

■ 論 文 ■

주택가 길의 차량통행이 도시 주민들의 사회적 교류에 미치는 영향

Impacts of traffic of residential street on the social interactions among urban residents

최 유 선

(경희대학교 지리학과 강사)

노 시 학

(경희대학교 지리학과 교수)

목 차

- I. 문제제기 및 연구목적
- II. 연구동향
 - 1. 도시 교통의 사회적 측면
 - 2. 차량통행과 도시 커뮤니티
- III. 연구지역 및 연구방법
 - 1. 연구지역
 - 2. 연구방법
 - 3. 주민특성
- IV. 사회적 교류 및 차량의 영향에 대한 인식
 - 1. 사회적 교류 정도
 - 2. 차량의 영향에 대한 인식
- V. 사회적 교류의 잠재적 활동 및 차량의 영향에 대한 인식
 - 1. 사회적 교류의 잠재적 활동 정도
 - 2. 차량의 영향에 대한 인식
- VI. 결론
- 참고문헌

Key Words : 주택가 길, 차량통행, 사회적 교류, 커뮤니티, 사회교통지리학

요 약

주택가 길은 거주지인 주택들과 인접하여 있다는 특성으로 인해 도시 내 다른 어떤 길들보다도 주민들간의 사회적 교류가 원활히 이루어 질 수 있는 환경으로 조성되어야 한다. 활발한 사회적 교류가 이루는 서로간의 신뢰, 지역에, 연대의식의 고양은 급진적으로 진행되어온 산업화와 도시화로 인한 인간소외의 문제를 효과적으로 극복할 수 있는 대안이 될 수 있다. 하지만, 주택가 길에서의 주민들간 사회적 교류는 과도한 차량통행으로 인해 적극 제한되고 있다. 경험적 연구 분석 결과, 교통량이 많은 길에 거주하는 주민일수록 담소, 놀이 등의 사회적 교류활동이 현저하게 낮게 나타난다. 뿐만 아니라, 사회적 교류활동으로 이어질 수 있는 사회적 교류의 잠재적 활동 예컨대, 휴식, 작업, 운동 등 주택가 길에서의 개인적 활동 및 어린이 놀이의 동반활동 등도 주택가 길의 차량이 많을수록 활동정도가 낮아진다. 주택가 길에서의 이러한 활동에 제약을 주는 요소로서 차량을 인식하는 정도는 교통량이 많은 길에 거주하는 주민일수록 강하게 나타난다.

1. 문제제기 및 연구목적

도시 공간에서 커뮤니티 형성에 구체적이고도 활발하게 기여할 수 있는 대표적인 공공장소로서 우리는 '길'을 들 수 있다. 길이 갖는 고유의 기능은 '만남'의 제공이다. 사람과 사람의 만남, 사람과 장소의 만남이 길을 '통해' 그리고, 길 '에서' 구체적으로 실천된다. 이러한 만남의 용이성은 곧 도시형성의 근본취지이기도 하다(Jacobs, 1961).

길은 우선, 공간상으로 격리되어 있는 두 장소의 연계를 통한 만남을 제공한다. 여기에서 길의 기능은 궁극적 만남을 위한 매개체로서의 기능이다. 즉, 만남을 위한 과정으로서의 길, 통과 공간으로서의 길이 되는 것이다. 하지만, 길은 또한 그 자체적으로 만남의 장으로서의 기능을 갖는다. 궁극적 만남을 위한 매개적 공간으로서의 길과, 만남 그 자체를 내부적으로 수행하는 장소로서의 길은 도시가 도시공간내 각 길에 대하여 부여한 성격에 따라 그 우선적 기능을 달리한다. 예를 들어, 고속도로나 도시내 간선도로 등은 이동성을 강조한 자동차 중심도로로서 이동시간, 이동속도 등으로 지표화 되는 경제성이 중시되는 공간인 반면, 도시내 이면도로나 국지도로, 주택가 길 등은 이동성과 함께 그 자체적으로 충만한 만남의 기회를 창출하는 사회적 기능 또한 중요하게 고려되어져야 할 공공장소인 것이다.

특히, 주택가 길은 도시민들의 거주가 일어나는 매우 일상적인 생활공간으로서, 이웃한 주민들간의 잦은 만남과 교류를 통해 긴밀한 공동체적 관계 형성에 있어서 핵심적인 공간이라고 할 수 있다. 주민들은 이 주택가 길에서 사회적 상호작용(social interaction)²⁾을 통해 서로에 대한 이해와 친밀감을 형성해 나가면서 지역에 대한 애착과 연대 의식을 고양시켜 나간다. 하지만, 주택가 길이 당위적으로 수행해야 할 이와 같은 사회적 기능이 오늘날은 과도한 차량 통행으로 인해 점차 상실되어 가고 있음을 볼 수 있다. 차량으로 인한 공간적 협소, 위험, 소음, 대기오염 등으로 길에 나와 할 수 있는 많은 사회적 활동들이 포기

되고 있다. 사람으로부터 차량으로의 주택가 이용에 대한 우선권의 전이는 심지어 도보통행이나 자전거 통행 등 사람들의 이동행위 자체에도 큰 제약을 가하고 있는 실정이다.

Jacobs(1961)는 미국 도시계획의 커다란 결함중의 하나로서 '길의 생활'에 대한 간과를 지적하고 있다. 주민들의 일상을 담고있는 주택가 길의 다양성과 혼재의 기능이 차량을 위시한 효율 중심의 도시 운영에 의해서 파괴되고 있음을 지적한다. 더불어, 만남이 있고, 체험이 있고, 나눔이 있고, 신뢰가 있는 '길의 생활'의 형성 여부가 도시의 질을 결정하는 중요한 관건임을 주장한다. Appleyard(1969; 1979; 1981)는 주택가 길의 차량통행이 환경, 주민들의 거리 활동 및 인식에 미치는 영향을 경험적으로 분석하면서, 차량 위주의 도시 운영으로 인한 환경파괴 및 인간 고립화 문제를 다룬다. 특히 이러한 영향은 노인, 장애인, 어린이, 여성 등의 사회적 약자들에게 더욱 심각함을 지적한다.

참다운 인간 삶에 대한 의미와, 인간다운 삶의 실천의 장으로서의 도시공간의 가치에 대한 사유 없이 효율과 기능을 중시해온 도시 및 교통체계로 인해 도시 내 길들은 다분히 보다 많은 화물과 사람의 보다 빠른 이동 중심으로 획일화되었고, 도시 및 교통을 연구하는 학문 분야에서도 경제적 생산성과 행정적 능률성에 대한 가치를 우선으로 대부분 도시 운영의 효율 및 기능 향상에 대한 분석들을 주로 수행해 왔다.

이러한 배경에서 본 연구는 주택가 길의 차량 통행이 주민들의 사회적 교류에 미치는 영향에 대한 경험적 분석을 그 목적으로 한다. 본 연구의 결과는 앞으로 교통의 사회적 측면을 고려한 교통계획 및 정책에 중요한 기초자료로 이용될 수 있을 것으로 기대한다.

II. 연구동향

1. 도시 교통의 사회적 측면

1960년대 후반에 이르러 Buttimer(1969), Vance(1969), Parsons(1969) 등은 계량적인 측정의 의

1) 자동차 중심의 '도로(road)'보다는 보행자와 사람들의 활동이 중심이 되는 '가로(street)'를 주로 의미한다(황기원, 1997).

2) '사회적 상호작용(social interaction)'이란 한 사람이 다른 사람을 상대로 하는 의도적인 행위와 이에 대한 다른 사람의 반응으로 이루어지는 사회과정으로서 인간의 모든 사회적 행위와 사회생활의 핵심을 이루는 사회적 현상이다. 사람들의 상호작용을 구성하는 기본요소로는 대인지각, 언어, 의사소통 세 가지를 들 수 있는데, 이러한 매개체들을 통해 사람들 사이에 공유된 생활경험이 축적되었을 때 이 안에서 하나의 커뮤니티가 형성된다. 특히, '지역의 공유'를 전제로 형성된 커뮤니티 안에서의 사람들간의 관계는 교류(exchange)체계에 초점을 맞춘 업무적 관계는 배제하며, 순수하게 그들이 살고 있는 장소의 사회적 환경과 그들 안에서의 유대관계에 초점을 둔다(Allan, 1979).

존하여 공간상에 표면적으로 나타나는 물리적 이동 및 연계성에 관련된 현상들을 위주로 교통현상을 분석하는 기존의 교통지리학적 연구들이 궁극적으로 사회적 산물인 교통현상을 적절히 설명할 수 있을 것인가에 대하여 의문을 제기한다. 즉 교통현상은 지역의 사회·경제적 특성이 지표면상으로 표출된 하나의 패턴임을 전제로 할 때, 이러한 교통현상을 유발하는 근본적인 사회·경제적 요인들을 간과한 채 표면적으로 드러난 공간적 패턴만을 계량적 언어로 기술하고 설명하는 식의 교통지리학 연구 경향에 대해서 비판을 제기한다.

한편 1960년대 당시 실증주의적 방법론의 가치배제성과 객관성은 교통지리학자들로 하여금 교통으로 인해서 나타나는 여러 가지 사회적 문제들에 대한 도덕적 책임을 회피할 수 있는 근거를 마련해준다는 비판 또한 제기된다. Rimmer(1971), Eliot Hurst(1973), 그리고 Borgstram(1973) 등은 교통 개발자들의 이윤추적에 대한 지나친 관심은 교통개발로 인한 사회적 파급효과나 경관의 변화에 대한 고려를 소홀히 한 비체계적인 개발을 유발하고 경제적 효율성의 극대화를 목표로 한 교통지리학자들에 의한 최적노선의 설정 등 교통개발에 연관된 연구결과들은 결국 자본 지배계층의 이익을 지지하고, 사회적 형평성의 원칙에 어긋나는 교통에 연관된 정부의 각종 규제들을 합리화시켰다고 주장한다.

이러한 문제들이 제기되면서 1970년대에 이르러 Eliot Hurst(1973), Bunge(1973), Muller(1976), Hay(1977), Rimmer(1978) 등에 의해 교통의 사회적 영역에 대한 연구의 중요성이 강조된 '사회교통지리학(social transport geography)'이 교통지리학의 한 분야로 대두된다. 당시 사회교통지리학 분야에 연관된 주요 연구 주제로는 자본주의 정치·경제적 구조와 교통체계간의 연관성, 통행수단의 이용과 분배에 개입된 규제의 정치성(Eliot Hurst, 1973), 사회적 문제로서의 교통(Eliot Hurst, 1974), 제3세계 국가의 교통정책에 관한 연구(Rimmer, 1976), 고속도로 건설에 따른 지역사회 파괴 문제, 교외화 및 이에 따른 도시 및 교통구조의 변화에 따른 사회적 약자들의 접근성 및 이동성 제약의 문제, 자가용 승용차 이용에 따른 도시 커뮤니티의 공간적 변화(Wheeler, 1973), 도시공간 내에서의 사회적 통행행태(Stutz & Wheeler, 1971), 도시민들의 자가

용 승용차 이용과 그들의 사회적 교류패턴과의 관계(Stutz, 1973), 교통체계 변화에 대한 경제적, 환경적, 심리적, 행태적 반응(Appleyard, 1979), 소수민족, 저소득계층, 노인, 장애인, 여성, 어린이 등 교통약자들의 통행문제(Falcochio & Cantilli, 1974; Leinbach & Muller, 1976) 등에 관한 연구들이 있다. 이렇게 교통이 가지는 사회적 의미에 대한 연구가 본격적으로 진행되면서, 1970년대를 기점으로 하여 교통지리학의 연구경향은 크게 두 부류로 구분되기 시작한다. 즉, 실증주의 방법론을 기반으로 한 공간적 현상으로서 교통의 물리적 영역이 강조된 전통적인 형태의 교통지리학과 인간주의적 전통을 기반으로 교통의 사회적 영역이 강조된 사회교통지리학 분야가 그것이다.

2. 차량통행과 도시 커뮤니티

1960년대 도시확산과 고속도로 건설 및 자동차 중심적인 교통체계가 지역사회에 미치는 사회적 영향에 대한 연구가 유럽과 미국의 대도시들을 중심으로 이루어졌다(Cline, 1963; Fellman, 1969; Appleyard, 1979; Engwicht, 1993). Cline(1963)은 도시고속도로 건설로 인해 그 지역의 물리적·사회적 연대가 파괴되고 수많은 세대들이 거주지를 잃고 다른 곳으로 이주해야 하는 사태를 기술하면서, 고속도로 건설과 같은 정책들이 주로 저소득 계층들의 지역사회 우선적으로 계획됨을 비판한다. fellman(1969)은 도시고속도로 계획 발표 후 이 지역주민들의 저항의 과정을 경험적으로 연구하였다. 두 연구 모두 도로건설로 인한 지역사회의 물리적 붕괴가 주민들의 커뮤니티 붕괴 및 사회적 교류 단절과 함께 이들에게 미치는 사회 심리적 악영향을 강조하였다.

지역사회 내 주민들간 활발한 사회적 교류의 제약이 그들의 삶의 질에 미치는 영향들에 대해서는 경험적으로 입증된바 있으며(Berkman and Syme, 1979; Blazer, 1982; Welin et al, 1992), 이러한 사회적 교류의 가장 큰 장애물로서 차량통행의 영향에 대한 안목들이 활발하게 대두되기 시작했다(Appleyard and Lintell, 1969, Appleyard, 1981, Whitelegg, 1993). 그리고, 도시 내 길이 차량통행의 통과 공간으로서 만의 기능에 한정되어 온 것을 비판하면서, 그 동안 간과되어 왔던 길의 사회적 기능에 대한 제

조명이 이루어지기 시작했다(Schmidt-Relenberg, 1968; Jong, 1972; Jacobs, 1996). Appleyard (1969:81) 등은, 주민들의 사회적 교류의 장으로서의 기능을 담당하는 주택가 길이 차량통행에 의해 그 기능을 박탈당하고 있음을 지적한다. 즉, 주택가 길에서의 주민들간 사회적 교류는 차량 통행량에 따라 확연하게 달라지며, 이러한 현상은 곧 주민들의 주거지역에 대한 애착과 소속감, 커뮤니티 의식 형성과 밀접한 관계가 있음을 분석하였다.

우리 나라의 경우, 차량통행과 도시 커뮤니티에 관한 연구로서 먼저 이론적 연구 측면을 살펴보면, 도시보행공간의 사회적 기능에 대한 이론적 고찰(1987, 이양재), 차량통행이 지역사회에 미치는 영향에 대한 연구 제언(노시학, 1996), 교통의 사회적 의미에 대한 고찰(노시학·최유선, 1999)이 있다. 경험적 연구로서는 주로 상업가로를 대상으로 한 차량억제와 보행자 통행 활성화 방안에 대한 연구가 많으며(김태성, 1992; 최지연, 1999), 주택가 길에 대해서는, 어린이들의 교통사고 문제에 대한 연구보고들(고승영, 1994; 시민교통환경연구소, 1994)과, 주민생활에 미치는 차량통행의 부정적 영향을 이미 전제해 놓은 상태에서 가로환경의 개선방향에 대한 방법적 차원을 제시한 연구들(민건기, 1990)이 있다. 또한, 사회적 교류에 영향을 미치는 원인분석에 대한 연구로서는, 주민들의 사회·경제적 특성(정창수·문용갑, 1989), 주택유형(김수연, 1989), 주거지 내 도로망 유형(하재명·안광희, 1989), 보행자, 차량 점유율(정현영, 1996)을 원인으로 분석한 연구들이 있다.

즉 지금까지 이루어져 온 국내 연구들을 볼 때, 주택가 길의 차량통행이 주택가 길에서의 주민들의 사회적 교류에 미치는 영향에 대한 체계적인 분석이 미약하며, 주민들의 사회적 교류에 영향을 미치는 주원인으로서 주택가 길의 차량통행을 들어 설명한 경험적 연구는 거의 없는 것으로 파악된다.

III. 연구지역 및 연구방법

1. 연구지역

본 연구를 위한 사례지역으로서 서울시 석관동과 장위동 일대의 주택가 길들을 선정하였다. 본 연구의 목적 상 사례 지역의 선정 조건은 다음과 같다. ① 단

독주택지역 ②길 자체의 물리적 특성과 주민들의 사회·경제적 특성이 유사한 상황에서 차량의 통행량만이 차별화 되는 길들이다.

먼저, 단독주택 지역을 선정하려는 것은, 지금은 서울시의 경우 아파트가 주택 유형별 구성비중 가장 높은 비율을 차지하고 있으나, 전통적으로 우리 한국 도시에서는 단독주택의 구성비가 가장 높았으며, 본 연구를 통해 관찰하려고 하는 주민들의 사회적 교류 공간으로서의 주택가 길의 역할은 지금까지 단독주택 지역에서 보다 잘 수행되어 왔다고 판단되기 때문이다. 두 번째 조건의 선정 이유는, 길의 물리적 특성이나 주민들의 사회·경제적 특성이 주택가 길에서의 주민들의 활동과 주민들간 친분관계 형성에 영향을 줄 수 있기 때문에 이러한 요소들의 작용이 가능한 조절된 상태에서 차량 통행량의 영향만을 알아보기 위함이다.

본 연구대상 길들은 위계에 따른 도로구분에 의해서 제일 하위에 속하는 각 주거지로의 접근을 목적으로 한 구획도로에 해당하며, 주택에 인접하여 주민들의 일상생활 공간으로서의 역할을 하는 생활도로이다. 노폭은 6-8m정도로 모두 소로에 속하고, 교통소통은 양방체계이다. 인접건물 형태는 대부분 단독주택이나 하나의 주택 건물 안에 여러 세대가 전세나 월세의 형태로 세 들어 사는 다세대 가구들이 많다.

각 길들에서 소통되는 교통량을 조사하여 이를 기준으로 교통량 '소(少)'지역, 교통량 '중(中)'지역, 교통량 '다(多)'지역으로 재분류했다(〈표 1〉참조). 먼저 교통량 조사는 98년 9월, 10월, 99년 1월-4월중에 실시했으며, 요일은 월요일에서 금요일 중에, 시간대는 오후 1시에서 6시 사이에 주로 실시했다. 이는 본 연구의 의도에 따라 평일 중에 주민들이 주택가 길을 많이 이용하는 오후 시간대의 교통상황을 알아보기 위함이다. 차량은 승용차, 승합차, 화물차, 오토바이로 세분하여 조사했는데, 총 통행차량 중에 전체적으로 승용차가 약 38%, 승합차가 약 19%, 화물차가 약 18%, 오토바이가 약 25% 통행하는 것으로 나타나, 승용차 통행이 가장 많은 것을 알 수 있다. 오후 1시에서 6시 사이의 시간당 평균 통과차량대수를 기준으로 하여 시간당 교통량의 정도에 따라 교통량 '소'지역, '중'지역, '다'지역으로 구분하였으며, 각 지역 공히 조사시간 동안의 시간대별 통과차량대수의 차이는 통계적으로 유의하지 않았다.

〈표 1〉 교통량에 따른 길 분류

| 교통량 | 시간당 평균 통과 차량대수 (대/1시간) | | | | |
|------|------------------------|-----|-----|------|-----|
| | 승용차 | 승합차 | 화물차 | 오토바이 | 계 |
| 소(少) | 4 | 2 | 3 | 5 | 14 |
| 중(中) | 18 | 8 | 7 | 11 | 44 |
| 다(多) | 41 | 24 | 21 | 28 | 114 |

자료 : 연구자의 직접 조사에 의함

이에 따라 분류된 길들은 다음과 같다.

①교통량 소(少)지역 : 석관동 340번지 일대에서 두 구간, ②교통량 중(中)지역 : 석관동 62-65번지 일대·285번지 일대·316-318번지 일대, 332번지 일대, 292-293번지 일대·312-314번지 일대·320번지 일대, 332번지 일대에서 여섯 구간, ③교통량 다(多)지역 : 석관동 64-65, 67번지 일대·279, 287, 291-292, 297-301, 308번지 일대, 장위동 14-16번지일대에서 두 구간이다.

교통량 소 지역의 주택가 길에는 주택들만 주로 인접한 반면 교통량이 많은 길일수록 상가건물이 혼재하여 나타난다.

2. 연구방법

연구방법으로는 정성적 방법과 정량적 방법을 이용한다. 정성적 방법으로는 관찰과 면접, 정량적 방법으로는 설문조사와 통계처리를 이용한다.

설문대상자들은 연구대상 주택가 길에 인접하여 거주하는 주민들 중 20세 이상의 성인으로 한정하였다. 교통량 '소'지역에서 111부, 교통량 '중'지역에서 131부, 교통량 '다'지역에서 132부, 총 374부가 설문분석에 이용되었다.

주택가 길에서의 '주민들의 사회적 교류'를 측정하는데 지표가 될 수 있는 주민들의 활동을 정리하면 〈표 2〉와 같다. 실제로 사람들이 주택가 길에서 주민들과 함께 담소나 놀이 등의 활동을 어느 정도 하는지에 대한 조사와, 주민들간 친목활동에 어느 정도 참여하는지에 대한 조사를 통해 연구 대상자들의 사회적 교류 활동 정도를 측정하였으며, 이 외 주택가 길에서 쉽, 운동, 작업등을 개인적으로 수행하는 활동 빈도와 아이들의 놀이에 동반하여 길에 나오는 빈도를 고려한 잠재적인 사회적 교류활동을 측정하였다.

〈표 2〉 '주민들의 사회적 교류' 측정지표

| 영역 | | 구체적 활동 | |
|------------|------------|-------------|--|
| 사회적 교류 | 길에 국한됨 | 담소 | 길을 지나다가 우연히 주민(들)과 만나 서서 이야기함 주민(들)과 모여 앉아 이야기함 |
| | | 놀이 | 주민(들)과 장기나 바둑, 게임 등을 하거나 이를 구경함 주민(들)과 함께 운동 등을 하거나 이를 구경함 |
| | 길에 국한되지 않음 | 참여 | 주민들간 스포츠 활동이나 기타 친목을 도모하기 위한 활동, 어떤 특정 안전을 위한 모임 등에 참여하고 있는 정도 |
| 잠재적 사회적 교류 | 개인적 활동 | 쉽 | 길에 나와 쉽 |
| | | 운동 | 체조, 줄넘기 등의 운동을 함 |
| | | 작업 | 간단한 작업등을 함 |
| | 아이들과 놀이 | 아이들의 놀이에 동반 | |

측정은 5계급으로 나눈 서열척도를 사용하였다. 활동에 대한 측정은 '1'의 '전혀 안 함'에서부터 '5'의 '매우 자주 함'으로 갈수록 활동빈도가 높은 것을 나타낸다. 인식에 대한 측정 역시 5계급으로 나눈 서열척도를 사용하였으며, '1'의 전혀 '그렇지 않다'에서부터 '5'의 '매우 그렇다'로 갈수록 주민들의 인식정도가 높은 것을 나타낸다.

3. 주민특성

설문 응답자들 중 남성이 39%, 여성이 61%를 구성하며, 주민들의 평균 연령은 교통량 '소'지역이 약 37세, 교통량 '중'지역이 약 41세, 교통량 '다'지역이 약 42세로 나타난다. 현재 거주지에서 거주한 기간을 살펴보면, 교통량 '소'지역의 주민들은 평균 약 5년, 교통량 '중'지역의 주민들은 평균 약 7년, 교통량 '다'지역의 주민들은 평균 약 8년으로 나타난다. 가구의 월 평균 수입의 특성을 보면, 교통량 '소'지역이 약 200만원, 교통량 '중'지역이 약 210만원, 교통량 '다'지역이 약 177만원으로 나타난다. 즉, 교통량 '다'지역의 주민들은 다른 지역 주민들에 비해 평균 연령이 높고, 거주기간이 길며, 가구의 월 평균 수입은 낮은 것으로 나타난다. 설문대상자들의 학력을 비교해 보면, 전체적으로 고졸자들이 53% 정도의 가장 높은 비율을 보이고 있고, 다음이 대졸 이상자로서 약 25%, 중졸이하의 학력을 가진 사람들이 약 22% 정

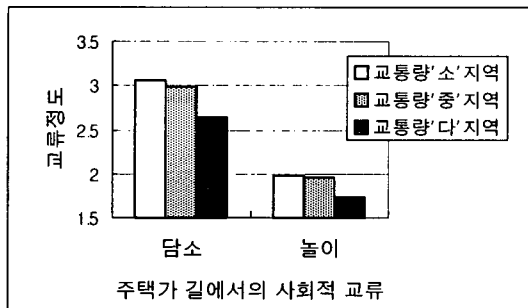
도로 나타난다. 이 중 교통량 '다'지역의 주민들 중에서 중졸이하의 학력을 가진 사람들이 27.5%로 전체 평균보다 높은 비율을 보이고 있으며, 대졸 이상자들은 15.8%로 전체 평균보다 낮은 비율을 보이고 있다. 즉, 교통량 '다'지역의 주민들은 다른 지역 주민들에 비해 학력이 낮은 것으로 나타난다. 가장의 직업 분포를 알아보면, 판매 및 개인사업 부문이 전체의 약 45.3%로서 가장 높은 비율을 차지했다. 특히, 교통량 '다'지역에서 이 부문에 종사하는 주민들이 다른 지역에 비해 매우 높게 나타났다. 교통량 '소'지역과 '중'지역에서는 공히 사무·관리·전문직 종사자들의 비율이 가장 높게 나타났고, 그 다음으로 판매 및 개인사업, 단순노무직 순으로 나타났다.

IV. 사회적 교류 및 차량의 영향에 대한 인식

1. 사회적 교류 정도

주택가 길에서 이루어지는 담소와 놀이 등의 사회적 교류를 교통량에 의해 차등화 된 주택가 길에 따라 나타내면 <그림 1>과 같다.

주택가 길에서 이루어지는 주민들간 담소 및 놀이 등의 사회적 교류 정도는 주택가 길의 교통량에 따라 다르게 나타남을 볼 수 있다. 즉, 교통량이 많은 길일수록 주민들간 사회적 교류정도가 낮아진다. 교통량에 따른 사회적 교류의 차이는 통계적으로도 유의한 것으로 나타난다(F=3.81, Sig.(0.05). 주택가 길에서 주민들과 모여 담소를 나누는 행위의 정도는 주택가 길에서 주민들과 장기, 바둑, 함께 하는 게임이나 운동 등의 놀이를 즐기는 것에 대한 행위 정도보다 더 높은 것으로 나타나는데 이는, 주택가 길에서 주민들과 이야기를 나누는 행위는 다른 어떤 준비물 없



<그림 1> 사회적 교류 정도

<표 3> 사회적 교류와 친목활동간의 관계

| 주택가 길에서의 사회적 교류 | 주민들간 친목활동 참여 |
|-----------------|--------------|
| | 0.48** |

** Sig. < 0.01

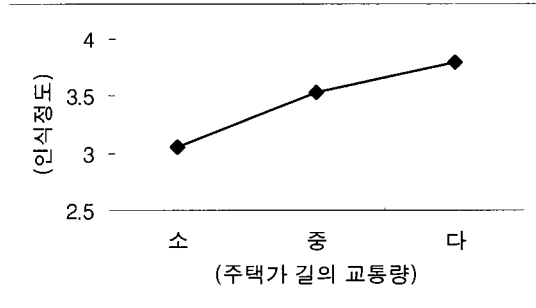
이 이야기를 나눌 대상만 만나면 이루어질 수 있지만, 장기나 바둑 혹은 운동 등의 놀이를 하기 위해서는 놀이에 필요한 준비물들이 있어야 하고, 그 특별한 놀이에 동참하고자 하는 의지가 있는 사람을 만나야 하기 때문에 '놀이' 행위보다는 '담소' 행위가 더 자연스럽게 도 빈번하게 이루어질 수 있는 가능성이 높다고 본다.

주택가 길에 나와 주민들과 담소 및 놀이 등의 행위를 빈번하게 일으키는 주민일수록 주민들간 친목활동에 참여하고 있는 정도가 높은 것으로 나타난다(<표 3>참조).

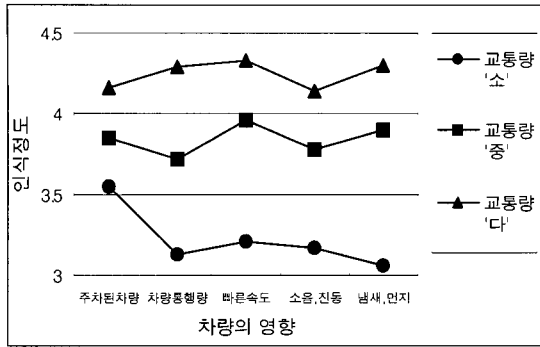
커뮤니티 형성에 중요한 요소인 공동유대는 공유된 경험을 통해 형성되며, 공유된 경험은 갖은 사회적 상호작용을 통해 축적된다. 주택가 길에서 일상적으로 이루어지는 사사로운 만남의 기회들은 서로를 더욱 분명히 인식하게 하고, 낯설지 않은 친근한 느낌을 지속적으로 강하게 하며, 이러한 느낌의 축적은 주민들간의 친목을 위한 계획된 활동에의 참여를 촉구하게 되고, 이러한 활동의 참여는 공유된 경험을 더욱 가중시키고, 더욱 강한 공동유대를 형성한다.

2. 차량의 영향에 대한 인식

교통량 다 지역의 주민일수록 주택가 길에서의 사회적 교류 정도가 낮아지며, 주택가 길에서의 사회적 교류는 지역 내 커뮤니티 형성과도 관련이 깊다는 것을 알아보았다. 그렇다면, 실제로 주민들은 이러한 교류활동이 주택가 길의 차량통행에 의해 영향을 받는다고 생각하는지 그들의 인식을 조사해 보았다(<그림 2>참조).



<그림 2> 사회적 교류에 대한 차량의 영향 인식



〈그림 3〉 차량의 영향에 대한 인식

주택가 길에 교통량이 많은 지역에 거주하는 주민 일수록 차량의 영향에 대한 인식을 강하게 갖고 있는 것으로 나타난다(F=11.53, Sig.=0.00). 차량의 영향 중에서도 구체적으로 어떤 영역에 대해 더 강한 인식을 갖고 있는지 세부항목에 따라 조사한 결과는 〈그림 3〉과 같다.

주차된 차량이 너무 많아 주택가 길에 나와 활동하는 것이 불편함, 차량통행량이 너무 많아 주택가 길에 나와 활동하는 것이 꺼려짐, 빠른 속도로 달리는 차량에 의한 사고위험 때문에 주택가 길에 나와 활동하는 것이 부담됨, 차량에 의한 소음, 진동 때문에 길에 나와 활동하는 것이 꺼려짐, 차량에서 배출되는 대기오염 물질의 냄새, 먼지 때문에 길에 나와 활동하는 것이 꺼려짐 등의 세부항목에 따라 차량의 영향에 대한 인식을 조사한 결과, 주택가 길의 교통량에 따라 주민들의 반응이 달랐고, 이러한 차이는 통계적으로도 유의한 것으로 나타난다. '주차된 차량'에 의한 불편함은 위 다섯 항목 중에서는 주택가 길의 교통량에 따른 차이가 제일 적은 것으로 나타난다. 역으로 해석해 볼 때, 교통량 소 지역의 주민들에 의해 나타나는 차량에 의한 불편함은 '주차된 차량'에 의한 것이 가장 강한 것으로 나타난다. 이는 주택가 길에 대한 이미지 조사 결과를 통해서도 알 수 있는 경향이 다(〈표 4〉참조). 차량의 인식에 대한 정량적 방법의 분석 결과를 보완하기 위해, 교통량에 따른 주민들의 주택가 길에 대한 이미지 차이를 정성적 방법으로 조사해 보았다. 즉, 조사 대상자가 거주하는 주택가 길을 생각할 때 가장 먼저 떠오르는 단어를 표현해 보라고 질문함으로써 그들의 마음에 가장 강력하게 인식되어 있는 주택가 길에 대한 이미지를 조사하였다.

조사 결과에 의하면, 교통량 소 지역에서 다 지역

〈표 4〉 길의 이미지

| 교통량 | 길에 대한 이미지 표현 |
|-----|--|
| '소' | 주차된 차량, 아이들, 한가로움, 음악소리, 주차된 차량, 축구, 꼬마들, 빨래, 여유, 바람소리, 조용함, 한적함, 유모차, 아이들 노는 소리, 축구, 가까움, 인사, 웃음, 아이들, 자전거, 롤러스케이트, 우리 집, 화분, 한적함, 편안함, 놀이, 꼬마들, 차가 별로 없음, 이웃, 쾌적, 친밀, 유모차, 엄마들, 아주머니들, 돛자리, 축구, 사람들, 주차차량들. |
| '중' | 번잡하다, 차, 정신없다, 차, 차, 아스팔트, 차, 복잡함, 복잡함, 복잡함, 차, 사람들이 인심이 좋다, 오락기, 주차, 가게, 복잡함, 어지럽다, 지저분하다, 답답하다, 애들 때문에 시끄럽다, 무질서한 차량, 가게, 뽀뽀히 들어선 차량, 다정함, 아이들, 친구, 복잡함, 아이들, 집, 자동차, 자전거, 심심한 길, 아이들, 조용하다, 썰렁하다, 조용하다, 시끄럽다, 차, 복잡함, 애들 때문에 시끄럽다, 찾길, 무섭다, 사람 사는 것 같다, 롤러스케이트, 사람들 |
| '다' | 복잡하다, 차, 짜증, 차, 복잡하다, 위험하다, 차, 상가, 등 하교하는 학생들, 너무 많은 차, 차, 좁다, 시끄럽다, 사고, 조심, 재미없다, 자동차, 사고, 차, 차, 사고, 위험, 상가, 자동차, 짜증, 도로, 애들 위험, 시끄럽다, 위험하다, 차, 더럽다, 시끄럽다, 지저분하다, 속력, 차, 불법주차, 차, 더럽다, 상가, 차, 신경질 난다, 냄새, 짜증, 쓰레기, 냄새, 학교 가는 길, 차가 많아서 너무 싫다, 냄새, 복잡하다, 주차, 차, 위험하다, 차, 오토바이, 속력, 위험, 시끄럽다, 긴장, 무섭다, 먼지 |

으로 갈수록 차량에 관련한 부정적 이미지의 표현이 압도적으로 많아짐을 볼 수 있다. 교통량 소 지역에서 차량에 관련한 이미지 표현은 특별히 '주차된 차량'에 대한 내용에 한정된다.

종합적으로 살펴볼 때, 주택가 길에 교통량이 많은 지역에 거주하는 주민일수록 주택가 길에서의 사회적 교류에 제약을 받고 있는 것으로 나타나며, 주택가 길에서의 사회적 교류에 대한 제약요소로서 차량의 영향을 강하게 인식하고 있는 것으로 보인다.

V. 사회적 교류의 잠재적 활동 및 차량의 영향에 대한 인식

Gehl(1987)의 연구에 따르면, "사람들은 사람들이 있는 곳으로 몰려든다." 즉, 주택가 길에 사람들이 나와 활동하는 것은 더 많은 사람들의 주택가 길에서의 활동을 자극하며, 길에 사람들이 많이 나와 있을 때, 그 안에서 자연스럽게도 활발한 사회적 교류가 가능해 지는 것이다. 즉, 두 사람 이상이 만나 사회적

교류를 일으키는 행위 자체에 대한 조사 외 이러한 행위를 일으킬 수 있는 잠재력이 있는 활동들에 대한 조사 즉, 잠재적 사회적 교류 활동이 차량에 의해 받는 영향 등을 분석하는 것이 또한 중요하리라 본다.

1. 사회적 교류의 잠재적 활동 정도

먼저 사회적 교류의 잠재적 활동 유형을 크게 두 가지로 정리해 보았다. 하나는, 주택가 길에 나와 쉬거나, 운동하거나, 작업하는 등의 개인적 활동유형, 또 하나는 아이들의 놀이에 동반자로서 길에 나오는 유형이다. 이 두 가지 유형의 행위를 주민들간 사회적 교류의 잠재력을 갖는 것으로 파악한다. 본 연구 분석의 결과에 의해서도 기존의 연구결과와 마찬가지로(Gehl, 1987) 주택가 길에 나와 쉬거나, 운동하거나, 간단한 작업등을 하는 개인적 활동, 아이들과 함께 나와 노는 활동 등의 빈도가 주민들과 사회적 교류를 일으키는 빈도와 정적인 관계를 갖는 것으로 나타난다(<표 5> 참조).

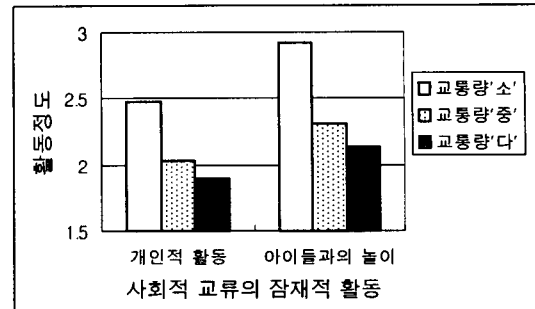
즉, 어떠한 유형에서든지 길에 나와 활동하는 것 자체가 동일 시공간을 점유할 주민들과 사회적 교류를 일으킬 잠재성을 보유하는 것이며, 따라서 사회적 교류의 잠재적 활동이 활발하게 일어날 수 있는 주택가 길을 조성하는 차원 역시 매우 중요한 측면으로 고려되어야 한다. 이에, 사회적 교류의 잠재적 활동 정도를 주택가 길의 교통량에 따라 파악해 보았다(<그림 4> 참조).

<그림 4>는 교통량에 따라 차등화 된 교통량 소, 중, 다 각각의 길에서 나타나는 주민들의 개인적 활동 즉 주택가 길에 나와 쉬거나, 운동하거나, 간단한 작업등을 하는 개인적 활동 정도 및 아이들 놀이의 동반자로서 아이들과 함께 길에 나와 노는 활동의 정도를 나타낸 것이다. 주택가 길의 교통량에 따라 주민들의 길에서의 활동정도는 차이가 나며, 이러한 차이는 통계적으로도 유의한 것으로 나타난다(개인활동

<표 5> 사회적 교류의 잠재적 활동과 사회적 교류간의 관계

| | 사회적 교류 |
|----------|--------|
| 개인적 활동 | 0.54** |
| 아이들과의 놀이 | 0.41** |

** Sig. < 0.01



<그림 4> 교통량에 따른 사회적 교류의 잠재적 활동

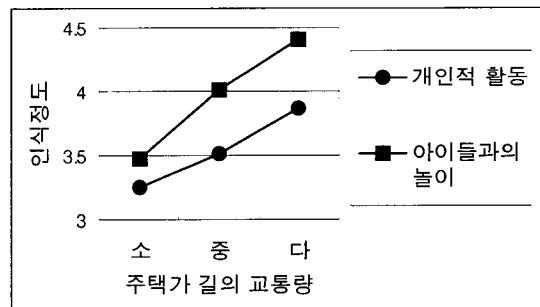
차이 $F=14.24$, $Sig.=0.00$, 아이들과의 놀이 차이 $F=11.74$, $Sig.=0.00$).

2. 차량의 영향에 대한 인식

주택가 길에 나와 쉬, 운동, 작업등을 하는 개인적 활동이나 아이들과 함께 나와 노는 것에 차량이 방해가 된다고 생각하는지 차량의 영향에 대한 주민들의 인식을 조사해 본 결과 <그림 5>와 같은 결과를 얻었다.

즉, 주택가 길에 교통량이 많아질수록 주민들의 차량의 영향에 대한 인식은 더 강한 것으로 나타난다. 이 차이 역시 통계적으로 유의하게 나타난다(개인활동에 대한 차량의 영향에 대한 인식 차이 $F=9.83$, $Sig.=0.00$, 아이들과의 놀이에 대한 차량의 영향에 대한 인식 차이 $F=19.19$, $Sig.=0.00$).

다음에 나타난 주민들과의 인터뷰 내용을 통해서도 주택가 길에서의 개인적 활동이나 어린이들과의 놀이는 주민들과의 사회적 교류와 관계가 있으며, 차량이 이러한 활동에 제약을 가하고 있음에 대한 주민들의 인식을 파악할 수 있다.



<그림 5> 사회적 교류의 잠재적 활동에 대한 차량의 영향에 대한 인식

주 부 : 집 앞 길요? 주차 차만 빠지면, 나와 있기 좋
 죠... 돛자리 펴놓고 나와 얘기하고 그래요...
 -교통량 '소'지역 주택가 길, 30대 여성-
 아저씨 : 길에 나와 쉬기도 하고... 나와 앉아 있기도
 하고... 좋죠 뭐. 동네 사람들도 만나고...,
 또 만나면 같이 얘기도 하고..., 그런데, 차들
 다닐 때는 복잡하고 하니까, 아무래도 나오
 기가...
 -교통량 '중'지역 주택가 길, 30대 남성-
 주 부 : ... 애들 나와 놀 때 차량들이 하도 많으니
 까 애들한테 눈을 땔 수가 없거든요. 차가
 없다면, 그렇게 위험하지 않으니깐 나온 엄
 마들끼리 서로 얘기도 하고 그럴 텐데...
 또, 차들이 많아서 되도록이면 애들 안 내
 보내려고 하죠, 그렇게 되면 길에 나올 일
 이 별로 없으니 주민들끼리 더 안 보게 되
 고 그러면 덜 친해지는 거죠.
 -교통량 '다'지역 주택가 길, 30대 여성-

즉, 교통량 소 지역 주택가 길의 주민은 주택가 길을
 거주지의 연장공간이며, 사회적 교류공간으로서 활용
 하고 있는데 비해, 교통량 다 지역에 거주하는 주민
 일수록 주택가 길에서의 활동 정도가 차량으로 인해
 제한 받고 있음을 파악할 수 있다. 또한, 주택가 길이
 개인적 휴식 공간 및 아이들의 놀이공간으로 활용될
 때, 그 것은 자연스럽게 주민들간 사회적 교류공간으
 로 진이되며, 이러한 공간을 통해 주민들간의 친분이
 더욱 강화됨을 알 수 있다.

VI. 결론

지금까지 서울시의 주택가 길들 중 연구대상 지역을
 선정하여 주택가 길의 차량통행이 주민들의 사회적
 교류에 미치는 영향을 경험적으로 분석하였다. 이 연
 구에서는 길이 당위적으로 수행해야 할 역할을 크게
 두 가지로 분류한다. 즉, '이동'의 기능과 '머무름'의
 기능이다. 특히, 주택가 길은 거주지인 주택들과 인접
 하여 있다는 특성으로 인해 도시 내 다른 어떤 길들
 보다도 머무름의 환경이 탁월하게 조성되어야 한다.
 또한, 주택가 길에서의 주민들간 잦은 마주침과 만남
 의 기회들이 만들어 내는 서로간의 신뢰, 지역애, 연
 대의식의 고양은 급진적으로 진행되어온 산업화와 도

시화로 인한 인간소외의 문제를 효과적으로 극복할
 수 있는 대안이 될 수 있다. 하지만, 현재 도시 내 주
 택가 길들이 이러한 기능을 제대로 수행하고 있지 못
 한데 대하여 문제를 제기하였으며, 이러한 문제의 가장
 큰 원인으로 주택가 길의 과도한 차량통행을 들었다.

주택가 길의 사회적 교류 활동의 지표로서 ① 담
 소, 놀이 등 주택가 길에서의 직접적인 사회적 교류
 활동과 ② 이러한 사회적 교류의 잠재적 활동이 될
 수 있는 쉼, 운동, 작업등의 개인적 활동, 어린이 놀
 이의 동반 활동 등을 선정했다.

연구 분석 결과, 교통량이 많은 길에 거주하는 주
 민일수록 사회적 교류활동 및 사회적 교류의 잠재적
 활동 등 길에 나와 일으킬 수 있는 활동의 정도가 현
 저히 낮게 나타난다. 또한, 교통량이 많은 주택가 길
 에 거주하는 주민일수록 주택가 길에서의 사회적 교
 류에 제약을 주는 요소로서 교통량의 영향을 강하게
 인식하는 것으로 나타난다.

한편, 본 연구에서는 주택가 길의 차량 통행이 주
 민들의 사회적 교류에 미치는 부정적인 영향을 완화
 하기 위한 주민들의 의식 및 구체적인 대응 형태 등
 에 관한 체계적인 분석이 제외되었으며, 추후 이에
 대한 보완적 연구의 필요성이 제기된다고 할 수 있다.

참고문헌

1. 고승영(1994), "이면도로 교통안전(II)", 교통안
 전, 도로교통안전협회.
2. 김수연(1989), "주택유형에 따른 주민특성과 근린
 활동의 관계에 관한 연구", 서울대학교 석사학위논문.
3. 김태성(1992), "도심 상업지구 가구 내 보행가로
 계획에 관한 연구", 중앙대학교 석사학위논문.
4. 노시학(1996), "도시교통의 사회적 영향, 한국지
 역지리학회지", Vol. 2, No. 2, pp.37~47.
5. 노시학·최유선(1999), "사회교통지리학의 발전과
 정 및 전망", 한국도시지리학회지, Vol. 2, No. 2,
 pp.73~82.
6. 민건기(1990), "주거단지의 가로환경개선에 관한
 연구", 한양대학교 석사학위논문.
7. 시민교통환경연구소(1994), "주택가 생활도로 정
 책 개선방안 및 학교권역 설치에 관하여".
8. 이양재(1987), "도시보행공간의 기능에 대한 이론적
 고찰", 대한교통학회지, Vol. 5, No. 1, pp.75~83.

9. 정창수·문용갑(1989), "대도시 주민들의 이웃 관계와 그 관련 변인들에 관한 연구", 한국사회학, 23, pp.171~189.
10. 정현영(1996), "보행자·차량 점유율에 의한 주택지 가로의 평가에 관한 연구", 대한교통학회지, Vol. 14, No. 2, pp.31~44.
11. 최지연(1999), "차량이 도심 가로의 장소성에 미치는 영향에 관한 연구", 경희대학교 석사학위논문.
12. 최유선(2000), "차량통행이 주택가 길의 사회적 기능에 미치는 영향", 경희대학교 박사학위논문.
13. 하재명·안광희(1989), "주거지 내 도로망유형에 따른 거주자의 근린의식에 관한 연구", 대한건축학회논문집, Vol. 5, No. 5, pp.37~46.
14. 황기원(1997), "한국 도시가로의 형태 해석", 한국의 도시가로환경 개선에 관한 국제심포지엄, 한국조경학회.
15. Allan G. A. (1979), *A Sociology of Friendship and Kinship*, George Allen and Unwin, London.
16. Appleyard D. and M. Lintell (1969), "The Environmental Quality of City Streets : the Residents' Viewpoint", *the Journal of the American Planning Association*, 35, pp.84~101.
17. Appleyard D. (1979), "Evaluating the Social and Environmental Impacts of Transport Investment", In D. A. Hensher and P. Stopher (eds), *Behavioural Travel Modelling*, Croom Helm Ltd, pp.797~814.
18. Appleyard D. (1981), *Livable Streets*, University of California Press, Berkeley.
19. Berkman L. F. and S. L. Syme (1979), "Social Networks, Host Resistance and Morality: a Nine Year Follow Up of Alameda County Residents", *American journal of Epidemiology*, 109, pp.186~204.
20. Blazer D. G. (1982), "Social Support and Mortality in an Elderly Community Population", *American journal of Epidemiology*, 115, pp.686~694
21. Borgstram R. (1973), "Air Travel: Towards a Behavioral Geography of Discretionary Travel", In M. E. Eliot Hurst (ed.), *Transportation Geography : Comments and Readings*, McGraw-Hill, New York.
22. Bundge W. (1973), "The Geography", *The Professional Geographers*, 25, pp.331~337.
23. Buttimer A. (1969), "Social Space in Interdisciplinary Perspective", *Geographical Review*, 59, pp.416~426.
24. Cline M. G. (1986), "Urban Freeways and Social Structure : Some Problems and Proposals", In E. De Bore (ed), *Transport Sociology*, Pergamon Press, Oxford, pp.39~50 (Reprinted by permission of the *Highway Research Record*, 1963, 2, pp.12~20, Highway Research Board, National Research Council Washington, D.C.).
25. Engwicht D. (1993), *Reclaiming Our Cities and Towns*, New Society Publishers, Australia.
26. Eliot Hurt M. E. (1973), "Transportation and the Societal Framework", *Economic Geography*, Vol. 49, No. 2, pp.163~180.
27. Eliot Hurst M. E. (1974), *Transportation Geography: Comments and Readings*, McGraw-Hill Book Company, New York.
28. Falocchio J. C. and E. J. Cantilli (1974), *Transport and the Disadvantaged : the Poor, the Young, the Elderly, the Handicapped*, Lexington Books, Tronto.
29. Fellman G. (1986), "Neighborhood Protest of an Urban Highway", In E. De Bore (ed), *Transport Sociology*, Pergamon Press, Oxford, pp.29~38 (Reprinted by permission of the *Journal of American Planning Association*, 1969, 35, pp.118~22).
30. Gehl J. (1987), *Life Between Buildings*, Van Nostrand Reinhold, New York.
31. Hay A. M. (1977), "Transport Geography", *Progress in Human Geography*, 1, pp.313~318.
32. Jacobs A. B. (1996), *Great Streets*, MIT Press.
33. Jacobs J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, New York.
34. Jong R. De (1986), "The Recapture of the

- Street?", in E. De Bore (ed), *Transport Sociology*, Pergamon Press, Oxford, pp.77~91 (Reprinted by permission of Van Abbemuseum, 1972, Eindhoven, The Netherlands).
35. Leinbach T. R. and P. O. Muller (1976), "Transportation Geography", *Progress in Geography*, 8, pp.179~231.
36. Muller P. O. (1976), "Social Transportation Geography", *Progress in Geography*, 8, pp. 208~231.
37. Parsons J. J. (1969), "Toward a More Humane Geography", *Economic Geography*, 45, July, guest editorial.
38. Rimmer P. J. (1971), "Government Influence on Transport Decision Making in Thailand", In G. J. R. Linge and P. J. Rimmer (ed.), *Government Influence on the Location of Economic Activities*, Australian University, Canberra.
39. Rimmer P. J. (1976), "A Framework for Considering the Transport Needs of Urban and Non-urban Areas in Southeast Asia", *Journal of the Society of Automotive Engineers-Australasia*, 36, pp.30~39.
40. Rimmer P. J. (1978), "Redirection in Transport Geography", *Progress in Human Geography*, 2, pp.76~100.
41. Schmidt-relenberg N. (1986), "On the Sociology of car traffic in towns", in Bore E. De (ed), *Transport Sociology*, Pergamon Press, Oxford, pp.121~132 (Reprinted by permission of the *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 1968, TUV-Rheinland Köln, pp.210~222).
42. Stutz F. P. and J. O. Wheeler (1971), "Spatial Dimention of Urban Social Travel", *Annals of the Association of American Geographers*, 61, pp.371~386.
43. Stutz F. P. (1973), "Interactance Communities : Transportation's Role in Urban Social Geography", *Proceedings of the Association of American Geographers*, 5, pp.257~261.
44. Vance J. E. (1969), "Moral Rectitude among Economic Geographers", *Economic Geography*, 45, October, guest editorial.
45. Welin L. et al. (1992), "Social Networks and Activities in Relation to Mortality from Cardiovascular Diseases, Cancer and Other Causes", *Journal of Epidemiology and Community Health*, 46, pp.127~132.
46. Wheeler J. R. (1973), "Transportation Geography : Societal and Policy Perspectives", *Economic Geography*, Vol. 49, pp.95~184.
47. Whitelegg J. (1993), *Transport for a Sustainable Future*, Belhaven Press, London.
- ✉ 주 작 성 자 : 최유선
 ✉ 논문투고일 : 2000. 10. 17
 논문심사일 : 2000. 11. 20 (1차)
 2000. 11. 28 (2차)
 심사판정일 : 2000. 11. 28