문화거리조성을 위한 보행환경개선사업이 상업환경에 미치는 영향 분석

-충장로 특화거리 조성 시범 가로를 대상으로-

Analysis of the Effect on Commercial Conditions through the Improvement Project for Pedestrian Environment for Cultural Streets Preparation

-The Object of Demonstration Avenue on Choong-jang ro Specialized Streets Preparation-

최효승*, 김혜영**

동신대학교 산업디자인학과*, 경기대학교 관광경영학과**

Hyo-Seung Choi(twobkr@yahoo.co.kr)*, Hye-Young Kim(tourism74@paran.com)**

요약

본 연구는 2005년 전남도청이전에 따른 도심공동화 현상, 상무지구 등 신 도심지역으로 상권이 이동하면서 중심상권으로서 기능이 쇠락해 가고 있는 충장로 활성화 일환으로 다양한 정책과 사업이 추진되고 있다. 그 예로 문화예술의 거리, 테마거리, 차 없는 거리 등 특화거리 조성을 위한 보행환경개선사업이 지속적으로 이루어지고 있다. 지역발전을 위한 보행환경개선사업의 효과적인 추진과 가로특성에 맞게 상업 환경을 조성할 수 있는 방안을 도출하여 정책적 제언을 하는 것이 본 연구의 목적이다. 본 연구의 대상은 광주시 충장로 특화거리 조성 가로환경을 대상으로 어떤 물리적인 계획이 상업 환경에 어느 정도 영향을 미쳤는지 파악하고자 한다. 즉 보행환경개선사업이 상업 활동에 미치는 영향을 파악하기 위해 보행환경개선사업 후의 가로의 물리적 변화를 분석하고, 사업이 실시된 지역의 상가주민을 대상으로 설문조사를 실시하여 매출액, 방문객 증가 및 사업환경의 변화에 대한 인식을 파악하고자 한다.

■ 중심어 : | 문화거리 | 보행환경개선 | 상업환경 |

Abstract

This study seizes the commercial environment on a few impact by the physical planning of the object of Gwangju Metropolitan City's Choong-jang ro specialized streets preparation. Nameley, for seizes the impact of commercial activity by the walking environment improvement proposition, analysis the avenue's physical variation after the walking environment improvement proposition and seizes the sales figure, visitors' variation and the psychological effects through the shopping store's hosts's and shopping store's visitors's survey of the business conducted areas. Through this situation, the purpose of the this study is proposing the political suggestions that elicit the alternative of making the commercial environment fitted the avenue's attributes through the walking environment improvement proposition.

■ keyword : | Cultural Street | Improvement Project for Pedestrian Environment | Commercial Environment |

접수번호 : #090622-001

접수일자 : 2009년 06월 22일

심사완료일 : 2009년 07월 29일

교신저자 : 김혜영, e-mail : tourism74@paran.com

I. 서 론

보행은 가장 기본적인 인간의 교통수단이며 생활 및 사회활동 공간이다. 인간의 사회적 행위는 대부분 가로공간을 매개로 하여 전개되어 왔다. 가로공간은 도시문화의 상징적 공간이라 할 수 있으며, 도시공동체의 정신적 표현 장소로서 광장의 역할을 하였던 그리스의 아고라(Agora)나 로마의 포럼(Forum), 그리고 중세도시의 플라자(Plaza)도 같은 형태의 다기능적 가로공간이었다[1]. 이러한 점을 감안하여 도심부의 가로공간의 역할을 찾기 위해 지방자치단체는 다양한 형태로 접근하고 있다. 일본 등 선진국에서는 이미 오래 전부터 이 같은 보행환경에 대한 중요성을 인식하고 경관기본계획이나 도시디자인상, 경관가이드라인 등의 경관관련 행정제도의 틀 속에서 보행환경정비를 실현해 오고 있으며, 이와 더불어 다양한 유형의 보행환경개선 콘텐츠를 개발하여 주민에게 보급하여 자발적 참여를 유도해 오고 있다[2].

광주광역시 충장로는 지난 1900년대 초부터 광주의 상업기능을 담당하던 지역으로 광주의 역사성과 상징성을 지닌 광주의 대표적인 상권지역이었으나, 2005년 전남도청이전에 따른 도심공동화 현상, 상무지구 등 신도심지역으로 상권이 이동하면서 점차 중심상권으로서 기능이 쇠락해 가고 있는 실정이다. 이러한 배경하에 광주광역시와 동구청에서는 충장로 활성화 일환으로 다양한 정책 및 사업을 추진하고 있으며, 현재 추진하고 있는 아시아문화전당의 중심지역에 위치한 만큼 문화콘텐츠와 연계된 기능 제공, 지역의 랜드마크적 명물로서의 위상으로 보여주기 위한 노력이 병행되어야 할 것이다.

본 연구에서는 광주시 충장로 특화거리 조성 가로환경을 대상으로 어떤 물리적인 계획이 상업 환경에 어느 정도 영향을 미쳤는지 파악하고자 한다. 즉 보행환경개선사업이 상업 활동에 미치는 영향을 파악하기 위해 보행환경개선사업 후의 가로의 물리적 변화를 분석하고, 사업이 실시된 지역의 상가점포주와 상가방문자들의 설문을 통해 매출액, 방문객 증감변화 및 상가주변 환경 변화를 파악하고자 한다. 이를 통해 보행환경개선사업이 가로특성에 맞게 상업 환경을 조성할 수 있는 방안을 도출하여 정책적 제언을 하는 것이 본 연구의 목적이다.

II. 이론적 배경

1. 문화의 거리

문화거리는 지방자치제 실시와 더불어 1990년대부터 정책사업의 하나로 추진되었으며 거리에 대한 본래적 기능 회복에 대한 시대적 요청과 개개인의 적극적인 문화 창조자로서 욕구가 증대되면서 시민이 직접 참여하고 경험할 수 있는 최소의 문화공간으로서 조성되기 시작했다[3]. 문화의 거리 조성은 다양한 계층과 취향을 지닌 사람들이 자유롭게 모여 즐길 수 있는 공공의 성격을 지닌 공간의 개념으로 출발하였으며, 그 유형으로는 예술의 거리, 역사유적의 거리, 인위적 조성거리 등을 말할 수 있다.

문화의 거리의 개념에는 가로의 개념이 우선한다. 가로는 도시구조의 일부분인 동시에 물리적인 방법이나 개념적인 방법으로 지표면의 양쪽에 건물들을 종렬 또는 횡렬로 위치하는 하나의 선형지역을 의미한다.

거리의 개념이 문화와 만나면 문화의 거리로, 예술과 만나면 예술의 거리로 명명될 수 있는데, 문화·예술의 거리는 도시내 일정한 가로에서 독특한 문화·예술적 성격이 강하게 나타나고 축제행사 등이 정기적으로 일어나는 구역이라고 지칭할 수 있다[5].

문화의 거리는 일정지역의 점진적 문화요소를 선적으로 연결하여 표현한 문화공간적 의미를 가지고 있으나, 도시공간을 가로차원에서 뿐만 아니라 가로를 포함한 인근지역 전체 차원에서 접근한 문화지구보다는 공간적으로 협소하다는 의미가 함축되어져 있다. 한편, 정책사업의 하나로 추진된 문화·예술의 거리는 거리에 대한 본래적 기능회복에 대한 시대적 요청과 개개인의 적극적인 문화인으로서 욕구가 증대되면서, 시민이 직접 참여하고 문화적 경험을 할 수 있는 공간으로 자리잡아가고 있다[6].

문화의 거리의 역할과 특성은 첫째, 문화산업의 활성화를 시키는 차원에서 관련업종의 산업진흥 등 사회경

제적 기능, 둘째, 지역사회의 문화적 이질성을 극복하는 사회문화적 기능, 셋째, 실제 현실에서 문화적 자산을 느끼며 감각훈련이 요구되는 부분에서 문화의 거리는 교육적 기능을 지니고 있다[7].

문화의 거리에는 기본적으로 갖추어야 할 세 가지 구성요소가 있는데 거리, 사람, 활동이다. 첫째, 물리적 요소로서의 가로공간 즉 거리는 문화 활동과 그 문화 활동을 담는 물적 환경을 의미하는 것으로서 거리의 물리적 요소는 크게 거리를 구성하는 직접적인 대상으로서 거리 자체, 거리장치물, 광장과 같은 공터, 도시조경의 구조적 요소가 있다. 둘째, 거리의 인적 요소인 사람은 거리의 문화 활동의 수요자와 공급자임을 의미한다. 셋째, 활동은 거리의 특색에 따라 문화 및 예술적 행위들이 다양하게 표출될 수 있으며, 활동의 종류에는 각종 이벤트, 축제 등이 있다[8].

2. 보행환경개선

보행(步行)이란 인간이 어떠한 목적을 수행하는데 없어서는 안 될 통행수단으로 통행의 시작과 마무리를 장식하는 인간 스스로의 육체적 교통수단이며 항상 개개의 이동에 반드시 수반되는 기초적인 교통수단이다[9]. 더불어, 보행이란 행위를 통해 인간의 사회적 접촉이 시작된다고 말할 수 있다[10].

보행자 가로는 일반적으로 보행자를 위한 공간, 보행 가능한 공간으로서 그 규모와 기능이 인간의 보행활동에 적합하도록 계획되어 조성된 가로를 말하며, 이러한 보행자 공간의 특성과 기능을 살펴보면, 그 기능과 내용에 따라 이동성, 장소성, 쾌적성, 역전성, 문화성, 상징성, 진행성 등을 지니고 있다. 또한 보행공간의 기능은 크게 교통 기능과 공간기능으로 구분할 수 있다. 즉 동적 측면과 선적 기능으로서 교통측면과 정적이며 면적, 점적 기능으로서의 공간측면이 그것이다[11]. 질 높은 공간이란 보행활동을 충분히 보증하는 공간이라 하였다[12].

이러한 기능을 포함하여 방문객, 지역주민, 상가주민 등의 편리성을 도모하고자 하는 사업을 보행환경개선사업이라 말할 수 있다. 보행환경개선사업을 위한 보행환경 평가지표는 다음과 같다. 국외사례로는 영국 런던의 보행계획에서 제시된 보행환경의 평가지료로 연결성, 쾌적성, 명확성, 편안함, 편리성 등 5Cs를 설정하고 걷고 싶은 런던 거리 조성의 기준으로 삼고 있으며, 미국 오래곤주 포틀랜드 보행환경 평가지표인 PEP(Pedestrian Environmental Factor)는 도로횡단의 용이성, 보도의 연속성, 도로의 연결성, 지형 등을 통해 측정하고 있다. 국내사례로 서울시 보행환경 기본계획의 평가지표는 편리성, 쾌적성, 안전성, 접근성, 교통약자의 편의성 등을 통해 평가하고 있다. 본 연구에서 보행환경개선사업의 만족도 측정은 서울시 보행환경 기본계획의 평가지표를 토대로 도출하였다.

3. 보행환경개선과 상업환경에 관한 선행연구 검토

김영하(2004)는 역사문화탐방로 조성사업 이후의 가로경관 분석 연구에서 인사동을 중심으로 가로경관을 분석·평가하여 역사문화거리에서 방문객과 상가주민의 적극적인 참여를 통한 거리 관리가 매우 중요함을 나타냈다[13].

장준호외 3인(2005)은 보행환경개선을 위한 걷고 싶은 거리 만들기 추진에 관한 연구에서 서울시 걷고싶은 녹화 거리 조성사업을 중심으로 현재 추진되어진 사업평가를 통해 앞으로 추진되어야 할 거리조성의 방향제시, 개선방향에 대해 연구하였다. 이를 통해 보행자의 안전과 편의가 우선시 되는 보행자 중심의 도로계획, 대상지 선정시 합리적이고 구체적인 사업 검토 필요, 대상지에 대한 정확하고 충실한 기초조사와 분석 작업의 중요성, 조성과정에서의 주민참여의 필요성 등 거리조성을 위한 시사점을 도출하였다[14].

배웅규와 김도년(2005)은 지역경제 활성화를 위한 환경정비형 지구단위계획의 시행평가 연구에서 지역주민 참여의 중요성을 강조하였으며, 그 지역의 상업활동에 종사하고 있는 사람들의 참여 중요성에 대한 연구를 실시하였다[15].

이화연과 박소현(2006)은 구도심 근린상업가로의 활성화 방안에 관한 연구에서 미국 메인스트리트의 성공사례를 분석하여 가로환경의 물리적인 개선이 단순한 생활환경 개선차원이 아닌 지역경제에 도움을 줄 수 있는 조건을 지님으로서 지역의 적극적인 참여가 필요함

을 피력하였으며, 상업환경의 경우 물리적 환경의 변화에 있어서 그 목적이 그 지역의 경제적 활성화를 위한 요소로 포함되어야 한다고 하였다[16].

윤정숙(2007)은 보행환경개선사업이 상업환경에 미치는 영향 분석에서 서울시 걷고 싶은 거리만들기 시범가로를 대상으로 하여 상업지역의 가로환경을 개선한다는 것은 좁게는 보행자를 위한 물리적 환경을 개선효과, 넓게는 지역 상업환경의 발전과 지역경제 활성화라는 효과까지 나타낼 수 있는 복합적인 시너지 효과를 작용한다고 말하고 있으며, 보행환경개선사업에 대한 전반적인 만족도와 보행환경개선사업이 상업환경에 일부 영향을 주는 것으로 분석하였다[17].

III. 광주시 충장로 특화거리조성 사업의 현황분석

광주시는 광주도심활성화를 위한 충장로 특화의 거리 조성사업을 위해 2003년 연구용역을 시작하여 현재까지 지속적으로 문화특화거리 조성사업을 추진하고 있다. 본 사업은 광주광역시 동구 충장로 1~3가, 4~5가를 대상지로 하여 추진되고 있으며, 광주광역시는 본 사업추진을 통해 경제적, 사회적, 문화적, 도시환경적 측면에서 다음과 같은 효과를 얻고자 한다.

경제적 측면에서는 충장로 거리의 활기를 되찾아 지역경제 및 상가 활성화, 동북아 문화중심도시의 도심관광 자원화 등을 꾀하며, 사회적 측면으로 공공 부문의 선행조성으로 가로환경의 개선효과와 민간부문의 자율적 참여 유도, 산학관 협렵체계 구축, 주민참여, 주민협의체에 의한 자율적인 운영관리, 문화적 측면으로 지역의 특성과 정체성을 고려한 가로환경계획, 가로환경의 통합디자인을 통한 가로 정체성 및 이미지 강화 효과를 얻고자 하며, 마지막으로 도시환경적 측면에서는 걷고 싶고 볼거리 많은 쾌적한 도심 문화가로환경 조성, 문화중심도시에 걸맞고 국립광주아시아문화전당과 연계된 체계적인 문화거리 조성 등 도심환경 정비의 효과를 얻고자 본 사업을 실시하고 있다.

사업대상지인 충장로 현황을 살펴보면, 1920년대부터 1930년대 중반까지 충장로 1~3가에는 일본 상인이, 4~5가에는 한국인 상인들이 점포가 생성되었으며, 1905년 4월 광주 최초의 일본 상인 이즈쓰가 우체국 건너편에서 잡화상을 차린 것이 충장로 상가의 효시가 되었다.

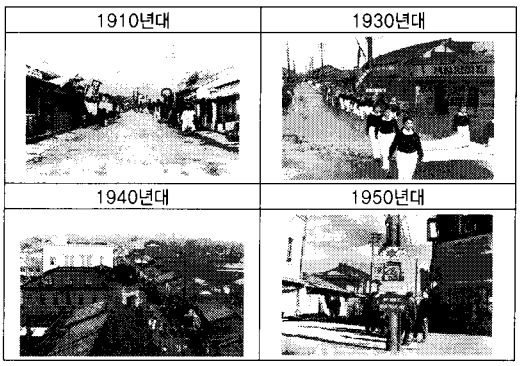

그림 1. 충장로 과거모습

이후 충장로는 오랜기간 '광주의 명동'이라 불릴 정도로 광주 및 인근도시의 10~20대가 모여드는 패션·외식의 거리, 공무원과 직장인들에게는 유흥 상권의 역할을 하며 광주 도심 상권으로서 독보적인 위치를 차지하였으나, 1990년대 후반부터 상무·첨단·금호·풍암지구 등 대규모 택지개발로 인해 쇠퇴, 충장로로 집중됐던 지역 상권이 신흥 택지지구별로 다핵화되기 시작하였다.

충장로 특화거리 조성사업의 방향 및 목표는 첫째, 아시아 문화전당 중심지에 위치하여 이와 연계한 광주도심의 핵심공간으로 육성. 둘째, 광주의 상징성과 역사성을 부여하며 아시아문화전당과 연계한 랜드마크적 거리 조성. 셋째, 날씨나 기후에 영향을 받지 않고 누구나 이용 가능한 편리하고 쾌적한 보행환경 조성. 넷째, 볼거리, 살거리, 즐길 거리가 있는 누구나 찾고 싶은 매력이 있는 충장로 거리 만들기. 다섯째, 유동인구와 외지 방문객 증가로 인한 충장로 상권 부활 및 부흥으로 도심공동화 극복과 지역경제 활성화이다. 현재 특화거리 조성 현황은 충장로 1~3가를 조성하였고, 충장로 4~5가 실시계획, 금남로 1~2가 실시계획 및 사업 추진중이다.

이러한 충장로 특화거리 조성사업의 개요는 다음과 같다. 충장로 특화거리 조성사업은 1~3가, 4~5가 구분

하여 사업을 실시하고 있다.

표 1. 충장로 특화거리 조성 개요

구 간	전 체	충장로 1~3가	충장로 4~5가
시 행 자	-	광주광역시	동구청
연 장	1,337m	747m	590m
면 적	12,660㎡	7,904㎡	4,720㎡
사 업 비	3,908백만원 - 국비 : 2,695 - 시비 : 1,213	2,708백만원 - 국비 : 2,695 - 시비 : 13	1,200백만원 - - 시비 :1,200
사업기간	'04~' 09	'04~' 07	'08~' 09
사업내용	도로포장재(아스팔트⇒석재) 변경, 가로등 설치, 도로바닥에 경관조명 설치, 동판설치, 볼라드 설치		

자료: 광주시청 내부자료.

충장로 보행환경개선사업의 수행방안은 크게 4가지의 기본방향을 설정하고 있다. 첫째, 전통적 요소를 응용한 형태의 공공시설의 제작으로 전통한복이 지닌 색, 질감, 장신구, 의미를 등 한복요소를 응용이다. 둘째, 차량 통행지양, 보행통로 확보, 테마공간 구성으로 즐길거리 제공으로 상권저해 요소를 제거함으로서 상시주차 차량의 감소, 시각적 유해요소 제거, 하수구 및 배수관 정비를 통한 쾌적한 공간의 개발이다. 셋째, 평면시설과 입면시설의 야간보행을 위한 다채로운 조명연출(Led 조명기구 등 다양한 조명 연출)을 통한 야간 볼거리 제공으로 방문객들에게 충장로를 찾고자 하는 매력요인으로서 거리를 조성하고자 한다. 마지막으로 인도와 차도의 색상과 재료를 정리하여 통행자의 혼선을 제거하여 편안한 보행공간을 조성하고자 한다.

보행환경개선사업을 통해 충장로 거리는 방문객에게는 쾌적한 문화의 공간, 가고 싶은 거리의 이미지를 부각시키고 있으며, 상가주민에게는 방문객 증대로 인해 매출액 증가, 상업 환경의 개선 등의 효과를 주고 있다. 예로서 충장로 거리의 쾌적성을 위해 보도포장 재료 통일, 인도와 차도의 포장재의 구분 및 주차차량의 단속 등을 통해 충장로 거리의 쾌적성을 확보하였으며, 무질서한 옥외광고물을 연관성있는 이미지로 재구성하고 입간판의 최소화 작업, 상징 조형물, 로드맵, 안내판 설치 등을 통한 안내시설물의 확충 등을 통한 방문객 편의를 도모하였다. 또한 한국의 전통의 문양과 야간조명을 활용한 문화특화거리로서의 상징성의 확보를 도모하였다.

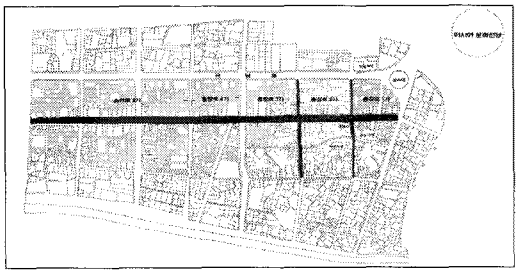

그림 2. 보행환경개선사업 대상지[17]

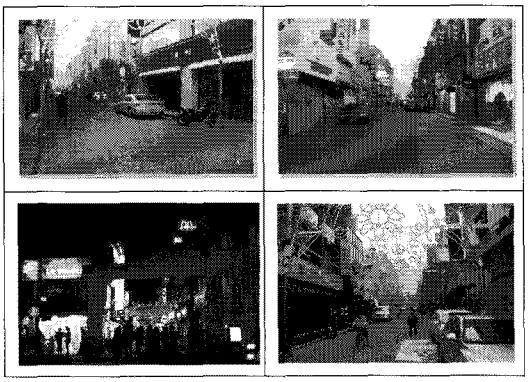

그림 3. 충장로 현재 사진(개선전)

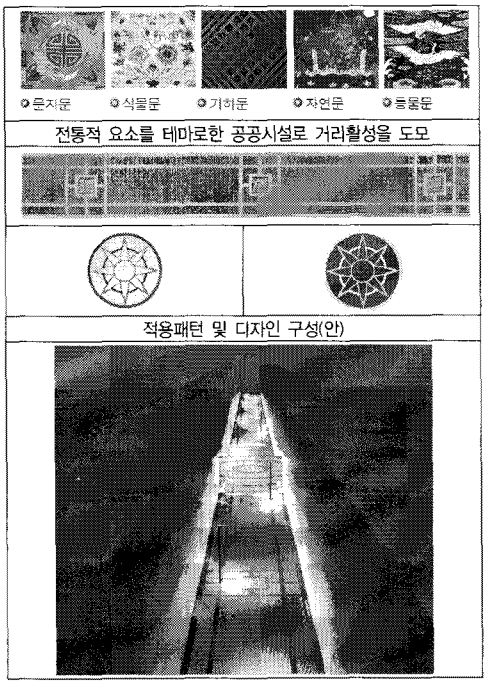

그림 4. 충장로 개선사업 수행방안(안)

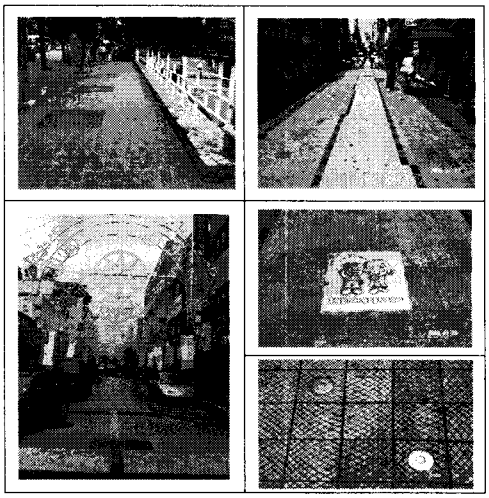

그림 4. 충장로 현재 사진(개선후)

IV. 조사설계

본 연구의 조사지역은 광주도심활성화를 위한 충장로 특화의 거리 조성 사업 대상지인 충장로 1~5가를 대상으로 하였으며, 현재 기 추진된 거리조성지역을 중심으로 보행환경개선사업의 만족도, 향후 개선사항과 상업 환경에 미치는 영향 등을 조사하기 위해 현재 대상지에서 상업 활동을 하고 있는 상가주민을 대상으로 하여 설문조사를 실시하였다. 설문조사의 주요 내용은 인구통계학적인 특성을 포함하여 보행환경개선사업의 만족도, 개선사항 우선순위, 상업환경에 미치는 영향 등을 조사하였다.

설문조사는 광주광역시 충장로 1~5가 상가주민을 대상으로 설문조사를 실시하였으며, 설문내용을 중심으로 응답자가 직접 응답할 수 있는 구조화된 설문지를 2009년 4월 16일~4월 20일(5일간)에 연구대상지 상가를 방문하여 총 200부의 설문을 직접 배포·회수하여 분석에 활용된 유효 표본은 응답의 중복이나 불성실한 설문을 제외한 173부를 사용하였다.

V. 분석 결과

1. 조사 응답자의 인구통계학적인 특성분석

조사상가 주민들의 인구통계학적인 특성은 [표 2]에서 보이듯 성별은 남성이 107명(61.8%), 여성 66명(38.2%)으로 각각 나타났고, 연령층은 30대가 131명(75.7%), 20대 29명(16.8%), 40대가 8명(4.6%), 50대 이상 5명(2.9%)으로 각각 분포하였다.

표 2. 조사응답자의 인구통계학적인 특성

구분		빈도(n)	비율(%)
성별	남자	107	61.8
	여자	66	38.2
연령	20대	29	16.8
	30대	131	75.7
	40대	8	4.6
	50대 이상	5	2.9

2. 측정도구의 타당성과 신뢰성 검증

보행도로 환경개선 평가를 위한 측정항목의 차원을 규명하기 위하여 요인분석을 실시하였으며, 도출된 요인들의 신뢰도 검증을 위해 Cronbach's α계수를 산출하였다. 보행도로 환경개선 평가를 위한 측정내용의 요인분석과 신뢰도 분석결과는 [표 3]에 제시된 바와 같다. 먼저 측정내용이 요인분석에 적합한지 여부를 판단하기 위해 KMO 측도(Kaiser-Meyer-Olkin)와 Bartlett 구형성 검정을 실시하였다. 항목들 간의 상관성을 나타내는 측도인 KMO측도 0.823였고, Bartlett 구형성 검정을 통하여 상관관계행렬은 매우 유의적인 것으로 나타나 측정항목들이 요인분석에 적합함을 알 수 있다.

요인분석결과 4개의 요인을 도출하였으며, 총 분산 중 63.522%를 설명하는 것으로 나타났다. 요인분석 결과는 [표 3]에서 보는 바와 같이, 요인1은 인도 포장재료의 쾌적성, 인도의 보기 좋음, 가로환경의 위생과 청결 등 항목으로 구성되어 '쾌적성'으로 요인을 명명하였으며, 요인2는 주변 환경과 어울리는 조명시설, 보행가로의 지역적 특색반영과 상징성 반영 등 항목으로 구성되어 '상징성'으로 요인으로 명명하였다. 요인3은 노점상과 노상적재물, 불법주차 등 보행도로 '접근장애요소의 개선'으로 요인이라고 명명하였다. 요인4는 인도 폭

의 적절성과 도로횡단의 용이성, 교통시설의 이용편리성 등 항목으로 구성되어 '접근편리성'으로 요인을 명명하였다. 도출된 요인의 구성 항목들간의 신뢰도 검증 결과 Cronbach's α계수는 0.624~0.783으로 분포하여 일반적인 기준인 0.6을 상회하는 것으로 요인들이 내적 일관성 있는 항목을 구성되었음을 알 수 있다.

표 3. 보행도로 환경개선 측정도구의 타당성과 신뢰도 검증

요인	측정 항목	요인 적재량	공통값	아이겐값	분산 비율(%)	신뢰도
I	1	.891	.831	3.480	28.998	.783
	2	.769	.688			
	3	.696	.695			
II	4	.750	.595	1.611	13.422	.624
	5	.744	.666			
	6	.656	.484			
III	7	.839	.706	1.551	12.924	.662
	8	.736	.610			
	9	.691	.533			
IV	10	.839	.717	.981	8.177	.650
	11	.740	.584			
	12	.682	.513			
전체분산 설명비율=63.522% KMO측도(Kaiser's Meyer Olkin)=.823 Bartlett 구형성 검정: 근사 카이제곱=526.038, df.=66, p=.000						

I.쾌적성	1. 인도 포장재료는 쾌적하다 2. 인도는 보기 좋다 3. 가로환경이 청결하고 위생적이다
II.상징성	4. 주변환경과 어울리는 조명시설이 잘 갖추어져 있다 5. 주변환경과 어울리는 조명시설이 잘 갖추어져 있다 6. 보행가로는 지역의 상징성이 잘 반영되었다
III. 접근장해요소의개선	7. 노점상이 많다 8. 노상적재물이 많다 9.불법주차 차량이 많다
IV.접근편리성	10. 인도 폭이 적당하다 11. 도로 횡단이 용이하다12.교통시설이 이용이 편리하다

3. 연구가설의 검증

가설 1. 보행도로환경 개선은 상업환경 개선에 유의한 정(+)의 영향을 미칠 것이다.

1-1. 보행도로환경의 쾌적성 개선은 상업환경 개선에 유의한 정(+)의 영향을 미칠 것이다.

1-2. 보행도로환경의 상징성 반영은 상업환경 개선에 유의한 정(+)의 영향을 미칠 것이다.

1-3. 보행도로환경 접근장애요소 개선은 상업환경 개선에 유의한 정(+)의 영향을 미칠 것이다.

1-4. 보행도로환경 접근편리성 개선은 상업환경 개선에 유의한 정(+)의 영향을 미칠 것이다.

가설 2. 보행도로환경 개선은 방문객 증가에 유의한 정(+)의 영향을 미칠 것이다.

2-1. 보행도로환경의 쾌적성 개선은 방문객 증가에 유의한 정(+)의 영향을 미칠 것이다.

2-2. 보행도로환경의 상징성 반영은 방문객 증가에 유의한 정(+)의 영향을 미칠 것이다.

2-3. 보행도로환경 접근장애요소 개선은 방문객 증가에 유의한 정(+)의 영향을 미칠 것이다.

2-4. 보행도로환경 접근편리성 개선은 방문객 증가에 유의한 정(+)의 영향을 미칠 것이다.

가설 3. 보행도로환경 개선은 방문객 증가에 유의한 정(+)의 영향을 미칠 것이다.

3-1. 보행도로환경의 쾌적성 개선은 매출액 증가에 유의한 정(+)의 영향을 미칠 것이다.

3-2. 보행도로환경의 상징성 반영은 매출액 증가에 유의한 정(+)의 영향을 미칠 것이다.

3-3. 보행도로환경 접근장애요소 개선은 매출액 증가에 유의한 정(+)의 영향을 미칠 것이다.

3-4. 보행도로환경 접근편리성 개선은 매출액 증가에 유의한 정(+)의 영향을 미칠 것이다.

연구가설의 검증에 앞서 보행도로환경 개선 변인과 상업환경변화 변인간의 관련성을 알아보기 위해 상관분석을 실시하였으며, 변인들의 평균과 표준편차 및 상관행렬은 다음 [표 4]와 같다.

표 4. 변인의 평균과 표준편차 및 상관행렬

구 분	평균	표준편차	I	II	III	IV	V	VI	VII
I	2.99	.74	1						
II	2.88	.70	.510***	1					
III	2.61	.73	.265***	.191**	1				
IV	2.99	.72	.212**	.253***	.171*	1			
V	3.00	.77	.319***	.272***	.176*	.272***	1		
VI	2.90	.71	.281***	.334***	.261***	.303***	.506***	1	
VII	2.78	.72	.386***	.452***	.212**	.370***	.480***	.662***	1

*p(.05, **p(.01, ***p(.001

I.쾌적성 II.상징성 III.접근장해요소의개선 IV.접근편리성
V. 상업환경 개선 VI. 방문객 증가 VII.매출 증가

[표 4]를 통해 알 수 있듯이 보행도로 환경개선 변인과 상업환경 변화 변인들에는 모두 유의한 정(+)적 상관관계를 보였으며, 다중회귀분석시 문제가 될 수 있는 독립변인인 보행도로환경 개선 변인간의 다중공선성은 VIF가 2 이하로 낮게 나타나 문제가 없는 것으로 나타났다.

3.1 연구가설 1의 검증

보행도로환경 개선은 상업환경 개선에 유의한 정(+)의 영향을 미칠 것이다라는 연구가설 1을 검증하기 위하여 다중회귀분석을 실시하였으며, 그 결과는 다음 [표 5]와 같다.

표 5. 보행도로환경 개선이 상업환경 개선에 미치는 영향

종속변수	독립변수	비표준화 계수		표준화 계수	t
		B	SE	β	
상업환경개선	(상수)	1.206	.350		3.441
	Ⅰ	.218	.092	.211	2.385*
	Ⅱ	.103	.099	.093	1.044
	Ⅲ	.084	.081	.079	1.025
	Ⅳ	.205	.085	.187	2.401**
	R2=.157, Adj R2=.136, F=7.195***				

*p<.05, **p<.01, ***p<.001

Ⅰ.쾌적성 Ⅱ.상징성 Ⅲ.접근장해요소의개선 Ⅳ.접근편리성

먼저 보행도로환경 개선 변인들이 상업환경 개선에 미치는 영향을 살펴보면, 회귀모형은 유의하였고 (F=7.195, p<.001), 분산 설명력은 15.7%로 나타났으며, 보행도로환경 개선 변인 중 쾌적성(t=2.385 p<.05), 접근편리성(t=2.401, p<.00) 등 변인이 상업환경 개선에 유의한 긍정적 영향을 미치는 것으로 나타났다. 이들 두 변인의 상대적 영향력은 쾌적성(β=.211), 접근편리성(β=.187) 변인에 비해 상업환경 개선에 미치는 영향이 큰 것으로 나타났다. 이와 같은 결과를 통해 보행도로환경 개선 변인들 중 특히 인도와 가로환경의 쾌적성과 접근편리성이 상업환경의 개선의 중요 예측요인임을 알 수 있으며, 따라서 가설 1-1과 1-4는 채택되고 가설 1-2와 1-3은 기각되었다.

3.2 연구가설 2의 검증

보행도로환경 개선은 방문객 증가에 유의한 정(+)의 영향을 미칠 것이다라는 연구가설 2를 검증하기 위하여 다중회귀분석을 실시하였으며, 그 결과는 다음 [표 6]와 같다.

표 6. 보행도로환경 개선이 방문객 증가에 미치는 영향

종속변수	독립변수	비표준화 계수		표준화 계수	t
		B	SE	β	
상업환경개선	(상수)	.989	.316		3.126
	Ⅰ	.088	.083	.091	1.060
	Ⅱ	.203	.089	.199	2.280*
	Ⅲ	.172	.074	.176	2.338*
	Ⅳ	.200	.077	.198	2.598*
	R2=.198, Adj R2=.177, F=9.483***				

*p<.05, **p<.01, ***p<.001

Ⅰ.쾌적성 Ⅱ.상징성 Ⅲ.접근장해요소의개선 Ⅳ.접근편리성

먼저 보행도로환경 개선 변인들이 방문객 증가에 미치는 영향을 살펴보면, 회귀모형은 유의하였고 (F=9.483, p<.001), 분산 설명력은 19.8%로 나타났으며, 보행도로환경 개선 변인 상징성(t=2.280, p<.05), 접근장애요소의 개선(t=2.338, p<.05), 접근편리성(t=2.598, p<.05) 등 변인이 방문객의 증가에 유의한 긍정적 영향을 미치는 것으로 나타났다. 이들 영향 변인의 상대적 영향력은 상징성(β=.199) 변인의 영향력이 가장 크며, 다음으로, 접근편리성(β=.198), 장애요소의 제거(β=.176) 변인 순으로 방문객 증가에 미치는 영향을 큰 것으로 나타났다. 이와 같은 결과를 통해 보행도로환경 개선 변인들 중 특히 지역의 특성과 상징성이 반영된 보행도로환경의 개선과 접근편리성, 그리고 노점상과 불법주차 등 접근 장애요소의 제거 등이 방문객을 증가시키는데 중요 예측요인임을 알 수 있으며, 따라서 가설 2-2와 2-3, 2-4는 채택되고 가설 2-1은 기각되었다.

3.3 연구가설 3의 검증

보행도로환경 개선은 매출액 증가에 유의한 정(+)의 영향을 미칠 것이다라는 연구가설 3을 검증하기 위하여 다중회귀분석을 실시하였으며, 그 결과는 다음 [표

기와 같다.

표 7. 보행도로환경 개선이 매출액 증가에 미치는 영향

종속변수	독립변수	비표준화 계수		표준화 계수	t
		B	SE	β	
상업환경개선	(상수)	.505	.298		1.697
	Ⅰ	.162	.078	.169	2.086*
	Ⅱ	.288	.084	.279	3.432**
	Ⅲ	.086	.069	.087	1.242
	Ⅳ	.241	.073	.237	3.326**
	R2=.297, Adj R2=.279, F=16.285***				

*p<.05, **p<.01, ***p<.001

Ⅰ.쾌적성 Ⅱ.상징성 Ⅲ.접근장해요소의개선 Ⅳ.접근편리성

먼저 보행도로환경 개선 변인들이 매출액 증가에 미치는 영향을 살펴보면, 회귀모형은 유의하였고(F=16.285, p<.001), 분산 설명력은 29.7%로 나타났으며, 보행도로환경 개선 변인 중 쾌적성(t=2.086, p<.05), 상징성(t=3.432, p<.01), 접근편리성(t=3.326, p<.01) 등 변인이 매출액 증가에 유의한 긍정적 영향을 미치는 것으로 나타났다. 이들 영향 변인의 상대적 영향력은 상징성(β=.279) 변인의 영향력이 가장 크며, 다음으로, 접근편리성(β=.237), 쾌적성(β=.169) 변인 순으로 매출액 증가에 미치는 영향을 큰 것으로 나타났다. 이와 같은 결과를 통해 보행도로환경 개선 변인들 중 특히 지역의 특성과 상징성이 반영된 보행도로환경의 개선과 접근편리성, 그리고 인도의 미관과 청결 위생 등의 쾌적성이 주변 상권의 매출액 증가에 주요 예측요인임을 알 수 있으며, 따라서 가설 3-1, 3-2, 3-4는 채택되고 가설 3-3은 기각되었다.

3.4 기타 검증

현재의 보행환경개선사업에 대한 만족도는 보통이다 97명(56.1%), 그렇다 53명(30.6%)로 하여 매우 만족하거나, 매우 불만족한다기 보다는 전반적으로 평이한 만족도를 나타내고 있다.

보행환경개선사업의 필요성에 대한 응답내용으로는 그렇다 82명(47.4%), 보통이다 57명(32.9%) 순으로 나타났다.

표 8. 보행환경개선사업 만족도 및 필요성 분석

구분	만족도		필요성	
	빈도	퍼센트	빈도	퍼센트
	N	(%)	N	(%)
전혀그렇지않다	4	2.3	2	1.2
그렇지않다	15	8.7	12	6.9
보통이다	97	56.1	57	32.9
그렇다	53	30.6	82	47.4
매우그렇다	4	2.3	20	11.6
합계	173	100.0	173	100.0

현재의 보행환경개선사업의 개선점에 대한 상가주민들의 의견은 불법주차 감소, 차량통행감소, 편의시설 확보, 편리한 횡단시설 등의 순으로 인식되어지는 불편사항에 대해 조사되었다.

표 9. 보행환경개선사업의 개선사항

구 분	1순위		2순위		3순위	
	N	(%)	N	(%)	N	(%)
차량감소	20	(11.6)	10	(5.8)	9	(5.2)
불법주차감소	42	(24.3)	30	(17.3)	13	(7.5)
편리한 횡단시설	17	(9.8)	10	(5.8)	9	(5.2)
도로횡단용이	12	(6.9)	18	(10.4)	18	(10.4)
편의시설확보	17	(9.8)	24	(13.9)	14	(8.1)
포장개선	16	(9.2)	18	(10.4)	14	(8.1)
노상적재물감소	14	(8.1)	16	(9.2)	19	(11.0)
조명시설	13	(7.5)	11	(6.4)	17	(9.8))
청결위생향상	16	(9.2)	16	(9.2)	21	(12.1)
문화공간 확보	2	(1.2)	11	(6.4)	13	(7.5)
보행안정성	4	(2.3)	6	(3.5)	14	(8.1)
지역상징성 반영			3	(1.7)	12	(6.9)
합계	173	(100.0)	173	(100.0)	173	(100.0)

Ⅵ. 결론

본 연구는 광주시 충장로 특화거리 조성 가로환경을 대상으로 어떤 물리적인 계획이 상업 환경에 어느 정도 영향을 미쳤는지 파악하여, 보행환경개선사업이 가로 특성에 적절한 상업 환경을 조성할 수 있는 방안을 도

출하는 것이 본 연구의 목적이다.

가설 1은 보행도로환경 개선 변인들이 상업환경 개선에 미치는 영향을 살펴보면, 보행도로환경 개선 변인 중 쾌적성, 접근편리성 등 변인이 상업환경 개선에 유의한 긍정적 영향을 미치는 것으로 나타났으며, 변인의 상대적 영향력은 쾌적성, 접근편리성 변인에 비해 상업환경 개선에 미치는 영향이 큰 것으로 나타났다. 이와 같은 결과를 통해 보행도로환경 개선 변인들 중 특히 인도와 가로환경의 쾌적성과 접근편리성이 상업 환경의 개선에 중요 예측요인임을 알 수 있다.

가설 2는 보행도로환경 개선 변인들이 방문객 증가에 미치는 영향을 살펴보면, 보행도로환경 개선 변인 상징성, 접근장애요소의 개선, 접근편리성 등 변인이 방문객의 증가에 유의한 긍정적 영향을 미치는 것으로 나타났으며, 영향 변인의 상대적 영향력은 상징성 변인의 영향력이 가장 크며, 접근편리성, 장애요소의 제거변인 순으로 방문객 증가에 미치는 영향을 큰 것으로 나타났다. 이와 같은 결과를 통해 보행도로환경 개선 변인들 중 특히 지역의 특성과 상징성이 반영된 보행도로환경의 개선과 접근편리성, 그리고 노점상과 불법주차 등 접근 장애요소의 제거 등이 방문객을 증가시키는데 중요 예측요인임을 알 수 있다.

가설 3은 보행도로환경 개선 변인들이 매출액 증가에 미치는 영향을 살펴보면, 보행도로환경 개선 변인 중 쾌적성, 상징성, 접근편리성 등 변인이 매출액 증가에 유의한 긍정적 영향을 미치는 것으로 나타났으며, 상징성 변인의 영향력이 가장 크며, 접근편리성, 쾌적성 변인 순으로 매출액 증가에 미치는 영향을 큰 것으로 나타났다. 이와 같은 결과를 통해 보행도로환경 개선 변인들 중 특히 지역의 특성과 상징성이 반영된 보행도로환경의 개선과 접근편리성, 그리고 인도의 미관과 청결 위생 등 쾌적성이 주변 상권의 매출액 증가에 주요 예측요인임을 알 수 있다.

본 연구의 결과에 따른 상업 환경 개선, 방문객 증가, 매출액 증가에 미치는 영향요인인 쾌적성, 접근편리성, 상징성, 접근장애요소의 개선 등을 높이기 위한 방안은 다음과 같다.

첫째, 접근 편리성 증대를 위해 이용자의 주차공간의 확보가 필요하다. 예를 들어 동구 공영 주차 빌딩의 건립, 전남여고, 중앙초교에 공용 지하주차장 설치가 예정되어 있기 때문에 이를 효과적으로 연계 이용할 수 있는 방안을 모색하여야 할 것이다.

둘째, 거리의 쾌적성 확보를 위해 포장재의 통일과 차도와 인도의 포장재 구분 등을 통한 방문객의 통해 편리성 도모, 불법 주차 차량의 관리 등을 통해 방문객과 상인에게 거리이용의 편리성을 제고하여야 한다. 더불어 기존 건축물의 리모델링을 통한 거리의 컨셉에 적절한 전통적 이미지로 변화, 무질서한 옥외 광고물의 연관성있는 이미지로 재구성하고 입간판의 최소화를 통해 문화의 거리로서 충장로의 위상 확립과 거리 쾌적성을 확보하여야 할 것이다.

셋째, 거리의 상징성 확보 방안으로서 거리조성 계획 단계부터 본 거리의 테마와 정체성을 확립하여 사업이 추진되어야 할 것이다. 충장로가 가진 전통적 특성과 현재의 이미지, 미래에 가져야 할 이미지에 대한 전반적인 고려를 통해 충장로의 거리 컨셉을 결정하고 이를 바탕으로 거리 디자인, 건축물, 상징 조형물, 포장재, 이미지 구축 방안 등의 체계적으로 계획, 특색있고 차별적인 거리 조성 및 상징성을 확보하여야 할 것이다.

넷째, 가로환경에 대한 만족도를 높이면서 상업 환경을 긍정적으로 발전시키기 위해서 차량감소, 불법주차 감소를 위한 체계적인 관리가 이루어져야 할 것이다. 체계적인 관리를 위한 주민협의체 조성, 정기적인 관리, 지자체의 유지관리 프로그램을 수립하여 유지보수를 통해 지속적인 관리가 이루어져야 할 것이다.

다섯째, 편의시설, 안내표지판 설치, 홍보 및 이벤트 행사 개최를 통해 거리 이미지 제고를 통해 방문객 증가 유도가 이루어져야 할 것이다. 특화거리의 상가안내 판지판, 벤치, 그늘 공간 등 공공시설을 조성하여 방문객의 이용편리를 도모하고, 이벤트 개최를 통한 재미거리, 볼거리 제공을 통한 방문객 유입이 이루어져야 할 것이다.

여섯째, 보행환경개선대상지별 특화된 계획, 장기, 중기, 장기 프로그램을 계획 수립과 동시에 건축물 외관 정비에 대한 지자체의 지원 및 지역 특성에 맞는 가로공간 계획, 상가주민들의 참여가 적극적으로 이루어진

다면 보행환경개선사업의 긍정적 효과가 매우 증대될 것으로 판단된다.

참 고 문 헌

[1] 최재석, "도심부 보행환경개선 사례 비교연구-원주 도심부 보행현황과 국내외 사례를 중심으로-", 대한국토학회지회논문집, 10권 4호(통권36호), pp.147-156, 2008.

[2] 이상준, "광주광역시 보행환경의 일반적 특성에 관한 조사연구", 환경연구, 동신대학교 환경연구소, 제6권, 제2호, Vol6, pp.11-12, 2001.

[3] 최봉기, 이중호, 성영태, "문화거리 활성화 방안에 관한 연구: 봉산문화거리를 중심으로", 대한지방자치학회지, pp.99-119, 제8권, 제2호, 2006.

[4] 문화체육부, *예술의 거리-계획과 실제*, 1996.

[5] 김혜영, 조진상, *문화도시론*, 새날출판사, 2006.

[6] 박지윤, "*보행자 중심의 문화가로조성을 위한 환경디자인 모형사례연구*", 이화여자대학교 대학원 석사학위논문, 1999.

[7] 김혜영, 조진상, *문화도시론*, 새날출판사, 2006.

[8] 윤효진, 우희집, "도심상업지역에 있어서의 보행환경에 따른 보행인의 인지특성분석", 대한국토도시계획학회 추계학술대회 발표논문, pp.797-810, 2001.

[9] John J. fruin 著, *"Pedestrian planning and Design,"* 유태열 역, 태림문화사, 2001.

[10] R. Brambilla and Longo 著, 박정우 역, "*보행자 공간*", 기문당, 1986.

[11] 윤정숙, "*보행환경개선사업이 상업환경에 미치는 영향 분석-서울시 걷고 싶은 거리만들기 시범 가로를 대상으로*", 서울시립대학교 도시과학대학원 도시계획학과 석사학위논문, 2007.

[12] 김영하, "역사문화탐방로 조성사업 이후의 가로경관 분석 연구-인사동을 중심으로", 대한건축학회 논문집, 제20권, 제2호, pp.153-160, 2004.

[13] 장준호, 송혜진, 이보연, 이재미, "보행환경개선을 위한 걷고 싶은 거리 만들기 추진에 관한 연구, -걷고 싶은 녹화거리 조성사업을 중심으로", 지역사회발전학회논문집, 제30권, 제3호, pp.37-52, 2005.

[14] 배웅규, 김도년, "지역경제 활성화를 위한 환경정비형 지구단위계획의 시행평가 연구, 대한건축학회논문집", 제21권, 제2호, pp.163-172, 2005.

[15] 이화연, 박소현 "구도심 근린상업가로의 활성화 방안에 관한 연구-미국메인스트리트 프로그램의 성공사례를 바탕으로", 한국도시설계학회학술발표대회 논문, pp.271-185, 2006.

[16] 윤정숙, "*보행환경개선사업이 상업환경에 미치는 영향 분석-서울시 걷고 싶은 거리만들기 시범 가로를 대상으로*", 서울시립대학교 도시과학대학원 도시계획학과 석사학위논문, 2007.

저 자 소 개

최 효 승(Hyo-Seung Choi) 정회원

- 1985년 2월 : 전남대학교 사범대학 미술교육학과(미술학사)
- 1989년 2월 : 전남대학교 교육대학원(교육학 석사)
- 2006년 3월 ~ 현재 : 동신대학교 산업디자인학과 전임강사

<관심분야> : 산업디자인, 공공디자인

김 혜 영(Hye-Young Kim) 정회원

- 2004년 2월 : 안양대학교 관광경영학과(관광학사)
- 2006년 2월 : 경기대학교 관광경영학과(관광학 석사)
- 2009년 2월 : 경기대학교 관광경영학과(관광학 박사)
- 2008년 3월 ~현재 : 경기대학교 관광경영학과 외래교수

<관심분야> : 관광, 문화산업, 스토리텔링