

## 기성시가지 단독주택지의 주거환경 만족도와 거주이동 요인에 관한 연구

### A Study on Residential Satisfaction and Residential Choice: The Case of A Residential Area in the Built-up Area

임준홍\*  
Im, Jun-Hong

김한수\*\*  
Kim, Han-Su

이철흠\*\*\*  
Lee, Cheol-Heum

#### Abstract

The regeneration of built-up areas is considered as one of the necessary measures for the effectiveness of urban growth management. In this vein, this study explores how to limit the number of people who leaves the built-up areas and to restore the area with the resident. For this, a residential area of the built-up area is analyzed in terms of why people in that area are moving out of the area and who fills in it after all. This study finds that narrow roads in a residential area and the changes in land use from residential purposes to commercial are major forces that push the people in the built-up area. In addition, the lack of welfare facilities, the pavement of roads, and pedestrian roads, education, crime, the lack of interaction between neighbors, and the quality of housing are all emerged contributing the loss of people in the built-up areas. It is recommended that all the factors here should be restored in an appropriate way. Another finding is that those who fill in the built-up area are largely over 50, self-employed, comparably wealthy, and having their own families. Hence, it is advised that the built-up area would be rearranged in order to attract those type of people in there.

Keywords : Regeneration of the Built-Up Area, Residential Mobility, Urban Growth Management, Daegu  
주요어 : 기성시가지 재생, 주거이동, 도시성장관리, 대구광역시

## 1. 서론

### 1. 연구의 배경 및 목적

21세기는 도시계획 패러다임과 도시문제에 대한 접근에도 많은 변화를 가져오고 있다. 과거의 도시계획이 개발과 성장위주의 정책이었다면, 21세기의 도시계획 패러다임은 “도시성장관리”와 “지속가능한 개발”이다.

이러한 의미에서 도시의 역사를 담고 있으며, 중심적 위치에 있는 기성시가지의 재생하는 것은 도시의 성장관리와 지속가능한 개발을 위하여 필요하다. 즉,

도시의 양적인 성장 못지 않게 도시의 문제해결과 질적인 발전을 위해서는 기성시가지 재생이 필요하다.

이미 기성시가지의 재생이 도시성장관리를 위해 필요하며, 신시가지 개발에 비해 사회적으로나 경제적으로 바람직하다는 선행연구도 있으며<sup>1)</sup>, 선진국은 도시성장관리 수단의 하나로서 기성시가지정비에 많은 노력을 하고 있다<sup>2)</sup>.

본 연구는 기성시가지 재생이 필요하다는 관점에

1) 高奇昇三 (1989)의 연구에 의하면 도시 교외에 1만명의 신시가지 건설에 투자되는 비용이 100억엔(학교건설 46억엔, 교통시설건설 20억엔, 하수도건설 20억엔, 기타 건설 14억엔)이 소요되고, 운영을 위해서 2억엔이 소요된다고 지적하면서, 이 비용을 도심 및 기성시가지의 주거지에 직접 투자하여 주거지를 정비하거나 저리용자 등 금융지원을 통한 간접 지원을 하는 것이 도시경영의 측면에서 바람직하다고 지적하고 있다.

\*정회원, 국토연구원 지역·도시연구실 책임연구원  
\*\*정회원, 계명대학교 도시공학과 교수  
\*\*\*정회원, 계명대학교 도시공학과 박사과정

서 진행되었으며, 기성시가지 재생을 위해서는 거주민의 이탈을 막아야 한다고 판단된다. 거주민의 이탈을 막고 상주인구를 회복하기 위해서는 기성시가지의 주거환경 중 어떤 요소를 우선적으로 정비하여야 하며, 누구를 주 수요계층으로 선정하여야 하는가에 대한 연구가 필요하다. 따라서 본 연구는 기성시가지내의 주거지가 어떤 주거환경의 문제점을 갖고 있으며, 이곳에서 생활하고자 하는 사람은 어떤 속성이 있는가를 분석함으로써 기성시가지 재생의 기초적 정보를 제공하고자 하는데 목적이 있다.

2. 선행연구

기성시가지에 대한 연구는 도시계획학, 지리학, 경제학, 사회학 등에서 폭넓게 이루어 졌으며, 연구방향에 따라 다음 3가지로 정리할 수 있다.

첫째, 기성시가지 쇠퇴현상의 발생유무 및 그 양상을 다룬 연구들로서 Davies(1981), Caotes, Jonston & Knox(1977), 成田孝三(1987) 등의 연구가 있다.

둘째, 기성시가지 쇠퇴의 발생원인에 관한 연구로서 쇠퇴지역에서의 개발활동, 즉 재생투자의 전개와 관련된 연구로서 Jones(1979), Lawless(1981), Solomon & Vandell(1982), Macgregor(1990), Byrum(1992) 등의 연구가 있다.

셋째, 기성시가지 쇠퇴문제에 대응한 정책적 처방에 관한 연구로는 산업고용증대를 주내용으로 하고 있는 Lawless(1981), Healey et al(1992) 등의 연구가 있다. 또한, 기성시가지 재생 프로그램으로서 상주인구증대, 고용증대, 물리적 기반투자, 교육훈련 등의 측면에서 종합적인 대책을 제시한 연구로는 Solesbury(1986) 등이 있다.

국내연구의 경우 최근에 기성시가지 정비수법이나 지역의 유형화에 대해 언급되어 있으나(서울시정개발연구원(2000), 대한주택공사(2000), 민법식의(2001, 2002)) 기성시가지에 대한 구체적인 분석이나 쇠퇴요인 파악 등 구체적인 사례연구는 미흡하며, 대부분이 연구가 정책적인 측면에서 접근되고 있다.

이러한 선행연구에 비해 본 연구는 기성시가지 재

생이라는 관점에서 주거환경의 문제점과 거주자의 이동 성향을 파악하고자 하였으며, 분석방법에 있어서도 하나의 특정 변수만이 아니라 주거환경을 구성하는 요소 중 수집가능 한 자료를 종합하여 분석하였다.

II. 연구의 방법과 범위

본 연구의 방법과 진행과정은 그림 1과 같다. 그림에서 보는 바와 같이 연구의 첫 단계는 기성시가지내의 여러 지역 중 사례 단독주택지를 선정하는 것이다. 두 번째 단계는 사례지역내의 주거환경을 주택, 토지 등의 물리적 환경과 주거환경에 대한 만족도의 분석을 통해 평가한다. 평가과정에 있어서는 현주거지에서 이주의향과의 관계를 분석함으로써 어떤 주거환경 요인이 기성시가지에서 거주민을 밀어내고 있는지 즉, 압출요인이 무엇인가를 분석하고, 이러한 환경에서 상대적으로 어떤 사람이 거주하기를 선호하는가를 분석한다. 마지막 단계는 다변량분석적인 군집분석을 통해 기성시가지의 재생 방향을 설정하는 것이다. 분석에 이용된 자료는 사례지역의 현장조사, 토지대장, 건축물관리대장, 거주민 설문조사 등을 통해 수집·정리하였다.

현황조사는 사례지역의 토지와 건물에 대한 토지대장, 건축물관리대장을 바탕으로 이루어졌으며, 부족한 내용은 현장관찰조사, 주민인터뷰조사를 통해 보완하였다.

설문조사는 주거환경 만족도와 거주이동 등의 향

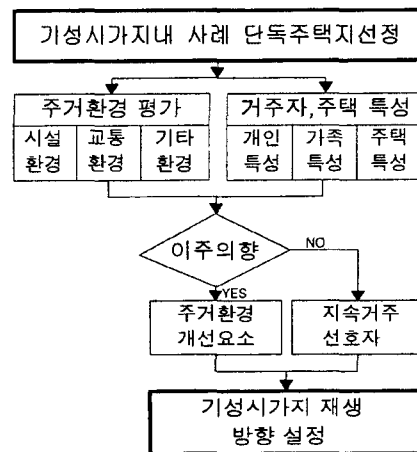


그림 1. 연구의 흐름도

2) 동경도가 1992년 6월에 발표한 「활력과 융통성 있는 도시 「동경」의 형성」이라는 보고서와 미국의 각종 성장관리정책, 넬슨(Arthur C. Nelson)과 듀칸(James B. Ducan)의 성장관리정책 목적 등 각종 성장관리기법에서도 찾아 볼 수 있다

목을 중심으로 구성하였다. 설문에 응답한 사람은 세대별 성인 1인으로 모두 187명이며, 이는 전체 세대수의 약 25%에 해당하는 것으로 표본수는 충분하다고 판단된다<표 1 참조>. 한편, 설문 조사기간은 2001년 9월 1일부터 한달간 이루어졌다.

그리고 설문의 조사·분석방법은 5점법의 리커트 척도에 의해 조사된 만족도에 대하여 거주이동 의향

표 1. 사례연구지역 일반현황

인구(명)	세대수(세대)	조사설문수(부)	유효 설문수(부)
1,719	616	202	187

\* 자료: 사례지역의 주민등록현황과 건축물관리대장

에 따른 분산분석과 개인 및 가족 특성에 따른 교차분석을 통해 그 차이를 검정하고, 종합적으로 군집분석을 통해 이주의향이 높은 집단과 낮은 집단을 구분함으로써 기성시가지의 재생방향을 살펴보았으며, 통계분석은 SPSS10.0을 이용하였다.

한편, 연구의 사례지역은 대구광역시 남구에 위치한 기성시가지내의 단독주택지를 선정하였다. 이 지역은 대구시 도심과 인접해 있으며, 지하철 1호선과 연결되어 대중교통의 이용이 편리하며, 주변에는 공교육기관 등이 많이 분포되어 있는 특징이 있다.

특히, 사례지역을 이곳으로 선정한 이유는 접근성이 편리하여 도시생활에 많은 장점을 갖고 있으며, 최근 지자체에서는 이 지역을 대상으로 주거환경 개선을 위해 많은 노력을 기울이고 있어<sup>3)</sup>, 사업완료 후의 효과 분석 등 향후 연구와의 관계를 고려해 볼 때 적당하기 때문이다.

### III. 주거환경의 실태

#### 1. 토지이용과 건축물 현황

사례지역의 토지 및 건축물 현황은 <표 2>에서 보는 바와 같이 대지면적으로는 교육시설이 전체의 절반이상을 차지하고 있으며, 건축물수로는 주거용이 전체의 62.1%를, 주상혼합이 16.3%로 나타났다. 이차

3) 대구광역시 남구청은 본 연구의 사례지역(대구교육대학교 일원)을 대상으로 주거환경을 개선하기 위해 일방통행제 및 거주자우선주차제를 시범도입 하였다(2002.12.16일자 남구청 남구뉴스 인용).

림 사례지역의 대표적인 특성은 대규모 교육시설과 주상혼합주택의 비중이 높은 것으로 요약할 수 있다.

한편, 사례지역내의 건축물 특성을 구체적으로 살펴보면 <표 3>에서 보는 바와 같이 건설된 지 20년 이상 경과된 건축물과 목조와 벽돌조의 건축물이 많이 차지하고 있는 것을 알 수 있으며, 건축물의 층수는 70% 이상이 모두 단층 또는 2층인 것으로 나타났다. 특히, 이러한 경향은 주거용 건축물일 경우 더욱 심한 것으로 나타났다. 이는 상대적 주거의 노후화를 의미하며, 주거의 질적 악화가 거주민 이탈의 한 요인으로 작용하고 있음을 짐작 할 수 있다.

#### 2. 주거환경 현황

기성주택지 내의 주거환경을 현장조사한 결과 계획성이 낮은 좁은 골목길과 노후화된 건축물 및 주거환경 악화로 대변할 수 있다.

본 사례지역은 남북 중앙대로의 40 m 도로와 북쪽의 15 m 도로가 교차하고 있으나, 내부도로는 6-12 m 정도로 형성되어 있다. 보차분리는 대구교육대학교에 접근하기 위한 짧은 구간만이 되어 있으며, 내부도로는 보차혼용 도로이다<그림 2 참조>.

표 2. 사례지역 토지 및 건축물 이용 현황 (단위: %)

구 분	대지면적(128,999 m <sup>2</sup> )	건축물수(319동)	건축연면적(129,369 m <sup>2</sup> )
주 거	27.2	62.1	23.6
상 업	7.9	9.4	8.8
주상복합	6.5	16.3	11.1
업 무	1.8	0.6	9.4
학교시설	52.9	0.9	46.9
기 타	0.2	0.3	0.2
나 대 지	3.7	10.4	0.0
전 체	100.0	100.0	100.0

표 3. 건축물의 경과연도와 건축구조 (단위: %)

구 조	목조	벽돌블록조	RC조	전 체
주 거	17.2	58.8	24.0	100.0 (198동)
전 체	15.8	54.7	29.5	100.0(319동)
경과연도	1980년이전	1980년대	1990년이후	전 체
주 거	40.4	25.6	34.0	100.0 (198동)
전 체	39.7	25.6	34.7	100.0(319동)
층 수	1층	2층	3층	전 체
주 거	42.0	34.0	24.0	100.0 (198동)
전 체	40.7	31.6	27.7	100.0 (319동)

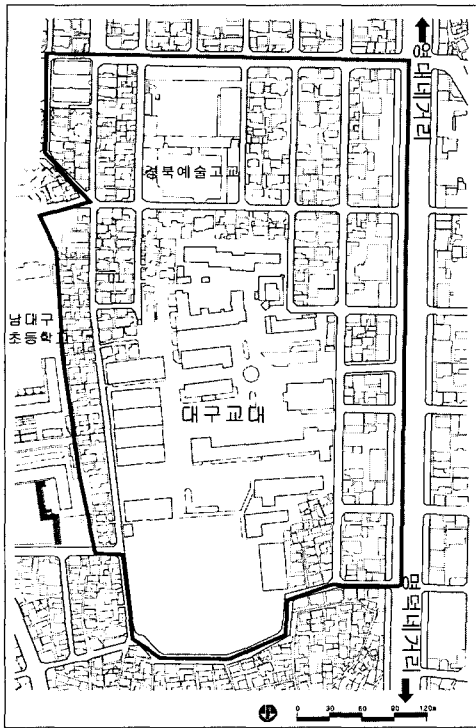


그림 2. 연구의 사례지역

도로에는 불법 주차차량이나 주차공간 확보를 위한 각종 지장물이 놓여 있어 통행에 불편을 주고 있으며, 마치 개인 주차공간처럼 이용되고 있는 모습을 쉽게 찾아 볼 수 있다.

한편, 곳곳에는 과거 주택이었던 건축물이 상업용 건물로 전용되는 모습을 쉽게 찾아 볼 수 있었으며, 곳곳에 이용되지 않는 빈 공터나 나대지를 찾아 볼 수 있었다. 특히, 주택의 상업으로의 전용은 이 지역의 주차환경 악화 등 많은 문제점을 유발하고 있는 것을 주민인터뷰 조사를 통해 알 수 있었다.

#### IV. 주거환경 만족도와 주거이동

##### 1. 설문응답자의 일반적 특성

설문응답자의 속성을 살펴보면 <표 4>에서 보는 바와 같이 성별로는 남성이, 나이는 30대 이전이, 직업별로는 자영업자가 많았다. 그밖에 승용차로 출퇴근하는 사람이 많았으며, 출퇴근 소요시간은 절반이상의 사람들이 10분 정도로 비교적 주거지와 직장인접하여 위치하고 있다.

표 4. 설문응답자의 개인 및 가족·거주 속성  
응답자수: 179명

구분	항목	빈도(%)	구분	항목	빈도(%)
성별	남	56.4	가족 수	1	10.1
	여	43.6		2-3인	33.5
나이	30대 이전	40.2		4인 이상	56.4
	40대	29.6	거주 세대수	1세대	14.5
	50대 이후	30.2		2세대	41.3
불규생활자	10.6	3세대 이상		44.1	
직업	자영업	36.3	가구 소득	100만원 미만	8.4
	주부	33.0		100-200	80.4
	기타	20.1		200만원 이상	11.2
출퇴근 수단	승용차	57.4	건물 층수	1층	38.5
	대중	13.8		2층	31.3
	자전거,도보	28.7		3층이상	30.2
출퇴근 시간	10분 이하	56.0	건축 연도	1970년 이전	13.4
	10분 초과	44.0		1970년대	25.7
차량 소유	유	50.3		1980년대	22.9
	무	49.7	1990년 이후	38.0	
주택 소유	유	44.7	주차장 보유	있다	12.8
	무	55.3		없다	87.2
주거 유형	주거전용	69.8			
	주상혼합	30.2			

그리고 설문응답자의 절반 이상이 차량을 소유하고 있었고, 자가에 거주하는 사람보다는 전세나 월세형태의 거주를 하는 사람이 많았다. 가구소득은 대부분이 100-200만원 정도이며, 주택은 절반 이상이 1980년대 이전에 건축되었으며, 주차장은 설치되지 않은 것으로 나타났다.

##### 2. 주거환경에 대한 만족도와 주거이동 의향

주거환경에 대해 생활편의시설, 교통환경 등 주거환경과 관련된 23개의 항목을 통해 조사·분석한 결과는 <표 5>와 같다. 표에서 나타난 바와 같이 현 거주지에서 이주를 생각하고 있는 사람과 계속 거주를 희망하는 사람들 사이에는 주거환경에 대한 만족도에도 많은 차이를 나타내고 있다.

주거환경 구성요소별 차이를 살펴보면 <표 5>에서 보는 바와 같이 상업, 의료, 문화, 공공시설 등 편의시설에 대해서는 이주희망자와 거주희망자간의 차이가 뚜렷이 나타나고 있다. 대중교통 및 통근거리에 따른 만족도와 주차공간, 차량 및 보행자의 통행에 대한 만족도에서는 이주희망자의 만족도가 낮

표 5. 주거환경 만족도

구분	항목	이주 희망자	거주 희망자	전체	F-Value
편의 시설	상업시설	3.00	3.25	3.06	4.322**
	의료시설	2.93	3.26	3.01	6.170**
	문화시설	2.30	2.78	2.41	14.939**
	공공시설	2.60	2.80	2.65	3.023*
교통	대중교통	3.27	3.50	3.32	3.460*
	통근거리	2.94	3.50	3.07	15.603**
지구 교통	도로노면 상태	2.87	2.93	2.88	0.503
	주차공간	2.11	2.33	2.16	3.315*
	골목길 차량통행	2.33	2.55	2.38	4.655**
	골목길 보행환경	2.63	2.73	2.65	1.113
	어린이 놀이	1.96	2.03	1.97	0.485
	골목길 교류	2.60	2.68	2.61	0.396
	보행안전	2.39	2.78	2.47	10.017**
	자전거 통행	2.74	2.88	2.77	2.012
	집 앞 차량 접근	2.69	2.98	2.75	10.930**
	공간 환경	휴식공간	2.35	2.78	2.44
소음, 대기오염		2.52	2.55	2.53	0.058
차량소음·공기		2.62	2.78	2.65	2.594
교육환경		2.94	2.95	2.94	0.005
범죄안전		2.78	2.90	2.81	1.248
주택	이웃관계	3.01	3.08	3.02	0.488
	주택상태	2.81	3.15	2.88	7.678**
	주택유지비	2.04	2.15	2.07	0.757

\*(\*)는 90%, (\*\*)는 95% 유의수준임.

게 나타났다. 그밖에 휴식공간, 주택의 상태에 대해서도 이주 희망자의 불만족이 높게 나타났다. 결국 이러한 요인들이 주거민을 밀어내는 압출요인으로 작용하고 있음을 알 수 있다.

3. 개인·가족, 주택 특성과 주거이동 의향

사례지구 내에 거주하는 거주민의 77.7%가 여건이 허락하면 다른 곳으로 이주를 희망하는 것으로 나타나 주거환경의 악화정도와 주거지로서의 정비의 필요성이 높음을 알 수 있다<sup>4)</sup>.

구체적으로 개인·가족, 주택 특성의 차이가 주거이동 의향에도 차이를 나타내는지를 분석하면 <표 6>

4) 임준홍(2001)의 연구에 의하면 대표적인 기성시까지인 중구의 공동주택 거주민을 대상으로 계속적으로 거주를 희망하는가에 대한 설문에서 응답자의 40.5%가 지속적으로 거주하기를 희망하는 것으로 나타났다. 즉, 거주민의 59.5%가 여건이 허락한다면 이곳에서 이사하기를 원하는 것으로 조사되었다.

표 6. 주택 및 가족·개인 특성과 주거이동

구분	항목	이주희망자 비율(%)	x <sup>2</sup>
성별	남	78.2	0.43
	여	76.9	
나이	40대 이전	87.5	10.816**
	40대	79.2	
	50대 이후	63.0	
직업	봉급생활자	84.2	1.192
	자영업	73.8	
	주부	78.0	
	기타	80.6	
출퇴근 수단	승용차	77.8	1.438
	대중	92.3	
	자전거, 도보	81.5	
출퇴근 소요시간	10분 이하	82.1	0.002
	10분 초과	81.8	
차량소유	유	84.3	4.465
	무	71.1	
주택소유	유	73.8	1.270
	무	80.8	
주거유형	주거전용	82.4	5.379
	주상혼합	66.7	
가족수	1인	94.4	5.164*
	2-3인	81.7	
	4인 이상	72.3	
가족 구성원	조부모님	62.5	2.325
	부모님	72.7	0.351
	미취학아동	83.3	0.372
	초등학생	75.9	0.664
	중고등학생	78.5	0.038
	대학생	72.3	1.681
	성인직장자녀	77.6	0.000
	가구소득	100만원 미만	87.6
100-200	79.2		
200만원 이상	60.0		
거주 세대수	1세대	53.8	13.048**
	2세대	87.8	
	3세대 이상	75.9	
건물층수	1층	75.4	0.689
	2층	76.8	
	3층이상	81.5	
건축연도	1970년 이전	58.3	11.011
	1970년대	82.6	
	1980년대	68.3	
	1990년 이후	86.8	
주차장 보유	있다	78.8	0.995
	없다	69.6	
전체		77.7	-

\*(\*)는 90%, (\*\*)는 95% 유의수준임.

\*가족구성원의 동거가족 유무에 따른 통계량임.

에서 보는 바와 같이 거주자 연령, 동거 가족의 수, 일주택에 거주하는 세대수의 차이에 따라 많은 차이를 나타내고 있다. 즉, 20-30대의 젊은층이 거주를 꺼리고 있는 것으로 나타난 반면, 50대 이후의 연령층에서는 상대적으로 계속 거주하기를 희망하는 사람의 비중이 높게 나타났다.

가족 구성원별로도 단신가구의 경우 94.4%의 응답자들이 여건이 허락하면 이곳에서 이주하기를 원했으며 이에 반해 상대적으로 4인 이상의 가족들이 함께 거주하는 가구일수록 계속 거주하기를 원하였다. 그리고 일주택에 거주하는 세대수의 차이에 따라서는 1주택 1세대가 거주하는 경우가 계속 거주하기를 원하는 것으로 나타났다. 그밖에 자영업자와 주상혼합주택거주자, 노부모와 같이 거주하는 세대, 200만원 이상의 상대적 고소득자들이 상대적으로 기성시가지내에 거주하기를 원하는 것으로 나타났다.

**V. 기성시가지의 재생 방향**

기성단독주택지의 거주성을 제고시키기 위해서는 어떤 주거환경을 정비하여야 하며, 누구를 주요 수요계층으로 주거지를 재생하여야 하는가 즉, 기성시가지 재생 방향에 대하여 거주자의향에 따른 군집분석 결과를 중심으로 살펴보면 <표 7>과 같다<sup>5)</sup>.

<표 7>에서 보는 바와 같이 군집분석에 의해 I과 II의 두 군집으로 분류할 수 있었다. 군집에 따른 특성을 살펴보면 군집I은 거주지 이동의 성향이 높거나 이들이 특히, 불만족 하는 주거환경요소들이며, 군집II는 상대적으로 거주이동의 성향이 낮으며, 불만족 정도가 낮은 주거환경 요소들이다.

5) 본 연구에서 이용한 K평균 군집분석은 일정 평균 K에 따라 군집을 분류하는 방법으로 선행연구 임준홍(2001)에서 사용된바 있다. 물론, 군집분석방법에도 여러 방법이 있고, 군집분석 외에 판별분석, 로짓회귀분석 등을 통해서도 가능하다. 그러나 이는 연구의 방법상의 차이로 큰 문제가 되지 않으며, 실제 분석결과에도 큰 차이가 없는 것으로 나타났다. 한편, 본 연구에서의 군집분석은 주택, 개인 및 가족 변수와 주거환경만족도 변수에 대해 각각 실시하였으며, 정리는 <표 6>을 통해 하나의 표로 작성하였다. 군집분석 결과 주택, 개인 및 가족 특성의 이주 확률에 따른 두 군집을 구분 짓는 통계량은 14.644였으며, 만족도를 구분 짓는 통계량은 0.594로 분석되었다. 이처럼 두 그룹에 대해 각각 군집분석을 실시한 이유는 비율과 5점법의 리커트 척도에 의한 조사·분석 척도의 차이 때문이다.

표 7. 주거환경 만족도와 특성에 따른 군집분석

구분	항 목	군집	구분	항 목	군집	
시설 이용	상업시설	II	성별	남	I	
	의료시설	II		여	I	
	문화시설	I	나이	30대 이전	I	
	공공시설	II		40대	I	
교통 통행	대중교통	II	50대 이후	II		
	통근거리	II	빈급생활자	I		
지구 교통	도로노면 상태	II	직업	자영업	II	
	주차공간	I		주부	I	
	골목길차량통행	I		기타	I	
	골목길보행환경	II		승용차	I	
	출퇴근 수단	차량소유,공기	II	대중	I	
		어린이 놀이	I	자전거, 도보	I	
	출퇴근 소요시간	골목길 교류	II	10분 이하	I	
		보행안전	I	10분 초과	I	
	공간, 환경	자전거 통행	II	차량 소유	유	I
		집앞 차량 접근	II		무	II
휴식공간		I	주택 소유	유	II	
소음, 대기오염		I		무	I	
주거 유형	교육환경	II	주거전용	I		
	범죄안전	II	주상혼합	II		
주택	이웃관계	II	가족수	1인	I	
	주택상태	II		2-3인	I	
	주택유지비	I		4인 이상	II	
				조부모님	II	
가족 구성원	부모님	II	미취학아동	I		
	초등학생	I	중고등학생	I		
	대학생	II	성인직장자녀	I		
	가구 소득	100만원 미만	I	100-200	I	
		200만원 이상	II	거주 세대수	1세대	II
		건물 층수	1층		I	2세대
	2층		I		3세대 이상	I
건축 연도	3층 이상	I	1970년 이전	II		
	주차장 보유	I	1970년대	I		
			1980년대	II		
	있다	I	1990년 이후	I		
없다	II					

\*군집 I과 II의 분류는 편의상 부여한 기호임.

먼저, 거주환경 구성요소의 만족도에 따른 군집 특성을 살펴보면 이주의향이 높은 사람들이 불만족하는 주거환경 요소가 결국 상대적으로 개선의 필요도가 높은 환경 요소라는 것을 알 수 있다.

이런 환경요소는 <표 7>에서 보는 바와 같이 문화시설에 대한 불만족이 높았으며, 교통에 대한 만족도도 떨어지는 것으로 나타났다. 특히, 주거환경 요소로 판단할 수 있는 지구교통요소 중에서는 주차공간의 확보, 골목길의 차량통행과 어린이놀이 및 보행자의 안전에 대해 불만족하였다.

그밖에 공간과 환경요소 중에서는 휴식공간의 부족과 소음·대기오염에 대해 불만족하는 것으로 나타났다. 주택유지비에 대해서도 불만족하는 특징을 나타내고 있다.

따라서 주거환경 요소 중 주차문제, 보행자의 안전 등 지구교통문제와 휴식공간부족, 소음 등의 압출요인을 우선적으로 정비하여야 할 것이다.

한편, 개인 및 거주 특성에 따라서 현 거주지에서 계속 거주하려고 하고 있는 군집Ⅱ에 속하는 사람과 가족의 특성으로는 50대 이후의 상대적 노년층과 자영업을 담당하는 사람으로 차량을 소유하지 않고 있으며, 자기집을 소유하거나 주상 복합주택에 거주하고 있는 사람이 현 거주지에서 계속 거주하기를 원하는 것으로 나타났다. 가족 특성으로는 4인 이상의 상대적으로 많은 가족이 함께 거주하는 가족과 이에 따라 가족 구성원 중에서 부모님, 조부모님, 대학생이 함께 거주하는 가족이며, 상대적으로 가구소득이 많은(200만원 이상) 가족일수록 기성시가지에 거주하려는 성향이 높은 것으로 나타났다.

이러한 군집분석 결과를 요약하면 기성주택지에는 성인 자녀들과 함께 거주하는 50대 이상의 자영자인 상대적 고소득자들을 흡입할 수 있는 주택공급이 이루어져야 할 것이다. 특히, 지역내 또는 인접지역에서 자영업을 하고 있는 사람들의 경우 직주접근 등에서도 많은 이점을 갖고 있고, 이는 통행량 감소 등에도 많은 도움을 줄 수 있기 때문에 이들의 거주를 적극적으로 유도하여야 할 것이다.

## VI. 결 론

본 연구는 기성시가지의 상주인구 감소현상과 변

화하는 도시계획 패러다임에 따라 최근 많은 관심을 끌고 있는 기성시가지의 재생에 관한 연구이다. 특히, 기성시가지에 많은 부분을 차지하고 있는 단독주택지를 대상으로 어떤 주거환경 요소가 거주민 이주에 영향을 미치고 있으며, 어떤 사람을 위한 주거지로 정비하여야 하는가에 대한 기초적 사례연구이다. 연구결과는 다음과 같다.

첫째, 기성시가지내의 단독주택지를 현장 조사한 결과 골목길이 협소하고, 주거용 건물의 상업용으로의 전환 등으로 주차문제가 심각하였다. 그 결과 골목길은 이미 생활공간으로서의 의미를 잃어버렸고 이에 대한 개선 요구도도 높게 나타났다.

둘째, 기성시가지내의 주거환경 요소 중에서는 문화시설과 지구교통 특히, 주차공간부족, 골목길의 보행환경과 안전 등에 큰불만을 가지고 있었으며, 그밖에 휴식공간부족, 소음·대기오염 등에 대해서도 만족도가 낮아 우선적으로 정비되어야 하는 주거환경 요소인 것으로 분석되었다.

셋째, 주거환경의 많은 문제점을 갖고 있는 기성시가지에 상대적으로 거주를 희망하는 계층으로는 성인자녀와 함께 생활하는 50대 이상의 자영업을 직업으로 갖고 있는 상대적 고소득자인 것으로 나타나 이들을 적극 흡입할 수 있도록 정비하여야 할 것이다.

## 참 고 문 헌

1. 서울시정개발연구원(2000), 서울 도심부 노후시가지 수복형 정비수법 연구.
2. 대한주택공사(2000), 노후불량주거의 유형화와 정비체계 재구축방안 연구.
3. 이양재·조상운·맹다미(1996), 서울시 성장관리기법의 도입에 관한 연구, 서울시정개발연구원.
4. 민범식·이영아(2001), 도시환경개선을 위한 기성시가지 정비방안 연구 - 정비과제 설정 및 유형화를 중심으로 -, 국토연구원.
5. 민범식·이왕건·이영아(2002), 기성시가지 정비기법에 관한 연구 - 주거지역을 중심으로 -, 국토연구원.
6. 임준홍·김한수(2001.11), 도심거주 선호자 및 선호유형에 관한 연구, 대한국토·도시계획학회 학회지 36권 6호, pp.150-160.
7. H.W.E. Davies(1981), The inner City in Britain, G. G. Schwartz(ed), Advanced Industrialization and the Inner Cities, LexingtonBooks.
8. Caotes, Johnston and Knox(1997), Geography and Inequality.
9. Jones, Colin.(ed.) Urban Deprivation and the Inner City, Croom Helm, 1979.

10. P. Lawless(1981), Britain's Inner Cities - Problems and Politics -, Harper and Row.
11. A.P. Solomon and K.D. Vandell(1982), "Alternative Perspectives on Neighborhood Decline", JAPA, winter.
12. Byrum, E. Oliver(1992), "Components of a City and Metropolitan Inner City Strategy", Old Problems in New Times, APA, pp.37-52.
13. P. Lawless(1981), Britain's Inner Cities - Problems and Politics -, Harper and Row.
14. P. Healey, S. Davoudi and Moo'Toole, S. Tavsanoglu & D. Usher(1992), Rebuilding The City, E & FN Spon.
15. Solesbury, William(1986), "The Dilemmas of Inner City Policy", Public Administration, vol.64 Winter.
16. F.W. Porell(1982), "Models of Intraurban Residential Relocation, Boston: Kluwer, Nijhoff.
17. 成田孝三(1987), 大都市衰退地域の再生, 大明黨.
18. 中林一樹(1983), 大都市の内部市街地に關する研究(1) - 東京の都心周邊市街地の 現狀に關する資料-, 總合都市研究, 第19號, pp.113-131.
19. 高寄昇三(1989), 都市經營がらみた都心住居, 都市計劃 158, pp.17-21.