

2025학년도 동계 이화글로벌프론티어+ 최종보고서

이화여대 캠퍼스 및 인근 지역에 적용 가능한
여성친화적 공간 재생 실행 방안 제안

— 젠더 관점에서 분석한 네덜란드·프랑스
도시 재생 및 공간 디자인 비교 연구를 바탕으로 —

팀 <Gen.s>

이규원¹⁾, 김은지²⁾, 윤지현³⁾, 한다연⁴⁾

1) 이화여자대학교 디자인학부 재학, 이규원_2398057

2) 이화여자대학교 디자인학부 재학, 김은지_2398021

3) 이화여자대학교 디자인학부 재학, 윤지현_2398055

4) 이화여자대학교 디자인학부 재학, 한다연_2398090

제1장

I. 서론

- i. 연구 배경 및 문제 제기
 - ii. 연구 목적과 필요성
 - iii. 논의의 필요성
 - iv. 연구 방법 및 범위
-

제2장

II. 본론

a. 기존 연구

- i. 기존 논의 요약 및 정리
- ii. 기존 연구의 한계점
- iii. 기존 연구의 한계에 대한 보완 방향

b. 연구 방법

- i. 현지조사 및 전문가 인터뷰의 필요성
- ii. 현지조사 및 전문가 인터뷰를 통해서 얻을 수 있는 기대효과

c. 관련 탐사 내용

- i. 국내 탐사 내용
- ii. 국내 전문가 인터뷰 내용
- iii. 해외 탐사 내용
- iv. 해외 전문가 인터뷰 내용

d. 관련 탐사를 통해 도출할 수 있는 내용

- i. 탐사의 의의
- ii. 적용 연구 및 결과물
- iii. 본 연구의 한계

e. 연구 방법

- i. 현지조사 및 전문가 인터뷰의 필요성
- ii. 현지조사 및 전문가 인터뷰를 통해서 얻을 수 있는 기대효과

제3장

III. 결론

- i. 핵심 내용 요약
 - ii. 연구의 의의
 - iii. 후속 연구 방향 제시
-

부록

- [부록1] 국내 인터뷰 내용 정리
- [부록2] 국외 인터뷰 내용 정리
- [부록3] 자체제작 홍보물/현장 기록
- [부록4] 온라인 서베이 문항지/기초통계표
- [부록5] 모두를 위한 캠퍼스 내 보행자 네트워크 가이드라인
- [부록6] SNS 콘텐츠 영상

참고문헌

제1장

서론

- i. 연구 배경 및 문제 제기
- ii. 연구 목적과 필요성
- iii. 논의의 필요성
- iv. 연구 방법 및 범위

제1장.

서론

i. 연구 배경 및 문제 제기

본 연구는 젠더 관점에서 분석한 유럽(네덜란드·프랑스) 및 미국(뉴욕)의 도시재생 및 공간디자인 사례를 비교·분석하고⁵⁾, 이를 바탕으로 이화여자대학교 캠퍼스와 서대문구 신촌 생활권에 적용 가능한 한국형 여성친화적 공간재생 실행 방안을 제안하는 것을 목적으로 한다. World Bank의 젠더 포용적 도시계획 프레임은 '누구를 위해, 누구의 경험을 중심으로 도시를 설계하는가'라는 질문을 중심에 둔다⁶⁾. 기존의 물리적 보안 장치 중심의 '안전' 개념을 넘어, 다양한 이용자가 공간을 주체적으로 선택하고 향유할 수 있는 '포용'과 '일상성' 회복을 목표로 한다. 이를 위해 물리적 환경 개선뿐 아니라, 사용자 경험(UX)에 기반한 공공서비스 디자인을 통합하여 실질적으로 작동하는 지속 가능한 공간재생 모델을 모색하고자 한다.

ii. 연구 목적과 필요성

1. 국내 대학가 및 생활권 도시 설계의 물리적 특징과 한계

현대 도시의 성장 전략은 오랫동안 효율성과 확장성을 핵심 가치로 삼아 발전해 왔다⁷⁾. 특히 서울을 비롯한 한국의 대도시는 고밀도 개발, 교통 중심 인프라 확충, ICT 기술을 결합한 스마트시티 전략을 통해 도시 운영의 속도와 효율을 극대화하는 데 주력해 왔다⁸⁾. 이러한 전략은 단기간에 도시 경쟁력을 확보하는 데 기여했으나, 동시에 도시 공간이 '누구의 신체와 일상'을 기준으로 설계되고 있는지에 대한 근본적인 질문을 충분히 다루지 못했다.

대학가 생활권은 학생, 교직원, 지역 주민, 상업 종사자, 방문객이 동시에 이용하는 복합적 공간으로, 보행·차량·상업·주거 기능이 중첩되어 나타난다. 이처럼 다양한 이용 주체가 공존하는 공간에서는 설계상의 작은 불균형이나 단절이 곧바로 이용자 경험의 격차로 확대된다. 특히 이동 빈도가 높고 시간대별 이용 패턴이 다양한 대학가에서는, 공간의 연속성, 가시성, 체류 가능성 여부가 일상 경험의 질을 결정하는 핵심 요소로 작동한다⁹⁾.

그러나 국내 대학가 공간은 보행 친화성을 표방함에도 불구하고, 실제로는 차량 우선의 도

5) van den Berg, M., & van der Meulen, M. (2019). Gender mainstreaming in urban planning: The potential of GIS and open data sources.

6) World Bank. (2020). Handbook for gender-inclusive urban planning and design.

7) Mortazavi, S. A. (2018). Feminist urban planning toward gender-equality in public spaces.

8) 경기연구원. (2020). 스마트시티와 젠더: 돌봄의 관점에서 본 세종시 여성친화특구.

9) Podestà, L. (2023). Gender equality in urban planning: A key factor for truly inclusive development.

로 구조, 단절된 보행 네트워크, 급경사와 계단 중심의 연결 동선이 반복적으로 나타난다. 이러한 물리적 조건은 단순한 이동 불편을 넘어, 특정 이용자에게 공간 이용 자체를 주저하게 만드는 요인으로 작동한다. 특히 여성 이용자는 야간 보행 시 심리적 불안, 공중화장실 및 돌봄 시설 접근의 어려움, 가시성이 낮은 골목과 환승 구간에서의 체류 회피를 경험한다¹⁰⁾. 이는 개인의 감수성이나 주관적 인식의 문제가 아니라, 도시 설계가 특정 신체 조건과 이동 패턴을 암묵적으로 '표준 사용자'로 설정해 온 구조적 결과로 이해되어야 한다.



<그림 1> 이화여자대학교 조형예술관 C동 앞 가파른 경사길과 차량 우선 보행로

2. 기존 안전 정책의 사후 대응적 한계

국내 여성 안전 정책은 그동안 CCTV, 비상벨, 안심귀가 서비스 등 감시와 긴급 대응 중심의 장치를 주요 수단으로 발전시켜 왔다¹¹⁾. 이러한 정책은 범죄 예방 환경 설계(CPTED)의 일부 원칙을 반영하고 있으나, 실제로는 위험 발생 이후의 대응과 통제에 초점을 맞춘 사후적 접근에 머무르는 경우가 많다. 즉, 공간의 경험 구조 자체를 재설계하기보다는, 위험 가능성을 전제로 이를 관리·감시하는 방식이 반복되어 왔다.

이러한 접근은 일정 부분 범죄 억제 효과를 가져왔을 수 있으나, 이용자의 체감 안전과 공간 선택권을 근본적으로 회복시키는 데에는 분명한 한계를 지닌다. 감시 장치의 증가는 오히려 특정 공간을 '위험한 장소'로 인식하게 만드는 역설적 효과를 낳기도 하며¹²⁾, 이는 이용자의 회피 행동을 강화하는 결과로 이어진다. 결과적으로 공간은 유지되지만, 이용 방식은 축소되는 상황이 반복된다. 본 연구는 이러한 한계를 단순히 정책 집행의 미비나 예산 부족의 문제로 보지 않는다. 오히려 도시 설계와 운영의 기본 전제가 '중립적 사용자'를 가정함으로써, 특정 집단의 경험과 감정을 구조적으로 비가시화해 온 문제로 해석한다.

10) Clark, A., & Yilmaz, S. (2023). Renovating marginalised urban areas with girls and young women.

11) 경기연구원. (2020). 스마트시티와 젠더: 돌봄의 관점에서 본 세종시 여성친화특구.

12) Clemmensen, K. (2024). Can feminism help us build better cities for us all?

iii. 논의의 필요성

1. 젠더화된 이동 경험과 선택권의 문제

젠더화된 이동 경험은 단순히 여성의 불안 인식이 남성보다 높다는 인식 차원의 문제가 아니다. 이는 도시 공간과 이동 시스템이 특정 성별의 일상적 행위, 이동 리듬, 신체 조건을 암묵적 기준으로 삼아 조직되어 온 결과로 발생하는 구조적 현상이다¹³⁾. 여성의 이동은 돌봄, 학업, 노동, 여가가 단절되지 않고 연쇄적으로 연결되는 경우가 많다. 이러한 이동은 단일 목적지 간의 직선적 이동이 아니라, 시간대 제약, 동반 이동의 가능성, 신체적 부담, 체류 필요성 등이 복합적으로 얽힌 다층적 경험으로 구성된다.

그럼에도 불구하고 대학가 생활권의 보행 네트워크는 여전히 최단 거리, 이동 속도, 효율성을 중심으로 설계되는 경향이 강하다. 이러한 설계 논리는 이동의 '물리적 가능성'을 확보하는 데는 기여할 수 있으나, 이용자가 해당 경로를 실제로 선택할 수 있는지에 대한 문제, 즉 이동의 '선택 가능성'을 충분히 보장하지는 않는다. 그 결과 여성 이용자는 지도상으로는 접근 가능한 경로임에도 불구하고, 조명 부족, 시야 차단, 체류 인프라의 부재 등으로 인해 특정 경로를 반복적으로 회피하거나 우회하는 행동을 취하게 된다. 이러한 회피와 우회는 개인의 심리 상태가 아니라, 선택지를 제한하는 공간 구조에 의해 생산된 경험이다. 따라서 젠더 관점의 공간 재생은 안전 시설을 추가하는 수준을 넘어, 이용자가 이동과 체류를 주체적으로 선택할 수 있도록 환경 조건을 재구성하는 것이 시급하다.

2. 디자이너의 개입 필요성

도시 문제를 시설 확충이나 규제 강화 중심으로 해결할 경우, 이용자의 실제 경험은 개선되지 않거나 특정 시간대와 집단에만 제한적으로 작동할 위험이 있다. 반면 디자이너의 개입은 도시를 고정된 물리적 객체가 아닌, 서비스와 상호작용의 시스템으로 인식하고, 이용자의 행동·인지·감정을 포함한 사용자 경험(UX) 관점에서 문제를 재구성한다.

본 연구에서 디자이너의 역할은 위험 요소를 단순히 나열하거나 시각적으로 강조하는 데 머무르지 않는다. 이용자 경험 데이터와 현장 탐사를 기반으로 문제를 구조화하고, 공간·정보·서비스를 통합한 실행 가능한 설계 원칙을 도출하는 데 그 목적이 있다. 특히 본 연구는 불안이 발생하는 '순간'과 '지점'에 주목하여, 그 전후의 환경 조건과 이용자 행동 변화를 함께 분석함으로써, 설계 개입이 개별 요소가 아닌 경험의 흐름 전체에 작동하도록 한다. 이는 도시재생의 목표를 '더 안전해 보이게 하는 것'에서 벗어나, '혼자여도 이동과 체류가 가능한 조건을 제공하는 것'으로 전환하려는 시도이다.

3. 연구 목적 및 연구 질문

13) Jossion, B. (2024). The rise and fall of feminist urban planning in Sweden.

본 연구의 목적은 이화여대-서대문구 대학가 생활권을 중심으로 국내 도시 환경이 여성의 이동과 체류 경험을 어떻게 제약하는지를 경험 구조 차원에서 진단하고, 유럽 선진 사례와의 비교를 통해 국내 실정에 적용 가능한 젠더 포용적 공간재생 모델을 도출하는 데 있다¹⁴⁾. 이를 위해 본 연구는 다음의 핵심 질문을 설정한다.

- 국내 대학가 생활권의 공간 구조는 여성의 이동과 체류 경험을 어떤 방식으로 제약하는가?
- 유럽의 젠더 메인스트리밍 도시 모델은 공간과 모빌리티를 어떻게 통합적으로 설계하고 운영하는가?¹⁵⁾
- 국내 대학가 생활권에 적용 가능한 젠더 포용적 스마트 공간재생의 디자인 원칙은 무엇인가?

iv. 연구 방법 및 범위

1. 연구 범위 및 수행 방법

본 연구는 이화여자대학교 캠퍼스와 인접한 서대문구 신촌 생활권을 공간적 범위로 설정한다. 해당 지역은 대학 캠퍼스와 상업·주거 기능이 밀집된 도시 생활권이 중첩된 공간으로, 특히 야간 보행, 단독 이동, 비정형적 체류가 빈번히 발생하는 환경은 젠더화된 이동 경험과 안전 인식의 차이를 관찰하기에 적합한 사례이다.

연구 방법은 문헌 연구, 현장 관찰, 설문조사, 심층 인터뷰, 해외 현지 탐사를 포함한 다층적 접근을 취한다¹⁶⁾.

- **문헌 연구:** 젠더 메인스트리밍, 안전한 도시 설계, 보행 환경과 관련된 이론적 틀 정립.
- **현장 실증 분석:** 국내 대상지 내 실제 공간에서 발생하는 이용자의 이동 패턴과 체류 행태 기록(관찰 조사) 및 이용자의 주관적 인식, 감정 변화, 회피 행동 원인 파악(설문조사 및 심층 인터뷰).
- **해외 현지 탐사:** 네덜란드, 프랑스, 미국(뉴욕)의 현지 탐사를 통해 젠더 포용적 설계와 운영이 실제 도시 환경에서 어떻게 구현되고 있는지를 비교·분석. 본 연구는 이러한 정량·정성 데이터를 교차 검증함으로써, 단일 방법에 의존하지 않는 종합적 분석을 수행하고, 이용자 경험에 기반한 설계 원칙과 적용 가능성을 도출하고자 한다.

2. 연구의 구성

본 연구는 총 3개의 장으로 구성되며, 각 장의 유기적인 흐름은 다음과 같다.

14) Danish Architecture Center. (2024). Feminist urbanism: Can we build better cities for all?

15) City of Paris. (2021). Paris Respire.

16) Podestà, L. (2023). Gender equality in urban planning: A key factor for truly inclusive development.

제1장 서론에서는 연구의 탐사 주제를 제시하고, 이에 대한 논의의 배경과 필요성을 서술한다. 또한 연구의 구체적인 방법과 범위를 설정하여 전체적인 연구의 방향성을 제시한다.

제2장 본론은 문헌 연구, 현장 탐사, 그리고 제언의 세 단계로 심화된다. 첫째, 관련 기존 문헌 연구를 통해 젠더 관점의 도시 재생과 관련된 선행 연구를 요약하고, 기존 논의의 한계점을 분석하여 본 연구가 기여할 수 있는 지점을 명확히 한다. 둘째, 연구 방법 제시를 통해 문헌 연구의 한계를 극복하기 위한 현지 조사 및 전문가 인터뷰의 필요성과 기대효과를 서술한다. 셋째, 관련 탐사 내용 정리에서는 국내(이화여대 및 서대문구)와 해외(네덜란드, 프랑스, 뉴욕)의 현장 탐사 및 전문가 인터뷰 결과를 상세히 기술한다. 넷째, 관련 탐사를 통해 도출할 수 있는 내용 정리를 통해 국내외 사례 비교 분석에서 얻은 시사점을 종합하고, 이를 바탕으로 연구의 의의와 실질적인 정책적 제언을 도출한다. 아울러 탐사 과정에서 다루지 못한 미비점을 정리한다.

제3장 결론에서는 본론에서 도출된 핵심 내용을 요약하고, 본 연구가 갖는 학술적·사회적 의의를 최종적으로 확인한다. 마지막으로 연구의 한계를 보완하기 위한 후속 연구의 방향성을 제시하며 연구를 마무리한다.

제2장

본론

- a. 기존 연구
- b. 연구 방법
- c. 관련 탐사 내용
- d. 관련 탐사를 통해 도출할 수 있는 내용

제2장.

본론

a. 기존 연구

i. 기존 논의 요약 및 정리

1. 젠더 메인스트리밍(Gender Mainstreaming)과 도시 공간의 재구조화

젠더 메인스트리밍은 특정 정책 영역에 여성 대상 프로그램을 부가적으로 도입하는 시혜적 방식을 탈피하여, 정책의 기획·집행·평가 전 과정에 젠더 관점을 구조적으로 통합하는 전략적 접근을 의미한다. 이는 성별을 단순한 인구통계학적 변수로 취급하는 수준을 넘어, 도시 공간과 인프라가 '표준 남성 사용자'의 신체와 일상을 기준으로 설계되어 왔다는 전제를 비판적으로 검토하는 데서 출발한다. World Bank와 UN-Habitat 등 국제기구는 이를 도시의 사회적 포용성과 회복탄력성(Resilience)을 제고하는 핵심 도구로 정의하며, 데이터 수집 단계부터의 성별 분리 통계(Gender-disaggregated data) 확보와 예산 배분의 형평성을 강조한다¹⁷⁾. 국내 정책에서도 이러한 개념이 도입되었으나, 여전히 선언적 수준에 머무르거나 개별 사업 단위로 분절되는 경향이 있어, 본 연구는 이를 도시 공간과 서비스 설계 전반을 관통하는 통합적 분석 프레임으로 재정의하고자 한다.

2. 페미니스트 도시주의(Feminist Urbanism)

기존 교통공학적 접근이 이동을 단순한 거리와 시간의 문제로 환원했다면, 페미니스트 지리학은 이동 과정에서 발생하는 불안, 회피, 우회, 체류 포기과 같은 비가시적 행위를 핵심 분석 지표로 제시한다¹⁸⁾. 특히 여성의 이동 경험은 '돌봄(Care)'이라는 행위와 결합되어 복합적으로 나타난다¹⁹⁾. 돌봄은 사적 영역의 활동이 아니라 도시 시스템을 유지하는 핵심 활동이며, 유모차, 동반자, 짐, 시간 압박 등이 결합된 '돌봄 이동성(Mobility of Care)'은 도시 공간의 물리적 장벽(경사, 계단, 편의시설 부재)에 민감하게 반응한다. 나아가 페미니스트 도시주의(Feminist Urbanism)는 도시의 안전을 CCTV와 같은 감시 장치로 해결하려는 CPTED(범죄 예방환경설계)의 한계를 지적하며, '일상적 포용(Inclusion)'으로의 전환을 요구한다²⁰⁾. 얀 겔(Jan Gehl) 등의 논의에 따르면 진정한 안전은 위험 요소가 제거된 상태가 아니라, 걷기, 쉼, 돌봄과 같은 일상적 행위가 자연스럽게 발생하여 '사회적 감시(Social Surveillance)'가 작동할 때 형성된다²¹⁾. 즉, 범죄를 막는 것보다 사람들이 공간에 머물고 싶게 만드는 구조가 안

17) World Bank. (2020). Handbook for gender-inclusive urban planning and design.

18) Podestà, L. (2023). Gender equality in urban planning: A key factor for truly inclusive development.

19) Jossen, B. (2024). The rise and fall of feminist urban planning in Sweden.

20) Danish Architecture Center. (2024). Feminist urbanism: Can we build better cities for all? 및 Clemmensen, K. (2024).

21) Clark, A., & Yilmaz, S. (2023). Renovating marginalised urban areas with girls and young women.

전의 본질임을 강조한다.

3. 인간 중심 스마트시티와 공공서비스디자인의 역할

기술 중심의 스마트시티 담론은 데이터의 효율성을 강조하지만, '평균적 사용자'를 기준으로 모델링된 데이터는 젠더화된 경험(불안으로 인한 경로 변경 등)을 누락시킬 위험이 있다. 이에 대한 대안인 인간 중심(Human-Centric) 접근은 기술을 도시의 목적이 아닌, 이용자의 일상을 지원하는 수단으로 설정한다. 이 맥락에서 공공서비스디자인은 보이지 않는 정책과 서비스를 물리적 공간(사이니지, 쉼터, 동선 유도 등)으로 시각화(Tangibilization)하여, 이용자가 직관적으로 인식하고 선택할 수 있도록 돕는 매개체 역할을 수행한다. 이는 서비스의 존재 여부가 곧 이동권과 체류의 선택권과 직결된다는 점에서 젠더 포용적 스마트시티의 핵심 도구로 기능한다.

ii. 기존 연구의 한계점

1. 사후 대응적 안전 담론의 편중

국내 여성친화도시 정책 및 관련 연구는 주로 제도적 가이드라인 마련이나 물리적 보안 시설 확충에 집중해 왔다²²⁾. 이러한 접근은 범죄 발생 가능성을 차단하는 사후적 통제 수단에 치우쳐 있어, 이용자가 일상에서 느끼는 심리적 불안, 특정 시간대의 공간 회피, 비효율적 우회 경로 선택과 같은 미세한 경험적 층위를 구조적으로 분석하지 못했다. 즉, 공간이 '안전해 보이는 것(Perceived Safety)'에 집중하느라, 실제로 이용자가 공간을 '어떻게 사용하고 느끼는지(User Experience)'에 대한 심층적 분석은 미흡했다²³⁾.

2. 실제 공간 운영 단계와의 단절

젠더 관점의 공간 가이드라인이 선언적으로 존재함에도 불구하고, 이것이 실제 도시 계획, 설계, 시공, 운영의 전 과정(Life-cycle)에 일관되게 적용된 실증 사례는 부족하다. 또한 스마트시티 기술 도입 과정에서도 젠더 데이터는 부차적인 요소로 취급되거나, 개별 시범 사업 단위에서만 분절적으로 적용되는 경향이 있어 통합적인 공간재생 모델로 발전하지 못하고 있다.

iii. 기존 연구의 한계에 대한 보완 방향

본 연구는 탐사 기반의 실증 분석과 디자인 중심 접근을 결합하여 기존 연구의 공백을 보완한다. 첫째, 실증적 경험 구조 규명이다. 이화여대-신촌 생활권에 대한 다각적 현장 조사를 통해 범죄 위험 요소의 단순 나열이 아닌, 이용자가 특정 공간을 회피하게 되는 구조적 맥락(조명, 시야, 체류 가능성 등)을 경험 차원에서 규명한다. 둘째, 통합적 사례 분석이다. 문헌상의 비교를 넘어 유럽과 미국의 현지 탐사를 통해 젠더 포용적 설계가 실제 공간(Space),

22) 경기연구원. (2020). 스마트시티와 젠더: 돌봄의 관점에서 본 세종시 여성친화특구.

23) World Bank. (2020). *Handbook for gender-inclusive urban planning and design*.

서비스(Service), 거버넌스(Governance)와 결합하여 어떻게 작동하는지 입체적으로 분석한다. 셋째, 실행 가능한 디자인 제안이다. 분석 결과를 바탕으로 '15분 캠퍼스' 프레임과 결합된 구체적인 디자인 원칙과 툴킷(Toolkit)을 제안함으로써, 이론적 담론을 실천적 대안으로 확장하는 데 기여한다.

b. 연구 방법

i. 현지조사 및 전문가 인터뷰의 필요성

본 연구가 문헌 연구와 정량적 데이터 분석에 그치지 않고, 해외 현지 탐사와 전문가 심층 인터뷰를 핵심 방법론으로 채택한 배경에는 '정책 문서(Text)와 실제 사용자 경험(Context) 사이의 괴리'를 극복하고자 하는 학술적·실천적 필요성이 존재한다.

첫째, 젠더화된 이동 경험의 비가시성(Invisibility)을 규명하기 위함이다. 문헌상의 데이터는 통행량이나 범죄 발생 건수와 같은 결과값만을 제시할 뿐, 이용자가 특정 공간에서 느끼는 심리적 위축, 순간적인 경로 변경, 체류 포기과 같은 미세한 행태적 반응을 포착하지 못한다. 특히 야간 보행이나 돌봄 이동 시 발생하는 '회피'와 '우회'는 수치로 기록되지 않는 경험의 영역이다. 따라서 연구자가 직접 현장에 개입하여 환경과 상호작용하는 탐사 과정은 이러한 비가시적 경험을 가시화하는 필수적 절차이다.

둘째, 한국의 '후발 주자(Latecomer)' 위치를 전략적으로 활용하기 위함이다. 김경진 교수의 자문에 따르면, 한국은 젠더 포용적 도시 계획 분야에서 유럽에 비해 후발 주자에 해당한다. 이는 단순한 약점이 아니라, 선진 사례의 시행착오를 학습하여 압축적으로 성장할 수 있는 기회 요인이다. 중요한 것은 결과물(Output)로서의 세련된 시설물을 모방하는 것이 아니라, 그 결과물이 도출되기까지의 기획 의도(Intent), 이해관계자 설득 논리, 운영 프로세스(Process)를 파악하는 것이다. 암스테르담이나 파리와 같이 젠더 관점이 도시 계획의 '기본값(Default)'으로 정착된 도시들이 어떻게 반대 여론을 설득하고 예산을 확보했는지, 그리고 구체적인 공간 디자인 언어(Material, Lighting, Scale)를 어떻게 규정인지 파악하는 것은 문헌으로는 습득 불가능한 영역이다.

셋째, 상이한 도시 맥락(Context) 간의 비교를 통한 한국형 모델 정립이다. 이지은 교수의 지적대로, 평면적이고 자전거 중심인 유럽의 '완전한 15분 도시'와 수직적 고밀도 공간인 뉴욕의 캠퍼스는 한국의 대학가와는 전혀 다른 맥락을 지닌다. 따라서 본 탐사는 단순한 우수 사례의 이식이 아니라, 각 도시가 자신들의 지리적·문화적 제약을 '어떻게 디자인으로 풀어 냈는가'하는 문제 해결의 원리(Problem Solving Principles)를 추출하는 데 목적을 둔다. 이를 통해 이화여대-신촌 생활권이라는 구체적 현장에 적용 가능한 '적정 기술'과 '디자인 툴킷'을 도출하고자 한다.

ii. 분석 방법론: 서비스 사파리와 에스노그래피의 결합

본 연구는 추상적 담론을 구체적 실행 방안으로 전환하기 위해, 서비스 디자인과 인류학적 방법론을 결합한 입체적 조사 설계를 적용한다.

1) 서비스 사파리(Service Safari): 연구자의 1인칭 경험 데이터 확보 연구자가 관찰자에 머무르지 않고 직접 '정책 수요자'의 입장이 되어 서비스를 체험하는 서비스 사파리 기법을 도입한다. 연구진은 현지의 휠체어 이용자, 유모차 동반자, 야간 단독 보행자 등의 페르소나를 설정하고, 실제 도시 공간을 이동하며 발생하는 물리적·심리적 페인 포인트(Pain Point)를 기록한다²⁴. 이는 "왜 이 공간은 회피되는가?"라는 질문에 대해 신체적·감각적 차원의 해답을 제공하며, 수치 데이터로는 설명할 수 없는 공간의 '질감'을 분석하는 토대가 된다.

2) 에스노그래피(Ethnography) 및 전문가 심층 인터뷰: 암묵적 지식(Tacit Knowledge)의 발굴 현지의 실제 거주민 및 공간 이용자를 대상으로 한 에스노그래피 인터뷰를 통해, 그들의 생활 양식 속에 녹아있는 젠더화된 공간 경험을 수집한다²⁵. 또한, 공공 기관(Public Sector) 담당자 및 도시 계획가와 의 심층 인터뷰를 통해 문헌에 기록되지 않은 '암묵적 지식'을 발굴한다. 이는 정책 실행 과정에서의 실무적 노하우, 부서 간 협의 과정, 실패 사례의 원인 분석 등을 포함하며, 향후 국내 적용 시 발생할 수 있는 시행착오를 최소화하는 실질적 가이드라인으로 기능한다.

iii. 연구의 기대 효과

이러한 현지 탐사와 전문가 인터뷰를 통해 본 연구가 달성하고자 하는 기대 효과는 다음과 같다.

첫째, 추상적 '안전' 담론을 구체적 '공공 서비스 디자인'으로 전환한다. 기존의 CPTED(범죄 예방환경설계) 중심의 방어적 접근을 넘어, 얀 겔(Jan Gehl)이 제시한 '사회적 활동(Social Activity)'이 일어나는 활력 있는 공간 모델로 연구의 프레임을 확장한다. 이는 안전을 통제의 대상이 아닌, 자연스러운 일상 영위의 결과물로 재정의하는 계기가 될 것이다²⁶.

둘째, '15분 캠퍼스'를 위한 실증적 디자인 툴킷(Toolkit)을 제안한다. 탐사를 통해 수집된 다양한 디자인 언어(재료, 조명, 스트리트 퍼니처 등)와 운영 방식은, 국내 대학가(캠퍼스 반경 500m)의 특수성에 맞춰 재구성된다. 이는 단순히 '보기 좋은' 공간이 아니라, 보행 약자의 이동권을 보장하고 돌봄과 휴식이 가능한 '지속 가능한 생활권'을 조성하는 구체적인 매뉴얼

24) World Bank. (2020). Handbook for gender-inclusive urban planning and design.

25) Mortazavi, S. A. (2018). Feminist urban planning toward gender-equality in public spaces.

26) Danish Architecture Center. (2024). *Feminist urbanism: Can we build better cities for all?* 및 Clemmensen, K. (2024).

로 구체화될 것이다.

셋째, 학제 간 융합(Interdisciplinary)을 통한 정책적 설득력을 확보한다. 도시공학, 서비스 디자인, 인문지리학, ESG 경영 등 다양한 분야의 전문가 자문을 종합하여, 젠더 포용적 공간재생이 단순히 형평성의 문제가 아니라 도시의 경쟁력과 회복탄력성(Resilience)을 높이는 전략적 선택임을 논증한다. 이는 향후 공공 기관 및 지자체를 대상으로 한 정책 제안의 타당성을 강화하는 핵심 논거로 활용될 것이다.

c. 관련 탐사 내용

i. 국내 탐사 내용 : 이화여대 캠퍼스 및 신촌 생활권

본 연구팀은 해외 선진 사례를 탐구하기에 앞서, 연구의 대상지인 이화여자대학교 캠퍼스와 서대문구 신촌 생활권에 대한 정밀한 현장 탐사를 선행하였다. 이 과정은 단순한 물리적 환경의 노후도를 측정하는 것이 아니라, 실제 이용자가 일상적으로 마주하는 경험적 장벽을 규명하는 데 목적을 두었다. 이를 위해 연구팀은 현장 관찰과 더불어 해당 지역을 주 생활권으로 삼고 있는 대학생 및 20대 여성 44명을 대상으로 한 온라인 설문조사(2026.1.)를 병행하여, 공간에 대한 인식이 실제 사용자의 목소리와 어떻게 교차하는지 분석하였다²⁷⁾.



<그림 2> 이화여자대학교 정문 앞 보행로와 차량 통행로 전경

탐사 결과, 해당 지역은 급경사와 좁은 이면도로가 많은 지형적 특성으로 인해 보행과 차량의 동선이 혼재되어 있었으며, 이는 보행자에게 물리적 불편함을 넘어 심리적 위축을 유발하는 주요 요인으로 작용하고 있었다. 설문조사 결과, 이용자들이 가장 불편하거나 위험하다고 느낀 요소 1위는 '보행 공간의 협소 및 차량과의 혼재(28.2%)'로 나타났는데, 이는 가파

27) 부록4 온라인 서베이 문항지/기초통계표. 온라인 설문조사(이화여대-신촌 생활권 이용자 20대 여성 44명, 2026년 1월 조사). 상세 문항 및 기초통계표 발췌 내용 참조.

른 경사나 계단(23.1%)보다도 높은 수치였다. 특히 응답자들은 신촌역에서 이대 정문으로 이어지는 구간이나 연세대 인근 먹자골목 등에서 "차량이 보행자를 기다려주지 않고 위협적으로 주행한다"거나 "오토바이와 인파가 섞여 걷기 힘들다"는 고충을 토로했다. 주목할 점은 이러한 위협과 불편을 경험한 시간대가 심야 시간(18.2%)보다 활동량이 많은 오후 시간대(12~18시, 43.2%)에 집중되어 있다는 사실이다. 이는 여성의 안전 문제가 단순히 어두운 밤길의 범죄 예방 차원에 국한되지 않으며, 일상적인 대낮의 보행권 침해가 더 빈번한 스트레스 요인으로 작동하고 있음을 시사한다²⁸⁾.

또한, 야간 시간대와 단독 보행 상황에서의 심리적 불안 역시 여전히 유효한 문제로 확인되었다. 설문 응답자의 75%가 최근 6개월 이내에 공간 이용 중 불안이나 위협을 느낀 경험이 있다고 답했으며, 조도가 불균일하거나 시야가 확보되지 않는 사각지대는 물리적 범죄 발생 가능성과 무관하게 이용자로 하여금 해당 경로를 회피하고 우회하게 만드는 '심리적 저지선'을 형성하고 있었다. 실제로 "비상벨이 있어도 위치가 잘 보이지 않고, 작동법을 몰라 불안하다"는 의견이나 "조명이 어두운 골목은 자연스럽게 돌아가게 된다"는 응답은 물리적 시설의 단순한 설치가 실질적인 심리적 안전감으로 이어지지 못하고 있음을 방증한다.



<그림 3> 이화여자대학교 조형예술대학 B동 앞 경사길

더불어, 무거운 짐을 소지하거나 동반자가 있는 경우, 혹은 일시적 부상이나 장애를 겪는 보행 약자의 경우 이동 중에 잠시 멈추어 휴식하거나 재정비할 수 있는 '체류 인프라(staying infrastructure)'가 절대적으로 부족하다는 점 또한 명확히 드러났다. 설문조사에서 이용자들은 공간 이용 시 가장 중요한 요소로 '이동의 편리함(32.0%)'에 이어 '체류의 편안함(21.3%)'을 꼽았으나, 현실은 이를 충족시키지 못하고 있다. "미술 재료 등 무거운 짐을 들고 이동할 때 엘리베이터가 없어 매우 불편하다"거나 "잉여 계단처럼 휴식과 취식이 가능한 공공 공간이 필요하다"는 구체적인 요구는, 현재의 도시 공간이 효율적인 통과(through-movement)

28) Mortazavi, S. A. (2018). Feminist urban planning toward gender-equality in public spaces.

목적의 공간으로만 기능할 뿐, 이용자의 다층적인 생활 패턴을 수용하지 못하고 있음을 보여준다²⁹⁾.

결과적으로 이번 국내 탐사는 대상지가 '이동은 가능하나 머물기는 어려운 공간', '시설은 존재하나 신뢰하기 어려운 공간'으로 인식되고 있음을 실증하였다. 이는 물리적 인프라의 양적 확충만으로는 해결될 수 없는 문제이며, 이용자의 행태와 심리를 고려한 통합적 서비스 디자인이 절실함을 시사한다. 본 연구는 이러한 국내의 구조적 한계와 사용자 경험 데이터를 바탕으로, 단순한 환경 개선을 넘어선 '돌봄과 체류' 중심의 새로운 공간 모델을 모색하고자 한다.

ii. 국내 전문가 인터뷰 내용

본 연구는 젠더 포용적 공간재생이라는 주제의 방향성 정립과 방법론 구체화를 위해 서비스 디자인 및 공간디자인 분야 전문가 2인과 심층 인터뷰를 진행하였다(부록1 참조)³⁰⁾. 인터뷰는 연구의 개념적 프레임 설정, 공간적 범위 구체화, 해외 탐사 방법론 정립이라는 세 가지 핵심 질문을 중심으로 이루어졌으며, 각 전문가의 조언은 본 연구가 추상적 담론에 머무르지 않고 실행 가능한 디자인 제안으로 나아가는 데 결정적 역할을 하였다.

1) 김경진 교수 (이화여대, 디자인경영/서비스디자인): 연구의 프레임을 모호한 '도시 재생'에서 '공공 서비스 디자인(Public Service Design)'으로 명확히 할 것을 제안하였다. 한국이 이 분야의 후발 주자임을 인지하고, 선진 사례의 '정책 수요자' 중심 프로세스를 벤치마킹해야 함을 강조했다. 특히 연구 방법론으로 서비스 사파리(Service Safari)와 에스노그래피(Ethnography)를 적용하여, 단순 관찰을 넘어선 입체적 경험 데이터를 확보할 것을 주문하였다.

2) 이지은 교수 (이화여대, 공간디자인): 연구 범위를 막연한 도시 전체가 아닌 '캠퍼스 반경 500m(도보 15분 거리)'로 구체화하여 실질적인 문제 해결(Problem Solving)에 집중할 것을 조언하였다. 해외 사례 분석 시 물리적 형태의 단순 모방을 지양하고, '지속 가능한 재료(Materiality)', '보행 흥미(Interest) 요소', '규제를 디자인으로 풀 방식' 등 실무적 디테일에 주목할 것을 강조했다. 또한 얀 겔(Jan Gehl)의 '사람을 위한 도시' 이론을 분석의 틀로 활용할 것을 추천하였다.

1. 연구 패러다임의 전환: '도시 재생'에서 '공공 서비스 디자인'으로

이화여자대학교 디자인학부 김경진 교수는 본 연구의 프레임을 모호한 '도시 재생'에서 '공공 서비스 디자인(Public Service Design)'으로 명확히 할 것을 제안하였다. 김 교수는 도시

29) Clark, A., & Yilmaz, S. (2023). Renovating marginalised urban areas with girls and young women.

30) 부록1 국내 인터뷰 내용 정리(김경진 교수, 이지은 교수, 2025년 12월~2026년 1월). 인터뷰 가이드, 녹취록 요약, 주요 발췌 내용 참조.

재생이 물리적 환경 개선이나 경제적 활성화에 치중될 위험이 있음을 지적하며, 본 연구가 지향해야 할 바는 '정책과 서비스가 실제 사용자 경험(User Experience) 속에서 어떻게 작동하는가'를 규명하는 것이라고 강조하였다. 이는 정책 수요자의 관점에서 보이지 않는 제도와 서비스를 가시화(Tangibilization)하여, 시민이 체감할 수 있는 구체적인 접점을 설계해야 함을 의미한다.

또한, 김 교수는 한국이 젠더 포용적 도시 계획 및 공공 디자인 분야의 '후발 주자(Latecomer)'임을 명확히 인식하는 것이 중요하다고 역설하였다. 이는 약점이 아니라, 선진 사례가 겪은 수많은 시행착오와 갈등 조정 과정을 학습할 수 있는 전략적 기회로 작용한다. 따라서 해외 탐사의 목표는 결과물(Output)로서의 세련된 시설물을 관찰하는 것이 아니라, 그 결과물이 도출되기까지의 기획 의도(Intent), 이해관계자 설득 논리, 그리고 운영 프로세스(Process)라는 '암묵적 지식(Tacit Knowledge)'을 확보하는 데 집중해야 한다고 조언하였다. 이를 위해 연구자가 직접 정책 수요자가 되어 서비스를 체험하며 페인 포인트(Pain Point)를 포착하는 '서비스 사파리(Service Safari)'와, 현지 시민의 심층적인 맥락을 파악하는 '에스노 그래피(Ethnography)' 조사 방법론의 도입이 필수적임이 도출되었다.

2. 공간적 범위의 구체화와 '15분 캠퍼스' 모델의 적용

이화여자대학교 공간디자인전공 이지은 교수는 연구의 실효성을 높이기 위해 광범위한 도시 전체가 아닌, '캠퍼스 반경 500m(도보 15분 거리)' 내외의 생활권으로 연구 범위를 구체화할 것을 주문하였다. 이는 실제 학생과 지역 주민의 일상적 이동과 체류가 가장 빈번하게 일어나는 공간적 단위이며, 구체적인 문제 해결(Problem Solving)이 가능한 실증적 연구 규모이다. 이 교수는 이러한 범위를 바탕으로 타겟 그룹을 '여성'이라는 단일 범주에 국한하지 않고, 노인, 장애인, 어린이 등 보행 약자 전반을 포괄하는 '유니버설 디자인(Universal Design)' 관점으로 확장할 때 연구의 공공성과 설득력이 강화될 수 있음을 강조하였다.

특히 이 교수는 덴마크의 도시학자 얀 겔(Jan Gehl)의 '사람을 위한 도시' 이론을 분석의 핵심 틀로 제시하였다. 얀 겔은 도시 활동을 필수적 활동(Necessary Activities), 선택적 활동(Optional Activities), 사회적 활동(Social Activities)으로 구분하는데, 젠더 포용적 공간의 성공 여부는 통학과 같은 필수적 활동뿐만 아니라, 산책이나 휴식 같은 '선택적 활동'과 대화나 놀이 같은 '사회적 활동'이 얼마나 자연스럽게 발생하는지에 달려 있다는 것이다. 이와 더불어 해외 사례 벤치마킹 시, 단순히 형태를 모방하는 것을 경계하고 뉴욕의 수직적 캠퍼스와 유럽의 평면적 도시 구조 등 상이한 맥락(Context)을 고려해야 함을 지적하였다. 따라서 탐사의 초점은 물리적 형태가 아닌, 규제를 디자인으로 풀어낸 방식, 지속 가능한 재료(Materiality)의 선정, 유지보수 체계 등 적용 가능한 '디자인 툴킷(Toolkit)'과 원리를 습득하는 데 맞춰져야 한다.

3. 소결

종합하면, 두 전문가의 자문은 본 연구가 추상적인 젠더 담론에 머무르지 않고, '공공 서비스 디자인'이라는 구체적인 방법론을 통해 '15분 캠퍼스'라는 실질적 공간 모델을 제안하는 방향으로 나아가는 데 결정적인 토대를 제공하였다. 이에 따라 본 연구팀은 해외 탐사 전략을 단순 견학에서 벗어나, 공공 기관(Public Sector) 및 정책 결정권자와의 인터뷰를 통해 제도적·운영적 노하우를 습득하고, 정량적 데이터로는 포착할 수 없는 미세한 사용자 경험을 정성적으로 분석하는 방향으로 연구 설계를 고도화하였다.

iii. 해외 탐사 내용

1. 해외 젠더 메인스트리밍 도시 프레임

본 연구에서 다루는 해외 사례는 단순히 '선진적'이라는 이유로 참조되는 것이 아니라, 젠더 관점을 도시 설계의 보조적 가치가 아닌 기본 운영 원리로 전환해 온 과정 자체에 주목한다는 점에서 의미를 갖는다. 특히 유럽 도시들은 젠더 불평등을 개별 사건이나 범죄의 문제가 아니라, 이동·체류·접근의 구조적 조건에서 발생하는 문제로 인식하고 이를 도시 시스템 전반의 재설계 과제로 다루어 왔다. 이러한 접근은 국내 정책이 안전을 '관리해야 할 위험'으로 설정해 온 방식과 근본적인 차이를 보인다.

유럽의 젠더 도시 정책은 단일한 모델로 수렴되지 않으며, 각 국가와 도시의 사회적 맥락에 따라 상이한 방식으로 발전해 왔다. 그러나 공통적으로 확인되는 특징은 젠더 관점이 정책의 결과가 아니라 기획 단계의 전제 조건으로 작동한다는 점이다. 이는 도시 문제를 해결한 이후 특정 집단을 보완적으로 보호하는 방식이 아니라, 애초에 다양한 사용자의 일상 경험을 기준으로 공간과 제도를 설계하려는 접근이다.



<그림 4> 코펜하겐의 자전거·유모차 이용자 우선 보행 신호 구간

특히 북유럽 국가들은 젠더 평등을 복지 국가의 핵심 가치로 설정하며, 도시 계획 역시 이러한 가치 체계 안에서 발전시켜 왔다. 코펜하겐의 사례에서 주목할 점은, 유모차 이용자나 노약자를 고려한 이동 환경이 결과적으로 여성과 아동, 나아가 모든 보행자의 이동 편의성을 향상시켰다는 점이다. 이는 젠더 관점의 설계가 특정 집단만을 위한 특수 설계가 아니라, 도시 전반의 사용성을 확장하는 전략임을 보여준다.

서유럽 도시들은 이러한 기초 위에서 젠더 메인스트리밍을 보다 정교한 정책 프레임으로 발전시켰다. 암스테르담의 'Genderfication' 프레임워크는 도시 공간이 어떻게 특정 성별의 경제 활동과 이동 패턴을 중심으로 조직되어 왔는지를 진단하고, 이를 수정하기 위한 정책 도구를 제시한다³¹⁾. 이는 젠더 문제를 문화적 인식 개선의 차원이 아니라, 공간 배분과 자원 접근의 문제로 재정의한 사례로 평가된다. 프랑스 파리의 경우, 젠더 포용 정책을 기후 위기 대응 및 공공공간 재편과 결합함으로써 도시 혁신의 동력으로 활용하고 있다. 이는 젠더 정책이 독립된 영역으로 분리되는 것이 아니라, 도시의 지속가능성과 회복탄력성을 강화하는 핵심 축으로 통합되고 있음을 보여준다. 이러한 흐름은 젠더 관점 도시 설계가 단기적 안전 대책이 아닌, 장기적 도시 전략으로 기능할 수 있음을 시사한다.

유럽 도시에서 보행 우선권은 캠페인이나 계몽의 대상이 아니라, 제도와 설계의 기본값으로 설정된다. 이는 보행자가 '배려받아야 할 약자'가 아니라, 도시 공간의 주요 사용자라는 인식에 기반한다. 이를 위해 다수의 도시들은 속도 제한 구역(zone 30), 차량 접근 제한 구역, 보행자 우선 도로를 법적으로 명확히 규정하고 있으며, 이러한 규정은 일관된 설계 언어로 구현된다.

특히 보행 네트워크의 연속성은 젠더 관점에서 중요한 의미를 갖는다. 단절된 보행로, 급격한 환경 변화, 갑작스러운 차량 진입 구간은 이용자에게 불안을 유발하며, 이는 여성에게 더 강하게 인식되는 경향이 있다. 유럽 사례에서는 이러한 단절을 최소화하기 위해 보행 동선의 시각적 연속성, 조명 패턴의 일관성, 체류 요소의 리듬감 있는 배치를 중시한다. 이러한 설계는 단순히 범죄 예방을 목표로 하지 않는다. 오히려 '혼자여도 머물 수 있는가', '길을 잃지 않고 선택할 수 있는가'와 같은 체감 경험을 중심에 둔다. 본 연구는 이러한 제도적·공간적 장치가 젠더에 따라 다르게 인식되는 보행 경험을 어떻게 완화하는지에 주목하며, 이를 국내 대학가 환경에 적용 가능한 비교 기준으로 활용한다.

2. 유형별 해외 사례 분석

제도 중심 모델의 핵심은 젠더 관점이 개별 프로젝트의 선택 사항이 아니라, 도시 운영 전반에 내재화되어 있다는 점이다. 비엔나는 1990년대부터 젠더 관점 도시 계획을 제도화해 왔으며, 공원, 주거지, 보행로 설계 전반에서 여성의 일상적 이동 패턴을 분석해 왔다. 이는

31) van den Berg, M., & van der Meulen, M. (2019).

여성만을 위한 공간을 조성하는 것이 아니라, 도시 공간의 사용 방식을 재구성하는 접근이다. 바르셀로나 역시 '슈퍼블록(Superilla)' 정책을 통해 보행과 체류 중심의 도시 구조를 실험해 왔으며, 이 과정에서 젠더 관점은 이동 시간, 체류 빈도, 돌봄 동선 분석과 결합되어 정책 설계에 반영되었다. 이러한 사례들은 젠더 메인스트리밍이 추상적 선언에 그치지 않고, 실제 공간 변화로 이어질 수 있음을 보여준다.

참여 중심 모델은 시민의 경험을 단순한 의견 수렴이 아닌, 정책 생산의 핵심 자원으로 활용한다는 점에서 의의를 가진다. 파리의 참여예산 제도는 시민이 일상에서 느끼는 불안과 불편을 도시 의제로 전환하는 구조를 제도화하였다. 특히 여성과 청년, 노년층의 참여는 공공공간 개선 방향에 실질적인 영향을 미쳤다. 'Paris Respire' 프로그램은 특정 시간과 공간에서의 교통 규제를 통해 도시 사용 방식의 변화를 체험하게 하며, 이는 시민의 인식 전환을 유도하는 역할을 한다³²⁾. 이러한 접근은 정책을 설명하는 것이 아니라, 경험하게 함으로써 설득하는 방식으로 이해될 수 있다.

통합 모델에서 중요한 것은 기술 그 자체가 아니라, 데이터가 어떻게 정책과 설계로 번역되는가이다. 젠더 분리 이동 데이터는 단순한 통계 자료가 아니라, 도시의 보이지 않는 불평등을 드러내는 도구로 활용된다. 이러한 데이터는 보행로 개선, 조명 배치, 서비스 위치 선정 등 구체적인 설계 결정으로 연결된다. 본 연구는 이러한 통합 모델을 대학가 생활권에 적용할 경우, 대규모 시스템 도입이 아닌 소규모 실험과 반복적 개선을 통해 충분히 구현 가능하다는 가설을 설정한다.

3. 비교 분석을 통한 탐사 가설 설정

국내 정책은 안전을 관리해야 할 위험 요소로 설정하는 경향이 강하며, 이는 감시 장치 중심의 사후 대응으로 귀결된다. 반면 유럽 사례에서는 위험을 최소화하는 공간 조건을 사전에 설계함으로써, 이용자의 행동 선택 자체를 변화시키는 데 주력한다. 이러한 차이는 단순한 예산이나 기술의 문제가 아니라, 도시를 바라보는 철학의 차이로 이해되어야 한다.

이상의 분석을 바탕으로 본 연구는 해외 현장 탐사를 통해 젠더 관점 도시 설계가 실제 공간에서 어떻게 작동하는지를 경험적으로 검증하고자 한다. 특히 다음의 질문들은 이후 제5장 해외 탐사의 핵심 분석 기준으로 작동한다.

- 1. 젠더 분리 데이터는 설계 결정 과정에서 어떻게 활용되며, 실제 이용자의 이동 선택에 어떤 변화를 가져오는가?
- 2. 참여형 거버넌스는 일회성 참여를 넘어, 지속 가능한 운영 구조로 어떻게 정착되는가?
- 3. 물리적 감시 없이도 심리적 안전감을 형성하는 공간 설계의 핵심 요소는 무엇이며, 이

32) City of Paris. (2021).

는 국내 대학가 환경에 어떻게 번역될 수 있는가?

4. 현지 조사

젠더 관점의 도시 설계 및 운영이 실제 도시 환경에서 어떠한 방식으로 구현되고, 일상 속에서 어떻게 작동하는지를 실증적으로 확인하기 위해 수행한 해외 현장 탐사의 과정과 결과를 체계적으로 정리한다. 특히 선행연구와 정책 문헌 분석을 통해 도출된 이론적 논의가 실제 공간과 운영 시스템에서 어떤 형태로 번역되는지를 검증하고, 이를 국내 대학가 생활권에 적용 가능한 설계·운영 원칙으로 재구성하는 것을 핵심 목표로 설정하였다.

해외 사례 탐사는 단순한 '우수 사례' 수집이 아니라, 각 도시가 젠더 관점의 안전과 포용을 어떠한 문제 설정 하에 다루고 있는지, 그리고 그 문제가 공간·서비스·운영으로 어떻게 구체화되는지를 해석하는 과정으로 설계되었다. 이를 통해 국내 정책과 설계가 가지는 구조적 한계인 사후 대응 및 시설 중심적 접근 방식을 상대화하고, 대안적 작동 방식을 발견하고자 하였다.

본 연구는 암스테르담, 파리, 뉴욕을 주요 탐사 대상지로 선정하였다. 세 도시는 모두 글로벌 대도시라는 공통점을 가지지만, 젠더 관점의 도시 문제에 접근하는 방식, 정책의 제도화 수준, 시민 참여 구조, 그리고 공간 설계의 우선순위에서 뚜렷한 차이를 보인다.

암스테르담은 보행 및 자전거 중심의 모빌리티 체계가 도시 전반에 깊이 내재화된 도시로, '보네르프(Woonerf)' 정책을 통해 이동 환경 자체가 시민의 행동을 규정하는 구조를 형성하고 있다. 특히 안전을 별도의 장치나 규제로 강화하기보다, 보행자 우선 거리에서 차량을 '예외적 허용'하고 이동 과정에서의 예측 가능성과 선택의 명확성을 높이는 방식으로 위험을 사전에 완화한다는 점에서 주목할 만하다.



<그림 5> 암스테르담의 '보네르프(Woonerf)' 보행 우선 거리

파리는 최근 수년간 생활권 재편과 참여 거버넌스를 중심으로 도시 운영 방식을 적극적으로

전환해 온 사례로, 'Paris Respire', 참여예산, 15분 도시 정책 등을 통해 시민의 경험과 감정이 정책과 공간 변화로 연결되는 과정을 관찰할 수 있다. 이는 젠더 포용을 특정 정책 분야가 아닌 도시 운영 전반의 원리로 확장하는 사례로서 분석 가치가 크다.



<그림 6> 파리의 'Paris Respire' 정책 - 샹젤리제 거리 보행자 우선 구간

뉴욕은 제도화된 젠더 도시 정책보다는 캠퍼스와 커뮤니티 단위에서의 실험적 공간 운영과 문화적 다양성이 두드러지는 도시이다. 본 연구에서는 파슨스(The New School) 인근을 중심으로, 비제도적·하향식(bottom-up) 방식으로 형성되는 젠더 감수성의 작동 메커니즘을 탐사하였다.

현지 조사는 주요 보행 동선, 생활권 중심 공간, 캠퍼스 인접 구역을 중심으로 이동 경로 관찰, 공공공간 이용 행태 기록, 공간 구성 요소 분석을 병행하였으며, 단순한 공간 형태 분석을 넘어, 정책·설계·이용 사이의 간극을 입체적으로 이해하기 위해 질적 연구 방법을 중심으로 설계되었다. 첫째, 도시 정책 또는 교육기관 관계자와의 비공식 인터뷰를 통해 정책의 의도와 실제 운영 과정에서 발생하는 조정과 한계를 파악하였다. 이는 문헌 분석만으로는 포착하기 어려운 '운영의 논리'를 이해하는 데 중요한 자료로 작용하였다. 둘째, 참여 관찰 (Participant Observation)을 통해 특히 야간과 비혼잡 시간대에서 공공공간이 어떻게 사용되는지를 기록하였다. 이는 젠더 관점에서 중요한 불안의 발생 지점과 체류 회피 행동을 관찰하는 데 효과적이었다. 셋째, 쉐도잉 기법을 활용하여 실제 사용자(학생, 보행자)의 이동과 체류를 동행 관찰함으로써, 지도나 설계 도면에서는 드러나지 않는 선택의 순간과 심리적 판단 과정을 분석하였다. 이 과정에서 '밝지만 불안한 공간', '어둡지만 머무는 공간'과 같은 역설적 장면이 반복적으로 관찰되었다. 이러한 방법론은 '설계된 도시'가 아니라 '사용되는 도시'를 분석하기 위한 접근으로, 젠더 관점에서 중요한 미시적 경험과 감정 변화를 포착하는 데 유효한 분석 틀을 제공한다.

iv. 해외 전문가 인터뷰 내용

본 연구는 네덜란드, 프랑스, 미국에서의 현장 탐사가 단순한 물리적 시설의 관찰에 그치지 않도록, 도시 계획가, 지리학자, 대학 행정가, 기업 ED&I 리더 등 총 6개 그룹의 전문가와 심층 인터뷰를 수행하였다(부록2 참조)³³⁾. 이들과의 대담은 현장에서 목격한 '사전 설계 중심의 안전'과 '포용적 모빌리티'가 어떠한 철학적 기반 위에서 작동하는지를 규명하는 데 초점을 두었다. 전문가들의 견해는 젠더 포용적 도시가 기술적 해법(Solution)의 문제가 아닌, 도시를 바라보는 관점(Perspective)과 시스템(System)의 전환 문제임을 공통적으로 시사하고 있다.

1. '표준 사용자'의 해체와 돌봄 이동성(Mobility of Care)의 가시화

인터뷰에서 도출된 가장 본질적인 비판은 도시 계획이 오랫동안 상정해 온 '중립적 사용자(neutral user)' 개념의 허구성에 관한 것이다. 기존 도시 및 교통 계획은 성별, 연령, 신체 조건, 돌봄 책임의 차이를 고려하지 않은 채, 이동 주체를 단일하고 균질한 존재로 가정해 왔다. 그러나 이러한 가정은 특정 집단의 경험을 보편으로 오인하는 방식으로 작동하며, 결과적으로 도시 공간과 이동 시스템 전반에서 구조적인 배제를 초래해 왔다.

암스테르담 대학(UvA)의 아이린 고메즈 바로(Dr. Irene Gomez Varo) 박사는 기존 교통 계획이 '집-직장' 간의 선형적 이동, 즉 출퇴근 중심의 이동 패턴에만 초점을 맞춤으로써 여성의 복합적이고 비선형적인 이동 경험을 데이터와 계획 과정에서 지속적으로 소거해 왔음을 지적했다. 그녀는 "이동은 점과 점을 잇는 단순한 경로가 아니라, 다양한 목적과 역할이 중첩된 '통행 사슬(Trip Chaining)'이며, 여성의 이동은 돌봄과 가사, 사회적 역할을 수행하기 위해 끊임없이 경로를 이탈하고 재구성하는 특성을 가진다"고 설명했다. 이러한 이동 특성은 시간대의 분절, 경로의 반복적 변경, 체류와 이동의 교차를 동반하며, 기존 교통 모델이 상정한 효율성과 최단 거리 논리로는 포착되기 어렵다.

이러한 논의는 파리의 '15분 도시' 개념이 단순히 이동 거리를 줄이는 물리적 전략이 아니라, 일상생활에 필요한 기능들이 끊임 없이 이어지는 생활권 구조를 지향하는 이유에 대한 이론적 근거를 제공한다. 즉, 핵심은 이동의 속도를 높이는 것이 아니라, 이동 과정에서 발생하는 돌봄·대기·체류·재이동의 연쇄를 공간적으로 지원하는 환경을 구축하는 데 있다.

한편 Lab'URBA 연구팀(클레어 헨콕 교수 외)은 프랑스 도시 계획 담론에서 강조되어 온 '보편주의(Universalism)' 개념 자체에 대해 비판적 문제 제기를 수행했다. 이들은 프랑스 공화주의 전통 속에서 형성된 보편주의가 실제로는 이성애자, 비장애인, 중산층 남성을 암묵적 기준으로 삼아 왔으며, 그 결과 성별과 사회적 위치에 따른 경험 차이가 계획 과정에서 '예외' 혹은 '개별 사례'로 밀려나 왔다고 지적한다. 특히 이들은 "성별 분리 데이터(Gender-disaggregated data)가 부재한 상태에서 이루어지는 도시 계획은 필연적으로 주류

33) 부록2 국외 인터뷰 내용 정리. 각 전문가별 인터뷰 가이드, 녹취록 요약, 주요 발췌(2026년 1~2월).

집단의 편의와 이동 방식을 표준으로 재생산한다”고 강조하며, 데이터의 중립성에 대한 맹신을 경계한다.

이 과정에서 연구자와 디자이너의 역할 역시 재정의된다. Lab'URBA 연구팀은 연구자가 단순한 분석자가 아니라, 기존 데이터 체계가 포착하지 못한 경험을 가시화하는 ‘촉매제(Catalyst)’로 기능해야 한다고 주장한다. 이는 보이지 않는 이동, 기록되지 않는 체류, 통계에 포함되지 않는 불편을 질문으로 전환하고, 이를 공간과 서비스 설계의 언어로 번역하는 적극적 개입을 의미한다.

이러한 해외 전문가들의 문제의식은 본 연구가 ‘여성의 불안 인식’이라는 표면적 현상을 넘어, 도시가 전제해 온 사용자 모델 자체를 비판적으로 검토하고, 돌봄 이동성을 하나의 핵심 설계 변수로 재설정해야 함을 시사한다. 즉, 젠더 포용적 도시 설계란 특정 집단을 추가적으로 배려하는 보완책이 아니라, 도시가 누구를 기준으로 설계되어 왔는지를 근본적으로 재질문하는 과정임을 보여준다.

2. 물리적 감시를 넘어선 ‘사회적 안전(Social Safety)’과 심리적 포용

현장 탐사에서 확인된 ‘담장 없는 안전’의 기제는 전문가들의 구술을 통해 보다 개념적으로 정교화되었다. 이는 안전을 물리적 통제와 감시의 결과로 이해하는 기존 관점에서 벗어나, 공간 속에서 형성되는 사회적 관계와 일상적 사용 패턴을 통해 안전이 생성된다는 ‘사회적 안전(Social Safety)’ 개념으로 확장된다. 즉, 안전은 외부로부터 강제되는 상태가 아니라, 이용자 스스로가 공간을 신뢰하고 머물 수 있다고 느끼는 경험의 결과로 이해된다.

암스테르담 대학의 주스 드루글리버 포르투인(Dr. Joos Droogleever Fortuijn) 교수는 제인 제이콥스(Jane Jacobs)의 고전적 도시 이론을 인용하며, “캠퍼스와 주거지의 안전은 펜스나 경비 인력의 수가 아니라, ‘거리의 눈(Eyes on the Street)’이 얼마나 자연스럽게 작동하는가에 달려 있다”고 강조했다. 그녀는 다양한 연령과 활동 주체가 공존하는 공간에서 발생하는 일상적 관찰과 상호 인지가 형식적인 감시 장치보다 더 강력한 안전망으로 기능할 수 있음을 설명한다. 이는 캠퍼스와 도시가 단절된 폐쇄형 구조보다, 기능과 프로그램이 중첩된 개방형 구조에서 더 높은 심리적 안정감을 제공할 수 있음을 시사한다.

특히 그녀는 현대의 노인 주거 시설이나 보호 중심의 주거 단지가 모든 편의 시설과 안전 장치를 갖추고 있음에도 불구하고, 외부와의 접촉을 차단함으로써 거주자를 사회적으로 고립시키는 ‘황금 감옥(Gilded Cage)’이 될 위험성을 경고했다. 이러한 공간은 물리적으로는 안전해 보일 수 있으나, 사회적 관계의 단절과 자기 결정권의 상실로 인해 오히려 취약성을 심화시킬 수 있다. 이에 따라 포르투인 교수는 공간 설계의 기준을 평균적 이용자가 아닌 ‘가장 취약한 이용자(the most vulnerable)’로 설정할 것을 제안하며, 이 기준이 적용될 때

비로소 모든 이용자의 안전과 존엄이 동시에 확보될 수 있음을 주장했다.

이러한 논의는 IKEA 네덜란드의 다양성 리더인 필리즈 사즐루-두르무스(Filiz Sazoglu-Durmus)와의 인터뷰를 통해 '심리적 안전감(Psychological Safety)'과 '신경다양성(Neurodiversity)'의 차원으로 확장되었다. 그녀는 개방형 오피스, 과도한 소음, 예측 불가능한 상호작용이 자폐 스펙트럼이나 ADHD 성향을 가진 사람들에게는 참여를 촉진하기보다 오히려 배제의 기제로 작동할 수 있음을 지적했다. 즉, 개방성과 활발함이 항상 포용을 의미하지는 않으며, 공간은 서로 다른 감각 처리 방식과 사회적 리듬을 존중할 수 있어야 한다. 사즐루-두르무스는 "진정한 포용이란 물리적으로 접근할 수 있는 상태를 넘어, 개인이 자신의 정체성이나 특성을 숨기지 않고 드러내도 안전하다고 느끼는 상태"라고 정의한다. 이는 안전을 위험 회피의 결과가 아닌, 자기 노출에 대한 두려움이 최소화된 심리적 조건으로 재해석하는 관점이다. 이러한 정의는 젠더, 신경다양성, 문화적 배경 등 다양한 차이를 가진 이용자에게 공통적으로 적용될 수 있는 포용의 기준을 제시한다.

이러한 전문가들의 통찰은 뉴욕 파슨스 캠퍼스 주변에서 관찰된 개방적이고 혼합적인 공간 문화와 직접적으로 연결된다. 해당 지역은 물리적 경계나 강한 통제 장치 없이도 다양한 정체성과 활동이 자연스럽게 공존하며, 이는 이용자 간의 상호 인식과 문화적 수용성을 기반으로 한 사회적 안전의 작동을 보여준다. 이는 안전이 규제와 감시의 강화가 아니라, 차이를 허용하고 일상을 드러낼 수 있는 환경에서 형성될 수 있음을 시사한다.

결과적으로 본 연구는 사회적 안전과 심리적 포용을 젠더 관점의 부수적 요소가 아닌, 공간 설계와 운영의 핵심 원리로 재위치시킨다. 이는 이후 제안될 '15분 캠퍼스' 모델에서 안전을 하나의 장치나 시설이 아닌, 환경과 문화, 운영이 중첩된 경험적 시스템으로 다루어야 할 필요성을 뒷받침하는 이론적 근거로 작용한다.

3. '사람'이 아닌 '시스템'의 재설계: 대학과 도시의 역할

마지막으로 해외 전문가들은 젠더 불평등과 안전 문제를 해결하기 위한 접근이 개별 이용자의 주의나 적응에 머물러서는 안 되며, 구조와 제도의 차원에서 재편되어야 한다는 점에 공감대를 형성했다. 이는 '조심하라', '피하라'는 식의 개인 책임 논리를 넘어, 왜 특정 집단이 반복적으로 위험에 노출되는지를 묻는 질문으로 시선을 전환할 필요성을 시사한다.

뉴욕 파슨스 디자인 스쿨(Parsons School of Design) 관계자들은 캠퍼스가 도시 조직과 밀접하게 얽혀 있는 '수직적 캠퍼스(vertical campus)'라는 특수한 환경 속에서, 학생 안전을 물리적 차단이나 감시 강화로 해결하지 않았던 경험을 공유했다. 대신 이들은 야간 수업 시간의 조정, 이동 동선에 대한 안내 체계 개선, 행정적 지원의 유연화 등 제도적 개입을 통해 위험을 사전에 완화하고자 했다. 특히 그들은 "기술과 공간의 역사 자체가 남성 중심으로

형성되어 왔음을 인식하고, 이를 비판적으로 성찰하도록 교육하는 과정"이 단순히 보안 인력을 증원하는 것보다 장기적이고 근본적인 안전 전략이 될 수 있음을 강조했다. 안전이 관리의 문제가 아니라 인식과 구조의 문제라는 관점이 분명히 드러나는 지점이다.

필리즈 사즐루-두르무스(Filiz Sazoglu-Durmus) 역시 "사람을 고치려(Fix the people) 하지 말고, 시스템을 고쳐야(Fix the system) 한다"는 명제를 통해 동일한 문제의식을 제기했다. 그녀는 여성을 위험으로부터 보호해야 할 대상으로 상정하고 별도의 시설이나 동선을 마련하는 방식이, 오히려 기존의 배제 구조를 고착화할 수 있다고 지적했다. 대신 조직의 평가 기준, 운영 방식, 의사결정 구조 전반이 누구를 중심에 두고 설계되어 왔는지를 재검토하는 것이 핵심 과제라고 강조했다. 이는 포용이 '추가적인 배려'가 아니라, 시스템의 기본값(default)을 재설정하는 문제임을 분명히 한다.

이러한 논의는 다나 브라블레코바(Dr. Dana Brablecova) 박사가 소개한 칠레 마푸체(Mapuche) 원주민 여성들의 '공간 점유(Space Appropriation)' 사례와도 긴밀하게 연결된다. 그녀는 소수자가 공공장소에서 가시적으로 존재하고 활동하는 행위 자체가 단순한 일상 행동을 넘어, "우리는 여기에 존재한다"는 선언이자 정치적 저항의 형식이 될 수 있음을 설명했다. 이는 안전이 외부로부터 '보장'되는 것이 아니라, 공간 속에서의 가시성과 관계 맺음을 통해 스스로 구축될 수 있음을 보여주며, 공간의 개방성과 포용성이 곧 안전의 조건임을 재확인시킨다.

종합하면, 해외 전문가 인터뷰는 본 연구가 지향하는 '캠퍼스 생활권 재생'의 방향성이 단순한 CCTV 증설이나 여성 전용 공간의 확충과 같은 물리적·단기적 대응에 그쳐서는 안 됨을 분명히 한다. 오히려 ① 돌봄과 이동, 생활 리듬의 다양성을 반영한 데이터 기반 구축, ② 사회적 상호작용과 가시성을 통해 자연적 감시를 활성화하는 공간 구성, ③ 이용자의 심리적·감각적 특성까지 포괄하는 운영 및 제도 시스템의 도입이 병행될 때, 비로소 안전과 포용이 공존하는 캠퍼스 생활권이 실현될 수 있음을 이론적·경험적으로 지지하고 있다.

종합하면, 해외 전문가 인터뷰는 본 연구가 지향하는 '캠퍼스 생활권 재생'의 방향성이 단순한 CCTV 증설이나 여성 전용 공간의 확충이 아니라, ① 돌봄과 이동의 다양성을 반영한 데이터 구축, ② 사회적 상호작용을 통한 자연적 감시 강화, ③ 이용자의 심리적·감각적 특성까지 포용하는 운영 시스템의 도입으로 나아가야 함을 이론적·경험적으로 지지하고 있다.

d. 관련 탐사를 통해 도출할 수 있는 내용

본 절에서는 네덜란드, 프랑스, 뉴욕에서 수행한 현장 탐사 결과를 종합하여, 젠더 관점에서 도시 안전을 다루는 방식이 한국과 어떠한 구조적 차이를 보이는지를 비교·분석한다. 특히 개별 정책이나 시설 수준의 차이에 머무르기보다, 안전을 어떻게 인식하고 정의하며, 이를

도시 공간과 운영 체계에 반영하는지에 대한 도시 시스템 전반의 차이를 드러내는 것을 목표로 한다.

네덜란드, 프랑스, 미국의 선진 사례는 젠더 포용적 도시가 단순히 CCTV 설치, 조명 확충, 여성 전용 시설과 같은 물리적 요소의 보강만으로 달성되지 않음을 보여준다. 오히려 이들 도시는 안전을 통제와 감시의 대상으로 보기보다, 일상적 활동의 가시성, 사회적 관계망, 제도적 유연성, 그리고 다양한 이용자를 전제한 운영 철학을 통해 종합적으로 구축하고 있었다. 이는 안전을 '사후 대응'이 아닌 '구조적 조건'으로 설계하려는 접근으로 이해할 수 있다. 현장 탐사를 통해 도출된 이러한 논의는 젠더 관점의 도시 안전이 공간 설계, 제도 운영, 사회적 인식이 유기적으로 결합된 결과임을 시사한다. 이에 본 절에서는 해외 사례에서 확인된 핵심적인 시사점을 정리하고, 이를 한국의 캠퍼스 및 생활권 환경에 적용할 수 있는 정책적 함의와 함께 향후 연구에서 확장되어야 할 과제를 제시하고자 한다.

i. 탐사의 의의

현장 탐사 결과, 한국의 도시 안전 정책은 전반적으로 사건 발생 이후의 대응과 책임 회피 구조에 기반한 관리 방식이 강하게 나타난다. 범죄 발생 가능성을 전제로 한 CCTV 설치, 비상벨, 경고 표지 등은 공간을 이용하는 과정에서 지속적으로 '위험 가능성'을 상기시키며, 이용자에게 경계와 주의를 요구하는 방식으로 작동한다. 이러한 접근은 행정적으로는 관리의 명확성을 확보할 수 있으나, 이용자의 체감 안전과 공간 선택의 자유를 제한하는 결과를 초래한다.

반면 유럽과 뉴욕의 사례에서는 안전을 '사건의 부재'가 아닌 '불안을 느끼지 않고 이동·체류할 수 있는 상태'로 정의하는 경향이 두드러진다. 네덜란드의 경우, 이동 경로의 연속성, 시야 확보, 속도 조절이 자연스럽게 이루어지는 도로 구조를 통해 위험 인식 자체를 낮춘다. 파리는 시민 참여와 운영 프로그램을 통해 불안 요소를 조기에 발견하고, 이를 공간 개선으로 환류시키는 구조를 갖추고 있다. 뉴욕은 제도적 안전 장치보다도 개방성, 다양성, 사회적 상호작용이 활성화된 공간 문화를 통해 심리적 안전감을 형성한다.

이러한 차이는 안전을 '관리해야 할 문제'로 인식하는가, 혹은 '설계와 운영을 통해 예방할 수 있는 경험'으로 인식하는가의 관점 차이에서 비롯된다. 즉, 한국은 위험을 외부 요인으로 설정하고 통제하려는 반면, 유럽과 뉴욕은 위험이 인지되는 조건 자체를 줄이는 데 초점을 둔다.

사후 통제 중심의 안전 정책은 문제 발생 이후 시설과 규제를 추가하는 방식으로 누적된다. 이는 단기적으로 가시적인 대응 효과를 제공하지만, 장기적으로는 공간을 파편화하고 이용 경험을 위축시키는 결과를 낳는다. 특히 대학가와 같이 보행, 상업, 생활 기능이 혼재된 공

간에서는 규제의 중첩이 이동 흐름을 단절시키고, 이용자의 자발적 체류를 감소시키는 요인으로 작용한다.

반면 사전 설계 중심의 접근은 위험 요소를 제거하기보다, 위험이 인식되지 않도록 환경 조건을 조정하는 데 주력한다. 해외 사례에서 관찰된 공통점은 차량의 속도를 자연스럽게 낮추는 도로 구조, 보행자의 시야를 가로막지 않는 배치, 야간에도 활동이 지속되는 프로그램 구성 등이다. 이러한 요소들은 별도의 경고나 통제 없이도 이용자가 안전한 행동을 선택하도록 유도한다.

특히 젠더 관점에서 중요한 점은, 사전 설계가 여성 이용자의 '회피 행동'을 줄이고 선택지를 회복시킨다는 것이다. 위험을 감수하며 이동해야 하는 상황이 아니라, 안전하다고 느껴지는 경로를 선택할 수 있는 환경은 이용자의 일상 환경을 확장한다. 이는 젠더 포용적 도시 설계가 단순히 보호의 문제가 아니라, 이동과 체류의 자유를 회복하는 문제임을 보여준다.

본 연구는 해외 사례 분석을 통해 보행자를 보호하는 주체가 개별 장치나 규제가 아니라, 환경 그 자체일 수 있음을 확인하였다. CCTV, 비상벨, 경고 표지는 특정 순간에만 작동하는 반면, 공간의 구조와 분위기는 이용 전 과정에 영향을 미친다. 즉, 환경은 상시적으로 작동하는 안전 시스템으로 기능한다.

네덜란드의 도로 환경은 보행자와 차량의 관계를 명확히 규정하기보다, 상호 인식과 양보가 자연스럽게 이루어지도록 설계되어 있다. 파리의 공공공간은 체류와 활동이 지속되도록 구성되어, 시간대에 따른 공간 공백을 최소화한다. 뉴욕의 캠퍼스 인접 공간은 다양한 이용자의 존재 자체가 사회적 감시와 안전감으로 전환되는 구조를 형성한다.

이러한 사례는 젠더 관점의 안전이 특정 집단을 위한 보호 장치의 문제가 아니라, 모든 이용자의 일상 경험을 개선하는 환경 설계의 문제임을 시사한다. 따라서 보행자 보호는 감시의 강화가 아니라, 시야, 흐름, 밀도, 프로그램이 조율된 환경을 통해 구현될 수 있다. 이와 같은 분석 결과는 이후 제안할 '15분 캠퍼스' 설계 원칙의 핵심 논거로 작용한다. 즉, 본 연구가 제안하는 캠퍼스 중심 생활권 재구성은 새로운 안전 시설의 추가가 아니라, 환경과 경험을 통해 안전이 자연스럽게 작동하는 시스템을 구축하는 데 목적을 둔다.

본 탐사가 갖는 가장 중요한 의의는 도시 안전을 다루는 관점을 '사후적 통제(Post-event Control)'에서 '사전적 환경 설계(Pre-design)'로 전환해야 함을 실증적으로 규명했다는 점에 있다. 한국의 대학가 안전 정책은 범죄 발생 가능성을 전제로 CCTV, 비상벨, 경고 문구 등 방어적 기제를 공간에 누적시키는 방식에 의존해 왔다. 그러나 현장 조사 결과, 이러한 장치들은 이용자에게 잠재적 위험을 지속적으로 상기시키며 오히려 심리적 위축과 경계를 강화

하는 역설적 결과를 초래함이 확인되었다.

반면, 암스테르담과 파리의 사례는 위험 요소를 물리적으로 제거하거나 감시하는 대신, 위험이 인지되지 않는 환경 조건을 조성하는 데 주력하고 있었다. 차량의 속도를 자연스럽게 제어하는 도로의 질감(Affordance), 보행자의 시야와 동선을 최우선으로 고려한 교차로 설계, 그리고 야간에도 활동이 지속되도록 유도하는 프로그램 배치는 이용자가 별도의 경계심 없이 안전한 행동을 선택하도록 유도한다.

또한, 뉴욕 파슨스 캠퍼스 사례는 안전이 물리적 장치보다 '사회적 안전(Social Safety)'에 크게 의존함을 시사한다. 젠더와 정체성의 다양한 표현이 허용되고, 이질적인 집단이 일상적으로 혼합되는 공간 문화 자체가 상호 감시와 신뢰를 형성하는 기반이 되고 있었다. 이는 젠더 포용성이 특정 집단을 분리·보호하는 것이 아니라, 개방성과 혼합성을 통해 '보편적 안전'을 확보하는 과정임을 입증했다는 점에서 본 연구의 중요한 이론적 토대가 된다.

ii. 적용 연구 및 결과물

1. 개념 프레임 제안: '15분 캠퍼스'의 재해석

본 연구는 기존의 '15분 도시(15-minute city)' 개념을 단순히 물리적 거리나 이동 시간의 문제로 한정하지 않고, 이용자가 실제로 체감하는 심리적·정서적 접근성을 포함하는 생활권 설계 원칙으로 확장하여 '15분 캠퍼스' 개념을 제안한다³⁴). 이는 지도상으로는 가까이 위치해 있으나, 불안, 혼란, 단절 등의 이유로 실질적으로는 이용되지 못하는 공간, 즉 '가깝지만 갈 수 없는 공간'의 문제를 해소하는 데 목적을 둔다. 다시 말해, 이동 가능성이 물리적으로 보장되어 있음에도 불구하고 체감 안전성과 이용 가능성이 낮아 배제되는 공간을 연구의 핵심 대상으로 설정한다.

특히 대학가 생활권에서는 동일한 거리와 시간 조건 하에서도 이용자의 성별, 시간대, 이동 목적, 동반 여부에 따라 공간의 체감 접근성이 크게 달라진다. 낮 시간대의 활발한 동선과 야간의 단절된 환경, 수업 중심 이동과 돌봄·생활 중심 이동의 차이는 동일한 공간을 전혀 다른 장소로 인식하게 만든다. 본 연구는 이러한 차이가 개인의 주관적 인식이나 취약성에서 비롯되는 것이 아니라, 공간이 제공하는 정보의 밀도, 동선의 연속성, 체류 가능성 여부, 그리고 주변 활동의 가시성과 같은 환경적 조건에 의해 구조적으로 형성된다는 점에 주목한다.

이러한 관점에서 '15분 캠퍼스'는 모든 시설을 동일한 반경 안에 배치하는 물리적 균등 모델이 아니라, 이용자가 혼자서도 이동과 체류를 선택할 수 있는 조건을 단계적으로 확보하는 경험 중심의 생활권 모델로 정의된다. 이는 접근성의 기준을 '도달 가능성'에서 '선택 가

34) City of Paris (2021). Paris Respire 및 15분 도시 정책 문서.

능성'으로 전환하는 시도이며, 이동 그 자체보다 이동 과정에서의 판단 부담과 불안을 최소화하는 데 초점을 둔다.

이를 구체화하기 위해 본 연구는 '15분 캠퍼스'를 구성하는 핵심 가치로 체감 접근성, 야간 사용성, 비배제성, 행동 유도성의 네 가지를 설정하였다. 체감 접근성, 야간 사용성, 비배제성, 행동 유도성의 네 가지 핵심 가치는 World Bank (2020)의 젠더 포용적 설계 원칙을 캠퍼스 맥락에 적용한 결과이다³⁵⁾. 체감 접근성은 명확한 인지 구조와 연속적인 공간 정보 제공을 통해 이용자가 공간을 쉽게 이해하고 스스로 경로를 선택할 수 있도록 하는 요소를 의미한다. 이는 길 찾기의 용이성뿐 아니라, 다음 행동을 예측할 수 있는 환경을 조성하는 것을 포함한다. 야간 사용성은 단순한 조도 확보를 넘어, 시야의 개방성, 주변 활동의 가시화, 사회적 상호작용이 결합되어 밤 시간대에도 이동과 체류가 자연스럽게 이루어질 수 있도록 하는 조건을 포함한다. 비배제성은 돌봄, 위생, 휴식과 같은 기본 기능이 특정 집단이나 시간대에 한정되지 않고 누구에게나 접근 가능해야 함을 전제로 하며, 이는 젠더뿐 아니라 연령, 신체 조건, 생활 리듬의 다양성을 포괄하는 개념으로 설정된다. 마지막으로 행동 유도성은 규제와 경고 중심의 안전 설계에서 벗어나, 공간의 형태와 배치, 프로그램 구성을 통해 이용자가 보다 안전한 행동을 자연스럽게 선택하도록 만드는 affordance 기반 디자인 원칙을 의미한다³⁶⁾. 이와 같은 '15분 캠퍼스' 개념 프레임은 캠퍼스 내부와 인접 생활권을 분리된 영역이 아닌, 하나의 연속된 경험 공간으로 인식하도록 하는 이론적 토대를 제공한다. 동시에 이는 이후 장에서 제시될 공간 유형별 디자인 가이드라인과 운영 전략을 체계적으로 조직하는 분석 틀로 작동하며, 젠더 포용적 캠퍼스 생활권 재생을 위한 실천적 설계 언어로 기능한다.

2. 디자인 전략 및 설계 원칙

'15분 캠퍼스' 개념을 실제 공간에 적용하기 위해 본 연구는 공간, 서비스, 경험의 세 층위에서 디자인 전략과 설계 원칙을 제시한다. 이는 물리적 개선과 정보 제공, 이용자 인식 변화를 분리된 요소로 다루지 않고, 하나의 통합된 사용자 경험으로 설계하기 위함이다.

첫째, 공간 차원에서는 보행 우선 환경을 물리적 규제나 표지판 중심의 통제 방식이 아닌, 행동의 자연스러운 변화로 구현하는 것을 목표로 한다. 이를 위해 차량의 자발적 감속을 유도하는 포장 패턴, 시각적 리듬을 형성하는 바닥 디자인, 공간 폭의 점진적 조정 등 affordance 기반 설계를 적용한다. 이러한 방식은 이용자가 규칙을 '지켜야 하는 대상'이 아니라, 공간의 신호를 통해 '이해하고 따르게 되는 구조'를 형성한다는 점에서 기존 교통 안전 설계와 차별성을 지닌다.

둘째, 서비스 차원에서는 시간대별·상황별 이동의 단절을 최소화하기 위한 통합 안내 시스템

35) World Bank (2020). Handbook for gender-inclusive urban planning and design.

36) van den Berg & van der Meulen (2019).

을 제안한다. 이는 단순한 길 찾기 기능을 넘어, 야간 이용 가능 시설 정보, 공중화장실·쉼터·대기 공간의 위치, 공사나 위험 구간에 대한 우회 동선 안내 등을 포함한다. 스마트 사이니지와 모바일 인터페이스를 연계함으로써, 이용자는 이동 중에도 자신의 선택지를 지속적으로 확인할 수 있으며, 이는 불확실성으로 인한 불안을 완화하는 역할을 수행한다.

셋째, 경험 차원에서는 혼자 이동하거나 체류하는 상황에서도 안전하다고 느낄 수 있는 공간 경험을 설계의 핵심으로 설정한다. 쉼터, 대기 공간, 공공 화장실 등은 단순히 '존재하는지 여부'보다, 이용자가 이동 중 자연스럽게 인지하고 접근할 수 있는 위치와 방식으로 배치되는 것이 중요하다. 본 연구는 사용자 여정 중 불안이 급격히 증가하는 지점을 기준으로 이러한 요소들을 전략적으로 배치함으로써, 이동의 연속성을 유지하면서도 심리적 완충 지점을 제공하는 것을 목표로 한다.

3. 대상지(이화여대-서대문구) 적용 시뮬레이션

본 연구는 앞선 장에서 도출한 개념 프레임과 설계 원칙이 실제 공간 맥락에서 어떠한 효과를 가질 수 있는지를 검증하기 위해, 이화여자대학교 캠퍼스와 인접한 서대문구 대학가 생활권을 대상지로 설정하여 적용 시뮬레이션을 수행하였다. 해당 지역은 캠퍼스, 상업 시설, 주거지, 대중교통 연결점이 밀집된 복합 생활권으로, 다양한 이용자 집단과 시간대가 중첩되는 특성을 지닌다.

대상지 선정 과정에서는 단순히 물리적 환경의 노후도나 밀집도보다는, 젠더화된 이동 경험이 반복적으로 드러나는 지점에 주목하였다. 구체적으로는 보행과 차량의 우선권이 불분명한 주요 교차 구간, 야간 시간대 이용률이 급격히 감소하는 동선, 공중화장실·쉼터 등 기본 시설 접근성이 낮아 이용자가 의도적으로 회피 행동을 보이는 지점을 중심으로 분석 범위를 설정하였다. 이는 제3장에서 도출된 경험 구조 분석 결과를 실제 공간 조건과 대응시키기 위한 시도이며, 추상적 설계 원칙이 아닌 구체적 장소 기반 적용 가능성을 검토하는 데 목적이 있다.

적용 시뮬레이션은 주요 문제 지점을 중심으로, 설계 개입 이전과 이후의 이용 시나리오를 비교하는 방식으로 구성된다. 이 과정에서 본 연구는 물리적 변화의 나열보다는, 이용자의 인지-감정-행동 흐름이 어떻게 달라지는가에 초점을 둔다. 예를 들어 보행-차량 혼재 구간의 경우, 기존 환경에서는 차도의 폭과 속도가 강조되어 보행자가 자신의 우선권을 명확히 인지하지 못하고, 긴장 상태에서 빠르게 통과해야 하는 상황이 반복적으로 관찰되었다. 이에 대한 개선 시나리오에서는 차량의 자연스러운 감속을 유도하는 포장 패턴, 보행자의 대기와 정지를 전제로 한 공간 폭 조정, 시야가 확보된 교차부 디자인을 통해 보행 흐름이 중심이 되는 환경을 설정하였다. 이러한 변화는 단순히 '안전해 보이는 공간'을 만드는 것이 아니라, 보행자가 스스로 안전하다고 판단하며 이동 속도와 경로를 선택할 수 있도록 하는 조건을

형성한다.

야간 동선 단절 구간의 경우, 기존에는 조명의 불연속, 정보 부재, 체류 요소의 부족으로 인해 이용자가 해당 공간을 '머물 수 없는 통과 구간'으로 인식하는 경향이 강했다. 개선 이후 시나리오에서는 조명 패턴의 연속성을 통해 이동 방향을 명확히 인지할 수 있도록 하고, 안내 정보의 가시성을 강화하며, 소규모 쉼터와 반공적 프로그램을 점진적으로 연결함으로써 체류 가능성이 열리는 환경을 설정하였다. 이는 야간 이동 시 불안을 최소화하는 동시에, 공간 선택의 여지를 확장하는 효과를 갖는다. 이와 같은 시나리오 비교는 물리적 요소의 변화 자체보다, 변화 이후 이용자의 선택 방식과 감정 상태가 어떻게 재구성되는지를 중심으로 서술된다.

적용 예상 효과는 사용자 여정 지도(User Journey Map)를 통해 종합적으로 분석된다. 사용자 여정 지도는 단순한 이동 경로가 아니라, 이동 과정에서 발생하는 감정 변화, 판단의 순간, 행동 선택을 시간 순으로 시각화한 도구로 활용된다. 기존 환경에서는 특정 지점에서 불안, 망설임, 회피가 반복적으로 발생하며, 이는 경로 변경이나 이동 시간 증가로 이어지는 것으로 나타났다. 반면 설계 개입 이후의 시나리오에서는 동일한 지점에서 정보 인지의 용이성, 공간적 완충 요소, 체류 선택지가 동시에 제공됨으로써 감정 곡선이 점진적으로 안정되는 양상이 확인된다.

특히 본 연구는 '불안이 최고조에 이르는 순간'을 사용자 여정 상의 핵심 전환점으로 설정하고, 해당 지점에서 복합적인 설계 개입이 이루어질 때 이용자의 행동이 어떻게 변화하는지를 분석한다. 이는 안전을 단일 요소로 해결하는 것이 아니라, 정보·공간·사회적 요소가 결합될 때 경험 구조가 전환될 수 있음을 보여준다. 이러한 분석은 공간 개선의 효과를 단순한 만족도나 이용률 증가로 환원하지 않고, 이용자의 경험 구조가 어떻게 재편되는가라는 질적 변화로 해석한다는 점에서 의의를 지닌다.

4. 지속가능한 운영 및 거버넌스 제안

본 연구는 공간 설계가 일회성 물리적 개선에 그치지 않고 지속적으로 작동하기 위해서는, 초기 설계 못지않게 운영과 관리 차원의 시스템 설계가 필수적임을 전제로 한다. 이에 따라 본 장에서는 대학, 지자체, 지역 주민이 각각의 역할을 분담하며 협력하는 운영 중심의 거버넌스 모델을 제안한다. 이는 특정 주체가 안전과 관리를 전담하는 위계적 구조가 아니라, 생활권을 공유하는 주체들이 공동의 책임과 의사결정 구조를 형성하는 협력적 모델을 지향한다.

제안하는 거버넌스 모델에서 대학은 캠퍼스와 인접 생활권을 연결하는 중추적 주체로서, 공간 실험과 데이터 축적의 플랫폼 역할을 수행한다. 지자체는 제도적 지원과 행정적 연계를

통해 운영의 지속성을 확보하며, 지역 주민과 상인, 이용자는 일상적 사용 경험을 바탕으로 한 피드백 제공자로 참여한다. 이러한 다층적 주체 구성은 젠더 포용적 공간이 특정 집단을 위한 '특별한 프로젝트'가 아닌, 생활권 전반의 공공적 가치로 작동하도록 하는 기반이 된다. 해당 모델은 설계 결과물을 고정된 상태로 유지하는 방식이 아니라, 이용자의 실제 경험을 지속적으로 관찰하고 조정하는 열린 시스템으로 이해된다. 이용자 설문조사, 현장 관찰, 자발적 제보, 디지털 피드백 채널 등을 통해 사용자 경험 데이터를 정기적으로 수집하고, 이를 공간 배치, 서비스 운영, 정보 제공 방식의 개선에 반영하는 순환 구조를 지향한다. 이러한 과정은 공간을 완성된 결과물로 보는 관점에서 벗어나, 끊임없이 갱신되는 '과정으로서의 설계'로 인식하게 한다.

이와 같은 피드백 루프는 젠더 포용적 공간재생을 새로운 시설의 추가나 일회성 예산 투입의 문제로 환원하지 않고, 공간을 관리하고 사용하는 방식 자체의 전환으로 정착시키는 데 기여한다. 더 나아가 이는 이용자의 감정, 행동, 체류 패턴의 변화를 정책과 운영에 반영할 수 있는 실질적 근거를 제공함으로써, 젠더 관점이 선언적 가치에 머무르지 않도록 한다. 종합하면, 본 장에서 제시한 적용 및 운영 모델은 대학가 생활권이라는 특정 맥락을 넘어, 다양한 규모와 성격의 복합 도시 생활권에도 확장 가능한 설계·운영 프레임으로 활용될 수 있다. 이는 젠더 포용성을 일시적 목표가 아닌, 도시를 지속적으로 조정하고 학습하는 시스템의 속성으로 내재화하려는 시도라는 점에서 의의를 지닌다.

iii. 본 연구의 한계

본 연구는 해외 선진 사례의 철학과 디자인 원칙을 국내 맥락에 도입하기 위한 기틀을 마련했으나, 다음과 같은 부분에서 한계가 존재하며 이는 후속 연구를 통해 보완되어야 한다.

첫째, 물리적·지형적 맥락의 차이에 따른 구체적인 기술적 적용 해법의 부재다. 암스테르담이나 파리는 대체로 평탄한 지형과 격자형(혹은 방사형) 도로망을 갖추고 있으나, 이화여대를 포함한 국내 대학가는 급경사, 좁은 골목, 고밀도 주거가 혼재된 복잡한 지형적 특성을 갖는다. 해외의 '개방형 설계'나 '보차 혼용 공간' 모델을 한국의 골목길과 경사지에 그대로 이식할 경우 발생할 수 있는 보행 안전 문제나 프라이버시 침해 우려에 대해서는 더욱 정밀한 공학적·건축적 검토가 요구된다.

둘째, '심리적 안전감'의 정량적 측정과 데이터 확보의 한계다. 본 탐사는 관찰과 인터뷰를 통한 정성적 분석에 주력하였으나, 실제로 환경 개선이 이용자의 스트레스 수준을 낮추거나 회피 행동을 감소시키는지 입증할 정량적 데이터(생체 신호, 시선 추적, 보행 궤적 등)는 충분히 확보하지 못했다. 향후 '15분 캠퍼스' 모델의 실효성을 입증하기 위해서는 환경 심리학 실험을 통해 설계 요소와 체감 안전 간의 상관관계를 수치화하는 연구가 병행되어야 한다.

셋째, 지속가능한 운영 거버넌스의 구체적 실행 모델 검증이다. 파리의 참여형 예산제와 같은 거버넌스 모델을 제안하였으나, 실제 국내 대학과 지자체, 지역 주민 간의 이해관계가 복잡하게 얽힌 상황에서 이를 어떻게 조율하고 예산을 분담할 것인지에 대한 실증적 프로세스는 다루지 못했다. 시설의 설치보다 중요한 것은 유지·관리이므로, 민·관·학이 협력하여 안전망을 유지하는 '한국형 커뮤니티 거버넌스'의 작동 방식에 대한 후속 연구가 필수적이다.

제3장

결론

- i. 핵심 내용 요약
- ii. 연구의 의의
- iii. 후속 연구 방향 제시

결론

i. 핵심 내용 요약

본 연구는 대학가 생활권을 젠더 관점에서 재해석하고, 기존의 사후 통제 중심 안전 정책이 지니는 구조적 한계를 극복하기 위한 대안적 공간 모델로서 '15분 캠퍼스'를 제안하였다. 연구의 출발점은 이화여자대학교-서대문구 일대에서 여성 이용자들이 반복적으로 경험하는 이동의 단절과 불안이 개인의 심리적 취약성이나 주관적 인식의 문제가 아니라, 공간 구조와 운영 시스템의 설계 부재에서 기인한다는 문제의식에 있다. 즉, 본 연구는 안전을 개인의 주의나 적응의 문제로 환원해 온 기존 담론을 비판적으로 재검토하고, 공간이 만들어내는 경험 구조에 주목하였다.

현장 조사와 설문, 인터뷰를 통해 확인한 결과, 해당 지역에는 CCTV, 비상벨 등 방어적 안전 시설이 지속적으로 축적되어 있음에도 불구하고, 이용자의 체감 안전감은 충분히 개선되지 않은 것으로 나타났다³⁷⁾. 오히려 이러한 장치들은 잠재적 위험을 반복적으로 환기시키며, 특히 여성 이용자에게 특정 경로와 시간대를 회피하도록 만드는 심리적 압박으로 작용하고 있었다. 이는 사후 대응 중심의 안전 정책이 공간 이용의 자유와 선택권을 제한할 수 있음을 시사하며, 안전을 '통제의 강화'가 아닌 '환경의 재구성'을 통해 접근해야 할 필요성을 드러낸다.

이에 본 연구는 네덜란드 암스테르담의 어포던스(Affordance) 기반 보행 환경 설계, 프랑스 파리의 15분 도시 정책과 생활권 단위 거버넌스, 미국 뉴욕 파슨스 캠퍼스의 개방적 사회적 안전(Social Safety) 모델을 비교·분석하였다. 해외 사례 분석을 통해 젠더 포용적 도시는 물리적 격리나 감시의 강화가 아니라, 공간 간의 연결과 기능의 혼합, 그리고 일상적 활동이 만들어내는 자연스러운 시선 교차를 통해 구현된다는 점을 확인하였다. 이는 안전이 시설의 존재 여부보다 공간이 작동하는 방식과 운영 철학에 의해 좌우된다는 점을 보여준다.

이러한 분석을 바탕으로 제안한 '15분 캠퍼스' 모델은 캠퍼스와 인접 생활권을 물리적·심리적으로 단절된 영역이 아닌 하나의 연속된 경험 공간으로 재구성하는 데 목적을 둔다. 본 모델은 여성과 보행 약자를 포함한 다양한 이용자가 시간대나 동행 여부에 관계없이 이동과 체류를 스스로 선택할 수 있는 조건을 단계적으로 확보하는 것을 핵심으로 하며, 안전을 이동의 전제 조건이 아닌 일상의 일부로 내재화하고자 한다.

37) 부록4 온라인 서베이 문항지/기초통계표. 온라인 설문조사(이화여대·신촌 생활권 이용자 20대 여성 44명, 2026년 1월 조사). 상세 문항 및 기초통계표 발취 내용 참조.

결과적으로 본 연구는 안전을 '사건이나 사고의 부재'가 아닌, 이용자가 불필요한 긴장 없이 공간을 선택하고 머무를 수 있는 '일상적 경험의 질'로 재정의하였다. 이를 통해 젠더 관점의 공간 설계가 특정 집단을 위한 보완적 장치가 아니라, 도시 공간 전반의 질과 접근성을 향상시키는 설계 논리임을 논증하고, 이를 실현하기 위한 구체적인 디자인 전략과 운영 시나리오를 제시하였다는 점에서 의의를 지닌다.

ii. 연구의 의의

1. 학술적 의의

학술적으로 본 연구는 탐사 기반의 현장 조사와 국제 비교 분석을 결합함으로써, 젠더 메인 스트리밍 개념을 추상적 정책 담론이나 이론적 주장에 머무르지 않고, 공간 설계와 운영 차원에서 해석 가능한 언어로 전환했다는 점에서 의의를 지닌다. 특히 사용자의 이동 경로, 체류 선택, 감정 변화에 주목한 분석은 기존 도시 연구가 주로 의존해 온 물리적 지표 중심 접근의 한계를 보완하며, 공간이 개인의 일상적 선택과 행동에 미치는 영향을 보다 입체적으로 드러낸다.

또한 본 연구는 동일한 '안전'이라는 목적이 국가와 도시 맥락에 따라 어떻게 상이한 설계 논리와 운영 방식으로 구현되는지를 비교함으로써, 안전을 보편적 개념이 아닌 맥락 의존적 설계 문제로 재해석한다. 이는 젠더 관점 도시 연구에서 상대적으로 부족했던 실증적 비교 분석의 축적이라는 점에서 학문적 확장을 시도한다는 의의를 가진다. 더 나아가 본 연구는 젠더 관점을 '특정 집단을 위한 보완 요소'가 아니라, 도시 환경의 질과 지속 가능성을 평가하는 핵심 분석 프레임으로 재위치시킨다. 이러한 접근은 젠더 연구와 도시 설계-공간 디자인 연구 사이의 간극을 좁히는 시도로서, 향후 사용자 경험, 서비스 디자인, 도시 운영 연구와의 교차 가능성을 확장한다는 점에서 중요한 학술적 기여를 지닌다.

2. 사회적 의의

사회적으로 본 연구는 대학가 생활권이라는 일상적이면서도 제도적으로 경계가 모호한 공간을 연구 대상으로 삼아, 디자이너가 문제 정의부터 분석, 대안 개념 도출, 시스템 재설계에 이르기까지 주도적으로 개입할 수 있음을 보여준다. 이는 도시 문제 해결이 행정 중심의 정책 수립이나 시설 확충에만 의존하지 않고, 현장 기반 분석과 디자인적 사고를 통해 보다 유연하고 실천적인 방식으로 접근될 수 있음을 시사한다.

특히 본 연구는 여성의 불안 경험을 개인의 심리적 문제로 환원하지 않고, 공간 구조, 서비스 배치, 운영 방식의 결과로 해석함으로써 사회적 논의를 개인 책임의 영역에서 공공 설계의 영역으로 전환한다. 이는 안전 담론이 처벌과 통제 중심으로 흐르기 쉬운 기존 방식에서 벗어나, 일상 환경의 질을 개선하는 방향으로 확장될 수 있는 가능성을 제시한다.

더 나아가 본 연구에서 제안한 '15분 캠퍼스' 모델은 특정 대학이나 지역에 한정된 해결책이 아니라, 다른 대학 캠퍼스 및 인접 생활권으로 확장 가능한 구조적 틀을 지닌다. 이는 공공 디자인의 역할을 단순한 시각적 개선이나 개별 시설 디자인을 넘어, 도시 운영과 서비스 구조를 재구성하는 전략적 도구로 재정의하는 데 기여하며, 향후 젠더 포용적 도시 정책과 공간 계획 수립에 있어 실질적인 참고 모델로 활용될 수 있을 것으로 기대된다.

iii. 후속 연구 방향 제시

본 연구는 이화여자대학교-서대문구 대학가 생활권을 중심으로 한 단일 사례 연구라는 점에서 연구 결과의 일반화에 일정한 한계를 지닌다. 해당 지역은 여성 이용자 비율이 높고, 캠퍼스와 상업·주거 기능이 밀집된 특수한 공간 구조를 갖고 있어, 도시 규모나 이용자 구성, 제도적 환경이 상이한 다른 생활권에 동일한 설계 원칙을 그대로 적용하기에는 맥락적 조정이 필요하다. 따라서 본 연구의 결과는 보편적 해법이라기보다, 유사한 생활권에 적용 가능한 참고 프레임으로 이해될 필요가 있다.

또한 본 연구에서 제시한 설계 제안과 적용은 주로 시뮬레이션 및 시나리오 기반 분석에 의존하고 있어, 실제 환경에서 이용자의 행동 변화나 감정 인식의 장기적 변화를 실증적으로 검증하지 못했다는 한계가 존재한다. 설문조사와 심층 인터뷰 역시 질적 분석에 중점을 두고 수행되어, 젠더별·시간대별·이용 목적별 차이를 정량적으로 충분히 포착하지 못한 점은 연구의 제약으로 남는다. 이는 이용자 경험의 복합성과 미시적 변화를 심층적으로 조명하는 데에는 유효했으나, 정책적 설득력을 강화하는 데에는 보완이 필요한 부분이다.

향후 연구에서는 다양한 규모와 성격의 생활권—다른 대학가, 주거지, 상업지, 복합 용도의 도시 공간 등—을 대상으로 한 비교 연구를 통해 본 연구에서 도출한 설계 및 운영 원칙의 적용 가능성과 한계를 검증할 필요가 있다. 특히 젠더 구성과 이용 시간대가 상이한 공간을 대상으로 할 경우, 동일한 설계 개입이 어떠한 방식으로 다르게 작동하는지에 대한 분석이 요구된다.

아울러 센서 데이터, 모바일 이동 데이터, CCTV 기반 보행량 분석, 장기 추적 설문 등 정량적 자료를 병행함으로써, 젠더 포용적 공간 설계가 실제 이동 행태, 체류 시간, 안전 인식 변화에 미치는 영향을 보다 객관적으로 평가할 수 있을 것이다. 이는 본 연구에서 제안한 경험 중심 분석을 데이터 기반으로 확장하는 중요한 후속 과제가 될 수 있다.

나아가 대학, 지자체, 지역 주민, 민간 운영 주체가 참여하는 다층적 거버넌스 구조 속에서, 본 연구의 설계 원칙이 어떻게 제도화되고 지속적으로 운영될 수 있는지에 대한 실증 연구도 필요하다. 특히 디자인 개입이 단기적 공간 개선에 그치지 않고, 장기적인 도시 정책 및 운영 전략과 어떤 방식으로 연결될 수 있는지를 탐구하는 연구는 젠더 포용적 도시 설계의

실천 가능성을 한층 강화할 것이다.

부록

[부록1] 국내 인터뷰 내용

[부록2] 국외 인터뷰 내용

[부록3] 자체제작 홍보물/현장 기록

[부록4] 온라인 서베이 문항지/기초통계표

[부록5] 모두를 위한 캠퍼스 내 보행자 네트워크 가이드라인

[부록6] SNS 콘텐츠 영상

참고

- 본 팀은 글로벌 프론티어 연구기간(2025.09.~2026.02.) 동안 도시계획 및 공간디자인 연구자, 공공서비스 디자인 전문가, 포용적 디자인 실무자, 해외 대학 관계자 등 젠더 관점 도시 재생 및 보행 친화적 캠퍼스 분야의 국내외 전문가와 인터뷰를 진행하였으며, 해당 내용 중 일부를 부록으로 첨부함.
- 인터뷰 질문 및 답변은 인터뷰이의 의도를 저해하지 않는 범위 내에서 재구성·편집하였음.
- 부록 내용은 인터뷰이가 속한 기관의 공식 견해가 아니며, 본 연구 이해를 돕기 위한 참고자료임.

표 목차

- <표 A-1> 김경진 교수님 인터뷰 내용
- <표 A-2> 이지은 교수님 인터뷰 내용
- <표 B-1> Dr. Dana Brablecova 인터뷰 내용
- <표 B-2> Dr. Joos Droogleever Fortuijn 인터뷰 내용
- <표 B-3> Filiz Sazoglu-Durmus 인터뷰 내용
- <표 B-4> Dr. Irene Gomez Varo 인터뷰 내용
- <표 B-5> Lab'URBA (Hancock, Blanchard, Biarrotte) 인터뷰 내용
- <표 B-6> Parsons School of Design 인터뷰 내용
- <표 D-1> 응답자 기본 정보 및 이용 현황
- <표 D-2> 공간 이용 행태 및 인식
- <표 D-3> 공간 이용 중 불편 및 위험 경험
- <표 D-4> 공간 개선 제안 및 긍정 경험

그림 목차

- <그림 C-1> <Gen.s> 현수막
- <그림 C-2> <Gen.s> 명찰
- <그림 C-3> <Gen.s> PT 자료
- <그림 C-4> <Gen.s> 팜플렛
- <그림 C-5> Dr. Dana Brablecova 인터뷰이와 촬영한 사진
- <그림 C-6> Dr. Joos Droogleever Fortuijn 인터뷰이와 촬영한 사진
- <그림 C-7> Filiz Sazoglu-Durmus 인터뷰이와 촬영한 사진
- <그림 C-8> Dr. Irene Gomez Varo 인터뷰이와 촬영한 사진
- <그림 C-9> Lab'URBA (Hancock, Blanchard, Biarrotte) 인터뷰이와 촬영한 사진
- <그림 C-10> Parsons School of Design 인터뷰이와 촬영한 사진
- <그림 E-1> 아이콘 디자인 시스템1
- <그림 E-2> 아이콘 디자인 시스템2
- <그림 E-3> 아이콘 디자인 시스템3
- <그림 E-4> 맵 디자인
- <그림 E-5> 어플리케이션

[부록1] 국내 인터뷰 내용

(1) 김경진 교수님 (이화여자대학교)

- 인터뷰이 : 김경진 교수 (이화여자대학교 디자인학부 - 서비스디자인/디자인경영 분야)
- 인터뷰 일시 : 2025년 10월 15일 (수) 17:00
- 인터뷰 장소 : 이화여자대학교 (대면)

1) 인터뷰이 소개 및 자문 배경

- 소속: 이화여자대학교 디자인학부 교수
- 전문 분야: 공공 서비스 디자인(Public Service Design), 서비스 사파리, 에스노그래피 리서치 등 사용자 경험 중심의 디자인 방법론.
- 자문 배경: '글로벌 프런티어' 프로그램 선발 면접을 앞두고, 젠더 관점의 도시 재생이라는 주제를 어떻게 심사위원들에게 어필할 것인지, 그리고 현지 리서치 방법론을 어떻게 체계화할 것인지에 대한 전략적 조언을 구함.

2) 인터뷰 목표 및 의의

- 용어의 재정의 (Reframing): 모호할 수 있는 '도시 재생'이나 '젠더 디자인'을 '공공 서비스 디자인(Public Service Design)'이라는 학술적이고 전문적인 프레임으로 전환하여 설득력을 높임.
- 타당성 확보 (Justification): "인터넷으로 조사하면 되는데 굳이 왜 가는가?"라는 면접 질문에 대해, 한국이 이 분야의 '후발 주자(Latecomer)'임을 인정하고 선진 사례의 '운영 방식'과 '정책 수요자 경험'을 배우러 간다는 논리 구축.
- 방법론의 구체화: 단순 관찰을 넘어 서비스 사파리(Service Safari)와 에스노그래피(Ethnography) 등 전문 리서치 기법을 적용하여 연구의 깊이를 더함.

3) 인터뷰 내용

<표 A-1> 김경진 교수님 인터뷰 내용

질문(주제)	답변 및 주요 내용
Q1. 리서치 방법론의 체계화 (Methodology Strategy)	[3단계 입체적 리서치 전략] 단순히 보고 온다는 것이 아니라, 다음 세 가지 층위로 접근해야 면접관을 설득할 수 있다. 1. Expert Interview: 공공 서비스 디자인 영역의 담당자(정책 입안자)를 만나 배경과 의도를 파악. 2. Service Safari (Be the Customer): 연구자가 직접 사용자가

	되어 서비스를 처음부터 끝까지 경험하며 Pain Point를 찾음. 3. Ethnographic Interview: 현지의 실제 정책 수요자(시민) 5~12명을 대상으로 심층 인터뷰 혹은 게릴라 인터뷰를 진행하여 실제 만족도와 경험을 청취.
Q2. 핵심 키워드 및 워딩 전략 (Key Terminology)	[‘사용자’ 대신 ‘정책 수요자’, ‘도시 계획’ 대신 ‘공공 서비스 디자인’] 일반적인 기업 디자인이 아니므로 ‘고객(Customer)’이라는 말보다는 ‘정책 수요자(Policy Consumer)’라는 표현을 써라. 또한 주제를 단순히 ‘도시 디자인’이라고 하기보다 ‘공공 서비스 디자인(Public Service Design)’이라고 명명해야 공공의 역할과 시스템을 연구한다는 전문성이 부각된다.
Q3. 해외 탐방의 당위성 (Why Go There?)	[한국은 ‘후발 주자’, 선진 사례의 ‘맥락’을 배우다] 데스크 리서치만으로 안 되는 이유는, 한국이 공공 서비스 디자인 분야의 후발 주자(Latecomer)이기 때문이다. 영국(Gov.uk)이나 북유럽은 이 분야의 선도국이다. 결과물(건물, 도로)만 보는 것이 아니라, 그 결과물이 나오기까지의 조직 문화, 일하는 방식, 수요자의 니즈를 반영한 프로세스를 현장에서 배우기 위함이라고 설득해야 한다.
Q4. 컨택 및 방문 기관 선정 (Contact Target)	[기업보다는 ‘공공 기관(Public Sector)’ 우선] 이 주제의 핵심 주체는 ‘공공(Public)’이다. 따라서 사기업보다는 도시 재생 관련 정부 부서, 공공 기관, 지자체 담당자를 만나는 것이 1순위여야 한다. IKEA 같은 기업은 ‘민간의 관점’을 보완하는 차원에서 부차적으로 넣고, 메인은 공공 기관으로 설정하여 프로젝트의 공공성을 강조해야 한다.
Q5. 면접 대비 팁 (Interview Tips)	[학술적 용어(Terminology) 사용으로 신뢰도 상승] 학생들의 열정은 이미 충분하다. 이제는 ‘틀(Frame)’을 보여줘야 한다. "가서 사람들 만나볼게요" 대신 "에스노그래피 리서치를 수행하겠습니다", "담당자 만날게요" 대신 "엑스퍼트 인터뷰(Expert Interview)를 통해 정책 배경을 파악하겠습니다"와 같이 아카데믹한 용어를 사용하여 준비된 연구자임을 증명해야 한다.

(2) 이지은 교수님 (이화여자대학교)

- 인터뷰이 : 이지은 교수 (이화여자대학교 조형예술대학 공간디자인전공)
- 인터뷰 일시 : 2026년 01월 09일 (금) 14:00
- 인터뷰 장소 : 이화여자대학교 (대면)

1) 인터뷰이 소개

- 소속: 이화여자대학교 디자인학부 교수
- 전문 분야: 건축·도시설계를 기반으로 한 지속가능한 공간환경 연구, 보행친화 공간디자인 및 보행자길 체계 관리 연구, 공간재생 실무 프로젝트 및 법제 개선 연구
- 자문 배경: 본 탐사 주제(보행 안전·이동권·젠더 친화적 공공공간)가 교수님의 주 연구 분야와 밀접히 연계되어 있어, 유럽 탐방 전 연구 방향성 점검 및 실질적인 아웃풋 도출 전략을 자문함.

2) 인터뷰 목표 및 의의

- 연구 범위의 구체화 (Scoping): '도시 재생'이라는 광범위한 주제를 학부생 수준에서 실현 가능한 '캠퍼스 내 특정 구역(미대 가는 길 등)'으로 좁히고, 타겟을 명확히 설정함.
- 관점의 확장 (From Gender to Universal): '여성'에 국한된 접근이 가질 수 있는 한계를 지적하고, 노약자·장애인·어린이 등 '보행 약자'를 포괄하는 유니버설 디자인 관점으로 확장할 것을 제안함.
- 비교 분석의 기준 정립: 유럽(네덜란드, 덴마크)과 미국(뉴욕 파슨스)의 도시 맥락이 한국과 다름을 인지하고, 단순히 '베끼기'가 아닌 한국형 적용을 위한 차별화된 관찰 포인트를 제시함.

3) 인터뷰 내용

<표 A-2> 이지은 교수님 인터뷰 내용

질문(주제)	답변 및 주요 내용
Q1. 연구 타겟과 범위 설정 (Target & Scope)	[약자 중심의 보편적 설계와 구체적 스코핑] '여성'만 강조하면 역차별 논란이나 한계가 있을 수 있다. 초고령 사회 흐름에 맞춰 노인, 어린이 등 '약자'를 타겟으로 하면 자연스럽게 모두가 편한 공간이 된다. 또한 '도시 재생'은 너무 광범위하다. 캠퍼스로 좁힌 것은 좋으나, 그 안에서도 '반경 400~500m (도보 15분 거리)'를 기준으로, 예를 들어 '미대생의 동선(무거운 짐, 경사로)'처럼 구체적인 샘플 구역을 정해 문제 해결(Problem Solving)에 집중해야 한다.
Q2. 해외 사례 비교 시 주의점 (Context Awareness)	[동일 비교 불가능성 인지] 파슨스(뉴욕)는 도시 건물에 흩어진 '수직적 캠퍼스'이고, 유럽은 이미 작은 필지와 건물로 이루어진 '원천적 15분 도시'다. 한국의 대형 단지형 캠퍼스와는 맥락이 다르다. 따라서 그들의 형태를 그대로 가져오는 것이 아니라, '어떤 재료(Material)를 썼는가?', '규제를 어떻게 디자인으로 풀었는가?' 등 적용 가능한 툴킷(Toolkit)이나 디자인 방법론을 배워오는 데 집중해야 한다.

<p>Q3. 주목해야할 디자인 요소 (Key Elements)</p>	<p>[흥미(Interest)와 지속가능성(Sustainability)] 보행의 안전과 편의는 기본이다. 사람들이 걷게 하려면 '걷고 싶은 이유(흥미)'가 있어야 한다. 유럽 거리의 디테일한 장식이나 요소들이 어떻게 시각적 흥미를 주는지 관찰하라. 또한 바닥에 페인트를 칠하는(도장) 방식은 지속 가능하지 않다. 유럽은 도장 대신 어떤 포장 재료(Paving)나 색채, 패턴을 사용하여 지속 가능한 보행로를 만드는지, 퍼스널 모빌리티(PM)는 어떻게 수용하는지 살펴봐야 한다.</p>
<p>Q4. 인터뷰 및 리서치 전략 (Tips for Fieldwork)</p>	<p>[구체적이고 실무적인 질문 던지기] 해외 교수님들에게 "데이터 분석이 왜 중요한가요?" 같은 뻔한 질문은 피하라. 디자인 전공자답게 "이 디자인을 어떻게 실현했나?", "어떤 재료를 썼나?", "실패 사례는 없나?" 등 구체적인 질문을 던져야 한다. 사전 질문지를 미리 보내 답변을 준비할 시간을 주고, 핵심 질문만 추려서 깊이 있는 대화를 나눠야 한다.</p>
<p>Q5. 추천 레퍼런스 (Recommendation)</p>	<p>[얀 겔(Jan Gehl)과 '사람을 위한 도시'] 보행 친화 도시 연구의 세계적 권위자인 얀 겔(Jan Gehl)의 이론이 현재 탐사 팀 고민의 핵심이다. 그의 저서 <Cities for People (사람을 위한 도시)> 를 팀원들이 꼭 읽고 갈 것을 강력 추천한다. 가능하다면 덴마크(코펜하겐)에 있는 Gehl Architects 본사를 방문하거나 관련 프로젝트를 깊이 파보는 것이 큰 도움이 될 것이다.</p>

[부록2] 국외 인터뷰 내용

(1) Dr. Dana Brablecova (CEDLA / University of Amsterdam)

- 인터뷰이 : Dr. D.A. (Dana) Brablecova
- 인터뷰 일시 : 2026년 01월 15일 (목) 11:00
- 인터뷰 장소 : University of Amsterdam, CEDLA (Centre for Latin American Research and Documentation)

1) 인터뷰이 소개

- 소속: 암스테르담 대학교(UvA) 사회지리학 및 도시계획 박사 (PhD)
- 전문 분야: 도시 토착성(Urban Indigeneities), 교차성(Intersectionality), 환경 인종주의
- 주요 프로젝트:
 - *Female Urban Indigenous Entrepreneurship*: 라틴아메리카 도시 여성 토착민 기업가의 정체성과 경제적 자립 연구
 - *Urban Indigeneities: Being Indigenous in the 21st Century*: 21세기 도시 내 원주민의 삶과 소속 문제를 다룬 편집서 출간 프로젝트 리딩
 - 연구 특징: 칠레 산티아고의 마푸체(Mapuche) 원주민이 도시 이주 후 정체성을 재구성하는 방식과, 이 과정에서 포스트콜로니얼 국가의 역할 및 공간 점유(Space appropriation) 방식을 민족지학적(Ethnographic) 관점에서 분석함.

2) 인터뷰 목표 및 의의

- 도시 내 '보이지 않는' 정체성의 가시화: 칠레 산티아고의 마푸체 원주민 사례를 통해, 공식적인 정책이나 구역 지정 없이 일상적 행위(걷기, 모임 등)로 도시 공간에서 정체성을 드러내는 방식을 탐구함.
- 남반구(칠레)와 북반구(네덜란드/유럽)의 도시 경험 비교: 이주(Migration), 젠더(육아 휴직 등), 도시 인프라(15분 도시, 자전거) 측면에서 칠레와 네덜란드의 정책적 차이와 실제 삶의 괴리를 비교 분석함.
- 포용적 도시와 연구 방법론: 대학 캠퍼스와 도시 전반에서의 포용/배제 메커니즘을 논의하고, 젊은 연구자들이 현장 연구(Fieldwork) 시 유의해야 할 태도와 방법론(Member checking 등)에 대한 조언을 구함.

3) 인터뷰 내용

<표 B-1> Dr. Dana Brablecova 인터뷰 내용

질문(주제)	답변 및 주요 내용
--------	------------

<p>Q1. 이주 (Migration) 흐름과 사회적 긴장</p>	<p>[남-남 이주와 사회적 인식의 변화] 과거 칠레의 이주 관련 법안은 미비했으나, 2005년 아이티 지진과 최근 베네수엘라 사태 이후 '남-남 이주(Global South to Global South migration)'가 급증했다. 현재 칠레에는 약 100만 명의 베네수엘라 이주민이 거주 중이다.</p> <p>이로 인해 도시 공간 경험에 긴장이 발생하고 있으며, 유럽과 마찬가지로 이주민을 비관적으로 묘사하는 선정적인 뉴스 보도가 늘어나고 있다. 이는 인종차별적 담론을 강화하고 정치(선거)에도 영향을 미치는 등 유럽과 유사한 패턴을 보인다.</p>
<p>Q2. 도시 내 원주민 정체성과 가시성 (칠레 마푸체 사례)</p>	<p>[일상적 행위를 통한 공간 점유] 칠레 인구의 약 10%인 마푸체족은 역사적 폭력과 차별로 인해 현재 산티아고 등 대도시에서 흩어져 살고 있다. 산티아고는 매우 거대하고 계층화되어 있어 원주민끼리 모여 살기 어렵고 이동에만 수 시간이 소요된다 .</p> <p>이들은 도시에서 특정 구역(Ghetto)을 형성하기보다, 전통 의상을 입거나 공공장소에 모습을 드러내는 의식적 행위를 통해 "우리는 동화되지 않았고 여기 존재한다"는 메시지를 전달한다. 특히 여성이 커뮤니티의 리더로서 생계 부양, 양육, 문화 보존(직조, 언어 등)의 다층적 역할을 수행하며 정체성을 지키는 핵심 주체가 된다.</p>
<p>Q3. 사회적 계급과 도시 분리 (Segregation)</p>	<p>[보이지 않는 경계와 삶의 질 격차] 산티아고는 물리적 장벽은 없으나 동쪽(부유층/백인), 중심(중산층), 서쪽 및 외곽(빈곤층/이주민)으로 거주지가 뚜렷이 나뉜다. 외곽 지역은 녹지가 부족하고 치안이 불안하며, 엘리베이터가 부족한 고층 아파트(Vertical Ghettos) 등 열악한 주거 환경에 놓여 있다.</p> <p>인종과 계급은 밀접하게 연관되어 있어, 스페인/유럽계는 상류층, 원주민 요소가 강한 혼혈은 하류층으로 인식되며, 이는 사용하는 스페인어 억양으로도 구별된다.</p>
<p>Q4. 정책가 현실의 괴리 (젠더 및 육아)</p>	<p>[제도적 지원 vs 실제 문화적/경제적 압박] 국가 정책과 실제 삶의 경험은 다르다. 예를 들어, 칠레는 6개월의 유급 출산 휴가를 제공하지만(네덜란드보다 길다), 출산율은 급격히 감소하고 있다. 반면 네덜란드는 출산 휴가가 매우 짧고(산후 3개월), 어린이집 비용이 비싸 여성이 일과 가정 중 하나를 선택해야 하는 압박이 크다. 네덜란드는 여성을 노동 시장으로 복귀시키려는 경향이 강한 반면, 가족 지원 정책은 부족한 측면이 있다.</p>
<p>Q5. 15분 도시와</p>	<p>[자전거 중심의 도시와 주거 문제]</p>

네덜란드의 인프라	<p>네덜란드, 특히 암스테르담은 '자전거가 왕'인 도시다. 자전거 도로가 차도와 분리되어 안전하며, 횡단보도에서도 자전거가 우선시된다. 집에서 15분 거리 내에 병원, 학교 등 주요 시설이 있어 '15분 도시'가 실제로 구현되어 있다.</p> <p>그러나 주거 난이 매우 심각하며, 학생이나 외국인이 집을 구하는 과정은 취업만큼 어렵고 차별적 요소가 존재할 수 있다. 다만, 프랑스나 벨기에와 달리 정책적으로 다양한 계층을 혼합 거주하게 하여 특정 인종/빈곤층만의 게토(Ghetto) 형성을 방지한 점은 긍정적이다.</p>
Q6. 대학 캠퍼스 내의 포용과 배제	<p>[시설 접근성과 탈식민지화 노력] 대학 내 모유 수유실(착유실) 및 휴게실 운영, 금연 구역 확대 등은 긍정적 변화다. 또한 교육과정을 영어로 진행하며 다양한 배경의 학생을 포용하려는 '탈식민지화(Decolonize)' 노력이 있다.</p> <p>하지만 오래된 도시 구조상 휠체어 사용자나 유모차 이용자에게는 길이 좁고 불편하여 물리적 배제가 발생하기도 한다.</p>
Q7. 연구자를 위한 조언	<p>[현장 중심 연구와 참여자 확인(Member Checking)] 문헌이나 정책 분석만으로는 커뮤니티 내부의 미묘한 긴장(예: 원주민 여성의 통근 시간, 이중 부담)을 파악하기 어렵다. 따라서 직접 커뮤니티와 시간을 보내는 민족지학(Ethnography)적 접근이 필수적이다.</p> <p>연구 과정에서 본인의 해석을 연구 참여자에게 보여주고 피드백을 받아 수정하는 '참여자 확인(Member checking)' 과정을 거친다면, 연구자의 편향을 줄이고 대상자의 목소리를 더 정확히 반영할 수 있다.</p>

(2) Dr. J.C. (Joos) Droogleever Fortuijn

- 인터뷰이 : Dr. J.C. (Joos) Droogleever Fortuijn
- 인터뷰 일시 : 2026년 01월 15일 (목) 14:00
- 인터뷰 장소 : University of Amsterdam, Faculty of Social and Behavioural Sciences

1) 인터뷰이 소개

- 소속: 암스테르담 대학교(UvA) 인문지리학·계획·국제개발학과 부교수 (Associate Professor), 국제지리학연합(IGU) 부회장 (Vice President) 및 전 젠더와 지리(Gender and Geography) 위원장
- 전문 분야: 도시지리학(Urban Geography), 젠더 연구(Gender Studies), 고령화 연구

(Ageing Studies)

- 연구 특징: 젠더, 연령, 생활 단계에 따라 달라지는 공간 경험을 실증적으로 분석하며, '사람-환경 적합성(Person-environment fit)'과 '그 자리에서의 고령화(Ageing in place)' 개념을 비판적으로 고찰함.

2) 인터뷰 목표 및 의의

- 공간의 젠더 편향성 확인: 1970-80년대 교외화 연구를 통해 도시 계획이 중립적이지 않음을 확인하고, 여성과 노인의 이동권 제약을 조명함.
- 선진 정책의 이면(Backside) 탐구: 네덜란드의 '자전거 중심 문화'와 'Aging in Place' 정책이 노인과 보행 약자에게는 어떤 배제 요인이 되는지 비판적으로 분석함.
- 개방형 캠퍼스와 도시 안전: 대학 캠퍼스를 닫힌 공간이 아닌 '도시의 일부'로 해석하며, 제인 제이콥스의 '거리의 눈' 개념을 통해 실질적인 안전 대책을 논의함.

3) 인터뷰 내용

<표 B-2> Dr. Joos Droogleever Fortuijn 인터뷰 내용

질문(주제)	답변 및 주요 내용
Q1. 교외화 (Suburbanization) 연구와 젠더적 공간 분리	[1970년대 교외화와 여성의 고립] 나의 젠더 연구는 1970-80년대 네덜란드의 교외화 현상 연구에서 시작되었다. 당시 젊은 가족들이 도시를 떠나 교외로 이주했는데, 남성들은 차를 타고 도시로 출근했지만 여성들은 어린아이들과 함께 교외에 남겨졌다. 대중교통이 열악하고 유모차를 끌고 갈 곳이 마땅치 않은 환경에서 여성들이 겪는 '공간적 고립'과 '이동권의 제약'을 목격하며, 도시 계획이 결코 젠더 중립적이지 않다는 것을 깨달았다.
Q2. 노인 주거 시설의 역설: '황금 감옥 (Gilded Cage)'	[편의시설 완비가 초래한 단절] 네덜란드의 현대적 노인 주거 시설(Care homes)은 내부에 미용실, 상점, 식당 등을 모두 갖추고 있다. 이는 매우 편리해 보이지만, 역설적으로 노인들이 시설 '밖'으로 나갈 필요를 없애버린다. 결국 노인들은 시설 안에만 머물게 되어 지역 사회와 완전히 단절된다. 겉보기엔 훌륭하지만, 실제로는 사회적으로 격리된 '황금 감옥'과 다를 바 없다.
Q3. '살던 곳에서 나이 들기 (Ageing in place)'와 계층 격차	[정책의 이상과 현실의 괴리] 정부는 노인들이 요양시설에 가지 않고 살던 집에서 계속 거주하는 'Ageing in place'를 권장하지만, 이는 종종 예산 절감의 수단이 된다. 부유한 동네는 자원과 커뮤니티가 있어 이것이 가능하지만, 가난한 동네의 노인들은 엘리베이터 없는 낮은

	주택에 갇히거나 이웃 간의 유대(Social glue)가 사라진 상태에서 방치된다. 계층에 따라 정책의 결과가 극명하게 갈린다.
Q4. 도시 내 미시적 장벽과 보행권	[무거운 문과 짧은 신호등] 노인들이 밖으로 나오지 못하는 이유는 거창한 것이 아니다. 너무 무거워서 열 수 없는 상점 문, 쉴 수 있는 벤치의 부재, 그리고 턱없이 짧은 횡단보도 신호 등이 그들을 가로막는다. 특히 횡단보도 신호는 '자동차와 자전거의 흐름'을 방해하지 않도록 설계되어 있어, 걸음이 느린 노인이나 장애인에게는 건너는 것 자체가 도전이자 위험이 된다.
Q5. 자전거 중심 도시의 그늘	[약자에게 위험이 되는 자전거] 네덜란드는 '자전거 천국'으로 알려져 있지만, 보행자(특히 노약자)에게 빠르게 달리는 자전거는 큰 위협이다. 자전거는 소리 없이 빠르게, 보행 공간을 침범하기도 한다. 도시 계획의 우선순위가 '자동차 > 자전거 > 보행자' 순으로 되어 있어, 가장 약한 보행자가 오히려 '의붓자식(Stepchild)' 취급을 받으며 소외되고 있다.
Q6. 개방형 캠퍼스와 '거리의 눈 (Eyes on the Street)'	[안전은 펜스가 아닌 사람에게서 온다] 한국의 캠퍼스가 담장이 있는 '타운' 형태라면, 암스테르담 대학(UvA)은 도시 곳곳에 건물이 흩어져 있는 '개방형 캠퍼스'다. 따라서 캠퍼스의 안전은 도시 거리의 안전과 직결된다. 제인 제이콥스(Jane Jacobs)의 이론처럼, 단순히 조명만 밝은 텅 빈 거리보다는 상점이 문을 열고 사람들이 오가는 '사회적 감시(Eyes on the street)'가 작동하는 거리가 훨씬 안전하다.
Q7. 포용적 디자인을 위한 제언	['평균'을 버리고 '가장자리'를 보라] 도시 계획이나 디자인을 할 때 '평균적인 사용자(Average User)'를 상정하지 말라. 평균적인 건장한 남성을 기준으로 삼으면, 그 외의 사람들은 모두 불편해진다. 휠체어 사용자, 유모차를 끄는 부모, 걸음이 느린 노인 등 '가장 취약한 사람'을 기준으로 공간을 설계하면, 결과적으로 모든 사람에게 편안한 공간이 된다.

(3) Filiz Sazoglu-Durmus (IKEA Netherlands)

- 인터뷰이 : Filiz Sazoglu-Durmus
- 인터뷰 일시 : 2026년 01월 16일 (금) 12:30
- 인터뷰 장소 : IKEA Haarelem office

1) 인터뷰이 소개

- 소속: IKEA Netherlands, Country Equality, Diversity & Inclusion (ED&I) Leader

- 전문 분야: 기업 내 ED&I(평등·다양성·포용) 전략 수립, 신경다양성(Neurodiversity) 포용 조직 문화 구축, 난민 고용 및 사회 통합, 성별 임금 형평성(Pay Equity) 관리
- 주요 프로젝트:
 - 'Skills for Employment': 난민 배경을 가진 사람들에게 일자리와 실무 경험을 제공하여 노동시장 진입을 돕는 프로그램 운영 (2024 SER 다양성과 기업상 수상).
 - 'Put All Brains to Work': 신경다양성(Neurodiversity)을 포용하기 위한 사내 캠페인 및 인식 개선 주도.
 - Gender Equity Pay Award: 투명하고 공정한 급여 체계를 통해 성별 임금 격차 해소 노력 (Rise and Lead Women 수상).
 - 리더십 철학: 다양성은 단순한 자선 활동(Charity)이 아니라 비즈니스의 핵심 경쟁력 (Talent)이며, 개인을 고치는 것이 아니라 시스템을 고쳐야 한다고 강조함.

2) 인터뷰 목표 및 의의

- 기업 내 ED&I의 실질적 적용 사례 연구: 추상적인 '포용' 개념이 실제 기업 현장(오피스, 매장)에서 어떤 구체적인 정책과 공간 경험으로 구현되는지 탐구함.
- 신경다양성과 공간의 관계: '오픈 오피스'나 '인사하는 문화' 등 일반적인 공간 규범이 신경다양인(Neurodivergent)에게 미치는 배제 요소를 분석하고 해결책을 논의함.
- 시스템적 변화(Systemic Change)의 중요성: 소수자를 주류에 맞추게 하는 것이 아니라, 채용·보상·복지 시스템 자체를 포용적으로 재설계해야 함을 확인함.

3) 인터뷰 내용

<표 B-3> Filiz Sazoglu-Durmus 인터뷰 내용

질문(주제)	답변 및 주요 내용
Q1. ED&I의 개인적 기원 (Researcher as a Person)	[아이들의 놀이 모임에서 배운 '배제'의 학습성] 과거 이주민 여성들이 언어 장벽과 육아로 인해 사회적으로 고립되는 것을 목격하고, 40여 개국 아이들이 모이는 통합 놀이방을 운영했다. 아이들은 피부색이나 배경으로 서로를 판단하지 않고 어울렸다. 차별은 타고나는 것이 아니라 '학습'되는 것이며, 따라서 '다시 배울(Unlearn)' 수도 있다는 확신을 얻었다. 이것이 내 ED&I 활동의 근간이다.
Q2. 공간 속의 몸과 감각: 신경다양성 (The Body in Space)	[‘인사하는 문화’와 오픈 오피스의 딜레마] 네덜란드는 서로 끊임없이 인사(Hoi!)하는 문화가 있고, IKEA는 개방형 오피스를 쓴다. 그러나 자폐 성향이나 ADHD가 있는 직원에게는 지나가는 사람마다 인사를 받아주는 것이 엄청난 에너지 소모이자 집중을 깨는 고통일 수 있다. 컴퓨터 알림음(Beeping)도 마찬가지다. ‘Put All Brains to Work’ 캠페인을

	<p>통해, 이러한 감각적 예민함이 '무례함'이 아니라 '뇌의 작동 방식 차이'임을 알리고 서로의 공간 사용 방식을 존중하게 되었다.</p>
<p>Q3. 가시화와 낙인 사이의 긴장 (What Academia Doesn't Capture)</p>	<p>[심리적 안전감과 리더의 역할] 처음에는 자신의 신경다양성을 드러내는 것이 '낙인(Labeling)'이 될까 봐 직원들이 주저했다. 하지만 리더급 인사들이 먼저 자신의 이야기를 공개하고, 캠페인을 통해 '다름'을 긍정적으로 조명하자 분위기가 반전되었다. 중요한 것은 "내가 나로서 존재해도 안전하다"는 심리적 안전감(Psychological Safety)을 조직이 먼저 증명해 보이는 것이다.</p>
<p>Q4. 조직이라는 축소판 사회 (Scale Shift: Micro-society)</p>	<p>[공통의 가치(Values)라는 접착제] 도시 전체와 달리 기업(IKEA)은 '공통의 가치관'을 공유하는 집단이기에 포용을 실험하기가 상대적으로 수월하다. 모든 사람의 개인적 신념을 강제로 바꿀 수는 없지만, 조직 내에서만큼은 "차별적 행동은 용납되지 않는다"는 명확한 행동 규범(Boundary)을 설정할 수 있다. 이는 다양성이 공존하기 위한 최소한의 안전장치다.</p>
<p>Q5. 미래를 위한 조언: 시스템의 변화 (Systemic Change)</p>	<p>[사람을 고치려 하지 말고 시스템을 고쳐라] 과거에는 여성을 리더로 만들기 위해 "여성에게 자신감을 심어주는 멘토링"을 했다. 하지만 지금 다시 시작한다면 그런 접근은 하지 않을 것이다. 문제는 여성의 자신감 부족이 아니라, 여성을 평가하고 승진시키는 '시스템'에 있기 때문이다. 소수자를 주류에 맞추려(Fix the people) 하지 말고, 그들을 배제하는 구조를 고쳐야(Fix the system) 한다.</p>
<p>Q6. Specific Cases (정책의 사각지대와 포용)</p>	<p>[법을 넘어선 '좋은 고용주'의 판단]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 게이 부부의 육아휴직: 법적으로는 '산모'나 '생물학적 아버지'에게만 휴가가 보장되어 게이 직원이 혜택을 받지 못하는 상황이 있었다. 우리는 법적 논리 대신 "우리 직원이 아빠가 된다"는 사실에 집중해 유급 휴가를 부여했다. 2. 성전환 휴가: 네덜란드 법에 없는 '성전환(Transition) 휴가'(10년 내 최대 24주)를 자체적으로 도입했다. 이는 법적 의무가 아니라, 직원의 삶을 존중하는 기업의 가치 실현이다.

(4) Dr. I. (Irene) Gomez Varo

- 인터뷰이 : Dr. I. (Irene) Gomez Varo
- 인터뷰 일시 : 2026년 01월 19일 (월) 16:00
- 인터뷰 장소 : University of Amsterdam, Faculty of Social and Behavioural Sciences (GPIO: Urban Planning)

1) 인터뷰이 소개

- 소속: University of Amsterdam (UvA), Department of Geography, Planning and International Development Studies, Postdoctoral Researcher
- 전문 분야: 돌봄 이동성(Mobility of Care), 도시 근접성(Proximity), 활력(Vitality), 이동성 계획의 인식론적 체계(Epistemic regimes of mobility planning).
- 주요 프로젝트:
- Gendered Mobilities: 현재 UvA에서 Anna Nikolaeva 교수와 함께 수행 중인 프로젝트로, 이동성 계획 내 젠더 관점의 통합 방안 연구
- STEPP & ECOMOV: 근접성 계획을 통한 사회적 교통 형평성 확보 및 생태적 전환 (Ecological Transition) 연구 참여
- 15-Minute City Barcelona: 바르셀로나의 15분 도시를 측정하는 3가지 방법론을 비교 분석하고 공간적 형평성을 평가하는 연구 수행
- 전 바르셀로나 자치대학교(UAB) 이동성·교통·영토 연구그룹(GEMOTT) 연구원 역임

2) 인터뷰 목표 및 의의

- 이동성 계획의 '중립성' 해체: 교통 계획이 전제하고 있는 '표준적 이동(출퇴근 중심)'이 어떻게 여성과 돌봄 노동의 이동을 배제해왔는지 '인식론적(Epistemic)' 차원에서 분석함.
- '돌봄 이동성(Mobility of Care)'의 가시화: 단순한 A→B 이동이 아닌, 연쇄적이고 복합적인 '통행 사슬(Trip Chaining)'로서의 일상 이동을 재조명하고 이를 정책에 반영할 방법을 모색함.
- 측정의 정치성(Politics of Measurement): 15분 도시나 캠퍼스 접근성을 측정할 때, 어떤 데이터와 방법론을 쓰느냐에 따라 '포용'과 '배제'의 결과가 완전히 달라질 수 있음을 방법론적으로 고찰함.

3) 인터뷰 내용 정리

<표 B-4> Dr. Irene Gomez Varo 인터뷰 내용

질문(주제)	답변 및 주요 내용
Q1. 연구의 출발점: 계획의 전제를 의심하다 (Researcher as a Person)	<p>[‘생산적 이동’ vs ‘재생산적 이동’]</p> <p>박사 과정과 프로젝트를 수행하며 가장 먼저 의심하게 된 것은 “교통 계획은 중립적”이라는 가정이었다. 기존 교통 모델은 주로 ‘집-직장’ 간의 피크타임 이동(생산적 노동)에만 초점을 맞췄다. 반면, 쇼핑, 아이 픽업, 병원 동행 등 가정을 유지하기 위한 ‘재생산적 노동(Reproductive work)’과 관련된 복잡한 이동은 ‘비경제적’이거나 ‘기타’ 활동으로 분류되어 데이터에서 지워지거나 과소평가되어 왔음을 깨달았다.</p>

<p>Q2. 돌봄 이동성과 통행 사슬 (The Body in Space: Mobility of Care)</p>	<p>[이동은 점이 아니라 '사슬(Chain)'이다] 'Mobility of Care' 개념을 통해 보면, 이동은 단일한 목적지로의 여행이 아니라 서로 연결된 '통행 사슬(Trip chaining)'이다. 여성이나 돌봄 제공자는 직장에 가기 전에 아이를 학교에 데려다주고, 퇴근길에 마트에 들르고, 노부모를 방문하는 등 끊임없이 경로를 이탈하고 연결한다. 기존 교통 시스템이 이러한 복잡한 패턴을 지원하지 않기 때문에, 이들은 시간 빈곤(Time poverty)과 신체적 피로를 더 크게 경험한다.</p>
<p>Q3. 위험하지 않지만 불편한 공간 (What Academia Doesn't Capture)</p>	<p>[활력(Vitality)의 부재와 배제의 디자인] 폭력적인 사건이 없어도 공간은 불안할 수 있다. 제인 제이콥스가 말한 '활력'이나 '거리의 눈'이 없는 고립된 공간, 조명은 있지만 주변 상호작용이 단절된 공간이 대표적이다. 또한, 유모차나 짐을 든 사람을 고려하지 않은 좁은 보도, 실 곳 없는 긴 경로 등은 물리적 위험이 없더라도 "당신은 이 공간의 주인이 아니다"라는 메시지를 줌으로써 심리적 불편함과 배제를 지속적으로 생산한다.</p>
<p>Q4. 측정의 정치성: 15분 도시와 캠퍼스 (Scale Shift: Methodology)</p>	<p>[어떻게 측정하느냐가 현실을 만든다] 바르셀로나 연구에서 15분 도시를 '직선거리(반경)'로 잰 때와 '실제 도보 네트워크'로 잰 때의 결과는 판이하게 달랐다. 이를 캠퍼스에 적용한다면, 단순히 건물 간 거리가 가깝다고 해서 접근성이 좋은 것이 아니다. 경사로(언덕), 계단, 무거운 문 등의 장벽을 고려하지 않은 데이터는 '수치상의 형평성'만 보여줄 뿐, 실제 장애인이나 돌봄 제공자가 겪는 '경험적 배제'를 은폐하는 도구가 될 수 있다.</p>
<p>Q5. 무엇이 먼저 바뀌어야 하는가? (Future & Epistemic Regime)</p>	<p>[데이터와 계획가의 다양성 확보] 가장 시급한 것은 '누가 계획하는가'와 '무엇을 데이터로 수집하는가'의 변화다. 계획가가 대부분 남성이고 '표준 남성'의 데이터를 기반으로 도시를 설계한다면, 제아무리 좋은 정책도 한계가 있다. 정량적 데이터(Big Data)뿐만 아니라 사람들의 실제 목소리와 경험을 담은 정성적 데이터(Thick Data)를 계획의 근거로 삼는 '지식 생산 체계(Epistemic regime)'의 전환이 선행되어야 한다.</p>

(5) Lab'URBA Joint Interview (UPEC / UGE)

- 인터뷰이:
 1. Claire Hancock (Professeur, UPEC): 도시 연구와 젠더, 교차성(Intersectionality) 이론 권위자.
 2. Sophie Blanchard (Maîtresse de conférences, UPEC): 파리 북동부 불평등, 학교/대학의 공간적 차별 연구.

- 3. Lucile Biarrotte (Docteure, Consultant): 젠더 관점 도시계획 전문가, 액션 리서치 및 실무 적용(UrbaGenre).
- 인터뷰 일시: 2026년 01월 23일 (금) 13:30
- 인터뷰 장소: Lab'URBA (Université Paris-Est Créteil & Gustave Eiffel)

1) 인터뷰이 소개

- Claire Hancock: 도시 공간이 어떻게 젠더를 생산하고, 젠더가 어떻게 공간을 생산하는지 연구함. 인종, 계급, 장애가 얽힌 교차성(Intersectionality) 관점에서 '공간 정의(Spatial Justice)'를 탐구함.
- Sophie Blanchard: 파리 북동부(오베르빌리에 등)의 소외된 지역을 중심으로, 공공 공간에서의 젠더 관행과 교육 기관(학교·대학) 내 불평등의 공간적 차원을 분석함.
- Lucile Biarrotte: Claire Hancock의 지도를 받아 박사 학위를 취득한 후 독립 컨설턴트로 활동. 도시 계획 전문가 그룹 내에서 젠더 담론이 어떻게 수용되거나 저항받는지를 '구성주의적 페미니즘 액션 리서치'로 풀어냄.

2) 인터뷰 목표 및 의의

- 프랑스 도시 계획의 '보편주의' 신화 해체: '모두를 위한 도시'라는 명목하에 숨겨진 남성 중심적/이성애 중심적 규범을 드러내고, 이를 기술적(Technocratic)이지 않은 정치적·사회적 문제로 재정의함.
- 연구자의 위치성과 '촉매제' 역할: 연구자가 중립적인 관찰자가 아니라, 현장에 개입하여 변화를 이끌어내는 '촉매제(Catalyst)'로서 기능함을 확인하고, 전문가 집단(공무원, 계획가)의 인식을 변화시키는 과정을 논의함.
- 데이터 공백과 정책의 한계: 교통 분야(그랑 파리 익스프레스 등)와 달리 도시 재생 및 일반 계획에서 성별 분리 데이터가 부재한 현실을 지적하고, 이를 극복하기 위한 정성적 접근(탐색적 산책 등)의 중요성을 강조함.

3) 인터뷰 내용

<표 B-5> Lab'URBA (Hancock, Blanchard, Biarrotte) 인터뷰 내용

질문(주제)	답변 및 주요 내용
Q1. 프랑스 도시 계획 내 젠더 담론의 부상	[2010년대 이후의 변화와 데이터 공백] 2010년대 이후 프랑스, 특히 파리에서는 공공 공간과 도시 재생을 중심으로 젠더 관점을 통합하려는 시도가 급증했다. 이는 베를린, 비엔나 등 유럽 대도시 간의 '포용성 경쟁'과도 연관이 있다.

	<p>그러나 근본적인 문제는 '성별 분리 데이터(Gender-disaggregated data)'의 부재다. 교통 분야 외에는 성별 이용 행태에 대한 기초 데이터가 거의 없어, 정책이 구체적인 근거보다 '탐색적 산책' 같은 미시적·참여적 방법에 의존하는 경향이 있다.</p>
<p>Q2. 도시 계획의 '중립성'이라는 환상)</p>	<p>[전문가 문화에 스며든 남성 중심성] 프랑스 도시 계획가들은 "우리는 모두를 위한(Universal) 공간을 만든다"고 믿으며, 특정 집단(여성, 성소수자)을 위한 설계에 저항감을 느낀다.</p> <p>하지만 이 '보편성'은 사실 이성애자·비장애인·남성을 표준으로 한 것이다. 도시 계획 분야는 건축, 엔지니어링, 사회복지 등 배경이 다양하여 단일한 문화가 없지만, '사용자의 차이'를 고려하는 것을 꺼리는 기능주의적 관행은 여전하다.</p>
<p>Q3. 연구 방법론: 연구자는 '촉매제(Catalyst)'인가?</p>	<p>[중립적 관찰자를 넘어선 개입] 연구자는 화학 반응을 일으키지만 자신은 변하지 않는 '촉매제'와 비슷하다. 연구자가 젠더 질문을 던지는 것만으로도 실무자(공무원, 계획가)들은 자신의 업무를 되돌아보게 된다.</p> <p>인터뷰 과정 자체가 하나의 개입(Intervention)이다. "당신의 계획에 여성은 어디에 있는가?"라는 질문은 그들에게 불편함을 주기도 하지만, 기존 관행을 성찰하게 만드는 강력한 도구가 된다. 연구자는 이 과정에서 중립을 지키기보다 투명한 윤리성을 가지고 변화를 주도해야 한다.</p>
<p>Q4. 캠퍼스로의 스케일 전환 (City to Campus)</p>	<p>[대학은 '축소된 도시'가 아니라, 규범이 더 강하게 작동하는 공간] 세 연구자는 도시 공간에서 작동하는 젠더 권력이 대학 캠퍼스에서도 유사하게 — 때로는 더 강하게 — 나타난다는 점에 주목한다. 캠퍼스는 열린 지식 공간처럼 보이지만, 실제로는 공간적 위계(hierarchy)가 매우 뚜렷하다. 강의실·연구실·교수 공간은 권위와 공식성을 띠는 반면, 복도·휴게 공간·식당 등은 비공식적 상호작용이 이루어지는 공간으로 구분되며, 이 위계 속에서 젠더 수행성 또한 다르게 나타난다.</p> <p>특히 "보편적 학생"이라는 전제는 시간 제약이 없고, 돌봄 책임이 없으며, 이동에 제약이 없는 몸을 암묵적으로 상정한다. 이로 인해 육아 중인 학생, 장애 학생, 파트타임 학생 등은 캠퍼스를 동등하게 이용하기 어렵다. 캠퍼스는 도시보다 더 제도적으로 관리되는 공간이기 때문에, 젠더 관점을 적용하려 할 때 행정 규정, 예산 구조, 시설 운영 체계 같은 제도적 장벽이 더욱 분명하게 드러난다.</p>
<p>Q5. 미래 연구자를</p>	<p>[교차성, 일상 공간, 그리고 '번역'의 중요성]</p>

<p>위한 제언 (Future Advice)</p>	<p>Claire Hancock의 관점에서 젠더 연구는 반드시 교차성(Intersectionality) 을 유지해야 한다. 젠더만을 분리해 다루는 순간, 다시 또 다른 '보편적 여성'이라는 범주를 만들어낼 위험이 있기 때문이다. 인종, 계급, 이주 배경, 장애는 젠더 경험을 근본적으로 재구성하는 요소이며, 이를 드러내기 위해서는 정성적 연구와 위치성(positionality)에 대한 성찰이 필수적이다.</p> <p>Sophie Blanchard는 거대한 계획 문서보다 일상적 공간 경험에 주목할 것을 강조한다. 통학 경로, 쉬는 시간의 머무름, 화장실과 같은 사소해 보이는 공간이 실제 젠더 권력이 작동하는 장소다.</p> <p>Lucile Biarrotte는 연구자의 역할을 '번역자(translator)' 로 설명한다. 페미니즘 이론은 그대로는 실무 현장에서 작동하지 않기 때문에, 이를 계획가·공무원·기술자의 언어로 풀어내는 작업이 필요하다. 이는 타협이 아니라, 개념을 현실 속에서 작동하게 만드는 정치적 실천이다. 완벽한 비판보다 부분적이더라도 실제 변화를 만들어내는 개입이 중요하다고 본다.</p>
------------------------------	--

(6) Parsons School of Design (The New School)

- 인터뷰이: Parsons Design & Technology (MFA) Faculty & Staff
- 인터뷰 일시: 2026년 02월 02일 (월) 09:30
- 인터뷰 장소: Parsons School of Design, New York (The New School)

1) 인터뷰이 및 프로그램 소개

- 소속: Parsons School of Design (The New School) - Design and Technology Program
- 프로그램 특징:
 - 기술(Technology)을 다루는 전공임에도 불구하고 학생의 약 75%가 여성으로 구성됨.
 - 기술의 역사가 남성 주도로 이루어졌음을 인지하고, 단순히 기술을 배우는 것을 넘어 "왜 기술이 이런 방식으로 작동하는가?"를 비판적으로 질문하는 교육 과정을 운영함.
 - 도시적 맥락: 뉴욕 맨해튼 한복판에 위치하여, 담장이 있는 전통적인 캠퍼스가 아닌 도시 조직 속에 건물이 섞여 있는 '수직적 캠퍼스(Vertical Campus)' 형태를 띠.

2) 인터뷰 목표 및 의의

- 젠더와 기술 교육의 결합: 기술 분야의 젠더 불균형을 교육 현장에서 어떻게 재해석하고 있으며, 다수의 여성 학생들이 기술을 주도하는 환경이 어떤 문화를 형성하는지 논의함.
- 도시형 캠퍼스의 안전과 혐오 범죄 대응: 팬데믹 기간 중 뉴욕에서 발생한 아시아계 혐오(Anti-East Asian sentiment)가 실제 학생들의 안전과 수업 운영에 미친 구체적인

영향을 파악함.

- 물리적 경계 없는 캠퍼스: 도시 그리드(Grid) 속에 녹아든 캠퍼스에서 '학교의 안전'과 '도시의 위험'이 어떻게 교차하는지 확인하고, 이에 대한 학교 차원의 대응책(수업 시간 조정 등)을 청취함.

3) 인터뷰 내용

<표 B-6> Parsons School of Design 인터뷰 내용

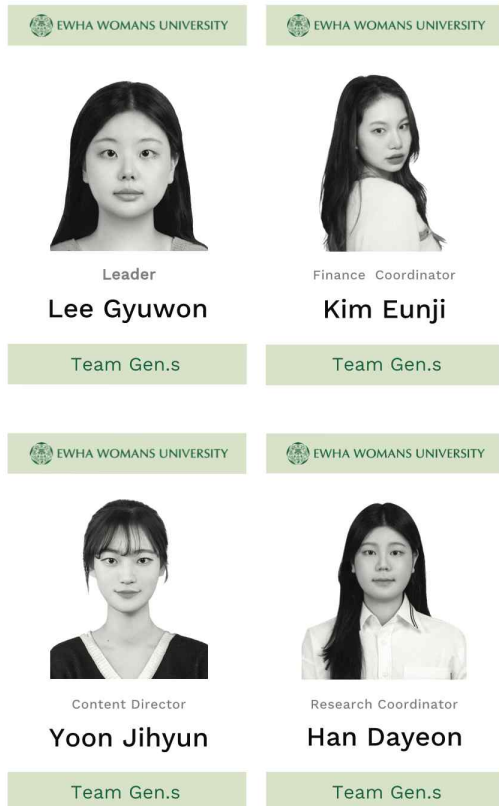
질문(주제)	답변 및 주요 내용
Q1. 젠더와 기술 (Gender & Technology Education)	[남성 중심 기술 역사에 대한 비판적 질문] 우리 프로그램(Design & Technology)은 기술을 다루지만 학생의 75%가 여성이다. 기술의 역사가 남성 지배적이었던 것은 사실이나, 우리는 단순히 기술을 전수받는 것이 아니라 "왜(Why)"를 질문하도록 가르친다. 유학생들이 이곳에 와서 얻는 가장 큰 자산은, 기존의 시스템을 당연하게 받아들이지 않고 비판적으로 사고하며 도시 문화와 상호작용하는 경험 그 자체다.
Q2. 도시형 캠퍼스의 구조와 안전 (Scale Shift: Vertical Campus)	[문 하나를 사이에 둔 학교와 도시] Parsons는 컬럼비아 대학처럼 담장이 있거나 녹지가 있는 캠퍼스가 아니다. 뉴욕의 거리(Street) 위에 건물이 있고, 보안 요원(Security)이 있는 문을 통과하면 바로 학교, 나가면 바로 도시다. 학생들은 엘리베이터를 타고 이동하는 '수직적 캠퍼스' 생활을 하며, 캠퍼스와 도시의 경계가 없기 때문에 도시의 활력을 누리는 동시에 도시의 위험에 그대로 노출된다.
Q3. 혐오 범죄와 학교의 대응 (Crisis & Reactive Measures)	[아시아계 혐오 범죄와 야간 수업 중단] 팬데믹 기간 중 뉴욕 내 아시아계 혐오(Anti-East Asian sentiment) 범죄가 증가했을 때, 학교는 큰 도전에 직면했다. 실제 사건이 많지는 않았더라도 단 몇 건의 사건만으로 학생들은 큰 공포를 느꼈다. 학생들이 밤 9시 30분이나 10시에 귀가하는 것을 두려워했기 때문에, 학교는 저녁 6시 30분 이후에 끝나는 야간 수업을 중단하는 조치를 취했다. 이는 선제적(Proactive)이라기보다 상황에 대한 반응적(Reactive) 조치였지만, 학생들의 심리적 안전을 위해 필수적이었다.
Q4. 캠퍼스 경계의 모호함 (Inclusion & Exclusion)	[도시 인프라로서의 학교] 우리는 NYU(워싱턴 스퀘어 파크 인근)나 컬럼비아와 달리 5번가(5th Ave)와 13번가 등 일반 상업 지구와 완전히 섞여 있다. 학생들은 학교 식당뿐만 아니라 주변의 델리나 베이글 가게(Tompkins Square Bagels 등)를 일상적으로 이용한다. 이는 학생들이 '학생'이라는 정체성과 '뉴욕 시민'이라는 정체성을 동시에 수행하게 만들며, 학교 내의 포용성 정책이 도시 거리의 현실과 즉각적으로 충돌하거나 조화를 이루는 현상이 된다.

[부록3] 자체제작 홍보물/현장 기록

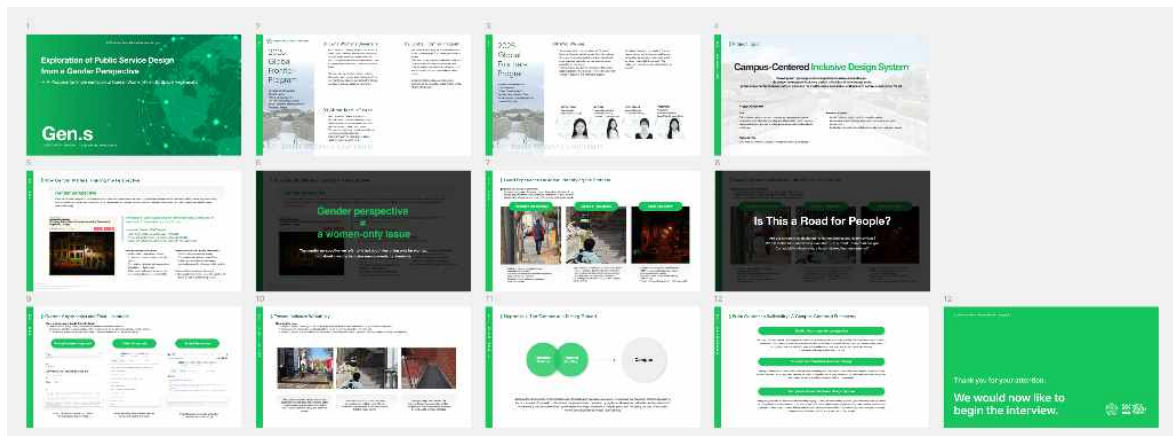
<그림 C-1> <Gen.s> 현수막



<그림 C-2> <Gen.s> 명찰



<그림 C-3> <Gen.s> PT 자료



<그림 C-4> <Gen.s> 팜플렛

<Designing Gender-Responsive Public Services
— A Campus-Based Spatial and Service Design Framework
for Women-Friendly Urban Regeneration in Korea>

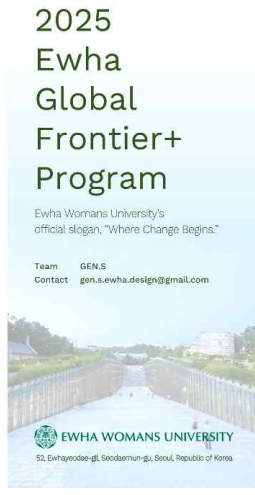
Research Abroad Background

Despite Korea's rapid smart-city development, university districts continue to reflect gender-blind planning, limiting women's night-time mobility, access to care-related facilities, and comfort in public spaces. As domestic responses remain focused on post-event safety measures rather than structural spatial change, this research examines how European cities embed gender mainstreaming into governance, design, and public services—and how these approaches can be translated into a practical model for the Ewha-Seodaemun area.

Research Abroad Topics

This research explores how gender-responsive urban policy is realized through the integration of governance, spatial interventions, and public service design. First, it examines gender-mainstreaming tools such as planning mandates, budgeting frameworks, and evaluation systems that embed gender equality into decision-making. Second, it analyzes spatial strategies that support everyday mobility and night-time use, including walkability networks, lighting design, visibility, and amenity distribution. Third, it develops care-oriented public space and service design that reduces cognitive and physical burdens in daily urban life. Findings from the comparative study will be translated into implementable design guidelines and a policy-oriented application model for a Korean campus-based urban regeneration testbed.

Timeline



01 Ewha Womans University

Ewha Womans University, located in Seoul, South Korea, was founded by missionary Mary Scranton in 1886. Today, it is recognized as one of the world's largest women's universities and one of the most prestigious institutions of higher education in Korea. The term "Womans" reflects Ewha's founding philosophy: each woman, as an individual with her own identity and capacity, comes together to learn and grow in a shared academic community.

02 Global Frontier Program

The Global Frontier Program is an annual, summer/winter initiative designed to cultivate global female leaders. Each team of four students independently plans its project theme and conducts a two-week field study by visiting international organizations, public institutions, global companies, and universities abroad. Global competency enhancement program organized by the university's Student Affairs Office, Ministry of Education

04 Research Abroad Country

Netherlands
visit on 14-19, Jan 2026

Amsterdam offers a concrete reference for everyday mobility as an urban standard—where walking and cycling networks are not auxiliary systems but the core logic of public space. For our study, Amsterdam functions as a field site to examine how gender-responsive planning can be strengthened through mobility equity, route continuity, and fine-grained street-level design. We will focus on: pedestrian-bike priority environments, intersection and crossing behavior control, waiting-space comfort, and how mobility policies can reduce avoidance and detour patterns often experienced by women at night.

France
visit on 20-24, Jan 2026

Paris represents a model where urban inclusivity is produced through civic participation and neighborhood-scale governance, rather than technological control. Initiatives such as the 15-minute city and participatory budgeting institutionalize residents' everyday knowledge into spatial decision-making, enabling public spaces to be shaped by lived experience. This research examines how care-oriented amenities, localized public-space networks, and long-term governance mechanisms sustain inclusive urban transformation over time.

03 Team <Gen.s> Members

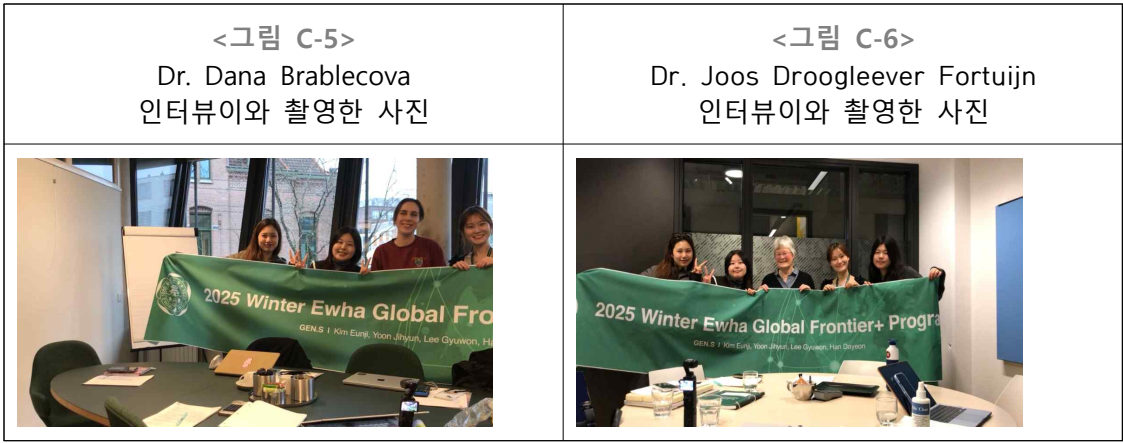
Lee Gyuwon
Leader
Tel: +82 10 8331 4286
Mail: lgyu@ewha.ac.kr
Major: Division of Design

Kim Eunji
Finance Coordinator
Tel: +82 10 8372 1133
Mail: eunji@ewha.ac.kr
Major: Division of Design
Double Major: Entrepreneurship

Yoon Jihyun
Content Coordinator
Tel: +82 10 4688 2248
Mail: yoonjh4@ewha.ac.kr
Major: Division of Design

Han Dayeon
Research Coordinator
Tel: +82 10 8958 7903
Mail: dayeon72@ewha.ac.kr
Major: Division of Design
Double Major: Consumer Studies

<그림 C-5~10> 인터뷰이들과의 촬영 사진



<그림 C-7>
 Filiz Sazoglu-Durmus
 인터뷰이와 촬영한 사진



<그림 C-8>
 Dr. Irene Gomez Varo
 인터뷰이와 촬영한 사진



<그림 C-9>
 Lab'URBA (Hancock, Blanchard,
 Biarrotte) 인터뷰이와 촬영한 사진



<그림 C-10>
 Parsons School of Design
 인터뷰이와 촬영한 사진





[부록4] 온라인 서베이 문항지/기초통계표


본 설문조사는 대학 캠퍼스 및 인접 생활권의 공간 이용 경험과 안전 인식을 젠더 관점에서 파악하기 위해 온라인 방식으로 실시되었다. 설문 결과는 본 연구의 현장 조사 및 해외 사례 분석과의 비교·보완 자료로 활용되었다.

<표 D-1> 응답자 기본 정보 및 이용 현황





문항번호	문항내용	응답 결과 요약
Q1	귀하의 성별은 무엇입니까?	여성(40명), 남성(4명)
Q2	귀하의 연령대는 어떻게 되십니까?	20대(44명)
Q3-1	현재 귀하는 캠퍼스 및 인근 공간을 어떤 입장에서 이용하고 계신가요? (복수 선택)	대학생/대학원생(41), 졸업생(3), 교직원(1)
Q3-2	답변 시 대상이 된 대학교는 어디입니까?	이화여대(27), 연세대(12), 기타(5-홍익/서강/세종 등)
Q4-1	현재 본인에게 해당되는 신체적 제약 사항이 있습니까?	해당 사항 없음(44명)
Q4-2	위 항목에서 제약이 있다고 답한 경우 그 내용은 무엇입니까?	응답 없음

<표 D-2> 공간 이용 행태 및 인식


문항번호	문항내용	응답 결과 요약																								
Q5	평소 하루 기준, 캠퍼스 및 인근 지역에서 '이동(걷기·대중교통·자차·자전거 등)'에 쓰는 총 시간은 어느 정도인가요?	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>응답</th> <th>응답 비율</th> <th>응답 수</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2. 1-2시간</td> <td>38.6%</td> <td>17개</td> </tr> <tr> <td>1. 1시간 미만</td> <td>34.1%</td> <td>15개</td> </tr> <tr> <td>4. 3시간 이상</td> <td>15.9%</td> <td>7개</td> </tr> <tr> <td>3. 2-3시간</td> <td>11.4%</td> <td>5개</td> </tr> </tbody> </table>	응답	응답 비율	응답 수	2. 1-2시간	38.6%	17개	1. 1시간 미만	34.1%	15개	4. 3시간 이상	15.9%	7개	3. 2-3시간	11.4%	5개									
응답	응답 비율	응답 수																								
2. 1-2시간	38.6%	17개																								
1. 1시간 미만	34.1%	15개																								
4. 3시간 이상	15.9%	7개																								
3. 2-3시간	11.4%	5개																								
Q6	캠퍼스 및 인근 지역 공간을 이용할 때, 개인적으로 가장 중요하다고 느끼는 요소는 무엇인가요? (상위 3개 선택)	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>응답</th> <th>응답 비율</th> <th>응답 수</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2. 이동의 편리함 (이동 동선, 대중교통 연계 등)</td> <td>32.0%</td> <td>39개</td> </tr> <tr> <td>7. 체육의 편의성 (소풍, 휴식도, 전반적인 공간)</td> <td>21.3%</td> <td>26개</td> </tr> <tr> <td>1. 안전감</td> <td>18.0%</td> <td>22개</td> </tr> <tr> <td>3. 접근성 (계단, 엘리베이터-경사로 등 물리적)</td> <td>13.9%</td> <td>17개</td> </tr> <tr> <td>5. 휴식 또는 대기 공간</td> <td>6.0%</td> <td>8개</td> </tr> <tr> <td>4. 안내정보의 명확성 (서면, 길찾기, 정보 등)</td> <td>5.7%</td> <td>7개</td> </tr> <tr> <td>8. 프라이버시 (사선 차단, 공간 분리 등)</td> <td>1.6%</td> <td>2개</td> </tr> </tbody> </table>	응답	응답 비율	응답 수	2. 이동의 편리함 (이동 동선, 대중교통 연계 등)	32.0%	39개	7. 체육의 편의성 (소풍, 휴식도, 전반적인 공간)	21.3%	26개	1. 안전감	18.0%	22개	3. 접근성 (계단, 엘리베이터-경사로 등 물리적)	13.9%	17개	5. 휴식 또는 대기 공간	6.0%	8개	4. 안내정보의 명확성 (서면, 길찾기, 정보 등)	5.7%	7개	8. 프라이버시 (사선 차단, 공간 분리 등)	1.6%	2개
응답	응답 비율	응답 수																								
2. 이동의 편리함 (이동 동선, 대중교통 연계 등)	32.0%	39개																								
7. 체육의 편의성 (소풍, 휴식도, 전반적인 공간)	21.3%	26개																								
1. 안전감	18.0%	22개																								
3. 접근성 (계단, 엘리베이터-경사로 등 물리적)	13.9%	17개																								
5. 휴식 또는 대기 공간	6.0%	8개																								
4. 안내정보의 명확성 (서면, 길찾기, 정보 등)	5.7%	7개																								
8. 프라이버시 (사선 차단, 공간 분리 등)	1.6%	2개																								

<p>Q7</p>	<p>현재 본인이 주로 이용하는 캠퍼스 및 인근 지역 공간은 다양한 사용자(성별·연령·신체 조건 등)를 충분히 고려해 설계되었다고 느끼시나요?</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>응답</th> <th>응답 비율</th> <th>응답 수</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3</td> <td>34.1%</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>22.3%</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>25.0%</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>13.6%</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	응답	응답 비율	응답 수	3	34.1%	15	4	22.3%	12	2	25.0%	11	5	13.6%	6
응답	응답 비율	응답 수															
3	34.1%	15															
4	22.3%	12															
2	25.0%	11															
5	13.6%	6															
<p>Q8</p>	<p>캠퍼스 및 인근 지역 공간을 이용하면서, 성별·연령·신체 조건 등에 따라 공간 이용이 다르다고 느낀 경험이 있다면 자유롭게 작성해 주세요.</p>	<p>지형: 가파른 오르막, 계단 위주 동선으로 인한 이동 약자 제약</p> <p>시설: 지하도 엘리베이터 부재, 협소한 인도, 긴 신호 대기</p> <p>안전: 야간 시 어두운 골목 및 계단 이용 시 여성의 심리적 불안감</p>															

<표 D-3> 공간 이용 중 불편 및 위험 경험

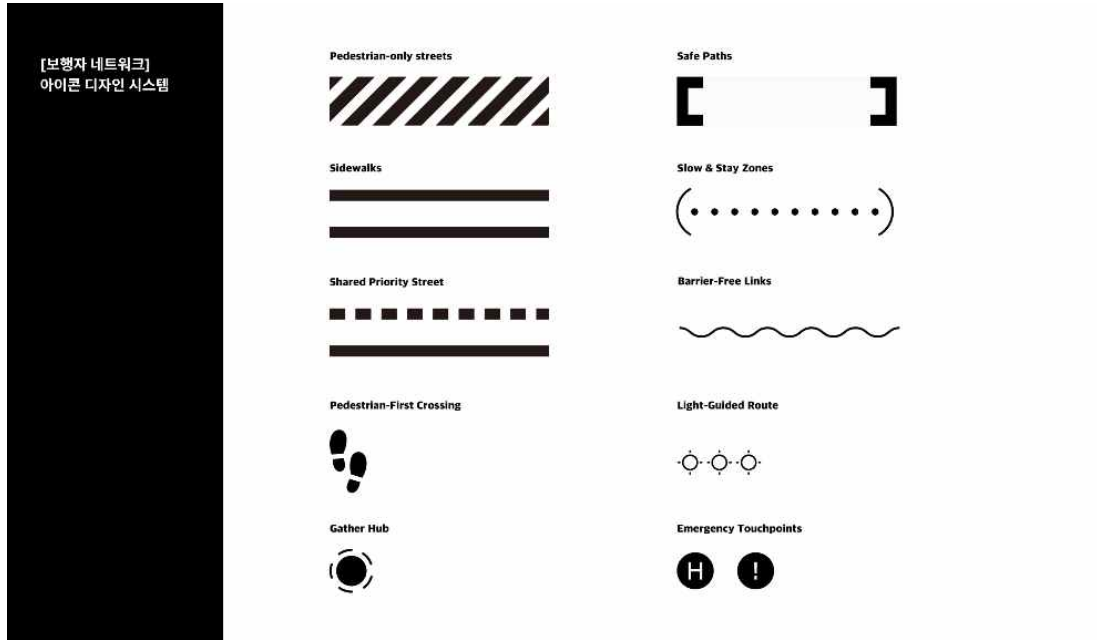
문항번호	문항내용	응답 결과 요약																								
<p>Q9</p>	<p>최근 6개월 이내, 도시 또는 캠퍼스 공간을 이용하면서 불편함이나 위험을 느낀 경험이 있나요?</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>응답</th> <th>응답 비율</th> <th>응답 수</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 있다</td> <td>75.0%</td> <td>33</td> </tr> <tr> <td>2. 없다</td> <td>25.0%</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table>	응답	응답 비율	응답 수	1. 있다	75.0%	33	2. 없다	25.0%	11															
응답	응답 비율	응답 수																								
1. 있다	75.0%	33																								
2. 없다	25.0%	11																								
<p>Q10</p>	<p>불편하거나 위험하다고 느꼈던 요소를 모두 선택해 주세요. (복수 선택 가능)</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>응답</th> <th>응답 비율</th> <th>응답 수</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6. 보행 공간의 협소하거나 차량과의 존재</td> <td>28.2%</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>3. 경사·계단·단차 등 이동의 어려움</td> <td>23.1%</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>4. 엘리베이터-에스컬레이터 부족 또는 고장</td> <td>15.4%</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>8. 타인의 시선·접근으로 인한 불안</td> <td>10.3%</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>1. 조명 부족으로 인한 시야 불안</td> <td>7.7%</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>7. 휴식·물품 공간 부족</td> <td>6.4%</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>2. 사각지대·어둠 시야</td> <td>3.8%</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table>	응답	응답 비율	응답 수	6. 보행 공간의 협소하거나 차량과의 존재	28.2%	22	3. 경사·계단·단차 등 이동의 어려움	23.1%	18	4. 엘리베이터-에스컬레이터 부족 또는 고장	15.4%	12	8. 타인의 시선·접근으로 인한 불안	10.3%	8	1. 조명 부족으로 인한 시야 불안	7.7%	6	7. 휴식·물품 공간 부족	6.4%	5	2. 사각지대·어둠 시야	3.8%	3
응답	응답 비율	응답 수																								
6. 보행 공간의 협소하거나 차량과의 존재	28.2%	22																								
3. 경사·계단·단차 등 이동의 어려움	23.1%	18																								
4. 엘리베이터-에스컬레이터 부족 또는 고장	15.4%	12																								
8. 타인의 시선·접근으로 인한 불안	10.3%	8																								
1. 조명 부족으로 인한 시야 불안	7.7%	6																								
7. 휴식·물품 공간 부족	6.4%	5																								
2. 사각지대·어둠 시야	3.8%	3																								
<p>Q11</p>	<p>해당 경험은 주로 어떤 공간에서 발생했나요?</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>응답</th> <th>응답 비율</th> <th>응답 수</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3. 캠퍼스 인근 상권/주거지역</td> <td>31.8%</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>1. 캠퍼스 내부 (건물 사이, 통로, 광장등 주변)</td> <td>25.0%</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>4. 대중교통 시설 (정류장, 역사, 환승 구간 등)</td> <td>15.9%</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>2. 캠퍼스 외곽 경계부</td> <td>15.9%</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>5. 일반 도시 보행로/도로</td> <td>11.4%</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>	응답	응답 비율	응답 수	3. 캠퍼스 인근 상권/주거지역	31.8%	14	1. 캠퍼스 내부 (건물 사이, 통로, 광장등 주변)	25.0%	11	4. 대중교통 시설 (정류장, 역사, 환승 구간 등)	15.9%	7	2. 캠퍼스 외곽 경계부	15.9%	7	5. 일반 도시 보행로/도로	11.4%	5						
응답	응답 비율	응답 수																								
3. 캠퍼스 인근 상권/주거지역	31.8%	14																								
1. 캠퍼스 내부 (건물 사이, 통로, 광장등 주변)	25.0%	11																								
4. 대중교통 시설 (정류장, 역사, 환승 구간 등)	15.9%	7																								
2. 캠퍼스 외곽 경계부	15.9%	7																								
5. 일반 도시 보행로/도로	11.4%	5																								
<p>Q12</p>	<p>해당 경험은 주로 어느 시간대에 발생했나요?</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>응답</th> <th>응답 비율</th> <th>응답 수</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2. 오후 (12-18시)</td> <td>43.2%</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>3. 저녁 (18-22시)</td> <td>20.5%</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>1. 오전 (06-12시)</td> <td>18.2%</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>4. 심야 (22시 이후)</td> <td>18.2%</td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table>	응답	응답 비율	응답 수	2. 오후 (12-18시)	43.2%	19	3. 저녁 (18-22시)	20.5%	9	1. 오전 (06-12시)	18.2%	8	4. 심야 (22시 이후)	18.2%	8									
응답	응답 비율	응답 수																								
2. 오후 (12-18시)	43.2%	19																								
3. 저녁 (18-22시)	20.5%	9																								
1. 오전 (06-12시)	18.2%	8																								
4. 심야 (22시 이후)	18.2%	8																								
<p>Q13</p>	<p>불편하거나 위험하다고 느낀 이후, 공간 이용 방식에 변화가 있었나요?</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>응답</th> <th>응답 비율</th> <th>응답 수</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4. 큰 변화는 없었다</td> <td>57.8%</td> <td>26</td> </tr> <tr> <td>2. 이용 시간대를 바꾸게 되었다</td> <td>15.6%</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>1. 경로를 우회하거나 돌아가게 되었다</td> <td>13.3%</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>3. 해당 공간 이용을 피하게 되었다</td> <td>11.1%</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>.etc</td> <td>2.2%</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	응답	응답 비율	응답 수	4. 큰 변화는 없었다	57.8%	26	2. 이용 시간대를 바꾸게 되었다	15.6%	7	1. 경로를 우회하거나 돌아가게 되었다	13.3%	6	3. 해당 공간 이용을 피하게 되었다	11.1%	5	.etc	2.2%	1						
응답	응답 비율	응답 수																								
4. 큰 변화는 없었다	57.8%	26																								
2. 이용 시간대를 바꾸게 되었다	15.6%	7																								
1. 경로를 우회하거나 돌아가게 되었다	13.3%	6																								
3. 해당 공간 이용을 피하게 되었다	11.1%	5																								
.etc	2.2%	1																								

<표 D-4> 공간 개선 제안 및 긍정 경험

문항번호	문항내용	응답 결과 요약																		
Q14	공간 이용 중 느꼈던 불편함이나 위험과 관련해, 특히 개선이 필요하다고 생각되는 점이 있다면 자유롭게 작성해 주세요.	<p>인프라: 에스컬레이터/엘리베이터 설치, 인도 폭 확장, 보차 분리</p> <p>안전: 야간 가로등 증설, 비상벨 가시성 확보, 여성안심귀갓길 강화</p> <p>교통: 교내 저상버스 도입, 오토바이 출입 통제, 신호 체계 개선</p>																		
Q15	반대로 캠퍼스나 인근 지역을 이용하며 안심되고 배려받는다고 느꼈던 순간이 있다면 자유롭게 적어주세요.	<p>보안: 경비 인력 상주, 가로등 및 안전벨 설치, 학생증 출입 통제</p> <p>시설: 곳곳의 휴식용 벤치, 완만한 경사로 일부 제공, 도보 확보</p> <p>정서: 동문 간 배려 문화, 시험 기간 내 밝게 유지되는 학습 공간</p>																		
Q16	위와 같은 공간 개선은 주로 누구의 책임이라고 생각하시나요?	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>응답</th> <th>응답 비율</th> <th>응답 수</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2. 대학(캠퍼스 운영 주체)</td> <td>35.6%</td> <td>16개</td> </tr> <tr> <td>1. 지자체/공공기관</td> <td>33.3%</td> <td>15개</td> </tr> <tr> <td>5. 여러 주체의 공동 책임</td> <td>22.2%</td> <td>10개</td> </tr> <tr> <td>6. 잘 모르겠다</td> <td>6.7%</td> <td>3개</td> </tr> <tr> <td>3. 민간 개발·운영 주체</td> <td>2.2%</td> <td>1개</td> </tr> </tbody> </table>	응답	응답 비율	응답 수	2. 대학(캠퍼스 운영 주체)	35.6%	16개	1. 지자체/공공기관	33.3%	15개	5. 여러 주체의 공동 책임	22.2%	10개	6. 잘 모르겠다	6.7%	3개	3. 민간 개발·운영 주체	2.2%	1개
응답	응답 비율	응답 수																		
2. 대학(캠퍼스 운영 주체)	35.6%	16개																		
1. 지자체/공공기관	33.3%	15개																		
5. 여러 주체의 공동 책임	22.2%	10개																		
6. 잘 모르겠다	6.7%	3개																		
3. 민간 개발·운영 주체	2.2%	1개																		
Q17	캠퍼스 및 인근 지역 공간과 관련해 추가로 전하고 싶은 의견이나 경험이 있다면 자유롭게 작성해주세요.	<p>실사용자인 학생들의 의견 반영 및 이동 약자 접근 경로 확충 필요</p> <p>이대역~정문 등 유동 인구 밀집 지역의 보행 환경 정비 시급</p> <p>야간 조명 및 비상벨 등 가시적인 안전장치 확대 설치 희망</p>																		

[부록5] 모두를 위한 캠퍼스 내 보행자 네트워크 가이드라인

<그림 E-1> 아이콘 디자인 시스템1



<그림 E-2> 아이콘 디자인 시스템2



<그림 E-3> 아이콘 디자인 시스템3

[보행자 네트워크]
아이콘 디자인 시스템

II. Inclusive Walk Experience


모두를 위한 보행 경험을 만드는 핵심 개념

6. Safe Paths
→ 누구나 안심하고 걷는 길이다.
조명, 시야 확보, 주변 활동장이 보장된 동선이다.
위험하지 않은 길이 아니라 불안하지 않은 길을 목표로 한다.
7. Slow & Stay Zones
→ 머물 수 있는 보행 공간이다.
빠른 이동이 아니라, 천천히 걷고 잠시 앉을 수 있는 구간이다.
파크렛처럼 작은 휴식 포인트가 연속적으로 배치된다.
8. Barrier-Free Links
→ 끊김 없는 연결이다.
계단, 턱, 급경사를 무회하거나 완화하는 접근 동선이다.
휠체어·유모차·캐리어 모두를 전제로 한다.
9. Light-Guided Route
→ 조명으로 이어지는 길이다.
발에도 방향을 잃지 않도록 연속적인 라이팅으로 보행 흐름을 만든다.
안내이자 심리적 안전 장치이다.
10. Emergency Touchpoints
→ 비상 대응 지점이다.
비상벨·안내 표식이 명확히 드러나는 안전 노드이다.
'문제가 생기면 바로 도움을 받을 수 있다'는 신호를 준다.

Safe Paths




Slow & Stay Zones




Barrier-Free Links



Light-Guided Route

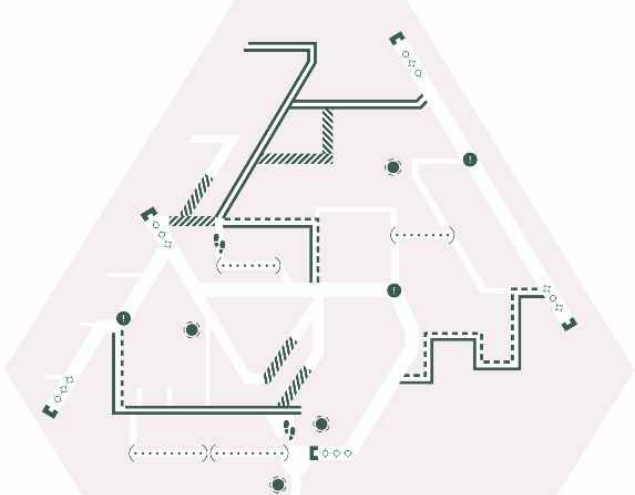


Emergency Touchpoints



<그림 E-4> 맵 디자인

[보행자 네트워크]
맵 디자인



<그림 E-5> 어플리케이션



[부록6] SNS 콘텐츠 영상 (링크 첨부)

[콘텐츠 영상 1](#)

[콘텐츠 영상 2](#)

참고문헌

- Clark, A. & Yilmaz, S.(2023), <Renovating marginalised urban areas with girls and young women>, «The Journal of Public Space» Vol. 8 No. 2.
- Clemmensen, K.(2024), <Can feminism help us build better cities for us all?>, «Danish Architecture Center».
- Danish Architecture Center(2024), «Feminist urbanism: Can we build better cities for all?».
- Josson, B.(2024), «The rise and fall of feminist urban planning in Sweden», Doctoral dissertation, Lund University.
- 경기연구원(2020), <스마트시티와 젠더: 돌봄의 관점에서 본 세종시 여성친화특구>, «출산과 양육이 행복한 스마트시티».
- Mortazavi, S. A.(2018), «Feminist urban planning toward gender-equality in public spaces», Master's thesis, KTH Royal Institute of Technology.
- Podestà, L.(2023), «Gender equality in urban planning: A key factor for truly inclusive development», Master's thesis, Uppsala University.
- City of Paris(2021), «Paris Respire», Brochure.
- van den Berg, M. & van der Meulen, M.(2019), <Gender mainstreaming in urban planning: The potential of GIS and open data sources>.
- World Bank(2020), «Handbook for gender-inclusive urban planning and design», World Bank Group.
- World Population Review(2024), «Happiest countries in the world».