

## 대도시 단독 주택지내의 주거환경 평가에 관한 연구 - 교통환경을 중심으로 -

### A Study of Living Environment of Old Single House District in Metropolitan Area

#### - Focus of Transportation Conditions -

이철흠\*                      송흥수\*                      김한수\*\*  
Lee, Cheol-Heum              Song Heung-Su              Kim, Han-Su

#### Abstract

The Primary Purpose of this study is to evaluate transportation conditions (including parking space shortage problem) of the old single house district and to derive some policy implications for living environment improvement policy. For these purposes, data were collected from field survey and questionnaire survey. The main findings are follows. Residents are discontent about building structure, old house, high risk of traffic accident in the housing district and parking space shortage. The living environment of the old single house district is further degraded by mix of commercial and business functions in the residential area. Based on these findings, we suggest that the introduction of resident-first parking zones, restriction of use of facilities with more detail division of use than current zoning system for improvement of living environment.

Keywords : Transportation conditions, Old single house district, Living environment, Parking zone

## I. 서 론

경제구조변화, 소득수준의 향상, 다변화 사회에 따른 자가용 승용차의 급속한 증가는 대도시에 있어서 다종의 도시문제를 야기시키고, 우리의 전통적 생활 공간 즉, 도시내부의 기성시가지 주거지 내부의 가로공간으로부터 어린이와 거주민을 밀어내어 차량위주의 공간으로 전락하게 하였다. 뿐만 아니라 주거지로서의 안전성과 쾌적성을 빼앗았으며, 결국 주거지의 매력을 약화시켰다. 이러한 문제점은 단독주택이 밀집되어 있는 기성시가지내의 단독주택지에서 더욱 심각하다. 그리고 이런 기성단독주택지의 단점은

거주민의 생활환경 악화를 초래하여 기성시가지의 침체 내지 쇠퇴로 이어질 가능성이 높고, 역사성 깊은 기성시가지의 침체는 도시의 지속가능한 발전이나 성장관리측면에서도 바람직하지 않다.

따라서 본 연구는 신주택지에 비해 주거환경적 측면에서 많은 문제점을 안고 있는 기성시가지내의 단독주택지를 대상으로 주거환경이 어떠한가, 그 중에서 주차문제를 포함한 지구교통환경에 대해 평가한다. 또한, 이러한 주거환경에 대한 지역주민들은 어떤 생각을 갖고 있는가를 분석하여 장래 쾌적하고 안전한 주거환경개선을 모색할 수 있는 기준 및 자료를 도출하는데 그 목적을 두고 있다.

## II. 연구의 방법과 범위

본 연구는 기성 단독주택지내의 교통환경을 중심

\*정회원, 계명대학교 도시공학과 박사과정  
\*\*정회원, 계명대학교 도시공학과 교수

으로 한 주거환경의 평가와 개선에 관한 사례연구로서 연구방법은 대구광역시(이하 대구시) 남구에 위치한 기성단독주택지를 사례지역<sup>1)</sup>으로 선정하여 토지이용 및 건축물 이용실태에 대한 관찰조사와 교통환경을 중심으로 한 주거환경에 대해 거주민 설문조사를 행하였다.

사례지구의 토지와 건물에 대한 토지대장과 건축물관리대장, 지적도 및 항공도를 근거로 실시하였으며, 보다 상세한 자료를 얻기 위하여 현장조사를 시행하였으며 사진촬영을 병행하였다.

한편, 설문조사에서는 주거환경에 관한 20개의 세부항목과 주차실태와 일방통행 및 거주자우선주차제<sup>2)</sup>에 대한 의식과 참여여부에 대해서도 조사하였다. 각종 조사기간은 2001년 9월 1일부터 9월 30일까지 30일간 이루어 졌으며, 설문 분석은 SPSS10.0을 이용하여 빈도분석, 교차분석, 분산분석을 중심으로 하였다.

1. 지리적 조건과 환경

사례지역의 공간적 위치는 대구시의 2차순환선인 명덕로와 대구 도심과 연결되는 중앙대로와 인접하

1) 본 연구 대상지는 불필요한 승용차의 이용수요를 줄이는 동시에 지역 주민들에게 거주지의 생활공간을 확보하여 주거환경을 개선하고자 대구시에서 거주자우선주차제 시범실시 지역으로 선정하여 2003년 3월부터 거주자우선주차제를 시행하고 있다. 또한 본 연구 대상지역에서는 현재 시행중에 있는 거주자우선주차제와 함께 지구내 열악한 도로여건으로 인한 차량교통 혼란 등의 문제를 개선하고자 2003년 2월부터 일방통행을 시행하고 있다.

이상에서 서술한 바와 같이 거주자우선주차제는 대구시에서 최초이며, 유일하게 지정되어 시범적으로 시행하고 있는 지역의 특성을 고려하여 본 연구의 대상지로 선택하여 연구를 진행하였다.

2) 거주자우선주차제란, 주택가 이면도로상에 주차구획선을 설치·정비하여 지역내 주민(거주자, 상근자 등)에게 전용으로 주차할 수 있도록 노상주차장을 지정하고, 일정 주차요금을 부담하도록 하는 제도로써 1995년 12월 주차장법 개정시 주차장법 제8조 내지 제10조에 거주자우선주차제를 시행할 수 있는 제도적 근거를 마련하였으며, 서울시에서는 1996년부터 시행방침과 각 구별 조례 개정 등을 추진하여 현재 다수의 지역에서 실시하고 있으며, 부산시에서도 일부 지역에 실시하고 있다.

대구광역시의 경우는 남구청에서 유일하게 거주자우선주차제 시행을 위하여 2001년 11월 『대구광역시남구주차장설치및관리조례』를 개정하고, 2002년 4월 『대구광역시남구거주자우선주차제운영규칙』을 제정하여 운영하고 있다.

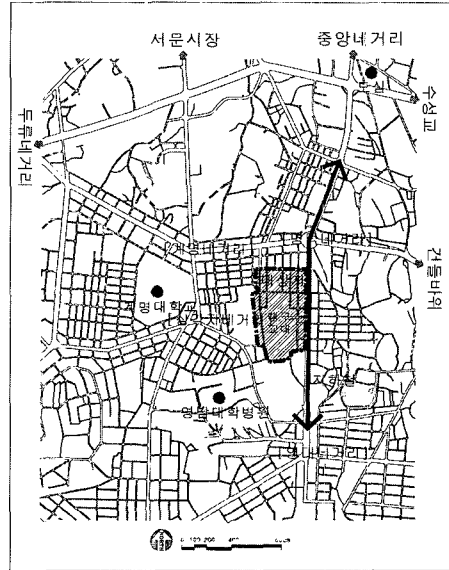


그림 1. 연구대상지 위치도

여 위치하고 있으며, 지하철 1호선<sup>3)</sup> 노선 등 대중교통 이용이 다른 지역보다 양호한 주거지역에 해당한다.

본 사례지역의 경우 1960년대 초기의 토지구획정리사업이 이루어진 지역으로서 사례지구로 접근하기 위한 주변 도로로는 남북 중앙대로의 40m 도로와 북쪽의 15m 도로가 교차하고 있으나, 내부도로는 6-12m 정도로 형성되어 있다. 보차분리는 대구교육대학교에 접근하기 위한 짧은 구간만이 보차분리가 되어 있으며, 그 외의 내부도로는 보차혼용으로 되어 있다<그림 2 참조>.

내부필지수는 319필지이며 층수는 평균 2.02층으로 저층중심의 일반주거지역으로 조사되었다.

한편, 사례지구내 도로 이용실태를 살펴보면 무질서한 주차로 차량교통 혼란은 물론이고 보행공간의 잠식으로 보행자들이 교통사고에 노출되어 있다. 또

표 1. 사례지구의 현황

인구 (명)	세대수 (세대)	필지수	건축 필지수	평균 층수(층)	설문응답 자수(명)
1,719	616	319	287	2.02	187

※자료: 대구광역시 남구청

3) 대구시도시교통정기본계획(2002)에서는 지하철 6호선까지 계획되어 있으나, 현재는 1호선만 개통, 운영하고 있으며, 2호선은 2005년 개통예정으로 공사가 진행중에 있다.

한 주차공간 확보를 위한 불법적치물 설치에 따른 도시미관 저해와 주차이용효율 저하로 주차난을 가중시키고 있는 실정에 있다. 이러한 현상은 기성시가지에서 볼 수 있는 일반적인 풍경일 것이다<사진 1 참조>.

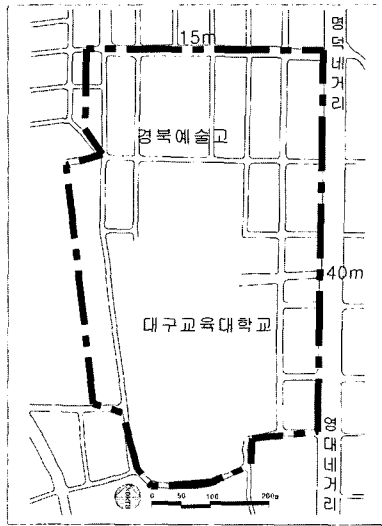


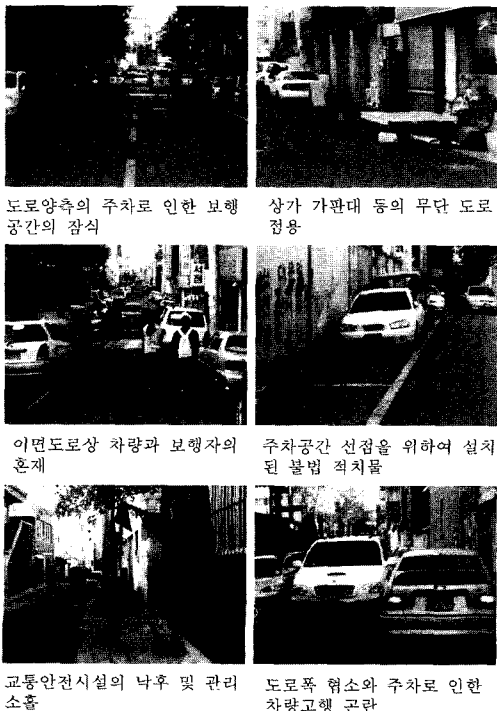
그림 2. 사례 지구의 교통 현황

2. 응답자의 일반적 속성

주거환경에 대한 설문조사에 응한 주민은 187명으로 대상지역 주민의 10.1%에 속하고 있지만, 설문방침을 세대별 1부씩 하였기 때문에 세대수로 보면 30.4%에 속하고 있다.

설문조사에 응한 응답자의 속성은 <표 2>에서 보는 바와 같이 성별로는 남성이, 연령은 30대 까지가 많았으며, 직업별로는 자영업자가 많았다. 그밖에 많은 사람들은 승용차로 출퇴근하고 있었으며, 출퇴근 소요시간은 절반이상의 사람들이 10분 정도로 비교적 주거지와 인접하여 위치하고 있음을 알 수 있다. 이는 대구시 도심이 가까이 위치하고, 지하철역사가 가까이 입지하고 있는 것에서도 영향을 받는 것으로 사료되어진다.

한편, 설문응답자의 절반이상이 차량을 소유하고 있었고, 자가에 거주하는 사람보다는 전세나 월세 형태의 거주를 하고 있었으며, 가구소득이 상대적으로 낮게 나타났다. 건축실태는 절반이상이 1980년대 이전에 건축된 주택이며, 대부분의 주택은 자체 주차장을 확보하지 못하고 있는 것으로 나타났다



도로양측의 주차로 인한 보행 공간의 잠식  
상가 가판대 등의 무단 도로 점용  
이면도로상 차량과 보행자의 혼재  
주차공간 선점을 위하여 설치된 불법 적치물  
교통안전시설의 낙후 및 관리 소홀  
도로폭 협소와 주차로 인한 차량고행 곤란

사진 1. 사례지구내의 도로 실태

표 2. 설문응답자의 속성 (응답자수: 187명)

구분	항목	빈도	구분	항목	빈도
성별	남	56.4	가족수	1	10.1
	여	43.6		2-3인	33.5
연령	30대까지	40.2	거주 세대수	4인이상	56.4
	40대	29.6		1세대	14.5
	50대이상	30.2		2세대	41.3
직업	봉급생활자	10.6	가구 소득	3세대이상	44.1
	자영업	36.3		100만원미만	8.4
	주부	33.0		100-200	80.4
	기타	20.1		200만원이상	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	10분이하	56.0	건축 연도	1970년이전	13.4
	10분초과	44.0		1970년대	25.7
	차량 소유	유		50.3	1980년대
무		49.7		1990년이후	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			

### III. 사례지역의 토지 및 건축물 현황

#### 1. 토지이용 현황

토지이용 현황의 경우 <표 3>에서 보는 바와 같이 필지별 이용은 주거용이 62.1%로 가장 많았으며, 다음으로 주상복합이 16.3%, 나대지 10.4%, 상업용이 9.4%의 순으로 조사되었고, 주상복합과 상업은 주로 식당, 소매점 등과 같은 근린생활시설로 이용되고 있었다.

대지면적에 대한 용도별 이용현황은 학교시설 52.9%, 주거용 27.2%, 상업 7.9%의 순으로 나타났고, 건축면적은 학교시설 38.3%, 주거 37.2%, 주상복합 11.2%로 나타났고, 건축연면적은 학교시설, 주거, 주상복합, 업무의 순으로 나타났다. 학교시설의 면적이 높게 나타난 이유는 대학캠퍼스가 자리잡고 있기 때문이다.

이상의 결과에서 볼 때 학교시설의 특수성을 고려하여 학교시설을 제외하면 주거용이 필지별 토지이용뿐만 아니라 대지면적, 건축면적, 건축연면적 모두 주거용이 가장 많이 이용하고 있는 것으로 분석되었다.

또한 주거와 근린생활시설의 주상복합시설과 소규모 상업시설, 업무시설이 상당한 면적으로 차지하고 있어 단독주택지의 용도혼재가 진행되고 있음을 알 수 있었으며, 이러한 용도혼재는 주거지역의 주거환경을 악화시키는 한 요인이 되고 있다.

#### 2. 건축물 현황

주택특성 중에서 주택의 건축경과연한과 건축구조는 주거환경을 결정하는 중요한 요인 중에 하나이다.

표 3. 사례지역 토지이용 현황 (단위: m<sup>2</sup>, %)

구분	필지수 (319)	대지면적 (128,999)	건축면적 (45,677)	건축연면적 (129,369)
주거	62.1	27.2	37.2	23.6
상업	9.4	7.9	10.3	8.8
주상복합	16.3	6.5	11.2	11.1
업무	0.6	1.8	2.6	9.4
학교시설	0.9	52.9	38.3	46.9
기타	0.3	0.2	0.3	0.2
나대지	10.4	3.7	0.0	0.0
전체	100.0	100.0	100.0	100.0

※자료: 대구광역시 남구청

표 4. 사례지역 건축구조 및 경과기간 (단위: 건축물수)

구분	건축경과연한				합계
	10년 미만	10년 ~20년	21년 ~30년	30년 이상	
목조	1	7	6	31	45 (15.7)
벽돌조	-	4	4	-	8 (2.8)
시멘트벽돌조	32	34	25	16	107 (37.3)
블록조	4	10	18	9	41 (14.3)
철근 콘크리트조	35	31	13	7	86 (29.9)
전체	72 (25.1)	86 (30.0)	66 (23.0)	63 (21.9)	287 (100.0)

※( )안은 비중임.

※자료: 대구광역시 남구청

따라서 본 연구에서는 사례연구지역의 건축물에 대한 건축경과연한과 건축구조를 조사 분석한 바 <표 4>와 같이 건축물의 건축경과연한은 10년 미만이 전체의 25.1%인 반면 30년 이상된 건축물도 21.9%로 나타나 노후화 된 건축물이 상당히 많다는 것을 알 수 있다.

또한 건축구조에 있어서는 시멘트벽돌조가 37.3%로 가장 많았으며, 이어 철근콘크리트조, 목조, 블록조, 벽돌조의 순으로 나타났으며, 목조 건축물 중 30년 이상 된 건축물이 전체 건축물 중 10.8%로 불량구조의 노후화 된 건축물이 상당한 것으로 분석되어 주거환경의 내부적 요인인 주택의 노후와 건축구조의 불량으로 인한 열악한 주거환경에 대한 거주민의 주거불편과 각종 주택유지비의 부담을 주고 있다.

### IV. 주택지내 거주민 교통환경 평가

#### 1. 주거환경에 대한 평가

주거환경에 대해 주택지내의 근린편의시설, 주택내부와 타주거지와 비교 등 주거환경과 지구내의 도로, 주차, 통행 등과 안전성 등에 관한 교통환경으로 구분하여 조사·분석하였다.

<표 5>를 보면 주거환경에 대한 만족도(2.59)보다는 교통환경에 대한 만족도(2.41)가 낮은 것을 알 수 있다. 구체적으로 살펴보면 주거환경에 대해서는 문

표 5. 주거환경 평가 (단위: %)

구분	매우 불만	불만	보통	만족	매우 만족	평균 점수	
주거환경	상업시설	-	19.6	55.9	24.0	0.6	3.06
	의료시설	1.1	26.8	43.0	28.5	0.6	3.01
	문화시설	11.2	38.5	48.6	1.7	-	2.41
	공공시설	5.0	28.5	63.1	3.4	-	2.65
	휴식공간	7.3	43.0	48.0	1.7	-	2.44
	대중교통	-	10.1	49.7	38.0	2.2	3.32
	통근거리	4.5	11.7	61.5	17.3	5.0	3.07
	소음, 공기	2.8	42.5	53.6	1.1	-	2.53
	교육환경	2.8	9.5	79.3	7.3	1.1	2.94
	범죄안전	2.8	19.6	71.5	6.1	-	2.81
	이웃관계	1.1	10.1	74.3	14.5	-	3.02
	주택구조	2.8	22.9	57.5	16.8	-	2.88
	주택유지비	17.3	61.5	18.4	2.8	-	2.07
	타주거지 비교	-	15.1	74.9	10.1	-	2.95
	아파트와 비교	-	25.1	50.8	24.0	-	2.99
	주거환경 전체	5.0	33.0	59.8	2.2	-	2.59
	교통환경	도로노면 상태	15.6	80.4	3.9	-	2.88
주차공간		14.5	56.4	27.9	1.1	-	2.16
골목길 차량통행		4.5	53.1	42.5	-	-	2.38
골목길 보행환경		2.2	30.7	67.0	-	-	2.65
차량소음, 공기		1.1	34.6	62.0	2.2	-	2.65
어린이 놀이		16.2	70.4	13.4	-	-	1.97
골목길 교류		7.3	28.5	59.8	4.5	-	2.61
보행안전		8.4	39.1	49.2	3.4	-	2.47
자전거 통행		2.2	21.2	73.7	2.8	-	2.77
집앞 차량 접근		1.1	24.0	73.2	1.7	-	2.75
교통환경 전체	5.6	47.5	46.9	-	-	2.41	

※ “-” 는 해당응답자가 없는 경우임.  
 “평균점수” 는 5점 리커트 척도법에 의한 평균임.

화시설, 휴식공간, 공공시설의 이용에 대한 만족도가 낮고, 그밖에 소음과 공해, 범죄로부터의 안전, 교육 환경에 대해 불만족하고 있으며, 가장 큰 불만은 과다한 주택유지비인 것으로 답하였고, 타 주거지와 비교에서는 보통으로 나타났다. 이에 반해 교통환경에 대한 만족도는 조사항목 모두에서 보통(3.0점) 이하의 점수를 주고 있으며, 특히 골목에서 어린이 놀이의 안전과 주차공간부족에 대한 만족도는 심각한 것으로 나타났다.

2. 교통환경에 대한 평가

앞에서 주택 및 주거환경에 대한 불만족보다 교통

환경에 대한 불만족 정도가 큰 것으로 나타났다. 따라서 여기에서는 교통환경에 대해 개인 및 가족, 거주특성에 따라 보다 구체적으로 살펴본다. 그 이유는 속성별로 평가의 척도가 다를 것이며 이러한 결과에 따라 주거환경 조성에도 도움을 줄 수 있을 것으로 생각된다.

1) 교통환경과 안전에 대한 평가

(1) 도로 환경과 안전

기성시까지 단독주택단지의 외부환경이란 거의 대부분이 도로환경과 맞물려 있다. 이러한 측면에서 볼 때 도로는 주택단지의 환경에 지대한 영향을 준다는 것을 전제로 조사 분석한 결과가 <표 6>이다. 5개의 항목 가운데 도로상에 대한 평가가 가장 높게 나타났고, 주차공간에 대한 평가가 2.16으로 가장 낮게 나타났다. 그러나 조사대상항목 모두가 2점대로 그렇게 만족한 평가를 내리지 않고 있다는 것에 주의해야 한다.

각 항목을 속성별로 살펴보면, 도로포장의 경우 연령이 낮을수록, 출퇴근수단이 도보나 자전거인 경우가, 소득이 낮을수록 평가점수를 낮게 주고 있으며, 주차공간에 대해서는 차량은 보유하지 않는 경우, 주택이 없는 경우, 소득이 낮을수록 평가점수가 낮다. 이러한 결과에서 소득이 낮을수록 외부환경에 대한 상대적 불만을 나타내고 있는 것 같고, 도로이용이 인간행동과 직접적인 경우가 그렇지 않는 경우보다 그리고 승용차 등을 주차시킬 여력을 갖추지 못한 무주택자가 주택지 외부환경에 불만이 많다는 것을 알 수 있다.

한편, 도로안전에 대한 평가를 보면 자전거 통행과 차량접근과 같이 교통수단을 이용하는 측면보다 골목이나 도로에서 주민상호간의 교류나 어린이들의 놀이에서 발생할 수 있는 도로안전적인 측면에 낮은 평가를 하고 있는 것으로 나타났다. 특히, 어린이 놀이공간으로서의 도로공간에 대한 평가는 1.97로 매우 낮게 나타나 주거단지의 외부공간이 어린이들의 활동영역으로서의 공간으로는 매우 부적합한 것으로 사료되어진다. 이러한 현상은 어린이공원과 놀이터가 정비되어 있는 새로운 주택단지와는 전혀 다른 감각으로 받아들여져야 한다. 또한 속성별 전체적인 측면에서 볼 때 젊은층과 저소득층의 만족도가 낮게 나타나고 있다. 이러한 결과에서 볼 때 저소득층이

표 6. 도로환경에 대한 만족도

구 분		도로 포장	주차 공간	차량 통행	보행 환경	소음 공해
성별	남	2.94	2.28	2.43	2.67	2.63
	여	2.81	2.00	2.32	2.62	2.68
연령	30대까지	2.76	2.08	2.25	2.56	2.57
	40대	2.94	2.26	2.42	2.70	2.68
	50대이상	2.98	2.15	2.52	2.72	2.74
직업	봉급생활자	2.84	2.26	2.53	2.63	2.63
	자영업	2.94	2.09	2.37	2.71	2.74
	주부	2.95	2.31	2.49	2.76	2.68
	기타	2.69	1.97	2.14	2.36	2.47
출퇴근 수단	승용차	2.87	2.04	2.33	2.65	2.67
	대중	2.92	2.15	2.46	2.69	2.69
	자전거,도보	2.82	2.11	2.26	2.56	2.56
차량 소유	유	2.82	2.24	2.40	2.66	2.61
	무	2.94	2.08	2.36	2.63	2.70
주택 소유	유	2.93	2.24	2.41	2.60	2.65
	무	2.85	2.09	2.35	2.69	2.66
주거 유형	주거전용	2.86	2.14	2.40	2.65	2.65
	주상혼합	2.94	2.20	2.33	2.65	2.67
가족수	1인	2.67	1.89	2.00	2.39	2.56
	2-3인	2.80	2.05	2.48	2.80	2.68
	4인이상	2.97	2.27	2.39	2.60	2.65
가구 소득	100만원미만	2.53	1.93	2.13	2.33	2.40
	100-200	2.91	2.17	2.41	2.69	2.69
	200만원이상	2.95	2.20	2.35	2.55	2.60
거주 세대수	1세대	3.00	2.08	2.42	2.77	2.77
	2세대	2.74	2.15	2.41	2.55	2.54
	3세대이상	2.98	2.19	2.34	2.70	2.72
건축 연도	1970년이전	2.96	2.33	2.33	2.63	2.71
	1970년대	2.87	2.09	2.39	2.59	2.65
	1980년대	2.88	2.24	2.51	2.71	2.54
	1990년이후	2.87	2.09	2.31	2.66	2.71
주차장 보유	있다	2.85	2.14	2.38	2.65	2.64
	없다	3.09	2.30	2.39	2.65	2.78
전 체		2.88	2.16	2.38	2.65	2.65

※밀줄친 부분은 분산분석 결과 90%유의수준, 음영 부분은 분산분석결과 95% 유의수준임.

표 7. 도로안전에 대한 만족도

구 분		어린이 놀이	골목길 교류	보행안 전	자전거 통행	차량접 근
성별	남	1.94	2.64	2.45	2.82	2.77
	여	2.01	2.58	2.51	2.71	2.73
연령	30대까지	1.90	2.47	2.36	2.64	2.65
	40대	1.98	2.79	2.49	2.83	2.83
	50대이상	2.05	2.63	2.61	2.89	2.82
직업	봉급생활자	1.90	2.37	2.16	2.68	2.74
	자영업	2.03	2.74	2.65	2.83	2.83
	주부	2.02	2.73	2.51	2.85	2.78
	기타	1.83	2.33	2.28	2.58	2.58
출퇴근 수단	승용차	2.02	2.70	2.59	2.72	2.80
	대중	1.77	2.46	2.54	2.85	2.85
	자전거,도보	1.93	2.44	2.37	2.67	2.67
차량 소유	유	1.91	2.53	2.34	2.78	2.69
	무	2.03	2.70	2.61	2.77	2.82
주택 소유	유	1.94	2.69	2.46	2.87	2.78
	무	2.00	2.56	2.49	2.70	2.74
주거 유형	주거전용	1.97	2.62	2.46	2.77	2.73
	주상혼합	1.98	2.59	2.52	2.78	2.82
가족수	1인	1.83	2.78	2.17	2.44	2.44
	2-3인	2.00	2.60	2.53	2.82	2.75
	4인이상	1.98	2.68	2.50	2.80	2.81
가구 소득	100만원미만	1.80	2.20	2.00	2.33	2.47
	100-200	1.99	2.69	2.53	2.82	2.79
	200만원이상	2.00	2.40	2.45	2.75	2.75
거주 세대수	1세대	1.81	2.31	2.31	3.08	2.89
	2세대	1.95	2.46	2.37	2.72	2.62
	3세대이상	2.05	2.86	2.63	2.72	2.84
건축 연도	1970년이전	2.00	2.63	2.46	2.70	2.83
	1970년대	1.96	2.63	2.46	2.78	2.67
	1980년대	1.90	2.68	2.46	2.81	2.81
	1990년이후	2.02	2.58	2.50	2.77	2.75
주차장 보유	있다	1.98	2.64	2.46	2.76	2.76
	없다	1.91	2.48	2.57	2.87	2.70
전 체		1.97	2.62	2.48	2.77	2.75

※밀줄친 부분은 분산분석 결과 90%유의수준, 음영 부분은 분산분석결과 95% 유의수준임.

상대적 불만이 많다고만 치부하지 말고 여기에 따른 대책강구가 필요하다는 것을 언급하고 싶다<표 7 참조>.

- (2) 교통안전에 대한 위험 요소와 대책  
전술한 바와 같이 자동차의 위협으로 주택지 내부

도로는 어린이의 활동, 생활의 교류장소로 의미를 부여하기가 어렵다는 것을 알 수 있다.

이러한 사실은 설문을 통해서도 뒷받침할 수 있다. 사례지구내에서 생활하고 있는 주민 22.3%(40명)가 자기의 집앞에서 차량과 차량의 접촉사고, 차량

표 8. 주택지 내부도로와 생활공간 (단위 : %)

구 분		사고 경험자	사고 미경험자	전체
위험 요소	차량 통행량이 많다	37.5	38.1	38.0
	차량 속도가 빠르다	30.0	34.5	33.5
	보차구분이 없다	7.5	14.4	12.8
	무질서한 불법주차	25.0	12.9	15.6
	$\chi^2$	4.224		
안전 대책	차량속도를 줄임	37.5	42.8	41.6
	통과교통을 금지	2.5	1.4	1.7
	보차분리	12.5	37.7	32.0
	안전시설물 확충	47.5	18.1	24.7
	$\chi^2$	17.382**		

\*\*\*)은 100%유의수준임.

※사고경험자 : 41명, 미경험자 : 146명

과 자전거와의 접촉사고, 차량과 어린이와의 접촉사고 등 크고 작은 교통사고를 경험하였다고 했다.

이러한 사고(위험)의 원인으로는 사고경험의 유무에 따라 순위의 차이는 있지만 차량의 통행이 많고, 주행속도가 빠르기 때문에 발생한다고 했지만 불법주차로 인한 사고발생도 매우 높을 것으로 판단된다.

그리고 이러한 위험에 대해 거주민들이 생각하는 위험성 제거방법으로는 차량의 속도를 줄이고, 보차를 분리하고, 교통안전시설물을 확충하여야 한다고 했으며, 그 해결 방안에 대해서도 사고경험자는 안전시설 확충이 가장 필요하다고 답한 반면, 사고를 경험하지 않은 사람은 차량의 속도를 줄이는 것이 가장 좋은 방법이라고 생각하고 있었다.

2) 주거단지 내부 주차실태

대상지역은 도심과 인접해 있고 간선도로와 지하철이 주변으로 통과하고 있기 때문에 대중교통이용은 편리하다고 생각되지만 주거단지 내부 주차실태는 세대수의 100% 이상을 요구하고 있는 아파트 단지와는 상당한 차이를 타나내고 있는 것으로 나타났다.

사레지구의 경우 주차보급률이 89.1%이며 자동차의 통행이 지장을 주지 않는다고 생각되는 건축물부설주차장이 전체의 50.1%로 나타나 주차장 보급률은 대구시나 남구 전체의 경우보다는 높지만 주거단지 외부공간이 주민들의 활동공간으로 이용되어야 한다는 측면에서 볼 때 주차난은 심각한 것으로 해석되어진다. 이러한 현상은 기성시가지에서 흔히 나타나는 현상이지만 전술한 바와 같이 주거단지 내부에

표 9. 주차수급 현황

구 분	자동차 등록 대수	주차장 현황				주차 수급률 (%)
		노상 주차	노외 주차	건축물부설주차	전체	
사레지구	513	210	18	229	457	89.1
남 구	50,196	7,426	1,389	18,794	27,609	55.0
대구시	731,776	93,389	26,410	344,246	464,045	63.4

※자료 : 대구광역시 남구

서 발생하고 있는 생활 위험성에 비추어 볼 때 도로의 위계에 따라 주차 허용 또는 금지시키고 주차질서를 위한 단속과 공영주차장의 확충, 자가내 주차장 확보 유도 등의 주차시설 확충 등의 행정적인 조치가 있어야 할 것이다.

한편 대상지역 이면도로상의 주차차량을 시간대별로 조사한 결과 <표 10>에서 보는 바와 같이 주차 가능한 노상주차장 210면에 대비한 노상주차 차량 점유율은 시간대에 따라 차이를 나타내지만 약 1.5~2 배로 나타나 주차난의 심각성을 알 수 있으며 특히, 거주민들이 퇴근하여 귀가하는 시간대인 19:00~20:00 시에 노상주차수요가 가장 많은 것으로 분석되었다.

주차차량에 대한 차적조사에서는 연구대상지역의 등록차량 보다 외부지역의 주차차량이 월등히 많은 것을 알 수 있었다. 이를 시간대별로 살펴보면 시간대별 차이는 있지만 오후 2~3시경에는 86.7%의 차량이 외부차량이며, 심야인 23~24시경에도 외부차량이 64.5%나 되는 것으로 조사되었으며, 이 시간대에는 주차하지 않은 노상주차장이 있는데도 불구하고 주차선이 없는 장소에 주차한 차량이 다수 있어, 이는 귀가한 주민들이 노상주차장에 기 주차한 외부인 차량들로 인하여 주차할 장소가 없어 주차선의 주차하고 이후 외부인 차량들이 빠져나간 것으로 판단되

표 10. 사레지역 이면도로 주차차량 조사결과

조사시간(h)	노상주차대수	점유율	주차차량 주소지			
			대상지역차량		외부지역차량	
			대수	비율	대수	비율
10~11h	402	191.4	75	18.7	327	81.3
14~15h	420	200.0	56	13.3	364	86.7
19~20h	424	201.9	79	18.6	345	81.4
23~24h	313	149.0	110	35.5	203	64.5

※ 총노상주차장 면수는 210면임.

어 주차질서는 물론 주거환경적인 측면에서도 심각한 것으로 사료된다.

이상의 결과로 볼 때, 사례지역에서는 용도혼재로 인하여 주거용도의 타용도의 주차수요가 발생하고 있으며, 이러한 주차난은 무질서한 주차와 이로 인한 차량통행 곤란, 보행환경 악화 등으로 거주민의 불편과 안전을 위협하고 나아가 총체적인 주거환경 악화라는 오명을 가져오게 된다.

### V. 교통환경에 대한 개선 의식

기성단독주택지를 중심으로 한 지구교통환경 정비를 위해 지방자치단체에서는 일방통행제와 거주자 우선주차제를 시범시행하고 있다. 따라서 사례지구에 이러한 제도시행에 대한 주민의식을 조사 분석하였다.

#### 1. 일방통행 및 거주자우선주차제

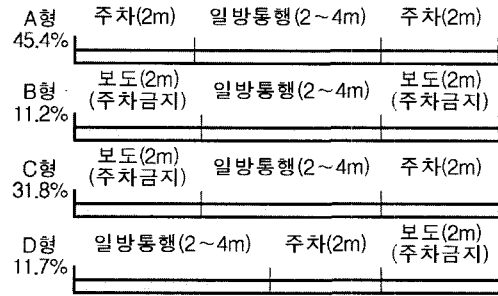
주택지 내의 원활한 교통처리와 주차공간확보를 위해 지구내 도로에 대해 일방통행과 거주자우선주차제를 실시하는 것에 대한 분석결과를 살펴보면 <표 11>에서 보는 바와 같다.

먼저, 일방통행은 응답자의 62.0%가 찬성하는 것으로 나타났으며, 연령별로는 30대까지의 찬성률이 다른 연령층에 비해 높으며, 100만원 이하의 상대적 저소득층의 찬성률이 높게 나타났다.

표 11. 일방통행 및 거주자 우선주차제의 평가

구 분	일방통행 찬성률		우선주차 찬성률	
	찬성	$\chi^2$	찬성	$\chi^2$
연령	30대까지	72.2	72.2	0.852
	40대	56.6	67.9	
	50대이상	53.7	75.9	
직업	봉급생활자	52.6	57.9	5.143
	자영업	60.0	80.0	
	주부	59.3	72.9	
	기타	75.0	63.9	
가구 소득	100만원미만	86.7	46.7	5.603*
	100-200	59.0	73.6	
	200만원이상	65.0	80.0	
주차장 보유	있다	61.5	70.5	1.457
	없다	65.2	82.6	
전 체	62.0	-	72.1	-

\*)은 95% 유의수준임.



※ 백분율(%)은 일방통행 방법에 따른 선호 비율임.

그림 3. 일방통행 방법별 선호도

특히, 현재의 지구도로를 일방통행을 전제로 한 보행자도로와 노상주차장을 설치하는 방법을 사례지구 내에 가장 많이 분포한 6-8 m 정도의 도로에 A-D의 4가지 유형으로 구분하여 가장 선호하는 방법을 설문하였다. 방법에 있어 A형은 양방에 주차장을 설치하는 경우, B형은 양방에 보도를 설치하는 경우, C형과 D형은 보도와 주차장을 함께 설치하는 경우이다.

이들 방법 중에서 가장 선호하는 방법으로는 A형이며, 가장 꺼리는 방법은 B형으로 나타나 지구내의 주차난을 짐작할 수 있다. 그리고 노상주차와 보도를 혼용할 경우 노상주차장과 보도를 이격 설치하는 것을 선호하는 것으로 나타났다.

한편, 거주자우선주차제에 대해서는 응답자의 72.1%의 찬성을 보여 일방통행제의 실시보다 더욱 적극적인 도입을 기대하고 있었다.

한편, 거주자우선주차제를 시행함에 있어 가장 어려운 점이 무엇이었는가? 하는 질문에 대해서는 거주자우선주차제를 찬성하는 사람은 주차공간부족을, 반대하는 사람은 주차장 이용시 요금부과 때문에 제도의 시행을 어렵게 한다고 응답하고 있다.

거주자우선주차제를 실시시간대로는 거주자우선주차제실시의 찬반 여부를 떠나 저녁 7시 이후 부터 다음날 오전 9시까지가 바람직하다고 생각하고 있으며, 특히, 찬성하는 사람은 더욱 원하는 것으로 나타났다.

주차장과 집까지의 거리를 설문한 결과 거주자 우선주차제를 찬성하는 사람의 경우 50 m 이내를 가장 선호하는 반면, 반대하는 사람은 내집앞이 되어야 한다고 답하고 150 m를 벗어나는 것은 전혀 원하지 않는 것으로 나타났다<표 12 참조>.



그리고 거주자우선주차제를 시행할 경우 주차1대 당 얼마까지 지불할 용의가 있습니까? 라는 질문에 대해서는 5만원 이상을 응답한 사람은 없었으며, 최고 4만원까지 지불하겠다고 답하였다.

요금에 따른 지불의사액을 살펴보면 <그림 3>에서 보는 바와 같이 2만원이 39.5%로 가장 많았으며, 다음이 1만원으로 34.9%로 나타난 반면 4만원은 3.1%로 급격히 떨어짐을 알 수 있다. 이를 통해 주차장 이용에 따른 지불액을 2만원 이하로 할 경우 70%이상의 높은 찬성률을 예상할 수 있다. 지불의사액에 대한 결론은 통계적인 방법(가상평가법) 등을 통하

여 접근이 가능하다고 생각하지만 여기에서는 단순 설문결과를 기술하였다. 그러나 여기에 대한 연구는 연구자들이 주거환경 등에서 이미 실시한바 있다(참고문헌3). 따라서 주차에 대한 지불의사액에 관한 연구는 향후 과제로 남겨두고 연구를 진행하였다.

### VI. 결 론

도시의 내부공간에서 가장 중요한 기능을 담당하고 있는 주거기능은 조용한 환경과 주거단지 내부의 교통억제, 외부 통행인의 배제 등을 필요로 하며, 주거지역은 주택 자체와 주택 내·외부의 유·무형의 여러 조건들이 거주민들의 생활에 어떻게 영향을 미치고 지속되느냐에 따라 주거환경이 결정된다.

본 연구에서는 대구시에서 유일하게 거주자우선주차제를 실시하고 있는 지역을 선정하여 지역내 주택 내·외부의 물리적 환경과 거주민들이 느끼는 주거만족도에 대한 설문조사를 통하여 주거환경에 영향을 주는 인자를 도출하고 개선방향을 모색하고자 하였다. 본 연구에서 나타난 결과를 요약하면 다음과 같다.

1) 사례지역은 단독주택 중심의 저층의 저밀도 일반주거지역이나 주상복합과 상업시설들이 높은 수준 입지하고 있으며, 이러한 용도혼재로 인한 새로운 교통 및 주차수요의 발생과 활동인구의 증가로 주거환경을 악화시키고 있음을 알 수 있었다.

2) 사례지역 건축물의 건축경과연한과 건축구조는 20년 이상 된 건축물이 44.9%, 목조 15.7%, 블록조 14.3%로 나타나 건축물의 노후와 불량구조 건축물이 많아 거주민의 생활에 불편을 주고 있음을 알 수 있었다.

3) 교통환경 분석에서는 지역내 자동차등록대비 주차수급은 대구시 전체 주차수급률 63.4%보다 크게 상회하는 89.1%로 나타났으나, 지역내 가로상 주차한 차량에 대해 주차가능공간 대비 점유율은 19:00시~20:00시에 점유율이 201.9%로 가장 높게 나타나 자동차등록대수 대비 주차수급과 상반되는 결과를 보이고 있는데 이는 지역내 용도혼재로 인한 새로운 주차수요 발생이 나타났다. 이는 주차차량에 대한 차적조사에서 조사시간 23:00시~24:00시를 제외한 시간대 주차차량의 80% 이상이 지역 외 차량으로 조사되어 이러한 결과를 뒷받침해주고 있다.

표 12. 거주자 우선주차제에 대한 의식

구 분	거주자 우선 주차제를 어렵게하는 점		거주자 우선 주차제의 실시 시간대		주차장까지의 거리	
	찬성	반대	찬성	반대	찬성	반대
①주민간의 갈등 심화	20.9	6.0				
②주차공간의 부족	43.4	24.0				
③요금 부과 문제	35.7	70.0				
F-Value	17.757**					
①주간(09-19시)			4.7	2.0		
②야간(19-09)			65.9	52.0		
③하루종일			29.5	46.0		
F-Value			4.663*			
①내집앞					8.5	46.0
②50m이내					54.3	38.0
③100m이내					34.9	16.0
④150m이내					0.8	0.0
⑤150m이내					1.6	0.0
F-Value					34.058**	

※ \*)는 95%, \*\*)은 100% 유의수준임.  
“.” 는 해당항목과 관계없음.

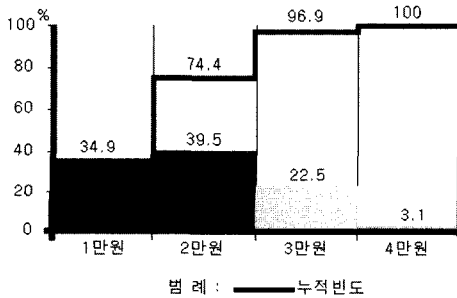


그림 4. 거주자우선주차제의 요금지불 의식

4) 사례지역 주민들을 대상으로 주거만족도에 대한 설문조사에 대하여 5점 리커트식 측정방법에 의해 분석한 결과 낮은 만족도를 보인 것은 골목길 어린이들이 노는 것(2.02), 주택유지비(2.08), 주차공간 확보(2.12), 집앞도로의 교통사고 위험(2.21)으로 나타나 주택내부는 건축물의 노후화에 따른 각종 주택 유지비의 부담을 느끼고 있음을 알 수 있었으며, 또한 사례지역 주민들은 단독주택지 주차의 어려움과 이면도로 주차장화에 따른 교통사고 위험을 느끼고 있는 것으로 나타났다.

5) 경제적 여유가 있다면 이사할 용의가 있는지에 대한 설문에서는 78.7%의 주민들이 이사할 용의가 있다고 응답하였으며, 이사를 하고자 하는 이유로는 “집이 좁고 넓어 불편해서”가 가장 높았으며, 다음으로 “집 주변 환경이 열악해서”, “주차불편”의 순으로 나타났으며, 이사할 경우 선호하는 주택유형에 대한 설문에서는 아파트(50.2%)가 가장 높았으며, 다음으로 단독주택(26.2%)으로 나타나 주택의 노후 등 주택내·외부의 주거환경에 대한 불만과 주차에 어려움을 겪고 있음을 알 수 있었으며, 이러한 주거불편과 열악한 환경을 현지에서 개량 또는 개선하기보다는 보다 나은 환경으로 이주하고자 하는 욕구로 나타난 것으로 분석된다.

이상의 연구결과를 종합해 볼 때 주거환경에 대한 주민의식은 주택의 건축구조 불량과 노후에 따른 주택내부 주거환경 개선욕구와 더불어 주거단지내 가로의 교통사고 위험과 주차불편 등의 주택 외부환경에 대한 개선욕구가 강하게 나타났다.

주거단지내 가로의 교통사고 위험과 주차불편 등의 주택 외부환경은 주거지 용도혼재로 인해 비주거 시설 이용에 따른 차량증가로 주차공간 부족과 교통안전의 문제, 외지인의 출입이 많아 방법상의 문제와 주택지 부적합 시설 예컨대, 유흥음식점·주점 등의 입지로 아동교육상의 문제 등이 발생하고 있다. 따라서 안전하고 쾌적한 주거환경을 조성하기 위해서는 주거지의 위해를 주는 시설 용도를 제한할 필요성이 있다. 이러한 용도 제한을 위해서는 너무도 포괄적이고 추상적인 현행의 지역지구제를 세분화하고 용도허용기준 재설정이 필요하다. 즉, 주거지 형성의 환경을 고려하여 주거생활에 위해를 주는 시설

은 절대 제한하여야 할 것이며, 근린생활시설은 거주민들의 편의성과 쾌적성을 동시에 만족시킬 수 있는 적정 규모로 입지하도록 하는 것도 생각해 볼 수 있다.

또한 거주자우선주차제도는 차량을 이용하여 근무를 하는 주간보다 일과를 마무리하고 집으로 귀가하는 야간에 실시하는 것이 바람직하다. 그러나 이러한 제도는 전술한 바와 같이 주거지 주변지역이 토지이용에 따라 제도의 정착이 어려울 수 있기 때문에 실행여부와 효과는 충분한 주변환경 분석이 이루어진 후에 지역을 선정 실행하는 것이 바람직하다.

본 연구의 목적은 주거환경에 영향을 주는 인자를 사례지역을 대상으로 조사 분석하여 거주민들이 느끼는 주거환경에 대한 만족도에 영향을 주는 요인을 밝히는데 있었으며, 연구과정에서 주거환경을 악화시키는 요인 중 주택 외부적 환경요인은 용도혼재에 따른 제반 문제가 발생함을 알 수 있었다. 따라서 주거환경에 대한 만족도를 떨어뜨리는 주거지 용도혼재와 개선방안에 관하여 향후 심층있게 연구되어야 할 것이다.

## 참 고 문 헌

1. 이영석(1985), 주거환경계획, 신학사.
2. 경실련 도시개혁센터(2001), 도시계획의 새로운 패러다임 보성각.
3. 김한수·김재홍(2002), 아파트 단지의 녹지조성에 대한 주민의식과 가상평가법 적용에 관한 연구, 한국주거학회지 제13권 제5호.
4. 홍인욱(1997), 서울시 단독주택지역의 변화유형과 특성에 관한 연구, 서울대학교 박사학위논문.
5. 이명훈(2000), 도심지역의 정주공간 확보책으로서 토지이용규제수법의 적용가능성에 관한 연구, 대한국토·도시계획학회지 제35권 제5호.
6. 정현영(1994), 주택지에 있어서 주차실태분석과 대책에 관한 연구, 대한국토·도시계획학회지, 제29권 제3호.
7. 황기연(1997), 거주자우선주차제의 시행전략, 대한교통학회지 제15권 제2호.
8. 대구광역시남구(2002), 대구교육대학교 일원 거주자우선주차제 시행 기본설계.
9. 서울시정개발연구원(1995), 지구도로설계·운영지침에 관한 연구.
10. 서울시정개발연구원(1996), 주택가 주차공간 확충
11. 인천발전연구원(2001), 인천광역시 주차정책방향 연구.
12. Gomez-Ibanez, Jose and Gary R. Fauth(1980), Downtown Auto Restraint Policies, Journal of Transportation Economics and Policies.