

都市計劃의 理念

(Population and Human Renewal)

朴 炳 柱

Byung-Joo Park

目 次

<序言>

I. 매가로 폴리스의 出現

- 1) 都市人口增加와 建設量의 增大
- 2) 마가로폴리스·에큐메노폴리스

II. 都市計劃의 內容과 規模의 變遷

- 1) 機能의 都市의 成立과 變質
- 2) 멜로스 宣言

III. 都市의 構造

- 1) 接觸의 魅力
- 2) 都心の 擴大

<結言>

IV. 人間的 都市秩序의 確立

Seoul has one of the highest population growth rates in the world. At present the population of Seoul has 4,300,000.

In a recent survey a growth rate of 5.4% was recorded for Korea.

If the high population growth rate is left unchecked it is sure the population of Seoul will more than double in 10 years. For that reason studies must be made as to cope with the large Seoul.

In 3 years the high-speed high way Connecting Seoul and Pusan will be completed at the same time Taegu and Teajen between Seoul-Pusan will expand, and we should expect the Seoul-Puson megalopolis, connected by a high-speed line to be a future possibility

In recent days a word called human renewal has come to the fore.

Urban design is necessary first of all if the image of the Human Renewal is to be realized.

序 言

都市問題를 둘러싼 論議가 요즘 하나의 불을 이루고 있다. 너도 나도 都市問題에 關한 限 얘기할 꺼리가 많은 것 같다. 그것은 都市問題가 日常生活에 直結되어 있어 時急히 解決해야 할 必要性을 切感하기 때문이라

하겠다. 이러한 現象은 市民이 自己가 자리잡고 있는 地域社會에 對하여 그만큼 關心을 갖게 되었다는 結果라 하겠다.

이 傾向을 잘 살려나아가 市民이 都市計劃에 積極參加할 수 있는 무드의 送成을 이루어 보았으면 하는 생각이 간절해진다.

그런데 우리가 여기서 다시 생각해 볼 것은 都市問題를 얘기함에 있어 都市의 概念을 올바르게 把握하지 못한 問題解決의 意見 및 方向提示는 자칫하면 混亂을 招來한다는 點이다.

이런 뜻에서 本稿는 都市의 本質에 對한 概念이—過去都市와 現代都市 사이에—어떻게 變했는가를 살피보기로 한다.

이러한 平凡한 主題속에서도 우리들이 同한하게 다루어진 事項이 있어 次第에 整理되는 機會가 되었으면 좋겠다.

I. 매가로폴리스의 出現

1) 都市의 人口增加와 建設量의 增大

最近 밝혀진 世界 人口 統計에 따르면 1966年 여름에서 1967年 여름까지의 1年동안에 世界人口는 6千5百萬人이 增加하여 現在의 34億2千萬人에 이르고 있다(유엔 人口統計年鑑). 그리고 이 世界 總人口의 約 半인 17億人이 아시아地域에 居住하고 있다. 人口의 都市集中率을 보면 世界人口의 19%는 人口 10萬人 以上の 都市에 居住하고 있다.

人口 300萬人 以上の 大都市를 人口順位로 보면

① 東京 ② 뉴욕 ③ 上海 ④ 모스크바 ⑤ 상파울로 ⑥ 볼베이 ⑦ 카이로 ⑧ 리오데자네이로 ⑨ 北平 ⑩ 서울 ⑪ 멕시코시티 ⑫ 레닌그라드 ⑬ 天津 ⑭ 大阪 ⑮ 캘커타의 順이 된다.

여기서 다시 지난날의 人口와 앞으로의 趨勢를 살펴, 都市化와 關聯지어 생각해 보기로 하자.

紀元 元年에 地球上에는 2億에 가까운 人口가 生活하고 있었다고 한다. 그 後 世界人口는 徐徐히 불어서

유럽에서 産業革命이 일어나기 直前의 1750년에 7.5億에 達했다. 産業革命以後 人口는 急속스럽게 增加하기 시작하여 1900년에는 15億(150年前의 倍의 人口)이 되고, 그 後 불과 60年 동안에 다시 倍의 人口가 增加하여 世界人口는 30億이 넘었다. 人口學者의 推定에 따르면 앞으로는 人口가 倍가 되는 期間은 더욱 短縮되어 40年 後인 紀元 2000年(21世紀初)에는 70億에 達할 것이라고 한다.

이러한 人口爆發은 産業革命以後의 눈부신 産業力의 增大에 따른 것으로서 이 같은 現象은 다시 人口의 增加가 生産力에 拍車를 加해 世界經濟는 人口增加와 더불어 急速한 發展이 繼續될 것이고 그中 20~30%는 建設投資가 될 것으로 본다. 世界의 建設은 여태까지의 文明史에서 볼 수 없었던 建設量이 될 것으로 推測된다.

이같이 ダイナ믹한 建設의 에너지를 보다 많은 人口를 産業社會 속에 吸收할 수 있을 것이므로 人口의 都市化現象은 더욱 甚해 갈 것이고 今世紀末에는 全人口의 半數가 都市에 居住하게 될 것으로 본다. 그렇다면 現在 世界의 都市人口 7億은 35億(現在の 5倍)이 되는 셈이다. 現代世界는 人類文明史上의 大革命의 時期라고 말하는 理由가 여기에 있다.

멀지 않은 가까운 장래에 닥아 올 이러한 人口增加를 생각하면서 이 巨大都市가 가져야 할 構造와 形態를 豫測해야 하겠고 그 속에서 生活環境은 어떤 것인가를 想像해 보아야 한다.

2) 메가로폴리스·에큐메노폴리스

今世紀初에는 人口 100萬에 넘는 都市는 10個 程度였다. 메트로폴리스(metropolis)란 말은 그 當時의 概念上的 巨大都市를 부르는 말이었는데 現在에는 100萬人 以上の 都市가 133個나 되었으므로 300萬人 人口 以上の 都市가 아니면 現在 概念上的 메트로폴리스라고 할 수는 없게 되었다.

美國의 東海岸 보스톤에서 뉴욕을 거쳐 워싱턴에 이르는 約 500km의 地帶는 많은 都市가 서로 얽혀서 都市 農村의 區別이 없는 하나의 連續된 巨大한 都市化 地域으로 成長하였다. 이와 같이 形成된 都市化地域에 對하여 最近에 地理學者 콧트만(Jean Gottmann)은 메가로폴리스(megalopolis)란 이름을 붙였다. 메가로폴리스는 從來 제일 크다고 생각한 都市의 概念인 메트로폴리스 보다 더욱 큰 超巨大都市라는 概念이 되는 것이다.

그런데 이와 같은 概念의 메가로폴리스는 美國의 東海岸 뿐만 아니라 유럽大陸의 和蘭, 벨기에, 西獨을 連結하는 地帶에도 메가로폴리스의 形成이 있고 英國

의 런던에서 바야밍감, 만체스타아, 리바풀에 걸친 地域도 메가로폴리스의 形成의 豫想되며, 日本의 東海岸인 南京에서 廣島까지 이르는 約 500km에 걸친 地域(現在 約 4000萬의 人口)도 메가로폴리스의 可能性이 있는 것이다.

그리고 C. 독시아디스(C. Doxiadis—희랍의 都市計劃家)는 이들 메가로폴리스가 完成되어도 그 成長은 그칠 줄 모를 것이며 더욱 急激하게 發展 擴大하여 다시 새로이 形成된 메가로폴리스와 서로 連結되어 22世紀初에는 帶狀으로 發展한 메가로폴리스의 集合形態는 全大陸을 連結할 것이라고 하며, 이를 에큐메노폴리스(Ecumenopolis—世界定住都市)라고 이름을 붙였다. 그러나 이러한 먼 앞날의 豫想은 고사하고 메가로폴리스라는 當面한 巨大都市의 概念은 우리에게도 남의 얘기로써 넘길 수는 없을 것 같다.

現在 約 430萬人的 서울人口는 近年의 趨勢를 延長하면 向後 20年間에 1,500萬人이 된다는 推測을 土臺로 하여 이 人口가 서울 生活圈에 居住한다고 豫想해 보자.

여기 3年內에 完工될 京釜高速道路는 서울·水原·大田·金泉·大邱·慶州·釜山을 連結한다. 서울—釜山 425km 사이를 5時間 程度로써 連結될 수 있는 날이 닥아오고 있다. 서울·釜山·大田·大邱의 4都市는 生産地와 消費市場을 背景으로 地理的 中間地帶에 位置하여 있을 뿐 아니라 農産物의 大量吸收地域이며 이들 勢力圈을 通過하는 이 高速道路는 全人口의 63%가 居住하고 있고 製造業生産額의 85%, 國民所得 65%가 産出되며, 自動車의 80%를 가진 先導地域을 吸收한다는 것이다.

서울과 釜山의 메트로폴리스를 連結하는 사이에 있는 大邱·大田의 發展速度는 加速해 질 것이고 이들은 위에서 말한 世界都市人口增加의 趨勢와 더불어 都市化는 急激해 질 것이다.

여기에서 우리는 京釜 메가로폴리스라는 概念의 未來의 都市像을 豫見해 볼만도 하다.

II. 二都市計劃의 內容과 規模의 變遷

1) 機能的 都市의 成立과 變質

都市의 概念과 實態가 時代의 움직임에 따라 많이 바뀌어진 것과 같이 都市計劃의 內容과 規模도 많이 달라졌다.

오늘의 都市計劃은 産業革命以後의 大工場制의 確立과 社會의 階級分化和 對立 或은 人口의 急激한 都市集中에 遠因을 두고 都市內部에 일어나는 여러가지 都市公害에 對處하려는 데서 비롯된다. 公共의 安寧, 社

會의 福祉라는 뉴앙스의 體系化도 이 때 부터의 얘기다. 이렇게 하여 二次大戰 以前까지 都市計劃과 都市開發은 오늘날에서 보면 너무나도 平和스러운 靜인 狀態의 計劃이었다. 우리들은 이것을 近代의 都市計劃의 古典的 時代라고 부르고 있다. 이러한 都市計劃에서는 유럽의인 커뮤니티의 意識과 生活의 平和의인 結合方式이 있다. 이 都市計劃의 利點은 어디까지나 어떤 理想型을 前提로 할 수 있었다.

地域, 地區制度的 確立과 區劃整理, 靜인 住居環境의 開發(近隣住居單位) 등이 主要한 테마가 되었다.

바우하우스(Bau-haus 1918年 Walter Gropius 主導)以後의 유럽의 主導的 前衛的 建築家 그룹인 CIAM(國際現代建築會議 1928年~1956年 Le-Corbusier 主導) 都市計劃的인 諸 提案은 새로운 都市計劃을 위한 數 많은 課題를 남겼다. 二次大戰後의 都市計劃은 數 많은 나라가 近代戰爭의 大規模의 破壞 때문에 都市再建을 大的으로 서둘러야 했다. 그리고 이들 再建은 다시 經濟發展의 바탕이 되었고 戰力으로 蓄積된 技術手段의 發展은 平和經濟의 戰線에 動員되어 急激한 經濟成長을 보았고 이는 또 다이내믹한 都市化로 續달음쳐 왔다. 이와 같은 發展된 高度의 技術과 廣域經濟의 成長 속에서 낡은 都市計劃의 理念이 그대로 通해 질 수는 없게 되었다.

戰後 CIAM의 活動은 注目할만 했다. 그로피우스는 커뮤니티의 再建은 커뮤니티·센터부터 해야 한다고 했다. CIAM은 아테네 憲章을 發表했다. 이들이 세운 스로간인 太陽과 푸르름(綠)과 空間의 理念은 世界의 先進國에서 都市計劃의 새로운 指導理念의 基礎가 되었다.

그동안 니마이야는 新都市 부라지리아(Brasilia-1957)에서 그 솜씨를 發揮했고 꼬리뷰제는 印度의 新都市 산디갈(1950)을 計劃했다.

1951年 CIAM의 런던會議의 테마는 都市의 核(core)을 잡았다. 이와 같이 都市의 核이라고 부르는 點의인 鄉心에 따라 都市의 計劃을 하려던 생각은 낡은 市民社會의 幻想을 지녔기 때문이었고 이러한 생각이 激動하는 現代都市에 對해서는 積極的인 意義를 갖지 못한 다는 認識을 느끼게 되었을 때 CIAM의 崩壞는 避치 못한 것이었다 하겠다.

다시 말해서 산디갈이나 부라지리아는 自然의 大地에 세워진 新開發의 都市이므로 造形的으로도 無限의 可能性을 지닐 수 있었다. 그러나 既存의 都市 앞에 이러한 都市理念이 通해 질 수는 없다는 데서 CIAM의 方法論을 否定하게 되었고 1959年 解散된 CIAM의 뒤를 이어 Team X(1959—Poter Smithson 主導)의 그

류이 나왔다. 이 그룹의 主張은 『機能을 中心으로 分析되어 온 CIAM의 都市設計方法은 現代都市의 對備할 수 없다고 보아 거기에 다시 都市의 活動과 都市內部的의 움직임과 눈에 보이지 않는 여러가지 網을 量的으로 또는 質的으로 分析하고 追求되어야 한다』는 것이다.

2) 델로스 宣言

1963年 7月(죽시아디스의 主張에 贊成하여 모인 會合)의 「델로스」宣言(Delos Symposion)을 現代都市의 危機를 簡明하게 表現하였다.

<要旨>

(1) 歷史的 都市는 人類의 文明과 進歩의 發祥地였다. 오늘날 人類의 다른 制度와 같이 都市는 지금까지 없던 깊고 넓은 革命 속에 휘말려 있다.

(2) 이 革命은 「다이내믹」한 變化라고 불리어지면서 나아가고 있다.

今世紀末까지 世界의 人口는 70億을 넘을 것이다. 科學과 技術은 人間의 生活의 課程을 더욱 많이 規定한다. (以下 略)

(3) 世界人口는 年 2%가 增加하고 都市人口는 年 4%以上이 增加하고 있어 今後 40年동안에 人類의 歷史以來 지금까지 建設한 以上の 많은 都市建設이 되어 갈 것이다.

都市開發의 그릇된 計劃은 浪費를 招來하고 있다는 것이 明白해졌다.

將來 計劃이 없다는 것은 都市를 混亂狀態에 빠뜨리게 하고 市民秩序와 貴重하고 多種多樣한 歷史的 傳統이 破壞될 것이다.

人間定住社會의 合理的인 「다이내믹」한 計劃의 要望을 現在도 將來도 必要할 것이다. (4)~(7) 略

以上の 宣言文은 7個條로 되어 있고 그 後 討議를 거듭하였으며 새로운 都市憲章으로서 公表할 段階에 있는듯 하다.

이 憲章이 發表되면 「CIAM」 都市計劃에 對한 95條의 見解를 낸 1933年 發表의 「아테네 憲章」에 代置되는 것이 되겠다.

III. 都市의 構造

1) 接觸의 魅力

멕시코의 올림픽 實況을 TV를 通해 同時에 韓國에서 볼 수 있었다는 程度로 科學技術은 發展하였다. 이제 世界의 情報網은 完全히 連結되어 있다. 交通과 通信의 發達은 地球를 좁게 하였고 世界 中에서 무엇이 일어났는가를 알 수 있게 되었다.

京釜高速道路(425km)가 完成되어 5時間으로 달릴

수 있게 된다면 서울—釜山間을 每日같이 往復하면서 일을 할 수 있게 될 수도 있겠다.

京釜高速道路가 완성 된다면 구베여 서울에 居住할 必要가 없이 좀 떨어진 곳에 나가 生活하는 것이 오히려 좋을 것으로 생각하는 사람이 많다. 交通도 不便할 것이 없고 매스컴유니케이션(新聞·라디오·TV 등)은 더욱 發達될 것이므로 生活에 支障이 없을 것으로 보기 때문이다.

이와 같은 論法으로 생각해 나간다면 都市過大化를 抑制하기 위해 苦悶할 必要는 없을 것 같다. 다시 말해서 交通·通信의 發展은 곧 過大都市人口를 分散할 수 있는 自然的인 現象을 찾아 낼 수 있다고 볼 수 있기 때문이다.

그런데 이 事實은 그 結果가 逆의 現象이 생긴다는데 問題點이 있다.

直接的인 커뮤니케이션이란 直接 사람이 사람을 만난다는(face to face) 것이다. 이 面對面을 可能하게 하기 위해 사람이 움직여야 한다. 곧 交通手段은 直接的인 커뮤니케이션을 成立시키기 위해 必要한 것이다. 그래서 間接的인 커뮤니케이션의 手段이 發展하면 人間은 直接 만날 必要가 없을 것이고 人間이 그렇게까지 움직이지 않아도 될 것 같이 생각될 수도 있다. 그런데 매스컴이 發展하면 할수록 直接 接觸의 必要性도 더욱 늘어나고 있다는 事實을 되새겨 봐야 하겠다.

現代는 組織의 時代라고도 하고 會議의 時代라고도 한다. 어떤 것을 決定하는데 있어 매스컴을 통해 情報를 入手하고 整理하고 그것을 土臺로 選擇하는 會議를 가져야 하고 또 그것을 決定한다. 現代는 한 사람이 모든 能力을 發揮할 수는 없는 實情이다. 人間은 組織 속에서 움직여야 하는 것이다. 이 組織은 必要한 情報網과 結付되어 있어야 하고 사람들은 情報를 가장 쉽게 얻을 수 있는 곳을 向해 모여들게 마련이다.

이런 뜻에서 經濟的 業務와 行政的 中心機能이 있는 業務中心地區=CBD(Central Business District)는 바로 都市의 象徴이 되고 이 CBD는 情部業務와 함께 中樞의 管理機能으로서 더욱 發展하게 되는 것이다.

이러한 現代의 都市機能을 無視하고 間接的인 커뮤니케이션의 發展面만을 보아 都市의 將來를 判斷할 수는 없을 것이다.

2) 都市의 擴大

우리들이 살고 있는 都市는 數百年前에 建設된 것이 많다. 이들은 오늘의 都市性格과는 매우 다른 過去의 都市인 것이다. 過去의 都市 속에서 現代에 맞는 都市 生活를 해 가려는데 無理가 있다 하겠다. 지난날의 都市開發은 옛날의 傳統을 繼承하여 단순히 惰性的으로

都市의 擴大에 맞추어 보려고 애써온 것이라고 할 수 있다.

過去의 都市는 徐徐히 發展한 經濟와 人口와 社會生活 속에서 靜態的인 性格을 가져온데 비해 急激하게 發展하고 있는 今의 都市는 動態的인 尺度로서 對處하지 않으면 안되게 되었다.

都市가 成長함과 함께 舊市街地의 中心地도 成長하는 것은 必然的인 것이고 이 中心機能의 成長은 그 周圍의 住宅地域에 파고 들어가야 한다. 그런데 옛날부터 居住地域과 商業地域(業務 및 消費中心) 即 住宅地와 商街는 그 目的에 맞추어 建設된 것이므로 土地利用이 다르다.

過去의 都市는 現代에 비해 훨씬 人間中心의 都市였었다. 都市는 人間의 尺度에 맞추어 建設되었고 徒步할 수 있는 圈域을 重視했었고 道路는 사람이 通行하는 目的이었다.

自動車の 發明과 普及은 步行者를 위해 디자인된 街路의 大部分을 빼앗아갔다. 既存의 街路에는 自動車の 駐車場과 循環道路가 없으므로 自動車の 大量普及과 함께 街路는 더욱 複雜해졌다. 이제 人間은 自動車の 威脅으로 道路는 自由롭게 쓸 수 없도록 되어 버렸다. 이렇게 되고 보니 어떤 方法을 써서라도 道路 위에서 人間의 自由를 回復해야 하겠다는 것이 切迫해졌다.

그래서 都心의 再開發이 必要해졌다. 그러나 이미 오를테로 오른 土地를 買收해서 道路擴張을 한다든가, 駐車場을 新設한다는 등 改造問題는 市の 財政上 매우 어려운 事態에 處해 있다. 그래서 都心의 機能 一部를 옮기는 것이 有利하다는 얘기가 나왔다. 副都心の 形成은 이러한 뒷받침을 하고 있기는 하나 既히 都心に 있는 機能을 人爲的으로 옮긴다는 것은 理論上은 쉬운 것이지만 實際로는 매우 힘든 것으로 알려져 있다. 都市生活의 核心이 社會 經濟的으로 個人과 機關이 서로 얽혀서 成長하였기 때문에 接觸하는 技術에 큰 變化가 일어나지 않는 限 慣習上의 變化를 일으킬 수는 없을 것이고 오히려 都心에의 壓力을 더욱 커지게 마련이다.

그런데 여기서 다시 留意할 것은 都市機能에 關한 集中肯定論과 分散論과는 二律背反的인 것이라고 볼 것이 아니라 都心形成의 여러 要因을 考慮해서 都市가 全體的으로 圓滑하게 機能이 解決될 수 있는 길이 무엇인가가 重要한 것이다. 여기에는 社會·經濟的인 바란스의 問題가 法的 規制의 問題가 된다. 그리고 能率的인 接觸을 可能하게 하는 都心形態의 變化가 必要한 것이다. 아울러 副都心に 옮기는 것이 오히려 利益을 볼 수 있는 機關은 分化하는 方向이 있다.

私企業은 集積의 利益을 얻기 위해서 集中하는 것이 고 어떤 一定限度를 넘어 輸送코스트의 高騰, 勞働生産性의 低下, 地價의 騰貴 등으로 都必에 立地하는 것이 不利할 때 集積의 進行은 自然히 停頓될 것이다. 그러므로 都心改造問題는 생각할 必要는 없고 여기에는 社會資本을 投資해서는 안된다는 極端論이 나올 법하다.

都市開發에서 再開發이 急先務인가, 新開發이 더욱 重要한가의 優先順位決定은 매우 어려운 것이다. 經濟的 側面에서 보던 社會間接資本의 投資效果를 눈에 보일 수 있는 計數로서 따질 것이 되겠지만 長期的으로 本 社會·文化的 要因을 더욱 더 重視해야 한다는 것이다.

Ⅳ 人間的 都市秩序의 確立

위에서 보는 바와 같이 都市計劃은 都市라는 集約的인 地域社會를 實體의 概念으로서 把握하고 거기에 따르는 여러 問題를 綜合的으로 다루어야 하는 것이다.

그런데 여기에서 다시 생각해 볼 것은 여태까지의 都市計劃은 社會的·經濟的·工學的인 面에 比해 都市文化的 側面에 매우 等閑하였다.

요즘은 都市에서의 「휴먼·리뉴얼」이란 말이 진지하게 논의 되기 시작했다. 工業生産社會가 낳은 物質文明이 새로운 人間像을 形成함에 따라 附隨的으로 생겨진 精神文明이 타락적인 現象에 對備하려는 것이다. 때문에 휴먼리뉴얼(人間能力 開發—Human-Renuwal)은 靑少年問題 등과 함께 나라의 政策으로서 取扱되기에 이르렀다.

우리 나라의 경우는 지난 年末 朴大統領이 第2經濟開發이란 말을 써서 經濟發展과 精神關係를 結付하여 이 휴먼·리뉴얼의 必要性을 提示하였다. 그리고 지금 審議되고 있는 「國民教育憲章」案도 教育의 基本指針과

國民의 道義的 實踐要綱을 마련하고 健全한 生活倫理 및 價值觀을 確立하여 社會環境의 淳化에 이바지 하자는 것이다.

휴먼·리뉴얼을 都市計劃의인 面에서 보던 다음과 같다.

局部的인 面에서 볼 때 우리의 都市 속에는 市民生活와 直接 關係가 있는 公共施設이 너무나 不足하다. 生活環境의 造成이란 面에서는 根本的인 再檢討가 있어야 한다. 都市計劃의 最終目標은 그 都市에 生活하는 人間을 살리는 것이다. 人間을 巨大한 組織의 奴隸로 만드는 計劃이 되기 쉬운 現代에 警戒하여야 할 課題이기 때문이다. 더욱 더 훌륭한 文化를 創造할 수 있는 터전으로서의 都市가 되어야 하겠고 우리의 歷史를 未來에 살릴 수 있는 精神的인 터전이 이룩되어야 하겠다는 것이다.

都市는 政治·經濟·行政·立法 등 많은 分野가 關係되지만 窮極的으로 是 具體的인 形態로서 人間이 보고 느끼고 體驗하는 實體的인 生活環境으로서 實現되는 것이다. 그 形態가 우리에게 物質的으로 精神的으로 그리고 肉體的으로나 心理的으로 決定的인 영향을 주는 것이다.

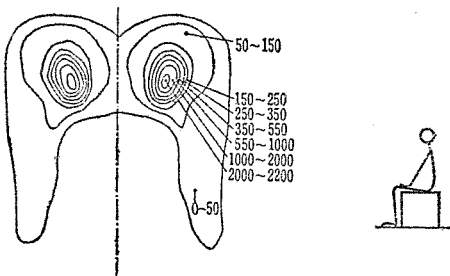
印度의 네루首相이 新首都 상디칼을 建設하기로 決心하고 그 都市計劃을 施行함에 있어 많은 사람의 反對를 물리치고 「루·꼬리비제」를 指名할 때 한 말은 다음과 같다. “같은 돈을 써서 都市를 建設하는 경우에도 그 돈이 舊態依然한 都市를 만드는데 헛되게 쓰일 수도 있고, 將來에 對備하는 創造力이 豊富한 都市를 만들 수도 있는 것이다. 都市의 價値는 豫算을 決定한 段階에서 그치는 것이 아니라 그 뒤의 미자인段階에서 決定되는 것이다”라고 했다.

다시금 되새겨 볼 名言이다.

<筆者: 弘益大學 都市計劃科課長·技術士>

<56p에서 계속>

(그림 25) 그림의 數字單位 g/cm²



建築도 人間테두리에서 벗어나서는 存在할수 없으며 建築家가 建築을 設計함에 있어서 人間에 對한 科學的인 配慮를 하여 各種 技術을 여기에 알맞게 綜合해 나가는 것이 우리의 任務가 아니겠는가 하고 생각되어 몇자 羅列하여 본 것이다.