

서울시 슈퍼블록 주택지 특성과 진화방향

임희지 양은정 김하영

Evolution Direction of Superblock Residential Area in Seoul



서울연구원
The Seoul Institute

**서울시
슈퍼블록 주택지
특성과 진화방향**

연구책임

임희지 서울연구원 도시공간연구실 선임연구위원

연구진

양은정 서울연구원 도시공간연구실 연구원

김하영 서울연구원 도시공간연구실 연구원

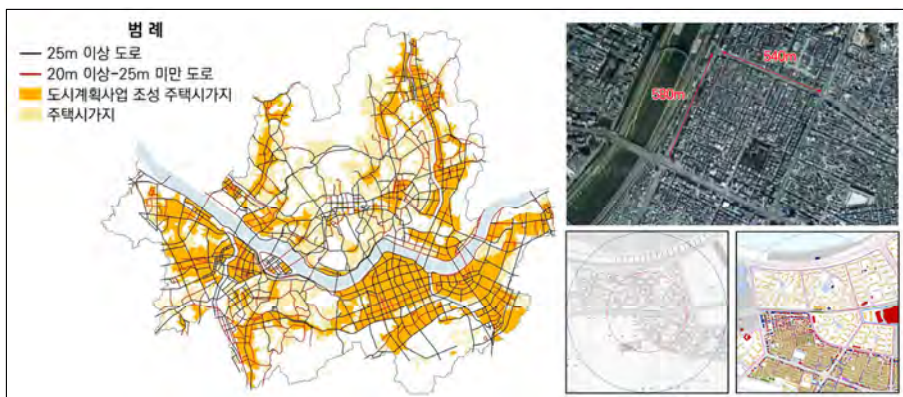
이 보고서의 내용은 연구진의 견해로서
서울특별시의 정책과는 다를 수도 있습니다.

요약

아파트단지형은 도시성 개선에 중점 포함해 슈퍼블록 주택지 유형별로 진화방향 찾아야

서울시내 주택시가지 중 슈퍼블록 주택지는 364개소로 약 60% 차지

현재 서울시내 전체 시가지 중 주택시가지는 약 58%를 차지하며, 급격한 도시 확장과 함께 계획적으로 조성된 주택시가지가 과반수를 차지한다. 1960년대부터 1970년대까지는 주로 토지구획정리사업에 의하여 단독주택용지를 공급하였고, 역사도심 주변 면목, 신촌, 영동, 화곡 일대에 주택시가지가 조성되었다. 1980년대부터는 택지개발사업에 의해 아파트단지를 중심으로 단독주택용지를 일부 혼합해 조성하였고, 목동, 상계, 중계, 개포, 고덕 등지에 조성되었다. 최근에는 은평, 상암, 마곡, 문정 일대에 아파트단지 중심으로 도시개발사업이 추진되었다. 구릉지 중심으로 자연발생적으로 형성된 주택시가지를 제외한 서울의 전형적인 주택지의 모습으로 알려진 곳들이다. 서울시내 계획시가지는 모두 페리(Perry)의 근린주구이론을 적용해서 조성되었다. 근린주구이론은 언윈(Unwin)의 최초 전원도시를 시작으로 래드번(Radburn)을 거쳐 정립된 주거계획이론으로서, 자동차로부터 안전한 보행 중심의 근린을 형성하기 위해 간선도로로 둘러싸인 자족적인 슈퍼블록 단위의 근린 모델을 제시하였다. 근린주구이론은 일제강점기에 처음 도입되어 적용되어 왔으며, 서울시내 슈퍼블록 주택지는 364개소로, 전체 주택시가지의 약 60%를 차지하는 것으로 파악되었다.



[그림 1] 도로에 의한 서울시 주택시가지의 슈퍼블록 주택지

슈퍼블록 주택지 중 소형주택지는 단지성, 아파트단지는 도시성 미흡

서울시내 슈퍼블록은 소형주택지형이 92개소로 25%, 아파트단지형이 140개소로 40%, 혼합형이 132개소로 35%를 차지해 각각 고르게 분포하는 것으로 나타났다.

하지만, 생활권 형성 특성은 유형별로 다르게 나타났다. 소형주택지 슈퍼블록은 보행가능거리(800m)를 벗어나게 구획된 곳도 약 6% 정도 있으며, 소형주택지에 적절한 인구밀도 450인/ha 이상이 절반을 넘고, 보행보다는 차량 중심으로 도로망이 구성된 것으로 나타났다. 중심지를 포함해 계획된 곳도 76%로 많고, 대부분 간선가로변에 자연적으로 상가가 형성되어 있으며, 학교와 커뮤니티시설도 적절히 배치된 것으로 나타났다. 아파트단지 슈퍼블록은 대부분 보행가능거리(800m) 이내로 구획되었고, 건폐율이 낮고 용적률이 높은 고층주택유형에 적합한 밀도로 개발되었다. 또한 보차분리와 통과교통제한이 고려되었고, 녹지와 학교가 적절하게 배치된 것으로 나타났다. 다만, 중심지 비율이 낮고, 상가 건물로 조성되어 중심지에 대한 고려는 미흡한 것으로 나타났다. 혼합형 슈퍼블록은 소형주택지와 아파트단지가 혼합되어 소형주택지와 아파트단지 슈퍼블록의 중간 특성이 나타나는 것으로 확인되었다. 보행가능거리를 벗어나 구획된 곳이 약 15%로 다소 높았고, 인구밀도는 소형주택지와 유사한 것으로 나타났으며, 용적률은 소형주택지보다 다소 높았다. 중심지는 약 75%가 포함된 것으로 나타났으며, 학교가 포함된 지역은 67%로 다른 유형에 비해 다소 낮았다.

페리(Perry)가 제시했던 슈퍼블록 주택지 모델과 래드번(Radburn)을 비교해서 종합해보면, 슈퍼블록 유형별로 적용양상이 서로 다르게 나타나고 있는 것을 확인할 수 있다. 소형주택지는 슈퍼블록의 형태만 유사할 뿐, 녹지나 보행, 보차분리 등 단지 차원의 계획적 고려가 거의 이루어지지 않았다. 또한 다소 높은 계획밀도 아래 다세대주택 재건축과 상업화가 진행되어 열악한 주거환경이 심화되고 있는 것으로 나타났다. 아파트단지는 보행으로 이동 가능한 규모에 통과교통을 허용하지 않는 도로망을 중심으로 보차분리 개념을 적용하여 고층고밀의 아파트 주거유형에 맞는 적정밀도로 개발된 것으로 나타났다. 다만, 주변지역과의 연결, 중심지의 형성 등 도시성에 대한 고려가 부족한 것으로 나타났다. 혼합지역은 소형주택지와 아파트단지 혼합정도를 파악하여 특성을 검토할 필요가 있는 것으로 나타났다.

[표 1] 슈퍼블록의 생활권 형성특성 종합

소형주택지형 슈퍼블록 92개

규모 (ha)	소규모(10ha 미만)	중규모(10~30ha)	중대규모(30~70ha)	대규모(70~100ha)	거대규모(100ha 이상)
인구밀도 (인/ha)	12 (13%)	44 (48%)	30 (33%)	3 (3%)	3 (3%)
용적률 (%)	2 (2%)	13 (14%)	43 (47%)	35 (38%)	250 이상
건폐율 (%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (1%)	5 (5%)	86 (94%)
도로분포	4m 미만	4~10m 미만	10~16m 미만	16~20m 미만	
용도 및 커뮤니티시설	중심지(상업 및 준주거)	학교	커뮤니티 모두 포함	커뮤니티 모두 불포함	

아파트단지형 슈퍼블록 140개

규모	소규모(10ha 미만)	중규모(10~30ha)	중대규모(30~70ha)	대규모(70~100ha)	거대규모(100ha 이상)
인구밀도 (인/ha)	26 (19%)	78 (56%)	34 (24%)	2 (1%)	0 (0%)
용적률 (%)	2 (1%)	20 (14%)	65 (46%)	47 (34%)	5 (4%)
건폐율 (%)	100 미만	100~150	150~200	200~250	250 이상
도로분포	4m 미만	4~10m 미만	10~16m 미만	16~20m 미만	
용도 및 커뮤니티시설	중심지(상업 및 준주거)	학교	커뮤니티 모두 포함	커뮤니티 모두 불포함	

혼합형 슈퍼블록 132개

규모	소규모(10ha 미만)	중규모(10~30ha)	중대규모(30~70ha)	대규모(70~100ha)	거대규모(100ha 이상)
인구밀도 (인/ha)	4 (3%)	58 (44%)	50 (38%)	8 (6%)	12 (9%)
용적률 (%)	3 (2%)	7 (5%)	20 (15%)	40 (30%)	62 (47%)
건폐율 (%)	0 (0%)	3 (2%)	24 (18%)	36 (27%)	69 (52%)
도로분포	4m 미만	4~10m 미만	10~16m 미만	16~20m 미만	
용도 및 커뮤니티시설	중심지(상업 및 준주거)	학교	커뮤니티 모두 포함	커뮤니티 모두 불포함	



[그림 2] 슈퍼블록 주택지 모델과 서울시 슈퍼블록 주택지의 비교

소형주택지는 고밀화·상업화, 아파트단지는 폐쇄성 개선이 주요 과제

슈퍼블록 유형별로 좀 더 면밀하게 특성을 파악하고, 지속가능한 도시근린으로서 진화시켜나가기 위한 과제를 도출하기 위하여 유형을 세분화하였다. 소형주택지는 중심지 유무, 인구밀도에 따라 4개로 세분화하고, 아파트단지는 층수, 인구밀도에 따라 7개로 구분하였으며, 혼합형은 주택지의 혼합, 인구밀도에 따라 5개로 구분하여 살펴보았다.

소형주택지는 계획 당시 미흡했던 녹지 확보 및 보행화 등 단지개념을 보완하는 것이 공통적으로 필요한 것으로 나타났다. 또한, 계획 당시 과다열의 고밀블록 비중을 높여 고밀로 계획되었던 지역뿐 아니라, 고밀 집합주택인 다세대주택이 확산되면서 중저밀지역도 고밀화가 진행되어 대책이 필요한 것으로 확인되었다. 그리고 서비스시설이 필요한 상업·준주거지역이 포함된 슈퍼블록의 경우, 주거용도가 상업용도로 변하는 상업화율이 평균 32%로 주거지 내부까지 확산되어 관리가 필요한 것으로 나타났다. 주거지역의 고밀화와 상업화가 새로운 과제로 등장하면서, 전용주거지역과 1종 일반주거지역 등 양호한 주거지를 보호하는 것도 필요한 것으로 나타났다.

아파트단지는 조성시기에 따라 특성과 과제가 조금씩 다름에도 비교적 선명하게 나타났다. 고층화로 확보된 여유 공간을 활용해 녹지와 보행공간을 마련하여 양호한 주거환경을 조성하였으나, 공통적으로 간선가로의 활성화 및 주변지역과의 연결 등 도시적 교감이 결핍되어 있는 것으로 나타났다. 최근 저층아파트들이 21층 이상 고층고밀로 재건축되면서 새롭게 등장한 슈퍼블록을 보면, 지상부가 전면 보행화되는 거주성 개선과 함께 프라이버시가 강조되어 아파트 슈퍼블록의 폐쇄성은 오히려 심화되고 있는 것으로 나타났다. 재건축 시 간선가로변의 활성화 및 도시지원시설 확보, 주변 도로 및 보행체계 연결 등을 적극적으로 검토하여 도시적 교감을 높여 도시의 활력과 자족성을 높일 필요가 있는 것으로 나타났다. 그리고 택지개발사업으로 조성된 중저층 중밀 아파트단지의 경우 대단지 차원에서 조성된 보행전용도로가 주요 특징으로 나타났으며, 재건축 시 보행전용도로를 유지하는 방안이 검토될 필요가 있는 것으로 나타났다. 또한, 서울 시내에 2개소가 남아있는 저층저밀 아파트단지의 경우 단지의 보전과 노후화 개선을 위한 방안을 조심스럽게 검토해볼 필요가 있는 것으로 확인되었다.

혼합형은 소형주택지와 아파트단지의 우세 정도에 따라 해당지역의 특성과 문제가 그대로 나타나는 것으로 확인되었다.

계획단위인 슈퍼블록 단위로 주택지 개선하는 정책적 접근법이 필요

슈퍼블록은 단순히 간선도로에 의해 둘러싸인 형태를 갖고 있으나, 근린중심지와 초등학교와 공원을 갖춘 반자족적인 주거단위를 형성하는 주거지 계획의 기본단위로서 의미를 갖는다. 따라서 주거지를 관리해나가는 데 있어서도 슈퍼블록을 단위로 살펴보고 방향을 정하는 것은 매우 중요한 의미를 갖는다. 주차문제와 녹지부족으로 난맥상에 있는 소형주택지와 나홀로 폐쇄적인 주택단지로 재정비하는 아파트단지를 지속가능하도록 바꾸어가기 위하여 애초에 근린주구이론이 적용된 계획단위인 슈퍼블록을 놓고 중장기적인 그림을 그려보는 것은 바람직한 접근방법일 것이다. 슈퍼블록을 단위로 소형주택지가 필요한 단지적 구성과 아파트단지가 수용해야 할 도시성을 포용해 지속가능한 근린으로 만들어갈 수 있는 계획적 수단과 사업적 장치들이 마련되어야 한다.

주거지 인구밀도 기준, 초고밀지구 관리 위한 제도적 근거 마련해야

최근 구축된 공간정보자료를 바탕으로 인구센서스 자료를 연결해 서울시내 인구밀도 현황 분석이 가능해지면서 주거지의 밀도계획이 좀 더 면밀하게 이루어질 수 있는 기반이 마련되었다. 본 연구에서 슈퍼블록을 경계로 처음 파악된 서울시 주택지의 인구밀도는 소형주택지 200인/ha~600인/ha, 아파트단지 500인/ha~800인/ha에 집중 분포된 것으로 나타났다. 현황 분석을 토대로 앞으로 지속적인 연구와 논의를 통해 주택지 유형별 적정 인구밀도 기준이 마련될 필요가 있다. 그리고 수용 가능한 의미의 적정 인구밀도를 넘어서는 소형주택지에서는 과밀지구 개념의 초고밀지구, 소형주택지에 비해 밀도가 높은 아파트단지에서는 과도하게 높은 초고밀지구의 밀도 관리를 위한 근거가 제도적으로 마련될 필요가 있다. 본 연구에서는 소형주택지는 600인/ha 이상, 아파트단지는 800인/ha 이상을 초고밀지구로 판단했다. 적정 인구밀도에 대한 기준과 같이 초고밀지구에 대한 기준도 후속 연구와 전문가 논의과정을 거쳐 제도적 근거가 마련되어야 할 것이다. 물론 인구밀도 기준은 각종 주거지 정비 및 재건축 시 도로 및 공용시설 설치 등의 기준을 차등화하는 기준으로 활용될 수 있다.

소형주택지 슈퍼블록, 새로운 재생모델 개발·지구단위계획 적용 필요

자동차에 점령된 지 오래인 소형주택지를 개선하기 위하여 가로주택정비사업 및 주거환경관리 사업 도입 등 다양한 노력을 기울여 왔으나, 개선의 실마리를 찾지 못하고 있는 상황이다. 본 연구에서 확인된 것처럼, 다세대주택의 확산으로 고밀화가 심화되고, 상업화가 심화되어 주거 환경이 더욱 악화되어 가고 있어 관리와 정비가 동시에 필요한 것으로 나타났다.

녹지 확보 및 보행화, 주차문제 해소, 과밀 완화, 상업화 관리, 양호한 주택지 보호 등 소형주택지에 대한 종합적인 관리계획을 수립하고, 정비를 포함한 재생사업 추진이 요구된다. 그동안 상세한 계획이 가능한 지구단위계획이 중심지에 치중해 왔으나, 느슨한 용도지역지구제로 관리하기에는 한계가 있는 상황에서 소형주택지에 대한 주거지형 지구단위계획을 시범적으로 추진할 필요가 있다. 건축물보다는 단지차원의 개선을 진행해야 하는 소형주택지는 뉴타운 방식의 전면재정비는 부적절하며, 기존에 추진하는 자생적 접근의 재생사업이 아닌 블록단위 정비 등을 포함한 정비적 접근의 재생사업이 적절할 것으로 판단된다. 지구단위계획과 연계하고, 주택지를 정비하면서 도시근린을 지향하는 새로운 재생모델 개발이 마련되어야 한다.

아파트단지 슈퍼블록, 거주성보다 도시성 개선하는 재건축기준 세워야

재건축이 추진되면서 주변지역과 단절이 심화되어 가고 있는 아파트단지가 도시 및 지역사회와 교감할 수 있도록 만들어가는 것이 중요한 과제이다. 소형주택지 상업화 비율 약 30%를 참조하여 가로변을 활성화하면서 도시와 교감하는 시설(가칭 도시지원시설)을 포함하여 복합 개발할 수 있는 용지를 5%~10% 이상 확보할 수 있도록 인센티브기준을 마련하고, 주변지역에 기형성된 도로와 보행체계를 고려하여 계획할 수 있도록 계획기준을 제시해야 한다. 그리고 택지개발사업으로 조성된 대규모단지에는 지역 중심지와 연결되는 보행전용도로가 대부분 조성되어 있다. 보행전용도로를 보호하면서 개별적으로 재건축하거나 보행 전용축을 지역기반시설로 조성하면서 재건축할 수 있도록 계획기준을 제시하는 방안도 검토할 필요가 있다. 아파트 재건축은 주민들 중심의 민간사업 성격이 강하므로, 아파트 통합 기준을 수립·배포하여 심의를 통하여 관리해나가는 것이 바람직한 방법이다.

목차

01 연구개요	2
1_연구배경 및 목적	2
2_연구의 접근방법과 주요내용	3
3_슈퍼블록의 개념과 형성과정	5
02 서울시 슈퍼블록 주택지의 근린형성 실태	12
1_서울시 슈퍼블록 주택지의 유형분류 및 분석틀	12
2_서울시 슈퍼블록 주택지의 유형별 근린형성 특성	17
3_슈퍼블록 유형별 특성 비교 종합	44
03 슈퍼블록 주택지 세부유형별 특성 분석	48
1_도시근린으로서 슈퍼블록의 진화방향	48
2_슈퍼블록 주택지의 유형 세분화	50
3_세부유형별 특성과 과제	55
4_세부유형별 과제 종합 및 시사점	87
04 도시근린으로서 슈퍼블록 주택지 발전방향	90
1_슈퍼블록 주택지의 진화를 위한 기본방향	90
2_소형주택지 슈퍼블록의 발전방향	92
3_아파트단지 슈퍼블록의 발전방향	102
05 결론 및 정책제언	110

참고문헌	115
Abstract	117



표

[표 2-1] 도로구분에 따른 차로 폭	13
[표 2-2] 슈퍼블록의 생활권 형성특성 종합	44



그림

[그림 1-1] 도로에 의한 서울시 주택시가지의 슈퍼블록 주택지	2
[그림 1-2] 주택지 단위였던 슈퍼블록의 관점과 스케일에서 대안 검토	3
[그림 1-3] 연구단계별 주요 내용	4
[그림 1-4] Clarence Perry의 근린주구 개념도(1920년대)	5
[그림 1-5] Clarence Stein & Henry Wright의 Radburn 계획(1929년)	5
[그림 1-6] 근린주구이론에서의 슈퍼블록 단위 그림	6
[그림 1-7] Radburn의 오픈스페이스 전경	7
[그림 1-8] 서울시 슈퍼블록 개념 도입 및 적용 과정	8
[그림 1-9] 서울시 도시계획사업으로 조성된 주택시가지 분포현황	9
[그림 2-1] 서울시 슈퍼블록의 선정기준	13
[그림 2-2] 서울시 슈퍼블록 주택지의 유형 분류	14
[그림 2-3] 서울시 슈퍼블록의 근린환경 분석을 위한 분석틀	16
[그림 2-4] 서울시 소형주택지형 슈퍼블록의 규모 분포 현황	18
[그림 2-5] 서울시 소형주택지형 슈퍼블록의 인구밀도 분포 현황	19
[그림 2-6] 서울시 소형주택지형 슈퍼블록의 용적률 분포 현황	21
[그림 2-7] 서울시 소형주택지형 슈퍼블록의 건폐율 분포 현황	22
[그림 2-8] 서울시 소형주택지형 슈퍼블록의 도로 분포 현황	24
[그림 2-9] 서울시 소형주택지형 슈퍼블록의 커뮤니티시설 분포 현황	25
[그림 2-10] 서울시 아파트단지형 슈퍼블록의 규모 분포 현황	27
[그림 2-11] 서울시 아파트단지형 슈퍼블록의 인구밀도 분포 현황	28

[그림 2-12] 서울시 아파트단지형 슈퍼블록의 용적률 분포 현황	30
[그림 2-13] 서울시 아파트단지형 슈퍼블록의 건폐율 분포 현황	31
[그림 2-14] 서울시 아파트단지형 슈퍼블록의 도로 분포 현황	33
[그림 2-15] 서울시 아파트단지형 슈퍼블록의 커뮤니티시설 분포 현황	34
[그림 2-16] 서울시 혼합형 슈퍼블록의 규모 분포 현황	36
[그림 2-17] 서울시 혼합형 슈퍼블록의 인구밀도 분포 현황	37
[그림 2-18] 서울시 혼합형 슈퍼블록의 용적률 분포 현황	39
[그림 2-19] 서울시 혼합형 슈퍼블록의 건폐율 분포 현황	40
[그림 2-20] 서울시 혼합형 슈퍼블록의 도로 분포 현황	42
[그림 2-21] 서울시 혼합형 슈퍼블록의 커뮤니티시설 분포 현황	43
[그림 2-22] 슈퍼블록 근린형성 모델과 서울시 슈퍼블록 근린 비교	45
[그림 3-1] 지속가능한 도시근린 모델의 개념과 주요 내용	48
[그림 3-2] 슈퍼블록 주택지의 진화방향	49
[그림 3-3] 소형주택지형 슈퍼블록 세부유형	52
[그림 3-4] 아파트단지형 슈퍼블록 세부유형	53
[그림 3-5] 혼합형 슈퍼블록 세부유형	54
[그림 3-6] 소형주택지 슈퍼블록 유형1의 커뮤니티 관련용도 분포현황	55
[그림 3-7] 소형주택지 슈퍼블록 유형1의 용도지구 및 조성 현황	56
[그림 3-8] 소형주택지 슈퍼블록 유형2의 커뮤니티 관련용도 분포현황	57
[그림 3-9] 소형주택지 슈퍼블록 유형2의 용도지구 및 조성 현황	58
[그림 3-10] 소형주택지 슈퍼블록 유형3의 커뮤니티 관련용도 분포현황	59
[그림 3-11] 소형주택지 슈퍼블록 유형3의 용도지구 및 조성 현황	60
[그림 3-12] 소형주택지 슈퍼블록 유형4의 커뮤니티 관련용도 분포현황	61
[그림 3-13] 소형주택지 슈퍼블록 유형4의 용도지구 및 조성 현황	62
[그림 3-14] 소형주택지 슈퍼블록 유형1의 커뮤니티 관련용도 분포현황	63

[그림 3-15] 아파트단지 슈퍼블록 유형1의 용도지구 및 조성 현황	64
[그림 3-16] 아파트단지 슈퍼블록 유형2의 커뮤니티 관련용도 분포현황	65
[그림 3-17] 아파트단지 슈퍼블록 유형2의 용도지구 및 조성 현황	66
[그림 3-18] 아파트단지 슈퍼블록 유형3의 커뮤니티 관련용도 분포현황	67
[그림 3-19] 아파트단지 슈퍼블록 유형3의 용도지구 및 조성 현황	68
[그림 3-20] 아파트단지 슈퍼블록 유형4의 커뮤니티 관련용도 분포현황	69
[그림 3-21] 아파트단지 슈퍼블록 유형4의 용도지구 및 조성 현황	70
[그림 3-22] 아파트단지 슈퍼블록 유형5의 커뮤니티 관련용도 분포현황	71
[그림 3-23] 아파트단지 슈퍼블록 유형5의 용도지구 및 조성 현황	72
[그림 3-24] 아파트단지 슈퍼블록 유형6의 커뮤니티 관련용도 분포현황	73
[그림 3-25] 아파트단지 슈퍼블록 유형6의 용도지구 및 조성 현황	74
[그림 3-26] 아파트단지 슈퍼블록 유형7의 커뮤니티 관련용도 분포현황	75
[그림 3-27] 아파트단지 슈퍼블록 유형7의 용도지구 및 조성 현황	76
[그림 3-28] 혼합형 슈퍼블록 유형1의 커뮤니티 관련용도 분포현황	77
[그림 3-29] 혼합형 슈퍼블록 유형1의 용도지구 및 조성 현황	78
[그림 3-30] 혼합형 슈퍼블록 유형2의 커뮤니티 관련용도 분포현황	79
[그림 3-31] 혼합형 슈퍼블록 유형2의 용도지구 및 조성 현황	80
[그림 3-32] 혼합형 슈퍼블록 유형3의 커뮤니티 관련용도 분포현황	81
[그림 3-33] 혼합형 슈퍼블록 유형3의 용도지구 및 조성 현황	82
[그림 3-34] 혼합형 슈퍼블록 유형4의 커뮤니티 관련용도 분포현황	83
[그림 3-35] 혼합형 슈퍼블록 유형4의 용도지구 및 조성 현황	84
[그림 3-36] 혼합형 슈퍼블록 유형5의 커뮤니티 관련용도 분포현황	85
[그림 3-37] 혼합형 슈퍼블록 유형5의 용도지구 및 조성 현황	86
[그림 3-38] 세부유형별 도시근린 지속가능성 과제 종합	87
[그림 3-39] 세부유형별 주택지 조성과 현 시점의 문제점	88

[그림 4-1] 도시근린으로서 슈퍼블록 주택지의 지속가능성 모색	90
[그림 4-2] 도쿄의 소형주택지 재정비 모델	91
[그림 4-3] 미국 뉴욕의 도시주택단지 조성 모델	91
[그림 4-4] 소형주택지 슈퍼블록의 녹지확충 및 보행화	93
[그림 4-5] 소형주택지 슈퍼블록의 상업화 관리	95
[그림 4-6] 소형주택지의 상업화 실태	96
[그림 4-7] 소형주택지 슈퍼블록의 초고밀 블록의 환경 개선	97
[그림 4-8] 소형주택지 초고밀지역의 고밀블록과 다세대주택의 분포현황	98
[그림 4-9] 소형주택지 슈퍼블록의 양호한 저층주택지의 보호	100
[그림 4-10] 소형주택지 내 양호한 저층주택지의 분포현황	101
[그림 4-11] 아파트단지 슈퍼블록의 가로활성화 및 적정지원시설 확보	103
[그림 4-12] 아파트단지 슈퍼블록에서 중저층 아파트지역의 보행전용도로 보호	104
[그림 4-13] 중저층 아파트단지의 녹지보행축 분포현황	105
[그림 4-14] 아파트단지 슈퍼블록에서 중층 아파트지역의 주변지역 연결성 강화	106
[그림 4-15] 중층 아파트단지의 주변지역과의 보행 및 연결된 가로의 분포현황	107
[그림 4-16] 아파트단지 슈퍼블록의 초고밀 재건축 관리	108

01

연구개요

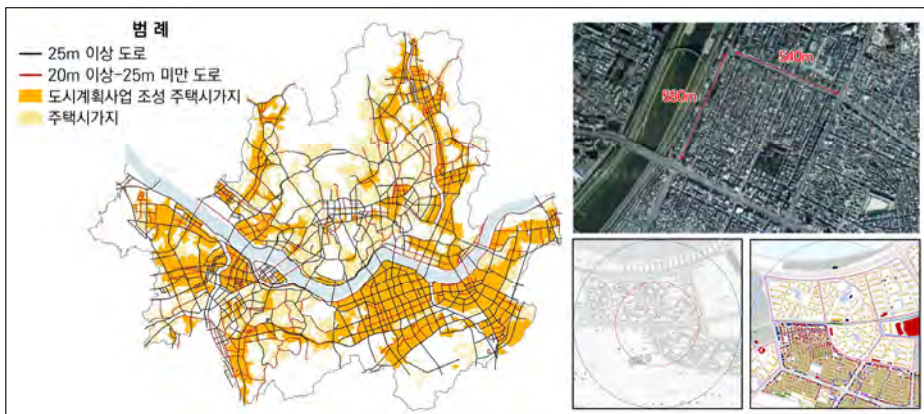
- 1_연구배경 및 목적
- 2_연구의 접근방법과 주요내용
- 3_슈퍼블록의 개념과 형성과정

01 | 연구개요

1_연구배경 및 목적

경제성장기에 인구가 급증하면서 공급된 대규모 주택지는 토지구획정리사업에서부터 택지 개발사업 등에 이르기까지 다양한 사업방식에 의해 조성되었지만, 하나의 큰 특징을 갖는다. 그것은 20세기 초 산업화를 거치면서 파생된 주거환경의 위생문제와 자동차 중심의 새로운 도시질서를 수용한 근린주구모델을 적용한 것이다. 형태적으로는 간선도로에 의해 둘러싸인 일단의 주거지역으로 보이지만, 여기에는 통과교통을 배제한 도로, 초등학교와 녹지가 중심이 되는 보행으로 이동 가능한 기초적 근린단위 개념을 담고 있다. 대단지로 조성된 주택시가지가 서울시내 주택시가지의 50%를 차지하고 있으므로, 슈퍼블록 개념이 적용된 주택지가 서울시 주택시가지의 절반을 형성하고 있는 것이다. 하지만, 소득수준이 낮은 경제성장기에 택지를 공급하다 보니 서울시 여건에 맞게 근린주구 모델이 적용되었고, 이로 인해 주거환경이나 주변지역에 대한 충분한 고려가 미흡했다. 소형주택지에서 나타나는 녹지 및 주차 부족 등 과밀화와, 폐쇄적 단지로 재건축되어가는 아파트단지 문제는 계획 당시에 충분한 고민 없이 조성했던 슈퍼블록 주거모델의 한계에서 비롯된 것이다.

이러한 배경에서 현재 서울시내 슈퍼블록 개념으로 조성된 주택시가지의 근린 형성 특성을 파악하고, 유형별로 개선과제를 도출해 슈퍼블록 주택지의 개선방향을 제시하고자 한다.



[그림 1-1] 도로에 의한 서울시 주택시가지의 슈퍼블록 주택지

2_연구의 접근방법과 주요내용

1) 슈퍼블록 주택지의 개념 정의와 연구의 접근방법

슈퍼블록 시가지는 1920년대 제시된 페리(Clarence Perry)의 근린주구이론과 스테인과 라이트(Clarence Stein & Henry Wright)의 래드번(Radburn)에서 제시된 근린모델에서 출발한 개념으로, 서울시에 근린주구모델의 개념이 적용되면서 보행화에 대한 개념은 축소되고 간선가로에 의하여 둘러싸인 주거지 개념이 강조되면서 일반화된 용어이다.

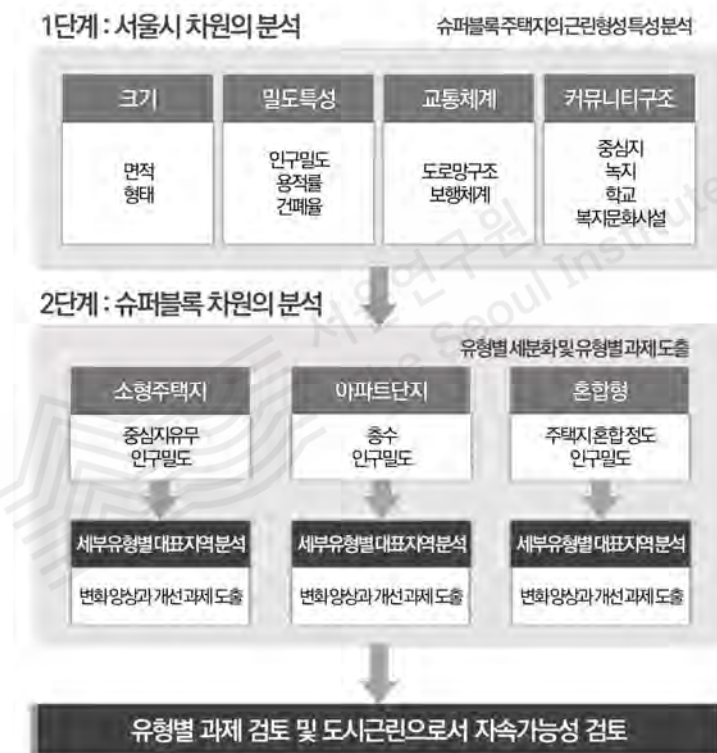
근린주구 모델은 하나지만, 우리나라에서는 주택유형에 따라 아래와 같이 소형주택지와 아파트단지로 구분되어 서로 달리 적용되어 다른 형태의 슈퍼블록 주택지를 만들었다. 따라서 유형별로 근린주구 모델의 적용 및 슈퍼블록의 근린형성 특성을 파악하는 것에서부터 연구를 출발하였다. 유형을 세분화하여 특성과 과제를 좀 더 구체적으로 파악하고, 최근 지속가능한 주거지로서 제시되고 있는 도시근린 모델로서 진화해나갈 수 있는 가능성을 모색해 보았다. 이것은 소형주택지와 아파트단지로 대별되는 서울시 주거지의 개선을 위한 기존의 건축물과 블록단위의 접근이 갖는 한계에서 벗어나 애초에 조성하였던 계획단위인 슈퍼블록 차원에서 주거지를 바라보고 개선의 실마리를 찾으려는 의도를 포함하고 있다.



[그림 1-2] 주택지 단위였던 슈퍼블록의 관점과 스케일에서 대안 검토

2) 연구의 주요내용

연구는 크게 세 부분으로 구성된다. 첫 번째는 서울시 차원에서 슈퍼블록을 추출해 데이터베이스를 구축하고, 분류된 유형별로 근린형성 특성을 파악하는 것이다. 두 번째는 분류된 유형을 밀도, 층수, 중심지 유무, 주택지 혼합정도 등을 고려하여 좀 더 세분화하여 변화양상을 파악하고, 개선 과제를 분명히 하는 것이다. 그리고 마지막으로 유형별로 제시된 과제들에 대하여 슈퍼블록 유형별로 지속가능한 도시근린으로서 진화해 나갈 수 있는 방향을 모색하는 것이다.

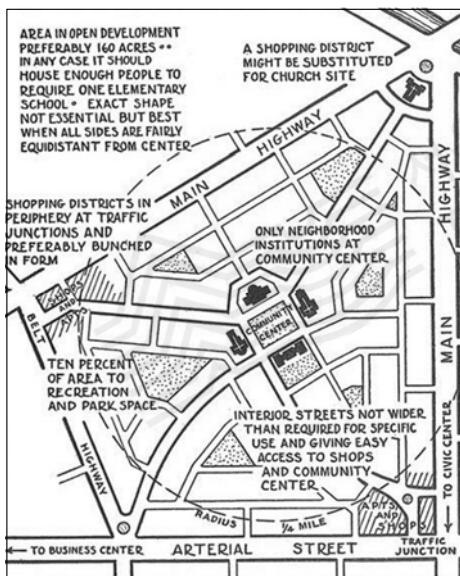


[그림 1-3] 연구단계별 주요내용

3_슈퍼블록의 개념과 형성과정

1) 슈퍼블록 근린형성 모델의 의미와 특성

슈퍼블록 개념은 미국지역계획협회(Regional Planning Association of America)¹⁾의 지원 아래 서니사이드(Sunnyside, 1924)를 조성하면서 처음 도입되었고, 래드번(Radburn, 1928)을 계획하면서 발전되었다. 래드번을 조성하면서 서니사이드에 적용한 격자가로망을 바꿔 통과교통을 차단하고, 언윈(Unwin)이 계획한 레치워스(Letchworth, 1903), 웰윈(Welwyn, 1920), 햄프스티드(Hampstead, 1906) 전원도시에 도입된 ‘쿨데삭(Cul-de-sac, 막다른 도로)으로 구성된 슈퍼블록’을 증가하는 자동차에 대응할 수 있도록 크기를 조정해 ‘래드번 시스템’으로 완성시켰다. 초등학교를 중심으로 근린을 구성하는 페리의 근린주구이론에 기반하여 보행으로 이동할 수 있는 커뮤니티의 기본모형을 제시했다.



자료: The New York Regional Survey, Vol.7, 1929

[그림 1-4] Clarence Perry의
근린주구 개념도(1920년대)



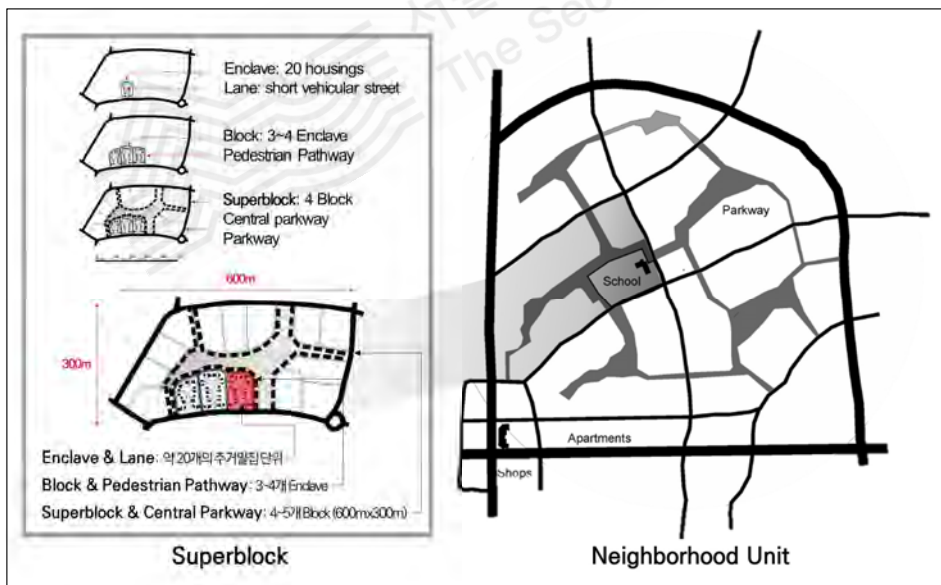
자료: Toward New Towns for America(1957)

[그림 1-5] Clarence Stein & Henry Wright의
Radburn 계획(1929년)

1) 미국지역계획협회는 도시화에 따라 급격하게 해체되기 시작한 커뮤니티를 재건하고, 영국의 전원도시 운동을 미국에 정착시키기 위하여 루이스 머포드, 휘테커, 엑커만, 페리 등이 주축이 되어 서니사이드가든(1924), 래드번(1928) 등의 주택지를 건설하였다.

따라서 래드번에서 제시한 ‘통과교통을 배제한 쿨데삭(막다른 도로, 이하 쿨데삭) 슈퍼블록’의 핵심 개념은 간선도로로 구획된 폐쇄적 단위보다는 슈퍼블록 내부에 조성된 연속된 공원축이며, 쿨데삭을 중심으로 주택을 집합적으로 구성해 최대한 녹지에 접할 수 있도록 배치한 것이다. 아래 그림과 같이 슈퍼블록은 쿨데삭을 중심으로 보행과 차량을 분리하여 20여 개의 주택을 집합적으로 배치한 클러스터(Cluster) 단위인 엔클레이브(Enclave)를 기본단위로 보행녹도에 의해 구분된 블록으로 조성되었다. 특이한 점은 슈퍼블록과 근린의 기초단위인 근린주구가 일치하지 않는다는 것이다. 6개의 슈퍼블록이 초등학교를 중심으로 녹지축으로 통합 연결되어 있고, 하나의 중심지를 갖는 독립된 근린으로 구성되어 있다. 근린은 반경 1/2마일(0.8km) 규모이며, 인구는 7,500명에서 10,000명을 계획하였다. 근린단위의 크기는 개략적으로 1.2km×1.2km 정도이다.

페리는 1929년 초등학교를 중심으로 한 근린단위를 슈퍼블록으로 구성한 근린주구모델을 제시하였다. 래드번의 물리적 개념을 따르면서 범위는 반경 1/4마일(400m), 인구는 5,000명~6,000명, 단위크기는 800m×800m로, 근린단위와 슈퍼블록 중간을 선택했다.



자료: Urban Design Principles of the Original Neighborhood Concept(2002)

[그림 1-6] 근린주구이론에서의 슈퍼블록 단위 그림

그동안 영국과 뉴욕의 주거지계획에 대한 다양한 실험과 경험을 망라하여 물리적 개념과 사회적 개념을 통합한 근린주구 모델을 제시하였다. 따라서 슈퍼블록 주택지는 자연스럽게 근린주구이론의 개념이 적용된 주택지로 인식되었다. 형태적으로는 간선도로로 둘러싸인 일단의 지역으로 보이지만, 슈퍼블록은 다음과 같은 개념들을 적용하여 계획한 주택지로 이해되고 있다.

- ① 크기: 800m×800m 간선도로에 의해 둘러싸인 근린의 기본단위
- ② 초등학교를 중심으로 보행으로 이동 가능한 커뮤니티 구성
- ③ 간선가로가 교차하는 교통중심지에 근린 중심지 조성
- ④ 약 10% 정도의 충분한 녹지와 레크리에이션 공간 조성
- ⑤ 통과교통을 차단하는 도로망으로 구성



[그림 1-7] Radburn의 오픈스페이스 전경

2) 서울시 슈퍼블록의 형성과정

(1) 슈퍼블록 개념의 도입과 적용 과정

우리나라에 슈퍼블록으로 구성된 근린주구 개념이 도입된 시기는 일제강점기부터인 것으로 파악된다. 1930년대 일본 관련 학회지에 이미 근린주구이론이 소개되었으며, 당시 대부분의 주택지를 조성했던 토지구획정리사업에 근린주구 개념이 적용된 것으로 나타나고 있다. 권용찬·전봉희(2011)는 우리나라에서는 1930년대 중반 이후부터 근린주구 개념이 토지구획정리사업에 영향을 미친 것으로 주장하고 있다.

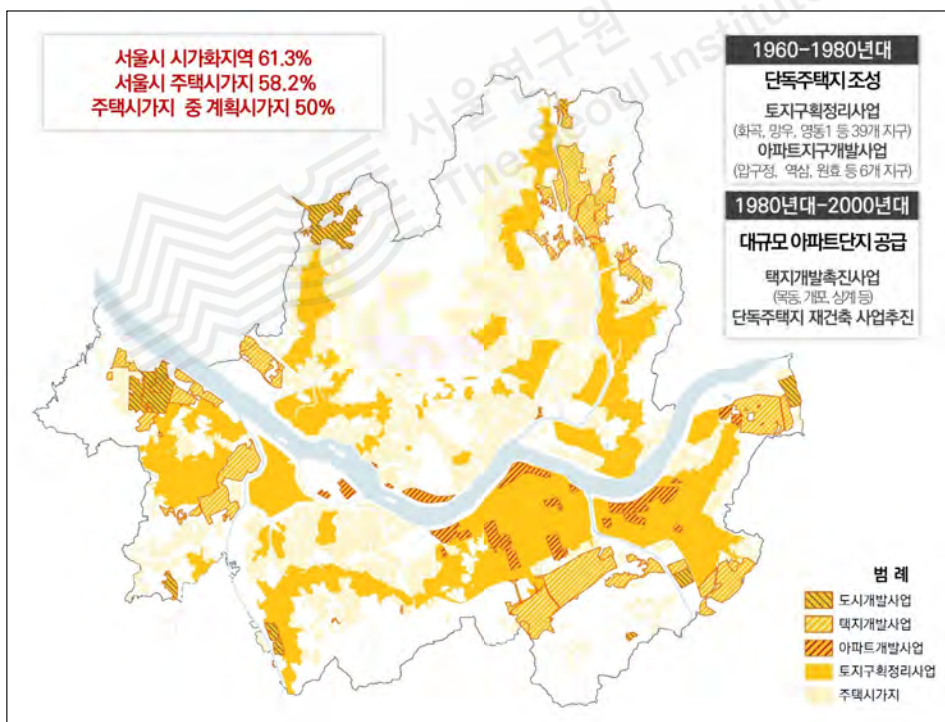
일제강점기에는 조선영단주택단지 등에서 보는 것처럼, 대체로 슈퍼블록 형태로 격자형으로 조성하고, 공원 등 편의시설을 배치하는 단순 적용 수준인 것을 확인할 수 있다. 근린주구이론이 본격적으로 적용된 것은 1970년대 영동지구를 조성하면서부터이며, 초등학교와 공원을 중심으로 슈퍼블록을 구성하는 기본 틀을 적용하여 주택지를 조성하였다. 통과교통을 배제한 보차분리 개념과 생활권의 단계적 구성 등 근린주구 개념을 좀 더 체계적으로 적용하기 시작한 시기는 1980년대 택지개발사업이 추진되면서부터이다.



[그림 1-8] 서울시 슈퍼블록 개념 도입 및 적용 과정

(2) 서울시 대규모 주택지 조성을 위한 도시계획사업 분포 현황

현재 서울시 시가지 면적은 61%이고, 순 주택시가지는 약 58%를 차지하고 있다. 이 중에서 서울시의 급격한 도시 확장과 함께 계획적으로 조성된 주택시가지는 약 50%를 차지한다. 산업화 초기단계인 1960년대부터 1970년대까지는 주로 토지구획정리사업에 의하여 단독주택용지를 공급하였으며, 역사도심 주변, 면목, 신촌, 영동, 화곡 지역에 조성되었다. 1980년대부터는 택지개발사업에 의하여 아파트용지를 중심으로 단독주택용지를 일부 혼합하여 공급하였으며, 목동, 상계, 중계, 개포, 고덕 지역에 조성되었다. 최근에는 은평, 상암, 마곡, 문정 지역 아파트단지를 중심으로 도시개발사업을 추진해 왔다. 구릉지를 중심으로 자연발생적으로 형성된 주택시가지를 제외한 서울의 전형적인 주택지 모습으로 알려진 지역들이다. 슈퍼블록 주택지도 조성사업의 특성에 따라 크게 단독주택지로 조성된 소형주택지 슈퍼블록과, 아파트단지로 조성된 아파트 슈퍼블록으로 구분된다.



[그림 1-9] 서울시 도시계획사업으로 조성된 주택시가지 분포현황

02

서울시 슈퍼블록 주택지의 근린형성 실태

- 1_서울시 슈퍼블록 주택지의 유형분류 및 분석틀
- 2_서울시 슈퍼블록 주택지의 유형별 근린형성 특성
- 3_슈퍼블록 유형별 특성 비교 종합

02 | 서울시 슈퍼블록 주택지의 근린형성 실태

1_서울시 슈퍼블록 주택지의 유형분류 및 분석틀

1) 서울시 슈퍼블록의 선정

서울시의 슈퍼블록은 근린주구이론에서 등장한 슈퍼블록의 개념에서 출발하여 간선도로로 둘러싸인 일단의 가로구역으로 보았다. 서울시 전 지역을 대상으로 간선가로로 둘러싸인 일단의 지역들 중에서 다음의 선정기준을 거쳐 슈퍼블록 주택지로 선정하였다.

첫 번째 선정기준은 도시계획사업조성 지역으로, 서울시 시가화 지역 가운데 주거지역으로 지정된 주택시가지(순 주택시가지 58.1%) 중에서 슈퍼블록의 개념이 적용된 지역은 도시계획사업²⁾이 50% 이상 조성된 지역으로서 대체로 계획적 성격이 반영된 계획시가지로 판단하였다. 또한, 대단지로 조성되지 않았더라도 1960-70년대 이후부터는 근린주구이론이 주택지에 전반적으로 적용되어 조성되었기 때문에³⁾ 도시계획사업의 30% 정도에 해당하는 지역과 계획시가지와 연접하여 내부적으로 계획시가지 특성을 포함하고 있는 지역 등을 감안하여 슈퍼블록 개념으로 조성된 지역을 선정하였다.⁴⁾

다음으로 슈퍼블록을 구획하는 가로의 기준은 자동차전용도로 성격을 지닌 도로로서 서울시의 경우 근린주구 경계를 이루는 보조간선도로 이상을 중심으로 보았으며,⁵⁾ 지역 간 연결 및 고속화 기능을 담당할 수 있는 4차선 이상과 도로 폭 20m 이상으로 구획된 계획

2) 토지구획정리사업, 아파트개발사업, 택지개발사업, 도시개발사업

3) 「대한주택공사 30년사(1992)」, 「한국공동주택계획의 역사(1999)」, 「단지계획(2005)」, 「염복규(2009)」, 「권용찬(2011)」 등

4) 앞에서 언급한 바와 같이 도시계획사업이 적용된 계획시가지에 슈퍼블록이 적용되었다고 판단하는 근거는 근린주구이론이 전원도시와 함께 현대의 도시 및 단지 계획의 주요 개념으로서 미국, 영국, 일본 등 세계 대도시 계획에 있어 주거단지 개발의 기본개념으로 적용되어 오늘날까지 주택지 계획에 관한 지배적인 이론이기 때문이다. 국내에서도 1960-70년대 대규모 주거단지를 공급했던 도시계획사업은 근린주구이론을 적극적으로 반영하여 조성하였기 때문에, 계획시가지는 근린주구 개념이 적용된 슈퍼블록으로 볼 수 있다.

5) 근린주구의 경계에 있는 도로는 간선도로(arterial highways)로서 대부분 36m(120ft) 이상이고, 근린주구 내부도로 폭은 평균적으로 12-15m(40-50ft)로 보고 있으나(Clarence Arther Perry, 1929), 서울시 경우 소득수준 등 당시 여건을 고려하여 지역을 연결하는 최소 단위인 20m 이상 보조간선도로가 제 기능을 수행하는 것으로 보았다.

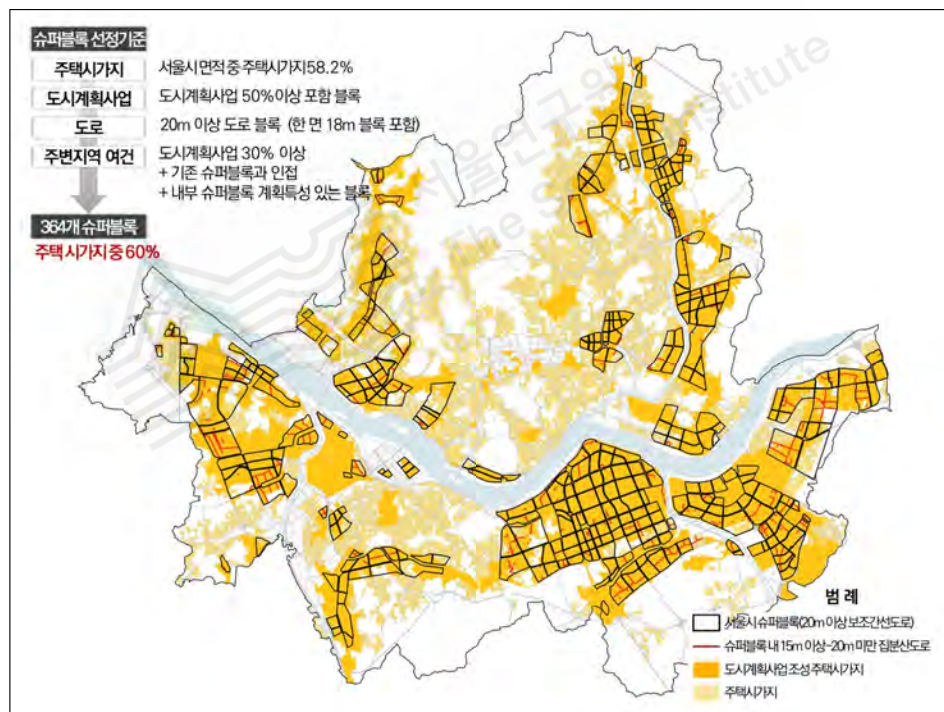
시가지지를 서울시 슈퍼블록으로 선정하였다.

도시계획조성사업지역과 도로 기준을 거쳐 도출된 서울시의 슈퍼블록은 364개소로, 이들 지역은 서울시 주택시가지의 60%에 해당하는 면적이며, 슈퍼블록의 평균 규모는 약 32.8ha이다. 서울시 주택시가지의 절반 이상이 근린주구 개념이 적용된 슈퍼블록으로 조성된 것으로 볼 수 있다.⁶⁾

[표 2-1] 도로구분에 따른 차로 폭

도시지역의 일반도로	주 간선도로	보조 간선도로	집산도로	국지도로
차로의 최소 폭	35m 이상	25m 이상	15m 이상	8m 이상
차로수	6차로 이상	4차로 이상	2차로 이상	1-2차로 이상

자료: 국토교통부(2000), “도로의 구조·시설기준에 관한 규칙 해설 및 지침”

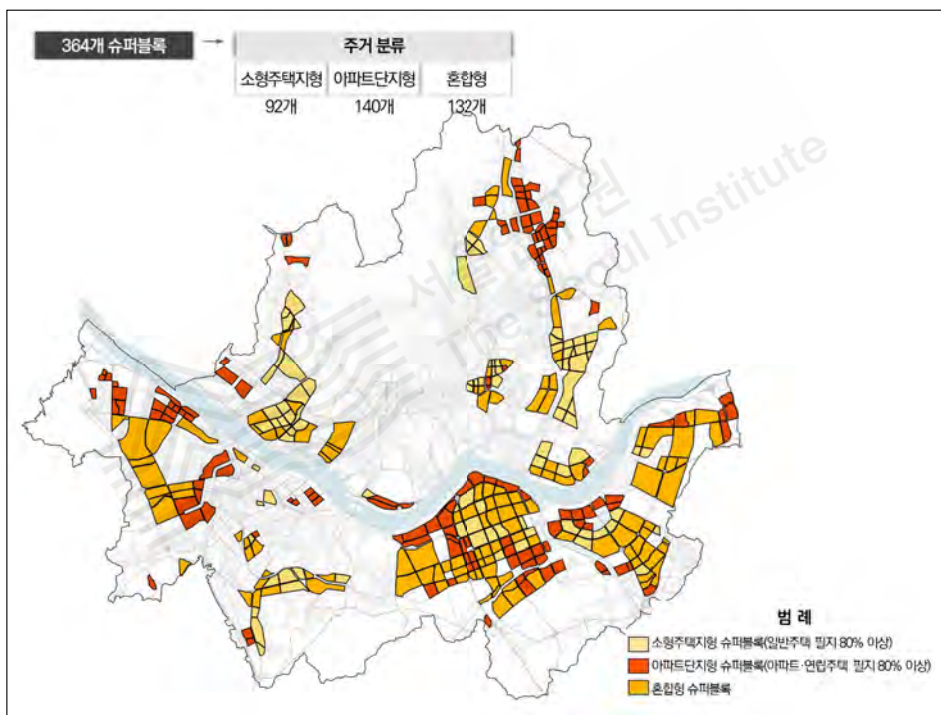


[그림 2-1] 서울시 슈퍼블록의 선정기준

6) 하천이나 공원은 도시근린환경의 한 요소로 보고 이들에 의해 나뉜 지역은 하나의 근린생활권으로 보았지만, 철도나 고가 터널로 나뉜 지역은 보행이나 교통연결이 불가능한 지역으로 보고 블록으로 나누었다. 또한 위의 선정기준을 거쳤어도 하위 10% 이하 소규모 블록은 슈퍼블록의 대상지에서 제외하였다.

2) 서울시 슈퍼블록 주택지의 유형 분류

래드번 시스템과 페리의 근린주구에서는 교외의 단독주택 유형을 전제로 근린주구 개념을 제시하였지만, 서울의 경우 소형주택과 아파트단지 등 다양한 주거유형을 토대로 택지를 조성하였다. 주택지의 구성은 주택건축물 유형에 따라 대지의 형태나 크기, 자동차와 보행의 진출입 여부, 커뮤니티 시설의 구성 등 전반적인 도시의 형태와 조직이 달라지기 때문에, 서울시의 경우 주택유형에 기초하여 슈퍼블록을 추가적으로 분류하였다. 현재 서울시 내에 들어선 단독주택, 다가구주택, 다세대주택, 연립주택, 아파트 등의 주택유형들의 형태와 도시조직 특성을 고려하여 소형주택지와 아파트단지로 통합 분류하였다.⁷⁾



[그림 2-2] 서울시 슈퍼블록 주택지의 유형 분류

7) 단독주택은 토지구획정리사업에 의해 단독주택지 필지로 조성된 대지에 건축되었고, 다가구주택은 단독주택을 임대하는 소유방식에 따라 구분한 것으로, 동일한 유형으로 분류가 가능하다. 다세대주택도 토지구획정리사업에 의해 기조성된 지역에 단독주택 유형으로 적용된 방식으로 이 세 가지 주택들은 대지의 필지단위에 맞춰 건축되었기 때문에 유사한 유형으로, 소형주택지로 통합 가능하다고 판단하였다.

연립주택과 아파트는 하나의 대지에 공동의 주택 주동을 배치하고 외부공간에 공동으로 이용할 수 있는 녹지와 주차장을 배치하는 단지형 배치방식으로 조성되므로, 아파트단지형으로 분류하였다.

단독주택, 다가구주택, 다세대주택에 해당하는 주거건물이 80% 이상인 경우 소형주택지 형으로 분류하였으며, 서울시에 92개(25%)가 분포하고 있다. 이들 지역은 기본적으로 토지구획정리사업에 의해 단독주택지로 조성된 지역이다. 연립주택과 아파트단지 필지가 80% 이상인 경우를 아파트단지형으로 분류하였으며, 140개(40%)가 분포하고 있다. 대표적으로 아파트지구로 지정되어 개발된 압구정, 반포, 이촌, 서초, 잠실동 일대와 택지개발사업으로 들어선 목동, 상계, 개포, 고덕, 상암 일대가 이에 해당한다. 혼합형⁸⁾의 경우 소형주택지와 아파트단지형이 함께 혼재되어있는 지역으로, 132개(35%)가 있다. 토지구획정리사업으로 주택지가 형성된 화곡, 신정, 장안, 삼성, 석촌, 성파, 성내, 길동 등 일대에 계획적으로 조성한 것으로 파악된다. 따라서 소형주택지 25%, 아파트단지 40%, 혼합형 35%로 유형별로 고르게 분포하고 있는 것으로 나타났다.

3) 서울시 슈퍼블록 분석틀

서울시 슈퍼블록은 근린주구이론의 개념을 적용하여 조성하였지만, 급격한 도시의 확장과 함께 주택 양적공급, 소득수준, 제도의 변화 등으로 인하여 근린주구이론과는 다소 다른 양상을 보인다. 따라서 서울시 슈퍼블록의 주거유형별 근린조성 특성을 파악하기 위하여 근린주구이론의 원칙을 토대로 분석하였으며, 근린주구이론에서 제시했던 원칙과 개념들을 중심으로 그 특성을 분석하였다.

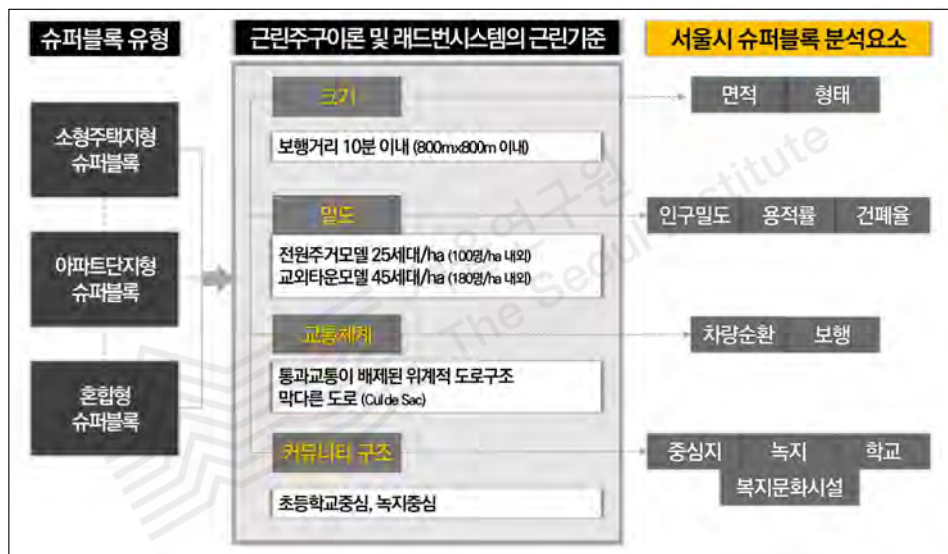
첫째, 근린주구의 규모는 일반적으로 10분 이내의 보행이 가능한 거리이며, 초등학교 1개가 필요한 인구 규모의 주택을 공급할 수 있는 크기로서 반경 400m인 800x800m 이내의 크기이다. 이를 기준으로 서울시 슈퍼블록의 보행 가능한 규모와 블록의 형태 등을 검토하였다. 둘째, 근린주구이론에서 인구밀도는 저밀의 교외주택인 단독주택 중심의 전원주거모델을 이상적으로 제시하였지만,⁹⁾ 서울시에서는 부족한 주택의 양적공급을 위해 고밀로 조성되었고,¹⁰⁾ 다세대주택 신축을 허용하면서 밀도가 추가적으로 높아지게 되어 근린

8) 다만 혼합형 슈퍼블록에서 아파트단지의 경우 소형주택지와 다르게 단지적인 특성이 강하게 나타날 수 있으므로, 아파트단지가 70%를 차지하는 지역에 대해 별도로 검토하여 아파트단지로 포함하였다.

9) 역을 중심으로 고밀의 압축복합개발을 제한한 새로운 근린계획에서는 인구밀도를 180인/ha로 제시한 것을 감안할 때, 페리의 근린주구이론에서 제시한 100인/ha은 다소 저밀인 것으로 판단된다.

10) 1970년대 서울에 공급된 주택의 인구밀도가 400인/ha으로 계획된 것과 비교해보면, 서울의 주택은 양적공급을 우선하여

주구이론과는 다소 다른 양상을 보이게 되었다. 밀도분석은 인구밀도를 중심으로 분석하였으며,¹¹⁾ 또한 근린주구이론에서 건축물의 집합화를 통한 보행 및 녹지 연결을 분석하기 위해서 건물의 용적률 및 건폐율¹²⁾을 분석하였다. 셋째, 근린주구 교통체계는 통과교통이 배제된 위계적인 도로구조와 막다른 도로인 쿨데삭을 통하여 공원과 주택지의 연결을 강조하였다. 서울시 슈퍼블록 내부의 집분산률을 중심으로 자동차의 통과 또는 순환 여부, 주변지역과의 보행연결 등을 파악하고자 하였다. 넷째, 근린주구이론에서는 공원과 중심지, 초등학교 위주의 커뮤니티가 근린주구 구성의 핵심요소이다. 따라서 서울시 슈퍼블록에서 공원 및 녹지, 중심지 역할을 하는 상업 및 준주거지역, 학교, 복지시설, 기타 도시지원시설의 분포 여부를 분석하였다.



[그림 2-3] 서울시 슈퍼블록의 근린환경 분석을 위한 분석틀

조성한 것으로 파악되며, 초고밀로 계획된 것으로 분석된다.

11) 인구밀도는 도시공간을 분석하는 데 가장 중요한 지표 중 하나이며, 나아가 지역의 관리계획이나 향후 개발계획에서 정책결정과 의사결정에 중요한 토대가 된다. 따라서 인구밀도 분석은 실질적이고 정확한 도시 밀도의 관리차원에서 필요한 분석이다. 미국의 경우 주거 배치도면으로 주거당 세대 계산이 가능했지만, 우리나라의 경우 그간 인구밀도 계산은 용적률, 건폐율과 같은 물리적 공간으로 밀도를 계산해 왔었다. 하지만 최근 국가기초구역단위의 인구밀도 자료 구축으로 인구밀도 계산이 가능해져 인구밀도를 산정하였다.

슈퍼블록의 인구밀도 산정방식은 다음과 같다. 슈퍼블록 내 인구밀도는 국토통계인구지도의 국가기초구역 내 인구를 기본단위로 하여 슈퍼블록 구역 내 인구수를 추합한 뒤, 도시계획시설(도로, 학교, 공원 및 녹지 등)을 제외한 면적으로 밀도를 계산하였다.

12) 슈퍼블록의 용적률 산정방식은 슈퍼블록 내 주택지 필지 면적과 해당 건물의 연상면적을 계산하여 도시계획시설을 제외한 슈퍼블록 면적으로 계산하였다. 즉, 블록 내 주거 건물의 총 바닥면적을 산정한 것으로 슈퍼블록 내의 주거총량을 추출하였다. 슈퍼블록의 건폐율 산정방식은 건물 바닥면적의 총합을 슈퍼블록 내 면적(도시계획시설 제외)으로 계산하였다.

2_서울시 슈퍼블록 주택지의 유형별 근린형성 특성

1) 소형주택지 슈퍼블록

(1) 소형주택지 슈퍼블록의 규모

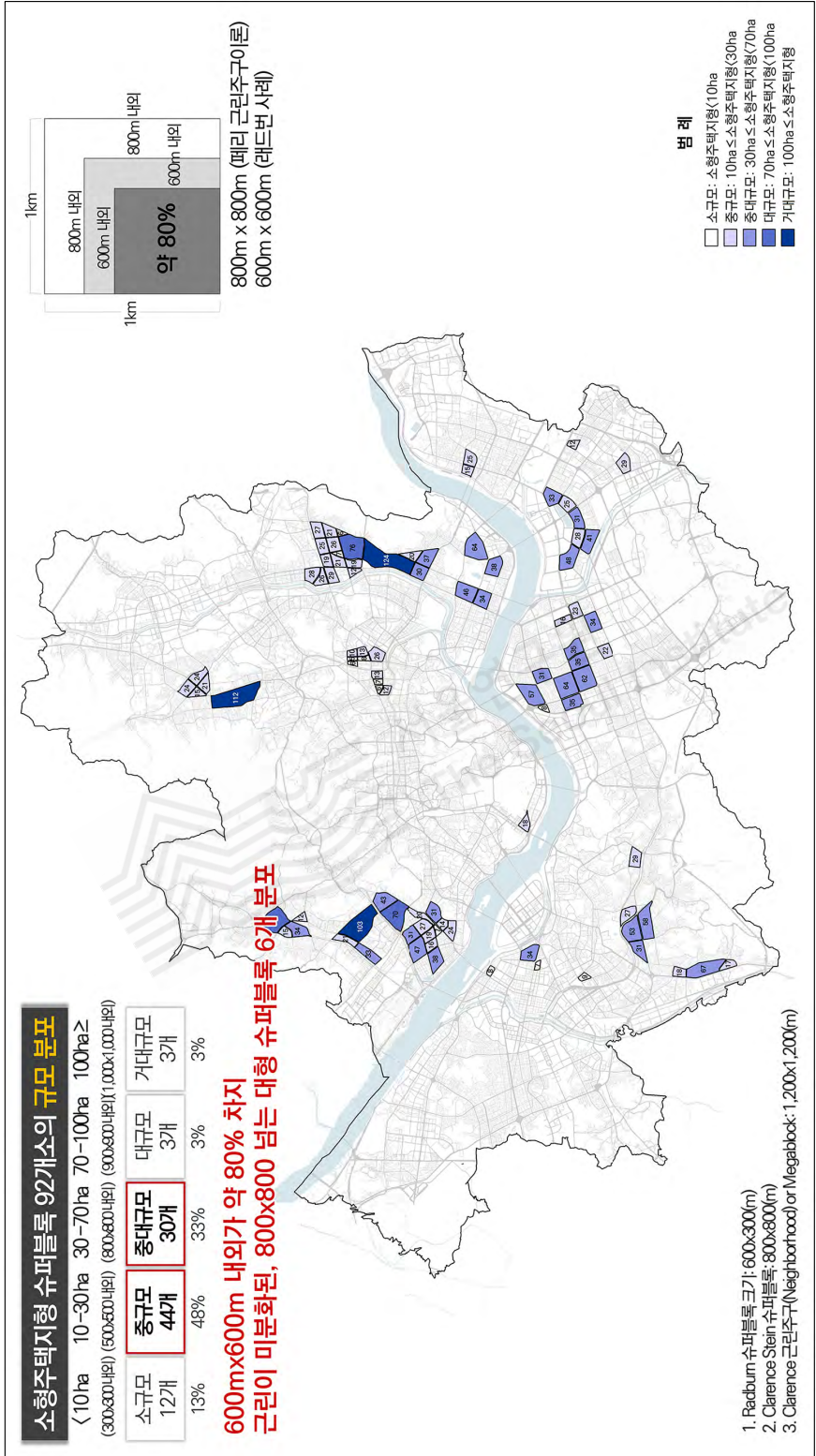
래드밴에서 제시한 근린주구는 초등학교를 중심으로 6개의 슈퍼블록이 배치된 반경 400m인 600x600m의 규모를 근린단위로 보았다. 또한 페리는 초등학교 중심의 1개의 슈퍼블록을 근린주구모델로 보고, 800x800m의 규모를 제시하였다. 따라서 서울시 슈퍼블록 규모를 근린주구이론에서 제시했던 보행 가능한 범위인 규모 800x800m와 면적 60ha 내외 규모를 기준으로 살펴보았다. 반경에 따른 규모 차이 등을 감안하여 분류하면,¹³⁾ 300x300m 내외 12개소(13%), 500x500m 내외 44개소(48%), 800x800m 내외 30개소(33%), 900x900m 내외 3개소(3%), 1000x1000m 이상 3개소(3%)가 분포하고 있다. 소형주택지는 600x600m 내외의 블록이 약 80% 정도로 대부분을 차지하고 있지만, 해당기준을 초과하는 슈퍼블록도 6개소(6%)나 분포하는 것으로 나타났다.

(2) 소형주택지 슈퍼블록의 인구밀도

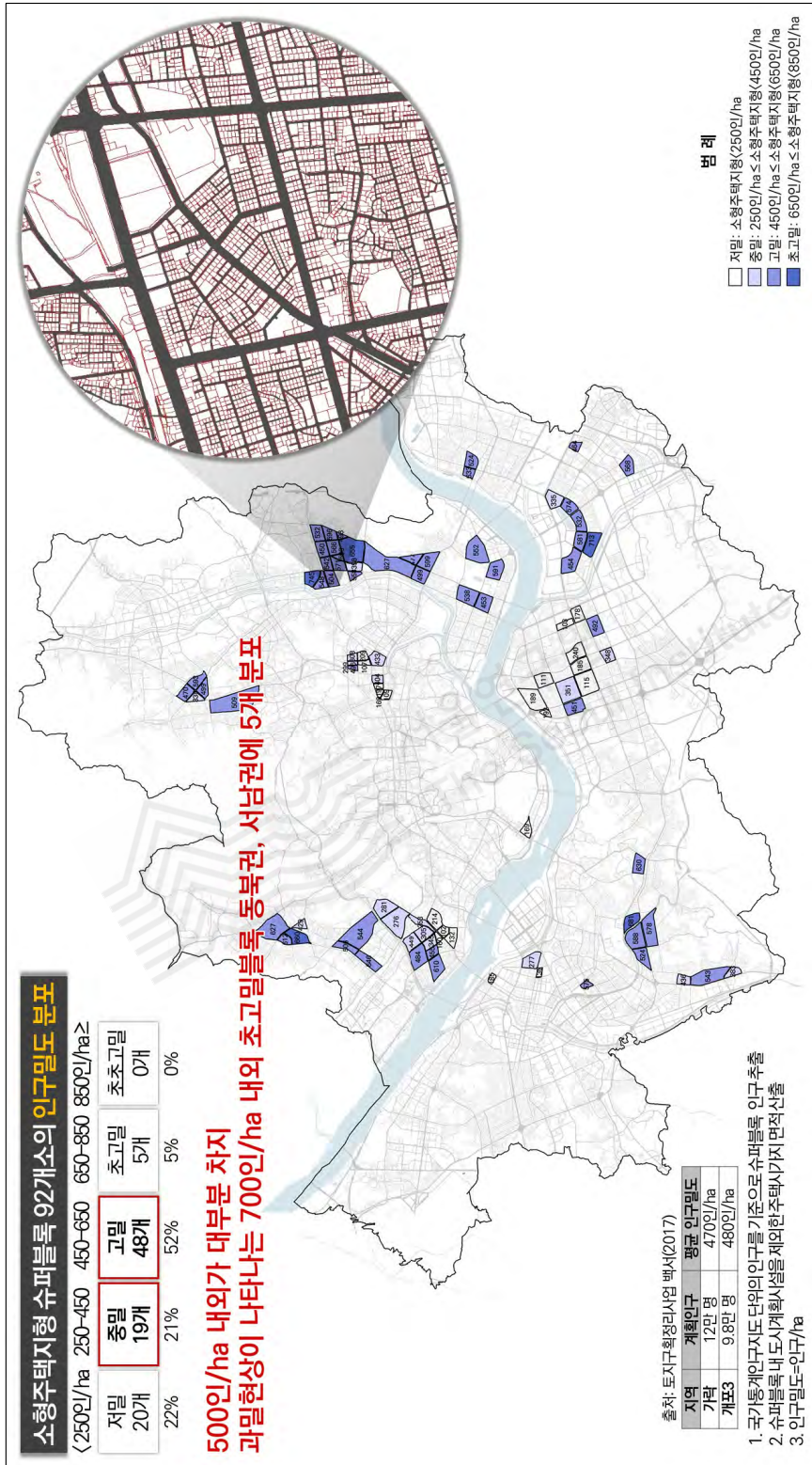
근린주구이론의 경우 교외주택지 조성을 의도하였지만, 서울은 급격한 도시성장으로 양적 공급 위주의 고밀로 도시를 조성해왔다. 가락지구나 개포3지구는 토지구획정리사업 당시에도 450인/ha 내외의¹⁴⁾ 고밀로 계획되었고, 약 750인/ha까지 조성된 지역도 있었다. 특히 1988년 20세대 이내의 단독주택획지에 고밀을 수용하는 다세대주택 입법화를 추진하면서 밀도는 더 높아지게 되었다. 따라서 조성 당시 계획밀도를 감안하여 소형주택지 슈퍼블록을 분석하였다. 소형주택지의 경우 대체로 500인/ha 내외의 지역이 73% 이상 차지하고 있고, 700인/ha 내외 과밀현상이 나타나는 초고밀 블록도 동북권과 서남·서북권에 5개소(5%) 정도가 분포하는 것으로 나타났다.

13) 소규모(300x300m, 10ha 미만), 중규모(500x500m, 10-30ha), 중대규모(800x800m, 30-70ha), 대규모(900x900m, 70-100ha), 거대규모(1000x1000m, 100ha 이상)

14) 토지구획정리사업 당시 가락지역의 계획인구는 12만 명, 평균인구밀도는 470인/ha이고, 개포3지역은 각각 9.8만 명, 480인/ha이다.



[그림 2-4] 서울시 소형주택지형 슈퍼블록의 규모 분포 현황



[그림 2-5] 서울시 소형주택지형 슈퍼블록의 인구밀도 분포 현황

(3) 소형주택지 슈퍼블록의 용적률

근린주구이론은 교외단독주택을 모델로 계획했기 때문에 용적률은 비교적 낮은 편으로, 대략 100% 이내의 용적률을 보이고 있다.¹⁵⁾ 그러나 서울에서 소형주택은 법적으로 대지면적 60% 이내의 3층 또는 4층으로 제한되어 있고, 평균 2층의 단독주택과 다세대주택이 혼재되어 개발된 것으로 판단할 때, 대체로 용적률 150% 내외로 예상한다.¹⁶⁾

실제 분석한 결과 소형주택지의 용적률은 150-200%가 43개소(47%)로 가장 높게 나타났고, 200-250%도 35개소(38%)로 다소 높게 나타났다. 또한 용적률이 250% 이상의 고밀인 지역도 강남을 중심으로 9개소(10%)가 분포하는 것으로 나타났다.

(4) 소형주택지 슈퍼블록의 건폐율

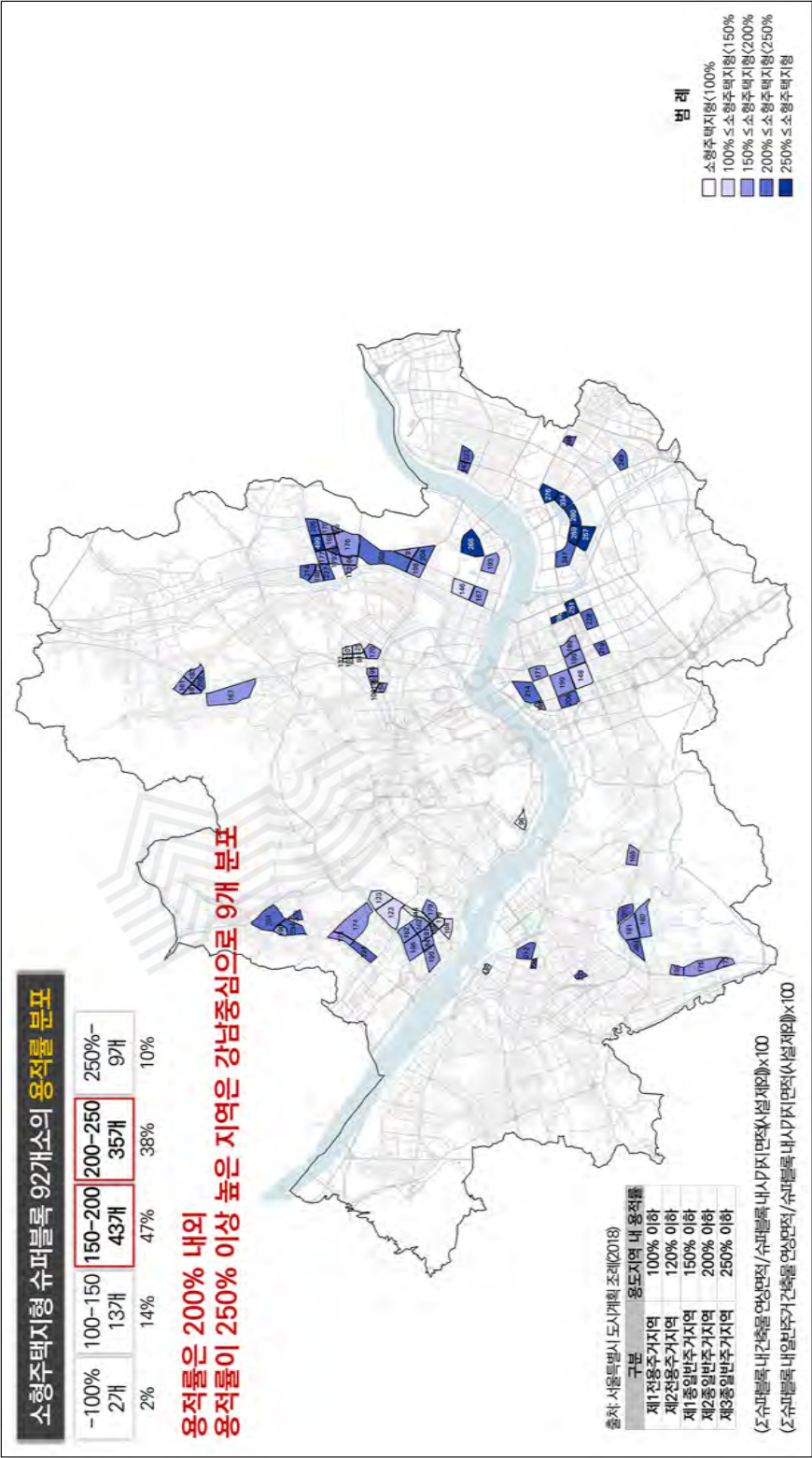
건폐율은 용적률과 연계하여 전체 대상지에서 건물의 밀집도 또는 사람들이 공간에서 느끼는 물리적인 과밀을 측정할 수 있는 수단으로, 대지 내의 공지와 여유 공간을 확보하도록 유도하고 있다. 근린주구이론의 건폐율도 교외의 단독주택 유형을 전제로 하기 때문에 주택 내에 넓은 공지를 확보할 수 있는 정도인 약 35%로, 낮은 편에 속한다.¹⁷⁾

그러나 서울의 경우는 주택의 양적공급을 확대하기 위해 공지와 녹지를 최소화하여 법적인 제한 내에서 가능한 주택 면적을 확보하는 형태로 개발되어 왔다. 분석 결과 92개소 블록의 약 94% 이상이 건폐율 45% 이상으로 높게 나타났으며, 건폐율은 서울시 전체에 고르게 분포하는 것으로 나타났다.

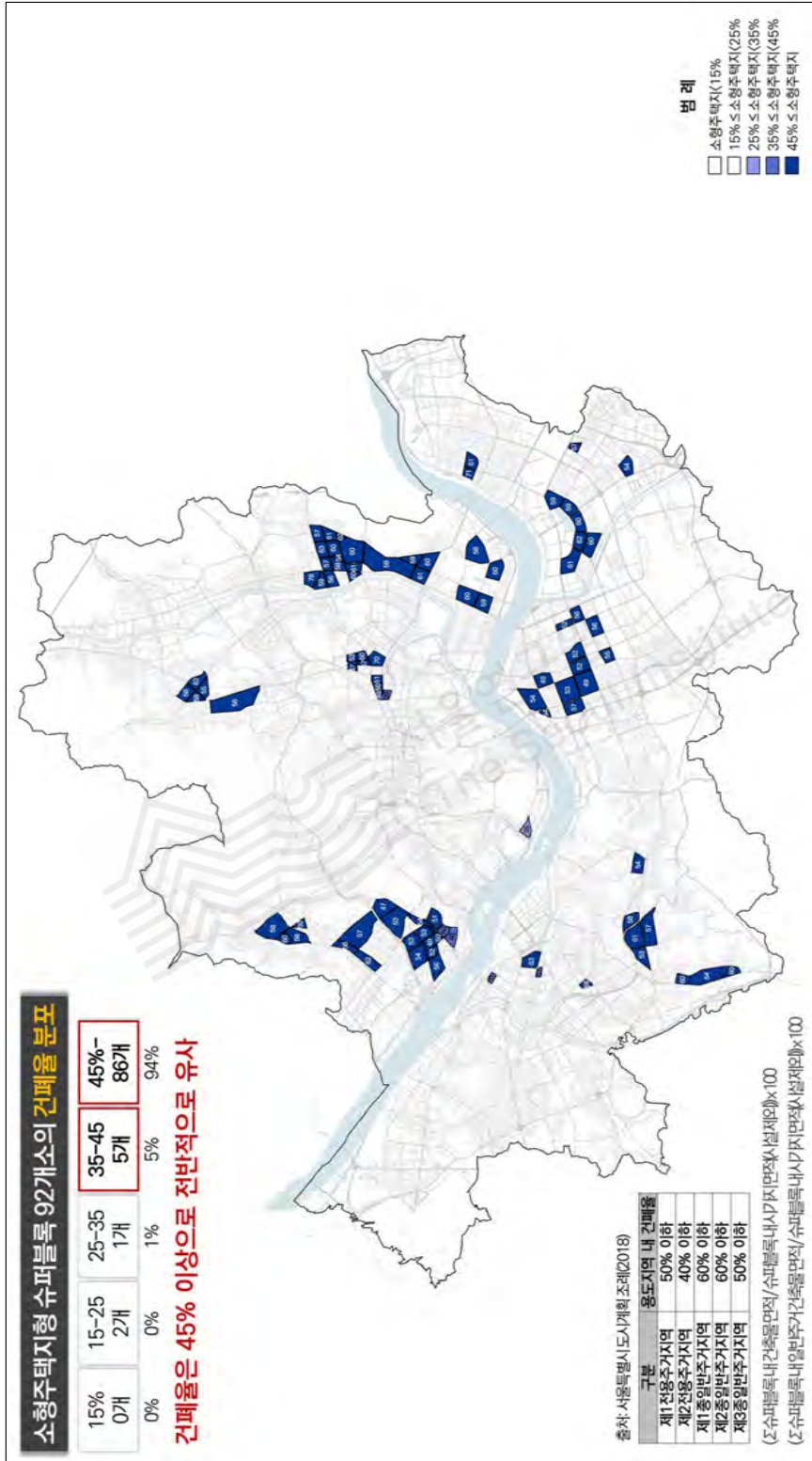
15) 근린주구이론에서 구체적인 용적률과 건폐율은 제시되지 않았지만, 단독주택의 주거유형을 모델로 하였기에 뉴욕의 주거지를 비교해보면 저밀유형인 R1-R3의 용적률은 50-85%이다(뉴욕시 조닝 핸드북, 2009).

16) 소형주택지의 다가구주택은 3층 이하, 다세대주택은 4층 이하로 제한되어 있으며, 건폐율이 50-60%였을 때 4층까지의 소형주택지의 용적률은 2층 100-150%, 3층 150-200%, 4층 200-250%이다.

17) 뉴욕의 저밀 주거지역 중 R1-R3의 경우 건폐율이 제시된 지역도 있지만, 최소 공지율과 전면, 후면, 측면의 공지 면적 조건으로 제시되어 있으며, 대략적으로 건폐율은 최대 35% 정도이다(뉴욕시 조닝 핸드북, 2009).



[그림 2-6] 서울시 소형주택지형 슈퍼블록의 용적률 분포 현황



[그림 2-7] 서울시 소형주택지형 슈퍼블록의 건폐율 분포 현황

(5) 소형주택지 슈퍼블록의 도로분포

근린주구이론의 도로체계는 통과교통을 배제한 위계적인 도로체계를 제시하고 있다. 자동차가 통과할 수 없도록 직선형보다는 타원형으로 구성하고, 모든 도로가 연결되는 격자형보다는 도로를 제한적으로 연결하는 나뭇가지형으로 구성하고 막다른 도로를 활용하고 있다. 하지만 서울시의 소형주택지는 기본적으로 모든 도로가 연결되는 격자형으로 구성되어 있으며, 중심부는 통과교통을 유발하는 10m 이상 집분산 기능의 도로¹⁸⁾를 포함하고 있는 것으로 나타났다.

분석 결과, 10m 이상 집분산로가 83% 정도 분포하는 것으로 나타났다. 또한, 도로는 4-6m의 보행을 위한 서비스 도로가 대부분의 지역에 조성되어 있지만 차량을 허용하고 있고, 주차공간 부족으로 가로주차까지 방치하고 있어 많은 문제들이 나타나고 있다.

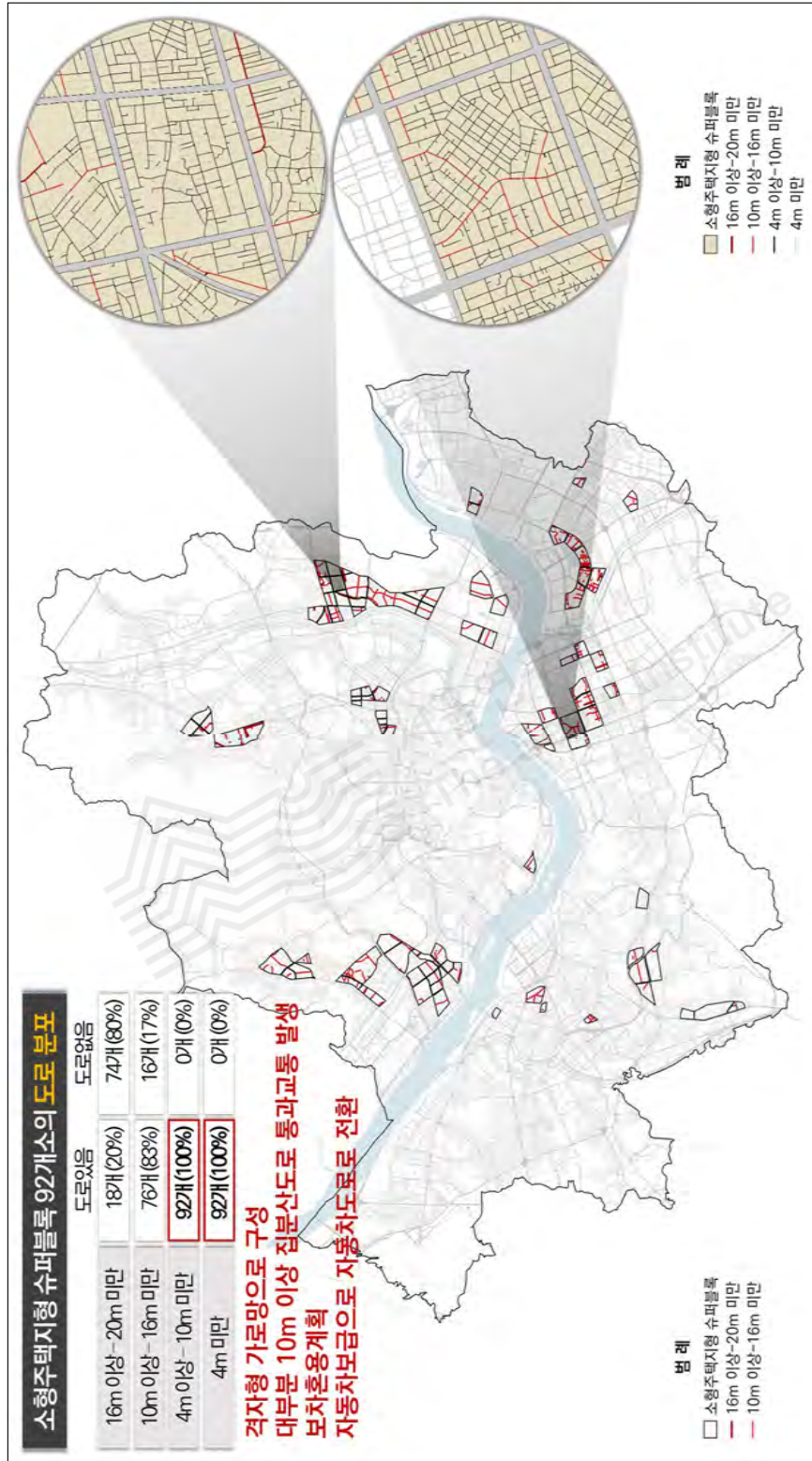
(6) 소형주택지 슈퍼블록의 커뮤니티시설

근린주구이론에서는 공원과 생활중심지, 초등학교 중심으로 보행이 연결되는 반자족적(半自足的)인 주택지 조성을 의도하고 있다. 따라서 공원, 중심지 외에 커뮤니티시설¹⁹⁾ 등의 입지 형태와 구조를 분석하였다.

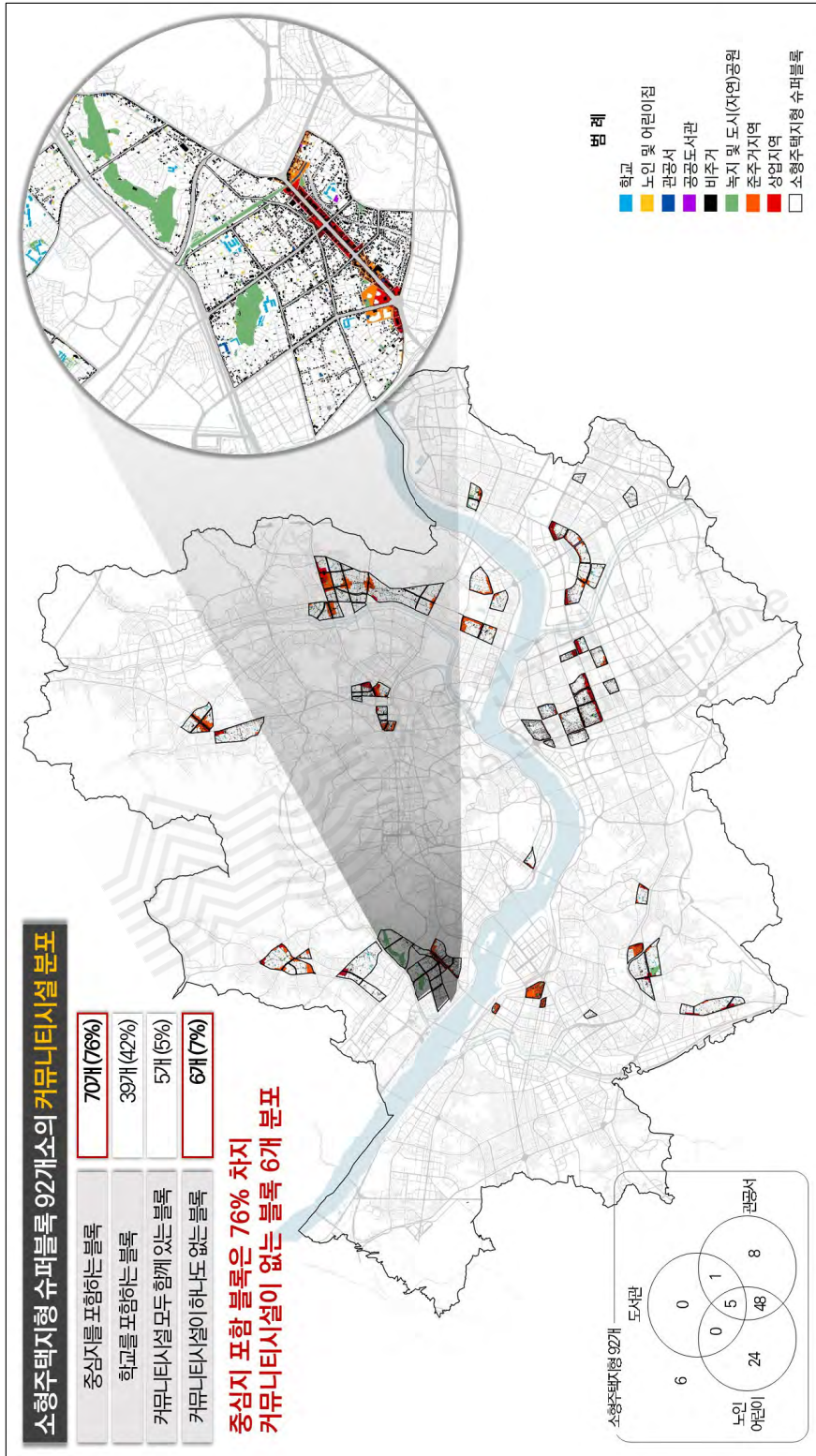
소형주택지의 경우 중심지를 포함하는 블록은 70개소(76% 이상)로서 과반수가 중심지를 포함하며, 가로변을 따라 형성된 것으로 나타났다. 또한 학교를 포함하는 블록은 39개소(42%)로 다수의 블록들이 1개 이상의 학교를 포함하고 있었지만, 학교를 포함하지 않은 블록도 존재하는 것으로 나타났다. 그리고 커뮤니티시설이 모두 함께 있는 블록은 5개소(5%)로, 커뮤니티시설 일부가 포함되어 있지 않은 경우가 대다수인 것으로 나타났으며, 커뮤니티 시설이 하나도 없는 지역도 6개소(7%)를 차지하는 것으로 나타났다.

18) 집분산로란 지구에서 발생하는 교통을 간선도로로 유도하거나, 간선도로에서 진입하는 교통을 가구 내로 연결시켜주는 도로로 15m 또는 2차선 이상이지만, 본 연구에서는 보도를 포함하는 2차선 이상이므로 10m 이상으로 보았다.

19) 학교(초등학교, 중학교, 고등학교, 대학교, 전문학교 등), 녹지(도시계획시설 녹지), 공원(도시계획시설 공원, 자연공원, 도시공원), 중심지(상업지역, 준주거지역), 관공서, 도서관(공공), 노유자시설(노인 및 어린이집), 기타상업시설(비주거건물)로서, 슈퍼블록 내 생활서비스를 담당하는 시설 분포 여부를 파악하였다.



[그림 2-8] 서울시 소형주택지형 슈퍼블록의 도로 분포 현황



[그림 2-9] 서울시 소형주택지형 슈퍼블록의 커뮤니티시설 분포 현황

2) 아파트단지형 슈퍼블록

(1) 아파트단지형 슈퍼블록의 규모

근린주구이론은 소형주택지를 전제로 계획되었으나, 집합적으로 구성해야 하는 이론의 특성상 아파트단지가 이론에 좀 더 부합하는 것으로 예상된다. 아파트단지형 슈퍼블록의 규모도 근린주구이론과 래드번의 기준인 보행 가능한 거리 반경 400m를 중심으로 블록의 규모와 면적 등을 감안하여 분석하였다.

아파트단지형 슈퍼블록은 소형주택지 슈퍼블록보다 작은 600x600m 내외의 중소규모 블록으로, 104개소(75%)가 분포하는 것으로 나타났다. 거대규모 슈퍼블록은 없는 것으로 나타났으며, 대부분 중규모의 크기로 조성되었다. 실제로 근린주구이론 개념이 적용된 영동1,2토지구획정리사업지구(1968-90)의 영동아파트 계획사례를 살펴보면, 조성 당시 근린주구의 중심반경은 300m, 면적은 33ha, 600x600m의 규모로 계획하여 조성한 것을 알 수 있다.

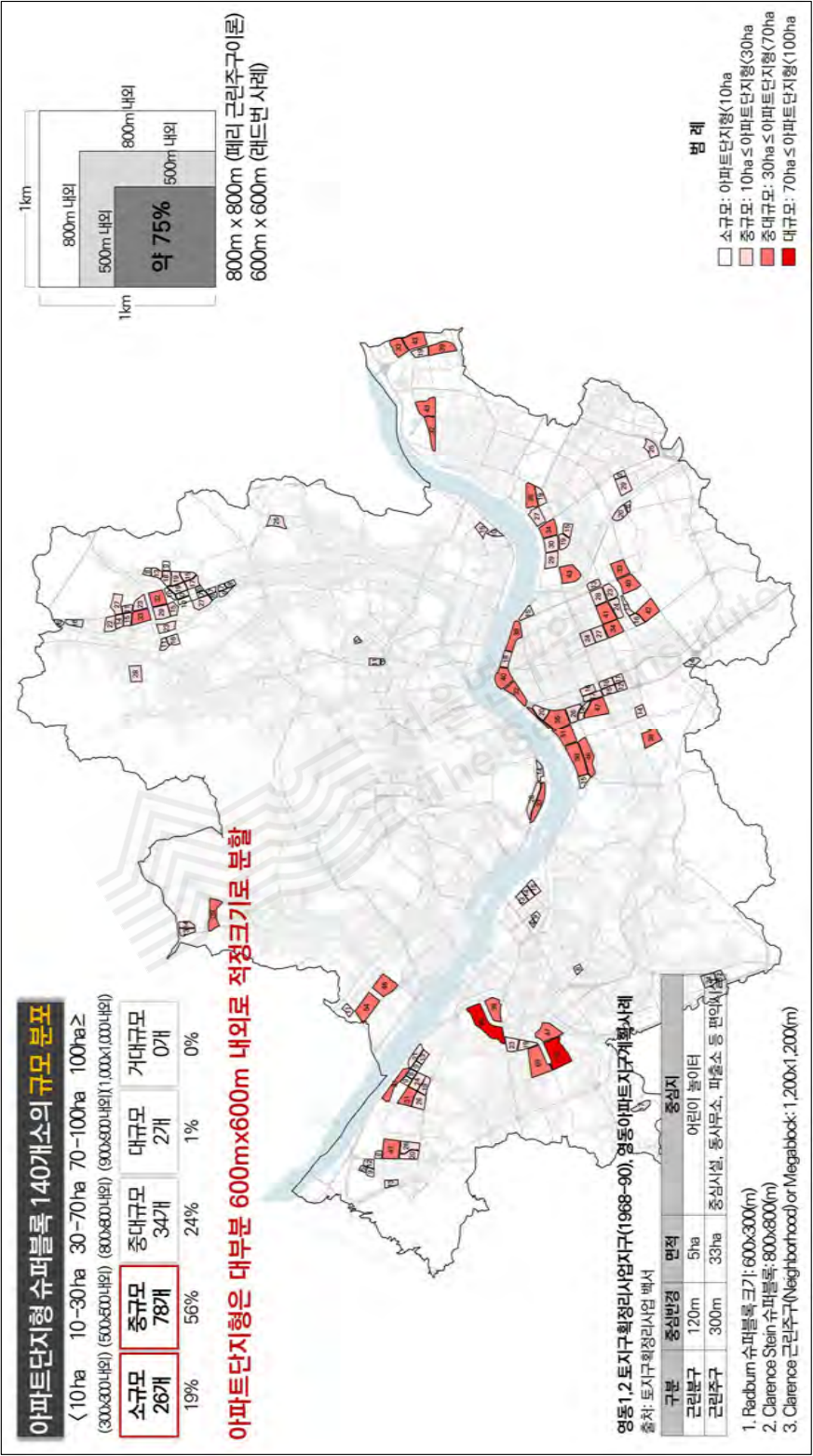
(2) 아파트단지형 슈퍼블록의 인구밀도²⁰⁾

아파트단지는 주거건물의 고층화를 통해 더 많은 인구를 수용하면서도 저층부의 공지를 활용한 녹지나 공원 조성을 통해 쾌적함을 높일 수 있다. 따라서 아파트단지형 슈퍼블록은 대체로 소형주택지보다 다소 높은 밀도를 유지하고 있다. 초기 영동1,2토지구획정리사업지구의 아파트 계획을 보면²¹⁾ 층수에 따라 인구밀도를 계획하였으며, 평균 800인/ha로 다소 초고밀의 인구를 수용할 수 있도록 계획하였다.

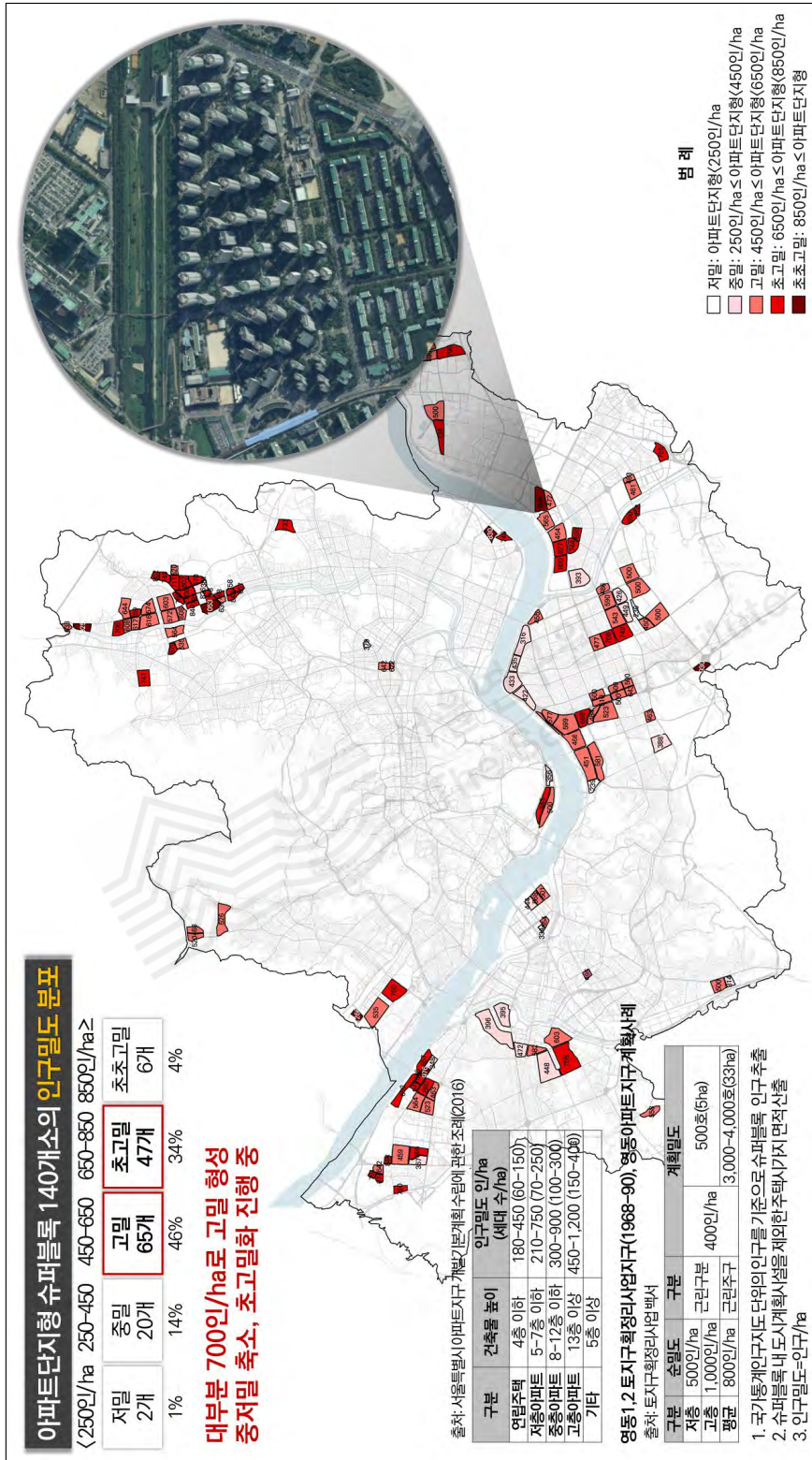
인구밀도의 분포도 103개소의 70% 이상이 고밀과 초고밀에 집중분포하고 있으며, 초고밀 블록도 18개소로 12%를 차지하는 것으로 나타났다. 최근 중고밀 아파트가 초고층으로 재건축되면서 초고밀 지역으로 변모하는 추세인 것으로 파악된다.

20) 아파트단지형 슈퍼블록의 경우 저층은 10층 미만, 중층은 10-21층 미만, 고층은 21층 이상으로 정하였으며, 중저층은 저층과 중층, 중고층은 중층과 고층이 섞인 층수로 정하였다.

21) 저층 아파트지역은 500인/ha, 고층 아파트지역은 1000인/ha으로 계획하였다.



[그림 2-10] 서울시 아파트단지형 슈퍼블록의 규모 분포 현황



[그림 2-11] 서울시 아파트단지형 슈퍼블록의 인구밀도 분포 현황

(3) 아파트단지 슈퍼블록의 용적률

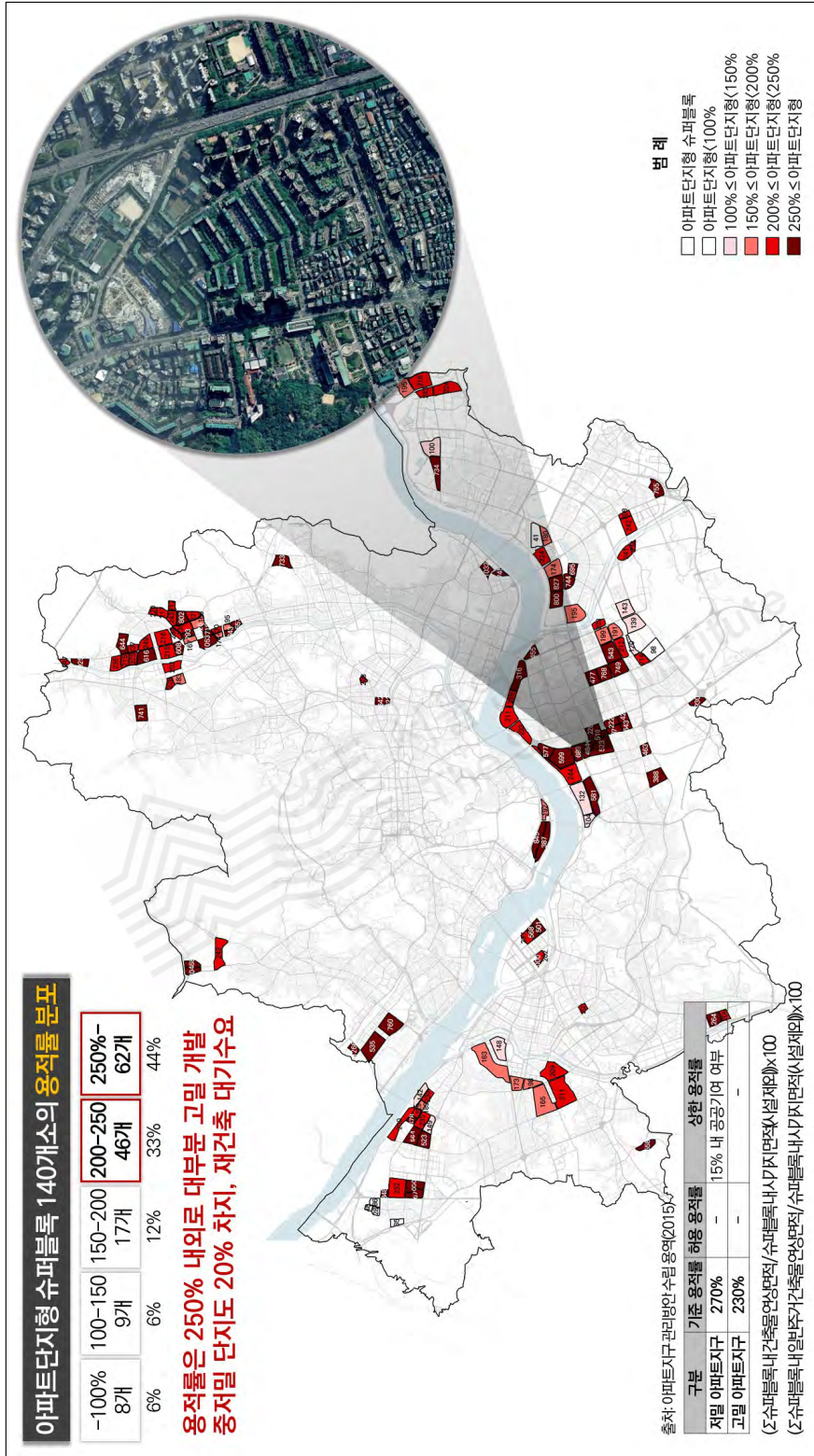
아파트단지의 용적률도 인구밀도와 같이 소형주택지보다 한 단계 높게 형성되어 있다. 고층화를 통해 소형주택보다 높은 용적률을 수용할 수 있으며, 최근 초고층화 경향에 따라 용적률이 점차적으로 늘어나는 것도 고밀의 원인으로 볼 수 있다.

실제 분석한 결과 용적률이 250% 이상인 지역이 62개소(44%)로 가장 많이 분포하는 것으로 나타났다. 250% 이상 용적률로 개발된 단지를 보면 중고밀 아파트 단지로 강남, 역삼, 잠실, 상계, 가양 일대에 분포하는 것으로 나타났다. 용적률 200-250%인 지역도 46개소로 33%를 차지하는 것으로 나타났다. 또한 용적률 200% 미만 지역도 약 25% 정도가 분포하고 있어, 재건축이 되지 않은 중고층 아파트 지역들이 상당수 남아 있는 것으로 짐작된다.

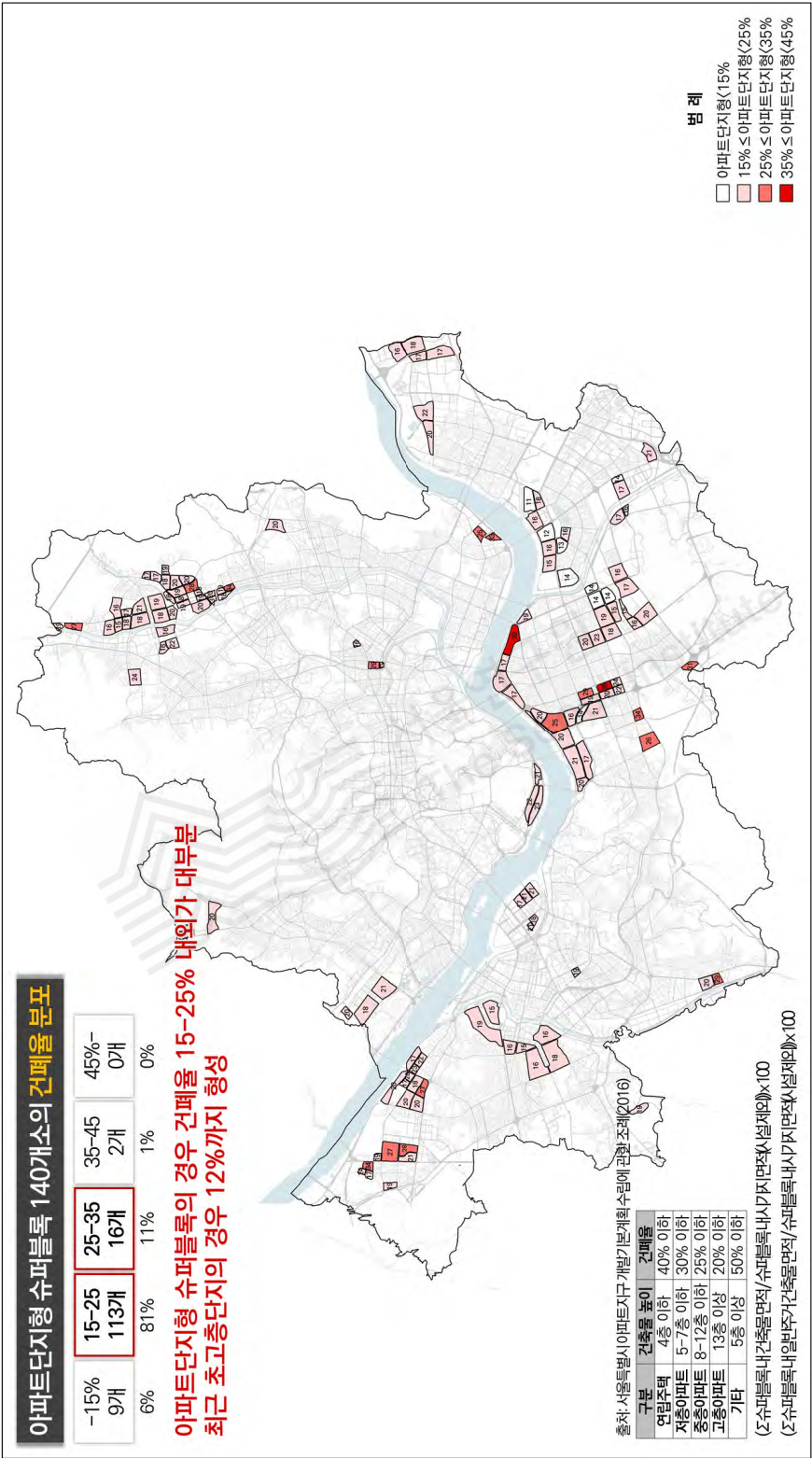
(4) 아파트단지 슈퍼블록의 건폐율

아파트는 건물을 고층으로 올리면서 건물의 간격을 띄워 녹지 등 다양한 휴식공간으로 활용할 수 있도록 고안되었기 때문에 소형주택지에 비해서 건폐율이 낮은 편이다.

소형주택의 건폐율은 대부분 45%에 집중 분포하고 있었지만, 아파트단지형의 건폐율은 35% 이내에 대부분이 분포하고 있으며, 15-25%에 113개소가 분포해 있어 81%가 집중되어 있는 것으로 나타났다. 이들 지역은 대체로 목동, 반포 압구정, 강남, 잠실, 상계 등에 분포하고 있다. 또한 건폐율 15% 이내 지역도 18개소로, 12%가 분포하는 것은 특기할 만하다. 이것은 최근 주차장을 지하화하면서 건폐율이 낮아진 현상으로, 저층부를 보행 및 녹지 공간으로 조성하기 위해 초고층으로 개발하였다. 실제로 건폐율이 15% 이내인 지역을 보면, 재건축이 밀집한 잠실지역에 집중적으로 분포한 것을 알 수 있다.



[그림 2-12] 서울시 아파트단지형 슈퍼블록의 용적률 분포 현황



[그림 2-13] 서울시 아파트단지형 슈퍼블록의 건폐율 분포 현황

(5) 아파트단지 슈퍼블록의 도로분포

근린주구이론에서는 주거지 내 보행안전과 쾌적성을 높이기 위해 통과교통을 제한하는 위계적인 도로구조인 루프형²²⁾과 막다른 도로(cul-de-sac) 체계를 제안하였다. 소형주택지에서는 주택의 양적공급을 위해 밀도가 높은 관계로 많은 부분 근린주구이론의 적용에 무리가 있었다. 하지만 아파트단지는 밀도를 높이면서도 저층부 공간을 충분히 확보할 수 있어 보행에 대한 배려나 녹지 확보가 가능해 근린주구이론의 적용이 가능할 수 있었다.

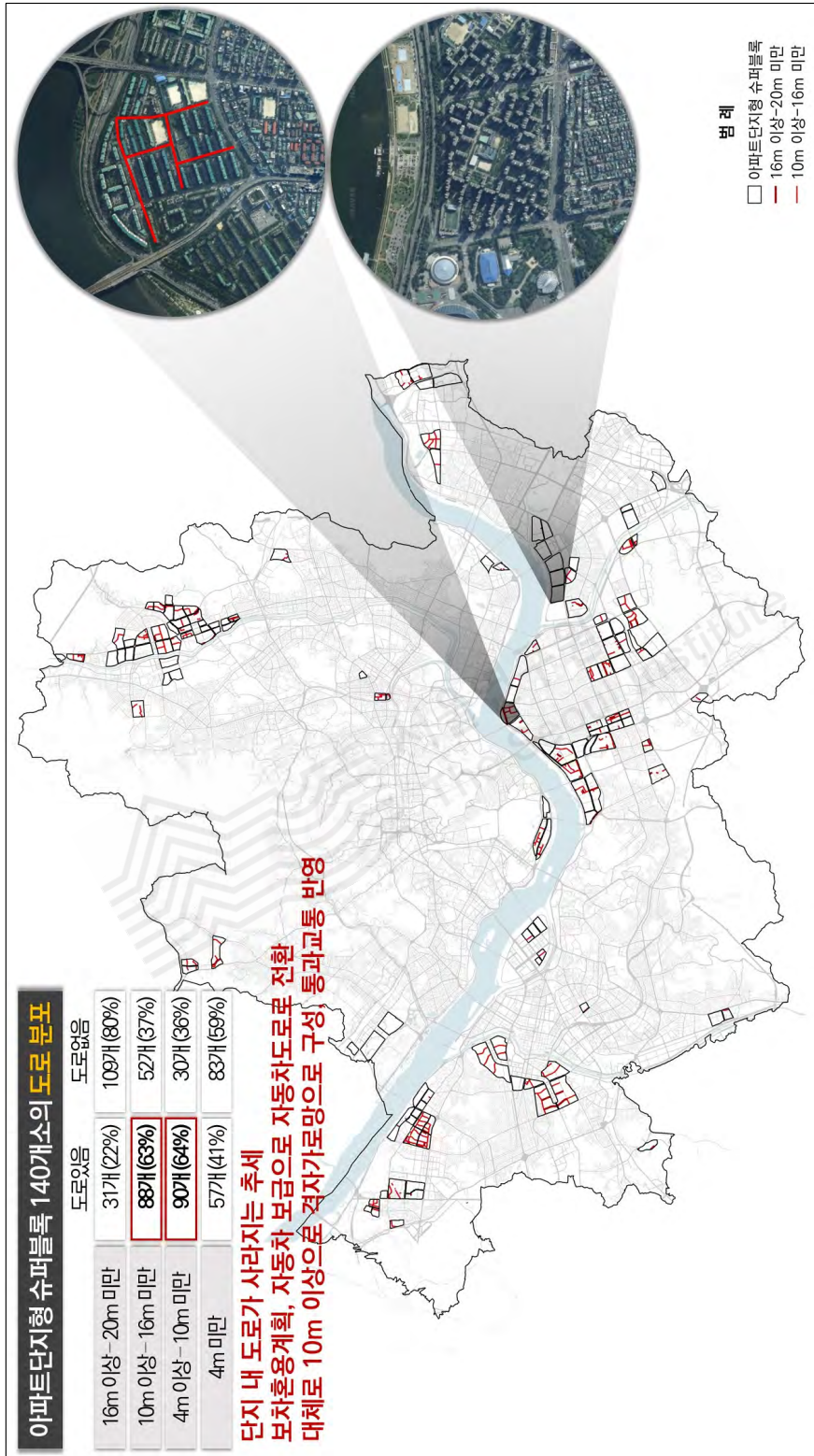
아파트단지형은 대부분 위계적 도로체계로 구성되어 통과교통 발생이 거의 없고, 전체적으로 도로의 비율도 소형주택지보다 낮게 나타났다. 또한 소형주택지에 비해 4m 미만 도로 비율도 낮으며, 10m 이상 도로도 타원형으로 배치하여 통과교통보다는 집분산 기능을 강조하고, 보차분리를 통해 보행의 기본적인 원칙을 수용하고 있다. 또한, 최근 재건축 아파트단지의 경우 지상부의 전면보행화로 단지 내 도로가 최소화되는 추세이다.

(6) 아파트단지 슈퍼블록의 커뮤니티시설

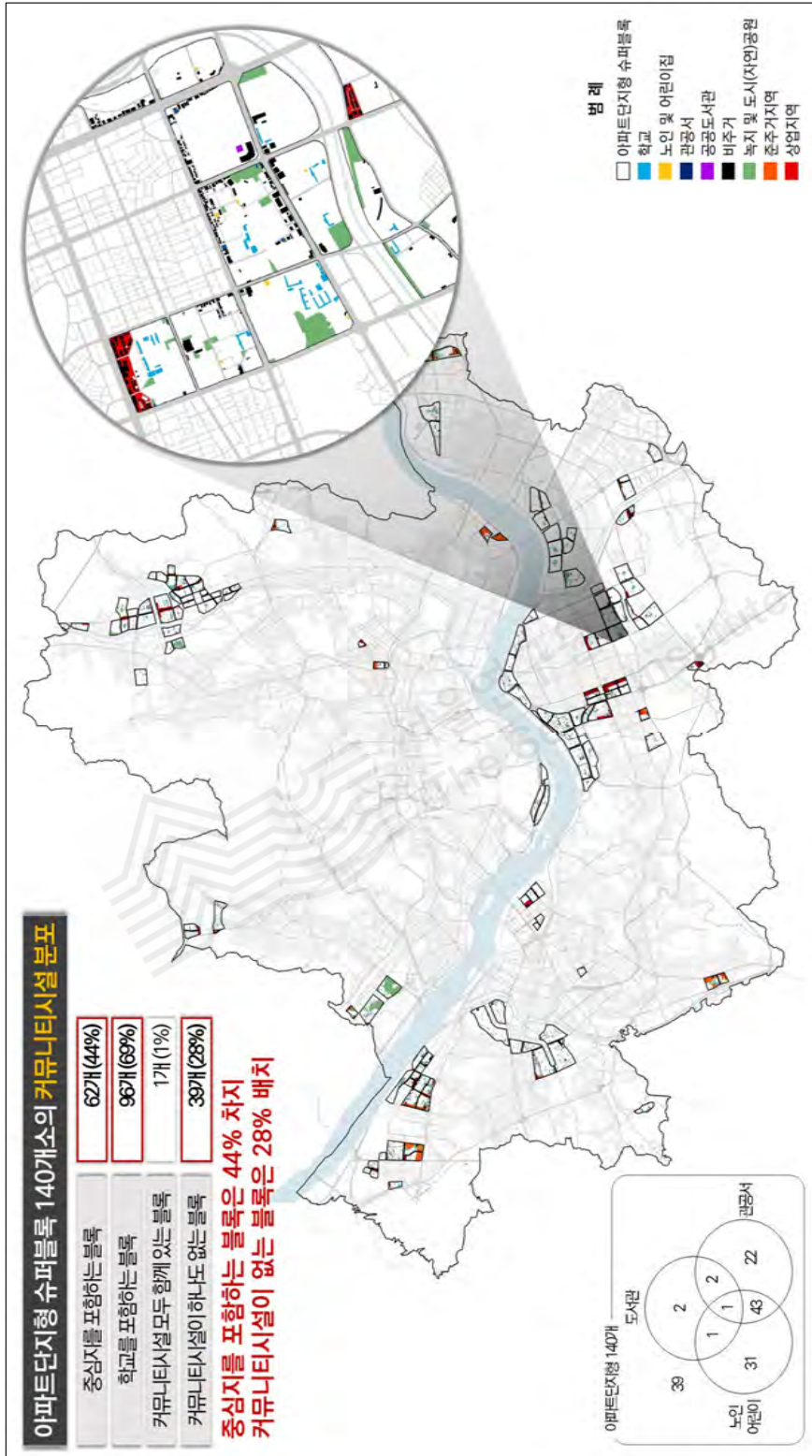
근린주구이론은 초등학교와 공원을 중심으로 보행 가능한 커뮤니티를 조성하면서, 생활 중심지를 중심가로나 교차로변에 확보해 반자족적(半自足的)인 근린을 영위할 수 있도록 하고 있다. 또한, 커뮤니티의 중심시설인 교회, 행정시설, 어린이집 등을 학교와 공원을 중심으로 배치하도록 유도하고 있다.

서울시 아파트단지형의 경우 중심지를 포함하는 블록은 44% 정도로 중심지에 대한 고려가 부족한 것으로 나타났다. 학교는 96개소로 89%가 슈퍼블록 내에 위치하는 것으로 나타났으며, 공원과 녹지는 소형주택지에 비해 비교적 풍부하게 공급된 것으로 나타났다. 또한, 어린이집이나 노인복지시설의 경우 주택건설기준 등에 관한 규정에 따라 일정 규모 이상을 확보하도록 규정하고 있으나, 커뮤니티시설이 하나도 없는 블록이 39개소로 28%를 차지하는 것으로 나타났다.

22) 루프형의 경우 위계적인 도로구조로 통과교통 발생이 적지만, 격자형은 직선형도로로 구심점이 되는 도로가 없어 위계가 없는 구조라고 할 수 있다. 루프형 도로의 경우 1~3개의 루프 배치에 따라 단지의 규모를 가늠할 수 있다.



[그림 2-14] 서울시 아파트단지형 슈퍼블록의 도로 분포 현황



[그림 2-15] 서울시 아파트단지형 슈퍼블록의 커뮤니티시설 분포 현황

3) 혼합형

(1) 혼합형 슈퍼블록의 규모

혼합형 슈퍼블록²³⁾은 소형주택과 아파트단지의 혼합정도와 분포형태에 따라 달라진다.²⁴⁾ 혼합형 슈퍼블록의 규모는 600x600m 내외 블록이 62개소(47%)를 차지하고, 800x800m 내외 블록이 50개소(38%)를 차지해 다수를 형성하고 있는 것으로 나타났다. 그런데 900x900m 내외 이상의 대형블록도 20개소(15%)로 다수 분포하는 것으로 나타났다. 이 대규모 블록들은 화곡, 발산, 신정, 반포, 가락, 성내, 명일동 지역에 위치하고 있다.

혼합형 슈퍼블록은 소형주택지와 아파트단지의 혼합정도와 분포형태에 따라 달라질 수 있기 때문에 좀 더 세부적으로 분류하여 검토가 필요할 것으로 판단된다.

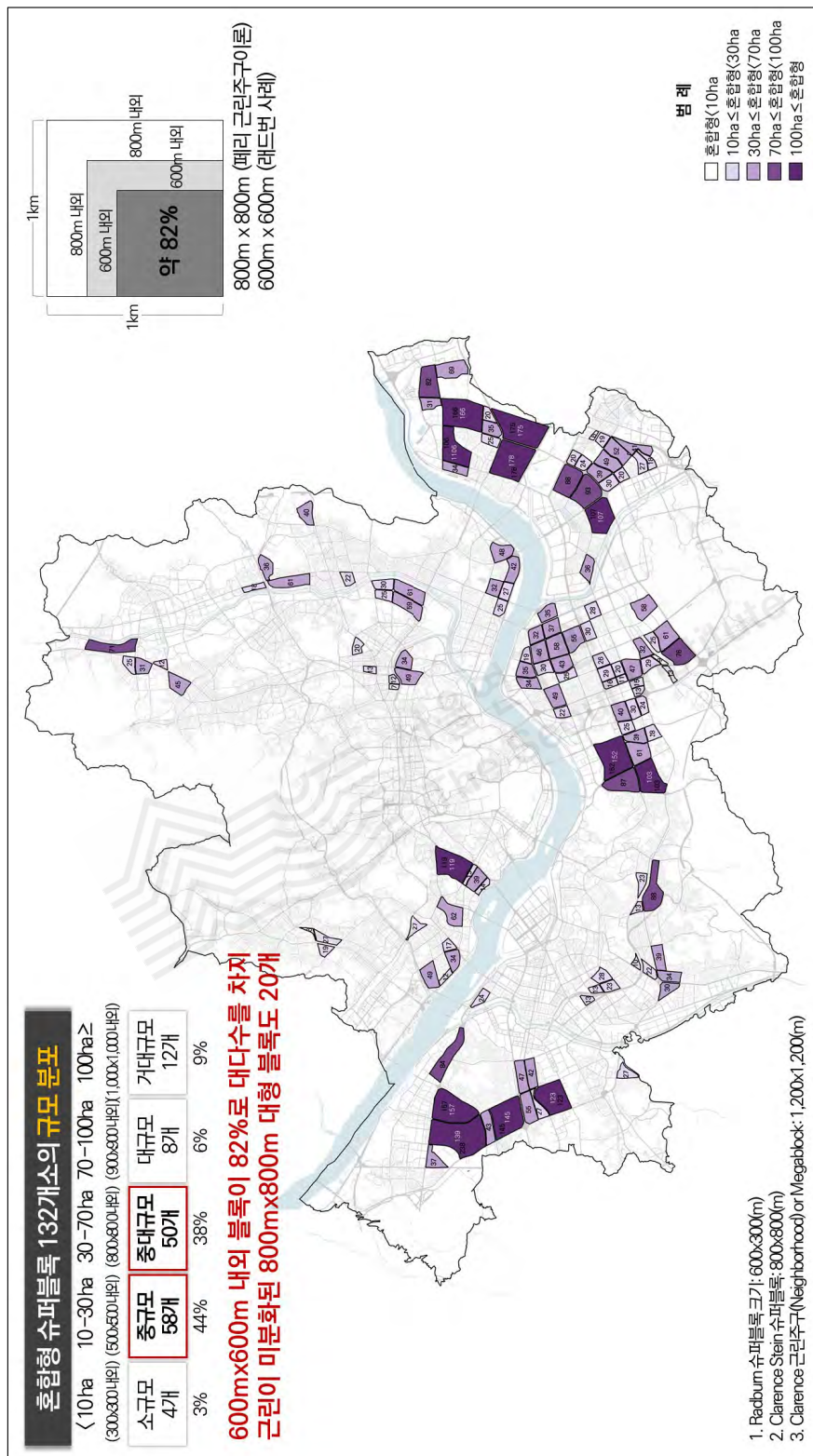
(2) 혼합형 슈퍼블록의 인구밀도

혼합형의 인구밀도는 소형주택지와 아파트단지가 함께 혼재되어 있기에 두 개 유형의 중간 정도의 집적도를 보일 것으로 예측된다. 600인/ha 내외 고밀지역이 절반 이상을 차지하고 있으며, 700인/ha 이상 초고밀블록도 서남권, 서북권, 동북권 지역 등에서 8개소(10%)를 차지하고 있다. 실제로 250~650인/ha에 약 73%가 분포하고 있는 소형주택지와 450~850인/ha에 약 80%가 분포하고 있는 아파트단지 슈퍼블록과 비교할 때, 혼합형 슈퍼블록은 450~650인/ha(53%)를 중심으로 250~450인/ha가 27%, 650~850인/ha가 10%로 다소 폭넓게 분포하는 것으로 나타났다.

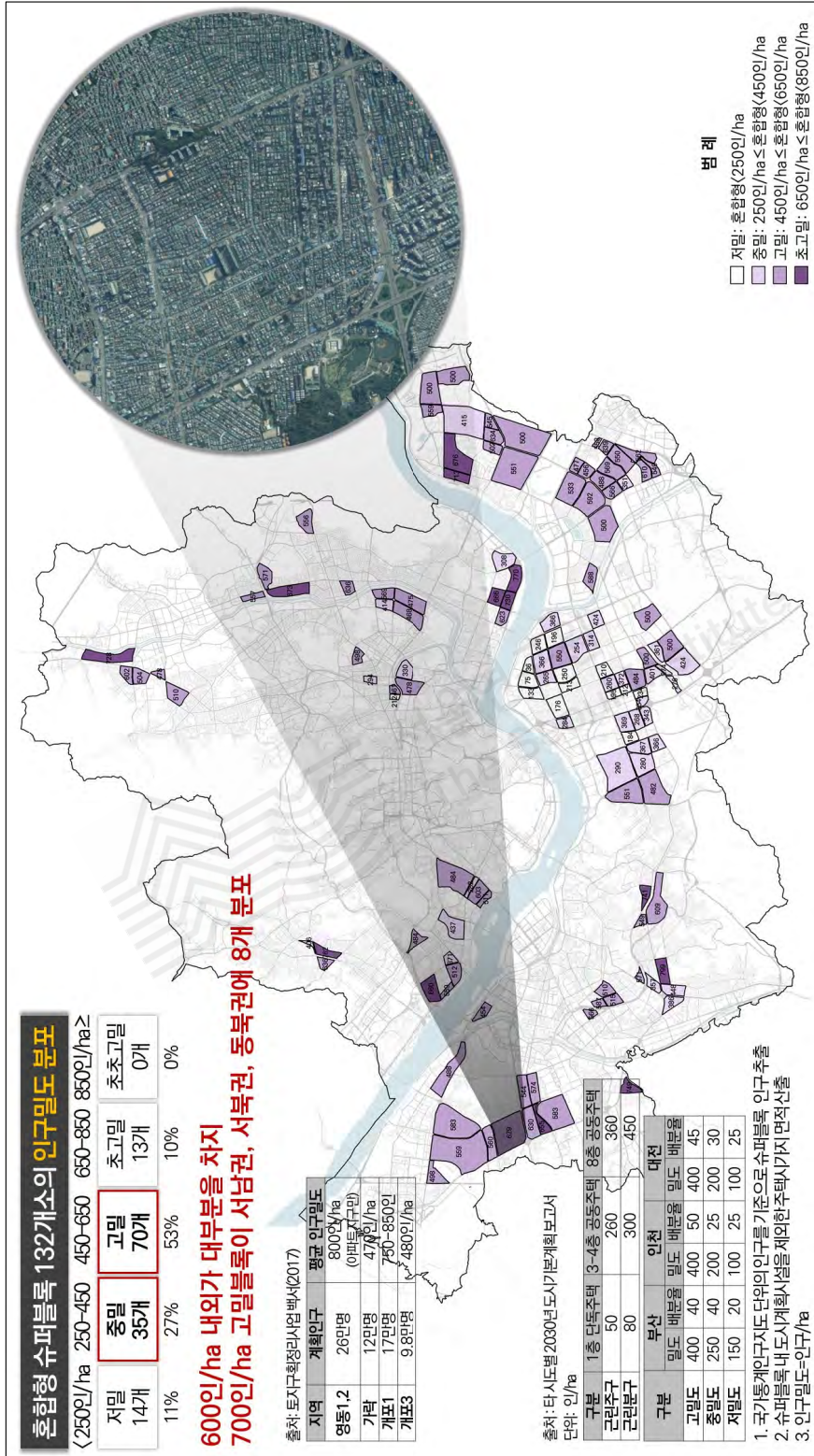
아마도 아파트단지와 소형주택지의 혼합비율에 따라 밀도가 달라질 것으로 판단되므로, 두 개 유형의 혼합정도와 분포형태에 따라 좀 더 세부적으로 분류하여 검토가 진행되어야 할 것으로 파악된다.

23) 혼합형은 아파트와 연립주택단지가 20~80% 사이에 분포한 슈퍼블록으로 규정하였다.

24) 아파트단지가 소규모로 개별적으로 조성되어 있는지, 단지들이 인근에 모여 있는지, 대규모 단지가 입지하고 있는지 등에 따라 혼합형의 특성이 다르게 나타났다.



[그림 2-16] 서울시 혼합형 슈퍼블록의 규모 분포 현황



[그림 2-17] 서울시 혼합형 슈퍼블록의 인구밀도 분포 현황

(3) 혼합형 슈퍼블록의 용적률

인구밀도와 마찬가지로 용적률의 경우에도 아파트단지와 소형주택지 유형의 혼합정도에 따라 두 유형의 중간정도 개발밀도²⁵⁾가 나타나면서 대상이 폭넓게 분포할 것으로 파악되었다. 실제로 용적률 150-200%(47%)를 중심으로 100-150%(14%)와 200-250%(38%)가 분포하고 있는 소형주택지와 200-250%(77%)에 집중되어있는 아파트단지와 비교할 때, 혼합형 슈퍼블록은 용적률 200-250%(30%)를 중심으로 150-200%에 15%, 250% 이상이 47%로 고르게 분포하고 있는 것으로 나타났다.

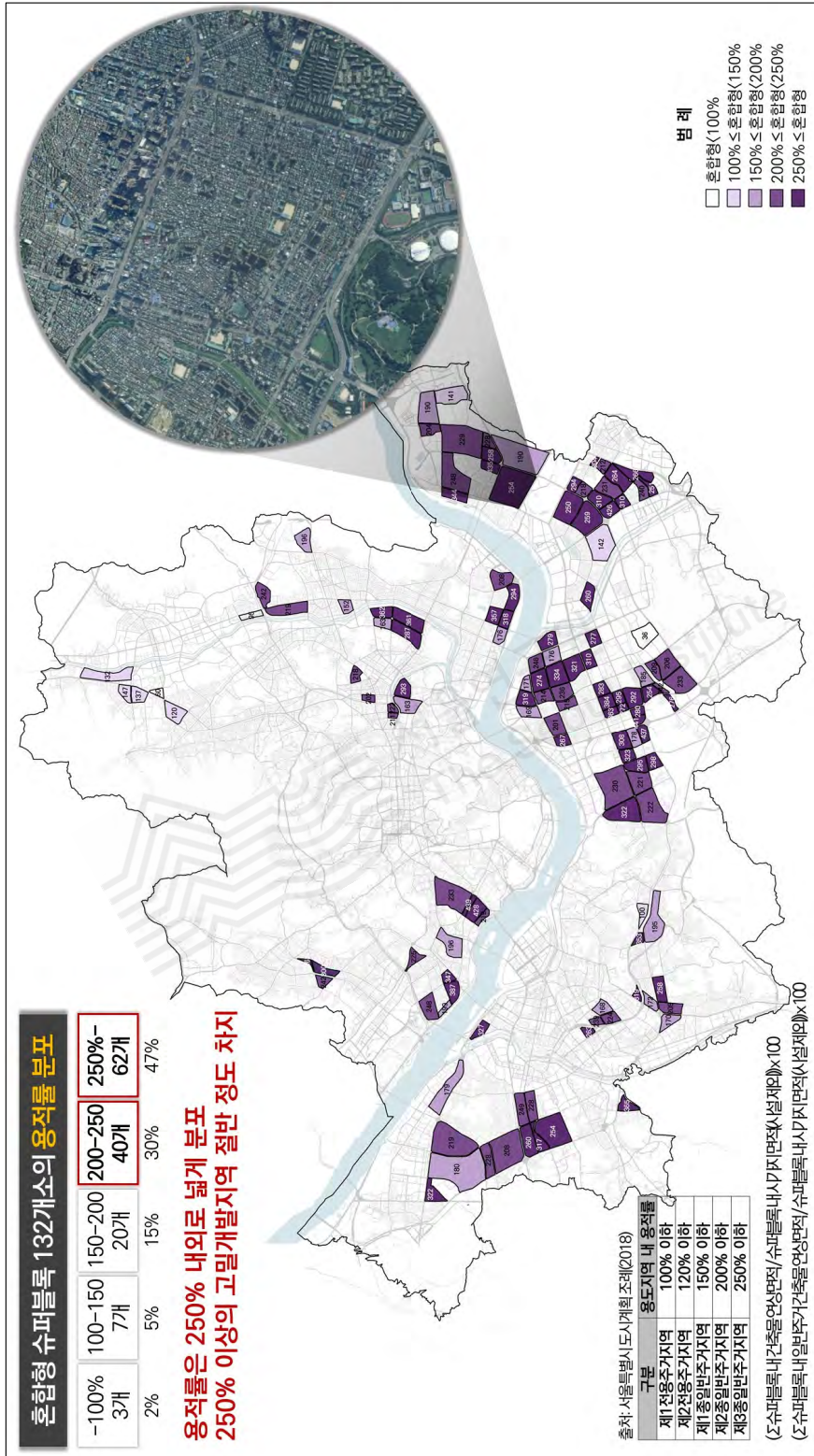
용적률도 아파트단지와 소형주택지의 혼합정도에 따라 영향을 받으므로, 혼합정도에 따른 용적률 변화특성을 좀 더 면밀하게 살펴볼 필요가 있다.

(4) 혼합형 슈퍼블록의 건폐율

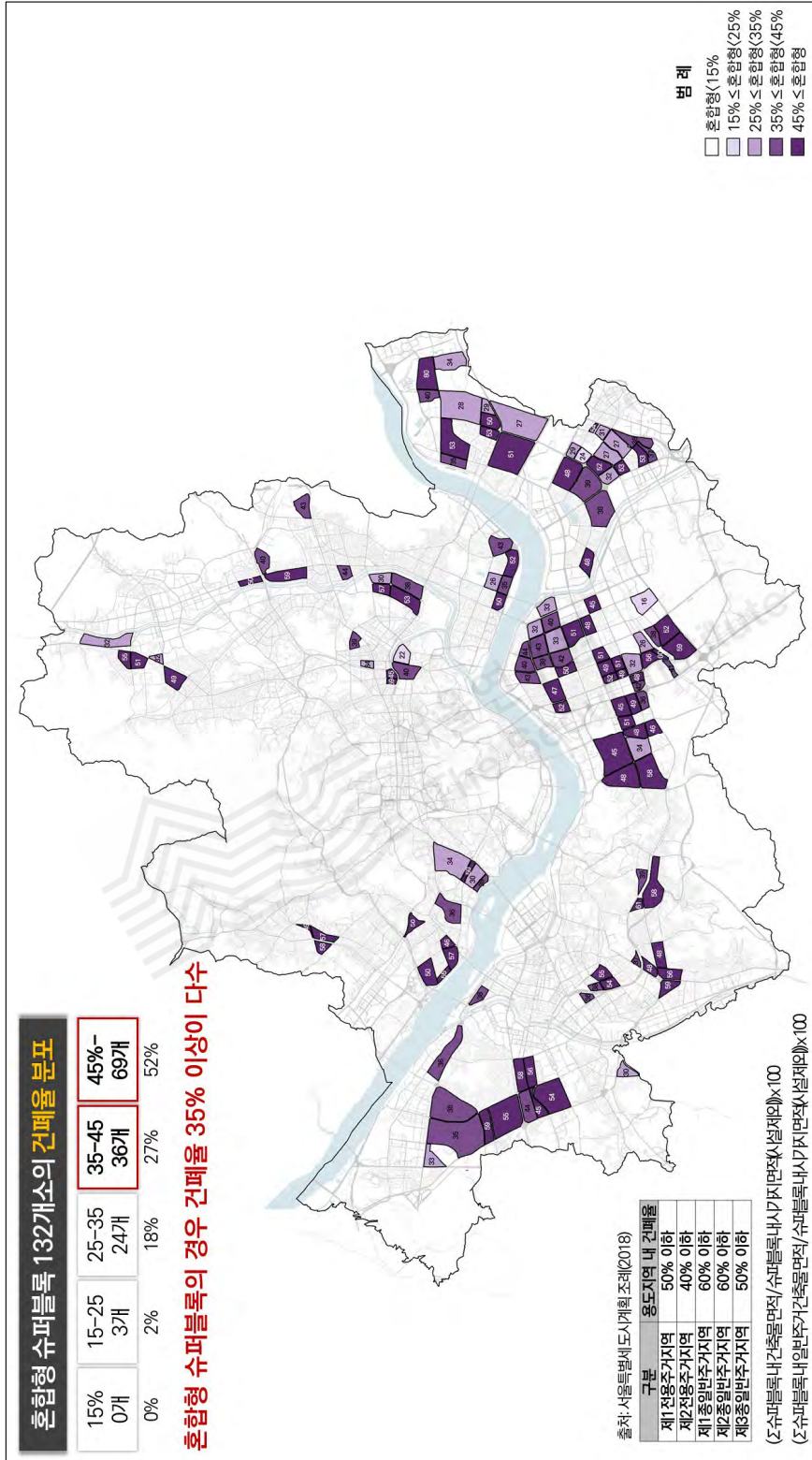
건폐율의 경우에도 아파트단지와 소형주택지의 혼합정도에 따라 분포가 서로 다르게 나타나, 두 개 유형의 중간정도 특성이 나타나면서 고르게 분포할 것으로 예상된다. 실제로 건폐율이 45% 이상이 94%에 달하는 소형주택지와 건폐율이 15-25%인 지역이 약 81% 집중되어 있는 아파트단지와 비교할 때, 혼합형 슈퍼블록은 건폐율 35-45%인 지역이 약 27%, 건폐율 45% 이상도 약 52%로 나타났으며, 건폐율 25-35%인 지역도 약 18%로 나타났다.

건폐율도 아파트단지와 소형주택지의 혼합정도에 따라 달라지므로, 두 유형이 혼합된 형태에 따른 건폐율 특성을 좀 더 구체적으로 살펴볼 필요가 있다.

25) 개발밀도는 현재 대상지의 용적률과 건폐율을 바탕으로 향후 개발 시 수용할 수 있는 건축물의 물리적인 밀도를 의미한다.



[그림 2-18] 서울시 혼합형 슈퍼블록의 용적률 분포 현황



[그림 2-19] 서울시 혼합형 슈퍼블록의 건폐율 분포 현황

(5) 혼합형 슈퍼블록의 도로분포

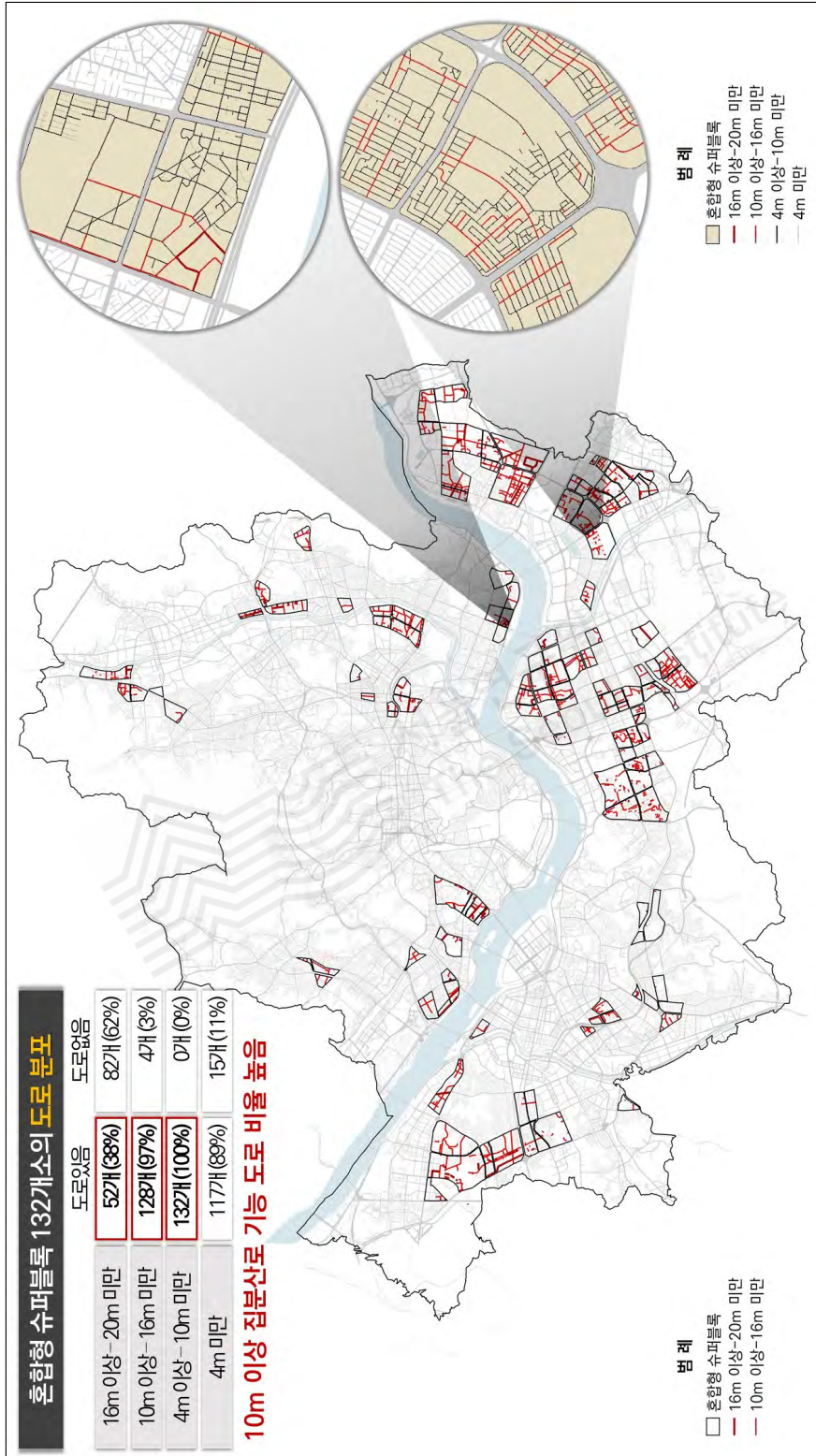
혼합형 슈퍼블록은 집분산로 기능 이상의 도로에 의해 구획되어야 하는 아파트단지의 특성상 아파트단지의 혼합비율 및 분포특성에 따라 다소 달라질 수 있으나, 대체로 슈퍼블록 내부의 통과교통을 허용하게 되는 구조를 갖게 되는 것으로 예상된다.

도로분포 특성을 보면 대체로 소형주택지와 유사하게 나타나는 것으로 분석되었다. 4-10m의 도로를 중심으로 4m 미만의 보행중심 서비스도로가 분포하고 있으며, 10m 이상 도로가 필요에 따라 조성되는 형태를 갖는 것으로 분석되었다. 다만 소형주택지에서는 10-16m 미만 도로가 전체지역의 83%에 분포하고 있는 데 비하여 혼합형 슈퍼블록은 전체지역의 97%에 위치하고 있어, [그림 3-26]의 대표지역 도로구조에서 보는 것처럼 아파트단지의 구획도로로서 집분산 기능을 수행하기 위한 것으로 파악된다. 마찬가지로 아파트단지와 소형주택지의 혼합형태에 따른 도로구조 특성에 대하여 좀 더 구체적인 검토가 필요해 보인다.

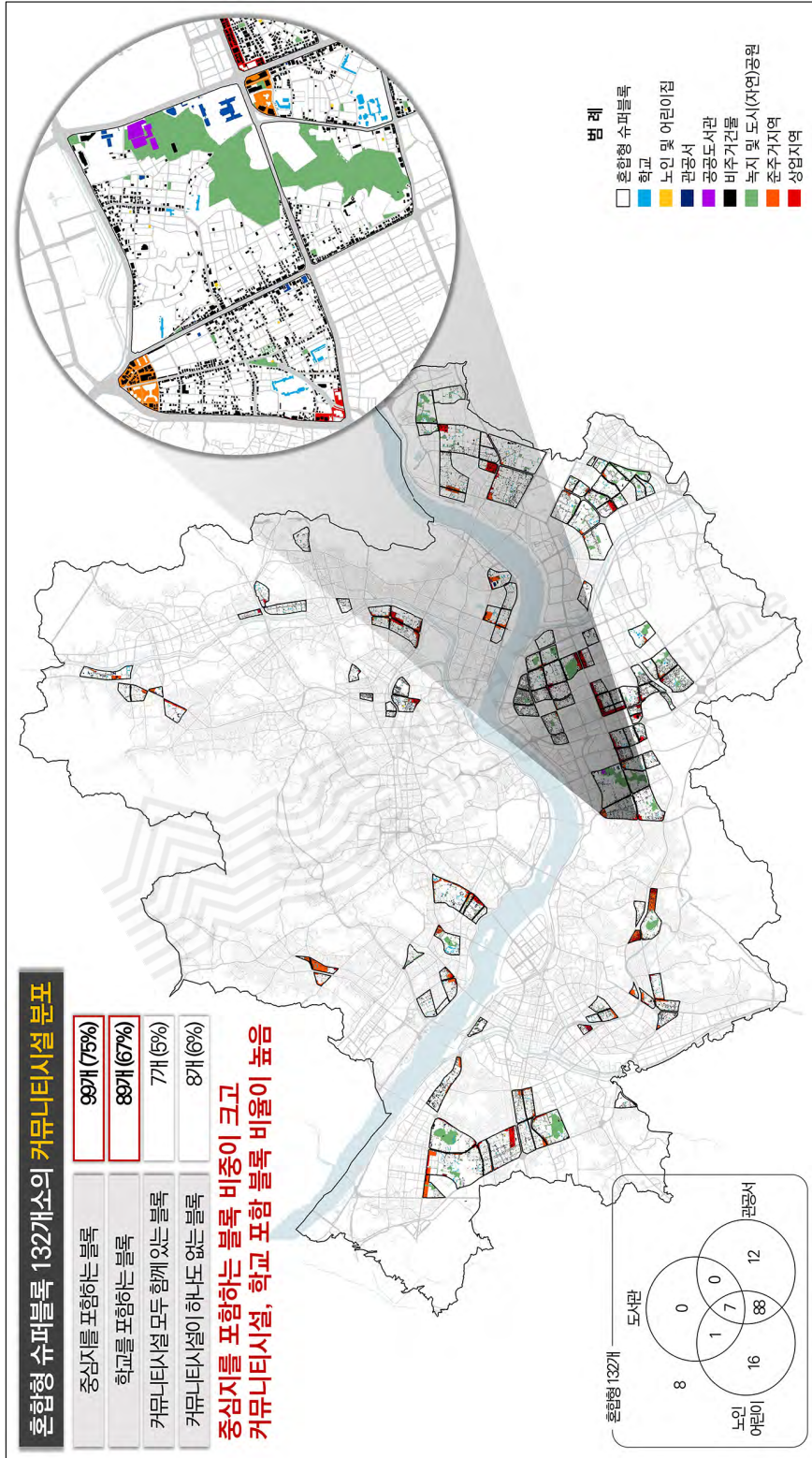
(6) 혼합형 슈퍼블록의 커뮤니티시설

혼합형에서 커뮤니티시설의 경우 중심지와 공원 및 초등학교의 배치는 아파트단지보다는 소형주택지를 우선적으로 고려할 필요가 있기 때문에 소형주택지의 배치와 유사할 것으로 파악된다.

분석 결과, 중심지를 포함한 블록이 약 75%로 아파트단지형의 44%보다 높고, 소형주택지 76%과 유사한 것으로 나타났다. 또한 학교를 포함한 블록은 67%로, 소형주택지 42%와 아파트단지형 69%의 사이에 나타났다. 커뮤니티시설은 소형주택지와 유사하게 나타났다. 커뮤니티시설의 배치에 대해서도 아파트단지와 소형주택지가 혼합된 형태를 감안하여 좀 더 구체적인 검토가 필요할 것으로 판단된다.



[그림 2-20] 서울시 혼합형 슈퍼블록의 도로 분포 현황



[그림 2-21] 서울시 혼합형 슈퍼블록의 커뮤니티시설 분포 현황

3_슈퍼블록 유형별 특성 비교 종합

서울시내 슈퍼블록은 소형주택지 25%, 아파트단지 40%, 혼합형 35% 비율로 고르게 분포하는 것으로 나타났다. 하지만, 생활권 형성 특성은 유형별로 다르게 나타났다. 소형주택지 슈퍼블록은 보행가능거리(800m)를 벗어나게 구획된 곳도 6% 정도 있으며, 소형주택지에 적절한 인구밀도 450인/ha 이상이 절반을 넘고, 보행보다는 차량 중심으로 도로망이 구성된 것으로 나타났다. 중심지를 포함해 계획된 곳도 76%로 비교적 많고, 대부분 간선가도변에 자연적으로 상가가 형성되어 있으며, 학교와 커뮤니티시설도 적절히 배치된 것으로 나타났다. 아파트단지 슈퍼블록은 모두 보행가능거리(800m) 이내로 구획되었고, 건폐율이 낮고 용적률이 높은 고층주택 유형에 적합한 밀도로 개발되었으며, 보차분리와 통과교통 제한이 고려되었고, 녹지와 학교가 적절하게 배치된 것으로 나타났다. 다만, 중심지 비율이 낮고, 상가 건물로 구성되어 중심지에 대한 고려는 미흡한 것으로 나타났다.

[표 2-2] 슈퍼블록의 생활권 형성특성 종합

소형주택지형 슈퍼블록 92개

규모 (ha)	소규모(10㎡ 미만)	중규모(10~30㎡)	중대규모(30~70㎡)	대규모(70~100㎡)	거대규모(100㎡ 이상)
인구밀도 (인/ha)	12 (13%) 저밀(250 미만)	44 (48%) 중밀(250~450)	30 (33%) 고밀(450~650)	3 (3%) 초고밀(650~850)	3 (3%) 초초고밀(850 이상)
용적률 (%)	20 (22%) 100 미만	19 (21%) 100~150	48 (52%) 150~200	5 (5%) 200~250	0 (0%) 250 이상
건폐율 (%)	2 (2%) 15 미만	13 (14%) 15~25	43 (47%) 25~35	35 (38%) 35~45	9 (10%) 45 이상
도로분포	16 (17%) 4m 미만	0 (0%) 4~10m 미만	1 (1%) 10~16m 미만	5 (5%) 16~20m 미만	86 (94%) 18~20m 이상
용도 및 커뮤니티시설	92 (100%) 중심지(상업 및 준주거)	92 (100%) 학교	5 (5%) 커뮤니티 모두 포함	6 (7%) 커뮤니티 모두 불포함	

- 일부 보행거리 초과 조성
그리드 통과교통 기능
- 업무/상업용지 포함 도시성 확보
- 다세대주택 도입 따른 고밀화 및 상업화 확산

아파트단지형 슈퍼블록 140개

규모	소규모(10㎡ 미만)	중규모(10~30㎡)	중대규모(30~70㎡)	대규모(70~100㎡)	거대규모(100㎡ 이상)
인구밀도 (인/ha)	26 (19%) 저밀(250 미만)	78 (56%) 중밀(250~450)	34 (24%) 고밀(450~650)	2 (1%) 초고밀(650~850)	0 (0%) 초초고밀(850 이상)
용적률 (%)	2 (1%) 100 미만	20 (14%) 100~150	65 (46%) 150~200	47 (34%) 200~250	6 (4%) 250 이상
건폐율 (%)	8 (6%) 9 미만	9 (6%) 15~25	17 (12%) 25~35	46 (33%) 35~45	62 (44%) 45 이상
도로분포	9 (6%) 4m 미만	113 (81%) 4~10m 미만	16 (11%) 10~16m 미만	2 (1%) 16~20m 미만	0 (0%) 20m 이상
용도 및 커뮤니티시설	31 (22%) 중심지(상업 및 준주거)	88 (63%) 학교	90 (64%) 커뮤니티 모두 포함	57 (41%) 커뮤니티 모두 불포함	

- 대부분 보행거리 내 조성
통과교통 허용
- 적정밀도 개발로 주거환경 양호
- 도시성 취약: 업무/상업시설 배제
- 재건축으로 초고밀화, 패쇄적 클데식체계 통과교통 제한

혼합형 슈퍼블록 132개

규모	소규모(10㎡ 미만)	중규모(10~30㎡)	중대규모(30~70㎡)	대규모(70~100㎡)	거대규모(100㎡ 이상)
인구밀도 (인/ha)	4 (3%) 저밀(250 미만)	58 (44%) 중밀(250~450)	50 (38%) 고밀(450~650)	9 (7%) 초고밀(650~850)	12 (9%) 초초고밀(850 이상)
용적률 (%)	14 (11%) 100 미만	35 (27%) 100~150	70 (53%) 150~200	13 (10%) 200~250	0 (0%) 250 이상
건폐율 (%)	2 (2%) 15 미만	7 (5%) 15~25	20 (15%) 25~35	40 (30%) 35~45	62 (47%) 45 이상
도로분포	100 (75%) 4m 미만	7 (5%) 4~10m 미만	24 (18%) 10~16m 미만	36 (27%) 16~20m 미만	69 (52%) 20m 이상
용도 및 커뮤니티시설	50 (38%) 중심지(상업 및 준주거)	128 (97%) 학교	132 (100%) 커뮤니티 모두 포함	117 (89%) 커뮤니티 모두 불포함	8 (6%) 커뮤니티 모두 불포함

- 소형주택지와 아파트 단지
혼합 특성 보임.

혼합형 슈퍼블록은 소형주택지와 아파트단지가 혼합되어 소형주택지와 아파트단지 슈퍼블록의 중간 특성이 나타나는 것으로 확인되었다. 보행가능 거리를 벗어나 구획된 곳이 약 15%로 다소 높게 나타났고, 인구밀도는 소형주택지와 유사한 것으로 나타났으며, 용적률은 소형주택지보다 다소 높게 나타났다. 중심지는 약 75%가 포함된 것으로 나타났으며, 학교가 포함된 지역은 67%로 다른 유형에 비해 다소 낮게 나타났다.

래드번과 페리가 제시했던 슈퍼블록 주택지 모델과 비교해서 종합해보면, 슈퍼블록 유형별로 적용양상이 서로 다르게 나타나고 있는 것을 확인할 수 있다. 소형주택지는 슈퍼블록의 형태만 유사할 뿐, 녹지나 보행, 보차분리 등 단지 차원의 계획적 고려가 거의 이루어지지 않았으며, 다소 높은 계획밀도 아래 다세대주택 재건축과 상업화가 진행되어 열악한 주거환경이 심화되고 있는 것으로 나타났다. 아파트단지는 보행으로 이동 가능한 규모에 통과교통을 허용하지 않는 도로망을 중심으로 보차분리 개념을 적용하여 고층고밀의 아파트 주거유형에 맞는 적정밀도로 개발된 것으로 나타났다. 다만, 주변지역과의 연결, 중심지의 형성 등 도시성에 대한 고려가 부족한 것으로 나타났다. 혼합지역은 소형주택지와 아파트단지 혼합정도를 파악하여 특성을 검토할 필요가 있는 것으로 나타났다.



[그림 2-22] 슈퍼블록 근린형성 모델과 서울시 슈퍼블록 근린 비교

03

슈퍼블록 주택지 세부유형별 특성 분석

- 1_도시근린으로서 슈퍼블록의 진화방향
- 2_슈퍼블록 주택지의 유형 세분화
- 3_세부유형별 특성과 과제
- 4_세부유형별 과제 종합 및 시사점

03 | 슈퍼블록 주택지 세부유형별 특성 분석

1_도시근린으로서 슈퍼블록의 진화방향

1) 지속가능한 도시근린 모델의 개념 접근 필요

해외에서는 주거로부터 분리된 상업·업무 용도를 복합하고, 자동차중심의 가로공간을 보행중심으로 되돌려 도시활력을 회복할 수 있는 ‘어반 빌리지(Urban Village)’ 개념을 적용한 도시근린모델을 검토하고,²⁶⁾ 기후변화에 따라 지속가능한 도시로 전환하기 위해 자동차중심에서 ‘대중교통중심의 집약개발방식(Transit-Oriented Compact Development)’을 통합한 새로운 지속가능한 도시근린모델을 제시해 기존 자동차중심 근린주구모델과 래드번 시스템을 대체하려는 노력을 기울이고 있다. 새로운 모델은 용도복합, 보행중심, 고용을 포함한 자족성을 중시하며, 도시적 개념을 강조하고 있다. 근린주구모델의 적용 관점과 함께 지속가능한 도시근린의 관점에서 슈퍼블록의 진화방향을 살펴볼 필요가 있다.



자료: Urban Villages and the Making of Communities, 2003

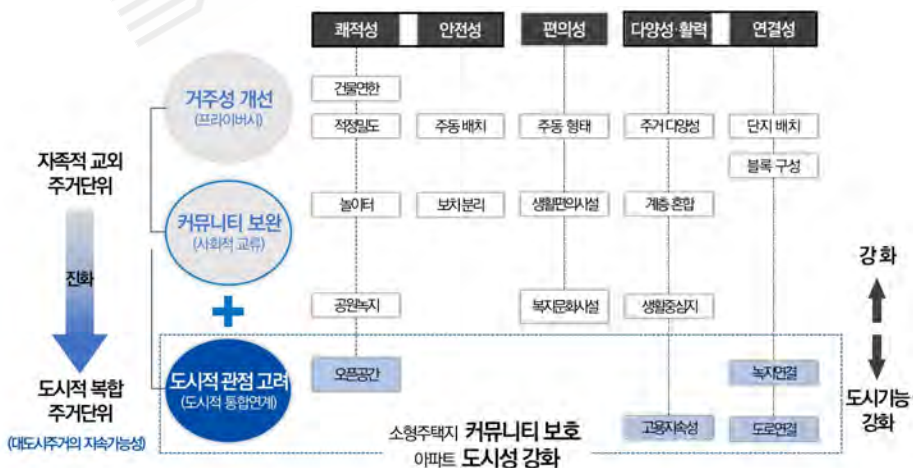
[그림 3-1] 지속가능한 도시근린 모델의 개념과 주요 내용

26) 어반 빌리지(Urban Village) 개념은 Herbert Gans(1962)의 보스톤 이탈리아인 이주지 West End 조사를 통해 밝혀진 가로중심 복합주거 특성에서 비롯되었으며, Jane Jacobs가 도시활력을 회복할 수 있는 대안으로 ‘가로근린(Street Neighborhood)’을 제시하면서 알려졌다. 도시근린 재생 모델로 적용되어 왔다. 영국에서는 지속가능한 도시를 만들기 위하여 1990년도에 어반빌리지 캠페인을 시작해서 1992년에 어반빌리지 선언을 하였다. 그 개념과 원칙을 담은 것이 그린빌 계획안이다. 미국의 뉴어버니즘의 근린모델과 상기 영국 어반태스크포스(Urban Task Force)에서 제시한 도시복합 근린모델도 어반빌리지 개념을 담고 있다.

2) 슈퍼블록 주택지의 진화방향: '독립적 교외주거'에서 '복합적 도시주거'로

근린주구모델을 적용해 주택지를 조성할 당시 서울은 주택의 양적 공급을 달성하면서 자동차를 수용해야 하는 상황에 놓여 있었다. 따라서 인구밀도는 과도하게 높은 반면에 녹지와 보행에 대한 고려가 부족했던 계획적 한계가 소형주택지에 그대로 나타나고 있다. 고밀 수용이 가능하고 녹지와 보행 등 집합적 구성이 가능한 아파트단지로 조성된 주택지 환경은 소형주택지에 비해 양호한 것으로 나타났으나, 주변지역과 단절되어 도시적 통합·연계가 부족한 것으로 나타났다. 즉, 서울시에서는 근린주구모델이 소형주택지와 아파트단지에 같이 적용되었으나, 소형주택지는 근린주구이론이 충분히 적용되지 못한 데에서 문제가 비롯되었고, 아파트단지는 근린주구이론이 가지고 있는 개념적인 한계가 문제인 것으로 나타났다. 따라서 슈퍼블록 주택지의 진화는 근린주구이론의 출발점에서 시작하되, 소형주택지와 아파트단지로 구분하여 시작해야 한다. 소형주택지는 저층주택을 고밀로 개발하면서 나타나는 기본적인 거주성의 질을 높여가면서 단지적 구성을 만들어가는 것이 중요하며, 아파트단지는 주변지역과 교감하도록 만들어가야 한다.

그리고, 중요한 것은 당시에 교외주택지로서 대단지로 조성된 슈퍼블록 주택지는 이제는 서울의 새로운 중심지로서 역할을 하는, 도심 주변에 위치한 도시주택지로 인식되어야 한다는 점이다. 해외의 대도시와 같이 지속가능한 도시근린으로서 전환해나갈 수 있도록 노력을 기울일 필요가 있다. 기본적으로 주거의 질을 높여가면서도 도시에 필요한 기능들을 복합하여 주변과 교감하면서, 보행중심으로 만들어가야 한다.



[그림 3-2] 슈퍼블록 주택지의 진화방향

2_슈퍼블록 주택지의 유형 세분화

서울시 슈퍼블록의 유형은 주택건축물의 유형에 따라 진출입 여부와 대지의 형태와 규모 등이 달라지기에 주택유형을 토대로 소형주택지, 아파트단지, 혼합형으로 분류하였다. 그러나 주택유형별 슈퍼블록들을 살펴보면, 같은 유형 내에서도 개별 블록에서 나타나는 양상이 다양하기에 주택유형에 따른 슈퍼블록보다 세분화하여 슈퍼블록의 특성을 분류하여 살펴보았다.

1) 소형주택지형: 중심지와 인구밀도

근린주구이론은 교외의 단독주택지에 공원과 생활중심지, 초등학교 중심으로 커뮤니티를 조성하는 계획개념이다. 하지만 서울시는 주택지의 집합적 구성이 미분화되어 있어 공원과 초등학교의 보행연결이 적극적으로 수용되지 않았기 때문에, 상업 및 준주거를 포함하는 지역(이하 중심지)의 유무에 따라 크게 구분되며, 인구밀도로 세분화된다. 소형주택지에서 중심지를 포함하는 지역이 70개소(76%)로 대부분의 지역에 분포하는 것으로 나타났다. 인구밀도에 따라 중저밀형 31개소(49%), 고밀형 39개소(51%)가 있다. 중심지를 포함하지 않는 지역은 22개소(24%)로 이 중에서 중저밀형 8개소(36%), 고밀형 14개소(64%)가 분포하는 것으로 나타났다.

2) 아파트단지형: 아파트 층수와 인구밀도

근린주구이론에서는 저밀 교외주택인 소형주택을 모델로 제시하였으나, 아파트는 집합적 구성을 전제로 계획되었기 때문에 단지에 적용할 경우 오히려 근린주구 특성이 분명하게 드러날 것으로 예상된다. 아파트는 단지적인 측면의 특성을 바탕으로 인구밀도에 따라 세분화하였다.²⁷⁾ 저층의 경우 저밀형이 서울시내 2개소(1%)로 파악되었으며, 중저층 27개소(19%) 중 중밀형은 7개소(26%), 고밀형은 20개소(74%)가 분포하였다. 중층 77개소

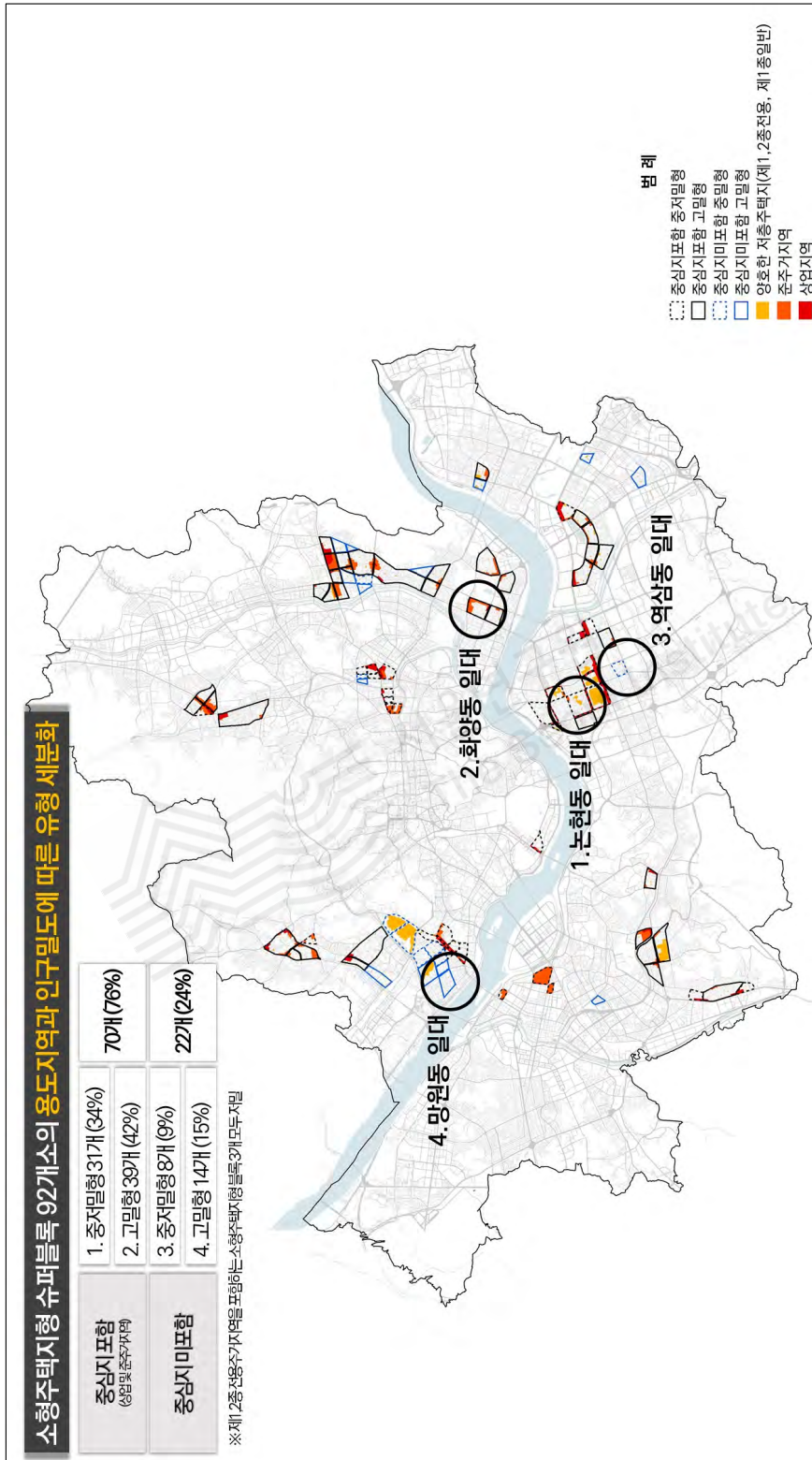
27) 소형주택지의 경우에는 4층 이하로 층수에 제한이 있지만, 아파트의 경우에는 층수가 다양하기 때문에 소형주택지에 비해 제한적이지 않다고 할 수 있다. 따라서 아파트단지형은 층수에 따른 인구밀도로 세분화하였다. 보편적으로 아파트는 5층 이하를 저층이라고 하지만, 실제 서울시 아파트 층수를 파악해본 결과 층수에 대한 인식이 전환되었다고 판단하여, 저층의 기준을 10층 미만으로 정하였다. 따라서 10층 미만은 저층, 10-21층 미만의 중층, 21층 이상의 고층을 중심으로 저층과 중층이 혼합된 중저층, 중층 고층이 혼합된 중고층으로 구분하였다.

(55%) 중 중밀형은 13개(17%), 중층 고밀형은 64개소(83%)로 아파트단지형은 중층 고밀형이 가장 많이 나타났다. 중고층은 고밀형이 22개(16%), 고층 고밀형이 12개소(9%)가 분포하고 있었다.

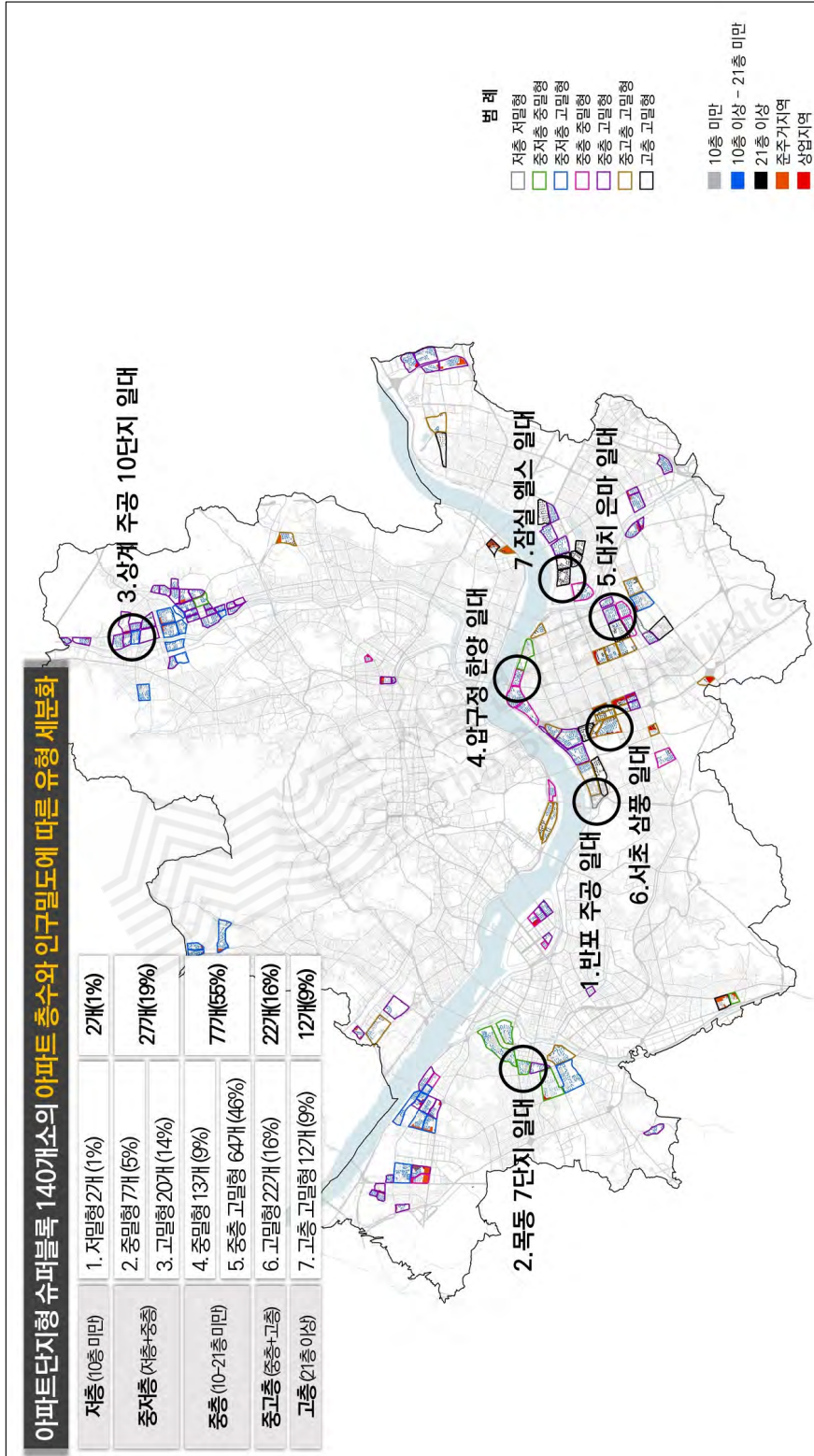
3) 혼합형: 공동주택·소형주택 혼합도와 인구밀도

혼합형의 경우는 주택유형의 혼합도를 중심으로 인구밀도에 따라 세분화하였다. 공동주택 우세지역은 고밀형으로 34개소(26%)였으며, 공동주택·소형주택 혼합지역은 49개소(37%)로 중밀형이 31개소(63%), 고밀형이 18개소(37%)로 나타났다. 소형주택 우세지역은 49개소(37%)로 중저밀형이 28개소(57%), 고밀형이 34개소(43%)가 분포하는 것으로 나타났다.

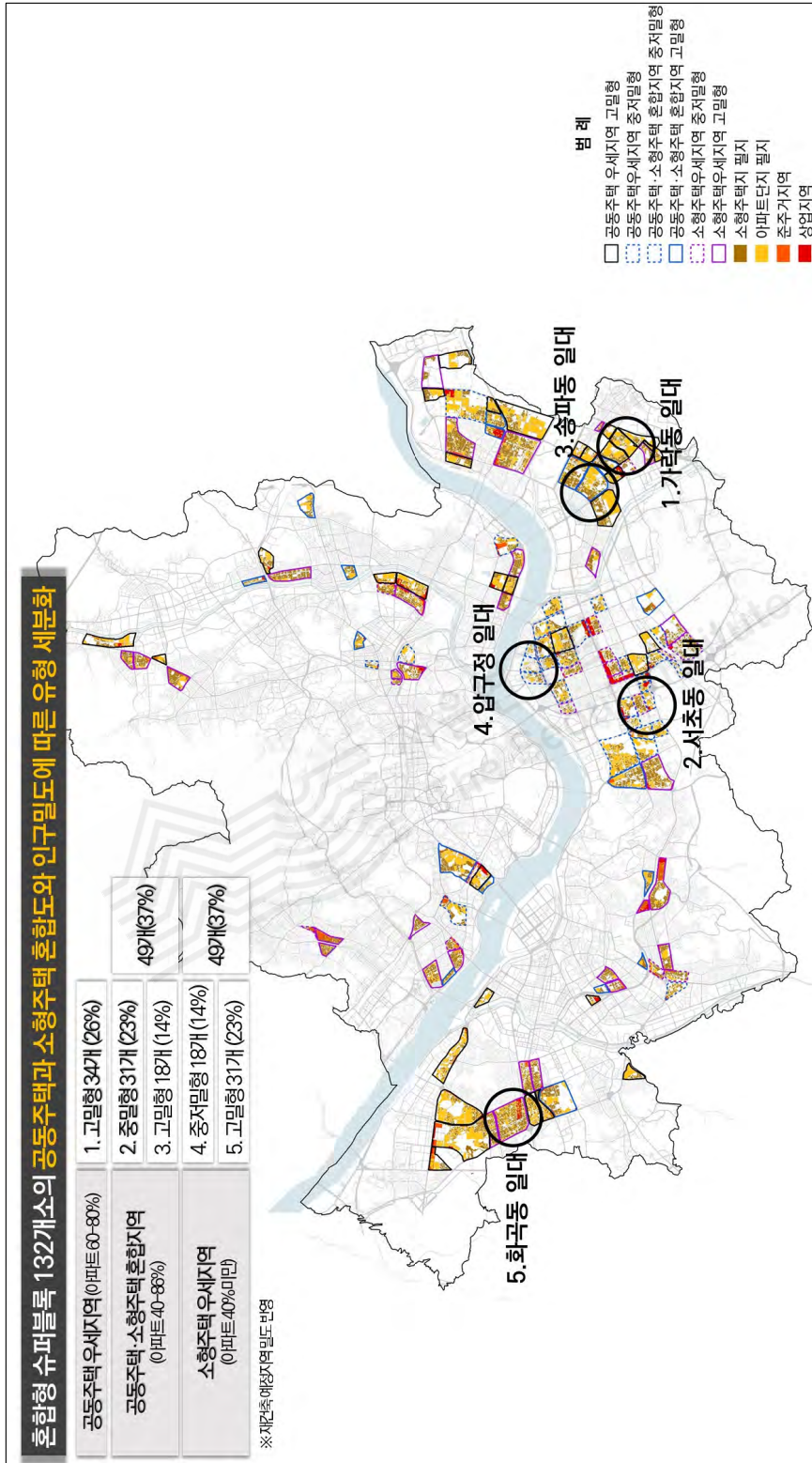




[그림 3-3] 소형주택지형 슈퍼블록 세부유형



[그림 3-4] 아파트단지형 슈퍼블록 세부유형



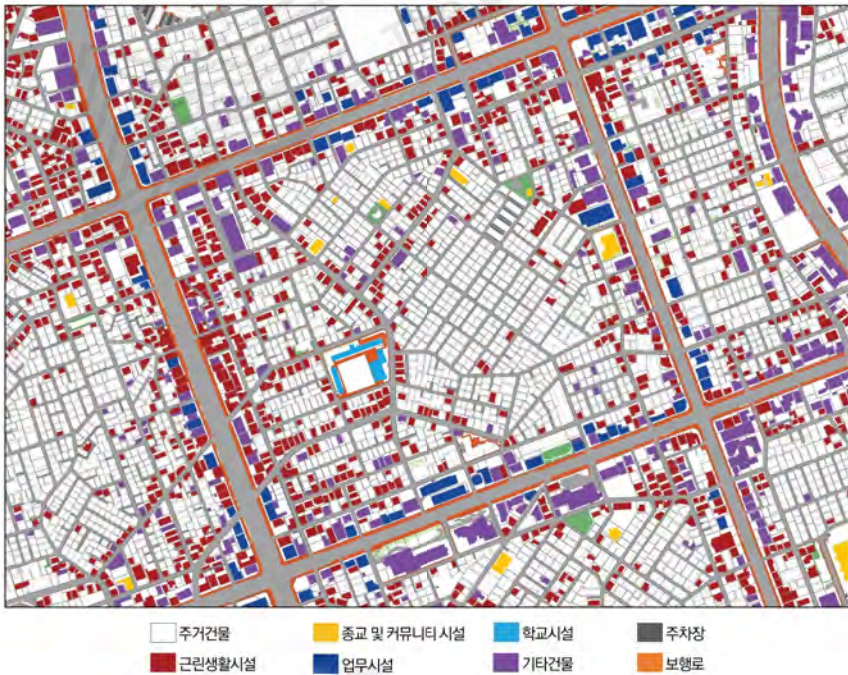
[그림 3-5] 혼합형 슈퍼블록 세부유형

3_세부유형별 특성과 과제

1) 소형주택지 세부유형별 특성 및 사례지역 분석

(1) 중심지 포함 중저밀형(31개소)

중심지가 포함된 지역은 대체로 고차중심지가 포함된 인근지역에 위치하며, 강남, 지역중심 등에 입지한다. 소형주택지에서 중심지를 포함한 70개 지역 중 중저밀형은 31개소(44%)가 있다. 가장 많이 분포하고 있는 강남지역의 전형적인 블록으로 대표되는 논현동 일대 지역을 선정하여 살펴보았다. 노선상업지역 이외에 간선변에는 대부분 상업·업무시설이 위치하고 있으며, 집분산로와 생활가로변을 따라 상업화가 진행되어 주거지역으로까지 침투하는 것으로 나타났다. 그런데 슈퍼블록 안쪽으로는 전용 및 제1종주거지역으로 지정되어 있는 지역을 포함하여 저층의 양호한 주택지도 함께 자리하고 있다. 그러나 도로는 대부분 비좁은 형태에 서비스 도로지만 차량진출입과 주차가 허용되어 차량중심으로 주거지가 구성되어 보행에 대한 배려는 거의 없는 것으로 확인되었다. 중저밀의 블록이지만 다세대 주택으로 재건축이 진행되고 있어, 고밀화가 진행되는 것으로 나타났다.



[그림 3-6] 소형주택지 슈퍼블록 유형1의 커뮤니티 관련용도 분포현황



[그림 3-7] 소형주택지 슈퍼블록 유형1의 용도지구 및 조성 현황

(2) 중심지 포함 고밀형(39개소)

중심지를 포함하는 지역 70개 중 고밀블록은 39개소(56%)로 가장 많이 분포하고 있다. 대부분의 지역이 고르게 지역에 분포하고 있으며, 전형적인 특성을 지니고 있는 화양동 지역을 선택하여 살펴보았다.

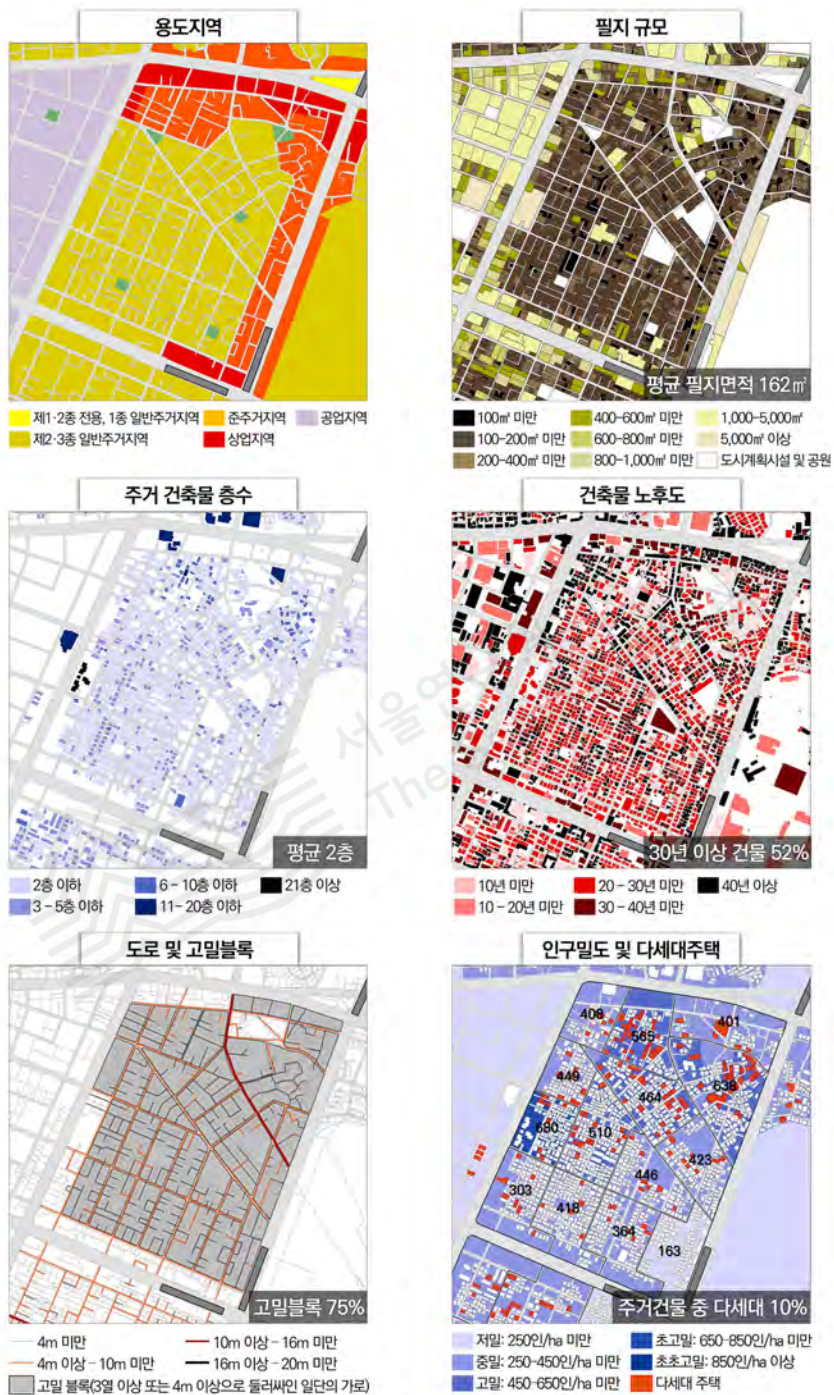
상업·준주거지역 이외에 간선변으로는 상업·업무시설이 들어서 있으며, 내부에는 집분산로를 따라 상업시설이 들어서고 있으며, 상업화가 31%²⁸⁾로 나타났다. 도로는 대부분 비좁은 서비스 도로지만, 격자형 도로의 직선연결로 차량통과와 주차가 허용되어 보행이 고려되지 않은 차량 중심의 주택지를 형성하고 있다. 다세대 신축율이(10%) 그리 높지 않으나, 3열 이상의 필지열로 구성된 고밀블록이²⁹⁾ 75%로 고밀 양상을 보이고 있다. 또한 30년 이상의 건축물 분포로 노후화를 판단할 때, 노후화가 절반 이상(52%) 진행된 지역이다. 따라서 다세대주택의 신축이 적고, 고밀블록의 노후화된 주택지로 주거환경의 개선이 필요할 것으로 보인다.



[그림 3-8] 소형주택지 슈퍼블록 유형2의 커뮤니티 관련용도 분포현황

28) 상업화 비율은 과세대장으로 분석하는 것이 정확하나 과세지표의 데이터처리에 한계가 있어 건축물대장의 용도로 분류하였다. 따라서 실제 상업화비율은 좀 더 심화된 양상을 보일 것으로 예상된다.

29) 토지구획정리사업에 의해 조성된 일반주택지 중 좁은 도로에 2열 이상의 필지열로 조성된 가구를 '과다열지구'라고 하며(임희지, 2006), 본 연구에서는 고밀블록을 3열 이상의 연속된 필지열과 4m 미만의 도로로 구획된 지역으로 재정의하였다.

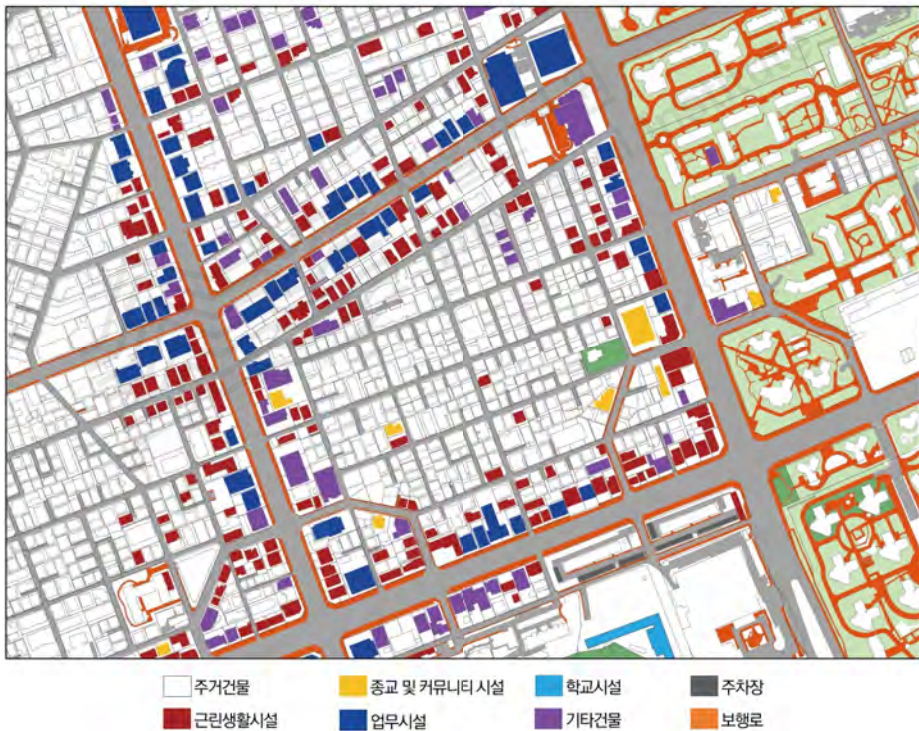


[그림 3-9] 소형주택지 슈퍼블록 유형2의 용도지구 및 조성 현황

(3) 중심지 미포함 중저밀형(8개소)

중심지가 포함되지 않은 소형주택 슈퍼블록은 22개소가 있으며, 이 중에서 중저밀³⁰⁾ 지역은 8개소(36%)인 것으로 나타났다. 비교적 전형적인 특성을 갖는 역삼동 일대 지역을 대표지역으로 선정하여 분석하였다.

간선가로변에는 상업·업무시설이 밀집하고 있으며, 앞선 유형 1, 2에 비해 블록 내부로의 상업시설 확산은 비교적 적은 것으로 나타났다. 격자형 도로의 직선 연결로 인해 통과교통발생과 주차 허용으로 차량중심의 주택지를 조성하고 있다. 3열 이상 필지열로 구성된 고밀블록이 29%로 비교적 낮은 편이고 30년 이상 건물도 21% 정도로 양호하지만, 최근 다세대 신축으로 인해 고밀화가 진행 중이어서 고밀화에 대한 대책이 마련될 필요가 있다.



[그림 3-10] 소형주택지 슈퍼블록 유형3의 커뮤니티 관련용도 분포현황

30) 인구밀도 중저밀형은 중밀 이하인 경우(저밀, 중밀)를, 고밀형은 고밀 이상인 경우(고밀, 초고밀, 초초고밀)를 통합하여 지칭한다.

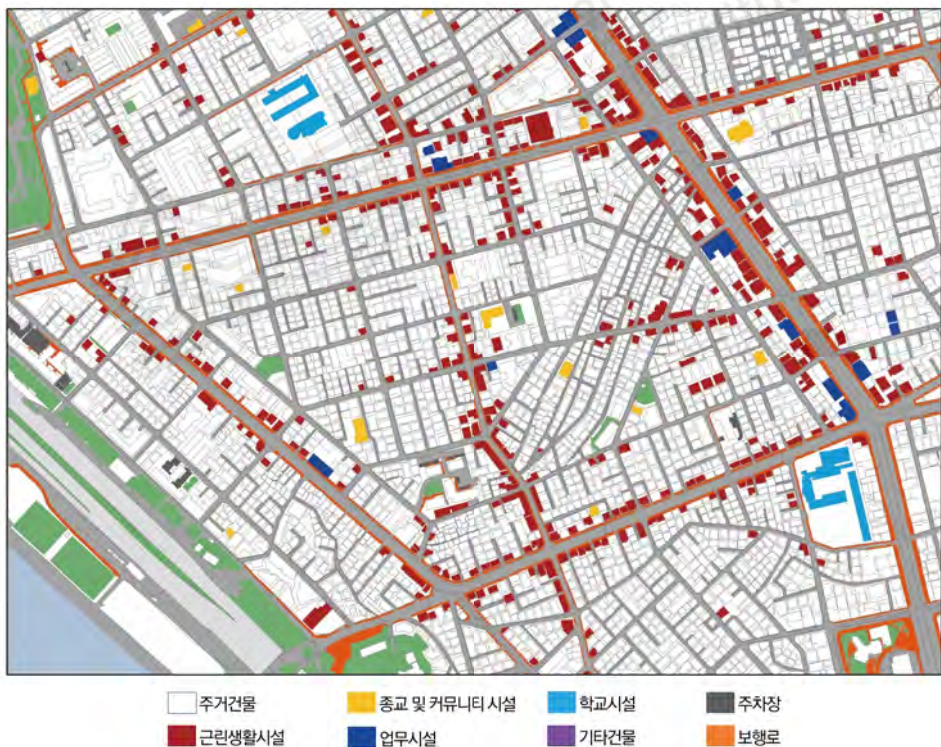


[그림 3-11] 소형주택지 슈퍼블록 유형3의 용도지구 및 조성 현황

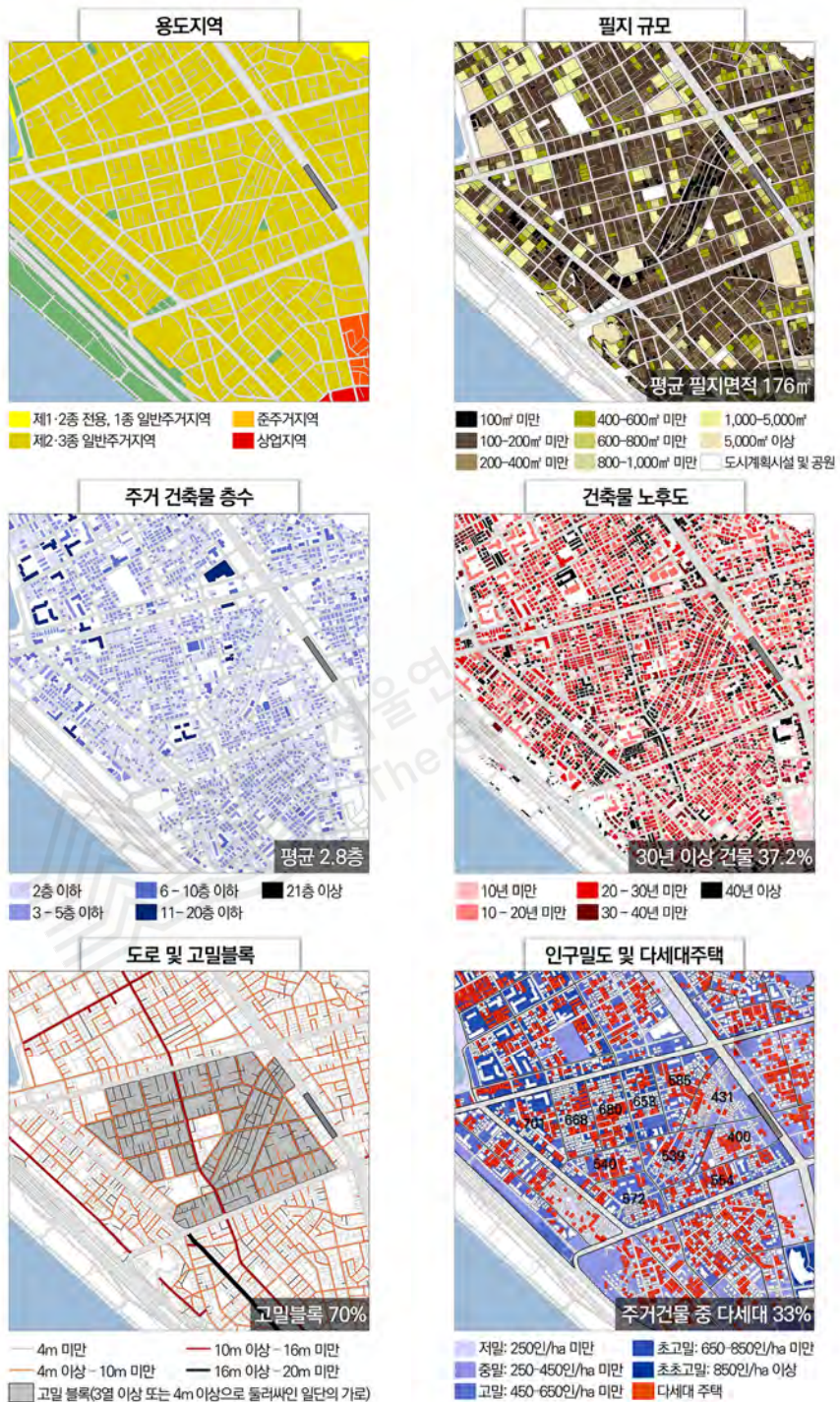
(4) 중심지 미포함 고밀형(8개소)

중심지가 포함되어 있지 않은 소형주택지 슈퍼블록 22개소 중 고밀지역은 8개소(36%)로 동북부, 서북부지역에 분포하고 있다. 특히, 집중 분포하고 있는 망원동 일대의 전형적인 블록을 선정하여 분석하였다.

중심지가 포함되어 있지 않지만, 지하철역이 위치하여 역을 중심으로 상권이 형성되어 있고, 기타 가로변은 소형 상업시설들이 위치하고 있다. 블록 내부의 집분산로를 중심으로 상업시설들이 들어서 있으나, 블록 전체 상업화 비율은 18%로 비교적 낮은 편에 속한다. 도로는 비좁은 형태에 격자형 도로구조로 차량통과와 주차가 허용되어 차량중심의 주택지를 형성하는 것으로 나타났다. 3열 이상의 필지열로 구성된 고밀블록의 비율이 70%로 높은 편이고, 다세대주택의 신축은 33%로 비교적 양호한 편이나, 인구밀도는 610인/ha로 점차 초고밀화 양상이 나타나 주거환경이 열악해질 우려가 있다.



[그림 3-12] 소형주택지 슈퍼블록 유형4의 커뮤니티 관련용도 분포현황

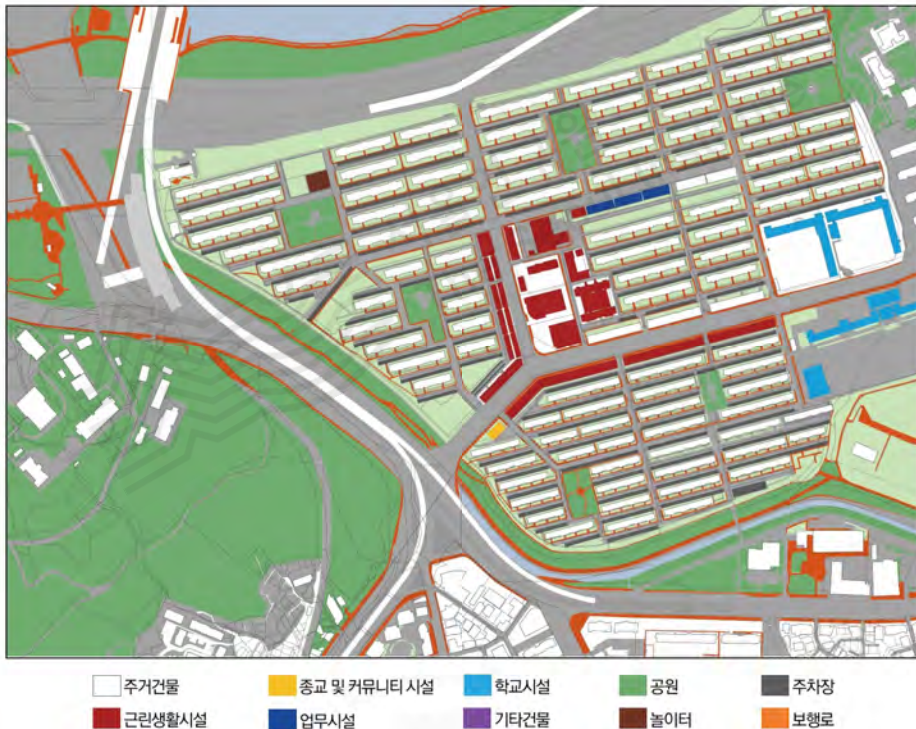


[그림 3-13] 소형주택지 슈퍼블록 유형4의 용도지구 및 조성 현황

2) 아파트단지 세부유형별 특성 및 사례지역 분석

(1) 저층 저밀형(2개소)

아파트단지의 저층 저밀 유형은 5층 이하의 판상형 노후 아파트단지로서, 서울시에 반포주공(5층)과 개포 현대3차 일대(9층) 두 지역만이 남아있는 희소한 지역이다. 두 지역 중 비교적 초기에 건설되어 그 특성이 남아있는 반포주공1단지를 선정하여 살펴보았다.³¹⁾ 반포주공 아파트는 저층임에도 불구하고 주거건물의 집합적 조성을 통한 공지 확보로 녹지공간과 보행공간이 풍부한 편이다. 또한 가로형 상가로 인해 아파트 단지 내에서 주변 지역과 교감하고 있으며, 초등학교 배치, 공원 조성, 단지 통과교통 배제 등 보차분리를 통해 비교적 양호한 주거환경을 형성하고 있다.



[그림 3-14] 소형주택지 슈퍼블록 유형1의 커뮤니티 관련용도 분포현황

31) 저층 저밀 유형 중 1곳인 반포주공1단지는 2018년 12월 서초구에서 반포주공1단지 1·2·4주구의 재건축 정비사업 조합의 관리처분계획을 인가하여(2018.12.04.) 재건축을 추진할 예정이다. 다른 한 곳인 개포 현대3차와 개포 우성8차가 있는 블록은 현재 재건축을 추진 중에 있다.

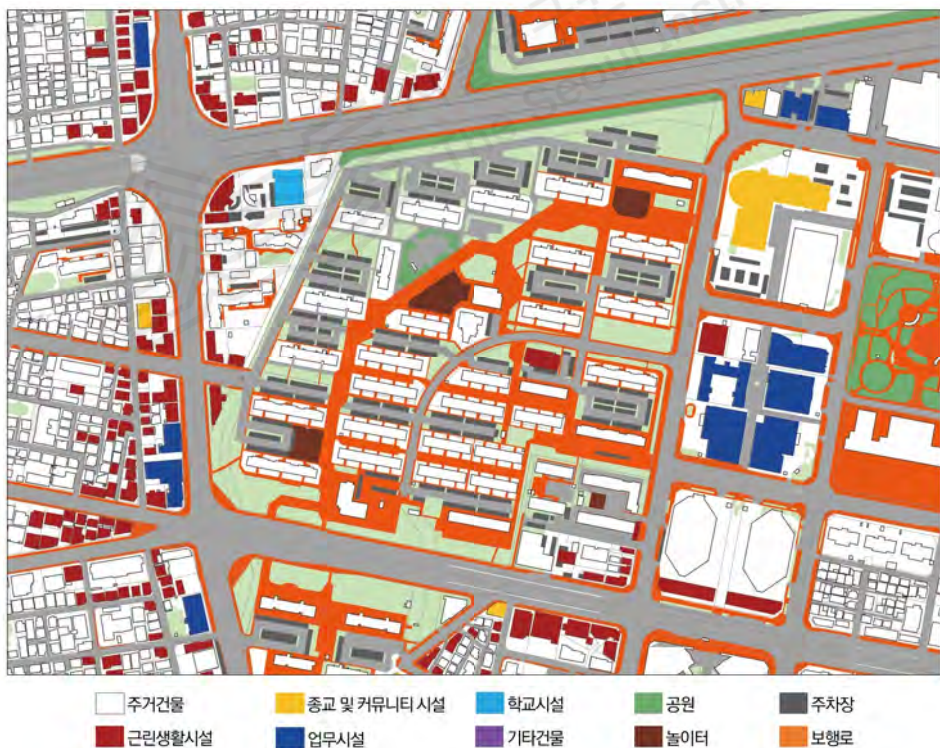


[그림 3-15] 아파트단지 슈퍼블록 유형1의 용도지구 및 조성 현황

(2) 중저층 중밀형(7개소)

중층과 저층이 혼합되어있는 아파트 단지로서 서울시에 26개소가 분포하고 있다. 이들은 1980년대 택지개발사업계획에 의해 계획적으로 조성된 지역으로 목동, 상계, 개포, 고덕 등지에 주로 분포한다. 중저층 아파트 중 중밀도 지역은 7개소(26%)가 분포하고 있으며, 중저층 중밀 아파트의 전형적인 유형인 목동 아파트단지 일대를 분석하였다.

중앙에는 보행전용도로를 두고, 내부도로는 루프형의 위계적인 도로구조로 통과교통을 배제하여 차량이 순환되도록 하였다. 생활중심지, 공원, 초등학교, 커뮤니티시설 등을 주택지와 바로 연결하여 근린주구이론의 취지가 잘 살아있는 지역으로, 주차와 자동차 진출입이 주택지를 관통하지 않도록 별도로 분리되어 있다. 목동의 경우에는 중심지를 중심으로 주택지를 배치하여 계획적으로 조성하였으나, 교차로 일부를 제외하고는 주변과 소통하기 위한 노력은 다소 부족한 것으로 나타났다.



[그림 3-16] 아파트단지 슈퍼블록 유형2의 커뮤니티 관련용도 분포현황



[그림 3-17] 아파트단지 슈퍼블록 유형2의 용도지구 및 조성 현황

(3) 중저층 고밀형(20개소)

중저층 아파트 단지들은 택지개발사업으로 조성된 지역에서 주로 나타나며, 중저층 저밀형과 계획적으로 혼합하여 조성되어 있다. 27개소의 중저층 단지 중에서 고밀형은 20개소(74%)가 분포하고 있으며, 대표지역으로 상계 주공아파트 일대를 선정하여 분석하였다.

중밀형 블록과 유사한 구조로 단지 내부의 보행전용도로를 중심으로 공원, 초등학교, 커뮤니티시설 등이 주택지와 연결되어 있다. 차이점으로는 주변에 중심지가 조성되어 있지 않은 점을 들 수 있다. 아파트단지는 루프형 도로구조로 통과교통은 제한되어 있고, 주차장은 별도로 분리되어 있으며, 녹지축을 중심으로 보행로가 조성되어 있다. 그러나 교차로 일부지역을 제외하면 가로변 활성화나 인근 지역과의 연결 등 주변과 소통하려는 노력은 부족한 것으로 보인다.



[그림 3-18] 아파트단지 슈퍼블록 유형3의 커뮤니티 관련용도 분포현황



[그림 3-19] 아파트단지 슈퍼블록 유형3의 용도지구 및 조성 현황

(4) 중층 중밀형(13개)

10-21층으로 구성된 중층의 아파트단지는 77개소(55%)로 서울시내 가장 많이 분포하고 있는 유형으로, 중밀형은 13개소(17%)가 분포하고 있다. 대표지역으로 중층 중밀의 전형적인 아파트단지인 압구정 현대와 한양 아파트단지 일대를 선정하여 분석하였다.

아파트단지형은 주거건물을 집합적으로 배치하면서 발생한 공지를 활용하여 공원과 녹지를 조성하였다. 보차분리로 보행을 배려한 계획으로 근린주구이론의 취지를 비교적 충실하게 수용하여 계획되었다. 또한 위계적 도로체계를 조성하여 통과교통이 제한되며, 주차를 별도로 분리하여 자동차가 주택지를 관통하지 않도록 계획하였다. 하지만 앞선 중밀형과 달리 내부의 전용보행도로가 없어 단지 내 보행연결성이 미흡하고, 교차로 일부를 제외하면 가로변 상가와 인접 소형주택지와의 보행연결 등과 같이 주변지역과의 연결성도 부족한 것으로 나타났다.



[그림 3-20] 아파트단지 슈퍼블록 유형4의 커뮤니티 관련용도 분포현황

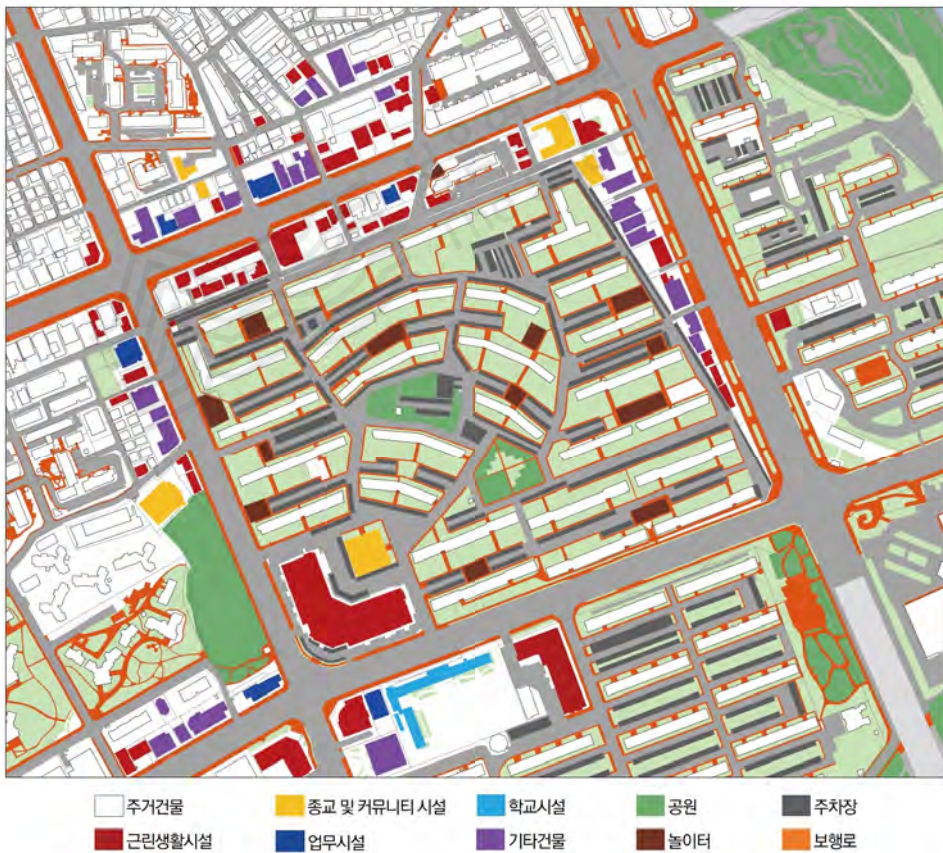


[그림 3-21] 아파트단지 슈퍼블록 유형4의 용도지구 및 조성 현황

(5) 중층 고밀형(64개소)

아파트단지 슈퍼블록의 경우 중층 아파트단지는 77개소(55%)가 분포하고 있다. 이 중 고밀형은 64개소(83%)로 대부분을 차지하고, 서울시 전역에 고르게 분포하고 있는 것으로 나타났다. 대표적으로 강남지역의 은마 아파트 일대를 선정하여 분석하였다.

아파트단지형은 주거건물을 집합적으로 배치하면서 발생한 공지를 활용하여 공원과 녹지를 조성하면서 여유 공간을 확보하였다. 단지 내부는 위계적인 루프형 도로체계로 통과교통을 제한하고 보행과 차도를 분리하여 자동차가 주택지를 관통하지 않아 근린주구이론의 개념을 반영하여 조성하였다. 그런데 북측과 동측 가로변에 상가들이 입지해 있으나 아파트단지와는 개별적으로 구성되어 서로 연결되어 있지 못한 배치이며, 주변 지역과의 연결성도 미흡한 것으로 나타났다.



[그림 3-22] 아파트단지 슈퍼블록 유형5의 커뮤니티 관련용도 분포현황

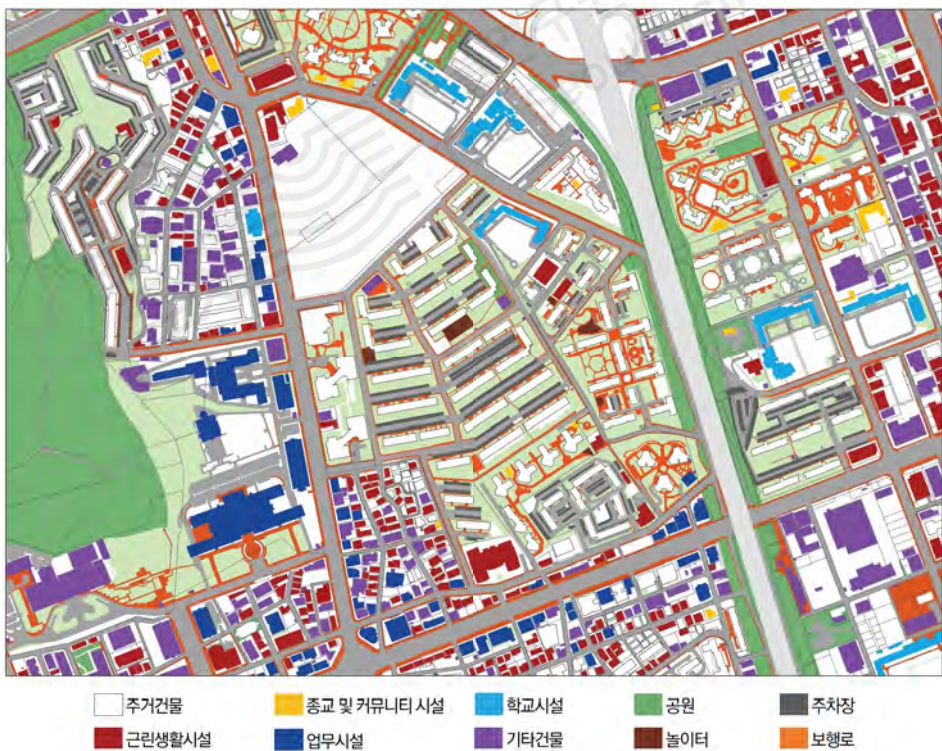


[그림 3-23] 아파트단지 슈퍼블록 유형5의 용도지구 및 조성 현황

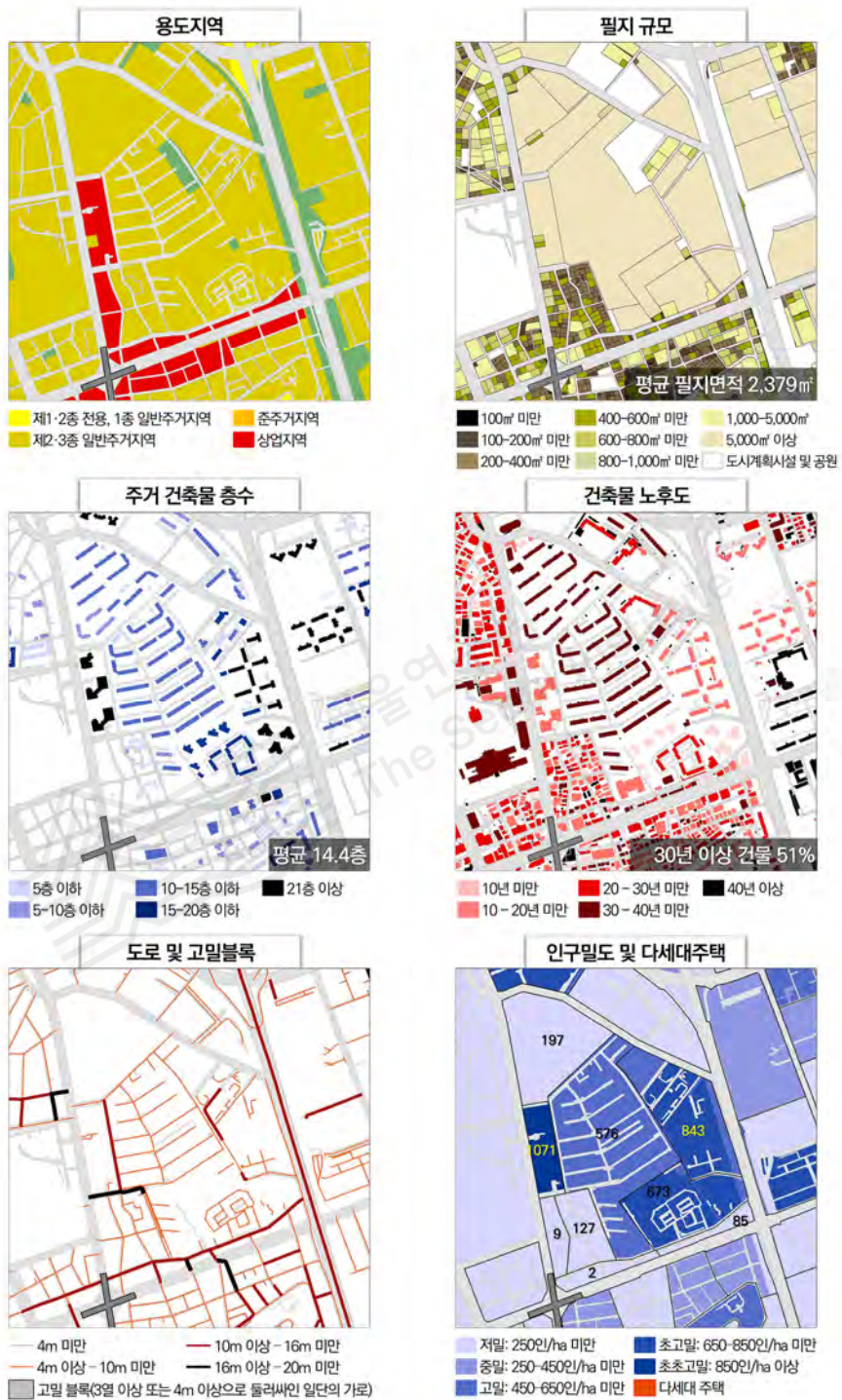
(6) 중고층 고밀형(22개소)

중층아파트와 고층아파트가 혼합되어있는 지역은 서울시에 22개소(16%)가 분포하고 있으며, 모두 고밀형인 것으로 나타났다. 중고층 고밀형의 일부는 택지개발사업 당시 계획적으로 중고층 고밀로 조성된 지역과 최근 재건축단지가 일부 섞여 있는 지역으로 크게 나뉜다. 중고층 고밀형은 상계지역과 강남지역에 집중분포하고 있으며, 대표지역으로 삼풍 아파트 일대를 선정하여 분석하였다.

삼풍 아파트 일대의 경우 각각의 중층아파트 단지들이 고층으로 재건축이 진행됨에 따라 나타나는 특성을 보인다. 기존의 아파트는 지상에 주차장이 설치되어 있지만, 재건축 아파트들은 지하에 주차장을 두고 지상을 보행도로로 조성하고 있어 아파트단지 간 특성이 서로 다르게 나타난다. 단지가 개별적으로 개발됨에 따라 단지 간의 단절성이 분명하게 나타나고, 아파트단지가 가지고 있는 주변지역과의 연결성도 미흡한 것으로 나타났다.



[그림 3-24] 아파트단지 슈퍼블록 유형6의 커뮤니티 관련용도 분포현황

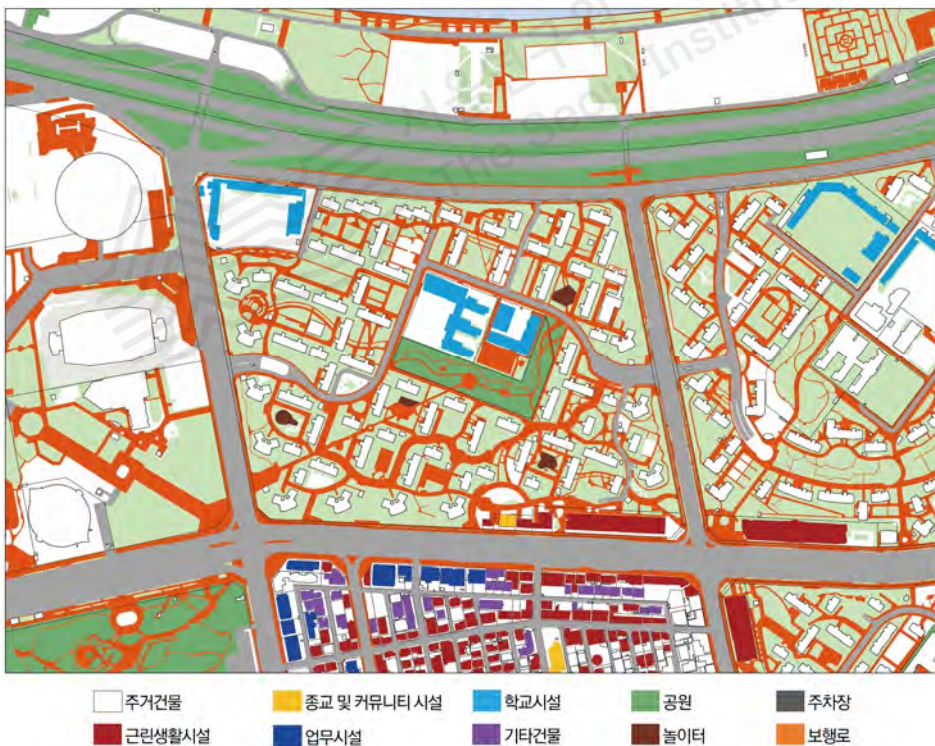


[그림 3-25] 아파트단지 슈퍼블록 유형6의 용도지구 및 조성 현황

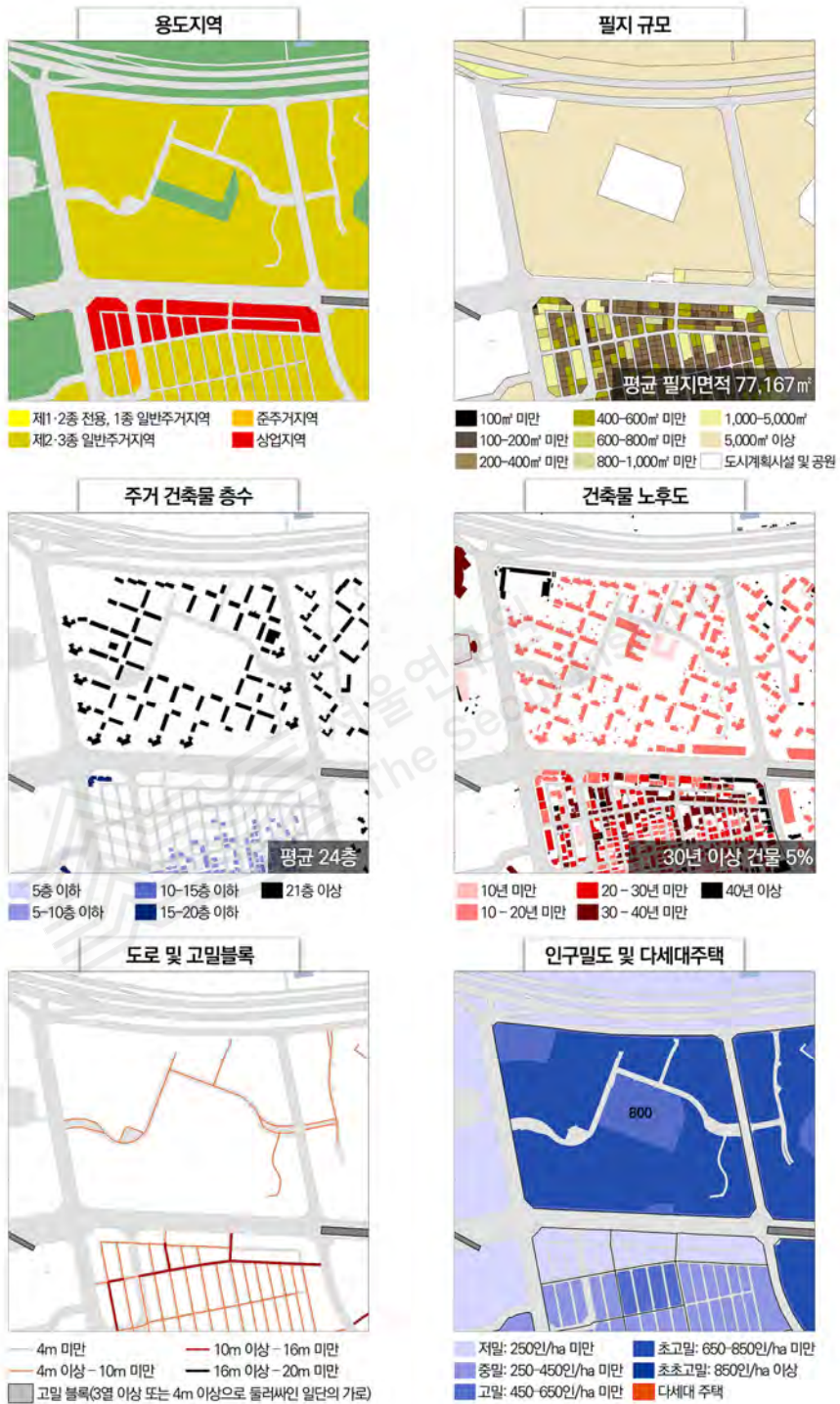
(7) 고층 고밀형(12개)

21층 이상의 고층 아파트는 모두 고밀의 아파트단지로서 12개소(9%)가 강남, 서초, 잠실 일대에 분포하고 있다. 인구밀도 약 800인/ha 이상의 초고밀 아파트단지는 30개소이며, 이 중 재건축으로 조성된 초고밀 아파트단지는 7개소(32%)이다. 향후 재건축이 진행됨에 따라 고층 고밀 유형은 점차 늘어날 것으로 예상된다. 최근 재건축단지가 집중된 잠실의 엘스 아파트 일대를 선정하여 분석하였다.

잠실 엘스 아파트는 24층 이상으로 용적률 약 350%, 건폐율 15%, 인구밀도 800인/ha의 초고밀 단지로 조성되었으며, 기존의 학교와 공원 배치를 존중하여 재건축이 이루어졌다. 재건축 시 주차는 지하로 수용하고, 지상부는 전면 보행화할 수 있도록 조성하였으며, 녹지 확보와 초등학교의 보행 연결도 양호한 것으로 나타났다. 그러나 주변지역과의 단절성으로, 독립적이고 자족적인 아파트단지로서의 한계는 더욱 심화된 것으로 나타났다.



[그림 3-26] 아파트단지 슈퍼블록 유형7의 커뮤니티 관련용도 분포현황



[그림 3-27] 아파트단지 슈퍼블록 유형7의 용도지구 및 조성 현황

3) 혼합지역 세부유형별 특성 및 사례지역 분석

(1) 고밀 아파트 우세지역(34개소)

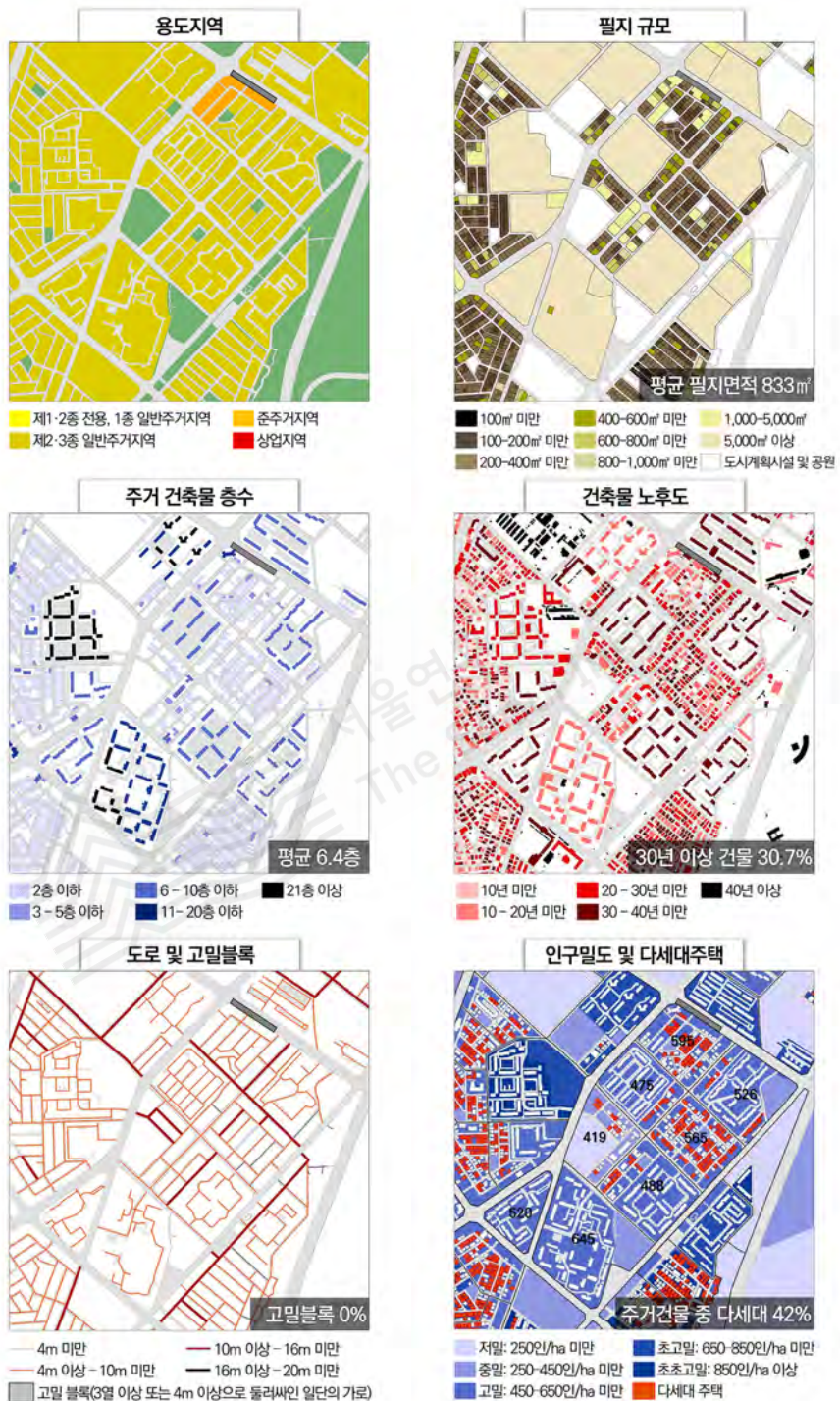
혼합형 중에서 아파트와 연립주택이 우세한 지역³²⁾은 34개소(26%)가 분포하고 있으며, 공동주택으로 인한 고밀의 특성이 나타나는 것으로 확인되었다. 강동지역을 중심으로 분포하고 있으며, 비교적 전형적인 특성이 나타나는 가락동 일대를 선정하여 분석하였다.

고밀 아파트 우세지역은 소형주택지로 기조성된 지역에 아파트단지가 중규모블록으로 구획되어 계획적으로 조성된 것으로 짐작된다. 소형주택지와 아파트단지가 독립적인 중규모블록으로 구획되어 있으며, 소형주택지에서 나타나는 특성과 아파트단지에서 나타나는 특성이 혼합되어 나타났다. 앞으로 소형주택들 사이로 다세대주택이 들어서면서(42%) 고밀화가 가속될 것으로 보이며, 중심지를 일부 포함하는 소형주택지에서의와 같이 집분산로를 따라 상업화가 진행될 것으로 예상된다.



[그림 3-28] 혼합형 슈퍼블록 유형1의 커뮤니티 관련용도 분포현황

32) 혼합형 슈퍼블록 중 아파트와 연립주택 단지의 필지 면적이 60% 이상인 지역을 공동주택이 우세한 것으로 보았다.

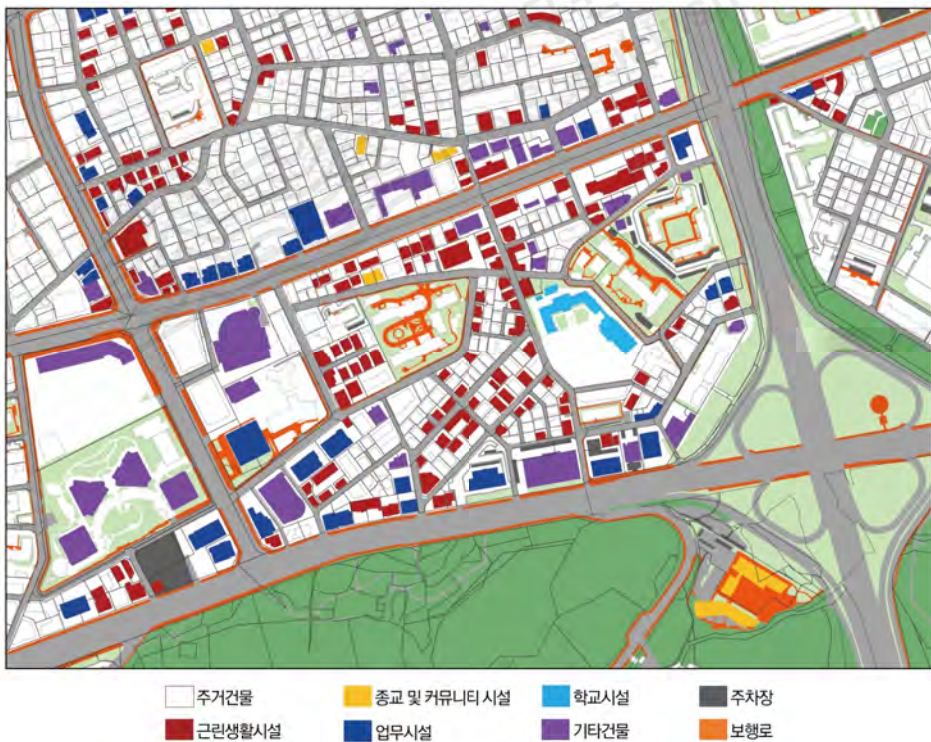


[그림 3-29] 혼합형 슈퍼블록 유형1의 용도지구 및 조성 현황

(2) 중밀 아파트·소형주택 혼합지역(31개소)

소형주택과 아파트단지가 50% 내외의 유사한 비율로 혼합된 지역은 49개소(37%)가 분포하였으며, 이 중에서 중밀의 특성을 지닌 지역은 31개소(63%)가 분포하는 것으로 나타났다. 일반적인 특성을 보이는 서초동 일대를 선정하여 분석하였다.

소형주택지에 건축된 연립주택을 재건축한 지역으로, 일부 상업지역과 주상복합으로 개발되어 주변지역과 단절되어 섬처럼 존재하고 있는 특징을 보이고 있다. 개방적인 특성이 강한 소형주택지에 폐쇄적인 아파트단지가 집분산로로 구획된 형태이며, 주택지를 중심으로 형성된 도로를 따라 통과교통이 발생하는 것으로 나타났다. 집분산로를 따라 상업시설이 들어서고 있으며, 다세대주택의 신축으로 고밀화가 진행되고 있는 것으로 나타났다. 아파트단지와 저층주택지가 조화되지 못한 채 혼재되어 각각의 주택지가 갖고 있는 문제점들을 드러내면서 부조화되는 문제를 보이고 있다.



[그림 3-30] 혼합형 슈퍼블록 유형2의 커뮤니티 관련용도 분포현황



[그림 3-31] 혼합형 슈퍼블록 유형2의 용도지구 및 조성 현황

(3) 고밀 아파트·소형주택 혼합지역(18개소)

소형주택과 아파트단지의 혼합정도가 50% 내외의 유사한 비율로 혼합된 지역은 49개소이며, 이 중에서 고밀형은 18개소(37%)가 분포하는 것으로 나타났다. 잠실, 강동, 강서지역에 집중 분포하고 있으며, 대표적으로 송파동 일대를 선정하여 분석하였다.

대규모의 슈퍼블록이 집분산로에 의해 몇 개의 중규모 블록으로 구분되어 있으며, 도로에 의해 구획된 중규모단지들이 아파트단지로 계획적으로 조성된 지역이다. 슈퍼블록 내에 두 개의 주택유형이 혼재되어 있으나, 하나의 주택지라기보다는 개별적인 단지로 구분되어 존재하는 것으로 보인다. 소형주택지는 생활가로변을 따라 상업시설이 확산되고, 다세대주택의 재건축이 49%로 고밀화가 심화되는 양상을 보인다. 아파트단지는 개별적으로 재건축이 진행되었고, 아파트단지가 가지고 있는 단절적인 특성을 보이는 것으로 나타났다. 아파트단지, 소형주택지가 조화되지 못한 채 혼재되어 각각의 주택지가 갖는 문제점들이 드러나면서 개별 단지들이 부조화되는 문제를 보이고 있다.



[그림 3-32] 혼합형 슈퍼블록 유형3의 커뮤니티 관련용도 분포현황

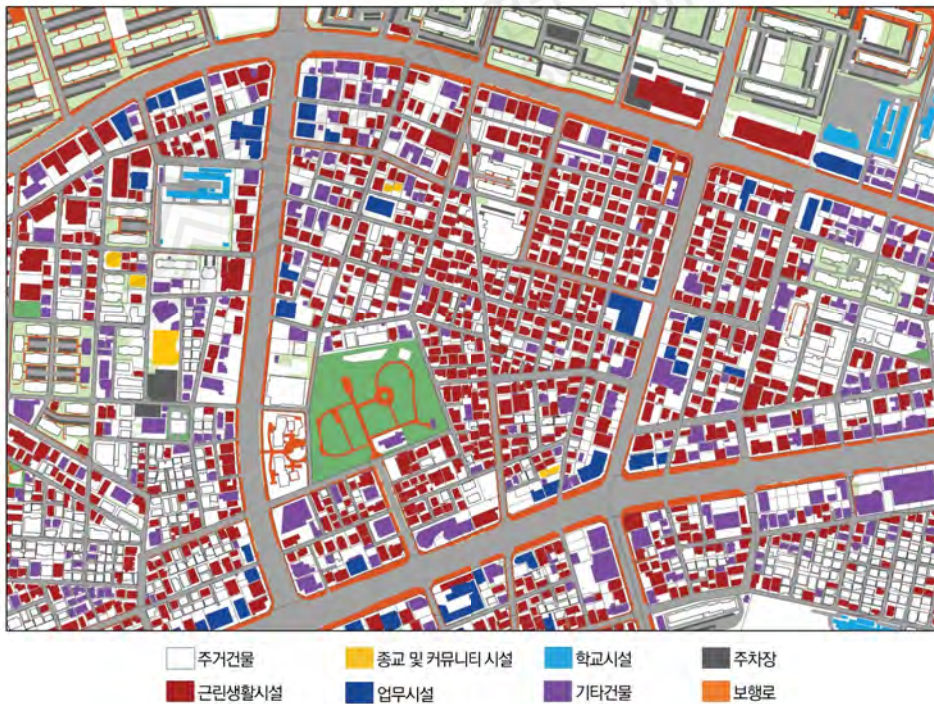


[그림 3-33] 혼합형 슈퍼블록 유형3의 용도지구 및 조성 현황

(4) 중저밀 소형주택 우세지역(18개소)

소형주택지 우세지역은 아파트단지의 비율이 30% 내외인 지역으로 기본적으로 소형주택지 특성이 강하게 나타난다. 혼합형 중에서 소형주택지 우세지역은 49개소(37%)가 분포하며, 이 중에서 중저밀 지역은 18개소(37%)를 차지하고 있다. 주로 강남지역에 분포하고 있으며, 전형적인 특성이 나타나는 신사동 일대를 선정하여 분석하였다.

기존 토지구획정리사업으로 조성된 지역으로서 내부에 제1종 일반주거지역이 조성되어 있지만, 간선가로변에 밀집한 상업·업무시설과 집분산로를 따라 들어선 상업시설로 인해 블록 내부의 상업화가 거의 완료된 지역이다. 도로는 비좁은 형태의 서비스도로로, 차량통과와 주차가 허용되어 차량중심의 상업지역으로서 용도변화가 현재 진행 중에 있다. 3열 이상 필지열로 구성된 고밀블록이 25%이면서 다세대 주택이 아닌 상업용도로의 신축이 활발하게 진행 중이다. 상업시설을 이용하는 많은 교통량을 고려하여 주차장 확보와 보행환경 개선에 대한 검토가 필요한 지역이다.



[그림 3-34] 혼합형 슈퍼블록 유형4의 커뮤니티 관련용도 분포현황

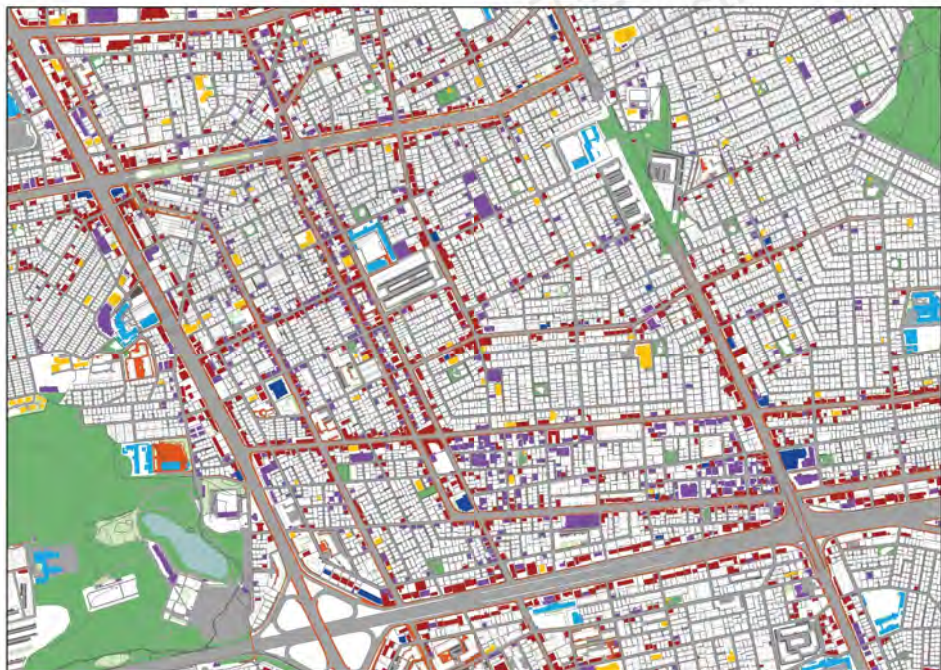


[그림 3-35] 혼합형 슈퍼블록 유형4의 용도지구 및 조성 현황

(5) 고밀 소형주택 우세지역(31개)

혼합형 중 아파트단지의 비율이 30% 미만으로 소형주택지가 우세한 지역은 49개소(37%)이며, 이 중에서 고밀지역은 31개소(63%)로 과반을 차지하고 있다. 주로 서초, 강남, 강동, 강서, 동북, 서북부 지역에 고르게 분포하고 있다. 전반적으로 소형주택지와 유사한 특성을 나타내며, 대표지역으로 화곡동 일대를 선정하여 분석하였다.

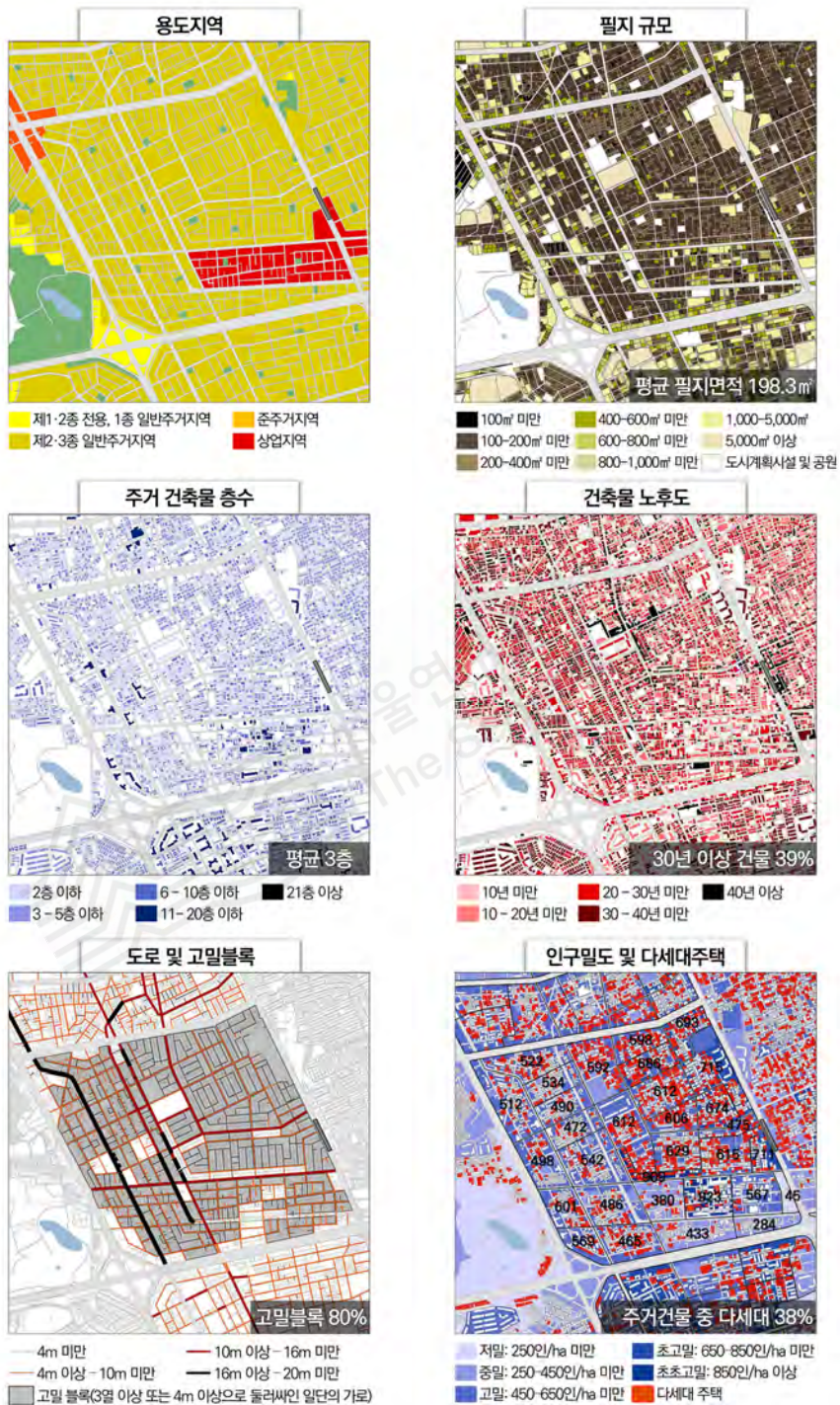
화곡동 일대는 일부 연립주택과 재건축 지역이 혼재되어 있는 대규모의 슈퍼블록으로, 내부적으로는 다시 중규모블록으로 분할되어 있는 구조를 형성하고 있다. 소형주택지에서 나타난 특징과 유사하게 집분산로를 따라 상업화가 진행 중에 있다. 특히 인구밀도가 718인/ha인 초고밀지역으로 3열 이상의 필지열로 구성된 고밀블록 비율도 70%로 높은 편이다. 다세대주택의 신축도 38%로 높게 나타나 열악한 주거환경의 개선이 필요한 지역이다.



주거건물
 종교 및 커뮤니티 시설
 학교시설
 주차장

근린생활시설
 업무시설
 기타건물
 보행로

[그림 3-36] 혼합형 슈퍼블록 유형5의 커뮤니티 관련용도 분포현황

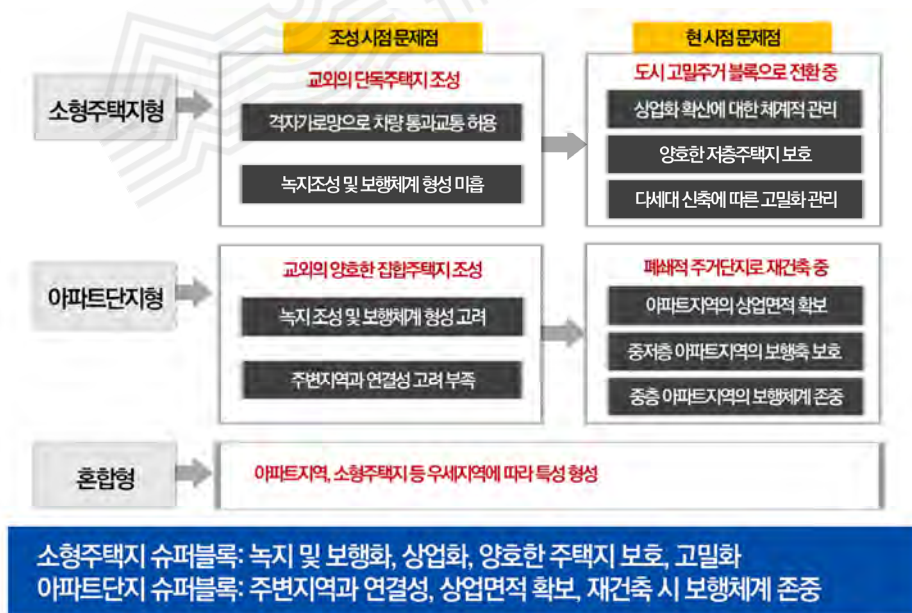


[그림 3-37] 혼합형 슈퍼블록 유형5의 용도지구 및 조성 현황

4_세부유형별 과제 종합 및 시사점

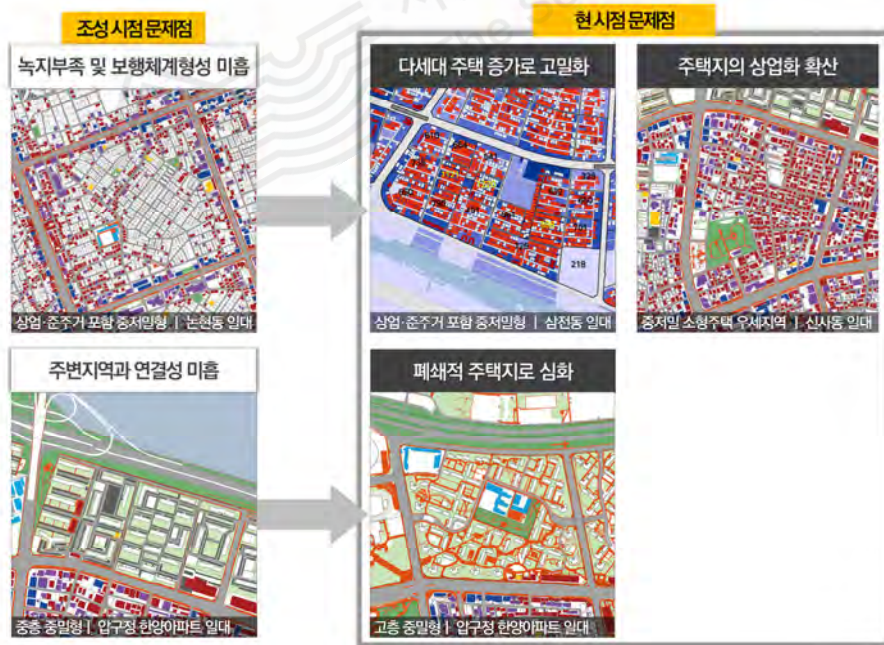
슈퍼블록 유형별로 좀 더 면밀하게 특성을 파악하고, 지속가능한 도시근린으로서 진화시켜나가기 위한 과제를 도출하기 위하여 유형을 세분화하였다. 소형주택지는 중심지 유무, 인구밀도에 따라 4개로 세분화하고, 아파트단지는 층수, 인구밀도에 따라 7개로 구분하였다. 혼합형은 주택지의 혼합, 인구밀도에 따라 5개로 분류하여 살펴보았다.

소형주택지는 계획 당시에 고려가 미흡했던 녹지 확보 및 보행화 등 단지 구성을 보완하는 것이 공통적으로 필요한 것으로 나타났다. 또한, 계획 당시 과다열의 고밀블록 비중을 높여 고밀로 계획되었던 지역뿐 아니라, 고밀 집합주택인 다세대주택이 확산되면서 중저밀지역도 고밀화가 진행되어 대책이 필요한 것으로 확인되었다. 그리고 서비스시설이 필요한 상업·준주거지역이 포함된 슈퍼블록의 경우 주거용도가 상업용도로 변하는 상업화가 통과교통이 많은 가로를 따라 주거지역 내부에까지 확산되어 관리가 필요한 것으로 나타났다. 주거지역의 고밀화와 상업화가 새로운 과제로 등장하면서, 1층·2층 전용주거지역과 1층 일반주거지역으로 지정된 양호한 주거지역을 보호하는 것도 필요한 과제인 것으로 확인되었다.



[그림 3-38] 세부유형별 도시근린 지속가능성 과제 종합

아파트단지는 조성시기에 따라 특성과 과제가 조금씩 다르나, 비교적 선명하게 나타났다. 고층화로 확보된 여유 공간을 활용해 녹지와 보행공간을 마련하여 양호한 주거환경을 조성하였으나, 공통적으로 간선가로 활성화 및 주변지역과의 연결 등 도시적 교감이 결핍되어 있는 것으로 나타났다. 최근 저층아파트들이 21층 이상 고층고밀로 재건축되면서 새롭게 등장한 슈퍼블록을 보면, 지상부가 전면 보행화되는 거주성 개선과 함께 프라이버시가 강조되어 아파트 슈퍼블록의 폐쇄성은 오히려 심화되고 있는 것으로 나타났다. 재건축 시 간선가로변의 활성화 및 도시지원시설 확보, 주변 도로 및 보행체계 연결 등을 적극적으로 검토하여 도시적 교감을 높임으로써 도시의 활력과 자족성을 높일 필요가 있다. 그리고 택지개발사업으로 조성된 중저층 중밀 아파트단지의 경우, 대단지 차원에서 조성된 보행전용도로가 주요 특징으로 나타났으며, 재건축 시 보행전용도로를 유지하는 방안이 검토될 필요가 있는 것으로 나타났다. 또한, 서울 시내에 2개소가 남아있는 저층저밀 아파트단지의 경우 단지의 보전과 노후화 개선 방안을 조심스럽게 검토해볼 필요가 있는 것으로 나타났다. 혼합형은 소형주택지와 아파트단지의 우세정도에 따라 해당지역의 특성과 문제가 그대로 드러나는 것으로 확인되었다.



[그림 3-39] 세부유형별 주택지 조성 및 현 시점의 문제점

04

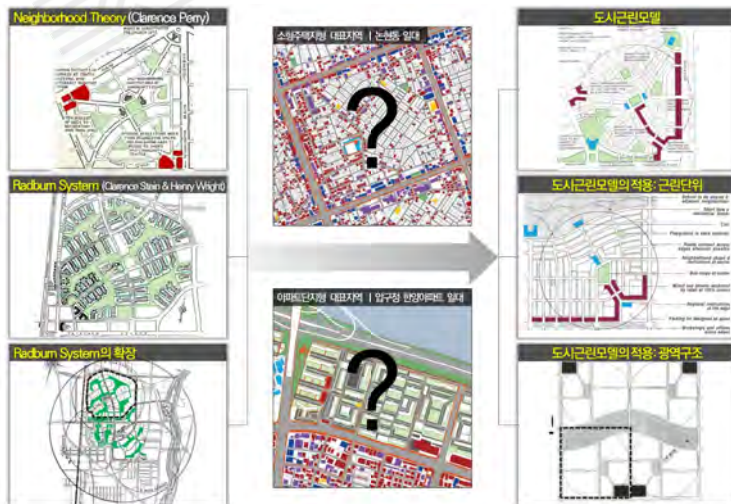
도시근린으로서 슈퍼블록 주택지 발전방향

- 1_슈퍼블록 주택지의 진화를 위한 기본방향
- 2_소형주택지 슈퍼블록의 발전방향
- 3_아파트단지 슈퍼블록의 발전방향

04 | 도시근린으로서 슈퍼블록 주택지 발전방향

1_슈퍼블록 주택지의 진화를 위한 기본방향

급격한 도시화과정을 거쳤던 산업화 시대에 기본적인 주거환경을 갖춘 주택지를 대량으로 공급하기 위하여 만들어졌던 근린주구 모델은 경제수준이 낮았던 우리나라에 도입되면서 모델이 추구했던 개념을 충분히 적용하지 못한 채 만들어졌다. 서울의 주거공간을 양분하고 있는 소형주택지 슈퍼블록은 녹지와 보행화가 결여되어 있고, 아파트단지 슈퍼블록은 주변지역과의 연결성이 부족한 채 개별 재건축을 통해 고밀화가 진행되어 문제가 심화되어 왔다. 오래전부터 도시주택지는 복합주거공간으로서 자족성도 갖춰야 하고, 보행중심으로 만들어 주변지역과 교감하는 ‘어반벨리지’ 개념이 지속가능한 주거모델로서 정립되고 있으며, 미국과 영국에서는 아래와 같이 도시근린모델을 제시하면서 적용하고 있다. 소득수준이 높아져가고 있는 서울도 근본적인 한계를 갖고 있는 주택지 슈퍼블록의 지속가능성에 대해서 고민할 시점이며, ‘어반벨리지’ 개념을 도입한 도시근린모델을 지향하면서 서울에 맞는 지속가능한 모델을 만들어가야 한다. 일본 동경의 슈퍼블록 단위로 소형주택지의 녹지와 보행화를 개선해나가는 마을만들기 모델과 뉴욕 맨해튼의 도시조직 틀에서 보행과 복합화를 수용하고 있는 모델은 참고하기 좋은 사례이다.



[그림 4-1] 도시근린으로서 슈퍼블록 주택지의 지속가능성 모색



[그림 4-2] 도쿄의 소형주택지 재정비 모델



[그림 4-3] 미국 뉴욕의 도시주택단지 조성 모델

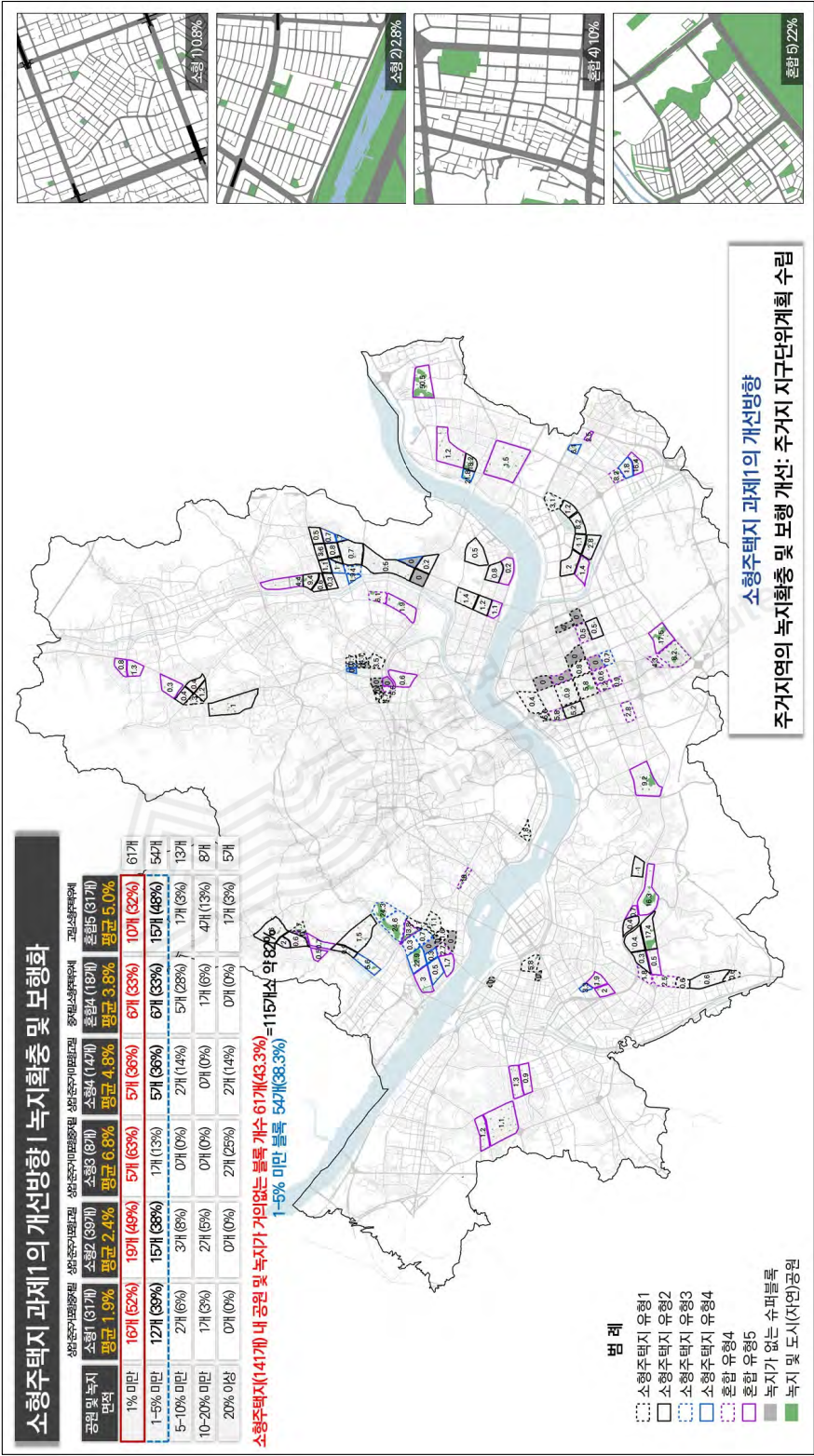
2_소형주택지 슈퍼블록의 발전방향

1) 녹지 확충 및 보행화: 주거지형 지구단위계획 도입 추진 검토

소득수준이 낮았던 경제성장기에 토지구획정리사업으로 대량 공급된 소형주택지는 녹지를 확보하고 보행녹도로 개별주택과 연결하는 근린주구 모델의 기본개념을 수용하는 데는 한계가 있었다. 보행녹도를 조성하는 것은 고사하고, 녹지를 확보하는 것도 어려웠다. 소형주택지 슈퍼블록 내 녹지비율을 조사한 결과, 녹지비율 5% 미만인 슈퍼블록이 전체 141개 지역 중 115개로 82%를 차지하고 있다. 녹지비율이 높은 지역도 구릉지와 산지를 제외하면, 극히 일부 지역인 것을 알 수 있다. [그림 4-4]에서 보는 것처럼, 녹지비율이 1% 미만인 아예 녹지가 없는 지역도 61개 지역으로 전체 지역의 37%를 차지하는 것으로 나타났다. 유형별로 살펴보면, 준주거지역과 상업지역 등 중심지를 포함하고 있는 슈퍼블록이 녹지가 더 부족한 것으로 나타났다. 중심지가 있는 중저밀 블록은 91%가 녹지비율이 5% 미만인 것으로 나타났고, 중심지가 있는 고밀블록은 87%가 녹지비율이 5% 미만인 것으로 나타났다. 소형주택지가 우세한 고밀블록도 80%로 높게 나타났다.

소형주택지 내 보행화 실태에 대해서는 분석을 하지 않더라도 보행환경의 심각함을 알 수 있다. 앞서 분석된 것처럼, 주택지내 통과교통을 배제하기 위하여 격자형이 아닌 위계적 도로구조와 쿨드삭(막다른 도로) 도로망을 제시한 근린주구 모델은 적용되지 않았다. 구릉지역을 제외하고는 대부분 격자가로망으로 계획되었고, 도로폭은 서비스도로 규모인 10m 미만으로 조성되어 보도마저도 설치가 어렵다. 자동차가 대량 공급되면서 사실상 거의 세대당 1대를 소유하고 있는 소형주택지는 가로주차를 허용하여 비좁은 주택지 가로가 교통체증과 주차장 부족으로 보행은 고사하고, 교통대란을 겪고 있는 상황이다.

근린주구 모델에서 강조했던 산책로와 초등학교 통학길, 대중교통 정류장으로 가는 통근길, 근린생활시설이 밀집한 생활가로 주변에는 기본적으로 보행공간이 마련되어야 한다. 앞서 일본 동경사례에서 보듯이, 자투리땅 등을 활용하여 단계적으로 녹지를 늘려나가고, 보행공간을 마련해 연결하는 계획들이 슈퍼블록마다 마련되어 단계적으로 사업을 추진해 나가야 한다. 주민들과 협의하여 다양한 과제들을 담아낼 수 있고, 관련 사업들과 연계할 수 있는 지구단위계획을 수단으로 하여 ‘주거지형 지구단위계획’ 도입이 검토되어야 한다.

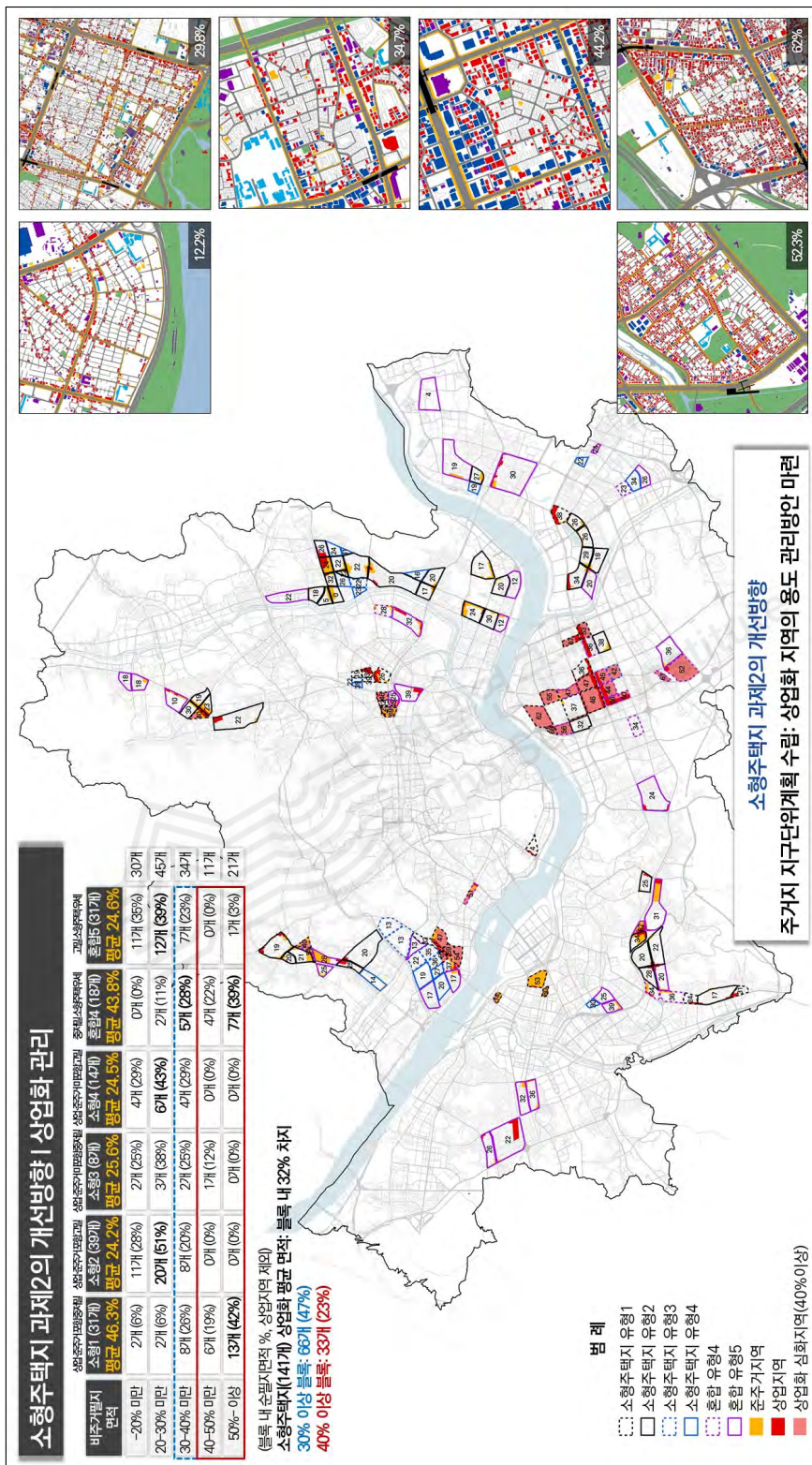


2) 상업화 관리: 주거지형 지구단위계획 도입 추진 검토

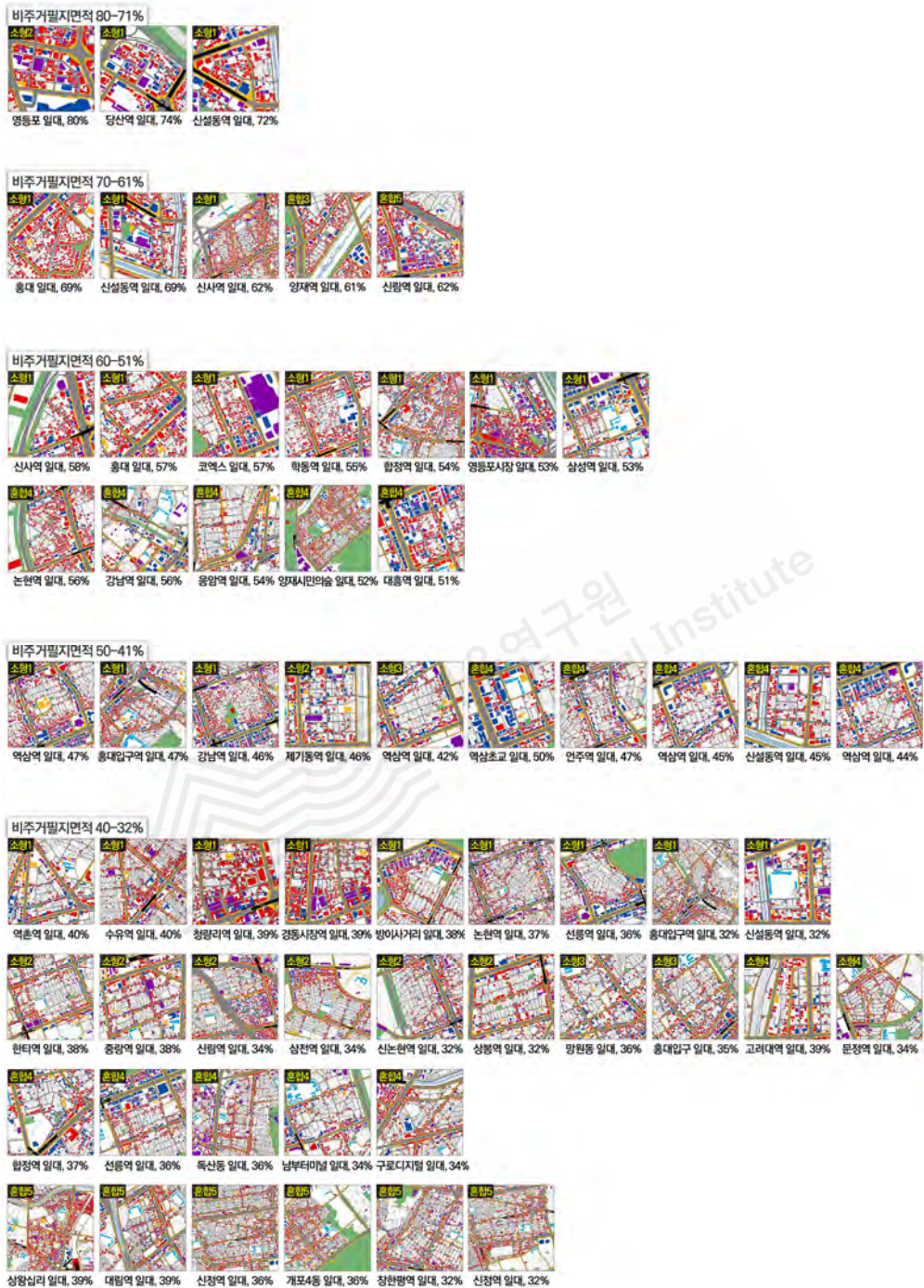
저층의 단독주택지로 계획된 소형주택지 슈퍼블록이 조성된 지 40여 년이 되면서 소형주택지의 변화 양상이 뚜렷하게 나타나고 있다. 하나는 20세대 이상 다세대주택 제도 도입에 따라 단독주택이 다세대주택으로 신축하면서 고밀화되는 현상으로, 이미 연구를 통하여 많이 알려진 사실이다. 그리고 또 하나가 특정지역에 부분적으로 나타나는 현상으로 알려졌던 상업화 현상이다. 하지만 앞서 세부 유형별로 살펴본 바와 같이 주택이 근린상업용도로 바뀌는 상업화 현상이 알려진 것보다 일반적인 현상으로 나타나고 있는 것을 짐작할 수 있다. 정확한 상업화 실태를 파악하기 위하여 소형주택지와 혼합지역 슈퍼블록 중에서 소형주택지가 우세한 지역의 상업화 비율을 분석해 보았다.

용도지역상 준주거지역과 상업지역을 제외한 주거지역에 대하여 비주거용도 비율을 분석한 결과, 예상보다 상업화가 확산되어 있는 것으로 나타났다. 전체 주거지역 중 상업화가 40% 이상 되는 슈퍼블록이 전체 슈퍼블록 141개 중 33개소로 23%를 차지하였으며, 상업화가 30% 이상 되는 슈퍼블록은 66개소로 47%를 차지하는 것으로 나타났다. 상업화가 40% 이상인 상업화 심화지역의 입지를 보면, 상업·준주거지역이 포함된 소형주택지 슈퍼블록 중 중저밀 지역과 혼합형 중 소형주택이 우세한 중저밀 지역의 상업화가 61%로, 가장 많이 진행되고 있는 것으로 나타났다. 또한, 구매력이 높은 강남지역 아파트지구와 연접하고 있는 것도 하나의 특징으로 볼 수 있다. 서울시내 대표적인 유흥지역으로 알려진 강남역과 역삼역 일대, 영등포와 신철동역 주변, 신사동과 압구정동 일대, 신림역과 양재역 주변, 합정역과 논현역 일대 등이 [그림 4-6]에서 보는 바와 같이 두드러진 상업화지역으로 나타나고 있다. 문제는 상업화 현상이 전체 소형주택지로 확산되어가면서 소형주택지의 주거환경을 악화시키고, 서민주택으로 자리 잡고 있는 다세대·다가구주택이 줄고 있다는 사실이다.

소형주택지의 상업화를 관리하는 것이 앞서 제안한 ‘주거지형 지구단위계획’을 도입해야 하는 다른 이유 중 하나이다. 현재 용도지역상 주거지역의 용도관리는 대부분의 상업용도를 근린지원 용도로 보고 허용하기 때문에 사실상 용도관리가 어렵다. 업종단위 규제도 불가능하고, 규모제한이나 소음, 분진 등 성능규제도 어렵다. 주거지역에 음식점이나 주점들이 들어오면서 발생하는 소음과 불쾌한 냄새로 인한 주민 간의 갈등을 해소할 수 있도록 지구단위계획을 수립하여 상업용도의 입지 제한과 업종 관리체계가 만들어져야 한다.



[그림 4-5] 소형주택지 슈퍼블록의 상업화 관리

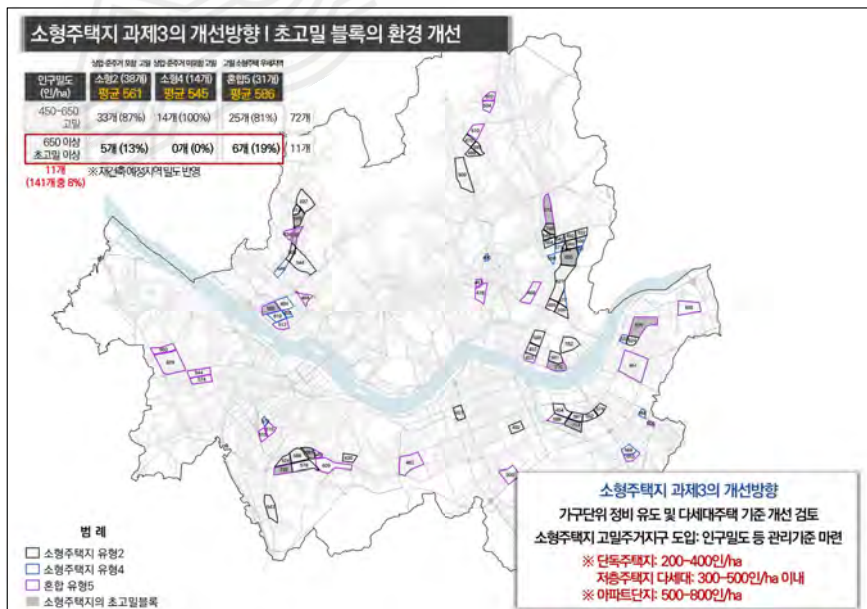


[그림 4-6] 소형주택지의 상업화 실태

3) 고밀 블록의 환경개선: 용도지구상 ‘고밀주거지구’를 도입하여 관리

앞서 언급했던 것처럼 소형주택지 슈퍼블록은 애초에 녹지와 보행화도 결핍되어 있지만, 계획 밀도도 500인/ha 이내로 높았다. 주택용지를 많이 확보하기 위해 녹지와 도로를 포함한 공공시설용지 면적을 낮추고, 블록 구성을 일반가구인 2열 기본열보다 많은 과다열가구 비율을 높였다. 기본적으로 밀도가 높은 주택지에 형태는 단독주택이나 20세대나 들어가는 집합주택 유형인 다세대주택을 허용하면서 초고밀도의 소형주택지가 형성되었다. 소형주택지의 적정밀도 기준이 없는 상태에서 앞서 소형주택지 슈퍼블록의 약 40%가 450인/ha, 약 50%가 450인/ha~650인/ha에 분포된 것을 감안할 때 수용 가능한 의미의 적정 밀도는 600인/ha 이내로 파악되며, 여유 공간 없이 주택이 밀집되면서 나타나는 일조, 통풍, 폐쇄감 등 과밀상태의 초고밀지역은 600인/ha~650인/ha 이상일 것으로 예상된다.

현재 650인/ha 이상 소형주택지 슈퍼블록은 전체 11개소로, 약 8%를 차지하는 것으로 나타났다. 인구밀도의 공간정보화가 가능해짐에 따라 주택지의 밀도관리도 가능해졌다. 앞으로 인구밀도(세대밀도) 개념을 정립하여 밀도관리기준(중저밀: 400인/ha 이하, 고밀: 450~600/ha, 초고밀: 600인/ha 이상)을 새롭게 마련하고, 초고밀지역의 관리수단으로서 ‘고밀주거지구’를 도입하여 주차 및 녹지 확보, 재건축 등 관리방향을 마련해야 한다.



[그림 4-7] 소형주택지 슈퍼블록의 초고밀 블록의 환경 개선



[그림 4-8] 소형주택지 초고밀지역의 고밀블록과 다세대주택의 분포현황

4) 양호한 저층주택지 보호

그동안 필지규모가 비교적 크고 산지 주변에 위치해 주거환경이 양호한 지역은 지역의 여건을 고려하여 1종·2종 전용주거지역³³⁾과 1종 일반주거지역³⁴⁾으로 지정하여 높이와 용도를 관리해 양호한 주거지를 관리해 왔다.

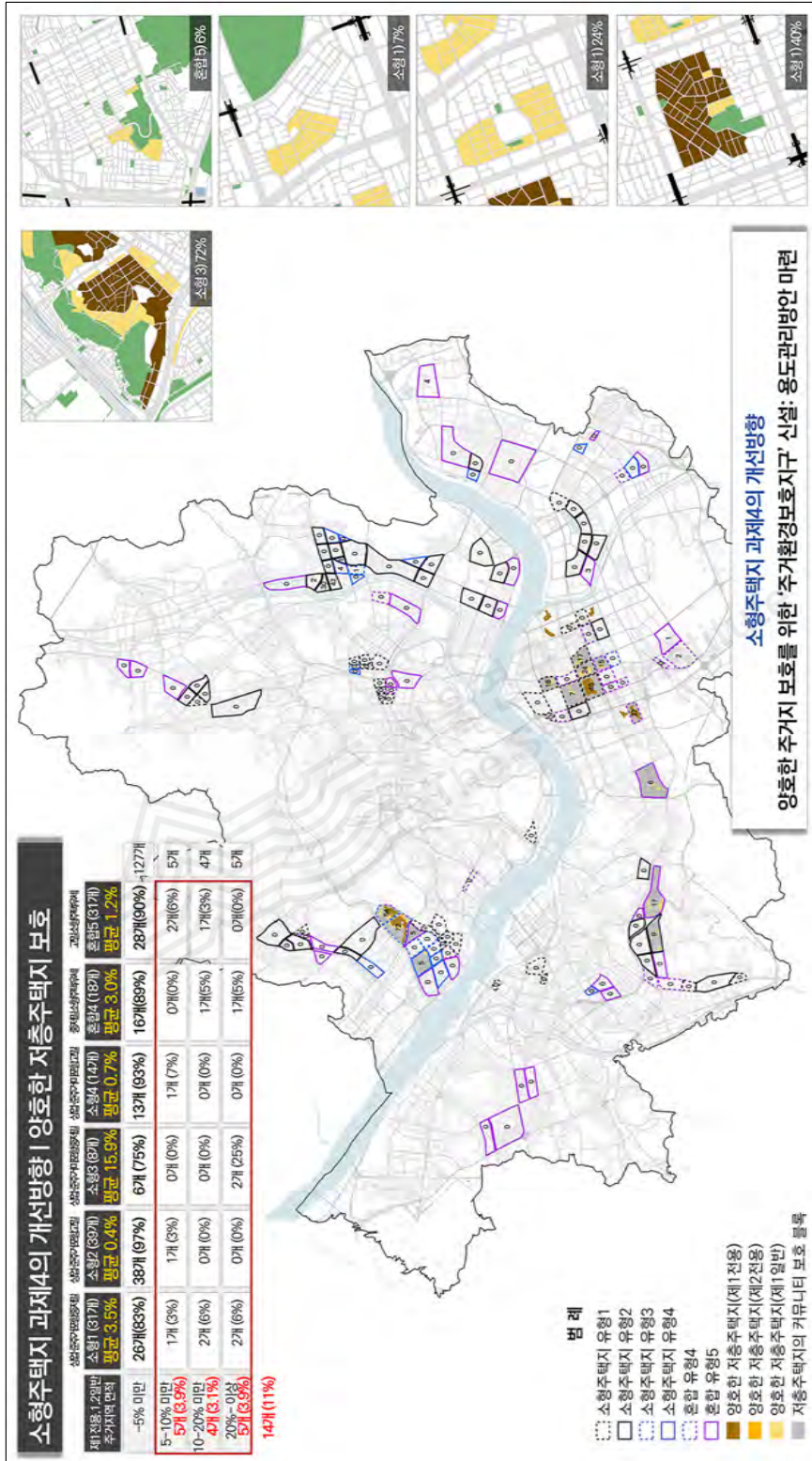
실질적으로 양호한 저층주택지로서 기능하는 지역이 5% 이상 포함된 슈퍼블록은 소형주택지 슈퍼블록과 소형주택이 우세한 혼합지역 슈퍼블록 141개소 중에서 14개소로, 11%를 차지하고 있는 것으로 나타났다. 1종·2종 전용주거지역만 포함된 슈퍼블록은 중심지가 포함된 소형주택지에서 중저밀형은 1개소, 중심지가 포함되지 않은 소형주택지의 중저밀형은 2개소, 혼합형의 소형주택 우세지역에서 중저밀은 1개소로 4개소가 있다. 전용주거지역과 1종 일반주거지역이 혼합된 지역은 중심지가 포함되지 않은 소형주택지의 중저밀형에 1개소, 중심지가 포함되어 있지 않은 소형주택지의 중저밀형 2개소, 혼합형의 소형주택 우세지역의 중저밀은 1개소로 4개소가 있는 것으로 나타났다. 또한, 1종 일반주거지역만 포함된 슈퍼블록은 소형주택지의 중저밀형 4개소, 혼합형 중 소형주택지가 우세한 지역에 3개소가 있는 것으로 나타났다.

앞으로 제1종·2종 전용주거지역과 제1종 일반주거지역으로 지정된 지역을 중심으로 주변 지역에 대한 실태조사를 통하여 실제 보호가 필요한 지역을 선별하고 밀도, 높이, 용도 등에 대한 좀 더 세심한 관리와 재정 지원을 위하여 서울시 도시계획조례 내에 ‘주거환경보호지구’를 신설할 필요가 있다. 서울시 내의 희소적 가치를 감안하여 집합적 환경 조성을 위한 보행환경 개선, 건축물 개보수 지원 등 공공지원이 가능하도록 예전 도시 및 주거환경정비법상 주거환경개선사업³⁵⁾을 추진할 수 있도록 연계하는 방안이 검토되어야 한다.

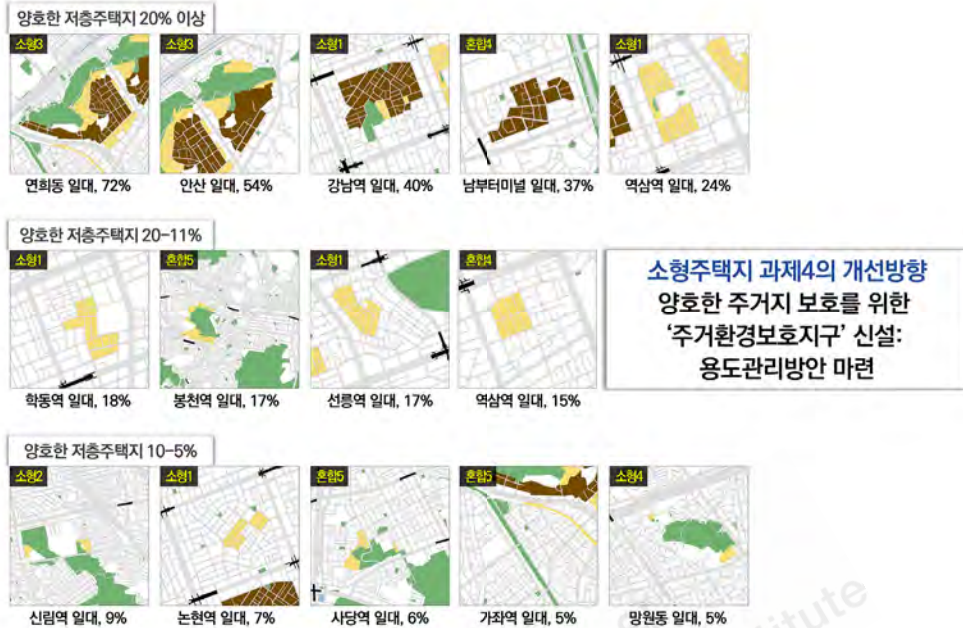
33) 전용주거지역은 단독주택 중심의 양호한 주거환경을 보호하기 위하여 지정하는 지역으로, 서울시 도시계획조례에서는 1종 전용주거지역은 건폐율 50% 이하, 용적률 100% 이하로 제한하고 있으며, 2종 전용주거지역은 건폐율 40% 이하, 용적률 120% 이하로 제한하고 있다. 또한 허용 용도와 규모를 제한하고 있다.

34) 1종 일반주거지역은 저층주택을 중심으로 편리한 주거환경을 조성하기 위하여 지정하는 지역으로 서울시 도시계획조례에서는 건폐율 60% 이하, 용적률 150% 이하로 제한하고 있으며, 4층 이내에서 허용용도와 규모를 제한하고 있다.

35) 주거환경개선사업은 2018년 예산의 주거환경관리사업으로, 사업절차가 유사하여 주거환경개선사업으로 통합되었으며, 사업방식은 현지개량방식으로 추진이 가능하다.



[그림 4-9] 소형주택지 슈퍼블록의 양호한 저층주택지의 보호



[그림 4-10] 소형주택지 내 양호한 저층주택지의 분포현황

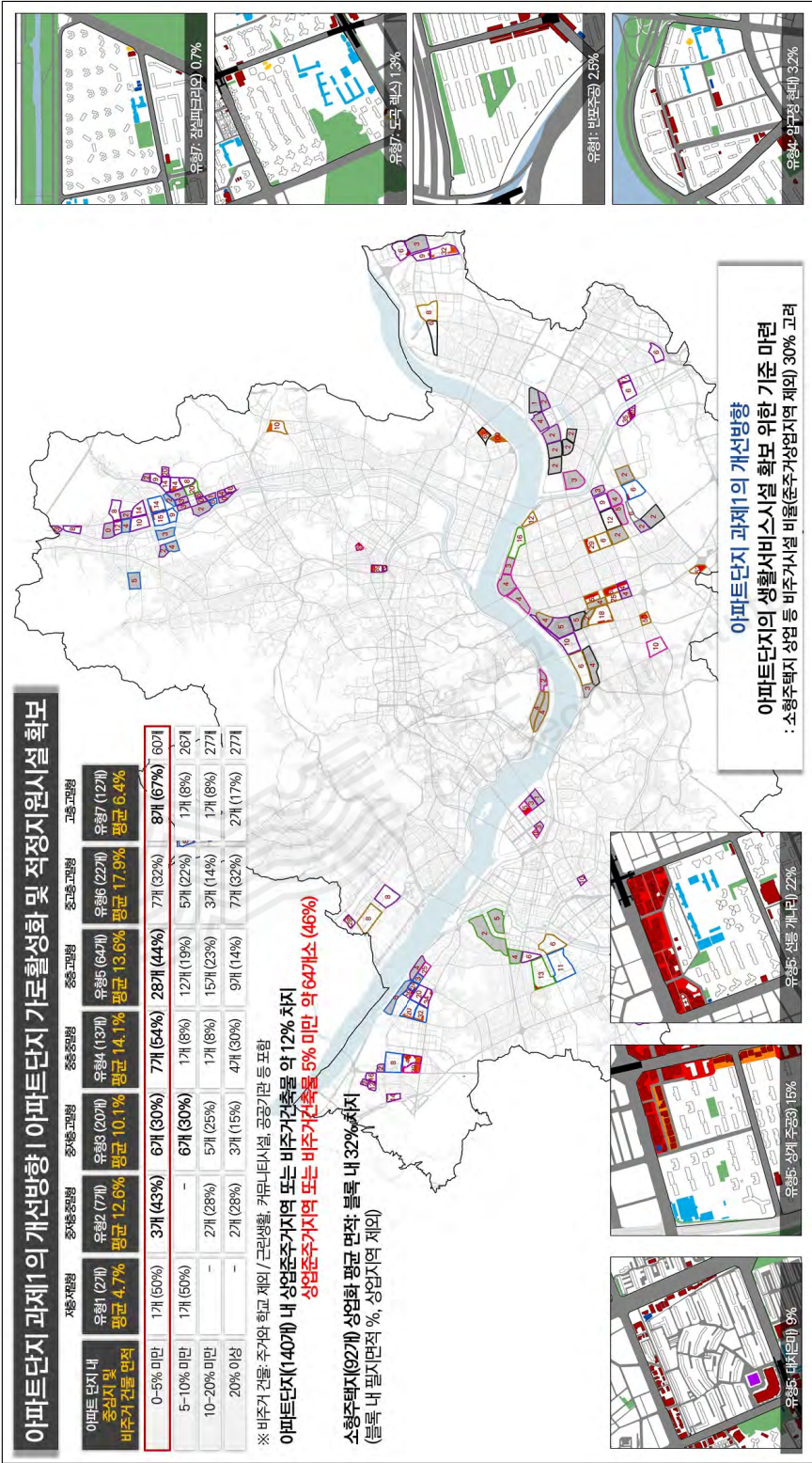
3_아파트단지 슈퍼블록의 발전방향

1) 아파트단지 가로활성화 및 적정지원시설 확보

아파트 슈퍼블록은 근린주구 모델이 충실하게 적용되어 보행으로 초등학교와 녹지가 연결되는 쾌적한 주거환경으로 만들어졌다. 보행가능거리인 반경 400m 이내로 모두 계획되었으며, 위계적 도로구조와 쿨드락(막다른 도로)으로 주동이 배치되어 통과교통이 배제되고 보행과 교차하는 부분도 적다. 계획 인구밀도는 대부분 700인/ha 안팎으로 비교적 높으나, 층수를 높이고 건폐율을 낮춰 녹지가 충분하고 건물 간의 간격에 여유가 있어 과밀현상도 없다. 이것이 아파트단지형 슈퍼블록이 갖는 장점이다. 하지만, 독립적인 주거지 성격이 강하기 때문에 가로변 활력이 떨어지고, 주변과 단절되어 도시성이 떨어지는 것이 단점으로 드러나고, 도시변화에 대한 유연성이 떨어져 용도변화나 개별적 재정비가 불가능해 전면적으로 재건축이 되는 형태상 단점도 나타났다. 문제는, 재건축이 주차 지하화와 지상부 전면 보행화로 가고 있어 폐쇄성을 더욱 심화시켜 도시성 개선이 어려워진다는 점이다.

실제 아파트의 도시성 정도를 분석한 결과, 슈퍼블록 내에 상업·준주거지역과 비주거용도가 5% 미만인 지역이 60개소로 약 43%를 차지하는 것으로 나타났다. 과반수가 상업·준주거지역 및 비주거용도 비율이 0%~10% 사이에 있는 것으로 나타났다. 소형주택지는 상업·준주거지역을 제외하고도 비주거용도 비율이 평균 32%인 것과 비교할 때 도시 서비스가 거의 이루어지지 않는 폐쇄적인 주거지 성격이 매우 강하다는 것을 알 수 있다. 그런 만큼 주거환경의 거주성과 함께 집합주택으로서 커뮤니티기능이 우수한 것도 사실이다.

하지만, 해외의 여러 전문가들이 공감하는 부분이 주거지모델의 복합화와 도시주거로서의 보행 활성화를 강조하고 있으며, 고용과 자족성을 포함하여 ‘여반빌리지’ 모델로 제안하고, 지속가능한 도시근린 모델로 제시하고 있는 점을 주지할 필요가 있다. 거주성이 먼저인가 도시성이 먼저인가라는 논란에서 벗어나 아파트단지형 슈퍼블록에서 도시성을 담아나기려는 노력이 필요하다는 것이다. 지금까지 서울시내 아파트단지 조성에 대한 종합기준이 마련되어 있지 않다. 소형주택지의 상업화 비율 30%를 감안하여 ‘도시지원시설’의 개념을 정립하여 기준을 정하고, 역세권 및 가로변에 입지시켜 가로도 활성화하고 도시와 교감하여 지역 발전에 기여할 수 있도록 해야 한다.

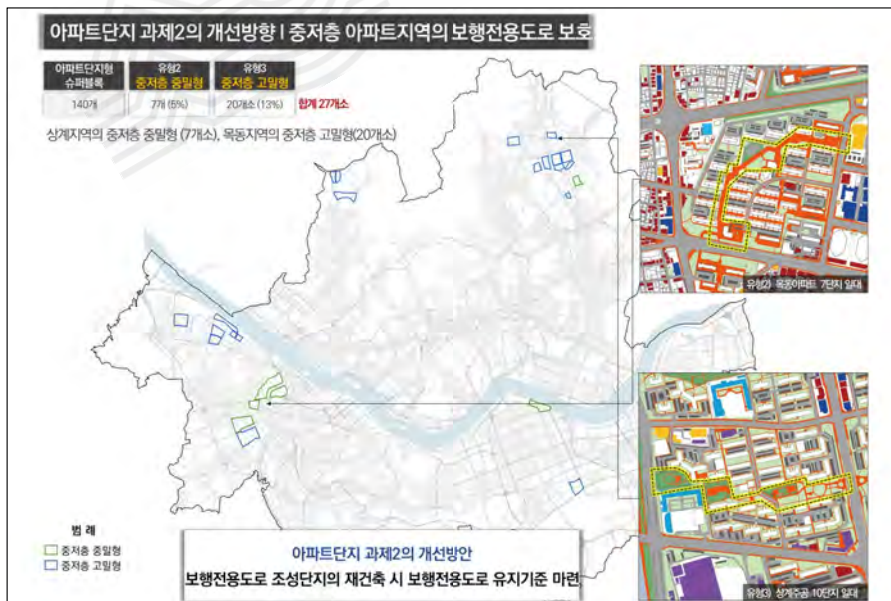


[그림 4-11] 아파트단지 슈퍼블록의 기로활성화 및 적정지임시세 확보

2) 중저층 아파트지역의 보행전용도로 보호

중저층 아파트단지형 슈퍼블록은 대부분 80년대 이후 택지개발사업에 의해 공공에서 아파트단지를 계획적으로 조성한 지역이어서 아파트 유형도 다양하게 배치하여 경관이 우수하고, 단지도 보행전용도로 개념을 적극 도입하여 보행전용도로를 중심으로 녹지와 커뮤니티시설을 배치하여 단지환경이 매우 양호한 것이 특징이다. 일부 단지는 이미 재건축이 완료되었거나 진행되고 있는 지역이 많으며, 주민들이 이미 재건축을 추진하고 있어 재건축 대기수요로 인지되고 있는 지역이다.

현재 아파트형 슈퍼블록 140개소 중에서 27개소가 중저층 아파트지역으로 18%를 차지하는 것으로 나타났다. 슈퍼블록은 대단지로 체계적으로 계획되어 있으며, 상업·업무 중심지와 공원이 슈퍼블록 단위로 연결되는 보행전용도로가 구성되어 있는 것이 특징이다. 주로 목동, 상계·중계, 개포지구에 밀집되어 있다. 이미 대단지 전체를 연결하는 공공공간으로 인지되고 있는 보행전용도로를 보호하면서 재건축할 수 있는 방안을 고민해야 한다. 보행전용도로를 유지하는 대신 단지를 블록으로 구획하고 블록별로 밀도를 높여 사업성을 보전하는 전향적인 재건축 모델을 검토할 필요가 있다. 불가피하게 전면 재정비를 하더라도 보행축을 지역기반시설로 확보하면서 가로변을 활성화하는 방안도 대안이다.

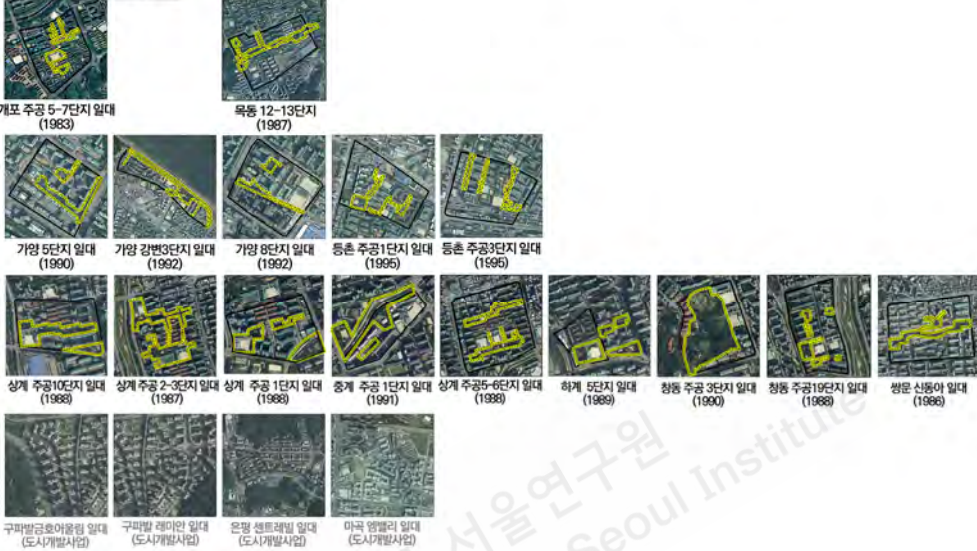


[그림 4-12] 아파트단지 슈퍼블록에서 중저층 아파트지역의 보행전용도로 보호

유형2) 중저층 중밀형 (7개)



유형3) 중저층 고밀형 (20개)

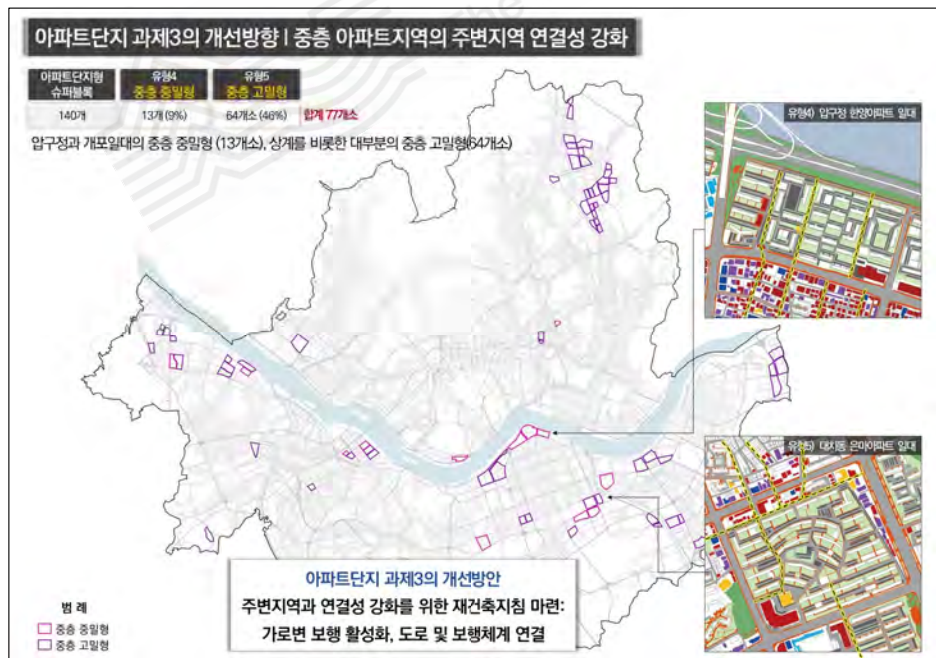


[그림 4-13] 중저층 아파트단지의 녹지보행축 분포현황

3) 중층 아파트지역의 주변지역 연결성 강화

중층 아파트지역은 20층 이내로 민간건설사에서 공급한 서울의 전형적인 아파트단지의 모습을 띤다. 아파트단지는 80년대 전후로 해서 90년대에 공급된 집분산로와 쿨드삭(막다른 도로)에 의해 주차장이 지상부에 조성된 노후된 단지와 2000년대 도시개발사업과 재건축사업에 의해 주차 지하화와 지상부 보행화 개념이 도입된 최근 단지로 구분된다. 이들 단지는 전체 아파트형 슈퍼블록 중에서 77개소, 55%로 과반수를 차지하고 있으며, 중층고밀 세부유형이 64개소로 대부분을 차지한다. 노후단지의 입지를 보면 압구정동, 대치동, 여의도, 잠실, 목동, 상계동, 중계동, 방화동, 가양동 아파트지역에 위치하고 있으며, 초고층 고밀아파트 재건축을 추진하고 있어 논란이 되고 있는 지역들이다.

앞으로 개별 단지별로 단계적인 재건축 추진이 예상되는 지역이므로, 독립된 지상부 전면 보행화 주거단지를 지향하는 기존 재건축 모델에 도시적 개념으로서 주변지역과 연결될 수 있는 방안을 적용할 수 있도록 고민하여야 한다. 앞서 제시했던 가로 활성화와 주변지역 도로와 보행체계를 고려하여 배치할 수 있도록 해야 하고, 주변지역과 공유할 수 있는 단지 내 시설이 접경부에 배치될 수 있도록 조성 기준이 마련되어야 한다.



[그림 4-14] 아파트단지 슈퍼블록에서 중층 아파트지역의 주변지역 연결성 강화

유형4) 중층 중밀형 (13개)



유형5) 중층 고밀형 (64개)

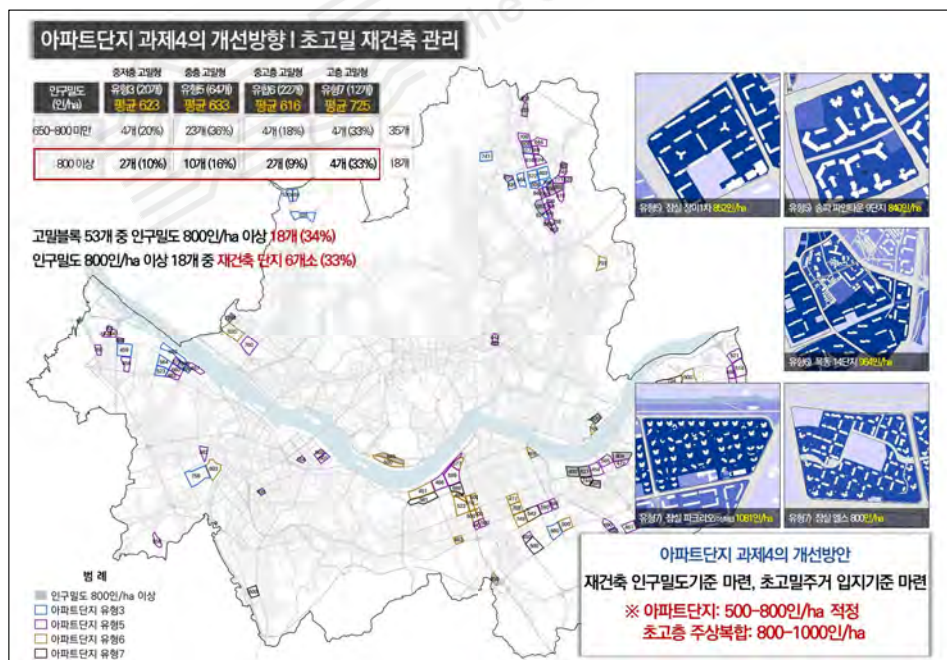


[그림 4-15] 중층 아파트단지의 주변지역과의 보행 및 연결된 가로의 분포현황

4) 초고밀 재건축 관리

인구밀도는 주변지역 도로와 상하수도 등 인프라시설과 각종 커뮤니티시설에 직접적으로 영향을 미치는 요인으로, 주거지계획에서 우선적으로 고려해야 하는 요소이다. 고밀로 개발되는 아파트단지형 슈퍼블록 중에서도 800인/ha에 해당하는 초고밀지역은 입지나 규모를 특별히 관리해야 한다. 앞서 소형주택지 슈퍼블록의 일반적인 밀도가 300인/ha~600인/ha이고, 아파트단지 슈퍼블록의 70%가 450인/ha~850인/ha에 분포하고 있는 것을 판단할 때 서울시에서 일반적으로 수용되는 아파트단지의 인구밀도는 600인/ha~800인/ha 정도로 이해되며, 초고밀 아파트단지는 800인/ha 이상으로 설정할 수 있다.

아파트와 소형주택지가 고르게 분포된 혼합형 슈퍼블록까지 포함한 800인/ha 이상 초고밀 슈퍼블록은 18개소로 나타났다. 비교적 연한이 있는 단지의 비중이 10개소이고, 소형평형 비율이 높은 단지도 상당한 것으로 나타났으며, 최근 재건축된 단지도 7개소로 초고층 고밀이 재건축의 일반 현상인 것도 확인되었다. 초고밀 주거단지가 주변지역에 미치는 영향을 고려하여 재건축 시 인구밀도 기준이 마련될 필요가 있으며, 800인/ha 이상 초고밀단지의 경우 기반시설 영향 및 단지시설 기준 등을 별도로 마련해 강화해나갈 필요가 있다.



[그림 4-16] 아파트단지 슈퍼블록의 초고밀 재건축 관리

05

결론 및 정책제언

05 | 결론 및 정책제언

(1) 주택지 관리단위로서 슈퍼블록 개념 도입 및 중장기적인 정책 방향 마련

슈퍼블록은 단순히 간선도로에 의해 둘러싸인 형태를 띠고 있으나, 근린중심지와 초등학교와 공원을 갖춘 반자족적인 주거단위를 형성하는 주거지 계획의 기본단위로서 의미를 갖는다. 따라서 주거지를 관리해나가는 데 있어서도 슈퍼블록을 단위로 살펴보고 방향을 정하는 것은 매우 중요한 의미를 갖는다. 주차문제와 녹지부족으로 난맥상에 있는 소형주택지와 나홀로 폐쇄적인 주택단지로 재정비하는 아파트단지를 지속가능하도록 바꾸어 나가기 위하여 애초에 근린주구이론이 적용된 계획단위인 슈퍼블록을 놓고 중장기적인 그림을 그려보는 것은 바람직한 접근방법일 것이다.

자원을 효율적으로 이용하고 관리하는 것이 중요한 도시에서 주거지도 예외가 될 수 없다. 기본적으로 일반주택지는 소형주택이든 집합주택이든 거주성 외에 단지적 구성을 위한 커뮤니티성과 주변지역과 교감하는 도시성을 모두 갖춰야 한다. 주택형태로만 따지면 소형주택지보다 집합주택인 아파트의 도시성이 훨씬 더 높아야 한다. 하지만, 서울시는 그 반대로 소형주택지는 단지적 구성인 커뮤니티성은 없고 외부에 개방적인 도시성이 강해지고 있으며, 아파트단지는 단지 내부의 커뮤니티성이 강조되고 도시성은 찾아볼 수 없다. 소형주택지는 단지적 구성인 커뮤니티를 만들어야 하고, 아파트단지는 도시성을 확보해나가는 것이 서울시내 주택지를 지속가능하도록 만들기 위한 중장기적인 과제이다. 현재 주택종합계획은 지표 중심으로 만들어지고 있다. 서울시내 주택지에 대한 물리적인 개선방향을 함께 아우를 수 있는 중장기적인 주택기본계획이 수립되어야 한다.

(2) 주거지에 대한 인구밀도(세대밀도) 기준 및 초고밀지구 관리를 위한 제도적 근거 마련

최근에 서울시 전체지역에 대한 공간정보자료가 구축되고, 인구센서스의 조사단위자료들의 활용이 가능해지면서 주거지에 대한 인구밀도 실태를 처음으로 분석할 수 있는 기회가 마련되었다. 그동안 주거지 전반에 대해 용적률과 건폐율로 관리할 수밖에 없었던 이유가

다. 인구는 교통을 포함한 상하수도, 녹지, 공동시설 등에 직접적으로 영향을 미치는 요소이므로, 주거지 계획에 있어서 가장 중요한 지표이다. 본 연구에서 근린의 기초적 계획단위인 슈퍼블록을 경계로 파악한 서울시 소형주택지의 수용 가능한 인구밀도는 200인/ha~600인/ha, 아파트단지의 수용 가능한 인구밀도는 500인/ha~800인/ha으로 나타났다. 물론 이를 토대로 학술적이고 정교한 후속 연구와 전문가 논의과정을 거쳐 서울시 주택지 유형별 적정 인구밀도가 기준으로 마련되어야 한다. 또한, 주거지의 밀도관리를 위해서는 인구밀도와 세대밀도를 같이 보는 것이 바람직하므로, 가능한 범위 내에서 세대밀도를 추정할 수 있는 데이터 구축과 기준 마련도 아울러 검토할 필요가 있다.

그리고 수용 가능한 의미의 적정 인구밀도를 넘어서는 소형주택지에서는 과밀지구 개념의 초고밀지구, 소형주택지에 비해 밀도가 높은 아파트단지에서는 과도하게 높은 초고밀지구의 밀도 관리를 위한 근거가 제도적으로 마련될 필요가 있다. 본 연구에서는 소형주택지는 600인/ha 이상, 아파트단지는 800인/ha 이상을 초고밀지구로 판단했다. 적정 인구밀도에 대한 기준과 같이 초고밀지구에 대한 기준도 후속 연구와 전문가 논의과정을 거쳐 제도적 근거가 마련되어야 할 것이다. 물론 인구밀도 기준은 각종 주거지 정비 및 재건축 시 도로 및 공용시설 설치 등 기준을 차등화하는 기준으로 활용될 수 있다.

(3) 소형주택지 슈퍼블록의 도시근린 재생모델 개발 및 주거지 지구단위계획 수립 추진

녹지가 있는 보행중심의 주택지를 만들어나가야 하는 소형주택지는 협소한 도로와 주차공간 부족으로 자동차에 점령된 지 오래다. 블록단위로 정비하면서 녹지와 주차장을 확보하는 개선모델도 가로주택정비사업으로 제도화하고, 담장을 허물고 주차를 수용하면서 보행녹도를 마련하는 주거환경관리사업³⁶⁾(주거환경개선사업으로 통합)을 도입하는 등 개선의 노력을 기울여 왔으나, 근본적인 개선의 실마리를 찾지 못한 채 겹도는 모양새다. 본 연구에서 확인된 것처럼, 다세대주택 확산에 따라 소형주택지의 고밀화는 심화되고,

36) 주거환경관리사업의 모델은 뉴타운사업 해제지역이나 일부 낙후지역에 대하여 주거 재생사업 모델로 추진하고 있으며, 도시 및 주거환경 정비법 내에 도입된 주거환경관리사업은 2018년 주거환경개선사업으로 통합되어 현지가량방식으로 추진하도록 정하고 있다.

주택지 내부지역에까지 상업용도가 침투되는 상업화 현상도 심화되어 주거환경은 더욱 악화되어 가고 있어 소형주택지의 관리와 정비가 동시에 추진되어야 하는 시점에 와 있는 것으로 드러났다.

소형주택지의 녹지 확보 및 보행화, 주차문제 해소, 과밀화 완화, 상업화 관리 등 소형주택지에 대한 종합적인 관리계획을 수립하고, 필요시 소형주택지에 대한 정비를 포함한 재생사업 추진이 요구된다. 그동안 상세한 도시관리계획을 수립할 수 있는 지구단위계획이 중심지에 치중해 추진되어 왔으나, 느슨한 용도지역지구제로 관리하기에는 한계가 있는 상황에서 소형주택지에 대한 주거지형 지구단위계획을 시범적으로 추진해나갈 필요가 있다. 건축물보다는 단지차원의 개선을 진행해야 하는 소형주택지는 뉴타운 방식의 전면재정비는 부적절하며, 기존에 추진한 자생적 접근의 재생사업이 아닌 블록단위의 정비 등을 포함한 정비적 접근의 재생사업이 적절할 것으로 판단된다. 지구단위계획과 연계하고, 소형주택지를 정비하면서 도시근린을 지향하는 새로운 재생모델 개발이 마련되어야 한다.

(4) 아파트형 슈퍼블록의 도시성을 개선할 수 있는 재건축기준 마련

주택유형으로 보면, 아파트는 소형주택보다 도시에 적합한 주거유형이며, 단지배치를 통해 커뮤니티를 구성하면서 주변지역과 연결하여 도시적 활력을 수용하는 것이 맞다. 실제로는 주민들 중심으로 재건축이 추진되다 보니 거주성을 중시해 오히려 폐쇄적으로 건축되어 주변지역과 단절성이 심화되고 있는 것이 현실이다. 해외에서는 도시근린 외에 교외 지역에서도 지속가능성을 높이기 위하여 업무기능을 포함한 용도 복합과 보행 친화적으로 개발하는 것을 권장하고 있는 추세이다. 아파트 슈퍼블록을 재건축할 때 가로변을 활성화할 수 있도록 단지의 지원기능을 보강하면서 주변지역과 교감할 수 있는 시설을 확보하고, 주변지역 도로 및 보행체계를 연결하는 것이 도시성을 개선하는 데 주요 쟁점이다. 아파트 재건축은 주민들 중심의 민간사업 성격이 강하므로, 아파트 통합 기준을 수립·배포하고 심의를 통하여 관리해나가는 것이 바람직한 방법이다.

소형주택지 상업화 비율 약 30%를 참조하여 가로변을 활성화하면서 도시와 교감하는 시설(가칭 도시지원시설)을 포함하여 복합 개발할 수 있는 용지를 5%~10% 이상 확보할

수 있도록 인센티브기준을 마련하고, 주변지역에 기형성된 도로와 보행체계를 고려하여 계획할 수 있도록 계획기준을 제시해야 한다. 그리고 택지개발사업으로 조성된 대규모단지에는 지역 중심지와 연결되는 보행전용도로가 대부분 마련되어 있다. 보행전용도로를 보호하면서 개별적으로 재건축하거나 보행 전용축을 지역기반시설로 조성하면서 재건축할 수 있도록 계획기준을 제시하는 방안도 검토할 필요가 있다.

(5) 주거지 슈퍼블록 유형별 보존 기준 마련

제1종·2종 전용주거지역과 제1종 일반주거지역으로 지정된 양호한 저층주택지를 보호할 수 있는 제도적 장치도 마련할 필요가 있다. 필요할 경우 서울시에서 자체적으로 도시계획 조례를 개정하여 용도지구를 신설할 수 있도록 정해져 있으므로, 저층주택지 보호지구를 신설하여 각종 지원 및 관리를 위한 기준 등을 담을 수 있다.

여기에는 1종·2종 전용주거지역과 1종 일반주거지역 중에서 선별하여 양호한 저층주택지를 지정하고, 현재 서울시 내에 2개소밖에 남지 않은 저층아파트단지 지정도 검토할 수 있다. 소형주택지는 녹지 및 주차장 확보, 보행화를 위한 공공지원과 용도관리를 위한 장치가 마련되어야 하며, 저층아파트단지는 주차장 확보와 함께 노후건축물 개보수를 위한 공공지원방안 등이 검토될 필요가 있다.

참고문헌

- 강부성, 강인호, 박광재, 박인석, 박철수, 백혜선, 이규인, 1999, 「한국 공동주택계획의 역사」, 공동주택연구회.
- 국토교통부, 2000, 「도로의 구조시설기준에 관한 규칙」.
- 권용찬, 전봉희, 2011, “근린주구론이 일제강점기 서울의 주거지 계획에 영향을 준 시점”, 『대한건축학회논문집』, 제27권 12호, pp.189-200.
- 뉴욕시 도시계획국, 2009, 「뉴욕시 조닝 핸드북」.
- 서울특별시, 2017, 「서울토지구획정리백서」.
- 서울연구원, 2009, 「서울의 도시형태 연구」.
- 이진원, 1996, “클래런스 페리의 근린주구 이론 분석”, 『대한건축학회논문집』, 제12권 5호, pp.99-108.
- 임희지, 2006, 「서울시 일반주택지내 과다열가구 밀집지역의 가구단위 정비모델 개발 연구」, 서울연구원.
- 클래런스 페리, 2014, 「근린주구론 도시는 어떻게 오늘의 도시가 되었나」.
- 필립 판느레, 장 카스텍스, 장-샤를 드폴르, 2013, 「도시형태」.
- Andres Duany, Elizabeth Plater-Zyberk, Robert Alminana, Jean-François Lejeune, 2003, **The New Civic Art: Elements of Town Planning**, Rizzoli International Publications.
- Clarence Stein, 1939, **Toward New Towns for America**, MIT Press.
- Clarence Perry, 1929, **The Neighborhood Unit**, Monograph 1, The Regional Plan of New York and its Environs, Vol7, Regional Plan Association.
- David Rudlin, Nicholas Falk, 1999, **Building the 21st Century Home: The Sustainable Urban Neighbourhood**, Architectural Press.
- Donald Watson, Alan J. Plattus, Robert G. Shibley, 2003, **Time-saver standards for urban design**, McGraw-Hill.
- Nicholas Patricios, 2008, **Urban Design Principles of the Original Neighborhood Concept**, Urban Morphology.
- Peter Neal, 2003, **Urban Villages and the Making of Communities**.

[http://kosis.kr/\(국가통계포털\)](http://kosis.kr/(국가통계포털))

[https://tgis.seoul.go.kr/mainPage.do\(서울시교통안전시설물관리시스템\)](https://tgis.seoul.go.kr/mainPage.do(서울시교통안전시설물관리시스템))

[http://www.ngii.go.kr/\(국토지리정보원\)](http://www.ngii.go.kr/(국토지리정보원))



Abstract

Evolution Direction of Superblock Residential Area in Seoul

Hee-Ji Lim · Eun-Jung Yang

The housing area of Seoul is about 58% of the total city area, and a large proportion of the city area is planned with the rapid expansion of the city. The residential area constructed by the concept of superblock technique accounts for about 60% of the housing area, and 364 of them are distributed in total, small-size residential type 92(25%), apartment complex type 140(40%), and complex type 132(35%). Compared with Radburn system and Perry's superblock residential model and Seoul city, the superblock type is applied differently. Small-size residential areas are similar only in the form of superblock, and there is little planning consideration in terms of complexity such as green space, walking, and separation of roads. Under the high planning density, reconstruction and commercialization of multi-respectively. Apartment complexes were developed with proper density for high-density apartment residential type by adopting the concept of separating roads centering on road networks that do not allow passage traffic on a scale that can be moved by walking. However, it was found that there was insufficient consideration of urbanity, such as connection with surrounding areas and formation of a center. It is necessary to examine the characteristics of the mixed area by determining the degree of mixture of small residential areas and apartment complexes.

Contents

01 Introduction

- 1_Background and Purpose of Research
- 2_Approach and Main Contents of Research
- 3_Concept and Formation Process of Superblock

02 The Actual Formation of Neighborhood in Superblock Residential Area in Seoul

- 1_Classification and Framework of Superblock Residential Area
- 2_Characteristics of Neighborhood Formation by Type of Super Block Residential Area in Seoul
- 3_Comprehensive Comparison of Characteristics by Type of Superblock

03 Analysis of the Characteristics by Specific Type of Superblock Residential Area

- 1_As an Urban Neighborhood, the Evolution Direction of a Superblock
- 2_Superblock Specific Type of Residential Area
- 3_Characteristics and Challenges by Specific Type
- 4_Comprehension Tasks by Specific Types and Implications

04 Superblock Residential Development Direction as an Urban Neighborhood

- 1_Basic Direction for Evolution of Superblock Residential Area
- 2_Development Direction of the Small-Residential Superblock

3_Apartment Block Development Direction of the Superblock

05 Conclusion and Policy Suggestions



서울연 2018-PR-30

서울시
슈퍼블록 주택지
특성과 진화방향

발행인 _ 서왕진

발행일 _ 2018년 12월 31일

발행처 _ 서울연구원

ISBN 979-11-5700-387-7 93330 8,000원

06756 서울특별시 서초구 남부순환로 340길 57

본 출판물의 판권은 서울연구원에 속합니다.