

□ 論 文 □

도시 보행공간 기능 이론적 고찰  
都市步行空間의 機能에 대한 理論的 考察

The Theoretical Study on the Functions of Urban Space for Pedestrians

이 양 제  
李 洋 宰

(圓光大 教授)

目

次

I. 序 論

II. 理論的 背景

- 1. 步行交通의 特性과 步行空間
- 2. 步行空間의 機能에 대한 몇가지 見解

III. 研究·考察된 步行空間의 機能

- 1. 移動空間으로서의 機能

2. 緩衝空間으로서의 機能

3. 媒介空間으로서의 機能

4. 生活空間으로서의 機能

5. 새로운 環境創出效果로서의 機能

IV. 結 論

\* 參考文獻

ABSTRACT

The modernistic rationalism which thinks much of the mathematical rationality and economic efficiency is widely spread in Korea economic planning, urban planning, urban transportation planning, and the like.

As a result the demands to humanity, amanity, and so on have been disregarded in the name of rationality in urban spatial organization, the typical examples, one of the pedestrian space.

The pedestrian space which is passed over easily from the view point of the modernistic rationalism, is actually the space that should be reflected abundantly in urban space.

The auther emphasized a need of re-

consideration on the position of pedestrian space in urban spatial planning process, and adopted the theoretical research on the functions and roles of pedestrian space.

In consequence of this study the functions of pedestrian space are considered:

the first, the function as a space for moving.

the second, the function as a space for buffer.

the third, the function as a space for intermediation.

the fourth, the function as a space for urban daily life.

the fifth, the function as new urban environment-making factor.

## I. 序 論

오늘날 交通計劃 등 空間計劃을 進行시켜 나가는 背景에는 항상 數理的 合理性과 經濟性을 重要視하는 近代의 合理主義가 깔려 있다.<sup>1)</sup> 그 結果로서 때로는 合理性이란 美名아래 人間的인 空間, 數理的으로는 파악하기 힘든 快適性 등에 대한 要求가 다소 度外視되어 지는 現象이 都市의 여러 곳에 생겨나고 말았다.

그 代表的인 例중의 하나가 都市步行空間이다. 産業革命以後 나타난 自家用 自動車의 大衆化, 즉 「모타리제이션(motorization)」에 따라 人間的인 活動手段이 自動車에 依存하게 됨으로써 원래 人間的인 모든 活動이 展開되어온, 또한 그 때문에 確保되지 않으면 안되었던 道路空間은 이제 自動車에 占有당하고 人間 그 自體의 活動은 道路空間의 가장자리로 밀려나게 되었으며, 轉移手段의 道具인 자동차가 人間을 威脅하는 모순적인 關係로 변하고 있다.<sup>2)</sup>

「독시아디스(C.A. Doxiadis)」는 「人間定住地(Human Settlement)」라는 概念을 發表하면서 定住地에 人間이 덧붙여져 있는 것은 그것이 動物의 定住地가 아니라 人間의 定住地임을 強調하고 있다. 따라서 人間定住社會는 人間을 滿足시킬 수 있는 것이어야 한다.<sup>3)</sup> 고 주장하였다.

이제 都市에서의 人間性 回復에 關心을 쏟아야 할 때가 왔으며, 그러기 위해서는 都市空間構成에 있어 近大的 合理主義에 의해서는 看過되기 쉬운 空間, 즉, 獨立된 人間 個人的인 感覺을 重要視하는 空間要素인 步行空間을 豊

富하게 反映시켜 나아가야 할 것이다.

따라서, 交通計劃 등 空間計劃을 행함에 있어 都市步行空間의 位置에 대한 再考가 必要함을 強調하면서 그 當衡性의 뒷받침을 위한 努力으로써 都市步行空間의 機能과 役割에 대한 理論的 考察을 本 研究의 目的으로 삼았다.

## II. 理論的 背景

### 1. 步行交通의 特性和 步行空間

#### 1) 步行交通의 特性

步行交通이란 人間이 어떠한 目的을 遂行하는데 없어서는 안될 通行手段으로서 通行의 시작과 마무리를 장식하는 人間 自身の 肉體的인 交通手段이며 항상 個個의 移動에 반드시 隨伴되는 가장 基礎的인 交通手段이다.<sup>4)</sup>

결국, 步行交通은 人間 個個人的인 肉體的·精神的인 特性에 따라 상황이 달라지게 되기 때문에 機械的으로 確實한 自動車의 흐름에 비해 훨씬 예민하고 예측하기 어려운 바<sup>5)</sup> 先行된 步行交通에 대한 調査研究를 토대로 그 一般의 特性을 밝혀보면 다음과 같다.

첫째, 步行은 通勤·通學·쇼핑·義務·레크레이션 등을 目的으로 하는 交通에 利用된다. 또한, 쇼핑·레크레이션·通學을 目的으로 하는 步行의 경우에 특히 步行者專用道路의 利用이 많은데 이것은 시간상 여유있는 通行, 安全性이 특히 要求되는 通行이기 때문이라고 할 수 있다.<sup>6)</sup>

둘째, 步行距離는 步行者의 연령·性別·目的意識 등의 內的인 要因과 氣候·步行路의 構

註 1) 今野博, まちつくりと 步行空間, 鹿島出版會, 昭和 51., p.3.

2) John J. Fruin, "Pedestrian Planning and Design", N.Y., 1971., pp.9~10.

3) 새로운 都市의 未來相=매키스틱스, 鹿島出版會, 1965., 盧隆熙, "道計劃의 意義와 機能", 國土計劃, 제 18 권 제 1 호, 國土計劃學會, 1983., pp.116~117에서 再引用.

4) 鄭昌植, "主要道路周邊의 土地利用에 따른 步行交通에 관한 研究", 國土計劃, 제 20 권 제 1 호, 國土計劃學會, 1985.6., p.120.

5) H. Schubert, "Planungsmaßnahmen für den Fußgängerverkehr in den Städten", in: Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Bundesminister für Verkehr, Heft 56, Bonn, West-Germany, 1967., p.8, 송인성, "보행자를 위한 都市計劃 및 都市計劃에 관한 研究", 地域開發研究, 제 16 권 제 1 호, 1984.12., p.84에서 再引用.

6) 今野博, 前掲書, pp.84~87.

造·步行環境 등 外的要因에 따라 크게 좌우되는 것으로서 「프루인(John J. Fruin)」은 娛樂, 休息空間, 博覽會, 美術展示, 劇場, 古宮, 公園을 利用하는 步行者의 距離는 數百m 또는 數km에 達하는 境遇도 있다고<sup>7)</sup>하였다.

또한, 「빅터 그루엔(Victor Gruen)」에 의하면 人間이 外的要因(環境條件)을 극복하고 步行할 수 있는 距離의 範圍는 1.6 km 以內라 하였다.<sup>8)</sup>

그러나, 一般的으로 步行은 時間的으로는 대략 15分 程度까지의, 距離로는 약 1 km 程度까지의 通行에 利用되는 것으로 알려져 있다.

셋째, 보편적으로 步行者는 通勤·通學·業務를 目的으로 하는 境遇를 비롯해서 가장 가까운 길, 힘이 덜드는 길을 選擇한다. 그리고, 그 외에 「安全性」과 「周邊環境」등도 經路 選擇時 重要的 要素가 되고 있으며, 散策 등 特別히 주된 目的地를 갖지 않는 境遇, 즉 時間의 制約이 약한 境遇에는 最短經路가 아니라도 選擇된다.

넷째, 사람이 交通手段을 選擇하는데는 時間·費用·生理的 要因 등에 의해 좌우되는데 步行交通은 短距離交通으로서 다른 適當한 代替手段이 없는 境遇에 選擇된다고 할 수 있으며, 다른 交通手段에 비하여 특히 生理的 要因과 心理的 要因에 크게 좌우된다고 할 수 있다.<sup>9)</sup> 또한, 步行交通의 選擇은 단순히 「目的」을 위한 하나의 手段으로서 취해지는 것만은 아니라는 것이다.

## 2) 步行空間의 概念과 類型

步行者란 원동기가 附着되어 있는 交通手段을 利用하지 않는 사람을 뜻하고 있다. 따라서, 步行者를 위한 空間이란 뜻을 함축하고 있는 步行空間이란 人間이 스스로의 힘으로 行動하는 空間으로서 그 規模와 機能이 人間の 活動에 알맞도록 設計된 空間을 뜻하며,<sup>10)</sup> 그 質的 水準은 步行者의 安全性, 體系의 接近性, 步行環境의 快適性, 步行施設의 衡平性에 의해 判斷될 수 있다.<sup>11)</sup>

그리고, 앞서 살펴보았듯이 다른 交通手段과 比較하여 볼때 步行이라는 移動行爲가 가지는 特徵은 첫째, 移動主體가 人間 自身이라는 것, 둘째, 速度가 느리다는 것 2가지로 集約될 수 있으며, 이러한 步行이라는 單一의 通行手段에 對處하는 空間은 移動이라는 目的的 行爲를 內包하는데 그치지 않고 여러가지의 意味와 行爲를 派生시킨다. 즉, 步行에는 交通 以外의 役割도 많다. 老人에게는 健康維持 및 增進이라는 役割도 하고 있으며, 아이들에 있어서는 步行도 놀이의 일부가 된다. 또한, 步行時 사람과의 만남 등 偶然性을 수반하는 것도 人間の 環境을 造成하는데 重要的 役割을 하고 있다. 이와같이 步行은 그 目的·形態에 따라 交通 以外의 다른 여러가지 社會活動을 創出하고 있는 것이다. 이렇게 볼때 步行空間은 이러한 多樣한 行爲가 演出되고 있는 무대인 것이며, 한편 步行空間은 이러한 多樣한 行爲가 充分히 演出될 수 있는 무대로 꾸며져야 한

註 7) John J. Fruin, op.cit., p.174.

8) 道路交通安全協會開發室, “步行者의 步行速度調査”, 道路交通, 1984.2., pp.47~50.

9) 日本 大阪府가 實施한 步行者專用道路에 대한 利用實態調査에 의하면 步行者專用道路를 選擇한 理由로서 「安全」, 「가까움」, 「便利」를 1次의 要因으로 들고 있으며, 「깨끗함」, 「놀 수 있음」을 2次의 要因으로 들고 있다. 한편, 選擇하지 않은 이유로서는 「멀다」, 「보통의 道路와 다름이 없다」를 들고 있다. 이것은 步行者를 위한 道路의 네트워크는 周邊環境을 包含한 構造的 機能에 대해서도 考慮할 必要가 있다는 것을 意味한다.  
今野博, 前掲書, pp.83~86.

10) 韓國造景學會 編, 造景學, 一潮閣, 1976., pp.200~210.

11) 鄭昌植, 前掲書, pp.129~130.

한편, 「프루인(J.J. Fruin)」은 步行空間의 改善을 위한 主要目標로서 ①安全性, ②保安·防犯, ③便利性, ④連繼性, ⑤快適性, ⑥일관성 있는 計劃, ⑦매력있는 步行空間을 들고 있다.

J.J. Fruin, op.cit., pp.119~125 參照.

다는 것을 의미하기도 한다.

步行空間의 類型으로는 步行者動線과 自動車動線을 分離하여 處理하는 步車分離 類型과 步行者動線과 自動車動線을 共存시키는 步車共存의 類型이 있다.

그리고, 步車分離의 類型은 다시 平面的인 形態와 立體的인 形態로 나눌 수 있는데 平面的인 形態에는 步車(Side Walk),<sup>12)</sup> 步行者專用道路(Pedestrian Mall),<sup>13)</sup> 特定時間과 場所에 대한 車輛統制 등이 있으며, 立體的인 形態에는 步行者專用덱크(Pedestrian Deck), 陸橋, 地下步道, 선큰플라자(Sunken Plaza) 등이 있다.

한편, 「브람빌라(R.Brambilla)」와 「롱고(G.Longo)」는 步行空間을 利用形態에 따라 商業的인 步行空間(쇼핑 몰), 環境的 步行空間(리니이 파크), 文化的 步行空間(屋外美術館), 社會的 步行空間(集會場所)으로 나누고

도 있다.<sup>14)</sup>

2. 步行空間의 機能에 대한 몇가지 見解

步行空間이 지니고 있는 機能에 대해서는 여러 學者들에 의해 多樣하게 定義되고 概念지워졌는데, 여기서는 本 研究의 目的과 關聯지어 綜合的 見地에서 體系의으로 整理된 몇가지를 소개하고자 한다.

川本昭雄은 道路空間이 지니고 있는 機能을 크게 精神的 機能(Mental Functions)과 物理的 機能(Physical Functions) 2가지로 보았으며, 物理的 機能을 다시 交通體系로서의 機能, 外部空間으로서의 機能, 生活空間으로서의 機能의 3가지로 나누고 있다.<sup>15)</sup> (<表 II-1> 參照) 그런데, 步行空間도 基本的으로는 道路空間으로서의 道路空間의 機能과 根本的으로 一致한다고 볼 수 있다.

<表 II-1> 道路空間의 機能

區 分	機 能	內 容
精神的 機能 (Mental Function)	• 認識的 機能	• 象徵性 및 意識形成의 媒介體로서 精神的 役割
物理的 機能 (Physical Function)	• 交通體系(移動手段)로서의 機能	• 移動能力, 步行安全度, 通信, 電氣, 下水道 등을 위한 移動空間
	• 外部空間으로서의 機能	• 오픈스페이스 또는 都市綠地로서의 役割
	• 生活空間으로서의 機能	• 商業(Shopping)空間 및 餘暇空間으로서의 役割

梁東陽 教授는 步行者 道路의 空間機能을 移動의 場, 休息의 場, 놀이의 場, 集會의 場, 生活의 場의 5가지로 나누고 있는 바<sup>16)</sup> 그 具

體的인 機能과 空間과 形態는 <表 II-2>와 같다.

註 12) 一部 學者들은 步道(Side Walk)를 步行空間으로 취급하지 않기도 한다.  
 13) 步行者專用道路는 自動車의 許容程度에 따라 소방차·구급차 등 긴급차량을 除外한 모든 차량의 通行을 禁止시키는 「풀 몰(Full Mall)」, 公共交通手段의 通行만 가능한 「트렌짓 몰(Transit Mall)」, 차량통행이 許容되기는 하나 通行量, 速度 등에 制限이 가해지는 「세미 몰(Semi-Mall)」 등으로 分類되기도 한다.  
 14) R.Brambilla & G.Longo, "Pedestrian Areas-Notes on their Success and Failures", 建築文化社 譯, 建築文化, 1981.7., pp.78~84.  
 15) 川本昭雄의 3人, 道路綠化의 設計施工, 東京, 山海堂, 1977., p.138.  
 16) 梁東陽, 都市·住宅團地計劃, 技文堂, 1985., p.382.

<表Ⅱ-2>

步行者 道路의 空間機能

移動의 場	• 通行路를 選擇하고 탈것을 利用하는 行爲를 快適하게 하기 위하여 必要한 機能空間	• 길모퉁이, 로타리, 버스 정류장 등
休息의 場	• 벤취와 나무그늘 등에서 쉬고, 길거리에서 사람을 만나 얘기하는 등의 行爲를 收容하기 위한 機能空間	• 휴게소, 후미진 場所 (Alcove), 綠陰, 잔디 광장 등
놀이의 場	• 모래장난, 미끄럼대, 그네타기, 놀이조각에서의 놀이, 슬래잡기 등의 놀이행위를 可能토록 하는 機能空間	• Play Corner, Play Lot, 小廣場 등
集會의 場	• 集會, 行事, 情報交換 등 사람들의 相互交流 (Communication)를 깊이 있게 하기 위한 機能空間	• 集會廣場, 祭札廣場, 多目的廣場 등
生活의 場	• 물건사기, 서어비스施設 利用 등 日常生活과 密着된 機能空間	• Center, Sub-Center, Living Core 등

「브람빌라(R.Brambilla)」와 「롱고(G. Longo)」는 步行空間確保의 必要性을 強調하면서 步行交通의 確保가 가져올 수 있는 效果로서 첫째, 交通改善 등을 가져올 수 있는 交通規制效果, 둘째, 小賣業의 改善과 새로운 投資를 誘導할 수 있는 經濟復興效果, 셋째, 大氣汚染의 減少, 景觀改善 등을 가져올 수 있

는 環境改善效果, 넷째, 步行者의 安全을 改善하고 都市의 社會的 이미지를 高揚할 수 있는 社會便益效果를 들고 있다.<sup>17)</sup> (<表Ⅱ-3> 參照) 이렇게 볼때 步行空間은 潛在的으로 위와 같은 機能을 지니고 있는 것이라 할 수 있다.

效 果	內 容
交通規制效果	• 自家用車의 利用規制와 大衆交通手段의 改善 및 利用促進을 통해 中心業務地區의 交通을 改善 • 交通패턴의 再構成, 駐車施設의 整備 등을 통해 中心業務地區에의 進入을 改善
經濟復興效果	• 步行者交通量이 增加함으로써 販賣量의 增加를 가져오게 되며 빈 점포율의 減少, 점포의 改善은 물론 새로운 投資를 促進
社會便益向上效果	• 步行者의 活動과 都市의 社會的 이미지를 改善하고 步行者의 安全을 向上
環境改善效果	• 都心部의 景觀改善 및 歷史的 地區의 保存과 向上 등과 아울러 大氣汚染의 減少

또한, 「몬하임(R.Monheim)」도 步行者專用地區의 設置로 達成될 수 있는 效果를 ① 交通의 改善, ② 소매점의 經濟性 促進, ③ 觀光

에 대한 經濟性 促進, ④ 土地의 生産性 提高 ⑤ 餘暇時間 機能의 強化, ⑥ 都心の 荒廢化 底止, ⑦ 都心居住의 促進, ⑧ 環境保護,

註 17) R.Brambilla & G.Longo, "For Pedestrians Only", Whitney Library of Design, 1977., pp.17 ~ 47.

⑨ 歴史的인 都市構造의 保存, ⑩ 精神的·社會的 關聯事項의 促進, ⑪ 都市의 이미지 改善, ⑫ 政治 및 行政的 指導能力의 增加로 보았다.<sup>18)</sup>

### Ⅲ. 研究·考察된 步行空間의 機能

以上 살펴본 바와같이 步行空間이 지니고 있는 機能이란 包括的 意味로서 自動車의 走行空間으로서의 機能以外的 모든 機能이라 할 수 있는데 研究·考察된 資料를 바탕으로 하여 特性別로 分類·整理하여 보면 다음과 같다.

#### 1. 移動空間으로서의 機能

「볼로우(O.F.Bollow)」는 道路는 空間克服 手段이며 이것의 도움으로 人間의 移動은 가능케 되고 아울러 目的地에 到達케 하는 手段이다<sup>19)</sup>라고 하였다. 역시 步行空間이란 步行이라고 하는 單語가 뜻하는 바와같이 사람이 걸어가는데 必要한 空間이며, 걷는 行爲의 第1의 目的은 어떠한 場所로의 移動을 위한 것으로서 步行空間의 第1의 機能은 역시 移動을 위한 空間의 提供이다. 그리고, 步行空間의 移動을 위한 空間으로서의 機能은 앞서 살펴본 步行空間의 機能에 대한 몇가지 見地에서도 나타난 바와같이 누구나가 認識하고 있는 機能이다.

그런데, 問題는 「걷는다」라는 行爲에 대한 理解不足과 多樣性에 대한 認識不足이며 이에 따라 步行空間이 移動空間으로서의 意義마저 잃어가고 있다는 것이다. 뉴욕市에서 定하고 있는 步道(Side Walk)의 最小標準幅의 變化를 보면 1912年 4.6m, 1925年 4.0m, 1963年 3.4m로 줄어들고 있다.<sup>20)</sup> 그리고, 우리나라의 경우 步行空間의 大部分이 步道

(Side Walk)이며, 그 幅員은 約 2.5m~9.5m로 되어 있으나 70%以上の 2.5m~5.0m로서 車道の 幅에 비하면 너무나도 협소한 편이다.<sup>21)</sup> 이는 「모타리제이션(Motorization)」以後 自動車의 比重이 커짐에 따라 人道와 車道の 比率에 있어 車輛疎通爲 主로 決定되기 때문이지만, 그 根本原因은 「걷는다」는 行爲에 대한 理解不足에 있다고 생각된다.

즉, 「걷는다」라는 移動行爲속에는 「~가 걷는다」, 「~을 위해 걷는다」, 「~을 하면서 걷는다」, 「걸으면서 ~한다」는 등의 複合的 行爲이 內在해 있으며 그리고, 이러한 步行의 複合的 行爲을 理解할때 步行空間의 移動空間으로서의 機能은 더욱 強化되어 걷는다는 것이다.

#### 2. 緩衝空間으로서의 機能

步行空間의 第2의 機能은 緩衝空間으로서의 機能이다. 道路에 있어 自動車의 處理를 위해서는 沿道地域의 生活空間이 道路空間으로 侵入하는 것을 가능한 한 排除하는 것이 바람직하다.

結局, 交通機能空間과 生活空間 상호간의 機能介入과 干涉을 緩和하고 防止하는 것이 步行空間으로서<sup>22)</sup> 兩者의 緩衝空間이라 할 수 있다.

그런데, 步行空間의 緩衝空間으로서의 機能은 前面道路에 要請되는 交通機能의 크기에 따라 變化하는 것이기 때문에 반드시 獨立된 步行空間이 마련되지 않아도 機能을 充足할 수 있다. 그러나, 「모타리제이션(Motorization)」의 進行과 더불어 自動車의 走行機能確保의 必要性이 相對的으로 急激히 높아졌고, 緩衝空間이 없는 交通空間과 生活空間과의 直接的 接觸은 많은 마찰을 誘發시켰으며 상호간의 機能干涉과 함께 問題點을 續出し켰다. 따라서,

註 18) 송인성, 前掲書, pp.135~136.

19) O.F.Bollow, "Mensch und Raum", Stuttgart, West-Germany, 1963., p.89, 97, 106.

20) Borris S.Pushkarev & Jeffrey M.Zupan, "Urban Space for Pedestrian", MIT Press, 1974., p.60.

21) 金正浩, 都心地域에 있어서 步行空間의 體系化에 關한 研究, 서울대학교 環境大學院, 1977., p.31.

22) 今野博, 前掲書, pp.150~155.

緩衝空間으로서의 機能中 步行者의 安全을 위해 自動車와 步行者의 分離를 가져왔으며, 그 代表的인 例가 歩道(Side Walk)이다.

그러나, 步行交通의 量, 즉 步行者의 交通量에 따라 그 物理的인 安全만을 確保하기 위해 幅과 構造를 決定한다는 식의 方法으로는 交通空間과 生活空間으로서의 機能을 새롭게 認識하고 그 機能을 擴大시키기 위한 努力이라고 할 수 없다.

한편, 유럽에서는 물론 日本에서도<sup>23)</sup> 個人住宅의 담을 낮추거나 없애므로써 私的 領域인 잘 다듬어진 庭園을 一般 步行者도 보고, 즐기고, 感想할 수 있도록 하여 公的 領域化, 複合共有空間化하고 있으며 이를 통해 都市空間을 보다 풍요스럽게 하고 있다.

#### 4. 生活空間으로서의 機能

「로렌스 할프린(Lawrence Halprin)」은 道路空間은 都市空間體系內에서 交通과 이미지 形成에 重要한 役割을 맡을 뿐 아니라 市民의 生活空間으로서도 큰 意義를 지닌다고<sup>24)</sup> 하였다. 또한, 「스프레이리겐(Paul D. Spreiregen)」도 步行空間은 交際·쇼핑·旅行·休息 등을 위한 生活空間이라고<sup>25)</sup> 하였다. 이와 같이 가장 넓은 意味로서 步行空間이 지니고 있는 機能이 바로 生活空間으로서의 機能이다.

이러한 觀點을 가진다고 하는 것은 步行空間속에서 일어나는 行爲中에는 앞서 言及하였던 複合的 步行行爲 뿐만 아니라 반드시 步行이라는 動作을 수반하지 않은 아주 많은 日常生活活動들이 일어나고 있다는 것을 意味하고 있는 것이다.

즉, 「넘쳐서 선다」, 「구경한다」, 「앉아 선다」, 「물건을 사고 판다」, 「뛰어 논다」, 「애

기를 나눈다」, 「엎드려 눕는다」, 「自發적으로 花壇을 가꾼다」, 「自發적으로 道路를 청소한다」 등 이루어 헤아릴 수 없다. 바로 이러한 기 때문에 步行空間이 都市市民의 日常生活空間으로서, 또한 地域社會에의 自發的인 參與를 誘導하고 提供하는 場으로서 機能하고 있다는 것이다.

그러나, 現實에 있어서는 원래 步行者를 위해 할애되었던 都市空間의 많은 部分이 自動車에 의해 침식당하고 都市內 餘裕空間이 크게 줄어든 것은 물론, 安全하고 安樂하게 都市內에서 人間活動을 수행해야 할 步行者의 基本權利를 크게 위협하고 있는 實情으로서 步行空間이 日常生活空間으로서의 機能은 커녕 移動路로서의 機能마저도 제대로 수행하지 못하고 있는 형편이다.

#### 5. 새로운 環境創出要所로서의 機能

步行空間이 지니고 있는 또 하나의 重要한 機能은 새로운 環境創出要所로서의 機能이다.

널리 알려진 바와 같이 「케빈 린치(Kevin Lynch)」는 都市에 있어 관찰자에게 強한 이미지를 불러 일으킬 可能性을 주는 物理的 對象物의 特性을 나타내기 위하여 「이미지可能性(Imageability)」라는 말을 使用하면서 都市의 이미지 形成에 큰 影響을 미치는 物理的 要所로서 道路(Path), 端(Edges), 地區(District), 結節點(Nodes), 象徵物(Landmarks)을 삼았다.<sup>26)</sup>

또한, 「루벤스타인(H.M. Rubenstein)」은 步行空間의 役割을 商街의 販賣增進을 통한 都市活性化, 都市의 새로운 이미지 創造, 多様な 行爲들이 發生할 수 있는 空間을 提供함으로써 이루어지는 都市의 物理的, 社會的 環境

註 23) 日本에서는 住宅地에서의 步行空間의 媒介空間으로서의 機能을 높이기 위해 地域住民과 綠地協定, 環境條約 등을 체결하고 있으며, 이를 통해 담 또는 울타리의 構造, 樹木의 種類, 植栽의 育成 등을 規制하고 있다.

24) 최창환·서의택 譯, 都市環境의 美, 낙원출판사, 1975., p.4.

25) Paul D. Spreiregen, "The Architecture of Towns and Cities", McGraw-Hill, 1965., p.60.

26) 李揆穆, "都市景觀의 構成理論에 關한 知覺의 考察", 國土計劃, 제 17 권 제 1 호, 國土計劃學會, 1982., p.44.

의 改善으로 보았다.<sup>27)</sup> 그리고, 「브람빌라 (R.Brambilla)」와 「롱고(G.Longo)」도 步行空間이 지니고 있는 都市의 社會的 이미지의 高揭機能을 強調하면서 觀光客이나 住民 모두는 步行空間의 質에 따라 그들의 都市에 대한 이미지가 決定된다고 하였으며, 質 높은 空間이란 步行活動을 充分히 保證하는 空間이라 하였다.<sup>28)</sup>

이렇게 볼때, 步行空間을 都市空間속에 豊富하게 形成한다고 하는 것은 質 높은 空間을 만들어가는 것임과 동시에 都市에서 人間性을 回復하고 人間을 위한 都市로 만들어가는 것을 意味하는 것으로써 步行空間은 都市의 이미지를 바꾸고 새로운 都市環境을 創出하는 要所로서 機能하는 것이다.

#### IV. 結 論

以上 살펴본 바와 같이 步行空間의 機能과 役割은 매우 多様하며 重要하다.

그러나, 오늘날 自動車의 大衆化 時代가 到來하면서 都市에서는 移動의 效率性만 내세운 나머지 예나 지금이나 步行의 本質은 조금도 바꾸어지지 않았음에도 不拘하고 自由스러운 行動이나 快適한 移動이 保障되는 次元 높은 步行空間의 確保가 度外視되는 狀態로 定着해 가고 있으며, 이러한 現象은 우리나라에서도 뚜렷하게 나타나고 있다.

물론, 步行空間確保의 必要性을 認識한 나머지 우리나라에서도 1973년 都市計劃法施行令의 改定과 함께 步行者專用道路가 法的 뒷받침을 받게 되어 各種 都市計劃, 交通計劃 등의 報告書에 部分的이나 步行空間確保를 위한 方案들이 提示되고 있으며 政府에서도 「車 없는 날」 등을 實施·擴大하고 있다.

그러나, 步行空間이 지니고 있는 機能과 役割의 重要性을 생각해 볼때 이의 確保를 위한 努力이 너무나도 形式的이며 미흡할 뿐 아니

라 確保되어 있는 步行空間 自體도 質과 量 모두에 있어 형편없는 實情에 있음은 都市를 걸 어본 經驗이 있는 사람이라면 누구나가 느낄 수 있다.

先進 여러나라에서는 步行者專用道路의 確保, 自動車進入禁止地區의 確保, 道路公園의 設置, 歩道の 幅員規制, 道路交通體系에 있어서 步行者 優先權의 絶對的 保障 등 步行者와 步行空間의 確保를 위한 갖가지 努力을 傾注하여 왔으며 괄목할 만한 發展을 이루어 왔다.

“세계에서 가장 오래된 建물이 있는 곳”, “세계에서 가장 높은 빌딩이 있는 곳”도 重要하지만 “세계에서 가장 人間다움을 느낄 수 있는 步行空間이 있는 곳”이라는 것도 이에 못지 않게 重要하며 더욱 값어치있는 것임을 強調하면서, 都市步行空間의 機能에 대한 새로운 認識과 함께 都市計劃, 交通計劃 등 各種 都市空間計劃을 進行시켜 나감에 있어 步行空間의 確保를 위한 努力이 自動車의 走行空間의 確保를 위한 努力만큼은 이루어 져야 할 것이라 생각한다.

#### 參考文獻

1. 建築文化社 譯, 建築文化, 1981.7.
2. 金正浩, 都心地域에 있어서 步行空間의 體系化에 關한 研究, 서울대학교 環境大學院, 1977.
3. 盧隆熙, “道計劃의 意義와 機能”, 國土計劃, 第18卷 第1號, 國土計劃學會, 1893.
4. 道路交通安全協會開發室, “步行者의 步行速度調査”, 道路交通, 1984.2.
5. 송인성, “步行者를 위한 都市計劃 및 都市設計에 關한 研究”, 地域開發研究, 第16卷 第1號, 全南大學校 地域開發研究所, 1984.12.
6. 梁東陽, 都市·住居團地計劃, 技文堂, 1985.

註 27) Harvey M. Rubenstein, “Central City Malls”, N.Y., John Willey & Sons, pp.2~3.

28) R. Brambilla & G. Longo, “For Pedestrians Only”, pp.43~48.



7. 李揆穆, “都市景觀의 構成理論에 관한 知覺的 考察”, 國土計劃, 第17卷 第11號 國土計劃學會, 1982.
8. 鄭昌植, “主要道路邊의 土地利用에 따른 步行交通에 관한 研究”, 國土計劃, 第20卷 第1號, 大韓國土計劃學會, 1985.6.
9. 최창환·서의택 譯, 都市環境의 美, 낙원출판사, 1975.
10. 韓國造景學會 編, 造景學, 一潮閣, 1976.
11. 川本昭雄와 3人, 道路綠化의 設計施工, 山海堂, 1977.
12. 今野博 著, まちつくりと 步行空間, 鹿島出版會, 昭和 51.
13. Borris, Pushkarev & Jeffrey M.Zupan, “Urban Space for Pedestrians”, MIT Press, 1974.
14. Harvey M.Rubenstein, “Central City Malls”, N.Y., John Willey & Sons, 1978.
15. John J.Fruin, “Pedestrian Planning and Design”, New York, 1971.
16. O.F.Bollow, “Mensch und Raum, Stuttgart”, West-Germany, 1963.
17. Paul D.Spreiregen, “The Architecture of Towns and Cities”, McGraw-Hill, 1965.
18. R.Brambilla & G.Longo, “For Pedestrians Only”, Whitney Library of Design, 1977.