

무등산도립공원 케이블카 설치에 대한 탐방객의 인식 및 태도¹

김상오^{2*}

Visitors' Perceptions and Attitudes about Establishing a Cable Car in Mudeungsan Provincial Park¹

Sang-Oh Kim^{2*}

요약

본 연구는 자연공원의 하나인 무등산도립공원 내 케이블카 설치에 대한 탐방객의 인식 및 태도를 이해하고자 실시되었다. 2010년도 9월 중 무등산도립공원에서 실시된 현지설문조사를 통해 데이터 수집이 이루어졌으며, 총 401명의 조사대상자가 본 연구의 분석을 위해 이용되었다. 분석결과에 따르면, 총 응답자의 61.7%가 무등산도립공원 내 케이블카 설치에 대하여 '반대' 의사를 표명하였으며 '찬성' 의사를 나타낸 응답자는 20.6%로 나타났다. 케이블카 설치로 인하여 '생태환경 및 자연경관 훼손', '늘어난 방문객수로 인한 혼잡문제', '무등산도립공원의 자연성 및 자연경험의 소멸'이 발생할 것이라는 것에 높은 동의를 보인 반면, '관광객 유치로 인한 경제소득 증대 및 지역경제 성장에 긍정적 영향'에 대해서는 낮은 동의를 나타냈다. 총 응답자의 32.4%가 현재 무등산도립공원을 '자연보존지역'으로 보았으며 10.5%는 '개발공원지역'이라고 응답하였다. 반면, 총 응답자의 48.8%는 무등산도립공원이 '자연보존지역'으로 관리되어야 한다고 응답하였으며 단지 2.5%만이 '개발공원지역'으로 관리되어야 한다고 답변하였다. 인구사회학적 특성(성별, 연령, 학력수준, 광주시 거주기간), 이용행태(무등산도립공원 및 무등산도립공원 내 중봉일대지역의 방문경험) 및 장소에 대한 규범이 케이블카 설치에 대한 지지도에 영향을 미치는 것으로 나타났다. 연구결과에 대한 몇 가지 시사점을 제시하였다.

주요어: 자연공원, 생태환경, 자연경관, 자연경험, 지역경제

ABSTRACT

This study examined visitors' perceptions and attitudes about establishing cable car in Mudeungsan Provincial Park (MPP). Data were collected from 401 respondents by a field questionnaire survey in MPP during the September of 2010. 61.7% of respondents opposed to establishing cable car in MPP while 20.6 percent supported it. Respondents showed high level of belief to possible consequences that establishing cable car will result in 'deterioration of ecosystem and natural landscape', 'crowding problem by increased number of visitors', 'disappearance of naturalness or previous nature experiences in MPP'. Respondents, however, presented low belief to 'positive effects on increasing economic income and local economic growth by attracting tourists'. 32.4 percent of the survey respondents evaluated the present MPP as a place of 'Nature Preservation Area (NPA)' and 10.5% as 'Developed Park Area (DPA)'. 48.8% of respondents answered that MPP should be

1 접수 2010년 11월 1일, 수정(1차: 2011년 6월 15일), 게재확정 2011년 6월 16일

Received 1 November 2011; Revised(1st: 15 June 2011); Accepted 16 June 2011

2 전남대학교 농업생명과학대학 임학과 Dept. of Forestry, Chonnam National Univ., Gwang-ju(500-757), Korea

* 교신저자 Corresponding author(sokim312@hanmail.net)

managed as 'NPA' with only 2.5% as DPA. Respondents' socio-demographic characteristics (i.e., gender, age, education level, length of residence in Gwang-ju city), use patterns (number of visits to MPP or to Jungbong and surrounding areas), and normative place condition of MPP showed relationship with the overall support rates about establishing cable car. The results and their implications were discussed.

KEY WORDS: ECOSYSTEM, NATURAL LANDSCAPE, NATURE EXPERIENCES, LOCAL ECONOMY

서론

최근 자연공원 내에 케이블카 설치에 대한 타당성여부를 놓고 찬반 그룹간의 논쟁이 뜨겁다. 환경부와 산하기관인 국립공원관리공단, 그리고 지자체는 케이블카 설치가 지역 경제소득 성장뿐만 아니라 등산로 이용자수를 줄여줌으로써 현재 문제가 되고 있는 자연공원 내 생태훼손 완화에도 도움이 될 것이라고 주장한다. 또한 그들은 노인, 장애인, 어린이를 포함하는 노약자들에게도 아름다운 자연경관을 즐길 수 있는 기회를 제공한다는 점에서 케이블카 설치가 형평성 원칙에 맞다고 주장하고 있다. 그러나 환경단체 및 시민을 포함한 반대 의견자들은 케이블카 설치의 케이블카 운영을 위한 부수시설물 설치로 인한 직접적인 생태 및 자연경관의 훼손뿐만 아니라 많은 관광객의 이용을 조장함으로써 자연공원의 혼잡 및 환경훼손 문제를 더욱더 가속화시키게 될 것이라는 우려를 표명하고 있다.

Kim(2009)은 '멸종위기의 경험'이라는 제목으로 케이블카 설치가 생태훼손 문제뿐만 아니라 전국의 몇몇 자연공원에서 그 명맥을 유지해오고 있는 희소 자연경험의 소멸을 초래할 것을 우려하며 자연공원이 보유하고 있는 자연경험 보존의 필요성을 역설한 바 있다. 또한 그는 관광지나 유원지와 같은 장소에서 제공하는 '개발형 경험'에 비해서 '자연경험'을 즐길 수 있는 장소 및 기회가 상대적으로 더 제한된 현 상황을 고려한다면 케이블카 설치로 인한 형평성 문제는 노약자뿐만 아니라 진정한 자연경험을 원하는 시민들에게도 마찬가지로 적용될 수 있다고 말했다.

최근 국립공원 내 자연보존지구의 케이블카 설치 제한거리를 2km에서 5km 이내로 늘렸으며, 케이블카 상하부 정류장의 건축물 높이를 9m에서 15m까지 높일 수 있도록 허용하는 '자연공원법 시행령 개정안'이 발효되었다(환경부, 현행법령현황 자연공원법시행령참조). 이 같은 케이블카 설치 규제완화는 지금까지 자연공원법 규제로 인하여 제한을 받아왔던 지자체가 케이블카 설치에 더욱더 박차를 가할 수 있는 법적 토대를 마련해 준 셈이다. 이러한 규제완화 정책으로 인하여 현재 9개의 국립공원에 16개의 노선설치가 고려 또는 추진되고 있는 국립공원(경향신문, 2010년 10월 3일자 참조)은 물론, 도립공원과 군립공원을 포함하는 여타

자연공원에 케이블카 양산이 초래될 것이라는 우려가 확산되고 있다.

무등산 도립공원도 케이블카 설치 추진계획이 지속적으로 거론되어 왔던 자연공원 중의 하나이다. 무등산도립공원은 광주시와 전라남도 화순군과 담양군 3개 행정구역에 걸쳐 위치하고 있는 면적 30.230km²의 자연공원으로서 1972년도에 도립공원으로 지정된 바 있으며 최근 시당국에서는 도립공원의 국립공원 승격을 추진하고 있다(Park, 2010). 도심지와 가까운 곳에 위치해 있지만 비교적 잘 보전된 자연을 보유하고 있어 많은 탐방객들의 자연경험 욕구를 충족시켜주는 휴양장소로서의 중요한 역할을 하고 있으며(비공식 자료에 따르면 2010년도 총 탐방객수는 1,000만명을 초과한 것으로 알려짐) 문화 및 역사적 상징성과 지질학적 의미를 지니고 있는 곳이기도 하다.

자연공원 내 케이블카 설치 확산이 우려되는 상황에서 여전히 이 문제로부터 자유롭지 않은 상태에 있는 무등산도립공원의 케이블카 설치에 대한 탐방객의 의견을 파악해 보는 것은 케이블카 문제와 관련하여 무등산 도립공원의 관리방향 정립을 위한 중요한 절차이다. 본 연구는 무등산도립공원 탐방객을 대상으로 무등산 도립공원 내 케이블카 설치에 대한 그들의 인식 및 태도를 파악하기 위한 것으로서, 케이블카 설치에 대한 지지도, 케이블카 설치의 효과 및 영향에 대한 신념, 탐방객의 인구사회학적 특성 및 이용행태와 케이블카 설치에 대한 지지도와의 관계를 조사하기 위해 시행되었다.

재료 및 방법

1. 연구대상지역

본 연구는 광주광역시와 전라남도 담양군과 화순군에 걸쳐 위치한 무등산 도립공원을 대상으로 실시되었다. 무등산도립공원은 1972년도에 도립공원으로 지정된, 면적 30.230 km²의 자연공원이다. 광주광역시와 근접한 지리적 위치 및 아름다운 자연경관 때문에 많은 이용객들이 도립공원을 방문하고 있다. 1987년도 년 총 탐방객수는 약 294만 명에서 1995년도에 약 709만 명으로 증가된 것으로 보고된 바 있으

며(Mudeungsan Managerial Office of Gwang-ju City, 1996), 몇 년 전부터 시행되고 있는 주 5일 근무제, 웰빙 열풍 분위기 및 인터넷 이용 확산은 공원 탐방객의 지속적인 증가에 주요한 요인으로 작용하고 있는 것으로 보인다. 현재 자원의 과용 및 오용으로 인한 공원 내 혼잡과 등산로 훼손 등 사회생태적 문제가 심각한 상태에 이른 것으로 판단된다.

최근 케이블카 설치규제를 완화하는 ‘자연공원법 시행령 개정안’이 발효되면서 자연공원 내 케이블카 설치의 타당성 여부에 대한 논란이 더욱더 거세지고 있다. 무등산 도립공원도 케이블카 설치문제가 거론된 적이 있었던 자연공원의 하나이다. 우리의 사회가 다양한 입장과 의견을 지닌 구성원(정부기관 및 지자체, 시민, 환경단체, 관련 이익기관 등)으로 이루어져 있다는 점을 고려한다면 언젠가 무등산도립공원 내 케이블카 설치문제가 재점화될 가능성은 항상 존재한다고 볼 수 있다.

2. 연구대상과 자료수집방법

데이터 수집은 2010년 9월중 무등산도립공원 탐방객을 대상으로 현지설문조사를 통해 이루어 졌으며, 총 401명의 응답자가 본 연구의 분석을 위해 이용되었다. 설문조사는 무등산도립공원의 두개의 주출입구인 ‘원효사’와 ‘중심사’ 지구로부터 접근하는 탐방객이 설문에 참여할 수 있도록 도립공원 내 ‘늦재삼거리’와 ‘토끼등’ 두 장소에서 이루어 졌다.

설문조사 대상자는 편의 추출된 만 18세 이상의 무등산도립공원 탐방객으로서 설문참여 요청을 수락한 탐방객만을 대상으로 조사가 시행되었다.

3. 변수측정

1) 케이블카 설치의 효과 및 영향에 대한 신념

케이블카 설치의 효과 및 영향에 대한 신념을 측정하기 위해 응답자로 하여금 무등산 도립공원 내에 케이블카가 설치되었을 경우 발생 가능한 12개 항목의 생태적, 경제적, 사회적 상황에 대하여 각각 동의정도를 표시하도록 하였다. 12개 항목은 현재 미디어를 통해 거론되고 있는 케이블카 설치의 타당성에 대한 찬반 그룹의 의견을 토대로 작성되었다(12개 항목에 대한 상세한 사항은 Table 3 참조). 동의정도는 “매우 그렇지 않다(1)”로부터 “매우 그렇다(5)”까지 5점 응답척도를 이용하여 측정하였다.

2) 케이블카 설치에 대한 지지도

응답자의 케이블카 설치에 대한 지지도를 측정하기 위하여 “만약 무등산도립공원에 앞으로 2-3년 내에 케이블카를 설치할 계획이 진행 중에 있다면 귀하께서는 무등산 도립공원 내 케이블카 설치에 대하여 어떠한 입장을 가지고 계십니까?”를 물었으며, “적극반대(1)”로부터 “적극찬성(5)”까지 5점 응답척도에 표시하도록 하였다.

3) 무등산도립공원의 현 장소에 대한 인식

조사대상자가 현재 무등산도립공원을 어떠한 장소로 인식하고 있는지를 알아보기 위하여 응답자에게 현재 무등산도립공원을 어떠한 장소로 생각하는지를 물었으며 5점 응답척도에 표시하도록 하였다. 5점 응답척도는 각 지역의 특성에 대한 구체적 설명을 포함하는 3개의 ‘용도구분지역’(개발공원지역, 자연환경지역, 자연보존지역)과 3개의 ‘용도구분지역’ 사이에 중간(전이)지역으로서 삽입된 ‘준개발공원지역’과 ‘준자연보존지역’으로 구성되었다: (1)‘개발공원지역’(자연경험보다는 방문객의 편의를 위한 개발에 역점을 두는 도심지의 유원지와 같은 지역, 많은 다른 방문객들을 보는 것은 당연한 일임, 고독과 명상경험을 기대하기에 어려운 지역), (2)‘준개발공원지역’(개발공원지역과 자연환경지역의 중간지역), (3)‘자연환경지역’(개발공원지역과 자연보존지역 사이의 완충지역으로서의 기능을 하며 건물이나 시설물 축조 등 인간의 개발 행위가 어느 정도 허용되는 자연 지역, 다른 방문객들을 보는 것은 보통 있는 일임, 완벽한 고독과 명상경험을 기대할 수는 없는 지역), (4)‘준자연보존지역’(자연환경지역과 자연보존지역의 중간 지역), (5)‘자연보존지역’(건물이나 시설물축조 등 인간의 개발행위에 의하여 전반적으로 영향을 받지 않는 잘 보존된 자연지역, 단지 적은 수의 다른 방문객을 가끔 볼 수 있음, 거의 항상 완벽한 고독과 명상경험을 기대할 수 있는 지역).

4) 무등산도립공원의 장소에 대한 규범적 상태

무등산 도립공원의 장소에 대한 규범적 상태를 측정하기 위하여 조사대상자들에게 무등산도립공원이 어떠한 장소로 관리되어야 한다고 생각하는지를 물었으며 앞에서 언급한 5점 응답척도에 표시하도록 하였다.

5) 방문경험 정도

방문경험정도는 2가지 방법으로 측정되었다. 첫 번째 방법에서는 “지난 1년간(2009년도부터 지금까지) 귀하께서는 얼마나 자주 무등산도립공원을 방문하셨습니까?”를 물었으며 해당횟수에 표시할 수 있도록 1번부터 12번까지 숫자가 제공되었다. 13번이상인 경우에는 한 달에 대략 몇 번 정도 방문했는지를 자기기입하도록 요청하였다.

두 번째 방법은 케이블카 설치 잠재가능지역으로 판단

(저자의 판단)되는 장불재, 입석대, 서석대, 중봉 일대지역에의 방문횟수를 물음으로써 이루어졌다. 즉, “지난 1년간(2009년도부터 지금까지) 귀하께서는 얼마나 자주 무등산도립공원 내에 위치한 장불재, 입석대, 서석대 또는 중봉(중머리재가 아님) 일대 지역을 방문하셨습니다?”를 물었으며 “①들어본 적도 방문한 적도 없다,” “②들어본 적은 있지만 방문한 적은 없다,” “③대략 몇()번 정도 방문하였다,” 그리고 ④기타 란을 포함함으로써 적절한 번호에 표시하거나 답변을 적도록 하였다.

결과 및 고찰

1. 응답자의 사회경제적 특성 및 이용행태

총 응답자의 56.5%가 남자, 43.5%가 여자로 나타났다

Table 1. Respondents' socio-demographic and visiting characteristics

Variables	Percent	Variables	Percent
Gender		Residence	
Male	56.5	Gwang-ju city	91.8
Female	43.5	Chonnam Province	3.3
Age(yrs)		Seoul	
avg.(42.7)		2.6	
<20 yrs	5.2	Kyungi Province	1.0
20~29	21.0	U.S.A	0.5
30~39	18.9	Chungbuk Province	0.3
40~49	26.2	Chunnam Province	0.3
50~59	16.6	Length of residence(yrs) avg.(26.1)	
≥60 yrs	12.2	0	25.6
Education level		<20	
≤Middle school		20~ <30	
High school graduate	16.7	≥30 yrs	
College students	13.3	19.2	
College graduate	59.8	Affiliation of environmental org.	
≥Graduate program	7.8	No	95.4
Others	1.0	Yes	4.6
Income level(Unit: thousand won)		No. of visits to MPP(times) ¹ avg.(26.4)	
<1,000	1.9	<10	48.4
1,000 ~ <2,000	5.9	10~ <30	24.2
2,000 ~ <3,000	20.5	≥30	27.4
3,000 ~ <4,000	21.5	No. of visits to Junbong area(times) ²	
4,000 ~ <5,000	13.3	Didn't hear & visit	3.7
5,000 ~ <6,000	20.5	Did hear & not visit	19.5
≥6,000	11.7	Visited	76.8
Others	4.8	(avg.: 7.6 times/yr)	

¹ MPP is an abbreviation of Mudeungsan Provincial Park

² See research method section for details

(Table 1). 연령별로 보면, ‘만 18-30세미만’과 ‘40세 이상-50세미만’이 각각 26.2%로 가장 높았으며, ‘30세 이상-40세미만’이 18.9%, ‘50세-60세미만’이 16.6%, ‘60세 이상’이 12.2% 순으로 조사되었다. 교육수준별로는 대졸이 총 응답자의 59.8%로 가장 높게 나타났으며 고졸 16.7%, 대재 13.3%, 대학원이상 7.8%, 중졸이하가 1.3%로 조사되었다.

월가계총소득은 300만원대가 전 응답자의 21.5%로 가장 높았으며, 200만원대와 500만원대가 각각 20.5%, 400만원대(13.3%), 600만원이상(11.7%), 100만원대(5.9%), 100만원미만(1.9%)순으로 나타났다(Table 1). 거주지별로는 총 응답자의 91.8%가 광주지역의 거주자로 나타났으며, 전남(3.3%), 서울(2.6%), 경기(1.0%), 미국(0.5%), 충북과 충남이 각각 0.3% 순으로 높게 조사되었다. 광주지역 거주기간은 평균 26.1년(최소값: 0, 최대값: 70년)으로 나타났으며 총 응답자의 4.6%가 어떤 종류의 환경단체에 소속되어있는 것으로 조사되었다.

지난 1년간(2009년도부터 조사당일까지) 응답자의 무등산도립공원 방문횟수는 평균 26.4회로 나타났다. 무등산도립공원 내 장불재, 입석대, 서석대, 중봉 일대지역(이하 ‘중봉일대지역’이라 칭함)의 경우, 방문경험이 있는 응답자는 76.8%, “들어본 적도 방문한 적도 없다”와 “들어본 적은 있지만 방문한 적은 없다”고 답변한 응답자는 각각 3.7%와 19.5%로 조사되었다(Table 1). 방문경험이 있는 응답자의 경우, 지난 1년간 중봉일대지역을 평균 7.6회 방문한 것으로 나타났다.

2. 현 무등산도립공원의 장소에 대한 인식 및 장소의 규범적 상태

총 응답자의 45.7%가 현 무등산도립공원을 ‘자연환경지역(NEA)’으로 인식하고 있었으며 32.4%는 ‘자연보존지역(NPA)’, 10.5%는 ‘개발공원지역(DPA)’, 7.6%는 ‘준자연보존지역(Semi-NPA)’, 3.8%는 ‘준개발공원지역(Semi-DPA)’으로 생각하고 있는 것으로 나타났다(Table 2).

무등산도립공원에 대한 규범적 장소의 상태, 즉 응답자들이 생각하는 무등산도립공원이 지속적으로 유지해야 할 장소의 상태는 ‘NPA’가 48.8%로 가장 높았으며, ‘NEA’(30.6%), ‘Semi-NPA’(13.2%), ‘Semi-DPA’(5.0%), ‘DPA’(2.5%) 순으로 나타났다(Table 2).

Wilcoxon sign rank test 결과에 따르면, 현 무등산도립공원의 장소의 상태(Mean: 3.49; SD: 1.26)는 응답자의 장소에 대한 규범적 상태(Mean: 4.00; SD: 1.10)보다도 더 개발된 장소로 관리되고 있는 것으로 나타났다($Z=-4.016$; $P<0.000$). 전 응답자의 55.8%는 현재 그들이 인식하고 있는 장소와 같은 상태로 관리되어야 한다고 답변하였지만

Table 2. Perceived present and normative place conditions of Mudeungsan Provincial Park

Variables	Zones	Percent
Perceived present place condition	Developed park area(DPA)	10.5
	Semi-DPA	3.8
	Natural environmental area(NEA)	45.7
	Semi-NPA	7.6
Normative place condition	Nature preservation area(NPA)	32.4
	Developed park area(DPA)	2.5
	Semi-DPA	5.0
	Natural environmental area(NEA)	30.6
	Semi-NPA	13.2
	Nature preservation area(NPA)	48.8

35.6%의 응답자는 현재상태보다 더 자연상태를 유지하도록 관리되어야 한다고 하였으며 단지 8.7%만이 현재상태보다도 더 개발된 장소로 관리되어야 한다고 응답하였다. 따라서 전반적으로 현재 무등산도립공원은 탐방객이 허용하는 장소의 상태보다도 더 개발된 장소로 관리되고 있다고 판단할 수 있다.

3. 케이블카 설치의 효과 및 영향에 대한 신념

케이블카 설치로 인하여 파생될 수 있는 각각의 상황에 어느 정도 동의하는지를 응답자들에게 물은 결과, 케이블카 설치로 인한 긍정적 영향보다 부정적 결과가 발생할 것이라는 것에 더 높은 동의도를 나타냈다(Table 3). ‘케이블카 운영에 필요한 부속시설물 설치로 인한 생태훼손(3.89)’과

‘미적 자연경과의 훼손(3.79)’, ‘방문객수 증가로 인한 생태 훼손 증대(3.78)’, ‘방문객수 증가로 인한 혼잡문제(3.72)’, ‘무등산도립공원의 자연성 사라짐(3.71)’, ‘예전의 자연경험 소멸(3.70)’ 순으로 높은 동의도를 보였다. 반면, ‘관광객 유치로 인한 경제소득 증대(2.81)’ 및 ‘지역경제 성장에 긍정적 영향(3.01)’에는 낮은 동의도를 나타냈다.

Table 3은 12개 항목을 단순화하기 위하여 내용의 유사성에 따라 항목을 결합하여 5개 그룹으로 구분한 결과이다(각 그룹 내 신뢰도계수- α : 0.65-0.72). 케이블카 설치로 인한 영향에 대한 응답자의 신념을 그룹별로 비교하면 ‘생태환경(3.83)’, ‘자연경험(3.65)’, ‘자연경관(3.58)’, ‘형평성(3.30)’, ‘경제성(2.92)’ 순으로 높게 나타났다. 이는 무등산도립공원의 케이블카 설치가 탐방객의 등산로 이용량을 감소시킴으로써 생태환경 보호에 긍정적 효과가 있으며 관광객 유치로 인한 지역경제소득이 증대될 것이라는 정부기관과 지자체 및 케이블카 설치 지지그룹들의 주장과는 다른 결과이다.

‘노약자(노인, 장애인, 어린이들)에게 산의 정상에 오를 수 있는 기회를 제공함으로써 형평성 유지에 도움이 됨’은 동의도 3.30으로 전반적으로 긍정적 반응을 보이는 것으로 나타났다(Table 3). 그러나 본 연구에서 부수적으로 첨가한 설문항목(“케이블카 설치의 자연그대로의 모습을 즐기고자 하는 사람으로부터 자연과 접할 기회를 빼앗는다는 점에서 형평성에 어긋남”)에 대한 동의도는 3.53으로 나타나 ‘노약자의 정상등반 기회제공’에 대한 신념보다 높게 분석되었다(Wilcoxon sign rank test, $Z=-2.470$; $P<0.05$). 이 결과는 Kim(2009)이 ‘멸종위기의 경험’에서 언급했듯이 형평성 문제는 노약자뿐만 아니라 인공적 요소가 가미되지 않은 자연

Table 3. Respondents' beliefs about the potential consequences by establishment of cable car

Variables	Item	Agreement		Sum		α^1
		Mean ²	SD	Mean ²	SD	
Ecological Environment	Ecological deterioration by subsidiary facilities necessary for operating cable car	3.89	1.07			
	Increased ecological deterioration by increased number of visitors	3.78	1.09	3.83	0.94	0.67
	Disappearance of naturalness of Mudeungsan Provincial Park	3.71	1.14			
Natural experiences	Destruction of natural scenery	3.79	1.12			
	Establishing cable car results in crowding problem by increased number of visitors	3.72	1.16	3.65	0.81	0.65
	Extinction of previous nature experiences	3.70	1.15			
Natural landscape	Change into the place like touristic area	3.45	1.17			
	Inharmony with nature	3.64	1.14	3.58	0.92	0.69
Equity	Loss of opportunity to appreciate natural landscape	3.30	1.25			
	Help maintain fairness by providing for the elderly and infirm (the aged, the handicapped, children) with opportunities to access to the peak of mountain	3.30	1.15	3.30	1.15	-
Economical Efficiency	Positive effects on the growth of local economy	3.01	1.16	2.92	1.04	0.72
	Increased economic income by attracting tourists	2.81	1.21			

¹ Cronbach's alpha

² 5-point scale was used: 1: strongly disagree -- 5: strongly agree

경험을 원하는 사람들에게도 해당됨을 의미하는 것으로 해석될 수 있다.

4. 응답자의 특성에 따른 케이블카 설치에 대한 지지도

케이블카 설치에 대한 전반적 지지율은 반대(“적극 반대”와 “반대”가 각각 31.0%와 30.7%)가 61.7%로 찬성(20.6%)(“찬성”과 “적극 찬성”은 각각 16.7%와 3.9%)보다 높게 나타났다(Table 4). 국립공원관리공단(Korea National Park Service: KNPS)에서는 2010년 3월중 북한산국립공원 탐방객을 대상으로 실시한 설문조사 결과를 토대로, 전 응답자의 62.0%가 “자연환경훼손 예방과 노약자·장애인·단기 체류자 등의 탐방편의를 목적으로 북한산국립공원 내 케이블카 시설 설치가 필요하다”고 생각하고 있음을 보고한 바 있다(Park, 2010). 이는 무등산도립공원 탐방객이 도립공원 내 케이블카 설치에 부정적 반응을 보인 것과는 대조가 되는 결과이다. 이처럼 두 지역 간에 다른 결과가 도출된 다양한 원인이 있을 수 있다. 가장 주요한 원인으로 두 조사의 표본대상과 공원의 각기 다른 특성을 들 수 있다. 그러나 Park(2010)의 보도 내용 중 케이블카 설치지지 여부를 묻는 질문항목(앞에서 언급)만을 토대로 본다면 북한산국립공원 탐방객의 반응에 복수의 내용을 포함한 질문항목과 유도성 여지가 있는 질문형태가 지지율을 높이는 작용을 했을 가능성이 있다고 생각된다.

또한 KNPS는 케이블카 설치에 대한 지지여부 파악을 위한 또 다른 질문을 통해 북한산에 케이블카를 설치할 경우, 전 응답자의 33.3%가 케이블카를 “이용하지 않겠다”고 응답한 반면, 66.7%의 응답자는 ‘이용하겠다’ (“가끔씩 이용하겠다”: 26.0%, “자주 이용하겠다”: 24.7%, “북한산 갈 때마다 이용하겠다”: 8.3%, “부득이한 경우에만 이용하겠다”: 7.7%)는 조사결과를 얻었다. 이 결과는 앞에서 언급한 KNPS의 케이블카 설치 지지여부를 묻는 설문조사 결과와 부합된다. 그러나 ‘이용하겠다’쪽으로 편향된 응답척도가 응답자의 케이블카 이용의도 결과에 미칠 수 있는 영향 가능성도 배제할 수 없다.

지지도를 응답자의 특성에 따라 분석한 결과, 남성

(66.3%)이 여성(55.7%)에 비해서 케이블카 설치에 대한 반대율이 높았으며 여성(24.6%)이 남성(12.4%)에 비해 중립을 나타낸 경우가 높았다(Table 5). 그러나 남녀 간 케이블카 설치에 대한 지지도의 차이는 무등산도립공원 방문경험의 정도를 통제한 상태에서는 나타나지 않아 본 연구결과에서 발견된 성별과 지지도와의 관계는 외생변수(무등산도립공원과 중봉일대 방문경험의 정도)의 영향에 기인된 것으로 판단된다.

연령별로는 ‘31-50세’ 또는 ‘51세 이상’이 각각 70.6%와 65.1%의 반대율을 나타내 ‘30세 이하’ 응답자(41.6%)보다 높은 반대율을 보였다. 반대로 찬성률은 ‘30세 이하’ 응답자가 32.7%로 가장 높은 지지율을 보였으며 ‘51세 이상’이 22.4% 그리고 ‘31-50세’는 12.4%로 나타났다(Table 5). 본 연구의 분석결과에 따르면 연령은 거주기간과 관계가 있는 것으로 나타났으며 연령대가 높을수록 거주기간이 긴 것으로 조사되었다(X^2 test: Pearson $X^2=117.995$, $P<0.000$). ‘51세 이상’ 연령층의 80.2%가 30년 이상 광주에서 거주하였으며, ‘31세-50세’와 ‘30세 이하’ 연령층의 경우는 각 연령층의 37.2%와 1.2%가 각각 30년 이상 거주한 것으로 나타났다. 과거의 연구에 따르면 거주기간은 장소 또는 커뮤니티 애착과 관련이 있으며(Sheldon and Var, 1984; Theodori, 2004), 장소나 커뮤니티 애착은 친환경 행동(Nordenstam, 1994; Stedman, 2002; Vaske and Kobrin, 2001; Clayton, 2003; Scannell and Gifford, 2010), 관광의 영향에 대한 태도(Um and Crompton, 1987)와 관계가 있다는 것이 밝혀졌다. 특히 Sheldon과 Var(1984)는 거주기간을 애착을 반영하는 측정 도구로 이용하여 장기 거주자가 단기 거주자보다 관광의 사회문화적 영향에 더 민감한 반응을 보임을 발견하였으며, Ambrož(2008)의 Slovenia 관광 개발에 대한 지역주민의 태도 연구에서도 오래 거주한 주민이 일반적으로 관광개발을 덜 지지하는 것으로 나타났다.

또한 특정 장소를 이용해 온 기간이 길수록, 그리고 방문 빈도가 높을수록 장소애착의 정도가 높다(Moore and Graefe, 1994; Smaldone, 2006)는 과거 연구결과를 고려한다면 무등산도립공원을 이용해 온 기간이 길며 방문횟수도 더 많을 것으로 추정되는 고연령층의 응답자가 저연령층의 응답자보다 무등산도립공원에 대한 더 높은 장소애착을 가질 것으로 예측된다. 이와 같은 논리를 토대로 본다면 타연령층에 비해 상대적으로 높은 고연령층의 장소애착이 무등산도립공원 내 케이블카 설치에 대한 보다 낮은 지지도를 나타나게 한 하나의 요인이 될 수 있다고 생각된다. 이에 대한 보다 명확한 해석을 위해서 거주기간, 무등산도립공원 방문 기간과 횟수, 장소애착 그리고 케이블카 설치에 대한 태도와의 관계에 대한 추후 실증적 연구가 필요하다.

‘대재이상’의 응답자가 ‘고졸이하’의 응답자보다 반대율

Table 4. Overall support ratings about establishing cable car

Level of support	Percent
Strongly Oppose(SO)	31.0
Oppose(O)	30.7
Neither O/S	17.1
Support(S)	16.7
Strongly Support(SS)	3.9

Table 5. Opinions about establishing cable car by characteristics of respondents

Variables	Category	Frequency			Support Ratings		
		Oppose	NeitherO/S	Support	Mean ³	SD	Z/ χ^2
Gender	Male	66.3	12.4	21.2	2.21	1.28	-2.778** ⁴
	Female	55.7	24.6	19.8	2.46	1.05	
Age(yrs)	≤30	41.6	25.7	32.7	2.82	1.02	33.052*** ⁵
	31~50	70.6	16.9	12.4	2.03	1.08	
	≥51	65.1	12.6	22.4	2.33	1.35	
Education level	<College student	52.1	22.7	25.2	2.58	1.15	-3.161** ⁴
	≥College student	66.0	15.7	18.3	2.20	1.18	
Income level (Unit: 1,000 won)	<3,000	63.2	16.0	20.8	2.36	1.20	3.184 ⁵
	3,000~<5,000	59.0	19.4	21.6	2.34	1.17	
	≥5,000	67.7	16.1	16.1	2.14	1.18	
Residence	Gwang-ju city	63.2	16.8	20.1	2.29	1.18	-1.207 ⁴
	Other areas	46.9	31.3	21.9	2.53	1.16	
Length of residence (yrs)	<10년	50.0	23.2	26.8	2.57	1.14	8.630* ⁵
	10~30	56.9	22.2	20.9	2.42	1.11	
	≥30	68.4	13.7	17.9	2.15	1.27	
Affiliation of environmental org.	No	60.9	18.3	20.8	2.34	1.18	-1.752 ⁴
	Yes	77.8	11.1	11.2	1.89	1.18	
Number of visits to MPP(times) ¹	<10	57.8	18.3	23.9	2.45	1.12	8.143* ⁵
	10~<30	61.2	22.2	16.6	2.24	1.19	
	≥30	69.7	13.7	16.7	2.12	1.25	
Number of visits to Jungbong area(times) ²	Didn't hear & visit	35.7	14.3	50.0	3.21	1.25	12.099** ⁵
	Did hear & not visit	52.0	21.9	26.0	2.56	1.14	
	Visited	64.2	17.4	18.4	2.24	1.18	

¹ MPP is an abbreviation of Mudeungsan Provincial Park

² See research method section for details

³ 5-point scale was used: 1: strongly oppose -- 5: strongly support

⁴ Mann-Whitney's U test (Z) was used for 2 independent samples

⁵ Kruskal-Wallis test (χ^2) was used for more than 3 independent samples

* P<0.05; ** P<0.01; *** P<0.001

(각각 66.0%, 52.1%)이 높았다. 월가계소득은 지지도와 관계가 없는 것으로 나타났다. 거주지역은 응답자의 케이블카 설치에 대한 지지도와 관계가 없는 것으로 나타났지만 거주 기간은 지지도와 관계가 있는 것으로 분석되었다(Table 5). 광주시에 '30년 이상 거주한 응답자'의 68.4%가 반대를 표명한 반면, '10년 미만'과 '10-30년 미만 거주자'는 각각 50.0%와 56.9%의 반대율을 보였다. Kruskal-Wallis test 결과, 거주기간에 따라 지지도가 통계적으로 차이가 있는 것으로 나타났다(Table 5). 이 결과는 거주기간이 장소애착과 밀접한 관계를 가지며 장기 거주자가 단기 거주자에 비해 관광의 영향에 보다 민감한 반응을 나타냈으며 관광개발에 대한 낮은 지지도를 나타냈다고 보고한 Sheldon과 Var(1984) 및 Ambrož(2010)의 연구결과와 일치한다.

응답자의 환경단체 소속여부는 Table 5에서 보듯이 지지도와 관계가 없는 것으로 나타났다. 그러나 반대율의 차이와 평균수치의 차이를 감안할 때 통계적 유의성이 없는 것으로 나타난 것은 응답자의 수(환경단체에 소속된 총 응답

자수는 18명)와 관계가 있을 수 있다고 판단된다(Table 5). 환경단체 가입여부와 지지도와 관계는 보다 큰 표본수를 이용한 추후 연구를 통해서 구명될 수 있을 것이다.

무등산 방문경험횟수가 많을수록 케이블카 설치에 대한 반대율(10번미만/년: 57.8%, 10-30번미만/년: 61.2%, 30번 이상/년: 69.7%)이 높았으며 찬성률은 1년에 '10번 이하'의 방문경험횟수를 나타낸 응답자가 23.9%로 가장 높게 나타났다(Table 5). 또한 중봉지역 일대를 방문한 경험이 있는 응답자가 케이블카 설치에 가장 높은 반대율(64.2%)을 나타냈으며 다음으로 '들었지만 방문은 하지 않은 응답자'(52.0%), '듣거나 보지도 못한 응답자(35.7%)' 순으로 반대율이 높게 나타났다. 반대로 찬성률은 '듣거나보지 보지 못했던 응답자'가 가장 높았으며 그 이외의 두 그룹은 유사하게 나타났다(Table 5). 시간은 사람과 장소를 연결하는 중요한 요소로서 어떤 장소와 관계를 가진 기간은 장소애착을 형성하는데 중요한 요인으로 작용한다(Smaldone, 2006). 즉, 어떤 장소에 방문경험이 많거나 오랜 기간 그

장소와 관계를 가지는 사람은 그렇지 않은 사람보다 그 장소에 특별한 의미를 부여한다(Moore and Graefe, 1994; Smaldone, 2006). Moore와 Graefe(1994)는 등산로를 이용한 기간이 길수록, 방문빈도가 많을수록, 등산로의 근접성이 높을수록 장소애착의 정도가 높게 나타난다는 것을 밝힌 바 있다. 무등산 도립공원 방문빈도가 높은 응답자의 무등산도립공원에 대한 높은 장소애착이 케이블카 설치에 대한 낮은 지지도에 영향을 미친 것으로 판단된다. 무등산도립공원의 현 장소에 대한 인식은 케이블카 설치에 대한 지지도와 관계가 없는 것으로 나타났다(Table 6). 그러나 무등산도립공원이 'Semi-NPA&NPA' 상태로 관리 유지되어야 한다고 답변한 응답자의 70.2%가 케이블카 설치에 반대 의견을 나타냈으며 'DPA&Semi-DPA'(55.6%), 'NEA'(51.4%) 순으로 반대율이 높게 나타났다. Kruskal-Wallis test 결과, 3 그룹간의 케이블카 설치에 대한 지지도에 차이가 있는 것으로 나타났으며($X^2=15.268$, $P<0.001$), Mann-Whitney test 결과, 'Semi-NPA&NPA' 그룹의 케이블카 설치에 대한 지지도(Mean: 1.82)가 'NEA'(Mean: 2.68)보다 낮은 것으로 분석되었다(Table 6). 기대와 달리, 'DPA&Semi-DPA'의 지지가 'NEA' 그룹보다 높게 나타난 것은 'DPA&Semi-

DPA'그룹의 적은 응답자 수(9명)와 관련이 있는 것으로 판단된다. 장소에 대한 인식 및 규범적 상태와 지지도와의 관계에 대한 보다 정확한 분석결과를 얻기 위해서는 더 큰 표본수를 이용한 분석이 필요할 것으로 생각된다.

5. 케이블카 설치에 따른 잠재적 효과 및 영향에 대한 신념과 케이블카 설치지지도와의 관계

케이블카 설치로 인하여 발생 가능한 효과 및 영향에 대한 신념이 케이블카 설치 지지도에 어느 정도 영향을 미치는지, 그리고 어떠한 요소가 지지도에 더 큰 영향을 미치는지 알아보기 위해 케이블카 설치로 인한 잠재적 발생 영향 변수와 케이블카 설치에 대한 태도 간에 회귀분석을 시행하였다.

12개의 잠재적 효과 및 영향 항목을 단순화하기 위해 내용별로 결합한 결과, Table 3에서 보듯이 5개 항목(경제성, 자연경관, 생태환경, 형평성, 자연경험)으로 그룹화되었다. 분석결과, '생태환경', '자연경험', '자연경관', '형평성', '경제성' 순으로 케이블카 설치로 인한 영향에 대하여 높은 신념을 나타냈다.

Table 6. Support ratings about establishing cable car by perceived present and normative place conditions

Variables	Zones ¹	Frequency ²			Support Rating		K-W test ⁴ X^2
		O	N(O/S)	S	Mean ³	SD	
Perceived present place condition	DPA & Semi-DPA	57.1	7.1	35.7	2.64	1.34	4.312
	NEA	63.3	24.5	12.2	2.18	1.01	
	Semi-NPA & NPA	79.1	16.3	4.7	1.88	0.85	
Normative place condition	DPA & Semi-DPA	55.6	22.2	22.2	2.44	1.13	15.268***
	NEA	51.4	18.9	29.7	2.68 ^a	1.18	
	Semi-NPA & NPA	70.2	16.1	13.7	1.82 ^b	0.87	

¹ DPA: Developed park area; Semi-DPA; NEA: Natural environmental area; Semi-NPA; NPA: Nature preservation area

² O: Oppose; S: Support; N(O/S): Neither O/S ³ 1: Strongly Oppose -- 5: Strongly Support ⁴ Kruskal-Wallis test (X^2)

^{ab} represents means are different at $P<0.000$ (Mann-Whitney test)

*** $P<0.001$

Table 7. Multiple regression of beliefs about potential consequences of cable cars on support ratings for establishing cable cars

Dependent Variable	Independent Variables	Reg. Coef.		t	p
		Coef. (β)	Std. Coef. (β)		
Attitude	Constant	2.623		8.636	0.000
	Economic Efficiency	0.506	0.441	9.687	0.000
	Natural landscape	-0.324	-0.247	-4.328	0.000
	Ecological	-0.157	-0.123	-2.142	0.033
	Equity	0.093	0.088	1.941	0.053
	Natural experiences	-0.091	-0.061	-0.963	0.336

Adjusted R^2 : 0.510 ($F=75.335$, $P<0.000$), Reg. Coef.: Regression Coefficient, Std. Coef.: Standardized Coefficient

다중회귀분석 결과, 5개의 변수가 케이블카 설치에 대한 지지도를 51.0% 설명하는 것으로 분석되었다(Table 7). 기 대한 대로 ‘경제성’과 ‘형평성’은 정(+)의 관계를, ‘생태환경’과 ‘자연경관’ 및 ‘자연경험’은 부(-)의 관계를 보였다. 통계적으로 유의한 영향력을 미치는 변수는 ‘경제성’, ‘자연경관’, ‘생태환경’으로 분석되었다. ‘경제성’과 ‘자연경관’은 각각 $p < 0.000$, ‘생태환경’은 $P < 0.05$ 에서 영향력이 있는 것으로 나타났다. ‘경제성’과 ‘자연경관’ 및 ‘생태환경’이 케이블카 설치에 대한 지지도에 큰 영향력을 미친 반면, ‘자연경험’은 지지도에 영향을 미치지 않았으며 가장 낮은 설명력을 나타냈다. 이 결과는 응답자들이 다양한 경로의 미디어를 통해서 ‘경제성’, ‘자연경관’, ‘생태환경’의 변화와 그 중요성에 대한 정보에 지속적으로 노출되어왔기 때문인 것으로 생각할 수 있다. 그러나 상대적으로 정보노출이 적은 것으로 판단되는 ‘자연경험’은 케이블카 설치가 자연경험에 부정적 영향을 미치게 될 것이라는 응답자의 높은 신념에도 불구하고 케이블카 설치에 대한 지지도에는 영향을 미치지 않는 것으로 나타났다. 이는 ‘자연경험’ 보존의 중요성에 대한 응답자의 인식 부족에 기인한 것이 아닌가 생각된다(Kim, 2009).

6. 적요 및 시사점

본 연구의 결과에 따르면 무등산도립공원 탐방객들은 무등산도립공원이 현 장소보다도 더 자연보존지향의 장소로서 관리되기를 원하고 있으며 도립공원 내 케이블카 설치에 대하여는 전반적으로 부정적인 견해를 가지고 있는 것으로 나타났다. 본 연구의 결과를 토대로 몇 가지 시사점을 토의하고자 한다.

첫째, 과거연구에서도 나타났듯이 방문경험의 빈도와 기간 및 거주기간은 장소애착과 밀접한 관계를 가지며(Sheldon and Var, 1984; Moore and Graefe, 1994; Theodori, 2004; Smaldone, 2006) 탐방객의 케이블카 설치에 대한 지지도는 탐방객의 무등산도립공원에 대한 애착 정도와 직접적 관계가 있을 수 있다. 가까운 미래에 현 도립공원 탐방객의 이용행태에 커다란 변화가 일어나지 않는다면(도립공원 탐방객의 91.8%가 광주시민으로 조사됨) 도립공원 탐방객의 연령이 높아짐에 따라 거주기간, 방문빈도 및 방문기간도 점차 높아지거나 많아질 것으로 예상된다. 현재 타 연령층에 비해 케이블카 설치에 대해 상대적으로 높은 지지도를 보인 ‘30세 이하’ 연령층의 탐방객도 마찬가지로 연령이 증가함에 따라 거주기간과 무등산도립공원의 방문기간 및 방문빈도가 길어지거나 높아질 것이며 도립공원에 대한 애착정도에도 변화가 있을 것으로 전망된다. 또한 이처럼 변화된 애착은 결국 도립공원 관리계획(예, 케이블카 설치)에 대한

그들의 의견에도 변화를 가져올 것으로 예측된다. 본 예측에 대한 규명은 시차별 연구(즉 패널/코호트 연구)를 통해서 가능할 것이며 의미 있는 추후 연구주제가 될 수 있을 것이다.

둘째, 연령이 높아질수록 케이블카설치에 반대한다는 본 연구의 결과는 현재 케이블카 설치가 노약자를 위한 것이라는 정부기관 및 지자체의 주장(노인관련 사항에 대해서는)과 일치하지 않는다. 현행 노인복지법 제26조(노인복지 수혜대상자 기준 연령)에 따라 65세 이상의 응답자를 ‘노인’으로 구분하여 분석한 결과, ‘65세미만’의 연령층과 ‘65세 이상’의 연령층사이에 무등산도립공원 내 케이블카 설치에 대한 지지도에 차이가 없는 것으로 나타났다($Z = -0.945$; $P < 0.345$). 또한 ‘65세 이상’ 연령층의 53.5%가 케이블카 설치에 반대의사를 보인 반면, 찬성의사를 표명한 응답자는 32.2%로 나타났다. 이와 같은 조사결과에 의하면 노인층이 타 연령층에 비해서 케이블카 설치에 대한 요구가 더 클 것이라는 관련정부기관의 예측은 무등산도립공원 탐방객의 경우에는 적용되지 않는다고 해석할 수 있다. 본 연구에 이용된 전 응답자의 단지 7.2%만이 ‘65세 이상’의 연령층으로서 보다 큰 표본수를 이용한 분석을 통해 이에 대한 보다 명확한 결과를 확인할 수 있을 것이다.

셋째, 경제성은 케이블카 설치에 대한 지지여부 결정에 ‘생태환경’, ‘자연경관’, ‘형평성’, ‘자연경험’ 인자와 비교하여 가장 큰 영향을 미치는 요인으로 나타났다. 그러나 케이블카 설치로 인한 경제적 효과에 대한 응답자의 신념은 정부기관과 지자체의 주장과는 달리 가장 낮은 동의도를 나타냈다. 즉 응답자들은 케이블카 설치가 지역경제 성장 및 관광객 유치로 인한 경제소득 증대에 도움이 될 것이라는 것에 회의적인 반응을 보였다. 이는 경제성을 케이블카 설치에 대한 당위성의 가장 유력한 근간으로 내세우는 정부기관 및 지자체의 입장에 반하는 결과이다.

넷째, 케이블카 설치가 노인, 장애인, 어린아이를 포함하는 노약자의 형평성을 유지하는데 도움이 될 것이라고 생각하는 응답자가 45.9%(남: 39.6%, 여: 54.0%), 그렇지 않다고 생각하는 응답자가 23.5%로 나타나 케이블카 설치가 형평성 유지에 도움이 될 것이라는 믿음을 가지고 있는 응답자율이 더 높게 나타났다. 그러나 중립 입장을 나타낸 응답자도 30.7%로 높게 조사되었다. Bae(2010)의 “장애인 때문에 지리산에 케이블카 설치한다고?”라는 글에서처럼 노약자의 접근성은 중요한 권리이며 케이블카 논쟁은 이들의 참여를 통한 합리적인 사회적 합의를 통해 해결되어야 한다. 케이블카 논쟁에 대한 노약자를 대상으로 한 의견조사는 이를 위한 하나의 기초적인 방편이 될 수 있을 것이다. 그러나 Kim(2009)은 ‘멸종위기의 경험’이라는 글에서 자연경험을 제공하는 장소와 기회가 이미 극히 제한된 상황에서

자연공원에 케이블카와 편의시설의 설치는 자연경험을 간절히 원하는 사람들로부터 진정한 자연경험을 즐길 수 있는 기회와 권리를 빼앗게 된다는 점에서 이들 또한 형평성 원칙에서 소외된 그룹이라고 언급하고 있다. 따라서 형평성 문제는 다양한 그룹의 이해관계를 고려해야 하는 복잡한 문제임에 틀림없다.

다섯째, 경제성과 생태환경 훼손 및 자연경관 훼손은 케이블카 설치 지지여부에 영향을 미치는 중요한 인자로 작용한 반면, 자연경험은 지지도에 영향을 미치지 않는 것으로 나타났다. 이는 고찰부분에서도 언급했듯이, 경제성, 생태환경 및 자연경관에 대한 정보에 비하여 케이블카 설치가 자연경험에 미치는 영향에 대한 시민들의 정보노출은 상대적으로 적은 현 상태를 반영하는 것으로 판단된다. Kim(2009)은 자연경험을 ‘멸종위기의 경험’이라는 말로 자연경험을 즐길 수 있는 희소 자원 및 기회 보호를 위한 필요성을 표현하고 있다. Kim과 Shelby(Unpublished)는 최근 연구를 통해 탐방객들이 무등산도립공원 내에 설치된 케이블카를 단지 보는 것만으로도(사람이 없는 상태에서) 탐방객의 혼잡감이 증가할 수 있음을 발견하였다. 이 결과는 휴양지역에서 다른 사람과의 직접적인 만남보다 오히려 쓰레기를 보았을 때 혼잡감을 더 느낀다는 Stankey(1973)의 연구결과와 유사하다. 미국 국립공원의 원시지역 상공에 비행 허용여부에 대한 논쟁 및 사운드스케이프(소리경관)관리를 위한 집중적 관심과 노력은 생태환경의 보호뿐만 아니라 원시경험과 인공물과의 시각적, 상징적 부조화의 최소화 및 자연경험 보존의 필요성에 대한 인식에 기반을 두고 있는 것이다. 생태환경 및 자연경관의 보호와 더불어 자연경험의 중요성에 대한 시민의 인식 제고가 필요하다. 케이블카 논쟁에 대한 보다 바람직한 결정은 케이블카 설치가 가져올 수 있는 다각적인 효과 및 영향을 빠짐없이 고려함으로써 이루어질 수 있기 때문이다. 다시 말해서, 의견 조사시 케이블카 설치의 장단점에 대한 객관적 정보를 조사대상자에게 빠짐없이 알려줌으로써 시민들이 이에 대한 보다 나은 선택을 할 수 있도록 할 필요가 있다.

여섯째, 본 연구의 결과는 북한산국립공원탐방객을 대상으로 한 케이블카 설치 지지도 조사 결과와 달리 부정적으로 나타났다. 이는 몇 가지 시사점을 던지고 있다. 1) 케이블카 설치에 대한 견해는 특정 장소 및 상황에 따라 다를 수 있으며 케이블카 설치에 대한 전반적인 국민의 여론을 묻기 보다는 케이블카 설치에 대한 논쟁 지역에 한정된 구체적인 의견조사가 이루어져야 함을 의미한다. 2) 자료수집을 위한 표집이 어떻게 이루어 졌가는 조사결과의 타당성 차원에서 매우 중요하다. 북한산국립공원과 무등산도립공원은 도심지에 위치하며 공원주변에 많은 상점과 식당이 위치하고 있다. 따라서 탐방객 조사에서 그들의 방문목적이 진정한

산행이나 숲휴양보다는 음식점이나 위락을 즐기기 위한 표본이 포함될 수 있어 이를 구분할 수 있는 수단이 필요하다. 3) 케이블카 설치에 대한 지지도를 어떻게 측정하는 것이 응답자들의 의견을 보다 객관적으로 반영할 수 있을 지에 대한 주의 깊은 판단이 필요하다.

일곱째, 본 연구는 무등산도립공원 케이블카 문제에 대하여 인구사회학적 요소, 케이블카설치의 영향에 대한 신념, 케이블카 설치에 대한 지지도와 관계를 살펴봄으로써 케이블카 문제와 관련한 탐방객의 의견에 대한 대략적 윤곽을 파악하기 위한 일종의 탐색적 연구이다. 보다 과학적 연구를 통해서 케이블카 지지에 영향을 미치는 다양한 요소들(예, 장소애착 및 자연가치관 또는 환경가치관)을 밝혀냄으로써 자연공원 내 케이블카 및 유사 문제를 보다 잘 이해할 수 있을 것이다.

마지막으로, 본 연구의 표본은 특정기간에 무등산도립공원을 방문한 현지 탐방객만으로 제한되었다. 추후 무등산도립공원 탐방객과 광주시민을 대상으로 한 체계적이며 객관적인 표집절차를 통해 보다 타당성 있는 정보 도출과 케이블카 문제에 대한 보다 깊은 이해를 얻어낼 수 있을 것이다. 그럼에도 불구하고, 케이블카 설치 여부 결정 과정에서 전체 여론의 반영이 반드시 바람직한가, 혹은 누구의 의견이 반영 또는 더 반영되도록 하는 것이 더 나은 선택일지에 대한 결정 또한 중요한 문제로 생각된다. 자원의 효율적 이용은 자원 이용 결정시 고려하여야 할 중요한 요목 중 하나이다. 무등산도립공원이라는 한정된 자원의 가장 효율적 이용은 무등산도립공원에 가장 커다란 가치를 부여하는 사람들이 도립공원을 이용하도록 하거나 이들의 의견을 반영한 공원 관리를 통해 이루어질 수 있다. 그러나 광주시민을 대상으로 케이블카 설치여부에 대한 여론조사를 위해 어떤 유형의 확률표본추출방법을 통해 표본을 선정하는 경우 전체 표본수 중 무등산도립공원에 대하여 특별한 가치나 의미를 부여하지 않는 사람들이(만약 이러한 부류의 그룹이 시민의 큰 부분을 차지한다면) 큰 가치를 부여하는 사람들보다 선정될 확률이 높은 상황이 발생할 가능성을 배제할 수 없다. 이와 같은 경우 도립공원에 가치를 부여하는 사람들의 의견이나 요구와는 다른 공원의 관리 형태(예, 케이블카 설치 또는 미설치)로 나타날 우려가 있으며, 이는 결국 희소자원인 무등산 도립공원의 비효율적 이용을 초래하게 될 수 있다는 것을 의미한다. 따라서 전체 여론 조사시 단지 빈도수에 전적으로 의존한 결정보다는 각 개인이 도립공원에 부여하는 가치정도, 여론자료 수집 절차 및 자료 활용시 답변의 오염가능성(예, 안전에 대한 정확한 이해 및 지식 부족, 편파적 성향의 미디어 및 정보에 노출로 인한 영향가능성) 등 도립공원의 관리 결정에 유용한 정보를 얻기 위한 세심한 주의 및 고려가 필요하다.

인용문헌

- Ambrož, M.(2008) Attitudes of local residents towards the development of tourism in Slovenia: The case of the Primorska, Dolenjska, Gorenjska and Ljubljana regions. *Anthropological Notebooks* 14(1): 63-79.
- Bae, Y.(2010.3) Is establishment of cable cars in Jirisan is really for the disabled? *Pressian*. (in Korean)
- Clayton, S.(2003) Environmental identity: A conceptual and an operational definition. In S. Clayton & S. Opatow (Eds.), *Identity and the natural environment*(pp. 45-65). Cambridge, MA: MIT Press.
- Kim, S. and B. Shelby. Influence of ropeway on perceived crowding in a natural park(Unpublished).
- Kim, S.(2009) Endangered experience. *Monthly Forest* 12. (in Korean)
- Moore, R. and A. Graefe(1994) Attachment to recreation settings: The case of rail-trail users. *Leisure Sciences* 16: 17-31.
- Mudeungsan Park Managerial Office of Gwang-ju City(1996) Present conditions of Mudeungsan natural park. *Mudeungsan Sarang*, pp. 5-16. (in Korean)
- Nordenstam, B.J.(1994) When communities say NIMBY to their LULUS: factors influencing environmental and social impact perception. Paper presented at the 14th annual meeting of the International Association for Impact Assessment, Quebec, Canada.
- Park, J.(2009) [Focus] Designation plan of Mudeungsan Provincial Park as a national park. *Monthly Mountain* 11(481). (in Korean)
- Park, J.(2010) A plan for establishing cable cars in Bukhansan will be settled. *Monthly Mountain* 10(492). (in Korean)
- Scannell, L. and R. Gifford(2010) The relations between natural and civic place attachment and pro-environmental behavior. *Journal of Environmental Psychology* 30: 289-297.
- Sheldon, P.J. and T. Var(1984) Resident attitudes of tourism in Northern Wales. *Tourism Management* 5: 224-233.
- Smaldone, D.(2006) The role of time in place attachment. *Proceedings of the 2006 Northern Recreation Research Symposium*. GTR-NRS-P-14: 47-56.
- Stankey, G.(1973) Visitor Perception of Wilderness Recreation Carrying Capacity. *USDA Forest Service Research Paper INT-142*.
- Stedman, R.C.(2002) Toward a social psychology of place: Predicting behavior from place-based cognitions, attitude and identity. *Environment and Behavior* 34(5): 561-581.
- Theodori, G.L.(2004) Exploring the association between length of residence and community attachment: A research note. *Southern Rural Sociology* 20(1): 107-122.
- Um, S. and J.L. Crompton(1987) Measuring resident's attachment levels in a host community. *Journal of Travel Research* 26: 27-29.
- Vaske, J.J. and K.C. Kobrin(2001) Place attachment and environmentally responsible behavior. *The Journal of Environmental Education* 32(4): 16-21.