



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 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](#)

碩士學位論文

立地效率抵當貸出에 관한 研究

2010年



漢城大學校 不動產大學院

不動產投資金融 專攻

河 聖 權

碩士學位論文

指導教授 白城浚

立地效率抵當貸出에 관한 研究

An Study on Location Efficiency Mortgage
and implication on Korean Market

2010年 月 日



漢城大學校 不動產大學院

不動產投資金融 專攻

河 聖 權

碩士學位論文

指導教授 白城浚

立地效率抵當貸出에 관한 研究

A Study on Location Efficiency Mortgage
and implication on Korean Market

위 論文을 不動產學 碩士學位 論文으로 提出함

2010年 月 日

漢城大學校 不動產大學院

不動產投資金融 專攻

河 聖 權

河聖權의 不動産學 碩士學位論文을 認准함

2010年 月 日

審査委員長 _____ (印)

審査委員 _____ (印)

審査委員 _____ (印)

목 차

제 1 장 서 론	1
제 1 절 연구의 배경 및 목적	1
1. 연구의 배경	1
2. 연구의 목적	2
제 2 절 연구의 방법 및 범위	2
제 2 장 입지효율저당대출 고찰	4
제 1 절 주택구입능력의 증대	4
1. 도입	4
2. 문제점 대출은 어떻게 주택의 위치에 영향을 미치는가?	5
3. 환경과 공공시설 비용에 대한 시사점	7
4. 대안	8
5. 다양한 측면에 대한 이점들	11
제 2 절 주택 지불능력의 개념	15
제 3 절 입지효율저당대출에 대한 개관	16
1. 입지효율저당대출의 정의	16
2. 입지효율의 특징	17
3. 개발주체	18
4. 입지	19
5. 절차	21
6. 입지효율저당대출 사례	23
7. 입지효율저당대출의 한계점	26
제 4 절 도시개발 및 성장의 방향성과 LEM의 시사점	32
제 3 장 LEM의 국내도입 가능성	35
제 1 절 기존의 서민주거정책	35

1. 서울시 장기전세주택(SHIFT)	35
2. 보금자리주택	40
제 2 절 LEM 국내 도입 가능성	42
1. 국내 정책 분석결과	42
2. 국내 LEM 도입 가능성 도출	45
제 4 장 결론	48
제 1 절 연구의 종합 및 시사점	48
제 2 절 연구의 한계점 및 향후 연구과제	50
【참고문헌】	52
ABSTRACT	54

【 표 목 차 】

[표 2-1] Predicted Annual Household Auto Expenses - Ownership & VMT Dollars ·	9
[표 3-1] 서울시 장기전세주택 공급 현황	20
[표 3-2] 서울시 장기전세주택 청약 경쟁률(2010.6)	20
[표 3-3] 헤도닉 가격모형 분석결과	32
[표 3-4] 보금자리주택 추진실적 및 계획	33
[표 3-5] 보금자리주택 사전청약 결과(2009.10)	39

【 그림 목 차 】

[그림 1-1] 연구 흐름도	3
[그림 2-1] Percent Transport Expenditures(Litman2006)	6
[그림 2-2] 시애틀에서의 LEM 신청안내서 내용	25
[그림 2-3] Affordability Index(CTOD and CNT 2006)	28
[그림 3-1] 보금자리주택 정책 목표	41
[그림 3-2] 보금자리 주택의 공급방식	44
[그림 3-3] 보금자리 주택의 공급지역	45
[그림 3-4] 주거복지와 정책	47



제 1 장 서 론

제 1 절 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경

많은 수의 주택 구입자들이 주택을 구매함에 있어서 주택저당대출을 이용하고 있다. 그러나 무리한 비율의 LTV나 DTI는 오히려 주택저당대출 시장을 왜곡시켰고, 이것이 2008년 세계 경제를 위기로 몰아넣은 미국의 서브프라임 사건의 계기가 되기도 했다. 하지만 건전한 방법의 주택저당대출은 주택이라는 상품의 특징을 잘 분석하여 시장의 활성화를 꾀하게 하는 아주 유용한 수단이기도 하다. 이처럼 양날의 칼을 가지고 있는 주택저당대출이 여러 가지 규제와 또는 방법으로 시장에서 이용되고 있는데 주택저당대출의 선진 시장이라고 할 수 있는 미국의 새로운 주택저당대출 기법을 알아보고 그 방법이 시사하는 점과 한계점 그리고 한국 시장에서의 적용 가능한 측면은 어떤 것이 있는지 알아보고자 한다.

미국 모기지 시장에서 시작된 국제적인 금융위기로부터의 회복을 조심스럽게 이야기하고 있는 2010년 상반기 대한민국의 경제도 조금씩 회복의 신호를 보내오고 있다. 그러나 아파트로 대표되는 주택시장의 경기는 여전히 흑한의 시간을 벗어나지 못하고 있는 실정이다. 이와는 모순적으로 도시근로자가 수도권 주택을 구입하는데 소요되는 평균 시간은 점차 늘어가기만 할 뿐 여전히 주택 자가 소유라는 꿈은 요원해 보이기만 한다.

도시근로자들은 도심을 중심으로 하여 도시내부와 핵심지역에서 가장 많은 시간을 보내며 그들의 일상생활을 영위하고 있으나 정작 그들이 자가 소유로 거주하고 있는 지역은 그들이 일하고 있는 곳에서 멀리 떨어져 있어 통근의 비용과 생활편의 시설의 이용비용이 많이 소비되는 지역에서 거주하고 있거나 비자가 소유인 임차인으로서 직장에서 그나마 가까운 곳

에 거주하고 있지만, 그 비용 또한 만만하지 않음이 사실이다.

이에 도시가 어떠한 방식으로 개발되어야 하고 그러한 개발을 이루기 위한 방법에는 어떤 것이 있는지 알아보던 중 미국이라는 선진 주택저당대출 시장에서 사용하는 입지효율저당대출이라는 것이 도시의 Smart Growth의 한 방법으로 이용되고 있는 것을 알고 입지효율저당대출(LEM)은 무엇이며 어떻게 적용할 수 있는지 그리고 그 한계는 무엇인지를 알아보 고자 한다.

2. 연구의 목적

연구의 목적은 세계에서 가장 큰 주택저당대출기금을 보유중인 미국의 주택저당대출 중 입지효율저당대출이라는 새로운 저당 방법이 도입된 배경을 알아보고, 입지효율저당대출을 소개하여 시사점 및 한계와 한국 시장에서의 유용성에 대해서 알아보고자 본 연구를 시작하게 되었다.

제 2 절 연구의 방법 및 범위

본 연구는 입지효율저당대출이라는 미국의 새로운 저당대출방법을 ILE (입지효율적저당대출연구소)의 내용을 소개하고 이해하는데 우선순위를 둔다. 입지효율저당대출이라는 상품이 아직 우리나라에는 소개되지 않아 관련 서적이나 논문자료가 없어, 불가피하게 미국의 논문과 관련 자료를 통해서 알아보게 되었다.

이를 위해 먼저 본론 1절에서는 캘리포니아주 샌프란시스코에 있는 천연자원 보호 위원회 소속 David B. Goldstein 박사의 <주택구입능력증대>이라는 글을 발췌 요약하여 입지효율저당대출에 대한 기본 개념과 이러한 상품이 등장하게 된 배경을 소개한다.

본론 2절에서는 www.locationefficiency.com에 나와 있는 입지효율저당대출에 관해 흔히 제기하는 질문과 그에 대한 답변을 발췌 요약하여 소개

한다.

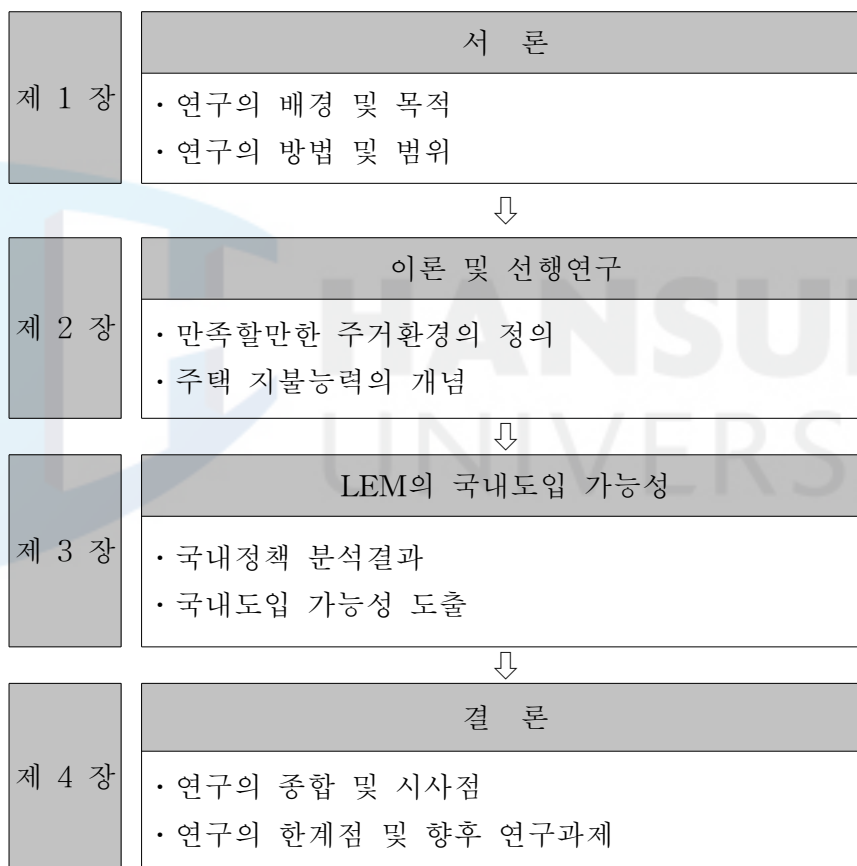
본론 3절에서는 4개 대도시의 입지효율저당대출에 관한 실제 계산법을 표를 통해 알아본다.

본론 4절에서는 입지효율저당대출의 한계에 대해 Allen Blackman과 Alan Krupnick의 공동연구인 <Location-Efficient Mortgages; Is the Rationale Sound> 라는 논문을 발췌 요약하여 소개한다.

본론 5절에서는 오늘날 우리나라에서도 도시의 개발과 성장시 추구하는 방향성에 대해 논의해 보고 LEM의 적용과 시사점 및 한계점을 논의한다.

본 연구의 구성은 [그림 1-1] 연구 흐름도와 같다.

[그림 1-1] 연구 흐름도



제 2 장 입지효율저당 고찰

Newman & Kenworthy에 의하면, 역사상 지구에는 전통적인 전근대적 보행도시(traditional pre-modern walking city), 산업적 교통도시(industrial transit city) 근대적 자동차 도시(modern automobile city), 탈 근대적 지속가능한 도시(post-modern sustainable city)등 네 유형의 도시가 존재한다고 한다. 그 중에서 탈 근대적 지속가능한 도시는 대중교통에 의해 모도시와 연결되는 고밀도 지방 도시형 부락, 더 이상의 무분별한 도시 확산이 없는 도시주변부의 중·저밀도 지역, 그리고 도보와 자전거, 대중교통 수단에 기초한 교통체계 등으로 특징지어 진다. 이는 뉴 어바니즘(New Urbanism)과도 맥을 같이 하는데, 즉 고밀압축도시, 특히 분산된 집중 개발의 논리적 기반위에서 에너지 효율적이고 지속가능한 도시개발을 위한 구체적인 설계원리를 제시하고자 한 시도로 볼 수 있다. 20세기 중반부터 시작된 교외화라는 패러다임이 다음 세대의 바람직한 대안이 될 수 없다는 인식아래, 현재와 같은 무질서한 평면적 시가지 확산보다는 생활요소들을 집중시키는 도시개발(compact development)과 충전재개발(infill development)을 대안으로 제시한다.

이와 같은 방법들을 추진시킬 수 있는 한 가지 방법이 바로 입지효율저당대출이다. 이는 도심의 확장을 막고 도심 안으로 사람들의 유입을 촉진시키는 유인책을 제공함으로써 도심의 효율적인 압축개발을 가능하게 하고 대중교통의 효율적인 운영을 통해 자동차 배기가스로 인한 환경의 오염을 막을 수 있게 한다.

제 1 절 주택구입능력의 증대(Making Housing More Affordable)

1. 도입

주택담보대출에 있어서 일반적으로 고려하는 조건은 바로 사람들이 주

택이나 아파트를 구입할 수 있는 자금을 무리 없이 조달할 수 있느냐 없느냐 이다. 자금을 조달하는데 있어 까다로운 조건은 도시와 지방이 뚜렷이 구별되는 특징이 있음에도 불구하고 집을 소유하고 싶은 사람들을 점점 중심지역에서 교외지역으로 멀어지게 하는 동인이 되고 있다.

이러한 대출 조건은 도시의 불규칙하고 무계획한 교외 발전을 가속화시키고 특히나 도시 지역에 있는 사람들이 주택을 구입하는데 있어서 점점 더 교외 지역으로 나가도록 하고 있다.

천연자원보호위원회는 근린중심개발협회와 대중교통정책국과 함께 자가용을 덜 이용할 수 있는 지역에 대해 추가 대출을 할 수 있도록 하는 방법을 고안하고 있다. 이렇게 고안된 LEM의 새롭고 기술적인 공식의 작업표는 입지효율적 위치에 있는 주택에 거주하는 세대들이 자가용을 이용하지 않음으로써 절약되는 금액을 계산할 수 있게 했다. 입지효율적 위치에 거주하는 가정의 평균적인 교통비를 데이터화해서 얻어진 위의 공식을 통해 계산되어진 추가적인 절약액수만큼 입지효율적 위치에 거주하는 세대는 추가적인 대출을 받을 수 있게 되었다.

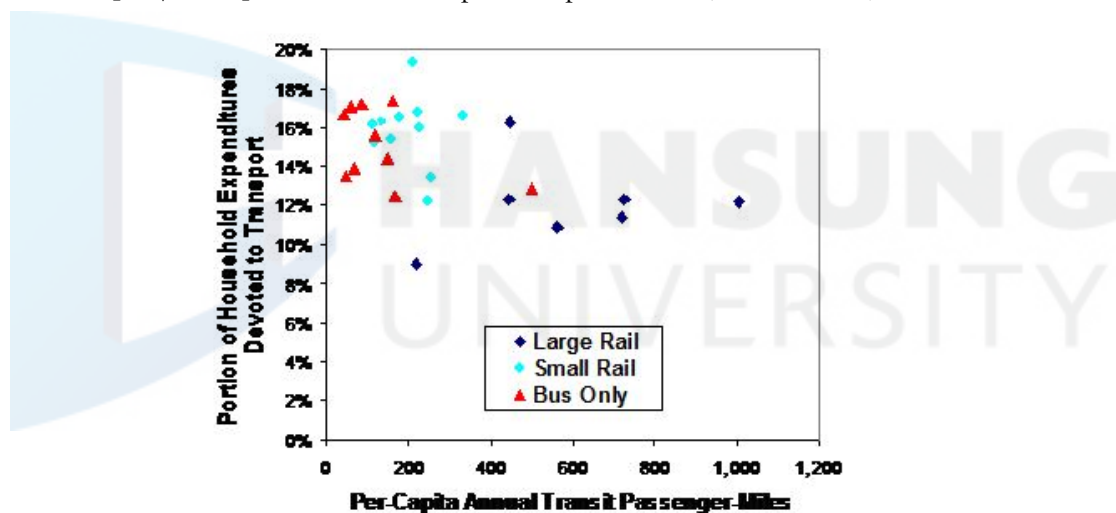
2. 문제점 대출은 어떻게 주택의 위치에 영향을 미치는가?

대부업체는 대출금 산정시 대부분 차용자의 소득에 전적으로 의존해서 산정한다. 기존의 대부업체는 총소득대비 28%의 주택저당대출을 주로 산정한다. 대출원금, 이자율, 세금 및 보험금을 포함한다. 특별한 경우, 개인의 신용이 아주 뛰어나게 좋다면지 하는 특별한 경우 그 비율은 조금 상향 조정될 수도 있다. 그래서 기존의 대출금 산정식으로 주택대출금을 산정할 때는 주택의 위치가 도심에 근접해 있어서 교통비로 소비되는 금액이 적든지, 혹은 도시 외곽에 있어 교통비로 소비되는 비용이 많던지와는 상관이 없이 동일하게 산정되는 문제점이 있다. 도심의 주거지 비용은 상대적으로 도시 외곽의 비용보다 비싸고, 따라서 중·저소득층은 점점 도시 외곽으로 주거지를 이동하게 되는 경향이 있고, 이들의 교통비는 과도히 늘어나게 된다. 이는 가계소득에 악영향을 미쳐 점점 더 도시 외곽으로 밀

려나야만 하는 악순환의 고리에 들어가게 만든다.

입지는 교통비를 줄이고 늘이고 하는데 결정적이 된다.¹⁾ 몇몇 연구들은 세대 전체의 자동차 이용 거리는 가구의 밀집도와 대중교통 이용의 편의성과 긴밀하게 연관되어 있음을 보여준다. 즉 가구가 많이 있는 곳에는 대중교통시설도 많이 들어서게 되어있고, 이는 교통비의 감소로 이어진다는 것이다. 주거밀도가 2배가 될 때 자가용으로 이동해야 할 필요의 감소분은 20-25%나 된다는 연구결과가 나와 있다. 예를 들어 상대적으로 높은 인구밀도를 자랑하는 북 오�클랜드 지방 가구의 평균 운전 거리는 저밀도의 인구가 있는 교외 항만 지역의 가구 평균보다 절반가량 밖에 되지 않는다. 이러한 교통비의 차이는 도심에 있는 가구가 월 평균 250\$이나 되는 돈을 절약하게 만들 수 있다.²⁾

[그림 2-1] Percent Transport Expenditures(Litman2006).



1) See J. Holtzclaw, "Using Residential Patterns to Decrease Auto Dependence and Costs," Natural Resources Defense Council, June 1994, which derives independent results from data on 28 California cities and analyzes other studies on the topic.

2) The cost savings figure is derived from differences in automobile ownership per household, miles traveled per household and the average fixed and variable costs of automobiles. See J. Holtzclaw "Using Residential Patterns to Decrease Auto Dependence and Costs," Natural Resources Defense Council, June 1994.

그렇지만 기존의 대출방식으로는 이러한 월 평균 250\$나 되는 추가적인 비용 감소를 대출금 산정시 전혀 고려하지 않게 되고, 이는 추가적인 대출금을 산정하지 못하도록 만든다. 따라서 추가적인 대출을 통해 충분히 도심 가까이에 주택을 구입하여 선 순환적인 국면에 들어올 수 있는 가구에 대해서도 도시 외곽으로 점차 내 몰아 버리게 만드는 문제점이 있다. 이러한 악 순환은 고리는 결국 대부업자에게도 돌아오게 되는데 바로 교외 지역으로 내 몰린 대출자이 짊어져야 할 비용이 대출금에 더해 교통비까지 증가하게 되어 부실 대출로 이어질 가능성이 더 높아지는 것이다.

3. 환경과 공공시설 비용에 대한 시사점

이러한 기존의 대출의 시행은 무질서하고 작위적인 교외지역의 확장을 부추기는 강력한 동인으로 작용한다. 많은 주택소유자들은 대부업자들이 산정한 최대의 돈을 빌리곤 한다. 이렇게 돈을 빌려서 주택을 구입하는 사람들 중 많은 이들이 종종 대부업자들이 이야기하는 구매력을 증가 시킬 수 있는 가장 좋은 방법은 도심에서 멀리 떨어진 교외 지역에 집을 구입하라는 소리를 듣고 그들의 말을 따라 집을 구매한다.

이러한 상황은 사회 환경적 문제를 야기하고 가속화 시킨다. 멀리 떨어진 교외 지역, 즉 다시 말해 더 많은 거리를 운전해야 하는 지역으로의 주택구입은 더 많은 대기오염 물질을 발생시키며 자가용 안에서 보내는 시간을 증가시킴으로써 사회 구성원으로써 활동할 수 있는 여가시간을 줄이게 한다. 이는 도심지역에서 생활편의 시설을 이용할 수 있는 시간 자체가 줄어드는 것과 그에 따른 도심기반시설에 대한 투자의 감소를 의미한다. 결국 도시의 불규칙하고 무계획적인 교외 개발은 도시의 공동화 현상을 가속화 시킨다.

또한 이 같은 불규칙하고 무계획적인 교외개발은 엄청난 사회적 비용을 발생시킨다. 개발되지 않은 교외지에 주거지가 형성되면 새로운 도로의 확

충을 필요로 하게 되고, 전기시설, 학교, 새로운 운송수단 그리고 그 지역까지 이어지는 고속도로망의 추가적인 확장이 이루어져야 한다. 이는 좋은 농토를 포장해야 함을 의미하는데 이러한 것은 모든 사람들의 삶의 질을 떨어뜨리게 한다. 마지막으로, 이러한 무분별한 교외개발은 가난한 사람들, 노인들, 그리고 신체적 장애를 가지고 있는 사람들을 그곳에 고립시키게 한다.

4. 대안

A. 입지효율저당대출

대출할 때 가장 기본이 되는 기준은 대출자가 대출금을 상환할 수 있는 능력이 있는지를 보는 것이다. 합리적인 대출금 산정은 대출자 자신이 구매하려고 하는 지역에서의 평균적인 생활비 수준과 자신의 소득에 대해 알아야 하고 대부자도 이를 분명히 인식할 때 잘 이루어질 수 있다. 이러한 입지효율저당대출을 통해 대출받은 금액은 입지효율적 주거로 인해 추가로 절약되는 금액으로 반드시 대출금을 상환하는데 이용되어야 한다.

천연자원보호위원회(NRDC)는 교통비를 절약할 수 있는 주택에 대한 대출금 산정식 모델을 만들었고 그 이용방법 또한 개발했다. 그 산정식은 28개의 캘리포니아 지역의 가구들이 몇 대의 차를 소유하고 있는지 또한 전체 차량의 이동거리를 기초로 해서 만들어졌고, 가구의 소득과 세대원들의 숫자에 따른 4가지 대분류로 크게 나뉘어져 있다.³⁾

이러한 산정식의 연구는 가구의 밀도가 교통비용을 증감시키는데 있어

3) The number of miles traveled per year was determined from California Bureau of Automotive Repairs some checks, by correlating changes in odometer readings with Zip codes of the vehicle owner, and from U.S. Census data on vehicle ownership. The average distance driven per year is strongly correlated to residential density. The study does not measure commute distances, only total driving. See ref. 1 and D. Goldstein and J. Holtclaw "Efficient Cars in Efficient Cities," Natural Resources Defense Council, San Francisco, 1991.

서 가장 결정적인 요인으로 작용하고, 그 다음으로는 교통시설에 대한 접근성이 따르고 있는 것을 보여준다.

이러한 가구의 밀도, 운송수단에 대한 접근성의 통계는 가구당 자동차 수와 가구전체의 자가용을 이용해 이동한 거리를 예측하게 한다. 이러한 자동차에 소요되는 고정비와 변동비에 대한 비용산정식을 사용함으로써 연평균 자동차에 들어가는 비용을 산정할 수 있게 된다. 이러한 내용을 평균하여 표시한 식이 아래 table 1 에 있다.

이러 논쟁들은 잠재주택구매자의 추가적인 대출금 자격요건충족에 초점이 맞추어져 있고, 이는 잠재주택구매자들이 좀 더 대중교통과 각종 편의 시설에 대한 접근성이 뛰어난 좀 더 비싼 주택을 구입하는것과 연관되어 있다. 또한 많은 잠재주택구매자가 집을 살 수 있고 없고는 월 납입액 보다는 초기에 들어가는 보증금의 크기 때문이다. 이러한 문제들을 해결하기 위해 ILE는 초도 보증금을 보조해 줄 여러 기관들을 찾았다. 이들은 정부, 재개발 위원회, 연기금, 신용보증기금 등이 있다. ILE는 5%의 초도 보증금을 보조해 주길 기대했는데, 이는 Fanni Mae나 다른 대형 저당대부업체들이 보조해주는 수준의 기금이다.

[표 2-1] Predicted Annual Household Auto Expenses – Ownership & VMT Dollars

Density	Public Transit Service 50 Seat Vehicles Per Hour Within 1/4 Mi (1/2 Mi for Rail & Ferries); 24 Hr Avg											
Census Tract												
HH/Res Ac												
	1000	500	100	50	30	20	10	5	3	2	1	0.5
1000	1,517	1,542	1,605	1,634	1,657	1,676	1,709	1,744	1,771	1,794	1,833	1,875
500	1,804	1,834	1,908	1,943	1,970	1,993	2,032	2,074	2,106	2,133	2,180	2,230

100	2,698	2,742	2,854	2,906	2,947	2,980	3,039	3,102	3,150	3,157	3,260	3,334
50	,206	,261	,394	3,456	,504	3,544	,614	,688	,746	,793	,877	,965
30	3,646	3,705	3,856	3,927	3,981	4,026	4,106	4,191	4,256	4,310	4,382	4,506
20	4,034	4,100	4,267	4,346	4,406	4,456	4,545	4,638	4,710	4,769	4,875	4,986
10	4,798	4,876	5,075	5,168	5,240	5,299	5,404	5,516	5,601	5,672	5,797	5,928
5	5,705	5,799	6,035	6,146	6,231	6,302	6,427	6,559	6,661	6,745	6,894	7,052
3	6,483	6,588	6,857	6,983	7,080	7,160	7,302	7,453	7,568	7,664	7,833	8,012
2	7,174	7,291	7,588	7,728	7,835	7,924	8,081	8,248	8,376	8,481	8,669	8,867
Cost of Owning and Operating Automobiles, Vans and Light Trucks, 1991, Federal Highway Administration												

주: 자동차수 = $2.704 * (\text{Density}) - .25$

자동차 총 운행거리/HH = $34,270 * (\text{Density}) - .25 * (\text{TAI}) - .076$

자동차 평균가격 = $2.203\$/\text{자동차} + 0.127\$/\text{mile}$, 신차를 12년간보유 및 128,500마일 운전한다고 가정

현재의 대출산정은 두 가지 기준에 의해서 정해진다. 그 첫째로는 원금과, 이자, 세금 및 보험금-PITI: principal, interest, taxes, insurance-과 월 소득대비한 월 납입액을 고려해야 한다. 상한선은 보통 28%이지만 몇%정도는 추가로 대출할 수 있다. 두 번째 기준으로는 PITI를 포함한 학자금 대출, 자동차 대출, 그리고 장기신용카드 할부금 등 모든 개인적인 대출금을 포함한 월간 납입액의 비율을 고려해야 한다. 보통 이러한 전체 대출에 대한 납입액이 총 소득의 36%를 넘지 않아야 한다.

그러나 입지효율저당대출은 입지효율적이지 못한 지역에서 발생하는 교통비용으로 인해 고려되지 못했던 이동수단 절약의 금액만큼 입지효율적 지역에 위치해 절약할 수 있는 금액-Transportation Savings(TS)-을 대출 산정식에 삽입할 수 있게 된다.

식으로 나타내보면 다음과 같다.

기존의 산정식은 $\text{PITI} - \text{TS} * 0.28 * \text{income}$

입지효율저당대출을 고려한 산정식 $\text{PITI} + \text{장기할부금} - \text{순수 교통비 절감액} * 0.36\% * \text{income}$

이에 따라 순수 교통비 절약액은 자동차 월 할부금의 부분으로 상계시

킬 수도 있다.

이러한 입지효율저당대출 산정식은 대도시지역이나 또는 시골지역의 데이터베이스를 만들어내는데 아주 유용하게 이용될 수 있다. 대부업자나, 대출자, 중개인, 또는 다른 사람들이 이 산정식에 간단히 주소와 몇 가지 정보들만 입력하면 이 산정식에 의해서 절약할 수 있는 교통비를 알게 된다. 이러한 데이터베이스는 바로 가구(인구)밀도와 운송수단에 대한 접근성의 편리한 정도를 측정함으로써 구할 수 있다.

따라서 이러한 산정식은 자동차를 소유하고 있는 잠재적 주택구매자에 영향을 미친다. 즉 한 지역에서 주택을 구매하고자 하는 사람이 두 대 이상의 자동차를 가지고 있을 때 이 산정식은 그 사람이 입지효율저당대출을 받기에 적합하지 않다는 결론을 낼 수 있을 것이고, 이는 그 사람의 자동차를 두 대 이상 소유하는 것에 대해 다시 한번 생각하게 만들 것이다.

5. 다양한 측면에 대한 이점들

이처럼 입지효율저당대출은 기존의 저당대출보다 모든 측면 즉 대부업자, 대출자, 주택시장, 환경 등 모든 측면에서 도움이 된다.

대중교통이 용이한 도심 주변 혹은 교외지역이라 하더라도 사람들이 많이 살고 있는 거점지역에 살고 싶어 하는 중·저소득층의 사람들은 입지효율저당대출을 통해서 그들이 기존의 저당대출로 받을 수 있는 금액보다 40,000\$ 혹은 그 이상의 돈을 대출받을 수 있게 됨으로써 그들은 이전에는 살 수 없었던 주택을 구입할 수 있게 된다.

이 프로그램은 저 소득층의 사람들에게 가장 큰 혜택이 돌아갈 수 있으며, 또한 지역사회를 유지 강화시키지만 별다른 특별한 혜택이나 특혜가 주어지지 않는 중산층 사람들에게도 자연스럽게 혜택이 돌아가게 될 것이다.

이러한 변화는 교통비의 절약을 통해 주택시장 전체에 주택을 구매할 수 있는 힘을 더하게 하는 자극제가 되어서 현재 주택시장의 재고상품을 더 많이 구매할 수 있게 되어 주택시장 자체의 활성화를 꾀하게 한다. 이에 따라 잠재주택 구매자들이 지불할 수 있는 금액도 증가하게 되어 중산층 사람들이 소유하고 있던 주택의 매매가격은 높아지게 되는 혜택이 있다.

잠재주택구매자들은 대부기관에서 정해주는 한도에 따라서 집을 구매하려고 하던 패턴에서 벗어나 자신들이 살고 싶어 하는 지역에 집을 구입할 수 있는 기회를 가지게 되었다. 또한 이 사람들은 더 이상 주변여건이 더 좋은 지역에서 살고 싶어 하는 사람들의 의사를 대출기관에서 정해놓은 장애들 때문에 못 살게 되는 경우도 없어지게 되었고, 이는 보이지 않는 손에 의해 움직이는 시장 기능을 강화하게 했다.

대부업자들은 기존 저당대출보다 입지효율저당대출을 통해 채무불이행이라는 위험요소를 더 쉽게 제거할 수 있게 될 것이다. 최근에 대부업자들은 교외 지역 즉 자동차로 상대적으로 많은 거리를 운전해야 도달할 수 있는 지역에 주택저당대출에 초점을 맞추고 있다. 그렇지만 이는 상당히 위험한 일이다. 예를 들어 지난 20년간 3번이나 일어났던 오일쇼크가 발생하게 된다면 장거리 통근자들은 엄청난 비용의 기름 값을 지불하면서도 그들의 직장을 다니는 일을 포기할 수 없기 때문에, 이는 곧바로 장거리 통근지역에 있는 대출자들이 일시에 채무불이행에 이르는 사태를 발생시킬 수도 있게 된다.

이처럼 입지효율적저당대출로 인해 발생하는 이익들이 광범위하게 있음으로 여러 기관들의 지지와 협력을 얻어낼 수 있었다. NRDC, CNT, STPP(천연자원보호위원회, 근린시설개발기구, 연방교통국) 같은 기관들은 대부업자들이 기존의 대출산정 방법에서 입지효율저당대출산정 방식으로 바꾸도록 같이 협력할 것이다. 이러한 노력들은 2차 시장에 초점이 맞추어질 것이다. 입지효율저당대출의 개념은 1994년 연방정부저당대출협의회(Fanni

e Mae)의 고위 공무원관리자들에게 제안되었다. Fannie Mae는 좀 더 상세한 조사와 프로그램의 개발에 흥미를 보였고, ILE 같은 비영리 기관이 입지효율저당대출상품을 개발하고 적용하여 2차 시장이 어떻게 이 새로운 프로그램에 참여할 수 있는지를 연구하는데 많은 도움을 주었다.

아래에 기입한 예들은 4. 대안에서 보여주었던 table 1 의 표에 의한 산정식으로 도출한 결과를 실제 사례를 들어서 나타내고 있다. 여러 소득계층의 가구가 기존의 대출산정식으로는 대출이 불가하지만 새로운 입지효율저당대출을 통해서 어떻게 변화되어 대출이 가능하게 되는지를 예를 들어 보여준다.

단 이 모든 예들은 1995년 2월 시장의 대출이자보다 약간 높은 7%의 금리와 20%의 보증금을 적용했다. 시카고의 재산세는 2% 캘리포니아의 재산세는 1-1.25%로 산정했다.

PITI-loan principal, interest, taxes, insurance

TS-transportation Saving

시카고의 예

도시 지역의 중-저 소득층 연립주택

가구소득 : 28,000\$

주택가격: 110,000\$

PITI: 769\$/월

소득대비 PITI 지수: 0.33

----- 대출불가

28%를 충족시키는 기존대출방식으로 가능한 최대 대출금: 93,500\$

교통비 절감 예상액(TS) : 200\$/월

소득대비 PITI-TS 지수 0.243

----- 대출승인

샌프란시스코의 예

1) 중산층 교외지역의 중심가(BART 지역근처)

가구 소득: 47,000\$

주택가격: 200,000\$

PITI: 1273\$/월

소득대비 PITI-TS 지수: 0.363

----- 대출불가

28%를 충족시키는 기존대출방식으로 가능한 최대 대출금: 172,300\$

교통비 절감 예상액 (TS): 180\$/월

소득대비 PITI-TS 지수: 0.279

----- 대출승인

2) 독신의 중-저 소득자

가구소득 : 20,000\$

주택가격: 95,000\$

PITI: 605\$/월

소득대비 PITI 지수: 0.363

----- 대출불가

28%를 충족시키는 기존대출방식으로 가능한 최대 대출금: 73,300\$

교통비 절감 예상액(TS) : 150\$/월

소득대비 PITI-TS 지수 0.273

----- 대출승인

3) 샌프란시스코 중심가에 있는 중상류층 가정

가구소득 : 95,000\$

주택가격: 400,000\$

PITI: 2546\$/월

소득대비 PITI 지수: 0.322

----- 대출불가

28%를 충족시키는 기존대출방식으로 가능한 최대 대출금: 348,000\$

교통비 절감 예상액(TS) : 390\$/월

소득대비 PITI-TS 지수 0.272

----- 대출승인

위의 예에서 볼 수 있듯이 기존대출방식으로는 원하는 집을 구입할 수 없는 여러 가정들이 입지효율대출방식을 적용했을 때 구매력이 커져 원하는 집을 구입할 수 있게 된다.

이러한 대출은 결코 더 위험한 방식의 대출금 키우기가 절대 아니다. 보통 위기의 시기가 되면 채무불이행 위험이 더 커지기 마련인데, 입지효율저당대출은 대부분 고정금리이고, 또한 교통비를 절감할 수 있는 지역에 위치해있기 때문에 오일쇼크나 인플레이션이 발생할 때도 오히려 채무불이행의 위험도는 낮아진다.

제 2 절 주택 지불능력의 개념

주택의 지불능력이란 Maclean & William(1990)에 의하면 지불능력이란 제 3자의 시각으로 볼 때 가구소득에 대해 불합리한 부담감을 주지 않는 가격에 일정수준을 갖춘 주택을 보장해 주는 것을 의미한다. Stone(1990)은 ‘주거빈곤(shelter poverty)’의 개념을 정의하면서 주택지불능력이란 가구가 주택을 구입할 여력이 없음을 의미하는 것이 아니라 주거비 지출과 소득 간의 차이가 다른 필수품 지출을 충족시킬 만큼 돈이 충분히 남아 있지 않음을 의미한다고 하였다. 같은 맥락에서 Whitehead(1991)는 다른 재화와 서비스에 대한 기회비용의 관점에서 접근, 주택에 대한 비용을 제하여도 가구가 사회적으로 필요한 다른 재화들을 구입할 수 있어야 한다고 보았다.⁴⁾

4) 신수임(2008)에서 재인용 ‘서울시 임차가구의 주택지불능력 향상에 관한 연구’

지불가능 능력에 대해 수요자 측면의 접근에 초점을 두는 미국과 달리 영국에서는 공급자 측면의 접근을 보다 강조하고 있다. 지불가능한 주택이 부족하다는 주거빈곤에 대한 고려 속에서 출발하여 지역의 소득수준에 맞는 지불가능한 주택을 가구유형별로 공급하는데 초점을 두고 있다. 지역의 주택가격 및 임대료, 지역의 소득, 지역의 지불가능한 주택 공급의 지속가능성, 지역의 가구 규모와 유형, 지역에서 필요로 하는 주택유형에 대한 연구를 통하여 지불 가능한 주택을 공급하고자 한다.⁵⁾

제 3 절 입지효율저당대출 개관

1. 입지효율저당대출의 정의

입지효율저당대출 이하 LEM을 통해서 잠재적 주택수요자들은 기존 대출기준에서 그들이 받을 수 있는 대출보다 더 많은 대출을 받을 수 있는데 그것은 바로 이러한 주택수요자들이 입지효율적으로 편리하게 대중교통을 이용할 수 있는 지역에서 살고 있기 때문이다. 이러한 LEM은 낮은 비율의 계약금, 경쟁력 있는 이자율, 그리고 유연한 대출을 위한 재정요건 기준 등으로 더 많은 잠재 주택수요자들의 소망인 자가주택소유의 꿈을 이루기 위해 노력하고 있다.

입지효율지역사회란 사람들이 자기 집에서 걸어서 가게나, 학교, 여가시설, 그리고 대중교통에 다닐 수 있는 지역을 말한다. 이러한 입지효율적 지역사회에 거주하는 사람들은 그렇지 못한 지역에 거주하는 사람들보다 차를 운전해야 할 필요가 훨씬 적고, 이는 바로 이동수단에 투입되는 비용의 많은 부분을 저축으로 전환시킬 수 있음을 의미한다.

이처럼 입지효율은 바로 사람들이 입지효율지역에 거주함으로써 기대할

5) Michelle Gabriel, Keith Jacobs, Kathy Arthurson and Terry Burke with Judith Yates(2005), Conceptualising and measuring the housing affordability problem, AHURI

수 있는 비용효율을 의미하는데 이는 기본적으로 가구의 밀도와 대중교통의 편리한 접근성에 그 기초를 두고 있다.

이러한 입지효율의 기본적인 개념을 바탕으로 LEM을 알아보자. LEM이란 입지효율지역에 살고 있는 사람들이 더 많은 저축을 할 수 있다는 것을 인식하고 그에 따른 저당대출을 하는 하나의 저당대출 방식이다. LEM을 하는 대부업자들은 이러한 입지효율지역에 살고 있는 사람들을 그렇지 않은 지역에 살고 있는 동일한 소득 수준의 사람들보다 더 많은 저축을 할 수 있다고 고려한다. 따라서 다른 지역의 사람들이 대출받을 수 있는 대출금보다 더 많은 돈을 대출받더라도 그 대출금에 대해 이자의 연체나 채무불이행이 발생하지 않을 것이라는 판단을 LEM의 대부업자들은 하고 있는 것이다.

2. 입지효율저당대출의 특징

입지효율저당대출의 기본적인 특징은 다음과 같다.

첫째, LEM은 15년에서 30년 사이의 주택저당대출로 금리는 고정금리이다. 이때 정해지는 고정금리는 집을 구입하는 시점에 있어서의 시장금리에 연동해서 경쟁력 있게 정해진다. LEM은 최소한 주택평가가치의 3%를 보증금으로 지불해야한다. LEM은 소유주가 거주하는 독립주택, 구분소유건물(condominiums), 타운하우스 등을 구입할 때도 이용할 수 있다.

둘째, LEM은 잠재적 대출자의 대출자격 심사를 두 가지 방법으로 한다는 것이다. 즉 LEM을 이용하기 이전에 잠재적 대출자에게 월 소득대비 주거비용은 35%까지 총부채상환비율은 45%까지만 인정받지만 LEM의 조건을 만족시킬 때 대부업자들은 월 소득대비 주거비용을 39%까지 총부채상환비율은 50%까지 증액시켜준다.

셋째, 전통적인 저당대출과 LEM의 가장 큰 차이점은 바로 잠재적 주택 구입자들이 입지효율지역에서 주택을 구입할 때 대중교통이용을 통한 저축액 증가의 고려와 유연한 저당대출기준설정을 통해 집을 구입할 예산을 짜는데 있어 수 천 만원의 대출을 추가로 얻을 수 있게 해 준다는데 있다.

그리고 LEM으로 살 수 있는 부동산은 소유자가 거주하는 구분소유건물(condominium), 타운 하우스, 독립세대의 단독주택을 구입하는데 이용할 수 있다.

한편, LEM은 주택구매력 자체를 높이는 것 이외에 입지효율지역에서 주택구매량을 증가시킨다.

대중교통의 이용량을 증가시킨다.

인근지역 소비자에 대한 서비스와 문화편의시설을 증진시킨다.

에너지소비를 줄이고, 지역의 대기를 정화시킨다.

3. 개발주체

LEM은 세 개의 비영리 기관(The Center for Neighborhood Technology, The Natural Resources Defense Council, The Surface Transportation Policy Project)이 공동으로 작업한 3년간의 긴 조사연구에 의해서 만들어졌다. 이들 세 개의 기관은 입지효율을 위한 연구소라는 Institution for Location Efficiency(ILE) 비영리 기관으로 만들어냈다. 이 ILE의 연구조사는 미국 에너지청, 연방 운송청, Nathan Cumming 기금, Joyce 기금, John D, Catherine T.MacArthur 기금 같은 미국 환경보호재단들에 의해서 기금이 조성되어 이루어졌다.

미국에서 가장 큰 주택저당대출 기금인 Fannie Mae의 지원으로 ILE는 기본적인 LEM의 시장 테스트를 했다. Fannie Mae는 ILE와 협의하에 오늘날의 LEM 상품의 가이드라인을 설정하고, LEM 상품에 1억달러의 기금을 투자하기로 결정했다. 또한 4개의 대도시인 시애틀, 샌프란시스코, 로스앤젤레스, 시카고 시장에서 LEM 상품을 판매할 수 있도록 대부업자들에게 허락했다. ILE와 그들의 협의체들은 Fannie Mae와 함께 4개의 대도시에서 LEM 상품의 효과적인 시행을 위해 노력하고 있다.

현재 LEM 상품은 Chicago, Los Angeles County, San Francisco Bay, Seattle지역에서 이용할 수 있다. 이러한 대도시 지역에서 어디까지 LEM 상품이 이용가능한지를 알고 싶다면 www.locationefficiency.com 의 4개 도시지역 LEM 상품 가능지역구분표를 살펴보면 알 수 있다.

4. 입지

잠재 주택수요자는 위에서 말한 4개 대도시에서 LEM 상품을 이용할 수 있다. 그렇지만 LEM을 통한 구매력 증대는 각각의 지역에 따라서 차이가 있을 수 있다. 각 지역 인근편의시설이나 버스, 기차 같은 대중교통의 구조에 따라 각각 증대시킬 수 있는 구매력에 차이가 있다. 즉 주거지에서 직장이나 각종 편의시설에 이르는 거리가 멀어갈 수 있는 거리인가 대중교통을 이용해야 한다면 어느 정도의 거리에 위치해있는가 등의 차이가 구매력 증대 시 증가시킬 수 있는 비율의 차이를 만들어 내는 것이다. 아래 [표2-@]에 나와 있는 각 도시별 LEM관련기관 연락처에서 잠재 주택수요자들은 그들이 증가시킬 수 있는 구매력의 정도를 알아 볼 수 있다.

[표2-@] 지역별 LEM관련기관 연락처

지역	연락처
Chicago	To discuss LEM Guidelines & Policies: The Center for Neighborhood Technology Dave Chandler (773) 278-4800, ext. 123

	Countrywide Home Loans Inc.
	Chicago, North Side: Sarah McCoy (773) 244-5090 ext. 225 Brian Weis (773) 975-5778 ext. 221
	Chicago, South Side: Gloria Wright (773) 582-1100 ext. 221
	Glenview: David Sullivan (847) 486-1400 ext. 221
	Elgin: Kelly Gleason (847) 695-4092 ext. 221 Draper & Kramer Mortgage Corp.
	In the suburbs: Tom Adams 1-800-dklends (1-800-355-3637)
	In the city of Chicago: Matthew Hoffman (312) 795-2369 Fred Carli (312) 795-2354 National City Mortgage Co. David Kasprisin 312-384-4648 One N. Franklin, Suite 100, Chicago IL 60606 kasprisind@compuserve.com Peter Breschnev 773-645-3031 1520 N. Damen, Suite B, Chicago IL 60622 breschnevp@compuserve.com Stacey Latch-Watson 773-298-4831 2034 W. 95th St, Chicago IL 60643 latchs@compuserve.com
Seattle	To discuss LEM Guidelines & Policies: Fannie Mae Randy Robinson, Deputy Director Washington State Partnership Office Fannie Mae 720 Olive Way, Suite 1510 Seattle, WA 98101 (206) 839-1543 HomeStreet Bank

	To discuss a loan: Mortgage Center (800) 719-8080 To discuss LEM guidelines & policies: Diane Wasson (800) 654-1075 Countrywide Home Loans Inc. LaMar Shaw (206) 322-2270 Briana Ramos (206) 729-7969
San Francisco	Countrywide Home Loans Inc. Yvette Price (888) 390-2418 Funding One Mortgage Corporation (800) 783-7777 Tell them you are interested in a LEM.
Los Angeles	Countrywide Home Loans Inc. (800) 747-1871 Ask about a branch near you. Funding One Mortgage Corporation (800) 783-7777 Tell them you are interested in a LEM.

주: <http://www.locationefficiency.com> 자료 논자 정리

5. 절차

ILE의 연구조사는 입지효율적인 위치에 살고 있는 주민들은 그렇지 않은 지역에 살고 있는 지역주민들보다 가구 당 더 적은 수의 자가용을 보유하고 있으면 교회지역이나 멀리까지의 자동차 운전의 총 거리도 짧은 것으로 보여주고 있다. 이것은 바로 입지효율적인 위치에 살고 있는 사람들이 그들의 자동차를 운전해야만 하는 상황이 비입지효율적인 지역의 사람들보다 훨씬 적을 것이기 때문이다. 또한 가구의 전체 자동차의 총 이동 거리는 소득과 가족 구성원의 수에 영향을 받는다. LEM의 컴퓨터 프로그램은 상대적으로 확연히 불편한 비입지효율적인 지역과 입지효율적인 지역의 거주민들로부터 이러한 차이를 고려하여 저축할 수 있는 금액을 예측할 수 있다.

LEM 상품은 대출자들을 심사할 때 이러한 예측 가능한 추가적인 저축을 고려하여 심사한다. 이런 방법으로, 다른 조건들이 동일하다면, 소득과 관계없이 입지효율적 위치에 거주함으로써 증가될 수 있는 저축은 바로

대출자들이 대출받을 때 대출할 수 있는 총 금액을 증가시키게 하는 요인으로써 작용할 수 있게 되는 것이다.

LEM을 신청하기 위해서는 기존 대출심사에 사용된 총부채상환비율 내역서, 개인신용평가 내역서 와 소득증명서, 고용증명서와 고용안정성 내역 등이 있으며, LEM 상품 이용자들은 ILE에서 실시하는 주택구입과 입지효율이라는 대출상담을 반드시 참가해서 들어야한다. 이들은 인근지역에서 물건을 구입하고 가능한 한 이동시 대중교통을 이용해야 한다. 마지막으로 LEM 상품 이용자들은 LEM 상품을 만들고 개선시키기 위해 노력하는 비영리 기관인 ILE의 연례 연구에 협조해야 한다.

그렇다고 LEM 상품 이용자들이 자동차를 소유하거나 자동차를 이용해서 이동하는데 어떠한 제약을 받는 것은 아니다. 다만 당신이 LEM 상품을 이용하고 있는 사람이라면 대중교통을 이용해서 이동하기에 편리한 지역에서 살고 있고 이는 소유하고 있는 자동차의 수를 줄이거나 혹은 대중교통을 이용해서 이동할 수 있기 때문에-즉 개인적으로는 더 많은 돈을 저축할 수 있고, 국가 전체적으로는 에너지 절약과 대기오염 감소 지구 온난화 방지와 같은 대의를 이루기 위해- 당신이 LEM 상품을 통해서 좀 더 유리한 대출을 받았음을 깨달아야 한다는 것이다.

위 [표2-@]에서 언급했던 각 도시별 연락처와 웹사이트를 통해서 거주하고 싶은 지역을 선택한 다음 대출자들의 개인 신상과 몇 가지 조회자료를 LEM 상품 작업 표에 기입하면 전산을 통해서 가능한 지역과 LEM 상품의 이용을 확인할 수 있다. LEM 상품 작업표는 입지효율적 지역에서 추가적으로 저축할 수 있는 금액에 대한 예측표를 제공하고 있으므로 대출자들은 예상되는 추가적인 구매력을 확인할 수 있다. 또한 몇몇 지역에서는 LEM 상품 작업표에 나와 있는 예측 가능한 추가적인 저축액 이외에도 재정적인 지원금을 지원하고 있다.

6. 입지효율저당대출 사례

시애틀에서의 예를 그림표를 보면서 얼마만큼의 추가적인 대출승인을 얻을 수 있는지 알아보자.

* 시애틀에서의 LEM 안내

LEM 도우미가 당신에게 시애틀 각 지역에서 당신이 받을 수 있는 저당 대출을 알려줄 것입니다. 시애틀은 총 518 구역으로 나뉘어 있는데, 각 지역마다 얼마만큼의 효율적인 절약이 있을 수 있으며 그에 따른 LEM 상품의 추가적인 대출은 얼마까지 이루어 질 수 있는지에 대해 안내할 것입니다. 이제 지역을 선택하시면 도우미가 안내할 것입니다.

이 지도에서 다운타운을 지정해서 들어간 후 318번지 지역을 최종 설정하였을 때 나타나는 TS 와 LEM을 통한 추가대출금은 얼마인지, 또한 연 소득 35000\$ 1인 가구일 때와 60000\$ 4인 가구일 때를 구분해서 알아보았습니다.

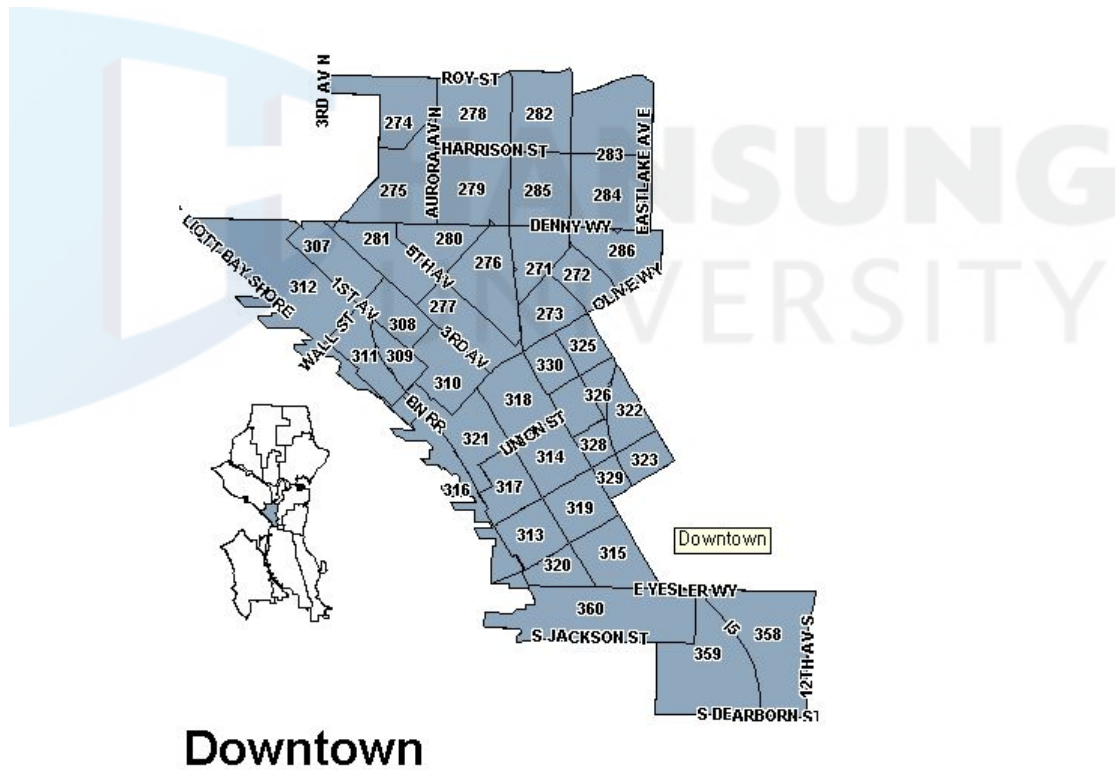
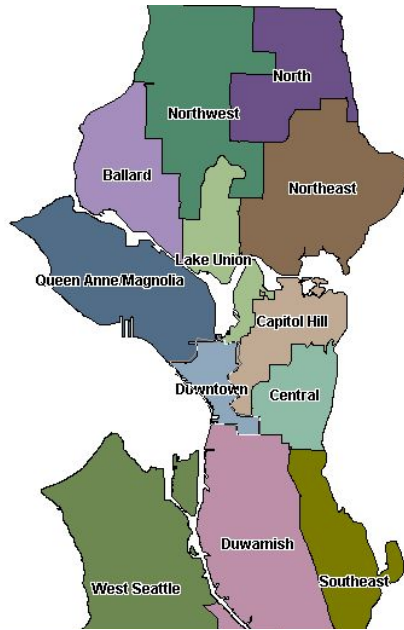
계산표에서 알 수 있듯이 총 매매금액의 3%를 초기 보증금으로 지불할 수 있다면 1인 가구 연 소득 35000\$일 때는 월간 219\$를 절약할 수 있게 되고, 그에 따라 추가대출은 32645\$가 발생한다.

4인 가구 연 소득 60000\$일때는 월간 425\$을 절약할 수 있고, 그에 따른 추가대출은 58036\$가 발생한다.

[그림 2-2] 시애틀에서의 LEM 신청안내서 내용

Seattle LEM Advisor

The LEM Advisor shows you the mortgage you can afford in different parts of Seattle. The city is divided into 518 zones. Depending on your income, household size, and the zone, the LEM Advisor will tell you how efficient that location is and how large a mortgage you qualify for under the Location Efficient Mortgage program. **To get started, click on a neighborhood** where you are interested in buying a home and the LEM Advisor will be able to zoom into the chosen zone.



Zone 318

Scroll down, [below the map](#), to find how much house you can afford.



First Enter Information About Your Household	This is How Much More House you can Afford!
Annual Income 60000 Household Size 4 Interest Rate 6.778 %	Location Efficient Value: \$ 425 If you have good credit and enough funds for a 3% downpayment, you may be able to qualify for an additional \$ 58036 on a mortgage in this neighborhood.
Banks Offering The Location Efficient Mortgage^{CM} in Seattle	
First Enter Information About Your Household	This is How Much More House you can Afford!
Annual Income 35000 Household Size 1 Interest Rate 6.778 %	Location Efficient Value: \$ 219 If you have good credit and enough funds for a 3% downpayment, you may be able to qualify for an additional \$ 32645 on a mortgage in this neighborhood.
Banks Offering The Location Efficient Mortgage^{CM} in Seattle	

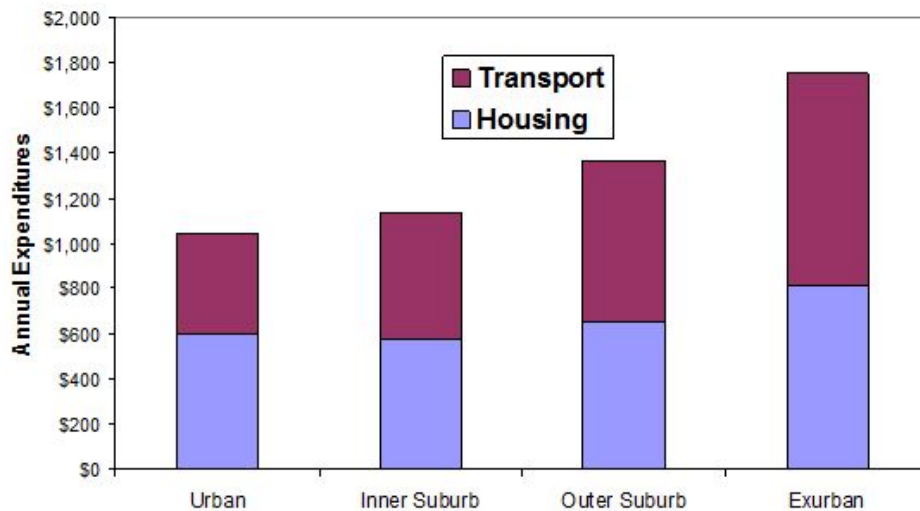
7. 입지효율저당대출의 한계점

최근 'Pew Center 2000' 연구에 따르면 도시의 무계획적이고 무질서한 확장이 미국 지방도시들의 가장 큰 골칫거리 중 한 가지 문제로 대두되고 있음을 보여준다. 무계획적이고 무질서한 도시의 팽창에 대한 염려와 그에 수반하여 점증하는 교통정체, 부족한 기반시설, 엄청난 자동차 배기가스등은 정책 입안자들로 하여금 이러한 문제들을 해결할 방법들 중 한가지인 LEM 상품에 대해 고려하도록 만들었다. LEM 상품은 많은 사람들이 살고, 풍부한 대중교통 수단이 있는 지역에 살고 싶어 하고, 더 적은 초기보증금을 가진 사람들이 기존의 대출기준보다 상대적으로 더 많은 대출금을 받을 수 있도록 했다. LEM 상품의 지지자들은 상대적으로 가격이 저렴한 교외나 혹은 준 교외 지역에서 주택을 구입하도록 강요받는 중-저소득층 사람들이 입지효율적인 지역에서 주택을 구입할 수 있도록 유연한 대출정책을 적용함으로써 무질서하고 무계획적인 도시의 확장을 둔화시킬 수 있을 것이라 주장한다.

또한 지지자들은 LEM 상품이 기존의 대출기준을 뛰어넘는 상품이긴 하지만, LEM 상품을 이용하는 가구들이 대중교통이 편리한 입지효율적인 지역에 거주함에 따른 상대적인 수익의 증가를 통해서 채무 불이행의 비율 자체도 높아지지 않게 될 것이라고 주장한다.

LEM 상품은 확실히 기존의 반-도시확장 정책에 비해 몇 가지 매력적인 특징들이 있다. 기존의 지역지구제, 버려진 도시를 재활성화 하는 정부 기금마련, 고속화도로의 건설 같은 기존의 방법들은 기본적으로 엄청난 정부 재정이 소요되는 대규모 사업이기 때문이다. 그러나 LEM 상품은 단지 기존의 잠재 주택수요자들에게 약간의 경제적 유인책을 부여함으로써 기존의 방법들로 추구하고자 하는 도심확장을 억제시키는 효과를 엄청난 정부재정의 소요 없이 시행할 수 있다는 장점이 있다.

[그림 2-3] Affordability Index(CTOD and CNT 2006)



교통비는 교외나 도시의 중심지역에서보다 교외와 준교외의 외곽지역에서 훨씬 많이 증가하고 이는 전반적인 구매력을 감소시킨다.

또한 이의 궁극적인 수요와 공급은 정부가 아닌 시장의 역할에 의해 결정된다는 이점 또한 있다. 단 이는 ILE가 LEM 상품에 대해 광고했던 내용이 실제로 적용시켰을 때 그대로 기능한다는 전제하에서 말이다.

LEM 상품은 1994년 최초의 논의가 이루어진 이후 널리 수용되어졌고, Fannie Mae 같은 기관에서 100만\$의 기금을 지원받기도 했다. 1999년에 시카고, 로스앤젤레스, 포틀랜드, 샌 프란시스코, 시애틀 같은 지역에서 LEM 상품은 많이 팔렸고, 다른 여러 지역에서도 이 상품의 판매를 논의 중에 있었다.

그러나 정말 LEM 상품은 광고대로 기능하고 있는가? 라는 의문이 제기되었다. 또한 LEM 상품이 정말 반 도시확장의 기능을 하더라도 결국 확장되는 방향을 입지효율적인위치로 바꾸는 것이지 도시확장 자체를 정지시키는 것은 아니라는 것이다. 이에 덧붙여 LEM 상품의 생명은 과연 L

LEM 상품이 채무불이행 비율을 기존의 대출보다 낮게 유지시킬 수 있느냐 하는데 그 열쇠가 있다. 만약 LEM 상품이 채무불이행 비율을 기존 상품보다 높게 만든다면 2차 대부업 시장에서는 LEM 상품에 대한 매력을 잃어버리고, 이는 1차 대부업자인 정부나 준-공기업에서도 LEM 상품에 대한 신뢰를 갖지 못하게 되기 때문이다. Avery\$Colleagues에 따르면 상대적으로 아주 적은 채무불이행율의 증가도 중-저 소득층을 LEM 상품을 이용할 수 없게 만들 수 있다고 지적했다.

LEM 상품이 아주 최근에 시작한 것이고, LEM 상품의 채무불이행율 증감에 대한 경험적 연구가 없기 때문에 LEM 상품은 학계에서 이론적으로 받아들여지기 시작했다. Danielsén, Lang, 과 Fulton은 아래에 있는 논의 내용에 따라서 LEM 상품이 채무불이행율에 영향을 미치지 않을 것이라는 주장을 했다.

“LEM은 가구당 오직 자동차 한 대만 있으면 충분한 가구가 집을 사게 될 때 상대적으로 여러대의 차를 가지고 있는 것으로 가정하여 대출의 범위를 정하게 되는 기존의 대출평가 방식과는 상이하게 평가되어야 마땅하다. 천연자원보호위원회는 가구들이 밀집해 있어 대중교통의 접근이 용이하고 일상 생활시설이 자전거나 도보에 의해 이용 가능한 지역에 살고 있는 가구들이 저당대출 상황을 위한 절약이 상대적으로 그렇지 못한 지역의 가구들보다 훨씬 크다는 것을 발견했다. 따라서 저당대출 시장은 이러한 입지효율적 지역 가구의 대출평가 시 채무불이행의 위험을 계산할 때 당연히 차이를 두어 평가해야 한다.”

이러한 주장에 대해 Easterbrook(1999)은 LEM이 과연 채무불이행율의 증감에 어떤 영향을 미칠 수 있는지 없는지에 대한 내용은 아니지만, LEM상품 자체가 입지효율적지역에서의 주택구매에 대한 특별히 많은 수요를 발생시키는 것은 아니라고 주장했다. 이 논의는 LEM 상품이 채무불이행율 증가시키지 않는다는 주장에 대한 경험적 평가를 하기위해 작성되

었다. LEM 상품이 출시 된지 얼마 지나지 않았기 때문에 LEM 상품의 채무불이행을 증감에 대한 경험적 실험이 불가능하기 때문에 다음과 같은 논리에 의해 간접적인 방법으로 실험했다.

만약 LEM에 대한 ILE의 광고가 사실이라면, 입지효율적지역에서 주택을 구매하는 수요자에게는 기존의 대출평가 방식으로 대출할 수 있는 금액을 뛰어넘는 금액의 대출이 이루어져야 한다. 왜냐하면 이들은 상대적으로 자동차와 교통비로 소비되는 금액이 훨씬 적어서 저당대출을 상환하기 위한 기금을 더 많이 만들 수 있기 때문이다. 따라서 기존의 대출방식으로 대출을 했을 때 입지효율적인 지역에 거주하는 사람들의 채무불이행 비율이 다른 지역에 사는 저당대출자들의 채무불이행율보다 낮게 나타나야 한다는 논리가 성립한다. 따라서 다른 조건이 동일하다면 통계적으로 봤을 때 입지효율적인 지역에 거주하는 사람들과 채무불이행율간의 관계는 뚜렷한 역의 관계가 성립되어야 한다. 그러나 연구는 입지효율적인 지역의 채무불이행율과 입지효율적인 지역이 아닌 기타 다른 지역에서 채무자들을 무작위로 선정해서 비교 분석해 본 결과 어떠한 상관관계도 증명되지 않았다. 이를 통해서 입지효율적인 지역의 잠재 수요자에게 다른 지역의 대출평가 방식으로 가능한 금액보다 더 많은 대출이 이루어진다면 이는 채무불이행 비율을 증가시키는 결과를 만들어내게 된다. 시카고 지역의 1988-1992년 사이의 저당대출 중 연방주택국(FHA)의 8000건 넘는 자료를 분석한 결과 입지효율지역과 채무불이행 사이의 관계가 특별히 역의 상관관계는 성립하지 않는 것으로 나타났다. 다른 조건들이 동일할 때 회귀분석은 입지효율적 지역과 채무불이행 가능성의 변동은 통계학적인 중요성을 가지지 못한 것으로 증명되었다. 비록 이러한 결론이 논의를 종결지을 수 있는 것은 아니지만 LEM 상품이 채무불이행율을 높이지 않는다는 제안에 대해 지리적, 시간적인 제한을 가지고 실행된 간접적인 시험이기에 LEM상품이 도시 팽창을 억제하는 실제적이고도 저렴한 정책이라는 개념에 대한 의구심은 지울 수 없게 만들었다.

저당대출 채무불이행에 대한 결정요인들의 실험적 연구는 이러한 회귀 분석에 근거해서 이루어졌다. 수많은 조사원들이 비록 입지의 효율성과 채무불이행의 가능성에 대해 특별히 조사하지는 않았지만, 다른 조건이 동일할 때 입지와 채무불이행의 가능성 사이의 관계에 대해서 찾아왔다. 1974년에 Pittsburgh, Pennsylvania, von Fustenberg, Green 지역에서 이루어진 수 천건의 대출을 분석한 결과, 다른 조건들이 모두 동일한 경우 교외 지역에서의 채무 불이행의 비율이 도시 지역에서의 채무불이행율과 비교했을 때 오히려 47% 감소했음을 알 수 있었다. 이는 ILE에서 광고하는 LEM 상품의 기능과는 정면으로 대치된다. 그렇지만 Mill 과 Lubuele(1994)는 LEM 상품이 중-저소득층의 계층이 많이 살고 있는 미국 전 지역에서는 효과적으로 이행되고 있음을 밝혔다.

좀 더 방대한 자료를 분석한 Van Order and Zorn(1996)은 다른 조건이 동일하다면 이웃주민의 소득과 채무 불이행의 관계는 역의 상관관계를 있음을 밝혔고, LTV와 채무불이행의 관계는 분명한 역의 상관관계를 갖고 있지만 입지효율과 채무불이행의 관계는 여전히 역의 상관관계를 갖는지에 대해서는 의문을 제기했다. 경험적인 연구들은 높은 LTV와 적은 금액의 초도 보증금은 채무불이행율을 현격하게 높이는 것으로 나타난다. 예를 들면 연방주택국과, 군인공제회의 자료를 실제 분석해보면 LTV 가 채무불이행을 예측하는데 가장 중요한 자료로 이용되고 있음을 알 수 있다. LTV가 90%에서 97%로 높아지면 - 97%는 LEM 상품을 통해서 얻을 수 있는 가장 큰 비율의 저당대출이다 - 채무불이행 비율은 7배까지 높아짐을 알 수 있다.⁶⁾ 또한 통상적인 DTI 기준보다 높은 비율과 소득대비 주거비용이 높을 때도 채무불이행 위험을 증폭시키는 것으로 나타났다.

FHA의 저당대출 자료들을 토대로 조사한 결과, 다른 조건들이 동일할 때 LEM 상품과 채무불이행 비율의 저하는 뚜렷한 상관관계가 없는 것으

6) Quercia and Stegman, 1992, p.349; see also Berkovec et al., 1998; Deng et al., 1996; Van Order and Zorn, 1996)

로 나타났다. 더욱이, 채무불이행 비율은 가구의 밀도, 보행의 편리성, 기반 시설의 이용편의와도 뚜렷한 상관관계가 없는 것으로 드러났다. 이러한 결과가 말하는 것은 바로, 입지효율적 지역에 거주하기를 원하는 사람들은 실질적으로 대중교통을 이용함으로써 발생하는 금전적인 이득을 추구하는 사람들이라는 것이다. 그러나 이러한 경우에도 예상되는 이득이 주택저당 대출시 저당대출 평가기준을 변화시킬 정도로 중요한 요인으로 작용하지는 못한다는 것이다. 따라서 교통비를 절감함으로써 매 월 수 백달러씩을 절약할 수 있다고 계산하는 LEM 상품의 금융 계산 방법에 결함이 있다고 생각된다. 그리고 또한 이성적인 가구주들은 그들이 교통비로 절약한 돈을 모조리 더 많은 대출금을 위한 기금으로 조성한다기 보다는 다른 용도로 돈을 쓰기 위해서 조금의 여유를 가질 것이기 때문이다.

LEM 상품과 채무불이행을 사이의 중요한 관계가 없다는 발견들은 그들의 이익을 최대화시키기를 원하는 대부업자들에게 특별히 놀랄만한 사건도 아니다. 만약 입지효율과 저당대출 채무불이행 사이에 통계적으로 중요한 역의 상관관계가 존재한다면, 대부업자들이 그동안 그들의 이익을 극대화시킬 수 있는 쉬운 방법들을 간과해 왔다는 것을 암시한다.

그러나 어떠한 주목할 만한 상간관계가 입지효율과 채무불이행 가능성 사이에 존재하지 않기 때문에 기자는 입지효율저당대출을 통해서 기존의 대출금보다 더 많은 돈을 적은 비율의 초기 보증금의 조건으로 빌려주는 것은 다른 지역에서 임의로 누구에게나 그런 식으로 돈을 빌려주는 것과 마찬가지로 채무불이행의 위험을 감수한다는 뜻이다. 따라서 이러한 LEM 상품은 결국 채무불이행율을 증가시킬 것이다.

그러나 이러한 결론이 최종적으로 정확한 결론이라고 고려하기에도 몇 가지 주의점이 있다. 첫째로, 이 실험은 LEM이 채무불이행율을 높이지 않는다는 전제를 간접적인 방법으로 수행했다는 것이다. 두 번째로, 이 결론은 지리적으로 시간적으로 제한된 표본 조사에 의해 시행되었다는 것이다. 다시 말해 비록 의심되는 부분이 있더라도, 입지효율이 저당대출 상환에

도움이 될 것이라는 사실은 1980후반에서 1990년대에 이루어진 대출을 고려했을 때 효과가 있다고도 생각해 볼 수 있다. 시카고 다음으로 로스앤젤레스, 포틀랜드, 샌프란시스코, 시애틀에서도 LEM 상품이 확장되고 있고, 몇 년 안에 LEM이 과연 채무불이행율을 줄이는데 효과가 있는지에 대한 경험적이고 사실적인 자료를 확보할 수 있을 것이고 그렇게 되면 LEM 상품이 저렴한 비용으로 도시의 물질서한 확장을 억제하는 좋은 정책수단 중 하나인지 아닌지를 일반론적으로도 제기할 수 있을 것이다.

따라서 우리가 당장 LEM 상품에 대한 실험 결과만을 가지고 LEM 상품을 도시확장 억제 정책에서 제거하는 우를 범하지 말아야 한다. 만약 LEM 상품이 어느 정도의 채무불이행을 유발시킬 수 있고, ILE가 주장하는 것 만큼의 효과를 발휘하지 못한다고 하더라도, LEM 상품을 통해서 URBAN SPRAWL을 통제할 수 있다면 다른 여러 가지 정부 정책을 통해서 통제하는 수단보다 훨씬 더 저렴하게 이용할 수 있는 좋은 대안으로써 사용할 수 있는 가치있는 방법인 것이다. 이 논의의 초점이 LEM의 유용성보다는 어떻게 하면 FHA나 VA같은 기관에서 제공하는 대출금을 회수함에 있어 채무불이행이 일어나지 않는지, 정부의 urban sprawl의 방지를 위해 어떠한 수단이 가장 효율적인지를 파악하는 것이기에 LEM 또한 한 가지 방안으로써 이용할 수 있다는 것이다.

제 4 절 도시개발 및 성장의 방향성과 LEM의 시사점

스마트성장은 미국에서 교외화 현상이 급격히 진행되면서 도시 주변지역의 저밀도 주택용지화, 도심의 쇠퇴와 환경파괴 문제가 심각히 대두되고, 이에 대한 대응과정에서 갈등이 파생되자 이러한 종합적 문제를 치유하기 위한 대안으로 제기된 최신 도시성장관리기법으로 알려져 있다. 이러한 스마트성장의 기본원리 중 주요 내용은 다음과 같다.

-토지용도의 복합화: 주거지역에 일상생활에 필요한 상업, 업무시설을

근접 배치하는 방식은 도보나 자전거를 통한 접근을 용이하도록 하며 가로의 활력을 높이고, 범죄예방에도 기여

-고밀 근린설계방식의 활용: 토지 이용의 효율성을 높여 녹지 및 농업 공간의 보전에 기여하고 버스, 도시철도 등 대중교통수단의 도입을 실현할 수 있게 함.

-주거기회 및 선택의 제공: 사회계층의 다양화 추세를 감안하여 기반시설이 갖추어진 기성시가지를 대상으로 다양한 소득 및 연령계층을 배려한 주거유형 제공

-건강 편리한 커뮤니티의 조성: 사회적 약자에 대한 접근성을 높이고 주민들의 사회적 교류를 높이며 주민건강을 개선

-강한 장소성을 가진 차별화되고 매력적인 커뮤니티의 조성: 커뮤니티의 역사, 문화, 경제, 지리적 특성을 표현할 수 있는 공간으로 조성함으로써 주민들에게는 자부심을 느끼게 하고 방문객들에게는 깊은 인상을 남김

-기존 커뮤니티에 대한 개발 및 관리기능 강화: 세수의 낭비 방지, 직주 근접 실현, 기존 도시용 토지 및 기반시설의 활용, 교외녹지공간에 대한 개발압력 완화, 농지 및 오픈스페이스의 보존

-교통수단 선택의 다양성 제공: 토지이용과 교통 간의 연계뿐만 아니라 보행, 자전거, 전철, 버스 등 다양한 교통수단을 이용할 수 있게 하고 교통수단 간에도 연계성 강화

-예측가능하고 공정하며 비용효율적인 방식으로 개발을 결정: 민간부분의 투자와 적극적인 참여를 유도할 수 있도록 공공부분의 승인절차나 의사결정과정의 신속, 공정하게 이루어지도록 하며 성장을 유도하는 지역의 경제활동에 대해 적절한 인센티브 제공

시사점

첫째, 현재 신시가지 조성 위주의 개발추진으로 인한 기반시설 신규 설치에 따른 비용 부담과 녹지 등의 환경훼손, 가용용지의 감소라는 문제점

해결에 유용한 해결책을 제시해 준다. 최근의 환경친화적 국토관리정책의 요구증대와 저출산, 고령화사회에 대비하고 사회의 양극화 문제를 해소하기 위한 복지예산의 증대에 따른 국토관리예산의 지출부담에서 더 큰 의미를 가진다고 할 것이다.

둘째, 기성 시가지의 재개발 과정과 토지용도간 복합과 고밀건축, 매력적 커뮤니티의 조성 추구 등의 과정에서 도시의 경제성장에 활력을 줄 수 있을 것이다. 또한 이러한 개발과정에서 나타날 수 있는 이해관계자의 갈등을 사전에 극복하기 위한 예측가능하고 공정한 개발결정 과정 및 이 과정에서 커뮤니티와 이해당사자 간의 협력촉진 등의 강조는 계획과정에 참여증대를 바라는 추세와도 부합된다.

셋째, 매력적이고 인간중심적인 커뮤니티 조성의 강조, 환경보전의 노력 등은 삶의 질 향상과 살기 좋은 지역 만들기를 추진하는 우리의 정책에도 도움이 될 것이다. 즉 스마트성장은 우리 국토발전정책에 있어 삶의 질과 환경보전, 경제성장 등의 요소를 동시에 고려하여 국토의 지속가능성을 높일 수 있는 적절한 수단을 제시하여 준다.

우리나라도 대량의 주택공급 목적을 달성하면서 주거지를 개발할 수 있는 기법으로서 근린주구개념을 도시개발의 설계이론으로 광범위하게 적용하여왔다. 그러나 적용과정에서 그 본래의 취지보다는 주택공급의 효율성에 더 치중하게 되면서 보행보다는 차량위주의 도시공간이 형성된 것이 사실이다. 그러나 지난 50여년 이상을 자동차를 중심에 둔 개발을 해 온 결과 가장 친환경적이며 건강에도 좋은 보행위주의 사회발전에 둔감했다. 따라서 도시전체를 보행하기 좋은 여건 구비, 공기는 맑고 도로는 조용하고 안전하며, 식료품점, 빵가게, 레스토랑, 커피숍 등이 가까운 도보권에 위치해 있는 주거지역의 형성 그리고 교통체증 없이 짧은 간격으로 도시를 순환하는 대중교통 수단에 대한 접근성이 뛰어난 도시의 형성 등을 추구해야 한다.

제 3 장 LEM의 국내도입 가능성

과거부터 현재까지 우리나라 정부는 건전한 주거환경을 조성하기 위해 법을 제정하고 많은 임대주택을 건설 공급하는 등의 많은 노력을 해왔다. 이러한 노력의 특징을 시대별로 나열해보면 1960년대에 우리나라는 전후의 열악한 주거 환경을 개선하고자 불량주택을 철거하고 새로운 주택을 건설하는 방식을 사용 했으며 이때의 철거민을 수용하기위한 시민아파트를 건설하여 주거환경을 개선하려 하였다. 이를 시작으로 1970년대 주택개량에 관한 임시조치법을 제정하고 뒤이어 도시재개발 법을 제정하여 전반적인 주거환경 개선에 관한 법체계를 갖추게 되었다. 이후 정부는 중·저소득층의 주거환경을 개선하기위해 1982년 주택공사가 장기임대주택을 5년에 걸쳐 46,872호를 건설하여 공급하였고 이후 1990년대 까지 계속적으로 정부는 많은 양의 임대주택을 건설하여 공급하였다. 그러나 이러한 대량공급위주의 정책은 수요자의 선호나 입주대상에 관한 법제정 및 개정에는 소홀이하는 결과를 가져와 1992년에는 공급 물량 중 2만2천여 가구가 입주하지 않는 현상이 발생하기도 했다. 이를 계기로 정부는 중·저소득층을 위한 주거환경개선 정책의 문제점을 인식하고 대상을 확대하고 임대주택 공급위주의 정책에서 변화하여 주택구입자금 및 전세 자금을 융자 지원해주는 정책을 도입하고 임대주택뿐만이 아닌 장기전세주택을 건설 공급하는 등 정책적 변화를 모색하고 있는 실정이다. 이번 장에서는 현재 정부의 주거환경을 개선하기위한 최근의 몇 가지 정책을 분석하고 이를 통한 시사점을 바탕으로 국내의 LEM도입 가능성과 LEM을 이용한 정책적 대안에 대하여 제안하려 한다.

제 1 절 기존의 서민주거정책

1. 서울시 장기전세주택 (SHIFT)

1) 개요 및 현황

서울시 장기전세주택이란 서울시가 주택가격의 폭등을 안정시키고 기존의 저소득 중심의 소형면적의 임대주택정책에서 벗어나 중산층의 실수요자의 주거환경개선을 위하여 중·대형 면적의 주택을 새롭게 공급하고자 SH공사를 통해 SHift라는 이름으로 2007년 4월부터 공급하기 시작한 주택이다.

SHift는 기존의 주택은 소유의 개념이라는 의식을 개선하여 소유가 아닌 사는 곳이라는 인식을 국민에게 인식 시키고 후 분양과 분양가 공개를 통해 기존 민간건설업체의 가격결정에 영향을 주어 가격상승을 억제하고 주변시세의 70%~80%의 가격으로 최장 20년간 거주할 수 있는 주택이다.

현재 SHift는 총 9개 구 12개 동에서 총 30단지 10,244가구로 공급 및 계획이 되어있으며 이중 1개의 단지는 아직 미정인 상태로 자세한 사항은 다음의 표와 같다.

[표 3-1] 서울시 장기전세주택 공급 현황

유형	단지명	계	전용면적			소재지	공급예정일
			60㎡↓	85㎡↓	85㎡↑		
	합계	10,244	4,585	3,672	1,987		
SH공사	은평3지구3	862	123	739	-	은평구 진관외동	2010.02
SH공사	은평3지구 2-10	297	-	297	-	은평구 진관외동	2010.02
SH공사	상암2지구1	252	126	-	78	마포구 상암동	2010.02
SH공사	상암2지구3	529	369	52	108	마포구 상암동	2010.02
소계		1,940	618	1,136	186		
SH공사	은평3지구4	423	97	326	-	은평구 진관동	2010.05
SH공사	상암2지구2	114	112	-	2	마포구 상암동	2010.05
SH공사	상암2지구4	341	98	110	133	마포구 상암동	2010.05
SH공사	강일2지구3	1272	617	368	287	강동구 강일동	2010.05

재건축	신월4동 정비구역	10	10	-	-	양천구 신월동	2010.05
소계		2,160	934	804	422		
SH공사	강일2지구1	343	124	140	79	강동구 강일동	2010.08
SH공사	강일2지구2	384	200	90	94	강동구 강일동	2010.08
SH공사	세곡1	42	42	-	-	강남구 세곡동	2010.08
SH공사	세곡2	202	153	49	-	강남구 세곡동	2010.08
SH공사	세곡3	199	143	56	-	강남구 세곡동	2010.08
SH공사	마천1	348	207	58	83	송파구 마천동	2010.08
SH공사	마천2	382	242	56	84	송파구 마천동	2010.08
재건축	태양아파트	20	20	-	-	동대문구 답사리동	2010.08
재건축	삼호가든 1,2차	42	42	-	-	서초구 반포동	2010.08
소계		1,962	1,173	449	340		
SH공사	세곡4	229	145	84	-	강남구 세곡동	2010.11
SH공사	은평3지구5	634	176	458	-	은평구 진관외동	2010.11
SH공사	신정3지구2	207	57	54	96	양천구 신정동	2010.11
SH공사	신정3지구3	667	456	109	102	양천구 신정동	2010.11
SH공사	신정3지구4	246	82	128	36	양천구 신정동	2010.11
SH공사	신정3지구5	238	154	-	84	양천구 신정동	2010.11
재건축	진달래2차 아파트	21	21	-	-	강남구 역삼동	2010.11
재건축	영아아파트	23	23	-	-	동작구 사당동	2010.11
소계		2,265	1,114	833	318		
SH공사	우면2	1207	584	225	398	서초구 우면동	미정

SH공사	세곡5	342	44	44	254	강남구 세곡동	(하반기 확정)
SH공사	신정3지구1	347	118	160	69	양천구 신정동	
SH공사	은평3지구5	21	-	21	-	은평구 진관외동	
소계		1,917	746	450	721		

주: <http://www.shift.or.kr> 자료 논자 정리

2) 효과와 시사점

서울시가 SHift를 공급한 목적은 앞서 밝힌 바와 같이 주택가격 안정과 실수요자 중심의 주택공급에 있다고 하겠다. 이러한 목적을 잘 달성하였는지에 관한 평가는 계획된 사업이 모두 끝난 후에 정확한 효과를 측정할 수 있겠지만 아직 사업이 시행 중인 상태를 고려하여 앞서 알아본 현황과 현재 시행이 완료된 지역과 현재 분양중인 곳의 데이터 그리고 기대치 예측에 관한 선행연구를 인용 분석한다면 어느 정도의 SHift를 공급한 효과를 측정가능하다 할 것이다.

첫 번째로 SHift가 수요자의 선호를 반영하였는가를 평가하기 위해 최근 청약을 마친 6개 지역 17개 단지의 서울시 2차 장기전세주택 청약경쟁률을 조사한 결과 전반적인 부동산 경기 침체기에도 불구하고 서울시의 장기전세주택은 높은 청약 경쟁률을 보이며 청약을 3순위까지 모집 하지 않고 2순위에서 최종 마감하였다. 이러한 상황을 본다면 확실히 서울시의 SHift는 수요자의 선호를 충족 시켰다고 할 수 있을 것이다. 그러나 경쟁률을 자세히 살펴본다면 장지 4단지의 경우 1순위 모집에서 100:1이 넘는 경쟁률을 보인 반면 강일 1-9단지나 강일1-10단지의 경우 1:1에도 못 미치는 1순위 경쟁률을 보여 SHift에 대한 선호뿐만 아니라 지역에 따른 선호도가 많이 반영된 것으로도 해석 할 수도 있을 것이다.

[표 3-2] 서울시 장기전세주택 청약 경쟁률(20100.6)

단지 \ 순위	1순위	2순위	3순위
상암 9단지	8.7:1	2.1:1	모집 안함
상암 12단지	8.7:1	-	
은평 3-4블럭	4.2:1	-	
강일 2-3단지	6.1:1	1.6:1	
강일 1-2단지	1.2:1	1.7:1	
강일 1-9단지	0.6:1	1.8:1	
강일 1-10단지	0.1:1	1.5:1	
발산 3단지	63.6:1	-	
발산 4단지	53.8:1	-	
은평 1-9블럭	7.1:1	-	
은평 1-10블럭	6:1	-	
은평 2-11블럭	10.1:1	-	
은평 2-1블럭	14:1	-	
은평 2-2블럭	8.4:1	-	
은평 2-3블럭	10.8:1	-	
신내 2지구	56.3:1	-	
장지 4단지	109:1	-	

주: <http://www.shift.or.kr> 자료 논자 정리

두 번째로 과연 SHift가 주변 주택시장의 가격에 영향을 끼쳐 주변 아파트시세안정에 영향을 주었는지를 평가하기 위하여 헤도닉 가격 모형을 이용하여 SHift의 유무에 따라 주택가격이 어떠한 영향을 받는지에 관하여 연구한 상남규·오동훈의 「장기전세주택이 아파트 매매가격에 미치는 영향에 관한 연구」의 결과를 살펴보면 각 지역별로 보았을 때는 SHift의 입주여부는 주변 시세를 떨어뜨리는 효과가 있으나 이를 서울시 전역으로 확대 할 경우 그 반대가 됨을 알 수 있었으며 특히 SHift입주 시 주변 시세가 오르는 것을 볼 수 있었는데 이는 SHift가 뉴타운지역이나 택지개발 예정 지구에 입주하는 경우라서 그런 것으로 볼 수 있다고 이 연구에서는 밝히고 있다.

[표 3-3] 헤도닉 가격모형 분석결과

구분	변수		신뢰수준
반포지역	물리적특성	향(+), 층(+), 경과년수(-)	95%
	사회적특성	SHift 유무(-), SHift 규모(+)	90%
은평지역	물리적특성	면적(+), 향(+), 층(+)	95%
	사회적특성	SHift 유무(-)	95%

서울시전역	물리적특성	면적(+), 층(+), 단지규모(+), 경과년수(-), 지하철역까지의 거리(-)	95%
	사회적특성	SHift 유무(+), 거리(-), 규모(-)	95%

주: 상남규·오동훈, 「장기전세주택이 아파트 매매가격에 미치는 영향에 관한 연구」, 『부동산학연구 제15집 제2호』, 2009. 8, pp. 149~165

2. 보금자리주택

1) 개요 및 현황

보금자리주택은 기존의 공급자 중심의 주택정책에서 수요자 중심의 주택정책으로의 변화를 위하여 한국토지주택공사에서 추진하는 정책으로 기존의 도시 외곽의 확장 개발에서 도시 내 충전 개발하고, 금융지원을 확대하여 입주자 부담을 완화하며, 사전예약제, 임대주택 위주의 공급을 벗어나 자가보유를 촉진하는 정책으로 수요자의 욕구에 부합하고자 2008년 9월 19일 1백50만호를 건설계획을 발표하였으며 이를 위해 2009년 4월 21일 보금자리주택 특별법을 제정해 시행중에 있다.

[그림 3-1] 보금자리주택 정책 목표



자료: <http://www.newplus.go.kr/>

현재 보금자리주택은 수도권에 100만호 지방에 50만호가 계획되어 있으며 개발형태로는 분양주택이 70만호, 임대주택이 80만호로 계획 되어있다.

보금자리주택은 2010년 현재 4개 지구 18개 지역에서 사전예약 완료 및 사전예약 계획을 가지고 추진 중에 있으며 추후 지역을 추가로 선정하여 2018년에 150만호를 모두 공급하게 된다.

[표 3-4] 보금자리주택 추진실적 및 계획

지역	사전예약 신청기간	당첨자 발표
시범지구(서울강남, 서울서초, 고양원흥, 하남미사)	2009.10.7~29	2009.11.11
위례신도시(서울송파, 경기성남, 하남)	2010.3.9~24	2010.4.2
2차지구(서울내곡, 서울세곡2, 부천옥길, 시흥은계, 구리갈매, 남양주진건)	2010.5.7~27	2010.6.11
3차지구(서울항동, 인천구월, 광명시흥, 하남감일, 성남고등)	2010년 10월 이후	미정

주: <http://www.newplus.or.kr> 자료 정리

2) 효과 및 시사점

보금자리주택의 목표 또한 서울시의 장기전세주택과 비슷한 목표를 지니고 있는데 크게 수요자 중심의 주택공급과 양질의 저렴한 주택을 국민에게 공급하는 것에 그 목적이 있다고 할 수 있다.

보금자리주택 정책의 목표를 달성하기위해 정부는 용적률 및 녹지율을 조정하여 주변 보다 많은 세대수를 건설하게 하고 택지공급가를 인하하며 시공과정을 합리화 하여 분양가를 15%를 인하하고 또한 주택금융 및 소득수준별 차등임대료를 적용 하여 입주자의 부담을 최소화 하겠다고 하고 있다.

앞서 장기전세주택의 효과를 평가 했던 것과 같이 현재 사전청약이 완료된 지역의 청약률을 중심으로 수요자의 선호도를 평가해보면 전체 청약

경쟁률은 4.4:1이 넘어 성공적이었다고 할 수 있다. 그러나 보금자리주택 또한 지역에 따른 청약률 편차가 심하였는데 대부분의 모집유형에서 표에서 보이듯 강남지역의 선호가 강하게 나타나고 있으며, 일반청약의 경우에만 하남지구가 가장 높은 것으로 나타났으나 두 번째로 높은 하남지구와는 격차가 작음을 알 수 있다. 이러한 결과는 주택의 선호기준이 주택자체의 품질보다는 지역에 따른 선호가 더 크다는 것을 알 수 있을 것이다.

[표 3-5] 보금자리주택 사전청약 결과(2009.10)

지역 유형	서울강남		서울서초		고양원흥		하남미사		청약률
	배정	신청	배정	신청	배정	신청	배정	신청	
기관추천	102	102	65	63	187	136	695	576	83.6%
다자녀	70	1,350	43	615	125	690	469	4,228	973.6%
3자녀	70	788	43	377	125	294	469	1,122	365.1%
노부모	140	836	86	343	253	332	942	1,098	183.6%
생애최초	281	7,006	172	3,645	507	1,660	1,892	4,681	595.8%
신혼부부	56	3,319	39	2,351	53	913	340	3,055	1975%
일반	560	1,812	340	809	1,115	3,140	4,057	13,573	318.4%
계	1,279	15,213	788	8,203	2,365	7,165	8,864	28,333	
청약률	1189.4%		1041%		303%		319.6%		

주: <http://www.newplus.or.kr> 자료 논자 재구성 정리

보금자리주택 정책의 두 번째 목표였던 양질의 주거환경의 경우 아직 건설이 완료되어 입주가 완벽하게 되지 않은 상태에서 평가하기에는 어려움이 있을 것으로 보인다. 그러나 앞서 소개한 수요자를 부담을 낮추는 전략 중 용적률을 올리고 녹지비율을 줄이는 방안이 있었는데 과연 주변보다 높은 용적률과 낮은 녹지비율이 주거환경을 개선할 것이라는 기대는 어려울 것 같음을 예측해 볼 수 있을 것으로 생각 된다.

제 2 절 LEM국내 도입 가능성

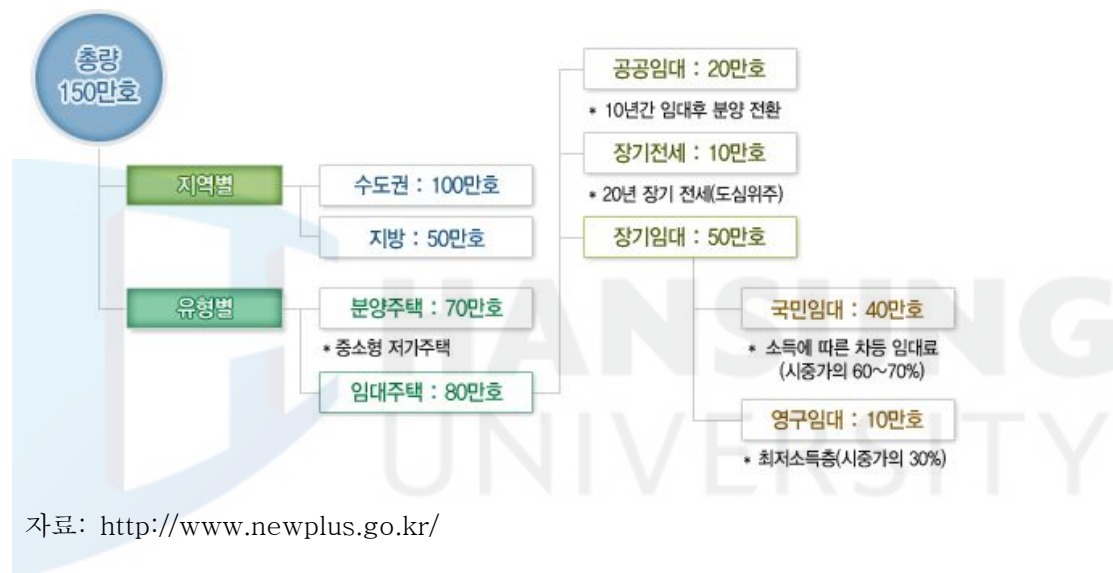
1. 국내정책 분석결과

앞서 살펴본 국내의 주거환경 관련 정책의 정책을 살펴보면 크게 수요

자의 선호, 공급방식, 공급되는 지역에 관하여 특징지을 수 있으며 이를 통해 3가지 시사점을 얻을 수 있다.

첫 번째로 수요자의 선호도 측면에서의 시사점으로 비교적 서울의 중심부에 위치해 교통이 편리하며 기반시설이 잘 갖추어져 있거나 뉴타운 등의 지정으로 기반시설 및 교통이 편리 할 것으로 기대되는 곳을 선호한다는 것이다. 또한 이러한 곳의 다른 공통적인 특징으로 지가가 높은 곳이거나 지가상승률이 높은 곳으로 아직까지 수요자의 중요한 주택의 선택기준이 향후 가치상승 가능성에 큰 비중이 있음을 알 수 있다.

[그림 3-2] 보금자리 주택의 공급방식



두 번째로 공급방식에 있어 기존 정책과 큰 차이가 없다는 것이다. 장기전세주택이나 보금자리주택의 공급방식은 대부분 공통적으로 기존의 주택을 매입하거나 재활용하는 것이 아닌 새로운 지역을 개발하거나 기존의 낙후지역을 전면 재개발 하는 방식을 취하고 있으며 크게 분양방식과 임대방식으로 나뉘고 있다. 그 중에서도 임대방식의 비율이 높아 기존의 정책들과 비슷한 형태를 취하고 있음을 알 수 있다. 다만, 장기전세주택이라는 새로운 임대주택공급 방식이 새로 도입되었다는 점과 그 전과는 다르

계 저소득층 중심의 소형면적 중심에서 중산층을 위한 중대형 평형까지 공급이 확대 되었다는 점이 새로워진 점이라 할 수 있을 것이다.

마지막으로 공급되는 지역이 수도권과 서울에 많다는 것이다. SHift의 경우 서울시의 정책으로 서울시에 공급되고 있으며, 보금자리주택의 경우도 지방 보다는 수도권에 공급의 초점이 맞추어져 있다. 수요가 많고 수요자의 선호도가 높은 수도권 중 특히 서울에 기존보다 많은 물량이 공급된다는 점에서 기존과는 차별성이 있다고 할 것이다. 그러나 이 또한 수요자의 선호가 큰 서울 중심부의 물량은 적고 대부분이 서울시의 가장자리 미개발 지역이나 도시근교 또는 도시외곽에 위치한 곳의 공급물량이 많은 부분을 차지하고 있는 점은 기존과 다르지 않다는 점이다.

[그림 3-3] 보금자리 주택의 공급지역



자료: <http://www.newplus.go.kr/>

국내의 정책의 기조는 분명 수요자 중심과 혜택 계층 확대를 추구 하고 기존의 도시를 재생하여 좀 더 나은 주거환경을 조성하고 저탄소 녹색성장을 추구하고 있다. 그러나 이러한 정책기조의 변화에도 불구하고 실질적인 정책에 있어서는 그 효과를 기대하기 어려운 부분이 많이 있는 것도

사실이라 하겠다.

2. 국내도입 가능성 도출

앞서 국내정책을 살펴본 결과 정부가 기존의 주택정책의 단점을 보완하고 효과를 높이기 위해 수요자 계층의 폭을 변화하고 일방적인 공급에서 수요자를 고려한 공급으로 변화를 시도하고 있음을 알 수 있었다. 그러나 아직 많은 부분에서 의도된 목적과 상충되거나 그 효과가 의심되는 부분을 많이 보이고 있는 것을 알 수 있으며 국내정책 분석결과에서 도출된 3가지 특징과 그에 따른 문제점을 도출하고 도출한 문제점 해결에 국내에 LEM을 도입할 경우 LEM이 할 수 있는 역할과 대안에 대하여 연구해보고자 한다.

먼저 수요자의 선호에 관한 특징이다. 수요자는 도심에 가까워 교통이 편리하고 기반시설이 잘 정비되어 있는 지역을 선호함은 당연하다 할 것이다. 그러나 수도서울의 면적은 제한되어있다. 면적의 한계를 극복하고자 기존의 주택들을 철거하고 용적률이 높은 주택으로 재건축을 시도 한다면 면적당 많은 인구의 집중으로 기존의 주거환경은 더 악화 될 가능성이 있으며, 재건축을 하기위해 현재의 높은 지가를 보상하기 위해 보상금이 과다 지급되고 이로 인하여 주택가격이 상승할 가능성까지 내포하고 있어 중·저소득층의 도심으로의 진입을 더욱 제한하는 결과를 초래할 것이다.

두 번째로 공급방식에 있어서의 문제점이다. 서울시의 SHift나 토지주택공사 주도의 보금자리 주택이나 대부분 새로운 지역을 개발하거나 기존지역을 전면철거하고 새로운 주택을 공급하는 방식이다. 이는 정부가 내세우는 충진식 녹색 개발과도 거리가 멀뿐더러 기존의 거주주민들의 이전문제가 대두될 수 있으며, 이미 도심에 진입한 중·저소득층의 거주기회를 빼앗을 가능성이 있다.

세 번째 특징인 공급되는 지역이 서울지역의 외곽이나 경기도권 같은 수도권이 대부분이라는 점이다. 이러한 문제는 서울의 도심이나 도심과 가까운 지역을 선호하는 수요자 요구를 무시하는 결과일 뿐만 아니라 결과적으로 기존과 같이 도시를 확장하는 결과를 초래하여 더 많은 자연파괴는 물론이고 확장으로 인한 직장과 거주지역의 거리가 멀어지면서 많은 이동 시간과 에너지소비를 초래하여 결과적으로 도시외곽에 사는 중·저소득층의 소득을 감소시키는 역할을 할 것으로 예상할 수 있을 것이다.

[그림 3-4] 주거복지와 정책



이러한 세 가지 특징에 대한 문제점을 종합하여 보면 어떻게 하면 도시에 기존 거주자의 거주권과 주거환경을 해치지 않고 중·저소득층의 도심 진입 지원을 통해 주거복지를 향상시키고 동시에 환경을 파괴를 최소화할 것인가로 요약 된다. LEM은 세 가지 문제를 해결을 함에 있어 한번 시도해 볼만한 가능성을 제공 한다.

LEM은 앞서 2장에서 설명한 바와 같이 주거환경개선을 위한 직접적인 개발방식이 아니라 주택을 구매하는데 있어서 개인소유 차량 대신 대중교통을 이용함으로써 늘어나는 소득을 인식하여 대출가능금액을 증액시켜

주택구입을 지원 하는 정책이므로 개발로 인한 환경파괴는 있을 수 없으며, 또한 LEM은 직접 주택을 정부가 결정한 지역에 공급하는 것이 아니라 거주지역과 주택을 수요자가 원하는 곳으로 선택할 수 있어 수요자 선호반영 측면에서 뛰어난 효율성이 있다.

LEM은 주택의 대상은 개인 차량을 이용하지 않고 대중교통을 이용하는 국민이면 가능함으로 그 대상의 폭을 상당히 넓게 하여 중산층에게 많은 주택이 갈 것으로 기대된다. 그리고 LEM의 중요한 기능 중 하나인 대중교통이용 촉진은 국내의 뛰어난 대중교통시설과 잘 맞아 오히려 도입국인 미국 보다 더욱 많은 효과를 낼 수 있어 탄소발생과 도심지 교통문제 해결에 있어 큰 해결책이 될 수 있어 국내 도입은 우려보다는 기대가 큰 정책이라 할 수 있다.



제 4 장 결론

제 1 절 연구의 종합 및 시사점

이번 연구는 입지효율저당대출의 소개와 시사점 그리고 한국 시장에서
의 도입가능성을 분석해보았으며, 정리하면 다음과 같다.

입지효율저당대출은 뉴 어머니즘이라는 도시개발 패러다임에 맞추어 시
가지확산을 방지하고 도심 안으로 사람들의 유입을 촉진하여 효율적인 도
시개발을 가능하게 하고 대중교통의 효율적 이용을 통해 환경오염을 막고
자 도입된 정책이다.

우리나라의 경우 최저주거수준 이상의 공공임대 주택을 공급할 때 소득
분위 3,4분위의 소득계층들에게 효과가 있고, 중위소득층을 위한 적정주거
수준으로 지어지고 있는 SHIFT라는 상품은 적정주거수준비용을 지불할
수 있는 소득 분위 5분위 이상의 사람들에게 가장 효과적인 것으로 드러
났고 그 다음으로 가장 효과적인 방법은 임대료 보조인 것으로 나타났다
..7) 이를 미루어 보아, 많은 수의 우리나라 사람들은 자가소유의 주택을
갖고자 하는 열망이 굉장히 크기에, 집을 구입할 수 있는 추가적인 대출이
주어질 수 있는 LEM 같은 상품을 통해 절약 가능한 교통비를 이용, 전체
대출금을 추가로 확보 할 수 있다면 이는 주택을 구입하고자 하는 사람들
에게 상당한 도움을 줄 수 있음이 틀림없다.

국내의 주거복지 관련 정책의 경우 그 기조에 있어서는 수요자 중심, 대
상 확대, 환경보호 등의 세계적 기류를 따르고 있으나 정책적 한계로 인하
여 그 효과가 미미하고 기존과 같은 문제점을 드러내는 경우가 많다. 그러

7) 신철호, 「서울시 임차가구의 주택지불능력 향상에 관한 연구」, 2008.

나 유리한 점은 미국과 달리 대중교통이 아주 잘 발달된 우리나라의 경우 대중교통의 이용이 미국 보다 상당히 편리함으로, 미국의 경우보다 훨씬 더 민감하게 교통을 통한 대출조건완화라는 옵션에 반응할 것으로 예상된다. 또한 주거관련 국내 정책의 효율성 제고와 목표 달성을 위하여 국내의 LEM도입은 한번 시도해 볼만하며 도입 시 위험부담과 기존 정책 변경에 대한 위험 부담은 작고 효과는 크게 기대 할 수 있어 앞으로의 도입을 고려해볼만한 가치가 크다.

우리나라에 입지효율저당대출의 효과를 가지는 상품을 도입했을 때 예상할 수 있는 효과는 먼저 주택시장 및 지역사회의 부분 그리고 사회전반 및 환경측면의 부분으로 크게 나눌 수 있다. 주택시장 및 지역사회의 경우와 사회전반 및 환경측면 에서의 효과를 4가지로 요약할 수 있다.

첫째 자가용을 운전하는 동안의 시간을 지역사회 내에서 보내게 됨으로써 지역사회유지 강화에 도움이 된다. 둘째 주택시장 전체를 보았을 때 수요자의 능력을 향상시켜 주택을 구매 할 수 있는 가능성을 높여주어 주택시장을 활성화시킨다. 셋째 주택구입에 있어 수요자선호지역을 고려하기 때문에 수요와 공급에 의한 보이지 않는 손이 움직이는 시장의 기능을 강화 하여 인위적인 부양책이나 억제책을 이용했을 때 나타날 수 있는 왜곡된 주택시장을 미연에 방지할 수 있다. 넷째 대출조건완화라는 옵션에 능동적으로 참여한 입지효율저당대출 상품의 사용자들은 자발적으로 대출상환을 위한 절약을 할 것이기 때문에 대부업자는 채무불이행 요소를 좀 더 쉽게 제거 할 수 있게 하는 효과를 가지고 있다.

주택시장 이외에는 첫째 대기오염이라는 환경문제를 해결하는 방법이 될 수 있으며 이를 계량화 시켰을 때 탄소배출권이라는 경제적 상품으로 까지 발전시킬 수 있다. 둘째 서울 및 수도권의 무질서한 확장을 억제하여 도시의 효율적이고 계획적인 발전에 기여할 수 있다. 셋째 중-저소득층의 기존 도시지역으로의 유입을 촉진시킴으로써 빈부간의 격차로 부촌과, 달동네로 대표되는 주거지역까지 분리하여 사회전체의 통합을 저해하고 이

로 인해 발생하는 사회적 비용의 절감을 생각할 수 있다. 넷째 새로운 지역을 개발하고 그곳까지 새로운 길을 만들고 하는 것은, 분당의 경우 수자원보호구역 이었던 곳을 지금의 신도시로 만들었듯이, 어쩔 수 없이 자연환경을 파괴하게 되는데 이러한 지역을 보존하여 후손들에게 남겨줄 수 있는 토지라는 유한한 자원을 보존할 수 있도록 한다.

제 2 절 연구의 한계점 및 향후 연구과제

주거환경은 어느 나라를 막론하고 중요한 과제이다 할 수 있으며, 주거환경에서 주거를 빼 환경역시 사람이 살아가는데 있어 가장 중요한 것 중 하나임에 틀림이 없음을 부인 할 사람은 없을 것이다.

주거라는 인공적인 공간과 자연환경이라는 비인공적인 공간이 동시에 공존하고 유지되기 위해서는 끈임 없는 연구와 노력은 어찌 보면 당연하다 할 수 있을 것이다. 이런 점에서 이번 연구는 주거환경을 위한 새로운 방식의 등장에 관한 연구로 국내에 아직 소개되지 않은 외국의 사례를 바탕으로 우리나라에 적용가능한지 그 가능성을 타진 해보는데 의의가 있는 연구로서 몇 가지 한계점을 가지고 있다.

이번 연구는 도입국인 미국조차 도입한 시기가 얼마 되지 않아 선행연구와 도입결과 자료가 부족하여 구체적인 검증이 어려운 점이 있다. 또한 우리나라 도입 시 우리나라 실정에 맞는 구체적인 소득증가분에 대한 산출방식을 제한하고 있지 못하다는 점과 구체적으로 수요자의 주택구매가능성이 얼마나 높아지는지에 대한 분석이 없다는 것을 한계점으로 들 수 있다.

2010년 대한민국의 가계부채가 700조원을 넘어선 시점에서 과연 한국의 주택저당대출 시장의 건정성은 어느 정도인지 짚고 넘어가야 한다. 국토해양부 발표는 한국은 미국과 달리 엄격한 DTI, LTV 기준을 조기 시행하

고 있어 가계의 주택대출 연체율은 OECD 국가들 중 낮은 수준을 유지하고 있다고 밝히고 있다. 그렇지만 2008년 전 세계 경제를 강타한 미국의 서브프라임 사건의 원인 중 가장 큰 원인이 바로 리스크를 관리하지 않은 경쟁적인 주택저당대출확장에 있다는 사실은 LEM같은 기존의 대출금보다 추가적인 대출을 유도하는 상품이 야기할 수도 있는 리스크를 정확하게 관리해야 한다는 점을 분명히 하고 있다. 이러한 사건에서도 알 수 있듯이 개별 국가와 지역에서 검증되지 않은 주택저당대출 방법을 도입하는 것은 엄청난 재앙을 초래 할 수도 있다.

따라서 앞으로 LEM이 국내에 도입이 되거나 도입이 고려된다면 먼저 우리나라실정에 맞추어가는 순차적인 적용이 필요하며 역세권이나 대중교통이 편리한 지역에서부터 제한적으로 시행되어야 한다. 또한 우리나라의 평균적인 직장인들의 증가소득추정 방식, 국내 수요자의 선호 등 좀 더 구체적이고 계량적으로 새로운 제도 적용 시 나타날 효과에 대한 측정 및 평가에 관한 구체적인 연구가 필요할 것으로 예상된다.



【참고문헌】

1. 국내문헌

- 박태원, 「지속가능한 부동산 개발」, 『부동산개발 시리즈2』, 2007
- 상남규·오동훈, 「장기전세주택이 아파트 매매가격에 미치는 영향에 관한 연구」, 『부동산학연구 제15집 제2호』, 2009
- 손경환·박천규, 「주택자금대출시장의 개선방안 연구」, 『국토연 2003-30』,
- 안건혁, 운영태 역 「뉴 어바니즘 현장」, 『뉴어바니즘협회』, 한울아카데미 2009
- 장경석·백성준, 「조세정책을 활용한 저렴 임대주택공급에 관한 연구 -미국의 LIHTC 프로그램을 중심으로-」, 『한국주택학회지 : 제 17권 제3호』, 2009

2. 외국문헌

- Kim Hyesung Housing Welfare Policy Based on minimum Housing Standards and Affordability. Space and Environment
- Dr. Allen Blackman and Alan Krupnick. 1992. Location Efficient Mortgage; Is the Rationale Sound?
- David B. Goldstein. Increasing Housing Affordability 1994. NRDC

3. 웹사이트

- LEM, <http://www.locationefficiency.com>
- 보금자리주택, <http://www.newplus.go.kr>
- 서울시 장기전세주택, <http://www.shift.or.kr>
- NRDC, <http://www.nrdc.org>
- Sprawl Watch, <http://www.sprawlwatch.org>

Walkable Streets, <http://www.walkablestreets.com>
www.p4sc.org/Location-Efficient_Mortgage.html



ABSTRACT

A Study on Location Efficiency Mortgage and implication on Korean Market

Ha, Sung-kwun

Major in Real Estate Financing
and Investment

Graduate School of Real Estate
Hansung University

There were a few ways buying house making better places to live and stay where the inside of a cities, to low-middle classes salary mans. Therefore, the government of USA and facilities tried many ways to improve making better housing environment. The LEM is one of methods, not the best but good enough, to make better inside of cities.

This study's purpose is looking for implications and applications to Korea's housing environment improvement through a new way of mortgage at the USA which is Location Efficiency Mortgage-LEM. Comparing LEM with SHIFT, I could see the positive side which is helping to give to low-mid class's extra affordability for buying house and negative side, no big difference of buying power via-LEM

There are three characters of SHIFT which are estimated by doing Hedonic Pricing Model; the demanding of potential house buyers and some problems of supplying houses and locations of house

supplying where is the National Capital region.

I searched both possibility of LEM and inappropriateness applying to Korean market. The positive points of LEM are following two points of view. First, macro side, LEM is a part of New Urbanism which is anti sprawl of big cities and attracting people into city not suburbs. Second, micro side, LEM is helping people who are low-mid income classes to be a member of community, making housing market more active by giving extra power to buy house, strengthening the function of housing market and finally lowering the risk of mortgage to the lenders. The opponents of LEM insist that there are not good enough factors to giving extra power to buying house to the low-middle class.

However, the history of LEM itself at the USA is too short to decide that the LEM is good or bad method. Therefore, when we apply LEM to Korean housing market, it is needed to ameliorate by do searching independent income increasing assumption model of Koreans and Korean potential buyer's preference presumption, and to watch out the default risk very carefully.