

국가상징거리의 구성요소 특징과 만족도에 관한 연구: 광화문 광장을 중심으로

Landscape Elements and User Satisfaction in National Street: Focusing on Gwangwhamun Square

최현아¹ · 조영태² · 이우균³

Hyun-Ah Choi¹, Young-Tae Cho² and Woo-Kyun Lee³

(Received January 3, 2014 / Revised July 11, 2014 / Accepted July 22, 2014)

요 약

국가상징거리는 도시 및 국가의 환경개선과 다양한 기능을 수행하는 대표적인 공공 오픈 스페이스 중의 하나이다. 상징거리는 한나라의 수도 및 도시의 중심부에 있으며, 프랑스, 영국, 미국 등은 복합적 역할을 하는 광장과 연결되어 문화와 역사를 포함한 공간적 특성을 나타내고 있다. 본 연구에서는 국가상징거리의 장소 정체성 도출을 위해 광화문광장을 대상으로 상징거리의 구성요소 및 특성에 대한 만족도를 분석하고, 구성요소 특징과 만족도의 관계성을 파악하였다. 수집한 설문조사 결과는 빈도분석, 일원배치분산분석, 상관관계분석 등을 하였다. 국가상징거리 구성요소 및 특성에 대한 만족도를 분석한 결과, i) 교통 접근성 대한 만족도가 다른 요소에 비해 높은 것으로 나타났으며, ii) 공간특성 요소는 구성요소보다 상징거리 이용만족도에 높은 영향을 주며, iii) 연구대상지가 국가상징거리로 인식하고 있는 것으로 나타났다. 본 연구 결과인 구성요소 특징과 만족도 조사를 바탕으로 향후 국가상징거리의 장소 정체성 확보와 주변 상업지구와의 연계성을 고려한 관리 계획 및 개선방안 제시가 필요하다.

주제어 : 상징거리, 광화문 광장, 구성요소, 장소 정체성

ABSTRACT

National street has become one of open space for enhancing environmental qualities of city and country. In the developed countries such as France, U.K. U.S.A are designed symbolic malls, squares and street which are represented the historicity, culture and symbolic place. For place identity, we analyzed the relationship between element and user satisfaction in Sejong Avenue, Gwangwhamun Square. Data were analyzed using statistical methods such as descriptive statistics, ANOVA and correlation. Results of this study are as follows, i) factor analysis is carried out to extract spatial components and satisfaction. The satisfaction concerning transportation access was the higher than other factors, ii) user satisfaction was strongly correlated on the spatial elements, iii) user showed high user perception to study site. Results of this study can identify representative street management plan based on landscape elements and user satisfaction.

Key words: National Street, Gwangwhamun Square, Composition Element, Place Identity

1. 서 론

국가상징거리(national street)는 한 나라의 수도에 위치해 ‘도시의 상징이 되는 거리’ 또는 ‘대표적 거리’로서 그 도시의 중심적인 위치에 있으며 시민이 많이 이용하는 장소이다(이시이 이치로, 2000). 도시를 대표하는 건축물 또는 변화가

가 있고 도시구조에 축이 되며, 다른 도로와 구별되는 가로로 수도에 위치해 국가의 전체 이미지를 표현할 수 있는 거리가 상징거리이다(이시이 이치로, 2000). 최근에는 상징거리가 오픈 스페이스(public open space) 중 하나로 인식되면서 문화상징공간으로 인식되고 있다.

상징거리는 한 나라의 시민뿐만 아니라 그 나라를 방문한,

1) 고려대학교 환경생태공학과 박사과정(주저자: sosobut@korea.ac.kr)

2) 한국토지주택공사 토지주택연구원 수석연구원

3) 고려대학교 환경생태공학부 교수(교신저자: leewk@korea.ac.kr)

또는 방문할 관광객들에게도 ‘선진문화도시’의 이미지를 각 인시킬 수 있다(이지은 등, 2008). 또한, 성별, 나이, 인종, 사회·경제적 지위와 관계없이 이용할 수 있으며, 만남의 장소, 축제와 이벤트의 장소, 정치적 집회의 장소 등 다양한 용도로 활용할 수 있다(Francis, 1989; 김대현, 2001; 성동규 등, 2005; Grahn과 Stigsdotter, 2010; 이정아 등, 2012).

상징거리는 복합적 역할을 하는 광장과 연결되어 문화와 역사를 나타내는 공간특성을 포함하고 있다. 프랑스 파리의 콩코르드 광장(Place de la Concorde)과 샹제리제 거리(Avenue des Champs-Élysées), 영국 런던의 트라팔가 광장(Trafalgar Square)과 화이트홀(White hall) 거리, 독일 베를린 브란덴부르크 광장(Brandenburger tor)과 운터 덴 린덴 거리(Unter den Linden), 미국 워싱턴 D.C의 내셔널 몰(National Mall)과 펜실베이니아 거리(Pennsylvania Avenue) 등과 같이 그 나라를 대표하는 상징거리와 광장은 상징성, 문화 및 역사를 포함한 장소 정체성을 가지고 있으며, 중심업무지구와 연결되어 있다. 상징거리 조성사업은 시민과 관광객에게 좋은 인상과 쾌적한 삶을 줄 뿐만 아니라 국제적으로 많은 관심을 끌게 되어 선진문화도시로 발돋움할 수 있는 계기를 마련해 준다. 상징거리는 물리적 기능만을 수행하는 것이 아니라 도시계획을 통한 차별화, 향상된 도시·국가 이미지를 구축하여 정치·경제적 가치 창출과 함께 시민에게 진정한 역사적 자부심과 문화적 삶을 느끼게 해준다(이지은 등, 2008).

우리나라는 초기 통로형 광장과 도로의 교차로에 형성된 교통광장이 대부분이었으나(김대현, 2001), 최근 오픈 스페이스로서 복합적 역할을 하는 광화문 광장, 서울 광장, 청계 광장 등의 대규모 광장이 조성되었다. 최근에는 지자체의 도시계획에 의해 상징거리 조성사업이 활발하게 이루어지고 있으며,²⁾ 많은 재정적 지원을 바탕으로 기존의 상징거리에 대한 리노베이션(renovation) 사업³⁾을 적극적으로 시행하고 있다(이지은 등, 2008). 그러나 우리나라의 오픈 스페이스의 대부분은 이용자들에게 심리적으로 안전하고 편안한 느낌을 제공

- 1) 장소 정체성이란 장소감 및 장소성의 중요한 구성개념으로 장소감(Sense of Place)은 개인이 자신의 체험을 통해 부여하거나 또는 생성된 장소관련 의미를 말하며, 장소성은 장소감이 개인이나 집단의 행위차원에서 사회적 의식으로 승화된 개념이다(Relph, 1976; 성이용 등, 2011).
- 2) 제주시 국제교류도시 상징거리 정비사업(2011년), 대구읍성 상징거리 조성사업(2014년 준공 예정), 부천시 길주로 수도권 상징거리 조성사업(2015년 준공 예정) 등과 같이 도심 상권 회복을 위해 공공디자인 개선사업의 일부로 진행 중이다.
- 3) 국내의 경우 도시별 특화거리 조성사업의 일환으로 익산시 중앙동 상징거리 조성 사업(2005년), 부산시 ‘보수동 책방골목’ 조성 사업, 전남 나주 프로야구팀 ‘타이거즈 거리’ 조성(2013년 현재 진행 중) 등이 있으며, 국외는 미국 워싱턴 D.C의 ‘펜실베이니아 거리 재개발’ 사업(Pennsylvania Avenue at the White House, 2002~2005), 독일 베를린의 운터 덴 린덴 거리 조성 사업(Restoring Berlin's Unter den Linden, 2003) 등이 있다.

하지 못하고 있으며, 물리적으로도 그 행태 조절 기능이 미약하다(정승희 등, 2009). 따라서 본 연구에서는 국가상징거리 및 공공공간으로 조성된 광화문 광장을 대상으로 장소 정체성을 도출하고자 한다. 역사·문화·정체성 등을 포함한 상징거리의 복합적 기능 및 역할을 광화문 광장의 구성요소 특징 및 만족도 분석을 통해 향후 개선방향을 제안하고자 한다.

2. 이론적 고찰

2.1 국가상징거리의 구성요소

오픈 스페이스의 역할 중의 하나는 인간에게 의미 있는 장소를 제공하는 것이며(문현영 등, 2011), 도시 내의 무질서한 개발확산 방지, 창조적 생활의 기틀제공, 도시경관의 질 제고 및 그 구성요소인 도로, 광장, 공원을 연결하여 각각의 요소들이 가지고 있는 효과를 상승시키고 이용을 활성화 한다(최기호, 1999). 이는 다시 보행자의 안전, 편리성, 쾌적함과 도시의 이미지와 직결되는 가로환경은 도심 내에서 어떠한 역할을 중점적으로 수행하고 계획되었는지에 따라 주거단지형, 도심형, 문화형, 상징거리형으로 분류된다(이지은 등, 2008).

이중 상징거리는 역사·정치·경제·사회·문화를 총괄적으로 대표하는 거리로, 한 도시의 수도에 있을 경우 국가 전체의 이미지를 대표하는 보행자 가로환경이 된다. 일반 거리와 달리 국가 전체 이미지를 대표할 수 있는 국가상징거리는 표 1

표 1. 국가상징거리의 인문 환경적 조건과 물리적 환경 구성요소

	인문 환경적 조건	주요 물리적 환경 구성요소
공간특성	역사적 문화유산 보유	동상, 전각 환경조형물과 랜드마크 건축물외부(facade)
	거리 특성화	지역성 있는 가로수 친밀감 있는 포장 가로등, 조명등, 장식 등을 포함한 조명시설 옥외광고물과 사인디자인
	이벤트	퍼레이드 또는 페스티벌 등의 이벤트 개최 무대
구성요소	문화 시설 용이	포켓공원 박물관 또는 미술관 벤치, 야외탁자
	중심 업무 지구와의 연결성	주변의 커뮤니티 버스·택시 승강장, 차량진입 금지대(bollard) 신호등, 교통표지판, 횡단보도 등을 포함한 교통시설 난간(fence)
	보행자 가로환경	보도의 확폭 전선류의 지중화 연도의 가로경관 가로수의 폭, 높이 및 가로 총 폭원 가로 장치물 및 보행자 공간

출처: 이시이 이치로(2000), 김명란(2003), 이지은 등(2008)의 내용을 재구성

과 같은 인문 환경적 조건과 공간 인식에 영향을 주는 물리적 환경 구성요소가 동시에 고려될 수 있도록 해야 한다. 가로환경을 구성하고 있는 기본적인 물리적 환경 구성요소들은 공간 인식에 지배적인 역할과 공간의 이미지를 창출하여 보행공간이 갖는 정체성이나 이미지를 표현할 수 있다(조승희, 1999). 상징거리를 식별하고 접근 시에는 상징거리의 공간을 형성한 역사와 인간의 활동, 상징거리를 구성하는 인문환경의 의미와 물리적 환경의 특징이 반영된다(이지은 등, 2008). 이는 역사성이 살아있는 장소이면서 행정의 중심지로서 향상된 도시·국가 이미지를 구축하여 시민들에게 역사적 자부심과 상징공간으로 성숙한 문화적 삶을 느끼게 한다. 따라서 상징거리는 일반 거리와 구별되게 도시의 상징성, 역사성, 정체성을 갖는 등의 특별한 기능을 충족시켜야 한다.

2.2 국가상징거리 현황

2.2.1 국가상징거리 관련 법률

국내 상징거리에 대한 법률적 개념을 보면, 「도시군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」⁴⁾에서 교통광장(교차점 광장, 역전광장, 주요시설 광장), 일반광장(중심 대광장, 근린 광장), 경관광장, 지하광장, 건축물 부설광장으로만 구분하고 있다. 최근 「대한민국 국가상징에 관한 법률안」⁵⁾이 발의되어 제40조 국가상징의 거리에서 ‘국가상징에 대한 국민의 인식을 제고하고 애국정신을 고양하기 위하여 국가상징의 거리를 조성할 수 있다’라고 정의하고 있으나 법률적으로 상징거리에 대한 개념은 정의되지 않은 상황이다.

국외의 경우, 미국은 National Capital Planning Act(66 Stat. 781, 1952)와 연방수도계획위원회(National Capital Planning Commission, NCPC)⁶⁾에 의해 수도권의 중요한 자연, 역사 기능의 보전과 질서 있는 개발과 재개발을 계획·실행하고 있다(NCPC, 2003). 영국은 Town and Country Planning Act 1990와 National Planning Policy Framework에 의해 중심거리(High Street)의 자연환경 보존과 역사·환경 개선 등에 대한 계획을 세우고 시행하고 있다(Department for Communities and Local Government U.K., 2012).

2.2.2 국가상징거리 조성 사업)

초기 국가상징거리 관련 정비 사업은 광화문과 육조거리의 역사성 회복을 위한 조성사업과 연계되어 세종로·태평로를 국가상징거리로 정비하기 위한 계획(1982)이 수립되었다(민현석 등, 2009). 이후 경복궁복원정비사업(1990~1995), 국가중심가로 및 서울상징거리 조성계획(1995), 시민광장 조성 기본계획(서울특별시, 2003), 시민광장조성계획(서울특별시, 2005)을 발표하여 중안배치(안)을 제시하였다(광화문 광장 웹사이트 <http://plaza.sisul.or.kr>).

최근 광화문 광장 조성계획(국토해양부, 2009)을 바탕으로 경복궁 복원 및 중앙기관 등의 이전과 연계하여 광화문 일대



그림 1. 국가상징거리 대상지

출처: 국토해양부 보도자료(2009)

4) 국토해양부령 제525호, 2012.10.31, 일부개정
 5) 「대한민국 국가상징에 관한 법률안」은 국가를 상징하고 국가의 권위와 존엄을 나타내는 국가상징물을 법률로 정하고자 2012년 6월 19일 발의되었다(김정록 의원 대표발의).
 6) National Capital Planning Act 50주년을 맞아 연방수도 공원 및 계획위원회(National Capital Park and Planning Commission)를 NCPC로 재구성하는 법안을 통과 시켰다(NCPC, 2003).

7) 2008년 8월 15일 ‘제63회 광복절 및 건국 60주년 대통령 경축사’를 통해 ‘단기간에 경제성장, 민주화 등을 이룩한 기적의 현대사에 대한 국민 자긍심을 표출할 수 있는 국가상징거리’를 추진하겠다고 밝힌바 있다.

를 국민의 자부심과 국가적 일체감 형성을 위해 국가상징거리 조성 사업을 추진하였다(국토해양부⁸⁾ 보도자료, 2009). 관계기관 회의에서 부처별 개별사업 추진이 아닌 종합계획을 수립하여 추진하기로 함에 따라, 국토해양부가 종합계획을 수립하고 문화부, 서울시 등은 관련 사업을 수행하기로 하였다. 조성 사업은 역사와 미래를 통합하는 공간적 범위로 경복궁에서 한강까지 약 7km로 1단계 역사의 생성·재생 공간으로 광화문에서 서울역까지 약 2.5km 구간과 2단계 미래 발전 및 도약의 공간으로 서울역에서 한강까지 약 4.5km 구간을 조성 계획이다(그림 1).

2.3 관련 연구 동향

국가상징거리 관련 국외 연구의 경우 기존 상징거리에 대한 재개발 사업에 대한 고찰(NCPC, 2003, 2004; Stangl, 2006)이 대부분이며, 도시계획과 공적공간(public space)에 대한 접근방향(Thompson, 2002; Wherrett, 2001)과 광장 설계 지침(Marcus와 Francis, 1997, Chidister, 1986) 등도 있다. 대표적인 예는 런던의 공적 공간 프로젝트(Project for Public Spaces, PPS)로 가로경관 디자인 개선방안과 수변공간 및 녹색 공간의 개선방안을 제시하고 있다. 레스터 광장(Leicester Square)의 재개발을 포함한 가로경관 PPS는 2013년에 완성될 것으로 예상하고 있다.⁹⁾

국내의 경우, 상징거리·광장이 시민의 생활과 긴밀한 관계를 유지하며 복합적 역할을 하는 공간으로 인식되기 시작한 것은 근래의 일이기 때문에 이에 관한 연구가 미비한 실정이다(이정아 등, 2012). 또한, 역사성을 포함한 가로경관은 점적인 요소로써 존재하는 문화재의 연결이 필수적이며, 세월의

흐름에 따라 변해가는 생활까지 포함하는 포괄적인 개념이 포함되어야 한다(여화선 등, 2009). 그러나 기존연구의 초기에는 도시광장의 유형 및 구성요소 관련 광장의 공간 구성 및 특성 분석, 광장의 형성 배경 및 원리를 토대로 개선방향을 제시한 연구(장태현, 1996; 조혜경과 이영근, 1996; 조승희, 1999; 서주환 등, 2012)가 주를 이루었다. 이후 광장 조성을 위한 실제적 설계 지침 또는 설계 개념, 공간의 구성요소 등의 분석 및 제안 연구(이민우 등, 2003; 김정운, 2006; 김선영, 2009)와 도시광장 주변 공간실태 분석(이용훈 등, 2010), 도심 상징거리 특성 및 역할 관련 연구(이지은 등, 2008), 디자인 특성 분석 연구(이성미, 2009)가 지속해서 진행되었다. 표 2에 나타나듯이 관련 연구들은 대부분 지역 또는 도시를 대표·상징하는 광장 중심의 도시광장 유형 및 구성요소, 광장 조성을 위한 계획 지침, 도시광장 이용형태 및 만족도, 디자인 요소 등과 관련한 연구가 대부분이다. 광장과 함께 대표성 및 상징성을 가지는 가로환경, 상징거리에 관해 장소 정체성 관련 연구한 사례는 거의 없다. 이에 본 연구에서는 장소 정체성 도출을 위해 국가상징거리 구성요소 및 요소별 특징을 분석하였다.

3. 선진외국의 국가상징거리 조성사례

본 연구에서는 일직선의 도로를 중심으로 상징물들이 분포하고 세종로 국가상징거리와 유사한 직선형 형태의 미국 워싱턴 D.C 펜실베니아 거리와 독일 베를린 운터 덴 린덴 거리를 대상으로 사례분석하였다.

표 2. 상징거리 관련 국내외 선행연구 개요

저자(연도)	주요 분석내용	특징(요소)
NCPC(2003, 2004)	상징거리 재개발 시 디자인 요소 분석	포장, 보행자 편의 시설, 볼라드, 가로수
Stangl(2006)	상징거리 복원 시 고려사항 분석	이데올로기, 세계관, 장소와 공간 요소
Marcus와 Francis(1997), Chidister(1986)	광장의 설계 지침 및 계획 분석	이용자의 행태와 환경적요인, 사회·문화적 활동 범위
이민우 등(2003), 김정운(2006), 김선영(2009)	광장 조성을 위한 설계 개념 및 지침, 공간의 등의 분석	역사성, 시민성(시민문화), 미래성
장태현(1996), 조혜경과 이영근(1996) 조승희(1999), 서주환 등(2012)	도시광장의 유형 및 구성요소, 광장의 공간 구성 및 특성 분석	경관이미지, 시각적 선호도, 조화성
이지은 등(2008)	도심 상징거리 특성 및 역할 분석	물리적 환경요소(거리분위기, 도로, 자연적 요소 등), 인문 환경요소(문화유산, 시설, 인공구조물 등)
이성미(2009)	도심 상징거리 디자인 특성 분석	자극의 제공, 활동의 자원성, 관계형성
이용훈 등(2010)	도시광장 주변 공간실태 분석	광장과 도시공간의 관계성, 광장과 가로블록과의 관계성, 공간디자인요소와의 관계성

8) 2013년 기준 국토해양부가 국토교통부로 변경되었으나, 본 연구에서는 혼용하여 사용하였다.

9) PPS 웹사이트(<http://www.pps.org/blog/london-great-public-spaces>)

3.1 미국 워싱턴 D.C 펜실베니아 거리

미국 수도 워싱턴의 상징거리는 연도에 있는 건물군이나 그 배치가 미국의 최종심의를 상징하며, 국가 기념일, 정치행사, 세계적인 시위운동이 수시로 일어나면서 정치적 이데올로기를 보여준다. 도시계획에 의해 동쪽 국회의사당에서 시작하여 북쪽 백악관 방향으로 이루어지며, 바로크식 설계방식에 따라 거리 주위에 있는 건물이 고전 양식을 띠고 있다. 총 길이 56.5km, 폭 50m로 펜실베니아 거리 끝에 있는 백악관을 중심으로 주요 부처 및 업무시설들이 주변에 자리 잡고 있으며, 관광의 목적을 위해 방문도 가능하다. 펜실베니아 거리는 전시적 거리이면서, 관광거리의 역할을 하고 있다(이지은 등, 2008).

차량 이동성과 안전성을 개선하고, 보행자와 자전거 운행을 고려하여 펜실베니아 거리와 주변 지역을 포함한 재개발사업(Pennsylvania Avenue at the White House)을 2002년부터 2005년까지 진행하였다. 이때, 포장, 보행자의 쾌적함과 편의 시설, 이동 및 고정 볼라드(bollard)의 조합, 새로운 경비 시설, 가로수, 교통시스템의 경로 계획 등을 반영하여 향후 보안 환경변화 및 주요 도로의 차량 수요를 고려하여 진행하였다. 자연적인 재료를 사용하여 전원 분위기를 만들었으며, 새롭게 2열로 심은 느릅나무(Elm)의 아치 형태는 보행자에게 산책로와 휴식처를 제공할 수 있도록 하였다. 보행자의 안전과 행사-시가행진 및 원활한 차량진입을 위해 고정형 볼라드와 바닥 속으로 집어넣을 수 있거나 이동이 가능한 볼라드를 설치하여 9-11 테러(September 11 attacks) 등의 특수한 상황과 안전을 특별히 고려한 상징거리이다(NCPC, 2003; FHWA와 NPS, 2007; 그림 2).

3.2 독일 베를린 운터 덴 린덴 거리

‘보리수나무 아래’의 뜻을 가진 독일 수도 베를린의 상징거리인 운터 덴 린덴 거리는 풍부한 가로수와 휴식공간이면

서, 역사·문화도시 베를린의 정체성을 상징하는 많은 문화자원이 있다. 총 길이는 1.5km, 폭 60m로 가로의 동쪽 끝부분에 있는 훔볼트(Humboldt) 대학과 국립 도서관이 있으며, 서쪽 끝에는 파리광장을 중심으로 독일 예술 아카데미, 미국 프랑스 대사관 등 신축 건물들이 건축되었다(이지은 등, 2008; 민현석 등, 2009; Stangl, 2006).

역사·문화도시로서의 베를린의 역사적 정체성을 회복하기 위하여 운터 덴 린덴 주변의 옛 도시조직을 복원하고 가로에 면한 건축물의 높이를 30m로 제한하고 있으며, 간판의 형태, 색채, 크기 등 세세한 사항까지 엄격하게 관리하였다(민현석 등, 2009). 운터 덴 린덴의 도로 중앙에는 보리수나무가 2열로 식재된 약 20m 넓이의 넓은 가로형 광장이 있어 정리되고 차분한 분위기를 형성하고 있다. 가로형 광장의 양측으로는 3차선의 도로와 너비 8m의 보도가 좌우대칭으로 설치되어 있어 강한 상징성을 부여하고 있다. 특히 잔디, 식수대와 흙이 깔린 중앙광장은 경계석의 높이를 낮추어 누구나 쉽게 접근할 수 있도록 하고 있다(이지은 등, 2008; 민현석 등, 2009).

3.3 선진외국 국가상징거리의 특징

국가상징거리는 시민과 그 나라를 방문하는 방문객에게 국가의 이미지를 직·간접적으로 연결하게 하는 역할을 할 뿐만 아니라 선진문화도시로 발돋움할 수 있는 계기를 마련해 줄 수 있다. 미국, 독일 사례에서 볼 수 있듯이 선진 외국은 국가 및 도시 이미지와 역사 및 특별한 사건을 반영하여 상징거리의 장소 정체성을 확보하고, 보행자 중심의 휴식공간을 제공하고 있다. 특히, 시민의 참여를 위한 각종 행사와 축제가 진행되고, 많은 관광객이 방문하는 상징거리는 쉽게 접근할 수 있는 분위기를 형성하고 있다(표 3). 도심 개발보다는 역사문화환경 보전을 위해 건물높이와 용도 등을 규제하여 상징거리를 관리 하는 독일의 사례는 국가의 역사·상징성을 구조물에 부여하여 지속적인 관리를 해야 함을 보여준다.

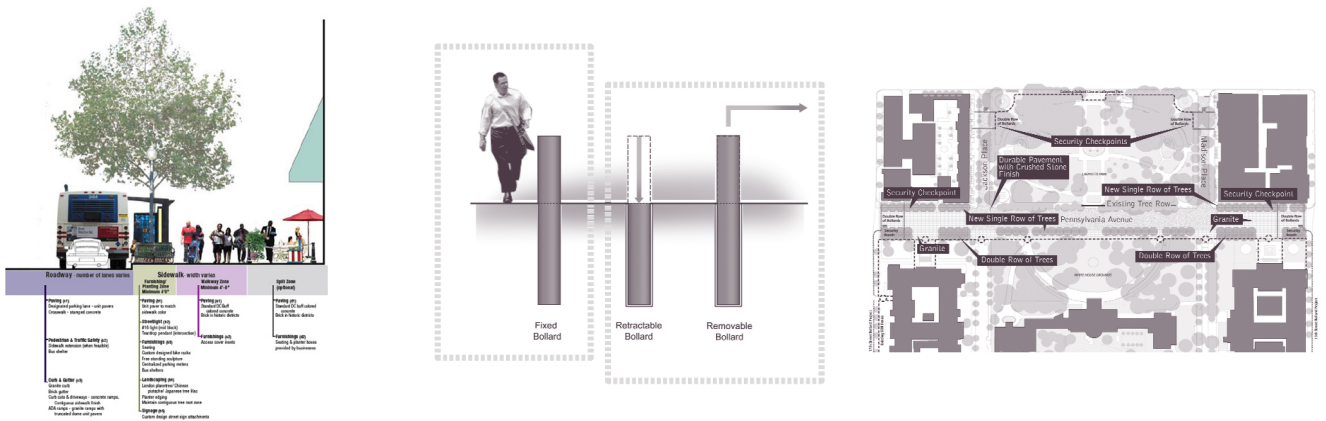


그림 2. 펜실베니아 거리 가로포장과 백악관 리노베이션 계획

출처: NCPC(2003), FHWA와 NPS(2007)

표 3. 국외 상징거리의 인문·물리적 환경 구성요소

구분		펜실베이니아 거리	운터텐 린덴 거리
공간특성	역사적 문화유산	해군 기념비, 존마셜 공원, 해군 기념비, 머로 공원, 제임스먼로 공원, 라파엣 공원, 파사드	브란덴부르크문, 황태자 궁전, 전승기념탑, 공주궁전, 카이저 빌헬름 궁전, 마르크스 앵겔스 광장, 국립도서관, 성헤드비히성당, 훔볼트대학, 프리드리히 2세 기마상, 전쟁기념관, 파리광장, 베벨광장, 알렉산더 광장, 파사드
	거리 특성화	느릅나무, 벚꽃나무, 두 개의 전구를 가진 가로등, 붉은 계열의 적벽돌	보리수나무, 잔디블록과 흙(중앙광장), 시멘트 블록과 콘크리트(측면보도)
	이벤트(페스티벌)	벚꽃축제, 스미스소니언 민속축제, 워싱턴 음식 축제, 대통령 취임식	극장개방행사, 아태주간 행사, 유로축제, 빛의축제
구성요소	문화시설	세익스피어 극장, 와머극장, 국립극장, 국립빌딩 박물관, 국제스파이 박물관, 코커런 미술관, 필립스 컬렉션, 화강석 벤치	국립오페라극장, 역사박물관, 코미슈오페라, 구겐하임 미술관, 왕립도서관 싱켈 박물관, 막심고르키극장, 미테 박물관, 국립극장, 국립도서관, 벤치
	업무 및 상업시설	국회의사당, 캐나다대사관, 백악관, FBI빌딩, 미국 재무성, 미국무역대표부, 철타스문화서점, 캐피탈코인, 이동 및 고정 블라드	DZ은행, 미국-러시아-프랑스대사관, 쿠어튀르스텐담 및 포츠담 거리와의 연결, 암펠넨히엔(Amplemann)이 있는 신호등
	가로환경	보행자 전용도로	보행자 전용도로

출처: 이지은 등(2008), 민현석 등(2009), NCPC(2003), FHWA와 NPS(2007), Stangl(2006)

4. 국가상징거리 사례분석

4.1 사례대상지 개요

본 연구에서는 국가 상징거리의 구성요소 특징과 만족도를 파악하기 위해 서울특별시 종로구 경복궁 진입로인 세종로 광화문광장을 연구대상지로 선정하였다. 세종로는 한국의 정치중심지로 세종대왕의 묘호를 따서 붙여진 동명이다. 조선시대 옛 지명의 영향을 받아 세종로의 규모는 비각에서 광화문까지 총 가로 폭 100m, 총 가로길이 600m의 길이이며, 육조거리라 하였다. 경복궁과 세종로에 해당하는 육조거리는 조선 건국시 정도전의 백악주산설에 의하여 조성되어 현재까지 국가상징거리로서 역할하고 있다. 그러나 일제강점기에 총독부, 경성부, 조선신궁의 건설로 원형이 훼손되었고 복원을 위해 근대 수차래에 걸친 세종로 확장과 광화문 복원사업 등이 추진되었으나 아직 완전한 원형복원은 이루어지지 못하고 있다. 이 지역은 청계천 복원을 전후로 청계광장, 서울광장, 승례문광장 등 광장조성이 이루어졌으며, 현재는 경복궁 광화문 제 모습 찾기 사업이 추진되는 등 국가상징로의 원형복원과 위상 회복을 위한 노력이 지속적으로 이루어지고 있다. 또한, 업무 및 상업 중심 지구의 기능을 가지고 있는 세종로는 가로를 따라 고층건물이 들어서 있고, 뒤편에 소규모 건물들이 밀집되어 있다(광화문 광장 웹사이트 <http://plaza.sisul.or.kr>).

연구 대상지의 상징거리 구성요소에 대한 만족도와 공간 이용 만족도를 평가하고, 국가상징거리의 개선 방안을 제안하고자 다음과 같은 연구문제를 설정하였다. 첫째, 국가상징거리 지정 및 운영 여부에 대해 알고 있는가, 둘째, 국가상징거리 공간 특성 및 구성요소에 대한 이용자 만족도는 어떠한가, 셋째, 국가상징거리에 대해 어느 정도 인식하고 있는가,

마지막으로 국가상징거리 형태에 대한 선호도는 어떠한가를 설문조사 시 반영하였다.

4.2 분석 방법

본 연구의 설문 조사 항목은 선행 연구 및 문헌고찰 등을 통하여 조사·수집하였다.¹⁰⁾ 총 7개 부문 17개 항목이 국가상징거리 구성요소로 수집되었으며, 항목에 대한 신뢰도 및 타당성 검증을 위하여 사전 예비조사를 하였다. 총 17개 항목 중 상징거리 주변 건물 및 환경, 광화문광장의 역사·문화시설, 축제, 공연 문화 등의 이벤트, 색채 항목은 항목간의 분석에 따른 의미적 타당성을 높이기 위하여 제외하였다. 상징거리 이용에 관한 만족도는 도시광장 관련 선행연구(성동규 등, 2005; Zeithaml et al., 1996)를 통해 신뢰성이 검증된 척도를 본 연구의 목적에 맞게 변형하여 사용하였다. 상징거리의 구성요소 및 특성, 이용만족도의 설문 문항은 응답자가 자기 기재 방식의 5점 리커트 척도(Likert scale)를 사용하였으며, 일반사항과 방문형태 등의 내용을 포함하여 설문조사 항목을 구성하였다.

2012년 10월에 연구 대상지에 방문하여 현장조사를 하였으며, 환경 및 도시계획 전문가를 대상으로 2012년 11월 30일~12월 4일까지 5일간 설문 조사를 하였다. 설문 대상자들

10) 상징성과 관련 있는 기존 연구들은 가로 공간의 물리적 소환경보다 장소 전체에서 인지되는 이미지, 랜드마크, 상징, 기능 등의 요소들에 집중하고 있어 물리적 환경과 관련된 요소들을 정리함에 어려움이 있다(이한울 등, 2011). 이에 본 연구에서는 국내외 사례 분석한 내용 및 우리나라 국가 상징거리의 특성과 구성 요소에 대한 개념설명을 포함한 전문가 회의를 통한 의견수렴을 바탕으로 상징거리 구성요소를 도출, 설문조사를 진행하였다. 전문가 의견을 반영한 회의에 참여한 전문가는 조영태 박사(토지주택연구원)와 환경 및 도시계획 전문가를 포함한 17명이다(2012년 10월).

은 모두 일정 이상 정기적으로 광화문광장에 방문한 사람들로 한정하였으며, 분석의 정확성과 결측치를 고려하여 부실 응답 설문을 제외한 유효 설문지 31부를 최종 분석에 사용하였다. 설문 조사를 통해 측정된 결과 값은 Excel을 이용하여, 빈도분석, 백분율의 기초통계분석 등을 수행하였다. 또한, 상징거리 공간특성 및 구성요소에 대한 만족도와 상징거리 공간특성은 회귀분석과 상관분석을 활용하였다.

4.3 국가상징거리의 구성요소별 이용자 만족도

응답자들의 사회 인구학적 특성을 살펴보면, 남성이 48.4%, 여성이 51.6%로 나타났다. 방문형태는 휴식 및 만남을 목적으로 상징거리를 방문한 사람들이 대부분이었다(71.0%). 동행인은 친구(54.8%), 가족이나 친지(19.4%)의 비율이 높게 나타났으며, 머무는 시간은 30분 미만(38.7%)이 많았다. 관련 정보는 직접 수집(58.1%)하는 것이 높게 나타났으며, 국가상징거리와 광장의 지정 및 운영 여부는 54.8%가 알고 있는 것으로 나타났다. 상징거리의 공간특성 및 구성요소에 대한 만족도 일원배치분산분석 결과 상징거리의 크기($\bar{x}=3.13$)와 교통접근성($\bar{x}=3.90$)의 평균이 가장 높았으며, 상징거리의 형태($\bar{x}=2.81$), 휴식 공간($\bar{x}=2.26$)과 가로수($\bar{x}=2.26$)가 가장 낮았다(표 4).

상징거리의 공간특성과 요소간에 미치는 영향력의 정도를

표 4. 상징거리 공간특성 및 구성요소에 대한 만족도 일원배치분산분석 결과

항목		$\bar{x}(S_d)$	F	유의확률
공간 특성	전체	2.98(0.74)	0.86	0.32
	상징거리의 크기	3.13(0.85)	0.72	0.31
	상징거리의 형태	2.81(0.83)	0.69	0.31
	상징거리의 공간구성	3.00(0.80)	0.80	0.33
구성 요소	전체	2.94(0.94)	0.96	0.35
	상징거리의 휴식 공간	2.26(0.89)	0.80	0.33
	상징거리의 가로수	2.26(0.86)	0.73	0.31
	상징거리의 경관	2.74(0.93)	0.86	0.34
	상징거리의 주변건물	2.65(0.95)	0.90	0.35
	상징거리의 시설물밀도	2.58(0.85)	0.73	0.31
	상징거리의 보행자 공간	2.84(1.16)	1.34	0.42
	상징거리의 보도 확폭	3.10(1.08)	1.16	0.39
	상징거리의 바닥포장	3.26(1.03)	1.06	0.38
	상징거리의 연계성	3.35(0.98)	0.97	0.36
	상징거리의 교통접근성	3.90(1.08)	1.16	0.39
	상징거리의 보행접근성	3.45(0.81)	0.66	0.30

* : $p<0.05$

** : 평균은 1~5점까지 척도 값의 평균으로 1=매우 그렇지 않다, 2=그렇지 않다, 3=보통, 4=그렇다, 5=매우 그렇다 이다

*** : 항목별 리커트 척도 평균 점수를 산출하여 보통(3점)을 기준으로 분석

파악하기 위하여 회귀분석을 하였다. 상징거리의 공간특성과 만족도의 각각의 구성요소간의 변수의 관계성은 R^2 값이 0.29로 29%의 설명력을 가지는 것으로 나타나 설명력이 높지 않은 것으로 나타났다. 공간특성 요소는 구성요소와 비교하면 상징거리 이용만족도에 높은 영향을 주는 것으로 나타났다($\beta=1.81$).

상징거리의 인식 정도 분석 결과, 평균 점수는 3.10점으로 대체로 알고 있는 것으로 나타났으나, 한국역사를 대표한다는 인식은 다소 낮게(2.90) 나타났다. 상징거리의 공간특성에 대한 상관관계를 파악하기 위하여 상관분석을 하였다. 공간특성에 관한 상관관계 분석 결과, 상징거리의 공간구성은 상징거리 형태와 크기 모두 $p<0.01$ 의 통계적으로 관련성이 있는 것으로 나타났다(표 5). 그러나 구성요소간의 상관관계 분석 결과, 유의미한 상관관계가 나타나지 않았다.

상징거리와 광장에서 선호하는 광장의 우선순위 분석 결과, 1순위는 프랑스 파리의 개선문과 샹제리제 거리(48.39%)로 나타났으며, 가장 선호도가 낮은 상징거리는 광화문 광장으로 나타났다. 상징거리의 형태는 가장 선호하는 거리인 프랑스의 샹제리제 개선문과 같은 방사형이 높게($\bar{x}=3.48$) 나타났다. 도로와 도로변 건물형태, 가로 길이, 건물높이, 벽면선의 통일성 등을 가지는 파리 샹제리제 거리와 비슷한 건물의 연속에 의해 전통적인 가로공간을 형성하고 있는 런던 화이트홀 거리 등에서 볼 수 있듯이 거리의 크기나 형태가 상징성(정체성)에 미치는 영향은 클 것으로 판단된다.¹¹⁾ 향후 광화문광장이 국가상징거리 및 대표 장소로서 인식할 수 있도록 전반적인 개선이 필요함을 보여준다고 볼 수 있다.

4.4 국가상징거리의 구성요소 특성

장소 정체성은 물리적 환경, 인간활동, 의미가 원재료이며, 그 융합이 장소 정체성을 구성한다. 이를 통해 건물과 풍경

표 5. 국가상징거리 공간특성에 관한 상관관계 분석

	상징거리의 공간구성	상징거리의 형태	상징거리의 크기
상징거리의 공간구성	1		
상징거리의 형태	0.492*	1	
상징거리의 크기	0.440*	0.367*	1

* : $p<0.01$ 수준에서 양측검정 결과 유의성 있음

11) 본 연구결과는 광화문 광장을 대상으로 진행한 것으로 설문조사 결과에서 나타난 광화문 광장 공간특성이 국내외 모든 상징거리를 대표하는 것은 아니다. 또한, 샹제리제와 같은 방사형 공간이 상징거리를 결정하는 것은 아니나, 대표적인 상징거리 형태 중 하나로 고려된 것이다.

표 6. 국가상징거리의 구성요소 특성 분석

구분	구성요소	비고	
공간특성	역사적 문화유산	이순신장군 동상, 세종대왕동상과 세종이야기, 역사물길, 육조라인, 월대터, 해치상, 경복궁, 광화문, 보신각, 사직단, 경희궁 등	역사성을 대표하는 건축물과 연계한 랜드마크 필요
	거리 특성화	은행나무, 일체화된 가로등	소비공간이 아닌 문화공간으로의 인식 필요
	이벤트(페스티벌)	빛의 축제, 하이서울페스티벌 등의 정기축제와 상시축제	상징거리를 대표할 자체 프로그램 필요
구성요소	문화시설	해치마당, 중앙광장, 12·23 분수, 광화문의 앞뜰, 대한민국역사박물관, 일민미술관, 세종문화회관, 세종로공원, 광화문 시민 열린마당, 금호아트홀, 우정충국체신기념관 등	벤치, 야외탁자 등 휴식 공간 필요
	업무 및 상업시설	정부서울청사, 미국·일본·핀란드대사관, 언론사(조선·동아·한국일보), 교보빌딩(교보문고, 교보생명 등), KT광화문지사, 광화문 우체국, 동화면세점, 종로·인사동 상업지구와 연결, 볼라드	주변건축물간의 물리적 환경 (건물 용도, 가로포장 등)의 유사성 필요
	가로환경	보행자 전용도로, 보차공존도로	보행가로변 녹지, 조각물 등 가로환경 필요

주: 광화문광장 웹사이트, 민현석 등(2009), 성동규 등(2005), 성이용 등(2010), 이지은 등(2008), 이한울 등(2011), 이시히 이치로(2000) 등의 내용을 재구성 하여 주요어를 중심으로 정리·재구성 하였다.

외관의 동일한 경험으로부터 나타나는 타장소와의 구별과 그 장소 내의 동일함을 나타낼 수 있다(Relph, 1976; 성이용 등, 2010; 이한울 등 2011). 연구 대상지인 세종로 광화문 광장은 역사적, 상징적으로 도시의 중심이 되는 주작대로로 과거 경복궁을 기준으로 육조와 한성부가 들어선 뒤 서울의 중심으로서의 그 성격을 그후대로 유지하고 있다(민현석 등, 2009; 문현영 등, 2011).

표 6은 광화문 광장 주변의 인문·물리적 환경을 나타낸 것으로, 펜실베니아 거리와 운터 덴 린덴 거리 등과는 차이를 볼 수 있다. 한 예로, 거리의 형태와 구조는 건물높이/가로총폭원(H/D)와 가로전체길이/가로총폭원(L/D)의 값으로 공간의 정리감과 균형감을 표현¹²⁾할 수 있는데, 윈터 덴 린덴 거리는 H/D 1/2, L/D 23, 건물 높이 33m로 제한, 펜실베니아 거리는 H/D 1, L/D 80, 도로변 넓이보다 6m 높게 지을 수 없도록 제한하고 있다(이지은 등, 2008). 그러나 세종로는 H/D 1/4, L/D 6, 주변 건물의 높이는 27~45m¹³⁾로 일정하지 않으며, 색채 또한 통일감이 없이 다양하다. 이는 광화문 주변 현대식 건물과 세종로가 연속성이나 통일감을 가지기 어려우며 전통적 가로경관을 보존하여 역사적인 경관을 형성, 주변 상업지구 건물과의 조화까지 고려한 국외 상징거리와는 차이를 보여주는 것이다. 또한, 광장의 이용 측면에서도 머무는 시간이 30분 미만으로 시민의 이동통로로서 교통광장 역할을 하

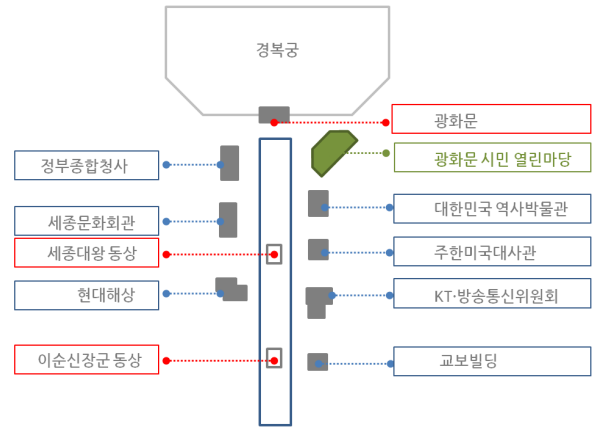


그림 3. 국가상징거리 주변 구성요소

고 있음을 보여 준다.¹⁴⁾ 광화문 앞 T자형 도로의 형태는 세종로와 광화문의 연결을 단절시켜 세종로와 광화문, 경복궁 간 공간의 연속성을 감소시키고 있다. 이는 다시 주변 상업적 건물을 이용하는 차량과 보행공간으로 구분되어 진다(그림 3). 장소 정체성은 장소에 있어 필수적인 구성요소들에 대한 동일성을 가지며, 이것을 차별화하는 것이 장소에 있어서의 성격을 규정할 수 있다(성이용 등, 2010).

세종로의 경우 인문·물리적 환경 요소의 동일성 보다는 상업시설의 물리적 환경(옥외광고물, 사인디자인 등)이 주를 이루어 복합시설 내의 통일성 및 장소의 의미를 찾기 어렵다. 프랑스, 영국, 미국 등의 상징거리는 문화와 업무 및 상업시설이 연계성을 가지고 연결되어 있어 인문 환경적 조건을 만족하게 하면서, 편하게 시민 또는 방문객이 문화 행사를 즐길 수 있게 하고 있다. 각 나라에서 중요하게 생각하는 역사적

12) 일정한 거리구간에 걸쳐 H/D의 비가 통상 1~2/3까지가 가장 균형이 맞았으며, L/D는 15~30 전후가 적당하여 가로가 폐쇄적이거나 너무 개방적인 분위기를 막을 수 있다. 특히, 한쪽 보도의 가로폭원이 20m 이상일 경우에는 너무 넓기 때문에 식수대를 이용해 나누는 것이 좋다(이시히 이치로, 2000).

13) 세종로 지구단위계획 구역 및 계획에 따르면 KT 특별계획구역 등을 포함한 중심지 미관지구 건물의 최고높이는 70m이하로 제한하고 있으며, 대한민국역사박물관 및 주한미국대사관 특별계획구역은 도심부발전계획에서 정하는 바에 따라 최고높이 50m 이하로 제한하고 있다(서울특별시도시계획 2013-79호, 2013.3.21)

14) 도시계획의 기준에 따라 구분했을 때 세종로 광화문 광장은 대로에 해당되며, 소로(12m이하), 중로(25m이하)에 비해 보행 가로의 활성화가 이루어지기 힘든 상황이다(문현영 등, 2011).

인물 또는 상징적 구조물이 거리 내에 존재하여 국가상징거리로서 역사 및 상징성을 가지고 있다. 광화문 광장의 경우, 상징거리와 광장을 중심으로 도시가 성장한 국외사례와는 다르나, 역사·문화·환경을 고려한 중심지 미관지구의 건물용도, 가로포장 및 간판 등의 물리적 환경에 대한 엄격한 규제와 장소전체에 인지되는 요소인 랜드마크¹⁵⁾가 필요하다. 또한, 도시민과 관광객들 등이 도심 속의 휴식공간으로서 이용되면서, 가로수를 이용한 휴식공간 및 보행가로변 녹지조각물 등의 가로환경 조성이 필요하다. 광화문 광장 주변의 역사성을 살릴 수 있는 상징거리를 대표할 자체 문화행사와 이벤트 등의 개최도 고려되어야 할 것이다.

5. 결론

상징거리는 문화와 역사를 나타내는 공간적 특성을 포함하고 있으며, 한 나라를 대표하는 열린 공간으로서 도시의 중심적 역할을 하고 있다. 상징거리와 광장을 중심으로 성장한 프랑스, 영국, 미국, 독일 등의 경우와 같이 상징 공간으로서 역할을 제시하기 위하여 본 연구에서는 세종로 광화문 광장을 대상으로 상징거리의 구성요소 및 인식도, 선호도를 분석하였다. 분석 결과를 바탕으로 국가상징거리의 복합적 기능 및 역할을 제시하고자 하였다.

세종로 광화문 광장을 이용한 환경 및 도시계획 전문가를 대상으로 설문조사를 하여 분석하였으며, 그 결과는 다음과 같다.

첫째, 상징거리 구성요소 특징과 만족도 조사결과를 바탕으로, 상징거리의 공간특성과 요소간에 미치는 영향력의 정도를 분석하였다. 각 구성요소에 따른 만족도는 교통 접근성이 가장 높게 나타났으며, 휴식공간과 가로수가 가장 낮게 나타났다. 이는 조사 대상지의 교통 접근성이 높아 이용성을 향상시켜 오픈스페이스로서의 역할을 수행하고 있다고 볼 수 있다. 그러나 휴식공간과 가로환경에 대한 낮은 만족도는 개선이 필요함을 보여주는 결과이다.

둘째, 공간특성 요소는 구성요소보다 상징거리 이용만족도에 높은 영향을 주는 것으로 나타났으며, 상징거리의 공간구성은 상징거리의 크기와 형태와 통계적으로 유의미한 영향관계가 있는 것으로 나타났다($p < 0.01$).

셋째, 세종로 광화문 광장이 우리나라를 대표하는 국가상징거리로서 인식하는 것으로 나타났다. 그러나 역사를 대표하는 장소로 인식하는 것은 낮게 나타나, 경복궁, 광화문 등

역사성을 대표하는 건축물과 연계한 랜드마크로서 광화문 광장이 아닌 세종로 국가상징거리의 이미지가 강하게 드러날 수 있는 가로의 물리적 환경요소가 필요함을 보여준다.

세종로 광화문 광장은 역사·상징적으로 볼 때 대표성이 부족한 것으로 나타났다. 세종로 광화문 광장은 주변 환경과의 수평적인 관련 속에서 시각·공간적으로 복합적인 공간으로 인식되고 있으나, 본 연구결과에서 보여주듯이 주변 건물, 특히 시설물 밀도가 높은 상업지구와의 연계성이 떨어지는 것을 볼 수 있다. 이를 해결하기 위해 주변의 상업지구와 연계성을 가지고 활성화될 수 있도록 상징거리의 기능과 역할, 이용자의 만족 사항과 인식도를 반영한 경관 계획이 수립되어야 한다. 이때, 상업지역 주변 가로포장, 건축물 외관, 옥외광고물 등의 디자인 요소에 통일성을 주어 가로의 이미지 및 장소 정체성을 확보할 필요가 있다.

세종로 광화문 광장은 양쪽 도로의 중앙에 있어 방문형태에서 나타나듯이 대부분 30분 미만에 머무르는 통로의 역할을 하고 있다. 상징거리와 광장은 시민뿐만 아니라 방문한, 또는 방문할 관광객들에게 그 나라의 사회·문화적 활동을 처음 접하는 열린 공간으로서 문화·역사적 기능과 역할을 할 수 있도록 관리·계획되어야 한다. 인지성 확보 및 보행접근성을 고려해야 하며, 역사적 경관과 조화되도록 주변시설의 규모, 색상, 재료, 바닥포장 등 디자인 요소를 계획해야 한다.

본 연구에서는 설문조사를 바탕으로 상징거리의 환경·물리적 구성요소들에 대한 영향과 정도를 파악하였으나, 접근 및 이용의 어려움으로 선호하는 상징거리에 대한 국외 사례지의 경우 이미지로 대체하여 실제 해외 상징거리에 대한 인식과 장소의 고유한 특성이 가지는 영향력을 파악하는데 한계가 있다. 장소의 고유한 특성이나 주변 상업시설이 가지는 영향력을 파악하기 위해서는 추가 연구가 필요하다. 또한, 본 연구에서는 분석한 설문 표본수는 최저 표본수 기준에 근접하여 기초 통계분석이 가능하였으나, 표본수가 작다는 한계가 있다. 본 연구에서 도출된 결과는 광화문광장을 대상으로 한 설문조사를 중심으로 연구되었기 때문에 주변 환경 변화 및 실제 적용되고 있는 관리계획 및 제도에 관한 적용 정도를 분석하지 못하였다. 때문에 향후 각 물리·환경적 요소들의 영향 정도 및 제도개선 방안 관련연구가 이루어져야 할 것이다.

참고문헌

1. 국토교통부(2012), 「도시군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」 국토해양부령 제525호(2012.10.31, 일부개정).
2. 국토해양부 보도자료(2009), “국가상징거리(광화문~한강) 조성사업의 의의 및 추진방향 모색을 위한 심포지엄 개최”, 2009. 9. 14.
3. 김대현(2001), “도시광장 만족요인 분석에 관한 연구: 건물 전면 통로형 광장을 중심으로”, 「대한건축학회지연합회논문집」, 3(1): 17~23.

15) 경복궁, 광화문 등 역사성을 대표하는 건축물과 연계한 랜드마크로서 광화문 광장이 아닌 세종로 국가상징거리의 이미지가 강하게 드러날 수 있는 가로의 물리적 환경으로서 장소 정체성이 들어야 한다. 한 예로, 명동성당이라는 랜드마크로 인한 명동이라는 이미지가 강하게 드러나는 경우를 들 수 있다.

4. 김명란(2003), 「지역적, 친환경적 핫스케이프디자인 개발을 위한 사례연구 및 DB」, 서울: 산업자원부, 한국디자인진흥원.
5. 김선영(2009), “공공 공간으로 본 도시형 오픈스페이스와 광장 디자인: 청계천, 예술의 전당, 쌈지길, 오모태산도 힐스, 롯데기 힐스, 예르바부에나 센터 디자인 분석을 중심으로”, 「한국디자인포럼」, 22: 47~58.
6. 김정운(2006), “서울 다이내믹스: 청계천 시점부 광장 설계”, 「한국조경학회지」, 34(1): 92~106.
7. 문현영, 윤재은(2011), “광화문 광장의 장소 정체성에 관한 연구-소비자 이용 행태와 만족도를 중심으로”, 「기초조형학연구」, 12(4): 129~137.
8. 민현석, 송지영, 2009, 「옛길의 가치규명 및 옛길 가꾸기 기본방향 연구-서울 도심 사대문안을 중심으로」, 서울시정개발연구원.
9. 서울특별시(2013), 서울특별시고시 제2013-79호. 도시관리계획(세종로 지구단위계획 구역 및 계획) 결정(변경) 및 지형도면 고시(2013.3.21).
10. 서주환, 최유나(2012), “도시 광장의 시각적 인지 특성에 관한 연구: 선호성 및 복잡성을 중심으로”, 「한국디자인포럼」, 34: 197~206.
11. 성동규, 김성희(2005), “서울 광장 이용에 대한 시민 만족도 및 이미지에 관한 연구: 시민광장과 문화광장으로서의 인식을 중심으로”, 「서울도시연구」, 6(4): 191~214.
12. 성이용, 이상호(2010), “임체/복합시설 오픈 스페이스의 장소 정체성에 관한 연구”, 「도시설계」, 11(4): 79~96.
13. 여화선, 김도경, 박희경(2009), “역사문화지구 가로경관의 색채 계획에 관한연구-광화문 진입가로 세종로를 중심으로”, 「한국디자인문화학회지」, 15(2): 209~299.
14. 이민우, 안세현, 조경진(2003), “서울시청 앞 광장 조성 계획”, 「한국조경학회지」, 31(3): 34~45.
15. 이성미(2009), “도시광장 디자인에 대한 감성반응 조사연구”, 「인포디자인이슈」, 19: 115~126.
16. 이시이 이치로(武田光一)(2000), 「도시디자인(都市デザイン)」, 석정일량·귀야진삼·무전광일·김형보·이강후·김동국 역. 서울: 태림문화사.
17. 이용훈, 이정형(2010), “도심 3대 광장 주변부의 공간 실태 분석 연구-광화문광장, 청계천 광장, 서울광장 주변부를 중심으로”, 「한국도시설계학회 2010년 추계학술발표대회 논문집」, 420~429.
18. 이정아, 이형숙, 최윤의, 전진형(2012), “서울 소재 도시광장에 대한 이용자 만족도 분석”, 「한국조경학회지」, 40(3): 42~50.
19. 이지은, 김현중(2008), “도심 상징거리의 특성과 역할에 관한 연구-베를린, 도쿄, 워싱턴 D.C. 거리분석을 중심으로-”, 「디자인학연구」, 21(3): 69~80.
20. 이한울, 안건혁(2011), “상업지역 장소정체성에 영향을 주는 가로공간 구성요소 - 명동의 상업가로를 중심으로”, 「한국도시설계학회지」, 12(1): 41~54.
21. 장태현(1996), “현대도시광장의 조형성에 관한 연구: 심상광장을 중심으로”, 「조경연구」, 24(2): 164~188.
22. 정승희, 김현중(2009), “도시 공간 오픈 스페이스의 영역성 디자인 표현 연구”, 「한국디자인문화학회지」, 15(4): 507~519.
23. 조승희(1999), 「도시경관체계로서의 보행자가로 환경 디자인 연구」, 이화여자대학교 석사학위논문.
24. 조혜경, 이영균(1996), “도시광장의 특성 연구: 물리적 특성을 중심으로”, 「지역개발논총」, 8: 309~326.
25. 최기호(1999), 「Open space 계획 및 설계론」, 누리에.
26. Chidister, M. (1986), “The effect of the context on the use of urban plaza”, *Landscape Journal*, 15(2): 115~127.
27. Department for Communities and Local Government U.K (2012), *National Planning Policy Framework*. (available at https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/6077/2116950.pdf)
28. FHWA and NPS (2007), *Revitalization of Pennsylvania Avenue, SE For the Great Streets Initiative Concept Design*. (available at http://dashboard.ddot.dc.gov/DTAPDOC/document/44_63923_Project%20Study.pdf)
29. Francis, M. (1989), *Control as a Dimension of Public-Space Quality. In Public Places and Spaces*. I. Altman & E.H. Zube, eds. New York: Plenum Press.
30. Grahn, P. and A. U. K. Stigsdotter (2010), “The relation between perceived sensory dimensions of urban green space and stress restoration”, *Landscape and Urban Planning*, 94(3-4): 264~275.
31. Marcus, C. C. and C. Francis (1997), *People places: Design Guidelines for Urban Open Spaces*. New York: John Wiley & Sons.
32. NCPC (2003), *Concept Design Pennsylvania Avenue in front of the White House*. (available at <http://www.ncpc.gov/DocumentDepot/Quarterlies/2003/NCPCQuarterlyJFM03.pdf>)
33. Relph, E. (1976), *Place and Placelessness*. London: Pion.
34. Stangl, P. (2006), “Restoring Berlin’s Unter den Linden: ideology, world view, place and space”, *Journal of Historical Geography*, 32: 352~376.
35. Thompson, C. W. (2002), “Urban open space in the 21st century”, *Landscape and Urban Planning*, 60(2): 59~72.
36. Wherrett, J. R. (2001), *Predicting preferences for scenic landscapes using computer simulations*. In: Sheppard, S., Harshaw, H. (Eds.), *Forests and Landscapes: Linking Ecology, Sustainability and Aesthetics*. CABI, Wallingford, Oxon.
37. Zeithaml, V. A., L. L. Berry, A. Parasuraman (1996), “The behavioral consequences of service quality”, *Journal of Marketing*, 60(2): 31~46.
38. <http://square.sisul.or.kr>.
39. <http://www.pps.org/blog/london-great-public-spaces>.