

주민의 일상생활공간에 관한 경험과 도시의 차이가 주거지역 보행만족여부에 미치는 영향

경상남도를 중심으로

Influence of Residents' Daily Space Experiences and Urban Differences on Pedestrian Satisfaction Status in Residential Areas Focused on Gyeongsangnam-do

조준혁*
jo, Joon Hyok

Abstract

This study explores the effect of residents' satisfaction levels with the daily spaces and characteristics of the cities where they live on the probability of satisfaction with walking in residential areas. As a result of the analysis, factors such as individual characteristics, daily spatial experiences, the purpose of movement, and the characteristics of each city influenced the satisfaction of walking in residential areas. In light of the study's results, residents' daily experiences while walking in everyday spaces affect their satisfaction with walking in residential areas.

색인어 : 보행만족여부, 보행, 장소성, 경상남도, 로짓모형

Keywords : Possibility of walking satisfaction, Walking, Sense of place, Gyeongsangnam-do, Logit model

* 경상국립대학교 도시공학과 조교수 (주저자: jjh@gnu.ac.kr)

I. 서론

1. 연구의 배경 및 목적

걷기는 우리의 일상이며, 일상은 걷기의 연속이다. 집을 나서서 직장이나 학교에 가려면, 걷기가 꼭 필요하다. 걷기만으로 출퇴근이나 등하교할 수도 있고, 걷기와 대중교통을 함께 이용할 수도 있다. 관광이나 쇼핑할 때도 출퇴근이나 등하교할 때와 비슷하다. 걷기 그 자체를 즐기려고 걸으며, 운동하려고 걷기도 한다. 걷기 즉 보행은 사람들의 일상생활공간에서 연속적으로 일어나는 행동이다. 그러므로 주민이 주거지의 보행 만족도를 판단하는 과정은 주민이 일상생활공간에서 보행하면서 겪는 일상의 경험에 관한 판단이 크게 영향을 미칠 것이라 예상할 수 있다(오성훈·남궁지희, 2011; 김언영, 2020).

그동안 도시계획이나 도시설계 분야에서 보행 만족도와 관련된 연구가 여러 수행되었다. 아쉬운 점은 설문조사가 진행된 지역의 물리적 환경과 보행 만족도 사이의 관계에 관한 것이 대다수를 차지한다는 점이다. 보행로의 폭, 도로의 크기, 주변 용도의 혼합정도, 대중교통수단과의 거리 등과 같이 보행의 편리성이나 쾌적성과 관계된 물리적 환경이 응답자의 보행 만족도에 미치는 영향을 확인한 시도가 주를 이루고 있다(이경환·안건혁, 2008; 이수기 외, 2014; 김희철 외, 2014; 성현곤, 2014; Sung et al., 2015; 김창국 외, 2016; 박근덕 외, 2021; 박준상·이수기, 2022).

하지만 주거지역의 보행 만족도는 응답자가 가지고 있는 주거지역의 보행과 관련된 총체적이고 인지적인 판단이다. 그러므로 주거지역의 보행 만족도는 보행공간 그 자체의 물리적 환경뿐만 아니라 주거나 기반시설에 관한 개인의 경험, 보행과 관련한 활동의 종류, 개인의 특성이 더불어 작용하여 나타난 결과이다. 즉 개인이 주거지역을 보행하면서 가지게 된 보행에 대한 장소감이다(Relph, 1976; Punter, 1991; Montgomery, 1998; Lawson, 2001; 오성훈·남궁지희, 2011).

이상의 배경에서, 이 연구는 주민의 일상생활공간에 대한 만족 정도, 주민이 사는 도시의 차이 등이 주거지역의 보행만족여부에 미치는 영향을 분석하는 것이 목적이다. 여러 선행연구는 주로 물리적 환경이 보행만족여부에 미치는 영향에 주목하였다. 하지만 이 연구는 보행만족여부가 응답자의 보행에 관련한 주관적 판단이라 보았다. 연속적이며 순환적인 일상생활과 공간 속에서 보행하면서 겪은 물리적 환경, 활동, 의미 등에 관한 주민의 총체적 판단이 주민의 보행만족여부에 영향을 미칠 것으로 예상한다(Carmona et al., 2003; 정연동, 2019). 그래서 이 연구는 대표적인 주민의 일상생활공간인 주택과 그 주변의 기반시설에 관한 주민의 경험, 이를 생활공간으로 하여 이루어지는 보행의 목적, 거주하는 도시가 가진 개별 특성 같은 요소들이 주거지역의 보행만족여부에 미치는 영향을 확인하려고 한다. 실증연구를 통해 이러한 가설을 검증하고 시

사점을 도출하는 것이 연구의 핵심 부분이다.

2장에서 이론연구를 진행하고, 3장에서 이론연구를 바탕으로 실증분석을 위한 모형을 설정한다. 4장에서 분석결과와 의미를 논의한다. 5장에서 연구내용을 요약하고 시사점을 제시하며 연구를 마무리한다.

2. 연구의 범위 및 내용

연구의 공간 범위는 창원시, 진주시, 통영시, 사천시, 김해시, 밀양시, 거제시, 양산시, 의령군, 함안군, 창녕군, 고성군, 남해군, 하동군, 산청군, 함양군, 거창군, 합천군 등 경상남도 18개 시와 군이다. 시간 범위는 2020년 8월 27일부터 2021년 8월 26일까지이다. 이것은 2021년 경상남도 사회조사에서 지난 1년으로 정하고 있는 기간이다.

연구의 내용 범위는 이론연구와 실증연구로 나뉜다. 이론연구에서는 일상생활공간의 개념, 만족도의 의미와 장소성의 관계, 보행 만족도에 영향을 미치는 요인에 관한 연구를 검토한다. 실증연구에서는 2021년 경상남도 사회조사 자료를 활용하여, 주민이 거주하는 주택과 주택을 둘러싼 도로 등의 기반시설에 관한 주민의 경험, 이를 생활공간으로 하여 이루어지는 보행의 목적, 거주하는 도시가 가진 개별 특성 등 주민의 일상생활공간에 대한 총체적 경험과 인식이 경상남도 주민의 주거지역 보행만족여부에 미치는 영향을 분석한다.

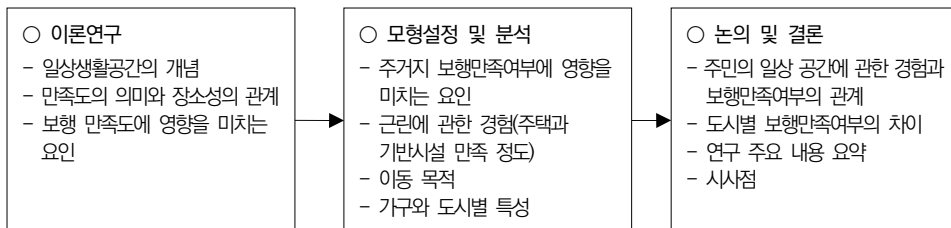


그림 1. 연구의 구성

II. 이론적 고찰

1. 일상생활공간의 개념

일상생활과 그 공간에 관한 개념은 도시사회학 분야에서 심도 있는 논의가 진행됐다. 일상생활은 한 개인이 시공간적 한계와 구조 속에서 자신과 사회의 재생산을 위해

의식주를 감당하고, 일하며 자신의 태도와 정체성을 확립하는 반복적 삶을 의미한다(Lefevre, 1992; Werlen, 2003; 정연동, 2019;). 또한 일상생활공간은 거주지를 중심으로 개별 일상생활이 일어나는 영역을 포괄하는 공간 단위를 말한다(Werlen, 2003). 도시계획 분야에서도 이와 유사한 공간 단위가 있다. 근린생활권, 근린주구, 소생활권과 같은 개념이다(김태란, 2014). 이는 일상생활양식이 유사한 공동체의 공간 단위로서 도시계획이나 단지계획을 수립할 때 공간적 위계와 범위를 나타내는 개념이다(김인희·장남중, 2007). 대표적인 것이 1924년 미국의 페리(C. A. Perry)가 제안한 근린주구개념이다. 페리의 근린주구는 주거단지계획 개념으로서 어린이들이 위험한 도로를 건너지 않고 걸어서 통학할 수 있는 단지규모에서 생활의 편리성과 쾌적성, 주민들간의 사회적 교류 등을 도모할 수 있도록 조성된 물리적 환경을 말한다(국토연구원, 2009). 페리의 근린주구 개념과 비슷하게, 일상생활공간은 주거 기능이 중심역할을 하고, 여가, 소비, 교육 등 사회적 기능이 보완 역할을 하는 공간이라 할 수 있다(정연동, 2019). 즉 주거와 그 주변으로 구성된 근린이 일상생활공간이라고 개념화할 수 있다.

2. 보행 만족과 장소성

만족에 대한 사전적 정의는 “마음의 흡족함”, “모자람이 없이 충분하고 넉넉함”, “모자람이 없이 마음에 흡족함” 등이다(네이버 국어사전). 만족은 개인이 경험하는 어떤 대상에 대한 인지적 평가를 반영한 총체적 판단이며 주관적 의식이다(Sirgy et al., 2010). 예를 들어 심리학계에서 삶의 만족은 일반적으로 삶에 대한 총체적 판단(global judgment)을 의미한다. 개인이 가진 동기인 ‘목표(혹은 목표상태)’와 ‘목표 를 획득 혹은 유지하고자 하는 소망 혹은 추동력’ 등이 충족되었는지 좌절되었는지에 대한 총체적인 인지적 평가가 삶의 만족이라 할 수 있다(김정호 2007).

만족의 개념을 보행에 적용해보면, 보행 만족은 보행에 대한 개인의 총체적 인지적 판단이며, 주관적 의식이라 볼 수 있다. 따라서 보행 만족감은 보행과 관련하여 개인이 가진 동기가 충족되었는지 좌절되었는지에 대한 총체적 평가이며, 보행과 관련하여 만족을 느끼는 상태라고 정의할 수 있다. 그러므로 보행과 직간접적으로 관련되는 물리적 환경, 그와 관련된 활동(activity)과 의미 등이 보행 만족도에 총체적으로 영향을 미칠 것으로 추론할 수 있다.

흥미로운 점은 보행 만족감을 형성하는 과정이 개인이 공간과 관련하여 장소감을 느끼는 과정과 유사하다는 점이다. 장소감은 물리적 환경, 활동과 기능, 의미와 이미지가 중첩되어 나타나는 결과이다(Relph, 1976; Punter, 1991; Montgomery, 1998; Lawson, 2001). 장소감을 형성하는데 물리적 속성의 영향력이 중요한 부분이지만, 활동이나 의미가 더욱더 주요한 영향을 미칠 수도 있다(Carmorna et al., 2003). 이 같은 맥락에서

보행 만족감도 보행에 관여하는 장소에 대해 장소감을 느끼는 것이라고 볼 수 있다. 보행은 주민이 사는 근린 공간에서 일어나는 활동이며, 그 과정에 물리적 환경이 관여된다. 활동과 환경에 대한 주민의 경험이 보행 만족감으로 나타난다고 볼 수 있다(박소현 외, 2009; 이수기 외, 2014).

3. 보행 만족도에 영향을 미치는 요인

도시계획이나 도시설계 분야에서 보행과 관련한 연구들은 성별, 연령과 같은 개인특성을 고려하면서, 도시의 물리적 환경을 구성하는 요소와 보행 사이의 관계에 관한 연구들이 주를 이루어 왔다(이경환·안건혁, 2008; 이수기 외, 2014; 김희철 외, 2014; 성현곤, 2014; 김창국 외, 2016; 박근덕 외, 2021; 박준상·이수기, 2022; Sung et al., 2015). 예를 들어, 보도폭, 차로 수, 경사로, 보행로의 종류, 대중교통 접근성, 용적률과 건폐율, 건물의 용도 등과 같은 변수들이 분석에 활용되었다.

이들 연구의 결과를 종합하면, 도로, 도로시설물, 도로의 주변 공간 등과 같은 물리적 환경이 걷기에 적절한 규모를 가지고 있고, 걷기에 편리하고, 안전하고, 보기 좋게 구성될수록 보행 횟수, 시간, 만족도 등이 증가했다. 물리적 환경이 주민에게 보행의 만족감을 제공하는 필요조건임을 알 수 있다.

보행의 목적도 보행의 행태에 영향을 미쳤다. 보행의 목적은 통근·통학과 여가와 비목적여가, 일상 보행과 운동 보행 등 연구마다 다소의 차이가 있었다. 그러나 크게는 특정 목적지로의 이동 성격이 강한 교통 목적의 보행과 보행 그 자체에 의미를 부여하는 여가 목적의 보행으로 분류할 수 있다(이경환·안건혁, 2008; 성현곤, 2014; 김창국 외, 2016; 박준상·이수기, 2022). 보행목적에 따라 보행만족도에 영향을 미치는 요인이 달라졌다. 그러나 보행 목적 그 자체가 보행만족여부에 어느 정도의 영향을 미치는가는 확인되지 않았다(김창국 외, 2016). 하지만 통행의 목적이 보행만족도여부에 영향을 미칠 수 있다는 주장은 개연성이 있다. 왜냐하면, 통근과 통학처럼 일상생활공간에서 필수적으로 이루어져야 하는 활동은 시간과 장소라는 환경의 영향을 적게 받지만, 레크리에이션 활동, 산책 등과 같은 선택적 활동은 시간과 장소의 영향을 더 받을 수 있기 때문이다(Gehl, 2013).

주민이 보행환경과 근린 특성에 대하여 가진 인식이 보행 만족도에 미치는 영향을 탐색한 연구는 보행공간 자체의 물리적 특성과 연결성의 정도뿐만 아니라 근린의 분위기, 자연환경(공기의 질), 근린의 관리상태, 근린에 대해 안전감을 느끼는 정도, 근린이 제공하는 재미 등의 요소가 보행 만족도에 영향을 미치고 있음을 실증한다(박소현 외, 2009). 이는 보행 만족도가 보행 공간을 포함한 근린 전반에 대하여 총체적 판단을 바탕으로 한 주관적 인식임을 시사한다.

보행 만족도에 영향을 미치는 요인과 관련한 선행연구의 결과를 종합해보면, 주민이 어떤 목적을 가지고 보행하는지, 그 과정에서 경험하는 보행 공간과 근린 환경의 물리적 요소는 어떠한지, 이 과정에서 형성된 보행과 근린에 대한 기억과 의미는 어떠한지가 보행 만족도와 관련된다고 볼 수 있다. 그래서 역설적으로, 주민이 보행 만족도를 판단할 때, 자신의 일상 공간을 보행과 관련된 것과 그렇지 않은 것을 명확하게 분리하여 판단하기란 현실적으로 어렵다. 결국 주민은 자신의 일상 공간 전반에 대한 총체적 평가와 인식을 근거로 보행 만족도를 표현할 가능성이 매우 크다. 이러한 현실은 박소현 외(2009)가 “몇몇 연구의 결과만으로 ‘특정한 물리적 세부요소가 보행활동을 촉진한다’는 식의 명제를 모든 지역에서 일반화하려는 것은 자칫 과도한 시도일 수 있다”는 주장과 맥을 같이한다.

Ⅲ. 모형설정 및 실증분석

1. 모형설정 및 자료구축

선행연구 결과를 종합해보면, 보행 만족도는 보행과 직간접적으로 관련되는 물리적 환경과 활동(activity), 의미 등에 관한 응답자의 총체적 판단이 작용한 결과라 볼 수 있다. 주민이 어떤 목적을 가지고 보행하는지, 그 과정에서 보행 공간과 근린 환경 같은 일상 공간에 대해 어떤 경험을 하게 되는지가 보행 만족도에 영향을 미칠 것이라 예상할 수 있다. 이를 배경으로, 이 연구는 주민이 가진 주거지 인근의 보행에 대한 만족 여부에 개인특성, 일상생활공간에 관한 경험, 이동의 목적성, 도시별 특성 같은 요소가 미치는 영향을 실증하려 하였다.

이론연구를 바탕으로 <그림 2>와 같이 실증분석을 위한 모형을 설정하였다. 종속변수는 ‘주거지역 인근 보행만족여부’이다. 개인특성을 반영하는 변수는 나이, 성별, 15세 미만 가구원수(가구구성), 주택유형, 가구월평균소득(경제수준), 응답자의 현재 시군 거주기간 등으로 구성된다. 응답자의 일상생활공간의 경험을 반영하는 변수는 거주주택에 관한 만족도와 근린의 기반시설에 관한 만족도, 주택유형으로 구성된다. 이동의 목적성을 반영하는 변수는 통근·통학여부와 대중교통 수단별 이용 여부(택시, 시내버스, 지하철, KTX)로 구성된다. 도시별 특성을 반영하는 변수는 경상남도 18개 시군에 대한 더미변수이다. 이 연구의 실증모형에 독립변수로서 명시적으로 반영되지 못한 개별 도시의 특징을 도시별 더미변수가 포착한다.

이 연구는 2021년 경상남도 사회조사 항목의 일부에 해당하는 자료를 활용하였다. 2021년 경상남도 사회조사는 2021년 8월 27일부터 2021년 9월 15일까지 진행되었으

며, 경상남도에 거주하는 15,000가구에 상주하는 만 15세 이상 가구원 25,762명을 조사하였다(경상남도, 2021). 이 연구는 경상남도의 조사 자료 가운데 본 연구와 관련된 문항에 모두 응답한 15,000명의 조사 자료를 활용하였다.

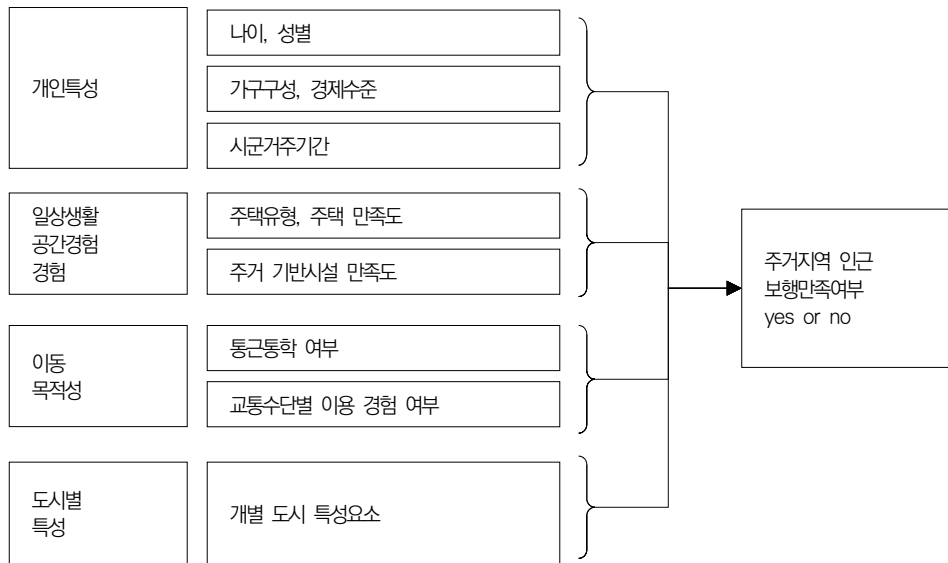


그림 2. 분석모형

실증분석에 활용하기 위하여 조사 자료를 표1과 같이 변수로 설정하였다. 먼저 종속 변수는 ‘주거지역 인근 보행 만족 여부(SFoWalkinResidentialOX)’이다. 주거지역 인근에서 걸어 다니는 데 어느 정도 만족하는지라는 질문에 대한 응답을 ‘만족(1)’ 혹은 ‘불만족(0)’로 분류하여 종속변수로 삼았다. 질문에 대한 응답 가운데 “매우 만족”, “약간 만족”은 ‘만족(1)’으로 분류하였다. 반면 “매우 불만족”, “약간 불만족”, “보통”은 ‘불만족(0)’으로 분류하였다. 보행에 만족할 때 영향을 미치는 요인과 그 영향을 보수적으로 분석하기 위하여 보행 만족도 질문에 ‘보통’이라 응답한 경우는 불만족으로 분류하였다.

응답자의 나이, 성별, 15세 미만 가구원의 수, 가구 월평균 소득, 경남 시군거주기간 등의 변수는 응답자의 개인특성을 반영한다. 선행연구를 살펴보면, 나이(Age)와 성별(Sex) 같은 개인 특성을 보행 빈도나 보행 만족도에 영향을 미치는 요소로 고려하였다. 15세 미만 가구원의 수(Under15inHousehold)는 응답자의 주거지역 인근 보행환경에 관한 관심의 정도를 대리하는 변수이다. 유아, 어린이, 청소년(이하, 유아 등) 등이 많은 가구의 응답자일 경우 유아 등이 거리에서 편안하고 안전하게 보행할 수 있을지에 더욱 관심이 클 것이라 예상하였다. 가구 월평균 소득(AvgMonthlyIncome)은 응답자의

경제적 수준을 반영한 것이다. 경제적 수준은 응답자의 전반적인 주거환경의 수준을 설명해 줄 수 있을 것이다. 경남 시군거주기간(YearinCityGN)은 응답자의 경남 시군에 관한 관심과 익숙함의 정도를 반영한다.

주택유형(HouseType)은 단독주택, 아파트, 연립주택, 다세대주택, 기타로 구분하였다. 단독주택과 비교하여 공동주택의 보행 만족 가능성을 확인할 수 있을 것이다. 주택만족도(SFoHouse)와 기반시설만족도(SFoInfra)는 주민이 일상생활공간에 관해 가지고 있는 경험을 반영한다. 선행연구를 종합해보면, 보행만족도와 관련한 주민의 응답은 주민의 일상생활공간에 대한 총체적 판단일 가능성이 크기 때문에 주택만족도와 기반시설만족도는 보행만족도에 영향을 미칠 가능성이 크다. 주택만족도와 기반시설만족도는 “귀하는 현재 주거환경에 대해 얼마나 만족하십니까?”라는 질문에 대해 주택과 기반시설 각 항목에 대한 응답이다.

통근통학여부(CommuteOX)는 이동 목적과 관련이 있다. 통근통학 과정에서 주민은 정기적으로 보행공간을 사용하기 때문에 통근통학을 하는 경우와 그렇지 않은 경우, 보행만족도에 관한 판단이 다를 수 있다. 일반적으로 통근과 통학은 거리와 환경이 다를 수 있으므로, 보행만족도에도 다른 영향을 미칠 것이라 예상한다. 선행연구들은 보행목적과 관련하여 통근과 통학을 같은 범주로 묶어 그 영향을 분석하고 있다. 그러나, 통근과 통학은 직장인과 학생이라는 서로 다른 특성을 가진 주체들이 이동하는 것이기 때문에 보행만족도에 각기 다른 영향을 미칠 것이라 예상한다. 또한 택시(TaxiUserOX), 시내버스(BusInUserOx), 지하철이나 경전철(SubwayUserOX), KTX나 일반철도(SFoKTX) 등 대중교통의 종류별로 각각에 대하여 만족 혹은 불만족과 같은 경험적 판단이 있는 경우와 그렇지 않은 경우, 보행 만족의 가능성이 어떻게 변하는지 확인할 수 있다. 대중교통을 이용하기 위해서는 보행이 꼭 필요하므로 대중교통 종류별로 보행환경의 수준을 추론할 수 있을 것이다.

경상남도 시군을 구분하는 거주 도시 더미변수(NewCityCode)는 응답자의 거주 도시의 특성을 나타낸다. 이 변수는 실증분석을 위한 모형에 독립변수로서 명시적으로 반영되지 못한 경상남도 18개 시군의 특성을 반영한다. 경상남도에서 가장 많은 사람이 사는 창원시를 도시 더미변수의 기준으로 삼았다. KOSIS의 2021년 기준 창원시는 1,032,741명의 인구를 보유하고 있으며, 도시지역 인구비율이 98.09%에 이른다. 창원시보다 보행만족여부의 승산이 큰 도시와 작은 도시를 확인해 볼 수 있을 것이다. 경상남도 지방자치단체의 정책입안자와 결정권자, 주민, 기업들은 경남의 수위도시를 창원으로 생각하기 때문에, 창원시와 자신의 도시 사이에 나타나는 승산의 차이에 관심이 있으며, 연구 결과는 각 지방자치단체가 차이의 원인을 찾도록 하는 동기가 될 수 있다.

표 1. 변수명과 변수설명

변수명	변수설명	비고
SFoWalkinResidentialOX	주거지역 인근 보행 만족 여부	종속변수 만족(매우 만족, 약간 만족)=1 불만족(매우 불만족, 약간 불만족, 보통)=0
Age	응답자 나이	
Sex	성별	여, 남1, 여성기준
Under15inHousehold	15세 미만 가구원 수	
AvgMonthlyIncome	가구 월평균 소득	50만원미만(1), 50-100만원미만(2), 100-200만원미만(3), 200-300만원미만(4), 300-400만원미만(5), 400-500만원미만(6), 500-600만원미만(7), 600-700만원미만(8), 700-800만원미만(9), 800만원이상(10)
YearinCityGN	경남 시군거주기간	경상남도 시군에 거주한 기간
HouseType	주택 유형	1단독, 2아파트, 3연립주택, 4다세대주택, 5기타
SFoHouse	주택만족도	주택(시설, 면적, 구조 등) 1매우불만족, 2약간불만족, 3보통, 4약간만족, 5매우만족
SFoInfra	기반시설만족도	상하수도, 도시가스, 도로 등 기반시설 1매우불만족, 2약간불만족, 3보통, 4약간만족, 5매우만족
CommuteOX	통근·통학 여부	'통근, 통학, 통근·통학 없음'으로 구분
TaxiUserOX	택시 이용 경험	택시 만족도 의견 유무(유1, 무0)
BusInUserOX	시내버스 이용 경험	시내버스 만족도 의견 유무(유1, 무0)
SubwayUserOX	지하철/경전철 이용 경험	지하철/경전철 만족도 의견 유무(유1, 무0)
SFoKTX	KTX/일반철도 이용 경험	KTX/일반철도 만족도 의견 유무(유1, 무0)
NewCityCode	경상남도 시군	18개 시군, 더미변수, 창원시 기준

2. 실증분석

실증분석에는 이항 로짓모형을 사용하였다. 이항 로짓모형은 종속변수가 두 가지 부류로 나눌 때 사용한다. 예를 들어, 어떤 사건이 일어나는 경우와 일어나지 않은 경우, 남녀, OX, 만족·불만족, 사용·미사용 등과 같이 변수의 내용이 분류될 수 있을 때이다. 이 연구는 ‘주거 지역 인근에서 걸어 다니는 데 어느 정도 만족하는지’라는 질문에 대한 응답을 ‘만족(1)’ 혹은 ‘불만족(0)’로 구분하여 자료를 구축하고 이를 종속변수로 활용하였다. 이항 로짓모형은 다음과 같이 표현할 수 있다(조준혁, 2022).

$$y^* = \sum_{k=1}^K \beta_k x_k + \epsilon \quad y = \begin{cases} 1 & \text{if } y^* > 0 \\ 0 & \text{otherwise} \end{cases}$$

y^* 는 종속변수인 만족(1) 또는 불만족(0)에 해당하는 응답 변수이다. x_k 는 <표 1>의

변수를 나타내는 독립변수이다. 개인 특성, 일상생활공간 경험, 이동 목적성, 도시별 특성 등이 여기에 해당한다. β 는 각 독립변수가 보행만족여부에 미치는 영향력을 나타낸다.

IV. 분석결과

1. 기초통계량

분석의 기초통계량은 표2와 같다. 분석에는 총 15,000명의 응답이 활용되었다. 응답자의 나이(Age)는 평균 61.8세이며, 중간값은 63세로 나타났다. 고령화 현상을 보여준다. 15세 미만 가구원(Under15inHousehold) 수는 평균 0.2명으로 저출생 현상이 뚜렷하다. 경남 시군 거주 기간(YearinCityGN)은 평균 42.8년이며, 중간값은 43년이다. 주택만족도(SFoHouse)는 평균 3.53으로 보통 이상으로 나타났다. 기반시설만족도(SFoInfra)는 평균 3.48로 보통 이상으로 나타났으나 주택만족도보다는 다소 낮았다. 가구 월평균 소득(AvgMonthlyIncome)은 평균 3.73으로 나타나 100만원 이상에서 300만원 미만의 구간이다. 평균을 보면, 200-300만원 미만 구간의 가구가 많은 것을 알 수 있다(표 1 참조). 주거지역 인근 보행만족여부(SFoWalkinResidentialOX)의 평균은 0.37로 나타나 불만족인 응답자가 만족인 응답자에 비해 많은 것을 알 수 있다.

통근통학여부와 나이, 경남 시군 거주기간, 주거지역 인근 보행만족여부 등을 교차 분석한 결과는 <표 3>과 같다. 나이의 평균값은 통근자 56.1세, 통학자 31.2세, 통근·통학 않는자 70.8세로 나타났다. 경남 시군 거주기간의 평균값은 통근자 37.7년, 통학자 17년, 통근·통학하지 않는자 50.8년으로 나타났다. 주거지역 인근 보행만족여부의 평균값은 통근자 0.37, 통학자 0.573, 통근·통학않는자 0.37로 나타났다.

표 2. 기초통계량

	N	Mean	Median	SD	Min	Max
나이(Age)	15000	61.811	63.00	15.725	18	101
15세 미만 가구원 수(Under15inHousehold)	15000	0.208	0.00	0.589	0	4
경남 시군 거주기간(YearinCityGN)	15000	42.807	43.00	26.252	0	100
주택만족도(SFoHouse)	15000	3.539	4.00	0.969	1	5
기반시설만족도(SFoInfra)	15000	3.480	3.00	0.970	1	5
가구 월평균 소득(AvgMonthlyIncome)	15000	3.737	3.00	1.972	1	10
주거지역 인근 보행만족여부(SFoWalkinResidentialOX)	15000	0.376	0.00	0.484	0	1

표 3. 교차분석

	CommuteOX	N	Mean	Median	SD	Min	Max
나이(Age)	1통근	8996	56.125	56.0	14.154	18	96
	2통학	75	31.253	23	16.660	18	80
	3통근통학없음	5929	70.825	73	13.269	18	101
경남 시군 거주기간 (YearinCityGN)	1통근	8996	37.740	38.0	23.995	0	92
	2통학	75	17.000	7	21.111	0	80
	3통근통학없음	5929	50.822	57	27.439	0	100
주거지역 인근 보행만족여부 (SFoWalkinResidentialOX)	1통근	8996	0.376	0.0	0.485	0	1
	2통학	75	0.573	1	0.498	0	1
	3통근통학없음	5929	0.372	0	0.483	0	1

2. 분석결과

분석모형의 적합도와 독립변수의 다중공선성 통계량을 보면, 분석모형이 통계적으로 유의하며, 다중공선성도 없다는 것을 확인할 수 있다(표 4, 표 5 참조). 다음으로 승산비(Odds Ratio)를 기준으로 각 독립변수의 영향력을 분석하였다(조준혁, 2022). 표 8은 실증분석의 결과를 보여준다. 먼저, 개인특성이 주거지역 보행만족여부에 미치는 영향력을 살펴보았다. 개인특성을 반영하는 모든 변수가 통계적으로 유의하였다. 나이, 가구 월평균 소득의 경우 값이 커질수록 주거지역 인근에서 걸어 다니는 데 만족할 확률이 커졌다. 나이가 1살 많아지면, 보행에 만족할 가능성은 0.4% 커진다. 가구 월평균 소득이 1단위 증가하면, 보행에 만족할 가능성은 5.52% 증가한다. 보행자가 나이를 먹을수록 보행환경에 익숙해지고, 그 환경에 적응해가기 때문에, 보행에 만족을 표현할 가능성이 커지지 않을까 추론할 수 있다. 물리적 측면에서 보면, 월평균 소득이 높은 가구일수록 보행과 거주환경이 좋은 곳에 살고 있을 가능성이 크다. 그래서 소득이 증가하면 보행에 만족할 가능성도 커질 것이다.

반면 15세 미만 가구원 수와 경남 시군 거주기간은 값이 커질수록 주거지역 인근에서 걸어 다니는 데 만족할 확률이 줄어들었다. 15세 미만 가구원 수가 1명 늘어나면, 보행에 만족할 가능성은 8% 감소한다. 경남 시군 거주기간이 1년 증가하면, 보행에 만족할 가능성은 0.22% 감소한다. 15세 미만 가구원은 유아, 어린이, 청소년과 같이 일반 성인과 비교했을 때, 보행환경으로부터 더 영향을 받을 수 있는 사람이다. 유아 등이 많은 가구의 응답자일 경우 유아 등이 거리에서 편안하고 안전하게 보행할 수 있을지에 관심이 많으며, 보행환경의 상태에 더욱 민감하게 반응할 것이다. 그래서 유아 등의 가구원이 늘어나면, 보행에 만족할 가능성이 감소하는 것으로 해석할 수 있다. 경남 시군 거주기간이 보행만족여부에 미치는 영향은 크지 않다. 그렇지만 거주기간이 늘어날

수록 주거지 인근의 보행 만족 가능성이 작아지는 것은 거주자가 보행과 관련한 경험 이 지금보다 좀 더 나아지길 바라기 때문이 아닐까 추측해본다. 후속 연구를 통해서 그 이유를 파악해 볼 부분이다. 성별도 보행 만족 가능성에 영향을 미쳤다. 여성과 비교하여 남성은 보행 만족 가능성이 줄었다. 여성과 비교하여 남성은 12% 작아졌다.

표 4. 모형 적합도

Model	Deviance	AIC	R ² McF	χ^2	df	p
1	18158	18228	0.0855	1699	34	<.001

표 5. 다중공선성 통계량

변수	VIF	Tolerance
Age	1.63	0.615
Under15inHousehold	1.14	0.879
YearinCityGN	1.35	0.740
SFoHouse	1.27	0.787
SFoInfra	1.28	0.783
CommuteOX	1.11	0.903
HouseType	1.06	0.942
NewCityCode	1.05	0.957
Sex	1.08	0.927
TaxiUserOX	1.25	0.798
SubwayUserOX	1.60	0.623
KTXUserOX	1.50	0.665
BusInUserOX	1.27	0.784
AvgMonthlyIncome	1.32	0.757

두 번째, 일상생활공간의 경험이 주거지역 인근 보행만족여부에 미치는 영향력을 살펴보자. 일상생활공간의 경험을 보여주는 주택만족도와 기반시설만족도 그리고 주택 유형 변수는 모두 통계적으로 유의하였다. 다만 주택유형 변수는 아파트의 경우 통계적으로 유의하지 않았다. 주택 만족도, 기반시설 만족도의 값이 커질수록 주거지역 인근에서 걸어 다니는 데 만족할 확률이 커졌다. 주택만족도가 한 단위 커지면, 보행에 만족할 가능성은 28.56% 증가한다. 기반시설만족도가 한 단위 커지면, 보행에 만족할 가능성은 49.33% 증가한다. 이러한 결과는 주민의 일상 공간 속 물리적 환경에서 가장 비중이 큰 주택과 기반시설 등의 만족도가 보행 만족 가능성과 밀접히 연결되어 있음을 짐작하게 한다. 주택의 유형은 단독주택과 비교하여, 연립주택, 다세대주택, 기타의 경우 보행 만족 가능성이 커졌다. 보행 만족 가능성의 변화 정도를 보면, 연립주택

45.2%, 다세대주택 36.89%, 기타 35.29%이다. 이러한 현상은 지역 도시의 주택 유형 특징이 반영된 것으로 보인다. 조사 응답자의 주택유형별 구성을 보면, 단독주택이 8,574명(57.2%), 아파트 5,280명(35.2%), 연립주택 374명(2.5%), 다세대주택 486명(3.2%), 기타 286명(1.9%) 등이다. 경상남도 단독주택의 대부분이 도시지역의 낙후한 곳이나 농촌지역에 있어서, 단독주택과 비교하여 다른 유형의 주택들이 상대적으로 좋은 보행 및 근린 환경에 있기 때문으로 짐작된다. 연립주택이나 다세대주택과 같은 공동주택임에도 불구하고 아파트에 사는 사람이 보인 결과는 이들과 달랐다. 그 이유에 관해서는 추가적인 연구가 필요하다.

세 번째, 이동의 목적성이 주거지역 인근 보행만족여부에 미치는 영향력을 살펴보자. 이동의 목적성을 반영하는 변수인 통근·통학여부와 교통수단별 이용 경험은 통계적으로 유의하였다. 통근이나 통학하지 않는 사람과 비교하여, 통학하는 사람의 보행 만족 가능성은 커졌다. 통학하는 사람의 보행 만족 가능성은 통근·통학하지 않는 사람에 비하여 168.62%나 컸다. 그러나 통근하는 사람의 경우는 통계적으로 유의하지 않았다. 표3의 교차분석 결과를 보면, 통근하는 사람과 통근·통학하지 않는 사람 모두 대체로 보행에 불만족을 표현하였기 때문에 둘 사이에 차이가 없어 이와 같은 결과가 나타난 것으로 해석된다. 이는 선행연구의 결과들과 일맥상통한다. 대중교통 이용 경험에 관한 판단의견의 존재 여부는 대중교통 종류별로 보행 만족 가능성에 다르게 영향을 미쳤다. 택시와 KTX 및 일반철도에 대하여 만족하든 불만족하든 이용 경험에 관한 의견이 있는 경우가 그렇지 않은 경우와 비교하여 보행 만족 가능성이 커졌다. 반면 지하철 및 경전철과 시내버스에 대하여 만족하든 불만족하든 이용 경험에 관한 의견이 있는 경우가 그렇지 않은 경우와 비교하여 보행 만족 가능성이 작아졌다. 대중교통의 종류가 보행 만족 가능성에 따라 두 부류로 나뉘는 것은 흥미롭다. 더 많은 사람이 더 자주 이용하는 지하철, 경전철, 시내버스 등의 대중교통이 제공하는 보행환경과 경험이 택시, KTX, 일반철도 등의 대중교통이 제공하는 것에 비하여 전반적으로 열악하기 때문으로 해석된다.

넷째, 창원시와 비교할 때, 도시별 특성이 보행 만족 가능성에 의미 있는 영향을 미치는 도시는 경상남도 18개 시군 가운데 14개 도시였다. 진주, 김해, 밀양 등 인구가 많고, 오랫동안 도시화가 진행된 곳은 창원과의 차이가 통계적으로 유의하지 않았다. 사천과 산청은 10% 수준에서 통계적으로 유의하였다. 창원과 비교하여 사천은 보행 만족 가능성이 17.67% 커졌고, 산청은 17.21% 줄었다. 통영, 양산, 의령, 함안, 고성, 남해, 함양, 거창 등은 보행 만족 가능성이 증가하였다. 반면, 거제, 창녕, 하동, 합천 등은 보행 만족 가능성이 감소하였다(표 6 참조). 보행 만족 가능성이 증가한 시군을 살펴보면, 의령군이 113.69%로 가장 많이 증가하였으며, 함안, 양산, 통영 등이 20%대를 기록하였다. 보행 만족 가능성이 감소한 시군을 보면, 하동군이 70.94%로 가장 많

이 감소하였다. 거제와 창녕이 각각 20%대, 30%대의 감소를 기록하였다.

<표 7>에서 굵은 글씨로 표기된 시군은 변화율이 증가한 곳이며, 표의 칸이 회색을 채워진 곳은 변화율이 감소한 곳이다. 보행 만족 가능성이 가장 큰 폭으로 증가한 의령군은 인구수가 26,801명이다. 창원과 비교하면, 의령군은 작은 도시지만, 보행 경험과 관련된 총체적 조건에서 주민에게 더 큰 만족감을 준다는 점을 알 수 있다. 보행 만족 가능성이 증가한 시군 가운데 가장 인구가 많은 도시는 양산시로 359,912명이 사는 곳이다. 경상남도의 30만이 넘는 시군 중 유일하게 보행 만족 가능성이 창원시보다 증가한 도시가 양산시이다. 반면 인구수가 242,523명인 거제시는 보행 만족 가능성이 창원시보다 25% 감소하였다. 인구수가 20만 명 이상의 도시 가운데 유일하게 거제시만 감소하는 결과를 나타냈다.

의령군을 제외하고, 10만 명 이하의 인구가 사는 도시 가운데 보행 만족 가능성이 커진 곳은 거창군, 함양군, 남해군, 고성군, 함안군 등의 군 지역이었다. 각각 63.47%, 53.02%, 48.59%, 30.25%, 24.94% 증가하였다. 반대로, 10만 명 이하의 인구가 사는 도시 가운데 보행 만족 가능성이 작아진 곳은 창녕군, 합천군, 산청군, 하동군 등이었다. 각각 36.63%, 47.11%, 17.21%, 70.94% 감소하였다. 대도시와 비교하여 소도시의 보행 환경이 나을 것으로 생각할 수 있지만, 창녕, 합천, 산청, 하동 등에 사는 사람들은 창원에 사는 사람들보다 보행 만족 가능성이 작아졌다. 향후 이곳의 주민이 이처럼 판단하는 이유에 관해서 면밀한 분석이 필요해 보인다. 특히, 지방정부의 정책입안자와 결정자가 이점에 주목할 필요가 있다.

표 6 . 경상남도 시군별 보행만족여부 승수변화율(통계적으로 유의한 경우만 발제)

시군명	인구수(명)	변화율	시군명	인구수(명)	변화율
의령군	26,801	113.69%	산청군	34,647	-17.21%
거창군	61,131	63.47%	거제시	242,523	-25.03%
함양군	38,104	53.02%	창녕군	60,855	-36.65%
남해군	42,462	48.59%	합천군	42,989	-47.11%
고성군	51,642	30.25%	하동군	42,965	-70.94%
통영시	126,669	28.19%			
양산시	359,912	26.49%			
함안군	64,614	24.94%			
사천시	112,496	17.67%			

표 7. 경상남도 시군별 세대수 및 인구수(2022년 12월 기준)

시군명	세대수(세대)	인구수(명)	시군명	세대수(세대)	인구수(명)
창원시	456,191	1,035,475	거창군	30,659	61,131
김해시	228,540	553,040	창녕군	32,198	60,855
양산시	155,897	359,912	고성군	26,564	51,642
진주시	158,827	348,690	합천군	24,185	42,989
거제시	103,495	242,523	하동군	23,675	42,965
통영시	59,506	126,669	남해군	22,774	42,462
사천시	54,395	112,496	함양군	20,868	38,104
밀양시	53,674	105,959	산청군	19,576	34,647
함안군	30,808	64,614	의령군	15,098	26,801



출처: 경상남도 홈페이지

그림 3. 경상남도 시군지도

표 8. 모형계수

Predictor	Estimate	SE	Z	p	Odds ratio
Intercept	-3.22909	0.16465	-19.612	<.001	0.0396
Age	0.00397	0.00185	2.145	0.032	1.0040
Under15inHousehold	-0.08338	0.03460	-2.410	0.016	0.9200
AvgMonthlyIncome	0.05371	0.01184	4.538	<.001	1.0552
YearinCityGN	-0.00224	9.21e-4	-2.438	0.015	0.9978
SFoHouse	0.25122	0.02447	10.267	<.001	1.2856
SFoInfra	0.40100	0.02490	16.101	<.001	1.4933
CommuteOX:	통근·통학 없음 기준				
통근	-0.01043	0.04357	-0.239	0.811	0.9896
통학	0.98811	0.25793	3.831	<.001	2.6862

Predictor	Estimate	SE	Z	p	Odds ratio
HouseType:	단독주택 기준				
아파트	0.01655	0.04624	0.358	0.720	1.0167
연립주택	0.37168	0.11541	3.221	0.001	1.4502
다세대주택	0.31398	0.10262	3.060	0.002	1.3689
기타	0.30228	0.13286	2.275	0.023	1.3529
NewCityCode:	창원시 기준				
진주시	0.12869	0.08796	1.463	0.143	1.1373
통영시	0.24834	0.09656	2.572	0.010	1.2819
사천시	0.16271	0.09558	1.702	0.089	1.1767
김해시	-0.12999	0.10006	-1.299	0.194	0.8781
밀양시	0.12365	0.09578	1.291	0.197	1.1316
거제시	-0.28806	0.10239	-2.813	0.005	0.7497
양산시	0.23499	0.09901	2.374	0.018	1.2649
의령군	0.75934	0.10519	7.219	<.001	2.1369
함안군	0.22262	0.09429	2.361	0.018	1.2494
창녕군	-0.45652	0.10378	-4.399	<.001	0.6335
고성군	0.26425	0.09751	2.710	0.007	1.3025
남해군	0.39603	0.10591	3.739	<.001	1.4859
하동군	-1.23589	0.13458	-9.183	<.001	0.2906
산청군	-0.18890	0.10904	-1.732	0.083	0.8279
함양군	0.42541	0.10489	4.056	<.001	1.5302
거창군	0.49148	0.09601	5.119	<.001	1.6347
합천군	-0.63694	0.10968	-5.807	<.001	0.5289
Sex:	여성 기준				
남성	-0.12789	0.04061	-3.149	0.002	0.8799
TaxiUserOX:	택시 이용 경험에 관한 판단의견 없음 기준				
있음	0.14140	0.05148	2.747	0.006	1.1519
SubwayUserOX:	지하철/경전철 이용 경험에 관한 판단의견 없음 기준				
있음	-0.21421	0.08628	-2.483	0.013	0.8072
KTXUserOX:	KTX/일반철도 이용 경험에 관한 판단의견 없음 기준				
있음	0.19418	0.06359	3.053	0.002	1.2143
BusInUserOX:	시내버스 이용 경험에 관한 판단의견 없음 기준				
있음	-0.08774	0.05145	-1.705	0.088	0.9160

Note. Estimates represent the log odds of "SFoWalkinResidentialOX = 1" vs. "SFoWalkinResidentialOX = 0"

V. 결론

이 연구의 목적은 주민의 ‘일상생활공간에 대한 만족 정도’와 ‘주민이 사는 도시의 차이’가 주거지역의 ‘보행만족여부’에 미치는 영향을 분석하는 것이다. 로짓모형을 활용한 실증연구를 통해, 주민이 거주하는 주택, 주택을 둘러싼 보행로 등의 기반시설, 이를 생활공간으로 하여 이루어지는 활동, 거주하는 도시가 가진 개별 특성 등과 같은 요소들이 주거지역의 보행만족여부에 미치는 영향을 확인하였다.

분석결과 개인특성, 일상생활공간 경험, 이동목적성, 도시별 특성 등과 같은 요소들이 주거지역 인근의 보행만족여부에 영향을 주었다. 개인특성요소 중에서 나이, 가구 월평균 소득의 경우, 그 값이 커질수록 주거지역 인근에서 걸어 다니는 데 만족할 확률이 커졌다. 반면 15세 미만 가구원 수와 경남 시군 거주기간은 값이 커질수록 주거지역 인근에서 걸어 다니는 데 만족할 확률이 줄어들었다. 성별로 보면, 여성과 비교하여 남성은 보행 만족 가능성이 줄었다.

일상생활공간의 경험을 보여주는 주택만족도, 기반시설만족도의 값이 커지면, 주거지역 인근에서 걷는 것에 만족할 확률이 커졌다. 주택의 유형은 단독주택과 비교하여, 연립주택, 다세대주택, 기타의 경우 보행 만족 가능성이 커졌다. 이동의 목적성 측면에서, 통근이나 통학하지 않는 사람과 비교하여 통학 목적을 가진 사람은 보행에 만족할 가능성이 커졌다. 택시와 KTX 및 일반철도 이용 경험이 있는 경우 없는 경우와 비교하여, 보행 만족 가능성이 커졌다. 반면 지하철 및 경전철과 시내버스 이용 경험이 있는 경우 없는 경우에 비해, 보행 만족 가능성이 작아졌다. 주민이 더 자주 이용하는 대중교통수단과 관련된 보행 경험을 향상하기 위한 노력이 추가로 필요해 보인다.

창원시와 비교하여 보행 만족 가능성이 증가 혹은 감소하는 도시는 경상남도 18개 시군 가운데 14개 도시였다. 진주, 김해, 밀양 등은 창원과의 차이가 통계적으로 유의하지 않았다. 통영, 양산, 의령, 함안, 고성, 남해, 함양, 거창, 사천 등은 보행 만족 가능성이 증가하였다. 반면, 거제, 창녕, 하동, 합천, 산청 등은 보행 만족 가능성이 감소하였다. 이는 이 연구의 모형이 명시적으로 고려하고 있는 독립변수 이외에 도시가 지닌 개별 특성이 보행만족여부에 영향을 미친다는 것을 의미한다. 후속 연구, 특히 지방정부의 정책담당자들은 이 원인이 무엇인지 면밀하게 조사해 볼 필요가 있다. 이는 주민이 만족하는 보행 경험을 제공하기 위한 구체적 방안을 찾아가는 시발점이 될 수 있을 것이다.

보행은 우리의 일상이며, 일상은 보행의 연속이다. 연구 결과에 비추어보면, 주거지역의 보행만족여부는 응답자의 일상생활공간에 관한 총체적 판단이며, 장소감이다. 주민이 일상생활공간에서 겪는 보행과 관련된 경험이 주거지 보행만족여부에 영향을 미

치고 있다. 이러한 맥락에서 새롭게 만들어지는 도시나 오래된 도시 모두 도시의 경쟁력을 키우기 위한 전략으로 보행환경을 개선하려고 시도하고 있다. 보행과 직접 관련된 보도 폭, 바닥포장, 경사로, 스트리트퍼니처 등의 물리적 환경을 건기 좋게 만들려는 접근이 주를 이룬다. 물리적 환경이 건기에 절대적으로 좋지 않은 경우라면, 이러한 접근은 단기적으로 효과를 발휘할 수 있다. 그러나 중장기적으로 주민이 거주지의 보행에 만족할 가능성을 높이기 위해서는 보행을 장소성과 장소감의 관점으로 보고 해석할 필요가 있다. 주민이 거주하는 주택, 주택을 둘러싼 보행로 등의 기반시설, 이를 생활공간으로 하여 이루어지는 활동 등과 같이 보행과 직간접적으로 관련되는 일상 공간 속 요소들에 대한 총체적 경험의 수준을 향상하기 위한 정책적 접근이 필요하다. 또한, 도시별 특성을 반영한 특수해를 찾기 위한 노력이 필요하다.

정책적 시사점

보행은 우리의 일상이며, 일상은 보행의 연속이다. 연구 결과에 비추어보면, 주민이 일상 공간에서 보행하면서 경험하는 일상의 경험이 주거지 보행만족여부에 영향을 미치고 있다. 중장기적으로 주민이 거주지의 보행에 만족할 가능성을 높이기 위해서는 일상 공간 속 요소들에 대한 총체적 경험의 수준을 향상하기 위한 정책적 접근이 필요하다. 또한 도시별 특성을 반영한 특수해를 찾기 위한 노력이 필요하다.

참고문헌

1. 김언영(2020) “근대적 장소와 일상의 실천”. 『비평과 이론』 25(2): 31-50.
2. 김인희·장남중(2007). “주거환경정비사업의 근린생활권계획 운용실태와 활성화 방안. 서울”. 서울시정개발연구원.
3. 김정호(2007) “삶의 만족 및 삶의 기대와 스트레스 및 웰빙의 관계: 동기상태이론의 적용”. 『한국 심리학회지: 건강』 12(2): 325-345.
4. 김창국·임하나·최창규(2016) “보행 목적별 보행자 만족도에 영향을 미치는 근린 건조환경 구성요소 특성 분석”. 『국토계획』 51(4): 145-159.
5. 김태란(2014) “일상생활공간의 차별적 생성과 유형”. 부산대학교 대학원 박사학위논문.
6. 김희철·안건혁·권영상(2014) “개인의 보행확률에 영향을 미치는 거주지 환경요인”.

- 「도시설계」 15(3): 5-18.
7. 경상남도(2021) “2021년 경상남도 사회조사 결과(요약)”.
 8. 박근덕 · 기동환 · 이수기(2021) “서울시 가로환경 요소의 시각적 특성이 보행만족도에 미치는 영향 분석: 구글 가로이미지와 딥러닝 의미론적 분할 기법을 활용하여”. 「도시설계」 22(3): 55-72.
 9. 박소현 · 최이명 · 서한림 · 김준형(2009) “주거지 보행환경 인지가 생활권 보행만족도에 미치는 영향에 관한 연구”. 「대한건축학회 논문집 - 계획계」 25(8): 253-261.
 10. 박준상 · 이수기(2022) “해석가능한 기계학습을 활용한 보행목적별 보행만족도 영향요인 분석”. 「국토계획」 57(1): 26-41.
 11. 성현곤(2014) “주거지 건조환경과 보행활동과의 비선형 연관성 진단: Jacobs의 삶에 기반한 물리적 환경의 보행목적별 차이를 중심으로”. 「국토계획」 49(3): 159-174.
 12. 오성훈 · 남궁지희(2011) “보행도시: 좋은 보행환경의 12가지 조건”. auri.
 13. 이경환 · 안건혁(2008) “지역 주민의 보행 활동에 영향을 미치는 근린환경 특성에 관한 실증 분석: 서울시 12개 행정동을 대상으로”. 대한건축학회논문집 24(6): 293-301.
 14. 이수기 · 이윤성 · 이창관(2014) “보행자 연령대별 보행만족도에 영향을 미치는 가로환경의 특성분석”. 「국토계획」 49(8): 91-105.
 15. 정연동(2019) “비판적 실재론적 관점에서 일상생활공간의 관광지화 변화과정 분석”. 경기대학교 대학원 박사학위논문.
 16. 조준혁(2022) “중소도시별 거주자의 장래 계속 거주 가능성의 차이와 점유 유형, 거주기간이 미치는 영향: 경상남도를 중심으로”. 「도시부동산연구」 13(4): 73-90.
 17. 조준혁 · 노승철 · 김예지(2010) “심리요인이 주택가격 변동에 미치는 영향”. 「국토계획」 45(6): 5-58.
 18. Carmona, M., Heath, T., Oc, T. & Tiesdell, S.(2003) *Public Places-Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Architectural Press.
 19. Gehl, J.(2013) *Cities for People*. island press. Washington, DC.
 20. Lawson, B.(2001) *The Language of Space*. Architectural Press, London.
 21. Lefebvre, H.(2014) *Critique of Everyday Life: The One-Volume Edition*. trans Moore, John. Elliott, Grerory. London: Verso.
 22. Montgomery, J.(1998) “Making a City: Urbanity Vitality and Urban Design”. *Journal of Urban Design*, 3(1): 93-116.
 23. Punter, J.(1991) “Participation in the Design of Urban Space”. *Landscape Design*, 200: 24-27.
 24. Relph, E.(1976) *Place and Placelessness*. Pion, London.
 25. Sirgy, M. J. et al.(2010) “Developing a Measure of Community Well-Being Based on

- Perceptions of Impact in Various Life Domains”. *Social indicators research*, 96(2): 295-311.
26. Sung, H., Lee, S., Cheon, S.(2015) “Operationalizing Jane Jacobs’s Urban Design Theory: Empirical Verification from the Great City of Seoul, Korea”. *Journal of Planning Education and Research*, 35(2): 117-130.
27. Werlen, B.(2003) Sozialgeographic: eine einfuhrung. 사회공간론: 사회지리학 이론 발달사, (안영진 역) 서울: 도서출판한울. (원서출판 2000).
28. 경상남도 홈페이지 https://www.gyeongnam.go.kr/index.gyeong?menuCd=DOM_000000137004001000(2023년 5월 1일 접속)
29. 국토연구원(2009) 국토용어해설. https://library.krihs.re.kr/bbs/content/2_431
30. 네이버 국어사전, <https://ko.dict.naver.com/entry/koko/7fcca5aff47043eba20d8f27d4cc4594>(2023년 5월 1일 접속)
31. 통계청, https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=460&tblId=TX_315_2009_H1001(2023년 5월 17일 접속)

논문 접수 : 2023.06.10

1차 심사 완료 : 2023.06.30

2차 심사 완료 : 2023.09.08

게재 확정 : 2023.09.14