

都市設計方法論(I)

金 基 浩*

目 次

I. 序 論	V. 設計目的/設計基準
II. 設計理論과 設計方法論	VI. 都市形態/形態創造
III. 諸體系接近方法	VII. 結 論
IV. 既存體系	

I. 序 論

建築家와 都市設計家の 最大目標는 우리 都市民의 基本的要求를 주어진 空間 안에서 充足시키는 生活環境을 創造 혹은 改善하는 것이다.

그러므로 建築과 都市設計의 最終結果物이 使用者의 要求에 符合되게 設計될 수 있을까 또는 適合하게 設計되었는가를 瞥기 為해서 最終結果物과 基本的要求를 比較해 보면, 前者は 매우 具體的인 形態를 가진 空間이고, 後자는 一般的으로 空間의 意味를 갖지 않는 抽象的인 要求事項이라고 생각할 수 있다.

따라서 非空間的形態의 意味가 空間的 形態의 結果物로 옮아 가기에는 必然的으로 어떠한 過程 혹은 節次가 必要하게 될 것이다. 設計에서 이러한 過程을 우리는 「節次」(process) 혹은 「方法論」(methodology)이라고 부른다. 이것은 하나의 思考를 展開시키는 틀이라고 말할 수 있다.

그러므로 이 方法論은 設計時에 考慮되어야 할 모든 要素 혹은 内容을 빠뜨리지 않고 收容할 수 있는 容器이어야 할 것이다. 이 말은 萬一 設計에 理論이 있다면, 이 理論의 内容도 方法論의 「틀」에 收容되어질 수 있다는 것이다.

1970年代 우리 나라에서 設計되어진 여러 建築/都市設計作品들을 보면, 물론例外도 있겠지만, 一般的으로 設計의 「質」(quality of design)과 作品의 「說得力」側面에서 볼 때 많은根本的改善이 이루어져야 할 것이라는 것은 우리가 다같이 同意하는 바 일 것이다.

좀 더 具體的으로, 우리나라 設計作品의 基本的 問題點을 보면 크게 다음의 세 가지로 分類할 수 있다. 그 첫째는 設計作品이 그 作品이 處해 있는 「既存體系」하고 잘 맞지 않는다는 것, 두번째로 그 프로젝트의 「定義」와 設計되어진 内容이 잘 맞지 않는다는 것, 세번째로 큰 規模의 프로젝트와 작은 規模의 프로젝트가同一한 方法으로 接近되고 있다는 것을

* 서울大學校 環境大學院 專任講師

들고 싶다.

이러한 現象이 發生하게 된 主要 理由로는 여러個가 있겠지만, 그 가운데서 設計接近方法 다시 말해서, 設計方法論의 缺乏 내지는 不適切한 運營이 上記한 問題에 커다란 寄與를 했다는 것은 아무도 否定할 수 없을 것이다.

따라서 이 論文은 上記한 세 가지 問題點에 焦點을 맞추어서 쓰여질 것이다. 이렇게 하므로서 우리나라 設計家에게 좀 더 現實感을 느끼게 할 수 있고, 또한 設計하는 데 있어서 直接的인 도움이 되었으면 한다.

설계는, 다른 科學과는 달리, 客觀的인 部分과 主觀的인 部分을 함께 갖고 있다고 할 수 있다. 그러므로 設計된 內容의 完全한 客觀的 說明이 不可能하다는 것은 明白한 것이다. 그러나 設計의 客觀的인 多은 部分은 明瞭하게 說明되어질 수 있어야 한다고 믿는다.

設計方法論은 設計를 하기 위한 「手段」이다. 그러므로 設計方法論은 獨自의으로 存在할 수가 없다. 따라서 設計方法은 프로젝트를 直接 같이 하므로서 좀 더 効率的으로 배울 수 있고, 좀 더 効率的으로 討論할 수 있다고 생각한다. 그러나 次善의 方法을 가지고 効率的인 意思傳達을 위해서 最善을 다했지만, 部分的으로 未備한 部分은 다음 機會에 補強하려고 한다.

1980年代 우리나라 設計界에 當面한 重要한 「이슈」들 中 첫번째는 設計方法論의 定立이다. 이러한 方法論이 設計家로 부터 定立되어 질 때, 우리나라의 建築/都市設計의 質이 한층 더 높아 질 수 있고, 따라서 우리나라 都市環境의 質도 改善될 수 있을 것이라고 생각된다.

이 論文에서 言及된 內容은 筆者が 지금까지 設計를 하는 동안, 많은 試行錯誤를 거듭하면서, 축적된 “設計體系”를 整理해 본 것이다. 이렇게 정리해서 記錄한다는 것은 筆者が 設計家로서 設計方法에 關한 立場을 分明히 밝힌다는 것 以外에, 앞으로 우리 設計家사이에 設計方法에 關한 많은 討論을 하는 데 基礎資料를 提供하는데 또 하나의 目的이 있다고 할 수 있다.

II. 設計理論과 設計方法論

20世紀 後半에 있어서 都市計劃과 都市設計는 다같이 未來形態環境(future formal environment)의 創造 및 運營에 關한 決定을 하는 것에서는 一致한다. 그런데 都市設計가 都市計劃과 다른 點은 都市設計는 「未來都市形態」의 여러 可能性을 創造하는 것이다.⁽¹⁾ 다시 말하면 都市設計는 形態를 만드는 것이다. 이 形態는 三次元 以上의 形態이다. 形態를 만든다는 것이 都市設計가 都市計劃과 區分이 되고, 또한 都市設計가 다른 科學과 區別이 된다고 할 수 있다. 따라서 形態를 만드는 것이 設計이다.

(1) Planning Department, City of Detroit, "City Design Criteria: A Process," Detroit, 1970, p. 1.

建築과 都市設計에 있어서 하나의 對象을 設計한다는 것은 그와 같은 對象이 過去에 設計되어진 經驗 혹은 模型들을 基礎로 하고, 이 對象에서 나오는 이 對象나름의 여러 다른 因子들을 考慮해서, 새로운 模型을 만드는 것이라고 할 수 있다.⁽²⁾

上記한 設計의 本質을 생각해 볼 때, 萬一 設計에서 設計理論이라는 것이 있다면, 이것은 設計를 直接할 수 있는 理論(theory of design)이 아니라, 設計를 하기 為한, 다른 分野에서 쟁여난, 部分的인 理論(partial theories for design)이라고 생각할 수 있다. 그러므로 이러한 理論을 알았다손 치더라도, 이것을 가지고 設計를 할 수 없다는 것은 明確한 事實이다.

萬一 建築/都市設計에서 真正한 意味에서 理論이 있으려면, 이 理論은 建築의 諸屬性인 ① 形態的인 側面 ② 象徵的인 側面 ③ 行態的인 側面이 함께 考慮되어져야 할 것이다.⁽³⁾ 또한 이 理論은 使用者의 視點(혹은 觀點)의 可變性을 收容할 수 있어야 할 것이다. 왜 그러나 하면, 建築/都市空間이란 動的空間(dynamic space)이기 때문이다. 또한 이 理論은 人間尺度(human scale)에서의 空間을 “다른 空間”과 分別할 수 있어야 할 것이다. 왜 그러나 하면一般的으로 建築/都市空間에서 人間의 「設計되어진 空間」에 對한 認識의 範圍는 實際의 建築/都市空間보다 훨씬 작기 때문이다.

한편 設計時 考慮되어야 할 五大 重要因子들은 ① 주어진 空間 ② 時間 ③ 機能 ④ 使用者行態 ⑤ 創造될 空間に 處해 있는 社會·經濟·政治·文化的 背景等이다. 이러한 因子들은 제각기 獨立의으로 恒常 變하고 있기 때문에 이世上에 어떠한 設計프로젝트도 根本의으로 同一한 것이 存在할 수가 없다. 따라서 建築/都市設計에 있어서 一般的인 狀況이 存在할 수가 없다. 그래서 設計는 恒常 特殊한 狀況에서 設計가 되어야 한다. 그러므로 하나도 같지 않은 많은 特殊狀況에 適用할 수 있는 理論이란, 지금 1980年代 우리 人間의 知識으로는 不可能한 것이다.

上記한 理由에서 美國이나 西歐에서 設計理論의 發展이 이루어 질 수 없었고, 또한 이루어 지지도 않았다.

全世界에서 지난 50餘年 동안 設計家들의 最大의 觀心은 ① 建築/都市設計의 이데올로기 ② 設計를 合理的으로 이끌어 나아가게 할 수 있는 틀, 다시 말하면 設計節次(design process)에 關한 것이었다.

이 論文은 後者의 設計節次를 다루려고 한다. 設計節次는 여러段階가 있고, 각段階에는 考慮되어야 할 因子 即, 變數들이 있고, 이 變數는 上記한 대로 設計作品이 處해 있는 狀況에 依해서 變하는 것이므로 그 狀況에 맞는 事項을 變數에 代入하므로서 節次가 이루어

(2) *Ibid.*, p.1.

(3) Jon Lang, "Theories of Perception and Formal Design," in *Designing for Human Behavior*, ed. by Jon Lang Stroudsburg: Dowden, Hutchinson & Ross, 1974, p.109.

지는 것이다.

III. 諸體系接近方法(Systems Approach)

1960年代 美國에서 計劃/設計프로젝트의 規模가 점점 커져서 프로젝트가 좀더 複雜해지고, 또한 計劃目的이 規模에 억눌려서 計劃目的이 不確實해지는 境遇가 많이 생기게 되었다.

이러한 現象에 對處하기 위해서 1960年代후반 美國의 計劃/設計界에서는 問題解決方法에 있어서 結果物위주의 “手工業的” 接近方法으로 부터 좀 더 「問題위주」와 「方法論위주」의 接近方法으로 나아 가려는 強力한 要求가 弻배해 있었다. 이러한 要求에 副應해서 나온 것이 諸體系接近方法(systems approach)이라고 할 수 있다.⁽⁴⁾

여기서 體系(system)란 하나의 對象이 아니고 하나의 對象을 보는 「方法」이라고 생각할 수 있다. 諸體系接近方法은 部分(parts)들의 相互作用(interaction)의 產物로서만 理解되어 질 수 있는 有機的現象(holistic phenomenon)을 다루 때 使用할 수 있는 接近方法이다.⁽⁵⁾ 都市現象도 一種의 有機的性格(holistic nature)을 띠고 있다고 할 수 있다.

計劃 및 設計에 있어서 「諸體系接近方法」은 커다란 規模이거나 혹은 複雜한 計劃/設計問題를 解決하기 위한 方法인데, 그 問題를 여러개의 獨自的으로 다루기 쉬운 部分으로 나누 후에 그 部分을 하나씩 獨自의으로 解決한 후 이 部分問題(part problem)들을 綜合시키면서 妥協(trade-off)을 통해서 하나의 커다란 問題를 解決하는 方法이라고 할 수 있다.

그러면 都市現象에서 部分들은 무엇을 意味하는 것일까?

여기에서 部分은 여러 構成要素들의 「集合」이라고 할 수 있고, 이 構成要素들은 서로 間에 같이 돋고 같이 일을 하는 關係를 가지고 있다. 이럴 境遇 우리는 이러한 構成要素들의 集合을 體系(system)라고 부른다.

그러면 都市에서 어떠한 體系가 있을 수 있을 것인가?

一般的으로 都市에서 다음과 같은 일곱가지의 體系들이 있을 수 있다 하겠다. 그 첫번째로 自動車道路體系, 두번째로 步行者道路體系, 세번째로 「오픈스페이스」體系, 네번째로 土地利用體系, 다섯번째로 住居體系, 여섯번째로 社會空間體系, 일곱번째로 開發密度體系等이 있을 수 있다 하겠다.

上記한 體系들을 選別的으로 說明해 보면, 두번째의 步行者道路體系와 세번째의 「오픈스페이스」體系는 建物의 안팎에서 共히 일어날 수 있고, 또한 三次元的으로도 일어 날 수 있다고 하겠다. 다섯번째의 住居體系는 住居類型과 住居構成과 住居形態(housing form)와 住

(4) James R. Boyce, "What is the Systems Approach?", *Progressive Architecture*, November, 1969, p. 118.

(5) Christopher Alexander, "Systems Generating Systems," *Architectural Design*, December, 1968, p. 605.

居密度(housing density)와 함께考慮되어야 할 것이다. 여섯번째의 社會空間體系는 하나의個人의 空間(an individual space)으로부터 共同社會空間(community space) 사이에 存在할 수 있는 여러개의 空間領域(space domain)을 定義하는 것이다. 일곱번째의 開發密度體系는 土地利用密度를 三次元的으로 보면서 거기서 하나의 形態를 構成하는 것이라고 할 수 있다.

都市設計에 있어서 이러한 諸體系接近方法을 使用하므로서 다음의 두가지의 重要한 有利한 點이 있다 하겠다.

그 첫번째는 各體系別로 獨自的으로 그 體系에 가장 適合한 體系別 「칸센트」를 만들어 낼 수 있기 때문에 各體系別最適化가 可能하다고 할 수 있다. 두번째는 各體系別最適化 후에 全體體系의 最適化를 위해서 各體系間에 妥協하므로서 各體系의 基本立場이 公正하게反映되어질 수 있다 하겠다.

만일 諸體系接近方法에서 上記한 獨自의인 體系別最適化가 이루어 지지 않은 후에 各體系間에 妥協을 하는 境遇가 생긴다면, 諸體系接近方法의 基本的目的을 考慮해 볼 때, 이것을 諸體系接近方法이라고 부를 수 없을 것이다.

IV. 既存體系(Existing System)

建築/都市設計는 既存體系 안에서 存在하여야 한다. 왜그러나 하면 建築과 都市設計는 獨自의 아닌 “社會의인”(social) 存在하여야 하기 때문이다. 따라서 既存體系는 建築과 都市設計作品의 「母胎」와 같다고 생각할 수 있다. 그러므로 建築과 都市設計「칸센트」가 좀더 “社會的”이기 為해서는 그것이 存在하는 既存「칸센트」로 부터 많은 示唆를 받아야 한다고 생각한다.

이러한 示唆를 받기 為해서는 既存「칸센트」의 철저화 分析이 要求된다고 하겠다. 그런데 앞에서 말한대로 都市設計過程을 諸體系接近方法을 通해서 한다고 말했다. 따라서 既存「칸센트」를 分析하는데 있어서도 같은 體系下에서 分析이 되어 져야 할 것이다. 앞에서 言及된 體系들을 다시 罗列해 보면, ① 自動車道路體系 ② 步行者道路體系 ③ 「오픈스페이스」體系 ④ 土地利用體系 ⑤ 住居體系 ⑥ 社會空間體系 ⑦ 開發density體系等이 있다.

이렇게 分析할 경우一般的으로 다음의 두가지 段階가 있을 수 있을 것이다. 그 첫번째 段階는 現象 있는 그대로를 把握하는 것이고, 두번째 段階는 把握된 現象에서 設計家가 “꿈을 꾸어서” 未來設計를 為한 機會要素를捕捉하는 것이다.

그러면 既存體系의 地理的領域은 어떻게 定義할 것인가? 既存體系의 地理的領域은 다음의 두가지로 區分될 수 있다. 하나는 地內(on-site)의 體系와 다른 하나는 地外(off-site)의 體系이다. 따라서 우리가 地外의 體系의 地理的領域을 알 수 있다면, 自然히 既存體系의 地理的領域을 定義할 수 있을 것이다. 여기서 地理的領域을一般的으로 말해 보면, 하

나의 團地를 設計하는데 있어서 그 團地內의 活動 혹은 그것을 收容할「3次元以上」의 空間에 영향을 줄 수 있는 地域이 포함된다고 할 수 있다. 例천대, 과천 都市設計에서 과천 都市空間에 「直接的」영향을 줄 수 있는 地域의 境界를 말해 보면, 적어도, 北쪽으로는 「사당동네거리」, 東쪽으로는 「청계산」, 南쪽으로는 「안양」, 西쪽으로는 「관악산」이 包含될 수 있을 것이다.

다시 말하면, 한 地域(project area)의 空間은 그 地域內와 바깥狀況에 依해서 直接的으로 영향받게 된다. 이 말은 한 「프로젝트」의 本然의 "影響領域"은 人爲的인 프로젝트의 境界보다 恒常 크게 되어야 한다는 것이다. 이러한 "本質的" 墓域안에서 設計되므로서 都市 혹은 建築設計가 既存의 環境體系 안에서 調和될 可能性이 增大될 수 있는 것이다.

과천의 例를 들면, 이러한 空間的領域 안에서 分析을 하고, "꿈을 꾸면서", 과천이라는 空間에 맞을 未來의 都市形態(urban form)를 既存의 環境體系로 부터 抽出해 낼 수 있을 것이다.

좀 더 具體的으로 말하면, 이러한 既存의 環境體系에서 이 體系에 맞을 自動車道路「패턴」이 나올 수 있고, 또한 이 體系에 맞을 「오픈스페이스」體系「패턴」이 나올 수 있고, 또한 이 體系에 맞을 土地利用「패턴」이 나올 수 있고, 또한 이 體系에 맞을 開發密度 體系가 나올 수 있고, 또한 이 體系에 맞을 住居體系가 나올 수 있다고 하겠다.

다시 말해서, 既存體系에서 未來都市形態(future urban form)에 關한 많은 실마리가 나오게 된다. 따라서 既存體系의 正確한 分析과 이것을 根據로 해서 設計家의 영감을 불러 일으킬 수 있는 설계가의 想像力이 強力히 要求되는 것이다.

V. 目的/基準(Goals/Criteria)

一般的으로 設計節次에서 特히 重要한 것인데, 別로 잘 開發되지 않은 部分이 「設計基準」(design criteria)이라고 하겠다. 過去의 例를 보면, 設計目的에 關한 部分은 比較的 많이 取扱되어 온 反面, 設計基準 部分은 많이 取扱되어 오지도 않았을 뿐더러, 雪上加霜으로 올바르게 定義되지도 않은 것이 많아서 混沌이 많이 일어나고 있는 것을 볼 수 있다. 따라서 이 論文은 設計目的에 關해서는 지금까지 널리 使用되어지고 있는 資料를 이 論文의 目的에 맞게 使用했다. 그러므로 이 論文에서는 設計基準을 中心으로 해서, 첫째로 設計基準은 무엇인가? 두번째로는 設計基準을 어떻게 만들 것인가에 對해서 重點的으로 言及하려고 한다.

都市는 지금까지 그 時代에 있어서의 文化的價值와 都市形成에 參加하는 사람들의 個人的價值에 依해서 形成되어 왔다고 하겠다. 또한 都市의 形態(urban form)는 다른 사람의 말을 빌리면 "集合的無意識(The Collective Unconscious)의 表現"이라고 한다.

그러면 우리가 우리의 都市로 부터 무엇을 願하고 있고, 우리가 都市에서 어떻게 살고 싶

고, 어떠한 都市를 짓고 싶은가를 우리 스스로가 明確히 해 볼 必要가 있을 것 같다. 이러한 所望事項으로부터 「프로젝트」 定義가 나올 수 있다고 하겠다.

都市環境에서 一般的으로 우리人間의 心理的欲求는 基本的으로 다음의 두가지 相衝되는 面을 가지고 있다 하겠다. 그 첫째는 安定性(stability)이고, 두번째는 變化性(change)이라 하겠다. 前者は 人間의 行動을 為한 豫測을 為해서 必要한 것이고, 後자는 人間의 發展을 위한 挑戰과 刺戟을 위해서 必要한 것이다.

우리人間이 日常生活에서 느끼는 心理的欲求를 좀 더 具體的으로 言及하면 다음과 같다⁽⁶⁾

- ① 安心(security)
- ② 豫測性(predictability)
- ③ 努力의 最小化(reduction of effort)
- ④ 隱密性(privacy)
- ⑤ 統制性(control)
- ⑥ 調和性(congruity)
- ⑦ 明瞭性(articulation)
- ⑧ 階級(status)
- ⑨ 主體性(identity)
- ⑩ 傳達/理解(communicate/be understood)
- ⑪ 新鮮な 것(newness)
- ⑫ 社會接觸(social contact)
- ⑬ 複雜性(complexity)
- ⑭ 놀람(surprise)
- ⑮ 選擇(choice)
- ⑯ 模糊性(ambiguity)
- ⑰ 刺戟(stimulation)

上記한 人間心理의欲求는 서로 어느 程度重複되는 것도 있고, 相衝되는 것도 있는 것을 볼 수 있다. 이러한 欲求는 文化的 背景에 關係없이 또는 個個人의 價值에 別로 關係없이 人間모두에게 어느程度 공통되게 있는 欲求라고 말할 수 있다. 다만 欲求의 強度의 차이가 있을 수 있다고 하겠다.

그런데 都市の 基本的 機能은 人間의 集團을 收容하는 場所이다. 따라서 都市는 都市民의 心理的欲求를 充足시킬 수 있는 場所이어야 한다. 그렇다면 都市設計의 目的(goals)은 上記한 心理的欲求를 充足시킬 수 있는 것어야 한다.

(6) Planning Department, City of Detroit, "City Design Criteria: A Process Design Division," Detroit, 1970, p. 8.

다음에 나오는 都市設計의 目的은 都市를 設計할 때에 一般的으로 세우는 項目들이다. ⁽⁷⁾

- ① 明瞭性(legibility)
- ② 接近性(Accessibility)
- ③ 多樣性(Diversity)
- ④ 適應性(adaptability)
- ⑤ 快適性(stress)
- ⑥ 效率性(Efficiency)

心理的欲求와 都市設計目的과의 關係를 例를 들어 생각해 보면 都市環境에 對한豫測하고자 하는 人間의 欲求는 明瞭性과 接近性을 갖고 있는 環境에서 充足되어 진다. 다시 말해서 좀 더 接近可能하고 좀더 과학하기 쉬운 環境은 사람에게 어떻게 이곳에서 다른 곳으로 가야하는 疑懼心을 除去하게 할 수 있다.

그리면 都市環境을 一般的 都市設計의 目的에 맞게 어떻게 設計하는 것이 重要的命題로 登場하게 될 것 같다.

都市設計의 一般的 目的是 이것을 設計「칸센트」化 하는데 使用하기에 너무 抽象的이기 때문에, 이러한 抽象的程度를 가지고는 何等의 도움이 되지 않는다. 그러므로 이러한 目的을 滿足시킬 수 있는 좀 더 具體的인 形態의 무엇이 必要하게 된다. 이 무엇이 所謂 우리가 말하는 「設計基準」(design criteria)이 된다. 따라서 設計基準은 設計를 하기 위한 「設計單位」(design unit)가 된다고 할 수 있다.

그런데 設計單位가 되기 위해서는 다음의 두 가지의 必要條件를 充足시켜야 할 것 같다. 그 첫째條件은 設計基準은 「空間的」으로 定義가 되어져야 하고. 두번째는 이것이 「도형」(diagram)으로 그려질 수 있어야 한다.

設計基準은 設計單位라고 앞에서 말했다. 한편 設計는 여러개의 設計單位를 組合해서 만들 수 있다고 생각할 수 있다. 하나의 對象을 設計한다는 것은 그와 같은 對象이 過去에 設計되어진 經驗들 혹은 모형(model)들을 基礎로 하고, 이 對象에서 나오는 이 對象나름의 여러 다른 因子를 考慮해서, 새로운 모형을 만드는 것이라고 앞에서 말했다.

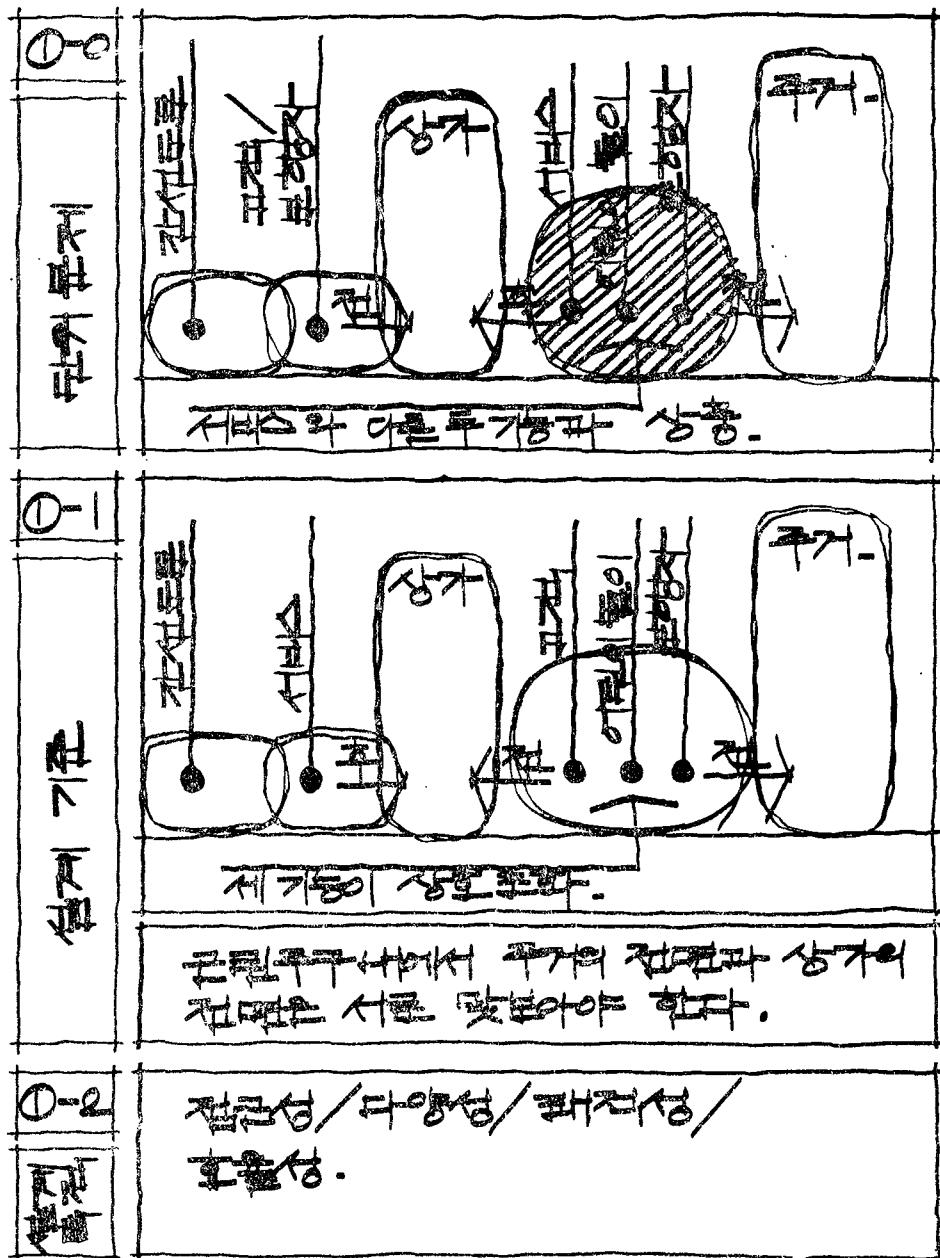
그러므로 都市設計에서 設計基準을 찾기 위해서는 우선 이미 設計되었고 使用되어지고 있는 設計作品의 分析에서부터 始作되어야 할 것 같다. 그래서 都市設計家는 既存環境의 問題點 내지는 機會要素(opportunities)를 根據로 해서, 一旦은, 設計基準을 만들어 낼 수 있을 것이다. 물론 이것은 設計基準을 만드는 하나의 源泉이지 全部는 아니다. 왜그러냐하면 設計基準은 過去의 經驗뿐만 아니라, 未來의 狀況을 위해서 만들어 질 수도 있기 때문이다.

여기에서 目的과 設計基準과의 關係를 생각해 보면 目的이라는 것은 우리 人間의 心理的

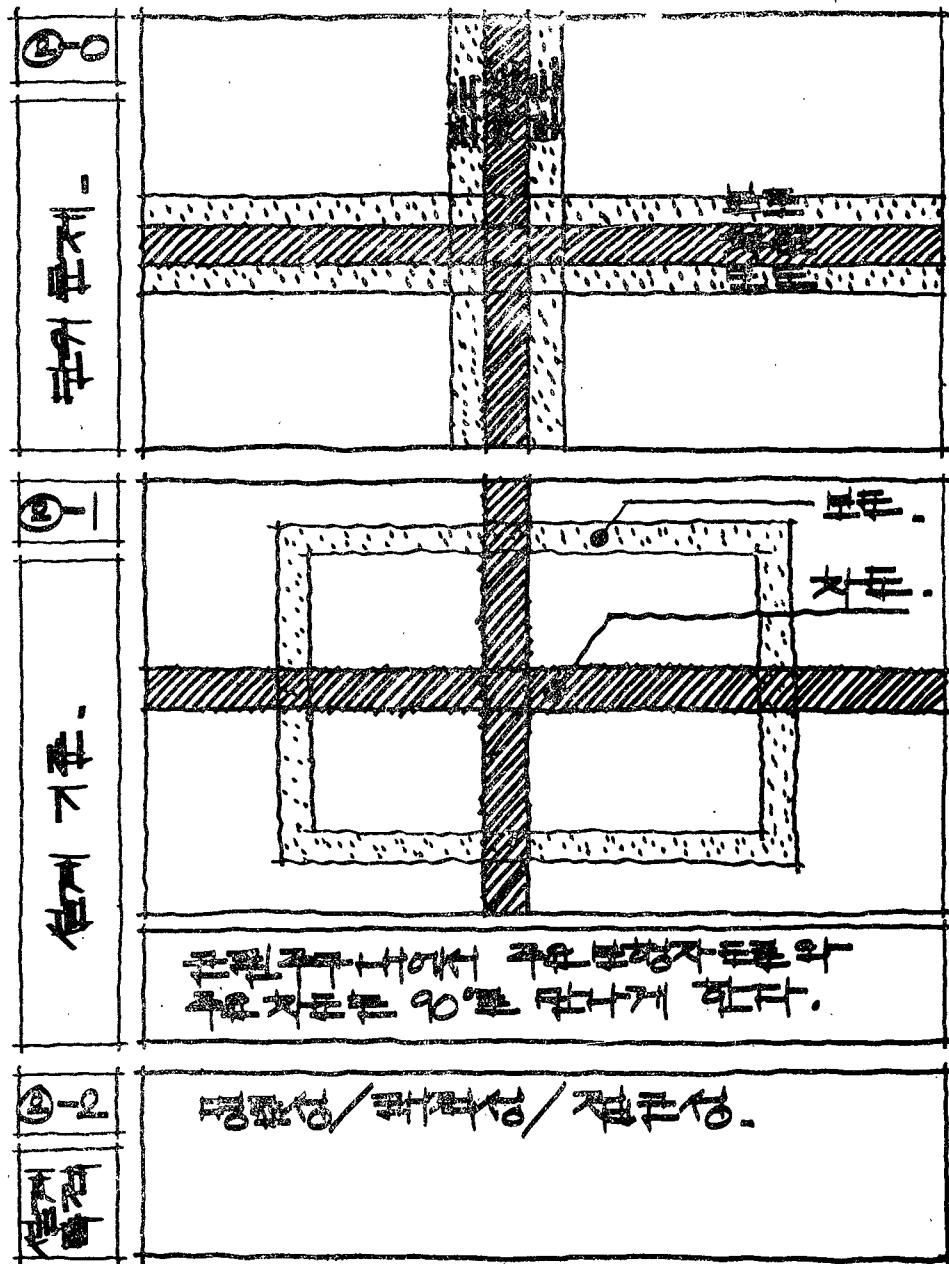
(7) Ibid., pp. 9-10.

欲求 혹은 價値觀에 依해서 나오는 것이고, 設計基準은 이러한 「目的」을 達成하기 위한 「設計의 手段」인 것이다. 따라서 設計의 手段은 既存의 設計環境 (designed environment) 과, 또 한 여기에서 展開可能한 未來環境으로부터 導出해야 한다고 말하고 싶다. 또한 設計基準은 設計單位라고 말했다. 이것은 設計基準의 構造나 形態가 가장 源泉的(generic)이고, 그것에

〈제 1 도〉

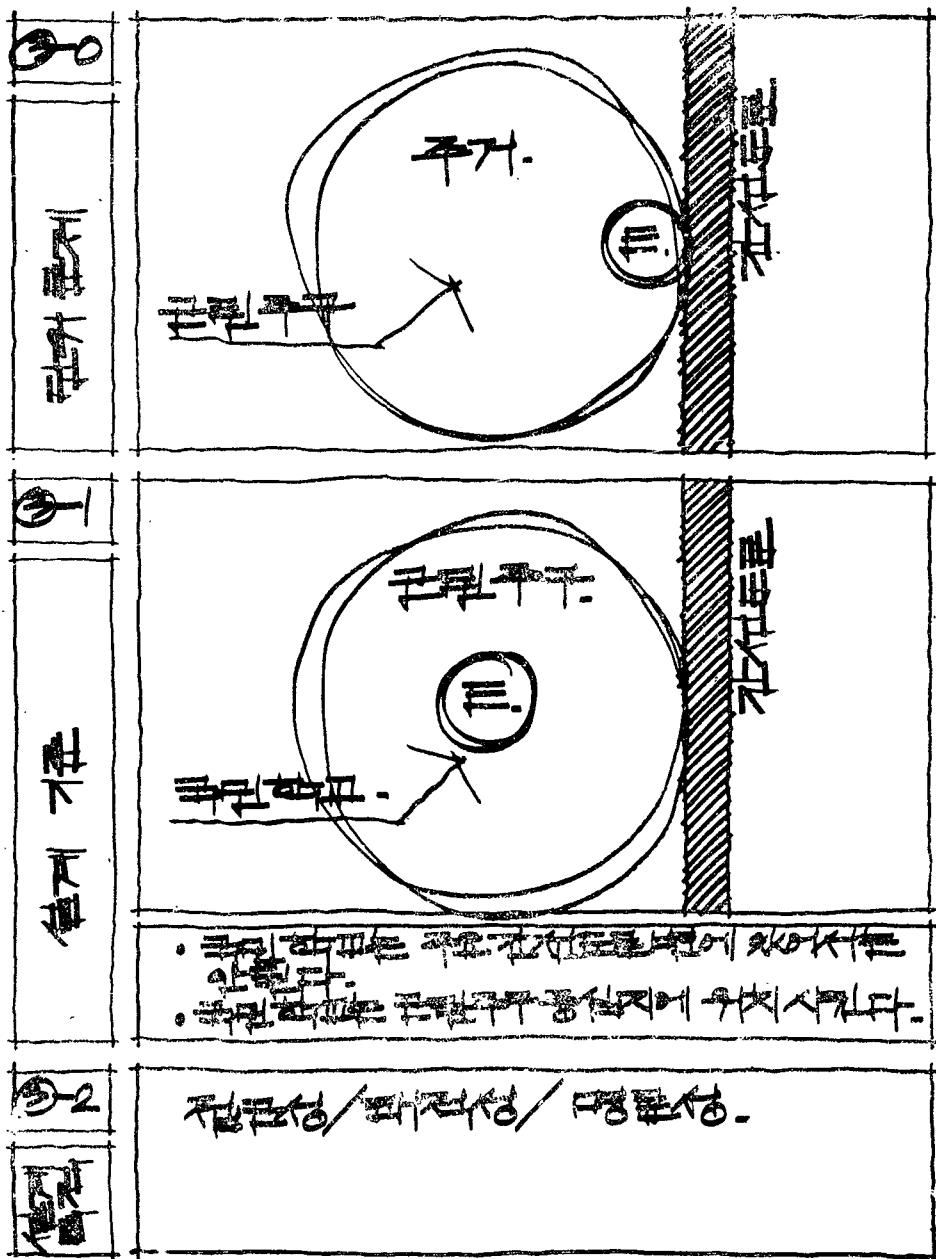


<제 2 도>



關於 한 가장 最小單位(minimum unit)가 되어야 한다는 것이다. 따라서 만일 既存都市環境에 어떤 問題나 機會要素가 있다면 우리는 그 問題/機會要素의 「實體」(substance)를 찾아야 한다. 이때에 問題의 源泉的 解決方案이나 機會要素 그 自體가 앞으로 設計할 때에 있어서 設計基準이 되는 것이다.

<제 3 도>

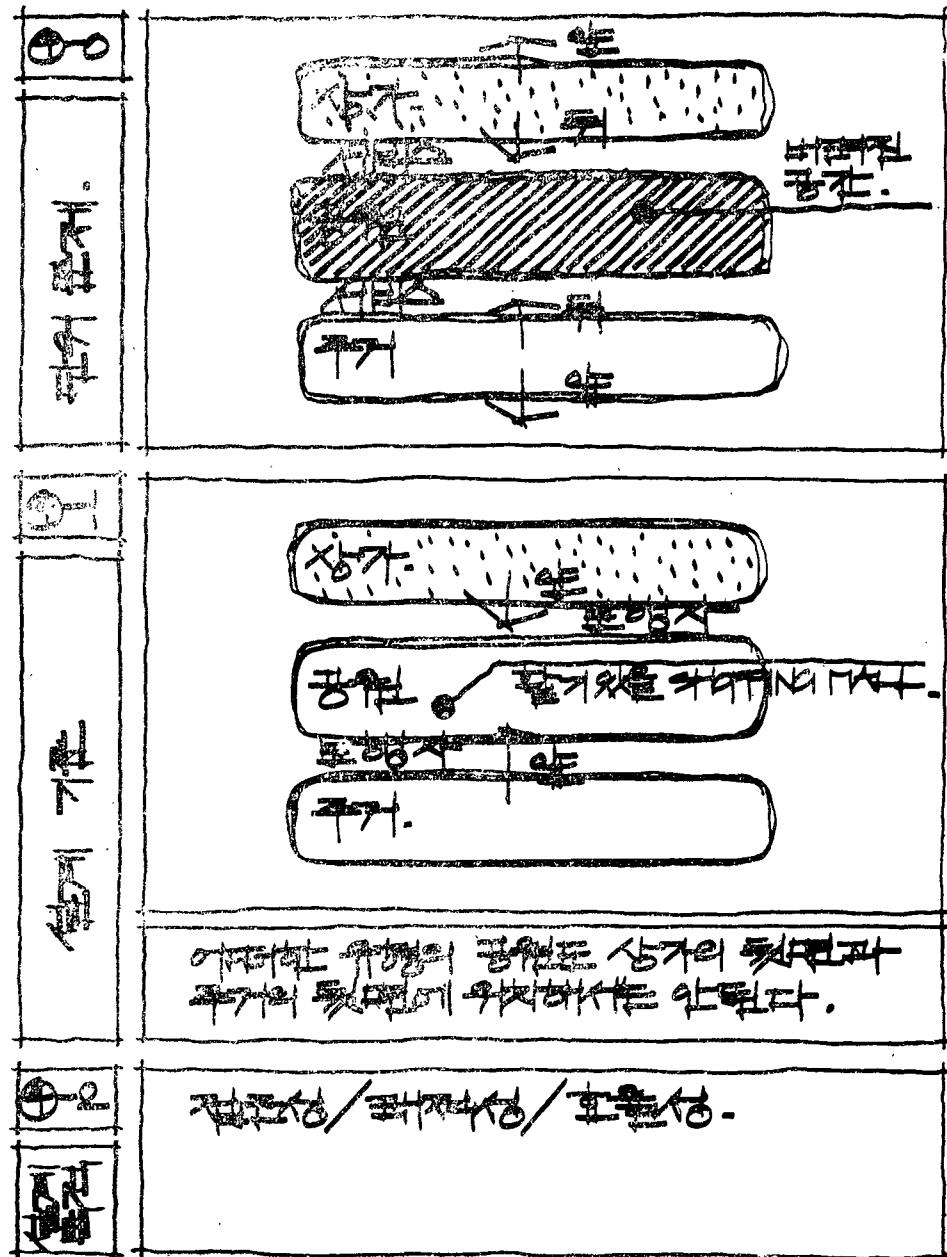


그러면 지금부터는 서울특별시 강남구 반포본동에 있는, 所謂 말하는, 舊盤浦아파트 단지에서의 問題點을 例를 들어 記述하고, 그 解決方案을 提示하면서 設計基準을 만들고, 또한 이것이 어떠한 일반적 都市設計 目的에 屬하는지를 말하려고 한다. 問題點과 設計基準을 도形과 文字로 表示하겠다.

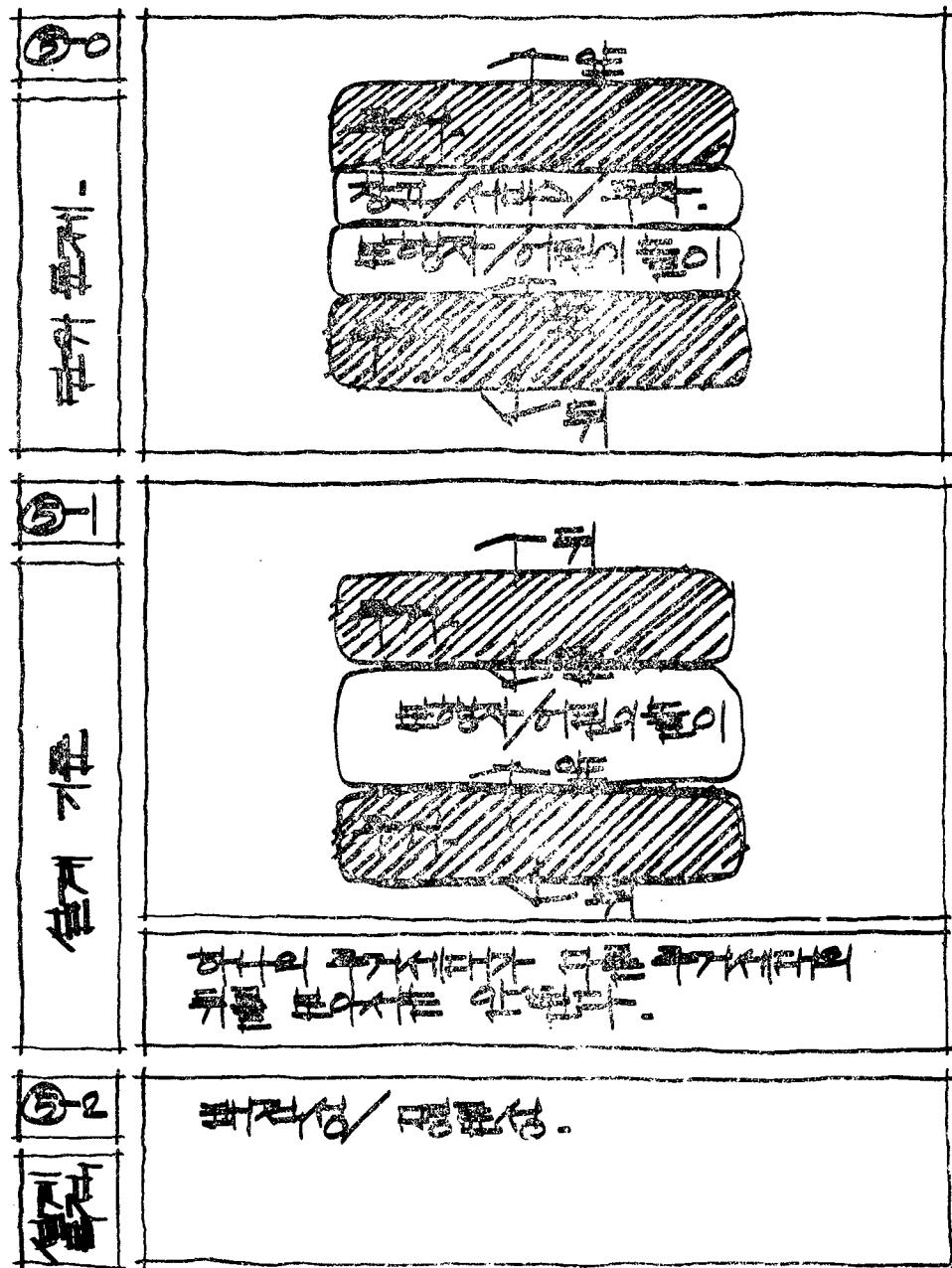
①-0: 問題(제 1 도)

반포團地內의 한신 商街/路邊商街와 商街뒤에 位置하는 아파트와의 關係에서 보면 商街를 위한 서비스 機能과 倉庫機能이 아파트前面에서 일어남으로서 그 아파트에 사는 어린이

<제 4 도>



〈제 5 도〉



들의 놀이空間과 相衝이 있을 뿐만아니라, 아파트에 사는 다른 사람들 한테 쾌적한 環境을 提供하지 못하고 있다.

①-1: 設計基準

近隣住區內에서 住居의 前面과 商街의 前面은 서로 맞보아야 한다

①-2: 設計目的

接近性/多樣性/快適性/効率性

②-0: 問題(제 2 도)

團地內의 自動車幹線道路에서 自動車와 사람의 相衝이 너무 많다.

②-1: 設計基準

近隣住區 内에서 主要步行者道路와 自動車道路는 90度로 만나게 해야 한다

②-2: 設計目的

明瞭性/接近性/快適性

③-0: 問題(제 3 도)

盤浦團地內의 國民學校는 地域內의 主要幹線道路邊에 위치하므로써 驟音/空氣 汚染이 學校環境을 해치고 있고, 또한 學生의 安全한 接近에 違背되고 있다.

③-1: 設計基準

- a. 近隣住區國民學校는 主要幹線道路邊에 있어서는 안된다.
- b. 近隣住區國民學校는 近隣住區의 中心地에 位置하여야 한다.

③-2: 設計目的

明瞭性/接近性/快適性

④-0: 問題(제 4 도)

盤浦團地內의 62棟아파트 뒷면과 近隣住區內의 商街의 뒷면에 位置하는 公園은 完全히 “잊혀진” 場所(deserted space)化 되어서 荒廢한 채 버려져 있다.

④-1: 設計基準

어떠한 類型의 公園도 商街의 뒷면이나 住居의 뒷면에 位置해서는 안된다.

④-2: 設計目的

明瞭性/接近性/快適性/効率性

⑤-0: 問題(제 5 도)

한 아파트는 다른 아파트의 뒷면을 보고 있고, 또한 쓰레기 收去가 다른 아파트의 前面에서 일어남으로서 低層「레블」에서의 衛生에 나쁜 영향을 미치고 있고, 그 아파트의 어린이 놀이 空間과 다른 아파트의 서비스기능이 混在되어 있다.

⑤-1: 設計基準

하나의 住居建物이 다른 住居建物의 뒤를 보아서는 안된다.

⑤-2: 設計目的

明瞭性/快適性

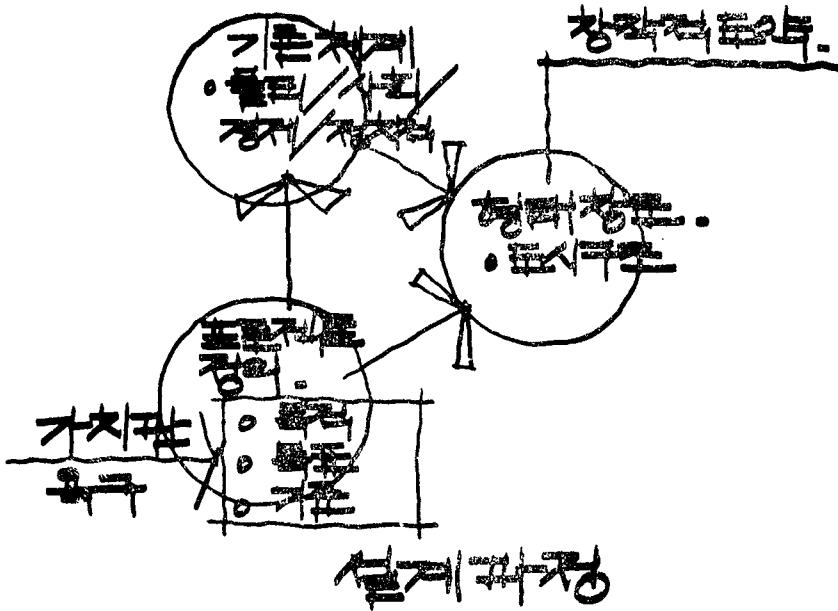
VII. 都市形態/形態創造

都市民은 自己가 生活하고 있는 都市環境과 都市生活을 잘 把握할 수 있어야 하고 또한 理解할 수 있어야 한다. 이렇게 都市環境과 그 環境안에서 움직이는 都市生活이 使用者인 都市民에 理解/把握되기 為해서는 그 都市環境自體가 都市民에게 하나의 「메시지」를 提供해 주어야 할 것이다.

그리면 都市環境이 都市民에게 「메시지」를 주기 위해서 어떠한 點이 必要할 것인가? 우선 都市環境이 「메시지」를 提供하기 為해서는 都市環境이 形態를 가져야 할 것이다. 다시 말하면 都市形態(urban form)가 都市民에게 「메시지」를 提供해 주다.

그리면 都市形態(urban form)란 무엇인가? 都市形態란 建築形態와는 다르다. 建築形態란 우리가 建物을 볼 때 눈으로 自然스럽게 知覺되어지는 形態이지만 都市形態는 눈으로 自然스럽게 知覺되는 것이 아니고 「심볼릭」하게 느껴지는 것이다. 「심볼릭」하게 느껴지는 예를 들면, ① 建物은 「디테일」이 全部 느껴지는 것이 아니고 建物의 「매스」 내지는 空間의 體系로서 느껴질 것이고, ② 道路는 어떤 位階에 依해서 主要幹線道路는 크게 느껴질 것이고 다른 작은 도로는 別로 느껴지지 않을 것이고, ③ 「오픈스페이스」는 어떤 位階와

〈제 6 도〉



類型에 依해서 다르게 느껴질 것이다.

上記한 例에서 보면, 都市環境이라는 現象, 다시 말해서, 都市形態가 우리 人間에게 느껴질 때 「構造的」으로 느껴지는 것을 볼 수 있다. 이러한 것에서 都市形態의 實體는 「構造」라고 생각할 수 있다고 하겠다.

都市設計의 重要한 目的中의 하나가 都市形態를 만드는 것이다. 따라서 都市設計에서 都市構造가 重要視되는 理由가 그러한 테에 있다.

都市形態의 實體는 都市構造라고 앞에서 말했다. 이 都市構造는 앞에서 言及된 대로 여려 體系들로 構成되어 있다고 했다. 그러면 이러한 體系들의 形態는 어떻게 創造할 것인가?

여기서 強調하고 싶은 것은 形態의 創造段階는 設計過程의 가장 重要한 部分으로서 적어도 現在에 있어서는 우리 人間의으로는 說明되어질 수 없는 “聖域”이다. 이 部分에서 “創作的跳躍”(creative leap)이 發生하기 때문이다(제 6 도).

따라서 이 論文에서 다루고 싶은 것은 創作的跳躍을 하기 爲해서 必要한 資料 또는 分析에 關해서 言及하고 싶다. 이러한 資料와 分析 없이 跳躍을 한다면, 그러한 創作物은 設計家自身 뿐만 아니라 다른 사람 한테도 조금의 說得力を 갖기 힘들 것이다.

創作的跳躍을 하기 爲해서 앞에서 나왔던 다음의 두가지 重要한 部門에서의 資料와 分析이 必要하게 된다. 그 첫째는 프로젝트가 位置하고 있는 既存體系이고, 다른 나머지는 프로젝트定義이다.

都市設計形態創造에서 既存體系의 役割은 매우 크다고 하겠다. 理由는, 앞에서 말한 대로, 建築/都市設計는 既存의 「칸텍스트」 안에서 存在하여야만 하기 때문에 이러한 「칸텍스트」에서 여려 幾何學的 패턴(geometry) 또는 空間概念이 나와서, 最終形態構成(final form making)에 寄與를 할 수 있어야 할 것이다.

한편 하나의 프로젝트로의 成立은 上記한 既存의 體系 위에 人間의 意志가 投影이 되어서 생겨 나는 것이다. 여기서 人間의 意志에 該當하는 것이 프로젝트의 定義가 된다.

그리면 프로젝트定義에서 나와야 할 여러가지 重要한 要素 中에서 우선 세가지만 여기서 言及하고 싶다. 設計하려는 프로젝트가 ① 누구를 爲해서 ② 무엇을 ③ 언제 收容해야 하는 가에 對해서 分析的으로 생각해 보아야 하겠다.

여기서 “누구”는 使用者(users)가 되는 것이고, “무엇”은 設計되는 空間에서 일어 나게 될 活動(activities)을 말하는 것이고, “언제”는 이러한 活動이 일어나는 때(time)를 말하게 된다.

첫번째로 使用者에 關해서 말해 보면 設計할 空間에서 일어 날 使用者의 行態(user behaviors)에 關한 細緻한 把握과 分析이 있어야 한다고 생각한다. 이러한 行態把握/分析에서 부터 設計 基準이 나오기 때문이다.

두번째로 活動에 關해서는, 設計하려는 空間에서 發生 될 活動을 正確하게 定義하므로서 앞으로 設計할 建築/都市設計空間을 定義할 수 있을 것이다. 왜 그려나 하면 建築/都市設計空間이란 유발되는 活動을 收容해야만 하기 때문이다.

세번째로 時間에 關해서는 時間(time)이 달라지므로서 使用者的 行態도 달라지고, 또한 이에 영향을 줄 수 있는 技術(technology)도 달라지므로서 設計 基準도 變하게 된다.

VII. 結論

都市設計나 都市規模의 建築프로젝트는一般的으로 規模가 크고, 좀 더 複雜해 지고 있다. 그러므로 이러한 프로젝트를 다루기 為해서 諸體系接近方法과 設計方法論을 使用한다고 했다.

諸體系接近方法은 커다란 規模이거나 或은 複雜한 計劃/設計問題를 解決하는데 使用하는 方法으로서 그 問題를 여러개의 獨自的으로 다루기 쉬운 部分問題로 나누 후에 그 部分問題를 하나씩 獨自의으로 解決하 後 이 部分問題들의 解答을 綜合시키면서妥協을 通해서 하나의 커다란 問題를 解決하는 方法이라고 했다.

그런데 都市問題에 있어서 諸體系에는 ① 自動車道路體系 ② 步行者道路體系 ③ 「오픈·스페이스」體系 ④ 土地利用體系 ⑤ 住居體系 ⑥ 社會空間體系 ⑦ 開發密度體系 等이 있다 했다.

設計方法論이란 設計를 하기 為한 思考를 展開시키는 「틀」이라고 했다. 이 思考의 틀 안에는 크게 세가지 部門(components)이 있다고 했다. 그 첫번째 部門은 프로젝트 定義/範疇、두번째는 프로젝트가 位置할 既存體系分析, 세번째는 形態創造 部門이다. 그런데 첫번째의 프로젝트 定義/範疇部門에서 設計目的/目標/基準이 나오고, 이 中에서 設計基準이 形態創造時에 設計單位가 된나고 있다. 設計基準은 設計目的의 設計的手段이다. 두번째의 既存體系分析은 여기에서 부터 未來形態의 空間概念과 幾何學的 패턴(geometry)을 導出하므로서 未來形態創造에 根本의 寄與를 한다고 했다. 세번째의 形態創造部門은 첫번째 部門에서 나오는 設計基準과 두번째 部門에서 나오는 3次元的 形態示唆와 함께 未來形態를 만드는 部門인 데, 이 段階은 앞의 두 段階와는 달리 形態創造를 為한 創造의 跳躍이 發生하는 段階이다. 다시 말하면 처음의 두 段階는 客觀的으로 說明될 수 있는 段階이고, 마지막 段階는 客觀的으로 잘 說明될 수 없다. 따라서 後者는 前者에 比해서 좀 더 主觀性이 強調되는 段階이다.

그러므로 우리 設計家는 上記한 設計過程中 客觀的部分은 明瞭하게 說明할 수 있어야 하겠고, 第三段階의 質높은 形態創造의 跳躍을 為해서 3次元以上의 空間을 생각할 수 있는 유연한 公간개념을 가질 수 있도록 노력을 아끼지 말아야 한 것이다.

參 考 文 獻

1. Lang, Jon, ed., *Designing for Human Behavior: Architecture and the Behavioral Sciences*, Stroudsburg: Dowden, Hutchinson & Ross, 1974.
2. Alexander, Christopher, "Systems Generating Systems," *Architectural Design*, December, 1968, pp. 605-610.
3. Boyce, James R., "What is the Systems Approach?," *Progressive Architecture*, November, 1969, pp. 118-121.
4. Planning Department, City of Detroit, "City Design Criteria: A Process," Detroit, 1970.