





| SRI-정책-2019-09 |

# 자전거 테마공원 조성 타당성 조사 연구

The Feasibility Study for Bicycle Theme Park in Suwon City

김숙희

연구진

연구책임자 김숙희 (수원시정연구원 연구위원)  
참여연구원 정가형 (수원시정연구원 위촉연구원)  
이종훈 (수원시정연구원 위촉연구원)

© 2019 수원시정연구원

**발행인** 최병대  
**발행처** 수원시정연구원  
경기도 수원시 권선구 수인로 126  
(우편번호) 16429  
전화 031-220-8001 팩스 031-220-8000  
<http://www.suwon.re.kr>  
**인쇄** 2019년 12월 31일  
**발행** 2019년 12월 31일  
**ISBN** 978-11-89160-95-1 (93320)

---

이 보고서를 인용 및 활용 시 아래와 같이 출처 표시해 주십시오.  
김숙희. 2019. 「자전거 테마공원 조성 타당성 조사 연구」.

---

비매품

# 국문요약



## 1. 연구배경 및 목적

- 수원시는 생태교통도시를 구현하기 위해 노력하고 있으며, 자전거 이용 활성화를 위해 스테이션 없는 모바이크를 도입하여 운영을 한 바 있음
- 민간 공유자전거 도입으로 인해 자전거가 레저목적이 아닌 출퇴근, 등하교, 쇼핑 등 생활교통수단으로 활용 되는 것으로 분석되어 많은 시사점을 주고 있음
- 경기도 교통정보센터에 따르면 수원시 자전거 교통수단 분담률은 1.6%에 불과하며 수단 분담률을 높이고 이용 활성화를 위해 생활형 자전거 모델 도시 구현이 필요함
- 자전거 중심 도시를 구현하고 이용 활성화를 촉진하기 위한 방안으로 자전거 테마공원을 활용할 수 있으나 설치 및 운영·관리에 많은 예산이 소요되는 등 추진 상 어려움이 있음
- 본 연구의 목적은 기존에 운영 중에 있는 국내·외 사례분석과 수원시민의 의견수렴을 통해 테마공원 조성 타당성을 분석하고, 자전거 테마공원의 기본 구성요소 제시를 통한 기본 구상(안)을 마련하여 향후 조성 시 기초 자료로 활용되도록 하는 것임

## 2. 연구결과 요약

- 운영사례 및 법·제도 검토 결과
  - 국내 자전거 테마공원 운영사례는 크게 종합형, 교육장형, MTB특화형으로 구분할 수 있으며, 운영주체 역시 직영과 위탁형으로 구분할 수 있음
  - 국외의 경우 사설에서 운영하는 것으로 나타났으나 국가에서 교육 지침을 제정하여 이를 바탕으로 전문적이고 체계적인 자전거 교육을 시행하고 있는 것으로 조사됨
  - 수원시 자전거 조례의 경우 자전거 교육에 관한 내용을 중점적으로 교통안전 체험장 교육시설 설치와 자전거 정비센터 등의 설치 근거를 마련하고 있는 것으로 나타남
  - 고창군의 경우 자전거 테마공원의 운영 방안 및 세부사항까지 규정한 차이가 있으며, 자전거 테마공원 조성 이후 원활한 운영을 위한 조례 제·개정도 검토할 수 있음

#### ■ 시민 설문조사 결과

- 자전거 관련 안전 법규의 경우 자전거 수신후, 자가 정비, 안전 점검 등이 상대적으로 취약함을 보임
- 시민들은 자전거 교육장에 대한 인식이 전혀 없는 것으로 나타났으며 향후 이에 대한 홍보가 필요할 것으로 보이고 다양한 계층의 연령대별 자전거 이용자를 대상으로 요일별, 시간대별 세분화한 특화형 프로그램 및 콘텐츠를 담고 있어야 할 것으로 보임
- 시민들이 생각한 수원시 자전거 테마공원의 기대효과는 생태교통 브랜드 이미지 고취, 친환경 교통수단에 대한 관심 고취, 교통사고 예방 부문에 대한 기대가 높은 것으로 조사됨

#### ■ 수원시 자전거 테마공원 기본구상

- 테마공원의 기본 방향은 자전거 이용자 안전여건 개선, 다양한 이용자 그룹 요구 반영, 자전거 수단 접근성 및 체험강화, 휴식공간 부여로 설정하였음
- 자전거 테마공원 구성요소는 필수적으로 포함되어야 할 기본 구성요소와 선택적 구성요소를 제시하였음
- 생태교통 도시 수원의 가치에 맞는 생태교통 수단 체험장 및 개인 이동 수단을 체험할 수 있는 체험장을 특화 방안을 검토하였음

### 3. 결론 및 정책 제언

#### ■ 결론

- 전통적인 공원의 기능은 녹지 위주의 시민이 휴식할 수 있는 공간 공급으로, 정적이고 닫힌 공간의 이미지를 지녔다고 볼 수 있음
- 현재 공원의 패러다임은 놀이공간이나 특정한 테마를 반영한 공간으로 변모하고 있음
- 향후 공원은 다목적 공간, 콘텐츠 유통, 친환경 가치 문화 확산 등 보다 적극적이고 동적인 공간으로 도시공원의 패러다임이 변화하고 있음
- 수원시는 이미 스테이션 없는 공유자전거(모바일크) 도입을 통해 자전거에 대한 시민들의 적극적이고 성숙한 시민의식을 확인함과 동시에 생활수단으로 자리매김한 것을 확인할 수 있음
- 그러나 공유자전거 사업 철수로 인해 자전거에 대한 시민 접근성이 나빠진 상황에서 더 정책적이고 체계적이며 자전거에 대해 쉽게 접근할 수 있는 공간이 요구되고 있음
- 따라서 자전거 테마공원은 자전거라는 수단에 대한 이해도를 높이고 수원시민의 자전거 이용 활성화를 위한 좋은 매개체가 될 수 있을 것으로 판단되며, 수원시 자전거이

용 활성화를 위해 반드시 조성되어야 할 것으로 판단됨

- 특히 관내 자전거 체험교육장이 부재한 상황에서 장래 자전거 이용 활성화를 위해 자전거 통행방법이나 교통사고 예방 교육 등 자전거와 관련된 체계적인 교육장이 반드시 필요한 상황이며 자전거 테마공원은 이에 대한 좋은 대안이 될 수 있음
- 현재는 관내 학생을 대상으로 찾아가는 교육 형태로 교육대상과 시간대가 한정적이라는 근본적인 한계가 있음
- 자전거 테마공원을 조성하기 위한 적지 선정의 어려움이 있으므로, 현재 추진 중에 있는 도시개발사업인 이목지구 또는 당수지구 내 자전거 테마공원을 조성하는 것이 가장 타당할 것으로 보임
- 현재 추진 중에 있는 도시개발사업에 대한 모니터링을 통해 적극적으로 반영될 수 있도록 해야 할 필요가 있음
- 또한 현재 공원 패러다임을 넘어선 동적이고 새로운 콘텐츠나 부가가치를 창출하는 선도적인 자전거 테마공원은 수원시의 생태교통 이미지 개선에 도움이 될 것으로 사료됨

#### ■ 정책 제언

- 종합 계획 수립 : 공원 운영 및 활성화 방안, 중·장기 발전 방향
- 협업체계 및 거버넌스 구축 : 협업 및 거버넌스 구축을 통한 이해관계자 의견 수렴
- 공원 입지 선정 : 자전거 도로 네트워크를 고려한 접근성 및 연결성 확보
- 홍보 및 프로그램 연계 : 공원 활성화를 위한 홍보, 다양한 프로그램과 연계
- 재원 조달 방안 마련 : 상위정부 지원신청, 신규 택지 조성 시 기부채납

주제어: 자전거, 자전거 테마공원, 생태교통, 퍼스널 모빌리티, 자전거 이용 활성화



---

## 차례

---

<b>제1장 서론</b> .....	<b>1</b>
제1절 연구의 배경 및 목적 .....	3
제2절 연구의 범위 및 방법 .....	4
<b>제2장 국·내외 운영사례 및 관련 법·제도 검토</b> .....	<b>5</b>
제1절 국내 운영사례 .....	7
제2절 국외 운영사례 .....	26
제3절 관련 법·제도 검토 .....	30
제4절 소결 및 시사점 .....	35
<b>제3장 운영 프로그램 선정을 위한 시민 설문조사</b> .....	<b>37</b>
제1절 설문조사 개요 .....	39
제2절 설문조사 결과 .....	40
제3절 시사점 도출 .....	79
<b>제4장 수원시 자전거 테마공원 기본구상</b> .....	<b>81</b>
제1절 기본 방향 설정 및 기대효과 .....	83
제2절 자전거 테마공원 구성요소 .....	86
제3절 운영전략 및 활성화 방안 .....	98
<b>제5장 결론 및 정책 제언</b> .....	<b>103</b>
제1절 결론 .....	105
제2절 정책 제언 .....	107

## 표 차례

〈표 2-1〉 자전거 안전교육시설 현황 .....	8
〈표 2-2〉 창원 자전거문화센터 주요 운영현황 .....	13
〈표 2-3〉 고창 산악자전거공원 주요 운영현황 .....	15
〈표 2-4〉 상주 자전거박물관 주요 운영현황 .....	17
〈표 2-5〉 부천 자전거문화센터 주요 운영현황 .....	19
〈표 2-6〉 의왕 교통안전 자전거교육장 주요 운영현황 .....	21
〈표 2-7〉 송파구 자전거 실내 교육장 주요 운영현황 .....	23
〈표 2-8〉 증평 어린이 자전거 교통안전교육장 주요 운영현황 .....	24
〈표 2-9〉 세종시 원수산 BMX 경기장 및 특화공원 주요 운영현황 .....	25
〈표 2-10〉 Bikeability 프로그램 단계 .....	26
〈표 2-11〉 법 제4조(국가와 지방자치단체의 책무) .....	30
〈표 2-12〉 법 제5조(자전거 이용 활성화계획의 수립) .....	31
〈표 2-13〉 시행령 제4조(활성화계획의 반영) .....	31
〈표 2-14〉 제21조(자전거타기의 교육 등) .....	32
〈표 2-15〉 제15조(자전거타기의 교육 등) .....	32
〈표 2-16〉 제14조(자전거 교육의 운영 등) .....	33
〈표 2-17〉 제23조(운영) .....	33
〈표 2-18〉 고창군 MTB파크 조례의 주요 내용 .....	34
〈표 3-1〉 설문조사 개요 .....	39
〈표 3-2〉 설문 조사 결과 샘플 특성 .....	40
〈표 3-3〉 자전거 관련 교통법규에 대해 알고 있다 .....	42
〈표 3-4〉 자전거 구조에 대해 잘 알고 있다 .....	43
〈표 3-5〉 자전거 수신호를 잘 알고 있다 .....	44
〈표 3-6〉 자전거 정비를 스스로 할 줄 안다 .....	45
〈표 3-7〉 자전거를 타기 전에 안전점검을 잘 하고 있다 .....	46
〈표 3-8〉 운영방안 항목별 중요도 .....	47

〈표 3-9〉 자전거 교육장에 대한 인지도부 .....	48
〈표 3-10〉 자전거 교육장을 방문한 경험여부 .....	49
〈표 3-11〉 수원시 자전거 교육장을 조성할 경우 이용의사 .....	50
〈표 3-12〉 수원시 자전거 교육장을 이용하려는 이유 .....	51
〈표 3-13〉 수원시 자전거 교육장을 이용하지 않는 이유 .....	52
〈표 3-14〉 운영방안 항목의 중요도 - 야간운영 보다 주간운영이 중요하다 .....	53
〈표 3-15〉 운영방안 항목의 중요도 - 여가공간 보다 자전거 교육이 중요하다 .....	54
〈표 3-16〉 운영방안 항목의 중요도 - 이용요금이 무료여야 한다 .....	55
〈표 3-17〉 운영방안 항목의 중요도 - 주말운영 보다 평일운영이 중요하다 .....	56
〈표 3-18〉 운영방안 항목별 중요도 .....	57
〈표 3-19〉 접근성 및 이동성 항목의 우선순위(총 순위) .....	58
〈표 3-20〉 접근성 및 이동성 항목의 우선순위(순위별) .....	58
〈표 3-21〉 연계성 항목의 우선순위(총 순위) .....	60
〈표 3-22〉 연계성 항목의 우선순위(순위별) .....	60
〈표 3-23〉 운영시설 항목의 우선순위(총 순위) .....	62
〈표 3-24〉 운영시설 항목의 우선순위(순위별) .....	62
〈표 3-25〉 교육대상 항목의 우선순위(총 순위) .....	64
〈표 3-26〉 교육대상 항목의 우선순위(순위별) .....	65
〈표 3-27〉 자전거 교육프로그램 항목의 우선순위(총 순위) .....	67
〈표 3-28〉 자전거 교육프로그램 항목의 우선순위(순위별) .....	68
〈표 3-29〉 부대시설 항목의 우선순위(총 순위) .....	70
〈표 3-30〉 부대시설 항목의 우선순위(순위별) .....	70
〈표 3-31〉 체험시설 항목의 우선순위(총 순위) .....	72
〈표 3-32〉 체험시설 항목의 우선순위(순위별) .....	72
〈표 3-33〉 편의 및 휴게 항목의 우선순위(총 순위) .....	74
〈표 3-34〉 판매 및 휴게시설 항목의 우선순위(순위별) .....	75
〈표 3-35〉 수원시 자전거 교육장 기대효과 .....	77
〈표 4-1〉 자전거 테마공원 운영사례 .....	93
〈표 4-2〉 자전거 테마공원 구성요소 조합방안(예시) .....	94
〈표 4-3〉 수원시 자전거 테마공원 구성방안(예시) .....	94

---

## 그림 차례

---

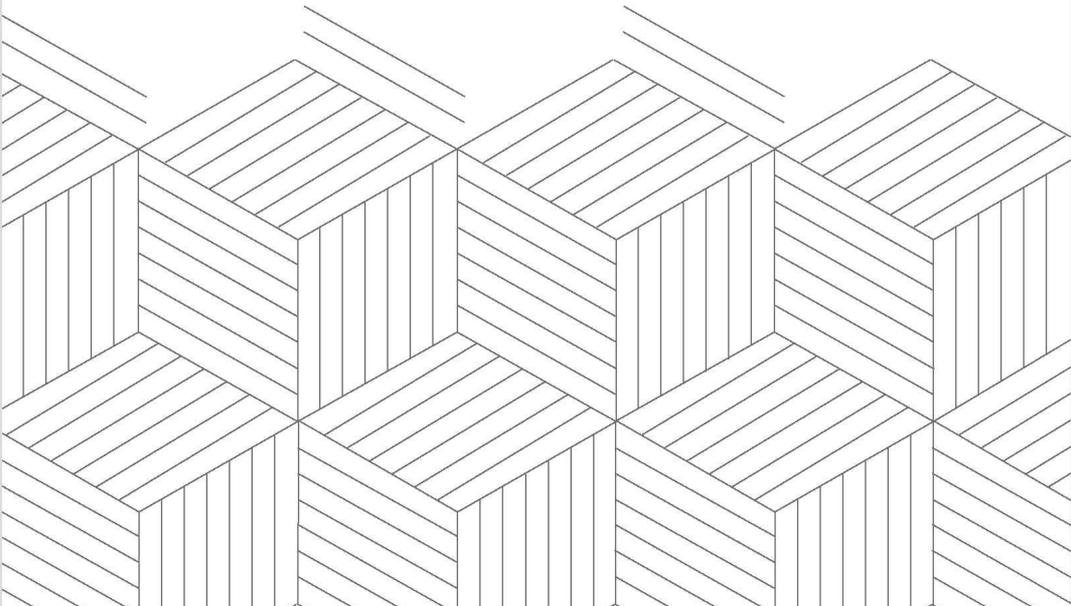
〈그림 1-1〉 연구의 방법 .....	4
〈그림 2-1〉 창원 자전거문화센터 주요 운영현황 .....	14
〈그림 2-2〉 고창 산악자전거공원 코스도 .....	16
〈그림 2-3〉 고창 산악자전거공원 트레이닝센터 조감도 .....	16
〈그림 2-4〉 상주 자전거박물관 .....	17
〈그림 2-5〉 상주 자전거박물관 주요 운영현황 .....	18
〈그림 2-6〉 부천 자전거문화센터 주요 운영현황 .....	20
〈그림 2-7〉 의왕 교통안전 자전거교육장 주요 운영현황 .....	22
〈그림 2-8〉 송파구 자전거 실내 교육장 주요 운영현황 .....	23
〈그림 2-9〉 증평 자전거공원 주요 운영현황 .....	24
〈그림 2-10〉 세종시 원수산 BMX 경기장 및 특화공원 주요 운영현황 .....	25
〈그림 2-11〉 Bikeability 운영현황 .....	27
〈그림 2-12〉 자전거 친화 도시 전문가 과정 프로그램(안) .....	28
〈그림 2-13〉 Hong Kong Bike Training Center 주요 운영현황 .....	29
〈그림 3-1〉 자전거 관련 교통법규에 대해 알고 있다 .....	42
〈그림 3-2〉 자전거 구조에 대해 잘 알고 있다 .....	43
〈그림 3-3〉 자전거 수신호를 잘 알고 있다 .....	44
〈그림 3-4〉 자전거 정비를 스스로 할 줄 안다 .....	45
〈그림 3-5〉 자전거를 타기 전에 안전점검을 잘 하고 있다 .....	46
〈그림 3-6〉 자전거 교육장에 대한 인지도 여부 .....	48
〈그림 3-7〉 자전거 교육장을 방문한 경험여부 .....	49
〈그림 3-8〉 수원시 자전거 교육장을 조성할 경우 이용의사 .....	50
〈그림 3-9〉 수원시 자전거 교육장을 이용하려는 이유 .....	51
〈그림 3-10〉 수원시 자전거 교육장을 이용하지 않는 이유 .....	52
〈그림 3-11〉 운영방안 항목의 중요도 - 야간운영보다 주간운영이 중요하다 .....	53

〈그림 3-12〉 운영방안 항목의 중요도 - 여가공간 보다 자전거 교육이 중요하다	54
〈그림 3-13〉 운영방안 항목의 중요도 - 이용요금이 무료여야 한다	55
〈그림 3-14〉 운영방안 항목의 중요도 - 주말운영 보다 평일운영이 중요하다	56
〈그림 3-15〉 접근성 및 이동성 항목의 우선순위(1순위)	59
〈그림 3-16〉 접근성 및 이동성 항목의 우선순위(2순위)	59
〈그림 3-17〉 접근성 및 이동성 항목의 우선순위(3순위)	59
〈그림 3-18〉 접근성 및 이동성 항목의 우선순위(4순위)	59
〈그림 3-19〉 연계성 항목의 우선순위(1순위)	61
〈그림 3-20〉 연계성 항목의 우선순위(2순위)	61
〈그림 3-21〉 연계성 항목의 우선순위(3순위)	61
〈그림 3-22〉 연계성 항목의 우선순위(4순위)	61
〈그림 3-23〉 운영시설 항목의 우선순위(1순위)	63
〈그림 3-24〉 운영시설 항목의 우선순위(2순위)	63
〈그림 3-25〉 운영시설 항목의 우선순위(3순위)	63
〈그림 3-26〉 운영시설 항목의 우선순위(4순위)	63
〈그림 3-27〉 교육대상 항목의 우선순위(1순위)	66
〈그림 3-28〉 교육대상 항목의 우선순위(2순위)	66
〈그림 3-29〉 교육대상 항목의 우선순위(3순위)	66
〈그림 3-30〉 교육대상 항목의 우선순위(4순위)	66
〈그림 3-31〉 자전거 교육프로그램 항목의 우선순위(1순위)	69
〈그림 3-32〉 자전거 교육프로그램 항목의 우선순위(2순위)	69
〈그림 3-33〉 자전거 교육프로그램 항목의 우선순위(3순위)	69
〈그림 3-34〉 자전거 교육프로그램 항목의 우선순위(4순위)	69
〈그림 3-35〉 부대시설 항목의 우선순위(1순위)	71
〈그림 3-36〉 부대시설 항목의 우선순위(2순위)	71
〈그림 3-37〉 부대시설 항목의 우선순위(3순위)	71
〈그림 3-38〉 부대시설 항목의 우선순위(4순위)	71
〈그림 3-39〉 체험시설 항목의 우선순위(1순위)	73
〈그림 3-40〉 체험시설 항목의 우선순위(2순위)	73
〈그림 3-41〉 체험시설 항목의 우선순위(3순위)	73
〈그림 3-42〉 체험시설 항목의 우선순위(4순위)	73
〈그림 3-43〉 판매 및 휴게시설 항목의 우선순위(1순위)	76

〈그림 3-44〉 판매 및 휴게시설 항목의 우선순위(2순위) .....	76
〈그림 3-45〉 판매 및 휴게시설 항목의 우선순위(3순위) .....	76
〈그림 3-46〉 판매 및 휴게시설 항목의 우선순위(4순위) .....	76
〈그림 3-47〉 수원시 자전거 교육장 기대효과 .....	78
〈그림 4-1〉 자전거 테마공원 조성 기본방향 .....	84
〈그림 4-2〉 창원시 자전거 실외 교육장 사례 .....	87
〈그림 4-3〉 서울특별시 자전거 주행 교육장 사례 .....	88
〈그림 4-4〉 부천시 자전거 문화센터 사례 .....	88
〈그림 4-5〉 생태교통 2013 축제 중 자전거 전시 사례 .....	90
〈그림 4-6〉 생태교통 2013 축제 중 이색자전거 체험사례 .....	91
〈그림 4-7〉 창원시 자전거 정비소 운영사례 .....	91
〈그림 4-8〉 임진각 평화누리공원 내 카페 운영사례 .....	92
〈그림 4-9〉 기본형 자전거 테마공원 조감도 .....	95
〈그림 4-10〉 중규모 이상의 자전거 테마공원 조감도 .....	96
〈그림 4-11〉 생태교통 수단 및 개인용 이동수단 체험장 조감도 .....	97

# 제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적  
제2절 연구의 범위 및 방법





# 제1장 서론

## 제1절 연구의 배경 및 목적

### 1. 연구의 배경

- 수원시는 생태교통도시를 구현하기 위해 노력하고 있으며, 자전거 이용 활성화를 위해 2018년 2월 200대를 시작으로 2019년 9월까지 5,000대를 도입하여 운영하였으나, 민간사업자의 본사 방침에 따라 사업을 철수한 상태임
- 민간 공유자전거 도입으로 인해 자전거가 레저목적이 아닌 출퇴근, 등하교, 쇼핑 등 생활교통수단으로 활용이 되는 것으로 분석되어 많은 시사점을 주고 있음
- 하지만 수원시 자전거 교통수단 분담률은 1.6%(경기도교통정보센터 제공)에 불과하므로 자전거 이용 활성화를 위해 생활형 자전거도로를 늘리고, 자전거 이용 안전시설과 홍보·교육프로그램 등을 실현할 수 있도록 생활형 자전거 모델도시 구현이 필요함
- 자전거 이용 활성화 방안 중 하나로 자전거교육, 전시관, 체험장, 휴게 시설을 갖춘 자전거 테마공원을 활용할 수 있음
- 자전거 테마공원 설치 및 운영·관리에 많은 예산이 소요되며, 지속적인 운영을 위해서는 접근성과 이용수요를 고려한 적절한 위치와 자전거 테마공원 운영 프로그램 등 사전 타당성 조사 분석이 필요함

### 2. 연구의 목적

- 본 연구에서는 기존에 운영 중에 있는 국내·외 사례분석과 수원시민의 의견수렴을 통해 수원시 자전거 테마공원 조성 타당성을 분석하고자 함
- 또한 수원시 자전거 테마공원 조성에 대한 기본구상(안)을 제시하고, 시설 및 운영프로그램(안)을 제시하고자 함

## 제2절 연구의 범위 및 방법

### 1. 연구의 범위

- 공간적 범위
  - 수원시 관내 전지역
- 시간적 범위
  - 2018년(자료의 기준연도)
- 내용적 범위
  - 국·내외 사례분석 및 관련 법규 검토
  - 수원시 자전거 테마공원 이용 활성화를 위한 시민 설문조사
  - 대상지 선정 및 여건분석
  - 수원시 자전거 테마공원 운영 및 관리방안, 활성화 방안 도출
  - 결론 및 정책적 제언

### 2. 연구의 방법

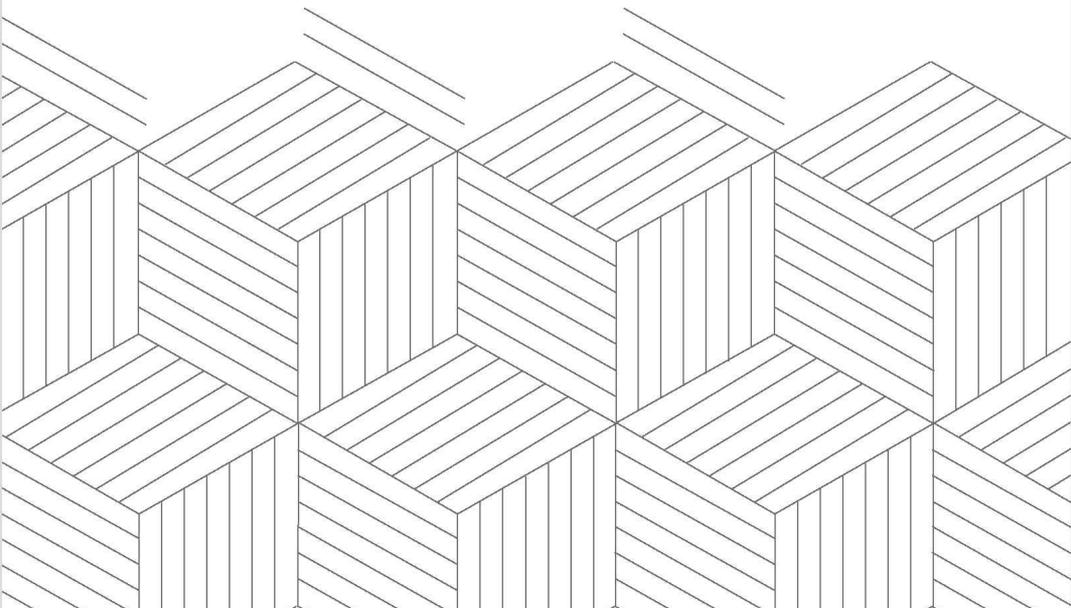
- 본 연구의 방법은 다음과 같은 절차에 의해 수행함

〈그림 1-1〉 연구의 방법



# 제2장 국내·외 운영사례 및 관련 법·제도 검토

- 제1절 국내 운영사례
- 제2절 국외 운영사례
- 제3절 관련 법·제도 검토
- 제4절 소결 및 시사점





## 제2장    국내·외 운영사례 및 관련 법·제도 검토

### 제1절 국내 운영사례

#### 1. 자전거 안전교육시설 현황

- 2017년 기준 자전거 안전교육시설 현황은 <표 2-1>과 같음
- 교육인원은 전국 총 110,476명으로 교육장(시설물)은 66개소로 나타났으며, 자전거 보유 대수는 3,596대로 나타남
- 특별·광역시급 대도시의 경우 서울 16개소 38,307명, 광주 5개소 386명, 부산 4개소 4,006명, 울산 4개소 2,829명, 대구 3개소 2,448명, 대전 2개소 3,288명, 세종 1개소 257명, 인천 1개소 248명 순으로 나타남
- 이외 지자체별 안전교육시설 현황 및 교육실적의 경우 강원 2개소 10,103명, 충북 2개소 15,479명, 충남 2개소 1,681명, 전북 2개소 1,225명, 전남 3개소 1,100명, 경북 4개소 513명, 경남 6개소 2,983명으로 나타남
- 경기도는 안전교육시설 9개소를 보유하고 있는 것으로 나타났으며, 25,623명이 교육을 이수한 것으로 나타남
- 세부 실태의 경우 부천시, 안산시(3개소), 시흥시, 광주시, 의왕시, 하남시, 양평군에서 민간위탁 및 도시공사위탁 등으로 야외체험을 통해 교육을 진행하고 있는 것으로 나타남
- 하지만 수원시의 경우 실외 자전거안전 교육시설 부재로 인해 다양한 실외교육이나 자전거 체험이 이루어지지 않고 있음
- 수원시 자전거 테마공원 조성 시 자전거 교육시설은 기본적으로 도입되어야 할 필요성이 있음

〈표 2-1〉 자전거 안전교육시설 현황

지자체 / 교육인원	교육장(시설물) 명칭	운영 방법	교육시설 및 용품			
			실내교육장	야외체험장	자전거 보유대수	
총 110,476명	66개소	-	-	-	3,596	
서울	38,307명	16개소	-	-	814	
	본청	한강 광나루 자전거 공원	위탁	-	야외교육장, 주행실습트랙 등	60
	용산구	자전거 교통안전 체험장	위탁	-	야외교육장, 주행실습트랙, 교통안전표지판 등	29
	강동구	강동 바이크스쿨	위탁	실내체험장, 시청각교육실	야외교육장, 주행실습트랙 등	122
	강서구	강서구 자전거연습장	위탁	-	야외교육장, 주행실습트랙, 횡단보도 등	50
	금천구	금천구 어린이 교통안전 체험장	직영	-	야외교육장, 주행실습트랙 등	2
	동대문구	자전거체험학습장	직영	-	야외교육장, 주행실습트랙 등	55
	구로구	구로구 어린이 교통공원	위탁	-	야외교육장, 주행실습트랙 등	30
	관악구	관악구 자전거교육장	위탁	-	야외교육장, 주행실습트랙 등	50
	성동구	자전거체험학습장	위탁	-	야외교육장, 주행실습트랙 등	150
	중랑구	중랑구 자전거 교통안전 체험장	위탁	-	야외교육장, 주행실습트랙 등	58
	영등포구	안양천 자전거 교통안전 체험장	위탁	-	야외교육장, 주행실습트랙 등	47
	송파구	송파안전체험교육관	위탁	자전거 실내 체험장 시청각교육실 등	주행실습트랙, 자전거운전인증제 트랙 등	65
	서초구	어린이 교통안전교육장	직영	시청각교육실	야외교육장, 주행실습트랙 등	25
	양천구	양천구 어린이 교통안전교육장	위탁	실내 체험장, 소강당 등	주행실습트랙, 자전거운전인증제 트랙 등	51
	노원구	어린이교통공원	위탁	시청각교육실, 실내 체험장	야외교육장, 주행실습트랙 등	-
	성북구	자전거 교통안전 교육 체험장	위탁		야외교육장, 주행실습트랙 등	20

자료 : 행정안전부 생활공간정책과, 자전거 이용 현황(2017년 기준)

〈표 2-1〉 자전거 안전교육시설 현황(계속)

지자체 / 교육인원	교육장(시설물) 명칭	운영 방법	교육시설 및 용품			
			실내교육장	야외체험장	자전거 보유대수	
부산	4,006명	4개소	-	-	351	
	낙동강 관리본부	화명생태공원 자전거교육장	민간 위탁	-	어린이자전거교육 장, PUMPT랙 MTB자전거교육체 험장	30
	북구	교통문화연수원	-	이론교육장	실습교육장(우레탄 코스 320m)	40
	사하구	을숙도 자전거 무료대여소	직영	-	-	192
	금정구	공영자전거대여소	직영	-	-	89
대구	2,448명	3개소	-	-	182	
	시설안전관 리사업소	신천자전거안전교육장	민간 위탁	사무실	야외교육장	75
	서구	상리자전거교통안전교 육장	직영	시청각교육실, 자전거보관소 등	야외교육장	80
	달서구	달서구자전거교실 (두류공원내)	위탁	사무실	두류공원내	27
인천	248명	1개소	-	-	25	
	부평구	없음	직영	구청 회의실	부평공원 및 인근도로	25
광주	386명	5개소		-	-	160
	동구	용산체육공원 주차장	민간 위탁	자전거 및 안전보호구 보관	-	18
	서구	극락교하부 자전거안전교육장	민간 위탁	시청각교육실, 자전거보관소 등	야외교육장, 라이딩체험	37
	남구	효덕IC 공영주차장	민간 위탁	시청각교육실, 자전거보관소 등	자전거 보호구	28
	북구	신동교 자전거 안전교육장	민간 위탁	시청각교육실, 자전거보관소 등	안전교육신호등, 표지판, 횡단보도 등	55
	광산구	광산구 자전거교육장	민간 위탁	시청각교육실, 자전거보관소 등	풍영체육시설단지 운남대교하부	22
대전	3,288명	2개소	-	-	50	
	본청	엑스포시민광장	민간 위탁	-	-	30
	본청	대전천(3.1절광장)	민간 위탁	-	-	20

〈표 2-1〉 자전거 안전교육시설 현황(계속)

지자체 / 교육인원	교육장(시설물) 명칭	운영 방법	교육시설 및 용품			
			실내교육장	야외체험장	자전거 보유대수	
울산	2,829명	4개소			155	
	중구	동천자전거연습장 다운자전거연습장	직영	-	야외교육장	30
	남구	남구 자전거교육장	민간 위탁	-	울산대공원 동문	55
	동구	자전거안전교육장 및 수리센터	무료	보유	보유	48
	울주군	자전거타기 체험장 및 안전교육장	직영	-	표지판, 횡단보도 등	22
세종	257명	1개소			38	
	본청	시민 자전거 안전교육장	직영	보유	보유	38
경기	25,623명	9개소			522	
	부천시	자전거문화센터	직영	자전거역사관, 자전거대여소, 4D입체상영관 등	야외교육장, 자전거면허시험장	196
	안산시	상설교육장 (상록수운동자외2)	민간 위탁	-	안전교육, 라이딩체험	49
	안산시	꿈나무방문교육	민간 위탁	시청각교육	라이딩체험, 표지판, 횡단보도 등	15
	안산시	어린이 교통안전 체험장	도시 공사 위탁	시청각교육	라이딩체험, 표지판, 횡단보도 등	25
	시흥시	정왕 자전거 교육장 포동 자전거 교육장	민간 위탁	-	헬멧, 보호장구, 자전거, 콘, 표지판, 횡단보도, 방지턱, 정수기, 펌프	57
	광주시	양벌리 자전거 생태공원	민간 위탁	-	야외교육장	-
	의왕시	의왕시 교통안전 자전거 교육장	공기 업위탁	시청각교육실, 자전거보관소 등	안전교육신호등, 표지판, 횡단보도, 야외교육장	110
	하남시	하남시 자전거 교육장	민간 위탁	-	안전교육신호등, 표지판, 횡단보도, 야외교육장	50
	양평군	어린이 자전거 안전교육장	직영	-	표지판, 횡단보도, 자전거횡단도 등	20

〈표 2-1〉 자전거 안전교육시설 현황(계속)

지자체 / 교육인원		교육장(시설물) 명칭	운영 방법	교육시설 및 용품		
				실내교육장	야외체험장	자전거 보유대수
강원	10,103명	2개소	-	-	-	62
	원주시	원주시어린이교통공원	민간 위탁	시청각교육실	야외교육장 라이딩체험	-
	강릉시	녹색도시체험센터 자전거교육장	직영	시청각교육실, 자전거보관소 등	야외교육장, 이색자전거체험	62
충북	15,479명	2개소	-	-	-	43
	청주시	무심천 자전거대여소 및 무료연습장	직영	-	표지판, 노면표시, 시선유도봉 등	35
	증평군	어린이자전거 교통안전교육장	직영	자전거전시실, 시청각실, 사무실 등	조합놀이대, 교통체험학습장, 부대시설 등	8
충남	1,681명	2개소	-	-	-	104
	공주시	관내 초등학교 및 금강산관광공원	직영	학교 강당	야외 교육장, 이동식체험장비 (안전교육 신호등, 횡단보도 등)	34
	아산시	자전거교통안전 체험교육장	민간 위탁	보유	보유	70
전북	1,225명	2개소	-	-	-	189
	전주시	시민 무료 자전거교실 운영	위탁	보유	보유	100
	군산시	군산시 자전거문화센터	위탁	시청각실 실기교육장 자전거전시장 등	야외교육장, 라이딩체험	89
전남	1,100명	3개소	-	-	-	198
	여수시	자전거교통안전교실 가사리 여수 YMCA 생태교육관	민간 위탁	자전거이론, 원리 시청각교육실 운영	자전거야외 교육장 (안전교육 코스주행) 라이딩체험(5km)	120
	순천시	자전거문화센터	직영	시청각교육실 자전거기상주행연 습	자전거도로 안전교육 실습장, 자전거보관소	50
	광양시	배알도 수변공원 인증센터	직영	-	안전교육신호등, 표지판, 횡단보도 등	28

〈표 2-1〉 자전거 안전교육시설 현황(계속)

지자체 / 교육인원	교육장(시설물) 명칭	운영 방법	교육시설 및 용품			
			실내교육장	야외체험장	자전거 보유대수	
경북	513명	4개소	-	-	233	
	포항시	시민 자전거교실	직영	-	라바콘, 교통유도봉, 공기주입기 등	34
	김천시	어린이교통공원	-	-	야외교육장, 안전교육신호등, 표지판, 횡단보도 등	-
	구미시	동락공원자전거안전교육장 봉곡동자전거안전교육장	직영	교육실, 자전거보관소 등	안전교육신호등, 표지판, 횡단보도, 야외교육장, 라이딩체험장	186
	상주시	중앙초등학교 외 2개교	민간 위탁	신청학교실내체육 관 및 운동장	안전용품사용 등	3
경남	2,983명	6개소	-	-	480	
	진주시	진주시시민자전거 안전 교육장	직영	시청각교육실, 자전거보관소	연습마당, 주행코스, 기능코스	150
	통영시	통영시 자전거교육장	직영	공원관리 사무소 2층	야외 교육장	77
	김해시	김해시 자전거교육장	직영	보유	보유	131
	양산시	시민자전거교실	직영	시청각교육실	-	39
	함양군	어린이안전체험학습장	직영	-	야외 교육장, 풍수해체험장, 자전거도로, 교통안전표지판	53
	거창군	거창군 자전거 교통안전 교육장	민간 위탁	보유	보유	30

## 2. 지자체별 운영현황

### 1) 창원시 자전거문화센터

- 전국 최초의 자전거 종합문화공간으로 2008년 9월 의창구에 설치·개장함
- 자전거문화센터는 창원경륜장의 기존시설들을 최대한 활용하여 총 7,788㎡ 면적에 자전거교실, 자전거 주행교육장, 홍보관 및 전시관 등을 운영하고 있음

〈표 2-2〉 창원 자전거문화센터 주요 운영현황

구분	주요 내용
무료자전거 교육	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 교육과정 : 정규과정, 특별과정</li> <li>- 교육대상 : 창원시민(단, 만 18세 이상 만 65세 이하)</li> <li>- 교육접수 : 상시접수(방문 및 홈페이지)</li> <li>- 교육시간 : 오전(10시~12시), 오후(14시~16시), 야간(19시~21시)</li> <li>- 교육내용 : 이론교육(법규, 안전, 예절), 기능교육 등</li> </ul>
청소년 자전거문화체험	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 대상기관 : 창원시 관내 초·중학교</li> <li>- 접수방법 : 방문 및 전화접수</li> <li>- 접수일시 : 상시접수</li> <li>- 교육시간 : 매주 금요일 9시~12시(방학기간 제외)</li> <li>- 교육내용 : 교통안전교육(이론, 실기), 자전거문화센터 및 누비자운영센터 견학</li> </ul>
환경체험 자전거 투어	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 자전거 교육수료생을 대상으로 환경체험 자전거 투어 등</li> </ul>
기타	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 홍보관 및 전시관</li> <li>- 이색자전거체험, 무료정비 등</li> </ul>

자료 : 창원경륜공단 자전거문화센터(<https://www.domerace.com/dome/sub02.vm#cycle>)

〈그림 2-1〉 창원 자전거문화센터 주요 운영현황

	
<p>[무료자전거 교육]</p>	
	
<p>[청소년 자전거문화체험]</p>	
	
<p>[환경체험 자전거 투어]</p>	
	
<p>[홍보관 및 전시관]</p>	<p>[무료정비]</p>

자료 : 창원경륜공단 자전거문화센터(<https://www.domerace.com/dome/sub02.vm#cycle>)

## 2) 고창군 산악자전거공원(MTB Park)

- 고창군은 산악자전거의 문화 발전에 이바지하는 동시에 지역을 찾는 산악자전거 동호인들을 통해 지역 경제를 활성화를 위해 산악자전거공원을 조성함
- 그리고 산악자전거공원의 관리 운영에 관하여 필요한 사항을 규정하기 위해 「고창군 산악자전거공원시설 관리 운영 조례」를 2016년에 제정함
- 산악자전거공원은 총 26억 3000만원(국비 12억 5000만원, 군비 13억 8000만원)의 사업비가 투자되어 방장산 일대에 14.7km의 MTB전용코스과 트레이닝센터를 구축하여 2017년 4월부터 운영 중
  - MTB 전용 코스는 초급, 중급, 고급으로 구분되고 10개 코스로 세분화되어 있고 <그림 2-2>와 같음
  - 트레이닝센터는 포크로스(4-CROSS), 플레이트랙(PLAY TRACK), 펌프트랙(PUMP TRACK), 스킬센터(SKILL CENTER) 시설은 <그림2-3>과 같음

〈표 2-3〉 고창 산악자전거공원 주요 운영현황

구분	주요 내용
이용요금	- 기본적인 이용요금은 무료(등록회원제 운영)
이용시간	- 9시~17시 - 매주 월요일 정기휴장(2018년 8월 기준)
운영시설	- MTB전용코스 : 초급, 중급, 고급 - 트레이닝센터 : 포크로스, 플레이트랙, 펌프트랙, 스킬센터

〈그림 2-2〉 고창 산악자전거공원 코스도



자료 : BIKEWHAT([http://www.bikewhat.com/index.php?mid=Review&document\\_srl=2978798](http://www.bikewhat.com/index.php?mid=Review&document_srl=2978798))

〈그림 2-3〉 고창 산악자전거공원 트레이닝센터 조감도



자료 : BIKEWHAT([http://www.bikewhat.com/index.php?mid=Review&document\\_srl=2978798](http://www.bikewhat.com/index.php?mid=Review&document_srl=2978798))

### 3) 상주시 자전거박물관

- 우리나라 최초의 자전거박물관으로 2002년 10월에 개관 후 2010년 10월에 부지 28,778㎡, 건축 3,091㎡로 지하1층, 지상2층 규모로 확장 이전함
- 상주시 자전거박물관은 총 97억원(국비 1,483백만원, 도비 3,237백만원, 시비 4,980백만원)의 사업비가 투입됨
- 상주시 자전거박물관은 저탄소 녹색성장과 관련한 무공해 교통수단인 자전거에 관한 관심 및 이해를 돕자는 취지에서 건립된 곳으로 자전거 체험실, 전시관, 4D영상관 등을 운영하고 있음

〈표 2-4〉 상주 자전거박물관 주요 운영현황

구분	주요 내용
이용시설	- 전시관 - 4D영상관 - 자전거대여 - 자전거순환도로
운영시간	- 전시실 : 9:30~17:00 - 자전거대여소 : 10:00~17:00 - 4D입체영상관 : 10:00~16:30(30분 간격, 점심시간 제외)

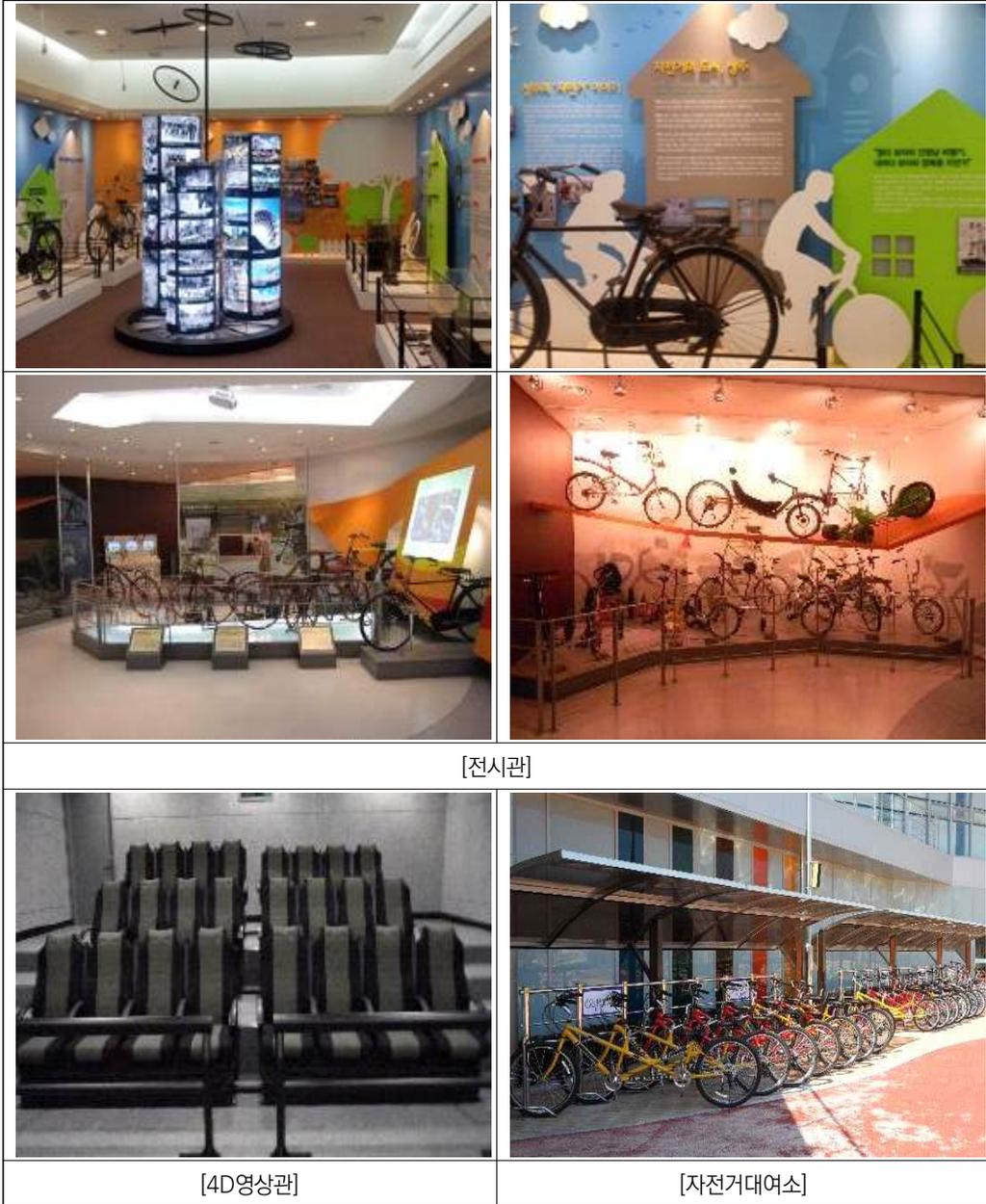
자료 : 상주시청 자전거박물관(<http://www.sangju.go.kr/tour/>)

〈그림 2-4〉 상주 자전거박물관



자료 : 상주시청 자전거박물관(<http://www.sangju.go.kr/tour/>)

〈그림 2-5〉 상주 자전거박물관 주요 운영현황



자료 : 상주시청 자전거박물관(<http://www.sangju.go.kr/tour/>)

## 4) 부천시 자전거문화센터

- 부천시 자전거문화센터는 자전거 이용 활성화를 위한 노력으로 계획되어 진행된 사업으로 2009년 4월 총 21억 9천만 원(국비 9억, 도비 4억, 시비 8.9억)의 사업비로 지상 2층 규모(연면적 898.2㎡)로 개관함
- 부천시 자전거문화센터는 박물관, 4D 영상관, 체험관, 자전거 교육 등을 운영하고 있음

〈표 2-5〉 부천 자전거문화센터 주요 운영현황

구분		주요 내용
박물관		- 운영시간 : 10:00~17:30 - 이용안내 : 자전거역사관 및 자전거매커니즘 체험관 등
4D영상관		- 운영시간 : 10:00~16:00(총5회 상영) - 이용안내 : 초등학교만 이용가능
자전거 교육	시민자전거학교	- 기간 : 연중(3월~10월) - 자격 : 만 19세 이상 만 65세 이하의 부천시민 - 교육비 : 무료 - 문의 및 접수 : 홈페이지, 방문, 전화 - 교육과정 : 초급, 중급, 고급
	자전거안전교육	- 교육기간 : 3월~9월(약 7개월) - 교육장소 : 이론(해당학교), 실기면허시험(원미동 어린이교통나라) - 교육대상 : 부천 소재 초등학교 및 중학교 - 교육방법 : 이론 및 실기 - 교육내용 : 자전거 관련 교통법규, 사용법, 사고원인 및 예방법 등

자료 : 부천시 자전거홈페이지(<http://bike.bucheon.go.kr/site/main/index154>)

〈그림 2-6〉 부천 자전거문화센터 주요 운영현황

	
[체험관]	
	
[박물관]	[4D영상관]
	
[시민자전거학교]	[자전거안전교육]

자료 : 부천시 자전거홈페이지(<http://bike.bucheon.go.kr/site/main/index154>)

### 5) 의왕시 교통안전 자전거교육장

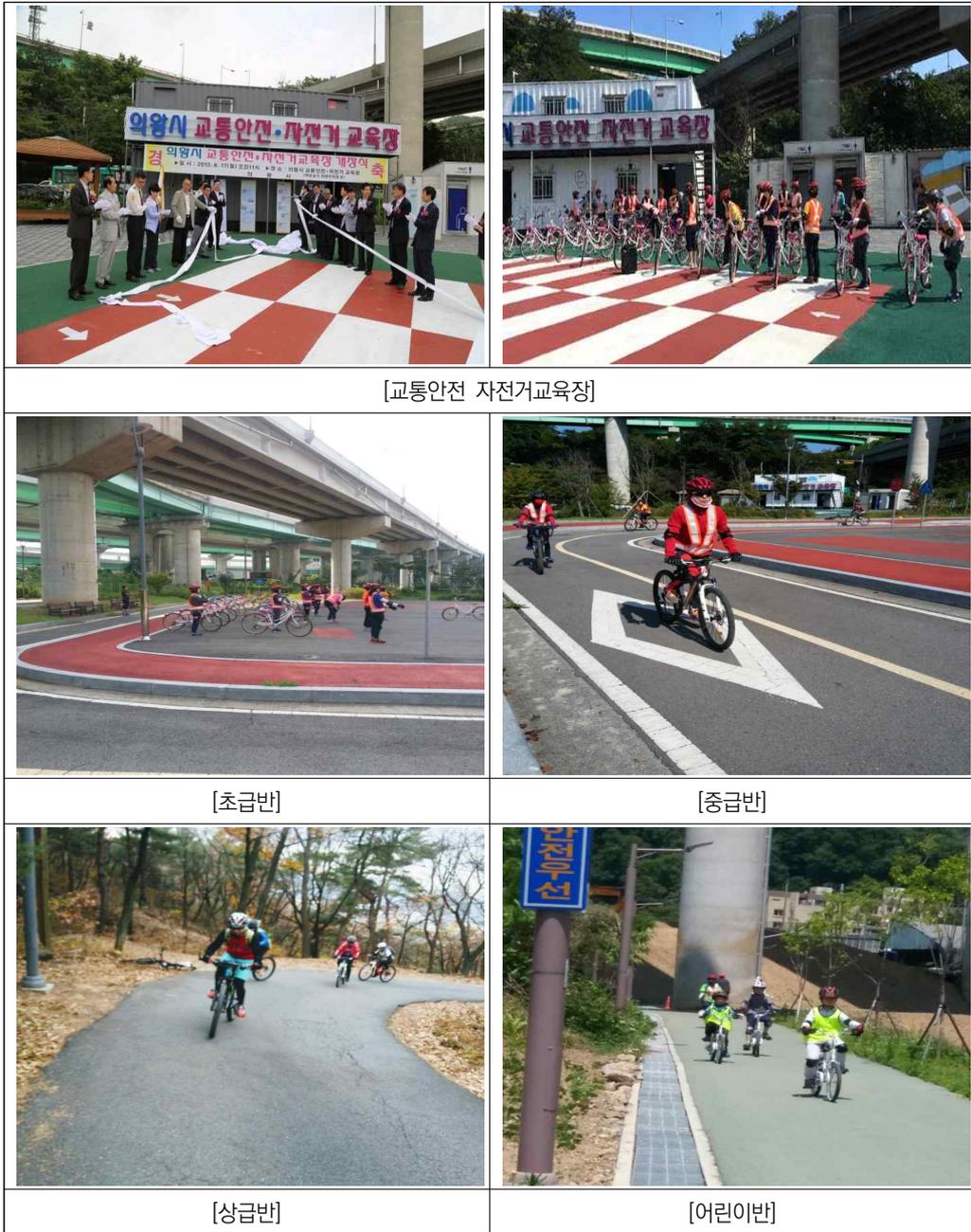
- 의왕시는 ‘건강하고 건전한 자전거 활성화 사업’의 일환으로 2013년에 9,000m<sup>2</sup> 규모로 개장하여 의왕도시공사가 수탁 받아 운영하고 있음
- 의왕 교통안전 자전거교육장은 의왕 시민이 무료로 자전거 안전교육을 받을 수 있으며, 시민 자전거보험, 자전거 무상수리, 자전거 녹색캠페인, 찾아가는 자전거교실, 시민 자전거교육장 정규프로그램 운영 등을 통해 시민 자전거 타기 문화 확산에 노력하고 있음

〈표 2-6〉 의왕 교통안전 자전거교육장 주요 운영현황

구분	주요 내용
교육기간	- 3월~11월(기수별 3주)
교육장소	- 시민자전거 교육장
교육대상	- 어린이반 : 초등학교 1학년부터 4학년 - 성인반 : 만 20세 이상 만 60세 이하(상급반은 만 55세 이하)
교육과정	- 초급반, 중급반, 상급반, 어린이반
교육내용	- 자전거 교육 이론 및 실기 등

자료 : 의왕도시공사 자전거교육장([http://www.uuc.or.kr/M\\_04/page06\\_04.html](http://www.uuc.or.kr/M_04/page06_04.html))

〈그림 2-7〉 의왕 교통안전 자전거교육장 주요 운영현황



자료 : 의왕 시민을 위한 자전거 교육 카페(<http://cafe.daum.net/uwbike>)

## 6) 송파구 자전거 실내 교육장

- 송파구는 어린이안전교육관에 2011년 9월 총사업비 14여억 원으로 771㎡ 규모의 실내 자전거 교육장을 전국 최초로 개장함
- 송파구 자전거 교육장은 자전거 실내교육장(이론 및 실기)과 실외체험장(실기코스)으로 구성되어 있고, 주민 자전거 안전교육, 자전거 정비교육, 어린이 자전거 안전교육, 어린이 자전거운전 인증시험 등을 운영하고 있음

〈표 2-7〉 송파구 자전거 실내 교육장 주요 운영현황

구분	주요 내용
교육내용	- 자전거 실내교육장(이론, 실기) - 자전거 실외체험장(실기코스)
운영 프로그램	- 주민 자전거 안전교육                      - 자전거 정비교육 - 어린이 자전거 안전교육                  - 어린이 자전거운전 인증시험

자료 : 송파구청 문화관광 자전거교육장(<https://www.songpa.go.kr/>)

〈그림 2-8〉 송파구 자전거 실내 교육장 주요 운영현황



자료 : 구글 이미지(<https://www.google.co.kr/imgph>)

### 7) 증평군 자전거공원

- 증평군은 2013년 6월 총 공사비 12억원으로 증평읍 남하리에 9,812㎡ 면적의 어린이 자전거공원을 조성하였음
- 자전거공원은 실외교육장(미니어처), 놀이대, 휴게시설 등을 설치하였고, 공원 안에는 어린이 자전거 교통안전교육장도 함께 운영하고 있음
- 어린이 자전거 교통안전교육장은 2015년 10억원을 들여 충북 최초로 조성되었고, 424.78㎡ 면적에 전시실, 시청각실 등을 갖추고 있고, 주말 및 공휴일을 제외하고 연중 상시 무료로 운영하고 있음

〈표 2-8〉 증평 어린이 자전거 교통안전교육장 주요 운영현황

구분	주요 내용
운영기간	- 3월~12월 (주말 및 공휴일 제외)
교육시간	- 10:00, 13:00 (인터넷 예약)
교육대상	- 5세 이상 어린이 ~ 초등학교 저학년(1~3학년) - 시간당 교육정원 : 10인 이상~40인 이하
교육 프로그램	- 이론 : 자전거 구조 및 원리, 관련 법규 등 - 체험 : 자전거 탑승 및 주행실습 등

자료 : 증평군청(<https://www.jp.go.kr>),

〈그림 2-9〉 증평 자전거공원 주요 운영현황



[증평 자전거공원 안내도]

[어린이 자전거 교통안전교육장]

[미니어처 실외교육장]

자료 : 증평군청(<https://www.jp.go.kr>),

## 8) 세종시 원수산 BMX 경기장 및 특화공원

- 2016년 5월 1일부터 행정중심복합도시건설청과 한국토지주택공사 세종특별시본부는 세종시 도담동 일원 원수산 산악자전거(MTB)공원을 운영하였음
- 이 공원은 10km에 달하는 크로스컨트리(XC) 구간(코스)과 연습구간(코스)을 누구나 무료로 이용할 수 있게 됨
- 이용자의 안전사고 예방과 보험처리, 구간(코스), 유지관리 등을 담당하는 관리팀이 연중무휴(09시~18시)로 운영함

〈표 2-9〉 세종시 원수산 BMX 경기장 및 특화공원 주요 운영현황

구분	주요 내용
이용시설	- MTB 공원 - 자전거 거치대 - 자전거 설비시설 - 화장실, 휴게쉼터, 주차장 등
운영시간	- 원수산 MTB 공원 : 08:00~18:00, 하절기 09:00~17:00 - BMX 경기장 : 09:00~16:00, 하절기 09:00~17:00

〈그림 2-10〉 세종시 원수산 BMX 경기장 및 특화공원 주요 운영현황



자료 : 구글 이미지(<https://www.google.co.kr/imghp>)

## 제2절 국외 운영사례

- 국외 자전거 교육센터의 대부분은 사설단체에서 운영하고 있으며 교육 참가자는 비용을 지불하고 교육을 이수하고 있음
- 특히 영국은 영국정부가 승인한 자전거훈련표준(National Standards For Cycle Training)을 기반으로 전문적인 자전거 교육인 Bikeability를 실시하고 있음

### 1) Bikeability

- Bikeability는 영국정부가 승인한 자전거훈련표준(National Standards For Cycle Training)을 기반으로 하는 전문적인 자전거 교육임
- 자전거 타기 훈련을 받은 자전거 운전자는 자신이 달성한 수준의 배지와 인증서를 발급 받음
- 교육 프로그램은 3단계로 구분되며 <표 2-10>과 같음

<표 2-10> Bikeability 프로그램 단계

구분	주요 내용
Level 1	- 통제된 교통이 없는 환경에서 기본적인 자전거 조작 기술을 교육
Level 2	- 작은 도로에서 계획된 경로를 순환시켜 실제 사이클링 경험을 제공하도록 교육
Level 3	- 다양한 교통 상황을 관리 할 수 있도록 보장하며, 고급 기능과 레이아웃이 있는 바쁜 도로에서 제공

자료 : Bikeability(<https://bikeability.org.uk/>)

〈그림 2-11〉 Bikeability 운영현황



자료 : Bikeability(<https://bikeability.org.uk/>)

## 2) Cycling Embassy of Denmark

- 덴마크 사이클링 대사관(CED : Cycling Embassy of Denmark)은 유럽 및 전 세계 도시 계획자에게 솔루션을 제공하기 위해 역사가 깊은 덴마크 사이클링 문화를 활용하여 교통수단으로서의 사이클링을 홍보하고 덴마크를 사이클링 국가로 홍보에 전념하는 덴마크 네트워크 조직임
  - 분야 : 도시계획, 자전거 인프라 개발, 자전거 프로모션

〈그림 2-12〉 자전거 친화 도시 전문가 과정 프로그램(안)

WEEK PROGRAM - The Bikeable City Masterclass 2018 - preliminary program					
Time Schedule	Monday 14 May	Tuesday 15 May	Wednesday 16 May	Thursday 17 May	Friday 18 May
9:00 - 10:30	<b>Place: University AAU</b> <b>Welcome</b> Cycling Embassy of Denmark, CED Danish Cyclists' Federation, DCF (CEO Klaus Bondam, DCF)	<b>Place: University AAU</b> <b>Workshop on challenges and potentials in developing cycle infrastructure in the participants cities.</b> (AAU, COWI)	<b>Excursion – train to Odense: Introduction to The City of Cyclists</b> (City of Odense)	<b>Place: University AAU</b> <b>Continue group work – develop executive proposal</b> (AAU, COWI)	<b>Place: The Danish Cyclists' Federation</b> - Introduction to the Danish Cyclists' Federation - Cycle promotion (DCF)
10:30 - 11:00	<b>Program</b> Aalborg University Cph, AAU	<b>Cycle infrastructure design</b> (COWI)	<b>Plan for Mobility and Public Spaces, Odense:</b> - Branding - Bicycle service - Bicycles and Light Rail - The school is biking - Campaigns end events (City of Odense)	<b>City logistics</b> (City of Copenhagen)	<b>Cycle training for children, Cycling Games</b> (Sports Kindergarten HYLET)
11:00 - 12:30	<b>City development and Danish cycling planning.</b> Instruction in "take-aways" (AAU).	<b>Group work – definition of pilot projects</b> (AAU, COWI)		<b>Integration of bicycle and mass transit in Copenhagen</b> (AAU)	<b>Workshop on campaigns as a lever for a growing bicycle culture.</b> (DCF)
Lunch break					
13:30 – 15:00	<b>Place: University AAU</b> <b>-Green Mobility</b> <b>-Bicycle Strategy and -Account</b> <b>-Super Cycle Highways</b> (City of Copenhagen)	<b>Traffic safety for cyclists, accidents and systematic accident reduction</b> ( Danish Road Directorate)	<b>City tour on bicycle</b> -Study of cycle infrastructure -Visit to Ejerslykke school (City of Odense)	<b>Site visits on bike in smaller groups – choose a site visit of special interest</b> (CED and O.A.)	<b>Place: Haf C, Arsenalen</b> Presentation of pilot projects and "take-aways" (AAU) Feed back and discussions
15:00 – 15:30				<b>-Multi modal transport solution</b> -ITS solutions for cyclists -Public bicycles	<b>Presentation of high lights.</b> ( AAU, CED) Evaluation
15:30 - 17:00	<b>City tour on bicycle</b> -Study of cycle infrastructure (City of Copenhagen, CED)	<b>Site visit on bike to study traffic safety measures for cyclists in intersections</b> ( Danish Road Directorate)	"take-aways" from Odense. (City of Odense, CED)	<b>-Green Cycle Routes</b> -"Superkilen" – Red Square -"Cycling without Age" -Cargo bikes - Bullitt	<b>Farewell reception with CED members</b> <b>Closing of the Bikeable City Masterclass</b>
17:00 -	<b>Climate planning in C40 cities</b> (C40 climate office) <b>Welcome reception</b> (Fæstningens Materialgård)		<b>Train to Copenhagen:</b>	<b>Visit to Gehl Architect studio:</b> Gehl experiences from around the world - People First Design (Gehl Architects.)	

자료 : 덴마크 자전거대사관 제공

## 3) Danish Cyclists' Federation

- 덴마크 비정부기구이자 자전거 및 자전거 안전을 증진하기 위해 1905년에 설립된 단체임
- 2013년 기준 약 16,000명의 회원을 확보하였으며, ECF(European Cyclists' Federation) 및 덴마크 사이클링 대사관의 회원 조직임
  - 2008년 코펜하겐을 비롯한 기타 덴마크 도시의 자전거 주차를 개선하기 위하여 Danish Cyclists' Federation은 여러 지침이 포함된 "자전거 주차 매뉴얼"을 발간하였음(Danmark Cycling Embassy of Danmark에서 영어로 출판 중)

#### 4) Hong Kong Bike Training Center

- 홍콩 자전거 트레이닝 센터는 자전거 이용자들의 안전과 재미를 목적으로 BMX 및 MTB 교육, 자전거 교육, 수리 및 정비 수업 등을 운영하고 있음
  - BMX Park : BMX 및 MTB 관련 교육 등을 실시하고, 60m 레이싱 트랙, 350m 국제 BMX 트랙(출발 게이트 및 관람석 등 포함), 상점 등의 시설이 설치됨
  - 자전거 교육 : 초급 및 고급 과정으로 구분됨

〈그림 2-13〉 Hong Kong Bike Training Center 주요 운영현황



자료 : Hong Kong Bike Training Center(<https://www.hkbtc.org/>)

## 제3절 관련 법·제도 검토

### 1) 자전거 이용 활성화에 관한 법률

#### ① 목적

- 이 법은 자전거 이용자의 안전과 편의를 도모하고 자전거 이용 활성화에 이바지함을 목적으로 함

#### ② 지방자치단체의 책무

- 제4조에서는 국가와 지방자치단체는 자전거이용시설의 정비 및 자전거 이용자의 안전과 편의를 도모하는 등 자전거 이용 활성화를 위하여 종합적인 시책 마련, 보조금 지원, 조례 등의 내용을 <표 2-11>과 같이 규정함

<표 2-11> 법 제4조(국가와 지방자치단체의 책무)

---

제4조(국가와 지방자치단체의 책무) ① 국가와 지방자치단체는 자전거이용시설의 정비 및 자전거 이용자의 안전과 편의를 도모하는 등 자전거 이용 활성화를 위한 종합적인 시책을 마련하여야 한다.
② 국가는 자전거이용시설의 정비를 촉진하기 위하여 자전거이용시설의 정비에 드는 비용의 일부를 지방자치단체에 보조할 수 있다.
③ 특별시장·광역시장 및 도지사는 국가가 제2항에 따라 시·군·자치구(이하 "시·군·구"라 한다)에 비용을 보조하는 경우 「보조금 관리에 관한 법률」에 따라 시·군·구에서 부담하여야 하는 비용의 일부를 보조할 수 있다.
④ 자전거 이용 활성화의 촉진 및 이용 여건의 개선을 위하여 필요한 사항은 지방자치단체의 조례로 정한다.

---

자료 : 자전거 이용 활성화에 관한 법률

#### ③ 자전거 이용 활성화계획의 수립

- 제5조에서는 자전거 이용 활성화 계획을 5년마다 수립하여야 한다고 하였고, 자전거 이용자의 안전성 확보를 위한 방안 등이 포함되어야 한다고 <표 2-12>와 같이 규정함
- 이에 수원시는 2016년 수원시 자전거 이용 활성화 기본계획을 수립하였고, 수원시 자전거이용 정비방안 중 하나로 자전거 테마공원 조성 관련 내용을 수록하였음

〈표 2-12〉 법 제5조(자전거 이용 활성화계획의 수립)

제5조(자전거 이용 활성화계획의 수립) ① 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)와 시장·군수 및 자치구의 구청장(이하 "시장·군수·구청장"이라 한다)은 대통령령으로 정하는 바에 따라 지방경찰청장·경찰서장 또는 지방국도관리청장 등의 의견을 들어 자전거 이용 활성화계획(이하 "활성화계획"이라 한다)을 5년마다 수립하여야 한다. 활성화계획 중 대통령령으로 정하는 중요 사항을 변경하는 경우에도 또한 같다.

② 제1항에도 불구하고 「도로법」 제23조 제1항 제1호에 따라 도로 관리청이 국토교통부장관인 국도의 경우에는 국토교통부장관이 시·도지사의 의견을 들어 활성화계획을 수립할 수 있다.

③ 활성화계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 이 경우 활성화계획 중 도시·군계획과 관련된 사항은 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 적합하도록 하여야 한다.

1. 자전거이용시설의 정비의 기본방향
2. 연도별 활성화계획
3. 자전거 이용자의 안전성 확보를 위한 방안
4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항

④ 시·도지사 및 시장·군수·구청장이 활성화계획을 수립할 때 인접 지방자치단체의 자전거도로와 연계할 필요가 있을 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 인접 지방자치단체의 장과 협의하여야 하며, 특별자치시장·특별자치도지사·시장·군수가 읍·면 지역의 국도·지방도에 활성화계획을 수립하려는 경우에는 미리 해당 도로 관리청과 협의하여야 한다.

⑤ 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 활성화계획을 수립하였을 때에는 지체 없이 행정안전부장관 또는 시·도지사(특별자치시장 및 특별자치도지사는 제외한다. 이하 이 항에서 같다)에게 보고하여야 한다. 이 경우 시·도지사는 시장·군수·구청장이 수립한 활성화계획이 시·도지사가 수립한 활성화계획에 부합하지 아니하면 조정을 요구할 수 있다.

자료 : 자전거 이용 활성화에 관한 법률

- 시행령 제4조(활성화계획의 반영)에서는 법 제5조제3항제4호에 근거하여 〈표 2-13〉과 같이 규정함

〈표 2-13〉 시행령 제4조(활성화계획의 반영)

제4조(활성화계획의 반영) 법 제5조제3항제4호에서 "대통령령으로 정하는 사항"이란 다음 각 호의 사항을 말한다

1. 자전거 이용을 활성화하기 위한 사업(이하 "이용 활성화사업"이라 한다) 추진의 우선순위 분석
2. 자전거도로망 등 자전거이용시설 상호간의 연계성
3. 철도역·도시철도역·버스터미널 등 대중교통시설과의 연계성
4. 통학로·통근로 등 주요 교통로 등에 대한 자전거도로 노선계획
5. 연도별 이용 활성화사업의 추진계획 및 사업비 조달계획
6. 이용 활성화사업의 시행방법
7. 도로의 신설·확장·재정비계획과 택지개발 또는 공업단지 및 관광단지 등의 조성사업과의 연계방안
8. 이용 활성화사업의 효과 분석
9. 자전거 교통안전교육 실시 방안

자료 : 자전거 이용 활성화에 관한 법률 시행령

#### ④ 자전거 타기 교육

- 제21조에 근거하여 자전거 이용과 관련된 교통안전교육을 실시할 수 있음
- 수원시는 자전거 안전 및 이용 활성화 등을 위해 자전거 교통안전교육 실시 방안으로 자전거 테마공원을 조성하려고 함

〈표 2-14〉 제21조(자전거타기의 교육 등)

---

제21조(자전거타기의 교육 등) ① 초등학교와 중학교의 장은 「초·중등교육법」에서 정하는 범위에서 자전거 이용과 관련된 교통안전교육을 하여야 한다.

② 시·도지사 및 시장·군수·구청장은 주민에 대하여 자전거 이용과 관련한 교통안전교육 등을 하여야 한다.

③ 제1항 및 제2항에 따른 교통안전교육에는 다음 각 호의 내용이 포함되어야 한다.

1. 자전거 통행원칙 및 통행방법
2. 운전자의 준수사항 등 자전거 관련 교통법규
3. 자전거의 점검 및 관리 방법
4. 그 밖에 안전한 자전거 이용을 위하여 필요한 사항

---

자료 : 자전거 이용 활성화에 관한 법률

#### 2) 수원시 자전거 이용 활성화에 관한 조례

- 이 조례는 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 및 같은 법 시행령에서 위임된 사항과 수원시민의 자전거 이용 개선에 관한 기본사항을 규정하여 자전거 이용의 활성화에 기여함을 목적으로 함
- 수원시는 조례 제15조에 근거하여 자전거 교육을 실시할 수 있으며, 이를 위해 자전거 테마공원을 조성하려고 함

〈표 2-15〉 제15조(자전거타기의 교육 등)

---

제15조 (자전거타기의 교육 등) ① 시장은 자전거 교통안전 체험교육장을 설치하여 시민을 대상으로 교통안전 의식과 올바른 자전거타기에 필요한 교육을 실시할 수 있다.

② 시장은 자전거 교통안전 체험교육장에 자전거의 수리 및 일시적인 보관을 위하여 자전거 수리센터를 설치·운영할 수 있다.

③ 자전거 교통안전 체험교육장에 소속된 전담요원을 초·중등학교에 일일 교사로 안전 교육을 지원할 수 있다.

④ 수원시민을 대상으로 하는 자전거 교통안전교육은 다음 각 호의 내용을 포함하여야 한다.

1. 자전거 통행원칙 및 통행방법
2. 운전자의 준수사항 및 자전거 관련 교통법규
3. 자전거의 점검 및 관리 방법
4. 그 밖에 안전한 자전거 이용을 위하여 필요한 사항

---

자료 : 수원시 자전거이용 활성화에 관한 조례

### 3) 부천시 자전거 이용 활성화에 관한 조례

- 이 조례는 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 및 같은 법 시행령에서 위임된 사항과 그 시행에 필요한 사항을 규정함으로써 자전거 이용의 활성화 기여를 목적으로 함
- 제3장 자전거이용의 활성화 시책의 제14조(자전거 교육의 운영 등)과 제4장 부천시 자전거문화센터 제23조(운영) 등의 부천시 자전거이용 활성화 조례를 참고하여, 수원시 자전거 테마공원을 조성하려고 함

〈표 2-16〉 제14조(자전거 교육의 운영 등)

---

제14조(자전거 교육의 운영 등) ① 시장은 법 제21조에 따라 학생 및 시민을 대상으로 교통안전 의식과 올바른 자전거타기에 필요한 교육 과정을 각급 학교 및 자전거문화센터, 동 등에 운영할 수 있다.

② 시장은 제1항의 자전거 교육 운영에 따른 강사, 자전거 그 밖에 자전거 교육에 필요한 장비 및 경비를 지원할 수 있다.

③ 시장은 제1항의 자전거 교육의 효율적 운영을 위하여 무료로 운영한다.

④ 민간단체 등 시장 이외의 자에게 제1항의 자전거 교육을 운영하는 경우에는 그 비용을 예산의 범위에서 보조 및 지원할 수 있다

---

자료 : 부천시 자전거이용 활성화 조례

〈표 2-17〉 제23조(운영)

---

제23조 (운영) ① 시장은 센터를 운영목적에 적합하게 운영하여야 하며, 이용자들에게 공정한 이용기회를 부여하여야 한다.

② 센터의 휴일은 다음 각 호와 같다.

1. 정기휴일:1월1일, 추석날, 설날
2. 임시휴일
  - 가. 국가 또는 시의 특별한 행사를 하는 경우
  - 나. 시설을 보수하는 경우
  - 다. 시설의 이용에 현저한 위험이 있다고 판단되는 경우
  - 라. 그 밖에 시장이 필요하다고 인정하는 경우

③ 그 밖에 필요한 세부사항 등은 규칙으로 정한다.

---

자료 : 부천시 자전거이용 활성화 조례

#### 4) 고창군 산악자전거공원시설 관리·운영 조례

- 고창군은 고창산악자전거공원(GOCHANG MOUNTAIN BIKE PARK, 이하 “MTB파크”라 한다)의 관리 운영에 관하여 필요한 사항을 규정하기 위해 2014년 「고창군 산악자전거공원시설 관리·운영 조례」를 제정하였고, 주요 내용은 <표 2-18>과 같음

<표 2-18> 고창군 MTB파크 조례의 주요 내용

구분	주요 내용
목적	- 이 조례는 MTB파크의 관리 운영에 관하여 필요한 사항을 규정함
관리·운영	- 군수는 질 높은 서비스를 위해 지속적인 현장 순찰 및 안전관리, 유지보수 등 전방에 대한 지도·감독을 위하여 전문 인력 배치 등
강습	- 강습기관 또는 전문강사 자격을 갖춘 강사진이 강습을 위해 사용할 수 있음 - 일반 사용자와 구분 될 수 있도록 하며, 위반 시 제재할 수 있음 - 활용실태를 반기별로 점검하고, 활용도를 높이기 위한 홍보 등
시설의 개방	- 특별한 사유가 없는 한 휴장일을 제외하고 상시 개방 등 (단, 군수가 필요하다고 인정할 경우 휴장일에도 개방할 수 있음)
사용허가	- 기업체·단체 등은 사용허가신청서를 사용 5일전까지 제출하여 군수의 사용허가를 받아야 함 - 개인별 사용자는 회원카드를 제시하면 이용가능 증
사용제한	- 시설 유지 보수 필요 시, 미등록 회원 및 미승인 단체 등
손해배상	- MTB파크 및 부대시설물을 손상할 경우 사용자가 원상복구하거나 그 손해를 즉시 배상 등

자료 : 고창군 산악자전거공원시설 관리·운영 조례

## 제4절 소결 및 시사점

- 국내 자전거 안전교육시설은 직영, 또는 위탁 방법으로 다양하게 운영되고 있는 것으로 조사되었으나, 수원시의 경우 자전거 안전 교육을 위한 시설이 따로 마련되어 있지 않고 관내 학교를 대상으로 찾아가는 자전거 안전 교육만 운영중임
- 교육대상 학생 이외 어린이, 성인 등이 자전거 교육을 이수할 교육시설이 부재하고 다양한 실외교육이나 자전거 체험이 이루어질 수 없는 구조로 향후 수원시 자전거 테마공원 조성 시 자전거 교육시설은 기본적으로 도입이 되어야 할 필요성이 있음
- 국내 자전거 테마공원은 크게 종합형, 교육장형, MTB특화형으로 구분할 수 있으며 운영 주체도 직영(시청, 구청, 도시공사)과 위탁(동호회, 별도 법인 등)으로 구분할 수 있음
- 반면 국외의 경우 대부분 민간이 운영하는 것으로 나타났으나 영국은 정부가 승인한 가이드라인을 바탕으로 전문적인 자전거 교육을 시행하는 것으로 나타남
- 덴마크의 경우 정책 홍보나 자전거 문화 알리기에 초점이 맞추어져 있으며, 홍콩 자전거 트레이닝 센터는 MTB 테마를 기초로 수리 및 정비 수업 등이 포함된 복합된 형태임
- 국가 법령으로는 자전거 이용 활성화에 관한 법률이 있으며, 국가와 지방자치단체는 자전거 이용시설의 정비 등 자전거 이용 활성화를 위한 시책 마련과 보조금 지원을 규정하고 있음
- 수원시의 경우 자전거 교육에 대한 조례를 제정한 바 있으며 자전거 교통안전 체험장에 교육시설 설치와 정비센터 설치 근거를 마련하고 있으며, 이에 따라 자전거 테마공원 설치가 가능할 것으로 판단됨
- 다만, 고창군의 경우 공원의 운영 관리에 관한 세부사항까지 규정하였으므로 향후 수원시도 자전거 테마공원의 사무처리·재산관리와 민간자본이 참여할 경우 지원방안 등 조성여건에 따라 조례를 세부적으로 제·개정을 검토할 필요가 있다고 사료됨

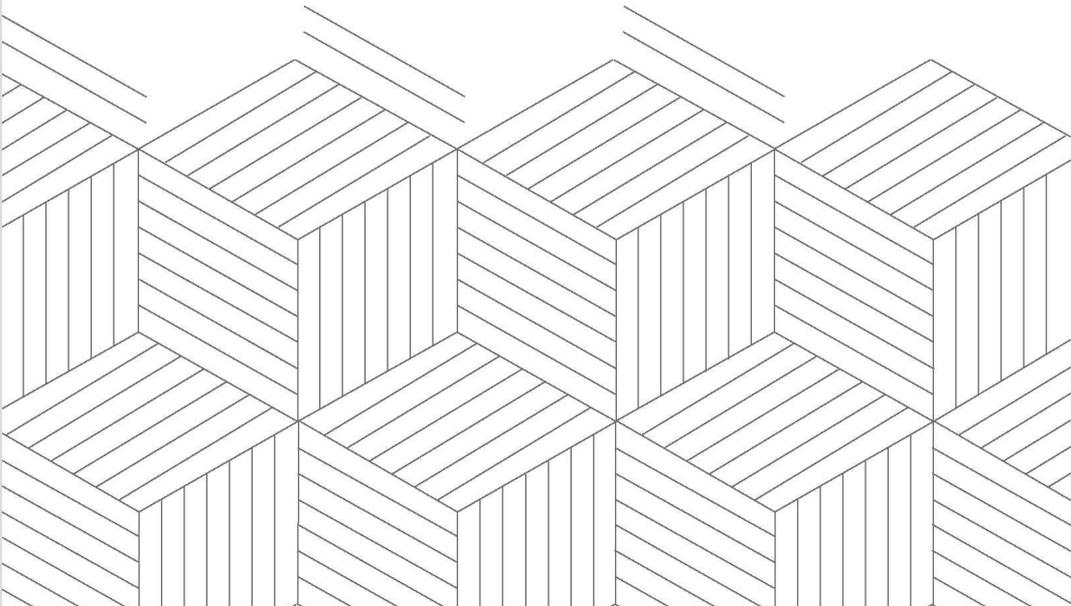


# 제3장 운영 프로그램 선정을 위한 시민 설문조사

제1절 설문조사 개요

제2절 설문조사 결과

제3절 시사점 도출





## 제3장 운영 프로그램 선정을 위한 시민 설문조사

### 제1절 설문조사 개요

- 수원시 자전거 교육장 조성을 위해 수원시민 1,000명을 대상으로 설문조사를 실시함
- 조사기간은 2019년 4월 11일 ~ 4월 17일 평일, 주말, 공휴일 포함한 7일이며, 조사거점(post)을 이용한 대인면접조사 및 우편조사로 실시하였음
- 조사 내용은 자전거 관련 지식, 자전거 교육장 이용경험, 수원시 자전거 교육장 이용 의향, 조성 기본방향, 운영방안과 그에 따른 기대효과로 구성됨
- 설문조사 개요는 <표 3-1>과 같음

<표 3-1> 설문조사 개요

구분	내용
조사명	"수원시 자전거 교육장 조성"에 대한 시민 설문조사
조사지역	수원시 (권선구, 영통구, 장안구, 팔달구)
조사대상	수원시민 1,000명 (유효표본수 1,001부)
조사방법	조사거점(post)을 이용한 대인면접조사(intercept) 및 우편조사
조사기간	2019. 04. 11 ~ 2019. 04. 17 (평일, 주말, 공휴일 포함 7일)
조사장소	수원시 전역
조사내용	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 자전거 관련지식</li> <li>2. 자전거 교육장 이용경험</li> <li>3. 수원시 자전거 교육장 이용 의향</li> <li>4. 수원시 자전거 교육장 조성 기본방향</li> <li>5. 수원시 자전거 교육장 운영방안</li> <li>6. 수원시 자전거 교육장 기대효과</li> </ol>

## 제2절 설문조사 결과

### 1. 응답자 개인 특성

- 설문 조사 결과 샘플의 특성은 <표 3-2>와 같음

<표 3-2> 설문 조사 결과 샘플 특성

구분	항목	빈도	비율(%)
성별	남성	525	52.50
	여성	475	47.50
	합계	1,000	100.00
연령	10대	90	8.99
	20대	273	27.27
	30대	280	27.97
	40대	208	20.78
	50대	125	12.49
	60대 이상	25	2.50
	합계	1,001	100.00
거주지	권선구	219	21.94
	장안구	231	23.15
	팔달구	245	24.55
	영통구	239	23.95
	서울시	5	0.50
	경기도	57	5.71
	기타	2	0.20
	합계	998	100.00
직업	사무직	169	16.95
	서비스/판매직	184	18.46
	기능직	137	13.74
	자영업	125	12.54
	학생	115	11.53
	주부	214	21.46
	무직	41	4.11
	기타	12	1.20
	합계	997	100.00
자전거소유	있음	354	35.36
	없음	647	64.64
	합계	1,001	100.00

〈표 3-2〉 설문 조사 결과 샘플 특성 (계속)

구분	항목	빈도	비율(%)
소유하고 있는 자전거대수	1대	430	66.67
	2대	164	25.43
	3대	46	7.13
	4대	4	0.62
	5대	1	0.16
	합계	645	100.00
자전거를 이용하는 주요 목적	이용 안함	225	22.59
	여가 및 운동	368	36.95
	출·퇴근	66	6.63
	업무관련	19	1.91
	근접거리 이동수단	292	29.32
	기타	26	2.61
	합계	996	100.00
자전거를 이용하는 횟수	이용안함	215	21.67
	하루 1~2회	105	10.58
	하루 3회 이상	21	2.12
	주 1~3회	194	19.56
	주 4~6회	85	8.57
	주 7회 이상	11	1.11
	월 1~2회	265	26.71
	년 1~2회	96	9.68
	합계	992	100.00

## 2. 자전거 관련 지식

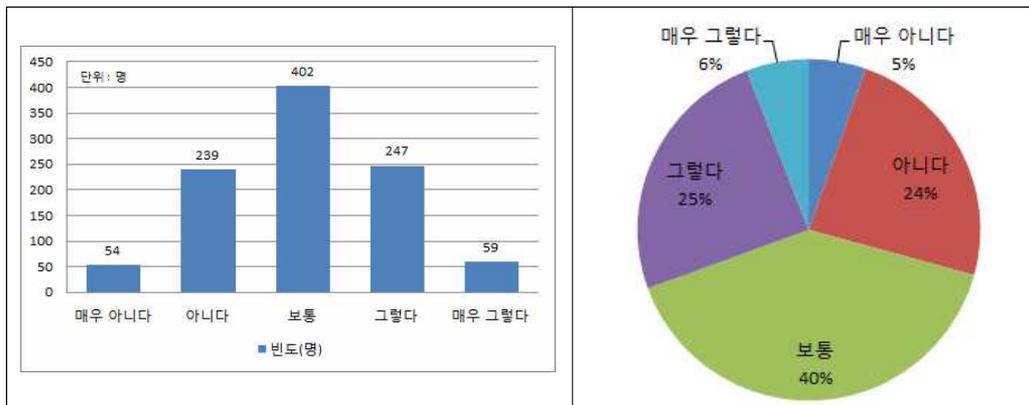
### 1) 자전거 관련 교통법규에 대해 알고 있다

- 전체 1,001개 샘플 중 자전거 관련 교통법규에 대해 알고 있는지에 대한 질문의 응답으로 그렇다 24.68%, 매우 그렇다 5.89%로 조사되어 응답자의 30.57%는 자전거 관련 교통법규에 대한 지식이 있는 것으로 나타남
- 반면, 아니다 23.88%, 매우 아니다 5.39%로 조사되어 29.27%는 법규에 대해 잘 모르고 있다고 응답하였으며, 자전거 관련 교통법규에 대한 지식이 있는 30.57%와 유사한 비율을 보임

〈표 3-3〉 자전거 관련 교통법규에 대해 알고 있다

항목	빈도(명)	비율(%)
매우 아니다	54	5.39
아니다	239	23.88
보통	402	40.16
그렇다	247	24.68
매우 그렇다	59	5.89
예외	-	0.00
합계	1,001	100.00

〈그림 3-1〉 자전거 관련 교통법규에 대해 알고 있다



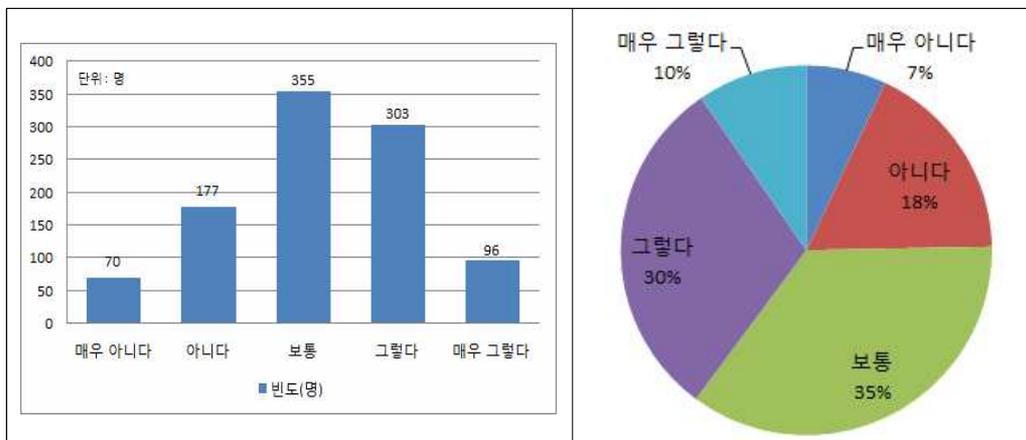
## 2) 자전거 구조(핸들, 안장, 반사체 등)에 대해 잘 알고 있다

- 전체 1,001개 샘플 중 자전거 관련 자전거 구조(핸들, 안장, 반사체 등)에 대해 잘 알고 있는지에 대한 질문의 응답으로 그렇다 30.27%, 매우 그렇다 9.59%로 조사되어 응답자의 39.86%는 자전거 구조를 잘 알고 있다고 생각하는 응답자가 많은 편으로 나타남
- 반면, 아니다 17.68%, 매우 아니다 6.99%로 조사되어 응답자의 24.67%는 자전거 구조에 대한 이해가 부족해 보임

〈표 3-4〉 자전거 구조에 대해 잘 알고 있다

항목	빈도(명)	비율(%)
매우 아니다	70	6.99
아니다	177	17.68
보통	355	35.46
그렇다	303	30.27
매우 그렇다	96	9.59
예외	-	0.00
합계	1,001	100.00

〈그림 3-2〉 자전거 구조에 대해 잘 알고 있다



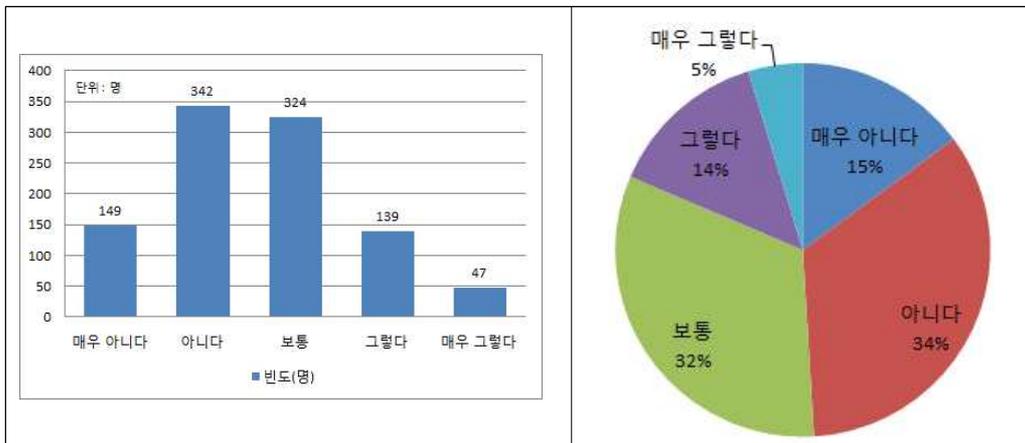
### 3) 나는 자전거 수신호를 잘 알고 있다

- 전체 1,001개 샘플 중 자전거 관련 자전거 수신호에 대해 잘 알고 있는지에 대한 질문의 응답으로 아니다 34.17%, 매우 아니다 14.89%, 그렇다 13.89%, 매우 그렇다 4.70%로 조사되어 응답자의 49.06%가 수신호에 대해 잘 모르고 있는 편으로 나타남

〈표 3-5〉 자전거 수신호를 잘 알고 있다

항목	빈도(명)	비율(%)
매우 아니다	149	14.89
아니다	342	34.17
보통	324	32.37
그렇다	139	13.89
매우 그렇다	47	4.70
예외	-	0.00
합계	1,001	100.00

〈그림 3-3〉 자전거 수신호를 잘 알고 있다



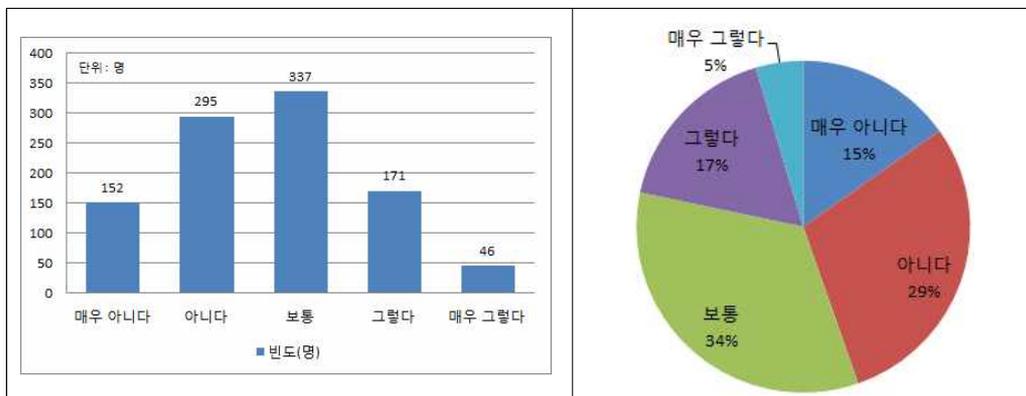
## 4) 나는 자전거 정비를 스스로 할 줄 안다

- 전체 1,001개 샘플 중 자전거 관련 자전거 정비를 스스로 할 수 있는지에 대해 잘 알고 있는지에 대한 질문의 응답으로 그렇다 17.08%, 매우 그렇다 4.60%로 조사되어 응답자의 21.68%는 자전거 정비를 스스로 할 줄 아는 것으로 나타남
- 아니다 29.47%, 매우 아니다 15.18%로 조사되어 응답자의 44.65%가 자전거 정비를 스스로 할 수 없는 것으로 나타나 자전거 정비교육이 필요해 보임

〈표 3-6〉 자전거 정비를 스스로 할 줄 안다

항목	빈도(명)	비율(%)
매우 아니다	152	15.18
아니다	295	29.47
보통	337	33.67
그렇다	171	17.08
매우 그렇다	46	4.60
예외	-	0.00
합계	1,001	100.00

〈그림 3-4〉 자전거 정비를 스스로 할 줄 안다



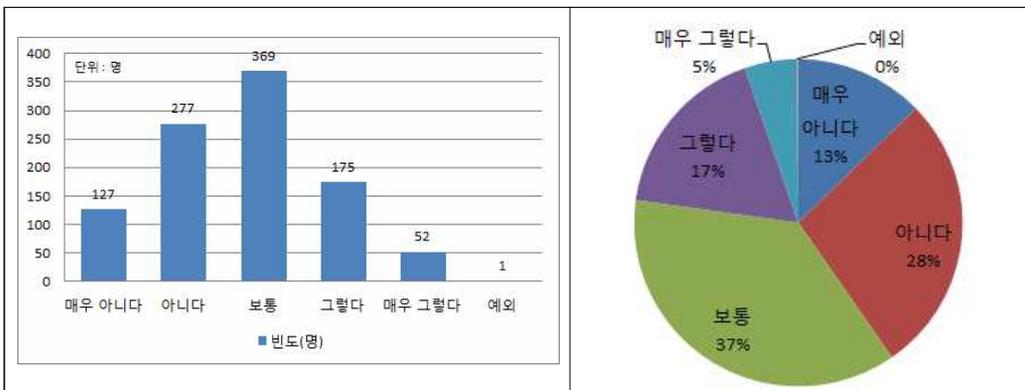
### 5) 나는 자전거를 타기 전에 안전점검을 잘하고 있다

- 전체 1,001개 샘플 중 자전거 관련 자전거 자전거를 타기 전에 안전점검을 잘 하고 있는지에 대한 질문의 응답으로 그렇다 17.48%, 매우 그렇다 5.19%로 조사되어 응답자의 22.67%는 자전거를 타기 전에 안전점검을 잘 하고 있는 것으로 나타남
- 반면, 아니다 27.67%, 매우 아니다 12.69%로 조사되어 40.36%는 자전거를 타기 전에 안전점검에 대해 잘 하지 않고 있다고 응답하여, 자전거 안전문제가 우려됨

〈표 3-7〉 자전거를 타기 전에 안전점검을 잘 하고 있다

항목	빈도(명)	비율(%)
매우 아니다	127	12.69
아니다	277	27.67
보통	369	36.86
그렇다	175	17.48
매우 그렇다	52	5.19
예외	1	0.10
합계	1,001	100.00

〈그림 3-5〉 자전거를 타기 전에 안전점검을 잘 하고 있다



## 6) 자전거 관련지식 수준 평가

- 설문사항에서 5점 만점의 리커트 척도(Likert scale)를 적용하여 매우 아니다(1점), 아니다(2점), 보통(3점), 그렇다(4점), 매우 그렇다(5점)을 환산하여, 지식수준을 조사함
- 자전거 관련 교통법규에 대해 알고 있다 항목은 3.02점으로 보통수준을 보임
- 자전거 구조에 대해 잘 알고 있다 항목은 3.18점으로 나머지 항목에 비해 상대적으로 높은 점수를 보이나, 결코 높은 수준은 아님
- 자전거 수신호를 잘 알고 있다, 자전거 정비를 스스로 할 줄 안다, 자전거를 타기 전에 안전점검을 잘 하고 있다는 각 2.59점, 2.66점, 2.75점으로 조사되어 평균이하의 점수를 보임에 따라 자전거 교육에 있어서 자전거 수신호, 자가 정비법, 안전점검 교육을 강화해야 할 것으로 보임

〈표 3-8〉 운영방안 항목별 중요도

항목	지식수준 점수
자전거 관련 교통법규에 대해 알고 있다	3.02
자전거 구조에 대해 잘 알고 있다	3.18
자전거 수신호를 잘 알고 있다	2.59
자전거 정비를 스스로 할 줄 안다	2.66
자전거를 타기 전에 안전점검을 잘 하고 있다	2.75

### 3. 자전거 교육장 이용경험

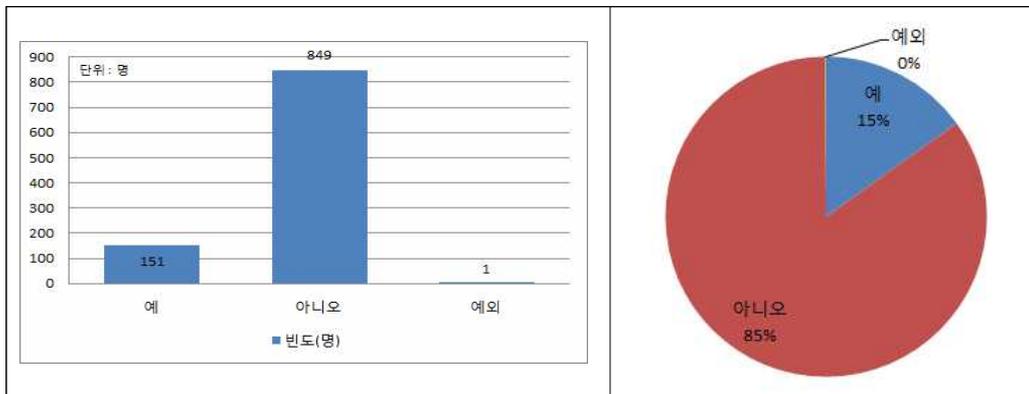
#### 1) 자전거 교육장 인지 여부

- 전체 1,001개 샘플 중 84.82%가 자전거 교육장에 대해 인지하지 못하고 있는 것으로 응답하였고, 15.08%가 인지하고 있다고 응답함

〈표 3-9〉 자전거 교육장에 대한 인지여부

항목	빈도(명)	비율(%)
예	151	15.08
아니오	849	84.82
예외	1	0.10
합계	1,001	100.00

〈그림 3-6〉 자전거 교육장에 대한 인지여부



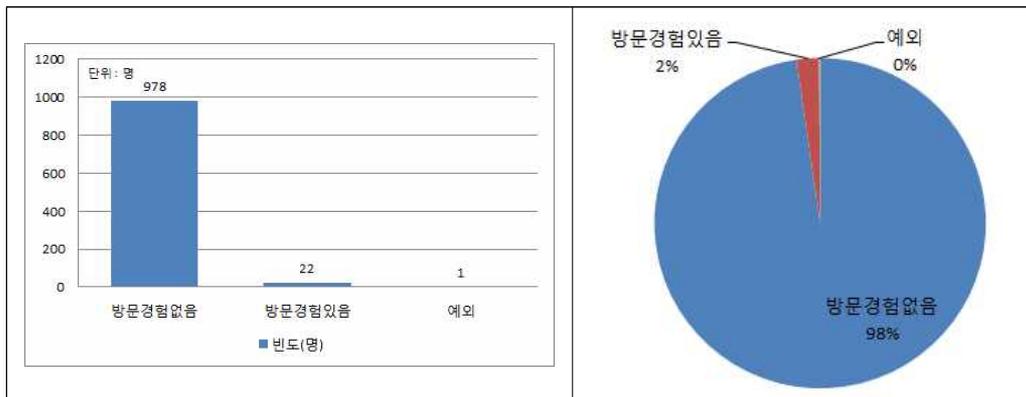
## 2) 자전거 교육장을 방문한 경험 여부

- 전체 1,001개 샘플 중 97.70%가 자전거 교육장을 방문한 경험이 없다고 응답하였고, 2.20%가 방문한 경험이 있는 것으로 나타나 응답자의 대부분은 자전거 교육장을 방문 경험이 없는 것으로 나타남

〈표 3-10〉 자전거 교육장을 방문한 경험여부

항목	빈도(명)	비율(%)
방문경험 없음	978	97.70
방문경험 있음	22	2.20
예외	1	0.10
합계	1,001	100.00

〈그림 3-7〉 자전거 교육장을 방문한 경험여부



#### 4. 자전거 교육장 이용의사

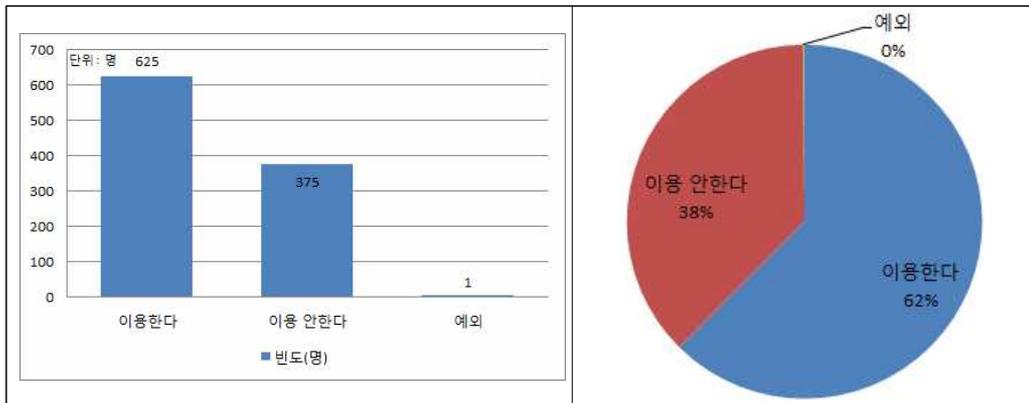
##### 1) 수원시 자전거 교육장을 조성할 경우 이용의사

- 전체 1,001개 샘플 중 62.44%가 자전거 교육장을 조성할 경우 이용하겠다고 응답하였고, 37.46%는 이용하지 않는다고 응답함

〈표 3-11〉 수원시 자전거 교육장을 조성할 경우 이용의사

항목	빈도(명)	비율(%)
이용한다	625	62.44
이용안한다	375	37.46
예외	1	0.10
합계	1,001	100.00

〈그림 3-8〉 수원시 자전거 교육장을 조성할 경우 이용의사



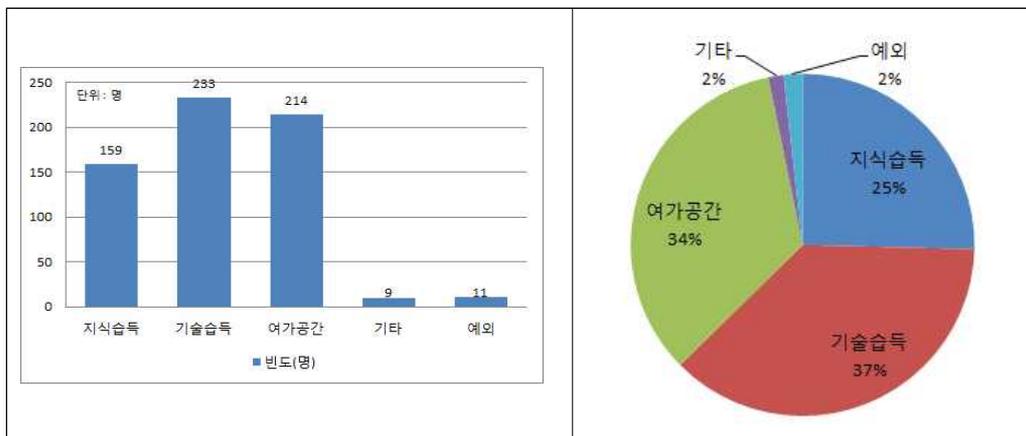
## 2) 수원시 자전거 교육장을 이용하려는 이유

- 수원시가 자전거 교육장을 조성할 경우 이용의사가 있는 응답자 샘플은 626개이며, 자전거 교육장을 이용하려는 이유로는 자전거 기술 습득 233명(37.22%), 여가 공간 214명(34.19%), 자전거 교통안전 지식 습득 159명(25.40%) 순의 이유로 조사됨

〈표 3-12〉 수원시 자전거 교육장을 이용하려는 이유

항목	빈도(명)	비율(%)
자전거 교통안전 지식 습득	159	25.40
자전거 기술 습득	233	37.22
여가 공간	214	34.19
기타	9	1.44
예외	11	1.76
합계	626	100.00

〈그림 3-9〉 수원시 자전거 교육장을 이용하려는 이유



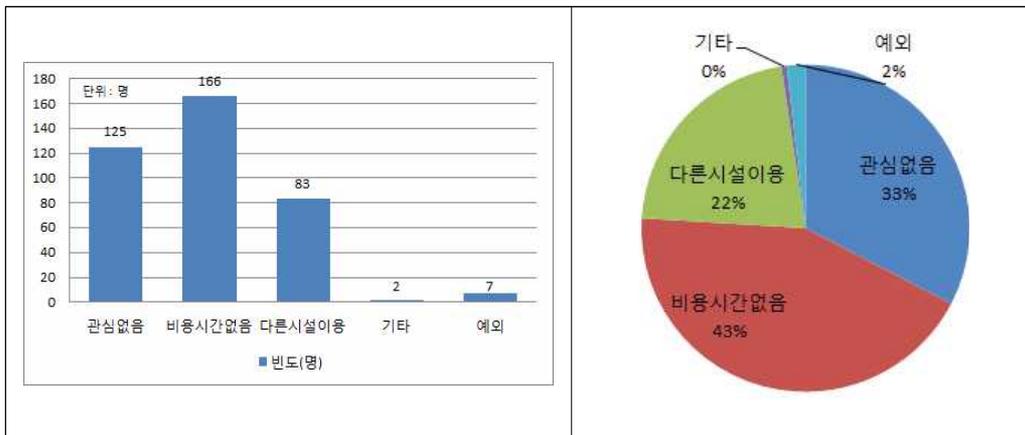
### 3) 수원시 자전거 교육장을 이용하지 않는 이유

- 수원시가 자전거 교육장을 조성할 경우 이용의사가 없는 응답자 샘플은 383개이며, 자전거 교육장을 이용하지 않는 이유로는 비용과 시간이 없음 166명(43.34%), 관심 없음 125명(32.64%), 다른 문화시설 이용 83명(21.67%) 순의 이유로 이용하지 않는 이유로 조사됨

〈표 3-13〉 수원시 자전거 교육장을 이용하지 않는 이유

항목	빈도(명)	비율(%)
관심 없음	125	32.64
비용과 시간 없음	166	43.34
다른 문화시설 이용	83	21.67
기타	2	0.52
예외	7	1.83
합계	383	100.00

〈그림 3-10〉 수원시 자전거 교육장을 이용하지 않는 이유



## 5. 수원시 자전거 교육장 조성 기본방향

### 1) 운영방안 항목의 중요도

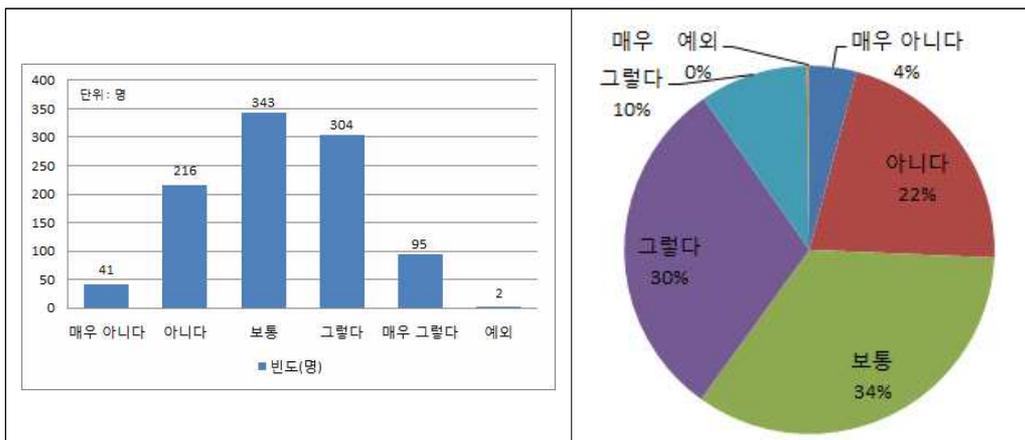
#### (1) 야간운영 보다 주간운영이 중요하다

- 전체 1,001개 샘플 중 야간운영 보다 주간운영이 중요한지에 대한 질문의 응답으로 아니다(21.58%), 매우 아니다(4.10%) 보다 그렇다(30.37%), 매우 그렇다(9.49%)가 상대적으로 높게 나타남
- 응답자의 39.86%는 긍정적인 응답을 보인 반면 25.68%는 부정적인 응답을 보임에 따라 응답자의 다수는 야간운영 보다 주간운영을 선호하는 것으로 조사됨
- 보통의 비율이 34.27%를 차지하고 있어, 주간운영 및 야간운영에 상관없이 보이는 응답자의 비율 또한 상당한 것으로 나타남

〈표 3-14〉 운영방안 항목의 중요도 - 야간운영 보다 주간운영이 중요하다

항목	빈도(명)	비율(%)
매우 아니다	41	4.10
아니다	216	21.58
보통	343	34.27
그렇다	304	30.37
매우 그렇다	95	9.49
예외	2	0.20
합계	1,001	100.00

〈그림 3-11〉 운영방안 항목의 중요도 - 야간운영 보다 주간운영이 중요하다



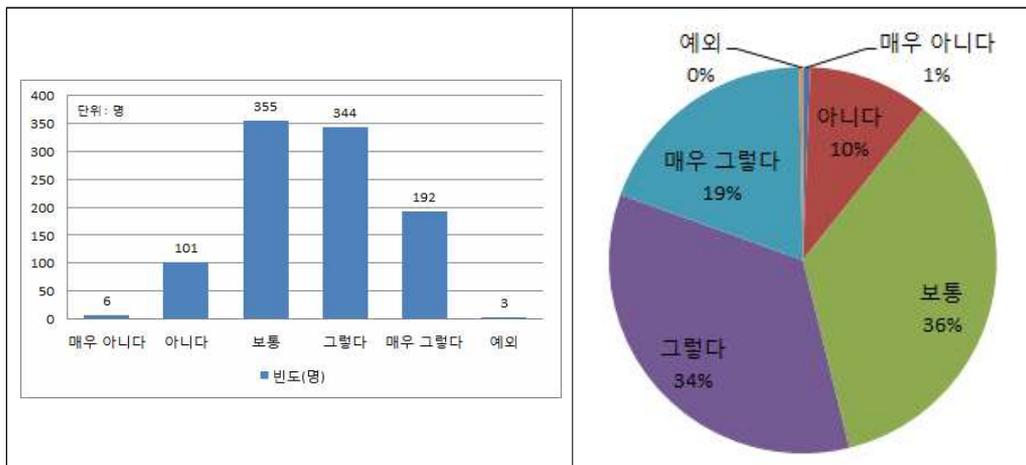
## (2) 여가공간 보다 자전거 교육이 중요하다

- 전체 1,001개 샘플 중 여가공간 보다 자전거 교육이 중요한지에 대한 질문의 응답으로 아니다(10.09%), 매우 아니다(0.59%) 보다 그렇다(34.37%), 매우 그렇다(19.18%)가 상대적으로 높게 나타남
- 응답자의 53.55%는 긍정적인 응답을 보인 반면 10.68%는 부정적인 응답을 보임에 따라 응답자의 다수는 여가공간 보다는 자전거 교육을 중요하게 생각하는 것으로 조사됨
- 보통의 비율 35.46%를 차지하고 있어, 여가공간을 중요하게 생각하는 응답자의 비율도 높은 것으로 나타남

〈표 3-15〉 운영방안 항목의 중요도 - 여가공간 보다 자전거 교육이 중요하다

항목	빈도(명)	비율(%)
매우 아니다	6	0.59
아니다	101	10.09
보통	355	35.46
그렇다	344	34.37
매우 그렇다	192	19.18
예외	3	0.30
합계	1,001	100.00

〈그림 3-12〉 운영방안 항목의 중요도 - 여가공간 보다 자전거 교육이 중요하다



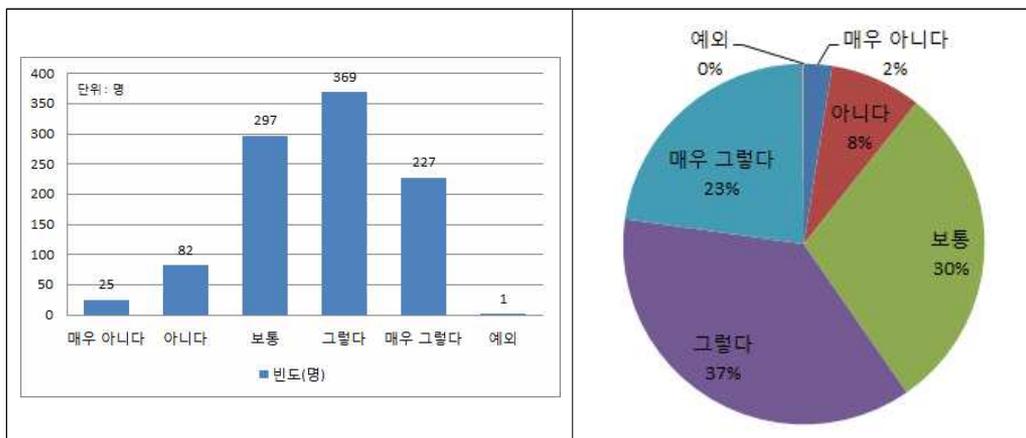
### (3) 이용요금이 무료여야 한다

- 전체 1,001개 샘플 중 이용요금이 무료여야 하는지에 대한 질문에 대한 질문의 응답으로 아니다(8.19%), 매우 아니다(2.50%) 보다 그렇다(36.86%), 매우 그렇다(22.68%)가 상대적으로 높게 나타남
- 응답자의 59.54%는 긍정적인 응답을 보인 반면 10.69%는 부정적인 응답을 보임에 따라 응답자의 다수는 무료 운영방식을 선호하는 것으로 조사됨

〈표 3-16〉 운영방안 항목의 중요도 - 이용요금이 무료여야 한다

항목	빈도(명)	비율(%)
매우 아니다	25	2.50
아니다	82	8.19
보통	297	29.67
그렇다	369	36.86
매우 그렇다	227	22.68
예외	1	0.10
합계	1,001	100.00

〈그림 3-13〉 운영방안 항목의 중요도 - 이용요금이 무료여야 한다



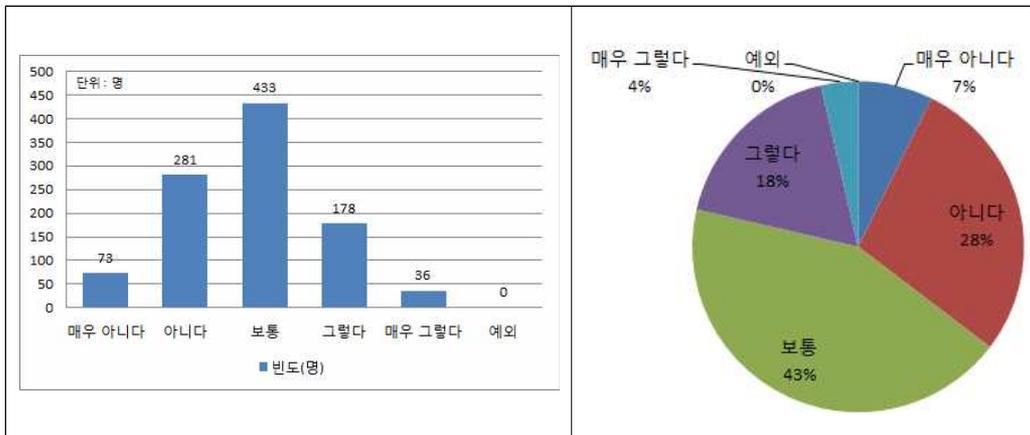
#### (4) 주말운영 보다 평일운영이 중요하다

- 전체 1,001개 샘플 중 주말운영 보다 평일운영이 중요한지에 대한 질문의 응답으로 아니다(28.07%), 매우 아니다(7.29%) 보다 그렇다(17.78%), 매우 그렇다(3.60%)가 상대적으로 높게 나타남
- 응답자의 21.38%는 긍정적인 응답을 보인 반면 35.36%는 부정적인 응답을 보임에 따라 응답자의 다수는 평일운영 보다 주말운영을 선호하는 것으로 조사됨
- 하지만 보통의 비율이 43.26%로 나타나, 평일과 주말 모두 상관없어 보이는 응답자의 비율 또한 상당한 것으로 나타남

〈표 3-17〉 운영방안 항목의 중요도 - 주말운영 보다 평일운영이 중요하다

항목	빈도(명)	비율(%)
매우 아니다	73	7.29
아니다	281	28.07
보통	433	43.26
그렇다	178	17.78
매우 그렇다	36	3.60
예외	-	0.00
합계	1,001	100.00

〈그림 3-14〉 운영방안 항목의 중요도 - 주말운영 보다 평일운영이 중요하다



### (5) 운영방안 항목별 중요도

- 설문사항에서 5점 만점의 리커트 척도(Likert scale)를 적용하여 매우 아니다(1점), 아니다(2점), 보통(3점), 그렇다(4점), 매우 그렇다(5점)을 환산하여 중요도를 조사함
- 야간운영보다 주간운영이 중요하다 항목의 경우 3.20점으로 보통 이상의 점수를 보이며, 주간운영이 야간운영보다는 중요한 사항으로 나타남
- 여가공간 보다 자전거 교육이 중요하다와 이용요금이 무료여야 한다 항목은 각 3.62점과 3.69점으로 나타나 자전거 교육의 중요성을 나타내고 있으며, 이용요금은 무료로 운영되어야 할 것으로 보임
- 주말운영 보다 평일운영이 중요하다 항목의 경우 2.82점으로 보통 이하의 점수를 보이며, 주말운영을 선호하는 응답자가 상대적으로 많음을 보임

〈표 3-18〉 운영방안 항목별 중요도

항목	중요도 점수
야간운영 보다 주간운영이 중요하다	3.20
여가공간 보다 자전거 교육이 중요하다	3.62
이용요금이 무료여야 한다	3.69
주말운영 보다 평일운영이 중요하다	2.82

## 2) 접근성 및 이동성 항목의 우선순위(1~4순위)

- 1순위 1.0, 2순위 0.75, 3순위 0.5, 4순위 0.25를 가중치로 고려하여 점수화 한 결과 다음과 같음
- 모든 항목이 비슷한 점수를 보이고 있으나, 보행 및 자전거 등의 친환경수단, 대중교통 수단의 순위가 높게 나타났으며 이는 자전거 교육장의 상징성 때문으로 해석이 가능함

〈표 3-19〉 접근성 및 이동성 항목의 우선순위(총 순위)

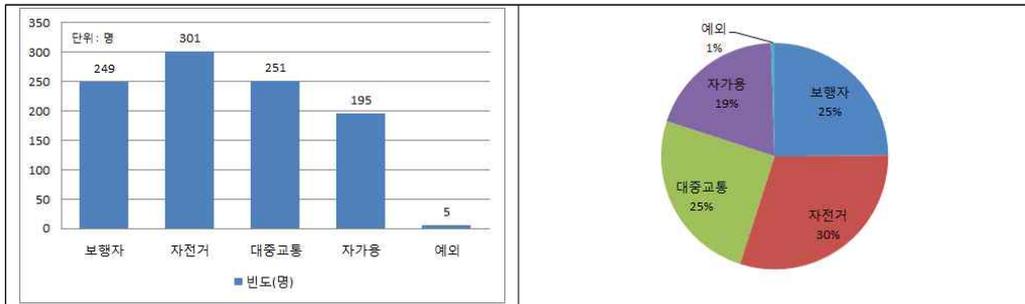
항목	총계(점)	총순위
보행자 접근성 및 이동성	635.25	3
자전거 접근성 및 이동성	674.75	1
대중교통 접근성 및 이동성	669.50	2
자가용 접근성 및 이동성	512.25	4
예외	10.75	5

- 접근성 및 이동성 항목의 1순위 ~ 4순위의 세부결과는 아래의 표와 같음

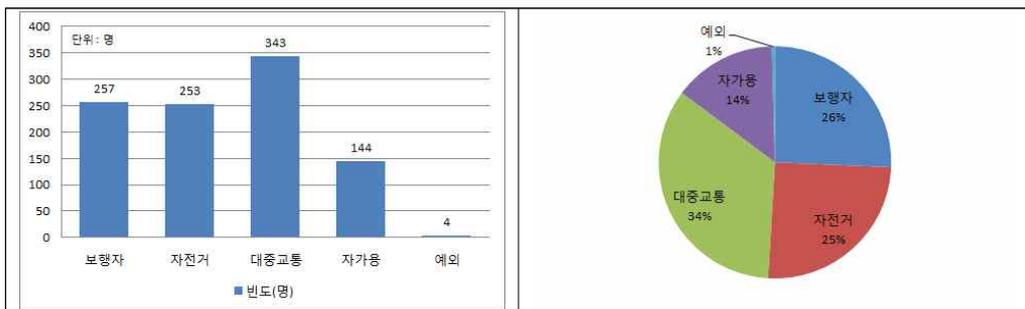
〈표 3-20〉 접근성 및 이동성 항목의 우선순위(순위별)

	항목	빈도(명)	비율(%)	가중치 반영(점)
1순위 (가중치 1.0)	보행자 접근성 및 이동성	249	24.88	249.00
	자전거 접근성 및 이동성	301	30.07	301.00
	대중교통 접근성 및 이동성	251	25.07	251.00
	자가용 접근성 및 이동성	195	19.48	195.00
	예외	5	0.50	5.00
2순위 (가중치 0.75)	보행자 접근성 및 이동성	257	25.67	192.75
	자전거 접근성 및 이동성	253	25.27	189.75
	대중교통 접근성 및 이동성	343	34.27	257.25
	자가용 접근성 및 이동성	144	14.39	108.00
	예외	4	0.40	3.00
3순위 (가중치 0.50)	보행자 접근성 및 이동성	283	28.27	141.50
	자전거 접근성 및 이동성	295	29.47	147.50
	대중교통 접근성 및 이동성	242	24.18	121.00
	자가용 접근성 및 이동성	179	17.88	89.50
	예외	2	0.20	1.00
4순위 (가중치 0.25)	보행자 접근성 및 이동성	208	20.78	52.00
	자전거 접근성 및 이동성	146	14.59	36.50
	대중교통 접근성 및 이동성	161	16.08	40.25
	자가용 접근성 및 이동성	479	47.85	119.75
	예외	7	0.70	1.75
합계		1,001	100.00	-

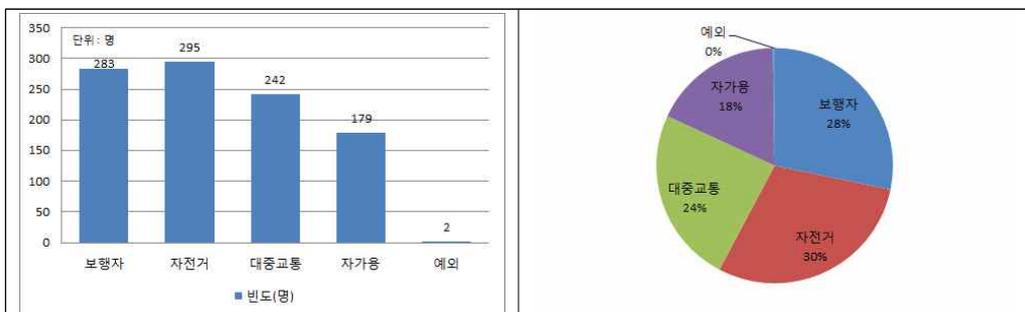
〈그림 3-15〉 접근성 및 이동성 항목의 우선순위(1순위)



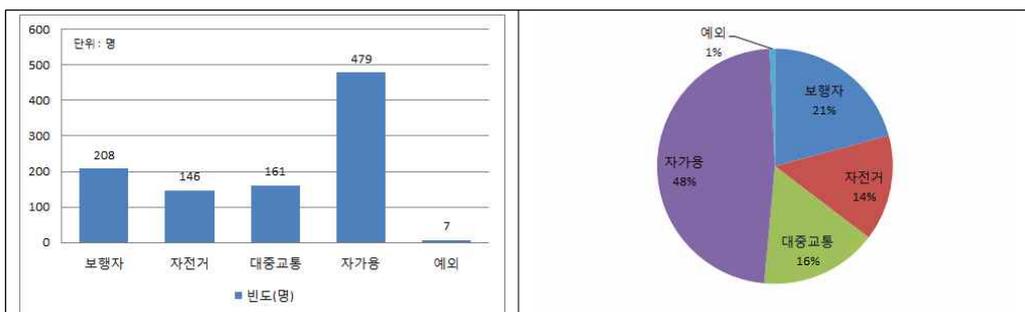
〈그림 3-16〉 접근성 및 이동성 항목의 우선순위(2순위)



〈그림 3-17〉 접근성 및 이동성 항목의 우선순위(3순위)



〈그림 3-18〉 접근성 및 이동성 항목의 우선순위(4순위)



### 3) 연계성 항목의 우선순위(1~4순위)

- 1순위 1.0, 2순위 0.75, 3순위 0.5, 4순위 0.25를 가중치로 고려하여 점수화 한 결과 다음과 같음
- 공원, 주거지역을 가장 선호하는 것으로 나타났으며, 이는 접근성이 편한 장소를 원하는 결과로 보임. 반면, 관광자원, 상업시설은 대체로 접근성이 낮은 장소임

〈표 3-21〉 연계성 항목의 우선순위(총 순위)

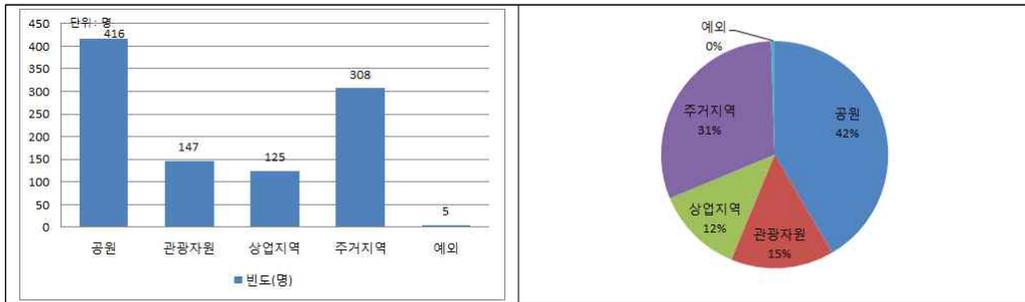
항목	총계(점)	총순위
공원 주변에 위치	743.25	1
관광자원 주변에 위치	570.25	3
상업지역 주변에 위치	504.00	4
주거지역 주변에 위치	672.00	2
예외	13.00	5

- 연계성 항목의 1순위 ~ 4순위의 세부결과는 아래의 표와 같음

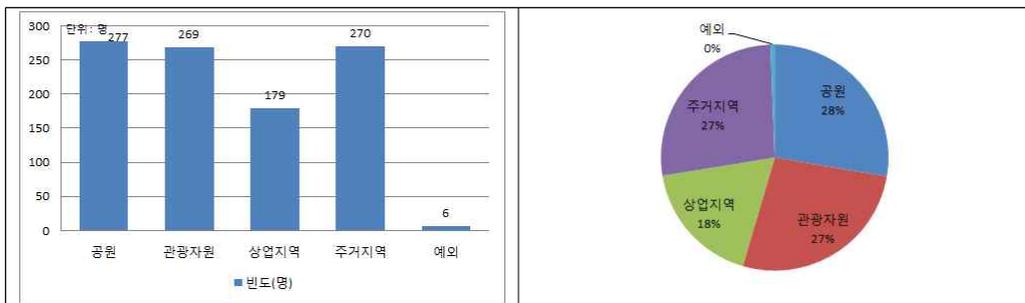
〈표 3-22〉 연계성 항목의 우선순위(순위별)

	항목	빈도(명)	비율(%)	가중치 반영(점)
1순위 (가중치 1.0)	공원 주변에 위치	416	41.56	416.00
	관광자원 주변에 위치	147	14.69	147.00
	상업지역 주변에 위치	125	12.49	125.00
	주거지역 주변에 위치	308	30.77	308.00
	예외	5	0.50	5.00
2순위 (가중치 0.75)	공원 주변에 위치	277	27.67	207.75
	관광자원 주변에 위치	269	26.87	201.75
	상업지역 주변에 위치	179	17.88	134.25
	주거지역 주변에 위치	270	26.97	202.50
	예외	6	0.60	4.50
3순위 (가중치 0.50)	공원 주변에 위치	174	17.38	87.00
	관광자원 주변에 위치	308	30.77	154.00
	상업지역 주변에 위치	289	28.87	144.50
	주거지역 주변에 위치	227	22.68	113.50
	예외	3	0.30	1.50
4순위 (가중치 0.25)	공원 주변에 위치	130	12.99	32.50
	관광자원 주변에 위치	270	26.97	67.50
	상업지역 주변에 위치	401	40.06	100.25
	주거지역 주변에 위치	192	19.18	48.00
	예외	8	0.80	2.00
	합계	1,001	100.00	-

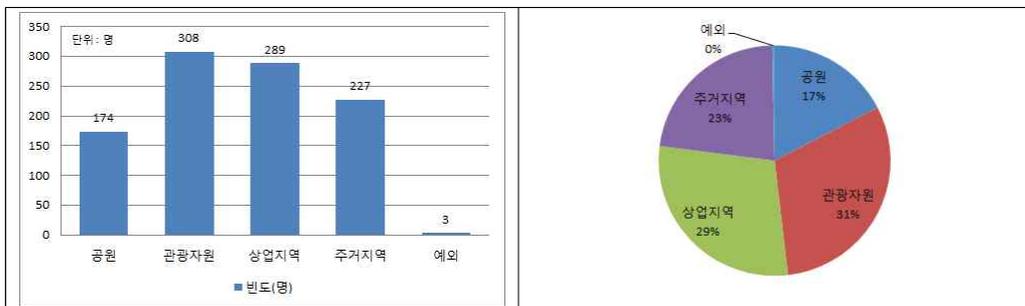
(그림 3-19) 연계성 항목의 우선순위(1순위)



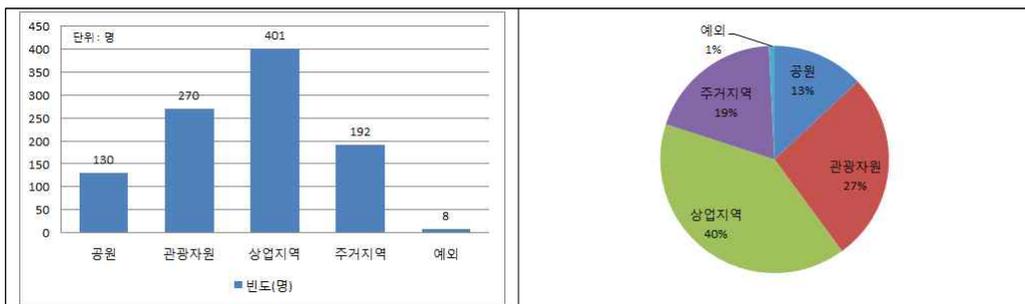
(그림 3-20) 연계성 항목의 우선순위(2순위)



(그림 3-21) 연계성 항목의 우선순위(3순위)



(그림 3-22) 연계성 항목의 우선순위(4순위)



#### 4) 운영시설 항목의 우선순위(1~4순위)

- 1순위 1.0, 2순위 0.75, 3순위 0.5, 4순위 0.25를 가중치로 고려하여 점수화 한 결과 다음과 같음
- 순위는 체험시설(774.00점), 교육시설(665.75점), 부대시설(539.75점), 편의 및 휴게 시설(518.50점) 순으로 조사됨
- 조성 취지에 맞게 자전거 교육시설과 체험시설을 연계(병행)하여 운영하는 것이 바람직해 보임

〈표 3-23〉 운영시설 항목의 우선순위(총 순위)

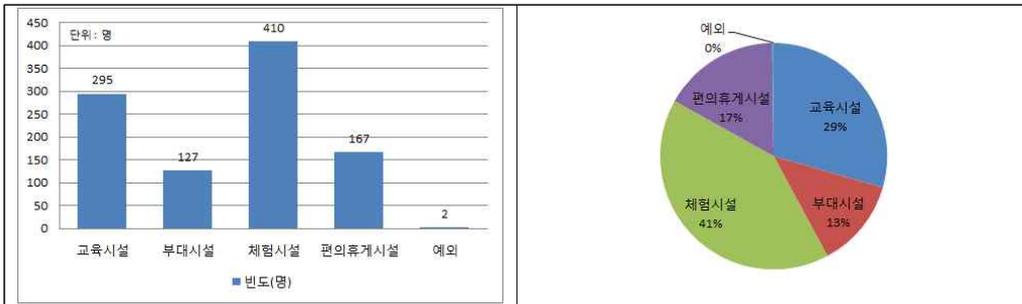
항목	총계(점)	총순위
교육시설(이론 및 실기교육 등)	665.75	2
부대시설(영상관, 전시관, 홍보관 등)	539.75	3
체험시설(자전거 대여, 실내·외 연습장 등)	774.00	1
편의 및 휴게시설 (물품보관시설, 휴게시설 등)	518.50	4
예외	4.50	5

- 연계성 항목의 1순위 ~ 4순위의 세부결과는 아래의 표와 같음

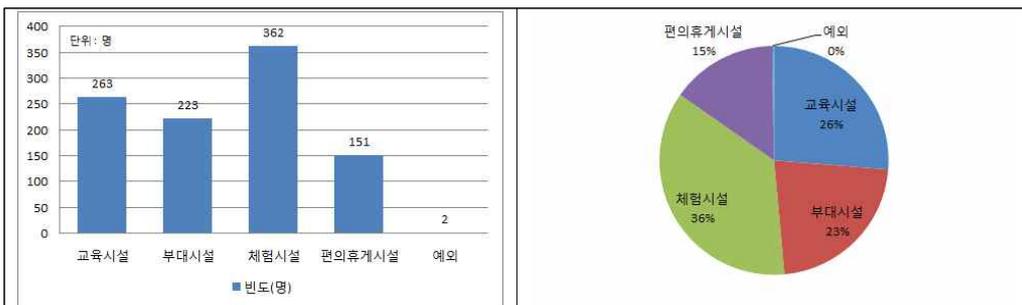
〈표 3-24〉 운영시설 항목의 우선순위(순위별)

항목		빈도(명)	비율(%)	가중치 반영(점)
1순위 (가중치 1.0)	교육시설	295	29.47	295.00
	부대시설	127	12.69	127.00
	체험시설	410	40.96	410.00
	편의 및 휴게시설	167	16.68	167.00
	예외	2	0.20	2.00
2순위 (가중치 0.75)	교육시설	263	26.27	197.25
	부대시설	223	22.28	167.25
	체험시설	362	36.16	271.50
	편의 및 휴게시설	151	15.08	113.25
	예외	2	0.20	1.50
3순위 (가중치 0.50)	교육시설	254	25.37	127.00
	부대시설	335	33.47	167.50
	체험시설	140	13.99	70.00
	편의 및 휴게시설	272	27.17	136.00
	예외	-	0.00	0.00
4순위 (가중치 0.25)	교육시설	186	18.58	46.50
	부대시설	312	31.17	78.00
	체험시설	90	8.99	22.50
	편의 및 휴게시설	409	40.86	102.25
	예외	4	0.40	1.00
합계		1,001	100.00	-

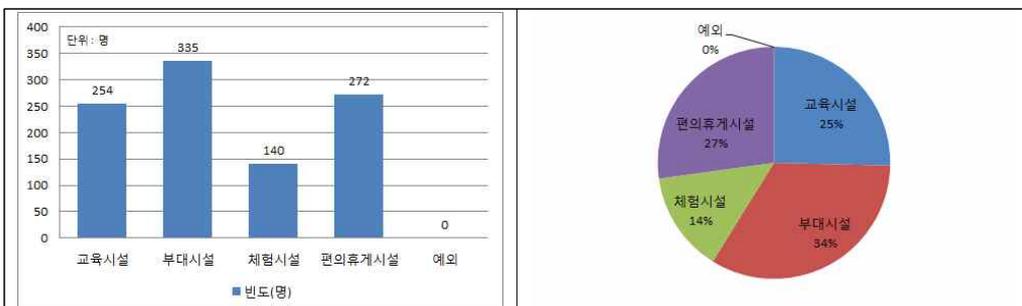
〈그림 3-23〉 운영시설 항목의 우선순위(1순위)



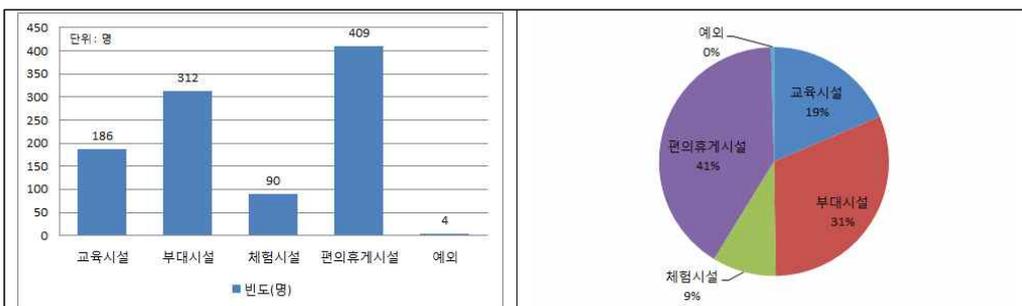
〈그림 3-24〉 운영시설 항목의 우선순위(2순위)



〈그림 3-25〉 운영시설 항목의 우선순위(3순위)



〈그림 3-26〉 운영시설 항목의 우선순위(4순위)



## 6. 수원시 자전거 교육장 운영방안

### 1) 교육대상의 우선순위(1~4순위)

- 1순위 1.0, 2순위 0.75, 3순위 0.5, 4순위 0.25를 가중치로 고려하여 점수화 한 결과 다음과 같음
- 순위는 어린이(653.25점), 성인(595.25점), 노인(355.75점), 유아(341.00점), 동호회(277.00점), 장애인(274.25점) 순으로 나타남
- 어린이 대상 자전거 교육은 성인이 된 후에도 습관적으로 가기 때문에 가장 중요하며, 성인, 노인 교육은 자전거 교통질서 등 준수 필요
- 자전거 활성화로 동호회가 많아졌지만 자전거 교통질서 등 준수가 필요함
- 장애인에 대한 특수자전거 또는 장애인의 자전거 탈 권리 등이 필요함

〈표 3-25〉 교육대상 항목의 우선순위(총 순위)

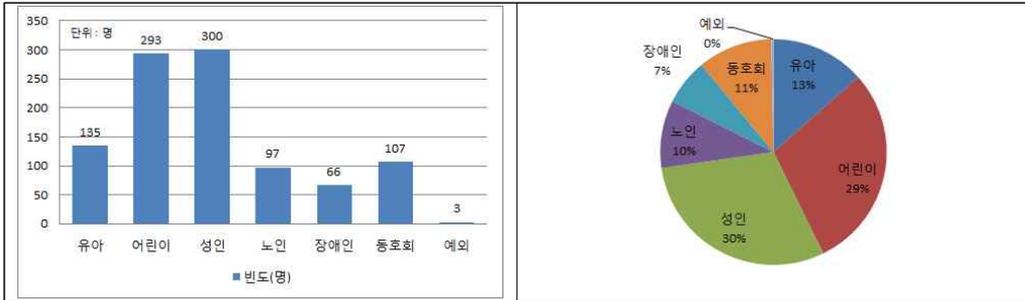
항목	총계(점)	총순위
유아(만5세 이하) 대상	341.00	4
어린이(만6세 이상 ~ 만13세 미만) 대상	653.25	1
성인(일반) 대상	595.25	2
노인(만65세 이상) 대상	355.75	3
장애인 대상 자전거 안전교육	274.25	6
동호회 대상	277.00	5
예외	6.00	7

- 교육대상 항목의 1순위 ~ 4순위의 세부결과는 아래의 표와 같음

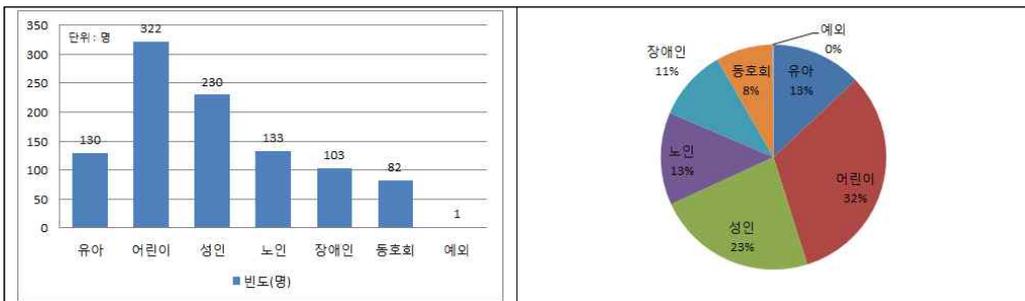
〈표 3-26〉 교육대상 항목의 우선순위(순위별)

	항목	빈도(명)	비율(%)	가중치 반영(점)
1순위 (가중치 1.0)	유아(만5세 이하) 대상	135	13.49	135.00
	어린이(만6세 이상 ~ 만13세 미만) 대상	293	29.27	293.00
	성인(일반) 대상	300	29.97	300.00
	노인(만65세 이상) 대상	97	9.69	97.00
	장애인 대상 자전거 안전교육	66	6.59	66.00
	동호회 대상	107	10.69	107.00
	예외	3	0.30	3.00
2순위 (가중치 0.75)	유아(만5세 이하) 대상	130	12.99	97.50
	어린이(만6세 이상 ~ 만13세 미만) 대상	322	32.17	241.50
	성인(일반) 대상	230	22.98	172.50
	노인(만65세 이상) 대상	133	13.29	99.75
	장애인 대상 자전거 안전교육	103	10.29	77.25
	동호회 대상	82	8.19	61.50
	예외	1	0.10	0.75
3순위 (가중치 0.50)	유아(만5세 이하) 대상	138	13.79	69.00
	어린이(만6세 이상 ~ 만13세 미만) 대상	178	17.78	89.00
	성인(일반) 대상	209	20.88	104.50
	노인(만65세 이상) 대상	207	20.68	103.50
	장애인 대상 자전거 안전교육	146	14.59	73.00
	동호회 대상	121	12.09	60.50
	예외	2	0.20	1.00
4순위 (가중치 0.25)	유아(만5세 이하) 대상	158	15.78	39.50
	어린이(만6세 이상 ~ 만13세 미만) 대상	119	11.89	29.75
	성인(일반) 대상	73	7.29	18.25
	노인(만65세 이상) 대상	222	22.18	55.50
	장애인 대상 자전거 안전교육	232	23.18	58.00
	동호회 대상	192	19.18	48.00
	예외	5	0.50	1.25
	합계	1,001	100.00	-

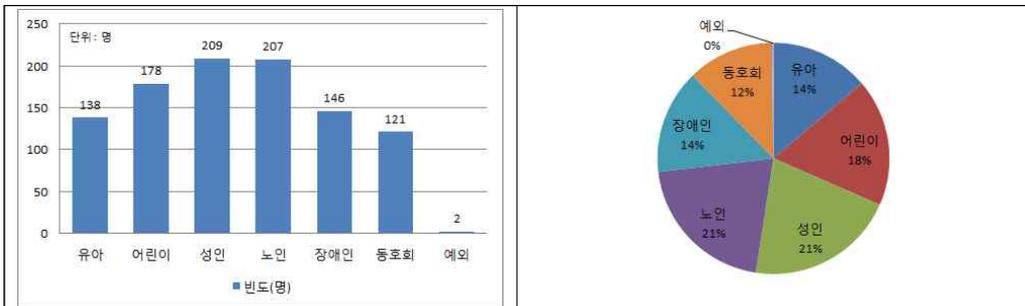
〈그림 3-27〉 교육대상 항목의 우선순위(1순위)



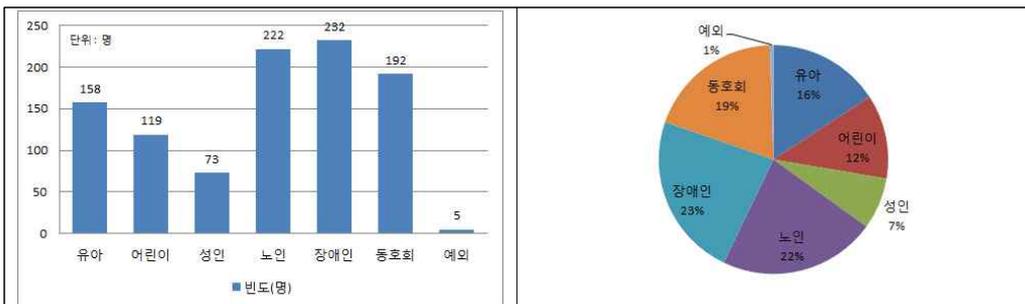
〈그림 3-28〉 교육대상 항목의 우선순위(2순위)



〈그림 3-29〉 교육대상 항목의 우선순위(3순위)



〈그림 3-30〉 교육대상 항목의 우선순위(4순위)



## 2) 자전거 교육프로그램 항목의 우선순위(1~4순위)

- 1순위 1.0, 2순위 0.75, 3순위 0.5, 4순위 0.25를 가중치로 고려하여 점수화 한 결과 다음과 같음
- 순위는 교통사고 원인 및 예방 교육(599.25점), 교통법규 교육(488.00점), 점검 및 정비 교육(471.00점), 야외 실습 코스(304.00점), 면허(인증)시험(252.50점), 수신호 교육(227.50점), 강사 취득 교육(138.25점) 순으로 나타남
- 교통안전에 관련된 교육프로그램을 선호하는 것으로 나타남
- 수신호, 면허 및 강사 취득 등 전문적인 교육보다는 취미활동에 더 중점을 두는 것으로 나타남

〈표 3-27〉 자전거 교육프로그램 항목의 우선순위(총 순위)

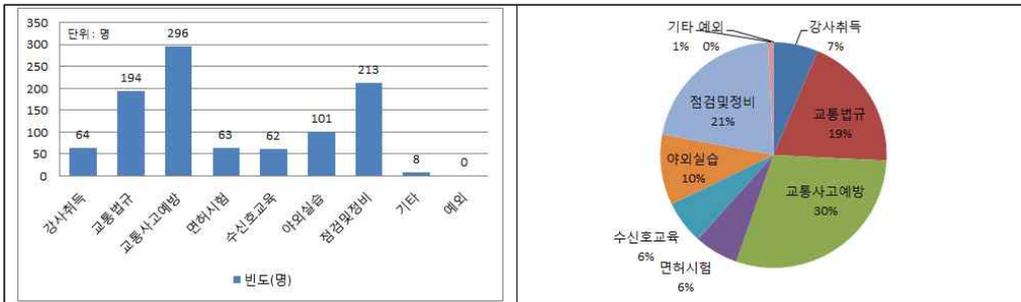
항목	총계(점)	총순위
강사 취득 교육	138.25	7
교통법규 교육	488.00	2
교통사고원인 및 예방 교육	599.25	1
면허(인증)시험	252.50	5
수신호 교육	227.50	6
야외 실습 코스	304.00	4
점검 및 정비 교육	471.00	3
기타	18.00	8
예외	4.00	9

■ 교육대상 항목의 1순위 ~ 4순위의 세부결과는 아래의 표와 같음

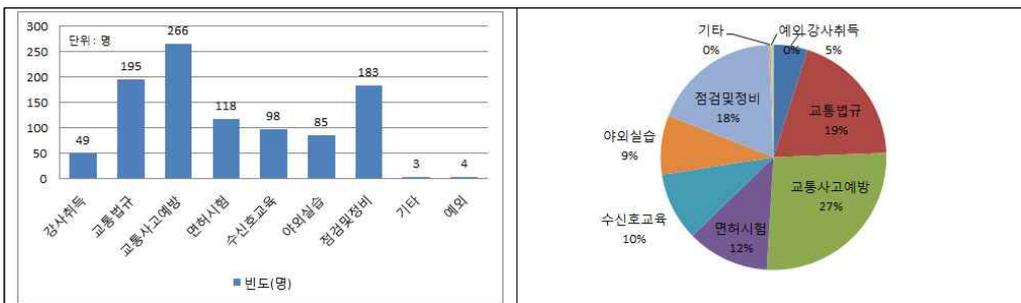
〈표 3-28〉 자전거 교육프로그램 항목의 우선순위(순위별)

항목		빈도(명)	비율(%)	가중치 반영(점)
1순위 (가중치 1.0)	강사 취득 교육	64	6.39	64.00
	교통법규 교육	194	19.38	194.00
	교통사고원인 및 예방 교육	296	29.57	296.00
	면허(인증)시험	63	6.29	63.00
	수신호 교육	62	6.19	62.00
	야외 실습 코스	101	10.09	101.00
	점검 및 정비 교육	213	21.28	213.00
	기타	8	0.80	8.00
	예외	-	0.00	0.00
2순위 (가중치 0.75)	강사 취득 교육	49	4.90	36.75
	교통법규 교육	195	19.48	146.25
	교통사고원인 및 예방 교육	266	26.57	199.50
	면허(인증)시험	118	11.79	88.5
	수신호 교육	98	9.79	73.5
	야외 실습 코스	85	8.49	63.75
	점검 및 정비 교육	183	18.28	137.25
	기타	3	0.30	2.25
	예외	4	0.40	3.00
3순위 (가중치 0.50)	강사 취득 교육	38	3.80	19.00
	교통법규 교육	214	21.38	107.00
	교통사고원인 및 예방 교육	167	16.68	83.50
	면허(인증)시험	130	12.99	65.00
	수신호 교육	120	11.99	60.00
	야외 실습 코스	171	17.08	85.50
	점검 및 정비 교육	156	15.58	78.00
	기타	5	0.50	2.50
	예외	-	0.00	0.00
4순위 (가중치 0.25)	강사 취득 교육	74	7.39	18.50
	교통법규 교육	163	16.28	40.75
	교통사고원인 및 예방 교육	81	8.09	20.25
	면허(인증)시험	144	14.39	36.00
	수신호 교육	128	12.79	32.00
	야외 실습 코스	215	21.48	53.75
	점검 및 정비 교육	171	17.08	42.75
	기타	21	2.10	5.25
	예외	4	0.40	1.00
합계		합계	1,001	100.00

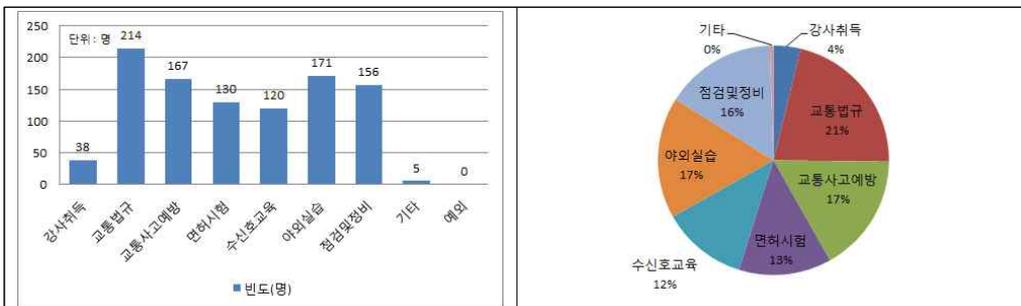
〈그림 3-31〉 자전거 교육프로그램 항목의 우선순위(1순위)



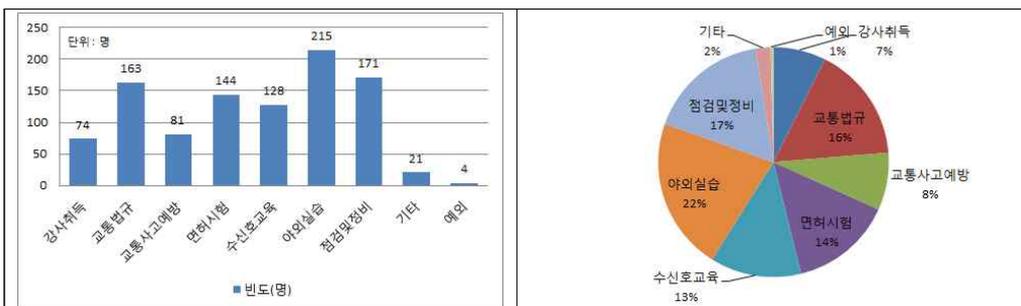
〈그림 3-32〉 자전거 교육프로그램 항목의 우선순위(2순위)



〈그림 3-33〉 자전거 교육프로그램 항목의 우선순위(3순위)



〈그림 3-34〉 자전거 교육프로그램 항목의 우선순위(4순위)



### 3) 부대시설 항목의 우선순위(1~4순위)

- 1순위 1.0, 2순위 0.75, 3순위 0.5, 4순위 0.25를 가중치로 고려하여 점수화 한 결과 다음과 같음
- 순위는 영상관(845.75점), 전시관(733.00점), 홍보관(655.50점), 기타(316.75점) 순으로 나타남

〈표 3-29〉 부대시설 항목의 우선순위(총 순위)

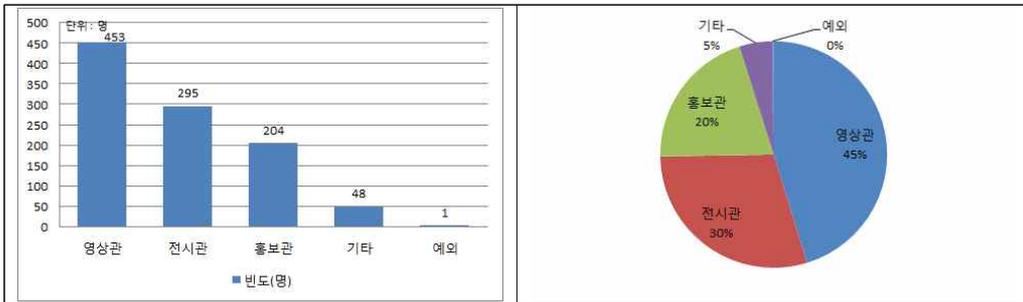
항목	총계(점)	총순위
영상관	845.75	1
전시관	733.00	2
홍보관	655.50	3
기타	316.75	4
예외	2.50	5

- 부대시설 항목의 1순위 ~ 4순위의 세부결과는 아래의 표와 같음

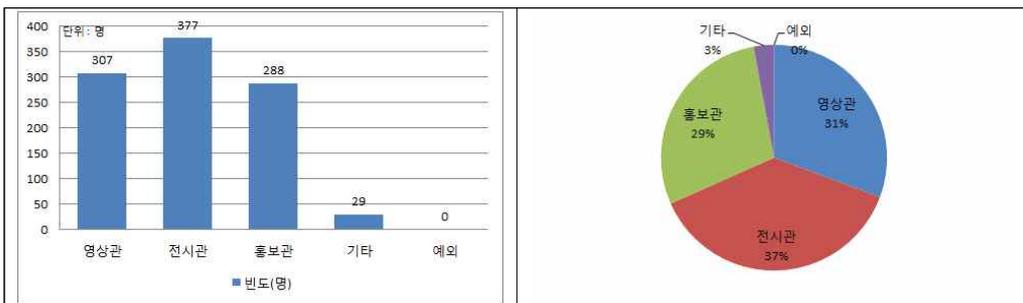
〈표 3-30〉 부대시설 항목의 우선순위(순위별)

항목		빈도(명)	비율(%)	가중치 반영(점)
1순위 (가중치 1.0)	영상관	453	45.25	453.00
	전시관	295	29.47	295.00
	홍보관	204	20.38	204.00
	기타	48	4.80	48.00
	예외	1	0.10	1.00
2순위 (가중치 0.75)	영상관	307	30.67	230.25
	전시관	377	37.66	282.75
	홍보관	288	28.77	216.00
	기타	29	2.90	21.75
	예외	-	0.00	0.00
3순위 (가중치 0.50)	영상관	205	20.48	102.50
	전시관	292	29.17	146.00
	홍보관	434	43.36	217.00
	기타	69	6.89	34.50
	예외	1	0.10	0.50
4순위 (가중치 0.25)	영상관	36	3.60	9.00
	전시관	37	3.70	9.25
	홍보관	74	7.39	18.50
	기타	850	84.92	212.50
	예외	4	0.40	1.00
합계		1,001	100.00	-

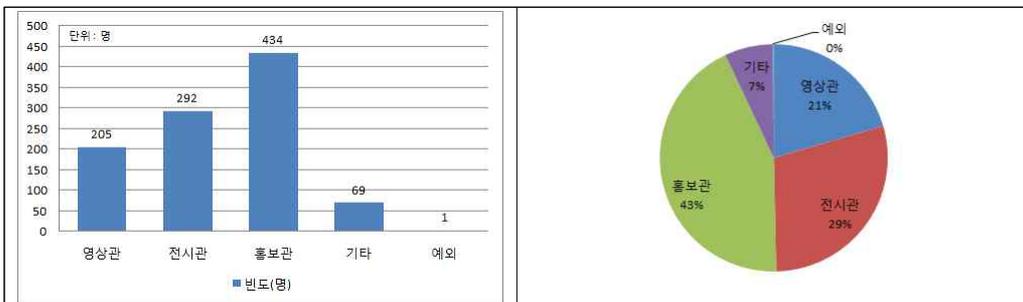
〈그림 3-35〉 부대시설 항목의 우선순위(1순위)



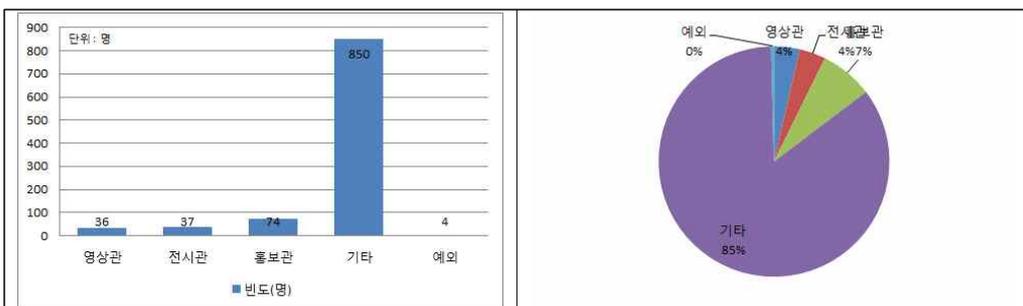
〈그림 3-36〉 부대시설 항목의 우선순위(2순위)



〈그림 3-37〉 부대시설 항목의 우선순위(3순위)



〈그림 3-38〉 부대시설 항목의 우선순위(4순위)



#### 4) 체험시설 항목의 우선순위(1~4순위)

- 1순위 1.0, 2순위 0.75, 3순위 0.5, 4순위 0.25를 가중치로 고려하여 점수화 한 결과 다음과 같음
- 순위는 자전거 대여(735.50점), 실내연습장(676.75점), 자전거 산책 코스(582.75점), 묘기트랙(497.00점) 순으로 나타남
- 휴식(여가) 위주의 체험시설을 원하는 것으로 보임

〈표 3-31〉 체험시설 항목의 우선순위(총 순위)

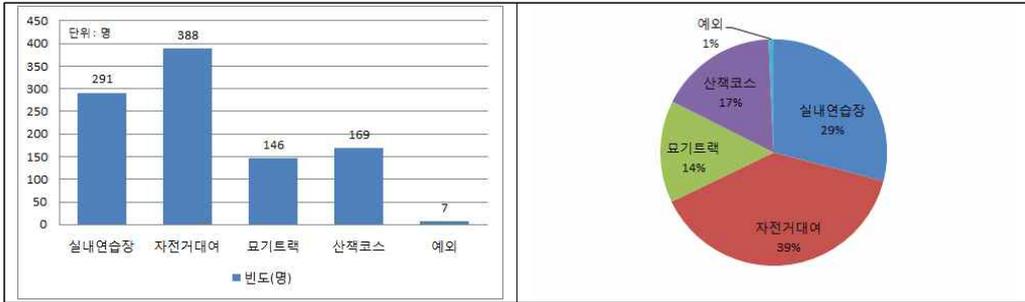
항목	총계(점)	총순위
실내 연습장(스크린, 로라 등)	676.75	2
자전거 대여 (일반 및 전기 자전거, 이색자전거 등)	735.50	1
자전거 묘기(BMX) 트랙	497.00	4
자전거 산책 코스	582.75	3
예외	10.50	5

- 체험시설 항목의 1순위 ~ 4순위의 세부결과는 아래의 표와 같음

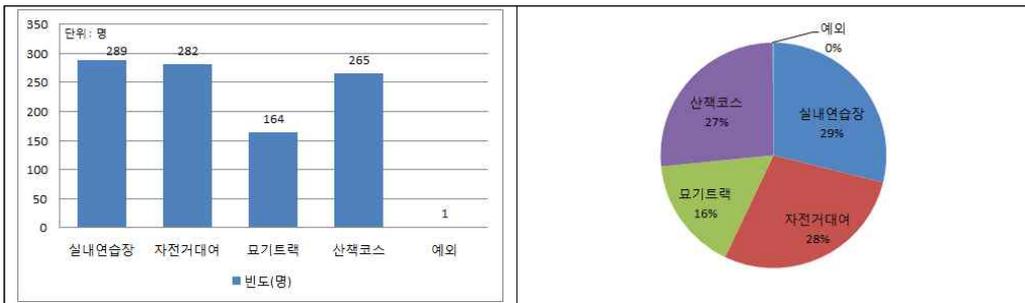
〈표 3-32〉 체험시설 항목의 우선순위(순위별)

	항목	빈도(명)	비율(%)	가중치 반영(점)
1순위 (가중치 1.0)	실내 연습장(스크린, 로라 등)	291	29.07	291.00
	자전거 대여	388	38.76	388.00
	자전거 묘기(BMX) 트랙	146	14.59	146.00
	자전거 산책 코스	169	16.88	169.00
	예외	7	0.70	7.00
2순위 (가중치 0.75)	실내 연습장(스크린, 로라 등)	289	28.87	216.75
	자전거 대여	282	28.17	211.50
	자전거 묘기(BMX) 트랙	164	16.38	123.00
	자전거 산책 코스	265	26.47	198.75
	예외	1	0.10	0.75
3순위 (가중치 0.50)	실내 연습장(스크린, 로라 등)	254	25.37	127.00
	자전거 대여	224	22.38	112.00
	자전거 묘기(BMX) 트랙	225	22.48	112.50
	자전거 산책 코스	296	29.57	148.00
	예외	2	0.20	1.00
4순위 (가중치 0.25)	실내 연습장(스크린, 로라 등)	168	16.78	42.00
	자전거 대여	96	9.59	24.00
	자전거 묘기(BMX) 트랙	462	46.15	115.50
	자전거 산책 코스	268	26.77	67.00
	예외	7	0.70	1.75
	합계	1,001	100.00	-

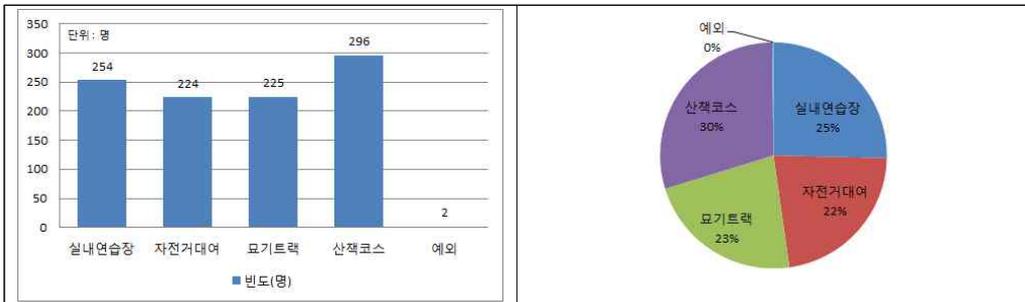
〈그림 3-39〉 체험시설 항목의 우선순위(1순위)



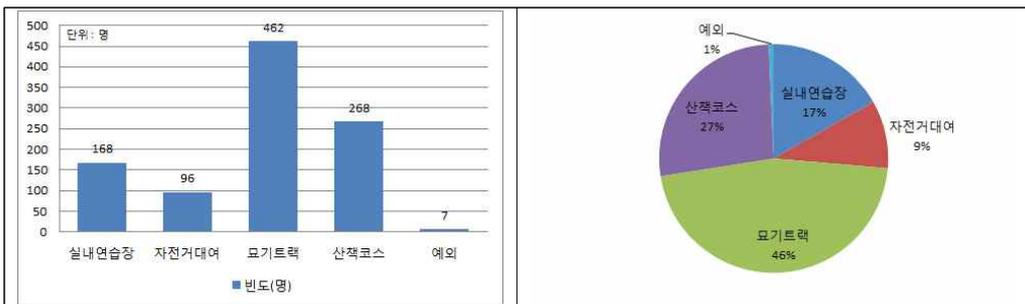
〈그림 3-40〉 체험시설 항목의 우선순위(2순위)



〈그림 3-41〉 체험시설 항목의 우선순위(3순위)



〈그림 3-42〉 체험시설 항목의 우선순위(4순위)



## 5) 편의 및 휴게시설 항목의 우선순위(1~4순위)

- 1순위 1.0, 2순위 0.75, 3순위 0.5, 4순위 0.25를 가중치로 고려하여 점수화 한 결과 다음과 같음
- 순위는 식당, 카페, 편의점 등 업소(603.50점), 벤치, 테이블 등 휴게시설(585.75점), 물품보관시설(473.75점), 자전거 안전용품, 특산물 등 판매시설(422.25점), 유모차, 휠체어 등 대여시설(298.00점), 샤워시설(108.00점) 순으로 나타남
- 가족(어린이 이하) 위주의 방문객을 위한 시설을 원하는 것으로 보임

〈표 3-33〉 편의 및 휴게 항목의 우선순위(총 순위)

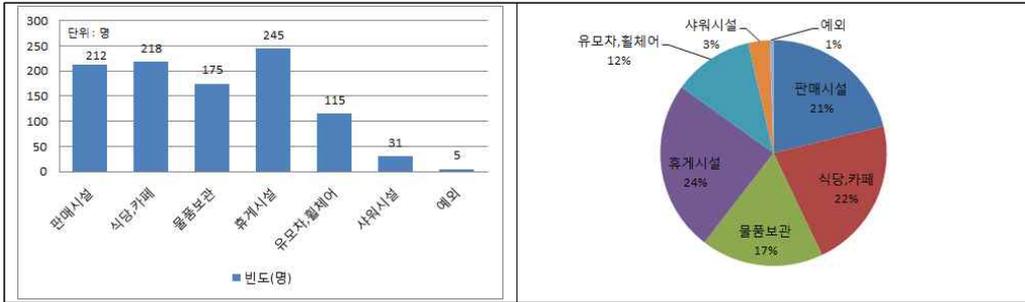
항목	총계(점)	총순위
자전거 안전용품, 특산물 등 판매시설	422.25	4
식당, 카페, 편의점 등 업소	603.50	1
물품보관시설	473.75	3
벤치, 테이블 등 휴게시설	585.75	2
유모차, 휠체어 등 대여시설	298.00	5
샤워시설	108.00	6
예외	11.25	7

- 편의 및 휴게시설 항목의 1순위 ~ 4순위의 세부결과는 아래의 표와 같음

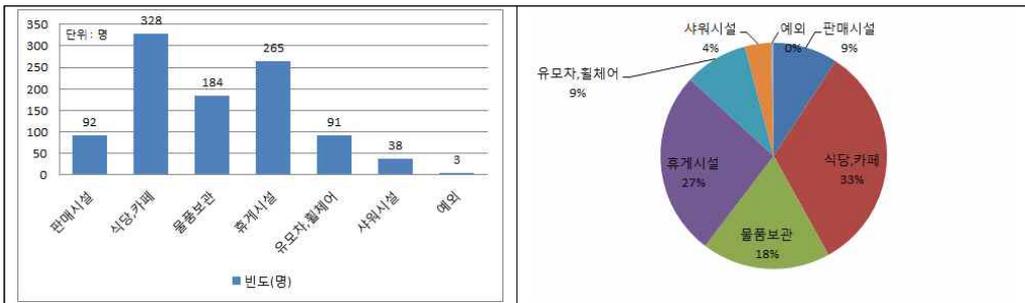
〈표 3-34〉 판매 및 휴게시설 항목의 우선순위(순위별)

	항목	빈도(명)	비율(%)	가중치 반영(점)
1순위 (가중치 1.0)	자전거 안전용품, 특산물 등 판매시설	212	21.18	212.00
	식당, 카페, 편의점 등 업소	218	21.78	218.00
	물품보관시설	175	17.48	175.00
	벤치, 테이블 등 휴게시설	245	24.48	245.00
	유모차, 휠체어 등 대여시설	115	11.49	115.00
	샤워시설	31	3.10	31.00
	예외	5	0.50	5.00
2순위 (가중치 0.75)	자전거 안전용품, 특산물 등 판매시설	92	9.19	69.00
	식당, 카페, 편의점 등 업소	328	32.77	246.00
	물품보관시설	184	18.38	138.00
	벤치, 테이블 등 휴게시설	265	26.47	196.75
	유모차, 휠체어 등 대여시설	91	9.09	68.25
	샤워시설	38	3.80	28.50
	예외	3	0.30	2.25
3순위 (가중치 0.50)	자전거 안전용품, 특산물 등 판매시설	157	15.68	78.50
	식당, 카페, 편의점 등 업소	213	21.28	106.50
	물품보관시설	228	22.78	114.00
	벤치, 테이블 등 휴게시설	209	20.88	104.50
	유모차, 휠체어 등 대여시설	136	13.59	68.00
	샤워시설	53	5.29	26.50
	예외	5	0.50	2.50
4순위 (가중치 0.25)	자전거 안전용품, 특산물 등 판매시설	251	25.07	62.75
	식당, 카페, 편의점 등 업소	132	13.19	33.00
	물품보관시설	187	18.68	46.75
	벤치, 테이블 등 휴게시설	150	14.99	37.50
	유모차, 휠체어 등 대여시설	187	18.68	46.75
	샤워시설	88	8.79	22.00
	예외	6	0.60	1.50
	합계	1,001	100.00	-

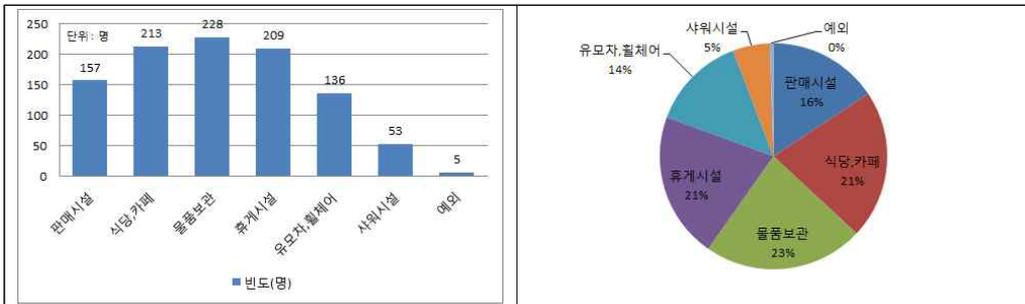
〈그림 3-43〉 판매 및 휴게시설 항목의 우선순위(1순위)



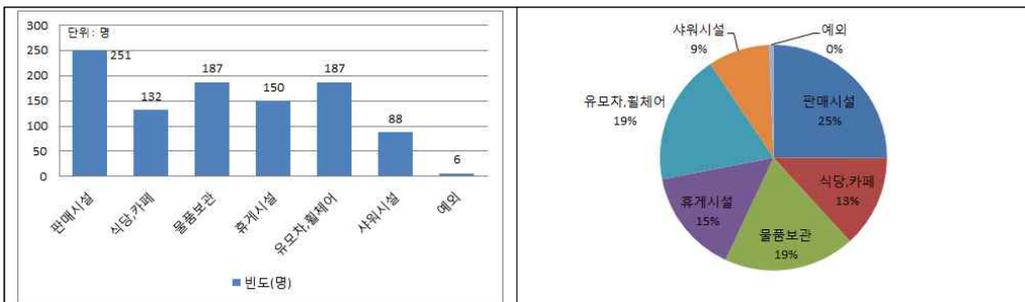
〈그림 3-44〉 판매 및 휴게시설 항목의 우선순위(2순위)



〈그림 3-45〉 판매 및 휴게시설 항목의 우선순위(3순위)



〈그림 3-46〉 판매 및 휴게시설 항목의 우선순위(4순위)



## 7. 수원시 자전거 교육장 기대효과

- 설문사항에서 5점 만점의 리커트 척도(Likert scale)를 적용하여 매우 아니다(1점), 아니다(2점), 보통(3점), 그렇다(4점), 매우 그렇다(5점)을 환산하여 기대효과를 조사함
- 수원시민의 자전거 문화적 소양을 높일 수 있을 것이다(3.59점), 친환경 교통수단에 대한 관심을 높일 수 있을 것이다(3.58점), 수원시의 생태교통 브랜드 이미지가 형성될 것이다(3.56점), 자전거 교통사고 예방에 도움을 줄 것이다(3.52점), 수원시의 대표적인 여가공간이 될 것이다(3.47점), 인근 지역과 연계하여 경제활동에 도움을 줄 것이다(3.23점), 자전거를 주요 교통수단으로 이용할 것이다(3.21점), 자동차 이용이 감소될 것이다(2.87점) 순으로 나타남
- 8가지 항목 중 자동차 이용이 감소될 것이다(2.87점)는 평균 이하의 점수를 나타내 기대가 가장 저조한 것으로 나타났으며, 이를 제외한 나머지 항목에 대해서는 보통이상의 기대효과를 보이는 것으로 나타나 수원시 자전거 교육장의 기대효과에 대해 긍정적으로 바라보고 있는 것으로 조사됨

〈표 3-35〉 수원시 자전거 교육장 기대효과

항목	매우 아니다	아니다	보통	그렇다	매우 그렇다	총 합계	평균 점수
수원시민의 자전거 문화적 소양을 높일 수 있을 것이다	3	74	340	488	86	991	3.59
수원시의 대표적인 여가공간이 될 것이다	1	108	396	398	88	991	3.47
수원시의 생태교통 브랜드 이미지가 향상될 것이다	1	90	390	367	142	990	3.56
인근 지역과 연계하여 경제활동에 도움을 줄 것이다	16	163	436	326	47	988	3.23
자동차 이용이 감소될 것이다	48	274	443	204	21	990	2.87
자전거 교통사고 예방에 도움을 줄 것이다	9	93	375	404	110	991	3.52
자전거를 주요 교통수단으로 이용할 것이다	18	150	467	316	40	991	3.21
친환경 교통수단에 대한 관심을 높일 수 있을 것이다	2	73	392	397	127	991	3.58

〈그림 3-47〉 수원시 자전거 교육장 기대효과

	
<p>수원시민의 자전거 문화적 소양을 높일 수 있을 것이다</p>	<p>수원시의 대표적인 여가공간이 될 것이다</p>
	
<p>수원시민의 생태교통 브랜드 이미지가 형성될 것이다</p>	<p>인근 지역과 연계하여 경제활동에 도움을 줄 것이다</p>
	
<p>자동차 이용이 감소될 것이다</p>	<p>자전거 교통사고 예방에 도움을 줄 것이다</p>
	
<p>자전거를 주요 교통수단으로 이용할 것이다</p>	<p>친환경 교통수단에 대한 관심을 높일 수 있을 것이다</p>

## 제3절 시사점 도출

### 1. 자전거 관련 지식

- 설문조사를 진행한 결과 자전거 수신후, 자전거 자가 정비, 자전거 안전점검 부분이 자전거 관련 교통법규, 자전거 구조 지식에 비하여 상대적으로 취약함을 보임
- 자전거관련 교육에 있어 수신후, 자가 정비 방법, 자전거 안전교육 등의 비중을 확대할 필요가 있어 보임

### 2. 자전거 교육장 이용경험 및 이용의사

- 자전거 교육장에 대해 인지하고 있는 응답자는 전체의 15.08%를 차지하고 있으며, 전체 응답자의 97.70%가 자전거 교육장을 방문한 경험이 없는 것으로 나타나 시민들의 대부분이 자전거 교육장에 대한 인식이 전혀 없는 것으로 나타남
- 자전거 교육장에 대한 홍보가 필요할 것으로 보이며, 자전거 이용자를 대상으로 다양한 프로그램 및 콘텐츠를 운영하여 이용객을 늘려야 할 것으로 보임

### 3. 수원시 자전거 교육장 조성 기본방향

- 주간/야간 운영 및 주말/평일 운영의 경우 요일 및 시간대에 따라 직업, 연령대 등을 고려하여 적절히 분배할 필요가 있어 보임
- 여가공간보다는 자전거 교육의 중요성이 높게 대두되고 있으며 이용요금은 무료를 희망하고 있음에 따라 자전거 교육을 중점으로 하고, 여가공간을 부대시설로 활용할 필요가 있으며, 이용요금은 무료로 하는 것이 타당할 것으로 보임
- 접근성 및 이동성 항목의 우선순위는 “자전거 > 대중교통 > 보행자 > 자가용” 순으로 나타났으며, 잠재적 수요를 고려할 필요가 있어 보임에 따라 지하철 역 혹은 버스정류장과의 연계가 필요해 보임
- 연계성 항목의 우선순위는 “공원 주변 > 주거지역 주변 > 관광자원 주변 > 상업지역 주변” 순으로 나타나 접근성이 우수한 장소를 원하는 것으로 나타남
- 운영시설 항목의 우선순위로는 “체험시설 > 교육시설 > 부대시설 > 편의 및 휴게시설” 순으로 나타나 조성 취지에 맞게 자전거 교육시설과 체험시설을 함께 병행하여 운영하는 것이 중요해 보임

#### 4. 수원시 자전거 교육장 운영방안

- 교육대상의 우선순위는 “어린이 > 성인 > 노인 > 유아 > 동호회 > 장애인” 순으로 나타나 어린이대상 교육이 가장 중요한 것으로 나타남
  - 성인 대상 교육보다 어린이 대상 교육이 중요한 이유는 어린이 때 습관이 어른으로 이어질 수 있기 때문에 조기교육이 필요할 것으로 보임
  - 유아(만 5세 이하)의 경우 어린이에 비해 상대적으로 너무 어리며 자전거에 대한 이해가 많이 떨어질 것으로 보이기 때문에 어린이 대상교육에 비해 중요도가 낮음
- 교육프로그램 항목의 우선순위는 “교통사고원인 및 예방교육 > 교통법규 교육 > 점검 및 정비교육 > 야외 실습 코스 > 면허(인증)시험 > 수신호 교육 > 강사 취득 교육” 순으로 나타나 수신호 및 면허 및 강사취득 등 전문적인 교육보다는 취미활동에 더 중점을 두는 것으로 나타남
- 부대시설 항목의 우선순위는 “영상관 > 전시관 > 홍보관” 순으로 나타나 시각적 효과가 중요하며, 역동적이고 입체적인 효과를 더 선호하는 것으로 보임
- 체험시설 항목의 우선순위는 “자전거 대여 > 실내 연습장 > 자전거 산책 코스 > 자전거 묘기(BMX) 트랙” 순으로 나타나 휴식(여가) 위주의 체험시설을 원하는 것으로 보임
- 편의 및 휴게시설 항목의 우선순위는 “식당, 카페, 편의점 등 업소 > 벤치, 테이블 등 휴게시설 > 물품보관시설 > 자전거 안전용품, 특산물 등 판매시설 > 유모차, 휠체어 등 대여시설 > 샤워시설 순으로 나타나 가족(어린이 이하) 위주의 방문객을 위한 시설을 원하는 것으로 보임

#### 5. 수원시 자전거 교육장 기대효과

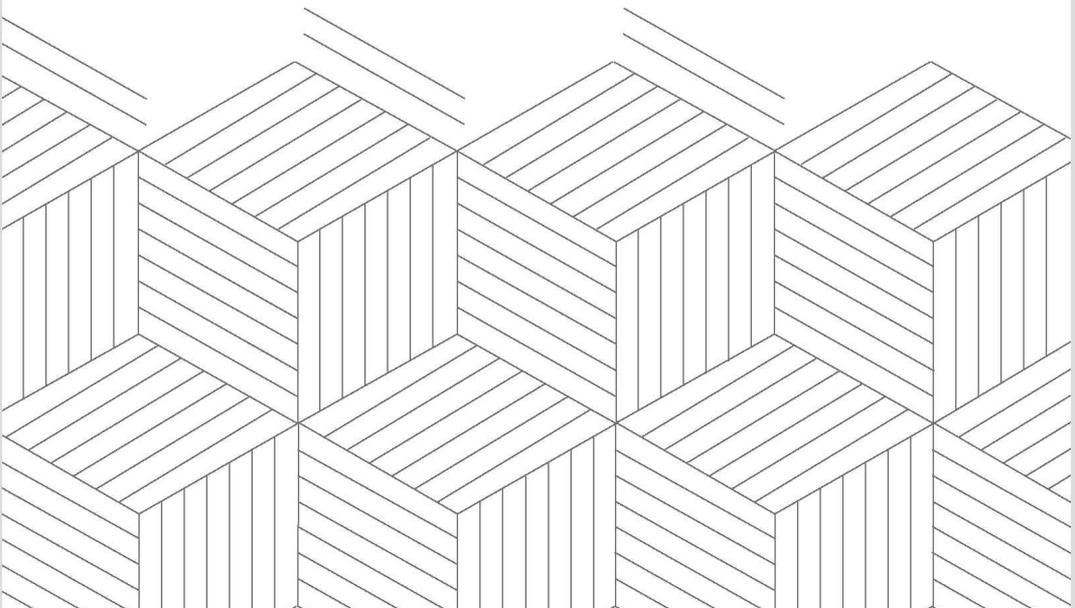
- 대부분의 응답자는 자전거 교육장 관련하여 기대효과가 클 것이라고 생각하였지만, 자전거가 활성화 되더라도 자동차의 이용이 감소될 것이라고는 생각하지 않는 것으로 나타남
- 기대효과는 수원시의 생태교통 브랜드 이미지 향상, 친환경 교통수단에 대한 관심을 높일 수 있을 것, 자전거 교통사고 예방에 도움을 줄 수 있을 것이라고 생각하여 다른 문항에 비해 기대치가 높음을 보임

# 제4장 수원시 자전거 테마공원 기본구상

제1절 기본 방향 설정 및 기대효과

제2절 자전거 테마공원 구성요소

제3절 운영전략 및 활성화 방안





## 제4장 수원시 자전거 테마공원 기본구상

### 제1절 기본 방향 설정 및 기대효과

#### 1. 기본 방향

##### 1) 자전거 이용자 안전여건 개선

- 자전거 이용자 안전여건 개선은 가장 기본적이고 최우선적인 가치로 볼 수 있으며 시민 설문조사 결과를 반영하여 자전거 교육 중심지의 기능을 우선적으로 고려함
- 안전여건 개선은 단순히 자전거 도로 정비 및 안전표지판 확충 등 물리적인 대책에 그치는 것이 아니라 자전거 테마공원을 활용한 기본 안전 교육을 시행하여 소프트웨어 측면에서 개선하고자 하는 구상임
- 여가공간보다는 자전거 교육의 중요성이 높게 대두되고 있으며 이용요금은 무료를 희망하고 있음에 따라 자전거 교육을 중점으로 하고, 여가공간을 부대시설로 활용할 필요가 있으며, 이용요금은 무료로 하는 것이 타당할 것으로 보임
- 교육대상의 우선순위는 어린이와 성인이 가장 높게 나타났으며, 특히 어린이 대상 교육이 가장 중요한 것으로 나타남
  - 성인 대상 교육보다 어린이 대상 교육이 중요한 이유는 어린이 때 습관이 어른으로 이어질 수 있기 때문에 조기교육이 필요할 것으로 보임
  - 유아(만 5세 이하)의 경우 어린이에 비해 상대적으로 너무 어리며 자전거에 대한 이해가 많이 떨어질 것으로 보이기 때문에 어린이 대상교육에 비해 중요도가 낮음
- 교육프로그램 항목의 우선순위는 “교통사고원인 및 예방교육 > 교통법규 교육 > 점검 및 정비교육 > 야외 실습 코스 > 면허(인증)시험 > 수신호 교육 > 강사 취득 교육” 순으로 나타나 수신호 및 면허 및 강사취득 등 전문적인 교육보다는 가벼운 취미활동에 더 중점을 두는 것으로 나타남

## 2) 다양한 이용자 그룹 요구 반영

- 자전거는 환경 친화적이면서 자동차 대비 이용 접근성 측면에서 경쟁력이 높은 수단임
- 연령대별, 일반인/자전거동호인, 시간대별 자전거 테마공원 접근수요 등 발생하는 다양한 목소리를 자전거 테마공원이 포용하는 취지로 기본 방향으로 설정함
- 또한 주간/야간 운영 및 주말/평일 운영의 경우 요일 및 시간대에 따라 직업, 연령대 등을 고려하여 적절히 분배할 필요가 있어 보임

## 3) 자전거 수단 접근성 및 체험 강화

- 수원시는 2013 생태교통 페스티벌을 성공적으로 개최한 바 있음
- 수원시가 추구하는 핵심가치 중 하나인 지속가능한 도시를 지속적으로 구현하고 생태교통 페스티벌이 지닌 사람 중심의 이념을 지속하기 위해 자전거 버스, 자전거 발전기와 같은 이색 생태교통 수단의 도입 및 운영, 홍보의 장을 마련하는 것도 검토하여 시민에 대한 자전거 수단 접근성을 강화하는 방향으로 구상함

## 4) 시민 휴식공간이라는 본질의 기능을 살린 공원

- 마지막으로 수원시민은 공원을 통한 휴식을 향유할 권리가 있으므로 공원 그 자체로써 본질의 기능을 살리는 것 역시 중요하다고 판단되어 기본 방향으로 선정
- 또한 자전거 그 자체로의 문화적 소양을 고취시키고 자전거 교통사고를 예방하기 위한 수원형 자전거 테마공원으로 기본 방향성을 설정함

〈그림 4-1〉 자전거 테마공원 조성 기본방향



## 2. 기대 효과

- 자전거 테마공원을 통해 다양한 기대효과가 예상되며, 본 연구에서는 크게 시민 인식 제고와 자전거 이용 촉진 측면에서 제시함

### 1) 시민 인식 제고

- 자전거 테마공원 설치를 통해 수원시민이 자전거에 대한 폭 넓은 인식을 제고할 수 있을 것으로 기대됨
- 특히, 다양한 프로그램을 통해 자전거 안전 측면 뿐만 아니라 자전거 구동 원리 등 메커니즘을 이해할 수 있는 장이 마련될 수 있을 것으로 보여짐
- 세부적으로 현재 대외적으로 인지도를 높이기 위해 수원시가 자전거를 활성화하기 위한 정책에 대한 인식 개선이 기대됨
- 또한 안전교육 프로그램을 통해 올바른 자전거 통행방법, 통행 우선순위 이해, 수신호 방법 등 자전거와 관련한 교통안전 의식이 고취될 수 있을 것으로 기대됨

### 2) 자전거 이용 촉진

- 생활 교통수단으로 자리매김한 자전거가 레저 측면에서 이용 확산 및 촉진될 것으로 기대되며, 이를 통해 일상적 활용여건이 조성되고 도시 전반으로 여건 조성 확산에 기여할 수 있을 것으로 전망됨

### 3) 수원형 테마공간 창출

- 수원시가 지니고 있는 이미지는 수원화성 등 세계문화유산 도시 등 다소 역사·문화 관광자원에 이미지가 치우쳐있음
- 그러나 자전거 테마공원 조성을 통해 수원시가 자전거 친화도시라는 이미지를 구축함과 동시에 새로운 수원형 테마공간을 신규로 조성하여 보다 도시 이미지의 다변화를 추구할 수 있도록 자전거 테마공원이 도움을 줄 수 있을 것으로 기대됨

## 제2절 자전거 테마공원 구성요소

### 1. 개요

- 국내 유사사례 검토 결과 해당 지역 여건 별로 구성요소가 다양하게 운영되고 있는 것으로 조사됨
- 경남 창원시의 경우 공원 총 면적은 7,788㎡ 규모로 운영되고 있으며 창원 경륜경기장과 연계하여 운영되고 있는 것으로 나타났으며, 운영 주체는 창원 경륜공단이라는 별도 공단 법인을 설립하여 운영하고 있음
- 창원시는 거의 모든 구성요소를 포함하고 있어 대규모 자전거 테마공원을 운영한다고 볼 수 있음
- 경기 부천시시의 경우 근린공원 부지 내 연면적 900㎡의 2층 건물 규모의 문화센터를 운영하고 있으며 역사관, 전시관, 대여소, 영상관과 자전거 면허시험장을 별도로 운영하고 있으며 중대규모의 자전거 테마공원을 운영하고 있음
- 울산광역시 중구의 경우 270㎡ 규모의 건물과 컨테이너 2동 규모와 더불어 2,314㎡ 규모의 자전거 연습장을 운영하고 있음
- 울산광역시 사례는 자전거 대여 및 수리센터, 자전거 연습장, 휴게시설을 갖춘 자전거와 관련된 기본 구성요소 위주로 운영되는 중규모 자전거 테마공원을 운영하고 있음
- 충북 증평군의 경우 총 면적 9,812㎡ 규모의 어린이를 대상으로 한 자전거 테마공원을 운영하고 있으며 소규모 자전거 테마공원을 운영하고 있음
- 현재 단계에서 수원시 자전거 테마공원의 입지는 향후 당수지구, 이목지구와 같은 도시개발 사업 추진 시 입지할 것으로 예상됨
- 재원조달은 국내 사례의 경우 대부분 국비나 광역비 펀드가 매칭된 형태로 수원시가 자전거 테마공원을 추진하기 위해서는 자체적인 재원 마련이 필요한 상황임
- 따라서 신규 택지개발 시 기부채납 형태로 조성될 것이 예상되나 사업비나 사업시행 규모가 명확하게 정해지지 않은 부분이 있어 본 연구에서는 기본 방향과 연계한 자전거 테마공원의 기본 구성요소와 추가적인 선택적 구성요소를 제안하여 향후 사업 추진 시 선택적으로 반영할 수 있도록 하였음

## 2. 기본 구성요소

- 자전거 테마공원에서 필수적으로 포함하여야 할 기본 구성요소는 다음과 같이 제안함
- 해당 구성요소의 경우 지형, 지리적 여건이나 가용예산을 고려하여 서비스 면적이나 규모를 축소하거나 확대할 수 있으나 기본적으로 포함될 수 있도록 함

### 1) 시설 구성요소

#### (1) 자전거 실내 교육장

- 시청각 기자재를 활용하여 전문 강사가 이론 교육을 진행하기 위한 실내 교육장
  - 소규모 강단 및 칠판
  - 빔 프로젝터 및 음향시설
  - 수강생용 좌석
  - 교육 기자재(행정안전부 자료 등)

#### (2) 자전거 실외 교육장

- 실제 자전거를 활용한 야외 교육 진행
  - 자전거 및 자전거 거치대
  - 그늘막 및 좌석

〈그림 4-2〉 창원시 자전거 실외 교육장 사례



자료 : 창원경륜공단

### (3) 자전거 주행 교육장

- 실제 자전거 주행환경과 유사한 주행 체험 교육장 조성

〈그림 4-3〉 서울특별시 자전거 주행 교육장 사례



자료 : 대한자전거연맹

### (4) 자전거 지원 센터

- 공원 유지보수를 위한 관리사무소 및 기초 편의시설, 실내 교육장 조성
  - 관리사무소 : 공원 유지보수 및 관리, 공원 안내 기능
  - 기초 편의시설 : 화장실 등
  - 실내 교육장

〈그림 4-4〉 부천시 자전거 문화센터 사례



자료 : 부천시

### (5) 기초 조경시설

- 시민 여가 기능 부여를 위한 기초 조경 시설
  - 산책로 및 녹지 조성 및 벤치 등 휴식 공간 부여

## 2) 소프트웨어 구성요소

- 행정안전부는 안전한 자전거 이용을 위한 교육자료를 연령대별 이용자(초등학생, 중·고등학생, 성인) 대상으로 교육자료를 배포하고 있으며 이를 바탕으로 교육 프로그램 작성이 가능할 것으로 예상됨

### (1) 자전거 교육 프로그램 : 이론

- 이론 자전거 교육 프로그램은 실내에서 이루어지며, 프로그램 운영 방법에 따라 해당 내용을 가감할 수 있음
  - 자전거 관련 법규 : 도로교통법, 자전거이용 활성화 조례, 수신호, 교통 표지판, 자전거 도로
  - 자전거 역사 : 자전거 역사
  - 자전거 종류 : 산악용(MTB), 하이브리드(Hybrid), 로드, 경기용, 이색자전거 등
  - 자전거 원리 : 자전거 구동 원리
  - 자전거 정비 및 관리 요령 : 자전거 구동계 및 본체 정비 및 관리 요령
  - 자전거 상식 : 자전거 선택요령, 자전거를 활용한 효과적인 운동 방법 등
  - 자전거 시민보험 : 보험 보장 내용

### (2) 자전거 교육 프로그램 : 야외

- 야외 자전거 교육프로그램은 자전거를 직접 활용하여 탑승 교육을 진행하는 것을 골자로 하여 해당 내용을 가감할 수 있음
  - 자전거 기초 : 입문, 자전거 끌기, 중심잡기
  - 자전거 주행 : 출발·정지, 직선 주행, 코너 주행, 언덕 주행, 그룹 주행, 기어 조작
  - 자전거 기초 정비 : 자전거 유지 관리

### (3) 필수 인력 확보

- 공원 유지보수 및 관리를 위한 상주 인력 및 교육 프로그램 진행 전문 인력

### 3. 선택적 구성요소

- 자전거 테마공원에서 포함될 수 있는 선택적 구성요소는 반드시 포함되어야 하는 것은 아니며, 여건과 예산을 고려하여 선택적으로 적용할 수 있음
- 또는 필수 구성요소와 결합하여 적용하는 등 다각적으로 적용할 수 있음

#### 1) 시설 구성요소

##### (1) 자전거 홍보 및 전시관

- 자전거에 대한 심층적 이해를 돕기 위한 전시물 구성
  - 자전거 역사와 문화
  - 공유자전거, 수원시 자전거 정책 등 자전거에 대한 전반적인 전시물로 시설 구성

〈그림 4-5〉 생태교통 2013 축제 중 자전거 전시 사례



##### (2) 생태교통 체험장 및 개인용 이동수단 체험장

- 생태교통 2013에서 선보였던 이색자전거를 상시 체험할 수 있도록 체험장 운영
- 수원시가 추구하는 핵심가치 중 하나인 지속가능한 도시를 계속적으로 구현하고 생태교통 페스티벌이 지닌 사람 중심의 이념을 지속하기 위해 자전거 버스, 자전거 발전기와 같은 이색 수단의 도입 및 운영, 홍보의 장을 마련하는 것도 검토하였음
  - 자전거 버스, 자전거 택시, 자전거 발전기 등
  - 더불어 개인용 이동수단 체험장(전동 키포드, 전동휠 등)

〈그림 4-6〉 생태교통 2013 축제 중 이색자전거 체험사례



### (3) 자전거 정비소

- 자전거 정비소 운영 및 공기 주입 등 자가 정비를 위한 정비 공간 마련
  - 자전거 정비 인력 및 수리 공구
  - 자전거 정비 및 수리, 상담 및 부품 교체

〈그림 4-7〉 창원시 자전거 정비소 운영사례



자료 : 창원경륜공단

#### (4) 편의 공간 확장

- 실내 편의 공간 확장
  - 카페테리아, 테이블, 의자 등 라운지형 실내 휴식공간 조성

〈그림 4-8〉 임진각 평화누리공원 내 카페 운영사례



자료 : 파주시

## 2) 소프트웨어 구성요소

### (1) 찾아가는 자전거 안전교육

- 관내 유치원, 초등·중학교 학생을 대상으로 찾아가는 자전거 안전교육 희망학교에 대해 찾아가는 자전거 안전 교육 시행
  - 이론교육 : 학교 강당, 체육관, 교실
  - 실기교육 : 학교 운동장

### (2) 자전거 등록·관리 시스템

- 자전거 도난 및 방치 자전거 감소를 위한 자전거 등록·관리 시스템 운영

### (3) 수료증/면허증 발급

- 교육 참여와 흥미 유도를 위해 수료증 및 면허증 발급

## 4. 자전거 테마공원 구체화

### 1) 구성요소 조합방안

- 국내 타 지자체 운영사례를 봤을 때 자전거 테마공원 입지 여건에 따라 면적이 상이하  
고 가용 자원에 따라 공원 규모가 달라질 수 있는 부분이 있어 적정 면적을 제시하는  
것에는 한계가 있음
  - 예를 들어 인구 규모가 비슷한 경남 창원시의 경우 시설 부문 구성요소가 강점이라면,  
부천시의 경우 소프트웨어 부문 구성요소가 강점이라고 할 수 있음
- 국내 타 지자체 자전거 테마공원 운영사례의 경우 공원 총면적이 1만㎡ 내외로 조사되  
었으며, 문화센터 규모도 1~2층 규모로 나타남

〈표 4-1〉 자전거 테마공원 운영사례

구분	위치	항목	창원시	부천시	울산 중구	증평균	
시설	건물	자전거 실내교육장	170㎡			0	
		자전거 지원센터	66㎡	0	0	0	
		자전거 홍보 및 전시관	187㎡	0			
		자전거 정비소	0		0		
	야외	편의 공간 확장	66㎡(라운지)			0	
		자전거 실외교육장	260㎡			367.8㎡	
		자전거 주행교육장	L=1,602m			2,313.9㎡	0
		이색 체험장	0	0			
		기초 조경시설	경륜장입지	0	천변 입지	0	
소프트웨어	-	자전거 교육 프로그램	0	0	0	0	
		찾아가는 안전교육		0			
		자전거 등록관리 시스템		0			
		수료증/면허증 발급		0			
공원 규모		공원 면적(㎡)	7,788	2,540	5,014	9,812	
		문화센터 규모	1층	2층	2층	1층	
		문화센터 연면적(㎡)		898.2	540.12		

- 본 연구에서는 타 지자체 사례에서 검토하였듯 자전거 테마공원은 지역이 가지고 있는 여건에 따라 상이하게 운영되고 있기 때문에 적절한 면적 수치를 제시하는 것에 한계가 있다고 판단되어 자전거 테마공원의 대상지와 정확한 면적이 제시되지 않아 기본적으로 기본요소, 소규모, 중규모, 대규모로 구분하여 구성요소를 제안하였음

〈표 4-2〉 자전거 테마공원 구성요소 조합방안(예시)

구분	위치	항목	기본	소규모	중규모①	중규모②	대규모
시설	건물	자전거 실내교육장	0	0	0	0	0
		자전거 지원 센터	0	0	0	0	0
		자전거 홍보 및 전시관		0	0	0	0
		자전거 정비소			0	0	0
		편의 공간 확장			0	0	0
	야외	자전거 실외교육장	0	0	0	0	0
		자전거 주행교육장	0	0	0	0	0
		생태교통 체험장			0	0	0
		기초 조경시설	0	0	0	0	0
소프트웨어	-	자전거 교육 프로그램	0	0	0	0	0
		찾아가는 안전교육				0	0
		자전거 등록관리 시스템					0
		수료증/면허증 발급					0

- 수원시 자전거 테마공원 구성요소 조합방안(예시)은 아래와 같이 제안하였으며, 자전거 테마공원의 실현 가능성을 높이고, 자전거 테마공원이 수원시 최초로 도입되는 점을 감안하여 기본요소와 수원시의 특색을 살릴 수 있는 생태교통 체험장을 포함한 구성요소를 기본으로 제시하였음

〈표 4-3〉 수원시 자전거 테마공원 구성방안(예시)

구분	위치	항목	규모	세부 구성요소
시설	건물	자전거 문화센터	2층, 700㎡	- 자전거 실내교육장
				- 지원센터(안내 및 유지보수를 위한 관리)
	야외	실외교육장	300㎡	- 생태교통 홍보관
			1,000㎡	- Lounge 및 Cafeteria
		L=300m	- 자전거 실외교육장	
				- 생태교통 체험장
				- 자전거 주행트랙 (S자 코스 등)
공원 전체 규모			6,000㎡	-
소프트웨어	-	-	-	- 자전거 교육 프로그램
				- 전문인력 및 공원 유지보수 인력

## 2) 테마공원 조감도(안)

### (1) 개요

- 수원형 자전거 테마공원 조감도(안)은 <표 4-2>에 명시된 자전거 테마공원 구성요소 조합을 통해 조감도를 작성하였음
- 조감도는 기본요소인 기본형(소규모)과 중규모 이상(생태교통 체험장과 편의시설 공간 확장 등)을 구분하였고, 특히 생태교통 도시 수원의 이미지에 맞는 생태교통 수단 체험장 및 개인용 이동수단을 체험할 수 있는 공간을 조성하는 것으로 하였음

### (2) 기본형(소규모)

- 기본 구성요소로 자전거 실내교육장, 자전거 실외교육장, 자전거 주행교육장, 자전거 지원센터, 기초 조경시설로 구성됨

<그림 4-9> 기본형 자전거 테마공원 조감도



### (3) 중규모 및 대규모

- 중규모 이상은 기본형에서 선택적으로 다양한 구성요소를 포함하고 있음
- 기본형에서 자전거 홍보 및 전시관, 자전거 정비소, 생태교통 체험장 및 개인동 이동수단 체험장 편의공간 확장 등 휴게공간 조성
- 시민들이 가족과 함께 자전거 테마공원을 방문하여 이색자전거도 체험하고, 휴식할 수 있는 공간 마련을 목적으로 함

〈그림 4-10〉 중규모 이상의 자전거 테마공원 조감도



#### (4) 생태교통 체험장 및 개인용 이동수단 체험장

- ‘생태교통 수원 2013’을 성공적으로 개최한바가 있음. 선택적 요소로 수원시만의 가치를 살릴 수 있는 생태교통 체험장을 자전거 테마공원에 조성하는 것임
- 생태교통 도시로 거듭나기 위해 자전거 테마공원내 수원시만의 특성을 반영한 이색 생태교통 체험장을 만들어 어린이들이 와서 체험하고, 즐기는 공간으로 활용하여 생태교통에 대한 인식을 개선할 필요가 있음
- ‘생태교통 수원 2013’에서 사용된 이색자전거를 상시 체험할 수 있도록 체험장 운영과 지속가능한 수원을 위해 자전거버스, 자전거 발전기와 더불어 개인용 이동수단(PM) 등을 체험할 수 있는 공간 조성

〈그림 4-11〉 생태교통 수단 및 개인용 이동수단 체험장 조감도



### 제3절 운영전략 및 활성화 방안

- 운영전략 및 활성화 방안 제시에 앞서 수원시가 추진하고 있는 자전거 관련 정책을 검토하여 테마공원 구상(안)에 반영하기 위해 우선적으로 활성화 정책을 검토함

#### 1. 수원시 자전거 이용 활성화 정책 검토<sup>1)</sup>

##### 1) 수원시 자전거 보험

- 수원시는 안전하고 편리한 자전거 이용환경 조성과 자전거 교통사고 발생 시 경제적 지원방안 마련을 위해 2012년부터 수원시민과 등록 외국인을 대상으로 별도 가입 절차 없이 자전거 보험을 운영하고 있음

##### 2) 찾아가는 자전거 이동 수리 센터

- 수원시는 직접 찾아가는 자전거 이동 수리 센터를 운영하고 있으며, 2016년 140회 방문 및 4,871대의 자전거 정비를 시행함
- 특히 1만원 미만 경정비의 경우 무료로 제공하고 있으며 타이어, 휠 등 주요 부품 교체로 1만원이 초과하는 경우 이용자가 부담하도록 되어 있음

##### 3) 찾아가는 자전거 안전교육

- 수원시는 올바른 자전거 이용 문화 확산을 위해 관내 초등·중·고등학교에 재학 중인 학생을 대상으로 자전거 안전교육을 실시하고 있음
- 2016년 기준 초등학교 86개교 9,650명, 중·고등학교 4,784명 등 총 113개교 14,434명을 대상으로 안전교육을 시행함

##### 4) 무단방치 자전거 정비

- 수원시는 도시미관 저해요인 제거를 위해 자전거 이용 활성화에 관한 법률 제20조에 근거하여 무단 방치된 자전거에 대해 10일간 계도 스티커를 부착하고 이후 자전거를 수거하여 처분공고를 거친 후 처분하고 있음

---

1) 수원형 자전거전용차로 도입 및 효과분석 연구(2018, 김숙희) 재구성

## 5) 공영 자전거 대여사업

- 수원 화성, 광교산 일대 편리한 관광여건 조성을 위해 행궁동과 광교산 일대 총 7개소에서 시민 자전거 대여소를 운영하고 있음
- 2016년 기준 화성 일대 28,502명, 광교산 일대 27,794명 등 총 56,476명이 이용한 것으로 나타났으며 이용요금은 1회 1,000원 수준으로 책정됨

## 6) 스테이션 없는 공유자전거(모바이크) 도입

- 수원시 자전거 관련 정책의 가장 큰 이슈사항으로는 스테이션 없는 공유자전거(모바이크) 도입 정책이 있음
- 민간사업자가 운영하는 모바이크는 수원시와 협약을 통해 국내 최초로 도입했으며 2018년 1월 부터 9월까지 수원시 주요 지역 곳곳에 배치되어 자전거 수단에 대한 접근성을 높인 좋은 사례로 평가 받고 있음
- 그러나 모바이크 운영을 민간사업자가 주도적으로 실시하기 때문에 현재 본사 방침에 따라 사업이 철수되어 아쉬운 점으로 남고 있음

## 2. 수원시민의 자전거에 대한 인식

- 자전거 이용 활성화는 근본적으로 자전거의 수단 부담을 끌어올리는 측면에서 검토하는 것이 중요하지만, 자전거 자체를 문화로 인식하는 것 역시 중요하다고 볼 수 있음
- 현재 자전거 이용자는 자생적으로 여가, 레저를 위해 자전거를 구입하고 동호회 활동이나 여러 가지 문화 활동에 참여하고 있는 실정임
- 이러한 개개인의 활동은 정책개선에 적극적인 주체가 될 수 있으며 개개인의 활동을 넘어 수원시 전반적 문화주체로 축제, 캠페인, 행사 등의 계획 마련이 필요하고 보다 효과적인 이행과 더불어 자전거 이용자의 성숙한 시민의식 제고를 위한 자전거 테마공원이 필요하다고 볼 수 있음
- 또한 자전거는 문화이자 생활교통수단으로 활용이 되어야 하며, 대중교통과 연계하는 보조교통수단이라는 인식이 매우 중요함

### 3. 수원시 자전거 테마공원 운영 및 활성화 방안

#### 1) 운영체계 다양화

- 테마공원 운영 주체는 수원시(생태교통과, 공원녹지사업소), 수원도시공사, 동호회 등 민간위탁 운영 등 주체가 지닌 전문성에 따라 운영체계를 다양화 할 수 있음
- 또한 거버넌스 구축을 통해 프로그램 개발 등 공원 운영에 참여할 수 있도록 유도하는 방안도 고려함
- 공원의 효율적 관리와 공익적 사회적 목적을 살린 공원관리 공단이나 재단을 설립하여 테마공원을 운영하는 방안도 검토할 수 있음

#### 2) 스폰서십(Sponsorship)형태 민간자본 참여 유도

- 민간자본(기업)이 공원 조성에 참여한다는 것은 지역사회에 기여하여 해당 기업의 이미지를 제고하는 홍보효과가 있으며, 수원시 입장에서도 예산 절감에 기여할 수 있음
- 민간자본 참여는 공공이 부지를 확보하고 기업이 공원을 조성하는 형태가 될 수 있으며, 이를 활성화하기 위해서는 수원시의 기업 유치노력과 혜택 등 제도적 지원책이 마련되어야 함
- 도시공원 및 녹지에 관한 법률에서는 도시공원 부지의 개발 행위 특례에 관한 지침을 제시하여 민간참여에 의한 미집행 도시공원 활성화를 유도하고 있으나, 특례 사업을 시행하기 위해서는 조례 제·개정 등 제반 근거가 마련되어야 함

#### 3) 자전거 특성을 고려한 공원 입지

- 자전거 네트워크를 고려한 공원 배치를 통해 자전거의 공원 수단 접근성 및 네트워크 연결성을 확보하는 것이 필요함
- 자전거 접근성을 고려하지 않은 입지는 결국 공원 방문 수단이 자동차로 전환될 가능성이 높다는 것을 의미하고, 공원 본질 기능이 퇴색될 우려가 있기 때문임

#### 4) 홍보 및 지역 축제 등 타 프로그램과의 연계

- 지역사회 및 학교 등에 충분한 홍보를 하여 공원을 활성화 하려는 노력이 필요함
- 차 없는 거리 행사, 지역 축제 등 타 프로그램과의 연계도 고려할 수 있으며 공원을 활용한 자전거 축제 등 자체 프로그램도 고려할 수 있음

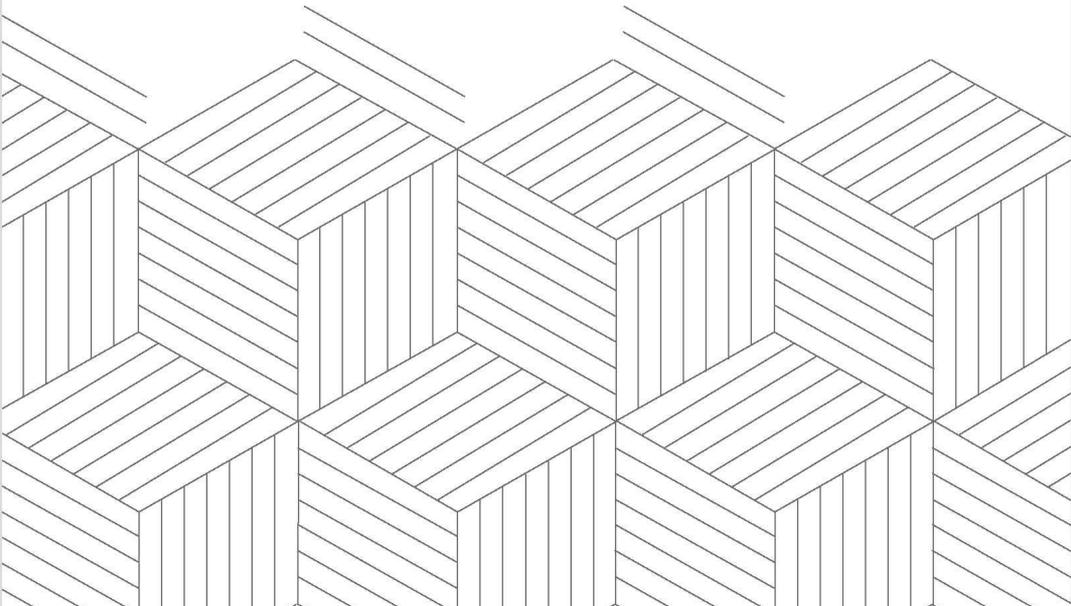
〈그림 4-12〉 자전거 테마공원 운영 및 활성화 방안





# 제5장 결론 및 정책 제언

제1절 결론  
제2절 정책 제언





## 제5장 결론 및 정책제언

### 제1절 결론

#### 1. 연구배경 및 목적

- 수원시는 생태교통도시를 구현하기 위해 노력하고 있으며, 자전거 이용 활성화를 위해 스테이션 없는 모바이크를 도입하여 운영 한 바 있음
- 민간 공유자전거 도입으로 인해 자전거는 레저 목적이 아닌 출퇴근, 등하교, 쇼핑 등 생활교통수단으로 활용이 되고 있는 것으로 분석되어 많은 시사점을 주고 있음
- 경기도 교통정보센터에 따르면 수원시 자전거 교통수단 분담률은 1.6%에 불과하며 수단 분담률을 높이고 이용 활성화를 위해 생활형 자전거 모델 도시 구현이 필요함
- 자전거 중심 도시를 구현하고 이용 활성화를 촉진하기 위한 방안으로 자전거 테마공원을 활용할 수 있으나 설치 및 운영·관리에 많은 예산이 소요되는 등 추진 상 어려움이 있음
- 본 연구의 목적은 기존에 운영중에 있는 국내·외 사례분석과 수원시민의 의견수렴을 통해 테마공원 조성 타당성을 분석하고, 자전거 테마공원의 기본 구성요소 제시를 통해 기본 구상(안)을 마련하여 향후 조성 시 기초 자료로 활용되도록 하는 것임

#### 2. 연구결과 요약

- 운영사례 및 법·제도 검토 결과
  - 국내 자전거 테마공원 운영사례는 크게 종합형, 교육장형, MTB특화형으로 구분할 수 있으며, 운영주체 역시 직영과 위탁형으로 구분할 수 있음
  - 국외의 경우 사설에서 운영하는 것으로 나타났으나 국가에서 교육 가이드라인을 제정하여 이를 바탕으로 전문적이고 체계적인 자전거 교육을 시행하고 있는 것으로 조사됨

- 수원시 자전거 조례의 경우 자전거 교육에 대한 내용을 중점적으로 교통안전 체험장 교육시설 설치와 자전거 정비센터 등의 설치 근거를 마련하고 있는 것으로 나타남
- 고창군의 경우 자전거 테마공원의 운영 방안 및 세부사항까지 규정한 차이가 있으며, 자전거 테마공원 조성 이후 원활한 운영을 위한 조례 제·개정도 검토할 수 있음
- 시민 설문조사 결과
  - 자전거 관련 안전 법규의 경우 자전거 수신훈, 자가 정비, 안전 점검 등이 상대적으로 취약함을 보이고 있음
  - 시민들은 자전거 교육장에 대한 인식이 전혀 없는 것으로 나타났으며 향후 이에 대한 홍보가 필요할 것으로 보이고 다양한 계층의 연령대별 자전거 이용자를 대상으로 요일별, 시간대별 세분화한 특화형 프로그램 및 콘텐츠를 담고 있어야 할 것으로 보임
  - 시민들이 생각한 수원시 자전거 테마공원의 기대효과는 생태교통 브랜드 이미지 고취, 친환경 교통수단에 대한 관심 고취, 교통사고 예방 부문에 대한 기대가 높은 것으로 조사됨
- 수원시 자전거 테마공원 기본구상
  - 테마공원의 기본 방향은 자전거 이용자 안전여건 개선, 다양한 이용자 그룹 요구 반영, 자전거 수단 접근성 및 체험강화, 휴식공간 부여로 설정하였음
  - 자전거 테마공원 구성요소는 필수적으로 포함되어야 할 기본 구성요소와 선택적 구성요소를 제시하였음
  - 생태교통 도시 수원의 가치에 맞는 생태교통 수단과 개인이동 수단을 체험 할 수 있는 체험장 특화 방안을 검토하였음

### 3. 결론

- 전통적인 공원 기능은 녹지 위주의 시민이 휴식할 수 있는 공간 공급으로, 정적이고 닫힌 공간의 이미지를 지녔다고 볼 수 있음
- 현재 공원의 패러다임은 놀이공간이나 특정한 테마를 반영한 공간으로 변모하고 있음
- 향후 공원은 다목적 공간, 콘텐츠 유통, 친환경 가치 문화 확산 등 보다 적극적이고 동적인 공간으로 도시공원의 패러다임이 변화하고 있음
- 수원시는 이미 스테이션 없는 공유자전거(모바이크) 도입을 통해 자전거에 대한 시민들의 적극적이고 성숙한 시민의식 확인과 동시에 생활수단으로 자리매김한 것을 확인할 수 있음
- 그러나 공유자전거 사업 철수로 인해 자전거에 대한 시민 접근성이 나빠진 상황에서

- 보다 체계적이며 자전거에 대해 쉽게 접근할 수 있는 공간이 요구되고 있는 상황임
- 따라서 자전거 테마공원은 자전거라는 수단에 대한 이해도를 높이고 수원시민의 자전거 이용 활성화를 위한 좋은 매개체가 될 수 있을 것으로 판단되며, 수원시 자전거 이용 활성화를 위해 반드시 조성이 되어야 할 것으로 판단됨
  - 특히 관내 자전거 체험교육장이 부재한 상황에서 장래 자전거 이용 활성화를 위해 자전거 통행방법이나 교통사고 예방 교육 등 자전거와 관련된 체계적인 교육장이 반드시 필요한 상황이며 자전거 테마공원은 이에 대한 좋은 대안이 될 수 있음
    - 현재는 관내 학생을 대상으로 찾아가는 교육 형태로 교육대상과 시간대가 한정적이라는 근본적인 한계가 있음
  - 자전거 테마공원 조성을 위한 적지 선정의 어려움이 있으므로, 현재 추진중에 있는 도시개발사업인 이목지구 또는 당수지구내 자전거 테마공원을 조성하는 것이 가장 타당할 것으로 보임
  - 현재 추진중에 있는 도시개발사업에 대한 모니터링을 통해 적극적으로 반영될 수 있도록 해야 할 필요가 있음
  - 또한 현재 공원 패러다임을 넘어선 동적이고 새로운 콘텐츠나 부가가치를 창출하는 선도적인 자전거 테마공원은 수원시의 생태교통 이미지 개선에 도움이 될 것으로 사료됨

## 제2절 정책 제언

### 1. 종합 계획 수립

- 상위 국가 법령에서는 지자체에 5년마다 자전거 이용 활성화 종합 계획을 수립하도록 규정하고 있음
- 이에 따라 공원 운영방안, 자전거 교육 프로그램, 활성화 방안을 포함한 종합 계획 수립이 요구되고 있음
- 또한 종합 계획에는 향후 중·장기 운영 계획 및 발전 방안이 포함되어야 하며 현재 운영 주체가 모호하므로 종합 계획에서 공원 운영 및 관리 주체를 명시하여 향후 운영에 차질이 없도록 규정하여야 함
  - 운영 주체는 직영(생태교통과, 수원도시공사), 법인 설립 위탁, 민간 위탁 등으로 구분할 수 있음

## 2. 협업체계 구축 및 거버넌스를 통한 참여대상 다각화

- 공원 조성 및 운영 시 시 부처와 이해관계자별 협업체계를 구축하여 역할 분담에 따른 사업 수행 체계가 원활하게 진행되도록 노력하여야 함
- 자전거 테마공원 조성 시 거버넌스 체계 구축을 통해 전문가, 시민 등 다양한 의견과 아이디어를 수렴하여 반영될 수 있도록 하는 것이 중요함
- 시민의 의견을 수렴할 수 있는 거버넌스 체계를 구축하여 다양한 관계자의 목소리가 공원 조성에 반영될 수 있도록 하여야 함
  - 수원시(생태교통과) : 공원 운영 계획 수립 및 의견 수렴
  - 전문가 : 프로그램 및 공원 운영에 대한 의견 개진 및 교육 프로그램 운영
  - 시민 : 아이디어 제안 및 공원 개선 의견 개진

## 3. 자전거 테마공원 입지

- 자전거 테마공원 입지에서 우선적으로 고려할 사항은 자전거 도로 네트워크를 고려한 공원 배치로 볼 수 있음
- 기본적으로 자전거를 통한 공원 접근성 및 연결성이 확보된 지역에 추진되어야 자전거 테마공원의 방향성을 충분히 살릴 수 있다고 보여지며, 불가피하게 자전거로 접근이 곤란한 경우 자전거 도로 구축 또한 검토할 수 있음
- 다만, 사업 추진 관점에서 수원시는 현재 도시화가 상당 부분 진행된 상태로 자전거 테마공원의 입지는 현재 진행 중인 도시개발사업(장안구 이목지구, 권선구 당수지구)과 연계하여 추진하는 것이 추진 효율성과 타당성을 높일 수 있을 것으로 판단됨

## 4. 홍보 및 다양한 프로그램과의 연계

- 자전거 테마공원 조성 시 이에 대한 지역사회에 충분한 홍보가 필요하며 공원 활성화를 유도하는 것이 필요함
- 또한 지역 축제나 다양한 프로그램과의 연계, 새로운 신규 축제를 통한 활용방안 발굴 등 다양한 활성화 방안을 모색할 수 있으므로 공원 활성화를 위한 지속적이고 다각화한 프로그램 연계 및 발굴 노력이 요구됨
- 현재 변화하고 있는 도시공원의 트렌드와 맞추어 단순한 현재 테마공원 개념이 아닌 콘텐츠를 융합하고 생산하는 선도적인 미래형 공원으로서의 역할 수행이 가능할 것으로 기대됨

## 5. 자원 조달 방안 마련

- 현재 자전거 테마공원의 경우 대부분 국비와 광역비가 매칭된 형태로, 수원시 자체 예산으로 자전거 테마공원을 조성하기에는 어려운 여건임
- 따라서 원활한 공원 조성 사업 추진을 위한 자원 조달 방안이 마련되어야 함
  - 중앙정부 및 광역정부 자전거 사업 지원 프로그램 신청
  - 신규 택지개발 사업 시 기부채납 형태로 조성



## | 참고문헌 |

## 〈국문 자료〉

김숙희(2018), 수원형 자전거전용차로 도입 및 효과분석 연구  
 대전발전연구원(2011), 대전광역시 도시공원 이용 활성화 방안  
 행정안전부 생활공간정책과(2018), 2018년 자전거 이용 현황(17년 말 기준)

## 〈법률〉

고창군 산악자전거공원시설 관리·운영 조례  
 부천시 자전거이용 활성화 조례  
 수원시 자전거이용 활성화에 관한 조례  
 자전거 이용 활성화에 관한 법률  
 자전거 이용 활성화에 관한 법률 시행령

## 〈웹 사이트〉

구글 이미지(<https://www.google.co.kr/imghp>)  
 덴마크 자전거대사관 홈페이지(<http://www.cycling-embassy.dk/>)  
 부천시 자전거홈페이지(<http://bike.bucheon.go.kr/site/main/index154>)  
 상주시청 자전거박물관(<http://www.sangju.go.kr/tour/>)  
 송파구청 문화관광 자전거교육장(<https://www.songpa.go.kr/>)  
 의왕도시공사 자전거교육장([http://www.uuc.or.kr/M\\_04/page06\\_04.html](http://www.uuc.or.kr/M_04/page06_04.html))  
 의왕 시민을 위한 자전거 교육 카페(<http://cafe.daum.net/uwbike>)  
 증평군청(<https://www.jp.go.kr>)  
 창원경륜공단 자전거문화센터(<https://www.domerace.com/dome/sub02.vm#cycle>)  
 Bikeability(<https://bikeability.org.uk/>)  
 BIKEWHAT([http://www.bikewhat.com/index.php?mid=Review&document\\_srl=2978798](http://www.bikewhat.com/index.php?mid=Review&document_srl=2978798))  
 Hong Kong Bike Training Center(<https://www.hkbtcc.org/>)



| 저자 약력 |

김숙희

교통공학 박사

수원시정연구원 도시공간연구실 연구위원(현)

E-mail : sukheek@suwon.re.kr

주요 논문 및 보고서

「버스문제 해결을 위한 시민 인식 조사 연구」 (2019, 수원시정연구원)

「수원시 자전거 이용환경 평가지표 개발 및 적용방안 연구」 (2018, 수원시정연구원)

정가형

교통공학 석사

수원시정연구원 도시공간연구실 위촉연구원(전)

주요 논문 및 보고서

「수원시 전기버스 운행체계 기반 연구」 (2018, 수원시정연구원)

「수원시 지속가능 도시지표 개발」 (2017, 수원시정연구원)

이종훈

교통공학 석사

수원시정연구원 도시공간연구실 위촉연구원(전)

주요 논문 및 보고서

「고색역 개통 전후 산업단지 교통문제 분석과 대책 연구」 (2019, 수원시정연구원)



