면도



- 2) 伝統住宅이 행랑채, 안채 그리고 사랑채로 구분되어 VOLUME 보다 BLOCK 과 MASS 에 치중되어 있음을 감안하고, 중례 지붕에만 치우쳐 上下 분리되는 느낌을 줄이기 위해 間의 개념을 입면에 도입하였음.

1층 평면도



- 3) 韓國建築의 安定感을 基壇(PODIUM)에 의해 좌우되므로 加급적 基壇部를 設定하여 大使館邸로서의 상징적 的의를 찾고자 하였음.

지층 평면도

會員作品

봉천슈퍼마켓

설 계 : 安 箕 泰 (同和建築研究所)

건물위치 : 서울冠岳區奉天洞

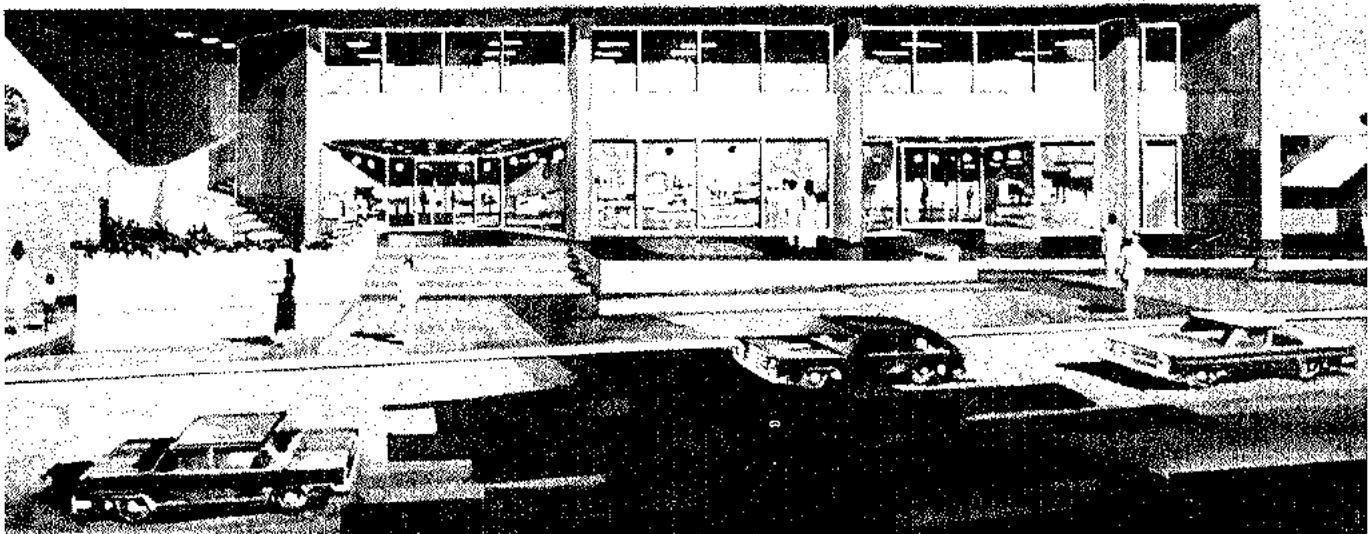
대지면적 : 1,900m²

구 조 : 鉄筋콘크리트라멘조

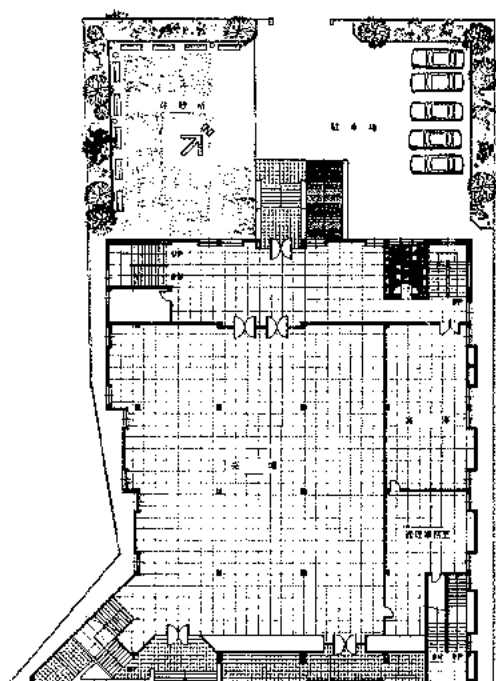
설계개요 :



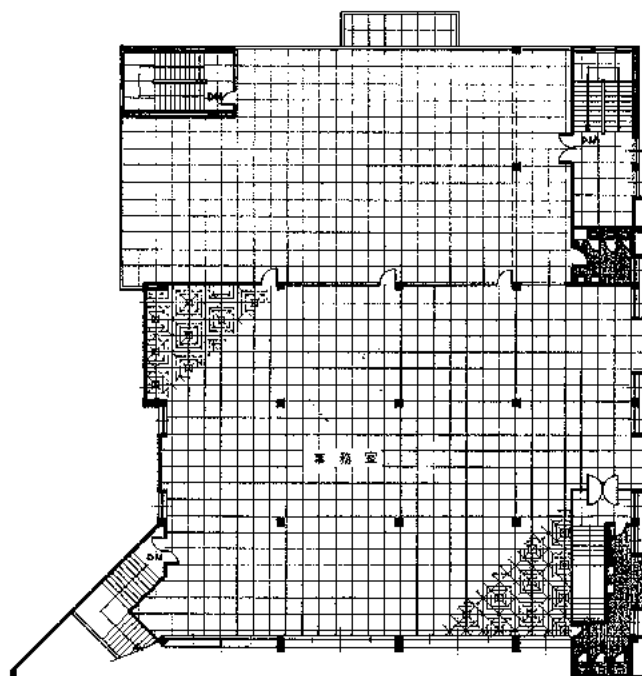
투 시 도



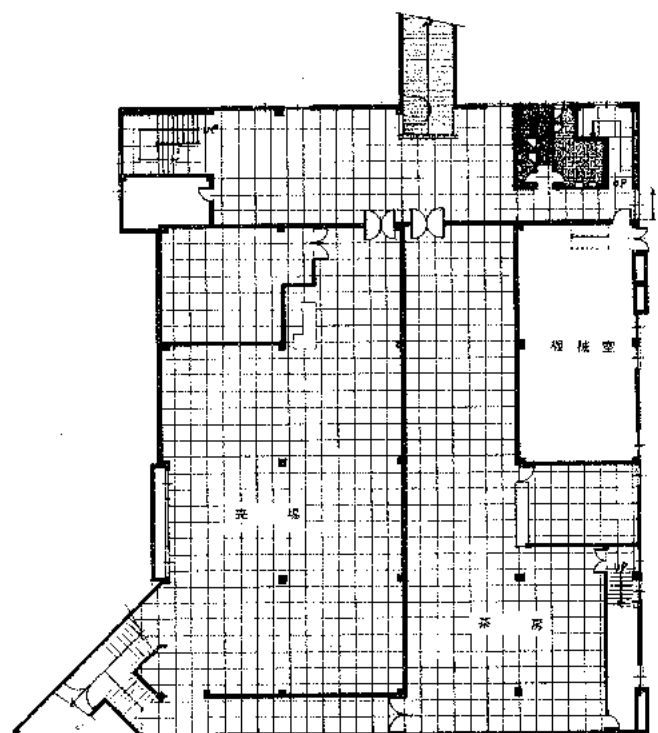
會員作品



1층 평면도



2층 평면도



지층 평면도

N氏댁

설계개요

설 계 : 金寅培 (剛熙設計)

건물위치 : 서울特別市 龍山区 梨泰院(주거지역)

대지면적 : 660m²

건축면적 : 155m²

지 층 41m²

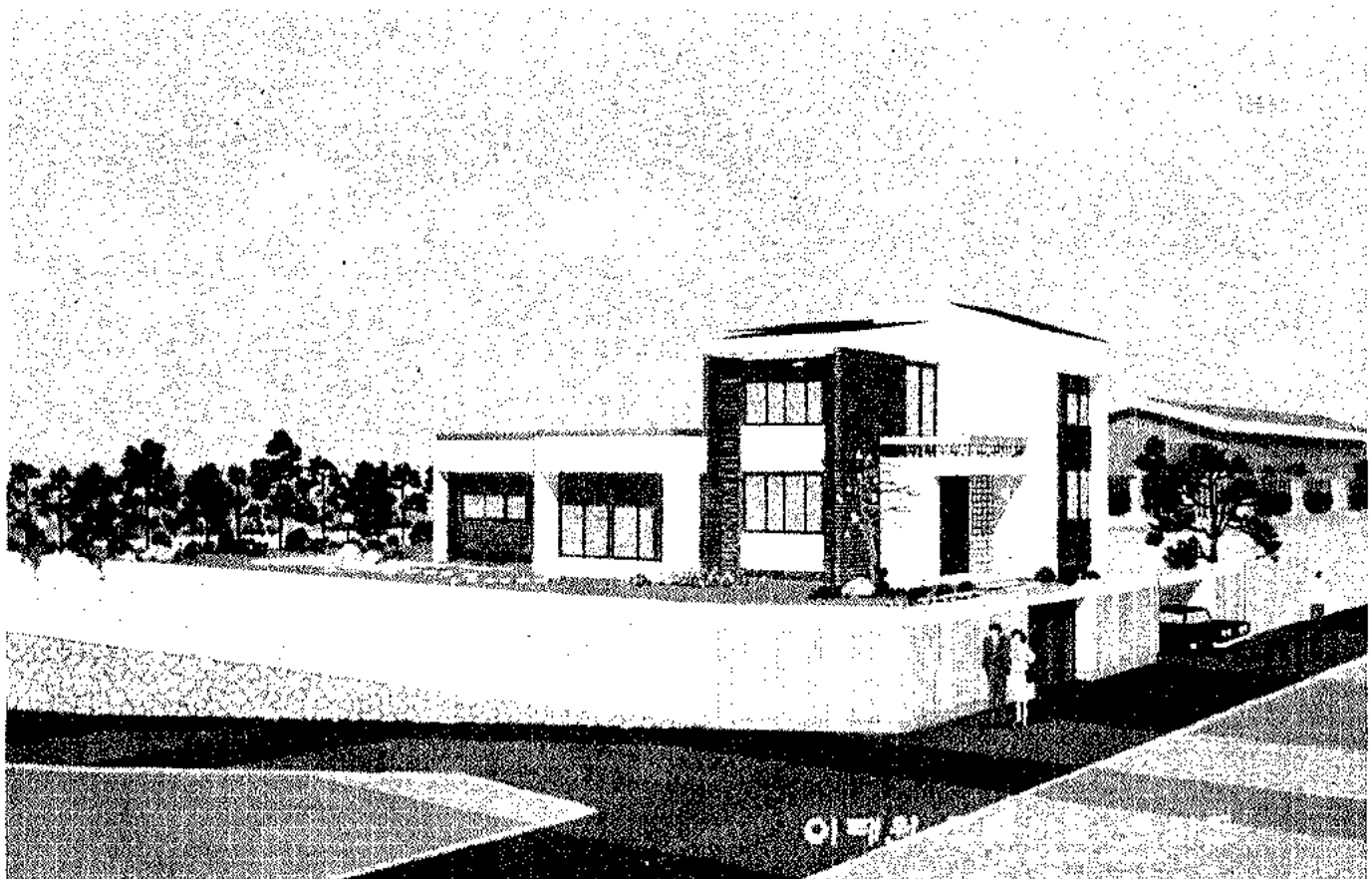
1 층 155m²

2 층 50m²

구 조 : 조적조(시멘트 벽돌조)



투 시 도



의장설명:

가) 간결하고 단순한 외형을 가지면서도 중후감이 있도록 조형적 노력

나) 全体的인 色感은 흑백색계열 木材使用으로 액센트를 줌.

청편石타일 부치기 및 모양석 쌓기

돌탈위 白色수성페인트

칼러샷슈에 진공유리 삽입

흑색광택기와 (스테인드)

옹벽 일정한 地로 처리

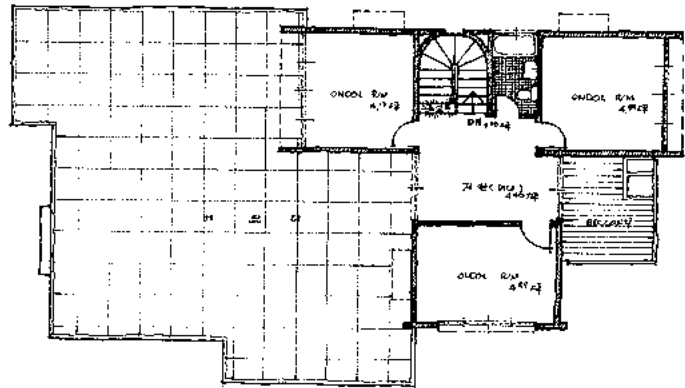
다) 内部空間

주벽 및 천정은 분위기 조성을 위한 변화를 가져오고 보수가 용이하도록 도배처리.

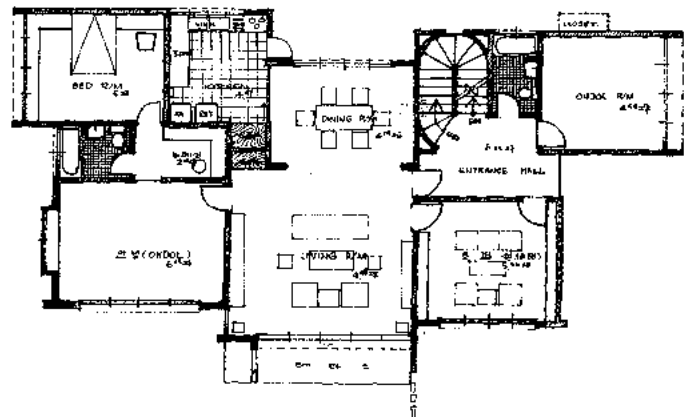
거실 및 식당바닥은 견고하고 시공하자가 없는 쪽마루 合板類.

공간 최대 활용 방안으로 라지에타代身 바닥에 콤팩타 설치.

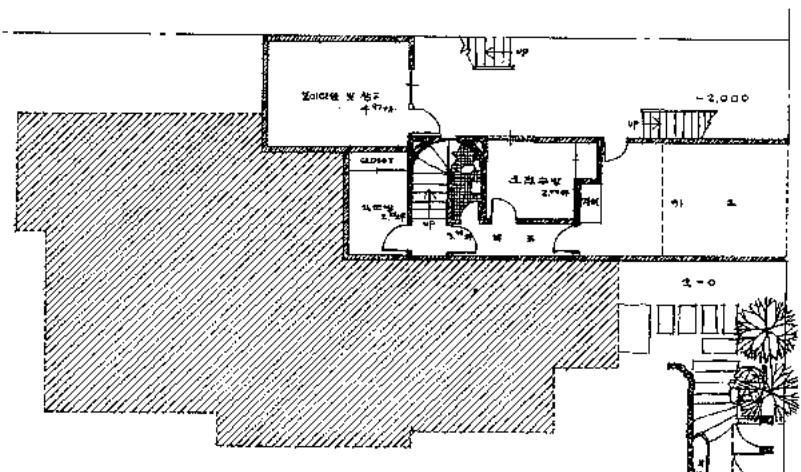
라) 築地(道路보다 築地の 높이가 2.6m)의 自然的 조건을 활용 단순한 주택의 형에 비해 잔디 및 赤벽돌, 대강석 등을 使用 하려한 바닥형성 정원수를 지향하고 自然樹木을 利用하며 구조물(연못, 폭포, 웅덩이等) 설치로 보는 정원에서 즐기는 정원으로 유도



2층 평면도



1층 평면도



지층 평면도

죽전 휴게소

설 계 : 박수현 (보성전 축설계 사무소)
 건물 위치 : 경기도 용인군 수지면 죽전리
 (경부고속도로 상행선 서울에서 24km 지점)

건축면적 : 565m²

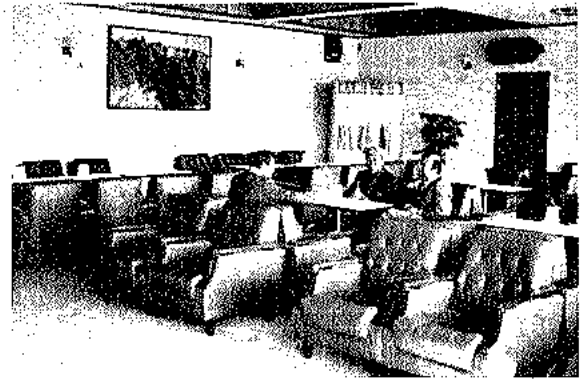
지하층 : 45m²

1 층 : 565m²

2 층 : 390m²

옥탑층 : 24m²

구 조 : 철근콘크리트조

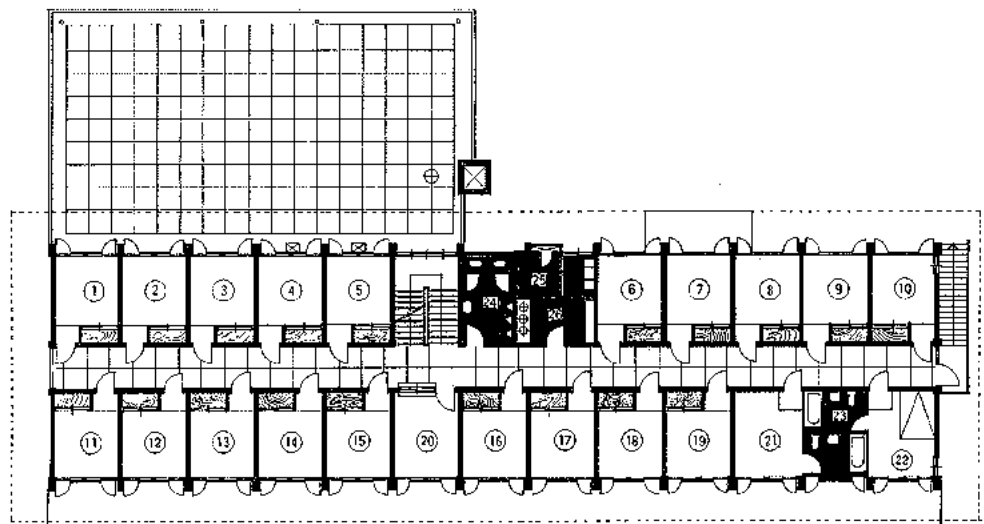


전 경



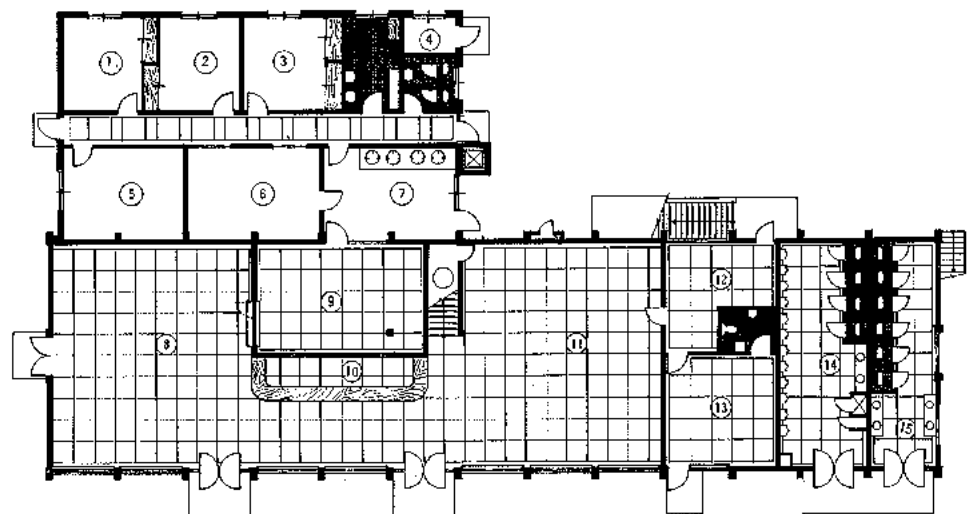
- 1 방
- 2 방
- 3 방
- 4 방
- 5 방
- 6 방
- 7 방
- 8 방
- 9 방
- 10 방
- 11 방
- 12 방
- 13 방
- 14 방
- 15 방
- 16 방
- 17 방
- 18 방
- 19 방
- 20 관리실
- 21 특실
- 22 특실
- 23 화장실
- 24 변소
- 25 샤워실
- 26 세면장

단 면 도



2 층 평면도

1. 2. 3. 방
4. 창고
5. 방
6. 창고
7. 외부주방
8. 식당
9. 주방
10. 매점
11. 휴게실
12. 사무실
13. 귀빈실
14. 남자화장실
15. 여자화장실



1 층 평면도

난곡 새마을 연립주택

설 계 : 송기성 (법한건축 송기성연구실)

건물위치 : 관악구 신림동 산110번지 2호

대지면적 : 8037.79 m² (세대당93m²)

적화장 : 390.63 m² (12대주차)

주차장 : 182.58 m² (12대주차)

공 원 : 620.40 m²

세대당면적 : 지층 : 3.3m²

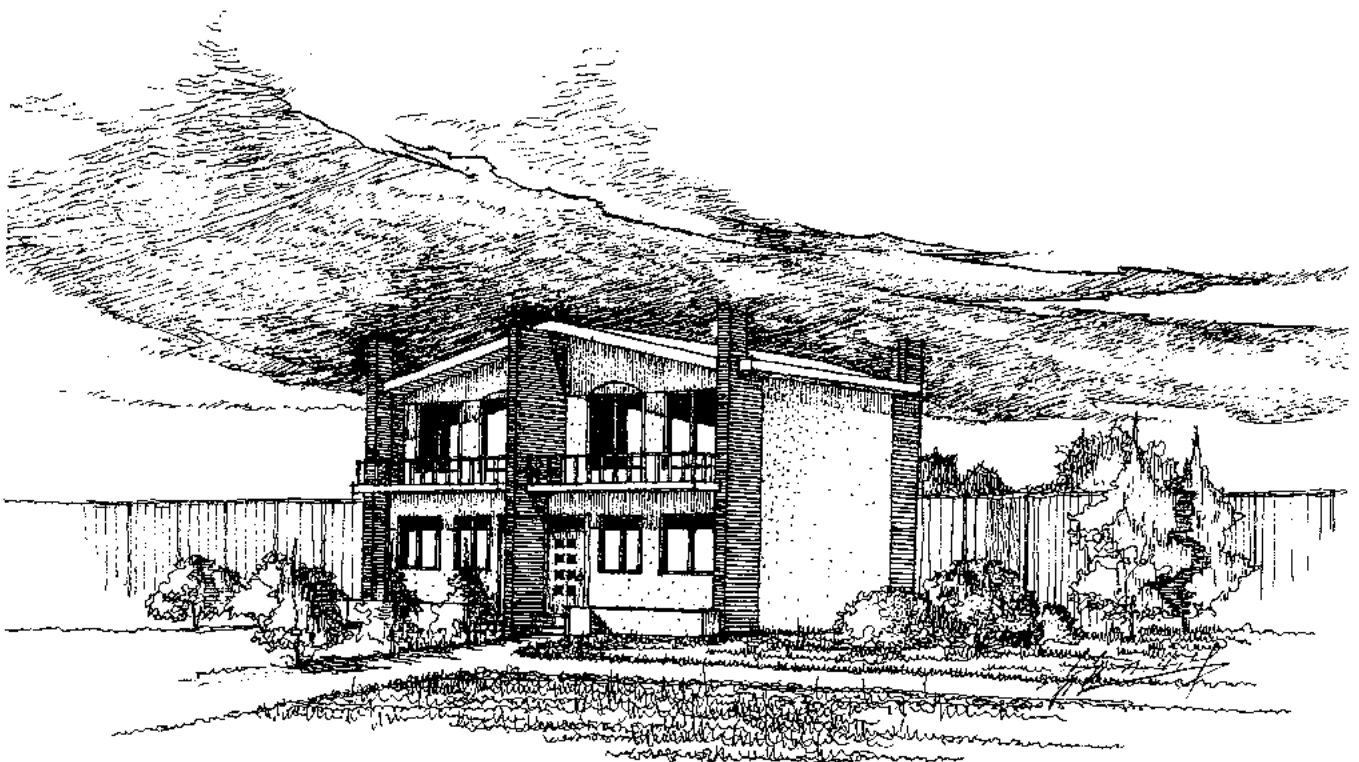
1 층 : 30.50 m²

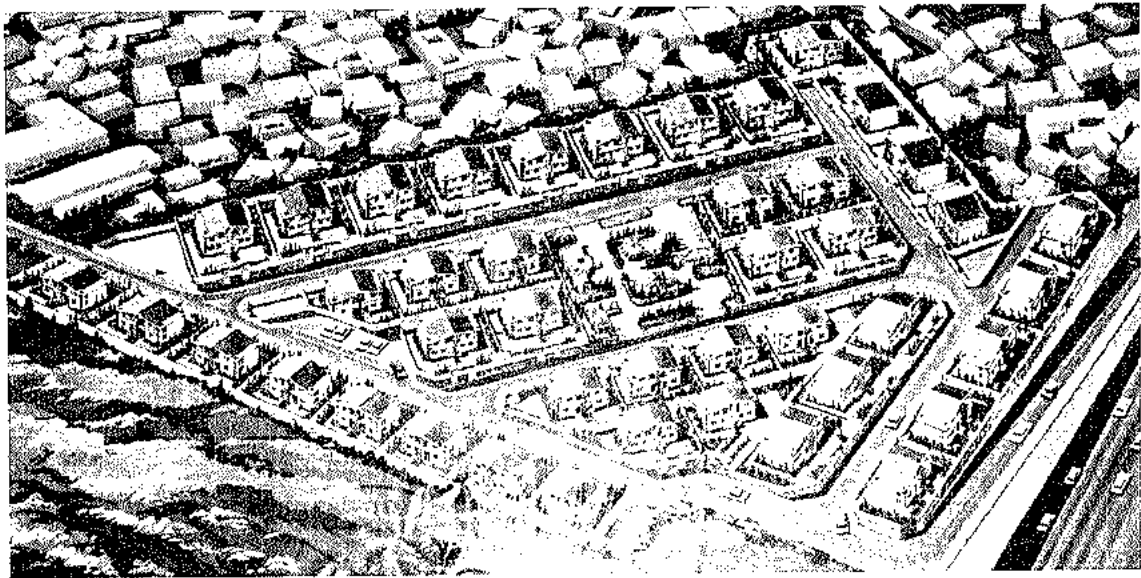
2 층 : 26m²

구 조 : 세멘벽돌조



투 시 도





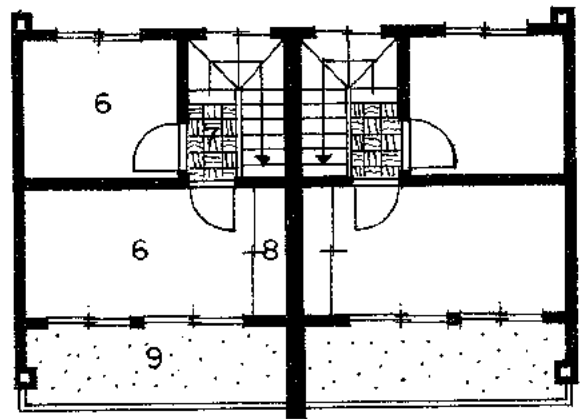
설계개요 :

본연립주택은 마을공동 회원의 무주택서민에게 염가분양을 목적으로 하고 있음으로 주택계획을 예술성보다 최소의 면적이면서 주택으로 갖추어야 할 기본요건을 갖춘 기능적이면서 아담한 주택이 되도록 설계를 하였다.

위치도 15M 도로변 언덕위에 공기맑고 쾌적한 주위환경을 갖춘 단지임으로 각세대당면적은 적은 대지이면서 여유있고 아늑한 정원을 갖출수 있도록 2세대 연립으로 배치하였다.

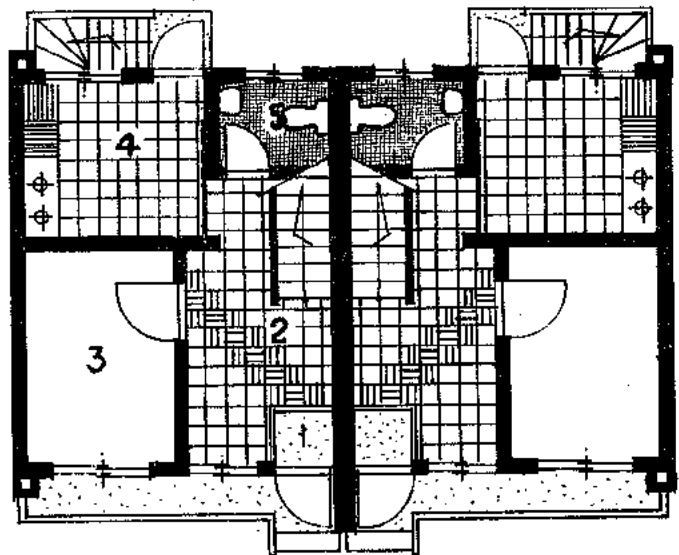
전체적인 면에서 서민주택이면서 중산층의 주택단지를 연상할수 있는 분위기를 조성하였다.

적은 자금으로 아담하고 편리한 내집마련에 도움이 되었으면 한다.



2층평면도

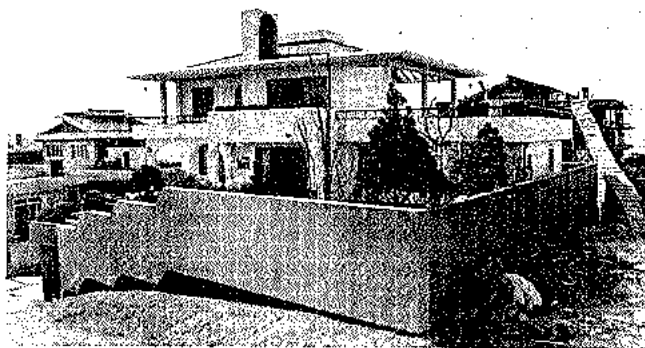
1. 현관
2. 거실
3. 방
4. 부엌
5. 화장실
6. 방
7. 홀
8. 발침
9. 발코니



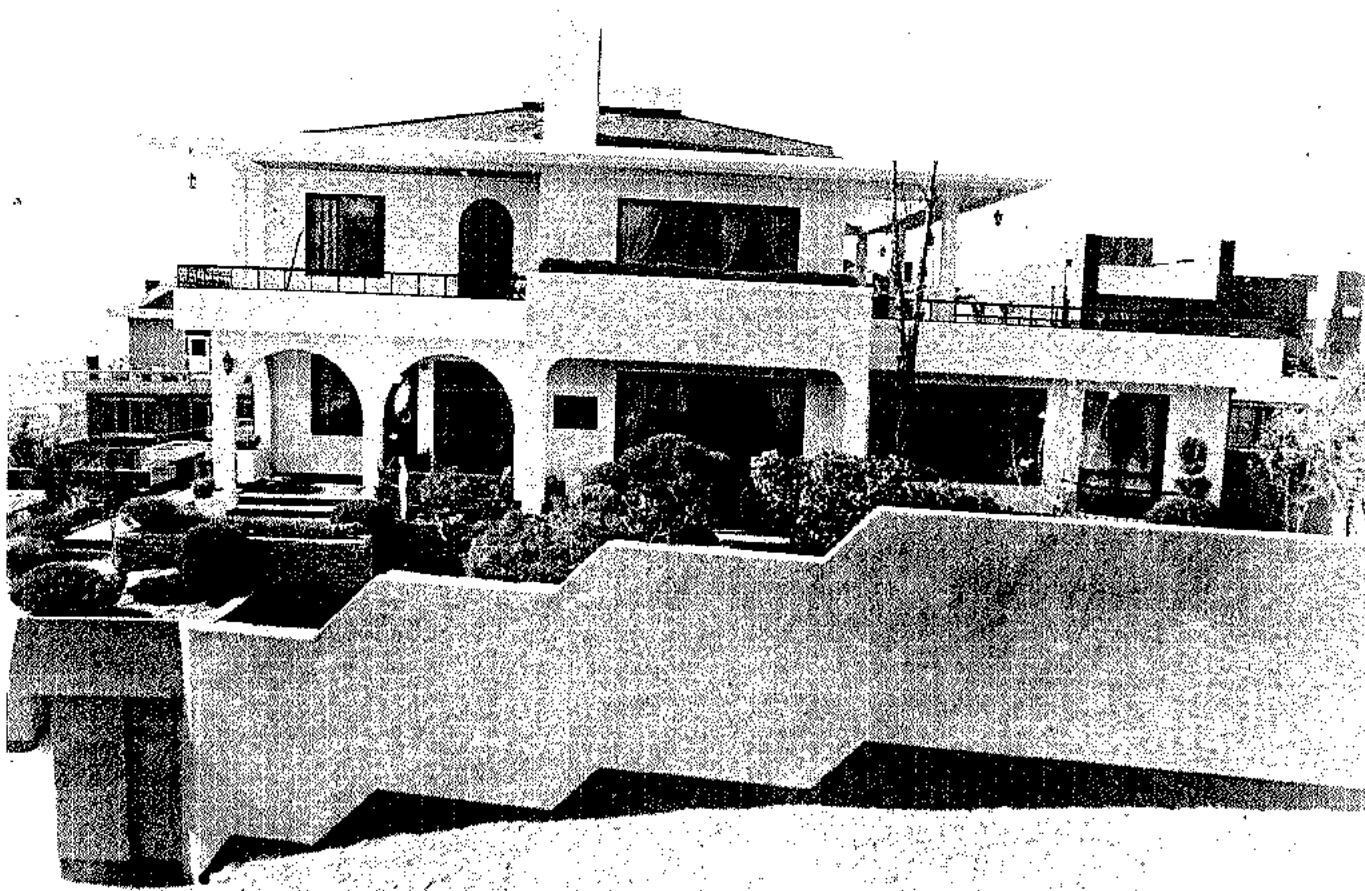
1층평면도

신사동 K 씨택

설 계 : 이기범 (도시건축공사)
 건물위 치 : 강남구 신사동 산74-9
 건축면적 : 지층4.5평
 1층42.0평
 2층23.0평
 대지면적 : 140평
 구 조 : 세면벽돌조



전 경

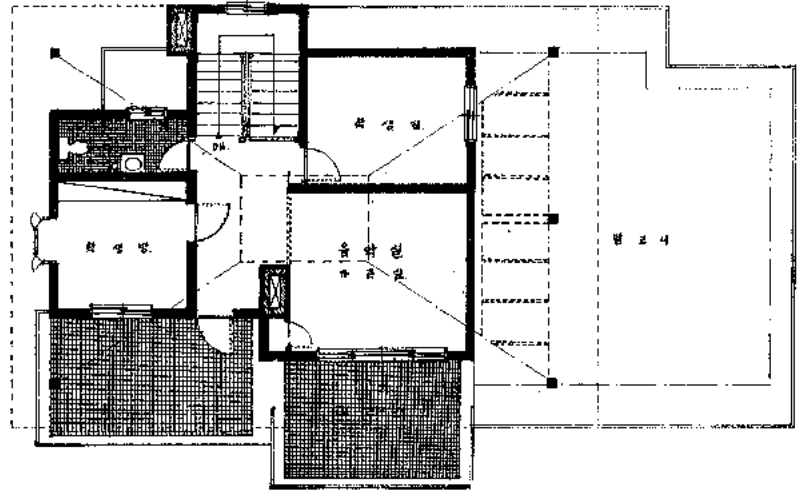


설계개요 :

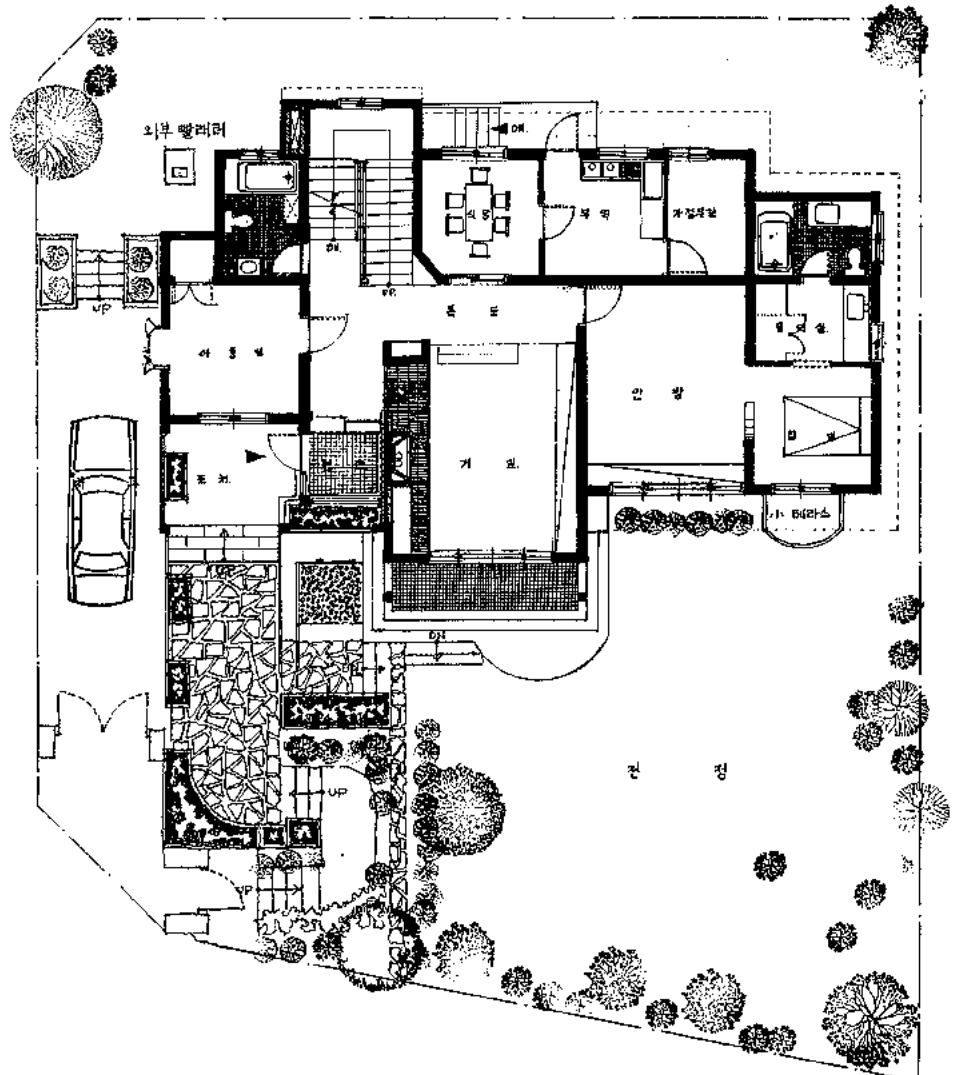
주택에 외벽 마감은 그 사용재료가 무엇인가도 중요하지만 보다더 중요한 것은 조형미와 구도의 바란스라고 할 수 있겠다. 외부, 내부를 일체적으로 같은 본타일재료를 사용해 본결과 지루하기 쉬운 맷스를 조형상의 음양으로 조절함으로써 통일성과 변화에 묘를 펴해 보았다.

좁은 공간을 넓게 보이게 하기 위하여 거실과 식당의 유기적으로 연결되며 식당의 우아하고 클래식한 꽃살문은 밝고 단순한 거실에 본타일 벽체에서 재료의 콘트라스트를 이루도록 하였고 거실의 바닥은 파넬키팅을 하여 보다 임의적이고 자유로운 생활을 하게끔 고려해 보았다.

정원이란 주거공간에 주요한 일부이며 시각적 정원만이 아니라 생활속에 성원을 살리기 위해 거실바닥과 정원의 잔디와의 차이를 최소한으로 줄임으로써 정원분위기를 거실공간으로 유도해 보려고 노력하였다.



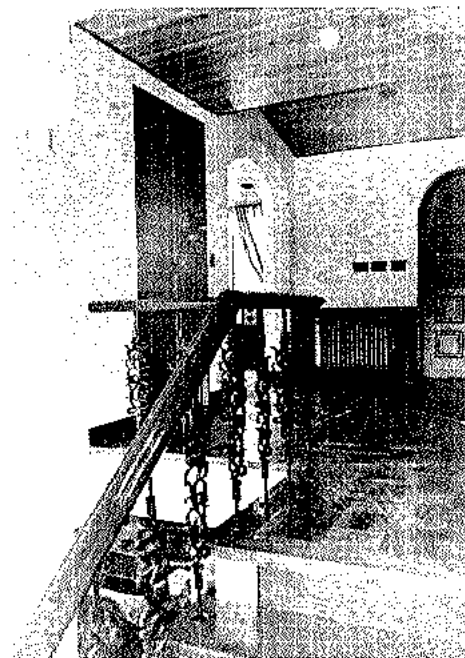
2층평면도



1층평면도



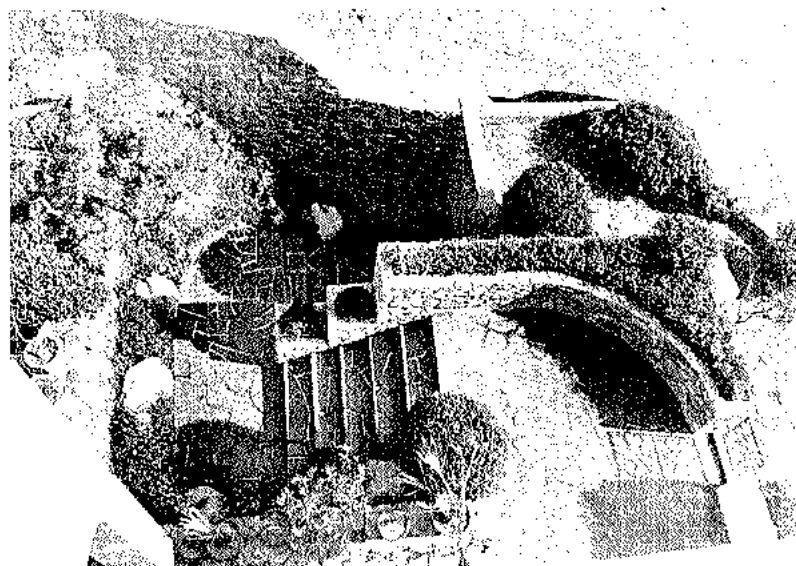
전 면



계 단



응접실에서 식당을 본다



굽어본 정원

住居建築物의 騒音防止策

金 文 埰 國立建設研究所 建築基準科

目 次

1. 序 文

2. 基礎知識

2.1 音

2.2 騒音과 騒音源

2.3 音과 人間の 聴覺

2.4 音의 感覺量과 單位

2.5 建築의 音響設計와 騒音防止設計.

3. 遮音과 騒音防止의 通則

3.1 吸音과 吸音材

3.2 遮音

3.3 騒音調整의 通則

4. 外部騒音의 防止策

4.1 外部騒音의 行態

4.2 外部騒音의 防止策

5. 内部騒音의 防止策

5.1 内部騒音의 行態

5.2 内部騒音의 防止策

(1)平面計劃 (2)窓 (3)間 (4)壁 (5)바닥

(6)설비계통의 소음 (7)조잡한 시공으로 인한 방음 성능의 감소.

6. 結 言

1. 序 文

近年의 급속한 産業化, 都市化에 따른 公害問題는 緊急한 社会問題로 등장하여 날이 갈수록 점점 더 악화되고 있다. 公害라 하더라도 그 種類, 範圍는 多種多樣하나 그 주된 現象을 보면 大氣의 汚染, 水質의 汚濁, 騒音, 振動, 地盤波下 惡臭等이라고 생각되고 이러한 公害는 여러가지 樣態를 나타내면서 우리의 生活環境을 侵害하여 가고 있다. “조용한 거리”, “맑은 공기, 깨끗한 물”이라고 하는 平和스러운 住生活를 어렵게 하고 있으며, 그 중에서도 騒音은 振動, 惡臭등과 함께 소위“感覺公害”이므로 그 影響을 명확하게 把握하기가 困難하고 發生源에 對한 防止技術의 開發이 지연되고 있으며 최근에 문제가 된 것으로 都市公害中에서도 직접적인 被害를 住民에게 주고있다.

이러한 騒音公害는 地域社会의 近隣關係的인 事例, 住居와 工場의 混在에서 오는 紛争, 空港周辺地域에서의 障害等 多種多樣하다. 騒音公害의 特色은 工場, 事業場만이 아니고 各種의 公共事業, 예를 들면, 道路, 鐵路, 空港의 建設및 利用에 따른 것이 대부분이다. 물론 그 解決을 위해서는 發生源에 대한 規制의 強化 만으로는 불충분하고 發生源 周邊의 土地利用規制等도 필요할 것이다.

또, 都市에로의 人口過剩集中으로 야기된 심각한 住宅難을 해결하고, 国土空間의 효율적 이용및 都市土地의 高度利用이라는 전지에서 세워진 아파트에서의 内部騒音도

「삶의 보금자리」로서의 住宅의 機能을 침해하고 있다.

따라서 이러한 騒音問題는 우리 建築家들도 문제의 심각성을 한번쯤 생각하고 넘어 가야 할 것이다.

2. 基礎知識 2.1 音

일반적으로 音(sound)이란 空氣中에서 일어나는 미세한 波動을 인간의 聽覺을 통해서 느끼는 感覺이나, 이러한 波動, 즉 音波는 임의의 振動體에서 여러가지 方法(衝突이나 振動)으로 發生되어 順次的으로 인접한 粒子에 전달되며 氣體의 性質상 空氣粒子 自体의 振動方向과 伝達方向이 一致하는 縱波이다.

이러한 波動의 한 단위를 週波라 하고, 일초 동안의 주파의 수를 週波數 또는 振動數라 하며 이는 音의 높이를 나타낸다. 또 파동의 봉우리와 봉우리사이의 거리를 波長이라 한다.

2.2 騒音과 騒音源

여러가지 發生源에서 나는 音도 인간의 存在를 생각하지 않을 경우에는 단순한 物理現象으로 볼 수 있고 인간의 귀에 들리는 音에도 生活上 不可欠의 音과 없는 것이 바람직한 不必要한 音이 있다. 騒音이란 이러한 不必要한 音, 즉 인간의 활동에 방해가 되는 듣기 싫은 音, 들리지 않은편이 나은 音을 말한다. 이에겐 지나치게 높은 音, 音色이 不快한 音, 通話를 방해하는 音, 정신력의 集中이나 安眠을 방해하는 音 등이 포함된다. 그런데 이 音의 不必要性에 대해서는 音을 듣는 各 事者가 判斷해야 할 문제로서 때와 장소 사람에 따라 다르다. 騒音源에는 일반적으로 都市騒音, 交通騒音, 工場騒音, 工事騒音등과 같이 건물 밖에서 나는 外部騒音과 設備騒音, 生活騒音等과 같이 건물 내부에서 나는 内部騒音으로 大別된다.

①都市騒音이란 交通騒音等과 같은 여러가지 騒音이 混然一體가 된 것으로 建物の 種別이나 密度, 人口와 交通量等과 관계가 있고 時刻的으로 變化하는 低周波成分이 많은 騒音이다.

②交通騒音에는 自動車, 鐵道, 航空機 등에서 나는 騒音이 있고 이 中에서도 自動車에서 나는 騒音이 最惡의 것으로 交通量, 車速, 車種, 道路狀況, 道路에서의 距離에 따라 그 程度가 다르다.

③工場騒音은 業種別, 機械別에 따라 다르나 24 時間 運轉하는 것 特異한 音色을 가진 것 住宅地에 混在하고 있는 것등이 문제가 된다.

④工事騒音은 一時的인 것이긴 하나 地域이 限定되어 있지 않다는 것과 夜間工事 등에서 문제가 많다. 그 대표적인 것은 말뚝박기, 리프트 치기, 밀사, 콤프레사등이다.

⑤設備騒音에는 送風機, 보일러, 冷凍機, 환풍타워, 펌프등의 空調機器等은 물론 給水音, 排水音等도 문제가 되고 있다.

⑥生活騒音에는 인간 또는 동물의 소리, 라디오, 텔레비

죤, 악기의 소리, 사무기기의 소리, 바닥충격음이나 문의 충격음등의 固体伝搬音이 있고 後者は 아파트등에서 큰 문제로 되고 있다.

2.3 音과 人間の 聽覺

人間은 聽覺器官으로 音을 듣고 刺激에 따라 육체적 혹은 生理的인 影響을 받아 여러가지 情報를 知覺하고, 여러가지 心理的 表象을 나타내는 반면 역으로 聲帶나 입 혹은 拍手 혹은 樂器等으로 音을 내어 情報等을 伝達한다고 하는 두 가지 側面을 가지고 있다.

人間の 聽感覺器官은 耳介, 外耳道, 鼓膜, 耳小骨 鰓牛, 聽神經으로 이루어져 있어 空氣의 振動, 液體의 振動, 神經電流와 어느 程度 周波數의 弁別을 膜의 振動, 骨의 振動을 하면서 順次的으로 變換하여 音의 感覺을 얻게된다. 人間の 健全한 귀로 들을수 있는 것은 振動數(周波數)에서 약 20~20,000 回秒(%) 音壓에서 약 0.0002~200 마이크로바(μ bar)이다.

※ 1 氣壓=約 1 bar=1,000 μ bar= 10^5 μ bar

2.4 音의 感覺量과 單位

인간이 音으로 부터 一次的으로 얻어지는 感覺量에는 다음과 같은 것이 있다.

①크기: 基本的으로 音壓에 對應하나 周波數에 따라서도 大幅的으로 變하는 感覺量이다. 크기를 定量的으로 表現하는 量으로서 音의 크기의 레벨(LL, Loudness Level: 어떤 音의 크기를 그것과 같은 크기로 들리는 1,000 Hz 純音의 音壓레벨의 값으로 表示한 것 단위: phon), 音의 크기(Loudness: 音의 크기의 레벨을 40폰을 1로하여 感覺的으로 같은 등급의 값으로 나타낸 것 단위: sone 대략 10phon 이 증가함에 따라 sone의 값은 2배가 되고 數値의 加減値가 그대로 減覺量의 増減에 對應한다.) 등이 있다.

②높이: 주로 周波數에 依存하고 周波數가 많으면 높게 들리는 量이고 基本的으로는 感覺量의 差가 周波數의 比에 對應한다.

③音色: 音의 周波數 패턴과 時間的 패턴에 따라 變化하는 量으로 세기와 높이가 같더라도 純音과 樂器의 音에는 周波數 成分이 다르고 純音과 短音 혹은 白色雜音과 競技用 파스볼등의 衝擊音은 繼續時間의 차이로 다른 音色을 나타낸다.

④데시벨(Decibel: dB): 소리의 세기 또는 높이의 변화에 대한 인간의 느낌을 근사하게 나타내는 단위로 데시벨(dB)이 있다. 우리가 可聽할 수 있다는 것은 音壓의 절대적 차이보다는 상대적인 변화 때문이다. 音壓레벨 단위에서 0은 극히 조용한 실험실에서 可聽할수 있는 최저한도에 대략 맞추어서 임의로 정한 것이고 대개는 조용한 상태라 하더라도 적어도 10~15dB 보통 30~40dB의 기본 소음을 들 있게 마련이다. 대화소리는 대략 70dB정도이며 宴會等에서는 85dB 정도이며 고음을 느끼기 시작하는 선은

130dB정도이다. 聽小骨이 파괴되는 소음의 크기는 직접 사람을 실험한 적이 없기 때문에 정확하게 알 수는 없으나 동물실험 또는 사고를 당한 사람들로 부터 調査한 바에 의하면 大략 150 dB 정도인 것으로 알려져 있다.

2.5 建築의 音響設計와 騒音防止設計

많은 音聲에서 듣고 싶은 音은 보다 잘 들리게 하는것을 音響設計라 하고 듣기 싫은 音은 될 수 있는한 聽리지 않게 하는 것을 騒音防止設計라 한다. 이는 建築物의 立地條件, 建物の 配置, 室의 配置, 形, 크기, 천정이나 벽 등 各部의 構造, 材料, 室內의 家具 및 그 配置와 인간에 이르기까지 모두가 관계가 있으므로 이것들을 종합적으로 검토하여야 한다.

3. 遮音과 騒音防止의 通則

3.1 吸音과 吸音材

音波가 投射되는 面의 性質에 따라 音의 吸收程度가 결정된다. 일반적으로 굳고 단단하거나 剛한 面은 거의 吸音이 되지않는 반면 연한 多孔質面과 振動할 수 있는 材料는 音을 더 많이 吸收한다. 音의 에너지가 흡수되면 매우 적은 熱量이긴 하지만 熱에너지로 전환된다. 音波가 부딪침으로 인하여 多孔質材料의 表面에서 空氣의 압력이 시시각각으로 증가하거나 감소됨에 따라 空氣는 氣孔 속으로 流入되거나 流出되며, 한정된 氣孔속의 空間에서 운동하는 空氣분자들 사이에서 발생하는 마찰이 일부 音 에너지를 열로 전환시키게 되는 것이다.

吸音材란 말 그대로 吸音用으로 사용되는 材料로서 그 吸音機構에 따라 多孔質材, 共鳴吸收材料, 板共振 또는 膜共振吸收材料로 나누어 지고 그 特性은 吸音率로表示되고 音이 전혀 吸收되지 않을 경우 (이는 실제로는 있을수 없다)를 0, 音이 전부 흡수될 경우를 1로하여 각 材料의 吸音率이 정해 진다.

3.2 遮音

일반적으로 遮音에는 두 가지가 있다. 즉 空氣伝達音 遮音과 衝擊音遮音이다. 空氣伝達音遮音은 空氣중에서 發生하는 騒音 즉 목소리와 같은 것의 遮音에 관계되고 衝擊音遮音은 발자국 소리와 같은 충격음에 관계된다.

遮音의 정도는 音의 周波數와 壁의構造에 좌우되며 무엇보다도 重量에 의해 정해진다. 이것은 소위 質量法則(mass law)에 해당하며 이것이 크게 벗어나는 (±2dB이상)경우는 거의 없다.

또 遮音은 不透過性에 좌우되며 多孔質 블록벽을 이중층을 하지 않아 氣孔이 막혀 있지 않을 경우에는 音이 氣孔을 통해 새어 나가기 때문에 효과가 없다.

그 다음은 剛性이다. 그러나 剛性은 언제나 효과가 있는 것은 아니다.

이러한 遮音性能의 평가방식은 音의 투과손실의 程度에 따른 「音聲透過等級」(STC: Sound Transmission

Class)을 많이 사용하고 있다. 캐나다 「주택기준」에서는 최저기준을 STC 45 로 하고 있으며 최고한도는 대략 STC 55 정도이다.

3.4 騒音調整의 通則

騒音調整은 騒音源(Noise Source)騒音聽取者 經路等 세 가지 要素를 함께 생각할 수 있다.

經路에는 機械와 그 근처의 사람과의 단순한 空間일수도 있고 室內의 사람과 비행기와 같이 屋外의 空氣層 지붕, 벽, 창, 室內空氣로 이어지는 복잡한 것도 있다. 騒音源은 屋內 또는 屋外에서 있을수 있으며 여기서는 騒音의 聽取者가 항상 屋內에 있는 것으로 한다.

騒音源은 等方向性 또는 偏方向性을 가지는데 室內騒音源의 경우에는 音의 發散方向如何가 별로 중요한 문제가 아니지만 屋外의 경우는 騒音源의 方向性이 중요한 요소가 된다. 또 騒音問題는 항상 周波數로서 생각해야만 하는데 그 이유는 音源, 經路, 청취자에 미치는 효과가 모두 周波數에 종속되기 때문이다.

4. 外部 騒音의 防止策

4.1 外部 騒音의 行態

(1) 方向性

騒音源이 가질지 모르는 方向性은 外部騒音의 경우 중요하다. 예를 들면, 제트엔진(jet engine)은 그 대부분의 低周波數 騒音을 噴射軸線에서 약 30°의 角으로 放射한다 따라서 만일 분사추진기관으로 부터의 소음을 측정하려면 그 엔진 주위의 여러 곳에서 측정을 해야만 完全한 狀況圖를 얻을 수 있다.

(2) 거 리

거리에 따른 騒音의 감소를 결정하는 첫째 要因은 逆 제곱법칙이다. 즉 거리가 2 倍씩 증가됨에 따라 6 dB 程度가 감소된다. 두번째 要因은 空氣에 의한 分子吸音 이다. 1,000 Hz 이하의 주파수에서는 分子吸音이 다른 모든 減衰要因들 보다 우세하게 작용할 때가 흔히 있다.

(3) 바 람

音이 단순히 바람을 거슬러 전파되기 때문에 減衰된다는 생각은 바람의 變化度를 생각하지 않은 잘못된 것이다. 아래 그림과 같이 밑에서 부는 바람은 그 上部의 바람만큼 빠르지 못하며 이는 밑에서 바람을 안고 전파되는 音이 上部보다 더 빨리 이동하고 있음을 뜻한다. 따라서 音波는 그림과 같이 휘게되어 B부근에서는 다른 때 보다 그 에너지가 더 적게 된다.

(4) 온 도

온도의 變化도 바람과 유사한 效果를 나타낸다. 그 이유는 音의 速度가 溫度의 증가에 따라 더 증대되기 때문이다. 따라서 만일 空氣의 溫度가 上層部보다 地面 가까이에서 더 높은 경우(보통 昼間)는 地面에서 부터 높은 위치에 있는 音波는 더 느리게 전파하게되어 音線은 윗 쪽

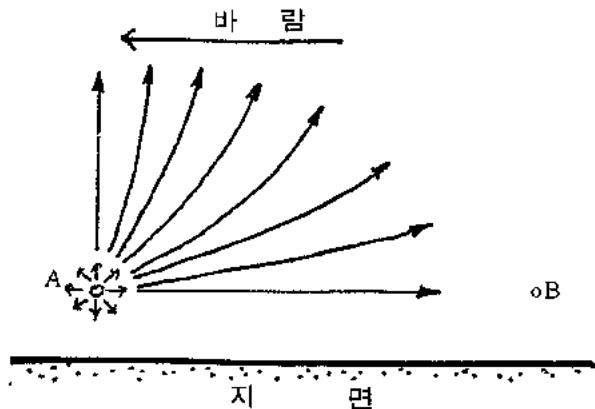
으로 휘게 된다. 따라서 音源의 주위에서는 溫度變化가 없을 때 보다 더 조용하게 된다. 반대로 溫度가 上層部에서 보다 地面가까이에서 더 낮을 때 (보통 야간)는 높은 위치의 音波가 더 빠르게 전파되므로 音線이 地面쪽으로 휘게 되어 音源주위의 온도변화가 없을 때 보다 더 크게 들리게 된다.

(5) 안개와 눈

안개와 눈의 효과는 별로 중요한 요소는 되지 못하지만 안개는 加外的 吸音を 일으키며 눈은 地面에 吸音面을 형성하게 되고 이것은 또 地面反射波에 영향을 미치게 되어 먼 거리의 음레벨을 저하시킨다.

(6) 地面

音源과 受信点이 地面에서 그렇게 높지 않은 위치에 있을 때는 지면에서 반사되는 音波가 중요하게 된다. 예를 들면 단단하여 反射性을 가진 다는가 또는 부드러워서 吸音性을 가진 다는가 하는 地面의 性質은 反射音에 영향을 미치게 된다. 地面反射의 정확한 효과는 몹시 복잡하여 여기서는 언급하지 않기로 하고 다만 콘크리트와 같은 단



단한 지면은 加外的 減衰를 일으키지 않으나 牧草와 같은 지면은 加外的 減衰를 일으킨다는 사실만은 밝혀 둔다.

樹木地帶는 어느 정도 音의 減衰를 일으키지만 바람의 變化度에도 역시 영향을 미치게 되어 附加的 減衰를 中和시켜 버리는 수도 있다.

(7) 그외의 장애물

벽체와 같은 장애물은 당연히 音의 傳播를 줄이게 될 것이나 일반적으로 장애물이 상당한 효과를 가질려면 그 크기가 音의 波長에 비해서 크지 않으면 안된다. 예를 들면, 만일 100 Hz의 소음이 포함되어 있을 때 그 波長은 3.3^m가 되며 따라서 이 소음을 막기 위한 벽체는 音源이 이 벽에서 3^m 떨어져 있을 경우 약 20dB 정도를 차단하기 위해서는 약 7.6^m 정도의 높이가 되어야 한다. 그러나 장애물 주변끝에서의 音波廻折, 壁体上部의 空氣散乱 및 地面減衰의 不完全等의 이유로 遮音效果의 完全을 기하기에는 制限을 받게 된다.

屋外에 노출된 面들도 屋內面과 같이 音を 反射하거나 吸收하게 된다. 屋外에 사용하는 材料는 거의 모두 단단하고 딱딱하여 反射性을 가지나 때때로 吸音性을 가진 外部面을 만드는 것이 유익할 때가 있다.

4.2 外部騒音의 防止策

外部騒音에 대해서는 計劃단계에서 부터 생각해야 한다. 여기서 計劃이라 함은 垜地選定에서 부터 건물 및 그 周辺과 道路等의 設計를 포함하여 平面과 斷面上의 여러 부분적인 것까지도 포함 된다.

外部騒音을 방지하기 위해서는 가능한 한 다음과 같은 조치를 하면 도움이 된다.

- 1) 垜地選定時에는 되도록이면 주거지역을 택하고 공장이나 간선도로변에서 멀리 떨어진 곳을 택할 것.
- 2) 建物을 가급적 騒音源으로부터 멀리 配置할 것.
- 3) 언덕, 도로측면 또는 다른 건물을 防壁으로 利用할 것.
- 4) 나무나 덩불은 음향을 다소 흡수하기는 해도 防壁으로서는 별 효과가 없음에 유의할 것.
- 5) 복도, 주방, 욕실, 에레비타, 설비공간등과 같이 덜 중요한 부분은 소음이 많은 쪽에 그리고 침실, 거실등 주요한 부분을 조용한 쪽에 배치할 것.
- 6) 騒音源과 먼한 外部窓에 특히 유의할 것 (内部騒音 防止等 참조)

5. 内部 騒音의 防止策

5.1 内部騒音의 行態

室内에서 騒音源이 操作될 때 임의 지점에서의 騒音레벨은 두가지 成分으로 이루어져 있다. 첫째는 直接音, 즉 音源으로부터 그 지점에 직접 전파되는 音이고, 둘째는 余韻音 즉 室内面에서 여러번 反射된 다음 도달하는 音이다. 直接音의 세기는 音源으로부터의 거리가 증가함에 따라 저하되는데 그 거리가 2배씩 될 때마다 6dB씩 떨어진다. 반면에 余韻音의 세기는 室의 全内部를 통해 균등하게 된다. 騒音源 가까이에서는 直接音이 우세하겠지만 音源으로부터 먼 곳에서는 余韻音이 우세하게 된다.

室内의 직접음에 대한 직접적인 조치방법은 불가능하다. 직접음에 대한 조치로서 일반적으로 칸막이가 유용하게 쓰이는 경우가 더러 있는데 특히 騒音源이 偏方向性을 가질 때 유효하다. 만약 칸막이가 騒音源에 面한 쪽이 吸音체로 되어 있다면 이 面에 부딪히는 直接音은 주로 吸收될 것이고 따라서 余韻音을 일으키지 못하게 된다. 더우기 벽위에 있는 사람은 직접음으로부터 보호된다.

주어진 騒音界에서 그 세기는 室内에서의 吸音量에 따라 크게 좌우된다. 그러므로 音響調節天井설치等과 같이 吸音量을 증가시킴으로써 余韻音의 세기를 감소시킬 수 있다. 그러나 余韻音의 레벨을 3dB 줄이기 위해서는 吸音량을 두배로 늘여야 한다.

5.2 内部 騒音의 防止策

(1) 平面計劃

①아파트에서 부엌이나 욕실등을 동일 수직상에 오도록 한다.

②아파트의 各戶를 重層式으로 하여 침실을 아래층에 두면 바닥에서 오는 충격음을 막을 수 있다. 물론 가구자 체내에서의 충격음을 막을 수는 없으나 그것은 자신들의 문제로 한정된다.

③침실 거실등은 난침, 계단, 홀, 주방등을 완충지대로 하여 옆 가구로 부터 격리되도록 한다.

④한 가구의 소란한 방과 옆 가구의 조용한 방을 붙여 놓는 것은 되도록 피한다.

⑤주방이나 욕실의 給排水管등은 주방과 욕실을 이웃끼 리 맞대고 아래 위로 같은 위치에 오게 하여 배관을 그사 이의 벽속에 넣어 침실이나 거실과 격리시켜 준다.

⑥보일러, 펌프, 공기 압축기, 환풍기, 빗 세탁설비등 을 침실로 부터 멀리 떨어지게 한다.

⑦취침 공간과 생활공간은 되도록 분리시킨다.

⑧개방적인 평면에서는 적절한 공간배치와 흡음재의 사 용등으로 가급적 소음을 줄이도록 한다.

(2) 窓

창은 소음방지면에서 볼 때 외벽중에서 가장 취약한 부 분이다. 창은 遮音性能은 氣密性과 직접적인 관계가 있으 므로 소음방지면에서만 볼 때는 불박이 창이 여닫이 창보 다 더 효과적이다. 遮音性能面에서 볼때 불박이 홀 유리창 은 여닫이 겹 유리창과 대략 비슷하다.

대부분의 불박이 겹 유리창은 STC 30에서 STC 35의 범위이며 유리사이의 간격이 커짐에 따라 증가한다. ST C 40이상을 내기 위해서는 유리 간격이 최소한 20cm 가 돼야 하나 그 간격이 3/4인치보다 크면 단열에 효과가 없 으므로 실용적이지 못 된다.

이상을 요약하면

- ①소음이 많은 쪽에는 창을 최소로 낼 것.
- ②騒音源과 면한 面은 가급적 불박이 창으로 할 것.
- ③여닫이 창은 바람막이를 설치하여 공기 틈새를 줄일 것.

(3) 門

일반적으로 문은 各 室간의 騒音防止에 있어서 가장 취 약한 부분이다. 따라서 음향면의 독립성은 이에 따라 좌 우 된다. 일반문은 보통 STC 15~20 정도이므로, 속을 채운다든지 틈막이 재를 설치하면 도움이 된다. 틈막이는 문을 닫을 때의 충격음을 완화할 수 있으므로 아파트등의 各家口의 출입문에는 특히 도움이 된다. 특히 통로에 면 한 문들은 가능한 한 防音門으로 하는 것이 바람직하다.

(4) 壁

벽의 防音性能은 不透過性, 重量, 剛性에 따라 달라진 다. 다른 조건이 같을때 중량이 2배가 되면 투과손실은

5dB정도 증가한다.

단위중량이 같은 조적벽은 그것이 한 겹일 때보다는 中 空壁일 때가 성능이 더 우수하다. 이러한 벽체는 밀폐된 공간에 의해 결합된 두 겹의 벽이 되기 때문이다. 그러나 양 벽을 鐵物등으로 연결시키면 효과가 적어지므로 연결 물은 가급적 적게 사용하고 연결재는 비교적 신축성이 있 는 것이 좋고 흡음재를 그 사이에 끼워 넣으면 防音性能 이 좋아진다.

(5) 바닥

앞에서도 설명한 바와 같이 공기전파음에 대한 저항도 를 결정하는 요소는 중량, 강성, 음향통로의 斷切 및 절 연등이나 바닥을 통한 충격음의 전달은 문제들 하나너 추 가시키는 것으로 물체의 직접적인 접촉에 의해 바닥이 진 동하게 될 때 일어난다. 이 소음은 바닥구조를 통해 전 달되고 그 아래에 있는 방으로 전파된다. 이러한 소음은 공기전파음보다 더 많은 불평을 유발하게 된다.

충격소음을 줄이는 가장 효과적인 방법은 카펫과 같 은 부드러운 것을 바닥에 까는 것이다. 카펫보다는 못 하지만 폴크타일도 유용하다. 그 밖에 소위 탄력성이 있 는 바닥재인 비닐, 리노름, 고무타일등은 충격소음의 防止에 별 도움이 되지 못 한다. 또 하나의 방법은 바닥면 을 피우는 것이다. 즉 섬유판과 같은 탄력성이 있는재로 를 사이에 넣어 마감바닥을 구조체로부터 격리시킨다. 또 는 반자를 구조체와 다소 떨어지게 설치하고 방음재로 천 정을 한다. 이러한구조에다 그 공간에 흡음절연층을 설 치 하면 충격소음을 더욱 줄일 수 있다.

(6) 설비계통의 소음

일반적으로 설비계통으로부터 생기는 소음은 진동이나 충격소음 또는 공기전파 소음이다. 이러한 騒音은 환풍기, 발동기, 펌프와 같은 기계설비내에서 나날수도 있으며 닥 트내의 공기흐름 또는 급 배수관속의 물의 흐름때문에 생 길 수도 있다. 거기에서 닥트는 그 자체가 한방에서 다른 방으로 소음을 옮기는 통로 구실을 한다.

⑦機器騒音

機器騒音은 다음과 같은 方法으로 줄일 수 있다.

- ①機器는 가능한 한 침실등으로 부터 멀리 둘 것.
- ②機器를 防音構造로 둘러싸거나, 또는 복도, 계단실 창고등의 완충지대를 두어 소음을 가두도록 할 것.
- ③흡음재를 機器의 外皮에 댈 것.
- ④탄력성이 있는 밑받침을 써서 기기를 구조체와 격리 시킬 것.
- ⑤기기와 그에 접속되는 닥트 또는 급수관 사이에는 신 축성있는 연결 장치를 쓸 것.

⑧管内의 騒音

소음은 管内에 물이 흐를 때도 생긴다. 亂流에 의한 騒 音및 管의 진동이나 온도변화로 인한 管의 수축및 팽창에 따라 지지물에서 소음이 날 수도 있다.

일반적으로 배관계통내의 소음은 다음과 같이 하면 騒音防止에 효과가 있다.

- ① 수압을 줄인다.
- ② 관의 크기를 늘린다.
- ③ 부속기구 특히 빨리 잠겨지는 개폐변의 사용을 가급적 적게 한다.
- ④ 탄력성이 있는 防衝材로 배관및 고정장치들을 구조체와 격리시킨다.
- ⑤ 배수관은 조용한 구역의 벽으로부터 멀리 둔다.
- ⑥ 水撃을 규제하기 위해 공기실을 만든다.
- ⑦관의 팽창및 수축에 대비한다.
- ㉑타트내의 소음
 - ①타트의 방음벽 관통을 최소로 하고 가급적 소란한 장소를 통과하지 않도록 배열한다.
 - ②타트내부에 섬유질등의 방음재를 든다.
 - ③타트는 굴곡을 피하고 부득이한 경우에는 완만하게 한다.
 - ④機器振動이 타트에 전달되는 것을 막기 위한 伸縮接管의 사용을 고려한다.
- (7)조잡한 시공으로 인한 방음성능의 감소.
조잡한 시공으로 인한 방음성능의 감소 사례는 다음과 같은 것이 있다.
 - ①조적조의 줄눈이 콕 채워지지 않은 경우.
 - ②벽과 바닥의 연결부분에서의 잘못.
 - ③방음층을 통과하는 금속재(못이나 볼트)

- ④콘센트등을 서로 맞대어 설치
- ⑤방음벽을 통과하는 배관, 닥트 또는 전기배선 주위의 틈새를 메우지 않음.
- ⑥방음벽의 구멍.
- ⑦창틀이나 문틀 사이의 틈등.

6. 結 言

이상과 같이 住居建物에서의 内外部 騒音防止에 대해서 알아 보았다. 그 중 가장 중요하다고 생각되는 것을 요약하면 다음과 같다.

- ①防音을 하고자 하는 室과 騒音源과의 거리를 될 수 있는 한 많이 확보 한다.
- ②利用可能한 防壁(언덕이나 다른 건물등)을 최대한으로 利用한다.
- ③騒音源과 面한 窓이나 間에 특히 유의한다.
- ④침실이나 거실은 騒音源 反対側에 配置한다.
- ⑤用途가 비슷한 室은 되도록 한곳에 모운다. (平面的으로나 立体的으로)
- ⑥반침이나 주방등을 열 家口와의 완충지대로 利用한다.
- ⑦벽이나 바닥은 가능한 한 防音構造로 할 것.
- ⑧설비계통은 되도록 한 곳에 모아 防音構造로 구획 할 것.
- ⑨防音構造의 施工에 유의 한다.

参考文献

- ※建設研究所資料 (A6265) : “建築物의 音響設計” (1975)
- ※建設研究所資料 (A6289) : “주거 건물내의 소음방지” (1975)
- ※日本環境庁編: “環境白書” (1973)
- ※吉田重康: “建設工事의 公害対策” (1973)
- ※AN ARCHITECTURAL RECORD BOOK: “ENVIRONMENTAL CONTROL” (1965)
- ※朝倉書店: “建築設備ハンドブック” (1967)
- *オーム社: “建築計画” (1974)

해외건설촉진법시행령중개정령

1977. 3. 30.

해외건설촉진법시행령 중 다음과 같이 개정한다.

제2조 제1항을 다음과 같이 한다.

①법 제2조 제1호의 규정에 의한 해외건설 공사는 다음 각호와 같다.

1. 건설업법 제2조 제1항에 규정된 건설공사
2. 전기공사업법 제2조 제1호에 규정된 공사
3. 전기통신공사업법 제2조 제2호에 규정된공사
4. 제1호 내지 제3호의 공사에 준하는 것으로서 건설부장관이 정하는 공사

제4조 제1항 제5호중 “법 제4조 제2항”다음에 “또는 법 제6조 제1항 제2호”를 삽입 한다.

제4조의 2를 다음과 같이 신설한다.

제4조의 2 (해외건설업의 면허 등)

①건설부장관은 해외건설업의 면허를 하고자 할 때에는 그 면허의 종류와 신청기간등을 정하여 이를 관보에 공고하여야 한다.

②건설부장관은 법 제4조 제3항의 규정에 의하여 해외건설업자의 과당경쟁의 방지와 해외공사의 부실예방하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 해외건설시장의 전망과 해외공사의 이수현황 등을 감안하여 신규 해외건설업의 면허를 제한할수 있다.

③해외건설업자가 면허받은 영업의 종류 이외에 다른 영업에 대하여 해외건설업의 면허를 신청하는 경우에는 제1항 및 제2항의 규정에 불구하고 면허할 수 있다.

④건설부장관이 제2항의 규정에 의하여 신규해외건설업의 면허를 제한하고자 하는 경우에는 면허신청자의 회사형태·자본능력(기업공개 여부)·기술능력·국내공사도급한도액·공사실적등을 고려하여야 한다.

제6조 중 “법 제4조 제4항을 “법 제4조 제5항”으로 한다.

제7조 및 제8조 들 각각 다음과 같이 한다.

제7조 (해외건설업의 면허기준)법 제5조의 규정에 의한 해외건설업의 면허와 법 제6조 제2항의 규정에 의한 수주업무를 담당하는자에 대한 해외건설업의 면허의 기준이 되는 기술능력 및 자본금의 하한은 별표 2에서 정하는 범위안에서 건설부령으로 정한다.

제8조 (해외공사수주업의 면허를 신청할 수 있는 자)법 제6조 제1항 제2호에서 “대통령령으로 정하는 자”라 함은 무역거래법시행령 제25조 제2항의 규정에 의하여 지정된 중합무역상사 또는 기계공업진흥법 제6

조의 규정에 의하여 등록을 한 산업기계공업자로서 상공부장관이 추천하는 자를 말한다.

제14조의 제목 “(도급허가신청서)”를 “(도급허가신청서 등)”으로 하고, 동조에 제2항을 다음과 같이신설한다.

②해외공사수주업의 면허를 받은 자가 해외공사의 도급허가를 신청하고자 하는 경우에는 미리 하도급받고자 하는 자와 함께 신청하여야 한다.

제21조를 다음과 같이 한다.

제21조 (해외공사수주업등의 특례)해외공사 수주업과 건설용역업의 면허를 받은 자는 제20조의 규정에 의한 도급한도액의 제한을 받지 아니한다.

제24조에 제4항을 다음과 같이 신설한다.

④건설부장관은 건설업법에서 정한 공사 이외의 공사 및 건설용역에 관한 영업을 하는 자에 대하여 법 제21조 제1항의 규정에 의한 조사를 실시하기 위하여 필요한 경우에는 주무부장관에게 그 소속공무원이 조사업무에 참여하도록 요청할 수 있다.

제26조를 제36조로 하고 제26조 내지 제35조를 각각 다음과 같이 신설 한다..

제26조 (협의 등)①법 제24조의2의 규정에 의하여 건설부장관이 주무부장관과 협의하여야 할 사항은 다음 각호와 같다.

1. 해외건설업의 면허 및 그 취소
2. 해외공사의 도급허가 및 그 취소
3. 해외건설업의 영업정지
4. 해외건설업의 면허 기준 결정

②건설부장관은 제1항 각호의1에 해당하는 처분 또는 결정을 한때에는 이를 관계 주무부 장관에게 통보하여야 한다.

제27조 (해외건설협회의 업무) 해외건설협회(이하“협회”라 한다)는 법 제24조의3 제1항의 목적을 달성하기 위하여 다음 각호의 업무를 행한다.

1. 회원의 품의 보전 및 자율적 조정
2. 해외건설공사에 관한 자료 및 정보의 수집 분석과 활용
3. 해외건설업에 관련된 제도의 인구 및 개선 건의와 자문
4. 해외건설관계인사 및 유관기관의 유대 강화
5. 해외건설요원에 대한 교육·훈련 및 복지사업
6. 해외건설의 홍보활동 및 간행물 발간

7. 해외건설공사용 기자재의 공동구입 및 용자·차관과 보증의 알선
8. 기타 정관이 정하는 사항

제28조 (정관 기재사항) 법 제24조의 4의 규정에 의하여 협회의 정관에 기재하여야 할 사항은 다음 각 각호와 같다.

1. 목 적
2. 명 칭
3. 사 업
4. 사무소의 소재지
5. 회원의 가입 및 제명에 관한 사항
6. 회원의 권리·의무에 관한 사항
7. 회비에 관한 사항
8. 자산에 관한 사항
9. 임원에 관한 사항
10. 총회 및 이사회에 관한 사항
11. 회계에 관한 사항

제29조 (등기사항) 법 제24조의 4의 규정에 의한 협회의 등기사항은 다음 각호와 같다.

1. 목 적
2. 명 칭
3. 사무소의 소재지
4. 설립인가일
5. 회비 및 그 납부방법
6. 임원의 성명 및 주소

제30조 (임원의 수 및 선임방법) ①협회에 회장 1인, 부회장 2인 (그중 1인은 상근)을 포함한 이사 12인과 감사 2인을 둔다.

②회장은 비회원중에서 선임한다.

③상근하는 부회장은 비회원중에서, 상근하지 아니하는 부회장은 회원인 이사중에서 회장의 제청으로 이사회가 선임한다.

④회장과 상근하는 부회장을 제외한 이사는 회원중에서 총회가 선출한다.

⑤감사는 회원중에서 1인과 비회원중에서 1인을 총회가 선출한다.

제31조 (보고 등) ①협회는 다음 각호의 사항에 대하여 건설부장관에게 보고하여야 한다.

1. 총회 또는 이사회의 의결 사항
2. 회원의 제명 또는 자격정지

②협회는 법의 규정에 위배하거나 부당한 방법으로 해외공사를 수주 또는 시공하는 자를 발견한 때에는 이를 건설부장관에게 보고하여야 한다.

제32조 (건의와 자문) ①협회는 해외 건설업에 관한 사항에 대하여 정부에 건의할 수 있다.

②협회는 해외건설업에 관한 정부의 자문에 대하여 응답하여야 한다.

제33조 (회비) 협회는 정관이 정하는 바에 따라 협회의 운영에 필요한 경비를 충당하기 위하여 회원으로부터 회비를 징수할 수 있다.

제34조 (총회) ①협회에 총회를 둔다.

②총회는 회원 전원으로 구성한다.

③총회의 의결사항은 다음 각호와 같다.

1. 정관의 변경
2. 사업계획·예산 및 결산
3. 이사회의 의결로서 총회에 부의하는 사항
4. 이 영 또는 정관이 정하는 사항

제35조 (이사회)

①협회에 이사회를 둔다.

②이사회는 이사로 구성한다.

③이사회의 의결사항은 다음 각호와 같다.

1. 제규정의 제정 및 개정
2. 회원의 복리·포상 및 징계
3. 정부에 대한 건의 및 자문
4. 이 영 또는 정관이 정하는 사항

별표 1 및 별표 2를 각각 별지와 같이한다.

부 칙

①(시행일) 이 영은 공포후 10일이 경과한 날로부터 시행한다.

②(경과조치) 이 영 시행당시 종전의 규정에 의하여 해외건설업의 면허를 받은 자는 이 영에 의한 해외건설업의 면허를 받은 것으로 본다. 다만, 1977년 12월 31일까지 이 영에 의한 면허기준에 적합한 기술능력 및 자본금을 갖추어야 한다.

[별표 I]

해외건설업의 영업의 종류

영업의 종류	영 업 의 내 용
토목공사업	토목공사·포장공사·항만건설공사 및 그에 부수되는 공사와 용역
건축공사업	건축공사 및 그에 부수되는 공사와 용역
특수공사업	철강 구조물설치공사·색도설치공사·조경공사·프란트설치공사와 토목공사·건축공사·전기공사·전기통신공사 이외의 공사 및 그에 부수되는 공사와 용역
전기공사업	전기공사 및 그에 부수되는 공사와 용역
전기통신공사업	전기통신공사 및 그에 부수되는 공사와 용역
건설용역업	법 제 2조 제 2호에서 정한 용역
해외공사수주업	법 제 2조 제 1호 및 제 2호에서 정한 공사와 용역의 수주 및 하도급(공사의 시공을 제외한다)

[별표 2]

해외건설업의 면허 기준의 범위

구 분	기 술 능 렷	자본금 또는 출자액
토목공사 업	토목분야 기술자격취득자 10인이상 20인 이내(기술사 또는 기사 1급 3인포함)	5억원 이상 10억원 이내
건축공사 업	건축분야 기술자격취득자 8인이상 16인이내(기술사 또는 기사 1급 2인 포함)와 토목분야 기술자격 취득자 2인이상 4인이내(기술사 또는 기사 1급 1인 포함)	3억원 이상 6억원 이내
특수공사 업	토목 또는 건축분야 기술자격취득 자 4인이상 8인이내(기술사 또는 기사 1급 1인포함)와 기계·국토 개발 기타 특수공사업과 관련되는 분야의 기술자격취득자 6인이상 (기술사 또는 기사 1급 2인포함)	3억 5 천만원 이상 7 억원이 내

전기공사 업	전기분야 기술자격취득자 8인이상 16인 이내(기술사 또는 기사 1급 2인 포함)	1억원 이상 2억원 이내
전기통신 공사업	통신분야 기술자격취득자 8인이상 16인이내(기술사 또는 기사 1급 2인 포함)	1억원 이상 2억원 이내
건설용역 업	건축사 5인이상 10인이내(1급 1 인 포함)또는 해외건설업과 관련 되는 분야의 기술사 또는 기사 1급 5인이상 10인이내	2천만 원이상 4천만 원이내
해외공사 수주업	해외건설업과 관련되는 분야의 기 술사 또는 기사 1급 8인이상 16 인 이내와 건축사 2인이상 4인이 내(법 제6조 제1항 제2호에 규 정된 자는 위의 기준의 1/2 이상)	10억원 이상 20억원 이내

◎ 건설부고시 제 49호

건설부고시 제197호(1975. 12. 15)로 고시한 바 있는 건
축사 업무 및 보수기준중 “별표 1” 설계감리보수 요율표
에 “주 3”을 다음과 같이 신설하였기 건축사법시행령 제
25조의 규정에 의하여 고시한다.

1977년 3월 25일

건설부장관

“주 3” 새마을사업으로 부락민이 공동으로 건축하는 새마
을회관(330m² 미만), 공동목욕장(165m² 미만)의 설계 보수
요율은 본 설계감리보수요율중 설계보수요율의 50%를
그 설계보수요율로 한다.

4월호회지“건축사”지 발행이 특집수록으로 늦어졌음을 알립니다
특집. 서울도시기본구조 연구세미나.

然庵 金舜河先生墓碑除幕

本協會 初代會長이시던 然庵 金舜河先生墓碑除幕式이 지난 4월 7일 서울近郊마석에 자리한 모란묘지 幽宅에서 本會歷代會長任員 및 職員과 遺家族 參席裡에 먼저 安仁 模會員의 碑文誦讀에 이어 參席人事들의 焚香으로 先生의 靈魂을 追慕嚴修하였다.

도시 새마을 운동

〈부산시지부〉

부산시지부에서는 부산시가 전개하고 있는 지역 새마을 운동 산림녹화사업에 참여 지부회원일동은 현수현금 200,000원을 부산시에 전달하였고 윤상학회원의 45명 현수현금 375,000원을 각회원사무소관할에 전달 도시새마을정신을 고취시켰다.

77. 3. 29

〈경기도지부〉

경기도지부 성남분소에서도 불우이웃돕기 성금을 다음과 같은 내역으로 성남시에 기탁하였다.

일금 135,000원

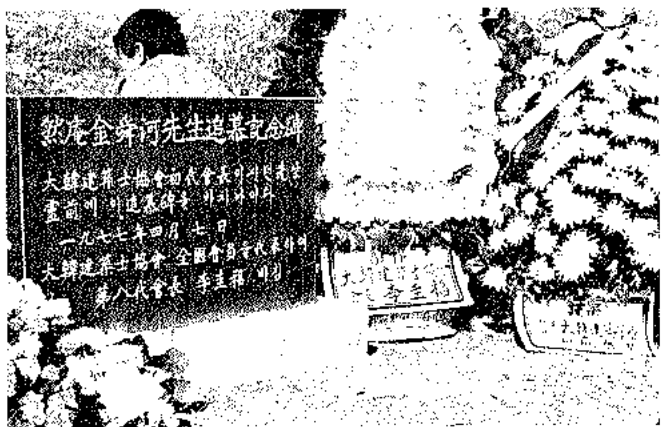
77. 4. 4

西獨建築士協會招請으로 本協會 慶南支部支部長 “金孝一氏” 4月25日 西獨으로 떠났다.

旅行目的

東部유럽 古典建築史研究 및 近代, 現代建築 懸賞 受賞作品見學 및 討論參席.

滯留期間: 六個月



3월호

- ① P 1 표지설명중 百濟時代를 新羅時代로
- ② P 38 회원작품중 영등포고등학교를 영등고등학교로
- ③ P 83 부산직할시 지부회원 사무소이전 소재지란에 서울 중구를 부산중구로 각각 訂正합니다.

◎ 第6回緊急理事会

日 時：1977. 4. 2. 14:00시

場 所：協會會議室

出 席：會 長：李圭福

總務理事：朴成圭

理 事：鄭孝煥, 成一永

監 事：朴來運

附議案件：① 職員採用的件

② 其他事項

◎ 會館建立委員會(小委員會)

日 時：1977. 4. 4. 13:00시

場 所：協會會議室

出 席：會 長：李圭福

總務理事：朴成圭

委 員：韓永洙, 金春培, 李萬載

附議案件：① 当面問題解決의件

② 其他事項

◎ 第7回理事会

日 時：1977. 4. 13. 13:00시

場 所：協會會議室

出 席：會 長：李圭福

總務理事：朴成圭

理 事：鄭孝煥, 金斗燮, 成一永

監 事：朴來運, 金鍾敏

附議案件：① 倫理委員會 決議事項受諾要請에 關한件.

② 工作물에 對한 設計監理科率種別 適用決定의件

③ 技術職 職員入會時 入會費 免除의 特惠 建議에 關한件.

④ 第2回建築士協會賞応募作品 審査如何決定의件

⑤ 再入會에 對한 入會費免除措置如何의件.

⑥ 懲戒処分 解除의件.

⑦ 龜尾分所設置建議의件.

⑧ 本會總會日字 決定의件.

⑨ 綜合予算運當計劃改正의件.

◎ 第3回倫理委員會

日 時：1977. 4. 18. 10:00시

場 所：協會會議室

參 席：委員長：金柄憲

委 員：金斗燮, 康晉參, 柳常悅, 韓曉洙.

附議案件：① 釜山支部所屬 박규식會員의 他人業務 侵害行為에 關한件.

② 其他事項

◎ 第8回緊急理事会

日 時：1977. 4. 20. 15:00시

場 所：協會會議室

出 席：會 長：李圭福

總務理事：朴成圭

理 事：鄭孝煥, 金斗燮, 成一永.

監 事：朴來運, 金鍾敏.

附議案件：① 懲戒委員會決定事項受諾如何의件.

② 倫理委員會決定事項受諾如何의件.

③ 其他事項

◎ 第3回支部長會議

日 時：1977. 4. 21. 13:00시

場 所：協會會議室

出 席：會 長：李圭福

總務理事：朴成圭

理 事：鄭孝煥, 金斗燮

監 事：朴來運

支 部 長：李奎魯(서울) 柳光澤(부산) 金一鎬(경기) 李相哲(강원) 吳爽均(충북) 閔榮基(충남代理) 李榮洙(전북) 崔春和(전남) 尹鉅(경북) 康殷弘(제주)

附議案件：① 協會当面問題討議

② 其他事項

◎ 第4回 編纂委員會

日 時：1977. 4. 21. 16:00시

場 所：協會會議室

出 席：委員長：金斗燮

委 員：金仁錫, 金眞一, 俞景哲, 黃一仁

附議案件：① 3月号合評 및 4月号編集計劃案討議

② 其他事項

~~~~~

# 會 員 動 靜

◎ 서울특별시지부회원사무소이전

| 성명  | 명칭           | 소재지             | 전화        | 면허번호   | 등록번호 | 년월일       |
|-----|--------------|-----------------|-----------|--------|------|-----------|
| 박정병 | 윤남전축설계사무소    | 영등포구독산동278-1    | (62) 9429 | 1-890  | 680  | 77. 4. 11 |
| 윤승중 | 원도시건축연구소     | 용산구이촌동300-58    | (79) 6390 | 1-766  | 384  | 77. 4. 11 |
| 임상원 | 삼화전축설계사무소    | 마포구마포동133-1     | (71) 3754 | 1-1080 | 426  | 77. 4. 11 |
| 연제진 | 연제진건축연구소     | 강남구학동35-3       | (57) 1064 | 1-1055 | 453  | 77. 4. 11 |
| 김환  | 협동건축설계사무소    | 용산구이촌동300-58    | (79) 6390 | 1-1172 | 445  | 77. 4. 11 |
| 임성순 | 삼설건축합동, 금성건축 | 강남구천호동403-21    | (48) 1967 | 2-8172 | 228  | 77. 4. 11 |
| 이종관 | 삼성건축합동, 한국건축 | 강남구천호동403-21    | (48) 2678 | 2-874  | 232  | 77. 4. 11 |
| 심기섭 | 삼성건축합동, 청송건축 | 강남구천호동403-21    | (48) 2678 | 2-402  | 220  | 77. 4. 11 |
| 박정현 | 태국건축연구소      | 성동구자양동219-2     | (46) 9344 | 2-2    | 383  | 77. 4. 11 |
| 이종철 | 정주건축연구소      | 종구태평로 1가62-7    | (70) 6893 | 1-1745 | 701  | 77. 4. 11 |
| 서충석 | 석건축사무소       | 성동구구의동251-31    | (45) 8522 | 1-51   | 471  | 77. 4. 11 |
| 이성일 | 성우전축설계공사     | 관악구사당동134-3     | (88) 7660 | 1-1047 | 593  | 77. 4. 11 |
| 박희원 | 삼보전축연구소      | 관악구사당동134-3     | (88) 7708 | 2-1236 | 302  | 77. 4. 11 |
| 정의용 | 삼덕전축연구소      | 영등포구화곡동343-31   | (60) 3234 | 2-776  | 224  | 77. 4. 11 |
| 유기조 | 범진전축연구소      | 영등포구화곡동343-31   | (60) 2636 | 2-881  | 209  | 77. 4. 11 |
| 김경환 | 아림건축기술공사     | 서대문구대신동35-3     | (33) 9442 | 1-9    | 454  | 77. 4. 11 |
| 임정남 | 대화전축연구소      | 영등포구당산동 3가387-1 | (63) 0915 | 1-1322 | 595  | 77. 4. 11 |
| 한창우 | 삼성건축합동연구소    | 강남구천호동397-188   | (48) 1967 | 1-281  | 90   | 77. 4. 11 |
| 이덕로 | 정도전축연구소      | 영등포구당산동 3가244   | (63) 3884 | 1-506  | 684  | 77. 4. 11 |
| 박한석 | 성협전축연구소      | 종구회현동 1가99-6    | (23) 1769 | 1-579  | 368  | 77. 4. 11 |
| 윤주현 | 내외전축연구소      | 종구을지로 2가163-1   | (76) 6959 | 1-1313 | 599  | 77. 4. 11 |
| 박남준 | 삼성합동삼원전축연구소  | 종로구청진동258-1     | (75) 0905 | 1-1159 | 698  | 77. 4. 11 |
| 오세충 | 세일전축기술공사     | 관악구방배동36-7      | (59) 0005 | 2-967  | 267  | 77. 4. 11 |
| 이석길 | 이석건축         | 동대문구상봉동115-16   | (95) 8374 | 2-1541 | 401  | 77. 4. 11 |
| 김웅정 | 동서전축연구소      | 영등포구화곡동105-72   | (60) 3380 | 2-1088 | 339  | 77. 4. 11 |
| 윤시덕 | 윤시덕전축연구소     | 영등포구화곡동105-72   | (60) 3380 | 2-1455 | 331  | 77. 4. 11 |
| 이창섭 | 아세아종합건축기술    | 용산구한남동738-24    | (79) 8189 | 1-1142 | 523  | 77. 4. 11 |
| 김무웅 | 삼우전축         | 서대문구남가좌동345-3   | (34) 7632 | 2-1298 | 347  | 77. 4. 11 |
| 김광일 | 서린전축연구소      | 영등포구화곡동105-72   |           | 2-1667 | 378  | 77. 4. 11 |
| 김기완 | 형진전축기술공사     | 영등포구봉천동59-31    | (60) 2636 | 2-647  | 94   | 77. 4. 11 |
| 김기선 | 육성전축개발연구소    | 관악구봉천동419-2     | (87) 1771 | 1-107  | 357  | 77. 4. 11 |
| 이조영 | 경원전축설계사무소    | 종로구통의동75-1      | (75) 3037 | 1-216  | 625  | 77. 4. 11 |
| 나병인 | 동아전축나병인전축연구소 | 동대문구신설동102-4    | (93) 3383 | 1-1322 | 455  | 77. 4. 11 |

◎ 서울특별시지부 회원명칭변경 및 사무소이전

|     |               |           |           |        |     |           |
|-----|---------------|-----------|-----------|--------|-----|-----------|
| 문정식 | 동양종합기술공사      | 종구필동 2가53 | (21) 7107 | 1-509  | 690 | 77. 4. 11 |
| 김학석 | 서울종합전축동아전축연구소 | 종로구교남동73  | (72) 1393 | 1-1091 | 455 | 77. 4. 11 |

| 성명    | 명칭           | 소재지       | 전화        | 면허번호     | 등록번호 | 년월일       |
|-------|--------------|-----------|-----------|----------|------|-----------|
| 박 황 인 | 아주전축공단은평연구소  | 관악구방배동391 | (59) 5523 | 2 - 1576 | 332  | 77. 4. 11 |
| 은 평   | 아주전축공단은평연구소  | 관악구방배동391 | (59) 5006 | 1 - 1338 | 598  | 77. 4. 11 |
| 이 중 정 | 아주전축공단이중정연구소 | 관악구방배동391 | (59) 5523 | 2 - 1105 | 358  | 77. 4. 11 |

◎ 서울특별시지부 회원재가입회

|       |          |             |           |          |    |           |
|-------|----------|-------------|-----------|----------|----|-----------|
| 박 재 영 | 신동아전축연구소 | 종로구수송동133-1 | (74) 3084 | 2 - 1545 | 32 | 77. 3. 11 |
|-------|----------|-------------|-----------|----------|----|-----------|

◎ 부산직할시지부 회원재가입

|       |         |             |  |         |     |          |
|-------|---------|-------------|--|---------|-----|----------|
| 황 영 철 | 이화전축사무소 | 남구문현동458-18 |  | 1 - 689 | 212 | 77. 3. 1 |
|-------|---------|-------------|--|---------|-----|----------|

◎ 경기도지부 회원명칭변경 및 사무소이전

|       |           |              |          |          |    |           |
|-------|-----------|--------------|----------|----------|----|-----------|
| 박 중 기 | 중합전축설계사무소 | 안성군안성읍동본동512 | (2) 0639 | 2 - 1303 | 74 | 77. 3. 29 |
|-------|-----------|--------------|----------|----------|----|-----------|

◎ 충청북도지부 회원명칭변경 및 사무소이전

|       |           |                 |          |          |    |           |
|-------|-----------|-----------------|----------|----------|----|-----------|
| 이 학 로 | 통일전축설계사무소 | 청주시북문로2가116-150 | (2) 6769 | 1 - 201  | 11 | 77. 3. 4  |
| 최 호 진 | 동방전축연구소   | 청주시사직동263-65    | (2) 4273 | 2 - 1530 | 15 | 77. 2. 12 |

◎ 충청남도지부 회원 사무소이전

|       |           |               |  |          |   |          |
|-------|-----------|---------------|--|----------|---|----------|
| 조 상 연 | 동아전축설계사무소 | 서천군장항읍신창동1가47 |  | 2 - 1368 | 1 | 77. 4. 4 |
|-------|-----------|---------------|--|----------|---|----------|

◎ 경상남도지부 회원명칭변경 및 사무소이전

|       |         |             |          |          |    |          |
|-------|---------|-------------|----------|----------|----|----------|
| 김 성 수 | 새한전축설계사 | 마산시중앙동3가4의8 | (2) 3868 | 2 - 994  | 35 | 77. 4    |
| 배 동 권 | 신성전축설계사 | 마산시중앙동3가4의8 | (2) 9694 | 2 - 1503 | 10 | 77. 4. 1 |

◎ 제주도지부 회원 사무소이전

|       |            |            |          |         |   |           |
|-------|------------|------------|----------|---------|---|-----------|
| 이 공 선 | 중앙전축설계사무소  | 제주시1도리1413 | (2) 4524 | 1 - 93  | 3 | 77. 3. 30 |
| 김 팽 남 | 세일종합설계공사   | 제주시1도리1417 | (2) 4604 | 2 - 214 | 4 | 77. 3. 30 |
| 고 정 식 | 고정식전축설계사무소 | 제주시1도리1413 | (2) 4879 | 2 - 273 | 9 | 77. 3. 30 |

※ 제주도의 서귀포를 제외한 전체지역 전화국번이 (2)국으로 변경되었음을 알려드립니다.

◎ 서울특별시지부 신입회원



본 적 부산직할시  
성 명 李 相 奭  
명 칭 - 패미전축연구소  
소재지 서울관악구사당동5-112  
전 화  
면허번호 2 - 1086  
등록번호 2 - 463  
년 월 일 77. 3. 19



본 적 경상북도  
성 명 權 寧 鮮  
명 칭 부전전축공사  
소재지 서울영등포구영등포동2가145  
전 화 (64) 6879  
면허번호 1 - 457  
등록번호 1 - 754  
년 월 일 77. 3. 17



본 적 경상남도  
성 명 金周烈  
명 칭 경운건축설계사무소  
소재지 서울영등포구독산동112-3  
전화 (8) 5047  
면허번호 1-1478  
등록번호 1-757  
년월일 77. 3. 23



본 적 경기도  
성 명 崔正一  
명 칭 정일건축기술공단  
소재지 서울동대문구신설동101-7  
전화 (93) 0601  
면허번호 1-1343  
등록번호 1-756  
년월일 77. 3. 19

#### ◎ 충청남도지부 신입회원



본 적 서울특별시  
성 명 崔永鉞  
명 칭 영진건축연구소  
소재지 서울강남구신사동467-10  
전화 (57) 7385 · 1096  
면허번호 2-1630  
등록번호 2-458  
년월일 77. 2. 9



본 적 충청남도  
성 명 朴弘植  
명 칭 박홍식건축설계사무소  
소재지 대전시대흥동479-9  
전화 (2) 3733  
면허번호 2-1777  
등록번호 2-41  
년월일 77. 4. 4

#### ◎ 전라북도 지부 신입회원



본 적 전라북도  
성 명 金哲秀  
명 칭 신원건축연구소  
소재지 전주시서노충동663  
(카도릭센터220)  
전화 (3) 7780  
면허번호 1-414  
등록번호 1-20  
년월일 77. 3. 31

#### ◎ 경상남도지부 신입회원



본 적 경상남도  
성 명 李鶴鍾  
명 칭 한양건축설계사무소  
소재지 마산시창동120  
전화 (2) 8456  
면허번호 2-1787  
등록번호 2-15  
년월일 77. 4. 9

~~~~~

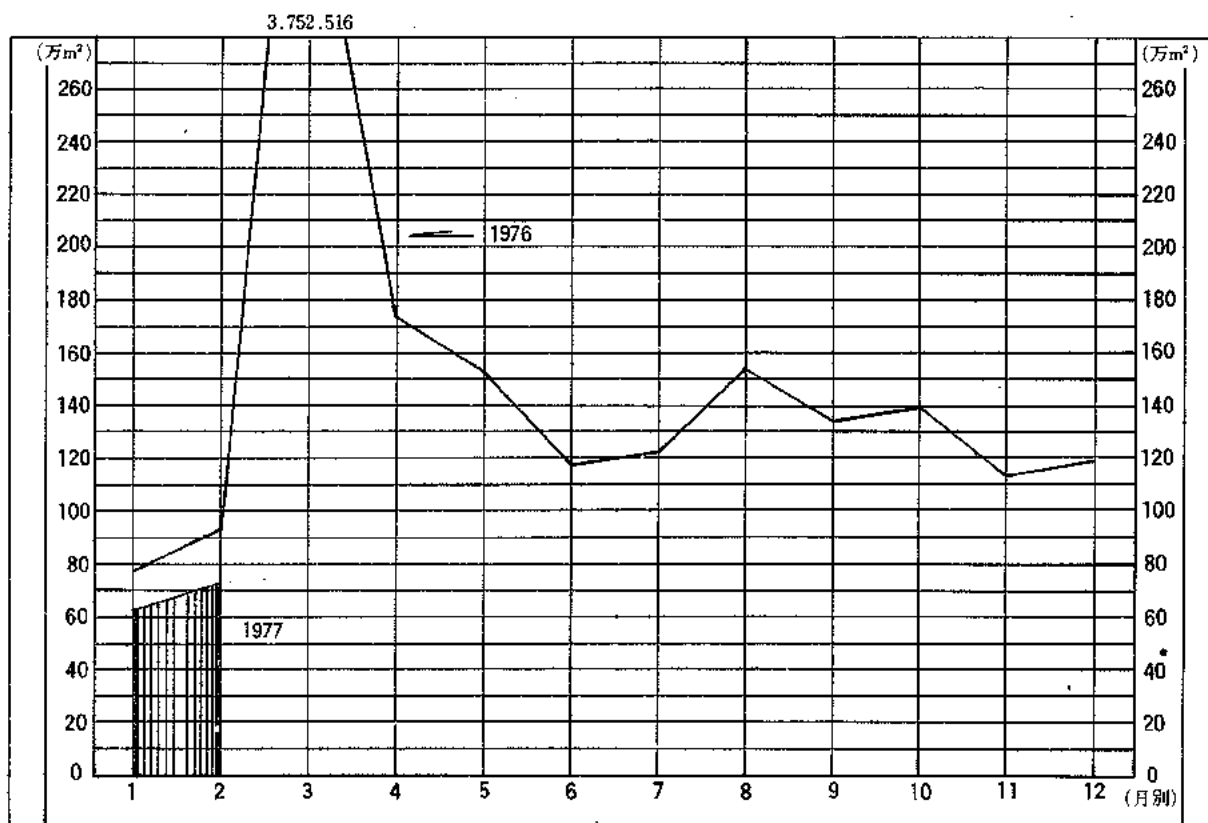
제13회 건축사 자격시험 합격취소대상명단

급 별	성 명	출신도	취 소 사 유
Ⅱ 급	金石柱	서울	군행정명과불인정(13개월부족)
Ⅱ 급	金龍雲	경북	학교졸업이전경력및 군경력불인정(2월부족)

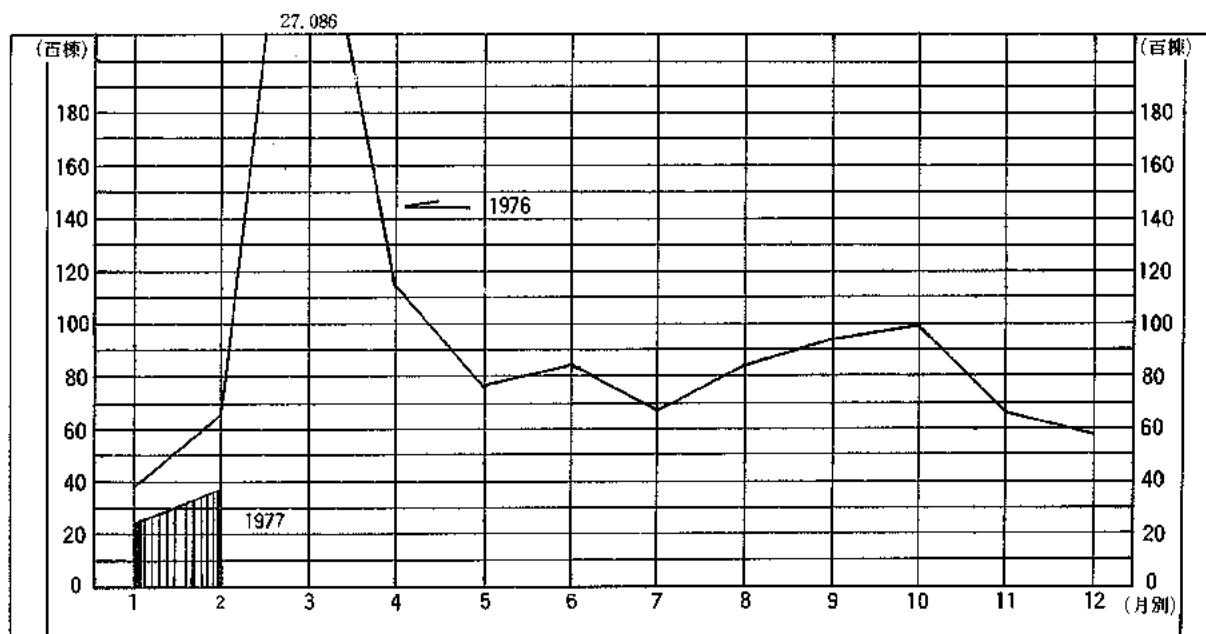
全国建築許可統計

(1977年 2月分)

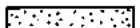
月別建築許可(延面積)統計



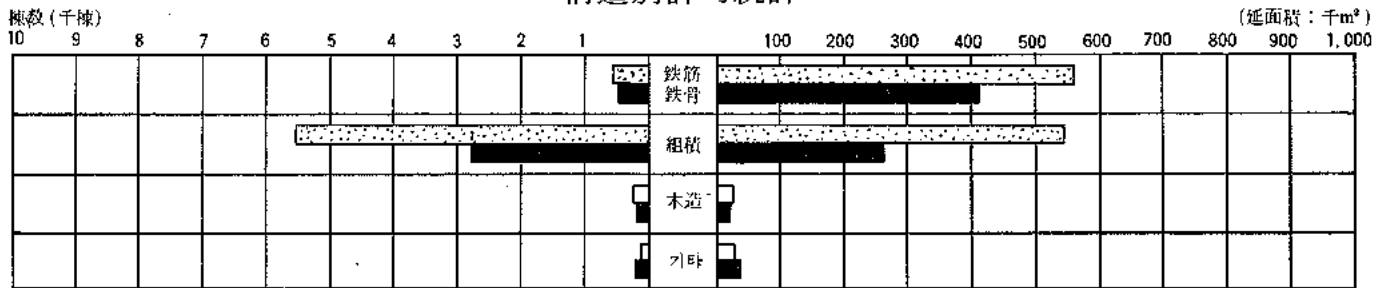
月別建築許可(棟数)統計



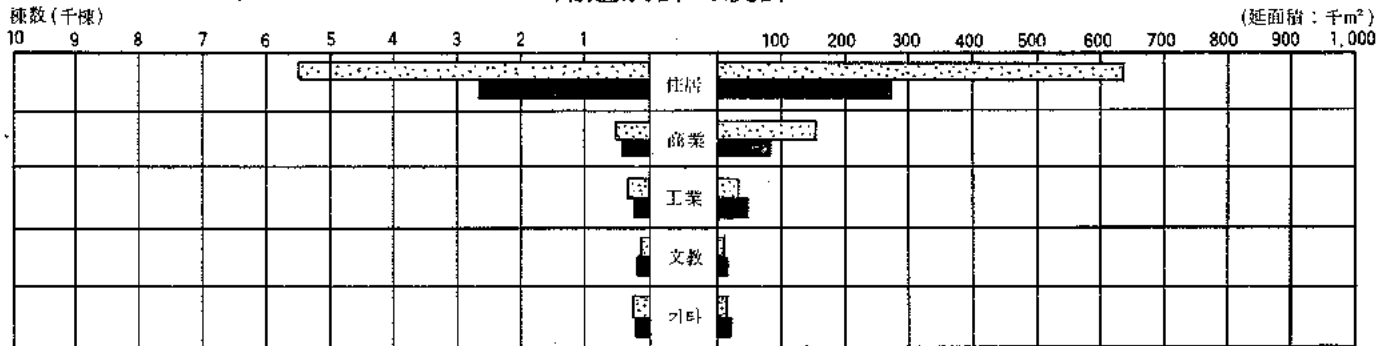
(1977年2月分)

1976 
1977 

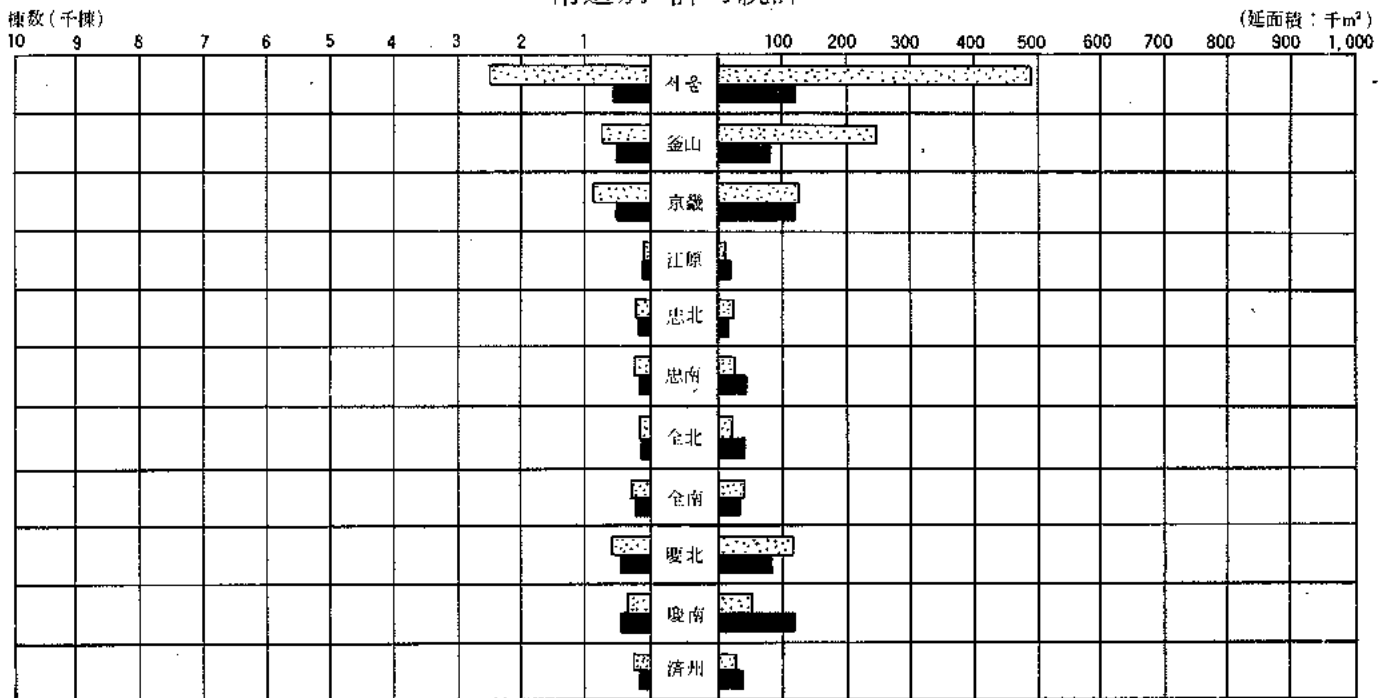
構造別許可統計



用途別許可統計



市道別 許可統計



全国 許可 統計總括

