



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

석사학위논문

자동차 중심 사회에서 걷기의 사회적 의미

- 제주지역 걷기 양상 분석을 중심으로

제주대학교 대학원

사회학과

김 태 연

2019년 2월

Social meaning of Walking in the Car-dependent Society

- An Analysis of the Conditions for Pedestrian Culture in Jeju

KIM, Tae-Yeon

(Supervised by professor SEO, Young-Pyo)

A thesis submitted in partial fulfillment of the requirement for
the degree of Master of Arts

2018. 12

This thesis has been examined and approved.

Thesis examiner, KIM Seok-Jun, Prof. of Sociology

Thesis examiner, CHOI Hyun, Prof. of Sociology

Thesis examiner, SEO Young-Pyo, Prof. of Sociology

Department of Sociology

GRADUATE SCHOOL

JEJU NATIONAL UNIVERSITY

자동차 중심 사회에서 걷기의 사회적 의미

- 제주지역 걷기 양상 분석을 중심으로

지도교수 서 영 표

김 태 연

이 논문을 문학 석사학위 논문으로 제출함

2018년 12월

김태연의 사회학 석사학위 논문을 인준함

심사위원장 _____인

위 원 _____인

위 원 _____인

제주대학교 대학원

2018년 12월

【국문초록】

본 논문은 자동차 중심으로 굳어진 제주지역의 걷기 양상 분석을 토대로 걷기의 사회적 의미를 고찰했다. 이를 위해 ‘여가보행’과 ‘이동보행’으로 나누어 제주지역의 걷기 양상을 분석했다.

시대에 따라 걷기의 사회적 의미는 변화되어왔다. 걷기는 인간의 기본적인 활동이자, 중요한 이동수단이었다. 그러나 산업혁명 이후, 증기기관의 발명으로 걷기의 속성은 크게 바뀌었다. 자동차의 발명과 ‘모터리제이션’은 도시의 공간구조와 그 속에서 살아가는 인간에게서 ‘걷기’를 앗아갔다. 산업화된 걷기는 소비를 위한 상품으로 변모되었다. 한국 사회는 근대화를 거치며 모터리제이션을 그대로 받아들였다. 제주 또한 예외가 아니었다. 제주에서는 1960년대 이후 개발주의 산업화를 거치며 ‘관광개발’이 진행됐다. 국가에 의해 제주 섬 곳곳으로 뻗어나간 도로는 지역의 공간구조를 자동차 중심으로 뒤바꾸어놓았다.

도보여행코스인 제주올레의 전국적인 인기는 여가로서의 걷기 열풍을 확산시켰다. 그러나 이것 역시 자동차 산업의 변영과 떼어 수 없는 현상이었다. ‘걷기의 섬’으로 알려진 제주의 지역주민들은 지난 10년 간 저조한 걷기실천율을 보이고 있다. 급격하게 늘어난 자동차는 차를 타지 않는 사람들을 사고 위협으로 몰아넣었고, 열악한 대중교통 체계는 버스보다는 자가용을 이용하는 습관을 굳어지게 만들며 지역주민들을 걷기 어렵게 만드는 악순환을 반복하게 만들었다.

이로 인해 각종 사회문제가 대두되면서 정책 당국에서 걷기 활성화 정책을 고안했다. 에너지와 교통, 보건 등 각 부처마다 파편적으로 추진되는 정책은 현안을 해결하기엔 역부족이었다. 이것은 이미 만연해져버린 자동차 중심의 사회에서 정책 당국이 걷기의 본질적 의미를 간과한 결과이다. 걷기의 사회적 의미는 자동차를 몰고 다니는 특정 집단이 아니라 지역사회의 다양한 구성원들이 공평하게 도시공간을 누리고, 골목과 동네의 이웃들과 마주치고 어울리며 장소감을 발견하거나 되찾을 때에 회복될 수 있다.

주제어 : 걷기, 관광도시, 모터리제이션, 보행정책

목 차

I. 서론	1
1. 연구 배경과 목적	1
2. 기존 연구 검토	3
1) 걷기의 학문적 고찰	4
2) 걷기와 도시의 상관관계	5
3) 제주지역에서의 연구	6
(1) 도보여행·관광과 경제적 효과 분석 및 증진 방안	6
(2) 녹색교통의 수단으로써의 보행	7
(3) 안전한 보행안전을 위한 제도 개선	8
II. 걷기의 사회적 의미 변화	9
1. 근대 이전의 변화	9
1) 직립보행, 인류의 첫 발	9
2) 도로의 등장과 보행자	11
3) 낭만적 걷기, 산책	13
4) 통근하는 도시 보행자	14
2. 현대의 걷기	15
1) 모터리제이션 시대의 도래	15
(1) 자동차의 발명	15
(2) 모터리제이션의 가속화	16
(3) 국내의 모터리제이션	17
2) 산업에 포섭된 걷기	19
3) 보행권의 대두	20
(1) 보행권의 대두와 관련 법규	20
(2) 제주지역 보행 조례와 변천	22
III. 제주지역 공간구조와 걷기 양상	24

1. 제주지역 도시계획과 공간구조 형성	24
1) 분업으로서의 관광도시	24
2) 공간구조 형성과 모터리제이션	26
2. 제주지역 걷기 양상과 유형 분석	28
1) 제주지역 걷기 유형 분류	28
2) 여가보행	30
3) 이동보행	33
IV. 제주지역 걷기 활성화 정책의 내용과 한계	37
1. 교통과 보건 관점에서의 정책	37
1) 녹색교통수단과 대중교통	37
2) 높은 비만을 타파를 위한 걷기	38
3) 자동차 중심 사고의 허상	39
2. 문화와 예술의 관점에서의 정책	41
1) 도시 재생과 상권 활성화를 위한 특화거리	41
2) 벽화골목, 벽화마을의 함정	43
3. 걷기 활성화 정책의 방향 전환	44
1) 골목과 동네 그리고 마주침과 어울림	44
2) 걸을 수 있는 도시와 걸어서 좋은 도시	46
V. 결론	48
1. 연구 요약	48
2. 연구 과제	49
【참고문헌】	51
Abstract	56

<표 목차>

<표 1> 제주시 보행 조례의 목적과 정의	22
<표 2> 제주특별자치도 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례의 목적과 정의	23
<표 3> 제주지역 걷기실천율 추이	33
<표 4> 제주지역 자동차 증가 추이	34
<표 5> 2017년 통근/통학 여부 및 수단	35

<그림 목차>

<그림 1> 자동차가 이면으로 주차되어 있는 제주시내 골목	36
--	----

I. 서론

1. 연구 배경과 목적

오래도록 걷기는 인간에게 기본적인 신체 활동이자 가장 중요한 이동 수단이었다. 다리를 움직여 바닥에서 발을 번갈아 떼어 옮기면서 본격적인 인간의 역사가 시작되었다. 걸어서 땅을 가로지르고, 삶을 경험하고, 주위환경과 자신의 관계를 규정하면서 삶과 사회를 일궈왔다(아마토, 2010: 40). 지형이나 기후 등 자연적인 조건과 어울리거나 기술의 발전과 더불어 걷기는 일정한 시기를 지배하는 삶의 양식을 만들어냈다. 걷지 않아도 이동할 수 있는 수단이 생겨나면서 걷기는 신분이나 지위를 나타냈다.

근대 산업혁명을 거치면서 걷기의 속성은 어느 때보다도 크게 바뀌었다. 증기기관의 발명은 걷기가 필수이던 시대를 종식시켰다. 게다가 자동차의 등장은 프로메테우스가 인류에게 불을 가져다주었던 것에 비유할 수 있을 만큼 인간의 삶에 지대한 영향을 미쳤다. 자동차가 빠르게 도시의 가로와 공간을 잠식하면서 “오로지 자신의 몸과 의지에만 맡긴 채 걷는 일은 속도, 빛, 효율과 능률, 실리주의 시대에는 시대착오적인 행위”(브르통, 2014: 25)가 되었다.

목적지까지 가기 위해 오로지 걸어야했던 근대 이전의 인간과 달리 현대사회의 인간은 일과 중 ‘남는 시간’에 ‘정해진 공간’까지 구태여 자동차를 타고 가서 걷는다. 선택이 가능한 항목으로 입지가 좁아져버린 걷기는 여가 산업에 흡수됐다. 체육관, 헬스장, 쇼핑몰 등 레베카 솔닛(Rebecca Solnit)이 말했던 ‘보호구역’에서 걷는 일은 소비를 위한 수단일 뿐이다.

자동차 중심으로 이루어진 도시 공간에서 각종 사회문제가 야기되면서 이에 대한 성찰과 자성이 공감을 얻기 시작했다. 1960년대부터 유럽과 미국을 중심으로 보행환경 중심의 도시 계획이 논의되어왔다. 국내에서는 근대화와 도시화를 급격하게 겪으면서 자동차 중심 사회로 진입하게 되었고, 1990년대에 들어서면서 ‘보행권’을 필두로 사회운동이 벌어지면서 주목을 받았다. 이에 각종 정책적 접근과 학문적인 연구가 진행되고 있지만 그것들은 주로 도시공학적인 입장에서 걷기와 도시 공간에 관한 연구들이 주된 흐름으로, 걷기가 지닌 사회적 의미 그 자체에 주목한 연구는

드물었다.

이러한 가운데 본 논문은 제주지역의 걷기 양상에 주목하고자 한다. 고려에 복속된 이래 변방 취급을 받았던 제주 섬은 일제강점기에서 해방된 후 군사 정권에 의한 근대화가 진행되었다. 급격한 산업화 과정에서 관광도시를 분업으로 떠맡고 나서 그에 따라 도시개발이 이뤄졌다. 제주 섬 곳곳으로 깔려나간 포장도로 덕분에 전 지역 어디든 자동차로 1시간이면 갈 수 있는 ‘국민관광지’로 자리매김했다. 이것은 곧 자동차 대중화, 모터리제이션(motorization)으로 이어졌다. 제주올레가 전국적으로 여가로서의 걷기 열풍을 일으키기는 했지만, 이것 역시 자동차 산업의 번영과 떼어 수 없는 현상이었다. 올레 코스의 기·종점에 오고가기 힘든 열악한 대중교통 체계 탓에 렌터카 수요가 급증하게 되었고, 이는 모터리제이션을 더욱 공고히 뿌리 내리도록 만들었다.

2007년 제주올레 개장 이래 지난 10년 동안 720만 명이 걷기 위해 제주도를 찾아 올 정도로 제주올레의 대중적 인기는 전국으로 퍼져나갔다. 제주올레의 여파는 기존의 제주지역에 횡행하던 관광 형태를 뒤바꿔놓았다. 단체관광객과 시설 관광지 중심이었던 것에서 자연 체험을 선호하는 개별관광객들의 주목을 받는 섬으로 전환되었다. 반면에 제주의 지역주민들은 걷지 않는다. 최근 1주일 동안 걷기를 하루 30분 이상, 주 5일 이상 실천하는 개념을 가리킨 ‘걷기실천’이 이를 보여주고 있다. 질병관리본부의 2017년 지역사회건강조사 결과에 따르면 제주지역의 걷기실천율은 35.4%로 17개 시·도 가운데 14위로 하위권이다. 지난 10년 간 줄곧 전국 평균치를 훨씬 밑돌았다. 다른 지역에 비해 현저히 낮은 걷기실천율은 일시적인 현상이 아니라는 것이다.

제주의 지역주민들은 걷지 않는 것일까? 걷지 못하는 것일까? 걷기의 사회적 의미 변화에서 나타나 있듯 현대인들에게 걷기는 수많은 선택지 가운데 하나일 뿐이고, 제주의 지역주민들도 그 현상에서 예외는 아니다. 그런 가운데서도 제주의 지역주민들은 열악한 대중교통 체계와 위험 요소로 가득한 도로에서 걸으며 이동하는 대신 자동차를 이용하게 되었고, 늘어난 자동차가 다시 보행자를 위협하는 악순환이 이어져왔다.

걷기에 대한 관심이 확산되자 제주지역의 정책 당국에서도 걷기 활성화 정책을 추진해왔다. 크게 교통과 에너지, 보건, 문화예술로 나눌 수 있는 이 정책들은 ‘자동

차 중심 사회'라는 근본 문제를 간과한 채 과편적으로 추진되면서 제대로 된 효과를 거두지 못했다. 걷기 천국의 이면에서 제주의 지역주민들이 걷지 않고, 걷기 어려운 이유를 찾지 않고선 일상 공간의 불균형은 해소될 수 없다. 걷기를 들여다본다는 것은 우리의 삶을, 우리가 살아가고 있는 사회를 들여다보는 것이다. 내가 사는 터전이 얼마나 걷기 좋은 곳인지를 고찰하는 것은 '지금 잘 살고 있는지'에 대한 답을 구하는 일이다. '앞으로 잘 살 수 있는 방법'에 대한 해답이기도 하다. 다방면으로 짜 맞춰진 일상 공간의 균형을 가늠하는 일이기 때문이다.

이미 자동차 중심의 사회로 굳어진 현대 사회에서 걷기를 활성화하기 위해서는 걷기가 본디 갖고 있던 사회적 의미를 먼저 회복해야 한다. 화석연료 사용과 탄소배출을 줄이는 에너지 측면이나 비만 개선이나 우울증 해소와 같은 보건적 효과, 방문객 증가로 인한 경제적 효과는 부차적인 것이다. 이 모든 기대효과에는 누군가와 마주치고 교감하고 장소를 발견하며 색다른 경험을 할 수 있는 사회적 의미가 앞서야 한다.

따라서 본 논문은 제주지역 걷기 활성화 정책의 방향 전환을 위한 토대를 모색하는 것을 목적으로 한다. 이를 위해 먼저 시대별로 변화되어온 걷기의 사회적 의미를 살펴보면서 걷기의 본질을 규명하겠다. 그러면서 제주지역의 도시계획과 공간구조가 형성된 과정을 들여다보고, 그 결과 나타난 걷기 양상을 분석하겠다.

2. 기존 연구 검토

기존 연구를 검토하기에 앞서 '걷기'라는 단어를 들여다볼 필요가 있다. 걷기는 말 그대로 걷는 일을 가리킨다. 다리를 움직여 바닥에서 발을 번갈아 떼어 옮기는 일을 가리키는 동사인 '걷다'에서 파생됐다. 탈것을 타지 않고 걸어간다는 뜻을 가진 도보(徒步)와 걷는 일을 가리키는 보행(歩行)과 동의어로 묶인다. 걷기, 도보, 보행 모두 탈것이 아닌 다리를 움직여 이동한다는 뜻을 가리키며 상황에 따라 혹은 기호에 따라 섞어 쓰인다. 걷기를 다룬 연구에서도 동의어들이 혼용되고 있다.

솔닛이 설명한 것처럼 “인간이 두 발로 걸으며 지나간 곳에 장소가 만들어졌고, 골목과 도로와 무역로가 뿔뿔했다. 걸어 다니면서 공간 감각을 갖게 되었고 지도를 만들 수 있었다”(솔닛 2017: 18). 이 행위가 탐구되고 의식이 되고 사색이 되면서

걷기의 역사는 생각과 문화의 역사(솔넷 2017: 17-18)와 겹쳐졌다. 걷기는 철학, 미학, 건축, 행정, 도시, 보건, 정치 등 일상의 다방면을 아우르며 영적인 의미, 혁명적인 의미, 예술적 의미를 부여받아왔다.

1) 걷기의 학문적 고찰

국내에서 걷기의 의미에 주목한 학문적인 연구는 한정적이다. 그나마 기존에 이뤄진 연구마저도 일부 학문에 치중돼 있다. 이것은 걷기가 가지고 있는 특성에서 기인한 것이기도 하다. “사유를 위한 사적 움직임 또는 신체기능과 연관된 에너지적 특성만 부각”되면서 “걷기의 사유 행로는 미학적인 묘사를 위주로 하여 사회학적 접근을 더욱 어렵게 만들고 신체 기능과 관련된 접근도 생화학적인 의미로 국한될 뿐”이었다(최정욱, 2010: 127-128). “사회의 개별적 표상의 하나”(최정욱, 2010: 127-128)로 여겨지면서 다방면으로 접근할 수 있는 통로를 갖지 못했다.

철학에서 걷기는 주로 산책과 결부되면서 사유의 수단으로 여겨졌다. 백영주(2016)는 동사로서 걷기는 ‘똑바로’, ‘함께’, ‘느리게’ 등 상태 형용사 및 ‘골목길’, ‘거리’ 등 공간 유형과 결합하며 삶에 대한 태도와 윤리 의식을 드러내거나 사회적 연대감을 은유하며 일상의 실천 측면으로 해석하고 있다. 이계영(2010)은 명상을 토대로 걷기가 불교 철학과도 맥이 이어져있다고 주장했다. 일상생활에서 걷기동작을 불교의 수행법 중 하나인 사념처의 관점에서 검토한 이 연구는 걷기가 생활선의 기초로서 신체적 및 심리적 웰빙의 효과를 넘어 인격완성의 방법이 될 것이라는 분석을 내놨다.

체육학이나 보건학에서 걷기는 주로 비만이나 통증, 우울증 개선이나 신체적 기능 향상 등 인과 관계에서의 주요한 변수 역할을 맡았다. 앞으로 걷기·뒷걸기, 노르딕 걷기, 수중·지상 걷기 등 걷기 방법에 따른 효과 분석이 주를 이루고 있다. 이 가운데 박현주(2016)는 노인의 걷기 실천에 영향을 주는 개인 수준 요인과 지역사회 수준 요인에 대한 종합적인 접근을 통해 고령자의 신체 활동을 증진시킬 수 있는 전략을 모색했다. 2014 지역사회건강조사 자료를 활용하여 서울특별시 등 7개 대도시 지역에 거주하는 노인의 걷기 실천율을 도출한 이 연구는 사회경제적 수준에 따라 적절한 신체활동 촉진 방안, 그 가운데서도 걷기가 필요함을 강조했다. 김은정·김태

환(2015)의 연구는 대구광역시를 대상으로 도시환경 수준과 개인의 건강지표와의 상관성을 분석했다. 개인의 건강이 의료 및 보건학적 접근에만 국한되는 것이 아니라, 도시지리 및 도시계획적 접근의 노력과 함께 병행 추진할 필요가 있다는 것을 시사하고 있다. 즉, 개인의 건강증진을 위해서는 장소 중심의 도시정책을 고려해야 할 필요성을 제기한다.

2) 걷기와 도시의 상관관계

걷기의 의미 그 자체에 주목하는 학문적인 연구가 이뤄지는 한편, 걷기를 도시환경과 결부하는 시도들이 이어지면서 하나의 흐름으로 자리 잡았다. 산업화와 개발주의를 앞세운 도시화 탓에 자동차 위주로 이뤄진 도시 공간에 대한 성찰과 자성이 공감을 얻기 시작하면서다. 1960년대부터 유럽과 미국을 중심으로 보행환경 중심의 도시 계획이 논의되면서 미국의 제인 제이콥스(Jane Jacobs)나 덴마크의 도시계획가 얀 겔(Jan Gehl) 등을 필두로 연구와 저술이 확산되어갔다. 이것을 단초로 도시의 사회문제와 무분별한 도시 확산의 밀접한 관계에 주목한 미국의 ‘뉴 어바니즘’(new urbanism)과 걷기 중심으로 집적된 도시 개발과 교통 계획 이론을 가리키는 스마트 성장(smart growth), 개인승용차 의존적인 도시에서 탈피해 대중교통이용에 역점을 둔 도시개발 방식을 지향하는 대중교통지향형 개발(TOD, Transit Oriented Development) 등의 이론적 자원에 힘입어 대안적 교통수단으로 보행에 관심을 둔 연구들이 진행돼왔다.

국내에서도 자동차에 의한 도시 문제가 날로 심화되자 1993년 시민사회의 보행권 주창과 더불어 녹색교통 개념이 대두되었다. ‘보행권의 태동기’(명묘희, 2015)라 불리던 이 시기를 바탕으로 2000년대에 들어서면서 보행친화도시에 대한 관심이 촉발되기 시작했다. 이러한 변화는 전국의 각 지방자치단체에서 관련 정책을 내놓는 한편, 도시공간에서 보행자를 강조하며 보행친화적인 공간을 조성하려는 노력(김규리·이제선, 2016)으로 이어지며 인식 전환의 물꼬를 텄다. 이러한 연구들은 보행활동, 보행자, 보행환경, 보행행태 등에 관한 관심을 두고 가로 공간, 근린시설, 보행 경로, 보행 목적 등 개별 요소들과 보행의 관계성에 주목했다.

이경환·안건혁(2008)은 서울시 행정동 가운데 토지이용 혼합도, 교차로수 밀도, 가

로의 연결성이 가장 높은 지역 두 곳과 낮은 지역 두 곳을 분석 대상으로 지역 주민의 보행 활동에 영향을 미치는 근린 환경 특성을 분석했다. 설문조사를 바탕으로 지역 주민들의 보행 활동은 근린 환경에 의해 영향을 받으나 보행 목적에 따라 보행에 영향을 미치는 환경 요인 또한 달라진다는 것을 밝혀냈다.

조혜민·이수기(2016)는 서울시 광진구, 동대문구, 성동구, 중랑구 4개구 지역주민들을 대상으로 일상보행과 여가보행으로 구분한 보행활동과 인지환경에 대한 설문조사를 벌였다. 각각의 보행 유형의 일주일 동안의 보행시간에 대해 분석한 결과, 보행유형과 관계없이 개인의 건강 수준이 보행활동에 영향을 미치는 매우 중요한 변수라는 것과 보행환경과 관련해 개인의 선호선택이 목적별 보행시간에 영향을 미치는 중요한 요인이 아니라는 것을 확인했다.

서한림(2013)은 물리적 형태가 구별되는 서울시 북촌, 성산, 상계, 행당의 등 네 개의 대상지에 거주하는 30~40대 주부들의 일주일간 실증 보행기록을 수집, 분석해 가로환경의 보행행태 특성을 파악했다. 보행의 질이 높이는 보행친화적 환경을 구현하기 위한 나름의 시사점을 도출해냈다.

3) 제주지역에서의 연구

제주지역을 범위로 한정해 걷기를 다룬 연구 자체의 빈도수도 적은 편이지만 이 가운데서도 몇 가지 주제로 추릴 수 있다. 제주올레로 촉발된 도보 여행·관광의 경제적 효과에 대한 분석과 녹색교통과 보행 관련 제도개선 연구 등 도시환경의 한 요소로서의 접근을 손에 꼽을 수 있다.

(1) 도보여행·관광과 경제적 효과 분석 및 증진 방안

전명숙(2010)은 제주올레투어의 현황분석을 통하여 파생된 걷기여행코스를 분석하고 슬로우 관광으로서 제주 올레투어의 발전방안을 모색하는데 중점을 두었다. 연구 결과 ‘슬로우 관광’이라는 제주올레투어의 목적을 유지하며 방문하는 관광객의 삶의 질과 건강에 긍정적인 영향을 끼침과 동시에 관광객과 지역주민의 만족을 창출할 수 있는 제주올레코스의 활성화 방안을 제안했다. 그는 제주올레투어의 주요 구성요소인 자연관광개발의 생태시스템을 도입하여 생태자원의 적정수용력을 감안

한 올레코스 개발로써 방문자의 숫자에 제한을 둘 필요가 있다고 설명한다. 올레 탐방객들이 관광지의 주요 자원으로부터 떨어져있는 보전적 개발방식보다는 기존에 이미 존재하는 지역의 시설물을 관광시설로 활용해 관광에서 발생하는 경제적 이익을 지역주민에게 돌아가게 함과 동시에 개발에서 오는 폐해를 최소화할 필요가 있다는 점을 강조했다.

유원희·서세진(2017)은 제주도민과 제주방문 도보여행객의 제주올레에 대한 만족도와 친환경 행동을 비교 연구했다. 제주도민과 제주올레 도보여행객과의 차이와 이에서 비롯된 친환경 연구에 주목한 것이다. 이들이 2016년 12월부터 2017년 2월까지 수집한 총 290부의 설문지를 분석한 결과, 제주도민은 제주방문 올레 도보 여행자에 비해 평균 동반 인원수가 더 많은 반면 제주올레 여행 만족도와 친환경 행동 점수는 제주방문 올레 도보 여행자에 비해 낮은 것으로 나타났다.

신동일·최영근(2017)은 제주올레 개발 10주년을 맞이해 관광객 유치, 건강 증진 기여 등 국가와 제주사회에 미친 효과에 대한 분석이 필요한 시점임을 강조했다. 이들은 제주올레의 인지도, 만족도, 영향과 효과에 대한 도민과 관광객 의견을 조사했다. 도민 307명, 내국인 관광객 306명을 대상으로 면접 조사를 벌인 결과 지역경제 파급효과 분석 보완, 지역주민의 참여 확대와 방문객 협조 이해 강화, 안전한 탐방환경 조성 및 접근성 개선, 국가 차원의 지원과 타 지역과의 교류 강화, 올레 서포터즈 운영, 기념품 개발과 사회적 약자에 대한 서비스 확대 등 발전과제를 크게 여섯 가지로 가려냈다.

(2) 녹색교통의 수단으로써의 보행

이성용(2010)은 “세계자연유산을 보유한 지역으로서 저탄소 녹색성장시대에 주목받고 있는 지역”이라는 관점을 바탕으로 제주지역의 보행환경을 분석했다. 저탄소 녹색성장시대에 주목받고 있는 자전거 통행과 보행의 활성화를 위한 현황을 파악하기 위한 연구로 제주도내 녹색교통이 활성화되기 위해 기존의 보행환경 및 도로시스템이 어떻게 구성되어 있고, 문제점은 무엇인지, 보행자들이 느끼는 점은 어떤 것들이 있는지 분석하고자 451명을 대상으로 보행환경 관련 설문조사를 실시했다. 크게 보행환경 만족, 보행환경 개선방안, 보행안전, 자전거 이용과 보행환경 전반에 대한 만족도 보행환경 개선에 대한 의견을 물었다.

(3) 안전한 보행안전을 위한 제도 개선

이성용(2015)의 연구는 2013년 이후 제주지역 유입인구 증가와 더불어 통행량이 증가하는 가운데 안전한 보행환경 조성을 위한 제도 개선에 주목했다. 제주지역에서도 서귀포시 동홍동이라는 특정한 공간 범위를 설정해 보행환경을 분석했다는 데 의의가 있다. 사람들이 살고 있는 곳의 입지유형(주거지역, 상업지역 등)에 따라 검토되어야 하며, 기존 도심인지 신규로 조성되는 개발지역인지에 따라서 차별화된 전략이 요구된다는 것이 주요 논점이다.

II. 걷기의 사회적 의미 변화

이 장에서는 인류의 역사에 걷기가 등장한 이래 변화되어온 과정을 따라가겠다. 오로지 두 발로 걸어 다니던 인간은 지형이나 기후 등 자연적인 조건에 조용하기 위해 기술의 발전을 거듭하면서 일정한 시기를 지배하는 삶의 양식을 만들어냈다. 걷기는 사회구조 변화에 영향을 미쳤고, 변화에 적응한 사회는 다시 걷기에 영향을 되돌려주면서 상호 발전해왔다. 이러한 이유로 걷기는 시대를 구분할 수 있는 기준이 되어주기도 한다. 근대 산업혁명을 거치면서 걷기의 속성이 크게 바뀌게 되므로 근대를 축으로 삼아 각 시대마다 나타난 걷기의 형태를 유형화하겠다. 그러면서 그것이 변화되어온 양상을 토대로 현대의 걷기는 어떤 의미를 갖게 되었는지 들여다보겠다.

1. 근대 이전의 변화

1) 직립보행, 인류의 첫 발

6~700만 년 전¹⁾, 인류의 먼 조상이 직립보행을 하면서 주어진 환경을 극복하기 시작했다. 이 인류의 조상은 웅크렸던 척추를 곧게 펴고 두 다리를 뺏으면서 겪어본 적 없는 고통을 느껴야했던 대신에 자유로운 두 손을 얻었다. 이처럼 해부학적으로 수직 구조를 갖게 된 인간은 사회적인 변화를 맞이하게 되었다. 골반의 두께가 달라지면서 여성이 낳을 수 있는 아기의 크기가 달라졌고, 이것은 가족이 발달하는 배경이었다. 각 구성원마다 필요한 역할이 주어지면서 사회적 삶을 조직할 수 있게 되었다.

두 발로 땅을 딛고 서면서 예전과는 다른 시야를 갖게 되었고, 성큼성큼 넓어진 보폭만큼 인식과 사고의 폭 또한 넓어졌다. 자유로워진 두 손으로 도구를 만들어 쓰게 된 인간은 새로운 시대의 서막을 열어젖혔다. 문명이 탄생한 것이다. “걸어가

1) 인류의 조상, 즉 고인류라 불리는 이들을 구분하고, 그들이 직립보행을 시작했다고 알려진 구체적인 시기에 대해서는 아직 학계의 의견이 분분하다. 진국선사박물관은 ‘인류의 먼 조상’이 직립보행을 시작한 시기가 지금으로부터 6~700만 년 전이라고 추정하고 있다.
<https://artsandculture.google.com/exhibit/OwJyJDHXK3McIA?hl=ko>

는 육체의 리듬은 놀라운 생물사회적 실천을 형성한다”(어리, 2014: 129)는 어리의 말처럼 오랜 시간에 걸쳐 인간은 걸으면서 자신이 처한 환경을 뒤바꾸어놓았고, 이것은 다시 인간에게 다른 의미와 형태의 걷기를 가능하게 만들어주었다. 걷기는 “다른 모빌리티(mobility)의 토대”(어리, 2014: 129)가 되어 다양한 기술과 상호 의존적으로 수없이 많은 변천을 겪었다.

걷기에 차츰 익숙해진 선사시대 인간은 ‘동물의 가축화’로 자신들이 가꾸은 사회에 또 다른 장(場)을 만들어냈다. 동물을 길들여 획기적인 생산성을 얻은 인간은 자신이 속한 집단에 계급과 지위를 나누었다. 걷지 않아도 먹고 살 수 있는 권력을 가진 특권층과 가정생활과 모든 집단적 사업에 반드시 필요한 노동을 대신 해야만 하는 평민층으로 분화되었다. “사람들이 일단 동물의 등에 올라타기 시작한 후 걷기는 예전과 완전히 다른 의미”(아마토, 2010: 53)를 띠게 된다. 동물을 길들이기가 쉽지 않더라도, 동물들의 걸음이 아무리 느리더라도 걷는 것보단 낫기 때문이었다. 동물을 기르면서 사람들은 이제 자기 발로 움직일 필요가 없었다. 가축을 소유하면 그만큼 지위가 높아졌다는 것을 가리켰다.

동물의 가축화는 바퀴의 발명과 함께 인간의 정착생활에 힘을 실어주었다. 인류 역사 최초의 기계 부품이라고 할 수 있는 바퀴는 처음부터 그 쓸모를 타고나지는 못했다. 바퀴 하나만 가지고서는 움직임이 안정적이지도 않을뿐더러, 바퀴의 움직임을 통제할 수 있는 제어 장치와 바퀴가 제대로 구를 수 있는 도로가 필요하기 때문이다. 인간의 손이 아직 닿지 않은 자연환경은 장애물로 가득하기 때문에 바퀴가 달린 이동 기구를 사용하기 알맞지 않았지만, 동물을 길들이면서 이러한 조건을 극복할 수 있게 되었다. 동물은 스스로 감각기관과 뇌가 담당하는 운동 능력, 방향 조정 능력이 있기 때문에 인간이 일일이 조종할 필요가 없는데다가 바로 그렇기 때문에 지리적 조건에 구애받지 않고 이동할 수 있는 이점을 갖게 되었던 것이다(크노 플라허 2010: 20).

2) 도로의 등장과 보행자

길은 걷기와 더불어 생겨났다. “길은 사람들이 일상생활을 하면서 움직이는 동안 만들어진 이동의 축적된 흔적”이다(어리, 2014: 128). 온통 흙과 모래로 뒤덮인 평원을 가로지르며, 때로는 늪지대를 마주하고, 바위틈과 수풀을 헤집고 비탈을 오르내리며, 집과 집 혹은 마을과 마을을 횡단하면서 누군가가 종횡무진 나다니던 곳곳에 길이 생겨났다. 길을 낸 주체가 인간인지 동물인지는 중요하지 않다. 도로와 보도라고 불릴만한 것이 생기기 전에는 “동물들이 다니던 길(trail)과 인간이 이용해온 길(path)”(아마토, 2010: 55)이 뒤섞여 있었기 때문이다.

애초에 도로는 우발적으로 생겨난 것이 아니라 인공적으로 만들어졌다. 제국의 수월한 통치를 위한 수단이었다. “도로는 왕, 성전, 패권적인 신, 이집트와 메소포타미아에서 처음으로 등장한 도시 등을 위해 시골길을 가로지를 때 시간적으로나 공간적으로나 효율을 추구하기 위해 만들어졌다”(아마토, 2010: 57). 이미 불특정다수에 의해 뚫려있던 통행로를 도로로 탈바꿈해 이용한 경우도 있었지만, 도로는 특정한 시기에 뚜렷한 목적에 의해 만들어졌다. 도로는 지배자의 권력에 힘을 실어주었다. 잘 다듬어진 도로는 “내륙의 여러 민족들, 문화, 자원 등을 육상에서 서로 이어주는 최초의 수단이자 가장 근본적인 수단”으로 “왕국의 골격이자 동맥이었다”(아마토, 2010: 63).

오늘날에도 유효한 영향력을 행사하는 로마의 도로는 처음엔 빠르게 행군하는 군대가 이용했고, 나중에는 장거리를 이동하는 상인들이 이 길을 이용했다. 군대의 힘을 좌우한 것은 비할 데 없이 뛰어난 도로망이었다. 로마인들은 배와 더불어 도로를 이용함으로써 상당한 숫자의 병사들을 놀라울 정도로 정확하게 제국 내 어디에나 파견할 수 있었다. 식민지 개척에 그 무엇보다 유용했던 로마의 도로는 다양한 민족과 문화를 통일시켰다. 제국이 몰락한 후에도 살아남은 도로는 중세 내내 유럽인들의 생활 대부분을 좌우했다. 그 후 유럽의 역사와 지중해 역사에서 로마의 도로는 단거리 도보여행과 장거리 도보여행을 두 갈래로 갈라놓는 역할을 했다. 대개 중세에 사법 관할구역을 정하는 경계선이 되었으며, 순례자들의 여행로가 되었다. 로마의 도로를 따라 기지가 있던 곳에는 성, 시장, 여관 등이 들어서면서 도시가 들어서며 배경으로 작용했다.

중세 시대 대부분 평민들은 걷기 이외의 다른 선택지를 고르기는 쉽지 않았을 뿐더러 걷기는 그다지 긍정적인 의미를 갖지 못했다. “인류가 영원히 땅에 붙어있을 수밖에 없으며 짐을 들고 이동할 때의 고통을 피할 수 없다는 사실이 걷기 속에 내포되어 있기 때문이었다”(아마토, 2010: 78). 18세기 이전까지 유럽에서 보행자는 부랑자나 잠재적인 폭도와 같은 위험한 ‘타자’였다. 군대의 일원이 아닌 이상 떠돌아다닐 권리는 거의 없었다(어리, 2014: 128). 보행자들은 걸어 다니면서 자신의 열등한 지위를 확인해야 했다. 농노들이 거주지를 떠나는 것은 법으로 금지되어 있었으므로 감히 고향을 떠난 농노들은 온갖 종류의 위협에 노출되었다. 먼 길을 나서지 않더라도 농민들은 땅과 보행로에 속한 존재임을 되뇌어야 했다. 중세 말 생겨나 번창했던 소도시와 대도시의 보행자들에게는 밤이나 낮이나 각종 규정이 적용되었으며, 관리들의 그들의 움직임을 감시했다. 농노가 소도시에서 들키지 않고 1년 1일을 살면 영주와 영지의 숙박에서 벗어날 수 있었던 것은 운명을 걸고서라도 길을 떠나려고 했던 농노가 얼마나 많았는지, 그들을 향한 감시가 얼마나 삼엄했는지를 짐작케 해준다.

종교가 절대적인 지배력을 행사했던 중세 사람들에게 걷기는 종교적 삶의 일부이기도 했다. “크리스마스, 사육제, 성금요일, 부활절 등 행사가 있을 때 걸어서 교회의 행렬을 참가”(아마토, 2010: 80)하거나 “온갖 종류의 물건을 짊어지고 목적지까지 걸어가서 다시 내려놓는 작업을 통해서 성, 도시, 교회 등 대규모 건설사업을 완수”(아마토, 2010: 89)하는 등 사고방식부터 생활공간까지 종교는 삶 그 자체였다. 참회를 위해 걸어서 순례여행을 한다는 생각은 중세 초기에 일찌감치 등장해 수많은 순례자를 길 위로 떠밀었다. 더 커다란 기적과 특별한 용서를 구하기 위해서는 더 오랫동안 더 고생스러운 여행을 해야 했다. 순례자가 여행한 거리가 멀수록 그의 죄는 지독했던 것이나 그토록 기나긴데다 고행이었을 순례를 마쳤다는 것은 교회와 마을이 한 번 쫓아냈던 사람을 다시 받아들이는 근거가 되어주었다. 이 순례자들은 도보여행을 대중화하는 역할을 했다. 대개 사제의 지시에 따라 여행길에 나섰으며, 교회의 축복을 받았다. 그들의 도보여행을 인정해주는 왕의 봉인된 허가증을 갖고 다니거나 민사소송을 제기할 수 없도록 규정된 경우도 많았다. 봉건 영주를 위해 수행해야 하는 의무와 세금도 일시적으로 정지되었다. 떠나기 전 진실하게 고해를 하고, 자신의 잘못을 바로잡고, 빚을 청산해야 했다(아마토, 2010: 91-95).

3) 낭만적 걷기, 산책

18세기, 번영의 시대로 접어들며 계몽을 강조하기 시작하면서 상류층 사람들은 더 많이 걷고 더 많이 여행했다. 귀족들은 자신의 사회적 지위를 확실히 하기 위해 마차, 자세, 몸가짐 등을 이용했다. 아직까지는 편안한 의자를 구하기 쉽지 않았고, 소파는 아직 발명되기 전이었기 때문이었다. 사회적 지위를 타고났고, 세련을 학습한 이들은 생계유지나 상전의 명령으로 걸어 다닐 수밖에 없는 평범한 사람들과는 반대로 자신이 원하는 곳을 산책했다. 이 가운데 우아하게 걷기는 귀족과 상류층의 고상함을 결정하는 첫 번째 조건들 중 하나였다. 프랑스 궁정과 영국 상류층은 에티켓, 몸짓, 예법 등을 기준으로 고상함에 대한 판단을 내렸다. 중요한 인물들, 또는 중요한 인물이 되고 싶어 하는 사람들에게 가장 훌륭하게 걷는 법을 가르쳤다. 공공장소에서 귀족들은 그 자리의 특성에 따라 특별하게 마련된 길에서 의식화된 걸음걸이와 몸짓을 보여주었다. 산책은 말과 마차는 물론 훌륭한 옷, 신발, 하인 등을 당연히 소유하고 있던 귀족과 부유한 중산층 사람들이 당시에 유행에 따라 휴식과 사교를 융합시킨 것이었다. 궁전, 정원, 또는 새로 만든 광장 등은 산책에 적합한 장소였다. 취임식, 무도회, 결혼식, 개선행사, 장례식 등에서는 사람들이 점잔을 빼는 걸음걸이로 신중하게 자신을 과시할 수 있었다. 중요한 인물이 지나가는 길은 반드시 탁 트이고, 습기가 없고, 노면이 단단하고, 깨끗하고, 안전해야 했다. 산책으로 변신한 걷기는 사회적 신분을 과시하기 위한 수단이었다. 18세기 말과 19세기 초에는 상류층 사람들 사이에서 새로운 종류의 보행자들이 등장하기까지 했다.

걷기를 먹고살기 위해 꼭 필요한 일이 아닌 뭔가 다른 것으로 인식하는 사람들이 늘어나는 한편, 걷기를 세련된 여가활동으로 여기는 시대가 온 것은 상당히 의미심장한 물질적, 사회적, 문화적 변화가 일어나 서로 결합한 덕분이었다(아마토, 2010: 177).

이 가운데 낭만주의는 19세기 말부터 걷기의 새로운 정의를 만들어냈다. 낭만주의의 영향을 받은 보행자들은 고독을 추구하는 동시에 시골이나 자연과의 교감을 추구했다. “낭만주의는 도보로 움직이는 것이 자아, 자연, 진리가 하나임을 경험할 수 있는 진정한 방법이라고 사람들을 설득했다”(아마토, 2010: 178). 이 시기에 자연으로부터, 산책으로부터, 걷기로부터 영감을 받은 예술가들로 인해 솔닛이 ‘보행 예술’

이라고 일컫는 조류가 생겨나기 시작했다. 더 정확하게는 저술이라고 표현해야 할 것이다. 문학에 국한된 것이 아닌 다양한 방면의 저작이 이 시기에 쏟아졌다. 영국의 시인 윌리엄 워즈워스(William Wordsworth), 스위스의 철학자인 장 자크 루소(Jean-Jacques Rousseau), 미국의 철학자인 헨리 데이빗 소로(Henry David Thoreau)의 뒤를 잇기를 자처한 후계자들은 산책을 하거나 도보여행을 하거나 등산을 하거나 탐험을 했다.

4) 통근하는 도시 보행자

산업혁명을 주도했던 영국은 보행자들의 나라였다. 특히 하층민들은 19세기 내내 걸어서 다녔다. 18세기 중반 런던에서 시작된 근대 사회는 길을 포장하는 방법을 알게 되면서 걷기의 속성을 크게 바꾸는데 일조했다(어리, 2014: 131-132). 그 전만 하더라도 ‘운반자’로서의 보행자가 계급이나 지위가 높은 엘리트 집단을 실어 날랐다. 1761년 법률제정으로 런던의 부유층 거주지의 거리 환경 개선이 이뤄졌고 길이 포장되기에 이르렀다. 런던에서 ‘포장pavement’이라는 단어는 걷는 사람들을 위해 만들어진 노면을 뜻하게 되었다(아마토, 2010: 268). 인구 밀도가 높아 전에 없던 문제가 들끓었던 런던 거리는 19세기 초 개선될 조짐이 보였으나 상업과 산업이 팽창해서 문제는 더 악화될 뿐이었다. 인구성장, 운하 건설, 철도, 산업 등이 영국뿐만 아니라 서유럽과 북아메리카 전역으로 커다란 변화를 일으켰다. 이것은 런던과 뉴욕에 근교도시 분화로 이어졌고 도시에서 근교도시를 오가는 ‘통근자’라는 새로운 유형의 보행자를 만들어냈다. 이들은 19세기 내내 도보에 의존한 통근을 해야만 했다. 20세기가 시작되고 한참 세월이 흐를 때 까지도 거리에는 기업과 관공서들이 문을 열고 닫는 시간에 맞춰 일정한 방향으로 걸어가는 사람들의 물결이 나타났다(아마토, 2010: 276). 크노플라허는 이 시기에 전반적인 사회 변화와 발전이 이러한 교통 시스템과 깊은 연관성이 있음을 인식했다. 통근자의 등장에는 증기기관과 내연기관의 발명으로 폭발적으로 성장한 이동성도 큰 몫을 맡았기 때문이다. “산업혁명기 이전까지는 보행이 마을과 읍성의 공간구조를 한정하는 기준”으로 “하루에 도달할 수 있는 보행거리가 영토의 공간적 편제를 결정하는 단위”(오성훈, 2013: 15)였지만 교통수단의 발달로 짧은 시간에 먼 거리를 이동할 수 있게 되고 노동자 계

급이 형성되고 산업 발전과 더불어 많은 사람들이 주거지와 일터를 분리하면서 사회 구조 전체가 완전히 새로운 형태로 탈바꿈했다. ‘통근족’이라는 집단이 생겨나면서 개인은 이 군중에 흡수돼 본연의 가치를 찾을 수 없게 되었다(크노플라허, 2010: 36).

2. 연대의 걷기

1) 모터리제이션 시대의 도래

(1) 자동차의 발명

모터리제이션을 일컬어 ‘자동차 바이러스’라고 칭했던 크노플라허는 “자동차는 인간의 생활 형태를 180도로 바꿔놓은 놀라운 발명품임에 틀림없다”(크노플라허, 2010: 66)고 말했다. 자동차의 등장은 프로메테우스가 인류에게 불을 가져다주었던 것에 비유할 수 있을 만큼 인간의 삶에 지대한 영향을 미쳤다. 자동차가 빠르게 도시의 가로와 공간을 잠식하면서 “오로지 자신의 몸과 의지에만 맡긴 채 걷는 일은 속도, 빛, 효율과 능률, 실리주의 시대에는 시대착오적인 행위”(브르통, 2014: 25)가 되었다.

처음부터 자동차가 도시공간과 그곳에서 살아가는 인간들의 내면까지 잠식한 것은 아니었다. 모터리제이션 시대의 태동기에는 자동차가 사회적으로 진지하게 받아들여지지 않았다. 다수의 사람들은 “돈이 많고 정신 나간 사람들이 모험심에 사로잡혀 생명의 위험을 감수하면서까지 잦은 고장으로 끊임없이 수리해야 하는 자동차를 몰고 다닌다고 생각”(크노플라허, 2010: 47)했을 정도로 구색을 갖추지 못했던 탓이다. 도로도 지금처럼 좋지 않았을 뿐더러 주유소나 정비소 같은 인프라도 뒤따라주지 않았다. 당시만 하더라도 자동차의 승차감이 좋지 않은데다 운전은 일기 변화에 큰 영향을 받았다. 자동차 보험 회사도 많지 않았기에 사고가 나거나 갑자기 고장이 났을 때 운전자가 모든 문제를 직접 해결하는 수고를 떠맡아야 했다.

이러한 초기 증상은 자본의 논리에 의해 순차적으로 해결되었다. 이윤을 극대화하려는 헨리 포드(Henry Ford)의 경영 원리와 1930년대 미국에서 이루어진 대규모 유전 개발로 모터리제이션 사회로 향하는 기반이 마련되었다. 그러나 국면을 재빨

리 뒤집어놓지는 못했다. 뻣뻣이 건물이 들어선 도시공간에 자동차 수가 늘어나면서 자동차 교통을 위한 공간 부족으로 심각한 문제에 직면했기 때문이다. 2차 세계대전 이후 많은 도시가 파괴되면서 이전에는 존재하지 않던 공간이 생겼고, 그 덕분에 자동차 교통을 위한 공간이 확보되었다. 파괴되지 않고 남아있던 공간마저 도시계획과 행정을 책임지는 사람들에 의해 자동차를 위한 공간으로 바뀌었다.

(2) 모터리제이션의 가속화

최대한 지형적인 조건을 고려하며 체계적인 계획에 의해 길을 닦았던 고대와 달리 모터리제이션 사회에서는 도로를 닦을 때 자연환경을 고려하던 전통이 사라졌다. 빠른 속도를 앞세운 자동차, 철도 교통이 발달하면서 도로는 어디에나 뚫리게 되었고 그 과정에서 자연환경은 파괴되었다. 모터리제이션은 ‘포드주의’(Fordism)와 함께 가속화되었다. 헨리 포드에 의해 자동차가 대량 생산된 이래 인류는 도로뿐만 아니라 공장에서도 바퀴의 지배를 받게 되었다. 포드주의는 다음과 같은 전략을 구사하며 도시 교통의 생태계를 자동차 중심으로 뒤바꾸어놓았다. 첫째는 물리적 압박이다. 노선 전차와 같은 길을 이용했던 자동차는 경로를 방해하며 운행 시간표를 교란시켰다. 장장 20년 간 구사된 이 전략으로 노선 전차가 폐쇄되고 지하철이 건설되면서 자동차가 지상 공간을 독점하게 됐다. 둘째는 사기업들이 공공 교통수단을 운영하는 공기업을 매입했다. 셋째는 2차 세계대전 이후 미국의 행태이다. 이들은 유럽에 미국적인 교통 시스템을 전파하기 위해 유럽 기술자들의 체계적인 교육에 힘썼다(크노플라허, 2010: 55-59).

크노플라허에 따르면 1, 2차 세계대전은 기술공학과 교통 시스템이 비판의 과정을 거치지 않고 권력자의 뜻대로 발전할 수 있는 계기였다. 전쟁으로 한껏 기술력을 끌어올리고 2차 세계대전 이후 자동차 산업은 그릇된 방향으로 발전하게 되었다. 자동차는 처음의 형태와 달리 점점 사치스러워지고 무게가 증가한 반면 효율성이 떨어졌다. 자동차의 무게는 계속해서 증가하지만 자동차를 통해 운반되는 물적, 인적 자원의 양은 점점 감소하고 있다. 자동차회사에서는 이것을 가리켜 안전과 직결되는 문제라고 포장하면서 교통사고로부터의 물리적 피해를 감소시켜준다고 주장했다. 더 크고 무거운 차를 구매할 것을 부추기는 것이다. 실제로 국내에서는 가격이 저렴하고 각종 세제상 혜택 또는 주차·통행료 할인으로 인기를 끌었던 경차의 수요

가 줄어들고 있다. “SUV(Sport Utility Vehicle, 스포츠 유틸리티 자동차)는 덩치가 크고 기름을 많이 먹어 일상생활에서 타기 부담스럽다”는 인식을 뒤집고 시장에서 가파른 성장세²⁾를 보이고 있다. 인간의 두 다리를 대신하던 사륜(四輪)은 무게와 부피를 더하며 몸집을 키워갔다. 물량 공세를 퍼붓던 모터리제이션은 “점차 다른 교통수단을 억압하고 그것을 이용하지 않는 사람들을 무력화하기 시작”하면서 “오늘날 고속도로, 주차장, 대형 블록은 보행을 위한 것이 아니라 ‘운전을 위한 하부구조’”(김미영·전상인, 2014: 8)로 도시 공간을 잠식해나갔다.

(3) 국내의 모터리제이션

1970년대 서울시의 도시계획을 주도했던 손정목(2004)은 한국의 도시와 도시생활을 변화하게 만든 가장 큰 요인으로 20세기 전반기는 전기와 전차, 20세기 후반은 자동차와 고속도로를 꼽으면서 20세기 말부터 21세기 초의 한국 사회를 ‘자동차 사회’라고 일컬었다.

그에 따르면 국내에 자동차가 도입된 것은 20세기 초로 거슬러 올라간다. 일제강점기에 들어서면서 자동차상회가 생겨나기도 했지만 줄곧 “오늘날과 같은 오너드라이버라는 것은 상상도 할 수 없는 시대”(손정목, 2004a: 93)였다. 수입에 의존하느라 자동차 값이 결코 적지 않았고, 운전도 쉽지 않았던 데다가 운전수 시험도 까다로워 운전수를 고용하기 쉽지 않았던 탓이다. 1927년만 하더라도 서울시는 행정구역이 확장되기 전이라 시내 교통은 보행으로 충분했던 시기였다. 1930년대에 들어서면서 도시와 도시를 연결하는 승합자동차가 자동차 증가를 촉진했다(손정목, 2004a: 90). 운송업, 판매업, 정비업 등 자동차 관련 산업이 시작되면서 미약하나마 차체제작기술, 단순 주물 및 부품가공기술, 자동차 정비기술 등을 습득했다. 이를 바탕으로 해방 직후 초기 한국 자동차산업 형성에 필요한 중요한 물적·인적 기초를 다지게 되었다(한국개발연구원, 2014: 21-23).

한국전쟁을 계기로 자동차산업에 대한 관심은 이전에 비해 고조되었다. 갖은 노력으로 1955년 최초의 국산자동차라 불리는 시발자동차 생산을 성공시켰지만 근대적 의미의 자동차생산은 새나라자동차로부터 시작된 KD조립생산이다. 1962년부터 1966년까지 제1차 경제개발 5개년계획에서 자동차 공업은 중요한 사업으로 포함돼

2) 「오토타임즈」(2017.12.01) [특집] 무서운 성장질주, 대체는 SUV①

자동차산업에 대한 정부의 종합적인 육성계획 및 관련법이 뒷받침이 되어주었다. 1960년대는 자동차의 국산화율을 높이는데 주력했다면 1970년대에는 수출 노선으로 갈아타면서 1973년 정부의 중화학공업화 정책을 필두로 대량생산이 가능한 기반을 조성하는데 총력을 기울였다. 1986년 현대자동차의 수출 전략모델인 ‘포니 엑셀’을 자동차 본고장인 미국시장에 처음 진출시키면서 빛을 보는가 했지만 일본과의 가격 경쟁에서 우위를 빼기면서 수출 전략은 큰 성공을 거두지 못했다.

1984년 한국의 1인당 국민소득이 2천 달러를 넘어서면서 1980년대 후반에는 내수 시장으로 타깃이 바뀌었다. 특히 1988 서울 올림픽 전후로 내수판매가 40%대의 폭발적인 증가율을 기록했다. 수출과 더불어 폭발적인 내수증가에 힘입어 1988년 국내 자동차 생산 대수는 사상 처음 100만 대를 초과했다. 국내 기업들이 대량생산체제를 확립하면서 자동차 가격이 낮아졌다. 유가 안정도 큰 몫을 했다. 정부가 소형자동차의 특소세를 인하해 구매 부담을 줄이자 이른바 ‘마이 카’(my car), ‘오너-드라이버’(owner driver) 시대를 불러왔다. 국내에서 자동차 대중화, 즉 ‘모터리제이션’이 이루어지기 시작한 것이다. 자동차 보유량이 급격히 늘어나자 교통난은 피할 수 없는 문제로 떠올랐다. 1988년 한국 도로 총연장은 55,788km로서 1980년의 46,951km에 비해 18% 늘어났지만 자동차 보유 대수는 그동안 무려 5배나 증가했다 (한국개발연구원, 2014: 31-32).

공업으로 촉발된 자동차 산업은 도로를 따라 뻗어나갔다. 1970년 개통된 경부고속도로부터 호남, 남해, 영동으로 이어진 박정희 대통령의 고속도로 건설은 전두환, 노태우 정권 때도 그대로 계승되었고 김영삼, 김대중 시대에도 꾸준히 계속되었다. 이것은 하루 만에 전국 어디든 자동차로 오고갈 수 있는 생활권의 확장으로 이어졌다. 도로공간과 주차공간 확보를 위해 도심과 교외를 가릴 것 없이 고층으로 들어선 건물로 대도시의 외연이 확대되었다(손정목, 2004a: 86-87). 게다가 “기성 시가지에 고가도로를 놓아 자동차가 더 빨리 달릴 수 있게 하고, 자동차의 흐름을 끊지 않기 위해 사람들은 지하도나 육교를 통해서 길을 건너게 한 정책”(박소현 외, 2015:26)까지 덧대어지면서 도시의 공간구조는 걸기보다는 자동차에 더 기울어진 모습을 갖추게 되었다.

2) 산업에 포섭된 걷기

수작업을 기계에게 내맡긴 이후 인간에게 신체활동은 노동을 비롯한 일상생활을 통틀어 따져보아도 크게 줄어들었다. 두 다리로 옮겨 다니고 육체노동을 당연하게 여겼던 시절엔 일과 휴식이 한데 섞여있었지만, 기계가 인간의 노동을 대신하고 난 뒤에는 ‘여가’가 생겨났다. 칼로리를 최소한으로 소모하며 노동하는 것이 효율이었던 때와 달리 몸을 쓰지 않게 된 인간의 몸집은 자꾸만 불어나며 비만과 온갖 질병에 시달리게 되었다. 노동 대신 운동으로 칼로리 소모를 최대화하는 것을 효율로 여기게 된 것이다. 낭만주의 시대에는 자연을 거닐며 사유하는 것이 “자아, 자연, 진리가 하나임을 경험하는 방법”이었지만, 현대인들은 솔닛의 비유처럼 ‘헬스장에 가는 시시포스’가 되었다(솔닛, 2017: 416-421). 그에게 헬스장은 ‘몸을 쓰는 일이 이루어지는 장소들이 없어진 이후에 몸이 멸종하지 않게 도와주는 육체 보호 구역’이다. 몸을 쓰기 위해 보호 구역을 찾아야하는 현대인들에게는 헬스장 회원권, 개인 트레이너 혹은 홈 짐(home gym) 등 ‘소비’가 뒤따른다. 걷는 일에 필요한 것은 오직 두 다리였으나 “20세기에 여가 걷기는 부츠, 지도, 양말, 방한용 재킷, 짧은 바지, 모자, 나침반, 자동차·소형트럭 등 다른 많은 상품과 뒤얽히게 되었다”(어리, 2010: 164). 산업으로 흡수되어버린 걷기에는 온갖 상품이 필요해졌다.

소비를 부추기는 산업화의 물결은 비단 여가에서 그치지 않는다. 자동차에게 공공 공간을 내어주면서 걷는 일은 헬스장과 또 다른 ‘육체 보호 구역’에서만 이뤄지게 되었다. 어리에 따르면 보도와 길은 의자나 자동차보다 사회에 더 좋은 것이며, 걷기는 통로나 도로와 같은 다양한 공공시설에 의존한다. 공공 비용으로 제공되는 도로는 걷기의 ‘사적’ 이동의 잠재적 형태와 양식을 변화시킨다. 그가 지적한대로 현재 도시 걷기는 쇼핑몰이나 그 밖의 고립되고 독립된 보행공간에서만 가능하다. “일찍이 기차가 공간 경험을 잠식하기 시작했을 때부터 이동 거리의 측정 기준은 공간에서 시간으로 변경되기 시작”(솔닛, 2017: 425)하면서 더 이상 이동 거리의 길이가 아니라 소요 시간이 기준이 되어버린 이동성은 이러한 현상을 ‘효율성’으로 포장하게 되었다. “자동차들이 공간의 분산과 사유화를 조장함에 따라 쇼핑가 대신 쇼핑몰이 들어서게 되고, 공공장소는 아스팔트 바다에 떠 있는 건물”(솔닛, 2017: 408)이 되었다.

크노플라허는 인류가 불을 발견하면서 이동의 단초를 얻게 되었다고 말하면서, 식량을 얻기 위해 불을 사용했던 아보리진(Aborigine) 부족을 현대사회의 인간들과 견주었다. “기계화된 ‘자동차 사회’에서는 주거 지역에서 멀리 떨어진 곳에 있는 아울렛 숍에 가서 싼 물건을 ‘사냥’하기 위해 자동차 엔진에 불을 댕긴다(크노플라허, 2010: 16)”는 것이다. ‘쇼핑 교통’이라고 일컬을 정도로 물건을 사러갈 때 자가용을 이용하는 사람들은 하나의 군집이 되었다. 현대인들은 냉장고 문을 열어 보고 어떤 물건을 사야 할지를 결정한다. 냉장고는 구매 욕구를 자극하는 촉매제 역할을 한다. 그저 냉장고를 채우기 위해 차를 타고 쇼핑몰에 가서 물건을 쓸어 담는다. 이를 가리켜 크노플라허는 ‘목적이 없는 이동성’이라고 표현했다(크노플라허, 2010: 75-76).

3) 보행권의 대두

(1) 보행권의 대두와 관련 법규

모터리제이션으로 말미암은 자동차 중심의 인식은 교통권과 이동권으로 대변되었다. 교통 체증이나 교통사고 등 자동차로 인한 도시문제가 잇달아 심화되면서 보행자의 권리로서 ‘보행권’이라는 개념이 생겨났다. 국내에서 보행권에 대한 인식과 필요성이 제기된 것은 1990년대 초로 거슬러 올라간다. 1980년대 후반부터 자동차 보유량이 급증하면서 “자동차 중심의 도시 설계, 안전과 삶의 질보다는 빠름과 편리함의 가치를 추구하는 사회적 인식, 이를 끌고 밀어주는 교통정책 및 법제 등이 주류를 형성”(명묘희, 2015: 38)했던 터였다. 열악한 통학로 보행여건 및 안전문제에 격분한 학부모, 다른 사람의 도움 없이는 혼자서 걸을 수 없는 장애인의 이동권 문제 등 교통약자들의 목소리를 귀담아 듣기 시작한 시민단체들은 이들의 입장을 대변하면서 보행권이라는 개념을 퍼뜨리기 시작했다. 1993년 녹색교통운동이 ‘보행권 시장을 위한 도심지 시민걷기 대회’를 개최하면서 세간의 이목을 끌었다.

당시 보행권을 주장했던 이들에게 보행권의 이념적인 기초는 “휴머니즘과 정의, 인권”이었다(명묘희, 2015: 39). 빠르게 자동차 중심으로 치우쳐버린 도시 공간구조에서 보행권에 대한 접근 역시 “사회적 약자의 입장을 존중하는 형평성 차원에서 접근하여야 하며, 도로는 모든 사람들의 것이라는 가로 민주주의(Street Democracy)의 확산이 필요함을 제기”(명묘희, 2015: 39)했다.

시민단체가 중심이 되어 이끌었던 보행권 운동은 다른 시민단체와의 연대, 전문가와의 결합, 사회적인 공감대 형성 등에 주목하며 활동 반경을 넓혔다. 정부·연구원 등 전문기관·이해관계자 집단·언론과 연대하면서 새로운 국면을 만들어냈다. 시민교통환경센터(현 걷고 싶은 도시 만들기 시민연대)는 서울시의원, 서울시정개발연구원(현 서울연구원) 등과 함께 서울시 보행환경 개선과 관련한 다양한 활동을 추진했다. 서울시는 1995년 ‘보행자 중심의 교통체계로의 개선’을 천명하면서 1996년에는 보행환경 관련 업무 주무부서로 ‘녹색교통계’를 신설했다. 그 후 1997년 1월 15일 서울시의회가 ‘서울특별시 보행권 및 보행환경 개선을 위한 조례’를 제정하면서 ‘인간을 위한 도시 만들기 운동’에 계기를 만들었다. 이소영(2017)은 이러한 서울시의 노력은 비교적 꾸준한 성과를 내왔다는 평가를 내린다. 그의 설명에 따르면 1997년 서울시가 보행 관련 단독 조례를 제정한 이래, 도시의 보행환경 개선을 위한 다양한 계획과 사업으로 도시 정책의 패러다임이 보행을 중시하는 모드로 전환되고, 이전 시대에 비해 1990년대 후반부터 보행 관련 계획과 사업에 많은 예산이 투입됐다.

서울시에서 첫 발을 뗀 이후 전국의 각 지방자치단체로 그 흐름이 번져나가면서 1990년대 후반부터 2000년대 중반까지 ‘보행권 확산기’라 부를 만한 움직임이 생겨났다. 1999년에는 제주시, 2000년에는 부산광역시와 광주시, 2001년에는 수원시, 목포시, 대전광역시가 보행조례를 제정했다. 이에 힘입어 보행환경 개선사업이 이뤄졌는데, 서울시의 ‘걷고 싶은 거리 만들기 사업’과 대구시의 ‘대중교통 전용지구’ 조성 등이 그 예로 꼽힌다.

2000년대 후반 이후부터는 보행권 보장 관련 법률이 제정되거나 혹은 개정되었다. 지자체 중심으로 운영되던 보행정책 및 사업이 여러 가지 문제를 드러내면서 중앙 정부 단위의 계획적이고 형평성 있는 정책이 필요하다는 의견이 개진되었던 것이다. 2011년에 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제정과 더불어 25개 지자체가 보행조례를 운영하고 있다. 우선 장애인, 고령자 등 「교통약자의 이동편의 증진법」이 제정되면서 그 안에 교통약자의 보행편의와 안전을 제고하기 위한 내용이 포함됐다. 2012년 8월에는 보행자가 안전하고 편리하게 통행·생활할 수 있는 권리, 즉 보행권과 보행환경을 국가가 보장하고, 조성하도록 규정하는 ‘보행안전 및 편의증진에 관한 법률’이 제정되면서 “보행을 행위로서가 아닌 생활환경의 중요한 지표

로 인식”(최창규 외, 2013)이 확산되었다.

(2) 제주지역 보행 조례와 변천

<표 1> 제주시 보행 조례의 목적과 정의

제1조 (목적) 이 조례는 제주시민(이하 “시민”이라 한다)의 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본사항을 규정하여 보행환경 시책을 종합적으로 추진함으로써 안전함과 편리함, 자유로운 이동을 보장하는 걷고싶은 보행환경을 조성하여 시민의 보행권을 확보하는데 목적이 있다.

제2조 (정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다

1. “보행권”이라 함은 보행자가 안전하고 편리하며 쾌적하게 걸을 수 있는 권리를 말한다.
2. “보행환경”이라 함은 보행자의 활동에 영향을 미치는 물리적·감각적·정신적 측면과 이에 관련된 제도등을 포함한 총체적 환경을 말한다.
3. “보행약자”라 함은 스스로의 힘으로 목적지까지 보행하는데 어려움이 있는 어린이, 노인, 장애인, 임산부등을 말한다.

1990년대 후반 전국 각 지방자치단체에서 보행 조례를 제정하는 움직임 가운데 상대적으로 이른 시기인 1999년에 제주시에서 ‘제주시 보행 조례’를 제정했다. 이 조례는 총 14조로 이루어져 있는데, 조례 제정의 목적과 정의에서 지향점이 드러난다.

이어지는 제3조 보행환경개선사업의 종류에서 “제주시장은 보행약자를 포함한 모든 보행자들이 안전하며 편안하고 쾌적한 통행이 될 수 있도록 하고, 걷고 싶은 도시를 만들기 위하여 보행환경 개선사업을 포함하여 추진한다”며 그 지향점이 좀 더 분명하게 나타난다.

이 조례가 다루는 범위를 보면 제4조 보행환경개선사업추진, 제5조 쾌적한 보행공간확대, 제6조 고령·장애인 보행 여건 개선, 제7조 어린이 통학로 개선, 제8조 사업시행자등의 보행자 안전시설 설치, 제8조 보행환경개선계획 수립대상 사업, 제10조 보행환경개선계획 수립대상사업 시기, 제11조 기타 보행권확보에 관한 사항, 제12조 시민의 권리와 의무, 제13조 재원확보, 제14조 규칙 등 보행에 관한 모든 사항을 언

급하고 있다.

이 조례는 제주특별자치도 출범에 따라 2007년 11월 7일자로 효력이 소멸됐다.

<표 2> 제주특별자치도 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례의 목적과 정의

제1조(목적) 이 조례는 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 기본사항을 규정함으로써 제주특별자치도민의 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “보행권”이란 보행자가 편안하고 안전하게 걸을 수 있도록 다른 교통수단에 우선하는 통행권리를 말한다.
2. “보행약자”란 어린이, 고령자, 장애인 및 임산부 등 일상생활에서 보행에 불편을 느끼는 사람을 말한다.

그로부터 10년 간 공백기를 거치고 난 뒤인 2017년 7월 보행안전 및 편의증진에 관한 법률이 개정되면서 같은 해 9월에 ‘제주특별자치도 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례’가 제정됐다. 이 조례의 제정 목적과 정의는 1997년 제주시의 그것과는 다소 차이가 있다. 설명이 간략해지고 규정하는 정의도 줄어들었다. 게다가 제3조 도지사의 책무, 제4조 도민의 권리와 의무 제5조 조성기준의 설정 제6조 재정지원 등 제7조 보행약자의 보행여건 개선 제8조 시행규칙 등 개별 조문도 줄어들었다.

제주지역에서도 보행권 개념이 대두된 지 10여 년이 흘렀지만 보행권이 무엇인지에 대해서는 아직까지도 다양한 논의가 진행되고 있다 “우리나라 보행자들은 보행이라는 것을 권리로 인식보다는 이동의 욕구 정도로 인식해 왔던 것”(이성용, 2010)이 그 배경일 테다. 제주에서의 보행권 인식은 “도로를 보행하는 보행자가 가능한 편안하게 출발지에서 목적지까지 이동할 수 있는 권리”(이성용, 2010)여야 하며 이러한 권리가 보장되기 위해서는 사람이 보행하는 길, 즉 보도의 수평연결성 또는 수평이동성이 확보되어야 한다는 것이 골자이다.

Ⅲ. 제주지역 공간구조와 걷기 양상

이번 장에서는 제주사회의 변동과 걷기 양상의 상관관계를 들여다보고자 한다. 고려에 복속된 이래 변방 취급을 받았던 제주 섬은 일제강점기에서 해방된 후 군사정권에 의한 근대화가 진행되었다. 급격한 산업화 과정에서 관광도시를 분업으로 떠맡고 나서 그에 따라 도시개발이 이뤄졌다. 제주 섬 곳곳으로 깔려나간 포장도로 덕분에 전 지역 어디든 자동차로 1시간이면 갈 수 있는 ‘국민관광지’로 자리매김했고, 이윽고 모터리제이션으로 이어졌다. 획일화된 대중관광 패턴에서 벗어나 도보여행길인 제주올레가 등장하면서 여가로서의 걷기 열풍이 확산되었지만 이것 역시 자동차 산업의 번영과 뗄 수 없는 현상이었다. 이미 자동차 중심으로 짜여버린 공간구조에서 지역주민들은 저조한 걷기실천율을 보이고 있다. 이러한 현상을 ‘여가보행’과 ‘이동보행’으로 나누어 분석하겠다.

1. 제주지역 도시계획과 공간구조 형성

1) 분업으로서의 관광도시

제주도는 본디 독립국가인 탐라국이었지만, 고려의 지방 행정구역으로 편제되면서 ‘건너에 있는 고을’이라는 뜻의 ‘제주(濟州)’라는 이름을 얻었다. 이것은 육지의 부속 섬으로서의 위상을 보여주는 가장 큰 예시이다. 바다 건너에 있는 외딴 섬 제주는 고립된 변방이었다. 중앙의 통치자 입장에서 제주 섬은 그저 조세를 걷는 지방에 지나지 않았다. 조선 중기에는 계속되는 수탈에 굶주림을 견디지 못한 제주의 민중들이 섬 밖으로 도망가며 인구가 줄어들자 이것을 막기 위해 출륙금지령을 내리기도 했다. 인조 7년인 1629년부터 순조 25년인 1825년까지 약 200년 간 지속되었던 출륙금지령으로 섬 밖으로 나갈 수조차 없는 제주의 민중들에게 임금이 내리는 가장 큰 상은 섬을 떠나 한양 땅을 밟는 것이었고, 중죄인은 제주도로 유배를 보내는 것이 가혹한 형벌이었다. ‘바다에 떠있는 감옥’이었던 배경은 오히려 제주만의 고유성을 오래도록 유지하는 기능으로 작용했다. 이는 근대 이후까지 전통사회의 성격

을 지키게 했다.

일제 치하에서 해방된 후에도 제주에는 여전히 변방의 섬이었으며 4·3사건으로 말미암아 확실한 경계로 내몰렸다. 1961년 5·16군사쿠데타로 정권을 잡은 박정희 대통령이 ‘개발’이라는 카드를 꺼냈고, 변방이자 경계였던 제주도도 이에 동원되었다. 여태껏 제주도는 지정학적 위치로 인해 정부의 관심 밖이었으나 5·16군사쿠데타 직후 해군소장이었던 김영관이 제주지사로 부임하면서 의욕적으로 개발계획을 추진했다.

1960년대부터 한국의 경제개발계획과 발맞춰 “산업화와 자본축적 과정에 제주도 편입”(이상철, 2000: 72)이 시작되면서 지역개발의 서막이 열렸다. “제주의 여건상 관광이 비교우위산업”이기는 했으나 당초 출발은 “한국사회 개발에 긴요한 외화 획득 창구”(이상철, 2000: 73)로 기능하는 것이 목적이었다. 30여 년 간 추진되어온 개발의 주요내용은 크게 ‘국제자유지역’, ‘관광개발’, ‘산업개발’ 세 가지였다. “한국경제의 고도성장을 보조하기 위하여 관광산업을 분업적으로 떠맡아” 오게 된 것이다(이상철, 1987: 40). 이 가운데 관광개발이 가장 핵심이었고 산업개발은 이를 위한 보조적 성격을 띠고 있었다. 국가주도하에 국제자유지역화를 염두에 두면서 관광산업을 중심으로 개발이 전개되어 왔다(이상철, 1987: 39-41).

1970년대로 들어서면서 제주도 경제활동의 기본방향은 국가 주도로 대전환을 경험하게 된다. 1970년대 초 세계적 불황의 여파로 노동집약적인 경공업 위주의 수출정책이 한계에 부딪히면서 정부는 외환위기를 극복하기 위한 대책의 하나로 관광산업에 눈을 돌렸다. 1970년대부터 1980년대 초반까지 국가는 제주도를 국제적 관광지로 만들기 위한 시도를 꾸준히 벌였다. 중문지역을 국제 위락관광지로 지정하여 개발하기 시작하였고, 국제공항확장과 항구 확충사업 등이 본격화되고, 대규모 호텔이 세워졌다. 제주도종합개발계획은 국가 주도로 입안·작성되었으며, 국가가 기반시설을 정비하고 그 위에서 국내 대자본과 국제자본의 활동을 중심으로 관광산업을 발전시키는 것이다(조성윤, 1995: 78-82).

이 과정에서 지역주민들의 삶은 고려되지도, 반영되지도 않았다. 그리고 제주의 지역주민들도 그것을 요구하지 않았다. 이것은 4·3이라는 어마어마한 국가 폭력으로 인한 방어 기제로, “권력행사에 대한 침묵과 순종이 확실한 삶의 전략의 하나”(김석준, 1997: 224)로 고안되었기 때문이다. 게다가 4·3사건은 “한반도의 ‘변방’에 위치하던 제주를 대한민국이라는 근대국가 ‘주변’으로 확고하게 편입시킨 계기”(정영신,

2014: 137)로 작용한 탓도 있다.

그 가운데 1980년대에 들어서 제주사회 자체의 여건이 충분하지 못하다는 평가를 받으며 궤도를 틀었다. 막대한 투자에 대한 부담감이라는 요인도 있었으나 “외국인 관광객의 비율이 극히 낮고 연중쾌청일수가 부족하며 교통도 불편하므로 국제관광지로서의 경쟁력이 취약하다”(이상철, 1987: 44)는 이유가 제시되었다. 1984년 경제장관협의회에서 국민관광을 기반으로 하여 국제관광지로 개발하기로 개발방향을 조정하는 것이다.

한국 경제가 압축적 근대화를 겪는 약 20년 간 제주지역은 3차 산업, 특히 관광을 중심으로 하는 일련의 서비스 산업의 활동을 중심으로 경제개발이 진행되었으며, 이에 따라 도시화가 이루어지고 도시공간이 지역적으로 확대되어 갔다.

“평면으로 축소된 공간은 상품이 되어 판매될 수 있도록 분절되고 파편화된다”(서영표, 2014: 18)는 논리에 따라 1980년대 제주가 점차 관광지로 각광을 받기 시작하면서 마을 주민들이 함께 이용하고 관리하는 공동자원인 공동목장은 오히려 골프장이나 대규모 리조트 개발업자들에게 팔 수 있는 상품으로 가치가 높아졌다(최현·김선필, 2016: 272).

2) 공간구조 형성과 모터리제이션

산업화 과정에서 관광의 필수 요소인 ‘교통’에 주목한 정권은 사회간접자본시설에 투자하기 시작했다. 관광객 수송과 도내 토지이용 효율을 극대화시키기 위해 도로 개발을 비롯하여 항만과 공항 개발에 본격적으로 착수했다(황경수, 2004: 177). 개발에 따른 제주도의 사회·경제적 변화는 매우 심하게 일어났다. 사회간접자본의 기반 시설이 급속히 확충되었다. 도로·항만·공항을 포함한 교통조건의 개선, 동력확충, 성판악·어승생 등 고지대와 해안지대의 용수개발, 통신시설의 개선이 국가의 주도와 투자에 힘입어 이루어졌다. 1960년에서 1990년 사이에 도로포장률은 통계도 없던 처지에서 무려 58.1%로 급격하게 늘어났다. 전화(電化)율은 10.4%에서 99.9%로 늘어났고, 상수도 1인당 하루 급수량이 6.6리터에서 235리터로 35.6배 증가했다. 자동차 보유대수도 1960년엔 254대이던 것에서 1990년엔 37,257대로 146배나 증가했다(이상철, 1995).

산업기반 마련을 위한 여러 시설 가운데서도 ‘도로’는 가장 주목할 만한 것이다. 섬 곳곳으로 뻗어나간 도로는 제주지역이 산업사회로 들어서는데 큰 역할을 했기 때문이기도 하지만, 조금 더 거슬러 올라가면 제주도의 도로가 등장하게 된 배경 탓이기도 하다. 도로가 세상에 이름을 내밀게 된 계기가 제국의 통치를 위한 수단 이었던 것처럼, 제주도에서 신식 도로가 생겨난 배경도 일제의 수탈을 위해서였다. 조금이라도 더 빨리, 조금이라도 더 편하게 필요한 물자를 거둬들여야 하는 통치자들에게 오랜 시간에 걸쳐 굳어져온 지역민들의 삶의 형태는 고려 대상이 아니었다. 생활의 지혜를 발휘하며 지역민들이 일궈낸 길은 무시된 채 섬 곳곳에 수탈을 위한 신작로가 개설되었다. 일제는 1912~1913년에 섬을 순환하는 일주도로 건설에 나섰다. 당시 도로에 편입되는 토지와 건물은 무조건 기부하도록 강제했다. 이처럼 일제에 강압에 의해 도로는 순조롭게 깔려나갔다. 도내 해안을 휘어감은 일주도로가 1912년 6월 17일 국도로 승격한데 이어 1914년에는 관덕정을 기점으로 동~서 방향으로 일주하는 신작로(新作路)의 총 178km의 도로가 국도로 승격되었다.

도로의 개발은 단순히 포장도로의 확장을 넘어서 “그 지역의 산업 발전을 선도하는 역할을 하고 그 지역의 개발 수준을 말해주는 척도”(황경수, 2004)가 된다. 1963년부터 본격적인 도로 개발이 시작되었고, 첫 사업으로 시작된 것이 한라산을 동쪽으로 가로질러 제주시와 서귀포를 잇는 횡단 도로 건설과 포장이었다. 1962년에 기공해 1969년에 개통하기까지 7년간의 공사로 완성된 제1횡단도로(5·16도로)는 “제주-서귀포간 5시간을 1시간여로 단축하고 윈시립을 감상할 수 있는 관광도로로서 절찬을 받게 되었다”(황경수, 2004: 179). 1972년에는 이승택 지사 때 장차 국제관광지로서 교통량을 감당하지 못할 것을 예측해 도로 폭 7m를 15m로 확장할 것을 추진하면서 1974년까지 예산 없이 도민의 희생과 노력으로 농지 8,050필지 36만평을 도로에 편입시켰다. 뒤이어 1969년부터 1973년까지 37km에 달하는 제2횡단도로(서부 횡단도로, 1100도로)가 포장되었다. 이 도로는 제주-중문간 교통소통 완화를 비롯해 제주지역의 산업과 교통 발전의 큰 구실을 했다.

오늘날의 제주 관광의 기점인 번영로와 평화로는 애초에 ‘산업도로’라 붙여졌던 그 이름에서부터 그 정체성을 대놓고 드러냈다. 1960년대 중산간 개발로 도로가 뚫렸고 30여 년 동안 꾸준히 포장과 확장을 거듭하면서 현재 번영로는 제주시와 표선까지 2시간이 걸리던 소요 시간을 50분으로 줄였고, 평화로는 제주~중문간의 소요

시간을 50분에서 30분으로 단축시켰다. 제2산록도로의 완공으로 산남과 산북 곳곳을 둘러보아야 하는 관광객들에게는 최단 이동 경로가 트였고, 어느 곳이든 목적지에 한 시간 내에 오고갈 수 있는 지리적 요충지로 입지를 굳혔다. 도제 실시 당시인 1946년 도로 총 연장 306.1km와 비교하면 엄청난 성장인 것이다. 관광개발을 앞세운 도시계획으로 말미암아 마침내 제주지역에도 모터리제이션의 물결이 들이닥쳤다.

제주도청 교통정책과가 발표한 교통현황 자료에 따르면 자동차 등록 현황이 2008년 233,518대에서 2017년 500,197대로 10년 동안 무려 두 배 넘게 증가했다. 이 가운데 자가용은 2008년 211,449대에서 2017년 362,786대로 늘어났고, 영업용 차량 또한 20,663대에서 135,275대로 6.5배 이상 늘었다. 국토교통부의 전국(특별·광역시 제외) 주요 간선도로의 2017년 교통량 조사에 따르면 전국 9개 도 가운데 제주지역의 교통량이 가장 많이 증가했다.

2. 제주지역 걷기 양상과 유형 분석

1) 제주지역 걷기 유형 분류

역사의 흐름 속에서 나타난 걷기의 여러 양상을 바탕으로 그 유형을 분류할 수 있다. 현대사회에서 걷기 외의 이동수단이 늘어나면서 이전과는 다른 양상을 띠게 됐기 때문이다. 기초적인 통행활동이나 건강 증진을 위한 신체활동, 산책이나 트레킹 등 여가활동으로 목적을 하나의 축으로 각각의 유형을 이룬다. 공간과 시간을 기준으로 삼을 수도 있다. 통근·통학과 쇼핑, 친교 등 일상생활이 이뤄지는 공간과 시간 안에서 교통수단으로서의 걷기와 일상생활이 이뤄지는 공간과 시간을 벗어나서 행하는 원정, 대장정, 순례, 등산, 등반 등 걷기를 포함한 신체활동을 위한 목적으로서의 걷기로 그 양상이 다르다. 이처럼 걷기의 유형을 선별하는 것은 걷기를 둘러싸고 있는 환경이나 걷기에 영향을 미치는 요인을 분석하는데 주요한 틀이 되므로 세심하게 가다듬을 필요가 있다.

보행이란 일차적으로 출발지와 목적지, 그리고 경로로 이루어지며 보행관련 연구들은 보행행태를 목적지와 경로의 속성에 따라 구분해 분석해왔다(서한림, 2013). 국내에서도 보행의 유형을 분석하고 나누려는 시도가 있었는데, 기존연구(이경환·안

건혁, 2008; 조혜민·이수기, 2016)에서 공통적으로 나타나는 바와 같이 보행은 이동을 위한 보행(transportation-related) 여가를 위한 보행(recreation-related)으로 분류된다. 이 분류는 서동환 외(2011)의 ‘통근통행-일상통행, 여가통행-비일상통행’ 틀을 바탕으로 삼고 있다.

최창규 외(2013)는 “보행이 가지는 목적과 그 효과에 대하여 더 명확하고 객관적인 분석이 필요하다”며 보행목적과 보행경로를 기초로 삼아 유형을 제시했다. 목적별 보행 경로에 어떠한 요소를 추가하고 보완하는 것이 보행활동을 증진시킬 수 있는지 파악하기 위해서다. 이들은 크게 목적보행과 수단보행으로 그 유형을 분류했다. 먼저 목적보행은 걷는 것 자체가 목적으로서 건강을 위한 트레킹, 관광이나 쇼핑을 위한 도보이동 등이 이에 해당한다. 수단보행은 목적지까지 이동하는 수단으로서 걷는 것을 선택한 경우이다. 목적보행은 산책, 쇼핑 등을 통해 재미와 여유를 즐기면서 만족을 극대화하려는 경향이 있으므로 경로를 선택할 때 다소 복잡하거나 거리가 멀다 하더라도 가장 만족이 극대화되는 경로를 선택하는 경향이 있다. 평균 약 16km의 거리로 소요 시간이 5~6시간에 달하는 제주올레 한 코스를 걷는 것이 이에 해당할 것이다. 반대로 수단보행을 선택했을 때는 목적지까지 가는 시간과 거리를 최소화하는 경향이 있으므로 보행 동선이 지나치게 길어지면 피로가 누적되고 시간이 낭비된다고 느낄 수 있다. 출발지에서부터 온전히 목적지까지 걸으면서 이동하는 경우도 있지만 현대사회에서는 대중교통을 이용하면서 수단으로서 걷기를 선택하게 된다. 통근이나 통학 시 자가용을 이용하든, 대중교통을 이용하든 운송수단까지의 이동은 걸어야 하기 때문이다. 그렇기에 출발지에서 대중교통 결절점과 직장, 학교 등 최종 목적지까지 구간에서 주로 수단보행이 이루어진다고 볼 수 있다.

이종선·최혜민(2018)은 실용보행(utilitarian walking)과 여가보행(recreational walking)으로 걷기의 유형을 나누었다. 실용보행은 직장, 학교 등으로의 이동으로 일정한 시간과 동선으로 이루어지는 반복적 통행이다. 정규적 목적지에 매일 가는 ‘항상성’이 특징이다. 시간 계획이 가능하고 자신이 이용하는 기존의 경로를 크게 벗어나지 않는다. 반면 여가보행은 시간에 구애받지 않고 다양한 동선을 통하여 쇼핑, 친교, 레크리에이션, 휴양, 휴식 등의 목적을 가진 보행을 의미한다. 계획하지 않은 쇼핑이나 공원산책과 같은 즐거움을 위한 보행은 비정기적이고, 즉흥적일 수 있으며, 유연하게 시간을 사용하는 비일상적 성격을 띠고 있다.

앞서 제시된 유형을 토대로 제주지역의 걷기 양상을 분석할 틀을 도출할 수 있다. 제주올레를 비롯한 도보여행과 360여 개의 자연 오름 등반, 체육시설에서의 신체활동 등은 ‘여가보행’(recreation-related walking)으로 묶인다. 일상적으로 이뤄지는 통근이나 통학을 위한 이동수단으로써의 보행은 ‘이동보행’(transportation-related walking)이라고 일컬을 수 있다. 이와 같은 유형 분류가 현상을 설명하는데 충분하지는 않다. 제주의 지역주민들이 어디에서 얼마나 어떻게 왜 걷고 있는지 전수조사가 이뤄진 적도 없을뿐더러, 그것이 어떤 효용³⁾을 지니는지 정책 당국이 제대로 파악하지 못하고 있기 때문이다. 그럼에도 관광지과 삶터에서 각기 이뤄지는 걷기 양상을 분석하기 위해 이러한 기준을 적용해보겠다.

2) 여가보행

1960년대 이후 한국 사회는 압축적 근대화를 겪으며 양적 성장만을 재촉해왔고, 효율성이라는 미명 아래 사람보다는 자동차를 우선하는 도시 공간구조를 갖게 되었다. 교통 체증과 보행권 위협을 비롯해 신체활동 부족으로 인한 비만과 같은 건강 위험 등 다양한 사회 문제들이 야기되었다. 도시생활에 염증을 느낀 사람들이 자연으로 돌아가고자 하는 욕구가 발현되었고, 2000년대에 접어들면서 삶의 여유를 찾고 느낌의 가치를 실천하자는 슬로라이프 운동 번지기 시작다. 느낌·건강·행복을 키워드로 내세운 웰빙(well-being)에 대한 관심이 한국 사회를 휩쓸던 때에 ‘놀멍 쉬멍’(놀면서 쉬면서)을 모토로 세운 제주올레가 등장하면서 여가를 위한 걷기가 주목받게 되었다.

제주도에 본격적으로 개발주의가 뿌리를 내린 20~30년 동안 지역사회에 나타난 지배적인 양상은 ‘관광’(tourism)이다. 항공교통과 제주도 내의 자동차 이동의 폭발적인 증가는 관광을 빼놓고 설명할 수 없다. 관광의 목적지로서의 제주도가 가지는, 바다와 섬이라는 상징에 의해 만들어진, 로맨틱한 관광의 시각(tourist gaze)에 의해 영향을 받고 있다⁴⁾. 이것은 그동안 제주 관광의 양상이, 제주가 가지고 있는 고유의

3) 효용은 일반적으로 경제학에서 소비자가 시장에서 선택행위를 통해 추구하는 가치를 일컬으나 본 논문에서는 걷기를 행하면서 얻게 되는 가치를 가리킨다.

4) 「제주의소리」(2017.4.10.). 지금 제주는 어떤 의미, 가치를 부여받고 있는가

매력에 힘입은 것이 아니라 관광의 시각에 의해 다듬어진 상품으로서의 면모가 두드러짐을 나타낸다. 1980년대와 1990년대에 성행했던 신혼여행과 단체 수학여행, 향락 소비를 위해 무리지어 온 일본인 관광객과 2010년대 이후 저가 패키지 관광 상품을 앞세워 엄청난 수세로 몰려온 중국인 단체관광객들이 그렇다.

이 패턴을 뒤집은 제주올레의 시작은 제주 출신 언론인 서명숙 씨가 세계적인 도보 여행 코스인 스페인 산티아고 순례길을 여행하면서 얻은 영감에서 비롯됐다. 이후 제주에 돌아와 구상을 실천에 옮겼다. 올레란 제주어로 ‘거릿길에서 대문까지 집으로 통하는 아주 좁은 골목길’을 뜻한다. 제주의 올레는 놀이 및 생활의 장이며 공적 공간에서 사적 공간으로 들어가는 전이 공간이다. 최근에 관광의 섬 제주에서 느낌의 공간, 사색의 공간, 체험 공간으로 올레는 보다 확장된 개념으로 ‘제주올레’로 재탄생했다(이성용, 2009: 75-76). 지난 2007년 제주올레 1코스를 개장한 이래 10년 간 26개 코스가 개발됐다. 시흥리 바닷가로 시작한 15km 코스로 첫 선을 보인 후 호텔, 골프장, 유명 관광지 등에 그치던 기존 패턴에서 벗어난 패러다임이 자리를 잡았다는 평가를 받았다. 26개 코스 총 425km로 자연 오름과 해안가, 마을길로 이뤄졌다. 차량을 이용한 관광에서 벗어나 제주의 해안과 자연을 걷는 체험을 통해 경쟁의 사회에서 지친 마음을 돌아보고 삶의 여유와 건강까지 얻는 재충전의 계기가 되었다(이성용, 2011: 64)는 분석이 있다. 여태까지 제주 관광의 패턴은 관광매력물과 관광객 편의시설을 특정한 지역에 집중시키는 ‘점’(點)을 지향하는 형태가 주류를 이뤘던 것에 반해, 도보여행 탐방로를 중심으로 ‘선’(線)의 구조로 이루어진 형태(문화관광부, 2010: 12)인 제주올레는 종교·문화·역사 등 무형자원과 자연·생태 등 유형자원 등 여태껏 관광의 시선으로는 주목받지 못했던 것들에 주목하면서 제주 관광에 새로운 경쟁력을 부여했다.

사단법인 제주올레가 파악한 연도별 탐방객 현황에 따르면 올레 코스를 처음 개장한 2007년에는 탐방객이 3,000명에 불과했지만 2011년이 되자 109만 874명으로 무려 350배 이상 증가했다. 2014년까지 내리 연간 100만 명 이상이 제주올레를 찾았다. 제주올레 탐방객을 일컫는 ‘올레꾼’이라는 신조어는 ‘걷기 위해 제주도에 온다’는 새로운 제주 관광객의 등장⁵⁾을 나타냈다. 제주올레 코스를 모두 찾아다니는 완주자가 한 해 평균 600여 명, 지난 10년간 탐방객은 720만 여 명이다.

5) 「연합뉴스」 (2016.11.11.) 제주 관광객 1천500만명 시대 눈앞...2년 앞당겨 목표달성

제주올레의 대중적인 인기는 ‘치유’와 ‘힐링’의 효과를 앞세워 자동차에 밀려났던 ‘걷기’를 다시 불러냈다. “현대사회에서 속도와 소외로부터 탈출하여 걷는 공간과 걷는 시간을 일부러 마련하고자 하는 것”(김미영·전상인, 2014: 13)은 “‘빨리빨리’라는 속도전에 갇혀온 현대인들에게 ‘천천히’라는 느낌의 에너지를 재발견”(김봉현, 2017)하게 만들었다. 제주올레의 파급 효과는 제주 섬 안에만 그치지 않는다. 전국적으로 도보 관광 열풍을 불러일으켰다. 지리산 둘레길(2008년 첫 개통), 강화나들길(2009), 부산갈매길(2009), 강릉바우길(2009), 북한산 둘레길(2010), 서울두드림길(2010), DMZ평화누리길(2011), 한라산둘레길(2011) 등 제주올레에서 영감을 받은 도보 여행 코스가 전국에서 잇달아 생겨났다(문화체육관광부, 2010).

제주올레가 기존에 만연해있던 관광의 시선이 아닌 중산간과 해안가를 가로지르는 지역주민들의 삶터와 문화자원을 조명한 것은 신선한 시도였지만, 이내 부작용도 생겨났다. 인공적으로 길을 내거나 가꾸지 않은 올레 코스 그 자체는 친환경적이어도 그곳까지 가는 과정은 그렇지 못하다는 것이다. 제주 곳곳에 흩어져 있는 점과 점을 매끄럽게 이어주지 못하는 불편적인 버스 노선으로는 올레 코스의 기·종점에 도달하지 못한다. 렌터카를 빌리고, 화석 연료를 채워 넣은 후에 잘 닦인 도로를 빠른 속도로 지나야만 올레를 걸을 수 있다. 오름을 갈 때도 마찬가지로 과정을 거쳐야 한다. 관광객 숫자와 더불어 걷잡을 수 없이 늘어난 렌터카 업체는 또 하나의 산업으로 승승장구하고 있다. 2008년만 하더라도 2만663대에 그쳤던 영업용 차량은 2017년 기준 13만5,275대로 6.5배나 늘어났다. 2016 제주특별자치도 방문관광객 실태조사에 나타나있듯이 제주를 찾은 내국인 관광객들은 도보도, 대중교통도 아닌 렌터카(69.4%)에 절대적으로 의존하고 있다.

게다가 소비를 조장하는 문화도 확산되었다. 오름 등반과 도보 여행에 나설 때는 평상복이 아닌 등산복과 각종 도구 등을 착용한다. 미디어는 제주의 변화무쌍한 날씨를 거뜬하게 이길 바람막이 점퍼와 등산바지, 트레킹화를 사도록 자극한다. 2010년대 이후 워킹화와 워킹 전용 의류 등이 쏟아지듯 출시되면서 “‘워킹 산업’으로 아웃도어의 외연을 넓히며”⁶⁾ 관련 산업의 괄목할만한 성장을 이룩했다.

6) 「한겨레」(2010.04.13.) ‘걷기’ 열풍 타고 워킹산업 달린다

3) 이동보행

일상을 영위하는 생활공간에서의 걷기는 이동보행이라는 큰 테두리 안에서 복합적인 양상으로 나타난다. 자동차를 타고 목적지로 이동하는 경로를 택하더라도 자동차까지는 걸어가야 하므로 목적지까지 향하는 수단보행이 주를 이루지만, 즉흥적인 쇼핑이나 산책, 신체활동 등 목적보행도 섞여서 나타나기에 각각의 유형을 따로 재듯이 따로 떼어버릴 수 없다.

제주도민들의 걷기 실태는 질병관리본부가 매해 진행하는 지역사회건강조사의 걷기실천율 지표를 가지고 그 양상을 유추해볼 수 있다. 걷기실천율의 정의에는 걷기의 뚜렷한 목적이 드러나거나 이것이 어떤 효용을 갖는지는 담겨있지 않다. 예를 들어 여느 때처럼 퇴근한 후 걸어서 집으로 오는 길에 즉흥적으로 쇼핑가에 들렀다면 수단보행이자 목적보행이 함께 걷기실천에 포함되는 것이다. 기존에 진행된 여러 연구에서 보행목적은 구분하는 것은 걷기 증진을 위한 방안을 모색하는 실마리가 될 수 있음을 시사하고 있다(서한림, 2013; 최창규 외, 2013; 조혜민·이수기, 2016). 그럼에도 제주지역의 이동보행 양상 분석을 위해 걷기실천율을 지표로 꼽은 까닭은 보행목적은 구분하기에 앞서 다른 지역에 비해 현저하게 낮은 걷기실천율에 영향을 미치는 요인을 파악하는 것이 선행되어야 하기 때문이다.

<표 3> 제주지역 걷기실천율 추이

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
제주	27.5	29.3	37.3	29.1	34.4	34.4	32.3	28.3	39.4	35.4
전국 평균	51.4	51.2	45.0	44.0	43.7	43.3	42.7	44.8	43.4	45.4
전국 순위	17/17	17/17	15/17	17/17	15/17	12/17	16/17	17/17	6/17	13/17

단위: %.

출처 : 2017 질병관리본부 지역사회조사

위의 표는 2008년부터 2017년까지 지난 10년 간 제주지역의 걷기실천율의 추이를

보여주고 있다. 전국 17개 시·도의 걷기실천율과 비교해보면 2016년을 제외하고는 줄곧 하위권을 기록해 왔다. 2008년, 2009년, 2011년, 2015년에는 최하위를 기록하기도 했다. 전국적인 걷기 열풍의 진원지로 꼽히는 제주지역의 걷기실천율이 전국 17개 시·도의 평균값을 훨씬 밑돌고 있다는 것은 무엇을 뜻하는가? 자발적인 이유에서든, 타의에 의해서든 제주도민은 걷지 않는다. 걷지 못하는 것일 수도 있다. “높은 수준의 보행환경은 전체 보행통행을 증가시키며, 열악한 보행환경은 반대로 보행활동량의 감소를 유발하며, 다른 목적지를 선택하도록 한다”(최창규 외, 2013)는 논리를 제주지역에 대입해보면 보행환경은 결코 높은 수준을 갖추고 있지 못하다. 다양한 의미와 목적을 가지는 보행공간에서 필요한 것들은 걷기 좋은 날씨, 즐거운 경험, 안전 등 매우 다양하게 나타나는데(겔, 2003) 현재 제주지역에는 이 요소들이 어우러지지 못하고 있는 것이다. 특히 지난 10년 동안 급격하게 늘어난 자동차는 지역주민들의 생활에서 걷기를 앗아갔을 뿐만 아니라 걷고 있는 사람들에게도 위협이 되고 있다.

<표 4> 제주지역 자동차 증가 추이

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
연간 증가 대수	4,660 (2.0%)	8,133 (3.5%)	9,143 (3.8%)	6,360 (2.5%)	37,334 (14.5%)	39,938 (13.6%)	49,691 (14.86%)	50,898 (13.25%)	32,228 (8.2%)	32,954 (7.05%)
월 평균 증가 대수	388	677	762	530	3,111	3,328	4,141	4,242	2,686	2,746
일 평균 증가 대수	13	22	25	18	102	109	136	139	88	90

단위: 대. ()는 전년 대비 증가율

출처: 제주특별자치도 교통항공국

통근과 통학을 하는 제주도민 가운데서 30대~60대는 승용차를 이용한 통행 비중이 절대적이다. 10대는 주로 시내버스와 도보로, 20대는 시내버스에 의존해 통행하고 있다. 일상생활에서 이동보행마저도 미미한 수치를 나타내고 있는 것이다. 대중교통체계 개편이 이뤄지기 전인 2015년 기준 제주도의 버스 한 대당 인구는 1,304

명으로 전국 평균인 1,139명에 비해 많았다. 교통안전공단 조사에 따르면 203개 동·리 가운데 122곳(60.1%)의 대중교통 접근성이 부족하다. 자가용을 제외한 대중교통 수단별 여객 운송 분담률을 살펴보면 택시가 약 70%로 압도적인 비율(제주관광공사, 2017)이다. 버스의 운행 거리가 길고 배차 간격이 긴 탓에 버스를 이용하기보다는 택시를 선호하는 경향이 두드러진다.

<표 5> 2017년 통근/통학 여부 및 수단

		통근/통학 여부			통근/통학 수단				평균 소요시간 (분)
		통근을 한다	통학을 한다	하지 않는다	승용차	사내 버스	도보	기타	
연령	15~9세	48	92.1	3.1	6.0	49.4	19.7	0.0	26.3
	20~29세	35.7	43.0	21.3	24.2	55.6	4.5	0.6	36.0
	30~39세	69.0	1.9	29.1	78.8	13.4	4.2	1.5	25.9
	40~49세	75.5	1.5	23.0	74.6	9.1	10.0	2.8	23.7
	50~59세	71.8	0.7	27.4	66.2	8.8	14.8	5.6	22.8
	60세 이상	32.9	0.5	66.6	43.1	8.8	23.7	13.6	19.2

단위: %.

출처: 2017년 제주 사회조사

안전하지 않은 보행환경도 걷기에 영향을 미친다. 주택과 상업시설, 거주민과 낯선 방문자, 보행자와 자동차, 오토바이, 자전거 등이 섞여 있는 거리에는 여러 가지 위험이 생기기 마련이다. 자연재해, 노상 범죄, 건축물·시설물 사고 등 거리에서 벌어질 수 있는 모든 변수들을 위험 요소로 꼽을 수 있지만 보행자에게 가장 큰 위험은 교통사고이다. 주행속도, 도로 폭, 시야와 가시거리, 운전자나 보행자의 부주의 등 교통사고를 초래하는 원인은 다양하지만 근본적인 원인은 과도하게 늘어난 자동차의 통행량에 있다. 도로로도 모자라 인도까지 점령해버린 자동차는 보행자를 도로로 몰아넣으며 사고 위험에 노출시킨다. 이성용(2015)은 “보차구분 없는 이면도로에서 교통사고로 인한 사망사고가 심각한 수준이므로 보행자와 차량이 혼재되어 있는 이면도로에서의 보행자의 보행권 확보가 시급”하다고 진단하고 있다. 인간적 척도를 넘어선 자동차의 속도에 민첩하게 대응하지 못하는 어린이와 노약자의 사고 위험은 더욱 가중된다. 일상적으로 이루어지는 어린이집이나 유치원 통학에 걷기 대신 자동차를 이용하게 되고, 늘어난 자동차가 다시 보행자를 위협하는 악순환으로 이어지게 되는 것이다.



<그림 1> 자동차가 이면으로 주차되어 있는 제주시내 골목

노상 주차도 달리는 자동차만큼 해롭다. 2016년 12월 기준 역외 세원을 제외한 제주도내 등록 자동차 대수가 35만1,506대인데 반해 주차장 면수는 32만8,423대로 2만2,083대의 자동차는 세울 곳이 없어 도로를 전전한다. 보행로를 구분하기 위해 세워놓은 블라드를 무시하고 방치하듯 주차하거나 주차 인도에 반쯤 올려놓은 개구리 주차⁷⁾로 보행자는 오히려 차도로 걸어야하는 경우가 고질적으로 나타나고 있다.

제주도민들의 저조한 걷기실천율에 영향을 미치는 요인은 훨씬 더 다층적이고 복잡한 요소들이 섞여있겠지만 위의 통계만 훑어보더라도 현재 제주지역의 공간구조가 걸을 수 있는 환경과 거리가 있는 것만은 분명하다. 걸을 수 있는 여건을 위해서는 “보도의 연장이나 폭과 같은 물리적인 시설 환경을 갖추고, 교통사고 통계, 보행량, 수송분담률과 같은 정량적 지표들을 개선하는 것 이상의 노력이 필요하다”(오성훈·남궁지희, 2011: 2). 지표를 따라 보행환경을 뜯어고친다고 해서 하루아침에 보행량이 늘어나는 것은 아니다. 보행을 증진시킬 수 있는 요소는 훨씬 더 촘촘하고 세밀한 분석이 필요하다. “보행자의 요구와 기대, 경험에 대한 질적인 고려와 통합적인 접근”(오성훈·남궁지희, 2011: 2)이 뒤따라야 한다.

7) 「제민일보」 (2017.9.06) 인도 위 '개구리 주차' 보행자 안전 위협

IV. 제주지역 걷기 활성화 정책의 내용과 한계

이 장에서는 크게 세 가지를 살펴보고자 한다. 가장 먼저 제주특별자치도청과 산하기관, 제주특별자치도의회, 제주특별자치도교육청 등 제주지역의 정책을 입안하고 집행하는 각 기관에서 어떠한 인식을 근거로 걷기 활성화 정책을 추진하고 있는지 일차적으로 검토하겠다. 교통과 보건 관점에서 에너지와 대중교통 정책, 비만을 감소 위한 정책이 추진되어 왔다. 문화와 예술의 관점을 앞세우고 있지만 경제적인 논리에 의해 접근했던 도시재생, 마을만들기, 골목상권 활성화 등의 사업도 있다. 기존에 진행됐던 정책과 세부 사업들의 내용을 검토하고 한계점을 짚겠다. 이와 같은 검토와 분석을 토대로 걷기가 가진 사회적 의미를 추려내고, 정책 방향 전환을 위한 시사점을 제시하고자 한다.

1. 교통과 보건 관점에서의 정책

1) 녹색교통수단과 대중교통

제주도정은 2000년대에 유네스코(UNESCO) 생물권보전지역, 세계자연유산, 세계지질공원 인증을 받아 2010년대에 접어들면서 저탄소와 녹색교통에 관심을 갖기 시작했다. 특히 보행은 비동력·무탄소로 특징지어지는 녹색교통수단으로 떠올랐다. 2013년에 발표된 ‘제2차 제주특별자치도 도로정비기본계획(2011~2020)’에 친환경·인간중심 도로건설 운영 방안의 일환으로 자전거도로와 보행환경 개선을 고려한 바 있다.

2014년 민선 6기, 2018년 민선 7기 제주특별자치도 도지사로서 연임하고 있는 원희룡 도정은 ‘탄소 없는 섬 제주 2030(Carbon Free Island 2030 in Jeju)’이라는 가치를 정책의 핵심으로 내걸고 있다. 전기차 선도 도시 제주를 지향점으로 화석연료를 없애고 신재생에너지를 동력으로 100% 전기차 시대를 열겠다는 목표를 세웠다. 전기차 산업 육성으로 일자리와 지역경제 활성화, 신재생에너지 풍력 개발과 일자리

창출 효과, 태양광 보급 등을 주요 내용으로 공감대를 확산하려는 노력을 벌이고 있다. 2016년에 발표한 ‘제3차 제주특별자치도 지방대중교통계획(안)’에 ‘인간중심 교통안전 선진제주’로 비전을 설정하고 “관광도시인 제주도의 특성상 도로이용자 밀도가 높기 때문에 이용자 중심의 교통안전체계를 구축하여 선진 교통안전도시로의 도약을 의미”한다고 명시했다. 그러나 이 계획에서 보행에 중점을 둔 구체적인 실천 방안은 보행우선구역 사업정도로 확인할 수 있을 뿐이다.

조금 더 적극적인 정책은 원희룡 제주지사가 민선 6기부터 주요 정책으로 밀고 있는 ‘제주 대중교통체계 전면 개편’이다. 이 가운데 2016년 7월에 발표된 ‘대중교통 혁신 계획’은 ‘안전하게 걷고, 편리하게 타고, 기분 좋게 씩씩’을 슬로건으로 내걸고 승용차가 아니라 대중교통 중심, 자동차가 아니라 보행자 중심, 그리고 교통 약자를 중심으로 교통 복지를 실현한다는 취지를 담고 있다. 지난 2017년 1월 제주도청 부서 중 하나로 교통관광기획단을 신설해 30년만의 대중교통체계 개편과 제주형 주차 종합대책을 화두⁸⁾로 내세우고 관련 업무를 추진해오고 있다.

2) 높은 비만을 타파를 위한 걷기

제주지역의 높은 비만율과 낮은 걷기실천율의 상관관계에 주목한 보건 정책도 생겨났다. 2017년 2월 9일 제주특별자치도의회 보건복지안전위원회와 제주시 제주보건소가 ‘도민 건강증진을 위한 걷기 활성화 정책 토론회’⁹⁾를 열면서 공감대 확산에 나섰다. 이후 각 지역 보건소를 중심으로 걷기 활성화 정책이 추진되고 있다. 제주보건소는 지역주민을 대상으로 ‘3355 건강 걷기 지도자 양성’¹⁰⁾ 교육과정을 운영하고 있다. 또한 ‘1일 1만보 걷기 사업’을 운영하고 있다. 모바일 어플리케이션 워크온을 이용해 제주보건소 걷기사업에 참여한 지역주민을 대상으로 1인 1년 200만보 이상 목표 도달 시 인센티브를 제공하는 사업이다. 제주시 동부보건소는 2015년 대한 걷기연맹의 걷기시범보건소에 지정돼 ‘Walk-i 마일리제’¹¹⁾를 실시하고 있다.

이동수단의 선택지가 제한적인 청소년들에게도 걷기는 요원하다. 호남지방통계청

8) 「제주의소리」(2017.6.14.) ‘제주형 주차종합대책’으로 주차난·보행환경 ‘대수술’

9) 「제주의소리」(2017.2.9). 걷기 풀찌-비만 최고 제주, “동네에 주목하라”

10) 「시사제주」(2017.3.14). 제주보건소, ‘3355 건강 걷기 지도자 양성’ 운영

11) 「헤드라인제주」(2017.1.14.). 걷기시범보건소 지정 ‘워크-i 마일리제’ 이색 시책 추진

이 발표한 2017년 제주지역 청소년의 건강과 안전에 따르면 중·고등학생의 비만율은 19.2%로 전국 평균인 13.9%보다 5.3%p 높다. 제주특별자치도교육청은 청소년 비만율에 주목해 '함께 걸어요! 건강한 학교 가는 길-혼디 걸으멍 Wa Ba(와바)'¹²⁾ 캠페인을 지난 2017년부터 시행하고 있다. 일과 전 운동장 걷기, 학교 내 계단 등을 활용한 1km 올레길 조성 등이 주요 내용이다. 전국 최고수준의 청소년 비만율에 근거를 둔 정책이다. 1km도 걷지 않는 현실은 통학길이 놓여있는 생활공간의 1km도 걷기 어려운 여건임을 나타내고 있기 때문이다.

3) 자동차 중심 사고의 허상

현대인들에게 자동차는 단순한 이동수단을 넘어선다. 자동차를 소유한다는 것은 비록 철로 만들어졌을지라도 일정한 규모와 부피를 가진 자신만의 공간을 소유한다는 것을 의미한다. 두터운 철로 둘러싸여 있는 이 공간에서는 남들의 시선과 물리적 자극이 차단된다고 믿게 된다. 철로 뒤덮인 자동차는 이동 중이어도 전화로 회의를 할 수 있는 사무실이자, 남들의 눈치를 보지 않고 포장해온 음식으로 끼니를 때울 수 있는 간이식당이자 휴게실이다. 자동차는 목적지로 이동하는 과정에서 생길 수 있는 제약으로부터 벗어나게 하고 외부의 우발적인 위협으로부터 보호해준다고 믿게 하는 것이다.

뿐만 아니라 미디어에 표출되는 자동차의 쓸모는 다음과 같은 허상을 심어주면서 자동차 중심의 사고를 굳어지게 만든다. 첫째, 짐을 들어야하는 두 손에게 자유를 가져다준다. 어린 아기를 키우는 부모가 외출할 때 챙겨야 하는 엄청난 짐과 일을 하면서 필요한 전자기기와 장비들, 혹은 대형마트와 시장에서 산 생필품들은 차에 다 가져다 실으면 어디든 갈 수 있다. 둘째, 날씨의 제약으로부터 자유를 안겨준다. 집 밖에 나서기 전에 일기 예보에 귀 기울이지 않아도 괜찮다. 외투를 챙기거나 우산과 장화를 준비하지 않아도 된다. 날씨가 추우면 자동차에 타서 히터를 틀면 된다. 날씨가 더우면 에어컨을 켜면 된다. 비가 내리고 바람이 불어도 자동차에 타면 된다. 셋째, 복장의 자유를 갖게 한다. 구두나 슬리퍼 같은 다소 불편한 신발을 신었더라도 어차피 별로 걸지 않을 것이기 때문에 별로 개의치 않아도 된다. 잠옷을

12) 「연합뉴스」 (2018.3.8). 제주 '밥 먹고 등갓길 걷기'...학생 비만율·스트레스↓

입었던 수영복을 입었던 까맣게 코팅된 차창은 외부의 시선을 차단해주기 때문에 체면을 구기지 않을 수 있다. 넷째, 낮선 사람으로 가득한 거리에서 보행자는 범죄의 표적이 될 수도 있고 불운의 사고를 당할 수도 있기에 자동차가 유해 요소로부터 자신을 지켜준다고 믿게 된다. ‘편리’와 ‘안전’으로 포장된 자동차의 속성은 자동차가 없는 사람에게는 소유를 부추기고, 이미 갖고 있는 사람들에게는 더 비싸고 튼튼한 자동차를 사도록 종용한다.

이처럼 자동차 중심인 사회에서는 자동차를 갖고 다니는 사람들에게 기준이 맞춰져 있다. 자동차를 갖고 다닐 수 없는 교통약자들을 더욱 생활의 중심에서 괴리시킨다. 이것은 자동차가 갖고 있는 특성에서 기인한다. 자동차를 소유하는데 필요한 것은 일정 수준 이상의 구매력이다. 그것을 몰기 위해서 필요한 자격은 별개의 문제이다. 제법 복잡한 장치들의 조작 기능을 익히고, 방향을 바꾸고 신호를 맞추고 속도를 조절하는 등 일련의 학습을 거쳐야만 운전면허를 소지할 수 있다. 현행 제도에서는 만 18세가 되어야 면허시험에 응시할 수 있다. 최근에는 고령운전자에 의한 교통사고가 언론에 보도되면서 만 65세 이상 택시 운전자의 면허 자격을 제한해야 한다는 의견이 나오고 있다. 자동차를 운전할 수 없는 어린이와 청소년, 노인들, 그리고 장애인에게는 걸거나, 대중교통을 이용하거나, 보호자에게 의존하는 방법밖에 이동 수단의 선택지가 제한적이다. 교통약자로 분류된 이들은 정책의 초점에서 빗겨나갈 수밖에 없다.

본디 걷기는 모빌리티 시스템 중에서 가장 평등한 것이었다. 어리는 “걷기에서 사회적 불평등은 다른 모빌리티 시스템보다도 훨씬 적다”(어리, 2014: 171)고 강조했다. “보행자에 대한 광범위한 행동 유도는 바람직한 것이며 좋은 사회는 걷기가 훨씬 더 확대된 사회일 것”이라는 어리의 가정은 더 많이 걸거나 또는 적어도 덜 걷는 일을 줄이면 건강은 증진되고, 사회적 자본은 증대되며, 무질서는 감소될 것이라고 추약할 수 있다(어리, 2014: 170). 보행환경은 개인의 건강과 안전, 삶의 질 향상에 기여할 뿐 아니라 지역사회와 공동체의 활성화에 중요한 역할을 하기에 일종의 공공재로 간주된다. 보행환경 계획부터 설계, 조성, 관리, 개선 등 일련의 행위는 공익을 실현하고 증진하는 과정으로서 일정 수준의 공공성이 요구된다(오성훈·남궁지희, 2011: 305-306). 이는 미국의 도시계획가인 제프 스펙(Jeff Speck)이 일컬었던 ‘걸어다닐 수 있는 도시’(walkable city)¹³⁾의 청사진으로 이어지는 토대이기도 하다.

2. 문화와 예술의 관점에서의 정책

서울의 덕수궁 돌담길, 삼청동 골목길, 인사동 거리나 부산의 감천마을, 대구의 근대문화골목 등의 사례 1990년대 후반부터 제주도, 서귀포시 각 지역마다 도시 재생이나 침체된 상권 활성화 차원에서 ‘차 없는 거리’ 혹은 ‘보행자거리’ 형식의 특화거리 사업이 추진됐다. 문화와 예술로 발길이 뜸해진 지역에 매력을 느껴 오도록 만들고, 걸으면서 머물게 하면 지갑을 열 것이라는 가정에서다.

1) 도시 재생과 상권 활성화를 위한 특화거리

간판과 보도블록을 교체하는 경관 개선과 군중 유도를 위한 공연 프로그램 위주로 ‘문화’ 혹은 ‘예술’이라는 이름이 덧대어진 특화거리 사업에는 막대한 예산이 투입됐다. 주변 인프라가 고려되지 않은 채 일정한 구역에 차량 통행을 막고 걷도록 하는 방식은, 고정된 장소 바깥의 혼잡을 야기했다. 차 없는 거리를 비웃기라도 하는 듯 자동차 사고가 빈번하게 발생해 행정의 구호에 그친다는 지적도 이어졌다.

문화를 앞세운 차 없는 거리는 1996년 서귀포시 서귀동 ‘이중섭거리’를 가장 먼저 꼽는다. 한국 전쟁 당시 화가 이중섭이 거주했던 서귀동 512번지일대 360m거리를 이중섭거리로 명명했다. 2002년 이중섭 미술관 개관, 2009년 주민자치특성화사업으로 도심 공간 야외갤러리를 조성하고 이중섭 예술제·거리 공연·서귀포문화예술시장 등이 개최돼왔다. 2012년에 제주도 삼도2동주민센터 일대에 조성된 ‘문화예술의 거리’는 앞서 2009년에 제주대학교병원이 아라동으로 이전하면서 급격히 심화된 공동화 현상을 해소하고 위축된 상권을 되살린다는 취지하에 추진됐다. 제주시는 “지역의 문화요소를 담아 문화예술의 거리 조성을 통한 문화예술 활동 진흥을 통하여 유동인구 유 및 자생력 배양으로 지역경제 활성화에 기여”라는 조성배경을 밝히고 있다. 2013년 도로 기반시설 정비와 부대시설 공사를 마치고 2014년부터 본격적인 사업이 추진되었다. 발길이 뜸해졌던 거리에 공방과 갤러리가 줄지어 들어서면서 이

13) 제프 스펙은 『걸어다닐 수 있는 도시』에서 도시에 활력을 불어넣는 동시에 도시의 활력을 가능하게 하는 가장 좋은 수단으로 워커빌리티(walkability)를 이야기한다. 워커빌리티란 보행가능성 혹은 보행친화성으로 직역할 수 있는데, 특정 도시나 지역이 얼마나 걷는데 적합한지를 뜻한다.

전에 비해 활기를 띠게 된 것은 맞지만, 핵심이라고 할 수 있는 빈 점포 예술인 입주사업은 기대와 달랐다. “빈 점포를 내놓으려고 하다가도 기다려보려는 기대 심리”¹⁴⁾ 덕분에 구하기도 쉽지 않았던 데다가 지원사업의 대상으로 빈 점포에 입주한 예술가들의 활동은 실적 위주의 깐깐한 기준에 의해 정형화되었다.

2010년 조성된 제주시 연동 ‘바오젠 거리’는 제주도에 중국인 관광객이 증가하던 추세를 반영한 상징적인 곳이다. 중국 10대 기업의 하나로 알려진 ‘바오젠 그룹’에서 2010년 9월 13일부터 16일까지 1만2000명의 직원이 인센티브 투어로 제주를 찾은 데서 비롯된 이름이다. 중국인들의 제주에 대한 친근한 관심을 불러일으켜 더 많은 중국관광객을 유치해 침체된 지역상권을 살려보자는 취지를 담고 있다. 이 일대는 1970년대에 들어선 대단지 아파트 덕분에 일찌감치 제주시내 주요 상권 중 한 곳이었지만 바오젠거리로 이름을 바꾼 후 점차 중국인 관광객을 겨냥한 품목으로 판도가 바뀌었다. 전세버스에서 쏟아지는 단체 관광객들은 구획된 공간에서 화장품과 토산품을 쓸어 담아갔다. 여기에 중국인들이 직접 투자와 운영에 나선 데다接客원까지 중국인들이 맡으면서 ‘제주 속의 중국’이라고도 불릴 정도로 변화되었다.

그동안 나타난 보행자거리, 차 없는 거리의 양상은 지역주민들에게 그다지 긍정적인 인상을 심어주지 못했다. 특화거리 추진에 따른 지원사업은 오히려 입주자들의 활동 반경을 좁히는 울가미가 되었고, 일대 교통 흐름을 방해하고 사고를 야기하며 상권을 교란시켰다. 제주도정은 도시재생지원센터와 국토교통부의 원도심 도시재생 활성화계획 마중물 사업으로 제주시 관덕정 광장 복원을 계획했다. 주요 내용은 제주시 중앙로터리부터 서문로터리까지의 500m 구간을 차 없는 거리로 조성하는 방안을 바탕으로 옛 관덕정을 재현한다는 것이다. 이 계획은 주민설명회에서 발표되자마자 거센 반발에 부딪히며 궤도를 수정했다. 지역주민과 인근 상인들이 “관덕정 복원은 ‘원희룡판 이명박 청계천 사업’¹⁵⁾이라며 목소리를 높였다.

걸으면서 지역을 둘러보고 장소를 발견하는 것은 “그동안 배제되어 왔던 감각들을 각성시키고, 분리되었던 감각들을 통합하여, 도시의 ‘숨겨진 지형’(hidden geography)들을 직접 경험하고 동시에 새롭게 구축하는 ‘열린 과정’”(김미영·전상인, 2014: 13)이지만 그 지역 고유의 맥락과 서사를 제대로 구현하지 않은 채 보여주기

14) 「제주의소리」 (2015.10.14) 제주 원도심에 그렸던 빈점포 어디로 갔나?

15) 「제주의소리」 2017.02.07 “관덕정 복원? 원희룡판 청계천 사업!” 주민설명회 파행

위한 정책으로 구획된 보행자거리는 보행자의 선호를 얻기 어렵다. 문화와 예술이라는 수사만 남발하는 특화거리로는 “오감을 동반하는 걷기는 도시에 대한 정보와 지식 수집을 양적으로 크게 확대하면서 공간의 양적 경험 확장만 아니라 질적 장소화에도 기여”(김미영·전상인, 2014: 13-15)할 수 없다.

2) 벽화골목, 벽화마을의 함정

2000년대 들어서 전국의 각 지방자치단체들이 공공미술, 혹은 마을가꾸기 사업이라는 명목으로 벽화 마을 프로젝트를 시도했다. 공동화된 구도심이나 쇠퇴한 상권 밀집지역에 벽화를 그려 단장하면 관광객들이 방문해 마을에 활기가 생기고 지역 상권이 살아난다는 취지에서였다.

제주지역도 이 흐름에 예외가 아니었다. 2008년 한국민족예술인총연합 제주도지회의 제주 공공미술 공모사업을 시작으로 마을 골목에 벽화를 그리는 프로젝트가 확산되어 나갔다. 그 시발점이었던 제주시의 구도심인 일도이동 약 600m 남짓한 골목 일대에 벽화를 그린 ‘기억의 정원-두맹이 골목’¹⁶⁾은 “개인의 기억들이 모여있는 장소인 동시에 제주 근대건축의 흔적이 그대로 쌓여있는 ‘도시의 지킴’¹⁷⁾이라거나 “지금 은 아이들 대신 차들이 자리하고 있지만 원래 골목길은 아이들의 놀이터”라는 인식을 바탕으로 진행되었다.

두맹이 골목이 세간의 이목을 끌자 제주지역 곳곳에 벽화골목과 벽화마을이 늘어났다. 신천리 벽화마을, 김녕 금속공예 벽화마을, 남수각 하늘길 벽화마을, 용담1동 벽화마을, 무근성 벽화마을, 도두 섬머리 벽화마을 등이 잇달아 생겨났다. 벽화골목과 벽화마을이 유행처럼 번지자 마을마다 행정기관의 지원을 받거나, 공금을 활용해 벽화 사업을 추진하는 일이 잦아졌다. 이 과정에서 돈으로 인한 갈등도 피치 못할 일이 되었다. 일정한 규모 이상의 벽화를 그리는 작업은 소요되는 비용도 만만치 않을뿐더러 주기적으로 보수 작업을 거쳐야 하는 만큼 꾸준한 관리와 예산 수반이 필요하기 때문이다. 사업을 추진하면서 일부 마을에서는 주민 간에 갈등과 다툼이 일어나기도 했다¹⁷⁾. 사람들로 하여금 즐거움과 매력을 느끼게 할 요소는 간과한

16) 「제주의소리」(2012.6.23) 미술관이 된 마을, 두맹이골목을 아시나요?

17) 「뉴스제주」(2018.7.26.) 도두동 마을회 '내분'... 마을에 무슨 일이?

채 입소문이 난 다른 사례를 그대로 베껴오거나 특색은 고려하지 않은 채 벽화만 덜렁 그리면서 본래의 취지가 무색해졌다. 아무리 많은 예산을 들이고 거대한 규모로 마을을 가꾸더라도 사람들의 흥미를 끌지 못한다면 고유한 ‘장소의 느낌’(sense of place)¹⁸⁾은 형성되기 어렵다. “어떤 지역의 경관과 분위기, 장소성은 보행자의 행동과 인식, 경험에 의해 형성되며, 보행환경의 변화는 지역의 장소성에도 변화를 초래한다”(오성훈·남궁지희, 2011: 275). 걷고 싶고 머물고 싶은 장소감은 오랜 시간에 걸쳐 마을 곳곳에 스며든 기억의 궤적과 시간의 두께, 있는 그대로를 존중하며 지켜져 온 생태적 특성, 입에서 입으로 전해 내려온 토착적 지혜가 얹히면서 만들어진 문화와 역사적 자원에서 자연스럽게 베어 나오는 것이다. 이 과정을 건너편 채 기계적으로 그려 넣은 몰개성한 벽화로는 당초에 기대했던 ‘차별화’를 기대하기 어렵다.

3. 걷기 활성화 정책의 방향 전환

1) 골목과 동네 그리고 마주침과 어울림

본 논문에서 거듭 언급하고 있듯 걷기의 효용은 다양한 측면으로 나타난다. 화석 연료 사용과 탄소 배출을 줄이고 비만 개선이나 우울증 해소와 같은 보건적 측면에서 긍정적인 효과를 일으킨다. 도보 여행은 미처 알지 못했던 자연에서의 즐거움을 일깨워주기도 한다. 걷기의 효용은 여기서 그치지 않는다. 여태껏 그래왔고 앞으로도 “타인과의 관계 회복에 꼭 필요한 활동”(브르통, 2014: 26)으로 “보행자들에게 낯선 사람들을 자연스럽게 만날 수 있는 사회적 접촉(social contact)의 기회를 제공”하며 “사소한 우연에 불과한 만남이어도 지속적으로 반복되면 결코 간과할 수 없는 차이를 만든다”(오성훈·남궁지희, 2011: 257).

제이콥스는 주민들을 무용수에 비유하며 보도에서 이뤄지는 보행을 가리켜 “각자의 독특한 동작이 서로 어울려 조화로운 전체를 창조하는 복잡한 발레”라고 표현했

18) 장소감은 지리학자 이-푸 투안(Yi-fu Tuan, 1995)이 그의 저서 『공간과 장소』에서 명명한 개념이다. 인간이 장소에 대한 경험을 바탕으로 인간이 장소에 대해 심리적으로 의식되는 기본 감정과 장소에 대한 정체성, 그리고 삶에 대한 의미가 세계와 결합하여 생성되는 것이며, 장소에 대한 지식과 장소에 대한 애정, 그리고 개인적으로 갖게 되는 소속감까지 망라된 장소에 대한 감정의 인식의 총체이다.

다. 제이콥스는 가로와 보도는 도시의 주요한 공공 공간으로서 도시가 생명을 유지하는데 절대적으로 필요한 장기라고 강조한다(제이콥스, 2010). 우리의 전통적인 정서로는 골목과 동네를 가리키는 것이 더 알맞을 것이다. 공공장소, 공공공간이라고 부를 수 있는 이 골목과 동네는 “인류가 취락을 형성해 정착생활을 시작했을 때부터 안전이 보장된 곳”으로 “온갖 위험이 도사리고 있는 세상에서 공공장소는 비교적 안전하게 움직일 수 있는 곳”(크노플라허, 2010: 241)이기도 하다. 이것은 제이콥스가 ‘거리를 바라보는 눈’(eyes on the street)의 개념과도 일맥상통한다. 인간이라면 어린이도 예외 없이 인공적인 안식처에서 일생을 보낼 수는 없으며, 누구나 거리를 이용해야만 한다. 이 눈은 낯선 사람들이 오고가는 거리에서 “사람들이 거리를 자발적으로 이용하고 즐길 때, 그리고 당연히 감독과 통제를 받고 있다는 의식을 하지 않을 때 가장 순조롭게, 그리고 반감이나 의심으로 얼룩지지 않은 채 확보”(제이콥스, 2010: 62)되어 보도의 안전을 높이는 기능을 행한다.

하지만 오늘날 골목과 동네에는 이 시선들을 찾을 수가 없다. 공터는 주차장이 되었고, 유희공간은 자본에 의해 사유화되었다. 어린이들이 서로 어울려 놀면서 자연스럽게 터득했던 사회적 학습은 학원과 과외 등 돈을 주고 구매해야 하는 사교육의 영역이 되었고, 주민들이 즐겨 찾으며 쉬고 어울리던 근린공원은 높은 담장으로 둘러진 대단지 아파트의 구획 안으로 빨려 들어갔다. 골목과 동네에서 마주치고 어울리던 이웃은 낯선 타자, 혹은 언제 내게 피해를 입힐지 모르는 잠재적 범죄자로 경계해야 하는 대상이 되었다. 동네 커뮤니티의 중심이던 소규모 잡화점들은 하나둘씩 자취를 감췄다. 뚜벅뚜벅 걸어가 자잘하게 사던 생필품과 식료품은 먼 거리의 대형마트까지 차를 타고 가 대량 구매해 실어 나르게 되면서 경쟁력을 잃었기 때문이다. 무리 없이 걸어서 다닐 수 있는 통학로도 위험으로 넘쳐나면서 보호자의 차를 타고 빠르게 피해가야 하는 곳이 되었다.

골목과 거리, 그리고 동네는 앤디 메리필드(Andy Merrifield)가 말했던 마주침(encounter)이 이뤄지는 공간이기도 하다. “사람들이 인간 존재로 어떻게 한데 어울리느냐 하는 이야기, 집단이 왜 형성되고, 연대가 어떻게 이루어지고 유지되며, 여러 영역을 교차하는 정치가 도시적으로 어떻게 형성되는가 하는 것에 관한 이야기”(메리필드, 2015: 105)는 바로 이곳에서 펼쳐질 수 있다. 동네를 걸으며 느끼게 되는 장소에 대한 애착, 그리고 집 밖으로 걸어 나가 이웃, 타인과 접하게 되는 사

회적 교류 가능성, 더 나아가 잃어버린 공동체 가치를 근린환경에서 새롭게 느끼게 되는 계기와 기회도 동네 걷기의 중요한 가치(박소현 외 2015: 26)이기 때문이다.

겔에 따르면 보행은 단지 목적지로의 이동이 아니며, 질 좋은 도시환경의 척도이다. 그는 옥외 공공장소에서 이루어지는 활동들은 필수적 활동(necessary activities), 선택적 활동(optional activities), 사회적 활동(social activities)로 구분했다. 선택의 여지가 없는 필수적 활동 다른 활동들과 비교해 걷기와 밀접한 관련이 있지만 환경이 어떻든 간에 목적지로만 도달하면 그만이다. 반면 선택적 활동과 사회적 활동은 사람들이 원하고 시간과 장소가 허락하는 조건에서만 발생하는 전혀 다른 활동으로 외부의 물리적 조건에 의해 영향을 받는다. 선택적 활동이란 말 그대로 산책, 서성이기, 잠시 앉기 등 단지 목적지로 가기 위한 수단이 아닌 부가적으로 일어나는 활동이다. 사회적 활동은 사람들과 관련된 모든 활동으로 놀이와 인사, 대화뿐만 아니라 지나가는 사람들을 관찰하는 행동까지 포함된다. 시간에 구애를 받지 않고 산책을 하거나, 매대에 진열된 물건을 들여다보거나, 공원이나 놀이터에 걸터앉아 사람들의 움직임을 바라보는 것은 그 활동이 이루어지는 공간이 얼마나 흥미로운 요소들을 갖추고 있는지에 달려있다. 골목과 거리, 그리고 동네를 걸어 다니는 사람들의 시선을 끌고, 발길을 붙들고, 말을 걸게 하고, 머무르게 하는 것은 삶의 질로 이어진다(겔, 2003: 17-21).

2) 걸을 수 있는 도시와 걸어서 좋은 도시

앞서 거쳐 온 논의들을 종합하기에 앞서 두 주제를 짚어야만 한다. ‘걸을 수 있는 도시’와 ‘걸어서 좋은 도시’이다. 이 둘은 언뜻 비슷해 보이지만 내포한 전제는 전혀 다르다. 전자는 물리적·감각적·정신적 요소를 아우르는 보행환경과 직결된 것이고 후자는 건강 증진과 에너지 절감, 체험과 경험, 타인과의 교감 등 걷기의 효용과 얽혀있다. 제주올레의 코스, 혹은 다른 도보여행코스에서 매끄럽지 않은 비포장 도로나 모래밭, 풀숲을 헤쳐야 하는 오솔길을 걷게 되더라도 걷기의 효용이 충분히 느껴진다면 ‘걸어서 좋은 곳’이지만, 걸으면서 자동차 사고의 위험을 느끼거나 스트레스를 받는다면 기꺼이 ‘잘 걸을 수 있는 곳’은 아니다. 걸어서 좋은 곳이 꼭 잘 걸을 수 있는 곳은 아닐 수도 있으며, 반대로 잘 걸을 수 있는 조건이 잘 갖춰져

있다고 해서 걸어서 좋은 곳이라는 보장은 없다. 아무리 도로 폭이 충분히 넓고, 날씨의 변화로부터 자극을 피할 수 있는 쾌적한 곳이어도 혼자 외떨어져 걸으며 아무런 경험도 할 수 없다면 걷기의 매력을 알아챌 수 없다. 이동보행과 여가보행의 차이가 확연한 제주지역에서 이 차이를 간과한다면 걷기 활성화 정책은 제자리만 맴돌게 될 뿐이다.

도시공학자인 강병기는 자동차 중심의 사회에서 적어도 걸을 수 있는 여건이 마련되고, 다음은 걷기 쉬워져야 한다고 강조했다. 물리적 시설 환경의 개선과 준비는 기본이고 걷고 싶은 감정을 동하게 만드는 환경까지 고려해야 한다(강병기, 2007: 8)는 것이다. 어디든 예외는 없겠지만 자동차 중심의 구조가 빠르게 고착화되어버린 제주지역에서 걷기 활성화 정책에 대한 관심 자체가 미미했으니 ‘걸을 수 있는 도시’에 대한 논의도 자연스레 뒷전으로 밀려있었다. 차를 타면 1시간 내에 어디든 갈 수 있는데 구태여 버스를 타고 빙빙 돌아갈 바에는 차를 사서 몰고 다니는 게 옳다고 믿었고, 열악한 대중교통 체계는 걷기 위해 제주를 찾은 관광객들조차 렌터카를 타고 다니게 만들었다. 자동차의 통행량이 늘어날수록 보행자의 사고 위험도 늘어났다. 교통사고로부터, 혹은 낮은 타인으로부터 보호를 받아야 하는 어린이와 청소년들은 집에서 교문까지도 보호자의 차로 타고 순식간에 이동하며 통학로조차 걸지 못하는 악순환이 반복되어왔다.

그나마 다행인 것은 제주올레로 이어지는 발걸음이 보여주었듯, 걸어서 좋은 도시의 가능성이 제주 섬 곳곳에 퍼져있다. 꺾이 강조했듯 살아있는 도시, 사람들이 서로 상호 교류할 수 있는 곳에는 풍부한 경험이 존재한다(꺾, 2003: 34). 그 경험은 쇼핑몰이나 멀티플렉스, 테마파크에서 할 수 있는 것이 아니다. 제주에 여전히 남아 있는 섬을 둘러싼 바다와 360여 개의 오름과 꽃자왈, 밭담 등을 아우르는 자연경관과 수놓음 문화와 같은 생활양식과 1만 8천 신들로 일컬어지는 구전 신화 등 유·무형의 문화역사자원에서 얻을 수 있다. 그리고 그것들은 “오직 보행하고 있을 때 무언가 경험할 수 있는 충분한 시간을 가질 수 있다”(꺾, 2003: 98). 수많은 관광객들이 제주를 걸으며 좋다고 느꼈던 것들이 무엇인지, 제주의 지역주민들이 걷기보다는 자동차를 타고 다니면서 잊어버린 것은 무엇인지 충분히 검토해 ‘걸을 수 있는 도시 계획’에 녹여낼 필요가 있다.

V. 결론

1. 연구 요약

본 논문은 자동차 중심으로 굳어진 제주지역의 걷기 양상 분석을 토대로 걷기의 사회적 의미를 고찰했다. 인간이 걷기 시작한 이래 지형이나 기후 등 자연적인 조건에 조용하면서 일정한 시기를 지배하는 삶의 양식을 만들어냈다. 기술이 발전할수록 걷기의 의미는 다른 양상을 띠었다. 근대 이전의 걷기는 신분이나 지위를 나타냈다. 어쩔 수 없이 걸어야하는 피지배 계급은 자신의 열등한 지위를 확인해야 했고, 번영의 시대인 18~19세기는 걷기를 세련된 여가활동으로 여기며 상류층들의 지위를 과시하는데 쓰였다. 낭만주의에 영향을 받은 보행자들은 자연을 거닐며 ‘보행 예술’같은 조류를 만들어냈다.

산업혁명 이후 증기기관의 발명으로 이동성이 급격히 증대되며 걷기의 속성은 크게 바뀌었다. 이 시기에 노동자 계급은 도시의 포화와 함께 교외로 밀려나며 통근하는 도시 보행자라는 유형을 만들어냈다. 자동차의 발명과 모터리제이션은 도시의 구조 공간과 그 속에서 살아가는 인간에게서 ‘걷기’를 앗아갔다. 산업화된 걷기는 소비를 위한 상품으로 변모되었다.

한국 사회 역시 근대화를 거치며 모터리제이션을 그대로 받아들였다. 1960년대 이후 개발주의 산업화의 일환으로 관광도시의 역할을 분담한 제주지역은 ‘관광’을 앞세우며 개발이 진행됐다. 제주 섬 곳곳으로 뻗어나간 도로는 지역의 공간구조를 자동차 중심으로 뒤바꾸어놓았고, 1시간이면 어디든 갈 수 있는 ‘국민관광지’로 자리매김하는데 큰 몫을 맡았다.

제주올레의 증장은 관광산업이 뿌리를 내린 이래 줄곧 획일화되었던 대중관광 패턴에서 벗어나게 했다. 제주올레의 전국적인 인기는 여가로서의 걷기 열풍을 확산시켰지만 이것 역시 자동차 산업의 번영과 떼어놓을 수 없는 현상이었다. 걷기의 섬으로 알려진 제주의 지역주민들은 지난 10년 간 저조한 걷기실천율을 보이고 있다. 여가 보행과 이동보행으로 나누어 본 제주지역의 걷기 양상은 걷기 어려운 보행환경의

여건을 보여주었다. 급격하게 늘어난 자동차는 차를 타지 않는 사람들을 사고 위험으로 몰아넣었고, 열악한 대중교통 체계는 버스보다는 자가용을 이용하는 습관을 굳어지게 만들며 지역주민들을 걷기 어렵게 만드는 악순환을 반복하게 만들었다.

이로 인해 각종 사회문제가 대두되면서 제주특별자치도청과 산하기관, 제주특별자치도의회, 제주특별자치도교육청 등 제주지역의 정책을 입안하고 집행하는 각 기관마다 걷기 활성화 정책을 고안했지만 에너지와 교통, 보건 등 각 부처마다 파편적으로 추진되는 정책은 현안을 해결하기엔 역부족이었다. 구도심 살리기와 상권 활성화 명목으로 추진된 특화거리나 벽화골목과 벽화마을도 문화와 예술의 탈을 쓴 경제적 접근으로, 문화와 예술은 그저 수사일 뿐이었다.

이것은 이미 만연해져버린 자동차 중심의 사회에서 정책 당국이 걷기의 본질적 의미를 간과한 결과이다. 걷기가 가진 효용은 자동차라는 ‘갑옷’의 허상을 벗고, 사회적인 맥락 안에서 그 진가를 발휘할 수 있다. 걷기의 사회적 의미는 자동차를 몰고 다니는 특정 집단이 아니라 지역사회의 다양한 구성원들이 공평하게 도시공간을 누리고, 골목과 동네의 이웃들과 마주치고 어울리며 장소감을 발견하거나 되찾을 때에 회복될 수 있다. 화석연료 사용과 탄소 배출을 줄이는 에너지 측면이나 비만 개선이나 우울증 해소와 같은 보건적 효과, 방문객 증가로 인한 경제적 효과는 부차적인 것이다. 걷기의 본질인 사회적 의미를 도시 계획에 녹여냈을 때 걸을 수 있고, 걷기 쉽고, 걷고 싶은 삶을 만들어낼 수 있다. 걸을 수 있는 도시가 되어야 걸어서 좋은 도시로 나아갈 수 있다. 이것이 전제되어야 지역주민은 물론 관광객도 걸어서 좋고 걷기 좋은 도시가 될 수 있는 것이다.

2. 연구 과제

본 논문은 걷기의 단편적인 접근에 치중돼 있던 기존의 연구에서 벗어나 걷기가 본디 가지고 있는 사회적 의미에 주목했다. 제주올레의 선풍적인 인기로 걷기의 섬으로 알려진 제주의 이면에 지역주민들의 걷기실천은 저조하다는 점에 주목해 걷기 양상을 분석을 시도했다. 그 결과 이 현상은 자동차 중심의 사회구조와 밀접한 관련이 있음을 파악하게 되었다. 기존에 추진되고 있는 걷기 활성화 정책의 맹점과 근본적인 원인을 짚어냄으로써 방향 전환을 위한 토대를 마련했다.

그럼에도 본 논문의 한계점은 분명하다. 먼저, 걷기의 사회적 의미 변화에 대한 탐구가 서구사회의 자료에 쏠려있다는 것이다. 그 과정에서 도출해낸 의의가 우리 사회에 완벽하게 통용되기는 어렵다. 게다가 제주사회의 현실을 보다 분명하게 규명해줄 실증 자료가 아니라, 한정되어 있는 기존 연구와 문헌 검토에 기대었다는 점도 아쉬움으로 남는다. 이것만으로 제주지역의 걷기 실태를 속속들이 파악하기엔 무리가 있다. 그렇기에 현안을 속 시원하게 해결할 수 있는 대안을 제시하는 데까지는 다다르지 못한 채 논의의 토대만 마련했다. 본 논문을 예비적 고찰의 근거로 삼아 추후 연구의 폭을 넓힌 후속연구로 보완되기를 기대한다.

【참고문헌】

국내 문헌

- 강병기, 2007. 『걷고 싶은 도시라야 살고 싶은 도시다』 보성각.
- 김규리·이제선, 2016. “보행공간 요소에 대한 보행자의 인지 및 보행만족도에 관한 연구” 『한국도시설계학회지』 Vol.17: 89-103
- 김미영·전상인, 2014. “‘오감(五感) 도시’를 위한 연구방법론으로서 걷기” 『국토계획』 Vol.49: 5-21
- 문화체육관광부, 2010. “도보여행 활성화에 따른 파급효과 분석” 1-190
- 박소현·최이명·서한림, 2015. 『동네 걷기 동네 계획』 공간서가.
- 백영주, 2017. “걷기의 의미 양상과 예술적 실천 - 미셸 드 세르토이- 공간 실천과 도시 개념을 중심으로” 『인문콘텐츠』 46: 81-108
- 서영표, 2014. “추상적 공간과 구체적 공간의 갈등 제주의 공간이용과 공간구조의 변화” 『공간과사회』 Vol.47: 5-45
- 서한림, 2013. “주거지 가로환경에서의 보행경로 분포와 선택적 보행행태 특성 - 서울 북촌, 성산, 상계, 행당의 사례로 -” 서울대학교 박사학위 청구논문
- 손정목, 2004. “자동차 사회가 되기까지 -한국 자동차 100년의 역사” 대한지방행정 공제회 『도시문제』 39권424호 85-103
- _____, 2004. 자동차 사회가 되기까지 -한국 자동차 100년의 역사(하) 대한지방행정 공제회 『도시문제』 39권425호 107-134
- 신동일·최영근, 2017. “제주올레의 효과분석 및 발전과제” 『제주연구원 현안연구』 2017-03
- 오성훈·남궁지희, 2011. 『보행도시 좋은 보행환경의 12가지 조건』 AURI.
- _____.서선영, 2013. 『보행중심도시 조성정책 및 제도 연구』 건축도시공간연구소.
- 이상철, 1987. “제주사회변동론 서설 - 개발정책과 산업구조 변화를 중심으로” 『사회과학과 정책연구』 제8권 제3호: 31-66
- 이상철, 2000. “20세기 제주도의 사회변동과 발전” 『제주도연구』 Vol.18: 61-92
- 이성용, 2009. “제주올레(Jeju-Olle) 현황 및 활성화 방안” 제주발전연구원 정책이슈

브리프

- _____, 2010. “녹색교통 활성화를 위한 보행환경 조성 방안” 『제주발전연구원 연구보고서』 1-95
- _____, 2011. “전국의 걷는 길 현황 및 홍보 방안” 『제주발전포럼』 37호: 63-68
- _____, 2015. “안전한 보행환경을 위한 제도 개선 연구” 『제주발전연구원 현안연구』 2015-1
- 이병국 외, 2016. 「제주 탄소제로섬 추진전략 연구」 한국환경정책·평가연구원. 1-94
- 이종선·최혜민, 2018. “서울시 근린환경과 목적별 보행 비교연구 -도시재생을 위한 보행의 함의에 대한 고찰” 『도시행정학보』 31: 41-62
- 전명숙, 2009. “슬로우 관광의 탐색적 고찰 -제주올레투어 걷기여행을 중심으로” 『한국항공경영학회 추계학술대회』 Vol.2009: 183-196
- 정영신, 2015. “제주 역사의 근대 정치동학 - 4·3에서 강정까지” 『문화과학』 81: 132-155
- 제주관광공사, 2017. 「제주관광 수용력 연구」 제주관광공사. 1-165
- 제주특별자치도, 2016. 「제3차 제주특별자치도 교통안전기본계획」 제주특별자치도. 1-41
- 제주특별자치도 교통관광기획단, 2017. 「제348회 제주특별자치도 임시회 보건복지 안전위원회 주요업무보고」 제주특별자치도. 1-50
- 조성윤, 1995. “제주도 도시개발의 기본구조” 『제주사회론』 한울아카데미. 71-104
- 한국개발연구원, 2015. 『한국의 주력산업(자동차)』 생각덱표.
- 최정욱, 2012. “부산 지역 걷기 유형 분석 - 걷기 유형 개발과 지역별 적용” 『문화정책논총』 23: 127-144
- 최창규·성현곤·이수기·김태현·고준호·원보환, 2013. “지속가능 도시를 위한 보행활동 증진방안” 『도시정보』 373: 3-22
- 최현·김선필, 2016. “공동자원의 지속가능성과 마을만들기 전략 제주 가시리의 사례” 『공간과사회』 통권 58호 267-295
- 한국교통연구원, 2015. 『한국의 보행환경 개선』 1-189
- 황경수, 2004. 『제주 교통사 소고』 온누리

번역서

- 메리필드, 앤디. 2015. 『마주침의 정치』 김병진 역. 이후.
- 브르통, 다비드. 2000. 『걷기 예찬』 김화영 역. 현대문학.
- 브르통 다비드. 2014. 『느리게 걷는 즐거움』 문신원 역. 북라이프.
- 크노플라허, 헤르만. 2010. 『자동차 바이러스』 박미화 역. 지식의날개.
- 제이콥스, 제이콥스. 2010. 『미국 대도시의 죽음과 삶』 유강은 역. 그린비.
- 겔, 얀. 2006. 『삶이 있는 도시디자인』 김진우, 이성미, 한민정 역. 푸른솔.
- 겔 얀·비르깃 스바. 2015. 『인간을 위한 도시 만들기: 도시 공간과 삶 연구』 윤태경·이원제 역. 비즈앤비즈
- 스펙, 제프. 2015. 『걸어다닐 수 있는 도시』 박혜인 역. 마티.
- 어리, 존. 2014. 『모빌리티』 강현수·이희상 역. 아카넷.
- 아마토, 조지프. 2006. 『걷기, 인간과 세상의 대화』 김승욱 역. 작가정신.
- 솔닛, 레베카. 2017. 『걷기의 인문학』 김정아 역. 반비.
- 투안, 이-푸. 1995. 『공간과 장소』 구동화·심승희 역. 도서출판 대운.

언론 자료

- 「한겨레」(2010.04.13.) ‘걷기’ 열풍 타고 워킹산업 달린다
<https://bit.ly/2EEmpFo>
- 「제주의소리」(2012.6.23) 미술관이 된 마을, 두맹이골목을 아시나요?
<https://bit.ly/2T8vKDd>
- 「제주의소리」(2015.10.14) 제주 원도심에 그 많던 빈점포 어디로 갔나?
<https://bit.ly/2AgkUnr>
- 「연합뉴스」(2016.11.11.) 제주 관광객 1천500만명 시대 눈앞...2년 앞당겨 목표달성
<https://bit.ly/2QKRrfD>
- 「헤드라인제주」(2017.1.14.). 걷기시범보건소 지정 ‘워크-i 마일리지’ 이색 시책 추진
<https://bit.ly/2LAz4o8>
- 「제주의소리」 2017.02.07 “관덕정 복원? 원희룡관 청계천 사업!” 주민설명회 파행

<https://bit.ly/2AaV5VQ>

「제주의소리」(2017.2.9). 걷기 풀찌-비만 최고 제주, "동네에 주목하라"

<https://bit.ly/2EINge7>

「시사제주」(2017.3.14). 제주보건소, '3355 건강 걷기 지도자 양성' 운영

<https://bit.ly/2AemsOT>

「제주의소리」(2017.4.10.). 지금 제주는 어떤 의미, 가치를 부여받고 있는가

<https://bit.ly/2EKcM2z>

「제주의소리」(2017.6.14.) '제주형 주차종합대책'으로 주차난·보행환경 '대수술'

<https://bit.ly/2EKd9dt>

「제민일보」(2017.9.06) 인도 위 '개구리 주차' 보행자 안전 위협

<https://bit.ly/2CvEy0x>

「오토타임즈」(2017.12.01) [특집] 무서운 성장질주, 대세는 SUV①

<https://bit.ly/2RaDPtD>

「제주의소리」(2017.12.31.) 걷기 예찬 그 후 10년...두 발로 소유하는 철학의 길
'제주올레'

<https://bit.ly/2V500Az>

「조선일보」(2018.1.1.). 돌, 여자, 바람 그리고 비만... 四多島 제주

<https://bit.ly/2V16zUK>

「연합뉴스」(2018.3.8). 제주 '밥 먹고 등갯길 걷기'...학생 비만율·스트레스 ↓

<https://bit.ly/2V13S5L>

「뉴스제주」(2018.7.26.) 도두동 마을회 '내분'... 마을에 무슨 일이?

<https://bit.ly/2BzUrBd>

인터넷 자료

질병관리본부

2017

지역사회건강조사

http://cdc.go.kr/CDC/cms/content/mobile/60/74260_view.html

제주특별자치도 2017 제주사회조사 및 사회지표 분석

<http://www.jeju.go.kr/open/stats/basic.htm?cat=006>

호남지방통계청 2017 제주특별자치도 청소년의 건강과 안전 <http://kostat.go.kr/>

디지털제주시문화대전 <http://jeju.grandculture.net/>

제주특별자치도

문화예술

특화거리

<https://www.jeju.go.kr/culture/art/specialStreet/street06.htm>

서울도시계획포털 <http://urban.seoul.go.kr/>

도로교통공단 교통통계정보 <http://www.koroad.or.kr/>

Abstract

Social meaning of Walking in the Car-dependent Society - An Analysis of the Conditions for Pedestrian Culture in Jeju

KIM, Tae-Yeon
Department of Sociology
Graduate School of
Jeju National University

This study examines the social meaning of walking in Jeju where car-dependent culture are predominant. In order to analyze the social and cultural conditions for walking in Jeju, this dissertation suggest two type of walking: 'recreation-related' walking, and 'transportation-related walking.

The social meaning of walking has changed through history. Walking has been a basic human activity and an important means of mobility. After the Industrial Revolution, the meaning of walking has drastically changed due to the invention of the steam engine. With the invention of the automobile and the 'motorization' as a result of it, the urban spatial structure had been transformed into unfavorable one for walking, and the human-beings living in motorized cities began to lose their skill of walking. Walking in industrialized urban society has became only a commodity for consumption.

In the process of modernization, Korea society accepted 'motorization' as natural. Jeju was no exception. Since the 1960s, Jeju has undergone the growth of tourist industry driven by the industrialization based on developmentalism. All over Jeju Island the roads had been built by government, and then it changed the spatial structure into car-dependent society.

The nationwide popularity of Jeju Olle, a tourist course for walking, spread

the walking culture as leisure. However, unfortunately, this is closely related to the prosperity of the automobile industry. In Jeju, known as 'The Island of Walking,' local residents have been least walking people for the past 10 years compared with other provinces. This is due to the condition of the walking environment unfavorable for walking. A rapidly growing number of cars is making pedestrians exposed to risk of accidents. The poor public transport system pushes the people to have private cars rather than to use buses. It has put the local people in a vicious cycle that makes it difficult to walk.

As a result of this vicious cycle, various social problems emerged. To respond to them, the local authorities devised the policies of motivating the people to walk. In spite of these policies, and, in some sense, because of being fragmented, the policies such as energy, transportation, and health failed to achieve their intended goals. This dissertation would argue that the failure might stem from the narrow scope of the relevant authorities not recognizing the essential meaning of walking in the car-oriented society. Only when being properly understood, the social meaning of walking could play an important role in changing our urban structure into more pedestrian friendly. In doing so, we must consider diverse members' different needs of mobility, not confined to car drivers. The society should restore the urban intra-structure for encounter, gathering, and intermingling among the neighbors, which produces a sense of place.

Keywords: walking, tourist city, moterization, pedestrian policy