

# 도보길 이용목적 및 선택요인 조사연구

## A Research on the Purpose of Use and Selection Factor of Walking Trails

변 경 화\*                      유 창 균\*\*  
Byun, Kyeonghwa              Yoo, Changgeun

### Abstract

This research aimed to identify walking trails' purpose of its use and the factors that influence the selection. For this, a survey targeting the walking trail users was conducted in 2016 to question the research aim stated above. The mean number of walking trail usage in a month was 2.51 times and the duration of use ranged from one to ten hours, with the average of 2.5 hours. The main reason for the usage was to maintain physical health and the following was for mental relaxation, thus showing more than 90% of the people concerned with physical and mental health. Walking trails near the residences had the greatest percentage and trails that include mountains, rivers, seas and lakes were the following. Trails near historical locations or countryside showed a lower percentage. The choices showed relevance to the proximity as a standard of selection. The next highest percentage was the convenience of transportation. Additionally, people that access the trails three or more times were inclined to be influenced by the installation of exercising equipment. The aspect of facilities showed that the place for relaxation was a significant selection factor such as bathrooms for 20s to 30s and exercising equipments for people older than 50. To access the walking trails, people reach it by automobiles, public transport, walking and bicycles and out of these, automobiles had the highest percentage.

주요어 : 도보길, 이용목적, 선택요인

Keywords : Walking trail, Purpose of use, Selection factor

## 1. 서론

### 1.1 연구의 배경 및 목적

1993년 유네스코 세계문화유산으로 지정된 ‘산티아고 순례길’은 2,000년의 역사를 지니고 있으며, 일본의 시코쿠지역에 있는 ‘오헨로’ 순례길도 1,200년이 넘는 역사를 가지고 있는데, 최근 이와 같이 역사적 배경을 가진 도보길에 대한 관심이 세계적으로 고조되면서 다양한 목적을 갖고 찾아가는 방문자 수가 꾸준히 늘어가는 추세를 보이고 있다.

국내의 도보길 조성은 2007년 제주올레길을 시작으로 주거지에서 쉽게 접근이 가능한 위치에도 상시 이용가능한 도보길이 형성되면서, 누구나 언제든지 쉽게 이용할 수 있는 환경여건이 빠르게 형성되고 있다. 이로 인해 최근에는 여행지에서 만나는 ‘도보여행길’의 개념에서 확장되어 일상에서 향유 가능한 ‘도보길’로 이해되고 있으며, 그 목적에 따라 단순보행에 초점이 맞추어지는 경우 ‘걷는길’, ‘탐방로’ 등으로, 보행과 체험행위에 초점이 맞추어지는 경우 ‘문화’, ‘생태’, ‘역사’ 등의 접두어가 붙기도 하고, 지리적 특성을 담아 ‘해안누리길’ ‘바닷길’ ‘서울둘레길’ ‘인천시둘레길’ 등 다양한 명칭으로 개설되고 있다.

반면 도보길의 개설과정에서 도보길의 가치와 특성, 잠재력, 기여활용 가능성 등에 대한 검토와 연구가 충분히 이루어지지 않은 상태에서 유행을 좇아 성급하게 개설하거나 지방자치단체장의 치적 쌓기를 위해 단시간에 급조되어 개설되는 경향마저 보이고 있는 실정이다. 또한 이와 관련된 기존 연구의 대부분이 특정 도보길만을 대상으로 ‘여행’에 초점을 두어 여행동기와 목적에 국한하는 한계를 보이고 있어, 전국적 차원에서 도보길 이용목적과 선택요인 등 도보길에 대한 인식조사 연구가 필요한 시점이 되고 있다.

이에 본 연구는 우리나라의 도보길<sup>1)</sup> 이용 경험자를 대상으로 도보길 이용의 특성과 목적 그리고 선택요인에 대한 조사와 분석을 통해, 앞으로의 도보길 조성과정에서 활용 가능한 실증적 기초자료를 제공하고자 한다.

이에 본 연구는 우리나라의 도보길<sup>1)</sup> 이용 경험자를 대상으로 도보길 이용의 특성과 목적 그리고 선택요인에 대한 조사와 분석을 통해, 앞으로의 도보길 조성과정에서 활용 가능한 실증적 기초자료를 제공하고자 한다.

### 1.2 연구범위와 방법

본 연구는 도보길의 이용목적 및 선택지에 영향을 미치는 요인을 파악하는 것을 목적으로 하였다. 이를 위해 1년(2016년)내 도보길 이용 경험이 있는 이용자를 대상으로 설문조사를 실시하였다.

설문지는 전 국민을 대상<sup>2)</sup>으로 인구학적변인과 도보여행의

\* 가톨릭관동대학교 강사, 공학박사  
\*\* 목포대학교 공과대학 건축학과 교수, 공학박사  
(Corresponding author : Dept. of Architecture, Mokpo National Univ., ycg8133@gmail.com)

이 논문은 2016년도 정부(미래창조과학부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 기초연구사업임 (NRF-2016R1C1B2014338)

1) 본 연구에서의 도보길은 ‘걷는다’라는 도보활동을 기반으로 다양한 체험 행위를 목적으로 외부에 형성된 도로를 의미하고 있다. 즉 보행을 주요 목적으로 형성된 보행로와는 달리 문화역사 및 생태 등과 같은 다양한 개념과 결합되면서 개발된 코스를 총칭한다.

목적 및 선택요인에 관련한 문항을 설정하여 2017년 1월 15일부터 30일까지 15일간 온라인 설문조사로 진행되었다(Table 1).

조사는 전문 컨설팅업체<sup>3)</sup>에 의뢰하여, 지역할당과 연령층의 고른 표집을 위하여 프로그램을 설정하여 이루어졌으며, 총 588부의 유효데이터를 본 분석에 사용하였다.

분석은 Spss 통계프로그램을 이용하여, 빈도분석, 교차분석, 카이스퀘어분석, T-test, ANOVA를 실시하였으며, 사후검정은 Tukey & Scheffe으로 검토하였다.

Table 1. Questionnaire contents

구분	조사내용	문항 수
인구학적 속성	성별, 나이, 직업, 학력, 거주지, 5일제 근무여부	5
도보길 이용현황 및 선택요인	도보길 동행자, 도보길까지 교통수단 이용 빈도 및 소요시간	4
	도보길 이용목적, 조성지역, 도보길 선택 이유, 시설, 위치	5

### 1.3 응답자 개요

설문대상자는 20대 이상으로 하였으며, 응답자의 일반적인 특성은 <Table 2>와 같다. 남성과 여성이 49.1%와 50.9%로 여성이 근소하게 많았다. 연령은 20세에서 68세사이로 나타났으며, 20대에서 40대까지 약 25%의 비슷한 비율을 차지하고 있으며, 60대가 가장 낮은 3.6%로 나타났다. 학력은 대졸이상인 81.1%로 매우 높게 나타났다.

거주지는 대도시 중심부가 39.3%, 대도시 주변지역이 29.6%, 지방의 중소도시 중심부가 25.5%이며, 그 외 농어촌지역이 5.6%로 나타났다.<sup>4)</sup>

직업은 도보길 이용자를 대상으로 하였으므로 생활시간의 조정가능 여부를 기준으로 총 6개 유형인, 출퇴근시간이 정해진 직장인, 주부, 대학생, 구직자, 자영업(프리랜서 포함), 은퇴자로 구분하였다. 직장인이 64.1%로 가장 높게 나타났으며, 다음으로 주부 15.6%, 대학생 10.4% 순으로 나타났으며, 은퇴자는 0.9%로 가장 낮게 나타났다.

직장인 377명을 대상으로 주 5일제 근무여부를 조사한 결과, 84.4%가 5일제근무로 나타났다(Fig. 1.).

Table 2. Respondents information

성별	구분	N	%
	남성	289	49.1
여성	299	50.9	

2) 전 국민을 대상으로 하였으므로 행정구역상 인구에 따라 표본 수의 할당을 맞추었다.

3) 케이에스아이(<http://www.6025.co.kr/>)

4) 거주지는 ① 대도시 중심부 ② 대도시 주변지역 ③ 중소도시 중심부 ④ 중소도시 주변지역 ⑤ 농어촌지역 중심지 ⑥ 농어촌지역 ⑦ 기타지역의 7개 지역으로 구분하여 조사가 이루어졌다. 그러나 응답자의 거주지 분포의 결과는 <Table 1>과 같이 ① 대도시 중심부, ② 대도시 주변지역, ③ 중소도시 중심부, ④ 농어촌지역의 4개 지역만 나타났다.

구분		N	%
연령	20대	145	24.7
	30대	142	24.1
	40대	151	25.7
	50대	129	21.9
	60대	21	3.6
학력	고졸 이하	111	18.9
	대졸 이상	477	81.1
거주지	대도시 중심부	231	39.3
	대도시 주변지역	174	29.6
	중소도시 중심부	150	25.5
	농어촌지역	33	5.6
직업	출퇴근 시간이 정해진 직장인	377	64.1
	주부	92	15.6
	대학생	61	10.4
	구직자	29	4.9
	자영업 및 프리랜서	24	4.1
	은퇴자	5	0.9
도보길 동행자	혼자	169	28.7
	커플	52	8.8
	가족 및 친지	233	39.6
	친구	88	15.0
	동호회	15	2.6
	무응답	31	5.3
	합계	588	100.0

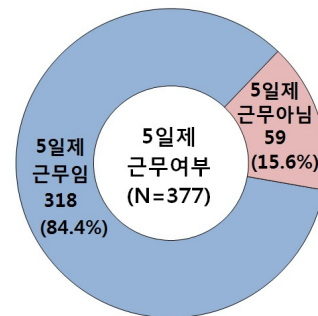


Fig. 1. Working days per one week among office workers

도보길 동행자는 「가족 및 친지」가 39.6%로 가장 높게 나타났으며, 다음으로 혼자인 경우가 28.7%, 친구 15.0%, 커플 8.8% 순이며, 동호회 활동으로 도보길을 이용하는 경우는 2.6%로 나타났다.

## 2. 도보길 현황 및 선행연구 고찰

도보여행은 ‘느리게 걸으면서 하는 여행(박영아·현용호)<sup>5)</sup>’, ‘길을 따라 걸으며 그 지역의 역사를 이해하고, 문화 및 자연 환경을 체험하고 감상하며 신체적 정신적 활동을 하는 여행(장용운)<sup>6)</sup>’, ‘길을 따라 종교·문화·역사자원이나 자연·생태 자원 등의 매력물을 체험하고 감상하며 학습하기를 즐기는 걷는 여

5) 박영아·현용호, 도보여행 동기에 관한 탐색적 연구-제주도 ‘올레길’을 중심으로, 관광학연구, 33(7), 2009, pp.75-93

6) 장용운, 서울시 도보관광 활성화 방안에 관한 탐색적 연구, 관광서비스연구, 12(1), 2013, p.67

행(문화체육관광부)<sup>7)</sup>으로 정의 내리고 있다. 이러한 정의에 의하면, 도보여행길은 ‘걷기’라는 도보활동과 ‘여행’라는 체험행위가 이루어지는 공간이라고 볼 수 있다.<sup>8)</sup>

이러한 도보여행길이 자연환경을 배경으로 하는 도시주변이나 거주지 외곽에 조성되었던 것에서 벗어나 누구나 쉽게 이용할 수 있는 거주지 근접위치에 형성되면서, ‘걷기’라는 도보활동을 기본으로 하면서 여행뿐만 아니라 다양한 체험행위를 위한 공간으로 변화하게 되었다.

이러한 변화를 반영하여, 김성배의 연구<sup>9)</sup>에서는 탐방로, 등산로, 걷는길, 숲길, 도보여행길, 둘레길 등 단순한 이동목적의 길이 아닌 여가활동, 생활체육활동, 건강증진활동, 휴식활동의 선형공간으로 길을 “걷는 길”이라는 명칭으로 통일할 것과 이에 대한 체계적 관리와 활동을 규정하기 위한 법률의 필요성과 개선점을 도출하였다.

문화체육관광부는 2010년 7월 전국 도보여행길 종합안내망(Korea Trails)을 계획하여, 한국관광공사에서 관리하는 ‘걷기여행길’이라는 종합안내망을 구축한바 있다.

최근에 이를 업데이트하여, 이용자들의 통합정보서비스 수요에 부응하기 위해 걷기와 자전거 여행을 중심으로 기존의 코스 정보 DB와 외부의 오픈 API 정보를 이용해 두루누리(KOREA MOBILITY) 시범시스템을 구축하여 운영하기 시작하였다. 두루누리에서 지역별로 제공하는 걷기여행길을 정리해보면(Table 3), 2018년 8월 기준 총 568길, 1,698코스에 해당하고 있다.<sup>10)</sup>

조성된 도보길을 2015년과 비교해 보면<sup>11)</sup>, 걷기여행길은 30개가 감소하였지만 코스는 110개 증가하였다. 이는 정부부처 및 지자체들이 자체적으로 걷기여행길을 조성하고 이를 소개하는 웹사이트 등을 구축·운영해오고 있던 사항들을 통합적으로 재구축하면서 나타난 결과라고 보아진다.

Table 3. of walking trails and course

지역	걷기 여행길	코스	지역	걷기 여행길	코스
서울특별시	45	141	경기도	62	203
부산광역시	18	49	강원도	64	249
대구광역시	13	45	충청북도	23	66
인천광역시	8	42	충청남도	44	92
광주광역시	11	35	전라북도	32	108
대전광역시	11	41	전라남도	82	213
울산광역시	21	65	경상북도	76	160
세종특별자치시	3	10	경상남도	45	113
제주특별자치도	10	66	합계	568	1,698

7) 문화체육관광부, 도보여행 활성화에 따른 파급 효과 분석, 문화체육관광부, 2010. p.11  
 8) 김영덕·변경화, 도보길환경의 안전 및 위험인식에 관한 조사연구, 한국농촌건축학회논문집, 20(11), 2018, pp.45-52  
 9) 김성배, 탐방로관련 현행 법제도와 관련 법안평가-생활체육, 문화관광 그리고 힐링, 스포츠와 법, 16(2), 2013. pp.9-45  
 10) 한국관광공사, <https://www.durunubi.kr/>  
 11) 2015년 4월 30일 기준으로 전국적으로 조성된 도보길은 598개, 1,588코스로 나타났다. 이윤정·변경화·유창균, 도보여행길의 현황 및 개선점 고찰, 한국문화공간건축학회논문집, 50, 2015. pp.202-211

도보길에 관한 연구는 관광학분야에서 활발하게 진행되고 있는데, 관광학분야 이외의 연구를 살펴보면, 도보길이 지역의 자연환경, 문화와 역사를 기반으로 조성되므로 지역주민의 인식과 이해관계에 관한 연구가 이루어지고 있다. 그리고 ‘걷기’와 ‘여행’의 관점을 동시에 내재하는 공간이라는 관점에서 도보여행길에 갖추어져야 할 조건으로 보행환경, 여행환경, 편의시설 및 안내표지물이라는 세 가지 조건을 제시한 연구, 도보여행자의 심리적 안전에 영향을 미치는 도보길 환경과 정보시설물의 설치 현황을 조사한 연구, 도보여행 활성화를 위한 탐방로 시설의 운영관리 실태에 관한 연구가 진행되었다.<sup>12)</sup> 한편, 도보길이 외부의 개방된 형태로 조성되었으므로 이에 대한 안전 및 위험인식에 관한 연구가 최근 이루어졌다.

이상의 연구에서 보면, 도보길 이용목적은 ‘여행’에 초점을 두어 여행 동기와 목적을 다루고 있거나, 도보길의 환경에 초점에 둔 연구가 주로 이루어져, 도보길의 이용목적이나 선택에 영향을 미치는 요인에 대한 연구는 미비한 실정이다. 뿐만 아니라 대부분의 연구들이 특정 도보길을 대상으로 하고 있어, 본 연구에서는 전국적 범위에서 이러한 일반적 인식을 논하고자 한다.

### 3. 도보길 이용현황

#### 3.1 도보길 이용횟수

한 달 기준으로 도보길 이용 횟수는 평균 2.51회로 나타났다. 구체적으로 한 달에 한번이 42.3%로 가장 많으며, 다음으로 2회가 23.6%로써 한 달에 1~2회인 경우가 전체 65% 이상을 차지하고 있다. 한 달에 3회와 4회는 10.4%와 10.7%로 각각 나타났는데, 이 경우는 일주일 단위를 기준으로 이용하는 것으로 판단된다. 한 달에 6회 이상인 경우는 6.3%로 나타난 반면, 한 달에 1회 미만인 경우는 2.2%로 나타났다(Fig. 2).

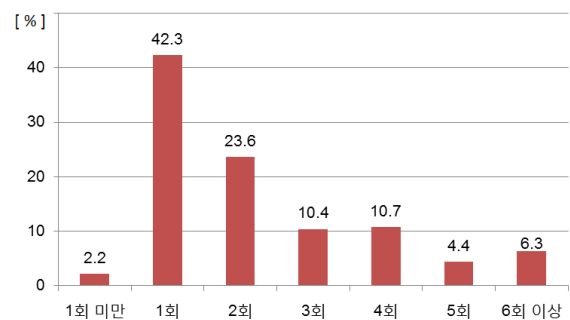


Fig. 2. Frequency in use of walking trails per one month

도보길 이용 횟수를 응답자 속성에 따른 차이를 파악하기 위해, T-test와 ANOVA분석을 실시하였다. 분석결과, 성별, 연

12) 김영덕·변경화, 도보길환경의 안전 및 위험인식에 관한 조사연구, 한국농촌건축학회논문집, 20(11), 2018, pp.45-52

령, 학력, 거주지에 의해서는 유의미한 차이가 나타나지 않았으나 직업과 5일제 근무여부에 따라 도보길 이용 횟수에 유의미한 차이가 나타났다.

먼저 직업에 의한 차이를 살펴보면(Table 4), 은퇴자가 평균 3회로 가장 많이 도보길을 이용 하는 것으로 나타났으나, 표본수가 작아 일반화하기에는 다소 무리가 있다. 다음으로 주부가 2.9회, 자영업, 직장인, 구직자 순으로 나타났으며, 대학생이 1.82회로 가장 낮게 나타났다.

사후검정으로 Tukey & Scheffe를 실시한 결과, 대학생이 그 외의 직업군과 차이가 나타나, 대학생이 다른 직업군에 비하여 도보길 이용이 낮게 나타났다.

Table 4. ANOVA analysis of frequency in use of walking trails by job per one month

직업	빈도	평균	표준편차	F값	사후검정
대학생	61	1.82	1.46	2.337*	A
직장인	377	2.51	2.75		B
주부	92	2.90	2.46		B
구직자	29	2.14	1.64		B
자영업	24	2.75	3.98		B
은퇴자	5	3.00	1.41		B

\*p<0.05

5일제 근무여부를 체크한 직장인 377명을 대상으로 도보길 이용 횟수에 대한 T-test를 실시한 결과, 5일제근무인 경우 이용 횟수가 2.35회로 나타난 반면 5일제근무가 아닌 경우 3.41회로 더 높게 나타났다(Table 5).

5일제근무인 경우가 주말에 상대적으로 시간적 여유가 더 많으므로 이용 횟수가 더 많을 것이라 기대할 수 있지만, 본 조사에서는 오히려 5일제근무를 하지 않는 응답자들이 한 달에 약 1회 정도 더 많이 이용하는 것으로 나타났다. 2003년 근로기준법의 개정으로 2004년 7월부터 주5일제 근무가 시행되면서 여가시간의 확대가 여행에 영향을 미치게 되었지만, 10여년이 경과하면서 주5일제 근무여부가 미치는 영향력이 낮아진 것으로 판단된다.

Table 5. T-test of frequency in use of walking trails by working days per one week among office workers

5일제 근무여부	빈도	평균	표준편차	T값
5일제 근무	318	2.35	2.28	7.493***
5일제 근무 아님	59	3.41	4.44	

\*\*\*p<.001

### 3.2 도보길 소요시간

한번 도보길을 걸을 때 걸는 시간을 살펴보면, 1시간에서 10시간까지로 나타났으며, 평균은 2.69로 약 2시간 30분 정도 소요되는 것으로 나타났다. 소요시간은 2시간인 경우가 가장 많은 29.3%로 조사되었으며, 다음으로 1시간이 25.2%로 나타나,

약 55%의 응답자가 1시간에서 2시간 정도로 도보길에서 걷는 것으로 나타났다(Fig. 3).

응답자의 속성에 따라 도보길에서 걷는 시간의 차이를 파악하기 위하여 T-test와 ANOVA분석을 실시한 결과, 성별, 연령, 학력, 거주지, 직업, 5일제 근무여부에 따른 유의미한 차이가 나타나지 않았다.

그러나 도보길에서 걷는 시간에 있어서는 동행자에 따라 유의미한 차이가 나타났다. 혼자, 커플, 가족 및 친지의 경우에는 평균 2시간 반 정도 소요되고 있으나, 동호회 활동으로 도보길을 걷는 경우에는 3.93시간이 소요되는 것으로 나타났다(Table 6).

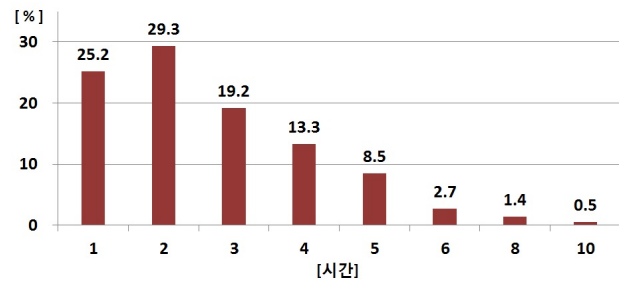


Fig. 3. Average time spending to walk per one time

Table 6. ANOVA analysis of average time spending to walk per one time by companions

동행자	빈도	평균	표준편차	F값	사후검정
혼자	169	2.53	1.55	7.733***	A
커플	52	2.77	1.38		A
가족 및 친지	233	2.55	1.45		A
친구	88	3.40	1.85		AB
동호회	15	3.93	1.98		B

1) \*\*\*p<.001

2) 무응답 31사례는 제외하여 분석하였음

### 3.3 도보길 이용목적

도보길의 이용목적에 대한 응답을 보면(Fig. 4), 신체적 건강유지가 가장 많은 49.5%로 나타났으며, 다음으로 정신적 힐링이 42.3%로써, 신체적·정신적인 건강을 유지하기 위한 목적이 90% 이상으로 나타났다. 그 외에는 단순한 여가활동, 지병 치료, 좋은 인간관계 형성의 순으로 나타났다.

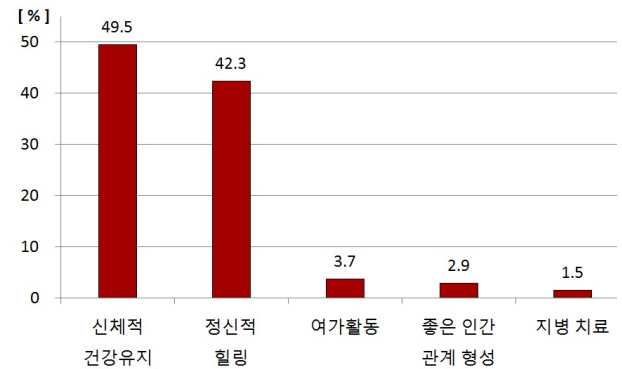


Fig. 4. Walking trails' purpose in use

도보길 이용목적에 응답자 속성에 따른 차이를 파악하기 위하여 T-test와 카이스퀘어분석을 실시한 결과, 성별, 연령, 거주지, 동행자, 이용 횟수에 따라 유의미한 차이가 나타났다(Table 7).

남성과 여성 모두 신체적 건강을 유지가 가장 높게 나타났다. 그러나 여성들이 정신적 힐링과 좋은 인간관계 형성을 위해 도보길을 이용하는 경우가 남성들보다 더 높으며, 남성들은 지병치료를 목적으로 하는 경우가 상대적으로 더 많이 나타났다.

연령별로 보면, 30대를 제외한 모든 연령대에서 신체적 건강유지가 가장 높게 나타났으며, 연령이 많을수록 신체적 건강유지의 비율이 높게 나타났다. 좀 더 구체적으로 살펴보면, 20대와 40대는 신체적 건강유지와 정신적 힐링의 차이가 3~4%인 반면, 50대와 60대는 신체적 건강유지가 정신적 힐링보다 훨씬 높은 비율을 차지하고 있어, 연령이 많을수록 신체적 건강에 대한 관심이 반영되고 있는 것으로 보인다.

도보길 이용목적에 있어서 다른 연령대와 차이를 보이는 30대의 경우는 정신적 힐링이 높은 비율을 차지하는 것으로 나타났는데, 이는 경제활동의 중심축으로 활동하는 과정에서 필연적으로 발생하게 되는 다양한 스트레스 해소에 도보길이 주는 이점과 타 연령대에 비해 비교적 왕성한 신체여건이 상호 작용한 결과로 해석된다.

거주지에 따른 도보길 이용목적에 살펴보면, 중소도시 중심부에 거주하는 경우를 제외한 모든 지역에서 신체적 건강유지를 목적으로 하는 것으로 나타났으며, 특히 대도시의 중심부와

주변지역 거주자들의 50%이상이 신체적 건강유지를 목적으로 하고 있다. 반면 중소도시에 거주하는 경우에는 정신적 힐링이 가장 높게 나타났다. 시골지역에 거주하는 경우 정신적 힐링은 다른 지역거주자들보다 낮게 나타난 반면 좋은 인간관계 형성을 응답한 경우가 상대적으로 더 높게 나타났다.

도보길 동행자에 따라 살펴보면, 커플을 제외한 모든 동행자에서 신체적 건강유지가 목적으로 나타났으며, 특히 동호회 활동은 66.7%로 가장 높게 조사되었다. 반면 커플인 경우에는 정신적 힐링이 가장 높게 나타났으며, 친구와 함께 도보길을 이용하는 경우에는 신체적 건강유지와 정신적 힐링의 차이가 상대적으로 작게 나타나, 커플이나 친구와 함께 하는 경우에 심리적 안정을 위해 도보길을 이용을 하는 것으로 보인다.

도보길의 이용횟수에 따른 목적을 보면, 한 달에 1회 이하와 3회의 경우 정신적 힐링의 목적이 가장 높게 나타났으나, 2회와 4회 이상 도보길을 걷는 경우는 신체적 건강유지가 높게 나타났다. 특히 4회 이상인 경우 신체적 건강유지가 60%로 신체적 건강을 유지하려는 응답자들의 대부분이 평균 일주 1회 이상 도보길을 걷는 것이라 기대할 수 있다. 따라서 이용횟수는 신체적 건강유지를 위한 경우 다소 정기적 성향을 가지며 정신적 힐링을 위한 경우 다소 비정기적 성향을 가지는 것으로 나타났다.

Table 7. Chi-Square analysis about walking trails' purpose of use by respondents' variables

구분	도보여행의 목적		신체적 건강유지	정신적 힐링	지병치료	좋은 인간관계 형성	단순한 여가활동	$\chi^2$
			291 (%)	249 (%)	9 (%)	17 (%)	22 (%)	
성별	남성	289 (100%)	<b>145 (50.2)</b>	118 (40.8)	9 (3.1)	6 (2.1)	11 (3.8)	10.986*
	여성	299 (100%)	<b>146 (48.8)</b>	131 (43.8)	0 (0.0)	11 (3.7)	11 (3.7)	
연령	20대	145 (100%)	<b>63 (43.4)</b>	59 (40.7)	5 (3.4)	5 (3.4)	13 (9.0)	62.031***
	30대	142 (100%)	52 (36.6)	<b>83 (58.5)</b>	3 (2.1)	1 (0.7)	3 (2.1)	
	40대	151 (100%)	<b>74 (49.0)</b>	68 (45.0)	1 (0.7)	6 (4.0)	2 (1.3)	
	50대	129 (100%)	<b>85 (65.9)</b>	36 (27.9)	0 (0.0)	5 (3.9)	3 (2.3)	
	60대	21 (100%)	<b>17 (81.0)</b>	3 (14.3)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (4.8)	
거주지	대도시 중심부	231 (100%)	<b>117 (50.6)</b>	96 (41.6)	6 (2.6)	6 (2.6)	6 (2.6)	21.767*
	대도시 주변지역	174 (100%)	<b>90 (51.7)</b>	73 (42.0)	2 (1.1)	5 (2.9)	4 (2.3)	
	중소도시 중심부	150 (100%)	68 (45.3)	<b>69 (46.0)</b>	1 (0.7)	2 (1.3)	10 (6.7)	
	시골지역	33 (100%)	<b>16 (48.5)</b>	11 (33.3)	0 (0.0)	<b>4 (12.1)</b>	2 (6.1)	
동행자	혼자	169 (100%)	<b>88 (52.1)</b>	69 (40.8)	4 (2.4)	2 (1.2)	6 (3.6)	32.415**
	커플	52 (100%)	16 (30.8)	<b>29 (55.8)</b>	0 (0.0)	1 (1.9)	6 (11.5)	
	가족 및 친지	233 (100%)	<b>122 (52.4)</b>	98 (42.1)	3 (1.3)	5 (2.1)	5 (2.1)	
	친구	88 (100%)	<b>43 (48.9)</b>	38 (43.2)	2 (2.3)	5 (5.7)	0 (0.0)	
	동호회활동	15 (100%)	<b>10 (66.7)</b>	4 (26.7)	0 (0.0)	1 (6.7)	0 (0.0)	
이용 횟수	1회 미만	13 (100%)	4 (30.8)	<b>6 (46.2)</b>	0 (0.0)	1 (7.7)	<b>2 (15.4)</b>	41.817*
	1회	249 (100%)	100 (40.2)	<b>127 (51.0)</b>	3 (1.2)	10 (4.0)	9 (3.6)	
	2회	139 (100%)	<b>81 (58.3)</b>	48 (34.5)	1 (0.7)	3 (2.2)	6 (4.3)	
	3회	61 (100%)	25 (41.0)	<b>30 (49.2)</b>	3 (4.9)	1 (1.6)	2 (3.3)	
	4회	63 (100%)	<b>41 (65.1)</b>	18 (28.6)	1 (1.6)	1 (1.6)	2 (3.2)	
	5회	26 (100%)	<b>17 (65.4)</b>	9 (34.6)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	
6회 이상	37 (100%)	<b>23 (62.2)</b>	11 (29.7)	1 (2.7)	1 (2.7)	1 (2.7)		

1) \* $p < .05$ , \*\* $p < .01$ , \*\*\* $p < .001$

2) 동행자의 경우 무응답 31사례는 제외하여 분석하였음 (총 사례수 557)

Table 8. Chi-Square analysis about established area of walking trails by respondents' variables

구분	도보여행지의 유형		주거지역	산악지역	수변지역	역사사적지역	농촌지역	$\chi^2$
			288 (%)	225 (%)	41 (%)	21 (%)	13 (%)	
성별	남성	289 (100%)	127 (43.9)	<b>130 (45.0)</b>	18 (6.2)	8 (2.8)	6 (2.1)	11.169*
	여성	299 (100%)	<b>161 (53.8)</b>	95 (31.8)	23 (7.7)	13 (4.3)	7 (2.3)	
거주지	대도시 중심부	231 (100%)	<b>107 (46.3)</b>	93 (40.3)	16 (6.9)	12 (5.2)	3 (1.3)	46.977***
	대도시 주변지역	174 (100%)	<b>97 (55.7)</b>	63 (36.2)	9 (5.2)	3 (1.7)	2 (1.1)	
	중소도시 중심부	150 (100%)	<b>74 (49.3)</b>	58 (38.7)	9 (6.0)	6 (4.0)	3 (2.0)	
	농어촌지역	33 (100%)	10 (30.3)	<b>11 (33.3)</b>	<b>7 (21.2)</b>	0 (0.0)	<b>5 (15.2)</b>	
동행자	혼자	169 (100%)	<b>85 (50.3)</b>	59 (34.9)	13 (7.7)	7 (4.1)	5 (3.0)	33.480**
	커플	52 (100%)	<b>32 (61.5)</b>	15 (28.8)	2 (3.8)	2 (3.8)	1 (1.9)	
	가족 및 친지	233 (100%)	<b>129 (55.4)</b>	79 (33.9)	12 (5.2)	9 (3.9)	4 (1.7)	
	친구	88 (100%)	25 (28.4)	<b>50 (56.8)</b>	8 (9.1)	3 (3.4)	2 (2.3)	
	동호회활동	15 (100%)	4 (26.7)	<b>11 (73.3)</b>	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	

1) \* $p<0.05$ , \*\* $p<0.01$ , \*\*\* $p<0.001$

2) 동행자의 경우 무응답 31사례는 제외하여 분석하였음 (총 사례수 557)

#### 4. 도보길 선택요인

##### 4.1 조성지역의 성격에 따른 선택

주로 다니는 도보길 조성지역을 구분하면 <Fig. 5.>와 같이 크게 5가지로 나타났다. 주거지, 마을, 도심 내 등과 같이 거주지역이 포함된 도보길을 선택하는 경우가 49.0%로 가장 높게 나타났다. 다음으로 산을 중심으로 형성된 도보길을 선택하는 경우가 38.3%, 강이나 바다 등 수변공간을 주로 선택하는 경우가 7.0%로 나타나 자연환경을 토대로 형성된 도보길을 선택하는 경우가 약 45%정도로 나타났다. 그러나 수변보다는 산을 중심으로 형성된 도보길을 선택하는 경우가 훨씬 높게 나타났다. 한편 유적지 등과 같이 역사적인 장소를 선택하는 경우는 3.6%, 시골 및 농촌지역은 가장 낮은 2.2%로 나타났다.

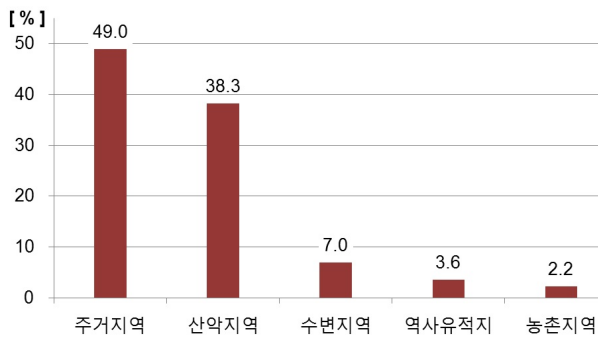


Fig. 5. Established area of walking trails

주로 다니는 도보길 조성지역을 응답자 속성에 따른 차이를 파악하기 위하여 T-test와 카이스퀘어분석을 실시한 결과, 성별, 거주지, 그리고 동행자에 따라 유의미한 차이가 나타났다(Table 8).

성별에 따른 차이를 보면, 남성은 산악지역을 선택하는 경우가 높게 나타난 반면 여성들은 주거지역에 형성된 도보길을 선택하는 경향이 나타났다.

거주지에 따른 차이를 살펴보면, 대도시 중심부와 주변지역,

중소도시 중심지에 거주하는 응답자들은 주거지역에 조성된 도보길을 선택하는 반면 농어촌지역 거주자들은 산악지역의 도보길을 선택하는 경향이 나타났다.

도보길 동행자에 따른 차이를 보면, 혼자, 커플, 가족 및 친지의 경우 주거지역에 조성된 도보길을 선택하는 경우가 높은 반면 친구와 동호회 활동의 경우에는 산악지역에 조성된 도보길을 선택하는 경향이 나타났다.

##### 4.2 도보길 선택이유

도보길 선택이유에 대한 응답을 구분하면 크게 7가지로 나타났다(Fig. 6). 가까워서 선택한다는 근접성이 47.6%로 가장 높게 나타났으며, 다음으로 편리한 교통수단이 19.2%로 나타나, 도보길 선택이 접근성과 관련이 높은 것으로 나타났다.

경관이 좋아서 선택한 경우는 18.0%로 나타났으며, 도보길 코스형태의 다양성이 12.8%로 나타났다. 다양한 활동을 지원하기 때문에 선택한 경우가 2%, 안전하기 때문에 선택한 경우가 0.3%로 나타났다.

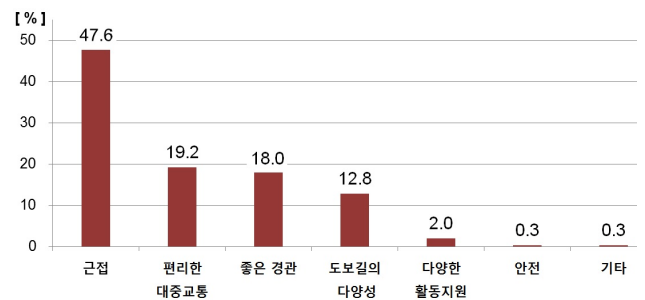


Fig. 6. Selection reasons of walking trails

근접성과 관련하여 좀 더 구체적으로 파악하기 위해, 주로 다니는 도보길 위치를 대도시 내, 대도시 외곽, 중소도시, 시골 지역으로 구분하여 거주지역과의 교차분석을 실시하였다(Table 9). 먼저 주로 다니는 도보길은 대도시 외곽에 위치한 경우가

Table 9. Location of walking trails by residential area

거주지	주로 다니는 도보길 위치		대도시 내 (N=92)	대도시 외곽 (N=251)	중소도시 (N=119)	시골지역 (N=126)
	대도시 중심부	대도시 주변지역				
대도시 중심부	231 (100%)		78 (33.8)	<b>106 (45.9)</b>	14 ( 6.1)	33 (14.3)
대도시 주변지역	174 (100%)		7 ( 4.0)	<b>125 (71.8)</b>	13 ( 7.5)	29 (16.7)
중소도시 중심부	150 (100%)		6 ( 4.0)	19 (12.7)	<b>89 (59.3)</b>	36 (24.0)
농어촌지역	33 (100%)		1 ( 3.0)	1 ( 3.0)	3 ( 9.1)	<b>28 (84.8)</b>

많으며 다음으로 시골지역으로 나타났다. 반면 대도시 중심부에 위치한 도보길을 다니는 경우는 가장 낮게 나타났다.

이를 거주지별로 살펴보면, 대도시 중심부 거주자를 제외하면, 응답자 본인이 거주하는 지역에 위치한 도보길을 주로 이용하는 것으로 나타나, 근접성이 도보길 선택에 중요한 요인으로 나타났다.

중요한 것은 거주지역에 관계없이 시골지역에 위치한 도보길이 선호가 높게 나타나고 있어, 도보길 선택에 있어서 근접성 이외에 좋은 경관이 선택 요인이 되고 있는데 대한 반영이라 판단된다.

시설적인 측면에서 도보길의 선택이유는 크게 7가지로 나타났다(Fig. 7). 충분한 휴식공간을 선택이유로 응답한 경우가 59.2%로 가장 높게 나타났다. 주차공간이 확보되었기 때문에 선택한 경우는 16%로 나타나 접근성이 도보길 선택의 주요 이유와 부합하고 있다. 다음으로 다양한 운동장비가 설치되었기 때문에 선택하는 경우가 9.5%, 깨끗한 화장실이 선택기준이 되는 경우는 8%로 나타났다.

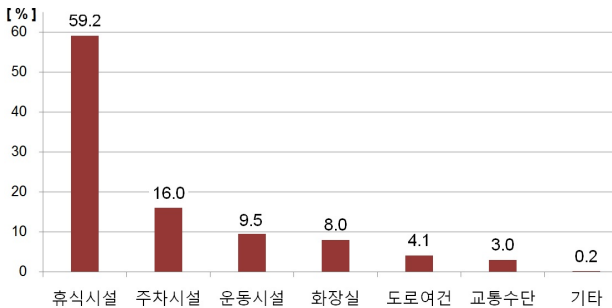


Fig. 7. Selection reasons of walking trails in facilities

도보길의 노면상태의 안전성 및 포장형태가 선택기준이 되는 경우가 4.1%로 나타났으며, 대중교통시설의 편리성이 3%로 나타났다. 그 외의 기타에는 블러그 등에서의 이용후기와 동호회에서 선택으로 응답한 경우이다.

시설적인 측면에서 도보길 선택이유에 대하여 응답자 속성에 따른 차이를 파악하기 위하여 T-test와 카이스퀘어분석을 실시한 결과(Table 10), 연령과 도보길 이용 횟수에 따라 유의미한 차이가 나타났다. 단 노면상태, 교통편의시설, 기타의 경우는 빈도수가 작기 때문에 이를 모두 기타의 범주(7.3%)로 분석하였다.

먼저 연령에 따른 차이를 보면, 모든 연령대에서 충분한 휴식공간이 가장 주요한 선택이유가 되고 있다. 구체적으로 보면 20대와 30대가 깨끗한 화장실이 선택이유로서 상대적으로 높게 나타난 반면 50대와 60대는 다양한 운동시설이 도보길 선택에 영향을 미치고 있다.

도보길 이용 횟수에 따른 차이를 보면, 횟수에 관계없이 충분한 휴식공간이 선택이유에서 가장 높은 비율을 차지하고 있다. 그러나 다양한 운동시설의 설치되었기 때문에 도보길을 선택한다는 비율이 3회를 기점으로 우선순위가 2위가 되고 있어, 한 달에 3회 이상 도보길을 걷는 응답자들에게 운동기구의 설치가 중요해지고 있다.

### 4.3 이동수단

도보길까지의 이동수단에 대한 응답을 살펴보면, 크게 4개 유형으로 나타났다. 자가용을 이용하는 경우가 가장 많은 37.6%로 나타났으며, 다음으로 대중교통수단이 31.8%, 그리고

Table 10. Chi-Square analysis about facilities installed on walking trails by respondents' variables

속성	시설물		충분한 휴식공간	충분한 주차공간	다양한 운동기구	깨끗한 화장실	기타	$\chi^2$
	시설물	비율 (%)						
연령	20대	145 (100%)	97 (66.9)	11 ( 7.6)	10 ( 6.9)	15 (10.3)	12 ( 8.3)	35.015**
	30대	142 (100%)	81 (57.0)	23 (16.2)	10 ( 7.0)	15 (10.6)	13 ( 9.2)	
	40대	151 (100%)	90 (59.6)	28 (18.5)	14 ( 9.3)	10 ( 6.6)	9 ( 6.0)	
	50대	129 (100%)	70 (54.3)	29 (22.5)	15 (11.6)	7 ( 5.4)	8 ( 6.2)	
	60대	21 (100%)	10 (47.6)	3 (14.3)	7 (33.3)	0 ( 0.0)	1 ( 4.8)	
이용 횟수	1회 미만	13 (100%)	10 (76.9)	1 ( 7.7)	0 ( 0.0)	1 ( 7.7)	1 ( 7.7)	49.247**
	1회	249 (100%)	142 (57.0)	52 (20.9)	10 ( 4.0)	30 (12.0)	15 ( 6.0)	
	2회	139 (100%)	85 (61.2)	23 (16.5)	14 (10.1)	6 ( 4.3)	11 ( 7.9)	
	3회	61 (100%)	38 (62.3)	3 ( 4.9)	9 (14.8)	4 ( 6.6)	7 (11.5)	
	4회	63 (100%)	37 (58.7)	7 (11.1)	10 (15.9)	2 ( 3.2)	7 (11.1)	
	5회	26 (100%)	16 (61.5)	2 ( 7.7)	6 (23.6)	1 ( 3.8)	1 ( 3.8)	
6회 이상	37 (100%)	20 (54.1)	6 (16.2)	7 (18.9)	3 ( 8.1)	1 ( 2.7)		

\*\*p<.01

도보로 이동하는 경우가 30.3%로 나타났다. 마지막으로 자전거를 이용하는 경우는 0.3%로 나타났다.

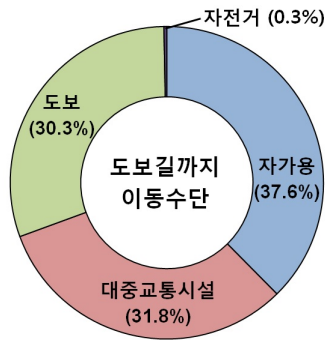


Fig. 8. Means of transportation to walking trails

도보길까지의 이동수단을 응답자 속성에 따른 차이를 파악하기 위하여 T-test와 카이스퀘어분석을 실시한 결과(Table 11),

연령, 직업, 거주지, 동행자, 이용 횟수, 도보여행에 소요시간에 따라 유의미한 차이가 나타났다.

연령대에 있어서 차이를 보면, 30대~50대는 자가용을 가장 많이 이용하고 있으나, 20대는 대중교통, 60대는 도보로 이동하는 경우가 가장 높게 나타났다. 자가용을 제외한 이동수단을 살펴보면, 20대와 40대는 도보이동, 30대와 50대는 대중교통수단을 이용하는 비율이 상대적으로 높게 나타났다.

직업에 따른 차이를 보면, 학생은 도보이동이 가장 높은 반면 직장인, 주부, 프리랜서 및 자영업자는 자가용 이용이 높으며, 구직자의 경우는 대중교통수단을 이용하여 이동하고 있다. 은퇴자는 자가용 이용자가 상대적으로 높게 나타났으나, 빈도수가 낮아 일반화하기에는 다소 무리가 있다.

거주지에 따른 차이를 보면, 대도시의 중심부, 중소도시의 중심부, 농어촌지역에 거주하는 경우 자가용을 이용하는 비율이 높으나 대도시의 주변부에 거주하는 경우는 대중교통을 이

Table 11. Chi-Square analysis about means of transportation to walking trails by respondents' variables

속성		이동수단					$\chi^2$
		자가용	대중교통	도보	자전거		
		221 (%)	187 (%)	178 (%)	2 (%)		
연령	20대	145 (100%)	31 (21.4)	<b>62 (42.8)</b>	51 (35.2)	1 (0.7)	43.177***
	30대	142 (100%)	<b>64 (45.1)</b>	45 (31.7)	33 (23.2)	0 (0.0)	
	40대	151 (100%)	<b>65 (43.0)</b>	36 (23.8)	50 (33.1)	0 (0.0)	
	50대	129 (100%)	<b>54 (41.9)</b>	40 (31.0)	35 (27.1)	0 (0.0)	
	60대	21 (100%)	7 (33.3)	4 (19.0)	<b>9 (42.9)</b>	1 (4.8)	
직업	대학생	61 (100%)	9 (14.8)	24 (39.3)	<b>27 (44.3)</b>	1 (1.6)	89.276***
	직장인	377 (100%)	<b>156 (41.4)</b>	120 (31.8)	101 (26.8)	0 (0.0)	
	주부	92 (100%)	<b>39 (42.4)</b>	20 (21.7)	33 (35.9)	0 (0.0)	
	구직자	29 (100%)	5 (17.2)	<b>13 (44.8)</b>	11 (37.9)	0 (0.0)	
	자영업	24 (100%)	<b>10 (41.7)</b>	9 (37.5)	5 (20.8)	0 (0.0)	
	은퇴자	5 (100%)	2 (40.0)	1 (20.0)	1 (20.0)	1 (20.0)	
거주지	대도시 중심부	231 (100%)	<b>89 (38.5)</b>	85 (36.8)	57 (24.7)	0 (0.0)	30.068***
	대도시 주변지역	174 (100%)	49 (28.2)	<b>69 (39.7)</b>	55 (31.6)	1 (0.6)	
	중소도시 중심부	150 (100%)	<b>67 (44.7)</b>	29 (19.3)	53 (35.3)	1 (0.7)	
	농어촌지역	33 (100%)	<b>16 (48.5)</b>	4 (12.1)	13 (39.4)	0 (0.0)	
동행자	혼자	169 (100%)	41 (24.3)	58 (34.3)	<b>69 (40.8)</b>	1 (0.6)	58.142***
	커플	52 (100%)	<b>23 (44.2)</b>	16 (30.8)	13 (25.0)	0 (0.0)	
	가족 및 친지	233 (100%)	<b>113 (48.5)</b>	51 (21.9)	68 (29.2)	1 (0.4)	
	친구	88 (100%)	25 (28.4)	<b>49 (55.7)</b>	14 (15.9)	0 (0.0)	
	동호회활동	15 (100%)	3 (33.3)	<b>8 (53.3)</b>	2 (13.3)	0 (0.0)	
이용 횟수	1회 미만	13 (100%)	<b>6 (46.2)</b>	4 (30.8)	3 (23.1)	0 (0.0)	29.903*
	1회	249 (100%)	<b>106 (42.6)</b>	81 (32.5)	61 (24.5)	1 (0.4)	
	2회	139 (100%)	<b>55 (39.6)</b>	44 (31.7)	40 (28.8)	0 (0.0)	
	3회	61 (100%)	21 (34.4)	<b>25 (41.0)</b>	15 (24.6)	0 (0.0)	
	4회	63 (100%)	18 (28.6)	16 (25.4)	<b>28 (44.4)</b>	1 (1.6)	
	5회	26 (100%)	7 (26.9)	8 (30.8)	<b>11 (42.3)</b>	0 (0.0)	
	6회 이상	37 (100%)	8 (21.6)	9 (24.3)	<b>20 (54.1)</b>	0 (0.0)	
소요 시간	1시간	148 (100%)	43 (29.1)	33 (22.3)	<b>72 (48.6)</b>	0 (0.0)	55.419***
	2시간	172 (100%)	<b>70 (40.7)</b>	46 (26.7)	56 (32.6)	0 (0.0)	
	3시간	113 (100%)	<b>51 (45.1)</b>	40 (35.4)	22 (19.5)	0 (0.0)	
	4시간	78 (100%)	27 (34.6)	<b>35 (44.9)</b>	15 (19.2)	1 (1.3)	
	5시간	50 (100%)	<b>20 (40.0)</b>	<b>20 (40.0)</b>	9 (18.0)	1 (2.0)	
	6시간 이상	27 (100%)	10 (37.0)	<b>13 (48.1)</b>	4 (14.8)	0 (0.0)	

1) \* $p < .05$ , \*\* $p < .01$ , \*\*\* $p < .001$

2) 동행자의 경우 무응답 31사례는 제외하여 분석하였음 (총 사례수 557)



용하는 비율이 상대적으로 높게 나타났다.

동행자에 따른 차이를 보면, 커플, 가족이나 친지의 경우 자가용 이용비율이 높은 반면 친구 혹은 동호회 활동인 경우에는 대중교통 이용이 높게 나타났다. 반면 혼자인 경우에는 도보로 이동하는 경향이 상대적으로 높게 나타났다.

도보길 이용 횟수에 따른 차이를 살펴보면, 한 달에 2회 이하인 경우에는 자가용을 이용하는 비율이 가장 높게 나타났으나, 한 달에 3회인 경우에는 대중교통수단이 가장 높게 나타났다. 한 달에 4회 이상 도보길을 걷는 경우에는 목적지까지 도보로 이동하는 경향이 나타났는데, 이는 신체적 건강을 유지하기 위해 도보길을 걷는 목적과 일치하는 결과라 보아진다.

도보길에서 걷는 평균시간에 따른 차이를 보면, 한시간의 경우 도보로 이동하는 비율이 가장 높으나, 2시간과 3시간의 경우에는 자가용 이용비율이 가장 높게 나타났다. 반면 4시간 이상 소요되는 경우에는 대중교통 이용비율이 높아지는 경향이 나타났다.

## 5. 결론 및 제언

본 연구는 도보길 이용의 특성과 목적 그리고 선택요인에 대한 조사와 분석을 위해 1년(2016년)동안 도보여행 유경험자를 대상으로 하는 설문조사와 분석을 실시하였으며, 구체적인 연구결과는 다음과 같다.

도보길 이용 횟수는 한 달 평균 2.51회로 나타났으며, 한 달에 1~2회의 빈도가 전체 65% 이상을 차지하였다. 도보길에 소요되는 시간은 1시간에서 10시간까지로 나타났으며, 평균 약 2시간 30분 정도로 약 55%의 응답자가 1시간에서 2시간 정도의 시간을 도보길에서 보내고 있다.

도보길 이용목적은 신체적 건강유지가 가장 많은 49.5%이며, 다음으로 정신적 힐링이 42.3%로서 신체적·정신적 건강유지가 목적인 경우가 90% 이상으로 나타났다.

주로 다니는 도보길은 거주지역이 포함된 형태가 49.0%로 가장 높은 비율을 차지하고 있으며, 다음으로 산을 중심으로 형성된 경우, 강이나 바다 등 수변공간이 기반이 되는 경우로 나타나 자연환경 위주의 도보길이 약 45% 정도로 나타났다. 역사적인 장소와 농촌지역을 선택하는 것은 낮게 나타났다.

도보길 선택요인은 근접과 대중교통을 포함하는 접근성이 66.8%로 가장 높게 나타났으며, 도보길 자체의 요인인 경관과 코스 다양성은 30% 정도로 나타나 접근성과 도보길 자체요인이 중요한 것으로 나타났다.

시설적 측면에서 도보길 선택은 휴식공간이 중요한 요인으로 나타났으며, 화장실은 20대와 30대에서, 운동장비 설치 50대 이상에서 선택요인이 되고 있다. 그리고 도보길을 한 달에 3번 이상 걷는 응답자일수록 운동장비 설치가 선택에 영향을 미치고 있다.

도보길까지는 자가용, 대중교통수단, 도보, 자전거로 이동하고 있으며, 자가용 이용이 가장 높은 비율을 차지하고 있다. 그

러나 연령, 직업, 거주지, 동행자, 이용 횟수, 그리고 도보길에서 걷는 시간에 따라 이동수단에 영향을 미치고 있다.

도보길이 누구나 쉽게 언제든지 이용할 수 있도록 조성되면서 걷기를 중심으로 하여 다양한 형태의 활동이 행해지고 있다. 특히 신체적 건강만을 목적으로 하기 보다는 심리적인 효과와 인간관계를 형성하는 공간으로서도 이용되고 있다.

도보길은 외부의 자연환경에 노출되어 있으며 일정한 경계와 범위가 정해지지 않은 선(線)적 형태를 띠고 있으므로 안전관리에 어려운 여건이다. 그리고 안전시설물들이 쉽게 노후화되고 훼손 될 가능성이 있다. 뿐만 아니라 대도시 내에 조성된다고 하더라도 일상생활의 거주공간과는 일정정도 떨어져 있으며 하나의 도보길이 하나의 행정구역에만 형성되는 것이 아니라, 여러 개의 행정구역에 걸쳐져 있는 경우도 있다. 따라서 도보길의 유지관리 및 안전관리를 위해서 행정적 연대와 도보길에 접한 주민들과의 긴밀한 협조가 이루어질 필요가 있다.

이를 위해서는 우선적으로 국내에 형성된 도보길에 대하여 지형적 특성과 시설물의 유형 등을 포함하여 도보길에 내재된 역사·문화적 특성에 대한 전수조사를 통하여 유형화할 필요가 있다. 이에 따라 도보길의 유형에 따라 이용자들의 다양한 체험활동에 미치는 영향에 대한 심도깊은 연구가 향후 진행될 필요가 있다.

## 참고문헌

1. 김성배, 탐방로관련 현행 법제도와 관련 법안평가-생활체육, 문화관광 그리고 힐링, 스포츠와 법, 16(2), 2013, pp.9-45.
2. 김영덕·변경화, 도보길환경의 안전 및 위험인식에 관한 조사 연구, 한국농촌건축학회논문집, 20(11), 2018, pp.45-52
3. 문화체육관광부, 도보여행 활성화에 따라 파급 효과 분석, 문화체육관광부, 2010
4. 박영아·현용호, 도보여행 동기에 관한 탐색적 연구-제주도 '올레길'을 중심으로, 관광학연구, 33(7), 2009, pp.75-93
5. 이윤정·변경화·유창균, 도보여행길의 현황 및 개선점 고찰, 한국문화공간건축학회논문집, 50, 2015, pp.202-211
6. 장용운, 서울시 도보관광 활성화 방안에 관한 탐색적 연구, 관광서비스연구, 12(1), 2013, pp.65-80
7. 한국관광공사, <https://www.durunubi.kr/>

접 수 일 자 : 2018. 03. 18  
수정일자 1차 : 2018. 08. 12  
게재확정일자 : 2018. 08. 15