

간 등록 번호

1-3830000-100009-14



THE HISTORY OF ANYANG CITY

04

도시의 형성과 성장

경부선 철도가 개통되면서 안양역을 중심으로 경부가도(京釜街道)를 따라 주택과 상가가 길게 늘어선 가촌(街村)이 형성되었다. 이때부터 안양은 근대적 삶의 방식이 교류하고 전파되는 장소로 바뀌면서 점차 행정구역이 확대되고 도시계획시설이 증가하게 되었으며, 서울과 인접한 지리적 이점을 바탕으로 본격적인 근대적 변화가 일어나기 시작하였다.



제04권
도시의 형성과 성장

기획 방향과 구성

○ 안양시사는 총 20권으로 제작되었다.

권	제목	권	제목	권	제목	권	제목
01	지리와 환경	06	산업구조와 산업생태계	11	안양동	16	호계동
02	역사와 지역사회	07	시장과 지역상권	12	박달동	17	평촌동 & 평촌신도시
03	지방자치	08	교육과 문화	13	석수동	18	안양역 & 안양1번가
04	도시의 형성과 성장	09	노동세계와 노동문화	14	비산동	19	안양유원지 & 안양예술공원
05	건축과 주거의 변화	10	시민사회와 생활세계	15	관양동	20	금천지

- 제01~10권은 안양시의 지리, 역사, 지방자치, 산업, 상권, 교육과 문화, 노동, 시민사회 등을 주제별로 정리하여 구성하였다.
- 제11-19권은 안양시의 공간을 단일한 생활 공간과 시의 정체성을 드러내는 상징적 공간으로 구분하여 권을 구성하였다. 단일한 생활 공간은 법정동을 단위로 하였고, 다양한 문헌자료와 구술자료를 활용하여 자연 및 인문환경, 지역의 변화, 주민들의 생활 모습 등을 서술하였다. 상징적 공간은 안양의 전통적 도심이었던 안양역과 안양1번가, 국민관광지로 이름을 날린 안양유원지와 이후의 안양예술공원, 수도권 1기 신도시인 평촌을 대상으로 하여 각 공간의 역사 및 경관 변화와 사람들의 이야기 등의 내용을 담았다.
- 제20권은 1950년, 시흥군에서 발간된 『금천지(鎭川誌)』를 완역하여 수록하였다. 『금천지』는 당시 중심 지역인 안양읍을 포함한 시흥군의 사회·교육·행정·문화 등을 소개한 군지(郡誌)이다.

서술의 범위와 원칙

- 공간적 범위 : 행정구역상 안양시를 대상으로 하며, 지역 간 비교나 해당 주제와 관련하여 필요한 경우에는 인근 지역을 포함하여 서술하였다.
- 시간적 범위 : 권별 주제와 특성에 맞게 서술 내용의 범위를 설정하여 서술하였다.
- 내용적 범위 : 각 권의 기획 취지와 해당 주제에 맞게 목차와 항목을 설정하여 서술하였다. 전체적인 체제와 내용의 충실을 위해 필요한 경우, 집필 취지를 훼손하지 않는 범위에서 윤문과 첨삭을 하였다.

저작권과 출처

- 이 책의 저작권은 안양시에 있다. 이 책에서 사용한 도표와 사진 등에는 출처와 저작권자를 표기하였다. 출처와 저작권자 표기가 없는 경우는 안양시 제작·소장 또는 집필자 제공 자료임을 밝혀둔다.
- 집필자가 제공한 자료로 인해 발생하는 저작권 및 관련 문제의 책임은 해당 집필자에게 있다.
- 이 책에서 사용한 지도와 항공촬영 자료는 국토지리정보원이 제공한 것이며, 필요에 따라 구글 지도·네이버 지도·카카오맵을 사용하였다.
- 이 책에 수록한 내용과 도표 사진 등을 이용하는 경우, 반드시 출처를 밝혀야 하며 상업적으로 이용할 수 없다. 또한 별도의 저작권자가 있는 자료에 대해서는 해당 저작권자의 동의를 구해야 하며 무단으로 사용할 수 없다.

1 교통 발달에 따른 안양의 도시 형성

제1장 경부선의 개통과 공업도시로의 성장 /008

1. 안양 도시 형성의 발아 /009
2. 공장 건설과 공업도시로의 성장 /017
3. 안양 도시계획의 변화 /028
4. 안양시의 승격과 도시계획구역의 변화 /035
5. 안양 도시계획시설의 변화 /046

제2장 토지구획정리사업에 의한 안양의 변화 /060

1. 안양 토지구획정리사업의 개요 /061
2. 안양 도시성장기의 토지구획정리사업 /065
3. 안양 도시확장기의 토지구획정리사업 /068

제3장 시승격 이후 안양 도시계획의 재정비 /072

1. 1973년 안양도시재정비계획 /073
2. 1976년 안양도시계획재정비 /082
3. 1979년 안양도시기본계획 재정비 /091
4. 1983년 안양도시기본계획(안) /096





2 동안권 개발과 안양시역市域의 확장

제1장 안양의 산업화와 수도권정비계획 / 108

1. 산업화에 따른 안양의 대도시화 / 109
2. 산업화과정을 통한 안양시의 도시 성장 / 111
3. 안양시의 산업구조 및 공업지역의 쇠퇴 / 116
4. 수도권정비계획 / 123

제2장 수도권 위성도시로의 성장과 택지개발사업 / 126

1. 안양의 도시구조와 생활권 형성 / 128
2. 택지개발사업에 의한 대규모 주거지 개발 / 137

제3장 주택 200만호 건설 계획과 평촌신도시 개발 / 150

1. 서울의 택지개발사업과 500만호 주택건설계획 / 151
2. 200만호 주택건설계획과 수도권 5대 신도시 / 154
3. 평촌신도시 선정과 정책방향 / 157
4. 평촌신도시의 개발 / 166

제4장 평촌생활권의 형성과 도시구조의 변화 / 184

1. 평촌신도시 조성 이후 도시구조의 이분화(1990~2000년) / 185
2. 공간구분론을 통한 구·신시가지 구조적 이분화 분석 / 193
3. 군포·의왕시 승격 이후 도시계획구역의 분리 / 196



3 안양 도시공간의 재구조화

제1장 안양의 도시기본계획과 도시 관리 / 204

1. 2020년 안양도시기본계획(2005) / 205
2. 수정 2020년 안양도시기본계획(2010) / 215
3. 2030년 안양도시기본계획(2017) / 218
4. 2040년 안양도시기본계획(2023) / 231
5. 도시기본계획 간 비교 / 243
6. 안양시 지구단위 계획 / 244

제2장 도시개발사업과 주거환경 정비 / 250

1. 안양시 도시개발사업 / 251
2. 안양시 도시·주거정비정책의 변천 / 261
3. 도시재생 패러다임의 등장 / 278
4. 평촌신도시의 도시정비계획 / 287

제3장 안양 도시경관계획의 변화 / 294

1. 2010년 이전의 경관계획 / 295
2. 안양시 경관계획(2016) / 301
3. 2040 안양시 경관계획(2024) / 306
4. 이전 경관계획에 대한 평가와 경관법 제정 이후 경관계획과의 비교 / 310



이 교통 발달에 따른 안양의 도시 형성

- 제1장 경부선 개통과 공업도시로의 성장
- 제2장 토지구획정리사업에 의한 안양의 변화
- 제3장 시승격 이후 안양 도시계획의 재정비



1905년 경부선 철도가 개통되면서 안양은 철도역을 중심으로 성장하기 시작하였고, 안양역을 중심으로 경부가도京釜街道를 따라 가촌街村 형태로 주택과 상가가 형성되었다. 이때부터 안양은 근대적 삶의 방식이 교류, 전파되는 장소로 바뀌면서, 점차 행정구역이 확대되고 도시계획시설이 증가하게 되었다. 수도권 경성과 인접하고 있는 이점을 바탕으로 인구 증가, 산업·교육의 발전, 근대적 공공시설 등장, 도심 활성화 등 근대적 변화가 일어나기 시작하였다.

1장

경부선 개통과 공업도시로의 성장



김균언 시시한연구소 건축사사무소 소장



1. 안양 도시 형성의 발아

1) 경부선 개통과 1번 국도의 건설

조선시대 고종 32년(1895) 과천군果川郡으로 승격된 현재의 안양지역은 당시 과천군 상서면上西面과 하서면下西面¹에 해당하는 지역이었다. 1870년에 경부京釜 간의 국도가 안양을 통과하게 되었으나 20세기 초까지만 해도 안양은 일개 작은 자연 촌락村落에 지나지 않았다.² 당시 서이면 지역은 과수果樹·소채蔬菜 등을 주로 재배하는 서울 근교 농업지역이었고, 자연발생 취락을 중심으로 배와 포도를 주로 재배하였다.

경부철도는 조선시대 이래로 서울에서 방사선으로 확장된 육대로六大路를 근간으로 하는 교통체계를 근본적으로 변화시켰다.³ 전통적인 교통로에서 벗어난 안양은 경부철도 건설로 인해 철도가 지나가는 안양역을 중심으로 기존의 도시체계와 다른 중심성을 만들어냈고, 경부철도 체계에서 서울 남부의 연결점인 동시에 서울의 외곽 도시로 성장하는 기반이 마련되었다.

일본 정부는 1898년 ‘경부철도합동계약京釜鐵道合同契約’에 기초해 경부철도 부설권을 획득하였고, 일본 민간 자본에 의해 설립된 경부철도주식회사는 1901년 영등포와 초량양 방면으로의 부설공사에 착수하였다.⁴ 안양을 관통한 경부선은 서울-초량 간 운수 영업을 1905년 1월 1일부터 개시하였고, 같은 해 5월 남대문 정거장, 지금의 서울역광장에서 개통식을 거행하였다.⁵

1905년 경부선 철도가 개통되면서 안양은 철도역을 중심으로 성장하기 시작하였고, 안양역을 중심으로 경부가도京釜街道를 따라 가촌街村 형태로 주택과 상가가 형성되었다.



1930년대 안양역

이때부터 안양은 근대적 삶의 방식이 교류, 전파되는 장소로 바뀌었다. 수도권 경성과 인접한 안양은 철도 부설과 맞물려 인구 증가, 산업·교육의 발전, 근대적 공공시설 등장, 도심 활성화 등 근대적 변화가 일어났다.

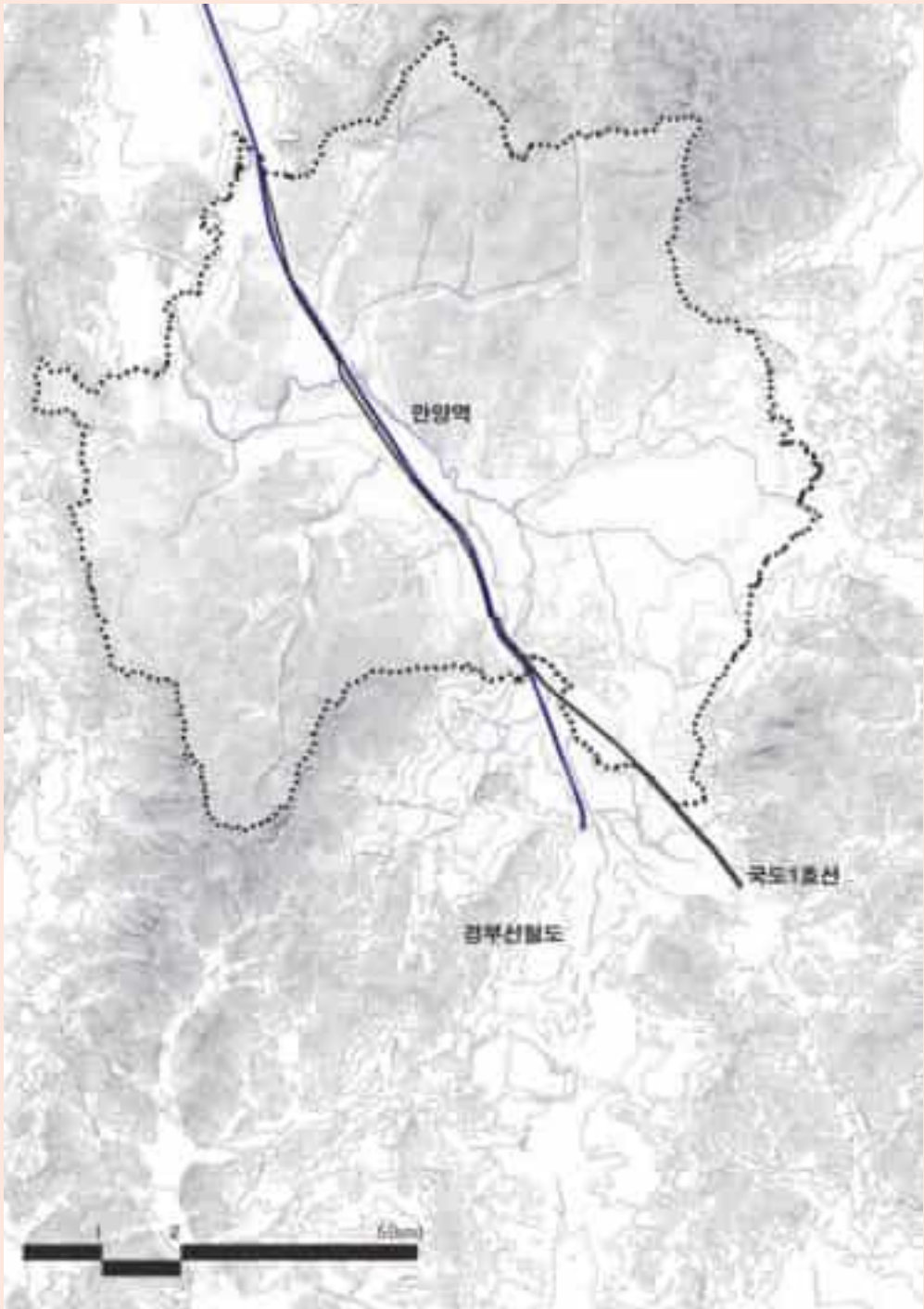
1936년에는 경부선의 늘어난 물류량을 해소하기 위해 경부철도의 복선화가 추진되었다. 군포-수원 간 관내 복선 공사를 착공하여 1937년 10월 15일 영업을 개시하였다. 같은 해 영등포-군

포 간의 공사를 총공사비 35만 7000원을 들여 착공하였다. 1936년 4월부터 영등포-대전 구간에서 순차적으로 복선화가 시작되었고, 전시체제가 빠른 속도로 진척되어 1945년 3월에는 전체 구간이 완공되었다.⁶ 1937년에는 경부선이 복선화되면서 철도와 안양철을 중심으로 공장과 주거지가 들어서고, 다양한 도시 관련 근대적 시설이 등장하였다.

1번 국도 수도권 구간은 고속도로와 별개로 지역 교통에서 핵심적인 역할을 담당하고 있는데, 특히 의왕-안양을 거쳐 시흥대로와 서부간선도로로 이어지는 노선은 수도권과 서울특별시 서남부 지역에서 핵심적인 간선 교통축을 형성하였다.⁷

안양 일대에 이루어진 도로공사는 1932년 안양-군자 간 3등 도로⁸를 계속사업으로 도비 보조를 받아 완성하였다. 1933년에는 노량진-과천 간의 도로공사가 착수되었다.⁹ 해방 직후의 도로에 관해서는 『시흥군지』에 기록되어 있는데, 1번 국도의 일부 구간인 경수산업도로는 신안양리에서 국도와 분리되었다가 호계리에서 만나 의왕읍에서 합쳐지고, 당시에는 관내에서 가장 큰 도로였다(연장 9900m, 폭 20~35m의 도로).¹⁰

안양시는 경부선 개통과 복선화를 거치면서 교통의 발달에 따른 근대 도시 형태로 발전되는 도시화 과정을 거쳤다. 특히 안양역을 중심으로 남북 방향으로 도로·철도가 개설되면서 선형 도시의 형태로 발전하게 되었다. 초기 안양리를 중심으로 성장해온 안양은 점차 행정구역이 확대되고 도시계획시설이 증가하면서 그 중심성이 더 확장되기 시작하였다. 또한 안양역의 기능을 원활히 수행하기 위한 배후 시설들과 인프라, 상가 등이 점차 증가하면서 더 넓은 지역이 간접적인 도시화 과정을 거치게 되었다.



1918년 안양일대 지형도



시흥군청사 이전 운동을 실은 신문 기사들(『동아일보』, 1936년 2월 26일 · 1936년 3월 20일)

2) 안양 행정구역의 변화

일제강점기 시흥군은 지금의 서울 영등포를 포함하고 있는 경성부 남부지역을 아우르는 넓은 행정구역이었고, 1911년 영등포로 시흥군청을 이전하며 영등포 일대가 중심지 역할을 했다. 일제강점기인 1914년 안산군(安山郡)·과천군(果川郡)이 시흥군(始興郡)에 통합되면서 안양 행정구역의 대부분인 과천군 하서면(下西面)과 상서면(上西面)이 서이면(西二面)으로 통합되었다. 이곳의 행정사무를 담당하던 면사무소가 1917년 호계리에서 안양리로 이전되었다.

1936년 경성부 확장으로 영등포가 경성부에 편입되면서 시흥군의 중심지는 경부선 철도가 지나가는 지금의 안양으로 옮겨왔고, 이에 따라서 시흥군청을 이전할 필요성이 제기되었다. 1936년 『동아일보』의 신문 기사를 보면 시흥군청을 이전할 터로 안양을 지목하면서, 시흥군청을 안양으로 유치하기 위한 군민대회를 개최하고 이전을 협의하였다고 언급하고 있다. 1941년에는 서이면이 안양면(安養面)으로 개칭되었다. 이는 안양이라는 행정지명이 보편화되는 시작점이 되었고, 이 일대의 지역을 대표하는 이름으로 ‘안양’이 사용되는 계기가 되었다.

시흥군청사를 안양면으로 이전하기로 결정한 것은 1945년 7월 비교적 늦은 시기에 이루어졌다. 8·15해방 정국 속에서 1947년 군청사를 낙성하였다. 정부 수립 이후 1949년 정부는 「읍 설치에 관한 건」(대통령령 제162호, 1949년 8월 13일 제정, 1949년 8월 14일 시행)에 의해 당시 시흥군 안양면을 안양읍으로 승격하였고, 이때의 면적은 39.1km²에 이르렀다.



1950년대 안양읍사무소



1960년대 시흥군청사

3) 안양 도시계획의 시작

도시都市는 원래 도성都城과 시장市場에서 파생된 말로 도성이 의미하는 행정·정치·영토 등의 성격과 시장이 의미하는 경제·상업·거래 등의 성격이 복합적으로 내재되어 있는 말이다. 계획計劃이라는 말도 계량(計量: 수량을 헤아림)과 획책(劃策: 어떤 일을 꾸미거나 꾀함)에서 파생된 단어로, 계획이란 본래보다 나은 미래를 만들기 위해 행해지는 다양한 행위에 대한 의사결정 과정, 행동하는 과정 등의 전반적인 프로세스를 포함한다. 결국 도시계획都市計劃이란 도시를 구성하는 정치, 경제, 사회적 성격의 모든 것을 이해하고, 그것을 바탕으로 좀 더 나은 도시를 건설하기 위한 합리적인 모든 과정을 거쳐 고안된 행위를 의미한다고 할 수 있다.

안양의 도시계획은 1939년 총독부의 경인시가지계획에서 그 시작을 엿볼 수 있다. 총독부는 1억 605만 3000평을 경인시가지계획구역으로 결정하면서, 계획구역에 포함된 시흥지구(시흥군 동면 일대)에 공업용지 19만 평과 주택지 82만 평을 조성하기로 결정하였다.¹¹ 시흥지구는 서울의 주요 공업지역인 구로지구 남측에 경부선을 따라 배치되었다. 그러나 경인시가지계획은 계획구역만 지정하고 계획사업이 진행되지 않아 개발계획이라기보다는 자연발생적인 시가지의 불합리한 팽창을 통제하는 계획에 가까웠다.

1949년 안양읍 승격을 계기로 인구 약 2만 명을 수용하게 된 안양은 1953년 안양읍과 접해 있던 동면東面과 서면西面의 일부 지역을 편입하여 시역市域 확대와 함께 서울의 공업위성도시로 발전시킬 새로운 도시계획을 수립하였다.¹² 이는 한국전쟁으로 인해 안양역 일대 주거지와 공장이 파괴되면서 시흥군을 중심으로 한 도시개발의 필요성에 따른 것이다. 1953년 3월 11일 내무부고시 제99호에 의해 경기도 시흥군 안양읍 일대(안양리, 비산리, 일동리, 이동리, 호계리) 및 서면 박달리, 동면 안양리, 남면 금정리 각 일부를 포함한 52.436km² 규모의 안양 도시계획구역이 결정되었다. 이 고시를 통해 안양 도시계획구역뿐만 아니라 안양 도시계획가로, 안양 토지구획정리사업지구, 공원, 주거·상업·공업·혼합·녹지지역, 풍치지구 등의 위치와 면적이 결정되면서 안양의 도시계획과 도시구조에 대한 큰 틀이 확정되었다.

안양 도시형성기(일제강점기~해방 전후) 도시계획 연표

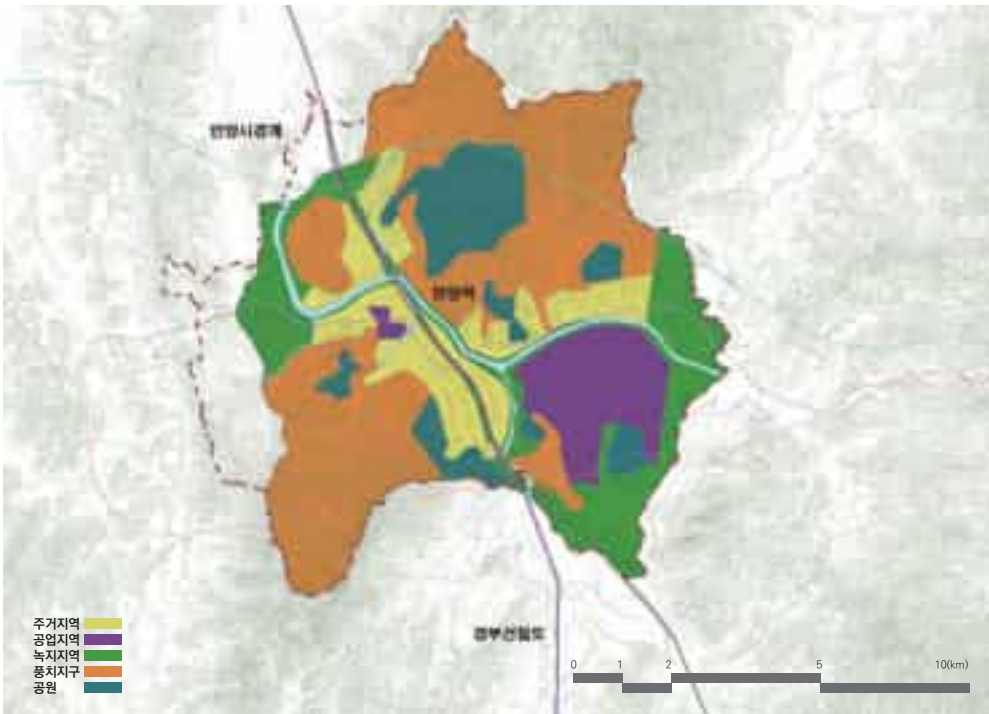
연도	1870년	1905년	1914년	1919년	1932년	1937년	1941년	1945년	1949년	1950년
주요 사건			부군면 통폐합				서이면 →안양면	시흥군청 안양 이전	안양읍 승격	한국전쟁
도시계획 구역										
토지구획 정리사업										
아파트 건설										
택지개발 사업										
도시계획 시설	1번 국도 건설	경부선 철도 부설					경부선 복선화			
기타 시설					조선직물 공장 조성					



경인시기지계획 평면도(『京仁市街地計劃』に就て, 『조선』, 1939.11; 서울역사편찬원, 『서울도시계획사』1, 2021, 284쪽 재인용)



1953년 안양도시계획 평면도
(내무부고시 제1953-99호)



1953년 도시계획도

2. 공장 건설과 공업도시로의 성장

1) 해방 전후 안양지역의 공장

1930년대 일본 독점 자본의 조선 진출과 경인공업지대의 일부로서 안양은 해방 전부터 대규모 공장이 건설되기 시작하였다. 안양1동 구舊 대농大農 터에 조선직물주식회사가 1932년 설립되었고, 뒤이어 석수동에 조선견직주식회사가 설립되었다.¹³ 1937년에는 경부선이 복선화되면서 철도와 안양천을 중심으로 공장과 주거지가 선형 형태로 발전하였다. 1937년 『조선일보』의 신문기사¹⁴에 따르면 인건 공업의 호조로 인해 직공職工을 증원하거나 직기織機를 증설해 공장을 확장할 계획을 언급하고 있다. 이는 경부선 복선화의 영향으로 공장지대의 규모가 확장하고 있었음을 보여주며, 농업 위주의 산업에서 공업도시로 점차 변모해가고 있음을 추측할 수 있다.

경부선과 1번 국도를 통해 서울과 연결된 안양은 안양동을 중심으로 경공업단지가 조성되었고, 산업시설과 도시기반시설이 들어서면서 안양역을 중심으로 성장하였다. 해방 이후 안양에는 공업이 성행하여 안양을 포함한 당시의 시흥군에 18개의 공장이 있었고 그중에서 14개소가 안양리에 있어 영등포가 경성에 편입된 이후 안양 일대가 시흥군의 공업 중심지였음을 보여준다.¹⁵

1949년 안양지역에는 총 14개의 공장이 있었는데, 그중 광복 이전에 건설된 것은 조선직물주식회사, 조선제도공업합작회사, 삼길양산제조소 등 3개이고, 나머지는 광복 이후에 창업된 것이다.¹⁶ 업종별로는 방직이 7개로 가장 많고, 도자기와 목재가 각각 2개, 제지·고무제품·양우산이 각 1개씩 분포하였다. 이처럼 해방 이후 공장이 증가한 이유는 안양이 서울의 생산기지에 적합한 위치에 있었을 뿐만 아니라 안양역 주변의 제반 여건(안양천, 1번 국도, 대규모 택지 등)이 공장 건설에 용이한 환경이었기 때문이다.

안양읍은 해방을 전후하여 안양역과 안양천을 중심으로 섬유·제지·고무 등의 각종 경공업 중심의 공장이 입지하였다. 안양역 주변에는 안양천까지 흐르고 있어 공업용수로 활용할 수 있는 이점도 있었기 때문에 이를 활용하는 산업이나 공장들이 이곳에 많이 몰려들었고,¹⁷ 이는 공업단지와 배후 주거지의 확산을 초래하였다.

안양지역 기업체 현황(1949년 통계)

공장명	소재지	창업일	면적(평)	생산품
제일방적공장 안양공장	안양읍 안양리	1946.12.7.	10,810	모직물
금성방적주식회사 안양공장	안양읍 안양리	1948.10.5.	5,600	면사
안양직물공장	안양읍 안양리	1945.10.30.	351	본건 및 인건물
조선바이루직공업 유한회사	안양읍 안양리	1950.3.18.	700	시루, 메리야스
낙랑실업공사	안양읍 안양리	1946.2.	61	본건 및 인건물
조선건직주식회사	동면 안양리	1945.10.1.	1,026	본건 및 인건물
조선직물주식회사	안양읍 안양리	1945.	5,853	본건 및 인건물
삼덕제지주식회사 안양공장	안양읍 안양리	1945.10.	4,784	모조지, 선화지
고려석면고무공업 주식회사	안양읍 안양리	1945.10.3.	5,741	석면시트박킹, 방직용고무토루, 굵동박킹
조선제도공업합작회사	동면 안양리	1937.11.12.	1,200	제재(製材)
남해산업공사 안양공장	안양읍 안양리	1947.9.	10,529	건축공업렉스, 철도침목
삼길양산제조소	안양읍 안양리	1945.7.	400	양우산
조선특수자기 주식회사	안양읍 안양리	1948.9.10.	240	도자기제품일반
삼신제도공업사	안양읍 안양리	1949.9.15.	120	도자기제품일반

출처: 시흥군, 『금천지』, 1950.



조선직물주식회사 전경(『금천지』, 1950)



조선직물 공장의 인원과 건평을 확장한다는 기사
 (『조선일보』, 1937년 6월 23일)

조선직물 안양공장의 직기와 염색기계를 증설한
 다는 기사(『조선일보』, 1937년 9월 16일)

2) 위생공업도시, 안양의 성장

안양시의 도시 형태는 1950년 한국전쟁 이전에는 자연마을별로 소규모 마을 형태를 벗어나지 못하고 안양역을 중심으로 소규모 도시 형태를 이루었고, 경부선 철도가 북에서 남으로 놓여 있어 철도 주변 일부 도로가 개설¹⁸되어 있었다. 한국전쟁으로 인해 안양읍의 공장이 파괴되어 안양의 산업은 크게 위축되었다. 1950년대 중반 파손된 생산시설을 복구하기 위해 노력하였고, 이러한 복구와 더불어 도시계획적으로 안양 도시계획구역 지정과 변경을 통해 공업지역을 확대하고 공장을 짓고자 하였다.

1958년 11월 3일 내무부고시 제450호에 의해 기존의 주거, 풍치, 상업지역 일부를 공업지역으로 변경하는 안양 도시계획지역 일부가 변경되었다. 이는 서울의 위생공업도시(衛生工業都市)로 책정(策定)된 안양의 발전을 위해 입지적으로나 환경상으로 유리한 하천 주변지역 일부를 공업지역으로 편입시키면서 기설(既設) 공장의 운영을 합리화하기 위한 조치였다.



1960년대 금성방직 전경(좌)과 태평방직(우) 전경



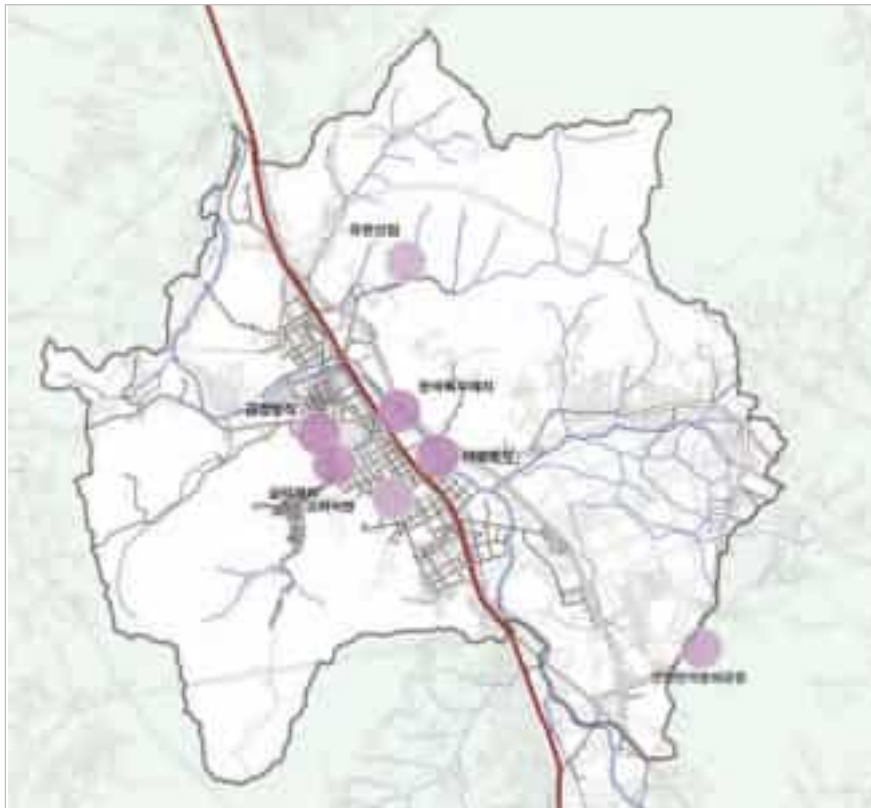


1957년 군포장 지도

안양 도시계획지역 일부 변경 계획(내무부고시 제450호)

지역별	기정 계획	변경 계획	비고
주거지역	5,365,000㎡	5,220,250㎡	감 144,750㎡
풍치지역	32,868,000㎡	32,820,500㎡	감 47,500㎡
공업지역	5,821,000㎡	6,149,950㎡	증 328,950㎡
상업지역	750,000㎡	613,300㎡	감 136,700㎡

안양은 서울에서 안양을 거쳐 수원-천안으로 이어지는 경부축과 호남축의 노선을 모두 포함하고 있고, 나아가 중부지역과 영동지역으로 접근하기가 양호한 영동고속도로와도 연계되어 있어 사통팔달의 장점이 있다.¹⁹ 이러한 교통의 이점과 더불어 일제강점기부터 공업지대로 개발된 영등포, 구로와 인접하여 수도권의 주요 공업지대로 개발되었다. 한국전쟁 이후 태평방직²⁰과 금성방직으로 대변되는 섬유공장이 들어서면서 안양의 재건이 시작되었고, 지역경제가 살아나는 계기가 되었다.



1962년 이전 설립된 안양 주요 공장

3) 1960~1970년대 안양지역의 산업과 도시의 변화

한국전쟁 이후 안양의 공장에 대한 기록을 살펴보면 전쟁 이전의 공장들을 복구함과 동시에 새로운 공장들이 조성되고 있음을 알 수 있다. 『동아일보』의 1959년 6월 26일자 신문기사에는 한국 최초의 마방적공장, 1960년 12월 29일자 기사에서는 연초공장 후보지로 안양이 결정되었다.

1960년대의 안양은 정부가 이끈 경제시책으로 섬유공장, 제지공장으로 대표되는 많은 공장이 들어서면서 급성장한 도시였다.²¹ 1961년 시흥군 통계에 따르면 안양지역에 있는 주요 공장은 6개로 조사되었는데, 6개 공장 중 방직업과 제지업이 각각 2개, 나머지 공장은 석면 및 고무제품과 제약업으로 분류되었다.



연초공장 후보지 안양으로 결정(『동아일보』, 1960년 12월 29일)

한국 최초 마방적공장 안양에서 조업 개시(『동아일보』, 1959년 6년 26일)

1961년 안양지역 주요 공장 현황

공장명	소재지	창업일	면적(평)	생산품
금성방직 안양공장	안양읍 안양리	1948.10.5.	16,051	면사포
태평방직 안양공장	안양읍 안양리	1953.11.13.	3,406	마직물
삼덕제지 안양공장	안양읍 안양리	1945.11.25.	5,817	모조지, 선화지
한국특수제지 안양공장	안양읍 안양리	1960.4.1.	12,018	모조지
고려석면 안양공장	안양읍 안양리	1956.4.13.	1,635	석면 및 고무제품
유한산업 안양공장	동면 안양리	1941.2.28.	405	제약

출처: 시흥군, 『1961년 통계연보』, 1962.

새로운 공장들이 조성되고 1960년대 도시개발이 본격화되면서 안양의 공장을 비롯한 기업체 수는 급격하게 늘어났다. 1961년 11개소이던 기업체는 1966년 40개소가 되고 1971년에는 104개소까지 늘어났다. 공장에서 일하는 노동자들도 1961년 4375명에서 1966년 7635명, 1971년 2만 3080명으로 늘어나 점차 공업도시로서의 면모를 갖추나갔다. 이런 공장 건설로 인한 부작용도 빠르게 나타났다. 1959년 5월 31일자 신문 기사에는 삼덕제지 공장의 폐수로 우물물이 오염되어 유독성 폐수가 검출되어 주변에 피해가 발생한 사건을 언급하였다. 또한 1964년에는 탄약분해공장이 폭발하여 3명이 사망하고 109명이 중경상을 입은 기사도 등장하였다.

안양지역 제조기업체의 변화추이

구분		1961	1966	1971	1976	1981	1986
기업체 수 (규모별, 개)	계	11	40	104	201	268	349
	대기업	2	4	13	19	24	27
	중소기업	6	30	62	85	95	102
	영세기업	3	6	29	97	149	220
기업체 수 (업종별, 개)	계	11	40	104	201	268	349
	섬유	2	7	12	20	20	24
	유리	-	-	2	-	-	-
	전자	-	-	4	-	29	-
	제지	2	10	20	-	21	-
	기계·금속	1	5	8	56	55	158
	고무·유지	2	4	8	-	8	-
	식품	1	5	9	-	18	-
	건축재	-	-	3	-	16	-
	화공	1	6	14	82	74	95
	전선	1	-	2	-	-	-
	약품	1	-	5	-	-	-
	비철금속	-	-	-	-	10	-
	기타		3	17	43	17	72
종업원 수(명)		4,375	7,635	23,080	22,154	37,288	31,738

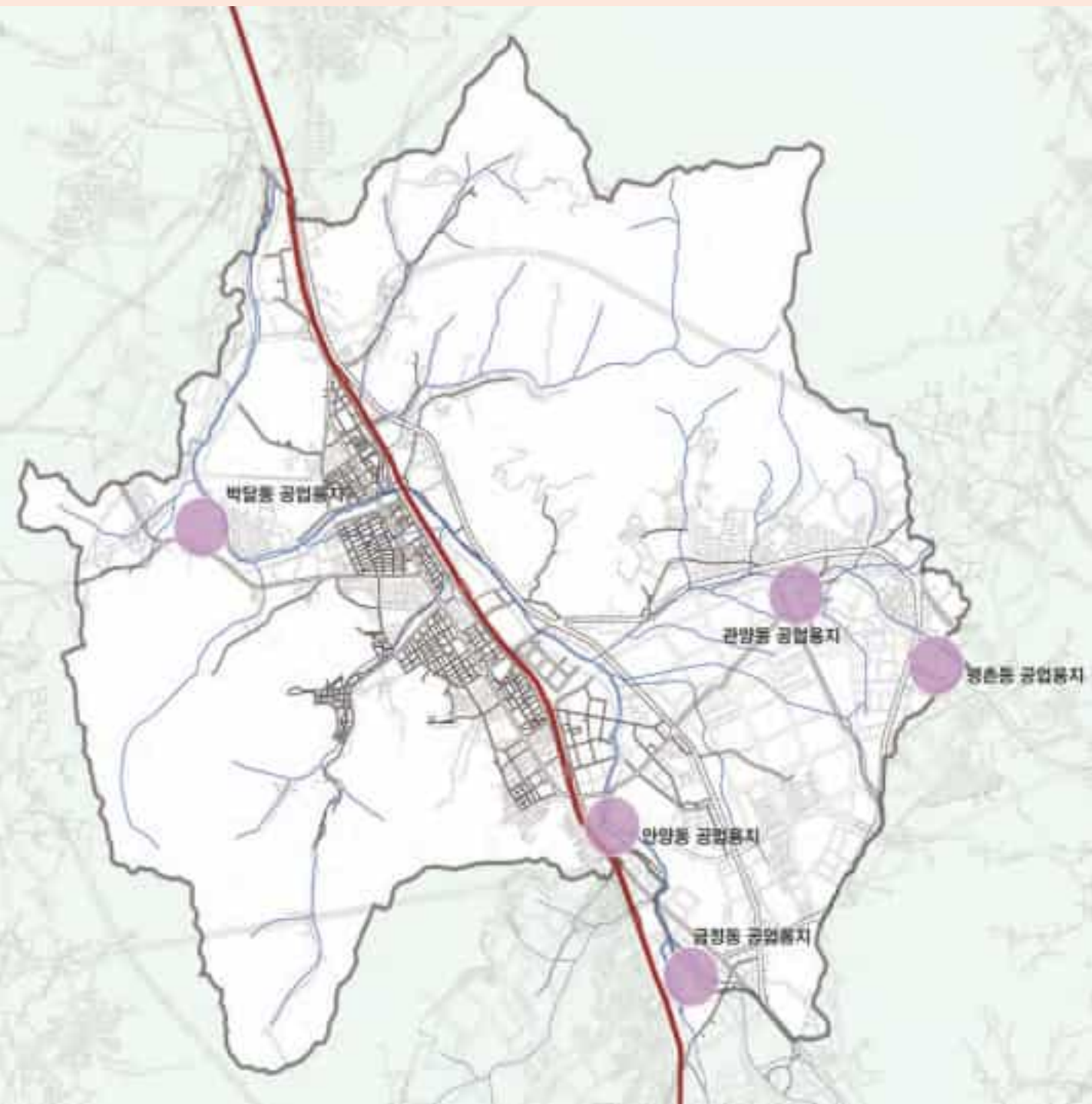
출처: 시흥군, 『통계연보』, 각 연도.

1962년에는 안양의 중심 도로 역할을 하는 중앙로가 신설되었고, 이는 종전의 경수 가도를 축으로 하여 발달하였던 시의 중심이 서쪽으로 옮겨지는²² 계기가 되었다. 1963년에는 서면 박달리(현 박달동)와 동면 안양리(현 석수동)가 편입되어 면적이 58.16㎢로 확장되었고,²³ 이때부터 안양은 서울의 공업 위성도시로서의 성격이 강화되기 시작하였다. 안양권의 공업지역 변화는 서울의 도시기능 분산의 영향으로 공장들이 공업용수 취득과 수송이 용이한 입지 조건을 갖춘 안양지역으로 집중화되었다.²⁴

1960년대부터 1970년대는 안양역 쪽으로 태진연탄공장과 삼일연탄공장, 금성전선, 동아제약 등이 들어섰다. 그리고 방직공장의 전통을 이어 동일방직·한일나이론 등 섬유산업이 안양의 주요 산업으로 자리 잡았다.²⁵ 1960년대 말까지는 안양1·2동이 중심이었으나 1970년대 후반으로 가면 식료품·제약공업은 서울과의 근접지역인 석수동, 유리공업은 박달동, 섬유공업은 평촌동, 전기전자공업과 화학공업은 호계동에 각각 치중된 상황이었다.²⁶ 1980년대 이후 안양의 공업은 제조업에서 서비스업으로 변화하는 시기였고, 당시 박달동·관양동·안양동·평촌동·금정동 일대에 공업용지가 조성되었다.



1974년 안양도시계획 일단의 공업용지 조성사업 지적 승인 도면(건설부고시 제1974-398호)



1970년대 전후 공업용지 확장지역



1974년 관양동 일단의 공업용지 조성사업 부지
(경기도고시 제1974-353호)



1975년 안양동 및 산본리 일단의 공업용지 조성사업 부지
(경기도고시 제1975-465호)



1975년 평촌동 일단의 공업용지 조성사업 부지
(경기도고시 제1975-378호)



1976년 금정리 일단의 공업용지 조성사업 부지
(경기도고시 제1976-77호)

안양읍은 1973년 시로 승격하며 시흥군에서 분리되었고, 이후 제6, 7, 8 토지구획정리사업에 의해 도시가 확장되었다. 이와 더불어 도시계획으로 용도지역을 지정하는 것을 넘어 일단의 공업용지 조성사업을 시행하였다. 1974년에는 이전부터 조선인건공장 등의 공장이 있던 박달동에 공업용지 조성사업을 시행하여 박달동에 15만 6000㎡의 면적을 지정하였고, 1975년 지적 승인 시에는 17만 10㎡로 면적이 증가하였다.

경기도는 1975년 태흥산업 소유의 대지, 안양시 안양동 331번지 일대에 7만 5690㎡ 면적을 일단의 공업용지 조성사업을 통해 지적 승인하였다. 계획도를 살펴보면 기존에 이미 태흥산업 소유의 공장이 있었고 이를 확장하기 위해 공업용지로 조성하는 사업을 시행하였다. 그리고 1975년 호계동, 1976년 금정리, 1985년에는 관양동²⁷에 일단의 공업용지 조성사업을 시행하였다. 이 지역들은 경부선 철도역과 경수산업도로가 지나가는 교통이 편리한 지역들로 안양이 여전히 교통의 이점을 활용하여 산업을 확장해가고 있음을 보여준다.

안양은 1번 국도와 경부선을 통해 서울과 남북 방향으로 연결되었고, 안양읍을 중심으로 안양역과 경공업단지, 도시기반시설, 상가, 주택 등이 들어서면서 선형도시 형태로 발전하였다. 그러나 이러한 입지 여건은 향후 정부의 국토 균형발전 전략과 기업의 여건 변화로 인해 안양 도시공간구조가 변하게 되는 원인이 되기도 하였다.

3. 안양 도시계획의 변화

1) 「도시계획법」의 제정과 안양읍 도시계획의 변화

도시계획은 도시 전체의 미래 모습을 고려하여 바람직한 공간구조를 설계하고 이에 필요한 규제나 유도 정책 또는 정비수단 등을 마련하여 도시를 건전하고 적정하게 관리하기 위해 수립하는 계획이다. 한국 도시계획의 시작은 일제강점기인 1934년 식민지 경영을 위해 조선총독부가 계획, 제정한 「조선시가지계획령」²⁸이다. 해방 이후에도 도시계획과 건축 관련 법규는 ‘조선시가지계획령’에서 이름만 바꾼 「시가지계획령」이 유일했고, 5·16군사정변 이후 1962년 「도시계획법」(법률 제983호, 1962.1.20. 제정, 시행)이 제정되면서 도시계획은 「건축법」과 분리되어 적용되었다.

1960년대 한국은 도시화가 급격히 진행되던 시기였고, 이에 따른 사회적 문제가 대

두되면서 기존의 「시가지계획령」으로 도시를 관리하는 데는 한계가 있었다. 이를 극복하기 위해 정부는 도시계획을 건축과 분리하면서 도시문제에 대한 새로운 해결방안을 모색하였다. 또한 정부는 당시 제1차 경제개발 5개년 계획(1962~1966)과 연동해 도시적 차원의 합리적 토지 이용을 계획하였고, 이를 뒷받침하기 위한 제도로써 「도시계획법」을 제정하였다.

「도시계획법」은 “도시의 창설 또는 개량에 관한 사항을 규정함으로써 도시의 건전한 발전을 도모하고 공공복리의 증진에 기여함”²⁹을 목적으로 제정되었다. 이러한 목적을 달성하기 위해 「도시계획법」은 기존 「시가지계획령」과 달리 도시계획 결정 주체를 일부



1965년 안양지도

지방 장관(도지사, 시장 등)에게 위임하였고, 새로운 도시계획시설의 도입과 일단의 불량지구 개량에 관한 시설이 추가³⁰되었다.

1963년 1월 「시·군 관할구역 변경 및 면의 폐지에 관한 법률」(법률 제1175호, 1962.11.21. 제정, 1963.1.1. 시행)에 의해 시흥군 동면 안양리와 서면 박달리가 안양읍에 편입되었고, 동면 안양리는 기존의 안양읍 내에 안양리란 행정지명이 있었으므로 신안양리로 개칭되었다. 같은 해 공업지역 확대 계획에 따라 1963년 3월 일부 주거지역을 공업지역으로 변경하면서 안양 도시계획지역 중 주거지역은 451만 6750㎡로 축소되고, 공업지역은 685만 3450㎡로 경공업지역이 확대되었다(건설부고시 제259호, 1963.3.14.)

안양읍 용도지역 변경(건설부고시 제1963-259호)

용도지역	기정	변경	비고
주거지역	5,220,250㎡	4,516,750㎡	감소 703,500㎡
공업지역	6,149,950㎡	6,853,450㎡	증가 703,500㎡

2) 안양도시계획 재정비(1967~1968)와 중앙로의 조성

건설부는 1967년 건설부고시 제357호(1967.5.16)에 의해 기존의 6개 리(신안양리, 일동리, 이동리, 호계리, 안양리, 박달리)에 5개의 리(포일리, 내자리, 오전리, 당정리, 산본리)를 추가하여 안양도시계획 재정비를 결정고시하였다. 기존의 풍치지구와 혼합지역이 다른 용도지역으로 통합되었고, 그 결과 도시계획구역 면적은 주거지역과 녹지지역이 대폭 증가하여 72.334km²로 확대되었다.

안양도시계획 재정비에 따른 용도지역 변경(건설부고시 제1967-357호)

지역별	기정 면적	변경	비고
주거지역	5,220,050㎡	18,270,000㎡	
상업지역	613,000㎡	970,000㎡	
공업지역	6,149,950㎡	7,910,000㎡	
녹지지역	6,810,000㎡	45,184,000㎡	
풍치지구	32,820,500㎡	-	
혼합지역	822,000㎡	-	
계	52,436,000㎡	72,334,000㎡	



중앙로 공사(1974)

1968년에도 일부 주거지역과 대규모 녹지지역을 공업지역으로 변경하여 공업지역은 17.213㎢로 증가하였고, 그 비율은 전체 용도지역의 10.9%에서 23.8%로 대폭 증가하였다(건설부고시 제161호, 1968.3.18). 1969년에는 건설부고시 제42호(1969.1.13)에 의해 안양도시계획 가로(고속도로)를 확장하였고, 같은 해 10월(건설부고시 제587호, 1969.10.2)에는 공업지역 내 안양도시계획 가로를 결정고시하였다.

안양도시계획 재정비에 따른 용도지역 변경(건설부고시 제1968-161호)

지역별	기정 면적	변경 면적	변경	비고
주거지역	18,270,000㎡	감)885,000㎡	17,385,000㎡	885,000㎡를 공업지역으로 변경
상업지역	970,000㎡	-	970,000㎡	변경 없음
공업지역	7,910,000㎡	증)9,303,000㎡	17,213,000㎡	
녹지지역	45,184,000㎡	감)8,418,000㎡	36,766,000㎡	8,418,000㎡를 공업지역으로 변경
계			72,334,000㎡	

1961년 안양1동(시대동)에 있던 안양시장이 안양4동으로 이전하여 안양공설시장이 개설되었다. 안양공설시장의 상권 형성과 더불어 같은 해 중앙로가 개통(2차선)되자 유동 인구가 급증하였고, 안양 최대의 변화가로 변모되었다. 안양역 중앙로는 경부선과 1번 국도에서 한 켠 떨어진 곳에 형성되어 안양 구도심의 중심 가로축 역할을 담당하였다.

중앙로는 기존 경부선과 1번 국도 가로변에 조성된 상가나 근대시설물의 지리적 제약을 극복하고, 새로운 안양의 중심가로 자리 잡기 시작하였다. 이는 안양의 도시 공간이 중앙로를 중심으로 재편되는 출발이 되었으며, 안양의 대표적 상업공간으로 자리 잡는 계기가 되었다. 이때부터 기존 선형의 안양 도시 구조는 1번 국도에서 중앙로로 이동하여 발달하였다. 1970년 안양시장이 상설시장으로 바뀌고 1970년대 중반 중앙로의 전 차선이 개통되면서 안양시의 중심부는 중앙로를 중심으로 더욱 성장하게 되었다.

3) 개발제한구역의 지정

1960~1970년대 서울-안양 간은 연담화(連擔化) 현상이 가속화되고, 공원용지나 녹지는 무단 점거되어 난개발이 성행³¹하는 문제가 있었다. 당시 정부는 북한의 군사도발로 군사안보 차원에서 인구 및 도시의 집중 문제를 해소할 필요가 있었다. 이러한 배경에서 박정희 대통령은 1970년 연두순시에서 직접 ‘그린벨트(Green Belt)’를 지정하도록 지시하였고, 1971년 「도시계획법」 개정³²에 따라 ‘도시의 무질서한 확산 방지’, ‘도시 주변의 자연환경 보전’, ‘국방부 장관이 보안상 도시개발을 제한’하는 제도로써 개발제한구역을 도입하게 되었다.³²

1971년 12월 안양·수원권 지역을 대상으로 도시 연담화를 방지하기 위해 제2차 개발제한구역이 지정되었다. 건설부는 1971년에 수원·안양 개발제한구역을 건설부고시 제729호(1971.12.29)에 따라 각각 24.3km², 62.5km²를 지정하였다. 안양도시계획 개발제한구역에는 시흥군 안양읍·의왕면·남면·서면·수암면과 화성군 반월면, 용인군 수지면, 광주군 낙생면 각 일부 지역 등이 포함되었다. 이와 같은 수원·안양 개발제한구역은 1972년 86.8km²의 지적이 승인되었다(건설부고시 제332호, 1972.8.7).

1972년 제3차 개발제한구역 지정은 군사안보와 더불어 인천·소사 지역과 안양 간의 연담화 방지를 목적으로 지정되었다. 건설부는 수도권 개발제한구역 결정에 따라 안양 도시계획구역을 변경하고 안양 도시계획 풍치지구를 결정하였다(건설부고시 제385호, 1972.8.25). 이에 따라 안양시 도시계획구역은 기존 시흥군 안양읍 전역, 남면·의왕면 일



수원·안양 개발제한구역(건설부고시 제1971-729호)





부 지역에서 서면 일부 지역이 포함되어 기존 72.33km²에서 116.21km²로 확장되었다. 또한 새로운 풍치지구를 신설하여 시흥군 안양읍 일부 지역 0.5km²를 신설하였다. 1976년 제4차 개발제한구역은 반월신도시 건설과 관련하여 수원·인천·안양·부천 등의 도시들과 연담화를 방지하는 동시에 반월 도시개발의 확산을 방지하기 위해 지정되었다.³³

안양 도시성장기(1953~1973년) 도시계획 연표

연도	1953년	1963년	1966년	1967년	1968년	1969년	1970년	1972년
행정구역		신안양리, 박달리 편입						
도시계획 구역	도시계획 수립			구역 확장				
토지구획 정리사업	제1지구 시행				제2지구 시행		제3지구 시행	제5지구 시행

4. 안양시의 승격과 도시계획구역의 변화

1) 안양시의 승격에 따른 도시의 변화

안양은 1973년 7월 당시 시 승격 기준 인구인 인구 5만 명을 훨씬 넘어서면서 ‘시흥군 안양읍’에서 ‘경기도 안양시’로 승격되었다. 「시설치와 군의 폐치분합에 관한 법률」(법률 제2597호, 1973.3.12. 제정, 1973.7.1. 시행)에 따라 시흥군 안양읍 일원은 안양시로 변경되었다. 안양시 승격 당시 인구는 11만 명 정도였으나 이후 행정구역

1972년 서울 개발제한구역(건설부고시 제1972-385호)

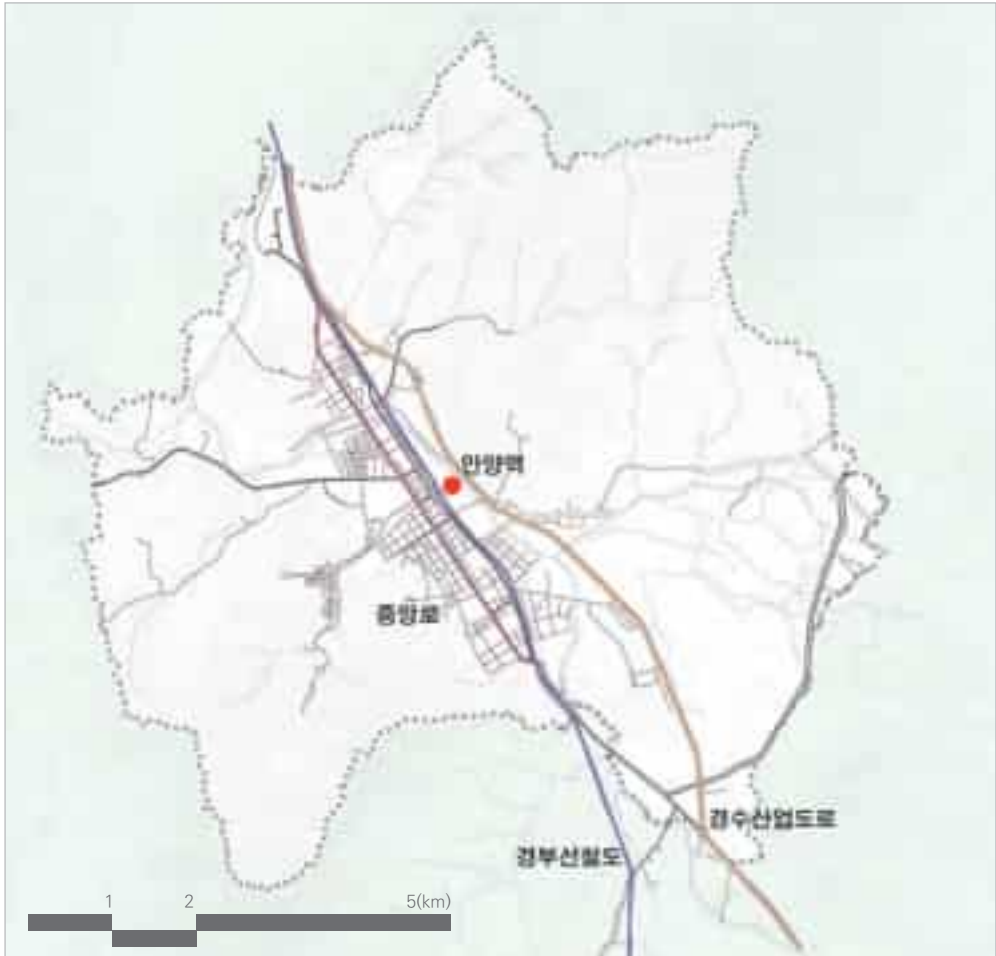
변화와 공장 이전 등으로 인해 대규모 인구 증가가 이루어졌다. 건설부는 1973년 7월 12일 안양시 승격에 따른 도시계획의 전면적 재정비를 결정하여 도시계획구역과 용도지역을 변경하였다(건설부고시 제297호, 1973.7.12).

서울의 남부공업지구, 인천의 공업지구와 인접한 안양은 1973년 시로 승격된 이후 인구 규모와 산업시설 등이 급속하게 성장함으로써 주택용지·공장용지 등의 수요가 증대하게 되었고 상대적으로 농경지는 감소하는 경향을 보였다. 특히 안양시의 토지 수요는 종전의 주택용지·상업용지·공공용지에서 공장·위락·도로 등의 이용 공간으로 점차 다양화되고 그 수요 또한 폭증하였다.³⁴

안양의 공업은 경공업 중심의 노동집약적 산업이 주를 이루고 있으며, 수도 서울과 가까운 지리적 이점을 바탕으로 지속적인 성장을 이루어왔다. 또한 경수 간 산업도로 및 전철이 개통됨에 따라 서울과의 이동 시간이 단축되었고, 이에 따라 서울의 배후도시로서 중요한 역할을 수행하였다. 경제개발 시기 서울·수원·인천을 수도권 핵심 공업지역으로 설정하고, 이 지역을 연결하는 도로를 개통하기 시작하였다. 서울과 인천을 잇는 경인로와 경인고속도로, 수원과 인천을 잇는 수인산업도로가 있었고, 서울과 수원을 잇는



안양시 개청(1973)



1970년대 안양 도시구조

경수산업도로가 1970년대 중반 개통되었다. 일부 구간은 1번 국도와 겹치는 구간이고, 서울 방면은 시흥대로와, 수원 방면은 경기대로와 연결되어 있다.

1976년 11월 21일 경수산업도로가 안양천의 동쪽에 개통되면서 기존 1번 국도의 역할을 대신하였고, 전철 1호선이 개통되면서 비약적으로 발전하였다. 기존 도심부는 중앙로를 중심으로 도시 구조가 발달하기 시작하였고, 경수산업도로 개통에 따라 이때부터 도시의 내부적 발전 촉과 도시 관통 도로축의 분리³⁵가 진행되었다. 이로 인해 안양의 공업화는 가속화되었으나 이후 수도권 집중 억제정책과 환경 관련 법제 추진으로 지역 산업의 경쟁력은 약화되기 시작하였다.

안양시의 시장은 시 승격 당시 안양중앙시장과 남부시장이 이미 있는 상태였고, 1976년도에 안양2동에 청원시장이 개설되었다. 그 후 1979년에 비산시장과 석수시장이 개설되고 안양에서 처음으로 중앙지하상가가 등장하였으며, 1980년에도 경제발전으로 안양시의 도시 규모가 커지면서 시장도 매년 2~3개씩 늘어나 1992년 기준 11개가 되었다.³⁶

2) 도시계획구역의 변경

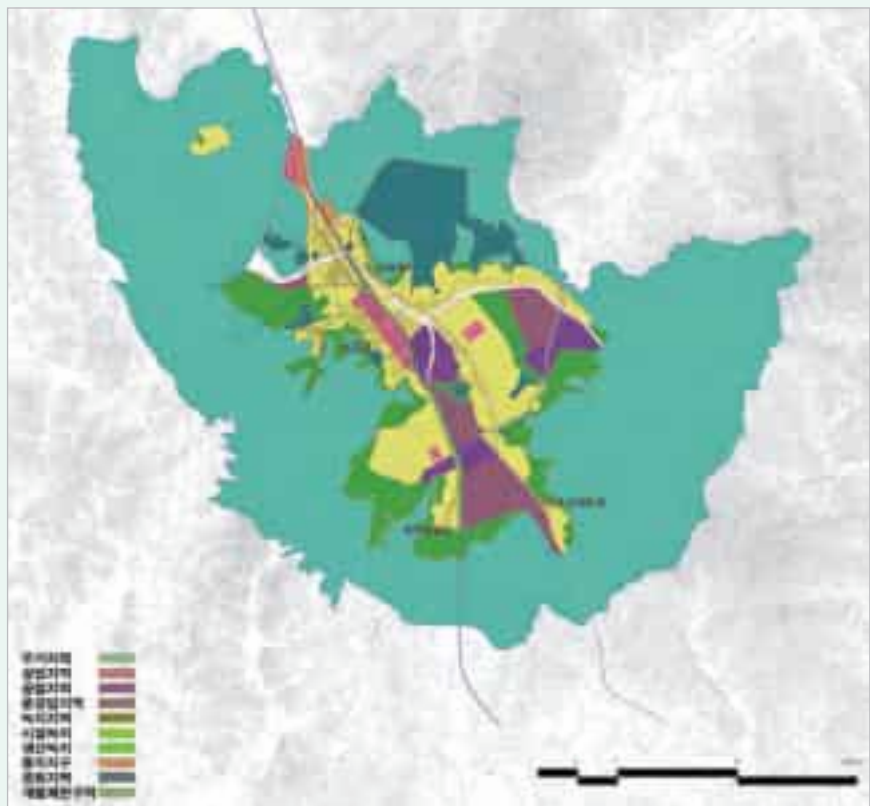
1960년대부터 물리적 계획의 전통 아래에서는 과히 중요하게 인식하지 못했던, 계획이 가지는 정치·경제·사회적 영향이 비로소 중요하게 인식되기 시작하였다. 이러한 사회적 변화에 따라 도시계획의 영역은 점차 경제, 사회 계획 등을 포함하는 계획으로 확대되었고, 계획의 절차와 실행에 있어서 사회적 요건을 고려하는 일이 필수적인 계획요소라는 점을 인식하기 시작하였다. 1970년대에 들어서면서 계획가들에 의해 제기된 사회적 문제의 범위는 삶의 질에서 도시의 성장관리 문제까지 확대되기 시작하였다. 이후 사회적 관심의 범위는 지속 가능성, 환경 보존 등 삶의 질과 관련된 모든 문제가 포함되기 시작하였고, 이는 물리적 계획 범위를 넘어 경제·사회적 계획을 아우르는 종합적인 계획으로 발전하였다.³⁷

1972년 정부는 '대도시 인구 분산시책(1972.11)'을 발표하였다. 이에 따라 기존 도시에 대한 정비를 바탕으로 16개 도시³⁸를 위성도시로 개발하고, 서울과 위성도시 간의 교통망 개선을 통해 접근성을 향상시키기로 하였다. 안양시는 서울의 남부공업지구와 인천의 공업지구에 인접해 있는 유리한 조건으로 급격히 공업지역화하였으며, 서울의 인구와 공업 기능 등의 과다 집중을 억제하기 위한 지방의 소도시 육성정책으로 인해 1973년 안양시로 승격되었다.³⁹ 안양면이 안양읍으로 승격하여 약 25년이 지난 1973년 3월에 공포되고, 7월 1일에 시행된 법률 제2597호에 의해 시흥군의 가장 중요지역인 안양읍은 12개의 동으로 구성된 안양시로 바뀌었다.

1973년 안양시의 승격에 따라 안양 도시계획구역과 용도지역이 변경되었다(건설부 고시 제297호, 1973.7.12). 안양 도시계획구역은 안양시, 시흥군 남면·서면·의왕면·수암면, 화성군 반월면 등이 포함된 155.7km²로 확장되었다. 용도지역도 변경되어 녹지지역과 상업지역은 각각 48.553km², 0.08km² 증가하였고, 주거지역과 공업지역은 각각 0.62km², 8.513km²의 면적이 감소하였다.



안양 도시기본계획도(건설부고시 제1973-297호)



1994년 도시계획도

안양 용도지역 변경 결정 조서(건설부고시 제1973-297호)

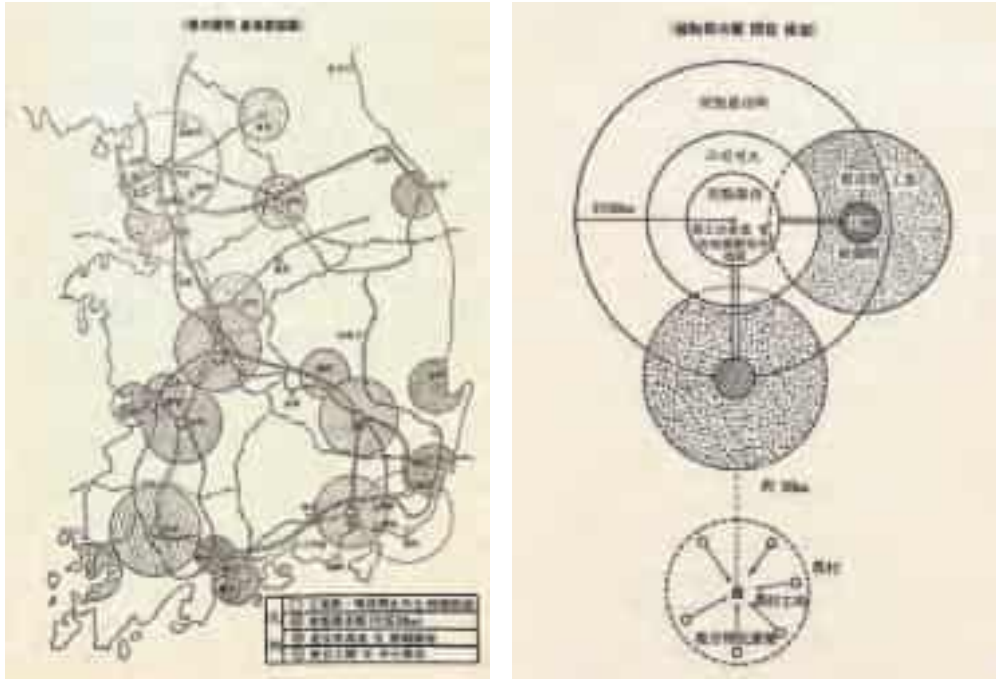
지역	면적(㎡)			시가화 구역 대비(%)
	기정	변경	증△감	
주거지역	18,323,000	17,703,000	△620,000	11.21
상업지역	970,000	1,050,000	80,000	0.83
공업지역	17,213,000	8,690,000	△8,513,000	5.59
준공업지역	-	-	-	-
녹지지역	79,704,000	128,257,000	48,553,000	82.37
계	116,210,000	155,700,000	39,490,000	100

3) 수도권 위성도시로서의 성장과 도시계획구역의 축소

(1) 수도권 인구 재배치 계획⁴⁰

정부는 1976년 서울의 인구 집중 문제를 해결하기 위해 “수도권 인구 재배치 계획:1977~1986”을 발표하였다. 이 당시 1971년부터 수도권에 지정된 개발제한구역의 외곽 내에 있는 7개의 시(서울특별시, 인천시, 수원시, 성남시, 안양시, 부천시, 의정부시)와 8개의 군(양주군, 광주군, 양평군, 시흥군, 김포군, 용인군, 화성군, 고양군) 관할의 35개 읍면 지역을 대상으로 계획이 수립되었다. 기본적으로 수도권에 집중된 과도한 인구를 억제하고, 그 원인으로 지목되는 각종 기능 및 시설을 분산, 재배치하는 것이 주요 목적이었다.

계획의 세부 내용은 크게 1) 수도권 내 공장의 신·증설 규제와 이전, 2) 남부지역의 인구수용 여건 조성, 3) 수도권과 지방의 교육 격차 해소를 위한 교육시책, 4) 수도권 정비, 5) 정책 수행을 위한 지원 시책과 관련 시책 등으로 구성되었다. 우선 수도권 내 공장의 신·증설 규제와 이전을 위해 「공업배치법」을 제정하여 신규 공장을 제한하고, 계획적 공장 이전을 통해 지역의 인구를 분산하고자 하였다. 또한 남부지역의 인구수용 여건을 개선하기 위해 공업용지의 배분, 지역별 특성에 맞는 유치지역 지정과 관련 산업 집중 유치, 낙후지역 개발을 통한 인구수용력 강화 등을 계획하였다. 교육 격차 해소를 통한 인구 재배치를 위해 수도권 내 교육기관 확장 억제 및 적정 배치, 지방 학생의 서울 전입 억제, 지방 교육 육성 등이 포함되었다. 마지막으로 수도권 인구 집중을 유발하는 기능과 시설을 이전하고, 수도권 내 7개 도시의 공업지역을 축소하는 도시 정비, 강북지역의 건축 제한, 도시 혼잡 완화, 무허가 건물의 단속 및 정리 등의 시책이 마련되었다.

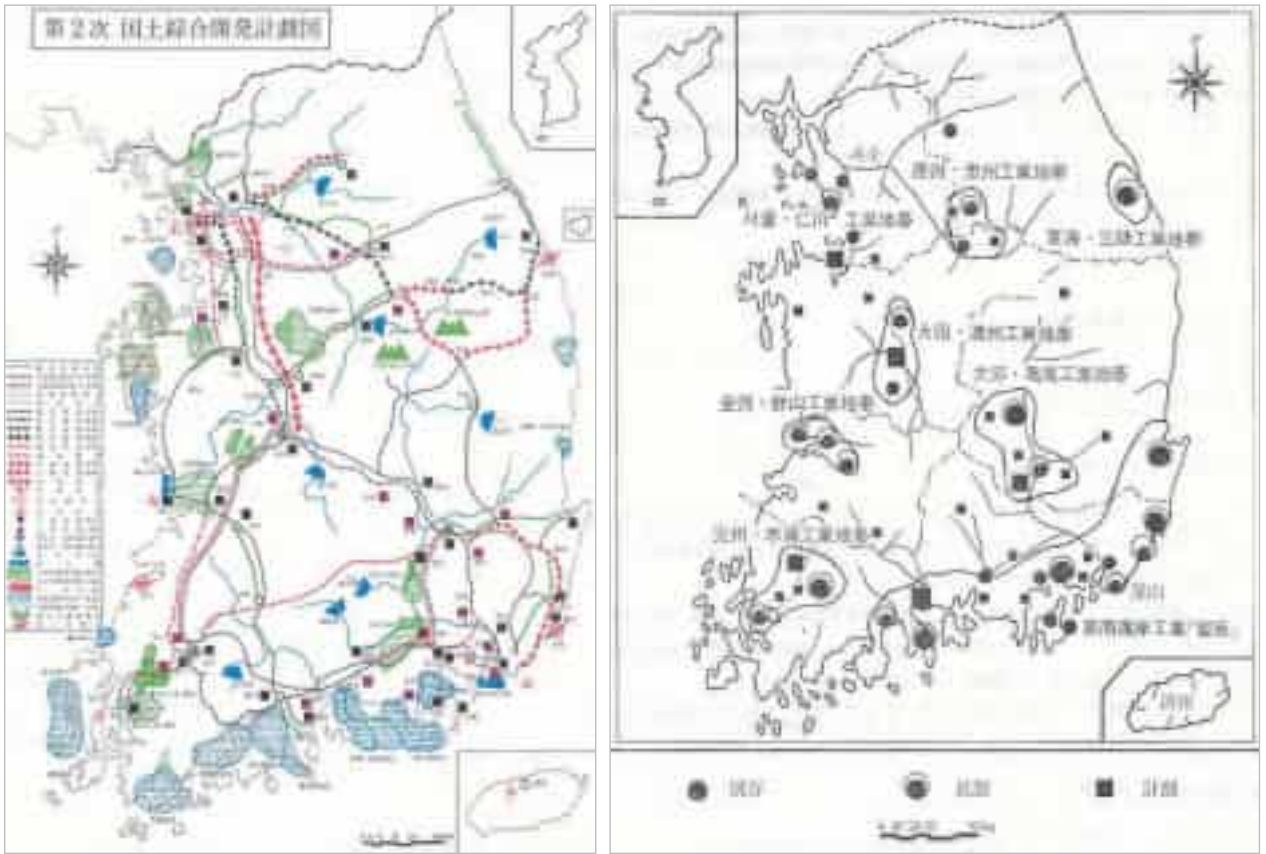


도시권별 산업 배치도(좌)와 거점도시권 개발 모형(우) (서울역사편찬원, 『서울도시계획사』2, 2021, 386쪽)

이처럼 수도권 인구 재배치 계획은 서울의 인구 집중을 수도권 차원에서 해결하려는 광역적 도시정책일 뿐 아니라 특정 계획구역을 지정함으로써 좀 더 구체화된 정책을 마련하였다. 이는 기존의 도시 주거 안정을 위한 인구억제에서 한발 나아감은 물론 도시와 주택문제를 복합화하여 국토 균형 개발을 통한 도시공간구조를 바꾸는 근본적 방안을 모색하는 계기가 되었다.

(2) 국토 균형 발전에 의한 수도권 공업지역 쇠퇴

제1차 국토종합개발계획은 국토 이용 관리의 효율화와 개발 기반의 확충 등을 기본 목표로 대규모 공업기지의 구축, 정비와 교통, 통신, 수자원 및 에너지 공급망 정비 등 주로 거점개발 방식으로 추진되었다. 이에 따라 경제성에 비중을 둔 국토 개발로 경제성장을 효율적으로 뒷받침하였으나 대도시의 인구 집중과 지역 간 발전 격차 등의 부작용이 수반되었다.⁴¹ 이로 인해 제2차 국토종합개발계획은 국토의 균형발전을 기본 목표⁴²로 다핵적 국토개발, 지역생활권 설정, 성장 거점도시 개발 등을 추진하였다.



제2차 국토종합개발계획도 및 공업입지계획(대한민국 정부, 「제2차 국토종합개발계획(1982~1991)」, 1982)

구체적으로 제2차 국토종합개발계획은 공업입지에서 국토의 균형개발과 인구의 지방 정착을 위해 대규모의 공업단지 개발이 지양되는 한편, 적정규모의 중소공업단지를 지방에 분산 배치하고자 하였다. 안양의 경우 서울의 과밀 폐해가 확산된 도시로 규정되었고, 서울 인접 도시의 공업집중 방지를 위해 신규 입지를 제한하고 과밀화를 방지하는 공업배치계획이 적용되었다.

제2차 국토종합개발계획에 의한 수도권 공업입지 억제책의 영향으로 수도권 도시들의 제조업 입지 여건이 악화되자 안양시도 기업 이탈로 인한 산업 공동화가 진행되었고, 그와 동시에 1990년대 초 평촌신도시가 수도 서울의 침상도시로 개발되면서 안양시의 탈공업화 현상은 가속도가 붙기 시작하였다.⁴³ 1980년대 수도권 정비에 따라 공업지역이 쇠퇴하기 시작하였고, 도심부에 혼재되어 있던 공업시설들은 교통이 양호하고 지가

가 저렴한 호계·관양·석수 등의 외곽지역으로 이전하였다. 또한 평촌과 산본의 신도시 개발이 예상되면서 도시의 중심이 안양역에서 안양7동 일대로 이동할 것을 대비해 기존 안양역 도심에 있던 안양시청을 1977년 안양6동 현 만안구청 자리로 이전하였다. 이와 더불어 기존 안양7동의 공업시설을 점차 이전할 계획이었고, 이는 안양시의 확장이 남동쪽으로 확대되는 계기가 되었다.

(3) 도시계획구역의 축소

서울의 인구 증가와 시역 확장으로 인한 서울 주변 위성도시들의 성장이 1980년대부터 급속하게 이루어졌으며, 안양권 지역도 예외 없이 이에 영향을 받아 급속히 발달하게 되었다. 이러한 안양의 도시 성장은 교통의 발달, 공업 기능의 확대,⁴⁴ 인구 증가에 따른 거주 수요 증가 등 여러 요인에 의해 뒷받침되었다. 안양시는 서울과의 근거리 입지에 따른 유리한 입지 조건과 인구분산책 및 교통시설의 발달에 의한 서울로의 접근성 증대로 인해 서울의 공업 기능과 거주 기능이 확산되었다. 이에 따라 도시 성장의 기반을 형성하게 되었으며, 이러한 도시 성장 배경을 적절히 잘 관리함으로써 서울 남부지역의 핵심도시로 바뀌었다.⁴⁵

1982년 건설부고시 제470호(1982.12.28)에 의해 안양시 도시계획구역은 131.55km²로 그 범위가 축소되었다. 기존 용도지역에서 자연녹지지역이 23.85km²로 대폭 축소되었고, 주거지역도 0.3km² 정도 줄어든 결과이다. 안양시의 개발제한구역 관할구역이 광명시로 일부 이관되면서 그에 대한 면적도 기존 103.457km²에서 80.237km²로 줄어들었다.

안양도시계획 변경 결정 고시_지역 변경 결정조서(건설부고시 제1982-470호)

지역별	기정 면적	변경	비고
주거지역	12,941,000m ²	12,641,000m ²	감 300,000m ²
상업지역	862,000m ²	862,000m ²	
공업지역	7,279,406m ²	7,279,406m ²	
준공업지역	954,594m ²	954,594m ²	
자연녹지지역	129,302,000m ²	105,452,000m ²	감 23,850,000m ²
생산녹지지역	4,361,000m ²	4,361,000m ²	
계	155,700,000m ²	131,550,000m ²	감 24,150,000m ²

안양도시계획 변경 결정 고시_개발제한구역 관할구역 변경 조서(건설부고시 제1982-470호)

기정 관할구역	면적(km ²)	변경 관할구역	면적(km ²)
안양시, 광명시, 시흥군 의왕읍·군포읍·수암면, 화성군 반월면 각 일부 지역	103,457km ²	안양시, 시흥군 의왕읍·군포읍·수암면, 화성군 반월면 각 일부지역	80,237km ²

이와 더불어 안양시는 1980년대부터 3차 산업을 중심으로 산업구조가 고도화되면서 서울의 주거 기능을 대체하는 위성도시로 변모하였다. 안양시 승격 당시 12개 행정동은 1990년에 21개 행정동으로 증가하였다.⁴⁶ 또한 시 승격 당시 인구는 11만 1075명이었는데 1990년에는 48만 668명으로 4배 이상 증가했고, 안양시 면적은 58.48km²로 확대되었다.⁴⁷



안양시 도시계획총괄도(건설부고시 제1983-348호.)

안양 도시확장기(1973~1982년) 도시계획 연표

연도	1970년	1972년	1973년	1974년	1976년	1977년	1978년	1979년	1980년	1981년	1982년
지도			도시계획도 지형도								
행정구역			안양시 승격								
도시계획 구역			도시계획 구역 변경								
토지구획 정리사업	제1 지구										
	제2 지구										
	제3 지구										
	제5 지구										
	제6 지구										
	제7 지구										
	제8 지구										
	아파트 건설					비산					
					석수						
						비산2					
									호계1		
											호계2
택지개발 사업						안양 지구					
										포일 지구	
											산본 지구
도시계획 시설	중앙로 조성			경수산업 도로							

5. 안양 도시계획시설의 변화

1) 안양의 초기 도시계획시설

안양이 일제강점기에 점차 발전해나가면서 안양에도 교육시설을 확충할 필요가 있었다. 이전에는 안양에 공장과 시가지가 있었음에도 학교가 없어 학생들은 주로 군포·과천·안산 등의 지역으로 학교를 다녔다. 이런 문제점이 있어 1927년 시흥군은 안양공립보통학교를 신설할 예산을 마련하였지만, 학교 건립에 따른 토지·예산·건설 등 여러 가지 어려운 문제가 산재해 있었다. 1928년 『동아일보』의 신문기사에는 이에 대해 비판하는 기사가 게재되었고, 이를 해결하기 위해 모금 운동을 하는 등의 노력을 기울여 1929년에서야 안양공립보통학교가 개교하였다. 안양공립보통학교는 안양5동 지역에 지어졌고 지금은 안양초등학교로 남아, 안양에서 가장 오래된 학교로 기억되고 있다.

1905년 경부선 철도 개통으로 안양리 주변에 시가지가 형성되기 시작하면서, 주민들의 생활편의를 위해 시장이 개설되었다. 1924년 조선총독부 자료에 의하면 안양지역(시흥군 서이면 호계리, 현 호계3동)에는 군포장시(軍浦場市)라는 공설시장이 있었는데, 1925년 을축년 대홍수로 인해 폐쇄되고 시흥군 서이면 안양리에 1926년 1월 28일자로 공설시장인 안양시장이 개설되었다.⁴⁸

일제강점기부터 1950년대 안양의 주요시설 분포를 보면 모든 공장의 정확한 위치는 파악할 수 없으나 대부분 안양읍 안양리, 동면 안양리로 기록되어 있다. 특히 가장 먼저 생긴 조선직물주식회사와 조선견직주식회사는 안양동과 박달동에 조성된 것으로 보아 공업지대가 지금의 박달동, 석수동, 안양동 일대에 위치해 있었음을 알려준다. 안양역 앞에는 안양시장과 읍사무소, 군청사 등의 상업, 공공 시설들이 위치하였고 안양 최초의 학교인 공립보통학교도 안양역 앞에 있었다. 경부선 철도의 개설과 복선화, 1번 국도의 개설 등 교통의 이점으로 안양역 주변으로 공장·시장·공공시설 등 도시계획시설과 주요 시설이 집중되어 있었다.



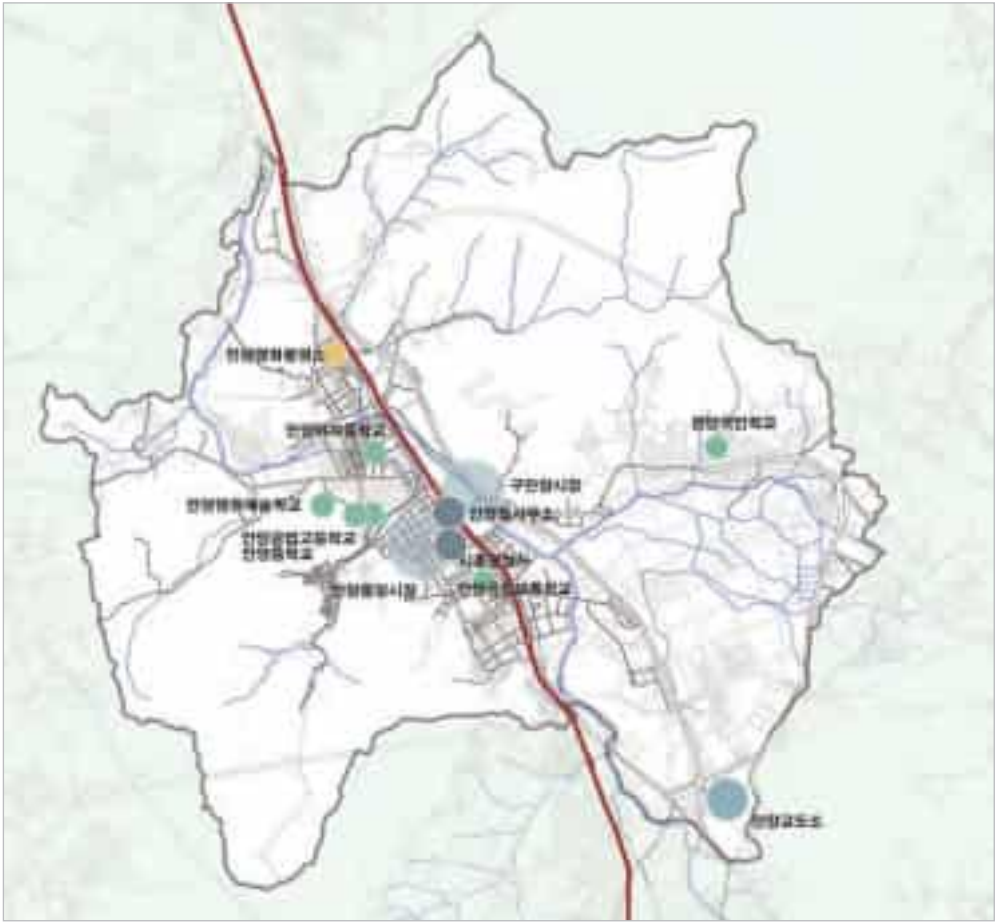
대규모 영화촬영소 안양 착공 기사(『동아일보』, 1956년 7월 10일)

주요 산업거점이던 안양읍은 초토화되었고 안양읍의 읍청사도 완전히 파괴되었다. 파괴된 안양읍청사는 전쟁이 완전히 종료되기 이전인 1952년 12월에 낙성하여 복구되었다.

안양시장은 현재 안양1동 위치에 개설되었는데 당시 시장 일대는 시대동으로 불렸다. 1926년 공설시장으로 개설한 안양시장은 한국전쟁으로 시가지가 완전히 파괴되면서 개시되지 못하다가 1953년 안양 일대에 안양가축시장 등이 열리면서 안양시장도 이 시기에 재개시하였던 것으로 추측된다. 하지만 안양1동에 있던 안양시장은 1960년대에 화재로 소실되었다. 1960년 9월 24일 온돌 과열로 인한 화재가 발생하였고 18개 점포와 13세대가 전소되어 시장의 기능을 잃었다. 그리고 1961년 11월 6일 안양4동으로 이전하여 안양중앙시장을 개설하였고, 안양1동의 시장은 시대동市垆洞이라는 구시장터 이름으로만 남게 되었다.

안양의 공업지대와 주거지역이 늘어나며 1개소(안양공립보통학교)이던 학교도 점차 늘어났다. 1948년에는 안양면 일동리에 관양공립국민학교가 개교하였다. 1948년에는 중등교육기관인 안양중학교가 처음으로 설립되었고, 1951년에는 안양공업고등학교가 개교하였다. 1952년 한국전쟁으로 파괴된 안양중학교의 가교사假校舍 교실 2개를 낙성落成하였다. 1960년대에는 도시개발이 본격화되며 안양에 교육시설이 늘어났다. 1961년의 시흥군의 군세일람을 보면 1960년에는 안양여고가 개교하였고, 안양유치원이 교사 1명, 원아 63명으로 운영되었다.

1956년 안양에는 한국의 할리우드를 지향하며 수도영화주식회사가 안양촬영소를 건설하였다. 촬영소의 정초식에는 이승만 대통령을 비롯한 각계의 인사들이 참석하는 등 많은 관심을 받았다. 그러나 1960년에 직원들의 노임을 지급하지 못하는 등의 운영에 문제가 생기자 1963년 신상옥 감독의 신필름이 인수하였다. 신상옥 감독은 단순히 영화를 촬영하는 것에 그치지 않고 연기자들을 양성해야 한다고 생각하였고 1967년에 안양영화예술학교를 개교하였다.



1960년대 전후 안양의 주요 도시계획시설

한편 1960년대 안양 호계리 일대는 도시로 개발되지 않은 넓은 농경지였다. 이 시기 서울에 있던 마포교도소의 수용인원이 한계에 달했고 이를 이전할 필요성이 있었다. 이 때 서울과 철도로 연결되어 있고 미개발지인 안양의 호계리 일대가 후보지로 떠올랐다. 안양교도소는 1962년 공사를 시작하여 1963년 완공되었다. 안양교도소는 이후 큰 변화 없이 지금까지 유지되어 현재 운영되고 있는 교도소 중 가장 오래된 교도소로 남아 있다.

당시 안양은 기존 시가지를 중심으로 공장 역시 증가하였으나 대한전선, 탄약분해 공장 등 일부 공장과 관양국민학교 등 학교를 제외하고는 토지구획정리사업이 시행된 1~5지구에 주로 분포되어 있었다. 이는 기존의 안양시가지가 정비되고 도시로서의 모습을 갖추어 가는 과정에 있었다고 볼 수 있다.

3) 안양시 승격 이후 주요 도시계획시설의 변화

안양시는 1973년 시 승격 이후 지속적으로 토지구획정리사업을 시행하였고, 평촌신 도시에 대한 논의가 시작된 1980년대 초반까지 기존 시가지 확장을 통해 새로운 도시 의 모습을 갖추게 되었다.

새롭게 설립한 학교들은 기존 시가지의 외곽지역이나 평촌·비산 등 기존 시가지에서 멀리 떨어진 지역에 주로 설립되었고 공업지역 역시 주변부로 확산되었다. 하지만 안양 천, 경부선 철도의 주변부에 주로 위치하고 있어 완전히 개편되었다기보다는 기존 안양 의 질서에서 확장된 것으로 보는 게 타당하다. 시장은 기존의 재래시장과 다른 건물형 시장을 지어 도시의 곳곳에 분포하게 두어 새로운 방식의 시설공사를 시행하였다.

(1) 공공시설

1973년 안양시 승격 이후 안양시에는 안양의 위상에 맞는 새로운 공공시설들이 필요 하였다. 안양시청은 승격 직후에는 안양로 292번지 일대에 있던 안양읍사무소를 그대로



안양시청사 신축 계획(1974, 시흥시 역사자료실)

로 시청으로 사용하였다. 하지만 시로 승격된 만큼 새로운 시청사가 필요하였고 지금의 안양6동에 새로운 청사를 계획하였다. 1974년 시청사 공사에 착수하였고 1975년 준공하여 시청사로 사용하였다.

시청사 이외에도 안양시 교육청, 안양운동장, 안양의료원이 1978년, 1981년, 1983년 지적승인되었다. 안양교육청은 안양동 산 127-1번지로 토지구획정리사업지구와 임야가 만나는 외곽의 산지에 위치해 있었다. 안양종합운동장은 석수동 296번지와 비산동 제7토지구획정리사업지구 일대에 건설이 확정되었다. 안양중앙병원(현 메트로병원)은 안양8동 342-105번지에 면적을 확정하여 1983년 최종적으로 변경고시하였다.



안양 도시계획시설 안양종합운동장 토지 이용 도면(경기도고시 제1981-154호)

(2) 도시기반시설

1974년 6월 13일자 『조선일보』의 신문기사의 내용을 보면 시 승격 이후 시민들 모두가 필요하다고 요구하던 기반시설로 정수장을 언급하고 있다. 시 승격으로 공장을 연차적으로 확장하고자 하는 계획이 있었고 이에 따른 식수와 공업용수 부족을 해결하기 위한 정수장을 건설하였다. 정수장은 안양의 인구가 늘어나면서 확장의 필요성이 대두되었고 1980년 경기도고시 제64호로 비산동 176-1번지 일원에 당초 2만 9200㎡에서 7만 3175㎡로 2배 넘는 면적으로 확장하였다.

우리나라에 도시가스가 실질적으로 공급되기 시작한 것은 동력자원부에서 가스에 관한 사업을 관리하기 위한 법령인 「가스사업법」을 제정하고 나서부터이다. 「가스사업법」은 1920년 가스사업 취제규칙, 1923년 가스사업 관련 법이 있었으나 1947년 미군정 시기에 허가사항을 폐지하였다. 이후 압축가스 등 단속법, 「고압가스 안전관리법」을 다시 제정하여 관리하였으나 1971년 도시가스가 등장하며 1978년에는 동력자원부에서 「가스사업법」을 제정하였고 가스안전공사를 발족하였다. 이를 계기로 전국 각지의 가스



상수도 토지이용계획도(경기도고시 제1980-64호)



가스공급설비 토지이용계획도(경기도고시 제1981-99호)

공급업체에서 가스공급설비를 건설하여 각지에 공급하기 시작했다. 안양에는 1981년에 가스공급설비의 설립을 승인하였고, 안양동 197번지에 5045㎡ 면적의 경인도시가스 설비가 설치되었다.

(3) 학교시설

학교는 당시 도시계획의 바탕이 되는 근린주구론(近隣主區論)에서 하나의 근린주구 단위를 이루는 중심시설이다. 근린주구론의 단위가 어린이가 넓은 도로를 건너지 않고 걸어서 학교를 통학할 수 있는 규모로 정하기 때문에 1970년대 안양의 도시계획에서 학교를 중요하게 보았고, 초등학교와 더불어 중등교육 및 고등교육시설까지 계획하였기에 다른 도시계획시설보다 많은 수가 계획되었다.

안양시는 1973년부터 1985년까지 총 29개소의 학교시설을 도시계획시설로 승인하였으나 그중에서 상당수가 변경되거나 취소되어 실제 학교가 설립된 경우는 14개소 정

도였다. 학교는 기존 시가지인 안양동을 비롯해 토지구획정리사업지구, 도시계획으로 확장된 지역(비산동·호계동 등) 등에 주로 위치하였고, 이는 도시 확장에 따른 학교시설의 신설이 순차적으로 이루어졌음을 알 수 있다.

1973~1985년 안양시 학교시설 설치 현황(1985년 기준)

학교명(고시문)	위치	면적(㎡)	고시번호	비고
해송고등학교	안양시 안양리 67 외 18	11,170	경기도고시 제73-392호	현 양명고등학교
명학국민학교	안양시 안양동 349-9 외 1필지	13,130	경기도고시 제76-170호	-
은성고등공민학교	안양시 안양동 산 103의 101 외 2필지	11,656	경기도고시 제78-136호	현 안양대학교 위치
비산국민학교	비산동 315번지	16,152	경기도 고시 제78-483호	-
인덕원국민학교	안양시 관양동 210번지 외 7필지	13,943	경기도고시 제82-45호	-
호계중학교	안양시 호계동 산58번지 외 9필지	14,706	경기도고시 제82-139호	-
안양공업전문대	안양시 안양동 산 39-1번지 일부 지역	65,445	경기도고시 제82-160호	현 안양과학대학
평촌중학교	안양시 평촌동 814번지 외 32필지	19,503	경기도고시 제82-239호	현 대안중학교 위치 추정
박달국민학교	안양 박달동 130번지 외 11필지	11,895	경기도고시 제82-321호	-
중앙국민학교	안양시 안양동 192-5 외 4필지	15,856	경기도고시 제82-330호	현 덕천초등학교
안양고등학교	안양시 박달동 144-3번지 외 13필지	20,658	경기도고시 제82-425호	-
의왕국민학교	안양시 호계동 820번지 외 8필지	13,647	경기도고시 제82-468호	현 호성초등학교
대림공업전문대학	안양시 비산동 70필지	79,905	경기도고시 제83-209호	현 대림대학교
백산유치원	안양시 안양동 산162-3	4,428	경기도고시 제83-214호	-

(4) 공원

1970년대 안양시의 경계는 개발제한구역으로 설정되어 있었고, 그 접점부에는 도시와 자연을 이어주는 공원을 조성하고자 하였다. 건설부고시 제229호(1985.5.23)에 따라 기존 안양유원지 부지에 비산자연공원을 계획, 결정하였다. 계획도를 살펴보면 지적만



안양 도시계획시설 비산자연공원 토지이용계획도(건설부고시 제1985-229호)

정해진 것이 아닌 구체적인 조경계획이 되어 있어 단순히 시민들이 휴식하는 공원이 아닌 지정 관광지로 지정하여 본격적인 관광지로 조성하려고 했음을 알 수 있다.

안양 도시계획시설(비산자연공원) 조성계획(건설부고시 제1985-229호)

구분		면적(㎡)	구성비	비고
전체	합계	5,753,900	100.0	
	공원시설구역	665,008	11.6	
	독립시설구역	18,939	0.1	
	자연보호구역	4,577,470	79.7	
	유보구역	492,48	8.6	
삼성천지구	소계	4,378,938	76.1	지정관광지로 지정 (69.1.21. 교통부고시 2,336 당시 토지이용계획) ○ 계 6,450 ○ 자연보전지구 1.290 ○ 자연환경지구 4.845 ○ 집단시설지구 0.315 ○ 본 안양1호공원 조성계획 조서는 결정고시 (1983.12.13)에 의한 면적(5,753,900㎡)을 기준 으로 작성하였음. ○ 3개 지구와 5개 구역으로 구분하여 계획하였으며 개발제한구역을 면적 중복으로 제외하였음.
	공원시설구역	501,860	8.7	
	독립시설구역	6,445	0.0	
	자연보호구역	3,385,894	59.1	
	유보구역	484,739	8.4	
임곡지구	소계	440,749	7.7	
	공원시설구역	26,436	0.5	
	독립시설구역	10,626	0.2	
	자연보호구역	395,943	6.9	
	유보구역	7,744	0.1	
중촌지구	소계	934,213	16.2	
	공원시설구역	136,712	2.4	
	독립시설구역	1,868	0.1	
	자연보호구역	795,633	13.7	

(5) 시장

토지구획정리사업과 일단의 주택지 조성사업으로 만들어진 도시에 모여든 인구를 기존 안양시장과 같은 재래시장이 모두 수용하기에는 한계가 있었다. 이를 해결하기 위해 새롭게 시장과 같은 상업시설이 필요하였다. 하지만 1970년대부터 안양에는 기존의 시장과 함께 상가건물이 건물 내부에 다수의 점포를 두는 상가의 형태로 지어졌다.

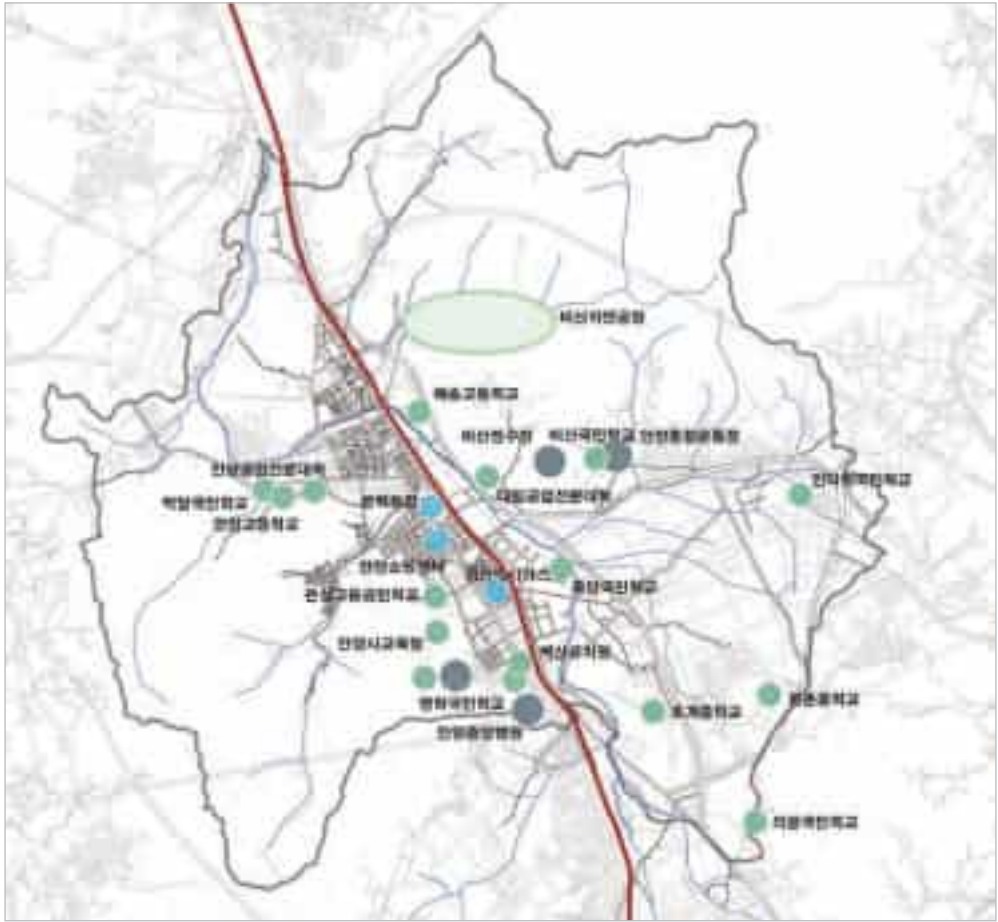
1978년 경기도고시 제219호에 도시계획시설인 시장을 지적승인하고 고시하였다. 도시계획시설 분류상 시장이었지만 그 도면을 보면 모두 단일 건축물로 이루어져 있다. 이는 사람들이 모이는 중심지의 거리에 장이 열리는 전통적인 방식에서 벗어나 계획적인 도시의 면모를 보여준다. 그 위치를 보면 한 곳에 모여 있지 않고 박달동·석수동·안양동 등 토지구획정리사업과 택지개발사업이 시행된 지역에 분포하고 있어 각지에서 도시의 중심상업시설 역할을 하고 있다.

1976년에는 안양에서 안양백화점이 개장하며 처음 백화점이라는 이름을 사용하였다. 하지만 안양백화점은 개업, 폐업의 기록이 없어 소유한 회사가 점포에 업체들을 입점시켜 운영하는 본격적인 백화점이라기보단 여러 점포가 모여 영업하는 건물형 시장 개념에 가까웠다. 1982년 「시장법」의 개정으로 도매시장과 소매시장(일반 소매시장, 백화점, 쇼핑센터, 대형점)의 구분이 시설기준, 업태 내용, 영업자 수 등으로 구분되면서 백화점의 구분이 명확해졌다.

1983년 경기도고시 제244호를 보면 안양본백화점을 도시계획시설로 승인하였다. 당시 신문기사에 따르면 안양본백화점은 경기도 최초의 직영백화점⁴⁹으로, 서능상사가 개발하여 안양시 안양동 668-33번지에 1983년 3월 개장하였다.⁵⁰



안양본백화점 개점 기사(『매일경제』, 1983년 3월 25일)



1983년 이전 안양의 주요 도시계획시설

1985년에는 경기도고시 제176호로 안양동 627-287번지에 백화점이 아닌 쇼핑센터⁵¹를 승인하였다. 이처럼 안양시는 시 승격 이후 다양한 형태의 대규모 상업시설이 도시계획시설로 지정, 승인되었고, 이는 당시 구도심 상가의 중심지 역할을 하였다.

- 1 1914년 조선총독부령 제111호에 따라 과천군 상서면 上西面과 하서면 下西面의 행정구역 통합이 이루어져 시흥군 서이면 西二面이 탄생했다. 문원식, 「산업화과정을 통해 본 안양시의 도시성장」, 『사회과학연구』 제7집, 성결대학교 사회과학연구소, 2000.12, 329쪽.
- 2 최재효, 「안양시의 도시지리연구」, 고려대 석사학위논문, 1976, 10쪽.
- 3 류현희, 「경부철도, 안양을 달리다」, 『안양 근대사 산책』, 안양문화원, 2017, 11쪽.
- 4 한국민족문화대백과사전(<https://encykorea.aks.ac.kr>), 경부선京釜線·경부철도주식회사京釜鐵道株式會社 참고.
- 5 철도청, 『사진으로 본 한국철도 100년』, 1999, 170쪽.
- 6 류현희, 「경부철도, 안양을 달리다」, 『안양 근대사 산책』, 안양문화원, 2017, 18쪽.
- 7 한국민족문화대백과사전(<https://encykorea.aks.ac.kr>), 국도 1호선國道 1號線 참고.
- 8 일제는 1911년 4월 「도로규칙」을 공포하였다. 이 규칙은 근대 도로의 기초가 되는 규정으로 1등, 2등, 3등, 등외 도로로 구분하였고, 1등 도로의 폭은 4간, 2등은 3간, 3등은 2간이며 개수 비용은 1, 2등 도로만 국비로 하는 것을 원칙으로 하였다.
- 9 시흥군지편찬위원회, 『시흥군지』(하), 1988, 416쪽.
- 10 시흥군지편찬위원회, 『시흥군지』(하), 1988, 421쪽.
- 11 서울역사편찬원, 『서울도시계획사』 1, 서울역사편찬원, 2021, 282쪽.
- 12 권용우, 「안양시의 도시화 과정과 공간 변화」, 안양상공회의소 안양지역경제연구센터, 1992, 65쪽.
- 13 안양시지편찬위원회, 『안양시지』, 1992, 1256쪽.
- 14 1937년 6월 23일 기사에 따르면 최근 조선의 인건 공업의 호조로 90만 원을 투자하여 직공을 900여 명 증원하고, 건평 4500평 규모로 문화시설, 대식당, 병원, 오락실, 남녀기숙사 등을 완비한다는 내용이다(『조선직물 안양공장 확장』, 『조선일보』, 1937.6.23). 같은 해 9월 16일자 기사에 따르면 조선직물주식회사가 기존의 안양공장을 확장할 계획으로, 직기 織機 620대(총 1055대 운영), 염색기계 3대(총 5대 운영)를 증설하기로 하였다(『조선직물 확장계획』, 『조선일보』, 1937.9.16).
- 15 시흥군지편찬위원회, 『시흥군지』(하), 1988, 340쪽.
- 16 안양시지편찬위원회, 『안양시지』, 1992, 1256쪽.
- 17 류현희, 「경부철도, 안양을 달리다」, 『안양 근대사 산책』, 안양문화원, 2017, 32쪽.
- 18 안양시지편찬위원회, 『안양시지』, 1992, 1132~1133쪽.
- 19 안양상공회의소, 『안양상의30년사: 1970~2000』, 2000, 88쪽.
- 20 태평방직의 전신은 1953년, 안양을 안양리 97번지 일대에 자본금 1억 원으로 설립된 삼흥방직이었다. 당시 방기 1만 추, 직기 50대를 구비하고 1954년 10월부터 생산을 시작하지만 자금 사정으로 안양3동에 있는 금성방직에 1956년 5월 15일 인수되었다. 태평방직은 1967년 10월 금성방직과 함께 대한농산(대농)에 매각되고 한국토지금융의 택지개발사업을 통해 대규모 아파트 단지(진흥아파트 5층/12층, 33개동, 1940세대)가 들어섰다. 양훈도·이동화·김예옥, 『경기도 도시이야기』, 경기문화재단, 경기그레이트북스, 2001, 322~324쪽.
- 21 양훈도·이동화·김예옥, 『경기도 도시이야기』, 경기문화재단, 경기그레이트북스, 2001, 324쪽.
- 22 권용우, 「안양시의 도시화 과정과 공간 변화」, 안양상공회의소 안양지역경제연구센터, 1992, 65쪽.
- 23 권용우, 「안양시의 도시화 과정과 공간 변화」, 안양상공회의소 안양지역경제연구센터, 1992, 44쪽.
- 24 안양상공회의소, 『안양상의30년사: 1970~2000』, 2000, 85~86쪽.
- 25 류현희, 「경부철도, 안양을 달리다」, 『안양 근대사 산책』, 안양문화원, 2017, 33쪽.
- 26 황병주, 「안양의 공업화와 노동자들의 삶」, 『안양 근대사 산책』, 안양문화원, 2017, 144쪽.
- 27 1974년 지적 승인된 도시계획사업을 1985년에 변경 결정하였다.
- 28 한국민족문화대백과사전(<https://encykorea.aks.ac.kr>), 조선시가지계획朝鮮市街地計劃 참고.
1934년 제정된 「조선시가지계획령」은 도시계획과 건축물에 관한 사항이 섞여 있는 법으로 우리나라 최초의 근대 도시계획법이다.

조선공업화 정책의 천명으로 경성부를 비롯하여 도시인구의 급격한 증가에 따른 시가지 정비에 관한 법적 근거를 마련하는 것이 중요한 동기 중의 하나였던 것으로 평가된다. 「조선시가지계획령」의 주요 내용은 총칙, 지역 및 지구의 지정과 건축물 등의 제한, 그리고 토지구획정리 등에 관한 것으로 구성된다. '조선시가지계획령'의 제정을 통해 토지이용규제를 위한 용도지역제도와 토지구획정리사업을 위한 최초의 법적 근거가 마련되었다.

29 「도시계획법」(법률 제983호, 1962.1.20. 제정, 시행) 제1조 (목적) 본법은 도시의 창설 또는 개량에 관한 사항을 규정함으로써 도시의 건전한 발전을 도모하고 공공복리의 증진에 기여함을 목적으로 한다.

30 서울역사편찬원, 『서울도시계획사』 2, 서울역사편찬원, 2021, 37쪽.

31 김익원, 『실록 간설부』, 경인문화사, 1996, 53~54쪽.

32 서울역사편찬원, 『서울도시계획사』 2, 서울역사편찬원, 2021, 375쪽.

33 서울역사편찬원, 『서울도시계획사』 2, 서울역사편찬원, 2021, 376쪽.

34 안양시지편찬위원회, 『안양시지』, 1992, 1129쪽.

35 김진균·권영상, 「신도시 개발에 의한 도시공간의 구조적 이분화에 대한 연구 -안양시와 평촌신도시를 대상으로」, 『대한건축학회논문집 계획계』 제18권 제9호, 2002.9, 71쪽.

36 안양시지편찬위원회, 『안양시지』, 1992, 1208쪽. 당시 재래시장의 분포를 살펴보면 안양1동에 4개가 있어 가장 많고, 안양2동에는 2개가 있으며 그 이외 안양4동과 안양6동, 석수2동, 비산1동, 호계1동에 각각 1개씩 있었다.

37 서울역사편찬원, 『서울도시계획사』 1, 서울역사편찬원, 2021, 14쪽.

38 이 시책에서 위생도시 정비에 포함될 도시는 인천, 수원, 의정부, 성남, 안양, 소사, 평택, 오산, 안성, 송탄, 공도, 이천, 여주, 장호원, 동두천, 용인 등 16개 도시이다. 서울역사편찬원, 『서울도시계획사』 2, 서울역사편찬원, 2021, 368쪽 참조.

39 권용우, 「안양시의 도시화 과정과 공간 변화」, 안양상공회의소 안양지역경제연구센터, 1992, 44쪽.

40 서울역사편찬원, 『서울도시계획사』 2, 서울역사편찬원, 2021, 384~389쪽 참고.

41 대한민국정부, 『제2차 국토종합개발계획(1982~1991)』, 1982, 6쪽.

42 제2차 국토종합개발계획의 기본 목표는 인구의 지방 정착 유도, 개발 가능성의 전국적 확대, 국민 복지수준의 제고, 국토 자연환경의 보전 등 크게 4가지로 구분하여 국토의 균형 개발과 복지사회 건설을 이루고자 하였다. 대한민국정부, 『제2차 국토종합개발계획(1982~1991)』, 1982, 16쪽 참고.

43 문원식, 「산업화과정을 통해 본 안양시의 도시성장」, 『사회과학연구』 제7집, 성결대학교 사회과학연구소, 2000.12, 323쪽.

44 안양시는 1980년대 3차 산업이 2차 산업을 추월하기 시작하였다. 아래 표는 안양시 산업인구 구조 변화를 설명한 자료이다(국원민, 「평촌 신시가지 개발에 따른 안양시의 도시공간 변화에 관한 연구」, 서울시립대 석사학위논문, 2006, 31쪽).

구 분	1차 산업		2차 산업		3차 산업	
	인구수	비율	인구수	비율	인구수	비율
1965년	4,523	26.4	5,437	31.2	6,051	35.3
1973년	2,729	7.0	24,727	64.0	10,991	29.0
1980년	1,304	1.8	32,428	45.3	37,853	52.9
1985년	1,725	1.5	50,424	43.4	63,592	54.7

45 권용우, 「안양시의 도시화 과정과 공간 변화」, 안양상공회의소 안양지역경제연구센터, 1992, 49쪽.

46 안양시, 『1990년 통계연보』, 1991.

47 권용우, 「안양시의 도시화 과정과 공간 변화」, 안양상공회의소 안양지역경제연구센터, 1992, 44쪽.

48 안양시지편찬위원회, 『안양시지』, 1992, 1207쪽.

49 「시장법」 전부개정 이전까지 백화점은 특별하게 정해진 정의가 없이 주로 건물형 시장을 백화점이라고 하였다. 그래서 백화점에 서도 기업과 같은 단일 소유주가 운영하며 직영 비율이 일정 비율을 넘는 백화점을 직영백화점으로 불렀던 것으로 추측된다. 1982년에 전부개정된 「시장법시행령」(대통령령 제10887호, 1982.8.9. 전부개정, 시행)에서는 상설시장의 업태별 종류·내용 및 영업자수를 기준으로 도매시장과 소매시장으로 나누고, 소매시장은 일반소매시장·백화점·쇼핑센터·대형점으로 구분하고 있다.

50 「안양본백화점 개점 연 2천 7백 평 규모」, 『매일경제』, 1983.3.25.

51 현 2001아울렛 안양점

2장

토지구획정리사업에 의한 안양의 변화



신운경 서울시립대학교 도시과학연구원 박사후 연구원



1. 안양 토지구획정리사업의 개요

1) 토지구획정리사업의 개념과 특성

토지구획정리라는 사업방식은 1891년 독일 하센시의 건축법에서 처음으로 토지구획정리가 법제화되었으며, 그 후 여러 도시에서 이와 비슷한 법규가 시행¹되었다. 1902년 독일 프랑크푸르트시의 '아딕케스법(Lex Adickes)'이 소개되면서 일제강점기 일본을 통해 국내에 적용되기 시작하였다. 이를 통해 계획적 시가지 구성에 있어 공공의 재원 투자를 최소화하면서 공공용지를 확보할 수 있게 되었고, 도시 차원의 효율적 도시계획 및 관리를 할 수 있게 되었다.

토지구획정리사업²은 도시계획사업의 일종으로, 토지의 효율적인 이용과 도시의 기능 향상을 위해 불규칙했던 토지를 체계적으로 정비하는 사업이다. 해당 토지소유자들이 각자의 토지 면적과 위치에 비례하여 일정 비율의 토지를 감보^{減步}라는 방식으로 무상 제공하는 개발 방식이다. 이렇게 확보된 토지를 재원으로 공공은 도로·공원·공공시설 등을 비용 부담 없이 확보할 수 있었고, 토지소유주는 정비된 토지에 대해 가격 상승효과를 얻을 수 있었다. 이는 공공시설 확충과 토지 가치 상승이라는 효과를 동시에 얻으면서 효율적인 시가지를 조성하는 가장 일반적인 방법이라 할 수 있다.

토지구획정리사업은 환지 방식을 통해 시가지를 개발하는 방식으로, 사업대상구역 내의 모든 토지소유자로부터 공공시설 용지에 해당하는 일정 토지를 제공받는 대신 불규칙한 필지를 정비함으로써 토지의 이용 가치를 사업자와 토지소유자가 공유하는 방식이다. 이를 통해 정비된 사업구역은 공공시설³을 일정 정도 확보하게 되고, 기존 토지도

구획·형질 등의 변경을 통해 사용 가치가 높은 토지로 바뀌게 된다.

다시 말하면 개발되지 아니한 시가지의 일정 지역(시행지) 내에서 모든 토지소유자로부터 일정률의 토지를 공평하게 무상으로 제공(감보)받아 이를 재원으로 활용한다. 해당 지역 내에 필요로 하는 도로나 공원 등의 공공시설을 설치·변경하면서 감보되지 않은 나머지 전 토지는 권리관계의 변동에 가함이 없이 이 공공시설에 맞추어서 그 구획·지목 또는 형질을 변경하여 각기 종전 토지의 위치나 면적 등에 적응하게 공평 적정한 배분, 즉 환지를 시행함을 그 사업 내용으로 한다.⁴

토지구획정리사업은 우선 기초자료 조사를 통해 개발계획에 따른 시안 작성 후 기본계획을 작성하고 건설부나 지방자치단체 고시에 의해 사업구역을 결정한다. 그다음 사업시행 계획 인가, 환지 계획 인가 및 환지 예정지를 지정하고, 공사 완료 후 환지 처분, 청산 및 등기의 시행 절차에 따라 진행된다.

토지구획정리사업은 환지 방식에 의하는 것이므로 사전에 막대한 투자를 요하는 매수 방식과는 달리 지가(地價)에 구매됨이 없이 적은 재원으로도 사업 시행이 가능하며, 환지 기술에 따라서는 기존의 건물이나 시설 및 인보(隣保) 관계 등이 그대로 보존되므로 급격한 생활 변화나 기존 시설의 철거·이전에 따른 보상 문제 등이 거의 발생하지 않는다.

토지구획정리사업은 토지 관계의 조정을 기본으로 하는 사업이므로, 신시가지는 물론 건물에 있는 기성 시가지에서도 시행이 가능하다. 또 토지구획정리사업은 일정 구역의 도시 기반 전체를 총합적·일체적으로 정비하는 사업이므로, ① 필요한 공공시설이 충분히 확보되고, ② 택지의 형상·위치·배치 등이 재정비되어 토지의 이용 가치가 증대되며, ③ 수익과 비용의 배분을 공평하게 실현할 수 있다.⁵ 이러한 결과로 토지구획정리사업은 질적으로 양호한 택지 공급이 가능할 뿐 아니라 지번 정리, 토지 가치 상승, 지방 재정 확충 등으로 지방 행정의 기여도가 높은 것이 특징이다.

2) 토지구획정리사업에 의한 도시 주거지의 확산

근대도시의 확장은 교통체계가 정비되면서 시작되고, 도시의 외곽지역은 새로운 주거지를 개발하여 도시 경계가 확장되면서 도시가 성장하는 계기가 된다. 1950년대 안양은 안양역을 거점으로 안양동을 중심으로 성장하기 시작하였고, 부족한 주택문제를 해결하고 근대적인 도시체계를 구축하기 위해 토지구획정리라는 도시계획적 수단을 활용하였다. 이 사업은 토지 관계의 조정을 기본으로 하는 사업으로, 일정 구역의 도시 기

반을 정비할 뿐만 아니라 질적으로 양호한 택지를 공급하여 주택문제를 해결할 수 있다.

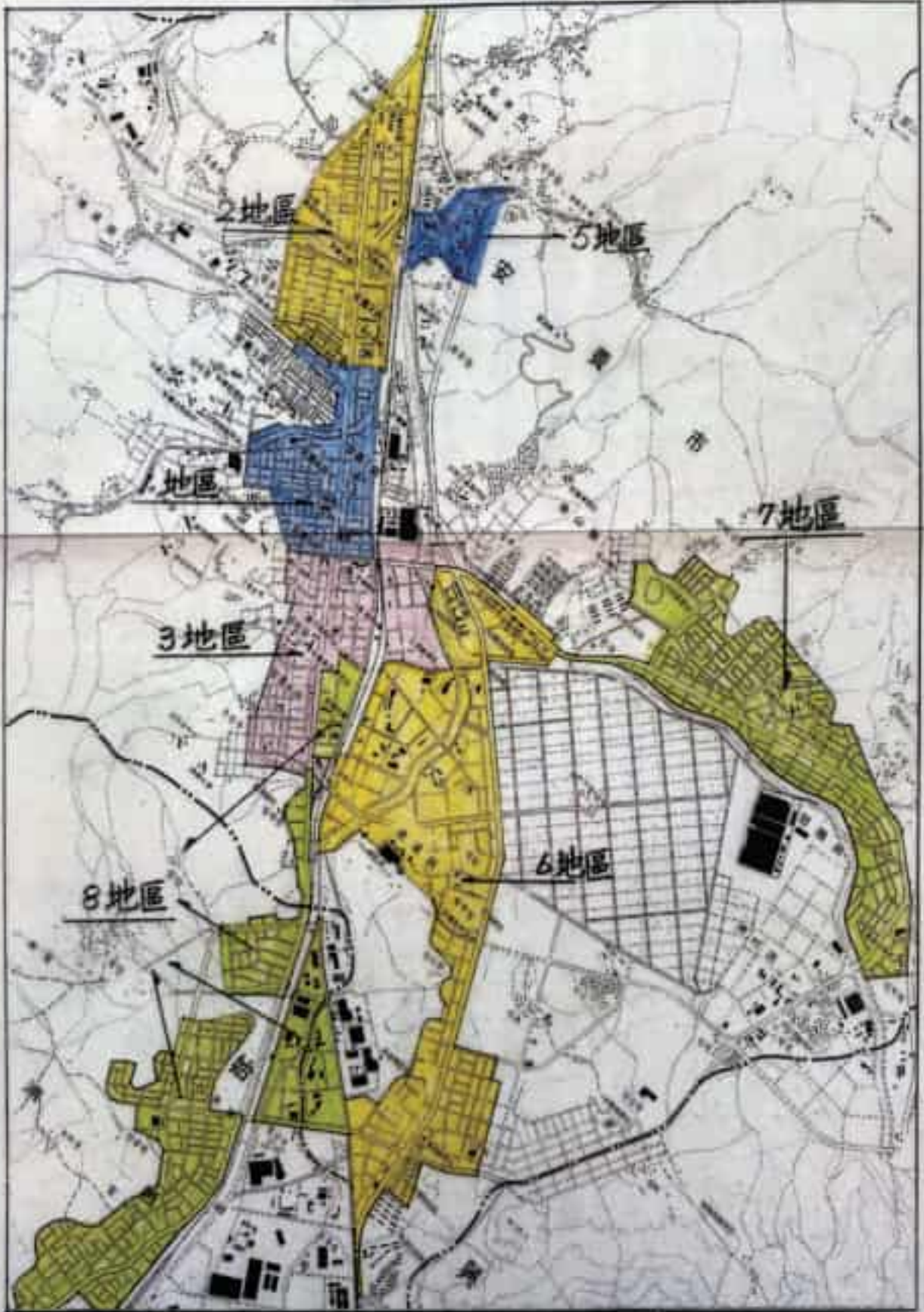
일제강점기부터 주요 공업지였던 영등포 일대는 1960년대 이후 도림천을 따라 구로 공업단지가 조성되면서 그 범위가 확장되었다. 기존의 안양천 주변으로는 안양천 상류에 서울과 인접한 시흥 토지구획정리사업지구, 하류에 김포 토지구획정리사업지구가 조성되었다. 안양의 토지구획정리사업은 대부분 구시가지를 중심으로 이루어졌고, 구획정리를 통해 이상적 택지로 조성하는 것이 목적이었다. 이는 도시 주거지가 확산되는 결과로 이어졌다.

1966년 「토지구획정리사업법」⁶이 법제화되기 전에는 일제강점기의 ‘조선시가지계획령’이나 1962년 제정된 「도시계획법」에 따라 토지구획정리사업지구를 고시하여 사업을 진행하였다. 안양지역도 제1토지구획정리사업은 1953년 내무부고시로 지정되었고, 그 이후의 토지구획정리사업은 「토지구획정리사업법」에 의해 건설부 공고나 고시에 의해 주로 지정되었다. 토지구획정리사업은 1960년대 중반부터 1970년대에 걸쳐 전국 도시에서 활발히 전개되었다. 안양지역은 토지구획정리사업으로 구시가지 일대의 시가지가 개발되다가 1973년 시 승격과 함께 도시의 발전축이 바뀌어 외곽지역으로 크게 확장하였다.⁷ 이후 토지구획정리사업은 1980년대 부동산 투기 문제, 높은 감보율, 아파트단지 건설을 위한 대규모 택지 필요 등에 의해 점차 쇠퇴하기 시작하였다.

안양의 토지구획정리사업은 도시성장기에 4개 지구, 도시확장기에 3개 지구가 실시되었다. 도시성장기에는 1953년 제1지구가 안양동 일부 지역에 처음으로 시행되었고, 제2, 제3지구는 1960년대 중반 제1지구 남북방향으로 확장하여 시행되었다. 제5지구는 제2지구 동측에 위치하였고, 기존의 토지구획정리사업의 면적보다는 다소 작은 7만 6826평이 시행되었다. 도시확장기에는 제3지구에 인접하여 제6지구가 시행되었고, 1970년대 후반 제7, 제8지구가 추가로 시행되었다. 이처럼 안양은 1950~1970년대 지속적인 토지구획정리사업을 통해 기존 안양역을 중심으로 경부선 남북축과 인덕원으로 이어지는 동서축의 도시공간구조를 형성하게 되었다.

1970년에 도심부를 통과하는 중앙로가 형성되어 도시의 남북방향 성장 축 역할을 했고, 서울의 근접 지역으로 경공업 중심의 발전이 이루어지면서 안양시는 자생적인 도시 성장이 이루어졌다.⁸ 안양시는 안양천과 국도와 인접한 생산공업시설을 기반으로 도시가 성장하기 시작하였고, 안양역을 중심으로 도심이 형성되었다. 주택지·상가지·공장지 등이 혼재되어 있고, 도시 외곽은 생산녹지로 둘러싸여 단핵 중심의 초기 도시 형태로 성장하였다.

位置図



2. 안양 도시성장기의 토지구획정리사업⁹

한국전쟁 이후 1953년 안양동 일부 지역에 토지구획정리사업이 처음으로 시행되었다. 초기 안양의 도시성장기 토지구획정리사업은 안양역과 중앙로를 중심으로 남북방향으로 사업이 진행되었다. 이는 안양 구도심의 중심 가로축을 형성하는 역할을 하였다. 1972년 시행된 안양유원지 주변 제5토지구획정리사업은 기존의 중심 가로축과 안양유원지를 연결하면서 공공시설과 양호한 대지를 확보하여 안양유원지 방향으로 주거지가 확장되는 결과를 낳았다.

1) 제1토지구획정리사업

제1토지구획정리사업은 1953년 3월 11일 내무부고시 제99호에 의해 안양도시계획 토지구획정리지구 1275만 8000㎡가 결정되었고, 이후 여러 차례 변경을 거쳐 1970년 7월 23일에 사업을 완료하였다. 안양역을 중심으로 안양1·2·3·4·5동 일부 지역 89만 567㎡(26만 9167평)의 면적을 정리하여 중앙로(폭 35m)를 개설하게 되었다. 대지 면적은 55만 3887㎡(62.2%), 도로는 24만 8555㎡(27.9%)를 차지해 대지와 도로 면적이 90%를 상회하였다. 반면 공원과 시장·학교·공공용지 등은 5% 이하로 계획되어 생활환경에 필요한 인프라는 부족한 편이었다.

제1토지구획정리사업 토지이용현황

구분	면적	비율	비고
대지	167,551평(553,887㎡)	62.2%	
도로	75,188평(248,555㎡)	27.9%	
공원	1,826평(6,036㎡)	0.7%	
시장	3,148평(10,407㎡)	1.2%	
학교	6,338평(20,952㎡)	2.4%	
하천수로	14,578평(8,952㎡)	5.4%	
공공용지	538평(1,778㎡)	0.2%	
계	269,167평(890,567㎡)	100.0%	

2) 제2토지구획정리사업

제2토지구획정리사업은 1967년 9월 4일 제1토지구획정리사업지구의 중앙로를 연결, 계속 사업으로 안양천 대교 주변지역을 중심으로 129만 3154㎡(39만 1179평)의 면적을 정리하게 되었다. 제2토지구획정리사업은 1968년 건설부공고 제136호(1968. 11. 8)에 의해 경기도 시흥군 안양읍 안양리·신안양리·박달리 등을 포함하는 39만 1123.5평의 규모로 사업시행 인가를 받았다. 사업을 시작한 지 10년 만인 1977년 12월 28일에 완료하였다. 제1토지구획정리사업과 유사하게 대지는 77만 9058㎡(60.2%)로 절반 이상이었고, 도로는 33만 6017㎡(26.0%)를 차지하였다. 반면 공원과 시장, 학교, 공공용지 등은 3.2%로 제1토지구획정리사업보다 더 낮게 계획되어 생활환경 인프라는 더 열악해졌다.

제2토지구획정리사업 토지이용현황

구분	면적	비율	비고
대지	235,665평(779,058㎡)	60.2%	
도로	101,645평(336,017㎡)	26.0%	
공원	2,092평(6,916㎡)	0.5%	
시장	3,052평(10,089㎡)	0.8%	
학교	6,917평(22,866㎡)	1.8%	
하천수로	41,599평(137,517㎡)	10.6%	
공공용지	209평(691㎡)	0.1%	
계	391,179평(1,293,154㎡)	100.0%	

3) 제3토지구획정리사업

제3토지구획정리사업지구는 건설부공고 제148호(1968. 12. 6)에 의해 시흥군 안양읍 안양리·비산리 등을 포함하는 148만 5000㎡(45만 평)의 규모로 사업지가 결정되었다. 이후 건설부공고 제16호(1970. 2. 18)로 사업시행 인가를 받았고, 그 면적은 122만 8569.5㎡(37만 1640.6평)로 변경되었다. 1974년에도 일부 면적이 변경 인가되었고, 1976년 8월 9일 사업을 완료하였다. 제1토지구획정리사업지구와의 연계사업으로 안양5동 우체국 사거리로부터 안양8동 안양경찰서까지의 구간으로 중앙로를 연결하기 위해 토지구획정리사업을 시행하였다. 1970년에 신설된 중앙로는 경부선과 1번 국도에서 한 켠 떨어진 곳에 형성되었고, 이후 안양 도시 중심의 가로축 역할을 하였다. 제3토지구획정리사업

지구의 대지는 71만 8817㎡ 58.5%, 도로는 30만 6179㎡ 24.9%를 차지하였고, 공공용지로 10.1%를 확보하여 새로운 공공시설 용지를 확보하고자 하였다. 반면 공원과 시장은 각각 0.3%로 기존의 토지구획정리사업에 비해 그 비율은 더 낮아졌다.

제3토지구획정리사업 토지이용현황

구분	면적	비율	비고
대지	217,442평(718,817㎡)	58.5%	
도로	92,619평(306,179㎡)	24.9%	
공원	1,000평(3,305㎡)	0.3%	
시장	1,000평(3,305㎡)	0.3%	
학교	7,856평(25,970㎡)	2.1%	
하천수로	14,146평(46,764㎡)	3.8%	
공공용지	37,578평(124,225㎡)	10.1%	
계	371,641평(1,228,565㎡)	100.0%	

4) 제5토지구획정리사업

제5토지구획정리사업은 1972년 10월 13일 건설부고시 제440호에 의해 안양읍 북부 동을 포함하는 56만 1000㎡의 계획이 결정·고시되었다. 이후 1974년 건설부공고 제123호에 따라 사업면적이 25만 3974㎡(7만 6827평)로 변경되어 사업시행 인가를 받았다. 제5토지구획정리사업은 안양유원지 입구 사거리 주변을 중심으로 안양2동의 일부 지역 25만 3973㎡(7만 6826평)의 면적을 정리하였고, 사업규모가 적어 1978년 3월 25일에 사업을 완료하였다. 대지가 20만 4714㎡(80.6%)로 매우 높은 비율을 나타냈고, 공원과 시장은 각각 0.7%에 불과하였다.

제5토지구획정리사업 토지이용현황

구분	면적	비율	비고
대지	61,926평(204,714㎡)	80.6%	
도로	12,378평(40,919㎡)	16.1%	
수로	1,523평(5,034㎡)	2.0%	
공원	500평(1,653㎡)	0.7%	
시장	500평(1,653㎡)	0.7%	
계	76,827평(253,973㎡)	100.0%	

3. 안양 도시확장기의 토지구획정리사업

1970년대 강남 개발과 맞물려 현 47번 국도가 연결되면서 안양시의 동쪽 부분이 개발되기 시작하였다. 1950년대부터 지속적으로 시행된 토지구획정리사업은 1970년대 후반에 들어서도 꾸준히 시행되었고, 그 위치는 안양시 구시가지를 중심으로 동쪽과 남쪽으로 확장되는 방향이었다. 안양 도시확장기 토지구획정리사업은 경수산업도로·관악대로·중앙로 등의 도로를 개설하면서 그 주변 대지에 주거지를 조성하는 방식으로 진행되었다.

1) 제6토지구획정리사업

건설부는 건설부공고 제66호(1973. 5. 23)를 통해 시흥군 안양읍 비산리·호계리·일동리 및 남면 당정리 등을 포함하는 제6토지구획정리사업지구의 시행명령을 공고하였다. 시행자는 시흥군으로 지정되었고, 시행 면적은 336만 3380㎡(110만 평)로 공고되었다. 제6토지구획정리사업은 건설부공고 제132호(1973. 12. 31)에 따라 시행자가 안양시로 변경되었고, 사업시행 면적도 363만 7739㎡(110만 411평)로 조정되어 시행 인가되었다. 1976년에는 건설부공고 제147호(1976. 10. 25)에 의해 시행 면적이 286만 785㎡(86



제6토지구획정리사업 현장(1974)

만 5410.8평)로 대폭 축소되어 변경 인가되었다. 제6토지구획정리사업지구는 비산사거리 주변 비산2동 일부, 안양7동 공장지대 일부, 호계2동 일부, 호계1동 신사거리 의왕시 인접지역 286만 863㎡(86만 5411평)의 면적을 정리하여 경수산업도로를 개설하고 주변 대지를 조성하여 1979년 11월 22일 사업을 완료하였다. 제6토지구획정리사업지구의 대지는 206만 5646㎡(72.2%), 도로는 66만 3416㎡(23.2%)를 차지하여 다른 지구에 비해 매우 높은 비율을 나타냈다. 반면 시장과 공원은 각각 0.2%, 0.3%에 불과해 생활 여건 및 환경은 열악한 상태였다.

제6토지구획정리사업 토지이용현황

구분	면적	비율	비고
대지	624,858평(2,065,646㎡)	72.2%	
도로	200,683평(663,416㎡)	23.2%	
수로	35,000평(115,702㎡)	4.0%	
시장	1,870평(6,182㎡)	0.2%	
공원	3,000평(9,917㎡)	0.3%	
계	865,411평(2,860,863㎡)	100.0%	

2) 제7토지구획정리사업

제7토지구획정리사업지구는 건설부고시 제284호(1978. 9. 26.)에 의해 안양시 관양동 일대 79만 3388㎡(24만 평)가 사업지구로 결정·고시되었다. 건설부는 1979년 건설부공고 제1호(1979. 1. 8.)에 의해 사업시행 명령을 공고하였다. 같은 해 건설부공고 제122호(1979. 9. 3.)에 의해 제7지구(추가)토지구획정리사업 시행 명령으로 안양시의 비산동·관양동 일대 92만 5520㎡(28만 평)의 시행 면적이 추가되었다. 건설부는 1979년 11월 29일 건설부공고 제160호에 의해 이전의 추가 지역이 포함된 169만 3499㎡(51만 2283평)의 시행 면적을 인가하고 공고하였다. 제7토지구획정리사업지구는 비산사거리에서 인덕원사거리까지 안양 최초로 광로(60m)를 개설한 지역으로 광로(관악대로)를 중심으로 169만 3499㎡(51만 2283평)의 주변 토지를 정리하여 1989년 10월 23일에 사업을 완료하였다. 대지 면적은 102만 9484㎡ 60.8%, 도로는 51만 5995㎡ 30.5%를 차지해 대지와 도로 면적이 90%를 상회하였다. 반면 공원과 광장·시장 등은 3% 이하로 계획되어 생활환경에 필요한 인프라는 매우 부족한 편이었다.



제7토지구획정리사업 현황도

제7토지구획정리사업 토지이용현황

구분	면적	비율	비고
대지	311,419평(1,029,484㎡)	60.8%	
도로	156,088평(515,995㎡)	30.5%	관악대로
수로	6,321평(20,897㎡)	1.2%	
학교	23,960평(79,205㎡)	4.7%	
시장	1,938평(6,407㎡)	0.4%	
공원	10,567평(34,931㎡)	2.1%	
광장	1,990평(6,580㎡)	0.4%	
계	512,283평(1,693,499㎡)	100.0%	

3) 제8토지구획정리사업

제8토지구획정리사업지구는 건설부고시 제284호(1978. 9. 26)에 의해 안양시 안양동, 시흥군 남면 금정리·당정리 일대 220만 8264㎡(66만 8000평)가 사업지구로 결정·고시되

었다. 건설부는 1979년 건설부공고 제1호(1979. 1. 8)에 의해 사업시행 명령을 공고하였다. 안양시에서 군포시를 거쳐 안산시로 진행되는 중앙로의 연결사업으로 안양6동 시청 주변과 군포시 산본동 일부를 1공구로 49만 1141㎡(14만 8571평), 안양시 호계동 금성동 신 전면 공업지대를 2공구로 44만 6553㎡(13만 5082평), 군포시 금정동 일부 당동 일부를 3공구로 123만 8252㎡(37만 4571평) 전체 217만 5946㎡(65만 8224평)의 면적을 정리하여 1990년 12월 28일 사업을 완료하였다. 대지 면적은 140만 4483㎡ 64.6%, 도로는 57만 1995㎡ 26.2%를 차지해 대지와 도로 면적이 90%를 상회하였다. 반면 공원과 시장·시설녹지 등은 3.5%로 계획되어 거주환경에 필요한 생활 여건 시설과 인프라는 매우 부족한 편이었다.

제8토지구획정리사업 토지이용현황

구분	면적	비율	비고
대지	424,964평(1,404,838㎡)	64.6%	
도로	172,778평(571,168㎡)	26.2%	
수로	21,043평(69,562㎡)	3.2%	
학교	16,559평(54,742㎡)	2.5%	
시장	7,133평(23,580㎡)	1.1%	
공원	13,351평(44,136㎡)	2.0%	
시설녹지	2,396평(7,920㎡)	0.4%	
계	658,224평(2,175,946㎡)	100.0%	

註

- 1 서울특별시, 『서울 토지구획정리 백서』, 2017, 8쪽.
- 2 토지구획정리사업을 한마디로 간추리면, 정비되지 아니한 시가지의 일정 구역 안에서 모든 토지소유자로부터 각 토지의 면적이나 위치 등에 상응하는 일정률의 토지를 무상으로 제공받아(이를 감보減步라 한다) 이 재원으로 도로나 공원 등의 공공시설을 소요 위치에 적정 규모로 정비함과 아울러 잔여의 모든 토지(택지)를 공공시설 정비에 맞추어서 그 구획·형질 등의 변경을 시행함으로써 토지의 이용 가치를 종래보다도 더 높이는, 이른바 일석이조의 건전한 시가지 조성사업이라 할 수 있다(서울특별시, 『서울 토지구획정리 백서』, 2017, 5쪽).
- 3 공공시설이란 “도로·공원·광장·하천·중고등학교 교지, 기타 공공의 용도에 공해지는 시설로서, 시장·운하·선유장·수로·제방·호안護岸·물양장物揚場 및 녹지를 말한다”라고 규정하고 있다. 『토지구획정리사업법』(법률 제1822호, 1966.8.3. 제정, 시행) 제2조 용어의 정의 및 『토지구획정리사업법시행령』(대통령령 제3082호, 1967.5.18. 제정, 시행) 제2조 공공시설 참고.
- 4 서울특별시, 『서울 토지구획정리 백서』, 2017, 6쪽.
- 5 서울특별시, 『서울 토지구획정리 백서』, 2017, 8쪽.
- 6 『토지구획정리사업법』(법률 제1822호, 1966.8.3. 제정, 시행) 제2조 용어의 정의에 따르면 토지구획정리사업은 “대지로서의 효용증진과 공공시설의 정비를 위하여 이 법의 규정에 따라 실시할 토지의 교환·분할 기타의 구획 변경, 지목 또는 형질의 변경이나 공공시설의 설치·변경에 관한 사업”으로 정의하고 있다.
- 7 박인수, 「대규모 택지개발로 인한 도시공간구조 변화가 상업시설 분포에 미치는 영향에 관한 연구 - 안양 평촌신도시 개발 사례의 ERAM 분석을 중심으로」, 서울대 석사학위논문, 2004, 27쪽.
- 8 박인수, 위의 논문, 28쪽.
- 9 이하 ‘안양 도시성장기 및 확장기의 토지구획정리사업’은 안양시지편찬위원회, 『안양시지』, 1992, 1133~1137쪽을 참고하여 수정·보완하였다.

3장

시승격 이후 안양 도시계획의 재정비



신운경 서울시립대학교 도시과학연구원 박사후 연구원



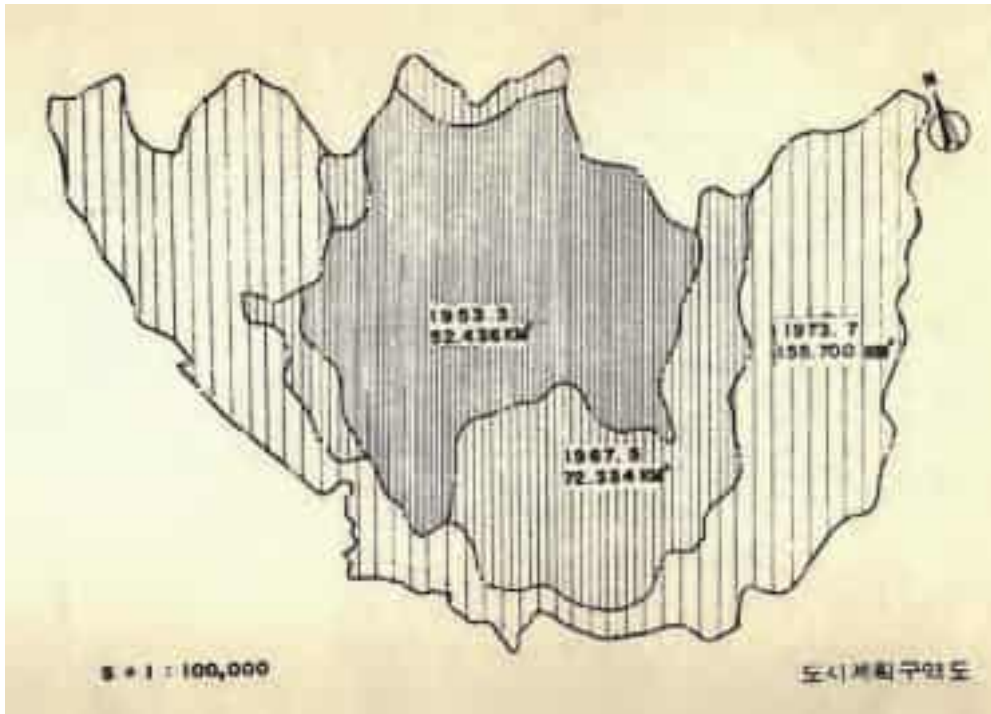
1. 1973년 안양도시재정비계획¹

1) 계획의 방향

1973년 이전 안양은 안양시가 아닌 시흥군의 중심지였다. 경부선 철도와 1번 국도라는 교통로를 기반으로 하여 공업이 발달하였고, 하나의 단위도시가 아닌 넓은 권역의 중심 시가지의 기능을 담당하였다. 안양에 정주하는 인구가 증가하면서 여러 도시계획과 개발사업이 시행되었으나 단편적 시설 증가로 인해 전체적인 도시계획은 무질서하게 진행되었다. 1973년 시 승격으로 안양시는 하나의 단위도시로 성장하면서 새로운 방식의 도시계획이 필요하였고, 안양도시재정비계획은 그에 대한 대응으로, 새로운 도시계획의 방향을 제시하고자 하였다. 안양도시재정비계획은 구체적인 계획의 전제 조건을 제시²하였고, 1972년을 기준년으로 하여 1981년을 목표년으로 계획되었다.

안양의 도시발전계획은 서울 대도시권의 확장에 따른 도시 성장을 근간으로 구성되었다. 수도권 인구 및 산업 분산정책의 수혜지로서 안양은 이를 적극 수용함으로써 도시 발전과 주민 삶의 질 향상을 도모하고자 하였다. 특히 이 계획은 중앙정부 의존도를 낮추고 도시 자체의 자립 역량 강화에 초점을 맞추었다. 주요 발전 전략으로는 교통인프라 확충을 통한 물류 효율성 제고, 시민 중심의 도시기반시설 개선, 그리고 인구 유입 및 산업체 유치가 제시되었다. 이러한 접근은 도시 발전의 선순환 구조를 창출하는 데 목적을 두었다.

또한 재정비된 계획에서는 안양의 미래상을 경공업 중심의 산업도시이자 서울 인구 분산을 수용할 수 있도록 주거 기능을 강화하는 방향으로 도시의 미래상을 구상하였다. 특히 공업과 주거 기능이 공존할 수 있도록 공장과 주택에 필요한 공공용지를 공장 운영



도시계획구역도

자가 부담하도록 하여 공공 재정 부담을 경감하면서도 산업과 주거가 균형을 이루는 도시환경 조성을 목표로 삼았다. 안양의 도시 미래 발전 방향은 경인공업 벨트에 위치한 지리적 특성으로 인해 1971년 국토종합계획이 지정한 공업도시로의 성장이 분명하게 예상되었다. 동시에 서울의 위성도시 역할 또한 변함없이 유지될 것으로 보았다. 이러한 배경에서 안양시는 다음과 같은 주요 기능을 중심으로 발전해나갈 것으로 예상하였다.

첫째, 경공업 중심의 공장공원도시(工場公園都市)로 발전할 것으로 보았다. 이는 공장부지 내 공간을 각 사업주가 공원화하도록 의무화함으로써, 산업시설과 녹지공간이 조화롭게 어우러진 도시경관을 창출하고자 하였다. 이를 통해 환경과 산업이 공존하는 새로운 도시 모델을 구현하고자 하였다.

둘째, 주거 중심의 주택도시로의 발달을 목표로 하였다. 특히 경수고속도로 건설과 경부철도 전철화 등 교통인프라의 확충으로 서울 및 주변 도시들과의 접근성이 크게 향상될 것으로 전망하였다. 이러한 시간적 거리 단축과 함께 안양시 자체의 생활환경 시설 정비를 통해, 수도권 내에서 양질의 주거 기능을 충분히 담당할 수 있을 것으로 기대하였다.

도시계획구역 변경 조서

기정		변경	
위치	면적	위치	면적
도시계획구역	116.21km ²	도시계획구역	155.70km ²
시흥군 안양읍		안양시	58.16
시흥군 남면		시흥군 남면	19.61
시흥군 서면		시흥군 서면	27.74
시흥군 의왕면	116.21km ²	시흥군 의왕면	39.24
시흥군 수암면		시흥군 수암면	7.11
화성군 반월면		화성군 반월면	3.84

2) 계획의 목표와 재정비의 필요성

1953년 수립된 초기 도시계획은 무분별한 도시 팽창, 환경오염, 광역교통망 부족 등의 문제를 충분히 고려하지 못했다. 또한 경수산업도로 노선 조정, 급격한 인구 및 산업 증가, 서울로부터의 인구 유입 등 새로운 도시환경 변화에 대응하기 어려운 한계를 보였다. 이러한 배경에서 도시계획 재정비의 필요성이 대두되었다.

안양도시재정비계획은 안양을 수도권의 단위도시(單位都市)이자 신산업도시로 설정하였고, 이에 걸맞은 도시의 기능을 충실히 수행하고 인구 20만 인을 위한 살기 좋은 도시개발을 위해 도시계획의 목표를 재설정하였다. 1973년 안양도시재정비계획의 목표는 크게 도시기반시설의 정비, 교통체계, 산업진흥, 생활환경, 시민생활 등 5개 목표를 제시하였다.

우선 도시기반시설의 정비는 시민이 이룩하고 내일의 발전에 대비한 안정된 기반을 조성하는 것이고, 교통체계는 광역교통망의 확립과 더불어 효율적이고 유기적이며 조계(組系) 있는 형성으로 운송력을 강화하고, 교통체계를 편리하게 이용하는 것을 목표로 하였다. 이와 더불어 산업진흥은 자립·자활을 위한 산업 특히 공업의 유치 육성을 도모하는 것이고, 생활환경은 생활에 편의(便宜)를 도모하고 쾌적한 환경을 조성하여 공간 질서를 유지하는 것이었다. 마지막으로 시민생활은 건전하고 문화적인 생활의 당위와 보장을 목표로 도시를 개발하는 것이었다.

도시 안양은 그간의 발전 과정에서 시대적 요구와 환경 변화에 맞는 도시기본계획을 통해 개발이 이루어져야 했으나, 당시에는 여러 중요 요소들이 간과된 채 도시화가 진행

되었다. 이에 시급히 해결해야 할 문제점들을 바탕으로 다음과 같은 이유들 때문에 재정비계획의 필요성이 제기되었다.

- 첫째, 무질서한 도시 확산을 억제하기 위한 개발제한구역의 설정과 인접 도시인 수도 서울 및 수원·성남과의 연관화^{連關化}를 위한 계획구역의 조정
- 둘째, 건전한 생활환경의 조성을 위하여 공해문제를 배려한 용도지역제의 재배치
- 셋째, 광역 고속교통망의 형성과 인접 도시군과의 유기적인 교통망의 조계^{組系化}
- 넷째, 경수간 고속화도로의 노선 변경에 따른 시가지의 재조정과 기능의 재배치
- 다섯째, 급격한 인구 및 산업의 증가로 인한 도시화에 대처하고 도시 공간 질서의 유지 확립
- 여섯째, 수도 서울에서 분산될 인구 및 산업 일부의 수용 태세 확립

3) 도시계획 내용

(1) 토지이용계획

1973년 안양도시재정비계획은 급격한 도시화 과정에서 체계성이 결여된 기존 토지 이용 패턴을 개선하기 위해 수립되었다. 당시 안양은 경부선 철도와 국도 1호선을 따라 발전했으나, 도시기능별 공간 배치가 체계적이지 못한 상황이었다. 특히 안양 도시는 현 지조사 결과에서 볼 수 있는 바와 같이 도시계획 편입지역뿐만 아니라 기존 시역 역시 혼재된 공간이 불규칙하게 발달하고 있었다. 이러한 문제의 원인은 급격한 사회적 요건이 급격하게 변하면서 도시가 급진적으로 형성되었기 때문이다.

계획의 주요 내용을 살펴보면, 공업지역은 안양1동과 박달동의 기존 공장 밀집지역은 현 규모를 유지하면서 안양천 남측 호계동과 남면 당정리 지역에 공장을 집단화하여 외곽으로 확장하는 방식을 택했다. 상업지역은 현 중앙로(대1-1호선)를 중심업무지구(CBD)로 지정하고, 새로 조성되는 토지구획정리사업지구 내 주요 도로 교차점에 상업지역을 배치하도록 하였다. 나머지 신규 개발지는 주거지역으로 지정하여 주택공급에 중점을 두었다.

당시 조사에 따르면, 계획 대상 지역(1억 2363만 2000㎡) 중 실제 개발된 시가지 면적은 9.3%(1154만 4000㎡)에 불과했으며, 이 중 공장용지는 2.2%였다. 미개발지역(1억 1208만 8000㎡, 90.7%)은 주로 농경지(3665만 9000㎡, 29.7%)와 산림지(7254만 4000㎡, 58.7%)로 구성

되었으며, 산림지는 수도권 개발제한구역으로 지정되어 토지의 이용도가 극히 제한되고 있었다.

1972년 토지이용현황

(단위: 1,000㎡)

구분	계		안양시		서면		남면		의왕면	
	면적	%	면적	%	면적	%	면적	%	면적	%
계획구역	123,632	100 (100)	58,160	100 (47.0)	11,678	100 (9.5)	17,864	100 (14.4)	35,930	100 (29.1)
주거지	8,194	6.6	4,774	8.2	484	4.1	1,620	9.1	1,316	3.7
상업지	652	0.5	630	1.1	-	-	11	0.1	11	-
공업지	2,698	2.2	2,077	3.6	24	0.3	441	2.5	146	0.4
농경지	36,659	29.7	14,700	25.3	6,015	51.5	6,898	38.6	9,046	25.2
밭	16,617	13.1	5,850	10.1	1,643	14.1	4,617	25.8	4,057	11.3
논	20,235	16.4	8,771	15.1	4,365	37.3	2,126	11.9	4,973	13.9
과원	127	0.2	79	0.1	7	0.1	155	0.9	16	-
산림지	72,544	58.7	33,837	58.2	4,841	41.5	8,759	49.0	25,107	69.9
성림지	3,168	2.6	1,800	3.1	-	-	288	1.6	1,080	3.0
미성림지	69,322	56.1	32,001	55.0	4,841	41.5	8,453	47.3	14,027	66.9
묘지	54		36	0.1	-	-	18	0.1	-	-
하천	2,165	1.7	1,422	2.4	304	2.6	135	0.7	304	0.8
군용지	720	0.6	720	1.2	-	-	-	-	-	-

1973년 기준 안양 도시 내 현재 입지하고 있는 공장 현황을 보면 94개 공장(부지 54만 634평)에 1만 5832명의 종업원이 근무하고, 일일 4만 3660MTD의 용수를 사용하는 등 공업도시의 특성을 보였다. 그러나 공장시설이 도시 전역에 산재해 있어 효율적인 도시 관리에 어려움이 있었다. 안양 도시는 국도 1호선과 경부철도를 축으로 대상(帶狀) 형태로 시가지가 발전해 왔으며, 향후 도시 조성을 위한 보다 광역적인 토지조성사업이 요구되었다. 이러한 요구에 대응하기 위한 안양도시재정비계획은 단순한 지역, 지구 재정비를 넘어 도시 전체의 장기적 발전 방향을 고려했다는 점에서 의의가 있다.



안양 도시 토지이용현황도

(2) 용도지역의 정비

안양시는 토지 이용의 전제 조건과 토지 수요의 예측 등을 고려하여 도시 발전의 패턴에 적합하게 기정既定의 용도지역을 재배분, 정비할 필요가 있었고, 그에 따라 다음과 같은 용도지역별(공업·상업·주거 지역) 정비 방향을 설정하였다.

첫째, 기성 시가지 내에 산재하고 있는 공업지역을 집단화해 도시의 공간 질서를 유지, 확립하게 하고자 하였다. 특히 공업지역은 기존의 공장시설이 집적해 있는 호계동 안양천 남측에서 의왕면 고천리 및 남면 당정리에 이르는 경부철도선 우측에서 경수간 고속화도로의 중간 지대에 존치하였다. 또한 평촌동의 동일방직공장이 위치한 일대와 박달동의 중1-2호선 북측변에도 공업지역을 배치하였다.

둘째, 상업지역은 기존 시가지의 대1-1호선(중앙로)을 따라 확장하여 중심업무지구(CBD)로 발전시키고, 제6토지구획정리사업으로 조성되는 신시가지의 대2-1호선과 대

1-2호선 교차점(2호광장 부근)에 부도심 기능의 상업지역을 배치하였다. 또 남면 금정리의 대2-2호선과 중1-12호선 교차점 부근에 지구중심 기능의 상업지역을 배치하여 시민생활의 편의를 도모하였다.

셋째, 주거지역은 기성 시가지를 제외한 잔여 시가지 구역을 신시가지로 개발하여 도시의 부차적 기능인 주택도시의 기능을 충실하게 수행하여 시민이 안정된 생활을 영위할 수 있도록 하였다.

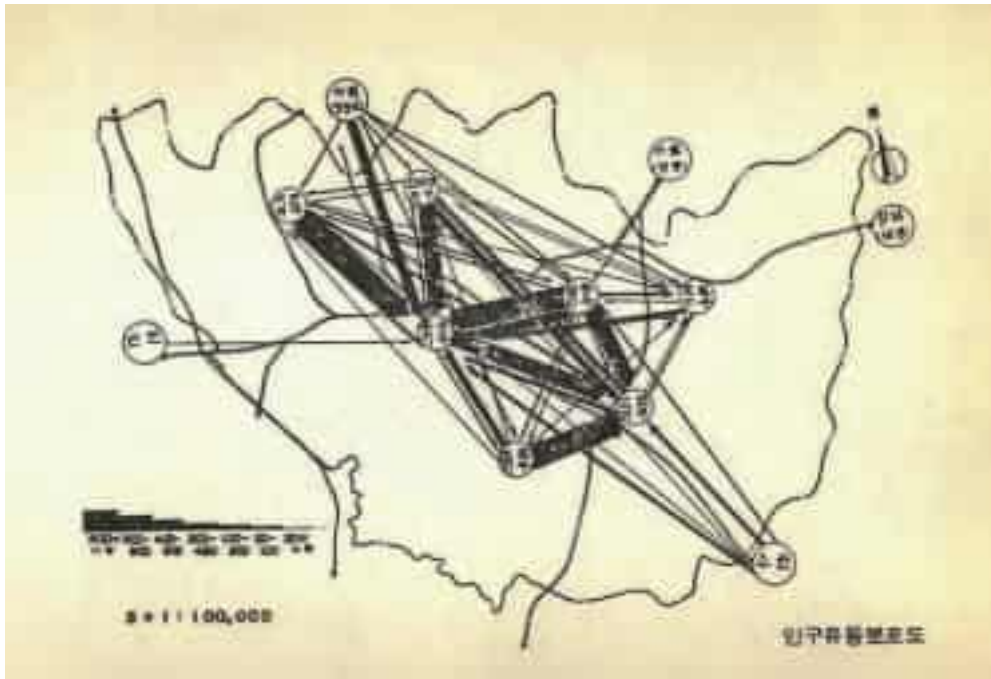
이러한 계획은 무분별한 도시 확산을 방지하고, 도시기능별 용도지역의 적정 배치를 통해 체계적인 도시구조를 형성하는 데 중점을 두었다.

1973년 안양도시재정비계획에 따른 용도지역 변경 내용

지역별	기정 면적	증감	변경
주거지역	18,323,000㎡	620,000㎡	17,703,000㎡
상업지역	970,000㎡	80,000㎡	1,050,000㎡
공업지역	17,213,000㎡	8,523,000㎡	8,690,000㎡
녹지지역	79,704,000㎡	48,553,000㎡	128,257,000㎡
계획구역	116,210,000㎡	39,490,000㎡	155,700,000㎡

토지이용계획일람

구분	기정			변경		
	면적(㎡)	계획구역 대비(%)	시가지구역 대비(%)	면적(㎡)	계획구역 대비(%)	시가지구역 대비(%)
계획구역	116,210,000	100%	-%	155,700,000	100%	-%
시가지구역	36,734,000	31.61	100	27,443,000	16.63	100
주거지역	18,551,000	15.96	50.50	17,703,000	11.37	64.6
풍치지구	(1,313,000)	(1.13)	(3.57)	(1,313,000)	(0.84)	(4.78)
상업지역	970,000	0.84	2.64	1,050,000	0.17	3.53
공업지역	17,213,000	14.81	46.86	8,690,000	5.59	31.37
비시가지구역 (녹지지역)	79,476,000	68.89	100	128,257,000	82.37	100
개발제한구역				103,457,000	66.45	80.66
산림녹지						
생산녹지	79,476,000	68.89		16,744,000	10.75	13.06
시설녹지				798,000	0.51	0.62
공원				7,218,000	4.64	5.63
운동장				40,000	0.02	0.03



인구 유통 분포도

(3) 교통계획

안양시의 교통체계는 자연 지형의 영향을 받아 대상帶狀형 패턴으로 발전해왔다. 특히 국도 1호선이 주요 교통축을 형성하며 이를 따라 시가지가 선형으로 전개되었다. 이와 거의 나란히 경부철도가 도시 중심부를 남북으로 관통하였고, 당시 건설 중이던 경수간 고속화도로 역시 같은 방향으로 진행되는 구조적 특징이 나타났다.

주목할 만한 점은 안양시의 교통 특성이 도시 내부 통행보다 외부에서 유입되거나 도시를 통과하는 통과교통이 현저히 많았다는 것이다. 이러한 특수성으로 인해 안양시 교통 문제 해결의 핵심은 대량의 통과교통을 어떻게 효율적이고 체계적으로 처리하느냐에 달려 있었다. 따라서 안양시의 교통계획은 도시를 관통하는 대규모 차량 흐름을 원활하게 소통시키는 방안에 중점을 두어야 했으며, 이는 도시 전체의 교통체계 개선에 있어 가장 중요한 과제였다. 이에 따라 가로망은 도시의 기능을 원활하게 하기 위하여 지역 간 기능의 상승相乘 효과를 얻도록 계획하였다. 특히 업무, 상업지역에 대한 가로망 구성은 각 지구 사이에서 신속하고 안전한 처리 및 확산이 가능하도록 계획되었다. 안양 도

시는 모도시인 수도 서울과 지방중심도시 수원 및 신생도시 성남 간에 입지하고 있어서 이들 도시군과의 연계된 광역교통망을 형성하고자 하였다. 이에 따른 가로망 정비계획의 기본방향이 다음과 같이 제시되었다.

- 첫째, 모도시인 서울 및 인접 도시군과의 광역교통망을 구성한다.
- 둘째, 경수간 고속화도로를 주축으로 하여 경부·수인간(水仁間) 고속도로와의 연계를 배려한다.
- 셋째, 대중교통수단의 확보와 경부철도선의 전철화 계획에 대처한다.
- 넷째, 중심시가지로 교통이 집중되는 현상을 배제한다.
- 다섯째, 통근 및 통학 교통량의 신속화와 원활한 처리를 기하게 한다.
- 여섯째, 시민생활에 최대의 편의성이 제공되게 한다.
- 일곱째, 가로체계의 조계화(組系化)를 기한다.
- 여덟째, 버스터미널 주차장 등의 설치로 교통처리의 기능화를 도모한다.
- 아홉째, 기존 시설의 최대 활용과 통과교통의 능률적 신속 처리를 기하게 한다.
- 열째, 시간대의 단축을 기한다.

기존 방향성을 바탕으로 토지이용계획과 인접 도시군과의 연계성을 고려하여 기존 계획을 재조정하였다. 계획 수립 시 지역 간 교통량 발생 패턴과 지역 교통망의 효율적 연결성을 중점적으로 검토하였으며, 새롭게 건설될 경수간 고속화도로와 서울 대도시권과의 유기적 연결성을 확보하도록 하였다. 기존 도심지역과 토지구획정리사업이 진행 중인 구역은 가능한 한 기존 계획을 유지하는 방향으로 접근했으며, 미개발지역에 대해서는 도시 성장 패턴에 맞추어 과감한 조정을 통해 교통 흐름의 효율성을 높이고자 하였다.

1973년 안양도시재정비계획 가로망 조정내용

신설	폐지	무변경	구간 변경	노폭 변경	선형 변경	병합 연장	위치 변경	계
16	12	15	12	3	3	3	1	65노선

도로망 재구성 결과, 가로율은 기존 16.11%에서 14.97%로 감소하였고, 기존 49개 노선(총연장 22만 9210m)이 54개 노선으로 증가했음에도 총연장은 16만 9430m로 오히려 감소했다. 이는 기존 계획에 불필요한 노선이 다수 포함되어 있었음을 보여주며, 토지이용계획 재조정 과정에서 효율성을 높이는 방향으로 개선되었음을 의미한다.

2. 1976년 안양도시계획재정비³

1) 계획의 배경과 방향

안양은 인천과 서울을 연결하는 공업 축선상에서 발전한 신산업도시로, 수도권 산업과 경제 활동에 중요한 역할을 담당하였다. 1976년 계획 당시 안양에는 총 304개의 공장이 운영되고 있었고 이들 사업장에서 3만 1272명의 종업원이 근무하고 있어 공업도시로의 발달이 가속화되고 있는 시기였다. 특히 안양도시계획재정비에서는 기존 계획에서 성남구역의 축소로 운중동 3.16km²가 안양시 개발제한구역으로 편입되어 도시계획구역은 158.86km²로 변경되었다.

1976년 안양도시계획재정비는 지속 가능한 도시 발전과 환경보호를 목표로 수립되었다. 특히 기존의 도시개발 정책이 농지 보전보다는 공업화에 초점을 맞추면서, 농경지가 빠르게 사라지고 무계획적인 시가지 확장이 이루어지는 문제에 대한 대응책에 초점을 맞추었다. 이에 따라 도시 재정비를 통해 농지를 보호하고, 구릉지를 효율적으로 개발하며, 주거환경을 개선하는 방향으로 재정비 계획이 마련되었다.

도시계획구역 변경

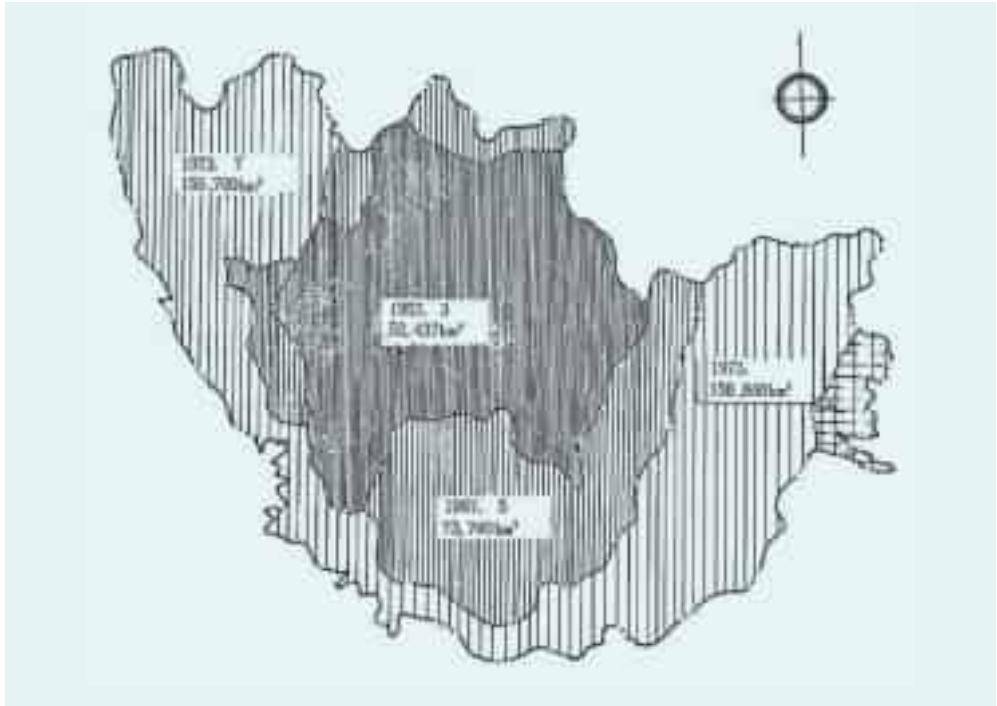
위치	기정(km ²)	변경(km ²)	변경후(km ²)	비고
안양시 전역 시흥, 화성군, 성남시 각 일부	155.70	3.16	158.86	성남구역 축소로 3.16km ² 편입

개발제한구역 변경

(단위: 1,000m²)

위치	기정	변경	변경후	비고
안양개발제한구역	103,457	3,160	106,617	성남구역 축소로 운중동 3.16km ² 편입

1976년 안양도시계획재정비는 1973년 공업과 주택 확장을 위한 계획에서 확장을 억제하고 개발을 제한하면서 수도권 광역계획과의 연계를 추구하였다. 1973년의 도시계획 기조는 서울의 억제와 분산정책을 기반으로 분산되는 산업을 수용하여 확장하는 것이었다. 하지만 이로 인한 농경지의 훼손, 공해, 과밀화 등이 문제로 대두되기 시작하며 1976년 계획부터는 확장과 수용에 억제책을 더하였다. 기존 도시의 질서와 시설물을 최대한 훼손하지 않도록 하면서 인구 집중에 따른 필요 주택은 기존의 중심지가 아닌 구릉



1976년 도시계획구역 변천도

지를 개발하여 확보하도록 하였다. 생활환경이 과밀화되지 않도록 하고 농경지와 녹지의 훼손을 최소한으로 하는 등 주변 환경에 대한 보호를 전제로 계획안을 마련하였다.

이에 따라 안양도시계획재정비는 안양 도시의 미래상으로 수도권의 사회개발이 완숙 完熟된 위성주택도시, 경공업을 주축으로 한 공장공원도시라는 2가지의 미래상을 제시하였다.

2) 재정비의 필요성과 계획의 기본방침

당시 수도권에서는 인구와 산업의 과밀화를 해소하기 위한 정책이 추진되고 있었다. 이에 따라 안양에서도 과도한 인구 계획이 수립되면서 불필요한 주택지가 난개발되는 문제가 나타났다. 또한 체계적인 도시계획 없이 진행된 개발로 인해 시가지는 무질서하게 확장되었고, 이는 주거환경의 악화를 초래하였다. 따라서 1976년 도시의 균형 잡힌 발전을 위해 기존 도시 구조를 보존하면서도 체계적인 개발을 추진하는 도시개발정책으



안양 도시계획 현황조감도와 계획조감도

로 전환할 필요성이 제기되었다.

이 계획의 핵심 방침 중 하나는 남아 있는 농경지를 최대한 보전하고 이를 녹지지역으로 지정하는 것이었다. 동시에 도시개발이 기존의 시설과 질서를 해치지 않는 범위 내에서 진행되도록 유도하는 방향으로 계획이 수립되었다. 증가하는 인구를 수용하기 위해서는 구릉지를 이용·개발하되, 자연경관을 보호하는 방안이 함께 고려되었다. 또한 농경지 내 불필요하게 형성된 도로망을 조정하여 보다 효율적인 공간 활용을 도모하고자 했다.

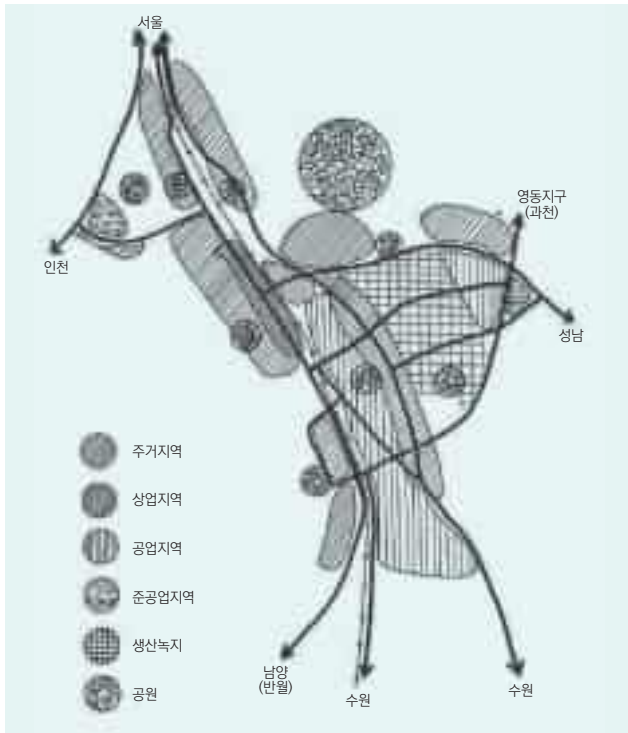
안양도시계획재정비는 1986년을 목표연도로 설정하여 수립되었으며, 장기적으로는 1996년까지의 전망을 염두에 두고 추진되었다. 또한 수도권 광역계획과의 연계성을 유지하면서 안양이 수도권 발전의 일부로 기능할 수 있도록 조정되었다. 이와 더불어 도시공업화로 인한 환경문제를 해결하기 위해 공장 주변에 녹지공간을 조성하고, 공원녹화를 적극적으로 확대하는 방안이 추진되었다.

3) 도시계획 내용

(1) 토지이용계획 기본구조

1976년 안양도시계획재정비의 토지이용에서 두드러진 점은 시가지구역을 극소화하고 공유지를 늘려 도시공해로부터 보호하고 시가지의 팽창을 억제한 점이다. 그리고 지역 지구의 구분이 상세하게 바뀌면서 토지이용계획도 더 상세하게 변경되었다. 1973년 토지이용계획이 주거, 상업, 공업지역으로 구분한 것에 반해서 녹지지역, 준공업지역, 준주거지역 등의 새로운 지역이 생겼고, 녹지지역도 농지를 보호하기 위해 생산녹지 등으로 세분화하였다. 토지이용을 조정한 내용을 보면 기존의 주거지역 중 개발하지 않은 군포·평촌·금정·비산·관양동 등의 지역을 녹지지역으로 변경하였고, 우량 농지를 생산녹지로 지정하여 개발하지 못하게 보존하였다.

안양도시계획재정비는 안양시와 도시계획구역 내 인구수용 능력을 고려하여, 1986년까지 인구 30만 명을 수용할 수 있는 토지이용계획을 수립하였고, 1996년까지 40만 명의 인구 증가에 대비한 장기적 토지이용 방향을 마련하였다. 또한 이 계획은 인접 도시와의 연계성을 유지한 채 경수간 고속도로 및 전철망과 같은 광역 교통인프라를 고려하여 수립되었고, 상위 도시계획과의 연관성을 유지하여 체계적인 도시 발전이 이루어질 수



토지이용구상도

있도록 계획이 수립되었다.

용도지역 결정은 향후 10년간의 도시개발을 기준으로 설정하였고, 도시의 무분별한 확장을 방지하기 위해 시가지 구역은 최소화하였다. 새로운 주거지는 기존 근린지역을 활용하여 조성하도록 하였고, 자연경관을 보호하고 우량 농지를 보전하여 도시 확장으로 인한 환경 훼손을 최소화하도록 하였다. 또한 도시환경 보호를 위해 오픈스페이스를 충분히 확보하여 도시공해로부터 시민들을 보호하고, 시가지의 계획 없는 확산을 억제하는 방안을

추진하였다. 시가지 계획은 기존 도시기반시설을 최대한 활용하는 방향으로 추진하였으며, 용도지역 배분은 산업별 인구구성을 고려하여 사회기반시설이 적절히 배치될 수 있도록 하였다. 이를 통해 안양이 수도 서울의 위성도시이자 내륙 경공업 도시의 기능을 충분히 수행할 수 있도록 유도하였다. 또한 철도 주변의 기존 시설 용지와 공원은 원칙적으로 보존하는 방향으로 계획하면서 지속 가능한 도시개발과 쾌적한 환경 조성을 동시에 실현할 수 있도록 하였다.

(2) 용도지역의 조정

안양도시계획재정비는 도시개발과 농경지 보존의 균형을 유지하기 위해 용도지역을 조정하고자 하였다. 이를 통해 시가지의 무분별한 확장을 억제하고, 효율적인 토지 이용을 도모하고자 하였다. 먼저 농경지 보호를 최우선 원칙으로 삼아 시가지구역의 확대를 최대한 억제하고, 개발 가능 지역과 보존 지역을 체계적으로 구분하였다.

용도지역 변경

(단위: 1,000㎡)

위치	기정	변경	변경후
주거지역	14,717	(-) 1,877	12,840
상업지역	887	(-) 25	862
공업지역	8,622	(-) 1,145	7,477
준공업지역	46	855	901
녹지지역 (생산녹지)	131,428 (-)	5,352 (3,720)	136,780 (3,720)
계	155,700	3,160	158,860

주거지역의 경우, 비산동과 관양동의 일부 주거지역을 농지 보전을 위해 녹지지역으로 조정하고, 남면 금정리와 산본리의 일부 농지 역시 녹지지역으로 변경하였다. 또한 군포역 앞 남측 주거지역 일부를 녹지지역으로 변경하였고, 서면 오리동의 주거지역 일부도 농지 보전을 위해 녹지지역으로 조정하였다. 반면 충혼탑 후편 구릉지와 안양5동 산록山麓 일부는 구릉지 개발을 위하여 주거지역으로 변경하였다.

공업지역의 경우, 평촌동 공업지역 중 일부 농지를 녹지지역으로 전환하여 환경보존을 강화하였고, 군포사거리의 공업지역은 주거 및 노선형 상업지역으로 변경하여 지역 발전을 도모하였다. 동일방직 부근의 공업지역과 박달동 안양천 변의 기존 공장입지 지대는 준공업지역으로 변경하여 보다 효율적인 산업용지로 조정하였다.

상업지역은 균형 있는 개발을 위해 남면 금정리 상업지역 일부를 조정하였다. 그 외 녹지지역도 효율적인 토지 활용을 고려하였다. 특히 평촌동 녹지지역 내 우량 농지를 생산녹지로 보존하여 농업 활동이 가능하도록 하였다. 이 외에도 현실성을 고려한 부분적 조정을 통해 용도지역을 보다 효과적으로 운영하고자 하였다. 이러한 용도지역 조정을 통해 농경지를 보존하면서도 도시개발의 필요성을 충족시키며, 지속 가능한 도시계획을 실현하고자 하였다.

용도지역 조정내용

(단위: 1,000㎡)

구분	기정		조정내용										변경		
	면적	비(%)	구역	주거	상업	공업	준공업	일반녹지	생산녹지	공원	운동장	감계	합계	면적	비(%)
계획구역	155,700	100	3,160									3,160	15,860	100	
시가지구역	24,272	15.6		(134)	(51)		(855)	(2,002)	(220)	(40)		(3,302)	(2,192)	20,767	13.9
주거지역	13,404	8.6			39			2002		40		2,081	1,877	11,527	7.3
상업지역	887	0.6		76								76	25	862	0.5
공업지역	8,622	5.5		58	12		855		220			1,145	1,145	7,477	4.7
준공업지역	46	-											855	901	0.6
주거풍치지구	1,3131	0.9											-	1,313	0.8
비시가지구역	131,428	84.4	(3,160)	(70)				(3,500)	(381)			(3,951)	10,352	136,780	86.1
일반녹지	19,815	12.7		70					3,500	381		3,500	1,949	17,866	11.2
생산녹지	-	-											3,720	3,720	2.3
공원	7,318	4.7											421	7,739	4.9
운동장	40	-		-										40	-
시설녹지	798	0.5												798	0.5
개발제한구역	103,457	66.5											3,160	106,617	67.1
총계			3,160	204	51	-	855	2,002	3,720	421	-	-	-	-	-

(3) 지구계획

본 지구계획은 도시의 무분별한 평면적 확산을 방지하고 토지의 집약적이고 고도화된 이용을 통해 도시 미관을 향상하는 것을 목표로 하였다. 이는 기존의 용도지역제를 보완하는 세부적인 지구계획으로 평가받았다.

우선 미관지구 설정에 있어서는 안양의 관문 역할을 하는 서울에서 수원으로 이어지는 국도(1-1)변 양측으로 각각 15m 폭원, 3300m의 제2종 미관지구를 설정하였다. 이 구역 내 건축물의 최저 높이를 3층 이상으로 규제함으로써 도시의 인위적 미관을 향상 시키고자 하였다.

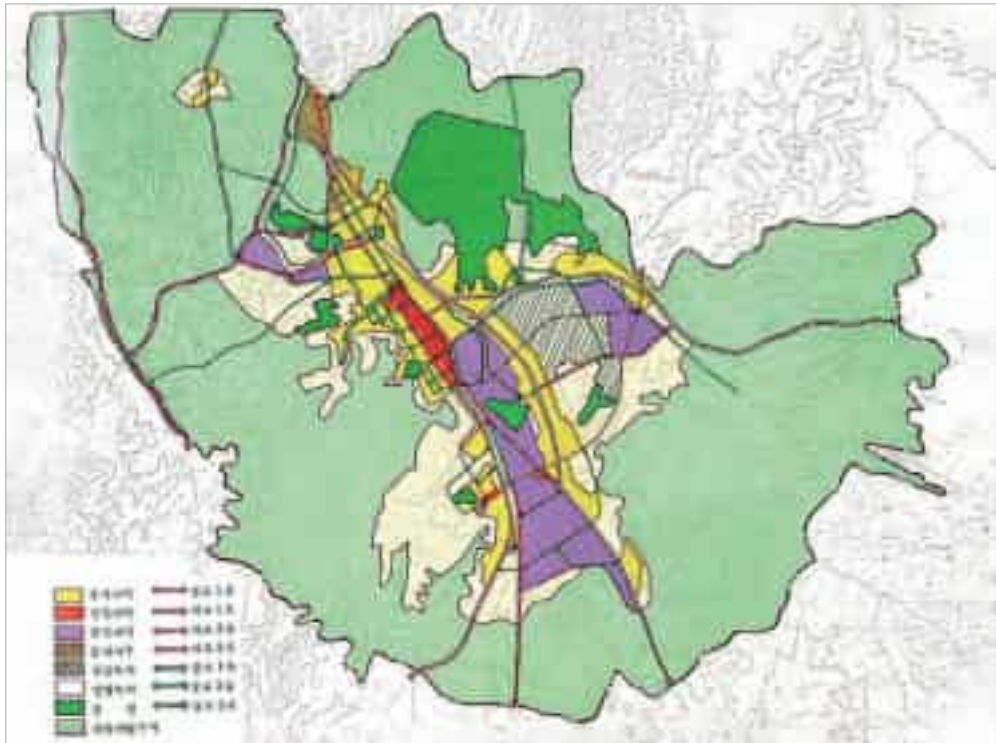
미관지구 신설

지구명	위치	기정	변경	비고
중앙 제2종 미관지구	안양동 (대1-1번)	-	99,000㎡	신설 양측 각 15m 연장 3,300m (최저고 3층)

풍치지구(주거)의 설정은 서울과 안양 간의 시가지 연담(連擔)현상⁴을 최대한 방지하고, 건축물의 고밀화를 억제하고자 지정되었다. 자연 풍치를 보전하는 것을 우선시하여 총 131만 5000㎡ 면적의 풍치지구를 설정하였다. 또한 토지의 효율적 이용을 위해 토지구획정리사업지구를 설정하였다. 이를 통해 기능적인 신시가지를 조성하고, 계획적인 도시개발이 이루어질 수 있도록 유도하였다.



지구계획도



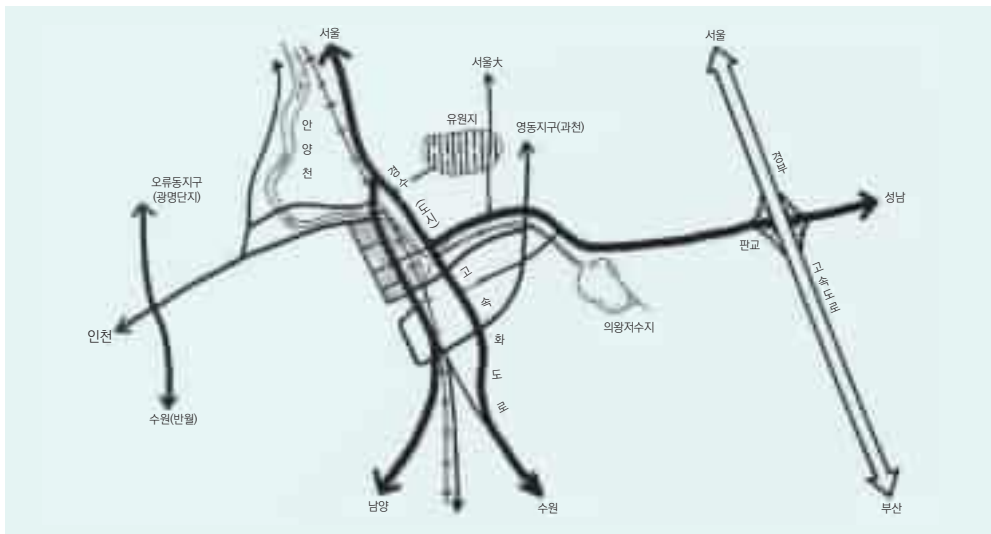
안양도시계획재정비 기본계획도

(4) 교통계획

효율적인 교통체계를 구축하고 지역 간 원활한 연결을 위해 가로망 계획을 수립하였다. 수도 서울 및 인접 도시군과의 광역교통체계를 형성하고, 경수간 고속화도로를 중심으로 경부(판교)·수인간 고속도로와의 연계성을 강화하여 교통의 흐름을 개선하고자 하였다.

또한 지역 간 간선도로를 효율적으로 배치하여 과천을 경유하는 영동지구와 서울대학교를 연결하는 도로를 계획하며, 통근 및 통학 교통량을 신속하고 원활하게 처리하기 위해 보조 간선을 개발하고자 하였다. 더불어 버스터미널과 주차장 등의 교통시설을 설치하여 교통처리 기능을 향상시키고, 기존 도로 시설을 최대한 활용하며 통과교통의 효율성과 신속성을 높였다. 아울러 교통 수요의 장기적인 변화에 대응할 수 있도록 계획을 지속적으로 조정하고자 하였다.

가로망 계획을 조정함에 있어 현실성을 고려하며, 기성 시가지와 토지구획정리사업지구의 기존 계획은 최대한 유지하였다. 또한 농경지 보전지구를 통과하는 불필요한 도로는 폐지하여 토지이용의 효율성을 높이려고 하였다. 가로망의 기능을 체계적으로 정리하고, 자연조건에 따라 도로 개설이 용이하도록 선형을 조정하며, 시가지 패턴의 특성을 반영하여 지역 간 연결도로와 도시 내 기능적 연계를 체계적으로 구축하였다. 이를 통해 가로망을 보다 효율적으로 운영하고, 도시 교통의 원활한 흐름을 유도하고자 하였다.



지역 간 교통구상도

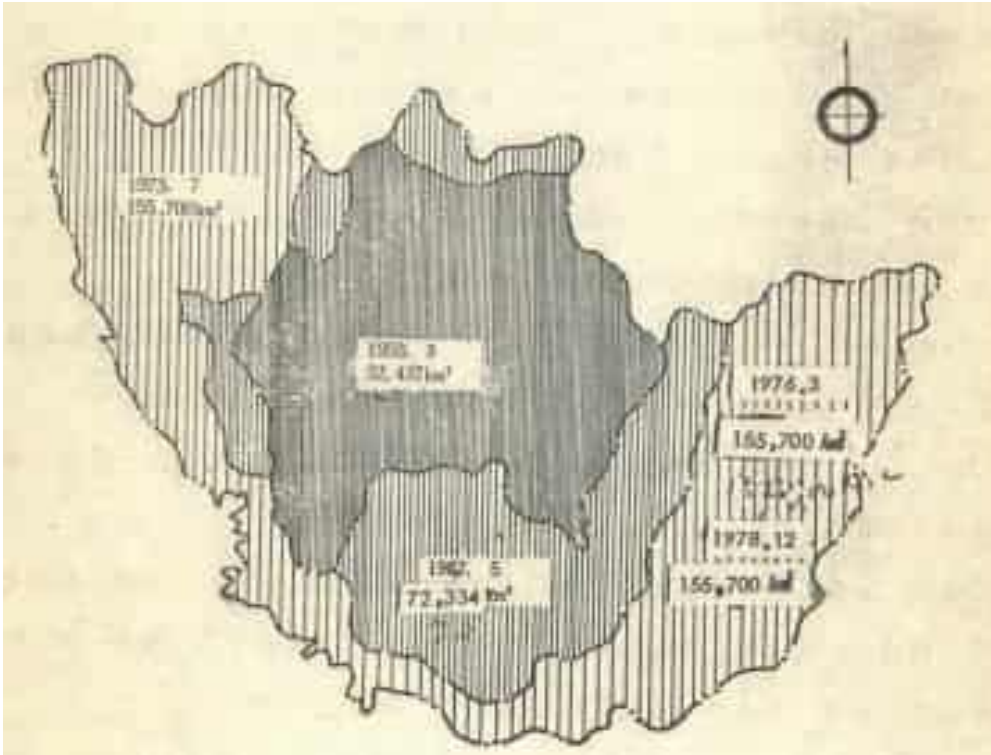
3. 1979년 안양도시기본계획 재정비⁵

1) 계획의 방향

1979년 도시계획의 방향은 도시의 확장과 억제 과정에서 발생한 예상하지 못한 문제들에 대한 해결 그리고 상위법, 주변 도시와의 관계 등 도시가 확장해가면서 고려해야 할 여러 맥락에 대한 방향을 제시하였다. 그리고 1973년과 1976년의 재정비계획이 구체적인 방법론이 제시되지 않은 것에 비해서 구체적인 도시계획의 방법론이 적용되었다. 반면 도시 발전과 활동공간 배분도, 안양 도시 교통망 구상도는 1976년 안양도시계획재정비의 토지이용구상도, 지역 간 교통구상도와 동일하게 계획되었다.

재정비의 필요성으로 가장 중요하게 언급한 내용은 경수산업도로, 수인고속화도로, 철도 등 주요 도로와 연결하여 교통체계를 재편성하여 안양 도시 내에서만 주거와 산업을 해결하는 것이 아닌 주변 도시와 연결에 초점을 맞추자는 것이었다. 이를 확장하여 수도권정비계획 등 상위계획을 고려하였고, 주변의 성남·수원·서울 등의 수도권 주요 도시들과 연계한 도시계획임을 강조하였다.





도시계획구역 변천도(1979)

토지 개발에 관해서는 경사도 등의 기준을 두어 개발할 토지에 대한 구체적인 기준을 제시하였고, 가로망 역시 직선적인 가로 형태보다는 자연 지형에 맞춰 조성하는 등 이전의 도시계획에서 볼 수 없던 구체적인 형태와 방법들이 제안되었다. 그리고 안양유원지 등 구체적인 공원 위락시설에 대한 언급이 이루어져 기존의 성장과 개발 위주의 계획에서 벗어나 시민들의 생활의 질에 대한 접근을 시도하였다.

2) 재정비의 필요성과 계획의 기본방침

기존의 보완적 성격의 계획만으로는 도시 성장에 따른 도시의 제반 문제를 해결하기에는 상당한 문제들이 노출되었다. 특히 1973년에는 서울-안양-수원-성남으로 이어지는 도시 연담화 현상과 경수간 고속화도로의 노선 변경에 따른 시가지 기능 재조정, 그리고 수도권 인구 재배치 등을 고려한 도시재정비계획이 입안되었다.

그러나 이전의 도시계획은 도시 성장 모형과 안전하고 평이한 토지이용 방법에 치중한 나머지, 도시화와 공업화 과정에서 과도한 농경지 침식을 초래했다. 이에 따라 1976년에는 농지 보존을 위한 도시재정비계획이 수립되었다. 그러나 급격한 인구 성장과 신시가지 및 택지 수요의 증대, 수도권재정비계획의 조정, 비산대교와 지역 간 도로의 연결, 수인 고속화도로와의 진입 연결도로 확장, 철도 및 주요 연결도로 등의 여건 변화로 인해 교통체계 재편성의 필요성이 제기되었다. 또한 도시 공간의 집약적 이용을 위한 도시기능의 재배치가 요구됨에 따라, 상위계획에 부응하고 내부 공간구조에 적합한 새로운 도시재정비계획을 입안할 필요가 있었다.

1979년 당시 지역 수준의 전망

구분	1976	1996
계획인구(천인)	216	500
1인당 G.R.P(\$)	675	3,149
주택보급률(%)	57.7	88.0
1인당 급수량(ℓ)	136	300
하수도보급률(%)	12.4	70.0
자동차 보유 대수(대/천인)	3.8	5.4

안양도시기본계획(재정비)의 기본방침은 지역 계획적 차원에서 수도권정비계획 등 상위계획과의 정합성을 확보하는 것을 기본으로 하였다. 이 계획은 종합적이고 체계적인 기본 전제하에 수립되었고, 1996년까지의 장기적 전망을 바탕으로 단계별 개발대상구역을 설정하였다. 또한 질서 있는 시가지를 조성하여 공공투자의 효율성을 제고하는 것을 목표로 하였다. 특히 시가지 확장에 따른 농경지 침식을 방지하기 위해 적정 토지 선별에 있어 명확한 우선순위를 설정하였다. ① 경사 15° 이하의 비농지, ② 경사 15~30도의 완경사지, ③ 수리불안전답畓, ④ 수리안전답, ⑤ 개발 제외지 순으로 결정하되 세부지침은 다음 사항을 고려하여 결정하도록 하였다.

- 가) 도시의 미래상을 상정한 장기 목표를 설정하고 이를 토대로 향후 10년 이내에 개발할 대상 지역을 설정, 도시계획구역 및 용도지역을 재조정한다.
- 나) 시가지 외곽에 분포되어 있는 우량 농지는 도시시설(도로·제방 등)의 설치가 불가피한 지역 외에는 도시계획 구역에서 제외한다.

- 다) 지리적 요건상 도시계획구역에서 제척이 어려운 3정보 이상의 집단 우량 농지는 이를 녹지지역으로 지정한다.
- 라) 새로운 주택지 및 공업지의 조성지구는 미개발 구릉지를 최대한 활용토록 계획하되 농경지의 잠식이 없도록 한다.
- 마) 점증하는 택지 수요에 대비하기 위하여 토지이용계획을 입체화하고 주택은 연립주택 및 아파트 건설을 적극 장려하여 토지이용의 고도화를 기한다.
- 바) 대지조성과 건축허가를 개별적으로 인가함으로써 도시가 불규칙하게 평면 확산되어가고 있을 뿐만 아니라 도로·상하수도·전기 등 생활기반시설이 무계획적이고 시설공사가 중복되어 낭비가 심하므로 이를 방지하기 위하여 주택지 조성사업 및 구릉지 개발사업을 공동 집단화하여 종합적인 건축계획에 의거 시행토록 한다.
- 사) 도시 가로망은 지역 간 간선도로를 제외하고는 가능한 무리한 직선 가로를 배제하고 지형과 자연조건에 부합되는 형태로 조정토록 하며 지역 간 간선도로를 외곽으로 우회시켜 교통의 원활을 기하도록 하고 농경지 내 불요불급(不要不急)한 가로를 조정, 정리토록 한다.
- 아) 새로운 구릉지 개발은 주변 경관 및 자연 지형과 조화가 되도록 조성하며 도시의 미관과 토지의 합리적인 이용을 기하도록 계획한다.
- 자) 조화 있는 시가지를 구성하기 위하여 필요한 지구의 대책물에 대하여는 미관 규제를 통한 경관 조성 and 도시민의 정서를 위한 위락공간 및 녹지시설을 확보함과 아울러 공장 주변의 공간 녹화를 적극적으로 추진토록 한다.

3) 도시계획 내용

(1) 토지이용계획 개요 및 요약

1979년 재정비계획의 내용을 보면 인구가 집중되어 시가지 확산을 마냥 억제하기 어려워지면서 새로운 방향의 도시 공간 교통축을 기준으로 하는 남북방향의 도시 확장에서 동서축으로의 변경에 대해서 언급하고 있다. 이는 이후 1983년 재정비계획에서 구체화하지만 1979년의 재정비계획에서는 구체적인 계획이 이루어지지는 않았다.

1979년 재정비계획에서는 중심업무지구와 농지를 도시인구에 비례하게 산술적으로 계산하여 배치하였다. 도시의 생활권을 1~2km 범위로 정하고 7개의 구역으로 구분했다.

각 구역은 중심업무, 주거, 혼합 등의 지구로 구분했는데 중심업무지구는 ha당 200인, 전용주거는 160인, 공업 및 혼합지구는 100인의 생활권 규모로 산정하였다.

지역제를 보완하기 위한 지구 지정은 당시 「도시계획법」 제18조에 14개 지구⁶로 구분하여 지정토록 하였는데 안양시에는 미관지구, 풍치지구, 토지구획정리사업지구, 아파트지구를 지정하였다.

미관지구는 안양의 관문 격인 서울-수원 간 국도변에 양측 각 15m 폭으로 제2종 미관지구를 설정하여 건축물의 최저고를 3층 이상으로 통제하여 인위적인 도시미를 조장하였다. 풍치지구는 서울-안양 간 시가지 연담을 최대한 방지하고 건축물의 고밀화를 억제하면서 풍치를 보전하고자 석수, 소하지구에 설정토록 하며 토지구획정리사업지구는 토지의 효율적 이용으로 기능적 시가지를 조성하고자 4개 지구를 설정함과 동시에 급증하는 주택수요에 대비하기 위하여 호계동·비산동 등 2개 지구에 아파트지구를 설정하였다.

풍치지구 결정

지구명	위치	기정	변경	변경후	비고
안양 풍치지구	석수동 소하리	1,313,000㎡	감 54,000㎡	1,259,000㎡	

아파트지구 결정

지구명	위치	기정	변경	변경후	비고
호계지구	호계동 일대	-	-	178,000㎡	신설
매곡지구	비산동 일대	-	-	125,000㎡	
계	2개 지구	-	-	303,000㎡	

(2) 용도지역

토지이용계획은 도시기능이 분화됨에 따라서 시가지구역은 그 이용 형태가 다른 몇 가지 구역으로 나눌 필요가 있었고 토지이용상 여기에 계획성을 부여하고 합리화를 도모하기 위하여 동종 관련 시설의 집단화와 그 기능을 충분히 발휘할 수 있는 공공시설을 배치하였다. 따라서 본 지역의 지역구분은 면적 배분을 적정화하기 위하여 장래 본 도시가 유지할 성격과 기능, 계획인구 및 취업인구, 생활규모 등을 기반으로 하여 목표연도

소요 면적을 추정하였다.

도시계획의 지침과 이론 및 실제에 따라 새로 변경된 지역은 수리안전담지구(水利安全畝地區)인 신촌지역(현 신촌동)의 주거지역을 녹지지역으로 환원하였다. 동시에 당초 유보되었던 오촌(현 관양동) 부근의 녹지지역을 주거지역으로 확대, 지정하는 등 일부 주거지역의 변경, 일부 공원지역의 녹지화, 녹지지역에 대한 개발제한구역의 재확인 등으로 생산녹지 및 자연녹지를 조정하였다.

용도지역 변경 조서

구분	면적(㎡)			비고
	기정	변경	변경후	
주거지역	12,840,000	증 101,000	12,941,000	
상업지역	862,000	-	862,000	
공업지역	7,333,000	-	7,333,000	
준공업지역	901,000	-	901,000	
생산녹지지역	3,720,000	증 641,000	4,361,000	
자연녹지지역	130,044,000	감 742,000	129,302,000	
합계	155,700,000		155,700,000	

4. 1983년 안양도시기본계획(안)⁷

1) 계획의 방향

1983년 이전 안양의 도시계획은 주로 경부선 철도와 경수산업도로 등의 교통로를 도시의 주축으로 삼아 수립하였다. 토지구획정리사업과 일단의 주택지와 공업지 조성사업 등이 집중되어 있어 도시의 권역을 확장하며 근린지역을 개발할 때도 주로 교통로를 중심으로 남북방향으로 확장하였다. 하지만 1983년의 도시계획은 기존의 주축에서 벗어나 동서방향으로 시가지 범위를 확장하고자 하였다.

도시 내의 시설들도 단순한 확장이 아닌 성격의 변화를 꾀하였다. 공장지대는 도시형 공장으로 유도하고 1979년 도시계획에서 안양유원지를 시작으로 위락시설 공원의 배치가 확대되어 광역공원 도시로서의 모습을 그렸다. 공업지의 확장은 목표에서 사라지

고 생활환경의 질을 높여 기존 공업도시로서 모습을 지우고 수도권 위성도시로서, 주거에 집중하는 베드타운을 형성하는 것을 계획 방향으로 설정하였다.

1983년 지목별 토지이용현황

구분	면적(km ²)	구성비(%)
계	131.55	100.0
대지	24.88	18.9
전	4.19	3.2
답	11.94	9.1
임야	89.42	69.0
기타	1.12	0.8

용도지역현황

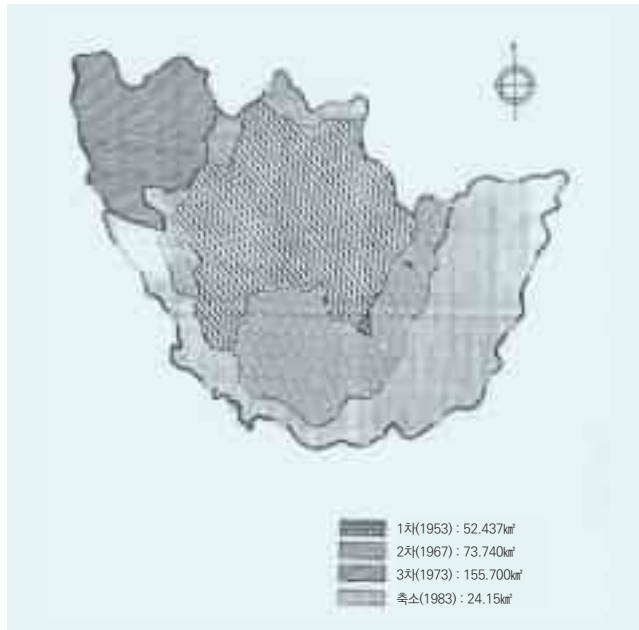
(단위: km²)

구분	계획구역	변경	변경후	비고
계	131.55	58.34	69.55	3.66
주거	12.641	10.2	2.441	
상업	0.862	0.812	0.05	
공업	7.279	4.679	2.60	
준공업	0.955	0.894	0.061	
생산녹지	4.361	4.361	-	
자연녹지	25.215	6.394	18.821	
개발제한구역	80.237	31.00	45.577	3.66

2) 계획의 목표와 전략

1983년에 수립한 도시기본계획의 목표는 다음과 같이 설정하였다. 우선 수도권정비계획에 맞춰 도시개발계획을 수립하여 장기적인 발전 방향을 설정하였다. 인구와 산업의 적정 배치를 통해 과밀 현상을 방지하고, 도시 규모 확장에 따른 공간구조를 체계적으로 재편하여 무질서한 확산을 방지하고자 하였다. 이를 위해 합리적이고 효율적인 토지이용의 체계화를 위한 도시, 산업입지의 적정 개발과 환경 보전의 조화, 지역경제의 질적인 기반 구축 등을 목표로 하였다.

또한 목표연도까지 52만 명의 인구를 수용할 수 있도록 충분한 생활공간을 확보하



도시계획구역 변경도

고, 이를 효율적으로 배분하여 정주 환경을 개선하고자 하였다. 이를 위해 도시기반시설을 정비하고 확충하여 시민들에게 쾌적한 생활환경을 조성하고자 하였다. 또한 개발제한구역과 공원 등의 자연환경을 보전함으로써 무질서한 시가지 확산을 방지하고 도시공간의 정서적 분위기를 조성하고자 하였다.

나아가, 수도권 내 근로자를 위한 베드타운을 형성하여 주거와 산업 기능을 조화롭게 분배하고, 광역 교통체계를 구축하여 주변 도시와의 연계를 강화함으로써 수도권 내 균형 발전을 유도하는 것을 주요 목표로 설정하였다. 이를 효과적으로 달성하기 위해 다음과 같은 개발 전략을 마련하였다.

첫째, 생산녹지 및 평촌동 구릉지에 신시가지 개발하고, 평촌동에 부도심을 계획하여 도시 구조의 다핵화를 유도해야 한다.

둘째, 시가지 중심부 공업단지를 폐쇄하고, 기존 공업단지를 도시형 공업단지로 유도한다.

셋째, 주거·생산·위락 및 녹지 공간의 연계화로 내부 공간의 입체적 이용을 추구해야 한다.

넷째, 도시 주변 녹지교통의 원활한 소통을 위한 입체교차시설을 확충하고, 산업도로를 지하화한다.

다섯째, 서울·과천·성남·수원·반월 등 주변 도시와의 연결성을 고려한 광역 교통체계를 구축하여 지역 간 연계를 강화한다.

3) 도시 기본구조 구상을 위한 기본방침

안양시는 서울 대도시권의 위성도시로서 수도권 내에서 일정한 기능을 분담하고 이에 맞춰 도시 발전을 계획적으로 추진할 필요가 있었다. 이를 위해 52만 명의 인구를 수용할 수 있는 적정한 생활공간을 확보하였고, 시 전체를 기능적으로 배분하여 균형 잡힌 발전을 도모하고자 하였다. 구체적으로는 시도市都 지역에 36만 명, 시부市部 지역에 16만 명이 정주할 수 있도록 계획하였고, 이를 위해 장래 증가할 인구를 수용할 새로운 신시가지를 조성할 계획을 마련하였다.

이에 따라, 호계동·평촌동·산본리·포일리 일대를 중심으로 계획적인 신시가지 개발을 추진하였다. 또한, 기존 공업단지는 단순한 제조업 중심의 산업단지에서 벗어나, 도시 환경과 조화를 이루는 도시형 공업단지로 유도하였다. 도시 발전 방향에 따라 단계별로 시가지를 개발하도록 유도하고, 공업단지 종사자들을 위한 배후 주택단지를 군포 서측 일대에 조성하고자 하였다.

이러한 계획에 따라 도시 간 원활한 연계를 위해 지역 간 교통체계를 확충하였고, 도시 기반시설을 정비 및 확대하였다. 한편 도시의 녹지 환경을 보호하고 시민들에게 보다 나은 휴식 공간을 제공하기 위해, 안양유원지를 중심으로 관악산·모락산·수리산을 연결하는 광역공원을 형성하고자 하였다.

4) 도시계획 내용

(1) 토지이용계획 기본구상 및 입지 배분

안양시는 자연환경을 최대한 보존하면서도 기존 도시의 기본구조를 유지하고, 이를 바탕으로 효율적인 공간구조를 형성하는 계획을 마련하였다. 특히 신시가지는 도시의 동측으로 유도하여 기존 시가지와의 조화를 이루도록 하며, 주변지역과의 유기적인 연

결을 통해 균형 잡힌 도시 발전을 도모하고자 하였다.

그리면서 동시에 생활권을 단위로 하는 지역별 중심 기능을 적절히 배치하여 각 지역이 자립적인 생활권으로서 기능할 수 있도록 계획하였다. 이를 위해 신시가지 내에는 주거 기능뿐만 아니라 서비스 및 업무 공간 기능도 적절히 배분하였다. 이와 더불어 도심과 신도시 간의 기능적 불균형을 해소하고, 시민들이 다양한 생활서비스를 편리하게 이용할 수 있도록 하였다.

도시 내 공원 및 녹지 조성 역시 중요한 계획 요소로 고려하였다. 이에 따라 도시 내 중앙공원을 개발하여 도시의 녹색 중심축을 형성하였고, 생활권별로 근린공원의 기능을 강화하여 시민들에게 쾌적한 생활환경을 제공하도록 계획하였다.

한편으로는 단위 면적당 높은 토지이용률을 확보하기 위해 건물의 고도화^{高度化}와 기능의 지역적 균등화를 추진하였다. 또한, 시민들의 공간적 활동 능력을 향상시키기 위해 지역별 기능을 유기적으로 연계하여, 토지이용도를 제고시키고자 하였다.

도시기능 분석

기능 구분	지역	주요 입지시설
중심상업 업무지역	기존 도심, 평촌동 일대의 부도심	행정, 업무시설 및 상업시설
생산기능	평촌동, 관양동 일대 및 군포읍 일대	공업 및 준공업지역으로 도시형 공업의 유지를 위한 공장입지
위락, 휴식	비산동, 호계동, 안양동	안양유원지(위락시설) 호계공원(도시중앙공원) 수리산 유원지(교화시설)
유통기능	군포읍	남부 철도 화물기지

(2) 시가지 개발 및 정비계획

안양시의 시가지 개발은 당시에 이미 상당 부분 진행되었다. 그때까지 개발된 면적은 총 21.734km²로, 개발 가능한 면적의 약 45%를 차지하고 있었다. 반면, 아직 개발되지 않은 지역은 개발제한구역을 제외하고도 26.511km²에 달하였고, 이는 전체 도시계획구역의 20.2%를 차지하는 규모였다. 당시 안양시의 시가지 개발 형태는 띠 모양^[帶狀]으로 형성되어 있었고, 점차 동서축으로의 시가지 개발이 전개되고 있었다.

토지자원현황

(단위: km² · %)

구분	계획 면적		안양시		비고
	면적	구성비	면적	구성비	
계	131.55	100	58.34	100	
개발 가능지	48.248	36.7	24.524	42.0	지형 표고 100m 지형 경사 25% 이하
기개발지	21.737	16.5	16.585	28.4	주거, 상업, 공업지
미개발지	26.511	20.2	7.939	13.6	
개발불가능지	83.302	63.3	33.816	58.0	개발제한구역 하천, 공원

단계별 토지이용계획

(단위: km²)

용도별	지역별	기정	계획			
			1986	1991	1996	2001
계		131.55	131.55	131.55	131.55	131.55
주거지역	소계	12.641	12.652	15.495	18.892	25.121
	시부	10.2	10.2	11.754	13.659	16.978
	군부	2.441	2.452	3.741	5.233	8.143
상업지역	소계	0.862	1.047	1.225	1.541	1.853
	시부	0.812	0.812	0.908	1.118	1.282
	군부	0.05	0.235	0.317	0.428	0.571
공업지역	소계	8.234	8.234	8.234	7.625	7.625
	시부	5.573	5.573	5.573	4.436	4.436
	군부	2.661	2.661	2.661	3.189	3.189
자연녹지지역	소계	105.452	105.256	102.296	99.758	96.951
	시부	37.394	37.394	35.744	35.337	35.183
	군부	68.058	67.862	66.552	64.421	61.768
생산녹지지역	소계	4.361	4.361	4.361	3.734	-
	시부	4.361	4.361	4.361	3.734	-
	군부	-	-	-	-	-

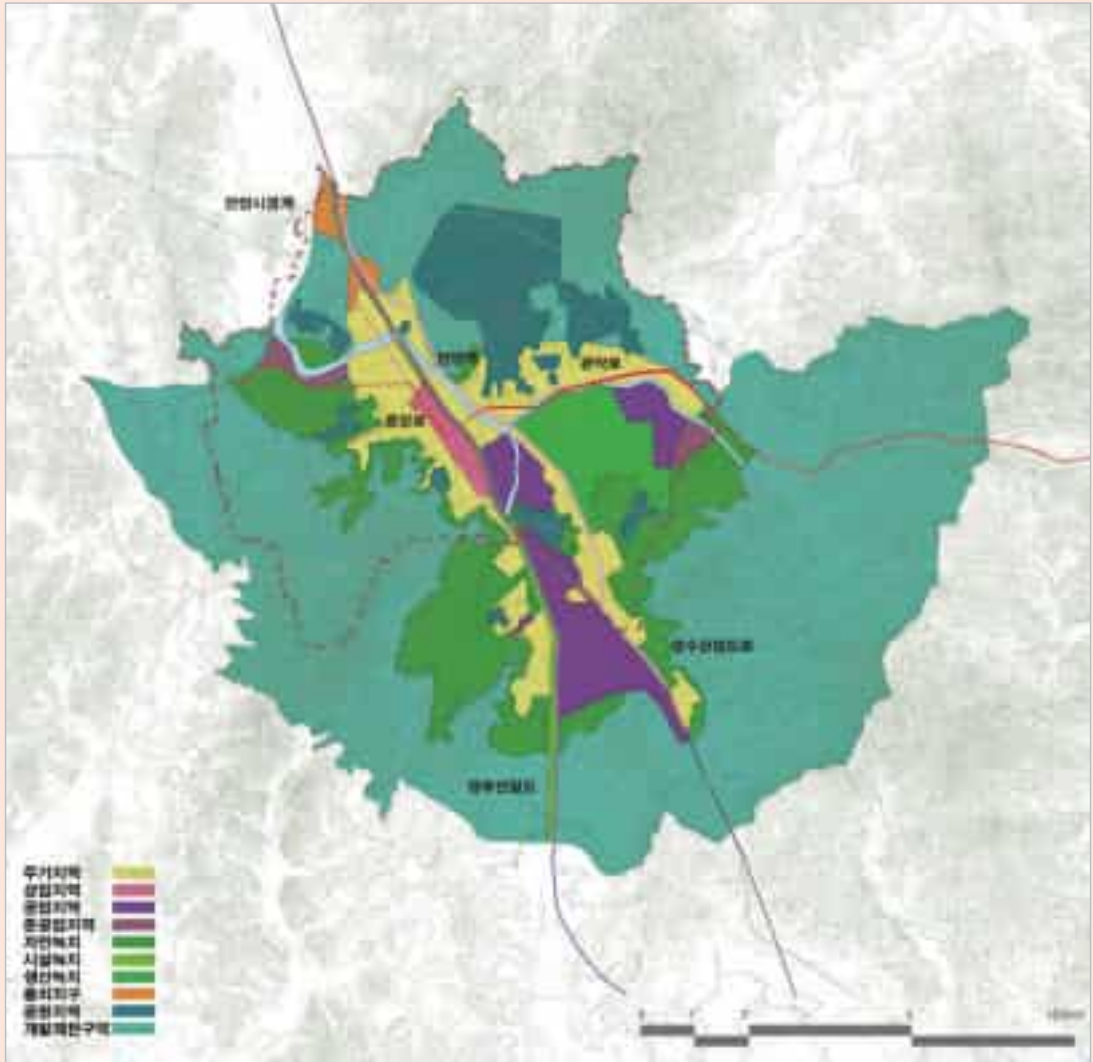
향후 시가지 개발은 안양시의 균형 잡힌 발전을 목표로 하였다. 특히, 동측의 신시가 지 개발을 통해 부도심을 형성함으로써 기존 시가지와 조화를 이루는 균형 있는 도시 구조를 갖추도록 하였다. 기존 시가지에 대해서는 용도지역별 기능을 강화하는 방향으로



토지자원 분석도



단계별 토지이용계획도



1983년 도시계획도

정비를 추진하도록 하였고, 비산동과 평촌동 일대의 신시가지는 적절한 밀도 배분을 통해 계획적으로 개발을 추진하고자 하였다.

또한, 군포읍 산본리 일대의 자연녹지는 주거지로 개발하고자 하였고, 이를 동측의 신시가지와 연계하여 조화로운 도시환경을 형성할 계획을 수립하였다. 이와 더불어 하천 정비계획을 수립하고 시설화된 공원을 체계적으로 개발하여 시민들에게 보다 나은 생활환경을 제공하고자 하였다. 특히, 공업지역과 철도 주변에는 시설녹지를 조성함으로써 주변 환경을 개선하고, 보다 쾌적한 도시환경을 조성하고자 하였다.

註

- 1 이하 '안양도시재정비계획(1973)'의 서술은 『안양도시재정비계획』(안양시, 1973)을 참고하였다.
- 2 구체적인 계획의 전제 조건은 다음과 같다. 첫째, 수도권 위성도시로 개발될 것이며 그 지위에는 변함이 없을 것이다. 둘째, 안양 도시는 행정권이 독립된 시로 승격할 것이다. 셋째, 수도 서울은 인구 및 산업을 계속하여 분산정책을 수행하게 될 것이며 따라서 안양 도시는 그의 수용 태세를 강구할 것이다. 넷째, 국가 경제는 계속적으로 신장伸張할 것이며 따라서 시민생활은 보다 향상될 것이다. 다섯째, 안양 도시는 신산업도시로서 내륙공업지대로서 경공업이 현저하게 발전할 것이다. 여섯째, 지방 재정은 계속적인 신장을 보일 것이며 도시개발을 위한 중앙정부 및 지방의 투자는 더욱 활발해질 것이다.
- 3 이하 '안양도시계획재정비(1976)'의 서술은 『안양도시계획재정비 설명서』(안양시, 1976)를 참고하였다.
- 4 중심도시의 팽창과 시가화의 확산으로 인하여 주변 중소도시의 시가지와 서로 달라붙어 거대도시가 형성되는 현상이다. 연담화된 도시들이 기능을 서로 분담하여 하나의 도시기능을 발휘하는 경우도 있고, 하나의 도시가 우위를 확보하게 되어 상대도시는 아예 종속되거나 교외화되는 경우도 있다.
- 5 이하 '안양도시기본계획(재정비)(1979)'의 서술은 『안양도시기본계획(재정비) 보고서』(안양시, 1979)를 참고하였다.
- 6 14개 지구는 풍치지구, 미관지구, 고도지구, 방화지구, 교육지구, 업무지구, 임항臨港지구, 공지지구, 보존지구, 특정지구정비지구, 주차장정비지구, 자연환경보전지구, 공항지구, 아파트지구 등을 말한다.
- 7 이하 '안양도시기본계획(안)(1983)'의 서술은 『안양도시기본계획(안)』(안양시, 1983)을 참고하였다.

02 동안권 개발과 안양시역市域의 확장

제1장 안양의 산업화와 수도권정비계획

제2장 수도권 위성도시로의 성장과 택지개발사업

제3장 주택 200만호 건설 계획과 평촌신도시 개발

제4장 평촌생활권의 형성과 도시구조의 변화



안양은 시승격 이후 확대된 교통망을 따라서 안양동을 핵으로 성장한 기존 시가지가 주변으로 더욱 확장하였으며, 호계동~평촌동~관양동의 새로운 시가지 지역이 점진적으로 확대되었다. 그러나 이후 정부에서 추진한 수도권 5개 신도시 건설계획에 따라 평촌 신도시가 조성됨에 따라 종전과 전혀 다른 도시화가 전개되면서, 공간적으로 급격하게 팽창하여 대도시 단계로 접어들게 되었다.

1장

안양의 산업화와 수도권정비계획



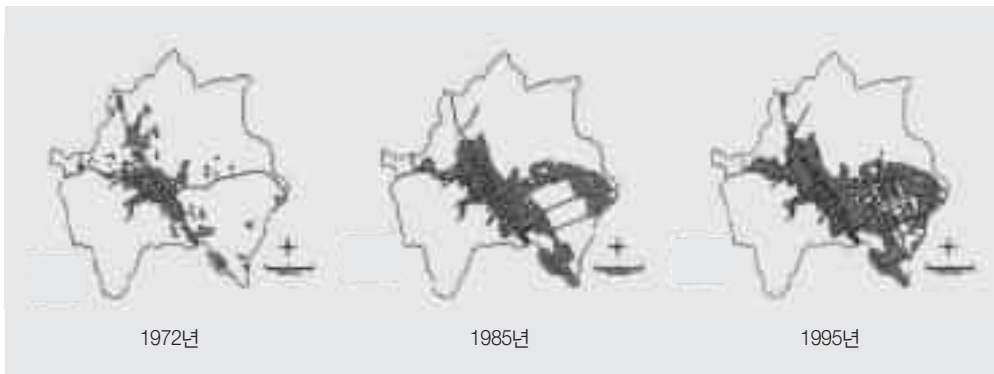
오은열 성결대학교 도시디자인정보공학과 교수



1. 산업화에 따른 안양의 대도시화

안양시의 시가지지역은 1973년 시 승격 이전까지 안양1~5동을 중심으로 경부선 및 경부국도를 따라서 남북선형으로 발달하였다. 과천 및 인천의 교통로를 따라 국지적인 취락분포를 보이는 등 도로를 따라서 입지하는 모습을 보이며, 서울과 가까운 안양동을 중심으로 시가지가 발달하였다.¹

1974년에서 1985년에 걸쳐 편리한 교통을 바탕으로 경인공업지대의 일익을 담당하는 도시로 성장하던 안양시는 1974년 경수산업도로와 국도의 개통 후 명학역, 관악역 주변인 안양6·7동, 석수1·2동이 주거지역으로 개발되었고, 과천·반월·인천·광명·부천 등의 주변도시와의 연계성은 교통유동체계에 변화를 가져왔다. 또한 경공업에서 중화학 공업으로의 전환은 넓은 용지를 취득하기에 유리하고, 지가가 저렴하며, 교통이 편리한



시기별 안양시 시가도



안양6동 전경(1988)



비산1동 전경(1988)

지역으로의 입지변동을 초래하였다. 이에 따라 호계동·관양동·박달동·안양7동이 시가지 지역으로 개발되었다. 또한 공공시설의 이전²은 이들 지역을 더욱 시가지화하는 촉진제가 되었다.

특히 호계동 공업지역을 폐쇄하여 호계동·평촌동·박달동 등을 신시가지로 개발하고, 평촌동을 부심으로 개발하려는 도시기본계획에 따라 안양시 남동부지역의 개발이 더욱 가속화되었다. 또한 경수산업국도의 건설과 평촌지역의 도로 건설로 인하여 타 지역과의 연계성이 더욱 높아지고 안양 시내의 교통망이 확대되었다.

1985년 당시 안양시는 확대된 교통망을 따라서 안양1~5동을 핵으로 성장한 기존 시가지가 주변으로 더욱 확장하고, 호계동~평촌동~관양동의 새로운 시가지 지역이 점진적으로 연계되어 더욱 확대되었다. 1989년부터 1993년까지 평촌지구의 신도시개발과 1993년의 4호선 전철 개통 이후 범계역·평촌역을 중심으로 상업지구와 아파트 주거지역이 확대됨에 따라 기존 시가지에 더하여 평촌지역이 시가지로 포함되어 1985년에 비하여 시가지가 더욱 확장되었다.

또한 안양6동에 위치하였던 공공시설이 평촌지역으로 이전함으로써 주변지역을 더욱 도시화하는 촉진제가 되었다. 기존에 공공시설이 입주해 있던 안양6동은 단독주택과 연립주택의 주거지가 발달하였으나, 반면 새로이 공공시설이 입주한 계획에 의해 건설된 평촌지역에는 아파트와 높은 빌딩들이 건설되어 있으며, 상업시설과 업무시설, 금융기관 등이 밀집되어 있고, 여러 서비스 업무를 담당한 건물들이 건설되었다.³

2. 산업화과정을 통한 안양시의 도시 성장

경기 남부지역의 대표적인 명산들인 수리산·관악산·청계산·모락산 등에 둘러싸인 안온한 분지 속에 자리 잡은 안양시가 선사시대부터 우리 조상들의 삶의 터전이었다는 것은 발굴된 유적이나 역사적 기록을 통해 확인할 수 있다.

삼막사나 불성사, 염불암 및 망해암 등 안양의 대표적인 사찰들은 대부분 삼국시대나 통일신라시대에 설립된 고찰古刹들이다. 또한 서기 900년경 고려 태조 왕건에 의해서 창건되어 ‘안양安養’이라는 지명의 기원으로 알고 있는 안양사와 지금은 모두 아파트가 들어서 주택지로 변모했지만 평촌들(벌)을 불교적 용어인 ‘다라니多羅尼들’이라고 부른 것 등으로 볼 때, 안양은 과거 불교가 융성했던 전형적인 농경사회였고, 그래서 지명에

도 그와 같이 불교적 흔적이 많이 남아 있는 것으로 사료된다.⁴

농업을 주산업으로 영위하던 시절 안양의 지역 중심은 안양리가 아닌 호계리였다. 그래서 호계리에는 치소^{治所}에 해당하는 면사무소가 있었고, 지식인들도 당연히 이곳을 중심으로 거주하면서 활동했다. 당시 안양 일대의 교역을 위한 중심지는 구군포사거리 부근에 섰던 군포장^{軍浦場}이다. 5일장으로 1일과 6일에 열렸던 군포장의 개장시기는 대동법이 실시된 조선 후기 이후로 보고 있는데, 고천과 당말, 금정, 호계리, 갈미 및 인덕원의 중심에 위치하고 있는 입지상의 강점과 과천공로와 시흥로의 교차지점이라는 교통상의 이점을 등에 업고 조선시대 이래 지역의 교역중심지로서의 기능을 착실하게 해왔던 것이다.⁵

한적한 촌락에 불과하던 안양에 모처럼의 변화를 가져온 사건은 정조가 부친 사도세자의 묘소를 찾던 화산능행^{花山陵幸}을 제6차부터 과천공로 대신 시흥로를 이용한 일이었다. 정조의 행차에 대비하여 안양리에는 1794년 안양행궁^{安養行宮}이 건립되었고, 안양천에는 그 이듬해 만안교가 가설되었다. 이어 1796년에는 정조가 행궁이 있는 안양리의 발전을 위하여 군포장을 안양리로 옮길 것을 명하자 이 조치에 항의하여 군포장시의 40여 호에 달하는 백성들이 화성으로 내려가는 좌의정 채제공을 붙잡고 생계가 막힐 자신들의 처지를 옹드려 호소하는 사건이 일어나기도 하였다.

정조가 화산능행을 위하여 만안교를 가설하고, 시흥로를 이용하기 시작하면서 안양리에는 여러 가지 발전적 변화가 일어나게 되는데, 이때부터 한적한 촌락에 불과하던 안양리가 과천을 앞질러서 발전하는 계기가 되었을 뿐만 아니라 한 걸음 더 나아가 안양 근대화의 시발점으로 보기도 한다.⁶

어떤 면에서 이러한 주장은 상당한 설득력을 가지고 있어, 발전의 커다란 계기가 되었다는 사실에는 일정부분 동의하지만, 한적한 촌락에 불과하던 안양리가 과천을 앞질러서 발전하기 시작했다는 의견은 과천과의 인구와 물산의 비교 및 시흥로와 과천공로의 이용빈도 등에 관한 자료의 제시가 필요할 것이다. 이는 시흥로의 개설이 안양리의 근대화를 촉발한 계기가 되었다는 논거에 대하여도 근대화의 기준이 되는 정치·경제·사회상의 여러 요소들의 다양한 변화상을 추적해서 증거가 필요한 부분이다.

근대화에 관한 한 우리나라와 같은 제3세계 국가의 경우 대부분 국내적 근대화 요인, 즉 자체적인 산업화가 선행되지 않는 상황에서 자본주의의 침투(The penetration of capitalism)라고 하는 국제적 근대화 요인(International modernization factor)으로 인하여 근대화와 산업화가 동시에 진행되는 특성을 일반적으로 나타내고 있다는 점에 착안하여

안양지역이 국제적 근대화 요인에 의하여 산업화가 진행되는 과정을 추적함으로써 안양 지역의 근대화 시점을 찾을 수 있다.

산업화의 진행을 분석하기 위하여는 월라스(S. Wallas)가 제시하는 다섯 가지의 사회생태적 요소들, 즉 인구(population), 조직(organization), 경제(economy), 기술(technology) 및 상징(symbolism)과 같은 요소들의 상호작용을 추적함으로써 안양시의 산업화로 인한 도시 성장과정을 설명하였다. 그리고 이러한 분석의 기준시점은 국제적 근대화 요인이 내륙지방으로 침투하는 전형적인 형태가 도로 및 철도의 개설로 나타나고 있기 때문에 경부선 철도가 개통되고 안양에 역사驛舍가 개설되는 1905년을 기준으로 하였다.

1905년 1월 1일에 개통된 경부선철도가 안양을 통과하고, 안양리에 안양역사가 개설된 일은 그때까지 한적한 촌락에 불과했던 안양리 일대를 이 지역의 새로운 중심지로 만든 역사적인 사건이었다. 안양역사 개설 이전인 19세기 말에서 20세기 초의 안양 인구는 정확한 통계는 없지만 정조 재위 당시의 호구戶口 조사기록과 큰 차이가 없는 약 3000명 정도인 것으로 기술되고 있다. 지역의 정치·행정의 중심은 치소가 있던 호계리였고, 주산업도 그대로 벼농사 위주의 농업이었으며, 행정구역은 상서면과 하서면으로 나누어져 있었던 전형적인 농촌마을이었다.

여기서 앞서 언급된 시흥로라는 교통수단이 생기면서 안양리가 발전하고 근대화되기 시작했다는 논거에 대한 반대 근거를 제시하면 다음과 같다. 안양리 발전의 전기가 된 시흥로는 없던 도로를 새로 만든 것이 아니라, 그 당시 이미 빈번하게 사용하고 있던 도로에 임금의 행차를 위해 폭을 넓혔다고 기록되어 있으니, 시흥로의 개설이 안양리의 근대화와 산업화의 시작이라는 논지는 설득력이 약하다. 또한 안양장시를 안양행궁 옆에 개장하여 행궁 주변지역의 발전을 꾀하려 한 정조의 의도는 이후 안양장시에 관한 기록이나 물증이 별반 보이지 않고 있는 것으로 봐서 정조 사후 지속적으로 추진되지 못한 것으로 판단한다.

안양리의 인구변동에 관하여는 안양의 원로이신 장배순(1921년생) 옹이 증언하고 있는데, 1883년생인 모친 강주희 여사께서 1897년 군포 궁내동에서 안양행궁 옆으로 시집을 당시 안양리의 집을 다 합쳐도 열 채밖에 되지 않았다고 생전에 입버릇처럼 말씀하셨다고 하니 정조의 능행이 안양리의 산업과 인구변화에 별다른 영향을 주지는 않았던 것으로 판단할 수 있다. 이와 같은 사실은 1890년대와 1920년대에 제작된 지도를 통해, 철도가 들어서기 전후의 안양리와 이웃 과천 및 군포 지역의 변화상을 약 30년의 시차를 두고 한눈에 파악할 수 있다.



1890년대와 안양역 설치 이후 1920년대 안양리

게다가 1890년대에는 과천공로는 두 줄로 선명하게 표시하고 있으나 시흥로의 표시는 미약한 것으로 봐서 19세기 말까지는 여전히 과천공로가 시흥로에 비하여 비중이 높은 주도로였다는 것을 확인할 수 있다. 이러한 사실과는 대조적으로 1905년 안양역사의 개설로 안양리가 지역중심지로 부상하기 시작한 이후의 사회·생태적 요소들의 변화 과정을 추적하면 다음과 같이 큰 변화가 일어났다는 것을 알 수 있다. 먼저 인구변화를 추적해보면 1912년에 3462명을 기록했던 인구가 1925년 6165명, 1935년 8957명으로 급격히 늘어났다. 이어 1940년 1만, 1948년 2만, 1960년 5만, 마침내 1972년에는 10만을 돌파하여 오늘날 인구 60만의 대도시로 성장하였다.

다음으로 행정조직에도 커다란 변화가 일어났다. 1914년 조선총독부령 제111호에 의거하여 상서면^{上西面}과 하서면^{下西面}의 행정구역 통합이 이루어져 서이면^{西二面}이 탄생하고 있는데, 초기에는 호계리의 하서면사무소를 서이면사무소로 그대로 사용하다가 1917년에 이르면서 새로운 중심지로 부상한 안양리로 서이면사무소가 이전하였다. 1941년에는 서이면이 안양면으로 행정명칭을 변경하게 되는데, 그동안의 비약적인 성장으로 안양리가 지역의 대표성을 획득하게 된 것을 의미한다.⁷ 이어 1945년에는 안양면 사람들이 그렇게 원하던 시흥군청이 안양리로 이전하였고, 1949년의 안양읍 승격 후 마침내 1973년 시 승격이 이루어져 오늘에 이르고 있다. 안양역사 개설로 인하여 안양리로 유입된 인구는 주로 만안로를 따라 안양역에서 안양초등학교까지의 도로변을 중심으로 형성된 주택과 상가에 거주하게 되었다.

이러한 인구의 증가는 시장, 학교 및 교회 등과 같은 다양한 사회조직을 필요로 하는데, 그 결과 1926년 안양공설시장이 현재의 구시장 자리에 들어섰고, 안양공립보통학

교가 과천공립보통학교(1912), 군포공립보통학교(1926)에 이어 1927년에 개교하였다.

1930년에는 군포장교회(1925년 설립)의 양동익 전도사에 의해 안양리에 안양교회(장로교)가 세워졌다. 이와 같은 일련의 사실들은 안양리의 초기 도시화과정을 보여주었다. 세 번째로 경제요소를 보면 벼농사 위주의 농업을 주산업으로 하고 있던 안양이 역사 개설 이후 산업도시로 변모되어 가는 것을 알 수 있다. 그리고 농업의 형태도 1929년 일본인 농장주에 의해서 설립된 고퇴영농법인(高瀨營農法人)을 주축으로 하여 양잠과 포도와 같은 과수를 위주로 하는 고부가가치 근교농업으로 발전하고 있었던 것을 확인하였다.

이 중 산업체의 변화과정을 추적해보면 1932년에 일본인 자본에 의해 안양동과 석수동에 각각 조선직물주식회사와 조선견직주식회사라는 근대 방직공장이 설립되면서 안양의 산업화가 본격적으로 시작된 것을 알 수 있다. 1950년 간행된 시흥군지인 『금천지(衿川誌)』에는 1949년 현재 안양지역 14개 제조업체의 종업원수가 1068명으로 기록되어 있다. 6·25전쟁은 안양의 산업을 위축시켰지만 금성방직 등 노동집약적 산업체의 특성으로 종업원수는 오히려 늘어났다.⁸

1960년대에 들어서면 정부의 경제개발정책에 힘입어 1966년 32개 업체에서 1971년 64개, 1980년 374개, 1991년 743개에 이어 1998년에는 1111개 업체에 3만 1509명에 이르는 종업원수를 기록할 정도로 성장하였다. 네 번째로, 기술적 측면에서 보면 안양의 영농기술은 쌀농사를 위한 전근대적 농경기술을 위주로 하고 있었으나 양잠 및 과수농업을 위한 고부가가치 영농기술을 일본인 농장주들이 가지고 들어오면서 한층 발전하기 시작했다.

또한 산업기술에 있어서도 섬유나 제지 및 기계공업 기술이 안양의 발전을 선도하는 기반기술로 자리 잡으면서 안양은 수도권의 대표적인 공업도시로 성장해가기 시작했다. 마지막으로 안양이란 도시에서 느끼는 상징의 변화도 일어났다. 과거 안양이란 명칭과 다라니들이라는 지명 등에서 느낄 수 있는 살기 좋은 곳이라는 상징적 형상은 철도 개설 이후에 안양에 가서 마음만 바로 쓰면 의식 걱정은 하지 않아도 된다고 하는 말에서 알 수 있듯이 일자리, 즉 고용기회가 많은 도시라는 근대산업도시의 이미지로 변하면서 급격한 인구 증가를 가져오게 된 것이다. 이상에서 살펴본 바와 같이 안양시의 도시 성장 과정에서 보여지는 주요한 특성과 발전 요인들을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 농경사회에 머물렀던 19세기 말까지만 하여도 안양은 한적한 촌락에 불과하였다. 둘째, 20세기 초 철도 개통 등 국제적 근대화 요인의 영향으로 안양이 근대도시 형태로 발전하게 되었다. 셋째, 20세기 중반 이후에는 공업화라는 국내 근대화 요인의 영

향으로 안양이 수도권 대표적 산업도시로 성장하게 되었다. 넷째, 수도권 규제 등 공업입지 여건이 악화되면서 안양의 산업발전은 정체 국면을 맞았으며 평촌신도시 개발을 계기로 탈공업화 및 주거 도시로의 발전이 가속화되었다. 안양의 도시 성장이 가능하였던 것은 안양이 근대화라는 역사적 흐름에 제대로 편승하였기 때문이다.

따라서 안양시의 근대화 시점은 안양리가 교역과 산업의 요충지로 발전할 수 있는 계기를 제공한 경부선 철도의 개통과 안양역사의 개설이 이루어진 시기이다. 이를 계기로 농경시대의 중심지였던 호계리에서 교통상의 강점을 바탕으로 안양리가 산업사회의 중심지로 발전할 수 있었다.⁹

3. 안양시의 산업구조 및 공업지역의 쇠퇴

1932년 일본인 자본에 의해 조선직물주식회사가 들어서면서 시작된 안양의 산업화는 1990년대 초 수도 서울의 배후 침상도시로 평촌신도시가 건설되자 새로운 국면을 맞게 되었다. 평촌신도시가 건설되기 이전까지 안양 산업화과정은 세 단계로 나누어 생각해 볼 수 있다.

1단계는 경부선 철도가 개통되고 안양역사가 개설된 1905년부터 조선직물주식회사가 들어선 1932년까지로 불과 10여 호에 불과하던 안양리에 3000명 이상의 사람들이 모여들어 마을을 형성하고, 학교와 시장 및 교회 등 도시 기본시설들이 만들어지던 시기로 ‘도시형성기’라 부를 수 있다.

2단계는 1932년부터 1961년까지 ‘전기산업화단계’로 분류할 수 있다. 이 시기 안양을 대표했던 공장은 조선직물주식회사·조선견직주식회사·삼덕제지·금성방직·제일방직 안양공장 등인데, 1949년에는 14개 업체에 1068명의 종업원을 두었던 것으로 『금천지』에 기록되어 있다. 그러나 이 기간 동안 짝이 트던 안양의 산업은 6·25전쟁으로 완전히 황폐해져 1961년에는 겨우 6개 업체만이 가동했을 뿐이었으나, 금성방직과 같은 노동집약적 산업의 영향으로 종업원수는 오히려 3687명으로 늘어났다.

3단계는 1961년부터 평촌신도시가 건설될 때까지로 안양의 산업화가 본격화되는 시기였다. 이때를 ‘후기산업화단계’라고 할 수 있다. 5·16 후 정부의 대대적인 경제개발 정책에 힘을 얻은 안양의 산업체는 1960년 6개 업체에서 1966년 32개, 1971년 64개, 1980년 374개에 이어 1991년 743개 업체로 비약적으로 성장하였다.



1970년대 안양의 근로자들(안양과천상공회의소 제공)

업종도 섬유와 제지산업에 더하여 식료품, 화학, 고무, 기계, 금속업 및 전기, 전자 등으로 다양화되었다. 이 기간 중의 인구는 1932년 7000여 명에서 1991년에는 50만 명으로 70배나 늘어났다. 안양시의 산업화가 순조롭게 진행됨으로 인하여 일자리를 찾아 전국에서 몰려든 사람들 때문이었다. 그러나 150만 평에 달하는 평촌벌에 신도시가 건설된 1992년 이후에 안양에서 일어난 변화는 전과는 다른 양상을 보이고 있어, '탈공업 화시기'로 분류할 수 있다.

안양시의 산업구조 변화 경향을 살펴보면, 1973년 시 승격 당시 산업별 비율은 1차산업 7.0%, 2차산업 64.0%, 3차산업 29.0%로 나타났다. 이러한 안양시 산업구조는 1980년에 들어와 2차산업은 점차 감소한 데 반해 3차산업이 증가하는 양상으로 변모하였다. 1985년의 안양시 3차산업 인구율은 54.7%를 나타냄으로써 2차산업 43.4%를 능가하였다. 2차산업의 감소는 1979년 「공업배치법」으로 인해 중화학공업의 신·증축이 허가되지 않아 2차산업 고용효과가 감소하였고, 수도권의 인구 유입에 따라 아파트를 중심으로 한 주택지역의 팽창으로 인해 지가가 폭등하였으며, 공업용수와 상수도의 수원 부족 등의 이유로 공업 기능이 악화된 것과 관련이 있다.

이에 반해 3차산업이 증가한 것은 안양시가 제조업 기능뿐만 아니라 다양한 도시 기능을 담당하게 된 것과 관련이 있다. 1998년 1차산업 인구율은 0.1%로 상당히 적은 비율을 차지했고, 2차산업도 30.3%로 점차 감소했다. 반면 3차산업은 69.6%로 2차산업 인구의 2배 이상 많아 이 무렵에는 3차산업도시로 전환되었음을 알 수 있다. 이는 평촌 지구의 신도시 아파트 건설로 인해 주택과 인구가 증가하여 그에 따른 서비스업의 증가와 업무기능의 확대 등과 연관이 있음을 알 수 있다.

안양시 산업별 인구구조 변화(1973~1998년)

(단위: 명·%)

구분 연도	총취업자		1차산업		2차산업		3차산업	
	인구수	비율	인구수	비율	인구수	비율	인구수	비율
1973	38,447	100	2,729	7.0	24,727	64.0	10,991	29.0
1980	71,585	100	1,304	1.8	32,428	45.3	37,853	52.9
1985	116,282	100	1,725	1.5	50,424	43.4	63,593	54.8
1995	156,985	100	-	0	60,201	38.4	96,784	61.6
1998	138,627	100	20	0.1	42,002	30.3	96,605	69.6

자료: 안양시, 『1973년 통계연보』, 1974; 『인구 및 주택센서스』 2% 표본자료, 1980; 『인구 및 주택센서스』, 1985; 『사업체 기초통계 조사보고서』, 1995-1998.

한편 인구 변화를 보면 1990년 48만 명이던 인구가 1996년에는 약 60만 명으로 단 기간에 12만 명이 늘어났다. 이 시기에 늘어난 12만 명의 인구는 전과 같이 일자리를 찾아 안양으로 온 사람들이 아니라 살 집을 찾아온 이주민이라는 것이 전과 다른 점이다. 이와 같은 급격한 인구의 유입은 행정조직에도 변화를 일으켜 1990년의 21개 동洞에서 1994년에는 31개 동으로 늘어났으며, 1992년에는 늘어난 행정수요를 효율적으로 감당하기 위하여 동안구와 만안구로 시 전역을 두 개의 구區로 나누었다.

안양시의 1990년대 이후 제조업체의 변화를 추적해보면 다음과 같다. 1991년 743개를 기록한 후 1993년 879개, 1996년 1038개, 1998년 1111개 업체에 3만 1509명의 종업원수로 정점을 이루었으나 1999년 말에는 976개 업체에 2만 8058명으로 감소하였다. 내용 면에서 살펴봐도 수도권 공업입지 억제책의 영향으로 관내에 입주해 있던 만도기계·동아제약·동일방직·금성통신·삼화왕관 등 대기업들의 지역 이탈현상이 두드러지면서 제조업의 퇴조현상이 나타났다.

다행히 1999년부터는 벤처산업을 육성하는 시책을 세우고, 지원조례를 제정하며 자금을 확보하기 시작하자 전국의 기초자치단체로는 가장 많은 182개의 벤처기업이 안양시에 입주하게 되었다. 이와 같이 벤처산업을 안양시를 선호하게 된 것은 탈공업화시대의 안양에 희망적인 메시지가 되었다. 과거 섬유와 기계 및 제지산업 등이 주도하던 안양의 산업구조에도 변화가 일어났음을 알 수 있다.

1990년대 당시 991개 관내기업의 약 43%가 전기·전자·정밀광학·의료기기·정보통신 등 첨단업종으로 구성되어 있었기에 향후 발전적인 안양시의 모습을 그릴 수 있었다. 이렇게 안양시의 산업이 벤처산업을 중심으로 활성화되는 것은 수도권 도시 중 가장 편리한 교통·통신과 양호한 주거환경 및 수도 서울에 인접한 위치상의 강점이 어우러진 결과물이었다.

20세기 중반 이후 수도권의 대표적인 산업도시로 성장한 안양에 탈공업화현상이 일어나면서 침상도시로 급속하게 발전하고 있는 이러한 시대적 흐름은 안양시가 장차 어떠한 모습으로 발전해나가는 것이 도시정체성을 확립하고, 주체적인 발전을 이룩할 수 있을 것인가에 대한 깊이 있는 생각을 요구하게 됐다.¹⁰



호계동 공업지역 엘에스로 전경

4. 수도권정비계획

1960년대부터 우리나라는 대도시 중심의 거점개발에 의한 총량성장 위주의 경제정책을 시행해옴에 따라 국민경제의 고도성장을 지속해왔으나 급속한 도시화 상태에 따른 여러 가지 많은 문제점이 노출되었다.

특히 대도시로 인구가 집중됨에 따라 인구·경제·행정·교육·문화 등 모든 기능의 편재로 인하여 지역 간 격차가 유발되었고 교통혼잡·주택난·공해·범죄 등의 도시문제를 초래했으며 휴전선에 근접한 수도권지역의 안보상의 취약성까지 나타났다.

통계에 따르면 1960년대의 수도권 인구는 전국 인구의 20%를 점하였으나, 1970년도에는 35%, 1980년도에는 37%를 점하고 있어, 이러한 추세로 볼 때 2000년의 수도권 인구는 전국 인구의 48%에 이르러 전 국민의 거의 절반이 수도권에 거주하는 것으로 전망하였다.

당시 정부는 이러한 수도권 인구 집중을 억제하기 위하여 그동안 여러 가지 정책을 추진해왔으나 체계적으로 시행되지 못함으로써 실효를 거두지 못하였다. 이에 대한 종합대책의 일환으로 1982년 「수도권정비계획법」을 제정하기에 이르렀고, 동법에 의하여 법정계획인 수도권정비기본계획이 수립되었으며 동 기본계획을 근간으로 하여 각 주관기관에서 시행계획을 수립·시행하도록 하였다. 또한 수도권 안에서는 「국토이용관리법」¹⁾에 의한 토지이용계획, 기타 다른 법령에 의한 건설계획·개발계획에 우선하고, 그러한 계획의 기본이 되도록 규정되어 있어 중앙행정기관의 장이나 지방자치단체의 장은 수도권정비계획에 부합되지 않는 토지이용계획, 건설계획, 개발계획을 수립·시행할 수 없도록 함으로써 이 계획의 실제적 효율적인 집행이 가능하도록 제반의 제도적인 장치를 마련하였다.

제1차 수도권정비계획(1982~1996)은 한강 이남지역에 인구를 계획적으로 분산시키고 수도권 내 도시와 농촌 간의 생활환경 격차를 줄이며 인구와 산업의 적정 배치로 과밀 없는 수도권 시현을 목표로 하였다. 이를 위하여 서울과 주변도시의 인구 유입으로 인한 과밀화 방지책과 광역적 토지이용과 광역적 시설을 정비하였으며, 산업입지와 환경보전을 병행하고 계획지구의 설정에 의한 정비사업을 추진하였다. 또한 서울 등 기존 10대 도시를 정비하고 평택·이천 등 성장중심도시를 개발하고자 하였다.

제2차 수도권정비계획(1997~2011)은 수도권 집중억제 및 정비 대상을 수도권 전체지역으로 확대하여 쾌적한 생활환경 확보와 자연환경 보전, 통일대비 기반구축을 목표로

제1차 수도권정비계획(1982~1996년)



제4차 수도권정비계획(1997~2011년)



제3차 수도권정비계획(2006~2020년)



제4차 수도권정비계획(2021~2040, 2020년)



수도권정비계획(대한민국 국가지도집, 2019)

과밀억제권역 내 인구 및 산업을 수도권역으로 분산시키는 것을 목표로 하였다.

수도권은 개발정도에 따라 5대 권역(정비촉진지역, 개발유도지역, 개발억제지역, 자원보호지역, 개발유보지역)으로 구분하여 입지규제와 정비방안을 체계적으로 제시하였다. 상수도보호지역, 문화재보호지역, 수질보전에 영향이 많은 지역의 개발을 억제하며 주택·상하수도·통신기반시설을 확충하고자 하였다.

또한 광역순환선과 지역 간 연결 철도망을 확충하여 13개 노선 569km를 연장하여 지역 간 연계 광역교통망체계 등을 확충하며 대중교통 간 환승체계를 확립하여 도시 진입 시 전철이용을 유도하였다. 서울 중심 광역도시권을 정비하여 4대축별 정비 추진책으로 서울-인천, 안산-아산만, 파주-포천, 이천-가평으로 외곽 중심권을 육성하였다.

제3차 수도권정비계획(2006~2020)은 지방과 상생 발전하는 살기 좋은 동북아의 경제 중심지역을 목표로 공공기관 이전지역과 낙후지역, 기존공업지역을 정비발전지구로 지정하고 업무시설 및 관광단지 등의 유치 등을 2007년 하반기에 시행하였다.

과밀부담금 면제와 지방세 감면 등 혜택을 주고 2007년부터 2008년까지 매년 60만 평씩 180만 평의 산업단지의 규모를 확대하였다. 또한 자연보전권역 내의 규모 제한을 확대하여 대규모 관광지 조성 허용을 검토하고 과밀억제권역 내인 서울시 내에서의 대학 이전도 2007년 초부터 허용하였다.

또한 1중심(서울), 2거점(인천·수원), 4대 특성화도시(경기도)를 다핵연계형으로 공간구조를 개편하며, 서울은 동북아 금융·업무기능을 중심으로 한 ‘업무 및 도시형 산업벨트’로, 수원의 반도체산업의 클러스터와 인천의 경제자유구역 및 인천공항, 항만 등을 핵심거점으로 하는 ‘국제물류 및 첨단산업벨트’로 구분하였다. 경기 북부는 ‘남북교류 중심의 산업벨트’, 경기 동부는 ‘전원휴양벨트’, 경기 남부는 ‘해상물류 및 복합산업벨트’로 부각시키는 등 수도권을 지역별로 5개의 산업벨트로 나누어 개발하였다.¹²

제4차 수도권정비계획(2021~2040)은 집중관리를 통한 균형발전 도모를 통해 수도권의 인구 및 산업 과밀화 확산 관리, 인구집중 유발시설 관리 등 집중관리 수단의 실효성 제고, 제조업 집중을 지속적으로 관리하고 적극적인 분산을 추진하였다. 또한 세계 최고 수준으로 주민 삶의 질 개선을 바탕으로 계획입지 유도 및 기존 개별입지 정비 등 난개발 해소, 광역교통 인프라 및 대중교통 서비스 확충, 대기질·수질·녹지 등 다양한 분야의 환경보전 및 개선을 목표로하였다. 이는 수도권 혁신성장 역량을 제고하기 위해, 지역별 특화벨트 구축을 통한 혁신역량 결집, 첨단교통·물류 인프라 지원을 통한 초연결성 확대, 거점도시 자족기능 확충을 통한 특화발전을 유도하고자 하였다.

수도권정책은 인구와 시설의 급속한 집중에 따라 발생하는 도시문제의 해소와 지역 격차를 완화하려는 정부 차원의 노력으로 볼 수 있다. 1964년의 ‘대도시 인구집중 방지책’을 시작으로 ‘제4차 수도권정비계획’의 착수에 이르기까지 10여 개의 종합시책이 중앙정부 차원에서 추진되어왔으며, 2000년 이전에 추진된 정부의 집중억제시책은 크게 네 단계로 구분해볼 수 있다.¹³

단계별 수도권 시책의 전개과정

추진단계	연도	시책명	주관
문제인식기	1964	대도시 인구집중 방지책	건설부
	1969	대도시 인구 및 시책의 조정대책	무임소장관
시책형성기	1970	수도권 인구과밀억제에 관한 기본지침	건설부
	1970	제1차 국토종합개발계획(1972~1981)	건설부
	1972	대도시 인구분산시책	청와대
	1973	대도시 인구분산책	경제기획원
	1975	서울시 인구소산계획	서울시
정비추진기	1977	수도권 인구재배치 기본계획	제1무임소장관
	1977	공업배치법 제정	상공부
	1981	제2차 국토종합개발계획(1982~1991)	건설부
	1982	수도권 내 공공청사 및 대규모 건축물 규제계획	건설부
	1982	제1차 수도권정비기본계획(1982~1996)	건설부
	1992	제3차 국토종합개발계획(1992~2001)	건설부
정책전환기	1994	수도권정비계획법 및 시행령 개정	건설교통부
	1997	제2차 수도권정비계획(1997~2001)	건설교통부

수도권은 현재 과밀억제권역, 성장관리권역, 자연보전권역으로 권역별로 정비 방향을 구분하고 있다. 안양시는 과밀억제권역으로 인구집중 유발시설에 대한 입지규제 및 외곽분산을 추진하는 반면에 첨단정보, 국제교역 및 고급서비스기능 위주의 시설을 정비한다. 이 권역은 시설과 기능의 양적인 축소와 질적인 개선을 도모할 필요가 있는 지역으로, 이를 위하여 과도하게 집적된 시설은 부도심과 외곽지역으로 분산하고 서울의 주변 도시에는 일반업무, 유통 등 대도시기능을 분담하여 자족적 도시기능을 보강한다. 아울러 복지·체육·문화·역사유적 등 여가 및 문화공간을 적극적으로 발굴, 확충하고 있다.

인구집중 유발시설인 대학이나 공공청사 등의 신·증설은 가급적 억제하고 기존의 시설도 외부 이전을 유도한다. 과밀부담금 부과대상인 대형건축물에 대해서는 환경 및 교통영향평가를 철저히 하여 수도권문제의 심화를 최소화하고 시설규모는 주변의 기반 시설 용량을 충분히 고려하여 결정하고 있다.

권역별 인구수 및 인구밀도 변화

구분	2006년		2019년		인구변화 (천 명, %)
	인구수 (천 명, %)	인구밀도 (명/km ²)	인구수 (천 명, %)	인구밀도 (명/km ²)	
수도권	24,127 (100.0)	2,055	25,925 (100.0)	2,186	1,798
과밀억제권역	19,214 (79.6)	9,414	19,012 (73.3)	9,412	-202 (-6.3)
성장관리권역	3,955 (16.4)	675	5,683 (21.9)	946	1,728 (5.5)
자연보전권역	958 (4.0)	250	1,230 (4.8)	321	272 (0.8)

권역별 현황 및 정비전략

구분	과밀억제권역	성장관리권역	자연보전권역
지정목적	인구·산업 집중에 따른 이전·정비	인구·산업 유지 및 도시개발 적정 관리	한강 수계 수질·녹지 등 자연환경 보전
면적(2019) 11,860km ²	2,020km ² (17.0%)	6,010km ² (50.7%)	3,830km ² (32.3%)
인구(2019) 25,925천 명	19,012천 명(73.3%)	5,683천 명(21.9%)	1,230천 명(4.8%)
행정구역	서울특별시, 인천광역시(일부), 의정부시, 구리시, 남양주시(일부), 하남시, 고양시, 수원시, 성남시, 안양시, 부천시, 광명시, 과천시, 의왕시, 군포시, 시흥시(일부) (16시)	인천광역시(일부), 동두천시, 안산시, 오산시, 평택시, 파주시, 남양주시(일부), 용인시(일부), 연천군, 포천시, 양주시, 김포시, 화성시, 안성시(일부), 시흥시(일부) (14시, 1군)	이천시, 남양주시(일부), 용인시(일부), 가평군, 양평군, 여주시, 광주시, 안성시(일부) (6시, 2군)
정비전략	과밀화 방지, 도시문제 해소	이전기능 수용, 자족기반 확충	한강수계 보전, 주민생활 불편해소

자료: 국토교통부, 『제4차 수도권정비계획(2021~2040)』, 국토교통부, 2020.12.

註

- 이은호, 「안양시의 성장과 도시구조의 변화」, 이화여자대학교 대학원 석사학위논문, 2001.
- 당시 안양6동으로 경찰서·우체국·시청이 이전하고, 호계동으로 교육청이 이전하였음.
- 이은호, 앞의 논문, 2001.
- 이승연, 『안양시지명유래집』, 새안양회, 1996.
- 시흥군, 『시흥군지』, 1989.
- 군포시사편찬위원회, 『군포시사』, 2000.
- 이승연, 「안양의 유래」, 『안양문화』 제4권, 안양문화원, 1985.
- 시흥군, 『시흥군지』, 1989.
- 문원식, 「산업화과정을 통해 본 안양시의 도시성장」, 『사회과학연구』 제7집, 성결대학교 사회과학연구소, 2000.12.
- 문원식, 「탈공업시대의 안양」, 『우리안양』 제80호, 1999.
- 2002년도에 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」(약칭: 국토계획법)로 통합·개정되었음.
- 국가기록포털(www.archives.go.kr), 제3차 수도권정비계획.
- 박상우, 「(제2차 수도권정비계획의 기본방향과 주요내용) 수도권정비계획의 기본골격」, 『국토』 1997년 8월호(통권190호), 국토개발연구원, 1997.

2장

수도권 위성도시로의 성장과 택지개발사업



오은열 성결대학교 도시디자인정보공학과 교수



1. 안양의 도시구조와 생활권 형성

1) 도시 공간의 변화

안양시는 기존 안양 도심을 중심으로 군포·의왕을 포함하는 대생활권을 이루고 있으며, 서울의 위성도시로서 서울 대경제권 및 사회적 영향에 속한다.

안양시가 지속적으로 도시 성장을 가속화할 수 있었던 배경에는 몇 가지 이유가 있다. 첫째, 교통수단의 발달이다. 1905년 경부선의 개통으로 역이 생기게 됨으로써 한적한 촌락에 불과했던 안양은 철도역을 중심으로 점차 성장하기 시작하였다. 1974년 경수산업도로와 전철이 개통되어 서울과의 접근성은 더욱더 증진되었다.

또한 다수의 서울 시내버스가 안양에 기·종착점을 두고 있어 서울과의 연계성이 매우 높고 편리하였다. 안양 시내버스의 일부 노선은 서울의 강남구, 영등포구 등지의 서울 남부지역을 경유하여 운행하였다. 이와 같은 버스노선의 연장은 서울과 안양시 주민에게는 기동성의 증대를 뜻하는 것이며, 교외화^{郊外化}의 확산과 발전방향 축을 유도하는 매개체라는 점에서 중요한 의미를 갖게 되었다.

둘째, 공업 기능의 확대이다. 안양은 경인공업지대의 일부로서 해방 전인 1932년부터 이미 공장들이 진출해 있는 상태였다. 해방 후에도 섬유·제지·기계·금속·화학공업 등 각종 공장이 설립되어, 공업에 기초를 둔 서울의 위성도시로서의 성격을 지니게 되었다. 아울러 영등포·인천·수원을 연결하는 곳에 위치한다는 유리한 입지조건 때문에 안양시는 1970년대 이후 더욱 급속하게 공업지역으로 변모되었다. 이들 제조업체는 안양과 주변지역에 고용과 취업기회를 제공함으로써 인구 유입의 원동력이 되었으며, 지역경제

성장에 큰 도움을 주었다.

셋째, 거주 기능의 확대이다. 안양시는 서울과의 통근·통학 생활이 가능한 1시간대의 생활권 공간으로 서울의 침상도시(寢牀都市, bed town)적 성격이 농후하였다. 이러한 현상은 서울 시내버스의 연장운행과 고속전철망의 확충, 그리고 자가운전의 증가 추세로 인한 기동성의 증대에 따라 강화되었다. 또한 서울의 주택보급률의 절대 부족과 택지개발의 한계성이 서울 주변에서의 주택공급을 불가피하게 만들어 이것이 서울 주변지역에 거주지의 공간 확산을 촉진시키는 구실을 하게 되었다.¹

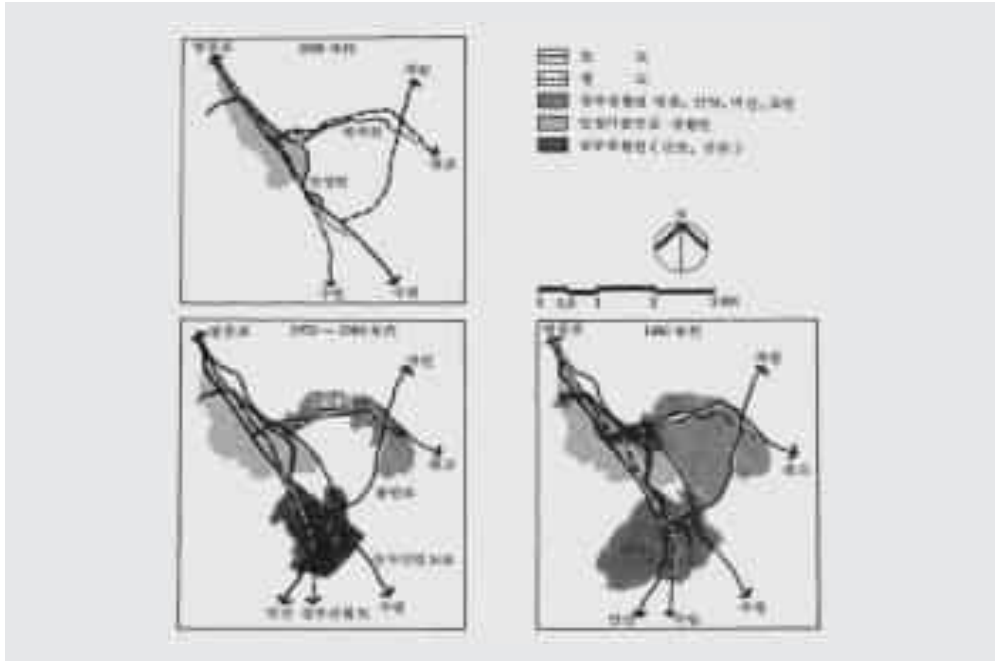
시기별 수도권 관리 정책변화

연도	목적	정책	개발내용
1960~1970년	수도권 인구 집중현상 억제	대도시 인구집중방지책(1964) 위성도시 구상(1965) 대도시 방위 지향정책(1968) 수도권 인구 과밀집중 억제정책(1970)	위성도시 건설 성남단지 개발 대덕학원연구도시 건설
1971~1977년	국토 균형개발	제1차 국토종합개발계획, 수도권 위성도시 배치정책, 개발제한구역의 설정(1971) 국도이용관리법(1972) 대도시 인구분산시책(1972~1974)	남동임해 공업벨트 조성 과천신도시 건설 반월신도시 건설
1977~	국토 다핵구조형성	수도권 인구재배치계획, 5대 거점도시권 정책, 임시행정수도 구상(1978) 제2차 국토종합개발계획, 성장거점도시 및 생활권계획(1981) 수도권정비계획법(1982)	-

자료: 국현민, 「평촌 신시가지 개발에 따른 안양시의 도시공간 변화에 관한 연구」, 2006.



서울-안양 간 진입로 확장공사(국가기록원, 1970)



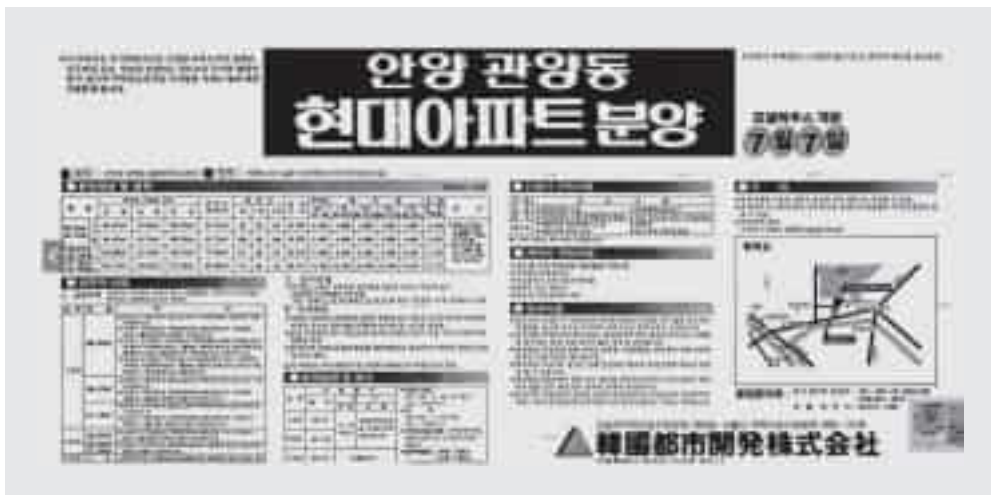
안양시 도시 구조 변화추세(『안양 평촌지구 택지개발사업 기본계획 및 기본설계』, 1989)

1960년대 초반까지는 농촌을 배경으로 특산물인 포도와 자연환경을 이용한 유원지를 가장 큰 소득원으로 하던 시흥군 안양읍은 1960년대 후반 경제발전을 거치면서 점차 커다란 변화를 맞이하게 되었다. 자본·정보·인력 등 모든 자원이 집중된 서울에서 1960년대 말 공업화 초기 단계를 지나면서 공업지의 교외화현상을 보이며, 서울~인천 축과 서울~수원 축에 집중적으로 분포하게 되었다. 안양지역의 경우에는 경부선 철도를 따라 많은 공장이 입지하였으며 이에 따라 인구가 급증하였고, 도시화 과정을 겪게 되었다. 1973년 안양시의 승격과 더불어 1974년 경수간전철(京水間電鐵)의 개통은 새로운 인구 유입의 촉매제 역할을 하였다. 1970년대 이전에는 안양역을 중심으로 한 기존의 소규모 시가지에 불과했으나, 1970년대 초반 석수동지역 및 안양5~8동지역이 시가화(市街化)되었으며 1970년대 후반에는 비산, 호계지구가 개발되고 1980년대에 들어서 시흥군 군포읍지역, 관양동지역 및 의왕읍 포일지구가 개발되어 급격한 도시화 추세를 보이기 시작했다.

1980년대 초에는 주로 주택공사 및 토지개발공사에 의해 주택단지가 조성되었다. 당시 안양시는 평촌지구만 미개발상태로 주변은 모두 개발되었는데, 도시적 기반을 갖추지 못한 채 부분적으로 개발된 관계로 각 지구 간의 연계성이 미약한 실정이었다.



비산동 미릉아파트 분양 광고(1979)



관양동 현대아파트 분양 광고(1984)

안양시의 도시구조 변천과정을 연대별로 구분하여 정리하면 다음과 같다. 1960년대에는 안양역을 중심으로 중앙로 연변을 따라 남쪽으로 확장되었고, 1970년대는 급속한 인구 성장에 따라 중앙로와 경수산업도로변에 주거지가 입지하여 구시가지와 신시가지가 공존하는 구조를 나타냈다. 1980년대 초에 들어서는 관악로 주변의 비산동·관양동 지역에 아파트단지가 활발하게 개발되었다.²

(1) 철도(경부선) 연변의 도시화 시기(1950년대 이전)

20세기 초까지 서울 근교의 자연발생 취락이자 농촌지역이었던 안양시는 1905년 경부선 철도의 개통으로 지역 발전의 전기를 마련하게 되었다. 일제강점기인 1914년 당시는 행정구역상 시흥군 서이면으로, 인구는 약 3500명 정도에 불과하였다. 그러나 경부선 철도의 개통에 의한 입지적 우위를 바탕으로 1930년대부터 공장이 들어서기 시작하였다. 1932년 조선직물과 조선견직, 1942년 고려석면, 1943년 제일방직과 삼덕제지가 건립되었으며, 해방 이후에도 1948년 금성방직 등 각종 공장이 들어섰다. 이로 인하여 안양지역은 철도교통의 중심지이자 섬유산업의 중심지로 성장하였다.

철도 개통과 공장 건립을 계기로 도시로 성장하게 된 안양은 1945년에 시흥군청이 안양면으로 이전하고 안양경찰서가 개소되면서 시흥군의 행정 중심 역할까지 수행하게 되었다. 1949년 안양읍으로 승격하였는데, 당시 인구가 약 2만여 명으로 이전 시기에 비해 크게 성장하였음을 알 수 있다.³

(2) 대규모 제조업체 설립에 의한 도시확장 시기(1950~1960년대)

조선직물과 조선견직, 금성방직 등 대규모 제조업체의 설립을 바탕으로 점차 도시로 성장해 온 안양시는 1949년 안양읍으로 승격된 이후에도 지속적인 발전을 하였다. 1950년대에는 전쟁으로 공장의 대규모 피해를 경험하였는데, 1953년 태평방직의 설립과 1960년 한국특수제지의 설립이 지역경제 재건의 견인차 역할을 하였다. 1957년 안양시의 인구는 약 2만 명으로 안양읍 승격 당시와 비슷한 규모를 유지하였다.

1960년대에는 1965년 현대양행, 1966년 금성사 등 대규모 제조업 공장이 건립되어 기계·전기전자 산업을 중심으로 지역경제가 활성화되고, 도시인구가 성장하였다. 인구 규모는 1965년에 약 5만 명, 1970년에 약 9만 명으로 크게 성장하였으며, 1963년 서면 박달리와 동면 안양리가 안양읍에 편입되면서 행정구역 면적도 58.16km²로 확장되었다.

(3) 지역 간 교통체계 확충에 의한 도시확장 시기(1970~1980년대)

1970~1980년대는 산업화와 인구 증가 현상이 지속되고 제5차에서 제8차에 이르는 일련의 토지구획정리사업에 따른 시가지 형성이 계속된 시기라고 할 수 있다.



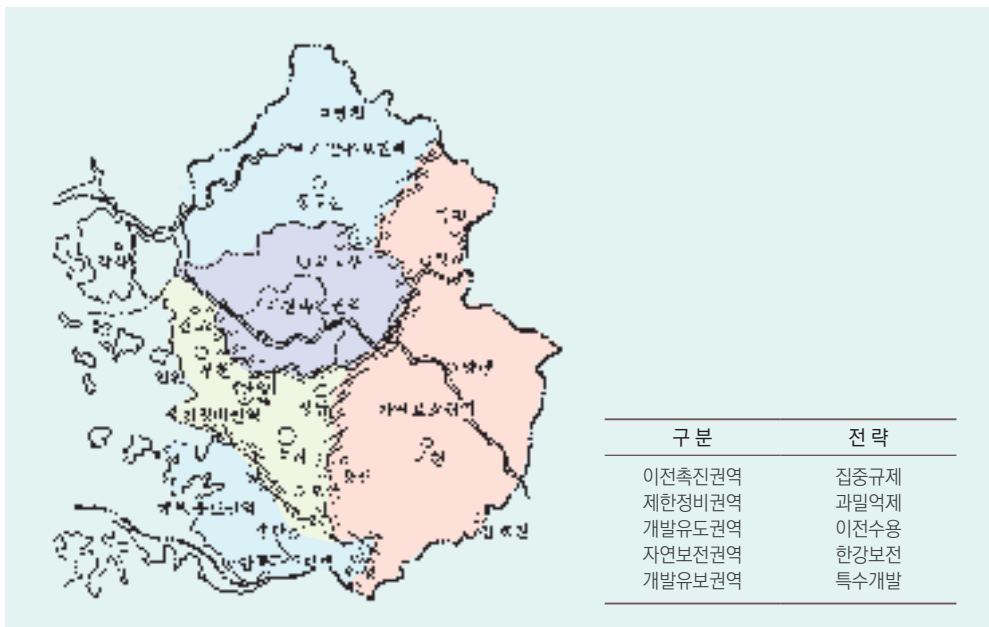
1966년과 1974년 항공사진



한편 이 시기에는 1971년 개발제한구역이 설정되었는데, 이로 인하여 자연스럽게 정해진 안양시의 도시 외곽 경계가 오늘날까지 이르고 있다. 1972년에는 경수산업도로가 확장되고, 1974년에 수도권 전철이 개통되어 관악역 및 명학역을 이용한 지역 간 교통 체계가 본격적으로 갖추어졌다. 안양시는 1973년 시로 승격되었는데, 당시 인구 규모는 약 11만 명이었다. 이후에도 산업화와 인구 증가 현상이 지속되어 1989년 평촌신도시 개발 직전에는 약 47만 명 규모까지 성장하였다.⁴

2) 평촌신도시 조성 이전 주요 계획

안양시는 수도권정비기본계획에 따른 5개 권역 중 제한정비권역에 속하며 이 권역의 기본정비전략은 과밀억제로서 이전촉진권역에서 이전하는 시설의 설치를 허용하고 기존 시설의 증설을 계획적으로 허용하였다. 그 구체적인 내용으로 첫 번째는 용도지역 위반 비도시형 공장을 이전 재배치하고 현 수준에서 공업용지를 동결하고, 두 번째로 전문 대학 이상 고등교육기관의 신설 금지 및 학생정원의 증원 억제, 기존정원 수용을 위한 시설 이외의 신·증축을 금지하였다.



수도권정비 기본계획도 및 권역별 기본전략(한국토지개발공사, 『준공사업지구편람』, 1989)

이러한 수도권으로의 인구와 교통량 집중, 신도시의 개발로 인한 교통 문제를 해결하기 위해 수도권 광역도로망 계획이 수립되었다. 수도권을 중심으로 타 지역을 연결하는 교통축을 개발함으로써 이동성을 제고시키며 수도권 내 주요도시 및 산업시설의 집중지역들을 상호연결시키고자 하였다. 경기지역 개발과정에서 파생될 통행수요에 부응하기 위하여 도로망 패턴을 2개 체계로 나누었는데 그 하나는 서울 주변의 순환도로망이며, 다른 하나는 경인·경부 등 주축상의 도로망 패턴으로 각 체계마다 몇 개의 노선을 포함하고 있다.

수도권 광역교통망 계획

축별	사업명	연장(km)	시행효과
순환축	서창-안산간 고속도로 신설	16.3	인천-수원간 물동량 흡수 서울-수원간 고속도로 부담 경감
	수도권 순환고속도로	-	수도권 각 도시(안양·성남·광명·부천) 간의 연계교통 담당
방사상축	제2경인고속도로 6차선 신설	24.9	경인축 용량확대
	시흥-안산간 고속도로 4차선 신설	12.5	신갈-안산 계획 고속도로의 이용율 증진
	안양-광명간 고속도로 신설	6.5	서울시 주변도로 확보
	과천-수원간 고속도로 신설	-	경부고속도로 서울-수원 구간 부담 경감

이와 같은 수도권정비기본계획 및 평촌신도시 개발에 따라 안양시는 도시기본계획 수립하였다(경기도고시 제1990-233호). 목표연도는 2001년으로 도시계획구역 내 인구는 52만으로 설정하였다. 이 설정에 따른 수용할 공간의 확보 및 적정배분, 도시기반시설의 정비 및 확충으로 쾌적한 생활환경 조성, 개발제한구역과 공원 등 자연환경의 보전으로 무질서한 시가지의 확산을 방지하여 공간의 정서적 분위기를 조성, 수도권 내의 근로자를 대상으로 하는 베드타운(bed town) 형성을 목표로 하였다.

개발 전략으로 생산녹지 및 평촌동 구릉지에 신시가지 개발, 평촌동에 부도심을 계획하여 도시 구조의 다핵화를 유도하였다. 그리고 시가지 중심부 공업단지 폐쇄와 기존 공업단지의 도시형 공업단지로 유도·주거·생산·위락 및 녹지공간의 연계화로 내부공간의 입체적 이용 추구, 도시 주변지역 교통의 원활한 소통을 위한 입체교차시설 확충 및 산업도로의 지하화를 설정하였다.



안양 도시기본계획도(한국토지개발공사, 『준공사업지구편람』, 1989)



수도권제1순환고속도로

이러한 기본계획은 평촌신도시 계획과 직접 연계되어 안양의 도시공간구조를 ‘만안·동안’으로 이원화하는 기초를 마련하였다. 또한 교통·산업·환경을 통합한 종합계획으로 이후 2000년대 도시기본계획의 뼈대를 형성하였으며, 서울 인근 위성도시로서 자족성 확보를 위한 핵심 정책 방향을 제시하였다. 그러나 계획 당시 목표 인구가 과소 추정되었고, 상위도로 계획의 미반영, 공업지의 연계성 결여 등 문제가 있어 계획지표 수정이 불가피하게 되었다.

2. 택지개발사업에 의한 대규모 주거지 개발

1978년 부동산투기 문제가 심각해지면서 정부는 ‘8·8 부동산투기 억제와 지가 안정을 위한 종합대책’을 발표하였다. 1979년에는 제2차 석유파동, 박정희 대통령 서거 등 당시에는 정치·경제·사회적으로 매우 혼란한 시기였다. 1970~1980년대 정부는 불안한 정치 환경과 도시의 인구집중에 따른 주택 부족 문제에 대한 서민들의 불만을 해소하기 위해 서민주택의 대량 공급을 추진하였다. 1980년 국가보위비상대책위원회는 ‘주택 500만호 건설’ 계획을 발표하고, 이를 위해 「택지개발촉진법」을 통한 대규모 택지 공급을 통해 공공 주도의 공영개발을 실시하였다. 즉 정부는 도시지역의 시급한 주택난을 해소하기 위하여 주택 건설에 필요한 저렴한 택지를 조성하여 서민주택을 공급하고, 이를 통해 국민 주거생활의 안정과 복지 향상에 기여⁵하고자 하였다.

구체적으로 정부는 서울의 무분별한 성장을 관리하기 위해 개발제한구역을 지정하였으나 서울의 인구는 1968년에 400만 명에서 1979년에 800만 명⁶으로 2배 가까이 증가하였고, 이는 국토 균형 발전과 수도권 도시 관리에 큰 부담으로 작용하였다. 또한 기존의 토지구획정리사업은 단독주택 중심의 주택공급에 의한 양적 한계, 토지구획 정리 후 개발 이익의 사유화, 부동산 투기 유발 등 많은 문제점이 노출되었다. 이에 정부는 서울 외곽의 개발제한구역 인근의 저렴한 토지를 대규모로 공공이 매입하여 직접 택지를 공급하는 방식인 택지개발사업을 통해 이러한 문제점을 해결하고자 하였다.

또한 정부는 공공사업을 추진하기 위해 1979년 3월 기존의 금융 중심의 토지금융을 한국토지개발공사라는 토지 공급의 전담기구로 전환하였다. 정부는 한국토지개발공사로 하여금 토지의 취득, 개발 및 공급은 물론 국가·지방자치단체·정부투자기관의 위탁이나 「국토이용관리법」과 「도시계획법」에 의한 택지조성사업, 매립사업 등을 총괄하는 역

할을 하도록 하였다. 이와 더불어 토지개발 채권을 발행할 수 있도록 하여 공사 자체의 자금 유동성을 확보하였고, 토지정책 수립에 관한 업무도 담당하게 하였다. 이처럼 한국 토지개발공사의 발족은 과거 정부의 간접적 시장 참여를 탈피하고 택지 공급에 직접 개입하여 주택 및 도시 문제를 해결하려는 의지가 반영된 것이라 할 수 있다. 이때부터 주택공급을 목표로 하는 대한주택공사와 택지개발의 전담기구인 한국토지개발공사가 각각 주택 건설과 택지개발을 나누어 담당⁷하는 주택시스템이 구축되었다.

공공이 택지를 지정하고 개발하는 과정에서 주택용지 대부분은 민간 건설회사로 이전되었다. 이는 공공이 토지를 개발하고, 민간이 주택을 건축하는 분화된 형태가 고착화되는 계기가 되었고, 정부의 재정적 여력을 해소하는 방안으로 지속적으로 활용되었다. 「택지개발촉진법」은 1980년대부터 대규모 택지 공급과 신도시 개발에 적극적으로 활용되어 한국의 도시 주거 공간을 대규모 아파트단지로 바꾸는 시작점이 되었다.

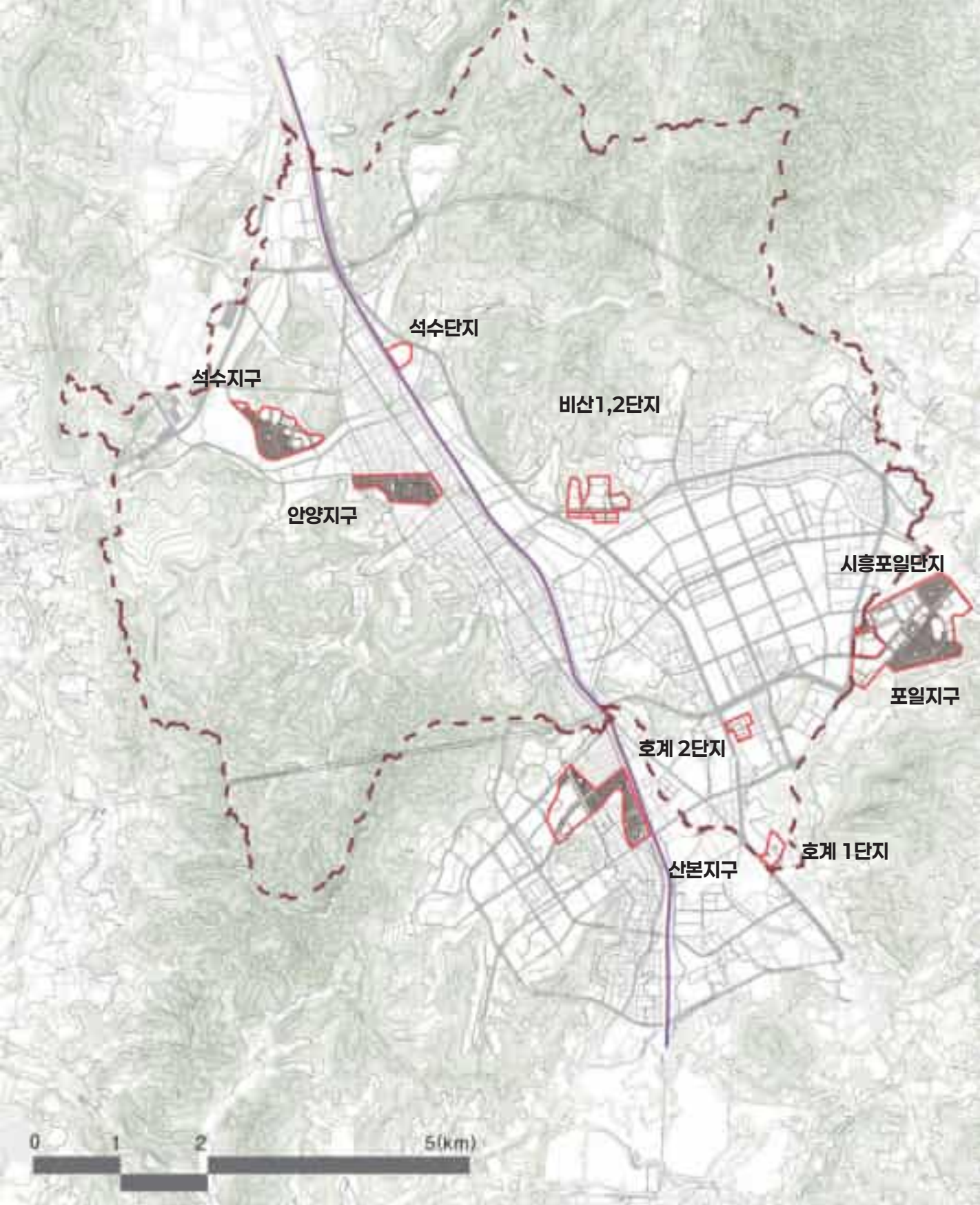
안양시 토지구획정리사업

지구별	위치	면적(평)	사업기간	환지 지정일	환지 확정일	평균 감보율(%)
제1지구	안양4동 일대	269,425	1954~1970	1961.4.21.	1970.2.23.	31
제2지구	석수동, 안양2동	391,175	1968~1977	1969.1.30.	1977.12.28.	39
제3지구	안양5·6·7동 일대	371,640	1969~1975	1970.6.26.	1975.8.9.	39
제5지구	유원지입구 일대	76,827	1973~1978	1975.4.23.	1978.3.25.	35
제6지구	안양7동, 호계동 일대	865,410	1973~1979	1974.7.15.	1979.11.22.	35
제7지구	발산동, 관양동	520,000	1979~1982	1980.4.22.	-	51
제8지구	안양동, 군포면 일대	668,000	1979~1982	1980.11.27.	-	51

안양시 택지개발사업지구

지구명	위치	면적(㎡)	비고
석수택지개발사업	안양시 석수동	376,182	건설부고시 제202호(1983.10.29)
포일택지개발사업	시흥군 의왕읍 포일리	1,064,195	건설부고시 제466호(1983.12.30)
산본택지개발사업	시흥군 군포읍 산본리	413,381	건설부고시 제298호(1982.8.24)

출처: 안양시, 『안양도시재정비계획』, 1985.



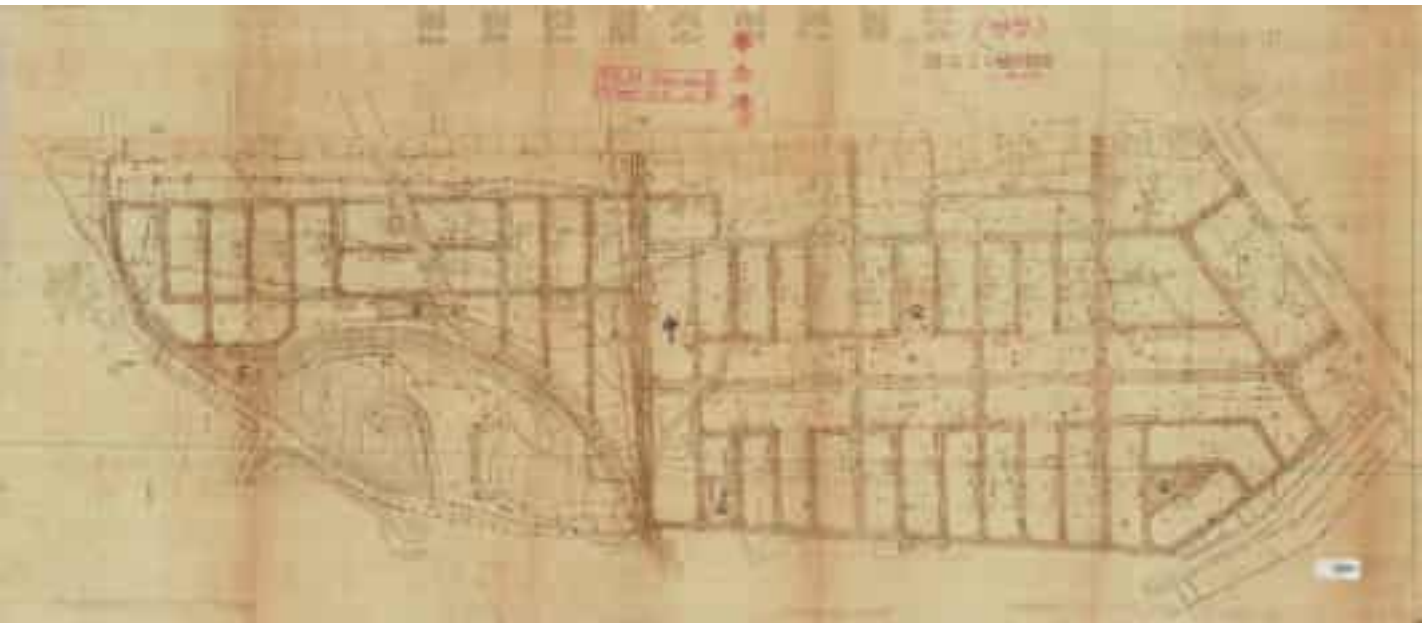
1980년대 안양도시계획 내 택지개발 및 아파트 현황

1) 안양 안양지구(1977~1978)⁸

안양 안양지구의 위치는 안양역에서 서쪽으로 약 300m, 수원과 반월 신공업도시와 연결되는 도로에 접하고 있다. 이곳은 일제강점기인 1932년 일본인들에 의해 인건(人絹)을 생산하는 조선직물주식회사가 들어섰던 대규모 공장터였으며, 해방 이후 이 부지는 1960년대 안양 경제발전의 핵심이었던 금성방직이 설립된 터이다. 그러나 금성방직은 1967년 태평방직과 함께 대한농산(대농)에 매각되었다.

개발 전 주거지역이 대부분(95%)을 차지하였고 일부 상업지역(5%)이 분포하고 있었다. 단독주택단지로 개발하여 도로 여건을 개선하고, 공원·시장·어린이놀이터 등을 조성하였다. 당시 서민주택의 공급과 안양 위성도시의 발전을 위해 사업이 추진되었다. 토지상환채권을 발행하여 약 4,000평(633필지, 30억 원 규모)의 택지 공급을 통해 부지를 확보하였고, 총사업면적 23만 523.3㎡(6만 9733평), 사업비는 5억 2700만 원이 소요되었다.

「택지개발촉진법」이 시행되기 이전의 사업지라 1975년 설립한 토지금고의 「토지금고법」에 의해 사업을 진행하였다. 1970년대 중반까지 (주)대농의 공장용지로 활용되다가 1976년 7월 (주)대농으로부터 토지를 매입하고, 1977년 10월에 착공하여 그다음 해 8월



안양지구 택지개발단지 조성 현황도(경기도고시 제1977-281호)



안양 안양지구 항공사진(국토지리정보원, 1974·1985)

에 공사를 마무리하였다. 토지는 토지상환채권 소지자에게 등급별로 추첨으로 분양하였고, 분양받은 토지에 개별 시행을 통해 단독주택을 건설하였다.

1978년 택지의 정비가 완료되고 그 이후로 개별 필지별로 산발적으로 주택 건설이 이루어졌다. 1980년대 중반 이후 어느 정도 시가지의 모습이 완성되었고, 현재의 단독주택 주거지의 모습을 갖추었다. 초기 개발 당시 상업용지는 없었으나 공원·어린이놀이터·시장 등이 일부 계획되었고, 주변의 인프라를 활용하는 방식으로 도시 주거 블록이 형성되었다.

안양지구 개발 후 토지이용현황

구분	면적(㎡)	구성비(%)	비고
합계	230,523.3	100.0	
주택건설용지			
소계	159,546.0	69.2	
단독주택지	159,546.0	69.2	
공공주택지			
소계	-	-	
임대주택지			
국민주택지			
분양주택지			
근린생활시설용지	-	-	
상업용지	-	-	
소계	70,977.3	30.8	
공공시설용지			
도로	59,514.0	25.8	
공원	6,667.0	2.9	
시장	3,993.3	1.7	어린이놀이터 5개소
기타	803.0	0.4	

출처: 한국토지개발공사, 『토지개발사업총람』 I (1976~1985), 1990, 55쪽.

2) 안양 석수지구(1983~1986)⁹

안양 석수지구는 안양고교에서 북측 5km, 석수동 공설운동장에서 서측 10km 지점에 위치하고 있다. 행정구역상 명칭은 안양시 석수3동(현 충훈동)으로 흔히 '충훈부'라고 불리고 있었다. 지구 북측 및 동측은 개발제한구역, 남서측은 준공업지역이고, 7호공원으로



석수지구(현 충훈동) 전경

지정된 표고 117~125m의 여기산(麗岐山)과 인접하고 있다. 총사업면적은 30만 6966.8㎡(9만 2857평)이고, 용지비 85.66억 원, 조성비 30.54억 원을 포함한 총사업비는 116.2억 원이 소요되었다. 수용인구 5400명(세대수 1200세대), 인구밀도 308인/ha로 계획되었고, 서민주택 건설을 위한 저렴한 택지의 개발과 공급을 목적으로 사업이 추진되었다.

교통현황으로는 지구 내 진입도로는 안양천변을 따라 폭 15m의 비포장도로가 개설되어 있었으며, 지구 남측 안양천 건너편의 박달동과 연결되는 충훈교(폭 5m, 길이 90m)가 설치되어 있었다. 지구 내는 주민들의 이용을 위한 자연발생적인 비포장 소로가 형성되어 있었으며 (주)삼영운수 소유의 시내버스정류장이 있었다. 공공시설은 지구 내에 석수초등학교가 개교(1979.2.23)된 상태였으며, 동사무소·파출소 등 근린공공시설은 부재한 실정이었다.

사업은 한국토지개발공사가 「택지개발촉진법」에 의해 진행하였고, 1981년 6월 건설부고시 제202호에 의해 택지개발 예정지구로 지정되었다. 사업지구 내 중심에 상가 블록을 배치하였고, 공동주택과 연립주택은 기존 가옥 밀집지 남측지역에 주로 배치하였다. 안양천 방향 석수로 인접지역은 단독주택 택지로 개발하였다. 단독주택용지와 공동주택용지의 비율은 60:40으로 하였고, 어린이공원 3개소, 중학교 1개소, 시내버스 여객정류장 1개소를 설치하는 계획을 수립하였다.



안양 석수지구 개발 현황도(건설부고시 제1983-348호)

1983년 11월 안양 석수지구 택지개발사업은 시공사 (주)럭키개발에 의해서 착공되었다. 건설부에서는 실시계획 승인조건을 추가하였는데, 석수지구에 접한 안양천 미개수 구간未改修區間에 대해서는 석수지구 외곽도로 건설과 관련하여 시행원인자 부담으로 개수하는 방안을 검토, 시행하도록 하는 내용이었다.

1984년 3월 대한주택공사에서 석수지구 내 공동주택용지 공급을 요청하였다. 아파트용지(1만 724평)는 장기임대주택을, 연립주택용지(1만 2384평)는 과천시 도시계획사업에 따른 철거민 등의 이주대책을 위한 분양아파트 건설을 목적으로 하고 있어 연립주택용지를 아파트용지로 변경 요청하였다. 이에 한국토지개발공사에서는 1984년 5월 연립주택용지를 아파트용지로 변경추진하기로 결정하였으며, 이후 1986년 3월 석수 택지개발사업은 사업 준공(건설부공고 제37호)되었다.

이후 단독주택은 대부분 1988년도 무렵 부동산 경기 상승과 함께 다세대주택(건축법상 공동주택에 해당)으로 건축되었거나, 보행이 많은 가로변에는 점포주택이 건축되어 있어 본래의 순수 단독주택은 매우 적다. 또한 택지개발사업 당시 안양시의 자가용 승용차 보급률이 낮았으며, 단독주택 및 다세대주택에 대한 주차장 설치 강제규정이 없었기 때문에 별도의 공용주차장을 확보하지 않아 주차난이 발생하였다.

석수지구 개발 후 토지이용상황

구분		면적(㎡)	구성비(%)	비고
합계		306,966.8	100.0	
주택건설용지	소계	175,395.3	57.2	
	단독주택지	96,431.2	31.4	
	소계	78,964.1	25.8	
	임대주택지	-	-	
	국민주택지	78,964.1	25.8	
	분양주택지	-	-	
	근린생활시설용지	-	-	
상업용지	8,660.2	2.8		
공공시설용지	소계	122,911.3	40.0	
	도로	73,111.3	23.8	
	공원	6,783.3	2.2	
	녹지	13,032.6	4.3	
	학교용지	16,630.4	5.4	
	제방	5,907.4	1.9	
	자동차정류장	7,446.3	2.4	

출처: 한국토지개발공사, 『토지개발사업총람』 II (1986~1987), 1990.



석수지구 항공사진(1982-1990)과 개발 전후 토지이용상황도(한국토지개발공사, 『토지개발사업총람』 II, 1990)

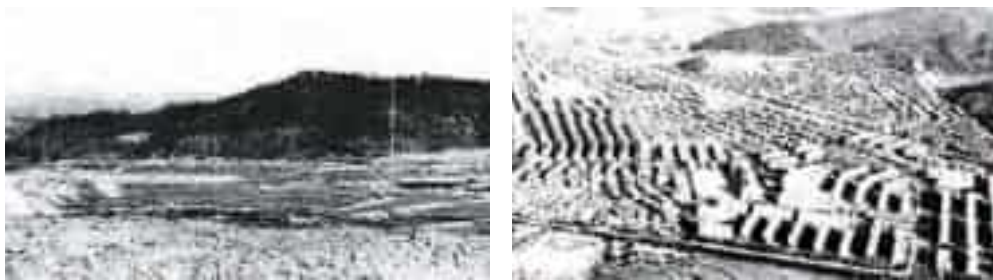
3) 안양 포일지구¹⁰

안양 포일지구의 위치는 당시 안양시청(현 만안구청 부지)에서 동측으로 4km 지점으로, 경기도 시흥군 의왕읍 포일리·내손리, 안양시 평촌동 일부가 포함되는 지역이다. 평탄한 구릉지, 북동측 지구계를 따라 학의천이 흐르고, 달안동 농경지의 농업용수호가 의왕저수지에서 동서방향으로 관통하고 있다. 포일지구 내 공공시설은 전무한 실정으로, 지구 외로 안양시 도시계획도로 북쪽에 농업진흥공사가 있으며, 안양남초등학교는 남서쪽 300m 지점, 평촌동사무소는 북서쪽 200m 지점, 신성중·고등학교(현재는 안양동으로 이전)는 북쪽 600m 지점, 그리고 계원예술고등학교(현 계원예대 부지)는 남쪽 300m 지점에 위치하였다.

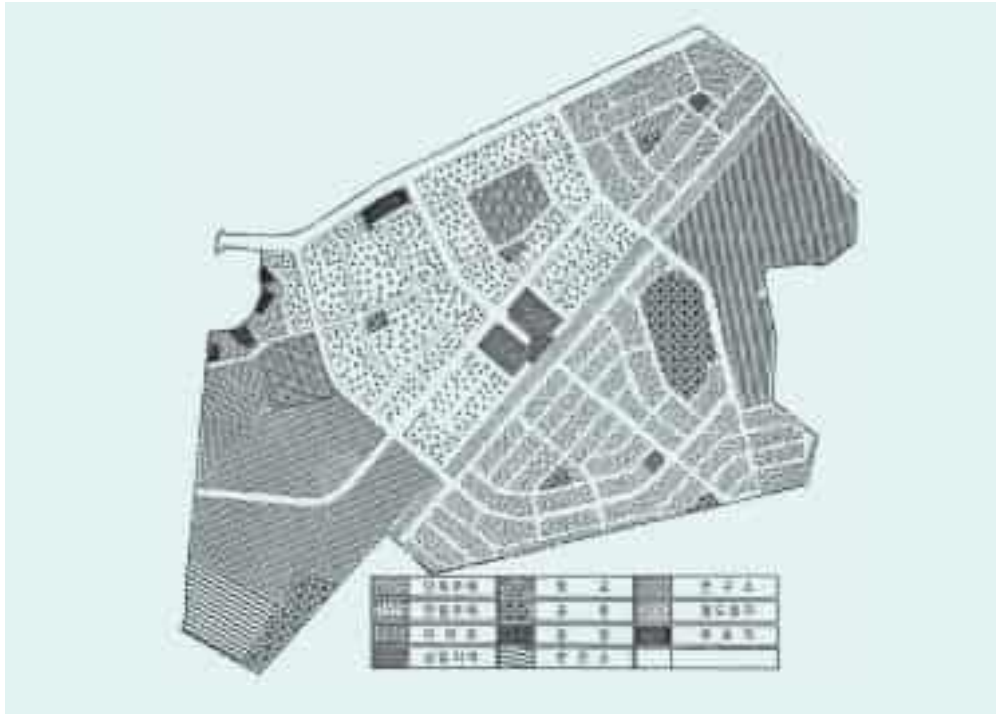
본 계획지구의 도시계획은 안양시 도시계획 용도지역상 자연녹지지역이었으나 1981년 7월 16일 건설부고시 제240호로 주거 및 상업지역으로 용도지역을 변경하였다. 이전 토지이용현황은 대부분이 임야 및 전·답으로 이용되고 있는 미개발지구로 지구 내 상·하수도시설은 전무한 상태였다. 장기종합개발 계획상 신시가지 개발 예정지로 지정된 지역으로, 인근지역의 기존 공업단지 종업원의 배후 주거 기능을 담당하고자 하였다.

포일지구 주택공급계획

주택형태별	면적		주택규모	세대수
	m ²	평		
총계	574,145	173,679		4,550
소계	236,453	71,527		1,100
단독주택				
1지구	66,300	20,056	부지면적 80평	25
2지구	170,153	51,472	부지면적 60평	850
연립주택	194,932	58,967	40평형	1,200
아파트	142,760	43,185	10, 13, 15, 17평형	2,250



안양 포일지구 개발 전후 모습(한국토지개발공사, 『토지개발사업총람』 I (1976~1985), 1990)



안양 포일지구 토지이용계획도(한국토지개발공사, 『안양 포일지구 택지개발사업기본계획 및 기본설계』, 1981)

이와 같이 저소득층 및 중산층을 위한 택지개발사업으로서 지형조건과 입지적 측면에 의거하여 한정된 토지에 대량주택공급을 위해서는 집단주택의 공급이 요청되므로 주택배치를 감안하여 아파트·연립주택·단독주택지구로 구분하되, 밀도별 배분계획에 따라 주택용지 전체 면적에 대해 단독주택 41.2%, 연립주택 33.9%, 아파트 24.9%로 계획하였다. 단독주택은 표준형 80평 및 60평으로 하고, 저소득층을 위한 아파트, 건설부지의 위치와 면적은 대한주택공사의 건설계획을 원칙으로 하였다.

그 외 주구중심 상업지역과 분구중심 상업지역(시장 2개소)으로 계획하고 일상이용권에 불편이 없도록 배치·계획하였으며, 주거민의 휴식과 주거환경 보전을 위한 공원·녹지는 근린공원 2개소와 어린이공원 5개소를 적정위치에 배치하였다.

총사업면적은 105만 1797㎡(31만 8169평)이고, 그중 유보지로 제척된 7773㎡를 제외한 104만 4024㎡가 준공되었다. 수용인구 2만 명(세대수 4550세대), 인구밀도 350인/ha를 목표로 사업이 추진되었다. 총사업비는 용지비 110.59억 원, 조성비 78.73억 원을 포함하여 총 189.32억 원이 소요되었다. 「택지개발촉진법」에 의해 사업이 진행되었고,



안양 산본지구 위치도 및 토지이용계획(한국토지개발공사, 「준공사업지구편람(1979~1988)」, 1989)

1981년 7월 건설부고시 제240호에 의해 개발계획이 승인되었다. 1981년 12월 공사를 착공하여 1985년 7월에 사업이 완료(건설부공고 제79호)되었다.

4) 안양 산본지구(1982~1985)¹¹⁾

안양 산본지구는 「택지개발촉진법」에 의해 사업이 진행되어 1981년 6월 건설부고시 제202호에 의해 택지개발 예정지구로 지정되었다. 안양8지구 토지구획정리사업지구에서 배제된 시흥군 군포읍 금정리(현 금정역 주변)와 산본리 일원으로, 면적은 41만 3578.8㎡(12만 5108평)가 지정되었다. 이 사업의 목적은 서민주택용지의 대량공급, 군포 일원의 공업단지 배후 주거지 조성, 산본천 정비를 통한 상습적인 홍수피해 예방을 위한 것이었다. 1982년 8월부터 1985년 12월까지 실시된 이 사업은 총 2400가구, 8700명을 수용하는 내용으로 한국토지개발공사에 의해 시행되었고, 총사업비는 81억 8200만 원이 소요되었다.

안양 산본지구 택지개발의 사업지구는 동측으로 도시계획도로인 대로 1류 1호선과 경부선 철도 및 경수간 전철이 남북으로 접하며, 남측과 북측은 안양8지구 토지구획정리지구와 접하고 있었다.

이는 이 사업이 독자적인 택지개발사업이라기보다 안양8지구 토지구획정리사업과 연동되어 있었고, 새로 승격한 군포읍의 도시정비를 위한 사업의 일환이었음을 의미한다. 다만, 안양8지구 토지구획정리사업이 안양시란 지방자치단체가 시행한 것이라면, 안양산본지구 택지개발사업은 중앙정부기관, 즉 한국토지개발공사가 시행한 것이었다. 따라서 이 사업은 안양8지구 토지구획정리사업을 보완하거나 이에 연계되어 1980년대

군포읍의 기존 시가지 주변을 개발하고 정비하는 데 중요한 기여를 했다. 실제 안양 산본 택지개발지구 내의 토지이용은 인근의 다른 개발지와 연계되어 전체로서 향후 조성될 신도시의 자연스러운 일부가 되었다.¹²

註

-
- | | |
|--|--|
| <p>1 국현민, 「평촌 신시가지 개발에 따른 안양시의 도시공간 변화에 관한 연구」, 서울시립대학교 대학원 석사학위논문, 2006.</p> <p>2 한국토지개발공사, 『안양 평촌지구 토지개발사업기본계획 및 기본설계』, 1989.12.</p> <p>3 안양시, 『안양시사』 4, 2008.</p> <p>4 안양시, 앞의 책, 2008.</p> <p>5 서울시, 『서울 도시계획 연혁』, 2001, 1134쪽.</p> <p>6 김선웅·장남중, 『서울과 세계 대도시: 밀레니엄 이후 도시변화 비교』, 서울연구원, 2017, 42쪽.</p> | <p>7 서울역사편찬원, 『서울도시계획사』 3, 서울역사편찬원, 2021, 151~152쪽.</p> <p>8 한국토지개발공사, 『토지개발사업총람』 I (1976~1985), 1990.</p> <p>9 한국토지개발공사, 『토지개발사업총람』 II (1986~1987), 1990.</p> <p>10 한국토지개발공사, 『토지개발사업총람』 I (1976~1985), 1990.</p> <p>11 한국토지개발공사, 『토지개발사업총람』 I (1976~1985), 1990.</p> <p>12 한국토지개발공사, 『토지개발사업총람』 I (1976~1985), 1990.</p> |
|--|--|

3장

주택 200만호 건설 계획과 평촌신도시 개발



오은열 성결대학교 도시디자인정보공학과 교수



1. 서울의 택지개발사업과 500만호 주택건설계획

1962년에는 정부 주도로 대한주택공사(주공)가 설립되어, 대규모 아파트단지의 건설과 신도시, 신시가지 건설을 주도하였으며, 이어 민간 건설사들이 아파트 건설에 참여하기 시작하였다. 인구밀도가 높은 서울에서부터 아파트단지가 건설되기 시작하였다.

서울시 주택문제를 해결하는 동시에 신시가지 개발을 목적으로 여의도 개발계획을 수립하였고, 1970년 2월 10일 밤섬 폭파로부터 불과 110일 만에 여의도 윤중제(현 여의방죽)가 준공되었다. 1971년 착공하여 1년 만에 준공한 시범아파트는 24개 동, 1584세대, 25평형과 40평형대가 건설되었다.

한편 반포주공아파트(남서울아파트)는 1973년 대한주택공사가 건설한 최초의 주공아파트 대단지로 강남 아파트 개발의 시작이 되었다. 반포주공을 필두로 반포·여의도·잠실 등을 비롯하여 전국 여러 도시에 학교와 시장, 어린이놀이터, 조경지역, 주차장 등 사회적 편익시설을 갖춘 대규모의 아파트단지들이 형성되었고 당시 정부 주도로 이루어진

여의도 시범아파트(서울역사아카이브, 1981)



강남 개발에 따라 조성된 압구정동의 아파트단지에는 사회 지도층들이 대거 이주함으로써 아파트단지는 부촌이라는 인식까지 생겨났다. 이에 따라 서울권역이 확대되고, 이후 1995년 행정구역 개편으로 현재 구조로 재편되었다.

택지개발사업은 공공부문이 택지의 취득·개발·공급·관리의 모든 과정에 주도적으로 참여하여 종합적으로 택지개발을 하는 방식으로, 공동주택 용지 공급을 보다 효율적으로 하기 위해 1980년 12월 「택지개발촉진법」이 제정되었다.

1980년대 정부의 500만호 주택건설계획 추진과 맞물려 「택지개발촉진법」은 도시계획국의 지역에 대한 도시계획 수립 기능까지 가져 지가가 저렴한 녹지나 농지 등을 사전에 개발예정구역으로 지정, 전면 매수하고 개발사업계획 시 주거지로 변경하는 것이 가능하므로 대단위 토지를 저렴하게 확보하여 신속한 개발을 추진하는 것이 가능해졌다. 1970년대의 「주택건설촉진법」에 의한 소규모 개발사업과 달리 공적주체가 토지를 전면 매수·개발하여 개발이익의 사유화를 막고 공공부분으로 흡수, 택지개발사업에 재투자한다는 취지의 공공개발사업으로 대규모 개발이 「택지개발촉진법」에 의거 행해졌다.

정부의 500만호 주택건설 국가시책에 부응하여 주택난 해소를 위한 저렴한 택지를 공급하기 위해서 서울시 개포동·일원동 일대를 사업시행지로 선정하였다.



이 지역을 선정한 이유는 1970년대 중반 이후 확장되기 시작한 강남권 개발을 촉진 하면서 증가할 거주인구를 흡수하는 것이 목적이었으며, 개포지구는 총 169만 3559㎡ (51만 2300평)으로, 1981년 4월 11일 택지개발예정지구로 지정, 12월 24일 조성공사를 착공하여 1984년 12월에 준공하였다. 개발기본계획은 수용인구 2만 3309명, 5287가구의 택지를 단독주택지 20%, 공동주택지 80%로 조성하는 것이었다.

주요 택지개발지구인 목동 신시가지 아파트 개발은 1985년 11월부터 1988년 10월까지 입주한 목동 아파트 1단지부터 14단지까지의 대규모 아파트단지 개발을 의미하며, 목동 신시가지 개발면적은 437.5만㎡, 3만 세대로 토지조성기간은 1983년 11월~1986년 12월이었다. 아파트가 들어서기 전의 목동은 말 그대로 ‘木洞’, 나무와 논밭이 많은 전형적인 시골이었으며, 당시 정부가 심각한 주택 부족 해결을 위해 500만호 주택 건설사업을 추진하였고, 86아시아게임과 88서울올림픽으로 김포공항에서 서울 중심부 이동 시 무허가주택과 논밭이 보이는 목동을 환경정비하기 위해 안양천에 높은 제방을 쌓고 목동 일대를 주택단지로 개발하기 시작하였다.

목동은 같은 시기 개발된 고덕지구·개포지구·상계지구와는 달리 서울과 인천을 잇는 ‘핵’으로서 개발할 목적이 있어 다른 도시개발지구에 비해 상업·행정 중심지역 면적을 높게 책정하였다. 그래서 중심지역을 그 지구의 최고위 간선도로를 따라 선형으로 조성 되도록 도시계획을 입안하였으나, 개발과정에서 목동부지가 너무 좁아 목동중심축도로를 일방통행으로 만들고 그 사이에 상업·행정 중심지역을 조성하였다. 또한 침수로 인하여 고층아파트를 짓게 되는 강남 아파트 개발과 마찬가지로 안양천변의 상습 침수지역의 개발로 홍수피해를 예방하는 목적도 포함되어 있었다.

이처럼 개포·고덕·목동·상계·중계·수서 및 수도권 5개 신도시 등 1980년 이후 1990년대에 이르기까지 개발된 대규모 주거지들은 대부분 「택지개발촉진법」을 근거법으로 하여 택지개발을 시행한 후, 「주택건설촉진법」에 의해 개별 주거단지들을 건설하는 방식으로 조성된 것이다. 1988년에는 택지개발에 따른 개발 이익의 지역 환원 및 지방재정 확충 등을 위하여 지자체에 의한 공영개발을 확대한다는 방침으로 서울·대구에 지방공사를 설립하고, 각 시·도에는 공영개발사업단을 설립하였으며, 이제까지 주택공사·토지개발공사를 중심으로 이루어지던 대규모 공영택지개발사업에 서울시 등 지자체가 유력한 주체로서 참여하기 시작하였다.

2. 200만호 주택건설계획과 수도권 5대 신도시

1) 신도시의 개념¹

현대적 의미의 신도시(new town)는 산업혁명 이후 급격한 도시화로 피폐된 대도시의 정주환경에 대한 대안에서 시작된 19세기 말 전원도시운동(Garden City Movement)으로부터 비롯되었다. 그 후, 신도시는 대도시가 갖고 있는 과밀 혼잡문제의 해결, 낙후지역의 개발촉진 등을 목적으로 여러 나라에 확산되었고, 나라마다 특수한 여건을 반영하면서 다양한 형태로 발전하였다.

우리나라의 경우 신도시에 대한 성격규정이 학문적으로나 제도적으로는 이루어져 있지 않은 상태이나, 일반적으로 신도시, 신행정수도, 위성도시, 주택도시, 공업단지 배후도시, 신시가지, 주택단지 등 여타의 주거공간과 구별짓는 용어들로 불리고 있어 그 나름대로 특성을 나타내고 있다. 일반적으로 새로운 건설계획에서 단지와 신시가지는 도시 공간의 일부에서 이루어지는 개발을 뜻한다. 단지는 토지이용이 비교적 단순한 개발 단위를 말하며, 시가지는 단지보다 이용되는 기능도 다양한 경우를 뜻한다. 그러나 이에 비해 신도시는 그것을 하나의 도시라 부를 수 있는 정밀한 규모와 기능을 갖춘 정주공간의 한 단위라고 말할 수 있다.

또한 경제활동이 모도시에 크게 의존적이라는 점에서 엄격히 ‘신도시’라고 부르기 어렵지만, 행정적으로나 물리적으로 독립된 도시의 형태를 갖추고 있는 경우에도 신도시라고 부르고 있다.

한편, 기성도시 전체의 공간구조와 기능에 근본적인 변화를 가져올 만큼 규모가 큰 개발이 기성도시 안에서 이루어지는 경우, 기성도시의 일부로서 개발된다는 점에서는 개념상 신시가지로 명명함이 타당하나, 신시가지보다는 오히려 신도시가 보다 적합한 표현으로 받아들여지고 있다.

따라서 신도시는 입지유형별로 볼 때, 크게 평촌·산본·중동신도시와 같이 기존도시 내부의 신시가지 형태인 ‘도시 내 신도시’와 분당, 일산신도시와 같이 기성 시가지로부터 물리적으로 고립된 환경에 건설되는 ‘도시 외 신도시’로 분류할 수 있으며, 이러한 유형들을 통틀어 신도시는 ‘국가정부과제에 의거하여’ 설정된 개발목표를 달성하기 위해 수립된 종합계획을 통해 새롭게 건설되는 도시형 정주공간으로 정의할 수 있다.

2) 200만호 주택건설계획의 배경

우리나라에 있어서 신도시의 개발은 국토정책적 차원에서 볼 때, 산업기반조성을 위한 공업단지 조성, 댐의 건설, 위성도시의 건설 등 다양한 양상으로 전개되는 국토개발 사업을 목적으로 하는 수단의 하나로 간주되고 있다. 우리나라에 신도시가 처음 건설되기 시작한 것은 1960년대 후반부터라고 할 수 있는데, 이는 크게 두 가지 정책목표에 의해 추진되었다. 하나는 공업단지 조성에 따른 배후도시로서 신도시를 건설하는 것이었고, 또 하나는 수도권외의 과밀문제를 해소하기 위한 것이었다. 이 가운데, 과밀 해소를 목표로 건설된 최초의 신도시는 1968년 서울시가 불법건축물 정리방안의 일환으로 건설한 광주주택단지(현 성남시)라 할 수 있다.

1972~1981년의 '제1차 국토종합개발계획'에서는 산업화의 초기단계에 걸맞는 산업기반의 조성이 국토정책의 기본방향이었으며, 이러한 배경하에 1970년대에는 수도권·대구권·부산권·광주권의 4대권역에 대규모 신공업도시(안산·구미·창원·여천)가 건설되었다. 이 중에서 안산시(당초 반월신도시)는 서울 및 수도권 지역에 분산되어 있는 중소공장 및 공해시설과 함께 그 종업원을 이주시키기 위한 것으로, 서울의 과밀 해소와 공업 육성이라는 정책목표를 동시에 달성하는 것이었으며, 대덕 연구·학원도시는 서울에 집중되어 있는 기능을 분산시키기 위해서 1974년부터 건설이 추진되었다.

1982~1991년의 '제2차 국토종합개발계획' 기간 중에는 서울을 중심으로 한 대도시의 꾸준한 인구 증가로 주택난이 심각해짐에 따라 정부는 산업기반의 조성과 함께 인간정주 환경의 개선을 주요 정책방향으로 설정하고 주로 서울시의 주택부족문제를 해소하기 위해서 목동 신시가지(1983), 상계동 신시가지(1986)와 같은 대단위 주택단지 건설계획을 추진하였다.

1980년대 말로 들어서면서 우리나라의 경제상황은 1986년에서 1988년까지의 3년간 연속 12% 이상 성장과 3년간 286억 달러에 이르는 흑자로 막대한 자금이 유입되었는데, 이 자금은 소비보다는 주식이나 부동산 등에 대한 자산수요로 작용함으로써 부동산에 대한 잠재적인 투기요인이 되었다. 이런 상황 속에서 소득 증가, 수도권의 인구 증가, 단독주택에서 아파트로의 선호변화 등 아파트에 대한 수요는 폭발적으로 확대되고 있었다. 민간아파트 특히 중·대형 아파트의 공급은 감소하여 가격의 급등을 유발하는 등 1988년 하반기에는 서울을 중심으로 한 수도권 지역에 심각한 주택문제가 발생하였다. 이러한 서울의 주택문제는 크게 3가지로 요약할 수 있는데, 우선 주택이 절대량 부족하

고, 두 번째로 주택가격이 지나치게 높았다는 것, 세 번째는 주기적으로 반복되는 아파트 투기와 이로 인해 야기되는 사회적·경제적 문제들이 그 주요 내용이었다.

우리나라 신도시(신시가지) 건설현황(시기별/목적별)

구분	1960		1970		1980	1990
산업도시 산업기지 배후도시	울산 (1962)	포항 (1968)	구미 (1973)	창원 여천 (1977)	광양 (1982)	
서울의 불법주택 철거이전	성남 (1968)					
대 도 시 문 제 해 결	서울의 공해공장이전			반월 (1977)		
	수도권 주택공급				분당 일산 평촌 산본 (1988) (1989)	중동 (1990)
	서울의 인구분산					
	서울도심기능분산 주택공급			잠실 (1971)	목동 상계 (1983) (1986)	
연구·학원도시			대덕(1974)			
낙후지역거점개발			동해(1978)			

이에 대해 정부는 만성적인 주택공급 부족현상을 해소하고 주택가격 안정기반을 구축하여 국민들의 주거생활을 안정시키기 위해서는 주택의 대량공급이 절실하다는 판단 하에 6공화국 출범 당시 선거공약으로 내걸었던 주택 200만호 건설계획을 1988년 하반기에 추진하게 되었다. 이 계획에서 수도권지역 주택 건설 물량은 총 90만 호로서, 서울시내의 주거지역 내 나대지 등 가용토지에 40만 호를 건설하고, 나머지 50만 호는 서울 주변지역에서 택지를 확보하여 건설하기로 하여, 우선 서울 주변 위성도시 내 대규모 개발가능지의 개발을 통해 택지를 공급하는 방안이 검토·추진되었다. 이에 따라 주택 대량 공급방안으로서 분당·일산·평촌·산본·중동 등 수도권 5개 '신주택도시' 계획을 수립하게 되었다.

3. 평촌신도시 선정과 정책방향

1) 평촌신도시의 선정

강남·목동·상계동 등 대단위 주거단지 개발 이후, 서울 외곽 근교의 농촌을 대규모 아파트단지로 건설하여 노태우 정부의 200만호 주택건설계획에 활용하고자 하였다. 논이나 밭을 매입하여 개발하면 비용도 절감되고 도시 구성에 별다른 제약이 없어 최적의 조건이며, 기존 주택지를 밀고 개발해야 하는 뉴타운이나 재개발보다 공사 기간도 짧은 장점이 있다.

노태우 정부의 200만호 주택건설계획으로 조성된 분당신도시(성남시), 일산신도시(고양시), 중동신도시(부천시), 평촌신도시(안양시), 산본신도시(군포시)의 이른바 5대 신도시는 서울로의 집중을 막기 위해 신도시 건설 후 서울 편입 요구를 억제하기 위해 서울시계에서 충분히 이격된 지역에 건설되었다는 특징도 있다.



1기 신도시 위치

분당과 일산은 기존 시가지와는 완전히 분리된 광활한 허허벌판에 조성된 진정한 의미의 신도시이며, 중동·평촌·산본은 기존 시가지의 미개발지를 활용하여 신·구도시 연계를 위해 조성되었다. 때문에 분당과 일산은 아파트 배치가 널찍하고 녹지도 충분히 확보하였으며 계획 인구밀도를 낮게 잡은 데 비해, 중동·평촌·산본은 좁은 구역에 많은 인구를 수용하기 위해 아파트 배치가 빽빽하고 계획 인구밀도를 높게 잡았다.

평촌지구에 대한 최초 계획은 1980년 12월 31일 「택지개발촉진법」이 제정된 이후에 논의되었다. 한국토지공사는 당시 안양 평촌지구를 최초의 택지개발예정지구 지정 추진 시부터 택지개발사업으로 개발하기 위하여, 흥안로 서측에 연접한 약 20~30만 평 규모의 지역을 택지개발 가능지로 조사하여 1984년까지 3차례에 걸쳐 택지개발예정지구의 지정을 추진하였으나, 농림수산부, 내무부 및 지방자치단체의 반대로 이루어지지 않았다.

1988년 당시 안양 평촌지구는 대부분 경지정리 된 농경지와 기존 취락으로 이루어져 있었으며, 안양시 도시계획상 생산녹지 및 자연녹지지역이긴 했어도 안양 도시기본계획상으로는 중심업무 및 상업지역으로 계획되어 있고, 안양시에서도 동 지역에 대한 개발 기본구상(안)을 작성중에 있는 등 신시가지로 개발될 것이 필연시되는 개발 유망지역이었기 때문에 지가가 상승하고 외지인들에 의한 투기적 매매가 일부 발생되고 있었다.

정부에서는 1988년 8월 초, 주택 200만호 건설계획을 수립하고 동 계획에 따라 수도권권지역에서 총 90만 호의 주택을 건설한다는 계획을 수립하였다. 또한 동 계획추진을 위해서는 서울시내의 주거지역 내 나대지 등 가용토지에 40만 호, 서울 주변지역에서 50만 호의 택지를 확보해야 한다는 판단을 내렸다. 이에 따라 건설부는 서울 주변 위성도시 내 대규모 개발가능지에 대한 검토를 추진하여, 우선적으로 1980년대 초부터 한국토지공사가 택지개발예정지구 지정대상지역으로 꾸준히 건의하고 있었던 안양시 평촌지구(약 155만 평)와 시흥군 산본지구(117만 5000평)의 개발을 통한 주택공급을 검토하였다.

하지만 평촌·산본지구가 수도권 내에서 가장 교통량이 많은 경수축에 입지하고 있으며, 1988년 당시 이미 간선교통망이 포화상태에 이른 점을 감안할 때, 강력한 간선교통시설인 전철망의 구축 없이는 동 지역을 택지로 개발할 수 없다고 판단하였다. 당시 서울~수원 간 전철이 군포읍 금정역에서 분기하여 안산선 전철이 건설되어 있었으나, 서울 강남지역과의 연계성 부족으로 그 효율성이 높지 않은 상황이었다. 이에 따라 사당·과천과 안양지역을 연결하는 전철노선의 건설이 안양지역의 숙원사업이자, 6공화국의 선거공약으로 제시되었으며 동 전철노선의 건설은 이미 제6차 경제사회개발 5개년 계

획(1987~1991)의 철도부문 사업으로 계획되어 있었다.

한편 한국토지공사에서도 평촌지역을 신시가지로서 체계적으로 개발하기 위해서는 전철의 건설이 필요하다고 판단하여 평촌·산본지구를 택지로 개발하고 그 개발이익 중 일부를 정부의 재정지원금과 합하여 전철선을 건설, 동 지구의 교통 수요를 해결하는 방안을 1985년 예정지구 지정건의 시부터 정부측에 제안하고 있었으므로, 정부에서도 평촌지구에 대하여 200만호 주택건설계획 목표 달성을 위한 택지의 공영개발과 개발 이익금 투자를 통한 전철건설방안으로 정책을 추진하게 되었다.



안양 평촌 택지개발예정지구 위치(한국토지공사, 『평촌신도시 개발사』, 1997)

이처럼 안양 평촌지구에 대한 신시가지 건설은 1980년대 초부터 검토되었으나, 광역적인 교통시설에 대한 투자가 병행되어야 하는 입지여건으로 인하여 개발이 보류되고 있다가, 200만호 건설 관련 주택의 대량공급을 위한 대규모 택지개발사업 추진이 불가피하게 되자 평촌지역을 같은 도시생활권 내인 군포 산본지구와 함께 신도시로 개발하고자 하였다.

평촌신도시는 주거 중심의 시가지로 개발하여 다양한 소득계층을 수용하되, 생활편익시설과 녹지공간이 확보된 쾌적한 도시환경을 조성하여 장래 인구 100만 명 규모의 안양 대도시권의 신중심업무지역으로 기능할 수 있도록 계획하였다. 총 510만 6000㎡의 면적을 개발하여 16.8만 명, 4만 2047세대의 공급을 목표로 조성하였다.

평촌신도시의 목적 및 특성으로는 다양한 계층을 수용하는 신시가지 개발, 기존 도시구조의 연계와 보완, 쾌적한 도시환경 조성 등을 들 수 있다. 수도권 주택공급목표를 수용하여 인구 17만 명의 수용을 기본전제로 하되, 기존 주거지와 연계성 및 개발유형을 고려한 주거형태의 개발밀도로 설계하고, 중심상업 및 대중교통 수단과 인접한 중앙부는 고밀주거지, 외곽부는 중밀주거지로 배치하였으며, 그 밖에 기존 취락인접지와 남단 공원녹지 변은 이주민의 단독주택지로 조성하였다.

주택유형별로 택지를 혼합하여 공동주택지에서 단일한 주택유형으로 대규모 단지가 형성되지 않도록 하고, 가능한 한 주택 유형이 서로 다른 단지가 혼재하도록 하였으며, 이 밖에도 택지개발사업 대상지에서 제외된 기존 취락과 존치되는 기존취락 주변에 이주주택지가 입지하도록 하였고, 도심지 가까운 곳은 고층 주거지를 배치하고, 거리가 먼 곳은 저층 주거지가 입지하도록 하였다.

간선도로는 안양시 도시 골격망과 지구 내를 동서로 통과하는 수도권순환고속도로와 연결되도록 하였으며, 광역수도권 교통망의 조기 착공으로 경수산업도로·흥안로·관악로 등 지역 간 도로를 확충·정비하도록 하였고, 아울러 동서연결도로망을 구축하여 기존 시가지와의 접근성을 제고시키며, 폭원 40m 이상으로 계획하는 남북 1개 노선과 동서 2개 노선을 기본골격으로 가로망체계를 구성토록 하였다.

안양 대도시권의 신중심업무기능을 담당하도록 하기 위해 중심상업업무지역에 안양 시청, 시의회, 교육청(안양과천교육지원청), 경찰서, 법원검찰청 등 공공기능을 유지하였으며, 지하철 별말역(평촌역) 인근에 석유센터, 국토개발연구원, 조선일보 등이 대거 입주함에 따라 행정타운으로 형성되었고, 지구 서측 범계역 인근은 대규모 쇼핑단지 및 은행·보험·농협 등이 입주하여 쇼핑금융타운으로 발전하도록 하였다.



개발 전 평촌신도시 일대(1989)



평촌신도시 조성 공사(1991)

평촌신도시지구 개발 후 토지이용 상황

구분	면적(㎡)			구성비(%)			비고	
	계	1단계	2단계	계	1단계	2단계		
합	계	5,105,904.4	5,081,494.2	24,410.2	100	99.5	0.5	
주택건설이용지	소	계	1,931,415.8	1,931,415.8	-	37.8	37.8	-
	공동주택		1,777,968.5	1,777,968.5	-	34.8	34.8	-
	단독주택		150,256.3	150,256.3	-	2.9	2.9	-
	근린생활시설		3,191.0	3,191.0	-	0.1	0.1	-
상업이용지	소	계	185,455.8	185,455.8	-	3.6	3.6	-
	중심상업		158,349.1	158,349.1	-	3.1	3.1	-
	알반상업		27,106.7	27,106.7	-	0.5	0.5	-
공공시설이용지	소	계	2,989,032.8	2,964,622.6	-	58.6	58.6	
	공용의청사		149,901.2	149,901.2	-	2.9	2.9	-
	업무시설		61,682.1	61,682.1	-	1.2	1.2	-
	학교		343,478.6	343,478.6	-	6.7	6.7	-
	사회복지시설		11,333.4	11,333.4	-	0.2	0.2	-
	의료시설		40,348.0	40,348.0	-	0.8	0.8	-
	농수산물도매시장		83,208.9	83,208.9	-	1.6	1.6	-
	에너지공급시설		110,533.5	110,533.5	-	2.2	2.2	-
	전기공급시설		5,919.4	5,919.4	-	0.1	0.1	-
	쓰레기소각장		12,943.8	12,943.8	-	0.3	0.3	-
	문화연구시설		13,054.7	13,054.7	-	0.3	0.3	-
	전신전화국		8,294.0	8,294.0	-	0.2	0.2	-
	중교부지		8,768.4	8,768.4	-	0.2	0.2	-
	주유소		2,977.2	2,977.2	-	0.1	0.1	-
	수도시설		23,373.4	23,373.4	-	0.4	0.4	-
	도로		1,187,498.0	1,181,582.9	5,915.1	23.2	23.1	0.1
	광장		45,424.9	26,929.8	18,495.1	0.9	0.5	0.4
	주차장		41,595.9	41,595.9	-	0.8	0.8	-
	공공공지		19,685.8	19,685.8	-	0.4	0.4	-
	공원녹지		646,438.9	646,438.9	-	12.7	12.7	-
자동차정류장		18,353.7	18,353.7	-	0.3	0.3	-	
하천		154,219.0	154,219.0	-	3.0	3.0	-	

2단계 도로
5,915.1㎡
소1-13
2,168.7㎡
소1-14
2,167.5㎡
소1-36
326.7㎡
중3-7
1,252.2㎡
2단계 광장
(지하주차장)
18,495.1㎡

출처 : 한국토지공사, 『토지개발사업총람』Ⅶ, 1994.

평촌지구에 조성된 공원·녹지를 총괄하면, 근린공원이 6개소, 어린이공원이 25개소, 경관녹지 및 완충녹지가 16개소, 공공공지가 2개소이며, 이외에도 보행자 전용도로 및 미관광장이 있고, 공원녹지는 지구 중심 근린공원, 어린이공원 및 시설녹지로 구분하며, 근린공원은 단위면적 1만㎡ 이상, 유치거리 500m 내외가 되도록 하여 6개소를 배치하였다.

근린공원을 배치할 때 제6호 근린공원(자유공원)은 기존 안양도시재정비계획상 근린공원으로 결정된 지역으로 변경·수렴하였으며, 제5호 근린공원(중앙공원)은 지구 중심 도심부에 위치하여 평지공원 형태로 조성하였으며, 어린이공원은 가능한 한 공원 이용권의

중심지가 되도록 배치하여 25개소를 설치하고, 단독택지 내 200년생 느티나무를 보호하기 위해 경관녹지 1개소를 조성하였다.

2) 평촌신도시 사업시행 정책방향

정부에서 안양 평촌지구에 대한 개발이 요청되었으며, 그 개발방식은 공영개발을 통한 기반시설 동시건설이 불가피함을 인식하게 되었다. 따라서 1988년 8월 10일 건설부 토지국장은 한국토지공사 택지개발계획부장에게 평촌 개발사업을 시행하기 위한 방안을 한국토지공사의 추진계획 제시를 요청하였다.

이에 따라 한국토지공사는 1988년 8월 16일 안양 평촌지구 택지개발사업 기본구상 수립계획을 작성하여 건설부 토지국장에게 보고하였으며, 1988년 8월 23일 청와대 경제비서관실에서 홍철 비서관 주재로 ‘수도권 택지개발과 전철 건설을 위한 제1차 회의’를 열어, 건설부 토지국장, 경제기획원 건설교통 예산담당과, 내무부 재정과장, 철도청



평촌신도시 개발 조감도(한국토지공사, 『평촌신도시 개발사』, 1997)

기획담당관, 서울시 지하철담당과장, 경기도 건설국장, 한국토지공사 및 대한주택공사의 담당본부장이 참석하여 ‘안양 평촌, 시흥 산본 택지개발 사업을 전철 문제와 연계하여 추진’하는 건에 대하여 협의하였다.

이날 회의에서 내무부는 경기도의 경우, 대규모 인구수용(35만 명)에 따른 용수문제 해결이 선결되어야 하므로, 상위계획의 수정이 필요함을 지적하였고, 철도청에서는 사당~금정 간 15.7km 전철 건설에 2400억 원이 소요되며, 그 건설기간은 3년 내지 3년 6개월이 소요된다고 보고하였다. 이러한 철도청의 계획은 사당~과천 간(8.3km)은 지하철로 건설하고, 과천~금정 간(7.4km)은 지상철로 건설하는 것을 전제로 한 것이었다.

이에 대해 정부는 용수공급의 경우 광역상수도 3단계를 조속히 마무리하고, 4단계를 조속 추진토록 경제기획원의 예산반영을 조치하기로 하고, 안양 평촌, 시흥 산본 및 과천 등 인근지역에 토지거래허가제를 실시토록 하였다. 또한 전철공사의 경우 공사비는 평촌·산본 2개 택지개발지구의 개발이익을 투입하되, 추정개발이익이 평촌지구 1100억 원, 산본지구 400억 원으로 제시됨에 따라 부족분은 서울시 구간은 서울시에서, 철도청 구간은 철도청에서 부담하기로 하였다.

또한, 택지개발사업의 시행 주체는 사업의 원활한 추진을 위해서 기술과 경험이 축적된 대한주택공사(산본), 한국토지공사(평촌)가 사업을 시행하기로 하고, 동 지구 개발에 대하여는 정부의 계획발표는 토지거래허가지역으로 지정 후인 9월 5일경에 정부에서 발표할 예정이었기 때문에, 택지개발예정지구 지정을 조속히 추진하기로 하였다. 그리고 농지전용에 대한 문제는 농림수산부가 회의에 참석하지 못해 별도 협의토록 하였다.

1988년 8월 26일 청와대 경제비서관실에서 ‘수도권 택지개발과 전철건설을 위한 2차 회의’가 개최되어 건설부 토지국장, 농림수산부 농어촌개발국장, 서울시 투자관리관, 철도청 기획관리관이 회의하여 다음과 같은 사항을 협의하였다.

안양 평촌지구(약 155만 평)와 시흥 산본지구(118만 평)의 택지개발과 관련하여 사당 복선(금정~과천~사당) 전철 건설을 추진하되, 사업시행자는 철도청이 맡는다. 철도청이 추정한 2471억 원의 사업비 중 건설부(한국토지공사, 대한주택공사)가 1500억 원, 서울시가 서울시 구간 약 2.1km에 대한 공사비 483억 원, 철도청은 잔여사업비 약 488억 원을 부담하기로 하되, 전철건설사업의 시행은 택지개발과 주택 입주에 맞추어 추진하기로 한다.

또한 택지개발과 전철 건설의 원활한 사업추진을 위하여 관계부처로 구성된 대책반(Task Force)을 건설부에 구성기로 하였으며, 농림수산부는 택지개발에 지장이 없도록 농지전용협의를 하기로 한다.

위와 같이 평촌·산본지구의 택지개발과 금정~사당 간 전철 건설에 관한 사업추진(안)이 수립되자 건설부는 1988년 9월 7일 평촌지역 일원을 「국토이용관리법」 제21조의 2의 규정에 의거하여 토지거래허가제를 실시하는 ‘규제구역’으로 지정·공고하였다.

안양 평촌지구에 대한 정부의 개발사업 정책방향이 결정되자, 1988년 9월 13일 한국토지공사는 건설부 장관에게 택지개발예정지구 지정을 건의하였으며, 정부는 1988년 9월 13일 여타 택지개발사업지구와 함께 평촌·산본지구를 택지개발할 것임을 국민들에게 발표하였다.

이에 건설부는 안양 평촌지구 개발에 대한 계획 발표 시 개략적인 개발추진전략을 발표하였다. 그 후, 이 전략은 구체적인 계획수립과정에서 인구규모의 조정, 사업비 증액 등으로 인해 다소 변동이 있었으나, 사업추진의 기본적인 흐름은 유지되었다.

그 구체적인 내용을 보면, 안양 평촌지구가 도시기본계획상 주거지역으로서 시가지 내에 위치하기 때문에 계획적인 개발이 필요하다. 따라서 사당~금정 간의 전철계획과 연계하여, 1989~1992년까지 3년간에 걸쳐 약 5200억 원의 사업비를 투입하여 한국토지공사가 개발사업을 시행하고, 전체 면적의 53%를 공동주택지로 개발한다는 계획하에 주택 6만 4000호 건설에 인구 25만 6000명을 수용할 수 있는 쾌적한 신도시로 건설되도록 하였다.

관련 사업의 추진계획으로서 전철 건설의 경우, 산본지구를 관통하고 있는 안산선 전철(금정~원곡 간, 20.8km)이 1988년 10월 개통예정으로 있고, 1988년 9월 현재 지하철 2호선 및 4호선과 사당역에서 연결되는 사당~금정 간 전철계획(15.7km)이 평촌지구 내를 관통하도록 계획하였다. 이때, 전철 건설에 소요되는 총 2471억 원의 총당은 안양 평촌지구와 시흥 산본지구의 상업용지 매각 등을 통한 개발이익 중에서 전철공사의 지원금으로 1500억 원을 투입하며, 나머지는 서울시에서 483억 원, 철도청에서 488억 원을 투자하여 건설토록 계획하였다.

용수의 공급계획은 이번에 개발되는 지구의 수용인구가 45만 6000명이 됨에 따라 상수도 소요량도 15만 5천톤/일(평촌 9만 5천톤/일, 산본 6만톤/일)이 소요될 예상이므로 1989년에 시행되는 수도권 광역상수도 4단계 사업을 조속 추진토록 하여 시설용량 150만톤/일 중 1991년에 준공되는 2공구(수서~반월~시화~인천지구)에 공급되는 1196톤/일 중에서 일부를 배정받아 동 지구의 입주시기에 맞추어 공급토록 계획하였다.

4. 평촌신도시의 개발

1) 평촌신도시 입지 여건

평촌신도시의 위치는 서울 도심에서 남쪽 20km 반경 내에 위치하며, 과천시 남측과 접하고, 안양시 동안구 평촌동·비산동·호계동·관양동 일원으로서, 면적은 510만 5904㎡(154만 4536평)으로 계획하였다.

대상지는 대부분이 녹지지역 중 생산녹지가 73%로 구성되었으며, 지구 서측 경계부에 경수산업도로 및 남측 경계부에 흥안로가 통과되고 지구 북측으로는 학의천과 경계하여 비산동 아파트 및 관양동 신규주택지가 형성되었다. 동·서측은 공업지역, 남측은 일부 주거지역 및 녹지지역으로서 남측을 제외하고는 대부분이 개발된 상태였다. 지구 동측은 흥안로와 인접하여 포일주택단지, 남측의 평촌동 일대에는 저층 아파트군, 서측의 경수산업도로 변에는 단독, 연립, 저층아파트 등 비교적 작은 매스(Mass) 위주로 주거지역이 형성되어 있었다. 지구 동·서측에는 공업지역이 형성되어 있어 경관이 다소 불량한 상태였으나, 교통접근성과 주변 환경 등 주택단지 구성에 최적지로 이루어졌다.



비산동에서 항공 촬영된 평촌별 모습(1988)

자연환경을 갖추고 있는 지형·지세로서 안양시는 북측의 관악산, 동측의 청계산, 남측의 모락산, 서측의 수리산으로 둘러싸인 분지 형태로서, 이 중 안양시에서 가장 넓고 평탄한 지역인 표고 30~40m 이하의 저지대가 개발계획의 80% 이상을 차지하고 있고, 지구 남측에는 표고 50~90m의 구릉지가 형성되어 있었다.

또한 대부분 평탄한 농경지로 주변 개발지보다 1~2m 정도 저지대이며, 경사 5% 이하의 단조로운 지형으로 내부 환경요소가 빈약하였다. 대상지 내 양호한 수림의 구릉지 1개소(도시계획상 2호 근린공원으로 지정)가 있으며, 최고표고 92.0m, 최저표고 학의천 변 28.0~30.0m로 표고 50m 이하 지역이 전체의 84.5%를 차지하였다.

지구 북측에 위치한 학의천은 안양천의 지류로서 주요 집수통로 역할을 해왔으나 당시 폐수로 인한 수질이 불량할 뿐만 아니라 제방의 일부 구간이 계획홍수위보다 낮아 범람의 가능성이 있었고 실제로 대상지구 북측의 일부 저지대의 논은 1977년 홍수 시 범람하였다. 이 지역은 일부가 비닐하우스로 개발된 논이 80%이며, 소나무·밤나무·아까시나무 등이 주종을 이루는 수림이 지구 남측의 얇은 구릉지에 자리 잡고 있었다. 또한 자연부락에 인접하여 배나무·포도 등의 과수원이 일부 분포하였다.

용배수로는 대상지 전체에 고르게 분포되었으며, 지구 서측으로 0.2~1.0km 떨어진 곳에 안양천, 북측 경계부에 접하여 학의천, 동측 경계부에 내손천, 남서측 경계부에 호계천이 유하하고 있었다.

경관상 지구 남측의 얇은(표고 50~90m) 구릉지에는 양호한 산림경관과 기존 부락건물이, 지구 북측에는 밀집한 비닐하우스 등이 있어 시각요소를 형성하고 있었으며, 경수산 업도로와 흥안로로 둘러싸여 멀리 보이는 수리산과 모락산, 기개발된 포일주거단지가 경관의 주요요소였다. 또한 지구 동측 평촌 및 관양동 일대에는 공해유발 가능성이 있는 106개의 제조업체(종업원수 1만 391명)가 집단을 이루고 있었다.

대상지 토지이용현황

구분	계	논	밭	임야	대지	기타
면적(천㎡)	5,106	3,499	540	355	66	246
구성비(%)	100	68.5	10.6	7.0	1.3	12.6

인구 및 취락에 있어 대상지 내에는 귀인마을 등 7개의 크고 작은 부락에 약 1070가구, 즉 4천여 명이 거주하고 있었으며, 취락은 주로 지구 남측의 구릉지를 주변으로 형



대상지 자연환경 분석도(한국토지공사, 『평촌신도시 개발사』, 1997)

성되어 있었다. 또한 지구 중앙의 비닐하우스를 중심으로 형성된 취락에도 다수의 주민이 지구 내 무허가 비닐하우스에 거주하고 있었다.

대상지 내 주요시설물은 주거용 건물 및 가건물, 비닐하우스(주거용+가축용+농업용) 등으로서 기존 부락(귀인·신촌·갈산·달안 등)을 중심으로 산재하며, 남측 구릉지에는 분묘가 산재하고, 지구 남측의 일부 지역은 미8군 소유의 송유관이 북동방향으로 매설되어 있었다. 또한 대상지 내 도정공장, 건설부 중앙장비관리소, 초등학교 1개소, 중학교 2개소가 있으며, 문화유산 조사 시 고인돌 15기가 발견되었다.



평촌신도시 조성 현장

교통 측면에서 도로는 대상지 서측에 경수산업도로(노폭 25m), 북측에 관악로(노폭 50m), 남동측에 흥안로(노폭 25m)와 인접해 있다. 대상지 도로는 신촌, 귀인마을 진입로(콘크리트 포장·폭 3m)를 제외하고는 대부분이 농로로 형성되어 있었다. 당시 대상지 내 귀인마을까지 시내버스가 운행되며 외곽도로는 지역 간 연결도로로 통과교통이 많았다. 대상지 주변이 모두 대로와 인접하여 접근성이 양호하며 서울, 경기 남부지역으로 통행이 용이하였다.

철로 교통은 대상지 서측 약 1km 지점에 경수선 및 1호선이 통과하며 현 4호선인 과천선 연결 전까지는 금정역에 안산선 전철이 운행되고 있다. 이 중 명학역과 금정역이 대상지 서측 2km 권내에 입지하고 있었다.² 공급처리시설인 상수공급시설은 대상지의 대부분이 농경지이기 때문에 급배수(給配水)시설이 전무한 상태였을 뿐만 아니라 지구 내에는 기존 시가지를 급수하는 송수관로가 관통하고 있었고, 이미 안양시 제2정수장 계통의 배수관로가 설치되어 있기는 하나, 활용이 곤란한 상태였다. 대상지 내 하수의 배수(配水)는 농업용 배수로를 통해 안양천과 학의천 등으로 방류하는 실정이었다.

사적 및 유적지 등 문화유산 현황으로 안양 평촌지구가 택지개발사업지구로 지정고시(1989년 2월 27일)되기 이전인 1989년 2월 13일부터 문화재 전문직원을 통한 자체 지



평촌신도시 내 공사 현장(1990)

표조사를 실시하여 사업지구 내의 문화재 분포현황을 파악했다. 또한 이런 자체조사 외에도 명지대학교 박물관을 통해 본격적인 지표조사를 실시하였는데 이를 통해 청동기 시대 지석묘 15기, 구석기시대 타제석기 산포지 1곳, 백제 초기 주거지 1곳, 선현묘역 3곳, 기념비 1기, 주막지 1곳 등의 유적이 확인되었다.

평촌신도시의 여건분석을 토대로 종합하여 정리하면, 평촌지구의 개발에 있어 주요 문제점은 우선 중앙정부의 초고밀 개발시책과 안양시의 중밀도 개발 의지에 따른 계획 인구에 대한 견해가 다르며, 교통량의 폭증과 교통시설이 미비하다는 점, 불합리한 현행 도시구조 및 하천 범람에 대한 침수지로서의 열악한 자연조건, 도시기반시설 및 녹지공간의 절대 부족 등을 꼽을 수 있었다. 하지만 이에 비례하여 신규 택지개발 가능지로서의 개발 압력과 이 지역이 서울 남부와 수도권 남부 위성도시들 간의 교통의 요충지이기 때문에 기존 도심과 함께 부도심의 성격을 갖는 역세권을 중심으로 한 개발 가능성이 있는 지역이며, 기존 도시 공공시설들의 노후화를 볼 때 향후 이전 가능성이 높아 도시중심의 이전 차원에서의 개발 가능성이 높다는 이점을 갖고 있었다. 이들에 대한 문제점과 잠재력에 대한 당시의 계획과제를 정리해보면 다음과 같다.

대상지구 배후여건 분석 결과 종합

구분	현황 및 문제점	계획과제
인구	<ul style="list-style-type: none"> 수도 서울의 위성도시로서 교외화 현상에 따른 인구의 급격한 사회적 증가 (최근 10년간 인구증가율 9.3%, 전국 1.5%, 서울 2.8%) - 수용기반의 부족 안양시 도시기본계획상 목표연도(2001년) 인구(52만)가 과속 책정되며 계획지표의 수정이 불가피 	<ul style="list-style-type: none"> 성장인구와 효율적 수용을 위한 주택 및 토지 수요의 대책 마련 정부의 200만호 주택건설계획에 부응, 수도권 90만 호 - 수도권 주택난 해소 안양시 기본계획의 계획목표 및 개발전략, 도시계획시설을 검토, 최대한 반영
도시구조	<ul style="list-style-type: none"> 안양천과 철도 및 경수산업도로에 의해서 동서로 단절된 도시구조를 형성 도시적 기반을 갖추지 못한 채 부분적으로 개발된 관계로 각 지구 간의 연계성 미약 평촌지구만 미개발 상태일 뿐, 주변은 모두 개발되어 위요된 공간을 이룸 	<ul style="list-style-type: none"> 안양의 기존 도시구조와 연계되는 신시가지 조성으로 도시 구조의 균형적 재편성 - 안양시를 안양대생활권과 동부대생활권으로 구분하고 평촌지구를 동부대생활권의 중심부로 개발
토지이용	<ul style="list-style-type: none"> 부분적 택지개발로 토지의 효율적 이용이 곤란 상층적 토지이용의 혼재 - 시가지 내 농경지의 토양이 오염되어 있고 지가상승 등의 이유로 농경지로서의 경제성이 낮음 	<ul style="list-style-type: none"> 토지자원의 효율적인 이용 - 토지이용의 체계화 및 고도화 용도변경으로 토지의 경제성을 높이고 상층용도 간의 완충공간 설정
교통	<ul style="list-style-type: none"> 도시 내 교통 및 통과교통의 급격한 증가 도로의 위계성 결여 - 지역 간 도로와 도시 내 도로의 기능 혼재 주차시설의 부족 교통수단의 부족(버스, 전철 등의 연계미약) 	<ul style="list-style-type: none"> 교통량 증가에 따른 교통시설의 확충 도시 내 도로와 지역 간 도로의 기능 구분 - 지역 간 도로의 확충, 정비 충분한 주차공간의 확보 버스, 전철의 연계 강화
주거환경	<ul style="list-style-type: none"> 주택의 절대 부족(1986, 주택보급률 60%) 단독 및 공동주택의 혼재에 따른 주거환경의 질 저하 공공 및 생활편익시설의 편재 및 인구 증가에 따른 시설 부족 	<ul style="list-style-type: none"> 1가구 1주택을 위한 정부시책에 부응하기 위한 고밀도 주거지로 개발 계획적인 택지개발로 주거환경 개선
기반시설	<ul style="list-style-type: none"> 수도권정비기본계획상 제한정비구역에 의한 시설제한 장래 수도권지역의 운행 수요에 부응하기 위해 순환도로망축과 방사선도로망축의 수도권광역교통망 계획이 기수립되어 있으므로 사업집행단계의 조정이 필요 보행환경이 불량 도시기반시설의 부족 - 1986년 말 현재 안양시의 1인당 1일 급수량은 250L로서 서울시 평균 400L에 비해 현저히 낮은 수준으로 나타나고 있고 상수도 보급률도 88.6%로 서울시 평균 97.7%에 비해 크게 미달 - 하수도는 우·우수 합류식으로 대부분이 안양천 및 그 지류로 방류(현재 분뇨처리장 1개소) 현행 도시계획상 용도지역은 대부분이 생산녹지지역 및 자연녹지지역으로 결정되어 있고 도시계획시설은 도로, 공원, 학교, 화물자동차 정류장이 있음 안양천은 한강종합개발계획과 연계하여 개발됨에 따라 안양천유역 종합치수대책수립 시 조정이 필요 안양천의 지류인 학의천의 계획홍수위를 50년 빈도로 계획 	<ul style="list-style-type: none"> 수도권정비기본계획범위에 포함되는 시설 배치를 유도 평촌지구 개발과 병행하여 과천~수원, 시흥~안산 간 고속도로, 서울외곽순환고속도로 중 판교~광명시 구간의 조기 착공 유도 보차분리(소핑몰 등 조성) 공공 및 생활편익시설을 평촌지구에 확보함으로써 도시의 균형발전 및 기존 도심의 과밀 방지 도시기반시설의 확장 - 광역상수도 4단계 개발 - 하수배제방식은 오·우수분류식으로 하고 하수처리장 (15만톤/일, 1992년 말 준공 예정) 건설 안양시 기본계획의 계획목표 및 개발전략, 도시계획시설을 검토, 최대한 반영 평촌지구 개발 시 지구 북측에 접해 있는 학의천의 홍수 유출구 변화에 따른 안전성 검토 및 보완대책 수립 학의천의 계획홍수위 빈도를 100년으로 하여 제방고 검토
공원녹지 관련계획	<ul style="list-style-type: none"> 기존 도심지역의 경우 특히 이용 가능한 공원시설이 극히 부족하여 시민을 위한 휴식공간 제공이 시급 완충녹지의 부족 	<ul style="list-style-type: none"> 광역적 이용을 도모할 수 있는 충분한 공공오픈스페이스의 개발 - 근린공원 및 어린이공원을 충분히 확보 상층용도 간의 완충녹지대 조성

계획지구 여건

구분	현황 및 문제점	계획과제
자연환경	<ul style="list-style-type: none"> • 지구 전체의 81.3%가 농경지 • 내부 경관요소 빈약 • 광활한 평탄지 <ul style="list-style-type: none"> - 획일적 패턴 유발 우려 • 하천오염이 심각 	<ul style="list-style-type: none"> • 경작지는 성토 • 주변경관을 차경요소로 도입 • 구릉지, 스카이라인 활용 • 우·오수분류식(하수배제) 채택
인문환경	<ul style="list-style-type: none"> • 지역 간 도로에 의해 외부와 단절 <ul style="list-style-type: none"> - 삼각형의 섬이 생김 • 기존 시가지와의 연결에 제약 <ul style="list-style-type: none"> - 철도, 안양천, 산업도로, 공장 등 • 사업지구 좌우측에 공장지대 입지 • 기존 자연취락 주거민의 수용문제 	<ul style="list-style-type: none"> • 접촉도로의 입체화 유도 • 동서측 도로망 확충으로 기존 시가지와의 연계성 강화 • 토지효용성에 의한 자연적 용도변화 유도 <ul style="list-style-type: none"> - 도시형 공장 전환유도 • 사업지구 내 수용 원칙

2) 평촌신도시 개발 과정

(1) 평촌신도시 개발 개요

평촌신도시 개발의 목표는 200만호 주택건설 정책의 일환으로서, 수도권 주택난을 해소하기 위한 대단위 택지조성과 안양시의 기본 도시구조와 연계되는 신시가지 조성을 통한 도시구조의 균형적 재편성을 요구하였다. 안양도시권은 평촌지구와 산본지구가 개발됨에 따라 향후 인구 100만 명의 대도시권으로 형성될 것으로 예측되었다. 또한 안양과 서울 사이의 교통과 통신이 개선됨에 따라 안양의 주택은 서울의 주택과 호환성이 높아지므로 서울의 직접적인 주택시장권에 포함될 것으로 판단하였다.

안양도시권은 1988년 후반 계획수립 당시 이미 도시의 산업기반으로서 도시형 공업을 갖추고 있었다. 때문에 향후 신시가지 개발로 인구가 증가하게 되면 대규모 쇼핑센터나 업무시설이 늘어나고 직장·쇼핑·오락·주거 등을 자체 내에서 공급하게 되면서, 서울에 의존도는 신시가지 개발 이전보다 낮아지게 된다. 또한 안양시는 수도권 남부 위성도시 중 최대 규모의 도시로서 각 위성도시들의 중심지 역할은 물론, 서울과 위성도시들을 연결하는 중간거점도시의 역할 수행을 기대하였다.

토지이용의 측면에서 볼 때 평촌과 산본지구의 택지개발로 신시가지가 확대되면 지가가 높아지고, 공동주택의 비율도 높아지면서 주거지의 밀도가 고밀화될 것으로 전망하였다. 또한 기존 도시구조에서 공업지역으로 이용되던 지역이 평촌 등 개발에 따라 도시의 중심지역으로 전환되면서, 그 용도가 점차 상업 또는 주거용도로 변화될 것이며,

기존 도심권과 평촌지구 내 중심지가 하나의 대규모 도심권이 형성된다. 또한 전철역사를 중심으로 한 보행권 내 상업지역이 형성되어 전철노선을 축으로 한 상업지역이 형성 될 것으로 예측했다.

교통면에서 보면 도시 내 주간선도로와 주변 고속도로망이 연계되고, 사당~안산 간 전철이 경수전철과 금정역에서 교차하면서 서울·수원·안산·과천 각 방향의 여객 교통량을 처리할 것으로 전망되었다.

(2) 개발계획의 기본방향

평촌지구의 개발 목적이 수도권 주택수요를 충족시키는 데 있는 만큼, 주거 중심의 신시가지가 되도록 하며 중산층을 주대상으로 하되, 저소득층을 포함한 다양한 계층이 함께 살 수 있는 주거지가 되도록 계획하였다. 주거형태는 대부분 공동주택으로 개발하지만, 획일성을 지양하고 다양한 계층의 주택수요에 부응하는 주거유형과 규모를 갖춘 주거지가 되도록 하며, 이주민을 수용하기 위한 단독주택지를 지구 내에 포함시켰다.

그리고 안양대도시권을 대상으로 한 중심상업기능을 수용하고, 업무기능을 합쳐 신도심을 구성토록 하였다. 기존 도심은 주차장과 도로기반시설이 부족하며 충분한 상업용지의 확보가 곤란한 반면, 본 지구에는 계획적인 상업용지 배분과 충분한 기반시설의 설치가 가능하므로 100만 인구를 서비스할 수 있는 쇼핑센터나 서비스시설을 유치토록 하였다. 또한 교통의 요충지이고 서울과 수도권 남부의 위성도시들을 연결하는 지역중심지로서의 특성을 감안하여 안양과 주변 위성도시들을 대상으로 농수산물을 공급하는 유통센터기능을 수용토록 하였다.

또한 공공청사 관련 기능과 수도권 업무기능의 이전 및 자생적 업무기능 수용토록 계획하였다. 평촌지구에 안양시청을 이전하고 이에 부수되거나 관련되는 기능을 수용토록 하며, 과천 정부종합청사와 관련된 업무기능을 포함한 수도권의 업무기능을 일부 수용토록 하였다. 이는 인구규모가 100만 명이 되고 지방자치제가 실시되면서 수요가 늘어나게 될 것을 예상하여 도시 내 자생적 업무기능을 수용할 필요성이 있었다. 또한 교통의 요충지이면서 서울과 수도권 남부의 위성도시들을 연결하는 지역중심지이므로 여객 및 화물의 수송과 적하 등을 관리하는 유통업무기능을 수용토록 하였다.

그 외에도 문화연구 및 위생기능 수용하고자 당시 부족한 문화·예술·연구·복지시설 등 도시 공공시설에 필요한 용지를 본 지구에서 제공토록 하고, 현재 안양시 인구를 서

비스하기에도 부족한 병원시설을 확충함은 물론, 장래 인구 증가에 따른 수요 증가에 대비하여 병원시설용지를 확보하였다.

(3) 평촌신도시 개발계획의 지표 설정의 기본원칙

200만호 주택건설계획 중에서 90만 호를 수도권 내에 건설함으로써 심각한 주택난을 해소하려는 정부정책에 부응하여, 가능한 한 이곳에 많은 주택을 건설할 수 있도록 하였다. 또한 제한된 택지에 많은 주택을 건설하기 위해서 정부의 정책기준을 따라 공공주택의 경우 임대아파트와 국민주택 및 일반주택의 택지면적 비율을 3:4:3으로 하였다. 개발규모나 개발방식이 평촌지구와 유사한 수도권 내 신시가지를 대상으로 개별밀도현황을 비교하여 평촌지구 개발밀도에 반영토록 하였다.

안양도시권 내에 최근 개발된 대규모 주택단지로서 평촌지구와 유사한 성격을 지닌 비산동·관양동·산본리·포일리 등 주거단지의 주거수준과 주민특성을 감안하여 본 지구의 장래 주민특성과 주택시장수요 및 주거수준을 예측하고 인구 및 주택건설지표에 반영토록 하였다. 154만 평의 평촌지구와 131만 평의 산본지구를 합한 면적은 현재의 안양시가지 전체에 버금가는 규모가 된다. 따라서, 본 지구의 계획은 단순한 대규모 주거단지개발이란 차원을 넘어서 미래의 100만 도시인 안양의 장기 개발과 도시구조를 결정한다는 의미를 갖게 되므로 계획지표 설정에 있어 장래의 도시계획을 고려하였다.



기존 인구지표(안)에서는 안양시의 평촌지구 개발계획안에 있어서, 계획인구는 12만 명, 총밀도는 243인/ha, 주택용지율은 45.3%(총면적 404ha, 주택지 224ha)이며, 순밀도는 536인/ha이다. 중앙정부에서는 계획인구로 25만 6000명, 총밀도는 500인/ha, 주택용지율은 53%(총면적 512ha, 주택지 271ha)이며, 순밀도는 942인/ha를 제시하였다.

적정한 인구규모의 설정으로 평촌지구는 인구규모가 커질 경우 도시에 미치는 부정적 파급효과가 매우 컸다. 반면에 공동주택의 건설기준이 완화됨에 따라 주택단지의 고밀화는 피할 수 없는 실정이므로 인구규모가 계획보다 커질 가능성이 높았다. 그렇다고 인구과밀을 억제하기 위하여 개발밀도를 제한하는 것은 높은 택지분양가가 예상되기 때문에 주택건설사업의 경제성이란 현실적인 문제와 상충된다. 그러므로 주택단지의 개발밀도는 현실화하되, 평촌지구에 도심 공공시설용지와 공단 녹지를 충분히 확보하여 주택용지율을 낮춤으로써 인구규모를 가능한 한 축소시키는 것이 바람직하다고 판단되었다. 이러한 맥락에서 평촌지구의 적정인구 규모는 17만 명으로 설정하였다.

3) 평촌신도시 개발 세부계획

(1) 토지이용계획과 주택건설계획

인구 17만 명을 수용하기 위한 신시가지를 조성하되, 안양시의 도시구조 개편을 유도하는 행정업무 및 상업용도의 신도심 기능을 부여토록 하였다. 또한 기존 도심기능과의 상호보완적 토지이용체계를 구축하고, 자족적 생활권 형성을 위한 편익시설의 배치로 근린성 및 거주성을 확보하는 한편, 양호한 기존 수림의 근린공원을 보존하고 학의천변을 대상으로 공원녹지를 조성하여 쾌적한 도시환경을 창조함을 토지이용계획 수립의 기본방향으로 설정하였다.

평촌지구의 토지이용계획상 용도는 수용되는 기능에 따라 크게 주거용지·상업용지·공공시설용지·공원녹지 등으로 구분하였다. 각각의 용도별로 소요면적을 산정하여 면적을 배분한 결과, 주택건설용지에는 전체 면적의 37.8%가 배분되었고, 상업·업무용지는 안양도시권의 중심상업업무기능을 수행토록 전체 면적의 3.1%를, 일반상업지역으로는 0.5%를 배분하였다.

공급될 주택의 양, 규모, 소유형태, 평형별 배분 등에 관한 주택계획은 도시의 기능과 함께 도시의 성격을 특징짓는 중요한 요소가 된다. 따라서 주택공급목표를 수용하여 인

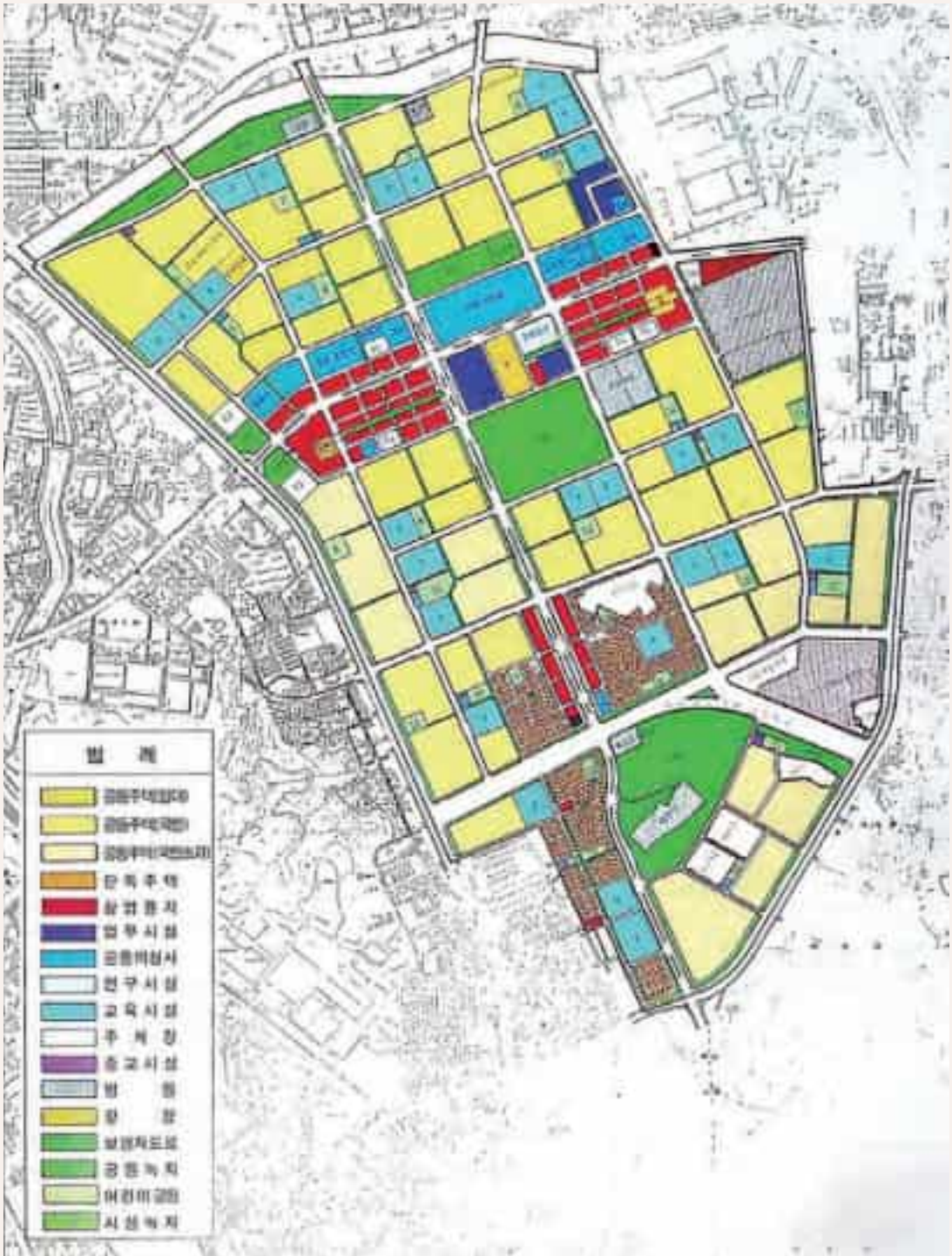


안양시청·시의회 준공(1996)

구 17만 명 수용을 기본전제로 하되, 기존 주거지와 연계성 및 개발유형을 고려한 주거형태 및 개발밀도로 설계하며, 중심상업 및 대중교통 수단(전철)과 인접한 중앙부는 고밀주거지, 외곽부는 중밀주거지로 배치토록 하였다. 그 밖의 기존 취락인접지와 남단 공원녹지 변은 이주민의 단독주택지로 계획하였다.

주택용지계획에 따른 인구 및 주택계획

구분	면적 (평)	세대수 (세대)	인구수 (인)	인구밀도 (인/ha)	평형 (세대)	층수 (층)	건폐율 (%)	용적률 (%)	
합계	583,288	42,047	168,188	872	-	-	-	150	
단독주택지	45,452	646	2,584	172	70평/필지	1~3	50	204.6	
공동주택지	계	537,836	41,401	165,604	931	-	-	-	
	임대	131,716	14,079	56,316	1,293	18.0	5이상	15~25	200
	국민	247,414	19,382	77,528	948	26.6	10이상	15~25	210
	분양	158,706	7,940	31,760	605	41.7	10이상	15~25	210



안양 평촌지구 토지이용계획도

또한 주택유형별로 택지를 혼합하여 공동주택지에서 단일한 주택유형으로 대규모 단지가 형성되지 않도록 하고, 가능한 한 주택유형이 서로 다른 단지가 혼재하도록 하였다. 이 밖에도 택지개발사업 대상지에서 제외된 기존 취락과 존치되는 기존 취락 주변에 이주주택지가 입지하도록 계획하였으며, 도심에 가까운 곳은 고층주거지를 배치하고, 거리가 먼 곳은 저층주거지가 입지하도록 하였다.

(2) 도로·교통망계획

평촌지구 개발에 따른 발생 교통량을 분석하여 장래 교통량 예측에 의한 가로망체계 및 교통 기반시설 계획을 수립하였다. 또한 체계적인 보행자 전용동선을 설정하여 중심 상업시설 및 생활편익시설 이용자의 편리성·안전성·접근성을 향상시킨다는 전제하에 도로·교통망 계획의 기본방향을 설정하였다.

먼저 광역교통망 계획으로는 서울과의 연결 및 주변 도시와의 관계를 위한 광역교통망 구상차원에서 고속도로인 시흥~안산 간 고속도로 13.0km와 서울 외곽순환고속도로 중 논곡~판교 간 22.0km를 4차선 도로로 신설하고, 지방도 성격인 지역 간 고속도로 양재~수원 간 15.0km는 6차선 도로로 신설토록 하였다.

국도는 평촌지구 동측 및 서측에 인접한 경수산업도로(국도 1호선)와 흥안로(국도 47호선) 중 평촌지구로부터 유·출입하는 교통량을 직접 처리하는 구간인 인덕원~군포 간 3.2km, 안양~군포 간 7.4km와 군포~수원 간 7.1km를 8차선으로 확장하고, 국도 47호선 군포~반월 간 도로(기존 2차선) 6.5km는 4차선으로 확장토록 하였다.

지방도인 안양~광명 간 도로 중, 안양~논곡 간 5.7km는 기존 2차선에서 6차선으로, 논곡~광명 간 6.7km는 4차선으로 확장토록 계획하였다. 이와 함께 평촌지구를 통과하여 서울 지하철 4호선의 사당역과 안산선의 금정역을 연결하는 과천선 전철(금정~사당 간) 15.7km가 평촌지구 개발사업 초기부터 함께 계획되었다.

지구 내 도로망에서 간선도로는 안양시 도시골격망과 지구 내를 동서로 통과하는 수도권 남부순환고속도로와 연결되도록 하며, 광역수도권 교통망의 조기착공으로서 경수산업도로·흥안로·관악로 등 지역 간 도로를 확충·정비하도록 하였다. 아울러 동서연결도로망을 구축하여 기존 시가지와의 접근성을 제고시키며, 폭원 40m 이상으로 계획하는 남북 1개 노선과 동서 2개 노선을 기본골격으로 가로망체계를 구성토록 하였다. 보조간선도로는 지구 내 중심도로로서 생활권 간의 통합 및 분리 기능을 담당토록 하고, 대중



평촌지구·산본지구 광역교통망(도로)계획도

교통노선과 일치시켜 배치간격을 300~350m로 잡아, 공공교통수단과의 접근성을 강화 하되, 그 폭원은 25~30m로 설정하였다.

국지도로는 각 주거지 내·외부로 연결하여 주거지 내 발생교통량을 간선도로로 유도 하거나 주거지 내 진입교통량의 분산기능을 담당하도록 하였다. 또한 근린생활권 내 교통의 집산기능을 담당토록 하되, 그 폭원은 15~20m로 잡았다. 구획도로는 국지도로로 부터 분리되어 가구간을 연결하는 기능을 가지므로 지구 내의 교통처리를 담당하고 단 독주택지의 각 필지에 직접 접속되도록 폭 4~10m로 계획하였다.

보행자 전용도로는 차량교통 때문에 보행자의 통행에 장애가 클 것으로 예상되는 지 역에 설치하며, 생활권 내 공공시설 및 편익시설과의 접근성이 양호하도록 연결하고 중



평촌지구 내 남북노선 평촌대로

심상업지역 내에 ‘쇼핑몰’을 설치하여 쾌적한 보행환경을 조성하도록 하였다.

또한 금정~사당 간 전철의 노선을 동서방향으로 계획하되, 서측으로는 금정역에서 경수선·안산선과 연결하고, 동측으로는 과천을 경유하여 서울 사당역에서 지하철 4호선과 환승 없이 직접 연결하여, 1997년에는 서울방면 교통수요의 약 50%를 담당하도록 하였다.

한편 교통시설계획 중 주차장계획은 자동차 수요와 지구 중심 및 전철, 공원이용자의 편익을 전제로 공공주차장을 설치하기 위해 주차수요 추정치와 법정주차수요를 비교하고, 추정된 주차수요가 법정규모보다 부족한 것으로 나타난 업무지역, 일반 및 중심상업지역에 공공주차장으로 노외주차장 9개소(4만 1595.9㎡), 중앙광장 지하주차장 1개소(3만 3682㎡)를 계획하였다.

자동차정류장 계획은 안양도시권 내에 시외버스터미널이 없어 시민들의 불편이 많으며, 기존 시가지 내 동 시설을 유치할 수 있는 가용지가 없기 때문에, 안양시장이 최초 개발계획 수립 시부터 평촌지구 내 동 시설부지 확보를 요청하였다. 이에 당초 농수산물 도매시장부지 중 일부(1만 8353.7㎡)를 할애하여 고속시외버스 터미널부지로 계획하였다.



평촌지구 내부동선 개선도(한국토지공사, 『평촌신도시 개발사』, 1997)

(3) 공원·녹지계획 및 공공시설

공원·녹지의 배치계획에 있어 평촌지구에 계획된 공원·녹지를 총괄하면 근린공원이 6개소, 어린이공원 25개소, 경관녹지 및 완충녹지가 16개소, 공공공지가 2개소이다. 공원·녹지는 지구 중심 근린공원, 어린이공원 및 시설녹지로 구분하며, 근린공원은 단위면적 1만㎡ 이상, 유치거리 500m 내외가 되도록 하여 6개소를 배치토록 하였다. 근린공원을 배치할 때, 제6호 근린공원(자유공원)은 기존 안양도시 재정비계획상 근린공원으로 결정된 지역으로 변경 수렴하였으며, 제5호 근린공원(중앙공원)은 지구 중심 도심부에 인접하는 평촌지구의 상징적인 위치에 평지공원 형태로 계획하였다.

그 밖의 근린공원은 학의천 변의 제1호 근린공원(학운공원), 시청·의회용지 주변용도 제한의 일환으로 배치된 제2호 근린공원(평촌공원), 경수산업도로와 지구 내 간선도로의 입체교차부에 위치한 제3, 4호 근린공원(평화·희망공원)이 계획되었다.

상수도계획으로 평촌지구에 대한 급수는 건설부가 추진하는 수도권 광역 상수도 3단계의 제2정수장에서 용수를 공급받고, 지구 내 제6호 공원 내에 배수지(호계동 1112-1일대, 2만 3373.4㎡, 시설용량 3만㎡)를 설치하기로 계획하였다. 하수도계획은 안양시 하수도정비 기본계획을 근거로 계획하며, 하수배제 방식은 우·오수 분류식으로 하되, 지구 외 유입하수를 고려하여 지구의 유입부에 우수토실을 설치하는 방식으로 우·오수를 분리·차집토록 하였다.

오수는 안양시가 안양시 박달동, 광명시 일직동에 건설중이었던 안양시 하수종말처리장(사업기간: 1987~1994)을 확장하여 처리하되, 신도시 초기 입주민의 발생하수는 기존 안양시 하수종말처리장을 조기 준공하여 처리하고, 평촌·산본지구에서 발생하는 하수처리는





안양 열병합발전소

처리용량 15만톤/일의 하수종말처리장 시설을 새로이 확장하여 처리토록 계획하였다.

평촌지구에서 발생하는 생활 쓰레기의 처리는 당초 열병합발전소 부지 인근에 계획한 쓰레기적환장에서 쓰레기를 분리, 수거하여 김포매립지에 매립처리토록 계획하였으나, 신도시 도시환경 보존과 에너지 이용합리화를 위하여 쓰레기 소각시설로 계획을 변경하였다.³

註

- 1 한국토지공사, 『평촌신도시 개발사』, 1997.
- 2 평촌신도시 조성 전 당시 경기도 광역교통종합계획에 따르면 본 대상지 내 지하철 4호선을 연결하는 철도(금정-시당)가 계획되어 있다.
- 3 안양시 자원회수시설(쓰레기 소각시설)은 일일 처리량 200톤 규모의 생활폐기물 소각시설로, 관내에서 발생하는 생활 쓰레기를 안정적

이고 효율적으로 처리하고 있다. 안양시 자원회수시설은 소각과정에서 발생하는 폐열 에너지를 이용해 전력과 온수를 생산하고 이를 전력거래소와 인근지역 난방업체에 판매하고 있다(‘안양시 자원회수 시설 홈페이지’).

4장

평촌생활권의 형성과 도시구조의 확장



오은열 성결대학교 도시디자인정보공학과 교수



1. 평촌신도시 조성 이후 도시구조의 이분화(1990~2000년)

1) 도시 확장에 의한 기능지역의 분화

안양시는 그동안 안양역을 중심으로 하는 기존 시가지 주변지역의 개발과 정비를 통해 도시 확장 및 관리를 하였으나, 1980년대 말 주택공급 부족에 의한 가격 상승에 대처하기 위하여 정부가 추진한 수도권 5개 신도시 건설 계획에 평촌지역이 선정됨에 따라 종전과 전혀 다른 도시화가 전개되었다. 평촌지역에 인구 약 17만 명의 신도시가 조성됨에 따라 공간적으로 급격하게 팽창하였고, 행정기구도 만안구와 동안구의 구청제도가 도입되는 등 대도시 단계로 접어들었다.¹

안양시의 생활권은 철도와 하천에 의하여 크게 서측의 만안구, 동측의 동안구로 구분된다. 만안대생활권은 안양·명학·석수 등 3개 중생활권을 포함하고, 동안대생활권은 평촌·법계·호계·비산 등 4개의 중생활권으로 이루어져 있다. 이 생활권들은 구시가지와 신시가지로 구분되어, 서로 다른 유형의 도시 형성과 발달 패턴으로 인해 도시 구조적 이분화가 형성되었다.

역사적으로 볼 때 도시는 계속 성장하였고, 공간적으로는 보다 분화되었다. 조밀한 읍에서는 지구의 분화가 뚜렷하지 못했으나 노동 분업의 진전과 더불어 도시 공동체 내의 지역 간의 기능 분화가 존재하게 되었다. 공간적 분화는 인구와 경제 성장의 결과로 볼 수 있으며, 분화는 경제활동의 규모가 커짐에 따라 발생하는 불가피한 현상으로 공장이나 사무실은 단위들의 수가 많아지고 커짐에 따라 한 지역사회 안에 혼재될 수 없게 된다. 그러므로 이런 단위들이 특화된 지구로 격리될 때 체제는 더 효율적으로 된다.²



동안출장소 개청식(1989)

그러나 1990년대 이후 안양은 평촌신도시의 건설 이후 기능의 중심이 안양동에서 평촌지구로 이동하였으며, 서울의 위성도시의 성격에서 벗어나 독립적인 도시로 성장하고 있었다. 기존에 설치되어 있는 공업 기능이 점차 첨단산업으로 변모하는 양상을 보이며, 그 공업과 쾌적한 자연환경, 편리한 교통 등을 기반으로 하여 첨단산업과 서비스 업무기능이 강화되어 가는 과도기에 접어들었다.³ 이에 따라 안양시의 도시 생성 초기에는 안양동을 중심으로 한 지역에 주택, 상점, 공업지역이 혼재된 상태였으나, 도시의 성장에 따라서 상가와 주택가 등이 분화하기 시작하였다.

2) 평촌생활권 형성에 대한 체계적 분석

도심이라 함은 “도시의 중심 중 가장 큰 복합중심으로서 도시에 있어서 행정·경제·상업·오락 등의 복합중심의 중핵부분을 말하며, 행정·경제의 중추관리기능이 집중된 관리도심(business center)과 시민의 쇼핑·오락·사교 등을 위한 소비도심(service center)으로 나누는 것이 일반적이다.”라고 정의할 수 있다.⁴ 즉 도심은 도시에서 가장 중심이 되는 부분



안양시의 생활권(안양시, 『2020년 도시기본계획』, 2011)

으로써 고밀도의 토지이용과 함께 상업과 업무시설로 이용되는 곳을 말하며, 한 도시의 행정과 주거에 대하여 가장 활발한 도시의 활동이 이루어지고 있는 곳이라 할 수 있다.

또한 거주지는 정주단위에 따른 생활권을 중심으로 위계화해야 한다. 이것은 지리적으로 군집된 거주자가 공통된 지역성(locality)에 의해 교육·문화·구매 등 일상생활을 그 지역 내에서 자족적으로 해결할 수 있도록 해줌으로써 주거생활의 편의를 보장할 뿐만 아니라 전체 도시의 구성단위로서 지역 간의 상호 보완관계에 의해 공동사회를 형성하기 위해서다.

도시에 있어서 생활권의 위계는 도시의 규모에 따라 다르나, 대도시의 경우에는 대체적으로 소생활권·중생활권·대생활권의 세 단계로 구분하고 있다. 안양시의 생활권 구분은 광역생활권으로 계획을 하고 있으며, 안양·평촌을 2개의 대생활권으로 구분하여, 안양대생활권을 석수중권, 박달중권, 안양중권으로 구분하고, 평촌대생활권을 비산중권, 관양중권, 평촌중권, 호계중권으로 구분하고 있다.⁵

특히 안양 평촌지구 생활권은 1970년대 말부터 조성되기 시작한 주택단지는 1980년대에 들어와 관악로 주변의 비산동·관양동 지역 및 의왕시 포일지구에 아파트단지가 활발히 개발됨으로써 안양 도시권을 동·서로 확산시키는 새로운 생활권을 형성하게 되었다. 그리고 1990년대 들어 평촌신도시가 들어서게 되면서 기존의 중심상업과 업무위주의 안양1번가와 중앙로 주변은 구도심(구시가지)으로 변모하였으며, 평촌의 신 안양시



평촌신도시 전경





과천선 전면 개통(한국정책방송원, 1994)

청사와 새로운 행정축이 신도심(신시가지)으로 전환하게 되었다.⁶

먼저 구시가지인 만안구는 경부선을 따라 남·북측으로 공업지대가 입지하고 그 주변에 여러 상업시설과 문화시설 등이 형성되고 있다. 만안구 일대와 동안구 일부의 기존 시가지는 1970년대 이전에 토지구획정리사업에 의하여 형성된 지역으로, 비계획적인 도시 공간의 형성으로 도로 등 기반시설이 부족하고 주거시설이 낙후되어 있다. 또한 중저층으로 이루어진 기존 시가지가 대부분을 차지하는 만안대생활권의 경우 상대적으로 높은 인구 및 가옥 밀도를 나타내고 있다.

신시가지인 동안구는 1989년 평촌신도시 개발로 동안구에 신시가지가 조성되었고, 1994년에 지하철 과천선이 준공되어 인덕원역·평촌역·범계역이 개통됨으로써 안양과 타 수도권 지역으로의 접근성이 높아져 다양한 업무시설이 입지하게 되었고, 타 지역으로 출·퇴근하는 인구도 많아지게 되었다.

동안구의 생활권은 인덕원에서 범계역을 잇는 축으로 시설들이 입지해 있으며, 평촌신도시를 포함하여 고층아파트가 대부분이다. 계획적인 개발을 통하여 도로·공원 등의 공공시설을 확보함으로써 전체적인 시가지 밀도는 중밀도 수준을 유지하고 있다.⁷

이러한 측면에서 만안구와 동안구의 물리적 조건은 우리나라에서는 중앙정부에 의해 주도되기 때문에 단위지역에서 입지선정 여부 등에 관한 논의는 큰 의미가 없다. 안양의

공간상에 제시된 물리적 조건보다는 시민생활·지방행정과 관련된 부분이 더욱 중요하다. 시민생활권과 밀접하게 관련되는 부분은 일반행정부문·환경행정부문·생활안정부문·문화시설기반부문 등으로 구분할 수 있다.

당시 도시기반시설 측면에 있어서 철도 수송인원은 만안구가 여전히 높았다. 이는 동안구에 자가 운전자가 많아서 상대적으로 대중교통 이용자가 적었던 것으로 판단된다. 비교적 동안구가 만안구에 비해 전반적인 도시기반시설에 대한 소비가 높으며 여건도 좋은 것으로 나타났다.

당시 문화적 측면에 있어서는 문화재·문화예술단체·공연장 등은 만안구에 집중되어 있는 것으로 나타났으며, 종교단체는 유사한 분포를 보이고 있었다. 여성의 활동공간을 대변하는 여성단체는 만안구에 집중되어 있어 동안구의 여성들이 상대적으로 활동 여건이 취약하였다. 어린이놀이터는 동안구가 만안구에 비하여 약간의 우위를 보이고 있었으며, 생활보호대상자는 만안구에 비하여 동안구가 약 3배에 이르고 있는 바 이는 동안구에 당시 평촌 신시가지의 조성과 함께 영구임대주택을 형성하는 과정에서 저소득계층이 대거 유입된 것으로 추정된다.

공급·처리시설계획 총괄표(1995년 기준)

구분		만안구	동안구
도시기반 시설	철도수송(개소)	4개역(석수·관악·안양·명학)	3개역(범계·평촌 ⁸ ·인덕원)
	철도수송인원(명)	19,150,524	13,391,577
	소방도로개설사업비(백만원)	42,104	21,283
	공중전화기수(대)	2,813(안양전화국)	640(평촌전화국)
	급수전수(기)	18,280	1,395
	급수전수 월평균사용량(톤)	2,088,491	2,521,133
문화생활	문화재(개소)	11	3
	문화예술단체(개소)	17	2
	공연장(개소)	17	2
	노인정(개소)	52	94
	여성단체(개소)	12	2
	어린이놀이터(개)	15	19
	종교단체수(개소)	234	220
	생활보호대상자(명)	845	2,445
생활환경	공해배출 업소 (개소)	폐수 79 대기 50 소음·진동 96	91 62 112
	청소구역면적(km ²)	36.82	21.56
	청소동원인원(명)	260	272
	쓰레기 배출량(톤/일)	204	253
	상설시장(개소)	12	6

구분		만안구	동안구
의료·복지	의료기관(개소)	178	186
	병상수(개)	1,950	772
	의사수(명)	191	150
	약국수(개소)	154	131
지역경제	광공업 사업체수(개소)	765	539
	광공업 월평균 종업원(명)	23,285	19,450
	광공업 주요생산비(백만원)	1,104,393	1,008,460
	광공업 부가가치(백만원)	799,188	976,600

출처 : 안양시, 『안양, '95년 지표로 본 우리 시정』, 1995; 안양시, 『1995년 통계연보』, 1996.

생활환경 측면을 보면, 지역사회 환경에 피해를 주는 공해배출 업소는 만안구에 비해 동안구가 폐수, 대기, 소음·진동부분 모두 높게 나타났다. 또한 쓰레기 처리 부문은 만안구가 동안구에 비하여 청소구역면적이 약 0.5배 정도 높게 나타났으나, 쓰레기 발생량은 동안구가 만안구에 비하여 높다. 이는 동안구가 만안구에 비하여 소득수준이 높기 때문에 소비량이 높게 나타난 것으로 판단된다.

의료복지 측면을 보면, 의료기관수는 동안구가 다소 높게 나타났으며, 병상수·의사수·약국수는 만안구가 높은 것으로 나타났다. 지역경제 측면에서는, 광공업 업체수 및 주요생산비는 만안구가 높게 나타났으나, 광공업 부가가치는 동안구가 높게 나타나는데 당시 만안구는 동안구에 비하여 노동력이 집중된 업종의 분포가 높았기 때문으로 추정된다.

따라서 2000년 이전 기준으로 만안구가 문화생활·생활환경·의료복지 측면의 시설이 동안구에 비하여 우위를 차지하고 있으며, 반면 동안구는 도시기반시설·지역경제 측면이 우위를 보이고 있었다. 그러나 이후 동안구는 소득수준의 우위, 자가 교통 및 공원, 대형 소비공간의 집적과 그에 따른 소비와 소비량의 향상 등을 고려하여 볼 때 일상생활 환경 부문에서 만안구에 비해 동안구가 비약적으로 발전하게 된 것으로 보인다.

2. 공간구분론을 통한 구·신시가지 구조적 이분화 분석

1) 공간구분론

도시 공간이 이분화되는 경향을 증명하기 위해서는 단순히 가로 폭이나 필지 구조, 주변 건축물들의 성격에 대한 분석만으로 전체 도시구조에 대한 해석을 하는 데에는 한계가 있다. 따라서 이 부분에 대해서는 공간에 내재된 위상적 질서구조를 읽고 정량적으로 분석함으로써 사회적 논리까지 추론해낼 수 있는 이론으로 알려진 공간구분론을 사용한다.

공간구분론에 의한 분석에서는 시선 축에 의해 공간으로 인지될 수 있는 축선에 의해서 도시구조를 입력하고 이에 대해 크게 세 개의 변수가 생성된다.

공간구분론에서 세 개 변수의 의미

변수	해석
통합도 (Integration Value)	- 임의의 공간에서 다른 공간까지 접근하기 위한 상대적인 깊이와 관련된 변수, 통합도가 높을수록 임의의 공간으로부터 그 공간으로의 접근하기 쉬운 것을 의미한다. 대개 도시의 중심부, 중심가도가 높은 수치가 나온다. 크게 국부통합도(Local Integration)와 전체통합도(Global Integration)로 나뉘는데, 국부통합도는 임의의 공간으로부터 공간의 깊이가 3인 지점까지의 공간만을 대상으로 하는 방식이며, 전체통합도는 설정한 전체구조에 있어서 통합도를 연산해내는 방식이다.
통제도 (Control Value)	- 임의의 공간이 주변공간과 연결되어 있는 정도·통제도가 높을수록 주변과의 연결이 많고 한 공간에서 다른 공간으로 갈 때 이 공간을 거칠 확률이 높음을 의미한다.
연결도 (Connectivity)	- 임의의 공간에 연결된 다른 공간의 개수

일반적으로 균질하게 분포한 도시 공간에서는 중심부가 가장 접근성이 높고 이러한 접근성이 도심부를 형성하는 중요한 요인이 된다. 균질하게 형성된 임의의 공간구조를 만들어서 분석해보면 가운데 지점이 가장 접근성이 높게 나타난다.

그렇지만 이러한 자연적인 도시구조에 인위적으로 계획된 도시구조를 추가하면, 기존의 도시와 도시설계상 차이나 건축적 구별이 나타나는 것은 필연적이다. 이때, 기존 도시의 구조를 유지한 상태에서 리모델링이 된다면 도시구조의 변화는 없겠지만, 빈 공간 부분에 신도시가 건설된다면 도시공간구조 자체의 변화를 겪게 된다.

이렇게 비어 있는 시 외곽지역에 신도시가 계획된다는 것은 도시 전체형태로 보았을 때, 각 도시 공간은 그 위상이 변화된다는 것을 의미하고, 이러한 위상변화에 적절하게

대처하지 못하면 공간 구조상 단절을 가져오게 된다.

도시의 유기체적 이론(Organic theory)에 의하면 도시의 새로운 성장은 과거의 구체적이고 독특한 구조적인 본질에서 기원하고 항상 그 전체성을 보전하는 형식으로 진행된다.⁹ 따라서 도시가 성장하면 도심부의 위치와 위상 또한 자연스럽게 변하게 된다. 그렇지만 급격하고 인위적인 도시구조의 변화는 도시의 자연적인 변화과정을 거스르는 결과를 낳는다.

기존 도시에서 외곽지역에 해당했던 곳이 신도심 개발 후 전체 도시의 중심부에 위치하게 되는데, 이 지역은 오랜 시간 도시 외곽지역에 있었기 때문에 도시기반시설을 볼 때, 도로체계나 도시기능 측면에서 중심부가 되기에는 문제가 있다. 따라서 도시구조상이 부분에 대한 재개발 없이 도로, 기능들을 그대로 유지한다면 오히려 도시를 단절시키는 구조적인 문제를 가진다고 할 수 있다.¹⁰

2) 구조적 이분화에 대한 분석

(1) 도시기능 배분측면

구시가지인 만안구에 중앙로 변이 시의 중심가로로 개발될 때, 도시 외곽지역이면서 경수산업도로 변에 위치해서 중화학공업단지가 형성되었던 안양7동과 호계2동 지역은 평촌에 신시가지가 개발되면서는 전체 도시 형태상에서 볼 때, 도시의 중심부에 위치하게 되었고, 신도시의 단지개발 당시 이러한 안양시 전체 구조에 대해서는 고려되지 않았다.

결과적으로 전체 도시 형태상으로 볼 때, 두 도심을 연결하고 있는 가운데 지역에는 도심과는 동떨어진 기능을 가진 공업시설들이 위치하고 있었고, 신도시의 단지개발 당시에도 고려되지 않았다. 반스에 의하면, 도시의 변화성장단계 중에서 기능축출의 과정(the process of exclusion)을 설명하는데, 도시가 성장하는 경우 이러한 도시확장은 소위 지가경사기제(rent-gradient mechanism)의 원리에 따른다.

따라서 지대 지불 능력면에서 경쟁력이 낮은 기능들은 도시 내 최고 임대료 지점인 중심부로부터 점차 도시 외곽지역으로 축출되는 현상이 나타난다. 신도시 계획 당시 전체 도시구조를 고려한 도시기능에 대한 재배치를 고려하지 않았기 때문에 결과적으로 도시를 단절시키는 구조가 형성되었다.

(2) 연결도로의 비효율성

구시가지(구도심)와 신시가지(신도심)를 연결하는 중요도로는 비산대교와 명학대교를 통하는 길로 볼 수 있다. 그렇지만, 이 길들에는 도시 하부구조들을 거쳐야 하는 불합리한 점이 있기 때문에 도심을 공간적으로 연결하는 효과는 미약하다.

위치상으로는 바로 앞에 인접한 것으로 보이지만 실제로 가는 길은 평촌이 생기기 전에 생긴 우회로이기 때문에 생기는 문제점이라 할 수 있다. 비산대교를 통하는 길의 경우 현재 시청이 위치한 평촌지역의 도심부분과 구도심을 연결해보면 경수산업도로와 비산대교, 철로를 위로 넘는 다리를 거쳐야 하기 때문에 직선도로로 연결한 거리의 약 2배 정도의 거리가 늘어나고, 교통혼잡 등을 야기하는 불합리함을 거쳐야 한다.

명학대교를 통하는 길의 경우도 시청 앞의 가장 중심대로인 시민로를 그대로 지나면서 연결되기는 하지만, 마찬가지로 경수산업도로를 가로질러야 하고, 호계2동의 중화학공업단지를 거쳐서 구도심인 중앙로의 끝부분에 연결되게 된다. 따라서 이들 연결도로들은 두 도심을 효과적으로 연결하는 도로라고 하기에는 부족했다.

구·신도심의 연결도로인 비산대교(1990)



(3) 가로와 블록형태의 차이

신시가지인 평촌지구 도시 설계의 경우, 기존의 도시 안에 신도시를 건설하는 과정에서 빈 공지부분을 사용했기 때문에 가로와 블록의 체계를 구성하는 데 형태적 제약요소가 상대적으로 적었다고 할 수 있다. 따라서 택지개발사업부터 구시가지가 가지는 형태언어의 제약 없이 비교적 자유롭게 진행되었다. 결과적으로 구시가지의 형태언어와는 상이한 필지와 가로패턴이 형성되었다.

구시가지 지역인 안양1·5동과 석수동, 안양천대교 부분도 2차에 걸친 토지구획정리 사업을 거쳐서 가로패턴이 수직·수평으로 정리되어 있는 상태이기는 하지만, 새로 계획된 평촌지역과는 필지의 크기와 도로의 폭에 있어서 차이가 많다. 신시가지에 비해서 구시가지는 총연장길이는 비슷하지만, 작은 폭의 도로들이 압도적으로 많은 것을 확인할 수 있다. 따라서 차량정체 등의 문제가 심각하고, 반면에 신시가지 부분은 차량의 수요에 비해서 도로폭이 상대적으로 넓게 계획되어 있다. 이러한 차이가 두 도시 공간을 접하는 데 있어서 차이를 가져온다고 할 수 있다.

특히 구시가지와 신시가지 지역의 연결부분에 위치한 중화학공업지대(안양7동·호계2동)와 비산동지역의 필지 구성은 이들보다 불규칙하고 비정형적인 형태를 가지고 있다. 이러한 가로형태의 차이는 결과적으로 필지와 블록형태에 영향을 미치게 되고, 전체 도시 경관에 있어서의 차이와 도시 구조의 이분화에 대한 원인을 제공한다.¹¹

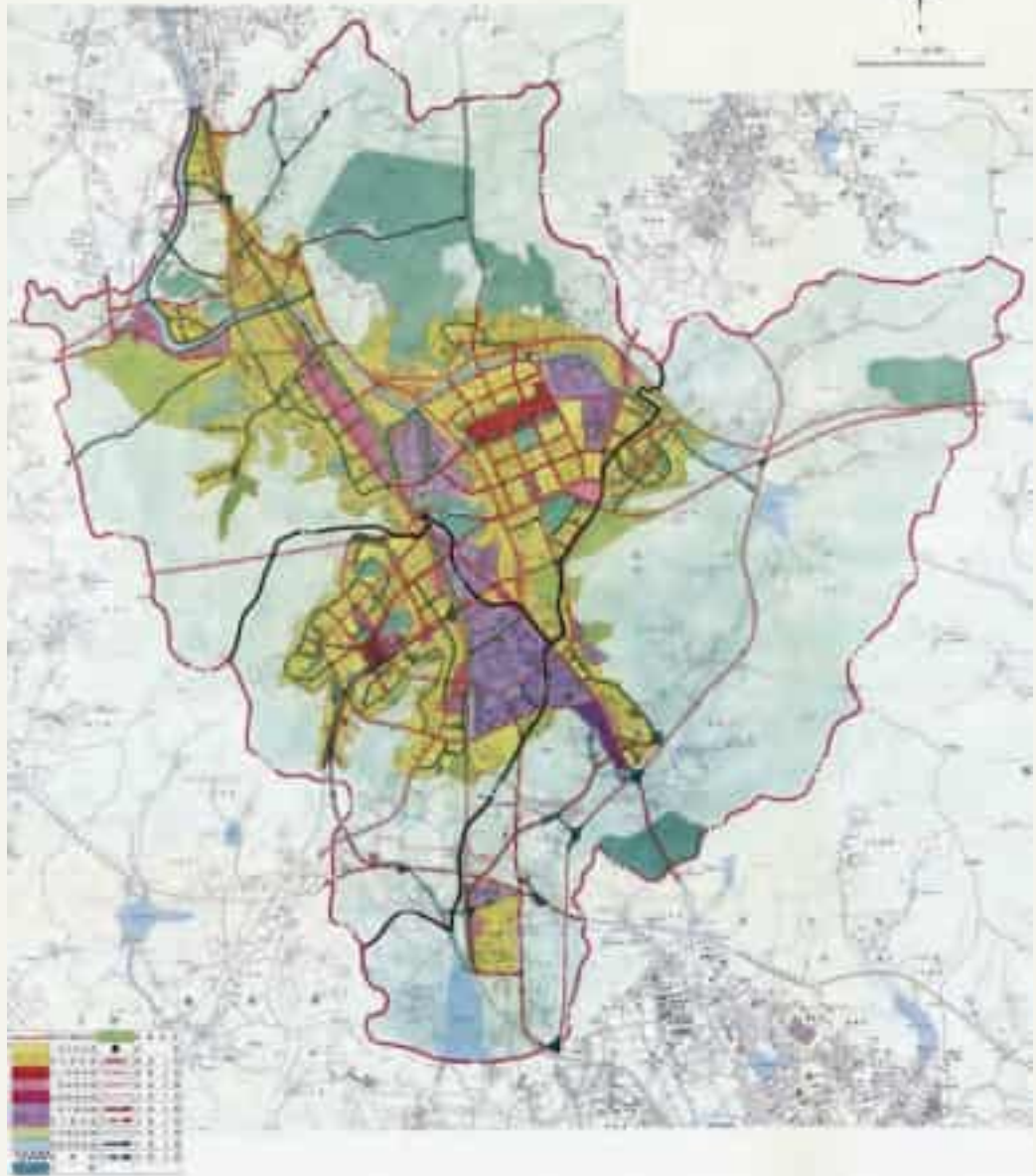
3. 군포·의왕시 승격 이후 도시계획구역의 분리

1) 안양시·군포시·의왕시 도시계획구역의 분리 배경

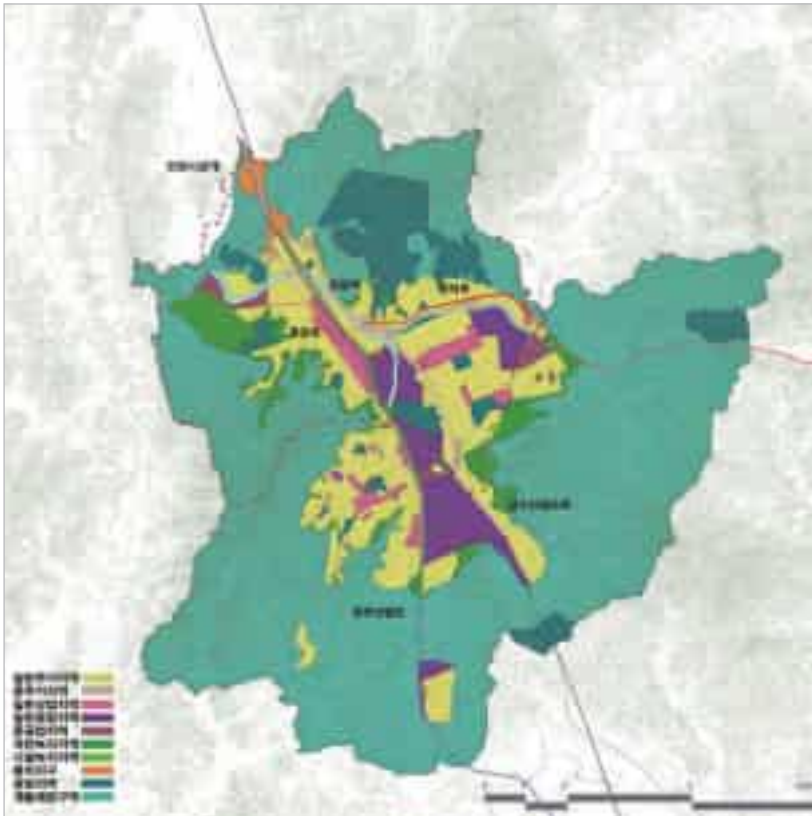
안양권의 분할은 1973년 시흥군 안양읍이 안양시로 분리(승격)되면서 시작되었다. 안양읍이 안양시로 시흥군에서 분리되면서 안양권의 본가임을 알려주고 있으며, 1986년에는 과천면이 과천시로 분리되었고, 마지막으로 1989년에 군포읍이 군포시로, 의왕읍이 의왕시로 분리되었다.

세 도시는 원래 시흥군 소속의 도시로 서로 밀접한 연관을 갖고 있다. 이렇게 된 데는 시흥군의 각 읍·면이 차례대로 시·市로 승격되어 동일 생활권역 내에서 여러 도시들이 들

安養都市計劃(再整備)圖



군포, 의왕이 안양시 도시계획에 포함된 안양도시계획도(경기도고시 제1997-242호)



어졌기 때문이다. 당시 경기도청과 중앙정부에서 그렇게 시 승격을 시킨 이유로는 당시 관행도 관행이었지만, 인천이 직할시로 승격, 분리되어 나가는 바람에 추가적인 광역시 승격 및 분리를 방지하는 차원에서 이들 중소도시의 안양시 편입 대신에 시 승격을 선택했다는 말도 전해진다. 사실 당시 독자적인 시 승격에 의향이 있었던 군포읍·의왕읍 주민들의 안양 편입 반대 분위기도 있었다고 한다. 심지어 시흥군 시절의 군포읍·의왕읍은 시 승격 이후에도 1997년까지 안양시 도시계획구역에 속해 있었다.

행정구역-도시계획구역 달라 마찰

- 옛 시흥군에서 분리된 안양·군포·의왕 3개 시는 현재 안양도시계획구역(1백31.76km²)¹²에 포함되어 있어 군포, 의왕시가 각각 도시계획구역 분리를 추진하고 있다. 의왕시 관계자는 '의왕시가 하나의 독립된 자치단체이므로 도시계획구역과 행정구역을 일치해야 한다'며 '의왕시가 안양도시계획구역에 포

함께 있어 도시 관련 업무처리가 2~3개월씩 지연될 뿐 아니라 자체적인 도시계획도 수립할 수 없는 실정'이라면 분리 추진이유를 설명했다.

- 이에 대해 안양시는 안양·의왕·군포가 하나의 생활권이므로 하나의 도시계획구역에 포함되는 것이 당연하다고 주장한다.
- 이같은 도시계획구역 분리 추진은 특히 민선자치 이후 독자적인 개발계획을 수립하기 원하는 단체장들로 인해 가속되고 있다. 『매일경제』, 1997년 6월 4일.

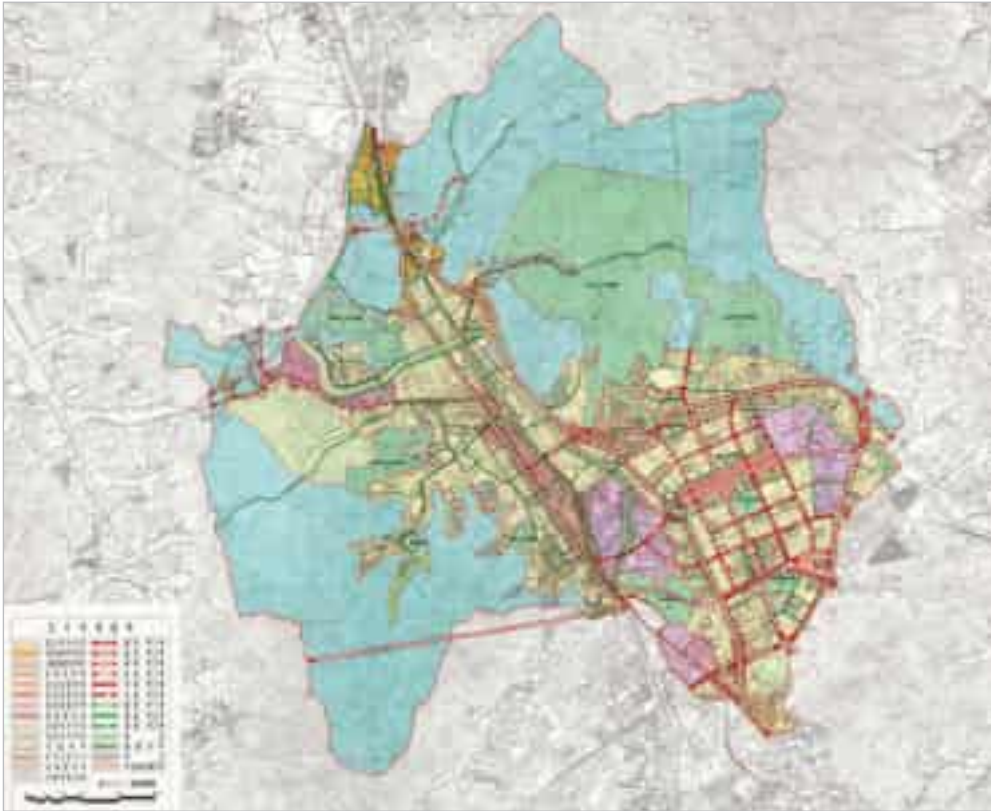
이는 시흥군 시절부터 군포읍·의왕읍 지역을 장기적으로 안양시에 편입시키고자 했던 것으로 보인다. 고로 군포·의왕 시가지가 독자적인 성격으로 형성된 시가지가 아닌, 먼저 도시화된 안양 시가지의 팽창에 따라 연담화되어 조성된 것임을 말해준다. 일례로 군포시에는 농심그룹 안양공장, 산본동 안양삼성아파트 등 행정구역상 안양시가 아닌 군포시임에도 '안양'이란 명칭을 사용하는 경우를 꽤 많이 찾아볼 수 있는데, 이러한 점이 반영된 것으로 보인다. 의왕시(특히 평촌과 인접한 내손동 일대)에서도 '안양'이나 '평촌'·'인덕원'이란 이름이 들어간 각종 시설들을 확인할 수 있다. 관할 행정구역만 3개의 시로 나뉘어 있을 뿐, 사실상 하나의 도시라는 것이다.

2) 군포시·의왕시의 출범과 도시계획구역의 분리

군포시는 1914년 3월 1일 시흥군 남면이 된 후 일제를 거쳐 건국 후에도 행정구역의 변동이나 명칭에 대한 변경이 없이 지내오다가, 1979년 4월 7일 대통령령 제9409호가 공포되어 동년 5월 1일 시흥군 남면이 시흥군 군포읍으로 승격되었다.

이 후 행정의 수요도 날로 증가하므로 이에 대한 효율적인 지역관리를 위하여 정부에 서는 법률 제4050호(1988.12.31. 공포)에 의하여 1989년 1월 1일 시흥군 군포읍을 군포시로 승격하였다. 이때는 읍으로 승격한 지 10년이 채 되지 않은 시기로, 시흥군 의왕읍, 남양주군 미금읍, 화성군 오산읍 등도 시로 승격하였다.

의왕시는 서측으로 안양시와 군포시 접하고 있으며 특히 동일 시가지를 이루는 연담도 시권을 형성하고 있다. 대한민국 정부 수립 이후 수원군 일왕면에서 화성군으로 이속되었으며, 이후 화성군 일왕면을 시흥군으로 이속(법률 제1172호, 1963.01.01)하고, 의왕면으로 개칭하였다. 이후 시흥군 의왕읍(儀旺邑)으로 승격을 거쳐(대통령령 제10050호, 1980.12.01), 군포시와 마찬가지로 1989년 1월 1일 시흥군 의왕읍을 의왕시(儀旺市)¹³로 승격하였다.



군포·의왕과 분리된 안양도시계획재정비 종합도(경기도고시 제2001-258호.)

평촌신도시 조성 이전, 내손-포일 일대는 포일지구의 개발로 이미 안양과 연담화 되었으며, 고천-오전 일대 또한 경수대로를 따라 안양·군포와 생활권을 같이 하고 있어 일찍부터 이러한 군포·의왕의 행정구역, 도시권 및 생활권 문제는 수차례 기사화되었다.

한편 군포시는 산본신도시 입주가 시작하면서 인구가 급증하기 시작했다. 1995년 말 기준으로 볼 때 군포시의 인구수는 시 승격 직전인 1988년보다 무려 2.9배 늘어났다. 그 때문에 군포시는 24만 5000여 명의 인구를 가진 수도권의 주요 도시로 급부상하였다.

이와 함께 안양시에 속했던 도시계획구역에 대한 분리 요구가 지역 내부로부터 강하게 제기되었고, 1997년 7월 8일 경기도고시 제24호에 의거하여 안양도시계획구역이 안양·군포·의왕으로 분리되면서 군포·의왕은 비로소 행정권역과 일치한 도시계획구역을 가지게 되었다. 도시계획권을 획득한 후 수립된 군포 도시기본계획은 2000년 1월 14일 건설교통부로부터 승인을 얻었고, 이는 수도권 광역도시계획 등 상위계획에 반영

되어 수도권 내의 주요 도시로서 군포시의 위상을 확립시켰다. 그 이후 7년 뒤인 2007년 11월 8일에 군포 도시기본계획은 변화한 도시 현실을 반영하여 재수립되었다.

시 승격, 행정구역 확대, 도시계획구역의 독립 등과 같은 일련의 변화를 거치면서 군포시는 30만에 육박하는 인구를 가진 도시로서 스스로의 발전을 관리할 수 있는 역량을 갖게 되었다.¹⁴ 이로써 그동안 외생적으로 이루어진 군포지역의 도시화도 내생적인 정주 여건과 자치역량에 의해 추진될 수 있는 환경이 되었다. 1990년대 후반부터 군포시의 도시 관리 중심도 그간 외부 기관에 의해 신시가지를 조성하거나 건설하는 것에서 군포시가 주체가 되어 급격한 성장을 거친 도시의 내부 문제를 정비하는 것으로 이동하여 갔다.

이를테면 구시가지에 속하는 당동 일대의 (재)개발, 산본신도시 건설 이전에 건축된 아파트의 재건축, 금정역 주변의 뉴타운사업, 공업지역 정비 등은 군포시가 역점사업으로 추진하고 있는 새로운 도시 관리 분야이다. 이러한 주체적이고 내생적 도시 관리로 군포시는 수도권 내에서 상대적으로 자족적이고 자율적이며 개성적인 도시로 변화하는 내생적 도시화가 촉진될 것으로 판단된다.¹⁵

註

- 1 안양시, 『안양시사』4, 2008.
- 2 안태환, 『도시의 이해』, 대구대학교출판부, 2000.
- 3 이은호, 「안양시의 성장과 도시구조의 변화」, 이화여자대학교 대학원 석사학위논문, 2001.
- 4 최승원, 「안양 도심지 개발에 관한 연구」, 홍익대학교 대학원 석사학위논문, 1985.
- 5 대생활권 명칭은 만안대생활권, 동안대생활권으로 행정구에 맞추어 변경하였다.(2024년 기준)
- 6 장준호·김주현, 「안양시 도시구조 재편성에 관한 연구」, 『안양대학교 논문집』 제18·19집, 1999.
- 7 안양시, 『안양시사』4, 2008.
- 8 평촌역의 본래 역명은 '별말역'이었음. 코레일(당시 철도청)에서 운행하는 전국의 역 중에서 경전선에 '평촌역'이 이미 있었기 때문에, 노선은 달라도 같은 코레일에서 운영하는 역의 역명 중복을 피하기 위해, 1993년도에 지어질 과천선 평촌신도시 내의 역은 평촌_읍을 순우리말로 풀어써 별말(넓은 벌판에 있는 마을)로 제정을 한 것임. 순우리말 역명인 '별말'역은 그러나 개통하고 3년 뒤인 1996년 12월, 지금의 역명인 '평촌역'으로 변경하게 됨.
- 9 Christopher Alexander, A New Theory of Urban Design, Oxford University, 1987.
- 10 김진균·권영상, 「신도시 개발에 의한 도시공간의 구조적 이분화에 대한 연구(안양시와 평촌신도시를 대상으로)」, 『대한건축학회논문집』 18권 9호(통권167호), 2002.9.
- 11 김진균·권영상, 위의 논문, 2002.9.
- 12 131.76km²의 안양도시계획구역은 안양시 57.627km², 의왕시 53.436km², 군포시 20.697km²의 개별적인 도시계획구역으로 조정되었다(『한국경제신문』, 1996.5.17).
- 13 의왕시의 한자명칭은 '儀王'에서 '義王'으로 2007년에 변경하였다.(법률 제8244호, 2007.01.19)
- 14 2023년도 말 현재의 인구는 약 25만 8991명으로 등록되어 있으며, 면적은 36.42km²(경기도의 0.36%), 행정구역은 12개 동으로 구성되어 있다.
- 15 군포시사편찬위원회, 『군포시사』3, 2010.

03 안양 도시 공간의 재구조화

제1장 안양의 도시기본계획과 도시 관리

제2장 도시개발사업과 주거환경 정비

제3장 안양 도시경관계획의 변화



경기도에 위치한 안양시는 수도권 남동부의 중심 도시 중 하나로 서울특별시와 인접하여 수도권의 주요 산업 및 주거 지역으로 성장해 왔다. 안양시는 1973년 7월 시로 승격된 이후 지속적인 도시개발을 통해 현재 만안구, 동안구의 2개 구로 나뉘어져 있다.

만안구는 안양시의 원도심 지역으로 전통적인 주거지역과 상업시설이 밀집되어 있으며, 과거 공업 도시로서의 역사를 지니고 있다. 수리산과 안양천이 만나는 지역으로 자연환경이 비교적 잘 보존되어 있으며, 도시재생사업을 통해 노후된 주거환경을 개선하고, 문화예술공간을 조성하려는 노력이 진행되고 있다.

1장

안양의 도시기본계획과 도시관리



채진기 안양시의회 의원(도시재생설계전공)
서현정 (재)에이치아이정책연구원 이사



도시기본계획은 「국토계획법」에 의해 수립되는 행정계획이나, 일반시민들에게 법적 구속력을 가지는 도시관리계획(재정비)의 지침이 되는 계획이다. 도시기본계획에는 국토 종합계획, 광역도시계획 등 상위계획의 내용을 수용하여 도시가 지향하여야 할 바람직한 미래상을 제시하고 도시 전체의 장기적인 발전 방향과 전략을 제시하여야 한다.

또한 도시의 물적·공간적 측면뿐만 아니라 환경·사회·경제적 측면을 포괄하여 도시환경의 변화를 예측하고 대비하는 종합계획으로, 도시행정의 바탕이 되는 주요도시 지표를 검토하고, 이에 따른 도시기반시설 확충 및 효율적인 도시 관리 전략을 제시함으로써 관련 계획의 기본이 되는 정책계획이기도 하다.

1. 2020년 안양도시기본계획(2005)

2000년 시작되어 2005년 수립된 ‘2020년 안양도시기본계획’은 개발제한구역 해제, 광역도시계획의 수립 등으로 인한 도시의 여건 변화를 수용하여 계획적 도시 발전의 기본방향을 제시하는 도시기본계획의 재수립이 요구되었다. 2020년 계획인구를 70만 9000명으로 설정하였다. 공간구조는 만안대생활권·동안대생활권 2개의 대생활권과 석수·안양·명학·비산·평촌·범계·호계 중생활권의 7개의 중생활권역으로 구분하였다.

2020년 안양도시기본계획에서는 경부철도와 안양천이 남북으로 관통하여 동안구와 만안구 간의 연계성이 미약하고 신시가지와 구시가지의 격차가 크다고 안양시의 도시문제를 진단하였으며, 개발가능지가 고갈되어 도시의 물리적인 성장에 한계를 내포한다고 진단했다.

계획 수립의 목적으로는 장기적인 도시종합대책의 정립과 도시개발의 전략, 개발 방향 및 도시로서의 기능을 다할 수 있는 도시기본계획 수립을 목표로 역사적·정치적·경제적·사회적·문화적 제반여건과 국토계획체계 등 장기적인 도시 발전을 구상하였으며, 기존 시가지와 수도권 등 제반여건을 감안한 도시 공간 재편성과 도시개발에 따른 시설의 배치 수준을 예측한 계획을 목표로 하였다.

1) 도시기본구상

2020년 도시기본계획에서는 안양시의 생활권을 1호선 철도와 안양천에 의하여 서측의 만안구, 동측의 동안구로 구분되며, 만안대생활권은 석수·안양·명학 등 3개 증생활권



안양시 생활권 구분

을 포함하며 동안대생활권은 비산·평촌·범계·호계 등 4개 중생활권으로 분류하였다.

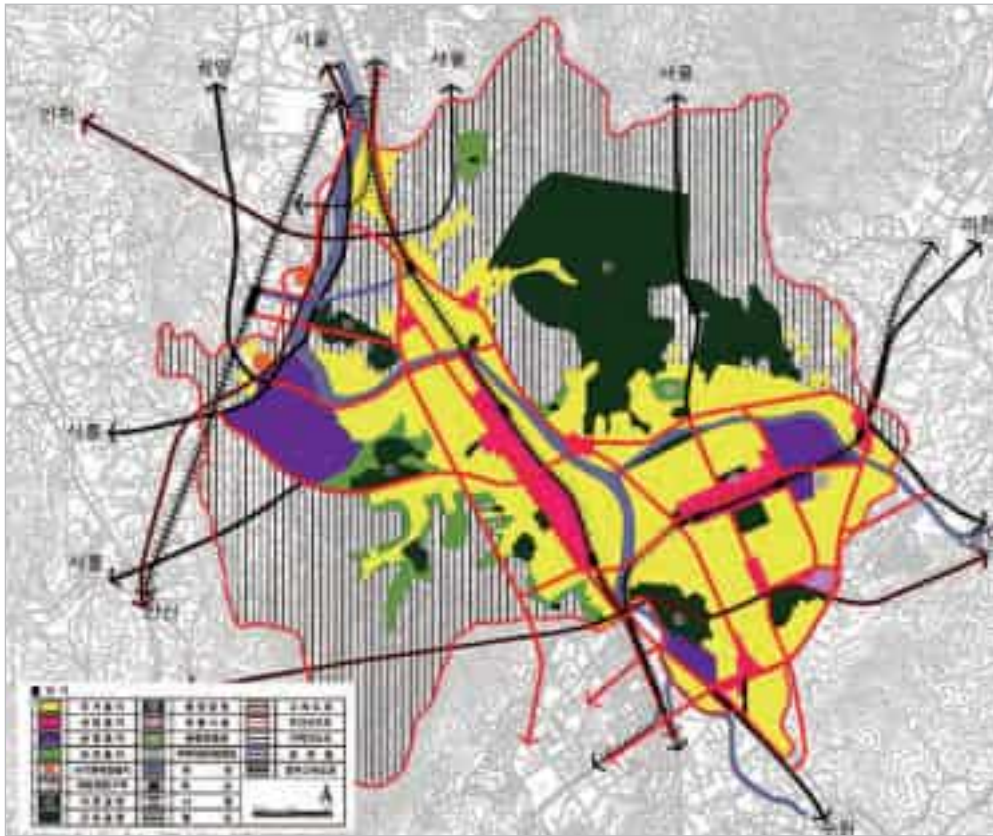
생활권계획은 행정구역, 지형 및 지세, 교통, 지역의 성격 및 기능에 따라 생활권을 설정하게 되었다. 하부 단위 생활권의 중심 기능을 육성하고, 생활권 간의 연계성을 강화하여 생활권별 격차 해소 및 안양시의 전체적인 균형발전을 도모하고, 생활권별 여건 및 특성을 고려한 생활권 기능 증진 및 특화 방안을 제시하였다.

2020년 도시기본계획 생활권계획과 주요내용

생활권		범위	주요계획 내용
대생활권	중생활권		
만안 대생활권	석수 중생활권	석수1·2·3동, 안양2동	<ul style="list-style-type: none"> • 기존 시가지 및 노후화된 주거용지 정비 및 개발 • 경부고속철도 광명역사 개통에 따른 배후기능의 도입 및 생활권 중심 확충 • 개발제한구역 해제지역에 대한 계획적 관리 • 안양유원지 및 도시자연공원 정비로 쾌적한 여가 및 휴식공간 제공
	안양 중생활권	박달1·2동, 안양1·3·4·9동	<ul style="list-style-type: none"> • 기존 시가지 정비 및 개발 • 노후 주거용지 정비 • 구릉지 경관관리
	명학 중생활권	안양5·6·7·8동	<ul style="list-style-type: none"> • 기존 중심상업용지 정비 • 공업 기능과 주거 기능의 용도혼재지역에 대한 정비 • 안양벤처밸리와 연계한 도시첨단산업 유치
동안 대생활권	비산 중생활권	비산1·2·3동, 관양1동	<ul style="list-style-type: none"> • 노후 주거용지의 정비 및 이에 따른 생활권 중심기능 제고 • 개발제한구역 해제 지역의 계획적 관리 • 종합운동장의 정비 및 경기장 등의 시설 확충으로 스포츠타운 기능 강화
	평촌 중생활권	관양2동, 평촌동 부림동, 평안동	<ul style="list-style-type: none"> • 시청을 중심으로 한 행정 및 관련 서비스 기능 강화 • 기성 시가지 재개발·재건축을 통한 공공시설 확보
	범계 중생활권	부흥동, 달안동 호계2동, 범계동	<ul style="list-style-type: none"> • 중심상업기능 확충 • 벤처밸리로서의 기능 활성화
	호계 중생활권	호계1·3동, 신촌동, 귀인동, 갈산동	<ul style="list-style-type: none"> • 안양교도소 이전지 및 인근 기존 시가지의 종합적 정비 계획 수립 • 의왕·군포시와 연계한 지역을 감싼 용도 배분 및 관리

2) 토지이용계획

2020년 계획인구 70만 명을 기준으로 하여 개발가능지, 개발불가능지를 우선 구분한 이후 개발가능지역 2.909km²를 추가한 토지이용계획을 수립하였다. 개발제한구역에서 해제되는 지역과 시가화된 지역에 연접한 녹지지역 중 개발 가능 기준에 적합한 지역 개발제한구역을 우선 해제함에 따라 주거용지가 늘어난 곳에 대해서는 친환경 저밀주거용지로 관리하는 토지이용계획을 수립하였다.



2020년 도시기본계획 토지이용계획안

먼저 주거용지계획에서는 안양시의 베드타운을 방지하는 계획을 최우선으로 세우고자 노력하였다. 서울과 연결하면서 지하철 및 도로망이 잘 연계되어 있는 안양시에 주거용지는 계획인구 70만 명을 수용할 수 있는 적정 면적만을 확보였으며, 녹지·공업용지 등을 잠식하는 용도변경을 통한 주거용지의 확보는 지양하며, 기존 시가지의 재개발·재건축 등 토지의 집약적 이용을 통하여 계획인구를 수용하도록 하였다.

이전 계획에서 공업용지 이전을 전제로 확보하였던 호계1·2동 및 안양7동의 주거용지는 적정 개발밀도 부여로 주거환경 개선을 도모하였고, 박달동의 대체공업용지 확보를 전제로 주거용지로 변경되었던 호계1·2동, 안양7동지역은 주거용지로 존치하되 적정 개발밀도를 부여토록 하였다.

이에 따라 2020년 계획인구 70만 인에 대한 필요한 상업용지 면적을 추정하였을 때 약 198ha로 나타났으며, 계획 당시 안양시의 상업용지 면적은 234.9ha로, 상업용지



재개발 전 안양7동 덕천마을과 인근 공업지역(2007)

면적의 추가확보 필요성이 없는 관계로 당시 상업용지의 기능 및 역할 강화로 각 생활권의 중심역할을 할 수 있도록 설정하였다.

한편 공업용지 관련하여 수도권 내 과밀억제권역에 속하는 안양시는 공장·기업 등의 유치에 많은 제약이 따르며, 업무시설 입지가 필요한 상업지역에는 오피스텔 등의 주거 복합용도의 시설이 다수 입지하고 있었다.

이에 따라 도시의 자족기반 확보를 위해서는 공업용지의 잠식을 억제하고, 기존 공업용지의 총량을 유지해야 한다. 소음·분진·악취 등 인근지역의 정주환경에 악영향을 미치는 부분에 대해서는 차폐녹지의 확보, 오염배출기준 강화 등을 통하여 부정적 영향을 최소화하도록 하며, 장기적으로 이전 또는 업종전환을 유도하는 계획을 수립하였다.

지가 상승으로 인하여 재산성이 저하되는 업종은 고부가가치를 창출할 수 있는 산업으로 전환하고, 시민로 일대의 벤처밸리와 지리적으로 인접한 안양7동 및 호계동 일대는 적정 개발을 통해 벤처 종사자의 배후 주거 및 안양시 유입 인구 압력을 해소하기 위한 주거 기능을 지원토록 계획하였다.

3) 기반시설계획

안양시는 지리적으로 수도권 남부지역의 교통요충지 역할을 수행하고 있으며, 안양과 주변지역을 연결하는 제2경인고속도로, 서해안고속도로, 서울외곽순환고속도로 등 3개의 고속도로와 국도 1호선, 47호선이 주요 광역교통망을 이루고 있다.

또한 철도 노선으로는 현재 경부선과 수원~서울을 연결하는 국철 1호선과, 안산~서울을 연결하는 지하철 4호선이 안양시를 통과하고 있으며, 경부고속철도가 계획되어 안양시의 북서쪽을 지날 예정이다.

이에 따라 교통계획은 당초 계획했던 교통망을 유지하되 경부고속철도 개설에 따라 안양시에 연접한 광명시에 고속철도역사가 입지하므로, 이와의 연계성을 강화할 수 있는 교통체계를 구상하였다. 또한 기존 실현 불가능한 도로망 등은 현실화가 가능한 방향으로 재검토하였으며, 하천과 철도로 단절된 구시가지와 신시가지 간의 연계성을 강화하기 위한 동서 교통망 확보와 광명역-관악역을 연결하는 경전철 계획은 경제성 및 이용자의 편의성을 고려하여 노선을 조정하였다.



공사중인 KTX 광명역(광명시 제공)

2020년 도시기본계획상 광역교통 현황

구분	노선명	구간(시내구간)	안양시 접속지점	연결방면	폭원(m)	차선수
고속도로	제2경인고속도로	인천~안양(석수동)	경수산업도로	부천 인천	40	6
도시 고속도로	서울외곽순환 고속도로	산본~구리 (시흥시계~의왕시계)	신기로	서울 주변 도시	50	8
	소계	-	-	-	-	-
일반국도	국도 1호선	목포~신의주 (석수동~군포시계)	남북관통	서울 수원	50	6~8
	국도 47호선	반월~금화선 (호계동~과천시계)	흥안로	서울 과천	50	6~8
국가지원 지방도	57호선	안양~판교 (비산4거리~의왕시계)	관악로	성남	40~60	4~6
시도	1,170개 노선	안양시 관내	-	-	-	-
국철	경부선	서울~부산	안양역	서울 부산	-	-
수도권 전철	국철 지하철 4호선	수원~서울(구로) 안산~서울(사당)	석수·관악·안양·명학역 인덕원·평촌·범계역	-	-	-



지하공간을 활용한 샘모루초등학교 주차장

그리고 기존 신도시 기본계획상 여객터미널부지였던, 농수산물시장 앞 부지는 주변 개발여건의 변화(서울외곽순환도로 일산선 개통, 농수산물도매시장 개장, 인접지역의 아파트 입주 등)에 따른 교통량의 증가와 부지 규모의 협소로 인해 터미널부지로는 적합하지 않다고 진단하여, 여객터미널부지를 진출입로 확보 및 접근성이 양호한 관양동으로 이전 계획을 수립하였다. 관양동 여객터미널부지는 주거용지와 연접하므로 개발계획 수립 시 인근지역의 거주환경 보호를 위하여 일정규모 이상의 차폐녹지 조성을 통한 완충공간 확보 등의 계획적 조치를 취하도록 하였다.

한편 1990년대 이후 극적으로 증가한 가구당 차량 보유 수는 도시기반시설이 갖춰지지 않은 만안구뿐 아니라 가구당 0.5~0.7대를 기준으로 설계된 평촌신도시 또한 주차문제를 가속화하였다. 이 문제를 해결하기 위하여 2020년 도시기본계획에서는 주차장문제를 해결하고자 노력하였다.

노외주차장은 가급적 지양하도록 유도하며, 지역 여건상 주차공간의 확보가 어려운 기존 시가지의 경우에는 인근 주민들이 공동으로 이용할 수 있는 공공주차장을 우선적으로 공급하기 위한 계획을 세웠으며, 부족한 주차장에 대하여 권역별 주차장을 지속적

으로 확보하기 위한 노력을 추진하여, 2003년 18개소에 총 1058면이 확보된 바 있으며, 16개소 957면의 추가 확보를 추진하였다.

주차장 신설뿐 아니라, 단기적으로 부족한 주차수요를 충족시키기 위하여 거주자 우선 주차제 시행과 함께 내집 주차장 설치의 활성화를 위해 담장 허물기 등의 설치공사비용 일부를 지원하고자 하였다.

건축물 신축에 따른 부설주차장 확보기준을 강화하여 해당 주차수요를 충족할 수 있도록 제도를 신설하였으며, 공공주차장 또는 권역별 주차장 확보 시 하천부지의 점용은 지양하며 기존 시가지 내의 학교·관공서·공원 등의 지하공간을 활용하도록 하였다.

주차수요의 예측 결과에 따라, 주차시설을 마련하는 동시에 주차관리정책 및 운영방안의 개선을 통하여 주차시설의 이용효율을 높이고자, 고정적 주차수요가 발생하는 주거지역과 달리 역세권 상업지역과 같이 대중교통이 편리하고 유동인구가 많은 지역은 자동차 이용을 억제할 수 있는 정책을 수립하여 주차수요를 관리하도록 하였다.

4) 도심 및 주거환경 계획

안양지역의 평촌신도시를 제외한 대부분의 주거지역은 1970년대 이전에 토지구획정리사업에 의하여 대부분 단독주택지로 계획, 개발된 지역이었다. 그러나 1980년대 중반 이후 단독주택이 다세대·다가구·연립주택 등으로 재건축되면서 주거지 밀도는 증가한 반면 도로·공원·학교·주차장 등의 기반시설은 확충되지 않아 거주환경은 악화되었다.

구시가지는 평촌 신시가지에 비하여 공원 등의 공공시설이 상대적으로 부족한 편이지만 석수도서관, 병목안시민공원, 석수체육공원(다목적 운동장) 등의 공공시설을 우선적으로 설치하고 안양유원지를 개발하여 지속적인 거주환경 개선을 추진하였다.

기존 시가지의 거주환경 개선을 위하여 권역별 주차장·소공원 조성 등에 관한 연차별 계획을 수립하여 부족한 기반시설을 지속적으로 확충하고 있으며, 2000년 기준 주택보급율은 동안생활권의 경우 95.6%에 달하는 반면 만안생활권은 76.7%에 불과한 것으로 나타나 생활권별 주택공급 격차를 보였다.

1989년부터 건립된 평촌신도시 일대의 고층아파트의 경우 2020년이 되면 대부분 건립 후 30년이 경과하게 되므로 이에 대한 장기적 대안이 필요하다 진단하였으며, 단독가구의 증가, 65세 이상 고령자 거주 가구의 증가추세 등에 따른 다양한 형태의 주택수요가 증가될 것으로 예상했다.



인양역 일대 만안구 전경(1988)

주택공급계획으로는 주택수요 산정 시 기존에 제외되었던 단독가구의 주택수요를 포함시키면서 주택보급률은 66% 수준으로 다소 하락하였으며, 2005년까지 주택보급률을 85%로 높이도록 하고, 단계적으로 주택보급률을 제고하여 2020년에는 주택보급률 100%를 달성하도록 계획하였다.

주택공급계획

구분	2000	2005	2010	2015	2020
인구	583,240	630,000	660,000	680,000	700,000
총주택수요	198,913	219,148	229,557	236,484	243,406
주택보급률	66%	85%	90%	95%	100%
주택공급규모	130,560	186,000	206,601	224,660	243,406

2000년 기준 안양시의 주택유형은 단독주택 11.2%, 공동주택 86.5%, 기타 2.3%로, 가용토지의 한계성으로 인해 토지이용의 고도화는 불가피한 시점이었다. 이에 재건축 등에 의한 공동주택 증가 부분은 고밀 아파트 개발보다 기반시설이 갖추어진 연립 및 다세대주택으로 개발을 유도하였다.

노령가구의 증가, 주택수요의 다양화에 대응할 수 있도록 기존의 단독주택지에 대한 저밀도 정비계획을 수립하고 이전적지 개발 등의 대규모 개발 시 단독주택 용지를 확보하여 단독주택의 비율을 10% 이상으로 유지하도록 계획하였다.

2. 수정 2020년 안양도시기본계획(2010)

1) 2020년 안양도시기본계획 평가

기정 도시기본계획의 2010년 지표와 2010년 안양시 현황과 비교한 결과를 보면 인구 및 세대수, 주택보급률, 상하수도 보급률은 달성치가 비교적 높게 나타나게 되었다. 계획인구는 2010년 현황인구 대비 달성비율이 94.1%이고, 세대당 인구는 2.7인으로서 이는 젊은층의 출산기피현상에 따른 자연적 인구 증가 둔화 원인으로 진단되었다.

기정 도시기본계획 기준연도(2020년)에서 과거 10년간의 현황인구로 장래인구를 추

정한 결과 연평균 증가율 2.0%로 추정되었으나, 국내 및 세계적인 경제 위축에 따른 저출산 기조 및 단독가구 증가 등 사회적인 문제에 따른 출산율 저하로 인구 증가는 정체되었다. 또한 주변 도시의 대규모 공동주택 건립사업으로 추가적인 전출인구의 증가 요인이 작용하여 기정 도시기본계획의 2010년도 목표인구를 달성하지 못한 것으로 분석하였다.

2020년 도시기본계획의 추진실적 및 평가

구분	단위	기정 도시기본계획		2010년 현황(B)	계획지표 달성률 A/B
		2010년 지표(A)	2020년 지표		
계획인구	인	660,000	700,000	621,714	94.2
세대수	인/호	3.0	3.0	2.7	90.0
주택보급률	%	90.0	100.0	92.6	102.8
상수도보급률	%	100.0	100.0	99.9	99.9
하수도보급률	%	100.0	100.0	99.9	99.9
초등학교	개교	43	50	40	93
중학교	개교	30	35	38	126.7
고등학교	개교	28	33	21	75

2) 2020년 도시기본계획 추진상 문제점 및 해결방안

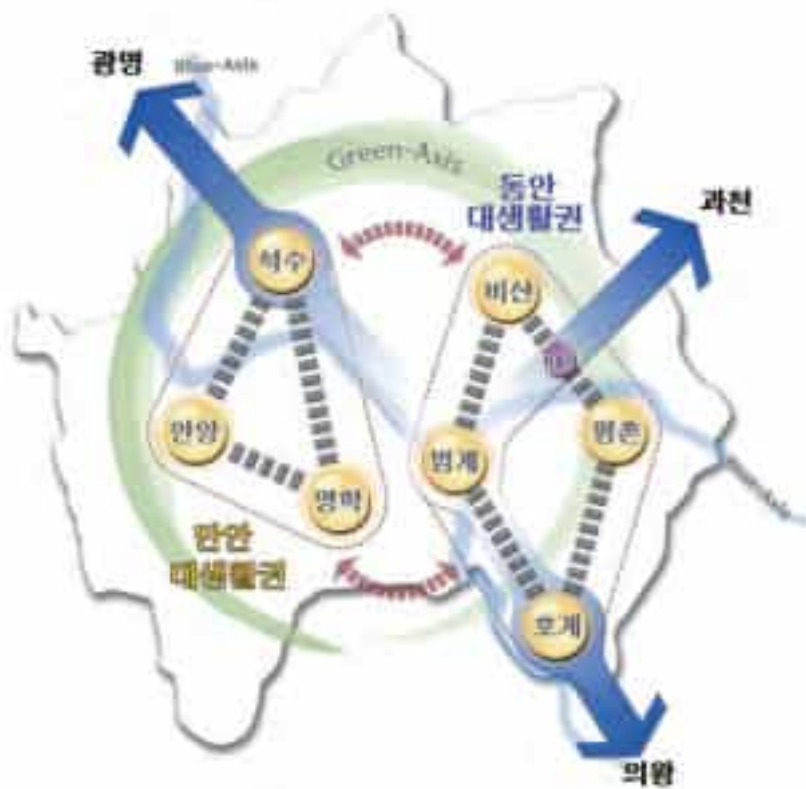
관양지구 국민임대주택단지 및 광명역세권 택지개발사업 등 기정 도시기본계획 수립 시 고려하지 못한 사회적 인구 증가분에 대한 생활권별 인구배분에 대한 재검토 이후 대규모 개발사업으로 인한 사회적 인구가 발생하는 생활권에 대하여 현실에 맞도록 2020년 도시기본계획 인구배분계획을 재조정하고 인구계획을 탄력적으로 운용이 가능하도록 중생활권 단위로 계획하였다.

박달동 일원에 지정된 공업용지 중 군사시설 이전이 불가한 지역 및 현재 벤처형 지식산업센터가 입지하고 공업용지로서 활발하게 이용중인 호계1·2동, 안양7동, 관양동 일원에 대하여 도시관리계획 용도지역 및 현 토지이용실태를 고려한 적정용지의 재검토가 필요하며 상위·관련 계획에의 반영이 필요하며 현재 토지이용현황을 고려하고 지역경제의 기반확보 및 도시형 산업육성을 위하여 현실에 부합된 공업용지를 재배치하였다.

2010년 기준으로 2020년 목표연도 인구를 조성법에 의한 자연적 증가와 택지개발 사업 및 도시·주거환경정비사업, 공동주택건설사업 등 각종 개발사업에 따른 사회적 인구 증가를 반영하고 당초 도시기본계획 목표인구와 비교 검토하여 적정 인가지표를 설정하였다 즉, 최초 도시기본계획 목표연도 인구는 70만 명을, 2010년 기준으로 66만 9661명으로 인가지표를 재설정하였다.

3) 공간구조 설정 변경

기존 안양시 장래 발전 방향과 부합할 수 있도록 종합적인 골격을 수립하여 도시기본구상 계획 수립을 전제로, 토지의 보전과 개발의 균형 있는 조화를 도모하며 자족도시로서의 기능수행이 가능하도록 계획하였다.



도시 공간 구상안(2020년 안양도시기본계획, 2010)

도시 및 주거환경개선사업, 주택재개발 및 주택재건축사업 등 구도심의 재생계획을 반영한 만안대생활권 내 순환개발축을 구상하고 첨단산업 및 R&D센터 등 첨단지식산업 유치를 위한 특화공간을 동안대생활권에 반영한 계획을 수립하기 위한 계획적·체계적인 도시 관리를 위한 토지이용현실화를 반영하고자 하였다. 특히 기존 안양시에만 국한된 계획이 아닌, 안양시 인근지역인 과천·의왕·군포시의 개발계획을 고려한 공간구상을 수립하여 인근지역과 상생효과를 고려하고자 하였다.

2010년 기준 안양시는 도시 규모가 급속하게 팽창하자 경제발전을 위한 공간구조가 아닌 도시 재생 및 저탄소 녹색성장에 맞는 공간구조로 변화를 모색하였다. 도시관리계획의 토지용도 검토를 통한 도시공간구조와의 일치성을 갖고자 노력하였다.

공간 구상의 평가는 안양시가 갖추어야 할 도시공간구조 형태를 재검토하여 계획의 합리성, 경제적 타당성, 지속 가능한 환경친화성 등에 관한 평가를 통한 도시 공간 구상을 설정하여, 기정 도시기본계획에서 설정한 도시공간구조 체계는 2도심이지만, 수정 도시기본계획에서는 기정 도시공간구조 체계는 유지하되, 개발축 및 부도심의 발전방향을 재검토하여 도시기본계획 공간구조에 반영하였다.

3. 2030년 안양도시기본계획(2017)

급격히 변화하는 국내외 정세변화에 대비, 제한된 가용자원의 효율적 활용 및 체계적인 관리를 통한 삶의 질 제고와 도시정책 및 도시 여건 변화로 인해 수정이 필요함에 따라 각 부문별 지표 및 도시구조, 인구 규모 등을 종합적으로 재조정이 필요하였다.

안양시의 도시 관리 필요성 증대와 정비예정구역의 재개발 및 평촌신도시 재생 시점을 고려한 생활권 및 도시공간구조 개편과 안양시의 균형적인 도시개발 및 관리를 위한 도시공간구조 개선을 목표로 하였다.

2030년 도시기본계획이 기존 계획과의 가장 큰 차이는 시민참여로 도시기본계획이 수립되었다는 점이다. 주민이 도시정책 수립과정에서 능동적으로 참여하면서 미래 사회를 만드는 주체로서 직접 계획에 참여하였다. 2015년 안양시민 중 추진위원회 위원과 기관 추천 및 시민 공모를 통해 추진위원회, 기관 추천, 일반공모 시민 등 132명을 선정하여, 3회에 걸친 회의 끝에 2030년 안양도시기본계획 미래상 및 목표 문구를 수정하고, 분과별 과제해결 방안 및 목표 실현을 위한 세부 전략을 수립하였다.

2030년 안양도시기본계획 분과

1분과	2분과	3분과	4분과	5분과	6분과
경제·산업	사회·복지	문화·교육	보건·안전	도시·주택	교통·환경
기업활성화 상가활성화 일자리창출 특화산업 사회적기업 균형발전	저출산고령화 복지서비스 기부문화 커뮤니티센터 자원봉사	관광 문화콘텐츠 평생교육 생활체육	의료체계 방역 재해예방 방법	원도심활성화리모델링 마을만들기 임대주택 도시경관	대중교통 교통인프라 보행도로 공원·녹지 둘레길 생태하천



2030년 안양도시기본계획 안양미래 시민계획단(2015) 및 공청회(2016)

1) 도시기본구상

안양도시기본계획에서는 「창의, 융합의 인문도시 “안양”」을 도시미래상으로 6대 핵심 목표, 24개 실천 전략을 설정하였다.

2030년 안양도시기본계획의 핵심 목표와 실천 전략

목 표	실 천 전략
경제활성화를 통한 시민 일자리 창출	<ul style="list-style-type: none"> • 전통시장 활성화 • 도시형 미래산업 육성(친환경, 첨단, 벤처산업 등) • 기업 유치를 위한 다각적 지원책 마련 • 특색 있는 콘텐츠 도입을 통한 관광산업 활성화
지역특화 인문산업 발굴과 육성	<ul style="list-style-type: none"> • 지역자원을 활용한 인문학도시 조성 • 교육인프라를 활용한 전 연령 교육 시행 • 공공예술 활성화를 통한 문화인프라 확충 • 교육기관 경쟁력 강화
시민참여 맞춤형 복지정책 실현	<ul style="list-style-type: none"> • 사회적 약자를 위한 복지인프라 구축 • 맞춤형 복지서비스 제공 • 기존 임대주택 기능 보강 및 행복주택 공급 증대 • 시민참여를 통해 소통하는 도시거버넌스 구축
지역주민이 건강하고 안전한 안양	<ul style="list-style-type: none"> • 실질적인 예방 중심의 보건행정 운영 • 찾아가는 보건안전 교육시스템 구축 • CCTV 확충 및 안전교육 실시 등 안전한 도시 실현 • 인구 고령화에 대비한 보건안전 대응책 수립
삶과 산업이 조화되는 젊은 도시 안양	<ul style="list-style-type: none"> • 주거와 일자리의 균형 있는 발전 도모 • 임대주택 공급 확대 • 원도심 기반시설 확보방안 마련 • 자연환경과 조화되는 도시계획 수립
교통 여건 및 생태환경 개선	<ul style="list-style-type: none"> • 하천·산림 등 생태환경 보전 • 경관·문화자원으로 하천 활용성 증대 • 버스터미널 건립(환승형) 및 도로망 확충 등 교통인프라 개선 • 대중교통 활성화를 위한 환승시스템 개선

당초 2020년 도시기본계획 목표연도 인구는 67만 명이었으나, 2015년 기준으로 인구를 검토한 결과, 자연적 증가 63만 3853명, 사회적 증가 2만 1880명으로 목표연도 인구를 65만 5733명으로 설정하였다.

향후 도시경쟁력 향상을 위한 출산장려정책 및 안양교도소 이전, 서부권 발전계획 수립 등 안양시 전략사업에 탄력적인 대처와 정비사업, 공동주택개발사업, 공동주택 리모델링 등 사회적 인구 증가 대비를 위해 목표연도 인구를 65만 5000명으로 계획하여 도시기본계획을 수립하였다.

오랜 기간 도시 대내외적 여건 변화에도 불구하고 행정구역 단위로 설정되었던 기존 2대생활권 7중생활권의 생활권 경계를 미조정하였지만, 안양시 현황여건 및 도시미래상을 반영할 수 있는 생활권 검토가 필요하였으며, 개발형태 및 유사기능의 생활권은 하나의 생활권으로 통합의 필요성이 대두되었다.

다양한 생활권 설정 요소 중 안양시 공간구조 및 시민 생활패턴에 중요하게 영향을 미치는 6개 요소를 선정하여, 1대생활권 4중생활권을 선정하였다.

(1) 행정구역 경계(시경계·구경계·동경계)

기정 생활권을 구분 짓는 경계로서, 기초적인 행정적·사회적 권역 경계로 작용

(2) 도시공간구조 체계

중심지 체계 및 개발축, 보전축에 따라 생활권역 및 도시기능의 차이

(3) 하천 경계(안양천·학의천)

약 60~120m에 달하는 하천 폭원으로 인해 하천경계로 생활권역의 차이를 보임

(4) 도로 경계(경수산업도로 등)

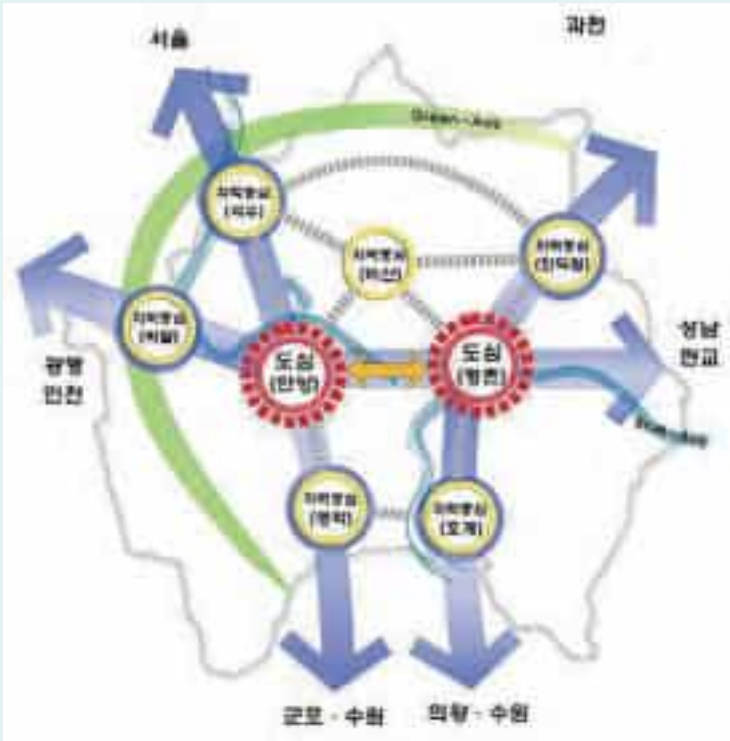
(5) 평촌신도시 경계

토지이용, 지가, 생활수준, 학군, 공공편익시설, 교통이용현황 등의 차이를 보임

(6) 지하철역 이용권

관내 지하철역 7개소(인덕원·평촌·범계·석수·관악·안양·명학)에 대한 이용권에 따라 통행패턴 및 교통 네트워크의 차이를 보임

이에 따라 2030년 도시기본계획에서는 도시공간구조는 기존 2도심 7지역중심에서, 2도심 6지역중심으로 계획을 수정하였으며, 도심 위상 강화를 통한 대생활권 중심기능을 수행하고자 하였다. 중심상업업무기능을 하는 안양-평촌 지역을 도시의 중추지역으로 설정하였으며, 인덕원 및 박달동 일원의 신규 지역중심을 지정하였다. 또한 만안-동안 연계증진을 고려한 비산동 일원의 지역중심 지정 3개의 개발축을 설정하여 광명-안양-평촌-성남으로 이어지는 첨단산업 발전축을 연결하고자 하였다.



2030년 안양시 도시공간구조 구상



2030년 도시기본계획 생활권계획

구분		경계	범위
안양 대생활권	대생활권		
	중생활권		
	석수·박달 중생활권	동경계, 석수·관악역 이용권	석수1·2·3동, 박달1·2동
	안양·명학 중생활권	동경계, 안양천 안양·명학역 이용권	안양1·2·3·4·5·6·7·8·9동
비산·관양 중생활권	동경계, 안양천, 학의천 인덕원역 이용권	비산1·2·3동, 관양1동, 관양2동(일부)	
평촌·호계 중생활권	동경계, 안양천, 학의천, 범계·평촌역 이용권	부흥동, 달안동, 범계동, 신촌동, 귀인동, 평안동, 부림동, 관양2동(일부), 평촌동, 갈산동, 호계 1·2·3동	

2) 토지이용계획

도시공간구조 구상에 부합하는 토지이용계획을 수립하고 공원녹지, 교통, 경관계획과의 조화를 통한 친환경적이고 지속 가능한 토지이용을 도모하고자 3개의 원칙을 세워 토지이용계획을 수립하고자 하였다.

첫째, 미래의 도시기능에 적합한 토지 수요와 이용에 대비한 시가화 예정용지를 확보하고자 하였으며, 둘째, 도시 자연의 생태성 보전 및 회복, 체계적 도시개발 전략의 추진, 셋째, 지역중심지의 경우 지역활성화를 위한 용도지역 종상향 검토를 추진하였다.

또한 지속 가능한 도시개발을 도모하기 위해 환경친화적이고 여건 변화에 탄력적으로 대처하도록 원도심 등 기성시가지의 집약적 개발 정비와 대중교통지향형 도시개발(TOD)에 입각한 압축개발을 통해 분산·집중형 개발을 도모하였다. 추가로 개설되는 광역교통여건 변화(인덕원-수원 복선전철, 월곶-판교 복선전철 등)와 주변 지자체의 개발에 따른 지역 여건 변화에 능동적으로 대응할 수 있는 토지이용계획을 수립하였다.

시가지 개발은 1~4단계로 구분하여 각 생활권 인구배분계획·토지



월곶-판교 복선전철 관련 단체장 협의회(2013)

이용계획·교통계획 등을 감안하여 단계별로 적정수준을 유지토록 계획하여, 도시공간구조의 개편전략 사업 및 기 확정사업을 우선 시행함을 원칙으로 하였다.

시가화 예정용지는 수요 발생 시 생활권별 단계별 총량범위 내에서 개발계획을 수립하여 개발하고, 당초 도시기본계획에서 설정한 단계별 개발계획 중 미반영된 계획을 2030년 계획에 반영하였다. 2030년 도시기본계획에서 설정한 토지이용계획에 대해 사업시기를 고려하여 단계별 배분하는 계획을 수립하였다.

1단계(2015년): 기존 주거·상업·공업지역 등 시가화용지 내 미개발지 또는 사업예정지 개발 추진 및 원도심 및 기존시가지의 정비사업 등을 추진하여 외부로부터의 유입인구를 수용하는 단계로 사업준비시기로 설정하였다.

2단계(2016~2020년): 당초 2020년 도시기본계획 3단계에 반영된 개발제한구역 해제지역인 안양대 일대(1.8ha), 석수체육공원 일대(10.0ha), 관양동 일원(21.2ha), 관양고 일원(21.4ha)과 2020년 도시기본계획 4단계 사항 중 도시관리계획상 미반영된 상업용지인 호계신사거리 일원(11.9ha) 구 농림축산검역본부 일원의 업무·행정 복합기능 수용(주거용지 → 상업용지, 4.4ha) 등 토지이용계획을 수정하는 시기로 설정하였다.

3단계(2021~2025년): 당초 2020년 도시기본계획 3단계 사항 중 도시관리계획상 미반영된 주거용지인 안양교도소 이전 적지(19.4ha), 안양교도소 부지 복합개발 및 인덕원-수원 복선전철 개통에 따른 중심상업 및 지원기능 수용(주거용지 → 상업용지 6.8ha) 등을 반영하는 시기로 설정하였다.

4단계(2026~2030년): 4단계는 각종 교통인프라 확충 시점으로, GTX(안양구간) 반영(L=5.0km), 석수동-비산동 연계도로 반영(L=4.7km), 예술공원-삼막IC 연계도로 반영(L=1.6km) 등 6개 시설 18.5km를 확충하는 시기로 설정하였다.

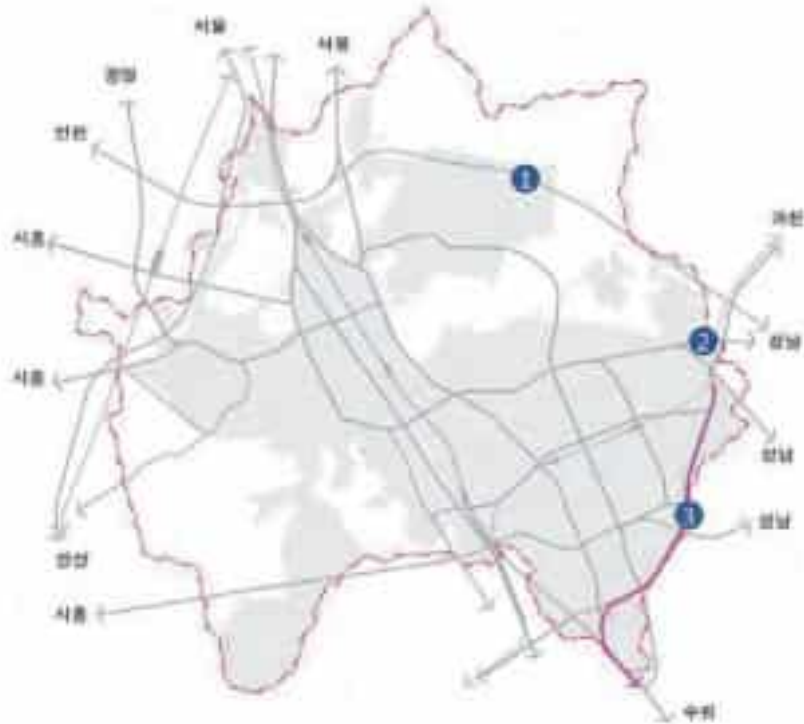
3) 기반시설계획

도시교통망 계획은 전반적인 방향을 제시하는 계획이며, 당초 기본계획에서 제시된 교통계획을 유지하되 대도시권 광역교통 기본계획에 반영된 제2경인고속도로 연장계획을 반영하였다. 제2경인고속도로 및 안양~성남 간 광역도로와 연계한 광역접근성을 제고하고 시흥·광명시와 인접한 안양시 서부지역 활성화를 고려한 간선도로망 연계를 검토하였다. 도시 내부로는 원도심 내 통과교통 배제를 위한 간선도로망 구축 등 교통체계 개선을 검토하여 도심 내 교통문제를 해결하고자 하였다.

철도망 구축계획으로는 제2차 국가철도망 구축계획에 반영된 월곶~판교 간 복선전철, 인덕원~수원 간 복선전철 및 수도권 광역급행철도(GTX)에 대한 노선을 반영하였으며, 인접도시와 연결 계획한 지역 간 도로 중 개설 불가능한 구간을 재검토하였다.

2030년 광역교통계획

연번	노선명	비 고
1	제2경인고속도로 연장(7.6km) - 공사 중	제2경인고속도로 연장계획에 따른 노선 반영
2	관악대로 우회도로(0.4km) - 실시설계 완료	관양지구 국민임대주택단지 개발계획 및 향후 인덕원역 일원의 교통량 증가에 대비한 관악대로 우회도로 신설
3	인덕원~수원 복선전철노선(5.1km) - 예비타당성조사 재조사 완료	제2차 국가철도망 구축계획에 반영된 인덕원~동탄 간 복선전철 건설계획에 따른 노선 반영
4	월곶~판교 복선전철 노선 - 기본계획 수립 중	수도권광역교통망 월곶~판교 간 복선전철 건설사업에 따른 노선 반영
5	GTX(의정부~금정) - 예비타당성조사 진행 중	의정부~금정 간 수도권광역급행철도 건설계획에 따른 노선 반영



2030년 광역교통계획도(안양시, 『2030년 안양도시기본계획』, 2017)



2030년 간선도로계획도(안양시, 『2030년 안양도시기본계획』, 2017)

2030년 간선도로계획

연번	노선명	비고
1	박달로-시흥시(2.9km)	서부지역 활성화 도모
2	삼봉로-시흥시(1.5km)	서부지역 활성화 도모
3	관악역-군포시(5.4km→3.2km)	사업 불확실성에 따른 노선 축소
4	냉천로, 삼덕로(2.8km)	원도심 지역 원활한 교통망 확보 및 지역여건을 고려한 간선도로망 변경
5	석수동-비산동(4.7km)	지역 간 연계도로망 구축
6	예술공원-삼막IC(1.6km)	지역 간 연계도로망 구축

2030 도시기본계획의 대중교통계획은 버스 기존 대중교통망을 보완하고 원도심 활성화 및 신도심과의 연계 강화를 위한 대중교통수단 도입을 추진하고, 버스 서비스 소외지역에 대한 노선 신설 및 확충과 함께 버스정보시스템(BIS) 기능 향상을 통해 시민들에게



인덕원역 환승센터 예시(『2030년 안양도시기본계획』, 2017)

편리한 버스정보를 제공하고 신규 저공해 기능버스(전기버스)의 도입을 추진할 계획이다.

노약자·장애인 등 교통약자, 공항·터미널 등 특수목적 사용자, 대중교통 소외지역 시민들을 위한 수요 대응식 서비스 제공 검토와 함께 노약자 및 장애인 등 사회적 약자를 위한 저상버스 도입 검토 및 무상 셔틀버스 운행노선 증설을 계획하였다.

또한 시내버스의 적자노선 손실액에 대한 지원전략 체계 구축을 추진하고자, 적자노선의 운송 수입금, 운송 원가, 서비스 실태 등 관련 정보의 데이터베이스화를 통한 정확한 운송손실액 책정과 적자노선의 운송 유지 및 운영 개선을 위한 운영개선지원금 확보 방안을 계획하였다.

대중교통연계체계 확립을 위한 ‘철도연계 환승시설’을 설치하고자 시내권 환승시설인 인양역 환승센터와 시계유출입권 환승시설인 인덕원역 환승센터 계획을 수립하였다.

구분	인덕원역 환승센터 운영안
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> • 철도 간 환승시설: 지하철4호선 ↔ 인덕원~수원선 ↔ 월곶~판교선 • 시외버스 ↔ 철도 간 환승시설 • 승용차 ↔ 철도 간 환승시설 • 기타 환승 편의시설 도입
구분	범계역 대중교통전용지구 개요
주요내용	<ul style="list-style-type: none"> • 구간: 범계역사거리~뉴코아아울렛사거리 • 횡단면 계획: 30m 도로 양복 4차로 운영, 보행로 및 자전거도로 확충 • 기존 진출입로 폐쇄: 2개소(동안로 보행공간 확보, 일반차량 진입 통제) • 버스 및 택시 정류장 설치: 버스(진행방향 전방 배치), 택시(진행방향 후방 배치)
구분	간선급행버스체계(BRT) 사업개요
국도 47호선	<ul style="list-style-type: none"> • 연장: 18.4km(안양시 관내: 5.1km) • 안양시내 정류장 계획: 9개소(평균 정류장 간격: 0.6km) • 총사업비: 1,553억 원 • 주요내용 <ul style="list-style-type: none"> - 동작대로 중앙버스전용차로와 연계 - 흥안대로 중앙차로로 변경 구축
국도 1호선	<ul style="list-style-type: none"> • 연장: 25.9km(중앙버스전용차로 기운영: 6.8km) • 안양시내 정류장 계획: 7개소(평균 정류장 간격: 1.1km)

한편 교통시설 확충만으로 폭증하는 교통수요에 효과적으로 대처하기에는 현실적으로 곤란하여 교통시설물의 단계적 확충과 교통시설물의 효과적 이용을 위한 교통운영관리체계기법(TSM)을 도입하고자 하였다.

기존 교통시설의 이용효율을 극대화하기 위한 첨단 전자, 통신, 제어, 기계 기술을 기



안양시 스마트도시통합센터 개관식 및 상황실 전경

존 교통체계에 적용함으로써 교통체계의 최적화를 유지할 수 있는 시스템으로 지능형교통체계(ITS)를 도입하고, 간선급행버스체계(BRT) 등의 다양한 선진적인 교통인프라를 구축하며 전기차를 도입하여 안전하고 쾌적한 교통편을 지속 제공함과 함께 U-통합상황실 개선을 통한 지속적인 교통서비스를 제공하고자 하였다.

4) 도심 및 주거환경계획

원도심 내 공적규제 및 물리적 환경에 의해 개발 가용지 부족으로 개발여건 불리 및 주차시설 부족, 도로폭원 협소 등으로 원도심 일원 및 주요 역세권 일대 상습 정체 현상 등으로 인해 만안(원도심)-동안(신시가지) 간 주거환경의 차이가 심화됨에 따라 원도심의 생활환경의 질이 저하되었다.

이에 따라 지역상권 침체도 동반되었는데, 만안구 일원 선형으로 지정된 상업지역이 특색 없는 상업용도로 공실률이 증가하였다. 따라서 침체된 만안구 일원 상업지역의 활성화 방안 마련을 필요로 하고, 범계-평촌 일대 중심상업기능은 비교적 활성화되어 있으므로 상대적으로 부족한 근린상업지역의 서비스 기능 확대에 대한 고민이 필요한 상황이었다.

또한 기존 도시 내 공장시설은 시설노후화, 소음·진동, 교통체증 유발 등으로 도시 공간 내 혐오시설로 전락하였다. 또한 준공업지역 내 주거 기능이 확대되면서 공장주변 주거시설과의 지속적인 마찰이 발생하는 실정이었다.



그간 민간개발 위주의 사업방식으로 인해 공익성이 결여된 측면이 있으며, 노후된 원도심의 공동주택 위주 공급으로 원주민의 재정착률이 저조하며 커뮤니티의 해체를 초래하였다. 또한 주택공급 유형이 공동주택(아파트) 위주로 공급되고 있어, 상대적으로 양호한 주거환경 및 공동체 형성이 용이한 단독주택·연립주택 등 저밀도 주택 유형을 선호하는 추세가 증가하였다. 이는 정비사업에 의한 원주민 재정착률 저조 등에 의한 부정적 인식이 확산되어 정비사업 해제에 대한 요구가 지속적으로 증가하였다.

그리고 노령인구 증가 및 여성인구의 지속적인 사회진출, 결혼기피 등 1인가구 증가에 대한 다양한 주택유형에 대한 고민이 필요함과 함께 고령자·장애인 등 사회적 약자를 위한 도시 및 주거환경 조성의 필요성이 대두되었다.

이와 같은 문제점을 인식하고 해결하기 위해 다음과 같이 목표를 설정하였다. 먼저 원도심의 정비방향 제시를 통해 도시기능 회복, 주거환경 개선 및 신구시가지 균형발전 도모를 추진하였다. 개발이 예상되는 지역 내 공공·기반시설 확보를 통한 도시 및 주거환경 개선에 노력하고, 계획적 개발, 정비를 위한 지표 마련을 통해 공공성 및 쾌적성 확보를 추진하였다. 또한 노후불량 주택지에 대한 정비사업을 통해 삶의 질 향상과 저소득층의 소외감을 해소시키고, 주거환경을 일정수준 이상으로 향상시키는 것을 목표로 하였다.

이에 따른 도심 및 주거환경정비 계획의 기본방향으로 도시공간구조 특성에 순응하는 원도심과 신도심의 활력 증진 도모를 위해 원도심 정비 및 기능 강화를 추진하고, 자족생활권 형성을 위한 중심지 체계 형성 및 연계강화를 도모하였다. 또한 지역상권, 재래시장, 역세권과 연계한 특화거리 및 상업지역 활성화 방안을 마련하고자 하였다.

또한 자연환경을 차용한 정비방안을 내놓았는데, 안양시 내 자연환경(삼성산·안양천 등)과 인문환경(안양예술공원 등)을 활용한 도심 정비방안을 통해 도시정비 시 산길·물길을 보행축으로 하는 예술·문화 발전축 구상을 추진하고자 하였다. 이를 통해 지역자원 특성을 고려한 정비사업 추진을 통하여 효과를 극대화하여, 장기적인 도시 발전 방향과 부합되도록 공업용지 배치를 통한 토지이용계획을 제고하고자 하였다.

주택과 주거환경의 물리적 정비뿐만 아니라 사회경제적 측면(주민지원체계, 민관협력, 거버넌스, 주민참여 방안 등)까지 포함한 통합적 정비사업 방안을 신규로 제시하였다. 이를 통해 다양한 주거지가 공존할 수 있도록 마을공동체 형성을 지원하고, 맞춤형 정비사업 및 주민커뮤니티 활성화로 쾌적하고 안전한 정주 환경 조성을 추진하였다.

또한 기존 정비 방식이었던 아파트 위주의 공급은 지양하고 사회적 약자를 대상으로 다양한 주택유형과 규모를 제공하는 방안을 추진하고, 리모델링 수요에 대응한 제도 정

비와 다양한 지원체계 방안 마련과 함께 대학교 및 공장 인근에 저렴한 전·월세 주택공급을 위한 계획을 수립하였다.

4. 2040년 안양도시기본계획(2023)

2020년부터 계획이 시작되어 2023년 5월 경기도로부터 승인되어 2040년 도시기본계획이 수립되었다. 2040년 계획의 수립 배경으로 인구 감소 시대로의 전환에 대비한 혁신적 도시 운영전략의 필요성 대두와 함께 도시 성장 동력 부족 및 도시환경 노후화가 가속되어, 도시계획체계의 전면적 구조 개편의 필요성이 있었다. 또한 광역철도의 지속적인 확충계획에 따른 도시 잠재력 향상 및 미래 도시환경에 대응하는 선제적 도시계획의 수립이 필요하였다.

인구 감소 등이 도시에 미치는 영향과 도시의 성장·발전을 위한 도시 공간을 재진단하고, 사회적 여건 변화에 따른 도시정책 방향 점검 및 전략적 도시체계 구축을 통한 도시경쟁력 강화와 미래 도시환경 변화에 따른 탄력적 도시기본계획을 목표로 하였다.

또한 기존에 수립된 도시기본계획을 재검토하여 변화하는 도시 여건에 대응한 도시 주요 지표, 도시기반시설 확충 및 도시관리전략 등을 제시함으로써 안양시의 미래상 및 장기적 발전방향 제시를 위한 새로운 도시기본계획을 2040년 도시기본계획에 담았다.

1) 도시기본구상

안양 시민계획단의 회의를 통해 「지속가능한 스마트도시 안양」을 미래상으로 선정하고 ‘함께 누리는 행복도시’, ‘쾌적하고 안전한 청정도시’, ‘균형 있게 발전하는 첨단도시’를 목표로 6개 발전전략을 수립하였다.

2040년 계획인구 추정은 자연적 증감, 사회적 증감(개발·정비·주택건설·리모델링) 등에 의한 계획인구를 현실적으로 반영하였다. 감소추세에 있는 안양시의 인구에 기존 개발지역과 이후 개발지역을 분석하여 장래인구 추정 결과, 2040년 안양시 인구는 60만 235명으로 추정되어 계획인구는 60만 명으로 계획하였다.



2040년 안양시 미래상



2040년 안양도시기본계획 수립을 위한 시민계획단 회의(2020)

목표연도 계획인구 지표

구분	1단계 (2025년)	2단계 (2030년)	3단계 (2035년)	4단계 (2040년)
계획인구	551,000	581,000	598,000	600,000
추정인구	550,884	581,169	598,203	600,235
자연적 증가인구	501,704	505,277	507,062	503,160
생존모형 조성법(내국인)	553,574	557,516	559,486	555,180
전출인구	-51,870	-52,239	-52,424	-52,020
사회적 증가인구	49,180	75,892	91,141	97,075
확정사업 및 진행(신규) 사업	35,905	60,838	74,214	78,150
외국인인구	12,480	14,282	16,178	18,199
군인인구	795	772	749	726

광역개발축 및 중심지 위상 변화로 안양시 주변 도시인 광명시와 과천시와의 지속적인 도시기능 강화로 이를 연결하는 동서축의 개발압력이 증대될 것으로 예상하였다. 또한 광역철도망인 GTX-C, 인덕원~동탄 간 복선전철, 월곶~판교 간 복선전철, 지하철4호선 등이 인덕원역에 정착함으로 인해, 인덕원역 중심의 도시기능 강화를 필요로 하였다.

지역별로는 월곶~판교 간 복선전철 개통으로 인해 운동장사거리역 중심지 도시기능의 강화가 필요한 시점이고, 박달스마트밸리 조성사업으로 인해 박달지역의 중심성이 확보될 것으로 예상되었다.

또한 기존의 중심지 및 발전축의 특성이 부족한 관계로 각 중심지와 발전축에 대한 구체적인 발전방향 및 관리방안을 마련하고, 지역 특성 및 발전방향을 고려하여 중심지 및 발전축의 개발 및 관리방향 설정을 목표로 하였다.

도심·지역중심의 발전방향과 관리방향

도심	발전방향	<ul style="list-style-type: none"> • 기존 행정, 상업·업무 기능 강화 - 상권활성화사업 등과 연계한 도심 상업·업무기능 강화
	관리방향	<ul style="list-style-type: none"> • 현재 기능을 유지하되, 밀도 상향을 통해 도심 발전 도모
지역중심	발전방향	<ul style="list-style-type: none"> • 중심지(철도역사) 주변 근린상업, 공공기반시설 확충을 통한 근린생활권 중심기능 강화
	관리방향	<ul style="list-style-type: none"> • 지구단위계획을 수반한 역세권 밀도 상향 및 다양한 기능 확충 - 상업지역의 과다 확충을 방지하기 위해, 상업지역으로의 변경은 가급적 제한(단, 특화 상업기능 및 자족기능 확보를 위해 필요한 경우에 한하여 상업지역 허용)



2040년 안양시 도시공간구조

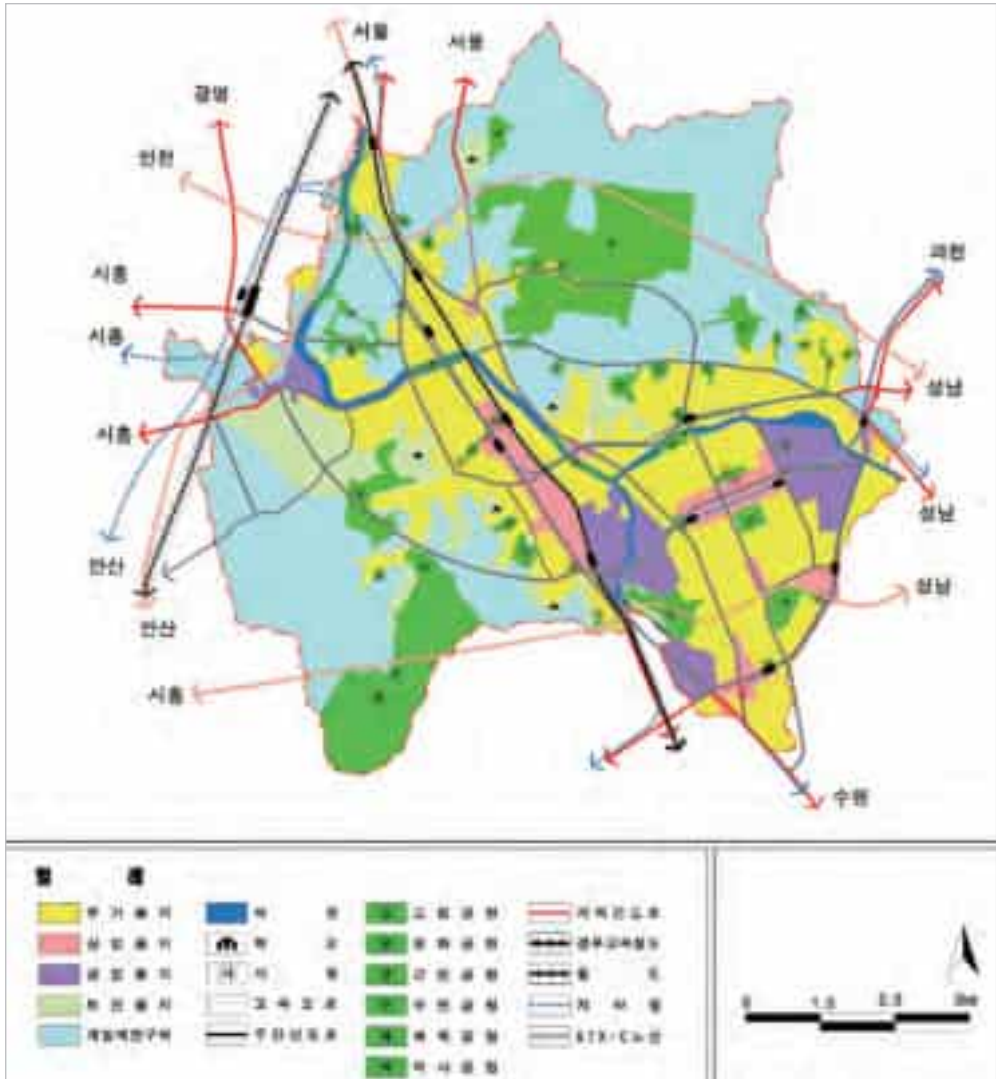
중심지별 차별화 및 역할 분담을 위해 중심지별 기능 배분을 하였으며, 도심기능의 지원 및 보완을 위해 지역중심별 기능을 배분하였다.

2040년 도시기본계획 도심·지역중심 기능 배분

구분		중심지 기능
도심	안양 도심	• 복합행정, 스마트산업, 중심상업 기능
	평촌 도심	• 복합업무, 4차산업, 중심상업 기능
지역중심	석수 지역중심	• 근린상업, 생태·문화 기능
	박달 지역중심	• 스마트산업(R&D 중심) 기능
	명학 지역중심	• 근린상업, 교육 기능
	비산 지역중심	• 근린상업, 체육·문화 기능
	인덕원 지역중심	• 복합업무, 광역교통 기능
	호계 지역중심	• 근린상업, 첨단산업 기능

2) 토지이용계획

수도권 남부의 관문으로서 도시 자족기능을 강화하고자 하였다. 방안으로는 전략사업 및 지역특화사업 실현을 통한 경제자족도시 구축 및 지역 간 균형발전을 도모하고, 복선전철(월곶~판교, 신안산선, 인동선) 및 GTX-C 노선 등 광역교통체계와 연계한 거점 육성성을 추진하였다.



2040년 도시기본구상도

또한 주거, 첨단산업, 여가 및 복지 등 계획의 다방면화를 통한 안양시민의 자족기능을 확보하고, 주변 지자체의 개발에 따른 지역 여건 변화에 능동적으로 대응하고 광역적 연계를 고려하는 토지이용계획을 수립하였다.

또한 안양시 및 주변의 개발 여건 변화에 효율적 대응을 위해 안양시의 개발 여건 및 수요에 적절하게 대응할 수 있는 토지 공급을 계획하였다. 개발의 효율성과 생활권별 균형을 유지할 수 있는 토지이용계획 수립을 추진하여, 시가지 내 유희부지·국공유지 등을 적극 활용하여 신규 기반시설을 공급하는 계획을 목표로 하였다.

지속 가능한 토지이용 관리를 위한 밀도 계획의 수립을 위하여, 용지별 토지 수요는 높으나 개발가능지가 부족한 점을 고려하여 자족기능을 확보하기 위한 경우 개발제한구역의 조정을 통해 친환경적 개발을 도모토록 하였고, 기타 주거·상업 등 단일기능의 확충은 개발가능용지 물량 범위 내에서 사업을 추진하도록 계획을 세웠다.

목표연도 2040년까지의 효율적인 토지이용계획 수립을 위해 1~4단계로 구분하여 각 생활권별 인구배분계획, 토지이용계획, 교통계획 등을 감안하여 단계별로 적정수준을 유지하도록 계획을 세웠다(1단계: 2025년, 2단계: 2030년, 3단계: 2035년, 4단계: 2040년).

도시공간구조 전략과 연계된 사업 및 기확정사업을 우선 시행하고, 시가화 예정용지의 단계별 계획은 각 사업별 목표연도와 안양시 도시정책목표 달성을 위한 중요성 및 시급성 등을 고려하여 단계별 계획을 수립하였다.

2040년 도시기본계획 단계별 토지이용계획 수립 방안

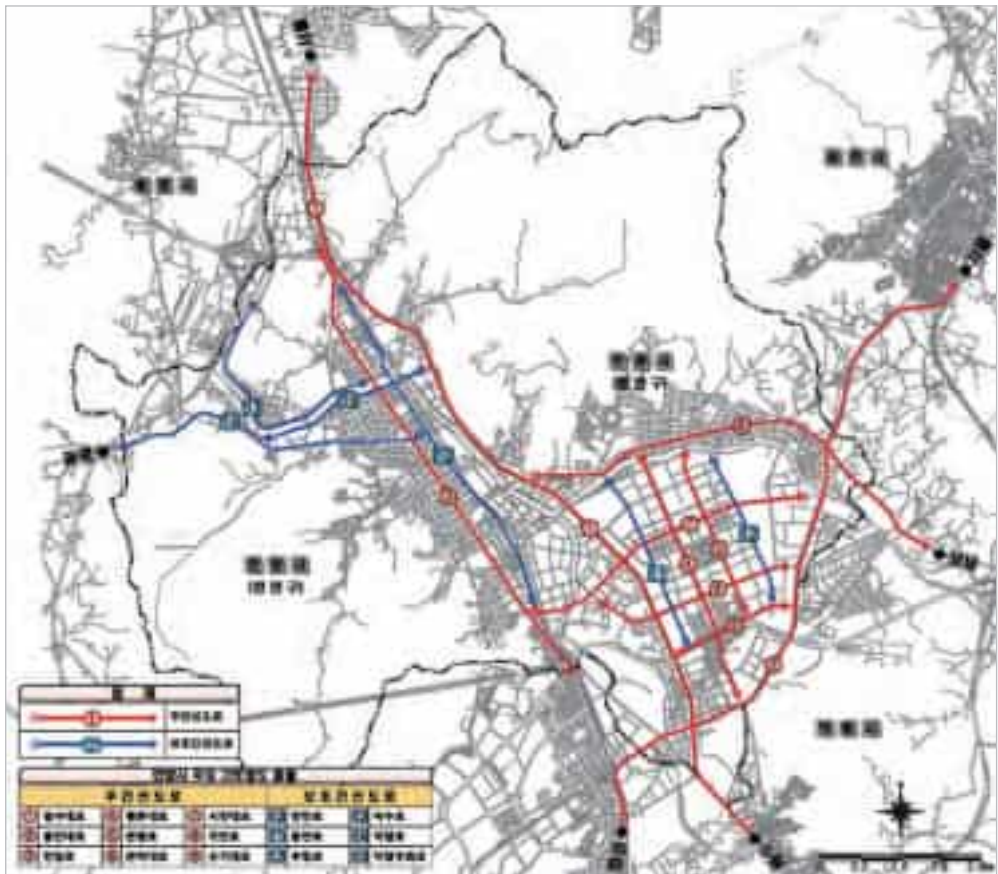
개발단계	주요 개발 방향
1단계 (2020~2025년)	<ul style="list-style-type: none"> - 기존 주거·상업·공업지역 등 시가화 용지 내 미개발지 또는 사업예정지 개발 추진 - 기추진 중인 공공주택사업, 도시개발사업, 정비사업 등의 조속한 추진 도모 - 시가화 용지 내 국유지 등 유희부지 개발로 복합문화 친환경 공간 조성 - 시 전략사업 추진을 위한 신규 시가화 예정용지 반영 (축구전용경기장, 치매전문요양원 및 치매안심병원, 자연건강 힐링공간)
2단계 (2026~2030년)	<ul style="list-style-type: none"> - 기존 주거·상업·공업지역 등 시가화 용지 내 미개발지 또는 사업예정지 개발 추진 - 시 전략사업 추진을 위한 신규 시가화 예정용지 반영 (군사시설 재배치에 따른 이전적지 및 산업단지 재생을 통한 첨단산업지식단지) - 공업지역 재편계획에 따라 공업지역 대체 지정 및 해제를 통한 균형개발 도모 - 기정 계획 2단계(2016~2020년) 계획 중 도시관리계획 미반영 사항
3단계 (2031~2035년)	<ul style="list-style-type: none"> - 노후화된 도시화 용지의 정비를 통한 토지이용 고밀화 및 복합화 도모 - 미개발된 도시화 용지 발굴 및 개발
4단계 (2036~2040년)	<ul style="list-style-type: none"> - 노후화된 도시화 용지의 정비를 통한 토지이용 고밀화 및 복합화 도모 - 미개발된 도시화 용지 발굴 및 개발

3) 기반시설계획

안양시의 가로망 현황을 살펴보면 주간선도로 9개 노선과 보조간선도로 6개 노선 등 총 15개 노선으로 이루어져 있다. 이번 교통계획에서는 안양시내 주요 결절지 또는 간선도로간 접속지점 등을 검토한 결과, 다음 32개의 분석대상 교차로가 검토되었다.

안양시의 장래 통행수요를 예측하여 신규 도로개설, 차선 확충 등을 고려하게 되는데 결과로서, 안양시의 1일 총통행량은 2020년 127만 7779통행/일, 목표연도인 2040년에는 131만 4918통행/일로 연평균 0.14%의 증가율을 보이는 것으로 분석되었다.

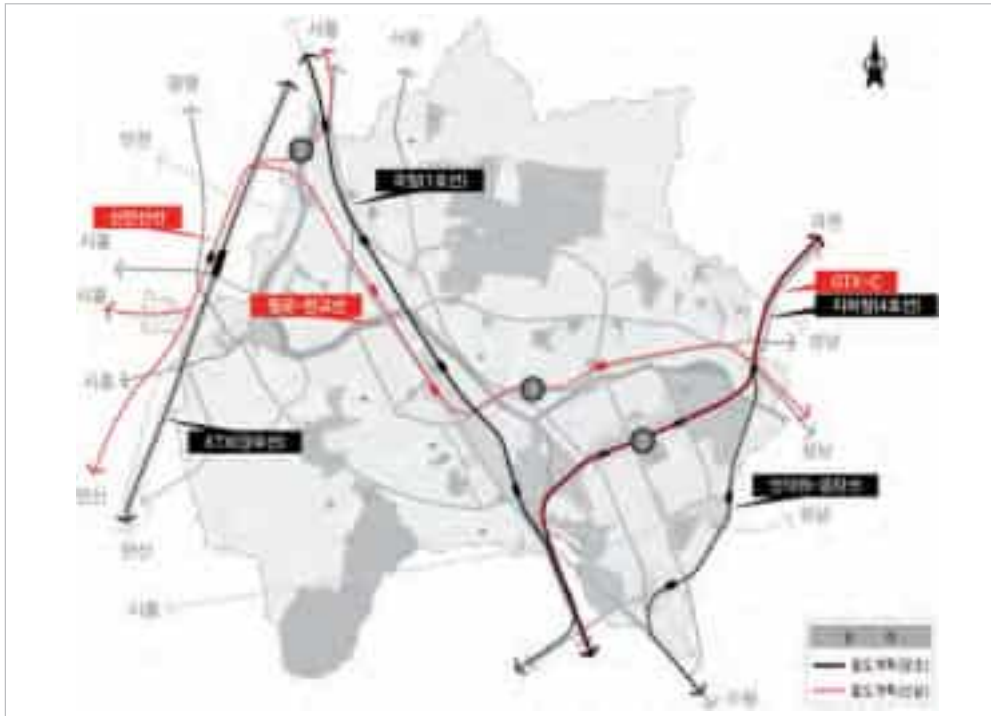
계획 도로망의 존치 여부 검토 및 지역 간 연계·균형발전 도모, 친환경적인 도시 교통여건 조성, 체계적인 교통관리기법 도입 및 미래 교통환경 조성, 주변 지역과의 연계 및



안양시 주요 가로망 현황도

토지이용계획과의 연계를 고려한 교통계획 수립을 목표로 하여 광역교통망과 시내 가로망을 위계별로 배분하고, 생활권 사이의 연계 교통망 확충 및 정비를 통하여 원활한 교통계획을 목표로 하였다. 또한 지하철, 버스 등 대중교통 노선을 통합적으로 정비하고 연계교통망을 확립하여 대중교통 이용 활성화와 함께 보행자 및 교통약자의 교통편의 고려 및 보행자 중심의 가로환경 조성, 자전거 이용 활성화, 교통체계 관리기법 등 기존 교통체계를 활성화하려고 노력하였다. 2030년 계획과 특별한 차이점으로는 차세대 지능형교통체계(C-ITS) 도입 및 미래 교통수단 대응을 위한 인프라 구축 및 관리, 스마트·공유 교통시스템 강화 및 시설 확충을 들 수 있다.

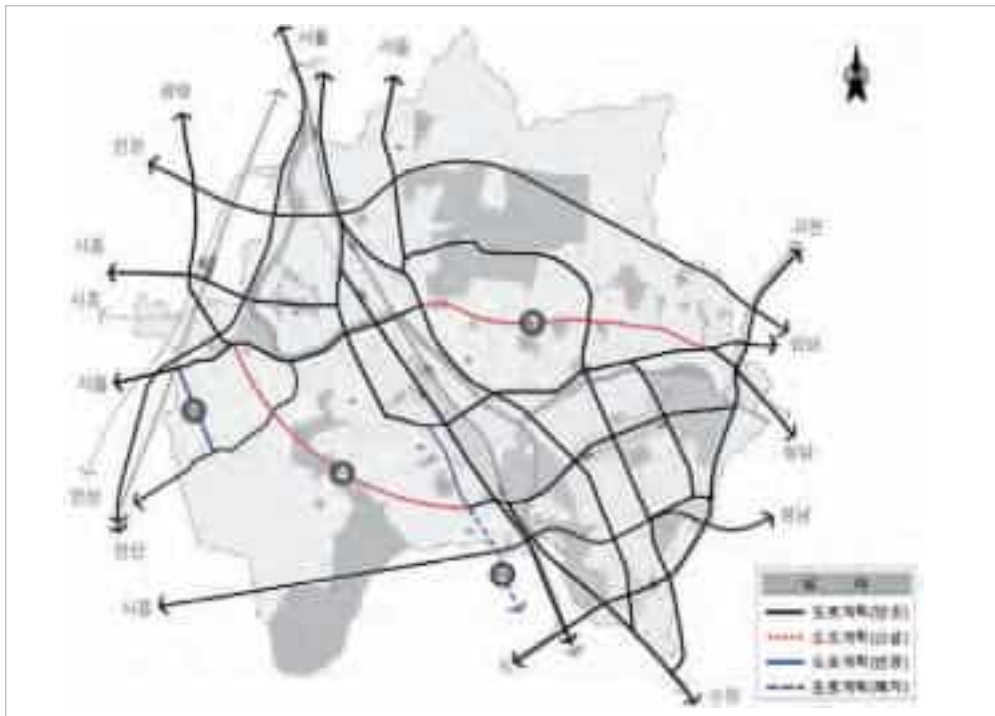
광역교통계획으로는 수도권 광역교통망계획 등 상위계획 및 주변지역 교통망계획을 고려하여 수도권제1순환고속도로, 제2경인고속도로, 서해안고속도로의 광역도로망은 유지하되 상위계획에 따라 월곶~판교선, 신안산선, GTX-C노선, 인천2호선 연장선을 반영하였다. 인천2호선은 장기계획(안)으로 설계 검토 완료 시 선형 반영 등 철도망 계획에 안양 내 주요 정거장 계획도 추가하였다.



2040년 안양시 광역교통계획

지점	노선명	노선	연장(km)	주요정거장	관련계획
①	월곶~판교 복선전철	월곶~판교	34.2	만안역, 안양역, 운동장역	<ul style="list-style-type: none"> 제4차 수도권정비계획 제4차 국가철도망 구축계획 월곶~판교 복선전철 기본계획
②	신안산선 복선전철	중앙~광명~여의도~서울역	46.9	석수역	<ul style="list-style-type: none"> 제4차 수도권정비계획 제4차 국가철도망 구축계획 신안산선 복선전철 실시계획
③	GTX-C	양주~수원	74.2	인덕원역	<ul style="list-style-type: none"> 제4차 수도권정비계획 수도권광역급행철도-C노선 기본계획
-	인천2호선 연장선	인천~안양	-	-	제4차 국가철도망 구축계획

도시 내 가로망정비계획으로는 생활권 간 연계를 위한 연결도로망 신설을 통해 순환형 내부도로망을 구축하였고, 당초 도시기본계획의 교통망을 가급적 유지하되 실현 불가능한 도로망은 현실화 차원에서 조정하였으며, 노후된 기존 도로 및 시설물의 지속적 정비를 통한 도로이용성 향상을 도모하였다.



2040년 안양시 간선도로 계획

간선도로 계획

지점	노선명	연장(km)	비고
①	삼봉로~시흥시(삼봉로~박달로)	1.5	• 박달스마트밸리의 토지이용 및 교통체계를 고려하여 선형 조정
②	냉천로(2.8km→2.0km)(삼덕로~군포 고산로)	2.0	• 산본IC 등으로 인해 물리적으로 개설이 불가능하여 노선 단축
③	동서간선도로(동편마을 입구~경수대로)	5.5	• 동서지역 간 생활권 연계를 고려하여 노선 신설
④	박달공업지 우회도로(성결대 입구~호현삼거리)	4.3	• 남북 간 생활권 연계를 고려하여 우회도로 신설

4) 도심 및 주거환경 계획

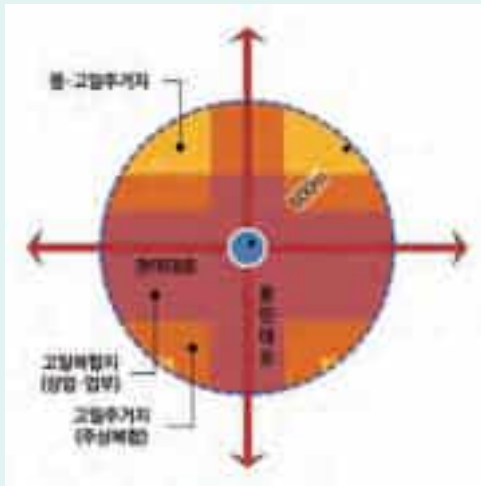
안양시의 도심은 안양역 주변의 원도심과 평촌신도시의 신도심으로 구분된다. 안양역 주변으로 중소규모의 상업 기능들이 형성되어 있으나, 대부분 건물들이 매우 낙후되어 노후 불량한 상태로 방치되어 있으며, 도로의 혼잡과 주차시설 부족 등의 문제에도 불구하고 건축물의 밀도가 높아 기반시설의 확보가 어려운 실정이다.

1992년부터 입주가 시작된 평촌신도시는 공동주택의 노후화가 가속되고 있으며, 지구단위계획을 통해 관리되고 있는 평촌신도시의 개별적 정비사업의 한계로 리모델링 수요 증가가 예상된다. 기존 시가지와 평촌신도시와의 지역 간 격차가 심화되고 있으며, 국철 및 안양·호계동 일원의 공업지역으로 인해 지역 간 단절이 심화되고 있다.

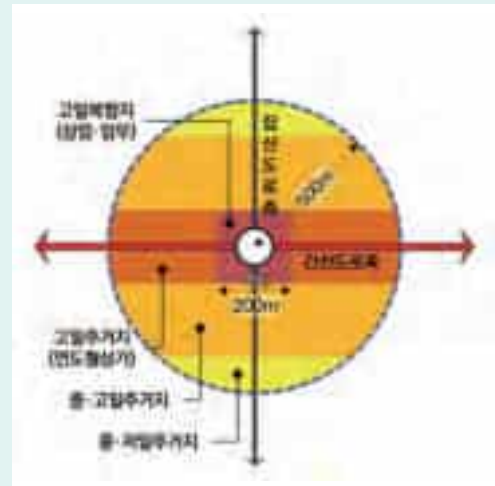
이번 도시기본계획에서의 가장 중점적인 정비 기본방향은 도심 내 불균형 방지대책을 마련했다는 데 있다. 각 지역적 특성과 현황을 파악하여 지역 특색에 맞는 요소를 우선적으로 정비·개발함으로써 지역 간 불균형을 방지하고, 도심과 도심을 연결하는 기반시설의 정비와 안양역 환승센터 중심의 대중교통노선을 개선하여 내·외부로 통하는 교통 환경에 불편함이 없도록 계획하였다. 또한 역세권 및 주요상권 등 인구밀집지역과 외곽 저밀도 지역 간 상호연계를 통한 균형개발이 이루어지도록 계획하였다.

주거지역 정비방향으로는 주거지역 내 주택의 노후불량 심화정도 재검토 및 조기 정비필요지역을 재설정하여 향후 불량주거군 생성에 대비하고, 실거주자 시민의식조사 및 민원접수를 통한 노후시설의 정비 및 개발 의사를 반영하여 기존 주거지역 내 거주민의 이탈을 최소화하는 방안을 계획하였다. 또한 낙후된 주차시설 및 주거지역 인근 도로변의 재정비를 통해 주거지역 내 주차 및 통행의 불편사항을 개선하고자 하였다.

앞선 철도망 계획에서 언급한 것같이 2040년 도시기본계획은 신규 철도망 공급에 따른 역사 위주의 개발계획을 수립하였다. 도시기본계획 내 도심 및 주거환경정비 또한 신



TOD기반 광역형 정비모델(인덕원)



TOD기반 근린생활형 정비모델(지역중심)



역세권 위치도



소규모주택정비사업 전문가 양성 교육 수료식(2022)

규역세권 중심으로 활성화 방안을 마련하였다.

안양역 및 인덕원의 환승센터와 각 도심 및 지역중심, 수리산·관악산 등 관광자원 연결노선 등 안양시 내 접근이 용이한 대중교통수단을 확대하고자 하였다. 동일 생활권 내에서는 지하철 역사를 중심으로 순환형 마을버스 확대, 자전거도로 개설 등 인구 밀집 지역과 외곽 저밀도 지역 간 접근성 향상을 통해 균형개발을 유도하였으며, 관악대로 등 활동량이 많은 주요 간선도로 변은 기능의 복합성을 유지할 수 있도록 건축물의 적정한 볼륨을 형성토록 계획하였다.

역세권 주변은 대중교통 연계·환승체계를 강화하고, 보행 중심의 가로 정비, 오픈스페이스 확보 등을 통해 유동인구의 편의성을 제고하여 상권의 집객효과를 도모하고, 또한 역세권의 고밀압축개발을 유도하여 기부채납 등을 통한 공공시설을 확보하는 계획을 수립하였다. 고밀압축개발을 위해서 역세권 내 커뮤니티공간 및 문화공간 도입 등 다양한 기반시설의 추가 확보가 가능하도록 복합 기능을 통해 도시의 역동성을 불러일으키고자 하였다.

한편 주거환경 정비 관련 안양시의 주거환경은 원도심과 신도시 간 차이가 뚜렷하게 나타난다. 비교적 저층주거지가 넓은 지역에 펼쳐져 있는 원도심 지역의 경우 밀도로 이용되고 있는 기존 도심 내 노후·불량 주거지를 정비함으로써 공간구조 및 생활권을 합리화하고 주거환경을 개선하고, 원도심 내 지역적·사회적 특성이 반영된 주거지를 조성하

여 지역적으로 어우러진 주거문화를 창출하는 것을 목표로 지역별 인구·밀도계획, 주택 수요, 주택유형 등을 고려한 합리적인 주택공급계획을 수립하여 원도심 주거환경을 개선하는 계획을 수립하였다.

정비사업이 용이하지 않은 소규모 지역은 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」에 따른 소규모주택정비사업(자율주택정비사업, 가로주택정비사업, 소규모재건축사업)을 적극적으로 추진할 수 있도록 다양한 지원체계를 구축하고자 하였다.

신도시지역의 경우 공동주택이 밀집한 평촌신도시는 다양한 주택수요를 충족하고, 현재 주거환경 및 구조를 개선할 수 있도록 정비사업 및 리모델링사업으로 추진하는 것을 권장함과 함께 정비사업 및 리모델링사업으로 추진할 수 있는 기반을 마련할 수 있도록 평촌 지구단위계획 변경 등을 통해 적정범위 내에서 용적률, 높이 등 인센티브 제공을 통해 사업성을 높여 주거환경을 개선하고자 하였다.

5. 도시기본계획 간 비교

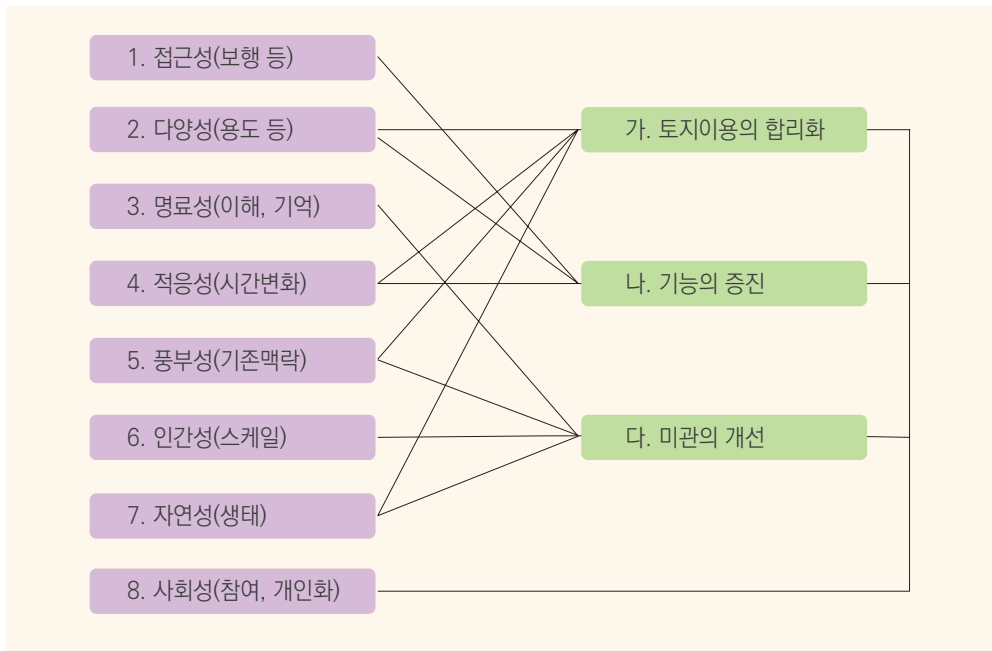
안양시의 도시기본계획은 도시의 장기적 발전 방향을 제시하는 최상위 공간계획으로, 각 시기별로 목표와 전략, 계획인구 등에 차이가 있었다. 2020년 안양도시기본계획에서는 안양시의 도시기능 강화 및 생활환경 개선에 중점을 두었으며, 안양-평촌의 중심상업지역과 주거지 사이의 균형발전을 목표로 했다. 2030년 계획에서는 안양시의 지속 가능한 발전과 스마트 시티 구현에 초점을 두고, 최신 기술(스마트 통합 센터)을 활용한 도시 관리와 최초로 시민이 참여한 도시계획 등 주민 참여를 강조하였다. 2040년 계획은 미래지향적인 계획으로, 인구 감소와 고령화 사회에 대응하기 위한 정책을 포함하고 있다. 또한 지속 가능한 도시환경을 조성하는 데 있어 자율주행 자동차, 친환경 에너지 확대 등 미래 환경문제에 대한 대비를 계획에 반영하였다. 2020년 도시기본계획, 2030년 도시기본계획, 2040년 도시기본계획의 차이는 다음 표와 같다.

	2020년 도시기본계획	2030년 도시기본계획	2040년 도시기본계획
계획연도	2005년(2010년)	2014년	2020년
목표연도	2020년	2030년	2040년
미래상	건강한 시민, 따뜻한 안양	창의, 융합의 인문도시 "안양"	지속가능한 스마트도시 "안양"
계획인구	약 71만 명(67만 명)	약 65만 명	약 60만 명
도시공간 구조	2도심 7지역중심	2도심 6지역중심	2도심 6지역중심
생활권 설정	2대생활권 7중생활권	1대생활권 4중생활권	1대생활권 4중생활권

6. 안양시 지구단위계획

1) 지구단위계획의 필요성

「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따르면 지구단위계획은 “도시·군 계획 수립 대상지역의 일부에 대하여 토지이용을 합리화하고 그 기능을 증진시키며, 미관을 개선하



도시설계의 원칙과 지구단위계획 과제와의 관계

고 양호한 환경을 확보하며, 그 지역을 체계적·계획적으로 관리하기 위하여 수립하는 도시·군 관리계획을 말한다.

지구단위계획은 도시 전체가 아닌 도시계획 수립대상 지역 안의 일부에 대하여 수립하는 계획으로 기반시설의 배치와 규모, 건축물의 용도·밀도·높이, 교통처리계획과 당해 지구에 특히 필요한 1가지 등 4가지 이상의 사항이 포함하는 것을 말한다.

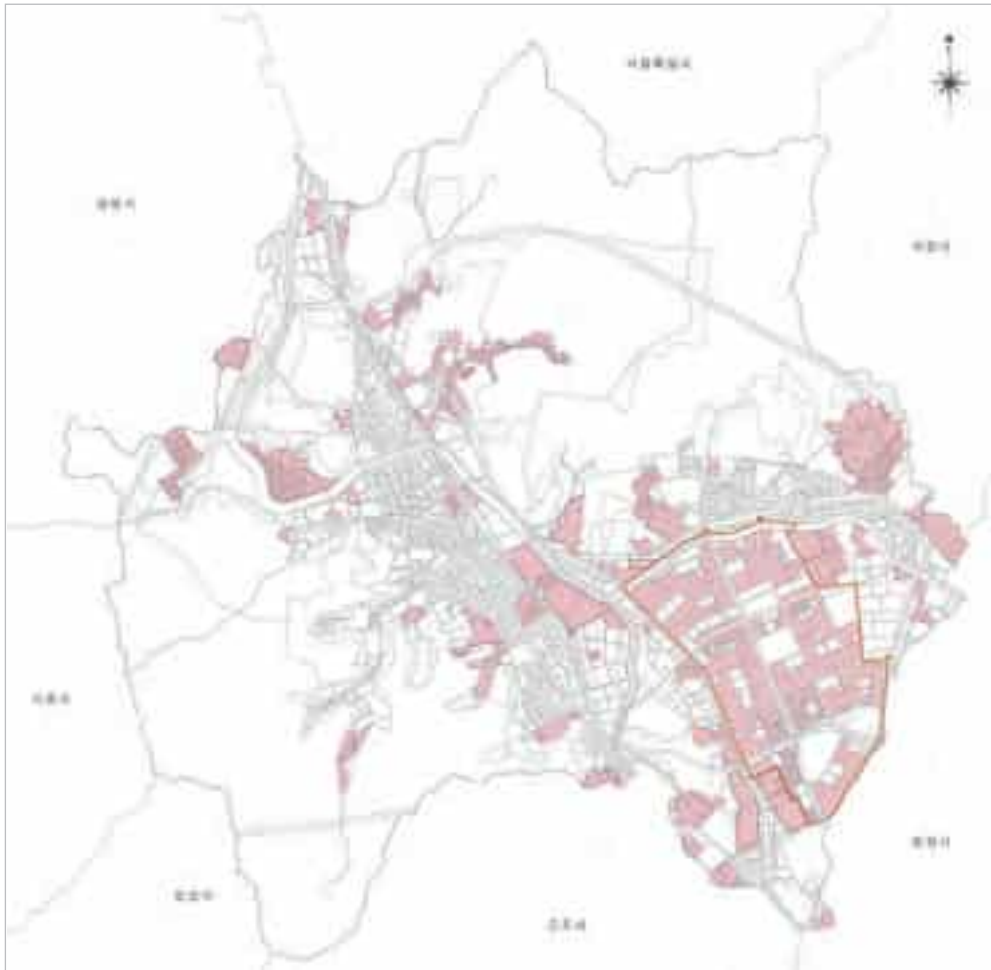
2) 안양시 지구단위계획 수립 지침(2022)

「안양시 도시계획 조례」 제14조 제1항 제9호에 따른 상업지역 부지면적 1000㎡ 이상 지역의 지구단위계획구역 지정은 권장사항으로, 「국토계획법」에 따른 주민제안이 있을 경우 구역 지정이 검토 가능하다. 본 기준은 지구단위계획의 작성과 운영에 대한 수립 지침의 성격으로 도시계획(공동)위원회 심의(자문) 기준으로서의 위상을 갖고 있다.

본 기준의 규정에 불구하고 불가피한 사유 등이 있는 경우에는 당해 지구단위계획의 결정기관에 속한 도시계획(공동)위원회의 심의를 거쳐 본 기준의 규정 일부를 완화 또는 강화하여 적용할 수 있고, 지구단위계획 관계법령, 안양시 도시계획 조례 및 시행규칙, 국토교통부의 ‘도시관리계획수립지침’과 ‘지구단위계획수립지침’ 등의 하위 기준으로 그동안 규정되지 않은 내용들을 수립 사례와 유사 지침을 분석하여 작성하게 되었다.

안양시 지구단위계획 수립 지침의 구성은 지구단위계획의 일반기준을 제시한 부문과 유형별 특이사항을 규정한 부문 등 2가지로 구분하며, “제1부 지구단위계획 일반기준” 부문은 안양시에서 수립되는 지구단위계획의 모든 유형에 적용이 가능한 일반적 내용을 포함하고 있으며, 유형별 기준에서 제시되지 않은 일반적인 기준을 제시하였다. “제2부 지구단위계획 유형별 기준” 부문은 주거·상업·공업·녹지형 등 유형별 지구단위계획 기준을 제시하여 체계화하였다.

안양시 내 지구단위계획구역은 2024년 12월 현재 평촌신도시 지구단위계획 등 45개소가 지구단위계획구역으로 지정되었으며, 현황은 다음과 같다.



안양시 지구단위계획 지정 현황

안양시 지구단위계획구역

명칭	위치	면적	최초 결정일	비고
안양 평촌신도시 지구단위계획		5,153,952.3	1989.12.30.	
안양 산본지구	만안구 안양동 1283번지 일원	67,263	1989.12.30.	
해인중기 지구단위계획구역	만안구 석수1동 382번지 일원	14,524	2003.11.24.	
광명역세권 지구단위계획구역	만안구 석수동 859번지 일원	194,393.10	2005.12.27.	

명칭	위치	면적	최초 결정일	비고
삼성천마을 주거환경개선지구	만안구 안양동 1291번지 일원	189,425.60	2004.05.18.	
석수지구(중후부) 지구단위계획구역	만안구 석수3동 187번지 일원	320,312	1985.07.08.	
안양 관양지구 지구단위계획구역	동안구 관양동 일원	586,834.80	2007.01.02.	
삼막지구 지구단위계획구역	만안구 석수동 67-3번지 일원	99,869.90	2005.06.27.	
호현마을 지구단위계획구역	만안구 박달동 778-5번지 일원	50,247	2005.07.11.	
비산(희성마을) 지구단위계획구역	동안구 비산동 405-12일원	33,084	2008.08.28.	
호계지구 지구단위계획구역	동안구 호계동 555-2번지 일원	147,073.20	2006.03.13.	
호계동 남강지구 지구단위계획구역	동안구 호계동 851-27 일원	6,200.50	2006.08.28.	
안양 호계(조일IT밸리) 제1종 지구단위계획구역	동안구 호계동 1027번지 일원	35,092.20	2007.09.17.	
안양 석수2지구 지구단위계획	만안구 석수1동 101-1번지 일원	45,603.10	2007.10.22.	
안양 평촌(별말) 지구단위계획구역	동안구 평촌동 75-1 일원	20,312	2007.10.22.	
안양 성광·호계·신라아파트 지구단위계획구역	동안구 호계동 891-7번지 일원	7,414.40	2007.11.23.	
안양 테크노밸리 지구단위계획구역	만안구 안양7동 196-30번지 일원	14,364.50	2008.01.23.	
안양 관양(크라운 1종) 지구단위계획	동안구 관양동 810번지 일원	24,722.60	2008.10.31.	
안양 병목안지구 지구단위계획	만안구 안양동 산73-1번지 일원	91,604.00	2009.03.19.	
안양(동화) 지구단위계획	만안구 안양동 189번지 일원	37,176.60	2010.02.04.	
석수 돌샘마을 지구단위계획구역	만안구 석수동 389-6번지 일원	13,360.50	2010.12.22.	
오성제지부지 지구단위계획구역	동안구 관양동 813번지 일원	7,491.00	2011.12.15.	
석수동 덕수삼라지구 지구단위계획구역	만안구 석수동 378-1번지 일원	5,043.00	2012.03.22.	

명칭	위치	면적	최초 결정일	비고
평촌동 54-1번지 일원 지구단위계획	동안구 평촌동 54-1번지 일원	24,797.40	2013.01.17.	
비산 중의지구 지구단위계획	동안구 비산3동 1028-1번지 일원	13,449.90	2013.12.11.	
호암초등학교 주변지역 지구단위계획	만안구 석수동 222-2번지 일원	34,895.00	2014.09.25.	
박달 삼아지구 지구단위계획	만안구 박달동 111-2번지 일원	15,822.00	2014.12.24.	
내비산마을 지구단위계획	동안구 비산동 111번지 일원	15,869.10	2015.04.28.	
동성2차아파트 지구단위계획	만안구 안양7동 190-6번지 일원	7,928.60	2015.12.09.	
관양동 공업지역 지구단위계획	동안구 관양동 922번지	26,318.10	2016.05.27.	
한국농어촌공사 이전부지 지구단위계획	동안구 평촌동 868-1번지 일원	3,106.00	2016.06.09.	
석수관사지구 지구단위계획	만안구 석수동 874번지 일원	14,530.40	2016.07.05.	
향림 지구단위계획	만안구 안양동 43-1번지 일원	8,497.40	2016.09.07.	
병목안 수목청정지구 지구단위계획	만안구 안양9동 1004번지 일원	-	2016.09.23.	2021.09.23. 실효
포일(동안양변전소부지)지구 지구단위계획	동안구 평촌동 893번지 일원	702.30	2017.09.12.	
비산평화지구 지구단위계획	동안구 비산동 510번지 일원	14,166.6	2019.03.13.	
연현마을 지구단위계획	만안구 석수동 420번지 일원	-	2019.06.10.	2024.06.10. 실효
양지초교 주변지역 지구단위계획	만안구 안양9동 산53번지 일원	30,762.0	2019.06.10.	
삼봉초교 주변 지구단위계획	만안구 박달동 157-1번지 일원	5,904.5	2020.07.25.	
LG유플러스 NC센터 지구단위계획	동안구 관양동 869번지	7,551.7	2021.05.07.	
박달하이테크 지식산업센터 지구단위계획	만안구 박달동 617-12번지 일원	7,555.0	2022.04.07.	
호계동 범내지구 지구단위계획	동안구 호계동 533-3번지 일원	37,791.0	2022.12.28.	

명칭	위치	면적	최초 결정일	비고
박달지식산업센터 지구단위계획	만안구 박달동 617-19번지 일원	9,076.0	2023.04.20.	
삼아연립 주변 지구단위계획	만안구 안양동 461-1번지 일원	9,568.5	2024.04.18.	
호계동 911 지구단위계획	동안구 호계동 911번지 일원	12,627.3	2024.11.07.	

2장

도시개발사업과 주거환경 정비



채진기 안양시의회 의원(도시재생설계전공)
서현정 (재)에이치아이정책연구원 이사



1. 안양시 도시개발사업

1) 동편마을 택지개발사업

동편마을 택지개발사업은 정부의 국민임대주택 보급 정책의 일환으로 추진되었다. 1989년 2월 200만호 주택건설계획(1기 신도시) 수립 이후에도 수도권 인구 과밀화로 인한 주택보급 문제를 해결하기 위해 건설교통부 중심으로 수도권 내 가용토지의 여력과 개발 잠재력이 있는 동편마을 부지를 관양지구 택지개발사업으로 선정하였다.

2005년 당시 안양시는 58.5km² 면적에 62만 인구가 살고 있는(1km² 당 약 1만 600명) 과밀도시로서(당시 전국 인구밀도 3위) 택지개발의 필요성이 요구되었다. 인구 과밀로 학교·교통·상하수도·주차장 등 기반시설 부족에 따른 문제와 함께 안양시 전체



동편마을 지적도

면적 대비 63%가 녹지라는 가용토지 부족 문제 해결을 위해 관양동 동편마을 일대를 택지개발을 통해 임대주택단지로 계획하였다.

2004년 2월 국민임대주택단지 개발 방안이 건설교통부의 제시 이후 2004년 6월 「국민임대주택건설 등에 관한 특별법 시행령」이 제정되었다. 시행령에 따른 주민공람 요청이 같은 해 10월 건교부를 통해 안양시로 공문이 시달되었다. 이에 안양시는 11월 9일 택지개발사업에 반대입장을 공식적으로 표명하고 11월 16일 건교부에 반대 의견서를 제출하였다.

당시 관양지구는 안양시에 유일하게 남은 광역도시계획상 조정가능지역이었다. 2005년 1월 대한주택공사 주관의 주민설명회와 2005년 동편마을 해법찾기 시민 대토론회가 있었지만, 과밀도시인 안양시의 여건과 자연적인 주변 환경을 감안한 도시기본계획을 수립하여 지역주민 및 시민들을 위한 친환경적이고 미래지향적인 공간으로 계획되었다.

결국 2005년 6월 10일 건설교통부고시 제2005-153호로 ‘안양 관양 국민임대주택 건설사업’으로 명명되어 추진되었다. 58만 5000㎡ 면적에 공동주택 3760가구와 단독주택 182호 등 총 3942호 건설을 목표로 추진되어 2013년 준공되어 현재의 모습을 갖

동편마을 전경



추고 있다(국토해양부공고 제2012-1002호).

동편마을은 주거지로서의 역할뿐 아니라 가족 단위와 젊은 층이 찾는 명소로 부상하였으며, 현재는 각종 드라마·영화 촬영지로 알려지며 더욱 인기를 끌고 있다.

2) 광명역세권 택지개발사업

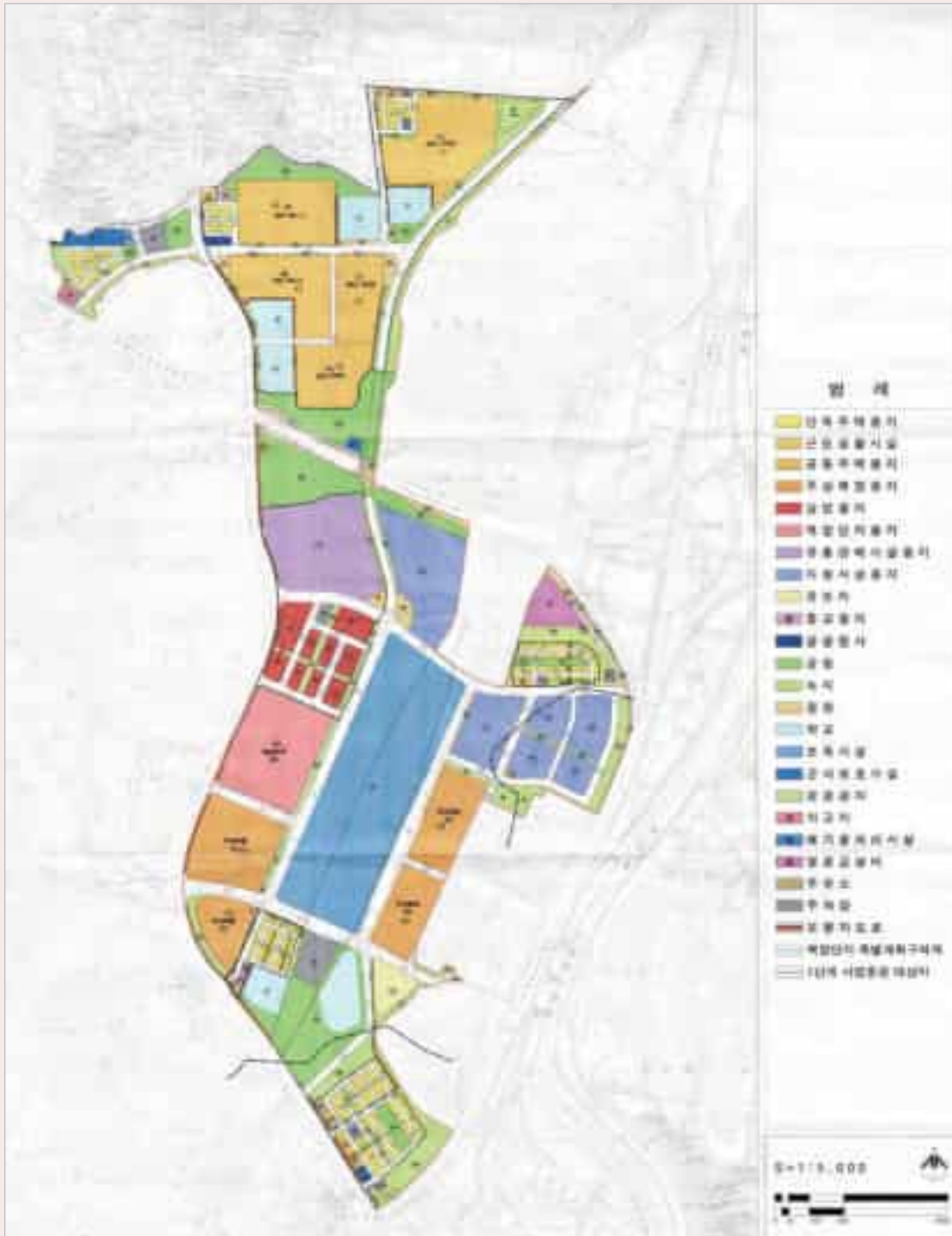
안양시의 광명역세권지구 택지개발사업은 수도권 균형발전과 신도시 개발의 일환으로 추진되었다. 이 사업은 특히 광명역(KTX) 개통과 연계하여 수도권 서남부의 교통 중심지를 개발하고, 주거 및 상업 기능을 강화하기 위한 목적으로 계획되었다.

2004년 KTX 광명역 개통 이후, 해당 지역은 교통요충지로 주목받았다. 광명역은 수도권과 전국을 연결하는 주요 철도 허브로 기능했지만, 역 주변은 개발이 미진한 상태였고, 체계적인 도시기능이 부족하다는 평가를 받았다. 이를 해결하기 위해 광명역세권을 중심으로 도시개발사업을 통해 주거·상업·업무 공간을 조성하려는 필요성이 대두되었다.

수도권의 지속적인 인구 증가와 주택수요에 대응하기 위해, 광명역세권은 중요한 주거지역으로 계획되었다. 이는 서울 및 수도권과의 접근성을 극대화하여 주거·상업·공공 시설이 조화를 이루는 자족도시로 만들기 위한 전략이었다. 서울 중심의 발전에 치우쳤던 기존 도시구조를 개선하고, 수도권 서남부지역의 균형발전을 도모하려는 목적도 포함되었다. 광명역세권은 특히 안양·광명·시흥 등 인접한 도시들과의 연계성을 강화하여 도시 간 협력 및 상생 효과를 기대했다.

광명역세권 개발로 인한 지역경제 활성화도 중요한 배경 중 하나였다. 대규모 상업시설과 기업 유치로 통해 새로운 일자리를 창출하고, 지역주민들의 생활 수준을 높이려는 계획이 포함되었다. 택지개발을 통한 주거단지, 공공시설, 상업시설 등이 포함된 복합적인 도시 공간 조성과 함께 교통인프라 개선 즉, 광명역을 중심으로 한 대중교통 및 도로망 확충을 통해 기반시설을 확보하고, 환경친화적 개발로 녹지공간 확보 및 지속가능한 도시개발을 추진하였다.

광명역세권 택지개발사업은 경부선 고속철도 광명역을 중심으로 안양시와 광명시 경계지역을 통합 개발하여, 수도권 서남부의 교통·주거·상업 중심지로 자리 잡는 계기를 마련하였다. 이를 통해 지역 간 불균형을 해소하고, 수도권의 발전 방향을 제시한 중요한 사례다.



광명역세권지구 개발계획평면(변경)도(2013)

3) 평촌스마트스퀘어



평촌스마트스퀘어 토지이용계획도

대한전선 안양공장은 전선 제품을 생산해오던 공장으로 1990년 초 평촌신도시가 들어서고 공장 주변이 상권으로 개발되면서 대한전선은 보유 부동산 개발과 함께 충남 당진에 33만 578m²(10만 평) 규모의 공장 이전을 추진해왔다. 대한전선 안양공장이 당진으로 이전하면서, 해당부지를 첨단산업단지로 개발하기 위한 계획이 수립되었다.

이에 2011년 해당부지가 도시첨단산업단지로 지정되었으며, 개발 승인이 이루어졌다. 2013년 7월 9일, 평촌스마트스퀘어 도시첨단산업단지에 대한 지구지정 및 실시계획 변경이 승인되었으며, 토지구획 정리작업이 완료된 후, 용지공급이 시작되었다.

에 대한 지구지정 및 실시계획 변경이 승인되었으며, 토지구획 정리작업이 완료된 후, 용지공급이 시작되었다.

평촌스마트스퀘어 전경



이 과정에서 우수기업 유치를 위한 다양한 인센티브가 제공되었으며, LG유플러스, 미원상사, 태광실업 등 대기업과 중견기업들이 입주를 결정했다. 2014년부터 본격적인 공사가 시작되었으며, 2015년경 주요 시설들이 완공되어 기업들이 입주를 시작했다. 현재 평촌스마트스퀘어는 첨단R&D센터, 업무시설, 주거시설, 복지시설 등이 조성되어 지역경제 활성화와 고용 창출에 기여하고 있다.

4) 박달스마트밸리

박달스마트밸리(서안양 친환경 융합 스마트밸리) 조성사업은 안양시 만안구 박달동 일대 약 310만㎡ 부지에 첨단산업과 주거·문화시설이 어우러진 복합단지를 조성하는 대규모 프로젝트이다. 안양시는 동안구에 평촌신도시가 조성되면서, 원도심의 행정기능들을 이전하며 만안구의 노후화가 가속화됨에 따라 동안구에 비해 상대적으로 발전이 정체되었다. 박달스마트밸리 조성을 통해 지역 간 불균형을 해소하고, 만안구의 경제 활성화와 환경 개선을 도모하고자 하였다. 또한 박달스마트밸리 사업부지 내 군 탄약대대 등 군사시설이 위치하여 토지 활용에 제한이 있었다. 따라서 군사시설을 이전하고 해당부지를 개발하여 토지 활용도를 높이고, 지역 발전을 촉진하는 목적이 있었다.



박달스마트밸리 조성사업

외부 환경으로는 첨단산업 육성을 통한 경제성장 및 일자리 창출을 목표로 4차 산업혁명 시대에 부응하여 첨단산업단지를 조성함으로써 지역경제 성장과 새로운 일자리 창출을 목표로 안양시의 지속 가능한 발전과 시민의 삶의 질 향상을 도모하고자 하였다. 또한 사업지 인근 쓰레기 적환장, 하수처리장 등의 시설이 밀집해 있어 주민들의 주거환경이 열악한데 이 사업을 통해 주민들의 주거환경 개선에도 긍정적 영향을 미칠 것으로 예상되고 있다.

사업추진 단계를 살펴보면 2015~2018년은 사업구상 및 초기 계획 수립 단계로 안양시는 만안구와 동안구 간 지역의 균형발전과 첨단산업 육성을 위해 박달동 일대의 군탄약시설 부지를 활용한 개발계획을 구상하였다. 2015년 기존의 '서안양 친환경 융합 테크노밸리' 조성사업이 '서안양 친환경 융합 스마트밸리'로 명칭이 변경되며 사업계획이 구체화되었다.

2018~2023년에는 기부 대 양여 방식으로 확정하고 행정절차를 진행하였다. 즉 군탄약시설을 지하화하여 국방부에 기부하고, 지상 부지를 개발하는 '기부 대 양여' 방식으로 사업 추진이 확정되었다. 이후 안양도시공사와 민간 사업자 간의 출자 비율 및 사업 구조에 대한 논의가 진행되었다. 2023년 9월 박달스마트밸리 민간사업참여자 선정 이후 자산관리회사를 설립하여 사업추진에 속도를 내기 시작하였다.

2023년 이후 박달스마트밸리 조성사업의 타당성 조사 재추진과 함께 그린벨트 해제를 위한 논의를 국토부와 진행하고 있으며, 도시개발구역 지정 및 개발계획 수립 등 행정절차를 진행하며 국방부 등 관계기관과 협의 중이다. 이 사업은 2031년 준공을 목표로 하고 있다.

5) 인덕원 도시개발사업

인덕원은 서울과 수원, 광명과 판교를 연결하는 교통의 요충지이다. 기존 4호선 전철에 더해 월곶-판교선, 인덕원-동탄선, 수도권급행전철 GTX-C 노선 등 4개의 철도 노선이 겹치는 교통의 결절점이다. 이러한 입지적 장점을 활용하여 지역의 경제 활성화와 발전을 도모하기 위해 도시개발사업이 추진되었다.

인덕원지역의 일부 토지가 개발제한구역으로 지정되어 있어 도시개발이 제한되었지만, 이를 해제하고 체계적인 개발을 통해 지역의 균형발전과 주거환경 개선을 이루고자 하는 목적으로 인덕원동 157번지 일원 약 15만 973㎡ 부지에 청년스마트타운, 복합환

승센터, 공공지식산업센터, 주거·업무·도시지원시설 등을 포함한 복합단지를 조성하여 지역경제 활성화와 일자리 창출을 목표로 하고 있다. 또한 인덕원 주변 도시개발사업을 통해 콤팩트시티 조성, 독창적인 주거 개발, 탄소중립 및 제로에너지 등을 적용하여 지속 가능한 도시 발전을 추구하고 있다.

2019년 인덕원 주변지역의 개발 필요성을 인식하고, 개발제한구역 해제를 위한 준비를 시작하였고, 2021년 9월 관양동 일원 15만 973㎡ 부지가 개발제한구역에서 해제되었다. 2023년 4월 안양시는 해당 부지를 도시개발구역으로 지정하고, 개발계획을 수립·고시했다.

2023년 9월 ‘콤팩트시티 조성 및 특화방안 수립 용역’에 착수하여 고밀도 도시개발을 위한 구체적인 계획 수립에 착수하여 2024년 현재 관련 행정절차를 진행 중이며, 2025년 9월경 부지 조성공사를 시작할 예정이다.

인덕원역 주변 도시개발사업 대상지역





인덕원 주변 도시개발사업 토지이용계획도(2025년 기준)

6) 석수역 도시개발사업

석수역은 안양시-서울시 금천구 간 경계지역으로 안양시에서는 서울시의 진입 경계이다. 그러나 역 주변에는 철재상가와 무허가 건축물의 밀집으로 도시미관을 저해하고 가로환경이 열악한 상황이다. 석수역 일대의 무허가 건축물과 철재상가를 체계적으로 개발하여 가로환경을 개선하고, 도시 이미지를 높이기 위한 필요성이 대두되었다. 또한 인근에 부족한 편의시설을 도시개발사업을 통해 확충하여 생활 편의를 증진하고 쾌적한 주거환경을 조성하고자 하는 목적으로 추진되기 시작하였다.

무엇보다 안양시의 관문 역할을 하는 중요지역이지만, 주변 환경이 낙후되어 안양시 이미지에 부정적인 영향을 주고 있었다. 따라서 도시개발을 통해 시의 이미지 개선과 함께 지역경제 활성화를 도모하고자 하였다. 향후 신안산선 개통과 함께 교통 편의성이 더욱 증대될 것으로 예상됨에 따라 교통인프라 확충을 활용하여 지역 발전을 촉진하고, 상업 및 주거 기능을 강화하려는 계획이다.



석수역 주변 도시개발 대상지역

석수동 368-3번지 일원 1만 3109㎡ 부지에 준주거시설·주차장·공원 등을 조성하여 가로환경 개선과 지역경제 활성화를 목표로 2017년 12월 13일 도시개발구역 지정 및 개발계획 수립이 고시(안양시고시 제2017-180호)되었다. 2020년 11월 신규 투자사업에 대한 타당성 검토 용역이 완료되어, 2023년 토지수용 절차를 진행하고 2025년 12월 공사 완료 및 환지 처분을 목표로 사업을 추진 중이다.

2. 안양시 도시·주거정비정책의 변천

1) 계획개요

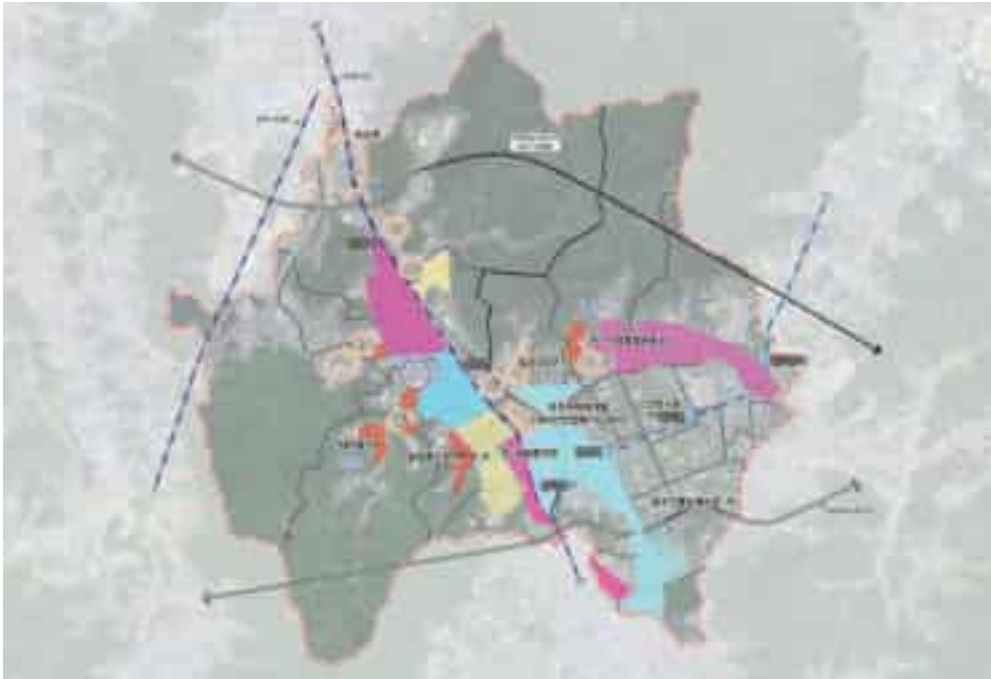
(1) 도시·주거정비기본계획의 법적 근거

도시·주거환경정비기본계획은 「도시 및 주거환경정비법」 제3조 및 동법 시행령 제7조에 의거(2024년 기준)하여 수립되는 법정계획으로서 인구 50만 이상의 도시는 도시·주거환경정비기본계획을 의무적으로 수립하도록 되어 있다.

도시·주거환경정비기본계획은 10년 단위의 중기계획으로 5년마다 타당성 여부를 검토하여 계획에 반영하도록 되어 있으며, 도시·주거환경정비기본계획은 도시기본계획의 하위계획이며 정비사업에 관련된 도시관리계획과 정비계획의 상위계획으로 볼 수 있다. 또한 주변 여건 변화에 유연하게 대응할 수 있도록 포괄적·계획적으로 수립하는 계획으로 사업유형별 정비구역지정 대상과 정비방향을 설정하고 정비기반시설 및 개발밀도계획 기준, 정비방법 등 정비사업의 기본원칙 및 개발지침을 제시하는 계획이다. 해당 주민들에게 직접적인 구속력이 없는 행정계획이나 다음 단계인 정비사업을 시행하기 위해 수립하는 정비계획에 직접적으로 영향을 주는 계획으로 주민들의 실질적인 삶에 큰 영향을 미치는 계획으로 볼 수 있겠다.

(2) 안양시의 정비사업 변천과정

안양시는 1960년대 말부터 본격화된 제2·3차 토지구획정리사업을 통하여 안양역을 중심으로 한 구시가지인 만안구에 시가지가 형성되었다. 1973년 인구 11만의 시흥군



토지구획정리사업 현황도(2016)

안양읍은 시로 승격되었으며 지속적인 산업화와 인구 증가 추세를 보였다. 이후 제5~8차에 이르는 일련의 토지구획정리사업에 의한 시가지 형성이 진행되었다.

1971년 개발제한구역 설정으로 안양시의 도시 경계가 정해져 지금까지 이르게 되었다. 1989년부터 추진된 평촌신도시 개발로 현재의 동안구에 신시가지가 조성되었고, 1992년 만안·동안 출장소가 각각 구로 승격되었다. 신시가지 인구 증가에 따른 행정 수요 증가로 행정동이 신설되는 등 1994년에 현재와 같은 2개 구, 31개 행정동 체계가 갖추어졌다.

1994년 지하철 4호선이 준공되어 서울과 수도권지역으로의 접근성이 높아졌으며 1996년 안양시청 및 안양시의회가, 1999년 안양경찰서가 동안구로 이전하여 시민로를 중심으로 행정 중심지가 형성되었다.

사업명	위치	면적(㎡)	사업계획 인가일	공사 준공일
1토지구획정리사업	안양1·2·3·4·5동 일원	889,808.30	1954.08.21.	1970.02.23.
2토지구획정리사업	안양2동, 박달1동, 석수2동 일원	1,293,153.70	1968.11.08.	1977.12.28.
3토지구획정리사업	안양5·6·7·8동, 비산1동 일원	1,228,564	1970.02.18.	1976.08.09.
5토지구획정리사업	안양2동 일원	253,973.50	1974.12.04.	1978.03.25.
6토지구획정리사업	안양7동, 호계1·2·3동, 비산1·2동 일원	2,860,862.10	1973.12.31.	1979.11.22.
7토지구획정리사업	비산3동, 관양1·2동 일원	1,693,498.80	1979.11.29.	1989.10.23.
8토지구획정리사업	안양8동, 호계1동, 군포시 일원	2,190,169.80	1980.03.17.	1990.12.28.

(3) 기존 정비사업에 대한 문제점

기존에 행해진 정비사업은 국지적·단발적으로 이루어졌으며 충분한 기반시설을 확보하지 않은 상태에서 도시의 물리적 환경의 개선이 없이 주택 개량을 위주로 사업이 추진되어왔다. 정비가 시급한 지역은 대부분 가구 및 획지 구성이 부정형하고 도로폭이 협소하거나 불규칙하며 과소·세장·부정형 필지 비율이 높은 편이며 공원·녹지·주차장 등 정비기반시설이 열악한 특징을 나타내고 있다.

또한 단독주택지 내 소규모 아파트 입지로, 아파트 주변의 사생활 및 일조권 침해문제가 발생하고 있으며, 무분별한 소규모 개발에 따른 주변 환경과의 부조화 및 인접 주거환경의 저해로 주거환경이 악화되고 있다. 이에 따라 도시기반시설의 과부하로 인한 도시기능의 저하, 도시경관 저해 등의 문제가 발생하고 있으나 현행법 및 제도상 나홀로 아파트의 개발을 막을 수 있는 제도적인 장치가 없어 난개발이 성행하고 있는 실정이다.

2) 2010년 안양시 도시·주거정비기본계획(2006)

(1) 도시·주거환경정비기본계획 기본방향

2010 안양시 도시·주거정비기본계획은 ‘기존 도시 공간 질서를 유지하면서 지속 가능한 시가지 정비 도모’를 목표로 안양시 도시경관형성 기본계획 즉 안양아트시티21, 안양비전21 마스터플랜 등 관련 계획과의 연계성 및 정합성을 유지하여 도시의 체계적이며 균형 있는 발전을 도모하였다.

기본계획에서는 조화롭고 합리적인 주거지 정비 유도를 위해 지역적 특성을 반영한

적정개발밀도계획을 수립하였다. 정비예정구역 및 주변지역의 용도지역 지정 현황 등 개발밀도를 고려한 계획을 수립하고 정비예정구역별 입지적 특성 및 정비기반시설 확보 가능 여부 등을 고려하여 적정 밀도를 계획하였다.

1970~1980년대 토지구획정리사업에 의하여 형성된 안양시 전역에 동시다발적인 재건축·재개발이 예상된다고 진단하였다. 이러한 국지적인 난개발로 인한 혼란을 막고 시가지 전반에 걸친 종합적·합리적·체계적 관리를 위하여 계획적으로 정비가 이루어질 수 있도록 광역적으로 검토하여 각 지역별 개발시기와 주거지 정비에 대한 기본방향을 제시하였다.

이와 함께 생활권 단위의 광역적 주거환경정비를 도모하였다. 동일한 커뮤니티를 형성하는 생활권 단위의 정비 방안을 수립하여 생활권 내 지역 커뮤니티의 중심을 형성하고 주거지관리계획, 정비기반시설계획, 임대주택계획 등 세부 계획의 범위 및 기본단위를 제시하였으며, 구역 내 필요한 기반시설과 생활권역 내 필요한 기반시설을 구분하여 계획을 수립하도록 가이드라인을 설정하였다.

(2) 정비예정구역의 선정 기준 및 정비사업방식 결정

① 정비구역 선정 기준

「도시 및 주거환경정비법」 및 「경기도 도시 및 주거환경정비조례」의 지정요건을 반영하되, 안양시의 주거지 특성 및 실정에 맞는 적절한 기준치를 설정함으로써 정비예정구역 선정의 합리적 기준을 제시하고 정비기본계획의 객관성을 확보하고자 하였다.

기존의 재건축사업과 같은 개별사업으로 사업시행 시 주변 여건을 고려한 기반시설의 확보가 지남하여 오히려 기반시설 부족으로 인해 주거환경이 악화되는 결과를 초래하였기 때문에 이번 계획에서 정비예정구역은 생활권, 동일한 지역적 특성, 가로망 형태 등을 고려하여 기반시설 및 공공시설 등의 확보가 가능하도록 적절한 규모로 지정하고자 하였다.

② 정비예정구역 지정 기준

기초조사 기준일은 2003년 12월 31일이며, 정비예정구역은 향후 정비구역으로 지정하여 정비사업을 추진하기 위한 구역이므로 경기도 조례를 따르도록 하였으며, 「경기도 도시 및 주거환경정비조례」상의 정비구역 지정기준인 노후·불량건축물의 비율 50% 이상을 적용하여 구역을 설정하였다.

노후·불량건축물의 산정 기준은 시·도조례를 따르되 계획의 현실성 및 기본계획의 단계별 계획을 고려하여 2008년 12월 31일을 기준으로 하여, 공동주택(아파트 및 연립주택)과 단독주택(다세대 포함)의 노후·불량산식을 동일하게 적용하는 것은 불합리하므로 20세대 이상의 공동주택(아파트 및 연립주택)은 정비조례상의 산식을 적용하여 산출하고 나머지는 20년 이상 경과한 경우 노후·불량주택에 포함시켰다.

2010 안양시 도시주거환경정비계획 노후·불량건축물 산정기준

구분	노후·불량주택건축물 산정기준
철근콘크리트 구조의 건축물 (단독주택 제외)	<ul style="list-style-type: none"> • 1980년 이전 준공된 건축물은 20년 • 1981년부터 1999년에 준공된 건축물은 20 + (준공연도 - 1980)년 • 2000년 이후 준공된 건축물부터는 40년
연립주택, 다세대, 단독주택 등 조적조 건축물	20년

호수밀도(면적 1ha당 건축되어 있는 건축물의 동수) 산정기준

구분	호수밀도 산정기준
공동주택	공동주택은 기준층 소유권이 구분된 1가구를 1등으로 보며 기준층 이외의 가구는 계상하지 않음
신발생 무허가 건축물	건축물 동수 산정에서 제외
공원	기존 공원의 일부 또는 전부를 존치하여야 하는 경우에는 정비구역 안의 총건축물 동수에서 존치면적을 제외한 면적으로 나누어 산정
다세대주택	단독 또는 다가구주택을 건축물 준공 후 다세대주택으로 전환한 경우에는 구분소유등기에도 불구하고 전환 전의 건축물 동수에 따라 산정
준공업지역	준공업지역 안에서 정비사업으로 기존 공장의 재배치가 필요한 경우에는 구역 면적 중 공장 용지 및 건축물은 제외하고 산정

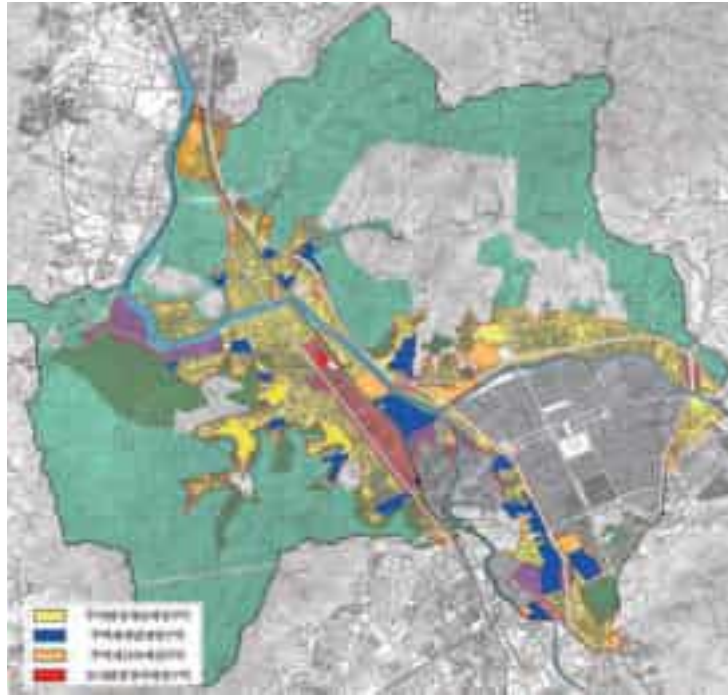
정비에정구역 지정 기준

구분	주거환경개선사업	주택재개발사업	주택재건축사업	도시환경정비사업
지정요건	호수밀도 80호/ha 이상 또는 총인구밀도가 200인/ha 이상인 지역으로서 다음의 요건에 해당되는 지역	면적 10,000㎡ 이상이며 호수밀도 70호/ha 이상 또는 총인구밀도가 180인/ha 이상인 지역으로서 다음의 요건에 해당되는 지역	기존 공동주택 재건축시	상업지역, 공업지역
	노후·불량건축물 50% 이상	노후·불량건축물 50% 이상	노후·불량건축물로서사업 후 예정세대수가 300세대 이상이거나 부지면적 10,000㎡ 이상인 지역	당해 지역의 최저 도 지구 면적이 전체 면적의 50%를 초과하고 그 최저고도에 미달하는 건축물이 당해 지역 건축물 바닥면적 합계의 2/3 이상인 지역
지정요건	주택접도율 20% 이하	주택접도율 30% 이하	3 이상의 공동주택단지가 밀집되어 있는 지역으로서 2/3 이상의 주택 및 주택단지가 노후도 판정기준에 해당되는 지역	
	과소·부정·세장형 필지 50% 이상	과소·부정·세장형 필지 40% 이상	기존 단독주택 재건축시	
지정요건	무허가 건축물 20% 이상		주택이 200호 이상이거나 부지면적 10,000㎡ 이상인 지역으로 노후·불량건축물 2/3 이상이거나 노후·불량건축물이 1/2 이상이고 15년 이상 경과된 다세대·다가구 주택이 30% 이상인 지역	

(3) 정비에정구역의 선정

정비에정구역 지정은 총 33개소로 만안구 21개소, 동안구 12개소로 결정되었으며, 정비에정구역 중 도시환경정비사업 1개소, 주택재건축사업 11개소, 주거환경개선사업 4개소, 주택재개발사업 17개소로 결정되었다.

도로가 불규칙하고 정비기반시설이 열악하며 가구 및 획지구성이 부정형한 지역이거나 호수밀도가 높고 주택접도율이 낮으며, 과소·세장·부정형 필지비율 등이 높아 현재의 물리적 환경을 새로운 환경으로 정비하여 정비기반시설을 확보하는 것이 필요한 지역은 주거환경개선사업 또는 주택재개발사업으로 결정하였다. 또한 가구 및 획지구성이 정연하고 도로 등 정비기반시설이 양호하며 노후·불량 건축물이 밀집하여 노후도가 67% 이상인 단독주택지이거나 정비기반시설이 양호하며 노후도가 진행되지 않은 상태에서 주택 멸실 시 자원 낭비가 초래되는 지역은 주택재건축사업으로 결정하였다. 2010 도시·주거환경정비구역으로 선정된 지역은 다음과 같다.



사업유형별 정비예정구역 총괄도(『2010년 안양시 도시·주거정비기본계획』, 2006)

2010년 안양시 도시·주거환경정비계획 정비예정구역 지정 현황

구분	도시환경정비사업	주택재건축사업	주거환경개선사업	주택재개발사업
합계			33개소	
개소	총 1개소	총 11개소	총 4개소	총 17개소
만안구	구철도부지지구	대림아파트주변지구 진흥아파트지구 청원아파트주변지구 동성2차·동아아파트지구 석수한신아파트주변지구	양지구 삼아연립주변지구 새마을지구	유원지입구주변지구 삼영아파트주변지구 양지호창길주변지구 소곡지구, 능곡지구 냉천지구, 덕천지구 구석수1동사무소주변지구 박달1동사무소주변지구 삼봉지구, 화창지구
소계	1개소	5개소	4개소	11개소
동안구	-	미릉아파트지구 포도원지구 뉴타운삼호맨션아파트지구 호계주공아파트주변지구 비산2동사무소주변지구 삼신6차아파트지구	-	임곡3지구 구사거리지구 안양온천주변지구 호원초등학교주변지구 덕현지구 웅창아파트주변지구
소계	-	6개소	-	6개소

3) 2020년 안양시 도시·주거정비기본계획(2008)

(1) 도시·주거환경정비 기본계획 기본방향

2020년을 목표연도로 도시기능 회복 및 주거환경의 질 향상 등 안양시 특성과 부합하는 합리적인 도시·주거환경정비 및 계획적 도시 관리를 위한 종합적인 도시정비 방향을 제시하고, 안양시 도시 특성 및 개발 여건 등을 고려하여 정비예정구역 선정 및 부문별 계획을 수립하여 장래 정비사업에 대한 정비방향 및 개발지침을 제시하는 계획으로 2008년을 기준연도로 설정하였다.

토지이용계획은 만안구 전역에 넓게 펼쳐진 상업지구를 활용한 토지이용 및 주변 여건 변화를 반영한 토지이용계획 수립과 도심공동화 방지를 위해 도심부에 필요한 주거 기능을 유지하고, 도심공동화를 방지하기 위해 도심형주거(주상복합건축물)를 주용도로 설정하는 계획과 함께 상업활동이 활발하게 이루어지는 안양로 변은 커뮤니티공간 확보 기능이 전환되는 경계부에 완충공간을 부여하고자 하였다.

구분	도심형주거(주상복합건축물) 설치 대지	도심형주거 외 건축물 설치 대지
건폐율	40% 이하	80% 이하

구분	주상복합건축물 설치 대지	기타 건축물 설치 대지
허용용적률	• 주상복합 연면적에 대한 주거용비율에 따른 도시계획조례상 용적률 기준 적용	800% 이하

(2) 정비예정구역의 선정 기준 및 정비사업방식 결정

정비예정구역의 선정 기준은 직전 계획과는 큰 차이가 없었다. 첫째 도시기능 회복을 위하여 토지의 합리적인 이용이 요청되는 지역, 둘째 토지의 합리적인 이용과 가치의 증진을 도모하기 곤란한 지역, 셋째 상업지역 중 도심기능 침체지역으로 주거 기능이 우세한 지역으로 평촌신도시를 제외한 대부분 지역이 정비 대상지가 되었다.

주택 재개발 및 재건축 선정 기준

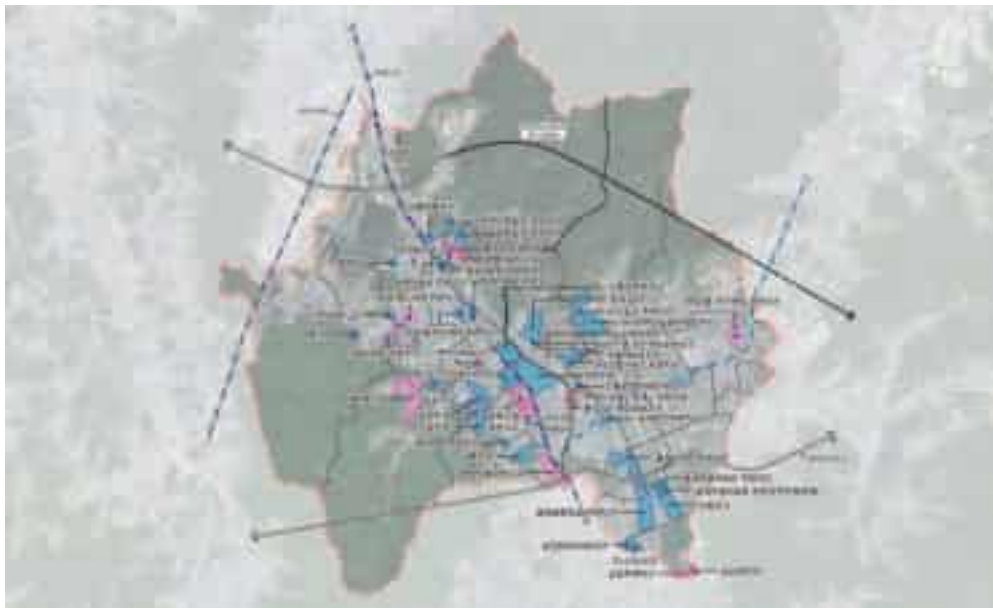
구분		선정 기준
주택 재개발	전제	부지면적이 10,000㎡ 이상인 지역이면서, 2015년 기준 노후·불량 건축물이 50% 이상인 지역으로, 구획정리사업지구 외 지역 또는 정비기반시설이 열악한 지역
	건축물 현황	노후·불량 건축물이 50% 이상 무허가 건축물이 20% 이상
	인구	구역호수밀도가 70호/ha 이상
	도로현황	주택접도율이 30% 이하
	필지형태	과소 필지 또는 부정형 또는 세장형 필지가 40% 이상
	기반시설 현황	공원율이 5% 이하 도로율이 30% 이하 주차장 확보 비율이 100% 이하
	재해 위험	침수, 산사태 등 재해 발생 여부
	현장조사	주거 기능 및 도시미관이 열악한 지역
	주택정책 (건축물용도)	단독주택 비율이 50% 이하(상위계획 반영)
주택 재건축	전제	부지면적이 10,000㎡ 이상인 지역이면서,
	건축물 현황	노후·불량 건축물이 2/3 이상인 지역

(3) 정비예정구역의 선정

2020 정비예정구역은 지난 계획에서 선정된 33개 지역 외에 만안구 10개소 동안구 3개소가 추가로 선정되었다. 특히 안양초교부터 만안구청까지의 넓게 펼쳐져 분포하는 저층주거지 일대가 도시환경정비사업지역으로 선정되었다. 도시환경정비사업은 상업지역·공업지역 등으로서 토지의 효율적 이용과 도심 또는 부도심 등 도시기능의 회복이나 상권활성화 등이 필요한 지역에서 도시환경을 개선하기 위하여 시행하는 「도시 및 주거환경정비법」에 의한 정비사업의 하나로, 해당 지역이 토지이용계획상 상업지역이나, 실제로는 주거지로 있어 상업지역의 효율적인 토지이용계획을 위해 도시환경정비사업 방식을 통해 사업 추진을 꾀하였다.

2020년 안양시 도시·주거환경정비계획 정비예정추가구역

구분	구역명	위치	면적(㎡)	사업유형	
합계	13개 구역	-	617,082	-	
만안구	소계	10개 구역	424,682	-	
	1	안양초교주변지구	안양5동 391-35번지 일원	83,797	도시환경정비사업
	2	명학시장주변지구	안양6동 432-3번지 일원	67,417	도시환경정비사업
	3	만안구청주변지구	안양6동 510-1번지 일원	44,768	도시환경정비사업
	4	명학마을주변지구	안양8동 368번지 일원	81,400	주택재개발사업
	5	유유산업주변지구	석수1동 219번지 일원	35,000	주택재개발사업
	6	삼성아파트주변지구	안양2동 30-12번지 일원	24,600	주택재개발사업
	7	좋은집주변지구	안양2동 41-1번지 일원	29,300	주택재개발사업
	8	극동아파트주변지구	박달2동 139-80번지 일원	26,000	주택재개발사업
	9	신한아파트지구	박달2동 111-1번지 일원	19,000	주택재건축사업
10	벽산아파트지구	안양4동 627-68번지 일원	13,400	주택재건축사업	
동안구	소계	3개 구역	192,400	-	
	1	비산초교주변지구	비산3동 281-1번지 일원	102,900	주택재개발사업
	2	관양2동주민센터 주변지구	관양2동 1491-26번지 일원	77,300	주택재개발사업
	3	진흥아파트지구	비산동 577-1번지 일원	12,200	주택재건축사업



안양시 도시·주거정비기본계획 정비구역 지정 현황(『2020년 안양시 도시·주거정비기본계획』, 2008)

4) 만안뉴타운사업

(1) 뉴타운사업의 배경과 영향

뉴타운사업은 기존 도시문제 해결을 위해 새로운 대안으로 제시되었다. 1960~1970년대 급격한 도시화로 형성된 구도심 지역의 주택 노후화가 심각해지며, 주거환경 개선과 서울 등 대도시는 국제적 경쟁력을 확보하고 지속 가능성을 높이기 위해 현대적 도시공간 조성이 요구되었다. 경제성장을 이뤘지만, 많은 주민이 여전히 열악한 환경에서 생활하고 있었고, 이에 따라 주거환경 개선 요구가 높아짐과 함께, 당시 부동산시장의 수요 증가와 주택 부족 문제를 해결하기 위해 새로운 공급 대책이 필요했다. 이에 참여정부(2003~2008)에서는 기존의 재개발·재건축 방식에서 벗어나 구체적이고 대규모로 도시를 정비하는 뉴타운사업을 적극적으로 추진했다.

2002년 서울시가 처음으로 뉴타운 정책을 발표하며 은평, 왕십리, 목동을 시범지구로 선정한 이후 뉴타운지구는 서울과 수도권을 중심으로 확대되었다. 2004년 참여정부는 뉴타운 정책을 재정비촉진사업으로 명문화하고 법적 기반을 마련함과 함께 2000년대 중반~후반 뉴타운지구를 서울 전역으로 확산하며 약 50개 이상의 뉴타운사업을 추진하였다. 이후 뉴타운사업은 부동산 개발업체와의 협업 속에 대규모 아파트단지 개발로 이어져 사업 초기에는 주택 가격 상승과 지역 가치 상승으로 인한 기대감이 컸다.

뉴타운사업은 기존의 열악하고 낙후된 주거환경을 현대화된 아파트와 기반시설로 대체함으로써 도시미관과 생활 여건이 개선되었다. 이와 함께 뉴타운사업은 건설업 활성화와 함께 지역 내 상권 발전에 기여했다. 서울 및 수도권의 일부 낙후지역이 현대적 도시환경으로 전환되면서 도시의 이미지와 가치가 향상되었다.

그러나 뉴타운사업이 긍정적인 영향을 끼친 것만은 아니었다. 사업 과정에서 기존 원주민들이 높은 분담금과 임대료 상승으로 인해 지역을 떠나는 원주민의 등지내몰림(센터리피케이션) 현상이 발생하며, 사업 추진 과정에서 주민 간의 갈등이 심화되었고, 일부 사업은 중단되기도 했다.

또한 부동산시장의 기대감으로 인해 집값이 급등했지만, 금융위기(2008년 글로벌 경제 위기) 이후 일부 지역은 미분양 문제와 집값 하락으로 이어지며, 자연스럽게 사업성이 비교적 떨어지는 지역은 부동산 경기침체와 사업성 부족으로 인해 많은 뉴타운사업이 중단되거나 축소되었다. 또한 계획 대비 완공률이 낮아 지역 내 방치된 공간이 생기고 도

시 슬럼화로 이어지는 사례도 있었다. 사업 초기에 내세운 공익적 목표(원주민 재정착, 지역 균형 개발 등)가 민간 개발 중심으로 전환되면서 공공성이 약화되었다.

이처럼 뉴타운사업은 도시재생과 주거환경 개선이라는 긍정적 목표로 추진되었으나, 원주민 축출, 지역 간 불균형, 경제적 부담 등의 문제를 초래하였다. 특히 2008년 글로벌 금융위기 이후 부동산시장 침체와 함께 사업 추진이 둔화되면서 뉴타운 정책의 한계가 드러났다. 이후 뉴타운사업은 대규모 재개발보다는 소규모 정비사업과 도시재생뉴딜 사업 등으로 전환되며 보다 지속 가능하고 공공성을 강화하는 방향으로 수정되었다.

(2) 만안뉴타운의 선정과 추진 내용

안양시는 2008년 4월 7일 안양시 석수동·박달동·안양동 일원(면적 177만 6040㎡)을 만안 재정비촉진지구(만안뉴타운)으로 지정하였다. 목표연도는 2020년으로 주거환경 개선 및 기반시설 확충으로 지역 간 격차 해소와 종합적·체계적 계획 수립으로 삶의 질 향상 및 난개발 방지를 목적으로 계획되었다.

하지만 주민설명회가 이루어지면서 뉴타운사업에 따른 추가분담금 납부에 반대하는 주민들이 조직화하기 시작하였다. 2009년 8월 만안뉴타운 반대 주민들은 지구지정 취소 및 집행정지 소송을 접수하며 갈등이 본격화되었다.

만안뉴타운사업 추진 전개과정¹

날짜	주요 내용
2006. 11. 17.	1차 뉴타운사업 대상지 선정
2007. 4. 9.	지구 지정 용역 착수
2008. 4. 7.	재정비촉진지구 지정
2008. 4. 21.	재정비촉진계획 용역 착수
2009. 7. 15~22.	기본구상(안) 주민설명회 개최(5회)
2009. 8. 14.	만안뉴타운 지구지정 취소 및 집행정지 소송 접수
2009. 9. 16~11. 4.	만안뉴타운 주민의견 조사(면접설문조사)→사업 필요성(전체: 56.7%, 소유자: 61.8% 찬성)
2009. 10~2010. 3.	뉴타운 바로 알기 강의(5회)
2010. 3. 17.	경기도 도시재정비 소위원회 자문(3회)
2010. 8. 16~20.	구역별 촉진계획(안) 주민설명회 개최(5회)

날짜	주요 내용
2010. 8. 23~9. 17.	만안재정비축진계획 상시 주민설명(30일)
2010. 8. 23~10. 17.	구역별 찬·반 면접설문조사(표본샘플조사)
2010. 9. 1~10. 4.	구역별 찬·반 면접설문조사(전체소유자대상)
2010. 9. 1.	만안뉴타운 지구지정 취소 및 집행정지 소송 판결 → 판결선고: 2010. 9. 1(원고 패소, 경기도지사 승소)
2010. 9. 1~10.	뉴타운 공동 주민설명회 개최(4회)
2010. 9. 28.	원고(송교철 외 9인) 서울고등법원 항소장 접수
2010. 10. 14.	5구역 사업반대 주민·시장 면담(30명)
2010. 10. 15.	5,6,7구역 사업반대 주민 시청 방문(40명)
2010. 10. 21~10. 23.	뉴타운사업 반대 거리집회(갈매공원, 150명)
2010. 10. 26.	도시건설위원회 주관 만안뉴타운 간담회
2010. 10. 27.	안양뉴스 주관 만안뉴타운 토론회
2010. 10. 28.	이종걸 국회의원 주관 토론회
2010. 11. 2.	안양시 만안뉴타운반대추진위원회 도축법 헌법소원
2010. 11. 4.	경기뉴타운 대토론회(무산) → 5개 시(안양·부천·군포·구리·광명)에서 뉴타운 반대 주민 700여 명 동원
2010. 10~11.	찬·반 주민 집단민원 제기(10여 회)
2010. 11. 15.	만안뉴타운사업 추진방침 결정
2010. 12. 6~20.	만안재정비축진계획(안) 공람
2010. 12. 30.	임시회 소집요청 의원발의 취소 농성(김현 등 반대주민)
2011. 1. 21.	시의회 의견청취
2011. 1. 25.	주민공청회 개최
2011. 2. 8.	만안재정비축진계획수립 용역 준공
2011. 2. 23.	축진지구지정 효력 상실 후 향후 처리계획 방침 결정
2011. 2. 25.	만안뉴타운사업 포기 선언 기자회견(시장)
2011. 4. 6.	만안 재정비축진지구 지정 효력 상실

만안뉴타운사업 추진을 위한 재정비축진계획 수립과정에서 반대하는 지역주민을 중심으로 소송과 함께 조직적인 반대활동이 시작되자, 안양시는 뉴타운사업의 취지에 대한 공감을 얻고 지역주민을 설득하는 활동을 통해 사업의 정당성을 높이기 위하여 노력하였다. 단적인 예로, 2009년 10월부터 2010년 3월까지 5회에 걸쳐 뉴타운 바로 알기 강의를 실시하였고, 나아가 구역별 재정비축진계획(안)에 대하여 5회에 걸쳐 주민설명회



만안 재정비촉진지구
고시 도면



만안뉴타운 주민설명회(2010)



시의회 의장실에 향의 방문한 주민들과 본회의장을 접거한 주민(최병렬 제공)

를 개최하기도 하였다. 또한 2010년 8월 23일부터 9월 17일까지 만안재정비촉진계획
 상시 주민설명회를 추진하기도 하였다.²

2010년 안양시 내부 자료에 따르면, 지역에 따라 주민들의 의견이 다양하게 나타나
 며, 그에 따른 활동내용 또한 상이하게 나타나는 것을 알 수 있다.

사업방식	구역 분류	주민의 주요 입장	
도시환경 정비사업	1구역	관악역 주변	사업 찬성 여론은 높으나 사업추진을 위한 주민협의체가 구성되지 않음. (온라인상 카페를 통하여 타 구역 찬성주민과 연대 활동)
	2구역	양지마을 만안초교 주변	사업 찬반 여론이 표면화되지 않고 사업추진에 대하여 비교적 무관심한 상황임.
	3구역	안양역 주변	사업추진에 대한 주민 의지가 높고 사업추진을 위한 주민협의체가 구성되어 있음
주택재개 발사업	4구역	석수시장 주변	석수시장 상인들이 지속적으로 재정비촉진지구에서 제척 요구(개별법에 의한 별도 추진 주장)
	5구역	럭키아파트 주변	사업 찬성 비율이 낮고 노인층을 중심으로 뉴타운 반대 추진위원장과 연대하여 적극적으로 반대
	6구역	박달동 주변	뉴타운사업 반대 주민을 중심으로 조직적으로 활동하는 지역으로 반대가 극렬
	7구역	대농단지 주변	찬성하는 사람은 소극적이나 반대하는 사람은 적극적으로 활동

이러한 주민들의 반대에도 불구하고 안양시는 2010년 11월 15일에 만안뉴타운사업 추진방침을 결정하였다. 12월 6일부터 20일까지 만안재정비촉진계획(안)에 대한 공람 공고를 하였다. 하지만 지역 주민의 반대가 극심해지자 급기야 2011년 2월에 안양시장은 만안뉴타운사업 포기선언 기자회견을 하였고, 2011년 4월 6일부로 만안재정비촉진 지구 지정은 효력을 상실하면서 만안뉴타운사업은 종료되었다.

5) 2030년 안양시 도시·주거정비기본계획(2020)

(1) 배경 및 목표

2010년대 안양시는 뉴타운뿐 아니라 저성장 시대의 도립과 함께 인구 감소 및 저성장 시대의 패러다임 변화와 전면 철거 방식에 의한 도시정비가 한계에 직면하고, 도시재생 뉴딜정책의 시행 및 사람·장소 중심의 주거종합계획의 수립이 필요한 시점에 놓이게 된다.

안양시는 기존 정비사업의 추진 지연 등 정비사업 실현과정에서 도출된 문제점을 개선하여 정비사업 추진 여건에 부합하는 정비기본계획을 수립하고, 향후 사업 실현성을 증대시키기 위한 다양한 방법 및 대책을 검토하여 적용할 수 있도록 함으로써, 쾌적한 도시 및 주거환경을 조성하고 도시경쟁력 강화와 시민 삶의 질 향상을 목표로 2030 도시·주거환경정비기본계획을 수립하였다.

(2) 이전 계획의 평가

2010·2020년 정비기본계획에서 지정된 정비예정구역 51개소 중 사업이 완료된 4개소 및 현재 추진 중인 정비구역 24개소를 제외하고는 전체 구역의 약 45%에 달하는 23개 구역이 주민 민원 및 일몰제 등의 사유로 해제되었다. 따라서 안양시의 주거지역 특성 등을 고려한 추가 항목을 선정하여 변별력을 확보하고, 반드시 정비가 필요한 지역을 예정구역으로 지정할 필요가 있는 지역을 선정하여 종전의 신규 정비예정구역 선정 중심에서 기존 정비예정구역의 유지·관리에 초점을 두고 선별적 검토를 통해 사업 실행성을 제고하고자 하였다.

주택시장 활성화를 위한 과도한 구역지정 및 제도 변화에 따른 정비구역의 해제에 따라 2030년 안양시 도시·주거환경정비기본계획에서는 예정구역의 지정을 최소화하고 안양시 지역 여건 및 기존 정비사업의 추진 현황 등을 고려한 단계별 정비계획을 수립하여 계획적이고 체계적인 정비사업의 추진이 될 수 있도록 하였다.

기존 정비기본계획에서는 정비기반시설에 대하여 계획기준 등을 제시하였으나, 대부분 도로와 공원에 편중되는 현상을 보였다. 정비기반시설 설치가 도로·공원에 편중되고, 용도지역 상향에 따른 순부담 확보, 용적률 완화를 위한 기반시설 면적 확보 등에 따라 면적 위주로 설치함에 따라 공간적 수요나 대상지 특성이 고려되지 못하는 문제가 나타났다. 또한 사업성 우선의 정비계획 수립으로 효용성이 떨어지는 정비기반시설이 설치되는 경우가 발생하였다.

정비예정구역 지정 시 법적 기준에 치중한 하향식 계획이 아닌 사전 주민설문조사 및 안양시 정비사업 추진 여건 등을 종합하여 예정구역 지정 여부를 판단하고, 정비 시급성 및 여건 변화 가능성 등을 중심으로 주거정비지수 평가를 추가로 도입하여 사업성을 고려한 여유용적률 30% 이상의 구역에 한하여 정비예정구역 지정을 추진하는 배경이 되었다.

(3) 정비예정구역의 선정

안양시 전체 지역에 대하여, 건축물의 경과연수·구조·층수·용도 등과 토지 등의 필지 규모·용도지역을 기초로 현황 분석을 하며, 재개발의 경우 필수적으로 부지면적 1만㎡ 이상으로 노후불량건축물이 2/3 이상 지역과 선택적으로 노후불량건축물 연면적 2/3

이상, 과소·부정·세장형 필지 40% 이상, 호수밀도 70호/ha 이상, 주택접도율 30% 이하 지역을 선정하였다.

재건축지역은 부지면적 1만㎡ 이상, 현황 세대수 200세대 이상 지역, 주거환경개선 사업으로는 1985년 6월 30일 이전에 건축된 무허가·노후불량건축물이 대상구역 건축물 총수의 70% 이상 지역, 과소·부정·세장형 필지 50% 이상, 호수밀도 80호/ha 이상, 주택접도율 20% 이하 지역을 법적 기준 충족지역으로 선정하였다.

2030 정비기본계획에서는 기존 정비계획에서의 저조한 사업 추진과 부동산 시세 급변에 따른 주민부담 등 2030년을 목표로 하는 계획에서는 재개발 지역 3개소, 재건축 지역 5개소를 지정하였다.

목표연도	구역명	위치	면적(㎡)	사업유형
2030	충훈부일원	만안구 석수동 768-6번지 일원	160,073	재개발
	종합운동장 동측 일원	동안구 비산동 1047-20번지 일원	93,224	재개발
	종합운동장 북측 일원	동안구 비산동 1015-22번지 일원	64,021	재개발
	석수력키아파트지구	만안구 석수동 296	30,231	재건축
	진흥5차아파트지구	만안구 안양3동 908-4	18,384	재건축
	프라자아파트지구	만안구 안양9동 762-2번지 일원	27,125	재건축
	벽산아파트지구	만안구 안양4동 627-72	12,412	재건축
	호계력키아파트지구	동안구 호계2동 570	41,517	재건축

3. 도시재생 패러다임의 등장

1) 도시재생사업의 등장

인구 감소 및 저성장 시대의 패러다임 변화와 전면 철거 방식에 의한 도시정비가 한계에 직면함에 따라 도시 관리의 패러다임이 도시재생으로 변화하고 있는 상황에서 이에 따라 2013년 12월 5일 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」이 제정되어 인구와 산업기반이 집중된 도시의 주거환경을 건전하고 지속 가능하게 관리하기 위한 계획적이고 종합적인 도시재생의 추진전략의 필요성이 대두되었다.

안양시는 부동산 경기침체, 뉴타운 해제, 정비사업 사업성 결여 등 외부적 요인과 신·

구도심 간 지역 불균형의 문제, 대기업 및 공공기관의 지방 이전 등 내부적 요인에 의해 최근 10년간 지속적으로 성장 동력이 약화되고 있음에 따라 안양시는 수도권 내에서는 유일하게 인구가 감소(2015년 기준)하고 있으며, 동시에 노령화가 진전되고 있어 경제활동인구는 감소하고 복지비용은 증가하여 재정건전성 약화에 따른 도시경쟁력 저하가 우려되는 현실에 직면한 현실이었다.

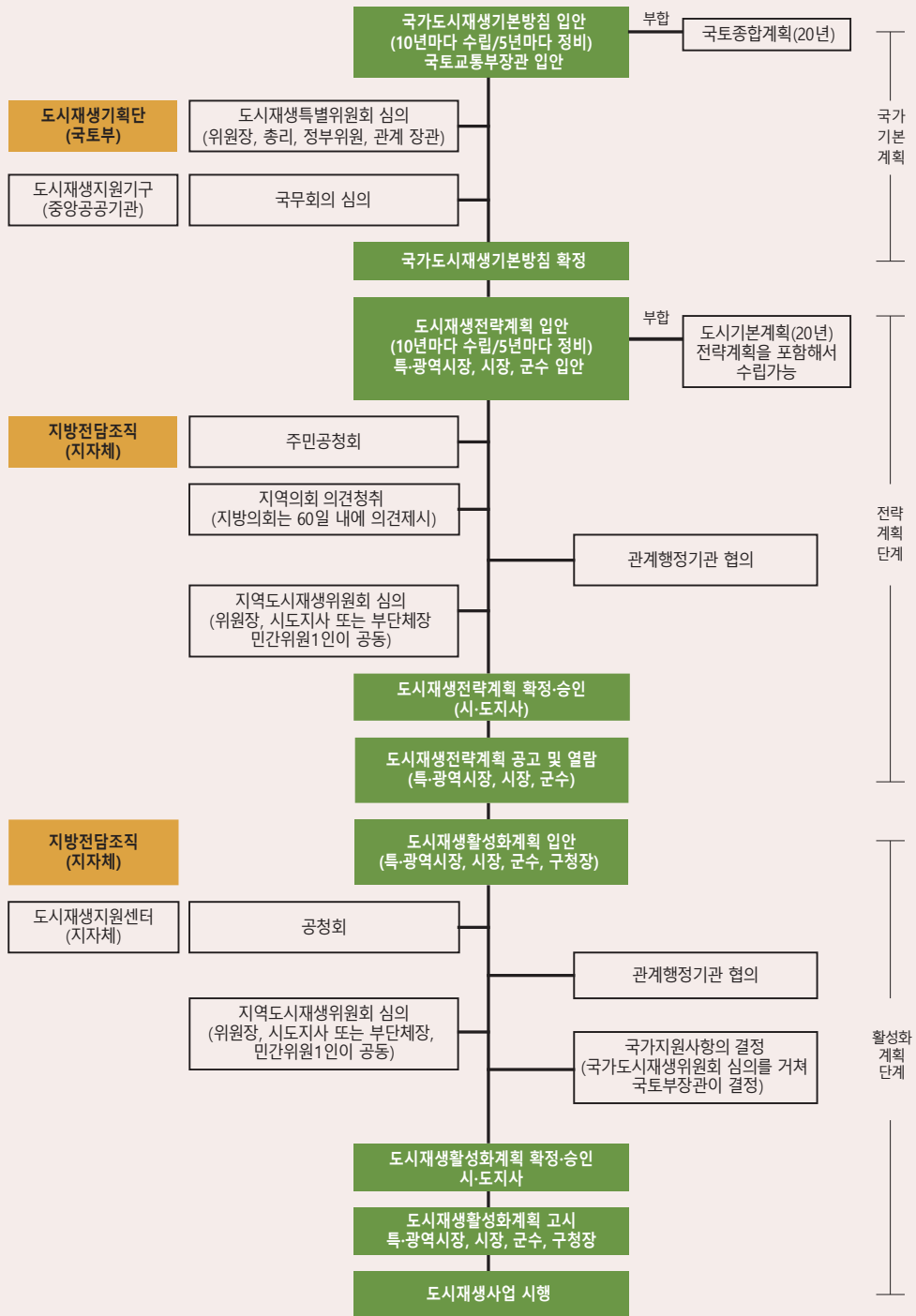
안양시 신·구도심 간 지역 불균형 해소와 자생적 성장 기반의 확충, 도시재생력 제고, 주민의 삶의 질 향상을 위해 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」 12조 및 「국가도시재생기본방침」에 따른 안양시 도시재생전략계획을 수립하게 되었다.

2) 도시재생전략계획 수립

안양시는 전체 지역의 쇠퇴 현황을 분석하고 쇠퇴 양상과 지역 특성을 반영하여 안양시의 중·장기적 도시재생방향을 설정하고 도시재생을 위한 핵심목표 및 과제를 도출하는 중·장기 도시재생전략계획을 수립하게 되었다.

안양시 내 현황 조사를 통해 분석된 쇠퇴도 결과를 바탕으로 도시재생이 시급히 필요한 지역에 도시재생활성화계획지역을 설정하고 활성화지역의 특성과 쇠퇴 정도를 파악하여 도시재생의 기본방향을 제시하도록 하였다. 활성화지역별로는 잠재력을 분석하여 계획 수립 시 활용할 수 있도록 하며, 지역 특성과 지역 잠재력을 바탕으로 강점을 살리고 약점을 보완할 수 있는 맞춤형 도시재생활성화계획 수립 지침을 제시하였다.

또한 도시재생 관련계획 수립, 주민의 의견 조정, 교육프로그램 운영, 사회적 경제조직의 창업 및 운영 지원 등을 총괄 지원하기 위한 안양시 도시재생지원센터 구축방안 및 활동방안을 마련하고, 활성화지역별 주민의 자생력 확보를 위한 주민협의체 구성방안을 제시하였다. 뿐만 아니라 도시재생에 대한 주민의 관심을 유도하고 참여 의지를 도모할 수 있도록 지속적인 주민참여 교육프로그램을 개발하고 주민 역량과 관심분야에 대비한 체계적인 맞춤형 교육프로그램 운영방안도 마련하여 도시재생전략계획 내에 수록하였다.



도시재생전략계획 수립절차

(1) 쇠퇴도 진단

「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」 13조에 따라 쇠퇴 기준을 만들어 3가지 기준 중 2가지 이상에 해당하면 해당지역을 도시재생활성화지역으로 지정 가능하도록 하였다. 쇠퇴 기준은 아래 표와 같다.

인구	최근 30년간 인구가 가장 많았던 시기와 비교, 20% 이상 인구 감소지역 최근 5년간 3년 이상 연속으로 인구 감소지역
사업체	최근 10년간 「통계법」 제18조에 따라 통계청이 승인한 전국사업체 총조사 결과에 따른 총사업체수가 가장 많았던 시기와 비교하여 5% 이상 총사업체수 감소지역 최근 5년간 3년 이상 연속으로 총사업체수 감소지역
노후건축물	전체 건축물 중 준공된 후 20년 이상 지난 건축물이 차지하는 비율이 50% 이상 지역

안양시의 31개 행정동 중 석수1동 등 10개 행정동을 제외하고, 21개 행정동이 법적 쇠퇴 기준에 부합하는 결과를 나타냈다.



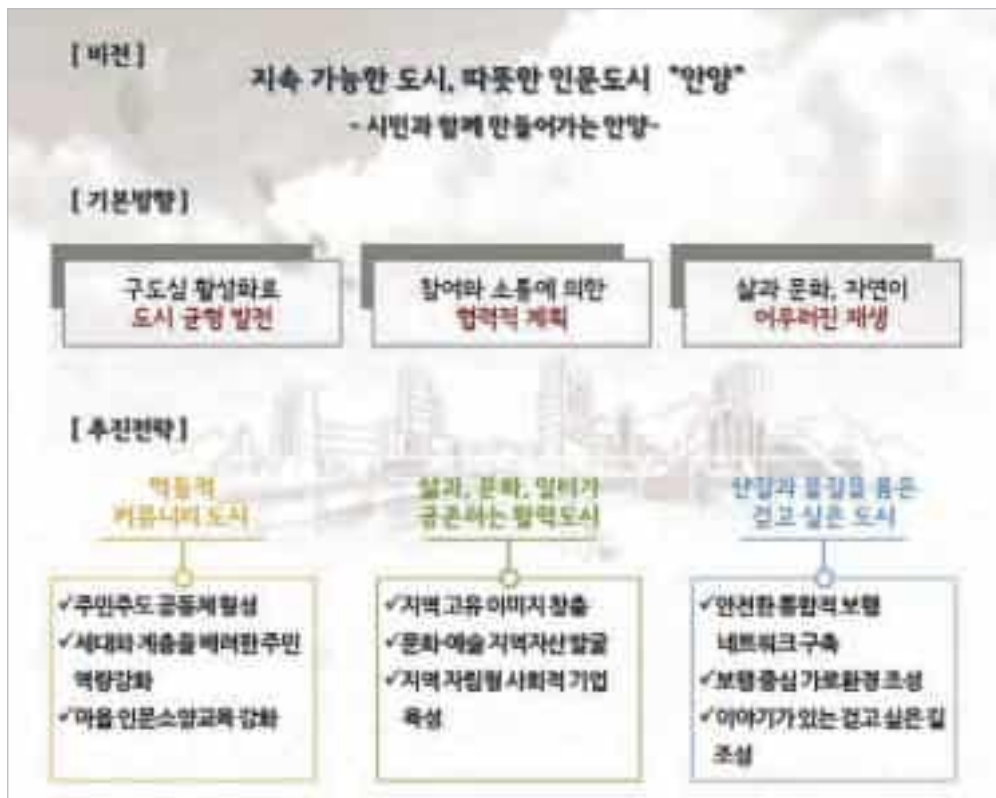
도시쇠퇴 판단(『안양시 도시재생활성화계획』, 2017)

2016년 기준 도시쇠퇴 판단

행정동	해당여부			인구사회		산업경제		물리환경
	인구 사회	산업 경제	물리 환경	과거대비 인구변화 (20% 이상 감소)	최근 인구변화 (3년 연속 감소)	과거대비 사업체변화 (5% 이상 감소)	최근 사업체변화 (3년 연속 감소)	노후건축물 비율 (50% 이상)
안양1동	X	X	O	-4.69	2년 연속 감소	-1.79	2년 연속 감소	76.7
안양2동	O	X	O	-22.68	2년 연속 감소	-0.78	2년 연속 감소	78.03
안양3동	O	O	O	-49.06	5년 연속 감소	-6.61	2년 연속 감소	71.83
안양4동	O	O	O	-31.88	4년 연속 감소	-12.64	1년 연속 감소	75.97
안양5동	O	O	O	-21.13	2년 연속 감소	-5.19	1년 연속 감소	77.64
안양6동	O	X	O	-36.77	2년 연속 감소	-2.99	2년 연속 감소	73.96
안양7동	O	O	O	-84.8	5년 연속 감소	-26.01	4년 연속 감소	66.89
안양8동	O	X	O	-23.97	5년 연속 감소	1.69	-년 연속 감소	77.32
안양9동	O	O	O	-4.11	4년 연속 감소	-8.78	1년 연속 감소	67.76
석수1동	O	X	X	0	4년 연속 감소	-4.04	2년 연속 감소	48.16
석수2동	X	O	O	-3.41	2년 연속 감소	-23.42	0년 연속 감소	67.54
석수3동	O	O	O	-23.23	4년 연속 감소	-12.28	1년 연속 감소	83.09
박달1동	O	O	O	-19.37	4년 연속 감소	-5.63	2년 연속 감소	75.8
박달2동	X	X	O	-8.44	2년 연속 감소	4.34	1년 연속 감소	58.2
비산1동	O	O	O	-3.25	3년 연속 감소	-5.91	2년 연속 감소	62.13
비산2동	O	X	O	-47.23	5년 연속 감소	-2.84	1년 연속 감소	65.95
비산3동	O	O	O	-16.92	5년 연속 감소	-5.08	1년 연속 감소	77.28
부흥동	O	X	O	-21.47	5년 연속 감소	-0.71	1년 연속 감소	85.98
달안동	O	X	O	-31.42	4년 연속 감소	0.6	-년 연속 감소	71.62
관양1동	X	X	O	0	2년 연속 감소	3.53	1년 연속 감소	69.72
관양2동	O	X	O	-18.87	5년 연속 감소	10.91	-년 연속 감소	67.75
부림동	X	X	X	-6.78	2년 연속 감소	-0.31	2년 연속 감소	32.95
평촌동	X	X	X	-5.01	2년 연속 감소	0.43	-년 연속 감소	42.32
평안동	O	O	O	-13.33	5년 연속 감소	-6.13	2년 연속 감소	82.46
귀인동	O	X	X	-5.72	5년 연속 감소	-2	1년 연속 감소	40.76
호계1동	O	X	O	-55.52	5년 연속 감소	-1.19	2년 연속 감소	79.6
호계2동	O	O	O	-5.54	5년 연속 감소	-26.36	2년 연속 감소	69.95
호계3동	X	X	O	-1.25	2년 연속 감소	-3.55	1년 연속 감소	61.16
범계동	O	X	O	-18.42	5년 연속 감소	-0.58	1년 연속 감소	64.19
신촌동	O	X	X	-12.93	5년 연속 감소	-4.03	1년 연속 감소	47.64
갈산동	O	X	X	-9.88	3년 연속 감소	0	1년 연속 감소	25.85

(2) 목표 및 기본방향

안양시는 지속 가능한 도시, 따뜻한 인문도시 “안양”을 비전으로 3가지 기본방향과 함께 도시재생사업을 추진하였다. 쇠퇴도 분석에 따라 총 7개 지역을 도시재생활성화지역으로 선정하여, 활성화 계획을 수립하게 된다. 기존 뉴타운 해제지역(석수동)과 정비사업 해제지역(명학마을) 등을 사업우선 1순위로 지정하여, 2017년부터 순차적으로 계획을 수립하였다.



안양시 도시재생활성화지역 선정 및 우선순위

	지역-1	지역-2	지역-3	지역-4	지역-5	지역-6	지역-7
구 분	석수동 뉴타운 해제지역	안양8동 명학마을 주변지역	안양6동 농림축산 검역본부 주변지역	안양2동 향림 아파트 주변지역	안양9동 새마을 주변지역	박달1동 주민센터 주변지역	관양2동 주민센터 주변지역
도시재생 뉴딜 유형선정	일반근린형	우리동네 살리기	경제기반형	우리동네 살리기	주거지 지원형	우리동네 살리기	주거지 지원형
도시재생 우선순위	1순위	1순위	2순위	3순위	3순위	3순위	3순위
공모사업 추진시기	2017	2017	2019	2020	2019	2017	2020

출처: 안양시, 『안양시 도시재생전략계획』, 2017.

도시재생의 세부 계획은 상위계획인 도시기본계획(2016)에서 설정한 생활권을 기준으로 계획을 설정하였으며, 신도시지역의 경우 공동주택 리모델링 기본계획에 부합하는 고층주거지의 리모델링 추진을 지속적 정비가 이루어질 수 있도록 유도하여, 리모델링 관리방안(유지관리형, 맞춤형, 세대수 증가형) 및 단계별 시행방안에 따라 구분하여 추진하는 계획이 최초로 등장하였다.



안양시 도시재생 총괄계획도

구분	지역 구분	주요 내용
안양/명학지역	명학, 안양 및 범계 일부	원도심 기능회복 + 주거환경 개선 + 공업지역 정비
석수/박달지역	석수 및 안양 일부	역사문화자원 활용 + 주거환경 개선 + 공업지역 정비
비산지역	비산 및 평촌 일부	주거환경 개선
평촌지역	범계, 평촌 및 호계 일부	아파트 리모델링권
호계지역	호계 일부	복합재생 + 주거환경 개선 + 공업지역 정비

출처: 안양시, 『안양시 도시재생전략계획』, 2017.

3) 도시재생사업의 성과

2016년 도시재생전략계획에서 선정된 활성화지역 7곳 중 안양시는 2017년 명학마을, 박달동, 2018년 석수시장 주변이 도시재생뉴딜사업에 선정되며 사업이 본격적으로 시작되었다. 도시재생뉴딜지역으로 선정된 지역은 선정 규모에 따라 50억~250억 사이의 국비를 지원받아 사업을 추진하게 된다.



명학마을 도시재생활성화계획(『안양시 도시재생전략계획』, 2017)



박달동·석수동 도시재생활성화계획(『안양시 도시재생전략계획』, 2017)

2016년부터 사업을 추진해오던 명학마을에서 가장 먼저 사업이 시작되었다. ‘민들레 트랙’을 주민거점공간으로 구성해 사업을 추진해 나가며, 2017년 12월 주거지원형사업으로 선정되었다. 두루미 하우스(청년주택) 및 커뮤니티센터가 조성되었으며, 지역돌봄 공간으로 스마트케어하우스가 개설되었고, 이를 종합적으로 관리하는 ‘명학마을 마을관리사회적협동조합’이 지역역량강화사업으로 탄생하게 되었다.

2014년 12월 주택재개발 정비예정구역에서 해제된 박달1동은 우리동네 살리기 사업으로 도시재생뉴딜사업에 선정되어 국비 포함 147억 원의 사업비가 투입되었다. 그러나 우리동네 살리기 뉴딜사업이 2022년 완료 예정이나 협동조합 설립이 되어 있지 않으며 활용 가능한 유휴부지 부족으로 청년주택과 공유정원 및 지하주차장이 착공되지 못하여 마중물 사업비의 88%가 미집행되는 등 많은 사업들이 추진되지 못하였다.

석수2동 279-1번지 일원 석수동 뉴타운해제구역의 경우에도 최초 계획과는 달리 관악역 앞 청년행복주택 및 지하주차장 조성 사업, 쉼어하우스, 석수 누림터 등 대부분의 물리적 환경개선사업이 주민들의 반대와 신규 개발계획으로 인해 사업이 중단되었다.

4. 평촌신도시의 도시정비계획

1) 신도시 정비 필요성

1기 신도시는 1980년대 후반부터 1990년대 초반까지 정부가 서울의 주택난 해소와 수도권 인구 분산을 위해 조성한 대규모 주거단지이다. 이러한 신도시들은 노태우 대통령의 13대 대선 공약 중 하나인 ‘주택 200만호 건설 계획’의 일환으로 추진되었다.

1988년 4월 27일, 정부는 ‘주택 200만호 건설 계획’을 발표하며, 수도권 주택난 해소를 위해 대규모 신도시 개발을 추진하기로 결정하였다. 8월 31일, 서울 주변에 5개의 신도시(분당·일산·평촌·산본·중동)를 조성하는 계획이 발표되었다. 1989년 신도시 개발을 위한 토지 보상 및 인프라 구축이 시작되었다. 1990년대 초반 신도시 조성이 본격화되었으며, 주택 분양이 시작되어 1995년 1기 신도시의 주요 개발이 완료되어 입주가 시작되었다.

노후계획도시는 ‘택지개발사업 등 대통령령으로 정하는 사업³에 따라 조성 후 20년 이상 경과하고 면적이 대통령령으로 정하는 바에 따라 100만m² 이상인 지역’으로 규정

되어 있다.

1기 신도시 개발 이후 30여 년이 지나면서, 주택 노후화와 도시기능 저하 문제가 대두되었다. 이에 따라 정부는 1기 신도시의 재건축 및 재개발을 지원하기 위한 특별법 제정을 추진하게 되었다. 2022년 정부에서는 ‘1기 신도시 재개발’을 국정 과제로 선정하고, 특별법 제정을 추진하겠다고 발표하였다. 2023년 국토교통부는 「노후계획도시 정비 및 지원에 관한 특별법」 제정안을 마련하여 입법 예고하였고, 2024년 국회에서 특별법이 통과되었다.

이 특별법은 노후계획도시를 광역적, 체계적으로 정비하기 위하여 안전진단 면제, 용적률 완화 등 각종 도시·건축 특례를 부여하고, 도시기능 향상, 정주요건 개선, 미래도시 전환을 도모하여 국민 생활의 질적 향상에 이바지하기 위한 법이다.

2) 노후계획도시 정비 및 지원에 관한 특별법 주요 내용

특별법의 주요 내용으로는 택지 조성 후 20년 이상 경과하고, 면적이 100만㎡ 이상 인 노후계획도시를 대상으로, 재건축 안전진단 완화 특별정비예정구역으로 지정되면 안전진단 기준을 완화하거나 면제하여 재건축 절차를 신속하게 진행할 수 있도록 하였다.

자족 기능 강화와 기반시설 확충을 위해 용적률 규제를 완화하고, 용도지역 변경을 허용하여 효율적인 도시재생을 도모하여, 2024년 선도지구를 선정하여 특별정비계획 수립에 착수하고, 2025년 특별정비구역 지정, 2026년 시행계획 및 관리처분계획 수립, 2027년 이주 및 철거를 진행하여 2030년 입주를 목표로 사업을 추진 중이다.

이러한 과정을 통해 1기 신도시의 재건축 및 재개발이 추진되고 있으며, 노후화된 주거 환경 개선과 도시기능 회복을 목표로 하고 있다. 1992년부터 입주가 시작된 평촌신도시에서 공동주택의 노후화가 가속되자 지구단위계획을 통해 관리되고 있는 평촌신도시의 개별적 정비사업의 한계로 리모델링의 수요 증가가 예상되었다. 공동주택이 밀집한 평촌신도시는 다양한 주택수요를 충족하고, 현재 주거환경 및 구조를 개선할 수 있도록 정비사업 및 리모델링사업으로 추진하는 것을 권장하고 있다.

정비사업 및 리모델링사업으로 추진할 수 있는 기반을 마련할 수 있도록 평촌 지구단위계획 변경 등을 통해 적정범위 내에서 용적률과 높이 등을 완화하고, 개발밀도를 완화하더라도 녹지 네트워크, 보행 네트워크의 연속성을 확보하며, 바람길을 고려한 통풍축을 확보토록 계획하고 있다.



통합정비 전·후 예시도(국토교통부 통합정비 가이드라인 2024)

당초 평촌신도시의 개발 취지 및 개발 방향을 고려하여 정비하되, 도시공간구조는 티오디(TOD) 기반의 공간구조로 개편하고, 고밀기능 및 고밀주거지는 범계·평촌 역세권 주변으로 배치를 유도하고 있다. 일괄적인 개발 시 도심공동화 현상의 발생이 우려되므로 생활권별 주택공급물량 범위 내에서 우선순위를 고려하여 사업을 시행토록 하고 정비사업 및 신규 개발지의 순환형 임대주택 공급을 통해 시외로의 인구유출을 저감토록 하며, 정비사업으로 추진 시 용도지역 상향 등을 통해 밀도제한을 완화하되, 상향된 밀



선도지구 선정 공모를 위한 주민설명회



노후계획도시 지원을 위한 미래도시지원센터 개소식

도는 순환형 임대주택 공급에 우선적으로 활용되도록 계획하여 후속 정비사업의 인구를 적극적 수용토록 하였다.

평촌신도시 정비 시 평촌스마트스퀘어, 과천지식정보타운 등 인근 산업단지와의 연계성 강화를 위해 교통 및 보행로 연결, 녹지축 연결 등을 고려한 계획을 세웠다.

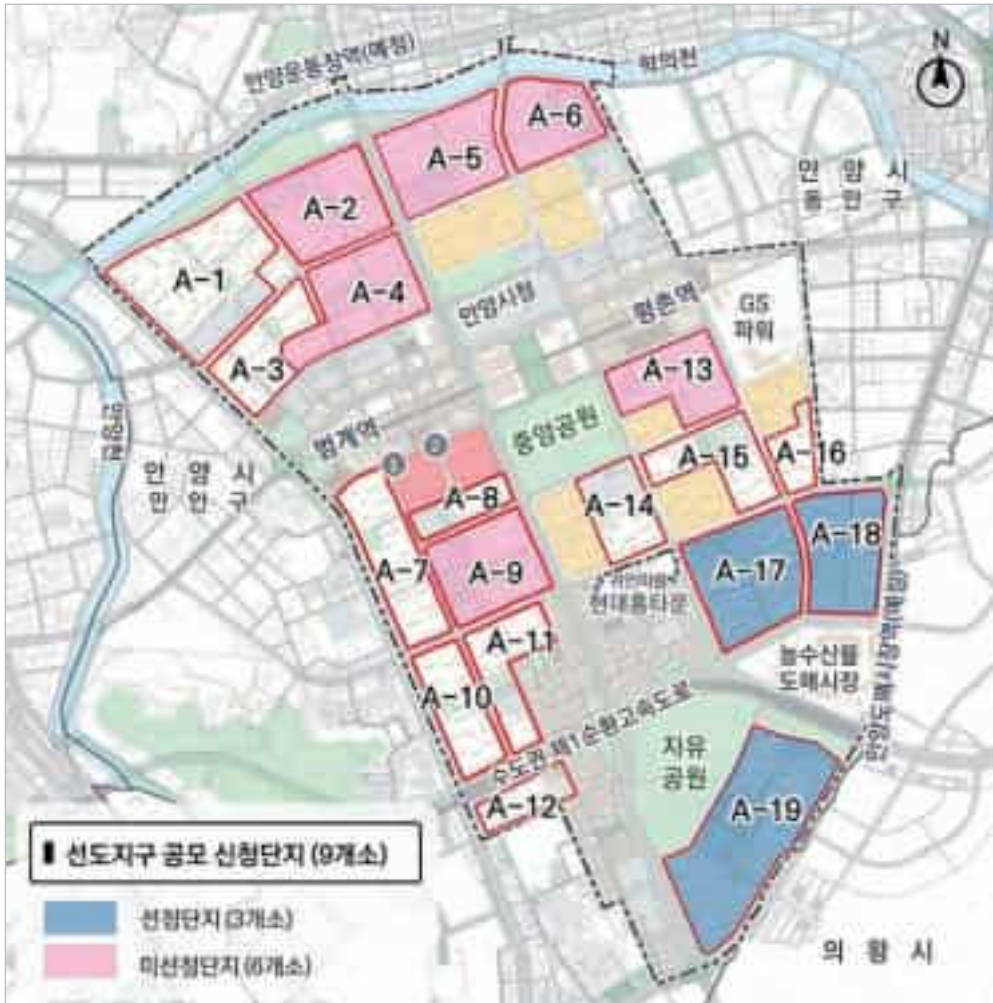
3) 선도지구 선정과정

이와 같은 신도시 정비에 대한 필요성과 특별법 제정으로 인하여 평촌신도시 내 공동주택이 '선도지구'라는 신규 사업 명칭으로 시작되었다. 안양시에서는 최초 4000+α (1~2개 구역)를 선도지구로 지정하여 사업을 추진하기로 결정하였다.



선도지구의 신청자격으로는 구역 내 전체 토지 등 소유자의 50% 이상과 단지별 토지 등 소유자의 50% 이상 동의를 받아 신청하는 것으로 결정되었으며, 주민 동의 여부, 정주환경 개선의 시급성, 도시기능 활성화 필요성, 정비사업 추진의 파급효과 등 4개의 평가항목으로 구성하였다.

평가항목	주요 내용	배점
주민 동의 여부	<ul style="list-style-type: none"> 주민동의율(특별정비예정구역(안) 내 전체 토지 등 소유자 동의율) - 50%: 10점 / 95% 이상: 60점 ※ 사잇값: 직선보간 산출 	60점
정주환경 개선의 시급성	<ul style="list-style-type: none"> 통합구역 내 세대당 주차대수 - 세대당 0.3대 미만: 10점 / 세대당 1.2대 이상: 2점 ※ 구역 내 총주차대수를 총세대수로 나눈 값으로 사잇값은 직선보간 산출(주택단지를 대상으로 산출) 	10점
도시기능 활성화 필요성	<ul style="list-style-type: none"> 별도의 정성평가를 시행하지 않고, 기본점수로 반영 	10점
정비사업추진의 파급효과	<ul style="list-style-type: none"> 통합정비 참여 주택단지수 - 1개 단지: 5점 / 4개 단지 이상: 10점 ※ 사잇값: 직선보간 산출 	10점
	<ul style="list-style-type: none"> 통합정비 참여 세대수 - 500세대 미만: 2.5점 / 3,000세대 이상: 10점 ※ 사잇값: 직선보간 산출 	10점



노후계획도시 선도지구 신청지역 및 선정지역

4) 선도지구 선정 결과와 향후 추진계획

선도시 내 19개 구역 중 9개 구역(약 1만 8000호)이 신청하였으며, 고득점순으로 3개 구역(5460호)이 선정되었다. 선정된 3개 선정지역은 선도지구로 선정되어, 관계 법령에 따라 지정 절차가 이행되며, 선정 블록이 직접 정비계획을 수립함과 함께 주민 과반수 이상 동의를 받아 안양시 정비구역으로 지정 제안할 수 있다. 미선정, 미참여 단지의 경우 주민제안방식을 국토부와 협의의 통해 추후 추진안을 만들어 정비사업을 진행할 계획이다.

구역번호	단지명	세대수
a-17	꿈마을 금호, 한신, 라이프, 현대	1,750호
a-18	꿈마을 우성, 건영5차, 동아·건영3차	2,334호
a-39	샘마을 임광, 우방, 쌍용, 대우·한양	1,376호
총 3개 구역		5,460호

註

- 1 홍성만 외, 「제도 부정합성에 따른 갈등증폭, 그리고 정책 고착화 탐색: 만안뉴타운사업을 중심으로」, 『국가정책연구』 제26권 제4호, 2012, 151~152쪽.
- 2 홍성만 외, 위의 논문, 2012.
- 3 택지개발사업, 공공주택사업, 도시개발사업, 산업단지개발사업, 행정중심복합도시건설사업, 국민주택건설사업 또는 대지조성사업, 혁신도시개발사업 등을 말한다.

3장

안양 도시경관계획의 변화



채진기 안양시의회 의원(도시재생설계전공)
서현정 (재)에이치아이정책연구원 이사



1. 2010년 이전의 경관계획

1) 안양시 그린플랜(2000)

21세기를 맞이하는 시점에서 안양시의 미래상을 조명해보고, 안양시민의 삶의 질을 높이며 주민의 일상생활과 연계된 측면에서 쾌적한 환경을 조성할 수 있도록 중장기적인 녹지 보전 및 녹화정책의 종합적 기본방향이 되는 그린플랜을 작성하였다. 1999년을 계획의 기준연도로 설정하고 2000~2009년까지 10년을 바라보고 안양시 녹지량의 증진 및 녹지체계 구축을 도모하는 종합적 녹지정책이다.

안양시 그린플랜에서는 안양의 주요 경관현황을 살펴보고 도시경관 형성의 미적 과제를 도출하기 위해 도시경관을 자연경관, 도시경관, 역사경관, 시가지경관 4개로 분류하고, 경관형성방안을 제시하였다.

이 계획에서는 시민참여를 활성화하는 시민참여프로그램을 도입하고자 하였다. 관주도의 프로그램의 경우 재정적·인력적 한계로 인해 민간부문의 참여 및 지원 없이는 안양시의 녹지 미래상을 제시하기 어렵다고 판단하여, 실제 570여 명의 설문조사를 통해 계획에 반영하였다.

무엇보다 안양시 그린플랜은 법적 구속력이 없기 때문에 실효성을 갖기 위해서는 도시계획에 반영하고자 노력하였으며, 도심지 내 공원부지의 확보과제와 용지보상 등 재원확보문제를 합리적으로 해결할 수 있는 단계별 추진 전략을 포함하여, '계획책정-실행-평가'의 전 과정을 포함하였다. 이후 「도시공원 및 녹지 등에 관한 법률」에 따라 공원녹지기본계획이 법적 기본계획으로서 수립되기 시작한다.

경관유형별 경관 형성방안

분류		경관 형성방안
자연경관	산지경관	- 표고 100m 이상 절대보전지구 지정 - 산지경관의 특성을 보전하면서 휴식 및 여가 수요를 적극 수용
	구릉지경관	- 표고 40~100m 미만 산림 스카이라인 적극 보전 - 구릉지의 재개발과 재건축 아파트의 고층화 억제 - 녹지 보존이 양호한 구릉지 녹지의 보전적 이용 - 미개발된 구릉지의 경관적 특성을 강화
도시경관	하천경관	- 안양천변과 학의천변의 경관 개선 및 연접 지역의 경관 관리 - 지류의 여가 공간 조성 및 경관 개선
	도로경관	- 간선도로와 일반도로의 차별화 - 주변 경관이 뛰어난 곳과 특징적인 경관을 가진 도로의 특성화
	조망경관	- 도심 내 주요 조망지점에서 관악산과 수리산으로 조망 확보 - 도심 내 주요 조망지점의 확보 및 조망 시계 개선
역사경관	역사경관	- 문화유적지 주변 확보 경관 개선 및 집단적 역사지구 보전 - 지명, 유래, 전설 등 무형 역사자원의 발굴로 지역개발과 연계
시가지경관	공원녹지경관	- 도심지 내 시민생활과 연계된 생활형 공원 확충 - 공원 및 녹지공간을 생활공간과 연계 - 신개발 시 기존 녹지의 보전 및 활용
	주거지경관	- 주거지경관의 지역적 통일성 유지 - 불량주거지역의 쇠락 방지 및 고층고밀 위주의 재개발사업 억제 - 대단위 아파트단지의 획일화와 무개성화, 비인간화 개선
	상업지경관	- 교통 관련 도로시설물 및 교통시설물의 경관 개선 - 보행자도로 체계의 확립과 쾌적한 보행 환경 조성 - 학교주변 보행로, 횡단보도 등의 시각적 특징화 - 지역 및 업종별 특성을 반영한 특색 있는 가로 환경 개선
	공업지경관	- 대규모 공장과 굴뚝 등의 산만한 경관 정비 - 환경오염 방지를 위한 공장지 녹화
	기타	- 야간경관을 체계적이고 적극적으로 조성

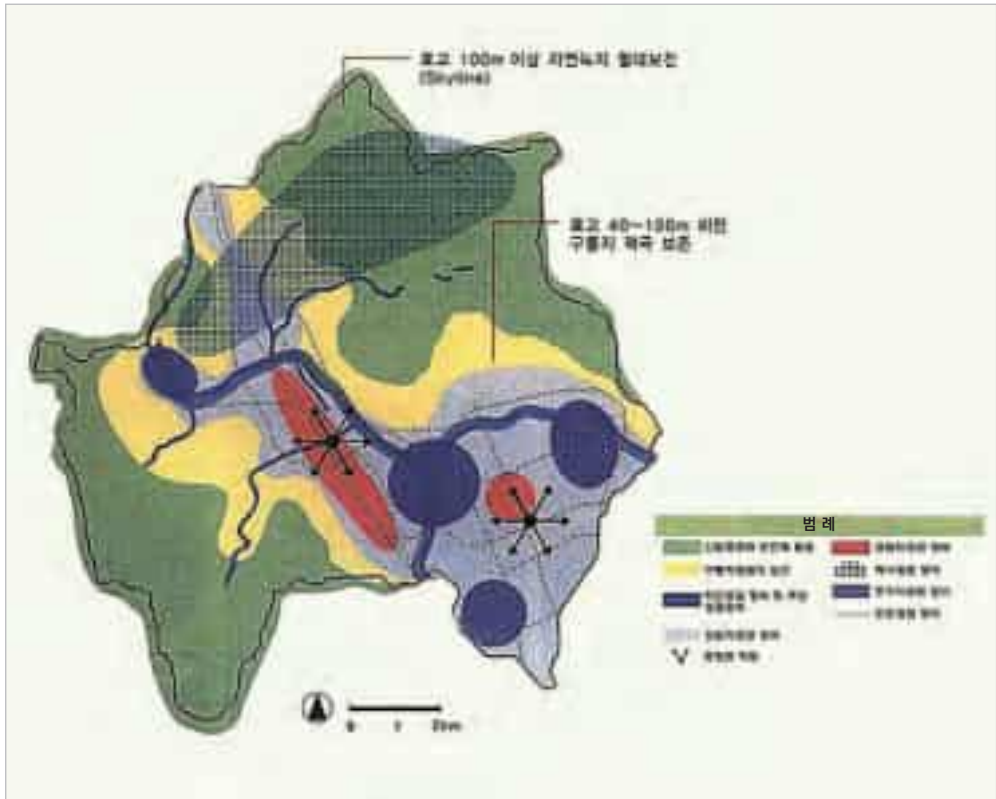
출처: 안양시, 『안양시 그린플랜』, 2000.

1999년 기준 안양시 도시공원 현황

(단위: m²)

	계획			조성			미조성		
	개소	면적	1인당 면적	개소	면적	1인당 면적	개소	면적	1인당 면적
계	90	8,399,850	14.2	78	987,986	1.7	12	7,411,864	12.6
도시자연공원	3	7,238,936	12.3	-	-	-	3	7,238,936	12.3
근린공원	11	966,881	1.6	9	808,527	1.4	2	158,354	0.3
어린이 공원	76	194,033	0.3	69	179,459	0.3	7	14,574	0.03

출처: 안양시, 『안양시 그린플랜』, 2000.



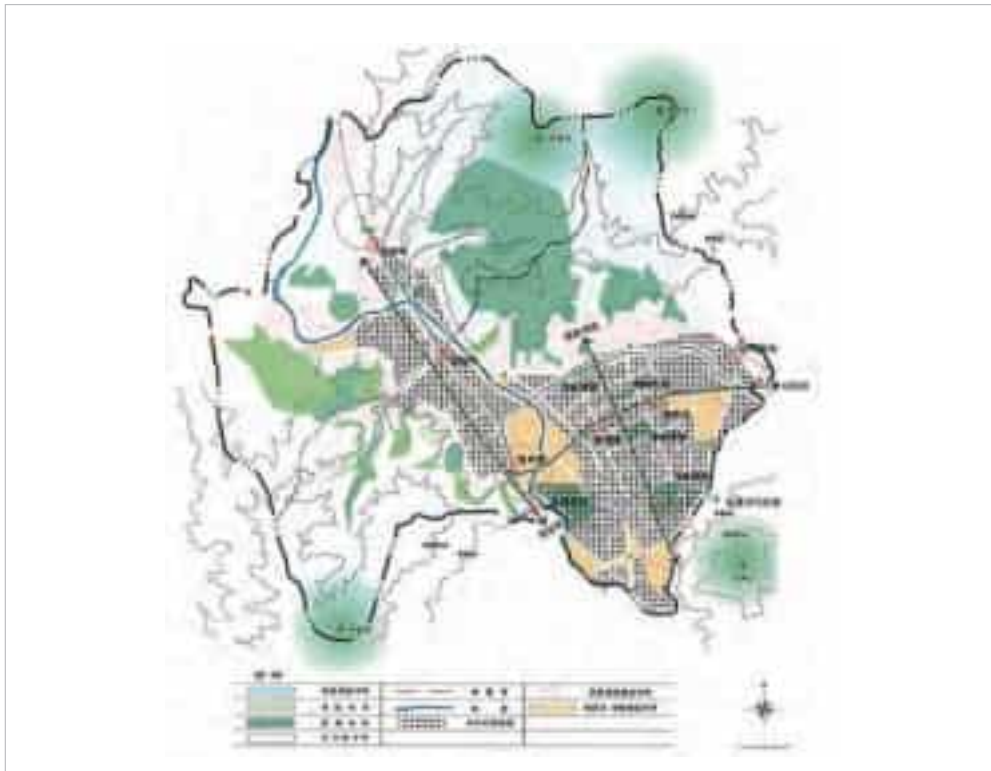
경관구획도(안양시 그린플랜, 2000)

또한 그린플랜에서는 일과성으로 끝나는 것이 아니라 목표연도까지 매 3~5년 단위로 지속적으로 사업을 진행하고 평가하는 방식으로 사업 추진을 계획하였다. 3단계로 나눠 2000년부터 2009년까지를 대상으로 추진하며 늘푸른 안양가꾸기, 꽃의 르네상스 등 시민참여형 계획 또한 반영하였다.

단계	실행연도	목표 설정
1단계	2000~2003	그린플랜 정책사업의 구체화를 위한 기반조성 및 홍보화 전략 녹지의 시범적 사업 및 시민참여의 틀 마련
2단계	2004~2006	공원녹지의 정비와 활성화 및 특성화 공공시설 및 사유지 녹화 추진
3단계	2007~2009	녹지의 체계적 정비와 확보로 녹지 네트워크의 완성

2) 안양시 도시경관형성 기본계획(2001)

‘안양시 도시경관형성 기본계획’은 안양시 도시경관 구성요소를 발굴하고 시에 맞는 체계적인 경관계획을 수립하여 의욕적이고 활기찬 새로운 도시 이미지로의 전환을 꾀하고, 산림스카이라인의 보전 및 도시 조망 경관 관리를 위한 건축물의 고도 제한 등의 방안을 모색하여, 쾌적하고 여유로운 생활공간의 제공과 삶의 질 향상에 기여함을 목적으로 하고 있다. 이를 위하여 자연을 배경으로 한 경관 형성, 역사문화자원을 존중하는 경관 형성, 쾌적하고 개성적인 시가지 경관 형성 등을 목표로 하여, 풍부한 산악경관자원을 보전 및 활용, 지형을 중시한 산악연접경관의 토지이용, 중요한 도시 오픈스페이스로의 자연형 하천 경관축, 역사문화자원의 존중, 쾌적하고 개성적인 가로경관 및 교통축, 특색 있는 상업지역, 주위 환경과 조화되는 주거지역, 구·신시가지의 균형적인 도시 이미지 창출, 아름다운 경관 형성을 위한 불량 경관의 제거 등 총 9가지 주제로 계획을 전개하고 있다.



안양시 도시경관형성 기본계획 시가지경관(『안양시 도시경관형성 기본계획』, 2001)

안양시는 개발 보전의 조화, 지역별 특성화 등 특색 있고 균형 있는 도시경관 형성을 위하여 전 지역을 세부적으로 구획하고 이를 경관 특성별로 유형화함으로써, 적절한 경관 관리 방안을 모색하도록 경관관리계획을 크게 5부분으로 유형화하여 경관 관리 구상안을 제시하였다.

경관 거점 형성계획

구분	내용
역사문화자원	- 역사적 건조물의 보전 가치에 있어 주변의 환경과 조화되는 총체적 보전 및 활용이 필요 - 보존과 회복, 활용하는 수법을 검토하여 경관 형성 가이드라인을 책정
공공시설	- 공공시설 등의 건설에 있어 지역 경관 형성의 심벌이 되는 경관상의 배려가 필요 - 공공시설을 대상으로 하는 경관 형성 가이드라인을 책정하여 우수한 경관 형성을 조성
시가지 개발 및 정비계획지구	- 대규모 개발은 환경과 경관 양측에 큰 영향을 미치며, 대규모 건축물은 지역의 랜드마크를 만드는 경우가 많음. 따라서 대규모 개발을 대상으로 경관 형성 가이드라인의 정책을 수립하여 경관성을 유도하는 방안이 필요
관문	- 동서남북 4방향의 지역 간 주요 연결도로를 중심으로 관문 형성을 위한 상징적 장소성의 확보는 안양의 이미지 제고를 위한 중요한 경관자원임 - 이를 위한 부지선정은 지역연결 간선도로 및 시계부 지역을 중심으로 경관 거점이 집중적으로 분포되는 경관형성지구 내에서 검토 - 안양을 상징할 수 있는 상징물 건립이나 안양시 로고, 꽃과 나무 등의 새로운 디자인을 활용

3) 안양아트시티21 기본계획(2003)

안양시에서는 2002년부터 안양아트시티21(Anyang Art City 21: AAC21) 프로젝트를 추진하였다. 안양아트시티21에서는 산업화와 각종 개발로 인해 훼손된 경관을 복구하고, 시민들의 삶의 질 개선을 위해 안양시만의 인문경관·자연경관을 창출함으로써 ‘살고 싶은 도시 안양’을 구현함과 함께 안양시만의 정체성을 확립하는 데 그 취지가 있다.

안양아트시티21 기본계획에서는 쾌적한 도시환경 조성 및 체계적 도시 발전을 위해 건축행위에 따라 건립되는 각종 건축물과 공작물의 외관, 형태 등에 예술성을 가미하여 자연환경과 도시미관을 조화롭게 조성하는 사업들을 국내 최초로 도입하였다.

기본계획 속에는 품격 있고 아름다운 예술도시 조성을 위한 ‘공공예술프로젝트’의 계속적인 추진과 함께 미래 지향적이고 후대에 물려줄 수 있는 도시환경 조성을 위해 하천 등 선형 경관과 경관 관리를 면-점의 특성별로 계획을 수립하였다. 또한 부문별로 디자인 가이드를 설정하여 경관 관리를 체계화하였다. 또한 옥외광고물에 대해서도 주변 경관과 어울리는 간판으로의 교체를 지원하였으며, 시민의 삶의 질 향상을 위해 문화예술에 대한 관심도를 높이고 문화육구 해소에 기여하고자 하였다. 안양시에서는 안양아트

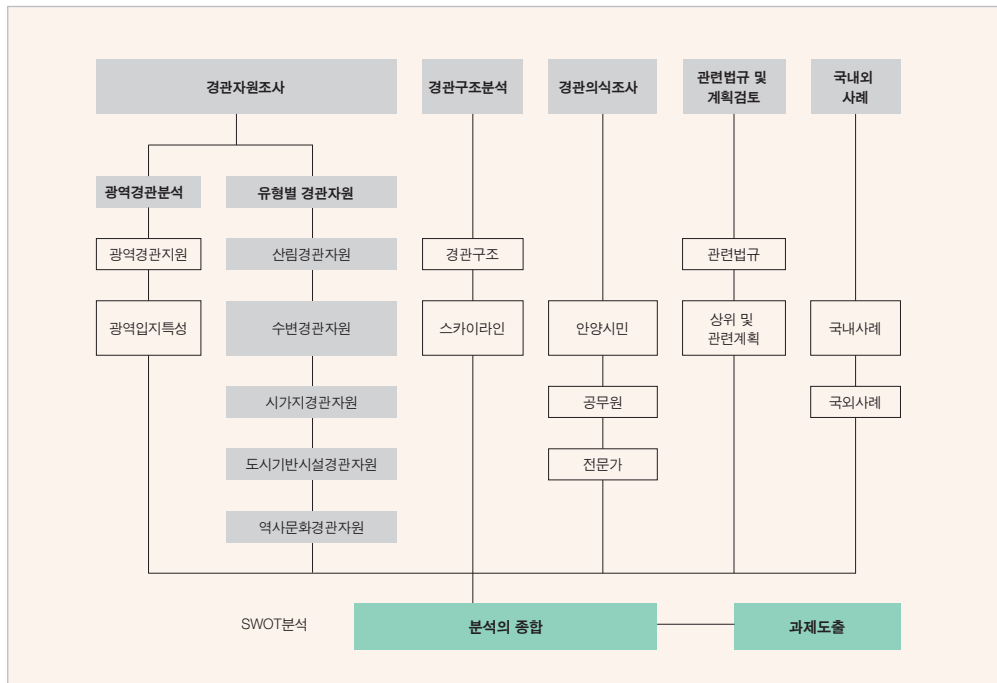
2. 안양시 경관계획(2016)

1) 경관계획 수립 배경 및 목적

2007년 11월 「경관법」이 제정되어 국토의 체계적인 경관 관리를 위한 법적 근거가 마련되었고 2014년 2월 「경관법」이 개정됨에 따라 「경관법」을 반영한 경관계획 수립이 요구되었다. 따라서 그동안 개별적 단위 및 부서를 통해 진행해오던 경관계획에서 벗어나 체계적이며 지속 가능한 경관 관리를 위한 기본경관계획 수립을 추진하게 되었다.

안양시는 '안양아트시티21'의 유형별 경관 가이드라인을 통해 건축물과 시설물의 디자인을 관리해오고 있지만, 이에 국한되지 않고 안양시의 자연경관과 인문경관을 아우르는 종합적인 경관 관리를 위한 체계적인 기준 및 틀이 요구되고 있는 실정이었다.

2016년 수립된 안양시 경관계획에서는 경관계획의 실행과 실질적인 관리를 이루어 낼 수 있는 구체적인 관리 방안 및 시스템을 구축하고, 실행력을 담보하기 위한 기준과 체계를 마련하였다. 또한 2014년 기준으로 계획된 2030년 안양도시기본계획의 도시기



안양시 경관계획 수립 절차

본방향 및 목적에 걸맞은 바람직한 경관을 창출하고 도시기본계획에서 제시된 경관계획의 기본방향 및 내용을 구체화하여, 안양시만의 도시경관 이미지를 형성하고자 하였다.

2) 안양시 경관구조의 특성

안양시 경관구조를 분석하기 위해 경관자원을 점·선·면으로 구분하여 경관 특성을 분석하였다. 점·선·면 3가지의 분석의 틀을 설정하여, 점은 장소성을 갖는 주요 시설과 장소 위주로 설정, 선은 도로·하천 등 일정한 경관이 연속적으로 이루어지는 선형적 경관 특성을 지닌 구간을 대상으로 설정, 면은 동질적이거나 유사한 경관을 보이는 지역을 대상으로 설정하였다.

경관구조의 특성으로는 시 외곽으로 정맥 및 지맥의 산림골격이 형성되어 있고, 다수의 역사문화시설이 예술공원 일대를 따라 분포하고 있다. 예술여가자원은 동안구에 집중되어 있으며, 주요도로 및 철도를 통해 인접 시와 연계되고 남북축과 동서축을 형성하고 있다. 시가지를 관통하는 하천으로 수경관이 형성되어 있으며, 주요도로 및 하천 주변으로 공업경관이 분포하는 경관구조적 특징을 보이고 있다.

2016년에 수립한 경관계획에서 진단한 경관구조의 과제로는 안양시를 둘러싸고 있는 양호한 산림경관의 보전과 조망경관 확보가 필요하다 진단했다. 역사문화자원은 인지성을 확보하고 주변지역의 경관을 관리하며, 만안구는 하천경관을 활용하고, 동안구는 예술경관자원을 활용하여 행정구역 간의 경관 이미지를 구축하는 방안을 마련하였다. 인접 시계부의 경우 관문경관의 인지성 확보 방안을 강구하여 도시 내 주요도로 및 하천으로 조망되는 공업시설의 차폐 방안 및 경관 향상 방안의 필요성을 진단했다.



점적(좌)·선적(중)·면적(우) 경관구조(『안양시 경관계획』, 2016)

시 상징요소를 분석하고 타 도시와 차별화된 경관요소를 이미지화하여 안양시만의 경관 이미지를 도출하였다. 산, 하천의 자연적 요소와 문화·예술 등 안양시만의 경관 이미지를 반영하고 과거·현재·미래의 모습을 고려하여 경관 미래상을 “자연과 도시가 어우러지는 아름다운, 안양”으로 설정하였다.

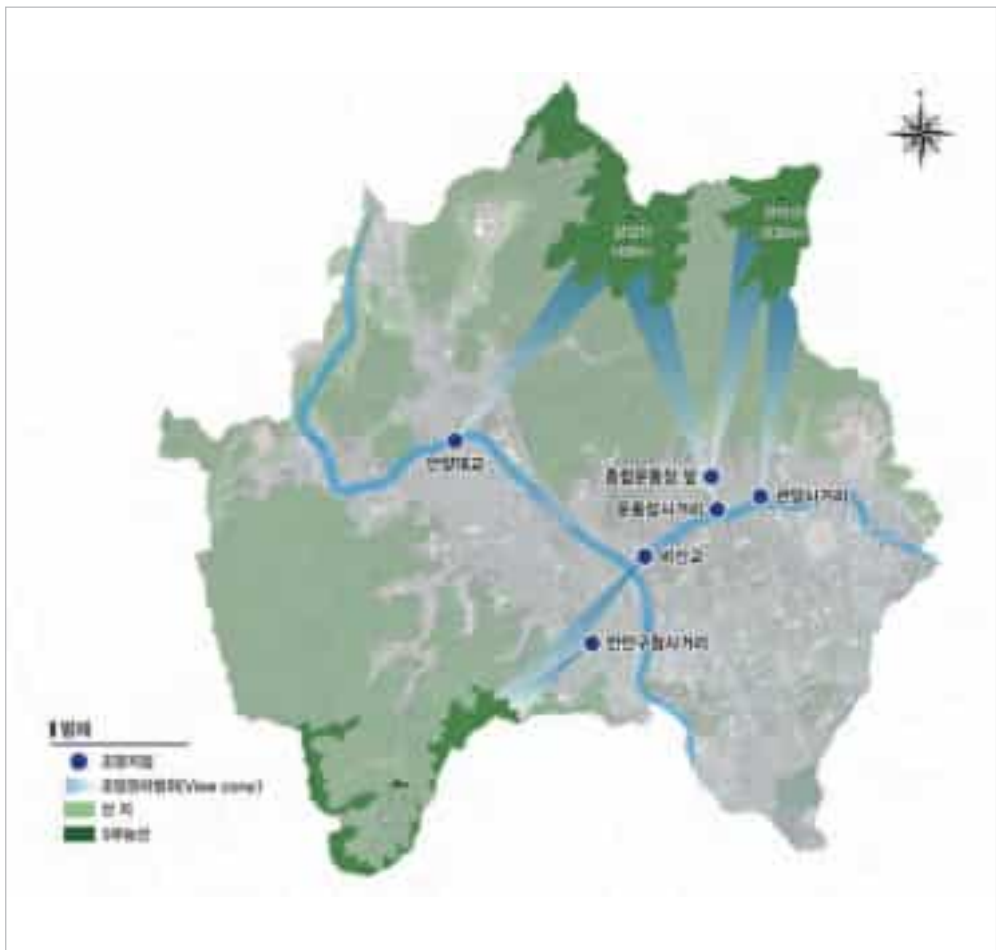
경관 목표별 세부 추진전략

경관 목표	도시 이미지 형성 전략	세부 추진전략
산·천의 자연경관	주요 자연경관자원의 보전 및 관리	산지, 하천의 생태경관 보전
		철도, 도로로 단절된 산림녹지축 회복
	자연경관의 이용성 증대 및 접근성 개선	하천, 산지로의 조망경관 보전 및 인접 건축물 스카이라인 관리
		자연형 친수공간 및 한평공원 조성
자연경관을 활용한 특화 요소 창출	자연경관을 활용한 특화 요소 창출	주요 산지 내 산책로 정비, 안양둘레길 조성
		안양천·학의천 변 보행로, 자전거도로 등 단절구간 정비
	안전하고 밝은 도시경관 형성	안양천·학의천 변 주요 교량 경관개선 및 특화요소 적용
		안양천 쌍개울 내 테마공간 조성
생활속의 도시경관	안전하고 밝은 도시경관 형성	하천변 야간경관 등을 활용한 조망공간 조성
		안양시 주요도로의 전신주 지중화, 노외주차장 확충 등 시가지 내 경관 위해요소 정비
	시민참여 중심의 지속가능한 도시경관 형성	보행로, 자전거도로 정비 및 연계를 통한 네트워크 보행환경 조성
		보행로 변 건축물 간의 연속성(색채 및 높이 등) 확보
예술경관거점 주변 경관정비 및 인지성 강화	안전하고 밝은 도시경관 형성	만안구 지역 야간경관 개선 방안 도출
		건축물, 공원 등 도시생활공간의 범죄예방환경설계 적용 유도
	예술도시 이미지 형성을 위한 시가지경관 관리	야간경관조명의 민간참여 유도
		마을단위 주거지경관 개선 사업의 시민참여 유도
아름다운 예술경관	예술·여가 테마공간 조성	경관협정 등 시민참여를 통한 상업 가로변 위해요소 정비
		공업지역 경관 개선 및 관리를 위한 입주 기업의 지속적 참여 유도
	예술·여가 테마공간 조성	안양8경 주변 경관 정비(안내표지판, 펜스 및 전신주 등)
		기존에 설치된 조형물(APAP 등) 주변 경관 정비 및 인지성 강화
예술·여가 테마공간 조성	예술·여가 테마공간 조성	주요 문화재 주변 시설 및 진입부 경관 정비 및 상징성 강화
		경관 가이드라인 및 경관 심의를 통해 공공건축물, 시설물의 디자인 향상 유도
	예술·여가 테마공간 조성	안양아트센터 인접 도로(문예로)의 예술가로경관 조성
		특화거리(평촌문화의 거리, 안양예술공원 내부 가로) 경관 정비
예술·여가 테마공간 조성	예술·여가 테마공간 조성	공공공간(공원, 광장)의 전시·공연 환경 조성을 통한 문화예술 활성화 유도
		주요 공원 및 녹지에 상징성을 반영한 테마 경관 창출
		안양1번가, 예술공원, 충훈부 등 안양시 특정 지역 경관 명소화

출처: 안양시, 『안양시 경관계획』, 2016.

(2) 조망관리계획

안양시의 경관 골격을 형성하고 시가지 주요 경관 지점에서 조망되는 주요 산을 조망 대상으로 설정하였다. 명확한 조망대상과 우수한 조망경관을 형성하는 주요 공간을 대상으로 조망 지점을 선정하였고, 조망 지점과 대상 사이를 연결하는 뷰콘(view cone)을 설정하고 조망 관리 범위로 지정하여 산지 5부 능선 이상이 조망되도록 건축물·시설물 등 인공적 요소의 경관 관리를 유도하였다.



안양시 주요 경관 조망점

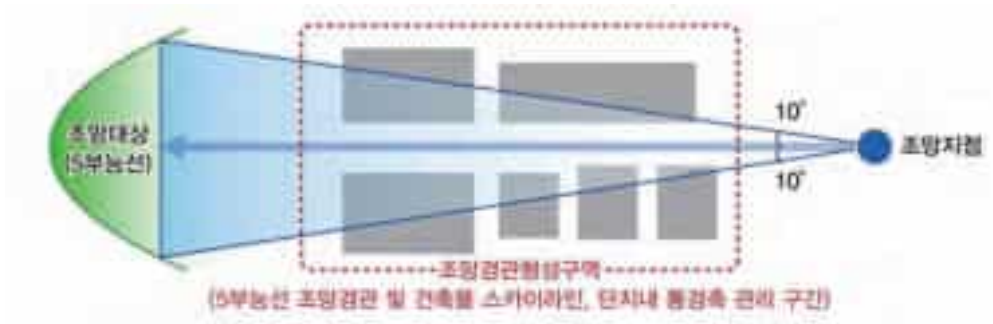
장기적으로 보호되어야 할 안양시의 상징적 조망경관자원을 대상으로 설정하였다. 시민 공감대 형성을 위해 주민의식조사를 토대로 상징성이 높고 경관적 가치가 높은 관악산·삼성산·수리산을 조망대상으로 설정하였으며, 안양시는 기본적으로 기존 규제 범위 이내에서 조망 확보가 가능하므로 가급적 현재의 상태를 유지하도록 하였다. 이후 타당성, 구체적 범위, 관리수준 등은 소관부서에서 판단하되, 경관심의 시 시물레이션을 통해 검증받도록 하였다.



5부 능선 조망경관 보존

조화로운 스카이라인 유도

산림으로의 통경축 확보



조망경관형성구역의 개념도

3. 2040 안양시 경관계획(2024)

1) 경관계획 수립 배경 및 목적

안양시 경관계획(2016)의 수립 이후 상위계획의 변경 및 도시개발사업, 철도 개발 등 도시구조의 변화가 발생함에 따라 기존 계획의 타당성을 검토하고 기존 경관의 문제점 개선과 새로운 도시구조에 대한 관리계획 등 안양시 경관의 보전·관리·형성을 위한 관리 방안을 마련하였다.

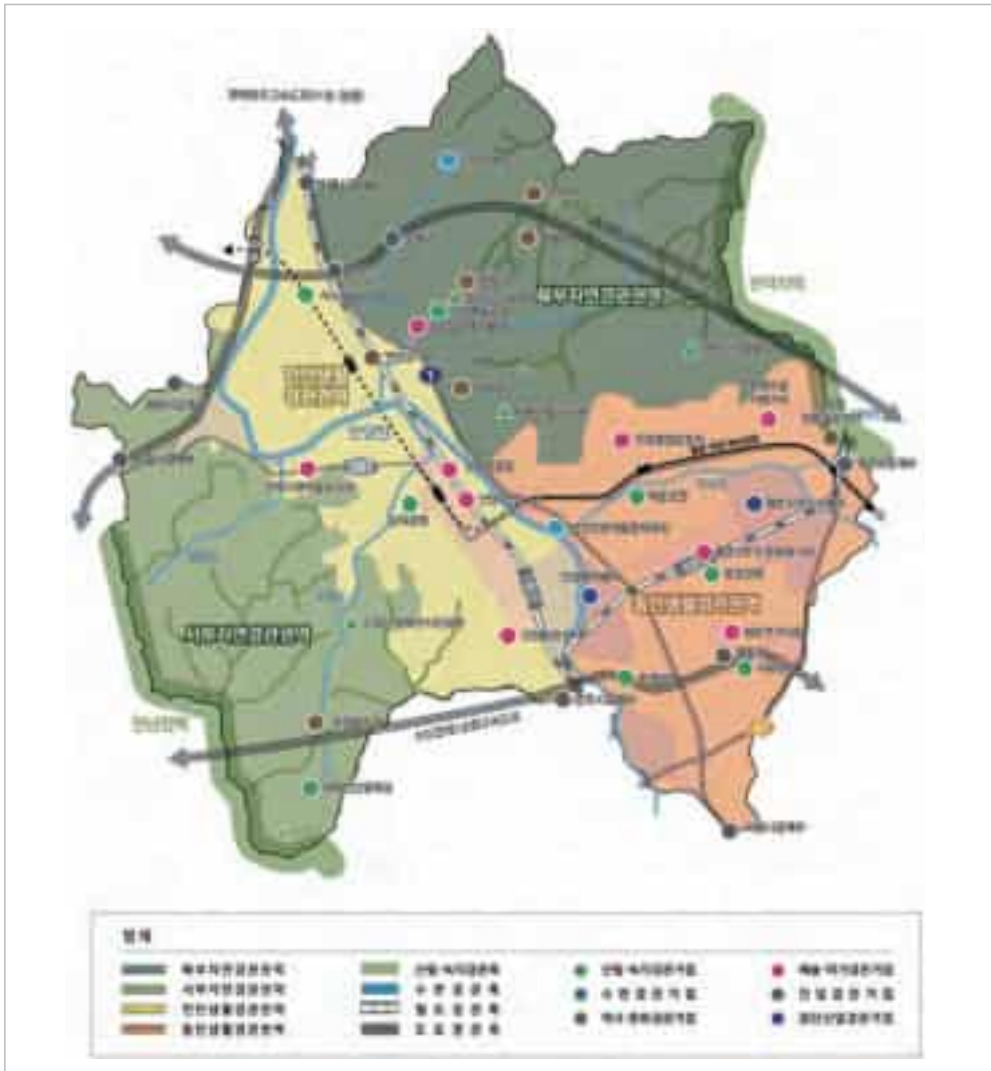


2040 안양시 경관계획 기본계획안

2016년에 수립된 안양시 경관계획에 대한 타당성을 재검토하고 2040년을 목표로 한 경관계획을 수립하고자 하였고, 상위계획의 신규수립과 경관 트렌드 및 도시 여건의 변화 등을 반영하여 체계적인 경관정책과 관리체계를 구축하였다. 또한 2040 안양도시 기본계획에 제시되어 있는 경관계획의 구체화, 중점경관관리구역의 설정, 구체적인 실행계획 제시 등 안양시 경관정책의 기초 확립을 목적으로 계획을 수립하였다.

2) 경관계획 주요 내용

기존 계획안(2016)이 4가지 유형으로 경관계획안을 수립하였지만 2040 경관계획에서는 6가지 유형으로 확대하였으며, 산업발전에 따라 첨단산업경관거점을 추가 설정하였으며, 기존의 예술·여가경관거점이었던 안양천쌍개울문화광장을 수변경관거점으로 설정하는 변동내용이 이번 계획에 반영되었다.



2040 경관기본계획 종합구상도

구분	대상	설정기준
산림·녹지 경관거점	석수체육공원, 안양예술공원, 비봉산힐링공원, 삼덕공원, 병목안·삼성산·관악산산림욕장, 수리산 병목안시민공원, 학운공원, 중앙공원, 호계공원, 자유공원	보전 가치 및 활용성이 우수하며 안양시 골격을 형성하는 주요 산림 및 녹지자원
수변 경관거점	삼막사계곡, 안양천쌍개울문화광장	상위계획을 바탕으로 생태성이 우수하거나 활용 가치가 높고 잠재력이 있는 곳을 기준으로 설정
역사문화 경관거점	삼막사, 염불사, 안양사, 만안교, 망해암, 관양동 청동기유적지, 최경환성지	역사문화자원으로 정체성 고취, 상징성 등 보존할 가치가 높은 자원을 기준으로 설정
예술·여가 경관거점	안양시립박달도서관, 안양역광장, 안양1번가, 김중업건축박물관, 종합운동장, 동편마을카페거리, 안양아트센터, 평촌1번가 문화의거리, 평촌먹거리촌	관광과 예술여가자원으로 활용되고 있으며 앞으로 활성화 가치가 높은 장소를 대상으로 설정
첨단산업 경관거점	안양벤처밸리, 평촌스마트스퀘어	안양시의 산업을 이끌고 있어 산업경관의 발전이 예상되는 주요 산업단지를 기준으로 설정
진입 경관거점	서울시경계부, 석수IC, 삼막IC, 광명시경계부, 시흥시경계부, 과천시경계부, 군포시경계부, 의왕시경계부, 평촌IC	안양시의 첫 관문 이미지를 상징하고 이동이 활발한 주요 도로축의 진입부를 대상으로 설정

3) 중점경관관리구역 계획

(1) 중점경관관리구역 선정 목적

중점경관관리구역은 「경관법」과 경관계획 수립지침에 의거하여 집중적인 경관의 보전·관리·형성이 요구되는 지역을 대상으로 설정한다. 각종 개발에 의해 경관이 훼손되거나 지속적인 경관의 문제점이 발생하고 경관이 급변하여 불균형이 일어나는 등 문제를 가진 지역의 경관 영향 및 훼손 저감을 위한 관리방향과 지침을 제시하는 지역이다.

중점경관관리구역은 중점적인 경관의 보전·관리·형성이 필요한 지역으로 해당 구역이 지니는 경관적 중요성·잠재력·가치·경관변화성·문제경관 등을 고려하여 설정하며, 중점경관관리구역은 「토지이용규제기본법」 제12조에 따라 국토이용정보체계상에 구축되어 있는 지적편집도의 경계를 반영하여 설정하게 된다.

(2) 중점경관관리구역 지정

기존 안양시 경관계획(2016)에서는 안양시 시가지를 관통하는 주요 하천인 안양천(서울시 경계부~군포시 경계부)과 학의천(덕천교~의왕시 경계부) 2곳으로 안양시 미관을 대표하는 중점경관관리구역으로 설정하고 하천에서 조망되는 경관을 조화롭고 아름답게 관리하고자 하였다. 기존 계획에 더해 2040 안양도시기본계획에서 신규로 수암천을 추가 지정하여, 이번 계획에서 안양천·학의천·수암천 3곳을 중점경관관리구역으로 재설정하였다.

안양시 중점경관관리구역 현황

중점경관관리구역 관리대상	연장(km)	면적(km ²)	목표	
안양천	11.85	2.25	하천 생태자연경관 보전과 친수공간 발굴	
수변	학의천	4.5	0.66	인공경관과 자연경관의 조화로운 친수경관 형성
수암천	6.22	0.22	주거경관과 수변경관이 연결되는 친수생활권 형성	



안양시 중점경관관리구역(『2040 안양시 경관계획』, 2024)

4. 이전 경관계획에 대한 평가와 경관법 제정 이후 경관계획과의 비교

1) 법 제도적 측면에서 일반적 비교

「경관법」(2007년 제정) 이전과 이후의 지방자치단체 경관계획에서 가장 큰 차이는 법적 근거와 체계성에서 나타난다. 이를 자세히 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 법 제정 이전 경관에 대한 계획은 명확한 법적 근거 없이 국토계획 및 도시계획의 일부로 간주되었다. 이는 경관계획이 주로 개별적인 프로젝트나 지침에 따라 임의적으로 이루어졌기 때문이다. 즉 경관 관리와 관련된 기준이 명확하지 않아 체계적인 접근이

부족했다. 그러나 「경관법」이 제정되면서 지방자치단체는 경관계획을 수립해야 하는 법적 의무를 가지게 되었다. 경관 관리가 독립적인 영역으로 인정받았고, 법에 따라 경관지구 지정, 가이드라인 설정, 경관협정 등 체계적인 관리가 가능해졌다.

둘째, 법 제정 이전 경관계획은 주로 상위 계획의 부속 요소로 간주되었으며, 지방자치단체별로 접근 방식이 다양했다. 주민이나 전문가의 참여 기회는 제한적이었고, 계획 수립과 실행 사이의 연계성도 약했다. 「경관법」 이후 경관계획 수립 과정에서는 주민 참여와 전문가 협력이 강화되었다. 지방자치단체는 주민 의견을 반영해 지역 특성에 맞는 경관 목표를 설정하고, 이를 통해 구체적인 실행 방안을 마련할 수 있었다.

셋째, 법 제정 이전, 경관 관리의 도구는 도시계획 관련 규제나 가이드라인에 포함되어 있었지만, 지역 특성을 고려한 구체적인 실행 도구는 부족했다. 이후 「경관법」은 경관지구 지정, 경관협정, 경관심의제도 등 구체적인 관리 도구를 제공하여, 지방자치단체가 실질적으로 경관을 관리하고 보호할 수 있는 방법을 마련했다.

넷째, 전국적으로 획일화된 개발 지침이 우세했기 때문에 지역 특성이 충분히 반영되지 않았다. 「경관법」 이후 지방자치단체는 각 지역의 자연·역사·문화적 특성을 반영한 맞춤형 경관계획을 수립할 수 있게 되었다. 이는 지역의 정체성과 가치를 높이는 데 기여했다.

종합적으로 볼 때 「경관법」 제정 이후 지방자치단체의 경관계획은 법적 체계에 기반한 지역 맞춤형 경관 관리로 전환되었으며, 체계성·참여성·실효성이 크게 향상되었다. 이는 단순히 미관을 넘어, 지역사회의 문화적·환경적 지속 가능성을 고려한 종합적인 계획으로 발전하는 계기가 되었다.

2) 경관법 제정 전·후 경관계획 간 비교

안양시 도시경관형성 기본계획(2001), 아트시티21 기본계획(2003) 등 「경관법」 수립 이전의 경관 관련 계획과 「경관법」 수립 이후의 경관기본계획(2016, 2024)의 내용적인 부분에서는 큰 차이가 없다고 볼 수 있을 것이다. 4개의 모든 계획이 신도시 준공 이후 수립된 계획이기 때문에 원도심과 신도시 간 계획의 차별성, 안양천의 하천경관 및 관악산-수리산 등 주요 자연경관, 안양예술공원, 공공예술-문화재 등의 문화경관 등 기존 계획을 경관법 수립 이후 연속성 있게 계획을 수립하였다. 그뿐 아니라 아트시티21 기본계획이 안양시의 주요 디자인 가이드라인 수단으로 작용하였기 때문에, 추후 수립된 계획에 있어서도 큰 차이를 보이지 않았음을 확인할 수 있다.

집필(가나다순)

김균연 시시한연구소 건축사사무소 소장
서현정 (재)에이치아이정책연구원 이사
신운경 서울시립대학교 도시과학연구원 박사후 연구원
오은열 성결대학교 도시디자인정보공학과 교수
채진기 안양시의회 의원

기획총괄

김지석 안양시사편찬위원회 선임연구원
구본태 안양시사편찬위원회 연구원

자료정리

설혜영, 김정서

편집

구본태, 박소영

교정·교열

이우석, 박소영, 이윤진

안양시사 04 **도시의 형성과 성장**

발행일 | 2025년 12월 15일

발행처 | 안양시사편찬위원회
경기도 안양시 동안구 시민대로 235(관양동)
TEL. 031-8045-2064

디자인&인쇄 | 흥익기획
TEL. 02-2274-8110

발간등록번호

ISBN 979-11-94861-13-3

ISBN 979-11-94861-09-6 (세트)

