

기본연구 2007-14

# 도시재생을 위한 가로환경 실태 및 개선방안 연구

박철희 · 이정수



# 발 간 사

기성시가지 내에서 상업, 업무, 문화교류의 중심적인 역할을 담당하였던 가로공간은 신도시 건설과 신시가지 조성에 따라 가로 기능의 상실과 활력 저하로 주변지역의 경제, 문화, 사회적인 활동에도 부정적인 영향을 미치고 있다.

특히, 중심시가지 가로의 노후화와 활력 저하는 도심공동화와 맞물려 도시의 쇠퇴를 심화시키며 도시의 지속적인 발전을 저해하고, 사회적인 비용을 증가시키며, 지역의 고유한 문화까지도 상실시키기도 한다.

지속적인 인구감소, 고령화 진전, 도심회귀와 컴팩트한 도시공간 조성 등의 중요성이 증대되고 있는 시점에서 도시 내의 가로의 역할과 기능은 매우 중요하다.

이러한 차원에서 본 연구는 도시재생을 위하여 충청남도의 구도심 가로환경 실태를 조사하며 바람직한 방안 모색을 목적으로 추진되었다. 시간적, 물리적인 한계로 가로 문제를 해결하는 데는 한계가 있지만 충청남도 시군의 주요 가로에 대한 주민의식과 실태를 공유하며 앞으로 지속적인 연구가 필요하다는데 그 의의를 두고 싶다.

연구를 수행한 박철희 책임연구원, 이정수 교수 및 연구의 완성을 위해 자문을 해주신 도관계자, 자문위원 그리고 자료정리 및 통계를 도와준 정혜영 연구원에게 감사를 드린다.

2007년 10월 31일

원 장 김 용 응



# 목 차

제 1 장 서 론 .....	1
1. 연구배경 및 목적 .....	1
1) 연구 배경 .....	1
2) 연구 목적 .....	2
2. 연구범위 및 방법 .....	3
1) 연구범위 .....	3
2) 연구방법 .....	4
3. 연구 진행 과정 .....	5
4. 선행연구 검토 - 국내 기존 연구의 동향 .....	6
 제 2 장 도시재생과 가로환경에 대한 고찰 .....	7
1. 도시재생과 가로환경 .....	7
1) 도시재생 개념 .....	7
2) 가로 개념 및 기능 .....	9
2. 도시재생을 위한 가로환경 설계 원칙과 계획요소 .....	12
1) 도시재생을 위한 가로환경 설계 원칙 .....	12
2) 도시재생을 위한 가로환경 계획요소 - 물리, 경제, 사회·문화요소 .....	15
3) 검토종합 .....	17

제 3 장 도시재생을 위한 가로환경 개선 사례 .....	18
1. 일본 .....	18
1) 계획의 주요과제 및 사업 .....	19
2) 사례 .....	20
2. 미국 .....	23
1) 기본체계 및 전략 .....	23
2) 사례 .....	25
 제 4 장 도시재생을 위한 가로환경실태 조사 및 분석 .....	29
1. 조사 및 분석의 틀 .....	29
1) 범위 설정 .....	29
2) 조사 및 분석방법 .....	30
2. 시·군 가로환경 현황 및 실태 .....	32
1) 천안시 .....	32
2) 홍성군 .....	35
3) 금산군 .....	38
4) 청양군 .....	41
5) 보령시 .....	44
3. 전문가를 대상으로 한 가로만족도 및 중요도 조사 .....	46
1) 조사개요 .....	46
2) 전문가설문 응답자의 특성 .....	47
3) 만족도 .....	48
4) 중요도 .....	49
4. 주민을 대상으로 한 가로환경 만족도 및 요구사항 조사 .....	50
1) 조사개요 .....	50

2) 이용목적 및 이용시간 분석 .....	51
3) 가로환경 만족도 및 개선요구도 분석 .....	57
4) 가로환경 개선 요구도 .....	59
5) 세부항목별 요구도 조사 .....	61
6) 설문분석 종합 .....	75
 제 5 장 도시재생을 위한 가로환경 개선 방향 .....	77
1. 기본방향 .....	77
2. 시책사업 .....	79
1) 물리적 측면 .....	79
2) 집행 및 관리적 측면 .....	80
3) 법제도적 측면 .....	80
 < 참고 문헌 > .....	82
부록 1. 전문가대상-설문조사표 .....	84
부록 2. 주민대상-설문조사표 .....	87

# 표 목 차

〈표 1-1〉 도시정비사업의 문제점과 개선방향 .....	2
〈표 3-1〉 TMO기능 및 세부내용 .....	18
〈표 3-2〉 계획의 주요과제 및 사업 .....	19
〈표 3-3〉 미국의 메인스트리트 프로그램 체계 .....	24
〈표 3-4〉 도시재생 통계자료 .....	26
〈표 4-1〉 실태 조사 항목 .....	31
〈표 4-2〉 전문가 설문조사 방법 .....	47
〈표 4-3〉 전문가설문 응답자의 연령 및 성별 계층 분포 .....	48
〈표 4-4〉 전문가설문 응답자의 직업 및 전공분야 .....	48
〈표 4-5〉 전문가설문 가로환경 만족도 분석 .....	49
〈표 4-6〉 도시재생을 위한 가로환경 개선에 있어 개선항목별 중요도 분석 .....	50
〈표 4-7〉 주민 설문조사 방법 .....	51
〈표 4-8〉 이용목적 분포 .....	53
〈표 4-9〉 주 이용시간대 분포 .....	55
〈표 4-10〉 설문응답자 연령 및 성별 계층 분포 .....	56
〈표 4-11〉 설문응답자의 직업분포 .....	56
〈표 4-12〉 시·군별 가로환경 만족도 .....	58
〈표 4-13〉 시·군별 가로환경 개선요구도 .....	60
〈표 4-14〉 용도의 다양성에 증진을 위한 세부항목별 요구도 .....	62
〈표 4-15〉 컴팩트한 가로환경에 대한 세부항목별 요구도 .....	64
〈표 4-16〉 적합한 규모의 개발에 대한 세부항목별 요구도 .....	66
〈표 4-17〉 활동의 균형성에 대한 세부항목별 요구도 .....	68
〈표 4-18〉 접근성에 대한 세부항목별 요구도 .....	70



〈표 4-19〉 기능적 연계성에 대한 세부항목별 요구도 .....	72
〈표 4-20〉 가로 정체성에 대한 세부항목별 요구도 .....	74
〈표 4-21〉 7개 항목별 지역 요구도 .....	76

## 그림목차

〈그림 2-1〉 도시재생에 의한 도시환경개선의 순환구조 .....	8
〈그림 2-2〉 도시재생의 정의 .....	9
〈그림 4-1〉 이용목적 분포 .....	53
〈그림 4-2〉 주 이용시간대 .....	55

## 사진목차

〈사진 3-1〉 유메교바시 캐슬로드 .....	22
〈사진 3-2〉 캐슬로드-2 .....	22
〈사진 3-3〉 캐슬로드-3 .....	22
〈사진 3-4〉 캐슬로드-4 .....	22
〈사진 3-5〉 캐슬로드-5 .....	22
〈사진 3-6〉 시작에서 끝까지 거의 7년이 걸린, 약213억 가로경관 프로젝트는 옴포리아 도시재생의 무대를 설치하는 것임 .....	26
〈사진 3-7〉 1929년 그라나다 극장의 복원(좌측), 실행예술센터이며 야심적인 도시재생프로젝트인(우측)들은 옴포리아 도시 중심을 예술 센터로 변환하는 노력의 일부이다. ....	26
〈사진 3-8〉 전: 조지아주 로마시의 쇠퇴해가는 중심가(1985) .....	28
〈사진 3-9〉 후: 조지아주 로마시의 1989년 후의 가로경관 .....	28
〈사진 3-10〉 전: Former cotton brokerage houses worn from neglect. ....	28
〈사진 3-11〉 후: Cotton houses adaptively renovated into retail. ....	28



# 제1장 서론

## 1. 연구배경 및 목적

### 1) 연구 배경

시가지 내에 있는 가로는 도시민들에게 상업, 업무, 문화교류의 장으로서, 도시경제와 상업에 활성화에 있어 중요한 요소이다.

도로기반시설 및 교통수단의 발달, 도시 확산으로 새로운 가로는 지속적으로 조성되고 있다. 새로운 가로의 조성은 물리적인 환경의 조성뿐만 아니라 가로와 밀접하게 관계되어 있는 상업, 업무, 문화의 기능 등의 조성을 유도한다.

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 지원체계

의 도입 등이 모색되어야 한다.

- 가로 정비와 관련해서는 여러 관련개별법이 있으나, 대표적으로 시행되고 있는 도시정비법, 제도는 수도권, 대도시 위주로 되어 있으며, 지방중소도시에서 중요한 역할을 담당하고 있는 기성시가지의 정비는 많은 한계를 노정하고 있음

〈표 1-1〉 도시정비사업의 문제점과 개선방향

도시정비사업 문제점	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ 개별 사업단위 위주의 과밀개발로 도시구조개선효과 미흡 내지 환경 악화</li> <li>▸ 개발이익 위주의 사업으로 투기적 개발문화 조성 및 사회적 불신 초래</li> <li>▸ 참여주체 간 이해조정 기능 및 공공의 역할 미약으로 파행성 사업추진 만연</li> <li>▸ 지역 커뮤니티의 붕괴</li> </ul>
개선방향	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ 물리적 정비위주에서 경제사회적 재생으로 정비개념 확장</li> <li>▸ 개별·국지적 단위사업에서 종합적·생활권 단위사업으로 전환</li> <li>▸ 주민이 떠나는 개발에서 주민이 정착할 수 있는 개발</li> <li>▸ 민간의존 기반시설 확보 방식에서 공공역할 증대(공공투자확대)</li> </ul>

자료: 대한주택공사, 도시재생시스템 사업단 사전기획 연구, 2006

## 2) 연구 목적

본 연구의 목적은 충청남도 시·군의 기성시가지 내에 입지하고 있는 대표적인 가로의 환경 현황과 실태를 파악하고 중심가로에 대한 만족도 및 개선요구도 등을 조사하여 도시재생과 가로활성화 측면에서 개선방안을 도출하는데 있으며, 이를 통하여 궁극적으로는 지역경제 활성화, 주민들의 삶의 질 향상에 기여하는데 있다.

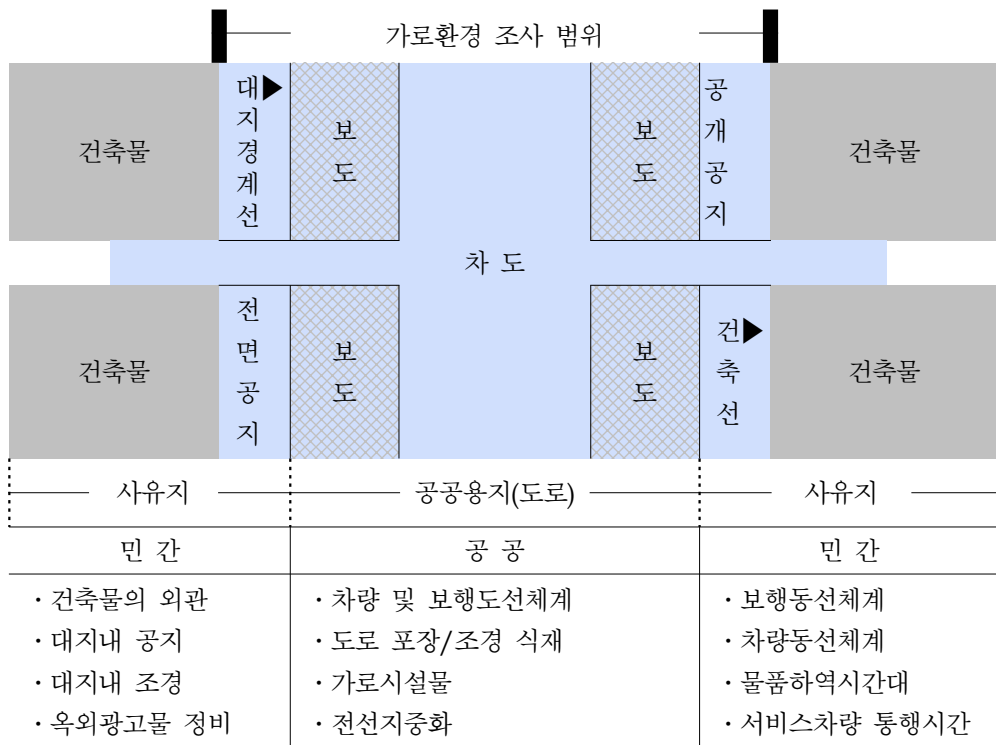
- 첫째, 충청남도 시군의 가로환경 실태파악, 가로만족도 및 개선요구도
- 둘째, 가로환경 개선 방안도출 기본방향, 지원시책, 법제도개선, 추진방안 등의 제시

## 2. 연구범위 및 방법

### 1) 연구범위

본 연구의 범위는 시간적으로 2007년 현재를 기준으로 한다. 공간적 범위로는 충청남도 16개 시·군 지역을 대상으로 구체적인 가로환경실태 및 만족도를 조사·분석한다.

- 구체적 대상가로로서 시·군의 구도심 중심상업가로를 대상으로 하며, 가로의 공간적 범위는 3차원적으로 건축물 입면과 맞은편 건축물 입면 사이에 있는 가로공간을 대상으로 조사



내용적인 범위로는 선행연구검토를 통하여 기존연구의 동향, 가로활성화 요인분석 등을 하며, 가로와 관련된 법제도 현황 및 지원시책 검토, 국내·외로 사례를 분석하며, 체계적 개선을 위한 실천적 방안으로서 현행 가로사업 추진에 있어 기성시까지 가로환경 개선을 위한 개선방안 도출한다.

- 가로활성화 요인, 가로사업 추진의 정책적 차원, 법제도적 차원, 추진체계 개선 등

## 2) 연구방법

### (1) 문헌조사 : 관련이론 및 선행연구 검토

- 관련이론 검토 및 선행연구 분석을 토대로 연구방향과 틀 도출

### (2) 현황조사

- 가로 사업관련 법제도 분석
- 중앙정부, 충청남도 및 시·군 사업추진 현황 및 추진체계 조사

### (3) 사례조사

구 분	조사 내용 및 방법
지역사례 조사	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 가로사업 추진 실태와 현장조사(도면제작 및 사진촬영)</li> <li>※ 추진방식 : - 원내외 연구진을 통해 공동수행 검토</li> <li>- 인터넷 홈페이지, 해외서적 및 현지출장조사 수행</li> </ul>
개선방향	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 가로개선사업 추진실태 조사</li> <li>- 개선사업 요소 및 효과조사</li> </ul>

### (4) 설문조사

구 분	조사 설계 내용	
조사목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ 가로환경 만족도</li> <li>▸ 도시재생, 가로활성화 요인 중요도</li> </ul>	▸ 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
조사 주요내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ 가로환경 만족도</li> <li>▸ 도시재생을 위한 가로환경 개선 요인별 중요도</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▸ 가로이용목적 및 빈도분석</li> <li>▸ 가로환경만족도 및 요구도 분석</li> </ul>
조사일정	▸ 조사표 초안작성(7월 중) → 조사표 보완 및 본조사(7월 말~8월 초) → 조사보완(9월 중) → 자료입력 및 통계분석(9월 말)	



### 3. 연구 진행 과정

연구과정	세부 연구 내용	
연구 개요	연구 배경과 목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 연구 배경 및 목적</li> <li>• 연구 범위 및 방법 설정</li> </ul>
↓		
선행 연구 검토	도시 재생 가로활성화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도시재생·가로활성화 개념</li> <li>• 가로환경 설계원칙 및 계획요소</li> </ul>
↓		
국외 사례조사	도시재생 기본체계 및 사업추진전략	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 일본 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 히코네시 캐슬로드</li> </ul> </li> <li>• 미국 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 엠포리오 메인스트리트, 캔사스주</li> <li>- 로마시 메인스트리트, 조지아주</li> </ul> </li> </ul>
↓		
가로환경 실태 조사 및 분석	실태조사	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 현장조사 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 천안, 홍성, 금산, 청양, 보령</li> </ul> </li> </ul>
	설문조사 (전문가 및 주민)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 조사내용: 만족도 및 요구도</li> <li>• 조사대상: 16개 시·군 가로 이용자 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 천안, 아산, 당진, 서산</li> <li>- 홍성, 예산</li> <li>- 금산, 연기, 공주, 계룡, 논산</li> <li>- 청양, 서천, 부여</li> <li>- 태안, 보령</li> </ul> </li> </ul>
↓		
가로환경 개선방향	기본방향	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 가로환경 개선을 위한 기본방향</li> <li>• 시책사업</li> </ul>
↓		
결론 및 정책건의	연구결과 종합 및 정책제언	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 법제도적 측면</li> <li>• 주민참여 부문</li> </ul>

#### 4. 선행연구의 검토 - 국내 기존 연구의 동향

우리나라는 도시화가 급속히 진행된 1970년대 초에 도시 중심부와 관련된 연구가 시작되어, 서울 등 대도시를 사례로 도심의 경계 설정 및 공간구조에 대한 분석, 도시 내 중심지 계층분석, 도심기능 및 도심활동의 특성에 대한 연구가 꾸준히 진행되어 왔다.

1980년대 이후에는 재개발, 재건축에 대한 관심이 높아지면서 시가지 정비와 관련된 연구가 활발히 진행되었으나, 이러한 연구는 국지적인 개발사업측면의 정비방안이나 재개발 정책연구가 대부분으로 이는 시가지 전체적인 맥락에서 시가지 쇠퇴문제에 대한 연구로서는 미흡한 측면이 있다.

1990년대 말에는 우리나라 도시가 도시화의 성숙기에 접어들면서 도시의 외연적 확산 및 도심부 쇠퇴에 대한 관심이 높아졌고, 서울, 대전, 인천, 광주, 전주 등의 대도시를 중심으로 한 구도심의 재생을 위한 연구가 수행되었다.

도심재생 관련 연구는 도심 쇠퇴의 현상 및 실태에 관한 연구(백기영 외, 2002)와 도심부의 기능회복을 위한 부문별 연구로서 상업기능 활성화(채성주, 2001), 주거기능활성화(이상대, 2004), 복합용도개발(오덕성, 1998), 그리고 외국의 도심재생에 대한 사례에 관한 연구(윤상복, 2002; 박천보 외 2004), 중심 시가지 상가 활성화 방안에 관한 연구(권대환 외, 2006)등이 있다.

도시재개발, 재생, 가로활성화와 관련된 기존 연구는 물리적 환경에 한정하여 수행하거나, 외국의 정비수법과 사례를 소개하고 있다. ‘도심재개발에 있어서 가로활성화 계획요소에 대한 연구’(이승필, 2006)에서는 가로활성화의 물리적인 계획요소에 한정하여 서울시를 대상으로 연구하였으며, ‘도시재생을 위한 일본 지방도시의 중심시가지 정비수법 연구’(신중진, 2007), ‘미국 지방도시의 역사적 중심가로 재활성화 방법 분석’(강동진, 2007)에서 일본, 미국의 중소 도시 중심시가지 정비수법에 대해 소개하고 있다.

본 연구는 도시재생을 위한 가로 정비 사업 전에 충청남도 시군 주민들의 가로환경 만족도와 함께 가로활성화에 필요한 계획기준을 바탕으로 어느 부문에 정비가 필요한 지를 파악함으로써 앞으로 충청남도 및 시군에서 사업추진 시에 기초자료를 제공하는데 차별성이 있다.

## 제2장 도시재생과 가로환경에 대한 고찰

### 1. 도시재생과 가로환경

#### 1) 도시재생의 개념

1950년대부터 시작된 도시의 무분별한 교외화 현상과 이로 인한 도심부 쇠퇴현상은 원거리 통근 교통수송을 유발시키며 에너지자원의 낭비, 교통 혼잡, 공해 등 많은 사회 문제를 야기시켰다. 또한 경기침체, 인구감소, 고령화 등의 경제사회적 변화로 구시가지 및 기반시설의 노후화, 상업기능의 쇠퇴, 구도심의 공동화 현상 등 경제사회적 문제를 야기시키고 있다. 반면, 1950년대의 도시재건, 1970~80년대의 도시재개발 등의 기존 도시정비사업은 물리적 환경정비 위주로 위와 같은 지역의 침체된 경제를 활성화시키고 황폐화된 구시가지를 회복시키는데 한계를 드러내어 물리적 환경의 개선효과가 지속되지 못하고 재슬럼화의 과정을 겪었으며, 이러한 문제에 대한 정책 대안으로 '도시재생'이라는 개념이 등장하게 되었다. 또한, 1990년대에 들어 환경문제가 세계적 이슈로 등장하게 되자, 녹지를 훼손하는 도시교외의 신개발에 대한 비판적 인식이 확산되는 등 도시문제 해결에 대한 복합 처방의 필요에 따라 도시재생의 필요성이 강조되었다.

이러한 측면에서 도시재생은 사회, 교육, 복지, 문화 서비스 수준의 개선과 도시경제 회복을 통한 경쟁력 확보라는 측면에서 도시부흥(urban renaissance)이라는 용어로 개념화되었다. 즉, 도시재생이란 정비사업을 통해 도시의 물리·환경, 산업·경제, 사회·문화적 측면을 부흥시킨다는 포괄적 의미가 강조된 개념이라고 할 수 있다<sup>1)</sup>.

이러한 개념에 따라 도시재생은 미국에서는 커뮤니티 운동과 연계된 중심시가지 활성화사업으로 구체화되고 있으며, 일본에서는 "마을만들기 운동" 차원의 도시재생사업과 연계되어 있고, 영국에서는 근린지역재생 운동(New Deal for Communities)과 같은 실천적인 사업과 연

---

1) 한국건설교통기술평가원, 도시재생사업단 사전기획연구(최종보고서), 2006.11

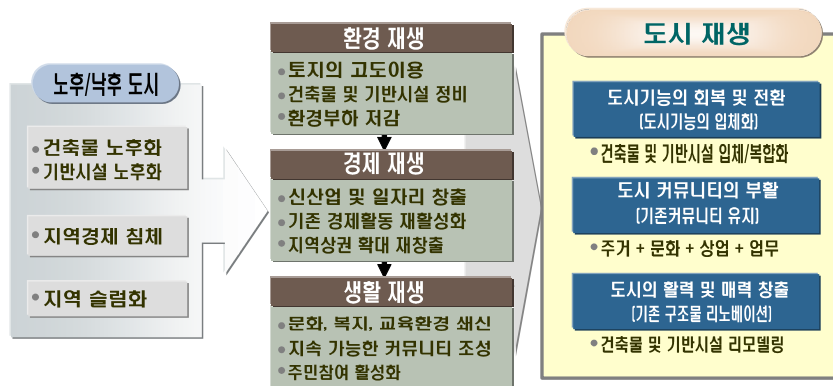
계하여 다양한 방식으로 추진되고 있다. 즉, (그림2-1)과 같이 물리적 환경쇠퇴로 인한 지역 내 부정적 악순환의 메커니즘을 사회경제적 측면의 개선을 통해 긍정적 순환구조로 전환하기 위한 수단이라는 의미에서 도시재생의 개념이 적용되고 있다.

기존의 물리적 환경정비 중심의 도시정비사업이 환경개선이라는 최종 결과물에 주목하였다면, 도시재생사업은 지속가능한 도시 커뮤니티의 보전, 고양을 위한 과정적 산물을 중시하고 있다. 따라서 도시재생은 이해관계자간의 합의 형성 및 종전 권리자의 생활적 지속성 확보 등의 사결정시스템을 중시하며, 도시관리적 관점과 주택정책적 관점, 그리고 사회경제적 관점을 동시에 고려하는 통합적 접근방식의 정비개념이라고 할 수 있다.



〈그림 2-1〉 도시재생에 의한 도시환경개선의 순환구조

또한 도시재생이란 산업구조의 변화(기계적 대량생산 체계 → 전자공학·하이테크·IT 등 신산업 체계) 및 신도시·신시가지 위주의 도시 확장으로 상대적으로 쇠퇴되고 있는 기존 도시에 새로운 기능을 도입 또는 창출함으로써 물리·환경적, 경제적, 생활·문화적으로 재활성화 또는 부흥시키는 것을 의미한다(그림2-2).



〈그림 2-2〉 도시재생의 정의

그리고 도시재생사업이란 기존의 도시 및 주거환경정비사업 영역을 포함하되 그간 물리적 환경 정비 위주로 추진되어온 한계를 극복하고 물리·환경적, 산업·경제적, 사회·문화적으로 쇠퇴한 도시지역의 노후화된 인프라를 재정비하고, 공간 구조재편 및 신공간 창출을 도모함으로써 새로운 도시기능을 수행할 수 있도록 하기 위한 사업을 의미한다.

또한, 도시재생기술이란 환경재생, 경제재생, 생활(사회·문화)재생 등 도시재생(사업)의 궁극적 목적을 달성하기 위해 필요한 정책·제도기술, 계획·설계기술, 첨단입체화기술 등과 같은 하위의 다양한 요소기술들로 구성되어 있으며, 마지막으로 도시재생시스템이란 도시재생사업을 효과적으로 추진하기 위해 종합적으로 적용해야 하는 제반 도시재생 요소기술들의 종합적·체계적 실행 프로그램을 의미한다.

## 2) 가로 개념 및 기능

### (1) 가로 개념

가로[街路, street]는 사전적 의미에서 시가지(市街地)의 도로(道路)<sup>2)</sup>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.

2) 민중서림, 엡센스국어사전, 1996

어원적 측면에서 가로는 포장된(to pave)이란 의미의 라틴어 “stemeve”에서 유래하였으며 한계가 정해진 표면 즉, 양측에 줄지어 있는 건물들의 확장된 구역에 의해서 특징 지워진 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 중추 기능 역할을 하며 도시활동을 위한 근원이 되며, 가로구성은 차도, L형 측구(側溝), 보도로 되며 특히, 보도는 보행자의 안전과 시민의 도시생활에 필요한 것이나, 한국의 실정으로는 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 접근공간의 역할, 도시 체험장의 역할, 도시의 경관과 특징을 보여주는 장소 및 지역개발의 기준 및 구획의 역할 등 다양한 기능을 하고 있으며, 이를 정리하면 다음과 같다.

### 가. 연계기능

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

### 나. 구획기능

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

### 다. 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.

#### 라. 경관형성 기능

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

#### 마. 사회·경제적 기능

사람들이 통행하는 보도, 자동차가 이동하는 차도, 목적 대상이 되는 건축시설물 등으로 형성되는 가로는 이를 상호매개하는 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 활성화된 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 된다 라고 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)는 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 대도시를 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.

- 첫째, 용도의 다양성을 증진시킬 것
- 둘째, 컴팩트한 개발을 할 것
- 셋째, 개발의 힘을 불러일으킬 것
- 넷째, 활동의 균형을 확보할 것
- 다섯째, 접근성을 제공할 것
- 여섯째, 기능적인 연계성을 확보할 것
- 일곱째, 명확한 정체성을 만들 것

### (1) 원칙 : 용도의 다양성을 증진시킬 것

건전한 도시 중심은 상호 지원적인 분위기 속에서 다양하고 활력 있는 업무 및 레저환경을 만들 수 있는 폭넓은 복합용도를 가져야만 한다. 사람들이 낮과 밤 시간에 도시의 중심부에 방문하고 머무는 다양한 원인을 제공함으로써, 도시에 더 많은 사람들은 더 자주, 그리고 더 오랫동안 끌어들일 수 있다. 복합용도는 업무, 주거 및 위락 뿐만 아니라 소매점과 식당을 포함하여야 한다.

또한, 이들 용도들은 공간기반시설에 의해 연결되어야만 한다. 잠재적 시장의 이점을 극대화하기 위해서는 공공기반시설과 보행자의 흐름의 패턴들에 의해 연계된 기능의 균형이 있다는 것은 중요하다.

### (2) 원칙 : 컴팩트한 개발을 할 것

보행자 활동을 증진시키기 위하여, 도시의 중심지역은 컴팩트화 되어야 하며, 도보로 쉽게



접근할 수 있는 적합한 크기를 만들어야 한다. 우선 중요한 것은 도시의 중심 핵심지역에 높은 인식성을 가지고 있는 곳에는 특히, 도시 조직 속에 존재하는 간격을 채우는 것이다. 건물들이 연속되어 있는 곳에서 상대적으로 작은 간격들조차도 보행자들의 흐름을 막을 수 있다. 중요 시설들과 활동센터들이 떨어져있거나, 노면 주차장 또는 빈 전면공지에 의해 서로 격리되어 있다면, 보행자들의 활동과 경제적 시너지 효과는 감소될 수 있다.

많은 도시들에서, 새로운 고밀 개발은 토지가격 낮으며, 화물들이 쉽게 모일 수 있는 중심지 외곽에서 일어나기 쉽다. 도시 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

밀도가 적절한 크기를 만드는데 중요한 것처럼, 새로운 거대규모의 프로젝트들이 도시 중심부의 부동산가격에 부정적인 영향, 또는 가로수준의 활동에 부정적인 영향을 미치지 않게 하는 것이 중요하다. 개발이 저밀도로 이루어진 작은 도시들에서 기존 투자의 보호는 지나치게 야심적인 발전 계획보다 우선되어야 한다.

도시지역에 적절한 조례들과 가이드라인들이 없다면, 고밀개발을 허용하는 지역지구제(조닝지역)는 건축적 특성을 가진 오래된 건물들이 도시 중심부에 질을 높이는 것을 제거하는 압력을 가져올 수 있다.

지역지구제는 종종 기존의 개발패턴에서 벗어난 새로운 건설을 허용하는데, 이로 인하여 중층의 역사적 건물들과 고층타워들, 도시근교형 개발과 많은 노면주차장들이 복합된 비연속적인 개발패턴을 야기시킨다. 도시 중심부 계획, 개발 법규들, 그리고 검토과정은 건물들이 가로와 어떻게 관계되며 가로레벨 공간의 질을 기준을 제시해야만 한다. 재미있는 슥 윈도우와 입구-로비들로 되어 있는 가로에 연속성은 보행 축에 따라 공간적인 위요의 지속성을 창조한다.

적합한 규모의 개발과 업무 또는 주거로 상층부 건물 공간의 생산적인 이용은 토지이용의 복합화와 효율성을 뚜렷하게 증진시킬 수 있다. 블록의 중심 또는 배후지역에 새로운 건물의 크기를 저감하기 위해 단 처리된 높은 건물들의 배치는 도시의 휴먼스케일을 훼손하지 않으면서 토지이용을 증대시키기 위한 효과적인 전략이다.

#### (4) 원칙 : 활동의 균형을 확보할 것

도시의 중심부는 낮과 밤에 활동의 균형을 확보해야 한다. 예를 들면, 부적합하게 만든 업무 공간은 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 차량접근과 대중교통의 접근성을 강화한다.

우선해야 할 일은 중심 코어에 쇼핑과 편리한 서비스를 지원하기 위하여 단기간, 가로주차를 할 수 있는 공간을 부여해 주는 것이다.

가능한 한 도시 중심에 종일 교외통근자를 위한 주차장에 대한 증가되는 수요는 대중교통, 주변지역 주차장, 그리고 카풀 등을 통하여 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 용도 들에 의해 이루어지는 내부 네트워크에 의해 이루어지며, 이는 근교 근린주구 지역과 도시중심의 연계 뿐만 아니라 도시 중심활동이 연계되어 이루어진다.

거리에 직접적으로 접하는 곳에 불결한 벽들, 주차장 구획들 또는 주차용 구조물 들을 들어섬에 따라서 보행자의 체험을 떨어뜨린다면 새로운 개발은 허용되어서는 안 된다. 디자인 가이드라인들은 가로-레벨의 입면들이 보행자 환경에 흥미를 부여할 수 있도록 하여야 한다. 블록사이에 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, 레크레이션 그리고 특별한 이벤트 프로그램들은 도시의 중심지 이미지를 흥미있는 장소화 하는데 기여한다. 주거와 도시생활의 증진은 또한 안전하고, 잘 유지되며, 그리고 살아있는 환경으로서 도시 중심 이미지를 형성하는데 중요하다. 이벤트, 페스티벌, 무료주차기회, 그리고 특별한 인센티브 Day 들이 결합된 마케팅과 축진은 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. 이에 본 연구에서는 물리적, 경제적, 사회적 측면에서의 계획요소를 정리하면 다음과 같다.

#### (1) 물리적 요소

물리적 요소는 자연환경, 인공환경, 교통현황, 설비망, 그 밖의 물리적 요소들로 구분할 수 있으나, 가로를 직접적으로 구성하는 가로, 가로시설물, 건축물 등으로 정리하면 다음과 같다.

요 소	세부 구성 요소	비고
교통망	• 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, 쓰레기 통, 우체통, 공중전화, 화장실 등	쾌적성 관련
건축물	• 입면(facade), 층고, 가로와 접하는 접도면적, 건물색 채, 건축물군의 형식미	

## (2) 경제적 요소

경제적 요소는 부동산 소유권, 활동, 기타 경제적 요소들로 구분한다.

요 소	세부 구성 요소	비고
건축물 용도	• 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

사회적 요소는 인구, 문화자원, 그 밖의 사회적 요소들로 구분한다.

요 소	세부 구성 요소	비고
인구활동	• 이용인구 (배후지인구, 통과인구 등)	
특징적 문화요소	• 고건물, 지역의 지리·지형·지세, 상징물(랜드마 크), 가로경관, 공공예술품, 오픈스페이스 등 가로로 유인할 수 있는 문화적인 상징물 • 이벤트 및 장소마케팅	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 요인으로서는 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.

항목		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 중심시가지 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

## 제3장 도시재생을 위한 가로환경 개선 사례

도시재생을 위한 가로환경 개선 사례로 본 장에서는 국외 사례로서 일본, 미국 등을 중심으로 하였다.

### 1. 일본

일본에서 도시재생을 위한 가로환경 개선사업은 1998년부터 추진된 「중심시가지정비개선 및상업등의활성화의일체적추진에관한법률」에 의하고 있다.

연간 1조엔 이상의 예산을 편성하여 경제산업성 등 관련부처들과 TMO(Town Management Organization)차원에서 총체적인 접근을 하고 있다. 그리고 자치단체에서도 법률에 기초하여 중심시가지 활성화 기본계획을 수립하고 각종 시책과 사업을 추진하고 있다.

〈표 3-1〉 TMO기능 및 세부내용

기 능	세 부 내 용
정보 수집, 전파	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 상점가 관련 조직의 대처사항 파악</li> <li>• 정부의 활성화 시책, 지원책 파악, 각종 정보수집 및 발신</li> <li>• 활성화에 대한 의견, 아이디어 수집</li> </ul>
사업 지원, 조정	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기반시설 등 도로정비와 주민, 상점가 조직 등 활동지원, 조정</li> <li>• 사업추진 자금 등 사업화방향 검토</li> <li>• 상점가 협력 강화를 위한 사업(이벤트 개최 등)</li> </ul>
기획입안	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 지역 이미지 제고, 도시계획 등 관련계획 검토</li> <li>• 참여에 근거한 계획 제안, 중심시가지 이벤트 기획(기존계획 포함)</li> </ul>
인재육성	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 조직활동을 리드할 수 있는 전문가 육성, 전문가 파견 및 소개</li> <li>• 세미나 개최 등을 통한 홍보와 교육</li> </ul>

## 1) 계획의 주요과제 및 사업

일본 지방도시의 중심시가지 정비수법에서 나타난 주요과제를 정리하면 6가지로 구분할 수 있다.<sup>3)</sup> 첫째, 지구거점의 형성, 둘째, 공공시설의 정비, 셋째, 도시경관의 정비, 넷째, 회유공간의 재생, 다섯째, 역사자원의 재생, 여섯째, 도심기능의 강화 등이다.

주요과제와 과제별 세부사업을 정리하면 다음과 같다.

〈표 3-2〉 계획의 주요과제 및 사업

주요과제	세부 사업
지구거점의 형성	<ul style="list-style-type: none"> <li>•역주변에 다양한 도시기능을 집적</li> <li>•업무, 공공, 문화, 거주 등의 도시기능 집적</li> <li>•제3섹터의 지역밀착형 마을 만들기 활동 전개</li> <li>•공원도시에 상응하는 보행경관 만들기</li> </ul>
공공시설의 정비	<ul style="list-style-type: none"> <li>•문화거점을 집적하기 위한 기초정비, 주차장 및 광장정비</li> <li>•역사적 자원인 하천 정비</li> </ul>
도시경관의 정비	<ul style="list-style-type: none"> <li>•상업가로의 통일감 있는 경관 형성</li> <li>•상징가로 조성</li> <li>•박물관 도시에 적합한 가로 경관 조성</li> </ul>
회유공간의 재생	<ul style="list-style-type: none"> <li>•문화지역의 접근성 개선(교각 등 설치)</li> <li>•보행자 접근성 향상을 위한 도로체계 구축 및 정비</li> </ul>
역사자원의 재생	<ul style="list-style-type: none"> <li>•지역 역사문화자원의 정비(유형, 무형, 인물 등)</li> <li>•전통마을 경관 조성</li> </ul>
도심기능의 강화	<ul style="list-style-type: none"> <li>•소규모 독자사업의 활성화(대규모가 아닌) 및 상점가 진흥</li> <li>•대형점포와의 공존을 통한 상업거점의 재생</li> <li>•중심가의 도로축 정비</li> <li>•제3섹터에 의한 연쇄적 상점가 정비</li> </ul>

3) 신중진, 김태엽, 도시재생을 위한 일본 지방도시의 중심시가지 정비수법 연구, 대한건축학회논문집 계획계 제23권 제5호, 2007년 5월

## 2) 사례

### (1) 시가현 히코네시 캐슬로드 조성 - 도로확장을 계기로 한 거리정비

히코네시는 에도시대의 전통적인 구획정리 색채가 짙어 정취 있는 거리 풍경을 볼 수 있지만 한편으로는 도로 폭이 좁아 주차장, 보도조성이 어렵기 때문에 중심가 상점들이 활기를 잃어가고 있었다. 하지만 약 10년 전부터 시작된 도로확장사업을 계기로 중심가 거리정비가 진행돼 고풍스러운 거리풍경 유지와 도로확장이라는 두 가지 성과를 동시에 보여주고 있다.

#### 가. 추진과정

1976년 12월 시 공무원과 주민들이 「本町거리환경위원회」를 결성하여 고풍적인 정취를 중요시 하면서 도로 폭을 확장하는 것에 행정과 지역주민간의 합의를 이루었으며, 1988년에는 「本町지구계획」, 「本町지구내의 건축물에 관한 조례」가 시행되었다. 본 사업은 가로사업, 거리경관재생사업, 마을만들기(마찌쭈꾸리)종합지원사업이 함께 진행되었으며 공사기간은 1988년부터 1999년까지 이다.

#### 나. 주요사업내용

##### ☐ 가로사업(건설성 심볼로드사업)

1. 사업명 : 도시계획도로 및 本町도로개축
2. 연장폭 : 총연장 350m× 폭 18m  
(보도 3m×2m, 정차대 1.5m×2m, 차도 3m×2m, 식재대 1.5m×2m)
3. 정비내용: 흙을 이미지로 한 탈색 아스팔트포장, 자연석보도, 조경수식재, 달빛 분위기의 조명설치

##### ☐ 거리환경재생사업(히코네시 단독사업)

1. 사업명: 本町지구계획 및 동지구내의 건축물 제한에 관한 조례
2. 사업내용: 대상지구 3.1ha의 건축물(80건), 전선지중화
3. 특징: 주민주도, 전통적인 건축양식 재현



다. 포인트

1. 거리환경조성상담실 설치 및 거리환경조성신문발행 등 주민주도, 주민합의에 의해 사업을 추진
2. 전통적인 건축디자인만 고려한 것이 아니라 현대적인 기능성도 중요시

라. 사업내역

사업내용	사업비
합 계	37억5,900만엔
1. 노선, 용지측량비	7,100만엔
2. 도로용지취득비, 건축물기능보수비	27억2,800만엔
3. 도로개축공사비	3억7,100만엔
4. 전선지중화공사비	1억5,100만엔
5. 포켓파크 조성비	2,900만엔
6. 도로수경대책공사비	7,200만엔
7. 건축물수경대책보조금	1억5,800만엔
8. 공공건축물공사비	1억7,900만엔

마. 성과

1. 전통을 살리면서 지역활성화를 추진
2. 지역주민의 혁신강화
3. 전국가로사업 콩쿠르 수상
4. 1995년 도시계획대상 수상

바. 과제

1. 지역리더의 발굴, 육성이 필요
2. 소프트적인 사업이 필요

〈사진 3-1〉 유메 교바시 캐슬로드



〈사진 3-2〉 캐슬로드-2



〈사진 3-3〉 캐슬로드-3



〈사진 3-4〉 캐슬로드-4



〈사진 3-5〉 캐슬로드-5



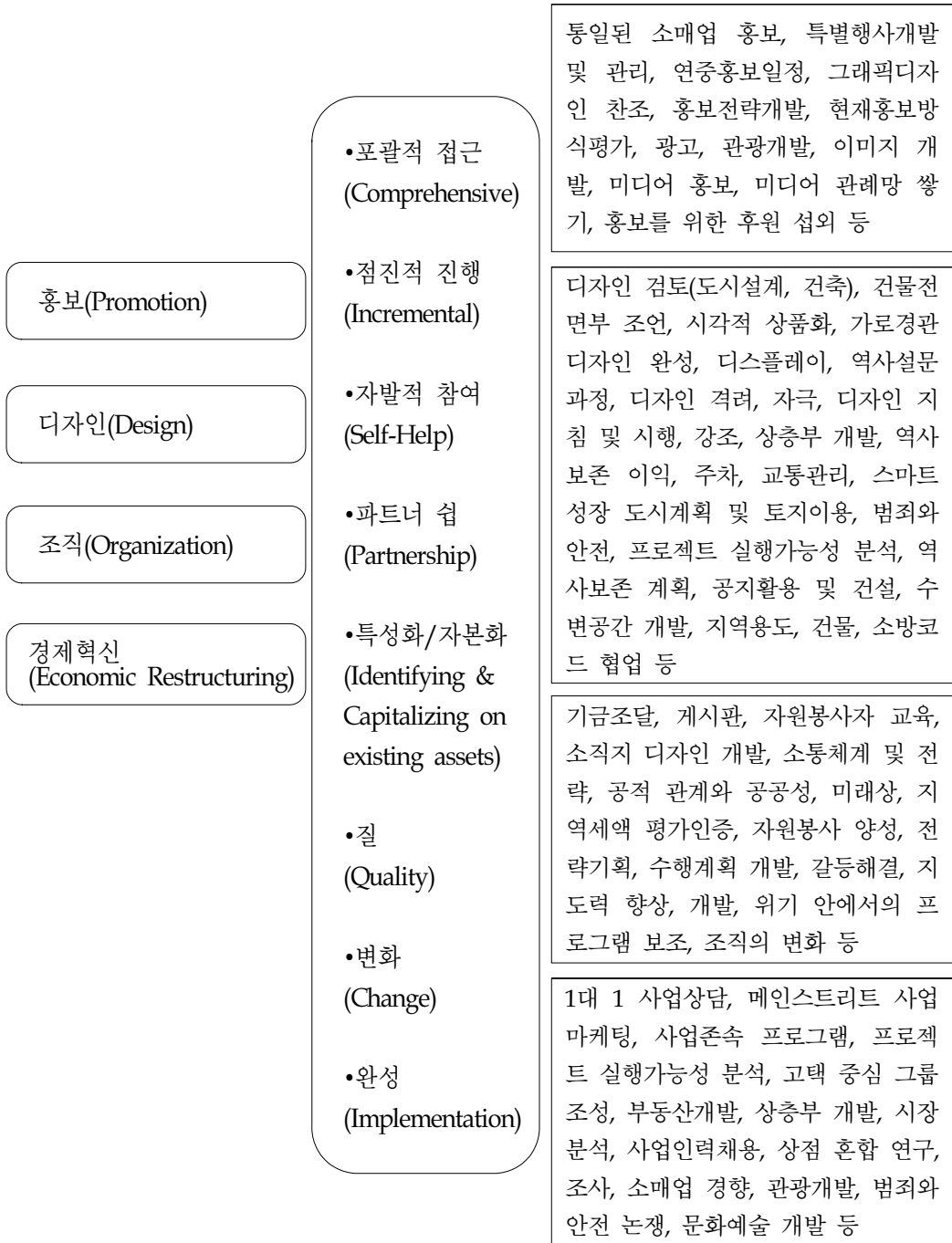
## 2. 미국

도시재생을 위해 미국에서 도입하고 있는 대표적인 제도는 TMO(Town Management Organization), CRM(Centralized Retail Management)가 중요한 의미를 가지며, 재원확보방안으로서 BID(Business Improvement District), TIF(Tax Increment Finance) 등이 있다. 이러한 수법은 전국적인 차원에서 접근되고 있는 수법으로서 본 연구에서는 미국의 중소도시에서 중요하기 접근되고 있는 메인스트리트 프로그램(Main Street Program)의 내용과 사례를 살펴보고자 한다. 미국에서 가로를 중심으로 한 도시재생의 접근은 내셔널 트러스트(National Trust) 운동에서 시작하여 역사적 보존에 근거를 두고 추진하고 있다. 내셔널 트러스트 메인스트리트 센터(National Trust Main Street Center)는 역사 보존을 위한 내셔널 트러스트의 프로그램이다. 1970년대, 내셔널 트러스트는 상업지구 재생을 위해 처음으로 메인 스트리트를 개발하였는데 이것은 혁신적인 방법론으로서 중심지역과 근린 상업지구의 활력재생을 위하여 역사적인 보존에 경제적인 개발을 조합한 것이다. 오늘날, 그 메시지는 널리 전파되고 있으며, 센터는 지역과 도시 커뮤니티와 같이 그들의 전통적인 상업지역을 역사적인 보존과 주민에 바탕을 둔 경제개발에 근거하여 활성화할 수 있다는 포괄적인 접근에 공헌하고 있다. 센터는 전국적으로 1,200개의 실제 메인스트리트 프로그램으로 40개 이상의 주, 도시, 군에 걸쳐 프로그램 네트워크를 만들었다. 센터는 정보, 기술지원, 연구 및 고취 등에 대한 국가적인 정보센터로서 보존에 근거한 재생운동을 선도하고 있다.

### 1) 기본체계 및 전략

쇠퇴되어가는 중심가로의 활성화와 도시재생을 위하여 네가지의 기본전략을 중심으로 사업을 추진한다. 네가지 기본전략은 디자인(Design), 경제혁신(Economic Restructuring), 홍보(Promotion), 그리고 조직(Organization)으로 구분하여 진행하고 8개의 안내 원칙(Eight Guiding Principles)에 따라 추진하고 있다. 8개의 안내 원칙은, 포괄적 접근, 점진적 진행, 자발적 참여, 파트너 쉽, 특성화 및 자본화, 질, 변화, 완성 등이다. 이에 대한 내용을 정리하면 다음과 같다.

〈표 3-3〉 미국의 메인스트리트 프로그램 체계



## 2) 사례

### (1) 엠포리아 메인스트리트 - 캔사스주 (2005 Winner)

캔사스 주 엠포리아(인구 26,760명)시는 비즈니스 벤처로서 1857년 조성되었다. 네오쇼와 카튼우드 강이 만나는 곳에 위치하며, “도시를 위해 가장 아름다운 곳”으로 묘사되고 있다. 1870년, 철도, 교육기관, 그리고 상업 및 서비스업무기능 들은 초원이었던 대지를 활기찬 도시로 변화시켰다. 그러나, 1980년대, 인구감소와 고임금 일자리들로 인하여 철도와 병원 같은 많은 고용자들이 도시를 떠나게 된다. 엠포리아는 이 때 어려움을 겪는데; 도시는 중심상업지역으로서 중요성을 상실하며 공실률은 증가하게 된다.

위기를 경험한 지역이 직면하고 있는 경제적, 경관적 그리고 지역부흥의 이슈들에 대한 방향을 설정해 주는 계획을 수립하는 안내자가 필요로 하게 되었다. 1991년, 이러한 경제적인 상황하에서, 도시위원회, 상업회의소, 시 및 군 정부들, 그리고 다른 문화적인 기관들이 메인스트리트 커뮤니티를 조직하여 함께 일하게 되었다.

오늘날, 도시의 활력은 눈으로 직접 볼 수 있다. 건물들은 엠포리아 메인스트리트 프로그램과 도시에 의해 만들어진 법률조례 위원회(Code Team)에 의해 빠르게 리노베이션 될 수 있었다. 이 프로그램을 통하여, 개발가들과 부자들이 활력있는 부흥계획과 같은 사람, 지역 및 계획 대표자, 그리고 두 달이 아닌 몇 시간 안에 대상지에 대한 리노베이션 사항을 논의 할 수 있는 법률 서비스 인사들을 만날 수 있다.

엠포리아 메인스트리트는 업무 개발 지원으로서 빌딩 개축, 사업 창업, 교육훈련 및 혁신적인 0% 운전 대출 펀드를 제공하는 프로그램을 근간으로 하고 있다. 엠포리아는 업무유지에 우선권을 두고 180,000 feet<sup>2</sup> 이상의 빈 상점 공간채워, 공실율이 4%까지 감소하였다.

여러 중요한 파트너쉽 형성을 통하여, 엠포리아는 성공적인 예술 및 위락지구로 변화되었으며 많은 공공 예술 프로젝트들을 만들었으며, 이러한 것은 예술이 중심가 생활에 중요한 요소가 되는데 도움을 주었다. 엠포리아 그랜드 극장 협회는 국가에 등록되어 있는 역사적인 극장 리노베이션 하고 국가에 등록된 시설을 다용도 목적의 커뮤니티 시설로 변환하는데 2.6백만 달러의 그라나다 자금 캠페인을 완성하였다. 그것은 지구를 따라 새로운 업무를 일으키는데 촉매제가 되었다.

엠포리아 다운타운은 거대한 발전을 이루었는데, 그것은 2.3백만 달러의 가로경관 프로젝트

의 완성; 다운타운에 새로운 생명을 가져올 수 있는 408개의 경이로운 리노베이션 프로젝트들, 그리고 상층부 개발; 637개의 일자리와 124개의 새로운 비즈니스를 얻고; 250,000달러의 0% 개선 자금; 23개의 새로운 주거동; 17백만달러의 새로운 법원의 완성; 그리고 4천만 달러 이상의 중심 재개발 투자이다.

오늘날, 성장하는 도심은 옴포리아와 주변 커뮤니티 사람들에게 큰 자긍심의 원천이다.

〈표 3-4〉 도시재생 통계자료

요 소	세부 구성 요소
순 일자리 창출	637개
새로운 비즈니스 창출	124개
리노베이션 프로젝트	408개
새로운 건설 프로젝트	4개
공실률	4%
공공 투자	2.8백만달러 (한화 약264억원)
민간 투자	1.9백만달러 (한화 약182억원)
주거	23개동

〈사진 3-6〉 시작에서 끝까지 거의 7년이 걸린, 약213억 가로경관 프로젝트는 옴포리아 도시재생의 무대를 설치하는 것임



〈사진 3-7〉 1929년 그라나다 극장의 복원(좌측), 실행예술센터이며 야심적인 도시재생프로젝트인(우측)들은 옴포리아 도시 중심을 예술 센터로 변환하는 노력의 일부이다.



## (2) 로마시 메인스트리트 - 조지아주 (2003 Winner)

조지아주의 로마시는 아름다운 산과 강을 배경으로 입지하고 있다. 이 역사적인 도시중심과 카운티 입지는 1834년 섬유와 금속무역 센터가 설립되면서 부터이다.

1970년대, 새로운 가로로 두개의 중요한 상점들이 이전이 로마의 상업지역을 쇠퇴하게 하는 원인이 된다. 가로는 노후화된 건물과 25%의 공실률을 보이며, 무질서한 사인과 알루미늄 입면으로 어지럽혀 있었다. 4번 메인 스트리트에 의해 만들어지는 장애와 조경의 부재는 다운타운을 더욱 황량한 모습으로 보이게 하였으며, 이것은 커뮤니티의 자긍심과 근린상업의 쇠퇴를 가져오게 하였다.

관련된 상인들과 부동산 소유자들은 1979년 중심지를 활성화하기 위하여 로마 중심지 개발 위원회를 설립한다. 그 후, 새로이 만들어진 조지아 메인 스트리트 프로그램은 로마시의 위원들로부터 승인을 얻는다. 상업지역의 활성화를 위해 4가지 접근방법이 이루어지는데, 로마는 초기5년간 거대한 발전을 이룬다. 이러한 것은 8백만달러 이상의 재투자를 유도하고; 총3백만달러의 업무임대 수익을 만들었으며, 92개 시설의 재생과 새로운 건축 프로젝트를 완성하게 된다. 1990년까지, 공공과 민간투자는 -미국 평균의 2배인- 22.65백만달러에 달하며, 새로운 녹지공간을 조성하고 한때는 하나의 장애물이었던 4번 메인 스트리트를 환영받고, 보행친화적인 환경으로 조성하는 성공적인 가로경관 사업을 지원하게 된다.

21년 이상, 로마는 역사적인 보존 접근을 통하여 빅토리안 시대 넓은 창고를 이용하여 활기찬 중심 업무지구를 만들었다. 그 과정 속에서 공공과 민간파트너들이 지속적으로 참여가 이루어졌다.

오늘날, 로마의 상업지역은 98%의 실률(공실율 2%로 감소)을 보이며, 15개의 레스토랑, 주요공공시설, 2,700명의 고용, 120개의 빌딩 재건, 상층부 주상개발(90실), 수많은 사회적인 기회, 그리고 활력있는 저녁유흥문화를 가지고 있다. 로마는 소비자들 및 새로운 상인들을 유인하는 정체성과 커뮤니티를 창조하고 있다.

내셔널 트러스트 메인스트리트 센터(National Trust Main Street Center)에서는 로마시를 2003년 Great American Main Street Award 대상으로 선정하게 된다.



〈사진 3-8〉 전: 조지아주 로마시의  
쇠퇴해가는 중심가(1985)



〈사진 3-9〉 후: 조지아주 로마시의  
1989년 후의 가로경관



〈사진 3-10〉 전: Former cotton  
brokerage houses worn from neglect



〈사진 3-11〉 후: Cotton houses  
adaptively renovated into retail



## 제4장 도시재생을 위한 가로환경실태 조사 및 분석

### 1. 조사 및 분석의 틀

#### 1) 범위설정

본 연구는 충청남도 시·군 지역을 대상으로 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 하고자 한다.

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

## 2) 조사 및 분석방법

가로환경 실태 조사는 현장조사와 설문조사를 실시하여 가로의 물리적인 상황과 주민들의 만족도를 알아볼 수 있도록 하였다.

### (1) 실태조사 항목 및 내용

가로 실태조사는 인구 변화, 낙후도, 지역 개발과 특성에 따라 분류된 5개 시·군을 대상으로 하였다.

- 현장조사 대상 시·군 : 천안시, 홍성군, 금산군, 청양군, 보령시

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

- 7개 대항목 : ① 용도의 다양성, ② 컴팩트한 가로환경, ③ 적합한 규모의 개발, ④ 활동의 균형성, ⑤ 접근성, ⑥ 기능적 연계성, ⑦ 정체성

- 20개 소항목 : ① 가로변 건축물 용도는 기능 및 복합화 정도 ② 보행으로 이용하기 편리한 가로규모 및 길이, 보도폭원 등의 확보 ③ 연접개발, 건축선 지정 등에 따른 시각적인 연속성 및 컴팩트한 가로환경 ④ 보행 연속성을 위한 보도 및 건물 차량진입부 등의 정비 ⑤ 가로의 간판·사인 정비 ⑥ 공공 및 민간차원의 적절한 정비·개발 ⑦ 가로변 건물의 스카이라인 ⑧ 대규모 단일용도의 입지가 제한 ⑨ 야간 조명 등 가로안전시설 확충 ⑩ 가로편의시설(벤치, 파고라, 가로수 등) 정비 ⑪ 매력있는 가로 형성 ⑫ 가로로 접근이 용이하도록 대중교통시스템(버스, 철도 등) 구축 ⑬ 버스 및 택시정류장, 주차장 등의 확보 ⑭ 대상가로에 대한 안내 및 홍보 ⑮ 주요시설간 보행동선체계 ⑯ 보행 장애시설물, 무단주정차 등의 관리 ⑰ 가로안내판 정비 ⑱ 역사, 문화, 랜드마크적 건축·시설물 등의 정비 ⑲ 건축입면, 색채 등 개성있는 건축환경 ⑳ 가로 이벤트 등의 가로활성화 프로그램

조사방법은 연구자가 직접 대상가로의 답사를 통하여 항목별로 양호, 보통, 미흡 등의 평가 등급을 설정하여 대상가로 사진촬영 및 가로환경에 대한 실태를 시각적, 정성적으로 판단하였다.

〈표 4-1〉 실태 조사 항목

항목		실태조사 항목
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 연결개발, 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 규모의 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. 시·군 가로환경 실태 조사

### 1) 천안시

#### (1) 가로 개요

- 위 치 : 천안시 대흥동 대흥로
- 규 모 : 약1,840m



#### (2) 실태

##### 가. 용도의 다양성

구도심에 위치한 대흥로는 경부선 천안역이 입지하여 아직도 상당한 여객 수송을 담당하며 가로를 이용하는 보행자를 확보하고 있다. 때문에 용도의 다양성 측면에서는 기본적인 상업,

업무, 문화시설 등을 확보하고 있다. 그러나, 천안의 주요업무기능과 주거기능의 신도시 이전으로 새로운 상업, 문화시설의 입지는 활발하지 못한 상태이며, 지하상가의 침체는 심각한 상태로 파악된다.

#### 나. 컴팩트한 가로환경

대흥로 전체 길이는 약 1,840m로서 시설물들이 대부분 건축선에 의해 연결 개발되어 있어 가로의 연속성을 확보하고 있다. 그러나 보행자가 많이 몰리는 천안역 남쪽 버스정류장의 경우 이용자에 비해 보행 폭이 좁으며, 보행의 연속성을 유지하기 위한 보도 등이 정비되어 있지 않으며, 가로의 간판, 사인 등이 정리되어 있지 않아 컴팩트한 가로환경을 조성하고 있지 못하다.

#### 다. 적합한 규모의 개발

가로 블록에 따라 적합한 규모의 개발이 이루어진 상태이나 구도심의 지속적인 침체로 신규 개발은 천안역 남측의 CGV를 제외하고는 현재 특별한 개발행위가 일어나지 않고 있다.

가로변 건축물의 높이제한은 이루어지지 않고 있는 상태이며 개별 대지의 면적에 따른 용적율과 건폐율에 따라 건축물 높이가 형성되어 스카이라인이 형성되어 있다고 볼 수 없다.

대규모 단일용도의 제한은 없지만 현재 대흥로에는 이러한 시설이 입지되어 있지는 않은 상태이다.

#### 라. 활동의 균형성

야간의 활동을 위한 가로등은 설치되어 있으나, 보행을 위한 보행등은 마려되어 있지 않다. 또한 가로변에 보행자들이 쉴 수 있는 벤치, 파고라 등은 보행규모에 비해 매우 열악한 상태이며, 대흥로를 특징짓는 가로시설물 또는 조형물은 전무한 상태이다.

#### 마. 접근성

주요한 광역 연계 교통수단인 경부선 천안역이 입지하고 있으며, 수도권과의 전철 개통으로

아직도 중요한 교통결절부로서 기능을 하고 있다. 이에 따른 천안지역에 대흥로로 접근하는 교통체계도 아직까지 잘 구축되어 있는 상태이며, 정류장 등도 적절한 장소에 입지하고 있다. 그러나, 이러한 교통체계와는 다르게 가로를 안내하는 특징적인 안내 및 홍보는 잘 이루어지지 않고 있으며, 특히, 천안관광안내소는 설치되어 있으나 재기능을 발휘하고 있지 못하고 있는 상태이다.

#### 바. 기능적 연계성

가로 내 주요시설간 보행 동선은 보도의 적정 폭원 미흡, 보행의 연속성 단절, 횡단보도 간격이 잘 정비되어 있지 않아 연계성이 떨어지고 있는 상태이다. 특히 가로에 입지한 주요시설물에 대한 안내판 부재는 기능적 연계성을 저하시키는 요인이다.

#### 사. 정체성

현재 대흥로 가로변에는 대흥로의 역사를 알려주는 근대건축물이나 상징물은 없는 상태이다. 다만, 호두과자로 유명한 천안지역을 상징하듯 가로변에는 호두과자를 판매하는 업소가 대흥로 주변에 서너 곳 입지하고 있으며, 쌀 상회 등이 있다. 그러나, 단지 판매, 상업적인 측면에서만 활동이 이루어지고 있으며, 대흥로 가로의 역사, 홍보 등에는 관심과 애정이 없는 상태이다. 또한 건축물 입면, 색채 등이 없는 상태로써 대흥로의 정체성이 부재한 실정이다.

## 2) 홍성군

### (1) 가로 개요

- 위 치 : 홍성군 홍성읍 조양문 ~ 재래시장
- 규 모 : 약 470m



### (2) 실태

#### 가. 용도의 다양성

대상 가로는 홍성군의 중심가로서 다양한 용도의 기능을 가지고 있다. 가로를 중심으로

서남쪽에는 홍성군청, 남쪽으로는 근린상업지구, 북동쪽으로는 재래시장 등이 위치하여 대상가로를 중심으로 연계되어 있다. 남쪽에 위치한 근린상업지구에는 다양한 근린상업시설 등이 입지하고 있으며 배후에는 시장이 형성되어 있다. 다만, 문화시설과 공원기능 등이 미흡하여 가로를 찾는 보행자들이 장시간 머무를 수 있는 데는 한계가 있다.

#### 나. 콤팩트한 가로환경

대상가로의 전체 길이는 약 470m로서 시설물들이 건축선에 의해 연결 개발되어 있어 가로의 연속성을 확보하고 있다. 그러나 보도 및 건물차량진입부 등이 일체적으로 정비되지 않아 보행의 연속성을 저해하고 있으며, 가로의 간판·사인 등이 정비되어 있지 않아 콤팩트한 가로환경을 제공하고 있지는 못하다.

#### 다. 적합한 규모의 개발

대상 가로는 조양문을 축으로 하여 가로가 형성되어 있으나 역사적 경관과 부합되는 스카이라인을 형성하고 있지 못하고 있으며, 특히 가로의 연속성이 확보될 수 있도록 대규모 단일용도의 입지가 제한되어 있지 않은 상태이다.

#### 라. 활동의 균형성

보행로 정비와 함께 가로등의 교체로 야간의 활동의 균형성을 확보하기 위한 기반은 되어 있으나, 가로변의 편의시설은 확충 정비할 필요성이 있다.

특히, 대상지역이 내포를 대표하는 가로로서 매력적인 상징조형물 등 어메니티시설의 적극적인 도입이 필요하다.

#### 마. 접근성

홍성군의 주요한 대중교통수단의 버스 노선이 대상가로를 지나고 있으며, 정류장이 설치되어 있어 주민들이 대상가로를 접근하는 데는 큰 불편이 없는 상태이다. 그러나 버스정류장 등



의 편의시설은 지속적인 정비가 필요한 것으로 조사되었으며, 가로를 안내할 수 있는 안내판도 확충이 필요한 것으로 조사되었다.

#### 바. 기능적 연계성

가로 내 주요시설간 보행 동선은 보도의 적정 폭원 미확보로 연계성이 떨어지고 있는 상태이다. 또한, 보행 장애시설물, 무단주정차 등에 대한 지속적인 관리가 요망되며, 안내시설도 지역을 상징할 수 있는 디자인을 도입하여 정비가 필요하다.

#### 사. 정체성

대상가로에는 보도가 일체적으로 정비되지 않아 과거 내포의 행정도시로서의 정체성을 반영하고 있지 못한 상태이다. 내포문화권의 역사문화도시로의 정체성이 있다는 점을 감안하면, 이러한 소재를 바탕으로 한 가로 색채, 디자인을 개선하고, 축제와 연계하여 가로축제 및 이벤트 프로그램의 적극적인 도입도 필요하다.

### 3) 금산군

#### (1) 가로 개요

- 위 치 : 금산군 금산읍
- 규 모 : 1,120m



#### (2) 실태

##### 가. 용도의 다양성

대상 가로는 금산군의 중심가로 다룬 다양한 용도의 기능을 가지고 있다. 금산군청, 읍사무소, 금산터미널, 법원등기소, 인삼약초시장 등 다양한 시설들이 입지하고 있거나 대상가로와

연계되어 있다. 또한, 다양한 근린상업시설 등이 입지하고 있으며 배후에는 시장이 형성되어 있다. 다만, 문화시설과 공원기능 등이 미흡하여 가로를 찾는 보행자들이 장시간 머무를 수 있는 데는 한계가 있었다.

#### 나. 컴팩트한 가로환경

대상가로의 전체 길이는 약 1,120m로서 시설물들이 건축선에 의해 연결 개발되어 있어 가로의 연속성을 확보하고 있다. 특히, 2006년에 개최된 금산세계인삼엑스포 개최 계기를 통하여 정비된 보도 부분은 빨간색으로 통일되어 보행가로의 시각적 연속성과 함께 쾌적한 가로환경에 일조하고 있다. 그러나 건물 등이 조밀하게 연결되어 있지 않고 일부지역은 나대지 상태로 있으며, 가로의 간판·사인 등이 정비되어 있지 않아 컴팩트한 가로환경을 제공하고 있지는 못하다.

#### 다. 적합한 규모의 개발

대상지 가로는 금산군청과 약초시장과 연결하여 민간차원의 일정한 투자가 이루어진 곳이나, 산발적인 개발과 가로경관 형성 체계가 없어 스카이라인이 정연하지 못한 상태이다.

#### 라. 활동의 균형성

보행로 정비와 함께 가로등의 교체로 야간의 활동의 균형성을 확보하기 위한 기반은 되어 있으나, 가로변의 편의시설은 확충 정비할 필요성이 있다.

특히, 대상지역이 금산을 대표하는 가로로서 매력적인 상징조형물 등 어메니티 시설의 적극적인 도입이 필요하다.

#### 마. 접근성

금산군의 주요한 대중교통수단의 버스 노선이 대상가로를 지나고 있으며, 정류장이 설치되어 있어 주민들이 대상가로를 접근하는데는 큰 불편이 없는 상태이다. 그러나 버스정류장 등

의 편의시설은 지속적인 정비가 필요한 것으로 조사되었으며, 가로를 안내할 수 있는 안내판도 확충되어야 할 것이다.

#### 바. 기능적 연계성

가로 내 주요시설간 보행 동선은 보도의 적정 폭원 확보로 연계성을 확보하고 있다. 반면, 장애시설물, 무단주정차 등은 지속적인 관리가 요망되며, 안내시설도 지역을 상징할 수 있는 디자인을 도입하여 정비가 필요하다.

#### 사. 정체성

대상가로는 보도를 빨간색 블록으로 정비한 것 이외에는 어느 가로와 특징적인 것이 없는 상태이다. 금산군이 예로부터 인삼의 메카로서 건강도시로의 정체성이 있다는 점을 감안하면, 이러한 소재를 바탕으로 한 가로 색채, 디자인을 개선하고, 인삼시장에서 행해지고 있는 인삼 축제와 연계하여 가로축제 및 이벤트 프로그램의 적극적인 도입도 필요하다.



있는 상태이다. 따라서, 용도의 다양성을 확보하였을 지라도 매력적인 용도기능을 갖춘 상업 시설이 부족한 상태이다. 이러한 측면에서 대상가로에 일정부분 집객력을 가지고 있는 공공시설 및 문화시설의 도입과 집중화를 고려해 볼 필요가 있다.

#### 나. 컴팩트한 가로환경

가로의 전체 길이는 약 565m로서 시설물들이 대부분 건축선에 의해 연결 개발되어 있어 가로의 연속성을 확보하고 있다. 그러나 보행자를 위한 보도폭원 확보는 미흡한 상태여서 컴팩트한 가로환경을 조성하는데 장애요소가 되는 것으로 조사되었다. 가로시설물, 가로간판, 사인 등도 통일되어 있지 않다. 따라서 가로 전체를 보도를 확보하면서 건축물, 가로시설물을 리노베이션 하는 것도 적극적으로 고려해 볼 필요가 있다.

#### 다. 적합한 규모의 개발

대상가로는 청양의 재래시장과 연결하여 있으며, 재래시장은 지붕공사등을 추진하고 있는 중이다. 그러나 군 세의 약화로 가로의 민간투자가 침체상태에 있어 적합한 규모의 개발이 이루어지고 있지 못한 상태이다.

#### 라. 활동의 균형성

야간의 활동을 위한 가로등은 설치되어 있으나, 보행을 위한 보행등은 마려되어 있지 않다. 또한 가로변에 보행자들이 쉴 수 있는 벤치, 파고가 등이 전무한 상태이며, 일부 설치되어 있는 가로시설물은 매우 낙후되어 있는 상태이다.

#### 마. 접근성

청양군의 주요한 대중교통수단의 버스 노선이 대상가로를 지나고 있으며, 정류장이 설치되어 있어 주민들이 대상가로를 접근하는 데는 큰 불편이 없는 상태이다. 특히, 시외버스터미널이 입지하고 있어, 대상가로는 군 전체의 대중교통이 연계되어 있는 상태이다.

#### 바. 기능적 연계성

가로 내 주요시설간 보행 동선은 보도의 적정 폭원 미흡, 보행의 연속성 단절, 횡단보도 간격이 잘 정비되어 있지 않아 연계성이 떨어지고 있는 상태이다. 특히 가로에 입지한 주요시설물에 대한 안내판 부재는 기능적 연계성을 저하시키는 요인이다.

#### 사. 정체성

청양의 중심가로 이미지도 타 시군과 차별화되어 있지 못하고 있다. 그러나 무엇보다 중요한 것은 가로에 활력이나, 청결, 분위기 등 기본적인 인프라 자체가 낙후되어 있어, 통과하는 방문객에게 좋은 이미지를 주고 있지 못하다.

이러한 점을 고려할 때 가로활성화 차원 뿐만 아니라, 환경개선 차원에서도 정비가 필요한 상태이다.

## 5) 보령시

### (1) 가로 개요

- 위 치 : 보령시 대천동 대천역 ~ 명문당 사거리
- 규 모 : 약 530m



### (2) 실태

#### 가. 용도의 다양성

대상 가로는 보령시의 중심가로서 ‘ㄱ’자형 가로구조를 가지고 있다. 대천역을 기점으로 대천파출소와 명문당 사거리 까지 다양한 용도의 기능을 가지고 있으나, 남동쪽에 위치한 재래



시장의 상대적 침체로 과거와 같은 활력있는 가로분위기가 형성되고 있지 못하고 있다. 또한, 문화시설과 공원기능 등이 미흡하여 가로를 찾는 보행자들이 장시간 머무를 수 있는 데는 한계가 있었다.

#### 나. 콤팩트한 가로환경

대상가로의 전체 길이는 약 530m로서 시설물들이 건축선에 의해 연결 개발되어 있어 가로의 연속성을 확보하고 있다. 그러나, 보행의 연속성을 확보하기 위한 보도 폭이 적절히 확보되어 있지 않으며, 가로변 간판·사인 등이 정비되어 있지 않아 콤팩트한 가로환경을 제공하고 있지는 못하다.

#### 다. 적합한 규모의 개발

대천역 앞 광장을 기점으로 대천파출소에 이르는 거리에 건축에 있어 체계적인 도시설계와 경관계획이 없어 정연한 스카이라인을 형성하고 있지 못한 상태이다.

#### 라. 활동의 균형성

법적인 기준의 가로등만 설치되어 있고 활동을 증진시키기 위한 야간경관조명은 설치되어 있지 않다. 또한 활동의 균형성을 확보하기 위해 필요한 가로편의시설(벤치, 파고라, 가로수 등)이 절대적으로 부족한 실정으로서 이에 대한 확충이 필요하다.

특히, 대상지역이 서해와 인접하여 있는 점을 감안하여 항구도시로서의 매력적인 상징조형물 등 적극적인 어메니티 시설의 도입이 필요하다.

#### 마. 접근성

보령시의 주요한 대중교통수단의 버스 노선이 대상가로를 지나고 있으며, 정류장이 설치되어 있어 주민들이 대상가로를 접근하는 데는 큰 불편이 없는 상태이다. 그러나 버스정류장 등의 편의시설은 지속적인 정비가 필요한 것으로 조사되었으며, 가로를 안내할 수 있는 안내판

도 확충되어야 할 것이다.

#### 바. 기능적 연계성

가로 내 주요시설간 보행 동선은 보도의 적정 폭원 미 확보로 연계성이 떨어지고 있다. 또한, 보행장애시설물 등에 대한 지속적인 관리가 요망되며, 안내시설도 지역을 상징할 수 있는 디자인을 도입하여 정비가 필요하다.

#### 사. 정체성

대상가로 보도는 계획적 체계와 디자인을 바탕으로 조성되거나 추진되지 못하여 지역적 특성을 나타내고 있지 못한 상태이다. 보령시는 풍부한 해양자원과 머드 등이 전국적인 인지도를 가지고 있다는 점을 감안하여, 이러한 소재를 바탕으로 한 가로 색채, 디자인을 개선할 필요가 있는 것으로 조사되었다.

또한, 중심가로를 활성화 할 수 있는 가로 정체성이 반영된 축제 및 이벤트 등을 전략적으로 추진할 필요가 있는 것으로 조사되었다.

### 3. 전문가를 대상으로 한 가로만족도 및 중요도 조사

#### 1) 조사개요

본 설문조사는 충청남도 시·군의 기성시가지 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 개선과제의 상대적 중요도 등에 대해 조사되었다.

조사대상은 충청남도에 거주하며 도시계획 및 설계, 조경 등 관련 전문가들로 엔지니어링,

연구직, 대학교수 등으로 구분하였다.

〈표 4-2〉 전문가 설문조사 방법

조사방법	내용
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
신뢰구간	- 95%신뢰구간에서 표본오차 $\pm 2.5$
조사방법	- 구조화된 설문지를 이용한 설문조사
조사기간	- 2007년 8월 18일 ~ 30일

## 2) 전문가설문 응답자의 특성

### (1) 연령 및 성별

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

〈표 4-3〉 전문가설문 응답자의 연령 및 성별 계층 분포

구분	합계	성별		연령				
		남	여	20~30세	30~40세	40~50세	50세이상	평균
빈도(명)	40	38	2	9	16	11	4	40
비율(%)	100	94.6	5.4	16.2	43.2	29.7	10.9	30.2

## (2) 직업 및 전공

전문가 설문 응답자의 연구원 47.5% 가장 많았고, 그밖에 대학/교수가 37.5%, 엔지니어링 15%이었다. 이들의 전공분야는 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 설문에 응답하였다.

〈표 4-4〉 전문가설문 응답자의 직업 및 전공분야

구분	합계	직업			전공분야							
		연구직	대학/교수	엔지니어링	계	도시계획	도시설계	교통계획	조경설계	지역경제	건축학	인문계열
빈도(명)	40	19	15	6	40	15	4	1	6	5	5	4
비율(%)	100	47.5	37.5	15	100	37.5	10	2.5	15	12.5	12.5	10

## 3) 만족도

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

〈표 4-5〉 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)	-
평균 만족도	2.6 (40명)	-	-	7.5% (3명)	22.5% (9명)	22.5% (9명)	42.5% (17명)	5.0% (2명)

| 7    매우만족
| 6    만족
| 5    약간만족
| 4    보통
| 3    약간불만족
| 2    불만족
| 1    매우불만족
| 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%), 컴팩한 가로환경(10.0%) 순으로 나타났다.

〈표 4-6〉 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%	<b>18.3%</b>	17.2%
대학/교수	12.5%	13.5%	12.3%	9.3%	15.5%	15.2%	<b>21.7%</b>
엔지니어링	10.0%	10.0%	<b>20.0%</b>	13.3%	8.4%	18.3%	<b>20.0%</b>
평균 중요도	11.8%	12.4%	15.7%	10.5%	12.7%	17.3%	<b>19.6%</b>

## 4. 주민을 대상으로 한 가로환경 만족도 및 요구사항 조사

### 1) 조사개요

본 설문조사는 충청남도 시·군의 기성시가지 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 각30명을 대상으로 현장에서 대면으로 진행하였다.

〈표 4-7〉 주민 설문조사 방법

조사방법	내용
조사대상 및 표본수 (총 480명)	- 충청남도 16개 시·군 각30명을 대상으로 설문
표본추출 방법	- 16개 시·군 각30명을 대상으로 설문
신뢰구간	- 95%신뢰구간에서 표본오차 $\pm 2.5$
조사방법	- 구조화된 설문지를 이용한 현장방문 및 대면 설문조사
조사장소	- 16개 시·군 기성시가지 내의 대표적인 중심가로
조사기간	- 2007년 8월 16일 ~ 9월15일

## 2) 이용목적 및 이용시간 분석

### (1) 이용목적

16개 시·군 주민들을 대상으로 중심가로 이용목적에 대한 설문에서 단순통행(14.4%)보다는 상품구매(21.2%), 업무(21.1%), 약속만남(16.7%) 등이 높게 나타나 구체적인 목적을 가지고 이용하는 것으로 조사되었다.

- 16개 시군의 설문을 통해 중심가로의 이용목적은 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 나타남
- 시군별로 살펴보면 천안은 업무(29.8%), 상품구매(17.0%) 가장 많이 차지했으며, 공주는 상품구매(25.7%), 약속·만남(14.3%), 보령은 약속·만남, 기타(각각 18.6%), 아산은 식사(23.5%), 상품구매(20.6%), 서산은 상품구매, 업무(각각 30.0%), 논산은 약속·만남(30.8%), 계룡은 약속·만남(25.0%), 상품구매(23.7%), 금산은 업무, 단순통행(각각 25.5%)로 높게 나타남
- 연기는 상품구매(32.3%), 약속·만남, 단순통행(각각 21.5%), 부여는 상품구매(24.6%), 업무(23.2%), 서천은 단순통행(29.4%), 상품구매(26.5%), 청양은 업무(35.7%), 단순통행(19.6%), 홍성은 단순통행(32.4%), 업무(23.9%), 예산은 상품구매(31.4%), 업무(29.4%), 태안은 업무(36.4%), 약속·만남(27.3%), 당진은 약속·만남(27.0%), 상품구매(23.8%) 로 높게 나타남

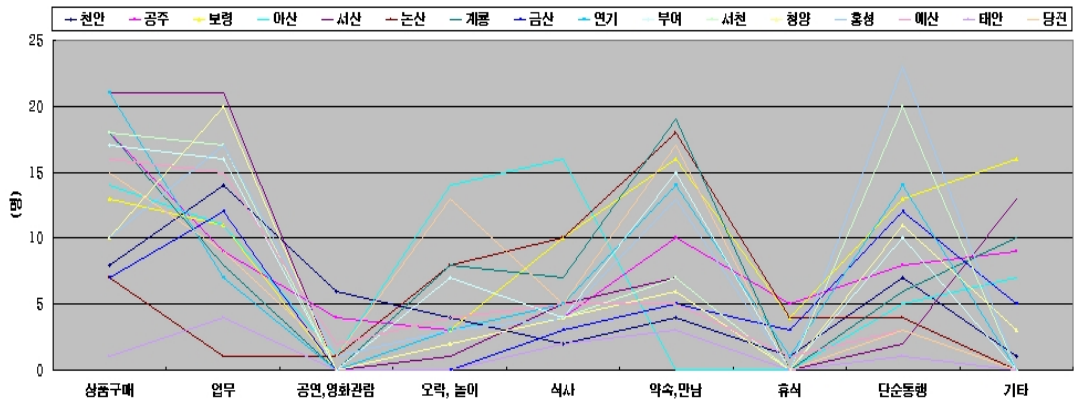
반면, 공연·영화 관람(1.8%), 오락놀이(7.4%)로서 매우 낮은 비율을 나타냈는데 이는 가로에 문화시설이 부재한 것이 주요인으로 분석되었다.

- 특히, 가로 용도의 다양성 증진을 위한 세부항목별 요구도에서 상업 및 업무기능의 확충 요구도보다 문화·공연시설 확충의 요구도가 높게 나온 것에서 알 수 있음

또한, 약속, 만남과 함께 가로에서 편히 쉴 수 있는 휴식기능(2.0%)을 확보하는 것도 중요한 것으로 조사되었다.



〈그림 4-1〉 이용목적 분포



〈표 4-8〉 이용목적 분포

(단위:%)

구분	상품 구매	업무	공연 영화 관람	오락 놀이	식사	약속, 만남	휴식	단순 통행	기타
천안	17.0	29.8	12.8	8.5	4.3	8.5	2.1	14.9	2.1
공주	25.7	12.9	5.7	4.3	5.7	14.3	7.1	11.4	12.9
보령	15.1	12.8	0.0	3.5	11.6	18.6	4.7	15.1	18.6
아산	20.6	16.2	1.5	20.6	23.5	0.0	0.0	7.4	10.3
서산	30.0	30.0	0.0	1.4	7.1	10.0	0.0	2.9	18.6
논산	13.2	1.9	1.9	15.1	18.9	34.0	7.5	7.5	0.0
계룡	23.7	10.5	0.0	10.5	9.2	25.0	0.0	7.9	13.2
금산	14.9	25.5	0.0	0.0	6.4	10.6	6.4	25.5	10.6
연기	32.3	10.8	0.0	4.6	7.7	21.5	1.5	21.5	0.0
부여	24.6	23.2	0.0	10.1	5.8	21.7	0.0	14.5	0.0
서천	26.5	25.0	0.0	2.9	5.9	10.3	0.0	29.4	0.0
청양	17.9	35.7	0.0	3.6	7.1	10.7	0.0	19.6	5.4
홍성	14.1	23.9	1.4	4.2	5.6	18.3	0.0	32.4	0.0
예산	31.4	29.4	3.9	7.8	9.8	9.8	2.0	5.9	0.0
태안	9.1	36.4	0.0	0.0	18.2	27.3	0.0	9.1	0.0
당진	23.8	14.3	1.6	20.6	7.9	27.0	0.0	4.8	0.0
합계	21.2	21.1	1.8	7.4	9.7	16.7	2.0	14.4	5.7

## (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.

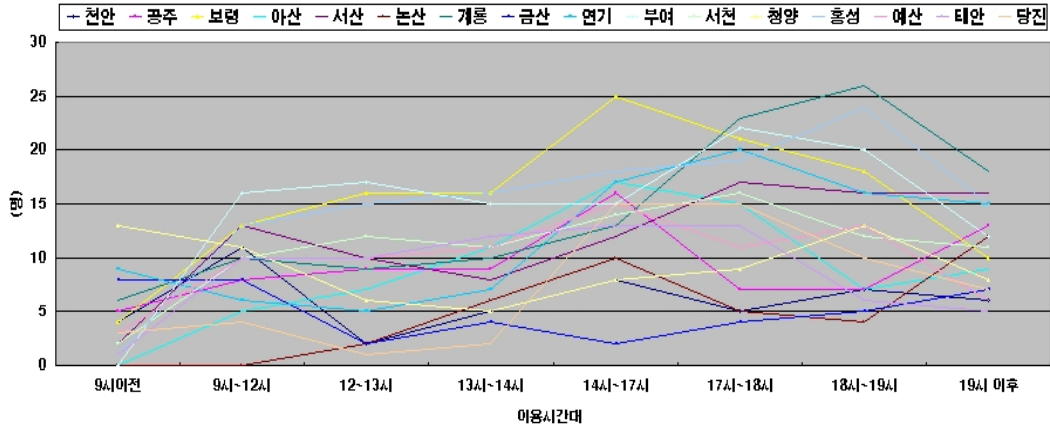
- 중심 가로활동의 균형성 확보를 위해 휴게 및 편의시설 확충 및 주야간 활동의 안전성을 확보할 수 있는 가로조명 시설의 정비 등을 적극적으로 추진하는 것을 고려해 볼 필요가 있음

시군별로 살펴보면 천안은 9~12시(22.9%), 14~17시(16.7%) 가장 많이 차지했으며, 공주는 14~17시(21.6%), 19시 이후(17.6%), 보령은 14~17시(20.3%), 17~18시(17.1%), 아산은 14~17시(23.9%), 17~18시(21.1%), 서산은 17~18시(18.1%), 논산은 19시 이후 (30.8%), 14~17시(25.6%), 계룡은 18~19시(22.6%), 17~18시(20.0%), 금산은 9시 이전(20%), 9시~12시(20%)로 나타났다.

연기는 17~18시(21.1%), 14~17시(17.9%), 부여는 17~18시(18.8%), 18~19시(17.1%), 서천은 17~18시(18.2%), 14~17시(15.9%), 청양은 9시 이전(17.8%), 18~19시(17.8%), 홍성은 18~19시(19.8%), 17~18시(15.7%), 예산은 14~17시(19.0%), 13~14시·17~18시(각각 13.9%), 태안은 14~17시·17~18시(각각 18.6%), 당진은 14~17시·17~18시(각각 26.3%)로 나타났다.

- 본 연구에서의 조사는 일차적으로 설문에 의해 분석된 것으로 더 세밀한 조사를 위해서는 시간대별 이용객 수를 파악하는 것이 정확한 자료를 얻을 수 있음
- 따라서, 추후 연구를 통하여 이용시간대별 관찰조사를 통하여 정확한 이용수요 현황을 파악하여 대처하는 것이 필요

〈그림 4-2〉 주 이용시간대 분포



〈표4-9〉 주 이용시간대 분포

(단위: %)

구분	9시 이전	9~12시	12~13시	13~14시	14~17시	17~18시	18~19시	19시 이후
천안	8.3	<b>22.9</b>	4.2	10.4	16.7	10.4	14.6	12.5
공주	6.8	10.8	12.2	12.2	<b>21.6</b>	9.5	9.5	17.6
보령	3.3	10.6	13.0	13.0	<b>20.3</b>	17.1	14.6	8.1
아산	0.0	7.0	9.9	15.5	23.9	<b>21.1</b>	9.9	12.7
서산	2.1	13.8	10.6	8.5	12.8	<b>18.1</b>	17.0	17.0
논산	0.0	0.0	5.1	15.4	25.6	12.8	10.3	<b>30.8</b>
계룡	5.2	8.7	7.8	8.7	11.3	20.0	<b>22.6</b>	15.7
금산	<b>20.0</b>	<b>20.0</b>	5.0	10.0	5.0	10.0	12.5	17.5
연기	9.5	6.3	5.3	7.4	17.9	<b>21.1</b>	16.8	15.8
부여	0.0	13.7	14.5	12.8	12.8	<b>18.8</b>	17.1	10.3
서천	2.3	11.4	13.6	12.5	15.9	<b>18.2</b>	13.6	12.5
청양	<b>17.8</b>	15.1	8.2	6.8	11.0	12.3	<b>17.8</b>	11.0
홍성	0.8	10.7	12.4	13.2	14.9	15.7	<b>19.8</b>	12.4
예산	3.8	12.7	12.7	13.9	<b>19.0</b>	13.9	16.5	7.6
태안	1.4	14.3	14.3	17.1	<b>18.6</b>	<b>18.6</b>	8.6	7.1
당진	5.3	7.0	1.8	3.5	<b>26.3</b>	<b>26.3</b>	17.5	12.3
합계	5.4	11.6	9.4	11.3	<b>17.1</b>	16.5	14.9	13.8

### (3) 설문응답자 계층 및 직업

중심가로의 설문응답자의 연령계층은 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.

〈표 4-10〉 설문응답자 연령 및 성별 계층 분포

구분	설문응답자		계
	남	여	
20세 미만	11명(35.5%)	20명(64.5%)	31명(6.5%)
20~30세	59명(33.5%)	117명(66.5%)	176명(36.7%)
30~40세	49명(51.0%)	47명(49.0%)	96명(20.0%)
40~50세	47명(50.5%)	46명(49.5%)	93명(19.4%)
50세 이상	42명(50.0%)	42명(50.0%)	84명(17.5%)
계	208명(43.3%)	272명(56.7%)	480명(100%)

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

〈표 4-11〉 설문응답자의 직업분포

구분	설문응답자	
학생	109명	22.7%
회사원	69명	14.4%
자영업	109명	22.7%
서비스업	49명	10.2%
농업	7명	1.5%
기타	137명	28.5%
계	480명	100%

### 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 시군으로서는 공주(3.2), 보령(3.2), 아산(3.1), 연기(3.4), 부여(3.1), 청양(3.2), 홍성(3.4) 등으로 나타났다.

만족도가 3 미만으로서 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
- 따라서, 기존 도심 도로를 확충하여 보도 및 가로를 확충하거나 또는 외곽으로 차량동선을 우회시켜 구도심 내 도로는 보행로 위주의 공간으로 조성하는 등의 적극적인 시책이 필요한 것으로 조사됨

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

〈표 4-12〉 시·군별 가로환경 만족도

구 분	만족도	매우 만족	만족	약간 만족	보통	약간 불만족	불만족	매우 불만족
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)	-
합 계	3.2	0.8% (4명)	4.2% (20명)	15% (72명)	47.3% (227명)	15.6% (75명)	12.9% (62명)	4.2% (20명)

매우만족 | 7      만족 | 6      약간만족 | 5      보통 | 4      약간불만족 | 3      불만족 | 2      매우불만족 | 1      0

#### 4) 가로환경 개선 요구도

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

- 개선이 필요하지 않은 3 이하의 요구도를 보인 시·군이 하나도 없다는 것은 충청남도 시군 가로 환경이 상대적으로 매우 열악함을 보여주고 있음

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·군일수록 개선요구도가 높은 것으로 조사되었다.

- 금산의 경우 만족도가 높으며, 개선요구도가 높게 조사되었는데 이것은 가로환경에 대한 만족은 하지만 앞으로 더 발전적으로 개선이 필요성 있음을 나타내고 있음
- 당진의 경우 타 시군과는 비교가 어려울 정도로 물리적 가로환경이 매우 열악한 실정을 반영하고 있음
- 천안의 경우 충청남도에서 시세가 가장 크나, 신도시의 급속한 개발로 인한 가로의 쇠퇴, 상대적으로 수도권과 연결하여 가로환경이 열악한 점을 크게 느끼고 있음

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), 연기(3.8), 서천(3.8) 등이었다.

- 계룡의 경우는 충청남도 16개 시·군 중에서 신도시 개념의 도시로서 가로에 대한 요구도는 충청남도 타 시군에 비해 상대적으로 낮은 것으로 조사됨

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

- 이는 시군의 가로환경 요구도가 전반적으로 높지만 지역 내에서도 요구도에 대한 격차가 크다는 것을 보여주고 있음

〈표 4-13〉 시·군별 가로환경 개선요구도

구분	요구도	매우 필요	필요	약간 필요	보통	약간 불필요	불필요	매우 불필요
천안	5.5	33.3% (10명)	26.7% (8명)	20% (6명)	16.7% (5명)	-	3.3% (1명)	-
공주	5.0	30% (9명)	33.3% (10명)	6.6% (2명)	23.4% (7명)	3.3% (1명)	3.3% (1명)	
보령	4.0	3.3% (1명)	13.3% (4명)	23.4% (7명)	46.7% (14명)	13.3% (4명)		
아산	5.0	3.3% (1명)	56.6% (17명)	23.4% (7명)	16.7% (5명)			
서산	4.4	10.1% (3명)	23.4% (7명)	13.3% (4명)	49.9% (15명)	3.3% (1명)		
논산	5.7	46.7% (14명)	33.3% (10명)	13.3% (4명)	6.6% (2명)			
계룡	3.5		3.3% (1명)	20% (6명)	49.9% (15명)	23.4% (7명)	3.3% (1명)	
금산	5.5	36.7% (11명)	36.7% (11명)	16.7% (5명)	6.6% (2명)	3.3% (1명)	-	-
연기	3.8		10.1% (3명)	13.3% (4명)	70% (21명)	6.6% (2명)		
부여	4.5	6.6% (2명)	13.3% (4명)	50.1% (15명)	30% (9명)			
서천	3.8		3.3% (1명)	30% (9명)	56.6% (17명)	10.1% (3명)		
청양	5.2	20% (6명)	46.7% (14명)	23.4% (7명)	3.3% (1명)	-	-	6.6% (2명)
홍성	4.1		16.7% (5명)	33.3% (10명)	43.4% (13명)	6.6% (2명)		
예산	5.1	30% (9명)	23.4% (7명)	23.4% (7명)	20% (6명)	3.3% (1명)		
태안	4.3		23.4% (7명)	33.3% (10명)	40% (12명)	3.3% (1명)		
당진	5.6	40% (12명)	40% (12명)	13.3% (4명)	6.6% (2명)			
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



## 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 확충(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 근교 지역에 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 4-14〉 용도의 다양성에 증진을 위한 세부항목별 요구도

구분	상업시설 확충	업무기능 확충	주거기능 확충	문화·공연 시설 확충	공원시설 확충	상업, 업무, 주거 등 시설 간 용도복합화
천안	5.0	4.8	4.1	5.6	5.6	5.1
공주	4.2	4.1	4.1	4.7	4.4	3.9
보령	4.3	3.7	3.5	3.9	3.9	3.6
아산	4.8	4.4	4.3	5.4	4.8	4.3
서산	4.3	4.1	3.4	4.8	4.3	4.3
논산	5.5	4.6	4.4	6.0	5.7	5.0
계룡	3.9	3.4	3.4	5.2	3.8	3.5
금산	5.4	4.8	4.3	5.3	5.5	4.7
연기	3.9	3.5	3.4	3.9	3.6	3.6
부여	4.1	3.8	3.4	4.1	3.7	3.9
서천	4.0	3.9	3.4	3.8	3.8	3.5
청양	4.8	4.7	3.9	4.3	3.6	5.1
홍성	4.5	3.8	3.4	4.1	3.9	3.5
예산	5.3	4.1	3.8	4.6	4.6	4.0
태안	4.4	3.7	3.4	4.2	3.9	3.6
당진	4.3	3.9	3.4	4.7	4.6	4.2
평균 요구도	4.5	4.1	3.7	4.7	4.4	4.1

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

## (2) 컴팩트한 가로환경

도시재생을 위한 컴팩트한 가로환경에 대한 세부항목으로서는 보행로 조성 및 정비, 건축물 연접개발, 건축선 지정으로 가로분위기 확보, 보행간섭 최소화 등에 대한 설문조사를 실시하였다.

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

- 컴팩트한 가로환경의 필요성을 가장 높게 요구하고 있는 시군은 천안시와 금산군(각 5.2)로 조사됨

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 이상으로서 도심재생과 가로환경 개선을 위해 일차적으로 보행로 조성 및 정비가 시급한 것으로 조사되었음
- 천안은 중심가로에 컴팩트한 가로환경을 만드는 것에 대한 세부항목별 요구도에서 보행로 조성 및 정비(5.6)에 대한 요구도에 필요성을 나타냈으면 나머지 항목에 대해서는 약간필요로 나타냄
- 금산은 가로만족도가 양호함에도 불구하고 보행로 조성 및 정비(5.6) 항목에 대해 필요요구도, 건축물 연접개발(4.4)에 대해서는 약간필요의 요구도가 나타났으며 나머지 항목에 대해서는 필요의 요구도를 보임
- 반면, 계룡시와 같이 가로환경 만족도가 비교적 양호한 곳에서는 컴팩트한 가로환경 조성에 대한 요구도가 3.3으로서 비교적 낮게 나옴

〈표 4-15〉 컴팩트한 가로환경에 대한 세부항목별 요구도

구분	보행로 조성 및 정비	건축물 연결개발	건축선 지정으로 가로 분위기 확보	건물진입 차량 등의 진입부 조정을 통한 보행간섭 최소화
천안	5.6	4.5	5.3	5.4
공주	5.1	4.2	4.6	5.0
보령	3.8	3.5	3.7	3.7
아산	4.9	3.9	3.9	4.0
서산	4.1	4.2	4.0	4.6
논산	5.3	4.5	5.3	4.9
계룡	3.2	3.3	3.2	3.4
금산	5.6	4.4	5.3	5.3
연기	4.0	3.4	3.6	3.7
부여	4.2	3.6	3.9	3.9
서천	3.9	3.4	3.3	3.4
청양	5.3	4.1	4.9	5.2
홍성	3.9	3.4	3.2	3.4
예산	4.9	4.0	4.1	4.5
태안	4.1	3.5	3.4	3.6
당진	5.6	3.9	4.6	5.2
평균 요구도	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 4.0으로서 필요한 것으로는 조사되었으나, 다른 5개의 항목과 비교하면 상대적으로 요구도가 낮게 조사되었다.

- 이는 시·군의 가로환경이 상대적으로 심하여 활성화를 위해 적합하게 규모를 제한할 여지가 많지 않기 때문인 것으로 생각됨

이는 세부항목별 평균 요구도에서 나타나는데 적정한 개발 유도(4.4)로서 가장 필요한 것으로 나타났으며, 가로변 대규모 단일용도 입지제한(3.8), 가로변 건축물 높이제한(3.6) 등의 순으로 나타났다.

- 적정한 개발 유도에 대한 의미는 계기적 사업추진에 대한 필요성과 사업의 규모가 너무 커 적절히 개발할 필요성 등을 동시에 내포하고 있는데 설문 응답자의 상당 부분은 계기적 사업추진에 대한 필요성을 요구하고 있었음
- 미국의 중소도시 활성화를 위한 메인스트리트 프로그램에서와 같이 계기적 사업추진에 대한 창 의와 아이디어 도출이 필요

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 높게 나타내어, 기 추진 예정인 군청 이전 등과 연계하여 가로의 적정개발을 유도하는 것을 적극적으로 검토해야 할 것으로 사료됨
- 천안은 적정한 개발 유도(5.2)에 대한 필요의 정도를 나타냈고 나머지 2개의 항목에 대해서는 약간 필요도를 나타남
- 금산은 적정한 개발유도(5.4)가 가장 필요하며, 다음으로 가로변 대규모 단일용도 입지제한, 가로변 건축물 높이제한 등이 약간 필요한 것으로 조사됨
- 반면, 계룡의 경우에는 적정한 개발유도(3.5)로서 충청남도 시군 중에서 요구도가 가장 낮게 나타남

〈표 4-16〉 적합한 규모의 개발에 대한 세부항목별 요구도

구분	적정한 개발 유도	가로변 대규모 단일용도 입지제한	가로변 건축물 높이 제한
천안	5.2	4.3	4.2
공주	4.4	3.9	3.4
보령	4.0	3.3	3.4
아산	4.6	4.2	3.6
서산	4.2	3.8	3.6
논산	5.4	4.7	4.4
계룡	3.5	3.3	3.3
금산	5.4	4.7	4.5
연기	3.7	3.4	3.4
부여	3.9	3.5	3.3
서천	3.8	3.4	3.3
청양	5.6	4.3	4.0
홍성	3.9	3.1	3.1
예산	4.9	3.7	3.5
태안	4.1	3.5	3.4
당진	4.4	3.8	3.8
평균 요구도	4.4	3.8	3.6

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

#### (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 있음
- 이러한 현상이 가로활동의 균형성 확보에 대한 설문에서 의미 있게 나타나고 있음을 보여주고 있음

세부항목별 요구도에 있어 중심 가로활동의 균형성 확보를 위해 휴게 및 편의시설 확충(4.7), 주야간 활동의 안전성을 확보할 수 있는 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 있음
- 따라서, 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 없다고 보다는 아직 시군의 가로환경이 매력적인 시설물을 요구할 만큼의 기반수준이 갖추어지지 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.

- 지역별로는 천안은 가로변 휴게 및 편의시설 확충(5.4)이 가장 필요한 것으로 조사되었으며, 다음으로 야간 가로조명 시설의 정비(5.3)가 필요한 것으로 조사
- 금산의 경우 매력적인 가로편의 시설물 설치 정비(5.6)가 가장 필요하며, 다음으로 업무, 주거, 상업, 문화시설의 복합화 요구도(5.4)가 높음
- 청양의 경우는 휴게 및 편의시설 확충(5.2)이 가장 필요하며, 다음으로 업무, 주거, 상업, 문화시설의 복합화(5.1)를 요구하였음

〈표 4-17〉 활동의 균형성에 대한 세부항목별 요구도

구분	업무, 주거, 상업, 문화시설 복합화	매력적인 가로편의 시설물 설치 정비	가로 조명 시설의 정비	휴게 및 편의시설 확충
천안	5.2	5.3	5.3	<b>5.4</b>
공주	4.5	4.6	4.5	<b>5.0</b>
보령	3.7	3.4	3.6	<b>4.0</b>
아산	4.6	4.4	5.0	<b>5.2</b>
서산	4.3	4.4	4.2	<b>4.5</b>
논산	5.5	5.3	5.3	<b>5.7</b>
계룡	3.3	3.1	3.3	<b>5.8</b>
금산	5.4	<b>5.6</b>	5.0	5.3
연기	3.7	3.4	3.7	<b>3.9</b>
부여	4.0	3.8	<b>4.1</b>	3.8
서천	3.5	3.4	3.7	<b>3.8</b>
청양	5.1	4.9	5.0	<b>5.2</b>
홍성	3.9	3.5	<b>4.4</b>	3.8
예산	4.2	4.4	<b>4.7</b>	4.5
태안	3.8	3.9	<b>4.1</b>	4.0
당진	4.3	4.5	<b>5.1</b>	4.6
평균 요구도	<b>4.3</b>	<b>4.2</b>	<b>4.4</b>	<b>4.7</b>

| 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 조사되었다.

- 평균요구도가 4.5로서 가장 요구도가 높게 조사됨

세부조사항목별 평균요구도를 보면 대중교통시스템 확충 4.9, 주차장 확보 4.8, 가로 안내판 정비 4.3, 버스/택시 정류장 설치 4.1로서 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.

- 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 충남시군 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 보임
- 당진은 주차장 확보(5.6), 대중교통시스템 확충(4.7), 가로안내판 정비(4.3) 순으로 주차장 확보가 가장 필요한 것으로 조사됨

〈표 4-18〉 접근성에 대한 세부항목별 요구도

구분	대중교통 시스템 확충	버스/택시 정류장 설치	주차장 확보	가로 안내판 정비
천안	5.2	5.0	5.8	5.5
공주	4.7	4.6	5.3	4.9
보령	3.7	3.5	4.0	3.4
아산	4.7	4.5	5.2	4.6
서산	4.5	4.1	5.5	4.5
논산	6.0	3.5	4.8	5.2
계룡	3.4	3.2	4.3	3.2
금산	5.4	5.1	6.1	5.8
연기	3.8	3.5	4.0	3.5
부여	4.0	5.1	4.0	3.7
서천	5.6	3.7	3.9	3.5
청양	4.5	4.1	5.3	5.0
홍성	4.3	3.7	4.0	3.6
예산	4.5	4.2	4.8	4.2
태안	4.1	3.7	4.5	3.9
당진	4.7	4.3	5.6	4.5
평균요구도	4.9	4.1	4.8	4.3

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

## (6) 기능적 연계성

도시재생과 가로의 활성화를 위해 가로의 주요시설에 대한 연계성 확보 요구도에 대한 설문에서는 평균 요구도 4.3을 보여 필요도가 평균적으로 높게 나타났다.

기능적 연계성에 대한 세부항목으로서는 ①주요시설간 보행동선 체계구축, ②보행 장애 시설물 정비, ③적정 보도 폭 확보, ④횡단보도 폭, 간격, 주기조정, ⑤가로안내판 정비, ⑥무단주정차 억제 등에 대한 조사를 실시하였으며, 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.

- 천안은 주요시설간 보행동선 체계구축, 보행 장애 시설물 정비(각 5.4)로서 필요한 것으로 조사되었으며, 다음으로 가로안내판 정비 등이 필요한 것으로 나타남
- 금산의 경우에는 보행 장애시설물 정비(5.7)가 가장 시급한 것으로 나타났으며, 무단주정차 억제(5.6) 등이 매우 필요한 것으로 조사됨
- 청양은 보행 장애시설물 정비(5.2)가 가장 높게 나타났으며, 다음으로 무단 주정차 억제, 주요시설간 보행동선 체계구축 등이 높게 나타남
- 예산군의 경우 적정 보도 폭 확보 및 보행 장애 시설물 정비(각각 4.9)에 높은 요구도를 나타냄
- 계룡시의 경우 평균요구도가 3.5로서 충남의 시군 중에서 요구도가 가장 낮게 조사되어 기능적 연계성은 어느 정도 확보가 된 것으로 조사되었음

〈표 4-19〉 기능적 연계성에 대한 세부항목별 요구도

구분	주요시설간 보행동선 체계구축	보행 장애 시설물 정비	적정 보도 폭 확보	횡단보도 폭, 간격, 주기조정	가로 안내판 정비	무단 주정차 억제
천안	5.4	5.4	5.2	5.2	5.3	5.0
공주	4.5	4.8	4.9	5.0	4.8	4.8
보령	3.5	3.6	3.8	3.6	3.3	3.8
아산	4.9	5.0	4.7	4.5	4.4	3.7
서산	4.4	4.5	4.2	4.3	4.4	4.1
논산	5.3	5.2	5.1	5.2	5.1	5.3
계룡	3.2	3.2	2.9	3.1	3.2	3.5
금산	5.4	5.7	5.2	4.8	5.4	5.6
연기	3.5	3.6	3.9	3.5	3.4	3.6
부여	3.6	3.8	4.1	3.6	3.7	4.0
서천	3.4	3.5	3.9	3.8	3.5	3.8
청양	4.9	5.2	4.6	3.9	4.7	4.9
홍성	3.4	3.5	4.0	3.7	3.7	3.7
예산	4.3	4.9	4.9	4.5	4.3	4.5
태안	3.8	3.9	4.4	3.8	3.7	3.7
당진	4.7	5.1	5.2	4.7	4.4	5.0
평균 요구도	4.3	4.4	4.4	4.2	4.2	4.3

7 | 매우필요 | 6 | 필요 | 5 | 약간필요 | 4 | 보통 | 3 | 약간불필요 | 2 | 불필요 | 1 | 매우불필요 | 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
- 주민들과 전문가 들이 인식하는 차이는 현실과 계획, 부분과 전체 등의 관점의 차이에서 발생되었다고 볼 수 있음
- 주민들의 입장에서 현재 시군 가로는 정체성을 논할 만큼 기반여건이 갖추어져 있지 않으며, 때문에 부분적인 개선항목에 더 많은 요구도를 보이고 있음
- 전문가 입장에서는 가로환경의 불만족에도 불구하고 이를 개선하기 위해서는 정체성있는 가로환경 개선이 이루어져야 한다고 생각하고 있음

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.

- 지역별로 천안은 가로변 간판정비가 가장 높게 나타났으며, 독특한 가로시설물 설치, 역사문화적 건축시설물 보존정비가 필요한 것으로 조사됨
- 공주의 경우 가로변 간판정비와 함께, 정체성 확보를 위해서 역사문화적 건축, 시설물 보존정비가 높게 요구됨
- 비교적 신도시에 속하는 계룡시의 경우 간판이나, 가로변 건축물 정비보다는 가로 이벤트 등의 행사를 개최하여 정체성을 확립하는 것에 대한 요구를 나타냄
- 금산은 역사문화적 건축, 시설물 보존 정비(5.5)가 가장 필요한 것으로 나타났으며, 다음으로 가로변 간판정비, 건축입면 정비 및 색채 통일 등이 필요한 것으로 나타남
- 청양은 가로변 간판정비, 독특한 가로시설물 설치가 필요, 다음으로 가로이벤트 등 행사개최, 건축입면 정비 및 색채통일 등이 필요한 것으로 조사되었음

〈표 4-20〉 가로 정체성에 대한 세부항목별 요구도

구분	역사문화적 건축, 시설물 보존정비	건축입면 정비 및 색채 통일	독특한 가로 시설물 설치 (포장, 가로수 등)	가로변 간판 정비	가로 이벤트 등 행사개최
천안	4.6	4.2	4.7	<b>5.2</b>	4.4
공주	4.5	4.1	4.1	<b>4.6</b>	4.2
보령	3.2	3.4	3.5	3.5	<b>3.6</b>
아산	4.0	3.6	4.1	4.2	<b>4.3</b>
서산	4.1	3.7	<b>4.4</b>	4.3	4.1
논산	<b>5.3</b>	4.5	5.2	5.2	4.5
계룡	3.3	3.2	3.0	3.2	<b>3.4</b>
금산	<b>5.5</b>	5.1	5.3	<b>5.5</b>	4.7
연기	3.4	3.4	3.6	<b>3.7</b>	3.4
부여	3.7	3.6	<b>3.9</b>	3.7	3.7
서천	3.2	3.3	<b>3.6</b>	<b>3.6</b>	3.4
청양	4.2	4.0	<b>4.7</b>	<b>4.7</b>	4.0
홍성	3.3	3.3	3.5	<b>3.6</b>	<b>3.6</b>
예산	3.9	3.5	4.2	<b>4.4</b>	4.1
태안	3.5	3.5	3.4	3.5	<b>3.6</b>
당진	4.0	3.8	<b>4.6</b>	4.2	4.1
평균 요구도	<b>4.0</b>	<b>3.8</b>	<b>4.1</b>	<b>4.2</b>	<b>3.9</b>

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

## 6) 설문분석 종합

도시재생을 위한 가로환경 개선사업에 대한 7개 항목별·지역별 요구도를 살펴보면 다음과 같다.

도시재생을 위해 가장 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 가로환경조성(4.2), 적합한 규모의 개발 및 정체성 확보(각 4.0) 순으로 나타났다.

- 특히, 조사에서 시·군의 중심가로는 전체적으로 쇠퇴하며, 활력도가 떨어지고 있어 활동의 균형성 확보와 증진대책이 필요한 것으로 분석되었음

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 즉지적 상황에 맞게 적용하는 것이 바람직한 것으로 조사되었다.

- 천안시는 적합한 규모의 개발보다는 접근성개선(5.4), 기존 가로 활동의 균형성확보(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 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 4-21〉 7개 항목별 지역 요구도

구분	용도의 다양성	컴팩트한 가로환경	적합한 규모의 개발	활동의 균형성	접근성	기능적 연계성	정체성
천안	5.0	5.2	4.6	5.3	<b>5.4</b>	5.3	4.6
공주	4.2	4.7	3.9	4.7	<b>4.9</b>	4.8	4.3
보령	3.8	3.7	3.6	3.7	3.7	<b>4.4</b>	3.4
아산	4.7	4.2	4.1	4.8	<b>4.8</b>	4.5	4.0
서산	4.2	4.2	3.9	4.4	<b>4.7</b>	4.3	4.1
논산	5.2	5.0	4.8	<b>5.5</b>	4.9	5.2	4.9
계룡	<b>3.9</b>	3.3	3.4	<b>3.9</b>	3.5	3.2	3.2
금산	5.0	5.2	4.9	5.3	<b>5.6</b>	5.4	5.2
연기	<b>3.7</b>	<b>3.7</b>	3.5	<b>3.7</b>	<b>3.7</b>	3.6	3.5
부여	3.8	3.9	3.6	3.9	<b>4.2</b>	3.8	3.7
서천	3.7	3.5	3.5	3.6	<b>4.2</b>	3.7	3.4
청양	4.4	4.9	4.6	<b>5.1</b>	4.7	4.7	4.3
홍성	<b>3.9</b>	3.5	3.4	<b>3.9</b>	<b>3.9</b>	3.7	3.5
예산	4.4	4.4	4.0	4.5	4.4	<b>4.6</b>	4.0
태안	3.9	3.7	3.7	4.0	<b>4.1</b>	3.9	3.5
당진	4.2	4.8	4.0	4.6	4.8	<b>4.9</b>	4.1
<b>평균 요구도</b>	<b>4.3</b>	<b>4.2</b>	<b>4.0</b>	<b>4.4</b>	<b>4.5</b>	<b>4.3</b>	<b>4.0</b>

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



## 제5장 도시재생을 위한 가로환경 개선 방향

### 1. 기본방향

국내외 사례조사 및 충청남도 시군의 가로환경 조사에서 보듯 도시재생을 위한 가로환경 개선은 기존 추진된 가로환경 개선 사업과는 다른 차원에서 접근되어야 한다. 단순한 물리적 가로환경 개선이 아닌 지역의 재생과 활성화 그리고 지속성을 요구하고 있기 때문이다.

즉, 가로의 물리적 환경뿐만 아니라 가로활성화의 요소의 주민공동체, 가로 공간, 경제 활성화 차원에서 복합적으로 접근할 필요가 있다.

가로의 재생, 도시의 재생을 위한 기본방향을 정립하면 첫번째, 가로를 구성하거나 관련된 주민들의 공동체 형성 및 활성화를 추진, 두 번째 가로활성화의 촉매가 되는 선도적인 사업을 추진, 세 번째 경제적 효과가 창출될 수 있는 프로그램 도입 등이며 세부적인 내용은 다음과 같다.<sup>4)</sup>

#### 1) 가로를 구성하거나 관련된 주민들의 공동체 형성 및 활성화를 추진한다.

기존 도시 가로의 재생과 활성화를 위해서는 무엇보다 주민공동체의 역할이 중요하다. 충청남도 시군에서 추진된 대부분의 가로사업은 재생차원 보다는 단순히 가로환경개선을 목적으로 추진되었으며, 하향식으로 추진되어 효과가 지역경제로 파급되지 못하였다.

또한, 단순한 가로환경 개선사업을 추진함에 있어서도 도시와 지역의 맥락과 특성이 반영된 개선사업이 아닌 단순보행 개선을 위한 포장 사업적 성격이 강하여 도시의 상징성 및 정체성, 예술성을 반영하지 못하고 있는 실정이다.

따라서, 이러한 문제를 극복하기 위해서는 도시재생을 위한 가로환경개선사업은 근본적으로 가로를 구성하거나 관련된 주민들의 적극적인 참여와 함께, 주민공동체가 주체가 되어 중

---

4) 강동진, 미국 지방도시의 역사적 중심가로 재활성화 방법 분석, 2007

장기적 차원 사업을 지속적으로 추진할 수 있는 공동체의 활성화가 전제되어야 한다. 즉, 가로 활성화를 위한 문제의식과 이를 공감하고 추진할 수 있는 주체인 주민공동체의 형성 또는 활성화가 필요하다.

## 2) 가로활성화의 촉매가 되는 선도적인 사업을 추진한다.

국내에서 많이 시행되어 온 보행로 정비 등의 단순 환경 정비사업과 함께 ‘지역자산을 재활용하는 사업’, ‘상징경관(공간)을 확보하는 사업’, ‘실천적인 가로 개선 사업’ 등 더 창의적이며, 특화된 사업을 발굴하고 실천하는 것이 매우 중요하다.

현재의 천편 일률적인 보행로 개선사업, 가로시설물 개선사업 등은 가로활성화를 위한 일부분의 사업으로써, 도시재생과 가로활성화를 위해서는 가로가 가지고 있는 지역자산<sup>5)</sup>을 발굴하고, 관련된 초기 사업과 프로그램을 추진하는 것이 무엇보다 중요하다.

## 3) 경제적 효과가 창출될 수 있는 프로그램을 도입한다.

도시재생의 궁극적인 목표가 될 수 있는 경제적 효과를 창출하기 위해서는 내생적 차원의 사업추진이 필요하다. 하지만 실제로로 쇠퇴한 가로의 상당부분은 지역민의 힘만으로는 사업추진이 한계가 있는 경우가 많다. 따라서 초기에 있어 지자체 차원의 중장기적 지원<sup>6)</sup>이 필요하다.

또한, 가로공간과 장소에 대한 창의적인 홍보와 운영이 필요한데 이를 위해 지역특화형 이벤트와 행사를 개최하는 것은 효율적인 방법이 될 수 있을 것이다.

---

5) 이러한 지역자산으로는 극장, 공연장 등의 ‘문화시설’, 주변의 창고, 역사적인 상업시설, 공장, 터미널, 역사 등의 ‘생산시설’, 그리고 광장 등의 ‘오픈스페이스’ 등을 들 수 있다.(강동진, 전계서)

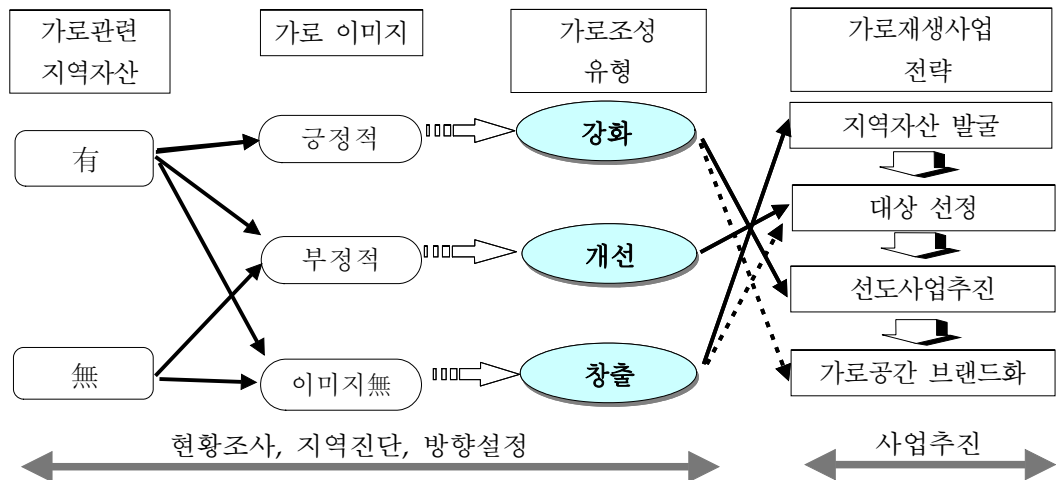
6) 지자체로부터의 지원은 크게 ‘직접지원’과 ‘간접지원’으로 가능한데, 직접지원은 사업자금을 지원하는 경우와 전임운영자의 보수 지원 등 운영자금을 지원하는 경우가 있고, 간접지원은 지역은행과의 협조로 진행되는 신규 사업자를 위한 저리 대출, 취업 활성화를 위한 장려금 지원, 건축물 수복을 위한 인센티브 제공 등의 방법 등이 있다. (강동진, 전계서)

## 2. 시책사업

### 1) 물리적 측면

#### (1) 도시재생을 위한 선도적 가로재생사업 추진 - 1시군 1사업

미국의 메인스트리트 프로그램에서 보듯 도시재생을 위해서는 지역을 활성화 할 수 있는 창의적이며, 선도적인 사업추진이 필요하다. 이는 공간적으로 가로와의 연계가 필요하며, 특히 시군별 여건이 다른 점을 감안하여 가로 공간 조성 전략이 필요하다.



#### (2) 중앙정부에서 추진 예정인 “테스트베드 사업”의 전략적 유치

현재 중앙정부에서는 기존에 개별적으로 추진되고 있는 관련사업의 법제도를 통폐합하고 일체적으로 추진할 수 있는 방안을 연구 중에 있으며, 기존 대도시에 집중되었던 연구에 중소 도시를 포함하여 도시를 재생하기 위한 전략과 함께 테스트 베드 사업을 추진예정에 있다.

특히, 행복도시의 조성으로 인해 시가지가 쇠퇴 위기에 있는 도시, 도청 신도시 주변도시, 성장잠재력이 고갈된 낙후도시 등은 연구 및 사업추진의 좋은 사례로서 충청남도 및 시군에서

사업의 전략적 유치를 추진해 볼 필요가 있다.

## 2) 집행 및 관리적 측면

### (1) 가칭 “충청남도 도시재생 및 가로환경 개선 센터”의 설립

성공적인 도시재생을 위한 가로를 만들기 위해서는 미국의 메인스트리트 센터, 일본의 TMO사례와 같이 지속적 지원조직이 필요하다. 지원조직은 현재 정부에서 추진하고 있는 도시재생사업단과 같이 “충청남도에 도시재생 및 가로환경 개선 센터”를 설립하는 것이 필요하다.

센터는 정기적인 교육과 함께 정보교류 및 지원을 제공할 수 있는 전문기관의 성격을 가져야 하고, 현재 개별적으로 추진되고 있는 도시재개발 및 재건축, 가로환경개선사업, 공공디자인 등의 관련사업 등을 통합적으로 관리하고, 지역의 공동체 의식을 강화할 수 있는 전략적인 프로그램 개발과 추진 등의 기능과 역할을 담당한다.

## 3) 법제도적 측면

### (1) 가칭 “도시재생을 위한 가로정비법” 제정

가로는 도시경제 활동의 주 기능을 담당하고 있으나, 국내에 공공차원에서 통합·연계적 차원에서 접근하여 정비되는 사례는 극히 드문 상태이다.

미국의 메인스트리트 프로그램처럼 지역산업, 생활, 행정, 문화, 관광 등을 포괄하는 종합적이고 중장기적인 관점에서 접근하는 것이 필요하며, 이를 효과적으로 지원할 수 있는 가칭 “도시재생을 위한 가로정비법” 제정을 제안하고자 한다.

### (2) 자치단체 차원의 조례 제정 및 운용

충청남도 및 시군 지자체에서는 아직까지 “도시재생을 위한 가로정비법” 등을 위한 독자적인 조례를 제정하거나 운영하고 있지 않다.

가로의 공공성과 기능의 중요성에도 불구하고 환경 조성을 위한 조례 등이 없다는 것은 가

로환경에 대한 문제의식의 미흡 또는 공공환경에 대한 무관심에 근거할 수도 있다. 이러한 상황에서 조례 제정 자체는 지자체에서 가로환경에 대한 중요성을 주민과 관련기관에 인지시키는 역할을 할 것이며, 사업추진의 근간이 될 것이다.

## 참고문헌

- 조현세 외(1995) , “가로환경계획매뉴얼”, 도시교통환경연구회
- 미무로히로시 지음, 이영석 외 옮김(1999), “주거환경을 정비한다”, 발언
- 배호영 편역(1999), “보차공존도로의 계획과 기법”, 도서출판국제
- Harvey M. Rubenstein(1992), “Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces”, John Wiley & Sons, Inc.
- Cy Paumier(2005), “Creating a Vibrant City Center – Urban Design and Regeneration Principles”, Urban Land Institute
- 장순주(1995), “도시 가로의 활성화 방안에 관한 연구”, 충남대학교대학원 석사학위논문
- 정석(1996), “대중교통 지원을 위한 보행환경 개선방안”, 서울시정개발연구원
- 임준홍, 이정수, 김진경(2006), “중소도시 중심시가지 실태와 활성화 방향”, 충남발전연구원
- 정현영(1992) “도심지 보행자 공간의 개선방안에 관한 연구 -서면중앙로 일대를 중심으로- ”, 부산대학교  
환경대학원 환경계획학과 석사학위논문
- 임삼진(1998) “생활도로 보행환경의 실태분석과 개선방안”, 성균관대학교 행정대학원 교통행정학과 석사학위논문
- 남궁인(1999) “신도시 중심상업지역내 보행환경 문제점 및 개선방향에 관한 연구 -수도권3개 신도시를  
중심으로-”, 서울대학교 환경대학원 환경조경학과 석사학위논문
- 정은욱, 양우현(2002) “상업가로의 활성화 요인 분석 - 명동 중앙로, 이대앞 패션거리, 압구정동 로데오거리  
사례분석-”, 중앙대학교 석사학위 논문
- 정현영(2005) “보행자 중심의 보행환경 개선에 관한 연구 -서울특별시 연세로를 중심으로- ”, 서울시립대학교  
도시과학대학원 도시계획학과 석사학위 논문
- 권대환, 윤은호, 채병선(2005), “중심시가지 상가활성화 방안에 관한 연구 -전주시 고사동 ”걷고싶은거리“를  
중심으로- ”, 한국도시설계학회
- 정수진(2005), “가로 환경디자인의 활성화 요인 및 특성에 관한 연구 - 일본 도쿄시의 주요가로를 중심으로 - ”,  
디자인학연구 통권 제56호 Vol.17 No.2
- 이화연, 박소현(2006), “구도심 근린상업가로(Neighbourhood Main Street)의 활성화 방안에 관한 연구 -미국  
메인스트리트 프로그램의 성공사례를 바탕으로 한 서울형 모델 연구- ”, 한국도시설계학회
- 신종진, 김태엽(2007), “도시재생을 위한 일본 지방도시의 중심시가지 정비수법 연구”, 대한건축학회논문집 계획계

제23권 제5호(통권223호)

강동진(2007), “미국 지방도시의 역사적 중심가로 재활성화 방법 분석 - 메인스트리트 프로그램을 중심으로”,  
대한국토·도시계획학회지 「국토계획」 제42권 제4호

## 부록 1. 전문가 대상 - 도시재생을 위한 가로환경 만족도 및 개선사항에 대한 설문조사

ID			
----	--	--	--

안녕하세요?

저희 충남발전연구원은 본 설문지의 응답자께서 현재 이용하고 계신 가로환경에 대한 만족도 및 개선사항을 조사하고자 합니다.

선생님의 모든 응답 내용은 저희 충남발전연구원에서 수행하는 「도시재생을 위한 가로환경 실태 및 개선방안 연구」에 중요한 정책자료로 활용될 것이며, 통계적인 자료로만 사용됩니다.

본 설문에 대한 응답자님의 협조가 더 살기 좋은 충청남도를 건설하는데 작지만 큰 힘이 됩니다. 감사합니다.

2007년 8월

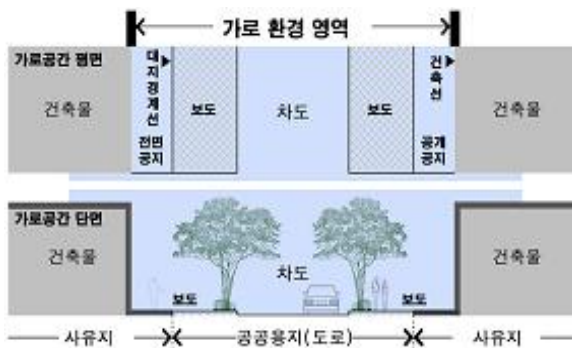
연락처 : 충남발전연구원 도시계획연구팀 박철희 책임연구원☎(042) 820-1151]

충남발전연구원 도시계획연구팀 정혜영 연구원 ☎(042) 820-1154]

회신처 : E-mail highold@cdi.re.kr Fax 042-820-1129

문-01. 귀하께서는 충청남도의 시·군의 중심가로환경에 대해서 어느 정도 만족하십니까? (다음번호에 만족정도를 √표 해 주십시오)

평가항목	매우 만족	만족	약간 만족	보통	약간 불만족	불만족	매우 불만족
시·군 중심가로환경에 대한 만족도							



☞ 중심가로환경이란?

시군의 업무, 상업, 위락, 문화 등의 중심기능을 담당하는 가로로서 차도, 보도, 가로시설물(가로수, 벤치, 버스정류대, 안내판 등), 가로와 접한 서비스 기능(예: 편의점, 판매, 식당 등) 등으로 구성



문-02. 도시재생과 가로활성화를 위한 가로환경 개선과제로서 다음 7개 항목  
 간에 상대적 중요도가 어느 정도라고 생각하십니까?

(총100만점으로 응답해 주십시오. 예: 32 : 18 : 12 : 5 : 16 : 9 : 8 )

항목	세부내용	항목에 대한 상대적 중요도
	계획요소	
용도의 다양성	• 가로는 상업, 문화, 오락 등 시민을 만족할 수 있는 다양한 용도를 가지고 있어야 한다	
	▶ 가로변 건축물 용도를 업무, 주거, 위락, 소매점, 식당 등으로 다양화 유도하고 복합화 추진	
컴팩트한 가로환경	• 시민들이 걸어 다니기에 적절한 규모의 가로 규모를 가져야 한다	
	▶ 가로길이를 300m 내외에서 조성 ▶ 건축물 연접 개발, 건축선 지정 ▶ 보행 및 차량 등의 진입부 지정 등	
적합한 규모의 개발	• 개발 시 기존 가로환경 및 분위기 등을 훼손하지 않는 범위 내에서 적합한 개발이 이루어져야 한다	
	▶ 지역지구제도입 등을 통한 적절한 개발 유도 ▶ 가로변 건축물 높이 제한 ▶ 가로변 대규모 단일용도 입지제한	
활동의 균형성	• 가로 이용 시 낮·밤 어느 한쪽 편으로 치우치지 않고 골고루 이용할 수 있는 환경을 조성한다	
	▶ 업무, 주거, 상업시설의 복합화 ▶ 매력적인 가로편의시설물 설치 ▶ 야간 조명 등 가로안전시설 확충	
접근성	• 출발지에서 목적하는 가로까지 대중교통, 도로 등 편리한 기반시설을 갖춰야 한다	
	▶ 대중교통시스템 정비 ▶ 도로(차도+도로)정비, 가로안내시설 확충 등	
기능적 연계성	• 가로를 구성하는 업무, 상업, 문화시설 등의 이용을 위해 편리한 동선체계를 가져야 한다	
	▶ 주요시설간 보행동선체계 구축 ▶ 가로안내시설 확충 등	
정체성	• 가로 환경은 독창적인 문화, 역사, 상업 등의 고유한 특성을 가지고 있어야 한다	
	▶ 역사문화적 건축, 시설물 보존정비, ▶권장 건축입면, 색채 유도 ▶ 독창적인 가로시설물 설치, ▶가로 이벤트 등 행사 도입	

## 응답자 특성

본 설문항목은 통계처리를 위한 내용입니다.

DQ-01. 귀하의 성별은?

- 1) 남자      2) 여자

DQ-02. 귀하의 연령은?

- 1) 20세 미만    2) 20~30세    3) 30~40세    4) 40~50세    4) 50세 이상

DQ-03. 귀하의 현재 살고계신 거주지는 어디입니까?            시·군            읍·면·동

DQ-04. 귀하의 현재 직장 및 전공은 무엇입니까? \_\_\_\_\_

- 끝까지 응답해 주셔서 대단히 감사합니다. -

## 부록 2. 주민대상 - 도시재생을 위한 가로환경 만족도 및 개선사항에 대한 설문조사

ID

안녕하세요?

저희 충남발전연구원은 본 설문의 응답자께서 현재 이용하고 계신 가로환경에 대한 만족도 및 개선사항을 조사하고자 합니다.

선생님의 모든 응답 내용은 저희 충남발전연구원에서 수행하는 「도시재생을 위한 가로환경 실태 및 개선방안 연구」에 중요한 정책자료로 활용될 것이며, 통계적인 자료로만 사용됩니다.

본 설문에 대한 응답자님의 협조가 더 살기 좋은 충청남도를 건설하는데 작지만 큰 힘이 됩니다. 감사합니다.

2007년 8월    충남발전연구원

문-01. 귀하께서 거주하고 계신 지역의 중심가로 이용목적은 무엇입니까?(중복가능)

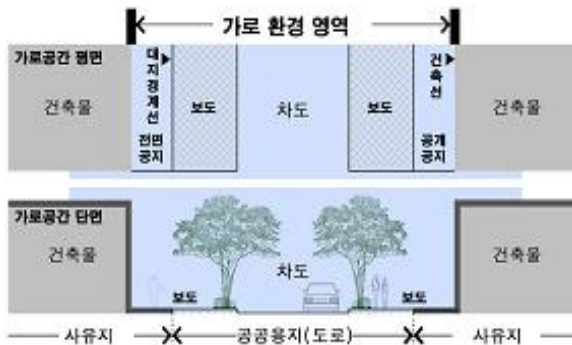
- |                |            |         |
|----------------|------------|---------|
| 1) 상품구매        | 4) 오락 및 놀이 | 7) 휴식   |
| 2) 업무          | 5) 식사      | 8) 단순통행 |
| 3) 문화공연 및 영화관람 | 6) 약속, 만남  | 9) 기타   |

문-02. 귀하께서 중심가로를 주로 이용하는 시간은 언제이십니까? (중복가능)

- |                      |                     |
|----------------------|---------------------|
| 1) 9시 이전             | 5) 14시~17시 (오후2~5시) |
| 2) 9시~12시            | 6) 17시~18시 (오후5~6시) |
| 3) 12시~13시 (오후12~1시) | 7) 18시~19시 (오후6~7시) |
| 4) 13시~14시 (오후1~2시)  | 8) 19시 이후 (오후7시 이후) |

문-03. 귀하께서 살고 계신 지역의 중심가로환경에 어느 정도 만족하십니까?  
(아래의 평가항목 란에 √표 해 주십시오)

평가항목	매우 만족	만족	약간 만족	보통	약간 불만족	불만족	매우 불만족
중심가로환경에 대한 만족도							



☞ 중심가로환경이란?

시군의 업무, 상업, 위락, 문화 등의 중심기능을 담당하는 가로로서 차도, 보도, 가로시설물(가로수, 벤치, 버스정류대, 안내판 등), 가로와 접한 서비스 기능(예: 편의점, 판매점포, 식당 등) 등으로 구성

문-04. 귀하께서 살고 계신 지역의 중심가로환경개선이 어느 정도 필요하다고 생각하십니까? (아래의 평가항목 란에 √표 해 주십시오)

평가항목	매우 필요	필요	약간 필요	보통	약간 필요하지 않음	필요하지 않음	매우 필요하지 않음
중심가로환경 개선에 대한 요구도							

☐ 귀하께서 살고계신 지역의 도시재생과 가로활성화를 위해 가로환경 개선사항으로서 항목에 √표해 주십시오.

문-05. [가로변 건축물 용도의 다양성 증진]을 위한 개선항목으로서 중심가로활성화를 위해 세부항목별로 어느 정도 필요하다고 생각하십니까 √표 해 주십시오.

세부항목	매우 필요	필요	약간 필요	보통	약간 필요하지 않음	필요하지 않음	매우 필요하지 않음
1) 상업시설 확충							
2) 업무기능 확충							
3) 주거기능 확충							
4) 문화·공연시설 확충							
5) 공원시설 확충							
6) 상업,업무,주거 등 시설간 용도복합화							

문-06. [가로환경, 분위기의 지속성 증진]을 위한 것으로서 세부항목별로 어느 정도 필요하다고 생각하시는지 √표 해 주십시오.

세부항목	매우 필요	필요	약간 필요	보통	약간 필요하지 않음	필요하지 않음	매우 필요하지 않음
1) 보행로 조성 및 정비							
2) 건축물 연접개발							
3) 건축선 지정으로 가로 분위기 확보							
4) 건물진입 차량 등의 진입부 조정을 통한 보행간섭의 최소화							

문-07. [가로 적정개발]을 위한 것으로서 세부항목별로 어느 정도 필요하다고 생각하시는지 √표 해 주십시오.

세부항목	매우 필요	필요	약간 필요	보통	약간 필요하지 않음	필요하지 않음	매우 필요하지 않음
1) 적정한 개발 유도							
2) 가로변 대규모 단일용도 입지제한							
3) 가로변 건축물 높이 제한							

문-08. [항상 활성화된 가로환경 조성]을 위한 것으로서 세부항목별로 어느 정도 필요하다고 생각하시는지 √표 해 주십시오.

세부항목	매우 필요	필요	약간 필요	보통	약간 필요하지 않음	필요하지 않음	매우 필요하지 않음
1) 업무, 주거, 상업, 문화시설 복합화							
2) 매력적인 가로편의 시설물 설치 정비							
3) 가로 조명시설의 정비							
4) 휴게 및 편의시설 확충							

문-09. 귀하의 [출발지에서 목적하는 중심가로까지 접근성을 개선]을 위한 것으로서 세부항목별로 어느 정도 필요하다고 생각하시는지 √표 해 주십시오.

세부항목	매우 필요	필요	약간 필요	보통	약간 필요하지 않음	필요하지 않음	매우 필요하지 않음
1) 대중교통시스템 확충							
2) 버스 및 택시 정류장 설치							
3) 주차장 확보							
4) 가로안내판 정비							

문-10. [가로 내에 입지한 시설 간 기능적 연계성을 확보]을 위한 것으로서 세부항목별로 어느 정도 필요하다고 생각하시는지 √표 해 주십시오.

세부항목	매우 필요	필요	약간 필요	보통	약간 필요하지 않음	필요하지 않음	매우 필요하지 않음
1) 주요시설간 보행동선체계구축							
2) 보행 장애시설물 정비							
3) 적정 보도 폭 확보							
4) 횡단보도 폭, 간격, 주기 조정							
5) 가로안내판 정비							
6) 무단주정차 억제							

문-11. [가로 정체성을 확보]을 위한 것으로서 세부항목별로 어느 정도 필요하다고 생각하시는지 √표 해 주십시오.

세부항목	매우 필요	필요	약간 필요	보통	약간 필요하지 않음	필요하지 않음	매우 필요하지 않음
1) 역사문화적 건축 , 시설물 보존정비							
2) 건축입면 정비 및 색채 통일							
3) 독특한 가로시설물 설치 (포장, 가로수 등)							
4) 가로변 간판 정비							
5) 가로 이벤트 등 행사개최							

## 응답자 특성

본 설문항목은 통계처리를 위한 내용입니다.

DQ-01. 귀하의 성별은?

- 1) 남자      2) 여자

DQ-02. 귀하의 연령은?

- 1) 20세 미만    2) 20~30세    3) 30~40세    4) 40~50세    4) 50세 이상

DQ-03. 귀하의 현재 살고계신 거주지는 어디입니까? \_\_\_\_\_ 시·군 \_\_\_\_\_ 읍·면·동

DQ-04. 귀하의 현재 직업은 무엇입니까? \_\_\_\_\_

- 끝까지 응답해 주셔서 대단히 감사합니다. -





■ 집 필 자 ■

연구책임 · 박철휘 충남발전연구원 책임연구원

공동연구 · 이정수 충남대학교 교수

기본연구 2007-14 · 도시재생을 위한 가로환경 실태 및 개선방안 연구

글쓴이 · 박철휘, 이정수 / 발행자 · 김용웅 / 발행처 · 충남발전연구원

인쇄 · 2007년 10월 31일 / 발행 · 2007년 10월 31일

주소 · 대전광역시 중구 용두동 112-1 동아일보빌딩 5-6층 (301-745)

전화 · 042-820-1151(도시계획연구팀) / 팩스 · 042-820-1129

ISBN · 978-89-6124-010-9 93300

<http://www.cdi.re.kr>

©2007. 충남발전연구원

- 이 책에 실린 내용은 출처를 명기하면 자유로이 인용할 수 있습니다.  
무단전재하거나 복사, 유통시키면 법에 저촉됩니다.
- 이 연구는 본 연구원의 공식 견해와 반드시 일치하는 것은 아닙니다.