creative commons
COMMONS DEED

저작자표시 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.
- 이차적 저작물을 작성할 수 있습니다.
- 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:

저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 이용허락규약(Legal Code)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

Disclaimer

dCollection

도시계획학 석사 학위논문

도시형 생활주택의 입지 및 개발특성 연구

- 서울시를 중심으로 -

A Study on the Locational Characteristics and Development of the Urban-Housing

- Focused on Seoul -

2012년 7 월

서울대학교 대학원

협동과정 도시설계학 전공

이 종 호

도시형 생활주택의 입지 및 개발특성 연구

지도교수 안 건 혁

이 논문을 도시계획학 석사학위 논문으로 제출함

2012년 07월

서울대학교 협동과정

도시설계학

이 종 호

이종호의 도시계획학 석사 학위논문을 인준함

2012년 07월

위 원 장 _____(인)

부위원장 _____(인)

위 원 _____(인)

국문초록

사회구조, 가족 형태, 생활 패턴, 가치관 등이 변화하면서 1-2인 가구의 수가 빠른 속도로 증가하고 있지만 소형가구 (85㎡ 이하)의 공급은 꾸준히 감소하는 추세다. 이러한 1-2인가구의 주거수요에 대응하기 위해 국토해양부에서는 2009년 도시형 생활주택을 도입하였으며 '수요가 있는 곳에', '필요한 사람'에게 쾌적하고 안전한 소형가구의 공급확대를 그 목적으로 한다. 이는 양질의 소형주택이 필요했던 수요자나 임대형 부동산에 관심을 갖게 된 투자자, 공급자 모두에게 환영받는 정책으로 자리 잡게 되었다.

공급의 활성화를 위해 국토해양부는 분양가 상한제 폐지, 주차장 등의 부대시설 설치의무와 건축기준을 완화하여 공급이 꾸준히 증가하는 추세다. 이에 공급이 가장 활발한 2012년 현재 도시형 생활주택의 입지 및 개발 방식에서 나타나는 특성을 연구하여 시사점과 문제점을 도출하는 것이 이 연구의 목적이다. 또한 제도의 완화가 이들의 입지 및 개발 현황에 어떠한 영향을 미치는지 파악할 필요가 있다.

연구의 방법은 크게 입지와 개발특성 연구로 나눌 수 있다. 입지특성에선 먼저 총 사업지수, 세대수, 용도지역 등 기본적인 개요를 살펴보았다. 그 후 지하철과 차량 및 보행접근성을 알아보기 위해 지하철 역과의 거리와 인접도로의 유형을 연구하였다. 그 결과, 지하철 역과 멀수록 입지분포가 많아지는데 이는 주차장 설치의무를 완화하여 역세권내 공급을 유도한 정책의 목표와 맞지 않다. 또한 역세권 500m 밖의 일부 사례는 4m 미만의 소로와 접해있거나 협소한 블록 내부에 입지하고 있어 차량 및 보행 접근도 쉽지 않다. 하지만 역과 멀어질수록 사업지당 주차장 보유 면적은 넓어지므로 이는 바람직한 입지 현황이라고 할 수 있다.

개발 특성으로는 전용 면적과 필지 면적별로 나타나는 특성을 연구하고 도시형 생활주택이 기존 건물과는 외형상 어떠한 차이점을 가지고

개발되는지를 살펴보았다. 그 결과 전용면적은 약 90%가 초소형인 30㎡ 미만으로 개발되고 있는데 이는 1인가구만이 아닌 1-2인가구 대상의 소형주택 공급인 초기목표에 부합하지 않는다. 일부 사례는 합필을 통해 면적 400㎡ 이상의 필지에 개발하여 소형화의 문제를 해결하고 있고 2동 이상의 단지형개발을 통해 커뮤니티의 활성화, 넓고 쾌적한 공간을 제공하고 있다. 다만 합필을 할 경우 사업성이 떨어지므로 개발자에게 인센티브 등을 통해 사업성을 보장하는 제도적인 뒷받침이 필요하다. 또한 기존건물과의 외형 비교를 통해 도시형 생활주택이 어떠한 건물을 대체하여 개발되고 또 이들이 인근 건물과 만들어내는 경관을 연구하였다. 그 결과 대부분 기존 단독주택을 재건축하여 개발되었고 상업시설을 재건축한 사례도 26%를 차지하였다. 기존의 단독주택보다 3-4층 가량 높게 재건축 되므로 인근 건물의 주민이 일조권에 영향을 받을 수 있지만 낙후된 주택을 재건축할 경우 미관을 증진시키는 개발사례도 발견되었다.

이 연구는 도시형 생활주택의 공급이 활성화 되고 있는 현 시점에서 입지 및 개발특성 연구를 통해 그 시사점 및 문제점을 파악하는데 의의가 있다. 일부 사례는 증가하는 1-2인가구에게 쾌적한 주거생활을 제공할 것으로 보이나 입지 및 개발방식에 있어서 제도에 부합하지 않거나 제도의 완화로 인해 거주자에게 불편함을 제공할 만한 사례도 다수 발견되었다. 따라서 이 연구가 입지와 개발 전략의 다양화와 사업성 및 제도의 개선을 위한 기초자료로 활용되기를 기대한다.

◆ 주요어 : 1-2인 가구, 소형주택, 도시형 생활주택, 입지, 개발특성, 사업성, 제도개선

◆ 학 번 : 2010-20740

<목차>

Ⅰ. 서론 ····· 3

1. 연구의 배경과 목적 ····· 3

2. 연구의 범위 ····· 4

3. 연구의 방법 ····· 5

4. 연구 흐름도 ····· 6

Ⅱ. 선행 연구 ····· 9

1. 1-2인 가구에 관한 연구 ····· 9

2. 도시형 생활주택에 관한 연구 ····· 9

3. 선행 연구와의 차이 ····· 11

Ⅲ. 도시형 생활주택의 제도에 관한 연구 ····· 15

1. 개념 및 분류 ····· 15

2. 제도의 완화 과정 ····· 16

3. 일반 공동주택과의 비교 ····· 18

4. 준주거 주택과의 비교 ····· 20

5. 시사점 ····· 21

Ⅳ. 입지 특성 연구 ····· 25
1. 연구의 틀 ····· 26
2. 개요 ····· 27
3. 용도지역별 입지특성 연구 ····· 29
3.1 입지현황 분석 ····· 29
3.2 시사점 ····· 32
4. 지하철 역과의 거리별 입지특성 연구 ····· 34
4.1 입지현황 분석 ····· 34
4.2 시사점 ····· 37
5. 인접도로의 유형별 입지특성 연구 ····· 39
5.1 입지현황 분석 ····· 39
5.2 시사점 ····· 46
6. 종합 ····· 47

Ⅴ. 개발 특성 연구 ····· 51
1. 연구의 틀 ····· 51
2. 전용면적별 개발특성 연구 ····· 52
2.1 개발현황 분석 ····· 52
2.2 시사점 ····· 54
3. 필지면적별 개발특성 연구 ····· 55
3.1 개발현황 분석 ····· 55
3.2 시사점 ····· 57

4. 기존 건물의 용도에 따른 개발특성 연구 ····· 59
4.1 개발현황 분석 ····· 59
4.2 시사점 ····· 66
5. 종합 ····· 67

Ⅵ. 결론 ····· 71
1. 연구의 요약 ····· 71
2. 연구의 의의 ····· 72
3. 연구의 한계 및 향후 과제 ····· 72

■참고 문헌 ····· 73
■Abstract ····· 75

<표목차>

[표1] 유형별 차이점 ····· 16
[표2] 일반 공동주택과 도시형 생활주택 비교 ····· 19
[표3] 준주택에 포함되는 시설 ····· 20
[표4] 준주택과 도시형 생활주택 비교 ····· 21
[표5] 입지특성 연구의 틀 ····· 26
[표6] 도시형 생활주택·오피스텔 분양가 비교 ····· 32
[표7] 인접도로의 유형 ····· 40
[표8] 개발특성 연구의 틀 ····· 51

<그림목차>

<그림1> 연구흐름도 ····· 6
<그림2> 유형별 조감도 ····· 16
<그림3> 서울시 도시형 생활주택 ····· 27
<그림4> 용도지역별 공급현황 ····· 29
<그림5> 용도지역별 공급 양 ····· 30
<그림6> 2층 주거지역에 입지하는 사례 ····· 30
<그림7> 용도지역별 공급 규모 ····· 31
<그림8> 상업지역에 오피스텔과 공동 공급되는 사례 ····· 33
<그림9> 도시형 생활주택과 지하철 역의 분포 ····· 34
<그림10> 구간별 공급 양 ····· 35

<그림11> 구간별 공급 규모 ····· 35
<그림12> 구간별 주차가능 대수 ····· 36
<그림13> 인접도로의 유형 별 입지 현황 ····· 40
<그림14> 소로 1개와 인접 ····· 41
<그림15> 구간별 유형1 공급 양 ····· 41
<그림16> 소로2개의 교차점 ····· 42
<그림17> 구간별 유형2 공급 양 ····· 42
<그림18> 중로1개와 인접 ····· 43
<그림19> 구간별 유형3 공급 양 ····· 43
<그림20> 중로와 소로의 교차점 ····· 44
<그림21> 구간별 유형4 공급 양 ····· 44
<그림22> 블록 내부 ····· 45
<그림23> 구간별 유형5 공급 양 ····· 45
<그림24> 전용면적별 개발현황 ····· 52
<그림25> 전용면적 30㎡미만 ····· 53
<그림26> 전용면적 30㎡이상 ····· 53
<그림27> 필지면적별 개발현황 (11개 구간) ····· 55
<그림28> 필지면적별 개발현황 (2개 구간) ····· 56
<그림29> 단지형 도시형 생활주택 ····· 57
<그림30> 다세대·다가구 주택을 재건축한 사례 ····· 61
<그림31> 단독주택을 재건축한 사례 ····· 62
<그림32> 상업시설을 재건축한 사례 ····· 65

I. 서론

1. 연구의 배경 및 목적

2. 연구의 범위

3.연구의 방법

4. 연구 흐름도

Ⅰ. 서론

1. 연구의 배경 및 목적

사회구조, 가족 형태, 생활 패턴, 가치관 등이 변화하면서 1-2인 가구의 수가 빠른 속도로 증가하고 있다. 하지만 이들을 위한 소형가구(85㎡ 이하)의 공급은 수익성이 높은 대형주택에 밀려 꾸준히 감소하는 추세다.[1] 또한 통계청 자료에 따르면 2005년에서 2010년 사이 전체가구에서 1-2인가구가 차지하는 비율도 19.8%에서 23.6%로 증가하였다.

이러한 1-2인가구의 주거수요에 대응하기 위해 국토해양부에서는 2009년 도시형 생활주택[2]을 도입하였으며 '수요가 있는 곳에', '필요한 사람'에게 쾌적하고 안전한 소형가구의 공급확대를 그 목적으로 한다. 이는 양질의 소형주택이 필요했던 수요자나 임대형 부동산에 관심을 갖게 된 투자자, 정책적으로 장기저리의 자금 대출과 국민주택기금을 지원 받으면서 수익성을 개선하게 된 공급자 모두에게 환영받는 정책으로 자리잡게 되었다.

도시형 생활주택은 원활한 공급을 위해 분양 절차 완화, 주차장 등의 각종 부대·복리시설 설치의무와 건축기준을 완화하여 급속하게 건설되고 있으며 2009년 도입된 이래 인허가와 공급양이 꾸준히 증가하는 추세이다. 2012년 현재, 특히 수도권 인허가 실적은 2010년에 비해 242% 증가하였다.[3] 이러한 사실로 미루어 보아 1-2인가구를 위한 소형 주택의 양적 공급에 기여를 하고 있는 것으로 보인다. 하지만 이러한 양적 공급에 비해 공급의 현황 및 시사점에 관한 연구는 미흡한 것이 사실이다. 최근에는 양적 공급에 맞춰 도시형 생활주택에 관한 연구가 일부 진행되

---

1) 1-2인 가구: ('00)222만 → ('05)317만 → ('10)414만
85㎡이하 주택제고비율: ('00)78.3% → ('05)72.5% → ('10)66.3% (통계청, 2011)
2) 300세대 미만의 국민주택 규모 (주거면적이 85㎡이하)에 해당하는 주택
3) 국토해양부, 2012

고 있지만 현재까지의 관련 연구는 일부 사례의 평면, 주차장 환경, 옥상 공원 등의 실내 환경 개선 방안과 활성화 방안에 초점이 맞춰져 있다. 따라서 도시형 생활주택의 공급이 절정을 이루는 현시점에서 입지와 개발에서 나타나는 전반적인 특성을 심도있게 분석하고 그 시사점 및 문제점을 파악할 필요가 있다.

2. 연구의 범위

이 논문에서는 부동산 사이트에 소개된 서울시 도시형 생활주택 216개 사례 중 완공 후 입주가 시작하거나 입주가 완료한 130개 사례를 대상으로 데이터 분석을 통한 연구를 한 후 시사점을 도출한다.

3. 연구의 방법

본 연구는 다음과 같은 방법으로 진행된다.

첫째, 기존 1-2인가구와 도시형 생활주택에 관한 선행연구를 통하여 소형가구 및 도시형 생활주택의 수요자에 관한 특성과 공급의 활성화 방안에 관한 연구를 한다.

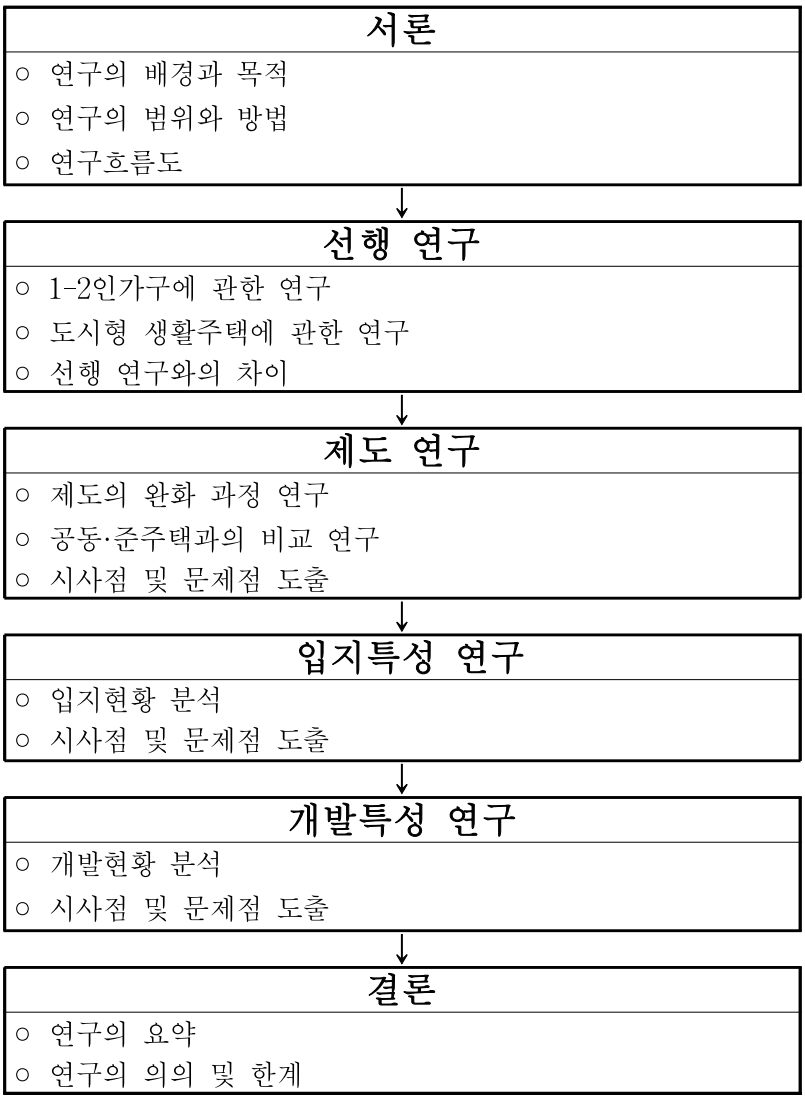
둘째, 도시형 생활주택의 현행 제도와 각종 사회적 이슈에 관한 연구를 통하여 전반적인 특성에 관한 연구와 제도상에서 나타나는 문제점 및 시사점을 도출한다. 선행 연구와 제도연구에서 도출한 시사점을 바탕으로 입지 및 개발특성 연구에 사용될 틀을 작성한다.

셋째, 부동산 포털사이트, 부동산 정보열람 사이트, 인터뷰, 답사 등을 통해 도시형 생활주택에 관한 데이터를 모으고 사례 별로 분류한다. 분류한 데이터를 사례 별로 GIS와 Excel에 함께 입력한다. 입력한 데이터를 GIS의 shape 파일에 따로 분류하여 지도에 표시한 후 Excel을 이용하여 내용별 빈도수 및 비율을 그래프로 나타낸다. 이 장에서는 입지분석을 통하여 용도지역별 입지현황을 조사하고 지하철 및 차량 접근성 연구를 위해 지하철 역과의 거리에 따른 입지 현황과 인접도로의 유형에 따른 입지현황을 살펴본다.

넷째, 필지의 면적, 전용면적, 건물 높이 등을 파악하여 개발 특성에 관한 연구를 한다. 이를 통하여 도심의 제한된 대지를 어떻게 사용하고 인근 건물과 어떠한 조화를 이루며 개발되는 지를 파악하고 시사점 및 문제점을 도출한다.

마지막으로, 연구 결과를 요약하고 연구의 의의 및 한계를 밝힌다.

4. 연구 흐름도



<그림 1> 연구흐름도

Ⅱ. 선행 연구

1. 1-2인 가구에 관한 연구

2. 도시형 생활주택에 관한 연구

3. 선행 연구와의 차이

Ⅱ. 선행 연구

1. 1-2인 가구에 관한 연구

기존 소형가구의 유형, 입지적 특성을 파악하고 주 수요층의 특성 및 요구도를 파악하기 위한 선행연구를 진행하였다. 변미리 (2008)는 보고서에서 서울시 1인가구 밀집지역을 분석하여 유형화 하고 공간분포의 특성을 연구하였다. 이를 바탕으로 1인가구 밀집지역을 대학가 인접형, 고시촌형, 도심 및 역세권 형, 다세대주거지 형, 공장지대 인접형, 상업업무 직접형으로 유형화 하였고 2호선을 따라 1인가구의 벨트가 형성된다는 결론을 내렸다.

강순주 (2011)는 서울시 1인가구의 라이프스타일과 그들의 소형주택 요구도에 관한 연구를 하였다. 그 결과, 1-2인가구의 빈도는 단기 싱글 (54.9%), 학생 (16.3%), 신혼부부 (15.8%), 장기 싱글 (8.8%), 장년 부부 (4.2%) 순으로 나타났다. 또한 이들의 소형 주택 요구도 및 주거환경의 중요도는 입지의 편리성, 주변 자연환경, 공간구성, 안전성 순으로 나타났다.

2. 도시형 생활주택에 관한 연구

하상진 (2009)는 도시형 생활주택의 한 사례를 바탕으로 사업성을 분석하고 개선방안을 제시하였다. 안정적인 투자 수익과 임대수요를 위해 상품과 서비스의 차별화 등을 제시하였다. 김수경 (2011)은 도시형 생활주택에 대한 현장답사와 면접을 통해 투자자 들의 고려요소에 대한 연구를 하였다. 박수진 (2011)은 대상지 6곳을 선정하여 분양사례 및 사업타당성을 분석하였다.

조민정 (2011)은 13개 사례를 바탕으로 주차공간, 옥상정원 등을 분석하고 계획과 설계의 개선점을 제시하였다. 장아름 (2010)은 일부 사례 분석 후 평면과 커뮤니티 공간 구성 계획안을 제시하였다. 강정욱 (2009)은 도심내 도시형 생활주택의 비싼 임대료를 문제점으로 제시한 후 적정 임대료를 산정하였다. 배웅규 (2011)은 도시형 생활주택의 주차장 면적 부족을 제시하고 공급 활성화 방안에 관한 방안을 제시하였다. 조재용 (2011)은 서울시의 착공 전의 일부사례를 대상으로 자전거 활용 유도, 보행 안전, 인공 대지, 유효조경 설치로 인한 도시녹지율 제고와 미관 개선, 거주인의 접촉공간 구성, 범죄예방 등의 개선안 제안을 위한 계획의 기본개념을 수립하였다.

주택산업연구회 (2011)는 보고서에서 전국 22개 도시형 생활주택 사업지를 대상으로 주민 설문조사를 실시하였다 (서울시 7개, 부산시 5개, 인천시 7개, 대전시 2개 경기도 1개). 250명의 응답자 중 20대가 46.8%, 30대가 33.2%, 40대가 20%이며 미혼은 62.4%, 기혼은 37.6%를 차지하였다. 사무직 종사자가 가장 많이 입주하고 있으며, 다음으로는 학생, 자영업자, 판매직 종사자 순으로 거주하고 있었다. 소득 수준을 살펴보면, 월소득 200-300만원대의 판매서비스·사무기술직 종사자 및 자영업자, 월소득 200만원 이하의 학생이 대부분이었다.

또한 관할 공무원을 대상으로 그들이 인지하는 도시형 생활주택 공급으로 인한 주변여건 변화를 조사하였다. 그 결과 편의점 입점으로 인한 근린생활시설 이용 편리, 인구유입으로 인한 지역의 상가시설 활성화를 긍정 요인으로 꼽았다. 반면, 낯선 사람 이주로 인해 서먹해진 주민관계, 주차문제, 절도, 풍기문란, 쓰레기 등을 함부로 버리는 등 지저분해지는 주변 환경 등을 부정 요인으로 꼽았다.

3. 선행 연구와의 차이

선행연구에서는 도시형 생활주택의 투자수익과 실내 주거환경, 주차장 환경 등에 초점이 맞춰져 있다면 이 논문에서는 이론, 사회적인 이슈에 관한 연구와 더불어 전반적인 공급 현황, 입지적인 특성, 외부 환경 등을 집중적으로 연구하여 문제점 및 시사점을 도출할 것이다.

또한 선행 보고서에서는 도시형 생활주택의 입주민과 인근 주민을 대상으로 설문조사를 실시하였지만 대상지의 수가 적기[4] 때문에 입지 및 개발특성 연구에 활용하기에는 대표성의 한계가 있다.

4) 서울시 사례조사 개수: 7개 (보고서), 130개 (본 연구)

Ⅲ. 제도 연구

1. 개념 및 분류

2. 제도의 완화과정

3. 일반 공동주택과의 비교

4. 준주택과의 비교

5. 시사점

Ⅲ. 제도 연구

3장에서는 도시형 생화주택의 현행 제도 및 법규[5]에 관한 연구와 현재 사회적으로 이슈가 되고 있는 사항에 관한 연구를 통해 제도적인 문제점과 시사점을 도출한다.

1. 개념 및 분류

도시형 생활주택이란 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따른 도시지역에 건설하는 300세대 미만[6]의 국민주택규모에 해당하는 주택이다. 단, 기반시설의 부족으로 인해 난개발이 우려되는 비도시지역에는 건설이 불가하다. 도시형 생활주택은 전용면적의 크기에 따라 단지형 연립 및 다세대 주택, 원룸형 주택으로 구분된다. 초기 유형에는 취사장·세탁실·휴게실과 공동사용 가능하고 전용면적 7㎡이상 30㎡이하에 해당되는 기숙사형이 포함되었으나 2010년 7월 폐지되었다. 이는 1-2인 가구에게 좀더 넓고 쾌적한 소형주택을 제공하기 위함이다.

<도시형 생활주택 주요 특징>

①(입 지)「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따른 도시지역

②(규 모) 2세대 이상 300세대 미만

③(인허가) 30세대 이상은 주택법 제16조에 따른 사업계획승인, 30세대 미만은 건축법 제11조에 따른 건축허가

5) 주택법 제2조, 2011
6) 2010년 변경 전: 150세대 미만

<도시형 생활주택 유형별 차이점>

[표1] 유형별 차이점

구 분	단지형 연립	단지형 다세대	원룸형 주택
주거전용면적	85㎡이하		12㎡~50㎡
용도구분	연립	다세대	아파트, 연립, 다세대

①단지형 연립 및 다세대주택은 건축물의 용도상 연립 및 다세대 주택에 해당하고, 각각 건축심의를 거쳐 1개층을 추가 건설 가능

②원룸형 주택은 건축물의 용도상 아파트, 연립주택, 다세대주택으로 건설 가능함

단지형

원룸형

<그림2> 유형별 조감도

<동일건축물 내 허용되는 복합건축>

도시형 생활주택은 일반 공동주택과 하나의 건축물에 함께 건설할 수 없다. 또한 단지형 연립주택·단지형 다세대주택 중 하나의 유형과 원룸형 주택도 하나의 건축물에 함께 건설이 불가하다.

다만 준주거·상업지역에서 일반 공동주택과 원룸형 주택은 하나의 건축물에 건설 가능하다. 이에 따라 최근 준주거·상업 지역에 오피스텔과 복합으로 공급되는 원룸형 도시형 생활주택이 늘고 있는데 가장 큰 이유는 오피스텔과 공동으로 개발되어 용적률을 많이 적용받고 사업성을 높이기 위한 사업자의 사정 때문이다.

도시형 생활주택은 용도상 주거용으로, 오피스텔은 업무용으로 분류되는데 주거비율이 높을수록 용도용적제의 제한으로 용적률을 높일 수 없으므로 수익률이 맞지 않아 분양가를 높일 수밖에 없기 때문이다. 따라서 오피스텔과의 복합개발로 인해 분양가를 적절히 낮춤으로서 성공적인 분양을 이끌어 낼 수 있다.[7)]

7) 시행사 인터뷰, 2011

2. 제도의 완화 과정

국토해양부는 2009년 도시형 생활주택이 도입된 이래 전세시장 안정과 공급 확대를 목적으로 기존 주택건설 기준, 공급절차 등의 규제완화를 추진해 왔다.

①'09.11: 진입도로 기준 완화 (6→4m)

②'09.11: 주택기금 지원기준 마련, 주차장 기준 추가완화 및 세대당 전용면적 상향

③'09.11: 전용면적 제한 완화 (원룸형 30㎡→50㎡/기숙사형 20㎡→50㎡)

④'09.11: 복합건축 허용 (도시형 생활주택과 이외 주택의 복합건축 불허→상업·준주거지역 복합건축 허용)

⑤'10.4: 단지형 연립주택 도입, 근린생활시설 면적제한

⑥'10.4: 세대수 제한완화 (150→300세대)

⑦'10.7: 기숙사형 폐지, 사업계획승인 대상 및 건설사업등록 기준 완화 (20→30세대)

⑧'10.7: 300세대 미만은 사업계획 승인 대상에서 건축허가로 절차 완화

3. 일반 공동주택과의 비교

도시형 생활주택은 일반 공동주택과 비교하여 주차장을 비롯한 각종 부대시설 설치의무 완화, 분양절차 완화 등을 통해 원활한 공급을 유도한다는 방침이다. 또한 30세대 미만의 도시형 생활주택은 사업계획 승인 없이 건축허가 만으로 건설할 수 있으므로 이 또한 공급의 활성화를 촉진시킬 수 있다.

[표2] 일반공동주택과 도시형 생활주택 비교

구 분	공동주택 (아파트, 연립, 다세대)[8]	도시형 생활주택 (단지형 연립·다세대, 원룸형 등)
감리	주택법 감리	건축법 감리
분양가 상한제	적용	미적용
건설 기준	『주택건설기준』 적용	일부 건설기준, 부대·복리시설 적용 제외
입지 지역	도시・비도시지역 중 허용지역	도시지역 중 허용지역
사업 계획 승인	아파트: 20세대 이상 연립・다세대: 30세대 이상	30세대 이상: 사업승인계획 30세대 미만: 건축허가
주차 기준	세대당 1대 이상 * 60㎡이하 0.7대 이상	60㎡당 1대 상업·준주거: 120㎡ * 주차장완화구역[9] 내 200㎡당 1대
전용 면적	297㎡이하	단지형 연립·다세대 : 85㎡이하 원룸형 : 12~50㎡
소음 보호	외부 65db미만, 내부 45db이하	제외
관리 사무소	50세대이상 설치	제외
조경 시설	단지면적의 30%이상	제외
어린이 놀이터	50세대 이상 설치	제외
근린생활 시설	세대당 6㎡ 비율	제외
경로당	100세대 이상 설치	제외

8) ①아파트: 주택으로 쓰는 5개층 이상인 주택 ②연립주택: 연면적이 660㎡를 초과하고 층수가 4개 이하인 ③다세대주택: 연면적의 합이 660㎡이하이고, 층수가 4개층 이하 (국토해양부)

4. 준주택과의 비교

‘준주택’이란 주택 외의 건축물과 그 부속토지로서 주거시설로 이용 가능한 시설 등을 말하며 그 범위와 종류는 대통령령으로 정한다. 즉, 『주택법』 상으로 주택이 아닌 것으로 분류를 하고 있지만 사실상 주거용으로 이용되고 있는 시설을 말한다.[10] 준주택은 주택법에 준주택 개념이 도입됨에 따라 도시형 생활주택과 마찬가지로 1-2인 가구 확대에 대한 대안으로 떠오르게 되었다. 준주택은 고시원, 오피스텔, 노인복지주택을 포함한다.

[표3] 준주택에 포함되는 시설

구 분	내용
고시원	교통의 중심지에 숙식을 중심으로 한 1~2인용 주거시설을 말하며 근생건물을 리모델링한 경우도 포함
오피스텔	업무를 주로하며, 분양이나 임대를 목적으로 하는 시설 중 일부 또는 전부를 숙식이 가능하도록 한 건축물
노인복지주택	주거서비스, 건강관리 등 고령자 생활편의 및 케어시설이 결합된 노인전용주택

9) ①역세권 ②대학가 ③학원가 ④산업단지주변 ⑤공장밀집지 ⑥기타 주차수요가 낮은 지역 (국토해양부, 2009) 그러나 현재까지 활성화 되어있지 않고 이들의 범위를 구체적으로 정하지 않은 상태이다.

10) 고종옥, 2010

[표4] 준주택과 도시형 생활주택 비교

구분	준주택			도시형생활주택	
	고시원	오피스텔	노인복지 주택		
분류 (용도)	건축법	건축법	노인복지법	주택법	
주차기준	134㎡당 1대	세대당0.8대 이상	세대당0.2대 이상	원룸형	60㎡당 1대
				단지형	세대당 1대
전용면적	7-20㎡	제한없음	60㎡이하	원룸형	12-50㎡
				단지형	85㎡이하

5. 시사점

위 연구에서 처럼 꾸준한 제도의 완화를 통해 도시형 생활주택의 공급을 유도한다. 또한 각종 시설물 설치 기준을 기존의 아파트, 연립, 다세대주택을 비롯한 공동주택과 오피스텔보다는 완화해주고 고시원 보다는 강화하면서 불필요한 시설물 설치를 배제하면서도 쾌적한 주거환경을 제공하는 것을 그 목적으로 한다.

도시형 생활주택의 각종 건설기준 완화정책으로 인해 나타나는 현상 중 선행연구에서는 특히 주차공간 부족 문제를 비중 있게 다루고 있다. 김리영 (2010)의 보고서에서는 도시형 생활주택은 불법주차가 성행하는 기존 다세대/다가구주택 밀집지에 공급될 가능성이 많은데 주차장 면적 부족으로 인해 가로 불법주차 문제를 더욱 악화시킬 수 있다고 하였다.[11] 일부 지역에서는 도시형생활주택을 사실상 공동주택으로 보아 1가구당 1대씩 주차공간을 확보하라는 지자체와 완화된 법규만큼 주차 공간을 제공하려는 건설사가 마찰을 빚는 사례도 있다.[12]

11) 보고서와 인터뷰 참조, 2011
12) 연합뉴스, 2011

또 최근 매체에서는 공동 공급되는 건물 내 도시형 생활주택의 고분양가 책정에 대해 다루고 있다. 공급의 활성화와 다양화를 위해 제도 완화를 통한 상업 및 준주거지역 내 도시형 생활주택과 오피스텔의 공동 공급을 허용하였으나 사업자의 상황과 고급화 전략으로 인해 의도와 달리 고분양가로 형성되고 있기 때문이다.

또한, 공급되고 있는 도시형 생활주택의 전용면적 소형화에 관한 우려의 목소리도 높다. 한 매체는 도시형 생활주택이 초소형 위주로만 공급되어 이들의 과잉공급에 대한 이슈를 다루었다. 도시형 생활주택의 전용면적은 원룸형의 경우 50㎡, 단지형 다세대의 경우 85㎡까지 허용하지만 30㎡이하의 초소형 위주로의 공급이 대세여서 2인가구를 위한 주택 공급은 턱없이 부족하다고 하였다. 전용면적이 30㎡ 이하로 주로 공급되다 보니 20㎡까지 공급 가능한 고시원의 확장판에 불과하다는 목소리도 나온다.[13]

13) 매일경제, 2011

Ⅳ. 입지특성 연구

1. 연구의 틀

2. 개요

3. 용도지역별 입지특성 연구

4. 지하철 역과의 거리별 입지특성 연구

5. 인접도로의 유형별 입지특성 연구

6. 종합

Ⅳ. 입지특성 연구

5장과 6장에서는 이 논문의 핵심인 도시형 생활주택의 입지와 개발에서 나타나는 특성 연구를 통해 문제점과 시사점을 도출한다. 입지 특성 연구에서는 용도 지역별 공급 양과 규모를 연구한다. 또한 인접 도로 유형과 지하철 역과의 거리에 따른 공급 양을 살펴 봄으로서 교통 접근성을 알아본다. 개발 특성 연구에서는 전용 면적과 필지 면적을 살펴 보고 개발 면적에 따른 특성과 시사점을 도출한다. 또한 기존 건물의 용도를 알아 보고 어떤 건물을 대체하여 개발되고 주변 환경과는 어떠한 조화를 이루며 개발 되는지를 연구한다. 이를 위해 우선 부동산 사이트, 국토해양부 열람자료, 답사, 인터뷰 등을 통해 서울시의 130개의 현황에 관한 데이터를 모았다. 그 후 GIS와 Excel을 이용해 데이터를 여러 각도로 심도있는 분석을 진행하였다.

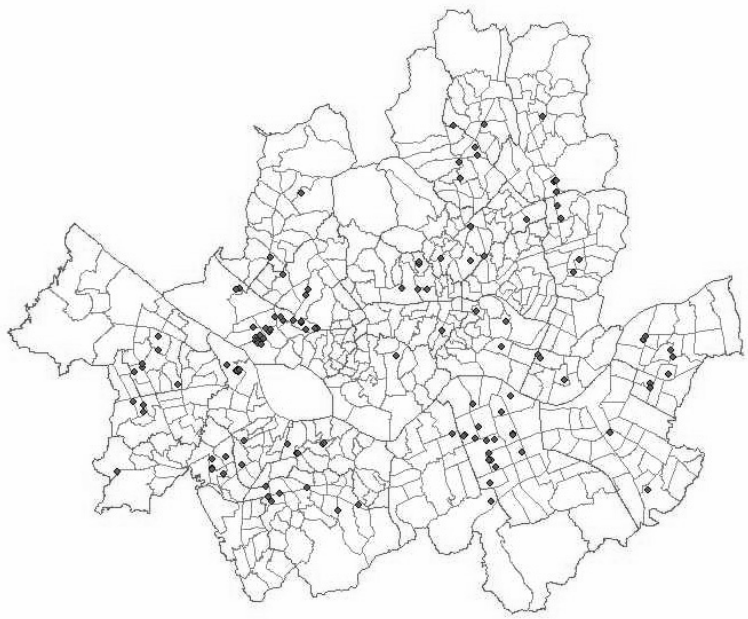
1. 연구의 틀

[표5] 입지특성 연구의 틀

항목	내용	방법
개요	세대수, 층수, 대지면적, 연면적, 용적률, 건폐율	130개 사업지에 대한 자료를 모으고 GIS를 이용하여 지도에 표시
용도지역별 입지 특성	공급양, 공급 규모	Excel을 이용하여 용도지역별로 나타나는 공급양과 규모를 그래프로 표시
지하철 역과의 거리에 따른 입지 특성	구간별 공급양, 공급 규모, 주차가능 대수	사업지와 지하철 역과의 거리를 100m구간별로 나누고 구간별 공급 양을 그래프로 표시하고 입지 특성을 연구
인접도로 유형별 입지 특성	소로1개 인접, 소로2개 교차점, 중로1개 인접, 중로와 소로 교차점, 블록내부	사업지와 접하는 도로의 형태와 폭을 조사하여 차량 및 보행 접근성을 연구. 교차분석을 통해 지하철 역과의 거리에 따라 나타나는 도로의 유형 연구

2. 개요

본격적인 입지 특성 연구에 앞서 부동산 사이트의 서울시 도시형 생활주택 130개의 위치를 GIS를 이용하여 지도에 표시하고 각종 자료를 이용하여 세대수, 층수, 면적, 용적률 건폐율 등 입지의 기본적인 개요를 조사하였다. 그 결과는 다음과 같다.



<그림 3> 서울시 도시형 생활주택

<개요>

①세대수: 3411세대, 사업지별 평균 세대수: 26.3세대, 표준편차: 27.8

②평균 층수: 5.8층

③총 대지면적: 426324.4㎡, 최소: 94.2㎡, 최대: 4038㎡, 평균 대지면적: 328.6㎡, 표준편차: 403.7

④총 연면적: 118333.4㎡, 최소: 161㎡, 최대: 9879㎡, 평균 연면적: 908.8㎡, 표준편차: 1395.7

⑤평균 용적률: 257.7%, 표준편차: 192.5

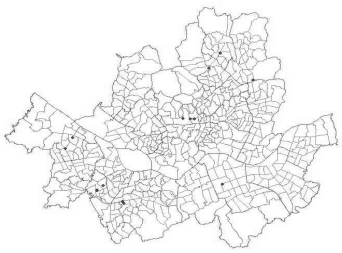
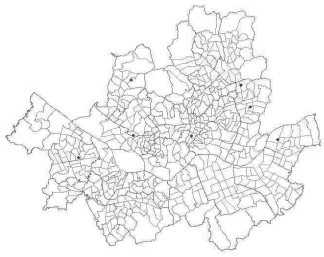
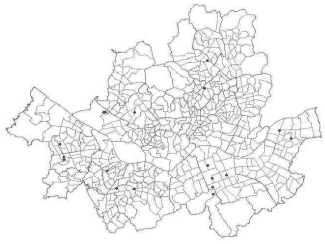
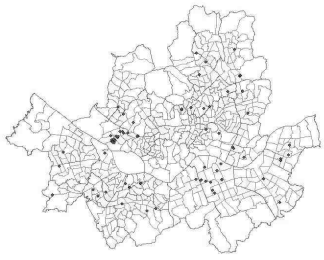
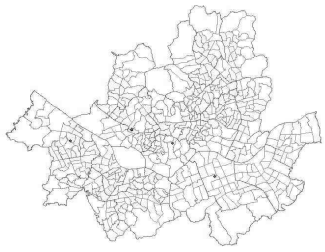
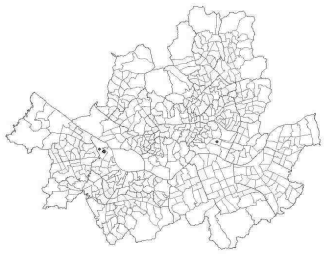
⑥평균 건폐율: 45.5%, 표준편차: 32.2

평균 대지면적과 연면적의 표준편차가 평균값보다 높게 형성되는 것으로 보아 최소 면적과 최대 면적 사이 다양한 규모로 입지하고 있는 것을 알 수 있다.

3. 용도지역별 입지 특성연구

3.1 입지현황 분석

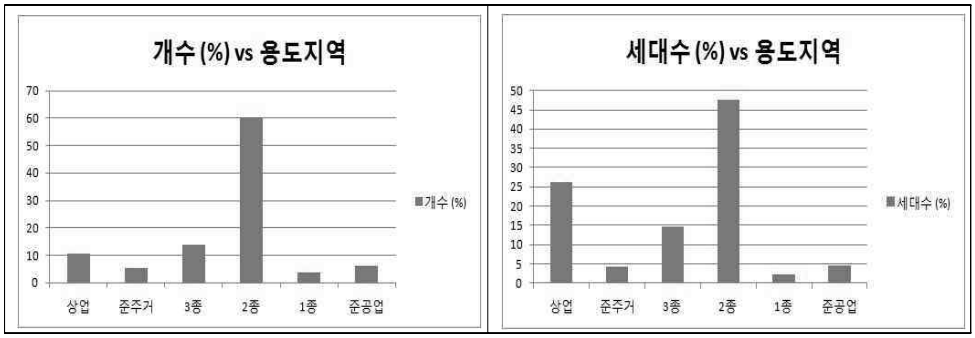
용도지역별 입지 현황을 파악하기 위해 공급 개수와 세대수를 조사한 후 지역별 공급 규모 파악을 위해 평균 연면적, 용적률을 알아보았다.

	
상업	준주거
	
3종주거지역	2종주거지역
	
1종주거지역	준공업지역

<그림4> 용도지역별 공급현황

3.1.1 용도지역별 공급 양

용도지역별로 도시형 생활주택의 정확한 공급 양을 연구하기 위해 사업지의 개수와 세대수를 함께 알아보았다. 그 결과, 2종 주거지역에 개수 (60%)와 세대 (47.5%)가 가장 많이 입지하는 것으로 나타났다. 단순 공급개수를 보면 다른 지역에 비해 2종 주거지역에 압도적으로 많이 공급되지만 세대수 면에서는 상업지역에도 2종 주거지역의 절반 수준인 26.3%로 공급된다. 이는 상업지역은 용적률[14]을 가장 많이 적용받을 수 있으므로 연면적의 비율을 크게 공급하기 때문인 것으로 해석된다.



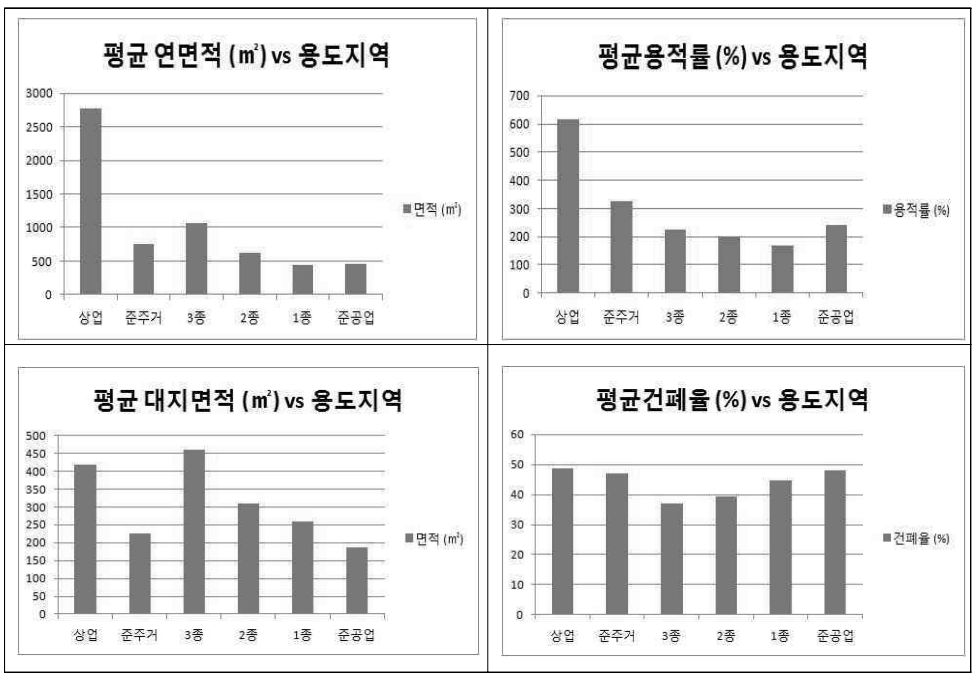
<그림 5> 용도지역별 공급 양

<그림 6> 2종 주거지역에 입지하는 사례

14) 국토해양부 지정 상업지역 용적률: 1,500%이하, 준주거: 500%이하, 3종: 300%이하, 2종: 250%이하, 1종: 200%이하, 준공업: 400%이하

3.1.2 용도지역별 공급 규모

예상대로, 상업 지역에는 가장 많은 614.8%의 용적률과 48.7%의 건폐율로 공급된다. 또한 상업지역 도시형 생활주택의 93%는 오피스텔과 공동으로 공급되는데 이도 역시 용적률을 많이 적용받기 위함이다.



<그림 7> 용도지역별 공급 규모

3.2 시사점

공급 양을 살펴보면 2종 주거지역에 가장 많이 분포하지만 세대당 규모는 상업지역이 가장 크다. 상업 지역에 큰 규모로 형성되는 것은 용적률을 가장 많이 적용받기 때문이다.

도시형 생활주택은 주거시설로 분류되어 용적률 제한을 받기 때문에 상업 시설인 오피스텔과 공동 개발되어 단독으로 개발될 때 보다 용적률을 많이 적용 받을 수 있다.[15] 제도 연구에서 밝혔듯이, 양적 공급의 활성화를 위해 2009년 상업지역 혹은 준주거지역에 오피스텔과 공동으로 공급하는 제도를 통과시켰다. 이는 공급자들이 전략적으로 용적률을 완화적용 받음과 동시에 분양가를 낮게 책정하여 사업성을 높일 수 있게 해 주는 계기가 되었다.

그러나 최근 이러한 취지가 무색하게 복합건물내 도시형 생활주택의 분양가가 오피스텔의 분양가 보다 비싸게 책정되는 사례가 매체를 통해 보도되고 있다[16]. 실제로 해당 건물내 오피스텔과 도시형 생활주택의 ㎡당 분양가를 비교해보면 다음과 같다.

[표6] 도시형생활주택·오피스텔 분양가 비교[17]

사례	㎡당 분양가 (만원)		차액
	도시형생활주택	오피스텔	
A	456	322.4	133.6
B	447.3	329	118.3
C	516.9	410	106.9

15) 시행사 인터뷰, 2011
16) 머니투데이, 2012
17) 부동산 사이트, 2012

매체의 인터뷰 내용을 인용하자면 이러한 현상이 나타나는 이유는 첫째, 발코니 확장성이 좋고 둘째, 세제 혜택 등으로 투자 비용이 적게 들며 셋째, 오피스텔에 비해 고층에 배치되기 때문이다. 공급을 다양화·활성화 하고 분양가를 낮추기 위해 오피스텔과 공동으로 공급을 허용했지만 오히려 더 비싸게 형성이 된다면 제도가 시장의 상황에 적합하지 않다고 할 수 있다.

<그림 8> 상업지역에 오피스텔과 공동 공급되는 사례

4. 지하철역과의 거리별 입지특성 연구

4.1 입지현황 분석

서울시 1인가구의 51%가 대중교통을 이용하고 그 중에서도 특히 지하철 이용을 위해 역세권에 거주하기를 희망한다.[18] 이에 대응하기 위해 도시형 생활주택은 주차장 설치 면적을 완화하고 역세권을 비롯한 주차수요가 적다고 판단되는 지역은 주차장 완화구역[19]으로 지정함으로서 역세권내 공급을 더욱 장려한다. 따라서 현재 도시형 생활주택이 이러한 취지에 맞춰 지하철 역에 가까울 수록 많이 공급되는지를 알아보기 위해 지하철과의 거리를 100m 구간별로 나누고, 구간별로 사업지의 공급 양을 조사하였다. 그 후 구간별 입지적 특성을 좀더 구체적으로 연구하기 위해 규모와 용도지역의 빈도수도 함께 살펴보았다. 또한 지하철에서 멀어질 수록 공급되는 주차면적이 넓어지는지의 여부를 알아보기 위해 구간별로 세대당 이용가능 주차 대수를 조사하였다.

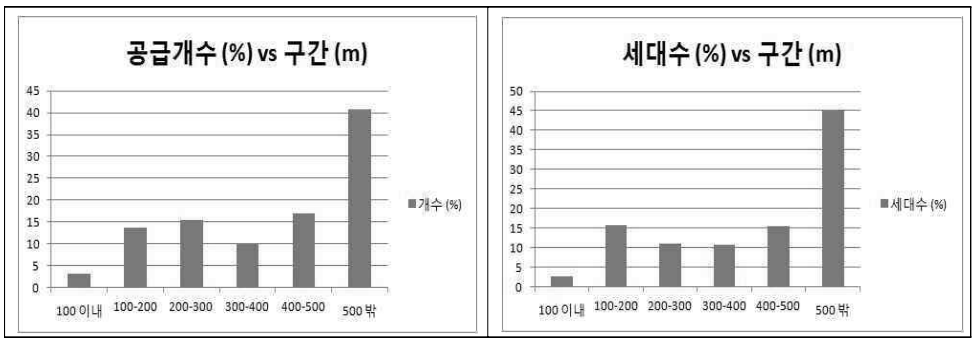
<그림 9> 도시형 생활주택과 지하철 역의 분포

18) 변미리, 2009

19) ①역세권 ②대학가 ③학원가 ④산업단지주변 ⑤공장밀집지 ⑥기타 주차수요가 낮은 지역 (국토해양부, 2009) 그러나 현재까지는 이들의 범위를 구체적으로 정하지 않은 상태이다.

4.1.1 구간별 공급 양

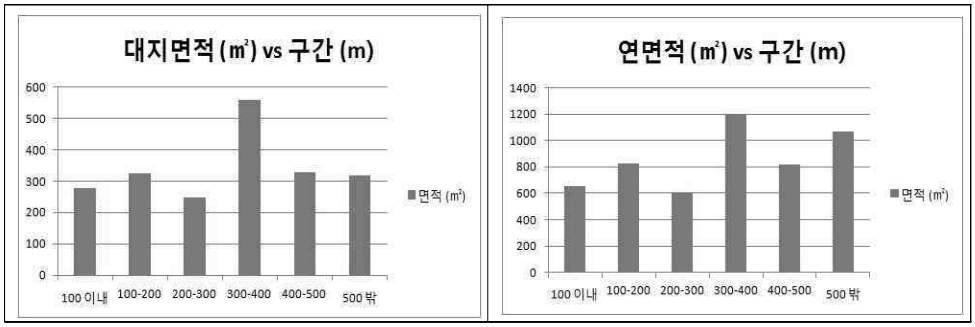
주차장 면적 완화정책으로 인하여 지하철 역에 가까울 수록 공급이 원활하고 양이 증가 될 것으로 예상했으나 지하철역 도보권 밖인 500m 밖의 구역[20]에 가장 많이[21] 공급된다. 따라서 도시형 생활주택의 공급 양은 초기 의도와는 달리, 지하철과 멀어질 수록 많아지는 추세다.



<그림 10> 구간별 공급 양

4.1.2 구간별 공급 규모

공급 양이 가장 적은 300-400m 구간에 평균 대지면적 (558㎡)과 연면적 (1203.2㎡)이 가장 큰 규모로 입지하고 있다.[22]



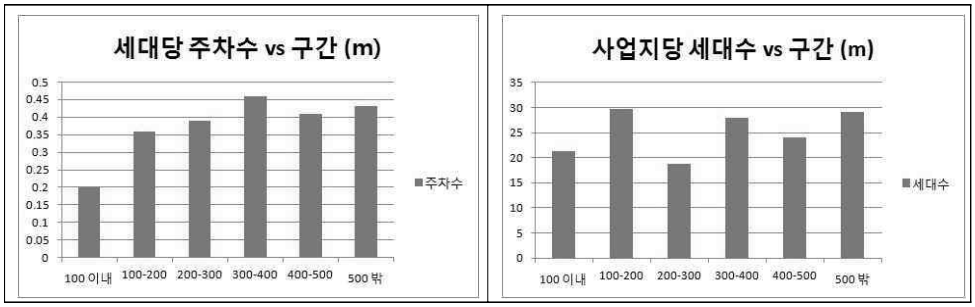
<그림 11> 구간별 공급 규모

20) 박종서, 2008
21) 개수: 53개 (40.8%), 세대수: 1541세대 (45.2%)
22) 100m 이내의 구역에 공급된 도시형 생활주택의 수는 1.5%인 4개에 불과하므로 이 장에서는 다루지 않는다.

4.1.3 구간별 주차 가능 대수

지하철에서 멀어질수록 공급되는 주차면적이 넓어지는지의 여부를 알아보기 위해 구간별로 세대당 이용가능 주차대수를 조사하였다. 그 결과 지하철 역에서 멀어질 수록 주차공간을 많이 제공해주고 있었다.

또한 주차장 공급 면적이 각 사업지의 밀도와 관계가 있는지를 알아보기 위하여 구간별 사업지당 평균 세대수를 살펴보았다. 그 결과, 100-200m 구간 사이의 사업지당 평균 세대수가 가장 많았다.



<그림 12> 구간별 주차가능 대수

4.2 시사점

주차장 면적 완화정책으로 인하여 지하철 역에 가까울 수록 공급이 원활하고 양이 증가 될 것으로 예상했으나 지하철역에서 멀어질 수록 공급 양이 많아진다. 특히 도보권 밖인 500m 밖의 구역[23]에 가장 많이[24] 공급된다. 따라서 도시형 생활주택의 지하철 이용을 유도하는 초기 의도와 다르기 때문에 바람직한 현상이라 할 수 없다.

세대당 이용 가능 주차대수는 주차장 설치 면적 완화 정책과 사업자의 사정으로 인해 구간별로 뚜렷한 차이가 없을 것으로 예상했으나 100m 이내 구간에는 현저히 낮고 역에서 멀어질 수록 증가하는 추세다. 지하철 역에서 멀어질수록 자가용을 이용할 확률이 높고 이에 따라 공급되는 주차면적이 증가한다는 사실은 적절하다고 할 수 있다.

비록 이 사실만으로 실제 주민들의 주차장 이용 불편여부를 판단할 수 없지만 지하철에서의 거리와 비례한 주차장 공간 증가로 인하여 주차장 면적의 부족은 어느 정도 해결할 수 있다.

구간별 밀도 (사업지당 세대수)를 살펴보면 100-200m 구간이 가장 높은데 그 이유는 오피스텔과 복합으로 개발되는 상업지역과 준주거지역에 공급되는 도시형 생활주택의 비율(33.4%)이 다른 구간에 비해 높기 때문이다.

그러나, 100-200m구간의 주차 가능대수를 살펴보면 지하철역에 가장 근접한 100m이내 구간을 제외하고 가장 낮은 세대당 0.36대를 제공하는데 이는 주차 면적의 부족을 초래할 수 있다. 물론 역에 인접한 100-200m 사이의 구간임을 감안할 때 주차 수요가 낮을 수 있다.

하지만 이 구간은 사업지당 평균 세대 수가 29.9세대로 가장 높게, 즉 가장 고밀도로 공급되는 지역이다. 그럼에도 두 번째로 낮은 세대당

23) 박종서, 2008
24) 개수: 53개 (40.8%), 세대수: 1541세대 (45.2%)

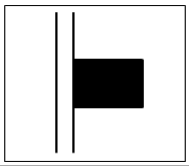
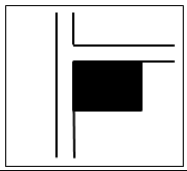
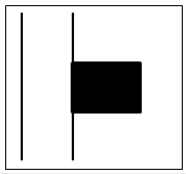
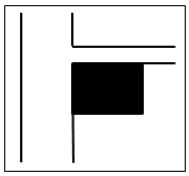
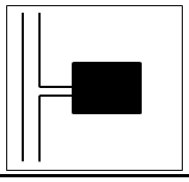
주차수를 보유하고 있다는 점은 주차공간의 부족 문제가 될 수 있다. 따라서 지하철 역과 가까울 수록 주차장 공급 면적을 완화해 주면서도 주거 밀도와 주차 수요에 따라 주차장 면적을 달리 공급하는 방안이 필요하다.

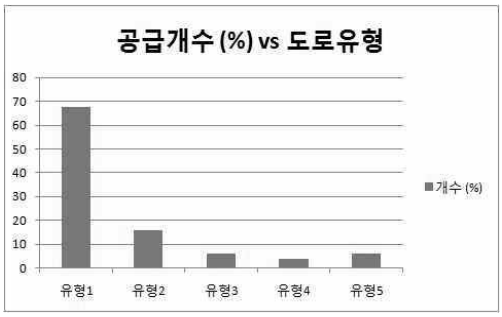
5. 인접 도로의 유형별 입지특성 연구

5.1 입지현황 분석

4절에서는 지하철과의 접근성을 연구하였다면 5절에서는 입지 분석을 통해 자동차와의 접근성을 알아보기로 한다. 이를 위해 인접하는 도로와 진입로의 유형을 분류하여 유형별로 나타나는 공급현황과 입지적 특성을 연구하였다. 5개의 유형으로 분류한 결과 소로 1개와 인접한 곳에 가장 많이 (67.7%) 공급되고 있었다.

[표7] 인접도로의 유형

번호	유형	인접 도로	평균대지면적 (㎡)
1		소로	188.9
2		소로 +소로	242.5
3		중로	370.5
4		중로 +소로	376.5
5		1개 진입도로	215.2

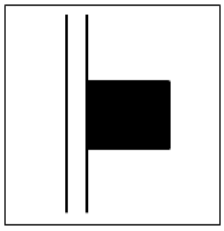


<그림 13> 인접도로의 유형 별 입지 현황

5.1.1 소로 1개와 인접

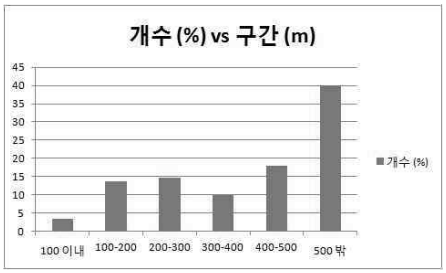
가장 많은 공급 비율 (88개/130개, 67.7%)을 차지하고 12m 이하의 소로와 인접한다. 2종 53.4%, 3종 17%, 상업 12.5%, 준공업 6.8%, 준주거 5.7%, 1종 주거지역 4.5% 순으로 많이 공급된다. 또한 공급 양과 지하철 역과의 거리를 알아보기 위해 3절에서의 연구 결과와 교차 분석을 하였다. 그 결과 지하철 역에서 500m 이상 떨어진 거리에 가장 많은 40%, 400-500m 구간 18% 순으로 입지하는 것으로 나타났다.

유형 1	블록에서의 위치	

사진		

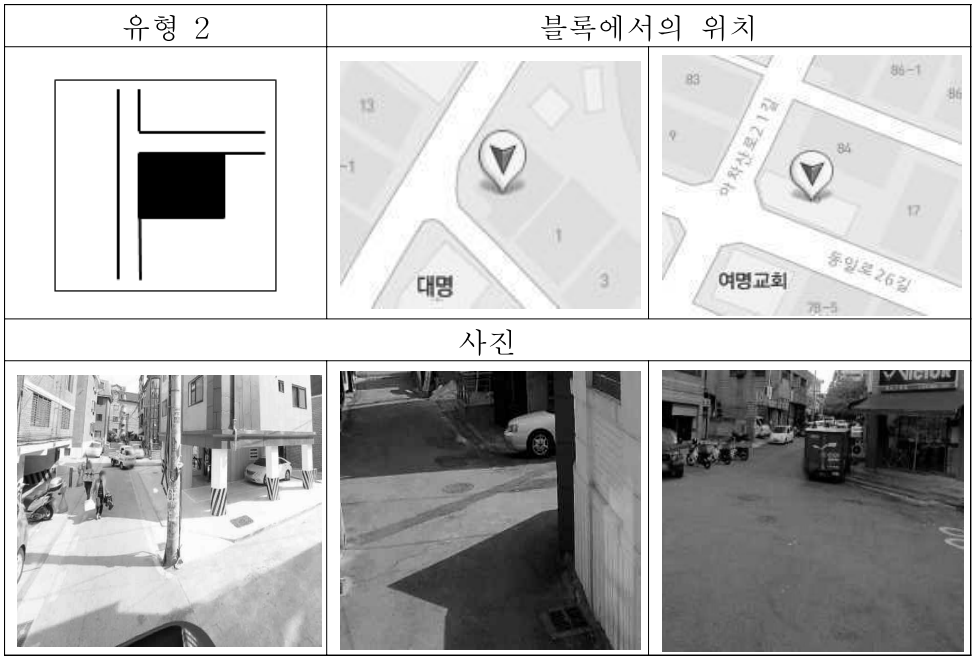
<그림 14> 소로 1개와 인접



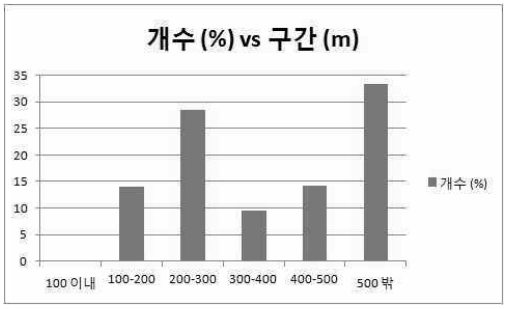
<그림 15> 구간 별 유형 1 공급 양

5.1.2 소로 2개의 교차점

2개 이상의 소로가 교차하는 유형 2는 총 21개이며 이는 전체의 16%를 차지한다. 2종 (62%)에 가장 많이 공급되며 준주거, 3종, 준공업 지역에 각각 9.5%씩, 상업과 1종 주거지역에 4.7%씩 입지한다. 유형 2 역시 500m 이상 떨어진 곳에 가장 많이 (33.3%) 입지하는 것으로 나타났다.



<그림 16> 소로 2개의 교차점

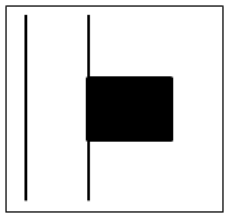


<그림 17> 구간 별 유형 2 공급 양

5.1.3 중로 1개와 인접

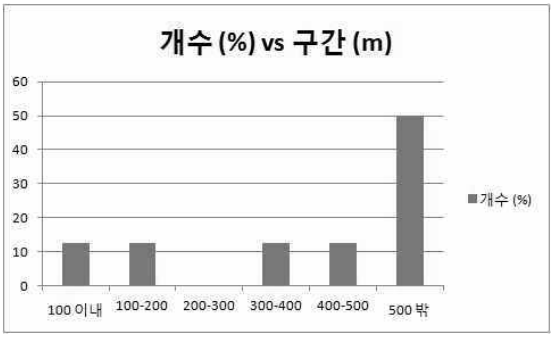
8개 사례가 있고 12m 이상의 중로와 인접한다. 2종 주거지역에 6개, 3종 주거지역과 상업지역에 각각 1개씩 입지한다. 지하철역 500m 밖 구간에 50%가 입지하고 나머지는 200-300m 구간을 제외하면 12.5%가 입지하고 있다.

유형 3	블록에서의 위치	

사진		

<그림 18> 중로 1개와 인접

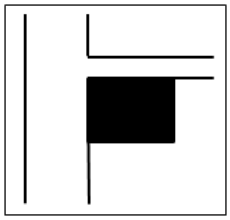


<그림 19> 구간 별 유형 3 공급 양

5.1.4 중로와 소로의 교차점

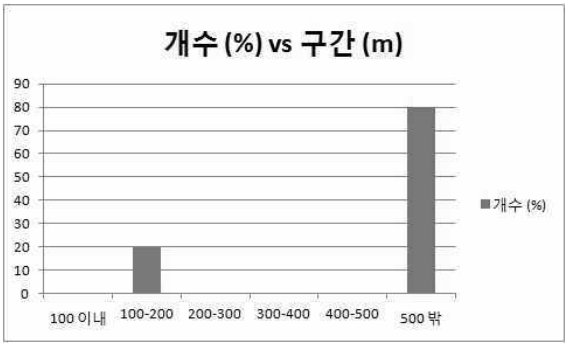
5개 사례가 있고 12m 이상의 중로와 소로가 만나는 부분에 입지한다. 2종 주거지역에 4개, 상업지역에 각각 1개가 입지한다. 지하철역 500m 밖 구간에 80%, 100-200m 구간에 20%가 입지한다.

유형 4	블록에서의 위치	

사진		

<그림 20> 중로와 소로의 교차점

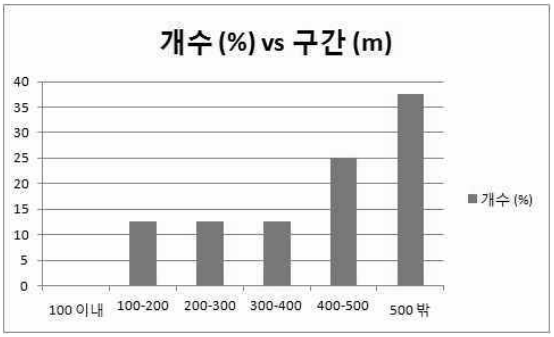


<그림 21> 구간 별 유형 4 공급 양

5.1.5 블록내부

8개 사례는 블록 내부에 입지하고 모두 2종 주거지역에 공급되고 있다. 그림에서 처럼, 블록 내부에 위치하고 있기 때문에 도로와 접해있지 않고 1차선 도로를 주출입구로 사용한다. 지하철역 500m 밖 구간에 37.5%, 400-500m 구간에 25%, 그 밖의 구간에 12.5%씩 입지하고 있다.

<그림 22> 블록 내부



<그림 23> 구간 별 유형 5 공급 양

5.2 시사점

전체 공급 양의 77%가 최소한 하나 이상의 소로와 인접한다 (유형 1, 2, 3). 유형별 평균 대지면적을 비교해보면 하나 이상의 중로와 인접하는 유형 3, 4의 도시형 생활주택이 370.5㎡, 376.5㎡를 사용하고 소로만 인접하는 유형 1, 2의 사례가 각각 188.9㎡, 242.5㎡의 면적을 사용한다. 한 개 이상의 중로와 인접한 유형의 도시형 생활주택은 소로를 인접한 유형보다 상대적으로 넓은 대지면적을 필요로 하기 때문에 공급 양이 적다고 분석할 수 있다.

반면, 블록 내부에 위치한 도시형 생활주택 8개 사례는 모두 2종 주거지역에 입지해 있다. 2009년 도입된 진입도로 기준 완화 정책으로 인해 차량 한 대가 지나갈 수 있는 4m 도로[25]를 진입도로로 설치하고도 공급이 가능했던 것으로 해석된다. 때문에 들어오는 차량과 나가는 차량이 만날 때 체증을 유발할 것이다. 또한 보차분리가 되어있지 않고 차량 1대가 겨우 지나갈 수 있는 너비의 도로면적으로 인하여 보행환경이 열악하고 위험을 초래할 수 있다.

각 유형을 지하철 역으로부터의 거리별 공급 양과 특성을 교차분석을 통해 알아본 결과, 모든 유형이 500m 밖 구간에 가장 많이 입지하고 있었다. 그 중 한 개 이상의 중로와 인접한 유형 3과 4의 경우, 500m 밖 구간에 압도적으로 많은 50%, 80%씩 입지하고 있었다. 이들은 지하철 500m 밖 구간에 입지하여 자동차 이용 수요를 유발할 수 있지만 중로와 접해 있어 차량 접근이 용이하다고 분석할 수 있다. 반면, 한 개 이상의 소로와 접하거나 블록 내부에 입지한 유형1, 2, 5 중 각각 40%, 33.3%, 37.5%는 차량 접근이 불편하거나 위험하여 교통 접근성이 낮다고 할 수 있다.

25) 도시계획위원회 인터뷰, 2011

6. 종합

5장에서는 용도지역별 공급에서 나타나는 입지 특성에 관한 연구와 지하철 역과의 거리, 인접도로의 유형별로 나타나는 입지의 특성 연구를 통해 교통 접근성을 알아보았다. 용도 지역별 공급 양은 2종 주거지역에 가장 많이, 규모는 상업지역에 가장 크게 입지하고 있다. 양적 공급을 유도하고 분양가를 낮춰서 사업성을 높이는 전략으로 상업 지역에 오피스텔과의 공동 공급을 허용하였지만 일부 사례의 도시형 생활주택의 분양가가 오피스텔보다 높게 책정되어 문제점을 드러내고 있다.

또한 사업자의 원활한 공급과 지하철과 인접한 곳의 공급을 유도하기 위해 주차장 설치 면적을 제도적으로 완화 해주었지만 지하철 역과 멀어질 수록 많이 입지하고 있어 이 역시 제도적 문제점을 드러내고 있다. 반면 역에서 멀어질 수록 주차공간도 넓어지는 추세이므로 이는 바람직한 현상이라 할 수 있다. 일부 사례는 지하철 역과 500m 이상 떨어져 있고 차량 이동에 다소 좁은 소로와 인접하고 있어 차량 접근이 불편할 수 있다. 따라서 지하철 역에서 가까울 수록 주차장 공급 면적을 완화해 주면서도 주거 밀도와 수요에 따라 주차장 면적을 달리 공급하는 방안이 필요하다.

Ⅴ. 개발특성 연구

1. 연구의 틀

2. 전용면적별 개발특성 연구

3. 필지면적별 개발특성 연구

4. 기존건물의 용도에 따른 개발특성 연구

5. 종합

Ⅴ. 개발특성 연구

1. 연구의 틀

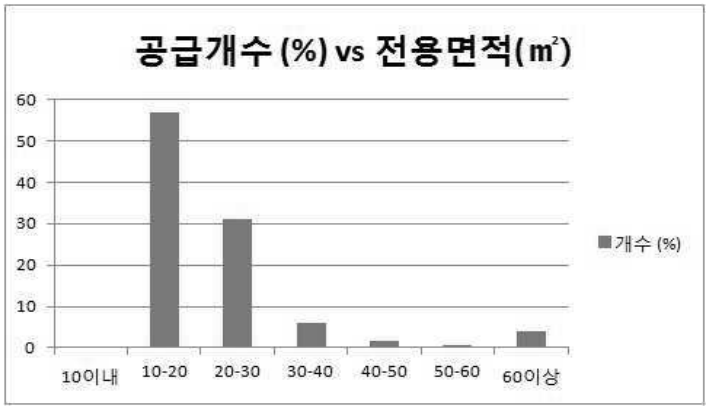
[표8] 개발특성 연구의 틀

항목	내용	방법
전용면적별 개발 특성	30㎡미만, 30㎡이상	각 사업지의 세대당 최대 주거 전용면적을 산출한다. 그 후 30㎡이상/미만으로 나누어 구성비율과 개발 특성을 연구
필지면적별 개발 특성	400㎡미만, 400㎡이상	토지정보 사이트를 이용하여 사업지의 필지면적과 형태를 파악. 400㎡이상/미만으로 나누어 구성 비율과 개발 특성을 연구. 그후 교차분석을 통하여 전용면적과 필지면적 개발특성의 관계를 연구
기존 건물의 용도에 따른 개발 특성	소형주택, 상업/근린 생활시설	포털사이트를 통해 도시형 생활주택이 개발되기 이전 건물이 인근 건물과 만들어내는 경관과 현재의 경관을 비교 연구

2. 전용면적별 개발특성 연구

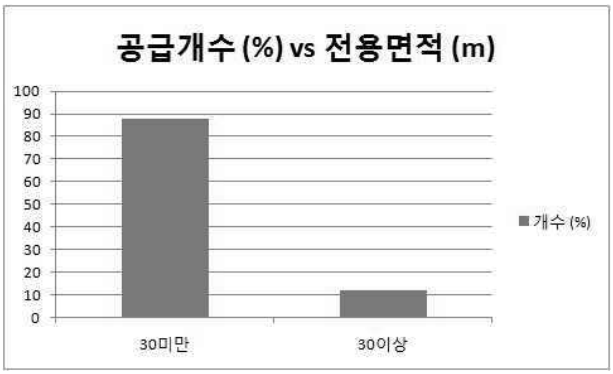
2.1 개발현황 분석

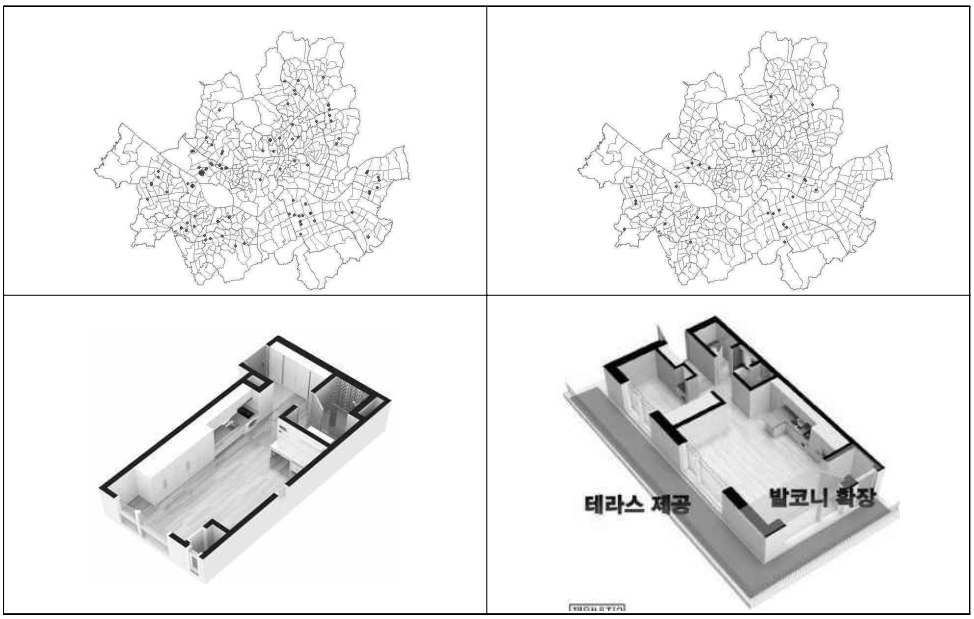
도시형 생활주택의 전용면적 소형화에 관한 우려의 목소리도 높다. 한 매체는 도시형 생활주택이 30㎡미만의 초소형 위주로의 공급이 대세여서 2인가구를 위한 주택 공급은 턱없이 부족하다고 하였다.[26] 이에 30㎡이상의 전용면적을 제공하는 도시형 생활주택의 구성비율을 알아본 결과 12%에 불과하였다.



<그림 24> 전용면적별 개발현황

26) 매일경제, 2011





<그림 25> 전용면적30㎡미만

<그림 26> 전용면적30㎡이상

2.2 시사점

도시형 생활주택의 공급 대상을 1-2인가구로 하였으나 30㎡미만은 1인을 위한 초소형 면적이라 할 수 있다.[27] 20개 사례를 대상으로 공인중개사에 문의를 해본 결과, 전용 면적이 인근 원룸에 비해 지나치게 좁아 1인 임차인에게도 추천하지 않는 경우가 많았다. 변미리의 2008년 연구에 의하면 신혼 및 장년부부가 전체 1-2인가구의 23%를 차지하는데 하는 이들에게는 더욱 부족한 공간이라 할 수 있다.

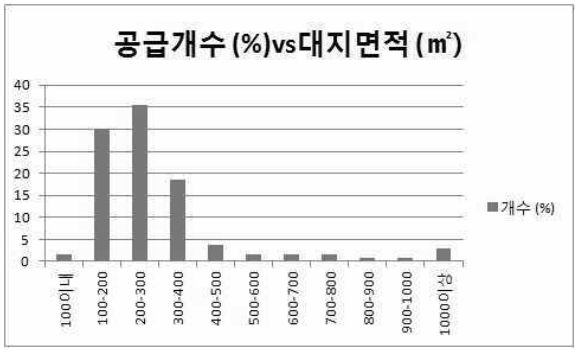
또한 좀 더 넓고 쾌적한 소형가구 공간제공을 위해서 전용면적 30㎡ 미만의 기숙사형 도시형 생활주택을 폐지시키고 제한 면적을 30㎡에서 50㎡ (원룸형)로 완화 시켰으나 오히려 30㎡ 미만의 사례가 증가한다는 것은 바람직하지 않다. 소형 주택에 대한 수요도 1인, 2인, 3인가구로 나누어 질 전망이어서 이들 수요에 대비한 2인가구 주택유형의 공급 활성화 방안도 요구되는 시점이다.[28]

27) 강순주, 2011. 건설사 인터뷰, 2012
28) 설계사무소 인터뷰, 2012

3. 필지면적별 개발특성 연구

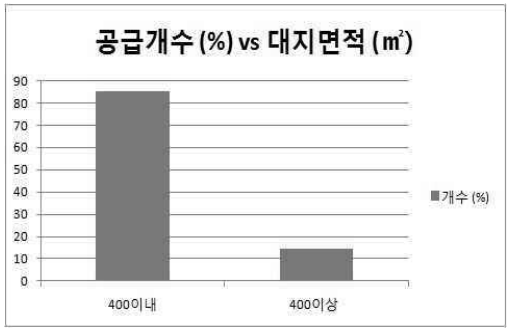
3.1 개발현황 분석

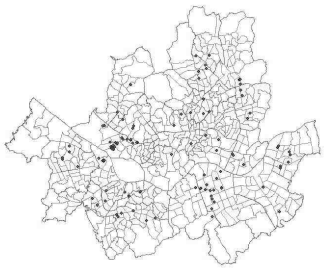
이 절에서는 필지면적별 공급현황과 특징을 연구하기 위해 필지면적의 구간별 공급개수를 조사하였다. 그 결과 200-300㎡ 구간에 가장 많은 35.5% (47개)가 공급되며 100-300㎡이내의 대지에 공급되는 사례가 과반수를 넘는 65.4% (85개)를 기록하였다. 그 후 각 사례별로 필지의 합필여부를 알아보았다. 2개 이상의 필지를 합필해서 공급된다면 소규모 단독필지에 개발된 사례와 비교하여 차이점이 나타날 수 있기 때문이다.[29] 그 결과, 400㎡미만의 필지 (111개, 85.4%)에 공급되는 사례는 1개 필지를 사용하고 400㎡이상의 필지면적을 사용하는 도시형 생활주택 (19개, 14.6%)은 2개 이상의 필지를 합필하여 개발되는 것으로 나타났다. 또한 합필 개발 사례가 30㎡ 이상의 전용 면적 개발을 유도하는지를 알아보기 위해 1절의 연구결과와 교차분석을 해 보았다. 그 결과, 400㎡미만은 17.7%인 20개 (평균 전용면적 22.3㎡), 400㎡ 이상은 47%인 8개 (평균 전용면적 34㎡) 사례가 전용면적 30㎡이상으로 개발되는 것으로 나타났다.

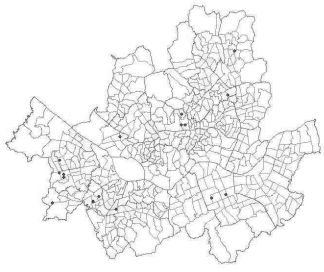


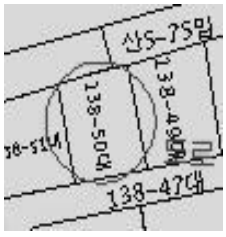
<그림 27> 필지면적별 개발현황 (11개 구간)

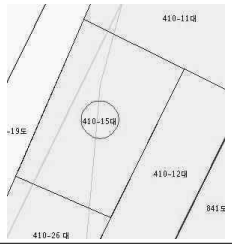
29) 고세범, 2012

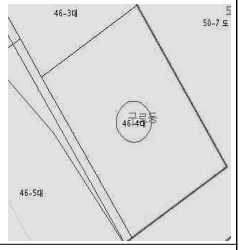


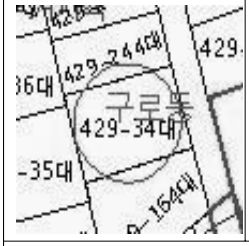


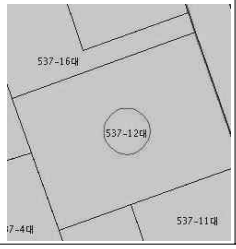


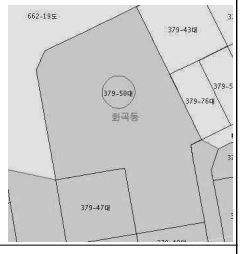












필지면적 400㎡미만	필지면적 400㎡이상
(평균 전용면적 22.3㎡)	(평균 전용면적 34㎡)

<그림 28> 필지면적별 개발현황 (2개 구간)

3.2 시사점

400㎡ 이하 필지로 개발되는 111개 사례 (84.6%)는 두 개 이상의 필지를 합필하지 않고 하나의 필지에 1개 동으로 개발되는데 이들 대부분은 좌우에 인접한 대지와 비슷한 규모의 면적을 가진다. 2개 이상의 필지에 개발되는 사례는 오피스텔과 공동 공급되거나 (41%) 2개 이상의 동으로 개발되는 단지형 (35%)이 주를 이룬다.

유해연 (2010)의 연구에서는 사용 대지의 면적이 넓을수록 전용 면적, 커뮤니티 시설, 가로경관 등에서 유리한 단지형 도시형 생활주택으로의 개발 가능성을 언급하였다. 하지만 2개 이상을 합필해야 하므로 지주와의 이해관계, 비싼 사업비 (원룸형: 4.4천만원, 단지형: 1억9.5천만원), 긴 사업기간 등 공급의 어려움으로 인해 단지형은 원룸형에 비해 개발 및 공급 (2011년 원룸형 인허가 실적: 89.7%, 단지형 10.3%)이 부족한 실정이다.[30]

이 연구에서 다룬 6개의 단지형 도시형 생활주택은 모두 2개동 이상으로 평균 전용면적 60.9㎡로 공급되므로 커뮤니티 공간과 넓은 실내 면적을 제공하기 때문에 권장할 만하다. 그러므로, 단지형으로 공급시 합필에 필요한 절차를 간소화하고 사업성을 보장해 주는 제도가 필요하다.

<그림 29> 단지형 도시형 생활주택

30) 주택산업연구원, 2011

그러나 굳이 단지형으로 개발되지 않더라도 400㎡ 이상의 대형 필지에 개발된다면 전용면적 소형화의 문제는 어느정도 해결할 수 있을 것으로 보인다. 필지면적 400㎡ 이상에 개발된 도시형 생활주택 중 1개 사례를 제외하면 모두 1개동으로 개발되는 도시형 생활주택이고 이들의 평균 전용면적은 30㎡ 이상이기 때문이다. 이는 400㎡ 이상 필지에는 전용면적 30㎡ 이상으로 개발하기가 비교적 수월하다는 것을 나타내고 따라서 400㎡ 이상의 필지에 전용면적 30㎡ 이상으로 개발할 경우 사업자에게 인센티브 등을 적용하여 다양한 면적 개발을 유도할 필요가 있다.

4. 기존 건물의 용도에 따른 개발특성 연구

4.1 개발현황 분석

도시형 생활주택은 수익성 저하, 노후화 등으로 인해 해가 갈수록 공급량이 감소하고 있는 1-2인가구[31]를 위한 소형주택, 특히 단독주택,[32] 다세대·다가구 주택[33]을 대처하며 개발되고 있다.[34]

그러므로 곧, 도시형 생활주택은 기존의 단독, 다세대·다가구 주택을 재건축하여 동일한 대지 위에 개발되고 있을 가능성이 높다. 또한 이러한 기존 소형주택은 밀집하여 입지하는 경우가 많은데 이는 곧 동일한 대지 위에 개발되는 도시형 생활주택이 인근 소형주택과 더불어 새로운 환경을 만들어 낸다는 것을 의미한다. 따라서 도시형 생활주택의 개발이 갈수록 증가하는 현시점에 도시형 생활주택의 개발로 인하여 생기는 건물 용도, 주위 환경, 도시 경관등의 변화를 연구하고 그 시사점을 도출해 낼 필요가 있다.

이를 위해 도시형 생활주택이 개발되기 이전 동일 대지 위 건물과 인근 건물, 경관의 특성을 알아보고 변화된 환경을 연구하였다. 그 결과, 도시형 생활주택 건설 이전 건물의 용도를 크게 두가지로 나눌 수 있었고 이에 따른 특성도 달리 나타났다.

---

31) 85㎡이하 주택제고비율: ('00)78.3% → ('05)72.5% → ('09)66.3% (통계청, 2011)
32) 연면적이 330제곱미터 이하이고 층수가 3층 이하인 것
33) 주택으로 쓰는 1개 동의 바닥면적 합계가 660㎡이하이고, 층수가 4개층 이하인 공동 주택, 국토해양부, 2012
34) 주택산업연구원, 2011

4.1.1 소형 주택 (단독·다세대·다가구)

전체 130개 사례 중 73.8%인 96개 사례가 기존의 소형주택을 재건축하여 공급되며 좌우로 소형주택이 입지해 있다. 용도지역별로는 2종(67.7%), 3종 주거지역 (23%) 순으로 가장 많이 입지한다. 소로와 인접한 블록 외부에 주로 공급되며 293.3㎡의 평균 대지면적을 사용하며 평균 5.2층으로 개발된다.

기존 소형주택을 재건축하여 공급되는 도시형 생활주택의 5%는 그림25 처럼 다세대 주택 밀집지에 기존 다세대 주택을 재건축하여 입지한다. 사례 A의 경우 인근 다세대 주택보다 고밀도로 높게 건설되기 때문에 인근 건물이 일조권에 영향을 받을 수 있다. 또한 인근 다세대주택은 벽돌구조를 사용하는 반면 도시형 생활주택은 외장재로 콘크리트구조를 사용하기 때문에 외벽의 연속성을 저해할 수 있다. 반면 사례 B와 같이 외벽을 벽돌재로 마감하여 인근 다세대 주택과 통일감 있는 디자인으로 개발되는 사례도 있다.[35]

35) 설계사무소 인터뷰, 2012

	이전	이후
A		
B		

<그림 30> 다세대·다가구 주택을 재건축한 사례

그림 26처럼 저층의 단독주택을 재건축하여 원룸주택 밀집지에서 개발되는 사례가 대부분이다 (95%). 소형주택 중에서도 특히 단독주택의 비율이 가장 높은 비율로 감소하고 있는데[36] 이로 인한 결과로 해석된다.

이 사례 역시 층수가 높아지기 때문에 인근 원룸 주민이 일조권에 영향을 받을 수 있지만 D 사례처럼 기존의 낙후된 다가구 주택을 대처하여 건설되는 만큼 미관을 증진시키는 효과를 가져올 수 있다. 또한 전체 도시형 생활주택의 73.8%가 기존의 단독, 다세대·다가구 주택을 허물

36) ('00)37.2% → ('05)31.9% → ('10)27.9%, (주택산업연구원, 2011)

고 같은 필지위에 고밀도로 건설된다는 것은 도시형 생활주택이 이들을 대처하는 소형주택의 새로운 유형으로 공급되어 자리잡고 있다는 사실을 입증한다.

	이전	이후
C		
D		

<그림 31> 단독주택을 재건축한 사례

4.1.2 상업/근린 생활시설

26%인 34개 사례의 기존의 상업 혹은 근린 생활시설을 보다 높이 재건축하여 개발되었다. 인근에는 주로 오피스텔, 상가 등을 포함한 상업 혹은 근린 생활시설이 입지해 있다. 용도지역별로는 2종 (38.2%), 상업지역 (29.4%) 순으로 가장 많이 개발된다. 소로가 인접한 곳에 65%, 중로가 인접한 곳에 35% 개발되며, 425.8㎡의 평균 대지면적을 사용하며 평균 7.8층의 높이로 개발된다.

그림 A와 C의 경우는 기존 상업 건물보다 높게 개발되어 인근 건물과 비슷한 높이를 형성한다. 그러나 B처럼 옆과 뒤 건물과 지나친 높이 차이를 나타내어 가로경관을 해치거나 뒤 건물의 일조권에 영향을 주는 사례도 있다.

반면 D와 같이 근린생활시설인 학교 (추정)를 허물고 공급되는 사례도 있다. 4038㎡의 대규모 대지위에 연면적 7760㎡의 단지형 공급하기 위해 상업시설이나 소형주택 대지보다 넓은 학교 부지를 사용하였다. E는 기존의 식당을 재건축한 사례다. 인근에 아파트 단지 및 근린생활시설 밀집지이고 비교적 노후한 바로 옆 건물이 다세대 주택임을 감안할 때 신축 소형주택인 도시형 생활주택에 대한 잠재 수요가 있었던 곳으로 해석된다.

	이전	이후
A		
B		
C		

	이전	이후
D		
E		

<그림 32> 상업시설을 재건축한 사례

4.2 시사점

도시형 생활주택은 공급이 감소하고 있는 단독, 다세대·다가구 등의 소형주택을 대처하여 2009년부터 새로이 공급되는 유형이다. 그런 만큼, 기존 소형주택이 밀집한 곳에 이들을 재건축하여 비슷한 규모로 공급되는 비율이 압도적으로 높을 것으로 예상하였다. 그러나 전체수의 26%는 기존의 상업 혹은 근린생활시설을 재건축하여 주로 오피스텔이나 상업시설이 입지한 곳에 평균 425.8㎡의 대규모 대지위에 개발된다. 기존 상업시설을 용도 변경하여 개발된다는 것은 도시형 생활주택에 대한 수요와 공급유형이 다양해지고 있다는 사실을 입증한다. 또한 오피스텔과의 복합건축을 허용하는 제도도 도시형 생활주택의 다양한 유형의 개발을 유도한다고 할 수 있다.

도시형 생활주택은 대부분 기존 건물을 재건축하여 보다 높은 층수로 공급된다. 이 중 기존의 낙후된 저층 다가구주택을 재건축한 경우는 더 나은 도시경관을 제공하기도 한다. 하지만 대부분 인근 건물보다 월등히 높게 건설되어 일조권에 영향을 주거나 경관을 해치기도 한다.

소형가구에 대한 수요가 증가하고 있기 때문에 도시형 생활주택이 다양한 유형으로 다양한 곳에 개발되는 것은 바람직한 현상으로 볼 수 있다. 하지만 도시형 생활주택과 인근 건물의 조화로 만들어 내는 물리적인 환경도 함께 고려하여 개발될 필요가 있다.

5. 종합

6장에서는 주거 전용면적, 필지면적별 개발 방식에서 나타나는 특성과 도시형 생활주택이 기존의 어떤한 건물을 대체하여 개발되고 이들이 만들어 내는 경관에 대한 연구를 하였다. 이를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 30㎡미만의 초소형 전용면적의 개발이 80%를 차지한다. 전용면적 제한을 50㎡에서 85㎡까지 완화시켰으나 30㎡미만 위주로 개발되는 것은 바람직하지 않다. 또한 이는 애초에 1인만이 아닌 1-2인가구의 주거 안정을 목표로 했던 취지에도 맞지 않다.

둘째, 필지면적별 개발특성을 살펴보면 400㎡미만은 단독필지로 사용되고 400㎡이상은 합필하여 사용되는데 이에 따른 개발의 특성도 다르게 나타난다. 400㎡이상을 사용하는 사례중 일부는 2동 이상의 단지형으로 개발되는데 그러므로 커뮤니티 공간 형성이 원할하고 또한 단지형이 아니라고 하더라도 상대적으로 넓은 실내전용면적을 제공하기 때문에 권장할 필요가 있다. 다만, 절차가 복잡하고 사업성 면에서 원룸형 보다 떨어지므로 이를 뒷받침해줄 제도적 보완이 필요하다.

마지막으로, 도시형 생활주택은 기존의 소형 주택 뿐 아니라 상업시설을 재건축하여 개발되는 사례가 26%인 것으로 봐서 위치와 유형이 다양해지고 있다는 것을 입증한다. 그 외 대부분은 단독, 다세대·다가구 주택을 재건축하여 개발되는데 인근 건물 및 주변 환경과 조화를 이루는 건설을 유도하는 방안이 필요하다.

Ⅵ. 결론

1. 연구의 요약

2. 연구의 의의

3. 연구의 한계 및 향후과제

Ⅵ. 결론

1. 연구의 요약

이 논문에서는 도시형 생활주택의 입지 및 개발특성을 분석하고 시사점 및 문제점을 연구하였다. 이를 위해 먼저 관련 제도를 살펴보고 제도 완화로 인해 예상되는 문제점을 도출하였다. 또한 각종 사회적인 이슈를 살펴 봄으로서 제도가 가지는 문제점에 관한 연구를 하였다.

그런 다음 부동산 포털사이트, 부동산 열람 사이트 등을 통해 서울시 130개 사업지의 사례별 데이터를 모았다. 그 후 GIS, Excel을 사용해 데이터 분석을 통한 입지 및 개발특성을 연구한 후 시사점 및 문제점을 도출하였다. 그 결과는 다음과 같다.

첫째, 지하철 역으로부터 멀어질수록 입지한 도시형 생활주택의 수가 늘어나는데 이는 취지와 맞지 않으므로 제도적 보완이 필요하다. 주차장 설치 면적을 완화하는 제도로 공급을 유도하고 지하철 이용을 장려했지만 지하철과 멀어질수록 입지한 수가 많아진다면 제도와 어긋난다고 할 수 있다. 또한 지하철 역으로부터 500m 밖에 입지한 사업지 중 일부는 인접도로와 주출입 도로가 4m로 좁고 불편하여 차량 접근에도 불편함이 예상된다.

둘째, 제도완화를 통해 전용면적을 30㎡에서 50㎡로 확대했지만 30㎡ 미만의 초소형 주택으로 개발되는 수가 압도적으로 많다. 이는 제도의 초기 목표가 1인만이 아닌 1-2인가구를 위한 주택임을 감안하면 다소 모자란 면적이라 할 수 있다. 또한 2개동 이상의 단지형으로 개발될 경우 전용면적 확장, 커뮤니티 활성화 등의 가능성이 있으나 사업성과 대지면적의 부족으로 인해 시행에 어려움이 있어 대부분 1개동 원룸형으로 개발되고 있다. 이를 위해 사업성을 보장해주는 인센티브 적용 등으로 400㎡이상의 대지 면적에 30㎡이상의 전용 면적으로의 개발을 유도할

필요가 있다.

마지막으로, 도시형 생활주택은 기존의 소형주택과 상업시설을 대체하여 개발되고 있는데 공급이 급증하고 있는 만큼 주거 환경 뿐 아니라 인근 환경과 조화를 이루며 개발되어야 한다.

2. 연구의 의의

이 연구는 도시형 생활주택의 공급이 활성화 되고 있는 현 시점에서 입지 및 개발특성 연구를 통해 그 시사점 및 문제점을 파악하는데 의의가 있다. 또한 입지와 개발 전략의 다양화와 이를 위한 제도적 보완을 제시하여 도시형 생활주택이 소형가구의 양적 공급 뿐만 아니라 질적 공급의 활성화를 유도하는데 그 의의가 있다.

3. 연구의 한계 및 향후 과제

이 연구는 소형 가구의 특성상 주민 설문조사의 어려움으로 인해 거주자의 만족도와 특성 파악에 한계가 있었다. 이 연구에서 수집한 데이터를 바탕으로 추후에 지하철역으로부터 도보권 밖이거나 인접도로가 좁은 사례지를 대상으로 주민이 이용하는 교통편, 차량보유 현황, 통근시 불편한 점 등을 조사할 필요가 있다. 또한 전용면적 30㎡ 미만 거주자를 대상으로 면적 부족의 여부 등을 설문조사를 실시하여 연구에서 제시한 시사점이나 문제점에 대해 주민들이 실제로 어떠한 불편함을 느끼는지를 연구하여야 한다. 또한 시행사 혹은 건물주와의 인터뷰를 통해 전용면적을 확장하고 필지를 합필하여 대규모로 개발 할 경우 사업성과 수익성 면에서 어떠한 불리한 점이 있는 지를 알아보고 이를 보완하기 위한 인센티브 혹은 제도적 보완에 관한 연구가 필요하다.

참고문헌

단행본 및 보고서

고종옥, 『수익형 부동산』, 매일경제신문사, 2011.

국토해양부, 『도시형 생활주택 가이드』, 2011.

국토해양부, 『도시형 생활주택 업무매뉴얼』, 2011.

김덕례, 『도시형 생화주택 사업특성 분석 및 발전방안』, 주택산업 연구원, 2010.

김진욱·김영현·이민우, 『'도시형 생활주택' 계획방향 및 설계기준 설정에 관한 연구』, AURI-기본-2009-2, 건축도시공간연구소, 2009.

변미리·신상영·조권종, 『서울의 1인가구 증가와 도시정책 수요연구』, 서울시정개발연구원, 2008.

서용식·서관호, 『도시형 생활주택』, 시공문화사, 2012.

주택저널, 『성공하는 도시형 생활주택』, 대한주택건설협회, 2011.

학위논문

강정욱, "도시형 생활주택 공급 활성화를 위한 정책개선방안 연구", 서울시립대학교, 2010.

김태건, "주거용 오피스텔의 개발사업 분석에 대한 연구", 건국대학교, 2004.

박수진, "도시형 생활주택 사업타당성에 분석에 관한 연구", 건국대학교, 2011.

이윤서, "거주자 유형에 따른 1인가구 도시주거 계획기준 연구", 서울대학교, 2011.

정종택, "지리정보를 활용한 도시형 생활주택 적정입지 선정에 관한 연구", 한양대학교, 2011.

조주현, “1인가구의 주택수요 특성에 관한 연구”, 건국대학교, 2010.

하상진, “도시형 생활주택 개발사례 연구”, 건국대학교, 2009.

학술지

강순주, “1-2인가구의 라이프스타일과 소형주택 요구도에 관한 연구”, 『한국주거학회 논문집』2011.

배웅규, “주차장완화구역 실태분석을 통한 도시형 생활주택의 공급활성화 방안 연구”, 『대한국토학회 논문집』, 2011.

유해연, “도시형 생활주택의 계획특성 연구”, 『대한국토학회 논문집』, 2010.

장아름, “1인주거 중심의 도시형 생활주택 계획안”, 『학술발표대회 논문집』, 2010.

웹사이트 및 보도자료

부동산 114, www.r114.co.kr

한국토지정보시스템, klis.seoul.go.kr

매일경제, www.mk.co.kr

인터뷰

공인중개사

수목건축

Abstract

A Study on the Locational Characteristics and Development of the Urban-Housing

Advised by

Prof. Ahn, Kun Hyuk

July, 2012

submitted by

Lee, Jong Ho

Interdisciplinary Program in Urban Design

Graduate School

Seoul National University

The purpose of this thesis is to study the Locational Characteristics and development of the new type of the single housing, “the Urban-Housing” and its implications. The growth rate of single-person households has notably increased for the past a few years due to change in family size, life style, and social structure. In order to meet growing demands of single-person housing, Ministry of Lands introduced the new type of single-person housing, named “the Urban-Housing” in 2009. Since the introduction, the Urban-Housing has become highly popular in the small housing industry. More over, Ministry of Lands relaxed regulations such as Standard Price Cap and parking area regulations for the better and easier supplying. Consequently, the supply of the Urban-Housing has dramatically increased.

For the study of the locational characteristics, a summary including number of the buildings, apartments, and land-use planning has been firstly viewed. Nextly, the distance between the buildings and subway stations and width of the abutted roads have been studied to figure out accessibility to the subway and cars. Accessibility to the subway is found to be weak because the further from the stations, the more the apartments. It is not comfortable to reach by cars either since some abutted roads are even narrower than 4m.

Development characteristics have been studied by researching living space and lot area. As a result, 90% of the Urban-Housing provides living area less than 30㎡, which is not enough space for 2 people. Even though the policy was originally aimed for 1 or 2 households, 90% of the Urban Housing is strictly for 1 person only.

This problem can be solved by combining two or more lots to provide larger apartments. Business value of constructing larger urban-housing on two lots, however, is questionable.

All in all, proper development of the urban housing is significant because it replaces the previous small housing and provides pleasant and comfortable living area to the growing single households. Nevertheless, some are not examplary small housing because they provide neither an easy access to transportation nor enough living space. In order to solve this inconvenience, Ministry of Lands needs to offer incentives to induce developers to build the larger urban housing apartments that are closer to subway stations for the sake of the profit.

◆ Key words : urban-housing, single households, locational characteristics, development, incentives

◆ Student Number : 2010-20740