

大都市 管理(2)

—都市의 管理問題—

盧椿熙

서울市立大學校 都市行政學科 教授

Report/Urban Management. by Ro, Choon-Hee

“

前回에서는 都市行政管理을 위한 都市의 本質을 비롯한 都市行政管理技術에 關하여 概觀하여 보았다.

大都市 問題란 東西洋을 막론하고 정도의 差는 있을지라도 公同되는 問題가 많을 것 같다. 따라서 美國의 뉴욕시와 서울시의 都市問題를 分野別, 機能別로 比較·分析하여 보기로 한다.

”

1. 都市歷史

먼저 뉴욕시와 서울시의 歷史를 살펴보면 뉴욕시는 지금으로부터 360년전(1626)에 처음으로 이민온 사람 200명이 定着함으로부터 시작되었다. 그것도 뉴욕시의 都心이 되는 맨하탄을 1626년에 인디안으로부터 단돈 24불과 담요 한장으로 매입하였다고 한다. 맨하탄(都心)의 길이는 남북으로 13마일(20.8km)이나 되고 동서로 폭이 2마일 (3.2km) 정도이다. 그러나 서울은 지금으로부터 약 600년전에 漢城府의 入口는 면적이 약 16km²인 4大門안에 10만명으로 시작된 오랜 역사를 지닌 都市이다.

2. 都市形態

뉴욕의 생김 생김은 마치 고구마 모양처럼 되어 있으며 都心인 맨하탄을 가운데 섬처럼 두고 양쪽으로 East 강과 Hudson 강이 흐르고 있으며, 동쪽에서 都心을 건너가는 다리가 11개가 있다. 서울의 생김 모양은 동서남북으로 산이 둘러싸여 있는 분지인데 반하여 뉴욕시는 산이 없는 사면이 바다로 둘러싸인 광활한 평야지대에 자리잡고 있어서 도시개발축이 얼마든지 쉽게 발전할 수 있는 좋은 여건을 가지고

있다고 할 수 있다.

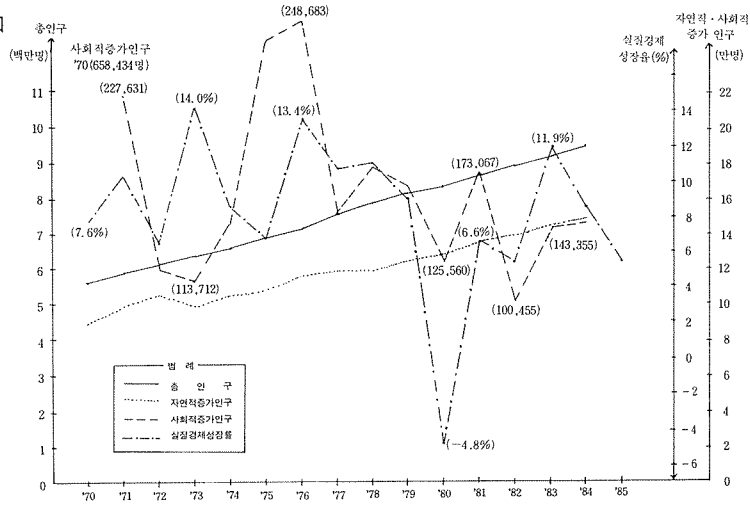
서울은 남북을 잇는 다리가 16개 있는가 하면 뉴욕시는 都心을 가려면 동서를 가르는 큰 교량은 네개 뿐이다.

그러나 이 네개 교량은 一, 二층으로 되어 있어서 一층에는 지하철이 二층에는 자동차가 다닐 수 있게 입체화된 시설을 가지고 있다. 도시의 생김, 생김에서 본 것과 같이 뉴욕시는 바다가운데 하나의 섬처럼 길고 넓게 자리잡고 있는 해안도시라고 할 수 있으며 그 面積에 있어서는 780km²이고 서울의 面積은 627km²로써 서울의 면적보다 153km²가 넓은 도시이다.

그러나 뉴욕시는 지형이 길고 넓은 평지로 이루어진 도시로 그 可用土地面積이 많은데 비하여 서울시는 사면이 산으로 둘러싸인 분지와 산악이란 지형상의 조건과 개발제한구역 면적이 대부분이어서 토지이용문제가 더욱 효율화되어야 한다고 생각된다.

뉴욕시의 都心은 남북으로 길게 이어지면서 5번가가 기준이 되어 동서로 구분된다.(그림 1-1참조) 그리고 都市 한복판에 유명한 큰 都心公園이 크게 자리잡고 있다. 行政區域을 보면 서울은 17개 區이나 뉴욕시는 5개 행정구역으로 이루어져 있다. 맨하탄區 면적은

(그림1-2) 經濟成長과 人口增加



資料 : 1. 서울시, 서울시통계연보, 각 년도
2. IMF, International Financial Statistics, 各号

23평방마일(59km²)에 人口 1,428,285명이 거주하고 있고 브루클린(Brooklyn) 區의 면적은 72평방마일(186km²)에 人口 2,230,938명이 살고 있고 퀸즈(Queens) 區의 면적은 109평방마일(282km²)에 人口 1,891,325명이 거주하고 있으며 브롱크스(Bronx) 區는 42평방마일(108km²), 人口 1,168,972명이 거주하고 있으며 그리고 스탠드아일랜드(Staten Island)의 면적은 55평방마일(142 km²), 人口 352,121명이 살고 있다.

3. 人口와 經濟

도시의 人口증가는 그 나라의 經濟成長과 어떤 관계가 있나를 살펴 보려고 한다.

(그림 1-2)에서 보는 바와 같이 서울시 총인구는 1970년 550만명이었던 것이 1985년에 950만명으로 증가하게 되었다.

도시인구문제는 그 도시의 자연적인 人口증가가 문제되는 것이 아니라 사회적인 人口증가 요인이 문제된다고 생각된다.

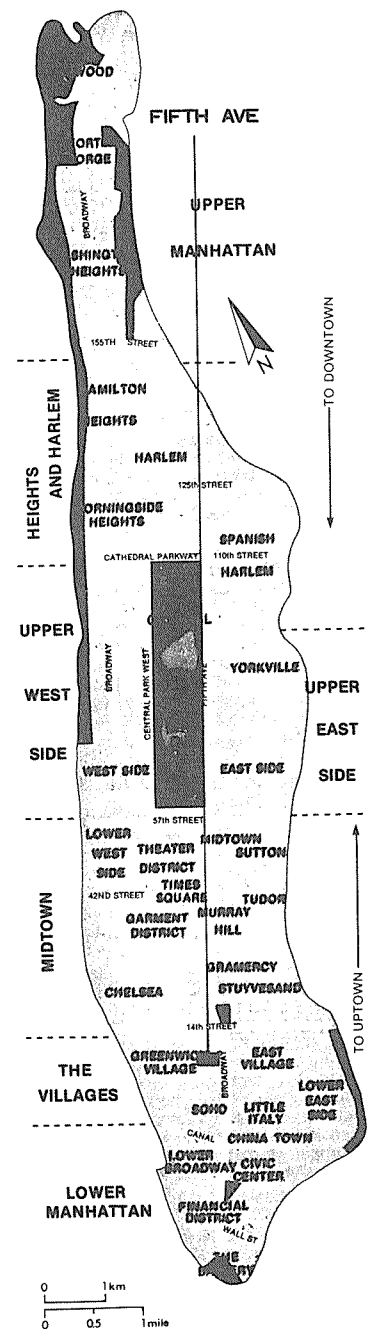
(그림 1-2)에서와 같이 서울의 人口증가추세를 보면 1970년 1년동안 무려 658,434명이란 많은 인구가 서울로 유입해 온 것을 알 수 있다.

그러나 1976년에 248,683名, 1980년에는 125,560名으로 감소하다가 1981년에 173,067名으로 다시 증가하였다. 그리고 1982년에 100,455名으로 감소추세를 보이다가 1983년 143,355名으로 다시 증가하고 있음을 알 수 있다. 이를 연도별로 당해 연도의 경제성장률과 비교해 보면 가장 인구가 많이 유입된 1970년 경제성장률이 7.6%, 1976년 13.4%, 1980년 -4.8%, 1981년 6.6%, 그리고 1983년이 11.9%로 다소 기복은 있지만 성장률이 높아지고 있다.

이와같이 서울시 인구의 사회적 증가 현상은 우리나라 경제성장률이 높으면 서울로 몰려 오는 사람이 많고 경제성장률이 낮으면 서울로 유입되는 인구가 둔화되는 현상을 나타내는 것을 보았다.

그 원인은 都市의 本質이 利益이라는 都市의 根本屬性때문이라고 생각된다. 마치 企業의 目標이 利潤인 것과 같이 都市도 그 핵이 이익임으로 경제성장률이 되면 많은 서비스 수요의 창출이 늘어나게 되는 이유가 여기에 있다고 생각된다.

經濟産業面을 分析하여 보면 뉴욕시는 美國全體經濟의 15%를 점유하고 있다고 한다. 서울은

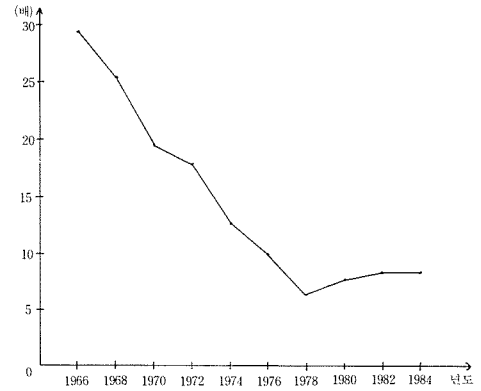


(그림1-1) CITIPAK GUIDE : NEW YORK

[표 1-1] 1인당 GNP 비교(한국·미국)

년도		1966	1968	1970	1972	1974	1976	1978	1980	1982	1984
나라											
한국		125	169	248	316	535	800	1,406	1,589	1,773	2,044
미국		3,846	4,352	4,841	5,650	6,707	7,879	9,721	11,996	13,626	15,949
미국/한국		30.8	25.8	19.5	17.9	12.5	9.8	6.9	7.5	7.7	7.8

자료: 經濟企劃院, 主要海外經濟指標, 1986.



우리나라 전체 GNP의 30% 이상을 차지하고 있는 실정이다. 그런데 먼저 미국과 우리나라 1인당 GNP를 비교하여 보면 (표 1-1)과 같다.

1966년을 기준으로 하여 우리나라의 1인당 GNP는 125불이었고 미국의 1인당 GNP는 3,846불이어서 미국의 1인당 GNP는 한국의 30배였던 것이 1968년 25.8배, 1970년 19.5배, 1972년 17.9배, 1974년 12.5배, 1976년에는 한자리 수인 9.8배, 1978년에는 6.9배 1980년에 7.5배 그리고 1984년에는 7.8배로 점차 그 격차가 눈에 띄게 좁아지고 있음을 알 수 있다.

미국의 도시와 우리나라 도시와의 다른 점은 우리는 아직 모든 도시기능이 大都市에 集中되어 아직도 모든 도시기능이 未分化 상태에 있으나, 미국의 경우는 도시마다 자기 고유의 도시기능을 각각 가지고 있는 完全 分化過程을 거쳤다는 점이다.

즉, 미국의 경우 行政은 워싱턴에 무역은 뉴욕에 자동차는 이트로이트, 그리고 공업은 시카코로 완전히 분화되어 있으나 (표 1-2)와 같이 우리는 전국의 기업체본사가 69.2%, 국제무역이 96.3% 교육 47.2% 정보 78.1% 유통 69.0% 금융 47.7% 그리고 인구가 23.8%가 서울에만 편재되어 있는 실정이다.

뉴욕시의 직종별 취업분포를 분석해 보면 (표 1-3)과 같이 1985년 현재 서비스업의 종사자는 전체의 29.4%이고 무역이 18.2%, 정부고용이 15.8% 그리고 소방이 14.7%, 운수 및 공공시설이 6.8% 건설이 2.9%의 비율로 분포되어 있고 서비스업종에 종사하고 있는 사람이 29%로 단연

[표 1-2] 中樞管理機能의 서울 偏中

(서울의主要中樞管理機能集積現況)(單位: 全國對比, %)

	서울	地方大都市			
		釜山	大邱	光州	大田
中央政府機關 및 公共團體	83.8	0.9	0.0	0.1	2.4
企業體本社	69.2	6.3	2.1	0.7	0.9
國際貿易	96.3	3.2	0.1	0.0	0.0
教育	47.2	11.2	9.9	7.0	5.1
情報	78.1	3.2	3.6	2.3	4.8
流通	69.0	9.7	7.8	1.6	3.2
金融	47.7	8.0	7.3	4.1	3.9
人口	23.8	8.7	5.0	2.2	2.1

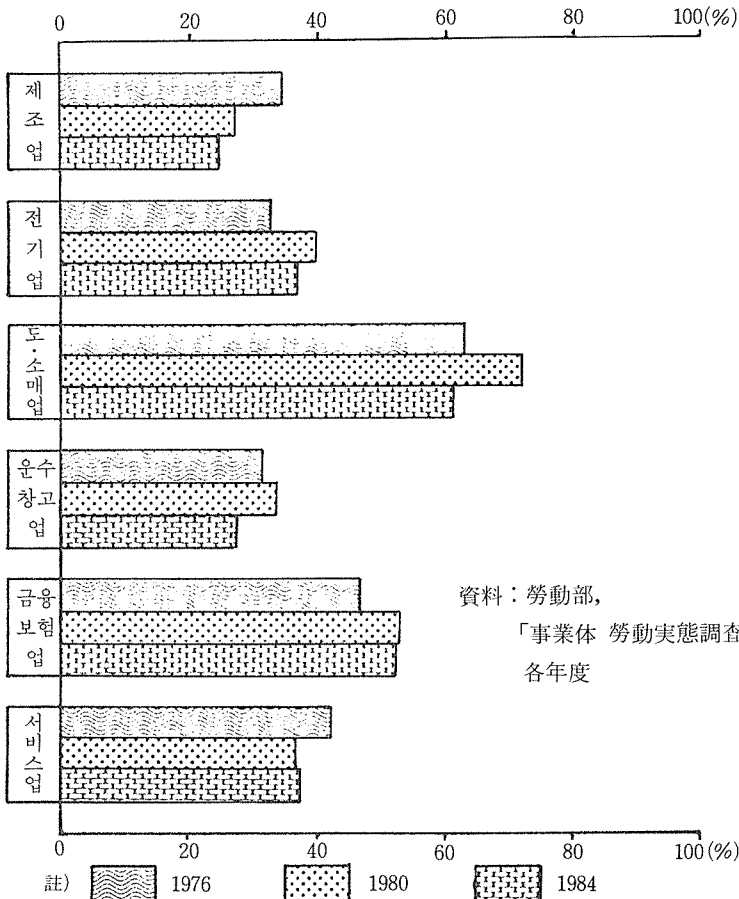
資料: 國土開發研究院, 1983年 基準

[표 1-3]

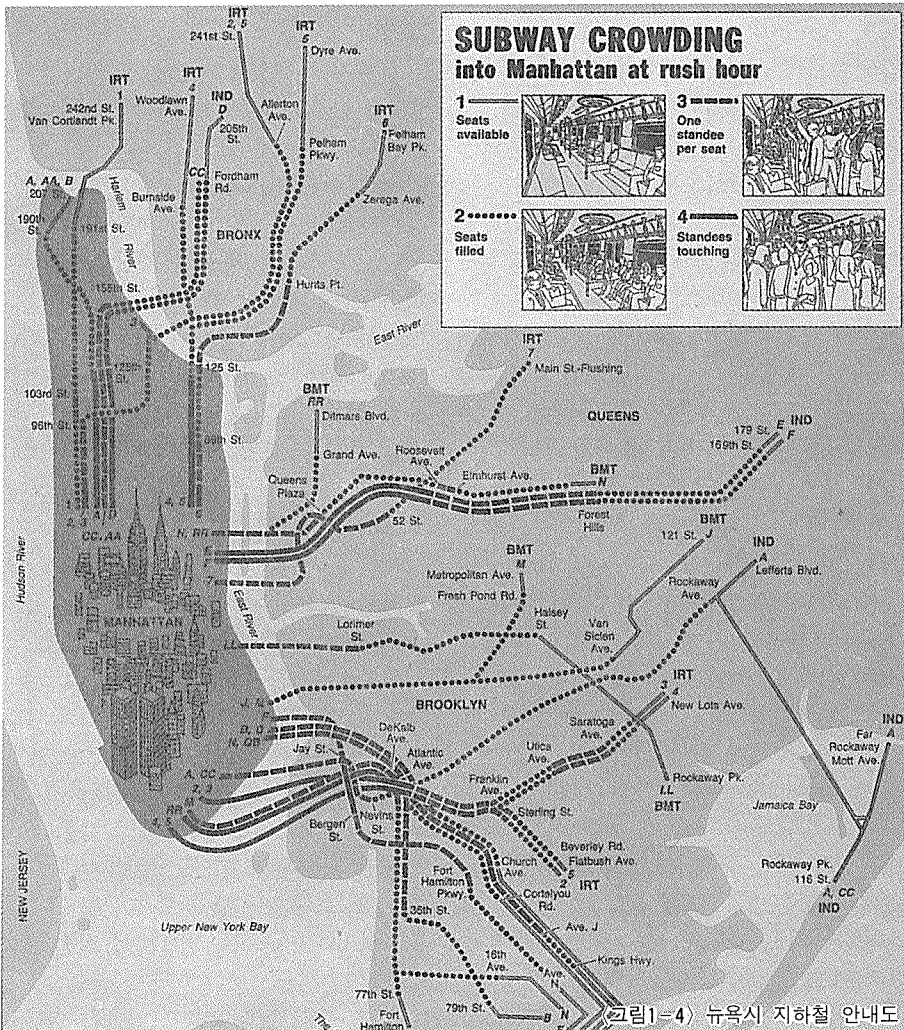
Employment in New York City by Sector, June, 1981, 1984 and 1985 (in thousands)

Sector	June, 1981		June, 1984		June, 1985	
	Level	%	Level	%	Level	%
Services	937.2	27.7	1,011.9	29.3	1,026.0	29.4
Trade	614.4	18.2	631.8	18.3	636.0	18.2
Manufacturing	496.0	14.7	436.6	12.7	425.2	12.2
Government	515.5	15.2	533.1	15.4	549.8	15.8
FIRE	475.5	14.1	502.2	14.6	510.4	14.7
Transportation & Public Utilities	258.4	7.6	238.8	6.9	236.4	6.8
Construction	84.1	2.5	96.0	2.8	99.8	2.9
Total	3,381.1	100.0	3,450.4	100.0	3,483.6	100.0

Source: U.S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics
 Note: Mining is included in the services sector
 Data may not add to total due to rounding in the original data.



〈그림 1-3〉 全国对比 서울시 産業別 集中推移



〈그림 1-4〉 뉴욕시 지하철 안내도

수위를 점하고 있으며 그 추세는 계속 성장하고 있으며 특징적인 것은 소방관련업종에 종사하고 있는 비율이 14.7%로 높은 점유율을 나타내고 있는 것을 알 수 있다.

(그림 1-3)과 같이 서울시의 産業別 集中推移를 분석하여 보면 제조업이 20%, 전기업이 39%, 소매업이 59%, 운수창고업이 20% 그리고 금융·보험업이 42% 서비스업이 39%이다. 특징적인 것은 뉴욕시는 소방에 종사하는 사람들이 14.7%나 되고 있으나 서울의 경우는 1987년말 서울시 主要業務計劃을 보면 서울시 全體人力의 4%인 2,674명이 소방직으로 나타나고 있는 실정으로 뉴욕시의 소방 14.7%의 4배 정도나 뒤지고 있다고 볼 수 있다.

4. 都市交通

交通問題로는 뉴욕시의 경우 市에 등록된 자동차만 100만대인데 비하여 서울시의 자동차는 약 50만대이다. 도시교통의 문제는 어느 나라든지 아침, 저녁으로 출·퇴근시간에 都心으로 몰려드는 자동차 문제인데 서울은 都心이 江北에 있어서 한강을 건너 다니는 南北間의 交通문제이지만 뉴욕의 경우는 都心인 맨하탄을 가려면 東西로 Hudson 강이나 East 강을 건너야만 都心을 갈 수 있게 된다. 뉴욕은 都心을 잇는 교량이 11개인데 비하여 서울은 남북을 연결하는 교량이 모두 16개나 된다. 그런데 뉴욕시의 교량 11개중 4개는 三層構造로 입체화되어 있는 것이 우리 서울의 한강교량과 다른 점이다. 大都市의 都市交通은 통근을 주축으로 한 一定한 시간의 交通수요와 都心을 向하는 求心性을 특징으로 하기때문에 첫째 機動性, 둘째 高速性, 셋째 多量輸送性이 기본 조건으로 이루어져야 한다. 따라서 뉴욕시의 大都市交通의 특징을 살펴보기로 한다. 지하철망의 구성을 살펴보면 (그림 1-4)와 같이 외곽에서 들어오는 지하철망은 모두 都心인 맨하탄으로 연결되어 있음을 알 수 있다.

범례에서 설명하고 있는 것은
출·퇴근시간에 어느 노선이 얼마나
복잡한 혼잡도를 가지고 있느냐를
분석한 것이다.

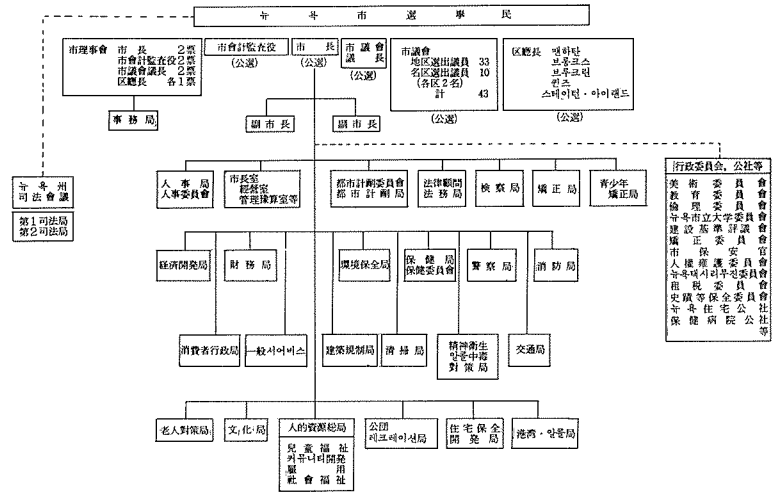
'1(==)'두선이 그어져 있는 부분은
언제나 좌석이 있어서 앉아 갈 수
있는 노선으로 주로 번두리 지역에서
끝나고, '2(.....)'점으로 이어지는
노선은 그 곳에서 이미 좌석이 없다는
것이다.

'3(---)'사각으로 연결된 부분은
좌석 하나마다 한사람이 서서 간다는
것이다. '4(—)'점선은 사람이
많이 서있어서 비비고 다녀야 하는
혼잡도 상태를 나타내는 노선을
말하게 된다.

이와같은 네가지 혼잡도를 살펴볼 때
번두리에서는 앉아서 오다가 都心이
가까워질수록 그 혼잡도가 높아지게
된다. 따라서 교외에서 장거리
출·퇴근하는 사람들을 위해서 장거리
고급급행열차를 운행하여 都心の
교통문제를 해결하기도 한다.
지금까지 都市交通施設을 살펴
보았다. 그러면 이런 시설을
담당·관리하고 있는 기관의 문제는
무엇인가를 알아 보기로 한다.
뉴욕의 都市交通問題를 담당하고
있는 기관으로서 首都圈交通廳,
M.T.A(Metropolitan
Authority) 와 交通廳,
T.A(Transportation Authority)
그리고 民間鐵道會社가 운영되고
있다.

MTA는 뉴욕시 주변일대의 광역적인
지하철로서 交通機能을 담당하고
있고 T.A는 버스와 지하철망을
유기적으로 연결하는 單一機關으로
都市交通機能을 효율적으로
一元化하여 대중교통기능을 담당하는
모체가 되어 있다.

교통기능을 담당하고 있는 기관의
인력을 보면 뉴욕시의 M.T.A에
근무하고 있는 人員은 모두
68,242名 T.A에 근무하고 있는
사람은 모두 41,481名이고 버스는
3,800臺, 지하철차량수는 6,262臺이다.
그런데 서울의 경우는 지하철차량은
1985년 현재 656臺이어서 뉴욕은
서울보다 10배이상의 차량을 보유하고
있으며 직원수는 1984년 4,292名,
버스는 8,000臺이다. 버스의 경우는



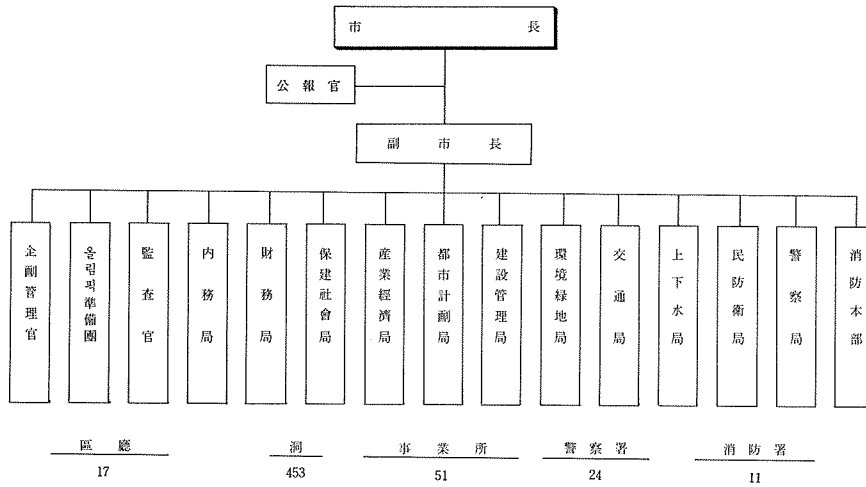
(그림 1-5) 뉴욕市政府機構圖(1980. 10)
資料: Tokyo. New Sympoieilum on Urban Probleme Tokyo, 1980

뉴욕이 3,800臺인데 비하여 우리가
2배가 훨씬 많은 셈이된다. 여기서
우리나라 서울의 대중교통수단이
버스가 되어 있다는 것이 문제이다.
서울의 경우는 버스를 90개
개인회사에서 운영하고 있어 지하철과
아무런 연계기능이 없는 것이
문제이다.
대중교통수단인 지하철이용인구를
보면 뉴욕은 지하철을 이용하는
인구가 전체 교통인구에서 60%에
이르고 있는데 반하여 우리나라
서울의 경우는 지하철 이용률이
16%에 머물고 있고 버스를 이용하는
인구는 65%에 이르고 있음으로
서울시의 大衆交通手段은
명실상부하게 90개의 개인회사가
운영하고 있는데서 公共性이 미흡해
질 수 밖에 없게 된다.
어느 나라 都市든지 都市問題는
있게 마련이다. 뉴욕의 都心은 물론
道路率에 있어서 35%나 되고 서울은
16%에 지나지 않지만 뉴욕의 都心인
맨하탄의 교통혼잡을 극복하기 위하여
새로운 서비스업이 등장하여 재미를
보고 있다.
새로운 서비스업이란 都心の
交通混雜과 정체현상을 극복하는
방법으로 자전거 심부름꾼(Bike
Messenger)이란 새로운 직업이
나타나게 되었다.
변화되어 가는 都市化 情報를
지금과 같은 都心交通으로 해결이
불가능하다고 판단됨으로 多樣化된
都市社會, 企業의 여러가지 수요를
충족시키지 못하여는 짧은 시간안에

수백만 달러가 거래되는 중요한
계약문서의 송발을 비롯한 중요한
서류나 소포 및 광고물의 전달은
시각을 다투게 된다.
따라서 현재의 우편제도로는 도저히
이를 감당할 수 없으므로 빠른
자전거를 타고 등에 짐을 짊어지고 이
빌딩 저 빌딩으로 뛰어다니는
심부름꾼이 성업을 이루고 있는
실정이다.
지금까지 뉴욕시와 서울시와의
면적·인구·경제·교통문제등을 살펴
보았다.
그런데 이와같은 都市들이 완전한
유기체로써 역할을 다하려면 이를
관리·운영하는 機構와 사람 그리고
資源인 예산이 문제된다.
따라서 다음은 뉴욕시의 機構와 예산
그리고 이에 종사하는 人力,
운영방법을 현지에서 연구·분석한
것을 토대로 하여 살펴보기로 한다.

5. 都市行政機構

먼저 뉴욕시의 조직기구는 (그림
1-5)와 같이 1市長,
3副市長(政策·經濟開發·運營)과
35개 局 그리고 50개 각종
專門委員會가 있으며 人力로서는
1986년말 현재 221,461명이 근무하고
있다.
서울시의 경우는 1市長, 1副市長,
11개 局(그림 1-6참조)에 27,801명이
종사하고 있어서 人力面에서 보면
뉴욕시는 서울시보다 10배나 되는
定員을 가지고 운영되고 있음을 알



(그림 1-6) 서울特別市 行政組織 機構表

수 있다. 機構面에서 뉴욕은 35개 局以上이 되나 서울시는 11개 局이어서 뉴욕이 지구면에서도 서울시의 3배 이상이나 큰 機構를 가지고 있음을 알 수 있다.

예산면을 살펴보면 뉴욕시의 1986년 예산액은 202억불로써(18조억원) 서울시 예산의 20배나 된다. 이를 기능별로 살펴보면 다음 (표 1-4)과 같다.

뉴욕시 세출구조를 보면 사회복지와 문화, 체육진흥비가 전체의 60% 이상이나 되는데 비하여 서울시의 경우는 사회복지 및 문화체육비가 20%에 지나지 않는다. 그러나 서울시의 경우는 지역개발비가 33.9%로 大衆을 이루고 있는데 비하여 뉴욕시는 5.7%에 지나지 않는 것이 대조적이다. 이는 아직도

서울시는 건설단계에 있다는 것을 증명하는 것이라고 생각된다. 그리고 서울시의 경우 일반행정비가 뉴욕시의 배가 되는 것을 주의해야 한다.

어느나라 都市든지 처음 건설단계에서는 投資費가 많이 들게 된다. 따라서 서울시의 경우도 아직 지역개발이나 주택, 도로사업 등 도시기반시설들을 건설 확장하는 사업이 주요 사업의 내용이 되고 있음을 알 수 있다. 그러나 이러한 도시기반시설에 투자한다는 것은 많은 재원이 있어야 함은 물론 알찬 계획이 있어야 한다고 생각한다.

대개 도시기반시설은 한번 계획 후 건설된 것은 적어도 30~40년이란 긴 시간을 두고 이용되게 됨으로 다음 세대에서는 이용만 하게 되지

투자·건설을 하지 않기 때문이다. 뉴욕시의 도시기반시설은 이미 100년이란 오랜 歷史를 가지고 계획, 투자된데 반하여 우리나라 서울의 현대적 도시기반시설은 불과 20년이란 비교적 짧은 역사를 가지고 있다고 생각한다. 따라서 뉴욕시의 都市開發行政은 벌써 개발단계를 거쳐 再開發 그리고 오늘날에는 保存이란 성숙단계에 머물러 있다. 그러나 우리의 서울은 아직도 개발과 재개발단계가 공존하고 있는 것이 서울의 실정이라고 할 수 있다. 아무리 잘 짜여진 조직기구라도 그곳에서 조직과 기구를 움직이는 사람이 가장 주요한 요소가 됨으로 뉴욕시와 서울시의 도시공무원 현황을 비교·분석하여 보기로 한다.

6. 都市서비스

(표 1-5)에서 나타난 바와 같이 1960년 서울시의 인구는 2,445千名이었으며 이를 서비스하는 공무원은 10,798명으로 공무원 1人당 서비스인구는 226명인데 비하여 뉴욕시의 경우는 인구 7,781千名에 공무원 199,539명으로 공무원 1人당 서비스인구는 39명으로, 이를 서울시와 비교하면 뉴욕시가 6배 이상이나 더 많은 서비스인력을 가지고 있다고 볼 수 있다. 1985년에는 서울시의 경우 공무원 1人당 國民 204명을 서비스해야 됨에 반해 뉴욕시는 공무원 1人당 國民 36명을 서비스함으로써 보다 質 높은 서비스 수준을 유지, 관리하고

있다.

물론 서울과 뉴욕의 단순비교가 도시서비스공급 실정의 전부라고 할 수는 없겠지만 우리나라 도시환경여건을 감안한다 하더라도 도시서비스의 질을 높이기 위해서는 서비스 공급을 위한 인력이 절대 부족하다는 것은 부인할 수 없다고 생각한다.

그 예로써 서울시의 洞의 실태를 살펴보면 충분히 이해된다. 一個 洞은 보통 人口 2萬 내지 3萬명이 된다. 그런데 동사무소의 서비스 인력은 15명 내외로 동사무소 직원 한명당 1,000명을 서비스해야 하니 洞에 가서 인감이나 주민등본을 사본하러 가게 되면 불친절할 수 밖에 없어 서비스 인력의 절대 부족함을 절감하게 된다. 그것 뿐만 아니라 洞은 자기 고유의 사무가 아닌 적십자회비와 같은 위임사무가 전체의 60%를 점하고 있는 실정이다. 적어도 같은 서비스라면 은행창구에서 친절하게 고객을 맞이할 정도로 도시서비스의 質을 높여야 한다고 생각된다.

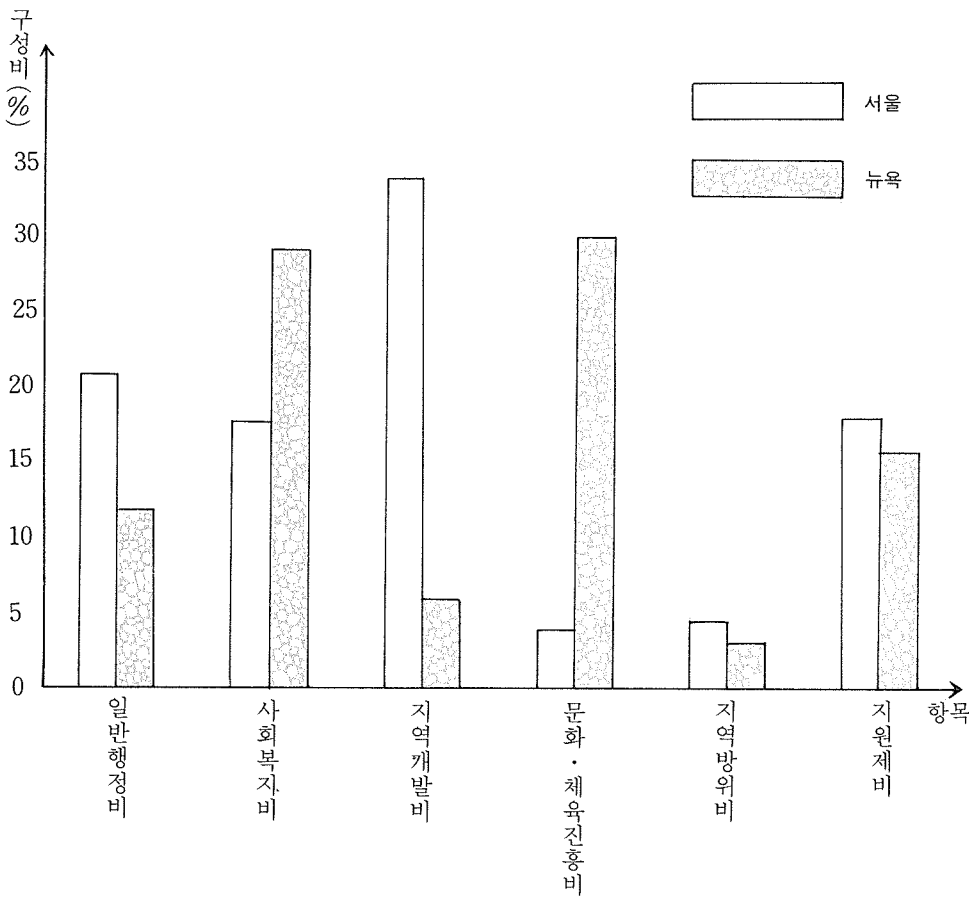
그리고 도시서비스는 앞으로 점차 都市經營原理에 의하여 운영되어야 한다고 본다. 뉴욕시의 경우 都市交通問題를 해결하기 위하여 철저하게 경제원리에 의하여 도시가 운영되고 있음을 알 수 있다.

都市交通, 주차시설을 운영하기 위해서 교통보조원을 대폭 확보하여 주차단속 및 주차장시설을 관리하고 있으며, 그들은 자기 봉급의 7~8배

〈표 1-4〉 '86 주요 세출예산 기능별비교(서울·뉴욕)

기능별	시별	서울		뉴욕	
		금액(백만원)	구성비(%)	금액(천달러)	구성비(%)
총액		938,552	1,053,369	20,255,538	18,027,428,820
일반행정비		206,818	21.0	2,378,319	11.8
사회복지비		173,166	17.6	5,913,449	29.2
지역개발비		333,668	33.9	1,148,068	5.7
문화·체육진흥비		36,608	3.7	6,052,944	29.9
지역방위비		41,951	4.3	557,384	2.8
지원제비		175,870	17.9	3,143,227	15.5

자료: 서울시, '86일반회계세입세출예산서, 1986 및 The City of New York, The Green Book, 1986-87.



〈표 1-5〉 도시공무원 현황비교(서울·뉴욕)

년도		(단위: 명)					
		1960	1965	1970	1975	1980	1985
서울	공무원(A)	10,798	14,827	18,915	25,421	39,605	47,197
	인구(B)	2,445,402	3,470,880	5,525,262	6,889,470	8,366,756	9,645,932
B/A		226	234	292	271	211	204
뉴욕	공무원(A)	199,539	196,641	258,123	270,893	195,611	212,000
	인구(B)	7,781,984		7,867,760		7,071,639	7,648,000
B/A		39		30		36	36

자료: 서울시, 서울시통계연보, 각년도 및 The City of New York, The Green Book 1986-87.

이상의 벌칙금을 부과함으로써 주차단속을 엄하게 하여 교통질서를 유지하는 한편 철저한 이용자 부담으로 주차 및 교통시설을 관리, 유지하고 있는 것이 우리 서울과 다른점이다.

7. 結 論

지금까지 뉴욕시와 서울시의 歷史, 人口, 面積, 經濟, 交通 그리고 도시시설과 관리능력에 관하여 살펴 보았다.

面積에 있어서는 뉴욕시가 서울시보다 조금 넓으며, 인구는 서울보다 훨씬 적고, 이를 관리, 운영하는 기구 및 인력은 서울의 10배, 운영예산은 서울의 20배나 되고 있음을 보았다.

도시의 성장단계면에서 서울은 아직도 開發과 再開發이 공존하는데 비하여 뉴욕은 이미 개발이 끝나 재개발을 거쳐서 보존하는 단계에 이르고 있음을 알 수 있었다.

그리고 都市管理技術을 보면 서울시는 아직 관리목표가 능률에 바탕을 두고 있는데 뉴욕시는 都市管理目標을 형평과 배분에 역점을 두고 있는 것이 특징이다. 한편 뉴욕시 도시운영관리가 衡平과 配分에만 치우친 결과 先後와 낭비가 눈에 띄게 나타나고 있음을 발견하게 된다. 이와 같은 사례는 뉴욕시 골목 골목에서 발견된다. 필요도 없는 정구장이 골목마다 만들어져서 비둘기와 개들만이 기어 노는 비능률적인 자원의 배분이 쉽게 여기 저기서 일어나고 있다.

그런데 서울시는 뉴욕시의 10분의 1도 안되는 인력과 20분의 1밖에 되지 않는 자원을 가지고 뉴욕시보다 더 많은 人口를 서비스하고 있다는데서 문제는 시작된다.

都市란 農村과 달라 복잡하고 다양하며 과밀한 시설과 사람을 관리하는 전문적인 운영관리기술이 있어야 된다고 생각된다. 따라서 이와같은 효율적 도시관리를 위해서는 많은 전문가를 양성, 육성하여 우리 나름대로의 도시기반시설과 운영제도를 정착시키는데 눈을 돌려야 된다고 생각된다.