

# 지역주민의 라이프스타일에 따른 메가 이벤트 도입저해 요인에 대한 연구\*

- 창원 F3 자동차 경주를 중심으로 -

조상희\*\* · 오창규\*\*\*

본 연구는 메가 이벤트 도입에 있어 지역주민들과의 갈등 원인과 거주민의 인구특성과의 관계 그리고 라이프스타일에 따른 주민들의 지각차이를 부정적 지각을 중심으로 도입저해 요인을 탐색하였다. 그 결과 자동차 경주 도입 거부요인으로 도시환경, 생활환경, 교육환경, 지역산업환경, 그리고 관광산업환경으로 나타났다. 이 중 교육환경과 도시환경이 가장 중요한 거부요인으로 밝혀졌다. 인구통계적 특성과 거주지 및 직장위치, 그리고 개인의 라이프스타일에 따라 자동차 경주 도입의 거부에 대한 지각이 다르게 나타났다. 또한 지역주민들이 우려하는 환경요인을 라이프스타일 유형에 따라 분석하여, 자아과다통제형, 자아탄력적통제형, 자아과소통제형에 따라 서로 상이한 지각이 행사됨을 밝혔다.

주제어 : 메가 이벤트, 도입저해 요인, 라이프스타일

## I. 서 론

관광산업에서 이벤트 사업과 연계되어 21세기 부가가치 창출을 선도하는 주력산업으로 국가적으로 경쟁이 심화되고 있다(김중호외 3인, 2003; 고호석 & 강인원, 2005). 특히 세계적인 스포츠 이벤트 행사는 대규모의 이벤트 개념으로 개최도시 및 주변도시의 경제적, 사회·문화적인 발전을 추구하는 원동력의 의미를 지니고 있다. 그 외 88 올림픽과 대전 엑스포, 런던·파리·오사카에서 개최된 만국박람회 등 국제적인 이벤

트행사는 관광산업과 도시발전에 많은 기여를 하였다.

그리고 국제적 자동차 경주대회는 월드컵·올림픽과 함께 세계 3대 스포츠 이벤트로 세계인의 관심이 집중되는 경기로 관광 이미지 측면에서는 경남의 발전과 홍보, 관광진흥에 큰 역할을 할 것으로 여겨지는 관점에서 세계 최초 프랑스에서 자동차 경주대회가 개최된 이후 105년 만에 경남 창원에서 개최되는 국제 자동차 경주대회는 큰 의의를 가진다고 할 수 있으며, 지역경제의 활성화나 관련 산업의 발전도 기대해 볼 수 있다(김영구, 2000). 이와 같은 자동차 경주를 통해 대회 자체에 대한 흥미뿐만 아니라

\* 이 연구는 2005년도 경남대학교 학술논문게재연구비의 지원에 의해 수행되었음.

\*\* 경남대학교 관광학부 교수

\*\*\* 경남대학교 e-비즈니스학부 교수

경남기업의 홍보 이미지가 개선되고, 스포츠 마케팅 차원에서도 수익에 달하는 경제적 효과를 기대할 수 있다. 또한 자동차 관련제품의 특수화와 지역중소기업의 발전을 도모할 수 있는 계기를 마련할 수 있을 것이다.

이러한 지역의 발전에 대한 장점과 달리 지방자치단체와 다른 시각을 갖고 있는 지역주민들의 불평에 대한 원인과 해결방안을 찾는 것이 무엇보다 시급하다고 볼 수 있다.

본 연구의 목적은 창원 자동차 경기가 지역경제와 국제적인 도시로 발전하는데 큰 기여를 하는데 앞서 반드시 해결해야 하는 지역주민들과의 갈등 원인과 거주민의 인구특성과의 관계 그리고 라이프스타일에 따른 주민들의 지각차이를 연구하는데 있다. 특히 라이프스타일에 의한 세분화는 이벤트 도입을 거부하는 집단을 구분하는 중요한 변수이기도 하다. 이러한 연구 결과는 앞으로 메가 이벤트를 선정할 때나 개최를 위해 지역주민들의 갈등을 줄이는데 기여를 할 것으로 전망한다.

## II. 이론적 배경

### 1. 메가 이벤트의 영향

이벤트는 규모와 범위에 따라 구분되는데, 크게 Mega-events, Hallmark-events, Major-events 그리고 Local-events로 구분된다. 특히 메가 이벤트(Mega-events)는 세계적인 미디어의 관심과 함께 지역경제는

물론 국가 경제 그리고 국가 이미지에 영향을 미칠 정도로 규모가 커서 자국을 위해 국가들마다 유치경쟁에 나서고 있다(Getz, 1997). 그 예로는 올림픽, 월드컵, 엑스포 등이 있으며(McDonnell et al., 1999), 과거에는 Hallmark-event로 분류되었던 세계적 자동차 경주는 산업의 발달과 자동차 매니아의 증가로 인해 점점 그 규모는 커지고 있다(Fredline, 2000).

이러한 규모가 큰 이벤트로 인해 개최지역에 많은 영향을 주는데, Ritchie(1984)와 Fredline(2000)은 이벤트로 인해 발생하는 영향에 대해 크게 6가지로 경제적, 관광/산업적, 물리적, 사회문화적, 정신적, 정치적으로 분류하였다.

<표 1>에서는 여섯 가지 이벤트로 발생하는 영향들은 각각 긍정적인 측면과 부정적인 측면을 포함하고 있다. 긍정적인 측면을 볼 때, 이벤트는 지역사회와 지역주민에게 장기적인 지역 이미지 개선과 지역주민의 문화 욕구를 충족시키고(김길수, 2001), 관광산업 등으로 인해 경제적인 이익을 가져다주지만 반면에 부정적인 측면 또한 무시할 수 없다.

특히 규모가 큰 메가 이벤트는 지역주민에게 적지 않은 문제점을 야기 시키는데(박미정, 2003), 긍정적인 측면만 강조하고 이벤트를 계속 유치해야 하는 것은 지역주민의 삶의 질과 관련하여 신중히 고려해봐야 할 사항이다(Faulkner & Tideswell, 1997). 많은 선행 연구에서는 긍정적인 측면만을 제시하고 개최를 지속 유지시키는데 편중해왔다. 예를 들어, 김길수(2001)의 연구에서 제시된 긍정적인 측면은 전주 국제 영화제

〈표 1〉 이벤트 개최로 인해 발생하는 영향들

	긍정적 측면	부정적 측면
경제적	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 지역사회에 잉여가치를 발생</li> <li>✓ 방문자의 필요는 물건과 서비스 산업을 창출</li> <li>✓ 직·간접적인 고용이 창출</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 거대 이벤트는 공공자금이 투입되어 회복하는데 시간이 소요</li> <li>✓ 지역사회 물가를 상승</li> </ul>
관광/상업적	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 관광산업과 다른 비즈니스 활성화로 인해 매력적인 지역으로 성장</li> <li>✓ 관광시즌 연장</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 이벤트가 성공하지 못했을 경우 불명예와 나쁜 이미지가 발생</li> </ul>
물리적	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 지역사회에 새로운 시설로 인해 사회 기반시설이 구축</li> <li>✓ 노후되고 낙후된 지역의 미관의 변화</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 건축 공해 발생</li> <li>✓ 환경파괴</li> <li>✓ 소음, 교통혼잡, 쓰레기, 주차, 혼잡한 인파</li> </ul>
사회/문화적	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 지역주민을 위한 여흥문화 제공</li> <li>✓ 국제간 문화 교류 확대(McDonnell et al., 1999)</li> <li>✓ 이벤트와 관련된 흥밋거리 제공</li> <li>✓ 지역문화 홍보</li> <li>✓ 지역사회 네트워크 증가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 지역 특성에 적합하지 않은 이벤트일 경우 생기는 지역주민의 불만</li> <li>✓ 미풍양속 파괴(Hall, 1989)</li> <li>✓ 잘못된 타문화 이해로 생길 가능성</li> <li>✓ 범죄, 매춘 같은 사회문제 발생</li> <li>✓ 유흥, 마약, 폭력, 버릇없는 행동 (Getz, 1991; Hall, 1992), 경적소리</li> </ul>
정신적	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 지역주민의식은 지역발전에 귀속</li> <li>✓ 흥미롭고 인상적이며 자랑스러운 지역주민의 성취감 그리고 국제적인 감각이 동반(Burms &amp; Mules, 1986)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 빠른 변화는 지역주민의식에 혼란을 초래</li> </ul>
정치적	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 지역주민에게 협동심과 단결력을 강화(Hall, 1992)</li> <li>✓ 특별한 정치적 강화를 초래(Hall, 1992)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 지역의 자율성 상실</li> <li>✓ 이벤트 반대세력의 조성파 폭동 가능성</li> <li>✓ 주민들과의 갈등은 정치적인 약세를 야기</li> <li>✓ 이벤트 실패의 위험(Hall, 1989)</li> </ul>

출처: Fredline(2000)의 정리를 재구성

로 문화 축제로서 성격이 강해 창원에서 개최되는 국제 자동차 경주와는 성격이 다르다고 할 수 있다.

Fredline(2000)은 호주 골드 코스트 INDY 자동차 경주로 인해 생기는 지역주민들의 불평에 중점 연구를 하였다. 그 결과 자동차 경주는 소음과 도로를 막아 진행을 하기 때문에 지역주민의 일상생활에 활력을 주는

요소보다는 불편함과 소음 등으로 겪는 스트레스가 더 크다고 나타났다. 또한 지역주민과 지역자치와의 갈등이 심해져서 많은 부작용을 낳기 때문에 조사를 통해 지역주민의 갈등을 해소해야 한다는 것이다.

호주 골드 코스트와 창원의 자동차 경주는 둘 다 도시 중앙부에서 개최되고 경기의 규모와 지역 인구수가 비슷하다는 점에서

비교하기에 적당하다. 호주 골드코스트 지역주민들의 불평 원인으로서는 크게 소음의 문제, 유흥업소의 증가, 교통체증, 주차공간의 부족, 과속 운전자의 증가, 도로가 쓰레기 증가, 환경파괴 증대, 잘못된 상거래의 증가, 물가 및 서비스 가격의 상승, 그리고 범죄의 증가 등이 설명되었다. 이러한 문제점들은 창원에 위치한 경상남도 도청에 접수된 민원과 대부분 일치하며, 방송과 신문 등 언론에서 F3 반대 입장 측에 대한 내용과 비슷하다는 점에서 골드 코스트의 INDY 자동차 경주 같은 선행 사례를 지속적으로 연구할 필요성이 존재한다.

## 2. 라이프스타일과 이벤트 지각과의 관계

개인의 라이프스타일에 따라 소비자의 행동태도도 상이하게 형성될 수 있기에(신현호, 1999), 본 연구에서는 기존 선행연구를

토대로 라이프스타일과 자동차 경주 거부요인간의 영향관계를 고찰하였다.

라이프스타일에 대한 측정은 AIO(Activities, Interests, and Opinions) 기법을 비롯하여 가치 측정 도구인 RVS(Rokeach Value Survey), VALS(Value and Life-Style Survey) 그리고 LOV(List Of Value) 접근방법 등을 이용할 수 있는데(고경순, 1992), 본 연구에서는 AIO 접근방법을 이용하였다.

AIO 접근방법은 응답자들을 대상으로 한 조사에서 도출하는 행동(Activities), 관심(Interests) 그리고 의견(Opinions) 등에 의해 측정된다. 라이프스타일의 AIO 접근 방법은 가장 널리 이용되는 라이프스타일 측정 방법으로 Wells(1975)와 Plummer(1974)에 의해 제시되었다. Plummer(1974)는 AIO 분석에 대하여 'AIO 분석은 사람들이 그들의 활동, 관심, 의견에 관한 질문에 응답하도록 고안된 것이다' 라고 설명하였다.

〈표 2〉 AIO 접근방식의 라이프스타일 척도

활동(Activities)	관심(Interests)	의견(Opinions)	인구통계적 변수들
일(work)	가족(family)	자신(themselves)	나이(age)
취미(hobbies)	가정(home)	사회적 이슈 (social issues)	교육(education)
사회적 사건(social events)	직업(job)	정치(politics)	소득(income)
휴가(vacation)	공동체(communitiy)	사업(business)	직업(occupation)
오락(entertainment)	기분전환(recreation)	경제(economics)	가족규모 (family size)
클럽(club membership)	패션(fashion)	교육(education)	거주지(geography)
공동체(communitiy)	음식(food)	제품(products)	도시규모(city size)
쇼핑(shopping)	매체(media)	미래(future)	생활주기
스포츠(sports)	성취(achievements)	문화(culture)	(stage in life cycle)

출처: Plummer, J. T.(1974), "The Concept and Application of Lifestyle Segmentation", *Journal of Marketing*, 38(Jan.), p. 34.

본 연구에서 조사 대상으로서의 창원지역 주민 활동은 여가 시간을 어떻게 보내는가 측정되며, 그들의 어떠한 활동을 추구하는 집단인가를 측정하고, 그들 자신에 대한 태도를 통해 자동차 경주 도입거부집단 세분화를 측정할 수 있다는데 본 연구의 타당성을 설명할 수 있다. 또한 나이, 수입, 거주자 등과 같은 인구 통계적 특징과 자동차 찬성집단과 거부 집단을 비교하여 세분화하는 것은 이벤트에 대해 캠페인과 홍보를 위해서 중요한 항목이 될 수 있다.

<표 2>는 일반적으로 사용되는 AIO접근 방식의 라이프스타일 측정 항목으로 본 연구에서 이용된 Activities를 표시하였다.

### III. 연구과제 및 문제

#### 1. 창원 지역주민의 반대 입장과 자동차 대회성과

##### 1) 부정적 측면

박미정(2003)은 이벤트를 통한 지역주민의 인식 연구에서 이벤트가 개최된 후에 향락업소 증가, 세금부담 증가, 물가 상승, 생활비용 증가, 업적과시행사, 환경 악화 등으로 부정적인 측면을 설명하였다. 창원 F3 자동차 경주에서 주민들의 불평은 인근도로의 통행제한불편, 소음(경남신문, 2004.3.24.), 학교수업방해(경남신문, 2004.3.24), 관광객유치실패(한국일보, 2004. 4.9), 안전대책소홀(한국일보, 2004.4.9), 교통체증(경남일보, 2004.6.11), 지역홍보미비(경남도민일보, 2004.6.11), 학교통학불편(경남

도민일보, 2004.6.12) 등으로 알려져 있다.

특히, 창원의 자동차 경주로 인해 접수된 불만 중에는 학교 등하교의 불편과 수업 방해는 호주 골드 코스트 INDY로 인한 반대 이유에서는 찾아 볼 수 없는데, 이는 창원 지역주민들의 자녀 교육에 호주인들 보다 높게 고려하고 있다는 것을 암시한다.

##### 2) 긍정적 측면

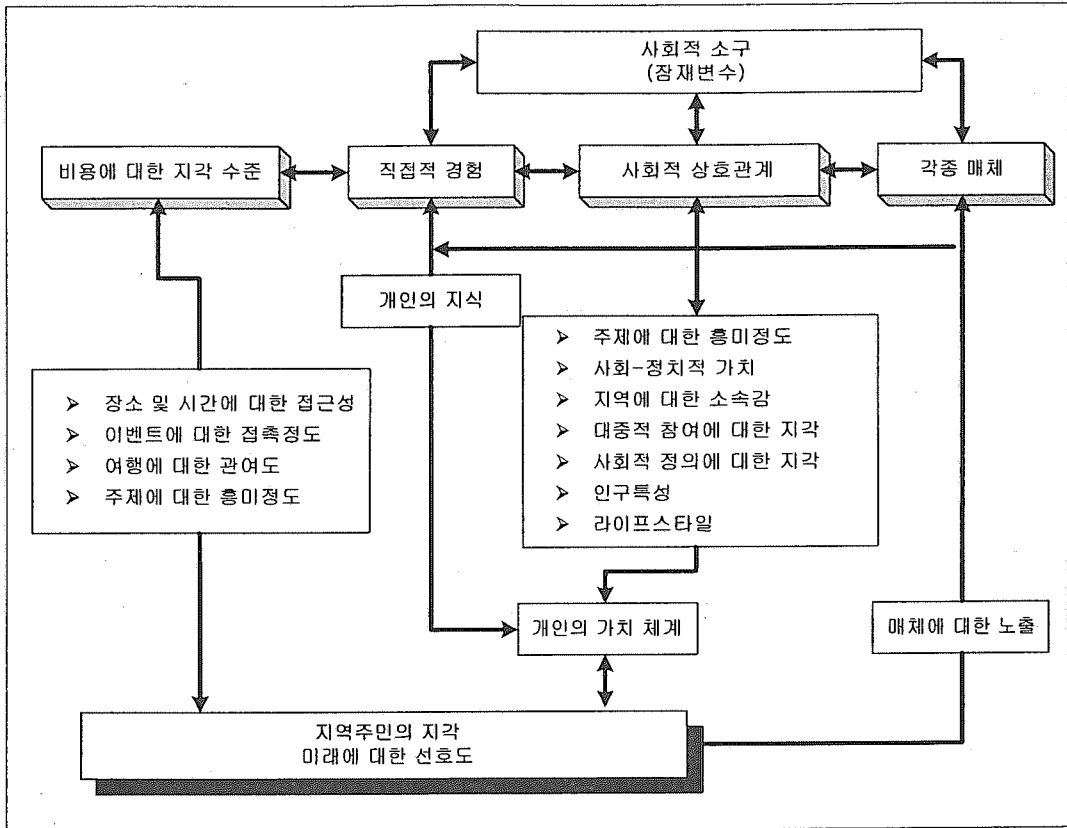
창원 F3 자동차 경주로 인한 성과를 보면 크게 3가지로 구분할 수 있다.

첫째, 국내 자동차 관련 산업의 기술 개발 상승으로 금호 타이어의 세계적 기업으로 성장, 한국타이어의 F3 타이어 개발 수출시장 진출, 국내 자동차 업계 스포츠카 제조 등 기술력 개발, 현대 오일뱅크의 마카오 및 창원 F3 공식연료 공급, 주관방송사(MBC)의 방송중계 부문 기술 향상 등으로 볼 수 있다. 둘째, 경남(창원)의 국제적 인지도 상승과 외국자본 유치 효과로서 유럽, 미국, 동남아 등 세계 140개국 20억 인구 시청, 기업 인지도 1% 상승에 300억 원의 홍보비 감안하면 F3은 매년 1%의 홍보효과 창출, 도내자동차 부품해외 수출 및 외국 기업 국내 유치 등으로 나타났다. 셋째, 국내 모터스포츠 문화에 대한 인식의 변화로 자치단체의 국제자동차경주대회 관심, 국제 모터쇼 개최로 인한 자동차 신제품 개발 판촉 등으로 볼 수 있다(경상남도 도청, 2004).

#### 2. 연구과제 및 연구문제의 제언

본 연구의 과제는 호주 골드코스트 자동

〈그림 1〉 Fredline(2000)의 연구모형



차 경주 도입으로 인해 발생한 지역주민들의 불만을 토대로 한 Fredline(2000)의 연구모형을 인용하였다(〈그림 1〉 참조). 그의 연구에서는 소음이 크게 발생하고 지역주민들에게 부정적인 영향을 주는 요인들을 정확히 파악하고 사전에 불만 요인에 대한 캠페인을 하여 경기로 인해 주민들의 불만을 줄이는 것이 무엇 보다 중요하다고 설명하고 있다.

이에 본 연구에서는 앞서 제시된 기존의 이론적 배경을 바탕으로 창원 자동차 경주 도입으로 인해 발생하는 창원 지역주민들의 거부요인과 특성을 파악하고자 한다. 개별적

인 속성에 따른 집단별 차이 분석은 마케팅 전략을 수립하는데 긍정적인 도움을 줄 수 있다(조경섭 & 송형철, 2002). 그리고 이와 관련된 지역주민들의 인구통계적 특성 및 라이프스타일 유형을 파악하기 위해 다음과 같은 연구과제와 연구문제를 설정하였다.

**연구과제**  
 창원 지역주민들의 F3 자동차 경주 도입에 대해 지각된 부정적인 측면을 선행 연구, 인구 특성 그리고 라이프스타일과의 비교를 통해 알아본다.

<연구문제 1>

메가 이벤트에 대해 어떤 거부요인들이 존재하는가?

<연구문제 2>

도입 거부자들과 찬성자들의 라이프스타일과 인구통계변수들에서의 차이는?

<연구문제 3>

도입 거부자들이 라이프 스타일변수들에 의한 전략적 세분화는 무엇인가?

#### IV. 연구문제의 검증 및 분석

##### 1. 표본의 구성 및 자료 수집 방법

본 연구는 창원 자동차 경주 도입으로 인해 발생하는 지역주민들이 지각하는 갈등 원인을 찾아 인구통계적 특성과 라이프스타일에 따른 주민들의 지각 차이를 연구하는데 목적을 두고 있다.

표본의 수집은 2004년 12월 2일부터 12월 15일까지 14일간 경상남도 창원시에 거주하는 주민을 대상으로 개별면담 형식으로 아파트 단지과 창원 터미널 등에서 거주 여부를 확인 한 다음 설문 조사가 이루어졌다. 설문 조사자는 2명의 본 연구원과 교육을 받은 2명의 학생들로 구성되었다. 설문지는 총 299부를 회수하였으며 모두 유용하였다.

설문지의 구성은 호주 골드 호스트 INDY 자동차 경주를 조사한 Fredline(2000)의 지역주민의 지각되는 부정적인 원인과 관련된 16개의 항목과 교육관련 4개 문항을 추가하

였다. 라이프스타일 특성을 파악하기 위해서 일반적으로 사용되는 AIO(Activities, Interests, Opinions) 중에서 Activities 항목 18개를 이용하였다. 그리고 인구통계적 특성과 관련된 5항목으로 구성되었다.

##### 2. 실증 분석 방법

수집된 자료는 SAS 8.02 프로그램을 이용하여 분석되었다. 먼저 자동차 경주 도입을 거부하는 집단과 도입을 찬성하는 집단 간에 라이프스타일 특성 차이를 알아보기 위해 요인 분석(factor analysis)을 통해 라이프스타일 항목들을 유효한 수의 요인으로 함축하였다. 그리고 이들을 판별분석(discriminant analysis)을 통해 각 집단의 판별적 프로파일(profile)을 작성하여 두 집단 간의 라이프스타일 특성을 파악하도록 하였다.

다음으로 군집분석(cluster analysis)을 통해 라이프스타일 특성에 따라 추출된 요인을 의미 있는 집단으로 묶어 자동차 경주 도입을 거부하는 집단의 세분화 가능성을 군집 특성과 인구통계적 특성에 따라 검토하였다. 또한 라이프스타일 유형별 즉, 군집별 제 특성들에 따라 자동차 경주 도입 거부요인과의 관련성을 탐색하기 위해 기술통계 분석과 분산분석(ANOVA) 등이 실시되었다. 마지막으로 군집별 도입 거부요인에 대한 차이를 그래프로 도식화하였다.

##### 3. 표본의 일반적 특성

전체 표본의 일반적 특성을 분석하기 위

〈표 3〉 표본의 인구통계적 특성

변 수		도입 거부 집단		도입 찬성 집단		전체 집단	
		응답자수	퍼센트	응답자수	퍼센트	응답자수	퍼센트
성 별	남자	99	48%	108	52%	207	100%
	여자	64	70%	28	30%	92	100%
연 령	20대	73	59%	50	41%	123	100%
	30대	48	51%	46	49%	94	100%
	40대	34	61%	22	39%	56	100%
	50대	8	31%	18	69%	26	100%
차량소유	유	82	48%	90	52%	172	100%
	무	81	64%	46	36%	127	100%
거주지 (경기장과의 거리)	Near	88	63%	52	37%	140	100%
	Far	73	47%	82	53%	155	100%
직장위치 (경기장과의 거리)	Near	48	75%	16	25%	64	100%
	Far	91	46%	106	54%	197	100%

주) 경기장 인근 거주 주민과 직장위치: 경기장으로 부터 2km 내에 포함되어 있는 동으로 제한 하였음.

하여 빈도분석을 한 결과 <표 3>과 같다. 먼저 성별에 있어서는 남자가 207명(69%), 여자가 92명(31%)으로 나타났으며 연령에 있어서는 20대가 123명(41%), 30대가 94명(31%), 40대가 56명(19%), 50대가 26명(9%)으로 나타났다. 그리고 차량소유에 있어서는 소유가 172명(58%), 비소유가 127명(42%)으로 소유자가 많았으며 거주지에 있어서는 근거리 거주민은 140명(47%), 원거리 거주민은 155명(53%)이었으며, 직장위치에 있어서는 근거리가 64명(25%)이며 원거리는 197명(75%)으로 나타났다. 근거리의 범위 기준은 자동차 경기장으로부터 2km 내에 포함되어 있는 동에 거주 및 직장 위치가 있는 주민으로 제한하였다.

인구 특성의 세부 변수와 자동차 경기 도입 찬반과의 관계를 교차분석을 통해 분석한 결과, 여자 응답자의 거부 비율이 남자

응답자에 비해 높았다. 연령에서는 20대, 30대, 40대는 도입 거부가 많았으며, 50대는 찬성하는 응답자의 비율이 높았다. 차량소유 여부에서는 차량을 소유한 응답자는 자동차 경기 도입 찬성이 많았으며, 소유하지 않은 응답자는 거부하는 입장이 많았다.

거주지를 볼 때 자동차 경기장으로부터 거리가 가까운 응답자는 거부 비율이 높았으며, 멀리 떨어진 응답자는 찬성 비율이 높게 나타났다. 마지막으로 직장의 위치를 볼 때, 직장의 위치가 자동차 경기장과 가까운 응답자는 거부 의사가 많았으며, 멀리 떨어진 응답자는 찬성 의견이 높게 설명되었다.

#### 4. 측정 변수의 신뢰성 및 타당성 검증

다항목 척도의 내적 일관성을 측정하기



(표 4) 자동차 경주 도입 거부요인에 대한 요인분석 결과

요인	설문지 구성항목	요인 적재치	Eigen 값 (누적)	Cronbach- $\alpha$ 계수
I (도시환경)	교통체증이 생길 것이다 주차공간이 부족해질 것이다 도로가 지저분해질 것이다 대기오염이 심해질 것이다 주변 환경파괴가 증가할 것이다 소음이 심해질 것이다	0.8032 0.8026 0.7814 0.7603 0.7107 0.6445	5.424 (27.12%)	0.86
II (생활환경)	미풍양속이 파괴될 것이다 지역주민의 생활의 활력소가 감소할 것이다 레저산업이 쇠퇴할 것이다 공원이 줄어들 것이다	0.7846 0.7317 0.6526 0.6177	3.144 (42.84%)	0.75
III (교육환경)	수험생들에게 어수선한 분위기를 줄 수 있다 교육에 나쁜 영향을 줄 것이다 유흥업소가 증가할 것이다 지역 청소년의 스트레스가 증가할 것이다	0.7555 0.6742 0.6191 0.5165	1.641 (51.05%)	0.70
IV (지역산업 환경)	지역 산업이 나빠질 것이다 지역 이미지가 나빠질 것이다 주민들의 지역 자긍심이 감소할 것이다 지역주민을 위한 투자가 감소할 것이다	0.8162 0.6598 0.5423 0.5202	1.452 (58.31%)	0.70
V (관광산업 환경)	외국인의 방문이 감소할 것이다 국내 관광객이 감소할 것이다	0.8475 0.7282	1.073 (63.68%)	0.76

위해 크론바 알파(Cronbach- $\alpha$ ) 계수를 산출하였다. 자동차 경주 도입에 대한 거부요인으로 이루어진 모든 구성 개념과 라이프스타일 측정에 사용된 구성 개념이 일반적인 사회과학 연구에서 요구하는 0.7 이상을 충족시켜주고 있으므로 다항목 척도의 내적 일관성이 유지되고 있음을 알 수 있다. 따라서 해당 구성 개념을 하나의 척도로 종합하여 분석하는데 무리가 없는 것으로 판단된다.

도입거부요인 항목은 Fredline(2000)의 연구와 경상남도 도청에서 접수된 민원을 참고로 설정되었다. 본 연구에서는 이론변수에 대한 측정치들의 요인적재량 값을 통해서 척도의 수렴 타당성을 평가했다. 먼저 자동차 경주 도입 거부요인을 파악하기 위해 20개 문항을 이용하여 요인분석을 실시

하였다. 요인추출 방법으로 주성분분석법이 활용되었고, 아이겐 값이 1.0이상인 요인만을 추출하여 분석하였다. 변수에 요인에 대한 연관성을 보다 효과적으로 규명하기 위해 Varimax 직각요인회전법을 이용하였고, 요인 적재량이  $\pm 0.4$  이상인 변수만을 관련 요인의 설명에 적합한 것으로 설정하였다. 추출된 요인들은 전체 분산의 63.68%를 설명하고 있으며, <표 4>와 같이 요약하였다.

그 결과 도시환경, 생활환경, 교육환경, 지역산업환경, 그리고 관광산업환경 등 5개의 요인으로 나타났다. 이는 기존 연구(Ritchie, 1984; Burms & Mules, 1986; Getz, 1991; Hall, 1992; McDonnell et al., 1999; Fredline, 2000)를 토대로 정리된 요인들과 유사한 양상을 보이고 있다. 그러나 본 연구에서는

<표 5> 전체 대상자들의 라이프스타일 항목에 대한 요인분석 결과

요인	설문지 구성항목	요인 적재치	Eigen 값 (누적)	Cronbach- $\alpha$ 계수
I (이벤트 추종자)	축제를 보러 가는 것을 좋아한다 이벤트 보는 것을 좋아한다 스포츠 관람을 좋아한다 쇼핑을 좋아한다 영화보기를 좋아한다	0.8544 0.7396 0.7075 0.6748 0.4635	5.061 (28.12%)	0.81
II (야외활동 추종자)	낚시를 좋아한다 등산하는 것을 좋아한다 바다에 가는 것을 좋아한다	0.7721 0.7355 0.7153	1.862 (38.47%)	0.89
III (드라이브 추종자)	1시간 이상 장거리 드라이브를 좋아한다 1시간내 근거리 드라이브를 좋아한다	0.8828 0.8480	1.467 (46.62%)	0.71
IV (여흥활동 추종자)	술자리를 좋아한다 화투나 트럼프 하는 것을 좋아한다 스포츠를 직접 즐기기를 좋아한다	0.6837 0.5932 0.5568	1.329 (54.01%)	0.89
V (Hard 내향적 활동추종자)	TV 시청을 좋아한다 컴퓨터 게임을 좋아한다	0.7979 0.7284	1.187 (60.61%)	0.76
VI (Soft 내향적 활동추종자)	음악을 듣기를 좋아한다 사색하기를 좋아한다 공원산책을 좋아한다	0.8123 0.6585 0.5181	1.101 (66.72%)	0.75

기존의 요인에 추가하여 교육환경이 새로운 요인으로 나타났다.

다음으로 라이프스타일 특성을 파악하기 위해 개인의 Activities에 포함된 18개의 항목에 대해 요인분석을 실시하였다. 요인분석 과정은 자동차 경주 도입 거부요인을 추출하는 방식과 동일하게 진행되었다. <표 5>에서 나타난 바와 같이 전체 분산의 66.72%를 설명하고 있다. 그 결과 이벤트 추종자, 야외활동 추종자, 드라이브 추종자, 여흥활동 추종자, Hard 내향적활동 추종자, 그리고 Soft 내향적 활동 추종자 등 6개의 요인으로 분류되었다.

5. 도입 거부 집단과 도입 찬성 집단의 라이프스타일에 따른 판별적 프로파일

자동차 경주 도입을 거부하는 집단과 찬성하는 집단에 대해 판별적 프로파일을 작성하기 위해 라이프스타일 측정치들을 요인 분석을 통해 유효한 수의 요인으로 함축하였다. 그리고 함축된 요인들에 대해 판별 분석을 실시하여, 두 집단간의 차이를 의미 있게 설명해 줄 수 있는 판별변수를 파악하였으며, 이를 토대로 두 집단간의 판별적 프로파일을 작성하였다.

먼저 요인들을 대표하는 측정치로는 각 요인의 요인점수(factor score)를 이용하였으며, 분석 결과는 <표 6>과 같다. 먼저 판별 분석의 전제가 되는 각 집단간 공분산(covariance)이 동일한지를 살펴본 결과  $\chi^2=1.83$ ,  $p=0.209$ 로서 집단간 공분산이 같다는 가설을 기각할 수 없었다. 그리고 Wilks' Lambda 계수

〈표 6〉 라이프스타일 요인을 이용한 집단간 판별분석 결과

요인	표준화된 판별계수			정준상관계수
	F 값	p 값	판별계수	
(요인 I) 이벤트 추종자	6.61	0.010	0.4592**	0.3769***
(요인 II) 야외활동 추종자	1.71	0.193	0.0890	
(요인 III) 드라이브 추종자	5.99	0.009	0.3941**	
(요인 IV) 여흥활동 추종자	0.02	0.884	-0.2054	
(요인 V) Hard 내향적 활동추종자	7.74	0.001	0.4249***	
(요인 VI) Soft 내향적 활동추종자	1.70	0.194	-0.8128	
구분	실제 집단 구성	예측된 집단 구성 (판별정확도 = 74%)		
		도입 거부 집단	도입 찬성 집단	
도입 거부 집단	163(54.52%)	137(84.05%)	26(15.95%)	
도입 찬성 집단	136(45.48%)	52(38.24%)	84(61.76%)	
* : 유의수준 p<0.05    ** : 유의수준 p<0.01    *** : 유의수준 p<0.001				
집단 중심값(group centroid)		공분산 행렬 차이		
도입 거부 집단 : -0.368		$\chi^2=1.83$		
도입 찬성 집단 : 0.443		p=0.209		

를 토대로 전체 판별모형식을 분석한 결과 p=0.001로서 유의적으로 나타났다. 그 결과 6가지의 라이프스타일 중에서 각 집단을 유의하게 구분하는데 기여한 것으로 나타난 것은 3개 요인(요인 I, 요인 III, 요인 V)이었다. 판별함수의 판별 정확도는 74%로서 Cmax 기준에 의한 54.52% 및 Cpro 기준에 의한 53.49%에 비하여 높은 수준을 보였으며, 집단별 판별점수의 평균(group centroid)은 자동차 경주 도입 거부 집단은 -0.368을, 찬성 집단은 0.443으로 나타났다.

상기의 판별분석을 통해 두 집단 간의 라이프스타일상의 차이를 설명해 줄 변수가 파악되었다. 이를 토대로 각 집단별 라이프스타일 특성에 따른 각 집단의 판별적 프로파일을 보다 자세히 작성하기 위해 차이를 드러낸 각각의 문항들에 대해서 one-way ANOVA 분석을 실시하였다.

그 결과 자동차 경주 도입을 거부하는 집단의 경우 음악을 청취하거나 사색 및 공원 산책을 즐기며, 축제나 스포츠 혹은 이벤트에 상대적으로 관심이 적고, 드라이브를 즐겨하지 않으며, 스포츠 등과 같은 야외에서 즐기는 여흥활동은 그다지 즐기지 않는 것으로 나타났다. 반면 자동차 경주 도입을 찬성하는 집단의 경우 영화, 쇼핑, 스포츠 축제/이벤트 같은 새로운 현상을 즐기며, 드라이브, TV, 게임 및 컴퓨터 등과 같은 강한 내향적인 활동을 즐기는 것으로 나타났다.

## 6. 도입 거부 집단의 군집별 특성

자동차 경주 도입을 거부하는 응답자들을 욕구의 유사성에 의한 통합 및 분리를 위해서 라이프스타일 항목에 대한 요인분석 결

과를 기초로 군집분석(cluster analysis)을 실시하였다. 이 때 앞서 실시된 라이프스타일 요인 6가지 모두를 이용하여 군집분석을 실시하였다. 그 이유는 전체 표본을 대상으로 실시한 요인분석 결과와 도입 거부 집단만을 대상으로 한 요인분석 결과가 동일한 의미 집단으로 분류되었기 때문이다.

본 연구에서는 계층적 군집화 방법(hierarchical clustering) 중 Ward의 방법을 채택하였고, 거리 측정은 유클리디안 거리의 제곱을 이용하였다. 군집의 수를 결정함에 있어 그 크기가 독립적인 응답 집단으로 사용될 만큼 크고, 신뢰할 수 있는 분산정도를 이루는 지의 여부와 각 군집들 간의 유사성 및 중복성이 극소화되었는지의 여부를 고려하였다. 그 결과 군집의 수가 3개일 때, RSQ 값이 급격히 증가하고(0.933),  $t^2$ 값은 떨어지는(28.8) 것으로 나타났다. 이에 최종적으로 군집의 수가 3개 정도일 때 개념상 유효한 것으로 분석되었다.

다음으로 3개의 군집들이 라이프스타일

요인별로 어떤 특성을 보이는지를 파악하여 군집들의 성격을 규명하기 위해 군집들과 요인들과의 one-way ANOVA 분석을 실시하였다. <표 7>에서 알 수 있듯이 군집과 모든 요인 간 유의적인 차이가 존재하는 것으로 확인되었다.

군집별 요인들 간의 수치를 고려하여 군집별 특성을 정리하고 이를 기초로 군집명을 부여하였다. 전체적으로 군집 3 > 군집 2 > 군집 1의 순으로 나타났다. 즉, 설문항목을 토대로 살펴 볼 때, 군집 3의 특성을 가지는 응답자들은 군집 1의 특성을 가지는 응답자들보다 훨씬 적극적인 생활을 영위한다고 볼 수 있다. 즉, 보다 적극적으로 축제나 이벤트를 즐기며, 드라이브나 등산 혹은 낚시를 좋아하고 다양한 여흥활동을 찾아서 즐기는 편에 속한다. 이는 Asendorf & van Aken(1999)의 연구에 따를 때, 군집 1은 과다통제형 집단이며, 군집 2는 탄력적통제형 집단, 그리고 군집 3은 과소통제형 집단에 속할 수 있다. Asendorf & van Aken(1999)

<표 7> 거부집단의 군집별 라이프스타일 요인들의 평균값

요 인	군집 1 (42 : 25.8%)		군집 2 (89 : 54.6%)		군집 3 (32 : 19.6%)		F 값
	평균	표준 편차	평균	표준 편차	평균	표준 편차	
(요인 I) 이벤트 추종자	3.94	0.69	4.97	0.84	5.68	0.91	21.42***
(요인 II) 야외활동 추종자	3.90	1.08	4.12	0.89	5.52	0.70	16.83***
(요인 III) 드라이브 추종자	3.01	0.35	4.73	0.82	6.31	0.62	103.48***
(요인 IV) 여흥활동 추종자	3.77	0.56	4.50	0.79	5.06	1.32	10.25***
(요인 V) Hard 내향적 활동추종자	4.35	0.79	4.41	0.88	5.75	1.35	12.54***
(요인 VI) Soft 내향적 활동추종자	4.46	0.64	4.81	0.77	5.75	0.81	14.20***

\* : 유의수준  $p < 0.05$     \*\* : 유의수준  $p < 0.01$     \*\*\* : 유의수준  $p < 0.001$

의 분류를 토대로 하여 군집명의 정의를 정리하면 다음과 같다.

먼저 '자아과다통제형'(군집1)은 개인의 충동 표현을 지나치게 억제하는 정도를 말하며, '자아탄력적 통제'(군집2)는 필요에 따라 적응하기 위해 통제를 수정하는 정도를 말한다. 마지막으로 '자아과소통제형'(군집3)은 자신의 충동 표현을 억제하지 못하는 정도로 매사에 적극 또는 충동적으로 표현하는 것을 말한다.

### 7. 군집별 자동차 경주 도입 거부요인의 차이 분석

자동차 경주 도입으로 인한 문제점으로 도출된 거부요인이 상기에서 도출된 군집별로 어떻게 상이한 차이가 나타나는지를 기술통계 분석과 분산 분석을 실시하여 <표 8>와 같이 정리하였다.

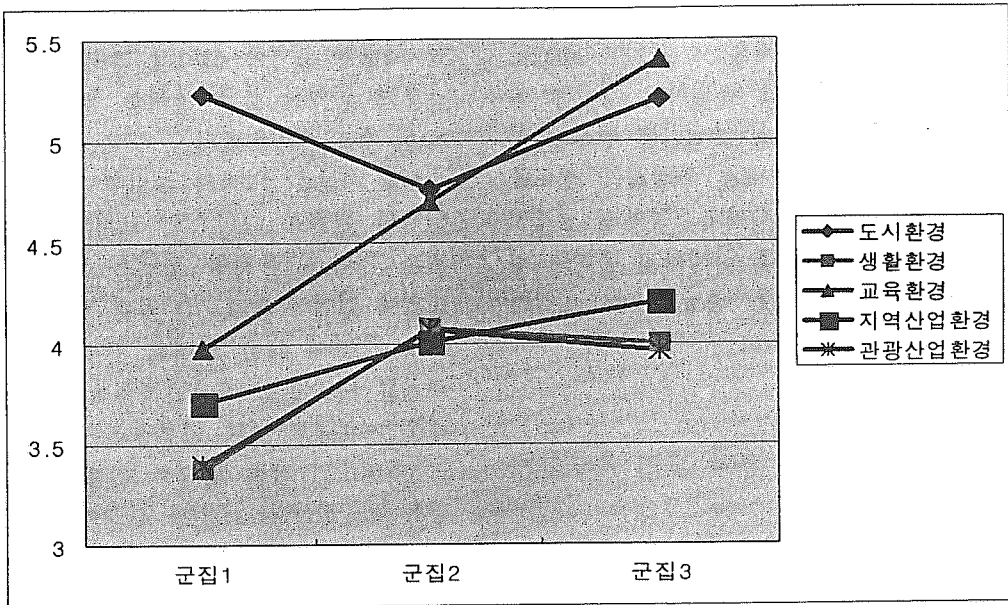
또한 <그림 2>에서 군집과 도입 거부요인과의 관계를 그림으로 도식화하였다. 그 결과 자아과다통제형 집단은 자동차 경주 도입에 있어서 환경오염 등과 같은 도시 환경(m=5.23)에 대한 우려를 가장 크게 하는 것으로 나타났다. 자아탄력적통제형 집단의 경우 지역사회 내의 미풍양속의 파괴 내지는 지역주민 생활 활력소 변화 감소 등과 같은 생활환경(m=4.08)과 관광객 유치와 같은 관광산업 환경(m=4.07)에 부정적 영향을

<표 8> 각 군집별 도입 거부요인에 대한 차이 분석

자동차 경주 도입으로 인한 문제점	군집		평균	표준편차	F 값	p 값
도시환경	군집 1	자아과다통제	5.23	0.68	9.11	0.0002***
	군집 2	자아탄력적통제	4.76	0.65		
	군집 3	자아과소통제	5.21	0.74		
생활환경	군집 1	자아과다통제	3.38	0.85	12.77	0.0001***
	군집 2	자아탄력적통제	4.08	0.70		
	군집 3	자아과소통제	4.00	0.78		
교육환경	군집 1	자아과다통제	3.98	0.60	33.74	0.0001***
	군집 2	자아탄력적통제	4.70	0.78		
	군집 3	자아과소통제	5.40	0.76		
지역산업 환경	군집 1	자아과다통제	3.71	0.70	4.38	0.0141*
	군집 2	자아탄력적통제	4.01	0.72		
	군집 3	자아과소통제	4.21	0.83		
관광산업 환경	군집 1	자아과다통제	3.40	0.84	7.98	0.0005***
	군집 2	자아탄력적통제	4.07	0.88		
	군집 3	자아과소통제	3.96	1.01		

\* : 유의수준 p<0.05    \*\* : 유의수준 p<0.01    \*\*\* : 유의수준 p<0.001

〈그림 2〉 군집과 도입 거부요인과의 관계



미치는 것으로 분석되었다. 반면 자아과소 통제형 집단의 경우 청소년의 교육문제 등과 같은 교육환경(m=5.40)과 지역산업 환경(m=4.21)에 자동차 경주 도입이 나쁜 영향을 가장 크게 미치는 것으로 나타났다.

그 결과 도시환경과 교육환경이 가장 중요한 문제점으로 지각하는 것으로 보이고 있으며, 특히 교육환경에서는 자아과다통제형의 경우 문제점에 대한 지각을 상대적으로 낮게 하고 있는 것으로 분석되었다. 반면, 생활환경, 지역산업환경, 관광산업환경 등과 같은 요인은 군집간 서로 유사한 양상을 보이고 있다.

이는 자동차 경주 도입으로 인해 3가지 라이프스타일 유형에 따라 지역주민이 우려하는 5가지 환경의 비중이 각각 다르다는 것을 알 수 있는데, 이는 지역주민들이 자동차 경기 도입에 대하여 같은 우려를 하는

것이 아니라 라이프스타일로 분석된 개개인의 성격에 따라 도입 또는 지속적인 경기 유입으로 발생하는 부정적인 영향들에 대해 다른 견해 차이를 보이는 것으로 설명될 수 있다.

## V. 결과 및 논의

본 연구에서는 국내에서 유일하게 개최되는 국제적 창원 자동차 경주 도입으로 발생되는 지역주민들이 부정적 지각을 중점적으로 연구를 하였다. 연구 결과, Fredline (2000)이 제시한 인구 특성과 거주지에 따라 부정적인 지각정도가 달라진다고 하였다. 본 연구에서도 마찬가지로 인구통계적 특성과 거주지 등에 따라 차이가 발견되었

다. 또한 개인의 라이프스타일에 따라 자동차 경주 도입의 거부에 대한 지각이 다르게 나타났다.

자동차 경주 도입 거부요인은 5가지로 세분화되었는데, 기존 연구(Ritchie, 1984; Burns & Mules, 1986; Getz, 1991; Hall, 1992; McDonnell et al., 1999; Fredline, 2000)를 토대로 정리된 이벤트로 발생되는 6가지 영향에 대부분이 중복이 되었으나 창원의 경우 교육환경에 대해 추가적인 영향이 있는 것으로 나타났다. 이는 창원의 주민들의 지각하는 자동차 경주 도입으로 발생하는 부정적인 영향에는 교육환경, 즉, 학생들의 수업 방해, 통학 불편, 어수선한 분위기 조장 등을 예상할 수 있다. 이러한 교육 환경에 중점을 두어 이벤트 기획사나 지자체는 홍보 캠페인을 위해 지역주민들의 교육 환경 변화를 우려하는 입장을 정확히 이해할 필요가 있다.

인구통계적 특성에 따라 자동차 경주 도입 찬성과 거부에 견해차이를 확인한 결과, 여자 응답자는 남자 응답자에 비해 도입 거부가 많았고, 찬성하는 비율이 높은 50대 응답자를 제외한 20대, 30대, 40대는 도입 거부의 비율이 높았다. 그리고 차량을 소유하지 않은 응답자는 차량 소유자에 비해 거부하는 입장이 높았다. 이는 일반적으로 개인의 행동은 자신의 목적과 관심에 관련된 것들에 초점을 맞추며, 이는 심리학에서의 선택적 집중 혹은 목표지향적선별을 통해 설명될 수 있다(안영진, 1997). 이러한 결과는 향후 메가 이벤트에 대한 도입 거부 요인뿐만 아니라 도입 촉진 요인을 탐색하고, 시장 세분화를 통한 마케팅 전략을 수립하

고자 할 때, 매우 중요한 인구통계적 기준이 될 수 있다.

자동차 경주장과 거주지 및 직장위치와의 관계를 볼 때, 서로 거리가 가까울수록 거부 비율이 높게 나타났으며, 이는 Fredline (2000)의 연구를 지지하고 있다. 즉, 자동차 경주장 인근 지역과 직접 관련이 되어 출근과 집에서 느끼는 소음 또는 교통의 불편에 대해 지속적인 자동차 경주를 적극 반대하는 것으로 나타났다. 이는 향후 메가 이벤트 개최를 위한 입지 선정에 있어 지자체 담당자가 고려해야 할 중요한 사항이 될 수 있다.

또한 상기에서 제시된 지역주민들이 우려하는 5가지 환경요인을 라이프스타일 유형에 따라 분석한 결과, 자아과다통제형 집단은 자동차 경주 도입에 있어서 환경오염 등과 같은 도시환경 파괴에 대한 우려를 가장 크며, 자아탄력적통제형 집단의 경우 지역 사회 내의 미풍양속의 파괴와 지역주민 생활 활력소 감소 등과 같은 생활 환경과 관광객 유치와 같은 관광산업 환경에 부정적 영향을 미칠 것에 우려를 하였다. 반면 자아과소통제형 집단의 경우 청소년의 교육문제 등과 같은 교육환경과 지역산업 환경에 자동차 경주의 도입이 나쁜 영향을 미친다고 생각하였다. 이는 라이프스타일의 개인 행동에 조절효과를 가질 수 있다는 김경훈 등(2000)의 연구를 지지하고 있다. 이와 같은 결과는 마케팅 이론에서 개개인의 라이프스타일에 따라 다른 성향을 보이기 때문에(박영봉 외 3인, 2001), 마케터나 이벤트 기획가는 캠페인을 통해 지역주민들의 부정적인 지각을 바꾸어야 한다. 특히 해외 및

국내 선행 연구에서 다루지 못한 교육환경에 미치는 부정적인 영향에 대해서 중점적으로 고려하여 지역주민들과의 갈등을 일부 해결하는데 노력이 필요하다고 할 수 있다.

본 연구는 다음과 같은 한계점을 가지고 있다. 본 연구에서의 초점은 메가 이벤트 도입저해 요인이었다. 그러나, 향후 메가 이벤트 도입촉진 요인에 대한 탐색이 병행된다면, 실제 산업 현장에서 마케팅 전략을 세울 때 유용한 도구로서 활용될 것이다. 또한 본 연구에서의 메가 이벤트는 창원의 자동차 경주장에 국한하였다. 향후 지역 및 이벤트 종류의 확대를 통해 보다 일반적인 저해 요인과 촉진 요인을 탐색하는 후속 연구가 뒤따라야 할 것이다.

(논문접수일 2005. 3. 21)

(게재확정일 2005. 5. 10)

## 참고문헌

- 고경순(1992) “가치의식을 중심으로 본 대학생의 라이프스타일과 레포츠 용품의 구매행동 분석,” 광고연구, 제 17호 pp 75-107.
- 고호석, 강인원(2005), “골프 회원권 구입에 영향을 미치는 중요속성에 관한 연구,” 마케팅과학연구, 15(1), pp. 105-120.
- 김길수(2001), “지역 이벤트가 지역사회에 미치는 환경에 관한 연구,” 관광학연구, 25(2), pp. 177-195.
- 김경훈, 김동울, 박진용, 문학일(2000), “인터넷광고에 대한 태도와 효과성에 있어 라이프스타일의 조절효과에 관한 연구,” 마케팅과학연구, 6, pp. 233-260.
- 김영구(2000), “김해시 지역의 관광 및 이벤트 사업유치,” 마케팅과학연구, 5, pp. 15-28.
- 김종호, 김봉, 신용섭(2003), “호텔서비스의 인적 서비스요인이 관계의 질 및 재이용 의도에 미치는 영향에 관한 연구,” 마케팅과학연구, 12, pp. 77-97.
- 박미정(2003), “지역주민의 지역성이 메가 이벤트에 대한 인식과 협력의사에 미치는 영향,” 관광레저연구, 15(1), pp. 113-132.
- 박영봉, 박종무, 김상현, 이희욱(2001), 소비자의 이해, 경산 : 영남대학교 출판부.
- 신현호(1999), “관광라이프스타일과 관광지 선택행동에 관한 연구,” 마케팅과학연구, 4, pp. 1-24.
- 안영진(1997), *아동심리의 발달과 이해*, 서울 : 정일출판사.
- 조경섭, 송형철(2002), “온라인 구매자 집단과 비 구매자 집단의 쇼핑성향의 차이,” 마케팅과학연구, 10, pp. 71-90.
- 경상남도 도청(2004), 민원실, <http://www.gsnd.net/>
- 경남신문, “F3 주민불편 먼저해결,” 2004. 3. 24 일자 보도.
- 경남일보, “F-3 계약 사실상 무산,” 2004. 6. 11 일자 보도.
- 경남도민일보, “F3 엔진 굉음 사라질 듯,” 2004. 6. 11 일자 보도.
- 경남도민일보, “F3 철폐 네티즌 대환영,” 2004. 6. 12 일자 보도.



- 한국일보, "창원 F-3대회 '연장하자' '그만하자'," 2004. 4. 9 일자 보도.
- Asendorpf, J.B. & van Aken, M. A.G.(1999), "Resilient, Overcontrolled, and Undercontrolled Personality Prototypes in Childhood: Replicability, Predictive Power, and the Trait-type Issue," *Journal of Personality and Social Psychology*, 77, pp. 815-832.
- Burns, J.P.A. & Mules, T.J.(1986), *A Framework for the Analysis of Major Special Events*, in J. P.A. Burns, J. H. Hatch, T. J. Mules (editors) *The Adelaide Grand Prix: The Impact of a Special Event* (pp. 5-38). Adelaide: The Centre for South Australia Economic Studies.
- Faulkner, B. & Tideswell, C.(1997), "A Framework for Monitoring Community Impacts in Tourism," *Journal of Sustainable Tourism*, 5(1), pp. 3-28.
- Fredline, E.(2000), *"Host Community Reactions to Major Sporting Event,"* Dissertation of Ph.D at Griffith University.
- Getz, D.(1991), *"Festivals, Special Events and Tourism,"* New York : Van Nostrand Reinhold.
- Hall, C.M.(1989), *Hallmark Events and the Planning*, in G.J Syme, B. J Shaw, D. M. Fenton, & W. S. Mueller (editors), *The Planning and Evaluation of Hallmark Events* (pp.20-42), Avebury : Aldershot.
- Hall, C.M.(1992), *"Hallmark Tourist Events: Impacts, Management and Planning,"* London: Bethaven Press.
- McDonnell, I., Allen, J. & O'Toole, W.(1999), *Festival and Special Event Management*, Sydney : Wiley.
- Plummer, J.T.(1974), "The Concept and Application of Lifestyle Segmentation", *Journal of Marketing*, 38(Jan.), p. 34.
- Ritchie, J.(1984), "Assessing the Impact of Hallmark Events: Conceptual and Research Issues," *Journal of Travel Research*, 22(1), pp. 2-11.
- Wells, W.D.(1975), "Psychographics," *A Critical Review Journal of Marketing Research* 12(May).

〈Abstract〉

A Study on Critical Failure Factors of a Mega-Event  
by the Host Community's Lifestyle\*  
- Centered on Changwon F3 Car Racing -

Cho, Sang Hee\*\* · Chang Gyu Oh\*\*\*

Recently, one of the issues that are significantly considered is to keep Changwon F3 car racing. In most existing studies, however, there is shortage of opinions for understanding the reactions of the host community. The question addressed in this paper is what are the underlying factors that affect which inhibitors are likely to be discussed by the host community for car racing.

Survey collected from 299 participants in Changwon city were analyzed to test their reactions. Through the empirical study, several research findings emerged. The results indicate that (1) the event seeker, the drive seeker, and the hard internal seeker were significant discriminant factors to separate inhibitors from the host community, (2) the significant differences between the recognition of demographic characteristics and that of negative effects, (3) the significant level between cluster groups(overcontrolled, resilient, undercontrolled) and negative effects is found. The findings also provide implications for practice on several fronts, which is to understand the reaction of the host community to F3 car racing, and for the event planner to reduce complaints.

Key words : mega events, CFF(Critical Failure Factor), lifestyle

---

\* This research was funded by Kyungnam University Research Grant.

\*\* Professor, Division of Tourism Studies, Kyungnam University

\*\*\* Professor, Division of e-Business, Kyungnam University