

‘사이 공간’(in-between space)에서의 소리, 공간, 이동의 상관성 연구: 인천국제공항의 사례를 중심으로*

안 동 근**

(한양대학교 교수)

권 현 석***

(한양대학교 연구원)

정 경 영****

(한양대학교 교수)

문 희 찬*****

(한양대학교 교수)

I. 들어가며

공간과 소리의 관계는 아무리 강조해도 지나치지 않다. 공간에서 소리가 울리고, 소리는 공간을 드러낸다. 반복되는 삶의 공간부터 때때로 경험하는 특별한 여행지까지 모든 곳에는 소리가 있다. 또 소리가 있는 곳을 찾아가 보면, 그 지점에는 여러 가지 풍경이 존재한다. 이렇게 공간과 소리는 많은 경우 함께

* 이 논문은 2015년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임(NRF-2015S1A5B8037080).

** 제1저자.

*** 교신저자.

**** 공동저자.

***** 공동저자.

한다. 공간과 소리가 교차하는 지점을 살펴보면, 우리가 몸담고 있는 시대의 흐름이 보인다. 오늘날의 경우 가장 대표적인 것으로 이동의 과정을 꼽을 수 있다. 건물이든 특정한 소리든 이동의 흐름과 무관한 것은 없어 보인다. 어쩌면 공간과 소리는 당대의 동향을 가장 섬세하게 반영하고 있는 현대인의 삶 영역인지도 모른다.

공간과 소리가 현대의 단면을 반영하는 가운데 공간에서는 ‘소리에 대한 사회적 기대’(social expectation of sound)가 강화된다. 이는 해당 공간과 관련되는 소리에 대한 기대로서 다수의 사람들을 지배하는 공간적 소리 규범을 말한다. 이러한 기대 속에서 사람들은 특정 공간과 관련되는 소리를 떠올린다. 어느 지점을 이동하다가 이 공간에 잠시 머물 때는 그러한 규범에 부응해서 그 곳에서 행동한다. 예를 들어, 잠실 야구장하면 여러 가지 응원가가 생각나고, 케이팝 그룹이 고척 스타디움에서 콘서트를 한다는 소식을 들으면, 케이팝 레퍼토리가 떠오른다. 그리고 이곳을 들를 때 우리는 이렇게 연상되는 노래를 실제로 부른다.

그런데 ‘소리’와 ‘이동의 흐름이 보이는 공간’과 그다지 관련성이 없어 보이는 경우가 있다. ‘사이 공간’(in-between space)이 바로 여기에 해당한다. 사이 공간이란 우리가 살거나 일하지 않는 공간으로서 어느 두 공간을 이동할 때 경유하는 공간을 말한다. 거리, 고속도로와 같은 경로부터 버스 정류장, 지하철 역, 공항 같은 경유지까지 우리 주변 곳곳이 사이 공간이다. 이러한 공간을 사람들은 매일 지나간다. 그리고 20세기와는 비교할 수 없을 정도로 자주 지나간다. 사이 공간이 현대의 이동의 흐름이 가장 두드러지는 공간이라고 해도 과언이 아니다. 여기서 ‘사이 공간에 과연 소리에 대한 사회적 기대가 있는가?’하는 질문이 제기된다. 사이 공간에는 어떠한 소리들이 있는가? 주차장, 공항에는 어떠한 소리들이 울리는가? 사이 공간과 연관된 소리를 쉽게 찾기 어렵다. 따라서 기대되는 특별한 사회적 행동도 언뜻 생각나지 않는다.

그러나 반대로 말하면, 이는 사이공간에서 어떠한 소리가 들려도 무방하다는 뜻이다. 그렇게 보면, 사이 공간은 공간적으로나 소리의 측면에서나 무한한 가능성을 지니는 공간이라고 볼 수 있다. 사실 이러한 가능성은 일부 사이 공간에서 엿보인다. 서울의 1~8호선 지하철역의 진입음이 하나의 예다. 승강장 내에서 열차가 진입할 때 다장조의 짧은 진입음 두 가지가 나온다. 상행선의

경우는 벨소리의 선율 1이, 하행할 때는 트럼펫 소리의 선율 2가 나온다. 승강장 내에서 자주 접하기에 대다수의 사람들은 그 선율을 듣고 멀리서도 열차의 방향을 구분한다. 나아가 그것을 ‘서울 지하철역’의 소리로 인식한다. 이러한 현상에서 우리는 두 가지 사실을 알 수 있다. 하나는 사이 공간과 관련되는 소리에 대한 사회적 기대가 형성되고 있다는 점이다. 다른 하나는 그러한 기대는 오늘날 이동의 흐름이 부각되는 사이 공간을 사람들이 점차 다르게 인식하는 가운데 구성되고 있다는 점이다.

이러한 점을 주목하여 본 논문은 사이 공간에서 실제로 소리, 공간, 이동의 과정이 상관성을 갖는지 그 여부를 알고자 통계학 기반의 양적 분석기법을 활용하는 인천국제공항의 사례 연구를 수행하고자 한다. 양적 연구를 선택한 이유는 양적 연구를 통해 복잡한 소리 현상에 대한 과학적 분석이 가능해 질적 연구에서 밝혀내기 어려운 개념들 사이의 관계를 보다 경험적이고 과학적으로 검증할 수 있기 때문이다. 아울러 인천공항을 선택한 이유는 공항이 사이 공간에 대한 점차 변화되는 사회적 인식을 잘 보여준다는 데 있다. 일각에서 공항은 ‘비(非)장소’(non-place)로서 이해된다.¹⁾ 비장소는 말 그대로 장소가 아닌 곳을 말하며 특별한 정체성이 없는 장소를 뜻한다. 공항을 비장소로 보는 입장은 사람들이 공항을 ‘경유’하기만 하고, 특별한 의미가 있는 활동을 하지 않는다는 점을 주목한다. 그러나 다른 한쪽에서는 공항을 장소로 본다. 특히 국제공항은 점차 도시화되고 있다.²⁾ 이곳에는 프랜차이즈 식당과 커피숍, 서점, 미술관, 종교 시설, 미술관 등 다양한 시설이 있다. 승객들은 탑승하기 전에 도시에서처럼 이러한 시설을 이용하며 문화생활을 한다. 이러한 상황에서 공항을 단지 지나치는 곳이라기보다는 중간 도착지로 인식하는 경향이 생기고 있다.

이렇게 공항에 대한 사회적 인식이 달라지고 있는 상황에서 공항 관련 소리에 대한 사회적 기대도 함께 형성되고 있는지 확인해 볼 필요가 있다. 두 가지 측면에서 그렇다. 먼저, 본 문제를 연구할 때, 공항이 소리의 측면에서도

1) Mark Augé, 『비장소: 초근대성의 인류학 입문』(*Non-lieux: Introduction à une Anthropologie de la Surmodernité*), 이상길·이윤영 공역 (서울: 아카넷, 2017) 참조.

2) John Urry, 『모빌리티』(*Mobilities*), 강현수·이희상 공역 (서울: 아카넷, 2014), 272-273 참조.

장소인지 확인할 수 있다. 나아가 그러한 기대가 저변에 있는 것으로 판단될 경우, 소리의 측면에서 무한한 가능성을 지니는 사이공간으로서의 공항, 그곳에 의미 있는 소리를 제공할 수 있는 기회를 모색할 수 있다.

현재까지 본 논문이 다루는 주제와 이 논문이 활용하는 양적 분석기법을 동시에 활용하는 연구는 없다고 해도 과언이 아니다. 국제공항의 소리 환경에 대한 인문·사회과학적 연구는 매우 드문 가운데, 인천국제공항에서 참여자들이 소리를 어떻게 듣는가를 알아보는 실험을 통해 소리 청취 교육관을 모색하는 연구가 사이 공간 소리 환경 듣기에 관한 인문학적 논의를 제공하고 있다.³⁾ 본 논문의 주제의 범위를 넓히면, 청취 방식부터 소리 환경학(sound ecology)까지 다양한 주제를 다루는 도시 소리 풍경에 대한 연구를 찾을 수 있다.⁴⁾ 그러나 언급한 선행 연구들은 소리, 공간, 이동의 연관성을 대규모 인원을 대상으로 연구하지 않는다. 그러한 연관성을 파악하려면 다수의 참여자 경험에 근거하는 양적 연구가 필요하다. 이러한 연구는 소리 환경의 실제 상황에 보다 근접할 수 있기 때문이다.

따라서 본 연구는 주제나 방법론의 측면에서 소리 연구의 외연을 확장시키려 하는 새로운 시도로 볼 수 있다. 그리고 인천공항 관련 소리에 대한 사회적 기대 여부를 파악함으로써 소리가 없는 여러 사이공간에 소리를 제공할 수 있는 근거를 확보하려 하는 의미 있는 실천으로 볼 수 있다. 다음 장에서 본 연구는 인천공항 여행객과 근무자, 본 연구를 위해 인천공항을 방문한 대학생에 대한 설문 조사를 기반으로 하는 양적 통계 연구 방법을 설명하고자 한다. 그리고 ‘소리와 공간’, ‘소리와 이동’, ‘소리와 환경’, ‘공간과 이동’, ‘공간과 환경’, ‘이동과 환경’의 관계를 살펴보고자 한다.

3) 권현석, “소리 풍경 다시 듣기: ‘복합 청각주의’의 실현 가능성 연구,” 『음악논단』 39 (2018), 123-150.

4) 도시 소리 풍경 전반에 대한 논의로는 다음의 문헌이 있다. Torsten Wissmann, *Geographies of Urban Sound* (London and New York: Routledge, 2016). 소리 환경을 인식하는 데 영향을 끼치는 공감각적 요소에 대한 논의로는 다음의 연구가 있다. 장형석, 김용희, 홍주영, 전진용. “사운드워크를 통한 도심 사운드스케이프의 컨텍스트 요소 평가,” 『한국소음진동공학회 2010년도 추계학술대회 논문집』, 2010. 한국소음진동공학회, 409-410. 사람들이 가지는 소리 풍경의 ‘개념’을 도시 소리 풍경 개선을 위한 고려 사항으로 제시하는 논의로는 다음의 연구가 있다. Manon Raimbault and Danièle Dubois, “Urban Soundscapes: Experiences and Knowledge,” *Cities* 22/5 (2005), 339-350.

II. 연구방법

본 연구를 위해 2016년 5월 인천공항을 이용하는 여행객, 공항에서 상주하는 근무자, 이 연구에 참여하는 대학생들을 포함한 106명을 대상으로 인천공항 안에서 설문조사를 실시하였다. 인천공항은 국가 보안시설로 설문조사를 하기 어려운 공간이기에 표본의 크기를 더 키울 수 없었다. 비록 표본이 작아 보이지만 수집된 자료의 신뢰도는 적합하다. 설문자료 분석을 위해 SPSS 24.0을 활용하여 기술통계와 상관관계분석을 실시하였다.⁵⁾

설문조사를 위한 설문 구성은 다음과 같다. '소리'를 측정하기 위하여 '소리가 상쾌하다-불쾌하다', '소리가 경쾌하다-둔탁하다', '음악이 기분 좋다-기분 나쁘다', '음악이 환경과 어울린다-어울리지 않는다', '음악 볼륨이 너무 높다-너무 낮다', '안내방송이 또렷하다-울림현상이 있다', '안내방송이 잘 들린다-소음 때문에 잘 들리지 않는다'는 7개 각 항목에 대하여 7점 척도를 사용하였다(신뢰도 $\alpha=.695$). '공간'을 측정하기 위하여 '공간이 쾌적하다-답답하다', '공간이 넓은 느낌이 든다-좁은 느낌이 든다', '공간이 여유롭다-복잡하다', '공간 디자인이 좋다-나쁘다', '천장이 높은 느낌이다-낮은 느낌이다', '조명이 편안하다-불편하다'는 6개 각 항목에 대하여 7점 척도를 사용하였다(신뢰도 $\alpha=.812$). '이동'을 측정하기 위하여 '이동이 피곤하다-상쾌하다', '이동 거리가 멀다-가깝다', '이동 안내 표시가 좋다/편하다-나쁘다/불편하다', '이동을 위한 디자인이 좋다-불편하다'는 4개 각 질문에 대하여 7점 척도를 사용하였다(신뢰도 $\alpha=.632$). '환경'을 측정하기 위하여 '전체 환경이 좋다-나쁘다', '전체 환경이 산뜻하다-우중충하다', '전체 환경이 기분 좋다-기분 나쁘다', '실 곳/의자/시설이 좋다-나쁘다', '소음이 심하다-없다', '공항 내 전체적 색깔이 좋다-나쁘다', '공항 내 디자인이 좋다-나쁘다', '공항 내 조명이 밝다-어둡다', '공항 내 사람이 붐빈다-한적하다', '공항 내 환경이 몰입하기 쉽다-어렵다'는 10개 항목에 대하여 7점 척도를 사용하였다(신뢰도 $\alpha=.805$).

5) 참고로 상관관계분석은 현상에 관련된 두 변수 또는 개념이 서로 관계를 맺고 있는지를 탐구하는 통계기법이다. 그러나 변수나 개념들 간의 원인과 결과 즉 인과 관계는 알려주지 않는다.

III. 연구결과

1. 소리와 공간의 상관관계

소리와 공간의 관계를 탐구하기 위하여 상관관계분석을 실시한 결과, 소리와 공간은 서로 상관관계가 있는 것으로 나타났다(〈표 1-1〉 참조). 인천공항 안에서 발생하고 있는 ‘소리가 상쾌하다’고 생각할수록 인천공항 이용자는 인천공항 안의 ‘공간이 쾌적하다’고 생각하는 경향이 있는 것으로 나타났다($r=.337, P<.01$). 마찬가지로 인천공항 안에서 발생하고 있는 소리가 경쾌하고($r=2.44, P<.01$), 음악이 기분 좋고($r=.374, P<.01$), 음악이 환경과 어울리고($r=.425, P<.01$), 안내방송이 또렷하고($r=.208, P<.05$), 잘 들린다고($r=.241, P<.05$) 생각할수록, 인천공항 안의 ‘공간은 쾌적하다’고 생각하는 경향이 높다. 그러나 ‘음악 볼륨의 높낮이’는 인천공항 안의 ‘쾌적성’과 상관관계가 없는 것으로 나타났다($r=.018, P<.05$).

인천공항 안에서 발생하고 있는 소리가 ‘기분 좋다($r=.274, P<.01$)’, ‘음악이 환경과 잘 어울린다($r=.299, P<.01$)’, ‘안내방송이 잘 들린다($r=.273, P<.01$)’고 생각하는 사람들은 인천공항 안의 공간이 ‘넓은 느낌이 든다’고 생각하는 것으로 나타났다. 그러나 인천공항 안의 소리의 상쾌함($r=.143, P<.05$), 경쾌함($r=.021, P<.05$), 음악이 기분 좋은 정도, 볼륨의 높낮이($r=.158, P<.05$), 안내방송 또렷함($r=.190, P<.05$)이나 울림현상은 인천공항 안의 공간에 대한 ‘넓은 느낌’과는 상관관계가 유의미하지 않은 것으로 나타났다.

인천공항 안에서 발생하고 있는 ‘소리가 상쾌하고($r=.239, P<.01$)’, ‘경쾌하고($r=.217, P<.05$)’, ‘음악이 기분 좋고($r=.322, P<.01$)’, ‘음악이 환경과 어울리고($r=.306, P<.01$)’, ‘안내방송이 울림현상이 없이 또렷하고($r=.241, P<.05$)’, ‘안내방송이 소음에 방해받지 않아 잘 들릴수록($r=.340, P<.05$)’, 인천공항 이용자는 인천공항 안의 공간이 복잡하지 않고 여유롭다고 생각하는 것으로 나타났다. 그러나 음악 볼륨의 높낮이($r=-.028, P<.05$)는 인천공항 안의 공간에 대한 공항 이용자의 생각과는 유의미한 상관관계를 보여주지 않았다.

인천공항 안에서 발생하고 있는 ‘소리가 상쾌하고($r=.312, P<.01$)’, ‘음악이 기분 좋고($r=.460, P<.01$)’, ‘음악이 환경과 어울리고($r=.518, P<.01$)’, ‘안내

방송이 울림현상이 없이 또렷하고($r=.271, P<.01$), ‘안내방송이 소음에 방해받지 않아 잘 들릴수록($r=.294, P<.01$)’, 인천공항 이용자는 인천공항 안의 공간 디자인이 좋다고 생각하는 것으로 나타났다. 그러나 소리의 경쾌함($r=.164, P<.05$)이나 음악 볼륨의 높낮이($r=.101, P<.05$)는 인천공항 안의 공간에 대한 공항 이용자의 생각과는 유의미한 상관관계를 보여주지 않았다.

인천공항 안에서 발생하고 있는 소리와 관련하여 ‘안내방송이 울림현상이 또렷하고($r=.208, P<.05$)’, ‘안내방송이 소음에 방해받지 않고 잘 들린다($r=.268, P<.01$)’고 생각할수록 인천공항 안의 천장 높이가 높은 느낌이 든다고 생각하는 것으로 나타났다. 그러나 인천공항 안에서 발생하고 있는 ‘소리가 상쾌하고($r=.160, P<.05$)’, ‘소리가 경쾌하고($r=.110, P<.05$)’, ‘음악이 기분 좋고($r=.187, P<.05$)’, ‘음악이 환경과 어울리고($r=.152, P<.05$)’ 것과 ‘음악 볼륨의 높낮이($r=.172, P<.05$)’는 인천공항 이용자가 공항 안의 천장에 대해 느끼는 감정과는 유의미한 상관관계를 보여주지 않았다.

인천공항 안에서 발생하고 있는 ‘소리가 상쾌하고($r=.351, P<.01$)’, ‘소리가 경쾌하고($r=.263, P<.01$)’, ‘음악이 기분 좋고($r=.350, P<.01$)’, ‘음악이 주위 환경과 잘 어울린다($r=.266, P<.01$)’고 생각할수록, 인천공항 안의 ‘조명이 편안하다’고 생각하는 것으로 나타났다. 그러나 인천공항 안에서 들려오는 음악 볼륨의 높낮이($r=.027, P<.05$), 안내방송의 울림현상이나 또렷함($r=-.302, P<.05$), 공항 안에서 발생하는 소음 때문에 안내방송이 잘 들리지 않는 것($r=.044, P<.05$)과 공항 안의 조명에 대한 생각은 유의미한 상관관계가 없는 것으로 나타났다.

〈표 1-1〉 소리와 공간의 상관관계 (사례수=106)

		소리						
		1-1 상쾌	1-2 경쾌	1-3 기분	1-4 환경	1-5 볼륨	1-6 방송뚜렷	1-7 방송들림
공간	2-1 쾌적	.337**	.244*	.374**	.425**	.018	.208*	.241*
	2-2 넓은 느낌	.143	.021	.274**	.299**	.158	.190	.273**
	2-3 여유롭다	.239*	.217*	.322**	.306**	-.028	.241*	.340**
	2-4 디자인	.312**	.164	.460**	.518**	.101	.271**	.294**
	2-5 천장	.160	.110	.187	.152	.172	.208*	.268**
	2-6 조명	.351**	.263**	.350**	.266**	.027	-.032	.044

* 상관계수가 0.05 수준에서 유의(양측).

** 상관계수가 0.01 수준에서 유의(양측).

2. 소리와 이동의 상관관계

소리와 이동의 관계를 탐구하기 위하여 상관관계분석을 실시한 결과, 소리와 이동은 서로 상관관계가 있는 것으로 나타났다(〈표 1-2〉 참조). 인천공항 안에서 들려오는 음악이 주변 환경과 잘 어울린다고 생각할수록, 인천공항 이용자는 공항 안에서 이동하면서 피로를 느끼기보다는 상쾌함을 느끼는 것으로 나타났다($r=-.194$, $P<.05$). 그러나 인천공항 안에서 발생하고 있는 소리의 상쾌함($r=-.142$, $P<.05$), 경쾌함($r=-.108$, $P<.05$), 음악의 기분 좋음($r=-.161$, $P<.05$), 음악 볼륨의 높낮이($r=.056$, $P<.05$), 안내방송의 울림현상이나 뚜렷함($r=-.011$, $P<.05$), 소음에 의한 안내방송의 방해 정도($r=-.002$, $P<.05$)는 인천공항 안에서 이동하면서 느끼는 피로감이나 상쾌함과 유의미한 상관관계가 나타나지 않았다.

인천공항 안에서 들려오는 ‘음악이 주변 환경과 잘 어울린다’고 생각할수록, 인천공항 이용자는 공항 안에서의 ‘이동 거리가 가깝다’고 느끼는 경향이 있는 것으로 나타났다($r=-.213$, $P<.05$). 그러나 인천공항 안에서 발생하고 있는 소

리의 상쾌함($r=-.188, P<.05$), 경쾌함($r=-.139, P<.05$), 음악의 기분 좋음($r=-.157, P<.05$), 음악 볼륨의 높낮이($r=.020, P<.05$), 안내방송의 울림현상이나 또렷함($r=-.181, P<.05$), 소음에 의한 안내방송의 방해 정도($r=-.127, P<.05$)는 인천공항 안에서 이동하면서 느끼는 거리감과는 유의미한 상관관계가 나타나지 않았다.

인천공항 안에서 발생하고 있는 ‘소리가 상쾌하고($r=.210, P<.05$)’, ‘소리가 경쾌하고($r=.215, P<.05$)’, ‘음악이 주위 환경과 잘 어울린다($r=.208, P<.05$)’고 생각할수록, 인천공항 안의 ‘이동 안내표시가 좋고 편하다’고 생각하는 것으로 나타났다. 그러나 인천공항 안에서 들려오는 음악이 기분 좋게 느껴지는 것($r=.183, P<.05$), 음악 볼륨의 높낮이($r=-.040, P<.05$), 안내방송의 울림현상이나 또렷함($r=.126, P<.05$), 공항 안에서 발생하는 소음 때문에 안내방송이 잘 들리지 않는 것($r=.147, P<.05$)과 공항 안의 이동 안내 표시의 좋고 편안함과는 유의미한 상관관계가 없는 것으로 나타났다.

인천공항 안에서 발생하고 있는 ‘소리가 상쾌하고($r=.261, P<.01$)’, ‘소리가 경쾌하고($r=.250, P<.01$)’, ‘음악이 주위 환경과 잘 어울리고($r=.242, P<.05$)’, ‘안내방송이 울림현상 없이 또렷하게 잘 들리고($r=.267, P<.01$)’, 또 ‘공항 안에서 발생하는 소음 없이 안내방송이 잘 들린다($r=.243, P<.05$)’고 생각할수록, 인천공항 안의 ‘이동을 위한 디자인이 불편하지 않고 좋다’고 생각하는 것으로 나타났다. 그러나 인천공항 안에서 들려오는 음악이 기분 좋게 느껴진다($r=.172, P<.05$)거나, 음악 볼륨의 높낮이($r=.084, P<.05$)에 대한 생각과, 공항 안 이동을 위한 디자인이 불편하다거나 좋다는 생각과는 유의미한 상관관계가 없는 것으로 나타났다.

〈표 1-2〉 소리와 이동의 상관관계

		소리						
		1-1 상쾌	1-2 경쾌	1-3 기분	1-4 환경	1-5 볼륨	1-6 방송또렷	1-7 방송들림
이동	3-1 이동 피곤	-0.142	-0.108	-0.161	-0.194*	.056	-0.011	-0.002
	3-2	-0.188	-0.139	-0.157	-0.213*	.020	-0.181	-0.127

		소리						
		1-1 상쾌	1-2 경쾌	1-3 기분	1-4 환경	1-5 볼륨	1-6 방송도렷	1-7 방송들림
	이동 거리							
	3-3 안내 표시	.210*	.215*	.183	.208*	-.040	.126	.147
	3-4 이동을 위한 디자인	.261**	.250**	.172	.242*	.084	.267**	.243*

*.상관관계가 0.05 수준에서 유의(양측).

**상관관계가 0.01 수준에서 유의(양측).

3. 소리와 환경의 상관관계

소리와 환경의 관계를 탐구하기 위하여 상관관계분석을 실시한 결과, 소리와 환경은 서로 상관관계가 있는 것으로 나타났다(〈표 1-3〉 참조). 인천공항 안에서 발생하고 있는 ‘소리가 상쾌하고($r=.392, P<.05$)’, ‘소리가 경쾌하고($r=.272, P<.01$)’, ‘음악이 기분 좋고($r=.448, P<.01$)’, ‘음악이 주위 환경과 잘 어울린다($r=.440, P<.01$)’고 생각할수록, 인천공항 이용자는 인천공항 안의 ‘전체적 환경이 좋다’고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그러나 ‘음악 볼륨의 높낮이($r=.053, P<.05$)’, ‘안내방송의 울림현상 없이 또렷함($r=.092, P<.05$)’, ‘안내방송이 소음 때문에 들리지 않는 정도($r=.163, P<.05$)’에 대한 생각과 인천공항 안에서의 환경에 대한 전체적 평가 즉 좋고 나쁨에 대한 생각과는 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안에서 발생하고 있는 ‘소리가 상쾌하고($r=.530, P<.01$)’, ‘소리가 경쾌하고($r=.384, P<.01$)’, ‘음악이 기분 좋고($r=.471, P<.01$)’, ‘음악이 주위 환경과 잘 어울린다($r=.424, P<.01$)’고 생각할수록, 인천공항 이용자는 인천공항 안의 ‘전체적 환경이 우중충하지 않고 산뜻하다’고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그러나 ‘음악 볼륨의 높낮이($r=-.021, P<.05$)’, ‘안내방송의 울림현상 없이 또렷함($r=.103, P<.05$)’, ‘안내방송이 소음 때문에 들리지 않는 정도($r=.151, P<.05$)’에 대한 생각과 인천공항 안에서의 환경에 대한 전체적 평가 즉 우중충하거나 산뜻한지에 대한 생각과는 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안에서 발생하고 있는 '소리가 상쾌하고($r=.577, P<.01$)', '소리가 경쾌하고($r=.407, P<.01$)', '음악이 기분 좋고($r=.614, P<.01$)', '음악이 주위 환경과 잘 어울리고($r=.537, P<.01$)', '안내방송이 소음에 방해받지 않고 잘 들린다($r=.214, P<.05$)'고 생각할수록, 인천공항 이용자는 인천공항 안의 '전체적 환경이 기분 좋다'고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그러나 '음악 볼륨의 높낮이($r=.004, P<.05$)', '안내방송이 울림현상 없이 또렷한지($r=.126, P<.05$)'에 대한 생각과 인천공항 안에서의 환경에 대한 전체적 평가 즉 기분 좋은지에 대한 생각과는 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안에서 발생하고 있는 '소리가 상쾌하고($r=.280, P<.01$)', '소리가 경쾌하고($r=.213, P<.05$)', '음악이 기분 좋고($r=.457, P<.01$)', '음악이 주위 환경과 잘 어울린다($r=.457, P<.01$)'고 생각할수록, 인천공항 이용자는 인천공항 안의 '실 곳/의자/시설이 좋다'고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그러나 '음악 볼륨의 높낮이($r=-.068, P<.05$)', '안내방송이 울림현상 없이 또렷함($r=.110, P<.05$)', '안내방송이 소음 때문에 들리지 않는 정도($r=.116, P<.05$)'에 대한 생각과 인천공항 안의 '실 곳/의자/시설이 좋은지'에 대한 평가는 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안에서 발생하고 있는 '소리가 상쾌하고($r=-.518, P<.01$)', '소리가 경쾌하고($r=-.455, P<.01$)', '음악이 기분 좋고($r=-.342, P<.01$)', '음악이 주위 환경과 잘 어울린다($r=-.323, P<.01$)'고 생각할수록, 인천공항 이용자는 인천공항 안의 '소음이 없다'고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 물론 '소음이 없다거나 심하지 않다'고 느끼기 때문에 소리가 상쾌하고 경쾌하고, 음악이 기분 좋고, 주위 환경과 잘 어울린다고 생각할 수도 있다. 그러나 '음악 볼륨의 높낮이($r=.077, P<.05$)', '안내방송이 울림현상 없이 또렷함($r=-.009, P<.05$)', '안내방송이 소음 때문에 들리지 않는 정도($r=-.011, P<.05$)'에 대한 생각과 인천공항 안의 '소음'에 대한 평가는 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안에서 발생하고 있는 '소리가 상쾌하고($r=.287, P<.01$)', '소리가 경쾌하고($r=.219, P<.05$)', '음악이 기분 좋고($r=.317, P<.01$)', '음악이 주위 환경과 잘 어울린다($r=.282, P<.01$)'고 생각할수록, 인천공항 이용자는 인천공항 안의 '디자인이 좋다'고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그리고

인천공항 안의 ‘디자인이 좋다’고 생각할수록, 인천공항 안에서 발생하고 있는 ‘소리가 상쾌하고’, ‘소리가 경쾌하고’, ‘음악이 기분 좋고’, ‘음악이 주위 환경과 잘 어울린다’고 평가할 수도 있다. 그러나 ‘음악 볼륨의 높낮이($r=.139$, $P<.05$)’, ‘안내방송이 울림현상 없이 또렷함($r=.059$, $P<.05$)’, ‘안내방송이 소음 때문에 들리지 않는 정도($r=.095$, $P<.05$)’에 대한 생각과 인천공항 안의 ‘전체적 색깔의 좋거나 나쁨’에 대한 평가는 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안에서 발생하고 있는 ‘소리가 상쾌하고($r=.290$, $P<.01$)’, ‘소리가 경쾌하고($r=.283$, $P<.01$)’, ‘음악이 기분 좋고($r=.248$, $P<.05$)’, ‘음악이 주위 환경과 잘 어울리고($r=.238$, $P<.05$)’, ‘음악 볼륨이 적당하고($r=.226$, $P<.05$)’, ‘안내방송이 울림현상 없이 또렷하다($r=.221$, $P<.05$)’고 생각할수록, 인천공항 이용자는 인천공항 안의 ‘조명이 밝다’고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그리고 인천공항 안의 ‘조명이 밝다’고 생각할수록, 인천공항 안에서 발생하고 있는 ‘소리가 상쾌하고’, ‘소리가 경쾌하고’, ‘음악이 기분 좋고’, ‘음악이 주위 환경과 잘 어울리고’, ‘음악 볼륨이 적당하고’, ‘안내방송이 울림현상 없이 또렷하다’고 평가할 수도 있다. 그러나 ‘안내방송이 소음 때문에 들리지 않는 정도($r=.143$, $P<.05$)’에 대한 생각과 인천공항 안의 ‘조명의 밝기’에 대한 평가는 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안에서 들려오는 ‘음악의 볼륨이 높고($r=.217$, $P<.05$)’, ‘안내방송이 울림현상 없이 또렷하다($r=.193$, $P<.05$)’고 생각할수록, 인천공항 이용자는 인천공항 안에서 ‘한적하기보다는 사람들로 붐빈다’고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그리고 인천공항 안에서 ‘한적하기보다는 사람들로 붐빈다’고 생각할수록, 인천공항 안에서 들려오는 ‘음악의 볼륨이 높고’, ‘안내방송이 울림현상 없이 또렷하다’고 평가할 수도 있다. 그러나 인천공항 안에서 발생하고 있는 ‘소리가 상쾌하고($r=-.099$, $P<.05$)’, ‘소리가 경쾌하고($r=-.016$, $P<.05$)’, ‘음악이 기분 좋고($r=-.077$, $P<.05$)’, ‘음악이 주위 환경과 잘 어울리고($r=-.078$, $P<.05$)’, ‘소음 때문에 안내방송이 잘 들리지 않는지 어떤지($r=.127$, $P<.05$)’에 대한 생각과 인천공항 안에서 ‘한적하게 느끼는지 아니면 사람들로 붐비는지’에 대한 평가는 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안에서 들려오는 ‘음악이 기분 좋다($r=.218$, $P<.05$)’고 생각할수

록, 인천공항 안에서의 '환경에 몰입하기 쉽다'고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그리고 인천공항 안에서의 '환경에 몰입하기 쉽다'고 생각할수록, 인천공항 안에서 들려오는 '음악이 기분 좋다'고 생각하는 경향이 높다고 볼 수도 있다. 그러나 인천공항 안에서 발생하고 있는 '소리가 상쾌하고($r=.128, P<.05$)', '소리가 경쾌하고($r=.039, P<.05$)', '음악이 주위 환경과 잘 어울리고($r=.184, P<.05$)', '음악 볼륨의 높낮이($r=.118, P<.05$)', '안내방송이 울림현상 없이 또렷이 잘 들리는지($r=.118, P<.05$)', 소음으로 인해 안내방송이 잘 들리지 않는지($r=.100, P<.05$)에 대한 평가는 인천공항 안에서의 '환경이 몰입하기 좋은지 어려운지'에 대한 평가와 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

〈표 1-3〉 소리와 환경의 상관관계

		소리						
		1-1 상쾌	1-2 경쾌	1-3 기분	1-4 환경	1-5 볼륨	1-6 방송또렷	1-7 방송울림
환경	4-1 좋다	.392**	.272**	.448**	.440**	.053	.092	.163
	4-2 산뜻	.530**	.384**	.471**	.424**	-.021	.103	.151
	4-3 기분	.577**	.407**	.614**	.537**	.004	.126	.214*
	4-4 실 곳/ 의자/ 시설	.280**	.213*	.457**	.457**	-.068	.110	.116
	4-5 소음 심함	-.518**	-.455**	-.342**	-.323**	.077	-.009	-.011
	4-6 색깔	.247*	.236*	.297**	.214*	.139	.059	.095
	4-7 디자인	.287**	.219*	.317**	.282**	.108	.023	.065
	4-8 조명	.290**	.283**	.248*	.238*	.226*	.221*	.143
	4-9 밝힌다	-.099	-.016	-.077	-.078	.217*	.193*	.127
	4-10 몰입	.128	.039	.218*	.184	-.050	.118	.100

*.상관관계가 0.05 수준에서 유의(양측).

**..상관관계가 0.01 수준에서 유의(양측).

4. 공간과 이동의 상관관계

공간과 이동의 관계를 탐구하기 위하여 상관관계분석을 실시한 결과, 공간과 이동은 서로 상관관계가 있는 것으로 나타났다(〈표 2-1〉 참조). 인천공항 안

의 ‘조명이 편안하다’고 생각할수록, 인천공항 안에서 ‘이동이 피곤하기보다는 상쾌하다’고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다($r=-.255$, $P<.05$). 그러나 ‘공간이 쾌적/답답한지($r=-.061$, $P<.05$)’, ‘공간의 좁은지/넓은지($r=-.022$, $P<.05$)’, ‘복잡한지/여유로운지($r=-.089$, $P<.05$)’, ‘디자인이 좋은지/나쁜지($r=-.127$, $P<.05$)’, ‘천장의 높낮이($r=.012$, $P<.05$)’에 대한 생각은 인천공항 안에서 ‘이동의 상쾌함이나 피곤함’에 대한 평가와 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안의 ‘공간이 쾌적/답답한지($r=-.018$, $P<.05$)’, ‘공간이 좁은지/넓은지($r=.063$, $P<.05$)’, ‘복잡한지/여유로운지($r=-.109$, $P<.05$)’, ‘디자인이 좋은지/나쁜지($r=-.032$, $P<.05$)’, ‘천장의 높낮이($r=.160$, $P<.05$)’, ‘조명의 편안함($r=-.090$, $P<.05$)’에 대한 생각은 인천공항 안에서 ‘이동거리의 멀고/가까운지’에 대한 평가와 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안의 ‘공간이 쾌적하다($r=.252$, $P<.01$)’, ‘디자인이 좋다($r=.398$, $P<.01$)’, ‘천장이 높은 느낌이다($r=.358$, $P<.01$)’, ‘조명이 편안하다($r=.329$, $P<.01$)’고 생각할수록, 인천공항 이용자는 인천공항 안에 있는 ‘이동 안내 표시가 좋고 편안하다’고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그러나 인천공항 안에서의 ‘공간이 좁은지/넓은지($r=.161$, $P<.05$)’, ‘복잡한지/여유로운지($r=.186$, $P<.05$)’에 대한 생각은 인천공항 안에 있는 ‘이동 안내 표시가 좋고 편안한지’에 대한 평가와는 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안의 ‘공간이 답답하기보다 쾌적하고($r=.277$, $P<.01$)’, ‘공간이 넓은 느낌이 들고($r=.213$, $P<.05$)’, ‘복잡하기보다 여유롭고($r=.214$, $P<.05$)’, ‘디자인이 좋고($r=.394$, $P<.01$)’, ‘천장이 높은 느낌이 들고($r=.280$, $P<.01$)’, ‘조명의 편안하다($r=.314$, $P<.01$)’고 생각할수록, 인천공항 이용자는 공항 안에서 ‘이동을 위한 디자인이 불편하지 않고 좋다’고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다.

〈표 2-1〉 공간과 이동의 상관관계

		공간					
		2-1 쾌적	2-2 넓은 느낌	2-3 여유롭다	2-4 디자인	2-5 천장	2-6 조명
이동	3-1 이동 피곤	-.061	-.022	-.089	-.127	.012	-.225*
	3-2 이동 거리	-.018	.063	-.109	-.032	.160	-.090
	3-3 안내 표시	.252**	.161	.186	.398**	.358**	.329**
	3-4 이동을 위한 디자인	.277**	.213*	.214*	.394**	.280**	.314**

*.상관관계가 0.05 수준에서 유의(양측).

** .상관관계가 0.01 수준에서 유의(양측).

5. 공간과 환경의 상관관계

공간과 환경의 관계를 탐구하기 위하여 상관관계분석을 실시한 결과, 공간과 환경은 서로 상관관계가 있는 것으로 나타났다(〈표 2-2〉 참조). 인천공항 안의 '공간이 답답하기보다 쾌적하고($r=.571, P<.01$)', '공간이 넓은 느낌이 들고($r=.429, P<.01$)', '복잡하기보다 여유롭고($r=.431, P<.01$)', '공간 디자인이 좋고($r=.592, P<.01$)', '천장이 높은 느낌이 들고($r=.381, P<.01$)', '조명이 편안하다($r=.580, P<.01$)'고 생각할수록, 인천공항 이용자는 공항 안에서 '전체적 환경이 좋다'고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다.

인천공항 안의 '공간이 답답하기보다 쾌적하고($r=.648, P<.01$)', '공간이 넓은 느낌이 들고($r=.441, P<.01$)', '복잡하기보다 여유롭고($r=.471, P<.01$)', '공간 디자인이 좋고($r=.604, P<.01$)', '천장이 높은 느낌이 들고($r=.340, P<.01$)', '조명이 편안하다($r=.497, P<.01$)'고 생각할수록, 인천공항 이용자는 공항 안에서 '전체적 환경이 우중충하지 않고 산뜻하다'고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다.

인천공항 안의 '공간이 답답하기보다 쾌적하고($r=.566, P<.01$)', '공간이 넓은 느낌이 들고($r=.420, P<.01$)', '복잡하기보다 여유롭고($r=.474, P<.05$)',

‘공간 디자인이 좋고($r=.619, P<.01$)’, ‘천장이 높은 느낌이 들고($r=.338, P<.05$)’, ‘조명이 편안하다($r=.571, P<.05$)’고 생각할수록, 인천공항 이용자는 공항 안에서 ‘전체적 환경이 기분 좋다’고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다.

인천공항 안의 ‘공간이 답답하기보다 쾌적하고($r=.389, P<.01$)’, ‘공간이 넓은 느낌이 들고($r=.308, P<.01$)’, ‘복잡하기보다 여유롭고($r=.388, P<.05$)’, ‘공간 디자인이 좋고($r=.530, P<.01$)’, ‘천장이 높은 느낌이 들고($r=.226, P<.01$)’, ‘조명이 편안하다($r=.391, P<.01$)’고 생각할수록, 인천공항 이용자는 공항 안에서 ‘실 곳도, 의자도, 시설도 좋다’고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다.

인천공항 안의 ‘공간이 여유롭지 못하고 복잡하고($r=.298, P<.01$)’, ‘조명이 불편하다($r=.240, P<.05$)’고 생각할수록 인천공항 이용자는 공항 안에서 ‘소음이 심하다’고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그리고 반대로 공항 안에서 ‘소음이 없다’고 생각할수록 인천공항 안의 ‘공간이 여유롭고, 조명이 편안하다’고 생각하는 경향이 높다고 볼 수 있다. 그러나 인천공항 안의 ‘공간이 답답하기보다 쾌적하고($r=-.183, P<.05$)’, ‘공간이 넓은 느낌이 들고($r=-.052, P<.05$)’, ‘공간 디자인이 좋고($r=-.128, P<.05$)’, ‘천장이 높은 느낌인지 낮은 느낌인지($r=-.046, P<.05$)’에 대한 생각과 인천공항 안에서 발생하고 있는 ‘소음의 정도’에 대한 평가와는 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안의 ‘공간이 답답하기보다 쾌적하고($r=.419, P<.01$)’, ‘공간이 넓은 느낌이 들고($r=.302, P<.01$)’, ‘복잡하기보다 여유롭고($r=.270, P<.01$)’, ‘공간 디자인이 좋고($r=.511, P<.01$)’, ‘천장이 높은 느낌이 들고($r=.280, P<.01$)’, ‘조명이 편안하다($r=.404, P<.01$)’고 생각할수록, 인천공항 이용자는 공항 안의 ‘전체적 색깔이 좋다’고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다.

인천공항 안의 ‘공간이 답답하기보다 쾌적하고($r=.399, P<.01$)’, ‘공간이 넓은 느낌이 들고($r=.291, P<.01$)’, ‘복잡하기보다 여유롭고($r=.270, P<.01$)’, ‘공간 디자인이 좋고($r=.608, P<.01$)’, ‘천장이 높은 느낌이 들고($r=.253, P<.01$)’, ‘조명이 편안하다($r=.383, P<.01$)’고 생각할수록, 인천공항 이용자는 공항 안의 ‘전체적 디자인이 좋다’고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그리고 거꾸로 인천공항 이용자는 공항 안의 ‘전체적 디자인이 좋다’고 생각할

수록, 인천공항 안의 '공간이 답답하기보다 쾌적하고', '공간이 넓은 느낌이 들고', '복잡하기보다 여유롭고', '공간 디자인이 좋고', '천장이 높은 느낌이 들고', '조명이 편안하다'고 생각할 수도 있다.

인천공항 안의 '공간이 답답하기보다 쾌적하고($r=.267, P<.01$)', '공간 디자인이 좋고($r=.213, P<.05$)', '천장이 높은 느낌이 들고($r=.295, P<.01$)', '조명이 편안하다($r=.281, P<.01$)'고 생각할수록, 인천공항 이용자는 '공항 안의 조명이 밝다'고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그러나 '공간이 넓거나 좁은 느낌이 드는지($r=.124, P<.05$)', '공간이 복잡하기보다 여유로운지($r=.162, P<.05$)'에 대한 생각은 공항 내 '조명의 밝기'에 대한 평가와 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안의 공간이 '복잡하기보다 여유롭다'고 생각할수록, 인천공항 이용자는 공항 안이 '사람들로 붐빈다기보다는 한적하다'고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다($r=-.233, P<.05$). 그리고 거꾸로 인천공항 안이 사람들로 붐빈다고 생각할수록 공항 안의 공간이 복잡하다고 생각하는 것으로 볼 수 있다. 그러나 인천공항 안의 '공간이 답답하기보다 쾌적하고($r=-.060, P<.05$)', '공간이 넓은 느낌이 들고($r=.023, P<.05$)', '공간 디자인이 좋고($r=.061, P<.05$)', '천장이 높은 느낌이 들고($r=.035, P<.05$)', '조명이 편안한지($r=-.102, P<.05$)'에 대한 생각과 인천공항 안이 '사람으로 붐비는지 한적한지'에 대한 평가는 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안의 '공간이 답답하기보다 쾌적하고($r=.240, P<.05$)', '복잡하기보다 여유롭고($r=.363, P<.01$)', '공간 디자인이 좋고($r=.299, P<.01$)', '조명이 편안하다($r=.253, P<.01$)'고 생각할수록, 인천공항 이용자는 공항 안의 '환경이 몰입하기 쉽다'고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그러나 인천공항 안의 '공간이 넓은 느낌이 드는지($r=.120, P<.05$)', '천장이 높은 느낌이 드는지($r=.006, P<.05$)'에 대한 평가와 공항 안의 '환경이 몰입하기 쉬운지'에 대한 평가는 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

〈표 2-2〉 공간과 환경의 상관관계

		공간					
		2-1 쾌적	2-2 넓은 느낌	2-3 여유롭다	2-4 디자인	2-5 천장	2-6 조명
환경	4-1 좋다	.571**	.429**	.431**	.592**	.381**	.580**
	4-2 산뜻	.648**	.441**	.471**	.604**	.340**	.497**
	4-3 기분	.566**	.420**	.474**	.619**	.338**	.571**
	4-4 쉴 곳/ 의자/ 시설	.389**	.308**	.388**	.530**	.226*	.391**
	4-5 소음 심함	-.183	-.052	-.298**	-.128	-.046	-.240*
	4-6 색깔	.419**	.302**	.270**	.511**	.280**	.404**
	4-7 디자인	.399**	.291**	.270**	.608**	.253**	.383**
	4-8 조명	.267**	.124	.162	.213*	.295**	.281**
	4-9 밝힌다	-.060	.023	-.223*	.061	.035	-.102
	4-10 몰입	.240*	.120	.363**	.299**	-.006	.253**

*.상관관계가 0.05 수준에서 유의(양측).

** .상관관계가 0.01 수준에서 유의(양측).

6. 이동과 환경의 상관관계

이동과 환경의 관계를 탐구하기 위하여 상관관계분석을 실시한 결과, 이동과 환경은 서로 상관관계가 있는 것으로 나타났다(〈표 3〉 참조). 인천공항 안의 ‘이동을 위한 안내 표시가 좋고 편하고($r=.417, P<.01$)’, ‘이동을 위한 디자인이 불편함 없이 좋다($r=.451, P<.01$)’고 생각할수록, 인천공항 이용자는 공항 안의 ‘전체 환경이 좋다’고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그러나 공항 내에서의 ‘이동의 피곤함이나 상쾌함($r=-.077, P<.05$)’, ‘이동 거리의 멀고 가까움($r=-.082, P<.05$)’에 대한 생각과 공항 안의 ‘전체적 환경이 좋은지’에 대한 평가는 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안의 ‘이동을 위한 안내 표시가 좋고 편하고($r=.356, P<.01$)’, ‘이동을 위한 디자인이 불편함 없이 좋다($r=.410, P<.01$)’고 생각할수록, 인천공항 이용자는 공항 안의 ‘전체 환경이 우중충하지 않고 산뜻하다’고 생각하는

경향이 높은 것으로 나타났다. 그러나 공항 내에서의 '이동의 피곤함이나 상쾌함($r=-.089, P<.05$)', '이동 거리의 멀고 가까움($r=-.110, P<.05$)'에 대한 생각과 공항 안의 '전체적 환경이 산뜻한지'에 대한 평가는 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안의 '이동을 위한 안내 표시가 좋고 편하고($r=.363, P<.01$)', '이동을 위한 디자인이 불편함 없이 좋다($r=.408, P<.01$)'고 생각할수록, 인천공항 이용자는 공항 안의 '전체 환경이 기분 좋다'고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그러나 공항 내에서의 '이동의 피곤함이나 상쾌함($r=-.136, P<.05$)', '이동 거리의 멀고 가까움($r=-.102, P<.05$)'에 대한 생각과 공항 안의 '전체적 환경이 기분 좋은지'에 대한 평가는 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안의 '이동을 위한 안내 표시가 좋고 편하고($r=.247, P<.05$)', '이동을 위한 디자인이 불편함 없이 좋다($r=.286, P<.01$)'고 생각할수록, 인천공항 이용자는 공항 안의 '실 곳이나 의자나 시설이 좋다'고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그러나 공항 내에서의 '이동의 피곤함이나 상쾌함($r=-.024, P<.05$)', '이동 거리의 멀고 가까움($r=-.007, P<.05$)'에 대한 생각과 공항 안의 '실 곳이나 의자나 시설이 좋은지'에 대한 평가는 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안의 '이동이 피곤하지 않고 상쾌하고($r=.271, P<.01$)', '이동 거리가 가깝다($r=.326, P<.01$)'고 생각할수록, 인천공항 이용자는 공항 안의 '소음이 심하지 않거나 없다'고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그러나 공항 내에서의 '이동을 위한 안내 표시가 좋고 편한지($r=-.132, P<.05$)', '이동을 위한 디자인이 불편함 없이 좋은지($r=-.130, P<.05$)'에 대한 생각은 '공항 안의 소음이 심한지 없는지'에 대한 평가와 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안의 '이동을 위한 안내 표시가 좋고 편하고($r=.378, P<.01$)', '이동을 위한 디자인이 불편함 없이 좋다($r=.401, P<.01$)'고 생각할수록, 인천공항 이용자는 '공항 안의 전체적 색깔이 좋다'고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그러나 공항 내에서의 '이동의 피곤함이나 상쾌함($r=.060, P<.05$)', '이동 거리의 멀고 가까움($r=.134, P<.05$)'에 대한 생각과 공항 안의 '전체적

색깔이 좋은지'에 대한 평가는 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안의 '이동을 위한 안내 표시가 좋고 편하고($r=.393, P<.01$)', '이동을 위한 디자인이 불편함 없이 좋다($r=.420, P<.01$)'고 생각할수록, 인천공항 이용자는 '공항 안의 디자인이 좋다'고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그러나 공항 내에서의 '이동의 피곤함이나 상쾌함($r=.040, P<.05$)', '이동 거리의 멀고 가까움($r=.119, P<.05$)'에 대한 생각과 '공항 안의 디자인이 좋은지'에 대한 평가는 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안의 '이동을 위한 디자인이 좋다($r=.221, P<.05$)'고 생각할수록, 인천공항 이용자는 '공항 안의 조명이 밝다'고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그러나 공항 내에서의 '이동의 피곤함이나 상쾌함($r=-.001, P<.05$)', '이동 거리의 멀고 가까움($r=-.056, P<.05$)', '공항 내 이동 안내 표시의 좋고 편함($r=.148, P<.05$)'에 대한 평가는 '공항 내 조명의 밝기'에 대한 평가와 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안에서의 '이동이 상쾌하기보다는 피곤하다'고 생각할수록, 인천공항 이용자는 '공항 안이 한적하기보다 사람으로 붐빈다'고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다($r=.213, P<.05$). 반대로 공항 안이 사람으로 붐비기 때문에 이동이 피곤하다고 생각할 수도 있다. 그러나 공항 내에서의 '이동 거리의 멀고 가까움($r=.120, P<.05$)', '공항 내 이동 안내 표시의 좋고 편함($r=.071, P<.05$)', '공항 안에서의 이동을 위한 디자인의 좋거나 불편함($r=.168, P<.05$)'에 대한 생각은 '공항 안이 붐비거나 한적한지'에 대한 평가와 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

인천공항 안에서의 '이동을 위한 디자인이 좋다($r=.252, P<.01$)'고 생각할수록, 인천공항 이용자는 '공항 안이 몰입하기 좋은 환경'이라고 생각하는 경향이 높은 것으로 나타났다. 그러나 '공항 안에서 이동의 피곤함이나 상쾌함($r=.063, P<.05$)', 공항 내에서의 '이동 거리의 멀고 가까움($r=-.025, P<.05$)', '공항 내 이동 안내 표시의 좋고 편함($r=.184, P<.05$)'에 대한 생각은 '공항 안이 몰입하기 좋은 환경인지'에 대한 평가와 유의미한 상관관계를 보이지 않았다.

〈표 3〉 이동과 환경의 상관관계

		이동			
		3-1 이동 피곤	3-2 이동 거리	3-3 안내 표시	3-4 이동을 위한 디자인
환경	4-1 좋다	-.077	-.082	.417**	.451**
	4-2 산뜻	-.089	-.110	.356**	.410**
	4-3 기분	-.136	-.102	.363**	.408**
	4-4 쉴 곳/ 의자/ 시설	-.024	-.007	.247*	.286**
	4-5 소음 심함	.271**	.326**	-.132	-.130
	4-6 색깔	.060	.134	.378**	.401**
	4-7 디자인	.040	.119	.393**	.420**
	4-8 조명	-.001	-.056	.148	.221*
	4-9 밝힌다	.213*	.120	.071	.168
	4-10 몰입	.063	-.025	.184	.252**

*.상관관계가 0.05 수준에서 유의(양측).
 **.상관관계가 0.01 수준에서 유의(양측).

IV. 결론

지금까지 인천공항 여행객, 근무자, 대학생을 대상으로 한 설문조사를 통해 수집한 자료를 SPSS 24.0으로 분석했다. 그 결과 인천공항 내에서 소리, 공간, 이동의 과정이 유의미한 상관성을 지니고 있음을 과학적이고 경험적으로 확인했다.

인천공항 안에서 발생하는 소리와 공간의 상관관계를 살펴보면, 공항 안에서 발생하는 소리가 상쾌하고, 경쾌할수록, 인천공항 이용자들은 공항 안의 공간이 쾌적하고, 여유로운 느낌이 들며, 조명이 밝다고 생각하는 경향이 있다.

그리고 소리가 상쾌하다고 생각할수록 공항 안의 공간 디자인이 좋다고 생각하는 경향이 있다.

공항 안에서 들려오는 음악이 기분 좋다거나, 음악이 주변 환경과 잘 어울린다고 생각할수록, 공항 안의 공간이 쾌적하고, 넓은 느낌이 들고, 여유롭고, 디자인이 좋으며, 조명이 밝다고 생각하는 경향이 있다. 이와 반대로, 공간이 쾌적하고 넓은 느낌이 들고, 여유로우며, 디자인이 좋고, 조명이 밝다고 생각할수록, 공항 안에서 들려오는 음악이 기분 좋고 주변 환경과 잘 어울린다고 생각할 수도 있다.

공항 안의 안내방송이 울림현상 없이 또렷이 들리고, 소음의 방해받지 않고 잘 들린다고 생각할수록, 공항 안의 공간이 쾌적하고, 여유롭고, 디자인이 좋고, 천장이 높다고 생각하는 경향이 있다. 그리고 안내방송이 공항 내 소음의 방해받지 않고 잘 들린다고 생각할수록, 공간이 넓은 느낌을 받는 경향이 있다. 그러나 공항 안에서 들려오는 음악의 볼륨의 높낮이에 대한 생각이나 느낌과 공간의 여러 요소에 대한 평가는 상관관계가 없다.

한편, 공항 안에서 발생하는 소리와 이동의 상관관계를 살펴보면, 공항 안에서 발생하는 소리가 상쾌하고 경쾌하다고 생각할수록, 공항 안에서 이동을 위한 안내 표시와 디자인이 좋고 편리하게 되어 있다고 생각하는 경향이 있다. 공항 안에서 들려오는 음악이 주변 환경과 잘 어울린다고 생각할수록, 공항 안에서 이동이 피곤하지 않고 이동 거리가 짧게 느끼고 이동을 위한 안내 표시와 디자인을 좋게 평가하는 경향이 있다. 그리고 공항 안에서 안내방송이 울림현상이 없이 또렷하게 들리고 소음의 방해받지 않고 잘 들린다고 생각할수록, 공항 안에서 이동을 위한 디자인이 좋다고 생각하는 경향이 있다. 그러나 공항 안에서 들려오는 음악 볼륨의 높낮이와 이동에 관한 평가는 상관관계가 없으며, 그밖에 공항 안에서 발생하는 소리에 관한 생각이나 느낌과 공항 안에서 이동에 대한 평가는 상관관계가 없다.

한편, 소리와 환경의 상관관계를 살펴보면, 공항 안에서 발생하는 소리가 상쾌하고 경쾌하다고 생각할수록, 공항 안의 전체적 환경이 좋고, 산뜻하며, 기분 좋고, 실 곳과 의자와 시설이 좋고 소음이 없으며, 공항 안의 전체적인 색깔이 좋고, 디자인이 좋으며, 조명이 밝다고 생각하는 경향이 있다. 그리고 음악이 기분 좋고, 주위 환경과 잘 어울린다고 생각할수록, 공항 안의 전체적

환경이 좋고, 산뜻하며, 기분 좋고, 실 곳과 의자와 시설이 좋고 소음이 없으며, 공항 안의 전체적인 색깔이 좋고, 디자인이 좋으며, 조명이 밝다고 생각하는 경향이 있다. 또 음악 볼륨이 높을수록 조명이 밝고 공항 안이 밝다고 생각하는 경향이 있다.

공항 안에서 들려오는 안내방송이 울림현상 없이 또렷이 들릴수록, 조명이 밝고 밝다고 생각하는 경향이 있다. 그리고 안내방송이 소음의 방해를 받지 않고 잘 들린다고 생각할수록, 공항 안의 전체적 환경을 기분 좋게 생각하는 경향이 있다. 이밖에 공항 안에서 발생하는 소리에 대한 생각이나 느낌과 공간에 대한 평가는 상관관계가 없다.

인천공항 안에서의 공간과 이동의 상관관계를 살펴보면, 인천공항 안의 공간이 쾌적하고 넓은 느낌이 들고 여유롭고 천장이 높고 조명이 밝다고 생각할수록, 인천공항 이용자는 이동을 위한 디자인이 좋다고 생각하는 경향이 있다. 또 공항 안의 공간이 쾌적하고 디자인이 좋고 천장이 높고 조명이 밝다고 생각할수록 공항 안에서 이동을 위한 안내 표시가 좋다고 생각하는 경향이 있다. 그리고 공항 안의 조명이 밝을수록 공항 안에서의 이동이 피곤하지 않고 상쾌하다고 생각하는 경향이 있다, 그러나 공간에 대한 생각이나 느낌은 이동 거리의 짧고 먼지에 대한 평가와는 상관관계가 없다.

인천공항 안에서의 공간과 환경의 상관관계를 살펴보면, 인천공항 안의 공간이 쾌적하고 넓은 느낌이 들고 여유롭고 디자인이 좋고 천장이 높고 조명이 밝다고 생각할수록, 인천공항 이용자는 인천공항의 환경이 좋고 산뜻하고 기분 좋고 실 곳과 의자와 시설이 좋고 전체적 색깔과 디자인이 좋다고 생각하는 경향이 있다. 그리고 공항 안이 밝비지 않고 여유롭고 조명이 밝다고 생각할수록, 소음이 없다고 생각하는 경향이 있다. 또 공항 안의 공간이 쾌적하고 전체적 디자인이 좋고 천장이 높고 공간의 조명이 밝다고 생각할수록 실내 환경의 조명이 밝다고 생각하는 경향이 있다, 공항 안의 공간이 여유롭다고 생각할수록 사람들이 밝비지 않는다고 생각하는 경향이 있다. 또한 인천공항 안의 공간이 쾌적하고 여유롭고 공간 디자인이 좋고 조명이 밝다고 생각할수록 인천공항 이용자는 몰입하기 좋다고 생각하는 경향이 있다.

인천공항 안에서의 이동과 환경의 상관관계를 살펴보면, 공항 안에서 이동을 위한 디자인과 안내 표시가 좋다고 생각할수록, 공항 안의 전체적 환경이

좋고, 산뜻한 느낌을 주며, 기본이 좋으며, 실 곳과 의자와 시설이 좋고, 공항 안의 전체적 색깔과 디자인이 좋다고 생각하는 경향이 있다. 그러나 이동이 피곤하다거나, 이동거리가 멀게 느껴지는 것과 공항의 전체적 환경이 좋다거나, 산뜻하다거나, 기본 좋게 느낀다거나 하는 것, 또 실 곳이나 의자, 시설이 편하다거나, 공항 안의 전체적 색깔, 디자인에 대한 좋고 나쁨, 조명, 물입 환경과는 아무런 상관관계가 없었다. 그리고 이동을 위한 디자인이 좋다고 생각할수록, 조명이 밝고 물입하기에 좋은 환경이라고 생각하는 경향이 있다.

한편, 공항 안에서의 이동이 피곤하다거나 이동 거리가 멀게 느껴질수록, 소음이 심하다고 느끼는 경향이 있다. 또는 그 반대로 소음이 심하다고 느낄수록 이동이 피곤하다거나 이동 거리가 멀게 느껴질 수도 있다. 그리고 공항 안에서 이동이 피곤하다고 생각할수록, 공항 안이 붐빈다고 생각하는 경향이 있다. 물론 그 반대로 붐빈다고 생각할수록 이동이 피곤하다고 생각할 수 있다.

인천공항에서 소리, 공간, 이동이 이러한 긴밀한 연관성을 지닌다는 사실은 두 가지 함의를 지닌다. 첫째, 인천공항은 소리의 측면에서도 의미를 지니는 '장소'다. 사람들이 인천공항의 소리, 공간적 측면, 이동의 과정을 적극적으로 연관 지어 생각한다는 것은 사이 공간으로서의 인천공항을 공간의 측면뿐만 아니라 소리 환경의 측면에서도 의미가 있다고 보는 것을 뜻한다. 따라서 인천공항 이용자 사이에서 현재 소리에 대한 사회적 기대가 형성되고 있다고 볼 수 있다. 둘째, 인천공항은 '소리'의 차원에서 새로운 의미가 부여될 수 있는 장소다. 인천공항 내에서 소리, 공간, 이동에 긴밀한 관계가 있다는 말은 인천공항 내에서 소리가 '문화적 주도성(主導性)'을 지닐 수 있다는 것을 의미한다. 소리를 활용하면, 자연히 인천공항의 공간의 측면 및 이동의 흐름이 강화되기 때문이다. 그러한 소리의 주도성은 현재 인천공항 내에서 소리와 음악이 적극 활용되는 행사가 정기적으로 열리고 있는 현 상황에서 쉽게 확인된다. 인천공항 여객터미널 4층 '한국 문화 거리'에서 국악이 활용되는 '왕가의 산책' 이벤트가 진행되거나 3층 '밀리니얼홀'에서 다양한 음악 공연이 바로 그러한 행사의 예다. 이러한 두 가지 의미는 인천공항에서만 뿐만 아니라 다른 국제공항, 나아가 세계의 사이 공간에서 찾을 수 있을지도 모른다. 지금까지 '집'이나 '직장'의 의미에 가려 빛을 보지 못했던 사이 공간, 우리를 지배하는 시각 환경의

그늘에 가려 있었던 소리 환경. 오늘날 이동의 흐름은 이제 사이 공간의 소리 환경에 반영되고, 좌우되려 한다. 21세기, 사이 공간의 소리 환경 연구가 필요한 시점이다.

한글검색어: 소리, 공간, 이동, 사이 공간, 인천국제공항, 소리 환경, 장소, 소리에 대한 사회적 기대

영문검색어: Sound, Space, Movement, In-Between Space, Incheon International Airport, Soundscape, Place, Social Expectation of Sound

참고문헌

- 권현석. “소리 풍경 다시 듣기: “복합 청각주의”의 실현 가능성 연구.” 『음악논단』 39 (2018): 123-150.
- 장형석, 김용희, 홍주영, 전진용. “사운드워크를 통한 도심 사운드시케이프의 컨텍스트 요소 평가.” 『한국소음진동공학회 2010년도 추계학술대회 논문집』. 한국소음진동공학회, 2010.
- Augé, Mark. 『비장소: 초근대성의 인류학 입문』(*Non-lieux: Introduction à une Anthropologie de la Surmodernité*). 이상길 · 이윤영 공역. 서울: 아카넷. 2017.
- Raimbault, Manon and Danièle Dubois. “Urban Soundscapes: Experiences and Knowledge.” *Cities* 22/5 (2005): 339-350.
- Urry, John. 『모빌리티』(*Mobilities*). 강현수 · 이희상 공역. 서울: 아카넷. 2014.
- Wissmann, Torsten. *Geographies of Urban Sound*. London and New York: Routledge, 2016.

국문초록

‘사이 공간’(in-between space)의
소리, 공간, 이동의 상관성 연구:
인천국제공항의 사례를 중심으로

안 동 근 · 권 현 석 · 정 경 영 · 문 희 찬

오늘날 공간과 소리는 긴밀한 관계를 이루며 오늘날의 이동의 흐름을 섬세하게 반영한다. 그러한 가운데, 공간에서는 소리에 대한 사회적 기대가 새롭게 형성되고 있다. 오늘날의 사이 공간(in-between space)의 경우도 예외가 아니다. 사이 공간이란 지하철역, 공항처럼 우리가 살거나 일하지 않는 ‘지나치는’ 공간을 말한다. 사이 공간은 특정한 소리와 무관한 곳으로 보인다. 그러나 그만큼 어떠한 소리가 들려도 무방한 영역으로 간주된다. 이러한 인식 안에서 최근 사이 공간에서 소리에 대한 사회적 기대가 서서히 형성되고 있다. 이 점을 주목하며 본 논문은 사이 공간에서 실제로 소리, 공간, 이동의 과정이 상관성을 지니는지의 여부를 확인해보고자 한다. 그러기 위해서 통계학 기반의 양적 분석기법을 활용하는 인천국제공항 사례 연구를 활용하려 한다. 이 사례 연구에서는 인천공항 여행객, 근무자, 대학생을 대상으로 하는 설문조사를 통해 수집한 자료를 SPSS 24.0으로 분석한다. 이러한 분석을 바탕 삼아 본 논문은 인천공항 내에서 소리, 공간, 이동의 과정이 유의미한 상관성을 지니고 있음을 주장한다. 이 점은 소리를 활용하면, 인천공항의 공간의 측면과 이동의 흐름을 강화시킬 수 있고, 나아가 인천공항이 소리의 측면에서 새로운 장소가 될 수 있다는 점을 시사한다.

Abstract

A Study of the Interrelationships between Sound, Space, and Movement in the In-Between Space: Focused on the Incheon International Airport

Ahn, Dong Keun · Kwon, Hyunseok ·
Chung, Kyung-Young · Moon, Hichan

Today, space and sound reflect the trend of movement sensitively, becoming closely intertwined. In doing so, social expectation of sound is being aroused in a new way in space. The case of in-between spaces is not exceptional. An in-between space, like a subway station and an airport, means a space where we do not reside or work, and one through which we pass. This space seems to be one that is unrelated to a particular sound. Yet, to such an extent, it is regarded as one that can accept any types of sound. Within this perception social expectation of sound has gradually been constructed in in-between spaces. Paying attention to this aspect, this study aims to examine whether sound, space, and movement have the interrelationships in practice. To this end, this research looks at a case of Incheon International Airport by employing statistics-based quantity analysis. This case study examines data collected through a survey on travellers, workers, and college students in the airport with SPSS 24.0. In this analysis this paper argues that sound, space, and movement have the meaningful interrelationships. This point implies that sound can intensify various aspects of space and the process of movement, and furthermore that Incheon airport can become a new place in terms of sound.

[논문투고일: 2020. 03. 06]

[논문심사일: 2020. 03. 19]

[게재확정일: 2020. 03. 27]