

## 다목적이용도로의 효과성 평가에 관한 연구

: 삶의 질에의 기여도를 중심으로\*

Evaluation of the Effectiveness of Multi-Use Trails :  
Their Contributions to the Residents' Quality of Life

이 봉 구\*\*

Lee, Bong-Koo

### ABSTRACT

*The increasing concern for community residents' quality of life has led to the premise that all forms of community development should contribute to the quality of life of the residents. Based on this premise, this study aimed to determine if multi-use trails were contributing to the quality of life of Busan Metropolitan City(BMC) residents, and if so, how this was being achieved. BMC residents were approached, and self-administered questionnaires were distributed to them. Results indicated that respondents perceived the level of contribution of the trails to residents' quality of life to be somewhat positive, albeit not too strong. Some differences were also found in the way groups perceived the level of contribution. Implications for the development and expansion of multi-use trails were discussed along with inherent limitations of this study.*

**핵심용어** : 다목적이용도로, 삶의 질, 지속가능성, 인간생태계관점(human ecosystem perspective), 인지도, 이용도

\* 이 논문은 2001년도 한국학술진흥재단의 지원에 의하여 연구되었음  
(KRF-2001-003-C00294).

\*\* 동의대학교 상경대학 관광유통학부 조교수이며 관광 및 여가행동에 관심이 있음.  
e-mail: bongkoo\_1@yahoo.co.kr

## I. 서    론

21세기를 살고 있는 현대인의 관심사는 두 가지로 요약될 수 있다. 하나는 Aldo Leopold(1949)와 Garrett Hardin(1968)에 의해 제시되었으며 1992년 Rio de Janeiro에서 열린 120여개국 정상회의에서 보다 구체화된 이후 각 나라의 지역개발과 관련된 모든 정책의 지침으로 활용되고 있는 지속가능성(sustainability)이며 다른 관심사는 건강한 삶에 대한 욕구인데 특히 건강한 삶에 대한 욕구는 여가생활 혹은 일상생활을 막론하고 증대되고 있다. 예를 들어 최근 들어 여가활동으로서 모험관광(adventure tourism) 혹은 활동위주의 옥외 레크레이션(outdoor recreation)에 대한 욕구가 증가하고 있는데 이는 상기한 활동들이 제공해주는 심리적·사회적 편익(benefits) 뿐만 아니라 건강한 삶의 유지라는 편익도 동시에 추구하고자 하는 추세를 반영한다 하겠다. 한편 일상생활의 테두리 내에서도 건강한 삶에 대한 욕구 역시 건강식에 대한 수요 증가, 헬스클럽 혹은 레포츠센터에 대한 수요 증가, 찜질방에 대한 수요 증가 등으로 반영되고 있다.

상기한 두 가지 관심사(지속가능성과 건강한 삶의 유지)는 결국 현대인의 가장 궁극적인 관심사인 질 높은 삶의 추구하고 관련되어 있다. 이와 같은 점에 근거하여 Massam(2002)은 특정 장소 혹은 특정 사람/집단의 삶의 질(Quality of Life)을 향상시키는 것이 계획가들(planners)의 중요한 관심사이어야 함을 전제하면서, 따라서 지역개발과 관련된 모든 정책의 수립과 실행은 지역주민들의 삶의 질을 극대화하는데 그 목표를 두어야 할 것이며 지역개발과 관련한 정책 집행의 효과성 역시 이와 관련해 평가되어야 한다고 주장하였다.

지역개발의 한 유형인 다목적이용도로(multi-use trail)는 형태와 설치 목적 등에 따라 다양하게 분류되어지나 일반적으로 “자동차·이륜차 등 동력을 이용한 차량의 출입이 금지되고 지역주민들의 통근·통학과 여가활용 목적으로 설치된 도로”라 정의될 수 있다. 기존의 연구에 의하면(Gobster, 1995; Heywood, 1994; Moore, 1994; Shafer et al., 1999; Shafer et al., 2000) 다목적이용도로는 에너지소비절감, 환경오염방지, 녹지공간제공, 접근성 제고, 사회적 교류의 장, 건강 증진, 주민의 자긍심 함양 등과 같은 현대인들의 관심사인 지속가능성과 지역주민의 건강한 삶, 궁극적으로 삶의 질 향상에 긍정적인 효과를 지역사회에 가져다주는 것으로 알려져 있다. 선진국에서는 이러한 효과들에 주목하면서

다목적이용도로의 신설과 기존 도로와의 연계를 통한 시스템화를 추진하고 있다. 예를 들어 미국의 경우 메인(Maine) 주와 플로리다(Florida) 주의 해변도시를 잇는 2,500마일에 달하는 자동차 없는 트레일(trail)을 설치하였는가 하면 ([www.greenway.com](http://www.greenway.com)), 텍사스주 휴스턴 시는 200마일에 달하는 다목적이용도로를 이미 설치하였고 향후 380마일 정도를 더 신설하는 한편 기존 도로와의 연계를 통한 시스템화를 추진할 것으로 알려져 있다 ([www.ci.houston.tx.us/pwe/bikeways](http://www.ci.houston.tx.us/pwe/bikeways)). 우리나라의 각 지방자치단체도 1980년 6월 1일 제정된 “도시공원법”과 법률 제4870호로 1995년 1월 5일 제정된 “자전거이용활성화에관한법률”에 따라 쾌적한 도시환경의 조성과 이를 통한 건전하고 문화적인 도시생활의 확보와 공공의 복리증진에 기여할 목적으로 자전거 전용도로, 자전거보행자겸용도로, 자전거자동차겸용도로를 도로변과 시민공원 내에 조성해왔고 계속하여 이의 신설과 기존도로와의 연계를 추진하고 있다.

일상의 범주에서 일과 전·후에 쉽게 접근할 수 있는 다목적이용도로와 같은 여가시설은 향후 예상되는 주5일 근무제의 확대와 함께 그 수요와 필요성 측면에서 많은 관심이 뒤따를 것으로 기대된다. 그러나 그간의 우리나라의 운영 실태를 돌이켜 보면 많은 예산을 들여 조성된 다목적이용도로가 계획의 수립 및 실행 단계에서의 문제점과 사후 관리의 미비 등으로 해서 지역주민 누구나 쉽게 이용할 수 있는 여가시간의 활용의 장이 될 수 있음에도 불구하고 많은 지역주민들로부터 외면당해 왔는가 하면 때로는 예산 낭비, 전시 행정의 대표적 사례라는 비난을 받아 왔다. 이와 같이 기대와 비난이 교차하는 시점에서 다목적이용도로가 지역사회 구성원에게 가지는 의미 혹은 다목적이용도로의 존재 의미를 삶의 질에의 기여도 측면에서 살펴보는 것은 과거와 미래의 노력에 대한 평가를 위해 필수적이라 하겠다. 그러나 이와 같은 부분은 국내외를 막론하고 Shafer 등(2000)의 연구를 제외하고는 전무한 실정이라 하겠다.

한편 삶의 질을 측정하기 위해 제시된 항목은 다양하나 인간생태계관점(Human Ecological Perspective)은 측정 항목을 도출하는데 유용한 방향성을 제시하고 있다. 인간생태계관점에 의하면 삶의 질은 경제적, 환경적, 그리고 사회적 요인에 의해 영향을 받고, 질 높은 삶을 창출 혹은 유지하기 위해서는 이들 중 어느 한 부분을 희생하고서는 이루어질 수 없음을 강조하고 있다(Bubolz et al., 1980; Force & Machlis, 1997).

이와 같은 배경 하에서 본 연구는 모든 형태의 지역개발은 규모의 대소를 막론하고 지역주민의 삶의 질 향상에 기여하여야 한다는 전제하에 지역개발의 한 형태

로 부산광역시가 설치한 다목적이용도로가 가진 삶의 질 측면에서의 기여도를 살펴봄으로써 다목적이용도로 설치 및 확대에 대한 당위성을 검증하고자 시도되었다. 보다 구체적으로 본 연구에서는 다음과 같은 질문을 제기하였다. 첫째, 지역주민들이 인식하고 있는 삶의 질에 대한 다목적이용도로의 기여도는 어느 정도이고 어느 영역에의 기여를 통해 삶의 질을 향상하고 있는가? 둘째, 지역주민들을 하위 집단으로 분류하였을 때 집단 간 다목적이용도로의 기여도에 대한 집단간 인식 수준은 동일한가? 셋째, 본 연구 결과로부터 도출할 수 있는 다목적이용도로와 관련하여 부산광역시가 고려해야 할 정책적 사항은 무엇인가? 이러한 질문들에 대한 탐색을 통해 다목적이용도로가 지역주민의 삶의 질을 향상시키는데 기여할 수 있는 시사점을 도출할 수 있을 것으로 기대한다.

## II. 이론적 배경

### 1. 인간 생태계 관점(Human Ecosystem Perspective)과 삶의 질

삶의 질에 대한 정의는 다양하지만 학자들(Grayson & Young, 1994; Myers, 1987; O'Brien & Ayidya, 1991)에 의하면 심리적인 차원(삶에 대한 만족감을 가져오게 하는 내부 심리적인 기제)과 환경적인 차원(내부 심리적인 기제를 촉발하는 외적인 조건)이 연계되어 있다는 사실을 인식할 필요가 있음을 공통적으로 주장하고 있다. 이는 한 개인이 처한 삶의 질은 자신의 삶에 대한 객관적인 사실과 이에 대한 주관적인 인식에 달려 있다는 것을 의미한다(Dissart & Deller, 2000). 이와 같은 주장에 근거하여 Cutter(1985)는 삶의 질을 개개인이 느끼는 행복(happiness) 혹은 전반적인 복지(well-being)의 수준을 결정짓는 욕구, 열망, 라이프스타일에 대한 선호, 그리고 기타의 유형적·무형적인 요인들을 포함한 삶과 환경에 대한 만족이라고 정의하고 있다. 한편 일부 학자들(Beatley & Brower, 1993; Beatley & Manning, 1997; Geis & Kutzmark, 1995; Yaro & Hiss, 1996)은 다양한 주거형태, 도심지 확산(sprawl)의 종식, 대중 교통 수단에서의 용이한 접근, 지역 생산물의 광범위한 사용, 다양한 대면 접촉(face-to-face encounters)기회의 제공, 건전한 경제적 기반, 지역주민 중심의 의사결정, 공정함(fairness)과 형평성(equity), 살고 있는 지역에 대한 의미(sense of place) 부여 촉진, 환경을 보호하는 제품 혹은 서비스

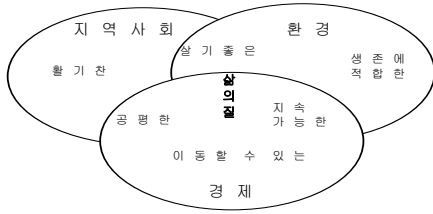
를 제공하는 신 기업의 창출 등과 같은 요인들을 어떤 지역사회의 지속가능성을 유지하는데 요구되는 질 높은 삶의 특성으로 열거하였다.

이와 같은 특성은 인간생태계 관점에서 제시하고 있는 주장과 일치한다 하겠다. 인간 생태계 관점(Bubolz et al., 1980; Force & Machlis, 1997)에 의하면 인간 생태계는 개인, 가족, 지역사회, 사회적 기관, 사회질서, 문화, 인위적 환경, 그리고 자연환경 등과 같은 요소들이 계층적 체계를 통해 상호 밀접하게 연결되어 있는 생물물리학적(biophysical)이고 사회적(social)인 시스템으로 이해되고 있으며, 인간 생태계를 구성하고 있는 어떤 요소는 다른 요소에 영향을 미치는 동시에 다른 요소들로부터 영향을 받는다. 인간 생태계 관점은 지역사회의 삶의 질과 관련하여 두 가지 시사점을 제공하는데 그 하나는 특정 지역 혹은 특정 개인/집단의 삶의 질은 인간생태계를 구성하는 모든 요소들 간에 균형이 달성되지 않고는 유지·향상시키기 불가능하다는 점이다. 이와 같은 균형이 달성되지 못했을 때 인간 사회에 나타날 수 있는 결과에 대해서는 일찍이 Hardin(1968)이 경종을 울린 바 있다. 또 다른 시사점은 모든 형태의 지역개발 계획이나 정책은 인간 생태계를 구성하고 있는 요소들의 균형을 최우선적으로 고려해야 한다는 점이다. 이와 같은 균형이 깨졌을 때 특정 지역의 지속성(sustainability)은 위협을 받게 되고 따라서 특정 지역 구성원들의 삶의 질은 도달할 수 없거나 유지할 수 없기 때문이다. 따라서 모든 지역개발계획, 특히 공공부문에서 이루어지는 각종 계획에 대한 평가는 구성요소 간 균형유지에 대한 기여도측면에서 이루어져야 할 것이다.

이상과 같은 논의로부터 본 연구의 개념적 틀을 도출하였다(〈그림 1〉 참조). 〈그림 1〉은 한 지역의 삶의 질은 사회적, 환경적, 경제적 영역의 구성 요소들 간의 지속적인 상호작용에 의한 결과임을 보여주고 있다. 구체적으로 질 높은 삶은 지역사회의 구성원이 자신들의 삶의 영역과 관련된 부분에 대해 상호 의견을 나누고 참여할 수 있는 사회적 후원망(social support networks), 구성원들의 활기참을 조장하는 한편 건강하고 생존에 적합한 지역사회의 물리적인 환경, 공정성과 형평성, 경제적인 접근성, 그리고 지속가능성이 유지되는 자원의 소비 등과 같은 요인들의 균형 잡힌 상호작용을 통해 도달할 수 있다 하겠다.

## 2. 다목적이용도로(Multi-use trail)와 삶의 질

최근 들어 자동차 물결로 짝 찬 도심 풍경, 그로 인한 환경오염에 대한 우려, 그리고 개인의 건강에 대한 관심이 증가함에 따라 국내외를 막론하고 다목적이용도



로에 대한 관심이 증가하고 있다. 예를 들면 미국 교통부(The US Department of Transportation)는 1990년대 초부터 이전까지 유지해 온 자동차중심의 정책을 보행자중심의 정책으로 변화시키고 있는데 이와 같은 정책변화의 주요 내용은 소위 ISTEA(the Intermodal Surface Transportation Efficiency Act)와 TEA 21(the Transportation Equity Act for the 21st century)과 같은 법적 근거를 통한 보행 자중심 시설에 대한 투자의 확대에 잘 반영되어 있다 (Turner, Best, & Schrank, 1996; Shafer et al., 1999). 우리나라의 경우도 1980년 6월 1일 제정된 “도시공원법”과 1995년 1월 5일 제정된 “자전거이용활성화에관한법률”에 의거 시민공원 내외에 다목적이용도로(multi-use trails)를 설치하여 왔다. 서울광역시 한강 및 탄천 주변, 부산광역시 동백섬 주변, 온천천 주변, 다대포해수욕장 주변, 낙동강 주변, 경북 상주시 일원 등에 설치되어 있는 다목적이용도로가 대표적인 예인데 이곳에는 주말·주중을 가릴 것 없이 시민들이 통근/통학 및 여가시간의 활용을 위해 이용하고 있으며, 강원도 춘천시 강촌과 경주 보문단지 내 다목적이용도로는 매년 많은 관광객이 이용하는 명소가 되었음은 주지의 사실이다.

최근에 일기 시작한 다목적이용도로에 대한 정부 및 시민들의 관심과는 달리 다목적이용도로에 대한 연구는 미미하였으나 다목적이용도로의 설치로 인해 파생되는 경제적·환경적·사회적 측면에서의 각종 긍정적인 효과에 관한 연구들이 일부 학자들(Gobster, 1995; Heywood, 1994; Little, 1995; Moore & Graefe, 1994; Moore & Ross, 1998; Shafer, et al., 1999; Zube, 1995)에 의해

이루어져 왔다. 이들 연구에 의하면 다목적이용도로는 다음과 같은 효과가 있는 것으로 알려져 있다. 첫째는 접근성 제고이다. 다목적이용도로는 지역주민들로 하여금 주거지로부터 근거리에 위치한 여러 시설(예: 직장, 학교, 병원, 쇼핑시설, 공원 등)까지 쉽게 이동하게 하는 유효한 매개체로 활용되고 있다(Turner et al., 1996). 둘째는 경제적 효과이다. 다목적이용도로는 자동차를 이용한 통근/통학의 대안으로 활용되기 때문에 이로 인한 유류비 절감은 상당한 것으로 보고되고 있다. 셋째는 다목적이용도로가 환경에 미치는 긍정적 측면이다. 주민들이 다목적이용도로를 많이 이용하면 할수록 도시의 교통 혼잡은 줄어들게 되고, 자동차 이용에 따른 환경오염·공해 감소 효과를 기대할 수 있다. 한편 도심지로부터 멀리 떨어진 지역에 설치된 다목적이용도로는 야생동물들의 이동통로로써 이용되어 생태계를 보호하는 효과 또한 얻을 수 있는 것으로 알려져 있다(Smith, 1993). 넷째는 지역주민들의 건강증진이다. 자전거전용도로는 주민들이 일상생활의 테두리 내에서 용이하게 접근할 수 있는 여가 및 레크레이션 장으로 활용할 수 있기 때문에 이를 이용하는 주민들의 정신적·신체적 건강을 증진시키는 효과가 있다(Scott & Moore, 1995). 다섯째는 도시경관 개선효과이다. 다목적이용도로는 하천/강 주변의 정비를 통해 조성되거나 혹은 다목적이용도로의 조성 시 주변 조경사업을 부수적으로 실시함으로써 시멘트 일색인 도시에 녹지공간을 확충하게 되고 이로 인해 도시 경관이 좋아지는 효과가 있다(Gobster, 1995). 여섯째는 사회적 측면의 효과이다. 잘 발달된 다목적이용도로체계는 “도로의 인간화”를 통해 지역주민 간 접촉기회를 증대시킴으로써 지역 내 존재하는 사회적 불평등을 해소할 뿐만 아니라 지역주민들에게 자긍심과 애郷심을 갖게 하는 것으로 조사되었다(Shafer et al., 2000). 마지막으로 관광 측면에서의 효과를 들 수 있는데 지역 내 존재하는 중요한 문화적·자연적 관광 매력물을 연계하는 다목적이용도로의 경우 방문객들의 체류를 연장시킬 뿐 아니라 방문객들에게 색다른 경험을 제공하는 수단으로 활용되고 있다.

지금까지의 논의를 요약하면 다목적이용도로는 유류에너지 소비의 절감, 활발한 지역사회 창출, 여가기회의 확충을 통한 즐거움이 있는 도시 조성, 도시 경관의 정비를 통한 살기 좋은 도시 조성, 도시의 인간화를 촉진시킴으로써, 다시 말해 <그림 1>에서 제시한 개념적 틀을 구성하는 제 요인들에의 기여를 통해서 지속가능한 지역사회(sustainable community), 더 나아가 지역주민들의 삶의 질을 향상시키는데 많은 역할을 담당하고 있다 하겠다.

### 3. 가설의 제기

삶의 질 측면에서 다목적이용도로가 가진 기여도에 대한 인식은 지역주민의 특성에 따라 상이할 것이다. Shafer 등(2000)의 연구에 의하면 다목적이용도로 이용목적에 따라 다목적이용도로가 삶의 질에 기여하는 바는 다르다고 인식하고 있는 것으로 조사되었다. 여러 변수들을 이용하여 지역주민들을 분류하는 것이 가능하지만 다목적이용도로에 대한 인지상태와 이용상태에 따라 구분하면 그러한 시설이 자신이 거주하고 있는 지역에 존재한다는 것조차 알지 못하는 집단, 그러한 시설이 존재하고 있다는 사실을 알고 있기는 하나 여러 가지 제약요인(constraints)으로 인해 이용하지 않고 있는 집단, 자신이 처한 상황에 맞게 적절히 이용하는 집단으로 구분되어 진다.

일반적으로 관광개발에 대한 태도에 관한 기존의 연구들(김남조, 2001; 김남조·조광익, 2002; Davis et al., 1988; Gursoy et al., 2002; Liu & Var, 1986; Long et al., 1990)에 의하면 관광개발을 통해 편익을 많이 얻은 지역 주민일수록 관광개발에 대해 더 긍정적인 태도를 보이는 것으로 나타났다. 따라서 다목적이용도로를 이용하는 사람들은 그렇지 않은 사람들에 비해 이용에 따른 편익을 많이 얻었을 것이고 이러한 편익에 근거하여 다목적이용도로가 지역사회 혹은 개인에게 미치는 영향(삶의 질에의 기여도)에 대해 우호적으로 평가할 것이다. 따라서 다음과 같은 가설을 제시하였다.

가설: 다목적이용도로가 삶의 질에 기여하는 정도에 대한 인식은 다른 집단에 비해 이용자 집단이 높을 것이다.

## Ⅲ. 연구 방법

### 1. 설문지 구성

다목적이용도로와 관련된 보다 광범위한 연구의 목적을 달성하기 위해 두 종류의 설문지를 고안하였다. 하나는 다목적이용도로의 이용자들을 위한 것인데 이는 총 여섯 부분(이용 행태에 관한 질문, 인구통계적인 질문, 다목적이용도로의 속성과 관련한 부분, 동기와 관련된 질문, 제약요인과 관련한 질문, 삶의 질과 관련된



질문)으로 구성되었으며 다른 하나는 일반 시민들을 위한 것으로 총 네 부분(다목적이용도로 인지 및 이용과 관련된 질문, 제약요인과 관련한 질문, 삶의 질과 관련된 질문, 인구통계적인 질문)으로 구성되었다. 이 중 본 연구에서는 다목적이용도로 인지 및 이용과 관련된 질문, 인구통계적인 질문, 그리고 삶의 질과 관련된 질문만 한정하여 이용하였다.

본 연구에 이용된 삶의 질과 관련된 항목들의 도출은 <그림 1>에 제시된 “활기찬”, “살기 좋은”, “생존에 적합한”, “공평한”, “이동할 수 있는”, 그리고 “지속가능한” 영역을 반영하도록 삶의 질과 관련된 기존의 문헌(Bubolz, et al., 1980; Feldt, 1996; O'Brien & Ayidiya, 1991; Shafer, et al., 2000; Wagner, 1995)으로부터 이루어졌다. 총 20개의 항목을 도출하여 본 연구의 목적에 적합하도록 수정한 후 작성된 설문지는 부산광역시에 소재하고 있는 한 대학교의 학생들을 대상으로 이해의 명료성, 응답의 용이성 등에 대하여 2002년 9월에 사전조사(pretest)를 실시한 후 일부 문항을 수정하여 최종 설문지를 작성하였다. 응답자들은 각각의 항목에 대하여 동의하는 정도를 Likert형 5점 척도 상(1: 전혀 기여하지 않음, 5: 매우 기여함)에 표시하도록 요청되었다.

## 2. 자료수집 및 분석

다목적이용도로에 관한 보다 광범위한 연구의 목적을 달성하기 위해 다목적이용도로의 이용자 및 일반 시민들에 대한 현지 조사를 별도로 실시하였다. 다목적이용도로 이용자에 대한 조사는 부산광역시에 존재하고 있는 다목적이용도로 중 상대적으로 이용자가 많은 두 곳(해운대 동백섬, 동래구 온천천)을 연구 대상으로 선정하고 2002년 10월 4일부터 10월 20일 사이의 주중과 주말 동안에 사전 교육을 받은 조사원 4명을 투입하여 실시하였다. 표본은 두 곳의 다목적이용도로 이용자 중에서 편의추출법에 의거하여 선출되었으며 총 238명이 설문에 응답하였다. 한편 일반 시민들을 대상으로 한 설문조사는 부산광역시에서 유동인구가 많은 세 곳(서면, 남포동, 사상)을 설문 장소로 선정하고 2002년 10월 21일부터 10월 31일 사이에 동일 조사원을 투입하여 실시하였다. 설문 장소를 지나가는 부산 시민 중에서 편의추출법에 의거 설문조사에 응해줄 것을 요청하는 방식으로 총 225매의 설문지를 회수하였다. 이와 같은 방법을 통하여 총 463매의 설문지가 수집되었으나 이 중 불성실한 응답이 포함되어 있는 설문지 16매를 제외시키고 447매의 설문지를 본 연구에 이용하였다.

수집된 설문지는 자료의 입력과 재확인 과정을 거쳐 SPSS 10.0 Window를 활용하여 분석되었으며 빈도분석과  $\chi^2$  검정, 그리고 일원변량분석(ANOVA)을 활용하였고 LSD를 사후검증을 위해 사용하였다.

## IV. 결 과

### 1. 표본의 일반적 특성과 표본의 분류

응답자들의 일반적 특성을 살펴보면 <표 1>에 제시되어 있는 바와 같이 남성이 차지하고 있는 비율이 여성보다 상대적으로 높았으며(61.3%), 20대와 30대가 전체 응답자의 약60%를 차지하였다. 응답자의 대부분(약 75%)은 대학 이상의 교육을 받았고, 월 평균 수입은 200만원대(32.8%)와 100만원대(31.7%) 순인 것으로 나타났다. 또한 미혼인 경우가 전체 응답자의 약 50%이었으며 직업 분포 상으로는 학생(33.3%), 직장인(27.2%), 주부(13.3%) 순인 것으로 나타났다.

응답자들은 다목적이용도로에 대한 인지상태와 이용상태에 따라 “모르는 집단(집단 3, n=107, 23.9%)”, “알지만 이용하지 않는 집단(집단 2, n=48, 10.7%)”, 그리고 “이용자 집단(집단 1, n=292, 65.3%)”으로 각각 분류되었다. <표 1>은 각 집단별 인구통계적인 특성을 또한 보여주고 있는데 집단간에는 교육 수준과 직업 측면에서  $\alpha=.05$ 수준에서 통계적으로 차이가 있는 것으로 나타났다. 즉 “집단 1”이 다른 집단 보다 교육수준이 높은 반면에 “집단 3”은 다른 집단에 비해 교육수준이 낮은 응답자의 비율이 높은 것으로 조사되었다. 한편 “집단 1”에서 직장인이 차지하는 비율이 다른 집단에 비해 높게 나타났으며, “집단 2”에서는 자영업과 주부가 차지하고 있는 비율이, “집단 3”에서는 학생이 차지하는 비율이 상대적으로 다른 집단 보다 높은 것으로 조사되었다.

### 2. 다목적이용도로의 삶의 질에 대한 기여도에 대한 인식

본 연구의 첫 번째 목적을 달성하기 위해 다목적이용도로의 삶의 질에 대한 기여도를 전체 표본의 응답을 중심으로 살펴보았다. 전체적으로 보았을 때 응답자들은 다목적이용도로가 삶의 질 측면에 어느 정도 기여하고 있다고 인식하고 있었지만(20개 항목 중 15개 항목에서 보통 이상의 기여를 한다고 응답함), 가장 높은

〈표1〉 집단별 인구통계적인 특성

변수	범주	집 단								χ <sup>2</sup>	p 값
		이용자 집단		알지만 이용하지 않는 집단		모르는 집단		전체			
		n	%	n	%	n	%	n	%		
성별	여	93	31.8	27	56.3	53	49.5	173	38.7	17.30	.872
	남	199	68.2	21	43.8	54	50.5	274	61.3		
	계	292	100.0	48	100.0	107	100.0	447	100.0		
연령	20세 미만	29	9.9	4	8.3	13	12.1	46	10.3	6.78	.872
	20-29세	118	40.4	19	39.6	39	36.4	176	39.4		
	30-39세	64	21.9	10	20.8	22	20.6	96	21.5		
	40-49세	49	16.8	11	22.9	16	15.0	76	17.0		
	50-59세	26	8.9	3	6.3	16	15.0	45	10.1		
	60세 이상	6	2.0	1	2.1	1	.9	8	1.8		
	계	292	100.0	48	100.0	107	100.0	447	100.0		
교육 수준	고졸이하	66	22.8	14	29.2	32	29.9	112	25.2	24.44	.002*
	대학교육	109	37.7	19	39.6	51	47.7	179	40.3		
	대학(교) 졸	97	33.6	12	25.0	22	20.6	131	29.5		
	대학원 이상	17	5.9	3	6.3	2	2.8	22	5.0		
	계	289	100.0	48	100.0	107	100.0	444	100.0		
월 평균 소득	100만원이하	3	2.3	1	4.5	2	5.7	6	3.2	18.01	.115
	100-199만원	32	24.2	12	54.5	16	45.7	60	31.7		
	200-299만원	49	37.1	4	18.2	9	25.7	62	32.8		
	300-399만원	27	20.5	5	22.7	4	11.4	36	19.0		
	400-499만원	10	7.6	0	.0	2	5.7	12	6.3		
	500만원 이상	11	8.3	0	.0	2	5.7	13	6.9		
	계	132	100.0	22	100.0	35	100.0	189	100.0		
결혼 여부	미혼	146	50.3	22	45.8	57	53.8	225	50.7	7.88	.247
	기혼	142	49.0	24	50.0	45	42.5	211	47.5		
	이혼/사별	2	.6	2	4.2	4	3.7	8	1.8		
	계	290	100.0	48	100.0	106	100.0	444	100.0		
직업	직장인	91	31.4	8	16.7	22	20.6	121	27.2	18.48	.047*
	공무원	22	7.6	4	8.3	5	4.7	31	7.0		
	학생	90	31.0	17	35.4	41	38.3	148	33.3		
	자영업	18	6.2	9	18.8	14	13.1	41	9.2		
	주부	37	12.8	7	14.6	15	14.0	59	13.3		
	기타	32	11.0	3	6.3	10	9.3	45	10.1		
	계	290	100.0	48	100.0	107	100.0	445	100.0		

\*:  $\alpha = .05$  수준에서 통계적으로 유의함

〈표 2〉 다목적이용도로의 삶의 질적 기여도에 대한 집단별 인식 차이

항 목	집 단								F	p 값	LSD 사후 검증 <sup>a</sup>
	전체		이용자 집단 (집단 1)		알지만 이용하지 않는 집단 (집단 2)		모르는 집단 (집단 3)				
	n	평균	n	평균	n	평균	n	평균			
광범위하게 분포한 녹색 공간	442	3.43	288	3.55	47	3.36	107	3.11	5.26	.006**	1,3
대중 교통수단への 접근 용이성	440	3.33	287	3.37	47	3.62	106	3.08	3.85	.022*	1,3; 2,3
깨끗하고 오염되지 않은 환경	441	3.47	288	3.48	46	3.89	107	3.24	4.34	.014*	1,2; 2,3
지역 내 소규모 점포 및 중소기업	439	2.78	286	2.78	46	2.96	107	2.72	.80	.448	
다양한 교통수단	439	3.25	285	3.27	47	3.45	107	3.11	1.65	.193	
이웃 간의 활발한 상호교류	438	3.07	286	3.12	47	3.19	105	2.76	5.67	.004**	1,3; 2,3
건강한 지역주민	439	3.36	286	3.50	47	3.45	106	2.96	9.97	.000**	1,3; 2,3
각종 시설(병원, 쇼핑센터, 시장, 도서관, 관공서 등)への 신속한 접근	438	3.13	286	3.09	47	3.32	105	3.16	.84	.434	
출퇴근/통학 시간	440	3.04	286	3.05	47	3.11	107	2.98	.23	.796	
지역주민이 지역사회에 대해 가지는 자긍심	442	3.09	288	3.19	47	2.94	107	2.82	5.11	.006**	1,3
출퇴근/통학 수단의 다양성	442	3.09	288	3.07	47	3.32	107	3.04	1.21	.298	
다양한 업종의 존재	436	2.76	283	2.77	46	2.78	107	2.74	.04	.957	
레크레이션 시설 및 프로그램의 다양성	440	3.11	287	3.20	47	3.09	106	2.86	3.69	.026*	1,3
레크레이션 시설 및 프로그램への 용이한 접근성	440	3.08	287	3.19	46	2.89	107	2.87	3.90	.021*	1,3
도지의 효율적인 이용	440	3.11	288	3.13	47	3.21	105	3.02	.54	.585	
계층 간 위화감의 부재	441	2.78	288	2.78	47	2.94	106	2.73	.60	.550	
야생 동·식물을 관찰할 수 있는 장소	442	2.95	288	3.04	47	2.94	107	2.72	2.97	.053	
튼튼한 경제적 기반	442	2.88	288	2.90	47	3.02	107	2.76	1.08	.339	
지역사회의 독특한 특성	442	3.17	288	3.27	47	3.13	107	2.92	4.53	.011*	1,3
다양한 여가 활용 기회	442	3.53	288	3.66	47	3.45	107	3.22	6.07	.003**	1,3

\*: α=.05 수준에서 통계적으로 유의함

\*\* : α=.01 수준에서 통계적으로 유의함

a: 숫자는 α=.05 수준에서 집단 간 차이를 나타냄(1: 이용자집단, 2: 알고는 있지만 이용하지 않는 집단, 3: 모르는 집단)

점수를 얻은 항목의 평균이 3.53에 불과한 것에 볼 수 있듯이 그 기여도는 절대적이지 않다고 인식하고 있는 것으로 나타났다. 구체적으로 본 연구의 응답자들은 다목적이용도로가 다양한 여가 활용 기회, 깨끗하고 오염되지 않은 환경, 광범위하게 분포한 녹색 공간, 건강한 지역주민, 다양한 교통수단 등과 같은 부분에 기여하는바가 상대적으로 높다고 인식하고 있었다. 반면에 다양한 업종의 존재, 지역 내 소규모 점포 및 중소기업, 계층 간 위화감의 부재, 튼튼한 경제적 기반, 야생 동·식물을 관찰할 수 있는 장소 등과 같은 부분의 기여도는 낮다고 인식하고 있었다.

본 연구의 두 번째 목적을 살펴보기 위해 다목적이용도로의 삶의 질에의 기여도에 대한 집단 간 인식차이를 살펴보았다. <표2>에 제시되어 있는 바와 같이 “집단 1”의 경우 다양한 여가 활용 기회, 광범위하게 분포한 녹색 공간, 건강한 지역주민, 깨끗하고 오염되지 않은 환경 등과 같은 순서로 삶의 질에 기여하는 정도가 높다고 인식하고 있는 반면, 다양한 업종의 존재, 지역 내 소규모 점포 및 중소기업, 계층 간 위화감의 부재, 튼튼한 경제적 기반 등과 같은 부분의 기여도는 미약하다고 인식하고 있는 것으로 나타났다. “집단 2”는 다목적이용도로가 깨끗하고 오염되지 않은 환경, 대중 교통수단에의 접근 용이성, 다양한 교통수단, 건강한 지역주민 등과 같은 부분의 기여도는 상대적으로 높지만, 다양한 업종의 존재, 레크레이션 시설 및 프로그램에의 용이한 접근성, 지역주민이 지역사회에 대해 가지는 자긍심, 계층 간 위화감의 부재 등과 같은 부분의 기여도는 낮다고 인식하고 있는 것으로 조사되었다. 반면에 “집단 3”은 다목적이용도로가 깨끗하고 오염되지 않은 환경, 다양한 여가 활용 기회, 각종 시설(병원, 쇼핑센터, 시장, 도서관, 관공서 등)에의 신속한 접근, 광범위하게 분포한 녹색 공간, 다양한 교통수단 등과 같은 부분에 어느 정도 기여를 하고 있다고 인식하고 있는 한편 지역 내 소규모 점포 및 중소기업, 야생 동·식물을 관찰할 수 있는 장소, 계층 간 위화감의 부재, 다양한 업종의 존재 등과 같은 부분의 기여도는 낮다고 인식하고 있는 것으로 나타났다.

### 3. 가설의 검정

본 연구에서 제시된 가설을 검증하기 이전에 집단 내 표본의 수가 일치하지 않기 때문에 분산의 동질성에 대한 검증(즉 Levene 테스트)을 실시한 결과 모든 경우에  $p > .066$ 인 것으로 나타나 ANOVA 분석 시 요구되는 가정을 위반하지 않은

것으로 나타났다. 분석 결과에 의하면 인지여부와 이용여부에 따라 분류한 집단간에는 다목적이용도로의 삶의 질에의 기여도에 대한 인식에 있어서 10개의 항목에 있어서 차이가 있는 것으로 나타났다(〈표 2〉 참조). 특히 “집단 1”과 “집단 2” 그리고 “집단 2”와 “집단 3” 사이에 일부 항목에 있어서 통계적으로 유의한 차이가 존재하기는 하지만 “집단 1”과 “집단 3” 사이에 특히 통계적으로 유의한 차이가 있는 것으로 나타났다. 한편 “집단 1”은 다른 집단에 비해 다목적이용도로는 광범위하게 분포한 녹색 공간, 건강한 지역주민, 지역주민이 지역사회에 대해 가지는 자긍심,

레크레이션 시설 및 프로그램의 다양성, 레크레이션 시설 및 프로그램에의 용이한 접근성, 야생 동·식물을 관찰할 수 있는 장소, 지역사회의 독특한 특성, 다양한 여가 활용 기회 등과 같은 부분에서의 기여도가 다른 집단에 비해 높다고 인식하고 있는 것으로 나타났다. 따라서 본 연구에서 제시된 가설은 부분적으로 채택되었다.

## V. 논의 및 결론

본 연구는 지역주민의 삶의 질 향상이 모든 형태의 지역개발계획의 기초가 되어야 하고 또한 계획의 효과성 내지 타당성 역시 지역주민의 삶의 질에의 기여도에 따라 평가되어야 한다는 전제하에 각 지방자치단체가 지난 몇 년 동안 조성해 왔고 향후에도 지속적으로 조성할 것으로 기대되는 다목적이용도로가 지역주민의 삶의 질 측면에서의 기여 정도를 살펴보기 위해 시도되었다. 본 연구를 통해 도출된 주요 결과와 이에 따른 시사점은 다음과 같다.

첫째, 결과에 의하면 본 연구의 응답자들은 다목적이용도로가 삶의 질에 기여하는 바가 아주 높지는 않지만 대체적으로 긍정적인 것으로 평가하고 있다(20개 항목 중 15개 항목에서 긍정적으로 대답함). 이와 같은 결과는 다목적이용도로의 설치를 위해 많은 투자를 해 온 지방자치단체의 그 동안의 노력에 정당성을 부여하는 한편 향후 추진될 것으로 기대되고 있는 다목적이용도로의 신규 건설과 확장 계획에 힘을 실어 주는 것이라는데 정책상의 시사점을 내포하고 있다. 따라서 각 지방단체는 현존 도로의 정비, 신설 도로의 설치 및 현존 도로와의 연계 등을 지속적으로 추진함으로써 지역주민들의 삶의 질을 향상할 수 있는 기반을 확충해야 할 것으로 사료된다.

둘째, 본 연구의 응답자들은 전반적으로 다목적이용도로가 다양한 여가 활용

기회, 깨끗하고 오염되지 않은 환경, 광범위하게 분포한 녹색 공간, 건강한 지역 주민, 다양한 교통수단 등과 같은 부분에 상대적으로 높게 기여하고 있지만 다양한 업종의 존재, 지역 내 소규모 점포 및 중소기업, 계층 간 위화감의 부재, 튼튼한 경제적 기반, 야생 동·식물을 관찰할 수 있는 장소 등과 같은 부분의 기여도는 상대적으로 낮다고 인식하고 있는 것으로 조사되었다. 이와 같은 결과는 다목적이용도로의 삶의 질과 관련한 기여도에 대해 응답자들은 지역주민의 건강, 도시 내 녹지대의 확보, 레크레이션 기회에의 접근성, 토지 이용 형태, 지역사회에 대한 자긍심, 지역의 정체성, 지역주민들 사이의 상호작용 등과 같은 부분에 특히 기여도가 높은 반면 새로운 사업체의 창출, 다양한 산업의 창출, 쇼핑 시간 절약, 쇼핑센터에의 접근성, 통학시간의 절약 등과 같은 부분의 기여도는 낮다고 인식하고 있는 것으로 조사된 Shafer 등(2000)의 연구 결과와 대체로 부합한다 하겠다. 따라서 본 연구와 Shafer 등의 연구의 결과를 종합하면 다목적이용도로의 설치는 경제적인 환경의 기여보다는 활기차고 살기 좋은 지역사회와 생존에 적합한 환경을 조성하는 등 사회적·물리적인 환경에의 기여를 통해 지역주민의 삶의 질을 향상시킬 수 있는 지역개발 수단으로 고려하는 것이 효과적이라 하겠다.

셋째, 지역주민의 삶의 질은 <그림 1>에서 제시한 모든 영역 간 균형을 이루었을 때 극대화될 수 있으므로 다목적이용도로를 통하여 지역주민들의 삶의 질을 더욱 향상시키기 위해서는 특히 경제적인 측면을 고려하는 정책도 아울러 병행해야 할 것으로 사료된다. 예를 들어 현재 부산광역시에 설치되어 있는 다목적이용도로 중 그 어느 곳에도 이용자들이 잠시 휴식을 취하거나 음료수를 마실 수 있는 상업공간이 마련되어 있지 않은 실정이다. 따라서 다목적이용도로 주변에 소규모 점포들을 유치해 이용객들에게 간단한 식음료제공, 자전거 및 인라인 스케이트 대여 및 수리 등과 같은 편의를 제공함으로써 다목적이용도로 설치 주변 지역의 경제적 기반을 좀 더 다양화할 수 있을 것이다.

넷째, 본 연구의 응답자들을 다목적이용도로에 대한 인지상태와 이용상태에 따라 분류하였을 때 다목적이용도로의 삶에 질에 대한 기여도에 대한 인식은 집단 간 차이가 있는 것으로 나타났다. 구체적으로 다목적이용도로의 존재에 대해 인지하고 있고 활용하고 있는 “집단 1”의 경우 다른 집단에 비해 다목적이용도로는 지역주민의 자긍심 함양, 여가활동 기회 조성, 그리고 도시 환경의 녹색화에의 기여도가 높다고 인식하고 있는 것으로 나타났다. “집단 2”는 다른 집단에 비해 깨끗하고 오염되지 않은 도시 환경과 대안적 교통수단 측면을 포함한 각종 시설에의 접

근성 제고와 같은 사회적 환경 영역에 대한 기여도가 높다고 인식하고 있는 반면 “집단 3”은 다른 집단에 비해 다목적이용도로가 삶의 질에 기여하는 정도가 그리 크지 않다고 인식하고 있는 것으로 나타났다. 이와 같이 “집단 1”과 “집단 3” 사이에 존재하는 차이는 어떤 레크레이션 활동이나 레크레이션 활동과 관련된 장(場)에 대한 이용 경험(use history)이 높으면 높을수록 해당 활동과 관련된 특성을 보다 구체화할 뿐 아니라 활동과 관련한 인지적인 표현이 더욱 복잡해진다는 기존의 연구(Hammitt et al., 1989; Williams, 1985; Williams et al., 1990) 및 관광개발로 인해 지역 주민이 얻는 각종 편익은 관광개발에 대한 지역 주민의 우호적인 태도와 정(正)으로 관련되어 있다는 기존의 연구(김남조, 2001; 김남조·조광익, 2002; Davis et al., 1988; Gursoy et al., 2002; Liu & Var, 1986; Long et al., 1990)와 일치하는 결과라 하겠다. 한편 “집단 1”과 “집단 2” 사이에는 모든 항목에 있어 통계적으로 유의한 차이가 존재하지는 않지만 후자의 경우 다목적이용도로의 기여를 일반론적인 측면(예: 대중 교통수단에서의 접근 용이성, 깨끗하고 오염되지 않은 환경, 각종 시설에의 신속한 접근, 출퇴근/통학 수단의 다양성 등)에서 인식하고 있는 반면 전자는 그 기여도를 다목적이용도로를 실제로 이용한 경험을 바탕으로 실용성 측면(예: 광범위하게 분포한 녹색 공간, 레크레이션 시설 및 프로그램의 다양성, 레크레이션 시설 및 프로그램에의 용이한 접근성, 다양한 여가 활용 기회 등)에서 파악하고 있다는 점에서 차이를 보이고 있다. 또한 “집단 1”에 비해서 “집단 2”의 경우 다목적이용도로가 삶의 질에 기여하는 정도가 높다고 응답한 항목의 수가 많은데(20개 항목 중 12개 항목에 있어 기여도가 더 높다고 응답하였음) 이러한 결과는 다목적이용도로의 존재에 대한 인지만으로도 인식할 수 있는 기여도조차 다목적이용도로의 이용과 수반하여 발생하는 여러 가지 문제점(예: 다목적이용도로에 대한 불법 점용, 다목적이용도로의 연계성부족 등)으로 인해 이용자들은 그다지 기여하고 있지 못하다고 인식하게 됨을 시사한다 하겠다. 따라서 다목적이용도로의 운영·관리 주체는 이용 상 존재하는 여러 가지 문제를 파악하고 해결하려는 노력(예: 전문인력의 배치, 이용실태에 대한 주기적인 모니터링 등)이 필요한 것으로 사료된다.

다섯째, 본 연구의 결과에 의하면 다목적이용도로에 대한 인지도와 이용도가 높을수록 이러한 시설이 삶의 질에 기여하는 정도가 높다고 인식하고 있었다. 따라서 이러한 시설이 지역주민의 삶의 질에 기여하는 효과를 최대한 얻기 위해서는 우선 지역주민들에게 그 존재에 대한 홍보를 강화하는 한편 적극적인 이용을 유도하는 정책의 마련이 필요하다는 점을 시사하고 있다. 따라서 매월 개최되는



반상회 혹은 지자체의 홈페이지 등을 통해 다목적이용도로의 분포도와 다목적이용도로가 가진 긍정적인 측면을 적극 홍보하는 한편 시민단체 및 동호회 등과 연계한 가두 캠페인 및 이벤트 개최(예: 가족 건강달리기 계주대회, 인라인스케이트 대회, 가족/연인/직장동료 등과 함께 하는 걷기/자전거타기대회 등) 등을 통해 지역주민들로 하여금 다목적이용도로를 적극적으로 이용하도록 권유하는 노력이 필요하다.

다른 연구들과 마찬가지로 본 연구의 결과와 시사점은 몇 가지 한계 내에서 이해되어야 하는데 첫째, 부산광역시에 존재하고 있는 다목적이용도로의 이용객과 일반 부산광역시 거주자들을 표본으로 한 연구 결과를 바탕으로 도출한 정책상의 시사점을 우리나라에 존재하는 다양한 형태의 다목적이용도로의 운영과 관련한 정책적 시사점으로 확대하기에는 무리가 있다. 둘째, 다목적이용도로의 이용객과 일반 부산광역시 거주자들을 대상으로 한 별도의 설문조사를 통해 얻은 데이터를 하나의 데이터로 통합하다 보니 비록 분산의 동질성 테스트 결과 통계적으로 문제는 없었으나 “집단 1”의 표본이 다른 집단에 비해 과도하게 많았고 집단 간 표본의 수가 대등하지 못했다는 점이다. 셋째, 표본의 선정에 있어서 편의추출법을 실시한 결과 표본이 부산광역시 시민들의 특성을 정확하게 나타내지 못했다는 점이다. 하지만 본 연구를 통해서 부산광역시를 포함한 각 지방자치단체에서 다목적이용도로와 관련하여 시행해 온 과거의 노력과 미래의 계획에 대한 평가를 지역주민들의 입장에서 평가하였다는 점과 다목적이용도로를 통해 지역주민의 삶의 질을 향상하는데 필요한 정책적 방안을 지방자치단체에 직·간접적으로 제시하였다는 점에서 의의가 있다 하겠다.

한편 본 연구는 향후 수행되어야 할 연구의 방향을 제시하고 있는데 이는 다음과 같다. 첫째, 삶의 질을 측정하는 도구의 정제화가 필요하다. 둘째, 다목적이용도로가 지역주민의 삶의 질에 기여하는 정도를 올바르게 평가하고 그 결과에 의해 다목적이용도로 설치의 당위성을 객관화하기 위해서는 다목적이용도로의 유형별 비교 연구와 다른 지역개발 사업과의 비교 연구가 필요하다. 셋째, 본 연구 결과에 나타난 바와 같이 이용자 집단이면서도 다목적이용도로의 기여도에 대한 인식이 그리 높지 않은 이유, 또는 알면서도 다목적이용도로를 이용하지 않는 이유 등과 같은 현상을 심도 있게 연구하는 후속연구(예: 다목적이용도로 이용에 작용하는 장애요인, 다목적이용도로 속성에 대한 평가 등)가 수행되어야 할 것이다.

## 참고문헌

- 김남조(2001). 지속가능한 관광개발과 지역 주민의 태도. 『학술연구발표 논문집』 제50차 한국관광학회 학술심포지엄 및 정기학술발표대회. (pp. 59-68). 강릉대학교, 2001. 6. 23. - 6. 25.
- 조광익 · 김남조(2002). 관광의 영향이 지역주민의 태도와 관광개발에 미치는 구조 효과 분석. 『관광학연구』, 26(2): 31-51.
- Beatley, T. & Brower, D.(1993, May). Sustainability comes to main street. *Planning*, 16-19.
- Beatley, T. & Manning, K.(1997). *The ecology of place*. Washington D. C.: Island Press.
- Bubolz, M., Eicher, J., Evers, S. & Sontag, M.(1980). A human ecological approach to quality of life: Conceptual framework and results of a preliminary study. *Social Indicators Research*, 7: 103-136.
- Cutter, S. L.(1985). *Rating places: A geographer's view on quality of life*. Resource Publications in Geography, The Association of American Geographers.
- Davis, D., Allen, J. & Cosenza, R. M.(1988). Segmenting local residents by their attitudes, interests, and opinions toward tourism. *Journal of Travel Research*, 27: 2-8.
- Dissart, J. C. & Deller, S. C.(2000). Quality of life in the planning literature. *Journal of Planning Literature*, 15(1): 135-161.
- Feldt, A. G.(1996). An index of societal well-being. *Urban Quality Indicators*, 1(3):8.
- Force, J. E. & Machlis, G. E.(1997). The human ecosystem. Part 2: Social indicators in ecosystem management. *Society and Natural Resources*, 10: 369-382.
- Geis, D. & Kutzmark, T.(1995). Developing sustainable communities. *Public Management*, 77(8): 4-13.
- Gobster, P. H.(1995). Perception and use of a metropolitan greenway system for recreation. *Landscape and Urban Planning*, 33: 401-413.
- Grayson, L. & Young, K.(1994). *Quality of life in cities: An overview and guide to the literature*. London: The British Library.
- Gursoy, D., Jurowski, C. & Uysal, M.(2002). Resident attitudes: A structural modeling approach. *Annals of Tourism Research*, 29(1):

79-105.

- Hammitt, W. E., Knauf, L. R. & Noe, F. P.(1989). A comparison of user vs researcher determined level of past experience on recreation preference. *Journal of Leisure Research*, 21: 202-213.
- Hardin, G.(1968). The tragedy of the commons. *Science*, 162: 1243-1248.
- Heywood, J. L.(1994). Behavioral conventions on multiple use bike trails: Implications for planning and management. Report prepared for USDA Forest Service, North Central Experiment Station, Chicago, Illinois.
- Leopold, A.(1949). A sand county almanac. Oxford: Oxford University Press.
- Little, C. E.(1995). Greenways for America. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Liu, J. C. & Var, T.(1986). Residents attitudes toward tourism impacts in Hawaii. *Annals of Tourism Research*, 13: 193-214.
- Long, P. T., Perdue, R. R. & Allen, L.(1990). Rural resident tourism perceptions and attitudes by community level of tourism. *Journal of Travel Research*, 28(3): 3-9.
- Massam, B. H.(2002). Quality of life: Public planning and private living. *Progress in Planning*, 58: 141-227.
- Moore, R. L.(1994). *Conflict on multiple use trail: Synthesis of the literature and state of the practice*. Report FHWA-PD-94-031. Federal Highway Administration, Washington, DC.
- Moore, R. L. & Graefe, A. R.(1994). Attachments to recreation settings: The case of rail-trail users. *Leisure Sciences*, 16: 17-31.
- Moore, R. L. & Ross, D. T.(1998). Trails and recreational greenways: Corridors of benefits. *Park and Recreation*, 33(1): 69-79.
- Myers, D.(1987). Community-relevant measurement of quality of life: A focus on local trends. *Urban Affairs Quarterly*, 23(1): 108-125.
- O'Brien, D. J. & Ayidya, S.(1991). Neighborhood community and life satisfaction. *Journal of the Community Development Society*, 22(1): 22-37.
- Scott, D. & Moore, R.(1995). *A study of users of the all purpose trail at North Chagrin Reservation*. Unpublished paper: Department of Recreation, Park and Tourism Sciences, Texas A&M University, College Station, TX.

- Shafer, C. S., Lee, B. K., & Turner, S.(2000). A tale of three greenway trails: User perceptions related to quality of life. *Landscape and Urban Planning*, 49:163-178.
- Shafer, C. S., Lee, B. K., Turner, S., & Hughart, M.(1999). *Evaluation of bicycle and pedestrian facilities: User satisfaction and perceptions on three shared use trails in Texas*. Research Report SWUTC-99-472840-00021-1. Southwest Region University Transportation Center, Texas Transportation Institute, The Texas A&M University System, College Station, TX.
- Smith, D. S.(1993). An overview of greenways: Their history, ecological context and specific functions. In Smith, D. S. and Hellmund, P. C. (Eds.), *Ecology of greenways: Design functions of linear conservation areas*(pp. 1-22). Minneapolis: Minnesota Press.
- Turner, S. M., Best, M. E. & Schrank, D. L.(1996). *Measures of effectiveness for major investment studies*. Report No. SWUTC/96/467106-1, Texas Transportation Institute, Texas A&M University, College Station, TX.
- Wagner, S.(1995). Cities that satisfy. *American Demographics*, 17(9): 18-20.
- Williams, D. R.(1985). A developmental model of recreation choice behavior. In G. H. Stankey and S. F. McCool(Compilers), *Proceedings-symposium on recreation choice behavior*(Gen. Tech. Rep. INT-184, pp. 31-38). Ogden, UT: USDA Forest Service, Intermountain Research Institute.
- Williams, D. R., Schreyer, R. & Knopf, R. C.(1990). The effect of experience use history on the multidimensional structure of motivations to participate in leisure activities. *Journal of Leisure Research*, 22: 36-54.
- Yaro, R. & Hiss, T.(1996). A region at risk: *The third regional plan for the New York -New Jersey-Connecticut Metropolitan Area*. Washington D.C.: Island Press.
- Zube, E. H.(1995). Greenways and the US National Park system. *Landscape and Urban Planning*, 33: 17-25.
- <http://www.ci.houston.tx.us/pwe/bikeways/index.htm>  
<http://www.greenway.com>

2003년 2월 25일 원고 접수  
2004년 1월 13일 최종 수정본 접수  
3인 익명심사 畢