

서울시민의 이동행동에 있어서의 젠더차이 : 생활시간조사자료를 중심으로

손문금*

본 글은 여성과 남성의 이동행동 차이 뿐 아니라 여성의 가족 내에서의 성역할과 경제활동 배경에 따라 여성집단 내부에서 이동행동에 어떠한 차이가 있는지 살펴보고, 이러한 차이가 그들의 사회활동참여나 활동공간 등에 대해 가지는 함의를 살펴보고자 하였다. 분석 자료는 통계청의 2004년 『생활시간조사』 원자료(raw data)로 시간량 데이터와 시간대 데이터를 이용하였으며 분석대상은 20세 이상 59세 이하의 서울시민이다. 분석결과 여성의 이동행동 특성은 남녀의 차이가 나타나는 부분도 있고, 또한 여성집단 내에서 혼인지위, 미취학아동의 유무, 경제활동상태, 소득수준 등과 관련하여 성별 차이보다도 더 큰 여성집단 내부의 차이를 가지는 경우도 있었다. 즉 여성의 이동시간량은 남성보다 적고, 남성은 유급노동관련 이동시간량이 그리고 여성은 무급노동 관련 이동시간량이 많으며, 여성은 남성보다도 낮 시간대에 주로 이동행동이 발생하고 버스·지하철, 보도 등 대중교통수단을 이용한 이동시간량과 이동행위자비율이 높았다. 반면 미혼여성은 남성보다도 이동시간량이 많고, 경제활동을 하거나 개인소득수준이 높은 여성들은 시간대별 이동행위자비율, 이동목적별 이동시간량 등에서 남성과 비슷한 이동행동 특성을 보여 혼인경험자나 미취학자녀가 있어 성역할 부담이 부과되는 지위에 있는 여성과 많은 차이를 가지고 있었다.

핵심단어: 생활시간조사, 이동행동, 젠더, 서울시, 이동시간

I. 서론

일과 가족생활, 여가생활이 한 장소에서 모두 발생할 수는 없기 때문에 이동에 의한 다양한 장소 및 시설로의 접근은 일상생활을 영위하기 위한 가장 기본적인이고도 필수적인 행위중의 하나이다. 통계청은 우리 국민들의 하루 평균 이동시간이 크게 증가하고 있다는 분석을 내놓으며 이동행동이 사람들에게 점점 중요한 행동이 되어가고 있다는 점을 강조하였다(통계청, 2007). 특히 도시 내에서의 이동행동은 더욱 중요하다. 도시공간은 토지이용목적에 따라 상업지구, 공업지구,

* 서울시여성가족재단 | starnoir@hanmail.net

주거지구 등을 분리하면서 일상생활이 영위되기 위해서는 다양한 장소로의 이동이 불가피하기 때문이다.

그런데 다양한 장소 및 기회들로의 이동능력은 개인적 특성에 따라 차등화될 수 있다. 이에 국가는 이동에서의 형평성을 보장하기 위해 이동권을 법률로 보장하고 있다¹⁾. 이는 곧 개인적 특성에 관계없이 누구나 원하는 시간에 원하는 장소로 용이하게 이동할 수 있는 능력을 보유하여 일상생활의 제약이 발생하거나 사회에 참여할 수 있는 기회가 제한되지 않도록 하려는 제도이다. 현실에서 이 제도는 주로 노인, 장애인, 어린이, 저소득층 등 교통약자의 물리적 이동여건을 개선하고 이동능력을 보조하려는 정책으로 나타난다. 즉 이동행동이 발생하는 도로 및 교통수단에서 무장애 공간(barrier free) 개념을 반영한 보도턱 낮추기, 램프형 육교 만들기, 엘리베이터나 에스컬레이터 설치, 저상버스 도입, 지하철 내 휠체어 공간 마련, 교통비 지원, 장애인 교통수단 지원 등이 그것이다.

하지만 현대 도시인들의 이동능력은 물리적 여건이 개선되고, 수입, 연령, 신체적 장애정도 등을 고려하여 이동능력을 향상시키기 위해 정부가 지원한다고 할지라도 여전히 성별, 자가용 이용 여부 그리고 거주지 위치 등의 요인에 의하여 차이가 있는 것으로 나타난다(노시학, 1998). 그러면 여성과 남성은 구체적으로 이동행동에 어떤 차이가 있는 것일까? 성역할 분리에 의해 경제활동참가율이 낮고 가사노동과 가족돌봄노동을 전담해야 하는 여성은 주거지역을 중심으로 이동행동이 나타나고, 선호하는 교통수단도 도보나 대중교통으로 자가용을 많이 이용하는 남성과 차이를 가진 것으로 가정된다(김양희, 2006). 하지만 이러한 가정을 넘어 성별 이동행동의 차이와 개인적 특성과 이동행동 특성 간의 연관성에 대한 실증적인 논의내용은 부족하다. 즉 여성들이 대중교통이용을 선호한다면 어떤 종류의 대중교통을 어느 시간대에 어느 정도나 이용하는지, 경제활동여부에 따라서 가지는 차이는 어떠한지 등에 대한 실증적인 연구는 부족하다.

여성문제를 논의하는 쪽에서도 여성의 일과 가족생활, 일과 여가생활의 균형에 대한 논의는 많지만 일, 가족생활, 여가생활 등의 일상생활이 영위되기 위해 필수적으로 발생하는 이동행동에서 여성과 남성이 가지는 차이에 대해서는 주목하지 못했다. 이에 이동행동은 여성과 남성의 사회적 지위, 경험, 삶의 차이를 반영하는 젠더화된(gendered)²⁾ 측면이 있음에도 불구하고 이동행동의 차이

1) 2005년 1월에 제정된 '교통약자의 이동편의 증진법 제3조'에서는 이동권을 '장애인 등 교통약자(장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 자, 어린이 등 생활을 영위함에 있어 이동에 불편을 느끼는 자)는 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 장애인 등 교통약자가 아닌 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리로 규정하고 있다.

가 여성과 남성의 삶에 가질 수 있는 사회활동참여나 활동공간 등에 가지는 함의에 대해 생각하지 못한 것이 사실이다.

따라서 본 글에서는 여성과 남성의 이동행동 차이 뿐 아니라 여성집단 내에서 성역할과 경제활동 배경에 따라 이동행동에 어떠한 차이를 가져오는지 살펴보고자 한다. 즉 일상생활의 여러 행동 중에서 여성의 이동행동 특성을 밝히고, 이것이 여성의 삶에 미치는 함의를 제시하는 데 목적이 있다. 이는 여성의 일상생활이 전개되는 생활공간에서 성별 그리고 여성집단 내에서 사회경제적 배경에 따른 사회참여의 기회와 관련된 이동권의 차이를 이슈화하는 근거자료가 될 수 있을 것이다.

II. 이론적 배경

남녀 간 또 여성집단 간에 차별화된 도시공간에서의 경험과 이동행동에 관련된 연구들은 대부분 헤거스트란드(Hagerstrand)가 주창한 시간지리학(time-geography)에서 연구되어 왔다(박기호·안재성·이양원, 2005).

시간지리학은 일상생활의 시간적 측면과 공간적 측면을 동시에 다루면서, 인간들이 여러 가지 제약조건들 속에서 일상적 활동을 위해 물리적 공간과 시간을 어떻게 조직하고 구조화하는지에 관심을 가진다(김현미, 2008). 그리고 사람들을 둘러싼 제약들을 완화시킴으로서 선택지를 증가시키고 다양한 활동가능성을 보장할 수 있는 방법을 도시계획이나 지역정책에 반영하고자 한다(박규택, 2004).

특히 시간지리학이 여성의 이동행동에 대해 주목할 때에는 도시공간에서 여성들이 다양한 역할을 수행하기 위해 다양한 장소를 넘나드는데 가지는 어려움, 시공간적 제약들(space-time constraints, 특정시간대에 특정 장소에 있어야만 하는 제약)에 대해 집중적으로 연구한다(Kim, 2007). 즉 여성에게 부가된 가사 부담과 양육부담은 집, 육아시설, 직장, 돌봄 가족이 있는 병원이 분리된 채 멀리 떨어져 있기 때문에 단순한 물리적 거리 이상으로 여성들은 도시의 다양한 장소를 넘나드는데 어려움을 가지고, 따라서 도시공간의 이동성에 성별 차이를 가져온다는 것이다(한국여성건설인협회, 2006).

우리사회에서 시간지리학은 1980년대 이후 지리학자들을 중심으로 연구가 진행되었다(박순호·김은숙, 1999; 이은숙·정희선, 2003; 김현미, 2007; Kim, 2008). 지금까지 논의를 통해 여성과 남성, 그리고 여성집단 사이의 이동행동

2) '젠더화되었다'는 '성불평등을 유지·재생산하는 사회전반의 구조적, 제도적, 규범적 분배규칙과 가족 내 성별분업'(마경희, 2008)의 관련성이 이동시간에 반영되어 있다는 의미로 사용하고자 한다.

차이에 대해 밝혀진 결과들을 정리하면 다음과 같다.

먼저 여성에게 주어진 다양한 역할은 도시의 다양한 장소를 넘나드는 어려움과 함께 하루는 누구에게나 24시간으로 제한되어 있기 때문에 다양한 역할을 수행하기 위한 시간제약성을 가진다. 유급노동을 하고 있는 여성이라 할지라도 남성 배우자보다 많은 가사부담, 자녀를 보육시설에 데려가거나 데려오는 행동, 가족의 식사를 준비하기 위해 시장에 들르는 행동의 시간적 제약이 여성들의 활동공간을 집 근처로 제한한다는 것이다(이은숙·정희선, 2003). 결국 여성들은 직장을 가지더라도 집 근처의 직장을 선호하며, 이 때문에 출퇴근을 위한 이동시간이 적게 나타나고, 대중교통 의존율이 높으며, 식품이나 일용품 구매활동을 위한 이동시간이 많은 것으로 나타난다(노시학, 1998).

둘째, 성에 따른 취업자의 통근통행패턴 차이에 관한 경험적 연구에서 여성 취업자는 남성취업자에 비하여 거주지에서 보다 근거리 지역의 직장에 근무하고 이에 따라 직장까지의 통근거리가 남성 취업자에 비하여 상대적으로 짧은 것으로 나타난다. 한편 통행수단의 경우에 여성통근자는 남성통근자에 비하여 자가용 등 개인교통수단 보다는 도보, 버스 등 대중교통수단을 더욱 많이 이용하는 것으로 나타난다(Turner and Grieco, 2000). 이러한 통근행태의 차이는 가정에서 가사, 자녀양육 등에 관련된 책임이 남성에 비하여 여성에게 상대적으로 많이 지워지며 이것은 여성의 취업과정과 이에 따른 이들의 이동행태에 많은 제약을 가하기 때문이라는 의견이다(노시학, 2000).

셋째, 가사부담에 따른 노동시간의 제한은 여성들로 하여금 상근직종 취업에 제약을 유발하며 이에 따라 많은 기혼여성들은 비상근 직종에 취업하는 경향이 높게 나타나는데 이러한 직종의 차이가 이동행동에 차이를 가져온다고 한다. 즉 상근직종 취업자에 비하여 비상근 직종 취업자의 임금은 상대적으로 낮아 이러한 직종에 종사하는 여성들은 거주지로부터 멀리 떨어진 지역으로의 장거리 통근을 기피하는 경향이 있으므로 직장의 위치가 주로 거주지 근처로 한정되는 경우가 많다. 따라서 이러한 계층의 여성취업자들은 통근수단으로 주로 도보나 버스 등 대중교통수단을 선호하며 통근거리 또한 짧다는 것이다(노시학, 2007).

넷째, 장거리보다는 근거리 이동패턴은 모든 여성집단에서 보편적으로 나타나는 것이 아니라 집약적 육아부담을 갖는 영·유아기 자녀를 둔 여성에게서 관찰된다는 논의가 있다. 즉 미국의 Portland Metro의 개인통행자료 분석을 통해 자녀가 없거나 초등학생 이상의 자녀를 둔 여성은 남성과 유사한 시·공간 이동패턴을 보여, 여성의 이동경험은 남녀의 차이보다는 성역할과 관련하여 더 큰 차이를 보이는 것으로 나타난다(김현미, 2008).

결국 성별 이동행동에 차이를 가져오는 것은 성역할 분리에 의한 가사와 양육부담이라는 것을 알 수 있다. 또한 여성집단 내에서 이동행동의 차이를 가져오는 원인은 자녀양육부담 뿐 아니라 여성의 취업여부, 임금, 종사상지위와 같은 경제적배경이라는 것을 알 수 있다. 이동행동도 여러 가지 측면으로 나누어질 수 있는데 이동거리, 이동시간량, 이동시간대, 이동수단, 이동빈도, 이동목적 등이 그것이다. 즉, 여성은 남성보다 이동거리와 이동시간량이 적고, 이동목적은 성역할의 차이에 의한 가족보살핌이나 가사노동과 관련된 이동이 많으며, 이동빈도가 남성보다 적으며, 거주지 가까운 곳에 쇼핑이나 보육시설 이용을 위한 보도 또는 대중교통수단 이용이 높은 특성을 보인다는 것이다. 그리고 여성이라 할지라도 미취학아동이 있고 상대적으로 임금이 낮은 직종에 종사하는 여성들은 이동거리와 이동시간이 짧고 대중교통수단을 이용하는 경향이 있다는 것이다.

이러한 선행연구결과를 참조하여 본 글은 여성과 남성 그리고 성역할 상태와 경제활동 상태에 따른 여성집단 내부에서 이동시간량, 이동시간대, 이동교통수단 이용에 있어서 이동행동에 어떠한 차이가 발생하고 있는지 살펴보고자 한다. 우리사회에서 여성문제를 논의하는 데 성역할과 여성의 경제활동 참여 문제가 그 핵심을 이루고 있는 것은 사실이지만 여성의 일상생활은 성역할이나 경제활동만으로 환원할 수 없는 다양한 측면으로 이루어진 것이 사실이다. 소비활동, 자원봉사활동, 문화활동 등이 그것으로 이들은 성역할과 경제활동 측면을 반영하긴 하지만 곧바로 환원될 수 없는 여성의 일상생활과 삶의 질을 구성하는 요소들이다. 또한 여성의 건강, 여가나 가족형태·관계와 같은 삶을 구성하는 요소들은 여성의 성역할과 경제활동 참여의 방법 등에 영향을 미치는 요소들로 여성 내부 집단의 다양성을 가져오기도 한다. 따라서 본 연구는 여성의 일상생활을 구성하는 다양한 측면 중 이동행동에 초점을 맞추어 그 특성과 다양성을 밝히고 이를 통해 여성문제 논의의 측면을 다양화하는 데 그 의의를 두고자 한다.

Ⅲ. 연구방법

1. 연구자료: 생활시간조사

본 연구의 분석 자료는 통계청의 2004년 『생활시간조사』 원자료(raw data)이다. 일상생활은 시간의 흐름과 밀접한 관계를 가지며 진행되고 있기 때문에 일상생활에서 보이는 경험과 문제들에 대해 보여줄 수 있는 통계자료 중의 하나가 바로 '생활시간조사' 자료이며, 통계청은 1999년부터 5년 주기로 국민의

생활방식(life style)과 삶의 질을 측정하기 위한 기초자료로 '생활시간조사'를 수행하고 있다.

여성문제 연구에서 생활시간조사의 중요성은 1995년 베이징에서 열린 UN의 제4회 세계여성회의에서 제기되었다³⁾. 제4회 세계여성회의에서는 성 형평성 정책계획과 집행을 위해 성별 분리된 데이터와 정보를 생산하고 유포하는 것이 전략적 목표 중의 하나로 선언되었다. 그리고 그 전략적 목표를 달성하기 위해 취해질 수 있는 많은 행동들 중에서 무급노동을 측정하고 가치화하는 것의 실질적인 중요성을 강조하면서 무급노동을 측정하고 가치화하는 방법으로 각국에 시간사용통계 수집을 제안했다(<http://www.un.org/womenwatch/daw/beijing/platform/institu.htm>).

또한 생활시간조사 자료는 GDP, GNP 등으로 측정되던 경제적 성장과 구별되는 진정한 사회발전을 측정하고자 하는 학자들에 의해서도 주목받고 있다. 사회발전을 새롭게 측정하고자 하는 학자들은 사람들의 삶의 질이 생활수준, 경제성장 뿐만 아니라 화폐로 측정되지 않는 여가, 안전, 환경, 건강, 지역사회의 활력, 문화적 다양성, 분배문제, 여성에 의한 비임금 노동 등 시장가치로 측정이 어려운 인간행동들에 의해서도 결정된다는 것을 인식한 것이다. 그리고 삶의 질을 결정하는 데 생활시간의 활용과 균형이 중요하게 영향을 미치고 있음에 주목하는 것이다(통계청, 2009).

이러한 영향아래 지금까지 생활시간조사 자료를 이용한 분석들은 여성과 남성의 유급노동, 무급노동, 여가시간에 주목한 분석들이 주를 이룬다(이기영·이연숙·조희금·김외숙, 1995; 문숙재, 1997; 박영도·은기수·오만석·김복수·박수미·이윤석·김정석, 2005). 따라서 본 글에서 주목하고 있는 이동시간에 대한 분석은 지금까지 생활시간조사자료를 이용한 분석들에서 주목하지 못했던 또 다른 행동시간의 성별차이에 대한 분석으로 확장되고 있다는 의의가 있다.

통계청의 『생활시간조사』 자료는 시간일기(time diary) 방법에 의해 정보가 수집되었는데, 시간일기법은 응답자들이 자신의 언어로 직접 24시간동안 행한 활동을 일기 쓰듯이 직접 기입하는 방법이다⁴⁾. 따라서 시간일기 자료에는 한

3) 1995년 세계여성회의의 행동강령 206조는 '여성과 남성 사이에서 유급노동과 무급노동에 민감한 시간사용통계에 대한 국제적인 행동분류를 개발하고 성별 분리된 자료를 수집한다.'라고 명시하고 있다. 그리고 하위조항으로 다음을 제시한다. (1) 유급노동이나 무급노동 행동들과 동시에 수행되는 행동들을 기록하는 것을 포함하여 양적 측면에서 무급노동을 측정하는 규칙적인 시간사용연구를 수행한다. (2) 양적측면에서 국가계정 밖에 있는 무급노동을 측정하는 것은 그것의 가치를 평가하는 방법을 향상시키고 정확하게 그것의 가치를 국가계정이나 또는 국가계정과 분리되어 있지만 핵심적인 국가계정과 연관성을 가지는 다른 공식적인 계정에 반영하고자하는 일이다.

4) 생활시간을 측정하기 위한 방법으로는 여러 가지가 있지만 시간일기(time diary)와 경험표집법(experience sampling method)이 대표적이다. 시간일기방법은 응답자들이 일정한 시간간격으로 나

개인의 하루 24시간이 연속적으로 일어난 행동들로 모두 보고 되며, 모든 행동이 포착되고 표현되어 시간일기에서 행동들에 할당된 시간을 가지고 사람들의 생활시간을 직접적으로 비교할 수 있다는 장점이 있다(Robinson and Godbey, 1999). 즉 생활시간조사 자료는 경제활동 뿐 아니라 여가, 가족생활, 비공식적인 영역의 노동, 식사 및 휴식, 자원봉사, 이동, 수면 등과 관련된 일상생활영역에서의 사람들의 행동을 시간이라는 공통된 척도를 통해 들여다볼 수 있는 자료이다. 통계청 『생활시간조사』 자료를 활용한 이동행동 분석은 지금까지 이동행동과 관련된 분석들이 주로 GPS 수신기와 PDA를 통해 수집된 개인통행자료를 가지고 분석·시각화하고 있는데(박기호 외, 2005; 김현미, 2008) 생활시간조사자료 역시 시간에 집중하여 개인들의 이동행동 특성을 분석할 수 있는 자료의 하나임을 보여주는 데 의의가 있다고 하겠다.

2004년 『생활시간조사』 자료는 9월 2일부터 13일 사이에 전국 12,750가구의 표본으로부터 10세 이상의 모든 가구원 약 32,000명이 이틀간의 시간일기를 10분 간격으로 작성하도록 하였다. 응답자들은 주된 행동, 동시행동, 행동장소 등을 기록하였으며, 한 가구가 이틀간 시간일기를 기록하였기 때문에 총 64,000여 개의 시간일기가 수집되었으며 137개의 행동코드로 분류된 행동들을 포함하고 있다. 최종적으로 분석에 사용될 수 있는 유효 응답가구와 가구원, 시간일기 수는 12,651가구, 31,634명, 63,268개이다.

2. 분석변수 및 분석방법

선행연구에서 이동행동에 많은 영향을 미치는 것으로 나타난 성역할과 경제적 활동상태를(Turner and Grieco, 2000; 이은숙·정희선, 2003; 노시학, 1998; 2007; 김현미, 2007; 2008) 본 글의 집단 간 차이를 살펴보는 주요 변수로 활용하였다. 즉, 가사와 육아부담 등 성역할과 관련된 변인은 혼인상태와 미취학 아동의 유무 변수로 살펴보았다. 혼인상태는 미혼과 유배우·이혼·사별(기혼자)로 나누어 살펴보았으며, 이혼자와 사별자의 경우 보통 미혼자와 함께 미혼

누어져 있는 일지에 24시간 동안 자신이 종사한 행동을 적는 방법으로 생활시간 연구에서 가장 잘 알려진 방법이며 국제적으로도 광범위하게 사용되고 있다. 반면 경험표집법에서 응답자들은 비퍼나 프로그램 되어 있는 손목시계 혹은 이동전화를 소지하고, 신호가 울리면 자신의 행동과 기분을 미리 지급된 응답지에 기입하는 방법이다. 따라서 경험표집법은 과거의 사건을 회상하여 일기를 작성할 때 나타나는 기억의 왜곡으로부터 상대적으로 자유롭다는 평가를 받는다. 하지만 경험표집법은 그 순간 무엇을 하고 있는지를 질문할 뿐 그 행위의 지속기간이나 혹은 이전행동이나 후속행동에 대해서는 묻지 않기 때문에 행동의 지속시간이나 행동들 간의 연계(sequence) 등은 시간일기에 의해서 보다 잘 연구될 수 있다고 평가된다(정재기, 2008).

자로 분류될 수 있으나 본 글에서는 성역할에 초점을 두는 만큼 이혼자와 사별자의 경우에도 가족돌봄의 역할을 수행하고 있다는 점에서 유배우자와 함께 분류하였다.

여성의 경제적 배경이 이동행동에 미치는 영향은 경제활동여부와 비상근직종이 상근직종보다 근거리통행을 보이는 이유는 상대적으로 임금이 낮기 때문이라는 선행연구결과를(노시학, 2007) 받아들여 소득수준으로 구분하여 살펴보았다. 생활시간조사 자료에서 경제활동여부는 '지난 1주간 수입을 목적으로 1시간 이상 일한 경우'를 경제활동을 하고 있는 것으로 측정하였으며, 소득수준은 수입을 목적으로 일을 한 응답자에 한하여 개인의 세금 공제 전 월평균 소득을 50만원 범주로 나누어 체크하도록 하였다.

이동행동은 성역할과 경제적 활동 상태에 따라 달라지는 총이동시간량, 이동목적별 이동시간량, 이동시간대, 이동 교통수단의 이동시간량 등으로 나누어 분석하여 보았다.

생활시간조사 자료는 시간량 데이터와 시간대 데이터로 구성되어 있다. 시간량 데이터는 137개 각 행동별 시간량 정보를 제공하고 있으며, 시간대 데이터는 10분단위로 각 개인이 수행한 행동들을 137개 행동소분류 코드로 기록하고 있다. 본 연구에서는 먼저 시간량 데이터를 이용하여 동시행동을 제외한 주 행동에서의 이동행동 시간의 합을 총이동시간량으로 살펴보았다. 시간량 데이터에서는 이동행동 시간을 개인유지관련 이동, 출퇴근 및 그 외 일관련 이동, 통학 및 학습관련이동, 가정관리 관련 이동, 가족보살피기 관련 이동, 참여 및 봉사활동 관련 이동, 교제 및 여가활동 관련 이동, 기타 이동, 이동하기 위해 기다리기 이동 행동으로 나누어 기록하고 있다⁵⁾. 따라서 각 이동목적별 이동시간량의 차이를 살펴볼 수 있다.

생활시간조사 시간대 데이터에서는 10분 단위로 이동행동이 발생할 때 각 개인이 어떠한 교통수단을 이용하였는지 '도보, 시내버스·좌석버스·마을버스, 전철, 택시, 승용차, 자전거·오토바이 등 이륜차, 시외버스·고속버스·기차·고속철도, 기타이동수단' 등으로 나누어 기록하고 있다. 따라서 성별 이용 교통수단의 시간량 차이와 시간대별 이용 교통수단 현황을 살펴볼 수 있다. 그리고 시간대 데이터에서는 10분단위로 각 시간대의 행동이 기록되고 있기 때문에 시

5) 개인유지는 식사 및 간식, 외모관리, 건강관리 등을, 가정관리는 가정관리 관련 물품구입, 차량관리, 의류관리, 음식준비 등을, 가족보살피기는 미취학아이 보살피기, 초·중·고등학생 보살피기, 배우자 보살피기, 부모 및 조부모 보살피기 등을, 참여 및 봉사활동은 이웃 및 친분있는 사람돕기, 자원봉사 등을, 교제 및 여가활동은 교제활동, 종교활동, 관람 및 문화행사참여, 스포츠 및 집밖의 레저활동, 미디어이용 활동 등을 포함한다.

간대별 이동행동 행위자비율도 살펴볼 수 있다.

분석방법은 성별, 그리고 혼인상태, 미취학아동유무, 경제활동여부, 소득수준 집단별 총이동시간량, 이동목적별 이동시간량, 이동 교통수단의 이동시간량 평균에 통계적으로 유의미한 차이가 있는지 살펴보는 분산분석(analysis of variance)을 시도하였다. 현재 이동행동 중 시간의 측면에 초점을 맞추어 분석한 연구가 없는 상태에서 집단별 이동시간량의 실태와 집단 간 차이를 살펴보는 것이 우선 필요하다는 생각이기 때문이다. 또한 본 연구의 목적인 이동행동에서의 성별, 그리고 여성집단 내부의 차이를 살펴보기 위한 적절한 분석방법이라고 판단되었기 때문이다.

3. 분석대상

본 연구의 분석대상은 서울시민 중에서 집중적인 노동시기로 생각되는 20세 이상 59세 이하 연령으로 제한하고자 한다. 연령을 제한한 이유는 성역할의 부담과 경제적 배경에 따라 이동행동에 차이를 보인다는 선행연구결과를 참고할 때 가사노동 및 자녀양육에 대한 부담과 시장노동에 참여하는 비율이 높은 연령층으로 분석대상을 제한하기 위해서이다. 20세 미만의 학생들과 60세 이상의 은퇴한 노인들의 경우 일과 가족, 일과 여가를 결합하기 위한 이동행동에서 많은 차이를 가질 것으로 생각되었기 때문이다.

본 연구의 공간은 서울시로 제한하고자 한다. 이것은 대도시일수록 다양한 기능을 가진 지역으로 분화되어 있어 사람들은 일을 하거나 쇼핑하기 위해 다양한 지역사이를 이동하지 않으면 안되기 때문에 이동행동이 중요하게 고려되어야 하고, 또 분석대상이 공통의 지역적 배경을 가질 수 있도록 제한하기 위해서이다.

분석대상 분포는 다음 <표 1>에 나타나 있다. 생활시간조사에서 서울시의 경우 남성 3,796개, 여성 4,276개의 시간일기가 조사되었다⁶⁾. 그 중 20세 이상 59세 이하로 본 연구의 분석대상으로 포함된 여성은 3,122명, 남성은 2,678명이다. 혼인상태를 보면 여성의 73.1%, 남성의 69.5%가 유배우·사별·이혼 상태로 응답하여 혼인경험이 있는 것으로 나타났다. 미취학아동이 있는 경우는 여성 18.6%, 남성 20.4%로 거의 비슷한 비율인데 이는 가구단위로 여성과 남성이 모두 조사되었기 때문이다. 20세에서 59세 이하의 남성이면서 소득을 위한 경제활동을 하지 않은 경우가 16.6%이고, 여성은 41.5%로 여성이 월등히 높다. 여성은 경제활동을 한다고 할지라도 개인소득이 없는 경우가 9.5%로 높게 나타나고

6) 이하에서는 시간일기의 개수를 조사대상 인원 수(명)로 표기하고자 한다.

<표 1> 분석대상 분포

(단위: %, 명)

구분	혼인상태		미취학아동		경제활동상태		개인소득				전체	
	미혼	기혼	있음	없음	있음	없음	없음	100만원 미만	150만원 미만	150만원 이상		소계
여성	26.9 (840)	73.1 (2,282)	18.6 (582)	81.4 (2,540)	58.5 (1,826)	41.5 (1,296)	9.5 (174)	39.0 (712)	30.2 (552)	21.2 (388)	100.0 (1,826)	100.0 (3,122)
남성	30.5 (816)	69.5 (1,862)	20.4 (546)	79.6 (2,132)	83.4 (2,234)	16.6 (444)	0.9 (20)	11.5 (256)	24.9 (556)	62.8 (1,402)	100.0 (2,234)	100.0 (2,678)
전체	28.6 (1,656)	71.5 (4,144)	19.5 (1,128)	80.6 (4,672)	70.0 (4,060)	30.0 (1,740)	4.8 (194)	23.8 (968)	27.3 (1,108)	44.1 (1,790)	100.0 (4,060)	100.0 (5,800)

주: 개인소득은 경제활동이 있는 자를 대상으로 하였으며, 수입을 목적으로 일을 하였다고 할지라도 개인 소득이 없는 경우도 있음

자료: 통계청(2004), 생활시간조사 원자료

100만원미만의 소득을 가진다는 경우가 39.0%에 이른다. 하지만 남성의 경우에는 경제활동을 하는 경우 62.8%가 150만원 이상의 소득이 있는 것으로 나타나 남성과 여성 간에 소득수준에 많은 차이가 있는 것으로 나타났다.

IV. 연구결과

1. 이동시간량의 차이

서울시민의 이동시간량은 하루 평균 118.2분(1시간 58분)이다. 이는 서울시민은 하루에 적어도 2시간 정도를 직장에서 일하거나, 가족을 보살피고 여가를 즐기는 등 일상생활을 영위하기 위해 걷거나 교통수단을 이용하여 이동하는 행동에 소비하고 있다는 의미이다.

주요 변수별로는 미혼의 경우 기혼자보다 이동시간이 21분 더 길고, 미취학아동이 없는 경우가 미취학아동이 있는 경우보다 7분정도 이동시간이 더 많다. 또한 경제활동이 있는 시민들의 이동시간이 경제활동을 하지 않는 시민들보다 31.3분정도 더 긴 것으로 나타난다. 경제활동을 하는 경우에도 소득수준이 높을수록 이동시간이 더 긴 것으로 나타난다.

성별로 나누어 살펴보면 하루 평균 이동시간량이 여성의 경우 107.0분, 남성의 경우 131.3분으로 남성의 이동시간량이 24.3분 더 많은 것으로 나타난다. 또한 여성과 남성 모두 평일과 토요일 보다는 일요일의 이동시간이 적다. 특히 남성의 경우 평일 이동시간량보다 일요일의 이동시간량 감소폭이 21.5분으로

여성의 감소폭 7.2분보다 더 크다.

성역할을 보여주는 변수인 혼인상태별로 살펴보면 미혼의 여성과 남성은 하루 평균 이동시간량에 통계적으로 유의미한 집단 간 차이가 없는 것으로 나타난 반면 기혼자의 경우에는 하루평균 이동시간량이 남성은 132.3분, 여성은 95.8분으로 나타나 무려 36.5분 남성이 더 많은 이동시간을 가진다. 이는 남성의 경우에는 미혼에서 기혼자로 혼인지위가 달라지면서 이동시간이 더 길어지지만, 여성의 경우에는 미혼에서 기혼자로 혼인지위가 달라지면서 이동시간이 41.5분이나 감소하고 있는 것과 관련된다. 미취학아동유무별로도 남성의 경우에는 미취학 아동이 있는 경우 하루평균 이동시간이 미취학아동이 없는 경우보다 더 길지만 여성의 경우에는 미취학아동이 있는 경우 하루평균 이동시간량이 87.7분으로 미취학아동이 없는 여성의 111.4분보다 23.7분 더 적다.

경제활동유무별로는 여성이 경제활동을 한다고 할지라도 하루평균 이동시간량은 남성보다 18.8분 더 적고, 경제활동을 하지 않는 경우에도 여성은 14.9분 이동시간량이 더 적다. 소득수준별로 살펴보면 소득수준이 높을수록 하루평균

<표 2> 성별 하루평균 이동시간량

(단위 : 분)

구분	전체	여성				남성				F값
		전체	평일	토요일	일요일	전체	평일	토요일	일요일	
총이동시간량	118.2	107.0	108.3	108.8	101.1	131.3	136.3	133.1	114.8	106.42***
혼인여부										
미혼	133.2	137.3	142.4	141.8	114.6	128.9	138.5	123.3	104.2	3.72
기혼	112.2	95.8	95.1	97.1	96.7	132.3	135.3	137.4	119.0	175.06***
미취학아동										
있음	112.3	87.7	84.6	94.1	90.4	138.5	140.2	144.4	127.2	103.68***
없음	119.6	111.4	113.7	112.3	103.5	129.4	135.3	130.1	111.7	46.13***
경제활동										
있음	127.6	117.2	119.7	120.9	106.0	136.0	139.5	140.4	121.6	44.60***
없음	96.3	92.5	92.0	92.4	94.3	107.4	120.8	92.7	80.8	9.55**
소득수준										
100만원 미만	113.3	114.1	113.9	115.7	113.1	111.1	106.5	126.1	110.6	0.07
150만원 미만	126.9	124.6	128.6	137.6	100.0	129.3	136.9	127.8	111.8	0.15
150만원 이상	139.9	126.0	134.1	119.3	107.2	143.8	147.4	147.8	128.6	0.86

주: 1) *p<0.10, **p<0.05, ***p<0.01

2) F값은 여성과 남성의 전체 이동시간량에 대한 분산분석 결과임

자료: 통계청(2004), 생활시간조사 원자료

이동시간이 더 길다는 것이 특징이다. 하지만 소득수준이 같을 경우 여성과 남성 집단 사이에 통계적으로 유의미한 이동시간량의 차이가 있는 것은 아니다.

이러한 결과는 여성의 경우 혼인상태나 미취학아동 유무와 같은 성역할의 차이에 의해 이동행동에 남성보다 더 많은 영향을 받고 있다는 의미이다. 즉 여성 중 혼인경험이 있으면서 미취학아동이 있는 경우 특히 이동시간량이 적어 일상생활에서 자유로운 이동에 의한 사회참여활동에 제약이 있다는 점이 이동시간에 반영되어 있는 것으로 생각해볼 수 있다. 또한 경제활동을 하지 않는 경우와 경제활동을 한다고 할지라도 소득수준이 낮은 경우에도 이동시간이 적어 선행연구에서 소득수준에 따라 직장 근처로 주거지를 옮기거나 또는 주거지 근처에서 직장을 구하여 유급노동 장소로의 이동거리를 조정하고 있다는 가정(노시학, 2007) 생활시간조사의 이동시간량에도 반영되어 있다고 해석해 볼 수 있겠다⁷⁾.

2. 이동목적별 이동시간량의 차이

총이동시간량이 많다고 할지라도 어떤 사람은 유급노동관련 이동행동 시간량이 많을 수 있으며, 어떤 사람은 여가관련 이동행동 시간량이 많을 수 있다. 이동행동을 하는 사람들이 어떤 목적으로 이동행동에 참여하고 있고 그 이동시간량이 어느 정도인지 다음 <표 3>가 보여주고 있다.

남성의 경우 유급노동관련 이동시간량은 하루평균 80.1분에 이르지만 여성의 경우에는 41.8분에 불과하여 두 배 가까이 차이난다. 반면 여성의 경우에는 가정관리관련, 가족보살피기관련 이동시간량이 18.1분으로 남성의 6분에 비해 세 배정도 많은 것을 알 수 있다. 여가관련 이동시간량과 개인유지관련 이동시간량은 여성과 남성이 비슷하게 나타난다. 결국 이동시간에 있어서도 유급노동관련 이동시간량과 무급노동관련 이동시간량에 있어서 성별차이가 가장 크게 나타나고 있는 것이다. 이는 남성의 경제활동참여를 통한 생계부양자역할과 여성의 가족 내 가사와 가족을 보살피는 역할 분담에 따른 행동이 이동목적에 따른 이동시간량에도 그대로 반영되어 나타나고 있다고 볼 수 있다.

유급노동관련 이동과 가정관리 및 가족보살피기관련 하루평균 이동시간량에 성별로 차이가 있다면 각 이동행동에 참여한 행위자 비율에서는 어떠한 차이가 있으며, 각 이동목적별 이동행동 행위자들의 시간량은 어느 정도나 되는 것일까?

7) 생활시간조사 자료에서는 이동횟수를 분석할 수 없기 때문에 이동시간량이 적다고 해서 근거거리이동이 발생하고 있다고 직접적으로 해석할 수는 없다.

<표 3>에서 보듯이 유급노동관련 이동행동에 참여한 여성은 44.7%이고, 남성은 68.4%로 남성의 행위자비율이 높다. 행위자들의 이동시간량도 여성은 93.7분, 남성은 117.2분으로 23.5분의 차이를 가진다. 이렇게 여성과 남성이 모두 유급노동관련 이동을 한다고 할지라도 여성의 유급노동관련 이동시간이 왜 더 적은지는 향후 더욱 집중적으로 논의되어야 할 부분이다. 반면 무급노동인 가정관리관련 이동행동 행위자비율과 가족보살피기 관련 이동행동 행위자비율은 성별로 큰 차이를 가지지만 행위자들의 이동행동 시간량에는 통계적으로 유의미한 차이가 없는 것으로 나타난다.

이것은 무급노동관련 이동행동에 참여하는 남성의 비율은 여성보다 낮지만 일단 참여하여 이동하는 경우 이동시간량은 유급노동관련 이동시간과 다르게 여성과 비슷하다는 것을 말한다. 여가관련 이동행동의 경우에는 여성과 남성의 행위자비율과 행위자들의 이동시간량 모두 차이가 없는 것으로 나타난다.

혼인상태와 미취학자녀의 유무에 따라서 이동목적별 이동시간량을 살펴보면 여성의 경우에는 혼인상태와 미취학자녀 유무에 따라 이동시간량에 집단 간 유의미한 차이를 보이지만, 남성의 경우에는 유급노동관련이동, 가족보살피기관련 이동, 여가관련이동시간만 차이가 있고 총이동시간량에서는 집단 간 차이가 없는 것으로 나타난다.

이는 여성은 혼인상태에 따라서 가족 및 경제활동에서의 역할 및 지위의 변화로 일상생활에 많은 변화를 겪고 있는데(손문금, 2008), 이동목적별 이동시간량도

<표 3> 성별 이동목적별 이동시간량

(단위: %, 분)

구분	평균시간				행위자비율			행위자 평균시간			
	전체	여성	남성	F값	전체	여성	남성	전체	여성	남성	F값
총이동시간	118.2	107.0	131.3	106.42***	92.7	92.6	92.9	127.5	115.5	141.4	119.98***
개인유지관련이동	6.8	7.1	6.4	1.58	21.8	20.6	23.2	31.2	34.4	27.8	15.52***
유급노동 (학습)관련이동	59.5	41.8	80.1	403.50***	55.6	44.7	68.4	107.1	93.7	117.2	89.98***
무급노동관련											
가정관리이동	8.6	13.2	3.1	378.76***	24.4	37.8	8.7	35.2	35.0	35.9	0.21
가족보살피기이동	4.5	5.9	2.9	28.25***	8.4	11.6	4.6	54.1	51.3	62.4	3.58
여가관련이동	38.2	38.1	38.2	0.00	44.2	45.6	42.5	86.4	83.5	90.0	3.81
기다리기	0.6	0.8	0.5	7.78**	3.4	4.1	5.5	18.9	19.3	18.1	0.30

주: *p<0.10, **p<0.05, ***p<0.01

자료: 통계청(2004), 생활시간조사 원자료

<표 4> 성별 성역할에 따른 이동목적별 이동시간량

(단위: 분)

구분	혼인상태						미취학자녀					
	여성			남성			여성			남성		
	미혼	기혼	F값	미혼	기혼	F값	있음	없음	F값	있음	없음	F값
총이동시간	137.3	95.8	163.22***	128.9	132.3	0.68	87.7	111.4	39.45***	138.5	129.4	3.79
개인유지관련이동	8.8	6.4	9.25**	6.1	6.6	0.46	5.7	7.4	3.74	7.3	6.2	1.67
유급노동 (학습)관련이동	71.9	30.8	303.70***	73.0	83.2	8.50**	18.3	47.2	109.14***	89.3	77.8	8.26**
무급노동관련 가정관리이동	7.7	15.3	62.13***	2.5	3.4	3.27	14.0	13.0	0.78	2.8	3.2	0.38
가족보살피기이동	1.2	7.7	45.22***	1.5	3.4	5.32*	15.1	3.8	108.90***	4.5	2.4	4.92*
여가관련이동	46.4	35.0	17.81***	45.4	35.1	10.92***	33.8	39.1	2.88	33.9	39.3	2.34
기다라기	1.2	0.6	9.85***	0.4	0.5	0.44	0.7	0.8	0.23	0.6	0.4	1.16

주: *p<0.10, **p<0.05, ***p<0.01

자료: 통계청(2004), 생활시간조사 원자료

이러한 혼인에 의한 여성의 일상생활 변화를 반영하고 있다고 할 수 있다. 즉 미혼여성의 경우 유급노동관련 이동시간량이 71.9분으로 기혼여성의 30.8분의 두 배가 넘고, 가정관리 및 가족보살피기관련 이동시간량이 미혼여성은 8.9분이지만 기혼여성의 경우에는 23분에 이른다. 여가관련 이동시간량도 미혼여성의 46.4분에서 기혼여성의 경우에는 35분으로 감소한다. 미취학자녀의 유무에 따라 서도 여성은 이동시간량에 많은 차이를 가진다.

즉 미취학자녀가 있는 경우 유급노동관련 이동시간량이 18.3분에 불과하고 무급노동관련 이동시간량은 29.1분으로 어느 집단보다도 많다. 이는 미취학자녀가 있는 여성의 경우 경제활동 참여에 제한을 겪으면서, 가족 일에 대한 부담을 안고 있는 여성의 현실이 이동시간량에도 그대로 반영되어 나타난 결과라고 볼 수 있다.

경제활동여부에 따라서도 여성의 경우에는 경제활동을 하는 경우와 하지않는 경우 이동목적별 이동시간량에 집단 간 차이가 큰 것으로 나타나는 반면, 남성의 경우에는 유급노동관련이동과 여가관련이동 시간량에서만 집단 간 차이가 있는 것으로 나타난다. 개인소득수준에 따라서도 여성과 남성 모두 소득이 높아질수록 총이동시간량이 길어지고 있는데 이는 주로 유급노동관련 이동시간량이 소득수준이 높아질수록 길어지기 때문이다.

<표 5> 성별 경제활동상태에 따른 이동목적별 이동시간량

(단위: 분)

구분	경제활동						소득수준							
	여성			남성			여성				남성			
	했음	안했음	F값	했음	안했음	F값	100-	150-	150+	F값	100-	150-	150+	F값
총이동시간	117.2	92.5	69.20***	136.0	107.4	32.75***	114.1	124.6	126.0	3.73*	111.1	129.3	143.8	14.99***
개인유지 관련이동	6.6	7.7	2.43	6.3	7.0	0.58	6.2	6.8	7.6	0.78	5.0	4.4	7.4	6.36**
유급노동 (학습)관련이동	66.7	6.8	947.82***	90.1	30.2	205.28***	59.3	75.8	78.0	14.60***	68.1	91.3	94.1	10.78***
무급노동관련 가정관리이동	9.2	18.9	128.80	3.0	4.0	2.44	10.3	7.5	8.9	2.94	2.0	2.4	3.4	2.30
가족보살핌이동	3.0	10.1	67.74***	3.1	1.7	1.91	4.0	2.0	3.0	1.77	2.2	3.7	3.1	0.47
여가관련이동	30.9	48.2	51.30***	33.1	64.1	65.46***	33.6	31.6	27.5	1.14	33.0	26.5	35.3	3.14*
기다리기	0.8	0.8	0.31	0.5	0.4	0.09	0.8	0.8	1.0	0.32	0.7	0.5	0.4	0.66

주: *p<0.10, **p<0.05, ***p<0.01

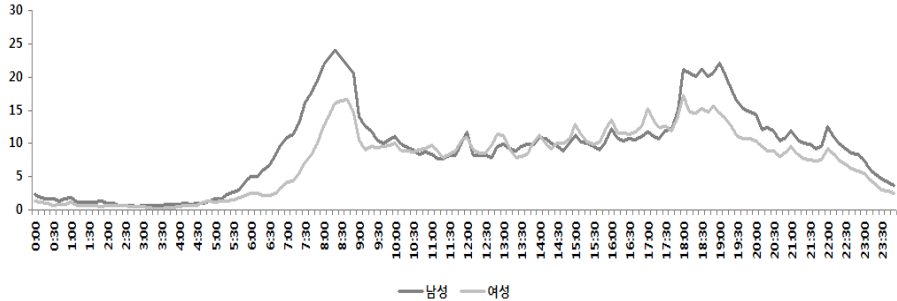
자료: 통계청(2004), 생활시간조사 원자료

3. 이동시간대의 차이

서울은 특히 출퇴근 시간대의 교통혼잡이 심한 도시이다. 서울시민들은 어느 시간대에 이동행동을 많이 하고 있는 것일까? 서울시민의 시간대별 이동행위자 비율의 변화를 살펴본 것이 다음 <그림 1>이다. 그림에서 보듯이 출근시간대인 7시부터 9시 사이에 이동행위자비율이 정점을 이루고 다시 퇴근시간대인 18시부터 20시 사이에 이동행위자비율이 정점을 이루어 이 시간대가 바로 교통혼잡 시간이라는 것을 알 수 있다. 하지만 이 시간대에 이동행동에 참여하는 사람은 남성이 많은 비율을 차지한다. 또한 오후 12시 30분부터 오후 17시 사이에 이루어지는 이동행위자는 여성이 약간 높은 비율을 보이고 있다. 반면 남성의 경우 오전 5시부터 9시 30분까지 이동행위자비율이 여성보다 월등히 높고 또 오후 18시 이후부터 새벽 2시까지 여성보다 이동행위자비율이 높은 것을 알 수 있다. 이는 남성의 경우 이동행동이 여성보다 더 일찍 이루어지고 또 심야시간까지 이동시간대의 제약을 덜 받으면서 이루어진다는 것을 말한다.

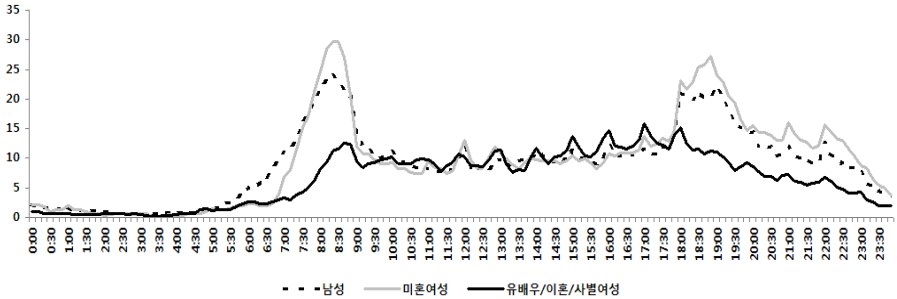
그러면 혼인상태별로는 시간대별 이동행위자비율에 어떤 차이가 있을까? 미혼여성의 경우 오전 5시에서 7시 30분까지는 남성보다 이동행위자비율이 낮지만, 7시 30분 이후에는 이동행위자비율이 급격히 증가하여 8시부터 8시 30분 사이에는 남성보다 이동행위자 비율이 더 높게 나타난다. 또한 오후 18시 이후

<그림 1> 성별 시간대별 이동행위자비율



자료: 통계청(2004), 생활시간조사 원자료

<그림 2> 여성의 혼인상태별 시간대별 이동행위자 비율

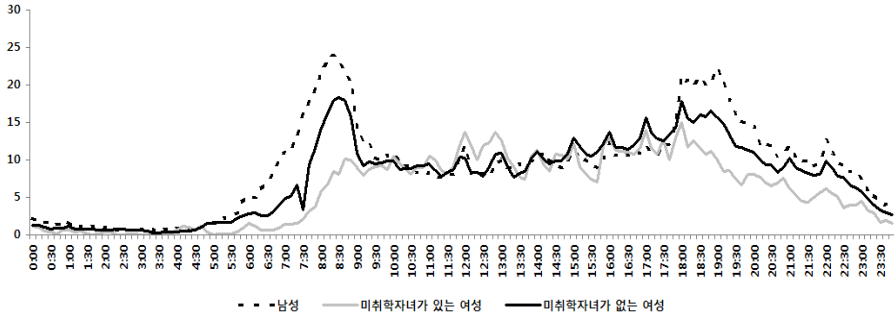


자료: 통계청(2004), 생활시간조사 원자료

저녁시간대에도 남성들의 이동행위자비율보다 미혼여성들의 이동행위자비율이 더 높게 나타난다. 이는 미혼여성들의 경우 저녁시간까지 활발한 이동행동을 통한 사회참여가 이루어지고 있다는 것을 의미한다(<그림 2> 참조). 하지만 유배우·사별·이혼 등 기혼여성의 경우 오후 14시 30분에서 17시 정도 사이에서만 남성이나 미혼여성보다 이동행위자비율이 약간 높을 뿐이다. 특히 오전 7시에서 9시와 오후 6시에서 9시 사이에 남성과 미혼여성의 이동행위자비율은 높지만 기혼여성의 경우에는 다른 시간대와 비슷한 행위자비율을 보이고 있는 것을 알 수 있다.

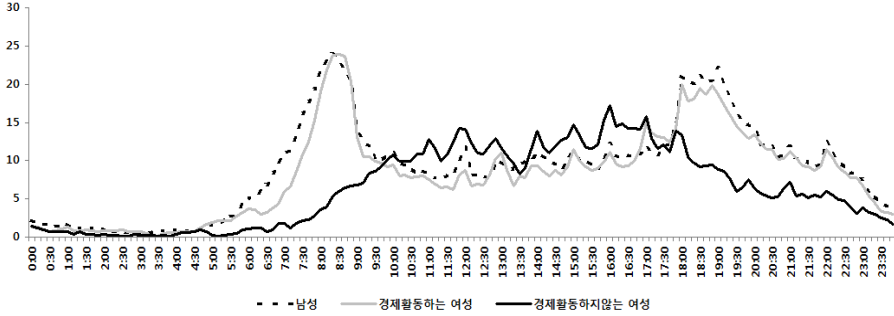
미취학아동유무별로 시간대별 이동행위자비율을 살펴보면 미취학자녀가 있는 여성과 미취학 자녀가 없는 여성의 이동행동시간대에 많은 차이가 있다(<그림 3> 참조). 미취학자녀가 없는 여성의 경우 남성보다는 낮지만 남성과 비슷한 유형의 시간대별 이동행위자 비율을 보인다. 즉 오전 7시30분부터 9시 사이, 그리고 오후 6시이후에 이동행위자비율이 높다. 하지만 미취학자녀가 있는 여성의 경우 11시 30분에서 13시 30분 사이에 이동행위자비율이 약간 높다는 점 이외에는

<그림 3> 여성의 미취학아동유무별 시간대별 이동행위자 비율



자료: 통계청(2004), 생활시간조사 원자료

<그림 4> 여성의 경제활동유무별 시간대별 이동행위자 비율

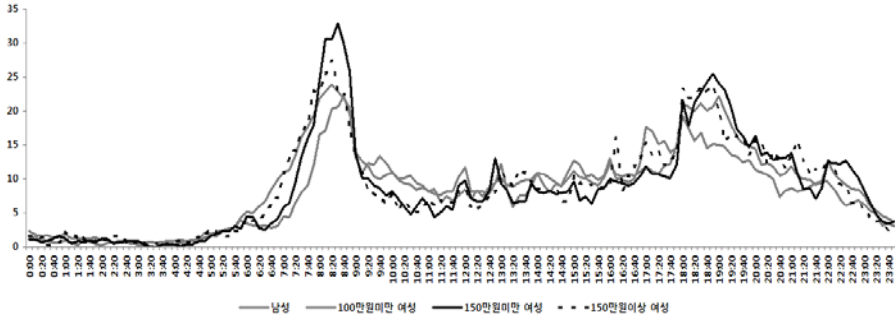


자료: 통계청(2004), 생활시간조사 원자료

모든 시간대에서 이동행위자비율이 낮게 나타나고, 출퇴근시간대에 이동행동이 집중되지도 않는다.

이는 여성의 혼인상태와 미취학아동 유무에 따른 성역할 부담이 특정시간대로 이동행동을 제한하고 있다고 볼 수 있으며, 다른 한편으로 성역할에 따른 여성의 사회참여활동 제약이 시간대별 이동행위자 비율에 그대로 반영되어 나타나고 있다고 볼 수도 있다. 경제활동상태별로 살펴보면 경제활동을 하는 여성의 경우 남성보다 약간 늦은 오전 7시경부터 이동행위자비율이 급격히 증가하고 있다는 점 이외에는 남성과 비슷한 유형의 이동행위자비율을 보이고 있다(<그림 4> 참조). 하지만 경제활동을 하지 않는 여성의 경우에는 오전 10시부터 오후 6시까지의 이동행위자비율이 남성이나 경제활동을 하는 여성보다 높고 그 외의 시간에는 이동행위자비율이 훨씬 더 낮다는 것을 알 수 있다. 즉 여성은 경제활동 참여여부에 의해서도 이동행동 시간대에 많은 차이가 있으며 경제활동을 하지 않을 경우에는 주로 낮 시간대에, 경제활동을 하는 경우에는 통근

<그림 5> 여성의 소득수준별 시간대별 이동행위자 비율



자료: 통계청(2004), 생활시간조사 원자료

시간대와 퇴근시간이후에 이동행동이 발생한다는 것을 알 수 있다.

소득수준에 의해서도 여성의 시간대별 이동행위자비율에 차이가 있는 것으로 보인다. <그림 5>에서 보듯이 소득수준이 높을수록 출근시간대에 이동행위자 비율이 좀 더 이른 시간부터 높아진다는 것을 알 수 있다. 즉 개인소득 150만원 이상 여성의 경우 오전 6시 40분경부터 이동행위자의 비율이 급격하게 증가하지만 100-150만원 미만 소득수준의 여성은 오전 7시경부터 이동행위자비율이 높아지고, 100만원미만 소득수준 여성의 경우에는 그보다 더 늦은 7시 40분에서 9시 사이에 이동행위자비율이 증가하고 있다. 오후 6시 퇴근시간 이후에도 개인소득 100만원 이상 여성의 경우에는 남성과 비슷한 비율의 이동행위자비율을 보이지만 100만원 미만 여성의 경우에는 오후 6시 이후 이동행동 행위자비율이 다른 집단보다도 급속히 낮아진다는 것을 알 수 있다.

결국 혼인상태와 미취학아동 유무, 경제활동참여여부, 소득수준 등에 의해 시간대별 이동행위자비율도 영향을 받고 있었다. 즉, 유배우·이혼·사별의 기혼 여성, 미취학아동이 있는 여성, 경제활동 비참여 여성은 주로 오전 9시 이후와 오후 6시 이전인 낮 시간대에 이동행위자비율이 높고, 미혼 여성과 경제활동 참여여성 소득수준이 높은 여성은 남성과 비슷한 유형의 시간대별 이동행위자비율을 보이고 있다.

4. 이동 교통수단의 차이

기존연구에서 여성과 남성은 이용교통수단에도 차이가 있는 것으로 보고되고 있다. 이에 이동행동 시 그 교통수단을 함께 기록하고 있는 생활시간조사 시간대자료에서 여성과 남성은 교통수단 이용에 있어서 구체적으로 어떤 차이를 보이고 있는지 살펴보았다.

〈표 6〉을 보면 서울시민들이 이용하는 교통수단별 하루평균 이동시간량은 택시·승용차와 같은 개인교통수단이 41.1분으로 가장 길고, 다음으로는 버스·지하철 38.9분, 도보 29.5분, 이륜차·기타 8.2분 순으로 나타났다. 성별로 나누어 살펴보면 여성은 교통수단별 이동시간량이 버스·지하철 41.3분, 도보 37분으로 택시·승용차 23.5분보다 많아 여성은 주로 대중교통수단을 이용할 것이라는 기존논의가(김양희 외, 2006) 생활시간조사에서 증명되고 있다. 반면 남성은 택시·승용차 62.4분, 버스·지하철 35.1분, 도보 20.6분, 이륜차·기타 13.0분으로 나타나 개인교통수단 이용시간량이 여성보다 월등히 길다는 것을 알 수 있다.

각 이동 교통수단별 이동행동에 참여하는 행위자비율도 여성은 도보와 버스·지하철 등 대중교통 수단을 이용하는 행위자비율이 남성보다 높고, 남성은 택시·승용차와 이륜차·기타 교통수단을 이용하는 행위자비율이 여성보다 높게 나타난다.

<표 6> 성별 교통수단별 하루평균 이동시간량

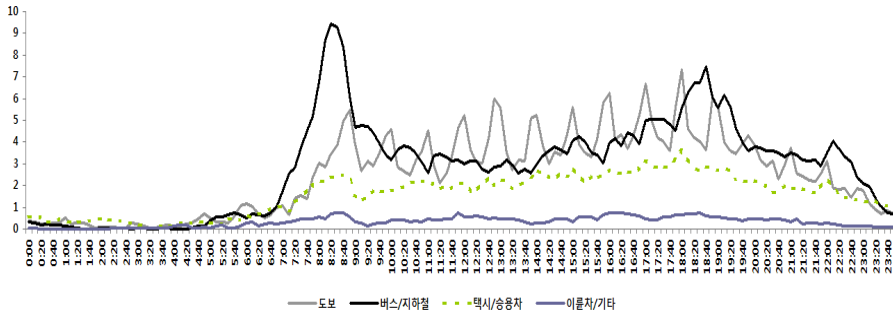
(단위 : 분)

구분	이동시간량			F값	이동행동 행위자비율		
	전체	여성	남성		전체	여성	남성
소계	117.7	106.2	130.9	106.42***	92.7	92.6	92.9
도보	29.5	37.0	20.6	181.61***	69.3	76.7	60.6
버스·지하철	38.9	41.3	35.1	0.11	43.4	45.7	40.7
택시·승용차	41.1	23.5	62.4	361.61***	35.5	26.4	46.0
이륜차·기타	8.2	4.4	13.0	87.76***	8.6	5.3	12.4

주: *p<0.10, **p<0.05, ***p<0.01

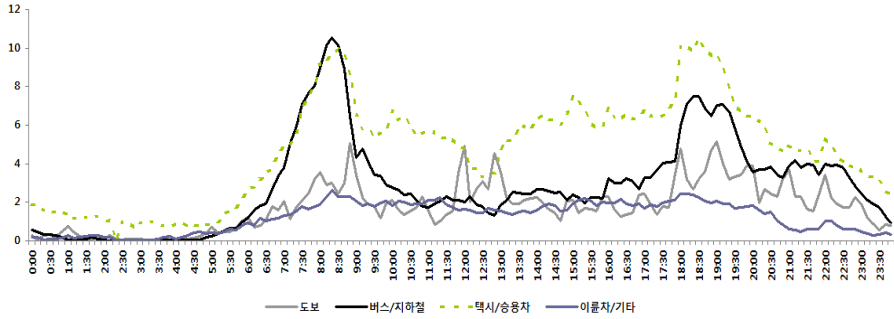
자료: 통계청(2004), 생활시간조사 원자료

<그림 6> 여성의 시간대별 교통수단별 이동행위자비율



자료: 통계청(2004), 생활시간조사 원자료

<그림 7> 남성의 시간대별 교통수단별 이동행위자 비율



자료: 통계청(2004), 생활시간조사 원자료

그러면 여성의 경우 하루 시간대별로 어떤 교통수단을 이용하여 이동행동에 참여하고 있는지 살펴보았다. <그림 6>에서 보듯이 오전 9시부터 오후 6시 사이의 낮 시간대에는 주로 도보로 이동하는 행위자비율이 높게 나타난다. 그리고 출근시간대와 퇴근시간대에는 버스·지하철 등 대중교통수단을 이용하여 이동하는 행위자비율이 높아지고 있다. 반면 남성의 경우에는 <그림 7>에서 보듯이 출근시간대인 7시에서 9시 사이에 버스·지하철 이용자의 비율이 높아지긴 하지만 그 외의 시간대에서는 택시·승용차 등 개인교통수단을 이용하여 이동하는 행위자비율이 높게 나타난다.

V. 논의 및 제언

통계청에서 1999년 생활시간조사를 시작한 이래 지금까지 생활시간조사 분석은 여러 측면에서 이루어져 왔다. 무급노동시간, 여가시간, 수면시간, 봉사활동 시간 등을 통해 다양한 계층의 일상생활을 나름대로 형상화시키고 비교하는데 생활시간조사 자료가 사용되었다.

본 글은 생활시간조사 자료를 이용하여 여성과 남성이 일상생활 과정에서 가질 수 있는 차이에 대해 살펴볼 수 있는 영역으로 이동행동 시간을 선택하여 분석하여 보았다. 분석결과 이동행동시간이야말로 여성과 남성의 사회적 역할, 경험, 삶의 차이를 가장 잘 반영해주는 행동시간의 특성을 가지는 것으로 나타났다. 즉 여성의 이동행동 특성은 남녀의 차이가 나타나는 부분도 있고, 또 여성집단 내에서 혼인지위, 미취학아동의 유무, 경제활동상태, 소득수준 등과 관련하여 성별 차이보다도 더 큰 여성집단 내부의 차이를 가지는 경우도 있었다.

먼저 성별 이동행동의 차이는 선행연구에서와 마찬가지로 여성의 이동시간량

이 남성보다 적었으며, 남성은 유급노동관련 이동시간량이 그리고 여성은 무급노동관련 이동시간량이 많아 성역할 분리 부담의 차이가 이동행동 시간량에도 그대로 반영되어 나타났다. 또한 여성은 남성보다도 낮 시간대에 주로 이동행동이 발생하고 버스·지하철, 도보 등 대중교통수단을 이용한 이동시간량이 많고 이동행위자비율도 남성보다 높았다.

반면 여성집단 내부의 큰 차이도 발견되었는데 미혼여성은 남성보다도 이동시간량이 많고, 경제활동을 하거나 개인소득수준이 높은 여성들은 시간대별 이동행위자비율, 이동목적별 이동시간량 등에서 남성과 비슷한 이동행동 특성을 보였다. 반면 유배우·이혼·사별 등 기혼자들과 미취학자녀가 있는 경우 등 성역할 부담이 부과되는 지위에 있는 여성의 경우 유급노동관련 이동시간은 가장 적고, 무급노동관련 이동시간은 가장 많으며, 통근시간대에 이동행위자비율이 높아지는 현상도 나타나지 않았다.

이러한 이동행동 특성은 그들이 가진 성역할의 차이와 활동공간의 차이를 그대로 보여주고 있다고 할 수 있다. 즉 경제활동을 하지 않으면서 혼인경험이 있는 미취학자녀를 가진 여성들의 경우 가사일과 가족보살피기 일을 중심으로 대중교통을 이용하여 낮 시간대로 제한되어 이동행동이 발생하고 이동시간량도 적은 것으로 생각된다. 반면 미혼여성과 경제활동을 하는 소득수준이 높은 여성의 경우 남성들과 같은 이동시간량과 이동시간대의 특성을 보이고, 특히 미혼여성의 경우에는 남성보다도 더 많은 이동시간량과 밤늦은 시각까지 이동행위자 비율을 보이면서 활발한 사회참여활동을 하고 있음을 짐작할 수 있었다.

물론 많은 이동시간량과 밤시간까지의 이동행동이 그 자체로 개인의 활발한 사회활동참여를 설명할 수 있고, 이동행동의 긍정적 방향이라는 것은 아니다. 단지 사람들은 이동을 통해 새로운 정보를 받아들이고, 생계를 위한 노동과 쇼핑을 하며, 친구와 친지를 만나면서 삶의 공간을 확대해 나간다는 측면에서 성별, 성역할, 경제적 상태에 따른 이동행동 시간량과 시간대에 나타난 현상을 가지고 그들의 사회활동, 생활양식 등에 대해 가질 수 있는 함의를 해석해 보았다.

그럼에도 불구하고 본 연구는 사람들이 같은 이동시간량을 가진다고 할지라도 얼마나 많은 선택가능성 속에서 이동시간이 쓰였는가에 따라 사회활동의 제약성은 달라질 수 있는데, 그러한 개인의 이동행동에 영향을 미치는 다양한 요소에 대해 고려하지 못한 한계를 가진다. 즉 똑같은 시간을 이동시간에 할애했다고 할지라도 교통수단에 대한 선택권이 있는 사람과 그렇지 않은 사람, 자신의 선택에 의해 직장과 주거지의 거리를 선택한 사람과 그렇지 않은 사람은 이동시간량의 의미와 사회활동 제약성은 달라질 수 있다. 본 연구가 생활시간조

사 자료에 한정하여 이동시간량과 이동시간대에 초점을 맞추어 분석하면서 가진 한계이며, 이는 이후 또 다른 자료를 통해 보완이 가능할 것으로 생각된다.

세계의 여러 나라는 사회적 집단에 따른 이동행동의 차이를 분석하여 이를 교통정책에 반영하고 있다. 미국 교통국(US DOT)은 이동에 제약을 받는 집단으로 은퇴한 노인들, 저소득층, 흑인·아시아인·히스패닉, 여성, 6세미만의 유아를 가진 가구, 비운전자 등을 주목하고 이들의 하루평균 이동거리에 차이가 있음을 밝히고 있다(<http://wwwcf.fhwa.dot.gov/policy/1999cpr/report.htm>). 또한 영국의 런던이나 스코틀랜드 등은 성(性)이 교통이용에 차이를 가져온다는 인식아래 교통국에서 교통체계에 내제하는 접근성과 이동장애, 안전성, 비용, 정보접근성 등의 장애들을 그룹화하고 이들을 제거하기 위해 성 평등 실천행동계획을 세워 실행하고 있기도 하다(Transport for London, 2007). 이는 사회경제적 집단에 따른 이동행동에 있어서의 장애를 제거하고 정부 교통체계에 내제할지도 모르는 차별을 제거하기 위한 노력이며, 개인들의 이동행동 분석을 근거로 교통정책을 수립하는데 성별요소가 중요한 고려요소라는 점은 인식한 결과라고 할 수 있다.

아직까지 한국사회는 교통시설이용이나 이동행동이 개인의 필요와 선호에 의한 선택이며, 누구에게나 같은 기회와 조건으로 주어진 특정계층에게 불리하거나 유리하지 않은 중립적인 시설 또는 중립적인 행동이라고 생각한다. 하지만 본 연구의 분석결과에서 보여주듯이 이동행동은 개인들이 가진 사회경제적 지위에 의해 영향을 받는 행위이고 교통수단 또한 사회계층에 따라 다르게 선택되고 있다는 것을 알 수 있었다. 따라서 본 연구가 향후 교통시설 및 이동행동에 대한 연구자들에게 성별차이를 가질 수 있는 하나의 문제영역으로 이동행동을 연구하고 그리고 사회경제적 지위를 고려한 이동행동특성 분석과 인구가동정책이 필요하다는 이슈를 제기한 연구로 받아들여지기를 기대한다. 또한 여성 문제를 논의할 때 여성의 일상생활을 구성하는 이동, 건강, 여가, 수면, 안전, 환경, 소비생활 등 다양한 부분에서의 젠더화된 측면에 대한 분석이 우리사회의 젠더관계에 대한 논의를 더욱 풍부하게 할 수 있으며, 본 연구가 그러한 논의의 하나로 받아들여지기를 기대한다.

<참고문헌>

김양희·장미혜·김경희·장운선·조소영·박기남·남정현·김영주·함한희·김미경·이미원·김혜림·염미경 (2006) 《국가균형발전모델의 성주류화전략》

한국여성정책연구원.

- 김현미 (2008) “자녀연령별 여성의 도시기회 접근성의 시·공간적 구속성에 관한 연구” 《대한지리학회지》 43(3): 358-374.
- 노시학 (1998) “도시의 교통소의계층에 대한 지리학적 연구를 위한 제언: 노인 및 장애인과 여성인구를 중심으로” 《한국도시지리학회지》 1(1): 47-60.
- _____ (2007) “교통이 사회적 배제에 미치는 영향” 《지리학 연구》 41(4): 457-467.
- 마경희 (2008) “맞벌이가구 젠더체제 유형화: 여성의 일·삶 경험의 차이” 《가족과 문화》 20(1): 131-160.
- 문숙재 (1997) 《생활시간연구》 신정
- 박규택 (2004) “국가지역 공간에서의 일상적 생활시간에 관한 연구” 《지역연구》 20(2): 51-75.
- 박기호·안재성·이양원 (2005) “시공간 통행자료의 지리적 시각화” 《대한지리학회지》 40(3): 310-320.
- 박순희·김은숙 (1999) “취업주부의 일상생활활동의 시공간적 특성” 《한국인구학》 21(2): 113-143.
- 박영도·은기수·오만석·김복수·박수미·이윤석·김정석 (2005) 《한국인의 생활시간과 일상생활》 한국학중앙연구원
- 손문금 (2008) “가족 일과 여가생활” 《새로 본 가족과 한국사회》 한국가족문화원: 225-270.
- 이기영·이연숙·조희금·김외숙 (1995) 《한국과 일본의 생활시간 비교연구》 서울대학교 출판부.
- 이은숙·정희선 (2003) “서울시 주부의 일상생활공간의 불평등성” 《지리학연구》 37(3): 241-255.
- 정재기 (2008) “생활시간 연구를 위한 측정도구의 비교: 경험표집법과 시간일기” 《조사연구》 9(1): 43-68.
- 통계청 (2007) 《기업인이 주목해야 할 한국의 블루슈머 6》 보도자료.
- 통계청 (2009) 《OECD 세계포럼의 이해》 제1권.
- 한국여성건설인협회 (2006) 《여성친화도시 서울, 방향과 과제》 한국여성건설인협회. 교통약자의 이동편의 증진법.
- Noh, S. H. (2000) “Employment Types and Commuting Patterns Among Female Workers in the Seoul Metropolitan Area” *Journal of the Korean Urban*

Geographical Society 3(1): 43-56.

Kim, H. M. (2007) "Gender Roles, Accessibility, and Gendered Spatiality" *Journal of the Korean Geographical Society* 42(5): 808-834.

Robinson, J. P. and G. Geoffrey (1997) *Time for Life: The surprising Ways Americans Use Their Time* Pennsylvania State University Press.

Transport for London (2007) *Gender Equality Scheme 2007-2010*
<http://www.communities.gov.uk/publications/corporate/genderequalityscheme>

Turner, J. and M. Grieco (2000) "Gender and Time Poverty: the Neglected Policy Implications of Gendered Time" *Transport and Travel, Time & Society* 9(1): 129-136.

<http://www.un.org/womenwatch/daw/beijing/platform/institu.htm>

<http://wwwcf.fhwa.dot.gov/policy /1999cpr/report.htm>

The Gender Differences of Travel Behavior in the Seoul Metropolitan City: Analysis of Time Use Survey

Moon-Geum Son

This study looks into travel behavior differences by sex, gender role and economic status. Source for analysis in this study is from Time Use Survey conducted by Korea National Statistical Office in 2004. The sample considered of 3,122 women's time diaries and 2,678 men's, whose age range from 20-59. The results of the study show that married women, women with child under age 6 and unemployed women have less travel time quantity, travel during the daytime and use mass transportation than men and single women. However single women and working women, especially working women having high income level, show more similar patterns of travel behavior with men's which are quite unvarying regardless of marital, parental and economic status.

Key Words: Time use survey, Travel behavior, Gender, Seoul metropolitan city, Travel time