

도시재생을 위한 충청남도 가로환경 만족도 및 요구도 조사분석

박철희 | 충남발전연구원 연구위원

I. 서론

1. 연구배경 및 목적

시가지 내에 있는 가로는 도시민들에게 상업, 업무, 문화교류의 장으로서, 도시경제와 상업에 활성화에 있어 중요한 요소이나, 도시 확산 과정 속에서 기성시가지 내에서 중심 역할을 수행하였던 가로는 시가지 주변의 개발과 신시가지·신도시 가로의 조성으로 인하여 경제적 중심의 가로기능을 상실하고 있으며, 사회·문화적 측면에서도 잠재적 문제를 야기시키고 있다.

중심시가지 가로의 노후화와 활력저하는 도심공동화와 맞물려 도심의 쇠퇴를 심화시켜 도시발전 저해, 사회적 비용의 증가를 초래할 뿐만 아니라, 지역이 가지고 있는 고유의 가로 문화까지도 상실되어가고 있는 실정이다.

그러나 지속적인 인구 감소, 고령화 진전, 도심회귀와 컴팩트한 도시공간 조성 등으로

가로기능의 재정립과 기성시가지 내 가로환경의 중요성이 점증하고 있으며, 대도시를 중심으로 가로정비 사업이 추진되고 있다. 반면, 지방중소도시의 경우 교통인프라의 확충과 주변 대도시의 성장으로 인하여 인구가 지속적으로 감소하며 중소도시의 활력이 저하되고 있는 실정이며, 도시기반시설의 열악한 상태에 있음에도 불구하고 가로환경 실태파악의 미흡, 관련법 제도의 미비, 재정지원 등의 부족으로 사업이 체계적으로 추진되고 있지 못한 실정이다.

따라서 지방중소도시를 재생과 함께 기성시가지 내 가로환경 정비를 위해서는 충청남도 시군의 기성시가지 내에 있는 가로환경의 실태조사와 함께 사업추진을 위한 법제도 및 지원체계의 도입 등이 모색되어야 한다.

본 연구의 목적은 충청남도 시·군의 기성시가지 내에 입지하고 있는 중심가로에 대한 만족도 및 개선요구도 등을 조사하여 도시재생과 가로활성화 측면에서 개선방안을 도출하

는데 있으며, 이를 통하여 궁극적으로는 지역 경제 활성화, 주민들의 삶의 질 향상에 기여하는데 있다.

- 첫째, 도시재생을 위한 가로활성화 요소 분석
- 둘째, 충청남도 및 시군 가로환경에 대한 가로 만족도 및 도시재생에 필요한 요소별 요구도 조사 및 분석

내용적인 범위로는 선행연구검토를 통하여 기존연구의 동향, 가로활성화 요인분석 등을 통하여 요인에 따른 만족도 및 요구도 조사를 실시하였다.

연구방법으로는 관련이론 검토 및 선행연구 분석을 토대로 도시재생에 필요한 가로활성화 요인을 분석하였으며, 가로환경에 대해 전문가와 주민을 대상으로 만족도 및 요구도에 대한 면접 설문조사를 통하여 시행하였다.

2. 연구범위 및 방법

공간적 범위로는 충청남도 전체 및 16개 시·군 지역을 대상으로 구체적 대상가로로서 시·군의 구도심 중심상업가로를 대상으로 하며, 가로의 공간적 범위는 3차원적으로 건축물 입면과 맞은편 건축물 입면 사이에 있는 가로공간을 대상으로 조사하였다.

- 설문조사

| 구 분 | 조사 설계 내용 | |
|-------------|--|---------------------------------------|
| 조사목적 | ▶ 가로환경 만족도 ▶ 도시재생, 가로활성화 요인 중요도 | ▶ 가로환경 만족도 및 요구도 조사 |
| 조사대상 | ▶ 전문가 | ▶ 해당지역 중심가로 상인, 이용자 |
| 조사규모 | ▶ 총40명 | ▶ 16개 시·군 각30명을 대상으로 설문 (총480명) |
| 조사방법 | ▶ 설문지 배포 및 수거 | ▶ 현장방문 / 대면 설문조사 |
| 조 사 주요내용 | ▶ 가로환경 만족도 ▶ 도시재생을 위한 가로환경 개선 요인별 중요도 | ▶ 가로이용목적 및 빈도분석 ▶ 가로환경만족도 및 요구도 분석 |

Ⅱ. 가로 개념과 도시재생 요소에 대한 고찰

1. 가로 개념 및 기능

1) 가로 개념

가로[街路, street]는 사전적 의미에서 시가지(市街地)의 도로(道路)¹⁾를 지칭하며, 일반적(一般的)으로 교통(交通) 안전(安全)을 위(爲)하여 차도(車道)와 보도(歩道)로 구분(區分)되어 있으며, 가도(街道), 거리, 길이라고 한다.

어원적 측면에서 가로는 포장된(to pave)이란 의미의 라틴어 “stemeve”에서 유래하였으며 한계가 정해진 표면 즉, 양측에 줄지어 있는 건물들의 확장된 구역에 의해서 특징지워진 도시 구조의 한 부분을 나타낸다. 즉, 도로면과 그 도로의 양옆에 열 지어 서 있는 건축물의 입면이 형성하는 3차원적인 공간을 의미한다.

토목건설공학적 측면에서 가로는 고속도로를 제외한 시가지의 일반 도로로서 도시의 중추기능 역할을 하며 도시활동을 위한 근원이 되며, 가로구성은 차도, L형 측구(側溝), 보도로 되며 특히, 보도는 보행자의 안전과 시민의 도시생활에 필요한 것이나, 한국의 실정으

로는 차도와 보도의 구별이 없는 가로도 있다고 언급하고 있다.

따라서 가로란 장소적으로 시가지화된 지역에 입지하며, 도로를 중심으로 건축물이 연결되어 있는 3차원적인 공간을 의미한다.

2) 가로 기능

도시 속에 위치한 가로는 하나의 기능만으로 결정되어지는 것이 아니라 여러 기능을 가지는 특성을 보이는데, 그것은 교통로로서의 역할, 공공공간으로서의 역할, 주변 건축물로의 접근공간 역할, 도시 체험장 역할, 도시의 경관과 특징을 보여주는 장소 및 지역개발의 기준 및 구획의 역할 등 다양한 기능을 하고 있으며, 이를 정리하면 다음과 같다.

(1) 연계기능

가로는 네트워크화 되면서 지역 또는 각종 시설들과 연계되어 자동차, 자전거, 보행 등 도시공간의 교통시설로서 주기능을 한다.

(2) 구획기능

가로는 지역과 지역, 지역과 시설, 시설과 시설을 연결하면서 도시의 가구나 근린주구 등의 도시공간을 구획하는 기능을 담당한다.

1) 민중서림, 엡센스국어사전, 1996

(3) 공공 오픈스페이스 기능

통풍, 채광 등의 쾌적한 도시환경을 확보하기 위한 공공공간으로서, 재난시 방화 및 피난 등의 공공 오픈스페이스 기능을 담당한다. 특히, 산책로, 광장 등과 같은 레크레이션과 휴식 기능을 담당한다.

(4) 경관형성 기능

가로는 기본적으로 도로와 건물로 이루어지는 삼차원의 구조로 도시형태 및 경관을 형성하는 기능을 하며 보행자에게 도시에 대해 실제적으로 체험기회를 제공한다.

(5) 사회·경제적 기능

사람들이 통행하는 보도, 자동차가 이동하는 차도, 목적 대상이 되는 건축시설물 등으로 형성되는 가로는 이를 상호 매개하는 역할을 하며 도시의 사회·경제적 기능을 수행한다.

2. 도시재생을 위한 가로환경 설계 원칙과 계획 요소

도시재생을 위한 가로환경 개선은 궁극적으로 가로활성화를 목표로 한다. 가로활성화에 대해서는 먼저, 케빈 린치(Kevin Lynch)는 활

성화된 환경에서는 알아보기 쉬움(Legibility)이 중요하며, 이를 통하여 인식된 공간은 의도적이든, 그렇지 않은 인간의 활동을 조직화하는데 도움을 주게 되고, 또 이러한 이미지는 인간에게 의미와 장소성을 부여하게 된다고 말하고 있다.

제이콥스(Jacobs)는 가로의 활성화는 가로가 가진 용도의 다양성에 의한 것으로 1차적 다양성과 2차적 다양성으로 구분하고 있는데, 1차적 다양성은 주거, 사무소, 공장 등과 같은 기능과 용도상의 다양성을 말하며, 2차적 다양성은 소매점, 놀이터 등 삶의 행위나 욕구에 의해서 생겨나는 시설과 공간을 의미한다고 말하고 있으며, 가로의 활성화를 위해서는 이 두 가지 차원의 다양성 모두가 필요하다고 보고 있다.

정은옥(2002)은 활성화된 가로는 활성화의 주체인 사람을 위한 물리적 환경이 잘 정비되어 있으며, 편의를 고려한 건물 디자인 등이 활성화된 가로의 특성이라고 말하고 있다. 또한 정민우(1992)는 활성화된 가로는 휴먼스케일을 많이 가지고 있다고 말하고 있다.

즉, 국내에서는 아직까지 가로환경적 측면에서의 연구는 많이 진행되고 정리되었지만, 도시재생을 위한 가로환경 개선은 미흡한 상태이며, 일부 연구된 대부분의 대상은 대도시

를 중심으로 되어 있다.

이에 본 연구에서는 최근 ULI에서 제안하고 있는 도시재생을 위해 필요한 가로환경 설계 원칙을 정리해 보고자 한다.

1) 도시재생을 위한 가로환경설계 원칙

ULI(Urban Land Institute)에서는 성공적인 도시재생을 위해 가로환경 설계의 7가지를 제시하고 있는데 이를 정리하면 다음과 같다.

(1) 원칙 : 용도의 다양성을 증진시킬 것

진전한 도시 중심은 활력 있는 업무 및 레저 환경을 만들 수 있는 폭넓은 용도를 가지고 있어야 한다. 사람들이 낮과 밤 시간에 도심 가로에 방문하고 머무는 다양한 원인을 제공함으로써, 도시에 더 많은 사람들은 더 자주, 그리고 더 오랫동안 있게 하는 것이 중요하다. 복합용도는 업무, 주거 및 위락뿐만 아니라 소매점과 식당을 포함하여야 한다.

(2) 원칙 : 컴팩트한 개발을 할 것

가로를 중심으로 보행자 활동을 증진시키기 위하여, 도보로 쉽게 접근할 수 있는 적합한 크기를 만들어야 한다. 중요 시설, 활동센터 등의 집객시설과 노면주차장과 전면공지 등의

지원시설 및 공간들이 서로 기능적 유기적으로 연계되는 것이 매우 중요하다. 시설과 기능들이 떨어져있거나 격리되어 있다면, 보행자들의 활동과 경제적 시너지 효과는 감소될 수 있다.

많은 도시들에서, 새로운 개발은 토지가격이 낮으며, 화물들이 쉽게 모일 수 있는 중심지 외곽에서 일어나기 쉽다. 도심 중심의 전통적인 소매 센터와 도보거리 내에 위치한다면, 주변의 고밀도 개발은 문제가 되지 않는다. 그러나 사람들이 전통적인 중심에서 새로이 개발된 지역을 걸어서 접근할 수 없다면, 중심지에 영향은 부정적으로 나타날 수 있다

(3) 원칙 : 개발의 힘을 불러일으킬 것

적합한 규모의 개발과 업무 또는 주거로 상충부 건물 공간의 생산적인 이용은 토지이용의 복합화와 효율성을 증진시킬 수 있다. 그러나 새로운 거대규모의 프로젝트들이 도심 중심부의 부동산가격에 부정적인 영향, 또는 가로수준의 활동에 부정적인 영향을 미치지 않게 하는 것이 중요하다. 특히, 개발이 저밀도로 이루어진 작은 도시들에서 기존 투자지역에 대한 보호가 우선되어야 한다.

도심 가로계획, 법률과 조례, 그리고 검토과정에서는 건물들이 가로와 어떻게 관계되며

가로공간의 질에 대한 기준을 제시해야만 한다.

(4) 원칙 : 활동의 균형을 확보할 것

도시의 중심부는 낮과 밤에 활동의 균형을 확보해야 한다. 예를 들면, 부적합하게 만든 업무공간은 업무시간 이후에 중심지역을 공동화시킬 수 있다, 그래서 그러한 기간 동안 살아있는 지역을 만들기 위한 상점, 방문자 매력물, 그리고 주거들은 혼합하는 노력들이 필요하다.

주요한 용도들에 대한 과도한 군집은 피해야만 한다. 즉 특별 구역들의 조성은 - 많은 “극한 상태”환경의 보증인 - 그러한 용도들이 도시 중심의 재생 극대화 할 수 있는 기회를 낭비하게 하고 있다.

(5) 원칙 : 접근성을 제공할 것

차량접근과 주차는 편리하며 효율적이지만, 보행 증진과 가로활성화를 위하여 보행자에게 명확한 우선권을 주는 것이 중요하다. 보행자의 체험을 증진시키는 충분한 폭의 보도와 어메니티들은 가로들이 장벽이 아닌 연계기능들로 역할을 하기 위해 필요하다. 잘 구성된 동선패턴은 높은 질의 보행환경, 효율적인 차량 접근과 대중교통의 접근성을 강화한다.

우선해야 할 일은 중심 코어에 쇼핑과 편리한 서비스를 지원하기 위하여 단기간, 가로주

차를 할 수 있는 공간을 부여해 주는 것이다.

가능한 한 도시 중심에 종일 교외통근자를 위한 주차장에 대한 증가되는 수요는 대중교통, 주변지역 주차장, 그리고 카풀 등을 통해서 감소시킨다. 대부분의 도시들에서 지하주차장은 고품격의 부동산 소유자와 거주자들이 고밀의 업무와 주거개발들을 위해 일반적으로 요구되고 있다.

(6) 원칙 : 기능적인 연계성을 확보할 것

사람들은 활동 중심시설들을 걸어서 이용하는데 있어 직접적이고 물리적인 매력이 있으며, 그리고 편리한 연결성이 있는 가로를 이용할 수 있어야만 한다. 보행자의 연계는 독특한 가로경관의 처리, 오픈스페이스, 그리고 활동적인 가로-레벨의 용도에 의해 이루어지는 내부 네트워크에 의해 진행되며, 이는 근교 근린주구 지역과 도시중심의 연계뿐만 아니라 도시 중심 활동이 연계되어 이루어진다.

거리에 직접적으로 접하는 곳에 불결한 벽들, 주차장 구획들 또는 주차용 구조물들이 들어섬에 따라서 보행자의 체험을 떨어뜨린다면 새로운 개발은 허용되어서는 안 된다. 디자인 가이드라인들은 가로-레벨의 입면들이 보행자 환경에 흥미를 부여할 수 있도록 하여야 한다. 블록 사이에 중요 가로와 근처의 주차 구획들이 가능한 한 연결되어야 한다.

(7) 원칙 : 명확한 정체성을 만들 것

도시 중심부들이 사람들이 교감하는 매력적이며 흥미있는 장소로 조성되기 위해서는 명확한 정체성을 요구하고 있다. 소매활동, 문화적 활동, 위락, 레크리에이션 그리고 특별한 이벤트 프로그램들은 도시의 중심지 이미지를 흥미있는 장소화하는데 기여한다. 주거와 도시생활의 증진은 또한 안전하고, 잘 유지되며, 그리고 살아있는 환경으로서 도시 중심 이미지를 형성하는데 중요하다. 이벤트, 페스티벌, 무료주차기회, 그리고 특별한 인센티브 등이 결합된 마케팅과 촉진은 도시 중심의 속성을 증진시킨다.

2) 도시재생을 위한 가로환경 계획 요소

일반적으로 보행자가 이용하는 가로환경에 있어 R. Brambila와 G. Longo는 계획대상의 물리적 환경, 경제적 환경, 사회적 환경의 조사가 필요하다고 설명하고 있으며, 이러한 조사요소들은 한편으로는 계획요소의 속성들을 가지고 있다.

(1) 물리적 요소

| 요 소 | 세부 구성 요소 | 비 고 |
|----------------|--|--------|
| 교 통 망 | · 광역교통(도로, 철도 등) 기반시설, 대중교통시스템 등 | 접근성 관련 |
| 가 로 (차도+보도) | · 가로 폭, 바닥재, 차량진입방지시설, 횡단보도 자동차 정지선, 과속방지턱 등 | 안정성 관련 |
| 가로시설물 | · 식재, 의자, 가로등, 깃봉, 키오스크, 가판대, 쓰레기통, 우체통, 공중전화, 화장실 등 | 쾌적성 관련 |
| 건 축 물 | · 입면(facade), 층고, 가로와 접하는 접도면적, 건물색채, 건축물군의 형식미 | |

(2) 경제적 요소

| 요 소 | 세부 구성 요소 | 비 고 |
|--------------|---|---------|
| 건 축 물 용 도 | · 업무(오피스), 소매점, 주거, 문화 및 위락시설, 호텔, 컨퍼런스/컨벤션 센터, 공공서비스 등 | 용도의 다양성 |
| 지 가 | · 개인·공공·단체 소유의 토지, 과세 가능한 부동산의 평가액 | |

(3) 사회·문화적 요소

| 요 소 | 세부 구성 요소 | 비 고 |
|------------------|--|-----|
| 인 구 활 동 | · 이용인구 (배후지인구, 통과인구 등) | |
| 특 징 적 문 화 요 소 | · 고건물, 지역의 지리·지형·지세, 상징물(랜드마크), 가로경관, 공공 예술품, 오픈스페이스 등 가로로 유인할 수 있는 문화적인 상징물 · 이벤트 및 장소마케팅 정체성 | 정체성 |

3. 검토종합 - 도시재생을 위한 가로활성화 요소

선행연구에서 검토된 가로활성화에 대한 요인은 연구의 접근측면에 따라 다르게 제시되고 있다. 가장 포괄적으로 제시하고 있는 것은 Cy Paumier(ULI)로서 7가지 요소를 제시하고 있으며, Jane Jacobs는 용도의 다양성, Kevin

Lynch는 알아보기 쉬움(Legibility)을 제시하고 있으며, 일본을 사례로 연구된 활성화 요인으로서 신중진(2007)의 연구에서 제시되고 있는 6가지 요소가 있다.

본 연구에서는 가장 포괄적으로 제시되고 있는 Cy Paumier가 제시하고 있는 활성화 요인을 중심으로 실태를 파악해 보고자 한다.

| 항 목 | Cy Paumier (ULI) | Jane Jacobs | Kevin Lynch | 신중진 (2007) | 정수진 | 검토 종합 |
|--------------|---------------------|----------------|----------------|---------------|-----|----------|
| 1 용도의 다양성 | ○ | ○ | | ○ | | ● |
| 2 컴팩트한 가로환경 | ○ | | | ○ | ○ | ● |
| 3 적합한 규모의 개발 | ○ | | | ○ | | ● |
| 4 활동의 균형성 | ○ | | | | | ● |
| 5 접근성 | ○ | | | | | ● |
| 6 기능적 연계성 | ○ | | | ○ | ○ | ● |
| 7 정체성 | ○ | | ○ | ○ | ○ | ● |
| 8 주민 참여 | | | | ○ | | |

- 1) Kevin Lynch의 경우 활성화된 가로는 알아보기 쉬움(Legibility)이 존재한다고 언급하고 있는데 본 연구에서는 이를 정체성 항목으로 분류함
- 2) 신중진의 도시재생을 위한 일본 지방도시의 중심시까지 정비수법 연구(2007.5)는 정비원리 및 수법으로서 연계성, 협력성, 지속성, 지역성, 복합성, 공공성 등을 제시하였는데 이중 협력성은 주민 참여, 지속성은 적합한 규모의 개발로 분류함

Ⅲ. 도시재생을 위한 가로환경 만족도 및 요구도 조사

1. 조사 및 분석의 틀

1) 범위설정

본 연구는 충청남도 시·군 지역을 대상으

로 하며, 연구 기간과 내용의 한계 상 시·군의 대표성 있는 구도심의 중심가로를 대상으로 조사범위를 한정하고자 한다.

조사범위는 충청남도 시·군의 인구현황, 주변 개발현상, 낙후도, 역사적인 특징 등을 고려하여 특성별로 다음과 같이 유형을 분류하며, 유형별 대표 도시의 중심가로를 선정하여 조사를 하였다.

| 설문조사 대상지역 | 특 징 |
|--------------------|---|
| 천안, 아산, 당진, 서산 | ① 개발의 활성화로 전체인구 증가 ② 신도심의 개발로 구도심 침체 |
| 홍성, 예산 | ① 인구감소 지속되고 있으나 읍지역 인구증가 ② 신도청 등 신도시 건설로 도심쇠퇴 예상 |
| 금산, 연기, 공주, 계룡, 논산 | ① 인구감소 지속되고 있으나 읍지역 인구증가 ② 광역시와 인접하여 도심 쇠퇴 지역 |
| 청양, 서천, 부여 | ① 인구감소와 성장기반이 약화된 낙후지역 |
| 태안, 보령 | ① 지리적으로 서해와 인접 ② 관광인구 등 유동인구의 증가 |

2) 조사 및 분석방법

가로환경 환경에 대한 만족도와 요구도는 전문가와 대상가로를 이용하는 이용객들을 대상으로 설문조사를 실시하였다.

(1) 설문 항목 및 내용

설문 조사항목 및 내용은 선행연구에서 검토된 내용과 도시재생을 위한 가로환경 설계 원칙을 참고하여 7개 대항목, 20개 소항목으로 구성하여 추진하였다.

〈표 1〉 설문 조사 항목

| 7개 대항목 | | 세부 소항목 |
|--------|------------|--|
| 1 | 용도의 다양성 | ① 가로변 건축물 용도는 이용자를 만족시킬 수 있도록 다양한 기능(업무, 주거, 위락, 소매점, 식당 등) 및 복합화가 되어 있는가? |
| 2 | 컴팩트한 가로환경 | ② 보행으로 이용하기 편리한 가로규모 및 길이(300m이내), 보도폭원 등을 확보하고 있는가? ③ 가로변 시설물의 연계개발, 건축선 지정 등으로 시각적인 연속성 및 컴팩트한 가로환경을 제공하고 있는가? ④ 보행 연속성이 유지되도록 보도 및 건물차량진입부 등이 정비되어 있는가? ⑤ 가로의 간판·사인 등은 잘 정비되어 있는가? |
| 3 | 적합한 규모와 개발 | ⑥ 공공 및 민간차원 적절한 정비·개발이 이루어졌거나, 계획이 있는가? ⑦ 가로변 건물의 스카이라인을 잘 정비되어 있는가? ⑧ 가로활동의 연속성이 확보될 수 있도록 대규모 단일용도의 입지가 제한되어 있는가? |
| 4 | 활동의 균형성 | ⑨ 야간 조명 등 가로안전시설 확충되어 있는가? ⑩ 가로편의시설(벤치, 파고라, 가로수 등)이 잘 정비되어 있는가? ⑪ 매력적인 가로편의시설물 또는 조형물이 설치되어 있어 매력있는 가로를 형성하고 있는가? |
| 5 | 접근성 | ⑫ 가로로 접근이 용이하도록 대중교통시스템(버스, 철도 등)이 잘 정비되어 있는가? ⑬ 버스 및 택시정류장, 주차장 등을 잘 확보되어 있는가? ⑭ 대상가로에 대한 안내 및 홍보는 잘 이루어지고 있는가? |
| 6 | 기능적 연계성 | ⑮ 가로 내 주요시설간 보행동선체계가 잘 구축되어 있는가? - 보행로의 연속성, 적정 보도 폭원, 횡단보도 폭·간격·주기 등 ⑯ 보행장애시설물, 무단주정차 등이 잘 관리되고 있는가? ⑰ 가로안내판은 잘 정비되어 있는가? |
| 7 | 정체성 | ⑱ 역사, 문화, 랜드마크적 건축·시설물 등이 잘 정비되어 있는가? ⑲ 건축입면, 색채 등이 개성있게 나타나고 있는가? ⑳ 가로 이벤트 등의 가로활성화 프로그램이 있는가? |

2. 전문가를 대상으로 한 가로만족도 및 중요도 조사

1) 조사개요

본 설문조사는 충청남도 시·군의 기성시가

지 내에 입지하고 있는 대표적인 중심가로의 도시재생을 위한 가로활성화를 위하여 전문가들의 의견을 수렴하여 지역별 7개 항목에 따른 요구도에 반영하기 위해 실시하였다.

이에 대한 전문가 설문은 중심가로환경의 만족도 및 가로활성화를 위한 가로환경 개선

〈표 2〉 전문가 설문조사 방법

| 조사방법 | 내 용 |
|-----------------------|--|
| 조사대상 및 표본수 (총 40명) | - 도시계획 관련 엔지니어링 (6명) |
| | - 도시계획 및 설계, 조경, 건축, 교통 등 관련 연구직 (19명) |
| | - 도시계획 및 설계, 조경, 건축 등 관련 대학교수 (15명) |
| 표본추출 방법 | - 엔지니어링, 연구직, 대학교수 등 의도 할당 표본 추출 |
| 표본추출 방법 | - 엔지니어링, 연구직, 대학교수 등 의도 할당 표본 추출 |
| 신뢰구간 | - 95%신뢰구간에서 표본오차 ± 2.5 |
| 조사방법 | - 구조화된 설문지를 이용한 설문조사 |
| 조사기간 | - 2007년 8월 18일 ~ 30일 |

과제의 상대적 중요도 등에 대해 조사되었다.

조사대상은 충청남도에 거주하며 도시계획 및 설계, 조경 등 관련 전문가들로 엔지니어링, 연구직, 대학교수 등으로 구분하였다.

문에 응답하였다.

3) 만족도

2) 전문가설문 응답자의 특성

전문가설문 응답자의 평균 연령은 30.2세로 최저 20세에서 최고 50세까지의 연령으로 30·40세가 전체 응답자의 43.2%이었고, 다음으로 40·50세가 29.7%, 50세 이상 10.9%이었으며, 응답자의 94.6%가 남성이었다.

전문가 설문 응답자 직업 및 전공은 연구원 47.5%로 가장 많았고, 그밖에 대학/교수가 37.5%, 엔지니어링 15%이었다. 이들의 전공 분야는 도시계획이 37.5%로 가장 많았으며, 조경설계가 15%를 차지하였다. 그밖에 지역경제(12.5%), 건축학(12.5%), 도시설계(10%), 인문계열(10%), 교통계획(2.5%) 등 순으로 설

충남 가로환경에 대한 전문가설문 만족도는 7점 척도를 기준으로 하였을 때, 평균 만족도는 2.6으로 약간불만족으로 나타났다. 7점 척도를 기준으로 만족도 분포를 살펴보면, 불만족 42.5%(17명), 약간불만족·보통 각각 22.5%(9명), 약간만족 7.5%(3명), 매우불만족 5%(2명) 등 순으로 나타나 전반적으로 만족도가 떨어지는 것으로 조사되었다.

각 전문가 설문 응답자 직업분야별로 살펴보면, 연구직은 불만족 42.1%(8명), 약간불만족 31.6%(6명) 등으로 나타났다. 대학/교수 중 사자는 불만족 53.3%(8명), 보통 26.7%(4명)으로 조사되었으며, 엔지니어링은 보통 또는 약간만족에 각각 33.3%(2명)으로 나타났다.

- 각 전문가설문 응답자 직업분야별로 살펴보면, 연구직 종사자는 2.3 불만족을 나타냈고, 대학/교수 종사자 또한 2.1 불만족을 표시
- 연구직 종사자 및 대학/교수 종사자 등

- 은 비교대상을 명확히 가지고 있어, 우수지역에 비해 충남의 가로환경이 매우 열악한 것으로 인식하고 있음
- 반면, 엔지니어링 종사자는 만족도 3.3으로 보통 수준을 나타냄

〈표 3〉 전문가설문 가로환경 만족도 분석

| 구분 | 만족도 | 매우 만족 | 만족 | 약간 만족 | 보통 | 약간 불만족 | 불만족 | 매우 불만족 | |
|-------|--------------|----------|----|---------------|---------------|---------------|----------------|--------------|---|
| 연구직 | 2.3 | - | - | 5.3% (1명) | 15.7% (3명) | 31.6% (6명) | 42.1% (8명) | 5.3% (1명) | |
| 대학/교수 | 2.1 | - | - | - | 26.7% (4명) | 13.3% (2명) | 53.3% (8명) | 6.7% (1명) | |
| 엔지니어링 | 3.3 | - | - | 33.3% (2명) | 33.3% (2명) | 16.7% (1명) | 16.7% (1명) | - | |
| 평균만족도 | 2.6 (40명) | - | - | 7.5% (3명) | 22.5% (9명) | 22.5% (9명) | 42.5% (17명) | 5.0% (2명) | |
| | | 매우만족 | 만족 | 약간만족 | 보통 | 약간불만족 | 불만족 | 매우불만족 | |
| | | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 |

4) 중요도

충남 가로환경에 대한 전문가설문 평균 중요도를 살펴보면, 정체성(19.6%), 기능적 연계성(17.3%), 적합한 규모의 개발(15.7%), 접근성(12.7%), 컴팩트한 가로환경(12.5%), 용도의 다양성(11.8%), 활동의 균형성(10.5) 등 순으로 나타났다.

전문가설문 응답자의 직업분야별로 살펴보면, 연구직 종사자는 기능적 연계성(18.3%), 정체성(17.2%), 적합한 규모의 개발(14.7%),

접근성(14.4%), 컴팩트한 가로환경(13.9%), 용도의 다양성(12.9%), 활동의 균형성(8.6%) 등 순으로 나타났다.

대학/교수 종사자 또한 정체성(21.7%)의 중요도가 가장 높았으며, 접근성(15.5%), 기능적 연계성(15.2%) 등 높은 순으로 나타났다. 엔지니어링 종사자는 정체성(20%), 적합한 규모의 개발(20%) 등을 높은 중요도를 나타냈으며, 다음 순으로 기능적 연계성(18.3%), 활동의 균형성(13.3%), 용도의 다양성(10.0%), 컴팩트한 가로환경(10.0%) 순으로 나타났다.

〈표 4〉 도시재생을 위한 가로환경 개선에 있어 개선항목별 중요도 분석

| 구분 | 용도의 다양성 | 컴팩트한 가로환경 | 적합한 규모의 개발 | 활동의 균형성 | 접근성 | 기능적 연계성 | 정체성 |
|-------|---------|-----------|------------|---------|-------|---------|-------|
| 연구직 | 12.9% | 13.9% | 14.7% | 8.6% | 14.4% | 18.3% | 17.2% |
| 대학/교수 | 12.5% | 13.5% | 12.3% | 9.3% | 15.5% | 15.2% | 21.7% |
| 엔지니어링 | 10.0% | 10.0% | 20.0% | 13.3% | 8.4% | 18.3% | 20.0% |
| 평균중요도 | 11.8% | 12.4% | 15.7% | 10.5% | 12.7% | 17.3% | 19.6% |

3. 주민을 대상으로 한 가로환경 만족도 및 요구도 조사

1) 조사개요

본 설문조사는 충청남도 시·군의 기성시가 지 내에 입지하고 있는 대표적인 중심가로의

도시재생을 위한 가로활성화를 위하여 16개 시·군 각30명을 대상(총480명)으로 실시하였다. 이에 대한 일반인 설문은 중심가로 이용목적 및 빈도, 가로환경 만족도 및 요구도 등에 대해 조사되었다.

설문조사는 충청남도 16개 시·군 기성시가지 내의 대표적인 중심가로에서 각 30명을 대상으로 현장에서 대면으로 진행하였다.

〈표 5〉 주민 설문조사 방법

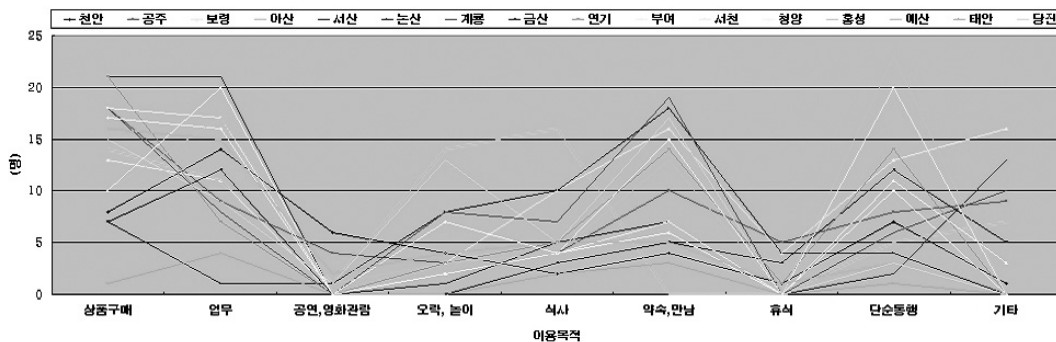
| 조사방법 | 내 용 |
|--------------------|--------------------------------|
| 조사대상 및 표본수(총 480명) | - 충청남도 16개 시·군 각30명을 대상으로 설문 |
| 표본추출 방법 | - 16개 시·군 각30명을 대상으로 설문 |
| 신뢰구간 | - 95% 신뢰구간에서 표본오차 ± 2.5 |
| 조사방법 | - 구조화된 설문지를 이용한 현장방문 및 대면 설문조사 |
| 조사장소 | - 16개 시·군 기성시가지 내의 대표적인 중심가로 |
| 조사기간 | - 2007년 8월 16일 ~ 9월 15일 |

2) 이용목적 및 이용시간 분석

(1) 이용목적

16개 시군의 설문을 통해 중심가로의 이용 목적은 상품구매(21.2%), 업무(21.1%), 약속·만남(16.7%), 단순통행(14.4%), 식사(9.7%), 오락·놀이(7.4%), 기타(5.7%), 휴식(2.0%), 공연·영화관람(1.8%) 순으로 나타나 단순통행보다는 구체적인 목적을 가지고 이용하는 것으로 조사되었다.

반면, 공연·영화 관람(1.8%), 오락놀이(7.4%)로서 매우 낮은 비율을 나타냈는데 이는 가로에 문화시설이 부재한 것이 주요인으로 분석되었다. 특히, 가로 용도의 다양성 증진을 위한 세부항목별 요구도에서 상업 및 업무기능의 확충 요구도보다 문화·공연시설 확충의 요구도가 높게 나온 것은 이를 뒷받침하고 있으며, 약속, 만남과 함께 가로에서 편히 쉴 수 있는 휴식기능(2.0%)을 확보하는 것도 중요한 것으로 조사되었다.

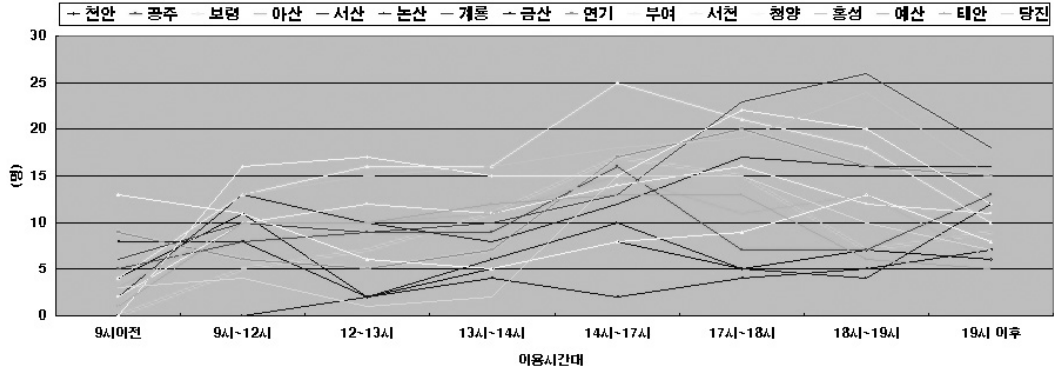


〈그림 1〉이용목적 분포

(2) 이용시간대

주민들의 가로이용시간대를 보면 14~19시 사이가 전체의 48.5%를 차지하여 오전보다는 오후, 오후 시간에서도 19시 이후에는 이용이 감소하는 것으로 조사되었다. 설문을 통해 조사된 16개 시·군의 중심가로의 이용시간대를 세부적으로 살펴보면 14~17시(17.1%), 17~18시(16.5%), 18~19시(14.9%),

19시 이후(13.8%), 9시~12시(11.6%), 13~14시(11.3%), 12~13시(9.4%), 9시 이전(5.4%)로 나타났다. 즉, 시군별로 차이는 있지만 오전시간과 오후 7시 이후에는 이용활동이 전반적으로 떨어지는 것으로 조사되어 있으며, 가로 활동균형성이 미흡함을 보여주고 있다.



〈그림 2〉주 이용시간대 분포

(3) 설문응답자 계층 및 직업

중심가로의 설문응답자의 연령 계층은 20~30세(36.7%), 30~40세(20.0%), 40~50세(19.4%), 50세 이상(17.5%), 20세 미만(6.5%) 등 순으로 나타났다.

설문응답자 성별 분포는 남자가 208명(43.3%), 여자가 272명(56.7%)로 여성응답자가 13.3% 높게 응답하였다.

중심가로의 설문응답자의 직업분포는 기타 28.5%, 학생 22.7%, 자영업 22.7%, 회사원 14.4%, 서비스업 10.2%, 농업 1.5% 등 순으로 나타났다.

3) 가로환경 만족도 및 개선요구도 분석

(1) 만족도

충청남도 16개 시·군의 가로 만족도 조사에서 평균 3.2로 만족도가 떨어지는 것으로

조사되었다.

지역별 세부 만족도를 살펴보면 다음과 같다.

우선 만족도가 보통인 구간(4~3구간)에서 3.5기준으로 하여 3.5이상인 시군은 서산(3.6), 계룡(3.6), 금산(3.6), 서천(3.7), 태안(2.5) 등으로 조사되었다.

- 이러한 수치는 충청남도 시군 중에서 가로환경이 그나마 나은 지역주민들에게서 나온 만족도로서 만족도가 높다고 볼 수 없음. 그나마 만족도를 보이는 약간만족(5~4구간)의 분포에 속한 시군이 하나도 없다는 것은 충남의 가로환경이 매우 열악함을 상대적으로 보여주고 있음

만족도가 보통이며 3.5 이하인 시군으로서 는 공주(3.2), 보령(3.2), 아산(3.1), 연기(3.4), 부여(3.1), 청양(3.2), 홍성(3.4) 등으로 나타났다. 만족도가 3미만으로서 불만족스럽게 나온 시·군을 살펴보면 천안(2.8), 논산

(2.7), 예산(2.9), 당진(2.5) 순으로 충청남도 전체 시군 중 당진군의 가로환경이 가장 만족도가 떨어지는 것으로 조사되었다.

- 실제로 당진군의 도심은 구도심의 구조를 유지하며 차도와 보도가 혼합되어, 보행 안전성 확보가 매우 미흡한 상태임.

주민을 대상으로 한 만족도(3.2) 조사에서는 전문가 집단의 만족도(2.6)보다는 높게 나타났다지만 만족도 구간인 4~3구간에서 평균 이하를 보이고 있어, 도시재생과 주민의 만족도 제고를 위해 가로환경 개선 노력이 지속적으로 필요한 것으로 분석되었다.

〈표 6〉 시·군별 가로환경 만족도

| 구분 | 만족도 | 매우만족 | 만족 | 약간만족 | 보통 | 약간불만족 | 불만족 | 매우불만족 |
|----|-----|----------|-----------|------------|-------------|------------|------------|-----------|
| 천안 | 2.8 | - | 3.3%(1명) | 6.6%(2명) | 43.3%(13명) | 16.7%(5명) | 20%(6명) | 10.1%(3명) |
| 공주 | 3.2 | - | 6.6%(2명) | 6.6%(2명) | 56.7%(17명) | 13.4%(4명) | 13.4%(4명) | 3.3%(1명) |
| 보령 | 3.2 | - | - | 20%(6명) | 46.6%(14명) | 20%(6명) | 13.4%(4명) | - |
| 아산 | 3.1 | - | 10.1%(3명) | 13.4%(4명) | 36.6%(11명) | 10.1%(3명) | 29.8%(9명) | - |
| 서산 | 3.6 | - | 10.1%(3명) | 13.4%(4명) | 63.3%(19명) | 3.3%(1명) | 6.6%(2명) | 3.3%(1명) |
| 논산 | 2.7 | 3.3%(1명) | 6.6%(2명) | 13.4%(4명) | 20%(6명) | 16.7%(5명) | 20%(6명) | 20%(6명) |
| 계룡 | 3.6 | - | - | 26.6%(8명) | 56.7%(17명) | 13.4%(4명) | 3.3%(1명) | - |
| 금산 | 3.6 | 3.3%(1명) | 16.7%(5명) | 13.3%(4명) | 46.7%(14명) | 3.3%(1명) | 3.3%(1명) | 13.4%(4명) |
| 연기 | 3.4 | - | - | 20%(6명) | 53.4%(16명) | 23.3%(7명) | 3.3%(1명) | - |
| 부여 | 3.1 | - | - | 10.1%(3명) | 50.1%(15명) | 33.3%(10명) | 6.6%(2명) | - |
| 서천 | 3.7 | - | - | 26.6%(8명) | 66.8%(20명) | 6.6%(2명) | - | - |
| 청양 | 3.2 | 3.3%(1명) | 13.4%(4명) | 6.6%(2명) | 43.3%(13명) | 6.6%(2명) | 16.7%(5명) | 10.1%(3명) |
| 홍성 | 3.4 | - | - | 10.1%(3명) | 69.9%(21명) | 16.7%(5명) | 3.3%(1명) | - |
| 예산 | 2.9 | 3.3%(1명) | - | 13.4%(4명) | 33.3%(10명) | 20%(6명) | 23.3%(7명) | 6.6%(2명) |
| 태안 | 3.5 | - | - | 36.6%(11명) | 33.3%(10명) | 26.6%(8명) | 3.3%(1명) | - |
| 당진 | 2.5 | - | - | 3.3%(1명) | 36.6%(11명) | 20%(6명) | 40.1%(12명) | - |
| 합계 | 3.2 | 0.8%(4명) | 4.2%(20명) | 15%(72명) | 47.3%(227명) | 15.6%(75명) | 12.9%(62명) | 4.2%(20명) |
| | | 매우만족 | 만족 | 약간만족 | 보통 | 약간불만족 | 불만족 | 매우불만족 |
| | | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 0 |

4) 가로환경 개선 요구도

지역별로 도시재생을 위한 가로환경개선에 대한 요구도에 있어서는 평균 4.7로서 개선 요구도가 높은 것으로 조사되었다.

개선 요구도가 매우 높은 5.5 이상구간의 시·군을 보면 논산(5.7), 당진(5.6), 천안(5.5), 금산(5.5) 등으로 가로 환경의 만족도가 낮은 시·군

일수록 개선요구도가 높은 것으로 조사되었다.

개선 요구도가 비교적 높은 5.5~5.0사이 구간의 시·군을 보면 공주(5.0), 아산(5.0), 청양(5.2), 예산(5.1) 등으로 조사되었다. 개선 요구도가 높은 5.0~4.0사이 구간의 시·군을 보면 보령(4.0), 서산(4.4), 부여(4.5), 홍성(4.1), 태안(4.3) 등으로 조사되었다. 반면 보통의 요구도(4.0~3.0)를 나타낸 시·군으로서는 계룡(3.5),

〈표 7〉 시·군별 가로환경 개선요구도

| 구분 | 요구도 | 매우필요 | 필요 | 약간필요 | 보통 | 약간불필요 | 불필요 | 매우불필요 |
|-----|-----|----------------|-----------------|-----------------|---------------|---------------|--------------|--------------|
| 천 안 | 5.5 | 33.3% | 26.7% | 20% | 16.7% | — | 3.3% | — |
| 공 주 | 5.0 | 30% | 33.3% | 6.6% | 23.4% | 3.3% | 3.3% | — |
| 보 령 | 4.0 | 3.3% | 13.3% | 23.4% | 46.7% | 13.3% | — | — |
| 아 산 | 5.0 | 3.3% | 56.6% | 23.4% | 16.7% | — | — | — |
| 서 산 | 4.4 | 10.1% | 23.4% | 13.3% | 49.9% | 3.3% | — | — |
| 논 산 | 5.7 | 46.7% | 33.3% | 13.3% | 6.6% | — | — | — |
| 계 룡 | 3.5 | — | 3.3% | 20% | 49.9% | 23.4% | 3.3% | — |
| 금 산 | 5.5 | 36.7% | 36.7% | 16.7% | 6.6% | 3.3% | — | — |
| 연 기 | 3.8 | — | 10.1% | 13.3% | 70% | 6.6% | — | — |
| 부 여 | 4.5 | 6.6% | 13.3% | 50.1% | 30% | — | — | — |
| 서 천 | 3.8 | — | 3.3% | 30% | 56.6% | 10.1% | — | — |
| 청 양 | 5.2 | 20% | 46.7% | 23.4% | 3.3% | — | — | 6.6% |
| 홍 성 | 4.1 | — | 16.7% | 33.3% | 43.4% | 6.6% | — | — |
| 예 산 | 5.1 | 30% | 23.4% | 23.4% | 20% | 3.3% | — | — |
| 태 안 | 4.3 | — | 23.4% | 33.3% | 40% | 3.3% | — | — |
| 당 진 | 5.6 | 40% | 40% | 13.3% | 6.6% | — | — | — |
| 합 계 | 4.7 | 16.3% (78명) | 25.2% (121명) | 22.3% (107명) | 29% (146명) | 4.8% (23명) | 0.2% (3명) | 2.2% (2명) |
| | | 매우필요 | 필요 | 약간필요 | 보통 | 약간불필요 | 불필요 | 매우불필요 |
| | | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 0 |

연기(3.8), 서천(3.8) 등이었다.

충청남도에서 가장 높은 개선 요구도를 보인 논산, 당진과 가장 낮은 요구도를 보인 계룡은 구간 격차가 2.1로서 매우 높게 나타났다.

5) 세부항목별 요구도 조사

다음은 도시재생과 가로활성화를 위한 가로환경 개선과제로서 7개 항목(①용도의 다양성, ②컴팩트한 가로환경, ③적합한 규모의 개발, ④활동의 균형성, ⑤접근성, ⑥기능적 연계성, ⑦정체성) 및 세부항목에 대한 지역별 요구도를 살펴보면 다음과 같다.

(1) 용도의 다양성

도시재생을 위해 가로의 용도 다양성 증진에 대한 평균 요구도를 보면 4.3으로 필요한 것으로 조사되었다.

용도의 다양성 증진을 위한 세부기능으로서 문화공연시설 확충(4.7), 상업시설 확충(4.5), 공원시설 확충(4.4) 등으로 요구도를 보였으며, 주거기능의 확충(3.7)은 상대적으로 요구도가 낮게 조사되었다.

- 천안의 중심가로에는 문화·공연시설확충(5.6), 공원시설 확충(5.6) 등이 필요도가 높게 나왔으며, 다음으로 용도복합화와 상업시설 확충이 필요한 것으로 조사됨
- 금산은 공원시설 확충(5.5), 상업시설 확

충(5.4)로 필요도가 높게 나왔으며, 다음으로 문화공연시설 확충을 요구

- 청양은 상업, 업무, 주거 등 시설 간 용도복합화가 가장 필요한 것으로 나타났으며, 그 외 상업시설, 업무기능 확충이 필요한 것으로 나타남

현재의 가로의 주 기능인 상업(4.5), 업무(4.1)와 함께 이용자를 유인하고, 집객력을 확보 유지할 수 있는 시설로서 문화·공연시설(4.7), 공원시설(4.4) 등을 요구하는 것은 도시재생과 지자체에 가로환경 정비에 있어 시사하는 바가 크다 하겠다.

- 현재 시군에서 예산, 토지확보, 사업추진 등의 용이성 등을 고려하여 도심과 가로 외 근교지역에 문화시설을 입지시키는 것은 도심재생과 가로 활성화 차원에서 신중히 고려할 필요가 있음
- 문화·공연시설 확충이 전반적으로 요구도가 높게 나온 반면, 시군별 환경에 따라 세부확충기능은 다르게 조사되었는데 상업기능이 필요한 것으로 조사된 시군은 보령, 연기, 부여, 서천, 홍성, 예산, 태안 등임

〈표 8〉 용도의 다양성에 증진을 위한 세부항목별 요구도

| 구분 | 상업시설 확충 | 업무기능 확충 | 주거기능 확충 | 문화·공연 시설 확충 | 공원시설 확충 | 상업, 업무, 주거 등시설 간 용도복합화 |
|------------|------------|------------|------------|----------------|------------|------------------------------|
| 천 안 | 5.0 | 4.8 | 4.1 | 5.6 | 5.6 | 5.1 |
| 공 주 | 4.2 | 4.1 | 4.1 | 4.7 | 4.4 | 3.9 |
| 보 령 | 4.3 | 3.7 | 3.5 | 3.9 | 3.9 | 3.6 |
| 아 산 | 4.8 | 4.4 | 4.3 | 5.4 | 4.8 | 4.3 |
| 서 산 | 4.3 | 4.1 | 3.4 | 4.8 | 4.3 | 4.3 |
| 논 산 | 5.5 | 4.6 | 4.4 | 6.0 | 5.7 | 5.0 |
| 계 룡 | 3.9 | 3.4 | 3.4 | 5.2 | 3.8 | 3.5 |
| 금 산 | 5.4 | 4.8 | 4.3 | 5.3 | 5.5 | 4.7 |
| 연 기 | 3.9 | 3.5 | 3.4 | 3.9 | 3.6 | 3.6 |
| 부 여 | 4.1 | 3.8 | 3.4 | 4.1 | 3.7 | 3.9 |
| 서 천 | 4.0 | 3.9 | 3.4 | 3.8 | 3.8 | 3.5 |
| 청 양 | 4.8 | 4.7 | 3.9 | 4.3 | 3.6 | 5.1 |
| 홍 성 | 4.5 | 3.8 | 3.4 | 4.1 | 3.9 | 3.5 |
| 예 산 | 5.3 | 4.1 | 3.8 | 4.6 | 4.6 | 4.0 |
| 태 안 | 4.4 | 3.7 | 3.4 | 4.2 | 3.9 | 3.6 |
| 당 진 | 4.3 | 3.9 | 3.4 | 4.7 | 4.6 | 4.2 |
| 평 균 요구도 | 4.5 | 4.1 | 3.7 | 4.7 | 4.4 | 4.1 |

| 매우필요 | 필요 | 약간필요 | 보통 | 약간불필요 | 불필요 | 매우불필요 |
7 6 5 4 3 2 1 0

(2) 컴팩트한 가로환경

가로환경의 컴팩트한 조성의 전체 평균 요구도를 살펴보면 4.2로써 비교적 높은 요구도를 보였다.

세부항목에 대한 조사결과로서 보행로 조성 및 정비(4.6), 건축물 연접개발(3.9), 건축선 지정으로 가로분위기 확보(4.1), 보행간섭

최소화(4.3) 등으로 보행로 조성 및 정비가 가장 요구도가 높은 것으로 조사되었다.

- 가로환경에 대한 만족도가 낮은 당진, 천안의 경우 요구도가 5.5 이상으로써 도심재생과 가로환경 개선을 위해 일차적으로 보행로 조성 및 정비가 시급한 것으로 조사되었음

- 천안은 중심가로에 컴팩트한 가로환경을 만드는 것에 대한 세부항목별 요구도에 서 보행로 조성 및 정비(5.6)에 대한 요구도에 필요성을 나타냈으며, 나머지 항목에 대해서는 약간필요로 나타냄
- 금산은 가로만족도가 양호함에도 불구하고

고 보행로 조성 및 정비(5.6) 항목에 대해 필요 요구도, 건축물 연접개발(4.4)에 대해서는 약간 필요의 요구도가 나타났으며 나머지 항목에 대해서는 필요의 요구도를 보임

〈표 9〉 컴팩트한 가로환경에 대한 세부항목별 요구도

| 구분 | 보행로 조성 및 정비 | 건축물 연접개발 | 건축선 지정으로 가로 분위기 확보 | 건물집입 차량 등의 진입부 조절을 통한 보행간섭 최소화 |
|-----------------------|----------------|-------------|-----------------------|--------------------------------------|
| 천 안 | 5.6 | 4.5 | 5.3 | 5.4 |
| 공 주 | 5.1 | 4.2 | 4.6 | 5.0 |
| 보 령 | 3.8 | 3.5 | 3.7 | 3.7 |
| 아 산 | 4.9 | 3.9 | 3.9 | 4.0 |
| 서 산 | 4.1 | 4.2 | 4.0 | 4.6 |
| 논 산 | 5.3 | 4.5 | 5.3 | 4.9 |
| 계 룡 | 3.2 | 3.3 | 3.2 | 3.4 |
| 금 산 | 5.6 | 4.4 | 5.3 | 5.3 |
| 연 기 | 4.0 | 3.4 | 3.6 | 3.7 |
| 부 여 | 4.2 | 3.6 | 3.9 | 3.9 |
| 서 천 | 3.9 | 3.4 | 3.3 | 3.4 |
| 청 양 | 5.3 | 4.1 | 4.9 | 5.2 |
| 홍 성 | 3.9 | 3.4 | 3.2 | 3.4 |
| 예 산 | 4.9 | 4.0 | 4.1 | 4.5 |
| 태 안 | 4.1 | 3.5 | 3.4 | 3.6 |
| 당 진 | 5.6 | 3.9 | 4.6 | 5.2 |
| 평 균 요 구 도 | 4.6 | 3.9 | 4.1 | 4.3 |

| | | | | | | |
|------|----|------|----|-------|-----|-------|
| 매우필요 | 필요 | 약간필요 | 보통 | 약간불필요 | 불필요 | 매우불필요 |
| 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| | | | | | | 0 |

(3) 적합한 규모의 개발

도시재생을 위해 가로를 적합한 규모로 개발해야 한다는 요구도는 평균 4.0으로써 필요한 것으로는 조사되었으나, 다른 5개의 항목과 비교하면 상대적으로 요구도가 낮게 조사되었다.

세부항목별로 살펴보면 적정한 개발 유도(4.4)로서 가장 필요한 것으로 나타났으며, 가로변 대규모 단일용도 입지제한(3.8), 가로변

건축물 높이제한(3.6) 등의 순으로 나타났다.

시·군 별로 적정한 개발 유도에 대해 가장 높은 요구도를 나타낸 곳은 청양으로서 요구도 5.6으로 매우 필요한 것으로 의견을 제시하여 지역실정을 잘 반영하고 있었다.

- 예산은 적정한 개발 유도(5.6)에 대한 요구도를 보였으며, 천안은 적정한 개발 유도(5.2)에 대한 필요의 정도를 나타냈

〈표 10〉 적합한 규모의 개발에 대한 세부항목별 요구도

| 구분 | 적정한 개발유도 | 가로변 대규모 단일용도 입지제한 | 가로변 건축물 높이 제한 |
|------------|----------|----------------------|------------------|
| 천 안 | 4.4 | 3.9 | 3.4 |
| 공 주 | 4.0 | 3.3 | 3.4 |
| 보 령 | 4.6 | 4.2 | 3.6 |
| 아 산 | 4.2 | 3.8 | 3.6 |
| 서 산 | 5.4 | 4.7 | 4.4 |
| 논 산 | 5.4 | 4.7 | 4.4 |
| 계 룡 | 3.5 | 3.3 | 3.3 |
| 금 산 | 5.4 | 4.7 | 4.5 |
| 연 기 | 3.7 | 3.4 | 3.4 |
| 부 여 | 3.9 | 3.5 | 3.3 |
| 서 천 | 3.8 | 3.4 | 3.3 |
| 청 양 | 5.6 | 4.3 | 4.0 |
| 홍 성 | 3.9 | 3.1 | 3.1 |
| 예 산 | 4.9 | 3.7 | 3.5 |
| 태 안 | 4.1 | 3.5 | 3.4 |
| 당 진 | 4.4 | 3.8 | 3.8 |
| 평 균 요구도 | 4.4 | 3.8 | 3.6 |

| 매우필요 | 필요 | 약간필요 | 보통 | 약간불필요 | 불필요 | 매우불필요 |
7 6 5 4 3 2 1 0

고 나머지 2개의 항목에 대해서는 약간 필요도를 나타냄

- 금산은 적절한 개발유도(5.4)가 가장 필요하며, 다음으로 가로변 대규모 단일용도 입지제한, 가로변 건축물 높이제한 등이 약간 필요한 것으로 조사되었으며, 계룡의 경우에는 적절한 개발유도(3.5)로서 충청남도 시군 중에서 요구도가 가장 낮게 나타남

(4) 활동의 균형성

활동의 균형성에 대한 평균 요구도를 살펴보면 4개 세부항목 평균 4.5로 필요도가 비교적 높게 나타났다.

- 시군별로 차이는 있지만 오전시간과 오후 7시 이후에는 이용활동이 전반적으로 떨어지는 것으로 조사되었으며, 가로 활동균형성이 미흡함을 보여주고 있으며, 이러한 현상이 가로활동의 균형성 확보에 대한 설문에서 의미 있게 나타나고 있음을 보여줌

세부항목별 요구도에 있어 중심 가로활동의 균형성 확보를 위해 휴게 및 편의시설 확충(4.7), 주야간 활동의 안전성을 확보할 수 있

는 가로조명 시설의 정비(4.4), 업무·주거·상업 문화시설 복합화(4.3), 매력적인 가로편의 시설물 설치 정비(4.2) 등의 순으로 요구하고 있는 것으로 조사되었다.

- 상기 설문 요구도는 시군 가로환경이 최소한의 활동균형성을 확보하는 편의시설과 안전성 확보 시설이 근본적으로 부족함을 보여주고 있어, 가로의 공지를 이용한 휴게시설 확충과 함께 안정성을 확보할 수 있는 가로조명시설 등의 확충이 선행적으로 필요한 것으로 분석

- 매력적인 가로편의 시설물 설치 정비 요구도가 비교적 낮게 나온 것은 필요성이 없기 보다는 아직 시군의 가로환경이 매력적인 시설물을 요구할 만큼의 기반수준이 갖추어 지지 않은 것을 의미하고 있음

특히, 가로환경에 대한 만족도가 상대적으로 높은 시인 계룡시의 경우에 있어서도 휴게 및 편의시설 확충에 대한 요구도(5.8)가 높게 나타난 것은 시사하는 바가 크다.

〈표 11〉 활동의 균형성에 대한 세부항목별 요구도

| 구분 | 업무,주거,상업, 문화시설복합화 | 매력적인 가로편의 시설물 설치정비 | 가로 조명 시설의 정비 | 휴게 및 편의시설 확충 |
|-------|----------------------|-----------------------|-----------------|-----------------|
| 천 안 | 5.2 | 5.3 | 5.3 | 5.4 |
| 공 주 | 4.5 | 4.6 | 4.5 | 5.0 |
| 보 령 | 3.7 | 3.4 | 3.6 | 4.0 |
| 아 산 | 4.6 | 4.4 | 5.0 | 5.2 |
| 서 산 | 4.3 | 4.4 | 4.2 | 4.5 |
| 논 산 | 5.5 | 5.3 | 5.3 | 5.7 |
| 계 룡 | 3.3 | 3.1 | 3.3 | 5.8 |
| 금 산 | 5.4 | 5.6 | 5.0 | 5.3 |
| 연 기 | 3.7 | 3.4 | 3.7 | 3.9 |
| 부 여 | 4.0 | 3.8 | 4.1 | 3.8 |
| 서 천 | 3.5 | 3.4 | 3.7 | 3.8 |
| 청 양 | 5.1 | 4.9 | 5.0 | 5.2 |
| 홍 성 | 3.9 | 3.5 | 4.4 | 3.8 |
| 예 산 | 4.2 | 4.4 | 4.7 | 4.5 |
| 태 안 | 3.8 | 3.9 | 4.1 | 4.0 |
| 당 진 | 4.3 | 4.5 | 5.1 | 4.6 |
| 평균요구도 | 4.3 | 4.2 | 4.4 | 4.7 |

매우필요 | 필요 | 약간필요 | 보통 | 약간불필요 | 불필요 | 매우불필요 |
7 6 5 4 3 2 1 0

(5) 접근성

도시재생을 위해 접근성 확보는 용도의 다양성 증진 등 전체 7개 항목 중에서 가장 필요한 것으로 조사되었으며, 평균요구도가 4.5로서 가장 요구도가 높게 조사되었다.

세부조사항목별 평균요구도를 보면 대중교통시스템확충 4.9, 주차장 확보 4.8, 가로 안 내판 정비 4.3, 버스/택시 정류장 설치 4.1로

서 중요도를 보였다. 특히, 접근성 확보를 위해 대중교통시스템 확충과 주차장 확보에 대한 요구도가 높은 점을 고려할 필요가 있다.

시군별 세부항목별 요구도는 가로환경과 여건에 따라 항목간 차이를 보이고 있어 접근성 개선의 기본방향과 세부추진사업에 대해서는 차별을 둘 필요성이 있는 것으로 분석되었으며, 시군별 세부항목별 요구도를 살펴보면 다음과 같다.

충남논단 2

- 천안은 주차장 확보(5.8), 가로안내판 정비(5.5)에 대해 필요도 높게 조사되었으며, 다음으로 대중교통시스템의 확충이 필요한 것으로 조사됨
- 논산(6.0)과 서천(5.6)의 경우 주차장 확보보다는 대중교통시스템 확충이 매우 필요한 것으로 조사됨
- 금산은 접근성에 대해 충남 시군 중 가장 요구도가 높은 평균 5.6의 요구도를 보이고 있으며, 항목별로는 주차장 확보(6.1)가 가장 시급하며, 다음으로 가로안내판 정비(5.8), 다음으로 대중교통시스템의 확충이 필요한 것으로 조사됨
- 청양은 주차장 확보(5.3), 가로안내판 정비(5.0) 순으로 높은 요구도를 보였으며, 당진은 주차장 확보(5.6), 대중교통시스템 확충(4.7), 가로안내판 정비(4.3) 순으로 주차장 확보가 가장 필요한 것으로 조사됨

〈표 12〉 접근성에 대한 세부항목별 요구도

| 구분 | 대중교통 시스템확충 | 버스/택시 정류장설치 | 주차장 확보 | 가로 안내판 정비 |
|-------|------------|-------------|--------|-----------|
| 천 안 | 5.2 | 5.0 | 5.8 | 5.5 |
| 공 주 | 4.7 | 4.6 | 5.3 | 4.9 |
| 보 령 | 3.7 | 3.5 | 4.0 | 3.4 |
| 아 산 | 4.7 | 4.5 | 5.2 | 4.6 |
| 서 산 | 4.5 | 4.1 | 5.5 | 4.5 |
| 논 산 | 6.0 | 3.5 | 4.8 | 5.2 |
| 계 룡 | 3.4 | 3.2 | 4.3 | 3.2 |
| 금 산 | 5.4 | 5.1 | 6.1 | 5.8 |
| 연 기 | 3.8 | 3.5 | 4.0 | 3.5 |
| 부 여 | 4.0 | 5.1 | 4.0 | 3.7 |
| 서 천 | 5.6 | 3.7 | 3.9 | 3.5 |
| 청 양 | 4.5 | 4.1 | 5.3 | 5.0 |
| 홍 성 | 4.3 | 3.7 | 4.0 | 3.6 |
| 예 산 | 4.5 | 4.2 | 4.8 | 4.2 |
| 태 안 | 4.1 | 3.7 | 4.5 | 3.9 |
| 당 진 | 4.7 | 4.3 | 5.6 | 4.5 |
| 평균요구도 | 4.9 | 4.1 | 4.8 | 4.3 |

| | | | | | | | |
|--|------|----|------|----|-------|-----|-------|
| | 매우필요 | 필요 | 약간필요 | 보통 | 약간불필요 | 불필요 | 매우불필요 |
| | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 0 |

(6) 기능적 연계성

도시재생과 가로의 활성화를 위해 가로의 주요시설에 대한 연계성 확보 요구도에 대한 설문에서는 평균 요구도 4.3을 보여 필요도가 평균적으로 높게 나타났으며, 가장 요구도가 높은 항목으로는 보행 장애 시설물 정비(4.4), 적정 보도 폭 확보(4.4) 등이 조사되었다.

- 이 설문 조사 결과는 단순한 요구도로

볼 수도 있지만, 한편으로 현재의 시군 가로의 물리적 기반환경이 요구항목을 충족하고 있지 못한 측면도 있음

특히, 당진의 경우에 있어서는 적정 보도 폭 확보(5.2)가 가장 필요한 것으로 조사되었으며, 다음으로 보행 장애 시설물 정비(5.1) 순으로 조사되었다.

〈표 13〉 기능적 연계성에 대한 세부항목별 요구도

| 구분 | 주요시설간 보행동 선체계구축 | 보행 장애 시설물정비 | 적정 보도 폭 확보 | 횡단보도 폭, 간격, 주기조정 | 가로 안내판 정비 | 무단 주정차 억제 |
|-------|-----------------------|-------------------|------------------|------------------------|-----------------|--------------|
| 천 안 | 5.4 | 5.4 | 5.2 | 5.2 | 5.3 | 5.0 |
| 공 주 | 4.5 | 4.8 | 4.9 | 5.0 | 4.8 | 4.8 |
| 보 령 | 3.5 | 3.6 | 3.8 | 3.6 | 3.3 | 3.8 |
| 아 산 | 4.9 | 5.0 | 4.7 | 4.5 | 4.4 | 3.7 |
| 서 산 | 4.4 | 4.5 | 4.2 | 4.3 | 4.4 | 4.1 |
| 논 산 | 5.3 | 5.2 | 5.1 | 5.2 | 5.1 | 5.3 |
| 계 룡 | 3.2 | 3.2 | 2.9 | 3.1 | 3.2 | 3.5 |
| 금 산 | 5.4 | 5.7 | 5.2 | 4.8 | 5.4 | 5.6 |
| 연 기 | 3.5 | 3.6 | 3.9 | 3.5 | 3.4 | 3.6 |
| 부 여 | 3.6 | 3.8 | 4.1 | 3.6 | 3.7 | 4.0 |
| 서 천 | 3.4 | 3.5 | 3.9 | 3.8 | 3.5 | 3.8 |
| 청 양 | 4.9 | 5.2 | 4.6 | 3.9 | 4.7 | 4.9 |
| 홍 성 | 3.4 | 3.5 | 4.0 | 3.7 | 3.7 | 3.7 |
| 예 산 | 4.3 | 4.9 | 4.9 | 4.5 | 4.3 | 4.5 |
| 태 안 | 3.8 | 3.9 | 4.4 | 3.8 | 3.7 | 3.7 |
| 당 진 | 4.7 | 5.1 | 5.2 | 4.7 | 4.4 | 5.0 |
| 평균요구도 | 4.3 | 4.4 | 4.4 | 4.2 | 4.2 | 4.3 |

매우필요 | 필요 | 약간필요 | 보통 | 약간불필요 | 불필요 | 매우불필요 |

7 6 5 4 3 2 1 0

(7) 정체성

도시재생을 위해 가로 정체성에 대한 평균 요구도는 4.0으로서 다른 5개 항목과 비교하여 비교적 낮게 조사되었다..

- 반면, 전문가 조사에 있어서는 정체성 확립이 전체의 19.6%로서 가장 높게 나왔음.
- 주민들의 입장에서 현재 시군 가로는 정체성을 논할 만큼 기반여건이 갖추어져 있지 않기 때문에 부분적인 개선항목에 더 많은 요구도를 보이고 있었으며, 전

문가 입장에서는 가로환경의 불만족에도 불구하고 이를 개선하기 위해서는 정체성있는 가로환경 개선이 이루어져야 한다고 생각하고 있었음

시군별로는 금산(5.2), 논산(4.9), 천안(4.6) 등의 순으로 정체성 확보에 대한 요구도가 조사되었으며, 항목별 평균 요구도를 살펴보면 가로변 간판정비(4.2)가 가장 시급한 것으로 조사되었고, 다음으로 독특한 가로시설물 설치(4.1), 역사·문화적 건축, 시설물 보존정비(4.0)가 필요한 것으로 조사되었다.

〈표 14〉 가로 정체성에 대한 세부항목별 요구도

| 구분 | 역사문화적 건축, 시설물 보존정비 | 건축입면 정비 및 색채 통일 | 독특한 가로 시설물 설치 (포장, 가로수등) | 가로변 간판 정비 | 가로이벤트 등 행사개최 |
|-----|--------------------|-----------------|--------------------------|-----------|--------------|
| 천 안 | 4.6 | 4.2 | 4.7 | 5.2 | 4.4 |
| 공 주 | 4.5 | 4.1 | 4.1 | 4.6 | 4.2 |
| 보 령 | 3.2 | 3.4 | 3.5 | 3.5 | 3.6 |
| 아 산 | 4.0 | 3.6 | 4.1 | 4.2 | 4.3 |
| 서 산 | 4.1 | 3.7 | 4.4 | 4.3 | 4.1 |
| 논 산 | 5.3 | 4.5 | 5.2 | 5.2 | 4.5 |
| 계 룡 | 3.3 | 3.2 | 3.0 | 3.2 | 3.4 |
| 금 산 | 5.5 | 5.1 | 5.3 | 5.5 | 4.7 |
| 연 기 | 3.4 | 3.4 | 3.6 | 3.7 | 3.4 |
| 부 여 | 3.7 | 3.6 | 3.9 | 3.7 | 3.7 |
| 서 천 | 3.2 | 3.3 | 3.6 | 3.6 | 3.4 |
| 청 양 | 4.2 | 4.0 | 4.7 | 4.7 | 4.0 |
| 홍 성 | 3.3 | 3.3 | 3.5 | 3.6 | 3.6 |
| 예 산 | 3.9 | 3.5 | 4.2 | 4.4 | 4.1 |

〈표 15〉 가로 정체성에 대한 세부항목별 요구도

| 구분 | 역사문화적 건축, 시설물 보존정비 | 건축입면 정비 및 색채 통일 | 독특한 가로 시설물 설치 (포장, 가로수등) | 가로변 간판 정비 | 가로이벤트 등 행사개최 |
|-------|--------------------------|--------------------|--------------------------------|--------------|-----------------|
| 태 안 | 3.5 | 3.5 | 3.4 | 3.5 | 3.6 |
| 당 진 | 4.0 | 3.8 | 4.6 | 4.2 | 4.1 |
| 평균요구도 | 4.0 | 3.8 | 4.1 | 4.2 | 3.9 |

IV. 결론

충남 가로환경에 대한 전문가들을 대상으로 한 설문조사 분석결과, 전문가 평균 만족도는 2.6으로서 이용주민 평균 3.2보다 낮게 나왔다. 이는 두 가지로 해석될 수 있는데 첫 번째는 전문지식을 가지고 있을수록 충남지역의 시군 가로환경이 타 지역보다 만족스럽지 못하다는 것을 보여주며, 둘째 주민들은 전문가 집단보다는 만족도는 높지만 요구도가 높아 가로환경의 개선이 매우 필요하면 중요하다는 것을 보여주고 있다.

주민들이 도시재생을 위해 가장 개선 요구도가 높은 것은 기존 가로와 연계한 접근성 확보(4.5)가 가장 높게 나왔으며, 다음으로 활동의 균형성 확보(4.4), 용도의 다양성 및 기능적 연계성 확보(각 4.3), 컴팩트한 가로환경 조성(4.2), 적합한 규모의 개발 및 정체성 확보(각 4.0) 순으로 나타났다.

특히, 조사에서 시·군의 중심가로는 전체적으로 쇠퇴하며, 활력도가 떨어지고 있어 활

동의 균형성 확보와 증진대책이 필요한 것으로 분석되었다.

도시재생과 가로활성화를 위한 가로환경 개선과제 7개 항목에 대해 평균 요구도 수치는 다소 차이가 있지만 모두 높은 필요도를 나타내고 있었다. 지역별·항목별 요구도를 살펴보면 각각의 도시 및 가로환경에 따라 약간의 차이를 보이고 있어, 전체적인 기본방향은 일관되게 적용하되 세부적인 추진사업은 지역에 따라 시군 지역별로 상황에 맞게 적용하는 것이 바람직한 것으로 조사되었다.

- 천안시는 적합한 규모의 개발보다는 접근성개선(5.4), 기존 가로 활동의 균형성 확보(5.3), 기능적 연계성(5.3), 컴팩트한 가로환경조성(5.2) 등의 필요성이 높게 나타나고 있어 접근성 개선을 중심으로 추진
- 보령시의 경우 기능적인 연계성 확보(4.4)와 함께 용도의 다양성을 증진(3.8)시키는 시책이 요구되고 있음
- 금산군은 접근성(5.6)확보가 가장 필요한

충남논단 2

- 것으로 나타났으며, 다음으로 기능적 연계성(5.4), 활동의 균형성 확보(5.3) 등이 필요한 것으로 나타남
- 청양군은 가로에 있어 전체적으로 활력이 저하된 상태로서 활동의 균형성(5.1) 등을 확보와 증진을 위한 방안이 필요하며, 기타 컴팩트한 가로환경 조성(4.9), 접근성 개선(4.7) 노력이 필요한 것으로 조사됨

- 홍성군의 경우 활동의 균형성, 용도의 다양성, 접근성 등의 개선을 추진
- 예산군의 경우 기능적 연계성을 개선하고, 활동의 균형성을 증진시키는 방안 모색이 필요
- 당진군의 경우 기능적 연계성을 확보하며, 컴팩트한 가로환경 및 접근성 개선을 추진

〈표 16〉 7개 항목별 지역 요구도

| 구분 | 용도의 다양성 | 컴팩트한 가로환경 | 적합한 규모의 개발 | 활동의 균형성 | 접근성 | 기능적 연계성 | 정체성 |
|-------|---------|-----------|------------|---------|-----|---------|-----|
| 천 안 | 5.0 | 5.2 | 4.6 | 5.3 | 5.4 | 5.3 | 4.6 |
| 공 주 | 4.2 | 4.7 | 3.9 | 4.7 | 4.9 | 4.8 | 4.3 |
| 보 령 | 3.8 | 3.7 | 3.6 | 3.7 | 3.7 | 4.4 | 3.4 |
| 아 산 | 4.7 | 4.2 | 4.1 | 4.8 | 4.8 | 4.5 | 4.0 |
| 서 산 | 4.2 | 4.2 | 3.9 | 4.4 | 4.7 | 4.3 | 4.1 |
| 논 산 | 5.2 | 5.0 | 4.8 | 5.5 | 4.9 | 5.2 | 4.9 |
| 계 룡 | 3.9 | 3.3 | 3.4 | 3.9 | 3.5 | 3.2 | 3.2 |
| 금 산 | 5.0 | 5.2 | 4.9 | 5.3 | 5.6 | 5.4 | 5.2 |
| 연 기 | 3.7 | 3.7 | 3.5 | 3.7 | 3.7 | 3.6 | 3.5 |
| 부 여 | 3.8 | 3.9 | 3.6 | 3.9 | 4.2 | 3.8 | 3.7 |
| 서 천 | 3.7 | 3.5 | 3.5 | 3.6 | 4.2 | 3.7 | 3.4 |
| 청 양 | 4.4 | 4.9 | 4.6 | 5.1 | 4.7 | 4.7 | 4.3 |
| 홍 성 | 3.9 | 3.5 | 3.4 | 3.9 | 3.9 | 3.7 | 3.5 |
| 예 산 | 4.4 | 4.4 | 4.0 | 4.5 | 4.4 | 4.6 | 4.0 |
| 태 안 | 3.9 | 3.7 | 3.7 | 4.0 | 4.1 | 3.9 | 3.5 |
| 당 진 | 4.2 | 4.8 | 4.0 | 4.6 | 4.8 | 4.9 | 4.1 |
| 평균요구도 | 4.3 | 4.2 | 4.0 | 4.4 | 4.5 | 4.3 | 4.0 |

매우필요 | 필요 | 약간필요 | 보통 | 약간불필요 | 불필요 | 매우불필요 |

7 6 5 4 3 2 1 0

참고문헌

- Cy Paumier, "Creating a Vibrant City Center – Urban Design and Regeneration Principles", Urban Land Institute, 2005.
- 임준홍, 이정수, 김진경, "중소도시 중심시가지 실태와 활성화 방향", 충남발전연구원, 2006.
- 정은욱, 양우현, "상업가로의 활성화 요인 분석 – 명동 중앙로, 이대앞 패션거리, 압구정동 로데오거리 사례분석-", 중앙대학교 석사학위 논문, 2002.
- 정현영, "보행자 중심의 보행환경 개선에 관한 연구 –서울특별시 연세로를 중심으로–", 서울시립대학교 도시과학대학원 도시계획학과 석사학위 논문, 2005.
- 권대환, 윤은호, 채병선, "중심시가지 상가활성화 방안에 관한 연구 –전주시 고사동 "걷고싶은거리"를 중심으로–", 한국도시설계학회, 2005.
- 정수진, "가로 환경디자인의 활성화 요인 및 특성에 관한 연구 – 일본 도쿄시의 주요가로를 중심으로 –", 디자인학연구 통권 제56호 Vol.17 No.2, 2005.
- 이화연, 박소현, "구도심 근린상업가로(Neighbourhood Main Street)의 활성화 방안에 관한 연구 –미국 메인스트리트 프로그램의 성공사례를 바탕으로 한 서울형 모델 연구–", 한국도시설계학회, 2006.
- 신종진, 김태엽, "도시재생을 위한 일본 지방도시의 중심시가지 정비수법 연구", 대한건축학회논문집 계획계 제23권 제5호(통권223호), 2007.
- 강동진, "미국 지방도시의 역사적 중심가로 재활성화 방법 분석 – 메인스트리트 프로그램을 중심으로", 대한국토·도시계획학회지 「국토계획」 제42권 제4호, 2007.