

Neighborhood Unit

1. Concepts and meaning

• Background

- 19세기말 산업화로 인한 공업도시의 등장과 폭발적인 인구의 도시유입
 - 심각한 도시문제
 - 주거환경의 악화
 - 농촌의 인구가 도시로 집중
 - 위생, 환경측면에서 많은 문제점
- 이러한 도시문제를 해결하고자 공장 주변 노동자들의 주거지의 열악한 환경을 개선하기 위한 노력
 - 근대적 도시계획의 출발

- * 근린주구(近隣主區)란 적절한 도시계획에 의하여 거주자의 문화적인 일상생활과 사회적 생활을 확보할 수 있는 이상적 주택지의 단위
- * 일반적으로 초등학교 하나와 점포, 녹지 등의 시설

• 이상주의적 계획

• 로버트 오웬(Robert Owen)

• 공장촌 계획

- 기계를 거부하고 개인적인 도시생활을 탈피하는 **공동체 생활을 구현**
- 도시외곽에 공동체생활을 할 수 있는 집단촌을 건설
- 그곳에 생산은 물론 교육, 여가시설들을 포함
- 이후에 전개될 주거지계획에 하나의 이상안을 제시

• 정착촌 건설운동

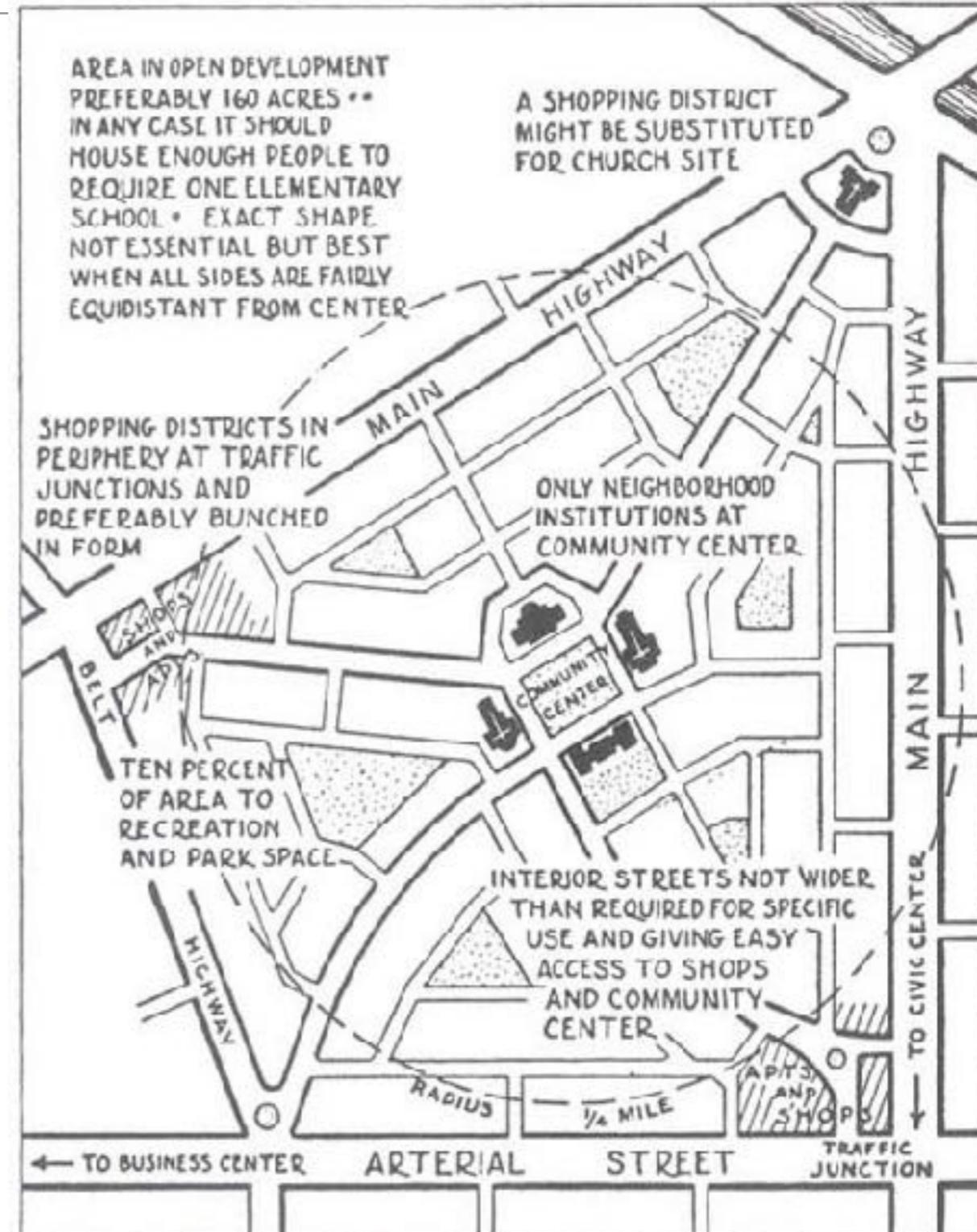
- 도시빈민에 대한 주거환경 확보
- 정착촌 건설운동가들은 개인의 가치가 모인 하나의 **공공선**의 존재를 믿음
- 빈민의 이익을 대변하는 옹호자로서의 역할을 수행

• 하워드(E. W. Howard)

- 전원도시구상을 통하여 현대도시에 있어서 **중요한 문제를 제기**
- 이상적 계획안을 정리하여 현대도시계획에 적용하고자 하였음

• Perry의 근린주구의 개념

- 근린주구의 개념은 E. Howard(1898) 이후 여러 나라에서 많은 관심을 가지게 되었고,
- 근대적 근린주구에 대한 정의는 C. A. Perry(1929)에 의해 이루어졌다.
- 그리고 L. Mumford, Le Corbusier, C. Stein, F. L. Wright 등에 의해 보편화되었다.¹⁾



1) J. Douglas Porteous(1986), 환경과 행태, 신학사, pp.74-78

- Define of Neighborhood Unit

학 자	정 의
G. Golany	공간상의 한계와 사회적 관계망(social network), 지역시설에 대한 집중적인 이용과 주민들 간의 감성적이며 상징적인 의미를 지닌 작은 지역
Ruth Glass	뚜렷한 물리적 성격이나 주민의 특수한 사회적 성격으로 분리되어지는 영역 집단
Keller	분리할 수 있는 큰 공간단위가 있는 특수한 지역이며 지역의 특수성은 지리상의 경계, 거주민의 인종, 문화적 성격 또는 주민이 공동체로 느낄 수 있는 심리적 단위 등 정확하게 평가하기 힘든 서로 다른 기준에 의해 구분된다.

• Define and Meaning of Neighborhood Unit

- 근린주구에 대한 정의는 학자에 따라 조금씩 다르게 정의되고 있고, 사회인문적 측면에서의 정의를 물리적 공간으로서 구체화된 규모를 정의
- 근린주구란 동질적인 공동체로서의 개념이 강조되는 사회단위로서, 이 안에서 지역의식의 형성을 가능하게 하고, 공동서비스나 사회활동을 영위하는데 필요한 각종 시설을 주변에 확보·활용할 수 있는 지역적·공간적 범위
- C. A. Perry는 이상적인 근린의 규모를 산출하기 위하여 초등학교를 지원하는데 필요한 시설 수에 근거
 - 근린의 규모는 대략 65ha의 면적에 5,000~6,000명의 주민이 살고 1,000~2,000명의 학생수를 가진 초등학교가 있는 구역
 - 도보에 의해 사람들이 언제든지 갈 수 있는 5분 이내의 반경 1/2mile 규모
 - 밀도는 100인/ha이하의 저밀도
 - 단지는 간선도로, 공원에 의하여 타 지역과 구분
 - 단지 내 도로는 주로 거주자의 접근성을 위한 쿨데삭(cul-de-sac)이나 루프(loop)형 - 단지 내 통과 교통을 배제하기 위한 체계이다.
 - 학교까지는 어린이들이 도로를 횡단하지 않고 도보로 통학
 - 주구센터까지는 단지 내에 초등학교, 근린생활시설, 녹지 등을 갖추도록 구상
- 이외에도 Clarence Stein의 구상, Jose Sert의 제안, N. L Engelhrdt의 제안 등도 있음

- C.A.Perry 근린주구단위의 설계 6원칙

1. 규모는 초등학교 하나를 유치할 수 있는 정도 - 인구는 5,000명 정도
2. 간선도로가 경계가 되며 통과교통은 근린주구 안으로 들어오지 못하고 우회
3. 오픈 스페이스는 전체 면적의 10% 정도
4. 학교와 기타 공공시설은 근린주구단위의 중앙에 위치
5. 상점은 근린주구단위의 주변부나 상업기회가 가장 큰 간선도로의 교차점에 위치
6. 내부의 가로 체계는 교통량의 비중에 맞는 다양한 위계를 갖고 있어야 함

• Meanings of Neighborhood Unit

• 사회적 측면

- 하나의 **생활공동체(communit**y)로서 주민들의 사회적 상호작용을 도모하고, 공동유대(common ties)를 강화하며, 영역성을 제고하고, 나아가서 주민들이 보다 긍지를 갖게 할 수 있음.

• 물리적.공간적 측면

- 인간 척도(**보행생활권**)와 주민활동의 주기성(**반복이용**)이라는 두 가지의 기본척도에 알맞게 각종 편의시설을 확보. 배치함으로써 생활을 편리하게 함
- 기계문명의 침해로부터 보호하여 안전.쾌적한 일상생활의 장을 조성
- 관리가 용이한 공간과 시설단위를 만들어 줌

• 근린주구의 성격

1. 근접성

- 근접이란 개인간 . 집단간의 물리적 거리로서 이웃집단의 규모를 결정
- 근린주구는 사무실.교회.가정.학교.병원.도로.인도.차고.공원.공중전화박스.놀이터.조깅코스. 옥외 카페 등의 공간들로 구성되어 있는데, 거주인들은 이러한 공간을 자주 이용하게 되고 이와 같은 이웃공간들은 사용자들의 접근성을 적극 유도하게 한다.

2.장소성

- 주거지역에서의 장소의 정립은 주거지역 내부의 어떤 물리적 환경과 특정한 집단간의 적정한 수용성을 통해 반복적으로 사용된 사회적 의미를 내포한 유효한 환경으로 인식
- 즉 환경의 질은 사회적 행위의 반복적으로 강화되며, 장소로써 인식

3.영역성

- 이웃 집단에 대한 영역적 분류는 근본적으로 거주지와 거주인들에게 주안점
- 이는 공간적 형태에 따른 거주자의 사회적 행위의 차이에 의한 것

4.방어성

- 장소성이 성립된 주거지역에서는 구성원들 간의 사회적 행위가 외부인에 대해서 배타적
- 감시의 범위를 증가시키고 명확한 경계를 두기 위해 담장세우기, 표시판 등을 세워 조절

• 근린주구의 효과

- 사회적 의미
 - 공동체 형성의 기회를 제공하여 주민들 간의 유대감을 높임
- 물리적 측면
 - 보행생활에 알맞은 규모로 계획함으로써 적절한 인간 스케일을 담을 수 있는 장점
- G. Golany는 일반적으로 근린주구에서 다음과 같은 효과
 1. 무질서하고 단편적인 도시집중에 **물리적인 질서를 부여**
 2. 익명의 도시사회에 지방의 대면(對面)집단의 재도입으로 도시민에게 **커뮤니티**의 감각을 회복
 3. 광범위한 사회적 주거 이동성에 의한 개인의 고립을 상쇄하는 **지역적 유대감과 소속감**을 고양
 4. 위협적인 세계에 **정체성과 안전성, 지속성 그리고 확고함(rootedness)**을 자극시킴
 5. 도시와 국가에 대한 유대감 증진을 위한 **자치성**을 제공

이러한 근린주구의 효과로 인하여 근린주구의 개념은 대량시대의 주택단지 개발에 가장 폭넓게 채택되고 적용된 계획이념중의 하나이며, 유럽이나 미국의 교외지역의 계획에 많이 사용되었음

• 근린주구의 적용사례

(1) Radburn 계획

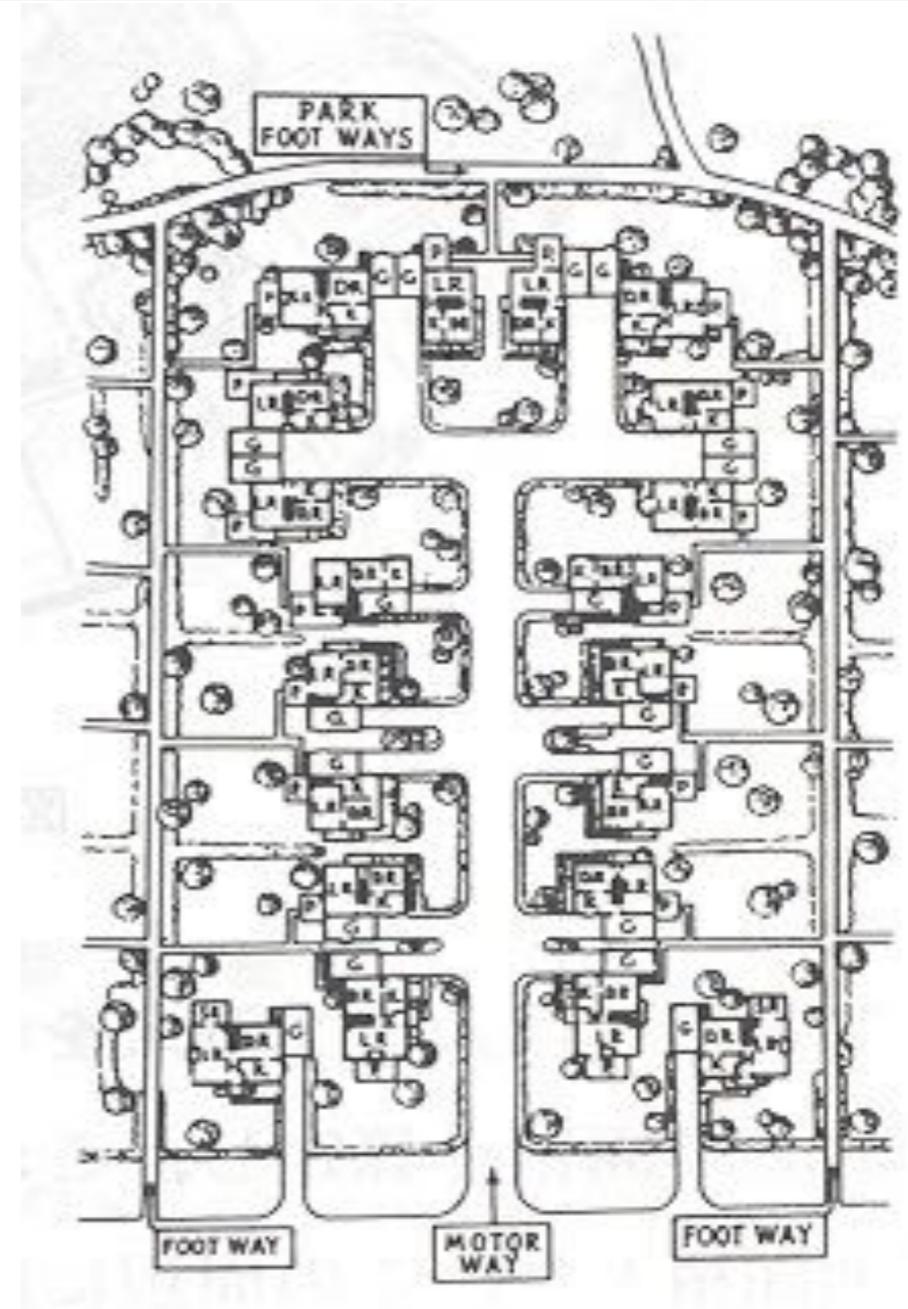
근린주구의 개념을 이용한 가장 대표적인 사례

뉴저지에 개발된 Radburn 주택단지

래드번은 H. Wright와 C. Stein에 의해 계획되었는데, 12~20ha의 대가구(super-block)를 채택하여 격자형 도로가 가지는 도로을 증가와 통과교통 및 단조로운 외부공간형성을 방지

Radburn 계획에서 제시한 기본원리

- 자동차 통과도로의 배제를 위한 대 가구(super-block)의 구성
- 기능에 따른 4가지 종류의 도로 구분
- 보행자 도로체계의 형성 및 보차 분리
- 쿨데삭(cul-de-sac)형의 세가로망 구성
- 주택단지 어디로나 통할 수 있는 공동의 오픈 스페이스 조성 등이다.



Radburn 계획과 지구구성

- Radburn 계획은 일반적인 주거지 계획안에서 볼 수 있는 골목길을 보행자를 위한 녹지체계로
- 주거로의 접근기능과 서비스기능이 혼재되어 있는 당시의 도로체계를 단일기능의 도로 체계로 바꾸는 등 혁신적인 내용을 포함하고 있어 후대의 계획가들에게 상당한 영향을 미쳤으며, 현재까지 C. A. Perry의 근린주구개념이 가장 잘 드러난 사례로 꼽힌다.
- Radburn 계획안에서 채택되었던 위계적인 교통망 체계, 대단위개발 수법, 공원배치 같은 계획 개념은 20세기 도시계획에서 기본원리로 사용

국 가	적용 예	적용방법
미 국	레스턴, 버지니아, 콜롬비아, 메릴랜드 미네소타, 어빙 등의 신도시	래드번의 기본 개념이 변형되어 사용
영 국	대런던 계획(Greater London Plan), 할로우(Harlow)등의 신도시계획	래드번에서 사용된 주택지 설계원리 적용
일 본	센리(千里)뉴타운	래드번의 근린주구론 적용

• Milton Keynes

- 밀턴 케인즈는 1968년에 건설되기 시작하여 아직까지 개발되고 있는 신도시로 세계에서 가장 잘 계획된 신도시
- 도시의 평면 형태는 약간 불규칙한 정사각형으로 되어 있으며, 간선도로망도 사방 약 1km의 격자형으로 구성되어 있다. 환경보호지구(environmental area)라고 불리는 5,000명을 위한 주거지역(근린주구)이 있다. 주거지역을 연결하는 구획도로의 지선은 격자형으로 되어 있고, 보행자도로는 고가 또는 지하로 차도와 입체교차되고 있다. 이 지점은 활동중심(activity center)으로서 상점, 초등학교, 교회, 도서관 등 생활편익시설이 집중되어 있고, 커뮤니티센터는 모든 주택으로부터 500m를 넘지 않게 되어 있다.
- 도시공간의 고밀화 및 생활편익시설의 다양화가 요구됨으로써 특히 자동차교통의 발달로 인해 생활권의 규모도 커지고, 주거중심 시설들은 한 곳에 집중시키고 있으며, 특히, 보행자의 안전성이 더욱 증가되는 추세이다.

• 일산 신도시

- 일산신도시는 서울 중심부에서 북서쪽으로 약 20km
- 일산신도시는 무주택자들을 위한 200만호 주택건설과
- 서울 과포화 된 인구를 분산시키기 위해 건설된 분당신도시를 비롯한 5개 신도시(일산, 분당, 중동, 평촌, 산본)중의 하나로 건설
- 자급자족도시라는 목표 하에 세워진 도시
- 급조된 도시라 **상업.업무지구 기능 유치 미비**
- 실제 **주민이 살아갈 공간**이라는 측면에서의 계획은 우리나라의 도시계획 중 가장 높게 평가



• 일산신도시의 지구특성

이용 형태	특 성
토지이용	<ul style="list-style-type: none"> . 중앙에 저밀의 주거 지구에서 중밀.고밀주거지구, 도시외곽으로 다시 저밀의 주거지구로 배치 <li style="padding-left: 20px;">. 도심내의 지하철역을 중심으로 500m이내지역 상업지구로 계획 . 일산을 관통하는 간선도로변과 정발산 공원과 호수공원을 잇는 직선 보행광로에 면한 상업지구 계획
가 로 망	<ul style="list-style-type: none"> . 1km마다 주간선도로를 두고 500m마다 보조간선도로를 둔 격자형 도로망 계획 <li style="padding-left: 20px;">. 집산도로 . 국지도로 등의 도로를 그 위계별로 계획 . 중앙 폭 20m이상의 직선 보행광로를 주축으로 하여 좌 . 우측 측면에 도시를 관통하는 보행자도로
오픈스페이스	<ul style="list-style-type: none"> . 중앙보행광로, 근린주구마다의 근린공원, 어린이 공원 등
주 택	<ul style="list-style-type: none"> <li style="padding-left: 20px;">. 정발산 공원주변으로 저층의 단독 주택이 위치 . 상업 . 업무지구 주변과 중앙의 좌 . 우측 변에는 고층의 아파트를 건설하여 고밀도로 계획 . 도시외곽으로는 다시 중.저층의 저밀도의 주택을 배치

• 우리나라의 근린주구

- 우리나라에서의 근린주구는 그 사회적 현실이 다름에도 불구하고
- 근린주구의 개념이 가지는 **규범적 정당성** 때문에 최근의 신도시 및 신시가지 개발에까지 이 원칙이 광범위하게 적용됨
- 1970년대 초반 한강아파트(대한주택공사)에 최초 도입
- 창원, 광양, 일산 등 신도시 등 주로 공동주택 단지에 적용
- 근린주구의 개념이 서구에서는 1970년대 이후 근린주구론이 쇠퇴하여 현재는 공동체 지역운동의 일환으로 근린을 다루고 있음
- 우리나라는 공동주택단지에 변형된 근린주구의 개념이 보편적으로 받아들여지고 있다.



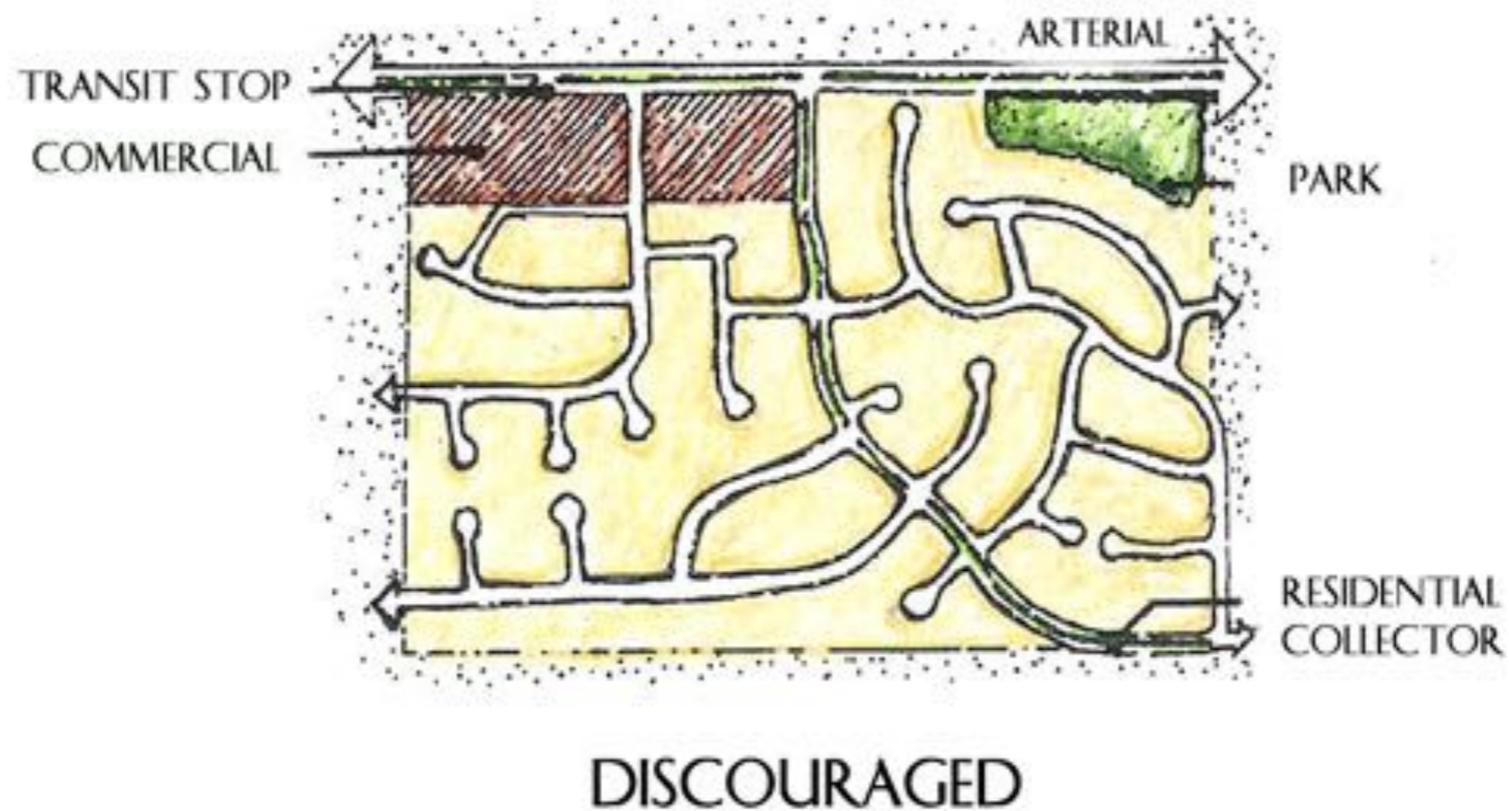
창원시 근린주구계획도

• 근린주구에 대한 비판 및 새로운 접근

• 문제점

- 근린주구단위는 교통량이 많은 간선도로에 의해 구획됨으로써 도시안의 섬
- 이로써 가정의 욕구는 만족, 고용기회는 많이 줄
- 거주자들의 관심이 내부로 향한다는 가정이 유용하지 않음
- 사회적 활동의 중심은 상점이 위치한 간선도로의 교차점이나 주변부가 될 가능성이 높지만, 넓은 가로로 단절되어 중심 역할이 불가능
- 연령구조의 변화로 초등학교가 폐교
- 근린주구계획은 초등학교에 초점
 - 학교는 사회 작업단위로 너무 큰 최적규격을 가질 수 있고, 다른 것들은 너무 적은 크기를 가질 수도 있다.
 - 대부분 사회적 상호작용이 어린 학생으로부터 유발된 친근감을 통하여 시작된다는 것은 불명확
- 미국에서 발달한 근린주구계획은 커뮤니티형성을 위하여 비슷한 계층을 집합시키는 계획이 이루어짐으로써 인종적 분리, 소득계층의 분리를 가져와 지역사회 형성에 오히려 방해
- 대량공급시대에 채택된 근린주구이론은 보편화 또는 표준화됨으로써 지역적 특수성을 고려하지 못하고, 주택 단지에 일반적으로 적용
- 근린주구가 엄격한 보차분리와 용도순화로 인하여 상호 연계된 사회적 커뮤니티를 붕괴시켰고, 인종적·민족적·경제적 분리뿐만 아니라 소득 및 사회적 계층의 차별을 촉진
- 이런 문제점에 대한 비판으로 근린주구에 대한 새로운 접근을 요구
- 1980년대부터 새로운 접근인 New Urbanism 운동이 일기 시작

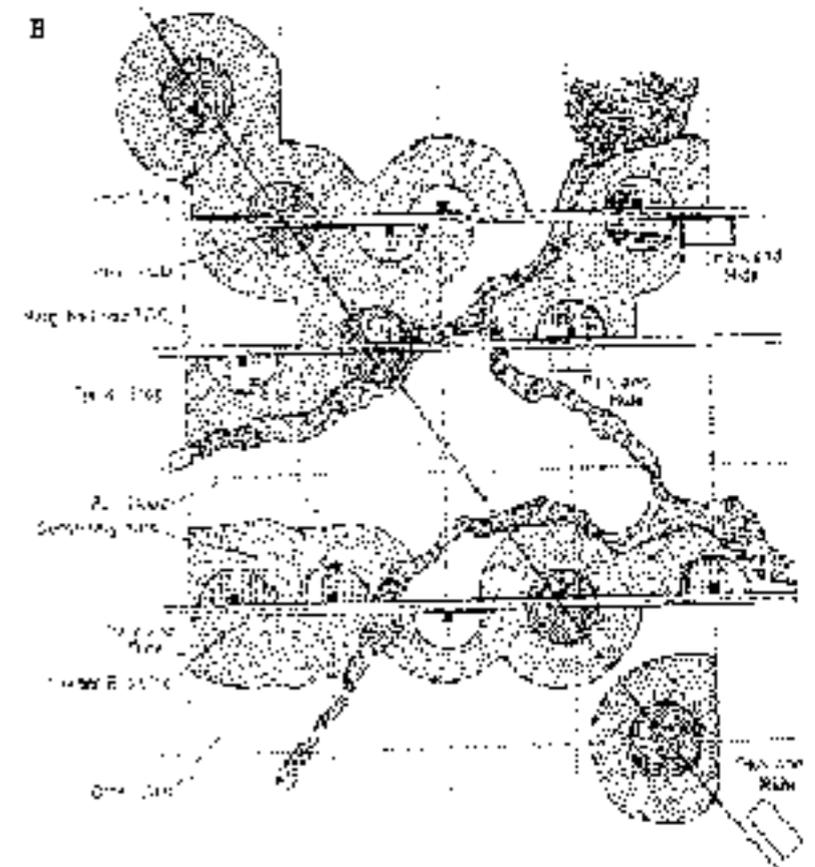
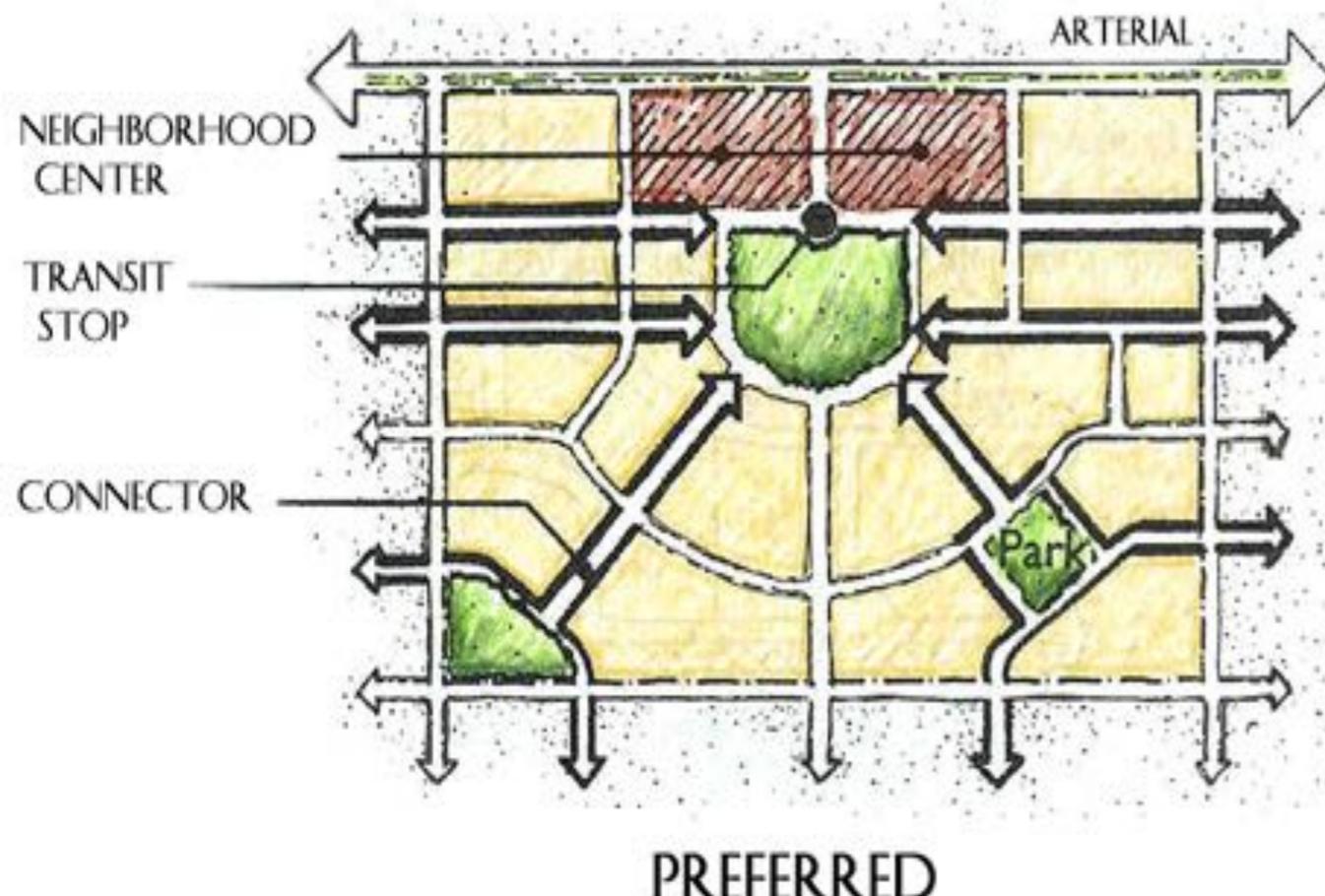
- TND(Traditional Neighborhood Development)



전통적인 근린주구 방식(TND)

• TND(Traditional Neighborhood Development)

- TND는 20세기 초의 커뮤니티에 근거한 새로운 개발방식
 - 주택군과 업무지역, 쇼핑센터를 격자형 내부도로를 통해 연결
 - 건물의 크기와 건축적 설계에 의해 군집을 형성하면서 동시에 다양한 연령, 사회경력, 기능을 수용
 - 커뮤니티는 보행으로 쉽게 다닐 수 있는 면적으로 규모를 제한



• TND의 13가지 설계적 특징(Duany)

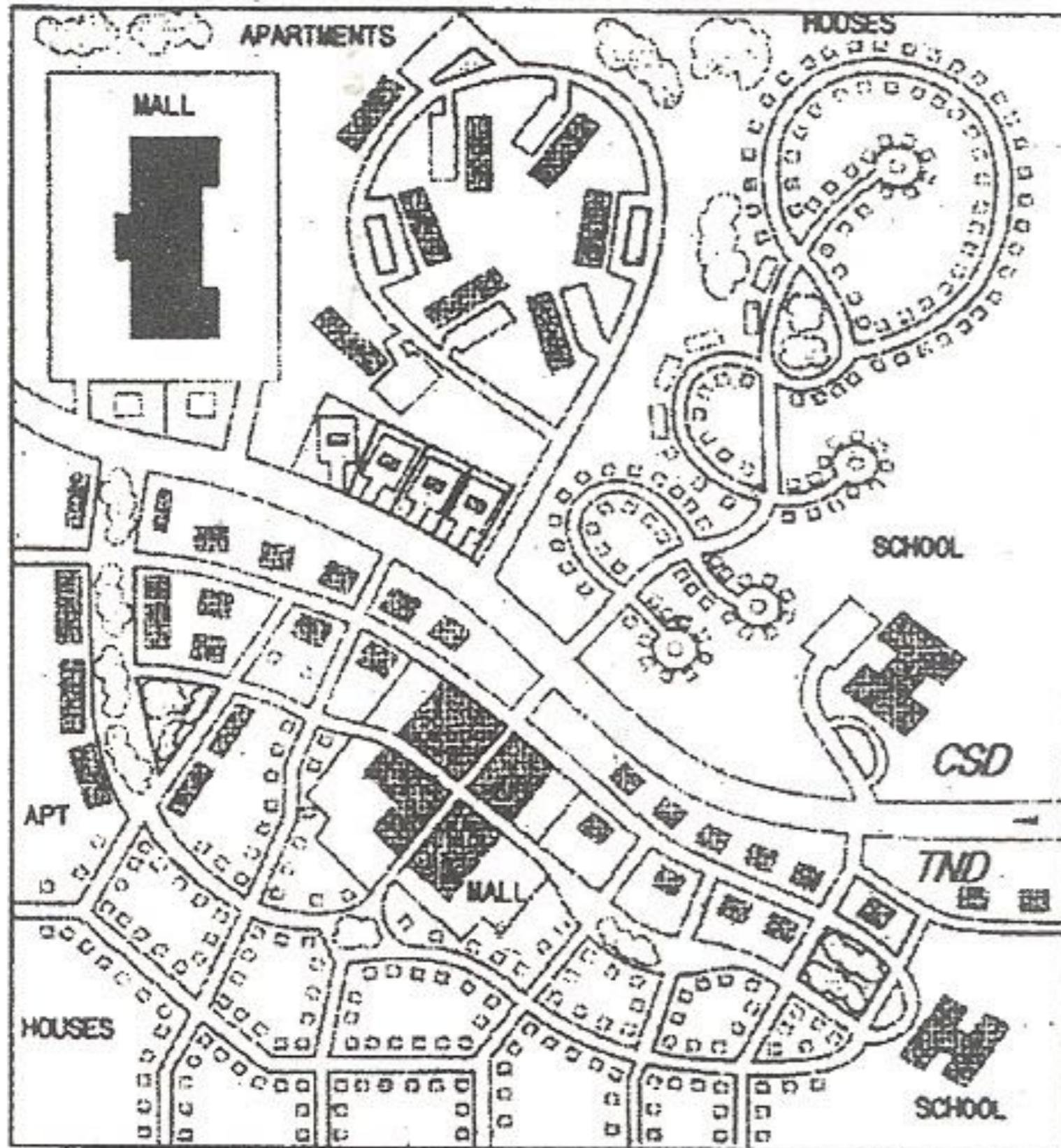
1. 근린주구에는 광장.공원 또는 사람이 많이 모이거나 장소성이 있는 **교차로 등의 중심(정류장)**
- 2.대부분의 주거지는 중심에서 **도보로 5분 이내** (평균거리는 400m)
- 3.근린주구 내 주거형태는 젊은이와 노인, 독신자와 가족, 저소득층과 고소득층 모두가 함께 살 수 있도록 단독주택, 저층주택, 아파트 등 **다양한 주거**
- 4.근린주구의 **경계부에는 상점과 오피스**
- 5.각 주택의 **뒷마당에는 작은 보조건물의 건축을 허용**
- 6.통학거리가 1.6km를 넘지 않는 범위 내에서 어린이들이 초등학교까지 **도보로 통학**
- 7.거주지에서 가까운 거리에(200m) **작은 운동장**
- 8.근린주구 내 **도로는 격자형**으로 연계되어 교통 혼잡을 분산
- 9.도로의 폭은 비교적 좁고, 도로변에 나무가 그늘지어져 차량의 속도를 줄이고, **보행과 자전거 이용**에 편한 환경을 조성
- 10.근린주구의 **중심건물은 장소성을 증진**시키기 위하여 도로에 인접
11. **주차는 소로**를 통해 건물의 뒷면
- 12.장소성이 있는 공간은 **주민의 공공용도로 활용**, 건물은 도로의 끝 부분에 위치하거나 근린주구의 중심에 위치
- 13.근린주구는 **자치제**로 운영

• TOD(Transit Oriented Development)

- TOD는 PP(Pedestrian Pocket)라고도 하며,
- TND에 비하면 광역적 차원의 계획
- 경전철, 버스와 같은 대중교통수단의 결절점을 중심으로 근린주구 간 광역교통계획을 제시
- 공지를 개발하거나 기존의 건물을 재건축함으로써 교외지역을 균형 있게 개발
- 이러한 개발방식은 다양한 주거형태를 제공하고, 보행.자전거.대중교통의 이용기회를 제공함으로써 자동차 통행을 줄이는 것으로 목적
- TOD는 자족성, 새로운 커뮤니티 건설을 통한 확장에서 E. Howard의 전원 도시론과 공통

• 기존의 개발방식과 New Urbanism 개발의 차이

- 근린주구에 대한 이러한 개발방식의 차이는 차량의 급증에 대처하기 위한 새로운 시도
- 기존 근린주구의 개념에 대한 변화를 요구
- 기존의 근린주구개념 중에서 cul-de-sac, loop형 도로망, 건축선 후퇴 등은 여전히 많이 통용
- 최근 도시혼잡과 관련한 도시구조의 형태도 다양한 도로체계와 효율적인 근린주구 형성을 위한 새로운 시도가 진행되고 있음
- 전통적인 보행도시와는 달리, 전철도시 또는 자동차 의존도시의 경우에는 더욱 더 복잡한 도로망 체계와 다핵형의 도시구조가 제안
- 전철 및 자동차 혼합도시의 경우, 그러한 다핵구조 내에서 cul-de-sac으로 이루어진 기존의 주거지를 연결하는 격자형의 간선도로를 구성하고, 전철역을 중심으로 하는 역세권 근린 센터를 구성할 수 있도록 하는 것이 바람직하다. 이 경우에도 근린주구의 개념은 여전히 존재하며, 도시이외의 부도심이나 역세권 중심 또는 교외 주거지의 근린주구단위가 적용될 수 있다.



기존의 개발방식(上)과
TND(下)

• 기존의 개발방식과 New Urbanism 개발의 차이

	기존 개발방식	New Urbanism
도로/가로망	<ul style="list-style-type: none"> . 자동차위주의 도로망 . 보도가 없음 . cul-de-sac . 왕복 4차선 . 노상주차금지 	<ul style="list-style-type: none"> . 격자형 도로망 . 보행동선으로 모두 연결(보행자위주) . 보도가 넓고 차도가 좁음 . 잔디정원은 주택의 이면 . 노상주차
대중교통	<ul style="list-style-type: none"> . 저밀로 인한 대중교통수요 미미 . 노선선정곤란(cul-de-sac) 	<ul style="list-style-type: none"> . 이용자 다수 . 대중교통 이용편리(격자형) . 정류장 접근성 높음
주택	<ul style="list-style-type: none"> . 대부분의 주택이 동일 . 건축선 후퇴, 잔디정원소유 . 핵가족 . 큰 주차건물이 파사드 결정 	<ul style="list-style-type: none"> . 주거형태, 가격, 소유 다양 . 주택이 도로전면에 인접 . 좁은 통로로 후면배치(주차) . 건축가의 설계 . 간이 주차건물
쇼핑/근린생활	<ul style="list-style-type: none"> . 주거지역내 타용도 배제 . 대규모 쇼핑센터 이용 . 성인 1인당 1차 보유 . 근처에 쇼핑, 직장이 없다. 	<ul style="list-style-type: none"> . 중심가로에서 생활 . 생필품은 5분 이내 거리 . 주택에서 도보가능 거리내에 학교 및 편의시설 위치
공공영역	<ul style="list-style-type: none"> . 광역적 중심에 대규모 . 뒤뜰이 커뮤니티의 교류장 . 익명성 	<ul style="list-style-type: none"> . 중심건물 있음 . 주택 정문과 학교, 공원, 놀이터연결 . 이웃간의 친밀성

근린생활권

• 생활권의 단위 설정

주거공간을 중심으로 한 최소한의 사회생활단위인 근린생활권의 위계는 3단계로 나눌 수 있다.

구분	개요
인 보 구	<ul style="list-style-type: none">• 이웃에 살기 때문이라는 이유만으로 가까운 친분관계를 유지하는 공간적 범위• 반경 100m 정도를 기준으로 하는 가장 작은 생활권 단위로서 어린이 놀이터.구멍가게 등이 있는 범위
근린분구	<ul style="list-style-type: none">• 주민 간에 면식이 가능한 최소단위의 생활권• 진입로.오픈 스페이스 등을 공유하고, 보행권이 설정기준
근린주구	<ul style="list-style-type: none">• 보행으로 중심부와 연결이 가능하며,• 초등학교.상가 등의 공동서비스시설을 공유하는 규모로서 주민간의 동질성이 강조됨

• 생활권

• 소생활권

- 근린주구 규모의 단위
- 50,000명
- 지역간 도로 또는 간선도로로 구획

• 중생활권

- 3~5개의 근린생활권을 이루고,
- 5~10만명 정도

• 대생활권

- 區단위의 행정구역과 일치시키는 것이 생활권형성에 유리
- 20~30만명

구 분	근린밀도 (인/ha)	총 밀 도 (인/ha)
고밀주거지	200~250	400~500
중밀주거지	150~200	250~350
저밀주거지	100~150	200~250

• 생활권 설정기준

- 근린주구(neighborhood unit)
 - 10,000 ~ 20,000인
 - 초등학교와 근린상가
 - 간선도로와 녹지 등에 의해서 다른 지역과 구별
 - 중심과의 거리는 300 ~ 400m,
 - 면적은 30 ~ 50ha
- 근린분구(neighborhood precinct)
 - 3,000 ~ 5,000인
 - 근린상점
 - 어린이 놀이터.정원
 - 중심과의 거리는 150 ~ 200m
- 면적은 7 ~ 12ha
- 아파트지구 개발기본계획 수립에 관한 규정
 - 근린주구를 반경 400m이내
 - 공동주택의 경우 1,000 ~ 3,000세대
 - 거리와 규모면에서 페리의 근린주구개념과 유사
- 동선체계의 기본목표
 - 주변간선도로와의 무리 없는 접속, 보행자의 안전성 제고, 접근성 제고, 과도한 우회통행의 방지

• 통학거리권

- 근린생활권은 보행권과 통학거리권을 중심으로 설정
- 보행권은 일상적인 활동(취학아동의 등 하교, 공원이나 어린이놀이터 등에서의 레크레이션, 생필품의 구매, 이웃과의 교류)은 주로 보행

생활권	범 위	특 징	시 설			
			행정	교육	문화, 사회복지	기 타
1차 생활권 (근린생활권)	교통수단을 이용하지 않고 걸어서 움직일 수 있는 공 간적 범위	주거환경의 보호가 주목적	동사무소 우체국 파출소	초등학교 유치원 (중학교)	탁아소, 약국, 경로당, 병원, 마을회관, 운동장	근린상점 소매시장
2차 생활권 (중생활권)	지역순환교통과 같은 간편 한 대중교통을 이용하여 10-15분 이내에 이동할 수 있는 범위	지역중심이 있고, 두 세가지의 토지 이용이 있음	구 청 경찰서 소방서	중학교 고등학교	청소년회관, 도서관, 복 지센터, 보건소(종합병 원)	쇼핑센터 (백화점) 도매시장
3차 생활권 (대생활권)	하나의 완결된 체계를 갖는 범역으로 한 도시라고 느끼 는 실질적인 범위	주거, 상업뿐만 아 니라 생산시설도 입지함	시청	대학교 연구기관	종합병원, 양로원 특수 병원, 박물관 문화공연 장	백화점 유통센터

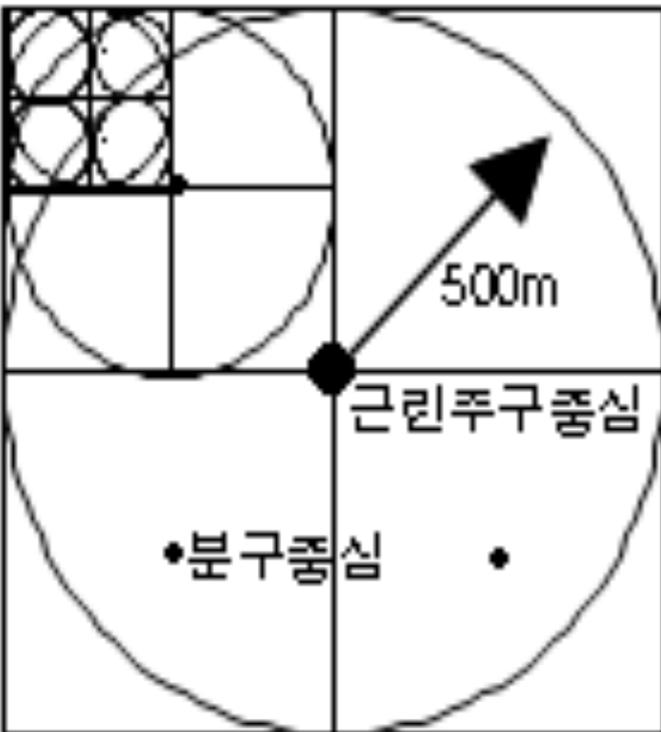
• 생활권의 위계구성



인보구 약 6ha
(약1,500명)

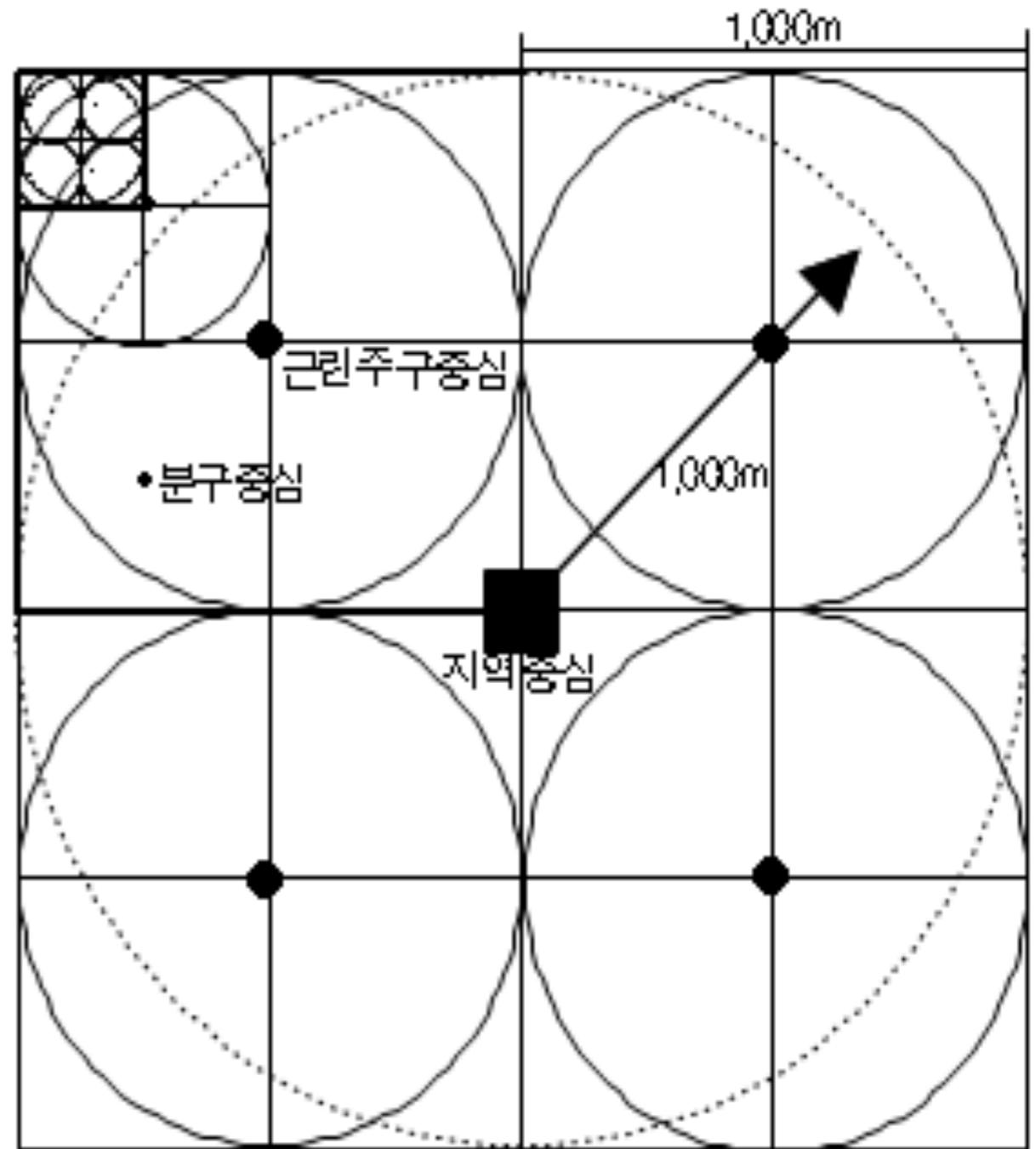


근린분구 약 25ha
(약6,200명)



근린주구 약 100ha
(약 25,000명)

지역(소도시)
community
약 400ha
(약 100,000명)



• 적정통학거리 및 시간

- 통학거리 권은 학교단위 별로 다름
- 전통적 근린주구의 규모는 우리나라에 부적절
 - ① 근린주구 단위를 중학교 중심의 최적보행이용권
 - ② 중학교를 주구중심
 - ③ 생활여건시설은 녹지와 함께 중학교 중심으로 주구중심
 - ④ 초등학교 통학거리는 400m
 - ⑤ 중학교의 도보거리는 800m
 - ⑥ 고등학교의 통학거리는 1,600m
 - ⑦ 인구밀도는 120인/ha로 하며 반경 800m의 면적 200ha를 기준으로 하면 근린주구단위 인구는 약 24,000인
- 일상생활권은 보행순환체계를 고려하면 반경 800m가 적당하다. 이것은 근린주구의 규모와 일치한다. 행정단위 권은 시, 구, 동, 통, 반으로 설정한다.

구 분	적정거리	적정시간	접근수단
유 치 원	200~400m	5분 이내	도 보
초등학교	400~800m	5~10분	도 보
중 학 교	800~1,200m	10~15분	도 보
고등학교	1,200~1,600m	15~30분	도보/버스

근린생활권의 구성방법

• 공간체계의 구성

- 근린생활권의 공간체계구성
 - 보행중심, 대중교통중심, 어린이주심 근린생활권으로 구성
- 근린생활권에서는 적극적인 생활공간으로서 도로이용이 이루어질 수 있도록 보행동선체계를 중심으로 하는 근린생활권의 구성방안이 모색되어야 한다.
- 근린생활권의 공간체계를 구성하는 방법의 하나는 보행동선 축을 형성하고, 여기에 주요 근린생활 시설들을 연결하는 것인데, 이것은 하나의 보행 축이 집중되는 패턴과 두 개의 보행 축이 집중되는 패턴으로 구분할 수 있다.
- 대중교통수단과 관련하여 골격을 구성하는 방법은 버스정류장(지하철역)을 주구의 외곽에 배치하고 근린분구나 주호군을 연결시키는 방식과 버스정류장을 주구의 중심에 배치하고 주호군을 연결시키는 방식이 있다.
- 유치원.초등학교.어린이 공원 등 어린이들이 이용하는 시설에 대한 안전성과 사회화를 위한 기능을 확보해 주는데 주안점을 두고 근린주구의 공간체계를 구성하는 것이 매우 중요하다.

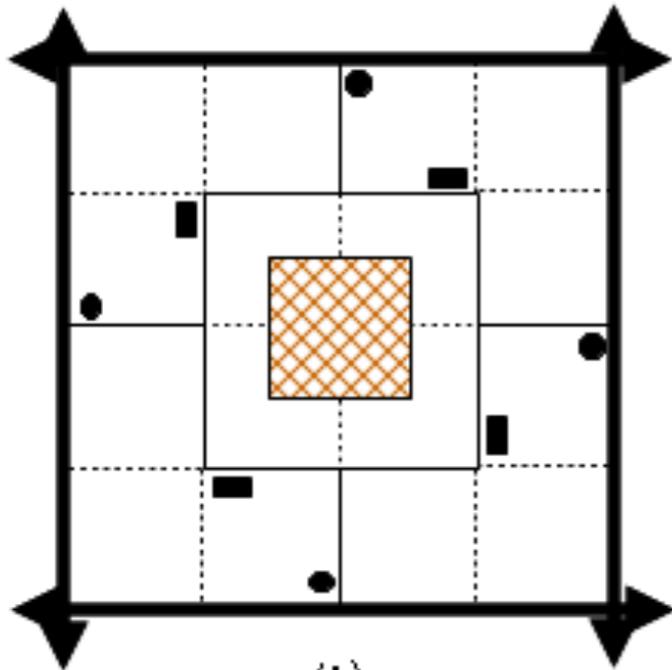
• 주구중심시설의 구성

- 주구의 중심이 되는 시설은 집약시켜 배치
 - 이용효율을 높이고, 상호간에 상승효과를 얻을 수 있는 시설(쇼핑센터와 스포츠.레크리에이션 시설 등), 시설 상호간의 환경.기능상 상충이 발생하지 않는 시설, 도시적인 집적효과 및 주민의 이용편리성을 높일 수 있는 시설, 단지의 특색 형성에 기여하거나 광역적인 이용권역을 갖는 시설 등이 있다.
- 주구중심의 입지는 특별한 경우 이외에는 근린생활권의 중심부에 배치
- 이는 주민들이 보다 이용하는데 불편을 가지지 않고 주구의 중심성을 높일 수 있음

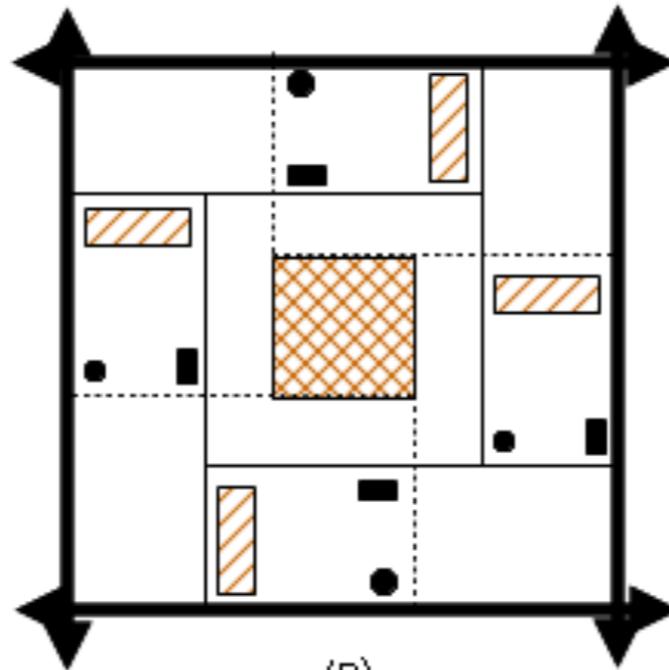
• 근린생활권의 구성모델

- 근린생활권의 공간체계를 형성하기 위한 구조모델은 동선체계의 구성과 주요 근린시설의 배치형식에 따라 작성될 수 있음
- 동선계획은 주변간선도로와의 접속에 무리가 없어야 하고,
- 보차의 분리 및 보행의 연속성(보행자의 안전성 제고), 주요 근린시설에의 편리한 연결(접근성 제고), 교통거리의 단축 및 교통공간의 축소(과대한 우회통행의 방지) 등이 검토
- 공공시설 및 생활편익시설의 배치는 가능한 한 주요 교통흐름을 고려하여 보도 및 차도에서 직접 진입이 가능하도록, 주민이용의 편리성과 관리의 효율성을 감안하여 집단화

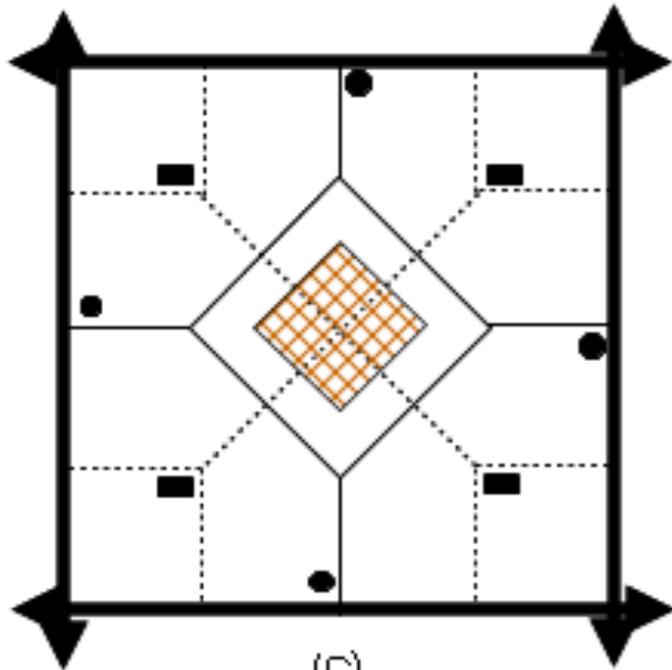
근린생활권의 구성모델(예)



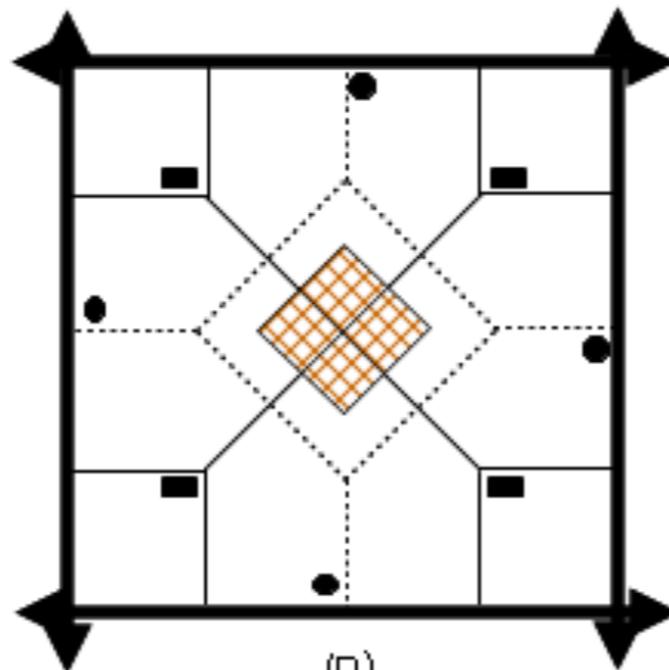
(A)



(B)



(C)



(D)



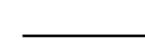
주구중심(상업시설포함)



분산적 상업시설



어린이공원



집산도로



간선보행자도로



버스정류장