

정책연구 2011-30

자전거 이용 활성화 기금 조성에 관한 연구

2011
Global Leader
KRILA

연구진

박진경 (수석연구원)

오은주 (수석연구원)

서정섭 (연구위원)

조기현 (연구위원)

제1장 서론	1
제1절 연구배경 및 목적	3
제2절 연구범위 및 방법	6
1. 연구범위	6
2. 연구방법	7
제2장 자전거 관련 현황분석	9
제1절 법제도 및 관련계획 검토	11
1. 관련 법제도 검토	11
2. 관련계획 검토	16
제2절 자전거 시설 및 이용현황	25
1. 자전거 시설현황	25
2. 자전거 이용현황	31
3. 자전거 교통사고현황	42
제3절 자전거 이용실태 및 만족도현황	47
1. 환경부(2007)의 자전거 보급 및 이용현황조사	47
2. 국토연구원(2007)의 이용 만족도조사	48
3. 행정안전부(2010)의 이용현황조사	49
4. 국토해양부(2011)의 이용 만족도조사	51
제3장 자전거 이용 활성화 사업비 추정	57
제1절 자전거 이용 활성화 재원지원의 필요성	59

1. 저탄소 녹색성장시대의 도래	59
2. 교통정책 패러다임의 변화	60
3. 법제도 및 상위계획과의 정합성 확보	63
4. 자전거 이용율 저조 및 교통사고 증대	64
5. 자전거 인프라 구축 중요	69
6. 안정적 재정지원 필수	70
제2절 소요사업비	71
1. 국가자전거도로 Master Plan	71
2. 자전거 거점도시	76
3. 기존 자전거도로 정비	77
제4장 자전거 이용 활성화 기금조성방안	79
제1절 자전거 이용 활성화 기금조성의 필요성	81
1. 기본방향	81
2. 기금설치의 목적	82
3. 자전거 이용활성화 기금설치 필요성	85
4. 자전거 도로·시설 인프라 구축비용	88
제2절 기금재원 수입원 검토	90
1. 정부 일반회계 전입금	90
2. 사행산업의 수입금 출연	91
제3절 관련 법령 정비	104
참고문헌	107



<표 2-1> 4대강 자전거길 사업	18
<표 2-2> 자전거 도로연장 현황(2009년)	26
<표 2-3> 인구 및 도로연장 대비 자전거 도로연장	27
<표 2-4> 자전거보관시설 설치현황(2009년)	29
<표 2-5> 자전거보관대 및 안전시설 설치 현황(2010년) ·	30
<표 2-6> 자전거 수단분담률(2009년)	31
<표 2-7> 통행목적별 수단분담률(2009년)	33
<표 2-8> 성별 자전거 수단분담률(2009년)	34
<표 2-9> 직업별 자전거 수단분담률(2009년)	35
<표 2-10> 통근·통학목적의 자전거 수단분담률(2010년) ·	36
<표 2-11> 7대 광역권의 연령대별 수단분담률 변화 (2010년-2000년)	39
<표 2-12> 7대 광역권의 출근통행의 수단분담률 변화 (2010년-2000년)	41
<표 2-13> 수단별 통행시간의 변화	42
<표 2-14> 자전거 교통사고 현황(2010년)	43
<표 2-15> 인구 10만명당 시·도별 자전거 교통사고 현황 (2010년)	44
<표 2-16> 자전거 교통사고의연도별 추이	45
<표 2-17> 사고유형별 자전거 교통사고 현황(2010년) ·	46
<표 2-18> 도로종류별 자전거 교통사고 발생건수 및 사망자수(2009년)	47
<표 2-19> 도시규모별 자전거 만족도 평가 결과	51

표 차례

한국지방행정연구원

<표 2-20> 세부항목별 개선우선순위 및 만족도	52
<표 2-21> 자전거 만족도 세부 평가항목의 영향력이 높은 항목	52
<표 2-22> 비동력 · 무탄소 교통수단 관련계획 추진정도 ·	53
<표 2-23> 비동력 · 무탄소 교통수단 관련계획 추진이 잘 안되는 이유	54
<표 2-24> 비동력 · 무탄소 교통수단 관련계획 추진이 잘 되는 이유	55
<표 2-25> 비동력 · 무탄소 교통수단 활성화 방안	55
<표 2-26> 비동력 · 무탄소 교통수단 관련 업무 추진시 불편한 점	56
<표 3-1> OECD 가입국가 자전거 교통사고 비교(2009년)	67
<표 3-2> 연차별 국가자전거도로 소요예산	72
<표 3-3> 자전거도로 현황(2011년 1월 기준)	77
<표 3-4> 자전거 이용시설 정비수요	78
<표 4-1> 일반회계와 특별회계, 기금의 특성 비교	84
<표 4-2> 국가자전거도로 계획 비용 추계	89
<표 4-3> 사행산업의 특징	91
<표 4-4> 경륜 · 경정사업 수익금 배분구조	94
<표 4-5> 법정배분 사업(법 제23조 제2항 별표)	98
<표 4-6> 법정배분사업	99
<표 4-7> 공익사업 배분	101

[그림 1-1] 자전거 이용 활성화 종합대책의 목표(2012년)	4
[그림 1-2] 연구 흐름도	8
[그림 2-1] 자전거 이용활성화 종합대책의 추진전략	17
[그림 2-2] 4대강 자전거길 노선계획 및 연장	19
[그림 2-3] 국도상 자전거도로 구축방향(DENS)	20
[그림 2-4] 4대강 자전거길 노선계획(안)	21
[그림 2-5] 전국자전거도로 네트워크 구상안	23
[그림 2-6] 평화 자전거 누리길 개념도	24
[그림 2-7] 시도별 자전거 도로연장 비교	27
[그림 2-8] 시도별 인당 및 도로연장대비자전거도로 비교	28
[그림 2-9] 시도별 자전거 보관시설 비교	30
[그림 2-10] 시도별 수단분담률 비교	32
[그림 2-11] 통행목적별 수단분담률 비교	33
[그림 2-12] 성별 자전거 수단분담률 비교	34
[그림 2-13] 직업별 자전거 수단분담률 비교	35
[그림 2-14] 시도별 통근·통학목적의 자전거 수단분담률 비교	37
[그림 2-15] 7대 광역권의 자전거 수단분담률 변화 (2010년 - 2000년)	38
[그림 2-16] 7대 광역권의 연령대별 자전거 분담율 변화	40

그림 차례

한국지방행정연구원

[그림 2-17] 7대 광역권의 연령대별 승용/승합 분담률 변화	40
[그림 2-18] 출근통행의 수단분담률 변화	41
[그림 2-19] 시도별 자전거 교통사고 비교	43
[그림 2-20] 국가자전거도로의 필요도와 이용의향	50
[그림 2-21] 비동력·무탄소 교통수단 관련계획 추진정도 · 53	
[그림 2-22] 비동력·무탄소 교통수단 관련계획 추진이 잘 안되는 이유	54
[그림 2-23] 비동력·무탄소 교통수단 관련계획 추진이 잘 되는 이유	55
[그림 2-24] 비동력·무탄소 교통수단 활성화 방안	56
[그림 2-25] 비동력·무탄소 교통수단 관련 업무 추진시 불편한 점	56
[그림 3-1] 도로부문의 사회경제적 비용 추이	61
[그림 3-2] 온실가스 배출량 비율	61
[그림 3-3] 자전거 수단의 장점	62
[그림 3-4] 자전거 수단분담률의 국제 비교	65
[그림 3-5] 자전거 교통사고의 연도별 추이	66
[그림 3-6] OECD국가 인구 10만명당 자전거 승차중 사망자수	68
[그림 3-7] 자전거 이용목적과 자전거 이용시 불편한 점	70
[그림 3-8] 국가자전거도로 개념 구상도	75



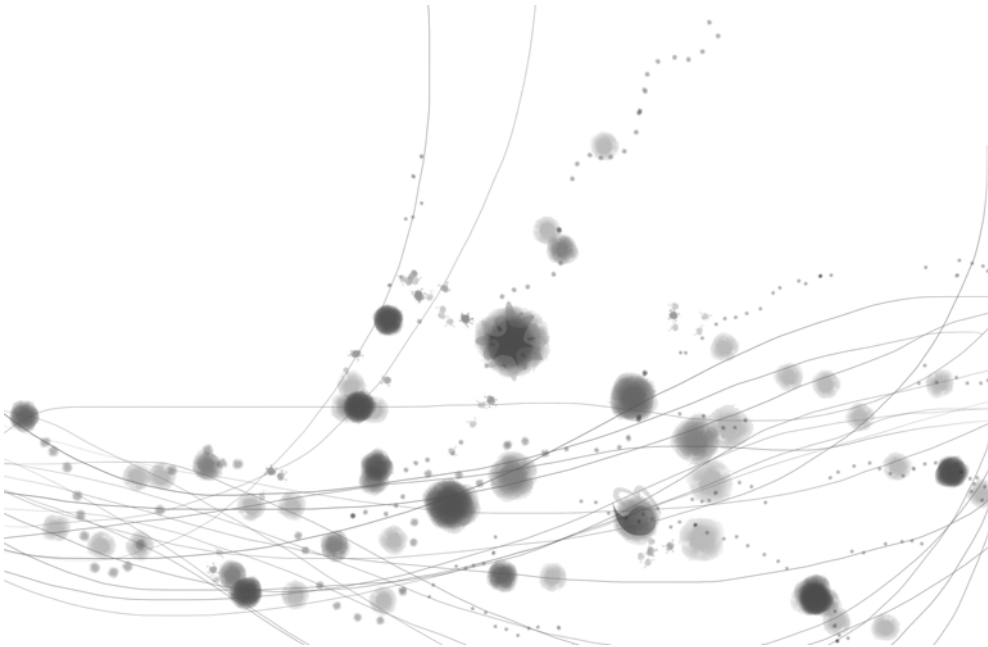
그림 차례

[그림 4-1] 자전거 이용활성화 기금 설치의 논리 단계	86
[그림 4-2] 경륜·경정사업의 수익금 배분구조 (경주사업자가 국민체육진흥공단)	94
[그림 4-3] 복권의 종류	97

제 1 장 서 론

제1절 연구배경 및 목적

제2절 연구범위 및 방법



제1장 서론

제1절 연구배경 및 목적

- 선진국은 자전거가 주요 교통수단으로 정착
 - 선진국에서는 1970년대부터 자전거에 관심을 가지고 국가 차원에서 자전거 정책 프로그램을 수립하는 등 자전거 이용 활성화 정책을 꾸준히 추진
 - － 네덜란드의 BMP(Bicycle Master Plan), 독일의 Cycle Friendly City, 프랑스의 Velib와 Velob 등 많은 국가들이 자전거 이용 활성화와 관련된 사업을 국가사업으로 인식하고 국가차원에서의 자전거 정책을 수립
 - 그 결과 자동차 중심의 문화에서 자전거 및 보행중심의 문화로 전환이 이루어져 자전거가 주요 교통수단으로 정착됨
- 범정부적 『자전거 이용 활성화 종합대책』 수립
 - 우리나라도 1995년에 『자전거 이용 활성화에 관한 법률』을 제정하고 이에 관한 정책을 추진하고는 있으나, 본격적으로 자전거 정책을 추진하기 시작한 것은 2008년 11월, 『자전거 이용 활성화 종합대책』을 수립한 이후임
 - 『자전거 이용 활성화 종합대책』은 무동력·무공해·웰빙의 친환경 녹색교통수단을 생활형 교통수단으로 정착시키기 위하여 경쟁력 있는 교통수단 육성과 전국 자전거 생활권화를 그 목표로 하고 있음

[그림 1-1] 자전거 이용 활성화 종합대책의 목표(2012년)



□ 자전거 분담율은 선진국 대비 열악한 수준

- 현재 우리나라 자전거 교통수단분담율은 1.7% 수준으로 네덜란드의 27%, 일본의 14% 등 자전거 선진국 대비 매우 열악한 수준
 - － 최근 자동차 중심의 교통체계로 인하여 교통혼잡이 극심해지고, 대기 오염과 에너지 문제 등이 부각
 - － 따라서 탄소 배출량 감축을 위한 대체교통수단으로 자전거, 보행 등의 녹색교통수단으로의 전환은 필수불가결한 상황
 - － 웰빙 열풍과 자전거 타기 국민운동 등으로 자전거 이용에 대한 국민 관심도 점차 증대되고 있는 추세
- 게다가 2005년부터 자전거 정책과 관련된 업무가 지방사무로 이용되면서 자전거 관련 투자가 위축되고 있어 선진국과 같이 국가적 차원에서의 자전거 대책과 지원이 필요한 시점

□ 안정적인 재원확보 필수

- 2009년 7월, 서울시민 1,024명을 대상으로 자전거 이용 활성화를 위해 개선할 사항을 설문조사한 결과 약 75%가 자전거 인프라 확충을 선택
 - － 자전거가 주요 교통수단으로 정착되기 위해서는 자전거 인프라를 선진국 수준으로 확충하는 것이 중요함을 시사

- － 인당 자전거 도로연장: 한국 0.2m, 일본 0.6m, 네덜란드 1.2m
- 자전거 인프라 확충 뿐만 아니라 기존 자전거 도로의 유지보수를 포함한 안전시설 강화 등도 지속적으로 추진해야 함
- 이때 자전거 인프라 확충 및 정비를 위해서는 재원확보가 관건이므로, 지속적이고 예측가능한 자전거 이용 활성화 정책을 추진하기 위해서 기금 조성 등 안정적인 재원확보가 전제가 되어야 함
 - － 『자전거 이용 활성화에 관한 법률』 제4조 제1항에는 국가 및 지방자치단체는 자전거 이용 활성화를 위한 종합적인 시책을 마련토록 의무화하고 있음
 - － 또한 제4조 제2항에는 국가는 자전거 이용시설의 정비를 촉진하기 위하여 자전거 이용시설의 정비에 소요되는 비용의 일부를 지자체에 보조할 수 있다고 규정하고 있음

□ 자전거 이용 활성화를 위한 기금조성방안 검토

- 이에 본 연구는 현재 추진 중인 국가자전거도로망과 지자체 간 연계 자전거도로망이 효율적으로 확충되고 정비될 수 있도록 자전거 이용 활성화 사업 추진에 따른 안정적 재원확보방안을 마련하고자 함
 - － 현재 국가자전거도로망은 2010 ~ 2019년까지 국비와 지방비를 각각 50%씩 총 1조 205억원을 투자할 계획이며, 총 연장은 2,175km에 달함
- 지자체에 안정적이고 예측가능한 재정지원으로 지자체에서 수립한 『자전거 이용 활성화 계획』이 내실있게 추진되도록 함
 - － 『자전거 이용 활성화에 관한 법률』 제5조 제1항에 따르면 시·도지사 및 시장·군수·구청장은 5년마다 『자전거 이용 활성화 계획』을 수립토록 의무화

제2절 연구범위 및 방법

1. 연구범위

□ 자전거 관련 법제 및 계획 검토

- 저탄소녹색성장기본법을 비롯한 자전거 이용활성화에 관한 법률 등 현행 자전거 관련 법령 현황 검토
- 행정안전부의 국가자전거도로망 계획과 평화 자전거 누리길 조성사업, 국토해양부의 4대강 자전거길 사업 및 국도상 자전거도로 기본계획 등 자전거와 관련된 계획 및 중앙부처의 사업 위주 검토

□ 자전거 관련 현황 및 문제점 분석

- 지역별 자전거 도로 시설현황, 이용실태 및 문제점 분석
- 자전거 관련 교통사고 추이와 현황 및 자전거 교통사고 특성 분석
- 자전거 인프라 확충을 통한 자전거 이용 활성화 도모 및 자전거 이용 활성화 관련 재정지원의 필요성 검토

□ 자전거 이용 활성화 기금조성방안 마련

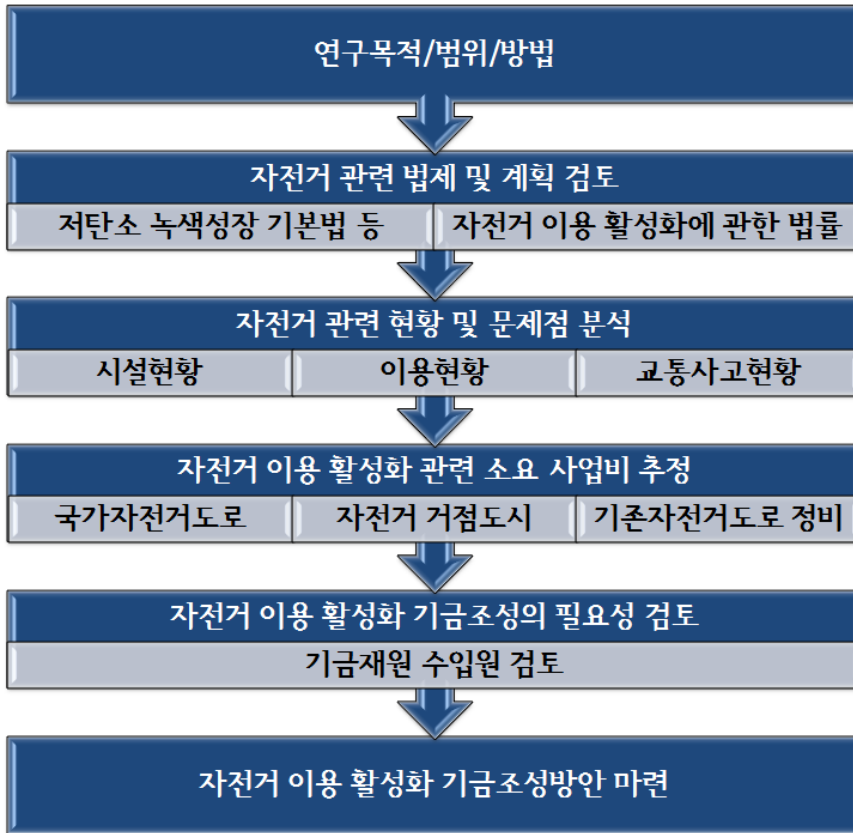
- 안전시설 강화 및 유지보수를 포함하여 국가자전거도로망 등의 생활형 자전거 도로망과 지자체 간 자전거 노선을 연결할 수 있는 도로망 등 장래계획에 따른 대략적인 소요 사업비 제시
- 자전거 이용 활성화 사업 기금 조성 방법과 연차별 재원의 적정범위, 기금의 사용처 및 기금관리방안 마련

- 『경륜·경정법』 상 자전거 이용 활성화 사업을 위해 사용할 수 있는 재원의 범위
 - － 경륜 주체가 자전거임에도 자전거 이용 활성화를 위한 사업에 수익금을 사용할 수 있는 규정이 없음
- 『복권 및 복권기금법』 상 자전거 이용 활성화 사업을 위해 사용할 수 있는 재원의 범위
 - － 특별교부세 등 기타 자전거 활성화 사업 기금 조성 방법

2. 연구방법

- 자전거 이용 활성화에 정책방향 및 정책 지원방안에 관한 문헌연구
 - － 자전거 이용 환경개선방안, 법적·제도적 지원방안 등 자전거 이용 활성화 지원방안 관련 연구 검토
- 국가자전거도로망 및 지자체 간 연계 자전거도로망 관련 소요 사업비 산정
 - － 행정안전부 내부자료를 활용하여 현재 추진 중인 국가자전거도로망과 지자체 간 연계 자전거도로망 등 장래 계획 위주의 물량 및 사업비 제시
- 통계분석
 - － 국토해양통계연보, 국가교통 DB 등 통계자료 분석
 - － KOSIS 인구총조사 통근·통학(10% 표본) 교통부문 통계분석 등

[그림 1-2] 연구 흐름도



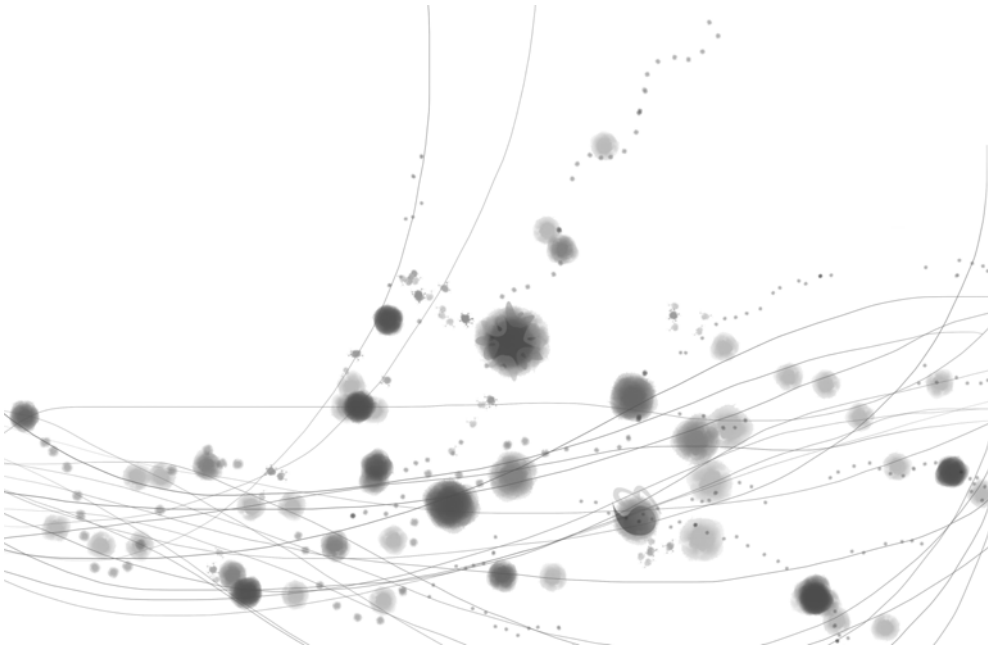
제 2 장

자전거 관련 현황분석

제1절 법제도 및 관련계획 검토

제2절 자전거 시설 및 이용현황

제3절 자전거 이용실태 및 만족도 현황



제 2 장

자전거 관련 현황분석

제1절 법제도 및 관련계획 검토

1. 관련 법제도 검토

- 먼저 자전거를 교통정책의 일환으로 제도적 기틀을 마련한 법률은 1995년에 제정된 『자전거 이용 활성화에 관한 법률』을 들 수 있음
 - － 『저탄소 녹색성장 기본법』과 『지속가능교통물류발전법』 등 상위계획에서도 자전거나 보행과 같은 녹색교통체계의 중요성이 부각
 - － 도로교통법, 도시교통정비촉진법, 도로의 구조·시설기준에 관한 규칙 등에는 자전거 관련 규정이 포함
- 각 지방자치단체에서는 『자전거 이용 활성화에 관한 법률』에 의거하여 5년 마다 자전거 이용 활성화 계획을 수립하고 있으며, 자전거 이용을 활성화하기 위한 조례 제정도 점차 증대되고 있는 추세
- 『자전거 이용 활성화에 관한 법률』을 비롯하여 자전거와 관련된 법제도 및 관련계획을 정리하여 제시하면 다음과 같음

□ 자전거 이용 활성화에 관한 법률(1995. 1)

목적	자전거 이용자의 안전과 편의를 도모하고 자전거 이용의 활성화에 기여함을 목적으로 함
법 제5조 자전거 이용 활성화 계획의 수립	<p>① 특별시장·광역시장·도지사·제주특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다) 및 시장·군수·자치구의 구청장(이하 “시장·군수·구청장”이라 한다)은 대통령령으로 정하는 바에 따라 지방경찰청장·경찰서장 또는 지방국토관리청장 등의 의견을 들어 자전거 이용 활성화계획 (이하 “활성화계획”이라 한다)을 5년마다 수립하여야 한다. 활성화계획 중 대통령령으로 정하는 중요 사항을 변경하는 경우에도 또한 같다. 다만, 「도로법」 제20조에 따라 도로 관리청이 국토해양부장관인 국도의 경우는 국토해양부장관이 시·도지사의 의견을 들어 활성화계획을 수립할 수 있다.</p>
법 제5조 자전거 이용 활성화 계획의 수립	<p>② 활성화계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 이 경우 활성화계획 중 도시계획과 관련된 사항은 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 적합하도록 하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 자전거 이용시설 정비의 기본방향 2. 연도별 활성화계획 3. 자전거 이용자의 안전성 확보를 위한 방안 4. 기타 대통령령이 정하는 사항 <p>③ 시·도지사 및 시장·군수·구청장이 활성화계획을 수립함에 있어 인접 지방자치단체의 자전거 도로와 연계의 필요성이 있을 경우에는 대통령령이 정하는 바에 의하여 인접 지방자치단체의 장과 협의하여야 하며, 시장·군수가 읍면 지역의 국도·지방도에 활성화계획을 수립하고 자 할 때에는 미리 해당 도로관리청과 협의하여야 한다.</p> <p>④ 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 활성화계획을 수립한 때에는 지체 없이 행정안전부장관 또는 시·도지사에게 보고하여야 한다. 이 경우 시·도지사는 시장·군수·구청장이 수립한 활성화계획이 시·도지사가 수립한 활성화계획에 부합하지 아니한 경우에는 조정을 요구할 수 있다.</p>
시행령 제3조 활성화 계획 수립	<p>법 제5조 제1항 본문에 따라 특별시장·광역시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다) 또는 시장·군수·자치구의 구청장(이하 “시장·군수·구청장”이라 한다)이 자전거 이용 활성화계획(이하 “활성화계획”이라 한다)을 수립하는 경우 시·도지사는 지방경찰청장과 지방국토관리청장의 의견을 미리 서면으로 들어야 하고, 시장·군수·구청장은 경찰서장과 지방국토관리청장의 의견을 미리 서면으로 들어야 한다.</p>
시행령 제4조 활성화 계획의 반영	<p>법 제5조 제2항 제4호에서 “대통령령이 정하는 사항”이란 다음 각 호의 사항을 말한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 자전거 이용을 활성화하기 위한 사업(이하 “이용활성화사업”이라 한다)추진의 우선순위 분석 2. 자전거도로망 등 자전거 이용시설상호간의 연계성 3. 철도역·도시철도역·버스터미널등 대중교통시설과의 연계성 4. 통학로·통근로 등 주요 교통로 등에 대한 자전거도로 노선계획 5. 연도별 이용활성화사업의 추진계획 및 사업비 조달계획 6. 이용활성화사업의 시행방법 7. 도로의 신설·확장·재정비계획과 택지개발 또는 공업단지 및 관광단지등의 조성사업과의 연계방안 8. 이용활성화사업의 효과 분석 9. 자전거 교통안전교육 실시 방안

시행령 제5조 활성화 계획의 변경 사항	<p>법 제5조제1항 후단에서 "대통령령으로 정하는 중요 사항"이란 다음 각 호의 사항을 말한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 법 제5조제2항 제1호의 규정에 의한 자전거 이용시설 정비의 기본방향 2. 법 제5조제2항 제2호에 따른 연도별 활성화계획 3. 제4조제5호에 따른 사업비 조달계획
시행령 제6조 활성화 계획의 협의	<p>시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 활성화계획을 수립할 경우 법 제5조제3항에 따라 인접 지방자치단체의 장과 협의하여야 할 사항은 다음 각 호와 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 자전거도로의 연결구간과 연결시기 및 연결방법 등에 관한 사항 2. 자전거도로의 구조 및 시설규모 등에 관한 사항 3. 설치비용의 부담에 관한 사항 4. 사업 시행방법 등 이용활성화사업의 추진에 필요한 사항

□ 저탄소녹색성장기본법(2010. 10)

목적	<p>경제와 환경의 조화로운 발전을 위하여 저탄소 녹색성장에 필요한 기반을 조성하고 녹색 기술과 녹색산업을 새로운 성장동력으로 활용함으로써 국민경제의 발전을 도모하며 저탄소 사회 구현을 통하여 국민의 삶의 질을 높이고 국제사회에서 책임을 다하는 성숙한 선진 일류국가로 도약하는 데 이바지함을 목적으로 함</p>
제9조 저탄소 녹색성장 국가전략	<p>① 정부는 국가의 저탄소 녹색성장을 위한 정책목표·추진전략·중점추진과제 등을 포함하는 저탄소 녹색성장 국가전략(이하 “녹색성장국가전략”이라 한다)을 수립·시행하여야 한다.</p> <p>② 녹색성장국가전략에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 제22조에 따른 녹색경제체제의 구현에 관한 사항 2. 녹색기술·녹색산업에 관한 사항 3. 기후변화대응 정책, 에너지 정책 및 지속가능발전 정책에 관한 사항 4. 녹색생활, 제51조에 따른 녹색국토, 제53조에 따른 저탄소 교통체계 등에 관한 사항 5. 기후변화 등 저탄소 녹색성장과 관련된 국제협상 및 국제협력에 관한 사항 6. 그 밖에 재원조달, 조세·금융, 인력양성, 교육·홍보 등 저탄소 녹색성장을 위하여 필요하다고 인정되는 사항 <p>③ 정부는 녹색성장국가전략을 수립하거나 변경하려는 경우 제14조에 따른 녹색성장위원회 의심의 및 국무회의의 심의를 거쳐야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다</p>
제10조 중앙행정 기관의 추진계획 수립·시행	<p>① 중앙행정기관의 장은 녹색성장국가전략을 효율적·체계적으로 이행하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 소관 분야의 추진계획(이하 “중앙추진계획”이라 한다)을 수립·시행하여야 한다.</p> <p>② 중앙행정기관의 장은 중앙추진계획을 수립하거나 변경하는 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 제14조에 따른 녹색성장위원회에 보고하여야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.</p>

제11조 지방자치 단체의 추진계획 수립 · 시행	<p>① 특별시장 · 광역시장 · 도지사 또는 특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)는 해당 지방자치단체의 저탄소 녹색성장을 촉진하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 녹색성장 국가전략과 조화를 이루는 지방녹색성장 추진계획(이하 “지방추진계획”이라 한다)을 수립 · 시행하여야 한다.</p> <p>② 시·도지사는 지방추진계획을 수립하거나 변경하는 때에는 제20조에 따른 지방녹색성장 위원회의 심의를 거친 후 지방의회에 보고하고 지체 없이 이를 제14조에 따른 녹색성장위원회에 제출하여야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.</p>
---	---

□ 지속가능 교통물류 발전법(2006. 6)

목적	기후 변화, 에너지 위기 및 환경보호 요구 등 교통물류 여건 변화에 대응하는 지속가능 교통물류정책의 기본방향과 그 수립 및 추진 등에 관한 사항을 규정함으로써 현재 세대와 미래 세대를 위한 교통물류의 지속가능 발전기반을 조성하고 국민경제의 발전과 국민의 복리향상에 이바지함을 목적으로 함
법 제31조 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획 의 수립	<p>① 국토해양부장관은 비동력·무탄소 교통수단의 수송분담을 증대하여 자동차 등 동력을 이용한 교통수단의 온실가스배출을 감축하고 환경친화적 에너지절감형 교통물류체계로 전환하기 위하여 5년 단위의 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획(이하 “종합계획”이라 한다)을 수립하여야 한다.</p> <p>② 종합계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 비동력·무탄소 교통수단의 실태 분석 및 전망 2. 비동력·무탄소 교통정책의 기본방향과 목표 3. 비동력·무탄소 교통수단의 수송분담 증대방안 4. 비동력·무탄소 교통체계의 개발 및 이용촉진대책 5. 종합계획의 추진에 드는 재원의 조달방안 6. 그 밖에 비동력·무탄소 교통수단 활성화를 위하여 대통령령으로 정하는 사항 <p>③ 국토해양부장관은 종합계획 수립에 필요한 소관별 계획안을 제출하도록 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사에게 요청할 수 있다.</p> <p>④ 제3항에 따른 요청을 받은 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사는 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.</p> <p>⑤ 국토해양부장관은 제3항에 따라 제출받은 소관별 계획안을 기초로 종합계획안을 작성하여 관계 행정기관의 장과 협의한 후 국가교통위원회의 심의를 거쳐 종합계획을 확정한다.</p> <p>⑥ 국토해양부장관은 제5항에 따라 확정된 종합계획을 변경하려면 관계 행정기관의 장과 협의한 후 국가교통위원회의 심의를 거쳐야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.</p> <p>⑦ 국토해양부장관은 종합계획이 확정되거나 변경된 경우에는 이를 관계 행정기관의 장에게 통보하고 고시하여야 한다.</p>

법 제32조 종합계획의 연도별 시행계획 수립	<p>① 국토해양부장관은 종합계획을 시행하기 위하여 연도별 시행계획을 대통령령으로 정하는 바에 따라 매년 수립하여야 한다.</p> <p>② 제1항에 따른 연도별 시행계획의 수립·변경에 필요한 자료 제출의 요청 등에 관하여는 제31조제3항 및 제4항을 준용한다.</p>
법 제33조 비동력 · 무탄소 교통수단의 개발지원	국가 및 지방자치단체는 비동력·무탄소 교통수단의 개발을 촉진하기 위하여 관련 법률에 따라 비동력·무탄소 교통수단 개발사업을 추진하고 이를 지원하여야 한다.
법 제35조 비동력 · 무탄소 교통문화의 확산	국가 및 지방자치단체는 비동력·무탄소 교통수단을 활성화하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 교육·홍보활동 등 비동력·무탄소 교통문화 확산을 등 시책을 추진하여야 한다.

□ 도시교통정비촉진법(1986. 12)

목적	교통시설의 정비를 촉진하고 교통수단과 교통체계를 효율적으로 운영 관리하여 도시교통의 원활한 소통과 교통편의 증진에 이바지함을 목적으로 함
법 제5조 도시교통 정비 기본계획 의 수립	<p>① 제3조에 따라 도시교통정비지역으로 지정된 행정구역을 관할하는 시장(특별시장·광역시장 및 특별자치도지사를 포함한다. 이하 같다)이나 군수는 대통령령으로 정하는 바에 따라 20년 단위의 도시교통정비 기본계획(이하 "기본계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.</p> <p>② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 이 경우 교통권역 안의 다른 도시교통정비지역 또는 인근지역과의 관계를 고려하여야 한다.</p> <p>1. 도시교통의 현황 및 전망</p> <p>2. 다음 사항이 포함되는 부문별 계획</p> <p>가. 유출입(流出入)교통대책 및 도로·철도·도시철도 등 광역교통체계의 개선</p> <p>나. 교통시설의 개선</p> <p>다. 대중교통체계의 개선</p> <p>라. 교통체계 관리 및 교통소통의 개선</p> <p>마. 주차장의 건설 및 운영</p> <p>바. 자전거 이용시설의 확충</p> <p>사. 환경친화적 교통체계의 구축</p>

□ 도로교통법(1961. 12)

목적	도로에서 일어나는 교통상의 모든 위험과 장애를 방지하고 제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보함을 목적으로 함
법 제13 조의2 자 전 거 의 통 행 방 법 의 특 례	<p>① 자전거의 운전자는 자전거도로(제15조제1항에 따라 자전거만이 통행할 수 있도록 설치된 전용차로를 포함한다. 이 하 이 조에서 같다)가 따로 있는 곳에서는 그 자전거도로를 통행하여야 한다.</p> <p>② 자전거의 운전자는 자전거도로가 설치되지 아니한 곳에서는 도로의 우측 가장자리에 붙어서 통행하여야 한다.</p> <p>③ 자전거의 운전자는 길가장자리구역(안전표지로 자전거의 통행을 금지한 구간을 제외한다)을 통행할 수 있다. 이 경우 자전거의 운전자는 보행자의 통행에 방해가 되는 때에는 서행하거나 일시정지하여야 한다.</p> <p>④ 자전거의 운전자는 제1항 및 제13조제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 보도를 통행할 수 있다. 이 경우 자전거의 운전자는 보도의 중앙으로부터 차도쪽 또는 안전표지로 지정된 곳으로 서행하여야 하며, 보행자의 통행에 방해가 되는 때에는 일시정지하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 어린이, 노인, 그 밖에 행정안전부령으로 정하는 신체장애인이 자전거를 운전하는 경우 2. 안전표지로 자전거 통행이 허용된 경우 3. 도로의 파손, 도로공사나 그 밖의 장애 등으로 도로를 통행할 수 없는 경우 <p>⑤ 자전거운전자는 안전표지로 통행이 허용된 경우를 제외하고는 2대 이상이 나란히 차도를 통행하여서는 아니 된다.</p>

2. 관련계획 검토

- 대표적인 중앙정부 차원의 주요 자전거 관련계획 또는 사업은 범정부적 『자전거 이용활성화 종합대책』을 비롯하여 국토해양부의 『4대강 자전거길 사업』과 『국도상 자전거도로 기본계획』, 그리고 행정안전부의 『국가자전거도로 기본계획』과 『평화 자전거 누리길 조성사업』을 들 수 있음
 - － 기타 녹색성장 5개년 계획과 지속가능 교통물류발전 기본계획에도 자전거 이용 활성화에 관한 내용이 수록되어 있음
- 지방정부 차원에서는 자전거 이용 활성화에 관한 법률 제5조에 의해 하는 지자체 자전거 이용 활성화 계획이 있음

- 특별시장 · 광역시장 · 도지사 · 제주특별자치도지사 및 시장 · 군수 · 자치구의 구청장이 지방경찰청장 · 경찰서장 또는 지방국토관리청장의 의견을 들어 5년마다 수립

□ 자전거 이용활성화 종합대책(행정안전부)

- 국가적 관점에서 종합적이고 유기적인 정책 수립
 - 국가교통체계, 환경개선, 에너지 절약, 국민건강증진 등 다양한 관점에서 자전거 이용 활성화를 위한 종합대책이 미흡하다는 관점에 따라 수립
- 각 정책별로 행정안전부, 경찰청, 국토해양부, 환경부, 지식경제부, 금융위원회 등 역할을 분담하고 지표별 성과지표도 제시
 - 현재 1.2%인 자전거 교통수단분담율을 2012년까지 5%로 확대
 - 현재 9,170km인 자전거도로를 2012년에 17,600km로 확충
 - 현재 16.6%인 자전거 보급률을 2012년에 30%까지 증대

[그림 2-1] 자전거 이용활성화 종합대책의 추진전략

추진전략별 정책과제		
Ⅰ 법령 등 제도정비	Ⅱ 자전거 인프라 확충	Ⅲ 교육 · 홍보강화
①자전거 이용활성화법 개정(행) -자전거 주차장 설치 의무화 -다중이용시설 자전거 주차장 설치 권고 ②도로교통법 개정(경) -자전거전용차로(bike lane) 도입 -차마간 통행 우선순위 삭제 -자전거와 자전거의 안전거리 -자전거 운전자 안전모 착용 의무 ③자전거 활성화 재원 확보(행,국) -자치단체 인센티브 예산 확보 -교통시설 특별회계에 자치단체 지원 근거 규정 마련 ④공공자전거 디자인 표준모델 개발 및 자전거 이용시설 모델 보급(행, 환) ⑤자전거 전용보험 개발 보급(금)	①통행여건 개선사업(경) -자전거전용차로, 자전거 전용신호등, 자전거횡단도 등 교통안전시설 설치 ②자전거 수리센터 설치운영(행) -주민자치센터 등에 노인인력을 활용하여 설치 운영 ③자전거 관련 신기술 개발(지) -전기자전거, 접이식자전거 개발 육성 -자전거 관련 산업(의류, 신발)육성 ④대중교통수단과 연계시설 확충(국) -자전거보관대, 적재용 전용칸 -역사내 자전거 전용 이동통로 구비 ⑤신설도로에 자전거 도로 확보(국,행) -각종 개발계획, 개발사업에 자전거 이용시설 확보 추진	①자전거의 날 지정운동(행) -기념행사로 자전거 봄 조성 -우수단체 표창, 자전거박람회 등 ②자전거 이용 및 안전교육 강화(행) -안전교육, 자전거 타기 교육 -법률에 근거규정 마련 ③자전거 이용 효과분석 및 홍보(국, 행, 환) -에너지절감, 건강, 교통개선효과 등에 대한 분석 및 홍보 ④자전거 이용활성화를 위한 자치단체 지원(환) -실적 마일리지제 등 자전거 활성화 유도

□ 4대강 자전거길 설치(국토해양부)

- 제방 등을 활용하여 하구부터 상류 주요 지점까지 총 1,729km의 자전거길을 설치하여 생태탐방로, 하천시설물 유지관리 및 점검로 등으로 활용
- 주변지역으로 방치되었던 수변공간을 국토의 중심이 되는 삶의 공간으로 적극 활동하므로 강을 활용한 여가공간 조성, 수변 접근성 개선, 수변중심 도시재생, 둔치활용 다양화, 아름다운 수변공간으로 창출
 - － 자전거도로는 하천변을 따라 최대한 연속성을 부여하고, 하천변에 입지한 다양한 시설 및 활동 등과 연계방안을 모색
 - － 다른 시설 및 기능과의 연계가 필요한 곳에서는 자연스럽고 원활한 연계방안 모색을 통한 매력적인 자전거 램프 설치
 - － 보행로 및 휴식시설과 안전을 위하여 연석 및 가로수 등을 이용하여 물리적으로 분리하는 방안 지향
 - － 계획에서부터 설계, 시공, 마감재의 사용까지 친환경적인 요소를 고려하고 하천 본연의 기능인 홍수시 안전성 등을 고려하여 자전거도로 설계

<표 2-1> 4대강 자전거길 사업

(단위: km)

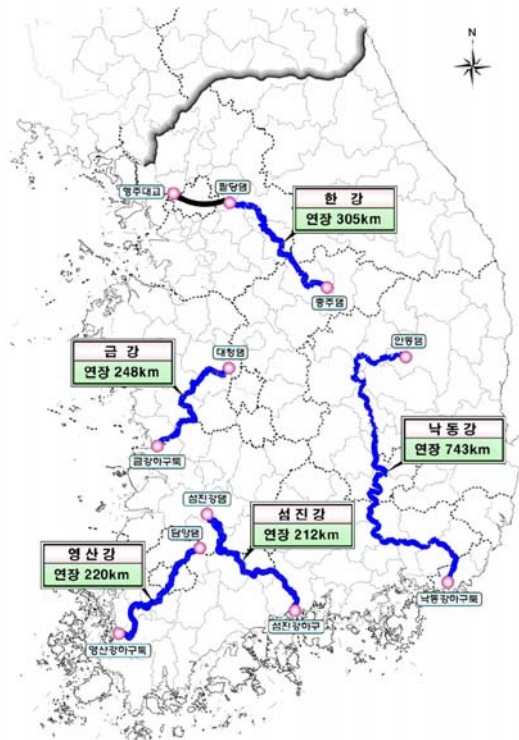
구 분	한강	금강	섬진강	낙동강	영산강
연 장	305	248	212	743	220
구 간	팔당댐 ~ 충주댐	하굿둑 ~ 대청댐	하구 ~ 섬진강댐	하굿둑 ~ 안동댐	하굿둑 ~ 담양댐

자료: 행정안전부(2010) 참조

- 4대강 자전거길에서의 자전거 이용 활성화 전략은 다음과 같은 방안이 제시되어 있음

- 4대강 하천제방(둑마루) 양안에 지역별로 평균 50KM 내외의 테마노선을 조성하고 대중교통으로의 접근성이 편리한 자전거 환승역을 갖추어 자전거 이용자의 4대강 자전거도로 접근 편의성 향상
- 편리하고 안전한 자전거 여행이 되도록 정보시설, 안내표지, 숙박시설 등 편의시설과 관광프로그램을 네트워크화

[그림 2-2] 4대강 자전거길 노선계획 및 연장



□ 국도상 자전거도로 기본계획(국토해양부)

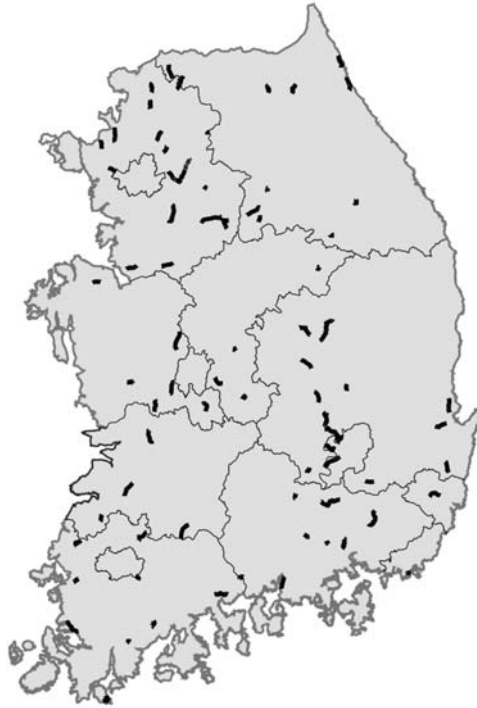
- 국도상 생활권역내 편리하고 안전한 자전거도로망 체계를 구축함으로써 국민의 건강하고 행복한 녹색교통수단을 실현하기 위해서 수립
 - － 국도상 자전거도로로는 도시지역 주변 국도상의 주거시설, 산업시설 등을 연계하여 생활형(통근, 통학, 쇼핑 등) 자전거 통행수요를 흡수하는 10km(자전거 생활권역) 반경 내외의 자전거 이용시설을 말함
- 국도상 자전거도로 기본계획은 전국 주요 중소도시와 취락지를 연결함에 있어 자전거 생활권역(10km 이내) 내의 주요 국도상 통행로(400km)를 그 범위로 하고 있음
- 도상 자전거도로 구축방향(DENS)은 생활권역 자전거도로를 투자 효율성을 확보할 수 있도록 추진하되, 네트워크 연계성이 높고 안전성을 향상시킬 수 있도록 구축
 - － 국도상 자전거도로 노선계획(안)은 전체 76개 국도 구간에 총 연장 598.2kmdml 자전거도로를 설치할 계획을 가지고 있음

[그림 2-3] 국도상 자전거도로 구축방향(DENS)

D : 자전거수요(Demand) 활성화 가능한 "생활권역 자전거도로"	O/D별 통행량(학교, 취락지, 산업단지 등) 시민과 지자체의 수요
E : 투자의 효율성(Efficiency)을 확보 가능 여부	보도설치계획과 동시추진 부체도로 이용 가능노선 활용
N : 네트워크 연계성(Network Connection)이 높은 도로	4대강, 기존 지자체 자전거도로 등과 연계한 시너지효과 발생부분
S : 이용자의 주행 교통 안전성 (Traffic Safety) 향상 여부	자전거 및 보행자 사고찾은지역 개선

자료: 행정안전부(2010) 참조

[그림 2-4] 4대강 자전거길 노선계획(안)



□ 국가자전거도로 기본계획(행정안전부)

- 자전거 중심교통체계의 필요성이 대두되고 있고 이에 따라 관심이 증대되고 있어 자전거 이용을 활성화하기 위한 안전하고 편리한 국가자전거도로망 구축 필요
 - － 자전거 이용 활성화 방안은 다음과 같은 내용으로 구성됨
 - － 자전거 이용현황 조사, 자전거 안전 증진방안 수립, 자전거 교육 표준 제정, 자전거 교육 프로그램 개발, 교육홍보동영상 제작, 자전거 정보제공 웹 구축방안, 자전거 통계자료 수요 및 구축방안, 법률집행과 정책실행, 편익분석 방법론 정립

○ 국가자전거정책 마스터플랜

- 인프라와 물리적 환경의 개선(도시개발 시 자전거도로계획의 연계, 자전거 거점도시 육성, 자전거와 대중교통수단의 통합, 자전거 주차장 시설의 안전성 확보, 도시 내 공공자전거 제공, 자전거도로에 대한 질 높은 유지보수)
- 자전거 안전 및 이용활성화 방안(자전거교육 표준 제정, 자전거교육프로그램 개발, 이벤트 및 홍보를 통한 이용 장려, 관광과 연계한 마케팅 계획 수립)
- 정책실행 및 평가체계 구축(자전거 정책 실행을 위한 협의기구 구성, 교육과 가이드라인 개발을 위한 전문가 집단 구성, 자전거 정책의 평가와 모니터링)

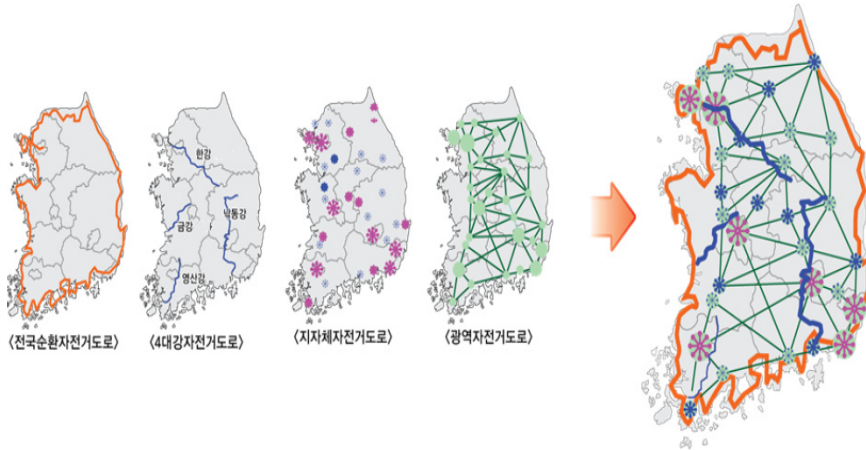
○ 국가자전거도로 기본계획

- 국가자전거도로 구축방향(자전거 이용자 수요 고려, 상위계획의 반영, 자연환경 및 관광지 연계)
- 국가자전거도로 계획(현장조사 → 노선대안 선정 및 최적노선 선정 → 연차별투자계획수립)
- 자전거도로 설치 형태(도시부 지방부를 구분하여 설치를 달리함)

○ 자전거도로 이용시설 설치 및 관리지침

- 장래 자전거 이용에 대한 수요증가 및 정책의 활성화를 감안하여 시설 관련 기준을 새롭게 정하는 것이 필요
- 자전거 도로 설치방법, 폭, 횡단구성, 포장, 설계속도 등에 대한 기준 제시

[그림 2-5] 전국자전거도로 네트워크 구상안



□ 평화 자전거 누리길 조성(행정안전부)

- 비무장지대의 생태적 우수성을 보존함과 동시에 접근의 용이성을 확보할 수 있는 교통수단이 필요하므로 현 정부의 전국자전거도로 네트워크 구축 정책의 일환으로 강원도 고성군~인천 강화군을 잇는 자전거도로 구축
 - 사업기간은 2011~2015년이며, 총 3,490억원(국비 2,421억원, 지방비 1,069억원) 투입
- 평화 자전거 누리길은 자전거 휴게소 도입 및 특화 관광자원과의 연계, 세계 자전거 평화 축전 개최, 그리고 산악형 코스(MTB) 개발 및 세계 MTB 개최를 주 내용으로 하고 있음
 - 세계 자전거 평화 축전은 각 지역별로 설치되는 자전거 휴게소와 해당지역의 특화관광자원과 연계하며, 강화~파주~철원~화천~인제~고성을 연결하는 코스로 구성
 - 강원도 권역의 자전거도로를 활용한 프로그램은 산악형 코스와 관광형 코스로 분리하여 개발하고, DMZ 세계 MTB 대회를 개최

- 공공기관 우선구매 및 자전거도로 이용 허용 등 제도개선 등을 통한 국내 시장창출 지원

□ 지속가능 교통물류발전 기본계획(국토해양부)

- 지속가능교통물류발전법 제7조에 의해 수립되며 보행교통 및 자전거 시스템 개선계획 등을 포함
- 지국토해양부 녹색성장 추진계획의 추진계획에 따른 세부추진계획 수립
- 자전거 이용 활성화로 자전거 수송분담률 5%수준으로 제고를 목표로 하고 있으며, 단거리 통행은 보행과 자전거를 이용하도록 유도하여 비동력·무탄소 교통수단을 활성화시키고자 함
 - 보행 및 자전거 활성화를 위하여 5년 단위의 ‘비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획’을 수립 추진
 - 도시개발사업 등 22개 개발사업 추진시 자전거 주차장 등 연계시설 구비
- 자전거 이용 우수기관 지정 및 지원(환경부)
 - 출퇴근, 등하교시 자전거 이용을 적극 장려하기 위해 기업·학교 등을 자전거 이용 우수기관으로 지정하고 인센티브 제공

제2절 자전거 시설 및 이용현황

1. 자전거 시설현황

□ 자전거 도로현황

- 2009년 말을 기준으로 우리나라의 자전거 도로연장은 총 11,387.1km으로, 4,647개 노선이 설치되어 있음
- 이 중에서 9,770.0km(85.8%)가 자전거 보행자 겸용도로이고 자전거 전용차로를 포함하는 자전거 전용도로는 14.2%(1,617km)에 불과함

<표 2-2> 자전거 도로연장 현황(2009년)

(단위: 개, km)

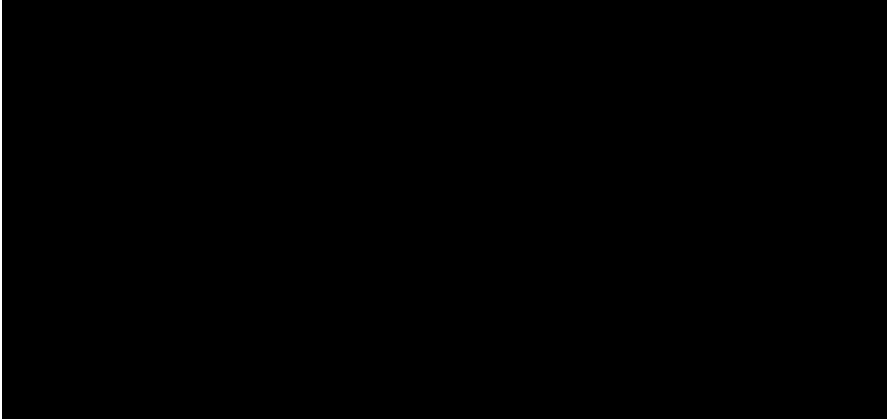
구 분	합 계		자전거전용도로		자전거보행자겸용도로		자전거전용차로	
	노선수	연장	노선수	연장	노선수	연장	노선수	연장
전 국	4,647	11,387.05	471	1,427.88	4,109	9,770.03	67	189.14
서울	406	764.40	79	139.90	326	622.90	1	1.60
부산	146	306.24	14	36.75	131	268.99	1	0.50
대구	190	545.63	10	45.42	180	500.21	-	-
인천	224	451.35	37	97.03	187	354.32	-	-
광주	124	473.80	10	58.33	114	415.47	-	-
대전	164	497.20	30	70.70	133	423.70	1	2.80
울산	136	212.87	9	35.33	127	177.54	-	-
경기	1,178	2,586.66	97	287.82	1,078	2,260.20	3	38.64
강원	259	781.20	21	89.00	233	679.60	5	12.60
충북	207	697.23	22	82.07	182	610.56	3	4.60
충남	331	594.87	32	76.83	277	467.26	22	50.78
전북	250	652.43	10	49.10	231	587.08	9	16.25
전남	247	689.40	25	66.99	219	610.35	3	12.06
경북	328	743.37	27	108.68	286	601.59	15	33.10
경남	264	738.80	48	183.93	212	538.66	4	16.21
제주	193	651.60	-	-	193	651.60	-	-

자료: 국토해양부(2011) 참조

- 시도별로 살펴보면, 자전거 전용도로의 경우 경남이 183.93km로 전국에서 가장 길고, 제주도는 기 설치되어 있지 않은 것으로 나타남

- 전체 자전거 도로를 기준으로 살펴보면, 경기도가 2,586.7km로 타 지자체에 비해 월등히 높게 나타나고 있음

[그림 2-7] 시도별 자전거 도로연장 비교



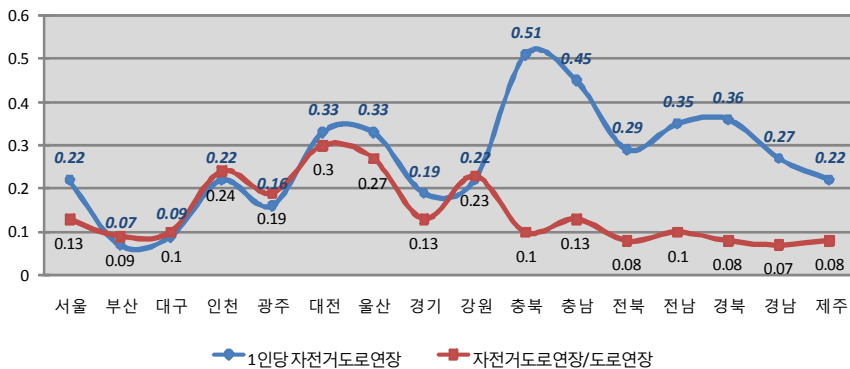
- 인구 대비 전체 자전거 도로연장을 살펴보면 전국 평균 인당 0.22m의 자전거도로가 설치되어 있는 것으로 나타났음
 - 이 중에서 제주도가 1.15m/인으로 가장 높았고, 서울(0.07), 부산(0.09), 인천(0.16), 울산(0.19)m/인 등 주로 대도시의 인당 자전거 도로가 미비한 것으로 분석되었음
- 도로연장 대비 자전거 도로연장을 살펴보면, 도로연장 당 자전거도로는 0.13m가 설치되어 있음
 - 도로연장당 자전거 도로연장은 광주광역시가 가장 높게 나타나고 있는데 고속도로를 제외하고, 전체도로의 30%에 자전거 도로가 설치되어 있는 것으로 나타남
 - 다음으로 대전광역시 27%, 대구광역시 24%, 경기도와 제주도가 23% 순으로 나타남

<표 2-3> 인구 및 도로연장 대비 자전거 도로연장

구 분	인구 (천인)	도로연장 (km)	자전거 도로연장 (km)	1인당 자전거도로연장 (m/인)	자전거도로연장/ 도로연장
전 국	50,644	90,049	11,387.05	0.22	0.13
서 울	10,464	8,119	764.40	0.07	0.09
부 산	3,574	2,934	306.24	0.09	0.10
대 구	2,509	2,295	545.63	0.22	0.24
인 천	2,758	2,337	451.35	0.16	0.19
광 주	1,446	1,561	473.80	0.33	0.30
대 전	1,499	1,810	497.20	0.33	0.27
울 산	1,130	1,617	212.87	0.19	0.13
경 기	11,727	11,161	2,586.66	0.22	0.23
강 원	1,526	7,980	781.20	0.51	0.10
충 북	1,550	5,499	697.23	0.45	0.13
충 남	2,075	7,056	594.87	0.29	0.08
전 북	1,874	6,530	652.43	0.35	0.10
전 남	1,934	8,760	689.40	0.36	0.08
경 북	2,705	10,130	743.37	0.27	0.07
경 남	3,303	9,451	738.80	0.22	0.08
제 주	568	2,808	651.60	1.15	0.23

주: 도로연장에는 고속국도를 제외한 일반국도, 지방도, 특별·광역시도 및 시·군도 연장만 포함됨

[그림 2-8] 시도별 인당 및 도로연장 대비 자전거도로 비교



□ 자전거 보관시설 및 안전시설 설치현황

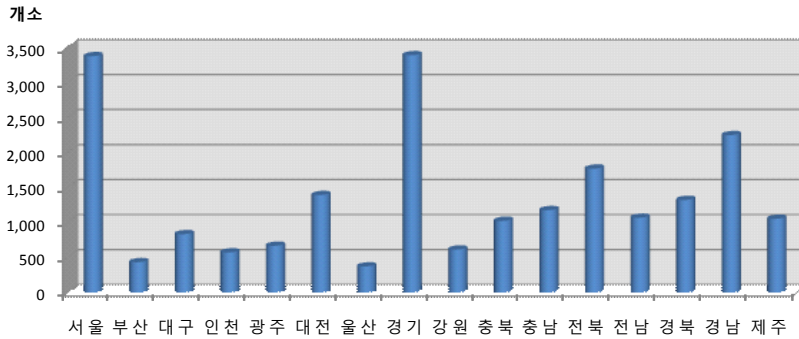
- 2009년 말 기준 전국 자전거 보관시설은 총 21,270개소로 자전거 478,831대를 보관할 수 있는 시설을 갖추고 있음
 - － 보관대수를 기준으로 자전거 보관시설은 아파트 단지를 포함한 공공기관 주변에 가장 많이 설치(36.8%)되어 있는 것으로 나타남
- 시도별로는 서울시(3,372개소)와 경기도(3,387개소)가 각각 103,000대와 85,806대를 보관할 수 있는 시설을 보유하고 있어 가장 많았음
 - － 반면 울산광역시 370개소로 5,204대를 보관할 수 있는 보관시설을 설치하여 자전거보관시설이 가장 적은 지역으로 나타났음

〈표 2-4〉 자전거보관시설 설치현황(2009년)

구 분	계		대중교통주변		학교, 도서관주변		공공기관(아파트 단지 포함)주변 등	
	개소	보관대수	개소	보관대수	개소	보관대수	개소	보관대수
전 국	21,270	478,831	7,316	158,729	4,414	143,986	9,540	176,116
서 울	3,372	103,000	1,500	38,483	520	32,145	1,352	32,372
부 산	431	7,603	297	5,098	45	915	89	1,590
대 구	831	27,398	186	8,884	157	5,614	488	12,900
인 천	570	11,761	169	4,474	133	3,590	268	3,697
광 주	665	11,348	412	5,497	117	2,711	136	3,140
대 전	1,390	35,896	352	8,917	284	10,286	754	16,693
울 산	370	5,204	58	1,022	53	774	259	3,408
경 기	3,387	85,806	1,444	32,764	621	26,167	1,322	26,875
강 원	611	24,103	198	8,478	136	6,974	277	8,651
충 북	1,021	17,896	349	2,765	303	7,778	369	7,353
충 남	1,174	16,142	102	1,850	303	5,831	769	8,461
전 북	1,767	37,967	307	6,079	390	10,609	1,070	21,279
전 남	1,066	12,474	403	4,108	193	3,834	470	4,532
경 북	1,319	31,165	727	11,292	293	12,804	299	7,069
경 남	2,246	40,521	674	18,806	441	8,513	1,131	13,202
제 주	1,050	10,547	138	212	425	5,441	487	4,894

자료: 국토해양부(2011) 참조

[그림 2-9] 시도별 자전거 보관시설 비교



<표 2-5> 자전거보관대 및 안전시설 설치 현황(2010년)

(단위: 개소, 백만원)

구 분	자전거보관대설치실적			자전거안전시설설치실적	
	개소	보관대수	사업비	개소	사업비
전국	27,668	568,784	92,817	143,781	94,258
서울	3,930	114,943	21,281	10,807	4,442
부산	538	9,033	1,784	1,322	1,095
대구	963	28,916	2,156	8,466	7,462
인천	780	10,215	3,574	1,786	3,043
광주	772	12,034	1,479	19,820	4,479
대전	2,055	38,658	7,381	11,587	7,241
울산	751	9,404	1,629	2,526	808
경기	3,489	90,353	16,238	20,703	19,436
강원	1,725	33,943	2,938	12,103	13,146
충북	1,134	19,698	2,171	8,016	7,578
충남	1,398	19,358	3,897	3,438	7,089
전북	2,765	48,343	9,430	10,526	4,050
전남	1,490	20,091	3,500	9,250	3,203
경북	1,949	54,661	6,851	7,489	2,405
경남	2,794	47,537	6,412	13,838	7,299
제주	1,135	11,597	2,096	2,104	1,482

주: 1) 보관시설: 자전거보관대

2) 안전시설: 횡단도, 보도턴, 볼라드, 안전표시 등

자료: 행정안전부 내부자료

2. 자전거 이용현황

□ 자전거 수단분담률

- 전국의 자전거 분담률은 2009년을 기준으로 1.7%로 2005년의 1.2% 대비 0.5%가 증가한 것으로 나타났음
 - － 그러나 여전히 독일 10%, 일본 14%, 네덜란드의 27%에 비하면 아직까지 미미한 수준에 머물러 있으며, 교통수단으로서의 인식이 부족한 상태인 것으로 판단됨
 - － 아래 시·도별 수단분담률 표에서 5분 미만 보행통행(대부분 환승 등 대중교통에 수반되는 통행임)은 국가교통 DB센터에서 자료 집계시 제외

<표 2-6> 자전거 수단분담률(2009년)

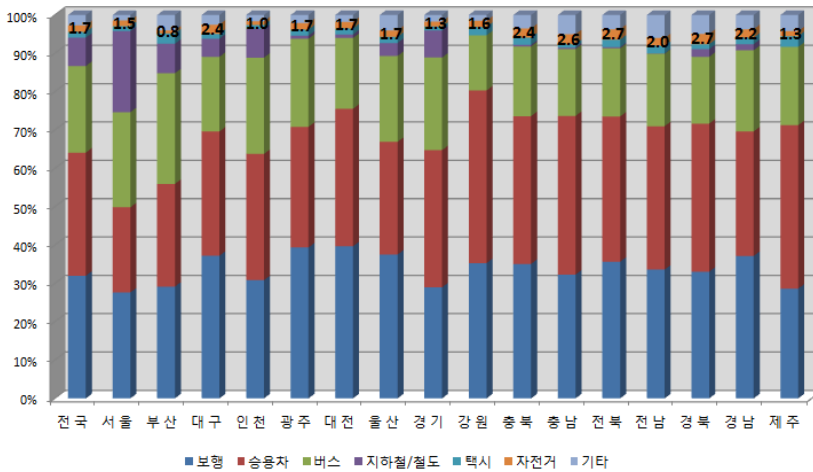
(단위: %)

구 분	보행	승용차	버스	지하철/철도	택시	자전거	기타
전 국	32.0	32.1	22.6	7.4	1.5	1.7	2.7
서 울	27.6	22.2	24.8	21.1	1.3	1.5	1.4
부 산	29.2	26.8	28.9	7.7	2.7	0.8	4.0
대 구	37.2	32.4	19.5	4.7	1.3	2.4	2.5
인 천	30.8	32.9	25.1	7.5	1.0	1.0	1.6
광 주	39.4	31.5	23.0	0.8	1.6	1.7	2.1
대 전	39.7	35.9	18.5	0.9	1.6	1.7	1.8
울 산	37.5	29.4	22.4	3.4	1.6	1.7	4.0
경 기	29.0	35.8	24.2	7.1	1.0	1.3	1.7
강 원	35.3	45.0	14.4	0.0	2.2	1.6	1.5
충 북	35.1	38.6	18.2	0.4	1.9	2.4	3.5
충 남	32.3	41.4	17.4	0.4	0.9	2.6	5.0
전 북	35.7	37.9	17.8	0.3	2.0	2.7	3.7
전 남	33.6	37.4	18.9	0.1	2.0	2.0	6.0
경 북	33.0	38.6	17.4	2.0	1.3	2.7	4.9
경 남	37.2	32.5	21.2	1.6	1.7	2.2	3.7
제 주	28.6	42.6	20.4	0.0	2.8	1.3	4.2

자료: 한국교통연구원(2010) 자료 중 『제5권 수송실적 및 수단분담구조(울) 조사』 자료를 시·도 단위로 재정리

- 시도별 자전거 수단분담률을 살펴보면 전북과 경북이 2.7%로 가장 높고, 부산광역시가 0.8%로 가장 낮게 나타나고 있음
- 그러나 대구광역시와 충청도, 전북, 경북을 제외하면 대부분의 지역이 2% 미만의 낮은 분담률을 보이고 있음

[그림 2-10] 시도별 수단분담률 비교



- 2009년을 기준으로 자전거 수단을 가장 많이 이용하는 목적통행은 학원 통행과 등교통행으로 분담율은 각각 2.92%와 2.89%로 나타났음
- 다음으로 여가/오락/친교 목적의 통행이 2.80% 순으로 자전거를 많이 이용하는 것으로 분석됨
- 업무 목적으로는 자전거 수단(분담율, 1.34%)을 별로 이용하지 않는 것으로 나타남

<표 2-7> 통행목적별 수단분담률(2009년)

(단위: %)

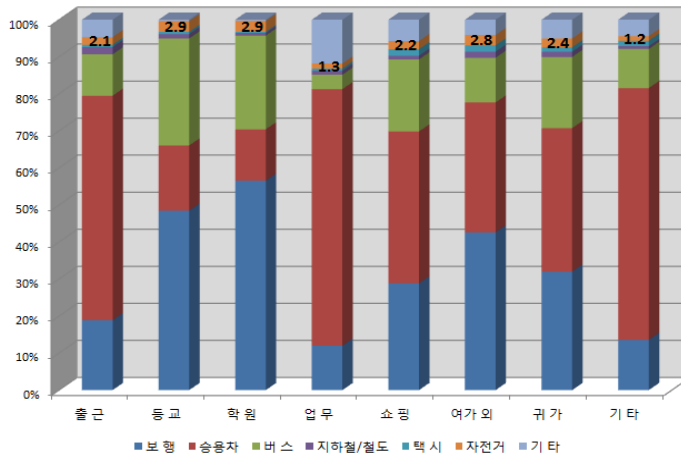
구 분	보행	승용차	버스	지하철/철도	택시	자전거	기타	합계
출근	18.9	60.6	11.2	2.0	0.7	2.06	4.7	100.0
등교	48.4	17.6	28.9	1.2	0.6	2.89	0.4	100.0
학원	56.5	13.9	25.3	0.7	0.3	2.92	0.3	100.0
업무	12.0	69.3	3.9	1.0	0.6	1.34	11.8	100.0
쇼핑	28.8	41.0	19.5	1.0	1.8	2.20	5.8	100.0
여가/오락/친교	42.6	35.1	12.1	1.6	1.7	2.80	4.1	100.0
귀가	32.0	38.7	19.2	1.4	1.2	2.39	5.1	100.0
기타	13.6	68.0	10.6	0.7	1.5	1.24	4.4	100.0

자료: 1) 수도권교통본부(2007) 자료 재정리

2) 한국교통연구원(2007) 자료 중, 『제4권 광역권 여객통행실태조사』 자료 재정리

3) 한국교통연구원(2010) 자료 중 『제5권 수송실적 및 수단분담구조(울) 조사』 자료를 시·도 단위로 재정리

[그림 2-11] 통행목적별 수단분담률 비교



- 전국의 2009년 기준 성별 자전거 수단분담률을 살펴보면 운동, 레저 등 야외 활동이 많은 남성의 분담률이 여성보다 더 높게 나타나고 있음
 - 남성의 자전거 수단분담률은 2.9%이고, 여성의 자전거 수단분담률은 1.6%

<표 2-8> 성별 자전거 수단분담률(2009년)

(단위: %)

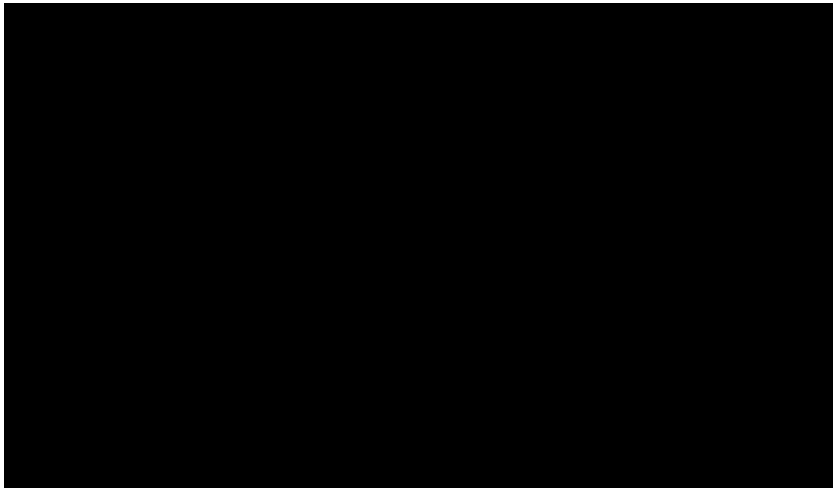
구 분	보 행	승용차	버 스	지하철/철도	택 시	자전거	기 타	합계
남	25.7	46.8	14.6	1.4	0.8	2.9	7.7	100.0
여	38.7	32.9	21.8	1.4	1.6	1.6	2.1	100.0

자료: 1) 수도권교통본부(2007) 자료 재정리

2) 한국교통연구원(2007) 자료 중, 『제4권 광역권 여객통행실태조사』 자료 재정리

3) 한국교통연구원(2010) 자료 중 『제5권 수송실적 및 수단분담구조(울) 조사』 자료를 시·도 단위로 재정리

[그림 2-12] 성별 자전거 수단분담률 비교



- 자전거 수단분담률이 가장 높은 직업군은 학생으로 자전거 분담률이 3.06%로 나타남
 - － 학생 다음으로 자전거 수단분담률이 높은 직업군은 생산/운수/일반노무자로 자전거 수단분담률이 2.87%에 해당함
 - － 그 다음으로는 농업/어업/수산업(2.53%), 전업주부/무직(2.44%), 그리고 기타(2.43%) 순으로 자전거 분담률이 높은 것으로 나타남
 - － 자전거 수단분담률 자료는 수도권 교통본부 자료와 국가교통 DB를 근거로 2009년을 기준으로 제시

<표 2-9> 직업별 자전거 수단분담률(2009년)

(단위: %)

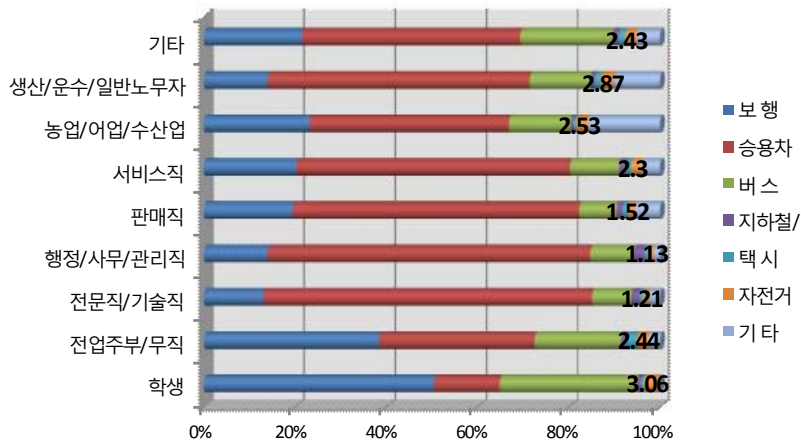
구 분	보 행	승용차	버스	지하철/철도	택시	자전거	기 타	합계
학생	50.43	14.45	29.94	1.02	0.72	3.06	0.38	100.0
전업주부/무직	38.48	34.09	18.92	1.20	2.36	2.44	2.52	100.0
전문직/기술직	13.06	72.08	8.58	1.91	0.80	1.21	2.37	100.0
행정/사무/관리직	13.97	70.77	9.48	2.45	0.78	1.13	1.42	100.0
판매직	19.42	62.94	8.09	1.43	1.13	1.52	5.48	100.0
서비스직	20.31	59.97	10.78	1.35	1.31	2.30	3.98	100.0
농업/어업/수산업	23.08	43.80	13.55	0.65	0.64	2.53	15.74	100.0
생산/운수/일반노무자	14.03	57.41	13.32	0.99	1.32	2.87	10.06	100.0
기타	21.49	47.87	20.15	1.52	1.43	2.43	5.11	100.0

자료: 1) 수도권교통본부(2007) 자료 재정리

2) 한국교통연구원(2007) 자료 중, 『제4권 광역권 여객통행실태조사』 자료 재정리

3) 한국교통연구원(2010) 자료 중 『제5권 수송실적 및 수단분담구조(울) 조사』 자료를 시·도 단위로 재정리

[그림 2-13] 직업별 자전거 수단분담률 비교



- 2010년에 통계청에서 실시한 『인구주택총조사』에서 표본조사로 시행되고 있는 통근·통학목적의 수단분담률을 정리하여 제시하면 다음과 같음
- 통근·통학목적의 수단분담률은 승용차, 도보, 버스 순으로 나타났으며 지역에 따라 버스보다 도보통행이 더 많이 나타남

<표 2-10> 통근·통학목적의 자전거 수단분담율(2010년)

(단위: 천 통행)

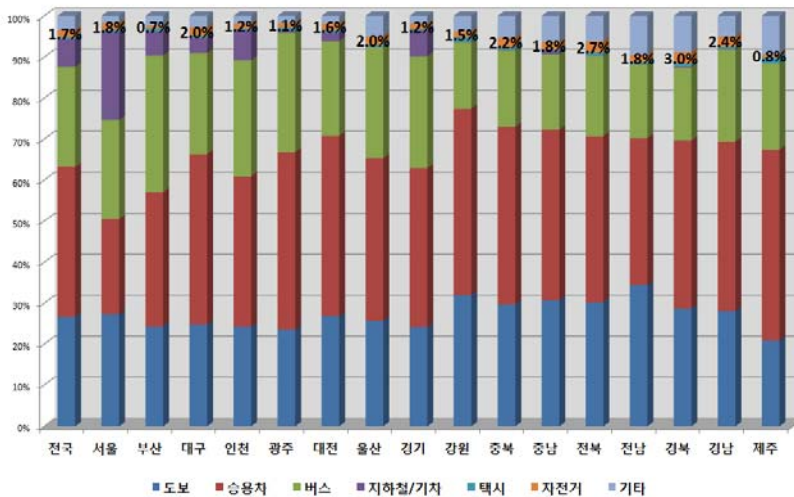
지역	단일수단								복합수단
	소계	도보	승용차	버스	지하철/기차	택시	자전거	기타	
전국	26,528 100%	7,084 27.6%	9,690 36.5%	6,449 24.3%	1,790 6.7%	150 0.6%	441 1.7%	924 3.5%	1,970
서울	5,166 100%	1,410 27%	1,200 23%	1,245 24%	1,108 21%	30 1%	90 2%	84 2%	745
부산	1,762 100%	427 24%	578 33%	588 33%	103 6%	14 1%	12 1%	41 2%	150
대구	1,317 100%	325 25%	549 42%	325 25%	49 4%	8 1%	27 2%	36 3%	73
인천	1,444 100%	350 24%	529 37%	409 28%	105 7%	6 0%	17 1%	27 2%	126
광주	825 100%	194 24%	357 43%	240 29%	5 1%	5 1%	9 1%	14 2%	28
대전	832 100%	223 27%	366 44%	192 23%	17 2%	6 1%	14 2%	15 2%	39
울산	609 100%	156 26%	242 40%	165 27%	0 0%	4 1%	12 2%	30 5%	23
경기	6,057 100%	1,459 24%	2,351 39%	1,654 27%	383 6%	19 0%	71 1%	119 2%	580
강원	820 100%	261 32%	374 46%	132 16%	1 0%	9 1%	12 1%	31 4%	20
충북	869 100%	258 30%	376 43%	163 19%	1 0%	7 1%	19 2%	46 5%	20
충남	1,204 100%	370 31%	500 42%	223 18%	9 1%	5 0%	22 2%	76 6%	31
전북	1,011 100%	305 30%	409 40%	198 20%	1 0%	8 1%	28 3%	62 6%	20
전남	1,011 100%	348 34%	363 36%	181 18%	1 0%	6 1%	18 2%	96 9%	19
경북	1,496 100%	429 29%	613 41%	266 18%	4 0%	9 1%	44 3%	131 9%	34
경남	1,777 100%	499 28%	734 41%	398 22%	4 0%	10 1%	43 2%	88 5%	54
제주	327 100%	68 21%	152 47%	69 21%	0 0%	5 2%	3 1%	30 9%	8

자료: 통계청(2010), 『2010 인구주택총조사』

- 2010년 기준의 『인구주택총조사』 자료를 바탕으로 산출된 통근·통학목적 자전거의 수단분담률은 1.7%로 나타나 2009년을 기준으로 도출된 국가교통 DB 자료와 동일하게 분석되었음

- 시도별 통근·통학목적의 수단분담률 역시 경북(3.0%)과 전북(2.7%)이 가장 높게 나타나 2009년을 기준으로 도출된 국가교통 DB 자료와 비슷한 것으로 나타남

[그림 2-14] 시도별 통근·통학목적의 자전거 수단분담률 비교

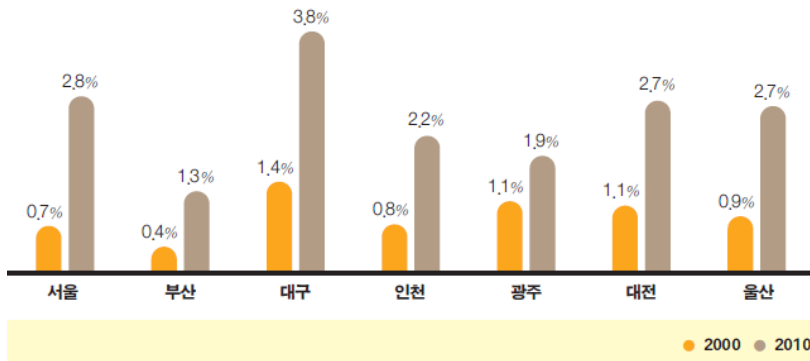


□ 자전거 수단분담률의 변화(10년간)

- 앞서 설명한 바와 같이 우리나라의 자전거 수단분담률은 2005년에 1.2%였으나, 2009년에 약 1.7%로 증가한 것으로 파악되고 있음(국가교통 DB 센터 자료)
 - 2010년에 전국을 대상으로 대규모 가구통행실태조사가 시행되었으므로 2011년 현재, 국가교통 DB센터에서 집계중인 결과가 집계되면, 보다 현실적인 자전거 수단분담률 지표를 얻을 수 있을 것으로 판단됨
- 『2010년 전국가구통행실태조사』 결과를 토대로 서울, 부산, 대구, 인천, 광주, 대전, 울산의 7대 광역권을 중심으로 표본을 분석한 결과 자전거통행은 꾸준히 증가 추세에 있음

- 7대 광역권의 2010년 자전거분담률은 2.5%로 택시분담률의 2배 정도 수준에 이르고 있음
- 최근 자전거교통 시설투자확대에 따른 자전거 교통환경 개선(2009년까지 특별광역시 자전거교통관련 사업비 3,200억원 투자), 승용차 및 대중교통의 지체시간증가, 자전거의 생활속 스포츠 인식에 따른 이용자가 꾸준히 증가추세에 있음
- 10년 전에 비해 자전거분담률은 최대 4배까지 증가(서울 0.7%→2.8%)하는 것으로 분석됨

[그림 2-15] 7대 광역권의 자전거 수단분담률 변화(2010년-2000년)



- 경제활동이 많고 승용차를 살 수 있는 경제력을 갖춘 30대 ~ 50대에서는 승용차의 수단분담률이 다른 연령대에 비해 높게 나타남
 - 또한 자전거의 수단분담률이 높은 연령대는 10대로 앞서 목적통행별 수단분담률에서 학원, 등교 통행의 자전거 수단분담률이 높게 나타났던 데서 알 수 있듯이 자전거 이용자 중에 상당수가 학생층임을 확인할 수 있음
- 자전거 이용률은 꾸준히 증가하는 추세를 보이고 있으나, 승용승합의 이용률은 2006년에 비해 변화가 거의 없는 것으로 분석됨

<표 2-11> 7대 광역권의 연령대별 수단분담률 변화(2010년-2000년)

(단위: %)

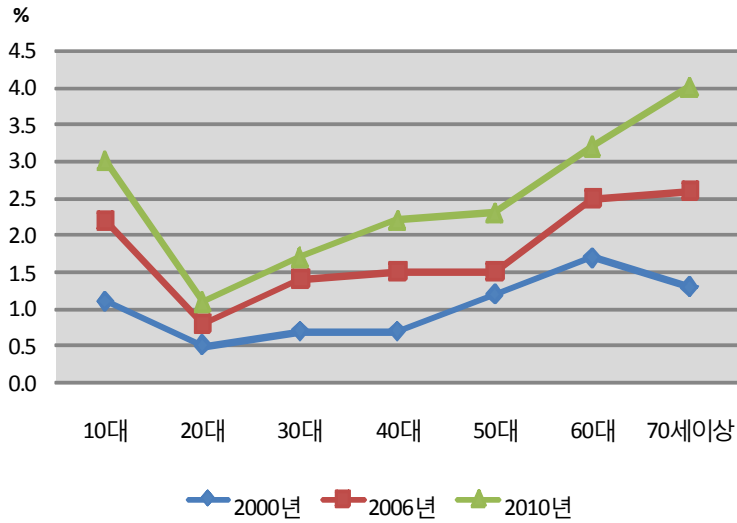
		9세 이하	10대	20대	30대	40대	50대	60대	70세 이상
2000년	도보	79.3	54.5	10	13.5	14.3	16.8	24.9	47
	승용승합	5.4	4.1	16.6	46.3	46.7	35.4	19.8	7.6
	노선버스	4.4	26.3	43.3	19.6	19.1	26	33.1	26.6
	비노선버스	9.5	7.2	3.6	2.6	2.5	2.5	1.7	5.8
	철도	0.4	6.1	22.5	10.5	9.2	10.8	12.2	7.1
	택시	0.2	0.3	2.4	3.4	3	2.8	3.2	3.3
	오토바이	0	0.1	0.5	1.3	1.6	2	1.9	0.7
	자전거	0.4	1.1	0.5	0.7	0.7	1.2	1.7	1.3
	기타	0.5	0.3	0.6	2.2	2.8	2.4	1.6	0.7
	전체	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
2006년	도보	77.7	58.9	13.3	18	19.6	20.9	26.5	37.8
	승용승합	6.9	6.1	17.1	43	48.7	39.5	24.4	12.2
	노선버스	2.2	18.3	37.9	17.4	14.8	20.1	25.3	24.7
	비노선버스	11.8	10	4.1	1.6	1.7	1.8	1.3	1.5
	철도	0.3	4	24.2	14	8.4	10	13.9	15.2
	택시	0.2	0.3	1.7	2.3	1.9	2.2	2.3	3.1
	오토바이	0.1	0.1	0.6	1.1	1.5	1.7	2.1	1.9
	자전거	0.9	2.2	0.8	1.4	1.5	1.5	2.5	2.6
	기타	0.1	0.1	0.4	1.3	1.9	2.4	1.7	0.9
	전체	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
2010년	도보	76.3	58.6	11.9	17.8	21.1	23.7	30	41.3
	승용승합	17.4	12.2	17.9	42.9	48.2	40.6	25.7	13.8
	노선버스	1.9	18.9	35.6	15.9	12.7	16.2	20	19.6
	비노선버스	2.9	2.6	2.2	1.1	1.1	1.2	1	1
	철도	0.3	4.4	28.8	16.4	9.3	9.5	14.6	16.3
	택시	0.2	0.2	1.2	1.8	1.3	1.4	1.5	1.9
	오토바이	0	0	0.8	1	1.4	1.7	1.7	1.4
	자전거	1	3	1.1	1.7	2.2	2.3	3.2	4
	기타	0	0	0.3	1.5	2.7	3.3	2.2	0.7
	전체	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

주: 1) 노선버스: 시내버스, 시외/고속버스

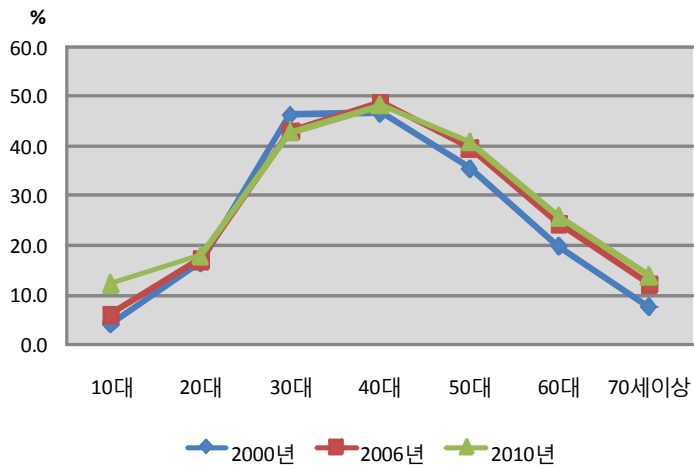
2) 비노선버스: 전세버스, 통근통학버스 등

자료: 한국교통연구원(2011) 참조

[그림 2-16] 7대 광역권의 연령대별 자전거 부담율 변화



[그림 2-17] 7대 광역권의 연령대별 승용/승합 부담률 변화



- 출근통행의 수단 부담률을 살펴보면 승용승합과 철도의 이용률은 꾸준히 증가한 반면 시내버스의 이용률은 감소하는 것으로 나타남

- 자전거 부담율 역시 2000년 대비 2010년에 큰 폭으로 증가한 것을 알 수 있는데, 자전거 부담율은 2000년에 0.9%였으나, 2006년에 1.5%, 그리고 2010년에 2.5% 수준으로 나타나고 있음

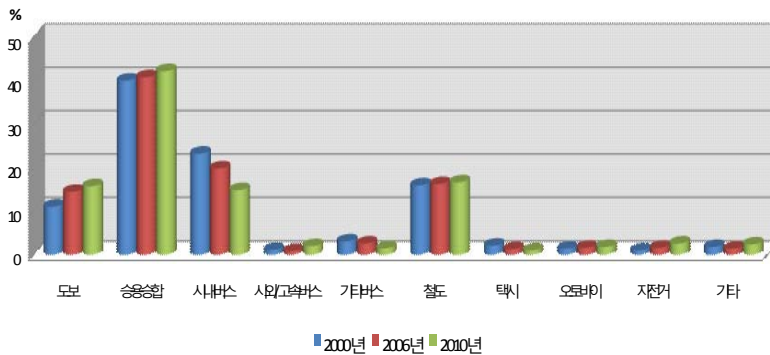
<표 2-12> 7대 광역권의 출근통행의 수단분담률 변화(2010년-2000년)

(단위: %)

연도	도보	승용 승합	시내 버스	시외/ 고속 버스	기타 버스	철도	택시	오토 바이	자전거	기타
2000년	11	40	23.2	1	3	15.9	2	1.3	0.9	1.7
2006년	14.4	40.8	19.8	0.8	2.5	16.2	1.2	1.5	1.5	1.3
2010년	15.7	42.2	14.8	1.9	1.4	16.6	0.9	1.7	2.5	2.3

자료: 한국교통연구원(2011) 참조

[그림 2-18] 출근통행의 수단분담률 변화



- 수단별 평균 통행시간의 변화를 살펴보면 전반적으로 2006년에 비해 2010년의 통행시간이 다소 증가하는 것으로 나타났으며 자전거의 통행 시간은 타 수단에 비해 증가폭이 큰 것으로 나타남

<표 2-13> 수단별 통행시간의 변화

(단위: 분)

연도	도보	승용 승합	시내 버스	시외/고속 버스	철도	택시	오토바이	자전거	평균
2000년	17	40.9	34.2	64.1	47.1	29.8	21.8	20.5	33.1
2006년	16.5	34.5	34.3	69.6	45.9	24.7	20.2	20.3	30.2
2010년	19.4	35.5	36.3	57.5	49.5	25.9	21.9	24.5	32.5

자료: 한국교통연구원(2011) 참조

3. 자전거 교통사고현황

□ 자전거 교통사고 발생건수와 사망자수

- 2010년을 기준으로 자전거 교통사고는 총 11,311건이 발생하였으며, 사망자수는 303명으로 치사율 2.7%에 달함
 - － 총 사고건수 중 자전거 사고 점유율이 가장 높은 지역은 대구광역시로 8.0%로 나타났으며, 다음으로 서울(6.9%), 대전(5.8%) 순으로 나타남
- 자전거 사고 치사율은 충남이 5.5%로 가장 높은 지역으로 분석되었으며, 대구시의 치사율(1.12%)이 가장 낮은 것으로 나타남

<표 2-14> 자전거 교통사고 현황(2010년)

구분	발생건수			사망자			치사율(%)	
	자전거	전체	점유율(%)	자전거	전체	점유율(%)	자전거	전체
전 국	11,311	224,878	5.03	303	5,505	5.50	2.68	2.45
서울	2,852	41,662	6.85	34	429	7.93	1.19	1.03
부산	510	13,847	3.68	20	244	8.20	3.92	1.76
대구	1,164	14,600	7.97	13	187	6.95	1.12	1.28
인천	465	10,305	4.51	13	212	6.13	2.80	2.06
광주	340	8,894	3.82	9	126	7.14	2.65	1.42
대전	341	5,870	5.81	11	109	10.09	3.23	1.86
울산	211	5,067	4.16	5	102	4.90	2.37	2.01
경기	1,647	43,963	3.75	47	1,002	4.69	2.85	2.28
강원	352	9,026	3.90	13	267	4.87	3.69	2.96
충북	433	8,571	5.05	14	262	5.34	3.23	3.06
충남	344	9,282	3.71	19	501	3.79	5.52	5.40
전북	570	10,453	5.45	31	417	7.43	5.44	3.99
전남	364	10,949	3.32	15	435	3.45	4.12	3.97
경북	956	16,498	5.79	34	624	5.45	3.56	3.78
경남	652	14,274	4.57	20	487	4.11	3.07	3.41
제주	110	3,617	3.04	5	101	4.95	4.55	2.79

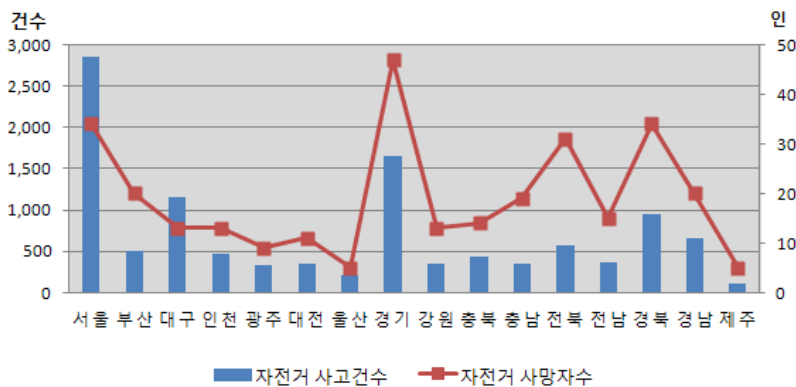
주: 1) 점유율 = (자전거사고)/(전체사고) × 100

2) 치사율 = (사망자수)/(사고 발생건수) × 100

3) 자전거 사고의 경우 모든 당사자에 대한 통계수치임

자료: 도로교통공단(2011) 참조

[그림 2-19] 시도별 자전거 교통사고 비교



<표 2-15> 인구 10만명당 시·도별 자전거 교통사고 현황(2010년)

구분	인구	자전거교통사고		인구10만명당 자전거교통사고	
		발생건수	사망자수	발생건수	사망자수
전국	51,434,583	11,311	303	22.0	0.6
서울	10,575,447	2,852	34	27.0	0.3
부산	3,600,381	510	20	14.2	0.6
대구	2,532,077	1,164	13	46.0	0.5
인천	2,808,288	465	13	16.6	0.5
광주	1,467,996	340	9	23.2	0.6
대전	1,518,540	341	11	22.5	0.7
울산	1,142,341	211	5	18.5	0.4
경기	12,071,884	1,647	47	13.6	0.4
강원	1,543,555	352	13	22.8	0.8
충북	1,573,981	433	14	27.5	0.9
충남	2,118,267	344	19	16.2	0.9
전북	1,889,115	570	31	30.2	1.6
전남	1,940,455	364	15	18.8	0.8
경북	2,726,815	956	34	35.1	1.2
경남	3,348,254	652	20	19.5	0.6
제주	577,187	110	5	19.1	0.9

주: 주민등록인구와 외국인 등록인구를 합산하여 산출한 결과임

자료: 1) 국가통계포털, <http://www.kosis.kr/>

2) 도로교통공단 교통분석시스템(2009), <http://taas.koroad.or.kr/>

- 시도별 상대 비교를 위해 인구 10만명 당 자전거 교통사고 발생건수 및 사망자수를 살펴보면 자전거 안전이 가장 열악한 지자체는 대구광역시로 10만명당 46.0건의 자전거 사고가 발생하는 것으로 분석되었음
 - － 전국 평균인 22.0건/10만명을 초과하는 지역은 충북, 전북, 경북 등 모두 8개 시·도로 나타남
- 인구 10만명 당 자전거교통사고 사망자수 지표를 기준으로 보면 자전거 안전이 가장 열악한 지역은 전북으로 10만명당 1.6명이 사망한 것으로 분석됨
 - － 이 역시 전국 평균인 0.6명/10만명을 초과하는 지역은 전북, 경북, 충남, 광주 등 으로 자전거 분담률이 높을수록 교통사고 발생률도 높아지는 추세

- 2000년 이후 전체 자전거 교통사고 추이를 살펴보면, 전체 교통사고 발생건수는 연평균 2.5% 감소하고 있으나, 자전거 교통사고 발생건수는 연평균 5.9% 증가한 것으로 분석되었음
- － 전체 교통사고에 대한 자전거 교통사고의 점유율 추세 또한 꾸준히 증가하여 2000년 2.2%에서 2010년 5.0%로 증가함

<표 2-16> 자전거 교통사고의 연도별 추이

구 분	발생건수(건)			사망자수(인)			치사율	
	자전거	전체	점유율(%)	자전거	전체	점유율(%)	자전거	전체
2000	6,352	290,481	2.2	324	10,236	3.2	5.1	3.5
2001	6,219	260,579	2.4	299	8,097	3.7	4.8	3.1
2002	5,546	231,026	2.4	253	7,222	3.5	4.6	3.1
2003	6,005	240,832	2.5	253	7,212	3.5	4.2	3.0
2004	6,719	220,755	3.0	260	6,563	4.0	3.9	3.0
2005	7,940	214,171	3.7	303	6,376	4.8	3.8	3.0
2006	7,922	213,745	3.7	294	6,327	4.6	3.7	3.0
2007	8,721	211,662	4.1	304	6,166	4.9	3.5	2.9
2008	10,848	215,822	5.0	313	5,870	5.3	2.9	2.7
2009	12,532	231,990	5.4	337	5,838	5.8	2.7	2.5
2010	11,311	224,878	5.0	303	5,505	5.5	2.7	2.4
연평균 증가율 (%)	5.9	-2.5		-0.7	-6.0			

주: 1) 점유율 = (자전거사고)/(전체사고) × 100

2) 치사율 = (사망자수)/(사고 발생건수) × 100

자료: 도로교통공단(2011) 참조

□ 유형별 자전거 교통사고

- 자전거 사고를 유형별로 살펴보면 차대자전거 사고가 10,665건으로 전체 자전거 사고의 94.3%를 차지
- － 자전거 사망자수에 있어서도 전체 자전거 사망자 303명 중 95.0%인 288명이 차대자전거 사고로 인해 사망하는 것으로 나타나, 대부분의 자전거 사고가 차량과의 충돌 혹은 추돌로 발생하는 것으로 분석됨

<표 2-17> 사고유형별 자전거 교통사고 현황(2010년)

(단위: 건,인,%)

구 분		발생건수		사망자수			
		건수	구성비	인수	구성비	치사율	
총 계		11,311	100	303	100	2.7	
자전거 대 사람	소 계	521	4.6	4	1.3	0.8	
	횡단중	94	0.8	1	0.3	1.1	
	차도 통행중	55	0.5	2	0.7	3.6	
	길가장자리구역 통행중	34	0.3	1	0.3	2.9	
	보도 통행중	93	0.8	0	0.0	0.0	
	기 타	245	2.2	0	0.0	0.0	
차대 자전거	소 계	10,665	94.3	288	95.0	2.7	
	정면 충돌	447	4.0	11	3.6	2.5	
	측면직각 충돌	6,552	57.9	165	54.5	2.5	
	추돌	진행중	872	7.7	47	15.5	5.4
		주정차중	188	1.7	5	1.7	2.7
	기 타	2,606	23.0	60	19.8	2.3	
자전거 단독	소 계	125	1.1	11	3.6	8.8	
	공작물 충돌	추 락	3	0.0	0	0.0	0.0
		기타이탈	2	0.0	0	0.0	0.0
		주차차량 충돌	5	0.0	0	0.0	0.0
	전도/전복	36	0.3	5	1.7	13.9	
	기 타	63	0.6	3	1.0	4.8	
	차대열차	0	0.00	0	0.00	0.00	

주: 치사율 = (사망자수)/(사고 발생건수) × 100

자료: 경찰청(2011), 교통사고통계

□ 도로종류별 자전거 교통사고

- 전체사고 발생건수와 비교해보면 특별광역시도, 시군도 등에서 상대적으로 자전거 사고가 많았던 것으로 분석됨
 - － 도로종류별 자전거 사고는 특별광역시도에서 51.1%가 발생하여 가장 많았으며, 시군도 30.8%, 일반국도 9.2% 순으로 나타남
- 치사율을 비교해 보면 고속국도를 제외하고는 자전거 치사율이 높은 것으로 나타났으며, 특히 일반국도에서 발생하는 자전거 교통사고에 대한 치사율은 전체 평균의 2배 가량 높은 것으로 분석되었음
 - － 따라서 일반국도에 자전거 관련 시설을 구축하여 자전거 이용자들의 안전성을 확보하는 것이 시급할 것으로 사료됨

<표 2-18> 도로종류별 자전거 교통사고 발생건수 및 사망자수(2009년)

(단위: 건, %, 인)

구 분	발생건수				사망자수					
	자전거		전체		자전거			전체		
	건수	구성비	건수	구성비	인	구성비	치사율	인	구성비	치사율
합 계	12,532	100.0	231,990	100.0	337	100.0	2.69	5,838	100.0	2.52
고속국도	1	0.0	3,748	1.6	0	0.0	0.00	397	6.8	10.59
일반국도	1,151	9.2	36,056	15.5	87	25.8	7.56	1,666	28.5	4.62
지방도	876	7.0	20,308	8.8	45	13.4	5.14	911	15.6	4.49
특별광역시도	6,410	51.1	103,145	44.5	111	32.9	1.73	1,449	24.8	1.40
시군도	3,855	30.8	65,467	28.2	89	26.4	2.31	1,374	23.5	2.10
기타	239	1.9	3,266	1.4	5	1.5	2.09	41	0.7	1.26

주: 치사율 = (자전거 사망자수)/(자전거 교통사고 발생건수) × 100

자료: 도로교통공단(2010) 내부자료와 국토해양부(2011) 참조

제3절 자전거 이용실태 및 만족도현황

1. 환경부(2007)의 자전거 보급 및 이용현황조사

□ 조사개요

- 도시규모와 도시형태별로 선정한 20개 도시에 거주하는 15세 이상 주민 1,320명을 대상으로 자전거 보급 및 이용현황에 대해 전화면접조사 실시
- 조사기간
 - － 일반시민 대상 의식조사: 2006년 8월 18일~2006년 8월 25일
 - － 자전거 이용자 대상 의식조사: 2006년 9월 8일~2006년 9월 19일
- 조사대상
 - － 일반시민 대상 의식조사: 만 15세 이상 남녀 1,320명
 - － 자전거 이용자 대상 의식조사: 최근 1년 이내 거주지역에서 자전거 이용 경험이 있는 만 15세 이상 남녀 1,300명

□ 자전거 이용 활성화 방안과 관련된 조사결과

- 자전거 보유자 중 최근 1년 이내 자전거를 탄 경험이 있다고 응답한 비율은 57.3%로 나타남
 - － 자전거의 주 이용수단으로써 레저용인 경우가 47.1%로 가장 많았고, 다음으로 쇼핑, 친교 순이었으며, 출퇴근은 6.5%
- 최근 1년 이내 자전거를 이용한 경험이 있다고 응답한 사람들 중 73.2%는 자전거와 관련된 시설개선이 필요하다고 응답함
 - － 자전거 도로 실태와 관련하여서는 교통사고 위험이 있거나 도로가 끊어져 있다는 불만이 가장 컸음
 - － 보도턱을 낮추고(33.5%) 기존 자전거 도로의 관리, 진입안내표지 정비순으로 정비를 해달라는 요청이 많았음
 - － 또한 자전거 교통사고 예방을 위해서는 응답자의 68.3%가 자전거 전용도로를 확대할 필요가 있다고 응답함
- 도시내 자전거 이용에 대한 전반적인 만족도는 5점 만점에 2.42점으로 낮은 수준으로 나타남
 - － 불만족한 이유는 전용도로 부족, 자전거 도로의 연결성 부족, 도로폭 협소, 노면 요청, 주차시설 부족 등을 들고 있음
- 최근 1년 이내 자전거를 이용한 경험이 없는 사람들 중 42.9%는 자전거 전용도로가 생기면 자전거를 탈 의향이 있는 것으로 응답함

2. 국토연구원(2007)의 이용 만족도조사

□ 조사개요

- 수도권 및 신도시에 거주하는 만 13세 이상 주민 730명을 대상으로 자전

거 이용행태, 이용 만족도, 개선사항에 관해 질문

- 조사는 수도권 및 송파, 분당, 일산, 부천, 평촌 등 신도시를 중심으로 실시

○ 조사대상

- 자전거 이용실태 및 만족도 조사: 자전거 이용자 470명과 비이용자 260명
- 전문가 의견조사: 각 지자체의 공무원, 학계 및 연구계 전문가 대상

□ 자전거 이용 활성화 방안과 관련된 조사결과

○ 자전거 주 이용수단은 레저용이 41%로 가장 많았고, 다음으로는 통근 통학용으로 나타났음

- 자전거 이용 주 목적은 건강 증진을 위하여 이용한다는 응답이 60%로 가장 많았음

○ 자전거 이용 여건에 대한 만족도는 51%의 사람들이 불만족한다고 응답

- 자전거 이용시 발생하는 문제점으로는 자전거 도로 미설치, 연결성 부족, 도로의 열악한 상태 등의 자전거 도로의 미흡이 가장 심각하다고 응답하였음
- 다음으로는 법·보험제도나 사전 안전교육제도 등의 안전성 확보를 위한 제도장치 미흡을 꼽았음

3. 행정안전부(2010)의 이용현황조사

□ 조사개요

- 일반국민의 자전거 이용 실태를 파악하고, 『국가자전거도로 기본계획』에 대한 여론을 수렴하기 위하여 『국가자전거도로 기본계획』 중 실시

□ 자전거 이용 활성화 방안과 관련된 조사결과

- 가구 내 자전거를 보유하고 있다고 응답한 비율이 77.1%로 가구 당 평균 자전거 보유대수는 1.5대
 - － 자전거 이용목적은 주로 레저/스포츠와 같은 여가로 이용하는 비율이 가장 높았고, 그 다음으로 쇼핑, 친교, 출퇴근 순으로 나타났음
- 자전거 이용시 가장 불편한 점으로는 자전거 전용도로의 미비(32.9%)라고 응답한 비율이 가장 높았음
 - － 다음으로 자전거 도난(22.7%), 주차 및 보관시설 부족(15.6%) 순
- 국가자전거도로를 인지하고 있는 비율은 72.0%로 상당히 높았고, 국가자전거도로의 필요성에 대해서는 67.1%가 필요하다고 응답함
 - － 이 중에서 매우 필요하다는 응답율이 21.1%이고, 필요한 편이라고 응답한 비율이 46.0%임
- 국가자전거도로를 이용할 의향이 있다고 응답한 응답자는 67.4%로 이 역시 상당히 높았음
 - － 반면 전혀 필요없다는 응답은 4.2%이고, 별로 필요없다는 응답은 6.2%로 나타났음

[그림 2-20] 국가자전거도로의 필요도와 이용의향



4. 국토해양부(2011)의 이용 만족도조사

□ 조사개요

- 지역 주민을 대상으로 한 자전거 이용자 만족도 분석 및 분야별 세부항목별 평가를 통한 개선 우선순위 도출을 목적으로 함
- 운전자 설문조사 조사대상과 조사기간
 - － 조사대상: 대도시(서울시 100부, 대구광역시 60부), 중도시(전주시 40부, 천안시 40부), 소도시(상주 30부, 원주 30부)
 - － 조사기간: 2011년 3월 7일 ~ 2011년 3월 20일
- 지자체 담당자 설문조사 조사대상과 조사기간
 - － 조사대상: 전국 시군구 지자체 담당 공무원
 - － 조사기간: 2011년 1월 27일 ~ 2011년 2월 27일

□ 자전거 이용 활성화 방안과 관련된 조사결과

- 도시 규모별 자전거 만족도 평가 결과 지자체 전반에 대한 자전거 만족도는 소도시, 중도시, 대도시 순으로 높은 것으로 평가됨
 - － 이면도로 및 통학로의 자전거 만족도는 소도시, 대도시, 중도시 순으로 높은 것으로 평가됨

<표 2-19> 도시규모별 자전거 만족도 평가 결과

구 분		대도시	중도시	소도시
표본수	개 수	160	108	63
	백분율	48.3%	32.6%	19.0%
지자체	평 균	4.194	4.889	5.841
	표준편차	2.213	2.481	2.496
이면도로	평 균	4.250	4.093	4.746
	표준편차	1.968	1.931	2.546
통학로	평 균	4.162	4.157	4.825
	표준편차	1.805	2.001	2.359

자료: 국토해양부(2011) 참조

- 도시규모별 세부항목별 개선우선순위를 평가한 결과 대중교통연계 분야에 대한 만족도가 가장 낮은 것으로 평가되었으며 대도시, 중도시의 경우 대중교통연계 분야의 개선우선순위가 가장 높은 것으로 나타남
- － 소도시의 경우는 편의시설 분야의 개선우선순위가 가장 높게 나타났음

<표 2-20> 세부항목별 개선우선순위 및 만족도

구분	기초시설		편의시설		안내시설		운영관리		대중교통 연계		문화·홍보	
	개선 우선 순위	만 족 도	개선 우선 순위	만 족 도	개선 우선 순위	만 족 도	개선 우선 순위	만 족 도	개선 우선 순위	만 족 도	개선 우선 순위	만 족 도
대도시	4	4.3	2	4.1	6	4.6	3	4.1	1	3.6	5	4.3
중도시	6	4.6	5	3.8	3	4.0	2	4.1	1	3.7	4	4.23
소도시	4	4.4	1	3.7	6	4.2	2	3.7	3	3.4	5	4.13

자료: 국토해양부(2011) 참조

- 자전거 세부항목에 대한 평가 결과 개선이 필요한 분야별 우선순위는 1. 대중교통 연계, 2. 운영관리, 3. 편의시설, 4. 기초시설, 5. 문화 및 홍보, 6. 안내시설 분야로 평가되었음
- － 자전거 만족도를 향상시키기 위해서 가장 시급한 과제는 대중교통 수단과의 연계와 파손되거나 노후한 자전거 도로의 관리 문제임

<표 2-21> 자전거 만족도 세부 평가항목의 영향력이 높은 항목

구분	평가항목 중 영향력이 높은 항목
전체	1. 자전거 탑재가 가능한 대중교통수단(시내외 버스, 전철, 기차 등) 증대 2. 파손되거나 노후한 자전거도로의 관리
대도시	1. 자전거 탑재가 가능한 대중교통수단(시내외 버스, 전철, 기차 등) 증대 2. 차량운전자의 자전거 운전자 배려 2. 파손되거나 노후한 자전거도로의 관리
중도시	1. 차량 및 보행자와의 완전한 분리 2. 자전거 도로상의 장애물(간판, 진열대 등) 철거 3. 버스 정류소/터미널 및 전철역/기차역에 자전거 주차장 및 서비스센터 설치
소도시	1. 자전거도로의 연속성 확보(단절구간 연결) 2. 자전거 수리센터 설치 확대 3. 자전거 도로상의 불법 주정차 단속

자료: 국토해양부(2011) 재정리

□ 지자체 담당자 주요 조사결과

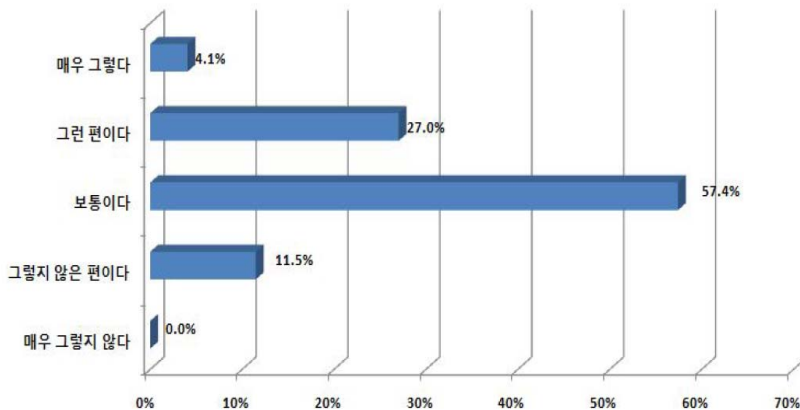
- 지자체의 비동력·무탄소 교통수단 관련계획 추진 정도는 5점 만점에 3.2점으로 보통 수준으로 분석됨

<표 2-22> 비동력·무탄소 교통수단 관련계획 추진 정도

구분	매우 그렇다	그런 편이다	보통이다	그렇지 않은 편이다	매우 그렇지 않다	합계	평균 (표준편차)
응답	6	40	85	17	0	148	3.2 (0.7)
	4.1%	27.0%	57.4%	11.5%	0.0%	100.0%	

자료: 국토해양부(2011) 참조

[그림 2-21] 비동력·무탄소 교통수단 관련계획 추진 정도



- 지자체의 자전거 관련계획 추진이 잘 안되고 있다고 응답한 응답자들의 이유는 재정보조의 어려움이 62.7%로 가장 많았음
 - 다음으로 계획 추진의지 미약, 계획 수립 후 사후관리방안 부재 순으로 응답하였음
- 기타 의견으로는 추진계획의 비현실성(보상비 과다 등), 예산투입 대비 사업효과에 대한 회의, 도로여건상 자전거 도로 설치 불가능, 전담 전문

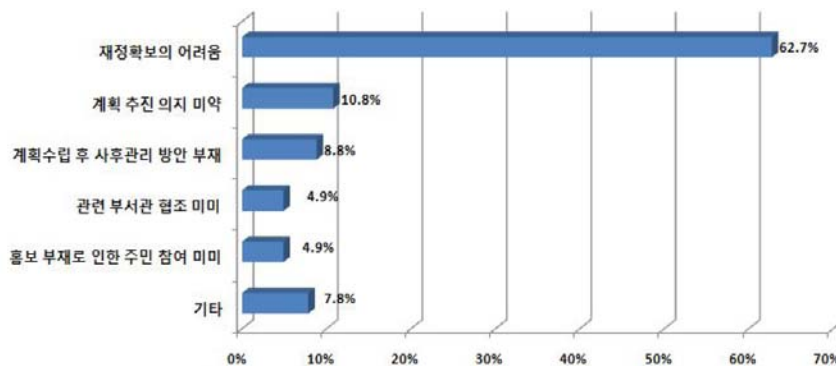
인력 부재, 지형적 원인으로 인한 사업비 과다, 주민들의 참여의식 부족 등이 있었음

<표 2-23> 비동력·무탄소 교통수단 관련계획 추진이 잘 안되는 이유

구분	재정확보의 어려움	계획 추진 의지 미약	계획수립 후 사후관리 방안 부재	관련 부서관 협조 미미	홍보 부재로 인한 주민참여 미미	기타	합계
응답	64	11	9	5	5	8	46
	62.7%	10.8%	8.8%	4.9%	4.9%	7.8%	100.0%

자료: 국토해양부(2011) 참조

[그림 2-22] 비동력·무탄소 교통수단 관련계획 추진이 잘 안되는 이유



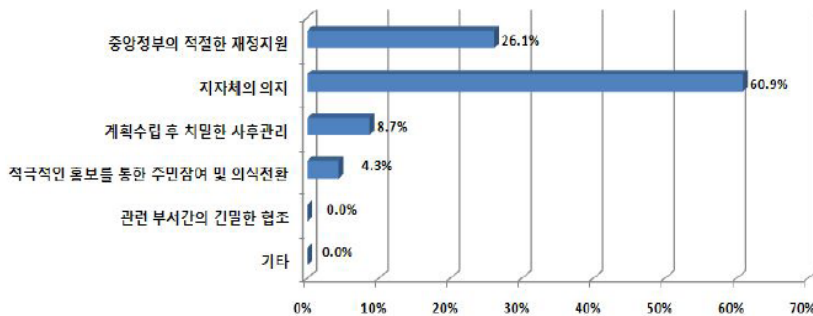
- 지자체의 비동력·무탄소 교통수단 관련계획 추진이 잘 되고 있다고 응답한 응답자들의 이유로는 지자체의 의지가 60.9%로 가장 많았음
- 다음으로 중앙정부의 적절한 재정지원, 계획수립 후 치밀한 사후관리 순으로 나타남

<표 2-24> 비동력·무탄소 교통수단 관련계획 추진이 잘 되는 이유

구분	중앙정부의 적절한 재정지원	지자체의 의지	계획수립 후 치밀한 사후관리	적극적인 홍보를 통한 주민참여 및 의식 전환	관련 부서간의 긴밀한 협조	기타	합계
응답	12 26.1%	28 60.9%	4 8.7%	2 4.3%	0 0.0%	0 0.0%	46 100.0%

자료: 국토해양부(2011) 참조

[그림 2-23] 비동력·무탄소 교통수단 관련계획 추진이 잘 되는 이유

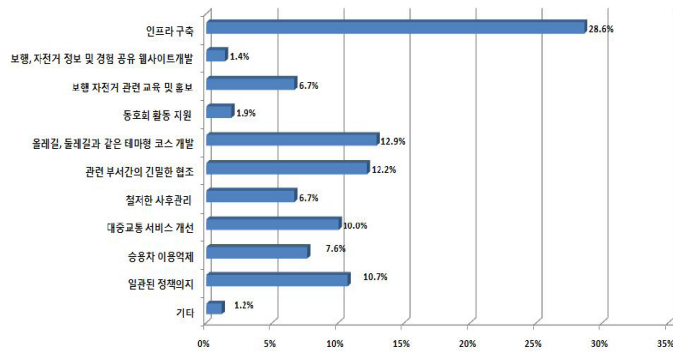


- 지자체 비동력·무탄소 교통수단 활성화 방안으로는 자전거 관련 인프라 구축이 28.6%로 가장 많았음
- 올레길, 둘레길과 같은 테마형 코스 개발이 12.9%, 관련부서간의 긴밀한 협조 12.2%, 일관된 정책의지 10.7%, 대중교통 서비스 개선 10.0% 순으로 나타남

<표 2-25> 비동력·무탄소 교통수단 활성화 방안

구분	응답	구분	응답
인프라 구축	120 28.6%	철저한 사후 관리	28 6.7%
보행, 자전거 관련 정보와 서로의 경험을 공유할 수 있는 웹사이트 개발	6 1.4%	대중교통 서비스개선 (공급확대, 노선개편, 환승센터 설치 등)	42 10.0%
보행 자전거 관련 교육 및 홍보(건강과 관련된 TV프로그램 제작 등)	28 6.7%	승용차 이용억제(혼잡통행료, 도심지 주차억제 등)	32 7.6%
동호회 활동 지원	8 1.9%	일관된 정책의지	45 10.7%
올레길, 둘레길과 같은 테마형 코스 개발	54 12.9%	기타	5 1.2%
관련부서(대중교통, 주차, 보행안전, 자전거 등)간의 긴밀한 협조	51 12.2%		419 100.0%

[그림 2-24] 비동력·무탄소 교통수단 활성화 방안

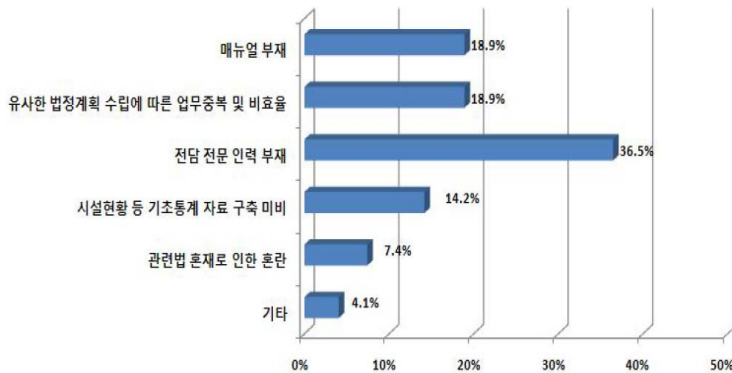


- 지자체 비동력·무탄소 교통수단 관련 업무 추진시 불편한 점으로는 전담전문 인력 부재가 36.5%로 가장 많았으며, 매뉴얼 부재 및 유사한 법정 계획 수립에 따른 업무중복 및 비효율이 18.9%, 시설 현황 등 기초통계 자료구축 미비 14.2% 순으로 나타남

<표 2-26> 비동력·무탄소 교통수단 관련 업무 추진시 불편한 점

구 분	매뉴얼 부재	유사한 법정계획 수립에 따른 업무중복 및 비효율	전담 전문 인력 부재	시설현황 등 기초 통계자료 구축미비	관련법 혼재로 인한 혼란	기타	합계
응답	28	28	54	21	11	6	46
	18.9%	18.9%	36.5%	14.2%	7.4%	4.1%	100.0%

[그림 2-25] 비동력·무탄소 교통수단 관련 업무 추진시 불편한 점

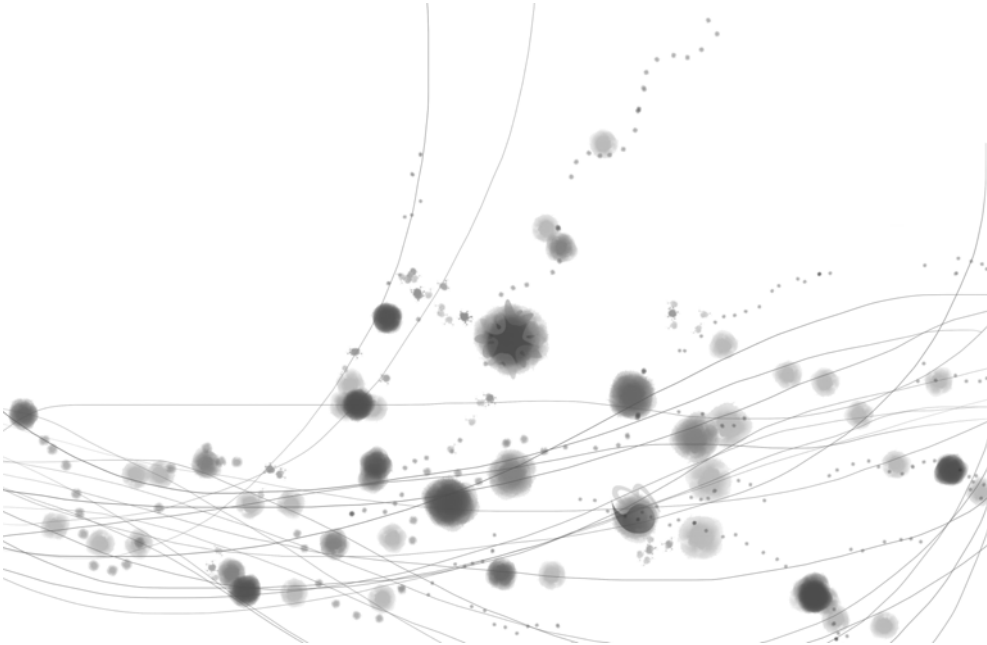


제 3 장

자전거 이용 활성화 사업비 추정

제1절 자전거 이용 활성화 재원지원의 필요성

제2절 소요 사업비



제3장

자전거 이용 활성화 사업비 추정

제1절 자전거 이용 활성화 재원지원의 필요성

1. 저탄소 녹색성장시대의 도래

□ 심각한 기후변화

- 산업혁명 이후 화석연료의 급격한 사용 증가로 인한 온실가스 배출량 급증으로 지구의 평균기온과 평균해수면이 지속적으로 상승
 - － 지난 100년(1906 ~ 2005년) 간 지구의 평균기온은 0.74℃ 상승하였고 평균해수면은 1961년 이후 2003년까지 연평균 1.8mm씩 상승
 - － 북극의 빙하면적은 1978년 이후 10년마다 2.7%씩, 여름에는 7.4%씩 감소
- 지구온난화는 가뭄, 홍수, 열파, 폭설의 기상재해는 물론 생태계 파괴 등의 환경위기 초래

□ 에너지 및 자원위기 직면

- 기존의 요소투입 위주의 경제성장이 환경적·경제적 측면에서 한계에 도달하였음을 인식
 - － 탄소 의존형 경제 패러다임에서 탈피하여 녹색기술 및 산업을 육성하고 환경규제를 시행하는 등 녹색과 관련된 새로운 성장동력을 발굴할 필요성 대두

- 세계는 지금 선진국을 중심으로 산업의 녹색변화 등 녹색성장모델이 확산되고 있는 추세

□ 국가발전의 패러다임이 저탄소 녹색성장으로 전환

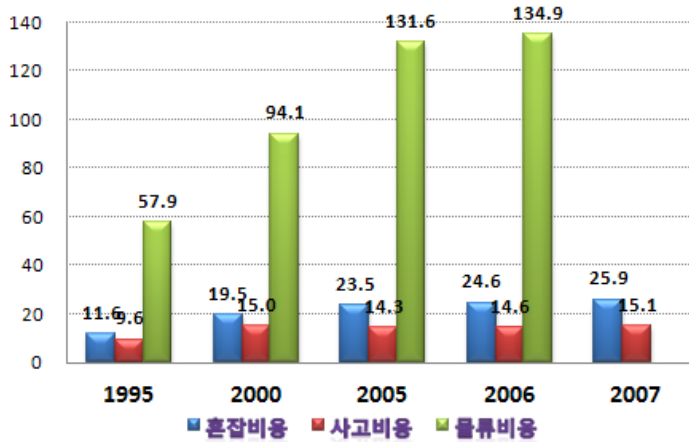
- 2008년 이명박 대통령은 8·15 경축사를 통해 "저탄소 녹색성장"을 대한민국의 새로운 국가 장기발전의 비전으로 선포
 - 저탄소 녹색성장은 "온실가스와 환경오염을 줄이는 지속가능한 성장이며, 녹색기술과 청정에너지로 신성장동력과 일자리를 창출하는 신 국가발전 패러다임"
- 2009년 1월에는 녹색뉴딜사업 추진방안을 발표하였으며, 7월에는 중장기 녹색성장 마스터플랜인 녹색성장 국가전략 및 5개년 계획을 수립

2. 교통정책 패러다임의 변화

□ 도로위주의 적색교통체계로 인한 한계

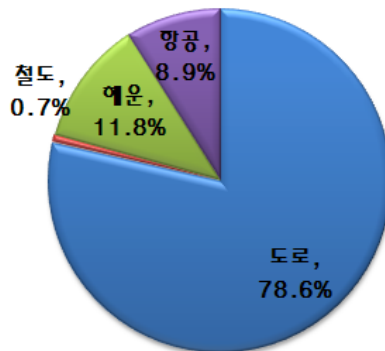
- 소득증대에 따른 자동차 보유대수 급증으로 심각한 환경오염 문제가 발생하고 있으며, 더불어 교통체증에 따른 교통혼잡비용, 교통사고비용, 물류비용은 지속적으로 증가하고 있음
 - 교통사고비용 중 도로에서 발생하는 비용은 2007년을 기준으로 총 교통사고비용의 98.7%를 차지
 - 물류운송체계 역시 도로 화물운송에 편중되어 점차 물류비용도 급증하고 있는 추세

[그림 3-1] 도로부문의 사회경제적 비용 추이



- 최종에너지 소비량을 기준으로 수송부문의 에너지 소비량은 2008년을 기준으로 총 에너지 소비량의 19.6% 차지
 - － 이 중에서 도로부문의 에너지 소비량이 차지하는 비율이 2007년을 기준으로 42.5%를 차지함
- 온실가스 배출량 역시 도로에서 발생하는 배출량이 2007년을 기준으로 교통부문의 총 온실가스 배출량의 78.6%를 차지하고 있음
 - － 교통부문의 온실가스 배출량은 2007년을 기준으로 총 배출량의 19.4%를 차지하고 있으며, 이는 연평균 5.2% 증가추세에 있음

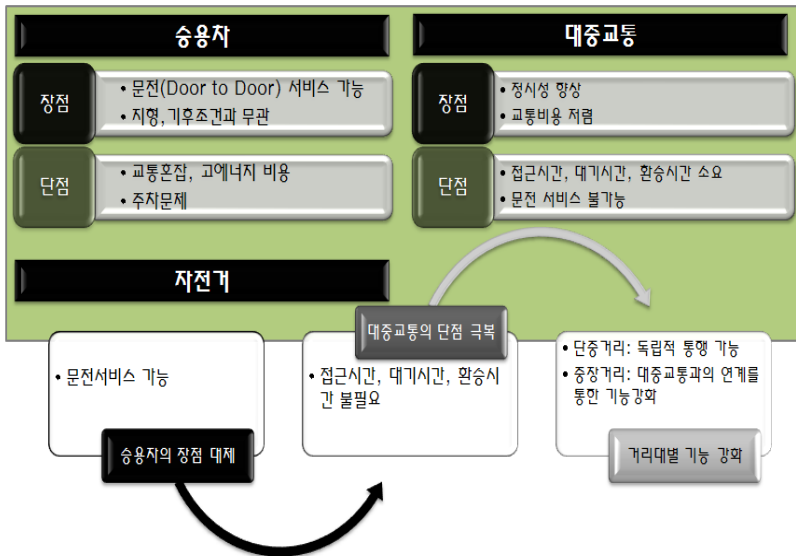
[그림 3-2] 온실가스 배출량 비율



□ 적색교통체계 → 친환경 녹색교통체계로의 패러다임 변화

- 이에 따라서 교통 패러다임 자체가 도로나 자동차 중심에서 철도, 해운, 그린카, 사람 중심의 녹색교통체계로 바뀌고 있음
 - － 사람 중심의 녹색교통체계, 즉 저탄소·무동력 교통체계는 대표적으로 자전거 교통을 들 수 있으며, 보행 수단도 여기에 포함됨
 - － 이러한 시대적 패러다임 변화는 자전거를 하나의 교통수단으로, 도시의 교통혼잡이나 환경문제를 해결하고자 하는 대안으로 인식되고 있음
- 2008년 8·15 경축사에서 저탄소 녹색성장을 선언한 이후, 자전거 정책은 중앙정부의 중점사무로 추진되고 있음
 - － 또한 이명박 대통령은 2009년 신년사에서 전국 곳곳을 자전거길로 연결해 생태문화가 뿌리내리게 하겠다고 선언한 바 있음
- 자전거, 보행과 같은 무공해, 무동력, 저탄소 녹색교통체계의 이용이 활성화되면 국민의 생활편익과 건강증진 및 건전한 여가활동 증가로 삶의 질 향상에도 기여할 수 있는 장점도 있음

[그림 3-3] 자전거 수단의 장점



- 많은 선진국에서는 자전거 이용 활성화를 중요한 국가적 사업으로 인식하고 적극적인 정책을 추진하고 있음
 - － 독일, 프랑스, 네덜란드 등 유럽국가들은 대부분 국가 차원의 자전거 관련 정책 프로그램을 수립하여 추진 중

3. 법제도 및 상위계획과의 정합성 확보

□ 자전거 정책의 제도적 기반 마련

- 이러한 저탄소 녹색성장 기조와 교통정책 패러다임의 변화로 인해 제Ⅱ장 제1절에서 살펴본 바와 같이 1995년에 『자전거 이용 활성화에 관한 법률』이 제정되어 제도적 기틀이 마련
 - － 『저탄소 녹색성장 기본법』과 『지속가능교통물류발전법』 등 상위계획에서도 자전거 수단의 중요성이 부각되어 있음
 - － 특히, 각 지자체는 『자전거 이용 활성화에 관한 법률』에 따라서 5년마다 자전거 이용 활성화 계획을 수립하여 시행해야 함

□ 상위계획 상 자전거 관련계획 수립

- 위의 자전거 정책의 제도적 기반 하에서 제4차 국토종합계획 수정계획(2006 ~ 2020), 국가기간교통망계획(2000 ~ 2019), 대중교통기본계획(2007 ~ 2011) 등에서도 대중교통 및 자전거 네트워크 구축이 명시
 - － 도시규모 및 특성에 맞는 자전거 교통망을 구축하고, 교통 결절점 등에는 자전거와 환승이 용이하도록 인프라 시설을 확충하도록 하고 있음
- 또한 국가교통체계, 환경개선, 에너지 절약, 국민건강증진 등 다양한 관점에서 자전거 이용 활성화를 위한 종합대책 마련
 - － 행정안전부는 2008년에 범정부적 『자전거 이용 활성화 종합대책』을 수립한 바 있음

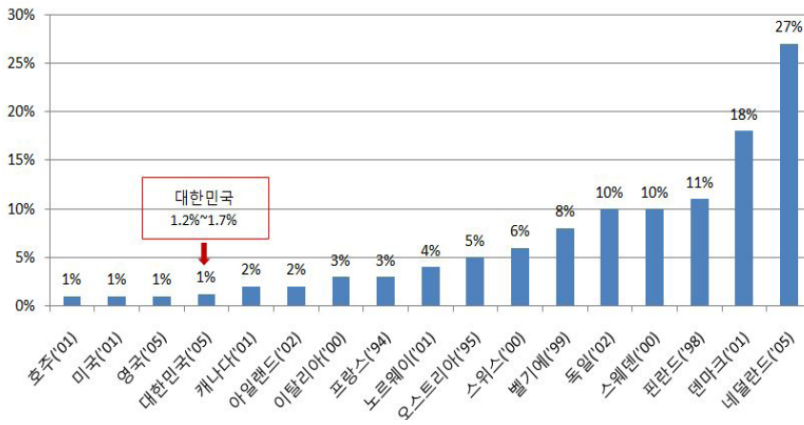
- 대표적으로 자전거와 관련된 계획 및 사업은 국토해양부의 『4대강 자전거길 사업』과 『국도상 자전거도로 기본계획』, 그리고 행정안전부의 『국가자전거도로 기본계획』과 『평화 자전거 누리길 조성사업』 등이 있음
 - － 기 수립된 계획이 차질 없이 진행될 수 있도록 자전거 관련 재정지원 방안이 함께 마련될 필요성이 부각됨

4. 자전거 이용을 저조 및 교통사고 증대

□ 자전거 수단분담율 미미

- 제Ⅱ장 제2절에서 살펴본 바와 같이 우리나라 자전거 수단분담률은 2009년을 기준으로 1.7%로 2005년의 1.2% 대비 0.5% 증가한 것으로 나타났음
 - － 7대 광역권의 경우 자전거 분담율은 2000년에 0.9%였으나, 2006년에 1.5%, 그리고 2010년에 2.5% 수준으로 증가한 것으로 나타나고 있음
 - － 2010년 시행된 『인구주택총조사』에서도 통근·통학목적의 수단분담률이 1.7% 수준인 것으로 나타남
- 이는 1995년에 『자전거 이용 활성화에 관한 법률』이 제정되고, 꾸준히 자전거 관련 정책을 추진하였기 때문이라 판단됨
 - － 그럼에도 불구하고 네덜란드의 27%, 덴마크 18%, 핀란드 11%, 독일 10% 등에 비하면 아직까지 미미한 수준에 머물러 있음
 - － 자전거 수단은 주로 레저/스포츠 목적으로 이용하거나 학원 및 등교 통행에 일부 이용되고 있어 교통수단으로서의 인식도 부족한 상태

[그림 3-4] 자전거 수단분담률의 국제 비교

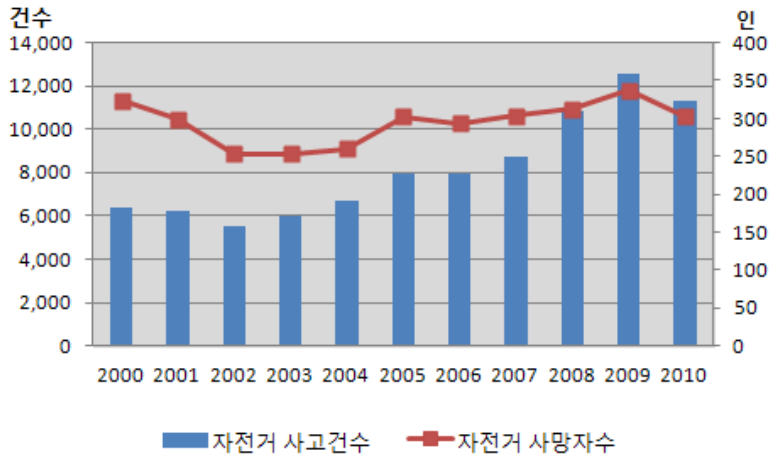


자료: 한국교통연구원(2011) 참조

□ 자전거 교통사고 증가

- 전체 교통사고 발생건수는 연평균 2.5% 감소하고 있으나, 자전거 교통사고 발생건수는 연평균 5.9% 증가
- 또한 제Ⅱ장 제2절에서, 전체 자전거 사망자 303명 중 95.0%인 288명이 차대자전거 사고로 인해 사망하는 것으로 나타났음
 - － 따라서 우리나라의 자전거 사고를 줄이기 위해서는 주변여건을 고려하여 가능한 한 물리적으로 차량과 자전거를 분리하는데 역점을 둬야함
 - － 더불어 차량 운전자가 자전거 이용자를 배려하는 사회적 분위기를 조성하는데 노력을 기울여야함
- 도로종류별 자전거 교통사고에서도 지방에서 관리하는 특별광역시도, 시군도 등에서 상대적으로 자전거 사고가 많이 발생되어 이를 지방사무로만 규정하는 것은 문제가 있음

[그림 3-5] 자전거 교통사고의 연도별 추이



- 2009년 기준 OECD 가입국가의 인구 10만명당 자전거 승차 중 사망자수를 살펴 본 결과 아이슬란드가 가장 적었고, 헝가리가 1.03명으로 가장 많음
 - － 우리나라는 0.68명으로 자료가 파악된 26개국 중 17위를 차지

<표 3-1> OECD 가입국가 자전거 교통사고 비교(2009년)

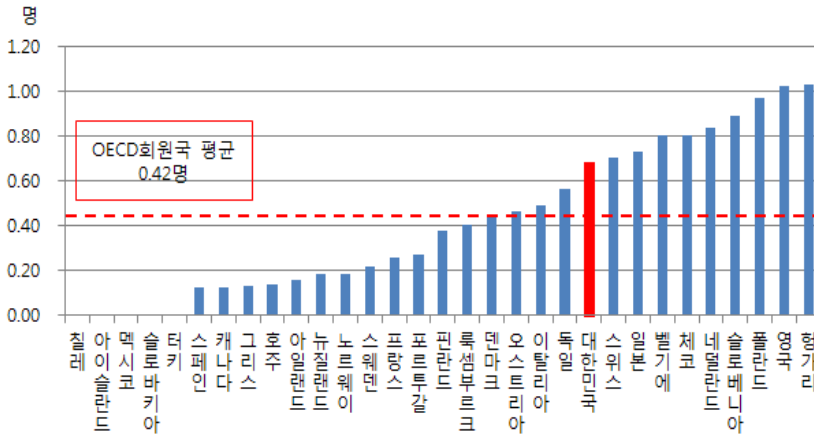
국가	인구 (천명)	자동차대수 (천대)	자전거 사망자수	자동차 1만 대당 자전거 사망자수	인구 10만 명당 자전거 사망자수
호주	22,204	15,674	31	0.02	0.14
오스트리아	8,355	5,571	39	0.07	0.47
벨기에	10,753	6,482	86	0.13	0.80
캐나다	33,720	21,387	42	0.02	0.12
칠레	16,804	2,784	-	-	-
체코	10,468	5,758	84	0.15	0.80
덴마크	5,511	2,799	25	0.09	0.45
핀란드	5,326	3,246	20	0.06	0.38
프랑스	62,469	38,749	162	0.04	0.26
독일	82,002	49,603	462	0.09	0.56
그리스	11,260	7,911	15	0.02	0.13
헝가리	10,031	3,686	103	0.28	1.03
아이슬란드	319	253	-	-	-
아일랜드	4,450	2,468	7	0.03	0.16
이탈리아	60,045	48,637	295	0.06	0.49
일본	127,510	82,925	933	0.11	0.73
룩셈부르크	494	405	2	0.05	0.40
멕시코	107,551	-	-	-	-
네덜란드	16,486	9,249	138	0.15	0.84
뉴질랜드	4,316	3,220	8	0.02	0.19
노르웨이	4,799	3,182	9	0.03	0.19
폴란드	38,167	22,024	371	0.17	0.97
포르투갈	10,638	5,771	29	0.05	0.27
슬로바키아	5,412	1,801	-	-	-
슬로베니아	2,032	1,269	18	0.14	0.89
대한민국	48,747	20,832	333	0.16	0.68
스페인	45,828	30,856	56	0.02	0.12
스웨덴	9,256	5,420	20	0.04	0.22
스위스	7,702	5,274	54	0.10	0.70
터키	71,517	13,765	-	-	-
영국	61,789	35,217	104	0.03	0.17

자료: 도로교통공단(2011), 『OECD회원국 교통사고 비교』

- 우리나라의 인구 10만 명당 자전거 승차중 사망자수 0.68명은 영국(0.17명)의 4.1배, 캐나다(0.12명)의 5.5배 수준

- OECD가입 국가 평균(0.42명)에도 1.6배 이상 많아 자전거 안전이 열악한 국가로 분류됨

[그림 3-6] OECD국가 인구 10만명당 자전거 승차중 사망자수



자료: 도로교통공단(2011), 『OECD회원국 교통사고 비교』

- 행정안전부(2010)에 따르면, 자전거 통행수(백만 자전거통행/일) 대비 사망자수(명/년)지표를 이용하여 국제 비교치를 제시
 - 이에 따르면 우리나라는 하루 100만자전거통행을 기준으로 연간 약 252명이 사망하는 것으로 나타났음
 - 이는 자전거 선진국인 네덜란드의 15.1명과 비교했을 때 16배가 넘는 수치로 우리나라의 자전거 이용자들이 매우 위험한 상황에 놓여 있음을 의미함
- 이러한 위험한 상황을 타개하기 위해서는 차량과 자전거의 물리적 분리 뿐만 아니라, 자전거 운전자의 안전운행 교육과 차량운전자의 자전거 이용자 배려 등 정책적 제도적 개선에도 많은 노력을 기울여야 함

5. 자전거 인프라 구축 중요

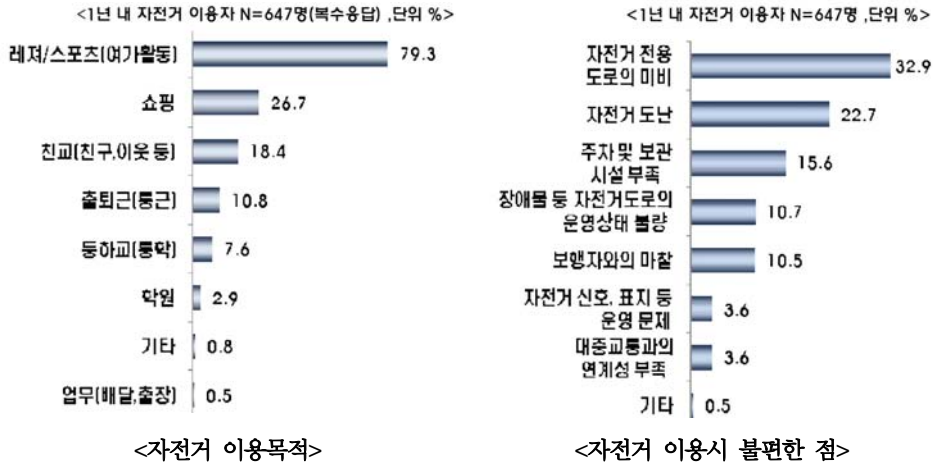
□ 이용이 불편한 자전거 이용시설

- 자전거나 보행 교통수단은 최근까지 자동차 중심의 적색교통체계에 밀려 제대로 된 인프라를 갖추지 못한 경우가 많음
 - － 제Ⅱ장 제2절, 자전거 도로현황을 살펴보면 2009년을 기준으로 자전거 도로연장은 총 11,387.1km이고, 자전거 전용도로는 이 중에서 14.2%인 1,617km에 불과함
 - － 자전거 보행자 겸용도로가 9,770.0km로 전체 자전거 도로연장의 대부분(85.8%)를 차지하고 있음
- 자전거 보관시설(21,270개소)이나 안전시설(143,781개소)도 충분하게 마련되어 있지 못하며, 더욱이 시도별로 큰 차이를 보이고 있음
- 게다가 아파트 단지나 지하철, 버스 승강장 등 대중교통수단과의 결절점에 자전거 주차장이나 보관소 등의 자전거 이용 편의시설이 부족하여 자전거 이용율을 떨어뜨리는 원인으로 작용

□ 자전거 이용을 저조는 인프라 미비와 관련

- 제Ⅱ장 제3절에서 대부분의 선행연구에서 수행된 이용현황 및 만족도 조사 결과를 살펴보면, 자전거 이용율 또는 분담율이 저조한 원인으로 자전거 인프라 미비를 들고 있음
 - － 환경부(2007)의 경우 자전거 도로 실태와 관련하여서는 교통사고 위험이 있거나 도로가 끊어져 있다는 불만이 가장 컸음
 - － 국토연구원(2007)의 경우 자전거 이용시 발생하는 문제점으로는 자전거 도로 미설치, 연결성 부족, 도로의 열악한 상태 등의 자전거 도로의 미흡이 가장 심각하다고 응답
 - － 행정안전부(2010)에서도 자전거 이용시 가장 불편한 점으로는 자전거 전용도로의 미비(32.9%)라고 응답한 비율이 가장 높았음

[그림 3-7] 자전거 이용목적과 자전거 이용시 불편한 점



□ 자전거 이용시설 관리도 미흡

- 자전거 만족도를 향상시키기 위해서 가장 시급한 과제는 자전거도로의 시설 확충도 중요하지만 노후한 자전거 도로의 유지 및 관리 문제도 있음
 - － 자전거 이용을 활성화시키기 위해서는 무엇보다도 안전이 담보되어야 하며, 도난 문제가 발생하지 않아야 함
 - － 따라서 안전표지, 유도시설, 진입방지시설 등의 교통안전시설을 제때 정비하고, 관리 필수
 - － 자전거의 특성을 고려한 도로 통행방법, 안전의무 등 교통법규와 자전거 신호등의 교통안전시설도 필요

6. 안정적 재정지원 필수

- 각 지방자치단체는 『자전거 이용 활성화 법률』에 따라서 5년마다 자전거 이용 활성화 계획을 수립하고 집행하여야 하나, 행정안전부의 지자체 재정지원 시 일반예산 비중이 낮아 장기간 안정적인 재정지원이 어려움

- 국토해양부(2011)의 설문조사 결과에서도 지자체의 자전거 관련계획 추진이 잘 안되고 있다고 응답한 응답자들의 이유는 재정보조의 어려움이 62.7%로 가장 많았음
- 따라서 지속가능하고 예측가능한 자전거 이용 활성화 정책을 추진하기 위해서는 안정적인 재원을 마련하여 지원할 필요성 있음
 - － 안정적인 재원지원이 선행될 때 자전거를 타고 싶은 환경이 조성되어 새로운 자전거 통행수요가 창출될 것

제2절 소요 사업비

1. 국가자전거도로 Master Plan

□ 사업개요

- 사업기간: 2010년 ~ 2019년(10년 간)
 - － 추진근거: 국가자전거도로 기본계획(2010년 7월 수립)
- 사업규모: 2,175km
 - － 사업비: 1조 205억원(국비와 지방비 각 50%)
 - － 기 구축 569km, 타 사업연계 70km, 국도(국토부) 400km 포함하면, 총 연장 3,124km
 - － 총사업비에는 접경지역 평화자전거 누리길 (449.4km / 2,058억원) 포함
- 사업추진단계
 - － 전국순환망(‘10 ~ ’19)
 - － ‘10 ~ ‘14년 : 주요 도심 간선축 중점 추진 (도심생활형 74%)

- '15 ~ '19년 : 인접지역간 연계
- 내륙연계망 (주요 내륙 도시 연계, 사업시기 및 규모 미정)

○ 추진방향

- 2014년까지는 출·퇴근과 통학이 편리하도록 아파트단지, 대중교통 시설 등을 연계하는 도심생활형 자전거도로를 우선구축하고, 2015년 이후에는 자전거 이용수요, 사회경제적 여건을 고려하여 구축
- 2014년까지 도심생활형 자전거도로 비율: 85% 이상으로 확대 추진

<표 3-2> 연차별 국가자전거도로 소요예산

(단위: 억원)

구 분	계	'10년	'11년	'12년	'13년	'14년
계	10,205.2	1,048	1,050	1,196	1,190.2	1193.4
국 비	5,102.6	524	525	598	595.1	596.7
지방비	5,102.6	524	525	598	595.1	596.7
구축연장	2174.5	188.8	252.5	263.1	250.8	256.9
구 분	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년	
계	1095.3	1045.1	999	705.4	682.8	
국 비	547.65	522.55	499.5	352.7	341.4	
지방비	547.65	522.55	499.5	352.7	341.4	
구축연장	248.4	222.8	213.5	157.7	120	

□ 전국자전거도로 네트워크 구축방향

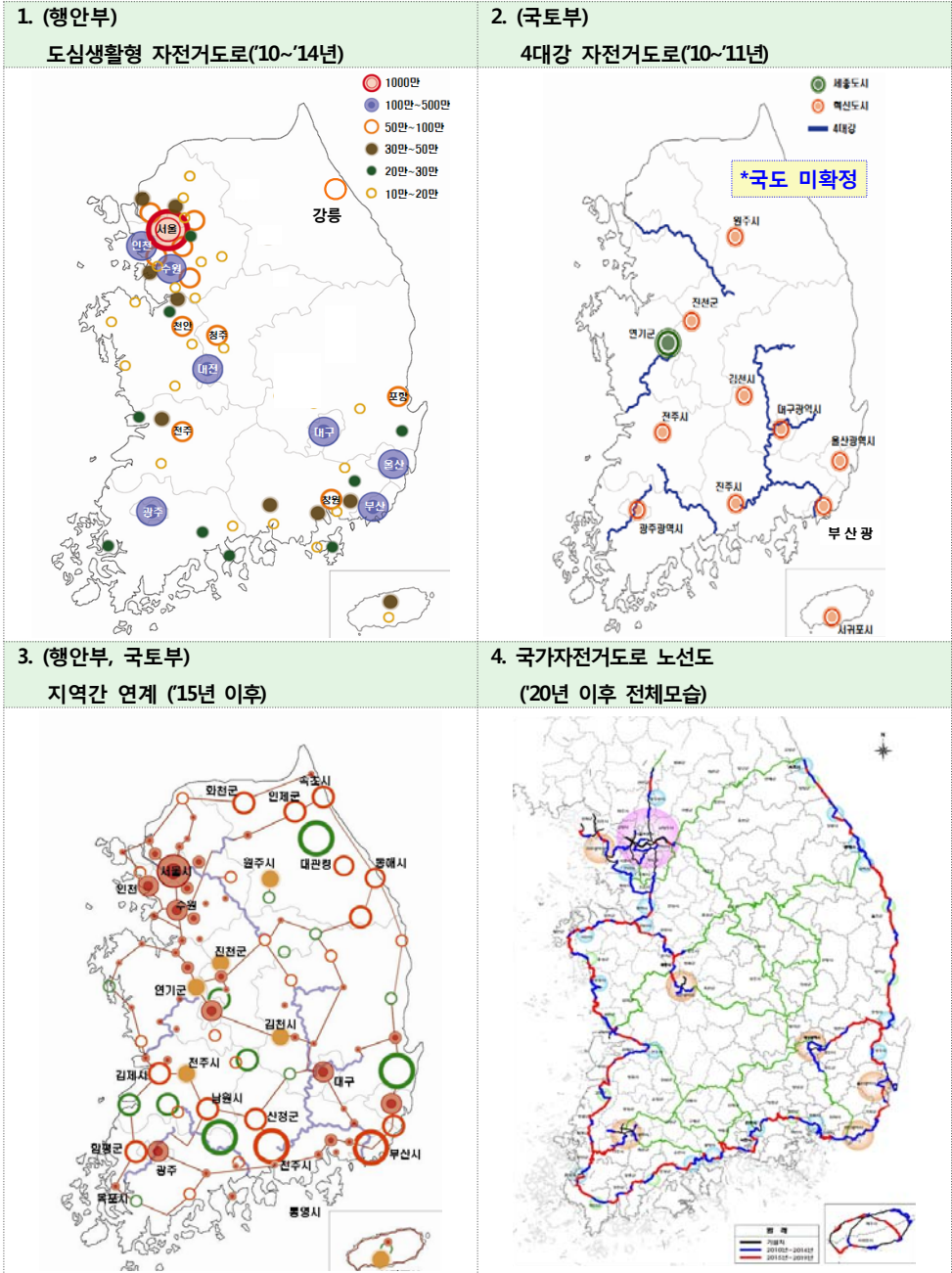
○ 전국자전거도로 간선망 네트워크 방향

- 전국자전거도로 네트워크는 자전거 이용을 위한 독립적인 기반시설이 아니며, 토지이용 특성 및 주변 교통시설의 종류 및 특성 등과의 조화가 필수적
- 국가자전거도로를 효율적으로 구축하고 이용하기 위해서는 도로, 대중교통, 지역 특성을 고려한 전략 수립이 반드시 필요함

- 따라서, 현재의 자전거 도로망과 장래 자전거 도로망 체계 및 토지이용계획(관광단지 등의 계획)등을 토대로 지역 간 연계성을 중심으로 자전거 간선 네트워크로서 기능할 수 있는 노선과 권역별 자전거 테마 노선 연계
 - 기능적으로는 생활교통형 자전거도로를 우선적으로 구축하고 점진적으로 레저형을 병행 추진
 - 특히, 연계 도시 간 인구수를 고려하여 광역도시 및 주요 도시 간 연결(서울 1000만 이상, 대구, 부산, 인천은 2백만 이상)을 고려하며, 4대강 사업 등 자전거노선과 연계(한강, 낙동강, 금강, 영산강, 섬진강 등), 세종시와 연계(연기군), 혁신도시 등 대규모 신도시 개발과 연계, 도시 내 자전거도로와 연계된 자전거도로망, 테마별 자전거도로망, 여가나 레저 활동 지원 및 교통수단으로서의 자전거도로망 구상 등 다양한 자전거도로 계획을 연계하고 주변 여건 및 특성을 고려하여 자전거도로 네트워크를 계획하였음
- 전국자전거도로 지선망 네트워크 구축방향
- 전국자전거도로 지선망의 경우는 주요 인접 도시 간의 통행을 위해 유사한 생활패턴을 가진 도시 간을 연계하는 기능을 가진 자전거도로로 간선망과 연계한 지역 간 자전거통행의 연결을 목적으로 구축
 - 첫째, 시·군 경계와 생활권 불일치 지역으로 시·군 경계와 별개로 인접 도시에 걸쳐 동일한 생활권을 형성하는 경우에 자전거도로 연결
 - 둘째, 광역대중교통수단의 연계가 활성화된 도시로 활발한 광역대중교통(광역버스, 지하철 등)으로 인해 사람의 이동이 많은 경우 대중교통과 연계
 - 마지막으로 자연환경(산, 강 등)으로 연결된 도시로 수변이나 역사문화유적지로 인접한 도시들의 경우 지방자치단체에서 생활형과 레저형을 동시에 만족하는 자전거도로를 설치

- 테마형 자전거도로 네트워크 방향
 - － 테마형 자전거도로 네트워크는 지역의 특성 및 역사문화 유적과 연계하고, 다양한 생태환경을 경험하고 휴식장소를 제공하는 문화네트워크로 구축
 - － 해안관광벨트와 연계된 다양한 수변공간 제공과 다양한 계층의 참여를 유도하는 가족단위 트레킹 코스 제공
 - － 특히 연간 방문객 50만 이상의 국립공원 지역과 연계, 중요한 역사, 문화, 경관적 가치를 가진 잠재적 관광 지역에 접근할 수 있도록 계획
 - － 연간 방문객 50만 이상의 지역문화축제 지역과 연계하여 테마형 자전거도로가 생활형과 연계되어 활성화되도록 계획

[그림 3-8] 국가자전거도로 개념 구상도



2. 자전거 거점도시

□ 추진배경

- 경쟁력 있고 단기간 육성가능한 도시를 선정하여 종합적 자전거 이용기반을 집중투자를 함으로써 ‘자전거 거점도시’로 육성
 - － 자전거 거점도시는 타지자체로 확산을 유도할 뿐만 아니라 자전거 이용 활성화 재정지원이 확정되면, 추후 확대 시행

□ 사업개요

- 사업기간: 2010년 ~ 2012(3년간)
- 사업대상: 9개 시·군
 - － (경기) 안산시, (강원) 강릉시, (충북) 증평군, (충남) 아산시, (전북) 군산시, (전남) 순천시, (경북) 구미시, (경남) 창원·진주시
- 사업예산: 900억원(국비 360, 지방비 540) / 9개시군 × 100억
 - － 2012년도 예산 : 375억원(국비 150, 지방비 225) / 9개 시군 × 37.5억
 - ※ 자전거 거점도시는 특별교부세로 지원

□ 사업내용

- 자전거 관련 인프라 시설은 자전거도로, 주차장, 공공자전거 등 이용편의 시설이 포함
- 자전거 안전기반시설의 경우에는 도로정비를 비롯하여 안전시설 설치, 안전교육 및 홍보도 포함
- 자전거 이용 문화를 정착시키기 위하여 시범기관(직장) 지정·운영하고 행사, 이벤트 등을 지원

3. 기존 자전거도로 정비

□ 추진배경

- 자전거도로 신설보다는 지자체에서 기 구축한 자전거 도로에 대한 안전 대책을 마련하고, 자전거도로를 정비하는 것이 시급
 - － 2005년부터 자전거도로 정비사무가 지방으로 이양된 이후, 지자체가 구축한 기존 자전거도로의 연결성이 단절되고, 노면 불량, 자전거도로 내 불법 주정차 및 교통체증 등 문제 발생
 - － 2009년까지 기 조성된 자전거도로(11,387km)는 대부분 지자체 자체 사업으로 조성되었음
- 중앙정부에서 추진하는 간선도로망 중 기존도로의 안전성 확보 우선 추진 필요
 - － 지자체 자체 자전거도로 신설과 기존도로 정비에 병행 투자 유도

<표 3-3> 자전거도로 현황(2011년 1월 기준)

구 분	자전거 도로			자전거 보관시설	자전거 안전시설
	계	국가지원 사업	지자체 사업		
사 업 량	11,890(km)	2,469(km)	9,421(km)	511,727개	119,686개소
예산(억원)	14,374	3,283(21%)	12,071(79%)	940	737

자료: 행정안전부 내부자료

□ 추진내용

- 교통안전시설 정비: 안전표지, 유도시설, 진입방지시설 등
- 자전거도로 정비: 단절구간 연결, 도로폭 확장, 노면보수 등
- 자전거 편의시설 정비: 자전거 주차장, 공기주입기 등

□ 정비수요조사 결과

- 쉼 자치단체 자전거 이용시설 정비수요 조사(2011년 1월) 결과, 자전거도로 보수와 안전시설 설치 등에 총 5,452억원의 수요 발생
 - － 2011년 자치단체 정비예산 자체 확보액은 402억원 수준에 그침
 - － 2010년 지자체에서 총 464억원을 투입하여, 단절구간 연결(95km, 147억), 노면보수(130km, 100억), 안전·편의시설(217억)을 정비하였음
 - － 자전거도로 사업비에는 도로신설을 통한 단절구간 연결이 포함되어 있음
- ※ 2011년을 기준으로 분권교부세 100억원 지원

<표 3-4> 자전거 이용시설 정비수요

(단위: km, 개소, 억원)

구 분	소요예산	안전시설 (사업비)	자전거도로 (사업비)	편의시설 (사업비)
총 수요(A)	5,452	103,934 (573)	2,287 (4,610)	14,631 (269)
'11년 지자체 편성예산(B)	402	6,277 (44)	279 (334)	1,682 (24)
'12년 이후 수요(A-B)	5,050	97,657 (529)	2,008 (4,276)	12,949 (245)

자료: 행정안전부 내부자료

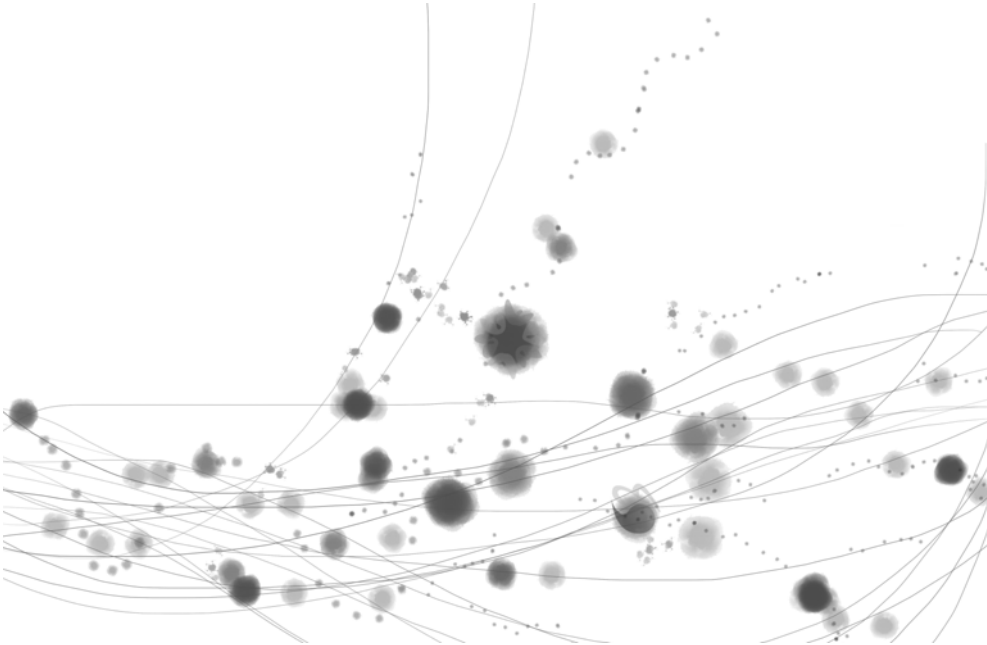
제 4 장

자전거 이용 활성화 기금조성방안

제1절 자전거 이용 활성화 기금조성의 필요성

제2절 기금재원 수입원 검토

제3절 관련 법령 정비



제 4 장

자전거 이용 활성화
기금조성방안

제1절 자전거 이용 활성화 기금조성의 필요성

1. 기본방향

- 최근 사회경제적 환경변화는 교통투자재원의 조달 및 집행에 큰 영향을 주고 있는바, 저탄소 녹색성장의 국가 비전과 여가·레저·안전에 대한 사회적 수요를 감안하여 재정지원방안을 강구함
- 자전거 이용 활성화는 종전 도로 및 자전거 위주의 교통체계를 에너지소비와 온실가스 배출을 줄일 수 있는 녹색교통체계의 중심적 위치를 차지함
 - － 녹색교통체계는 철도, 해운, 그린카, 사람 중심으로 수단을 전환(modal shift)하는 것이며 자전거 이용 활성화는 사람 중심의 녹색교통체계의 근간이라 할 수 있음
- 무엇보다 자전거 이용 활성화는 적은 예산으로 소프트웨어 방식에 의한 녹색교통체계를 구축할 수 있어 비용 대비 편익의 효과가 크며 단기간에 가시적인 성과창출이 기대됨. 다만, 녹색교통체계에서 공통적으로 관찰되는 문제이지만 기존에 추진되지 않았거나 우선순위에서 밀려 새로운 추진을 요구하는 사업들이 대다수임
 - － 자전거 이용 안전시설 정비(안전시설, 유도시설, 진입방지시설 등)
 - － 자전거도로 정비(단절구간 연결, 도로폭 확장, 노면보수 등)치
 - － 자전거도로 전국 간선망·지선망 네트워크화, 테마형 자전거도로 네트워크화

- 이러한 사업들은 녹색교통체계의 구축, 여가레저 인프라 확충, 국민안전 개선 등의 특정한 목적을 지향함. 때문에 별도의 특정재원을 확보하여 장기적, 지속적 투자를 요구하며 시행주체가 자치단체일 때 정책효과의 우월성이 확보될 수 있음
 - － 지방도로, 향토자원, 주민수요, 안전시설 등이 연계된 소프트웨어 방식으로 추진될 때 효과적이며 따라서 국가는 재원조성, 국가계획 등의 여건을 조성하고 추진주체는 자치단체로 하는 역할분담이 바람직
- 특정 정책목적을 효과적으로 구현하는 재정지원 수단으로 기금을 검토함
 - － 특수한 행정목적을 실현하기 위하여 세입과 세출을 직결시켜서는 안 된다는 예산총계주의, 내지는 구속금지(non-affection) 원칙이 바람직함
 - － 그러나 국가재정법은 재정수지의 명확성, 예산집행기관의 자율성, 예산운용의 효율성 측면에서 기금을 허용함
- 본 연구는 기금을 우선적으로 검토하되, 중앙정부는 재원조성 및 계획수립 등의 여건 마련에 주력하고 자치단체 중심의 추진체계를 전제로 한 재정지원방안을 강구함

2. 기금설치의 목적

- 기금이란 국가의 특수한 정책목적을 실현하기 위하여 예산원칙의 일반적인 제약으로부터 벗어나 좀 더 탄력적으로 운용할 수 있도록 세입·세출 예산에 의하지 않고 특정사업을 위해 보유·운용하는 특정자금이라고 할 수 있음
 - － 기금은 각종 연금사업·보험사업 등 예산으로 운영된다면 예산에 적용되는 일반적인 제약 때문에 사업목적을 효과적으로 달성할 수 없는 경우에 설치하여 운용함

- 국가고유의 일반적 재정활동에 초점을 둔 예산과 달리 기금은 국가의 특정목적사업을 위해 특정자금을 운용하며 출연금·부담금 등을 주요재원으로 하고, 특정수입과 지출의 연계가 강하며, 합목적성 차원에서 상대적으로 자율성과 탄력성이 강하다는 점 등에서 예산과 차이가 있음
 - 하지만, 기금도 국가재정운영의 일부분으로 국회의 심의·의결을 거쳐서 기금설치와 운영 계획 수립, 결산 등이 이루어진다는 점에서 예산과 동일함
- 전통적인 재정이론에 의하면 정부재정은 전체를 용이하게 파악하기 위하여 모든 세입과 세출을 하나로 통일, 계리(計理)시켜야 한다는 예산총계주의 또는 예산단일주의를 주장함
- 이는 예산회계제도가 단순할수록 정부 간 또는 회계 간 자금의 흐름과 규모를 정확하게 파악할 수 있고, 이를 통하여 예산집행의 합리성과 투명성을 향상시킬 수 있다는데 근거를 두고 있음. 즉, 소위 “재정민주주의”를 구현하려면 회계장부의 단일화에 의해 예산회계제도가 간단명료해야 한다는 것임
 - 그러나 예산총계주의에만 의존할 경우 정부수입사업 등의 재정수지상황이 명확하게 이루어지지 않거나 또는 예산회계제도가 갖는 경직성으로 인하여 재정운용의 효율성이 떨어질 수 있음
 - 정부는 사업의 성격과 목적, 그리고 적시성을 근거로 예산총계주의에서 벗어나 재정운용의 탄력성이 필요함
- 국가재정법(제14조 제2항)은 ‘특정한 사업을 운영하거나 특정한 세입으로 특정한 세출에 충당함으로써 일반회계와 구분하여 계리할 필요가 있을 때’ 특별회계 또는 기금을 설치할 수 있다고 규정함
- 기금은 특정한 목적을 위해 특정한 자금을 별도로 조성하여 운용함. 기금은 국가재정법(제14조 제2항)에 따라 부담금 등 기금의 재원이

목적사업과 긴밀하게 연계되어야 함

- 기금은 재원조성, 예·결산 등에서 유연하고 자율적인 운영이 가능함
 - 특별회계의 재원은 사업수입, 목적세, 수수료, 부담금 등이며 목적세 의존도가 높아 조세의 보상원리가 적용되며 강제적으로 징수
 - 기금은 출연금과 부담금 등 재원이 다양하여 목적세와 같은 조세의 보상원리가 덜하며 자발적으로 부담하는 재원의 역할이 큰 편임
- 기금의 설치는 다음의 조건을 충족해야 설치될 수 있음

<국가재정법 제14조 2호>

기획재정부장관은 기금에 대하여는 제1호부터 제4호까지의 기준에 적합한지 여부를 심사하고, 특별회계에 대하여는 제4호 및 제5호의 기준에 적합한지 여부를 심사하여야 한다.

1. 부담금 등 기금의 재원이 목적사업과 긴밀하게 연계되어 있을 것
2. 사업의 특성으로 인하여 신축적인 사업추진이 필요할 것
3. 중·장기적으로 안정적인 재원조달과 사업추진이 가능할 것
4. 일반회계나 기존의 특별회계·기금보다 새로운 특별회계나 기금으로 사업을 수행하는 것이 더 효과적일 것
5. 특정한 사업을 운영하거나 특정한 세입으로 특정한 세출에 충당함으로써 일반회계와 구분하여 처리할 필요가 있을 것

○ 정부예산(일반회계, 특별회계)과 기금은 다음과 같은 차이가 있음

<표 4-1> 일반회계와 특별회계, 기금의 특성 비교

구분	일반회계	특별회계	기금
설치목적	고유의 일반적인 재정활동	특정세입으로 특정세출 충당	특정목적에 위해 특정자금 운용
재원조달	공권력에 의한 조세수입과 무상급부	일반회계와 기금의 운용행태 혼재	출연금, 부담금 등 수입원 다양
예산심의	국회 심의의결로 확정	좌동	좌동
집행절차	예산의 목적 외 사용금지	좌동	상대적으로 탄력성, 자율성 허용
수입과 지출의 연계	특정 수입과 지출의 연결 배제	특정 수입과 지출 연계	특정수입과 지출의 연계

- 2011년도 기준 정부는 64개(운용규모 369조원)의 기금을 운영하고 있으며, 2011년도에 조정한 규모는 9,867억원임
- － 기금운용규모로 볼 때, 정부 기금 중 사업성 기금은 과학기술진흥기금 1,399억원, 관광진흥개발기금, 6,430억원, 문화예술진흥기금 2,595억원, 문화재보호기금 1,238억원, 언론진흥기금 549억원, 여성발전기금 1,334억원, 영화발전기금 3,084억원, 청소년육성기금 1,007억원 등의 규모로 운용됨
- － 이로 미루어 볼 때, “자전거 이용 활성화 기금”은 2,000억원 ~ 3,000억원 규모로 구성하여 운영함이 타당함

<참고> 2011년 기금운용 규모

공공자금관리기금 111조원, 국민연금기금 77조원, 외환평형기금 37조원, 국민주택기금 36조원, 산업재해 보상 보험 및 예방기금 10조원, 공무원연금기금 14조원, 사립학교직원연금기금 9조원, 예금보험기금채권 상환기금 8조원, 고용보험기금 7조원, 중소기업 창업 및 진흥기금 7조원, 신용보증기금 5조원, 구조조정기금 5조원, 군인연금기금 3조원, 농수산물안정가격기금 3조원, 부실채권정리기금 3조원, 복권기금 3조원, 국민건강증진기금 2조원, 국민체육진흥기금 0.8조원 등

3. 자전거 이용활성화 기금 설치 필요성

- 자전거 이용 활성화를 위한 재정지원은 특정 정책 목적을 효과적으로 수행하기 위하여 탄력성, 자율성을 부여하는 재원으로 기금의 유용성은 다음과 같음
- － 자전거 이용 활성화는 저탄소 녹색성장의 패러다임에 선제적으로 대응하는 전환교통체계(modal shift)
- － 교통에너지환경세의 폐지에 따른 교특회계 재원의 불안정, 하드웨어 중심의 용도제한, 지방비 부담에 따른 자치단체의 참여 부진
- － 기금의 탄력성 및 자율성은 안정적, 지속적 사업추진과 지역현실에

부합된 창의적 소프트웨어사업 발굴을 용이하게 하여 성과창출 기대 가능

- 이미 운용되고 있는 기금 중에서 재원과 용도, 부담과 편익의 불일치로 성과창출이 부진한 재원을 연계, 흡수함으로써 국가재정의 추가적인 부담없이 예산사업의 효율성 제고 가능
- 녹색성장 교통정책의 일환으로 정부는 1995년 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」을 제정하고, 2008년 말 정부(행정안전부)는 “자전거 이용 활성화 종합 대책”을 수립함
 - 자전거 이용을 친환경 녹색교통수단으로 정착시키고, 전국 자전거 생활권화를 목표로 하고 있음
 - 2008년 기준으로 2012년도에 자전거 교통수단 분담률을 1.2%에서 5.0%로, 자전거도로 확충을 9,170km에서 17,600km로, 자전거보급률을 16.6%에서 30.0%로 확대할 계획임
 - 이와 같은 자전거 이용 활성화를 위해서는 자전거도로뿐만 아니라 각종 자전거 이용 관련 시설의 인프라 확충이 필요함
 - 자전거도로 및 각종 시설 인프라 구축을 위한 안정적 투자재원이 필요하며 특정사업을 효율적으로 추진하기 위한 기금설치가 필요함

[그림 4-1] 자전거 이용활성화 기금 설치의 논리 단계



- 자전거이용 활성화
 - 녹색교통정책의 하나로 자전거 이용을 활성화하여 교통 수단분담률을 선진국 수준으로 점차 증대시켜 나감(현재 1.2%→2012년 5.0%→향후 선진국 수준(예, 일본 14%))

- － 자전거 이용을 경쟁력 있는 교통수단으로 육성하고 전국을 자전거 생활권화하는 것을 목표로 함
- 자전거교통 인프라 구축
 - － 자전거 이용을 활성화하기 위해서는 전국적인 자전거도로망의 건설, 자전거 거점도시의 육성, 자전거 이용에 편의 각종 시설 정비 등의 인프라 구축이 필수적임
 - － 국가자전거도로망계획에 따르면 2010 ~ 2019년까지 1조원 정도가 투자될 전망이며 국가와 지방이 각각 50%씩 분담할 계획임
 - － 자전거 이용 활성화를 통해 수송분담률을 높이고 전국 생활권화를 위해서는 국가자전거도로망간의 연계도로망, 거점도시의 육성 및 거점도시와 국가도로망과의 연계도로망, 각종 자전거 관련 시설 등의 지방차원의 인프라 구축이 필요하나 이에 대한 재원이 불투명함
- 인프라 구축의 안정적 투자재원 확보
 - － 국가자전거도로망의 연계, 자전거거점도시 육성 및 국가도로망과의 연계, 자전거 관련 각종 이용시설 보급·정비의 특정한 국가정책의 목적을 효과적으로 달성하기 위한 안정적 투자재원이 필요함
 - － 향후 자전거 관련 인프라 구축이라는 특정한 국가정책 목표를 수행하기 위해 매년 안정적·계획적으로 투자하기 위해서는 재원확보가 필수적임
- 자전거이용시설 인프라구축(특정사업)의 효율적 추진을 위한 기금설치 필요
 - － 자전거 이용 활성화, 자전거 도로 및 각종 시설의 인프라 구축, 인프라구축에 필요한 안정적 재원으로 사업을 수행하기 위해서는 기금을 설치하여 운영할 필요가 있음
 - － 정부 예산으로 관련 사업을 추진할 경우 경제사회 환경변화, 정부사업 우선순위 등으로 예산 확보가 안정적이지 못할 수 있어 자전거 관련

인프라 사업을 제대로 추진할 수 없는 경우 정부의 자전거 이용 활성화 대책이 소기의 목적을 달성할 수 없을 수 있음

- 또한 지방자치단체는 5년마다 자전거이용 활성화 계획을 수립하고 집행해야 하나 정부의 지방자치단체에 대한 재정지원 예산이 작고 장기간 안정적인 지원이 불안정함

4. 자전거 도로 · 시설 인프라 구축비용

□ 자전거 이용 관련 인프라 구축 계획

- 현재 자전거 관련 정책은 여러 부처 및 지방에서 담당하도록 하고 있음
 - 국토해양부 : ① 4대강 자전거길 설치(제방 등을 활용한 하구 ~ 상류까지 자전거길 설치하여 생태 탐방로, 하천시설 유지관리 · 점검로 등으로 활용), ② 국도상 자전거 도로 계획(전국 중소도시와 취락지 연계하여 생활권역 내의 자전거 이용 시설 확충), ③ 지속가능한 교통물류 발전계획 계획(도시개발사업 등 22개 개발사업 추진시 자전거 주차장 등 연계시설 정비) 등
 - 행정안전부 : ① 국가자전거도로(광역자전거도로 · 평화네트워크 · 지자체도도 등 기존계획 및 내륙연계망 자전거도로(보완 중)), ② 자전거 거점 도시, ③ 기존 자전거도로 정비 등
 - 환경부 : 자전거 우수기관 지정 및 인센티브 제공(출퇴근 , 등하교시 자전거 이용 적극 장려) 등
 - 지방자치단체 : 지방 자전거도로(자체사업, 보조사업 추진 : 자전거 이용 활성화 법률에 따라 자치단체별로 5년마다 『자전거 이용 활성화 계획』 수립) 등

□ 행정안전부 계획의 비용추계

- 자전거 이용 활성화 종합 대책은 행정안전부 주관으로 ① 국가자전거도로망 건설, ②국가자전거도로망과 간선망·지선망·테마형 네트워크 구축, ③ 기존 자전거도로 정비 및 각종 시설 설치 등으로 이루어짐
- － 향후 2012 ~ 2019년까지 내륙연계망 1,250억원, 자전거 거점도시 추가 개발 400억원, 기존 자전거도로 정비 4,400억원 소요될 전망임

<표 4-2> 국가자전거도로 계획 비용 추계

(단위 : 억원)

구분	규모	비고	
국 가 자전거 도로 건설 (‘10-’19)	기존 계획 5,102	○ 총사업비 1조 205억원(국가 50% 부담) - 국가(행정안전부) 5,202억원(연 510억원 부담) · 국가 ‘10년, ‘11년 각각 528억원 부담(일반회계) · 평화자전거 누리길 조성 ‘11년 88억원 부담(특별회계: 광특) - 2010년(528억원), 2011년(528억원+광특 88억원) 제외시 향후 (‘12-’19) 3,958억원 소요	정부 예산 (보조금)
	내륙 연계망 (계획 중)	○ 국가자전거도로와의 간선망(교통시설), 지선망(인접도시), 테마형 네트워크(역사문화 유적, 생태환경) 구축 ○ 기존 사업비의 1/4 수준(2,500억원) - 국비 50%의 경우 1,250억원 소요	기금
자전거 거점 도시 (‘10-’12)	기존 계획 360	○ 총 사업비 900억원(국비 360억원), 2010-2012년 시행 - 특별교부세로 약 40% 지원 - 9개 도시(안산, 강릉, 중평, 아산, 군산, 순천, 구미, 창원, 진주) * 2012년 완료로 재원확보 완료	특별 교부세
	추가 계획	○ 총 사업비 1,000억원 - 10개 도시 정도 ○ 1개 도시당 기존 계획과 동일한 100억원의 10개 도시 - 국비 40%인 400억원 지원 소요	기금
기 존 자전거 도로정비 (‘11-’14)	5,452	○ 자전거도로 정비 및 안전시설 설치 비용 ‘11-’14년 추계 - 4년간 5,452억원 소요 추계(2011년 1월 행정안전부 조사결과) - 4년 평균 1,363억원 소요 * 분권교부세 매년 100억원 정도 지원 * 2011년도 지방의 자체예산 402억원 편성 ⇒ 2011년의 경우 500억원 정도 예산편성(900억원 미편성)	분권 교부세
		○ 연 소요액은 1,300억원임 - 국비 50%인 경우 매년 650억원 소요 중 분권교부세 100억원 제외시 550억원(8년간 4,400억원 소요)	기금

- 2019년까지 추가 총소요액은 6,050억원이며 2012년부터 8년 동안 연평균 소요액은 760억원 정도임
 - － 국가자전거도로계획 기간이 2019년까지 사업을 완료한다면 2012년부터 연평균 행정안전부는 760억원의 소요사업비를 마련해야 함

제2절 기금재원 수입원 검토

1. 정부 일반회계 전입금

- 기금설치 시 기금 목적에 부합하는 수입원이 없을 경우나 정부의 특정한 정책목적이 있을 경우 정부 일반회계에 편성하여 기금으로 전출하는 방식을 채택함
 - － 예를 들면, 문화관광부의 영화발전기금, 지역신문발전기금, 언론진흥기금이나 국토해양부의 국민주택기금 등 많은 기금의 수입원이 일반회계로부터 전입을 받음
 - － 하지만 기금의 설치는 지출과 수입의 연계가 어느 정도 있기 때문에 정부 예산으로부터 받는 전입금의 규모는 크지 않음
- 자전거 이용활성화 기금의 설치시 정부의 특정사업 추진의 목적이 있기 때문에 매년 정부예산(일반회계)으로부터의 전입이 필요함
 - － 정부기금의 경우 수입액의 10% 이하를 일반회계로부터 전입하는 경우가 대부분임
- 2012-2019년까지 8년 동안 년 1,000억원의 기금 조성이 필요함
 - － 앞서 살펴본 바와 같이 지방의 자전거도로 건설 및 각종 시설 확보에 필요한 재원은 연평균 760억원임
 - － 또한 2010년에는 기금 조성재원이 2,000억원 정도는 있어야 향후 사

업을 추진할 수 있다고 보고 매년 1,000억원의 기금조성으로 이중 760억원은 지출하고 나머지는 기금으로 조성하여 2019년에는 기금 조성액이 2,000억원 정도는 되어야 함(적립금은 총 1,920억원이나 이자수입 등으로 2,000억원 마련)

- 정부 일반회계의 전입금은 출연금의 10%인 100억원으로 산정함
 - － 자전거 이용 활성화 기금에 정부는 일반회계로 100억원을 편성하여 기금에 전출함

2. 사행산업의 수입금 출연

가. 우리나라 사행산업의 현황

- 현재 국가에서 법령으로 인정한 사행산업은 카지노업, 경마업, 경륜업, 경정, 복권업, 체육진흥 투표권 발행업(이하 스포츠토토) 등 6종으로 제한하고 있음

<표 4-3> 사행산업의 특징

구분	법률	특징
카지노	관광진흥법 관광지역개발지원에 관한 특별법	<ul style="list-style-type: none"> • 주로 관광수입과 외환획득을 목적으로 휴양지나 관광지에 설립 • 매출규모가 일반 중소기업 이상
경마	한국마사회법	<ul style="list-style-type: none"> • 사행산업 전체 매출액의 44.9%('07년) • 우리나라에서 가장 합법화 된 사행산업 • 승마투표방식, 경주유형, 경주횟수, 투표금액, 마권 구매제한 등 규정
경륜 경정	경륜경정법	<ul style="list-style-type: none"> • 시행주체 : 지자체, 국민체육진흥공단 • 연간 경주개최일수, 경주의 종류 및 횟수 사전 문체부장관 승인 필요
복권	복권 및 복권기금법	<ul style="list-style-type: none"> • 초기 : 올림픽 후원, 이재민구호, 산업·복지자금 조달 등 10개 정부 기관이 개별법으로 발행 • 현행 : 복권의 일괄적 관장을 목적으로 복권관리위원회 설치운영 • 종류 : 인쇄복권, 전자복권, 온라인복권
스포츠토토	국민체육진흥법	<ul style="list-style-type: none"> • 일정한 돈을 걸고 경기 결과를 예측 • 승부식(승패), 점수식(득실점), 혼합식(승패·득실점), 특별식(경기팀, 선수의 성적·기록)

- 카지노는 '62년 근거법 마련 이후 '84년 관광진흥법이 제정되면서 활성화
 - 경마는 '62년 마사회법이 공포되면서 공식 시행
 - 경륜은 '91년 경륜·경정법 제정 후 '94년 경륜 경주가 시작
 - 경정은 '91년 경륜·경정법 제정 후 '02년 미사리 경정장에서 최초 시행
 - 복권은 기금조성 차원에서 한시적으로 운용되다가 '04년 복권 및 복권기금법이 제정되면서 복권기금으로 통합되어 운영됨
 - 스포츠폠토는 '99년 국민체육진흥법 내 체육진흥투표권이 포함되면서 '00년부터 시행
- 사행산업 수익금의 사용은 주로 대부분 공익사업에 투자되고 있으며, 이 중 자전거 이용활성화 기금으로 활용할 수 있는 재원은 경륜·경정 수익금과 복권 수익금임

나. 경륜·경정사업 수익금 활용

□ 레저세

○ 레저세 과세

- 과세대상 : 경륜, 경정
- 과세표준 및 세율 : 투표권 총매출액의 10%
 - 지방교육세 4%, 농어촌특별세 2% 부가
- 납세의무자
 - 경륜 : 국민체육진흥공단, 부산지방공단, 창원경륜공단
 - 경정 : 국민체육진흥공단
- 세수귀속 : 본장 또는 장외발매소 소재지 시·도의 세수로 귀속
 - 경륜 : 광명, 창원, 부산, 장외발매소 21개소
 - 경정 : 하남(미사리), 장외 15개소

- '11년 들어와 행정안전부는 레저세 과세대상을 스포츠토토, 카지노 등으로 확대하는 방안을 추진하였으나 문화관광체육부, 국민체육진흥공단 등 관련 기관과 협의에 난항을 겪고 있음
 - － 행안부 추계에 따르면 레저세 과세대상 확대 시 스포츠토토 2,462억원(레저세 1,759억원, 지방교육세 703억원), 카지노 1,452억원(레저세 1,037억원, 지방교육세 415억원) 규모 지방세수 확충
 - 레저세의 과세대상이 스포츠토토, 카지노까지 확대될 경우 이 세수의 일부를 '자전거 이용 활성화 기금'에 전입하는 방안을 별도로 검토할 필요가 있음
 - 자전거 이용의 상당한 부분이 국민의 레저활동으로 이루어지므로 이의 건전한 보급을 새로이 추가되는 레저세의 일부를 자전거이용 활성화 기금으로 전입하는 방안은 세입과 세출의 연계가 부합함

□ 경륜·경정사업 수익금의 배분구조

- 공익기금의 조성, 지방재정 확충, 자전거 관련 사업의 경기력 향상과 산업발전 모터보트 관련 사업의 경기력 향상과 산업발전 등을 목적으로 경륜사업은 '94년, 경정사업은 '02년 개장함
- 경륜·경정사업은 매출액이 발생하면 72%는 적중고객에게 안분되어 환급되며, 10%는 레저세, 부가세로서 지방교육세 4%, 농어촌특별세 2% 등 16%를 세금으로 공제함
- 이들을 공제한 매출액의 12%는 발매수득금이며 발매수득금의 배분비율은 경륜·경정법 시행령(제22조)에 따라 다음과 같이 운용함
 - － 경주사업자가 자치단체인 경우 지방체육진흥기금 출연 60%, 국민체육진흥기금 출연 10%, 청소년육성기금 출연 10%, 중소기업창업 및 진흥기금 출연 17.5%, 문화관광체육부장관이 정하는 공익사업(소년·

소녀가장 및 장애인 등 소외계층 지원, 생활체육 활동증진 사업)

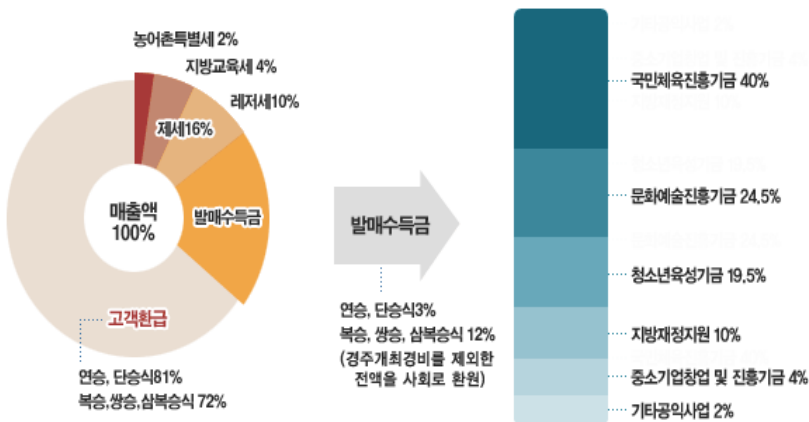
2.5%

- 경주사업자가 국민체육진흥공단인 경우에는 국민체육진흥기금 출연 40%, 청소년육성기금 출연 19.5%, 문화예술진흥기금 출연 24.5%, 중소기업창업 및 진흥기금 출연 4%, 지방체육진흥을 위한 지방재정지원 10%, 문화관광체육부장관이 정하는 공익사업(소년·소녀가장 및 장애인 등 소외계층 지원, 생활체육 활동증진 사업)에 2%를 배분

<표 4-4> 경륜·경정사업 수익금 배분구조

경주사업자	
자치단체	국민체육진흥공단
<ul style="list-style-type: none"> • 지방체육진흥 60% • 국민체육진흥기금 10% • 청소년육성기금 10% • 중소기업창업 및 진흥기금 17.5% • 기타 공익사업 2.5% 	<ul style="list-style-type: none"> • 국민체육진흥기금 40% • 문화예술진흥기금 24.5% • 청소년육성기금 19.5% • 중소기업창업 및 진흥기금 4% • 체육진흥 관련 지방재정지원 10% • 기타 공익사업에 2%

[그림 4-2] 경륜·경정사업의 수익금 배분구조(경주사업자가 국민체육진흥공단)



□ 경륜·경정사업 수익금의 출연

- 2011년 기준으로 경륜·경정사업의 수익금은 1,033억원임
 - － 국민체육진흥기금 출연 413억원, 문화예술진흥기금 출연 243억원 등 6개 분야에 배분되었음
- 경륜·경정사업은 자전거 이용과 밀접한 관계를 가지고 있는 관계로 자전거 이용 활성화 기금에 출연하는 것은 타당함
 - － 출연 규모는 관계부처간의 협의가 필요한 사항이지만 2011년 기준의 수익금 1,000억원의 20% 이상인 200억원 이상의 출연이 적절함
- 경륜·경정사업의 수입금 배분에서 문화예술진흥기금 출연, 중소기업창업 및 진흥기금 출연은 경륜·경정사업과 관계가 없으므로 출연 중단 및 축소하고 그 재원을 자전거 이용 활성화 기금에 출연할 필요가 있음

다. 복권기금의 활용

□ 복권기금 개요

- 연혁
 - － 2004.1.29 복권 및 복권기금법 제정(복권기금 설치근거 마련)
 - － 2004.4. 1 국무총리소속 복권위원회 설립, 복권기금 설치
 - － 2008.4. 1 정부조직개편으로 국무총리실 소속에서 기획재정부 소속으로 변경
- 기금의 설치목적
 - － 복권수익금의 합리적배분과 투명한 사용을 통하여 국민의 복지에 증진(법 1조)
 - － 복권사업으로 조성된 재원을 투명하고 효율적으로 관리·사용하기 위하여 설치(법 제 21조)

- 기금의 조성재원(법 제21조 및 동법시행령 제15조)
 - － 복권의 발행으로 조성되는 자금
 - － 복권기금의 운용으로 생기는 수익금
 - － 법 제9조제3항의 규정에 의하여 소멸시효가 완성된 당첨금
 - － 정부외의 자의 출연금
 - － 수탁사업자 또는 재수탁사업자가 복권기금납입 전 복권판매대금 관리계좌에서 발생하는 이자 등의 수입금

□ 복권의 종류

- 복권이란 다수인으로부터 금전을 모아 추첨 등의 방법으로 결정된 당첨자에게 당첨금을 지급하기 위하여 발행하는 표권(票券)임
 - － 현재 우리나라 복권은 주택복권, 체육복권, 기술개발복권, 복지복권, 중소기업진흥복권, 자치복권, 관광복권, 녹색복권, 보훈복권, 엔젤복권 등이 있음

[그림 4-3] 복권의 종류

복권종류		상품명	상표로고	액면가	발행주기
온라인복권		로또6/45		1,000원	매주
인쇄복권	추첨식	연금복권520		1,000원	매주
	즉석식	스피드2000		2,000원	2회/연
		스피드1000		1,000원	4회/연
		스피드500		500원	4회/연
전자복권 (인터넷복권)	추첨식	스미드키노		1,000원	5분
		배가랑고		1,000원	7분
		파워볼		1000원	5분
		주식로또6/49		1,000원	주2회
	즉석식	트리플렉		1000원	1년
		트레저헌터		500원	
		더블팩마이다스		1,000원	

- 복권수익율은 주택복권, 보훈복권, 기술복권, 체육복권, 기업복권 등이 20%를 넘으며, 복지복권, 관광복권, 자치복권, 녹색복권이 20%이하임

* 복권은 추첨식복권(번호가 적힌 복권 판매 후 추첨), 로또(여러개의 번호중에서 자신이 몇 개 번호 선택), 즉석식복권(사전에 추첨한 당첨번호와 대조)의 3개 종류가 있음

- 발행방법에 따라서는 인쇄복권 4종(추첨1, 즉석3), 전자복권 7종(추첨3, 즉석4), 온라인복권(로또6/45) 1종임

□ 복권기금의 배분과 용도

- 법정배분사업(복권 및 복권기본법 제23조 제1항)

- 복권기금의 배분과 용도는 복권 및 복권기본법 제23조에 규정되어 있으며 배분비율은 복권 및 복권기본법 시행령 제17조에 규정되어 있음
- 복권기금의 배분은 법정사업에 35%, 기타공익사업에 65%를 배정하고 있음

<표 4-5> 법정배분 사업(법 제23조 제2항 별표)

기금 등 출원	배분비율(%)	사용용도
1. 과학기술진흥기금	12.583	「과학기술기본법」 제22조제3항 각 호의 사업
2. 국민체육진흥기금	10.371	1. 국민체육진흥을 위한 연구·개발 및 보급 2. 국민체육시설 확충을 위한 지원사업 3. 학교의 운동경기부의 육성을 위한 사업 4. 생활체육의 보급 및 진흥사업 5. 국내외 체육대회와 그 관련행사 지원사업
3. 근로자복지진흥기금	5.310	「근로자복지기본법」 제51조 각 호의 사업
4. 중소기업진흥 및 산업기반기금	6.356	1. 중소기업 창업 지원 2. 중소기업구조 고도화 지원 3. 지방중소기업 육성 지원 4. 산업기반 조성 지원
5. 문화재 보호기금	14.286	1. 문화재 보존을 위한 예방적 관리 2. 문화재의 긴급 보수 또는 복원 3. 매장문화재의 소규모 또는 긴급 발굴 4. 제1호 및 제3호에 따른 손실보상 5. 민간의 문화재 보호활동 육성, 지원
6. 지방자치단체	17.267	1. 지방자치단체의 문화·예술·복지 2. 지역개발사업 3. 그 밖에 공익을 목적으로 하는 사업
7. 제주자치도개발사업특별회계	17.267	「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시조성을 위한 특별법」 제260조제4항 각 호의 사업
8. 「사회복지공동모금회법」에 따른 사회복지공동모금회	4.286	사회복지사업
9. 산림환경기능증진자금	5.846	「산림자원의 조성 및 관리에 관한 법률」 제58조제4항 각 호의 사업
10. 「한국보훈복지의료공단법」에 따른 한국보훈복지의료공단	6.428	「한국보훈복지의료공단법」 제6조제1호 내지 제6호의3의 사업

- － 법정배분사업 용도
 - 매년 복권수익금 가운데 100분의 35는 복권 및 복권기금법 시행령에서 정한 비율에 따라 10개 기관(기금)에 배분함
- － 법정배분사업은 2011년의 경우 10개 기관, 33개사업, 3,612억원이 배분됨

<표 4-6> 법정배분사업

(단위: 백만원)

소관 부처 · 기관(단위기관)		'10계획	'11계획	사업별 지원내역
계		247,615	361,163	
교육과학기술부		31,529	45,445	· 과학문화확산사업 등
국민체육진흥공단		25,988	37,456	· 운동장생활체육시설지원
근로복지공단		13,305	19,178	· 생활안정자금융자
중소기업진흥공단		15,926	22,955	· 소상공인 등 정책자금지원
지방자치단체	(서 울)	2,299	3,144	· 장애인의료재활시설건립
	(부 산)	2,539	3,645	· 출산장려사업
	(대 구)	2,586	3,766	· 출산장려사업
	(인 천)	2,419	3,383	· 국공립 보육시설 확충
	(광 주)	2,683	4,060	· 장애인재활병원 신축
	(대 전)	2,531	3,655	· 시립노인전문병원증축
	(울 산)	2,474	3,324	· 종합장사시설설치
	(경 기)	2,358	3,547	· 저소득층 자녀지원
	(강 원)	2,962	4,310	· 장애인 재활시설 확충
	(충 북)	2,898	4,320	· 출산장려사업
	(충 남)	2,834	4,036	· 취약계층 생활안정 강화
	(전 북)	36	4,353	· 여성일자리교육센터 건립
	(전 남)	3,053	4,466	· 도립도서관건립
	(경 북)	2,964	4,163	· 사회복지시설확충
	(경 남)	2,791	4,098	· 사회복지시설 확충
	(제 주)	2,839	4,092	· 문화재보수정비사업
	소 계	40,266	62,362	

제주특별자치도	43,266	62,362	· 1차산업주민소득보장사업 · 영유아보육료 지원 · 기초노령연금지원
사회복지공동모금회	10,739	15,479	· 저소득 야간 요보호아동
산림청	14,648	21,114	· 소외계층 녹색복지증진 · 녹색 · 홍보사업
보훈복지의료공단	16,108	23,215	· 보훈대상자 의료서비스 선진화 지원
문화재청	35,840	51,596	· 문화재긴급보수사업 · 출토유물보관센터건립지원 · 소규모 발굴비 지원 · 아태무형문화유산전당건립 · 헤리티지 채널 구축 등

○ 공익사업(복권 및 복권기본법 제23조 제3항)

- 공익사업은 법정배분사업을 제외한 65% 중에서 사행심 억제 교육·홍보 비용, 복권기금관리비용을 제외한 나머지 모두는 다음의 사업에 배분하도록 되어 있음

- ① 임대주택의 건설 등 저소득층의 주거안정 지원사업
- ② 국가유공자에 대한 복지사업
- ③ 저소득층 · 장애인 및 성폭력 · 가정폭력 · 성매매 피해여성, 불우 청소년 등 소외계층에 대한 복지사업과 다문화가족 지원사업
- ④ 문화 · 예술진흥사업
- ⑤ 공익사업으로서 대통령령이 정하는 사업(100분의 5이내)

※ "공익사업으로서 대통령령이 정하는 사업"이라 함은 『자연재해 대책법』 제2조 제1호 규정에 의한 재해 및 「재난 및 안전관리 기본법」 관리법 제3조 제1호의 규정에 의한 재난 등에 대한 지원사업으로 복권위원회가 의결하는 사업으로 만 규정되어 있음

- 공익사업은 13개 기관에 8,364억원을 배분하였으며 서민 주거안정 4,814억원, 소외계층복지 2,9017, 보훈복지 168억원, 문화예술진흥에 480억원, 재해재난긴급구호에 5억원을 배분함

<표 4-7> 공익사업 배분

(단위:백만원)

유형별	사 업 명	'11계획	사업개요 및 지원내역
서민 주거 안정	· 다가구주택 매입임대	374,850	○도심지역내 다가구주택을 매입하여 저소득층 임대
	· 기존주택 전세임대	90,265	○도심 기존주택을 전세임차하여 저소득층 재임대
	· 쪽방 등 주거지원	16,260	○쪽방 등 열악한 주거시설에 거주하는 저소득층에게 단신자용 임대주택을 저렴하게 공급 또는 기존주택을 전세로 임차 후 재임대
	소 계	481,375	
소외 계층 복지	· 가정 · 성폭력 재발방지	2,902	○가정폭력 · 성폭력 가해자 교정 · 치료 지원 ○가해자프로그램지원 개보수
	· 아동 · 청소년치료재활 전문센터건립	4,318	○ 위기청소년에게 ‘집중생활치료시설’을 제공 ○시설비 반영
	· 한부모가정양육 · 교육비지원	65,468	○저소득층 한부모 가족의 자녀학비
	· 저소득층에너지효율개선	19,450	○저소득층에 대한 에너지효율사업개선
	· 보조공학기기지원	8,000	○장애인의 직업생활에 필요한 보조공학기기의 체계적 지원
소외 계층 복지	· 다문화가정 지원	58,354	○다문화가족 사회통합 지원 ○이주여성긴급구호 ○결혼이민자 지역일자리 취업연계
	· 소외청소년자립생활관 지원	714	○소년원 무의탁 퇴원생 등 생계곤란 가출청소년들에게 자립생활관 마련 및 기존시설리모델링(사회정착 지원 프로그램운영)
	· 금융소외자신용회복 법률지원	2,800	○금융소외자들에게 신용회복→재무설계→재취업지원을 one-stop으로 제공할 수 있는 신용회복 법률지원 프로그램 제공
	· 출소자기능취득전문치우센터 운영	1,410	○출소자의 안정적 사회진출을 위한 기능취득교육센터 구축
	· 취약계층소비자교육 및 피해구제	600	○노인 · 다문화가정 등 취약계층에 대한 소비자교육을 통한 피해 예방
	· 서민금융활성화지원	120,000	○신용보증재단중앙회 신용보증재원 - 5년간 6,000억원 지원
	· 교정기관시설 관리인 고용	600	○50개교정기관에 시설관리일용직 50명 채용(50개시설에 1명)
	· 학대피해노인전용쉼터 지원	2,458	○학대피해노인 전용쉼터 설치 (16개시도)
	· 저소득장애인 맞춤형 창업인큐베이터구축	3,000	○저소득 또는 중증 장애인에게 맞춤형 창업 인큐베이터 지원
	소 계	290,074	

보훈 복지	· 국가유공자 복지시설 서비스 개선	16,471	○대구, 대전, 수도권 북부 요양시설 건립비 ○중상이자편의시설 설치
소 계		16,471	
문화 예술 진흥	· 소외계층문화나눔	48,000	○문화적 소외계층의 문화 향유 기회 확대를 위해 다 양한 문화 예술 프로그램을 제공
소 계		48,000	
기 타	· 재해재난 긴급 구호	500	○재해 재난시 긴급구호 자원봉사자에 대한 급식, 소 모품 지원, 구호장비 임대 및 운용 비용 지원
소 계		500	
계		836,420	

□ 복권기금의 법정배분으로 출연

- 자전거 이용활성화는 “녹색성장 및 국민체육진흥, 공익사업”기능이 있으므로 이에 근거하여 복권기금을 받을 수 있도록 조항 신설
 - － 이는 “자전거 이용활성화 기금”을 신설한 후 여러 재원 중 하나의 재원조달원으로 가능하도록 복권기금을 출연받아 안정적인 재원 확보를 할 필요가 있음
 - － 복권기금의 자전거 이용 활성화 기금에 안정적으로 출연하도록 법정 배분 조항을 신설할 필요가 있음
- 2011년 기준 1조 2,000억원 기준으로 복권기금의 법정배분 35%를 40%, 공익사업 65%를 60%로 조정하고 복권기금의 5%에 해당하는 금액(600억원)을 법정배분으로 전환한 후 법정 배분의 14.25%를 자전거 이용 활성화 기금으로 전출하도록 함
 - ※ 이러한 사례로 2011년도부터 문화재보호 관련하여 문화재청에 14.286%(법정배분 35% 총액)가 배분되는 조항이 신설됨
 - － 2011년도 기준 복권기금 배분(법정배분(35%) 3,612억원, 공익사업(65%) 8,364억원은 약 1조 2000억원임)액의 5%인 600억원을 법정배분으로 하면 그 비율은 법정배분 40%, 공익사업 60%로 조정됨

- － 법정배분액(3,612억원+600억원=4,212억원) 중 600억원은 법정배분 총액의 14.25%임
- 복권기금의 배분을 법정배분 40%, 공익사업 배분 60%로 조정하고 법정 배분의 기관에 ‘자전거 이용 활성화 기금’을 포함토록 하고 배분비율은 법정배분 총액의 14.25%로 함

라. 기타재원 전입

□ 자전거 복권 발행

- 특정한 정부 사업을 추진하기 위해서는 관련 복권발행 수입으로 충당하는 경우가 많음
 - － 자전거 도로 건설 및 각종 시설 확보를 위해서는 자전거 복권 발행을 검토할 필요가 있음
- 자전거 이용활성화 차원에서 자전거 이용 및 활용의 전국 대회를 개최함과 동시에 복권을 발행하여 그 수익금을 자전거 이용활성화 기금으로 전입하는 방안도 검토가 필요함

□ 수익사업 수입

- 자전거 관련 각종 시설 이용으로부터 이용료 수입을 창출하는 방안을 마련해야 함
 - － 자전거도로 및 각종 시설의 이용에 따른 이용료를 부과하여 이를 자전거 이용활성에 기금에 전입토록 함
- 자전거 복권발행 및 수익사업으로 매년 100억원 정도의 수익창출이 필요함

마. 기금조성 및 운영방안

□ 기금조성

- ‘자전거 이용 활성화 기금’의 조성은 매년 1,000억원씩 조성하며, 이 중 760억원 정도는 매년 자전거 도로건설 및 각종 시설확보에 사용하고 나머지는 적립하여 2019년 말에는 계획된 사업을 마무리하고 2,000억원의 기금을 조성토록 함
 - － 자전거 이용활성화 기금은 매년 ① 일반회계로부터 전입 100억원, ② 경륜·경정사업 수익금 전입금 200억원, ③ 복권기금 전입금 600억원, ④ 자전거복권 발행 및 수익사업 등으로부터 전입금 100억원으로 조달함

□ 기금사용

- 2012-2019년 동안은 매년 1,000억원씩 기금을 조성하여 760억원은 자전거 도로건설 및 각종 시설 확보를 위해 지방자치단체에 지원하고 나머지는 매년 적립하여 2019년에는 2,000억원의 기금조성을 완료함
 - － 기금조성이 완료 된 후에는 기존의 기금 출연을 중단하고 이자수입과 사업수입 등으로 자전거 도로 유지보수, 각종 시설 정비 및 자전거 관련 행사를 추진하여 자전거 이용을 활성화하도록 해야 함

제3절 관련 법령 정비

□ 자전거 이용 활성화에 관한 법률 정비

- 자전거 이용 활성화에 관한 법률에 ‘자전거 이용 활성화 기금’의 설치, 수입, 기금의 사용·용도 등의 조항이 각각 설치되어야 함
 - － 자전거 이용 활성화 기금 설치 조항에는 목적, 필요성 등이 포함되어야 함

- 수입 조항에는 일반회계 전입, 경륜·경정수입금 전입, 복권기금 전입, 자전거 복권발행 및 사용료 수입 등의 수입원으로 조성한다는 규정이 있어야 함
- 기금의 사용·용도 조항에는 자전거 도로 건설 및 각종 시설 투자, 나머지 금액의 적립 등을 규정해야 하며 조성 기한 및 규모도 규정해야 함
- 또한 구체적인 사항은 시행령으로 규정함

□ 경륜·경정법 개정

- 경륜·경정법 제18조 9 수익금의 사용 조항에 자전거 이용활성화에 관한 법률에 의한 자전거이용 활성화 기금에 사용할 수 있도록 개정해야 함
- 또한 경륜·경정법 시행령 제22조를 개정하여 자전거 이용 활성화에 관한 법률에 따른 자전거 이용 활성화 기금 출연 항목을 포함해야 함
 - 이 경우 기존 출연기관을 유지할지, 경륜·경정 수익금 배분과 연계되지 않는 문화예술진흥기금, 중소기업창업 및 진흥 기금에의 출연을 중단·축소할 것인지는 관계기관이 문화체육관광부, 중소기업청 등과 협의하여 조정해야 함
 - 경륜·경정사업 수익금의 출연이 200억원 정도는 되도록 협의할 필요가 있음

□ 복권 및 복권기금법 개정

- 복권 및 복권기금법 제 23조(복권기금의 배분 및 용도) 조항에서 법정배분 35%, 공익사업 배분 65%를 법정배분 40%, 공익사업 배분 60%로 개정해야 하고, 법정배분 기관으로 자전거 이용 활성화에 관한 법률에 따른 자전거 이용 활성화 기금을 포함토록 해야 함
- 또한 복권 및 복권기금법 시행령 제17조(복권수입의 배분 및 용도)의 1항에 자전거 이용 활성화 기금 출연금의 비율인 법정배분 총액의 14.25%

출연을 명문화해야 함

□ 3개 법령 정비를 위한 관계부처 협의

- 위의 3가지 법령 정비는 관계부처 협의 및 국회 통과를 해야 효력을 가지므로 기금설치 논리, 재원확보, 사용용도 등과 관련하여 관련 부처의 충분한 협의가 필요함

<참 고 문 헌>

- 강기홍 · 이소영 · 오은주(2009), 『자전거제도 해외사례조사 및 정책방안 연구』, 한국지방행정연구원.
- 국토해양부(2006), 『국도상 자전거도로 설치 기본계획 수립연구』, 한국교통연구원.
- 국토해양부(2009), 『자전거도로 시설기준 및 관리지침』, 한국교통연구원.
- 국토해양부(2010), 『자전거 연계교통체계 활성화방안 연구』, 한국교통연구원.
- 국토해양부(2011), 『비동력 무탄소 교통수단 활성화 종합계획 수립연구』, 한국교통연구원.
- 대전광역시(2009), 『대전광역시 자전거 이용시설 기본계획 재정비』, 한국교통연구원.
- 도로교통공단(2010), 『교통사고요인분석』.
- 박동균 · 이상광(2002), "중소도시 자전거교통의 활성화 방안-안동시를 중심으로-", 도시행정학보, 제15권 2호, pp. 99-126.
- 박진경 · 이소영(2010), 『자전거 보유 및 이용실태 종합분석』, 한국지방행정연구원.
- 박진경 · 이준(2010), "자전거 수단분담률에 영향을 미치는 요인분석: 토빗회귀분석을 이용하여", 한국지역개발학회지, 제22권 3호, pp. 149-164.
- 부산광역시(2009), 『부산광역시 자전거 이용시설 정비기본계획('09~'13)』.
- 사행산업통합감독위원회(2009), 『사행산업 백서』.
- 서울특별시(2009), 『자전거 이용시설 정비 제3차 5개년계획』.
- 수도권 교통본부(2007), 『2006 수도권 가구통행실태조사』.
- 수도권 교통본부(2009), 『수도권 장래교통 수요예측 및 대응방안 연구』.
- 최병국 · 신도겸(2008), 『인천광역시 자전거 이용 활성화방안 연구』, 인천발전연구원.
- 인천광역시(2009), 『인천광역시 자전거 이용시설 기본계획 재정비』, 한국교통연구원.
- 신희철 · 이훈기(2009), 『녹색성장을 위한 자전거 중심 교통체계 구축방안-도로 다이어트를 중심으로』, 한국교통연구원.

- 이경환 · 김승남 · 안건혁(2008), "중소도시의 토지이용 및 도시형태와 자전거 통근통행의 상관관계 연구", 대한국토 · 도시계획학회지, 제43권 5호, pp. 49-61.
- 이재영(2008), 『SP자료를 이용한 자전거 이용자의 행태 및 경로선택 특성분석』, 대전발전연구원.
- 임영태 · 류재영 · 홍정열(2007), 『자전거 이용활성화를 위한 제도개선 방안연구』, 국토연구원.
- 임영태 · 백남철 · 이재영 · 박재현(2008), 『자전거 이용활성화 방안 연구-자전거 이용 활성화 정책의 성과지표 개발을 중심으로-』, 국토연구원.
- 토지주택연구원(2009), 『아산신도시 자전거 이용 활성화방안 연구』.
- 통계청(2010), 『2010 인구주택총조사』.
- 한국교통연구원(2008), 『2007년 국가교통DB 구축사업』.
- 한국교통연구원(2009), 『자전거 인프라 구축 및 랜탈시스템 연구』.
- 한국교통연구원(2010), 『2009년 국가교통수요조사 및 DB 구축사업』.
- 한국교통연구원(2011), 『KTDB 전국여객교통조사 POKET BOOK』.
- 한국산업개발연구원(2010), 『사행산업의 효율적인 관리체계 구축방안 연구』, 사행산업 통합감독위원회 연구용역보고서』.
- 행정안전부(2009), 『자전거 주차장 설치기준 마련 등을 위한 연구용역』, 도로교통공단.
- 행정안전부(2010), 『국가자전거도로 기본계획』, 한국교통연구원.
- 환경부(2007), 『환경친화적 자전거문화 정착연구』, 한국환경정책평가연구원 · 한국교통연구원.
- 황정훈 · 정웅기, 『대구시 공공자전거 시스템 도입방안』, 대구경북연구원.