현대사회의 생활은 과거보다 훨씬 복잡 다양화됨, 교통수단의 발달, 커뮤니케이션 수단의 발달로 인한 생활권의 지속적 확대현상과 최근 대두되고 있는 직주근접 개념의 측면에서 볼 때 경직성을 탈피해야 할 필요성

🡪 도시계획에서의 지속가능성과 친환경적 측면이 강조되면서, 도시계획에서 새로운 물리적 기준이 마련될 필요가 생겨남. (탄소 중립 도시, 친환경) 기존의 근린생활권이론 은 환경문제를 중심으로 삼지 않았기 때문. 또한 기존 생활권 이론은 서구에서 도입된 이론이기 때문에 한국적 현실을 반영하지 않았음.

🡪바람길 확보와 같은 도시 계획적 요소, 녹도 확보와 같은 자연 생태적 요소, 및 다양한 신재생에너 지의 생산과 활용과 같은 공학 기술적 요소

탄소중립도시 조성을 위한 도시계획전략 연구를 통해서 순환형 신진대사 도시 원칙을 적용하여 실천전략이 마련되어야함.(페시브 하우스 등, 스웨덴의 말뫼, 덴마크의 칼스 버그 도시 지구 등 지속가능한 근린의 실천 사례)

🡪~~학생들의 제반활동에 적합하여야 함은 물론 쾌적성, 보건성, 안전성 등을 적극적으로 갖추어야 함.~~

🡪보행의 쾌적성을 높이기 위하여 녹지체계와의 연관성을 고려하며, 보행네트워크 형성을 위하여 공원, 녹지, 학교, 공공청사 및 문화시설 등과 원활하게 연결

🡪동, 서, 남, 북 방향에 건물밀도가 낮아 열린 공간을 확보, 어느 방향으로도 통풍이 잘되고 햇빛이 잘 들음

🡪학교부지에 바로 인접하여 학습환경에 유리한 도서관, 공원 등의 시설이 있음

🡪통학 최대도보거리가 1,000m 미만의 범위에 있음

통학로가 자전거보행자겸용도로와 연계되어 있고, 1.50~2.25m이상의 인도를 확보하고 있음

🡪어린이 보호구역 지정관리: 주출입구로부터 300미터 이내

🡪주간선도로가 초등학교학구를 관통하는 경우 학구의 외곽으로 우회하도록

🡪도시의 녹지 축이 보행자도로 및 자전거도로와 연계되도록 하여 학생의 통학은 물론 주민들도 일상적인 활동, 생활필수품구매 등이 가능한 단위생활권이 형성되도록함.

🡪 근린주구 계획에서는 교통량이나 정해진 이용방법에 따라 도로의 폭을 결정하는데, 주요 내부도로의 폭이 약 18~24m라면, 보조 내부도로의 폭은 약 9~18m 정도로 제시한다. 주구를 한번에 통과하는 직선도로는 배제하며 만약 주구를 통과하는 도로를 만들어야 한다면 운전자가 주의를 기울일 수 있도록 원형이나 타원형의 작은 광장을 도로 사이에 배치해야 한다.

🡪상업시설: 페리의 근린주구 원칙에 따르면 상업시설은 주구외곽 간선도로의 교차점에 위치 해야 하며, 몇 개의 작은 블록이나 건물군의 집중 형태를 가져야 한다. 간선도로 의 교차점에 위치시키는 이유는 다른 주구에 있는 또 다른 상점과 결합해 효율적 인 상업 지구를 형성하기 위함이고, 건물 군의 집중 형태를 가지는 이유는 과도 한 상업 용도가 주거지 분위기를 훼손시키는 것을 예방하기 위해 주택과의 물리 적 접촉을 최소화하기 위함이다.

🡪공공시설: 페리의 근린주구 원칙에 따르면 공공시설 배치 계획은 주구 내부의 중심부에 있 거나, 광장과 연계가 되어야 한다. 이는 공공시설의 서비스 가능 범위를 주구 전 체에 가장 보편적으로 적용하기 위함이다. 공공시설 중 특히 학교를 주구 중심에 두는 것은 주구 안의 거주자들에게 학교의 중요한 의미를 상징하기 위함이다. 학 교는 공동체에 중심점을 제공함으로써 장소가 될 수 있고, 물리적이고 정신적인 초점이 된다고 페리는 설명하고 있다.

🡪 교통 가로망 체계와 주구의 경계 : 페리의 근린주구 원칙에 따르면 도로체계는 주구의 내부 이동과 주구 범위를 넘는 목적지로의 이동을 구분해야 한다. 이는 운전자에게 주거지에서 운전에 대한 인식을 변화시켜 보행자의 안전을 도모하기 위함이고, 주구 범위를 넘는 도로 체 계는 고속 주행을 위한 조건을 설정하기 위함이다.60) 주구의 경계를 설정하는 것에 있어 주구의 모든 면은 간선도로로 둘러싸여야 한 다. 이는 주구 외부로 차량이 나갈 때, 주구 중심을 통과하는 경우의 수를 줄여 차량으로부터의 안전을 보장하기 위함이다

신수연. "주민 공유 체육시설을 통한 역삼아파트지구 근린주구의 재생." 국내석사학위논문 건국대학교 건축전문대학원, 2018. 서울 p13,14

조흥기. "교육환경평가제도의 개선방안에 관한 연구." 국내석사학위논문 한국교원대학교 교육정책전문대학원, 2011. 충청북도

도광훈. "근린주구 계획개념의 한국적 적용과 변용에 관한 연구." 국내석사학위논문 서울대학교 대학원, 2016. 서울

**1. 규모** : 주거단위는 하나의 초등학교 운영에 필요한 인구규모를 가져야 하고 면적은 인구밀도에 따라 달라진다.

**2. 주구의 경계** : 주구 내 통과교통을 방지하고 차량을 우회시킬 수 있는 간선도로로 계획한다.

**3. 오픈스페이스** : 주민의 욕구를 충족시킬 수 있는 소공원과 레크레이션 체계를 갖춘다.

**4. 공공시설** : 학교와 공공시설은 주구 중심부에 적절히 통합 배치한다.

**5. 상업시설** : 주구 내 인구를 서비스할 수 있는 적당한 상업시설을 1개소 이상 설치하되, 인접 근린주구와 면해있는 주구외곽의 교통결절부에 배치한다.

**6. 내부도로체계** : 순환교통을 촉진하고 통과교통을 배제하도록 일체적인 가로망으로 계획한다.

제2장 단지계획 이론

2.2 근린주구 이론

2.2.1 근린주구 이론의 개념과 특징

(1) 근린주구 개념

•단지계획의 한 단위로서 어린이가 넓은 도로를 건너지 않고 걸어서 초등학교에 통학할 수 있는 규모로서 주민 생활의 편리성, 쾌적성, 사회적 교류 등을 도모할 수 있는 물리적 주거환경(커뮤니 티에 대한 애착심의 범위)

• 페리(C. Perry)는 공동체의식을 바탕으로 사회적 건전성과 근린의식이 형성될 수 있도 록

집 가까이에 학교, 일자리, 여가공간이 함께있는 동질적인 주거공간을 만들고자 함(도시 문제 해결)

• 주거지의 물리적 계획으로 이루어지는 근린주구의 단위가 근린의식의 형성에 중요한 영향을 미친다는 것을 기초

(2) 근린주구 이론의 원칙과 특징

- 근린주구 시스템 6가지 원칙

1 규모(size)

• 주구는 하나의 초등학교를 유치시키기에 필요한 인구규모로 면적은 규모에 따라 달

라짐

•학생 600명 해당 초등학교, 거주인구 5,000명, 반경 400m, 면적 64ha

2 경계(boundary)

• 주구내 통과교통 배제·우회, 4면은 충분한 폭원의 간선도로로 구획

3 오픈스페이스(open space)

소공원과 레크레이션 체계, 전체 면적의 10%, 공지는 단지내 진입도로와 산책로 연계

4 공공시설(institute site)

• 학교·공공시설은 주구 중심부에 적절히 통합 배치(서비스 구역은 주구의 경계와 일

치)

5 상업시설(shopping district)

인접주구와 면해 있는 주구외곽의 교통결절부에 상업시설을 1개소 이상 배치

6 내부도로체계(interior streets)

•근린주구의 자체적인 가로체계로 통과교통을 배제할 수 있는 알체적인 가로망 계획(c

ul-de-sac, 루프형 집산도로)

- 근린주구 이론을 공간계획적 특성과 사회계획적 특성으로 구분

1 공간계획적 특징

초등학교는 근린생활의 중심(어린이의 친근감은 사회적 교류의 시작)

통과교통은 외곽 우회(외곽에 충분한 폭원의 간선도로)

주구내부의 도로는 cul-de-sac(차량동선과 보행동선의 조화)

최소한의 녹지 면적 확보(오픈스페이스. 소공원)

2 사회계획적 특성

커뮤니티를 통하여 사회적 교류를 촉진시켜서 공동체의식 회복

보행권(인간중심의 계획)으로 사회적 교류 촉진

적극적인 지역참여의 기반 마

(3) 근린주구 이론의 의의

- 근린주구의 시초와 성격

• 근린주구는 페리가 주거단지의 커뮤니티 조성을 위한 하나의 계획단위를 지칭하는 용

어로 일반화되어 사용

• 물리적 환경을 통해 사회문제의 해결이라는 개념을 접근한 하나의 사회운동의 성격

(사회적 건전성은 대면접촉에서 나옴, 주거지에 대한 적정한 물리적 계획을 통해 대면

접촉 증대)

- 근린주구 이론이 대량생산 시대가 되면서 계획가와 개발업자에게 받아들여진 이유

1 근린이라는 안정적인 환경의 제공은 개인이 도시화에 따른 사회적 변화에 대한 완충

역할

(ex. 농촌에서 도시로 이주한 사람은 근린주구에서 이웃과 교류하면서 농촌과 다른 도 시사회에 적응)

2 주거지에 대한 관심이 커져 획지규제 등 새로운 계획기준 등장(이전까지 계획가의 관 심은 도시미화운동, 교통문제해결)

3 교외지역의 중산층 주거지 개발에 효과적으로 활용(당시 교외지역 주거지 개발수요 급증)

2.2.2 근린주구 이론의 적용 사례

(1) 포레스트힐즈가든(Forest Hills Gardens)

• 1909년 개발, 뉴욕 맨하탄 동쪽으로 13km 지점에 롱아일랜드 철도로 도심과 바로 연 결이 가능한 교외지역에 위치

• 영국의 전원도시를 참고하여 계획한 곳으로 가로망은 곡선으로 이루어짐,

교회•정구장·커뮤니티건물은 오픈스페이스와 유기적으로 연결, 계획인구 5,000명(1, 000가구), 부지 66ha

•페리가 거주하며 10년간 생활하면서 얻어진 결과가 근린주구 이론ᆞ원칙

(2) 래드번(Redburn)

- 개요

• 뉴욕에서 25km 떨어진 뉴저지주 페어론에 위치, 반경 800m의 3개의 근린주구로 구 분, 간선도로로 둘러싼 슈퍼블록

-계획내용

1 자동차 통과교통 배제를 위한 슈퍼블록(10~20ha) 구성, 위계별 도로망 체계(4단계)

구성

2 보행동선의 체계화, 보도와 차도의 입체적 분리, Cul-de-sac, 내부도로와 보행로는 지 하도ᆞ육교로 입체적 분리

3 몇 개의 주택을 cul-de-sac을 중심으로 묶어 클러스트 형성

4 어디서든지 접근이 가능한 공동 오픈스페이스,

슈퍼블록 내 중앙부에서 선형으로 전체를 연결하여 학교·공동시설에 도로를 횡단하지

않고 직접 연결

2.2.3 근린주구 이론의 변화와 비판

(1) 근린주구 이론의 변화

할로우(Harlow)

영국의 신도시 할로우는 근린주구 2~3개가 모여 주구를 형성, 이 주구 4개가 모여 도

시를 구성(3단계 시가지 구성방법)

전원도시의 개념을 바탕으로 저밀도 위주의 쾌적한 도시를 추구,

대부분 주변지역에서 일자리를 가지고 있음(상당한 수준의 자족성)

개발된지 18년만에 목표인구의 84%에 이르게 되어 밀도를 높여 기존 주거지 바로 옆

으로 도시 확장(1963년)

독신자와 젊은이(정착후 자라난 2세)를 위한 작은 규모의 주택 공급, 고령화에 따라 생 애주기에 맞는 도시로 진화

(2) 근린주구 이론의 비판

근린주구 이론은 2차 세계대전 이후 중산층 이상의 주거지와 교외로 급격하게 확산되 는 과정에서 발달

(지방정부는 난개발을 막고 양호한 주거환경을 만들기 위해 개발의 규제장치로 근린주

구 개념 사용)

같은 계층의 사람끼리 모여 사는 동질공간을 선호함에 따라 교외화 현상이 진행되면서

인종차별적인 분리를 가속화시킴

(높은 소득의 주민이 입주하게 되어 지방 정부의 세수증가에 기여)

대량생산 시대에 맞는 주거지 건설의 표준 역할, 생활양식의 다양성과 지역적 특수성

을 반영하는데 한계

주민은 근린주구와 같은 단위에 사회적으로 조직되지 않으며, 이들의 생활은 초등학교

에 집중되지 않음

ᆞ주거지로서의 접근성과 시설이용의 편리성은 인정하지만 모든 기능과 서비스 구역이

같은 중심에 있을 필요는 없음(케빈 린치)

→

ᆞ새로운 접촉, 경제적 기회, 익명성의 자유를 무시하고 전원성을 매개로 한정된 물리적

공간에 자족적 주거생활을 추구는 시대에 뒤떨어지지만 당시의 사회적 현실・요구에 충실히 반영된 획기적인 시도는 인정 받아야 함

-대한국토 도시계획확회, 『단지계획』, 보성각(2014)