

도시 유휴지 공공 개발에 대한 지역민 수용성 결정요인 분석:

광주공항 이전부지 활용방안을 중심으로

Analyzing the Determinants of Local Acceptance for Public
Development of Urban Vacant Land:
A Case Study of the Gwangju Airport Site

임현후* · 오치옥**

Hyeon-hoo Im · Chi-Ok Oh

요약: 기반시설 이전으로 발생한 도시 유휴지를 환경적으로 활용하는 공공 개발사업은 도시의 지속가능성과 생태적 회복을 동시에 도모할 수 있는 수단으로 주목받고 있다. 그러나 이러한 개발이 성공적으로 추진되기 위해서는 지역 주민의 심리적 수용성과 사회적 신뢰가 전제되어야 한다. 본 연구는 광주공항 이전 사례를 중심으로, 유휴지 활용방안에 대한 지역민의 수용성 형성과정에서 개인의 사회·심리적 특성이 어떤 영향을 미치는지를 실증적으로 분석하였다. 광주광역시 및 인접 10개 시·군 주민 1,000명을 대상으로 설문조사를 실시하고, 환경보전(생태공원)과 개발(스마트시티) 시나리오에 대한 선호를 비교 분석하였다. 전체 응답자의 68.6%가 환경보전 방안을 지지했으며, 나이, 광주 거주 여부, 정부 신뢰, 여유 추구형 라이프스타일, 그리고 상대적 박탈감 인식이 수용성에 유의미한 영향을 미쳤다. 특히 상대적 박탈감은 수도권을 포함한 외부 지역이나 집단과의 비교에서 비롯되기도 하며, 감정적 박탈감은 수용성을 낮추고, 인지적 박탈감은 오히려 환경보전 지지를 강화하는 경향을 보였다. 또한, 항공기 소음 피해 경험자일수록 공항 이전과 보전적 활용방안을 모두 지지하는 경향이 강했다. 본 연구는 환경 중심의 유휴지 공공 개발이 성공적으로 이루어지기 위해서는 단순한 경제적 논리나 공간계획을 넘어, 지역 간 정책 수혜의 불균형 인식, 심리적 신뢰 회복, 생활양식 기반의 수용 전략이 함께 설계되어야 함을 시사한다.

핵심주제어: 공공 수용성, 사회·심리적 요인, 유휴지, 공항, 환경보전

Abstract:The public redevelopment of large-scale urban vacant land, particularly land vacated through infrastructure relocation, - offers an important opportunity to promote urban sustainability and ecological resilience. Yet, the success of such projects relies heavily on residents' psychological acceptance and social trust. This study investigates how individual socio-psychological traits shape residents' support for different land-use strategies, using the case of Gwangju Airport in South Korea. A survey of 1,000 residents from Gwangju and ten surrounding municipalities was conducted, in which respondents' preferences for two scenarios, ecological park (conservation) and smart city (development), were compared. The results show that 68.6% of respondents favored the conservation scenario. Key variables associated with public support included age, residence in Gwangju,

* 주저자, 전남대학교 문화전문대학원 문화경영·관광 석사과정

** 교신저자, 전남대학교 문화전문대학원 교수

trust in government, a leisure-oriented lifestyle, and perceptions of relative deprivation. Notably, such deprivation was often shaped by comparisons with perceived better-off groups or regions including the Seoul metropolitan area. Emotional deprivation was associated with lower acceptance, whereas cognitive deprivation tended to strengthen support for conservation. Those who had experienced noise-related disruption were also more likely to support both relocation and conservation. These results highlight the need for development strategies that move beyond mere economic logic or spatial design and instead address perceptions of regional inequality, the restoration of institutional trust, and lifestyle-based acceptance strategies to ensure equitable and sustainable redevelopment.

Key Words: Public Acceptance, Socio-Psychological Factors, Vacant Land, Airport, Environmental Conservation

I. 서론

도시화와 산업화 과정은 대도시의 공간 구조에 증대한 변화를 초래해왔다. 복합 주거 및 상업 시설의 증가, 자동차 이용 확대에 따른 불투수 포장면 증가, 도심 산업단지 조성 등은 도시 내 녹지 공간의 급격한 감소를 불러일으켰다(배정환·안진희·손은진·신명진, 2017). 이러한 물리적 변화는 도시민의 삶의 질을 향상시키는 긍정적인 효과를 가져오기도 하였지만, 동시에 기능을 상실한 대규모 유휴지를 도시 곳곳에 발생시키는 부정적인 결과도 야기했다.

유휴지는 일반적으로 현재 사용되지 않고 방치된 토지나 공간을 의미하지만, 그 개념은 토지의 소유권, 법적 용도, 주변 맥락에 따라 다양하게 해석될 수 있다. 예를 들어, 공공시설 이전 이후 발생한 공공 유휴지, 산업시설 해체로 남겨진 산업 유휴지, 도시 내 저이용 또는 미개발 토지 등으로 유형화할 수 있다(이나영, 2022). 이들은 물리적 상태나 개발 제약 요인, 활용 가능성 측면에서도 다른 특성을 보이며, 각각에 적합한 정책적 접근이 요구된다. 특히, 공항이나 군사시설과 같이 기반시설의 이전으로 발생하는 유휴지는 이미 일정 수준의 인프라를 갖춘 상태에서 도시공간 재편의 기회로 기능할 수 있으므로, 생태적 전환 및 공공성 강화 차원에서 전략적 활용이 가능하다(김선주, 2022).

더는 본래 기능을 수행하지 못하는 도시 유휴지는 관리되지 않은 채 방치 될 경우, 환경적, 경제적 지속가능성을 저해할 수 있다. 특히 도시 확장과 지역개발이 진행됨에 따라 도심 내에 있는 군사시설은 외부불경제 효과가 심화 되는 경향이 있다. 본 연구의 대상인 광주 군 공항 종전부지는 이러한 맥락에서 이전이 진행될 경우, 기존 부지에서의 군사적 기능이 종료되고, 새로운 부지로 이전됨에 따라 사용 불필요 재산(property no longer necessary for use)으로 분류된다(김규남·전만식·조명호, 2021). 이는 군사적 기능이 완전히 소멸했다는 단순 의미가 아니라, 현 위치에서의 역할이 종료되고 시설이 재배치되었음을 뜻한다. 따라서 군 공항 종전부지는 도시 내 공간 재편과 지속 가능한 도시계획 측면에서 중요한 의미를 지닌다.

이에 따라 중앙정부와 지방자치단체는 이러한 유휴지를 공공 개발사업을 통해 재생하고, 지역혁신 거점 형성과 도시민 삶의 질 향상을 동시에 도모하는 다양한 정책을 추진해 왔다(최남희, 2016). 그러나 사업 진행 과정에서 협상 지연과 이해관계 충돌로 일부 유휴지가 장기적으로 방치되면서, 이로 인해 공간적 소외감과 심리적 불안감을 유발하는 등 사회·심리적 측면에서 부정적 영향이 크다는 인식이 확산되었다(Sivak, Pearson and Hurlburt, 2021). 이에 부정적 요인을 최소화하고 유휴지를 통해 도시환경 회복은 물론, 지역 공동체의 교류와 정주성 회복을 도모하며, 지역발전과 도시민의 심리적 안녕 및 사회적 안정까지 아우르는 방향으로 유휴지 활용전략이 변화하고 있다(박준영·이은엽·송선영·엽정식, 2014).

유휴지 활용방안은 일반적으로 경제적 활성화에 중점을 둔 개발 방안과 환경보전 및 사회적 지속가능성 강화를 지향하는 보전 방안으로 구분될 수 있다. 개발 방안은 지역 경제 활성화, 일자리 창출 등의 효과를 기대할 수 있는 반면, 과도한 개발은 환경훼손과 공동체 약화를 초래할 위험이 있다. 반면 보전 방안은 도심 환경 회복, 시민 삶의 질 향상, 장기적 지속가능성 제고에 기여할 수 있으나, 단기적인 경제적 성과는 제한적일 수 있다. 이에 따라 유휴지 활용방안을 둘러싼 정책 결정에는 경제적 실익과 환경적 가치 간의 균형을 모색하는 전략적 접근이 요구된다.

특히 도시 유휴지를 공원 등 녹지공간으로 전환하는 전략은 도시환경, 생태계, 주민 건강, 공동체 의식 등 다양한 영역에서 긍정적 효과를 가져오는 것으로 평가된다(안진희·고경택·손민수, 2024). 선행연구에 따르면, 도시공원은 녹지의 시각적 노출만으로도 학생의 스트레스 완화, 직장인의 업무 능력 향상과 직무 만족도 개선, 신체 활동 증진을 통한 성인병 예방 등 다양한 긍정적 영향을 미친다(Shibata and Suzuki, 2002; Ulrich, 1979). 또한 도시공원은 주민 간 사회적 관계 형성을 촉진하고 공동체 의식을 강화하는 공공 공간으로 기능하며(김보정, 2014), 도시 열섬 현상 완화, 대기질 개선 등 생태계서비스에도 이바지한다(Chang, Li and Chang, 2007). 이러한 긍정적 효과는 바이오필리아(Biophilia) 이론(Wilson, 1986)과도 맥락을 같이한다. 이 이론은 인간이 본능적으로 자연과의 연결을 추구한다고 보고, 도심 속 녹지공간이 개인적·사회적 차원에서 긍정적 변화를 유도할 수 있음을 설명한다.

그러나 공공 개발사업은 기대와 달리 실질적인 성과를 내지 못하거나, 오히려 사회적 갈등을 유발하는 실패 사례도 적지 않다. 선행연구에서는 주요 실패 요인으로 타당성 검토 부족, 이해관계자 간 소통 부족과 낙관적 계획 수립, 갈등 조정 실패 및 민주적 참여 미흡(Altshuler and Luberoff, 2003; Flyvbjerg, Skamris and Buhl, 2003) 등이 지적된다. 특히 사업 추진과정에서 지역 주민 참여가 제한되거나, 사후 활용방안의 불분명할 경우에는 초기 기대와 달리 사업이 장기 지연되거나 지역 사회 갈등이 심화되는 원인이자 결과로 작용할 수 있다(김강훈, 2010).

이러한 배경에서 본 연구는 광주광역시에 위치한 광주공항이 이전된 이후 발생할 것으로 예상되는 유휴지를 사례로 설정하였다. 광주공항은 현재 군공항 이전이 논의되고 있으며, 이전이 이루어지는 경우 약 820만 m^2 (약 248만 평) 규모의 유휴지가 도심 내에 형성될 것으로 전망된다. 이 부지는 광주도심 핵심에 위치해 전략적 가치가 높으며, 활용방안을 둘러싸고 광주광역시 측이 제안한 개발 방안(스마트시티, 주거·상업 시설 조성)과 환경단체 및 시민사회가 요구하는 보전 방안(생태공원, 도시녹지 조성) 간의 논쟁이 지속되고 있다(박현아, 2025; 전경훈, 2024). 또한 공항 인근 거주민과 그 주변 인

접지역민 간 기대 수준의 차이, 지자체와 주민 간 갈등 등 복합적인 지역사회 반응도 관찰되고 있다(김병록, 2019; 김용희, 2024; 오지현, 2025). 이러한 맥락에서 광주공항 유희지는 도시 유희지 재생과 지역사회 수용성 문제를 통합적으로 분석할 수 있는 대표적인 사례로 볼 수 있다.

본 연구는 광주공항을 사례로 하여, 지역민의 공항 이전에 대한 수용성, 유희지 활용방안에 대한 수용성, 그리고 공원 조성을 비롯한 환경보전적 이용방안에 대한 수용성 수준을 다각도로 분석하고자 한다. 특히 지역민의 사회·심리적 특성(지역 애착, 정부 신뢰, 상대적 박탈감, 라이프스타일 등)이 지지 결정에 미치는 영향을 실증적으로 규명함으로써, 향후 도시 유희지 재생사업의 실효성과 지속가능성 확보를 위한 정책적 시사점을 도출하는 것을 목적으로 한다.

이에 따라, 구체적으로 다음 세 가지 연구 목표를 설정하여 이를 검증하고자 한다. 첫째, 광주공항 이전 자체에 대한 거주 지역 주민 간의 지지 여부 차이와 지지에 영향을 미치는 사회·심리적 요인을 규명한다. 둘째, 공항 이전 후 발생할 것으로 예상되는 유희지 활용방안(제시된 대안 시나리오)에 대한 지역민 지지 여부와 그 차이를 분석한다. 셋째, 유희지 활용방안 중 환경보전적 이용(예: 공원화)에 대한 지지에 영향을 미치는 핵심 요인을 탐색하여, 지역민의 사회·심리적 특성과 수용성 간의 관계를 실증적으로 규명한다.

II. 선행연구

공공 개발사업은 지역발전과 도시재생, 환경개선 등을 목표로 추진되며, 그 정책적 중요성과 사회적 파급력이 매우 크다. 이에 따라 관련 연구도 꾸준히 축적되어 왔으나, 기존 문헌은 대체로 경제적 타당성 검토나 물리적 공간 계획의 적정성 평가에 집중되는 경향이 강했다. 지역민 인식을 다룬 일부 연구가 존재하나, 대부분 만족도 조사나 정서적 반응 수준에서 논의가 머무르고 있다. 반면, 정책 수용성을 형성하는 구조적 요인, 예를 들어 사회·심리적

변수나 거버넌스 요인에 대한 실증 분석은 상대적으로 부족한 실정이다.

이러한 구조적 요인 가운데 최근에는 정부 신뢰, 지역 애착, 상대적 박탈감과 같은 사회·심리적 변수가 공공정책에 대한 지지와 수용성을 형성하는데 중요한 영향을 미친다는 점이 다수의 실증연구를 통해 확인되고 있다. 특히 공항 이전이나 도시 유희지 활용처럼 주민의 삶의 질과 직결되는 사안에서는 이러한 사회·심리적 특성이 정책 수용 여부를 좌우할 가능성이 크다. 이에 본 장에서는 유희지 활용, 공공 개발, 지역 수용성 관련 주요 선행연구를 검토하고, 본 연구가 기존 논의에서 미진했던 사회·심리적 수용성 분석을 통해 어떠한 연구적 확장을 시도하고 있는지를 고찰하고자 한다.

1. 공공 개발사업에 대한 지역민의 수용성

공공 개발사업은 지역사회에 다양한 영향을 미치며, 이에 대한 지역민의 태도와 인식, 즉 수용성이 사업의 성공 여부를 결정짓는 핵심적 요인으로 작용한다. 수용성(acceptance)은 단순한 찬반을 넘어 새로운 정책, 사업 혹은 변화하는 조건에 대해 개인이나 집단이 이를 받아들이고, 협력하거나 적극적으로 지원할 준비 정도를 의미한다(Wüstenhagen, Wolsink and Bürer, 2007). 기존 연구에서는 정책 수용성(policy acceptance), 사회적 수용성(social acceptance), 경제적 수용성(economic acceptance), 정치적 수용성(political acceptance) 등 다양한 유형의 수용성이 구분되어 논의되어 왔다(ITEG, 2023). 이들 수용성의 세부적 유형은 상호작용하며, 실제 정책 현장에서는 이 중 두세 유형이 복합적으로 영향을 미치기도 한다(Wüstenhagen et al., 2007). 공공 개발사업 맥락에서는 경제적 이해득실, 생활환경 변화 수용 여부, 정책 신뢰, 정책 참여 태도 등 복합적인 요인이 결합되어 개별 주민 또는 집단의 사업 수용성 수준이 결정된다.

공공 개발사업에 대한 지역민의 참여와 수용성에 미치는 영향분석에 관한 연구는 다수 존재하며, 특히 관광개발을 중심으로 한 연구들이 활발히 진행되었다(강태우·이상훈, 2020; 박주영·오상훈, 2019; 정승훈, 2019). 기존 연구들은 주로 공공 개발사업이 지역사회에 미치는 경제적·생활적 영향에 초

점을 맞추고, 이러한 요인들이 지역민의 수용성에 미치는 영향을 분석해왔다. 이는 개발사업이 지역 경제에 가져오는 혜택과 비용 부담, 그리고 자연환경·생활환경의 변화가 수용성 형성에 핵심적인 역할을 할 수 있음을 시사한다. 다시 말해, 경제적 혜택이 크거나 생활 편익이 향상될 것으로 기대되면 개발 지지가 높아지고, 반대로 환경훼손이나 생활환경 악화가 우려되면 개발을 반대할 가능성이 높아진다.

지역민의 공공 개발사업에 대한 수용성은 단순히 경제적 요인뿐만 아니라, 지역사회 내에서의 사회·심리적 특성까지도 밀접한 연관이 있다. 예를 들어, 정부 신뢰가 높을수록 개발사업을 지지할 가능성이 크며(Konisky, Milyo and Richardson, 2008), 지역 애착이 강할수록 지역의 정체성을 유지하려는 경향으로 인해 개발 반대 의견이 증가할 수 있다(Moore and Graefe, 1994). 반면, 상대적 박탈감을 느끼는 지역민은 개발을 경제적 기회로 인식하여 오히려 적극적으로 수용하는 경향이 있다(Peng, Chen and Wang, 2016).

이처럼 지역민의 개발사업 수용성은 공공 개발사업에서 기대되는 편익과 비용을 평가하는 과정에서 형성되며, 이 과정에서 인지되는 긍정적·부정적 감정이 일정 수준에 도달하면 사업 방향성에 대한 태도와 지지가 결정된다(Gursoy, Chi and Dyer, 2010). 이와 관련하여, 현재 추진이 지연되고 있는 광주공항 사례는 지역민의 수용성에 영향을 미치는 사회·경제적·심리적 요인을 분석하기에 적절한 연구대상이다. 공항 인근 거주민들은 항공기 소음, 공기 오염, 주거환경 변화 등 직접적인 영향을 받는 집단으로, 소음 보상 정책이나 주거 대책에 대한 민감도가 높지만(김병록, 2019), 인접 지역 주민들은 직접적 환경 피해보다는 경제적 파급효과, 부동산 가치 변화, 정주 환경 개선, 세수 안정성 등의 요소를 주요 고려 요인으로 삼는 경향이 있다(최사라·이영빈·정은성·홍경화, 2021).

이러한 인식 차이는 광주공항 이전 후 유희지 활용방안에 대한 지역민의 수용성에도 직접적인 영향을 미칠 수 있다. 일부는 환경보전을 우선시하는 반면, 다른 집단은 경제적 개발의 가치를 더 높게 평가할 수 있다. 이에 본 연구는 광주공항 사례를 중심으로, 지역민의 사회·심리적 특성이 공항 이전 지

지와 유희지 활용 선호에 어떻게 작용하는지를 실증적으로 분석하고, 특히 환경보전 활용방안의 수용성을 결정짓는 핵심 요인을 규명하고자 한다.

2. 공공 개발사업 수용성에 미치는 영향요인

공공 개발사업에 대한 지역민의 수용성은 개인의 인구통계학적 특성과 사회·심리적 요인에 의해 결정된다. 이러한 요인들은 공공 개발사업 추진에 대한 태도 형성과 정책적 접근 방안을 결정에 중요한 역할을 한다. 기존 연구에서는 주로 관광 개발을 포함한 공공 개발사례를 중심으로 지역 주민의 지지 결정요인을 분석해 왔으며, 이러한 선행연구는 본 연구에서도 직·간접적으로 중요한 분석 요소로서 작용할 것으로 판단된다. 특히 선행연구를 바탕으로 공공 개발사업 지지에는 단순한 인구통계학적 요인 외에도 지역 애착, 정부 신뢰, 상대적 박탈감, 개인의 라이프스타일 등 사회·심리적 요인이 강조되어 왔다. 따라서, 본 연구에서는 이러한 요인들이 광주공항 이전에 대한 지지와 이후 유희지 활용방안 선호에 미치는 영향을 실증적으로 분석하고자 한다.

1) 인구통계학적 특성

공공 개발사업에서 인구통계학적 요인은 주민들의 태도 형성에 중요한 영향을 미치는 변수로 작용한다. 연령, 소득 수준, 교육 수준, 가족 구성, 거주 지역 등은 정책 수용성과 경제적·환경적 가치 판단에 영향을 주며, 이에 따라 공공 개발사업 수용성에서도 차이가 나타날 수 있다. 예를 들어, 연령대가 높은 주민들은 개발사업을 환경적 관점에서 평가하는 경향이 있는 반면, 젊은 연령층은 경제적 기회를 우선시하는 경향이 있다(Furman, 1998). 또한, 교육 수준이 높은 주민들은 정책 투명성과 장기적 영향을 중요하게 고려하는 반면, 경제적 이해관계가 직접적으로 연결된 계층은 개발이 가져올 혜택을 더욱 긍정적으로 평가하는 경향이 있다(이한나·이원학·김승희·김선주, 2021).

성별 또한 개발사업 수용성에 영향을 미치는 요인으로 작용할 수 있다. 연구에 따르면, 남성은 경제적 효과를, 여성은 주거 환경 변화에 더 민감하게 반

응하는 경향이 있다(손은호·박덕병, 2011). 또한, 가족 구성과 거주 기간 역시 중요한 변수로 작용하는데, 미성년 자녀를 둔 가구는 교육환경 및 생활환경 변화를 고려하여 신중한 태도를 보일 가능성이 높으며, 거주 기간이 긴 주민일수록 지역 정체성과 생활 방식의 변화에 민감하게 반응하여 개발사업을 보수적으로 평가할 가능성이 크다(Cavus and Tanrisevdi, 2003).

이와 같은 특성뿐만 아니라, 다음에 제시된 선행연구 결과들은 광주공항 이전 후 발생할 유희지 활용방안에 대한 주민들의 지지도에 있어서도 유사한 경향이 나타날 가능성이 크다는 점을 시사한다. 예를 들어, 공항 인근 거주민들은 항공기 소음, 주거 환경 변화 등의 영향을 직접적으로 받기 때문에, 보상 정책과 이전 후 활용방안에 더욱 민감하게 반응할 가능성이 높다(김병록, 2019). 반면, 인접 지역 주민들은 경제적 파급 효과, 부동산 가치 변화, 지역 개발 가능성 등을 고려하여 공항 이전과 개발사업을 평가할 것으로 예상된다(왕혜진, 2022). 따라서, 본 연구에서는 광주공항 이전의 특수성을 반영하여 군 공항 인지 여부, 이전 계획 인지 여부, 공항 이용 경험, 공항 이용 횟수, 공원 방문 빈도, 소음 피해 경험 유무, 공항 이전 지지 여부 등을 분석 변수로 설정하고자 한다.

2) 사회·심리적 영향 요인

(1) 지역 애착

지역 애착은 특정 지역에 대한 정서적 유대감과 소속감을 의미하며, 이는 공공 개발사업에 대한 태도를 결정하는 중요한 요소로 작용한다(Nasar and Julian, 1995). 일반적으로 지역 애착이 강한 주민들은 해당 지역의 환경과 문화적 특성 보존을 중시하며, 대규모 개발이 기존 환경을 변화시킬 경우 개발에 대해 부정적인 입장을 취하는 경향이 있다(Jurowski, Uysal and Williams, 1997; Um and Crompton, 1987). 그러나 개발이 지역 경제 활성화 및 일자리 창출과 같은 주민 삶의 질 향상에 기여할 경우, 지역 애착이 높은 주민이라 하더라도 이를 수용할 가능성이 존재한다(양정·김진강·김양기, 2021). 즉, 지역 애착은 개발 자체에 대한 일관된 반대 요인이 아니라, 개발의 방식과 기대

효과에 따라 유연하게 반응할 수 있는 특성을 보인다. 지역 애착이 강한 주민은 지역 정체성을 유지하는 방식의 개발을 선호하며, 지역사회와의 친밀감이나 사회적 관계망이 보존될 수 있는 개발 방식에 대해서는 긍정적인 태도를 보이기도 한다. 이러한 측면에서 개발은 주민의 집단적 자긍심을 고취시키고, 결과적으로 개발사업에 대한 지지로 이어질 수 있다(유영심, 2017). 그러나 지역의 고유한 특성과 사회교환이론(Homans, 1961)에 따른 비용·편익 평가 방식은 개인마다 다르게 나타난다. 이에 따라 주민들은 개발사업에서 얻을 수 있는 보상과 감내해야 할 비용을 상이하게 인식하며, 그 결과 개발 지지에 대한 태도도 집단별·개인별로 크게 달라질 수 있다.

광주공항 이전 후 발생하는 유휴지 활용방안에 대한 공공 개발사업에서도 지역 애착은 중요한 변수로 작용할 수 있다. 공항 인근 거주민들의 지역 애착이 강할 경우, 환경 변화와 주거지 변화에 대한 우려로 인해 개발에 대해 부정적인 태도를 보일 수 있다(정젤나·김우혁·김나연·김성범, 2023). 반면, 지역의 경제적 기여도에 대한 기대 수준이 높은 주민들은 개발을 긍정적으로 평가할 가능성이 있다(장정순·임원선, 2015). 따라서, 공공 개발사업의 추진과정에서는 지역 애착 수준을 고려한 정책적 조정이 필요하며, 주민들의 생활 방식과 지역성에 대한 존중을 기반으로 한 개발 전략이 수립되어야 한다.

한편, 기존 연구에서는 지역 애착의 정체성 요인이 개발사업 지지 여부에 유의한 영향을 미치지 않는 것으로 나타났다(한승훈·신동주, 2017). 따라서, 본 연구에서는 지역 애착의 하위 요인 중 의존성과 사회적 친분성을 중심으로 분석하여, 광주공항 이전 후 발생하는 유휴지 활용방안에 대한 지역민의 태도를 더욱 정밀하게 규명하고, 정책 수립 시 고려해야 할 심리적 요인을 실증적으로 도출하고자 한다.

(2) 정부 신뢰

정부 신뢰는 공공 개발사업 추진과정에서 정부가 얼마나 신뢰받는 대상으로 인식되는지를 나타내는 개념으로, 정책 수용성과 밀접한 관련이 있다(손호중·채원호, 2005). 주민들은 정부의 정책 투명성과 사업수행 방식에 따라

신뢰 수준을 형성하며, 신뢰도가 높을수록 정부가 추진하는 공공 개발사업에 대해 긍정적인 평가와 높은 수용성을 보이는 경향이 있다(박정호, 2023). 반대로 정책 수행 과정에서 비효율성과 부패가 감지되면 신뢰 수준이 저하되고 지지 역시 감소하는 패턴을 보인다(Chanley, Rudolph and Rahn, 2000).

정부 신뢰는 지방정부가 환경보전 정책이나 친환경 개발사업을 추진할 때, 지역민의 긍정적인 태도를 유도하는 중요한 심리적 요인으로 작용한다(Konisky et al., 2008). 이해인·김주경(2024)에 따르면, 지방정부의 환경보전 노력과 사회적 책임 수행 수준이 높다고 인식될수록 주민들의 신뢰도가 상승하며, 이는 공공 개발사업 지지와의 정(+)의 관계로 이어진다. 또한, 지역 환경문제 해결에 적극적인 태도를 보이는 주민일수록 정부의 환경정책을 정당한 것으로 인식하고, 이에 대한 신뢰도가 높아진다는 연구도 존재한다(김왕식, 2015). 따라서, 정부 신뢰는 단순한 개발사업 추진의 기술적인 성공뿐만 아니라, 지역 환경보전 정책의 수용성과도 밀접하게 연결되는 요소로 작용한다.

한편, 공공 개발사업 추진과정에서 정부 신뢰는 주민 참여 방식과 소통 구조에도 직접적인 영향을 미친다. 주민들이 정부가 충분한 의견을 수렴하고 합리적으로 의사결정을 내린다고 인식하면, 공공 개발사업에 대한 저항이 줄어들고 긍정적으로 수용할 가능성이 높다(Kim, Lee and Lee, 2018). 반면, 정책 집행 과정에서 주민과의 소통 부족, 일방적인 정책 결정이 이루어진다고 판단되는 경우, 주민들의 신뢰가 낮아지고 정책 갈등이 발생할 가능성이 높다(Tait and Hansen, 2013). 이는 공공 개발사업 추진 시 투명성을 강화하고, 주민들과 적극적으로 협력하는 것이 필수적임을 시사한다.

(3) 상대적 박탈감

상대적 박탈감은 개인이 속한 특정 집단이나 지역이 타 집단 혹은 지역에 비해 불리한 상황에 처해 있다고 인식할 때 발생하는 심리적 요인으로(Gurr, 1970), 공공 개발사업으로 인해 발생하는 주민의 지역 격차 인식과 태도에도 중요한 영향을 미칠 수 있다. 주민들이 자신의 지역이 다른 지역보다 발전 기회에서 소외되었다고 느낄 경우, 개발사업을 경제적 도약의 기회로 여겨 적

극적으로 지지하는 경향이 있는 반면, 혜택 분배가 불균등하게 분배된다고 인식할 경우에는 반대할 가능성이 높다(Peng et al., 2016). 특히, 지방정부 간의 발전 격차가 클수록 상대적 박탈감을 느끼는 주민들이 많아지며, 이는 지역 간 인프라 격차, 경제적 기회 불평등, 생활 수준 차이에서 비롯된다. 이러한 박탈감은 공공 개발사업 추진과정에서 개인의 기대와 실제 상황 간의 차이를 인식하는 정도(인지적 요인)와 그로 인해 형성되는 좌절감, 분노, 불만족감 등의 정서적 반응(감정적 요인)으로 중요한 변수로서 작용한다(Runciman, 1966). 따라서, 상대적 박탈감은 개인이 기대하는 것과 실제 상황 사이의 차이를 주관적으로 인식하고, 이에 대한 감정적 평가가 결합하여 형성되는 것으로 볼 수 있다(Cook, Crosby and Hennigan, 1977). 특히, 상대적으로 발전이 미진한 지역의 주민들은 개발을 통해 지역발전의 기회를 얻기를 기대하지만, 사업이 특정 계층이나 지역에만 편중된다고 인식할 경우, 강한 반발을 보일 가능성이 높다(박준식·김영범, 2012). 이러한 배경에서 지방 정부는 공공 개발사업 추진과정에서 개발 격차를 해소하기 위해 다양한 지역민의 의견을 반영하고, 사례분석을 기반으로 투명한 보상 및 지원 체계를 마련할 필요가 있다. 특히, 광주공항과 같이 정치·환경적 특수성에 놓인 개발사업의 경우, 유사한 공공 개발사업의 성공 사례에 대한 비교 분석과 지역 맞춤형 전략 수립을 통해 지역 간 격차를 완화하고 이를 통한 지역민의 상대적 박탈감을 줄일 수 있는 전략이 효과적일 수 있다.

(4) 라이프스타일

라이프스타일은 개인이 추구하는 가치관, 소비 행태, 여가 활동, 사회적 관계 등의 요소가 결합한 개념으로(Weber, 1968), 이는 공공 개발사업에 대한 태도 형성에도 중요한 영향을 미친다. 개인의 라이프스타일에 따라 특정 정책이나 사업을 긍정적으로 평가할 수도 있고, 반대로 거부감을 가지게 되어 정책 수용성은 큰 차이를 보일 수 있다(조상희·오창규, 2005). 따라서 공공 개발사업 추진 시 지역 주민들의 라이프스타일을 고려한 접근이 필요하며, 특정 집단의 요구만을 반영할 경우 갈등이 발생할 가능성이 크다. 이러한 차

이는 특정 지역의 문화적 배경이나 생활양식에 따라 다르게 나타날 수 있으며(Muller, 1991), 정책 설계 시 이를 고려하는 것이 중요하다.

라이프스타일은 특히 관광개발, 도시재생, 주거 및 산업단지 조성과 같은 대규모 개발사업에서 주민의 지지 여부에 영향을 미치는 핵심 변수로 작용할 수 있다. 예를 들어, 문화와 여가를 중시하는 지역의 주민들은 지역의 역사적 정체성을 유지하면서도 문화기반시설이 확충되는 개발을 선호할 가능성이 높으며, 스포츠 및 레저 활동을 중요하게 생각하는 주민들은 공원 조성, 레저 시설 확충과 같은 방향의 개발을 더욱 지지할 가능성이 크다(김도관, 2019). 반면 상업, 교육, 의료시설 등 개인의 생활 편리성을 추구하는 주민일 경우 대규모 상업 및 교통 인프라가 형성된 도시개발에 지지를 보일 수 있다(Yang, Cai, Qi and Liu, 2017).

광주공항 유희지 개발과 같은 공공 개발사업에서도 라이프스타일은 정책 수용성과 그에 따른 태도 형성에 영향을 미칠 가능성이 크다. 예를 들어, 환경보호나 여가생활을 중시하는 지역민은 공항 이전 후 녹지 및 공원 조성과 같은 친환경적 활용방안에 대한 지지를 보일 가능성이 높다. 따라서 공공 개발사업의 효과적인 추진을 위해서는 주민들의 라이프스타일을 고려한 맞춤형 정책 설계와 커뮤니케이션 전략이 요구되며, 이는 보다 능동적인 주민 참여와 갈등 최소화, 나아가 정책 수용성 제고로 이어질 수 있다.

이상 살펴본 선행연구를 종합하면, 기존 연구들은 도시 유희지 개발 및 공공 프로젝트 수용성에 영향을 미치는 경제적·사회적·심리적 요인을 분석해 왔으나 다음과 같은 한계가 있다. 첫째, 다수의 연구가 개별 변수(경제적 수익성, 지역 애착 등)의 영향력에 치우치거나, 특정 사례 및 사후 검증에 국한되어 사업 실행 전 단계에서 사회·심리적 요인이 복합적으로 작용하는 구조적 메커니즘에 대한 실증 분석은 부족했다.

둘째, '정책적 수용성'의 중요성은 여러 차례 강조되었으나, 광주공항과 같은 대규모 군사 기반시설 이전에 따른 유희지 활용 논쟁에서 상대적 박탈감과 정부에 대한 신뢰 등 복합적인 요인들이 어떻게 상호작용하여 환경보전과 도시개발이라는 상이한 선택으로 이어지는지를 규명한 연구는 드물고 아

직 미흡한 실정이다. 특히 광주공항 이전 사례는 인근 거주민과 인접 지역 주민 간 인식 차이가 뚜렷해(김태성, 2025; 양형욱, 2025) 지역별 특성을 반영한 정책 설계가 필요하다.

이에 본 연구는 선행연구의 이러한 한계를 보완하여, 환경보전 방안과 개발 방안에 대한 주민 지지 분석, 정책 수용성에 영향을 미치는 사회·심리적 요인의 구조적 관계, 특히 지역 애착의 하위 요인(의존성·친분성), 정부 신뢰, 박탈감의 감정·인지적 요인, 여유 추구형 라이프스타일 등 세분화된 변수의 효과를 광주광역시 및 인접 전남 지역민을 대상으로 종합적으로 분석한다. 이를 통해 단순한 경제·공간 중심 접근을 넘어, 실제 정책 현장에서 활용 가능한 지역 맞춤형 수용성 제고 전략을 제안하며, 나아가 공공 개발사업 추진과정에서 발생할 수 있는 사회적 갈등을 예방하고 지속가능성을 높일 수 있는 실행 방안을 제시한다.

III. 연구방법

1. 연구 대상지 현황

광주공항은 현재 이전 추진이 예정된 공공 개발사업으로, 지역사회에서 다양한 찬반 논쟁이 발생하고 있는 대표적인 사례이다. 이전이 확정된 이후, 남게 되는 대규모 유휴지인 광주공항 종전부지는 ‘군 유휴지’로 분류된다. 군 유휴지는 군사시설이 이전, 폐쇄, 기능 축소 등으로 더 이상 군사적 목적에 사용되지 않아 미활용 상태로 남은 대규모 토지를 의미한다(김선주, 2022). 이 유형의 유휴지는 대개 공공이 소유하며, 기존 활주로·도로 등의 인프라가 일부 남아 있어 도시재생, 공공 개발, 환경보전 등 다양한 활용 가능성이 있다. 따라서 광주공항 이전이 현실화될 경우, 해당 부지는 광역경제권의 핵심 도심부에 위치한 대규모 유휴지로서 향후 복합적인 지역개발과 환경보전 전략이 동시에 논의되어야 할 중요한 잠재력을 지닌다. 광주공항은 원래 군사 공항으로 사용되었으나, 1990년 이후 한국공항공사가 인수해 현재는 군용기

와 여객기가 함께 운항하는 공항이다. 광주광역시 광산구에 위치하며, 총면적 약 8.2km²(약 250만 평) 규모의 군사 보호구역이다. 또한 공항 부지는 멸종위기종이 서식하는 국가 습지(황룡강 장록습지)와 맞닿아 있어 환경적 고려가 필요한 지역이다. 광주공항 이전 후 남는 유희지(종전부지) 예정지 위치는 <그림 1>을 통해 확인할 수 있다.

<그림 1> 광주 군 공항 종전부지 예정지 및 주변 지역 현황



광주공항 이전에 대한 주된 배경은 군사 훈련에 따른 지역민의 소음 피해 및 이에 따른 보상액 증가이다. 특히, 군용기 소음은 지역민의 신체·정신 건강뿐만 아니라 아동 발달 및 교육 환경에도 부정적인 영향을 미치는 주요 요인으로 지적된다. 이러한 문제로 인해 지역 주민들의 소음 피해 민원이 지속적으로 제기되었으며, 2000년 이후 법적 소송이 증가하면서 관련 법령들이 제정되었다. 이에 따라 광주 군 공항 소음 피해자들에게는 2022년 최초 보상금 약 181억 원 지급되었고 2023년 약 166억 원, 2024년 약 167억 원으로, 현재까지 약 514억 원이 지급되었다(국방부, 2025). 향후 소음 보상액이 증가할 것으로 예상되며, 이는 지자체와 국방부의 예산 운용에도 영향을 미칠 전망이다.

광주 군 공항 이전사업은 2023년 4월 25일 『광주 군 공항 이전 및 종전부지 개발 등에 관한 특별법』 제정으로 사업비 조달이 가능해졌으며, 이후 이

전지가 확정되면 본격적인 개발이 추진될 예정이다. 그러나 현재 이전지 선정이 지연됨에 따라 사업 추진이 답보 상태에 있다. 유휴지 활용방안과 관련해 광주광역시에는 ‘스마트시티 조성’을 추진하는 반면, 환경단체들은 멸종위기종 보호와 생태계 보전을 위해 ‘100만 평 숲 공원 조성’을 주장하며 시민운동을 전개하고 있다 <표 1>.

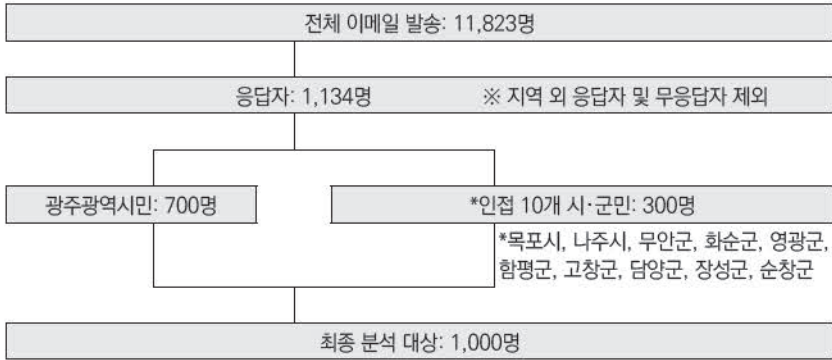
〈표 1〉 광주광역시와 시민단체 간의 입장 요약

주체	입장	주요 주장 요약	참고
광주광역시	*개발 복합 스마트 도시, 디즈니랜드와 같은 세계적인 테마파크	- 인공지능 등 첨단기술이 집약된 도시 구축 - 대한민국 서남부를 대표하는 스마트시티 조성 - 국제관광 허브로써 활용되는 세계적인 테마파크	- 광주 군 공항 이전 사업 홈페이지 - 주현정(2025)
광주광역시 시민단체	*환경보전 뉴욕 센트럴 파크와 같은 도시공원은	- 환경성 및 지속 가능성 고려 - 장륙습지 등 주변 생태 축과 연결 - 생태 명소 가능성 - 무등산과 함께 광주 100년 미래의 ‘허파’ 기능 기대	- 정대하(2023) - 채정희(2024)

2. 설문 표본 추출

이 연구를 위한 자료수집은 온라인 설문조사를 활용하였다. 조사는 설문조사 전문업체(마크로밀엠브레인)의 온라인 패널을 통해 2024년 9월 20일부터 27일까지 실시되었다. 본 조사의 표본은 공항 이전으로 영향을 받을 가능성이 있는 광주광역시 시민 700명과 인접 시·군(목포시, 나주시, 무안군, 화순군, 영광군, 함평군, 고창군, 담양군, 장성군, 순창군) 지역민 300명을 대상으로, 할당표본 추출법(quota sampling)을 사용하여 구성되었다. 총 11,823건의 설문조사 이메일을 발송한 결과, 1,134명이 조사에 참여하였다. 그중 대상 지역이 아니거나 중도 포기 등의 불성실한 응답자를 제외하고, 총 1,000명의 설문 데이터를 분석에 사용하였다(표 2).

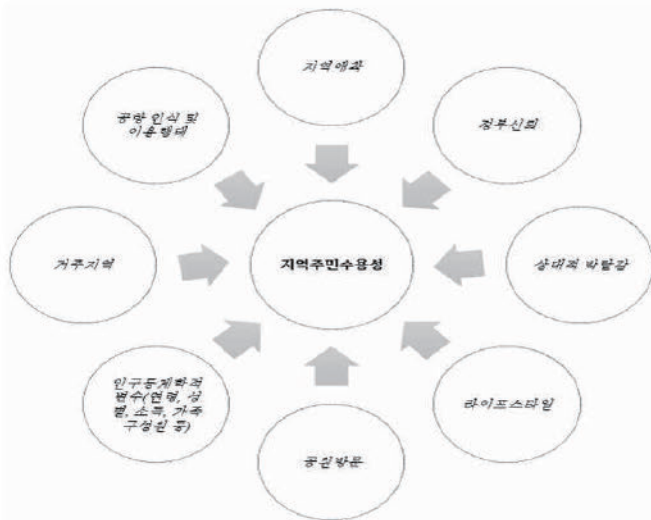
〈표 2〉 연구 분석표본 추출 과정



3. 자료 분석 방법

각 연구 질문에 대한 자료 분석에는 다양한 분석 방법이 활용되었다. 특히 영향 관계 분석에서는 종속변수가 이산변수(discrete variable)로 측정되었기 때문에, 비선형 회귀분석(non-linear regression analysis)이 사용되었다. 첫 번째 연구 문제인 광주공항 이전에 대한 거주 지역민과 인접 지역민의 지지 수준 및 개인의 사회·심리적 특성 간 영향 관계를 분석하기 위해 교차분석(cross-tabulation analysis)과 이항로짓 모형(binary logit model)을 적용하였다. 두 번째 연구 문제인 공항 이전 후 발생하는 유희지 가상 활용방안에 대한 두 가지 시나리오 선택에 대한 거주 지역민과 인접 지역민의 지지도 차이를 알아보기 위해 교차분석과 독립 표본 T 검정(independent sample t-test)을 사용하였다. 세 번째 연구 문제인 개인 사회·심리적 변수가 환경보전 시나리오에 대한 지지에 미치는 영향을 살펴보기 위해서는 종속변수가 5점 리커트 척도로 측정되었으므로 서열형로짓 모형(ordered logit model)을 적용하였다(그림 2).

〈그림 2〉 연구 분석 모형



※ 굵은 글씨는 종속변수, 기울임체는 설명변수를 의미함.
 ※ 지역주민 수용성은 공항 이전 지지와 환경보전 방안 선호로 구성됨.

4. 공항 이전과 활용방안 지지에 미치는 설명변수

거주 지역민과 인접 지역민의 광주공항 이전 지지와 유휴지 예상 활용방안 지지 인식에 영향을 미칠 수 있는 설명변수는 선행연구를 바탕으로 선정하였다. 인구통계학적 변수, 광주광역시(또는 광주광역시 서구/광산구) 거주 여부, 2년 동안 광주공항 이용 횟수, 공원 이용, 소음으로 인한 일상생활 피해 경험 여부, 연령, 성별, 소득, 가족 구성원 중 어린이/청소년 포함, 정부 신뢰, 지역 애착, 상대적 박탈감, 그리고 라이프스타일의 개념 변수를 포함하였다.

지역 애착은 Williams, Anderson and Patterson(1995)과 Kasarda and Janowitz(1974)이 제시한 세 가지 요인인 지역 정체성, 지역 의존성, 사회적 친분성으로 구성된 총 15개 문항을 5점 리커트 척도로 측정하였다. 탐색적 요인분석 결과 ‘거주 지역’은 다른 어떤 지역보다도 살기 좋다’를 포함한 6개 항목이 지역 의존성으로, ‘거주 지역’은 나에게 매우 특별한 곳이다’ 등의 5개 항목이 지역 정체성으로, ‘거주 지역’의 친목 모임 등에 적극적으로 참여한다’ 등의 4개 항목이 지역 친분성을 나타내는 요인으로 확인되었다. 이들

15개 항목에 대한 요인 적재량은 0.633 이상으로 모두 기준치 0.4 이상이었
고, 신뢰도 계수값은 각각 0.856, 0.884, 0.817로 문제가 없는 것으로 나타났
다(표 3). 하지만 지역 정체성을 제외한 비교적 높은 상관관계가 있는 것으로
확인된 두 요인만을 항목 묶음을 통해 변수로 변환한 후 분석에 포함하였다.

정부 신뢰는 이슬기·이혁규(2023)가 사용한 단일 요인으로 구성된 4개 문
항을 5점 리커트 척도로 측정하였다. 탐색적 요인 결과 선행연구와 마찬가지로
'(거주 지역)의 지역민과 공무원은 서로 협력하고 도와준다고 생각한다'
항목을 포함한 4개 항목이 단일 요인으로 묶이는 것으로 확인되었으며, 모든
요인 적재량(factor loading)은 0.8 이상으로 나타났고, Cronbach's α 로 측
정한 신뢰도 계수 값은 각각 0.884로 높은 값을 보여주고 있다(표 3).

상대적 박탈감은 김해인·한은경(2018)에서 사용한 14개 문항을 5점 리커
트 척도로 포함하였다. 탐색적 요인분석 결과 모든 항목의 요인 적재량이 0.4
이상으로 기준치를 충족하였다. '수도권 사람들과 나를 비교할 때 박탈감을
느낀다'를 포함한 5개 항목은 감정적 요인으로, '수도권 사람들이 소유한 것
을 나도 가질 수 있다고 생각한다' 등의 3개 항목이 인지적 요인으로, '수도권
사람들은 나보다 다양한 경험을 하는 것 같다' 등의 6개 항목이 사회적 관계
요인으로 확인되었다. 이들 14개 항목에 대한 요인 적재량은 0.599 이상으로
0.4 기준치 이상이었고, 신뢰도 계수값은 각각 0.863, 0.875, 0.650으로 기준
치에 부합하였다(표 3 참조). 다만 인지적 요인과 사회적 관계 요인에 겹치는
부분이 많아 사회적 관계 요인은 분석에서 제외하였다.

라이프스타일은 유기준(2016)이 사용한 다섯 가지 요인(관계 지향형, 여
유 추구형, 유행 추구형, 개인 중심형, 건강 지향형)으로 구성된 15개 문항을
5점 리커트 척도로 포함하였다. 탐색적 요인분석 결과 모든 항목의 요인 적
재량이 0.4 이상으로 기준치를 충족하였으나, 그중 설명변수로 적합하다고
판단된 여유 추구형 요인만을 분석에 포함하였다. 여유 추구형 요인은 '나는
여행 가는 것을 좋아하고 종종 여행을 다니는 편이다'를 포함한 4개 항목으
로 요인 적재량은 0.590 이상이었고, 신뢰도 계수값은 0.780으로 기준치 0.6
을 충족하고 있는 것으로 나타났다(표 3).

〈표 3〉 탐색적 요인분석 결과

요인	측정항목	요인 적재량
정부 신뢰 (Cronbach's α =0.884)	현재 (거주 지역)의 지역민과 공무원은 서로 협력하고 도와준다고 생각한다	.902
	현재 (거주 지역)의 지역민과 공무원은 서로 평등한 관계라고 생각한다	.892
	현재 (거주 지역)의 공무원에 대해 좋은 감정을 갖고 있다	.891
	현재 귀하께서 거주하고 있는 (거주 지역)의 지방자치단체를 신뢰한다	.808
지역 애착 지역 의존성 (Cronbach's α =0.856)	(거주 지역)은/는 내가 하고 싶은 일을 하면서 살기에 가장 좋은 곳이다	.840
	(거주 지역)은/는 다른 어떤 지역보다도 살기 좋다	.765
	(거주 지역)은/는 지금 내가 하는 일을 하기에 적합한 곳이다	.731
	다른 곳으로 떠날 기회가 생긴다 해도 나는 (거주 지역)에서 계속 살겠다	.711
사회적 친분성 (Cronbach's α =0.817)	(거주 지역)을/를 떠나 다른 곳으로 옮겨야 한다면 매우 섭섭할 것이다	.674
	내 생활의 많은 부분이 내가 사는 (거주 지역)을/를 중심으로 이루어진다	.497
	(거주 지역)의 친목 모임 등에 적극적으로 참여한다	.789
	(거주 지역)의 사람들과 좋은 친분을 유지하고 있다	.756
상대적 박탈감 감정적 (Cronbach's α =0.875)	(거주 지역)에 친인척들이 많이 살고 있다	.755
	나의 친구나 지인, 가족들이 (거주 지역)을/를 좋아한다	.633
	수도권 사람들에 비해 내가 혜택을 누리지 못하는 불공정함이 불쾌하다	.846
	수도권 사람들이 나보다 부유한 모습을 보일 때, 화가 난다	.834
인지적 (Cronbach's α =0.650)	수도권 사람들과 나를 비교할 때 박탈감을 느낀다	.819
	수도권 사람들에 비해 내가 혜택을 누리지 못하는 것이 불공정하다고 생각한다	.737
	수도권 사람들에 비해 나는 혜택을 누리지 못하고 있다고 생각한다	.497
	수도권 사람들이 소유한 것을 나도 가질 수 있다고 생각한다	.778
라이프스타일 여유 추구형 (Cronbach's α =0.780)	수도권 사람들이 소유한 것을 나도 가질 자격이 있다고 생각한다	.747
	수도권 사람들이 소유한 것을 내가 가지지 못한 것은 나의 책임이 아니라고 생각한다	.625
	나는 내 삶에 있어 즐거움이 가장 중요하다	.803
	나는 나의 여가와 취미활동을 매우 중요하게 생각한다	.788
	나는 내 여가활동을 위해 금전적인 투자를 아끼지 않는다	.696
	나는 여행 가는 것을 좋아하고 종종 여행을 다니는 편이다	.590

IV. 분석결과

1. 응답자 특성

자료 분석에서 이용된 1,000명의 표본 특성은 다음 <표 4>에서 보여주고 있다. 응답자의 평균 연령은 44세, 47%는 남성, 29%가 월 가구 소득 600만 원 이상, 64%가 대학 졸업 이상의 학력 수준, 그리고 31%가 가족 구성원 중 어린이나 청소년이 1명 이상인 것으로 나타났다. 또한 34%의 응답자가 광주공항이 위치한 광주광역시 서구 또는 광산구에 거주하였고, 81%는 광주공항 이용 경험이 있었으며, 지난 2년간 광주공항 이용 횟수는 평균 1.4회로 나타났다. 85%의 응답자가 광주공항이 군 공항인 것을 알고 있었으며, 88%는 공항 이전 계획에 들어본 적이 있었다. 또한, 41%가 항공기 소음으로 일상생활에 불편을 느낀 적이 있었고 58%가 공항 이전에 대해 찬성하는 것으로 나타났다.

이들 변수에 대해 거주 지역에 따라 차이가 있는지를 살펴보았다. 그 결과 연령, 성별, 어린이/청소년, 그리고 공항 이용과 인지 관련 변수에서 유의한 차이를 보여주고 있다 <표 4>. 우선 인접 지역과 비교하여 광주광역시 응답자의 연령이 상대적으로 높았으며, 남자의 비율과 600만 원 이상 고소득 비율은 높았지만, 가족 구성원 중 청소년/어린이가 있는 비율은 낮은 것으로 나타났다. 광주공항 이용 경험과 지난 2년 동안 광주공항 이용 횟수에서는 광주광역시 응답자의 이용 경험이 높은 것으로 나타났고, 광주공항을 군 공항으로 인지하는 정도와 공항 이전 계획 인지 여부에서도 더 높은 것으로 나타났다. 또한, 49%의 광주광역시 응답자가 공항 소음으로 인해 일상생활에 불편을 겪고 있다고 응답한 반면, 인접 지역 응답자는 24%가 불편을 겪고 있다고 응답하여 상당한 차이를 보였다. 마지막으로 광주공항 이전에 대해 광주광역시 응답자의 63%가 찬성했지만, 인접 지역 응답자의 경우 48%만이 찬성하는 것으로 나타났다.

〈표 4〉 표본의 인구통계학적 특성 및 주요 변수 통계량 (n=1,000)

변수	설명	평균 또는 빈도	광주광역시	인접 지역	비교
연령		43.9 (12.5)***	44.7	42.0	t=3.132 (0.002)
성별	남자	47.0%***	50.1%	39.7%	$\chi^2=9.252$ (0.002)
소득	600만 원 이상	28.6%*	30.3%	24.7%	$\chi^2=3.247$ (0.072)
어린이/청소년	가족 구성원 중 청소년/ 어린이 있음	31.3%***	28.6%	37.7%	$\chi^2=8.079$ (0.004)
교육 수준	대학 졸업 이상	63.8%	64.6%	62.0%	$\chi^2=0.601$ (0.438)
거주 지역	광주광역시 거주	70.0%			
	광주광역시 서구/ 광산구 거주	33.8%			
광주공항 이용	경험 있음	81.4%***	87.4%	67.3%	$\chi^2=56.010$ (0.000)
2년 동안 공항 이용	횟수	1.4 (2.2)**	1.46	1.12	t=2.238 (0.025)
군사 공항 인지	알고 있음	85.0%***	89.3%	75.0%	$\chi^2=33.613$ (0.000)
공항 이전 계획 인지	알고 있음	87.7%***	91.9%	78.0%	$\chi^2=37.382$ (0.000)
일상생활 피해	있음	41.4%***	48.7%	24.3%	$\chi^2=51.454$ (0.000)
공원 방문	주 3~4회 이상 방문	29.9%	30.2%	29.0%	$\chi^2=0.166$ (0.684)
공항 이전 지지	예	58.4%***	62.9%	48.0%	$\chi^2=19.080$ (0.000)

변수는 설명 열에 제시된 수준을 1로, 그 외는 0으로 설정함. 괄호 안은 표준편차

* p<0.1, ** p<0.05, ***p<0.01

2. 광주공항 이전 지지 분석 결과

본 연구에서는 공공 개발사업에 대한 지역민의 수용성을 분석하기 위해 종속변수의 측정 특성에 따라 적절한 이산선택 모형(discrete choice models)을 활용하였다. 우선, 공항 이전에 대한 지지 여부는 '찬성(1)'과 '반대(0)'의 이분형 변수로 측정되었기 때문에, 이에 영향을 미치는 설명변수를

분석하기 위해 이항 로짓 모형을 적용하였으며, 그 결과는 <표 5>에 제시하였다. Pseudo R^2 로 측정된 모형 설명력은 0.071이었으며, 모형에 포함된 설명 변수 중 연령, 성별, 광주광역시 거주 여부, 공항 이용 횟수, 일상생활 피해, 정부 신뢰도, 지역 의존성, 사회적 친분성이 최소 통계적 유의수준 0.1에서 유의한 것으로 나타났다. 구체적으로 살펴보면, 연령이 높을수록($\beta=0.0227$), 여성보다 남성이($\beta=0.4233$), 광주광역시 서구 또는 광산구에 거주하는 응답자($\beta=0.2798$)가 공항 이전에 긍정적 지지를 하는 것으로 나타났다. 일상생활에서 항공기 소음으로 인한 불편을 겪는 응답자($\beta=0.8079$)일수록 공항 이전에 긍정적 지지를 보여준 데 반해, 지난 2년 동안 공항 이용 횟수가 많은 응답자($\beta=-0.0764$)는 공항 이전 지지가 낮은 것으로 나타났다. 또한, 정부 신뢰가 높은 응답자($\beta=0.2469$)와 사회적 친분성이 높은 응답자($\beta=0.2822$)는 공항 이전에 대해 긍정적으로 지지하는 경향을 보였다. 반면, 지역 의존성의 음의 계수값($-\beta=0.2353$)은 지역 의존성이 높은 응답자일수록 공항 이전을 지지하지 않는 것으로 해석할 수 있다. 이항 로짓 모형은 비선형 확률 모형이므로, 계수 부호를 통해서만 종속변수에 미치는 방향성만을 알 수 있다. 따라서 다른 설명변수들을 고정시키고 설명변수의 단위 변화에 따른 영향력의 크기를 가늠할 수 있는 한계효과(marginal effect)를 추정해 보는 것이 계수 값 해석에 도움이 된다. 한계효과를 바탕으로 영향력의 크기를 살펴보면, 광주광역시 서구 또는 광산구 거주 응답자는 그렇지 않은 응답자에 비해 공항 이전을 지지할 확률이 6.7% 더 높았고, 항공기 소음으로 인해 일상생활에 불편을 겪는 응답자는 그렇지 않은 응답자에 비해 지지할 확률이 19.0% 높은 것으로 나타났다. 마찬가지로 응답자가 느끼는 정부 신뢰도가 한 단위 증가할 경우 공항 이전 지지 확률은 6.0% 증가하는 것으로 나타났으며, 응답자가 사회적 친분성이 한 단위 증가할 때 이전을 지지할 확률 또한 6.8% 증가하는 것으로 나타났다.

〈표 5〉 광주공항 이전 지지 - 이항 로짓 모형 결과

변수	계수	표준오차	한계효과(Pr[y=1])
상수	-2.2107***	0.529	
연령	0.0227***	0.006	0.0055(0.001)***
성별(남성)	0.4233***	0.137	0.1016(0.032)***
소득	0.0016	0.056	0.0004(0.014)
어린이/청소년	-0.1091	0.146	-0.0264(0.036)
거주 지역(광주 서구/광산구)	0.2798*	0.152	0.0668(0.036)*
공항 이용 횟수	-0.0764**	0.032	-0.0184(0.008)**
공원 방문	0.0441	0.152	0.0106(0.037)
일상생활 피해	0.8079***	0.147	0.1901(0.033)***
정부 신뢰도	0.2469**	0.101	0.0596(0.024)**
라이프스타일	0.0507	0.109	0.01223(0.026)
지역 의존성	-0.2353**	0.117	-0.0568(0.028)**
사회적 친분성	0.2822***	0.106	0.0681(0.026)***
모형 적합도	LR χ^2 (12)=96.64, Initial Log likelihood(L_0)=-670.97, Log likelihood(L_β) = -630.65, Pseudo R^2 = 0.071		

* p(0.1), ** p(0.05), *** p(0.01).

3. 유희지 활용방안에 대한 시나리오 지지와 환경보전 방안 지지 분석 결과

광주공항 이전 후 생기는 유희지의 활용방안과 관련하여, 본 조사에서는 두 가지 시나리오를 제시했다. 첫째는 광주광역시와 잠정적으로 계획 중인 국제 테마파크 조성을 포함한 스마트시티 개발 시나리오이다. 둘째는 광주 시민단체 연합체가 공표한, 대규모 도시공원 조성에 중점을 둔 숲 생태공원 환경보전 시나리오이다. 조사에서는 응답자에게 어느 시나리오에 더 지지를 보이는지 물었다. 〈표 6〉에 제시된 바와 같이, 전체 응답자 중 7%는 두 시나리오 모두 지지하지 않는다고 응답하였으며, 25%는 개발 시나리오를, 나머지 69%의 응답자는 보전 시나리오를 지지하는 것으로 나타났다.

〈표 6〉 이전 부지 활용방안 선호

시나리오	%	광주광역시	인접지역	비교
개발	24.5	25.9	21.3	
환경보전	68.6	69.0	67.7	
모두 지지하지 않음	6.9	5.1	11.0	
$\chi^2=12.259 (0.002)$				

환경보전 방안에 대한 선호는 5점 척도로 측정된 순서형 변수이므로, 응답자의 선호 강도에 따른 영향을 분석하기 위해 서열형 로짓 모형을 사용하였고, 그 결과는 〈표 7〉에서 보여주고 있다. Pseudo R^2 을 통해 살펴본 모형의 설명력은 0.06으로 나타났으며, 모형에 포함된 설명변수 중 연령, 광주공항 이전 지지 여부, 광주광역시 거주 여부, 정부 신뢰, 라이프스타일, 상대적 박탈감의 감정적 요인과 인지적 요인은 최소 유의수준 0.1에서 통계적으로 유의한 것으로 나왔다. 이러한 결과는 다음과 같은 해석을 가능하게 한다. 연령이 상대적으로 높을수록($\beta=0.0187$), 광주공항 이전에 반대하지 않고 지지하는 응답자일수록($\beta=0.8578$), 인접 지역 거주자보다 광주광역시 거주자일수록($\beta=0.2479$) 환경보전 방안에 대한 선호수준이 높은 경향을 보였다. 또한 정부(지자체)에 대한 신뢰가 높은 응답자($\beta=0.2910$), 여유 추구형 라이프스타일을 더 중요시하는 응답자($\beta=0.3911$), 그리고 수도권과의 비교에서 감정적 박탈감 요인을 덜 느끼는 응답자($\beta=-0.1815$), 반면 인지적 부분의 상대적 박탈감을 더 강하게 인식하는 응답자($\beta=0.2409$)가 대규모 숲 생태공원 조성을 중심으로 하는 환경보전 시나리오에 대해 긍정적인 평가를 내리는 것으로 분석되었다.

〈표 7〉 보전 시나리오 선호 - 순서형 로짓 모형 결과

변수	계수	표준오차	한계효과($y=Pr[y=5]$)
연령	0.0187***	0.005	0.0041(0.001)***
성별(남성=1)	-0.1384	0.121	-0.0304(0.027)
소득	0.0309	0.048	0.0068(0.011)
어린이/청소년	0.0878	0.128	0.0194(0.029)
공원 방문	0.1116	0.134	0.0248(0.030)

공항 이전 지지	0.8578***	0.124	0.1823(0.025)***
거주 지역(광주=1)	0.2479*	0.133	0.0535(0.028)*
정부 신뢰도	0.2910***	0.091	0.0640(0.020)***
라이프스타일	0.3911***	0.101	0.0861(0.022)***
지역 의존성	-0.0019	0.103	-0.0004(0.022)
사회적 친분성	0.0604	0.096	0.1330(0.021)
상대적 박탈감 - 감정적	-0.1815**	0.080	-0.0400(0.018)**
상대적 박탈감 - 인지적	0.2409**	0.108	0.0530(0.024)***
/cut1	0.3942		
/cut2	1.5141		
/cut3	3.5534		
/cut4	5.0672		
모형적합도	LR χ^2 (13)=146.1, Initial Log likelihood(L_0)=-1310.1, Log likelihood(L_g) = -1237.0, Pseudo R^2 = 0.056		

* p<0.1, ** p<0.05, *** p<0.01.

다음으로 설명변수의 단위 변화에 따른 영향력의 크기를 비교하기 위해 한계효과(marginal effect)를 추정하였다. 종속변수 중 '매우 지지한다'를 기준으로 살펴본 결과, 연령, 광주공항 이전 지지 여부, 거주 지역, 정부 신뢰, 라이프스타일, 상대적 박탈감의 감정적 요인과 인지적 요인이 최소 유의수준 0.1에서 통계적으로 유의한 것으로 나타났다. 구체적으로, 광주공항 이전 찬성이 한 단위 증가하면 환경보전 방안을 매우 지지할 확률이 18.2% 증가했고, 인접 지역 거주자에 비해 광주광역시 거주 응답자는 환경보전 방안을 매우 지지할 확률이 5.4% 더 높은 것으로 나타났으며, 정부 신뢰가 한 단위 증가하면 매우 지지할 확률 또한 6.4% 증가하는 것으로 나타났다. 마찬가지로 여유로움과 여가 생활을 중요시하는 라이프스타일과 인지적 요인의 상대적 박탈감이 한 단위 증가하면 매우 지지할 확률 또한 각각 8.6%, 5.3% 증가하는 것으로 나타났다. 반면, 감정적 요인에서의 상대적 박탈감이 한 단위 증가할 경우, 환경보전 방안을 매우 지지할 확률은 4.0% 감소하는 것으로 확인되었다. 이러한 결과는, 환경보전 방안에 대한 강한 지지 의사가 단순한 인식 수준을 넘어 거주지 위치, 지자체에 대한 신뢰, 생활 가치관, 그리고 박탈감의 인지·감정적 구성요소와 밀접하게 연관되어 있음을 시사한다.

V. 결론

본 연구는 광주공항 이전과 유희지 활용방안에 대한 지역 주민들의 지지 수준과 이에 영향을 미치는 인구통계학적 및 사회·심리적 요인을 분석함으로써, 공공 개발사업의 정책적 방향성을 제시하고자 하였다. 세 개의 연구 질문에 따른 분석 결과는 다음과 같다. 첫째, 연구 질문 1과 관련하여, 공항 이전 지지에 유의한 영향을 미치는 변수로는 연령, 성별, 거주 지역(광주광역시 서구·광산구 및 인접 지역), 공항 이용 횟수, 일상생활 피해 경험, 정부 신뢰, 지역 애착으로 확인되었다. 특히, 광주광역시 서구·광산구 거주민은 인접 지역 거주민보다 공항 이전을 더 지지하는 경향을 보였으며, 이는 공항 소음 등 생활환경에 대한 직접적인 영향을 경험했기 때문으로 해석된다. 둘째, 연구 질문 2에서는 광주공항 이전 후 유희지 활용방안에 대한 지역 주민들의 선호도를 분석한 결과, 환경보전 방안(숲 생태공원 조성)이 67% 이상의 지지율을 보였으며 도시 개발 방안(스마트시티 조성)보다 뚜렷하게 높은 선호도를 나타냈다. 셋째, 연구 질문 3과 관련하여, 환경보전 방안 지지에 영향을 미치는 유의한 변수는 연령, 공항 이전 지지 여부, 광주광역시 거주 여부, 정부 신뢰, 라이프스타일, 상대적 박탈감(인지적·감정적 요인)으로 확인되었다.

1. 실무적 시사점

본 연구 결과를 바탕으로, 공공 개발사업 추진과 유희지 활용방안을 고려할 때 다음과 같은 정책적 시사점이 도출된다. 첫째, 지역 맞춤형 정책 수립이 필요하다는 점이다. 본 연구는 거주 지역과 사회·심리적 특성이 광주공항 이전 지지 여부에 유의한 영향을 미친다는 점을 입증하였다. 특히, 공항 소음 피해를 직접 경험한 광주광역시 서구 및 광산구 거주민들이 인접 지역 거주민보다 공항 이전에 대해 더욱 적극적으로 지지하는 경향을 보였다. 이는 거주 지역별로 공항 이전에 대한 기대와 우려가 상이함을 의미하며, 정책 수립 시 이러한 차이를 고려하여 획일적 정책이 아닌 지역 맞춤형 정책 설계의 필요성을 방증한다(강영애·유광민·김남조, 2012). 따라서 공항 이전과 유희지

개발정책은 주민의 거주 환경, 기대, 피해 경험을 반영한 차별화된 설계가 필요하다. 이를 위해 일괄적 보상 대신 피해 규모와 주거 환경 변화에 따른 차등 지원, 생활권 회복을 위한 공공서비스 우선 배치, 정책 설계 참여 기회 보장을 명시해야 한다. 또한, 직접 피해 체감이 낮은 인접·외곽 지역에는 미래 유흥지 활용이 지역발전에 미칠 긍정적 파급효과(일자리, 생활 SOC 확충, 문화·환경 인프라 등)를 구체적으로 제시해야 한다. 그 예시로 정보 비대칭 해소, 정책 효과의 지역별 설명회, 참여적 의견 수렴(공청회, 설계 워크숍), 민관 거버넌스 채널 상시화 등 정책 수립→집행→피드백의 전 과정에 주민이 주체가 되는 구조를 도입해야 한다.

둘째, 유흥지 활용방안에서 친환경적 보전 방안이 정책적 우선순위로 고려될 필요가 있다. 분석 결과, 광주공항 이전 후 발생하는 유흥지 활용방안 중 환경보전 방안(숲 생태공원 조성)이 68% 이상의 지지를 받아, 도시 개발(스마트시티 조성) 방안보다 높은 선호도를 보였다. 이는 도시공원의 필요성과 친환경 개발 트렌드가 맞물려 있음을 시사한다. 유흥지를 녹지공간으로 전환할 경우, 경관 개선, 지역분석 대상 활성화, 관광객 유치 등 다양한 효과뿐 아니라, 주민의 신체적·정신적 건강 증진에도 긍정적인 영향을 미칠 수 있다(김예슬·구영민, 2020). 특히 이러한 접근은 현대 도시개발에서 핵심 고려 요소로 부상하고 있다. 해외에서는 독일 템펠호프 공항과 뵘블링겐-진델핑겐 사례처럼 지역민 참여를 제도화하고 개발을 최소화하며 폐공항의 원형을 보존하는 방식이 성공을 거두었다(백한열·김홍배, 2023). 반면, 국내 전주시 제35사단 부대 이전 사례에서는 기부 대 양여 방식의 한계, 재정 지원 부족, 민간 수익 중심 개발로 인해 시민의 친환경 개발 기대가 좌절되었고, 사업 추진과정도 지연되었다(김규남 외, 2021). 이러한 사례들은 광주공항 이전 부지의 활용에 있어 환경보전형 개발과 함께 법적·재정적 기반과 관리체계 구축이 병행되어야 함을 보여준다. 특히 정부와 군 당국은 지자체의 공익 목적을 반영하여 무상 양여 방안을 적극 검토할 필요가 있으며, 해당 부지를 지역 전략사업의 기반으로 활용하는 방안도 중요하다.

셋째, 지자체 정부에 대한 신뢰 제고와 정책 수용성 강화를 위한 구체적 전

략이 필요하다. 연구 결과, 정부 신뢰가 높은 주민일수록 공항 이전을 지지하는 경향이 강하게 나타났으며, 이는 정책의 투명성과 공정성이 확보될수록 정책 수용성이 제고될 수 있음을 의미한다(Konisky et al., 2008). 그러나 현재 광주공항 이전 사업은 정책 결정 과정에서 지역민 참여가 충분히 보장되지 않은 채 진행되고 고착되어 있어, 추가적인 의견 수렴과 소통 강화가 요구된다. 예시로 공항 이전과 유희지 개발 전 과정(기획-집행-평가)에 주민·시민단체·전문가가 참여하는 협의체와 공론장을 상설화하고, 웹사이트나 모바일 앱 등 누구나 접근할 수 있는 플랫폼을 활용할 수 있다. 이를 통해 지방정부는 지역사회와의 협력적 의사결정 구조를 구축하고 다양한 소통 채널을 마련하여 정책 집행의 신뢰성과 투명성을 높일 필요가 있다.

넷째, 상대적 박탈감 해소를 위한 정책적 배려가 필요하다. 연구 결과에 따르면, 수도권에 대해 인지적 박탈감을 느끼는 지역민일수록 환경보전 개발을 지지하는 반면, 수도권에 대해 감정적 박탈감을 경험한 주민들은 개발사업을 부정적으로 평가하는 경향이 나타났다(Skylark and Callan, 2021). 이는 지역개발 과정에서 단순한 경제적 보상만으로는 주민들의 불만을 해소하기 어렵다는 점을 시사한다. 인지적 박탈감 완화를 위해서는 공정하고 투명한 보상체계가 필요하다. 보상은 금전적 지원에 그치지 않고, 주거환경 개선, 복지 서비스 제공, 일자리 창출 등 실질적이고 다각적인 방식으로 설계되어야 한다. 동시에 감정적 박탈감을 줄이기 위해서는 심리·사회적 지원과 갈등조정이 병행되어야 하며, 환경 치유공간 조성이나 주민 커뮤니티 활성화 등 공동체 기반 마련이 중요하다. 이러한 박탈감 해소는 지속적인 소통과 정보공유를 통해 주민 간 이해를 증진하는 것에서 출발한다. 이를 위해 민·관·시민단체가 참여하는 지역 협의체를 상설화하고, 갈등 요인을 진단하며 주민 의견을 정책 결정과 집행 과정에 적극 반영할 필요가 있다. 공정한 혜택 분배를 체감할 수 있는 보상체계는 개발사업에 대한 수용성과 정책 신뢰도를 높이는 데 핵심적이다.

2. 한계점 및 향후 연구방향성

위 시사점에도 불구하고, 이 연구에는 다음과 같은 한계가 있으며, 이를 보완하기 위한 향후 연구 방향을 제안하면 다음과 같다. 첫째, 본 연구는 광주광역시 및 인접 지역 주민을 대상으로 한 설문조사에 기초하였기에 다른 지역 공공 개발사업에 직접 적용하기에는 한계가 있다. 향후 연구에서는 다양한 지역과 사업 유형을 비교하여 정책 수용성에 영향을 미치는 추가 요인을 탐색할 필요가 있다. 둘째, 분석은 주민 인식에 초점을 맞추었으나 정책결정자나 공공기관의 입장은 충분히 반영하지 못했다. 따라서 정책 성공을 위해서는 정책결정자, 기업, 환경단체 등 다양한 이해관계자의 시각을 고려한 다층적 분석이 필요하다. 셋째, 현 시점 주민 인식을 기반으로 했기 때문에 공황 이전 이후의 장기적 효과를 평가하는 데 한계가 있다. 향후 실제 유희지 활용이 이루어진 뒤 주민 태도 변화와 경제·사회적 효과를 실증적으로 분석하는 후속 연구가 요구된다. 이를 통해 공공 개발사업의 장기적 파급효과를 보다 심층적으로 파악할 수 있을 것이다.

본 연구는 광주공항 이전 후 발생하는 유희지 활용방안에 대한 지역 주민들의 태도를 분석하고, 이를 바탕으로 정책적·학술적 시사점을 도출하였다. 연구 결과는 지역 맞춤형 개발, 친환경적 유희지 활용, 지방정부에 대한 신뢰 제고, 상대적 박탈감 해소 등의 정책 방향을 제시하였으며, 국제 사례의 참고 필요성을 강조하였다. 또한, 향후 다양한 지역과 유형의 유희지 기반 공공 개발 사례를 비교분석하고, 정책의 장기적 효과를 실증적으로 평가하는 연구가 필요함을 제안하였다. 이를 통해, 지속가능하고 공정한 도시개발 전략의 기틀을 마련하고, 지역 주민의 의견이 실질적으로 반영되는 공공 개발사업 추진에 이바지할 수 있을 것으로 기대된다.

■ 참고문헌 ■

강영애·유광민·김남조, 2012, “지역주민의 장소애착과 환경인식이 생태관광 영향인식

- 과 지지도에 미치는 영향,” 『관광연구논총』, 24(4), pp.113-136.
- 광태우·이상훈, 2020, “지역주민의 지방정부 성과인식과 관광 개발 지지의 관계: 지방정부 신뢰에 대한 매개효과를 중심으로,” 『지방행정연구』, 34(2), pp.31-56.
- 광주광역시, n.d., 『광주 군 공항 이전 사업』. <https://www.gwangju.go.kr/airforce/>
- 국방부, 2025. 『광주 군 공항 보상금 지급액 [정보공개청구 자료].』
- 김강훈, 2010, “새만금사업의 지속가능한 발전방안 연구: 전라북도 지자체를 중심으로,” 『한국시스템다이내믹스연구』, 11(4), pp.25-59.
- 김규남·전만식·조명호, 2021, 『국방개혁2.0 추진에 따른 미활용 군용지의 합리적 민수 전환 방안』, 강원연구원.
- 김도관, 2019, 『부산지역 라이프스타일 기반 스포츠산업 육성 전략』, BDI 정책포커스, pp.1-12.
- 김묘정, 2014, “도시 생활권 공원의 유형에 따른 이용특성 및 커뮤니티 의식의 관계,” 『대한건축학회논문집 - 계획』, 30(10), pp.149-158.
- 김병록, 2019, “광주 군 공항 갈등 해결의 담론 분석적 접근,” 『융합사회와 공공정책』, 13(3), pp.92-137.
- 김선주, 2022, “지속가능한 군유희지 활용방안 연구,” 『부동산산업연구』, 5(2), pp.67-85.
- 김예슬·구영민, 2020, “공장 이전지 공원 조성에 의한 도시 공간의 변화와 새로운 장소성 창출에 관한 연구: 도시재생에 의한 영등포공원의 도시적 역할 부여를 중심으로,” 『대한건축학회 학술발표대회 논문집』, 40(2), pp.355-358.
- 김왕식, 2015, “정부신뢰에 시민의 환경인식이 미치는 영향,” 『한국자치행정학보』, 29(3), pp.71-90.
- 김용희, 2024.10.08, “광주 공항 이전 놓고 대화 끊긴 광주·전남…‘국회의원은 무관심,’” 한겨레, <https://www.hani.co.kr/arti/area/honam/1161539.html>.
- 김태성, 2025.06.26, “김산 무안군수 ‘군 공항 이전 TF서 군민목소리 적극 대변,’” 뉴스1, <https://www.news1.kr/local/gwangju-jeonnam/5826795>.
- 김해인·한은경, 2018, “인스타그램 이용자의 매개된 관음증이 구매 행동에 미치는 영향,” 『한국광고홍보학보』, 20(4), pp.442-475.
- 박정호, 2023, “신재생에너지 정책수용성과 정부 신뢰에 관한 연구,” 『한국사회와 행정연구』, 33(4), pp.159-180.
- 박주영·오상훈, 2019, “지역주민의 관광영향인식과 관광객에 대한 태도 연구: 관광 개발 지지의사 매개효과 중심으로,” 『관광레저연구』, 31(12), pp.21-43.
- 박준식·김영범, 2012, “지역격차 수준에 대한 인식과 그 영향 요인에 대한 연구: 수도권·비수도권을 중심으로,” 『동향과 전망』, 85(4), pp.264-293.
- 박준영·이은엽·송선영·염정식, 2014, “군사시설 이전부지 공원과 사례분석을 통한 시사점 도출,” 『LHI저널』, 5(4), pp.225-234.

- 박현아, 2025.04.22, “[창간 21주년 특집] 광주공항 이전시 ‘백만평 광주숲’을,” 광주드림, <https://www.gjdream.com/news/articleView.html?idxno=656025>.
- 배정환·안진희·손은진·신명진, 2017, “근대 도시 경관을 활용한 조경 설계에 대한 연구 방향,” 『한국조경학회 춘계학술발표논문집』, pp.11-12.
- 백한열·김홍배, 2023, “중전부지 활용을 위한 비법정계획의 핵심요소 연구: 독일 군공항 개발사례를 중심으로,” 『도시재생』, 9(2), pp.135-153.
- 손은호·박덕병, 2011, “인구통계학적 특성에 따른 관광영향 인식의 차이,” 『농촌지도와 개발』, 18(4), pp.933-959.
- 손호중·채원호, 2005, “정부신뢰의 영향요인에 관한 연구: 부안군 원전수거물처리장 입지 사례를 중심으로,” 『한국행정학보』, 39(3), pp.87-113.
- 안진희·고경택·손민수, 2024, “브라운필드 설계 사례 기반 접경지역 군유휴지 그린네트 워크화 전략 검토,” 『한국지역개발학회지』, 36(4), pp.47-63.
- 양정·김진강·김양기, 2021, “중국 북부지역주민의 관광 개발영향인식이 지역 애착 및 개발지지도에 미치는 영향에서 사회적 자본의 조절효과,” 『동북아관광연구』, 17(2), pp.189-213.
- 양형욱, 2025.06.25, “대통령과 호남 주민 ‘2시간 토론’…광주공항 이전 ‘물꼬,’” 노컷뉴스, <https://www.nocutnews.co.kr/news/6360313>.
- 오지현, 2025.04.21, “광주시 임시 국제선 추진…군 공항 이전 갈등 재점화,” 전남일보, <https://www.jnilbo.com/news/articleView.html?idxno=76796146655>.
- 왕혜진, 2022, “시민들의 정부 대응성 인식이 지방정부 신뢰에 미치는 영향: 인천광역시 도시환경과 환경 문제를 중심으로,” 『도시연구』, 21, pp.273-314.
- 유기준, 2016, “북한산 국립공원 탐방객의 라이프스타일에 따른 만족도 차이에 관한 연구,” 『한국환경생태학회지』, 30(5), pp.915-921.
- 유영심, 2017, “지역정체성과 축제 만족도 및 충성도 간의 영향관계: 강릉커피축제 방문객을 중심으로,” 『동북아관광연구』, 13(1), pp.127-144.
- 이나영, 2022, “접경지역의 군 유휴지 활용과 도시재생: 강원도 철원군을 사례로,” 『한국경제지리학회지』, 25(4), pp.568-582.
- 이슬기·이혁규, 2023, “기술위험에 대한 인식이 스마트시티의 정책수용성에 미치는 영향에 관한 연구: 지방정부 신뢰의 조절효과를 중심으로,” 『융합사회와 공공정책』, 17(2), pp.77-115.
- 이한나·이원하·김승희·김선주, 2021, “지역애착도에 따른 지역개발사업 인식 차이: 폐광지역 7개 시·군의 지역주민을 대상으로,” 『주거환경』, 19(2), pp.159-173.
- 이해인·김주경, 2024, “제주도 해상풍력 정책수용성에 관한 영향 요인 분석,” 『한국정책연구』, 24(3), pp.169-189.
- 장정순·임원선, 2015, “지역 사회 애착도에 영향을 주는 요인 연구,” 『한국정책연구』, 15(2), pp.101-125.

- 전경훈, 2024.04.22, “[강기정 광주시장 인터뷰] ‘백만평숲, 공항과 주변부지 함께 고민해야,’”
광주드림, <https://www.gdream.com/news/articleView.html?idxno=642618>.
- 정승훈, 2019, “제주도 지역주민의 관광 개발 영향 인식과 개발지지 관계,” 『이벤트컨벤션연구』, 15(3), pp.183-206.
- 정젤나·김우혁·김나연·김성범, 2023, “관광 개발 영향인식, 지역애착, 주민참여, 주민 지지 및 친환경 행동의도 간의 영향관계: 제주도민을 대상으로,” 『아태비즈니스연구』, 14(4), pp.357-370.
- 조상희·오창규, 2005, “지역주민의 라이프스타일에 따른 메가 이벤트 도입저해 요인에 대한 연구: 창원 F3 자동차 경주를 중심으로,” 『JGAMS』, 15(2), pp.123-140.
- 주현정, 2025.04.24, “이명노 광주시의원 ‘광주군 공항 부지, 국제관광 허브로,’” 광주 MBC, <https://kjmbc.co.kr/NewsArticle/1460242>.
- 채정희, 2024.09.02, “백만평 광주숲 민·관·학 국제세미나,” 광주드림, <https://www.gdream.com/news/articleView.html?idxno=648005>.
- 최남희, 2016, “공공 개발사업의 갈등인과모형 구축 연구,” 『한국지방행정학보』, 16(2), pp.61-82.
- 최사라·이영빈·정은성·홍경화, 2021, “관광교통 중심지 개발을 위한 민간공항 통합에 대한 지역주민의 사회정치적 제어능력, 개발 영향인식, 개발지지도 간의 영향 관계 분석,” 『지역개발연구』, 53(3), pp.99-124.
- 정대하, 2023.11.15, “광주 군 공항 터에 ‘100만평 숲 만들자’…시민단체 추진위 첫발,” 한겨레, <https://www.hani.co.kr/arti/area/honam/1116433.html>.
- 한승훈·신동주, 2017, “지역애착, 개발만족 그리고 개발 지지도의 구조적 관계에 관한 연구,” 『관광연구저널』, 31(5), pp.23-35.
- Altshuler, A. A., and David Luberoff. 2003. *Mega-Projects: The Changing Politics of Urban Public Investment*. Brookings Institution Press.
- Cavus, S., and A. Tanrisevdi. 2003. “Residents’ Attitudes toward Tourism Development: A Case Study in Kusadasi, Turkey.” *Tourism Analysis*, 7(3-4), pp.259-269.
- Chang, C., M. Li, and S. Chang. 2007. “A Preliminary Study on the Local Cool-Island Intensity of Taipei City Parks.” *Landscape and Urban Planning*, 80(4), pp.386-395.
- Chanley, V. A., T. J. Rudolph, and W. M. Rahn. 2000. “The Origins and Consequences of Public Trust in Government: A Time Series Analysis.” *Public Opinion Quarterly*, 64(3), pp.239-256.
- Cook, T. D., F. Crosby, and K. M. Hennigan. 1977. “The Construct Validity of Relative Deprivation.” In J. M. Suls and R. L. Miller (eds.), *Comparison Processes: Theoretical and Empirical Perspectives*, pp.307-333.
- Flyvbjerg, B., M. K. Skamris Holm, and S. L. Buhl. 2003. “How Common and How

- Large Are Cost Overruns in Transport Infrastructure Projects?" *Transport Reviews*, 23(1), pp.71-88.
- Furman, A. 1998. "A Note on Environmental Concern in a Developing Country: Results from an Istanbul Survey." *Environment and Behavior*, 30(4), pp.520-534.
- Gurr, T. R. 1970. *Why Men Rebel*. Princeton: Princeton University Press.
- Gursoy, D., C. G. Chi, and P. Dyer. 2010. "Locals' Attitudes toward Mass and Alternative Tourism: The Case of Sunshine Coast, Australia." *Journal of Travel Research*, 49(3), pp.381-394.
- Homans, G. C. 1961. "The Humanities and the Social Sciences." *American Behavioral Scientist*, 4(8), pp.3-6.
- ITEG. 2023. *LT2.2 Social Acceptance Study*. Interreg North-West Europe.
- Jurowski, C., M. Uysal, and D. R. Williams. 1997. "A Theoretical Analysis of Host Community Resident Reactions to Tourism." *Journal of Travel Research*, 36(2), pp.3-11.
- Kasarda, J. D., and Morris Janowitz. 1974. "Community Attachment in Mass Society." *American Sociological Review*, 39(6), pp.328-339.
- Kim, S., J. Lee, and J. Lee. 2018. "Citizen Participation and Public Trust in Local Government: The Republic of Korea Case." *OECD Journal on Budgeting*, 18(2), pp.1-22.
- Konisky, D. M., J. Milyo, and L. E. Richardson. 2008. "Environmental Attitudes: Issues, Geographical Scale, and Political Trust." *Social Science Quarterly*, 89(5), pp.1066-1085.
- Moore, R. L., and A. R. Graefe. 1994. "Attachments to Recreation Settings: The Case of Rail Trail Users." *Leisure Sciences*, 16(1), pp.17-31.
- Muller, T. C. 1991. "Using Personal Values to Define Segments in an International Tourism Market." *International Marketing Review*, 8(1), pp.57-70.
- Nasar, J. L., and D. A. Julian. 1995. "The Psychological Sense of Community in the Neighborhood." *Journal of the American Planning Association*, 61(2), pp.178-184.
- Peng, J., X. Chen, and J. Wang. 2016. "Applying Relative Deprivation Theory to Study the Attitudes of Host Community Residents towards Tourism: The Case of Zhangjiang National Park, China." *Current Issues in Tourism*, 19(7), pp.734-754.
- Runciman, W. G. 1966. *Relative Deprivation and Social Justice: A Study of Attitudes to Social Inequality in Twentieth-Century England*. University of California Press.

- Shibata, S., and N. Suzuki. 2002. "Effects of the Foliage Plant on Task Performance and Mood." *Journal of Environmental Psychology*, 22(3), pp.265-272.
- Sivak, C. J., A. L. Pearson, and P. Hurlburt. 2021. "Effects of Vacant Lots on Human Health: A Systematic Review of the Evidence." *Landscape and Urban Planning*, 208, 104020.
- Skylark, W. J., and M. J. Callan. 2021. "Personal Relative Deprivation and Pro-Environmental Intentions." *PLoS One*, 16(11), e0259711.
- Tait, M., and C. Hansen. 2013. "Trust and Governance in Regional Planning." *Town Planning Review*, 84(1), pp.45-64.
- Ulrich, R. S. 1979. "Visual Landscapes and Psychological Well-Being." *Landscape Research*, 4(1), pp.17-23.
- Um, S., and J. L. Crompton. 1987. "Measuring Residents' Attachment Levels in a Host Community." *Journal of Travel Research*, 26(1), pp.27-29.
- Weber, Max. 1968. *Economy and Society: An Outline of Interpretive Sociology*. Bedminster Press.
- Williams, D. R., C. D. Anderson, and M. E. Patterson. 1995. *Measuring Place Attachment: Some Preliminary Results*. Paper presented at the NRPA Symposium on Leisure Research, San Antonio, TX.
- Wilson, E. O. 1986. *Biophilia*. Harvard University Press.
- Wüstenhagen, R., M. Wolsink, and M. J. Bürer. 2007. "Social Acceptance of Renewable Energy Innovation: An Introduction to the Concept." *Energy Policy*, 35(5), pp.2683-2691.
- Yang, Z., J. Cai, W. Qi, and S. Liu. 2017. "The Influence of Income, Lifestyle, and Green Spaces on Interregional Migration: Policy Implications for China." *Population, Space and Place*, 23(2), e1996.

임현후: 전남대학교 문화전문대학원 문화경영·관광학 석사과정에 재학 중이다. 여가, 지역관광, 축제, 공연에 관심을 가지고 연구를 수행하고 있다(blue9375@naver.com).

오치욱: 전남대학교 문화전문대학원/문화학과에서 교수로 재직 중이다. 생태계서비스 가치평가, 생태관광, 친환경행동 형성과정에 관심을 가지고 연구를 수행하고 있다(chiokoh@jnu.ac.kr).

투 고 일: 2025년 05월 21일
 심 사 일: 2025년 05월 26일
 게재확정일: 2025년 08월 11일