

주거지 보행환경과 유모차 동반 여성보행자의 외출특성 및 보행심리와의 관계

A Study of the Characteristics and Psychology of Women with Strollers by a Pedestrian Environment in a Housing Area

김묘정*
Kim, Myo-Jung

Abstract

A pedestrian environment provides improved walking conditions and facilities for most pedestrians. However, the walking conditions for women with strollers are poor. The purpose of this study was to provide information on the walking environment planning for women with strollers in an urban housing area through analyse of walking characteristics, patterns of going out, and the psychology of them. This study surveyed 208 women who pushed a baby in a stroller in Gyeongsan. The analysis consisted of calculation of the frequencies, the mean, t-test, and χ^2 test. The survey results revealed that, first, the women had their own favorite places in the housing area, and usually went out during the afternoon as various aims. When they went out, they felt stress both psychologically and physically, and they thought that they were weak at walking. Second, the safety and the convenience factors of walking environment were important conditions that make the women to go out often. Third, the environment that have not the accessibility, the amenity, and the diversity also restricted the women from going out with the stroller. As a result, they did not use the stroller and tended to use their cars to go out. However, when the diversity of the environment is added to walking environment, women increased their social interactions.

Keywords : Stroller, Women Pedestrian, Environment for Pedestrian, Going Out Psychology

주요어 : 유모차, 여성보행자, 보행환경, 외출심리

1. 서론

20세기 후반, 베이징에서 개최된 UN세계여성대회(1995)와 EU의 도시여성을 위한 유럽 선언(1994)에서는 양성평등이 실현되는 도시문화 조성을 강조하였다. 이후, 여성을 배려하는 도시공간을 계획하려는 국제적 경향은 강해지고 있다. 이를 계기로 도시 생활권에서 광범위한 보행활동 특성을 가진 여성거주자에 대한 관심 또한 높아지고 있고 여성의 특수한 도시주거지 이용방식 및 이동특성을 이해하고자 하는 노력도 커졌다. 이러한 사회적 변화와 더불어 국내에서도 여성을 배려한 도시환경을 조성하려는 정책추진이 활발히 이루어지고 있다.

특히, 공간적 배려가 필요한 유모차 동반 여성보행자에 대한 관심이 높아져 사회적 이슈로서 매체 보도를 통해

자주 언급되고 있지만 학문적 대상으로는 크게 관심 받고 있지 못한 것이 현실이다. 지금까지 보행환경에 관한 연구를 보더라도 보행약자로서 어린이와 노인을 주요 대상으로 보행안전과 교통사고 예방을 위한 설계기법을 제시하거나, 여성에 초점을 맞추었지만 자동차와 같은 교통수단에 의한 통행에 관련 주제가 치우쳐 있다는 점이 제한적이다.

게다가 보행약자를 위한 보행환경 개선에 대한 인식이 높아져서 이들을 위한 시설 개선과 확충 등이 이루어졌다고 하지만 유모차 동반 여성의 보행권은 여전히 열악하다는 지적도 제기된다. 무엇보다 아쉬운 점은 유모차 동반 보행과 관련하여 주거지 환경이나 외출특성 및 보행심리에 대한 연구가 부족하다는 것이다. 주거지의 다양한 외부공간을 이용하는 유모차 동반 여성의 보행패턴과 심리를 보행환경과의 관계에서 풀어볼 필요가 있음을 시사한다.

따라서 본 연구는 보행환경에 대한 인식과 페러다임의 변화에 발맞춰 그동안 간과해온 특수집단, 즉 유모차 동반 여성 거주자의 보행특성을 외출패턴과 보행심리 측면을 중심으로 조사·분석하고, 보행환경과의 관계를 규명함으로써 유모차보행환경에 대한 관심 제고를 목적으로 이루어졌으며 나아가 여성을 배려하는 도시주거지 보행환

*정희원(주거자, 교신저자), 울산대학교 생활과학연구소 연구교수, 공학박사

Corresponding Author: Myo-Jung Kim, Research Institute of Human Ecology, University of Ulsan, Ulsan, Korea, E-mail: finejung@ulsan.ac.kr

이 논문은 2014년도 정부(미래창조과학부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 기초연구사업(NRF-2014R1A1A3049846).

경 조성에 필요한 기초자료를 제공하고자 한다.

II. 연구방법

1. 자료수집 및 조사내용

연구를 위한 설문조사는 경산시 여성거주자를 대상으로 실시하였으며 2015년 11월 10일부터 2주 동안 이루어졌다. 자료는 경산시에 소재한 대형마트와 문화센터 이용자가운데 유모차를 이용하는 어린자녀를 둔 여성을 대상으로 수집하였다.

설문을 위한 주요 내용으로는 조사대상자의 일반사항, 주거지 보행환경 인식, 유모차를 동반한 외출 특성과 보행심리가 포함되었다. 보행환경 인식에 관한 7개 문항, 보행심리에 관한 8개 문항은 모두 중도 편중현상을 방지하기 위해 4점 리커트 척도를 사용하였다. 측정항목 가운데 보행환경 인식 및 심리에 관한 문항 구성은 선행연구(Oh, Lee, & Park, 2015)를 참고로 본 연구의 목적에 맞게 수정 및 보완하였다.

2. 분석방법

분석을 위해 최종적으로 사용된 설문지는 208부이다. 검증을 위한 통계 패키지는 SPSSwin 19를 이용하였고 빈도분석, 평균분석을 실시하였다. 그리고 유모차 동반 여성 보행자의 일반적 특성에 따른 외출특성 및 보행심리의 차이가 있는지 알아보기 위해 χ^2 검증, 분산분석 및 t-test를 수행하였다. 특히, 연구의 목적상 조사대상자가 평가하는 유모차 보행환경 특성에 대하여 긍정적으로 인식하는 집단과 부정적으로 인식하는 집단으로 구분하여 χ^2 검증과 t-test를 통해 이들의 유모차 동반 외출특성과 보행심리의 차이를 규명하는 방식으로 진행하였다.

III. 이론적 배경

1. 도시공간에서 성평등의 강조

과거 산업혁명 이후, 도시문제에 대한 획기적인 개선의 요구로 효율성과 합리화를 지향하는 근대주의적 도시계획이 이루어졌고, 표준화된 도시공간계획은 근린환경이 일상의 생활공간인 여성에게 이동성을 제약하는 결과를 가져왔다. 또한, 근대적 도시 및 근린환경 계획은 성인 남성의 일상에 맞추어져 그 외 사용자가 도시의 공간을 이용하는데 차별적인 경험을 하게 되었다(Reih, 2013).

20세기 후반에 이르러 UN세계여성대회에서는 성평등한 정주여건이 모든 인간의 정주 조건을 보장한다는 ‘성주류화’를 공식의제로 채택한 이후, 변화된 도시계획 패러다임에서는 성평등에 대한 관심이 높아졌고 도시 및 건축 정책 또한 성주류화의 대상이 되었다(UN Habitat, 2012). 이 외에도 EU의 ‘도시여성을 위한 유럽 선언(1994)’과 세계도시포럼(WUF)에서의 양성평등이 실현되는 도시문화 강조를 보더라도 국제적으로 여성을 배려하는 성 인지적

관점에서의 도시공간을 계획하고 조성하려는 경향이 짙어지고 있는 것이 현실이다.

이러한 국제적 동향에 따라 우리나라는 2007년 서울시 여행프로젝트와 2009년 ‘여성친화도시’ 조성 정책을 활발히 진행함으로써 정부와 지방의 노력이 가시화되고 있다. 2016년 현재 66개 지역이 여성친화도시로 지정되었으며 지역별 여성친화도시조성조례 제정으로 사업의 범위와 지원 등에 대한 법제도적 근거마련을 통해 체계적 정착이 이루어지고 있다. 또한, 이들 지역의 여성친화도시 조성에 대한 참여의지 및 노력은 매우 확대되고 있다. 그러나 일각에서는 그동안의 여성친화도시 조성을 위한 도시계획요소 도출과 개념모델 구축을 위한 노력이 이루어지고 있지만 구체적인 사업실행에서 여성을 배려하는 만족할만한 성과를 보이고 있지 못하다는 평가를 하기도 한다. 이에 여성을 배려하는 도시공간계획 트렌드에 발맞춰 특히, 여성의 돌봄 관련 보행특성을 지원해줄 수 있는 도시공간 실현방향을 모색해볼 필요가 있다.

2. 여성의 도시공간 이용방식 및 이동특성

도시공간에 살고 있는 남성과 여성은 사회적 역할에 따라 가정, 건물, 거리, 이웃, 공원 등에 대해 주관적으로 다른 해석을 함으로써 일상생활 경험을 차별적으로 인식하고 생활의 질 또한 다르게 반응한다(Choi, Moon, & Jang, 2013). 특히, 여성은 도시의 생활권을 중심으로 돌봄과, 일, 가정과 관련된 활동 범위가 매우 광범위하며 거주지를 중심으로 가장 많은 보행과 활동량을 가진 존재라 할 수 있다(Reih, 2013).

그럼에도 불구하고 도시공간의 접근성과 안전성 관련 주제는 꾸준한 연구가 진행되어 오고 있지만 도시공간 사용에 있어 남녀의 차이가 분명함을 인식하고 여성의 특수한 이동성을 구체적으로 검토, 해석한 경우는 많지 않은 편이다. 즉, 도시공간의 차별화된 사용특성에 관한 연구가 활발히 이루어지지 못하고 있는 실정임을 반영하는 것으로 볼 수 있다(Kim, 2015). 특히, 여성보행자는 그 이동패턴이 다양하고 도로 및 교통수단 형태에 민감하게 반응하며 주거지의 다양한 장소를 돌봄 및 가정과 관련하여 이용하는 특성이 있으므로 사회적으로 여성에 대한 배려와 지원이 제공되어야 한다(Reih, 2013).

특히, 유모차를 동반하는 여성만 하더라도 도시 곳곳에서 보행의 장애를 경험하고 있다. 지하철 이용에서부터 가벼운 주거지 산책에 이르기까지 일상에서 다양한 보행 특성을 보이는 유모차 동반 여성은 그 불편함을 빈번하게 겪고 있는 것이 현실이다. 여러 기사 및 보도(Lee, 2014; Jo, 2015; Sim, 2015)에서도 알 수 있듯이 노면의 울퉁불퉁함이나 경사로의 부재 등으로 여성이 유모차 동반의 불편함을 호소하고 있음을 알 수 있다.

3. 여성 보행자를 배려하는 비엔나의 교통과 가로, 그리고 국내현황 여성 보행자를 배려한 도시공간계획 사례로 비엔나의

교통과 가로에 대하여 정리해 보고자 한다. 1990년대 초, 오스트리아 비엔나는 도시영역에서 돌봄과 이동과 같은 유형으로 상당한 시간을 보내는 여성의 일상생활 패턴과 요구가 도시계획에 제대로 반영되지 못하고 있음을 인식하고, 도시와 건축계획에 있어 성인지적 관점을 적용하고 여성보행자의 의견을 반영하고자 노력하기 시작하였다(Kail & Irschik, 2007). 이에 시에서는 남성보다 여성이 도보나 대중교통을 많이 이용한다는 특성을 인식하여 기존의 교통계획을 보행자 중심의 체계로 변화시켰다(Kail, 2011).

도시 가로공간에 대한 성인지적 개선을 위해 비엔나의 마리아힐프(Mariahilf) 지역 일정구역에 대하여 유모차를 끌거나 어린자녀를 동반하는 여성 보행자의 안전한 이동을 위한 가로정비 시범사업이 이루어졌다. 2002년에 시범지구로 선정되어 2005년까지 교차로 모퉁이와 보도폭 확대 및 개선, 단차제거, 방법용 거울 설치뿐만 아니라 보행로의 연계성과 안전성을 충분히 보장하는 가로체계 계획이 이루어졌다. 총 1 km 가로의 폭이 보행자 특성에 적합하게 확장되었고 40개의 횡단보도가 추가되었다. 특히 여성보행자가 많이 이용하는 곳의 보도폭은 2m로 확장하였으며 보행친화 교통신호, 배리어 프리 보행로, 벤치 조성 등이 이루어졌다(UN-Habitat, 2008). 특히, 보도와 도로의 단차를 19 cm로 제한하는 ULF (Ultra low floor)를 통해 보도에서 직접 버스로 유모차를 끌고 탈 수 있도록 하였다.

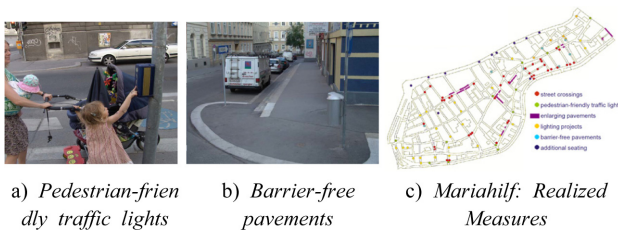


Figure 1. Gender Mainstreaming Pilot District Mariahilf
Source. Kail, 2011, pp. 32-37

또 다른 예로, 여자어린이의 놀이패턴을 고려하고 어린자녀를 동반하는 여성들을 배려하는 공원을 만들고자 1999년부터는 비엔나의 기존 공원에 대한 개선이 이루어졌다. 사용자를 중심으로 한 공원을 설계하기 위해 사회학자와 협력하는 것은 물론, 여성계획가 및 사용자가 참여하는 공원디자인 과정을 거쳤다는 것이 특징이다(Damyanovic, 2013).

이처럼 비엔나는 이미 20세기 후반부터 도시공간계획에 있어 성인지적 관점을 충분히 반영시키면서 양적인 측면과 질적인 측면에서 다양한 실천을 위해 노력해 오고 있다. 유모차를 동반한 여성을 배려하기 위한 보행환경조건으로는 가로폭 확대, 단차 없애기, 보행의 안전성, 연계성, 접근성, 그리고 휴식을 위한 여유 공간 확대가 가장 대표적인 인식할 수 있다. 특히, 사용자인 여성 보행자의 의견을 반영하고 시범지역을 선정하여 체계적인 계획과 디자인을 실천하고 있음을 알 수 있다. 이는 성인지적 도시

공간계획에서 있어서 견고하고 앞선 시행체계와 해결 방안들이 충분히 축적되어 있음을 시사하며, 우리의 도시공간계획 및 정책에 있어서 성주류화를 위한 노력과 방향 제시에 도움이 될 것으로 여겨진다.

그러나 유럽과 같은 선진국에서 유모차 동반 외출이 용이한 반면, 국내에서는 이들이 대중교통을 이용한다는 것이 불편한 현실이다. 그동안 보행약자에 대한 배려와 관심으로 편의시설이 개선 및 확충되었다고 하지만 유모차 동반 여성의 보행권은 여전히 열악한 실정이다. 이와 관련하여 ‘보행안전 및 편의증진에 관한 법률’의 시행(2012)과 ‘유모차는 가고 싶다 캠페인’(2013) 등은 보행약자이자 유모차를 이용하는 부모의 보행권을 보장하기 위한 발상일 것이다(An, 2013).

이와 같이, 여성보행자의 의견을 직접적으로 반영하고 성인지적 개념을 토대로 의미있는 도시공간이 조성된 비엔나의 사례에서 시사하는 바가 크다. 즉, 공간의 이용방식에서 여성과 남성의 차이가 있음을 이해하고 이를 제도적, 계획적 측면에서 적용하고자 하는 실천노력이 매우 의미 있다. 여성 보행자를 배려하는데 적극적인 실천이 이루어지고 있는 선진사례가 보여주듯, 여성보행자의 다양한 동선과 보행특성에 대한 자료를 축적하기 위한 다각적 연구가 요구된다.

4. 연구동향

국내 보행환경에 관한 연구는 1990년대 중반, 보행환경을 개선하기 위한 동선 및 도로계획 관련 연구(Lee, 1996)와 서울시 보행권 확보 및 보행환경 개선을 위한 기본 조례(1996)등을 시작으로 보행환경 개선에 대한 관심이 커지기 시작했다. 주로 도심의 공공공간 확보나 경관적 측면에서 악화된 보행환경을 개선하고자 하는 연구들이 진행되었고(Kim, Han, & Kim, 1997; Lee, 1998) 제도 및 정책적으로도 인사동 차 없는 거리(1997), 걷고 싶은 도시만들기 사업(1998) 등으로 이어진다.

이후, 상당수의 관련 연구는 도심의 주요 가로공간 보행환경에 대한 문제점을 지적하고 이를 개선할 수 있는 방안을 제시하는 형태로 진행되었다. 대표적으로 Jeong(2007)과 Suh(2007)의 연구에서는 서울지역 주요 도로를 중심으로 보행환경 요소별로 문제점을 지적하고 그 개선 방안을 연구하였다. Choi(2008)의 연구에서는 우리나라 도시상업가로 보행환경의 열악함을 지적하면서 상업지역의 쇠퇴로 이어지고 있음을 언급하였다. 이 연구는 교통 및 보행관련 시설 등은 물론 공공디자인적인 측면에서의 보행환경 개선 방안을 제시한 연구라는 점이 특징이다. 또한, Jung(2009)은 부산지역 주요 대학로를 중심으로 보행환경의 현황과 문제점을 분석하고 상업지역의 보행자공간의 개선을 위한 대안을 제시하였다.

최근 들어서는 보행약자를 위한 보행환경 연구가 다수 확인된다. 어린이와 노인의 교통특성을 고찰하고 이들의 교통안전을 우려하면서 안전하게 걸어 다닐 수 있는 근

린환경 조성 방안을 제안한 Lee and Lee(2014)의 연구에서는 보행자 교통사고에 영향을 미치는 도로 및 교통 관련 세부조건을 규명하였다. 교차로와 도로면적 등이 영향을 미치는 변인으로 검증되었지만 교통사고 감소를 통한 안전한 근린 보행환경 조성에 초점을 둔 것이 제한적이다. 그리고 보행자의 교통사고에 영향을 미치는 가로환경 특성을 분석한 연구(Park & Lee, 2016)에서도 자동차 통행량과 유동인구, 대중교통 시설과 상업가로, 어린이 밀집 지역 등이 보행자 교통사고와 밀접한 관련이 있음을 밝히면서 교통사고 예방 시설 확보와 보행안전 교육 등의 필요성을 강조하고 있다. 그러나 이들 연구는 모두 보행 약자의 교통사고 예방을 위한 설계기법을 제시한 것으로 보행약자의 보행특성이나 보행심리까지 설명하고 있지 못하는 한계가 있다.

여성의 보행이나 통행특성에 초점을 둔 연구도 발견된다. 여성의 교통수단 특성별로 편의성 및 안전성 측면의 문제점을 분석하여 여성친화 교통체계 구축을 위한 계획 및 정책대안을 제시한 연구(Lee, 2014)에서는 남성보다 대중교통을 더 많이 이용하는 특성을 부각시키면서 교통범죄 및 사고의 위험성을 중심으로 다루고 있기 때문에 여성보행자의 불편사항이나 개선내용을 담고 있지는 못하다. 그리고 여성의 교통안전 문제 해결을 위해 여성의 대중교통 이용과 특성을 분석한 연구(Mo et al., 2011)에서는 대상을 임신부와 유아 동반자까지 확대하여 여성의 교통권을 보장할 수 있는 대책 마련을 목적으로 이루어졌다. 남녀 성별은 물론 교통수단별 자녀 및 유모차 동반 여성의 통행 특성까지 조사하였다는 점이 특징적이다. 그렇지만 두 연구 모두 도보에 의한 보행보다는 자동차 등 교통수단에 의한 여성의 통행에 초점을 맞추었다는 점이 공통된다.

보다 최근 연구인 유모차 통행 환경에 대한 만족도 영향요인과 육아 스트레스(Oh, Lee, & Park, 2015)에서는 유모차 동반 외출의 스트레스 정도와 유모차 이용 여건 간의 관계를 규명함으로써 부모의 외출 스트레스가 완화될 수 있는 도시환경 조성을 목적으로 이루어졌다. 특히, 이 연구에서는 유모차 동반 시 느끼는 여러 가지 스트레스에 영향을 미치는 조건 중 심리적 측면이 강하게 작용하는 것으로 분석하였고 이는 육아 전담자의 사회적 고립감 및 제약을 확대시킬 수 있음을 제언하였다. 유모차 동반 여성의 외출시 갖는 심리적 차원이 사회적 문제로까지 이어짐을 강조한 부분이다. 하지만 이 역시 유모차 통행환경에 대하여 자동차 및 대중교통을 이용한 외출을 모두 포함하고 있고 도보 중심의 보행환경이라는 측면에서 상세한 검토가 이루어지지 못했다는 아쉬움이 있다.

이처럼 최근의 연구동향을 분석해 볼 때, 여성 거주자의 독특한 보행패턴이나 도보 중심의 외출특성, 그리고 여성이기 때문에 인식할 수 있는 보행심리와 같은 측면이 간과되고 있어 결국, 일상생활의 많은 부분을 주거지 외부공간에서 보내고 있는 여성보행자와 관련한 연구는

실질적으로 부족한 상황이고, 특히 유모차 동반 여성거주자의 외출특성과 이들이 느끼는 보행심리를 세부적으로 검증한 연구는 없었다고 볼 수 있다.

또한, 이제까지 유모차 보행의 문제점과 관련된 내용의 상당부분은 신문과 같은 대중매체를 통해 사회적 이슈로 언급되어 왔고 문제 해결의 필요성도 인지하고 있지만, 체계적인 연구를 통한 검증 및 규명은 미흡한 실정이며 통계적 근거자료 또한 제한적이다. 따라서 이러한 선행연구의 한계를 극복할 수 있도록 유모차 동반 여성보행자 행태 및 심리에 대한 구체적인 검토를 통해 학문적 관심을 제고하는데 연구의 의미를 두고자 한다.

IV. 조사 및 분석결과

1. 일반사항

조사대상 여성 208명 가운데 연령분포는 30대 77.1%, 20대 19.4%의 순으로 조사되었고, 가족수는 3인 이하가 59.4%로 가장 많은 비율을 차지하였다. 유모차를 이용하는 자녀의 연령은 12-24개월 유아가 45.7%, 24-36개월 유아가 42.3%로 가장 많았다. 이들은 대부분(86.5%)이 공동주택에 거주하고 있었으며 65.5% 정도는 현재 사는 동네에 거주한지 2-10년 정도 된 것으로 조사되었다. 또한, 조사대상 여성의 56.9%는 전업주부였고 43.1%는 직장이 있는 것으로 나타났다<Table 1>.

Table 1. General Aspects (n=208)

Category	n	%
Age		
20's	39	19.4
30's	155	77.1
40's	7	3.5
Total	201	100.0
Household size		
Less than 3	123	59.4
4	65	31.4
More than 5	19	9.2
Total	207	100.0
Age of child		
Less than 12 month	17	8.2
12-24	95	45.7
24-36	88	42.3
More than 36 month	8	3.8
Total	208	100.0
Type of house		
Single family house	28	13.5
Apartment	180	86.5
Total	208	100.0
Residence period		
Less than 2years	40	20.3
2-5	80	40.6
5-10	49	24.9
More than 10years	28	14.2
Total	197	100.0
Housewife		
Yes	116	56.9
No	88	43.1
Total	204	100.0

2. 보행환경, 보행심리, 보행행태 특성

1) 주거지 보행환경 인식

조사대상 여성에게 현 주거지의 보행환경 특성에 대하여 어떤 인식을 갖고 있는지 조사하였다<Table 2>. 전반적으로 유모차 보행환경에 대하여 양호한 편이라는 응답이 대체적으로 많았다. 주거지 보행환경특성을 설명하는 7가지 항목에 대하여 안전성에 대한 평가가 가장 좋았고 (2.86) 보행편리(2.78)이나 접근성(2.76)도 긍정적으로 인식하고 있는 것으로 조사되었다. 보행환경의 활력과 관련된 매력이나 다양성 부분에서도 각각 2.64점과 2.63점으로 어느 정도 긍정적인 수준으로 평가하였다. 조사대상 여성들의 70% 이상이 선호하는 장소가 존재하는데<Table 3> 이러한 선호장소를 이용하는 경향 또한 높은 것으로 나타났다(2.7점).

그럼에도 불구하고 조사대상 여성보행자는 자신들의 주거지 보행환경에 대하여 환경개선이 필요하다고 여기는 경향이 있어(3.01), 현재 보행환경이 크게 나쁘지는 않지만 유모차 이용을 위해서는 개선되기를 원하는 부분이 있다는 것으로 해석할 수 있다.

이와 같이, 조사대상 여성들은 주거지 보행환경에 대하여 크게 불만스럽게 여기지는 않으면서도 유모차를 동반한 보행을 위해 환경개선이 필요하다고 여기는 경향이 컸다. 이는 향후 도시주거지 유모차 보행 만족도 향상을 위한 물리적 보완과 개선에 대한 조사 및 검토와 같은 구체적인 분석연구가 이루어질 필요가 있음을 의미한다.

Table 2. Awareness of Women with the Stroller on Pedestrian Environment (n=208)

Pedestrian environment	Min.	Max.	M	SD
Accessibility	1	4	2.76	.67
Pedestrian convenience	1	4	2.78	.73
Safety	1	4	2.86	.79
Amenity	1	4	2.64	.86
Diversity	1	4	2.63	.85
Use the favorite place	1	4	2.74	.70
Need the environmental improvement	1	4	3.01	.68

2) 유모차 동반 여성의 외출특성

유모차 동반 여성의 외출특성을 조사하였다<Table 3>. 외출빈도의 경우 일주일에 3-4회라고 응답한 경우가 46.6%로 가장 많았고 주 1-2회 정도 외출하는 조사대상자도 30.3%를 차지하였다. 외출의 목적은 다양한데 산책 34.0%, 자녀의 놀이 24.0%, 이웃이나 친구 만나기 23.5%의 순으로 나타났으며 쇼핑이나 장보기를 위해 외출하는 경우도 18.5%인 것으로 조사되었다.

이들의 외출시간대는 대부분이 오후시간대를 이용하는 것으로 조사되었고 그 가운데 3시 이전의 오후시간(52.4%)을 선호하는 것으로 보여진다. 반면, 저녁시간대 유모차를 이용한 외출은 없는 것으로 조사되었다. 외출시간은 2시간 정도가 36.1%로 가장 많았고 3시간 이상 외출하는 경우도 35.1%나 되었으며, 1시간 정도 짧게 외출하는 경우는 28.8%였다.

Table 3. Characteristics of Going Out (n=208)

Category	n	%
Frequency		
Almost every day	38	18.3
3-4 times a week	98	46.6
1-2 times a week	63	30.3
1-2 times a month	10	4.8
Total	208	100.0
Purpose of going out		
Playing	48	24.0
Walk	68	34.0
Meet with friends and neighbors	47	23.5
Shopping or buying something	37	18.5
Total	200	100.0
Time		
Morning	20	9.6
Early afternoon (before 3p.m.)	109	52.4
Late afternoon (after 3p.m.)	79	38.0
Evening	-	-
Total	208	100.0
Time for going out		
1 hour	59	28.8
2 hours	74	36.1
3 hours	43	21.0
More than 4 hours	29	14.1
Total	205	100.0
Favorite place or not		
Yes	148	71.2
No	60	28.8
Total	208	100.0
Place for going out		
Front of house/in the estate	87	41.8
Around shopping district	60	28.8
Playground/park	46	22.1
Schoolyard	15	7.2
Total	208	100.0

조사대상 여성보행자가 주로 찾고 선호하는 장소가 있는 질문에 그렇다고 응답한 경우가 전체의 71.2%이며 나머지 28.8%는 딱히 선호하는 장소가 없다고 반응하였다. 또한, 유모차를 동반하고 자주 가는 장소로는 집앞 골목 또는 단지내가 41.8%로 가장 많았고 주변상가지역이 28.8%, 놀이터 및 공원 등이 22.1%의 순이었으며 학교운동장의 경우 유모차를 동반하고 찾는 장소라고 응답한 경우는 7.2%에 불과하였다.

이상과 같이, 유모차를 동반한 여성보행자들은 일주일에 적게는 1-2회 많게는 3-4회 정도 산책, 자녀의 놀이, 친구만나기 등과 같은 다양한 목적으로 주로 오후 시간대에 1-3시간 정도 외출을 하는 것으로 조사되었다. 외출시 자신들이 선호하는 장소가 존재하며 집 앞 골목이나 아파트 단지내 처럼 가까운 장소를 선호하거나 외출의 목적에 따라 놀이터나 공원, 주변 상가지역 등을 선호하는 것으로 나타났다.

3) 유모차 동반 여성의 보행심리

유모차를 동반하는 여성 보행자의 보행심리를 조사하였다<Table 4>. 이들은 스스로 보행약자라고 인식하고 있으며(3.01) 유모차를 갖고 외출을 하게 되면 오랜 시간 외

출이 어렵다고 느끼고 있었다(2.95). 그리고 어린 자녀와 외출시 유모차 보다 자가용을 더 많이 이용하게 되는 경향이 있으며(2.90) 유모차를 동반한 외출은 친구나 이웃과의 만남에 제약을 받는다고 응답하였다(2.86).

뿐만 아니라 사람들이 유모차에 대한 배려가 부족함을 느끼고 있으며(2.84) 유모차를 동반한 외출을 포기하는 경우도 있는 것으로 조사되었다(2.80). 결국 유모차를 동반하고 외출을 하는 여성보행자는 신체적 부담(2.77)과 동시에 심리적 부담(2.71)을 적지 않게 느끼고 있음을 알 수 있다.

Table 4. Psychology of Women Pedestrian (n=208)

Psychology of pedestrian	Min.	Max.	M	SD
Regarded herself as a weak pedestrian	1	4	3.01	.51
Limited time for going out	1	4	2.95	.63
Dependent on cars	1	4	2.90	.71
District social interaction	1	4	2.86	.68
Lack of people's consideration for the stroller	1	4	2.84	.63
Stoped going out	1	4	2.80	.78
Physical burden	1	4	2.77	.71
Psychological stress	1	4	2.71	.78

3. 일반사항에 대한 외출특성 및 보행심리 차이

조사대상자의 일반사항에 대한 외출특성의 차이를 카이제곱 검증을 통해 비교한 결과, 직업 유무와 외출빈도간에 유의미한 차이가 있는 것으로 분석되었다<Table 5>. 전업주부의 경우 유모차를 동반한 외출을 일주일에 3-4차례 하는 경우(50.0%)와 거의 매일 한다는 경우(24.1%)가 많은 반면, 비전업주부일 경우 일주일에 3-4번(44.3%), 또는 1-2번 정도 외출하는 경우(37.5%)가 더 많은 것으로 분석되었다. 이는 직업이 있는 여성보행자의 경우 어린자녀와 함께 유모차를 동반한 외출빈도가 전업주부에 비해 상대적으로 적다는 것을 의미한다.

Table 5. General Aspect and Characteristic of Going Out

Housewife	Yes		No		Total
	n(%)	n(%)	n(%)	n(%)	
Frequency					
Almost every day	28(24.1)	10(11.4)	38(18.6)		
3-4times a week	58(50.0)	39(44.3)	97(47.5)		
1-2times a week	26(22.4)	33(37.5)	59(28.9)		
1-2times a month	4(3.4)	6(6.8)	10(4.9)		
Total	116(100.0)	88(100.0)	204(100.0)		

$\chi^2=9.82^*$

*p< .05 **p< .01 ***p< .001

조사대상자의 일반사항에 대한 보행심리 차이를 분산분석을 통해 비교해 본 결과, 조사대상자의 거주기간에 따라 유모차 동반 보행의 심리적 스트레스 정도는 유의미한 차이가 있는 것으로 나타났다<Table 6>. 거주기간이 10년 이상인 집단(3.00)은 2년 미만인 집단(2.42)에 비해 유모차 동반 보행에 있어 더 많은 심리적 스트레스를 받는 것으로 분석되었다. 오랜 거주기간으로 인해 익숙해진 동네 물리적 환경이 오히려 유모차 동반 보행심리에는 부

정적인 결과를 가져오는 것으로 해석해볼 수 있으며, 오랜 기간 경험한 거주지의 불편하고 안전하지 못한 요소들에 대한 축적된 심리라고 여겨진다.

Table 6. General Aspect and Psychology of Women Pedestrian

Residence period	Psychological stress				
	n	%	M	SD	F
Less than 2years	40	20.3	2.42 ^a	.74	
2-5	79	40.6	2.81 ^{ab}	.81	
5-10	49	24.9	2.67 ^{ab}	.77	3.58*
More than 10years	28	14.2	3.00 ^b	.66	
Total	197	100.	2.72	.78	

*p< .05 **p< .01 ***p< .001

a, b: The means of the four groups are statistically different (Scheffe).

조사대상자의 직업 유무에 따라 심리적, 신체적 스트레스의 차이 또한 유의미한 것으로 분석되었다. t-test 결과<Table 7>, 비전업주부 집단은 전업주부에 비해 유모차 동반 보행시 신체적 부담(2.95)과 심리적 스트레스(2.87)를 상대적으로 많이 받고 있는 것으로 나타났다. 비전업주부의 경우 유모차 동반 외출의 빈도 및 시간적 제약이 따르므로 전업주부에 비해 상대적으로 자유롭지 못하기 때문에 심리적, 신체적 제한을 더 크게 느끼기 때문으로 해석된다.

Table 7. General Aspect and Psychology of Women Pedestrian

Housewife	Physical burden				
	n	%	M	SD	t
Yes	116	56.9	2.66	.74	
No	88	43.1	2.95	.62	3.03***
Total	204	100.0	2.77	.70	
Housewife	Psychological stress				
	n	%	M	SD	t
Yes	115	56.7	2.60	.87	
No	88	43.3	2.87	.62	2.61***
Total	203	100.0	2.71	.78	

*p< .05 **p< .01 ***p< .001

이상과 같이 조사대상자의 일반사항에 따른 외출특성 및 보행심리의 차이를 보고자 한 위의 분석에서는 변수간의 차이가 크게 나지 않았다. 이유는 거주기간과 직업 유무를 제외한 대부분의 조건에서 외출특성 및 보행심리 특성이 유모차 동반 보행 여성이라는 공통된 배경을 가지고 있을 경우 유사한 외출패턴과 인식을 보이기 때문으로 여겨진다.

4. 유모차 보행환경에 대한 외출특성 비교

유모차를 동반한 여성 보행자는 그들이 평소에 평가하고 인식하는 보행환경의 특성에 따라 외출특성은 다를 것이므로 이에 대한 규명을 위해 카이제곱검증을 실시하였고 유의미한 결과를 제시하면 다음과 같다<Table 8>.

첫째, 보행환경과 선호장소 유무와의 관계에 대한 분석 결과이다. 주거지 보행환경의 접근성과 보행편리, 다양성

Table 8. Pedestrian Environment and Characteristics of Going Out (n=208)

Characteristics of going out	Pedestrian environment			Accessibility			Pedestrian convenience			Safety			Diversity		
	Bad	Good	Total	Bad	Good	Total	Bad	Good	Total	Bad	Good	Total	Bad	Good	Total
Favorite place or not															
No	25(50.0)	35(22.2)	60(28.8)	29(45.3)	31(21.5)	60(28.8)	19(28.4)	41(29.1)	60(28.8)	33(44.6)	27(20.1)	60(28.8)			
Yes	25(50.0)	123(77.8)	148(71.2)	35(54.7)	113(78.5)	148(71.2)	48(71.6)	100(70.9)	148(71.2)	41(55.4)	107(79.9)	148(71.2)			
Total	50(100.0)	158(100.0)	208(100.0)	64(100.0)	144(100.0)	208(100.0)	67(100.0)	141(100.0)	208(100.0)	74(100.0)	134(100.0)	208(100.0)			
	$\chi^2=14.35^{***}$			$\chi^2=12.21^{**}$			$\chi^2=.011$			$\chi^2=13.88^{***}$					
Place for going out															
Front of house/in the estate	14(28.0)	73(46.2)	87(41.8)	21(32.8)	66(45.8)	87(41.08)	23(34.3)	64(45.4)	87(41.08)	24(32.4)	63(47.0)	87(41.08)			
Around shopping district	23(46.0)	37(23.4)	60(28.8)	25(39.1)	35(24.3)	60(28.8)	24(35.8)	36(25.5)	60(28.8)	29(39.2)	31(23.1)	60(28.8)			
Playground/park	13(26.0)	33(20.9)	46(22.1)	16(5.0)	30(20.8)	46(22.1)	7(25.4)	29(20.6)	46(22.1)	16(21.6)	30(22.4)	46(22.1)			
Schoolyard	-	15(9.5)	15(7.2)	2(3.1)	13(9.0)	15(7.2)	3(4.5)	12(8.5)	15(7.2)	5(6.8)	10(7.5)	15(7.2)			
Total	50(100.0)	158(100.0)	208(100.0)	64(100.0)	144(100.0)	208(100.0)	67(100.0)	141(100.0)	208(100.0)	74(100.0)	134(100.0)	208(100.0)			
	$\chi^2=14.91^{**}$			$\chi^2=7.63^*$			$\chi^2=4.49$			$\chi^2=6.72^*$					
Frequency															
Almost every day	9(18.0)	29(18.4)	38(18.3)	10(15.6)	28(19.4)	38(18.3)	4(6.0)	34(24.1)	38(18.3)	9(12.2)	29(1.6)	38(18.3)			
3-4times a week	22(44.0)	75(47.5)	97(46.6)	31(48.4)	66(45.8)	97(46.6)	34(50.7)	63(44.7)	97(46.6)	36(48.6)	61(45.5)	97(46.6)			
1-2times a week	15(30.0)	48(30.4)	63(30.3)	16(25.0)	47(32.6)	63(30.3)	25(37.3)	38(27.0)	63(30.3)	23(31.1)	40(29.9)	63(30.3)			
1-2times a month	4(8.0)	6(3.8)	10(4.8)	7(10.9)	3(2.1)	10(4.8)	4(6.0)	6(4.3)	10(4.8)	6(8.1)	4(3.0)	10(4.8)			
Total	50(100.0)	158(100.0)	208(100.0)	64(100.0)	144(100.0)	208(100.0)	67(100.0)	141(100.0)	208(100.0)	74(100.0)	134(100.0)	208(100.0)			
	$\chi^2=1.49$			$\chi^2=8.50^*$			$\chi^2=10.43^*$			$\chi^2=5.07$					
Purpose of going out															
Playing	16(33.3)	32(21.1)	48(24.0)	14(22.6)	34(24.6)	48(24.0)	18(27.7)	30(22.2)	48(24.0)	21(29.2)	27(21.1)	48(24.0)			
Walk	10(20.8)	58(38.2)	68(34.0)	14(22.6)	54(39.1)	68(34.0)	19(29.2)	49(36.3)	68(34.0)	21(29.2)	47(36.7)	68(34.0)			
Meet friends/neighbors	11(22.9)	36(23.7)	47(23.5)	17(27.4)	30(21.7)	47(23.5)	13(20.0)	34(25.2)	47(23.5)	11(15.3)	36(28.1)	47(23.5)			
Shopping/buying	11(22.9)	26(17.1)	37(18.5)	17(27.4)	20(14.5)	37(18.5)	15(23.1)	22(16.3)	37(18.5)	19(26.4)	18(14.1)	37(18.5)			
Total	48(100.0)	152(100.0)	200(100.0)	62(100.0)	138(100.0)	200(100.0)	65(100.0)	135(100.0)	200(100.0)	72(100.0)	128(100.0)	200(100.0)			
	$\chi^2=6.18$			$\chi^2=7.97^*$			$\chi^2=2.78$			$\chi^2=9.04^*$					

*p<.05 **p<.01 ***p<.001

이 좋다고 인식하는 집단은 그렇지 않은 집단에 비해 선호장소가 정해져 있는 경향이 높았다. 즉, 유모차를 동반한 외출을 시도할 때, 어디서든 쉽게 방문할 수 있고 유모차 보행에 불편함이 없으며 불거리 등이 있어 무료하지 않은 장소를 선택하는 특성이 있다고 해석된다. 하지만 전반적인 보행환경이 나쁘더라도 자주 찾는 장소가 있다는 비율도 적지 않은 것으로 분석되었는데, 주거지내 유모차를 이용한 외출장소가 만족스럽지 않더라도 외출을 위해 나설 수밖에 없는 경우도 존재한다고 짐작해 볼 수 있다.

두 번째는 보행환경과 자주 찾는 장소의 유형과의 관계이다. 보행환경의 접근성과 보행편리, 다양성이 좋다고 평가하는 집단은 집앞 골목이나 단지내 장소를 더 자주 찾는 것으로 분석되었다. 반면, 접근성, 보행편리, 다양성이 나쁘다고 인식하는 집단은 상대적으로 주변상가지역을 더 자주 찾는 경향을 보였다. 달리 해석하자면 집근처 가까운 곳을 찾는 여성보행자는 접근성과 보행편리에 대하여 만족하는 편이지만 상가가 밀집해 있는 장소에 주로 외출하는 여성보행자는 불만족스러워하는 현상으로 풀이해 볼 수 있다. 상가지역의 경우 차량통행이 빈번한 동시에 주차차 차량으로 인한 유모차 통행이 매우 안전하지 못한 곳임이 분명하므로 유모차 동반 여성보행자가 집 앞

의 장소 다음으로 많이 찾는 상가지역에서의 유모차 보행편의를 위한 환경개선이 매우 필요함을 시사하는 부분이다.

셋째, 보행환경과 외출빈도와와의 관계도 유의미하게 나타났다. 보행편리와 안전성이 양호하다고 여기는 여성들은 그렇지 않은 집단보다 외출빈도가 많았으며 두 조건이 나쁠 경우 외출을 거의 하지 않는다고 응답한 비율이 상대적으로 높았다. 이는 보행환경 가운데 보행편리성과 안전성은 유모차 동반 여성보행자의 외출을 자주 하도록 유도하는 대표적인 조건이 될 수 있음을 의미한다.

넷째, 보행환경의 특성에 따라 외출목적과도 연관이 있는 것으로 나타났는데, 보행편리와 다양성이 좋다고 평가하는 집단이 산책뿐만 아니라 자녀의 놀이와 이웃 및 친구만나기를 목적으로 외출하는 경향이 높다. 즉, 보행환경의 편리함과 다양함은 유모차 동반 여성보행자의 여가 및 사회적 교류활동을 위한 외출을 장려하는데 영향을 줄 수 있다. 반면, 상대적으로 쇼핑이나 장보기를 목적으로 외출하는 여성보행자들은 보행편리와 다양성이 나쁘다고 인식하는 경향이 있었다. 일상에서 필수적인 소비와 같은 행위를 위해 보행환경이 불편하더라도 유모차를 동반한 외출을 시도할 수 밖에 없는 현상을 반영한 결과라고 보여진다.

5. 유모차 보행환경에 대한 보행심리 비교

유모차를 동반한 여성 보행자가 인식하는 보행환경의 특성에 따라 보행심리의 차이를 검증하기 위해 분산분석을 실시하였고 유의미한 결과를 제시하면 다음과 같다 <Table 9>.

보행환경의 특성 가운데 접근성, 매력, 다양성이 나쁘다고 응답한 여성보행자는 그렇지 않은 보행자에 비해 평소 유모차를 동반한 장시간 외출에 제한을 받는 것으로 분석되었다. 또한, 평소 유모차 동반 외출시 선호장소를 이용하지 않는 집단 또한 오랜 시간 외출을 어려워하는 경향이 컸다. 즉, 유모차를 동반한 여성보행자들은 선호장소가 딱히 정해져 있지 않거나 목적지로의 접근이나 장소의 활력과 연관된 매력적 요소 및 다양성의 특성이 부족할 경우 장시간 외출을 방해하는 요소로 작용하기 때문으로 해석된다.

보행환경특성과 자가용 의존 심리와 관련해서 접근성이 나쁘다고 평가하는 여성보행자 집단은 어린자녀와의 외출시 유모차를 포기하고 자가용을 이용하게 되는 경향이 큰 것으로 분석되었다. 또한, 주거지내 선호장소를 잘 이용하지 않는 집단과 환경개선이 필요하다고 여기는 조사대상자 집단은 외출시 도보보다 자가용에 더 의지하려는 특성이 강한 것으로 나타났다. 이는 유모차를 동반한 외출시 가고자 하는 장소까지의 보행이 용이하지 못하고 가까이에 특별히 선호하는 장소가 없을 경우 차라리 자가용으로 원하는 장소를 이용하겠다는 심리가 강하게 작용하기 때문으로 해석된다.

상당수의 유모차 동반 여성 보행자는 친구나 이웃을 만나기 위해 외출을 하는데, 이와 관련한 비교검증 결과 조사대상자들은 접근성이 좋지 않고 보행환경이 매력적이지

않을 경우 사회적 교류를 목적으로 하는 외출에 대해 심리적 제약을 받는 것으로 분석되었다. 어린 영유아 자녀를 둔 여성보행자는 주거지내에서 친구나 이웃과의 상호 교류를 원하고 있지만 현실적으로 유모차를 동반한 사회적 활동은 보행환경의 접근성과 매력적 요소에 의해 제한될 수밖에 없음을 의미한다.

이와 더불어 선호장소를 이용하지 않는 여성보행자 집단과 환경개선이 필요하다고 여기는 집단은 그렇지 않은 집단에 비해 이웃이나 친구를 만나는 활동과 같은 사회적 교류를 활발히 하지 못하고 있는 것으로 분석되었다. 즉, 유모차를 동반한 여성보행자의 활발한 교류활동을 위해서 보행환경의 접근성과 매력적 요소 충족이 필요하며 이들이 선호하는 장소가 만들어질 수 있는 환경적 배려가 필요함을 의미한다.

V. 요약 및 결론

본 연구는 유모차 동반 여성 거주자의 보행특성을 외출특성과 보행심리 측면을 중심으로 분석하고 보행환경에 따른 차이를 비교하고자 이루어졌다. 분석결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 조사대상 여성들은 주거지내 일반적인 보행환경에 대해 큰 불만이 없음에도 불구하고 유모차 동반을 위한 보행환경이 되기 위해서는 개선이 이루어져야 한다고 여겼다. 그리고 유모차를 동반하는 여성보행자들은 자신의 선호장소가 정해져 있는 경향이 있으며, 놀이나 산책, 사회적 교류 등의 목적으로 주로 오후 시간대를 이용해 외출하고, 외출목적에 따라 가까운 장소에서부터 복잡한 상가지역까지 이용하는 것으로 조사되었다. 그리고 유모

Table 9. Pedestrian Environment and Psychology

(n=208)

Pedestrian environment	Psychology					Dependent on cars					District social interaction				
	Limited time for going out														
	n	%	M	SD	t	n	%	M	SD	t	n	%	M	SD	t
Accessibility															
Bad	50	24.0	3.10	.67	1.89*	50	24.0	3.08	.72	1.97*	50	24.0	3.04	.66	2.09*
Good	158	76.0	2.91	.62		157	76.0	2.85	.70		158	76.0	2.81	.67	
Total	208	100.0	2.95	.64		207	100.0	2.91	.71		208	100.0	2.87	.68	
Amenity															
Bad	83	39.9	3.07	.62	2.16*	83	39.9	2.95	.83	.71	83	39.9	3.00	.68	2.34*
Good	125	60.1	2.88	.64		124	60.1	2.87	.61		125	60.1	2.77	.67	
Total	208	100.0	2.95	.64		207	100.0	2.91	.71		208	100.0	2.87	.68	
Diversity															
Bad	74	35.6	3.12	.59	2.87**	74	35.6	3.01	.80	1.58	74	35.6	2.94	.75	1.20
Good	134	64.4	2.86	.64		133	64.4	2.84	.65		134	64.4	2.82	.63	
Total	208	100.0	2.95	.64		207	100.0	2.91	.71		208	100.0	2.87	.68	
Use the favorite place															
No	70	33.7	3.11	.55	2.72**	70	33.7	3.12	.65	3.34***	70	33.7	2.98	.62	1.91*
Yes	138	66.3	2.87	.66		137	66.3	2.79	.71		138	66.3	2.80	.70	
Total	208	100.0	2.95	.64		207	100.0	2.91	.71		208	100.0	2.87	.68	
Need the environmental improvement															
No need	47	22.6	2.96	.55	.01	47	22.6	2.61	.73	3.12**	47	22.6	2.59	.82	3.14**
Need	161	77.4	2.95	.66		160	77.4	2.99	.68		161	77.4	2.94	.61	
Total	207	100.0	2.95	.64		207	100.0	2.91	.71		208	100.0	2.87	.68	

*p< .05 **p< .01 ***p< .001

차 동반 여성은 스스로 보행약자라고 생각하며 신체적 부담과 심리적인 스트레스를 느끼는 동시에 장시간 외출과 사회적 교류에 제한이 많다고 여겼다. 특히, 비전업주부는 전업주부에 비해 유모차 동반 외출에 있어서 그 빈도나 시간적 제약 등으로 인해 심리적, 신체적 부담을 많이 받는 것으로 분석되었다.

둘째, 유모차 보행환경과 외출특성과의 관계를 비교한 결과, 조사대상자들은 유모차 동반 보행시 불편함 없이 쉽게 찾아갈 수 있는 장소이면서 불거리가 다양한 곳을 선호하며 그 곳을 유모차 동반 외출시 자주 가는 장소로 정하는 경향이 있었다. 또한, 보행 편리성과 안전성은 유모차 동반 외출을 빈번하게 해주는 주요한 조건이 될 수 있다. 그러나 상가지역과 같이 유모차 통행에 불안정한 장소로의 보행도 상당히 이루어지고 있어 보행에 불편한 환경이더라도 여성의 일상에서 필요한 외출을 하여야 하는 경우가 있음을 보여주었다.

셋째, 유모차 보행환경과 보행심리와의 관계를 비교한 결과, 보행환경의 접근성, 매력, 다양성이 나쁘면 유모차를 동반한 장시간 외출을 제약하는 것으로 분석되었다. 특히, 접근성 정도는 자가용 의존 심리와 매우 밀접한 연관이 있어 낮은 접근성은 유모차를 포기하고 자가용을 이용하려는 심리에 영향을 미쳤다. 또한, 이웃이나 친구와의 교류를 원하고 있지만 유모차 동반 보행활동을 통한 사회적 교류는 보행환경의 접근성과 매력적 요소의 미흡함으로 인해 제한받고 있었다.

연구결과를 토대로 다음의 결론을 내리고자 한다.

첫째, 여성들은 유모차 보행환경이 나쁘다고 인식하고 있더라도 일상에서 유모차를 동반한 외출을 해야 하는 경우가 발생한다. 자녀 돌봄으로 함축될 수 있는 놀이, 산책, 교육 등을 포함해서 생활에 필요한 장비와 사회적 교류 등을 위해 차량의 위협이 있는 상가지역으로의 불편한 외출도 시도해야하기 때문이다. 이는 신체적, 심리적으로 부담이 되는 행위이며 일상의 외출행위에서의 제약으로 작용되므로 이러한 유모차 동반 여성의 외출특성과 보행심리를 간과해서는 안 될 것이다. 특히, 보행환경의 다양한 조건 가운데에서도 보행편리성과 안전성이라는 요소는 유모차 동반 여성보행자의 외출에 대한 부담감을 최소화하고 주거지 외부공간에 대한 보행량을 의미 있게 증가시켜 줄 수 있는 필수조건임은 확실하다. 따라서 주거지 외부공간에 대한 보행편의 및 안전 측면에서 공간 개선과 계획적 지원의 실천적 노력이 요구된다. 예를 들어, 실질적 사업 실현이 미흡하다고 지적받고 있는 여성친화도시 조성사업(Lee, 2014)에서 여성의 안전과 편의를 위한 보행로 조성, 교통체계 개선, 도시공간의 접근성과 연계성을 간과하지 않는 노력이 필요하다. 보행환경 개선 사업이 이루어지는 경우라면 주거지 보행환경에 대하여 보행약자, 특히 어린자녀와 유모차를 동반한 여성보행자를 보다 배려한 보행로 개선 및 디자인이 더욱 적극적으로 실현될 필요가 있다. 동시에 여성보행자에 초점을 맞

춘 의견수렴과 반영이 이루어지도록 노력해야 할 것이다.

둘째, 여성보행자의 입장에서는 보행환경의 모든 부분이 양호할수록 만족스러울 것이다. 더구나 자녀 돌봄을 포함한 일상생활의 많은 행위를 주거지 외부공간에서도 보 중심으로 해야 하는 유모차 동반 여성보행자는 특별히 더 안전하고 편리하며 매력적인 외부환경을 원하고 있다. 여성들은 평소 보행환경에 대해 양호한 편이라고 여기도 있더라도 유모차를 동반한 외출이 필요한 경우에는 불편하고 안전하지 못한 환경으로 인식하는 경향이 있기 때문이다. 성인남성뿐만 아니라 일반 성인여성들도 보행심리의 차이가 존재한다는 것을 이해할 필요도 있음이 분명해졌다. 그동안 다소 배제되었던 여성보행자에 대한 학문적 차원에서의 관심 제고가 필요한 시기라고 여겨진다.

본 연구는 성인지적 도시공간 정책과 계획에 대한 관심이 높아지고 있는 현시점에서 유모차 동반 여성보행자에 대한 이해와 관심을 제고하고자 시도되었다. 무엇보다 다양한 보행약자를 배려하고자 하는 목적의 연구는 그동안 다양하게 이루어진 반면, 지금까지 사회적 관심에 비해 학문적 검증이 부족했던 유모차 동반 여성보행자를 대상으로 이들의 외출특성이나 보행심리를 구체적으로 검토했다는 점에서 본 논문의 의미를 찾고자 한다.

끝으로 본 연구 결과가 유모차 동반 여성보행자를 위한 보행환경 계획의 구체적인 해법으로써 직접 적용되기 어렵다는 한계가 있다. 또한, 유모차를 동반하는 여성보행자는 주거지의 다양한 장소를 이용하는 특성이 있음이 밝혀졌는데, 가장 선호하고 자주 찾는 장소에 따라 인식하는 보행환경 문제나 위험요소 인식의 차이가 있을 수 있으므로 이에 대한 세부적인 검증과 규명이 요구된다. 더불어 본 연구에서 언급하지 못한 여성보행자를 배려한 보행환경에 대한 정책제안과 사업실천 방안을 위한 실질적인 후속연구를 제안한다.

REFERENCES

1. An, E. S. (2013. 8. 28.). How easy when you pushing the stroller! - Is it possible to make the world for stroller like Finland? *Baby News*. Retrieved from <http://www.ibabynews.com/News/NewsView.aspx?NewsCode=201308271826573198755940>
2. Choi, K. R. (2008). A study on improvements in pedestrian environment of urban commercial streets. *Journal of the Architectural Institute of Korea, Planning & Design Section*, 24(12), 237-248.
3. Choi, Y., Moon, H., & Jang, M. (2013). *Ways to improve gender-equality city creating project*. Seoul: Korean Women's Development Institute.
4. Damyanovic, D. (2013). *Manual for gender mainstreaming in urban planning and urban development*, vienna. Retrieved from <http://www.wien.gv.at/>
5. Jeong, W. S. (2007). *A study for a physical pedestrian environment element analysis of in the urban street - Focused on Kangnam & Theran main street area*.

- Unpublished master's thesis, Hongik University, Seoul, Korea.
6. Jo, G. T. (2015. 7. 9). Driven stroller out of the road, poor sidewalk 'frown'. *Asian Times*. Retrieved from <http://www.asiatime.co.kr/news/articleView.html?idxno=102146>
 7. Jung, O. J. (2009). *A study on the improvement plan for pedestrian environment of urban business street*. Unpublished master's thesis, Dong Eui University, Busan, Korea.
 8. Kail, D. E. (2011). *Gender implementation in Vienna an overview*. Retrieved from <https://urbesforall.files.wordpress.com/2013/01/gender-implementation-in-viena-eva-kail.pdf>
 9. Kail, E., & Irschik, E. (2007). *Strategies for action in neighbourhood mobility design in Vienna-gender mainstreaming pilot district mariahilf*. Retrieved from <https://difu.de/node/5949>
 10. Kim, K. J., Han, H. S., & Kim, N. S. (1997). *Strategy on the expansion of green space and the improvement of environment using derelict space on the road*. Seoul: The Seoul Institute.
 11. Kim, M. J. (2015). Environmental characteristics awareness of open spaces in urban neighborhoods as women's daily life place. *Journal of the Architectural Institute of Korea, Planning & Design Section, 31*(12), 183-190.
 12. Lee, B. G. (2014). *A study on the analysis of women's pass state and the women friendly traffic policy*. Daejeon: Sejong Research Institute.
 13. Lee, K. I. (1996). *A study on planning methods of the street system in multi-family housing estates*. Jinju: Korea National Housing Corporation Housing Research Institute.
 14. Lee, S. H. (1998). Design methods of the public open space in building site to improve the pedestrian environment. *Journal of the Architectural Institute of Korea, Planning & Design Section, 14*(5), 13-22.
 15. Lee, S. J., & Um, W. J. (2011). *A handbook for urban public spaces in daily life*, AURI-basic-2011-7. Seoul: Architecture & Urban Research Institute.
 16. Lee, S. Y., & Lee, J. S. (2014). Neighborhood environmental factors affecting child and old adult pedestrian accident. *Urban Design, Journal of Urban Design Institute of Korea, 15*(6), 5-15.
 17. Lee, Y. E. (2014. 7. 30). It's scared to take a baby in a stroller. *Baby News*. Retrieved from <http://www.ibabynews.com/News/NewsView.aspx?CategoryCode=0016&NewsCode=201407301146310670004419>
 18. Mo, C. H., Lee, S. Y., An, S. S., & Jo, S. A. (2011). *An analysis of women's trip characteristics and measures to increase transportation security and safety of women*. Sejong: The Korea Transport Institute.
 19. Oh, S. H., Lee, S. M., & Park, S. J. (2015). Spatial factors on satisfaction level of baby stroller's and parenting stress. *Journal of the Architectural Institute of Korea, Planning & Design Section, 31*(7), 75-82.
 20. Park, C. Y., & Lee, S. G. (2016). An analysis of the characteristics of street environment affecting pedestrian accidents. *Urban Design, Journal of Urban Design Institute of Korea, 17*(3), 105-121.
 21. Reih, S. Y. (2013). Urban environment that supports women's everyday life, architecture and urban space for children and women. *AURI International Conference 2013* (pp. 177-194), Seoul, Korea.
 22. Suh, H. R. (2007). *A study on the street environmental improvement for the So-gong streets*. Unpublished master's thesis, Sun Moon University, Asan, Korea.
 23. Sim, H. J. (2015. 11. 24). 'I'm sorry baby', rued sidewalk, rattling stroller. *The Kukmin Daily*, p. 12.
 24. UN-Habitat (2008). *Strategy gender mainstreaming, Vienna, Austria in Gender Mainstreaming in Local Authorities Best Practices, Implementation*, UN-Habitat, 30-35, Nairobi.
 25. UN-Habitat (2012). *Gender and urban planinning: Issues and trends*. Retrieved from <http://unhabitat.org>

Received: November, 18, 2016

Revised: January, 19, 2017, February, 7, 2017

Accepted: February, 15, 2017