

생활권 자전거친화타운 조성사업에 대한 성별영향평가

연구책임자	손 문 금 (서울시여성가족재단 정책개발실 연구위원)
위촉연구원	여 명 희 (서울시여성가족재단 정책개발실)



contents

I. 서론 ● 01

1. 연구의 배경 및 필요성	3
2. 연구목적	7
3. 연구범위	10
4. 연구 방법	15
5. 서울시 자전거이용환경	18

II. 자전거 이용과 성별 관련성 ● 25

1. 국내 기존연구	27
1) 지역 및 도시개발계획에 대한 분석과 자전거도로	27
2) 자전거이용활성화방안에 관한 기존연구	29

2. 성 형평한 자전거이용환경 구축 국외사례	32
1) 호주 교통부	32
2) 영국 런던 시	33
3) 오스트리아 비엔나 시	34
3. 자전거이용과 성별 관련성	35
1) 접근성(Accessibility)과 이동성(Mobility)	35
2) 자전거이용시설의 안전성(Safety), 편리성(Convenience), 쾌적성(Amenity) ·	38
3) 성역할과 자전거이용행태	40
4) 여성의 참여	46

III. 현장조사 및 자전거이용자조사 ● 49

1. 현장조사	51
1) 자전거도로에 대한 현장조사 분석	51
2) 자전거보관대(주차장)에 대한 현장조사 분석	79
2. 자전거 이용자 조사	105
1) 조사개요	105
2) 조사대상자 현황	109
3) 자전거이용행태	110
4) 접근성과 이동성	118
5) 자전거 이용시설의 안전성·편리성·쾌적성	122
6) 기타 서비스에 대한 필요정도	132
7) 정책 인지 여부	133
8) 여성친화적 자전거이용환경 구축	135

IV. ‘생활권 자전거친화타운 조성사업’에 대한 성별영향평가 ● 137

1. 성별영향평가 지표의 설정	139
1) 평가지표 도출 과정	139
2) 계획입안 및 결정과정 평가지표	140
3) 노원권역 및 송파권역 자전거친화타운 조성사업 시공현장 평가지표	143
2. 성별영향평가 결과	146
1) 정책입안 및 결정과정에 대한 성별영향평가	146
2) 노원권역 및 송파권역 자전거친화타운 조성사업 시공현장에 대한 성별영향평가	165

V. 정책 제언 및 환류 ● 177

1. 정책제언	179
1) 사업계획과정의 성 인지적 기반 구축	179
2) 사업계획과정에 성 인지 관점 반영	182
3) 여성친화적 자전거이용환경 구축	184
2. 정책환류	191
1) 서울시 및 자치구 담당공무원 조사결과 공유	191
2) 성 인지 거버넌스 체계 형성을 통한 정책개선	192
3) 시민사회단체와 지역여성의 참여를 통한 자전거이용환경 조성	193

참고문헌 ● 195

부 록 ● 199

1. 여성친화 자전거도로 체크리스트	201
2. 여성친화 자전거보관대(주차장) 체크리스트	220
3. 서울시 및 자치구 담당공무원 FGI 질문지	233
4. 서울시 자전거패트롤단 FGI 질문지	236
5. 자전거이용자조사 질문지	239
6. 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 현장조사 점검지	246

● 표 목차

■ 표 I-1 ■ 서울시 및 전국의 성별영향평가 참여기관 및 과제 수	4
■ 표 I-2 ■ 서울시 성별영향평가 대상 정책 및 평가방법	6
■ 표 I-3 ■ 서울시 자전거친화타운조성계획 사업내용	12
■ 표 I-4 ■ 노원권역 및 송파권역 자전거친화타운 추진계획	12
■ 표 I-5 ■ 서울시 자전거친화타운조성계획 일정	13
■ 표 I-6 ■ 서울시 자전거 관련 시설 현황	19
■ 표 I-7 ■ 자전거도로 현황	19
■ 표 I-8 ■ 위치별 자전거보관대 설치 현황	20
■ 표 I-9 ■ 자전거대여소 설치현황	20
■ 표 I-9 ■ 자전거대여소 설치현황-계속	21
■ 표 I-10 ■ 전국 및 서울시 자전거 교통사고 추이 현황	22
■ 표 II-1 ■ 김포신도시 교통시설 성 형평성관련 평가지표 및 평가결과	28
■ 표 II-2 ■ 자전거이용활성화 관련 논의의 주요내용	31
■ 표 II-3 ■ 성별 운전면허소지자 현황	37

표 II-4	자동차 미보유가구 비율	37
표 II-5	도시가구의 소득계층별 교통비지출현황	37
표 II-6	서울시 통근자와 통학자의 교통수단별 분포	42
표 II-7	서울시 성별 연령별 통근·통학자의 교통수단별 분포	43
표 II-8	서울시 교통수단별 소요시간별 통근·통학인구 분포	43
표 II-9	서울시 가구통행실태 조사 중 거리별 승용차 자전거 이용현황	44
표 II-10	서울시 성별 교통수단별 하루 평균 이동시간량	45
표 III-1	자전거도로 현장조사 항목	52
표 III-2	조사대상 자전거도로 구간 및 조사일시	53
표 III-3	자전거보관대(주차장) 조사항목	79
표 III-4	조사대상 자전거 보관대(주차장) 현황	81
표 III-5	조사 설계	105
표 III-6	성별 연령별 표본 설계	106
표 III-7	자전거 시범 중·고등학교 자전거이용자(10대) 조사현황	107
표 III-8	자전거보관대(주차장) 이용고객(20대 이상) 조사현황	107
표 III-9	자전거시민패트를 조사현황	108
표 III-10	주요조사내용	108
표 III-11	조사대상자 현황	109
표 III-12	성별 자전거 이용 횟수	111
표 III-13	성별 자전거 이용용도	113
표 III-14	성별 자전거를 이용하는 주된 이유	115
표 III-15	성별 1회 주행거리	117
표 III-16	응답자 특성별 1회 평균 주행거리	117
표 III-17	성별 자전거도로망 구축사업 우선추진 순위	118
표 III-18	응답자특성별 우선 필요한 자전거도로 구축사업(1순위)	119
표 III-19	성별 생활권 자전거도로·보관대(주차장) 구축사업 우선추진 순위	120
표 III-20	응답자특성별 우선 필요한 자전거도로·보관대(주차장) 구축사업 (1순위)	121

표 III-21	응답자 특성별 자전거도로에 대한 전반적 만족도	122
표 III-22	성별 자전거도로 이용 만족도 및 설치 시 중요성	124
표 III-23	성별 자전거도로 주변 시설 및 서비스의 필요정도	126
표 III-24	응답자 특성별 자전거주차장 이용에 대한 전반적 만족도	129
표 III-25	자전거보관대(주차장) 이용 만족도 및 중요성 점수	130
표 III-26	자전거보관대(주차장) 시설 및 서비스의 필요정도	132
표 III-27	성별 기타 서비스에 대한 필요정도	133
표 III-28	성별 자전거이용 활성화 관련정책 인지여부	134
표 III-29	응답자특성별 여성친화적 자전거이용시설 구축 찬성비율	135
표 III-30	성별 여성친화적 자전거이용환경 조성을 위해 필요한 제도나 절차	136
표 IV-1	2009년 여성부 성별영향평가지침	140
표 IV-1	2009년 여성부 성별영향평가지침-계속	141
표 IV-2	자전거친화타운 조성사업 계획입안 및 결정과정에 대한 평가지표	142
표 IV-3	자전거도로 성 형평성 평가지표	144
표 IV-4	자전거보관대(주차장) 성 형평성 평가지표	145
표 IV-5	통계관련 보고서 및 자료	146
표 IV-6	자전거관련 법률 현황	149
표 IV-7	도시교통정책심의위원회 현황	156
표 IV-8	서울시 도시교통본부 성별 직급별 직원현황	158
표 IV-9	성별 연령별 서울시 자전거패트롤단 현황	159
표 IV-10	서울시 성별 건설기술자 수 현황	160
표 IV-11	서울시 자전거이용활성화 관련 홍보	165
표 V-1	자전거대여소 이용현황 성별분리통계 작성양식	179
표 V-2	자전거시범학교 현황 성별분리통계 작성양식	180
표 V-3	자전거 수리서비스센터 이용현황 성별분리통계 작성양식	180

● 그림 목차

■ 그림 I-1 ■ 서울시 자전거친화타운조성계획 위치	14
■ 그림 I-2 ■ 연구진행과정	18
■ 그림 I-3 ■ 자전거교통사고 사망자비율	23
■ 그림 I-4 ■ 전국 자전거교통사고 부상자수 중 서울시 부상자수의 비율	23
■ 그림 II-1 ■ 서울시 통근·통학자의 교통수단별 분포	41
■ 그림 II-2 ■ 서울시민 이동행동참여자의 성별 이동목적별 이동시간량	46
■ 그림 III-1 ■ 송파구 자전거도로 조사지점	53
■ 그림 III-2 ■ 노원구 자전거도로 조사지점	54
■ 그림 III-3 ■ 자전거 보관대(주차장) 조사지점	80
■ 그림 III-4 ■ 성별 자전거 보유대수	110
■ 그림 III-5 ■ 성별 연령별 자전거 이용횟수	112
■ 그림 III-6 ■ 성별 혼인상태별 자전거 이용횟수	112
■ 그림 III-7 ■ 여성의 연령별 자전거 이용용도	114
■ 그림 III-8 ■ 성별 혼인상태별 자전거 이용용도	114
■ 그림 III-9 ■ 성별 연령별 자전거를 이용하는 주된 이유	116
■ 그림 III-10 ■ 성별 혼인상태별 자전거를 이용하는 주된 이유	116
■ 그림 III-11 ■ 자전거도로 설치 시 중요성 점수와 만족도 점수의 교차	124
■ 그림 III-12 ■ 성별 자전거도로 이용 만족도 점수와 설치 시 중요성 점수의 차이	125
■ 그림 III-13 ■ 응답대상자별 자전거도로 이용 만족도 점수	126
■ 그림 III-14 ■ 자전거도로 주변 시설 및 서비스의 필요정도에 대한 성별 점수 차이	127
■ 그림 III-15 ■ 자전거 주차장(거치대)의 만족도 점수와 중요성 점수	131
■ 그림 III-16 ■ 조사대상자별 자전거이용 활성화 관련정책 인지여부	134
■ 그림 IV-1 ■ 성별영향평가 지표도출 과정	140
■ 그림 IV-2 ■ 자전거홍보 사진	163
■ 그림 IV-3 ■ 노원권역 자전거친화타운 자전거도로 노선	166
■ 그림 IV-4 ■ 송파권역 자전거친화타운 자전거도로 노선	166

■ 연구요약

1. 성별영향평가의 필요성 및 목적

1) 연구의 필요성 및 목적

자전거이용활성화 계획은 서울시가 광역지방자치단체 최초로 도시교통본부 내 자전거교통담당관 조직을 신설하고 장기적인 자전거이용활성화 계획을 세워 추진하고 있는 핵심정책임. 현재 시범단계에서 자전거도로 및 관련시설 건설 사업이 시행되고 있기 때문에 성별영향평가 결과가 향후 도로교통시설에서의 성별관련성을 확인하고 정책과정에 성 인지 관점을 반영할 수 있는 파급효과가 큰 사업이라고 할 수 있음.

본 연구는 누구에게나 안전하고 편리한 자전거이용환경을 구축하는 것은 물론 여성과 남성의 입장에서 서로 다르게 인지될 수 있는 문제와 선호하는 개선안을 발견하여 여성과 남성이 형평하게 정책의 수혜를 받고 정책의 변화를 느낄 수 있도록 하기 위한 정책개선사항을 마련하고자 함.

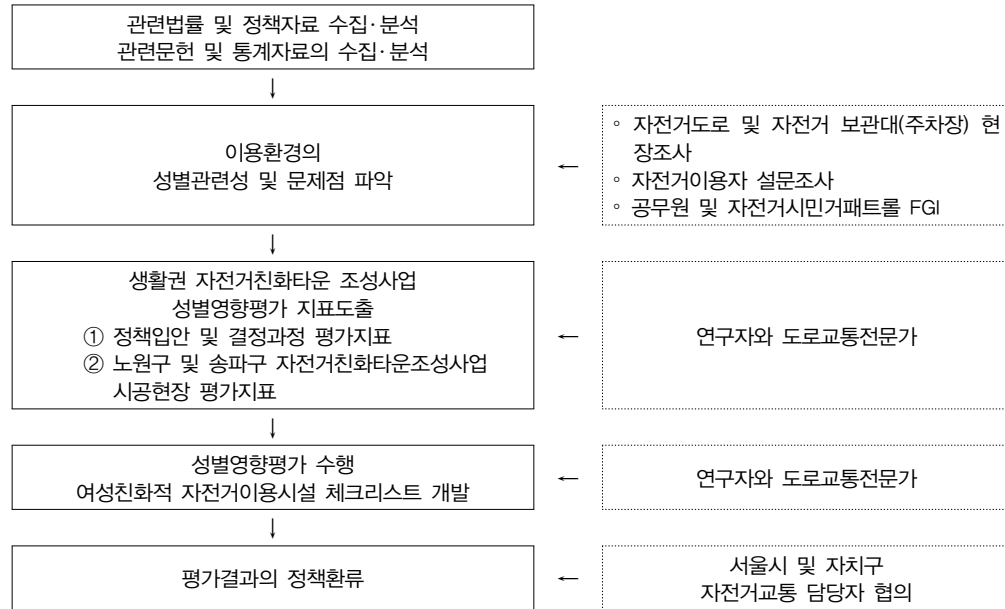
또한 여성친화적 자전거이용환경 구축을 위한 체크리스트를 개발하여 향후 자전거이용시설 구축사업에서 이용할 수 있도록 하고자 함. 여성친화적 자전거이용시설이란 고령여성·청소년·아동·경제활동을 하는 여성·전업주부 등 다양한 여성의 자전거이용 행동패턴과 감성까지 고려하여 계획·설계·시공·운영되어 모두에게 안전하고, 편리하며, 쾌적하게 만들어진 자전거이용시설을 말함.

2) 연구범위

서울시 '생활권 자전거친화타운 조성사업' 중 2008년~2009년 사이에 실시되고 있는 '노원권역 및 송파권역 자전거친화타운 조성사업'에 초점을 맞추어 평가함. 따라서 연구대상정책범위는 다음과 같음.

- ① 서울시 생활권 자전거친화타운조성사업 계획서, 노원권역과 송파권역 자전거친화타운 추진계획서
- ② 2009년 설계가 확정되어 시공되고 있는 노원권역과 송파권역 자전거친화타운 조성사업 현장

3) 연구방법 및 연구진행과정



2. 자전거이용과 성별관련성

1) 접근성과 이동성

자전거교통시설은 자가용 수단에 접근이 어려운 사람들에게 이동할 수 있는 대중교통의 또 다른 기회를 주기 때문에 그 자체로 여성을 포함한 사회적 약자의 접근성을 향상시킨다고 할 수 있음. 하지만 자전거관련 시설로의 접근성은 성별로 그들이 가진 사회적 역할과 경제적 지위에 의해서 크게 제약됨. 즉 여성은 경제활동참가율이 낮고 가사노동을 전담하고 있는 비율이 높을 뿐 아니라 특히 유아와 어린이를 동반하고 이동할 경우가 많기 때문에 근거리 지역사회 내에서 특정 시설로의 자전거 이동이 높음.

서울시에서 시행하고 있는 네 가지 차원의 자전거도로망 구축사업에 대해 여성의 경우 생활권단위 자전거도로 구축이 우선필요하다는 응답이 50.7%로 남성의 47.1%보다 약간 높음. 반면 남성은 한강과 한강지천의 자전거고속 도로망 구축이 우선필요하다고 응답한 비율이 14.7%로 여성의 9.1%보다 약간 높게 나타나 차이를 보임.

생활권단위에서 근거리 이동이 편리하도록 조성할 수 있는 자전거도로망 및 자전거 보관대(주차장) 구축사업에 대해서도 여성은 판매시설 연결이 우선필요하다는 응답이 30.6%로 남성의 14.7%보다 월등히 높으며, 남성의 경우에는 대중교통 연계와 여가공간 연결이 우선 필요하다는 응답이 여성보다 높게 나타났음.

2) 자전거이용환경의 안전성·편리성·쾌적성

도시공간에서 여성들은 남성에 비해 범죄나 야간활동 등에 대하여 더 많은 두려움을 느낌. 여성들의 범죄에 대한 공포는 결국 사회활동의 제한으로 이어져 밤 시간에 자전거이용을 자제하거나, 동료들과 함께 다니거나, 자전거보다는 승용차를 이용하거나, 주차공간을 선별하여 주차하는 등의 행동을 하게 됨. 교통서비스의 편리하고 쾌적한 문제 또한 안전상 문제와 연계되어 여성들은 청결하고 따뜻하고 안락하며 안전한 차량 및 시설을 요구하는 비율이 높음.

자전거관련 시설물은 그 자체로 여성친화적 도로교통시설로 여성의 안전하고 편리한 이용으로 연결되지는 않음. 따라서 자전거관련 시설이 여성친화적 시설이 되기 위해서는 여성이 어떤 불편함을 가지고 있고, 이 시설들이 어떤 조건을 갖출 때 여성의 요구를 반영한 시설물이 될 수 있는지에 대한 구체적 기준이 마련되어야 함.

여성은 남성보다도 자전거도로와 자전거보관대(주차장)를 안전하고 편리하게 이용하기 위한 시설에 대한 만족도는 낮은 반면 정책 요구도는 더 높은 것으로 나타남. 특히 야간이용시 안전성 확대, 자전거도로 중 외진 곳에 안전을 위한 CCTV 설치 확대, 부드럽고 편안한 자전거 도로 색상, 자전거운행 중 위험상황 발생 시 도움요청을 위한 시설 설치 등에 대한 요구도가 남성과 많은 차이를 가지는 것으로 나타남. 여성은 안내표지와 노면상태, 도로연결턱과 같은 세부적인 사항에 대해서도 중요하게 고려하고 있으며, 신체적 조건 때문에 경사도에도 민감하였음.

자전거보관대(주차장) 시설에 대해서도 이용방법이나 자전거출입을 유도하는 바닥 등의 안내표지, 보행통로 확보, 안전한 바닥재료, 주차공간의 조도 및 야간조명, 주차공간의 개방감 또는 시야확보, 자전거수리 및 정비서비스 운영 등에 대해서는 여성의 요구도가 높음. 반면 중·장거리 이동자(출퇴근자 등)를 위한 자전거주차장 내 샤워장 설치에 대해서는 남성보다 요구도가 낮게 나타났음.

3) 자전거이용행태

도로교통시설물이 중립적인 시설물로 존재하는 것이 아니라 개개인의 일상생활이 가지는 경험의 차이와 역할의 차이, 사회·경제적 위치에 따라 이용행동의 차이가 나타날 수 있음.

2005년 인구·주택총조사 결과에 따르면 서울시에서 자전거로 통근·통학하는 44,345명 중 여성은 7,213명으로 여성이 16.3%에 불과함. 또한 연령별 자전거이용률에서 남성의 경우 10대의 자전거 이용률이 다른 연령층에 비해 월등히 높은 데 비해 여성은 10대의 자전거 이용률이 가장 저조하고 오히려 30대와 40대의 자전거이용률이 높았음.

서울시 자전거이동의 92.5%는 5km 이내에서 이루어지며, 서울시민의 81.62%가 통근·통학 시 자전거를 30분미만으로 이용하고 있었음.

여성들의 경우 남성보다 자전거이용 1회 주행거리가 더 짧고, 자전거를 이용한다고 할지라도 여성은 자전거를 이용하는 횟수가 남성보다 적었음. 자전거를 이용하는 목적으로 남성은 출퇴근을 위해 이용한다는 응답이 높고, 여성은 장보러 갈 때, 은행 관공서 등 가까운 공공장소를 방문할 때 이용한다는 응답이 남성보다 높았음. 또한 자전거를 이용하는 주된 이유도 남성은 건강에 좋아서 자전거를 이용한다는 응답비율이 높지만 여성은 목적지 바로 앞까지 갈 수 있어서, 요금부담이 없어서 이용한다는 응답이 남성보다 높았음.

자전거이용행태는 성별뿐만 아니라 연령과 혼인상태에 따라서도 차이를 보임. 즉 연령별로 보면 10대는 학교나 학원 등의 등하교를 위해 매일 3km 미만의 거리로 이용하며, 시간적으로 빠르기 때문에 자전거를 이용하고 있는 비율이 높음. 반면 20대 이상은 한주 2~3회 이상 이용하는 비율이 높고, 건강에 좋아서 자전거를 이용한다는 응답비율이 높음.

혼인상태별로는 유배우자의 경우 남성과 여성 모두 건강이나 취미, 여가생활을 위해 자전거를 이용한다는 응답이 비혼자보다 높음. 하지만 같은 유배우자라 할지라도 여성은 남성보다 장보러가거나 가까운 공공장소를 방문할 때 자전거를 이용하는 비율이 높은 반면, 남성은 출퇴근을 위해 자전거를 이용하는 비율이 높음.

4) 여성의 참여

여성친화적이면서도 성 인지적인 자전거이용환경을 구축한다는 것은 사업의 기획과 집행과정에 여성과 남성의 동등한 참여를 보장하고, 그들의 관심과 요구, 경험을 고르게 반영하는 과정을 포함함.

여성은 여성친화적 자전거이용시설 조성에 대한 찬성률이 83.7%로 남성의 76.4%보다 높고, 여성친화적 자전거이용시설을 조성하기 위해서는 여성과 남성 모두 제도보다는 여성이나 아동, 노인의 관점을 정책과정에 적극 반영하는 과정이 필요하다고 응답하였음.

3. 생활권 자전거친화타운 조성사업 성별영향평가 결과

1) 정책입안 및 결정과정에 대한 성별영향평가

평가 지표	점검 포인트	평가결과
① 성별통계의 생산 및 활용	1-1.사업계획서 및 사업평가보고서, 백서 등 주요 문헌에서 현재 생산되고 있는 통계는 무엇이며 이 통계들 중 성별통계를 사용하고 있는 통계는 무엇인가?	○ 현재 생산되고 있는 관련 각종 통계는 시설현황 중심으로 작성되고 있으며, 인적대상 통계라 할지라도 성별로 분리된 통계를 생산하고 있지 않음. ○ 정책기획서 및 결과보고서의 인적대상통계를 성별로 구분하여 보고하는 양식개발.
	1-2.성별 통계생산이 가능하거나 필요한 통계는 무엇인가?	○ 정책수혜자 및 서비스제공자에 대한 성별분리 통계, 자전거이용자 및 비이용자 모집단 특성을 파악할 수 있는 성별분리통계 작성. ○ 정책의 목표가 관련시설물의 시공에 있는 것이 아니라 시민의 시설이용 시 느끼는 정책만족도 향상에 있다는 인식 전환 필요.
	1-3.관련 법령 및 사업 지침에서 제시하고 있는 인적 통계 양식이 성별통계가 가능하도록 되어있으며, 성별관련내용이 있는가?	○ 자전거관련정책 전반을 지원할 수 있는 법률에는 자전거이용시설의 설치·유지관리 및 자전거이용방법 등에 대해 규정하고 있을 뿐 인적통계를 성별분리 작성할 근거조항을 가지고 있지 않음. ○ ‘서울특별시 자전거이용활성화에 관한 조례’에 각종 행정통계 및 보고통계의 성별분리통계 작성근거 명시필요.
② 정책(사업)의 성별관련성 파악	2-1.자전거이용과 관련하여 여성과 남성의 서로 다른 현실과 요구가 있을 것이라고 생각하고 이를 파악하기 위해 노력하고 있으며, 이를 기획안에 반영하였는가?	○ 어린이 안전교육이나 저소득층 자전거보급사업 이외 ‘자전거이용활성화’ 및 ‘자전거친화타운조성사업’ 계획서에 여성, 청소년, 가족 등을 고려하는 별도의 항목이 없으며, 계획입안자들도 자전거친화타운 조성사업의 성별관련성을 인지하지 못하고 있는 상태임. ○ 도로교통시설인 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 시설은 일단 설치가 되고 나면 새로이 개척하는 것이 예산이나 절차에서 쉽지 않고 부분적으로밖에 이용자에게 혜택을 주지 못하므로 초기단계부터 성 인지 관점의 도입이 필요함.

평가 지표	점검 포인트	평가결과
	2-2.자전거이용과 관련하여 파악할 수 있는 성별관련성에는 어떤 내용이 있는가?	○ 접근성과 이동성: 여성은 생활권단위 자전거도로로 구축에 대한 요구가 높고, 남성은 한강과 한강지천의 자전거고속도로망 구축에 대한 요구가 높음. 또한 생활권 중에서도 자전거시설구축은 여성의 경우 판매시설 우선, 남성은 대중교통연계나 여가공간 연결이 우선되어야 한다는 응답이 높음. ○ 자전거도로 및 자전거보관대(주차장)의 안전·편리·쾌적 요소: 여성은 자전거도로의 야간이용시 안전성 확대, 자전거도로 중 외진 곳에 안전을 위한 CCTV 설치확대, 자전거운행 중 위험상황 발생시 도움요청을 위한 시설 설치, 주차공간의 조도 및 야간조명, 주차공간의 개방감 및 시야확보 등 안전에 대한 요구가 높음. 또한 여성은 안내표지와 노면상태, 도로연결턱, 도로색상, 수리 및 정비서비스 등 세부적인 사항에 대한 요구도 높음. ○ 자전거이용행태 - 이용률: 자전거 통근·통학인구 44,345명 중 여성 16.3%. - 이용시간: 하루평균 이동시간 여성 57.5분, 남성 78.6분. - 1회 주행거리: 여성 3km미만 65.0%, 남성 5km이상 55.1%. - 이용횟수: 여성은 거의매일이 34.4%, 한주 2-3회 34.9%, 남성은 거의매일이 46.7%, 한주 2-3회 32.9%. - 이용목적: 남성은 출퇴근을 위해, 여성은 장보러갈 때나 가까운 관공서를 방문하기 위해 이용한다는 응답비율이 높음. - 이용이유: 남성은 건강에 좋아서, 여성은 목적지 바로 앞까지 갈수 있어서 또는 요금부담이 없어서 이용한다는 응답비율이 높음. ○ 여성친화적 자전거이용환경: 여성친화적 자전거이용시설 조성에 대한 찬성률이 여성 83.7%, 남성 76.4%로 여성이 높고, 이를 위해 정책과정에 여성이나 아동, 노인의 관점을 반영하는 과정이 필요하다고 응답함.
	2-3.사업계획 내용 중에 여성 또는 사회적 약자를 위한 별도의 항목이 있는가?	○ 자전거이용환경 구축은 여성 또는 사회적 이동약자와 관계가 없는 사업이며 여성을 사회적 이동약자로 볼 수 없다는 입장임. 따라서 성별 사회집단별 이동행동패턴과 자전거이용 경험의 차이를 반영하는 항목을 사업계획서에서 찾을 수 없음. ○ 여성의 자전거이용을 활성화하기 위한 접근성·이동성, 안전·편리·쾌적 요소의 향상과 정책과정에 여성참여방안 마련이 필요함. 이를 추진하기 위한 조사나 데이터가 부족한 상태이고, 여성친화적인 자전거도로 및 자전거보관대 설치를 위한 정책대안이 부족함.
	2-4.자전거친화타운조성사업의 목적 및 수단이 정부의 관련 양성평등정책(여성발전기본계획등)과 부합하는가?	○ 생활권 자전거친화타운 조성사업은 근거리 내에서 자전거 이용을 활성화하기 위한 사업으로 경제활동참가율이 낮고 마을 안에서 여가, 가사, 가족돌봄 관련 이동이 많은 여성들에게 이동수단이 된다는 점에서 여성의 이동성과 접근성 향상에 기여할 수 있음. ○ 여성의 섬세한 감성과 행동패턴을 고려한 자전거이용시설 구축은 도시생활시설에서 여성의 안전성과 편리성을 증진시켜 도시생활환경만족도를 높일 수 있음.

평가 지표	점검 포인트	평가결과
③ 정책(사업) 결정과정의 양성평등참여	3-1. 도시교통정책심의위원회의 성별비율이 최소 30%를 넘는가? 또 위원회의 논의 내용에 성별 또는 사회적 약자를 위한 언급이 있는가?	- 도시교통정책심의위원회 총21명 중 여성은 3명으로 14.3%임. 당연직에는 여성이 없고, 위촉직에는 교통, 도시계획, 환경계획, 국토설계, 행정 전문가들이 참여하고 있는데 총 13명중 여성이 3명으로 23.1%임. 위원회의에서 여성이나 특정 사회적 집단에 대한 고려나 논의된 내용은 없음. - 한국여성건설인협회, 한국여성건축인협회 등과 협력하여 여성전문가풀을 확보하여야 하며, 자전거이용활성화 정책이 교통문화와 교육정책의 측면이 있기 때문에 여성 및 복지분야 전문가, NGO를 포함하여 위원회를 구성할 필요가 있음.
	3-2. 자전거교통담당관의 직급별 성별 비율은 어떠한가?	도시교통본부 여성비율은 11.1%이며, 자전거교통담당관 여성비율은 22.2%로 여성공직자의 참여확대를 위한 노력이 요구됨.
	3-3. 관련위원회 이외 정책결정과정에 영향을 미칠 수 있는 조직이 있는가? 또는 여성 및 다양한 집단의 의견을 수렴하기 위한 통로가 마련되어 있고 구성원들의 성별비율은 어떠한가?	- 자전거시민패트론티 총84명 중 여성은 27명으로 32.1%임. 패트론티는 자전거이용 전문동호회로 적극적 정책제안 집단 성격임. - 생활권역 안에서 일상적으로 자전거를 이용하는 여성이나 다양한 사회집단의 의견을 수렴하기 위한 통로는 마련되어 있지 않음. - 자전거도로 구축과 관련된 '시민의견 설문조사' 시의 시민은 성별을 구분하지 않은 보편적 시민을 의미함.
	3-4. 양성평등 정책개선 또는 여성위원 위촉이나 여성의 의사결정 참여확대를 위한 구체적인 노력(여성전문가 pool 확보, 여성참여통로 등)이 있는가?	- 서울시 교통분야 건설기술자 739명 중 여성기술자는 16.4%임. 교통분야는 여성전문인이 소수인 분야이고 남성중심의 분야로 인식되어왔기 때문에 여성의 진출이 부진할 뿐 아니라 여성과 사회적 약자의 시각을 의제화하거나 정책에 반영하는데 한계가 있음. - 여성의 참여율을 높이기 위해 계속 노력하고 있으나 적합한 여성전문가를 찾기가 쉬운 일이 아니라고 함.
④ 성인지적 예산 편성	4-1. 예산편성 시 자전거이용 남녀비율과 사업에 성별요구를 고려하여 여성의 자전거이용활성화를 위한 예산이 별도로 책정되었는가?	- 노원구 및 송파구 자전거친화타운 조성사업 예산 총 6,362백만원 중 자전거전용도로 및 자전거보관대 시설구축에 4,261백만원, 노무비·관리비 2,101백만원으로 편성되었음. 즉 시설설치비 중심으로 예산이 편성되었고 예산의 성 평등성을 분석하는 데는 한계가 있음. - 여성을 위한 정책대안이 제시되면 이에 근거하여 사업추진에 필요한 예산확보가 필요함.
	4-2. 모집단과 비교하여 수혜도가 낮을 것으로 예상되는 집단을 위한 별도의 예산이 편성되어 있는가?	- 성별요구를 고려한 예산이나 정책수혜가 낮을 것으로 예상되는 집단을 위한 별도 예산이 책정되어 있지 않음. - 향후 자전거 이용률이 낮은 여성을 위한 별도의 예산을 책정하거나 인적대상사업은 성별로 분리된 예산계획이 필요함.
⑤ 성인지적 홍보	5-1. 홍보자료의 컨텐츠나 삽화 등이 성 형평한가?	- 홍보사진의 등장인물에 여성이 없고, 여가·레저나 통근·통학을 위한 대중교통환승의 자전거이용모습이 주를 이룸 - 가족과 함께 지역사회에서 판매시설이나 공공시설을 이용하는 시민의 모습과 자전거를 이용하는 다양한 시민의 이용모습이 대표되어야 함.
	5-2. 사업에 대해 성별로 동등하게 인지하고 있는가?	자전거이용자들은 성별로 정책의 인지도에 차이를 가지지는 않음.
	5-3. 성별 홍보자료에 대한 습득경로를 고려하여 홍보하고 있는가?	- 서울시의 홍보는 축제 및 대중매체를 이용한 대시민홍보가 주를 이룸. 서울시민들의 TV시청비율은 여성95.7%, 남성 95.1%, 신문구독 여성 69.7%, 남성 84.3%로 정보획득수단에 차이를 보임. - 향후 집단별 정보접근능력을 고려하여 홍보집단을 타겟팅하고, 자전거이용률이 낮은 집단을 위한 홍보통로 개발이 필요함.

2) 노원권역 및 송파권역 자전거친화타운 조성사업 시공현장에 대한 성별영향평가

(1) 여성친화 자전거도로 성 형평성 지표 평가결과

성별 관련성 요소	체크리스트	여성 친화성	반영 여부	비고
접근성 이동성	1. 자전거전용도로 확보	권고	미흡	자전거도로 구분 펜스 설치 및 관리 필요
	2. 교통정온화 계획	필수	-	이면도로에서의 교통정온화 강제화
	3. 근린생활시설(판매시설, 공공시설, 교육 시설 등)과의 자전거도로 확보	필수	미흡	이면도로에서 자동차와 자전거 물리적 분리방안 강구
안전	1. 충분한 자전거 도로폭	권고	반영	일방향 권장기준인 1.5m 이상의 폭원확보
	2. 자전거도로 충분한 회전반경 확보	권고	-	회전반경 미확보
	3. 야간조명의 확보	필수	-	자동차를 위한 가로등 간접조명 활용
	4. 범죄예방 시설설치	필수	-	CCTV, 비상벨 등 방범시설 없음
	5. 위험 상황시 대응 안내표지	필수	-	위험상황시 대응 안내표지 없음
	6. 가족이 함께 즐길 수 있는 자전거도로 확보	필수	-	-
	7. 속도조절, 주변상황, 자전거도로에 대한 안내표지	권고	-	‘정지’신호와 주행방향바닥표지이외 안내 표지 없음
편리	1. 도로연결턱, 횡단보도턱 제거	권고	미흡	횡단보도턱 미제거사례 발견
	2. 육교, 지하도, 계단 연결	권고	미흡	육교, 지하도, 계단 등에 이동통로가 없는 경우가 있고, 참 미설치
	3. 자전거도로 주변 자전거서비스 시설 (수리, 정비, 대여, 보관, 공기주입기 등)	권고	미흡	연계 지하철역 이외 장소에서 관련 시설을 발견할 수 없었음
	4. 자전거도로 주변 휴식 및 편의시설(벤치, 그늘, 화장실 등)	권고	-	-
	5. 맨홀 및 점검구 등의 미설치 또는 마감처리	권고	반영	갓길의 배수처리시설 이외 맨홀이나 점검 구 설치되어 있지 않음
	6. 자전거 교육시설 공원 조성	필수	-	-
	7. 자전거이용에 대한 교육 및 홍보	필수	-	-
여성의 참여	1. 여성참여방안 마련	필수	-	시민설문조사 이외 여성의견수렴과정 없음

(2) 여성친화 자전거보관대(주차장) 성 형평성 지표 평가결과

성별 관련성 요소	체크리스트	여성 친화성	반영 여부	비고
접근성 이동성	1. 공공시설, 판매시설, 교육시설, 공동주택 자전거 주차시설 설치	필수	미흡	지하철역 및 교육시설 중심으로 설치, 그 외 공간은 미흡
	2. 대중교통과 연계된 자전거 보관대(주차 장) 설치	필수	미흡	버스 정류장과 연계된 자전거보관대 설치 미흡
안전	1. 방법 및 경보시설 설치	필수	미흡	현장조사 20개소 중 4개소만 CCTV설치했 으며, 사각지대 발생, 비상벨 미설치
	2. 조명 및 밝기	필수	미흡	고가하부 및 실내 보관소의 경우 미흡
	3. 위험상황 시 대응 안내표지	필수	-	위험상황시 대응 안내표지 없음
	4. (건물식) 투명벽면 확보 및 시야확보	필수	미흡	일부 벽면은 불투명(신도림역)
편리	1. 여성우선 보관대 설치(건물식, 일렬식 20m이상, 복층식)	권고	-	미설치
	2. 이용방법에 대한 안내표지	권고	미흡	일관된 디자인개발이 필요하고 일부보관소 미설치
	3. 보행 및 자전거진출입 통로 확보	권고	미흡	일부 보관소 미확보
	4. 공기주입기 설치	권고	미흡	일부 보관소 미설치
쾌적	1. 주차장 내·외부 쓰레기 및 적치물 관리	필수	미흡	청소 및 적치물 관리상태 불량 보관소 존재
	2. 날씨변화에 안전한 눈·비가림막 설치	권고	미흡	일부 보관소 미설치

4. 정책제언

1) 사업계획과정의 성 인지적 기반구축

성별 분리통계 작성양식 마련 및 활용

- ‘서울특별시 자전거이용활성화에 관한 조례’에 각종 행정통계 및 보고통계의 성별 분리통계 작성근거조항 마련

여성친화적 자전거이용환경 구축의 중요성에 대한 담당공무원 이해증진

- 여성친화적 도로교통정책 및 자전거이용환경 구축의 중요성에 대한 공직자들의 공감대 확대

‘서울특별시 자전거이용활성화에 관한 조례’에 성 인지 관점 반영 개정

- 여성 및 사회적 이동약자의 정책수요를 반영한 계획수립, 자전거이용률이 낮은 여성 및 청소년을 위한 특별교육 실시 등 성인지 관점을 반영할 수 있는 조항 삽입

담당위원회 여성위원 및 담당부서 여성공직자 비율의 확대

- 도시교통정책심의위원회와 자전거교통담당관 여성공직자 비율을 30%에 달하도록 확대함

자전거이용활성화 정책과 서울시 여행프로젝트의 연계

- ‘자전거친화타운조성사업’에 대한 성별영향평가 결과를 반영한 여행프로젝트 사업 발굴

부서별 성 평등 정책 담당자 지정

- 일반 행정부서에 성 평등 정책 담당자를 지정하여 성 인지 관점을 반영한 사업개선과 결과 도출 책임제 시행

2) 사업계획과정에 성 인지 관점 반영

여성참여방안 마련

- 여성전문가, 지역주민여성이 참여할 수 있는 의견수렴과정, 성 인지 거버넌스의 과정 마련

자전거이용 교통수요 및 이동성조사

- 성 및 사회·경제적 집단별 자전거이용 수요 및 이동행태의 특성을 파악하여 정책에 반영

여성의 자전거이용률 향상을 위한 전략적 홍보방안 마련

- 홍보내용 및 홍보수단을 다양화하고 자전거이용률이 낮은 타겟 집단별 홍보방법개발

3) 여성친화적 자전거이용환경 구축

여성친화적 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 체크리스트 적용

- 자전거 시설물을 사용하는 시민의 입장에서 나타날 수 있는 불편, 불안, 불쾌한 점을 점검할 수 있도록 구성된 체크리스트를 시설 설치 시 적용

- ‘여행자전거마을’ 인증사업 추진, 지역주민여성의 자전거관련시설 모니터링 추진

여성친화적 자전거이용환경 서비스 제공

- 자전거 관련시설 관리 및 안전교육 서비스를 위한 여성일자리 개발
- 여성, 유아, 어린이, 노인, 중·고등학생 대상 안전교육 및 자전거교실 운영
- 차세대 자전거이용을 위한 청소년 교내 특별활동 지원
- 자전거 수리 서비스 및 교육 확대 실시
- 판매시설, 문화·체육시설, 공공시설 자전거이용자에 대한 인센티브 지급

여성친화적 자전거이용시설 제공

- 유아 및 어린이 동반 자전거 시범설계 및 보급
- 도시미관을 고려한 일관된 표지판 개발
- 가족과 함께하는 자전거공원 설치
- 자전거도로 및 자전거보관대(주차장)의 안전성 확보
- 자전거도로 및 자전거보관대(주차장)의 편리성과 쾌적성 확보
- 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 위치의 적정성 검토

5. 정책 환류

1) 서울시 및 자치구 공무원 조사결과 공유

자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 현장조사결과와 자전거이용자 조사결과 공유 및 자전거관련 정책의 성별관련성과 성인지 관점의 필요성 등에 대해 논의

2) 성 인지 거버넌스 체계 형성을 통한 정책개선

서울시여성가족재단에서 실시한 도로·교통분과 여행동반자 그룹을 활용한 ‘자전거활성화종합계획’에 대한 자문결과를 바탕으로 한 서울시자전거교통담당관의 정책반영

3) 시민사회단체와 지역여성의 참여를 통한 자전거이용환경 조성

시민과 여성이 정부의 설득과 협력, 제안을 통해 성 평등정책을 만들어 갈수 있는 사례로 도봉구 종합사회복지관의 ‘자전거를 활용한 마을지도 만들기’ 사업을 소개함

I

서론

I 서론

1. 연구의 배경 및 필요성

1) 중앙정부 및 서울시의 핵심정책

2008년 7월 영국의 NEF(The New Economics Foundation)는 'A Green New Deal'이라는 보고서를 통해 “세계가 금융위기, 기후위기, 에너지 위기 등 삼중고에 직면하고 있다”고 지적하면서 이에 대한 해결책으로 ‘녹색뉴딜’을 제시하였다. 이후 UNEP, 세계경제포럼 등에서 녹색뉴딜의 중요성이 강조되고 세계 각 국은 경제위기 극복을 위한 핵심분야로 ‘환경’을 상정하며 친환경 SOC확충 및 녹색산업 육성에 대대적인 투자를 단행할 계획이다(도건우 외, 2009).

한국도 2009년 1월 녹색성장전략과 일자리 창출을 연계한 ‘녹색뉴딜사업’을 발표하였다. 여기에는 4대강 살리기, 녹색교통망, 녹색 숲 가꾸기, 그린홈 및 그린스쿨 등 핵심 9개 사업과 전국자전거도로 네트워크, 수변지역 녹색화 등 연계 27개 사업이 포함되어 있다. 이중 전국자전거도로 네트워크와 자전거 급행도로 시범사업은 2009~2012년까지 4,980억 원 투입과 8,268명의 일자리를 창출한다는 계획을 발표하였다(www.mosf.go.kr).

이에 행정안전부는 ‘자전거이용활성화종합대책’을 발표하고 도심반경 5km이내는 자동차에 버금가는 경쟁력을 자전거가 가지도록 한다는 목표아래 국민의 생활교통수단으로서의 자전거이용을 활성화한다는 비전을 제시하였다. 그리고 2020년까지 자전거 교통수단분담률을 현재의 1.2%에서 5.0%로 올리고, 자전거도로는 9,170km에서 17,600km로 확장하며, 자전거보급률을 16.6%에서 30.0%로 향상시킨다는 세부목표를 제시하였다(www.mopas.go.kr).

한편 서울시의 경우 광역지방자치단체 최초로 도시교통본부 내 자전거교통담당관 조직을 신설하였으며, ‘자전거이용활성화 마스터플랜’을 세워 2020년까지 자전거 교통수단 분담률을 10%까지 올리겠다는 목표를 가지고 정책을 추진하고 있다(2008 서울시 자전거이용활성화 종합계획, 서울시 자전거교통담당관).

이렇게 자전거도로 건설과 자전거이용활성화를 위한 정책은 서울시 뿐 아니라 중앙정부까지 야심차게 실시하고자 하는 핵심정책이다. 따라서 서울시 자전거이용활성화 정책 중의 하나인 ‘생활권 자전거친화타운조성사업’에 대한 성별영향평가 결과는 서울시 뿐 아

나라 전국의 자전거이용활성화를 위한 정책 전반에서 성별관련성을 확인하고 시행할 수 있는 파급효과가 큰 사업이라고 할 수 있다. 또한 자전거이용활성화를 위한 많은 사업이 도로 및 시설 건설과 관련되어 장기계획을 가지고 진행되며, 현재는 시범단계의 사업이 운영되고 있기 때문에 성별영향평가 결과가 향후 정책과정에 반영될 수 있는 여지도 그만큼 클 것으로 생각된다.

2) 성별영향평가 정책영역의 확대

성별영향평가는 여성발전기본법 제10조 1항과 「서울시 여성발전기본조례」 제8조 2항에 실시 의무가 명시되고, 「여성가족정책관 시정운영 4개년 계획」에 계획이 수립된 바 확대 시행 되어가고 있다. 하지만 다른 중앙행정부처 및 광역자치단체, 기초자치단체, 유관기관에 이르기까지 확산되어 매년 평가 과제 수가 빠르게 증가하고 있는 것과 비교하면 다음 <표 1-1>에서 보듯이 서울시 성별영향평가 과제수의 전년대비 증가비율은 타 지방자치단체의 과제 수 증가비율에 미치지 못하고 있는 것이 사실이다.

표 1-1 서울시 및 전국의 성별영향평가 참여기관 및 과제 수

구분	참여기관 수						수행과제 수						계	
	중앙	광역		기초		시도 교육청	중앙	광역		기초		시도 교육청	기관	과제
		전국	서울시	전국	서울시 자치구			전국	서울시	전국	서울시 자치구			
2004	7	3	1	-	-	-	7	3	1	-	-	-	10	10
2005	39	16	1	-	-	-	51	34	1	-	-	-	55	85
2006	38	16	1	133	15	-	60	75	1	179	15	-	187	314
2007	37	16	1	210	25	15	78	137	3	490	95	15	278	720
2008	30	16	1	232	25	16	72	268	5	1,168	156	16	294	1,524
2009	34	16	1	232	25	16	72	333	7	1,478	174	16	298	1,899

자료: 한국여성정책연구원 성별영향평가센터, 서울시 여성정책담당관

하지만 재단에서 수행되고 있는 성별영향평가 과제는 타 자치단체나 여성부에서 시행하지 않는 과제로 그 영역을 넓혀가고 있다는 특징이 있다. 즉 복지, 문화, 장애인 정책을 넘어서서 ‘서울숲 운영 및 조성 사업’이라는 공원시설에 대한 성별영향평가가 2006년에 이루어진데 이어 올해에는 도로교통영역에서 평가과제를 발굴하였다. 지금까지 여성부

성별영향평가 심층평가 과제의 경우 도로교통부문의 평가가 아직까지 이루어지지 않았으며¹⁾, 서울시라는 대도시의 특성상 도로교통부문이 서울시민의 생활과 밀접한 연관성을 가지고 있을 것으로 판단되었기 때문이다.

또한 도로교통부분은 민선4기 서울시에서 펼쳐나가고 있는 ‘여성이 행복한 도시 서울 프로젝트’의²⁾ 중요 영역중의 하나인 편리한 서울과 밀접하게 관련된다. 즉 편리한 서울은 여성친화적인 시설 및 공간 구성을 통해 도시생활인으로서 여성이 편리하게 살 수 있도록 지원하는 영역으로 도로교통분야에서는 여성들의 공공시설로의 접근성 향상과 대중교통의 이동성향상이 중요 목표로 설정되고 있다(조영미 외, 2007).

-
- 1) 여성부의 심층평가 과제는 년도별로 다음과 같다. 2004년 수행자직업훈련정책, 상담조건부기소유예제도, 과학기술인력양성정책, 농업인력육성정책, 문화기반시설·생활체육시설, 국가암관리정책, 재직자직업훈련정책, 서울시복지정책, 충북장애인정책, 전북노인정책 / 2005년 정보화마을조성 및 운영, 과학기술홍보대사사업, 사회문화예술교육프로그램개발·운영지원사업, 취업애로중증장애인집중지원, 공공청소녀수련시설정책, 노인일자리창출사업, 창업농후계농업경영인육성, 아름다운도시계획수립 / 2006년 사회적일자리창출정책, 누리사업, 제2차 생명공학육성기본계획 수립, 방송영상산업인력양성사업, 비정규직고용개선5개년계획수립, 중소기업에 대한 정책자금 및 신용보증지원, 가출청소년 보호·지원정책, 농기계개발·보급, 도민정보화교육, 청년취업지원교육, 김포신도시건설사업 / 2007년 BK21사업, 문화관광축제육성지원사업, 보건복지분야 국가연구개발(R&D)사업, 창업보육센터 운영지원, 대구 혁신도시 건설사업(팔공이노밸리), 노인 사회참여 확대사업, 농어촌보건의료서비스개선사업, 장애인 사회참여 지원 사업, 살기좋은 지역만들기 “햇빛촌 바랑산 마을만들기” 가족친화마을 추진, 재래시장 현대화사업 / 2008년 생활체육지도자 배치 사업, 국민기초생활보장사업, 주민자치센터 운영 활성화방안, 노인일자리 사업, 글로벌 청년리더 10만명 양성사업, 장애인 생활안정 자립지원사업, 충북댐 주변지원 사업
 - 2) 서울시는 2007년부터 ‘여행프로젝트’를 실행하고 있는데, 여행프로젝트는 여성의 일상생활과 관련된 모든 부문에서 여성친화적 도시환경을 구축하고, 시정전반에 여성의 관점을 반영하고자 하는 목표를 가지고 추진되고 있다. 이는 기존의 여성정책과 별도로 한국에서 지역정부가 독자적으로 추진하는 최초의 지역여성정책이면서 기존의 성주류화 전략을 서울시에 정착시키고 확산하는데 기여하고 있다는 점에서 의의가 있다. 여행프로젝트 내에 포함된 각 실국에서 추진하는 사업들은 다섯가지 영역으로 분류되는데, 첫째, 보육의 사회적 책임을 강화하고 사회적 약자를 지원하는 것을 주요 목표로 하는 ‘돌보는 서울’영역, 둘째, 여성의 경제활동 참여를 확대하고 경제활동의 안정성을 강화하기 위한 ‘일있는 서울’영역, 셋째, 여성들이 문화와 여가를 즐길 수 있는 기회를 확대하여 삶의 질을 높이는 데 초점을 둔 ‘넉넉한 서울’영역, 넷째, 도시의 위험, 범죄, 환경오염으로부터 사회적인 안전을 확보하고 사회안전망을 구축하고자 하는 ‘안전한 서울’영역, 다섯째, 여성친화적인 시설 및 공간구성을 통해 여성이 편리하게 살 수 있도록 지원하는 ‘편리한 서울’영역이 그것이다.

표 1-2 서울시 성별영향평가 대상 정책 및 평가방법

구 분	과제명	평가방법(수행기관)
2004년	· 서울시 복지정책	심층평가(한국여성개발원)
2005년	· 문화시책사업 전반	심층평가(서울시정개발연구원)
2006년	· 서울시 장애인 고용정책	심층평가(재단법인서울여성)
2007년	· 서울숲 조성 및 운영정책 · 서울시 환경교육정책	심층평가(서울시여성가족재단)
	· 청소년수련관 운영프로그램	자체평가
2008년	· 서울시 관광중사인력양성정책	심층평가(서울시여성가족재단)
	· 진로개발멘토링 · 경로당활성화사업 · 시민사이버정보화교육운영 · 건강가정지원센터운영	자체평가
2009년	· 생활권 자전거친화타운 조성사업	심층평가(서울시여성가족재단)
	· 맞춤형 방문건강관리서비스 · 잠실종합운동장 청소년을 위한 체육 프로그램 운영사업 · 청소년 중소기업인력지원사업 · 자활공동체 소규모창업지원 · 주차장 시설개선사업 · 강북대형공원조성공사	자체평가

3) 일상적 도시생활공간에서의 여성문제 이슈화

지금까지 성 평등을 위한 우리사회의 노력은 중앙정부 주도로 법과 제도적인 차원에서 한부모 여성이나 성폭력·가정폭력 피해여성 등 취약계층 여성을 대상으로 하는 복지적 접근이 주를 이루었다. 또한 국가의 경제발전과정에 여성이 남성과 동등하게 참여하기 위한 교육 훈련이나 소득창출사업들이 주를 이루어 왔다. 그 결과 우리사회는 UNDP의 한 국가의 사회제도가 여성의 차별과 불평등에 미치는 영향을 순위화한 성, 제도와 개발지수 (Gender, Institutions and Development)에서 2008년 161개국 중 8위를 기록하는 성과를 거두었다. 그만큼 이제 우리사회에 명시적이고 제도적인 차원에서의 성차별은 많은 부분 개선되었다고 할 수 있다.

하지만 여전히 여성들은 여성으로서 부당함과 불편함을 느끼면서 살고 있는 것도 사실이다. 이것은 제도가 보장한 만큼 여성들이 정치·경제 등 사회 주요 부문과 직위로 진출하는 것이 아직도 용이하지 않고, 보이지 않는 부분에서의 차별이 여전히 남아 있으며, 일상생활에서 여성이기 때문에 감당해야 하는 역할과 행동의 제약들이 남아있다는 의미이

기도 하다.

본 연구에서는 지금까지 여성정책에서 가시화되지 않은 여성의 일상생활이 전개되는 도시생활공간 중 도로교통부문에서 여성들이 느끼는 문제와 여성과 남성이 가질 수 있는 차이를 찾아 이슈화하고자 한다. 도로교통부문은 일상생활에서도 인간의 생존을 위한 가장 기본적인 행위 중의 하나인 이동이 발생하는 환경이며, 개인들의 이동 및 접근능력의 차이는 일상생활을 영위하는 과정에 많은 영향을 미치는 중요한 부분이다.

이는 지금까지 교통수단은 개인의 필요와 선호에 의한 선택이며, 도로시설은 누구에게나 같은 기회와 조건으로 주어진 중립적인 시설이라는 관점에 대해 의문을 제기하는 과정이다. 그리고 여성의 경험과 시각으로 도로교통시설과 정책을 바라보면서 일상적이기 때문에 사소한 문제로 치부될 수 있는 성별 차이와 여성문제를 찾아 이슈화하는 과정이라고 할 수 있다.

2. 연구목적

1) 여성의 관점³⁾을 반영한 도시기반 자전거 도로교통시설물에 대한 점검

도시공간 및 도로교통시설물은 여성과 남성에게 동일한 공간 및 시설물로 존재하는 것이 아니라 여성과 남성이 서로 다른 경험을 할 수 있는 사회적 공간이다.

지금까지 교통시설이나 교통서비스는 비장애 신체의 아이를 돌보지 않으면서 경제활동을 하는 남성에게 맞추어져 있었다. 이는 근대 산업사회 이후 남성과 여성의 역할이 분리되면서 도시 공간이 주로 남성에 의해 만들어지고 남성에 의해 이용되는 것으로 가정되었기 때문이다. 여성은 사적인 주거영역에 머무르고 있고 남성은 경제활동을 하여 가족의 생계를 부양하기 때문에 공적인 사회영역은 남성의 영역으로 간주되고 남성이 사용하기에 편리하도록 만들어졌다. 예를 들어 버스의 계단, 손잡이, 지하철역의 계단과 지하철의 선반, 손잡이 등의 높이는 173cm의 남성 평균신장에 맞추어져 있다. 그렇기 때문에 타이트한 옷을 입은 여성이나 키가 작은 여성은 선반에 짐을 올려놓거나 손잡이를 잡고 있기가 힘들게 느껴진다. 또한 노인이나 아이를 동반하거나 유모차를 끌고 버스나 지하철을 이용

3) 2005년 12월 개정된 「여성발전기본법」 제21조의3에서는 성인지 관점, 성인지력을 ‘특정 성별에게 불평등이 발생하지 아니하도록 여성과 남성에게 미치는 영향을 인식·반영하는 능력’이라고 정의하고 있다. 본 연구에서 사용하는 여성의 관점은 성인지 관점과 같은 개념으로 여성과 남성의 성역할, 행동 및 태도, 자기표현방식, 가치관 등이 다르므로 해서 삶의 경험과 사회·경제적 지위가 다르게 형성되고, 이에 정책에 대한 요구(needs)가 다를 수 있음을 인식할 수 있는 능력으로 정의하고자 한다.

하려고 할 때 우리는 전혀 불가능한 것은 아니지만 교통시설을 이용하는 것이 여간 어려운 것이 아니다.

기존의 교통시설이나 서비스가 비장애인의 아이를 돌보지 않는 경제활동을 하는 남성을 가정하고 있다면 장애인, 고령자, 임산부, 여성, 어린이, 아이를 돌보면서 경제활동을 하는 여성 등의 입장에서 이들이 이러한 교통시설을 이용하는 데 느끼는 어려움과 불편함에 대해서 점검할 필요가 있다. 본 연구에서는 자전거교통과 관련되어 도로연결 및 상태, 관련 안전시설 및 편의시설 등에 대해 성별 차이와 관심사를 반영하여 안전, 편리, 쾌적 요소를 점검하고 그 개선방안을 제시하고자 한다.

2) 자전거이용행태에 대한 성별관련성 파악

개인들이 영위하는 일상생활의 차이는 교통시설 이용 및 이동행태에 있어서 성별화된 차이를 만들어 낸다. 예를 들어 유아를 동반한 여성은 유모차를 끌고 버스를 타거나 지하철을 타는데 어려움이 있기 때문에 도보나 자가용 또는 택시를 이용하는 경우가 많다. 또 여성의 가족돌봄과 가사노동에 대한 성역할 분담이 여성의 활동공간을 집근처로 제한하기도 한다. 즉 가정에서 일차적인 자녀양육의 책임을 가지고 있는 직장여성은 주거공간과 직장이 멀리 떨어져 있는 경우 일-가족생활 양립이 불가능할 수 있기 때문에 주거공간을 직장 가까운 곳으로 옮기거나 아니면 주거공간 가까운 곳에서 직장을 구하기도 한다(이은숙·정희선, 2003; 김현미, 2007, 2008). 뿐만 아니라 여성의 사회경제적 배경에 따라 교통수단이용행태도 달라지는데 단순노무직 여성은 도보나 버스를 이용하는 비율이 높고, 전문직 여성은 지하철이나 자가용을 이용하는 비율이 높게 나타난다(노시학, 2000).

하지만 아직까지 성별 특성, 인구학적 특성, 사회·경제적 특성과 자전거이용 특성간의 연관성에 대한 체계적인 분석은 없다. 따라서 본 연구에서는 도시에서 자전거이용환경과 관련된 성별 경험의 차이, 이용행태, 이용방식, 인식에 대한 차이를 파악하고 이러한 차이를 관련 계획 수립 시 반영할 수 있는 방안을 제시하고자 한다.

3) 성별 요구의 차이를 반영한 정책개선 사항 마련

여성과 남성은 서로 다른 역할과 지위, 입장과 경험을 가지고 있기 때문에 자전거이용 환경에 대해서도 서로 다른 이해와 요구가 있을 것이다. 즉 가족일의 대부분을 주거지역

내에서 수행하고 있는 여성들의 경우 생활권 자전거이용 활성화 사업에 대해 연결구간·시설물 등에 대한 요구가 다를 것으로 생각된다. 또한 성, 연령, 직업 등 사회경제적 배경에 따라 이용 장소와 목적, 이용행태 등이 다양하기 때문에(통학, 통근, 레저 및 운동, 쇼핑, 보육시설, 생활권역 등) 자전거 이용환경의 불편하거나 안전하지 않은 요소에 대한 다른 평가와 요구가 있을 것으로 생각된다. 더 나아가 자전거 이용률이 낮은 여성의 경우(통계청, 2005, 인구주택총조사) 향후 자전거이용을 위해 필요한 정책지원사항에 대해 남성과는 다른 요구를 하고 있을 것이다.

본 연구는 누구에게나 안전하고 편리한 자전거 이용환경을 구축하는 것은 물론 여성과 남성의 입장에서 서로 다르게 인지될 수 있는 문제와 선호하는 개선안을 발견하여, 여성과 남성이 형평하게 정책의 수혜를 받고 정책의 변화를 느낄 수 있도록 하기 위한 정책 개선사항을 마련하고자 한다.

4) 여성친화적 자전거이용환경 구축을 위한 체크리스트 마련

여성친화도시(women friendly city)란 여성이 정책의 모든 과정에 참여할 수 있는 통로가 마련되고 보장되어 여성의 경험과 삶이 정책에 반영되도록 하는 도시이다(이미원, 2009). 다양한 여성의 참여가 보장되는 여성친화도시의 지금까지 공식적인 영역에서 보이지 않았던 비공식적인 영역의 돌봄, 네트워크, 안전, 연대, 배제, 이동, 여가, 생활시간의 균형, 건강, 환경과 같은 일상생활의 영역을 이슈화하고 정책화할 것이다. 또한 여성친화도시란 여성의 창의적이고 섬세한 감성을 고려함은 물론 여성의 경험과 역할이 남성과 다름으로 인해 발생하는 행동패턴과 자기표현방식까지를 고려하는 도시이다(이상문 외, 2006).

따라서 여성친화적 자전거이용시설이란 여성친화도시 서울, 여성이 행복한 서울을 만들어가기 위한 한 과정으로, 고령여성·청소년·아동·경제활동을 하는 여성·전업주부 등 다양한 여성의 자전거이용 행동패턴과 감성까지 고려하여 계획·설계·시공·운영되어 모두에게 안전하고, 편리하며, 쾌적하게 만들어진 자전거이용시설을 말한다. 이렇게 만들어진 자전거이용시설은 누구에게나 쉽게 접근할 수 있는 형평성을 보장하여 사회집단에 따른 이동성의 차이를 극복하는 시설이다.

이러한 여성친화적 자전거이용시설을 가진 도시는 여성뿐 아니라 아동, 학생, 고령자, 영유아나 어린이를 동반한 자, 경제적 소득수준 등 다양한 모든 집단이 자전거를 쉽게 이용할 수 있는 환경을 목표로 하기 때문에 다양성이 살아있는 도시이다. 또 시민의 다양한 의견과 요구를 수렴하는 참여과정을 거치기 때문에 소통이 있는 도시이며, 다양한 요구를

통해 섬세한 정책을 만들기 때문에 차별화된 안전과 편의를 제공할 수 있고 성공적인 자전거이용시설을 만들 수 있으며 결국 경쟁력있는 도시, 서울을 지향한다. 그리고 지금까지 사회에서 추구되었던 경쟁이 아닌 약자를 고려하고 함께 하고자하는 배려가 있는 도시를 의미한다.

본 연구에서는 이러한 여성친화적 자전거이용환경 구축을 위하여 자전거도로 및 자전거보관대(주차장)에 대한 체크리스트, 즉 성 형평성을 고려한 평가지표를 개발하고자 한다. 체크리스트는 향후 자전거관련 시설을 설계, 시공, 운영하고자 하는 관계자들에게 여성친화적 자전거이용환경 구축을 위한 지침으로 사용될 수 있을 것이다.

3. 연구범위

1) 대상정책 범위

본 연구는 서울시 도시교통본부 자전거교통담당관에서 추진하는 자전거이용활성화사업 중 생활교통수단으로서의 '생활권 자전거친화타운 조성사업' 중 2008년~2009년 사이에 실시되고 있는 '노원권역 및 송파권역 자전거친화타운 조성사업'에 초점을 맞추어 평가하고자 한다. 즉 서울시에서 추진하고자 하는 생활권 자전거친화타운조성사업 계획과 노원권 및 송파권역 자전거친화타운 사업계획서를 대상으로 정책입안 및 결정과정에 대해 평가하고자 한다. 또한 현재 사업계획 후 사업을 추진하는 과정으로 구체적인 사업결과가 시행된 상황이 아니기 때문에 사업수혜 및 사업결과 부분에 대한 평가는 이루어질 수 없으며, 현재 사업시행을 위해 시범설치되고 있는 송파권역과 노원권역 자전거친화타운 조성사업 현장에 대한 성별영향평가를 시행하고자 한다. 특히 자전거를 이용하기 위해 가장 중요한 시설요소로 생각되는 자전거도로와 자전거보관(주차)시설을 중심으로 살펴보고자 한다. 이는 서울시의 자전거친화타운조사업 계획이 자전거도로 및 자전거보관대 시설설치계획 중심이기 때문이기도 하다.

- ① 서울시 생활권 자전거친화타운조성사업 계획서, 노원권역과 송파권역 자전거친화타운 추진계획서
- ② 2009년 설계가 확정되어 시공되고 있는 노원권역과 송파권역 자전거친화타운 조성사업 시공현장

서울시 자전거이용활성화 사업의 내용은 크게 ‘생활 교통수단으로서의 자전거이용’과 ‘지역 간 교통수단으로서의 자전거이용’, 그리고 교통수단으로서 자전거이용 환경을 구축하기 위한 ‘인프라 구축사업’으로 크게 구분된다.

이 중 ‘생활 교통수단으로서의 자전거이용’은 자전거이용의 잠재수요가 많고 자전거통행이 집중적으로 발생하며, 주변지역으로 연계가능성이 큰 일정지역에서의 근거리(3km 이내) 통행수단을 말한다. 즉 통근을 위한 지하철 및 버스 환승, 쇼핑센터·관공서 이용, 통학 등 생활근린시설의 자전거이용 편의증진 등을 목표로 한다. 그리고 이러한 목표 실현을 위해 자전거친화타운 내에 이동동선에 따른 자전거도로 네트워크 구축, 자동차와 분리된 차도 상 자전거전용도로 구축, 자전거대여소 및 자전거보관대(주차장) 설치, 자전거 횡단도·신호기 및 안전표지 등 자전거와 관련되는 시설설치 등의 정책이 계획·시행되고 있다.⁴⁾

결국 서울시 ‘자전거이용활성화 종합계획’에 나타나있는 생활교통수단으로서 자전거이용을 활성화하고자하는 서울시의 자전거친화타운조성계획은 자전거도로 및 자전거이용시설을 정비하는 시설중심 계획이라는 것을 알 수 있다. 그리고 ‘자전거친화타운 조성사업’ 이외의 ‘지역 간 교통수단으로서의 자전거이용’ 사업과 ‘인프라구축사업’도 대부분 주차시설, 샤워장 및 락카시설이나 법·제도적인 측면의 개선 부분이 주를 이루고 있다. 자전거이용을 위한 시민들의 인식개선이나 안전을 위한 교육사업, 시설관리·유지 사업은 자치구에서 산발적으로 이루어지며 서울시에서 통합적으로는 이루어지고 있는 상태는 아닌 것이다.

4) 이외 ‘지역 간 교통수단으로서의 자전거이용’은 지역 간(도심권역⇔주거권역) 및 통과 자치구간 자전거도로 노선설치, 한강 및 한강지천 자전거도로와의 연계를 통한 자전거간선 네트워크 구축을 위한 사업을 말한다. 즉 생활권을 넘어서 장거리 자전거이동을 통한 대체교통수단으로서의 의미를 가진다. 이를 위해 서울시는 한강, 한강지천 및 생태하천 자전거도로 설치, 한강교량 자전거 엘리베이터 설치, 간선도로측 내 자전거전용도로 확보, 도심순환 자전거 전용도로 확보 등의 사업이 계획 시행될 예정이다.

또한 환승시설 및 자전거 편의시설 설치 등을 통해 자전거 이용환경을 구축하기 위한 인프라구축 사업이 시행되고 있다. 공공임대 자전거시스템 시범시행, 대중교통과 연계한 자전거주차시설 건설, 지하철 역사 내 밀폐형 자전거보관시설 시범도입, 지하철과 버스 내 자전거탑승시설 검토(연구과제), 지형극복을 위한 전기자전거·자전거리프트 등 첨단편의시설 도입 검토, 자전거출퇴근자를 위한 샤워장 및 락카시설 설치, 법률 및 제도 개선사업 등이 진행되고 있다. 이런 인프라 구축사업은 ‘생활 교통수단으로서의 자전거이용’과 ‘지역 간 교통수단으로서의 자전거이용’ 사업을 지원하기 위한 사업으로 각 사업의 세부내용으로 포함될 수 있다.

표 1-3 서울시 자전거친화타운조성계획 사업내용

정책목표	사업명	세부사업내용	
자전거이동이 편리한 근거리 '자전거 친화타운' 조성	생활권단위 자전거 친화타운 조성계획	① 차도 상 자전거전용도로 설치	
		단기(2012)추진 계획	총12개소 128km -2008년~2009년 노원권역, 송파권역 설계계획 -2009년 이후 상암권역 외 9개 권역
		장기(2013이후) 조성계획	총 33개소 -생활권역 25개소, 업무권역 5개소, 문화관광권역 3개소
		② 생활(이면)도로 30km Zone 등 교통정온화기법을 통해 자동차와 공존	
		③ 자전거이용시설 집중정비	
		- 자전거신호등 및 교통안전표지, 자전거횡단보도, 분리시설, 자전거 주차시설 및 대여소, 공기주입기 등 자전거의 이용과 관련되는 시설 완비	
		④ 자전거타운 상호간, 자전거 간선축 및 한강·한강지천 연결	

자료: 서울시 자전거교통담당관 내부자료(2008)

또한 <표 1-4>에서 보듯이 구체적으로 설계계획과 예산안이 발표되어 2009년에 설계·시공되고 있는 노원권 및 송파권 자전거친화타운 추진계획에서도 사업내용은 자전거도로와 자전거보관대 설치 외에 계획된 내용은 없다.

표 1-4 노원권역 및 송파권역 자전거친화타운 추진계획

범위	-자전거교통수요 유발·창출하고, 전용도로 설치 시 자전거이용 잠재적 수요가 크며 자전거인프라 설치가 가능한 지역(통행거리 3km 이내)
대상지역	-노원권역(노원역일대, 3.01km ²) -송파권역(잠실역 일대, 4.78km ²)
사업규모	-노원권역: ·자전거전용도로설치 14.15km (수락산길, 늘푸른길, 한글비석길, 방학로·노원길, 노해길, 느터울길, 당현길·원터길·상계로, 당고개길) ·자전거보관대설치 944대 -송파권역: ·자전거전용도로설치 8.04km (올림픽로, 가람길, 신천동길, 오금로, 풍성학교길, 교통공원길, 아산병원길) ·자전거보관대설치 561대
사업비	-6,362백만원 (노원권 3,244, 송파권 1,017, 노무비·관리비 등 2,101)

자료: 서울시 자전거교통담당관 내부자료(2009)

정책들의 예산규모를 통해 사업의 규모와 집중투자되는 사업이 무엇인지 살펴봐도 서울시의 자전거이용활성화 계획은 시설중심계획이라는 것을 알 수 있다.

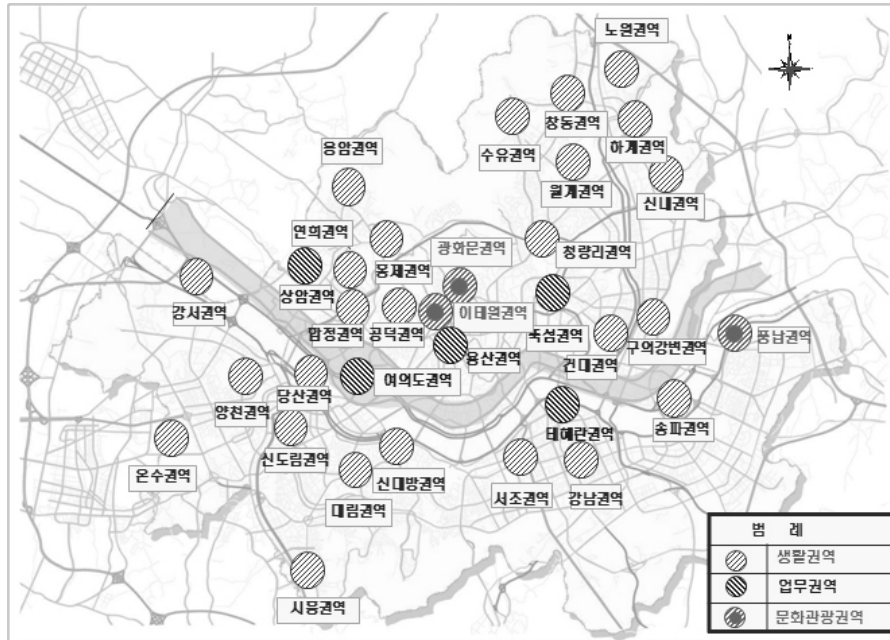
즉 자전거도로망 건설사업에 20,176백만원의 사업예산이 책정되어 있어 자전거교통담당관 전체 예산 27,849백만원의 72.4%를 점유하고 있다. 그리고 자전거도로망 건설예산 이외에는 자전거시범학교 통학로 정비, 시범학교 자전거거치대, 공기주입기 설치 등 시설지원 예산이 2,500백만원으로 많고, 자전거주차장 설치비용이 1,000백만원, 자전거대여소 개축 325백만원으로 자전거이용환경구축을 위한 예산 배정이 대부분 시설정비사업에 배정되어 있다는 것을 알 수 있다. 시설정비 이외의 예산은 자전거시범학교 운영지원 168백만원, 자전거이용활성화 홍보 270백만원, 자전거문화교육 710백만원으로 총 1,148백만원, 전체예산의 4.1%에 불과하다.

2) 시간 및 공간적 범위

본 연구의 시간적 범위는 생활권 자전거친화타운 조성사업계획이 발표되고 노원권역과 송파권역 자전거친화타운 추진계획·설계계획·시공이 완성되는 2008년~2009년이다. 하지만 본 연구의 분석결과가 영향을 미칠 수 있는 대상 정책의 시간적 범위는 단기 자전거친화타운 조성사업이 시행되는 2012년까지로 한다. 노원권역과 송파권역의 사례를 통해 보다 개선된 성 평등한 자전거친화타운 조성사업이 시행될 수 있다고 보기 때문이다. 서울시 자전거친화타운 조성사업 일정은 다음과 같다.

표 5-5 서울시 자전거친화타운조성계획 일정

단기(2012) 추진계획	총12개소 128km -2008년: 노원권역, 송파권역 설계계획 -2009년: 여의권역, 상암권역, 개포·대치권역 -2010년: 당산권역, 합정권역, 강서권역 -2011년: 구의·강변권역, 양천권역 -2012년: 풍납권역, 신내권역
장기(2013이후) 조성계획	총 33개소 -생활권역 25개소(송파, 노원, 구의·강변, 건대, 청량리, 월계, 수유, 하계, 창동, 양천, 온수, 강서, 응암, 홍제, 공덕, 연희, 합정, 강남, 서초, 신대방, 대림, 신도림, 당산, 시흥) -업무권역 5개소(상암, 용산, 여의도, 독섬, 테헤란 권역) -문화관광권역 3개소(광화문, 이태원, 풍납 권역)



■ 그림 1-1 ■ 서울시 자전거친화타운조성계획 위치

본 연구의 공간적 대상이 되는 노원권역과 송파권역의 경우에는 2009년 안에 설계계획이 완성되어 시공되고 있기 때문에 성별영향평가의 주요 대상지역으로 선정하였으며 일정은 다음과 같다.

- 노원권역과 송파권역 자전거친화타운 조성계획 입안: 2008. 3.
- 노원권역과 송파권역 설계: 2008. 5.~2009. 5.
- 설계계획에 대한 서울지방경찰청과 교통심의규제 협의 및 시공: 2009. 6~2009. 12

또한 송파구와 노원구는 자체적으로 자전거특구를 지향하며 자전거 도로와 시설물을 설치하고 구민을 대상으로 홍보 및 교육을 통해 자전거이용환경을 구축하고 있는 지역이기도 하다. 노원권과 송파권을 대상으로 하는 성별영향평가는 특정지역에 한정되어 자전거도로 및 관련 시설물, 이용환경 등이 지역적 특수성을 가질 수 있다. 그러나 서울시 자전거이용자 모집단에 대한 정보가 없는 상태에서 노원권역과 송파권역은 구체적인 자전거도로 설치 및 이용환경이 선도적으로 구축되고 있고 자전거친화타운 조성계획이 발표되어 시공이 착수된 상태이기 때문에 보다 구체적인 결과를 도출할 수 있을 뿐 아니라 앞으로 타 지역의 계획 및 시설 설치과정에도 반영할 수 있을 것으로 판단된다.

3) 연구내용의 범위

본 연구에서는 자전거친화타운 조성사업이 계획된 정책여건과 설계시공현장에 대한 성별영향평가를 실시하고자 한다. 그리고 평가결과가 이후 자전거친화타운 조성사업 전반에 환류되는 것을 목표로 하고 있으며 주요 내용은 다음과 같다.

- ① 자전거친화타운 조성사업 현황분석
 - 사업계획서 분석
 - 행정자료, 관련법령 수집 및 검토
- ② 자전거친화타운 조성사업 성별영향평가지표 개발
 - 선행연구, 국내외 동향 및 사례 검토를 통한 평가지표 도출
 - 기존 자전거도로 및 보관대 점검, 자전거이용자조사를 통한 평가지표 도출
 - 평가지표 종합 및 도로교통 전문가와의 협의를 통한 평가지표 확정
(여성친화적 자전거도로 및 자전거보관대에 대한 체크리스트 개발 포함)
- ③ 평가지표별 서울시 자전거친화타운 조성사업 성별영향평가
 - 자전거친화타운 조성사업 계획입안 및 결정과정에 대한 성별영향평가
 - 노원권 및 송파권역 자전거 친화타운 조성사업 시공현장(자전거도로 및 자전거 보관대 중심)에 대한 성별영향평가
- ④ 자전거친화타운 조성사업에 대한 성 인지적 개선방안 도출
 - 평가지표별 평가결과를 바탕으로 개발계획에 반영 가능한 성 평등적 요소 도출
 - 자전거교통담당관 2010년 자전거친화타운 조성사업 계획 등에 정책적 개선 제안

4. 연구 방법

1) 관련 법률 및 정책자료 등의 분석

- ‘생활권 자전거친화타운조성 계획서’ 분석: 서울시 자전거이용활성화 종합계획, 송파권역 및 노원권역 ‘자전거친화타운 사업추진계획’ 등
- 관련 법률 및 조례 분석: 자전거이용활성화에 관한법률, 도로교통법, 국토계획 및 이용에 관한 법, 도시계획시설기준에관한규칙, 도로의 구조·시설기준에 관한 규칙, 자전거이용시설의 구조·시설 기준에 관한 규칙, 장애인·노인·임산부등의 편의증진

보장에 관한 법률, 교통약자의 이동편의증진법, 서울시 자전거이용활성화에 관한 조례 등

- 2008년 서울시 자전거이용 시민여론조사 결과, 도시교통정책심의위원회 성별 비율, 서울시 도로교통본부와 자전거교통담당관 공무원 직위 및 성별 비율, 서울시 '자전거시민 패트롤'의 성별 연령별 비율 등

2) 관련문헌 및 통계자료의 수집·분석

- 자전거이용 활성화방안 관련 기존 연구보고서에 나타난 정책요구 및 주요 정책방안 분석
- 여성의 대중교통 접근권과 이동권 관련 기존 연구보고서 정리 및 분석
- '생활시간조사', '인구주택총조사' 등에 나타난 성별 자전거이용행태 및 이동행동 특성 분석, 서울시 자전거 관련시설 현황·자전거 교통사고 발생률 등 통계자료 수집·분석 등

3) 기존 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 이용환경의 성별 관련성 분석

- 목 적 : 도시기반 자전거 교통시설 안전·편리·쾌적 요소 성별 관련성 파악
- 점검대상 : 노원권역과 송파권역 자전거도로 및 도로주변 관련시설, 300대 이상 주차가 가능한 지하철역 주변 자전거보관대(주차장)
- 점검내용 : 자전거도로의 연결성, 안전표지, 휴게소, 화장실, 주차공간 등의 안전, 편리, 쾌적 요소
- 점검방법 : 연구원이 직접 현장을 방문하여 점검표 내용을 파악하고 잘못된 점과 잘못된 점에 대한 현장사진 및 의견작성

4) 서울시 자전거이용자 조사

- 목 적 : 자전거이용자 정책만족도 및 정책수요의 성별 차이 분석
- 조사내용 : 자전거이용행태, 정책에 대한 인지도, 여성친화적 자전거이용환경 구축에

대한 의견, 자전거도로 및 자전거보관대 관련 안전·편리·쾌적 요소에 대한 만족도 및 요구도, 접근성과 이동성, 자전거이용활성화를 위한 정책요구도 등

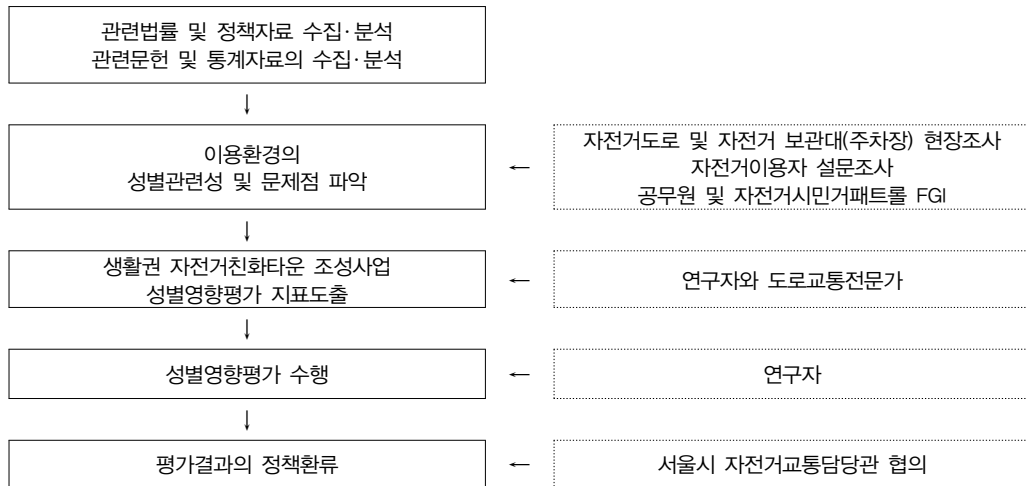
- 조사대상 및 조사방법: 10대-자전거시범학교 중·고등학생 100명 면접조사,
20대 이상-자전거보관대 이용고객 300명 면접조사,
자전거시민패트를 84명 전수 이메일 조사

5) ‘서울시 및 자치구 담당 공무원’, ‘자전거시민패트’에 대한 FGI

- 서울시 및 자치구 자전거이용활성화정책 담당공무원 FGI
 - 목 적 : 정책결정 및 실행과정에서의 성인지 정책 형성 사례 파악, 자전거도로 및 보관대(주차장) 현장조사 결과와 자전거이용자조사 결과 공유
 - 내 용 : 성별통계의 생산, 관련 위원회 현황, 성인지 정책형성을 위한 노력 및 사례, 자전거이용활성화 정책의 성별관련성에 대한 이해도, 현장에서의 애로사항 및 시민요구사항 등
- 자전거시민패트를 FGI
 - 목 적 : 자전거이용환경에 대한 평가 및 여성의 정책요구도 파악
 - 대 상 : 자전거시민패트를 중 20, 30, 40, 50대 여성 각 1명
 - 내 용 : 자전거 이용 시 불편한 점, 자전거 이용 활성화를 위한 방안, 향후 서울시자전거이용활성화 정책에 대한 의견 등

6) 생활권 자전거친화타운 조성사업 성별영향평가 실시

- 계획입안 및 결정과정에 대한 성별영향평가
- 노원권역과 송파권역 자전거친화타운 시공현장에 대한 성별영향평가



■ 그림 1-2 ■ 연구진행과정

5. 서울시 자전거이용환경

서울시는 1997년 ‘자전거이용시설 정비 5개년계획’을 수립하고 1998년 자전거이용시설 신설 및 정비가 이루어지면서 2000년 자전거도로 458.10km가 설치되었다. 이후 해마다 꾸준히 자전거도로가 증가하여 2008년에는 728.76km로 증가하였다. 하지만 자전거도로를 도로 형태별로 나누어서 보면 보행자겸용도로의 설치율이 다른 도로형태의 설치율보다 많아서 2008년 현재 자전거도로의 82.9%인 604.20km가 보행자겸용도로로 설치되어 있다. 하지만 2008년 ‘서울시 자전거이용 활성화 종합계획’에서 서울시의 자전거도로 설치를 자전거전용도로 설치로 방향을 바꾸면서 보행자겸용도로가 자전거전용도로로 전환되고 있다. 이에 자전거전용도로 설치 증가율이 2007년 59.56km에서 2008년 122.96km로 100%를 상회하는 증가율을 보이고 있다.

이러한 자전거도로 설치를 통한 자전거이용환경 구축을 위한 노력에 힘입어 서울시는 자전거도로율이 2000년 5.80%에서 2008년에는 9.00%로 높아졌으며, 자전거보관대는 31,048대에서 90,786대로 늘어나고 있다.

표 1-6 서울시 자전거 관련 시설 현황

구 분		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
자전거 도로 연장 (km)	소계	458,10	482,10	554,00	587,27	615,95	629,36	648,79	715,45	728,76
	자전거전용도로	-	-	-	-	-	-	20,80	59,56	122,96
	보행자겸용도로	-	-	-	-	-	-	626,99	645,29	604,20
	자동차겸용도로	-	-	-	-	-	-	0,0	1,6	1,60
자전거도로율(%)		5,80	6,10	6,95	7,35	7,68	7,82	8,04	8,86	9,00
자전거보관대(대)		31,048	33,753	41,511	46,313	55,193	67,014	74,967	77,515	90,786

주: 2005년 이전자료는 자전거도로형태가 구분되지 않음

자료: 서울시 자전거교통담당관 내부자료(2008)

자전거도로의 종류를 도로형태와 그 위치에 따라 좀 더 자세히 살펴보면 자전거전용도로 122,96km 중 76,50km가 한강이나 중랑천, 안양천, 탄천, 양재천, 성내천, 도림천 등 한강지천의 하천변에 설치되어 있다. 이는 자전거 전용도로가 지금까지는 여가생활을 중심으로 한 자전거도로 건설이었다는 것을 말한다. 반면 보행자 겸용도로는 총 604,20km 중 439,87km가 도로변에 설치되어 있어 생활권 내에서 자전거를 이용할 때에는 주로 보행자 겸용도로를 이용하고 있다는 것을 알 수 있다.

표 1-7 자전거도로 현황

구분		구간(개소)	연장(km)
총계		366	728,76
자전거 전용도로	소계	63	122,96
	도로변	35	43,51
	하천변	27	76,50
	공원변	1	2,95
보행자 겸용도로	소계	302	604,20
	도로변	253	439,87
	하천변	40	157,97
	공원변	1	2,64
	교량	7	3,72
자동차겸용도로	도로변	1	1,60

주: 자동차겸용도로는 강서구 공암나룻길에 위치함

자료: 서울시 자전거교통담당관 내부자료(2008)

자전거보관대의 경우에도 학교에 설치된 보관대가 30,173대로 33.2%를 차지하고 있으며, 다음으로는 지하철역 주변에 설치된 보관대가 29,506대로 32.5%를 차지하고 있다. 그 외 마을 주변에 있는 쇼핑센터나 공원, 하천 등에 설치된 보관대는 아직 미미한 것으로 보인다. 이는 지금까지 중·고등학생들의 통학을 위한 자전거이용과 지하철로의 환승자들을 중심으로 자전거보관대가 공급되어 왔음을 의미한다.

표 1-8 위치별 자전거보관대 설치 현황

구분	합계	지하철	버스 정류장	관공서	학교	쇼핑센터	공원	하천	공동주택	기타
지점	2,862	1,020	178	400	477	28	95	89	247	328
보관대조	13,231	4,598	500	1,015	4,303	74	285	191	1,218	1,047
보관대수	90,786	29,506	3,400	7,315	30,173	581	1,972	1,988	9,324	6,527
보관대수 비율(%)	100.0	32.5	3.7	8.1	33.2	0.6	2.2	2.2	10.3	7.2

자료: 서울시 자전거교통담당관 내부자료(2009)

자전거를 빌려서 탈수 있는 자전거 대여소의 경우에는 자전거 여가활동 활성화를 위한 하천변과 공원 내에 위치하거나 유동인구가 많은 지하철역을 중심으로 설치되어 있다. 자전거대여소의 관리자는 자활근로자 또는 공익요원을 활용하고 있으며, 민간위탁의 경우에는 여가활동을 위한 장소에 설치되어 유료로 운영된다는 특징이 있다.

연구원이 직접 송파구와 노원구의 자전거대여소를 이용해본 결과 자활근로자가 활용되고 있는 대여소의 경우에는 자활참여자 중 여성의 비율이 높기 때문에 여성근로자가 많은 것으로 파악되었다. 또한 노원구의 경우에는 자활참여자 중 남성은 순회이동자전거수리서비스에 투입이 되고, 여성은 자전거대여소의 관리에 투입되고 있다고 하였다.

표 1-9 자전거대여소 설치현황

관리자	대여소명	운영	근무자		자전거 보유대수	위치
			직원	공익/공공		
서대문구	홍남교	무료	2	3	55	홍제천
양천구	양천구	무료	1	2	122	목동청소년수련관
성동구	옥수	무료	자활3	-	108	옥수역주변
	응봉	무료	자활3	-	80	응봉역주변
광진구	강변역	무료	-	2	30	강변역(구의공원)

표 1-9 자전거대여소 설치현황-계속

관리자	대여소명	운영	근무자		자전거 보유대수	위치
			직원	공익/공공		
노원구	상계역	무료	자활1	1	70	상계역고가길
	당고계역	무료	-	1	50	당고개역
	한내공원	무료	-	1	100	한내공원
	어린이교통공원	무료	-	1	50	중계역
송파구	잠실	무료	-	3	100	잠실역
	문정·가락	무료	-	2	120	가락시장
	풍납	무료	-	2	120	풍납동 삼포레미콘 건너
	거여·마천	무료	-	2	100	거여고가하부
마포구	월드컵경기장	무료	무인대여		60	월드컵경기장 남부
영등포구	기계식주차타워	무료	무인대여		40	영등포구청내
금천구	자전거종합 서비스센터	무료	2	4	130	안양천
은평구	은평구	유료 (민간위탁)	1	-	100	응암역
한강사업본부	한강변 (12개지구)	유료 (민간위탁)	12	-	1,310	독섬, 이촌, 망원, 난지, 광나루, 잠실, 잠원, 반포, 여의도1, 여의도2, 양화, 강서
여의도공원 관리사무소	여의도공원 (4개소)	유료 (민간위탁)	4	-	800	여의도공원내
서울숲공원 관리사무소	서울숲	유료 (민간위탁)	2	-	120	서울숲공원내

자료: 서울시 자전거교통담당관 내부자료(2008)

자전거 이용환경 구축을 위한 자전거도로와 보관대가 설치되고, 자전거 대여와 같은 관련 서비스가 시행되면서 정확하게 파악되고 있지는 않지만 자전거이용자들은 증가할 수밖에 없다. 하지만 자전거가 교통수단으로서 약자의 위치에 있는 만큼 그 교통사고발생건수도 함께 증가하고 있다.

다음 <표 1-10>에서 보듯이 자전거 교통사고 발생건수가 전국적으로나 서울시에서나 모두 증가하고 있으며, 전체 교통사고 사망자수 중 자전거교통사고에 의한 사망자수 비율이 점점 증가하고 있다. 특히 서울시의 경우에는 2003년까지 전국의 자전거교통사고 사망자 비율보다 서울시의 자전거교통사고 사망자비율이 낮았으나, 2004년부터는 전국보다 자전거교통사고 사망자비율이 높게 나타나고 있다.

또한 자전거교통사고에 의한 절대적인 사망자수와 부상자수도 전국에서나 서울시에서

모두 해마다 증가하고 있다는 것을 알 수 있다. 서울시의 경우에는 전국 자전거 교통사고 사망자 수에서 서울시의 자전거 교통사고 사망자 수가 차지하는 비율과 전국 자전거 교통사고 부상자 수에서 서울시의 자전거 교통사고 부상자 수가 차지하는 비율이 여성과 남성 모두 해마다 꾸준히 증가하고 있다는 특징이 있다. 특히 여성의 경우 남성보다 전국 여성부상자 수에서 서울시 여성 부상자수가 차지하는 비율이 남성의 그것보다 2001년 이후 더 높게 나타나고 있다. 이는 전국의 자전거 교통사고 발생건수, 사망자수, 부상자수의 증가비율보다 서울시의 증가비율이 더 높고, 특히 여성의 증가비율이 높다는 것으로 자전거이용환경 구축 못지않게 자전거교통의 안전을 위한 서비스와 교육 등의 정책이 함께 마련되어야 한다는 점을 의미한다.

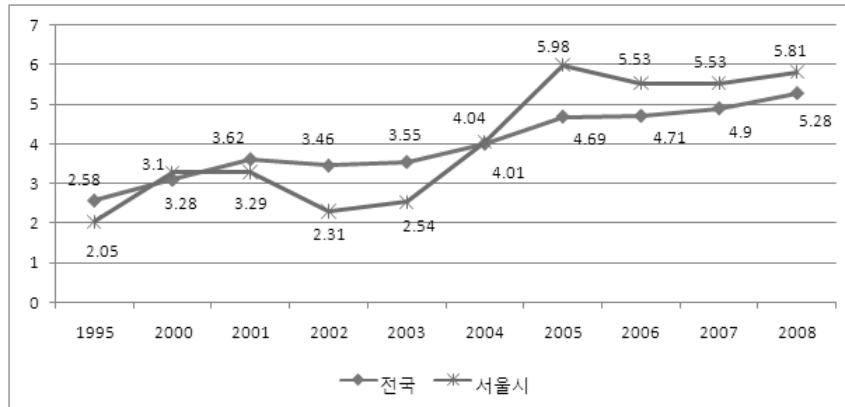
표 1-10 전국 및 서울시 자전거 교통사고 추이 현황

년도	자전거교통사고 발생건수(건)	사망자비율 (%)	사망자수(명)				부상자수(명)			
			여성		남성		여성		남성	
			서울시 비율		서울시 비율		서울시 비율		서울시 비율	
2008	10,915(2,694)	5.28(5.81)	35(5)	14.3	275(23)	8.4	2,497(684)	27.4	7,928(1,875)	23.7
2007	8,780(1,874)	4.90(5.53)	39(3)	7.7	263(22)	8.4	2,051(535)	26.1	6,371(1,236)	19.4
2006	7,975(1,668)	4.71(5.53)	32(4)	12.5	266(21)	7.9	1,779(445)	25.0	5,796(1,115)	19.2
2005	7,996(1,535)	4.69(5.98)	30(1)	3.3	269(28)	10.4	1,746(385)	22.1	5,917(1,077)	18.2
2004	6,760(1,194)	4.01(4.04)	22(3)	13.6	241(16)	6.6	1,413(265)	18.8	4,977(825)	16.6
2003	6,072(989)	3.55(2.54)	24(0)	0.0	232(13)	5.6	1,237(213)	17.2	4,516(704)	15.6
2002	5,579(846)	3.46(2.31)	20(1)	5.0	230(11)	4.8	1,070(178)	16.6	4,200(612)	14.6
2001	6,260(859)	3.62(3.29)	29(3)	10.3	264(14)	5.3	1,080(157)	14.5	4,823(651)	13.5
2000	6,390(877)	3.10(3.28)	18(1)	5.6	299(24)	8.0	1,064(127)	11.9	4,965(686)	13.8
1995	6,783(711)	2.58(2.05)	23(0)	0.0	243(18)	7.4	826(58)	7.0	5,765(621)	10.8

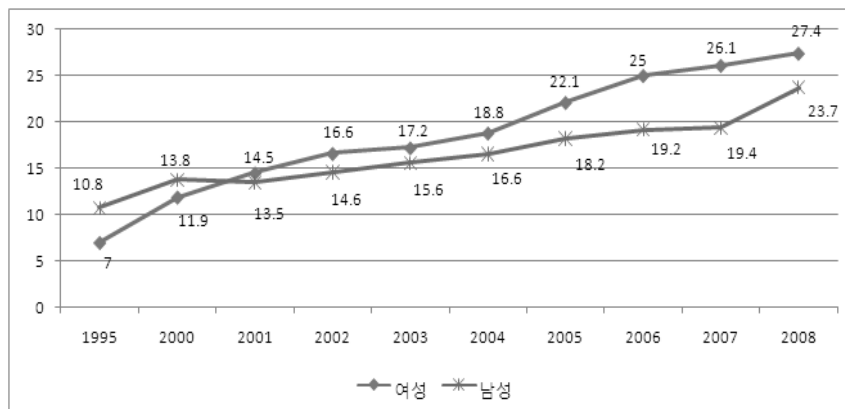
주 1) 자전거교통사고 사망자비율(%): 자전거(승차 중) 사망자가 발생한 교통사고 발생건수 임(신고가 되지 않거나 보행자와 자전거 간 사고 시 자전거이용자의 사망자가 발생하지 않은 경우 사고건수로 집계되지 않음)

2) 사망자 비율: 전체 교통사고사망자수에서 자전거 교통사고 사망자수가 차지하는 비율

자료: 도로교통공단 교통사고종합분석센터(2009)



■ 그림 1-3 ■ 자전거교통사고 사망자비율



■ 그림 1-4 ■ 전국 자전거교통사고 부상자수 중 서울시 부상자수의 비율

II

자전거 이용과 성별 관련성

II 자전거 이용과 성별 관련성

1. 국내 기존연구

1) 지역 및 도시개발계획에 대한 분석과 자전거도로

지역 및 도시개발계획과 관련된 성별영향평가는 도시 계획과 설계단계에서 교통, 공원 녹지, 주거 및 산업시설 배치 등과 같은 토지이용계획과 도시기반시설에 성 인지 관점을 어느 정도 반영하고 있는지 평가하고 있다. 즉 도시개발설계안과 그 구성물이 여성의 일과 가정생활 양립을 어느 정도 지원 가능하도록 반영하고 있는지, 여성 및 아동에 대한 기존의 범죄를 예방할 수 있는 방안을 어느 정도 반영하고 있으며, 도시의 각종 시설이 제공하게 될 서비스에서 (여성)접근성과 편리성은 어느 정도인지 등을 검토하고 있다(박재규 외, 2008).

이는 사회·경제적 지위, 성역할 등의 차이 때문에 노약자나 여성은 공공 및 민간 서비스 접근에 있어 제약이 따른다는 점을 들어 지속가능한 도시를 만들기 위해서는 이용자인 여성과 남성 모두가 도시에서 제공되는 서비스에 대해 차별없이 평등하게 그 혜택을 누려야 한다는 시각을 기본으로 하고 있다.

구체적으로 김포신도시 건설사업의 교통계획부문은 대중교통 이용편리성을 제고하고, 보차공존도로·보행자전용도로·자전거 전용도로 등 이용편리성과 환경 쾌적성이 보장된 녹색교통체계를 구축하고자 하는 계획이 수립되었다. 이에 대한 성별영향평가 결과 보도와 차도의 분리, 여성고려 주차공간 확보, 교통정온화계획, 초등학교와의 보행안전 확보, 각 주택에서 300m 이내에 도달할 수 있는 곳에 버스정차대를 설치하여 교통부분 도시기반시설의 성 평등성 도입정도에서 '적극적 도입'이라는 평가결과를 도출하였다(이상문 외, 2006).

자전거이용과 관련되어서는 교통정온화 계획에서 '도시전체를 네트워크화 하는 보행자전용도로 및 자전거 도로망을 구축하여 공원·문화시설·학교 등을 차량의 흐름에 의해 방해받지 않고 통행할 수 있도록 유도'하고, '보행자 전용도로와 자전거도로를 병행하여 설치하는 경우 동선을 분리하는 것을 원칙으로 하였다'는 점에서 성 평등성이 도입된 것으로 평가하였다.⁵⁾

표 II-1 김포신도시 교통시설 성 형평성관련 평가지표 및 평가결과

평가지표	평가결과
여성을 고려한 대중교통 서비스 제공	-
교통승강장, 교통환승장에 밝은 조명 설치	-
계단과 램프의 동시 설치	-
높낮이 없는 도로환경 조성	-
보행과 차도의 분리(보행자 안전고려)	반영
여성을 고려한 주차공간 확보(환승·공공주차장)	반영
교통정온화계획	반영
단거리교통시스템 도입(학교-쇼핑센터-공공시설-주거)	-
Barrier Free 개념에 입각한 보행로 조성	-
초등학교와의 보행안전 확보	반영
교통 및 지역안내체계 구축	-
야간 지하도 통행시 위험 해소(밝은 조명 등)	-
여성보행환경을 고려한 보도 포장(구두 굽 고려)	-
여성보행속도를 고려한 횡단보도 신호체계 확립	-

자료: 이상문 외(2006), 김포신도시 성별영향평가, 여성가족부

광교신도시 개발계획에 대한 성별영향평가 연구에서는 도시개발계획의 젠더이슈를 ‘여성의 참여’, ‘사회·경제적 활동 및 일·가정 양립지원’, ‘안전성’, ‘편리성’, ‘친환경성’ 등 5가지로 규정하고 성별영향평가를 실시하고 있다. 도로교통과 관련하여서는 여성의 이동권과 접근성 면에서 지역의 방법체계 및 야간보행 안전성 확보, 여성의 보행환경을 고려한 도로포장, 여성의 보행속도를 고려한 신호체계 구축, 여성을 고려한 주차공간 확보(카시트 및 유모차 이용시 편의성 고려), 인접지역과의 대중교통 연결망 확충 및 환승체계 구축, 여성을 고려한 대중교통 서비스 제공 시스템 구축 등을 주요점검 내용으로 하고 있다.

자전거이용환경은 여성을 고려한 대중교통 서비스 제공 시스템으로 분류되며 도시계획안에 공공기관 내 자전거보관시설 설치, 역사·문화경관자원과 자전거도로 연계, 통근·통학·쇼핑 등으로 통행이 가능하도록 자전거도로연결 등의 내용이 반영되어 있기 때문에 여성의 대중교통이용환경을 고려하고 있는 것으로 평가하고 있다(박재규 외, 2008). 하지만 자전거도로 설치 및 이용환경이 여성의 안전성, 편리성, 접근성 등과 어떻게 관련되고

5) 류형철 외(2007), ‘대구광역시 혁신도시(팔공이노밸리) 건설사업의 성별영향평가’에서도 김포신도시의 평가지표를 이용하여 평가하고 있으며, 평가결과 편리한 대중교통 서비스 제공계획, 보행과 차도의 분리(보행자안전고려)계획, 교통정온화계획 등이 반영된 것으로 평가하고 있다. 하지만 어떤 부분에서 이런 평가지표가 반영되었다고 할 수 있는지에 대해서는 분석하고 있지 않다.

있는지에 대한 평가내용은 보이지 않는다.

또한 국가균형발전정책에 성 평등관점을 반영하여 성 평등한 지역개발을 위한 가이드 라인을 제시한 연구도 있다(김양희 외, 2006; 2007). 이 연구에서 보면 경제활동참가율이 낮고 가사노동을 전담하고 있는 여성들은 대부분 주거공간을 중심으로 한 도보나 자전거와 같이 단거리를 이동할 수 있는 교통수단을 선호하기 때문에 보행자 전용도로와 자전거 이용자도로를 살기 좋은 지역이 갖추어야 할 중요한 요인으로 생각한다. 반면 출퇴근 시간에 대중교통이나 자가용을 이용하고 상대적으로 장거리를 이동하는 남성들의 경우는 지역사회 내 편의시설이 얼마나 가까운가, 혹은 보행자 전용도로와 자전거 이용도로가 얼마나 구비되어 있는지는 여성보다 중요시하지 않는 경향이 있다.

하지만 이러한 지역 및 도시개발계획에 대한 성별영향평가와 분석은 지역개발 전체 계획에 대한 평가·분석이기 때문에 도로교통계획이 그 일부분으로 포함될 뿐이다. 또한 교통계획 중에서도 자전거도로에 대해서는 ‘보행로와의 분리 및 자전거 네트워크 구축’에 대한 계획이 있다는 것만으로 사회적 약자의 접근성을 반영하고 있는 것으로 평가하고 있다.

이런 논리는 여성은 쇼핑이나 보육시설이용 등 주거가 가까운 곳에서 이동행동이 발생하며, 이동거리와 이동시간이 남성보다 짧기 때문에 근거리 이동수단인 자전거는 여성친화적 이동수단으로 간주된다는 것이다. 하지만 자전거이용률은 전국적으로나 서울시에서나 모두 남성이용률이 높다(통계청, 2005, 인구주택총조사). 이것은 자전거관련 시설물이 그 자체로 여성친화적 도로교통시설로 여성의 안전하고 편리한 이용으로 연결되지 않는다는 것을 말한다. 이러한 시설이 여성친화적 시설이 되기 위해서는 여성이 어떤 불편함을 가지고 있고, 이 시설들이 어떤 조건을 갖출 때 여성의 요구를 반영한 시설물이 될 수 있는지에 대한 구체적 기준이 마련되어야 하며, 이런 기준이 갖추어질 때 여성의 만족도와 이용률을 높일 수 있다는 의미이다.

2) 자전거이용활성화방안에 관한 기존연구

자전거이용 환경조사를 바탕으로 제도적, 시설적 측면에서 자전거 이용활성화를 위한 정책방안을 제시하고 있는 연구들이 있다. 즉 제도적 측면에서 자전거 이용자의 권익보호 및 시설설치 규정 개선안을 제시하거나, 시설적 측면에서 도로설계의 안전성, 자전거 주행의 연속성확보 등에 초점을 두고 있는 연구들이 그것이다.

이러한 연구들은 도시교통문제의 개선, 환경문제의 개선을 위한 방안의 하나로 자전거 이용활성화를 제시하고 있다. 즉 자전거 이용은 이산화탄소 감축과 소음문제해결, 주행폭

과 주차면적이 승용차보다 좁은 점, 도심에서의 통행속도가 승용차와 비슷하다는 측면에서 도시공간이용을 효율화할 수 있고, 에너지 소비나 교통비용 등의 측면에서 경제적인 효과를 가진다는 것이다(이수동, 2008).

하지만 현실적으로 자전거이용의 제약요인이 존재한다는 점도 함께 지적한다. 제일 큰 제약은 자전거도로와 보관대의 미비, 기온·비·눈 등 기상조건에 따른 제약, 경사도, 도난 등이다. 특히 자전거도로와 관련되어 자전거도로의 배치와 시설기준에 대한 문제점이 많이 지적되는데 그중에서도 다른 교통수단과 분리된 자전거 주행공간의 확보, 자전거횡단도·자전거보관소·노면상태·도로폭·시야확보·충돌위험·연결성·교차로시설·안전표지 등 자전거 이용시설 정비, 자전거대여시스템·도난예방시스템 등 자전거이용 관련 서비스체계 구축 등이 우리사회에서 자전거이용을 활성화하기 위해 해결해야할 문제들로 지적된다(오창수 외, 1999; 황정훈 외, 2005; 강승규, 2007; 신희철, 2008; 최양원, 2009).

이러한 시설관련 연구는 해외사례 연구를 통한 법률·제도관련 개선방안 연구로 이어진다. 즉 노면상태, 노상장애물, 무단 주정차, 노폭, 교차로, 자전거주차장시설규격 등에 대해 설계 및 단속규정을 만들어 자전거이용환경을 개선하자는 취지의 논의이다(정진주 외, 1995; 김세용 외, 2008). 또는 교차로나 횡단로, 자전거도로 등에서 자전거와 자동차의 주행방법에 대한 규정, 자전거시설 설치기준을 세분화하고, 자전거에 대한 규정 및 자전거이용자에게 불리하게 되어 있는 규정을 중심으로 한 개정예 초점이 맞추어져 있다. 결국 법률과 제도관련 논의들은 시설관련 논의에서 모아진 결론들을 제도적 측면에서 확고화하고자 하는 논의라고 할 수 있다.

하지만 위와 같은 자전거이용시설의 정비 및 법·제도적 측면에서 자전거이용활성화 방안을 제시하고 있는 연구들은 자전거이용활성화 부진을 자전거이용시설의 부족으로만 이해하고 있다는 한계가 있다. 물론 자전거 도로 및 관련시설 인프라가 있을 때 자전거이용이 가능하다. 하지만 인프라를 설치할 때에도 다양한 집단으로 구성된 시민요구와 자전거이용성향이 반영되어 있을 때 더욱 만족스러운 시설 설치가 가능하다.

물론 자전거이용시설 자전거도로 주행환경과 관련된 연구들 이외에 자전거이용행태 및 교통수단으로서의 자전거 이용도를 조사하고 자전거 이용 시 발생하는 문제점을 분석하는 연구들이 있다. 이런 자전거이용행태와 관련된 연구내용으로 개인적인 측면에서 자전거를 이용하는 목적은 운동·레저의 목적으로 자전거를 많이 이용하는 것으로 나타난다(이수동, 2008; 조송현, 2001).⁶⁾ 또한 시민이 자전거를 이용하는 이유의 가장 큰 이유는 경제성, 문전 접근성, 건강에 좋아서, 가까운 거리는 시간적으로 자동차보다 빠르기 때문에 등으

6) 서초구민을 대상으로 한 조사에서 자전거의 이용목적은 레저용 67%, 통학용 13%, 쇼핑용 8%, 출퇴근용 6%, 업무용 6%, 순으로 나타나고 있었다.

로 나타났다(배정수, 2004; 김은희·백남철, 2000). 그리고 자전거이용자를 중심으로 자전거이용에 따른 안전(교통사고, 도로연결, 안전시설물), 편의(보관대, 노면상태, 먼지나 소음 등), 기타 불편사항(야간이용 시 어두움 등)에 대한 의견을 표본조사를 통해 밝히고 있다(배정수, 2004).

하지만 이러한 연구들은 자전거소유여부, 이용여부, 자동차 운전여부, 연령 등에 따라 자전거이용에 대한 인식의 차이, 행동의 차이 등을 설명하긴 하지만 성별에 따른 차이를 밝히고 있는 연구는 없다. 즉 조사에 대한 성별 분리된 분석을 수행하고 있지 못하며, 서로 다른 요구사항을 발견하고 있지도 못하다.

또한 다양한 시민집단별, 성별 자전거이용률의 차이를 바탕으로 이용률이 낮은 집단이 왜 자전거를 이용하지 않는지 그 이유와, 이들의 자전거이용률을 높이기 위한 정책적 지원방안 등에 대해 언급하지 않음으로써 정책의 평등성, 형평성의 입장에서 접근하고 있지 못하다.

표 II-2 자전거이용활성화 관련 논의의 주요내용

구 분	주 요 내 용
노면상태불량	블록의 파손, 노면의 함몰, 노면재료의 상이, 노면 평활상태 불량, 노면 위 맨홀 돌출 등
노상장애물 (충돌위험성)	입간판 및 무단 적치물, 불법가판대, 노점상, 교통신호제어기, 가로수, 가로등, 자동차 및 오토바이의 무단주정차 등
도로연결성	자전거도로망이 접속해야 할 시설 및 지역 경로, 보도블럭·연결턱·터널·고가도로 등으로의 연결성, 육교나 지하도 경사로 설치 등 자전거이용 불편시설에 대한 개선, 버스 승강장, 자전거교통량에 따른 양방향 자전거도로 폭 확보, 자전거전용도로와 자전거·보행자겸용도로의 설치 적합성
교차로시설	신호체계, 표지판, 바닥표지의 미비, 자전거횡단로 설치, 교차로에서의 자전거·자동차·보행자의 상호간 주행공간에 대한 설계
안전표지	보도표지, 노면표지, 견인지시표지, 자전거횡단로 시작지시·예고표지, 자전거 정지표지 등
자전거보관대	도난문제(자전거 등록제), 보관소상태(방치, 쓰레기 등), 보관소 위치, 지하철역·버스터미널 등 대중교통 환승지점과 백화점 등 다중이용 시설의 부설주차장 자전거보관대 설치 등
안전관련 법규·제도정비	자전거의 법적위상, 통행방법, 등록제시행, 보험제도정비, 신축건물 자전거주차장 설치규정 법제화 등
자전거이용행태	자전거이용목적, 자전거이용이유, 자전거이용 안전·편의·불편요인, 자전거이용의사, 자전거를 이용하지 않는 이유 등

2. 성 형평한 자전거이용환경 구축 국외사례

1) 호주 교통부

호주 교통부에 따르면 도시부 출퇴근시간 교통정체의 25%는 아이들을 통학시켜주는 부모들에 의해 발생한다고 한다. 자가용통학으로 인한 출퇴근시간 정체는 다른 교통수단에 게 장애가 되므로 자가용통학을 더욱 늘리는 효과가 있고 급기야 1가구에 2대의 자가용을 소유하게 만든다는 것이다. 이에 호주는 자동차 교통을 줄이기 위한 하나의 대안으로 활동적인 교통수단(active transport)인 자전거이용과 보도, 대중교통 활성화 정책을 추진하고 있다. 그리고 주민들이 이런 교통수단을 선택하도록 하기 위해 매력적인 환경을 만들어 가고자 계획을 세워 추진하고 있다. 호주 교통부는 2000~2004년에 제1차 자전거 계획을 가지고 정책을 추진하였으며 현재 2005~2010년 제2차 자전거계획을 세우고 정책을 추진하고 있다(Austroroads, 2005).

자전거계획에서 Austroroads는 왜 국가차원의 자전거전략이 중요한지 그 이유의 하나로 사회적 형평성(Social Equity)의 개념을 채택하고 있다. 호주에서는 연령(젊은이나 고령자), 건강상의 이유, 운용비용, 환경에 대한 신념, 운전면허 무자격자 등으로 자동차(motor vehicle, motorcycle, motor scooter)가 없는 가구가 7.6%에 달하는데 자전거는 자동차에 접근할 수 없는 사람들에게 저렴하고 건강을 증진시키는 교통형태라는 것이다. (<http://www.austroroads.com.au/documents/TheAustralianNationalCyclingStrategy2005-2010.pdf>)

또한 호주연방 건강과 고령자돌봄국(Commonwealth Department of Health and Aged Care)은 호주자전거위원회(Australian Bicycle Council)와 함께 자전거관련 통계자료와 지표에 대한 가이드라인을 내놓았다. 여기에서는 자전거이용자의 특성을 이해하기 위해 성별 연령별 자전거이용자 수, 성별 연령별 자전거이용자 부상자 비율(병원보고), 성별 연령별 자전거이용자 교통사고 비율(경찰보고), 성별 연령별 자전거이용목적, 성별 연령별 하루 평균 자전거이용거리 등의 통계자료를 제시하고 있다. 이는 호주에서는 성과 연령이 자전거이용자의 특성을 파악하기 위한 중요한 기준이 되고 있음을 의미한다.

2) 영국 런던 시

2006년 영국의 평등법(Equality Act)은 모든 정부가 성 평등계획을 세울 것을 요구함에 따라 런던교통국(Transport for London)도 성 평등계획(Gender Equality Scheme)을 세웠다.

런던교통국은 성평등계획에서 교통체계에 내제하는 수많은 장애들을 다섯 가지로 그룹화하고 있다. 첫째는 접근성과 이동장애(Accessibility and barriers to travel)이다. 접근성은 특히 장애인과 여성노인, 쇼핑한 물건을 가진 사람, 작은 아이들, 또 이들을 돌보기 위해 함께 이동하는 사람들에게 중요한 개념이다. 둘째 안전성(safety and security)이다. 개인적 안전은 많은 여성들에게 중요한 관심사이며 런던교통체계에서 중요한 함의를 가진다. 안전성은 여성이 대중교통을 하루 중 언제 이용할지, 어두워진 후에 여성이 이동행동을 할 것인지 결정하고, 자동차를 이용할 것인지 등에 영향을 미친다. 셋째, 적절한 비용(affordability)으로 대중교통요금은 여성들의 경제적 지위로 인해서 많은 여성들에게 문제가 될 수 있다는 점을 인식하는 것이다. 사람들은 대중교통비용을 그들이 승용차를 이용할 때와 비교하여 특히 단거리이동에서 비싸다고 인식할 수 있다. 넷째, 정보(information)로 쉽게 접근할 수 있는 정보의 부족은 대중교통을 이용하는데 큰 장애라는 점이다. 즉 버스에서 정류장에 대한 정보를 시각과 청각으로 모두 제공하는 것이 필요하다는 것이다. 다섯째 교통산업에서의 여성대표성이다. 교통산업은 전통적으로 또 관습적으로 남성이 지배적인 분야이다. 런던교통국은 많은 근로자를 채용하고 있고, 광범위한 분야에서 수주를 하기 때문에 교통국에 여성, 장애인, 노인과 같이 과소대표된 집단들을 끌어들이며 런던의 다양한 집단을 대표하도록 하는 것이다.

그리고 지하철, 버스, 자전거, 택시, 보도, 철도, 교통국의 채용과 직장문화 등에서 이러한 다섯 가지 장애를 극복하기 위해 2010년까지 실천할 구체적인 실천행동계획을 세우고 런던 교통체계를 바꾸어나가고자 노력하고 있다. 구체적으로 자전거부문에서 제시된 행동계획은 첫째 접근성에서 지역(local)접근성을 향상시키고 친환경(공원 또는 하천) 자전거도로를 확보한다는 것이다. 영국은 지방교통계획에서 '사회적 약자의 접근성 계획을 위한 지침'을 통해 자전거 이용환경조성이 사회적 약자의 접근성을 향상시키는 부문이라는 점을 지적하고 있다. 즉 이 지침에서는 새로운 개발이 이루어질 때에는 모든 사람이 도보나 자전거 혹은 자가용이 아닌 대중교통수단으로 접근할 수 있는 곳에 서비스가 제공될 수 있도록 하여야 한다. 또한 교통에 대한 필요를 줄이고 자전거나 도보로 이동하기에 안전하고 편리한 접근을 포함하는 지속가능한 교통형태를 확보하기 위한 교통수단을 장려한다. 둘째, 정보부문에서 자전거이용의 장점에 대한 홍보를 민족(ethnic) 대중매체뿐 아니라 타깃집단을 정하여 한다. 셋째, 비용부문에서 자전거교통을 포함하여 대중교통을 이용

하는 사람들에게 런던에서 열리는 공연, 음식점, 콘서트 등에서 요금을 할인 받을 수 있도록 하는 실행계획이 세워져 있다.

3) 오스트리아 비엔나 시

(1) ‘여성-일-도시 프로젝트’

비엔나 시의 ‘여성-일-도시 프로젝트’는 기존의 도시설계과정에 여성이 참여할 수 있는 기회가 적기 때문에 여성의 시각을 반영하기 위해 설계단계부터 지역의 여성건축가를 활용하는 프로젝트이다. 이 프로젝트를 통해 주거단지에 여성의 생활상을 반영하고 여성과 아이들을 위한 공간들을 주거단지 곳곳에 다양한 형태로 배치하였다. 그 중 하나의 아이디어로 주거단지 내에 접근이 편리하고 안전한 자전거보관소를 설치하였다(김양희 외, 2007).



자료: 장미혜(2008), ‘여성에게 안전한 생활환경 조성방안’에서 재인용

(2) ‘여성은 다르게 본다 프로젝트’

비엔나 시는 여성안전과 관련된 여성정책은 사회저변의 인식의 변화와 적응을 기반으로 한다는 특성 때문에 홍보와 시민 한사람 한사람에게 인지시키는 것이 무엇보다 중요하다는 판단아래 기존 표지판이 남성중심으로 표시된 점을 지적하면서 자전거이용과 관련된 표지판도 성 평등 표지판으로 개발하였다.



〈 자전거 안전 표지판 〉



〈 자전거도로 표지판 〉

자료: 장미혜(2008), '여성에게 안전한 생활환경 조성방안'에서 재인용

3. 자전거이용과 성별 관련성

1) 접근성(Accessibility)과 이동성(Mobility)

일반적으로 교통은 그 자체가 목적이 아닌 제 3의 다른 목적을 성취하기 위한 수단적 의미를 가지기 때문에 교통정책에서 형평성의 문제는 주로 교통약자의 접근성과 이동성에 관한 주제이다. 즉 자가용 승용차 위주로 개편된 현대 교통체계 내에서 노인, 장애인, 어린이, 저소득층, 주부 등 일상적 생활을 위한 장소로의 접근과 이동이 제한되는 개인이나 집단의 주요시설이나 사회·경제적 기회들로부터의 공간적 그리고 사회적 고립의 문제가 주된 논의 대상이다(노시학, 2007).

먼저 '장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률 제4조'에서는 접근권을 '장애인 등은 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 장애인 등이 아닌 사람들이 이용하는 시설과 설비를 동등하게 이용하고 정보에 자유롭게 접근할 수 있는 권리'라고 정의하고 있다. 결국 접근권(right to access)은 사회 전 분야에 걸쳐

균등한 기회를 가지고 사회에 참여할 수 있는 근본적 권리라고 할 수 있다.

이런 접근성은 다시 '장소의 접근성(place accessibility)'과 '사람의 접근성(individual accessibility)'으로 분류된다. 장소의 접근성은 '특정 장소가 다른 장소에 얼마나 가까운가 혹은 접근하기 쉬운가'에 관한 것이다. 따라서 다른 지역과의 거리 인접성이 주요인자가 되므로 도시 내에서의 위치나 도로망의 연결방식에 따라 접근성이 결정된다. 반면 사람의 접근성이란 각 개인이 얼마나 도시공간에 분포하는 시설에 쉽게 접근할 수 있는가를 말한다. 이는 '도시시설들을 이용할 시간이 있는가', '그곳까지 갈 시간이 허용되는가'하는 요소들과 관계있다. 즉 도시시설들의 시·공간적 이용가능성뿐만 아니라, 각 개인의 하루 일과 스케줄과 의무적 활동(일, 가사, 육아 등)에 따른 시공간적 제약들이 복합적으로 작용하여 접근성이 결정된다(김현미, 2008).

물론 자전거교통시설은 자가용 수단에 접근이 어려운 사람들에게 이동할 수 있는 대중교통의 또 다른 기회를 주기 때문에 그 자체로 여성을 포함한 사회적 약자의 접근성을 향상시킨다고 할 수 있다. 특히 운전면허증이 없는 미성년자들, 근거리에서 버스나 마을버스 등을 이용하기에는 너무 가깝지만 또 걷기에는 멀다고 느껴지는 공공시설·도서관·공원·쇼핑센터 등을 이용하는 사람들, 신체적 이유로 운전을 할 수 없는 노인들, 운전면허증이 없는 성인들, 자가용을 사용할 만큼의 경제적 여유가 없는 사람들에게 또 하나의 이동수단을 제공할 수 있는 것이다.

아래의 표에서도 보듯이 성별 운전면허소지자 비율이 여성의 경우 점점 증가하고는 있지만 2008년 현재 여성의 운전면허소지자 비율은 38.4%로 남성의 61.6%보다 훨씬 낮은 비율을 보이고 있다. 또한 자동차를 보유하지 않은 가구의 비율도 동부의 경우 37.2%로 면부의 51.0%보다 낮고, 서울시의 경우에는 전국 38.5%보다 높은 45.6%의 가구가 자동차를 보유하고 있지 않은 것으로 나타났다. 같은 서울시라고 하더라도 구별로 자동차미보유비율은 많은 차이를 보이는데 서초구의 경우 29.0%의 가구만이 자동차를 보유하고 있지 않은 반면 중구의 경우에는 무려 60.0%에 달하는 가구가 자동차를 보유하고 있지 않았다. 도시기계의 교통비 지출현황에서도 가구의 소득계층에 따라 월 평균 교통지출액에 많은 차이가 있다는 것을 알 수 있다.

표 II-3 성별 운전면허소지자 현황

단위: 천명

구 분		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
계	인원수	17,419	18,697	19,884	21,223	22,062	22,735	23,498	24,088	24,681	25,268
남	인원수	12,077	12,702	13,204	13,832	14,112	14,362	14,745	14,992	15,248	15,554
	구성비	69.6	67.9	66.4	65.2	64	63.2	62.7	62.2	61.8	61.6
여	인원수	5,341	5,995	6,680	7,391	7,951	8,373	8,752	9,095	9,433	9,714
	구성비	30.4	32.1	33.6	34.8	36	36.8	37.3	37.8	38.2	38.4

자료: 경찰청, '운전면허 배출 및 취소'

표 II-4 자동차 미보유가구 비율

구 분	일반 가구수	자동차 미보유가구수	자동차 보유가구수	자동차미보유 가구비율(%)
전국	15,888,515	6,123,845	9,761,342	38.5
동부	12,745,406	4,739,066	8,003,480	37.2
읍부	1,319,204	454,214	864,748	34.4
면부	1,823,905	930,565	893,114	51.0
서울특별시	3,309,963	1,509,170	1,799,809	45.6

주: 자동차보유미상가구 제외, 자동차는 승용차, 승합차, 트럭 등을 포함함

자료: 통계청(2005), 인구주택총조사

표 II-5 도시가구의 소득계층별 교통비지출현황

구 분	100만원미만	100-200만원	200-300만원	300-400만원	400-500만원	500-600만원	600만원이상
조사가구분포(%)	8.72	17.72	22.42	19.68	12.74	7.05	11.67
평균소득(원)	502,924	1,411,617	2,271,708	3,164,442	4,057,701	4,964,676	7,822,146
실질소비지출액(원)	935,575	1,263,345	1,663,771	2,063,408	2,411,366	2,688,266	3,508,275
교통지출액(원)	66,955	107,909	160,972	223,156	264,498	309,522	484,370

주: 교통비지출액은 실질지출액임

자료: 통계청(2008), 가계동향조사

따라서 본 연구에서는 자전거도로 및 보관대와 같은 관련 시설의 위치와 연결망이 성 역할의 차이와 경제활동상태까지를 반영하여 누구에게나 쉽게 접근할 수 있는 형평성을 보장하는가 하는 부분에 대해 평가할 것이다. 시설로의 접근성은 성별로 그들이 가진 사회적 역할과 경제적 지위에 의해서 크게 제약이 된다. 즉 여성은 경제활동참가율이 낮고 가사노동을 전담하고 있는 비율이 높을 뿐 아니라 특히 유아와 어린이를 동반하고 이동

이 발생하는 비율이 높다고 할 수 있다. 따라서 이들이 자주 이용할 수 있는 특정시설들로 자전거도로 및 관련시설이 적절하게 공급되고 있는지에 대한 평가가 이루어져야 할 것이다.

다음으로 2005년 1월에 제정된 ‘교통약자의 이동편의 증진법 제3조’에서는 이동권을 접근권의 하위분야로서 ‘장애인 등 교통약자(장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 자, 어린 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 권리’로 규정하고 있다. 즉 이동권이 확보된 상태란 개인적 특성에 관계없이 누구나 원하는 시간에 원하는 장소로 용이하게 이동할 수 있는 능력을 보유하여 이동계약으로 인한 일상생활의 제약이 발생하지 않는 상태라고 할 수 있다.

이에 미국 교통국(US DOT)은 사회적 집단에 따른 이동성의 차이를 분석하여 이를 교통정책에 반영하고 있으며(<http://wwwcf.fhwa.dot.gov/policy/1999cpr/report.htm>), 우리 사회도 교통약자의 이동제약을 제거하고자 하는 의지를 가지고 있다. 하지만 현실에서 이동성의 형평성을 보장하고자 하는 의지는 주로 노인, 장애인, 어린이, 저소득층 등 교통약자의 물리적 이동여건을 개선하고 이동환경을 개선하려는 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 등이 그것이다.

본 연구의 자전거 이용환경과 관련된 이동성도 무장애공간(barrier free) 개념을 반영하여 자전거를 여성, 어린이, 노인, 장애인 등 모두가 이용할 수 있는 환경으로 만들어가고 있는지 평가하고자 한다.

2) 자전거이용시설의 안전성(Safety), 편리성(Convenience), 쾌적성(Amenity)

도시공간에서의 안전(safety)과 여성의 이동행동 및 교통시설 이용특성 관계를 밝히는 연구들이 있다. 즉 도시공간에서 여성들은 남성에게 비해 범죄나 야간활동 등에 대하여 더 많은 두려움을 느끼고 있다고 한다. 여성들의 범죄에 대한 공포는 결국 사회활동의 제한으로 이어져 밤 시간에 걸터다니는 것을 자제하거나, 동료들과 함께 다니거나, 걷기보다는 승용차를 이용하거나, 주차공간을 선별하여 주차하는 등의 행동을 하게 된다는 것이다(김홍순, 2007).

특히 교통과 관련하여 여성들은 ‘승객이 붐비는 지하철이나 버스와 같은 대중교통 수단 내에서 성추행을 당한 적이 있다’는 응답이 20.6%에 이르러 남성의 4.3%보다 월등히 높고, 자녀가 있는 경우 ‘어린이를 동반하고 외출할 때 버스나 지하철과 같은 대중교통수단으로 이동하기 어려웠던 적이 있다’는 응답이 여성 56.9%, 남성 50.8%로 여성이 약간 높게 나타났다. 또 ‘가로등의 조명이 어두워서 심야에 다니기가 꺼려진다’, ‘계단이나 보도블록, 보도의 높은 턱 때문에 보행하기가 불편하다’, ‘지하주차장이나 으스스한 곳에 혼자 있는 것이 두렵다’는 여성응답의 평균이 높게 나타나 도시공간과 도로교통시설에서 여성이 훨씬 두려움과 불안을 많이 느끼고 있는 것으로 나타났다(장미혜 외, 2008).

서울시여성가족재단에서도 서울시 ‘여행프로젝트’의 일환으로 서울시주차장, 지하보차도와 같은 도로교통시설물에 대한 안전성과 편리성 시설조사 및 시민요구조사를 실시하였다(김유나, 2008; 손문금, 2008). 조사결과 주차장 시설에 대해서는 조명개선, 비상벨설치, 통합형 CCTV설치, 여성전용 주차구역 설정, 순찰시스템 강화, 노약자가 승하차시 대기할 수 있는 여유공간 마련, 안내표시의 가시성 확보, 주차장의 청결성 유지·관리 등의 요구가 있었다. 또한 지하보차도에 대해서도 조명개선, 통합형 CCTV설치, 노숙인 및 취객관리, 소음 및 공기오염 등 환경개선, 이동약자를 위한 이동장치 설치, 지하보차도의 청결성 유지·관리 요구가 있는 것으로 조사되었다.⁷⁾

본 연구에서는 자전거 이용환경과 관련된 성별 관련성 이슈의 한 부분으로 여성의 시각으로 자전거 도로와 자전거 보관대 등 자전거관련 이용시설을 살펴보았을 때 안전이 어느 정도 확보되고 있는지 평가하고자 한다. 그런데 교통서비스의 편리하고 쾌적한 문제 또한 안전상 문제와 연계되어, 여성들은 청결하고 따뜻하고 안락하며 안전한 차량 및 시설을 요구하기 때문에(박영란, 2004) 자전거이용환경의 안전, 편리, 쾌적 요소를 함께 평가하고자 한다.

자전거이용환경의 안전, 편리, 쾌적 요소는 서울시 여성가족재단의 여행시설 가이드라인 매뉴얼에 따르고 있다.⁸⁾ 안전(Safety)은 시설물의 안전도 제고와 환경의 안전성 확보,

7) 이런 국내연구는 도시여성을 위한 유럽선언(European Charter for Women in the City)(<http://www.cityshelter.org>)과 유럽의 여성친화적인 도시를 만들기 위한 도시계획 및 건축을 실현하고자하는 운동에서 영향을 받았다. 대표적으로 영국의 비영리단체인 WDS(Women's Design Service, www.wds.org.uk)는 여성이 두려움 없이 활동할 수 있는 안전한 도시환경을 조성하는 여성친화적인 거리디자인 프로젝트를 진행하면서 가로등을 더 밝게 하고, 밝은 이미지 조성을 위해 골목과 지하도를 다시 페인트칠하는 등의 실천을 하였다. 이 외에도 공중화장실 증설, 밤 10시 이후 택시 이용 시 여성에게 우선권 제공, 공중화장실에 화장공간 마련, 열차와 버스에 여성공간 할당 등의 방안을 고려하였다([www.wds.org.uk/www.projects_msp.htm](http://www.wds.org.uk/www/projects_msp.htm), 조영미 외, 2007에서 재인용). 또한 WDS는 어린이를 돌보는 여성의 대중교통 접근성과 안전성, 보행자도로의 안전성, 학교통학로 안전에 대한 조사, 여성들이 다양한 장소를 방문할 수 있도록 하는 안전한 교통에 대한 접근성이 여성의 삶에 미치는 영향에 대한 지역조사 사례들을 제시하고 있다(Cavanagh, Sue, 1998).

8) 서울시여성가족재단은 현재 여행시설가이드라인으로 여행길, 여행주차장, 여행화장실, 여행공원, 여행

범죄의 예방과 사고로부터 보호될 수 있는 환경을 말한다. 편리(Convenience)는 이동약자를 생각하는 자전거이용환경과 사람중심의 시설물 정비를 통한 편의성 확보를 의미한다. 쾌적(Amenity)은 경관과 자전거시설물의 조화로운 구성 및 위생적인 도시환경을 의미한다(이재림 외, 2009).

그런데 자전거이용환경의 안전, 편리, 쾌적 요소가 어느 정도 확보되고 있는지 평가하기 위해서는 여성과 남성, 성인과 어린이, 청년층과 노년층 등 사회계층에 따라 그들의 신체적 조건이 다르고, 사회적 역할이 다르며, 문화적으로 기대되는 행동방식과 자기표현 방식 등이 다르기 때문에 그들의 경험과 지위조건이 다를 것을 인정하고 여성의 입장에서 자전거이용환경을 바라볼 수 있는 성 인지적 관점(gender sensitive perspective)이 필요하다. 그리고 여성에게 안전하고 편리하며 쾌적한 자전거이용환경을 조성 한다는 것은 여성 뿐 아니라 아동, 노인 등 사회적 약자들과 남성들까지 모두가 안전하고 편리하며, 쾌적한 자전거 이용환경을 지향하고 있다. 도로교통시설을 섬세한 감성을 가지면서도 유아 및 노인동반 이동약자인 여성의 관점으로 점검하면 가장 안전하고 안락한 환경에 대한 아이디어 창출이 가능하기 때문이다.

3) 성역할과 자전거이용행태

남녀 간 또 여성집단 간에 차별화된 도시공간에서의 이동행동에 관련된 연구들이 있다. 먼저 여성의 접근 공간이 남성에 비해 훨씬 집에서 가까운 거리에서 주로 형성되며(이은숙·정희선, 2003), 남성보다 이동거리와 이동시간량이 적고, 통행목적은 성역할의 차이에 의한 가족보살핌이나 가사노동과 관련된 통행이 많으며, 통행빈도가 남성보다 낮고, 거주지 가까운 곳에 쇼핑이나 보육시설 이용을 위한 보도 또는 대중교통이용이 높은 특성을 보인다고 한다(노시학, 1998).

그런데 여성의 장거리보다는 근거리 이동패턴은 모든 여성집단에서 보편적으로 나타나는 것이 아니라 집약적 육아부담을 갖는 영·유아기 자녀를 둔 여성에게서 관찰된다. 즉 자녀가 없거나 초등학생 이상의 자녀를 둔 여성은 남성과 유사한 접근성의 시·공간 이동패턴을 보여, 여성의 접근성 경험은 남녀의 차이보다는 성역할과 관련하여 더 큰 차이를 보이는 것으로 나타난다는 것이다. 더 나아가 여성의 이동패턴은 특정시간대로만 제한되거나, 특정지역의 도시시설만으로 제한되는 양상으로 드러날 수 있기 때문에 이러한 측면들이 동시에 복합적으로 고려되어야 한다고 지적한다(김현미, 2008).

아파트, 여행기업에 대한 가이드라인을 출간하였다.

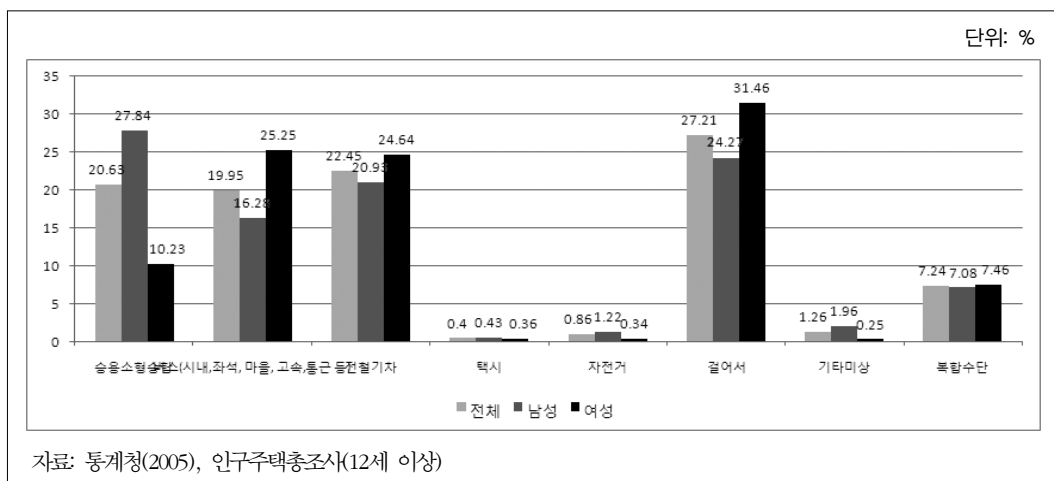
이러한 연구들은 도시공간, 도로교통시설물이 중립적인 시설물로 존재하는 것이 아니라 개개인의 일상생활이 가지는 경험의 차이와 역할의 차이, 사회·경제적 위치에 따라 접근성이 달라질 수 있고 이용가능성이 달라질 수 있으며, 따라서 정책에 요구하는 내용이 달라질 수 있음을 함의한다.

교통수단으로서 자전거이용도 마찬가지이며 본 연구는 성별 자전거이용행태의 차이를 살펴보기 위해 통계청의 인구주택총조사(2005)와 생활시간조사(2004) 원자료를 분석해 보았다.

(1) 통근·통학 교통수단으로서 자전거 이용률

다음 〈그림 II-1〉에서 보듯이 2005년 인구·주택총조사 결과에 따르면 서울시 통근·통학자의 교통수단별 분포를 보면 남성의 경우 승용소형승합차를 이용한 통근통학비율이 높다. 반면 여성의 경우에는 버스나 마을버스, 전철기차, 걸어서 통근·통학하는 인구비율이 남성보다 높은 것으로 나타난다.

자전거 통근·통학의 경우는 전체 0.86%의 수송분담률을 보이는데 이는 전국 자전거 통근통학 수송분담률인 1.2%에 못미치는 비율이다. 또한 성별로 자전거 통근통학비율을 보면 남성의 경우 1.22%의 분담비율에 비해 여성은 0.34%에 불과한 실정이다. 이를 실제 인구수로 표현하면 서울시에서 자전거로 통근·통학하는 44,345명중 여성은 7,213명으로 여성이 16.3%에 불과하다.



Ⅱ 그림 II-1 Ⅱ 서울시 통근·통학자의 교통수단별 분포

이러한 서울시의 자전거이용자를 통근자와 통학자로 구분하여 교통수단별 수송분담률을 살펴본 것이 다음의 <표 II-6>이다. 표에서 보듯이 남성의 경우 통근자의 자전거 수송분담률은 1.06%이고, 통학자의 자전거 수송분담률은 1.75%로 통학자의 자전거 수송분담률이 높다. 반면 여성의 경우에는 통학자의 자전거 수송분담률이 0.11%에 불과하여 통근자의 자전거수송분담률 0.45%에도 못 미치고 있다. 남성의 경우 학교·학원에 갈 때 자전거를 이용하는 반면, 여성들은 청소년시기부터 자전거이용률이 저조하다는 것을 알 수 있다.

■ 표 II-6 ■ 서울시 통근자와 통학자의 교통수단별 분포

단위: %

구 분		승용 소형승합	버스 (시내,좌석, 마을,고속 등)	전철 기차	택시	자전거	걸어서	기타 미상	복합 수단
통근자	전체	27.29	17.59	23.95	0.54	0.82	20.73	1.66	7.4
	남성	35.6	13.59	21.98	0.55	1.06	17.46	2.48	7.28
	여성	13.97	24.01	27.1	0.51	0.45	25.99	0.36	7.61
통학자	전체	2.25	26.46	18.33	0.03	0.96	45.08	0.1	6.79
	남성	2.51	25.04	17.52	0.04	1.75	46.52	0.17	6.46
	여성	1.97	19.07	19.22	0.02	0.11	43.52	0.03	7.14

자료: 통계청(2005), 인구주택총조사(12세 이상)

다음으로 자전거 통근·통학 수송분담률을 연령에 따라 나누어 보면 남성의 경우 10대의 자전거 수송분담률이 2.39%로 다른 연령층에 비해 월등히 높고 20대, 30대, 40대에서 자전거 수송분담률이 감소하였다가 50대가 되면 다시 1.34%로, 그리고 60대 이상에서는 2.27%로 증가하고 있다. 반면 여성의 경우에는 10대의 자전거 수송분담률이 0.11%에 불과하고 오히려 30대에 0.53%, 40대에 0.73%로 자전거 수송분담률이 증가하고, 50대 이상에서는 다시 자전거수송분담률이 감소하고 있음을 알 수 있다.

표 II-7 서울시 성별 연령별 통근·통학자의 교통수단별 분포

단위: %

구 분		승용소형승합	버스 (시내,좌석,마을등)	전철 기차	택시	자전거	걸어서	기타 미상	복합 수단
남성	10대	1,33	24,11	8,29	0,03	2,39	60,48	0,07	3,29
	20대	13,04	23,08	34,95	0,19	0,64	16,28	1,13	10,68
	30대	36,05	13,44	25,09	0,31	0,81	13,87	2,21	8,22
	40대	43,78	10,83	16,07	0,55	1,02	18,63	2,90	6,21
	50대	39,52	12,15	15,94	0,89	1,34	21,06	3,05	6,02
	60대+	24,55	14,97	21,39	1,43	2,27	26,49	2,53	6,37
여성	10대	1,5	27,90	9,81	0,03	0,11	56,79	0,03	3,85
	20대	5,14	28,22	40,12	0,53	0,11	14,21	0,09	11,59
	30대	17,71	22,01	27,04	0,52	0,53	24,04	0,37	7,77
	40대	20,07	21,33	16,48	0,35	0,73	35,45	0,57	5,01
	50대	14,93	23,82	17,42	0,22	0,58	36,67	0,51	5,84
	60대+	7,62	21,48	15,82	0,35	0,20	48,37	0,36	5,80

자료: 통계청(2005), 인구주택총조사(12세 이상)

(2) 자전거 이용 시간

교통수단별로 통근·통학에 소요되는 시간이 어느 정도 되는지를 짐작할 수 있는 정보가 다음 <표 II-8>에 나타나 있다. 표에서 보듯이 자전거를 이용하는 인구의 41.97%는 15~30분을 이용하고, 다음으로 39.65%는 15분미만을 이용하고 있다. 결국 자전거를 이용하여 통근·통학하는 서울시민들은 81.62%가 30분미만으로 이용하고 있다는 것을 알 수 있다.

표 II-8 서울시 교통수단별 소요시간별 통근·통학인구 분포

단위: %

구 분	교통수단 합계	승용소형승합	버스 (시내,좌석,마을등)	전철 기차	택시	자전거	걸어서	기타 미상	복합 수단
15분미만	21.5	12.75	6.90	1.29	50.14	39.65	59.45	37.94	0.00
15~30분	23.02	22.95	27.90	8.87	29.42	41.97	34.63	26.45	6.82
30~45분	28.20	35.58	39.88	38.78	16.30	14.96	5.54	21.76	30.74
45~60분	5.35	5.15	4.93	11.24	1.00	1.26	0.12	2.11	9.73
60~90분	16.42	17.89	13.98	31.59	3.15	1.87	0.25	8.38	36.51
90~120분	3.87	3.91	3.95	6.37	0.00	0.17	0.00	2.09	11.36
120분이상	1.64	1.79	2.46	1.87	0.00	0.12	0.00	1.26	4.83

자료: 통계청(2005), 인구주택총조사(12세 이상)

서울시정개발연구원(2004)에서 실시한 서울시 가구통행실태조사에서도 자전거이동의 92.5%는 5km 이내에서 이루어지는 것으로 조사되었으며, 특히 3km 이내에 75.4%가 집중됨으로써 자전거 1회 이용의 평균 이동거리는 3km 이내로 추정되는 상황이다. 이는 자전거는 여행이나 업무 등 원거리 주행 목적보다는 집근처나 단거리에서의 사회적 용도로 사용되는 교통수단이라는 점을 말한다.

표 II-9 서울시 가구통행실태 조사 중 거리별 승용차 자전거 이용현황

수 단	1km 이하	1~2km	2~3km	3~4km	4~5km	5km 이하	5km 초과	합계
승용차	0.1%	11.2%	14.0%	10.2%	8.6%	44.0%	56.0%	100%
자전거	0.2%	37.8%	37.4%	11.8%	5.3%	92.5%	7.5%	100%

자료: 이신해(2004), 서울시 단거리 승용차 통행감축방안 연구, 서울시정개발연구원

하지만 이러한 정보들은 성별 정보를 주고 있지 못하다. 이에 교통수단에 따른 이동시간을 측정하고 있는 통계청의 생활시간조사 원자료⁹⁾를 분석해 보았다. 그 결과 다음 <표 II-10>에서 보듯이 서울시민 전체의 각 이동수단별 하루 평균 이동시간은 보도가 가장 많은 시간을 차지하였다. 여성이 남성보다 많은 이동시간량을 보이는 수단은 보도와 버스로 여성은 하루평균 보도 38.7분, 버스 17.8분의 이동시간을 가졌으며, 남성은 보도 29.2분, 버스 16.2분이다. 반면 남성은 보도와 버스이외 모든 교통수단에서 여성보다 많은 이동시간량을 가지고 있다. 특히 승용차 이용시간이 하루 평균 38.6분으로 상당히 긴 시간을 차지하는 반면 여성은 17.5분에 불과하다.

이동행동 참여자의 이동수단별 이동시간에서도 여성의 경우 보도는 참여자의 비율도 남성보다 12.6%p 높을 뿐 아니라 하루평균 이동시간도 49.7분으로 남성의 46.4분보다 길다. 버스의 경우에는 여성이 버스를 이용한 이동행동 참여자 비율은 높지만 이동시간량은 남성보다 약간 적은 것으로 나타난다.

자전거·오토바이의 이륜차 이용시간은 전체적으로는 하루 평균 여성의 경우 2.2분, 남성의 경우 5.9분으로 남성이 약 3.7분 길다. 자전거·오토바이를 이동수단으로 선택한 이

9) 『생활시간조사』자료는 시간일기(time diary) 방법에 의해 정보가 수집되는데, 시간일기법은 응답자들이 자신의 언어로 직접 24시간동안 행한 활동을 일기 쓰듯이 직접 기입하는 방법이다. 따라서 시간일기 자료에는 한 개인의 하루 24시간이 연속적으로 일어난 행동들로 모두 보고 되며, 모든 행동이 포착되고 표현된다. 따라서 시간일기에서 행동들에 할당한 시간을 가지고 사람들의 생활시간을 직접적으로 비교할 수 있다는 장점이 있다(Robinson & Godbey, 1999: 3-8). 2004년 통계청에서 실시한 ‘생활시간조사’에서는 10분 단위로 시간일기를 작성하였으며, 분석될 수 있는 가구와 10세 이상 가구원, 시간일기 수는 12,651가구, 31,634명, 63,268개(이틀기록)였다. 여기에서 서울시민은 총 8,072개의 시간일기가 조사되었으며 이중 남성 3,796개, 여성 4,276개가 조사되었다.

동행동참여자 비율도 여성은 3.9%, 남성은 7.5%로 남성이 3.6%p 높다. 인구주택총조사의 경우 통근·통학수단으로 자전거를 이용한 인구의 비율이 포착되는 반면 생활시간조사에서는 일상생활에서 자전거를 이용한 인구의 비율이 모두 포착되기 때문에 이용인구 비율이 높다. 또한 자전거·오토바이를 이동수단으로 선택한 이동행동참여자만을 선택하여 이들의 이동시간을 보면 하루평균 이동시간이 여성은 57.5분, 남성은 78.6분으로 남성이 21.1분 더 길게 측정되었다. 이동행동참여자의 하루평균 이륜차이동시간이 상당히 길게 나타는데 이는 생활시간조사의 이동수단별 이동시간량은 하루에 그 수단을 이용하여 이동한 총시간량이기 때문에 이동거리가 짧다고 할지라도 여러 번 이용하게 되면 총이동시간량은 길게 나타날 수 있기 때문이다.

표 II-10 서울시 성별 교통수단별 하루 평균 이동시간량

단위: 분(참여자비율)

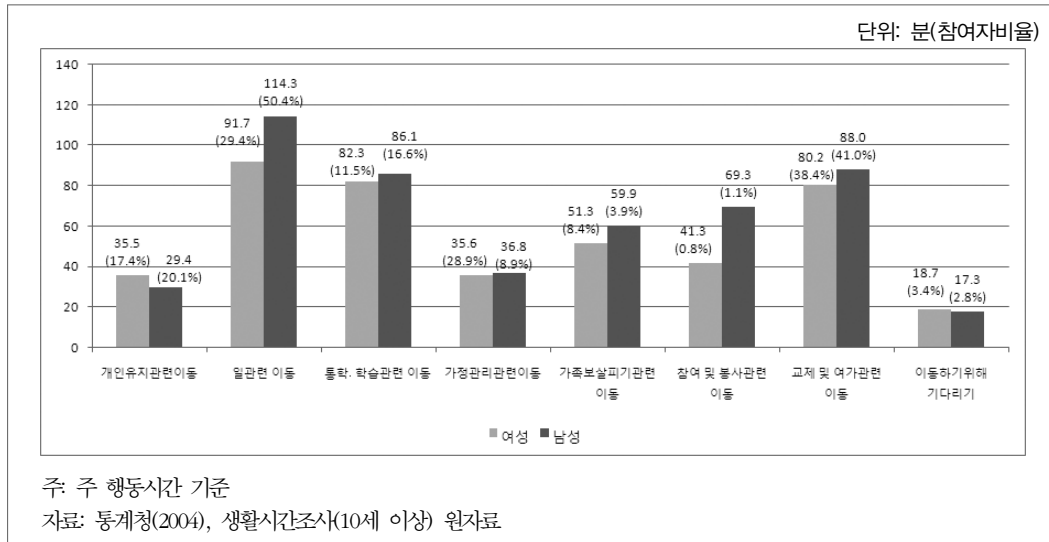
구 분	전 체			이동행동 참여자		
	전체	여성	남성	전체	여성	남성
보도	33.7	38.7	29.2	48.3(71.9)	49.7(77.9)	46.4(65.3)
버스	17.8	19.3	16.2	63.6(28.1)	62.0(31.1)	65.9(24.6)
지하철	20.1	18.6	21.9	85.3(23.6)	81.9(22.7)	88.8(24.6)
택시	4.2	2.0	5.1	99.2(5.9)	38.1(5.3)	120.7(6.5)
승용차	28.2	17.5	38.6	122.0(24.8)	98.2(17.9)	136.6(32.7)
자전거,오토바이	3.9	2.2	5.9	70.9(5.6)	57.5(3.9)	78.6(7.5)
시외버스,철도 등	2.1	1.7	2.3	188.4(1.1)	153.7(1.1)	223.0(1.2)
기타	0.6	0.5	1.0	173.6(2.0)	79.6(0.7)	192.8(3.6)

주: 주 행동시간 기준

자료: 통계청(2004), 생활시간조사(10세 이상) 원자료

자전거교통을 이용한 이동목적별 이동시간을 살펴볼 수 있는 자료는 없다. 하지만 이동행동 참여자들의 이동목적별 이동시간 평균은 살펴볼 수 있다. 다음 그림에서 보듯이 개인유지관련이동시간을 제외한 모든 행동의 이동시간량은 남성이 많다. 하루평균 가정관리 관련이동에 참여하는 남성의 비율은 8.9%에 불과하지만 이들은 평균 36.8분의 이동시간을 가져서 가정관리관련이동에 28.9% 참여하고 있는 여성의 35.6분보다 약간 많다.

또한 다음 그림에서 보듯이 각 행동에의 참여자비율을 보면 여성은 가정관리관련이동, 가족보살피기 관련이동에의 참여자 비율이 남성보다 많고, 남성은 일관련이동과 교제·여가관련이동에의 참여자비율이 많아 성역할이 이동행동에도 그대로 반영되어 나타나고 있다는 것을 알 수 있다.



■ 그림 II -2 ■ 서울시민 이동행동참여자의 성별 이동목적별 이동시간량

본 연구에서는 자전거이용행태에서 나타나는 위와 같은 성별 차이가 정책과정에 어떻게 반영되어 있는지 평가하고자 한다.

4) 여성의 참여

여성친화적이면서도 성 인지적인 자전거이용을 활성화한다는 것은 사업의 기획과 집행 과정에 여성과 남성의 동등한 참여를 보장하고, 그들의 관심과 요구, 경험을 고르게 반영하는 과정을 포함한다.

지금까지 도로교통시설 및 자전거관련시설 정책기획, 설계, 시공 등의 과정에 참여하는 사람은 대부분 남성이었다. 따라서 여성의 일상적인 삶에서의 관심사들을 자전거이용활성화 계획 및 설계과정에 연결하고 여성의 경험과 삶이 반영되도록 하기 위해서는 정책의 다양한 차원에서 여성의 참여가 보장되어야 한다. 즉 정책의 기획단계 뿐 아니라 집행 및 결과과정에 여성이 참여할 수 있는 방안이 마련되어야 한다.

둘째 다양한 여성의 참여가 보장되어야 한다. 여성은 전문가로서 관련 위원회에 참여할 수도 있으며, 각 교통을 이용하는 시민의 입장에서, 자전거에 대한 지지집단이나 자조조직의 일원으로서 정책의견을 제시하는 과정이 있을 수도 있으며, 지역활동가로서 지역의 자전거이용 경험을 가지고 참여할 수도 있고, 자전거관련시설이 설치되기 전 공청회나 의

견수렴과정에 참여할 수도 있다.

셋째, 여성참여 방식의 다양화도 매우 중요하다. 여성은 자전거 관련정책에 대한 교육, 컨설팅, 모니터링, 자문회의, 전문 매뉴얼발간 및 보급 등의 다양한 방식을 통해 정책에 참여할 수 있다.

본 연구에서는 위에서 설명한 정책의 단계별, 참여주체별, 참여방식에 따른 여성의 참여 과정에 대해 평가하고자 한다.

III

현장조사 및 자전거이용자조사

III 현장조사 및 자전거이용자조사

1. 현장조사

현장조사는 시민들이 직접 자전거를 이용하면서 자전거도로의 안전, 편리, 쾌적 요소의 수준을 평가하는 방법이다. 이러한 조사과정을 통해서 무엇이 변화되어야 하는지, 무엇이 안전하고 무엇이 안전하지 못한지, 무엇이 편리하고 무엇이 불편하지에 대한 요소들을 확인할 수 있다.

현장조사를 하는 여러 가지 방법이 있겠지만 본 연구에서는 연구진이 생활권 자전거시설 중 대표시설이라 할 수 있는 자전거도로와 대규모 자전거보관대(주차장)에 대한 안전, 편리, 쾌적 요소를 중심으로 조사하였다. 자전거도로 및 자전거보관대(주차장)의 안전, 편리, 쾌적 요소와 관련된 조사지를 만들어 현장을 체크한 후 잘된 점과 잘못된 점을 기록하고 현장사진을 찍도록 하였다.

또한 어떤 점이 특히 성별관련성을 가질 수 있는 안전, 편리, 쾌적 요소인지에 대해서는 연구진이 해석을 시도하였으며, 조사결과를 분석한 후 이를 정리하여 서울시 및 자치구 자전거이용활성화 담당공무원 FGI 자리에서 공유하고 개선점을 도출하였다. 또한 현장 조사결과를 바탕으로 여성친화적 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 체크리스트의 기본 골격을 잡았다.

1) 자전거도로에 대한 현장조사 분석

성 인지 관점에서 기존 자전거도로의 문제점 및 개선사항을 분석하기 위하여 2009년 6월 1일~6월 11일에 송파구와 노원구의 자전거도로에 대한 현장조사를 실시하였다. 송파구와 노원구의 경우 자전거이용이 편리한 평평한 지형을 갖추고 있어 자전거 특구를 슬로건으로 내걸고 서울에서 가장 잘 빠르게 자전거이용환경을 만들어가고 있는 자치구이다. 이 두 자치구의 자전거도로를 중심으로 한 자전거이용환경에 대해 여성의 관점에서 발견할 수 있는 문제점을 분석하면 향후 새로운 자전거도로의 건설이나 기존 자전거도로의 개보수, 자전거도로를 중심으로 한 여성친화적 자전거이용환경 조성에 많은 부분 적용

이 가능할 것으로 판단된다.

(1) 자전거도로 현장조사 항목

현장조사항목은 안전, 편리, 쾌적 요소에 따라 구분하였으며, 다음 <표 Ⅲ-1>과 같다.

표 Ⅲ-1 자전거도로 현장조사 항목

대분류	중분류
안전	보도 위 자전거전용도로의 형태
	차도 위 자전거전용도로의 형태
	친화타운 연계 한강, 지천, 공원 등의 자전거전용도로 형태
	자전거·보행자겸용도로
	도로시설물구조와 도로의 연결성
	도로관리와 도로의 연결성
	보행자와의 충돌위험성
	가로등(조도)과 CCTV
편리	노면상태
	자전거횡단로와 횡단보도턱
	도로주변 자전거주차공간
	자전거대여 및 수리서비스
	벤치 및 그늘 등 휴식시설
	화장실, 휴게소, 계단이동통로, 경사로 등 편의시설
	안내표지
쾌적	포장재료와 색상

(2) 자전거도로 현장조사 구간

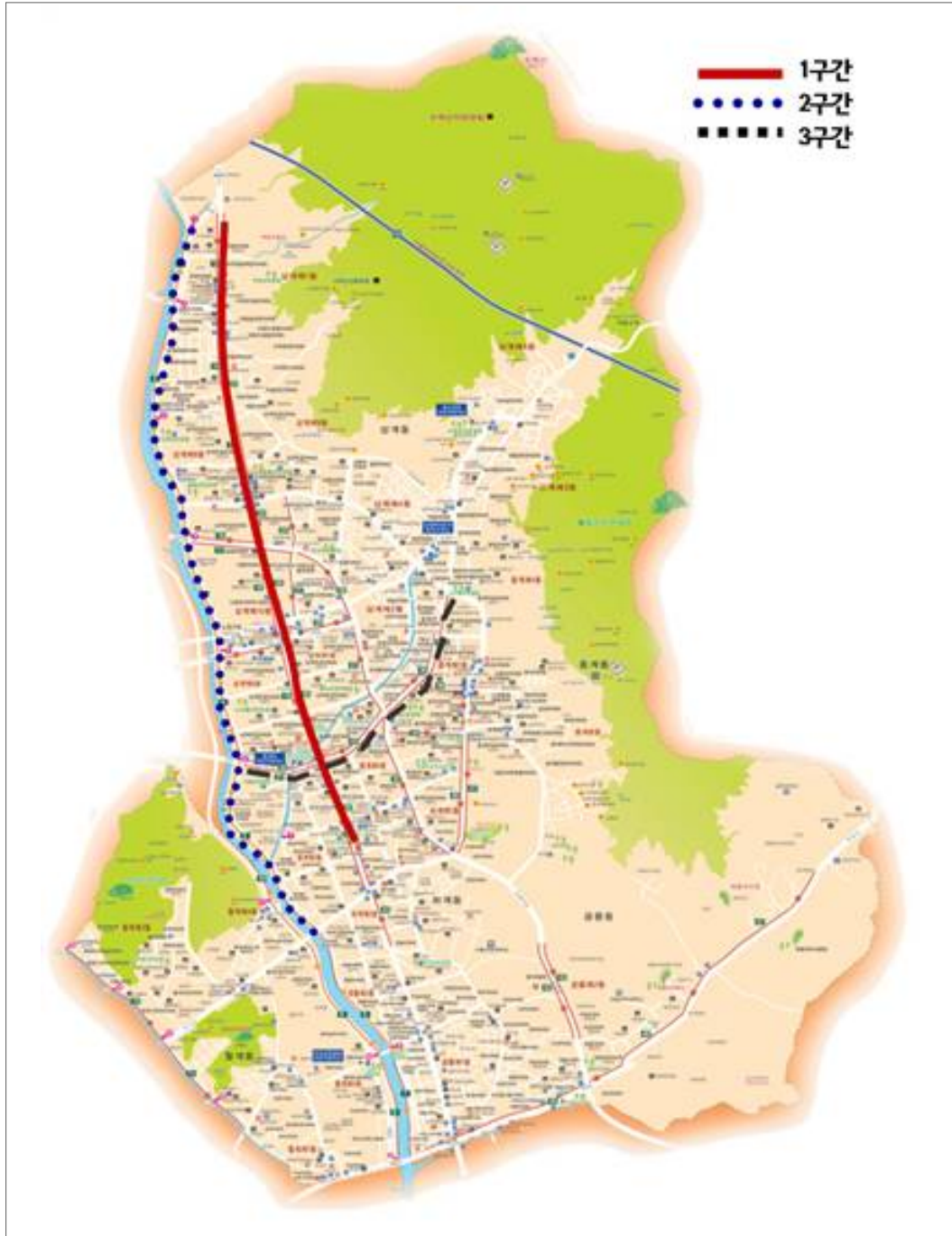
조사지점은 송파구와 노원구 자전거도로 구간 중 3구간씩을 선택하였으며 동과 서, 남과 북으로의 연결구간이 모두 포함될 수 있도록 선택하였다. 또한 각 연결구간에 판매시설, 구청·도서관등의 공공시설, 공원 등 여가시설, 지하철노선, 학교 등이 포함될 수 있도록 고려하였다.

표 Ⅲ-2 조사대상 자전거도로 구간 및 조사일시

구 분	자전거도로 구간	조사일시
송파구	① 올림픽공원 ⇔ 종합운동장	2009년 6월 1일
	② 잠실여고- 잠실대교 ⇔ 한강변 자전거도로	2009년 6월 5일
	③ 잠실주공2단지 ⇔ 송파구청	2009년 6월 5일
노원구	④ 하계역 ⇔ 수락초중고교	2009년 6월 4일
	⑤ 한내근린공원자전거대여소 ⇔ 수락초중고교 (중랑천변 자전거도로)	2009년 6월 11일
	⑥ 녹천교 ⇔ 샛갯봉근린공원	2009년 6월 11일



그림 Ⅲ-1 송파구 자전거도로 조사지점



Ⅱ 그림 Ⅲ-2 Ⅱ 노원구 자전거도로 조사지점

(3) 자전거 도로 현장조사 결과

대분류	안전	중분류	보도 위 자전거전용도로
문제점	적정 도로폭 확보, 보행자와의 분리 공간 확보, 자전거 이용방법 공유, 주변환경을 고려한 자전거 도로 색상		
			
〈 석촌호수-석촌역 〉		〈 석촌역-가락시장 〉	
			
〈 가락시장 앞 〉		〈 잠실역-가락시장 〉	
현황분석	◦ 보도위에 설치된 자전거 전용도로는 연석이나, 식재, 철재건조물 등으로 보도와 분리하여 보도위에 설치함. 기존의 자전거·보행자 겸용도로와는 다르게 차도 쪽으로 설치하였으며 도로폭은 연석포함 0.7M로 ‘자전거이용활성화에 대한 법률’ 법정 도로폭인 1.2M에 미치지 못함. ◦ 보도위 자전거 전용도로는 차도와 가로수를 경계로 구분된 자전거도로와 차도와 가로수 경계없이 연석으로만 구분된 두 가지 형태가 있었음. 모든 형태에서 보행자들은 이음새가 없는 자전거도로에서의 보행을 더욱 편안하게 느끼고 있었으며, 연구자도 마찬가지로 생각되었음. 또한 차도와 가로수로 구분된 경우 자전거도로로 보행하는 시민들을 어렵지 않게 발견할 수 있었음. 따라서 가로수는 자전거도로와 보행로 사이에 위치하는 것이 자전거도로를 구분하는 더 좋은 방법이라고 생각됨. ◦ 자전거 도로 폭이 충분하게 확보되어 있지 않아 보행자나 또 다른 자전거 통행자와 마주칠 경우 운전이 미숙한 이용자는 중심을 잃고 식재나 철재건조물 등으로 넘어져 사고로 연결될 수 있는 가능성이 있음. 향후 자전거 이용자 간, 자전거 이용자와 비이용자 간의 충돌을 방지하고 자전거이용문화를 가꾸어나가기 위해서는 자전거이용 방법에 대한 교육·홍보가 필요함. ◦ 자전거도로의 색상은 지역마다 다양한데 도로미관을 고려하여 편안하면서도 주변환경과 조화로운 색상으로 디자인하는 것이 필요함.		

대분류	안전	중분류	차도 위 자전거전용도로
문제점	적정 도로폭 확보, 버스정류장이나 교차로 도로연계, 안전표지판 개발(우회전차량 주의표지, 자전거운전자 일시멈춤표지, 주행방향 표지 등), 자동차 중심 표지판과 가로등 설치, 주민의견수렴 및 수요를 반영한 자전거전용도로구간 설정		
			
〈 주공14단지-수락산역 〉		〈 주공14단지-수락산역 〉	
			
〈 상계14단지-수락산역 〉		〈 노원초교 앞 〉	
현황분석			
○ 차도위에 도로다이얼트를 통해 자전거 전용도로를 설치할 경우 자동차 및 보행자와 완전 분리되어 가장 안전한 자전거도로 형태로 판단됨. 도로폭 또한 보도의 연석까지 1.8M를 확보하여 충분하였음 ○ 하지만 버스정류장 또는 교차로 지점에서의 도로연계와 우회전 차량과의 충돌을 피하기 위한 차량운전자용 주의 표지판이나 자전거운전자용 일시 멈춤 바닥표지가 필요할 것으로 생각됨 ○ 또한 지금까지 주변도로에 대해 인지할 수 있는 표지판, 가로등은 자동차 운전자 중심으로 설치되어 있었음. 따라서 자전거운전 중 위치파악이 용이하도록 하고 생활편의시설이나 지역의 주요시설 위치에 대한 안내가 자전거운전자가 인지하기 쉽도록 적당한 위치와 높이에 설치되어야 함. 또한 자전거 운전자의 야간 운행시 안전을 보장하기 위한 적정 조도가 확보되어야 하며, 교차로 등 도로연결지점에서 자전거도로를 쉽게 인지할 수 있도록 자체 발광하는 포장재료를 사용할 필요가 있음 ○ 현재 송파구와 노원구의 자전거전용도로는 4차선 이상의 주요 도로구간에 설치되어 있음. 이러한 도로는 지역과 지역을 연계하기에는 용이할 수 있으나 친화타운 내에서 단거리로 이용하는 주민들의 실질적인 수요를 반영하고 있는지는 알 수 없음			

대분류	안전	중분류	친화타운연계 한강, 지천, 공원 등의 자전거전용도로
문제점	가족이 함께 즐길 수 있는 자전거이용 공간·자전거교육장 확보, 연결도로의 회전반경 확보		
			
〈 월계교 부근 〉		〈 중랑천변 〉	
			
〈 한강 잠실지구 〉		〈 석촌호수공원 자전거도로 〉	
현황분석	○ 자전거친화타운은 한강변이나 한강지천, 지역내 공원등으로 연계되어 있음(노원구-중랑천, 송파구-한강, 석촌호수공원 등) ○ 한강변이나 한강지천, 지역내 공원 자전거도로는 여가를 즐기거나 운동을 위한 자전거전용도로를 확보하고 있음. 좌우 통행이 구분되고 산책로와 구분되어 속도감있는 자전거이용의 즐거움을 느낄 수 있음 ○ 하지만 어린이나 유아를 동반한 가족이 여유롭게 자전거를 즐길 수 있는 환경은 아직 조성되지 않은 것으로 판단됨. 계속 이어진 자전거도로는 있지만 어린이를 동반하고 한강변에서 자전거를 이용할 경우 전문자전거이용자들의 속도에 위험을 느낄 수 있음. 또한 어린이나 유아를 동반한 여성이나 가족은 장거리의 자전거 이용보다는 쉼터와 편의시설이 함께 갖추어지고 자전거도 탈 수 있는 공간이 필요함. ○ 이러한 공간에 자전거이용률이 낮은 여성이나 미래 자전거이용인구인 아동, 청소년을 위한 자전거교육장도 병행 설치하면 자전거이용문화 확산에 도움이 될 것으로 판단됨 ○ 따라서 한강이나 한강지천, 지역내 공원 등에 자전거도로 조성 시에는 자전거친화타운 가까운 장소에 가족이 함께 자전거를 즐기는 여가공간과 교육장을 마련하는 것도 좋을 것으로 판단됨 ○ 또한 〈한강 잠실지구〉처럼 친화타운에 연결된 자전거도로와 한강변 자전거도로가 만나는 지점의 자전거 회전반경이 확보되지 않았음		

대분류	안전	중분류	자전거·보행자 겸용도로
문제점	시각장애인 구분선 보호와 보행자와의 충돌 위험성		
			
〈 잠실역-신천역 〉		〈 잠실 2·3단지 〉	
			
〈 석촌호수길 〉		〈 중계동 노해근린공원앞 〉	
			
〈 노원구 주공아파트 단지 앞 〉		〈 노원구 〉	

대분류	안전	중분류	자전거·보행자 겸용도로
문제점	시각장애인 구분선 보호와 보행자와의 충돌 위험성		
현황분석	○ 자전거·보행자 겸용도로가 다양한 형태로 마련되어 있음. 보행로와 자전거도로를 모두 블록으로 설치하고 시각장애인 유도선이나 실선으로 분리한 경우, 자전거도로를 아스팔트나 아스콘으로 설치하고 보행로를 블록으로 설치하여 바닥재료로 구분한 경우 등 다양함. 하지만 자전거전용도로와 구분되는 점은 보행로와의 구분을 위한 설치물이 없다는 점과 차로가 아닌 상가나 주택가쪽으로 자전거도로가 있다는 점임 ○ 송파구 잠실역-신천역 구간이나 잠실 2·3단지처럼 자전거도로가 별도로 마련되어 있고, 보도위에 시각장애인 구분선이 있는 경우는 자전거·보행자 겸용도로이긴 하나 전용도로만큼 쾌적하게 자전거를 이용할 수 있을 것으로 판단됨 ○ 하지만 석촌호숫길이나 노원구의 주공아파트 앞처럼 기존의 보행자도로에 시각장애인구분선을 이용하거나 실선을 이용하여 자전거와 보행자를 구분하고 있는 도로는 보행로의 폭이 넓은 점을 제외하면 자전거도로가 설치되어있다고 말하기가 무색하였음 ○ 또한 이런 경우 시각장애인에 대한 보호가 이루어질 수 없기 때문에 사회적 약자에 대한 배려가 구호나 전시성으로 전락할 위험이 있음 ○ 보행자들은 이음새가 없는 자전거도로에서의 보행을 더욱 편안하게 느끼고 차로와 더 멀리 떨어진 거리이기 때문에 자전거도로로 보행하는 경우가 많아 충돌의 위험성이 있음 ○ 특히 자전거이용이 미숙하거나 위험상황에 대한 대처능력이 떨어지는 유소아, 노인, 장애인, 임산부, 짐을 가진 여성 등에게는 자전거·보행자 겸용도로의 충돌 위험성이 심각한 사고로 연결될 수 있음		

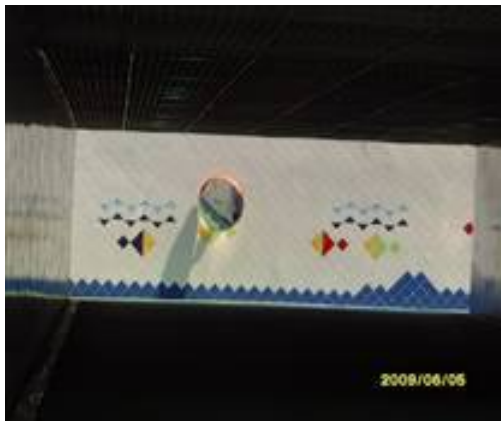
대분류	안전	중분류	도로시설물 구조와 연결성
문제점	도로설치물에 따른 자전거도로의 적정 유효폭 확보, 건물입구 횡단구간 자전거도로 확보, 급커브지역 회전반경 확보		
			
〈 잠실역-몽촌토성방면 〉		〈 잠실역 - 송파구청 〉	
			
〈 방이사거리 방면 KT앞 〉		〈 송파구청 앞 〉	
			
〈 노원역 〉		〈 녹천교-중계역 〉	

대분류	안전	중분류	도로시설물 구조와 연결성
문제점	도로설치물에 따른 자전거도로의 적정 유효폭 확보, 건물입구 횡단구간 자전거도로 확보, 급커브지역 회전반경 확보		
현황분석	○ 사진과 같이 도로에 설치된 가로수, 전기시설, 신호등시설, 지하철역 입구 등 도로 시설물에 의해 자전거 도로 확보가 되지 않는 장소가 발생함. 이 경우 설치물을 따라 자전거도로의 폭도 일정하게 확보될 수 있도록 개선이 필요한 상황임. ○ 자전거 도로가 '방이사거리 방면 KT앞'에서 처럼 건물입구 횡단구간에서 끊기는 경우가 있음. '송파구청 앞'처럼 자전거도로 구간에 대한 명확한 공간확보를 통해 안전한 주행이 가능하도록 할 필요가 있음. '송파구청 앞'은 자전거도로 바닥표지까지 갖춘다면 좋은 연결사례가 될 수 있을 것임. ○ '잠실역-몽촌토성방면' 사진의 경우 급커브 지역에 충분한 회전 반경이 확보되지 않음과 동시에 지하철 출구에서 나오는 사람들 및 횡단보도 앞 대기자와 자전거 이용자의 충돌 가능성이 매우 높을 가능성이 있음. ○ '노원역' 사진과 같이 자전거 도로의 폭이 너무 좁거나 보행로가 확보되지 않은 경우 사실상 자전거의 주행이 불가능하고, 자전거주행시 보행자와 자전거 이용자의 갈등이 커지며 사고 위험도 높음. ○ 보행자 및 자전거주행자의 안전성과 편리성을 고려한 도로 시설물 배치와 조경조성이 요구됨		

대분류	안전	중분류	도로관리와 도로의 연결성
문제점	불법 노점상, 주차차량, 입간판, 적치물 등에 대한 관리		
			
〈 중계역-노원역 〉		〈 석촌역-잠실역 〉	
			
〈 중계역-노원역 〉		〈 샛강봉근린공원앞 〉	
			
〈 신천역-종합운동장구간 〉		〈 중계역 - 노해근린공원 구간 〉	

대분류	안전	중분류	도로관리와 도로의 연결성
문제점	불법 노점상, 주차차량, 입간판, 적치물 등에 대한 관리		
현황분석 및 문제점	○ 노점상, 주차차량, 입간판, 적치물 등에 의해 자전거도로의 연결성이 방해를 받는 경우가 발생함 ○ 자전거·보행자 겸용도로 위에 차량이 주차되거나 물건이 쌓이고 입간판이 세워지면서 보행자들이 자전거 도로를 이용하고 자전거 이용자는 보행자를 피해 보도를 이용하기도 함. 또한 '중계역-노해근린공원' 사진에서처럼 노점상이 보행로 코너에 위치하면서 반대편에서 오는 보행자나 자전거를 인식하기 곤란한 경우도 있음. ○ 중계역-노원역 구간은 보행로와 자전거 도로 경계가 없는 상태에서 두 도로 양쪽으로 노점이 즐비하여 사실상 자전거 도로 주행이 불가능하였음. 이 구간은 지하철역을 중심으로 노점이 일렬로 들어서 있고 이 노점이 시장을 형성하여 유동인구가 아주 많은 편임. 따라서 보행자의 걸음이 매우 느리며 동선도 일정하지 않아 자전거로 주행하는 것은 거의 불가능하였음. ○ 자전거 운전이 서툴거나 아동, 노인 등은 노상 장애물에 대한 대응능력이 상대적으로 낮기 때문에 안전을 위해 관리되어야 함. 지역의 모든 도로에 대한 관리가 불가능하다면 자전거이용자를 위한 우선도로선정을 통해 이 도로를 중심으로 노상 장애물을 관리할 수 있을 것으로 판단됨		

대분류	안전	중분류	통행장애
문제점	자전거 이용에 대한 교육과 홍보		
			
〈 석촌호숫길 자전거전용도로 〉		〈 잠실역 〉	
			
〈 잠실역-신천역 구간 버스정류장 〉		〈 노원구 〉	
현황분석	○ 현장조사결과 보행자들이 자전거 전용도로를 이용하는 경우가 많았는데 이러한 경우 자전거 도로 폭이 충분히 확보되지 않은 상태에서 보행자를 피해서 주행해야 하는 경우가 비일비재하게 발생하게 됨. 또한 보행자에게 자전거 전용도로임을 알리거나, 자전거주행자에게 보행로를 양보하는 과정에서 서로 마음이 상하는 일이 발생하기도 함 ○ 자전거전용도로의 설치가 쉽지 않기 때문에 현재에는 보행자·자전거 겸용도로가 더 많은 부분을 차지함. 자전거 이용활성화와 자전거이용자 보호(사고발생 시 책임형태)를 위해 보행자·자전거 겸용도로가 불가피하다고 하지만 보행로에서는 보행자가 먼저 보호될 수 있도록 하고 자전거 전용도로에 대해서는 자전거 주행자에게 양보하는 합의와 공감 과정이 필요함 ○ 이러한 과정으로 자전거도로 이용방법, 각 도로에서의 자동차·자전거·보행자 우선순위, 자전거 관련법 등에 대한 교육과 홍보자료 배포 등이 있을 수 있음. 특히 여성과 청소년의 경우 남성보다 자전거와 친숙하지 않기 때문에 이들을 대상으로 한 특별 교육프로그램과 홍보 통로가 필요할 것으로 판단됨		

대분류	안전	중분류	가로등과 CCTV
문제점	야간 적정조도 유지, 범죄예방 CCTV 설치, 회전구간 반사경 설치, 시설물의 주변환경과의 조화		
			
〈중랑천변 가로등〉		〈 성내역 나들목 연결통로 〉	
			
〈 잠실 주공5단지 한강지구 연결통로 〉		〈 잠실 주공5단지 한강지구 연결통로〉	
현황분석 ○ 자전거가 야간의 안전한 주행을 위해서는 차량중심의 도로조명을 개선하고 자전거주행자와 보행자 중심의 보도조명을 강화할 필요가 있음. 특히 야간에 적정조도를 유지하는 것은 자전거의 안전사고를 줄이고, 자전거이용자의 행동이 잘 식별되도록 하여 외부로부터의 사고를 예방할 수 있을 것임. ○ 여성에게 사고위험이 없는 안전한 도시환경을 제공하기 위해서는 관리가 필요하다고 생각되는 위치에 범죄와 사고를 예방하기 위한 CCTV를 설치하여야 할 것임. 범죄가 우려되는 지역은 한강변이나 한강지천의 자전거도로, 주거지역이긴 하지만 주택가와 떨어져 외진 지역 등임. ○ 또한 자전거 주행과 관련된 회전구간에서의 반사경 설치는 안전사고를 예방할 수 있을 것으로 생각됨. ‘한강변 연결통로’에는 반사경이 설치되어 있으나 ‘잠실5단지 한강변 연결통로’에는 반사경이 설치되어 있지 않음 ○ 쾌적한 디자인은 범죄예방과 도시미관에 영향을 줌. 따라서 주거지역과의 한강연결통로, 자전거도로, 관련시설물 등은 도시미관을 고려하여 조화롭게 고안되어야 함			

대분류	편리	중분류	횡단로와 횡단보도턱
문제점	횡단보도턱 제거, 블라드 제거, 자전거횡단로 바닥표지 설치, 보도 및 자전거도로 불법침입 자동차운전자 강력단속		
			
〈 잠실2단지 〉		〈 석촌역 사거리 〉	
			
〈 수락산역 〉		〈 석촌호수-잠실역 〉	
현황분석	○ 횡단보도턱은 다양한 방법으로 차도와 연결되어 있음. 자전거 횡단로를 설치하고 안내표지와 바닥표지 등으로 구분하였음에도 '잠실2단지', '수락산역' 처럼 보도턱이 아직 정비되지 않은 상태인 경우가 있음. 이럴 경우 자전거 이용자들이 이 공간을 이용하지 않고 보행자의 횡단로를 이용하게 되기 때문에 사고가 발생할 가능성이 높음 ○ 자전거 횡단로를 횡단보도 끝 쪽에 실선과 점선으로 설치하고 실선과 점선의 경우 자전거 이용자가 쌍방간 이용하도록 바닥에 자전거 표지를 한 경우가 있고, 하지 않은 경우가 있음. ○ 횡단보도의 시작과 끝 지점의 보도턱은 자전거 이용자들의 안전에 매우 중요함. 횡단보도 폭의 전체를 턱을 제거하고 블라드를 설치한 경우는 보행자와 자전거 이용자 모두가 분산되어 횡단할 수 있음. 반면에 사진 송파구 '석촌역 사거리'와 같이 횡단로 두 곳이나 한곳에서만 보도턱을 없앤 경우는 보행자와 자전거 이용자 모두가 그 곳으로 집중되기 때문에 충돌의 위험성이 매우 높음. 자동차운전자의 불법 보도침범을 막기 위해 블라드를 설치하거나, 보도턱의 일부구간만 제거하고 있음. 하지만 이럴 경우 시각장애인과 보행자, 자전거이용자에게 위험이 발생한다면 불법 자동차운전자를 강력 단속해야 할 것이며 보행자, 자전거주행자, 시각장애인 모두에게 안전할 수 있는 방법을 마련해야함 ○ 자전거 횡단로가 설치되어 있는 경우에도 자전거 횡단신호등이 설치된 경우는 아직 없었음		

대분류	편리	중분류	노면상태
개선사항	도로포장 마무리의 완결성을 높이고 안전한 구조물 설치		
			
〈녹천교-중계역〉		〈녹천교-월릉교〉	
현황분석	◦ 도심구간의 보행자/ 자전거 겸용 도로의 경우 대체로 노면상태는 고르고 균일하여 이용에 편리함. 하지만 자전거 도로에 설치된 맨홀, 점검구와 같은 구조물은 노면과 고르게 설치되어야 하며, 도로의 이음새 공사가 울퉁불퉁하지 않고 균일하게 될 수 있도록 하는 세심한 주의가 필요할 것으로 생각됨 ◦ 특히 자전거 전용도로의 경우는 주행속도가 빠르기 때문에 노면상태는 편리하고 쾌적한 이용을 넘어 안전으로 직결될 수 있음 ◦ 여성, 노인이나 어린이 등 신체적으로 약한 집단은 자전거 주행시 장애물에 대한 대처능력이 떨어지고 불편함을 더 많이 느낄 수 있음. 따라서 자전거도로에서 맨홀, 점검구와 같은 장애물을 제거하여 안전한 구조로 만들거나, 부득이 자전거도로 내에 맨홀, 점검구 등이 설치될 경우 마감재는 자전거도로의 포장재와 같은 재질로 해야 하며, 틈새를 좁혀 자전거주행에 불편을 주지 않도록 해야 함		

대분류	편리	중분류	자전거 주차공간
문제점	상가, 은행, 공공시설, 공원 등 자전거주차공간 마련		
			
〈 중계역 미도아파트 상가 〉		〈 잠실2동 주민센터앞 〉	
			
〈 노해근린공원 자전거거치대 〉		〈 공원 내 거치대 부족 〉	
			
〈 잠실역 롯데마트 앞 〉		〈 천호역 현대백화점 앞 〉	

대분류	편리	중분류	자전거 주차공간
소분류	상가, 은행, 공공시설, 공원 등 자전거주차공간 마련		
			
〈 중랑천 〉		〈 잠실주공5단지 〉	
			
〈 보도 위 곳곳의 자전거주차 〉		〈 자전거전용도로 위 자전거주차 〉	
현황분석	○ 자전거 도로율이 높고 생활형 자전거 이용자들이 많은 송파구, 노원구의 경우 주거단지 안이나 주민들이 낮에 주로 이용하는 상가, 은행, 공원, 공공시설 앞에 주차된 자전거들을 많이 발견할 수 있었음. 위의 건물들은 성격상 비교적 짧은 시간에 주차를 요하지만 분실 및 도난을 방지하는 차원에서 안전하게 주차될 거치대가 설치될 필요가 있음. ○ 사진 '잠실 2동 주민센터 앞'은 업무상 건물 앞에 주차하고 주민센터를 이용하는 것으로 짐작됨. 잠실이라도 안전하게 주차할 수 있도록 자전거 거치대를 마련하여 자전거 이용자들이 편리하게 주차하도록 하는 개선이 필요함. 잠실역 롯데 마트와 천호역 현대백화점의 경우 자전거 주차장을 따로 마련하여 자전거 이용자들에게 편의성을 제공하고 자전거이용을 유도하고 있음. ○ 송파구 석촌호수 공원이나 중랑천 내에도 자전거 거치대가 부족하여 주민들이 자전거를 옆에 세워놓은 채 운동을 하고 있음. 반면 '노해근린공원' 내에는 자전거 거치대가 마련되어 공원을 이용하는 주민들이 편리하게 이용하고 있음. 화장실, 체육시설, 공원 등에 거치대가 있을 경우 더욱 쾌적하게 그리고 안심하고 주차한 후 공원을 이용할 수 있을 것으로 생각됨 ○ 특히 상가, 은행, 공원, 공공시설, 체육시설 등은 주거지역 내에서 자녀들을 돌보고 집안일을 처리하고, 여가를 즐기 위한 지역시설들로 여성들에게 중요한 시설들임.		

대분류	편리	중분류	자전거대여 및 수리서비스
문제점	자전거무료대여소 및 수리서비스 확대, 자전거대여소 자전거의 관리강화 자전거대여장소 및 수리·정비 가능 장소에 대한 홍보		
			
〈잠실역 대여소〉		〈잠실역 수리센터〉	
			
〈중계역 대여소〉		〈송파구 잠실역대여소의 자전거〉	
			
〈노원구 교통공원대여소〉		〈금천구청역 자전거대여소〉	

대분류	편리	중분류	자전거대여 및 수리서비스
문제점	자전거무료대여 및 수리서비스 확대, 자전거대여소 자전거의 관리강화, 자전거대여장소 및 수리·정비 가능 장소에 대한 홍보		
			
〈 노원구 상계역 자전거대여 및 수리소 〉		〈 노원구 교통공원대여소 〉	
현황분석			
○ 생활권에서 자전거를 편리하게 사용할 수 있도록 자전거 무료대여 및 수리서비스가 제공됨. 자전거 무료대여와 수리서비스는 오전 9시부터 오후 6시까지 이용 가능하며, 남성용·여성용·어린이용 자전거가 따로 비치되어 있고, 안전모와 잠금열쇠, 응급약 등이 구비되어 있어 서비스를 편리하게 이용할 수 있었음. 또한 수리서비스는 서비스센터의 지역을 순회하는 서비스도 제공하고 있었음 ○ 자전거대여 및 수리서비스를 제공하는 인력은 노원구의 경우 자활근로인력이 담당하였고, 송파구의 경우 공익근무요원들이 담당하고 있었음. 따라서 노원구의 경우에는 여성인력이 많이 배치되어 있었음 ○ 자전거대여서비스는 편리하게 이용할 수 있었지만 자전거관리가 필요한 것으로 생각됨. 빗물과 먼지에 의해 자전거가 더럽혀진 경우가 있었으며, 브레이크나 안장시설 등을 점검할 필요가 있었음 ○ 특히 자전거 수리·정비 서비스의 경우 서비스센터를 확대하는데 제한이 있다면 주거지역 가까운 곳의 자동차수리서비스센터에서 자전거수리 서비스를 제공하거나 순회서비스제공 등의 방법을 개발할 필요가 있음. 또한 자전거 대여장소 및 수리·정비 가능 장소를 주민이 인지하지 못할 경우 무용지물이 될 수 있기 때문에 이에 대한 홍보가 필요함 ○ 여성들의 경우 자전거 수리·정비 능력이 떨어질 수 있기 때문에 무료 수리서비스와 친절한 설명은 도움을 줄 수 있을 것으로 생각됨			

대분류	편리	중분류	벤치 및 그늘 등 휴식시설
문제점	벤치, 그늘, 바람막이 등 자전거이용을 위한 휴식시설 확대		
			
〈 송파구 호수공원 내 〉		〈 노원구 중랑천변 창동교 주변 벤치 〉	
			
〈 중랑천변 노원교-창동구 구간 〉		〈 중랑천 그늘을 찾아 쉬고 있는 사람들 〉	
			
〈 한강 잠실지구 〉		〈 한강 잠실지구 〉	
대분류	편리	중분류	벤치 및 그늘 등 휴식시설
문제점	벤치, 그늘, 바람막이 등 자전거이용을 위한 휴식시설 확대		
현황분석	○ 생활권 단위 자전거도로에서 자전거도로가 구비된 공원시설 내에는 자전거이용자들이 쉴 수 있는 벤치와 그늘, 바람막이 등을 제공하여 편의를 도모할 필요성이 있음 ○ 주변 지역주민들이 많이 이용하는 중랑천과 한강변의 경우 시설목적이 운동과 레저라고는 하나 가족과 함께 이용하는 이용객들이 잠시 쉴 수 있는 벤치나 그늘이 부족한 것으로 생각됨. 벤치가 마련되어 있다 할지라도 그늘이 없어 앉기에 불편하였으며, 그늘을 찾아 불편한 곳에서 휴식을 취하는 사람들이 있었음. ○ 반면 석촌호수공원의 경우 벤치와 그늘을 마련하여 자전거를 이용하다가도 주민들이 편안하게 휴식할 수 있었음 ○ 또한 휴식시설이 마련된다 할지라도 시각적으로 차단된 공간에서는 여성들이 불안감을 느끼고 사고위험도 따르게 되므로 시설물과 조경을 할 때에는 어디서나 시야확보가 용이하도록 하여 사각지대를 없애고 트인 공간감을 가지도록 하여야 할 것임		

대분류	편리	중분류	화장실, 휴게소 등 편의시설
문제점	공원 내 화장실과 휴게소 설치, 화장실과 휴게시설의 안전 확보, 육교·지하도·지하철계단 등 계단에서 자전거이동통로의 확대, 안전한 경사를 위한 램프시설 설치		
			
〈 중랑천 제방 위 화장실 〉		〈 중랑천 조깅로 휴식처 〉	
			
〈 금천구청역 계단 〉		〈 주변주거지역과 연결된 중랑천 경사로 〉	
현황분석	○ 자전거 친화타운과 연계된 호수나 강, 하천의 공원, 지역 내 공원의 경우 자전거 이용자들이 중간 중간 주행 중에 휴식할 수 있는 공간 마련이 필요함. 석촌 호수 주변의 자전거 도로는 공원을 조성하고 벤치와 체육시설을 만들어서 많은 사람들이 자전거를 주차하고 휴식을 취하거나 운동하는 모습들을 찾아볼 수 있었음. ○ 노원구 중랑천변 자전거 도로의 경우 중간 중간 제방위에 화장실이 마련되어 있고, 한강의 경우에는 간이화장실이 마련되어 있음. 또한 중랑천변은 자전거도로에서 경사로를 따라 올라가면 조깅로 주변에 휴식시설로 정자가 마련되어 있었음. 하지만 정자가 수풀사이로 너무 깊숙이 자리하고 있어서 여성 혼자서 이용하기에는 부담감이 들었음. ○ 자녀들과 함께 이용할 경우 음료수나 휴지 등 급하게 필요한 물품을 살 수 있는 휴게시설이 필요할 것으로 생각됨. 한강변의 경우 몇 군데에서 발견할 수 있었으나, 중랑천변에서는 발견하지 못함. ○ ‘금천구청역 계단’의 경우에서처럼 자전거도로가 있는 장소 주변의 계단에는 자전거를 끌고 이동할 수 있는 시설이 필요함. 특히 여성들의 경우 자전거를 계단으로 끌고 다니기에는 많은 체력적인 한계를 느낄 수 있음. ○ 특히 자전거 친화타운 내에 있는 육교, 지하도, 지하철역 계단 등에는 자전거를 끌고 이동할 수 있는 연결이동통로를 마련해야 할 것임 ○ 경사가 심한 경우 여성들과 어린이, 노인은 남성보다 불편한 것이 사실임. 여가시설로 연결되거나 주택가 주변 경사가 가파른 계단 등에 대해서는 경사를 안전하게 조정해 줄 수 있는 램프시설을 갖추어야 할 필요가 있음		

대분류	편리	중분류	안내표지
문제점	성인지 관점 및 도시미관을 고려한 안내표지판 디자인, 안전관련 안내표지 설치 및 관리강화, 안내표지판 설치높이 및 간격 등에 대한 기준마련		
			
〈 잠실역 자전거도로 안내문 〉		〈 노원구 자전거도로 안내도 〉	
			
〈 잠실역: 자전거 전용도로 안내표지 〉		〈 몽촌토성역 자전거 도로 〉	
			
〈 잠실역-신척역 구간 자전거 전용도로 안내표지 〉		〈 중계동 3·4단지 교차로 앞 〉	

대분류	편리	중분류	안내표지
문제점	성인지 관점 및 도시미관을 고려한 안내표지판 디자인, 안전관련 안내표지 설치 및 관리강화, 안내표지판 설치높이 및 간격 등에 대한 기준마련		
			
〈 노원구 상계14·16단지-수락산역 구간 〉		〈 올림픽공원-송파구청 구간 〉	
			
〈 잠실 한강지구 자전거도로 〉		〈 노원구 중계역-샛갯봉 구간 〉	
			
〈 노원교에서 중랑천으로 내려가는 길 〉		〈 잠실 한강지구 자전거도로 〉	

대분류	편리	중분류	안내표지
문제점	성인지 관점 및 도시미관을 고려한 안내표지판 디자인, 안전관련 안내표지 설치 및 관리강화, 안내표지판 설치높이 및 간격 등에 대한 기준 마련		
현황분석	○ 자전거도로 관련 표지판으로는 자전거대여소 및 수리서비스 표지판, 자전거도로 이용 안내도, 자전거전용도로 표지판, 자전거·보행자 겸용도로 표지판, 주변 화장실이나 휴게시설에 대한 안내표지판, 공사안내표지와 주행로 유도 표지판, 경사로 안내표지판, 자전거도로 이용방법에 대한 안내문 등 다양함. ○ 자전거 대여소 및 수리서비스의 이용안내문과 자전거 도로이용 안내도는 자전거이용자들이 생활권에서 보다 친숙하게 자전거를 이용할 수 있는 정보를 제공함. 누구나 쉽게 자전거를 대여할 수 있고 자전거 도로의 지도를 한눈에 볼 수 있게 하여 자신이 원하는 경로나 단거리 경로를 파악하고 확인하도록 돕고 있음. ○ 자전거 보행자 겸용도로임을 알리는 안전표지는 가로수나 가로등에 달려있는 표지와 함께 자전거 도로 바닥에 자전거 모양이 도색되어 있는 경우가 많음. 이러한 자전거 관련 표지들은 이용자들뿐만 아니라 보행자, 차량 운전자에게도 쉽게 인지될 수 있게 하여 도심공간을 자전거 이용자와 함께 공유하도록 유인하는 역할을 함. ○ 송파구의 경우 자전거 전용도로를 보행로에서 화단이나 철재 울타리로 분리한 경우 자전거 도로가 시작되는 지점과 끝 지점에 입체적인 표지를 세워서 자전거 도로측과 보행로를 알려주고 있었음. 이는 보행자는 보행로 측에 자전거 이용자는 자전거 도로측으로 다니도록 유도하고 있음. 또한 보행로와 자전거 도로 사이에 단차를 두어 보행자와 자전거 이용자간 이동을 삼가하도록 하고 있으나, 단차가 아주 낮게 설치되어 있어 이동시 미끄러지는 사고가 발생할 수 있다는 생각이 들었음. 따라서 이러한 도로설계가 되어있는 곳에는 주의 안전표지를 확대 설치하여야 할 필요가 있어 보임. ○ 자전거 도로가 횡단로와 연결되어 있는 구간에는 자전거 횡단표지를 세우도록 하여 운전자의 안전이 확보되고 주행의 흐름이 자주 끊기지 않고 편리하게 자전거 도로를 이용할 수 있도록 함. ○ 중랑천변에 조성된 자전거 도로구간에서 당현교 부근이 도로공사 중이었는데 공사구간에 앞서 설치된 공사알림 표지와 자전거 도로가 축소된다고 주의를 주는 표지들이 있었음. 이는 자전거 이용자들이 다른 방향을 우회하거나 주행환경을 미리 알 수 있도록 하여 이용의 편의를 제공하는 동시에 스스로 안전성을 확보할 수 있도록 하는 기능을 하고 있음. 또한 경사가 있는 곳에 위험을 알리는 표지들이 있어 이용자들이 자전거 도로를 이용하는데 도움을 주고 있음. ○ 하지만 자전거 도로 주변의 편의시설에 대한 안내표지는 부족하였고 안내표지가 가로수에 가려져서 보이지 않은 경우, 낙후되고 마모되어 재설치가 필요한 경우 등 안전표지들이 제기능을 발휘할 수 있도록 지속적인 관리도 필요함 ○ 자치구마다 각종 자전거관련 표지판의 색상과 디자인이 다양하고, 일관성이 없어 도시미관을 방해하는 경우가 있음. 서울시에서 표준이 될 수 있는 디자인을 개발하여 자치구에서 활용할 수 있도록 하는 방안이 마련되어야 할 것으로 생각됨. 또한 안내표지판의 설치 위치 및 간격, 야간상황 등에 대한 기준이 없어 편의대로 설치하고 있었음 ○ 자전거도로의 경우 일정한 간격으로 현 위치를 알 수 있도록 하는 표지를 설치하여 위급시 상황을 알릴 때 위치 파악이 용이하도록 할 필요가 있음. 예를 들어 현재 한강변이나 지천변 자전거도로의 경우 다리 밑에 다음 다리 구간까지의 총 거리만 나와 있거나 바닥에 '노원교 200M' 등으로 표시되어 있는 경우가 있으나 기준점이 모호하여 위치를 파악하거나 상대에게 알리는 것이 쉽지 않음. 따라서 누구나 알 수 있는 표지를 설치할 필요가 있고 주변 위험 대피소나 위급시 연락처를 안내문을 통해 공지하도록 하는 것도 필요하다고 생각됨. 생활권 자전거친화타운의 경우에도 마찬가지임 ○ 자전거표지판의 디자인이 모두 남성자전거를 모델로 하고 있었음. 여성용자전거를 모델로 한 표지판도 고려해 볼 수 있을 것임. 표지판은 시민들에게 표준모델로 인식되기 때문에 공공기관이 먼저 다양한 사회계층을 대표할 수 있는 방향에서 디자인을 고려할 필요가 있음		

대분류	편리	중분류	바닥표지
문제점	바닥표지의 관리 강화 및 이동방향 표지, 설치위치·간격 등 기준마련, 위험상황 안전 바닥표지 개발, 야간식별 가능 표지 설치		
			
〈 송파구 〉		〈 송파구 〉	
			
〈 노원구 〉		〈 노원구 〉	
현황분석	○ 바닥표지의 경우 자전거전용도로 바닥표지, 자전거·보행자겸용도로 표지, 횡단로 표지, 이동방향 화살표 표지, 위험상황을 알리기 위한 일시정지표지 등이 있음. ○ 바닥표지는 도색이 벗겨져서 도장이 필요한 경우가 자주 발생함. 하지만 바닥표지는 주행을 유도하는 표지로 관리가 철저히 유지될 필요가 있음. 또한 이동방향표지가 아직까지는 없는 경우가 많은데 이동방향에 대한 표지도 설치할 필요가 있음 ○ 바닥표지의 경우에도 모두 남성용자전거를 모델로 한 자전거 모양임. 남성 뿐 아니라 여성용자전거 모양도 고려하고, 장소별 이용자의 성격에 따라 다양한 계층을 대표할 수 있는 디자인도 고려해야할 것임 ○ 위험상황을 알리는 안전표지의 경우(예를 들어 우회전 차량에 대한 주의 표지 등) 바닥에도 표지하여야 하지만 이러한 표지를 한 경우는 발견할 수 없었음. 안전표지는 예측이 불가능한 상황을 최소화할 수 있기 때문에 시민 모두의 안전을 위해 설치가 필수적임 ○ 또한 바닥표지는 야간에도 식별가능하게 하여 안전을 확보하여야 함. 현재에는 바닥표지가 야광이나 반사광을 포함하고 있지 않아 야간에 식별이 어려울 것으로 판단됨		

대분류	패적	중분류	포장재료와 색상
문제점	통일된 바닥재의 사용과 부드러운 도로 색상디자인 마련		
			
〈 잠실2단지 한강공원쪽 〉		〈 노해근린공원앞 〉	
			
〈 노해근린공원-삿갓봉근린공원 〉		〈 당현교 부근 〉	
현황분석	○ 자전거도로의 포장재료는 우레탄, 보도블럭, 시멘트 등 각 지역에 적합하도록 다양하게 설치됨. 또한 자전거도로의 색상 또한 같은 자치구 내에서도 다양하게 나타남. ○ 행복한 도시생활을 위해서는 자전거도로 및 주변은 쾌적하고 아름답게 고안될 필요가 있음. 바닥재는 그 공간 및 지역에 따라 기능적으로 선택되지만, 같은 공간에서는 통일된 재료가 선택될 수 있도록 해야하며, 바닥색상은 부드럽고 편안한 색상으로 주변과 어울릴 수 있는 색상이 선택되어야 할 것임 ○ 이렇게 할 경우 여성의 감성을 고려한 부드럽고 편안한 서울 이미지 구현에 도움이 될 것으로 판단됨		

2) 자전거보관대(주차장)에 대한 현장조사 분석

자전거이용환경을 구축하기 위한 시설물로 자전거 보관대는 자전거도로 다음으로 중요하게 인식된다. 또한 생활권단위 자전거이용이 근거리 이동에 초점을 두고 있다는 점에서 대중교통환승이 가능한 서울시 지하철역 주변 자전거보관대(주차장)에 대해서 성 인지적 관점에서 기존 자전거 보관대의 문제점 및 개선사항을 분석하였다. 2009년 5월 28일~6월 12일에 지하철역 주변 300대 이상 주차가 가능한 자전거보관대 및 주차장 시설 20개소를 연구원과 조사원이 직접 방문하여 조사하였다. 자전거 보관대(주차장)를 대상으로 여성의 관점에서 발견할 수 있는 문제점을 분석하면 향후 새로운 자전거 보관대 및 주차장을 설치할 때 많은 부분 적용이 가능할 것으로 판단된다.

(1) 자전거보관대(주차장) 조사항목

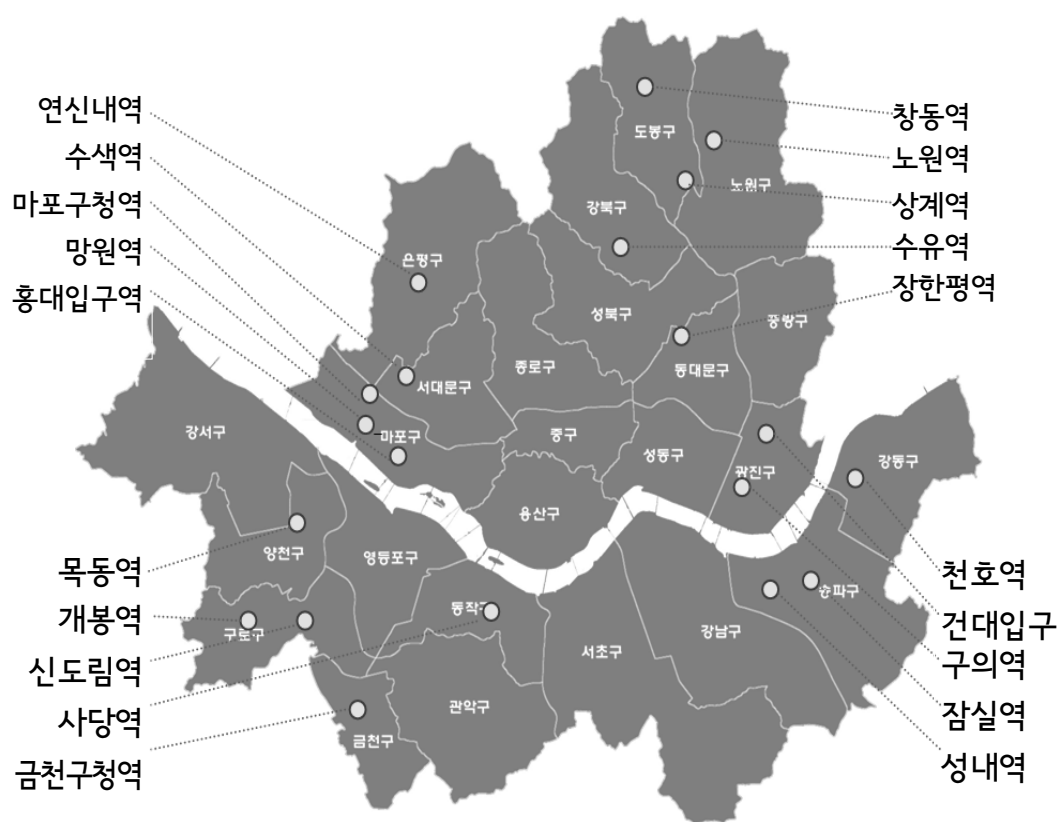
조사항목은 자전거도로와 마찬가지로 안전, 편리, 쾌적 요소에 따라 구분하였으며, 다음 <표 III-3>과 같다.

표 III-3 자전거보관대(주차장) 조사항목

대분류	중분류
안전	CCTV, 비상벨 등 안전시설
	주차공간의 조도
	개방감 및 시야확보
편리	보관대의 종류
	자전거 보관대(주차공간) 충분성
	공기주입기
	안내표지 : 보관소(주차장)표지, 이용안내표지
	보행 및 진출입 통로 확보
쾌적	날씨변화에 대비한 시설 : 눈·비 가림막
	청소상태
	적치물
	방치자전거관리
	오토바이주차
	바닥재질

(2) 자전거보관대(주차장) 조사장소

조사가 이루어진 지하철역 주변 300대 이상 주차가 가능한 자전거보관대(주차장)의 위치를 서울시 지도위에 표시하여보면 다음 〈그림 III-3〉과 같다. 또한 조사된 자전거보관대(주차장) 현황은 다음 〈표 III-4〉와 같다.



■ 그림 III-3 ■ 자전거 보관대(주차장) 조사지점

표 Ⅲ-4 조사대상 자전거 보관대(주차장) 현황

연번	지하철 역명	주차 규모	제공서비스				시설형태	CCTV	주차방식	조사 일시 (월/일)
			수리	공기 주입기	대여	눈·비 가림막				
1	잠실역	800	○	○	○	일부	건물형, 지상	-	단·복층식	6/5
2	금천구청 역	350	○	○	○	일부	지상, 고가하부	3대(구청앞주 차장 1대, 안양천변 주차장 2대)	단층식 거치대	5/28
3	건대입구	610	-	○	-	일부	지상	-	단층식 거치대	6/12
4	신도림	500	-	○	-	일부	건물형	5대(1층 3대, 2층 2대)	복층식 프레임고정	5/28
5	천호역	465	-	-	-	없음	지상	설치 안내문만 있고 찾을 수 없음	단층식거치대 /기계식 원터치방식	6/1
6	창동역	310	-	○	-	일부	지상, 고가하부	2대	단층식 거치대	6/11
7	홍대입구	300	-	○	-	일부	지상	-	단층식 거치대	5/29
8	장한평역	290	-	○	-	일부	지상	-	단층식 거치대	6/1
9	상계역	440	-	-	-	○	지상, 고가하부	2대	단층식 거치대	6/4
10	노원역	170	-	-	-	일부	지상	-	단층식 거치대	6/4
11	수색역	185	-	○	-	일부	지상	-	단층식 거치대	5/31
12	구의역	510	-	-	-	없음	지상, 고가하부	-	단층식 거치대	6/12
13	마포구청	80	-	-	-	일부	지상	-	단층식 거치대	5/28
14	연신내역	200	-	○	-	일부	지상	-	단층식 거치대	5/31
15	망원역	370	-	○	-	없음	지상	-	단층식 거치대	5/29
16	목동역	220	-	-	-	일부	지상	-	단층식거치대 복층식 프레임고정	5/28
17	성내역	385	-	○	-	없음	건물형, 지상	-	단층식거치대 복층식 프레임고정	6/12
18	개봉역	120	-	○	-	없음	지상	-	단층식 거치대	5/28
19	사당역	250	-	○	-	○	지상	1곳에 설치 안내문만 있고 찾을 수 없음	단층식 거치대	5/28
20	수유역	77	-	-	-	○	지상	-	단층식 거치대	6/11

(3) 자전거 보관대(주차장) 현장조사결과

대분류	안전	중분류	CCTV, 비상벨 등 안전시설
개선사항	방법 및 경보시설 설치		
			
〈 금천구청역 앞 주차장 〉		〈 창동역 엘리베이터앞 〉	
			
〈 창동역 고가내부 〉		〈 천호역 공공자전거 주차장 앞 〉	
			
〈 금천구청역 안양천변 주차장 〉		〈 신도림역 〉	

대분류	안전	중분류	CCTV, 비상벨 등 안전시설
소분류	방법 및 경보시설 설치		
			
〈 천호역 현대백화점 앞 〉		〈 사당역 〉	
현황분석			
○ 주차장의 안전성은 자전거 차체의 안전과 자전거 이용자의 안전 두 가지 측면에서 살펴볼 수 있음. CCTV는 자전거 훼손 및 도난방지를 위한 장치이기도 하지만 주차장 이용자의 안전을 확보하기 방안이 될 수 있음 ○ CCTV는 자전거 안장과 전조등 등의 자전거 주요 부품의 도난, 자전거 차체의 파손이나 도난을 방지하는데 중요함. 또한 여성 자전거이용자들이 처할 수 있는 위험요인을 사전에 제거하고, 사회적 위험발생 가능성을 예방함으로써 범죄 및 생활환경의 안전관리에 대한 사회적 신뢰도를 높일 수 있음 ○ 20개소 지하철역 중 4개의 주차장에 CCTV가 설치되어 있었고 천호역과 사당역의 경우는 사진에서 보듯이 “CCTV 작동중”이라는 안내표지만 되어 있고 CCTV는 설치되어 있지 않았음 ○ 또한 CCTV가 설치되어 있다고 할지라도 주차장 곳곳의 사각지대를 커버할 수 없었고, 자전거 주차장 측을 향하여 설치되어 있지 않은 경우가 많았음. ○ 위급한 상황에서 도움을 청할 수 있는 비상벨 등의 안전시설이 설치된 경우는 없었음. 지상의 개방된 공간이거나 주변에 쉽게 도움을 요청할 수 있는 장소에 설치되어 있는 주차장의 경우 비상벨 설치가 불필요할 수도 있으나 지하철 고가아래에 설치된 주차장의 경우 개방감이 떨어지고, 또는 통로식으로 설치되어 있는 경우나 건물형 주차장의 경우는 비상벨 등의 안전장치가 필요할 것으로 판단됨 ○ 신도림역 자전거주차장에서 만난 여성이용자는 밤늦게 관리인이 없는 상태에서 2층에서 취객과 마주한 상황이 두려웠다고 기술하였음. 또한 한 창동역 자전거주차장에서 만난 여성은 자전거 주차 시에 범죄의 두려움으로 가방을 품에 안고 자전거를 주차하고 있다고 기술하였음.			

대분류	안전	중분류	주차공간의 조도
소분류	주야간 적정조도의 유지		
			
〈 창동역 연결통로안 주차장 〉		〈 건대입구역 가하부공간 〉	
			
〈 구의역 〉		〈 금천구청역 〉	
			
〈 창동역 〉		〈 신도림역 〉	

대분류	안전	중분류	주차공간의 조도
소분류	주야간 적정조도의 유지		
현황분석	○ 지하철 역 주변 고가 하부공간을 이용한 주차장 이외에는 직접조명을 사용하지 않고 주변 가로등이나 상점 등의 간접효과로 어두운 편은 아님. 그러나 지하철 역 주변 고가 하부공간을 이용한 주차장의 경우에는 밝은 대낮의 경우에도 내부에서 촬영을 위해 플래시가 사용될 만큼 매우 어두운 상황임. 부득이 하게 이 공간을 주차장으로 사용하려고 한다면 조명설치를 확대해야함은 물론이고 콘크리트가 드러난 철근구조물을 안전감을 줄 수 있는 디자인으로 하여 공간을 재구성할 필요가 있음. ○ 주차장은 자전거와 보행자가 함께 이용하는 공간으로 안전이 무엇보다 중요하며, 여성 자전거이용자의 충분한 시야확보를 위한 적절한 조명 환경은 필수적임. 채광이 열악한 주차장을 이용하는 사람이 심리·정서적으로 안전감을 느낄 수 있는 환경을 조성하는 세심한 배려도 중요할 것으로 생각됨. ○ 여성에 대한 폭력의 문제는 심리적 두려움의 문제를 중요하게 고려하여야 함. 왜냐하면 두려움 자체에 의해 여성의 주차공간 사용 제한, 자전거를 이용한 이동활동 제한이 발생할 수 있으며 결과적으로 여성의 이동성을 제한하고 지역사회와 맺을 수 있는 여성의 상호작용 활동을 제한하기 때문임.		

대분류	안전	중분류	개방감 및 시야확보
소분류	투명벽면을 통한 개방감 및 시야확보		
			
〈 신도림역 건물형주차장 1층 복도 〉		〈 창동역 연결통로 주차장 〉	
			
〈 창동역 지상주차장 〉		〈 건대입구역 고가 아래 〉	
현황분석 ○ 지하철역 주변 자전거 보관대(주차장)은 건물형을 제외하고 지상에 위치하고 있음. 대체적으로 지하철역 출구에 거치대 형태의 주차장이었음. 역과 가까운 경우는 유동인구가 많고 상점과 노점 등으로 고립감이 덜 하였으나 고가 하부 공간을 이용하는 주차장의 경우는 철근구조 등으로 폐쇄감이 느껴짐. 유동인구가 많지 않은 외떨어지고 폐쇄된 공간에서 갑자기 나타난 무리나 취객과 마주칠 경우 두려움 등 안전에 위협을 느낄 가능성이 높음. ○ 신도림역 건물형 주차장의 경우 벽면의 폐쇄여부에 따라 느껴지는 고립감과 폐쇄감이 차이가 있음. 벽면을 투명한 재질을 이용하여 공간의 개방감을 높이면 이용하는 사람들이 외부와의 소통가능성을 확보할 수 있다는 점에서 보다 안전감을 느낄 수 있을 것으로 생각됨. 또한 공간의 개방성의 정도는 자전거 절도 및 주차장 내의 범죄유발 가능성을 경감할 수 있음.			

대분류	편리	중분류	주차방식 및 거치대의 종류
소분류	높낮이가 다른 거치대 및 자전거 1대 충분한 주차공간 확보		
			
〈 사당역 거치대 〉		〈 마포구청역 거치대 〉	
			
〈 사당역 거치대 〉		〈 망원역 거치대 〉	
			
〈 상계역 거치대 〉		〈 성내역 밀폐식 주차 〉	

대분류	편리	중분류	주차방식 및 거치대의 종류
소분류	높낮이가 다른 거치대 및 자전거 1대 충분한 주차공간 확보		
			
〈 목동역 프레임고정식 복층 거치대 〉		〈 목동역 거치대 〉	
			
〈 신도림역 프레임고정식 복층 거치대 〉		〈 창동역 〉	
현황분석			
○ 각 구청에서 설치한 자전거 거치대는 구별로 모양과 거치대 사이의 간격, 자전거바퀴가 고정될 수 있는 깊이, 거치대의 높이 등이 매우 다양하였음. ○ 거치대 높이가 동일한 경우 거치대와 거치대 사이의 간격은 26cm, 주차하였을 경우 자전거 중심부가 되는 간격은 39cm임. 거치대 간격이 중요한 것은 주차 시 폭이 좁은 앞바퀴만 들어갈 공간이 필요한 것이 아니라 자전거 손잡이, 핸들, 킥/리어 스탠드(자전거를 세우는 장치)를 위한 공간이 필요함. 주차 만차 시를 고려해 볼 때 주차 간격이 너무 조밀할 경우 이용자들이 진출입의 어려움을 겪을 것으로 예상됨. ○ 현장에서 만난 주차장 이용자들은 높이가 균일하게 생긴 거치대의 경우 일자형행들이 주차를 하기 어렵게 하거나 주차된 자전거를 빼는 것도 어렵게 하기 때문에 1대 자전거를 주차할 수 있는 간격이 좀 더 넓게 개선되길 요구함. 특히 여성들은 자전거주차가 조밀할 경우 옆 자전거를 옮기거나 자신의 자전거를 위치 조정하여야 하기 때문에 힘들다는 반응을 보임. ○ 거치대의 높낮이가 다른 경우는 거치대와 거치대 사이의 간격이 30cm, 주차하였을 경우 자전거 중심부가 되는 간격이 45cm로 거치대 높낮이가 균일한 거치대보다 넓은 주차공간을 제공할 수 있음. ○ 또한 목동역의 프레임 고정식 거치대는 비교적 주차공간이 넓고 공간활용 측면에서 확대 설치될 필요가 있음. 하지만 2층의 경우 여성, 노인, 아이들의 경우에는 신체적 힘이 약하기 때문에 이용하기에 불편함을 느낄 수도 있다고 판단됨.			

대분류	편리	중분류	자전거 보관대(주차장) 충분성
소분류	접근이 용이한 장소에 충분한 자전거 보관대 확보, 위치별 이용자 수에 대한 조사		
			
〈건대입구역 성수방면 고가〉		〈수유역 쌍문동방면〉	
			
〈수색역 일산방면〉		〈마포구청역 5번출구방면〉	
			
〈성내역 장애인주차장의 자전거주차〉		〈건대입구역 롯데백화점 앞〉	

대분류	편리	중분류	자전거 보관대(주차장) 충분성
소분류	접근이 용이한 장소에 충분한 자전거 보관대 확보, 위치별 이용자 수에 대한 조사		
			
〈 수유역 〉		〈 구의역 〉	
			
〈 망원역 〉		〈 개봉역 〉	
현황분석			
○ 지하철역을 중심으로 마련된 보관대(주차장)은 각 출구를 중심으로 거치대가 마련되어 있음. 하지만 출구마다 이용자의 수에 차이가 있고, 또 자신이 이용하는 출구방향에서 주차장으로 접근이 용이하지 않은 경우 이용자들은 차로 펜스에 자전거를 무단으로 묶어두는 방법을 택함. ○ 건대입구역의 경우 성수방면 쪽으로는 거치대가 마련되지 않아 이용자들이 스스로 안전지대에 질서정연하게 주차를 하였음. 그 옆의 “자전거·오토바이 주차금지” 안내문이 무색함. 마포구청역도 다른 출구쪽의 거치대로 주차를 유도하는 안내문이 있으나 잠금장치가 묶여있거나 펜스에 주차된 자전거를 쉽게 볼 수 있었음. ○ 지하철역 주변에 자전거를 주차하려는 이용자들은 가급적 역과 가까운 곳에 주차하려는 경향이 있기 때문에, 절대적인 자전거주차공간의 부족이 아닌 경우도 다수 존재함. 따라서 이용자 수를 고려하여 거치대수가 결정되어야 하며, 가능한 모든 방향에서 자전거 거치대 접근이 용이하도록 개선되어야 함. ○ 자전거 주차장에 아직 여성우선주차장소가 마련된 곳은 없음. 하지만 야간에 주차장 이용시 불안감을 느낀다는 여성도 존재하므로 건물형이거나 고가도로 안에 주차장이 설치된 경우 주차 진출입 및 접근이 용이한 곳에 여성우선 주차장소를 마련하여 안전하게 주차할 수 있도록 하는 방법도 강구해 볼 수 있음. 또한 여성우선 주차장소가 마련되면 CCTV등의 안전시설은 함께 설치되어야 할 것임.			

대분류	편리	중분류	공기주입기
소분류	주차장마다 공기주입기 확대 설치, 공기주입기 위치 안내		
			
〈 건대입구역 공기주입기 〉		〈 망원역 공기주입기 〉	
			
〈 장한평역 공기주입기 〉		〈 성내역 공기주입기 〉	
현황분석 ○ 현장조사를 실시한 20개소 역 주변 자전거 주차장 중 천호역, 상계역, 노원역, 구의역, 마포구청역, 목동역, 수유역을 제외한 13개 역 주변 주차장에 자전거 공기주입기가 설치되어있음. ○ 건대입구역의 경우 공기주입기가 3대 이상 설치되어 있었으나 나머지 역은 평균 1대 수준으로 확대 설치가 필요한 상황임. 확대설치가 안될 경우에는 공기주입기의 위치에 대한 안내가 필요할 것으로 생각됨. 특히 사진에서 보는 것과 같이 망원역과 성내역의 스탠드 형 공기주입기는 위치파악이 용이하나 건대입구역, 장한평역에 설치된 바닥형의 경우 인지도 면에서 떨어지기 때문에 공기주입기 위치에 대한 안내가 꼭 필요할 것으로 보임. ○ 자전거이용 시 급히 공기주입기 또는 간단한 수리서비스가 필요한 경우가 많이 발생하지만 그 위치에 대한 정보가 없어서 당황하는 경우가 발생한다고 기술함. 따라서 공기주입기를 비롯한 자전거이용 편의시설들에 대해서는 설치 뿐 아니라 이용자에 대한 홍보도 적극적으로 이루어질 필요가 있음. ○ 또한 망원역 사진에도 보듯이 공기주입기를 사용하는 반경에 거치대를 설치하지 않고 자전거가 주차하여 공기주입을 할 수 있는 공간을 확보하여 하도록 하여야 이용에 불편이 없을 것임.			

대분류	편리	중분류	보관소(주차장)표지
문제점	서울색상을 이용한 성 인지적 표지디자인 개발		
			
〈 천호역 자전거주차 바닥표지 〉		〈 천호역 주차장표지 〉	
			
〈 사당역 주차장표지 〉		〈 목동역 〉	
			
〈 상계역 〉		〈 금천구청역 〉	
대분류	편리	중분류	보관소(주차장)표지
문제점	서울색상을 이용한 성 인지적 표지디자인 개발		
현황분석	- 자전거 보관대(주차장)에 설치된 각종 안내문은 문구와 형태가 다양했음. 또한 그 설치 위치와 색상도 다양하였음. 모두 통일될 필요는 없지만 주변 환경과 어울리는 부드러운 색상으로 표지판이 디자인되고 설치될 필요가 있음. 서울시에서 자전거보관대(주차장) 관련 표지판 디자인을 개발하여 자치구에 보급하고, 또 설치가 필요한 장소, 위치 등에 대한 규정을 마련할 필요성이 있음. - 또한 자전거 주차 및 도로에 대한 표지는 자전거이용자가 편리하게 주차공간을 찾고 이용할 수 있도록 해줄 뿐 아니라, 보행자 및 차량 운전자들의 자전거 교통수단에 대한 관심과 인지력을 높이는 수단이 될 수 있기 때문에 중요함. - 자전거보관대(주차장) 표지도 남성용자전거를 표준모델로 하고 있기 때문에 여성용자전거도 추가하여 표지판을 작성할 필요가 있음.		

대분류	편리	중분류	이용안내표지
소분류	서울색상과 서울서체를 이용한 이용안내 디자인 개발		
			
〈 노원역 〉		〈 마포구청역 〉	
			
〈 목동역 〉		〈 개봉역 쓰레기투기금지 표지 〉	
			
〈 신도림역 장기주차금지 표지 〉		〈 건대입구역 〉	

대분류	편리	중분류	이용안내표지
소분류	서울색상과 서울서체를 이용한 이용안내 디자인 개발		
			
〈 구의역 〉		〈 연신내역 〉	
			
〈 수색역 주차금지 안내문 〉		〈 상계역 〉	
현황분석 ○ 자전거 보관대(주차장)에 설치된 각종 안내문은 문구와 형태가 다양각색이었으며, 임시로 종이에 써서 부착한 경우도 있었음. 이용안내표지는 이용자의 시각과 심리에 방해를 주지 않는 적절한 재료와 디자인이 요구됨. ○ 전반적으로 자전거 분실 및 파손에 대한 책임을 주차를 하는 사람에게 부과한다는 안내문이나 거치대(주차장)에서 도난을 당할 염려가 있으므로 주차를 삼가라는 문구도 있었음(수색역). 모든 주차장과 거치대에 CCTV를 설치하는 것이 현실적으로 어려운 상황에서 자전거 부품의 손괴, 훼손, 절도 등의 행위에 경각심을 줄 수 있는 방식으로 안내문이 만들어져 할 필요가 있음. ○ 자전거 보관대(주차장)이 있는 인접지역에는 자전거 도로가 연결되어 있는 곳이 많음. 그러나 주변지역 자전거도로에 대한 안내표지가 있는 보관대(주차장)은 많지 않음. 주차장 인접 지역 자전거도로와 편의시설, 공공시설에 대한 안내를 통해 이용자의 편의를 도모할 수 있을 것임. ○ 또한 자전거 주차 및 도로에 대한 표지는 보행자 및 차량 운전자들의 자전거 교통수단에 대한 관심과 인지력을 높이는 수단이 될 수 있을 것임. ○ 쾌적한 도시공간은 범죄 발생률이나 폭력에 대한 심리적 두려움과 밀접한 관련을 가지기 때문에 자전거 보관대(주차장)을 보다 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 하는 안내문을 설치할 필요가 있음.			

대분류	편리	중분류	보행 및 진출입 통로 확보
소분류	보관소(주차장)내 보행 및 자전거 진출입 통로 확보		
			
〈 신도림역 주차장 2층 〉		〈 창동역 연결통로 주차장 〉	
			
〈 개봉역 주차장 〉		〈 개봉역 주차장 〉	
			
〈 상계역 주차장 〉		〈 장한평역 〉	

대분류	편리	중분류	보행 및 진출입 통로 확보
소분류	보관소(주차장)내 보행 및 자전거 진출입 통로 확보		
			
〈 장한평역 〉		〈 건대입구역 고가아래 〉	
			
〈 연신내역 〉		〈 장한평역 〉	
현황분석			
○ 보관소(주차장)에 설치된 거치대의 규모와 실질적으로 주차할 수 있는 공간 사이에는 차이가 있음. 자전거 주차를 위해서는 거치대 사이의 간격도 중요하지만 주차를 하기 위해 거치대 사이의 자전거 이동반경이 확보되어야 함. ○ 개방역은 펜스로 주차공간을 확보한다는 것이 오히려 주차 시 이동을 방해하는 요소가 됨. 이에 따라 중간지점에 주차한 이용자가 자전거를 찾아갈 경우 매우 힘이 들것으로 예상됨. 또한 진출입통로의 부족은 거치대를 무용지물로 만들기도 함 ○ 창동역과 같이 삼각형 공간의 주차공간은 꼭지점을 이루는 위치의 경우 거의 주차를 할 수 없고 행인이 지나다닐 때 불편을 끼치므로 개선이 필요함. 또한 창동역, 상계역의 경우 사진에서 보는 것과 같이 거치대가 설치되어 있다 하더라도 주차 공간 확보가 되지 않아 실질적으로 전혀 주차할 수 없는 경우도 발생됨. ○ 건대입구의 경우도 고가 계단부분의 경우는 노점과 만나 전혀 주차할 수 없는 구조임에도 거치대가 설치되어 있음. 양적 주차규모만 확대할 것이 아니라 보행자의 동선, 이용자의 동선, 전체적인 주차공간에 대한 고려가 필요함. ○ 또한 장한평역의 경우 자동차가 주차되어 있어 자전거 진출입의 방해물이 되고 있어 주차공간에 대한 관리도 필요한 상황임.			

대분류	패적	중분류	눈·비 가림막
소분류	눈·비 가림막 확보		
			
〈 건대입구역 건대병원 앞 〉		〈 홍대입구역 〉	
			
〈 망원역 〉		〈 성내역 2번출구 〉	
현황분석			
○ 지하철역 주변 건물형 주차장을 제외한 17개 지하철역의 보관대는 자전거 거치대에 앞바퀴를 고정하는 방식임. 현장조사결과 자전거 거치대를 눈·비 가림막과 동시에 설치한 경우가 있는 반면 일부는 가림막이 없이 설치된 경우가 있음. ○ 가림막은 그늘을 만들고 비나 눈 등 기후변화로 부터 자전거를 보호함. 자전거 차체는 특히 물에 노출될 경우 녹이 슬고 자전거의 손상을 가속화하기 때문에 가림막의 설치가 필요한 상황임. ○ 보관대에서 만난 한 이용자는 아침에 주차하고 저녁에 다시 자전거를 찾아갈 때보면 자전거안장에 먼지가 하얗게 앉아있기 때문에 이런 경우 안장을 닦을 수 있는 걸레와 같은 편의용품을 설치해 주면 고맙겠다는 요구를 밝혔음. 실제로 많은 이들이 자전거 안장에 비닐을 씌워서 먼지나 오물로부터 자전거를 스스로 보호하고 있었음.			

대분류	패적	중분류	청소상태
소분류	쓰레기 및 청소상태 관리강화		
			
〈 사당역 〉		〈 상계역 〉	
			
〈 상계역 〉		〈 장한평역 〉	
			
〈 목동역 〉		〈 금천구청역 〉	

대분류	패적	중분류	청소상태
소분류	쓰레기 및 청소상태 관리강화		
현황분석	○ 주차장 한 칸이 쓰레기 집하장이 되거나 주차된 자전거 바구니에 쓰레기가 버려진 경우가 많았음. 상계역의 경우 지하철 고가아래 비둘기 배설물이 바닥에 많이 떨어져있고 또한 주차된 자전거 안장이나 자전거에도 떨어져 청소상태가 매우 심각한 수준이었음. ○ 쓰레기 무단 투기를 단속하고 보관대(주차장)가 지속적으로 청결하게 유지되게 하여 쾌적한 환경을 만들어 가는 과정이 필요할 것으로 생각됨. 특히 공공부분에서 정책관련 시설물의 설치하는 시설 그 자체 못지않게 시설이 시민들에게 제공하는 서비스의 질도 중요하기 때문에 철저하게 관리되어야 할 것임. ○ 쾌적한 주차환경 조성은 여성 이용자에게 심리적 안정을 유도할 수 있을 뿐 아니라 불결한 공간과 범치는 밀접한 관련을 가지는 것으로 나타나기 때문에 안전한 보관소(주차장)를 위해서도 주차장을 깨끗하게 관리할 필요가 있음.		

대분류	패적	중분류	적치물
소분류	적치물 및 노점상 관리강화		
			
〈 망원역 〉		〈 망원역 〉	
			
〈 창동역 〉		〈 상계역 〉	
			
〈 망원역 〉		〈 개봉역 〉	

대분류	패적	중분류	적치물
소분류	적치물 및 노점상 관리강화		
			
〈 금천구청역 〉		〈 연신내역 〉	
현황분석		○ 비교적 큰 규모의 자전거 보관대(주차장)를 보유한 곳에서도 주차공간의 부족으로 거치대 밖에 주차를 하는 경우를 볼 수 있었는데 이는 자전거를 주차해야 할 거치대가 노점상의 창고로 전락하거나 보관대(주차장) 인접 상가의 물건을 쌓아두는 공간으로 활용되고 있기 때문이기도 함. 특히 지하철역 주변은 유동인구가 많아서 노점을 중심으로 하는 시장이 형성되는 경우가 많아 주차공간에 적치물이 많이 쌓이게 되거나 노점이 공간을 점거하여 주차가 불가능하게 되는 경우가 있음. ○ 쾌적하고 깨끗한 주차공간 조성을 위하여 적치물에 대한 관리강화가 필요함.	

대분류	패적	중분류	방치자전거관리
소분류	방치자전거 관리강화		
			
〈 사당역 〉		〈 망원역 〉	
			
〈 신도림역 〉		〈 상계역 〉	
현황분석		○ 절대적인 주차공간이 부족하기 보다는 주차해 놓고 찾아가지 않는 방치자전거로 인해 주차공간이 부족한 문제가 발생하고 있음. 방치자전거가 늘어나면 그 주위에 쓰레기가 늘어나고 주차공간의 쾌적성이 떨어질 가능성이 높음. 지속적으로 장기주차 자전거와 방치된 자전거를 관리해야 할 필요가 있음. 또한 자전거 거치대의 관리도 필요함. 파손되어 주차할 수 없거나 거치대가 없는 경우 수리와 교체로 주차공간의 쾌적성을 확보할 수 있을 것임. ○ 신도림역과 같이 장기주차, 방치자전거 안내문이 종종 붙어 있는 경우가 있음. 장기주차를 방지하거나 방치자전거 처리에 대한 안내표지를 보다 서식화하여 장기주차, 방치 자전거를 줄일 수 있도록 하는 방법이 강구되어야 할 것임 ○ 그런데 장기주차 및 방치자전거 처리문제는 시민들의 재산과 관련된 부분으로 관리자가 임의적으로 처리할 수 없는 부분이기 때문에 장기주차 또는 방치자전거 처리를 위한 근거제도를 마련하는 것이 우선되어야 할 것임. 또한 자전거등록제나 자전거 번호판제도 등을 고려해 볼 수도 있을 것임	

대분류	패적	중분류	오토바이주차
소분류	오토바이주차 관리강화 및 오토바이주차 별도공간 마련		
			
〈 수색역 〉		〈 홍대입구역 〉	
			
〈 상계역 〉		〈 창동역 〉	
현황분석			
○ 20개소 지하철역 주변 자전거 보관대(주차장)에서 건물형인 신도림역 주차장을 제외한 19개 역 보관대에 오토바이가 주차되어 있었음. 오토바이가 주차할 곳이 없는 상황에서 자전거 보관대(주차장)를 이용하고 있는 실정임. ○ 상계역의 경우 유일하게 자전거 보관대 옆에 오토바이 보관소를 따로 마련하였음. 자전거 보관대(주차장)에 오토바이가 주차하게 되면 공간적으로 약 3대의 자전거 주차공간을 차지하게 되기 때문에 자전거 보관대(주차장)와 오토바이 보관소를 같이 마련하는 것이 현실적일 것이라 판단됨 ○ 또한 오토바이보관소가 주변 상가의 임의적인 배달오토바이 주차공간으로 이용되지 않도록 관리가 이루어져야 할 필요가 있음			

대분류	패적	중분류	바닥재질
소분류	부드러운 바닥색상과 바닥재료의 세심한 선택		
			
〈 신도림역 〉		〈 잠실역 〉	
현황분석	○ 지하철역이나 상가, 공공건물 내에 설치된 자전거 보관대(주차장)의 바닥재질은 보통 시멘트나 보도블럭임. 하지만 건물형인 신도림역의 바닥재질은 철재로 되어 있었음. 샌들을 신고 자전거 주차를 마친 한 여성은 철재바닥에서 나는 소리가 좀 거슬린다고 하였음. 또한 건물의 모든 벽이 외부와 차단되어 있는 형태는 아니기 때문에 눈이 내리는 겨울에는 미끄럽게 변할 수 있다는 생각이 들기도 함. 이후 건물형 자전거 주차장을 건설할 때에는 이점을 고려해 바닥재질을 선택해야 할 것임. 또한 눈·비를 막을 수 있으면서도 시야가 확보될 수 있는 벽면재료와 건축형식을 고려해야 할 것임.		

2. 자전거 이용자 조사

1) 조사개요

본 조사는 자전거도로 이용자에 대한 정책의 만족도 및 정책수요에 대한 성별 차이를 파악하여 생활권단위 자전거친화타운조성 사업에서의 성별관련성을 파악하고 향후 자전거 이용환경 구축사업에 성별 차이를 반영한 정책대안을 제시하고자 실시하였다.

조사대상은 10대 이상 자전거를 이용하는 시민으로 한정하였다. 자전거를 이용하는 시민을 조사하기 위해 서울시 지하철역 300대 이상 자전거보관이 가능한 자전거보관대(주차장) 이용고객 300명(20대 이상)과 자전거시범 중·고등학교의 자전거이용학생 100명(10대), 서울시 자전거 시민패트를 84명을 대상으로 조사하였다. 이 중 자전거 시민패트를 총 84명 중 34명만이 응답하여 총 434명이 조사되었다.

표 III-5 조사 설계

조사대상	일반시민: 서울시 지하철역 300대 이상 자전거보관이 가능한 자전거보관대(주차장) (20개소)을 이용하는 고객 중 20세 이상 300명 자전거 시범 중·고등학교(10개교)에 자전거를 이용하는 학생 100명 시민패트: 서울시 자전거 시민패트를 총 84명(여성27명, 남성57명)
조사규모	총 484명 중 434명 질문지 수거
조사방법	일반시민- 구조화된 질문지를 통한 면접 조사 시민패트-이메일로 질문지를 송부하여 자기기입 후 재송부
조사기간	2009년 5월 27일 ~ 6월 10일
표본추출	성별, 연령별 분포에 따른 비례할당표집
자료처리 분석방법	수집된 자료는 Editing-Coding-Keyin-programming 과정을 거쳐 통계패키지인 SAS에 의해 기초분석 테이블 작성

또한 건설교통부 국토상 자전거도로 설치 기본 계획 수립(2006. 12)의 자전거 이용률 기준으로 모집단을 설정 하였다. 조사의 목적이 성별 정책 만족도와 요구도의 차이를 파악하는 데 있는 만큼 성별 비율은 5:5로 할당 하였다. 그리고 자전거 이용자는 연령별로 큰 차이를 보이는데¹⁰⁾, 10대가 높은 비율을 차지하여 10대(10~19세)에 100명(약 25%)의 표본을 할당하고 20대 이상은 연령별로 비례할당하였다. 자전거시민패트는 자전거이용

10) 통계청의 2005년 인구주택총조사결과에 따르면 전체 통근·통학 자전거이용자 중 10대가 26.5%, 20대 10.4%, 30대 14.8%, 40대 16.6%, 50대이상 31.7%로 나타난다.

환경에 대한 활발한 의견을 내주는 정책참여집단으로서 일반시민과의 정책만족도 및 요구도의 차이를 파악하고자 조사대상에 포함하였다. 자전거이용률을 고려한 표본할당은 다음과 같다.

표 Ⅲ-6 성별 연령별 표본 설계

단위: 명

연령	모집단(%) ¹⁾		일반시민(명)			시민패트론(명)			전체
	자전거이용률	10대를 제외한 자전거 이용률	남	여	소계	여	남	소계	
10-19세	43.0%	—	50	50	100	—	—	—	100
20-29세	12.2%	21.4%	32	32	64	9	9	18	82
30-39세	11.8%	20.7%	31	31	62	4	19	23	85
40-49세	15.6%	27.4%	41	41	82	10	17	27	109
50세 이상	17.4%	30.5%	46	46	92	4	12	16	108
전체	100.0%	100.0%	200	200	400	27	57	84	484

1) 국토상 자전거도로로 설치 기본 계획 수립(2006) 연구의 자전거 이용률 기준

자전거 시범 중·고등학교에서 10대의 자전거이용자를 조사하기 위해서는 19개 대학교 시범학교를 제외한 총 77개 학교 중 공학과 여중고, 남중고가 모두 조사될 수 있도록 고려하여 10개교를 선택하였다. 선택된 학교는 자양고(광진구, 공학), 장평중(동대문구, 공학), 수송중(강북구, 공학), 창동고(도봉구, 공학), 은평중(은평구, 공학), 경성중(마포구, 남중), 진명여고(양천구, 여고), 문일고(금천구, 남고), 영동일고(송파구, 공학), 영파여고(송파구, 여고)이다. 각 학교에서 10명씩 조사되었으며, 공학인 경우에는 남녀 각 5명씩이 조사되었다.

표 Ⅲ-7 자전거 시범 중·고등학교 자전거이용자(10대) 조사현황

단위: 명

연번	자치구	표본학교	형태	표본설계			조사대상		
				여성	남성	전체	여성	남성	전체
1	광진구	자양고	공학	5	5	10	5	5	10
2	동대문구	장평중	공학	5	5	10	5	5	10
3	강북구	수송중	공학	5	5	10	5	5	10
4	도봉구	창동고	공학	5	5	10	5	5	10
5	은평구	은평중	공학	5	5	10	—	10	10
6	마포구	경성중	남중	—	10	10	—	10	10
7	양천구	진명여고	여고	10	—	10	10	—	10
8	금천구	문일고	남고	—	10	10	—	10	10
9	송파구	영동일고	공학	5	5	10	10	—	10
10	송파구	영파여고	여고	10	—	10	10	—	10
전 체				50	50	100	50	50	100

지하철역 자전거 보관대(주차장) 20개소에서는 총 15명씩 표집하였으며 최종 조사된 남녀의 비율이 5:5가 될 수 있도록 조사되는 남녀의 수를 조정하였다.

표 Ⅲ-8 자전거보관대(주차장) 이용고객(20대 이상) 조사현황

단위: 명

연번	지하철역명 (호선)	여성	남성	전체	연번	지하철역명 (호선)	여성	남성	전체
1	잠실역(2)	8	8	16	11	창동역(1)	6	9	15
2	시흥역(1)	7	8	15	12	홍대입구(2)	6	9	15
3	건대입구(2)	7	8	15	13	장한평역(5)	6	8	14
4	신도림(1)	7	8	15	14	상계역(4)	7	8	15
5	천호역(5)	8	7	15	15	노원역(4)	6	9	15
6	수색역(6)	8	7	15	16	목동역(5)	9	7	16
7	구의역(2)	8	7	15	17	성내역(2)	8	6	14
8	마포구청(6)	8	7	15	18	개봉역(1)	9	6	15
9	연신내역(3)	8	7	15	19	사당역(2)	8	7	15
10	망원역(6)	8	7	15	20	수유역(4)	8	7	15

자전거 시민패트론은 84명 전수를 조사대상으로 하였으나 2차에 걸친 메일회신 요청에도 34명(여성 9명, 남성 25명)만이 응답하였다.

표 Ⅲ-9 자전거시민패트론 조사현황

단위: 명(%)

구분	시민패트론 전체			조사대상		
	여성	남성	전체	여성	남성	전체
20-29세	9	9	18	4	4	8
30-39세	4	19	23	2	8	10
40-49세	10	17	27	2	10	12
50세 이상	4	12	16	1	3	4
전체	27(32.1)	57(67.9)	84(100.0)	9(26.5)	25(73.5)	34(100.0)

주요조사내용은 자전거이용행태, 자전거도로 및 보관대(주차장)의 접근성, 자전거도로 및 자전거보관대(주차장)의 안전·편리·쾌적 요소에 대한 만족도 및 정책 요구도, 정책에 대한 인지도, 기타 서비스에 대한 요구도, 여성친화적 자전거이용환경 구축에 대한 의견 등을 조사하였다.

표 Ⅲ-10 주요조사내용

항 목		내 용
자전거 이용행태		- 자동차 보유여부 및 운전경험, 자전거 보유여부, 자전거 이용용도, 자전거 이용 주된 이유, 자전거 평균 1회 주행거리
접근성과 이동성		- 자전거도로망 구축사업 우선순위, 생활권 자전거도로망 및 자전거 보관대(주차장) 구축사업 우선순위
안전, 편리, 쾌적 요소 만족도 및 요구도	자전거도로	- 자전거도로 이용시 만족도, 자전거도로 설치 시 중요 고려사항 - 자전거도로 설치 시 필요시설이나 서비스
	자전거보관대	- 자전거보관대(주차장) 이용시 만족도, 자전거보관대(주차장) 설치 시 중요 고려사항 - 자전거보관대(주차장) 설치 시 필요시설이나 서비스
기타서비스 요구도		- 자전거이용 관련 서비스의 필요정도
정책인지여부		- 자전거친화타운조성사업 관련정책 인지여부
여성친화적 자전거도로 설치에 대한 의견		- 여성친화적 자전거이용환경 구축에 대한 찬성여부 - 여성들의 자전거이용활성화를 위한 제도나 절차의 필요성
응답자 특성		- 성, 연령, 가구 월평균 소득, 경제활동 여부, 혼인여부, 자녀수

2) 조사대상자 현황

조사된 대상자 총 434명중 여성이 209명 48.2%이고 남성이 225명 51.8%이다. 이를 대상자별로 나누어보면 10대인 중고등학생이 100명(23.0%), 20대 이상의 일반시민이 300명(69.1%), 시민패트롤 34명(7.8%)이다. 10대를 제외한 20대 이상의 일반시민을 경제활동유무별로 나누어 살펴보면 여성의 경우 경제활동에 참여하고 있다는 응답이 59.7%인 반면 남성은 91.4%에 이른다. 혼인상태별로는 유배우자가 55.2%이고 비혼 상태인 응답자가 44.8%로 유배우자 상태인 응답자 비율이 약간 높다.

표 III-11 조사대상자 현황

단위: 명(%)

구 분			여성	남성	전체
대상	중·고등학생		50(23.9)	50(22.2)	100(23.1)
	일반시민		150(71.8)	150(66.7)	300(69.1)
	패트롤단		9(4.3)	25(11.1)	34(7.8)
	소계		209(100.0)	225(100.0)	434(100.0)
연령	10대		50(23.9)	50(22.2)	100(23.0)
	20대 이상	20~29세	36(17.2)	36(16.0)	72(16.6)
		30~39세	33(15.8)	39(17.3)	72(16.6)
		40~49세	43(20.6)	51(22.7)	94(21.7)
		50세 이상	47(22.5)	49(21.8)	96(22.1)
	소계		209(100.0)	225(100.0)	434(100.0)
경제활동여부	있음		95(59.7)	159(91.4)	254(76.3)
	없음		64(40.3)	15(8.6)	79(23.7)
	소계		159(100.0)	174(100.0)	333(100.0)
혼인상태	유배우자		119(56.9)	120(53.6)	239(55.2)
	비혼(미혼·기타)		90(43.1)	104(46.4)	194(44.8)
	소계		209(100.0)	224(100.0)	433(100.0)
가구 월평균 소득	200만원미만		29(14.4)	34(15.3)	63(14.9)
	200~300만원미만		80(39.8)	90(40.5)	170(40.2)
	300~400만원미만		50(24.9)	65(29.3)	115(27.2)
	400만원 이상		42(20.9)	33(14.9)	75(17.7)
	소계		201(100.0)	222(100.0)	423(100.0)

주 1) 무응답 제외(경제활동여부 1명, 혼인상태 1명, 가구 월평균소득 11명)

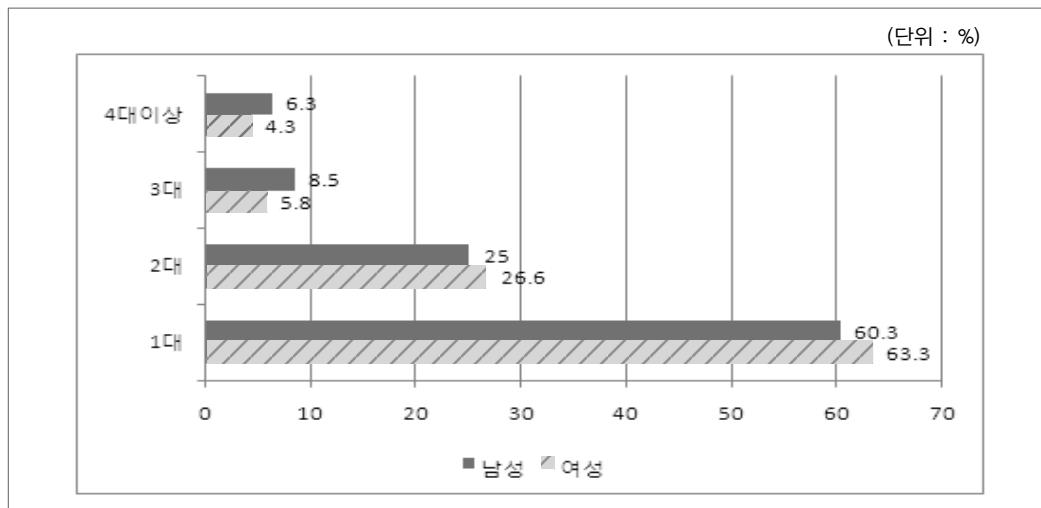
2) 경제활동여부는 10대 중고등학생을 제외하고 20대 이상을 대상으로 함

3) 자전거이용행태

(1) 자전거 보유여부 및 보유대수

가정 내에 자전거 보유 여부에 대해 조사한 결과, 자전거를 보유하고 있다는 응답이 99.3%로 매우 높게 나타났고, 보유하고 있지 않다는 응답은 0.7%로 나타났다. 성별로도 차이는 없어서 여성은 209명 중 단 2명, 남성은 225명 중 단 1명만이 가정 내에 자전거를 보유하고 있지 않은 것으로 나타났다.¹¹⁾

자전거를 보유하고 있다고 응답한 431명을 대상으로 보유하고 있는 자전거 대수에 대해 조사한 결과, 1대를 보유하고 있다는 응답이 61.7%로 높게 나타났고, 그 다음으로 2대(25.8%), 3대(7.2%), 4대 이상(5.3%)으로 나타났다. 가정 내 자전거 보유대수에 대해 남성이 3대 또는 4대 이상인 비율이 약간 높기는 하지만 성별로 그 차이는 미미하였다.



■ 그림 III-4 ■ 성별 자전거 보유대수

11) 이러한 결과는 서울시에서 2008년 '차도상 자전거전용도로 설치'에 대한 시민고객 설문조사 결과에서 일반시민 1,054명 중 71.6%가 자전거를 보유하고 있다는 응답과 건설교통부에서 2006년 '국도상 자전거도로 설치계획' 연구에서 전국 1,320명 중 52.7%가 자전거를 보유하고 있다고 응답한 것과 비교하면 높은 비율이다. 이는 본 조사의 대상이 자전거시범학교나 자전거보관대(주차장)에서 자전거를 이용하는 시민을 대상으로 선택하였기 때문이다.

(2) 자전거 이용횟수

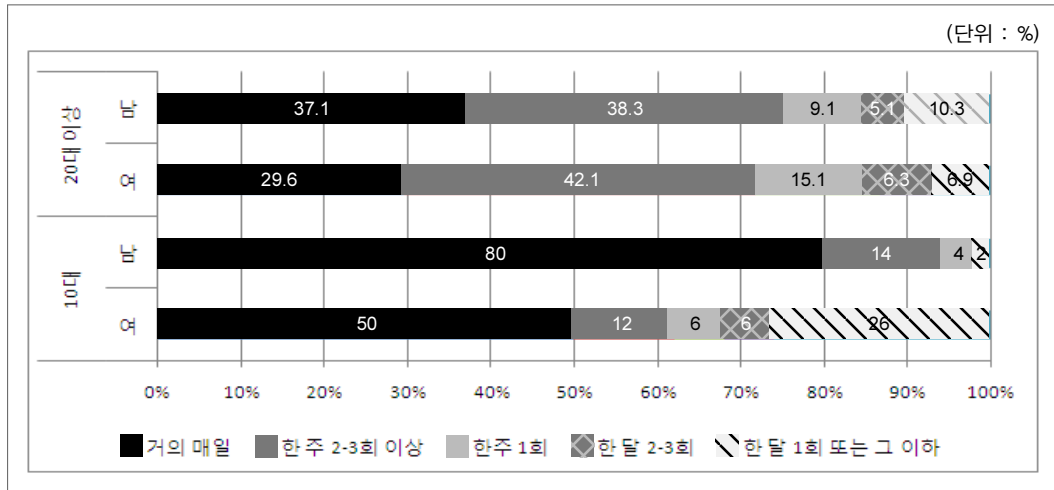
평소 어느 정도나 자주 자전거를 이용하는지 조사한 결과, 거의 매일 이용한다는 응답이 40.8%로 가장 높게 나타났고, 그 다음으로 한 주 2-3회 이상(33.9%), 한 주 1회(10.4%), 한 달 1회 또는 그 이하(9.9%), 한 달 2-3회(5.1%) 순으로 나타났다. 생활 속에서 자전거를 이용하는 시민들은 적어도 주 2~3회 이상의 이용 빈도를 가지고 있는 것으로 보인다. 이는 서울시의 2008년 ‘차도상 자전거전용도로 설치’에 대한 시민고객 설문조사 결과에서 일반시민 8.1%만이 매일 이용한다고 응답한 비율과 비교하면 상당히 높은 수치이다.

성별로는 여성은 거의매일 이용한다는 응답이 34.4%로 남성의 46.7%보다 낮아 이용횟수가 남성보다는 적게 나타난다. 연령에 따른 성별 차이를 살펴보면 10대 남성의 경우 매일 이용한다는 응답이 80.0%에 이르고 10대 여성은 50.0%로 많은 차이를 가지고 있다. 반면 20대 이상에서는 여성의 경우 한주 2-3회 이상 이용한다는 응답이 42.1%로 거의 매일 이용한다는 29.6%보다 높게 나타났지만, 남성은 한주 2-3회 이용한다는 응답이 38.3%, 거의 매일 이용한다는 응답이 37.1%로 거의 비슷하게 나타났다. 혼인상태별로는 비혼의 경우 여성보다 남성 비혼자의 거의 매일 이용한다는 응답자 비율이 16.9%p 높아 많은 차이를 보인다.

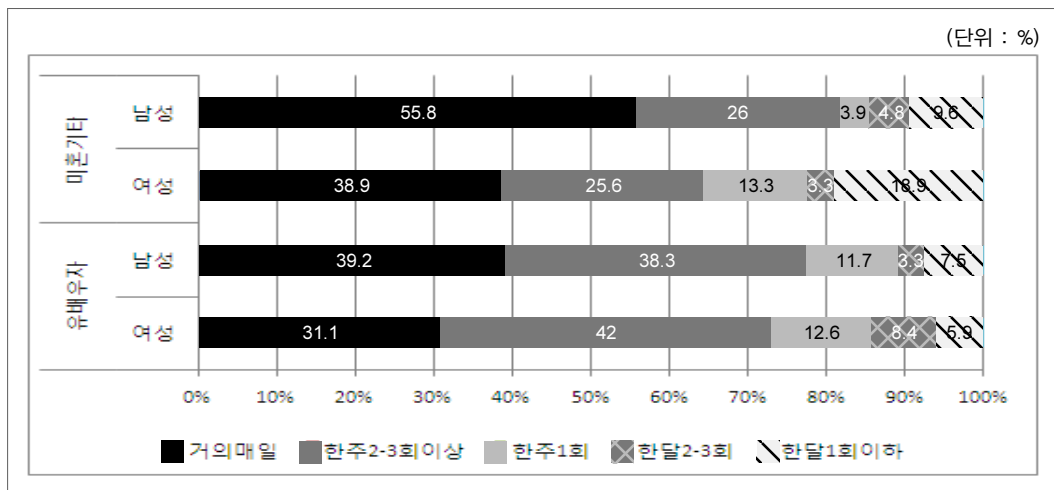
표 III-12 성별 자전거 이용 횟수

단위: 명(%)

구 분	전체	여성	남성
거의 매일	177(40.8)	72(34.4)	105(46.7)
한 주 2-3회 이상	147(33.9)	73(34.9)	74(32.9)
한 주 1회	45(10.4)	27(12.9)	18(8.0)
한 달 2-3회	22(5.1)	13(6.2)	9(4.0)
한 달 1회 또는 그 이하	43(9.9)	24(11.5)	19(8.4)
전체	434(100.0)	209(100.0)	225(100.0)



■ 그림 III-5 ■ 성별 연령별 자전거 이용횟수



■ 그림 III-6 ■ 성별 혼인상태별 자전거 이용횟수

(3) 자전거 이용용도

자전거 이용용도에 대해 조사한 결과 건강이나 취미·여가생활을 위해서라는 응답이 여성이나 남성 모두 40%를 넘고 있다. 그 다음으로 출·퇴근을 위해(24.0%), 학교·학원 등의 등·하교를 위해(20.0%), 백화점, 대형할인점, 시장 등에 장보러 갈 때(7.8%), 은행, 관공서, 공원, 보육시설, 도서관 등 가까운 공공장소를 방문할 때(5.5%) 순으로 나타났다.

성별로 남성은 출퇴근을 위해 이용한다는 응답이 29.3%로 여성의 18.2%보다 높은 반면 여성은 장보러 갈 때 주로 이용한다는 응답이 14.8%로 남성의 1.3%보다 월등히 높고, 은행 관공서 등 가까운 공공장소를 방문할 때 이용한다는 응답도 남성의 3.6%에 비해 여성은 7.7%로 높다. 이는 여성과 남성의 성역할의 차이가 자전거 이용용도에도 나타는 경우로 여성은 지역사회 안에서 시장을 보거나 공공장소에서 가족 일을 보러갈 때 자전거를 이용하는 경우가 남성보다 많다는 것을 나타낸다.

표 III-13 성별 자전거 이용용도

단위: 명(%)

구 분	전체	여성	남성
건강이나 취미·여가생활을 위해	182(41.9)	87(41.6)	95(42.2)
출·퇴근을 위해	104(24.0)	38(18.2)	66(29.3)
학교학원 등의 등·하교를 위해	87(20.0)	37(17.7)	50(22.2)
백화점, 대형할인점, 시장 등에 장보러 갈 때	34(7.8)	31(14.8)	3(1.3)
은행, 관공서 등 가까운 공공장소를 방문할 때	24(5.5)	16(7.7)	8(3.6)
업무를 위하여	1(0.2)	0(0.0)	1(0.4)
기타	2(0.5)	0(0.0)	2(0.9)
전체	434(100.0)	209(100.0)	225(100.0)

특히 여성은 10대의 경우 통학을 위해 이용한다는 응답이 70.0%로 높고, 20대의 경우 출퇴근을 위해 이용하는 비율이 높은 반면 30대 이후에서는 장을 보거나 공공장소를 이용할 때 자전거를 이용하는 비율이 다른 이용용도보다 상대적으로 높게 나타난다. 남성의 경우에는 10대의 통학을 위해 자전거를 이용한다는 응답(88.0%)이외에는 모든 연령층에서 출퇴근을 위해 이용한다는 응답비율이 높은 것과 대조된다. 이러한 경향은 혼인상태에 따른 자전거 이용용도에서도 명확하게 차이를 보인다. 즉, 유배우자의 경우 남성과 여성 모두 건강이나 취미, 여가생활을 위해 자전거를 이용한다는 응답이 비혼보다 높다. 하지만 같은 유배우자라 할지라도 여성은 남성보다 장보러가거나 가까운 공공장소를 방문할 때 자전거를 이용하는 비율이 높은 반면, 남성은 출퇴근을 위해 자전거를 이용하는 비율이 높다.

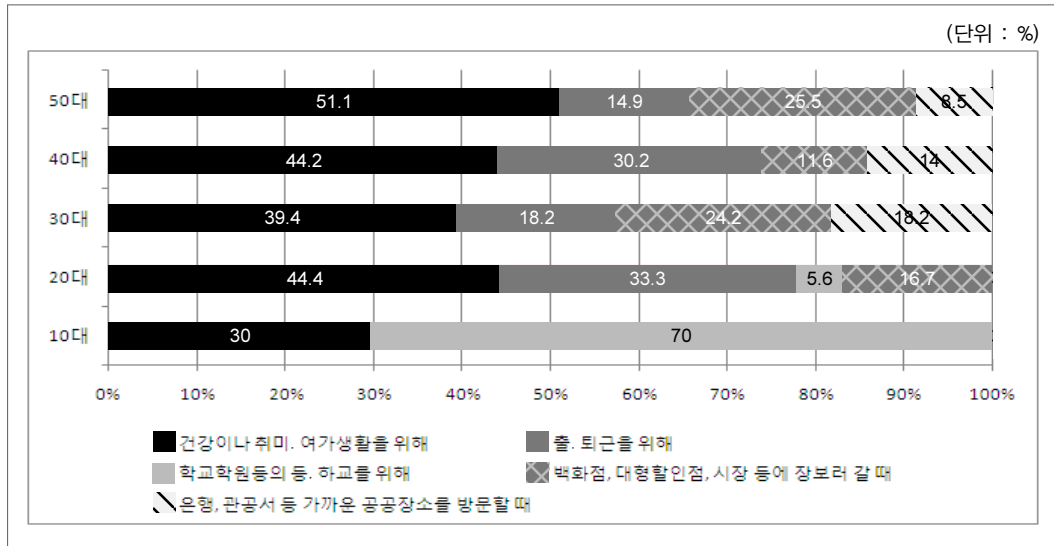


그림 III-7 여성의 연령별 자전거 이용용도

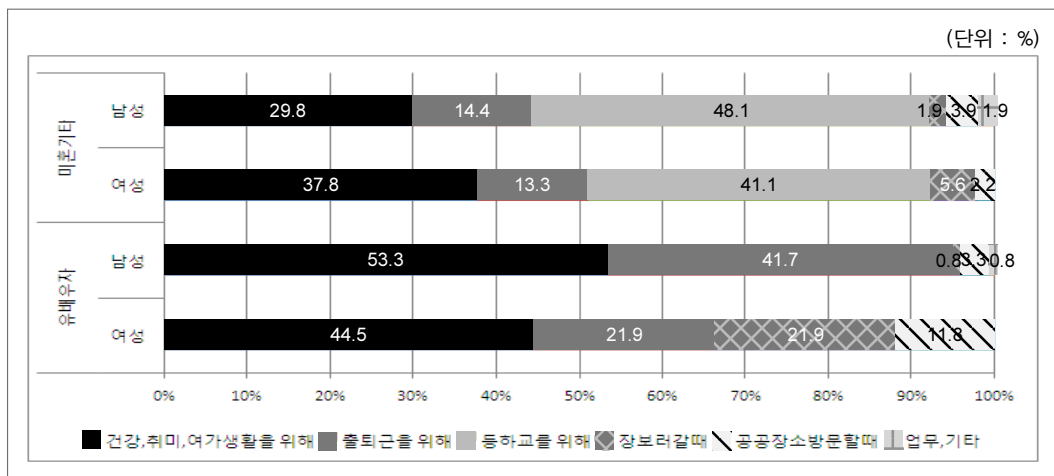


그림 III-8 성별 혼인상태별 자전거 이용용도

(4) 자전거를 이용하는 주된 이유

자전거를 이용하는 주된 이유에 대해서는 건강에 좋아서라는 응답이 34.3%로 가장 높게 나타났고, 그 다음으로 시간적으로 빨라서(28.3%), 목적지 바로 앞까지 갈 수 있어서(20.7%), 기다리는 불편이 없어서(7.1%), 요금부담이 없어서(5.5%) 순으로 나타났다. 이 외 기타의견으로는 ‘재미있어서, 기분이 좋아서, 개인적으로 좋아해서’라는 응답들이 있었다.

성별로는 남성은 건강에 좋아서 자전거를 이용한다는 응답비율 39.1%로 여성의 29.2%보다 높고, 여성은 목적지 바로 앞까지 갈 수 있어서 이용한다는 응답이 24.4%, 요금부담이 없어서 이용한다는 응답이 7.2%로 남성의 17.3%와 4.0%보다 약간 높게 나타났다. 연령별로 나누어 살펴보면 10대의 경우 여성과 남성 모두 ‘시간적으로 빨라서’ 자전거를 이용한다는 응답비율이 높지만 특히 남성의 경우에는 그 응답비율이 72.0%로 여성의 46.0%보다 월등히 높다. 반면 20대 이상에서는 남성의 경우 건강에 좋아서라는 응답이 46.6%로 여성의 35.2%보다 높고, 여성은 시간적으로 빨라서(23.9%), 목적지 바로 앞까지 갈 수 있어서(25.8%) 이용한다는 응답이 남성보다 높게 나타난다. 혼인상태별로는 유배우자의 경우 여성과 남성 모두 ‘건강에 좋아서’ 자전거를 이용한다는 응답비율이 높고, 비혼자의 경우에는 ‘시간적으로 빨라서’ 이용한다는 응답비율이 높다. 특히 비혼 여성은 같은 비혼 남성보다 ‘목적지 바로 앞까지 갈 수 있어서’ 이용한다는 응답비율이 높고, 유배우 여성은 같은 유배우 남성보다 ‘시간적으로 빨라서’ 이용한다는 응답비율이 높은 것이 특징이다.

표 III-14 성별 자전거를 이용하는 주된 이유

단위: 명(%)

구 분	전체	여성	남성
건강에 좋아서	149(34.3)	61(29.2)	88(39.1)
시간적으로 빨라서	123(28.3)	61(29.2)	62(27.6)
목적지 바로 앞까지 갈 수 있어서	90(20.7)	51(24.4)	39(17.3)
기다리는 불편이 없어서	31(7.1)	13(6.2)	18(8.0)
환경을 고려해서	11(2.5)	5(2.4)	6(2.7)
요금부담이 없어서	24(5.5)	15(7.2)	9(4.0)
기타	6(1.4)	3(1.4)	3(1.3)
전체	434(100.0)	209(100.0)	225(100.0)

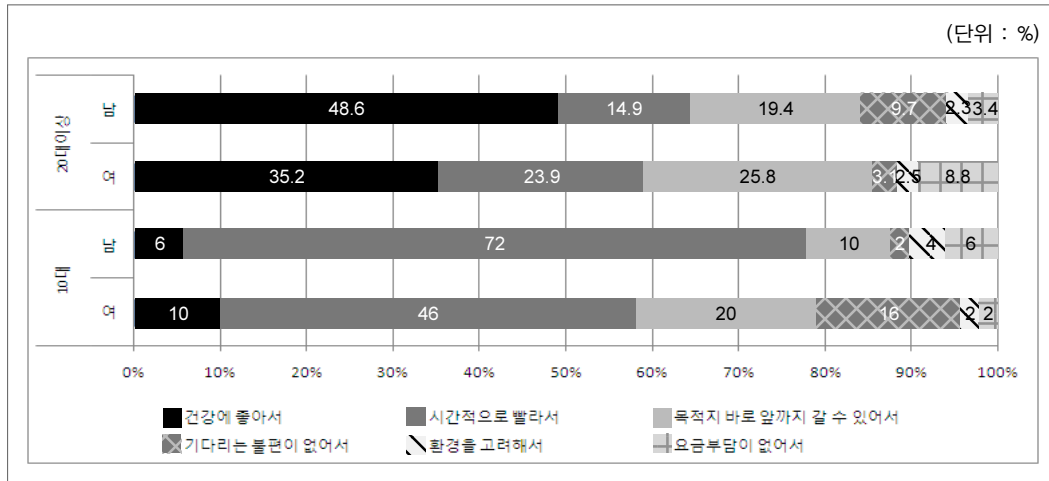


그림 III-9 | 성별 연령별 자전거를 이용하는 주된 이유

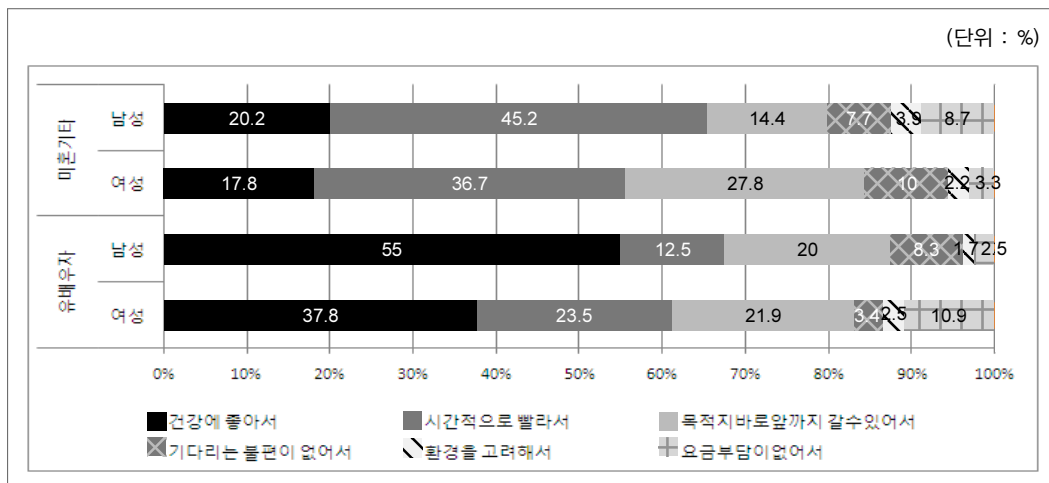


그림 III-10 | 성별 혼인상태별 자전거를 이용하는 주된 이유

(5) 1회 평균 주행거리

자전거를 이용할 때 평균 1회 주행거리에 대해 조사한 결과, 3km 미만을 주행한다는 응답이 35.5%로 가장 높게 나타났고, 그 다음으로 5km 이상(23.7%), 5km 미만(21.7%), 1km 미만(19.1%) 순으로 나타났다.

성별로 여성은 1km 미만(25.8%), 남성은 5km 이상(33.3%) 주행한다는 의견이 높아 여성의 주행거리가 남성보다 짧다는 것을 알 수 있다. 연령별로 10대는 여성과 남성 모두 1km 미만이라는 응답비율이 높은 반면, 20대 이상에서는 여성의 경우 3km 미만이라는

응답이 40.9%, 남성은 5km 이상이라는 응답이 37.1%로 상대적으로 높게 나타났다. 또한 혼인상태에서 비혼 여성은 유배우 여성에 비해 1회 평균 1km 미만과 3km 미만으로 주행한다는 응답비율이 높다. 그리고 경제활동유무별로 나누어 살펴보면 경제활동이 없는 여성은 1km 미만이라는 응답이 28.6%로 높은 반면 경제활동에 참여하고 있는 여성은 3km 미만(42.1%), 5km 미만(35.8%) 이용한다는 응답이 높게 나타나 차이를 보인다. 즉 유배우여성과 경제활동을 하는 여성이 비혼여성이나 경제활동을 하지 않는 여성보다 주행거리가 길다는 것을 알 수 있다.

표 III-15 | 성별 1회 주행거리

단위: 명(%)

구 분	전체	여성	남성
1km 미만	83(19.1)	54(25.8)	29(12.9)
3km 미만	154(35.5)	82(39.2)	72(32.0)
5km 미만	94(21.7)	45(21.5)	49(21.8)
5km 이상	103(23.7)	28(13.4)	75(33.3)
전체	434(100.0)	209(100.0)	225(100.0)

표 III-16 | 응답자 특성별 1회 평균 주행거리

단위 : 명, %

구 분			사례수	1km 미만	3km 미만	5km 미만	5km 이상
연령	10대	전체	100	44.0	37.0	6.0	13.0
		여	50	54.0	34.0	4.0	8.0
		남	50	34.0	40.0	8.0	18.0
	20대 이상	전체	334	11.7	35.0	26.4	27.0
		여	159	17.0	40.9	27.0	15.1
		남	175	6.9	29.7	25.7	37.1
혼인 상태	유배우자	전체	239	12.6	33.1	26.8	27.6
		여	119	18.5	37.8	27.7	16.0
		남	120	6.7	28.3	25.8	39.2
	비혼 (미혼 기타)	전체	194	27.3	38.7	15.5	18.6
		여	90	35.6	41.1	13.3	10.0
		남	104	20.2	36.5	17.3	26.0
경제 활동 여부	있음	전체	254	7.9	33.5	30.3	28.4
		여	95	9.5	42.1	35.8	12.6
		남	159	6.9	28.3	27.0	37.7
	없음	전체	79	24.1	40.5	13.9	21.5
		여	64	28.1	39.1	14.1	18.8
		남	15	6.7	46.7	13.3	33.3

결국 가족일의 대부분을 주거지역 내에서 수행하고 있는 여성들의 경우 남성보다 자전거 이용 1회 주행거리가 더 짧고, 자전거를 이용한다고 할지라도 여성은 거의매일 이용한다는 비율이 남성보다 적어 그 이용횟수가 적다. 또한 남성은 출퇴근을 위해 이용한다는 응답이 높은 반면 여성은 장보러 갈 때 주로 이용한다는 응답이나 은행 관공서 등 가까운 공공장소를 방문할 때 이용한다는 응답이 높아 자전거 이용목적에도 차이를 가진다. 그리고 자전거를 이용하는 주된 이유도 남성은 건강에 좋아서 이용한다는 응답비율이 높은 반면 여성은 목적지 바로 앞까지 가거나 요금부담이 없어서 이용한다는 응답비율이 남성보다 높다.

4) 접근성과 이동성

(1) 자전거도로망 구축사업 우선순위

서울시에서 시행하고 있는 네 가지 차원의 자전거도로망 구축사업에 대해 우선 필요하다고 생각하는 자전거도로 구축사업이 무엇인지 질문하였다. 그 결과 우선 필요한 자전거도로 구축사업의 1순위는 근거리(3km 이내)에서 자전거이동이 편리한 생활권단위 자전거(전용)도로 조성이라는 응답이 48.8%로 가장 높게 나타났고, 그 다음으로 출·퇴근을 위한 도심 진입 및 지역(동서·남북)을 연결하는 중·장거리 자전거 전용도로망 구축(29.5%), 한강과 한강지천의 자전거고속도로망 구축(12.0%), 도심지역(청계천, 광화문, 고궁, 대학교 등)을 순환하는 자전거전용도로망 구축(9.7%)순으로 나타났다.

성별로 살펴보면 여성의 경우 생활권단위 자전거도로망 구축이 우선필요하다는 응답이 50.7%로 남성의 47.1%보다 약간 높고, 남성은 한강과 한강지천의 자전거고속 도로망 구축이 우선필요하고 응답한 비율이 14.7%로 여성의 9.1%보다 약간 높게 나타나 차이를 보인다. 특히 2순위에 대한 응답에서는 생활권단위 자전거도로 구축사업이 우선필요하다는 응답이 여성 28.2%, 남성 20.4%로 그 차이가 더욱 커지고 있다.

표 III-17 성별 자전거도로망 구축사업 우선추진 순위

단위: 명(%)

구 분	1순위			2순위		
	전체	여성	남성	전체	여성	남성
생활권단위 자전거전용도로망	212(48.8)	106(50.7)	106(47.1)	105(24.2)	59(28.2)	46(20.4)
중·장거리 자전거전용도로망	128(29.5)	64(30.6)	64(28.4)	131(30.2)	63(30.1)	68(30.2)
도심지역을 순환하는 자전거전용도로망	42(9.7)	20(9.6)	22(9.8)	102(23.5)	43(20.6)	59(26.2)
한강과 한강지천의 자전거고속도로망	52(12.0)	19(9.1)	33(14.7)	96(22.1)	44(21.1)	52(23.1)
전 체	434(100.0)	209(100.0)	225(100.0)	434(100.0)	209(100.0)	225(100.0)

또한 20대 이상 일반시민의 경우 생활권단위 자전거도로 구축이 우선 필요하다는 응답이 여성의 경우 50.3%로 남성의 42.3%보다 높고, 경제활동이 없는 경우 생활권단위 자전거도로망 구축이 우선 필요하다는 응답이 58.2%로 경제활동을 하고 있는 응답자들의 42.5%보다 훨씬 높은 것으로 나타났다. 응답대상자별로 나누어 살펴보면 10대 중고등학생의 경우에는 생활권단위 자전거도로가 우선 구축되어야 한다는 응답이 58.0%로 20세 이상의 일반시민 47.0%와 비교할 때 높고, 시민패트론탄은 중장거리 자전거도로가 우선 구축되어야 한다는 응답이 50.0%로 높게 나타나 차이를 보인다. 혼인상태별로도 비혼의 여성보다는 유배우 여성의 경우 생활권단위 자전거도로망 구축이 우선 필요하다는 응답이 5.1%p 더 높다. 결국 지역사회 안에 머물러 있는 경제활동이 없는 유배우 여성들 그리고 통학을 위해 자전거를 이용하는 학생들일수록 자전거를 생활권 내 근거리 교통수단으로서 이용하고 있다는 것을 알 수 있다.

표 Ⅲ-18 응답자특성별 우선 필요한 자전거도로 구축사업(1순위)

단위: 명(%)

구분			사례수	생활권단위 자전거전용도로망	중·장거리 자전거전용도로망	도심지역 순환 자전거전용도로망	한강과 한강지천 자전거고속도로망
연령	10대	전체	100	58.0	23.0	9.0	10.0
		여	50	52.0	24.0	12.0	12.0
		남	50	64.0	22.0	6.0	8.0
	20대 이상	전체	334	46.1	21.4	9.9	12.6
		여	159	50.3	32.7	8.8	8.2
		남	175	42.3	30.3	10.9	16.6
혼인 상태	유배우 자	전체	239	48.5	29.3	9.6	12.6
		여	119	52.9	31.1	9.2	6.7
		남	120	44.2	27.5	10.0	18.3
	비혼 (미혼 기타)	전체	194	49.5	29.4	9.8	11.3
		여	90	47.8	30.0	10.0	12.1
		남	104	51.0	28.9	9.6	10.6
경제 활동 여부	있음	전체	254	42.5	32.7	9.8	15.0
		여	95	45.3	34.7	9.5	10.5
		남	159	40.9	31.5	10.1	17.6
	없음	전체	79	58.2	26.6	10.1	5.1
		여	64	57.8	29.7	7.8	4.7
		남	15	60.0	13.3	20.0	6.7

(2) 생활권단위 자전거이용환경 구축사업 우선순위

생활권단위에서 근거리 이동이 편리하도록 조성할 수 있는 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 등 자전거이용환경 구축사업 중 우선적으로 필요하다고 생각하는 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 설치 공간에 대해 조사하였다. 그 결과(1순위) 대중교통과 쉽게 연계되는 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 조성이라는 응답이 34.3%로 가장 높게 나타났다, 그 다음으로 대형마트, 백화점, 시장 등 판매시설을 연결하는 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 조성(22.4%), 학교·학원 등 교육시설을 연결하는 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 조성(19.4%), 강변이나 하천변·공원 등 여가시설이나 여가공간으로 연결되는 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 조성(9.9%), 은행·관공서·도서관 등 공공시설을 연결하는 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 조성(8.8%) 순으로 나타났다.

성별로는 여성의 경우 판매시설을 연결하는 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 조성이 우선필요하다는 응답이 30.6%로 남성의 14.7%보다 월등히 높으며, 남성의 경우에는 대중교통과 쉽게 연계되는 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 조성과 여가공간으로 연결되는 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 조성이 우선 필요하다는 응답이 여성보다 약간 높다.

표 III-19 성별 생활권 자전거도로·보관대(주차장) 구축사업 우선추진 순위

단위: 명(%)

구 분	1순위			2순위		
	전체	여성	남성	전체	여성	남성
판매시설 연결 자전거도로·보관대 조성	97(22.4)	64(30.6)	33(14.7)	81(18.7)	33(15.8)	48(21.4)
공공시설 연결 자전거도로·보관대 조성	38(8.8)	16(7.7)	22(9.8)	78(18.0)	48(23.0)	30(13.4)
교육시설 연결 자전거도로·보관대 조성	84(19.4)	43(20.6)	41(18.2)	63(14.6)	31(14.8)	32(14.3)
대중교통 연계 자전거도로·보관대 조성	149(34.3)	65(31.1)	84(37.3)	87(20.1)	45(21.5)	42(18.8)
단지 내 (혹은 동네) 자전거도로·보관대 조성	20(4.6)	8(3.8)	12(5.3)	57(13.2)	24(11.5)	33(14.7)
여가공간 연결 자전거도로·보관대 조성	43(9.9)	11(5.3)	32(14.2)	67(15.5)	28(13.4)	39(17.4)
기타	3(0.7)	2(1.0)	1(0.4)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)
전체	434(100.0)	209(100.0)	225(100.0)	433(100.0)	209(100.0)	224(100.0)

이러한 성별 차이는 20세 이상의 시민으로 한정하여 살펴보면 더욱 커진다. 즉 20세 이상 여성의 경우 판매시설을 연결하는 자전거도로 및 자전거보관대(주차장)가 우선 구축되어야 한다는 응답이 34.0%인 반면 남성은 13.7%에 불과하다. 또한 대중교통과 쉽게 연계되는 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 구축이 우선되어야 한다는 응답은 여성은 36.5%인 반면 남성은 44.0%로 남성이 높고, 여가공간으로 연결되는 자전거도로 및 자전

거보관대(주차장) 구축사업이 우선되어야 한다는 응답이 여성은 6.3%로 낮은 반면 남성은 17.1%로 나타난다.

여성집단 사이에서도 경제활동이 있는 여성과 없는 여성 사이에서 우선 필요하다고 생각하는 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 장소가 다르게 나타난다. 즉 경제활동을 하는 여성은 대중교통과 쉽게 연계되는 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 구축이 우선되어야 한다는 응답이 50.5%에 이르는 반면, 경제활동을 하지 않는 여성은 판매시설을 연결하는 자전거도로 및 자전거보관대(주차장)가 우선 구축되어야 한다는 응답이 50.0%에 이른다. 또한 혼인상태별로도 유배우여성은 비혼여성에 비해 지역사회 내 판매시설과 공공시설을 연결하는 자전거도로 및 자전거보관대(주차장)가 우선 구축되어야 한다는 응답이 높다.

결국 경제활동이 없는 유배우 여성들은 지역사회 내 판매시설과 공공시설을 중심으로, 10대의 학생들은 학교를 중심으로, 경제활동이 있는 여성과 남성들은 대중교통과 쉽게 연계될 수 있는 자전거이용환경이 우선 구축되기를 원하고 있었다.

■ 표 III-20 ■ 응답자특성별 우선 필요한 자전거도로·보관대(주차장) 구축사업(1순위)

단위: 명(%)

구분			사례 수	판매시설 연결	공공시설 연결	교육시설 연결	대중교통 연계	동네 자전거도로	여가공간 연결, 기타
연령	10대	전체	100	19.0	5.0	54.0	14.0	2.0	6.0
		여	50	20.0	2.0	56.0	14.0	2.0	6.0
		남	50	18.0	8.0	52.0	14.0	2.0	6.0
	20대 이상	전체	334	23.4	9.9	9.0	40.4	5.4	12.0
		여	159	34.0	9.4	9.4	36.5	4.4	6.3
		남	175	13.7	10.3	8.6	44.0	6.3	17.1
혼인 상태	유배우자	전체	239	28.0	8.8	7.9	39.7	5.4	10.0
		여	119	39.5	9.2	9.2	32.8	3.4	5.9
		남	120	16.7	8.3	6.7	46.7	7.5	14.2
	비혼 (미혼 기타)	전체	194	15.5	8.8	33.0	27.8	3.6	11.3
		여	90	18.9	5.6	35.6	28.9	4.4	6.7
		남	104	12.5	11.5	30.8	26.9	2.9	15.4
경제 활동 여부	있음	전체	254	16.9	9.8	6.3	46.9	5.5	14.6
		여	95	23.2	8.4	5.3	50.5	4.2	7.4
		남	159	13.2	10.7	6.9	44.7	6.3	17.6
	없음	전체	79	44.3	10.1	16.5	20.3	5.1	3.8
		여	64	50.0	10.9	15.6	15.6	4.7	1.6
		남	15	20.0	6.7	20.0	40.0	6.7	6.7

5) 자전거 이용시설의 안전성·편리성·쾌적성

(1) 자전거도로에 대한 전반적 만족도

자전거도로 이용 시 느끼는 전반적인 만족도에 대해 조사한 결과 전체적으로 10점 만점에 4.96점으로 나타나 보통인 5점보다 낮게 나타났다. 성별로는 여성의 경우 4.78점으로 남성의 5.12점보다 낮게 나타나 여성의 만족도가 더 낮은 것으로 나타났다. 특히 20대 이상 여성의 경우 만족도가 4.59로 10대여성의 5.40보다 낮고, 유배우 여성의 만족도는 4.56으로 비혼 여성의 5.03보다 낮으며, 경제활동을 하고 있는 여성의 만족도는 4.37점으로 경제활동을 하지 않는 여성의 4.86점보다 더 낮은 것으로 나타났다. 즉 남성보다는 여성이 그리고 경제활동을 하는 20대 이상의 유배우 여성일수록 자전거도로 환경의 안전성, 편리성, 쾌적성에 대한 전반적 만족도가 낮다는 것을 알 수 있다.

표 Ⅲ-21 응답자 특성별 자전거도로에 대한 전반적 만족도

구분			사례수	전반적 만족도
성	전체		434	4.96
	여성		209	4.78
	남성		225	5.12
연령	10대	전체	100	5.59
		여	50	5.40
		남	50	5.78
	20대 이상	전체	334	4.77
		여	159	4.59
		남	175	4.93
혼인상태	유배우자	전체	239	4.68
		여	119	4.56
		남	120	4.79
	비혼 (미혼 기타)	전체	194	5.27
		여	90	5.03
		남	104	5.47
경제 활동 여부	있음	전체	254	4.68
		여	95	4.37
		남	159	4.92
	없음	전체	79	5.03
		여	64	4.86
		남	15	5.45

주: 만족도는 1~10점 척도

(2) 자전거도로의 안전성·편리성·쾌적성 요소에 대한 만족도 및 정책요구도

자전거도로 이용의 안전성, 편리성, 쾌적성 요소와 관련되는 시설의 각 측면들에 대해 자전거도로 이용 시 느끼는 만족도와 시설설치 시 중요하다고 느끼는 정도를 5점 척도로 조사하였다. 또한 만족도와 시설설치 시 중요하다고 느끼는 점수의 차이를 통하여 정책요구도의 성별 차이를 파악하고자 하였다.

그 결과 자전거도로 시설 각 측면들에 대해 만족도가 높은 순위는 경사도 2.93 > 노면상태 2.84 > 횡단보도턱이나 연결턱의 높이 2.78 > 도로의 연결성 2.76, 안내표지 2.76 > 자동차의 위협을 받지 않는 자전거 이용환경 2.60, 자전거도로의 폭 2.60 > 자전거주행 시 충돌위험성 2.56 > 야간이용 시 안전성 2.54점 순으로 나타났다. 하지만 모든 측면들에 대해서 보통인 3점 이하의 만족도를 보이고 있다는 점에 주목할 필요가 있다. 그만큼 아직은 서울시에서 자전거를 이용하여 이동하기가 안전하거나 편리하다고 느끼기에는 부족하다는 점을 나타내는 것이다.

반면 안전하고 편리하게 자전거를 이용하기 위해서는 자전거도로 설치 시 중요하게 고려되어야 하는 측면이라고 평가하는 점수는 모두 4점 이상을 보이고 있다. 즉 야간이용시 안전성 4.40 > 자전거 주행 시 충돌위험성 4.38 > 자동차의 위협을 받지 않는 자전거 이용환경 4.37 > 횡단보도턱이나 연결턱의 높이 4.19, 자전거도로의 폭 4.19 > 도로의 연결성 4.17 > 노면상태 4.12 > 안내표지 4.10 > 경사도 4.00 순으로 나타났다. 주목할 점은 만족도가 모두 3점 이하였던 반면 시설 설치시 중요하게 고려되어야 한다는 점수는 모두 4.0점 이상으로 나타나고 있어 시민들이 안전하고 편리하게 자전거도로를 이용하고자 하는 욕구와 현실적 자전거 도로 환경 사이에는 괴리가 크다는 사실을 알 수 있다. 특히 야간이용시 안전성 요소는 현재 만족도가 가장 낮은 항목인데, 향후 시설 설치시 가장 중요하게 고려되어야 한다는 점수는 가장 높게 나타나고 있다.

성별로 여성과 남성 간에 만족도 점수에서 많은 차이가 나는 항목은 경사도 0.25점, 횡단보도턱이나 도로연결턱의 높이 0.21점, 야간 이용시 안전성 0.11점 등이다. 여성들은 특히 도로턱이나 경사도에 대해 민감하고 야간이용 시 안전성에 대한 두려움을 가지고 있다는 것을 알 수 있다. 또한 시설설치 시 중요하게 고려되어야 하는 항목들 중에서 여성과 남성 간에 점수 차이가 많이 나는 항목은 안내표지 0.25점, 경사도 0.2점, 노면상태 0.16점의 순으로 나타나 여성들이 이러한 항목들에 대해 남성들보다도 중요하게 생각하고 있는 것으로 나타났다. 여성들은 안내표지와 노면상태 같은 세부적인 사항까지도 중요하게 고려하고 있으며, 신체적 조건 때문에 경사도에도 민감하다는 것을 알 수 있다.

특히 여성들은 각 측면들을 중요하게 평가하는 점수는 남성보다 높은 것에 비해 만족도 점수는 남성과 비슷하거나 더욱 낮게 나타나 안전하고 편리한 자전거도로 이용환경에 대한 요구가 더욱 크다는 것을 알 수 있다.

표 Ⅲ-22 성별 자전거도로 이용 만족도 및 설치 시 중요성

구 분	만족도 점수			설치 시 중요성 점수		
	전체	여성	남성	전체	여성	남성
도로의 연결성	2.76	2.75	2.77	4.17	4.20	4.14
자전거 주행 시 충돌 위험성	2.56	2.52	2.59	4.38	4.43	4.34
자동차의 위협을 받지 않는 자전거 이용환경	2.60	2.62	2.58	4.37	4.39	4.36
횡단보도턱이나 도로연결턱의 높이	2.78	2.67	2.88	4.19	4.24	4.14
야간 이용 시 안전성	2.54	2.49	2.60	4.40	4.43	4.37
자전거도로의 폭(너비)	2.60	2.59	2.61	4.19	4.24	4.15
경사도	2.93	2.80	3.05	4.00	4.11	3.91
노면상태	2.84	2.79	2.88	4.12	4.20	4.04
안내표지	2.76	2.77	2.75	4.10	4.23	3.98

주: 1-5점 척도(1 매우불만족·중요성 하, 5 매우만족·중요성 상)

또한 다음 그림에서 보듯이 특히 만족도는 낮지만 시설 설치 시에 중요하게 고려되어야 한다는 점수는 높게 나타나 정책적으로 고려해 볼 수 있는 요소들은 ‘야간이용시안전성’, ‘자동차위협을 받지 않는 자전거 이용환경’, ‘자전거 주행 시 충돌 위험성’, ‘도로 폭’인 것으로 나타났다. 즉 자전거도로 이용 환경은 모든 측면에서 만족도향상을 위해 노력해야 하지만 특히 위의 요소들에 대해서는 중점적인 정책적 개선노력이 이루어져야 함을 의미한다.

그리고 보도턱이나 횡단보도턱, 도로의 연결성, 안내표지, 노면상태 등에 대해서는 중장기적 관점에서 만족도를 높일 수 있는 방안이 모색되어야 하는 만족도 제고의 측면들이라 할 수 있다.

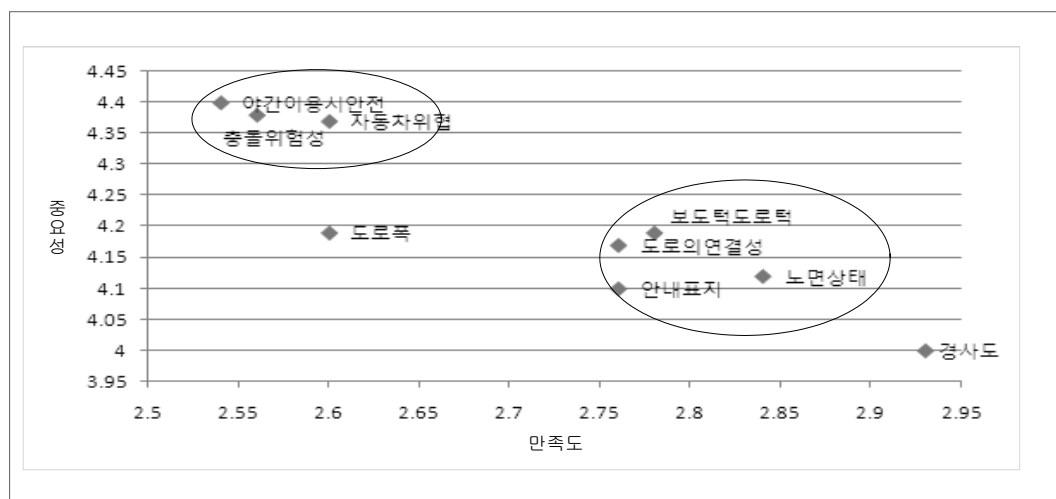
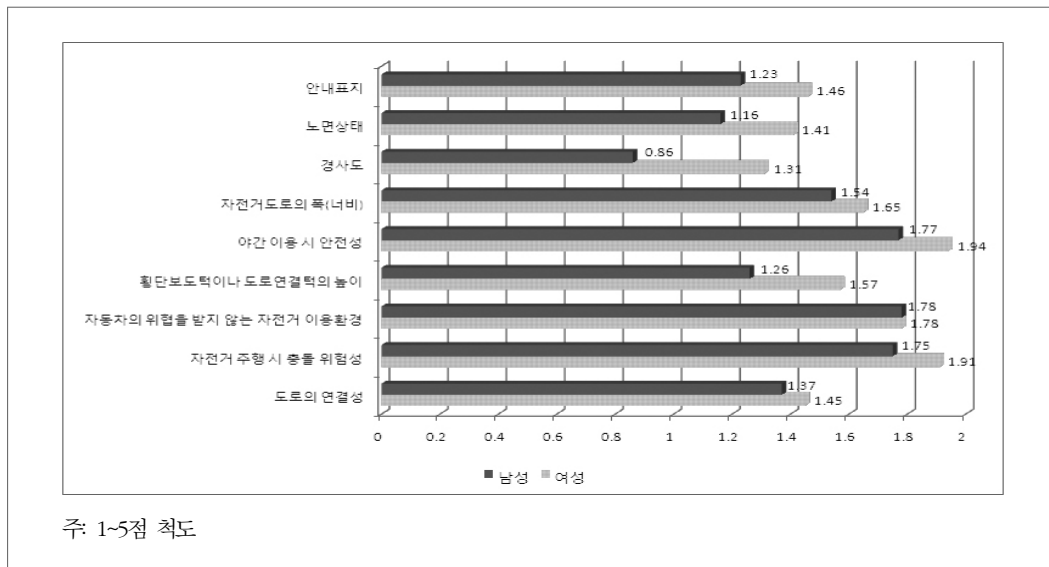


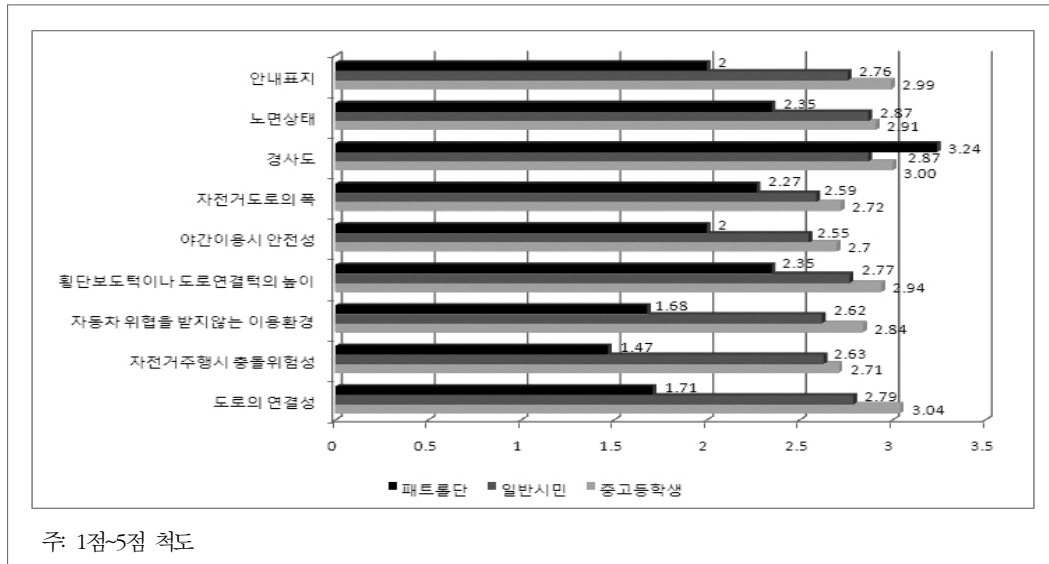
그림 Ⅲ-11 자전거도로 설치 시 중요성 점수와 만족도 점수의 교차

자전거도로 이용환경에 대한 만족도 점수와 시설 설치 시 중요하게 고려되어야 한다고 평가하는 점수의 차이를 성별로 살펴보았다. 아래 <그림 III-12>에서 보듯이 여성은 야간 이용시 안전성에 대해 만족도와 중요성간에 1.94점의 많은 차이를 가지고 있다. 다음으로 자전거 주행시 충돌위험성 1.91점, 자동차의 위협을 받지 않는 자전거 이용환경 1.78 점 순으로 차이를 나타냈다. 반면 남성은 자동차의 위협을 받지 않는 자전거 이용환경에 대해 만족도와 중요성 사이에 1.78점으로 가장 많은 차이를 가지고 있었다. 이것은 여성의 경우 특히 야간에도 자전거도로를 안전하게 이용하고자 하는 요구가 그만큼 크다는 것을 알 수 있다. 반면 남성과 여성 모두 경사도에 대해서는 만족도와 중요성 사이에 차이가 가장 적은 것으로 나타났다.



■ 그림 III-12 ■ 성별 자전거도로 이용 만족도 점수와 설치 시 중요성 점수의 차이

또한 자전거패트롤단의 경우 자전거도로 이용환경에 대한 만족도가 모든 항목에서 10대의 중고등학생이나 20세 이상 일반시민에 비해 현저하게 낮지만 경사도에 있어서만큼은 이 두 집단보다 패트롤단이 높은 만족도를 보이고 있었다. 특히 패트롤단의 경우 자전거 주행시 충돌 위험성(1.47점), 자동차의 위협을 받지 않는 자전거 이용환경(1.68점), 도로의 연결성(1.71점) 이 세 측면에 대해서는 만족도점수가 2점이하로 나타나 불만족 정도가 매우 높다. 반면 10대 중고등학생의 경우 경사도를 제외한 모든 항목에서 다른 어느 집단보다도 만족도가 높게 나타났다.



■ 그림 III-13 ■ 응답대상자별 자전거도로 이용 만족도 점수

(3) 자전거도로 주변 시설 및 서비스의 필요정도

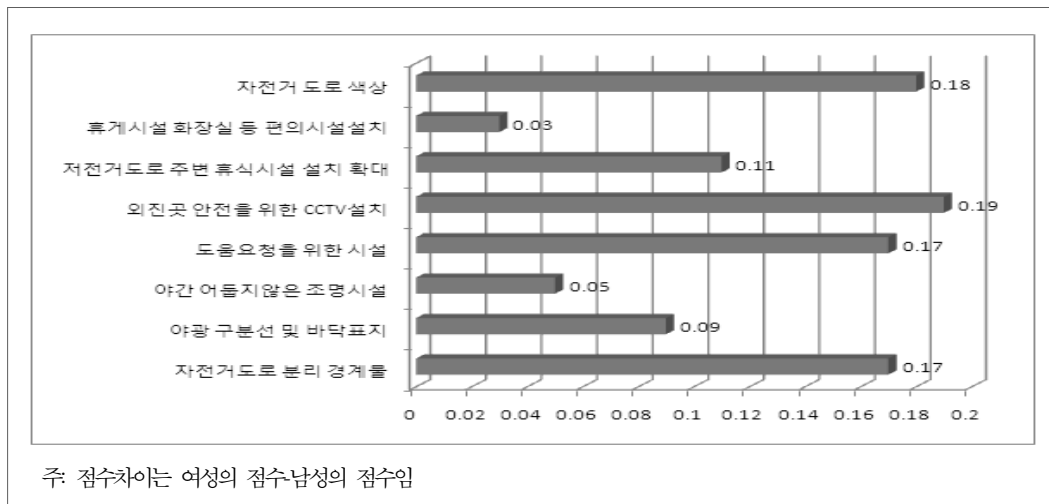
향후 서울시에서 자전거도로의 안전성, 편리성, 쾌적성을 증진시키기 위해 필요하다고 생각하는 시설 요소들에 대해 질문하였다. 그 결과 자전거 야간이용 시 어둡지 않은 조명 시설 설치(4.35점으로 가장 필요한 것으로 나타났고, 자전거도로의 야광 구분선 및 야광 바닥표지 설치(4.21점), 자전거도로 주변 휴게시설이나 화장실 등 편의시설 설치 확대(4.15점), 자전거도로 중 외진 곳에 안전을 위한 CCTV 설치 확대(4.13점), 차도(인도)와 자전거 도로 분리를 위해 경계물을 설치함(4.08점) 순으로 나타났다.

■ 표 III-23 ■ 성별 자전거도로 주변 시설 및 서비스의 필요정도

구 분	전체	여성	남성
차도(인도)와 자전거 도로 분리를 위해 경계물을 설치함	4.08	4.17	4.00
자전거도로의 야광 구분선 및 야광 바닥표지 설치	4.21	4.26	4.17
자전거 야간이용 시 어둡지 않은 조명시설 설치	4.35	4.38	4.33
자전거운행 중 위험상황 발생 시 도움요청을 위한 시설 설치	4.02	4.11	3.94
자전거도로 중 외진 곳에 안전을 위한 CCTV 설치 확대	4.13	4.23	4.04
자전거도로 주변 휴식시설(벤치, 그늘 등) 설치 확대	4.07	4.13	4.02
자전거도로 주변 휴게시설이나 화장실 등 편의시설 설치 확대	4.15	4.17	4.14
부드럽고 편안한 자전거 도로 색상	3.93	4.02	3.84

주: 1점~5점 척도(1 필요성 하, 5 필요성 상)

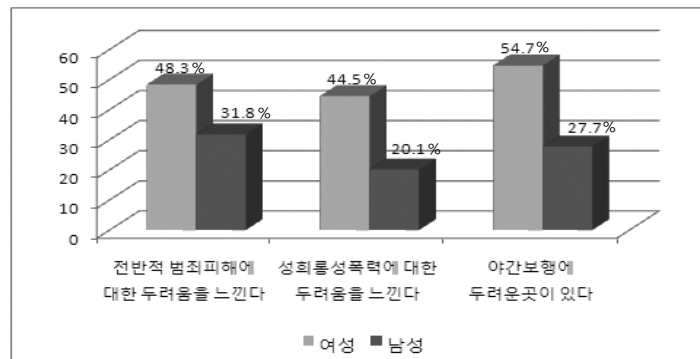
성별로 살펴보면 여성은 남성보다 모든 시설이나 서비스요소에 대한 필요정도가 높게 나타났다. 그리고 <그림 III-11>에서 보듯이 여성은 자전거도로 중 외진 곳에 안전을 위한 CCTV 설치 확대, 부드럽고 편안한 자전거 도로 색상, 자전거운행 중 위험상황 발생 시 도움요청을 위한 시설 설치 등에 대한 요구도가 남성과 많은 차이를 가지는 것으로 나타난다. 이는 여성들이 자전거 이용을 하면서도 외진 곳이나 위험상황 발생에 대한 두려움을 남성보다 더 많이 가지고 자전거를 이용하고 있다는 점을 보여주며, 이에 대한 시설이나 서비스 요구가 크다는 점을 나타낸다.¹²⁾



Ⅲ-14 자전거도로 주변 시설 및 서비스의 필요정도에 대한 성별 점수 차이

- 12) 통계청의 사회안전에 대한 사회통계조사 결과에서도 서울시 여성들은 특히 야간보행에 대해 두려운 곳이 있다거나 전반적 범죄피해에 대한 두려움이 있다고 느끼고 있는 정도가 남성과 많은 차이를 가지는 것으로 나타났다.

〈서울시민의 성별 안전에 대한 인식〉



자료: 통계청(2008), 사회통계조사(15세이상 응답)

이외에도 자전거도로 이용 시 안전성과 편리성 증진을 위해 필요하다고 응답한 시설이나 서비스는 자전거 전용도로 확대와 전용도로 폭 확장, 자전거도로에 보행자 규제, 공기주입기 등 간단한 정비 시설물 설치(정비소 증설), 식수대 설치, 자전거도로 경계표시 필요, 자전거도로에 꽃길/가로수 조성, 자전거도로에 불법 주정차 단속, 파손도로 보수, 상점/편의점 설치, 도로면 미끄럽지 않게 보완, 자전거도로에 차량 침입 못하도록 보완, 자전거 전용 횡단보도 설치, 자전거도로 보행금지에 대한 홍보 또는 자전거 전용도로에 보행인 금지안내판 설치, 학교앞 도로에 자전거 전용도로 조성, 골목길 반사경 설치, 병원응급실, 파출소 등 응급시 연락처 명시, 날씨 변화에 대비한 보완시설 마련, 외국인·노인 등을 위한 그림문구 규율판 설치, 자전거도로 외진곳 순찰망 구축, 자전거 전용도로의 노면 색상을 밝게하기 등의 의견을 제시하였다.

현재 행정은 자전거이용환경이 앞서가는 선진 도시나 타 자치구의 설치사례들을 모방하는 단계이지만 벌써 시민들은 아주 미세한 부분에 대해서도 지적하고 있다. 이런 하나하나의 요구사항에 대해 행정이 적용할 수 있는 방안을 찾아낸다면 정책만족도를 높여갈 수 있을 것으로 생각된다.

(4) 자전거보관대(주차장) 이용에 대한 전반적 만족도

자전거보관대(주차장) 이용 시 느끼는 전반적인 만족도에 대해 조사한 결과 전체적으로 10점 만점에 4.98점으로 나타나 보통인 5점보다 낮게 나타났다. 성별로는 여성의 경우 5.00점, 남성 4.97점으로 근소한 차이를 보이고 있다. 특히 10대의 만족도는 5.59점으로 보통을 약간 넘어서고 있지만 20대 이상 여성과 남성은 보통 이하의 만족도를 보이고 있으며, 경제활동을 하고 있는 여성과 남성의 만족도는 경제활동을 하지 않는 시민들보다 만족도가 낮은 것으로 나타났다.

표 Ⅲ-24 응답자 특성별 자전거주차장 이용에 대한 전반적 만족도

구분			사례수	전반적 만족도
성	전체		434	4.98
	여성		209	5.00
	남성		225	4.97
연령	10대	전체	100	5.59
		여	50	5.40
		남	50	5.78
	20대 이상	전체	334	4.77
		여	159	4.59
		남	175	4.93
혼인 상태	유배우자	전체	239	4.95
		여	119	5.08
		남	120	4.82
	비혼(미혼 기타)	전체	194	5.06
		여	90	4.91
		남	104	5.18
경제 활동 여부	있음	전체	254	4.68
		여	95	4.36
		남	159	4.86
	없음	전체	79	5.03
		여	64	4.92
		남	15	5.47

주: 만족도는 1~10점 척도

(5) 자전거보관대(주차장) 안전성·편리성·쾌적성 요소에 대한 만족도 및 정책요구도

자전거보관대(주차장) 이용의 안전성, 편리성, 쾌적성 요소와 관련되는 시설의 각 측면들에 대해 자전거보관대 이용 시 느끼는 만족도와 시설설치 시 중요하게 고려되어야 한다고 생각하는 중요성 정도를 5점 척도로 조사하였다. 또한 만족도와 중요성 점수의 차이를 통하여 정책요구도의 성별 차이를 파악하고자 하였다.

그 결과 전체적으로 자전거보관대(주차장)를 안전하고 편리하게 이용하기 위해 각 측면들의 중요성 점수는 높지만 만족도는 낮은 것으로 나타났다. 즉 모든 측면들의 중요성에 대해서는 4점 이상의 평가를 하고 있지만 만족도는 모든 측면에서 보통인 3점 이하의 불만족수준을 보이고 있다.

세부 측면들로 들어가 보면 자전거 도난 예방 및 훼손 예방시설에 대한 만족도가 2.53점으로 가장 불만족스럽게 생각하고 있는 측면이다. 다음으로는 날씨 변화에도 안심할 수

있는 자전거 보관시설(2.55점) > 보행통로 확보 정도(2.65점) > 주차장 이용방법이나 자전거출입을 유도하는 바닥 등의 안내표지(2.68점) > 주차공간의 조도(밝기) 및 야간조명(2.69점) > 보관소나 주차장의 청결상태(2.72점), 주차공간의 개방감 또는 시야확보(2.72점) > 주차장 주변 자전거도로나 주변건물 시설 등에 대한 안내표지(2.73점) > 자전거 주차를 위한 충분한 공간(2.78점) > 공기주입기 설치 및 이용(2.79점) > 안전한 바닥재료(2.92점)에 대한 만족도 점수 순으로 나타났다.

성별로 여성과 남성 간에 안전하고 편리한 자전거 주차를 위한 만족도와 중요성 점수는 거의 비슷하게 나타난다. 단 자전거 주차를 위한 충분한 공간에 대해서는 남성이 여성보다 0.24점 만큼 더욱 만족하고 있지 못한 것으로 나타나 성별 차이가 큰 항목이다. 시설 설치 시 중요하게 고려되어야 한다는 항목에 대해서는 여성의 경우 남성보다 주차장 이용방법이나 자전거출입을 유도하는 바닥 등의 안내표지 0.23점, 보행통로확보 0.21점, 안전한 바닥재료 0.18점의 점수 차이를 보이면서 남성보다 더 큰 요구를 가지고 있다.

표 III-25 자전거보관대(주차장) 이용 만족도 및 중요성 점수

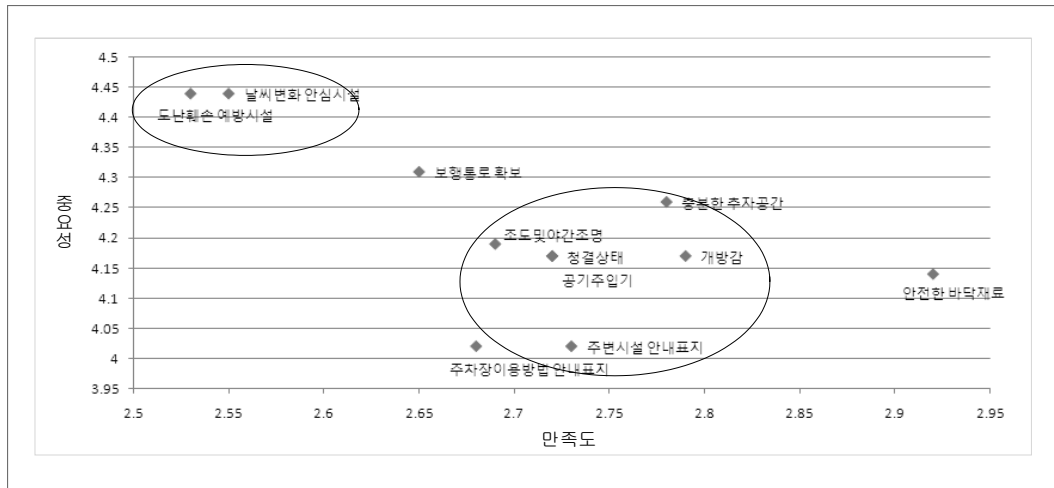
구 분	만족도 점수			중요성 점수		
	전체	여성	남성	전체	여성	남성
자전거 주차를 위한 충분한 공간	2.78	2.91	2.67	4.26	4.29	4.23
보관소나 주차장의 청결상태	2.72	2.77	2.68	4.17	4.17	4.16
자전거 도난 예방 및 훼손 예방 시설	2.53	2.53	2.53	4.44	4.43	4.45
공기주입기 설치 및 이용	2.79	2.79	2.80	4.17	4.21	4.14
주차장 주변 자전거도로나 주변건물 시설 등에 대한 안내표지	2.73	2.75	2.71	4.02	4.09	3.96
주차장 이용방법이나 자전거출입을 유도하는 바닥 등의 안내표지	2.68	2.68	2.68	4.02	4.14	3.91
보행통로 확보 정도	2.65	2.65	2.66	4.31	4.42	4.21
주차공간의 조도(밝기) 및 야간조명	2.69	2.69	2.68	4.19	4.26	4.12
주차공간의 개방감 또는 시야확보	2.72	2.78	2.68	4.17	4.22	4.12
안전한 바닥재료	2.92	2.93	2.91	4.14	4.23	4.05
날씨 변화에도 안심할 수 있는 자전거 보관시설	2.55	2.54	2.56	4.44	4.42	4.46

주: 5점 척도(1 매우불만족·중요성 하, 5 매우만족·중요성 상)

또한 다음 <그림 III-15>에서 보듯이 특히 만족도는 낮지만 시설 설치 시에 중요하게 고려되어야 한다는 점수는 높게 나타나 중요한 자전거보관대(주차장) 우선 개선사항으로 는 ‘자전거 도난 예방 및 훼손 예방시설’, ‘날씨변화에도 안심할 수 있는 자전거보관시설’, ‘보행통로 확보’ 항목인 것으로 나타났다.

반면 ‘주차공간의 조도(밝기) 및 야간조명’, ‘청결상태’, ‘충분한 주차공간 확보’, ‘주차공

간의 개방감 또는 시야확보', '공기주입기 설치 및 이용'은 중·장기적 관점에서 만족도를 높일 수 있는 방안모색이 필요하다.



■ 그림 III-15 ■ 자전거 주차장(거치대)의 만족도 점수와 중요성 점수

(6) 자전거보관대(주차장) 시설 및 서비스의 필요정도

자전거보관대(주차장)의 안전성, 편리성, 쾌적성을 증진시키기 위해 시설이나 서비스의 필요 정도를 세부 항목별로 조사하였다. 그 결과 자전거 수리 및 정비서비스 운영이 4.15 점으로 가장 필요한 서비스인 것으로 나타났다. 다음으로는 출입이 용이하거나 이용이 편리한 곳에 여성우선 자전거 보관면 확보(3.88점), 개인 물건을 보관하는 라커룸 설치(3.80점), 복장변경을 위한 탈의시설 설치(3.60점), 중·장거리 이동자(출퇴근자 등)를 위한 샤워장 설치(3.57점) 순으로 나타났다.

또한 중·장거리 이동자를 위한 샤워장 설치에 대해서는 만큼은 여성보다 남성의 요구가 높은 데 비해 나머지 시설이나 서비스들에 대해서는 여성들의 요구가 더 크다. 특히 출입이 용이하거나 이용이 편리한 곳에 여성우선 자전거 보관면을 확보하는 항목에 대해 여성들과 남성들의 차이가 0.25점으로 다른 항목보다도 차이가 크게 나타난다.

표 Ⅲ-26 자전거보관대(주차장) 시설 및 서비스의 필요정도

구 분	전체	여성	남성
출입이 용이하거나 이용이 편리한 곳에 여성우선 자전거 보관면 확보	3.88	4.01	3.76
중·장거리 이동자(출퇴근자 등)를 위한 샤워장 설치	3.57	3.49	3.65
복장변경을 위한 탈의시설 설치	3.60	3.62	3.59
개인 물건을 보관하는 라커룸 설치	3.80	3.82	3.79
자전거 수리 및 정비서비스 운영	4.15	4.20	4.11

주: 1점-5점 척도(1 필요성 하, 5 필요성 상)

이외 자전거보관대(주차장)를 안전하고 편리하게 이용하기 위해 필요한 요소들로 자전거 주차공간 확장, CCTV 설치, 도난방지를 위한 관리자/경비 필요, 날씨 변화에 대비한 보완시설 마련, 보관대(주차장) 청결 관리 또는 쓰레기 무단투기 방지책 마련, 방치 자전거 처리, 자전거보관대 칸막이 공간 확장, 주차 타워 설립, 지하철역에 주차장 증설, 자전거 주차 시 이중 주차금지, 자전거 주차장 주차 질서 개선, 공기주입기 증설, 무료정비서비스 실시, 자전거보관대(주차장) 거치대 증설, 주차된 자전거 파손 방지책 마련, 야간이용시 안전성확보, 주차된 자전거가 충격에도 넘어지지 않게 하는 시설 설치, 주차된 타인 자전거 보호 의무화 방안마련, 잠금장치 마련, 자전거보관대 시설이용료 100원투망 가능하도록 함, 주차장내 구급약 비치, 자전거번호판 달기, 자전거 보험 상품 개발, 공중화장실 설치, 자전거보관소의 색상과 디자인을 통일하여 도시 이미지 제고 등을 응답하였다.

6) 기타 서비스에 대한 필요정도

자전거이용 활성화를 위해 홍보, 교육 등 기타 서비스 관련 정책지원의 필요 정도에 대해 질문하였다. 세부 항목별로 살펴보면, 자전거 도로지도 제작·배포와 자전거 대여시설 내 아동, 여성, 노인 등 이용자의 신체에 맞고 이용 용도에 적합한 자전거 확보는 4.06점으로 가장 필요한 것으로 나타났다. 다음으로 주택가 주변에서 자동차 속도제한 의무화 4.05점, 자동차 운전자를 대상으로 한 교육 또는 캠페인 3.94점, 자전거 안전 장비 대여 서비스 실시 3.91점, 자전거축제·워크숍 등을 통한 자전거이용 홍보 3.83점 순으로 나타났다.

성별로는 여성의 경우 자전거 대여시설 내 아동·여성·노인 등 이용자의 신체에 맞고 이용 용도에 적합한 자전거 확보가 가장 필요한 서비스라고 응답하였지만, 남성은 주택가 주변에서 자동차 속도제한 의무화가 가장 필요하다고 응답하여 차이를 보였다.

표 III-27 | 성별 기타 서비스에 대한 필요정도

구 분	전체	여성	남성
자전거 교실 운영	3.68	3.77	3.60
자전거 도로지도 제작·배포	4.06	4.19	3.95
자동차 운전자를 대상으로 한 교육 또는 캠페인	3.94	4.01	3.88
자전거축제, 워크숍 등을 통한 자전거이용 홍보	3.83	3.86	3.79
자전거 대여시설 내 아동, 여성, 노인 등 이용자의 신체에 맞고 이용 용도에 적합한 자전거 확보	4.06	4.21	3.93
주택가 주변에서 자동차 속도제한 의무화	4.05	4.14	3.97
자전거 안전 장비 대여 서비스 실시	3.91	4.01	3.82

주: 1점~5점 척도(1 필요성 하, 5 필요성 상)

이외 자전거이용 활성화를 위한 법률이나 제도, 홍보, 교육, 기타 서비스관련 개선방안에 대한 응답으로는 외국처럼 자전거 가는 방향과 인도가 반대 방향이 되도록 함, 자전거 번호판 의무화, 자전거 이용자에 대한 혜택강화, 자전거 이용의 효과에 대한 홍보, 자전거 보험 상품 개발, 도난방지 시스템 강화, 자전거법 정비로 사고시 불리함 없게 함, 자전거 운행 교육관 설립, 자전거 이용자 감세혜택, 무료정비 서비스, 자동 자전거 대여소 증설, 음주 자전거 이용자에 대한 교육, 자전거도로와 보도의 정확한 구분 필요, 자전거 면허증, 자전거 수리센터 증설, 자전거 활성화 계획 안내서 제작, 자전거도둑에 대한 벌금형 법제화, 자전거 등록제 도입, 대중교통과의 연계시스템 개발, 자전거 도로변 휴식시설 설치, 자전거 안전장비 착용 유도 교육 필요, 자전거 행사 (이벤트)를 자주해야 함, 자전거 자가 수리 교육을 열어야 함, 자동차 도심통행 제한제 실시, 자전거로 횡단보도 이용 시 법적으로 불리함을 교육, 정책이 형식이 아닌 제대로 시행될 수 있도록 적극적 홍보, 자전거 안전 교육, 예비 자전거이용자 교실 개설 등의 의견이 제시되었다.

7) 정책 인지 여부

생활권단위 자전거이용 활성화를 위해 시행하고 있는 정책들에 대해 인지여부를 살펴 보았다. 지하철역, 공공기관, 판매시설, 학교, 공공주택 등에 자전거 주차(보관)시설 확보 정책을 알고 있다는 응답이 73.5%로 가장 높게 나타났고, 보도 위의 보행자/자전거 겸용 도로를 차도 위의 자전거 전용도로로 전환 67.5%, 공공임대(대여) 자전거시스템 구축 48.8%, 자전거 시범학교 지정 및 통학로 정비 44.2% 순으로 인지하는 것으로 나타났다.

표 Ⅲ-28 성별 자전거이용 활성화 관련정책 인지도

단위: 명(%)

구 분	들어보았음		
	전체	여성	남성
보도 위의 보행자/자전거 겸용도로를 차도 위의 자전거 전용도로로 전환	293(67.5)	146(69.9)	147(65.3)
지하철역, 공공기관, 판매시설, 학교, 공공주택 등에 자전거 주차(보관)시설 확보	319(73.5)	157(75.1)	162(72.0)
공공임대(대여) 자전거시스템 구축	212(48.8)	98(46.9)	114(50.7)
자전거 시범학교 지정 및 통학로 정비	192(44.2)	98(46.9)	94(41.8)

성별로 정책의 인지도에 많은 차이가 있는 것은 아니었으며 공공임대 자전거시스템 구축사업에 대한 여성의 인지도가 약간 낮을 뿐이다. 오히려 성별보다는 조사대상자 그룹에 따라 정책에 대한 인지도에 차이가 나타나고 있었다. 즉 다음 <그림 Ⅲ-16>에서 보듯이 시민패트롤단의 경우 서울시 정책에 대해 자전거시범학교지정운영 정책 이외에는 모두 65%이상의 높은 인지도를 보이고 있었다. 이러한 결과는 자전거비이용자의 경우 서울시 자전거이용활성화에 대한 정책 인지도가 더욱 떨어질 수 있으며, 집단별 정책인지도가 달라질 수 있기 때문에 이를 고려한 집단별 차별화된 정책홍보가 필요하다는 점을 시사한다.

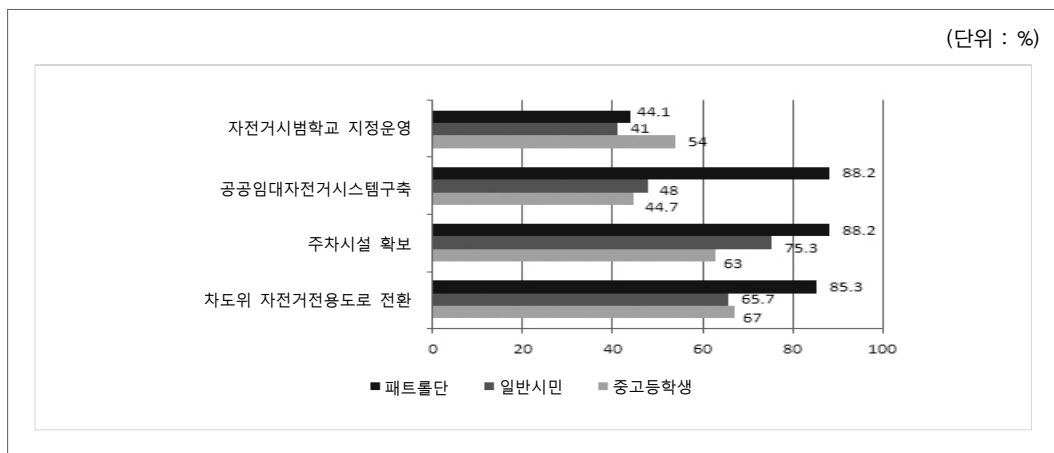


그림 Ⅲ-16 조사대상자별 자전거이용 활성화 관련정책 인지도

8) 여성친화적 자전거이용환경 구축

(1) 여성친화적 자전거이용시설 조성에 대한 찬성률

서울시에서 자전거도로 및 보관대(주차장) 등 이용시설을 구축할 때 여성의 이동패턴과 여성의 경험 등을 반영한 여성 친화적 이용 시설을 만드는 것이 중요한지에 대해 조사하였다. 그 결과 여성친화적 자전거이용시설 조성이 중요하다는 응답이 80.0%로 높게 나타났고, 중요하지 않다는 응답은 19.8%로 나타났다. 또한 여성이 남성보다 여성친화적 이용시설을 만드는 것이 중요하다는 응답이 83.7%로 남성 76.4%보다 높게 나타났다.

연령별로는 10대 중고등학생들의 경우 여성 88.0%, 남성 82.0%가 여성친화적 자전거이용시설을 만드는 것이 중요하다고 응답하여 시민패트론탄이나 20세이상 일반시민보다 높은 찬성율을 보였다. 그리고 경제활동이 있는 여성들 보다는 경제활동이 없는 여성들, 유배우 여성보다는 비혼 여성의 경우 여성친화적 자전거이용 시설 조성의 중요성에 대해 찬성하는 비율이 높게 나타났다.

표 III-29 응답자특성별 여성친화적 자전거이용시설 구축 찬성비율

구분		사례수	전체	여성	남성
전체		433	80.1	84.1	76.4
연령	10대 중·고등학생	100	85.0	88.0	82.0
	20세 이상	333	78.7	82.9	74.9
혼인상태	유배우자	139	78.2	82.4	74.2
	비혼(미혼·기타)	193	82.4	86.5	78.9
경제활동 여부	전체	332	78.6	82.9	74.7
	있음	253	76.3	78.7	74.8
	없음	79	86.1	89.1	73.3

(2) 여성친화적 자전거이용환경 조성을 위해 필요한 제도나 절차

여성친화적 자전거이용환경 조성을 위해 어떤 제도나 절차가 필요한지에 대해 조사하였다. 그 결과 자전거이용시설 계획이나 설계 시 여성이나 아동, 노인의 관점 적극 반영이 53.2%로 가장 필요한 것으로 나타났다. 이어서 관련법에 여성친화적인 자전거 이용시설 구축 위한 조항 제정 27.4%, NGO나 여성시민의 의사를 반영할 수 있는 제도적 절차 수립 9.0%, 관련 위원회에 여성위원 수 증대 7.6% 순으로 나타났다. 특히 비혼 여성들은 관련법에 여성친화적인 자전거이용시설구축을 위한 조항제정이 필요하다는 응답이 43.2%인 반면, 유배우 여성은 여성이나 아동, 노인의 관점 적극 반영이 필요하다는 응답이

60.2%로 나타나 유배우 여성들의 경우 법과 제도적인 측면보다는 여성의 관점을 정책에 반영할 수 있는 과정이 마련되길 요구하고 있는 것으로 보인다.

자전거 이용시설 계획이나 설계시 여성·아동·노인의 관점을 반영할 수 있는 방법으로는 여성의 자전거이용자 및 비이용자 특성조사, 정책 수요조사, 자전거도로구축·보관대(주차장) 건설·다양한 서비스 제공 형태 등에 대한 여성을 포함한 다양한 계층의 모니터링, 정책결정과정에 성 인지 관점을 가진 여성전문가의 참여 등 다양한 방법이 이용될 수 있다. 따라서 이후 여성·아동·노인 등의 관점을 자전거이용환경 구축과 관련된 사업들에 반영 할 수 있는 방법과 기회를 적극 개발해야 할 필요성이 있다.

【 표 III-30 】 성별 여성친화적 자전거이용환경 조성을 위해 필요한 제도나 절차

단위 : 명, %

구분		사례수	여성친화적 자전거이용시설 조항 제정	여성, 아동, 노인 등의 관점 반영	관련위원회 여성위원수 증대	여성시민 의사반영 절차 수립	기타	
전체		428	27,8	54,0	7.7	9.1	1.4	
성 별	여성	206	29,6	50,5	10,2	9,7	0,0	
	남성	222	26,1	57,2	5,4	8,6	2,7	
혼 인 상 태	유배우 자	여성	118	19,5	60,2	12,7	7,6	0,0
		남성	118	24,6	58,5	4,2	10,2	2,5
	비혼 자	여성	88	43,2	37,5	6,8	12,5	0,0
		남성	103	28,2	55,3	6,8	6,8	2,9

N

‘생활권 자전거친화타운
조성사업’에 대한 성별영향평가

IV ‘생활권 자전거친화타운 조성사업’에 대한 성별영향평가

1. 성별영향평가 지표의 설정

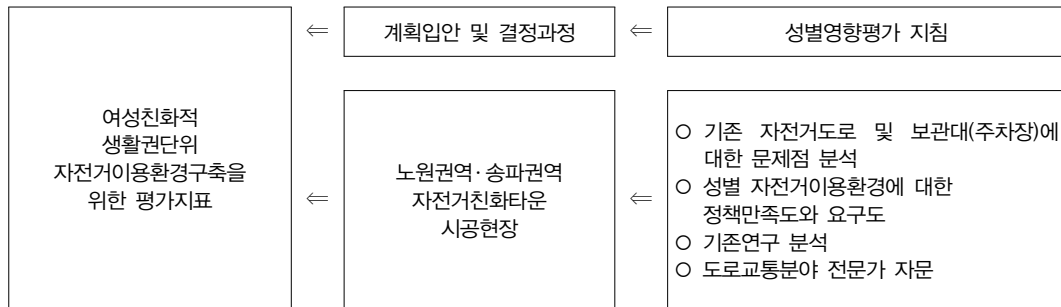
1) 평가지표 도출 과정

생활권 자전거친화타운 조성사업에 대한 성별영향평가는 크게 계획입안 및 결정과정과 구체적인 자전거이용시설 구축을 위한 설계시공 현장에 대한 부문으로 나누어 시행할 수 있다. 계획입안 및 결정과정에서의 평가내용은 여성과 남성의 자전거 이용행태, 자전거이용시설에 대한 정책요구 등이 정책결정과정에 반영되었는가를 확인하는 것이다. 또 설계시공 현장에 대한 평가내용은 여성과 남성의 자전거이용 특성과 요구를 고려하여 여성과 남성이 안전·편리·쾌적하게 자전거를 이용할 수 있는 요소를 고려하여 시공되고 있는지 점검해 보는 과정이다.

따라서 성별영향평가의 지표는 계획입안 및 결정과정과 시공현장 부문으로 나뉘어진다. 계획입안 및 결정과정은 지금까지 도로교통부문의 정책결정자들이 대부분 남성이었고 성중립적인 입장에서 계획이 마련되어 왔기 때문에 이에 대한 평가지표를 설정하는 것이 중요하다. 따라서 여성부의 2009년 성별영향평가 지침(여성부, 2009)을 고려하여 성별분리통계의 생산·활용, 정책의 성별관련성 파악, 정책결정과정의 양성평등참여, 성인지적 예산편성, 정책수행방식 중 성 인지적 홍보방식 부문으로 나누어 평가지표를 설정하였다.

자전거이용환경구축을 위한 시공현장은 성인지적 관점에서 본 여성과 남성의 자전거이용행태의 차이, 자전거이용환경의 안전·편리·쾌적 요소에 대한 성별 만족도 및 정책요구도의 차이, 성 형평성을 고려한 자전거이용환경 해외사례, 기존 자전거이용활성화를 위한 연구성과, 기존의 자전거특구로 지정된 송파구와 노원구의 자전거도로 및 지하철역 주변 자전거보관대(주차장)을 중심으로 한 문제점을 분석하여 지표를 도출하였다.

본 연구가 도로교통시설을 대상으로 성별영향평가를 실시하고 있기 때문에 여성부의 성별영향평가 지표만으로는 평가가 이루어질 수 없고, 관련시설에 대한 평가지표 개발과정이 필요하다. 향후 시설을 대상으로 성별영향평가를 실시할 경우 이러한 평가지표 도출과정을 참고할 수 있을 것으로 생각된다.



■ 그림 IV-1 ■ 성별영향평가 지표도출 과정

2) 계획입안 및 결정과정 평가지표

2009년 여성부 성별영향평가지침의 성별영향평가지표는 다음과 같다.

■ 표 IV-1 ■ 2009년 여성부 성별영향평가지침

평가 지표	점검 포인트	참고자료 및 분석방법
① 성별통계의 생산 및 활용	1-1.사업계획서 및 사업평가보고서, 백서 등 주요 문헌에서 성별통계가 사용되고 있는지 점검	· 정책기획서(사업계획서), 사업평가보고서, 지자체 통계연보, 백서의 사업현황자료(표) 성별통계여부 검토
	1-2.관련 법령 및 사업 지침에서 제시하고 있는 인적 통계 양식이 성별통계가 가능하도록 되어 있는지 점검	· 관련법률, 시행령, 시행규칙, 사업지침의 사업신청서, 지원서, 결과보고서 양식 검토
② 정책(사업)의 성별관련성 파악	2-1.정책(사업)과 관련한 여성과 남성의 서로 다른 현실과 요구를 파악하였는지 점검	· 선행조사결과, 실태조사, 시민단체 요구에 나타난 성별요구 확인
	2-2.파악된 성별 현실과 요구는 기획안에 반영되었는지 점검	· 사업계획서 내용 검토
	2-3.정책(사업) 목적 및 수단이 정부의 관련 양성평등정책(여성발전기본계획 등)과 부합하는지 점검	· 여성발전기본계획, 여성인력종합개발계획, 국정과제 등에 나타난 정부 양성평등정책 기초파악
③ 정책(사업) 결정과정의 양성평등참여	3-1.정책(사업)의 자문·심의·의결 관련 위원회 또는 정책(사업) 선정·심사·평가에 관여하는 구체적인 실무위원회가 있는 경우 관련 위원회의 역할과 성별위원 비율 점검	· 자문, 심의, 의결 위원회 위원 명단과 회의록 참조 · 사업선정·심사·평가 관련 실무위원회 위원 명단과 회의록 참조 · 담당부서 종사자 직위·성별비율점검
	3-2.양성평등 정책개선 또는 여성위원 위촉이나 여성의 의사결정 참여확대를 위한 구체적인 노력(여성전문가 pool 확보 등)이 있는지 점검	· 양성평등정책 개선노력 또는 여성전문가 pool 확보방법 점검
④ 성인지적 예산 편성	4-1.예산편성 시 남녀비율과 정책(사업)에 성별 요구를 고려하여 책정되었는지 점검	· 해당사업 사업계획서 예산편성안 분석
	4-2.수혜도가 낮을 것으로 예상되는 집단을 위한 별도의 예산이 편성되어 있는지 점검	· 해당사업 사업계획서 예산편성안 분석

표 IV-1 2009년 여성부 성별영향평가지침-계속

평가 지표	점검 포인트	참고자료 및 분석방법
⑤ 정책(사업) 수행방식의 양성평등성	5-1. 홍보방식이 남녀수혜대상자가 해당 정책(사업)에 대해 동등하게 인지하고 있는지 점검(사업 인지도)	· 해당사업 홍보매체, 홍보관련 지침분석
	5-2. 사업수행방식이 남녀가 사업에 동등하게 참여하고 수혜받을 수 있는지 점검(서비스접근성)	· 해당사업신청서양식, 신청방식 분석 · 해당사업담당공무원 및 인력구성, 성인지력 조사 · 해당사업지침 사업내용 분석
⑥ 정책수혜의 양성평등성	6-1. 정책의 수혜자 성비가 정책대상 모집단과 비교해 형평한지 점검(인적형평성)	· 지역성별통계와 정책집행결과 비교
	6-2. 예산집행액(지원금)의 배분규모는 모집단과 비교해 형평한지 점검(예산집행의 형평성)	· 예산집행보고내용 참조
	6-3. 수혜자의 주관적인 정책만족도가 성별에 따라 차이가 없는지 점검(주관적 만족도)	· 정책만족도 조사결과 참조
⑦ 정책개선 및 환류	7-1. 사업평가결과, 정책의 성평등성 개선을 위한 노력사항, 예산반영 여부를 점검	· 각지표별 성별영향평가 결과 개선내용 정리 · 익년도 사업계획서, 이전 성별영향평가보고서
	7-2. 정책집행결과는 양성평등과 여성의 사회적 경제적 지위향상에 기여하는지 점검	· 성별영향평가 결과에 대한 종합평가

자료: 여성부(2009), 2009년 성별영향평가 지침

여성부의 평가지표와 점검포인트, 참고자료 및 분석방법을 고려하고 서울시 생활권 자
전거친화타운 조성사업의 특성을 고려하여 선택한 계획입안 및 결정과정에 대한 평가지표
를 도출한 결과는 다음과 같다.¹³⁾

13) 성별영향평가 지표의 변화(2005년~2009년)

정책단계	2005년	2006년	2007년~2008년	2009년
공통사항	-	① 성별보리통계의 생산·활용	① 성별통계의 생산·활용	① 성별통계의 생산 및 활용
1단계 정책입안 및 결정	① 정책이 다루고자 하는 문제의 성별관련성 파악 ② 양성평등목표와 정책수단 확인 ③ 정책입안과정의 양성평등 참여 ④ 정책의 성별영향 예측	② 정책의 성별관련성 파악 ③ 정책결정과정의 양성평등 참여 ④ 예산편성의 양성평등성	② 정책의 성별관련성 파악 ③ 정책결정과정의 양성평등 참여 ④ 예산편성의 양성평등성	② 정책(사업)의 성별관련성 파악 ③ 정책(사업)결정과정의 양성평등 참여 ④ 성인지적 예산편성
2단계 정책집행	⑤ 성인지적 예산 편성 ⑥ 성인지적 정책서비스 전달 및 홍보	⑤ 정책 서비스 전달 방식의 양성평등성 ⑥ 정책홍보방식의 양성평등성	⑤ 정책 서비스 전달 방식의 양성평등성 ⑥ 정책홍보방식의 양성평등성	⑤ 정책(사업)수행방식의 양성평등성
3단계 정책평가	⑦ 정책수혜의 양성평등성 ⑧ 정책영향의 양성평등성 ⑨ 성별영향평가 결과의 환류	⑦ 정책수혜 (예산 배분 결과 포함)의 양성평등성 ⑧ 정책영향의 양성평등성	⑦ 정책수혜의 양성평등성 ⑧ 정책영향의 양성평등성 ⑨ 평가 결과 정책개선방안	⑥ 정책(사업)수혜의 양성평등성 ⑦ 정책개선 및 환류

표 IV-2 자전거친화타운 조성사업 계획입안 및 결정과정에 대한 평가지표

평가 지표	점검 포인트
① 성별통계의 생산 및 활용	1-1.사업계획서 및 사업평가보고서, 백서 등 주요 문헌에서 현재 생산되고 있는 통계는 무엇이며 이 통계들 중 성별통계를 사용하고 있는 통계는 무엇인가?
	1-2.성별 통계생산이 가능하거나 필요한 통계는 무엇인가?
	1-3.관련 법령 및 사업 지침에서 제시하고 있는 인적 통계 양식이 성별통계가 가능하도록 되어 있으며, 성별관련내용이 있는가?
② 정책(사업)의 성별관련성 파악	2-1.자전거이용과 관련하여 여성과 남성의 서로 다른 현실과 요구가 있을 것이라고 생각하고 이를 파악하기 위해 노력하고 있으며, 이를 기획안에 반영하였는가?
	2-2.자전거이용과 관련하여 파악할 수 있는 성별관련성에는 어떤 내용이 있는가?
	2-3.사업계획 내용 중에 여성 또는 사회적 약자를 위한 별도의 항목이 있는가?
	2-4.자전거친화타운조성사업의 목적 및 수단이 정부의 관련 양성평등정책(여성발전기본계획 등)과 부합하는가?
③ 정책(사업) 결정과정의 양성평등참여	3-1.도시교통정책심의위원회의 성별비율이 최소 30%를 넘는가? 또 위원회의 논의 내용에 성별 또는 사회적 약자를 위한 언급이 있는가?
	3-2.자전거교통담당관의 성별 직급별 비율은 어떠한가?
	3-3.관련위원회 이외 정책결정과정에 영향을 미칠 수 있는 조직이 있는가? 또는 여성 및 다양한 집단의 의견을 수렴하기 위한 통로가 마련되어 있고 구성원들의 성별비율은 어떠한가?
	3-4.양성평등 정책개선 또는 여성위원 위촉이나 여성의 의사결정 참여확대를 위한 구체적인 노력(여성전문가 pool 확보, 여성참여통로 등)이 있는가?
④ 성인지적 예산 편성	4-1.예산편성 시 자전거이용 남녀비율과 사업에 성별요구를 고려하여 여성의 자전거이용활성화를 위한 예산이 별도로 책정되었는가?
	4-2.모집단과 비교하여 수혜도가 낮은 것으로 예상되는 집단을 위한 별도의 예산이 편성되어 있는가?
⑤ 성인지적 홍보	5-1. 홍보자료의 콘텐츠나 삽화 등이 성 형평한가?
	5-2. 사업에 대해 성별로 동등하게 인지하고 있는가?
	5-3. 성별 홍보자료에 대한 습득경로를 고려하여 홍보하고 있는가?

3) 노원권역 및 송파권역 자전거친화타운 조성사업 시공현장 평가지표

자전거친화타운 설계계획에 포함된 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 시설 시공현장과 관련된 성 형평성 평가지표를 도출하였다. 자전거이용과 관련되어 도출된 성별 관련성 요소별 평가지표는 다음 <표 IV-3>과 같다.¹⁴⁾ 평가지표에는 여성친화적 자전거이용환경을 구축하기 위해 점검해야할 체크리스트와 점검항목들이 마련되어 있다. 그리고 체크리스트의 여성친화성에서 필수요소는 자전거이용환경 구축과정에서 여성들이 특히 중요하게 생각하는 요소들이며, 자전거이용환경 개선을 위해 일반적으로 권장되는 요소는 권고로 나누어 제시하였다.

자전거친화타운 조성사업을 지속적으로 시행하고 관리하기 위해서는 친화타운 내 자전거이용환경 구축을 위한 체크리스트가 필요하다. 따라서 향후 자전거관련 시설담당자나 자전거이용활성화를 위한 정책입안자는 평가지표에 나타난 체크리스트를 활용하여 지역별로 단편적으로 시행하던 유사사업에 적용하다보면 일정기준을 통해 통합된 품질을 유지할 수 있을 것으로 판단된다. 또한 친화타운 내에서 자전거를 이용하는데 있어서 일상생활에서 여성이 만족하고 편안함을 느끼는 환경으로 개선될 수 있을 것이다.

평가지표의 자세한 내용은 <부록 1>과 <부록 2>를 참조할 수 있으며, 그 내용은 체크리스트별 도입배경과 목표 그리고 여성친화정도를 평가할 수 있는 기준을 제시하고 있다.

14) 지표개발 참여: 신혜숙, 동립 P&D 교통계획사업본부 이사, 교통기술사

표 IV-3 자전거도로 성형평성 평가지표

성별 관련성 요소	체크리스트	항 목	여성 친화성
접근성 이동성	자전거전용도로 확보	자전거도로와 차도, 인도와의 구분 자전거전용도로간 연계	권고
	교통정온화 계획	커뮤니티 단위의 교통정온화 계획 커뮤니티간 연계	필수
	근린생활시설과의 자전거도로 확보	판매시설, 문화집회시설, 관광휴게시설, 초·중·고등학교 및 학원, 공원, 구청 및 주민센터 등 공공시설에 대한 자전거도로 확보	필수
안전	충분한 자전거 도로폭	최소 법정 폭원의 확보(일방1.1m, 양방 2.0m) 도로 적치물의 점유 정도(유효폭원 확보) 보행자와의 상충 정도	권고
	자전거도로 충분한 회전반경 확보	설계속도에 맞는 충분한 회전반경 확보	권고
	야간조명의 확보	가로등 미설치 구간 내 야간 조명 확보 자전거도로 구간 내 충분한 조도 확보	필수
	범죄예방 시설설치	후미지고 외진 구간 내 시설설치 장소의 안전성	필수
	위험 상황 시 대응 안내표지	적정 구간내에 위험 상황시 대응 요령 및 응급 연락처 등의 안내표지 설치	필수
	가족이 함께 즐길 수 있는 자전거도로 확보	레저 중심의 가족 자전거도로 확보(친화타운연결 하천변, 강변, 지역공원 내) 장소의 적정성 규모의 적정성	필수
	속도조절, 주변상황, 자전거도로에 대한 안내표지	위험구간에 대한 사전 정보 제공 자전거도로 연계 및 주차시설 등에 대한 안내 정보 제공	권고
	도로연결턱, 횡단보도턱 제거	자전거 운행 시 연계성 확보 안전하고 편리한 자전거 횡단	권고
편리	육교, 지하도, 계단 연결	이용불가 구간 해소를 통한 이용 증진	권고
	자전거도로 주변 자전거서비스 시설	자전거도로 일정 구간 내 서비스시설 설치 (친화타운 연결 강변, 하천변, 지역공원 내) 생활권역내 자전거도로 주차장내 서비스시설 설치	권고
	자전거도로 주변 휴식 및 편의시설	레저용 자전거도로 일정 구간 내 휴식 및 편의시설 설치	권고
	맨홀, 점검구 등의 미설치 또는 마감처리	운행 시 편리를 위한 방해 시설 최소화	권고
	자전거 교육시설 공원 조성	가족이 함께 자전거를 배울 수 있는 장소제공(공원 내 공간 조성 또는 별도 공원조성)	필수
	자전거이용에 대한 교육 및 홍보	자전거통행방법, 횡단방법, 도로에서의 우선순위 등	필수
	여성참여 방안 마련	커뮤니티 내 주민참여 거버넌스 체계 마련 자원봉사 또는 동호회활동 활성화 지원	필수

표 IV-4 자전거보관대(주차장) 성 형평성 평가지표

성별 관련성요 소	체크리스트	항 목	여성 친화성
접근성 이동성	공공시설, 판매시설, 교육시설, 공동주택 자전거 주차시설 설치	판매시설, 문화집회시설, 관광휴게시설, 초·중·고등학교 및 학원, 공원, 구청 및 주민센터 등 공공시설과 공동주택 내 자전거주차장 설치	필수
	대중교통과 연계된 자전거보관대(주차장) 설치	지하철역사, 버스정류장에 여성을 배려한 자전거주차장 설치	필수
안전	방법 및 경보시설 설치	위험상황 전파 방안	필수
		정기적인 관리 감독 방안	
		CCTV 설치	
	조명 및 밝기	주차장내 충분한 조도 확보	필수
	위험 상황 시 대응 안내표지	주차장내 위험 상황 시 대응 요령 및 응급 연락처 등의 안내표지 설치	필수
	(건물식)투명벽면 확보 및 시야확보	밖에서 주차장 내부 확인 가능한 투명 벽면 확보	필수
		주변의 시야 확보	
편리	여성우선 보관대 설치 (건물식, 일렬식 20m이상, 복층식)	복층식인 경우 하단부에 여성우선 주차면 확보	권고
		이용 시설물과 가장 가까운 곳에 여성우선 주차면 확보	
	이용방법에 대한 안내표지	주차이용 방법 안내표지 설치	권고
	보행 및 자전거 진출입 통로 확보	주차 전후 충분한 진출입 통로 확보	권고
	공기주입기 설치	일정 주차면당 공기주입기 설치	권고
		설치 위치의 적정성	
쾌적	주차장 내·외부 쓰레기 및 적치물 관리	정기적인 청소, 관리 감독인 유무	필수
	날씨 변화에 안전한 눈· 비가림막 설치	눈비 가림막 설치	권고

2. 성별영향평가 결과

1) 정책입안 및 결정과정에 대한 성별영향평가

(1) 성별통계의 생산 및 활용

1-1. 사업계획서 및 사업평가보고서, 백서 등 주요 문헌에서 현재 생산되고 있는 통계는 무엇이며 이 통계들 중 성별통계를 사용하고 있는 통계는 무엇인가?

생활권 자전거친화타운조성사업은 현재 계획단계의 사업으로 사업결과보고서 및 사업비 집행실적보고서 등은 아직 생산되고 있지 않으며, 생활권 자전거친화타운조성사업에 대한 성별영향평가를 위해 서울시 자전거교통담당관으로부터 수집한 자료는 다음 <표 IV-5>와 같다.

■ 표 IV-5 ■ 통계관련 보고서 및 자료

통계관련 보고서 및 자료	성별통계 수집 및 조사 여부
관련 각종 정책자료(자료명: 2008 자전거이용 활성화 시책 추진계획, 자전거 이용 활성화 종합계획, 자전거친화타운 조성계획, 노원권 및 송파권 자전 거친화타운 설계예산서)	☐ 있음 ☒ 없음
정책 및 사업 만족도 조사자료(수혜자 요구도, 만족도 등)	☐ 실시 ☒ 미실시
자체 조사 통계 자료 - 서울시, '서울서베이(자전거도로율, 자전거이용률)' - 서울시 자전거교통담당관, '차도상 자전거 전용도로 설치'에 대한 시민고객 설문조사	☐ 있음 ☒ 없음
사업현황 자료 (자료명: 자전거이용시설 현황)	☐ 있음 ☒ 없음

현재 생산되고 있는 관련 각종 사업계획서, 자전거 관련 각종 사업현황자료, 자체조사 통계자료 등에서는 인적통계보다는 시설설치 계획이나 시설현황 중심으로 작성되어있으며, 인적대상 통계라 할지라도 성별로 분리된 통계를 생산하고 있지 않았다. 예를 들어 자전거이용시설 중 자전거대여소 설치현황에 관한 자료에서는 대여소이용자수가 계절별 하루 평균 이용인원으로 집계되어 있으나 성별로 분리되어 나타나 있지는 않았다. 또한 자전거 시범학교 지정현황에 대한 자료는 중고등학교의 경우 공학, 여중·여고, 남중·남고의 구분이 가능하나 이의 구분없이 학교급별 자치구별로만 집계하고 있으며, 각 학교별

이용인원에 대한 파악도 없는 상태이다.¹⁵⁾

서울시 및 자치구 자전거이용활성화 담당공무원 FGI에서는 시설 이외 인적통계의 경우 실무자의 입장에서 성별 분리된 통계를 생산하는 것은 가능하지만 아직 실행되고 있는 상태는 아니라고 응답하였다. 예를 들어 자전거대여소 이용자와 자전거 교육 이수자들은 주민번호를 입력하기 때문에 성별 이용률과 수혜율을 파악할 수 있지만 활용하고 있지는 않는다는 것이다.

또한 서울서베이의 인구주택총조사 자료를 이용한 자전거 이용률에 대한 통계도 성별 분리되어 제시되고 있지 않으며, 자전거교통담당관에서 자체적으로 실시한 ‘차도상 자전거 전용도로 설치’에 대한 조사에서는 자전거의 이용목적, 이용만족도, 정책요구사항 등이 조사되었지만 결과가 성별로 분리되어 제시되지 않았다.

1-2. 성별 통계생산이 가능하거나 필요한 통계는 무엇인가?

자전거친화타운조성사업을 위해서는 향후 자전거관련 이용자 및 비이용자 모집단 특성을 파악하기 위한 인적통계 작성이 이루어져야 한다. 이 때 수집될 수 있는 통계는 성별 연령별 자전거(비)이용자 수, 성별 연령별 자전거이용자 교통사고 비율(도로교통공단), 성별 연령별 하루 평균 자전거이용시간(생활시간조사) 등이 있다. 이외 성별 자전거이용목적, 이용거리, 하루평균 이용횟수 등의 기초적인 정보가 필요할 것이며, 시민대상 자전거 관련 여론조사가 이루어질 때에는 성별분리통계가 기본적으로 제시되어야 할 것이다.

또한 서울시 자전거교통담당관의 경우 자전거친화타운조성사업과 관련하여 현재 제공되고 있는 서비스에서 성별분리통계가 가능한 부문은 자전거대여소의 성별 이용률, 자전거수리서비스의 성별 이용률, 통근·통학자자의 성별 자전거이용률, 자전거 보관대(주차장) 성별 이용률 등이다. 이외에도 자전거친화타운조성사업 범위에는 들어와 있지 않지만 자전거이용활성화와 관련하여 성별분리통계가 가능한 부문은 자전거시범학교 내 자전거이용 학생의 성별 이용률, 자전거안전교육이수자의 학교급별 성별 비율, 자전거축제 참여자의 성별비율, 공공자전거의 남성용·여성용·어린이용 자전거 구매대수 등이다.

그리고 정책수혜자나 서비스 이용자에 대한 성별분리통계생산 뿐 아니라 서비스제공자에 대한 성별분리통계도 필요하다. 여기에는 자전거시범학교 담당교사의 성별비율, 자전거수리서비스 제공자의 성별비율, 자전거대여소 직원의 성별비율, 초·중·고등학교 자전거 안전교육 교사의 성별비율 등도 생산가능하다.

15) 96개 자전거시범학교 중 여중·여고·여대의 수를 살펴보면 중학교는 총 34개교 중 공학 27개교, 여중 1개교, 남중 6개교이며, 고등학교는 총 43개교 중 공학 27개교, 여고 4개교, 남고 12개교이다. 또한 대학교의 경우에는 전체 19개교중 여대는 3개교이고 공학은 16개교이다.

무엇보다 위에서 제시된 성별 분리된 통계가 작성되기 위해서는 자전거이용환경을 구축하는 과정의 초점이 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 등 관련 시설물의 시공에 중점이 있는 것이 아니라, 최종적으로 시설물을 사용하는 여성과 남성, 다양한 사회집단이 시설이용 시 느끼는 정책만족도를 향상시키고자 하는데 있다는 인식의 전환이 필요하다. 이러한 인식전환이 있을 때 자전거이용자와 비이용자의 불편, 불안, 불쾌한 점이 무엇인지 파악하려는 필요성이 느껴지고, 그들의 특성을 이해하기 위해 성 및 사회·경제적 집단별 자전거이용특성을 분석할 것이다.

1-3. 관련 법령 및 사업 지침에서 제시하고 있는 인적 통계 양식이 성별통계가 가능하도록 되어있으며, 성별 관련내용이 있는가?

자전거 관련 법률에는 인적 통계를 성별분리 작성할 근거조항을 가지고 있지 않다. 구체적으로 ‘자전거이용활성화에 관한 법률’, ‘자전거이용시설의 구조·시설기준에 관한 규칙’, ‘서울특별시 자전거이용활성화에 관한 조례’는 자전거관련 기본법으로 자전거이용 시설정비는 물론 자전거관련정책 전반에 걸쳐 지원할 수 있는 근거가 되고 있는 법률들이다. 하지만 이 법률들은 자전거이용시설·자전거횡단도 등 자전거관련용어의 정의, 자전거도로에 대한 구분, 자전거의 통행방법과 통행자에 대한 보호, 자전거의 무단방치 금지, 자전거이용시설 및 자전거이용자의 안전과 편리를 도모하기 위한 국가 및 지방자치단체의 책무, 자전거도로의 설계속도·도로 폭·포장 및 배수 등 자전거이용시설 설치를 위한 기준 등 모두 자전거이용시설의 설치·유지관리 및 자전거이용자의 자전거도로 이용방법 등에 대해 규정하고 있을 뿐 자전거이용자 및 비이용자의 특성을 파악하기 위한 정보파악의 의무 및 통계의 작성방법에 대해 규정하고 있지 않다.

관련법인 도로의 구조·시설기준에 관한 규칙, 도로교통법, 도시계획시설기준에 관한 규칙, 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 등에서도 자전거도로 및 관련시설에 대한 규정 및 설치기준, 이용방법 등에 대해서만 언급하고 있을 뿐 특정 계층이나 인구집단의 자전거이용 활성화를 위한 언급은 찾을 수 없으며 특히 성별과 관련된 특별한 항목은 없다.

단 도시계획시설기준에 관한 규칙 제89조, 제95조, 제103조에서 학교, 공공청사 및 도서관 결정기준에 자전거전용도로 연계기준을 명시하고 있어서 이후 지역사회 내에서 여성이 많이 이용하는 공원, 판매시설 등에 자전거전용도로 연계기준을 명시할 수 있는 근거조항이 될 수 있을 것으로 판단된다. 또한 ‘교통약자의 이동편의 증진법’과 ‘장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률’에서 "교통약자"라 함은 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 자, 어린이 등 생활을 영위함에 있어 이동에 불편을 느끼는 자'로 규정하여 임산부와 영유아를 동반하는 여성 등을 규정하고 있다. 하지만 이외 여성을 별도로

고려하고 있지는 않았다.

자전거이용과 관련된 중앙정부 및 서울시 법률의 종류와 각 법률에서 다루고 있는 자전거관련 내용은 다음 <표 IV-6>과 같다.

표 IV-6 자전거관련 법률 현황

법명	관련조항	주요내용
자전거이용활성화에 관한법률	총5장 및 부칙	자전거이용의 시설정비, 이용방법, 벌칙, 범칙행위 처리 특례 등
자전거이용시설의 구조·시설기준에 관한 규칙	총 8조	자전거이용시설의 구조와 시설의 기술적 기준 제시, 자전거도로의 폭, 자전거주차장의 설치 등
서울특별시 자전거이용 활성화에 관한 조례	총5장 및 부칙	시장 등의 책무, 자전거이용시설의 정비, 자전거주차장의 설치 및 운영, 자전거이용활성화 등
도로의 구조·시설기준에 관한 규칙	제15조	자전거도로의 설치
도로교통법	제2, 12조	자전거도로의 정의, 통행방법
도시계획 시설기준에 관한 규칙 (도시계획법 시행령 제2조)	제2, 20, 21, 89, 103조	자전거전용도로의 결정, 설치기준, 도로폭, 학교 및 도서관 결정기준에 자전거전용도로 연계고려
대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률	제9조	대중교통육성 및 이용촉진을 위한 적극적 방안으로 대중교통기본계획에 자전거이용관련 시설 정비 포함
장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률	총14조 및 부칙	편의시설설치의 기본원칙 및 설치기준, 대상시설, 접근권, 시설주의 의무, 지도·감독 등
교통약자의 이동편의 증진법	총6장 및 부칙	교통약자 및 이동권에 대한 정의, 교통약자이동편의 증진계획, 이동편의시설 설치기준, 보행우선구역, 보칙 및 벌칙 등

(2) 정책(사업)의 성별관련성 파악

2-1. 자전거이용과 관련하여 여성과 남성의 서로 다른 현실과 요구가 있을 것이라고 생각하고 이를 파악하기 위해 노력하고 있으며, 이를 기획안에 반영하였는가?

사업계획 내용 중 여성과 사회적으로 다양한 집단에 대한 별도의 항목이 없으며, 계획입안자들도 자전거친화타운 조성사업의 성별관련성을 인지하지 못하고 있는 상태이다. 서울시 자전거교통담당관에 자료협조를 위해 방문하였을 때 공무원들은 자전거관련시설은 성별관련성이 없는 시설물로 성별영향평가의 대상정책이 될 수 없다는 태도를 보였다. 정책담당자들은 교통수단은 개인의 필요와 선호에 의한 선택이며, 도로시설은 누구에게나

같은 기회와 조건으로 주어진 중립적인 시설이라는 관점을 가지고 있었다. 그리고 자전거 이용관련 어린이·청소년, 저소득층은 정책적 지원이 필요한 대상이지만 여성이 자전거이용활성화정책에서 어떻게 고려될 수 있는 집단인지에 대해 회의적이었다.

즉 어린이 대상 안전교육은 모든 자치구에서 실시하고 있으며, 소득계층을 고려한 자전거이용활성화 사업으로 용산구의 경우에는 1년에 한 번씩 무단 방치된 자전거를 수리해서 저소득층에게 나누어주는 행사를 진행하고 있고, 송파구의 경우에도 저소득층 청소년들에게 자전거를 보급하는 사업을 가지고 있었다. 하지만 자전거이용과 성별이 어떤 관계가 있는지에 대해서는 회의적인 입장에서 의문을 제기하였다.

하지만 '서울시 및 자치구 담당공무원 FGI'에서 자전거이용과 관련된 세부적인 내용으로 들어가자 여성, 아동, 노약자들의 경우 자전거거치대가 복층인 경우 윗층 사용이 힘들 수 있으며, 자전거도로의 경우에도 간선도로보다는 자전거친화타운 내 이용률이 높을 수 있다고 생각하였다. 또한 자전거관련 민원전화의 경우 도로연결에 대한 문의가 많은데 남성들은 간선도로이용에 대해 거부감을 보이지 않지만, 여성들의 경우에는 간선도로 이용에 대해 위험과 안전에 대한 거부감을 가지고 있다고 파악하였다.

적극적 정책요구집단이라 할 수 있는 '자전거시민패트론티에 대한 FGI'에서 여성들은 여성과 남성의 차이를 고려한 정책을 만들기 위해 성별영향평가를 하고 있다는 설명에 대해 자전거관련 정책이 일방적으로 여성을 보호의 대상으로 파악하는 것에는 거부감을 보였다. 하지만 교통약자로서 아동, 여성, 노인 등을 배려한 정책입안 및 실행의 필요성에 대해서는 동의하였고 자전거이용 시 여성의 관점에서 느끼고 경험한 사례들이 정책에 반영되어야 한다는 데는 동의하였다. 또한 자전거이용자에 대한 설문조사결과에서도 여성 84.1%와 남성 76.4%가 여성친화적 자전거이용시설 조성이 중요하다고 응답하였다.

2-2. 자전거이용과 관련하여 파악할 수 있는 성별관련성에는 어떤 내용이 있는가?

정책담당 공무원, 자전거시민패트론티 등 성별영향평가과정에서 만난 공직자와 시민들 대부분은 '성 인지 관점, 여성의 관점을 정책에 반영한다'는 의미를 여성을 사회적 약자 또는 지금까지 정책에서 소외된 집단이라는 가정 하에 여성을 특별히 고려하는 정책을 시행하려고 한다는 생각을 가지고 있었다. 물론 성 인지 관점을 정책에 반영하고자 하는 성별영향평가의 목정 중의 하나는 우리사회에 존재하는 여성의 불평등한 관계, 정책에서 소외된 부분을 가시화하고 이를 시정하고자 하는 목적이 있다. 이럴 때 문제되는 질문은 '자전거이용에서 여성이 사회적 약자이고 정책에서 소외된 부분이 무엇인가?'라는 질문이다.

하지만 성 인지 관점, 여성의 관점은 여성과 남성의 신체적·행동과 태도·자기표현방식·성역할 등에 차이 때문에 삶의 형태와 사회적 지위가 다르게 형성되었고, 이에 정책에 대한 요구가 다를 수 있음을 이해하고 이러한 차이를 정책에 반영하여 정책대상집단인 여성과 남성 모두의 정책만족도를 향상시키고자 하는 목적도 가지고 있다. 이럴 때 문제되는 질문은 ‘자전거이용에서 여성과 남성의 이용행태나 정책요구의 차이가 무엇인가?’라는 질문이다.

이 두 가지 질문에 대한 답변이 ‘생활권 자전거친화타운조성사업’에 대한 성별관련성을 이해하는 초점이 될 것이다.

○ 자전거 이용률과 이용시간의 성별차이

2005년 인구·주택총조사 결과에 따르면 서울시에서 자전거로 통근·통학하는 44,345명 중 여성은 7,213명으로 여성이 16.3%에 불과하다. 세부적으로 남성의 경우 통근자보다 통학자의 자전거이용률이 높은 반면, 여성은 통근자의 자전거이용률이 높다. 또한 연령별 자전거이용률에서 남성의 경우 10대의 자전거 이용률이 다른 연령층에 비해 월등히 높은 데 비해 여성은 10대의 자전거 이용률이 가장 저조하고 오히려 30대와 40대의 자전거 이용률이 높았다.

서울시정개발연구원(2004)에서 실시한 서울시 가구통행실태조사에서 자전거이동의 92.5%는 5km 이내에서 이루어지는 것으로 조사되었으며, 서울시민의 81.62%가 통근·통학 시 자전거를 30분미만으로 이용하고 있었다. 성별로 나누어 이용시간을 살펴보기 위해 2004년 생활시간조사에서 이륜차이용 이동시간을 분석해보면 전체적으로는 하루 평균 여성의 경우 2.2분, 남성의 경우 5.9분으로 남성이 약 3.7분 이용시간이 길었다. 그리고 이륜차(자전거·오토바이)를 이동수단으로 선택한 사람들의 하루 평균 이동시간은 여성은 57.5분, 남성은 78.6분으로 측정되었다.

보통 자전거는 근거리 교통수단으로 이동거리와 이동시간이 적은 여성친화적 교통수단으로 이해되고 있는데, 여성의 이용률이 왜 저조한지에 대해서는 설명이 필요하다.

○ 자전거이용행태의 성별차이

가족일의 대부분을 주거지역 내에서 수행하고 있는 여성들의 경우 남성보다 자전거이용 1회 주행거리가 더 짧고, 자전거를 이용한다고 할지라도 여성은 자전거를 이용하는 횟수가 남성보다 적었다. 자전거를 이용하는 목적으로 남성은 출퇴근을 위해 이용한다는 응

답이 높고, 여성은 장보러 갈 때, 은행 관공서 등 가까운 공공장소를 방문할 때 이용한다는 응답이 남성보다 높았다. 또한 자전거를 이용하는 주된 이유도 남성은 건강에 좋아서 자전거를 이용한다는 응답비율이 높지만 여성은 목적지 바로 앞까지 갈 수 있어서, 요금 부담이 없어서 이용한다는 응답이 남성보다 높았다.

자전거이용행태는 성별 뿐만 아니라 연령과 혼인상태에 따라서도 차이를 보인다. 즉 연령별로 보면 10대는 학교나 학원 등의 등하교를 위해 매일 3km 미만의 거리로 이용하며, 시간적으로 빠르기 때문에 자전거를 이용하고 있는 비율이 높다. 반면 20대 이상은 한주 2~3회 이상 이용하는 비율이 높고, 남성은 출퇴근을 위해 여성은 장을 보거나 은행·관공서 등 공공장소를 방문하기 위해 자전거를 이용하며, 여성과 남성 모두 20대 이상은 건강에 좋아서 자전거를 이용한다는 응답비율이 높다.

혼인상태별로는 유배우자의 경우 남성과 여성 모두 건강이나 취미, 여가생활을 위해 자전거를 이용한다는 응답이 비혼자보다 높다. 하지만 같은 유배우자라 할지라도 여성은 남정보다 장보러가거나 가까운 공공장소를 방문할 때 자전거를 이용하는 비율이 높은 반면, 남성은 출퇴근을 위해 자전거를 이용하는 비율이 높다. 자전거를 이용하는 이유에서는 비혼자들의 경우 시간적으로 빨라서 자전거를 이용하는 비율이 높은 반면 유배우자들의 경우에는 건강에 좋아서 이용하는 비율이 높게 나타났다.

○정책요구도의 성별차이

- 접근성과 이동성

서울시에서 시행하고 있는 네 가지 차원의 자전거도로망 구축사업에 대해 우선 필요하다고 생각하는 자전거도로 구축사업이 무엇인지 질문한 결과, 여성의 경우 생활권단위 자전거도로 구축이 우선필요하다는 응답이 50.7%로 남성의 47.1%보다 약간 높다. 반면 남성은 한강과 한강지천의 자전거고속 도로망 구축이 우선필요하고 응답한 비율이 14.7%로 여성의 9.1%보다 약간 높게 나타나 차이를 보인다. 생활권단위에서 근거리 이동이 편리하도록 조성할 수 있는 자전거도로망 및 자전거보관대(주차장) 구축사업에 대해서 조사한 결과도 여성의 경우 판매시설 연결이 우선필요하다는 응답이 30.6%로 남성의 14.7%보다 월등히 높으며, 남성의 경우에는 대중교통 연계와 여가공간 연결이 우선 필요하다는 응답이 여성보다 높게 나타났다. 이는 여성과 남성의 자전거 이용용도 및 이유의 차이를 반영하는 데 여성은 마을 내에서 장을 보거나, 가까운 공공장소를 방문할 때 이용하고 남성은 출퇴근이나 건강을 위해 자전거를 이용하는 비율이 높기 때문이다.

성별뿐만 아니라 연령이나 경제활동여부, 혼인상태에 따라서도 정책요구가 다른 것으로

나타난다. 즉 지역사회 안에 머물러 있는 경제활동이 없는 유배우 여성들 그리고 통학을 위해 자전거를 이용하는 학생들일수록 생활권단위 자전거도로망 구축사업이 우선되어야 한다는 요구가 높다. 또한 경제활동이 없는 유배우 여성들은 지역사회 내 판매시설과 공공시설을 중심으로, 10대의 학생들은 학교를 중심으로, 경제활동이 있는 여성과 남성들은 대중교통과 쉽게 연계될 수 있는 자전거이용환경이 우선 구축되기를 원하고 있었다.

이렇게 성별, 연령별, 경제활동여부나 혼인상태에 따라 시민들이 우선적으로 필요로 하는 자전거도로망 및 자전거이용환경구축의 우선순위가 다른 것은 그들의 일상생활에서 자전거를 이용하기 위해 필요한 정책요구를 반영하고 있다. 이는 서울시가 자전거전용도로망 구축사업 중 어느 곳에 우선투자하고 어느 집단을 자전거 주 이용자로 끌어들이 교통수단으로 자전거를 이용하도록 할 것인지 정책적 결정이 필요하다는 것을 의미한다.

- 자전거도로 및 자전거보관대(주차장)시설의 안전·편리·쾌적 요소

자전거도로와 자전거보관대(주차장) 이용환경에 대한 자전거이용자들의 만족도는 여성과 남성 모두 보통 이하였지만 향후 자전거를 안전하고 편리하게 이용하기 위한 정책적 중요성과 필요성에 대한 요구는 여성과 남성 모두 4점 이상으로 높았다. 특히 높은 중요성과 요구도를 가진 항목들을 열거하여 보면 자전거의 도난·훼손 예방시설 4.44, 날씨변화에도 안심할 수 있는 자전거보관시설 4.44, 야간이용시 안전성, 4.40, 자전거주행시 충돌위험성 4.38, 자동차의 위협을 받지 않는 자전거 이용환경 4.37, 자전거도로의 어둡지 않은 조명시설 4.35, 자전거 주차장의 보행통로확보 4.31 등으로 나타났다.

하지만 성별 차이도 보이는데 여성은 남성보다도 자전거도로와 자전거보관대(주차장)를 안전하고 편리하게 이용하기 위한 시설에 대한 만족도는 낮은 반면 정책 요구도는 더 높은 것으로 나타난다. 특히 야간이용시 안전성 확대, 자전거도로 중 외진 곳에 안전을 위한 CCTV 설치 확대, 부드럽고 편안한 자전거 도로 색상, 자전거운행 중 위험상황 발생시 도움요청을 위한 시설 설치 등에 대한 요구도가 남성과 많은 차이를 가지는 것으로 나타난다. 여성은 안내표지와 노면상태, 도로연결턱과 같은 세부적인 사항에 대해서도 중요하게 고려하고 있으며, 신체적 조건 때문에 경사도에도 민감하였다.

자전거보관대(주차장) 시설에 대해서도 이용방법이나 자전거출입을 유도하는 바닥 등의 안내표지, 보행통로 확보, 안전한 바닥재료, 주차공간의 조도 및 야간조명, 주차공간의 개방감 또는 시야확보, 자전거수리 및 정비서비스 운영 등에 대해서는 여성의 요구도가 높다. 반면 중·장거리 이동자(출퇴근자 등)를 위한 샤워장 설치에 대해서는 남성보다 요구도가 낮게 나타났다.

- 여성친화적 자전거이용환경 조성

여성은 여성친화적 자전거이용시설 조성에 대한 찬성률이 83.7%로 남성의 76.4%로 높고, 여성친화적 자전거이용시설을 조성하기 위해서는 여성과 남성 모두 여성이나 아동, 노인의 관점을 정책과정에 적극 반영하는 것이 필요하다고 응답하였다.

2-3. 사업계획 내용 중에 여성 또는 사회적 이동약자(어린이, 노인, 노인이나 아이와 함께 이동하는 사람, 장애인 등)를 위한 별도의 항목이 있는가?

서울시의 자전거이용활성화 종합계획, 자전거친화타운조성계획 등에는 여성 또는 사회적 이동약자를 위한 별도의 내용이 마련되어 있지 않았다. 단 자치구 단위에서 어린이를 위한 자전거 안전교육과 저소득층과 청소년들에게 자전거를 보급하는 사업 등이 산발적으로 실시되고 있을 뿐이다. 하지만 자치구에서도 여성을 고려한 별도의 사업은 없는 상태이다. 이는 자전거이용환경 구축이 여성 또는 사회적 이동약자와 어떤 관계를 가질 수 있는지에 대한 인식이 아직 없기 때문이다.

자료요청을 위해 서울시 자전거교통담당관에 방문하면 공직자들의 반응은 일반 보도는 장애인의 관점에서 무장애(Barrier Free)설계가 가능하지만, 자전거도로는 무장애 설계와 관계없는 분야이며 여성은 사회적 이동약자로 보는데는 무리가 있다는 의견이었다. 따라서 여성의 이동행동패턴과 생활경험의 차이를 반영하고자 하는 성 인지 관점은 더더욱 반영하기 힘든 분야라는 반응이었다. 또한 서울시 및 자치구 담당공무원 FGI에서도 성 인지 관점을 자전거교통정책에 어떻게 적용할 수 있는지 의문시하였다.

공직자들에게 우선 필요한 것은 자전거도로와 관련시설은 장애인, 유아나 장애인을 동반한 자, 가족, 노인, 짐을 가진 시민¹⁶⁾ 등 누구든지 언제나, 다양한 목적을 가지고 이용할 수 있는 시설이라는 인식의 전환이 필요한 것으로 보인다. 또 여성 등 사회적 집단에 따라 교통수단에 대한 접근성이 다르며 정책요구가 다를 수 있음을 인지하는 능력이 우선 필요한 것으로 보인다.

16) 1993년 서독에서는 점차 비중이 높아가고 있는 노년인구의 75%와 유년인구의 79%가 녹색교통수단을 선호하는 것으로 나타났다(김세용 외, 1999; 150).

	
〈 장애인의 자전거이용 〉	〈 어린이의 자전거이용 〉
	
〈 유아를 동반한 자전거이용 〉	〈 노인의 자전거이용 〉

2-4. 생활권 자전거친화타운조성사업의 목적 및 수단이 정부의 관련 양성평등정책(여성발전기본계획 등)과 부합하는가?

생활권 자전거친화타운조성사업의 목적은 근거리 내에서 자전거이용을 활성화하기 위한 정책이다. 따라서 마을 안에서 여가, 가사관련, 가족돌봄관련 이동이 많은 여성들에게 대중교통과의 연결수단을 제공하고 이동수단이 된다는 점에서 여성들의 이동성과 접근성 향상에 기여할 수 있다. 특히 여성의 경우 운전면허소지자 비율이 낮고(남성 61.6%, 여성 38.4%), 경제적 이유로 자동차를 이용할 수 없는 경우 이들에게 이동성을 제공하여 여성의 사회참여 및 일상생활을 위한 시설공간으로의 접근성을 향상시킬 수 있다는 점에서 성 평등한 사업이다.

또한 여성의 창의적이고 섬세한 감성과 행동패턴을 고려하여 자전거도로 및 보관대(주차장) 시설의 안전, 편리, 쾌적 요소가 실현될 수 있다면 일상생활에서 여성의 불편, 불안한 점을 해소하여 여성의 도시환경만족도를 높일 수 있는 사업이다.

(3) 정책(사업) 결정과정의 양성평등 참여

3-1. 도시교통정책심의위원회의 성별비율이 최소 30%를 넘는가? 또 위원회의 논의 내용에 성별 또는 사회적 약자를 위한 언급이 있는가?

자전거교통담당관 내에 구성된 공식적인 위원회는 없는 것으로 파악된다.¹⁷⁾ 자전거관련 정책은 서울시 도시교통본부 교통정책담당관에 있는 도시교통정책심의위원회의 총괄을 받고 있기 때문에 자전거관련 정책의 세부적인 내용에 대한 논의는 이루어지지 않는다고 하였다. 도시교통정책심의위원회는 총 21명으로 구성되었으며 시 공무원 8명과 전문가 13명으로 구성되어 있다. 외부 위원은 교통, 도시계획, 환경계획, 국토설계, 행정 전문가들로 구성되었으며, 현재 당연직에는 여성이 없고 위촉직에는 총10명 중 여성이 3명으로 23.1%의 점유비율을 보여 30%비율에 미치지 못하였다. 여성위원은 연구소 연구위원과 교수들이었다.

표 IV-7 도시교통정책심의위원회 현황

구 분	여성	남성	계	여성비율
당연직(공무원)	0	8	8	0.0%
위촉직(민간위원)	3	10	13	23.1%
전 체	3	18	21	14.3%

자료: 서울시 도시교통본부, 교통정책담당관, 2009년 4월 30일 기준

17) 서울시 및 자치구 담당공무원 FGI에서 서울시는 자전거교통담당관 내에 공개할 수 없는 비공식적인 위원회가 구성되어 있는데 여기에는 20분 중 3~4명이 여성이며, 여성들은 시정개발연구원, 안전관리공단, 일반엔지니어링 업체 이사 분으로 구성되어 있다고 하였다. 하지만 이들도 관련 회의에서 여성이나 다른 사회적 집단에 대한 언급은 하지 않았다고 기술하였다.

서울시 및 자치구 담당공무원 대상 FGI에서 자치구들의 경우에도 자전거정책에 직접 관련된 위원회가 아직은 구성되어 있지 않으며 교통정책심의위원회가 자전거정책을 총괄하고 있다고 기술하였다. 교통정책심의위원회는 총9명~10명 내외로 구성되어 있는데 그중 평균 2명 정도가 여성위원이라고 응답하였고, 위원회의에서 여성이나 특정 사회적 집단에 대한 고려나 언급은 없었다고 응답하였다.

도시건설이나 건축, 도로교통 분야는 여성 전문인이 소수인 분야로서 남성 중심의 분야로 인식되어 왔고, 이 분야에서의 여성의 진출은 남성에 비해 상대적으로 부진하였다. 따라서 그동안 여성들의 시각과 소수자 및 사회적 약자의 시각을 의제화하거나 정책에 반영하는데 근본적인 한계가 있었던 것으로 보인다.

하지만 향후 한국건설기술인협회, 여성건설인협회, 여성건축인협회 등 여성전문가 풀을 확보하고 있는 단체와 연계하여 수도권에서 활동하고 있는 도로교통분야 여성전문가명단을 확보할 필요성이 있다. 또한 자전거친화타운 조성사업이 자전거도로 및 보관대(주차장)와 같은 시설관련 정책일 뿐 아니라 자전거를 교통수단으로 받아들이고 교통약자에 대한 배려와 함께 자전거 이용률이 낮은 집단에게 자전거이용을 활성화하고자 하는 문화와 교육 정책의 측면이 있기 때문에 여성 및 복지 분야 전문가와 NGO를 포함하여 위원회를 구성할 필요가 있을 것으로 보인다.

3-2. 자전거교통담당관의 성별 직급별 비율은 어떠한가?

도시교통본부의 여성비율은 11.1%이며 특히 관리직급인 5급 이상 여성비율은 2.9%에 불과하다. 하지만 자전거교통담당관의 경우 여성비율은 22.2%이고, 5급 이상 관리직급의 비율은 20.0%로 타 부서보다 여성비율이 높은 편이다. 자전거교통담당관에는 현재 6급 이하에서 8·9급 공무원은 없고 7급에 여성이 한명 있고, 과장급이 여성으로 도시교통본부에서 유일한 4급 이상 여성인원이다.

표 IV-8 서울시 도시교통본부 성별 직급별 직원현황

단위: 명

부서명	합계				5급이상				6급이하			
	남	여	계	여성비율	남	여	계	여성비율	남	여	계	여성비율
합 계	885	110	995	11.1	102	3	105	2.9	308	37	345	10.7
교통정책담당관	34	12	46	26.1	8	0	8	0.0	16	2	18	11.1
버스정책담당관	21	9	30	30.0	6	0	6	0.0	8	5	13	38.5
운수물류담당관	26	4	30	13.3	6	0	6	0.0	16	2	18	11.1
주차계획담당관	17	5	22	22.7	5	0	5	0.0	11	2	13	15.4
교통운영담당관	25	4	29	13.8	6	0	6	0.0	11	1	12	8.3
교통지도담당관	57	5	62	8.1	5	0	5	0.0	5	3	8	37.5
교통정보센터	17	5	22	22.7	4	0	4	0.0	7	2	9	22.2
자전거교통담당관	14	4	18	22.2	4	1	5	20.0	8	1	9	11.1
도로계획담당관	25	2	27	7.4	6	0	6	0.0	17	0	17	0.0
도로행정담당관	22	4	26	15.4	5	0	5	0.0	9	2	11	18.1
도로관리담당관	41	8	49	16.3	6	2	8	25.0	27	3	30	10.0
도로교통시설담당관	46	6	52	11.5	7	0	7	0.0	16	2	18	11.1
가로환경개선담당관	17	2	19	10.5	4	0	4	0.0	10	0	10	0.0
동부도로교통사업소	87	5	92	5.4	5	0	5	0.0	29	1	30	3.3
서부도로교통사업소	85	12	97	12.4	5	0	5	0.0	22	4	26	15.4
남부도로교통사업소	83	7	90	7.8	5	0	5	0.0	25	2	27	7.4
북부도로교통사업소	88	8	96	8.3	5	0	5	0.0	23	3	26	11.5
성동도로교통사업소	92	3	95	3.2	5	0	5	0.0	25	1	26	3.8
강서도로교통사업소	88	5	93	5.4	5	0	5	0.0	23	1	24	7.2

주: 기능직·계약직 제외

자료: 서울시 도시교통본부, 교통정책담당관, 2009년 4월 30일 기준

3-3. 관련위원회 이외 정책결정과정에 영향을 미칠 수 있는 조직이 있는가? 또는 여성 및 다양한 집단의 의견을 수렴하기 위한 통로가 마련되어 있고 구성원들의 성별비율은 어떠한가?

서울시 자전거교통담당관 내에는 자전거이용환경에 대한 시민의견을 수렴하기 위해 시민 스스로의 자원에 의한 자전거시민패트론탄을 구성하고 있다. 자전거시민패트론탄은 2달에 한번정도 서울시와 정규모임을 가지고 있으며, 부정기적으로 권역별 모임을 가지고 있다. 하지만 시민패트론탄 총84명 중 여성은 27명으로 그 구성비율이 32.1%에 불과하

다. 여성시민의 자전거시설에 대한 평가, 정책 만족도 및 정책요구도 등에 대한 적극적인 의견수렴을 위해서는 여성시민의 더 많은 참여가 이루어져야 할 것으로 보인다. 연령별로 보면 30대와 50대 이상 연령에서 여성의 참여율이 낮은 것으로 보인다.

하지만 이들은 전문적으로 자전거를 즐기는 동호회성격을 가지고 있기 때문에 생활권 역 안에서 일상적으로 자전거를 이용하는 여성들이나 혹은 이용하지 않는 여성들의 의견 수렴을 위한 통로도 마련될 필요가 있을 것으로 생각된다. 즉 구 단위에서 지역 여성들이 마을 내 자전거도로 연결, 안전하지 못한 장소, 자녀들의 안전 등에 대해 모니터링도 하고 정책제안도 하면서 서울시 및 자치구와 함께 자전거이용환경을 만들어갈 수 있는 거버넌스 과정이 필요하다. 서울시 및 자치구 담당공무원 FGI에서 양천구의 경우에는 자전거 거여머니동호회가 80명 정도로 구성되어 있으며 이들과 연간 1~2회 정도 의견수렴과정을 거친다고 하여 거버넌스의 좋은 모델이 될 수 있을 것으로 생각된다.

표 IV-9 | 성별 연령별 서울시 자전거패트롤단 현황

단위: 명(%)

연령	20-29세	30-39세	40-49세	50세이상	소계
여성	9(33.3)	4(14.8)	10(37.0)	4(14.8)	27(100.0)
남성	9(15.8)	19(33.3)	17(29.8)	12(21.1)	57(100.0)
전체	18(21.4)	23(27.4)	27(32.1)	16(19.0)	84(100.0)

자료: 서울시 자전거교통담당관 내부자료

3-4. 성평등 정책개선 또는 여성위원 위촉이나 여성의 의사결정 참여확대를 위한 구체적인 노력(여성전문가 pool 확보 등)이 있는가?

도로교통위원회 담당공무원은 여성의 참여율을 높이기 위해 계속적으로 노력하고 있으나 적합한 여성전문가를 찾기가 쉬운 일은 아니라고 하였다.

도로교통, 건축, 건설, 환경, 토목 등의 분야에서 여성전문가 비율은 아래의 표에서 보듯이 서울시 건설기술자 중 14.6%이고, 여성기술사의 비율은 1.5%에 불과하다. 또한 교통분야 건설기술자 중에서 여성비율은 16.4%이고, 여성기술사의 비율은 10.1%로 나타났다. 교통분야 여성기술사의 비율이 다른 분야에 비해 높기는 하지만 아직도 매우 낮은 수치라는 것을 알 수 있다. 그렇기는 하지만 현재 서울시에 등록된 여성건설기술자로 파악되는 2만여명의 여성전문가들이 있기 때문에 이들이 각 분야의 정책자문가로 참여할 수 있는 구체적인 방안마련이 필요하다.

표 IV-10 서울시 성별 건설기술자 수 현황

분야	구분	여성	남성	합계	여성비율
총계	합계	19,298	112,630	131,928	14.6
	기술사	128	8,417	8,545	1.5
	기사	6,933	40,404	47,337	14.6
	산업기사	2,425	14,819	17,244	14.1
	학력경력자	9,802	48,458	58,260	16.8
	경력자	10	532	542	1.8
토목	소계	2,502	42,314	44,816	5.6
	기술사	4	4,128	4,132	0.1
	기사	664	14,675	15,339	4.3
	산업기사	222	4,410	4,632	4.8
	학력경력자	1,610	18,894	20,504	7.9
	경력자	2	207	209	1.0
건축	소계	13,164	56,923	70,087	18.8
	기술사	62	3,494	3,556	1.7
	기사	4,393	18,777	23,170	19.0
	산업기사	1,715	8,130	9,845	17.4
	학력경력자	6,991	26,229	33,220	21.0
	경력자	3	293	296	1.0
국토개발	소계	2,485	5,251	7,736	32.1
	기술사	32	266	298	10.7
	기사	1,215	2,170	3,385	35.9
	산업기사	296	633	929	31.9
	학력경력자	938	2,156	3,094	30.3
	경력자	4	26	30	13.3
안전관리	소계	257	4,930	5,187	5.0
	기술사	1	169	170	0.6
	기사	116	2,866	2,982	3.9
	산업기사	78	1,350	1,428	5.5
	학력경력자	62	542	604	10.3
	경력자	—	3	3	0.0
교통	소계	121	618	739	16.4
	기술사	14	124	138	10.1
	기사	75	349	424	17.7
	산업기사	—	2	2	0.0
	학력경력자	31	142	173	17.9
	경력자	1	1	2	50.0
환경	소계	769	2,594	3,363	22.9
	기술사	15	236	251	6.0
	기사	470	1,567	2,037	23.1
	산업기사	114	294	408	27.9
	학력경력자	170	495	665	25.6
	경력자	—	2	2	0.0

주: 서울시 건설기술자 현황은 거주지를 서울시로 등록한 건설기술자의 수임(2008년 12월 기준)

자료: 한국건설기술인 협회

(4) 성 인지적 예산편성

4-1. 예산편성 시 자전거이용 남녀비율과 사업에 성별요구를 고려하여 여성의 자전거이용활성화를 위한 예산이 별도로 책정되어 있는가?

노원권역 및 송파권역 자전거친화타운조성사업 예산은 총 6,362백만원인데 이중 자전거전용도로 및 자전거보관대 시설구축에 4,261백만원이고 나머지 2,101백만원은 시설구축을 위한 노무비·관리비이다. 또한 자전거교통담당관 전체 예산 중 자전거도로망 건설사업 예산이 72.4%를 점유하고 있고, 자전거도로망 건설사업 예산 중 생활권역 자전거전용도로 설치에 8,421백만원, 41.7%가 배정되어 있다. 자전거도로망 건설예산 이외에는 자전거시범학교 통학로 정비, 자전거거치대, 공기주입기 등 시설지원, 자전거주차장 설치, 자전거대여소 개축 등 시설정비사업에 3,825백만원이 배정되어 있고, 시설정비이외 예산으로는 자전거시범학교 운영지원예산에 168백만원만이 배정되어 있다. 결국 예산이 시설설치 및 정비 중심으로 배정되어 예산의 성 평등성을 분석하는 데는 한계가 있다.

자전거이용환경 구축이라 하면 자전거도로, 자전거보관대(주차장) 등 기본 시설을 구축하는 작업이라는 인식이 있고, 자전거이용자의 성별비율에 대한 정확한 통계에 기반하여 정책을 집행하지 않으며, 여성과 남성의 서로 다른 요구를 수렴해야 한다는 성 인지적 관점이 결여되어 있다. 따라서 성별 요구를 고려한 예산이 따로 배정되어 있지 않고, 정책수혜가 낮을 것으로 예상되는 집단을 위한 별도의 예산도 부재하다. 결국 서울시 자전거친화타운조성사업의 자전거도로와 보관대(주차장)를 포함한 관련시설 구축사업이 여성 및 다양한 사회집단의 요구를 반영하여 예산이 집행되고 있다고 볼 수 없다.

4-2. 모집단과 비교하여 수혜도가 낮을 것으로 예상되는 집단을 위한 별도의 예산이 편성되어 있는가?

점검 포인트	세부 내용
정책 및 사업 수혜자 요구도 조사	☐ 실시 ☒ 미실시
수혜도가 낮을 것으로 예상되는 집단은?	☒ 여성 ☐ 남성 ☐ 해당사항 없음
수혜도가 낮을 것으로 예상되는 집단을 위한 별도의 예산이 편성되어 있는가?	☐ 있음 ☒ 없음

현 서울시 자전거 이용자 실태 및 성별 자전거이용행태나 정책요구의 차이에 대한 자료가 없는 상태여서 정책수혜도에 대한 성별 차이를 정확하게 예측할 수 없다. 하지만 통

계청의 인구주택총조사(2005) 결과에 의하면 서울시 통근·통학 시 자전거를 교통수단으로 이용하는 44,345명 중 여성은 7,213명(16.4%)에 불과하다. 또한 통근·통학자를 포함하여 일상생활에서 자전거·오토바이 등 이륜차를 이용한 이동행동 참여자의 비율을 보더라도 여성은 3.9%, 남성은 7.5%여서 여성의 통근·통학 이외 목적을 위한 이동에서도 자전거이용률이 남성보다 낮다. 따라서 자전거친화타운조성사업이 시행되었을 때 여성 자전거이용 수혜자가 낮을 것으로 예상된다. 하지만 여성의 자전거이용률을 높이거나 지원하기 위한 별도의 예산은 서울시에 책정되어 있지 않았다.

또한 연령집단으로 나누어보면 10대 여성의 자전거이용률이 특히 낮은 것으로 나타난다. 서울시 통근·통학 시 자전거를 교통수단으로 이용하는 44,345명 중 10대가 11,975명(27.0%)을 점유하고 있기 때문에 오히려 10대는 자전거이용률이 가장 높은 집단이다. 그리고 10대 여성의 통근·통학 시 자전거 이용자 수는 514명으로 10대 이용자의 4.3%에 불과하다. 하지만 10대 여성의 자전거이용률을 높이기 위한 정책예산이 따로 배정되어 있지 않다.

따라서 향후 저전거 이용률이 낮은 여성을 위한 별도의 예산을 책정하거나 인적대상사업은 성별로 분리된 예산계획을 하고 기존의 시설중심 예산도 그 시설의 성별 관련성에 대한 예산설명이 필요하다.

(5) 성 인지적 홍보

5-1. 홍보자료의 콘텐츠나 삽화 등이 성 형평한가?

운동이나 레저를 넘어서서 생활교통수단으로서 자전거이용활성화를 위해서는 시민의 참여가 가장 중요하다. 아래 사진은 서울시에서 제공된 자전거이용활성화를 위한 언론보도 자료에 수록된 사진들이다.

먼저 홍보사진의 등장인물을 보면 여성이 등장하고 있지 않아 아래의 네델란드 암스테르담과 호주의 자전거계획에 등장하는 사진과 대조를 이룬다. 또한 사진에서 서울시의 경우 여가·레저로 자전거를 즐기는 모습과 대중교통 환승을 위한 주차시설 이용이나 계단이용의 편리성, 자전거를 가지고 지하철도를 탈 수 있는 시범운영 내용 등이 홍보되고 있다. 하지만 여성의 경우 자전거 출퇴근이나 여가·레저보다는 가족과 함께, 지역사회에서 판매시설이나 도서관·은행 등의 공공시설이용을 위해 자전거를 이용하는 경우가 많다. 따라서 자전거이용활성화를 위한 홍보는 여가, 레저, 출퇴근 이외 일상생활 속에서, 마을 내에서 가족과 함께 자전거를 이용하는 사람들의 모습 등이 함께 보여져 다양한 사람들의 이용모습이 대표되어야 할 것이다.

	
〈 2009년 하이서울 자전거대행진 홍보사진 (2009년 4월 25일) 〉	〈 서울지하철 자전거주차장 및 경사로 홍보사진 (2009년 8월 17일) 〉
	
〈 자전거 휴대탑승 시범운영에 대한 홍보사진 (2009년 8월 26일)〉	〈 성수대교, 가양대교 자전거엘리베이터 설치 홍보사진(2009년 10월 26일) 〉
	
〈 암스테르담의 자전거타기 홍보 포스터 〉¹⁸⁾	〈 Australian national cycling strategy 2005-2010, Australian Bicycle Council Web Home page 〉

Ⅱ 그림 IV-2 Ⅱ 자전거홍보 사진

18) 임영태 외(2008), 고유가시대 자전거이용활성화방안 연구에서 재인용

5-2. 사업에 대해 성별로 동등하게 인지하고 있는가?

생활권단위 자전거이용 활성화를 위해 시행하고 있는 정책들에 대해 인지여부를 살펴본 결과 자전거보관대(주차장) 시설과 자전거 전용도로에 대해서는 65% 이상의 인지율을 보였지만 그 외의 정책들에 대해서는 50%이하의 인지율을 보이고 있다. 성별로는 정책의 인지여부에 많은 차이가 있는 것은 아니었으며 공공임대 자전거시스템 구축사업에 대한 여성의 인지비율이 약간 낮을 뿐이다. 하지만 본 연구에서 시행한 조사는 자전거이용자를 대상으로 실시하였기 때문에 자전거비이용자들을 대상으로 하면 다른 결과가 도출될 수도 있다.

영국 런던시는 정보부문에서 자전거이용의 장점에 대한 홍보를 민족(ethnic) 대중매체뿐 아니라 타겟집단을 정하여 한다. 스코틀랜드 정부도 여성의 이동에 대한 장애물을 제거하기 위한 체크리스트 중에 교통수단을 이용하는 다양한 그룹을 위해 다양한 형식과 언어로 정보가 제공되고 있는지에 대해서 체크하고 있다.

하지만 서울시 담당공무원의 경우에는 사회적 집단을 타겟팅하여 홍보할 필요성에 대해 느끼지 못하며, 시민 모두에게 동등하게 정보가 제공되고 있다고 생각하였다.

5-3. 성별 홍보자료에 대한 습득경로를 고려하여 홍보하고 있는가?

서울시 자전거이용활성화를 위한 홍보는 언론을 통해서 주로 시행되고 있다. 언론은 무작위로 대중에게 다가간다는 점 때문에 성별로 동등하게 인지할 수 있는 수단으로 생각된다. 하지만 서울시민들의 TV시청 비율은 여성 95.7%, 남성 95.1%로 거의 비슷하지만, 지면으로든 인터넷으로 든 신문을 보는 사람 비율은 여성 69.7%, 남성 84.3%로 14.6%p의 많은 차이를 보이고 있다(통계청, 2007, 사회통계조사). 따라서 정보획득 수단 대한 집단별 차이를 고려한 홍보방안의 마련이 요구된다.

또 자전거시민패트론티단 FGI에서는 자전거운행 중 갑자기 바람이 빠지거나 고장이 났을 때 가까운 수리점이 어디에 있는지, 서울시내의 익숙하지 않은 길에서 자전거도로가 어떻게 연결되는지 등을 몰라서 당황한 경험을 이야기하였다. 따라서 자전거이용관련 자전거도로뿐 아니라 근처의 수리가 가능한 지점, 휴식·편의시설, 연계되는 공원, 위험한 장소 등을 표지한 안내서를 만들어, 다양한 이용자들이 접할 수 있는 장소에서 배포하는 작업이 있어야 할 것으로 보인다.

또한 서울시 및 자치구 담당공무원 FGI에서 '자전거 이용률이 낮다고 생각되는 집단을 고려하여 자전거이용활성화 정책에 대한 사업내용이나 전달수단을 다르게 하여 홍보한 경험이 있습니까?'라고 질문하여 보았다. 예를 들어 '서울시(OO구)의 자전거도로가 OOkm

확대 됩니다'라는 홍보보다는 '가족과 함께 강변에서 자전거로 여가를 즐겨보세요' 또는 '시장보러 가실 때 자전거를 타고가세요! 서울시(OO구)에서 대중교통요금의 0%를 교통카드에 적립해 드립니다!'라는 내용으로 전환하였다거나, 언론보도이외에 타겟집단을 정하여 새마을부녀회나 반상회 등을 통해 자전거정책과 이용활성화에 관한 홍보를 시도한 적이 있는지에 대해 질문이었다. 이에 대해 서울시 및 자치구 담당공무원들은 그런 경우는 지금까지 없었다고 응답하였다.

런던 교통국은 교통체계에 내재하는 장애들 중의 하나로 정보(information)의 접근을 명시하고 있다. 대중교통 이용관련 정보접근 부족은 대중교통을 이용하는 데 큰 장애라는 것이다. 하지만 아직까지 서울시는 자전거이용 관련 정보전달이 타겟집단별로 세분화되기 보다는 대시민홍보가 주를 이루고 있으며, 정보접근능력에 있어 사회집단에 따른 차이가 있을 수 있다는 인식을 가지고 있지 않다.

표 IV-11 서울시 자전거이용활성화 관련 홍보

홍보방법	내 용
언론을 통한 홍보	월별 중점시책을 지속적·전략적으로 홍보 (자전거이용활성화 종합계획 발표, 자전거슬로프, 지하철내 자전거탑승, 자전거보험 등)
시민의견수렴과정을 통한 홍보	차도상 자전거전용도로 설치에 대한 서울시민 1,000명에 대한 여론조사
시민대토론회 개최	자전거이용활성화 종합계획에 대한 시민단체 대표 및 전문가 의견수렴
자전거축제 개최	청계천로에서 각종 자전거 쇼, 자전거퍼레이드, 자전거묘기 등

2) 노원권역 및 송파권역 자전거친화타운 조성사업 시공현장에 대한 성별영향평가

노원권과 송파권역 자전거친화타운 조성사업은 2008년 5월부터 올해 5월까지 설계계획이 완성되었고, 설계계획에 대한 서울지방경찰청과 교통심의규제 협의를 통해 올해 12월 까지 시공이 완성될 예정이다.

2009년 10월 말 현재 노원권역은 총 7개 구간에서 수락산길, 늘푸른길, 한글비석길, 느터울길, 당현길은 자전거전용도로를 확보하고 도로에 자전거전용도로 구획선을 설치한 상태이다. 하지만 방학·노원길, 당고개길은 아직 자전거전용도로 시공이 착수되지 않은 상태이다.¹⁹⁾ 송파권역은 총 6개 구간 중에서 풍성학교길만 완공상태이며 올림픽로, 가람길, 오금로, 교통공원길, 아산병원길 구간은 공사가 착수되지 않은 상태이다.²⁰⁾

19) 노해길은 자전거전용도로 설치계획이 취소된 상태임

20) 송파권역 자전거친화타운 노선 중 계획서에는 포함되어 있던 신천동길 구간이 설계계획에서는 삭제

서울시에서 추진하고 있는 노원권역과 송파권역 자전거 친화타운 조성사업 노선 구간을 지도로 나타내 보면 다음 <그림 IV-3>와 <그림 IV-4>과 같다.



그림 IV-3 노원권역 자전거친화타운 자전거도로 노선



그림 IV-4 송파권역 자전거친화타운 자전거도로 노선

되면서 총 구간길이가 8km에서 6.09km로 단축되었다.

연구자는 시공에 착수한 노원권역의 한글비석길, 느티울길, 당현길과 송파권역의 풍성학교길을 직접 방문하여 자전거전용도로 및 자전거보관대를 중심으로 성형평성지표를 적용하여 현장을 둘러보았다. 자전거보관대는 현재 갖추어진 경우가 드물었으며, 친화타운 자전거도로상에 위치한 지하철역의 보관대를 중심으로 살펴볼 수밖에 없었다. 친화타운 자전거도로상에 위치한 보관대는 중계역, 상계역, 노원역, 잠실역 등이다. 이 역들은 이미 현장조사에서 살펴보았기 때문에 이 절에서 다시 그 실태를 보고하지는 않고 앞절에서 실시한 20개 지하철역 보관대(주차장)에 대한 현장조사 결과를 가지고 평가하도록 하겠다.

(1) 노원권역 및 송파권역 자전거친화타운 시공현장 조사결과

성별관련성 항목	접근성·이동성	체크리스트	자전거 전용도로 확보 교통정온화계획 근린생활시설과의 자전거도로 확보
현장조사결과			
○ 풍성학교 길은 300M 정도 자전거 전용도로를 확보하였음. 차도와 자전거 도로의 경계구분을 위해 연석을 설치하고 주의 블라드가 임시로 설치되어있음. 또한 초등학교와 중학교 어린이보호구역으로 30Km 교통정온화가 실시되고 있음. ○ 노원구의 경우 자전거 도로와 차도의 경계는 연석이나 블라드가 아닌 선으로만 구분하고 있음. ○ 송파구 풍성학교길의 경우 학교 주변에만 자전거전용도로가 확보되어 주택가나 학원 등 근린생활시설과 연계되지는 않음. 노원구의 경우에는 자전거전용도로 구간 주변이 모두 주택가이고, 또 노원구 자체적으로 설치한 자전거도로구간이 남북으로 연결되어 있는 반면 서울시 자전거친화타운조성사업으로 구축되는 자전거도로는 동서로 연결되어 있어 자전거도로의 연계가 원활하다는 인상을 받았음. 하지만 자전거 도로와 연결된 이면도로는 주정차차량, 양방향의 주행차량들과 자전거 이용자들이 섞여서 이용하여 사고위험성이 높은 것으로 판단됨. 양방향 차로를 일부 일방로로 만들고 자전거 도로를 만들어서 교통정온화 및 근린생활시설과의 연계성을 구축할 수 있을 것으로 생각됨. ○ 자전거도로를 구분하는 연석이나 펜스가 설치되지 않은 노원구의 경우 마을버스, 학원버스, 택시, 상가이용자동차 등의 자동차주정차, 노점상 등을 막을 수 없고, 우회전차량의 침입이 수시로 발생하여 자전거운전자의 안전을 담보할 수 없는 상태임. 이에 자전거전용도로가 있는데도 불구하고 좁은 보행로에서 자전거를 이용하는 모습을 발견할 수 있었음. 물론 송파구의 풍성학교길처럼 연석이 설치되어 있다고 할지라도 교차로지점과 건물입구는 자동차의 주정차공간으로 사용되고 있어 이에 대한 관리가 필요함. ○ 자전거도로 구분 연석이나 펜스가 설치되지 않고 주정차차량·노점상 등에 대한 관리가 안될 경우 수십억을 투자한 자전거전용도로 설치가 유명무실해질 수도 있는 상황임.			
관련사진			
			
〈 풍성학교길 〉		〈 풍성학교길 〉	

성별관련성 항목	접근성·이동성	체크리스트	자전거 전용도로 확보 교통정온화계획 근린생활시설과의 자전거도로 확보
관련사진			
			
〈 느터울길 〉		〈 느터울길 〉	
			
〈 느터울길 〉		〈 당현길 〉	
			
〈 자전거전용도로와 연결된 이면도로 〉		〈 느터울길 학원차량 〉	

성별관련성 항목	안전성	체크리스트	충분한 자전거 도로폭, 충분한 회전반경 확보, 야간조명의 확보, 범죄예방시설 설치, 속도조절·주변상황·자전거도로에 대한 안내표지
현장조사결과	○ 자전거 전용도로는 일방향 권고 기준인 1.1M를 모두 넘고 있으며 한글비석길의 최대 폭원 1.8M를 제외하고는 모두 2M를 상회하는 폭원을 확보하였음. 그런데 자전거전용도로 폭원은 차도 구획선과 갓길의 콘크리트를 합친 폭원으로 조사되었음. 이 경우 갓길 노면의 포장재료가 달라지면서 주행의 쾌적성을 떨어뜨리는 면이 있음. 최대 폭원을 확보하기 위해 갓길까지 같은 포장재료와 노면상태를 유지하는 방향으로 개선이 요구됨. ○ 도로설치가 되어 있음에도 불구하고 자전거 이용자들이 보도이용을 더 선호하는 것은 주차된 차량과 노점상 등으로 주행의 연결이 자주 끊기게 되기 때문임. 전용도로의 확보도 중요하나 이 도로를 자전거 이용자들이 실질적으로 이용할 수 있도록 주차관리 및 노점, 적치물 시설 관리도 필요한 실정임. ○ 버스정차구역에서는 자전거도로가 확보되어야 함에도 불구하고 아직 확보되지 않은 상태임. ○ 당현길에서처럼 전용도로가 보도로 연결되는 경우 회전반경이 확보되어 있지 않으며, 풍성학교길의 경우 자전거전용도로와 학교교문이 연결되어 급회전이 필요한 지점에서 회전반경이 확보되어 있지 않음 ○ 조명시설의 경우 자전거이용자를 위해 따로 설치된 가로등은 없었으며, 도로의 차량을 위해 높게 설치된 가로등의 간접조명을 이용하여 주행하도록 되어있음. ○ 범죄예방을 위한 CCTV나 비상벨, 위험상황시 대응 안내표지는 설치되어 있는 곳이 없었음. ○ 자전거도로에서 속도조절·주변상황·자전거도로에 대한 안내표지 등은 찾아볼 수 없었음. 단 노원구는 교차로에서 자전거이용자에게 주의를 알리는 '정지' 신호 바닥표지가 있었으며, 송파구와 노원구 모두 주행방향을 알리는 화살표 바닥표지는 모두 설치되어 있었음. ○ 문제는 교차로에서 자동차 운전자에게 주의를 알리는 바닥안내표지와 직진하는 자전거이용자와 우회전하여 자전거도로 쪽으로 나오거나 들어가는 자동차 운전자에게 자전거운전자에 대한 주의를 알리는 바닥표지, 자전거운전자에게 알리는 일시멈춤 바닥표지가 필요할 것으로 생각됨.		
관련사진	 		
	〈 풍성학교길 주차차량 〉 〈 당현길 노점상 〉		

성별관련성 항목	안전	체크리스트	충분한 자전거 도로폭, 충분한 회전반경 확보, 야간조명의 확보, 범죄예방시설 설치, 속도조절· 주변상황· 자전거도로에 대한 안내표지
관련사진			
			
〈 한글비석길 바닥표지 〉		〈 한글비석길 교차로의 안내표지 〉	
			
〈 당현길 전용도로연결지점 회전반경 〉		〈 풍성학교길 학교앞 회전반경 〉	
			
〈 풍성학교길 조명시설 〉		〈 느터울길 버스 정차구역 〉	

성별관련성 항목	편리	체크리스트	도로연결턱·횡단보도턱제거, 육교·지하도·계단연결, 주변 자전거서비스 시설(수리, 정비, 대여, 보관, 공기주입기 등), 주변 휴식 및 편의시설, 맨홀 및 점검구 등의 미설치 또는 마감처리
현장조사결과	○자전거전용도로의 경우 차도를 축소하여 설치하고 있기 때문에 맨홀이나 점검구 등이 설치되어 있는 경우는 없었음. 단 갓길에 배수처리시설이 있음. 하지만 자전거전용도로가 끝나고 보행자-자전거 겸용도로로 연결되는 구간에서 자주 나타나는 맨홀이나 점검구 등의 마감처리가 매끄럽게 될 수 있도록 해야함. 강동구청역에서 풍성학교길로 가는 보도는 보행자-자전거겸용도로로 점검구의 마감재료를 보도와 같은 재료로 사용하여 디자인 문제를 해결하였고, 도로면을 균일하게 시공하여 이용에 편리성과 쾌적함을 고려하고 있음. ○노터울길 횡단보도에서 보는 것처럼 자전거이용자들은 교차로지점에서 길을 건너기 위해서는 보도로 진입했다가 보행신호를 받아 보행자와 함께 횡단보도를 이용해야함. 자전거전용도로가 설치된 지역에서는 대부분 자전거이용 횡단로를 마련하고 있지만 자전거 횡단로에 대한 바닥표지가 없고, 또한 보도와 연결되는 턱이 제거되지 않고 있는 경우가 있음. 이는 기존의 횡단보도 옆에 자전거 횡단선을 기계적으로 설치하기 때문으로 자전거이용자는 보행자와 섞여서 횡단할 수밖에 없는 상황임. ○자전거전용도로 시작지점과 끝지점에 안내표지가 설치되어 있지 않음. 또한 도로 주변에서 자전거로 이용할 수 있는 연계시설이나 자전거수리나 대여 등 편의시설, 자전거도로에 대한 안내표지 등을 전혀 볼 수 없었음. ○자전거전용도로를 이용하는 이용자가 언제든지 주변 근린시설을 이용하기 위해서는 자전거보관대 설치가 필요함. 자전거전용도로가 지하철역이나 학교를 지나는 경우에는 지하철역이나 학교 주변에 설치된 자전거보관대를 이용할 수 있음. 지하철역이나 학교를 중심으로 서울시가 자전거보관대를 설치하고 있기 때문임. 하지만 이외 지역시설들에 대해서도 주민들은 자전거를 이용하여 접근할 수 있도록 대규모의 자전거보관대나 주차장 보다는 자전거도로 인근의 소규모 거치대 마련이 필요함. 노원구 노터울길의 경우 전용도로 옆 보도의 펜스에 일정한 간격으로 자전거 거치대를 마련하였음. 디자인면에서도 경관을 해치지 않고 이용자의 편의를 증진하는 것으로 생각됨. ○자전거보관대는 도난, 파손 등을 예방하기 위해서 뿐만 아니라 자전거이용을 꺼리게 되는 비이용자들이 자전거를 보다 안전하고 편리한 교통수단으로 인식을 전환하는데도 기여할 수 있음. ○자전거도로의 색상은 자동차도로 색상과 같음. 야간에 자전거전용도로를 인식할 수 있을 것인지 우려되는 상황임. ○버스정류장이 있는 지점에서 자전거전용도로 확보가 용이하지 않은 경우 보도턱을 낮추어 자전거이용자 버스 및 버스승객을 피해 건물쪽으로 주행할 수 있도록 해야함.		
관련사진	  〈 강동구청역~풍성학교길 보도 마감처리 〉 〈 풍성학교 길 보도턱 〉		

성별관련성 항목	편리	체크리스트	도로연결턱·횡단보도턱제거, 육교·지하도·계단연결, 주변 자전거서비스 시설(수리, 정비, 대여, 보관, 공기주입기 등), 주변 휴식 및 편의시설, 맨홀 및 점검구 등의 미설치 또는 마감처리
관련사진			
			
〈 풍성학교길 풍성중학교 앞 보도연결 〉		〈 풍납중학교앞 〉	
			
〈 당현길 자전거전용도로 시작지점 〉		〈 마들역 인근 자전거전용도로 종료지점 〉	
			
〈 당현길 초등학교 앞 바닥표지 〉		〈 아산병원앞 육교 〉	

성별관련성 항목	편리	체크리스트	도로연결턱·횡단보도턱제거, 육교·지하도·계단연결, 주변 자전거서비스 시설(수리, 정비, 대여, 보관, 공기주입기 등), 주변 휴식 및 편의시설, 맨홀 및 점검구 등의 미설치 또는 마감처리
관련사진			
			
〈 한글비석길 교차로지점 연결 〉		〈 한글비석길 차원재단 앞 버스정류장 〉	
			
〈 느터울길 〉		〈 아산병원길 〉	

성별관련성 항목	여성의 참여	체크리스트	여성참여방안 마련
현장조사결과	○ 서울시 자전거교통담당관 자전거친화타운 자전거시설담당 공무원과의 전화인터뷰 결과 노원권역 및 송파권역 자전거친화타운 조성사업 정책계획과정 및 설계계획과정, 시공과정에서 자전거도로의 노선이나 보관대의 위치 설정, 관계자들에 대한 정책설득, 정책요구수렴 등을 위해 지역주민이나 전문가의 의견수렴 과정을 가졌는지 질문하였음. 그 결과 서울시는 노원구 및 송파구 자전거친화타운 정책과정에 지역주민이나 전문가의 의견수렴과정을 가지지는 않았다고 응답하였음. 단, 2008년 '차도상 자전거 전용도로 설치'에 대한 시민고객 설문조사'에서 시민 1,053명에 대해 메일링을 통한 웹조사 결과 '1개 차선을 자전거전용도로로 설치하는 방안'에 대해 67.8%가 찬성한'다는 응답결과에 근거하여 정책이 추진되었다고 응답함. ○ 노원구와 송파구 담당자의 경우에도 자전거친화타운 조성사업은 서울시 단위의 사업으로 자전거도로 노선 결정 등이 서울시 차원에서 이루어진 것이지 자치구 단위에서 지역주민이나 전문가의 의견수렴과정을 가지지는 않았다고 응답하였음. 단 노원구의 경우에는 동사무소나 반상회, 통장, 아파트주민 대표 등을 통해서 자전거도로가 서울시(안)대로 조성될 경우 제기될 수 있는 지역주민 의견이나 불편사항(야간주차문제 등)에 대해 조사하여 전달하였다고 함.		

(2) 여성친화 자전거도로 성 형평성 지표 평가결과

성별 관련성 요소	체크리스트	여성 친화성	반영 여부	비고
접근성 이동성	1. 자전거전용도로 확보	권고	미흡	자전거도로 구분 펜스 설치 및 관리 필요
	2. 교통정온화 계획	필수	-	이면도로에서의 교통정온화 강제화
	3. 근린생활시설(판매시설, 공공시설, 교육시설 등)과의 자전거도로 확보	필수	미흡	이면도로에서 자동차와 자전거 물리적 분리방안 강구
안전	1. 충분한 자전거 도로폭	권고	반영	일방향 권장기준인 1.5m 이상의 폭원확보
	2. 자전거도로 충분한 회전반경 확보	권고	-	회전반경 미확보
	3. 야간조명의 확보	필수	-	자동차를 위한 가로등 간접조명 활용
	4. 범죄예방 시설설치	필수	-	CCTV, 비상벨 등 방범시설 없음
	5. 위험 상황시 대응 안내표지	필수	-	위험상황시 대응 안내표지 없음
	6. 가족이 함께 즐길 수 있는 자전거도로 확보	필수	-	-
	7. 속도조절, 주변상황, 자전거도로에 대한 안내 표지	권고	-	'정지' 신호와 주행방향바닥표지이외 안내표지 없음
편리	1. 도로연결턱, 횡단보도턱 제거	권고	미흡	횡단보도턱 미제거사례 발견
	2. 육교, 지하도, 계단 연결	권고	미흡	육교, 지하도, 계단 등에 이동통로가 없는 경우가 있고, 참 미설치
	3. 자전거도로 주변 자전거서비스 시설(수리, 정비, 대여, 보관, 공기주입기 등)	권고	미흡	연계 지하철역 이외 장소에서 관련 시설을 발견할 수 없었음
	4. 자전거도로 주변 휴식 및 편의시설(벤치, 그늘, 화장실 등)	권고	-	-
	5. 맨홀 및 점검구 등의 미설치 또는 마감처리	권고	반영	갓길의 배수처리시설 이외 맨홀이나 점검구 설치되어 있지 않음
	6. 자전거 교육시설 공원 조성	필수	-	-
	7. 자전거이용에 대한 교육 및 홍보	필수	-	-
여성의 참여	1. 여성참여방안 마련	필수	-	시민설문조사 이외 여성의견수렴과정 없음

(3) 여성친화 자전거보관대(주차장) 성 형평성 지표 평가결과

성별 관련성 요소	체크리스트	여성 친화성	반영 여부	비고
접근성 이동성	1. 공공시설, 판매시설, 교육시설, 공동주택 자전거 주차시설 설치	필수	미흡	지하철역 및 교육시설 중심으로 설치, 그 외 공간은 미흡
	2. 대중교통과 연계된 자전거 보관대(주차장) 설치	필수	미흡	버스 정류장과 연계된 자전거보관대 설치 미흡
안전	1. 방법 및 경보시설 설치	필수	미흡	현장조사 20개소 중 4개소만 CCTV설치했으며, 사각지대 발생, 비상벨 미설치
	2. 조명 및 밝기	필수	미흡	고가하부 및 실내 보관소의 경우 미흡
	3. 위험상황 시 대응 안내표지	필수	-	위험상황시 대응 안내표지 없음
	4. (건물식) 투명벽면 확보 및 시야확보	필수	미흡	일부 벽면은 불투명(신도림역)
편리	1. 여성우선 보관대 설치(건물식, 일렬식 20m이상, 복층식)	권고	-	미설치
	2. 이용방법에 대한 안내표지	권고	미흡	일관된 디자인개발이 필요하고 일부보관소 미설치
	3. 보행 및 자전거진출입 통로 확보	권고	미흡	일부 보관소 미확보
	4. 공기주입기 설치	권고	미흡	일부 보관소 미설치
쾌적	1. 주차장 내·외부 쓰레기 및 적치물 관리	필수	미흡	청소 및 적치물 관리상태 불량 보관소 존재
	2. 날씨변화에 안전한 눈·비가림막 설치	권고	미흡	일부 보관소 미설치

V

정책 제언 및 환류



1. 정책제언

1) 사업계획과정의 성 인지적 기반 구축

(1) 성별 분리통계 작성양식 마련 및 활용

자전거이용자의 자전거 이용목적, 이용시간대, 이용이유, 성별 연령별 이용비율 등에 대한 추정치는 자전거도로 및 보관대(주차장) 등의 관련시설을 조성할 때 연결구간, 위치 등을 결정하는 중요한 자료이다. 하지만 서울시 자전거교통담당관에서 정책을 수행하기 위해 작성하고 있는 통계는 시설 중심으로 되어 있어 시민들의 성 및 사회집단별 자전거이용특성을 파악할 수 없었다. 그리고 자전거대여소 이용자비율처럼 인적통계를 생산하는 경우에도 성별 분리된 통계는 작성되지 않고 있었다. 또한 기존의 자전거이용활성화방안 연구의 한 차원으로 자전거이용행태에 대해 연구한 논의들에서도 성별 분리된 자료생산은 이루어지지 않았다.

성별 분리통계를 실시하지 않으면 성별에 따른 정책대상 집단의 특성을 파악하지 못할 뿐 아니라 정책의 효과를 분석하기 어렵다. 따라서 성별 분리통계가 작성될 수 있도록 인적대상사업의 경우 서비스 이용자 및 서비스 제공자들에 대한 성별분리통계 보고양식을 개발하는 작업이 필요하다. 이를 위해 ‘서울시특별시 자전거이용활성화에 관한 조례’에 각종 행정통계 및 보고통계에서 성별분리통계를 작성할 근거조항을 명시하여야 할 것이다.

서울시 자전거교통담당관에서 현재 생산할 수 있는 성별분리통계 양식을 몇 가지 예시하면 다음과 같다.

표 V-1 자전거대여소 이용현황 성별분리통계 작성양식

연번	대여소명	자치구	근무자(명)		자전거 보유대수	이용인원(대/일)			
						평일		공휴일	
			여성	남성		여성	남성	여성	남성

표 V-2 자전거시험학교 현황 성별분리통계 작성양식

연번	자치구	총계 (개소)	학교현황(개소)				담당교사 현황 (명)		시험학교 자전거이용자 현황(명)					
			여중 여고	남중 남고	공학	대학 교	여성	남성	중학교		고등학교		대학교	
									여성	남성	여성	남성	여성	남성

표 V-3 자전거 수리서비스센터 이용현황 성별분리통계 작성양식

연번	자치구	센터명	위치	운영 (유료/무료)	근무자(명)				이용인원 (명/일)	
					직원		공공 공익			
					여성	남성	여성	남성	여성	남성

(2) 여성친화적 자전거이용환경 구축의 중요성에 대한 담당공무원 이해증진

자전거친화타운조성에 대한 구상, 계획 및 설계 단계에서부터 여성의 이해와 다양한 사회 집단의 이해를 대변하기 위해서는 이들의 지위와 요구를 이해할 수 있는 공직자의 참여가 무엇보다도 중요하다. 이에 스코틀랜드 정부는 교통정책에서 성 형평성을 증진시키고 여성의 이동 장애요인을 제거하기 위해 교통정책입안가들과 서비스제공자들에게 여성과 관련된 문제들에 대한 이해를 촉진하기 위한 훈련과정을 제공하고 있는지 점검하고 있기도 하다.

서울시 자전거교통담당관의 경우 도시공간, 도로교통시설 및 자전거이용과 성별 관련성에 대한 논의가 부족하고 이해가 없는 실정이어서 여성친화, 여성친화적 도로교통정책 및 자전거이용환경 구축의 중요성에 대한 공직자들의 전반적인 이해 증진을 위한 교육훈련이 요구된다. 공직자뿐 아니라 관련 건설가, 도로교통계획가, 엔지니어 등도 도로교통정책에서 성 인지 관점, 성 형평성 개념이 생소하기 때문에 이들에게도 교육훈련이 필요할 것이다.

교육훈련의 방법으로는 성 인지 관점에서 도로교통정책 및 자전거이용활성화 정책을 바라볼 수 있는 홍보책자를 보급하거나, 서울시 여성가족재단 또는 한국여성평등교육진흥원 등 성 평등 전문교육기관에의 훈련참여, 서울시 인재개발원에서 진행하는 교통행정과정에 '성인지 관점을 반영한 도로교통정책 사례'와 같은 교과목을 3시간 내외로 편성하여 교육훈련을 제공할 수도 있을 것이다.

(3) '서울특별시 자전거이용활성화에 관한 조례'에 성 인지 관점 반영 개정

자전거관련기본법인 '자전거이용활성화에 관한 법률', '자전거이용시설의 구조·시설기준에 관한 규칙', '서울특별시 자전거이용활성화에 관한 조례'는 자전거관련기본법으로 자전거이용시설의 설치·유지관리 및 자전거이용자의 자전거도로 이용방법 등에 대해서만 규정하고 있을 뿐 특별계층이나 성별과 관련하여 자전거이용을 활성화하거나 지원하기 위한 내용이 없다.

이후 '서울특별시 자전거이용활성화에 관한 조례'에서 '제5조 정비계획의 수립 주기'에는 여성 및 사회적 이동약자의 접근권과 이동권 확보 및 정책수요를 반영한 계획수립, '제13조 자전거교통안전 체험교육장의 설치·운영'에는 자전거이용률이 낮은 여성 및 청소년을 위한 특별교육 실시, '제14조 시범기관의 지정·운영'에는 자전거시범학교 지정 시 여학교와 남학교의 비율 고려 및 시범학교 내 청소년의 자전거이용률 제고를 위한 정책지원 등의 내용이 포함되도록 하여야 한다. 이외에도 현재 당 조례에는 관련 내용이 없지만 첨가될 수 있는 내용으로는 자전거이용 관련 정책수요파악을 위한 기초조사시행, 일정비율의 여성전문가·NGO·지역주민여성이 참여할 수 있는 거버넌스 통로마련 등의 내용이 포함될 수 있도록 개정될 필요가 있다.

(4) 담당위원회 여성위원 및 담당부서 여성공직자 비율의 확대

현재 서울시 도시교통정책심의위원회에는 전체 위원 중 여성이 14.3%의 참여율을 보이고 있으며, 자전거교통담당관은 5급 이상 여성관리자의 비율이 20.0%로 정부의 여성대표성을 위한 최소 30% 목표에 못 미치고 있으므로 여성위원과 여성공직자 확대를 위한 노력이 요구된다. 도로·교통분야 여성전문가 풀은 한국여성건축가협회(<http://www.kifaonline.com>), 한국여성건설인협회(<http://www.kowsae.or.kr>)와 연계하여 구축할 수 있을 것으로 생각된다. 또한 위원들과 여성공직자들이 자전거관련 정책에 성 평등 이슈를 적극 반영하도록 독려하여야 할 것이다.

(5) 자전거이용활성화 정책과 서울시 여행프로젝트의 연계

서울시는 2007년부터 '여성들이 살기 좋고 편안한 도시를 만들 수 있도록 생활 속에서 불편사항을 해소하는' 여성이 행복한 도시 서울 프로젝트(이하 여행프로젝트)를 수행하고 있다. 하지만 여행프로젝트의 다수 사업들이 일회적이거나 기존사업이 여행사업으로 각색되어 제출되면서 성 평등의 대표적인 가치들을 충족시킬 수 있는 지속사업이 부족하다는 평가를 받아왔다(조영미, 2008). 이는 현재 각 실국에 여행사업제출을 의무화하고 있을

뿐만 여행사업발굴 과정에 여성정책담당관실이 개입하는 절차가 전혀 마련되어 있지 않기 때문이기도 하다. 여성정책담당관실이 개입하여 각 실국 여행프로젝트 대표사업을 발굴할 수 있는 방법으로는 먼저 각 실국의 주요 사업에 대한 성별영향평가를 실시하고, 다음으로 평가결과를 반영하여 여행사업으로의 개선과정을 마련할 수 있다.

올해 ‘자전거친화타운조성사업’에 대한 성별영향평가가 실시된 만큼 연구결과를 반영하여 도시교통본부 자전거교통담당관실은 익년도 여행프로젝트 사업을 제출할 수 있을 것이다.

(6) 부서별 성 평등 정책 담당자 지정

서울시 여성정책담당관과 일반 행정부서(도시교통본부)를 연계할 수 있는 협력체계를 상시화하는 방법으로 각 부서별 성 평등 정책 담당자를 지정하여 운영할 수 있다. 즉 여성정책담당관은 각 실국의 주요핵심사업에 대해 자문을 할 수 있는 성 인지 관점을 보유한 전문가 풀을 여성정책담당부서에서 마련하고 성 인지 관점을 반영한 자문내용을 일반 행정부서에 전달하며, 일반 행정부서에서는 자문내용에 대한 정책 반영·개선 사항을 여성정책담당부서에 다시 통보하여야 하는 과정을 마련하는 것이다. 이러한 과정이 상시화 되기 위해서는 일반 행정부서에 ‘성 평등 정책 담당자’가 지정되어 있어서 해당부서에서 성 인지 관점을 반영하여야 하는 주요 정책을 선택하거나 자문내용의 정책 반영·개선 사항을 정리하여 여성정책담당관실에 전달하는 역할을 수행할 수 있도록 하여야 할 것이다. 또한 ‘성 평등 정책 담당자’들이 모두 모여 각 부서의 성 인지 정책 발굴 및 실행사례를 보고하는 시장 또는 부시장 주재 위원회를 년 2회 개최하도록 하여야 할 것이다.²¹⁾

2) 사업계획과정에 성 인지 관점 반영

(1) 여성참여방안 마련

정책과정에 여성들의 참여를 유도하고 여성의 경험과 삶이 반영된 정책을 만들어 갈 수 있도록 전문가에서 일반여성에 이르기까지 다양한 차원의 의견이 반영될 수 있는 여성의 참여방안을 마련하여야 한다.

여성의 참여방안은 첫째, 지금까지 많은 성별영향평가 결과에서 지적되었듯이 관련위원회에 여성전문가의 참여와 담당 부서인 행정조직 안에 여성공직자의 참여를 증대하는 방법이 하나이다.

둘째, 전문가들은 종종 지역 내 세세한 부분의 개선사항에 대해 파악하기 어려울 수 있

21) ‘성 평등 정책 담당자’는 현재 각 부서에 지정되어 있는 ‘C/F manager’가 담당할 수 있을 것이다.

다. 구체적인 문제점과 개선점은 결국 주민들에 의해서 요구될 수밖에 없는 부분이 있다. 그리고 여성은 미취학아동의 유무, 경제적 지위 등에 따라 교통수단, 이동시간대, 자전거 이용목적, 이동거리 등이 다르고 다양할 수 있다. 따라서 현재 서울시 자전거교통담당관 내에 시민참여방안의 하나로 마련되어 있는 자전거시민패트롤단 이외에 다양한 계층의 지역주민 여성들이 참여할 수 있는 의견수렴과정, 성 인지 거버넌스²²⁾의 과정이 마련되어야 할 것으로 보인다.

성 인지 거버넌스의 과정은 여성이 참여하여 지역의 자전거이용환경에 대한 현장 모니터링²³⁾, 자전거이용자에 대한 정책수요조사, 지역사회 자전거안전증진과 이용활성화를 위한 동호회활동, 교육 및 워크숍, 온라인 자전거이용 체험수기 공모 등 다양한 방법으로 이루어질 수 있을 것이다. 지역주민 여성이 지역사회 내 자전거이용환경에 대해 모니터링 하거나 조사할 수 있는 항목을 예로 들어보면, 자전거를 이용하여 주민들이 이용할 수 있는 (문화, 여가)공간, 지역의 자전거도로 노선도 및 관련시설 위치의 적정성 점검, 안전하지 못한 자전거 도로의 이용자 수·이용시간대 조사, 자전거도로의 조명·가로등 수·가로등(안전시설)이 필요한 지역 조사, 도로포장상태·청소상태·안내표지상태 조사 등이 이루어질 수 있다.

또한 지역주민 여성이 참여하는 단위는 자신이 거주하는 지역사회를 중심으로 하는 것이 바람직하기 때문에 자치구 단위에서 조직할 필요가 있으며, 시에서는 이들의 활동내용에 대한 경진대회를 통해 서로 벤치마킹하도록 하고 우수기관에 인센티브를 지급할 수 있을 것이다. 이 때 자치구 지역주민여성의 참여를 운영하는 주체는 지역시민단체나 여성단체가 중심이 되고 여성부서와 자전거교통담당부서에서 지원할 수 있을 것이다.

(2) 자전거이용 교통수요 및 이동성조사

시민의 자전거이용률을 높이고 자전거전용도로나 자전거보관대(주차장)등의 설치 시 실질적인 수요가 있는 장소에 설치하기 위해서는 자전거 이용행태, 이동수요, 이동경로, 정책요구사항 등에 대한 조사가 필요하다. 이때 성 및 사회·경제적 집단별 자전거이용 수요 및 이동행태의 특성을 파악하여 정책에 반영한다면, 시민들의 정책만족도와 정책효율성을 향상시킬 수 있을 것이다. 또한 자전거이용활성화 정책은 서울시의 교통체계를 자동차중심에서 보행자·자전거 중심의 거리환경을 구축하고 친환경 서울을 만들어가기 위한

22) 성 인지 거버넌스는 서울시 정책에 여성의 경험과 관점을 반영하기위한 참여와 협력의 과정, 논의 과정, 모니터링과정, 네트워크과정을 의미한다.

23) 자전거이용환경에 대한 모니터링 요소는 본 연구에서 개발한 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 체크리스트 항목을 참조할 수 있다.

장기프로젝트이다. 따라서 자전거이용 교통수요 및 이동성 조사는 1회로 끝나는 것이 아니라 시계열자료를 획득할 수 있도록 핵심 질문사항 및 고정 조사들을 가지고 DB로 구축되어야 할 것이다. 그리고 이렇게 구축된 DB자료는 이후 서울시 자전거이용활성화를 위한 정책수립 시 반영되는 것이 중요하다.

(3) 여성의 자전거이용률 향상을 위한 전략적 홍보방안 마련

시민대상 홍보내용, 홍보수단선택 등에 세심한 고려를 할 필요가 있다. 먼저, 모든 시민을 대상으로 하는 홍보도 필요하지만 자전거이용자들 중 이용목적이 다른 집단들(출퇴근, 통학, 여가·레저 등)을 세분화하여 홍보하고, 또 자전거이용률이 낮은 타겟집단을 정하여 홍보한다거나, 정보취득에 어려움을 겪을 수 있는 노인, 어린이, 경제활동을 하지 않는 여성, 장애인, 이주민들을 대상으로 홍보수단과 통로를 찾아야 한다.

다음으로 홍보내용에는 많은 함의가 들어있는데 여가와 레저로 즐기는 모습 이외 마을 안에서 생활교통수단(통학, 장보기, 지역공공시설 이용, 공원이용 등)으로 자전거를 이용하는 모습도 담을 수 있다. 또 홍보 이미지에 등장하는 인물들은 여성, 어린이, 노인, 이주민 등 사회의 다양한 집단들이 대표될 수 있도록 기획되어야 할 것이다.

특히 자전거이용률이 낮은 여성의 자전거이용률을 향상시키기 위해서는 여성들이 주로 이용하는 판매시설, 공원·은행·주민자치센터·문화센터 등의 공공시설에서 홍보할 수 있을 것이다. 또한 학교를 통한 학부모회의나 반사회 등 여성이 주로 참여하는 모임에서 관련 정책과 이용정보를 담은 홍보물을 배포할 수도 있다. 홍보내용은 지역사회에서 일상생활을 위해 자전거를 이용하고 여성 또는 가족이 함께 자전거를 이용하는 주위에서 흔히 접할 수 있는 내용으로 접근하여야 할 것이다.

3) 여성친화적 자전거이용환경 구축

(1) 여성친화적 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 체크리스트 적용

여성친화적 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 체크리스트는 여성이 많이 이용하는 지역 내 시설을 연결하는 자전거도로 및 보관대(주차장) 설치, 안전·편리·쾌적 요소가 자전거 도로 및 보관대시설 설치 시 적용되어야 하는 항목들, 여성들의 자전거이용행태의 차이를 반영하기 위해 참여할 수 있는 방안 등을 정리하고 있다. 현재 서울시는 자전거도로와 보관대(주차장) 등 기본시설 설치에 여념이 없는 상태이긴 하지만 여성, 노인, 아동, 장애인 등 모두의 자전거 이용환경에 대한 만족도 개선과 고품질의 공공성 추구를 위해

서는 여성친화적 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 체크리스트가 고려되고 적용되어야 할 것이다.

체크리스트의 개발방향은 시설물의 안전도 제고와 범죄의 예방 및 사고로부터 보호될 수 있는 안전한 환경구축, 이동약자를 생각하는 자전거이용환경과 사람중심의 시설물 정비를 통한 편의성 확보, 주변경관과 자전거시설물의 조화로운 구성을 통한 쾌적성 확보, 근거리 생활권내에서 누구에게나 쉽게 접근·이동하여 경제, 사회, 문화적 삶을 충분히 즐길 수 있는 환경 구축, 여성·노인·어린이·이주자 등의 참여를 통한 관심과 요구·경험을 반영하는 과정의 내재화이다.

서울시의 창의시정이란 ‘시민고객을 어떻게 하면 좀 더 행복하게 할 것인가?’라는 고민을 담당사업에 내재화하는 것이다. 따라서 창의적인 서울시 자전거이용환경 구축이란 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 등 관련시설물의 시공에 중점이 있는 것이 아니라 최종적으로 시설물을 사용하는 시민의 입장에서 나타날 수 있는 불편, 불안, 불쾌한 점을 개선하기 위해 노력하고 설계, 시공, 운영현장을 세밀하게 점검하는 과정이라고 할 수 있다. 특히 도로교통시설은 섬세한 감성을 가지면서도 유아 및 노인동반 이동약자인 여성의 관점으로 점검하면 가장 안전하고 안락한 환경에 대한 아이디어 창출 가능할 것이다.

서울시에서 본 체크리스트를 활용하여 시행할 수 있는 정책으로는 ‘여행자전거마을 인증사업’이 있다. 자전거교통담당관실에서는 체크리스트를 지역현장에 적용할 수 있도록 항목과 규정을 더욱 구체화, 단순화한 후 각 규정의 일정 부분을 만족하는 커뮤니티를 찾아 ‘여행자전거마을 인증사업’을 진행하는 것이다. 그 과정은 여성정책담당관실에서 기 실시한 여행길, 여행공원, 여행화장실, 여행주차장 인증사업을 참조할 수 있을 것이다.

(2) 여성친화적 자전거이용환경 서비스 제공

① 자전거 관련시설 관리 및 안전교육 서비스를 위한 여성일자리 개발

자전거도로 및 보관대(주차장) 등 시설설치 확대에 따라 자전거이용환경이 조성되면 점차 자전거 관련시설 관리 및 자전거 안전교육관련 시장이 확대될 것으로 예상된다.

행정안전부는 ‘자전거인프라개선사업’의 일환으로 방치자전거 수거정비, 자전거 거치대 정비 등을 위한 ‘자전거 종합관리 시스템’을 운영하고, 교통수단률 조사 등 기본통계 작성에 희망근로 인력을 투입할 계획이라고 발표하였다. 예산은 2009년 192억원이며 총 38만 명을 예상하고 있다(행정안전부 보도자료, 2009. 5. 21). 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 시설 현장조사에서도 쾌적한 이용환경을 위해 방치자전거 관리, 쓰레기 및 무단 적치물 관리, 자전거도로 내 주차관리 등이 필요한 것으로 파악되었다.

또한 자전거이용률이 늘어나면서 자전거이용 안전에 대한 요구가 커져가고 있는데, 자전거이용 안전은 시설조건뿐 아니라 자전거이용자의 이용방법에 의해서도 영향을 받는다. 따라서 자전거 이용자 특히 유치원, 초·중·고등학교 학생, 일반시민을 대상으로 하여 자전거이용방법, 자전거사고 대처방법, 위험상황 등에 대한 교육이 확대되어야 하는데 이러한 과정에서 여성일자리를 개발할 수 있을 것이다. 행정안전부는 자전거이용활성화에 관한 법률 개정을 통해 안전하고 편리한 자전거이용을 위한 제도개선을 추진 중에 있는데 주요 내용 중에 초·중학교 및 지자체의 자전거 교통안전교육을 의무화할 것이라고 발표하였다(행정안전부, 2009. 5. 11일자 한겨레신문 ‘자전거도로 확충계획의 허상’기사에 대한 설명자료). 외국의 경우에도 특히 어린이를 대상으로 한 자전거 면허시험제도는 독일, 네덜란드 등에서 시행되고 있는데, 질서의식과 더불어 헬멧착용 등 안전의식을 어려서부터 심어주는 데 좋은 효과가 있다고 한다(김세용 외, 1999). 이러한 관련제도 및 안전교육시장에 여성전문강사인력을 양성하여 활용하는 방안도 생각해 볼 수 있을 것이다.²⁴⁾

② 여성, 유아, 어린이, 노인, 중·고등학생 대상 안전교육 및 자전거교실 운영

자전거가 하나의 교통수단으로 정착하기 위해서는 자전거와 관련된 체계적인 교육을 시키는 것이 무엇보다 중요하다.

서울시의 경우 2003년까지는 전국의 자전거교통사고 사망자 비율보다 서울시의 자전거교통사고 사망자비율이 낮았으나 2004년부터 전국보다 자전거교통사고 사망자비율이 높게 나타난다. 이는 자전거이용시설 구축 못지않게 자전거교통의 안전을 위한 서비스와 교육 등의 정책이 함께 마련되어야 한다는 점을 의미한다.

특히 서울시 및 자치구 담당공무원 FGI에서 한 공무원은 현재 각 자치구의 교통안전공원에서 실시되는 초등학생 대상의 자전거안전교육과 자전거시범학교 중·고등학생대상의 자전거안전교육이 유아와 노인들에게까지 확대되어야 한다고 강조하였다. 자전거이용습관이 확고해져 교육효과가 떨어지기 전인 유아대상 교육과 위험대처능력과 안전수칙에 대해 잘 모르는 노인층에 대한 교육이 필요하다는 것이다.

하지만 이러한 안전교육은 여성들에게도 필요하다. 자전거패트롤단 FGI에서 한 여성은 처음 자전거를 타기 시작했을 때 사고가 발생하였는데 이에 대한 대처방법을 몰라서 당황했던 경험을 토로하며 여성에게 특히 사고나 위험상황에 대한 대응방안, 관련 법률지

24) 2009년 서울시여성발전기금 지원사업 중에는 (재)한국어린이안전재단에서 ‘어린이 안전교육전문가 양성사업 『엄마가 찾아가는 어린이 안전교실 Safe_Kids_Mom』’ 사업이 여성일자리카발사업으로 운영되었다. 서울시는 이러한 시민사회단체나 서울시 여성인력개발기관들과 연계하여 자전거안전교육 강사 양성프로그램을 개발하고 실시할 수 있으며, 시범적으로 서울시자전거시범학교 특별활동시간에 안전교육을 실시할 수 있도록 연계할 수 있을 것이다.

식, 위험 상황별 안전한 행동요령 등에 대한 교육이 필요하다는 의견을 제시하였다.

특히 자전거이용인구를 확대시키기 위해서는 미래의 이용자와 자전거이용률이 낮은 집단에 대한 교육이 필요하다. 즉 자전거이용률이 낮은 성인여성이나 청소년을 대상으로 자전거타는 법, 수리하는 법 등에 대한 교육기회를 제공하여 정책수혜의 성 평등성을 제고할 필요가 있다.



③ 차세대 자전거이용을 위한 청소년 교내 특별활동 지원

남성의 경우 10대의 자전거 교통수단분담률은 2.39%로 다른 연령층에 비해 월등히 높지만, 여성의 경우에는 10대의 교통수단분담률이 0.11%에 불과하고 오히려 30대(0.53%)와 40대(0.73%) 여성의 자전거 교통수단분담률이 높다. 근거리 마을 내에서 통학수단으로 자전거를 이용하기 용이함에도 불구하고 청소년들의 자전거이용률이 낮은 것이다. 또한 서울시 중·고등학교 대상 자전거시범학교 지정현황에서도 남중 6개교에 비해 여중은 1개교, 남고 12개교에 비해 여고는 6개교만 지정되어 있을 뿐이다.

청소년들이 자전거를 통학교통수단으로 이용하지 않는 이유는 여러 가지가 있을 수 있는데 청소년들의 친숙하지 않은 자전거이용에 대한 막연한 거부감이 그 이유 중 하나로 생각된다. 자전거시민패트롤단 FGI에서 20대 여성은 중·고등학교 시절 학교 내에서 자전거를 이용하여 통학하는 친구가 없고, 자전거를 이용하는 자신을 이상하고 특이하게 바라보는 친구들의 시선과 분위기가 가장 부담스러웠다고 기술하였다.

청소년층은 미래의 자전거이용인구라고 할 수 있다. 따라서 전략적으로 청소년을 대상으로 한 자전거이용 홍보와 이용자 발굴, 자전거시범학교 지정이 필요하다. 또한 서울시

교육청과 협약을 통해 여학생들의 경우 교내 특별활동에 자전거 종목을 지원하여 자전거 타기 생활화 분위기를 조성하는 방법도 있을 것이다.

④ 자전거 수리 서비스 및 교육 확대 실시

자전거 고장이나 주행 중 사고가 발행하였을 때 자전거운전자들은 어디에 어떻게 도움을 요청하거나, 어느 곳으로 가서 수리서비스를 받아야 하는지 난감해 한다. 종종 필요한 공기주입기의 위치도 파악이 쉽지 않고 자전거보관대가 있는 장소가 아니면 공기주입기를 접하기도 어렵다. 따라서 버스정류장, 지하철역 입구에는 필수적으로 공기주입기를 설치하고, 자전거수리센터 확대나 순회수리서비스 제공을 통해 수리서비스기회를 더욱 확대할 필요가 있다.

방법으로는 동네 카센터를 이용하여 자전거수리서비스를 함께 제공할 수 있도록 하고, 실행 초기에는 카센터에 인센티브를 부여하여 자전거수리서비스를 병행하도록 유도하면 참여센터도 많아질 것으로 생각된다.

또한 자전거수리의 경우 잘 하는 여성도 있지만 아무래도 미숙하여 가족이 대신 해주거나, 유료서비스를 받고 있기 때문에 일반 여성들에게 자전거 유지 및 수리 방법에 대한 교육지원도 필요하다.

⑤ 판매시설, 문화·체육시설, 공공시설 자전거이용자에 대한 인센티브 지급

지역주민들의 자전거이용을 활성화하기 위한 한 방법으로 대형판매시설, 문화·체육시설, 주민자치센터나 도서관과 같은 공공시설 이용자에게 요금의 일부를 할인해 주는 혜택을 줄 수 있다. 예를 들어 서울시는 자전거관련시설을 구비한 판매시설에게 교통유발분담금의 일부를 할인해 주고, 판매시설은 그 혜택을 자전거를 이용하는 고객에게 포인트 적립 등의 방법으로 되돌려주는 것이다. 또한 서울시 및 자치구에서 운영하는 문화·체육시설 등에서는 공연이나 프로그램이용요금의 일정부분을 자전거이용자에게 할인해 줄 수 있다. 그리고 주민자치센터 이용자에게는 주민등록등본과 같은 서류를 발급받을 시 요금을 할인해줄 수도 있을 것이다.

(3) 여성친화적 자전거이용시설 제공

① 유아 및 어린이 동반 자전거 시범설계 및 보급

자전거이용이 활성화되면서 다양한 형태의 자전거가 소개되고 있지만 유아 및 어린이를 동반할 수 있는 안전한 자전거형태는 대량으로 보급되지 못하고, 개인적인 제작을 통해 이용하고 있는 것으로 보인다. 서울시와 자치구에서 유아 및 어린이를 태울 수 있는 자전거를 만들어 공원이나 하천 등 자전거대여소에서 시범이용해 보도록 하고, 시민 반응을 살펴본 후 대량 제작하여 보급하는 방안도 생각해볼 수 있다.

이외에도 운전이 미숙한 사람들을 위한 안정된 형태의 자전거, 여성의 복장에 구애받지 않을 수 있는 자전거 등 여러 가지 방향에서 다양한 자전거보급이 가능할 것으로 생각된다.



② 도시미관을 고려한 일관된 표지판 개발

픽토그램(pictogram)은 그 사회가 가지고 있는 사상, 개성, 특성을 표현하는 간결한 시각 언어이자 세계의 언어이다(박찬숙 외, 2008). 하지만 서울시에 있는 자전거도로, 자전거주차, 자전거이용방법, 자전거도로안내, 도로상황 등을 알려주는 자전거관련 표지판의 설치 높이, 색상, 크기, 디자인 등이 제각각이고 원색이어서 거리가 지저분해 보일 뿐 아니라 이용자에게 편리하게 인식되고 있는지도 의문이었다. 여성은 더욱 청결하고 따뜻하고 안락한 교통시설을 요구하며, 시설이 정돈되고 깨끗하게 유지되는 것은 여성의 안전과도 연관된다.

25) 임영태 외(2008), 고유가시대 자전거이용활성화방안 연구에서 재인용

자전거관련 표지방법이 거리디자인과 어울릴 수 있도록 일관된 디자인을 개발할 경우 서울시 공통의 이미지를 부각시킬 수 있고, 이용자의 인지가 용이해질 수 있다. 따라서 관련 용어와 색상, 디자인 등을 통일하고 표지위치, 설치해야 되는 지점 등에 대한 가이드라인을 개발하여 자치구에 배포하는 작업이 필요할 것으로 보인다.

또한 오스트리아 비엔나 시에서 성 평등 표지판을 개발한 것과 같이 표지판 안에 여성, 어린이, 노인, 장애인 등 사회의 여러 집단이 함께 대표될 수 있는 표지판을 개발한다는 것은 서울시의 소수자에 대한 배려 철학을 디자인으로 표현하는 것이 될 것이다.

③ 가족과 함께하는 자전거공원 설치

자전거는 주말이나 휴일에 가족이 함께 즐길 수 있는 여가활동 중의 하나로 하천변이나 지역 내 공원에서 가족이 함께 자전거를 즐기는 모습을 쉽게 볼 수 있다. 또한 자전거이용용도에 대한 조사결과에서도 건강이나 취미·여가생활을 위해 자전거를 이용한다는 응답이 40%를 넘고 있었다. 따라서 하천변이나 지역 가까운 공원에 전문 자전거이용자 이외에도 가족단위의 이용자가 즐길 수 있는 단거리의 도로코스가 개발될 필요가 있으며 가족이 이용할 수 있는 자전거 공원을 자전거친화타운과 연결되는 한강이나 한강지천 변, 주변 공원시설 내에 설치할 수도 있을 것이다. 또한 가족자전거공원 주변에는 이용 가능한 벤치, 휴식시설, 그늘, 화장실, 편의점 등의 시설을 배치하여야 할 것이며, 가족이 함께 이용할 수 있는 자전거도로 코스 및 관련 프로그램 개발이 필요하다.

④ 자전거도로 및 자전거보관대(주차장)의 안전성 확보

여성의 자전거관련 시설의 안전에 대한 요구가 더욱 높아 자전거도로 및 자전거보관대(주차장)의 조명확보, 범죄예방시설(CCTV나 비상벨) 설치, 위험상황시 대응 안내표지 설치, 시야확보에 대한 요구가 시설 설치 시 반영 될 필요가 있다. 특히 야간 자전거이용자를 위해서 조명시설 추가설치 및 외진 지역의 순찰강화가 필요하며, 교통안전을 위해서 자전거도로를 야간에도 식별할 수 있도록 야광구분선 및 야광안내표지 설치가 필요하다.

⑤ 자전거도로 및 자전거보관대(주차장)의 편리성과 쾌적성 확보

여성의 경우 경사도, 연결턱, 맨홀 등 자전거이용을 위한 불편요인들에 더욱 민감하게 느끼고 있었다. 따라서 자전거도로의 도로연결턱·횡단보도턱 제거, 육교·지하도·계단 연결, 주변 휴식 및 편의시설 설치, 맨홀 및 점검구 등의 마감처리 점검 등이 이루어져야 하며, 자전거보관대(주차장)의 경우에도 보행 및 자전거진출입 통로 확보, 이용방법에 대한 안내표지 설치 등이 이루어져야 할 것이다.

⑥ 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 위치의 적정성 검토

자전거친화타운 내에 자전거도로 설치구간 및 자전거보관대(주차장) 설치장소 결정에 지역주민여성의 의견을 반영하는 과정이 필요하다. 자전거 친화타운 내에서 자전거를 이용하는 사람들은 주로 5km이내의 단거리 이용자들이 대부분이다. 따라서 이들이 생활에 필요한 인근의 공원, 광장, 문화센터, 도서관, 은행, 구청, 주민센터, 보육시설, 학교, 쇼핑센터, 병원 등으로 접근이 용이한 자전거도로 주행로와 자전거보관대 위치에 대한 의견수렴을 통해 시설이 구축되어야 할 것이다.

2. 정책환류

1) 서울시 및 자치구 담당공무원 조사결과 공유

자전거도로 및 자전거주차장(거치대)의 안전, 편리, 쾌적 요소에 대한 노원구 및 송파구 현장조사결과와 자전거이용자들을 대상으로 한 자전거이용행태, 정책만족도 및 요구사항의 성별 차이 등에 대한 결과를 2009년 7월 서울시 및 자치구 담당공무원과 공유하였다.

이 과정을 통해 서울시 및 자치구 담당공무원들과 ‘서울시 자전거친화타운 조성사업에 대한 성별영향평가’ 연구의 목표, 주요 연구내용, 연구방법 등에 대해 공지하고, 자전거관련 정책에서의 성별관련성, 성인지 관점의 필요성 등에 대해 논의하였다. 또한 본 연구결과가 도출되었을 때 담당자들이 활용할 수 있도록 관심을 촉구하였다. 자치구 담당공무원들의 경우 자전거이용활성화 사업은 현재 초기단계로 타 지자체의 우수사례를 벤치마킹하고자하는 욕구가 큰 것으로 나타났다.



2) 성 인지 거버넌스 체계 형성을 통한 정책개선

서울시 여성정책담당관실은 여행프로젝트의 여행동반자²⁶⁾ 그룹을 활용하여 자전거활성화종합계획에 대한 자문을 2차에 걸쳐 받았다. 서울시 여성가족재단은 자문을 위한 질문지작성, 자문과정 운영, 자문결과를 정리하여 서울시 여성정책담당관실에 제출하였다. 서울시 여성정책담당관실은 자전거교통담당관실로 자문결과를 전달하고 이후 자문결과 반영사항 실적을 보고받는 체제로 운영되었다.

여행동반자 도로교통분과위원들은 제1차 자문에서 도로주변 자전거도로 안내도 및 CCTV설치, 자전거이용여성에게 자전거이용관련 요금 50% 삭감, 자전거도로에 의자 등 휴게공간 설치, 자전거 무료수리센터 운영, 자전거주차장 화장실에 샤워실 설치 시 안전대책 강구, 자전거도로에 쉼터마련 등의 의견을 제시하였다.

제2차 자문에서는 서울시 자전거도로 구축사업 우선순위에 대해 총25명 중 21명(84.0%)이 근거리(3km 이내)에서 자전거이동이 편리한 생활권단위 자전거(전용)도로 조성 이 우선 필요하다고 응답하였다. 이는 전문가들일수록 자전거는 근거리교통수단으로서의 의미가 있다는 점을 명확하게 하고 있다는 것을 의미한다. 또한 전문가들은 주거지와 주변 주요 생활지원시설(쇼핑센터, 지하철역사, 공원, 학교, 관공서 등)을 연결하는 자전거전용도로 및 자전거보관대(주차장)의 집중적 확충, 커뮤니티 안에 여성과 그 가족들이 자전거를 탈 수 있는 도로와 그리고 이와 연계하여 이들이 쉴 수 있는 공간 확충 등의 의견을 제시하였다.

이러한 자문결과에 대해 자전거교통담당관은 자전거휴게공간과 쉼터 등 편의시설은 자전거인프라 구축 등 이용환경이 조성되면 향후 검토를 고려하고 있으며, 직접 찾아가는 이동식 무료수리센터 운영 등의 의견을 내놓았다.

26) 서울시 여행프로젝트는 정책과정에 여성들의 참여를 유도하고 여성의 경험과 삶이 반영된 정책을 만들어 갈 수 있도록 전문가에서 일반여성에 이르기까지 다양한 차원의 의견이 반영될 수 있는 성인지 거버넌스 체계를 마련하고 있다. 민관거버넌스 중 하나로 전문가가 여행사업에 대해 컨설팅하고 아이디어를 제안하는 여행동반자그룹을 운영하고 있다. ‘여행동반자’는 여성복지, 도시경쟁력, 주택건축, 도로교통, 환경 분야의 전문가 193명으로 구성되었고 5개분과로 나뉘어서 관련 실국의 사업에 자문을 하고 있다. 서울시의 자전거관련 정책에 대해서는 2008년 1차 자문과 2009년 2차 자문을 실시한 바 있다.

여행 동반자 도로교통 분과 서면자문서 반영하십니까? 서울시 여성가족재단입니다. 빅박스 확충에도 서울시 사업에 대한 서면자문에 응해 주신 점 진심으로 감사드립니다. 여행 동반자 도로교통분과 위원님들께 자문을 요청 드리는 사업은 서울시가 현재 추진하고 있는 주요 사업 중 도로교통 분과와 관련이 있는 사업들로서 여행 프로젝트의 사업으로 제시된 사업은 아니나, 상인적 관점을 더함으로써 여성이 행복한 도시 서울을 만드는 데 기여할 수 있는 사업들입니다. 위원님들께서 주시는 자문적견은 사업에 반영될 수 있도록 해당 실·국으로 전달할 예정입니다. 빅박스더라도 서울시의 사업들이 보다 여성친화적으로 실시될 수 있도록 고려를 주시면 감사하겠습니다. 또한 추후 각 사업에 대해 보다 전문적이고 집중적인 자문을 요청드릴 때에도 도움을 아끼지 않아 주셨으면 합니다. 여행 프로젝트에 보내주시는 동반자 위원님들의 애정과 격려에 다시 한 번 감사드립니다. 2009. 8. <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">참 입 자</td> <td>조경미 (서울시 여성가족재단 정책개발실 연구위원)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">연 락 처</td> <td>송문금 (서울시 여성가족재단 정책개발실 연구위원)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>e-mail : comon@seoulwomen.or.kr</td> </tr> <tr> <td></td> <td>[전화] 02-910-5011, 910-5023 [팩스] 02-910-5009</td> </tr> </table> 서울특별시 여성가족재단	참 입 자	조경미 (서울시 여성가족재단 정책개발실 연구위원)	연 락 처	송문금 (서울시 여성가족재단 정책개발실 연구위원)		e-mail : comon@seoulwomen.or.kr		[전화] 02-910-5011, 910-5023 [팩스] 02-910-5009	
참 입 자	조경미 (서울시 여성가족재단 정책개발실 연구위원)								
연 락 처	송문금 (서울시 여성가족재단 정책개발실 연구위원)								
	e-mail : comon@seoulwomen.or.kr								
	[전화] 02-910-5011, 910-5023 [팩스] 02-910-5009								
〈 여행동반자 자문을 위한 질문지 〉	〈 여행동반자 자문결과 반영실적 공문서류 〉								

3) 시민사회단체와 지역여성의 참여를 통한 자전거이용환경 조성

정책의 성 주류화는 정부의 정책과정을 통해서만 이루어질 수 있는 것이 아니다. 지역의 안전성이나 편리성 문제와 현실적인 성별 수요파악을 위해서는 지역사회 시민사회단체와 지역여성의 참여를 통해 정책의 성주류화를 추동할 수도 있다. 정책의 수립은 정부주도로 이루어지지만 주민, 시민, 여성의 참여를 통해 여성의 요구와 성별 삶의 차이를 정책수립과정에 반영하여 나갈 수 있기 때문이다. 따라서 성별영향평가의 환류는 직접적으로 행정체계와의 논의를 통해 성 평등 정책을 만들어낼 수도 있지만, 시민과 여성이 정부의 설득과 협력, 제안을 통해 성 평등정책을 만들어 갈 수도 있다.

서울시 여성가족재단은 '여성이 행복한 마을만들기: Green Project'의 하나로 도봉구 방아골 종합사회복지관과 함께 '자전거를 활용한 마을지도 만들기'사업을 진행하였다. 이 사업은 지역의 생태환경에 관심이 있는 여성그룹을 형성한 후 교육을 통해 사업 목표와 비전을 공유하고 이후 여성이 머무는 지역사회공간 속에서 여성의 삶과 관계 깊은 보육시설, 어린이놀이터, 자전거보관소, 문화·여가시설 등을 조사하여 마을지도를 제작하는 사업이었다. 이 과정에서 자전거보관소 설치장소에 대한 사전욕구조사와 자전거보관소 설치 이후 주민만족도조사 등을 실시하였고, 자전거를 이용하여 지도를 제작하는 과정에서 자전거이용을 동네에서부터 활성화하는 기반을 마련하였다. 또 마을지도를 통해 지역사회를 지역주민에게 친숙하게 알리는 것은 물론 자전거보관소 설치과정을 통해 지역사회 공간을 어떻게 설계하고 배치해야 하는지 주민스스로 생각하는 계기를 주는 사업이었다.

자전거의 생활화는 정부의 녹색성장 10대 정책방향 중 녹색국토·녹색교통의 조성 뿐 아니라 생활의 녹색혁명을 가져올 수 있는 분야 중 하나이다. 하지만 자전거를 교통으로

채택하기 위해서는 서울시의 자전거도로와 자전거보관대(주차장)를 중심으로 한 시설인프라 구축 못지않게 시민생활의 새로운 교통이용방식 전환이 필요하다. 그 만큼 자전거이용 활성화 정책은 그 노력도 총체적이면서도 혁신적이어야 한다는 의미이다. 따라서 기존 정부 주도의 일방향적인 정책노력이 아닌 사회의 모든 주체가 참여하는 쌍방향적이고 상호 의존적인 노력이 필요한 정책이 바로 자전거이용활성화 정책이다.

그럼에도 아직까지 서울시는 자전거친화타운조성을 위해 자전거도로와 자전거보관대(주차장) 등 시설설치에 역점을 두고 있다. 하지만 향후에는 지역주민여성의 참여를 통해 자전거 관련 시설의 안전과 편리 요소들에 대해 점검하고 현실적인 주민의 수요를 파악·반영하여 자전거이용환경을 만들어가는 사례를 발굴하여야 할 것이다. 앞서 소개한 '자전거를 활용한 마을지도 만들기'사업이 좋은 예시가 될 것이다. 이와 같은 자전거를 매개로한 다양한 지역사회활동이 뒷받침될 때 서울시 자전거친화타운 조성사업은 생태지향적 도시공동체 서울을 만들어가는 우수사업이 될 것이다.

	
〈 자전거보관소 설치 전 〉	〈 자전거보관소 설치 후 〉
	
〈 마을지도만들기 포스터 〉	〈 마을지도 〉

참 고 문 헌

- 강승규 (2007). 자전거자동차겸용도로 시설기준에 관한 연구. **산업기술연구소논문보고집**, 30(2), 115-122.
- 건설교통부 (2006). **국도상자전거도로 설치 기본계획 수립연구**.
- 김세용 외 (2008). 자전거이용활성화를 위한 법제도 개선방향. **지리학연구**, 42(1) 국토지리학회.
- 김승근, 오영식, 정진주, 최효승 (1995). **자전거이용 활성화를 위한 관련법규에 관한 연구**. 대한건축학회 학술발표대회 논문집.
- 김양희, 장미혜, 김경희, 장윤선, 조소영, 박기남, 남정현, 김영주, 함한희, 김미경, 이미원, 김혜림, 염미경 (2006). **국가균형발전모델의 성주류화전략**. 한국여성정책연구원.
- 김유나 (2008). **서울특별시 공영주차장 및 지하보차도 안전성 및 편리성 실태조사**. 서울시여성가족재단.
- 김현미 (2008). 자녀연령별 여성의 도시기회 접근성의 시·공간적 구축성에 관한 연구. **대한지리학회지**, 43(3). 대한지리학회.
- 김홍순 (2007). 비성별적 도시의 모색: 도시환경요소가 주는 잠재적 범죄위험에 대한 여성인식의 고찰. **국토계획** 42(1).
- 노시학 (1998). 도시의 교통소외계층에 대한 지리학적 연구를 위한 제언: 노인 및 장애인과 여성인구를 중심으로. **한국도시지리학회지**, 1(1).
- 노시학 (2000). Employment Types and Commuting Patterns Among Female Workers in the Seoul Metropolitan Area. **한국도시지리학회지**, 3(1).
- 노시학 (2007). 교통이 사회적 배제에 미치는 영향. **지리학 연구**, 41(4).
- 도건우, 이지훈, 신창목 (2009). **녹색 뉴딜 사업의 재조명**. 삼성경제연구소.
- 류형철, 이미원, 박은희, 김성애 (2007). **대구광역시 혁신도시(팔공이노벨리) 건설사업의 성별영향평가**. 여성가족부.
- 박순호, 김은숙 (1999). 취업주부의 일상생활활동의 시공간적 특성. **한국인구학**, 21(2).
- 박영란 외(2004). **외국의 성인지 정책사례 2**. 여성부
- 박재규, 최윤선, 김신희 (2008). **광교신도시 개발계획의 성별영향평가**. 경기가족여성연구원.
- 박찬숙 외 (2008). **유럽의 도시 공공디자인을 읽다**. 가인.
- 배기목, 김세용, 이수일, 이승교, 나창호, 김승 (2006). **자전거이용 활성화방안 마련을 위한 연구**. 건설교통부.
- 배정수 (2004). 이용자 중심의 자전거도로계획에 관한 연구. **계명연구논총**, 22.

서울시여성가족재단 (2008). **여행동반자 자문 결과보고서**.

서울특별시 (2008). **서울서베이**.

손문금 (2008). **주차장의 안전성, 편리성 및 쾌적성 현장실태조사**. 서울시여성가족재단.

여성부(2009). **2009년 성별영향평가지침**.

오창수, 이종철 (1999). **자전거도로 계획 및 시설기준에 관한 연구**. 산업기술연구.

이동환, 김성주, 이길주, 이영아 (2005). **사회적 약자를 위한 도시시설 연구**. 경기개발연구원.

이미원 (2009). **여성친화도시 조성기준 및 발전방향**. 여성부.

이상문 외 (2006). **경기도 김포신도시 건설사업의 성별영향평가**. 여성가족부.

이수동 (2008). **자전거이용활성화 방안-차도에 안전한 자전거 전용도로 만들기**. 대한지방행정공제회.

이신혜 (2004). **서울시 단거리 승용차 통행감축방안 연구**. 서울시정개발연구원.

이영희 (2005). **여성을 위한 디자인**. 여화여대 출판부.

이은숙, 정희선 (2003). **서울시 주부의 일상생활 공간의 불평등성**. *지리학연구*, 37(3). 한국지리교육학회.

이재림 외 (2009). **여행프로젝트 시설 가이드라인 -여행길, 여행화장실, 여행주차장-**. 서울시여성가족재단.

이재림 외 (2009). **여행프로젝트 시설 가이드라인-여행공원, 여행아파트, 여행기업-메뉴얼**. 서울시여성가족재단.

이훈기, 신희철 (2008). **자전거급행도로 시스템 도입연구**. 한국교통연구원.

임영태 (2008). **녹색도시구현을 위한 자전거이용활성화방안**. 국토연구원.

임영태, 백남철, 이재영, 박재현 (2008). **고유가시대 자전거이용활성화방안 연구**. 국토연구원.

장미혜, 윤덕경, 안상수, 김영택 (2008). **여성에게 안전한 생활환경 조성방안**. 한국여성정책연구원.

조남건 (2003). **교통약자의 이동권 확보를 위한 교통정책 방향**. *국토연구*, 264.

조송현 (2001). **자전거이용활성화에 관한 연구**. 서울대학교 체육연구소.

조영미 외 (2007). **여성이 디자인하는 도시, 여행**. 서울시여성가족재단.

조영미 외 (2008). **여행프로젝트 발전방안**. 서울시여성가족재단.

최양원 (2009). **시민공영자전거 도입에 관한 연구**. *영산논총*, 19. 영산대학교.

통계청(2005). **인구·주택총조사**.

통계청 (2004). **생활시간조사 원자료**.

통계청 (2008). **사회통계조사**.

- 통계청 (2008). 가계동향조사.
- 황정훈 (2005). 자전거주행환경개선방안의 평가에 관한 연구. **대한교통학회지**, 23(8).
- Austroroads (2005). The Australian National Cycling Strategy 2005-2010.
[http://www.austroroads.com.au/documents/TheAustralian National Cycling Strategy 2005-2010.pdf](http://www.austroroads.com.au/documents/TheAustralian%20National%20Cycling%20Strategy%202005-2010.pdf)
- Cavanagh, Sue (1998). *Making Safer Places: A Resource Book for Neighbourhood safety Audits*. Women's Design Service
- Australian Bicycle Council (2000). Cycling Data and Indicator Guidelines, *Commonwealth Department of Health and Aged Care*.
- European Charter for Women in the City. <http://www.cityshelter.org>
- Hyun-Mi Kim (2007). Gender Roles, Accessibility, and Gendered Spatiality. *Journal of the Korean Geographical Society*. Vol. 42, No. 5
- Robinson, John P. & Godbey, 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>
- US DOT (1999). *1999 Status of the Nation's Surface Transportation : Conditions and Performance Report*. <http://www.fhwa.dot.gov/policy/1999cpr/report.htm>,
www.wds.org.uk/www/projects_msp.htm
- 행정안전부. <http://www.mopas.go.kr>
- 기획재정부. 일자리창출을 위한 녹색뉴딜사업 추진방안. <http://www.mosf.go.kr>.

부 록

1. 여성친화 자전거도로 체크리스트
2. 여성친화 자전거보관대(주차장) 체크리스트
3. 서울시 및 자치구 담당공무원 FGI 질문지
4. 서울시 자전거시민패트롤단 FGI 질문지
5. 자전거이용자조사 질문지
6. 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 현장조사 점검지

부록1 여성친화 자전거도로 체크리스트

성별 관련성 요소	체크리스트	여성 친화성 ¹⁾
접근성 이동성	1. 자전거전용도로 확보	권고
	2. 교통정온화 계획	필수
	3. 근린생활시설(판매시설, 공공시설, 교육시설 등)과의 자전거도로 확보	필수
안전	1. 충분한 자전거 도로폭	권고
	2. 자전거도로 충분한 회전반경 확보	권고
	3. 야간조명의 확보	필수
	4. 범죄예방 시설설치	필수
	5. 위험 상황시 대응 안내표지	필수
	6. 가족이 함께 즐길 수 있는 자전거도로 확보	필수
	7. 속도조절, 주변상황, 자전거도로에 대한 안내표지	권고
편리	1. 도로연결턱, 횡단보도턱 제거	권고
	2. 육교, 지하도, 계단 연결	권고
	3. 자전거도로 주변 자전거서비스 시설 (수리, 정비, 대여, 보관, 공기주입기 등)	권고
	4. 자전거도로 주변 휴식 및 편의시설 (벤치, 그늘, 화장실 등)	권고
	5. 맨홀 및 점검구 등의 미설치 또는 마감처리	권고
	6. 자전거 교육시설 공원 조성	필수
	7. 자전거이용에 대한 교육 및 홍보	필수
여성의 참여	1. 여성참여방안 마련	필수

1) 필수는 자전거이용환경 구축과정에서 여성들이 특히 중요하게 생각하는 요소이며, 자전거이용환경 개선을 위해 일반적으로 권장되는 요소는 권고로 구분함.

1.1 자전거전용도로 확보

여성친화성

권 고

■ 도입배경

자전거 이용이 빈번한 곳(근거리 교통으로 자전거 수요가 많은 곳)에 대한 수요를 충족하고, 보행자와 자전거이용자의 안전을 위해 자전거 전용도로의 확보가 바람직함. 특히, 노상 장애물에 대한 대응능력이 상대적으로 낮은 운전미숙자, 노인, 아동, 짐을 운반하는 사람, 여성 등의 자전거 이용 활성화를 위해서는 타 시설(차도, 보도)과 분리된 자전거전용도로의 확보가 요구됨.

■ 목표

여성의 자전거 이용률을 제고하기 위해 여성 자전거 이용자의 주요 활동구간에 대한 집중적인 자전거도로 정비추진.

■ 규정

- 자전거이용시설의구조·시설기준에관한규칙 [시행 2006.6.1]에 설계속도 및 폭원 등 기하구조 등을 규정하고 있으나 설치장소 등 지침은 제시하고 있지 않아 지자체별로 각각의 설치기준을 정하여 운영중임.

■ 주안점

- 차량 또는 보행자와 완전 분리한 전용도로의 설치. 차량의 폭원이 충분할 경우 도로다이얼트를 통해 차도 내에 자전거전용도로를 설치하는 것이 가장 바람직
- 보도 상에 설치할 경우 차도 측으로 설치하여 정지시거를 확보, 안전성 향상
- 노선지명, 시점 및 종점 표지판 운영
- 생활권내에서는 교통정온화계획과 연계하여 생활권내 자전거 주요 동선을 선정하고 이에 대해 보행자 및 자전거이용자 중심의 커뮤니티 도로로 정비하는 것이 바람직하리라 판단됨.
- 횡단시설시 횡단보도 옆에 전용 횡단시설 설치
- 자전거도로의 재질을 차별화하여 쾌적한 승차감 및 보도환경 조성
- 장기적으로는 자전거 전용신호등 도입으로 안전성 제고, 자전거 우선신호, 지능형 자전거 신호 등 도입
- 용도별(레저, 통근·통학, 테마, 쇼핑 등) 자전거전용도로 축 설정
- 자전거전용도로 설치 시 주민의견을 수렴하여 실질적인 수요가 있는 곳에 자전거도로 설치



〈Paris시의 자전거전용도로〉



〈미국의 BikeBox(자전거우선통행권)〉

여성친화 자전거도로 체크리스트(접근성·이동성)

여성친화 자전거도로 체크리스트(접근성·이동성)

1.3 근린생활시설(판매시설, 공공시설, 교육시설 등)과의 자전거도로 확보

여성친화성

필수

■ 도입배경

- 여성자전거이용자의 경우 자전거이용용도가 「건강이나 취미·여가생활을 위해」 41.6%, 「출·퇴근을 위해」 18.2%, 「학교·학원 등의 등·하교를 위해」 17.7%, 백화점, 대형할인점, 시장 등에 장보러 갈때」 14.8%, 은행, 관공서 등 가까운 공공장소를 방문할 때」 7.7%로 나 타남.
- 이는 여성의 경우 주말의 레저자전거도로 이용자와 5km이내의 생활권 자전거도로이용자가 대부분임을 보여주고 있음. 특히, 「건강이나 취미·여가생활을 위해」 레저자전거도로를 이 용하는 많은 여성 자전거이용자는 생활권내 자전거도로의 정비가 이루어지면 생활권내에서 도 자전거를 이용할 잠재수요로 생각됨.

■ 목표

생활권내 공공시설, 판매시설, 교육시설(학교, 유치원 등)과 주거지를 연결하는 생활권내 자전 거도로를 정비, 설치함으로써 현재의 잠재 자전거이용수요를 활성화시키는 계기를 마련하고자 함.

■ 규정

- 생활권내 공공시설, 판매시설, 교육시설과 주거지를 연결하는 생활권내 자전거도로를 설치
- 이 경우 자전거전용도로만의 설치는 현실적으로 쉽지 않은 것으로 판단되며, 교통정온화 계획과 함께 고려하여야 할 것임.

■ 주안점

- 어린이보호구역, 교통정온화 등과 연계한 Community 자전거 도로 도입 여부
- 지자체 학교 등과 협력, 자전거 통학 등 캠페인 추진



〈자전거 통근(코펜하겐)〉



〈선생님과 함께 하는 자전거 통학〉

여성친화 자전거도로 체크리스트(안전)

2.1 충분한 자전거 도로폭	여성친화성
	권 고

■ 도입배경

노인, 어린이, 운전미숙자, 여성 등은 자전거 주행 중 방해요소에 대한 대응능력이 떨어질 수 있어 자전거 도로폭이 충분하지 않을 경우 방해요소와 부딪치거나 방해요소를 회피하다가 주변 도로시설물과 부딪히는 사고가 발생됨.

■ 목표

- 여성 자전거 이용자가 주행중 방해요소와 만날 경우 이를 피해 주행할 수 있는 충분한 자전거 도로폭원이 확보되어야 할 것임.
- 도로의 여건상 충분한 자전거도로폭의 확보가 불가능한 경우 일정 구간마다 참을 설치하여 자전거이용자간 상충방지 및 타 방해요소와의 상충 최소화, 대피공간으로 활용.

■ 규정

- 최소한 법적 규정인 일방시 1.1m, 양방시 2.0m의 자전거도로폭원이 확보될 수 있도록 하여야 함.(자전거이용시설의구조·시설기준에관한규칙)
- 권장 규정으로는 일방 1.5m, 양방 2.5m 이상 확보.
- 참이라 함은 일방통행 자전거 도로일 경우 대향방향 자전거가 접근할 때 안전하게 피해 줄 수 있는 일정공간의 할애를 뜻함.

■ 주안점

- 도로 시설물 및 불법적치물 등 폭원 확보 저해 요인의 제거
- 도로다이얼트 등으로 차로폭원을 축소, 자전거도로의 설계속도, 양방운영 등 여부에 따른 충분한 폭원 확보
- 통행량, 기하구조(경사도, 회전반경) 등을 고려한 자전거도로별 위계를 정하여 등급별 설계 속도를 고려, 적정(권장)폭원을 확보
- 양방통행, 일방통행 여부에 따른 차별화된 폭원 확보
- 적정폭원 미확보시 일정간격의 '참'을 설치하여 효용 및 안전성 확보



〈자전거횡단도 출입부 지장물〉



〈자전거도로상 도로시설물 실태〉

여성친화 자전거도로 체크리스트(안전)

2.2 자전거도로 충분한 회전반경 확보	여성친화성 권 고
-----------------------	--------------

■ 도입배경

충분한 자전거도로의 회전반경이 확보되지 않을 경우 자전거이용 시 자주 내리게 되어 자전거이용 상의 불편을 초래.

■ 목표

여성 자전거 이용자가 회전시 충분한 회전반경을 확보하여 내리거나 당황하지 않고 편안하게 자전거를 이용할 수 있도록 충분한 자전거 회전반경을 확보.

■ 규정

- 시설기준(자전거이용시설의구조·시설기준에관한규칙)
 - . 자전거 전용도로 : 설계속도 30km/h, 최소평면곡선반경 24m이상 확보
 - . 자전거보행자겸용도로 : 설계속도 20km/h, 최소평면곡선반경 17m이상 확보
 - . 자전거자동차겸용도로 : 설계속도 20km/h, 최소평면곡선반경 10m이상 확보

■ 주안점

- 자전거 도로의 경우 자전거 이용시설 기준에 곡선반경에 대한 내용이 명시되어 있음에도 불구하고 자전거 도로가 연결되는 지점의 경우 회전이 불가하게 직각으로 연결되는 경우가 있음.
 - . 이에 대해 설계 시 연결지점에 대한 회전을 반드시 고려.

여성친화 자전거도로 체크리스트(안전)

2.3 야간조명의 확보

여성친화성

필 수

■ 도입배경

야간에는 자전거 도로상에 충분한 조명이 되지 않아 장애물을 미리 인지하지 못하여 사고의 위험에 노출될 수 있으며, 특히 외진 자전거도로 및 레저 자전거도로(강변, 하천변, 공원 내)의 경우 야간에 이용 시 충분한 조명이 되지 않을 경우 범죄에 노출될 수 있음.

■ 목표

사람의 통행이 빈발하지 않은 외진 곳이나, 조도가 낮거나 조명 설치가 안된 지점에 충분한 밝기의 야간조명을 설치하여 여러 가지 사고 위험으로부터 여성 자전거이용자를 보호하고 안전한 자전거도로 조성을 통해 여성 자전거이용자의 활성화를 유도.

■ 규정

- 자전거도로 상 일정 수준 이상 조도 확보 필요
- 조명 필수 설치간격 확보
- 표준 공공자전거 등에 전방 조명등화 설치토록 규정

■ 주안점

- 자전거 이용자를 위한 조명 확보 여부 등
 - 기준 조도의 선정
 - 자전거도로 상 안내표지 판독가능여부 등을 고려한 조명 설치
 - 자전거 운전자의 눈부심 방지를 고려한 조명 설치 여부
- 에너지 절감을 위한 저전력 조명시설 설치 여부, 재생에너지 등 기술 활용 전력 절감
- 범죄의 위험 및 시거가 좋지 않아 사고의 위험이 있는 가로등 미설치 구간 내 조명설치
- 터널, 고가하부 등 어두운 자전거도로 구간에 대한 조명 시설 확충



〈스페인/일본의 첨단조명 사례〉



〈국내 라인조명시스템 개발〉

여성친화 자전거도로 체크리스트(안전)

2.3 범죄예방 시설 설치

여성친화성

필수

■ 도입배경

친화타운 내 일반 자전거도로와 강변·하천변·공원 내에 설치된 자전거도로와의 연결 구간 및 사람의 통행이 빈번하지 않은 외진 곳에 위치한 자전거도로의 경우, 특히 여성 자전거이용자가 이러한 자전거도로를 이용하는 경우에는 범죄의 위협에 노출되기 쉬우며, 범죄이외에 자전거이용 시 발생될 수 있는 사고에 대해 대처하기 위해 CCTV 등 범죄예방 시설 설치를 통한 효과적인 관리 감독이 요구됨.

■ 목표

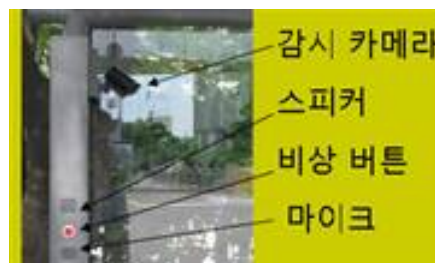
범죄에 노출되기 쉬운 곳이나 사람의 통행이 빈번하지 않아 사고 시 도움요청이 쉽지 않은 구간에 대해 CCTV 등 시설을 설치하여 범죄예방 및 사고로부터 자유로운 자전거도로 구축을 통해 안전하고 쾌적한 자전거 이용 환경 구축.

■ 규정

- 강변, 하천변, 공원 내 범죄 발생 우려지역에 대해 CCTV, 비상전화(HotLine), 비상버튼 설치
- 저녁 시간대 사람의 통행이 빈번하지 않아 범죄 위협 및 사고 위험에 노출시 주변에 도움을 청하기 어려운 지점에 대해 CCTV 등 설치

■ 주안점

- 적정위치에 CCTV 등 주요 방범시설 설치여부
 - 시설물의 개수 및 적정 설치간격
- 비상전화(HotLine), 비상버튼 등 응급 통신체계 비치 여부
 - 시설물의 개수 및 적정 설치간격
- 여성 안전과 직결되는 체계로, 구축뿐 아니라 상시 감시 및 상황 발생시 방법센터 등 대응 시스템이 적정 연계 되어야 함
- 설치된 시설물의 정기적인 보수, 유사시 신속한 유지보수 체계를 구축하여 지속적인 안전감시 체계 구축
- 자전거 도난을 방지하고 자전거 주차 시 범죄에 대한 대응을 위해 자전거 보관소를 중심으로 비상버튼, 마이크, 감시카메라 등을 설치



〈방범시설 설치 예(자전거보관소)〉

여성친화 자전거도로 체크리스트(안전)

2.4 위험 상황 시 대응 안내표지	여성친화성 필 수
---------------------	--------------

■ 도입배경

여성은 범죄피해에 불안감이 남성에 비해 높고 불안감은 사회활동을 위축시킬 뿐 아니라 사고 및 위험에 노출되는 정도 또한 더 빈번히 발생하고 있음. 이러한 상황에 노출 시 즉시 도움을 청하거나 예방 할 수 있는 방안을 강구할 필요가 있으며, 어린이, 유아 등을 동반하는 경우가 많은 여성 자전거 운전자를 위한 안전 측면 배려가 필요함.

■ 목표

사고 및 위험 상황에 노출 시 즉시 도움을 청하거나 예방 할 수 있는 방법을 알려주는 대응 안내표지를 일정 구간마다 설치하여 여성과 어린이 자전거이용자의 안전을 보장하고자 함.

■ 규정

- 일정구간(약 2km)마다 위험 상황 시 대처방법 및 도움 요청 전화번호 등을 직시한 안내표지판을 설치.
- 안내표지판에는 신고지점의 위치를 알 수 있도록 위치정보를 표기
- 전도사고 등 자전거 운전자의 부상 시 상비약, 응급구호 킷 등 비치 필요

■ 주안점

- 일정구간(약 2km)마다 위험 상황 시 대처방법 및 도움 요청 전화번호 등을 직시한 안내표지판을 설치
- 안내표지판에는 신고지점의 위치를 알 수 있도록 위치정보를 표기
- 전도, 충돌 등 사고로 인한 자전거 운전자의 부상 시 상비약, 응급구호 킷 등을 비치



〈비상전화 및 의약품 비치〉

여성친화 자전거도로 체크리스트(안전)

2.5 가족이 함께 즐길 수 있는 자전거도로 확보

여성친화성

필 수

■ 도입배경

- 설문조사결과 자전거 이용용도를 살펴보면 여성의 경우 41.6%, 남성의 경우 42.2%가 「건강이나 취미·여가 생활을 위해」자전거를 이용하는 것으로 나타났음. 이러한 상황을 고려하여 가족이 함께 즐길 수 있는 안전하고 쾌적한 자전거도로의 정비 및 설치가 필요함.
- 주5일 근무이후 주말을 가족과 함께 보내는 시간이 늘어남에 따라 가족의 건강과 화목을 위해 가장 선호하는 것중의 하나가 자전거이용이라 할 수 있음. 특히 강변, 하천변의 경우 가족단위 자전거이용자가 급속히 증가하고 있고 자전거도로의 설치는 잘 되어 있으나 이곳까지의 연결통로, 휴식처, 편의시설 등이 뒷받침되지 않고 있는 실정임.

■ 목표

가족단위의 자전거이용은 장래 자전거이용자의 활성화에 있어서 잠재수요 확장이 가능하여 가족단위의 자전거이용 활성화를 위해서는 자전거 대여, 레저 자전거도로 등 인프라와 가족자전거 도입 추진, 자전거친화타운 내 지역공원이나 하천변 등에 가족자전거공원 설치가 필요함.

■ 규정

- 레저 자전거도로와 주거지간 자전거도로 설치 및 레저 자전거도로로의 접근성을 원활하기 위한 접근 통로 확대 설치(1km구간마다)
- 레저 자전거도로 구간 내 휴식공간 확보 및 렌탈점 설치(2km마다 설치)
- 공원, 하천변의 경우 자전거, 보행, 인라인이용자를 구분하는 자전거도로 설치
- 주거밀집지역 가까운 장소에 가족자전거공원 설치

■ 주안점

- 레저자전거도로와 주거지간 자전거도로 연결
- 자전거 렌탈 제공
- 가족이 함께 자전거를 타고 배울 수 있는 수단 및 프로그램 제공



〈유럽의 보편적 가족자전거와 paris의 임대자전거(Velib)〉

여성친화 자전거도로 체크리스트(안전)

2.6 속도조절, 주변상황, 자전거도로에 대한 안내표지

여성친화성

권 고

■ 도입배경

- 자전거 이용 시 사고는 주로 예측할 수 없는 상황에서 발생하게 됨. 즉, 갑자기 나타나는 급경사, 구조적으로 혼잡스러운 주변상황, 잘 인지되지 않는 자전거도로 등으로 인해 자전거이용자는 순간 판단을 어렵게 하여 주저하는 순간 사고가 발생하게 됨.
- 이러한 예측불가 상황을 최소화 할 수 있도록 미리 자전거이용에 관한 정보를 사전에 줌으로써 사고의 위험으로부터 회피할 수 있도록 하고자 함.

■ 목표

위험한 곳, 주변 상황, 자전거도로의 연계 노선 등 자전거이용 시 필요한 기본적인 정보를 자전거이용자에게 미리 알려주어 사고의 위험을 차단하고 안전하고 쾌적한 자전거이용을 유도.

■ 규정

- 위험한 곳에 대해 정보 제공 : 200m에서부터 제공
 - 급경사, 차량과의 상충 요소 발생, 보행자와의 상충 요소 발생 등
- 주변 상황에 대한 정보 제공 : 전방 200m에서부터 제공
 - 자전거도로 폭원 변화, 노점상 상시 점유 구간 등
- 자전거도로 안내 정보 표지 : 5km마다 제공
 - 블록 내 자전거도로망, 자전거도로 노선의 분리 지점 등
- 안내표지 설치 높이
 - 자전거운전자가 주행 중 안내표지를 확인가능하도록 높이를 고려
- 야간 인지도 확보
 - 야간에 쉽게 인지 가능하도록 형광, 자체 발광, 주변 가로등 및 조명시설에 대해 반사광이 충분한 재질 사용

■ 주안점

- 자전거 안내표시로 자전거 이용 활성화 유도 (노약자, 어린이 등을 위한 심볼 개념)
- 충분한 안전표시로 자전거 안전 도모



〈유럽각국의 자전거도로 안내표지〉 〈미국 FHWA 연구중인 자전거도로 안내표지〉

여성친화 자전거도로 체크리스트(편리)

3.1 도로연결턱, 횡단보도턱 제거

여성친화성

권 고

■ 도입배경

- 그 동안의 노력으로 자전거도로 연결구간에서의 도로연결턱은 어느 정도 제거가 되어 자전거이용자에게 편리성을 제공하고 있으나, 아직 일부 구간에서는 도로연결턱이 그대로 방치되어 있거나 연결턱을 제거하더라도 그 면이 부드럽게 처리되지 않아 자전거이용자들의 불편을 초래하고 있음.
- 특히, 자전거횡단시설의 경우 기존 보행자 횡단보도 옆에 단순히 마킹만 하고 턱을 제거하지 않아 자전거이용자들이 보행자 횡단보도를 이용하는 경우가 비일비재함.

■ 목표

자전거도로 연결지점의 연결턱 및 자전거 횡단도내 보도턱을 제거함으로써 자전거이용자의 편리성 도모.

■ 규정

- 자전거도로 연결지점의 연결턱 제거 : 기존 바닥면과 일치시켜 자전거이용시 편리, 쾌적성 향상
- 자전거 횡단도내 보도턱 제거 : 자전거 횡단도내 보도턱을 제거하여 보행자와 자전거이용자간 상충을 방지하여 자전거 이용자의 편리, 쾌적성 향상
- 최소 5cm 미만으로 턱 조성

■ 주의점

- 자전거도로의 정비 마무리 여부, 이면도로 연결부 등의 경사도 등에 대한 배려 여부
- 자전거 전복사고와 직결될 수 있으므로 횡단보도, 진출입부 안전표시 등과 연계



〈보도 턱낮춤 미비 사례〉



〈경사진 이면도로 연결부의 사고위험〉

3.2 육교, 지하도, 계단 연결

여성친화성

권 고

■ 도입배경

여성은 남성에 비해 근력면에서 많이 떨어지는 것이 사실이며, 이는 자전거이용시에는 여러 가지 어려움을 초래하고 있음. 가장 큰 문제로는 육교, 지하도, 계단 등에서 여성자전거이용자는 자전거의 이동이 거의 불가능하다는 것임. 이러한 불편을 해소하기 위해 자전거도로상의 육교, 지하도, 계단 등에 이동통로를 만들어 여성자전거이용자도 어렵지 않게 자전거를 이동시킬 수 있어야 할 것임.

■ 목표

여성 자전거이용자의 편리한 자전거이용을 유도하기 위해 자전거도로 연결시에 봉착하는 육교, 지하도, 계단 등에서 자전거를 끌고 이동할 수 있도록 연결 통행로를 설치

■ 규정

- 육교, 지하도, 계단 등에 자전거를 끌고 이동할 수 있는 연결 통행로는 설치하고 가능한 경우 중간쯤에 참을 두어 근력이 약한 여성이용자가 잠시 쉴 수 있는 공간을 마련.
- 자전거 설치 규정 : 자전거 경사로폭 15cm, 높이 3m 이상일 경우 3m 마다 1.2m 이상 평면구간확보(자전거이용시설의구조·시설기준에관한규칙)



여성친화 자전거도로 체크리스트(편리)

3.3 자전거도로 주변 자전거서비스 시설(수리, 정비, 대여, 보관, 공기주입기 등)

여성친화성

권 고

■ 도입배경

자전거이용 시 고장이 발생하였을 경우 자전거를 끌고 사실 자전거정비소까지 가야하며 그 시설이 어디에 있는지, 얼마나 먼 곳에 위치해 있는 지에 대한 정보가 부족해 자전거이용자가 많은 불편을 겪는 것이 사실임. 또한, 주말 가족이 함께 자전거를 이용할 경우 가족 수에 맞게 자전거를 모두 구매할 수 없는 현실(경제적 문제, 집에서의 보관 문제, 효율성 문제 등)을 고려하여 자전거의 이용 활성화를 위해서는 자전거대여소의 확대 설치가 요구됨.

■ 목표

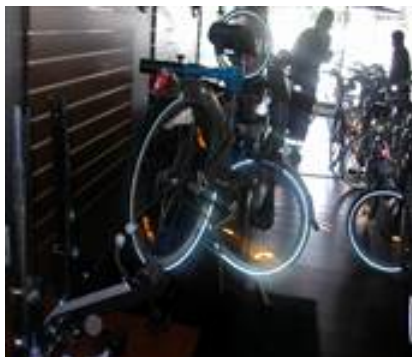
자전거 친화타운 내 적절한 지점, 적절한 간격에 자전거서비스 시설을 설치하여 자전거이용자의 불편을 최소화함으로써 자전거이용자의 편의를 도모하고 잠재 이용자의 자전거이용을 활성화하고자 함.

■ 규정

- 자전거 수리 및 정비소 : 기본적으로 자전거 주차장에 설치, 레저자전거도로의 경우 5km 지점마다 사람이 많이 모이는 장소를 물색하여 설치
- 자전거 보관소 : 공공시설, 판매시설, 교육시설, 중요 대중교통 역, 정류소에 설치
- 자전거 대여점 : 생활권내 1개소 이상씩 설치(반경 2.0km내에 단계별로 확대 설치하여 모든 생활권내에서 자전거를 대여할 수 있는 시스템을 구축)

■ 주안점

- 자전거 휴식공간과 연계된 자전거 수리공간 및 수리 kit 배치
- 이동식 자전거 수리 자전거 등 신속한 정비, 자전거 보관소에서의 정기 자전거 점검 서비스 등 아이디어 도입



〈Paris 임대자전거의 수리센터, 이동식 경정비 전기자전거〉

여성친화 자전거도로 체크리스트(편리)

3.4 자전거도로 주변 휴식 및 편의시설(벤치, 그늘, 화장실 등)

여성친화성

권 고

■ 도입배경

여성 자전거이용자의 경우 주말 레저 자전거이용이 41.6%를 차지하고 있으며 주중에는 5km 이내의 생활권내에서 주로 자전거를 이용하고 있음. 주중 여성자전거이용자의 경우 짧은 거리에서 자전거를 이용하기 때문에 휴식 및 편의시설의 이용이 많지 않겠지만 주말 레저 자전거이용자의 경우 장시간, 장거리 이용이 대부분으로 이에 따른 휴식 및 편의시설의 설치가 필요함.

■ 목표

장거리, 장시간 자전거이용자를 위해 일정구간(5km)내에 휴식 및 편의시설의 설치를 통해 여성자전거이용자의 편의를 도모.

■ 규정

- 레저 자전거도로 : 5km마다 휴식 및 편의시설 설치 필요
- 생활자전거도로 : 생활자전거도로의 경우 그 범위가 생활권내에 입지하고 있음. 따라서 목적지인 공공시설, 판매시설, 교육시설, 공원 등에 자전거 휴식 및 편의시설의 설치가 요구됨.

■ 주의점

- 생활권, 자전거도로별 위계를 감안한 자전거 휴게시설 설치간격 설정 여부
- 자전거 휴게시설의 필수 설치 시설물의 정의 및 시행 여부
 - 자전거 거치대 및 시건장치, 경정비용 수리kit, 음수대 등 구비여부



〈자전거 휴게시설(안)〉

여성친화 자전거도로 체크리스트(편리)

3.5 맨홀 및 점검구 등의 미설치 또는 마감처리

여성친화성

권 고

■ 도입배경

자전거도로의 연결턱과 마찬가지로 맨홀 및 점검구가 자전거도로내에 설치되어 있을 경우 이를 지날 때 자전거이용자는 불편감을 느낄수 있음. 따라서 자전거도로 설치시 이를 고려하여 이러한 시설물을 피해 설치하거나 어쩔수 없이 설치할 경우 자전거도로와 같은 재질로 상부를 덮켜워 운행시 불편감이 최소화 될 수 있도록 하여야 함.

■ 목표

편리한 자전거 도로 이용을 위해 가급적 노면마찰이 적도록 시설을 설치하여 쾌적하게 사용하도록 하기 위함.

■ 규정

- 가급적 지장물이 자전거도로상에 위치하지 않도록 함.
- 불가피한 경우에는 상부를 노면의 재질과 같은 재질로 마감하고 턱이 발생하지 않도록 시공.
- 자전거 승차감, 포장의 내구성 등을 감안한 침단 포장재질 적극 도입.

■ 주안점

- 자전거 운전의 쾌적성 제고를 위한 종단구배의 연속성 고려 여부
- 노면 재질의 상시 유지보수 체계 구비 여부
- 노상시설물 등의 통합관리를 위한 종합관리시스템 구축
- 맨홀 등 요철있는 부분을 일체형 재질로 처리, 사고위험 감소



〈자전거도로 종단구배의 불량〉



〈포장재 내구성 불량〉

여성친화 주자전거도로 체크리스트(편리)

3.6 자전거 교육시설 공원 조성

여성친화성

필수

■ 도입배경

자전거 이용활성화의 전제 조건은 자전거 이용자가 많아져야 함에도 막상 자전거 타는 방법을 모르는 잠재 이용자들은 자전거를 배울만한 마땅한 장소가 없어 고민하는 경우가 많이 있음. 또한 운동신경이 남성에 비해 여성이 낮고 겁이 많은 특성에 비출 때 자전거를 배울 수 있는 별도의 공원을 조성함으로써 여성 잠재 자전거 수요자를 이용자로 변화시킬 수 있을 것으로 판단됨.

■ 목표

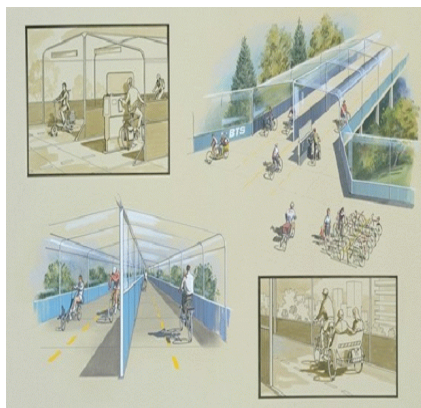
자전거 이용자 수요를 증가시킬수 있도록 별도의 자전거 이용방법을 익힐수 있는 공원을 조성하여 잠재된 자전거 이용수요자를 이용자로 변화시키고자 함.

■ 규정

- 별도의 자전거 공원을 조성하여 전문화된 배움의 공간 마련
- 기존 공원의 일부 공간을 활용하여 배움의 공간 마련
- 시설뿐 아니라 교육자 공급계획 필요

■ 주안점

- 지역 자전거 동호회 등을 활용한 캠페인 시행 등 자전거 이용 활성화
- 자전거 이용 지침 등 안전 및 편리한 사용을 위한 매뉴얼 등 사전 구비 여부
- 자전거 임대 광장 등을 통한 교육프로그램의 추진 여부



〈자전거 이용지침(London)〉



〈임대자전거 광장(Paris)〉

여성친화 자전거도로 체크리스트(편리)

3.7 자전거 이용에 대한 교육 및 홍보	여성친화성
	필수

■ 도입배경

자전거 이용 시 자전거도로 이용방법(좌측통행인지, 우측통행인지), 자전거횡단방법(자전거를 타고 횡단하는지, 자전거를 끌고 횡단하는지), 도로에서의 우선순위(차량, 자전거, 보행자) 등 자전거이용 시 알아야 할 기본 사항을 교육하고 사고 시 대응방법, 기타 보험, 관련법에 대한 교육을 통해 자전거 이용의 전반적인 지식을 습득할 수 있도록 여성 자전거이용자를 위한 별도의 교육프로그램 개발.

■ 목표

바른 자전거 이용 방법을 숙지하여 안전사고를 최소화하고, 보험 및 관련법, 사고시 대처바업 등을 숙지하여 사고 시 대처능력을 배양시켜 안전하고 편리한 자전거이용을 도모 .

■ 규정

- 자전거도로 이용방법, 자전거횡단방법, 우선순위, 보험 및 자전거관련법에 대한 교육프로그램 수행
→ 홍보책자 발행, 반상회를 통한 교육실시

■ 주안점

- 자전거 이용방법 및 기본적인 관련법 교육 프로그램 개발
- 자전거 도로망, 이용방법 등 포함한 홍보책자 발행 및 배포

여성친화 자전거도로 체크리스트(여성의 참여)

4.1 여성참여방안 마련	여성친화성
	필수

■ 도입배경

- 자전거이용활성화 계획에 여성의 관점을 반영하고 여성이 참여할 수 방안 마련.
- 생활권 내 자전거 주요 동선을 선정하고 보행자 및 자전거이용자 중심의 커뮤니티 이동환경 조성.

■ 목표

- 생활권 내에서 여성의 이용수요가 많은 장소로의 자전거도로 건설 및 자전거관련 편의시설 설치를 위한 수요파악.
- 자전거관련 이용환경에 대한 모니터링 과정을 통한 불편, 불안, 불쾌 요인의 지속적 개선을 통한 시민만족도 향상.

■ 주안점

- 자전거 이용자 및 비이용자의 자전거이용수요, 이용목적, 이용용도, 이용시간, 이동경로 등에 대한 파악
- 자전거 도로망, 주차장 등의 이용시설 관리방안 필요성에 대한 주민동의과정 마련
- 자발적인 커뮤니티 내 자원봉사 또는 동호회활동 활성화 지원, 일자리 사업과 연계한 일자리 개발 등

부록2	여성친화 자전거보관대(주차장) 체크리스트
------------	-------------------------------

성별 관련성 요소	체크리스트	여성 친화성 ¹⁾
접근성 이동성	1. 공공시설, 판매시설, 교육시설, 공동주택 자전거 보관(주차)시설 설치	필수
	2. 대중교통과 연계된 자전거 보관대(주차장) 설치	필수
안전	1. 방법 및 경보시설 설치	필수
	2. 조명 및 밝기	필수
	3. 위험상황 시 대응 안내표지	필수
	4. (건물식) 투명벽면 확보 및 시야확보	필수
편리	1. 여성우선 보관대 설치(건물식, 일렬식 20m이상, 복층식)	권고
	2. 이용방법에 대한 안내표지	권고
	3. 보행 및 자전거진출입 통로 확보	권고
	4. 공기주입기 설치	권고
쾌적	1. 주차장 내·외부 쓰레기 및 적치물 관리	필수
	2. 날씨변화에 안전한 눈·비가림막 설치	권고

1) 필수는 자전거이용환경 구축과정에서 여성들이 특히 중요하게 생각하는 요소이며, 자전거이용환경 개선을 위해 일반적으로 권장되는 요소는 권고로 구분함

여성친화 자전거보관대·주차장 체크리스트(접근성·이동성)

1.1 공공시설, 판매시설, 교육시설, 공동주택 자전거 주차시설 설치

여성친화성

필수

■ 도입배경

- 여성 자전거이용자가 주말을 제외한 평상시 자전거를 가장 많이 이용하는 시설로는 판매시설, 공공시설, 교육시설로 나타남.
- 그러나, 이러한 시설물의 경우 공공대중교통시설에 비해 자전거보관대(주차장)의 설치가 미비하여 여성 자전거이용자의 이용에 불편을 줄뿐 아니라 자전거이용 자체를 저해하는 요인이 되고 있음.

■ 목표

여성들이 자전거이용을 많이 하는 시설물에 대해 자전거보관대(주차장)를 설치하여 잠재 여성 자전거이용자를 활성화 시키고 기존 자전거이용자의 편의를 도모.

■ 규정

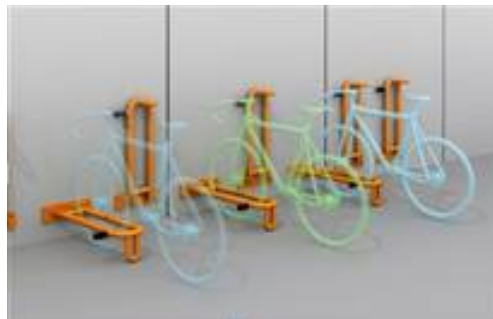
- 공공시설 : 동사무소, 여성회관, 구청 등에 일정규모의 자전거보관대(주차장) 설치
- 판매시설 : 대규모 할인 마트, 생활권내 입지한 대형 슈퍼 등에 자전거보관대(주차장) 설치
- 교육시설 : 중학교, 고등학교 등 여학교 내 자전거보관대(주차장) 설치
- 기타 다중시설 : 은행, 휘트니스 클럽, 대규모 음식점 등
- 여성이용자가 많은 상가 시설 자전거 보관대(주차장)의 위치는 외부에 노출된 지점으로 설치
- 이러한 시설에서 여성 자전거이용의 활성화를 위해 자전거이용자에 대한 인센티브제를 실시함이 바람직함. 즉 비탄소배출 교통수단자에게 판매시설의 경우 일정 금액을 할인하거나 포인트를 적립해 주는 방안을 검토
- 공공시설을 이용하는 자전거이용자에게는 비용을 감면(예를 들어 주민등록등본을 떼는 경우 그 비용을 자전거이용자에게는 무료로 제공하는 방안)

■ 주안점

- 공공시설, 공동주택 등 일정규모 이상 자전거 보관대 도입 여부
- 시설 출입 자전거 인증제도 등 자전거 이용자를 위한 다양한 혜택 부여



〈공동주택 자전거보관스티커 사례〉



〈부족한 공간활용을 위한 건물 자전거보관대〉

여성친화 자전거보관대·주차장 체크리스트(접근성·이동성)

1.2 대중교통과 연계된 자전거보관대(주차장) 설치

여성친화성

필수

■ 도입배경

여성자전거 이용자를 위해서는 단거리 통행뿐 아니라 레저여행, 출퇴근을 위해서 대중교통과 연계하는 자전거 주차시설이 확보되어야 하며, 주요 교통연계환승지점, 주거생활권, 주요 업무지역 역사에 여성자전거 주차장을 포함한 자전거 보관시설을 설치 자전거 이용 활성화.

■ 목표

주요 연계환승 역, 주거생활권, 주요 업무지역의 지하철 역사, 버스정류장에 여성을 배려한 자전거보관대(주차장)를 설치하여 여성자전거 이용자의 편의 증진.

■ 규정

- 주요 교통환승역, 교통광장 등에 일정수준 이상 자전거주차장 및 여성주차장 비율 확보
- 유료 자전거 보관소 요금을 대중교통 이용시 무료 또는 할인 등 제도적 지원
- 레저용 철도, 버스 등에 자전거 탑승칸 등 일정수준 이상 도입
- 안내표지, 지도 등 비치로 자전거 이용자의 편의 제고

■ 주안점

- 역사, 버스정류장별 실질적 활용도가 있는 자전거보관대(주차장) 도입여부 (대중교통 탑승이 편리한 위치 여부, 여성전용 주차면 일정비율 도입여부 등)
- 자전거 이용자를 위한 충분한 안내표지, 제도의 홍보 여부 등
- 주말철도, 지하철, 버스 내 자전거 탑승칸 등 제도 및 시설 구비 여부



〈bike&ride system (OV fiets, DB, German rail)〉



〈철도 내 자전거 탑승 칸〉

여성친화 자전거보관대·주차장 체크리스트(안전)

2.1 방법 및 경보시설 설치

여성친화성

필 수

■ 도입배경

자전거 보관대(주차장)의 안전성은 자전거의 훼손 및 도난을 방지함과 여성 자전거이용자의 안전을 보장하기 위함.

즉, 자전거 주요 부품의 도난과 자전거 차체의 파손이나 도난을 방지하고, 여성 자전거이용자들이 처할 수 있는 위험요인을 사전에 제거하여 위험발생 가능성을 예방하고자 함.

■ 목표

자전거주차장의 설치위치가 너무 외지거나 부적절하지 않은지를 검토하고, 설치된 보관대(주차장) 내에 CCTV를 설치하여 자전거 차체의 훼손과 도난을 방지하고, 여성 자전거이용자들이 처할 수 있는 위험요인을 사전에 예방함으로써 여성 자전거이용자의 안전을 확보.

■ 규정

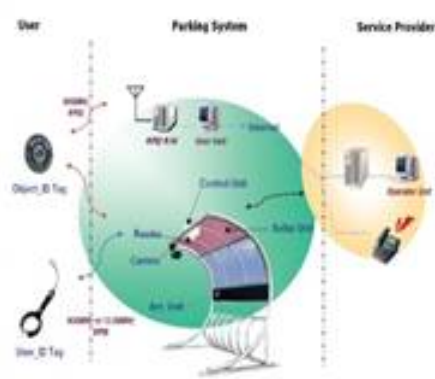
- 자전거주차장의 설치는 주변상황을 고려하여 너무 외지지 않은 곳을 선택
- 자전거주차장내 CCTV의 설치는 사각지대가 발생되지 않도록 설치
- 위험상황 발생 시 경찰서와 연계된 비상벨 설치
- 방범설비는 바닥면으로부터 170cm의 높이에 있는 사물을 식별할 수 있도록 설치.
- 폐쇄회로 카메라와 녹화장치의 모니터 수가 일치하여야 함.
- 촬영된 자료는 컴퓨터 보관시스템을 설치하여 1년 이상 보관하여야 함.
- 선명한 화질이 유지될 수 있도록 관리하여야 함.

■ 주안점

- 자전거 보관대(주차장)의 시인성 확보 여부
- 종합적인 자전거 보관대의 감시 및 도난방지, 방범시스템의 도입여부



〈자전거 보관대 감시시스템(인천)〉



〈자전거 도난방지 시스템 사례〉

2.2 조명 및 밝기	여성친화성 선택
-------------	-------------

■ 도입배경

- 현재 설치되어 있는 보관대(주차장)의 경우 장소의 문제로 인해 대부분 지하철역 고가 하부 공간이나 고가차로의 하부공간을 이용하여 설치하는 경우가 많음. 이러한 곳은 그 자체로도 여성들이 접근하기 쉽지 않은 곳으로 여성을 상대로 하는 범죄가 발생하기 쉬운 곳임.
- 따라서 이러한 곳에 자전거주차장을 설치할 경우 충분한 조명과 조도를 확보하여 범죄 유발요인을 제거하여야 할 것임.

■ 목표

자전거 보관대(주차장)은 자전거이용에 있어서 가장 중요한 시설 중에 하나로 여성 자전거 이용자의 충분한 시야확보를 위한 적절한 조명환경이 필수적이며 채광 또한 충분히 확보되어야 할 것임. 이를 통해 자전거보관대(주차장)가 자전거만을 보관하는 곳이라는 개념에서 벗어나 오픈되고 밝은 곳이라는 인식을 모든 사람에게 줄 수 있도록 하고, 안전한 장소가 될 수 있도록 하여야 함.

■ 규정

- 지하식 또는 건축물식 노외보관대(주차장)에는 바닥으로부터 85cm 높이 지점에서 평균 70lux 이상 조도를 유지함.
- 노상에 설치되는 자전거보관대(주차장)의 경우에는 야간에 방법 및 안전을 위해 보안등을 설치하고 적정 조도를 유지하여야 함.
- 여성 전용 주차면에는 일반 주차면보다 더 밝게(2배 이상) 조도를 확보하여야 함.

■ 주안점

- 여성용 주차면을 위한 충분한 조도 기준치 설정 및 확보 여부
- 저전력조명/자연채광 등을 활용한 방법과 에너지 절감효과 등 함께 고려



〈다기능 자전거 주차장 LED보조조명 사례(인천시)〉

여성친화 자전거보관대·주차장 체크리스트(안전)

2.3 위험 상황 시 대응 안내표지

여성친화성

필 수

■ 도입배경

자전거 보관대(주차장) 이용 시 예측하기 어려운 돌발 상황이 발생하는 경우 대부분의 사람들은 이에 대한 행동대응을 어떻게 해야 할지 모르고 당황하기 쉬움.
따라서 자전거 보관대(주차장)에서 위험 상황발생시 행동요령에 대한 세부지침을 안내표지를 통해 알려주고 비상연락처, 비상벨 위치 등에 대한 자세한 정보를 제공하여야 할 필요가 있음.

■ 목표

돌발상황에 대처할 수 있는 요령을 인지시켜 향후 발생할 수 있는 돌발상황 시 침착한 대응이 이루어질 수 있도록 유도.

■ 규정

- 보관대(주차장) 출입구에 위험 상황 시 대응 안내표지판을 여성운전자의 눈높이에 맞게 설치하여 쉽게 보고 숙지할 수 있도록 함.
- 보관대(주차장) 내부에서는 여성전용 주차면 앞에 안내표지판을 설치하여 다시 한번 여성 보관대(주차장) 이용자가 숙지할 수 있도록 함.
- 비상벨의 위치를 동선을 따라 갈수 있도록 안내표지판을 설치하고 비상벨의 설치는 여성주차면에서 가장 가까운 위치에 150cm높이의 위치에 설치하여 여성이용자가 쉽게 이용할 수 있도록 함.

■ 주안점

- 비상전화, 비상벨의 신속한 조작이 가능하도록 간단명료한 안내문 비치 및 표준화 여부
- 여성용 자전거주차공간 등에 비치 여부



〈국내외 지하철의 비상벨, 비상전화 시스템 안내사례〉

여성친화 자전거보관대·주차장 체크리스트(안전)

2.4 (건물식)투명벽면 확보 및 시야확보(개방감)

여성친화성

필수

■ 도입배경

- 현재 설치되어 있는 보관대(주차장)의 경우 장소의 문제로 인해 대부분 지하철역 고가 하부 공간이나 고가차로의 하부공간을 이용하여 설치하는 경우가 많음. 이러한 곳은 그 자체로도 여성들이 접근하기 쉽지 않은 곳으로 여성을 상대로 하는 범죄가 발생하기 쉬운 곳임.
- 따라서 자전거보관대(주차장) 설치 시 외부공간에서 주차장 내부를 볼 수 있도록 일정 부분 투명벽면을 확보하여 위험요인의 제거가 필요함.
- 또한 투명벽면확보는 자연채광을 통해 쾌적한 공간의 제공이 가능하도록 함.

■ 목표

자전거보관대(주차장) 내외부에서 시각적 시야를 확보하여 심리적인 안정감을 주고 범죄요인을 미연에 방지하여 여성자전거운전자 안전 향상.

■ 규정

- 출입구 전면 및 측면에 투명 벽면을 설치하여 주차장 내외부에서 시야가 충분히 확보.
- 지하식 및 건축물식 노외주차장의 경우 기둥식 주고를 권장하며 구조체에 의한 시야 침해를 최소화하여야 함.

■ 주안점

- 범죄예방 등을 고려한 open형 자전거보관소 적극 고려
- 공간활용과 미관을 감안한 자전거 보관대 개념의 병행 도입 여부
- 건물벽면, open space 등 보관소 입지를 고려한 차별화된 설계 도입여부



〈시야고려한 보관소(부산2009공공디자인입선)〉 〈공간과 미관고려한 보관소 디자인 예〉

여성친화 자전거보관대·주차장 체크리스트(편리)

3.1 여성주차면 설치(건물식, 일렬식 20m이상, 복층식)

여성친화성

권 고

■ 도입배경

- 일반적으로 여성은 남성에 비해 근력이 약해 자전거주차시 면적이 좁거나 복층형 주차시 상층에는 주차하기가 어려움.
- 따라서, 복층식인 경우 하단부(계획대수 10%이상)와 일렬식 주차방식으로 연속성이 길어 이용에 불편이 예상되는 보관대(주차장)에 한해 여성공간을 배려하여 편리성을 제공하고자함.

■ 목표

여성 자전거이용자가 쉽고 편리하게 자전거 주차장을 이용할 수 있도록 주차방식을 제공하고 자 한다.

■ 규정

- 복층 거치대인 경우 하단에 여성 지정 주차면을 설치함.
- 거치대의 높낮이를 다르게 하여 주차된 자전거간 거리를 유지하여 주차 전후 이용자가 편리하게 이용할 수 있도록 함.
- 거치대간 간격은 30cm 이상이 되도록 함.
- 일렬식 자전거 보관대(주차장)를 설치하여 목적 출입구로부터 20m이상 거리가 이격되도록 연속성이 있는 경우 출입구로부터 인접한 지점에 여성 지정 주차면을 설치함.

■ 주안점



〈자전거주차빌딩 내 복층주차 안〉



〈전용 자전거 보관소 안(서울시)〉

여성친화 자전거보관대·주차장 체크리스트(편리)

3.2 이용방법에 대한 안내표지

여성친화성

권 고

■ 도입배경

자전거 거치대 등 주차시설을 처음 이용하는 경우, 그 사용방법에 대해 어려움을 많이 겪고 있음. 따라서 처음 이용하는 자전거이용자들도 쉽게 주차를 할 수 있도록 주차방법을 상세히 기술한 안내표지판의 설치가 요구됨.

■ 목표

공공자전거, 자전거 보관소, 유료 자전거 주차장 등 다양한 자전거 주차시설 도입 시 처음 이용하는 초보자를 위해 자전거보관대(주차장) 이용방법을 상세하게 제공함으로써 이용자들의 편의를 도모하고자 함.

■ 규정

- 보관대(주차장) 내 주차시설을 이용하는 방법을 단계별로 쉽게 설명하여 안내표지판을 설치
- 정기 유지보수 및 관리 시행

■ 주안점

- 자전거보관대(주차장) 이용안내판의 설치 여부 (유료 및 공공자전거 이용 시 필수)
- 이용 안내판의 시인성, 명료성 및 주변경관과의 조화 여부
- 비상벨, 비상전화 사용안내판 등과 연계 설치
- 수시 보수 및 청결 유지를 통한 활용성 유지 여부



〈일본 오오호리 공원입구 유료자전거보관대 안내 사례〉

여성친화 자전거보관대·주차장 체크리스트(편리)

3.3 보행 및 자전거진출입 통로 확보	여성친화성
	권 고

■ 도입배경

- 자전거 주차를 위해서는 거치대간 간격도 중요하지만 주차를 하기 위해 거치대 사이의 자전거 이동반경이 확보되어야 함.
- 자전거 주차 시에는 여유 공간이 있다하더라도 주이용 시간이 지난 후 자전거주차가 완료된 이후에 자전거가 너무 많이 주차 될 경우 최소 자전거 이동반경이 확보되지 않는 경우가 발생하여 사람의 통행 및 자전거의 이동이 어려운 경우가 발생되고 있음.

■ 목표

자전거 주차면간 최소 이동반경을 확보함으로써 자전거 이용자의 편의를 도모하고 위험 상황 발생 시 탈출 통로를 확보하고자 함.

■ 규정

- 주차면간 통로는 최소한 1.5m 이상이 확보되도록 설치
- 주차면과 주출입 통로 간 색상을 구분하여 설치함으로써 시각적으로 구분을 명확히 하도록 함.
- 주통로 상에 불법적인 적치물이나 방치물은 존재하지 않도록 관리감독하도록 함.

여성친화 자전거보관대 · 주차장 체크리스트(편리)

3.4 공기주입기 설치

여성친화성

권 고

■ 도입배경

자전거 이용 시 타이어의 바람은 수시로 빠질 수 있으며 특히, 장시간 주차 후 이러한 현상은 많이 발생하고 있는 실정임. 따라서 주차장별, 일정 주차면별 공기주입기를 설치하여 이용에 불편이 없도록 하여야 할 것임.

■ 목표

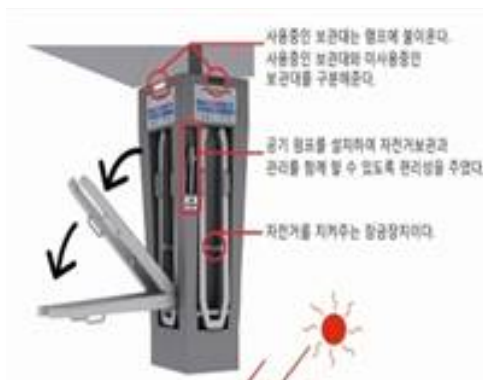
자전거 이용 시 공기압조절 또는 자전거 고장을 대비한 다양한 시설을 자전거주차장에 비치하여 주차장이 단순한 보관이 아닌 자전거를 위한 다양한 기능의 센터의 역할을 하도록 함.

■ 규정

- 자전거 수요에 맞게 적절한 개소수의 공기주입기를 설치함.
- 공기 주입기는 쉽게 눈에 띄는 위치에 설치하고, 색상 또한 눈에 쉽게 발견될 수 있는 색상으로 도색하여야 함.
- 공기 주입 시 편리하게 이용할 수 있도록 충분한 공간을 확보하도록 함.
- 상비약 등 응급시설 등과 연계 공간을 효율적으로 배치.

■ 주안점

- 공기주입기, 침단 잠금장치 등 다양한 기술적 아이디어 연계도입
- 자전거 경정비시설, 비상시 상비약 등 비치로 자전거보관소의 다양한 기능으로의 진화



〈공기주입기비치 거치대〉
(09 부산공공디자인공모입상)



〈공기주입기 비치 거치대〉
(네델란드Ypenburg)

여성친화 자전거보관대·주차장 체크리스트(쾌적)

4.1 보관대(주차장) 내·외부 쓰레기 적치물 관리	여성친화성
	필 수

■ 도입배경

- 자전거 보관대(주차장) 내·외부에 쓰레기가 적치되어 있다면 누구보다 먼저 여성이용자의 이용이 줄어들 것임. 특히, 여름인 경우 미관상의 문제뿐만 아니라 악취가 유발될 수 있을 것이며 이러한 환경이 유지 될 경우 범죄장소로도 이용될 수 있을 것임.
- 따라서 보관대(주차장) 내부 및 주변의 청결은 자전거이용의 활성화를 위해 무엇보다도 필요불가결한 사항임.

■ 목표

자전거 보관대(주차장)의 내·외부를 항상 청결한 상태로 유지함으로써 자전거이용을 활성화시키고 쾌적한 사회환경을 조성함.

■ 규정

- 보관대(주차장) 관리인을 지정하고 점검카드를 만들어 2회/일 관리하도록 함.
- 점검사항 : 청결, 공기주입기 작동 여부, 자전거 주차통로 확보 유무, CCTV작동 유무, 비상벨 작동 유무 등
- 유료 보관대(주차장) 등 운영 시 회원제 등을 통해 주차장 청결과 함께 자전거 정기 점검 및 보수 등 서비스와도 연계.

■ 주안점

- 자전거보관대(주차장)의 정기청소 및 시설 점검 여부
- 주차 자전거의 보수, 청소 등 적극적인 서비스의 제공 여부
- 노후, 장기주차 자전거의 정기 폐기제도 도입 여부
- 지자체, 시설관리공단 등 담당기관 및 실질적 관리담당자 지정 여부



〈청결한 Paris의 공공자전거 거치대 및 이동청소차량〉

여성친화 자전거보관대·주차장 체크리스트(쾌적)

4.2 날씨 변화에 안전한 눈·비 가림막 설치

여성친화성

권 고

■ 도입배경

자전거의 경우 비나 눈 등 기후변화에 노출될 경우 녹이 슬고 자전거의 손상을 가속화시켜 자전거이용자에게 불편함을 제공함은 물론, 노상에 가림막이 설치되지 않고 자전거가 흩어져 주차된 경우 방치자전거처럼 보여 도시미관을 해치고 있음.

■ 목표

눈, 비 등 기후 변화에 자전거를 보호하고, 가림막내에 자전거를 주차함으로써 정돈된 도시 이미지를 보여줄 수 있음.

■ 규정

- 일정규모 높이에 자전거 전체를 보호할 수 있는 가림막을 설치
- 가림막의 형태는 주변환경과 조화를 이루어 도시미관을 해치지 않도록 하여야 하며, 여성 지정 주차면의 가림막은 여성 지정 주차면임을 고려하여 타 주차면과 구분될 수 있도록 색상을 선정하도록 함.

■ 주안점

- 과도한 가림막으로 인한 범죄 우려 및 미관에 대한 고려 병행
- 가림막 외 다양한 자전거 보호방안에 대한 연구 및 노력 여부
- 여성전용 주차면에 대한 차별화 방안 병행 여부



〈shelter형 자전거 보관대〉



〈대형가림막 설계〉

서울시 및 자치구 담당공무원 FGI 질문지

☞ 각 질문에 대해 의견을 자유롭게 말씀하여 주시면 되며, 정해진 형식이나 양식, 관련근거 등을 따로이 준비하실 사항은 없습니다.

(1) 성 인지 정책

- ① 귀하는 성 인지 정책, 성별영향평가, 성 인지 통계(성별 통계), 성 인지 예산 등의 용어들을 들어보신 경험이 있으십니까?
- ② 들어보셨다면 이 용어들이 무엇을 의미하는지 알고 계십니까? 또는 들어보지 못하셨다면 이 용어들을 접하실 때 드는 느낌은 무엇입니까?

(2) 성별 통계의 생산 및 활용

- ① 귀하는 정책기획서, 결과(평가)보고서, 정책 관련 백서 등에 **인적통계를 성별로 분리하여 사용하고 있습니까?** (예를 들어 자전거이용자 만족도 성별분리통계, 자전거대여소 성별 이용자현황 등) 성별분리통계가 사용되고 있다면 구체적으로 어떤 통계가 있으며 성별분리통계를 사용하게 된 계기나 이점은 무엇이라고 생각하십니까?

(3) 정책(사업)의 성별 관련성 파악 및 성 인지적 예산편성

- ① 귀 자치구의 자전거이용활성화 정책 관련 사업지침, 계획서 등에 **특정 성에 대한 별도의 항목**이나 내용이 있습니까? 특정 성에 대한 항목은 없다 할지라도 특정 사회경제적 배경(성, 연령, 계층, 학력 등)을 고려한 항목이나 내용이 있습니까?
- ② 그럼 서울시에서 누가 자전거를 많이 이용하고 있다고 생각하십니까? 아니면 누가 자전거를 이용하지 않고 있다고 생각하십니까? 사회경제적 조건(성, 연령, 계층, 학력 등)에 따라 자전거 이용 비율에 차이가 있을 것이라고 생각하십니까?
- ③ 남성과 여성은 자전거도로, 자전거주차장, 자전거편의시설 및 휴식시설들에 대해 서로 다른 요구를 가지고 있을 것이라는 생각이 드십니까? 가족과 함께 마을 안에서 또는 하천변에서 자전거를 이용할 때, 지역 안에서

쇼핑센터, 은행, 관공서, 공원, 도서관 등 공공시설을 이용할 때, 출퇴근을 위해 자전거를 이용할 때, 야간에 자전거를 이용할 때 등의 상황을 생각해보십시오.

- ④ 또 자전거수리서비스, 안전을 위한 CCTV 설치, 도움요청을 위한 비상전화나 비상벨, 가로등의 조도, 자전거도로 색상, 샤워실이나 탈의시설 설치, 대여소에서 제공되는 자전거의 종류 등에 대해 **남성과 여성은 서로 다른 인식과 요구를** 가지고 있을 것이라는 생각이 드십니까?
- ⑤ 자전거이용활성화 정책과 관련하여 시민의 의견을 수렴하기 위한 조사가 이루어졌습니까? 조사가 이루어지지 않았다면 선행조사결과, 시민단체의 요구, 학술자료 등을 이용하신 경험이 있습니까? 이와 같은 **조사나 자료에서 여성과 남성의 서로 다른 요구를 확인하거나 또는 특정 사회경제적 배경(연령, 저소득층 등)을 고려하여 반영한 사항**이 있습니까?

(4) 정책(사업) 결정과정의 양성평등 참여

- ① 자전거이용활성화 정책의 자문, 심의, 의결 등과 관련된 **위원회**는 무엇이 있습니까? 그 위원회의 당연직과 위촉직을 구분하여 여성위원 비율은 어느 정도나 됩니까?
- ② 자전거이용활성화 정책 자문을 위한 여성 전문가 pool을 확보하고 있습니까?
- ③ 위원회 진행과정에서 성별이나 다른 사회경제적 배경에 따른 집단과 관련된 의견이 개진된 경우가 있습니까?

(5) 정책(사업) 수행방식과 수혜의 양성평등성

- ① 자전거이용활성화 정책의 추진내용이 **남녀에게 다르게 영향**을 미칠 수 있다고 생각하십니까? 특별히 다르게 영향을 미칠 수 있다고 생각되는 사업내용이 있습니까? (예: 자전거 시범학교 지정 및 운영 시 남녀학생의 차이, 안전장비 대여 서비스 등)
- ② 시행하고 있는 자전거이용활성화 정책의 **수혜자의 정책만족도가 성별로 차이가** 있을 수 있다고 생각하십니까? 특별히 정책만족도가 다르게 나타날 것으로 생각되는 사업내용이 있습니까?
- ③ **정책 서비스의 종류**(안전장비 대여, 전기 자전거 보급 등)에 따라 자전거 이용자가 달라질 수 있다고 생각하십니까? 자치구에서 시행 또는 계획하고 있는 서비스의 종류를 생각해 보십시오.

(6) 홍보 및 교육, 법·제도적 정비 등

- ① 자전거관련 **교육프로그램을 운영**한다면 구체적으로 어떤 내용으로, 누구를 대상으로, 어떻게 실시하여야 한다고 보십니까?
- ② 서울시는 자전거이용 활성화를 위해 많은 홍보를 하고 있습니다. 가장 **좋은 홍보방법이나 내용**은 무엇이라고 생각하십니까?
- ③ 서울시에서는 자전거이용을 활성화하기 위한 많은 제도적 정비작업을 하고 있습니다(자전거의 법적지위 강화, 자전거등록제, 자전거이용자 인센티브제도, 자전거시설 설치건물에 대한 교통유발부담금 경감 등). 선생님께서는 자전거 이용을 활성화하기 위해 **우선적으로 또는 가장 중요하게 만들어져야 할 법이나 제도**는 무엇이라고 생각하십니까?
- ④ 자전거를 이용하지 않는 사람들은 왜 자전거를 이용하지 않는다고 생각하십니까? 자전거 비이용자가 자전거를 이용하도록 하기 위한 방안으로는 무엇이 있을까요?

(7) 서울시 및 자치구의 자전거이용활성화 정책의 개선 및 향후 발전방향 등

- ① 자전거이용활성화 정책을 기획 집행하시면서 **느낀 문제점**은 무엇이 있습니까?
- ② 서울시나 자치구의 자전거이용 활성화 정책에 대한 **향후 개선, 발전방향**이 있다면 자유롭게 말씀해 주십시오.
- ③ 자전거이용활성화 정책과 관련하여 **여성 혹은 남성을 위한 정책제안**(성별이외 기타 사회경제적 집단을 고려한 정책제안 포함)이 있으시면 자유롭게 말씀해 주십시오.

서울시 자전거패트롤단 FGI 질문지

☞ 각 질문에 대해 의견을 자유롭게 말씀하여 주시면 되며, 정해진 형식이나 양식, 관련근거 등을 따로 준비하실 사항은 없습니다.

1. 자전거 이용 형태

- ① 자전거를 이용하는 주요 용도와 이용횟수, 이용거리 등
- ② 자전거시민패트롤단이 된 이유와 활동내용 등

2. 자전거 관련 시설(자전거도로, 자전거거치대, 수리센터, 대여소 등) 이용 시 좋은 점이나 개선이 요구되는 점

- ① **자전거도로** 이용 시 느끼는 만족스러운 점이나 개선이 요구되는 점 등을 말씀해 주십시오.(도로연결성, 충돌위험성, 사고위험성, 도로폭, 노면상태, 경사도 등등)
- ② 지하철역, 공공기관, 공공주차장, 판매시설, 학교, 공공주택 등에 **자전거 주차(보관) 공간**을 이용하기 용이하셨습니까? 자전거 주차공간과 관련하여 개선되어야 할 점이 있으시면 말씀해 주십시오.(주차규모, 청결상태, 도난 및 파손 방지정도, 주차장 위치 등)
- ③ **공공임대(대여) 자전거서비스나 수리서비스**를 이용해 보셨습니까? 만족하셨던 점이나 개선되어야 할 점이 있으면 말씀해 주십시오.
- ④ **그 외 자전거 관련 시설**(신호등, 횡단보도, 교차로, 안내표지 등)과 관련하여 이용 시 만족하셨던 점이나 불편하셨던 점에 대해 자유롭게 말씀해 주십시오.

3. 근거리 생활권에서의 자전거이용 활성화를 위한 방안

- ① 생활권역 근거리 내에 **쇼핑센터, 은행, 관공서, 공원, 도서관 등 공공시설을** 이용하실 때 자전거를 이용하십니까? 이용하시면서 만족스러웠던 점이나 불편한 점이 있으시면 말씀해 주십시오.
- ② 자녀들의 **학교, 학원 등 교육시설을 연결하는 자전거도로 정비**가 자전거 이용에 있어 어떤 변화를 가져올 것이라 생각하십니까? 중·고등학생들의 자전거 이용을 활성화하기 위해서는 어떤 활동들이 우선되어야 한다고 생각하십니까?

- ③ 아이들과 함께 **아파트 단지 내 (혹은 동네) 자전거 도로를 이용하신 경험**이 있으십니까? 있으시다면 이용하시면서 만족스러웠던 점이나 불편한 점을 말씀해 주십시오.
- ④ **가족과 함께 마을 안에서 또는 하천변에서 자전거를 이용하신 경험**이 있으십니까? 경험이 있으시다면 이용하시면서 좋았던 점이나 불편했던 점을 말씀해 주십시오.
- ⑤ 근거리 생활권내의 자전거 이용활성화정책에 보완되어야 할 내용이나 **생활권 역 안에서 자전거이용을 활성화할 수 있는 방안**에 대해 자유롭게 말씀해 주십시오.

4. 안전·편의시설이나 서비스에 대한 만족도 및 정책 요구도

- ① 자전거를 이용하시면서 **신변에 안전 위협**을 경험하신 적이 있으십니까?
(예: 자전거사고가 날 수 있다는 경험 이외에 물리적 공간으로 부터의 안전감과 쾌적함, 폭력(범죄)의 피해자가 될 수 있다는 불안감 등)
- ② **야간 자전거 이용** 시 안전하게 자전거를 이용하셨습니까? 개선될 점이 있으면 말씀해 주십시오.
- ③ 평소 자전거를 이용하시다가 화장실, 휴게소, 벤치나 그늘 등의 편의시설 이용이 용이하셨습니까? 자전거를 이용하기에 충분한 **휴식시설이나 편의시설**이 마련되어있다고 생각하십니까?(화장실, 의자, 그늘막, 편의점 등)
- ④ **공기 주입기나 정비소**를 손쉽게 이용할 수 있으십니까? 또 자전거를 이용하시면서 **주행경로 및 자전거 도로지도**를 이용하십니까? 이런 서비스를 이용하시면서 생각하신 개선되어야 할 점이 있으면 말씀해 주십시오. 또 제공되어야 한다고 생각하는 **다른 종류의 서비스**가 있으십니까?
- ⑤ 자전거 사고 및 위험 상황 발생 시 **도움을 요청하기 위한 시설**(비상벨이나 비상전화 등)을 자전거도로 주변(특히 외진 곳이나 어두운 곳 등)에 설치하는 것에 대한 의견은 어떠하십니까?
- ⑥ 자전거도로 중 외진 곳에 안전을 위한 **CCTV 설치** 확대에 대한 의견은 어떠하십니까?

5. 홍보 및 교육, 법·제도적 정비

- ① 자전거관련 **교육프로그램을 운영**한다면 구체적으로 어떤 내용으로, 누구를 대상으로, 어떻게 실시하여야 한다고 보십니까?

- ② 서울시는 자전거이용 활성화를 위해 많은 홍보를 하고 있습니다. 가장 **좋은 홍보방법이나 내용**은 무엇이라고 생각하십니까?
- ③ 서울시에서는 자전거이용을 활성화하기 위한 많은 제도적 정비작업을 하고 있습니다(자전거의 법적지위 강화, 자전거등록제, 자전거이용자 인센티브제도, 자전거시설 설치건물에 대한 교통유발부담금 경감 등). 선생님께서는 자전거이용을 활성화하기 위해 **우선적으로 또는 가장 중요하게 만들어져야 할 법이나 제도**는 무엇이라고 생각하십니까?

6. 자전거 비이용자들이 자전거를 이용하도록 할 수 있는 방안에 대해

- ① 서울시에서 누가 자전거를 많이 이용하고 있다고 생각하십니까? 아니면 누가 자전거를 이용하지 않고 있다고 생각하십니까? **사회경제적 조건(성, 연령, 계층, 학력 등)에 따라 자전거 이용 비율에 차이**가 있을 것이라고 생각하십니까?
- ② 자전거를 이용하지 않는 사람들은 왜 자전거를 이용하지 않는 다고 생각하십니까? **자전거 비이용자가 자전거를 이용하도록 하기 위한 방안**으로는 무엇이 있을까요?

7. 서울시의 자전거이용활성화 정책의 개선의견 및 향후 발전방향 등

- ① 서울시 자전거이용활성화 정책을 지켜보시면서 느낀 **문제점**은 무엇이 있습니까?
- ② 서울시나 자치구의 자전거이용 활성화 정책에 대한 **향후 개선, 발전방향, 기타 제안하실 내용**이 있다면 자유롭게 말씀해 주십시오.
- ③ 자전거이용활성화 정책과 관련하여 **여성 혹은 남성을 위한 정책제안**(성별 이외 기타 사회경제적 집단을 고려한 정책제안 포함)이 있으시면 자유롭게 말씀해 주십시오.

부록5 자전거이용자조사 질문지

서울시여성가족재단	2009 서울시 성별영향평가 자전거이용자 정책 만족도 및 요구도 조사	ID				
안녕하세요? 저희 서울시여성가족재단에서는 '생활권단위 자전거친화타운 조성사업'에 대해 성별영향평가 연구를 수행하고 있습니다. 본 조사는 위 연구의 일환으로 서울시민들의 자전거이용 환경에 대한 만족도 및 정책요구를 파악하기 위하여 실시되고 있습니다. 바쁘시더라도 잠시 시간을 내시어 설문에 응해 주시면 대단히 감사하겠습니다. 귀하의 응답은 무기명으로 통계 처리되어 연구 자료로만 사용됩니다. 통계법 33조(비밀의 보호)에 의거 본 조사에서 개인의 비밀에 속하는 사항은 엄격히 보호됩니다. 2009년 5-6월						

응답자정보

응답자 성명		응답자연락처	() - () - ()
조사일시	_____ 월 _____ 일 _____ 시 ()분간		

조사원 및 감독원

조사원 성명		검증원	인
에디터	인	감독원	인

※ 조사장소 (재단의 조사원 직접 기입사항입니다)

	연번	지하철역명(호선)	연번	지하철역명(호선)	연번	지하철역명(호선)
20대이상 지하철역 자전거 주차장	1	잠실역(2)	2	시흥역(1)	3	건대입구(2)
	4	신도림(1)	5	천호역(5)	6	창동역(1)
	7	홍대입구(2)	8	장한평역(5)	9	상계역(4)
	10	노원역(4)	11	수색역(6)	12	구의역(2)
	13	마포구청(6)	14	연신내역(3)	15	망원역(6)
	16	목동역(5)	17	성내역(2)	18	개봉역(1)
	19	사당역(2)	20	수유역(4)		
	연번	학교명	연번	학교명	연번	학교명
10대 학교앞	21	영동일고[송파구]	22	문일고[금천구]	23	자양고[광진구]
	24	영파여고[강동구]	25	창동고[도봉구]	26	경성중[마포구]
	27	장평중[동대문구]	28	은평중[은평구]	29	진명여고[양천구]
	30	수송중[강북구]				

A. 다음은 자전거 이용행태에 대한 질문입니다. 질문에 대해 귀하께서 동의하시는 번호 하나를 골라 $\sqrt{\quad}$ 표해 주세요.

1. 귀하는 가정 내에 자가용이나 영업용차를 보유하고 계십니까?
 ① 있다 (총 _____대) ② 없다

2. 지난 일주일 내 자동차를 직접 운전한 경험이 있습니까?
 ① 주 6일 이상 ② 주 3~5일 ③ 주 1~2일 ④ 직접 운전한 적 없다

3. 귀하는 가정 내에 자전거를 보유하고 계십니까?
 ① 있다 (총 _____대) ② 없다

4. 귀하는 평소 어느 정도나 자주 자전거를 이용하고 계십니까?
 ① 거의 매일 ② 한 주 2~3회 이상 ③ 한 주 1회
 ④ 한 달 2~3회 ⑤ 한 달 1회 또는 그 이하

5. 귀하는 자전거를 주로 어떤 용도로 이용하십니까?
 ① 건강이나 취미·여가생활을 위해
 ② 출·퇴근을 위해
 ③ 학교·학원 등의 등·하교를 위해
 ④ 백화점, 대형할인점, 시장 등에 장보러 갈 때
 ⑤ 은행, 관공서, 공원, 보육시설, 도서관 등 가까운 공공장소를 방문할 때
 ⑥ 업무를 위하여
 ⑦ 기타(구체적으로 _____)

6. 귀하가 자전거를 이용하는 주된 이유는 무엇입니까?
 ① 건강에 좋아서 ② 시간적으로 빨라서
 ③ 목적지 바로 앞까지 갈 수 있어서 ④ 기다리는 불편이 없어서
 ⑤ 환경을 고려해서 ⑥ 요금부담이 없어서
 ⑦ 기타(구체적으로 _____)

7. 귀하가 자전거를 이용할 때 평균 1회 주행거리는 어느 정도나 됩니까?
 ① 1km 이하 ② 3km 이하 ③ 5km 이하 ④ 5km 이상

B. 다음은 서울시 자전거이용활성화 및 자전거친화타운조성 관련 정책들에 관한 질문입니다.

8. 서울시에서는 다음 네 가지 차원에서 자전거(전용)도로망 구축 사업을 시행하고 있습니다. 다음 사업내용 중 자전거이용활성화를 위해 우선 필요하다고 생각하는 자전거도로 구축사업은 무엇입니까? 우선시행이 필요한 순서대로 그 번호를 적어 주십시오.

1순위		2순위		3순위	
-----	--	-----	--	-----	--

- ① 근거리(3km 이내)에서 자전거이동이 편리한 생활권단위 자전거전용도로망 조성
 ② 도심진입 및 지역(동서·남북)을 연결하는 중·장거리 자전거전용도로망 구축
 ③ 도심지역(청계천, 광화문, 고궁, 대학로 등)을 순환하는 자전거전용도로망 구축
 ④ 한강과 한강지천의 자전거고속도로망 구축

9. 다음은 서울시에서 생활권단위 자전거이용 활성화를 위해 시행하고 있는 정책들입니다. 다음 정책들에 대해 들어보신 경험이 있으십니까?

	항 목	들어 보았음	들어보지 못했음
1	보도 위의 보행자/자전거 겸용도로를 차도 위의 자전거 전용도로로 전환	①	②
2	지하철역, 공공기관, 판매시설, 학교, 공공주택 등에 자전거 주차(보관)시설 확보	①	②
3	공공임대(대여) 자전거시스템 구축	①	②
4	자전거 시범학교 지정 및 통학로 정비	①	②

10. 다음은 자전거친화타운 내에서 근거리 이동이 편리하도록 조성할 수 있는 자전거도로 및 자전거보관대 등의 위치입니다. 귀하가 우선적으로 필요하다고 생각하는 자전거도로 및 자전거보관대(주차장)의 위치는 어디입니까? 우선시행이 필요한 위치의 순서대로 그 번호를 적어 주십시오.

1순위		2순위		3순위	
-----	--	-----	--	-----	--

- ① 대형마트, 백화점, 시장 등 판매시설을 연결하는 자전거도로 및 보관대 조성
 ② 은행, 관공서, 도서관 등 공공시설을 연결하는 자전거도로 및 보관대 조성
 ③ 학교, 학원 등 교육시설을 연결하는 자전거도로 조성 및 보관대 조성
 ④ 대중교통과 쉽게 연계되는 자전거도로 및 보관대 조성
 ⑤ 아이들과 함께 이용할 수 있는 단지 내 (혹은 동네) 자전거도로 및 보관대 조성
 ⑥ 강변이나 하천변, 공원 등 여가시설이나 여가공간으로 연결되는 자전거도로 및 보관대 조성
 ⑦ 기타(구체적으로 _____)

11. 귀하는 현재 서울시에 설치되어 있는 자전거 도로를 이용할 때 다음 항목들에 대해 어느 정도 만족하고 계십니까? 또 다음 항목들이 자전거도로 설치 시 어느 정도 중요하게 고려되어야 한다고 생각하십니까? 해당되는 번호에 √표해 주십시오.

	항 목	만족도					중요성				
		매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	하	→	중	→	상
1	도로의 연결성(교차로, 터널, 버스주·정차장 등)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
2	자전거 주행시 (차량, 보행자, 불법주차, 적치물, 노점, 가로수 등)충돌 위험성	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
3	주택가주변 도로에서 자동차의 위협(속도, 경적 등)을 받지 않는 자전거 이용환경	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
4	횡단보도턱이나 도로연결턱의 높이	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
5	야간 이용 시 안전성	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
6	자전거도로의 폭(너비)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
7	경사도	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
8	노면상태	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
9	안내표지 (자전거도로, 도로주변건물이나 시설 도로상황 등에 대한 표지)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤

11-1. 귀하는 향후 서울시에서 자전거도로의 안전성과 편리성을 증진시키기 위해 다음과 같은 시설이 어느 정도 필요하다고 생각하십니까?

	항 목	필요정도				
		하	→	중	→	상
1	차도(인도)와 자전거 도로 분리를 위해 경계물(방호울타리나 경계턱 등)을 설치함	①	②	③	④	⑤
2	자전거도로의 야광 구분선 및 야광 바닥표지 설치	①	②	③	④	⑤
3	자전거 야간이용 시 어둡지 않은 조명시설(가로등 등) 설치	①	②	③	④	⑤
4	자전거운행 중 위험상황발생 시 도움요청을 위한 시설(비상벨이나 비상전화 등) 설치	①	②	③	④	⑤
5	자전거도로 중 외진 곳에 안전을 위한 CCTV 설치 확대	①	②	③	④	⑤
6	자전거도로 주변 휴식시설 (벤치, 그늘 등) 설치 확대	①	②	③	④	⑤
7	자전거도로 주변 휴게시설이나 화장실 등 편의시설 설치 확대	①	②	③	④	⑤
8	부드럽고 편안한 자전거 도로 색상	①	②	③	④	⑤

11-2. 앞의 보기 외에도 자전거도로(전용도로, 보행겸용도로, 생활이면도로 등) 이용 시 안전성, 편리성, 쾌적성 증진을 위해 필요하다고 생각되는 시설이나 서비스 요소들이 있으면 적어주십시오.

12. 귀하는 자전거도로를 이용하는 전반적인 만족도(이용시설 접근성, 안전성, 편리성, 쾌적성 등)에 대해 종합적으로 평가하신다면 10점 만점에 몇 점이라고 생각하십니까? 해당되는 점수에 √표해 주십시오.

불만족 ----- 보통 ----- 만족									
①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩

13. 귀하가 현재 설치되어 있는 자전거 주차장(보관대)을 이용하실 때 다음 항목들에 대해 어느 정도 만족하고 계십니까? 또 자전거를 안전하고 편리하게 주차(보관)하기 위해서 다음 항목들이 주차장(보관대) 설치 시 어느 정도 중요하게 고려되어야 한다고 생각하십니까? 해당되는 번호에 √표해 주십시오.

	항 목	만족도					중요성				
		매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	하	→	중	→	상
1	자전거 주차를 위한 충분한 공간	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
2	보관소나 주차장의 청결상태	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
3	자전거 도난 예방 및 훼손 예방 시설(주차대 경보음 설치, CCTV 등)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
4	공기주입기 설치 및 이용	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
5	주차장 주변 자전거도로나 주변 건물 시설 등에 대한 안내표지	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
6	주차장 이용방법이나 자전거출입을 유도하는 바닥 등의 안내표지	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
7	보행통로 확보 정도	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
8	주차공간의 조도(밝기) 및 야간조명	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
9	주차공간의 개방감 또는 시야 확보(건물 뒷편, 지하, 구석진 곳 등을 피한 주차장)	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
10	안전한 바닥재료	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
11	날씨 변화(비·눈·바람 등)에도 안심할 수 있는 자전거 보관시설	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤

13-1. 귀하는 향후 서울시에서 자전거 주차장(보관대)의 안전성과 편리성을 증진시키기 위해 다음과 같은 시설이나 서비스가 어느 정도 필요하다고 생각하십니까?

	항 목	필요정도				
		하	→	중	→	상
1	출입이 용이하거나 이용이 편리한 곳(입구와 가깝고, 주차하기 쉬운 곳)에 여성우선 자전거 보관면 확보	①	②	③	④	⑤
2	중·장거리 이동자(출퇴근자 등)을 위한 샤워장 설치	①	②	③	④	⑤
3	복장변경을 위한 탈의시설 설치	①	②	③	④	⑤
4	개인 물건(쇼핑물건 등)을 보관하는 띠커룸 설치	①	②	③	④	⑤
5	자전거 수리 및 정비서비스 운영	①	②	③	④	⑤

13-2. 위의 보기 외에도 자전거 주차장(보관소)을 이용하시는데 불편한 사항이나 주차장의 안전성과 편리성 증진을 위해 필요하다고 생각되는 요소들이 있으면 적어주십시오.

14. 귀하는 자전거 주차장(보관소)를 이용하는 전반적인 만족도(안전성, 편리성, 쾌적성 등)에 대해 종합적으로 평가하신다면 10점 만점에 몇 점이라고 생각하십니까? 해당되는 점수에 √표해 주십시오.

불만족 -----		보통 -----						만족 -----	
①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩

15. 귀하는 자전거이용 활성화를 위해 다음과 같은 홍보, 교육 및 기타 서비스 관련 정책지원이 어느 정도 필요하다고 생각하십니까?

	항 목	필요정도				
		하	→	중	→	상
1	자전거 교실 운영 (자전거 타는 법, 안전대처법, 건강증진법 등)	①	②	③	④	⑤
2	자전거 도로지도 제작·배포(자전거 이용경로, 편의시설 등)	①	②	③	④	⑤
3	자동차 운전자를 대상으로 한 교육 또는 캠페인(자동차 자전거 도로공유, 차량속도, 자전거 관련 법률 등)	①	②	③	④	⑤
4	자전거축제, 워크숍 등을 통한 자전거이용 홍보	①	②	③	④	⑤
5	자전거 대여시설 내 이동, 여성, 노인 등 이용자의 신체에 맞고 이용 용도에 적합한 자전거 확보	①	②	③	④	⑤
6	주택가 주변에서 자동차 속도제한 의무화(예: 30km zone)	①	②	③	④	⑤
7	자전거 안전 장비(안전모, 전조등 등) 대여 서비스 실시	①	②	③	④	⑤

15-1. 위의 보기 외에도 자전거이용활성화를 위한 법률이나 제도, 홍보, 교육, 서비스 관련 대책이나 개선방안을 자유롭게 적어주십시오.

16. 귀하는 서울시에서 자전거도로를 만들 때 여성 친화적 자전거이용 환경(여성·노인·아동 등 사회적 약자가 이용하기 안전하고 편리한 도로 및 보관대 시설)을 만드는 것이 중요하다고 생각하십니까?

- ① 예 ② 아니오

17. 귀하는 서울시에서 여성 친화적 자전거 이용환경을 조성하기 위해 어떤 제도나 절차가 가장 필요하다고 생각하십니까? 하나를 골라 번호에 √표해 주십시오.

- ① 관련법에 여성친화적인 자전거도로 조성을 위한 조항 제정
 ② 자전거도로 조성 계획이나 설계 시 여성이나 아동, 노인의 관점 적극 반영
 ③ 관련 위원회에 여성위원 수 증대
 ④ NGO나 여성시민의 의사를 반영할 수 있는 제도적 절차 수립
 ⑤ 기타(구체적으로_____)

18. 귀하가 자전거를 이용하시면서 느끼신 불편한 점이나 서울시의 자전거이용 활성화 시책과 관련하여 제안하실 의견이 있으시면 자유롭게 의견을 말씀하여 주십시오.

SQ. 다음은 귀하의 인적사항에 대한 질문입니다.

SQ1. 성별	① 여 ② 남
SQ2. 연령	① 10~19세 ② 20~29세 ③ 30~39세 ④ 40~49세 ⑤ 50세 이상
SQ3. 가구 월평균 총소득	① 100만원 미만 ② 100-200만원 미만 ③ 200-300만원 미만 ④ 300-400만원 미만 ⑤ 400-500만원 미만 ⑥ 500만원 이상
SQ4. 경제활동 (지난1주간수입노동)	① 있음 ② 없음
SQ5. 혼인여부	① 미혼 ② 기혼(유배우자) ③ 기타(이혼, 사별 등)
SQ6. 자녀 수	_____명, 막내자녀 연령 _____세

귀하의 관심에 감사드립니다.

부록6 자전거도로 및 자전거보관대(주차장) 현장조사 점검지

자전거도로 점검 조사표

조사원 인적사항 및 조사대상 지점

성명	(남 / 여)	연락처	-
방문일자	년 월 일	조사시간대	(:) ~ (:)
조사대상 도로구간	송파구 ①제1구간(올림픽공원-종합운동장) ②제2구간(잠실여고-잠실대교) ③제3구간(잠실주공2단지-송파구청) 노원구 ①제1구간(하계역-수락초중고교) ②제2구간(한내근린공원자전거대여소-수락초중고교) ③제3구간(녹천교-샛갯봉근린공원)		
준비물	디지털카메라, 줄자		

시설현황

1. 조사대상 도로구간의 시작지점부터 도로형태가 바뀔 때마다 도로지점을 적고 도로형태, 도로폭, 도로포장재료, 도로색상, 도로구분방법 등을 보기를 참조하여 기재합니다. 또한 잘된 점이나 개선점을 기술할 때에는 항상 현장사진을 함께 제출합니다.

조사도로지점	A.도로형태	B.도로폭	C.도로포장재료	D.도로색상	E.도로구분방법

【보기】

A.도로형태	B.도로폭	C.도로포장재료	D.도로색상	E.도로구분방법
① 자전거 전용 ② 자전거·보행자 겸용 ③ 차도 겸용 ④ 기타	①자전거 전용__m ②자전거·보행자겸용 자전거도로 __m /전체__m ③차도 겸용__m ④ 기타	① 아스팔트 ② 콘크리트 ③ 우레탄 ④ 보도블럭 ⑤ 기타	·도로색상__색 ①야간구분가능 ②야간구분불가능	①울타리, 봉, 경계턱 등으로 구분 ②시각장애인유도선으로 구분 ③색상으로 구분 ④포장재료로 구분 ⑤기타____ ⑥구분없음

도로 점검사항

2. 다음 항목에 대해 현장점검 전에 미리 숙지하고 자전거를 타고 현장을 점검합니다. 점검 후 각 항목에 대해 지적위치(장소명), 실태, 평가나 느낌, 잘된 점이나 또는 개선점을 기술하십시오. 잘된 점이나 개선점을 기술할 때에는 항상 현장사진을 함께 제출합니다.

A. 회전반경

평가	위치(장소)	실태	구체적 내용/특이사항								
1)회전 시 곡선반경이 적정합니까? 2)회전 시 사각지대가 있습니까? 3)사각지대에 볼록거울이 있습니까?		곡선반경 _____m ※설치기준 <table><tr><th>설계속도(km)</th><th>반경(m)</th></tr><tr><td>30이상</td><td>24</td></tr><tr><td>20이상</td><td>17</td></tr><tr><td>10이상</td><td>10</td></tr></table>	설계속도(km)	반경(m)	30이상	24	20이상	17	10이상	10	잘된 점 또는 개선점을 기술합니다
설계속도(km)	반경(m)										
30이상	24										
20이상	17										
10이상	10										

B. 시계확보

평가	위치	구체적 내용/특이사항
1)가로수 가림이 있는 곳이 있습니까? 2)횡단보도에서 사각지대가 있습니까? 3)기타 운행 중 사각지대가 있는 곳_____		

C. 노면상태

평가	위치	구체적 내용/특이사항
1)고르고 균일하지 않고 움푹패인 곳이 있습니까?		

D. 경사도

평가	위치	구체적 내용/특이사항
1)경사도가 가파릅니까? 아니면 완만합니까?		
2)경사도에 대한 안내표지가 있습니까?		

E. 보도턱(도로경계석, 횡단보도턱)과 과속방지턱의 높이

평가	위치	구체적 내용/특이사항
1)보도턱이 너무 높지는 않습니까? 아니면 자전거도로와 자연스럽게 연결되어 있습니까?		
2)과속방지턱이 높고 가파릅니까? 아니면 완만합니까?		

F. 통행장애물

평가	위치	구체적 내용/특이사항
1)자전거 주행시 통행장애물이 있습니까? (차량, 보행자, 불법주차, 적치물, 노점, 가로수 전봇대, 기타 등)		

G. 도로의 연결성

평가	위치	구체적 내용/특이사항
1)교차로에서 안전하게 연결됩니까?		
2)터널, 다리, 고가도로 등으로 연결됩니까?		
3)자동차나 버스의 주·정차장 주변에서 도로가 연결됩니까?		

H. 안전시설 및 편의시설

평가	위치	구체적 내용/특이사항
1)자전거도로 주변 외진 곳에 CCTV가 설치되어 있습니까? 안내표지는 있습니까?		
2)위험발생 시 도움을 요청할 수 있는 비상벨이나 비상전화가 설치되어 있습니까? 안내표지는 있습니까?		
3)자전거도로 주변 화장실이 설치되어 있습니까? 화장실이 있는 경우 자전거를 주차하고 이용할 수 있습니까?		
4)자전거도로 주변 가족휴식시설(벤치, 그늘)이나 노인·아동 등이 잠시 머물 수 있는 공간(시설)이 마련되어 있습니까?		
5)자전거도로 주변 자전거서비스(보관, 수리, 정비, 공기주입기 등)시설이 있습니까?		

I. 안내표지

평가	위치	구체적 내용/특이사항
1)바닥표지의 간격이 적당하며, 주행방향표지가 있습니까? 있는 경우 인지하기가 수월합니까?		
2)속도조절, 도로상황(공사중, 경사도 등) 등에 대한 안내표지가 있습니까? 있는 경우 인지하기가 수월합니까?		
3)주변시설 및 도로, 자전거도로에 대한 안내표지가 있습니까? 있는 경우 인지하기가 수월합니까?		

J. 자전거신호등과 횡단보도

평가	위치	구체적 내용/특이사항
1)자전거신호등이 마련된 곳이 있습니까?		
2)자전거횡단보도가 별도로 마련된 곳이 있습니까?		
3)횡단보도 바닥에 자전거표지가 있는 경우가 있습니까?		

K. 야간운행

평가	위치	구체적 내용/특이사항
1)야간에 자전거를 이용하기에 어두운 곳이 있습니까?		
2)조명시설(가로등)이 적당합니까?		

L. 이면(생활)도로

평가	위치	구체적 내용/특이사항
1)이면도로에서 자동차교통진정이 잘 지켜지고 있습니까? 아니면 과속차량을 발견하였습니까?		

총평

잘된 점	개선 점	건의사항

현장사진

1	2	3	4
() 장면	() 장면	() 장면	() 장면

자전거 주차장 [보관소] 현장 점검표

조사원 인적사항 및 조사대상 지점

성명	(남 / 여)				연락처	-
방문일자	년	월	일	요일	조사시간대	(:) ~ (:)
조사대상 주차장	연번	지하철역명(호선)	연번	지하철역명(호선)	연번	지하철역명(호선)
	1	잠실역(2)	8	장한평역(5)	15	망원역(6)
	2	시흥역(1)	9	상계역(4)	16	목동역(5)
	3	건대입구(2)	10	노원역(4)	17	성내역(2)
	4	신도림(1)	11	수색역(6)	18	개봉역(1)
	5	천호역(5)	12	구의역(2)	19	사당역(2)
	6	창동역(1)	13	마포구청(6)	20	수유역(4)
	7	홍대입구(2)	14	연신내역(3)		

시설현황

지상/ 지하	① 건물형 ② 지상 평지 ③ 지하철(고가도로) 하부공간 이용 ④ 지하	규모	주차가능대수 _____ 대
주차 (보관소) 개소	① 1개 장소 ② 2개 장소로 분리 ③ 기타()	상근직원 (관리인)	____ 명 근무시간 ____시~____시까지 근무형태: _____
제공 서비스 (해당사항 모두 표기)	① 주차공간 제공 ② 수리서비스 제공 ③ 대여서비스 제공 ④ 공기주입기 설치 ⑤ 안전장비(안전모, 전조등 등) 대여 ⑥ 기타 부대시설이나 제공서비스가 있으면 자세히 기술()		

안전성, 편리성, 쾌적성

주차방식			조명밝기	벽면	바닥재	청소상태
①단층주차 ②복층주차	①기계식 ②수동형	①앞바퀴고정식 ②경사선반식 ③프레임고정식 ④기타()	① 밝 음 ② 어두움	①부분개방 ②반투명 ③밀폐 ④완전개방 (노상)	①철근 ②콘크리트 ③아스팔트 ④기타()	①양 호 ②불 량
※주차방식 자세히 기술 ()						

비상벨	비상벨 대응체계	cctv	cctv 충분여부	위험상황시 대응 안내표지		사물함 유무
				유무	인지수월성	
① 있음 (____대)	① 있음 ② 없음	① 있음 (____대)	① 충분 ② 부족	① 있음 ② 없음	① 용이 ② 어려움	① 있음 ② 없음
② 없음		② 없음				

주차장 이용방법 안내표지	주변시설 안내표지	주변 자전거도로 안내표지	통행유도 바닥표지	주차규모 (주차장 밖에도 주차되어 있는지)	주차시 자전거 진출입 (만차시 고려)	주차장 접근 용이성 (모든 방향)
① 있음 ② 없음	① 있음 ② 없음	① 있음 ② 없음	① 있음 ② 없음	① 충분함 ② 부족함	① 용이 ② 어려움	① 용이 ② 보통 ③ 어려움

방치자전거 관리	보행통로 확보 (만차시 고려)	오토바이 등 자전거 외 주차	적치물	1대 주차공간 (주차·출차시 옆 자전거와 거리)	주차공간의 고립감	눈·비가림막
① 양호 ② 불량	① 용이 ② 보통 ③ 어려움	① 있음 ② 없음	① 있음 ② 없음	① 충분함 ② 부족함	① 있음 ② 없음	① 있음 ② 일부 ③ 없음

주변음	주차시 장애물여부
① 양호 ② 보통 ③ 불량	① 있음 ② 없음

직원(이용자)인터뷰

근무시(이용시) 어려운 점

이용고객의 불만사항, 요구사항

시설의 향후 개선점

잘된 점 현장 사진

1	2	3	4
() 장면	() 장면	() 장면	() 장면

잘못된 점 현장 사진

1	2	3	4
() 장면	() 장면	() 장면	() 장면

총평

잘된 점	개선 점	건의사항

2009-정책개발-010

생활권 자전거친화타운 조성사업에 대한 성별영향평가

발행인 박현경
연구자 손문금 · 여명희
발행일 2009년 11월
발행처 서울시 여성가족재단
주 소 서울시 동작구 대방동 한숲길 22번지
전 화 02. 810. 5101(代)
www.seoulwomen.or.kr

이 책의 저작권은 서울시 여성가족재단에 있습니다.
무단 전재와 무단 복제를 금합니다.

인쇄처 : 경성문화사 02 786 2999