

부산역 광장 공공디자인에 대한 평가 연구
- 한·일간 인식 차이점과 유사점에 관한 비교 연구 -
The Evaluation of Public Design of Busan Railway Station Square
- A Comparative Study Between Korean and Japanese Users -

주저자 : 박재덕

동서대학교 디자인전문대학원 환경디자인전공

Park jae-duck

Graduate School of Design, Dongseo University

교신저자 : 윤지영

동서대학교 환경디자인학과 교수

Yoon ji-young

Dept. of Environment Design, Dongseo University

*본 연구는 동서대학교 BK21 에코디자인 인력양성사업팀의 지원을 받았음.

1. 서론

- 1-1. 연구 배경 및 목적
- 1-2. 연구 내용 및 방법

2. 이론적 배경

- 2-1. 광장의 정의 및 특성
- 2-2. 역전광장의 특성 및 기능
- 2-3. 공공디자인의 개념 및 영역

3. 부산역 광장의 공공디자인 현황 분석

- 3-1. 부산역 광장의 현황 및 이용자 분석
- 3-2. 부산역 광장의 공간 및 시설물 특성

4. 부산역 광장 공공디자인 인식 조사

- 4-1. 조사내용 및 설문 항목
- 4-2. 모니터 요원 특성
- 4-3. 공간별 설문 결과
- 4-4. 소결

5. 결론 및 제언

참고문헌

논문요약

역사적으로 한국의 근·현대사와 운명을 같이 해 온 부산역은 60여 년간 소통과 교류의 공간으로 활기찬 생명력을 지녔으나, 역전광장에 대해서는 구체적인 계획이나 지침, 규모, 및 시설배치에 대한 산정방식이 없는 실정이다. 본 연구에서는 부산역 광장의 구체적인 문제점과 공공적 가치의 특성을 발견하고 광장의 지역적 아이덴티티를 위한 기초자료를 제공하고자 한다. 연구방법으로 한국인과 일본인을 60명 선발하여, 부산역 광장 체험을 통한 설문조사를 실시하였다. 그 결과, 일본인의 경우, 부산역 광장 전체에 대해 "지역의 상징이 되고 있다", "부산시를 대표하는 역으로서 적격이다", "기분 좋은 경관을 형성하고 있다" 등의 문항에서 긍정적 평가가 있었다. "공간의 일체감 및 청결도"의 문항과, "안내표시판이 잘 보이지 않는다", "승강장 주변 이용에 있어서 몹이 부자유스러운 사람이나 노인에게는 불편하다"

등의 지적이 있었다. 한국인의 경우 "부산의 역사, 풍토, 문화를 느낄 수 있다"라는 항목에서 "그렇지 않다"라는 의견이 상대적으로 많았으며, 이는 일본인의 평가와는 상대적으로 차이를 보였다. "될 수 있는 공간이 충분히 있다" 등 쾌적성과 관련된 항목과 "위험요소의 유무"에 관해서는 양 국가 모두 유사한 수치를 보였으며, "도시 고유의 개성과 정체성을 갖는 아이덴티티(Identity)형성"이 시급히 필요하다는 지적이 컸다. 본 연구를 위해 실시한 한·일 공동조사는 추후, 국제도시의 이미지 확립에 기여할 부산역 광장 마스터플랜(Master Plan)수립에 유용한 정보를 제공할 것으로 사료된다.

주제어

부산역, 광장, 공공디자인, 공간평가, 공공시설물, 교통시설, 편의시설, 공급시설

Abstract

A railway station and its square reflect the city image and cultural background of the city. This is why the public design of the representative railway square of a city is regarded so important. Busan railway station has a large square for the citizen and visitors to provide rest, meeting, greening area with over 50 years history. This study aims at exploring the present condition of Busan railway station square including public facilities and circulations, and analyzing how people consider the public design of its square.

For the survey questionnaire, 30 Koreans and 30 Japanese were selected and visited the site and experienced the space and facilities. Findings show that there are many problems in total unity of image, cleanness, management, expression of local identity and universal design. Also there are some important differences between Koreans and Japanese, who are more positive of public facilities of Busan Station square. The results will be very helpful to understand the problems of the square and suggest a new guideline for the design of the square in relation with expression local identity and the feeling of the visitors and residents.

Keyword

Busan Station, Square, Public Design, Space Evaluation, Public Facility, Transportation Facilities, Convenient Facilities, Supply Facilities

1. 서론

1-1. 연구 배경 및 목적

부산시는 부산국제영화제(PIFF)의 지속적인 개최와 더불어 국제도시로서의 이미지 확립에 박차를 가하고 있다. 부산역은 부산의 관문으로서 외부인들이 많이 찾는 공공공간 가운데 하나이며, 역사적으로 시대성과 사회성을 많이 담고 있는 곳이다. 하지만, 부산역 광장은 외면적으로는 역전광장을 소지하나, 광장에 대한 구체적인 계획이나 지침, 시설배치에 대한 산정방식은 없는 실정이다. 즉, 역사와 주변지역을 연계하는 결절점으로서 역전광장의 기능이 중요하지만 이에 대한 구체적인 시설배치와 보행동선 체계에 대한 기준이 미비한 실정이다.

본 연구는 공공공간으로서 부산역 광장의 공공시설물의 현황을 살펴보고, 가로시설물의 가치를 재정립하며, 지역적 아이덴티티를 갖춘 공공디자인 설계를 위한 기초적 자료를 제공하는데 목적이 있으며, 또한, 광장에 산재한 공공디자인의 인식 평가를 통해 부산을 찾는 사람들로 하여금 부산역 광장의 공공디자인의 장·단점을 파악하고자 한다. 거시적으로는 부산의 첫인상을 대변해 줄 부산역 광장이 공공디자인의 한 영역으로서, 국제도시로서의 이미지 확립과 문화정체성에 대한 이미지 인식차이에 대해 참조할 수 있다는 시사점을 제시한다.

1-2. 연구 내용 및 방법

본 연구는 부산역 광장의 공공디자인에 관한 이용자 인식평가 연구로, 문헌고찰, 현장 답사, 설문조사를 통하여 진행되었다.

연구의 내용으로는 첫째, 문헌과 선행연구를 통하여 역전광장의 개념과 기능 및 공공디자인의 영역을 파악하였으며, 둘째, 부산역 광장의 지속적인 방문 답사를 통하여 공간별 시설물 조사 및 이용자 현황을 분석하였다. 또한, 부산역 광장의 구체적인 문제점과 공공적 가치의 특성을 평가하고자, 한국인과 일본인을 대상으로 설문 조사를 실시하였다. 조사의 구체적인 내용은 다음과 같다.

- 1) 연구기간 : 2008. 3월 - 11월
 - 2) 연구내용
 - ① 문헌을 통한 선행 연구 조사
 - ② 부산역 광장의 공공시설물 촬영 및 조사
 - ③ 부산역 광장 공공시설물 분석을 위한 도면 및 리스트 작성
 - ④ 공공시설물 관련 설문 실시
- 일본인 모니터 요원 30인 파견조사(2008. 07. 09)

- 한국인 모니터 요원 30인 파견조사(2008. 07. 11)

설문을 위한, 모니터 요원의 선발기준은 한국인의 경우, 남·여 각각 50%이 비율이며, 일본인은 남 36.7%, 여 63.3%의 비율이다. 연령은 양국 모두, 10대에서 60대까지의 회사원, 교수, 주부, 학생, 자영업 등의 직업으로 고르게 분포할 수 있도록 선발하였으며, 한국인 30명, 일본인 30명으로 총 60명의 인원이다. 조사는 동서대학교 BK21 에코디자인 인력양성사업팀과 큐슈대학 유저사이언스기구(USI)가 공동으로 실시하였다. 설문방법으로 모니터 요원 60명이 부산역 광장을 직접 방문하여, 각 Zone별로 공간과 공공시설물을 체험하도록 한 후, 설문지를 작성하도록 하였다. 설문지는 광장을 기능별로 나눈 5개 영역과 광장전체에 관한 설문, 그리고 자유응답으로 나누어 설계되었다.

2. 이론적 배경

2-1. 광장의 정의 및 특성

광장이란 가로와 함께 도시공간을 이루는 요소로서 서양의 여러 나라에서는 Square, Plaza, Piazza, Place 등으로 통용되며, 이의 사전적 정의는 “많은 사람들이 휴식 및 집회를 가지거나 기타의 공공목적으로 사용하기 위해, 주로 도시나 큰 건물 주위에 넓고, 평평하게 만들어 놓은 장소”로 풀이된다. 즉, 광장은 도시나 마을 등의 상황과 그 지역의 사회구조와 깊은 관계를 가지고 있으며, 일정규모 이상의 넓이를 갖는 공간으로 정의 될 수 있다.¹⁾ 도시계획법 시행령 제3조 1항 2호에 의하면 광장은 교통광장, 미관광장, 지하광장 및 일정한 계획에 의해 건축물에 건조된 광장으로 세분하고 있다. 따라서 편의상 교통을 위한 교통광장과 기타의 광장으로 대별하여 고찰함이 타당하다고 본다. 교통을 목적으로 한 광장으로는 교통광장, 교차광장, 진입광장, 지역중심광장, 역전광장, 지하광장 등이 있으며, 기타의 광장으로는 시민광장, 미관광장, 건축광장 등이 있다.

2-2. 역전광장의 특성 및 기능

역전광장은 주요역사 전반부에 설치되어 있는 공간으로서 광장기능과 더불어 교통수단간 환승, 승객과 교통수단간 연계를 목적으로 설치된다. 그러므로 역전광장을 설치하려면 보행 및 차량동선, 교통수단동선이 서로 구분되면서 원활하고 안전한 종합동선

1) 박상길, 도심 시민 광장 계획안(서울 시청 앞 광장을 중심으로), 건국대학교 석사학위논문, 2003, p.5

체계가 구축되어야 한다. 역전광장은 기본적으로 철도와 다른 교통수단을 연결하여 효율적인 교통처리를 도모하기 위해 설치된 교통광장으로 정의될 수 있다. 단, 공공적인 광장으로서 착안한 경우, 경관면, 환경면 혹은 방재면에서도 중요한 시설이라고 말할 수 있다. 역전광장에서는 철도와 버스, 택시, 자가용, 자전거 환승이용자 뿐만 아니라 자전거와 버스 환승 이용자도 오게 된다. 통상적으로 역 주변에는 많은 도시기능이 모이기 때문에 그 이용자도 오게 된다. 따라서 단순히 철도환승시설이라기 보다는 복합적인 교통 집결점으로서 중요한 의미를 가진다.²⁾

역전광장의 기능은 교통 확보를 위한 교통공간과 공공적 오픈스페이스로서 양호한 환경형성을 위한 환경공간으로 구분할 수 있다. 또한, 철도이용자가 버스로 환승하는 교통 결절점으로서의 기능과 사람들의 교류, 도시의 경관형성 등의 광장기능으로 크게 구분할 수 있다. 그 예로, 일본의 후쿠시마역은 대규모 쇼펜센터가 입지하고 있지만, 광장 중심에 환경공간을 확보하여, 도시 디자인을 고려한 광장으로 조성하였다. 또한, 환경공간에 교통 공간을 분리하여, 역사 및 주변지구로 원활히 이동 할 수 있는 보행 동선체계를 완성함으로써, 이를 기반으로 지역 명소로 만들었다. 이러한 역전광장은 도시이미지를 결정하는데 매우 중요한 공공디자인의 영역이라 할 수 있겠다.

2.3. 공공디자인의 개념 및 영역

2.3.1. 공공디자인의 개념

공공(Public)의 사전적 의미는 모든 사람 혹은 국가의 모든 영역에 관련된 것이거나 모든 구성원에 의해 접근이 가능하거나 공유된 상태를 의미한다. 그와 동시에 사적영역과 대립되는 공동체의 이익에 관련한 것을 포함하기도 한다.

박은실(2007)은 “공공디자인 진흥을 위한 정책 연구”에서 공공디자인의 의미를 다음의 내용으로 규정하였으며, 그 내용을 보면 ‘공공디자인이란 국가 및 지방자치단체가 제작·설치·운영·관리하는 것으로서 국민이 사용하거나 국가 및 지방자치단체가 직접 사용하는 공간, 시설, 용품, 정보 등의 심미적, 상징적, 기능적 가치를 높이기 위한 창조적 행위를 말한다. 또한, 공공디자인의 주체는 주로 국가와 지방자치단체가 되고 객체는 사회, 혹은 공동체를 형성하는 다수의 대중이 된다. 즉, 디자인은 조형 활동에 대한 계획을 의미하고, 공공디자인이라 함은 공공기

관이 국민생활의 질을 향상시킬 목적으로 공공이 사용하는 인공 환경을 미적, 기능적, 문화적으로 향상시키는 창작 및 개선행위를 칭한다. 따라서, 산업디자인과는 달리 공공디자인은 영리 추구가 목적이 아니라 공동체의 가치와 문화적, 사회적, 물리적 욕구를 실현하는 것을 목적으로 한다.³⁾

2.3.2. 공공디자인의 영역

공공디자인은 크게 공공공간디자인, 공공시설물 디자인, 공공매체디자인, 공공디자인정책 분야로 구분할 수 있다. 공공공간디자인은 도시환경과 건축 및 실내환경의 두 분야로 나누어진다. 도시환경 분야에는 공원, 광장, 운동장 등을 포함한 야외 공공공간계와 도로, 주차장, 터널, 철도, 교량 등의 기반시설공간계 등이 포함되며, 공공건축 및 실내환경에는 공공안내소, 마을회관, 파출소, 소방서, 우체국 등의 행정공간계, 시민회관, 박물관, 미술관, 문화재, 체육관, 공연장, 경기장, 국·공립 의료시설 등의 문화복지공간계, 여객터미널, 철도역사, 지하철역, 버스터미널 등의 역사시설공간계, 국·공립 초·중·고등학교, 대학교, 연구소, 연수원, 도서관 등의 교육·연구공간계의 네 영역이 포함된다.

공공시설물 디자인은 교통시설, 편의시설, 공급시설로 분류할 수 있으며, 교통시설을 보행시설물계와 운송시설물계로 나눌 수 있다. 편의시설은 휴게시설물계, 위생시설물계, 판매시설물로, 공급시설은 관리시설물계, 정보시설물계, 행정시설물계의 세 영역으로 분류된다. 본 연구의 주 대상이 되는 공공시설물의 구체적 항목은 [표 1]과 같다.

[표 1] 공공시설물 디자인의 유형⁴⁾

교통 시설		
보행시설물계		운송시설물계
보행신호등, 휨스(Fence), 볼라드(Bollard), 가로표식, 가드레일(Guardrail), 정류장, 에스컬레이터, 자전거 주차대, 육교, 지하도 등		신호등, 교통차단물, 속도억제물, 주차시설, 주차요금징수기(Parking meter), 공공기관소유차량 등
편의 시설		
휴게시설물계	위생시설물계	판매시설물계
벤치, 의자, 쉼터(Shelter), 옥외테이블 등	휴지통, 음수대, 재떨이, 화장실, 세면장 등	매점, 무인키오스크(Kiosk), 자동판매기, 신문가판대 등
공급 시설		
관리시설물계	정보시설물계	행정시설물계
맨홀, 전신주, 보행등, 전력구, 분전반, 우체통, 소화전 등	공중전화, 시계, 풍향계, 관광안내시설, 지역안내도, 교통정보판 등	민원처리기, 문구, 제복, 각종집기 등

2) 윤지영, 박재덕, 이윤정, 부산역 광장 색채분석에 관한 연구, 한국색채학회 학술발표대회 논문집, 2008.5

3) 박은실, 공공디자인 진흥을 위한 정책 연구, 공공디자인학 연구, Vol.1.No.1. 2006

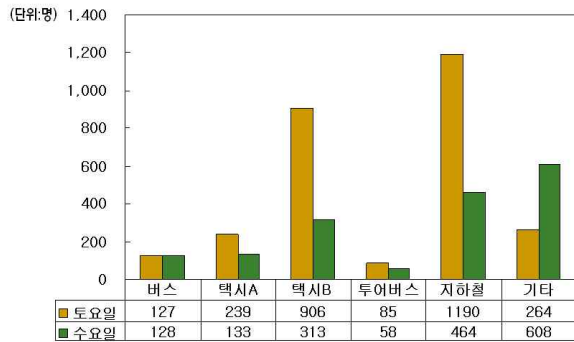
4) 한국공공디자인학회 “공공디자인 영역” 참고

3. 부산역 광장의 공공디자인 현황 분석

3-1. 부산역 광장의 현황 및 이용자 분석

부산역은 부산시 동구 초량동에 있는 경부선의 마지막 역으로서 1910년 최초로 준공이 되었다. 현재, 부산역은 2004년 경부고속철도 개통에 맞추어 중·개축되어져 있으며, 대지면적 21만 1,536m², 건축면적 3만 8,946m², 연면적 6만 1,880m² 이다. 이중 부산역 광장은 약 5,900여 평이다.

부산역 광장내 교통편 이용자 현황(하)을 살펴보면 주말인 토요일의 경우 대중교통의 이용자 수가 많으며, 특히, 지하철 입구에서 광장으로 유입되는 이용자들은 1,900명으로 집계되었다. 이와 반대로 평일(수요일)의 경우에는 도보나, 주차장을 이용하여 유입되는 인원이 높으며, 전체적으로 주말에 부산역 광장으로 유입되는 인원은 평일 보다 1.7배 이상의 비율이다.



[그림 1] 부산역 광장내 교통편 이용자 현황

3-2. 부산역 광장의 공간 및 시설물 특성

부산역 광장은 공간 특성상 이용자의 기능과 시설별로 영역을 나누어 보았을 때, 총 5개의 Zone으로 나눌 수 있다. 집회 및 모임의 성격을 가진 메인 광장(Zone1), 지하철역과 연결된 지하도입구 공간(Zone2), 택시승강장 공간(Zone3), 시티투어버스 및 택시승강장 공간(Zone4), 그리고, 주차장 공간(Zone5)으로 나눌 수 있다. [그림 2]

부산역 광장에 설치 되어있는 공공시설물을 구분하여 나열해 보면 [표 3]과 같다.6) [표 3]과 같이 부산역 광장의 공공 시설물은 그 종류와 수가 많음에도 불구하고 조경시설에 집중되어 있는 것을 알 수

5) BK21 에코디자인팀이 부산역 광장내 교통편 이용자 현황을 조사한 결과, 평일의 경우(오전10시-오후3시) 시간당 1,831명, 주말의 경우 3,121명으로 나타났다.

6) 한국공공디자인학회에서 제안하는 공공디자인의 영역 중 공공시설물 디자인 가이드라인을 토대로 광장 공간에 맞게 제구성 함.



Zone1:집회, 모임 Zone2:지하도 입구 Zone3:택시 승강장
Zone4:투어버스 & 택시 승강장 Zone5:주차장

[그림 2] 부산역 광장 Zone별 구성도7)

[표 2] 부산역 광장 공공시설물 종류 및 현황

중분류	소분류	시설물	수량	소분류	시설물	수량
교통 시설	보행 시설	보행신호등	.	운송 시설	신호등	.
		웬스	4		교통차단물	4
		블라드	78		속도억제물	2
		가드레일	2		주차시설	1
		가로표식	.		주차요금징수기	1
		에스컬레이터	1		공공기관 소유차량	2
		버스승강장	4			
		택시승강장	2			
		자전거거처대	.			
		육교	.			
편의 시설	위생 시설	지하도입구	2	휴게 시설	벤치	84
		보행유도등	2		셸터	1
		휴지통	8		테이블	.
		음수대	.			
	판매 시설	재털이	8	조경 시설	식재	75
		화장실	1		가로수	15
		세면장	.		녹화시설	3
		매점	1		조형물	4
		무인키오스크	.		친수공간	2
		자동판매기	.		기타	1
공급 시설	관리 시설	현금지급기	.	정보 시설	공중전화	.
		신문가판대	.		풍향계	.
		맨홀	3		시계	.
		전신주	.		온·습도계	.
		보행자 가로등	42		인포부스	.
		신호개폐기	.		폴리스 박스	2
		전력구	2		관광안내시설	1
		분전반	1		지역안내도	2
		환기구	5		방향유도사인물	5
		우체통	1		규제사인	3
		소화전	.		광고판	3
		소화기	.		픽토그램	.
		방재시설	.		교통정보판	.
		범죄예방장치	2		점자블럭	3
		신원확인장치	.		안내유도시설	.
		민원실	.		음성시스템	2
		에어컨	.		장애인화장실	2
		히터기	.		장애인램프	.

7) Zone5의 주차장 공간은 장애인 전용 주차장으로서, 본 연구에서 제안하는 공공디자인 평가, 한·일 설문조사에서는 제외하였다.

있으며, 관광 안내시설과 지역안내도와 같은 정보·사인 시설물의 수는 부재하다. 시설물 중, 가로등의 경우 그 형태와 종류가 많으며, 복잡한 디자인과 색상의 사용으로 인해 도시미관을 저해하며, 주변경관과 조화를 이루지 못하고 있다. 블라드의 경우, 통합되지 못한 디자인을 갖추며, 관리의 부재로 인한 파손 및 마모 등의 문제를 나타내고 있다. 부산역 광장의 공공시설물에 관한 전반적인 분석내용은 다음과 같다.

1) 형태

가로시설물은 서로 다른 업체에서 개발된 제품을 사용하여, 장소적 맥락과 어울리지 않는 등 통일성이 결여되어 있다. 또한, 복잡한 형태의 시설물들이 일관성 없이 산재되어 있다.

2) 색채

개발 및 제작 시기의 차이로 인하여 색채 코디네이션이 이루어 지지 않으며, 시설물들의 색상계열수가 많아 통합되지 못하다. 특히, Y, YR계열의 색상수가 많으며, 전반적으로 색의 채도가 높아 시각적 부담이 가중되었다.

3) 재료 및 설치

대부분의 시설물에 유광 스테인레스가 과다하게 사용되어, 따뜻한 환영의 이미지가 아니라 시각적 부담을 가중한다. 또한, 낮은 제작비로 인한 저급품 사용으로 인해 마감 상태가 불량하였다.

4) 유지 및 보수

시설물의 청소 및 관리 상태가 미흡하고, 각 시설의 도장 면이 손상되었다. 또한, 불법으로 설치된 시설물들이 난립하여 시각적 공해를 유발하고 있다.

5) 배치

시설물들은 무계획적인 배치로 인하여 광장의 상징성과 컨텍스트를 일관적으로 표현하고 있지 못하다. 그로인해 보행환경의 쾌적성과 관련해 대체로 낮은 수준이다.

종합해 보면, 부산역 광장의 각 시설물들의 디자인에 있어서 지구 내의 정체성을 갖는 표현이 미흡하며, 교통 시설물은 일반적으로 우리나라 어느 지역에서든 쉽게 찾아 볼 수 있는 것들이다. 또한, 주변 경관과의 관계성에 있어서 서로 부합하지 않고, 개별적 존재요소로 보이고 있음을 알 수 있다. 그로인해 부산역 광장의 공공시설물 중 심미성과 지역성을 반영한 시설물은 극히 드물며, 유지 및 보수 측면에서도 많은 문제점을 나타내었다.

4. 부산역 광장 공공디자인 인식조사

4.1. 조사 내용 및 설문 항목

본 연구에서는 한·일 모니터 요원 60명을 선발하여, 공간 사용에 관한 디자인 평가를 실시하였다. 설문지 내용은 큐슈대학 유저사이언스 기구(User Science Institute)에서 개발한 디자인 평가에 사용되는 문항을 토대로 하였다. 설문 항목에는 “안내표시의 알기 쉬움”, “부산의 여행안내를 알 수 있음”, “노약자 및 몸이 불편한 사람들이 이용하기 쉬운 공간”, “지역의 상징을 가진 공간”, “부산의 역사·문화를 느낌”, “활기찬 공간”, “방문자에게 기대감을 줌”, “친근감 있는 공간” 등의 다양한 평가 내용을 포함하고 있다.⁸⁾

4.2. 모니터 요원 특성

대상지에 대한 설문조사는 한국인의 경우 2008년 7월 11일, 일본인은 7월 9일, 양일간에 걸쳐 이루어졌다. 모니터 요원은 모두 60명으로, 연령대로는 20대(19명, 31.7%)가 가장 많은 가운데, 50~60대(17명, 28.3%), 40대(12명, 20%)와 30대(11명, 18.3%)가 그 뒤를 이었다. [표 3]

[표 3] 모니터 요원 특성

대분류	소분류	한국인	일본인	소계/비율
성별	남	15명	11명	26명(43.3%)
	여	15명	19명	34명(56.7%)
연령	10대	0명	1명	1명(1.7%)
	20대	15명	4명	19명(31.7%)
	30대	2명	9명	11명(18.3%)
	40대	4명	8명	12명(20%)
	50~60대	9명	8명	17명(28.3%)
직업	회사원	2명	8명	11명(16.7%)
	교직원	6명	0명	6명(10%)
	자영업	2명	5명	7명(11.7%)
	공무원	0명	1명	1명(1.7%)
	학생	12명	1명	13명(21.7%)
	의사	1명	0명	1명(1.7%)
	주부	6명	5명	11명(18.3%)
	기타(무직 및 아르바이트)	1명	10명	11명(18.3%)

8) 큐슈대학 유저 사이언스 기구(User Science Institute:USI)는, 2004년도에 문부 과학성의 과학 기술진흥 조정비 '전략적 연구거점육성 프로그램'에 채택되어 설립된 기구이다. 본 연구를 위해 모니터 설문조사에 사용된 공간 평가의 지표는 USI가 2007년 구축한 공간 평가용 지표이며, 이 지표는 일본의 토목학회, 건축학회 작품상 등의 심사를 기초로 구축한 350개의 지표이다. 본 연구에서는 이 중, 예비조사를 거쳐 공공디자인 평가에 적합한 항목, “공간의 쾌적성 및 통일성”, “사인 및 정보·안내시설의 알기 쉬움” 등의 평가어휘를 최대 18개를 추출하였다. 그리고, 부산역 광장을 공간의 성격에 따라 5개의 Zone으로 분류한 뒤, 추출한 평가 어휘를 사용하여 각 Zone 별로 설문 조사하였다.

4.3. 공간별 설문 결과

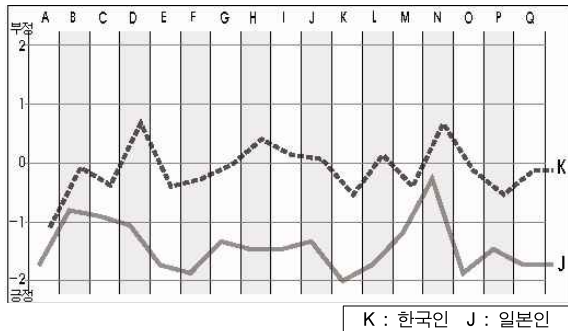
4.3-1. 역전광장에 관한 평가(Zone1)



[그림 3] 역전광장

[표 4] 역전광장에 관한 설문 항목

공간구분	설문 항목
Zone 1 역전광장	㉠설 수 있는 공간 ㉡부산의 여행안내를 알 수 있음 ㉢안내표시의 알기 쉬움 ㉣청결함 ㉤녹화이용 ㉥색채 및 장식물이 보기 좋음 ㉦시설물의 규모 있는 디자인 ㉧공간의 쾌적성 ㉨기분이 좋음 ㉩한가롭게 보낼 수 있음 ㉪해방감을 느낌 ㉫지역민을 위한 공간 ㉬활기찬 공간 ㉭부산의 역사·문화를 느낌 ㉮부산을 대표함 ㉯방문자에게 기대감을 줌 ㉰친근감 있는 공간



[그림 4] 역전광장에 대한 한·일 평가(9)

역전광장의 평가 경우 통계적으로 차이를 보인 항목은 A부터 Q까지의 17개 문항 중, 12개의 문항에서 차이를 보였다. “청결한 인상을 받는다”라는 문항에서 일본인의 경우 “별로 그렇지 않다”가 10%(3명)였으며, 한국인의 경우, 43.3%(13명)가 “그렇지 않다”라고 응답하였으며, “공간의 쾌적성”에 관한 응답에서는 일본인 60%(18명), 한국인 16.7%(5명)이 “그렇다”고 응답하여 가장 큰 차이를 보였다. 또한, “지역민을 위한 공간”에서는 일본인(“그렇다” 50%, “약간 그렇다” 43.3%)이 한국인(“그렇다” 16.7%, “약간 그렇다” 43.3%)보다 긍정적인 평가가 높음을

9) 평가 그래프의 세로 좌표 수 2는 “그렇지 않다”, 1은 “별로 그렇지 않다”, -1은 “약간 그렇다”, -2는 “그렇다”를 나타낸다. 점선의 높낮이는 평가항목의 면적비를 나타내므로, -2에 가까울수록 긍정적인 평가가 높으며, 2에 가까울수록 부정적인 평가이다. (K:한국인, J:일본인)

알 수 있었다. 특히, 광장에 있어서 “해방감을 느낀다”라는 문항에서는 일본인들의 경우 부정적인 의견이 전혀 없는 것으로 나왔으며, “설 수 있는 공간”과 “활기 있는 공간”의 항목에서는 양국 모두 각각 (한국인:긍정 80%, 73% / 일본인:긍정 93%, 80%) 긍정적인 의견의 평가가 높았다.

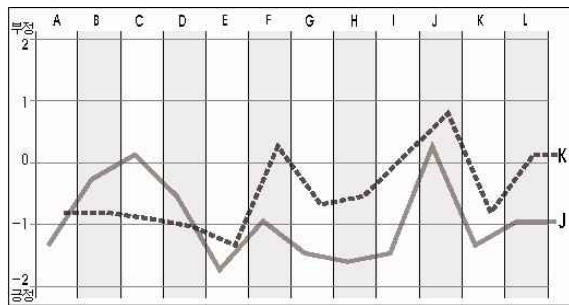
4.3-2. 지하철 입구에 관한 평가(Zone2)



[그림 5] 지하철 입구

[표 5] 지하철 입구에 관한 설문 항목

공간구분	설문 항목
Zone 2 지하철입구	㉠설 수 있는 공간 ㉡부산의 여행안내를 알 수 있음 ㉢지하철 입구 사인을 알아보기 쉬움 ㉣지하철 입구 사인의 정보가 알기 쉬움 ㉤사람의 이동이 자연스러움 ㉥청결함 ㉦녹화의 이용 ㉧공간의 쾌적성 ㉨한가롭게 보낼 수 있는 공간 ㉩노약자 및 몸이 불편한 사람들이 이용하기 쉬운 공간 ㉪주변과 어울리는 공간 ㉫안심할 수 있음



[그림 6] 지하철 입구에 대한 한·일 평가

지하철 입구에 관한 평가의 경우 통계적으로 차이를 보인 항목은 A부터 L까지의 12개 문항 중, 6개의 문항에서 차이를 보였다. “청결함”에 관한 문항에서 일본인의 경우 “그렇다” 36.7%(11명), “약간 그렇다”가 50%(15명)로 긍정적인 응답이 86.7%였다. 한국인의 경우 “그렇다” 23.3%(7명), “약간 그렇다” 43.3%(13명)로서 66.6%가 긍정적인 평가를 하였으며, 공간의 청결도에서는 한국인보다 일본인이 높은 점수를 주었다. 하지만, “부산의 여행안내의 알기 쉬움”, “지하철 입구의 사인표시 및 정보”에 관한 문항에서는 한국인 보다 일본인의 부정적인 평가가 높

았다. 그 외 문항에서는 한국인보다 일본인이 긍정적인 평가가 많았다.

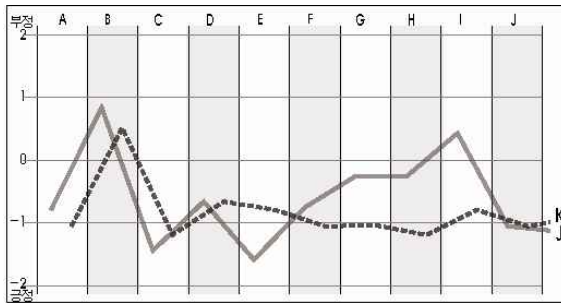
4-3-3. 택시 승강장에 관한 평가(Zone3)



[그림 7] 택시 승강장

[표 6] 택시 승강장에 관한 설문 항목

공간구분	설문 항목
Zone 3 택시 승강장	㉠안내표시의 알기 쉬움 ㉡버스노선·시각·요금 알기 쉬움 ㉢사람의 이동이 자연스러움 ㉣청결함 ㉤색채 및 장식물이 보기 좋음 ㉥시설물의 규모 있는 디자인 ㉦공간의 쾌적성 ㉧위험요소가 없음 ㉨노약자 및 몸이 불편한 사람들이 이용하기 쉬운 공간 ㉩주변과 어울리는 공간



[그림 8] 택시 승강장에 대한 한·일 평가

택시 승강장에 관한 공간 평가의 경우 통계적으로 차이를 보인 항목은 A부터 J까지의 10개 문항 중, 3개의 문항에서 차이를 보였다. “노약자 및 몸이 불편한 사람들이 쉬운 공간이 되어있다”라는 항목에서는 일본인의 경우 “별로 그렇지 않다” 36.7%(11명), “그렇지 않다” 23.3%(7명)이며, 60%의 부정적인 평가가 나왔다. 한국인의 경우 부정적 평가 30%와 비교해 볼 때 차이를 보인 문항이다. 또한 “버스의 노선이나 시각, 요금이 알기 쉽다”라는 항목에서는 일본인(“그렇지 않다” 10%) 보다, 한국인(“그렇지 않다” 23.3%)이 더 부정적인 평가를 하였다. “시설물의 색채나 장식 등이 보기 좋다”라는 항목에서는 한국인 부정적 평가 30%, 일본인 10%의 평가가 나와 차이를 보였다. “주변과 어울리는 경관이다”라는 항목에서는 양 국가 모두 76.6%의 긍정적인 평가를 하

여 유사한 응답을 하였다.

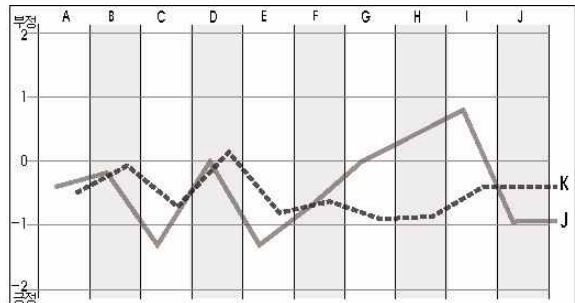
4-3-4. 투어버스&택시 승강장에 관한 평가(Zone4)



[그림 9] 투어버스 & 택시 승강장

[표 7] 투어버스 & 택시 승강장에 관한 설문 항목

공간구분	설문 항목
Zone 4 투어버스 & 택시 승강장	㉠안내표시의 알기 쉬움 ㉡버스노선·시각·요금 알기 쉬움 ㉢사람의 이동이 자연스러움 ㉣청결함 ㉤색채 및 장식물이 보기 좋음 ㉥시설물의 규모 있는 디자인 ㉦공간의 쾌적성 ㉧위험요소가 없음 ㉨노약자 및 몸이 불편한 사람들이 이용하기 쉬운 공간 ㉩주변과 어울리는 공간



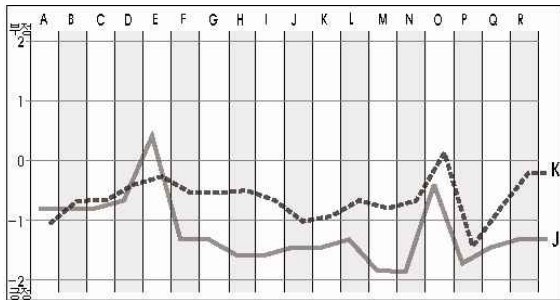
[그림 10] 투어버스 & 택시 승강장 대한 한·일 평가

투어버스 & 택시 승강장에 대한 공간 평가의 경우 통계적으로 차이를 보인 항목은 A부터 J까지의 10개 문항 중, 2개의 문항에서 차이를 보였다. “위험요소가 없다”라는 문항에서 일본인의 경우 “별로 그렇지 않다” 50%(15명), 한국인은 26.7%(8명)의 응답이 나왔다. “노약자 및 몸이 불편한 사람들이 이용하기 쉬운 공간”에 관한 문항에서는 일본인의 경우 “별로 그렇지 않다”와 60%, “그렇지 않다” 10%의 응답으로 일본인 70%(21명)가 부정적인 평가를 하였으며, 이는 한국인의 평가(“별로 그렇지 않다” 36.7%(11명), “그렇지 않다” 3.3%(1명))와는 큰 차이를 보인 항목이다.

4-3-5. 공간전체에 관한 평가

[표 8] 공간전체에 관한 설문 항목

공간 구분	설문 항목
공간 전체	㉠안내표시의 알기 쉬움 ㉡부산의 여행안내를 알 수 있음 ㉢역사·광장·지하철입구 등의 연결성 ㉣위험요소가 없음 ㉤노약자 및 몸이 불편한 사람들이 이용하기 쉬운 공간 ㉥공간의 통일성 ㉦색채 및 장식물이 보기 좋음 ㉧역과 광장의 조화 ㉨기본 좋은 경관 ㉩주변과 어울리는 공간 ㉪교류의 장소 ㉫지역민을 위한 공간 ㉬지역의 상징을 가진 공간 ㉭부산시를 대표하는 역전광장 ㉮부산의 역사·문화를 느낌 ㉯활기찬 공간 ㉰방문자에게 기대감을 줌 ㉱친근감 있는 공간



[그림 11] 공간전체에 대한 한·일 평가

공간전체의 평가의 경우 통계적으로 차이를 보인 항목은 A부터 R까지의 18개 문항 중, 7개의 문항에서 차이를 보였다. “공간전체의 통일성”에 관한 문항에서는 “그렇다”라는 의견이 한국인 20%(6명), 일본인 46.7%(14명), “역사와 광장의 조화”에 관한 문항에서 “그렇다”라는 의견이 한국인 33.3%(10명), 일본인 46.7%(14명)의 평가가 나와 한국인 보다 일본인들이 긍정적인 평가가 높았다. 특히, “지역의 상징이 되는 공간”, “부산시를 대표하는 광장”의 문항에서는 한국인(긍정 각각 70%, 66.7%) 보다, 일본인(긍정 각각 93.3%, 96.7%)의 긍정적이 평가가 아주 높았다. 하지만 “노약자 및 몸이 불편한 사람이 이용하기 쉬운 공간”의 문항에서는 한국인(43.3%) 보다 일본인(60%)이 부정적인 평가가 높았다.

4.4. 소결

4.4.1. 한국인 평가 결과

한국인 모니터 요원들의 평가는 일본인 모니터 요원들과는 대조적인 결과가 많았다. “부산의 역사, 풍토, 문화를 느낄 수 있다”라는 항목에서 “그렇지 않다”라는 의견이 상대적으로 많았으며, 이는 일본인의 평가와는 상대적으로 차이를 보인 항목이다. “설 수 있는 공간이 충분히 있다” 등 쾌적성과 관련된 항목과 위험요소의 유무에 관해서는 양 국가 모두

비교적 유사한 긍정적인 수치를 보였다. 자유기술 항목에서는 관광안내도를 비롯한 안내사인에 관하여 전반적으로 정보제공이 부족하다는 의견과 역사에서 지하철 입구까지의 자연스러운 진입에 관한 의견도 있었다. 또한 광장내부에 특별한 상징물이 없다는 점도 문제로 지적되었다. 한국인과 일본인의 평가에 있어서 유사점은 광장에서의 쾌적한 공간에 대한 요구와, 도시 고유의 아이덴티티(Identity)형성에 관한 지적이었다.

4.4.2. 일본인 평가 결과

일본인 모니터 요원들의 평가 내용을 요약하면, 전체 설문항목의 대부분이 긍정적인 평가를 받았다. 공간별로 구분하여 설문한 결과, 그 내용을 보면 역전광장의 경우, “녹화가 많아 청결하며, 해방감 있는 쉴 수 있는 곳”이라는 평가가 많았으며, 지하철 입구 부분은 “나무가 많아서 편히 쉴 수 있는 공간”이라는 평가가 나왔다. 부정적으로 답한 부분은 “안내표시판이 잘 보이지 않으며, 버스노선 및 시각을 알 수 없고, 지하철 역 표시가 잘 보이지 않는다”라는 의견과 “시티투어 버스 정류장과 택시 승강장 주변 이용에 있어서 몸이 부자유스러운 사람이나 노인에게는 불편하다”는 평가가 있었다. 부산역 광장의 공간 전체에 대한 조사에서는 “지역의 상징이 되고 있다”, “부산시를 대표하는 역으로서 적격이다”, “기본 좋은 경관을 형성하고 있다” 등의 긍정적 평가가 나왔다.

전반적으로 일본인 모니터 요원들의 평가를 보면 녹화가 많고 넓은 면적을 가진 부산역 광장에 대해 긍정적인 평가가 많았지만, 공간의 통일감, 쾌적성, 지역안내를 위한 사인 및 정보 표시, 사회약자를 배려하는 유니버설 디자인 측면에서는 부정적으로 평가하였다. 그 외, 자유기술 항목에서는 일본어 표기의 필요라든지 안내표시의 글씨크기에 대해 지적되었다.

5. 결론 및 제언

본 연구에서는 부산역 광장과 광장에 설치되어 있는 공공시설물의 전반적인 현재 상황을 진단하고 광장의 미적, 지역적 아이덴티티를 제공함과 더불어, 외국인들이 받아들이는 부산역 광장의 공공디자인의 인식 및 장단점을 파악하기 위해서 현장조사와 더불어 한·일 공동 공공디자인 인식 조사를 진행하였다. 평가 결과,

한국인의 경우, 공간의 청결도를 비롯한 쾌적한

공간의 요구와 전반적인 정보의 제공 및 광장 내부에 상징물의 요구가 높았으며, 이는 도시 고유의 아이덴티티형성에 관한 지적이라 볼 수 있겠다.

일본인의 경우, 지역안내를 위한 사인 및 정보 표시, 사회약자를 배려하는 유니버설디자인 등의 요구가 높았다. 또한, 양국 설문조사에서는 부산역 광장이 설 수 있는 공간, 활기 있는 공간이라는 점이였다. 광장을 5개 영역으로 나누어 설문조사를 하였을 때, 역전광장, 지하철 역 입구, 공간전체의 3개 영역에서 한국인 보다 일본인의 긍정적인 평가가 높았다. 택시 승강장, 시티투어 버스 승강장의 2개 영역은 양국 모두 유사했으나, 공간의 쾌적성, 위험요소의 유무, 노약자 및 몸이 불편한 사람들의 배려에 관한 문항에서는 일본인의 부정적 의견이 높았다. 이는 이용자의 방문횟수와 문화적인 차이에 따라 다를 수도 있을 것이다.

종합해 보면, 연구 대상인 부산역 광장내의 공공 시설물은 역전광장 공간의 정체성을 명확하게 확립하는 구성요소로서 디자인이 요구되어야 하지만, 보행환경 측면에서의 정보전달 요소와 쾌적성에 관련된 요소는 대체적으로 낮은 수준이었다. 또한, 사회의 약자(노약자 및 장애인 등)를 배려한 유니버설디자인 시설을 충분히 반영하지 못하고 있음을 알 수 있었다.

부산역 광장의 공공디자인에 관한 인식조사를 통하여 한 도시의 문화와 역사, 정체성이 반영되어야 할 역전광장 디자인의 문제점을 구체적으로 파악할 수 있었다. 또한 본 연구는 연구자의 시각으로 공공 시설물을 분석했을 뿐만 아니라, 한국인과 외국인(일본인)이 부산역 광장의 공공 디자인에 대해 어떤 인식을 갖고 있는가를 비교·분석하였다. 이는 역이나 공항처럼 도시 거주자 외에도, 국내·외 많은 방문객들이 이용하는 공간이라는 점을 고려해 볼 때, 외국인이 받아들이는 부산역 공공디자인의 장·단점이 파악되었다는 점에서 그 의의를 찾아 볼 수 있겠다.

향후 연구에서는, 본 연구의 주요한 연구결과인 지역 아이덴티티와 통일감 결여라는 부분과 관련하여, 지역 아이덴티티가 도시를 대표하는 역전광장 공공디자인에 어떻게 반영되어야 할 것인가에 대한 집중적인 연구가 필요하다고 여겨진다. 그러기 위해서 다양한 대상으로 확대하여 실험 연구를 하여야 할 것이다.

참고문헌

- 김승환. 부산 도시환경론, 동아대학교 출판부, 2002, p75

- 권범철. 서울광장의 장소성에 관한 연구. 단국대석논, 2007
- 권영걸. 공공디자인 산책, 사미헌, 2008, p54
- 문선욱, 최희윤. 도시가로공간과 시설물 디자인에 관한 연구. 디자인과학연구, 2004
- 박상길. 도심 시민 광장 계획안(서울 시청앞 광장을 중심으로). 건국대석논, 2003, p5
- 박은실. 공공디자인 진흥을 위한 정책 연구. 공공디자인학연구, 2006, p91
- 박찬숙, 권영걸. 일본경제 공공디자인으로 다시 살어나다, 가인, 2008, p9
- 사영숙. 도시의 역사광장으로서 새로운 세종로를 위한 제안. 건국대석논, 2000
- 송진희. 문화도시 경쟁력과 디자인, 기문당, 2007
- 윤지영, 박재덕, 이운정. 부산역 광장 색채분석에 관한 연구. (사)한국색채학회 학술발표대회논문집, 2008, p164
- 조경진. 가로환경 디자인의 총체적 접근. 공공디자인학연구, 2006, p29
- 최인규. 공공디자인 펀더멘탈, 시공사, 2008, p50
- 최영준 외. 공적 공간으로서의 서울역 광장을 위한 제안. 디자인학연구, 2008, p63
- 한영호, 안진근. 현대도시환경디자인, 기문당, 2006, p88
- 황선영. 도시환경이미지 개선을 위한 공공디자인의 역할. 기초조형학연구, 2008
- Kevin Lynch. The Image of the City, 광문각, 2003, p10
- Richard Rogers. Cities for a small planet, 이후, 1998, p65