creative commons

COMMONS DEED

저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:

저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.

비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.

변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 이용허락규약(Legal Code)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

Disclaimer

dCollection

체육학 박사 학위논문

자전거 모빌리티 구성과 실천에 관한 연구

2023년 2월

서울대학교 대학원

체육교육과

박 찬 우

자전거 모빌리티 구성과 실천에 관한 연구

지도교수 권 순 용

이 논문을 체육학 박사 학위논문으로 제출함
2023년 2월

서울대학교 대학원
체육교육과
박 찬 우

박찬우의 체육학 학위논문을 인준함
2023년 2월

위 원 장 _____ (인)

부위원장 _____ (인)

위 원 _____ (인)

위 원 _____ (인)

위 원 _____ (인)

<국문초록>

자전거 모빌리티 구성과 실천에 관한 연구

서울대학교 대학원 체육교육과
박찬우

본 연구는 오늘날 한국사회에서 자전거를 타는 사람들을 주목하고 그 현상을 분석하고자 하였다. 구체적으로 모빌리티 이론을 중심으로 자전거 모빌리티의 구성과 실천을 살펴보았다.

이를 위해서 본 연구는 2021년 7월부터 2022년 12월까지 연구를 진행하였다. 연구 참여자는 2년 이상 자전거를 이용하여 통근/여가/실내운동 참여 경험을 갖고 있는 34명을 대상으로 연구를 진행하였으며, 심층 인터뷰와 참여관찰을 실시하였다.

본 연구의 주요 결과는 크게 세 가지로 요약할 수 있다. 첫째, 자전거 모빌리티를 작동시키는 주요 구성요소를 살펴보았다. 자전거 모빌리티 구성요소를 살펴보기 위하여 본 연구에서는 행위자-네트워크 이론을 차용하여 자전거 모빌리티를 구성하는 주요 구성요소를 공간, 기계(자전거), 행위자로 구분하고, 각각의 구성요소를 살펴보았다. 자전거 도로의 생성과 유형은 자전거 모빌리티를 발생시키는데 밀접한 관계가 있었다. 반면, 자전거 도로의 소멸은 자전거를 타는 사람들에게 부정적인 경험으로 나타나고 있었다. 또한 자전거 모빌리티와 기계의 관계에서 자전거의 유형은 이동할 수 있는 거리의 차이로 나타나고 있었으며, 장비의 차이는 참여자들에게 서로 다른 경험을 제공하는 것으로 나타나고 있었다. 마지막으로 모빌리티와 행위자의 관계에서 최근 강조되고 있는 건강에 대한 중요성과 라이프스타일의 변화가 자전거를 타는 행위와 긴밀한 관계를 맺는 것으로 나타나고 있었다.

둘째, 자전거 모빌리티의 실천은 자전거를 타는 사람들의 목적에 따라 통근이동, 여가이동, 가상이동으로 구분하여 살펴보았다. 자전거 통근은 모빌리티의 일상화로 ‘거리’, ‘도로’, ‘시설’ 등이 중요한 고려사항으로 여

겨지고 있었으며, 자전거 통근의 긍정적 경험을 통해 습관이 형성되는 것으로 나타나고 있었다. 자전거 여가/여행은 모빌리티의 확장으로 지속적으로 자전거를 타는 것은 물리적 거리의 확장과 경험의 확장으로 나타나고 있었다. 가상이동은 현실에서의 다양한 제약으로부터 자유롭게 하며 보다 운동에 집중할 수 있는 환경을 제공해 주는 것으로 나타나고 있었다.

셋째, 자전거 모빌리티의 사회적 의미는 '위험의 이중구조', '속도의 위계화', '사회적 규범의 부재'로 나타나고 있었다. 자전거와 관련하여 위험에 대한 인식은 두 가지 측면으로 나타나고 있었다. 자전거에 대한 진지함의 차이는 위험에 대한 인식의 차이로 나타나고 있었으며, 이는 자전거를 타는 방식, 장비 등의 차이로 나타나고 있었다. 또한, 본 연구에서 자전거와 관련된 다양한 갈등은 속도에 따른 것으로 이해할 수 있었다. 이는 단순히 자동차와 자전거의 갈등뿐만 아니라 자전거와 보행자, 자전거와 자전거 사이에도 존재하는 것으로 나타났다. 마지막으로 자전거와 관련된 규범은 주로 동호회 위주로 생성되고 있었으며, 도로를 공유하는 다양한 사람들이 공유하는 규범은 부재한 것으로 나타나고 있었다.

자전거 모빌리티의 구성과 실천을 이해하고 분석하는 작업은 그동안 추상적인 수준으로 논의된 모빌리티 이론을 구체적인 사례를 통해서 분석했다는 점에서 그 의의를 찾을 수 있다. 또한, 그동안 자전거와 관련된 연구가 교통 또는 스포츠/여가활동으로 분리되었다는 점에서 이를 극복하기 위한 시도라는 점에서 시사점이 있다.

주요어 : 자전거, 모빌리티, 행위자-네트워크 이론, 라이프스타일 스포츠
학 번 : 2017-33384

목 차

제1장 서론 ····· 1
1. 연구의 필요성 ····· 1
2. 연구 목적 ····· 6
3. 연구 문제 ····· 7

제2장 이론적 배경 ····· 8
1. 모빌리티 이론 ····· 9
1) 새로운 모빌리티로의 전환 ····· 10
2) 모빌리티의 개념과 유형 ····· 11
3) 모빌리티와 자전거에 관한 연구 ····· 14
2. 행위자-네트워크 이론과 모빌리티 ····· 16
1) 행위자-네트워크 이론의 전개 ····· 16
2) 행위자-네트워크 이론의 주요 개념 ····· 17
3) 행위자-네트워크 이론과 모빌리티 ····· 20
3. 모더니티와 라이프스타일 ····· 22
1) 현대성에 대한 이해 ····· 22
2) 현대사회와 라이프스타일 스포츠에 관한 연구 ····· 24
4. 도시정책과 모빌리티 ····· 28
1) 도시정책의 전환 ····· 28
2) 도시정책과 자전거 ····· 31
3) 도시정책과 자전거에 관한 연구 ····· 36

제3장 연구방법 ····· 38
1. 연구방법 선정 ····· 38
2. 연구 참여자 ····· 42
3. 자료수집 ····· 44
4. 자료분석 ····· 46
5. 연구의 진실성 ····· 47
6. 윤리적 고려 ····· 47

제4장 자전거 모빌리티의 구성 ····· 48
1. 자전거 모빌리티와 공간 ····· 49
1) 공간의 생성 ····· 49
2) 공간의 유형 ····· 52
3) 공간의 소멸 ····· 56
2. 자전거 모빌리티와 기계 ····· 61
1) 자전거 유형 ····· 61
2) 자전거 장비 ····· 66
3) 자전거 특성 ····· 70
3. 자전거 모빌리티와 행위자 ····· 72
1) 건강주의 ····· 72
2) 라이프스타일 ····· 75

제5장 자전거 모빌리티의 실천 ····· 80
1. 자전거 모빌리티의 일상화 ····· 80
1) 통근 방식의 전환 ····· 81
2) 통근 습관의 형성 ····· 86
3) 문화의 충돌 ····· 91
2. 자전거 모빌리티의 확장 ····· 93
1) 물리적 거리의 확장 ····· 93

2) 감각적 경험의 확장 ····· 96
3) 교통수단의 연계 ····· 100
3. 자전거 모빌리티와 가상성 ····· 102
1) 자전거의 실내화(indoorization) ····· 102
2) 위험의 사소화(trivialization) ····· 105
3) 가상성과 진정성(authenticity) ····· 108

제6장 자전거 모빌리티의 사회적 의미 ····· 111
1. 위험(risk)의 이중구조 ····· 111
1) 자전거에 대한 통념 ····· 112
2) 위험에 대한 인식 ····· 114
2. 속도의 위계화(hierarchy) ····· 119
1) 속도에 따른 권력 생성 ····· 119
2) 속도에 따른 경험 차이 ····· 122
3. 사회적 규범의 부재 ····· 124
1) 공유된 규범의 부재 ····· 124
2) 교육과정의 부재 ····· 126

제7장 결론 및 제언 ····· 130
1. 결론 ····· 130
2. 제언 ····· 133

참고문헌 ····· 135

표 목 차

[표 1-1] 자전거도로 구성 변화 ····· 2
[표 2-1] 이동형태의 분류 ····· 13
[표 2-2] 도시재생과 건강 ····· 30
[표 2-3] 자전거 정책 관련 기관 및 업무 개요 ····· 31
[표 2-4] 국내 자전거 정책 주요 내용 ····· 33
[표 2-5] 국내 자전거도로의 변화 ····· 34
[표 2-6] 따릉이 이용 금액 현황 ····· 35
[표 6-1] 자전거 교통안전교육 인증제 ····· 131

그 림 목 차

[그림 4-1] 한강 시민공원 자전거 도로 ····· 50
[그림 4-2] 자전거 도로 유형의 분류 ····· 53
[그림 4-3] 산악자전거 진입 제한 ····· 58
[그림 4-4] 인식의 부재와 자전거 도로의 소멸 ····· 59
[그림 5-1] 자전거 통근을 위한 준비 ····· 88
[그림 5-2] 통근과정에서의 지하철과 자전거 ····· 90
[그림 5-3] 암사고개(좌)와 미음나루 고개(우) ····· 95
[그림 5-4] 팔당 초계국수와 두물머리 핫도그 ····· 97
[그림 5-5] 북한강 철교와 남양주 봉안터널 ····· 97
[그림 5-6] 자동차 여행과 자전거 여행 ····· 98
[그림 5-7] 자동차와 자전거의 연계 ····· 101
[그림 5-8] 실내 운동용 자전거와 가상 라이딩 ····· 103

[그림 6-1] 서울시자전거 따릉이 홈페이지 ····· 112
[그림 6-2] 자전거 역주행과 인도 주행 ····· 116
[그림 6-3] 일반 이어폰과 골전도 이어폰 ····· 117

제1장 서론

1. 연구 필요성

전 지구적 차원에서 신체활동 부족과 관련된 문제는 지속적으로 제기되고 있다. 세계보건기구(WHO)에서는 성인 인구의 25% 이상이 신체활동의 부족 문제를 경험하고 있다고 보고하고 있으며, 신체활동 부족은 심혈관 질환, 당뇨병, 우울증, 암 등 건강에 부정적인 영향을 미치는 것으로 설명하고 있다. 이러한 문제를 바탕으로 세계보건기구에서는 좌식문화를 경계하고, 더 많이 움직이는 것을 강조하고 있다(World Health Organization, 2022).

이러한 측면에서 본 연구에서는 오늘날 한국사회에서 자전거를 타는 현상에 주목하고자 한다. 자전거는 최근 한국사회에서 많은 사람들이 참여하는 신체활동으로 이해할 수 있다. 특히 최근 COVID-19와 관련하여 자전거는 언택트(untact)시대에 안전한 야외 활동으로 인식되면서(고민환, 2020), 한강을 비롯한 전국의 자전거 길은 많은 사람들로 붐비고 있다(남재준, 2019).

하지만, 한국사회에서 자전거를 타는 사람들의 증가를 최근에 나타난 현상으로 한정 짓는 것은 적절하지 않은 것으로 보인다. 한국사회에서 자전거를 타는 사람들의 증가는 2000년 중반 후기 산업 도시의 물리적, 경제적 활성화를 위한 전략의 일환으로 도시재생(urban regeneration) 정책이 추진된 배경에서 이해할 수 있다. 당시 지속 가능한 도시체계를 구축하기 위한 정책적 노력이 수반되었고, 자전거는 훌륭한 정책적 수단으로 이해되면서 그 수요도 늘어난 것으로 나타나고 있다(고민환, 2020; 김동우, 박성택, 강태구, 2016). 구체적으로 우리나라에서는 2008년 '저탄소 녹색성장 기본법' 제정과 '자전거 이용 활성화 종합대책'은 자전거에 본격적인 관심을 갖게 되는 계기로 평가받고 있다(김동준, 신희철, 정성엽,

문장원, 2011). 서울시도 교통혼잡, 대기오염, 고유가 문제 등을 해결하고, 건강한 사회 및 시민들의 삶의 질을 높이기 위한 방안으로 자전거와 관련된 다양한 정책을 추진하고 있다[1]. 이에 자전거 도로, 시설 등 물리적인 인프라를 확충하고 있으며, 이는 곧 시민들의 자전거 이용 증가로 이어지고 있다(홍석기, 최수정, 노수동, 2010).

[표1-1] 자전거도로 구성 변화(행정안전부, 2018 재구성)

구분	자전거 전용도로	자전거보행자 겸용도로	자전거 전용차로	자전거 우선도로
2009년	1,428	9,770	189	-
2010년	1,842	10,960	235	-
2011년	2,353	12,534	420	-
2012년	2,463	13,088	459	-
2013년	2,566	13,885	643	-
2014년	2,747	14,972	699	846
2015년	2,866	15,803	782	1,056
2016년	2,843	16,331	825	1,177
2017년	3,198	16,901	896	1,321
2018년	3,205	17,479	799	1,517

자전거와 관련된 물리적 환경 조성과 자전거를 타는 사람들의 증가는 교통학, 지리학, 정책학, 도시학 등 다양한 분야의 학술적 관심으로 나타났다. 이와 관련하여 선행연구에서는 '자전거 도로' 개선 방안에 관한 연구(김동찬, 김선희, 2010; 김용진, 안건혁, 2011; 김동우, 박성택, 강태구, 2016), 공공자전거 이용에 관한 연구(이상복, 임희종, 정광헌, 2018; 장재민, 김태형, 이무영, 2016), 자전거 이용 활성화를 위한 인식 연구(송기욱, 2010; 정태화, 조용상, 강경우, 2011) 등이 수행되었다. 대부분의 선행연구에서는 자전거 이용 활성화를 위한 정책 및 물리적 환경 개선, 공공자전거 이용 활성화를 위한 논의에 초점을 맞추고 있다. 그럼에도 불구하고, 이러한 논의는 자전거를 교통 수단의 일부로 인식하고 있다는 한계를 갖고 있다고 볼 수 있다.

1) 서울공공자전거 '따릉이'는 2015년 9월 도입된 이후 많은 시민들이 이용하고 있는 성공적인 정책 사례로 이해되고 있다. 서울자전거 따릉이는 2015년 9월 19일 967대로 서비스를 시작하였고, 2020년 자전거 37,500대, 대여소 2,228개소로 확충하여 운영하고 있다(서울시설공단, 2021).

Falcous(2017)는 그동안 자전거와 관련된 연구가 주로 인프라와 물리적 환경을 개선하기 위한 논의로 이어지면서, 자전거를 타는 사람들에 대한 논의는 충분히 이루어지지 않고 있다고 지적하였다. 즉, 자전거와 관련된 환경적인 요인을 개선하는 것이 자전거를 타는 사람들의 증가로 이어질 것이라는 잘못된 전제는 다양한 문제를 야기할 수 있다는 것이다. 이에 따라 오늘날 자전거와 안전 문제(지우석, 윤정은, 2018), 공공자전거 따릉이 사업 문제(이상복, 임희종, 정광헌, 2018) 등 자전거와 관련된 사회·문화적인 문제가 지속적으로 제기되고 있는 실정이다.

따라서 이러한 문제를 해결하기 위해서 오늘날 자전거를 타는 사람들의 다양한 경험과 그들의 실천을 이해하는 것이 필요하다고 볼 수 있다(Cox, 2019). 특히, 오늘날 자전거와 관련된 현상은 단순히 과거의 교통수단으로만 이해하는 것은 충분하지 않은 것으로 보인다[2]. 오늘날 자전거를 타는 사람들은 통근, 여가, 여행 등 다양한 방식으로 나타나고 있으며, 이러한 점은 자전거를 교통체계의 일환으로 이해하는 것을 넘어서 자전거를 타는 사람들의 구체적인 경험에 대한 다양한 시각과 해석이 요구된다고 볼 수 있다.

그동안 스포츠/여가 맥락에서 자전거와 관련된 국내 선행연구들을 살펴보면, 자전거를 타는 동호회를 이해하기 위한 연구(임영삼, 2017; 이원희, 이혁기, 임수원, 2010; 박광원, 강현욱, 2017; 조선령, 엄정식, 2018; 남재준, 2019), 자전거를 여가/관광 문화로 이해하기 위한 연구(김남희, 오치옥, 2018; 이유진, 황선환, 2021; 백정민, 2014) 등이 진행되고 있다. 하지만, 스포츠/여가 맥락에서 자전거를 타는 사람들을 대상으로 한 연구는 주로 동호회 문화를 탐색하고 있으며, 대부분 양적 연구 중심으로 연구가 진행되었다는 측면에서 오늘날 자전거를 타는 사람들의 문화와 관련된 다채로운 논의로는 이어지지 못하고 있다.

서구 사회를 중심으로 연구가 활발하게 진행되고 있는 라이프스타일

2) 구체적으로 국민생활체육조사(문화체육관광부, 2020) 종목별 생활체육 참여율을 살펴보면, 자전거(6.6%)는 '걷기(41.9%)', '등산(17.6%)', '보디빌딩(3.3%)', '축구・풋살(7%)', '요가, 필라테스, 태보(6.7%)'에 이어 6번째로 나타나고 있다는 것을 살펴볼 수 있으며, 이러한 수치는 오늘날 자전거 참여가 단순히 교통수단이 아닌 여가, 여행을 비롯한 다양한 수단으로 이용하고 있다는 점을 확인할 수 있다.

스포츠 연구 지형 속에서도 자전거와 관련된 연구는 BMX, 산악자전거를 중심으로 이해되고 있다(Edwards & Corte, 2010). 라이프스타일 스포츠(lifestyle sports)는 전 세계적으로 큰 관심을 받고 있으며[3], 이를 바탕으로 활발한 다양한 학술적 논의가 진행되고 있다(Cox, 2019; Houlihan & Malcolm, 2015; Wheaton, 2010). 이에 최근 두드러지게 나타나고 있는 요가, 필라테스 등과 같은 신체활동에서부터 서핑, 스케이트보드, 스노우보드, 도로 달리기(street-running), 파쿠르(parkour), BMX, 산악자전거 등에 이르기까지 오늘날 비공식적이고, 비경쟁적으로 이루어지고 있는 스포츠/여가 활동에 대한 학술적 연구가 진행되고 있다(Edwards & Cote, 2010; Wheaton, 2010). 라이프스타일 스포츠 연구는 주로 상업화, 제도화, 신자유주의, 소비주의 등 거시적인 관점으로 현상을 이해한다는 측면에서 라이프스타일 스포츠의 성장과 딜레마를 이해하는데 도움을 주고 있지만, 한편으로는 거시적인 현상에 초점을 두면서 참여하는 사람들의 다양한 삶의 양식과 경험에 대한 분석은 부족한 실정이다.

이 논문은 오늘날 자전거를 타는 사람들이 가지고 있는 구체적인 실천 경험을 살펴보고자 한다. 이것은 크게 두 가지 질문으로 이해할 수 있다. 구체적으로 '무엇이 사람들을 이동하게 하는가?', 그리고 '자전거를 타고 움직이는 다양한 이동성이 가지고 있는 사회·문화적 의미'가 무엇인가?'에 관한 것이다. 여기에는 그동안 자전거와 관련된 다양한 정책적 노력에도 불구하고 여전히 자전거 문화가 사람들의 인식에서 주변부로 이해되고 있다는 현실적 진단과 자전거를 타고 있는 사람들이 가지고 있는 다양한 문화를 단편적으로 이해하고 있다는 측면에서 더욱 다양하고, 분석적인 접근이 필요하다는 문제의식이 자리하고 있다.

본 연구에서는 Georg Simmel의 연구를 토대로 이동성의 개념을 확장시킨 모빌리티 이론을 통해서 자전거를 타는 사람들의 경험과 의미를 이해하고자 한다(Sheller, 2017; Urry, 2012). Urry는 Simmel의 이론을 토

3) 라이프스타일 스포츠는 기존의 승리, 결과, 보상의 가치를 중시하는 전통적인 스포츠와 비교하여, 참여자의 행위, 참여 과정을 중시하는 대안적이고 포괄적인 개념으로 이해되고 있다(Gilchrist & Wheaton, 2011).

대로 '새로운 모빌리티 패러다임(new mobilities paradigm)'을 제시하고 있으며, 이러한 이론을 바탕으로 현대사회를 '모빌리티 사회'로 규정하고 보다 정밀하게 포착하기 위한 분석을 시도하고 있다(Behrendt, 2020; Rickly, 2016). 모빌리티 이론에서는 현대사회에서 이동을 단순히 물리적 이동으로 한정짓는 것이 아니라 그 이상의 다양한 사회·문화적 의미를 내포하고 있다고 설명한다. 이러한 측면에서 모빌리티 이론은 오늘날 자전거와 관련된 현상을 이해하고, 분석하는데 유용한 렌즈를 제공해 줄 것으로 판단된다.

즉, 이 연구에서는 모빌리티 이론을 통해서 오늘날 자전거와 관련된 현상을 이해하고자한다. 구체적으로 오늘날 자전거와 관련된 현상 속에서 무엇이 자전거와 관련된 이동을 발생시키는지, 그리고 자전거를 타는 사람들의 실천 과정과 그 의미가 무엇인지에 관한 것이다. 이와 같은 분석을 하기 위해 오늘날 자전거를 타는 사람들의 통근 이동, 여가 이동, 가상이동 등에 나타난 경험과 그 의미를 살펴보고자 한다[4]. 이러한 작업은 그동안 주로 교통학과 체육학에서 이분법적으로 자전거를 살펴본 연구 지형에 다채로운 시각을 제공해 줄 것이며, 오늘날 한국사회에서 자전거를 타는 사람들의 경험과 의미를 보다 심층적으로 살펴볼 수 있을 것이라 기대할 수 있다.

4) 이와 같은 아이디어는 사회학자 짐멜(Georg Simmel, 1858~1918)의 연구에서 영감을 얻은 것이라 할 수 있다. 짐멜의 방대한 지적 세계에도 불구하고, 짐멜의 연구의 가장 큰 특징은 거대 담론에서 벗어나 있다는 점이다. 그는 돈, 유행, 모험, 성(性), 편지, 비밀 등과 같이 일상적이고 단편적인 현상들을 통해 현대사회의 단면을 이해하고, 삶의 체험에 대한 분석을 시도하였다. 그는 사회는 상대적이고, 관계적이며, 불안정한 끊임없는 발전의 상태로 이행하는 것으로 인식하고 있다는 측면에서 오늘날의 자전거를 타는 사람들의 경험을 모빌리티 이론으로 접근하고, 분석할 수 있는 이론적 근거를 제공하고 있다(김덕영, 윤미애, 2006).

2. 연구 목적

본 연구는 오늘날 자전거를 타는 사람들의 경험을 모빌리티 관점으로 이해하고, 분석하는 데 그 목적이 있다. 따라서 자전거 모빌리티와 관련된 현상을 심층적으로 이해하기 위해서 자전거 모빌리티를 구성하는 주요 요소가 무엇인지 살펴보고자 한다. 또한, 이러한 자전거 모빌리티의 구성요소를 바탕으로 자전거를 타는 사람들의 실천 방식과 그것의 사회적 의미가 무엇인지 분석하고자 한다.

여기에는 그동안 자전거 모빌리티와 관련한 다양한 정책적 시도에도 불구하고, 여전히 자전거 문화는 주변부로 이해되고 있는 현실적 진단과 자전거 모빌리티를 단편적으로 이해하고 있다는 문제의식이 자리하고 있다. 또한, 모빌리티 이론을 통해 자전거를 타는 사람들의 경험을 살펴봄으로써 그동안 주로 거시적 맥락에서 연구가 진행된 라이프스타일 스포츠의 연구 지형을 확장하는데 기여할 것으로 판단된다. 이와 동시에 한국사회에서 나타나고 있는 다양한 스포츠/여가 활동에 대한 다채로운 분석을 제공할 것으로 기대한다.

3. 연구 문제

이 같은 질문을 좀 더 세부적으로 살펴보기 위해서 본 연구에서는 자전거를 타는 사람들이 가지고 있는 경험과 의미를 이해하기 위해 다음과 같이 구체화하고자 한다.

첫째, 무엇이 자전거 모빌리티를 발생시키는가? 자전거 모빌리티 구성요소에 관한 질문은 '무엇이 자전거 모빌리티를 발생시키는가?'와 관련된 질문을 이해하기 위한 시도이다. '모빌리티 렌즈'를 통해 사회현상을 이해하기 위한 시도는 기존의 모빌리티 이론을 세분화하는 작업이며, 동시에 모빌리티가 발생하는 메커니즘을 이해하기 위한 것이다. 구체적으로 본 연구에서는 자전거 모빌리티의 주요 구성요소를 공간, 기계(자전거), 행위자로 구분하고, 각각의 구성요소들의 관계적 측면에 주목하여 살펴보고자 한다.

둘째, 자전거 모빌리티의 실천 방식은 어떠한가? 기존 자전거와 관련된 선행연구에서는 교통과 여가라는 이분법적인 시각으로 연구가 진행되어 왔다. 본 연구에서는 Urry(2012)가 제시한 모빌리티 이론을 토대로 자전거를 타는 실천 과정을 살펴보고자 한다. 구체적으로 '통근이동', '여행이동', '가상이동'으로 구분하고, 각각의 사례를 통해서 자전거 모빌리티의 실천이 구체적으로 어떠한 방식으로 나타나는지 살펴보고자 한다.

셋째, 자전거 모빌리티 구성과 실천의 사회적 의미는 무엇인가? 한국사회에서 자전거 모빌리티 경험이 갖는 사회적 의미가 무엇인지 종합적으로 살펴보고, 자전거와 관련된 현상을 사회학적 렌즈로 이해하기 위한 시도이다. 따라서 통근, 여가/관광, 가상이동 등 개별적으로 설명되고 있는 자전거와 관련된 논의를 종합하여 오늘날 자전거 모빌리티가 내포하고 있는 사회적 의미를 도출하고자 한다.

제2장 이론적 배경

본 연구의 이론적 배경 및 선행연구에 대한 검토는 크게 네 가지 차원으로 이루어졌다. 첫 번째는 모빌리티 전환(mobilie turn) 혹은 **새로운 모빌리티 패러다임(new mobilities paradigm)**이라는 관점을 통해 오늘날 자전거를 중심으로 나타나는 다양한 모빌리티 현상을 분석하기 위한 이론적 토대를 마련하기 위한 작업이다. 모빌리티 이론은 Georg Simmel의 연구를 토대로 기존의 '이동성'에 대한 개념을 확장한 개념/이론으로 이해할 수 있다. 이는 자전거 모빌리티에 대한 현상을 과거 '물리적 이동'이라는 단편적인 이해를 넘어서 자전거 모빌리티가 내포하고 있는 다양한 경험에 주목하고, 이를 토대로 사회적 분석을 시도하기 위한 시도라 할 수 있다.

두 번째는 **행위자-네트워크 이론(Actor-Network Theory)**에 대한 이해이다. 행위자-네트워크 이론은 행위자는 인간 행위자만을 지칭하는 것이 아니라, 비-인간 행위자(non-human actor)를 포함한다. 즉, 인간뿐만 아니라, 기술, 기계, 자연, 인공물 등과 같은 비인간을 행위자로 간주한다. 따라서 자전거 모빌리티와 관련하여 단순히 행위자 중심을 넘어서 공간, 자연, 기계, 기술 등 다양하고 복잡한 관계를 살펴보는데 도움이 될 것으로 사료된다.

세 번째는 **라이프스타일 스포츠**를 이해하기 위한 작업이다. 라이프스타일 스포츠는 기존의 근대적인 성격의 스포츠와는 구분되는 새로운 형태의 스포츠로 여겨지고 있다. 따라서 본 연구에서는 라이프스타일 스포츠와 모더니티에 대한 논의를 통해서 오늘날 자전거를 타는 사람들을 이해하고자 한다.

마지막으로 **도시정책과 자전거**에 대한 이해이다. 본 연구의 공간적 배경이 되는 서울을 중심으로 자전거 관련 정책이 어떠한 맥락에서 출현하고, 실행되었는지 살펴봄으로써 자전거와 관련된 다양한 문제를 이해하고, 정책적인 제언을 하기 위한 토대를 마련하고자 한다.

1. 모빌리티 이론

본 장에서는 모빌리티 연구 지형 속에서 자전거 연구의 가능성을 살펴 보고자 한다. 모빌리티를 이해하기 위한 시도는 1990년대 등장하기 시작하였다. 특히『사회를 넘어선 사회학: 21세기를 위한 모빌리티』를 통해서 현대사회를 이해하기 위한 하나의 방식으로 모빌리티를 강조하였다. 이후 『모빌리티(Mobilities)』를 출판하면서 사회과학의 새로운 이론을 구축하고, 이를 연구하기 위한 방법론을 제시하였다. 이러한 측면은 과거 이동성을 물리적인 측면으로 국한하여 이해한 것을 넘어서 움직임에 내포된 다양한 의미와 경험을 탐구하는 작업으로 이어지고 있다(Wood, 2014).

즉, 새로운 모빌리스 개념은 패러임의 전환과 확장으로 이해되며, 오늘날 현대사회를 설명하는 핵심적인 담론으로 설명되고 있다. 특히, 모빌리티와 관련된 논의는 물리적 공간에서 사회적 공간으로의 변화, 그리고 모빌리티 네트워크 공간으로 전환되면서 현대사회를 움직임을 중심으로 이해하기 위한 다양한 시도로 이어지고 있는 것이다(김덕영, 윤미애, 2006).

모빌리티의 전환은 Simmel의 연구를 초석으로 삼고 있다(Urry, 2012). Simmel은 공간을 사회적 공간이자 연결(네트워크) 공간으로 인식하였고, 인간의 상호작용의 형식과 패턴을 중요시 하였다. 즉, 그의 연구는 근대적인 모빌리티 형태를 마련한 연구로 평가되고 있다. 특히, Simmel은 인간의 움직임, 다양한 자극, 장소를 통한 시각적 전유가 도시에서의 새로운 경험이라는 것을 보여주었다. 결국, 새로운 모빌리티의 전환은 Simmel의 이론을 초석으로 삼고 그것을 확장한 개념으로 이해할 수 있다(Sheller & Urry, 2006; Cox, 2016).

본 장에서는 모빌리티의 전환을 이해함으로써 오늘날 자전거를 타는 사람들의 경험을 이동성과 관련한 논의로 확장하고자 한다. 이를 통해서 그동안 스포츠/여가 활동에 대하여 모빌리티를 중심으로 이해하기 위한 토대를 마련할 것으로 기대한다.

1) 새로운 모빌리티로의 전환

새로운 모빌리티는 그동안 전통적으로 지리학, 교통학 등에서 주로 사용한 이동성(mobility) 개념과는 차별화되는 개념으로 설명할 수 있다. 모빌리티는 걷기, 자전거와 더불어 버스, 열차, 선박, 비행기 등 기술에 의존한 이동과 화물, 운송 등을 포함한 개념이다. 또한 모빌리티는 지역, 국가, 글로벌 차원의 정보의 이동 등의 내용도 포함하는 측면에서 현대 사회를 이해하기 위한 핵심적인 개념으로 이해되고 있다.

이러한 모빌리티는 네트워크로 연결된 전화, 휴대폰, 컴퓨터 등 실제적 이동이나 잠재적 이동을 제한하고 조정하고 규제하는 것들까지 포함된다. 하지만, 모빌리티에 포함되는 요소들은 독립적인 영역이 아니라 상호 의존적 관계를 유지한다는 점에서 주목할 필요가 있다(Sheller & Urry, 2006).

모빌리티 이론의 토대를 마련한 Simmel의 연구에서는 근대적 삶의 일부와 다양성을 분석하면서, '이동', '자극의 다양성', '시각적 전유'가 새로운 삶에 있어 중요하다는 분석을 하였다. 그는 움직임, 다양한 자극들, 장소를 통한 시각적 전유가 새로운 도시 경험에서 매우 중요한 특징이라는 사실을 보여준다. 그는 모빌리티를 유동의 개념으로 보고 부동성과 이동성의 상호 관계를 설명하였다(Sheeler, 2014). 즉, Simmel은 이동의 개념을 단순한 흐름의 개념을 넘어서 그 안에 내포한 긴장, 갈등 등을 포함하는 복잡한 개념으로 설명한 것이다(이병준, 장소은, 2013). 그의 생각은 오늘날 새로운 모빌리티 이론이 전개되는 데 있어 대단히 큰 영향을 주었다고 할 수 있다(김덕영, 윤미애, 2006; Jensen, 2006).

이러한 기본 전제를 바탕으로 모빌리티 연구는 이동성을 단순히 목적지에서 어떠한 목적을 수행하기 위한 소비된 물리적 거리로 여기지 않는다. 오히려 하나의 활동(activity)으로 간주하는 것으로 여기는 것이 적절한 것으로 보인다. 이러한 측면에서 모빌리티는 이동 중의 대화, 일, 정보 수집 등을 포함하는 포괄적인 개념으로 이해할 수 있다. 따라서 모빌리티 관점에서 수행된 연구들은 다양한 이동수단과 움직임에 내재된 의

미, 그리고 그 과정에서의 구체적인 경험을 중요시 한다(Sheller & Urry, 2006).

또한 모빌리티 연구는 사회적 관계가 개인의 물리적 혹은 가상이동을 통한 다양한 연결을 가정 하고 있다는 점에서 사회적 네트워크의 형성 과정과 그 기능에 관심을 둔다. 따라서 네트워크 형성 및 확대 그리고 유지하는 과정에서 개인의 물리적/가상적 이동 능력이 매우 중요한 역할로 이해되며, 이러한 능력은 개인의 사회 계층 간 이동성 향상에 기여하는 중요한 요인으로 설명한다(Newman & Falcous, 2012). 이처럼 모빌리티 연구에서는 인간의 이동을 단일 차원의 개념이 아닌 인간의 이동 능력과 조직력을 통한 사회적 관계를 이해할 수 있는 수단으로 이해되고 있다.

따라서 Urry(2012)가 주장하는 새로운 모빌리티는 다양한 종류의 사람, 사물, 아이디어, 정보의 이동을 수반하고 유발하는 경제적, 사회적, 정치적 실천으로 이해할 수 있으며, 더 나은 삶은 인간이 영위하기 위한 권리이자 역량으로 오늘날 살아가고 있는 새로운 인간 유형을 구분하는 또 다른 설명이라고 할 수 있다.

2) 모빌리티의 개념과 유형

Urry를 비롯한 모빌리티 관련 연구자들은 사회 세계(social world)를 '사회들'의 집합체로 보는 전통적인 관점에서 벗어나서 '이동성'을 중심으로 한 새로운 사회과학을 확립하였다. 이에 사회과학에 있어 패러다임의 전환이 필요하다고 주장하였으며, 그것이 바로 Urry의 '새로운 모빌리티 패러다임(The New Mobilities Paradigm)'이다(Urry, 2012).

이 패러다임은 교통과 통신의 다양한 기술에 부분적으로 의존하면서, 시간과 장소에서 공-현존(co-presence)과 부재를 거듭하는 사람과 사물에 주목한다. 즉, 모빌리티 패러다임을 통해 지금까지 이분법적으로 연구가 진행되어 왔던 사람/사물의 경계를 넘어서 이동의 자유와 시스템 의존성을 통해서 다양한 모빌리티의 형태를 검토하는 시도로 이어지고 있

다(윤신희, 2018; 이용균, 2015).

구체적으로 Urry(2016)는 새로운 모빌리티 패러다임을 다섯 가지 상호 의존적인 모빌리티 사이의 복잡한 결합체(complex assemblage)로 구성된다고 설명하고 있다.

· (일상적 통근에서부터 일생에 한번 있을 수 있는 망명에 이르기까지) 대비되는 시공간의 형태로 조직된 통근, 여가, 이주, 여가, 가족생활, 즐거움, 이주, 탈출을 위한 사람들의 육체이동

· 선물이나 기념품 교환뿐만 아니라 생산자, 소비자, 판매자로의 사물의 물리적 움직임

· 다양한 인쇄/시각 매체에서 나타나고 있는 움직이는 장소와 사람의 이미지들을 통해 영향을 받는 상상 이동

· 종종 실시간으로 이루어지며 지리적, 사회적 거리를 초월하는 가상이동

· 메시지, 텍스트, 편지, 전신, 전화, 팩스, 이동전화를 매개로 전달되는 개인 대 개인 메시지를 통한 통신 이동

이처럼, 다섯 가지 모빌리티 형태에서 파악할 수 있듯이 사회적 네트워크는 물리적 공간에서의 대면 만남에서 생겨나는 것에 국한되지 않고, 전화, 노트북, 컴퓨터, 통신 등 모바일 기계(mobile machines)를 사용하면서 이동 중에도 관계를 만들고 유지할 수 있게된다. 또한 Urry는 그동안 서구사회에서 다루었던 연구들을 통해 12가지 이동형태로 정리하였다. 구체적으로 이동과 이주, 가족 초청 이주, 관광 이동, 친구 방문, 업무 이동 등 등으로 정리하였다. 이는 오늘날 이동의 형태는 다양하고, 복잡하다는 것을 보여주는 사례로 이해할 수 있으며, 그 범위 또한 국가를 초월하여 광범위하게 이루어지고 있다.

[표2-1] 이동형태의 분류(Urry, 2012 재구성)

이동의 형태	관련 연구
① 망명 난민 직업 없이 떠도는 이동과 이주	Marfleet(2006), Milbourne&Widdowfield(2003)
② 사업 및 업무출장	Davidson & Cope, 2003
③ 해외체험을 위한 탐사 여행 등	Tully, 2002; Williams, 2006
④ 병원, 치과 등을 가기 위한 의료이동	Blackbourn, 2002
⑤ 군사적 모빌리티	Kaplan, 2006
⑥ 퇴직 후 다니는 여행과 초국적 생활양식 형성	Gustafson(2001),
⑦ 가족 초정 이주	Kofman(2004)
⑧ 해외집단 이주자들의 주요 거점을 오가는 이동	Cohen(1997), Ong(1999)
⑨ 세계도시로 이동하는 서비스 노동자	Bales(1999)
⑩ 장소방문, 이벤트를 위한 관광이동	Urry(2002)
⑪ 친구 및 친지 방문	Urry &Axhausen(2006)
⑫ 통근을 포함한 업무 관련 이동	Grabher(2004), Kesslring(2006)

모빌리티에 대한 이론 전개는 앞서 설명한 바와 같이 Simmel의 이론이 초석이 되었지만, 이후 Kufmann, Cresswell, Urry에 이르기까지 다양한 학술적인 논의를 통해서 오늘날의 모빌리티 이론으로 발전하게 된다(윤신희, 2018).

3) 모빌리티와 자전거에 관한 연구

전통적으로 이동에 관한 연구는 지리학, 교통학 등을 중심으로 연구가 진행됐다. 하지만, 기존의 연구에서는 특정 집단의 이동패턴, 이동수단의 선택, 이동과 공간조직 변화 간의 상호작용에 관한 연구가 주로 이루어지고 있다. 최근 교통을 중심으로 사회적 배제를 다루는 등 이동성과 관련한 소외계층을 다루는 연구가 사회학적 관점에서 진행되고 있지만, 포괄적인 의미로서 이동 현상을 분석한 연구는 소수의 연구를 제외하고는 거의 없는 실정이다(이용균, 2015; Spinney, 2009).

물질적 이동성은 초국가적 유대관계, 사회문화적 전망 및 일상적인 형성을 특징으로 하는 교통, 통신 및 사회적 연결 기술의 변화 및 영향을 받고 있다. Urry가 제시한 모빌리티 이론은 사회과학에서 새로운 아이디어는 아니지만, 모빌리티 패러다임과 관련된 논의는 지난 1990년부터 지속적으로 연구가 이루어지게 되었다(Sheller & Ury, 2006). 특히 모빌리티와 관련된 연구에서 '생활양식(lifestyle)'에 초점을 맞추고 그 중요성을 강조하는 연구들이 등장하면서 현대사회를 모빌리티 관점으로 분석하기 위한 연구가 지속적으로 진행되고 있다(Falcous, 2017). Urry(2017)는 '이동'이 오늘날 현대사회를 살아가는 사람들에게 하나의 생활 방식이 되었다고 강조하고 있다. 따라서 오늘날의 이동성은 과거보다 더 역동적이고, 복잡해지면서 라이프스타일은 신체 이동성을 토대로 그 중심에 위치하게 되었다고 설명한다.

Sheller & Urry(2006)는 새로운 형태의 이동성 변화와 특성을 분석하기 위한 연구를 진행할 때, 그것을 분석하는 이론을 찾는데 어려움이 있다고 지적한다. 이러한 문제를 극복하기 위해 모빌리티 이론의 적용을 제안하고, 사람들의 여행과 관련된 이동성이 그들의 일상적인 관행과 결부되는지 분석한다. 이러한 연구는 모빌리티 패러다임이 신체적으로 움직이는 것과 어떠한 방식으로 교차되어 나타나는지, 그리고 그들의 라이프스타일 선택과 어떠한 관계로 결부되는지 탐구하는 것이다.

또한, 여가/여행을 이해하기 위해 라이프스타일 모빌리티(lifestyle

mobility)라는 개념을 사용하여, 학제 간 접근 방식을 고려하고 있다(Cox, 2019). 이러한 연구에서는 크게 3가지 측면을 고려하고 있다. 첫째, 일과 여가/여행의 경계를 희미하게 하는 작업이다. 이는 기존에 일과 여가라는 이분법적인 시각을 벗어나 일과 여가/여행이 가지고 있는 관계를 살펴보는 것이라 할 수 있다. 둘째, 여가와 여행의 관계를 탐색하는 시도이다. 오늘날 여가와 여행의 관계가 붕괴되고 있다는 측면을 고려하여 여가와 여행의 간극이 어떠한 방식으로 줄어드는지 탐구하는 것이다. 마지막으로 현대인들의 이동성을 기반으로 한 생활양식을 살펴봄으로써 그들의 정체성을 보여주고, 모빌리티와의 관계를 살펴보는 것이다. 이러한 영역을 통해서 모빌리티 연구는 보다 정교화되고, 확장될 것으로 기대하고 있다.

한편, 모빌리티와 관련된 연구들에서는 일, 여가, 여행과 관련된 이동성의 경계를 무너뜨리고 있지만, 한편으로는 사람들이 이동하는 패턴을 조사하고, 어떠한 모빌리티를 선택하는지 살펴보고 있다. 이는 현대사회에서 어떠한 모빌리티를 선택하고, 지속하는가에 대한 물음으로써 오늘날 나타나고 있는 차별적인 관계들을 살펴보는데 유용할 것으로 판단된다(Schepers, Hagenzieker, Methorst, van Wee, & Wegman, 2014).

모빌리티 연구에서 라이프스타일에 주목한 연구에서는 개인의 삶의 방식에 주목하면서 개인의 이주가 계절에 영향을 받는 형태의 사례를 다루루며 이주 및 이동성의 교차점을 살펴보는데 적절한 연구로 이해되고 있다. 하지만, 시간, 공간 등 이동성을 둘러싼 복잡한 관계를 설명하는데는 여전히 한계로 지적되고 있다(Wood, 2014). 이러한 측면에서 모빌리티 연구는 보다 다양하고 구체적인 사례로 이해될 필요성을 갖게되며, 이동성과 관련된 폭넓은 연구가 진행될 필요가 있다.

하지만, 모빌리티의 개념은 여전히 교통학, 지리학, 도시학을 중심으로 연구가 진행되고 있다. 이에 체육, 건강, 스포츠, 운동학 및 관련 분야의 학문적 영역에서 활동적인 신체와 이동성에 관한 연구는 찾아보기 어려운 실정이다(Cox, 2019).

2. 행위자-네트워크 이론(Actor-Network Theory)

본 장에서는 행위자-네트워크 이론(Actor-Network Theory)에 대한 이해를 중심으로 자전거 모빌리티의 구성과 실천을 설명하기 위한 토대를 마련하고자 한다. 자전거 모빌리티는 크게 세 가지로 구분해 볼 수 있다. 우리가 일반적으로 자전거를 타는 모습을 상상해 보았을 때, 먼저 자전거를 타는 사람이 존재하고, 동시에 자전거라는 기계가 존재한다. 이러한 두 행위자는 도로를 통해서 자전거를 타는 것을 가능하게 된다.

행위자-네트워크 이론에서는 인간뿐만 아니라 비-인간 행위자(non-human actor)를 행위자로 간주한다는 측면에서 자전거 모빌리티를 이해하기 위한 하나의 관점을 제공해 준다고 할 수 있다. 따라서 본 장에서는 행위자-네트워크 이론의 이해를 통해서 자전거 모빌리티를 분석하기 위한 토대를 마련하고자 한다.

1) 행위자-네트워크 이론의 전개

행위자 네트워크 이론은 행위자 연결망 이론이라고 불린다. 이 이론은 1980년 초반에 브뤼노 라투르(Bruno Latour), 미셸 카롱(Michell Callon), 존 로(John Law)에 의해서 만들어진 이론이다. 행위자-네트워크 이론은 사회현상을 설명하는데 행위자와 행위자들 간의 관계를 설명하기 위한 시도로 이어진다(Dwiartmma & Rosin, 2014)).

행위자-네트워크 이론에서 주목할 점은 기존의 인식론에서 벗어나 '물질성(materiality)'을 강조하였다는 것이다. 즉, 행위자는 인간 행위자뿐만 아니라 비인간 행위자(non human actor)를 포함하는 개념으로 이해된다. 이는 그동안 우리의 인식 속에서 외부에 있던 사물, 도구, 자연, 기계 등과 같은 물질에 관심을 두고 인간과 비인간의 관계를 하이브리드(hybrid)로 인식할 것을 강조한다(이준석, 2022).

이처럼, 행위자 네트워크 이론에서는 비인간 행위자들이 행위성(agency)을 갖는 것을 의미한다. 그전까지는 인간만이 의도와 의지를 갖

고 행위를 할 수 있다는 전제에서 사회현상을 이해했다면, 행위자-네트워크에서는 비인간(물질)도 행위성을 가지게 되는 것으로 인식하고, 인간과 비인간을 대칭적인 관점에서 바라보게 된다(최병두, 2015).

구체적으로 살펴보면, 자전거, 도로, 속도계, 신발, 사이클링 컴퓨터 등은 어떠한 의지나 의도가 있다고 볼 수 없다. 하지만, 이러한 비인간 행위자들은 행위자의 행동이나 인식의 변화에 영향을 줄 수 있다는 것이다. 행위자가 자전거를 타고 통근하는 것, 여행하는 것 등은 기존의 자동차를 사용하였을 때와는 다른 경험과 변화를 느낄 수 있다는 것이다. 이러한 측면에서 비인간들은 인간의 행동과 밀접한 관계가 있는 것으로 설명되며, 마찬가지로 사회 또한 인간과 비인간이 얽혀있는 집합체로 이해되기 때문에 사회현상을 이해하고, 분석하기 위해서는 인간뿐만 아니라 비인간들을 포함하여 그들의 관계를 살펴보는 것이 타당하다는 것이다.

2) 행위자-네트워크의 주요 개념

행위자-네트워크 이론에 따르면 사회는 인간과 비인간이 복합적으로 관계를 맺으며 생성되는 것으로 이해된다. 이러한 관점은 기존에 사회는 인간과 인간의 집합이라고 생각하던 방식과는 다르게 행위자-네트워크 이론에서는 사회 혹은 현상을 이해하기 위해서는 인간뿐만 아니라 비인간을 주목하는 것이 사회를 폭넓은 관점으로 이해할 수 있다는 것이 중심적인 생각이다(최병두, 2015).

먼저, 행위자-네트워크 이론에서 '행위자(actor)'는 인간과 비인간 모두를 포함한 개념을 지칭한다(Latour, 2005). 행위자-네트워크 이론에서는 이와 관련하여 일반화된 대칭의 원리(generalized symmetry)로 설명한다. 즉, 인간과 비인간을 포함한 모든 행위자는 구분되지 않으며, 서로 맺고 있는 관계에 따라 달라질 수 있다는 점에서 대칭적이라는 것이다. 이러한 관점은 기존 사회학 이론에서 인간과 비인간을 구분하는 이분법적인 전제 또는 사회 구조를 미시와 거시, 주체와 객체 등 실재하는 것으로 전제하고 사회를 설명하려고 해왔던 점과 다른 부분이다(Bruni &

Teli, 2007).

행위자(agency)는 행위자-네트워크 이론에서 핵심적인 개념으로 인간, 비인간을 모두 포함한다(Latour, 2005). 이전에는 인간만이 행위성을 가지고 있다고 전제하지만, 행위자-네트워크 이론은 인간과 비인간을 모두 포함하면서 기존의 관점과는 차이를 보인다. 하지만, 행위자-네트워크 이론에 대한 가장 큰 논란은 비인간이 행위성을 가진다는 것이다. 사물, 기술, 자연 등 비인간이 행위성을 가진다는 것은 그것이 살아있다거나 어떤 의도를 갖는다는 것은 아니다. 행위자-네트워크 이론에서는 비인간 행위자가 인간의 행동을 바꾼다는 것을 의미한다.

예컨대, 과거 집에서 배달 음식을 시킬 때는 식당으로 전화를 해서 주문을 하였다. 하지만, 최근 배달과 관련 어플 사용이 늘어나면서 주문을 하기 위해서는 관련 애플리케이션을 사용해야 하는 경우가 늘어났고, 애플리케이션을 이용하여 주문하기 어려운 노인들은 다른 음식점을 찾거나 다른 방식을 이용한다는 것이다. 이처럼, 주문 방식의 변경은 인간의 판단을 바꿀 수 있다는 점이다. 또한, 오스트레일리아의 경우 자전거 사고가 증가하여 헬멧을 의무적으로 쓰는 법안을 통과시켰다. 이후 자전거 사고가 줄어든 것으로 나타났지만, 실질적으로는 자전거를 타는 사람들이 헬멧 착용에 대한 거부감으로 자전거를 타는 사람 수 그 자체가 줄어들었다는 것이다(이준석, 2022).

이처럼, 행위자-네트워크에서는 인간과 비인간의 관계가 중요시되고 있다. 즉, 인간의 의도와 행위에 영향을 주는 것이 단순히 인간뿐만 아니라 비인간의 영향이 중요하게 나타나고 있는 것으로 이해할 수 있다.

인간과 비인간의 복잡한 네트워크가 형성되는 과정을 번역(Translation)이라고 한다. 이와 관련하여 미셸 칼롱은 다음과 같이 설명한다. 첫째, 문제화(Problemmatization) 단계이다. 행위를 통해서 해결해야할 문제를 정의하고, 그 방법을 제안하는 단계이다. 여기서 '의무통과점(Obligatory Passage Point: OPP)라는 개념이 설명된다. 이 개념은 어떤 행위자가 네트워크에서 인간과 비인간으로 이루어진 네트워크에서 무엇을 하기 위해서는 반드시 통과해야 하는 지점을 말한다. 둘째, 개입하

기(interssement) 단계이다. 이는 행위자가 중심이 돼서 네트워크를 만들고자 할 때, 다른 네트워크에 속해있는 행위자를 자신의 네트워크로 끌어들이는 단계를 말한다. 셋째, 역할부여(enrollement) 단계이다. 네트워크에 끌어들인 행위자들에게 적절한 역할을 부여하게 되고, 이를 통해 네트워크의 안정화를 도모하는 단계이다. 마지막으로 동원하기(mobilization) 단계이다. 소수의 행위자가 전체를 대표할 수 있는 정당성을 만드는 것을 의미한다. 이러한 과정을 통해 행위자-네트워크가 안정적인 상태가 되는 것을 번역이라고 이해할 수 있다(Bruni & Teli, 2007).

행위자 네트워크 이론에서는 인간과 기술이 관계 맺는 방식을 네 가지 종류로 설명한다. 먼저, 번역은 인간과 기술이 결합하면서 인간과 기술 모두 이전과는 다른 것이 되는 것을 의미한다(이준석, 2022). 예컨대, 우리가 어떠한 기술을 접하게 되면서 나란 존재가 바뀌는 것이다. 둘째, 복합(composition)은 인간과 기술이 결합되면서 기존에는 할 수 없었던 것들을 가능하게 되는 경우를 말한다. 예를 들어 자전거는 혼자서는 움직일 수 없지만, 인간이 타게 되면서 기계와 인간은 결합을 하게 된다고 볼 수 있다. 셋째, 블랙박스화(black-boxing)이다. 기술이란 오랜 시간 동안 축척된다. 이러한 복잡한 네트워크가 기술의 집약이 나타나는 것을 블랙박스라고 설명하며, 반대로 기계에 어떠한 문제가 생기고, 그것을 확인하기 위해 펼치는 과적을 가역적 블랙박스화라고 설명한다. 마지막으로 상징과 사물의 경계를 교차하는 것은 어떠한 의도를 달성하기 위해서 비인간 행위자를 이용하는 것을 말한다. 예컨대, 학교 주변에 어린이들의 안전을 위해서 과속방지턱을 만들 경우, 안전을 위해서 속도를 줄이는 것이 아닌 자신의 자동차가 망가지는 것을 염려하여 속도를 줄이는 경우로 이해할 수 있다.

이처럼, 행위자-네트워크에서는 결국 비인간 행위자에게 행위성을 부여한다. 하지만, 결과적으로 행위성을 발현하는 것은 결국은 인간이라는 점에서 논쟁을 불러일으킨다. 행위자-네트워크 이론에서 인간 중심주의를 탈피하고, 주체와 객체의 경계선을 넘어서 사회를 분석하고자 하지만, 결과적으로 비인간의 행위성은 인간이 부여하고, 또한 인간에 의해 발현

된다는 점에서 비판을 받아왔다.

하지만, 행위자-네트워크 이론에서는 비인간의 행위성은 그것을 사용하는 인간이 부여하는 것이라는 것이다. 예컨대 자전거가 관심이 없는 사람에게는 쓸모없는 물건으로 여겨질 수 있지만, 다른 사람에게는 소중한 대상이 될 수 있다는 것이다. 따라서 행위자-네트워크 이론에서 설명하는 비인간의 행위성은 인간과 비인간의 관계에서 그 행위성을 부여한다고 볼 수 있다.

3) 행위자-네트워크 이론과 모빌리티

행위자-네트워크 이론은 '사회'와 '자연'이라는 실재가 구분되지 않는다. 즉, 행위자는 비인간과 인간의 혼종적인 연결망으로 이해하면서, 인간과 비인간 사물 간의 대등한 관계를 강조한다(김환석, 2010). 따라서 행위자-네트워크 이론은 지식을 구성하는 인간과 비인간 존재들의 관계적 측면에 집중하고, 그들의 상호작용의 결과에 주목한다.

이러한 측면에서 행위자-네트워크 이론은 Urry(2016)가 제시한 새로운 모빌리티 패러다임(new mobilities paradigm)과 연관성을 갖는다(장세룡, 2012). 모빌리티 이론에서는 사람, 사물, 기계, 정보 등 인간과 비인간의 이동성에 주목하고, 이와 관련한 사회현상을 분석한다. 특히, Urry(2012)는 걷기, 기차, 자동차, 비행기, 정보 등 다양한 사례를 통해 모빌리티 이론을 구체화 시켰다. 하나의 사례로, Urry(2012)는 '자동차-운전자'라는 개념을 통해 새로운 거주(inhabiting)를 설명한다. 이는 자동차와 인간의 결합은 단순히 자동차에 탑승하는 외적인 형태의 결합을 넘어서 자동차와 운전자의 신체와 감정에 결합을 의미하며, 운전자의 정체성 또한 변화시킨다는 것으로 이해할 수 있다.

모빌리티 이론에서 행위자-네트워크 이론의 유용성은 두 가지 측면에서 살펴볼 수 있다. 첫 번째는 '물질과의 연계'이다. 모빌리티는 인간과 비-인간이 결합한다. 예컨대, 모빌리티 연구에서는 자전거, 자동차, 기차, 비행기 등 다양한 이동성에 관심을 갖는다. 즉, 인간과 비인간으로 구성

된 체계를 탐색하는 연구들이다(오정준, 2019; Barajas, 2020).

두 번째는 감각과의 연계이다. 모빌리티 이론에서는 움직이고, 유동하면서 형성되는 경험에 주목한다. 이동수단의 차이는 일상에서 경험하는 감각의 양상도 달라진다는 것이다. 구체적으로 이동수단과 속도, 리듬 등이 그것이다. 예컨대, 매일 반복되는 '통근 이동'은 이동 장소에 대한 감각을 만든다. 그 결과 습관적으로 반복되는 속도, 리듬, 주기성 등을 분석하기 위한 연구들이 진행되었다(Snizk, Nielsen, & Skov-Petersen, 2013; Spinney, 2009).

이처럼, 행위자-네트워크 이론과 개념은 자전거 모빌리티를 이해하는데 중요한 관점을 제시한다. 특히, 자전거 모빌리티가 자전거(기계), 행위자, 탈 수 있는 공간을 필요로 하기 때문이다. 따라서 본 연구에서는 자전거 모빌리티를 심층적으로 이해하기 위하여, 행위자-네트워크 이론에서 제시한 인간과 비-인간들의 관계에 주목하여 살펴보고자 한다.

3. 모더니티와 라이프스타일

Simmel의 사회학이 가지고 있는 커다란 특징 중 하나는 그 당시 지배적이던 거시 구조에 대한 담론에서 벗어나 있다는 사실이다. Simmel은 비교적 거대하고 고정적인 조직과 기관으로부터 무수한 세포 속에서 구체적으로 진행되는 다양한 현상들을 보기 위해 과학적 인식 관점의 전환이 요구된다고 보았다. 따라서 현미경과 같은 패러다임이 사회과학에서도 요구된다고 설명한다(김덕영, 윤미애, 2006). 이는 어디까지나 심리학적 현미경이라고 할 수 있는데, 그은 이러한 인식의 도구를 통해 다양한 현상을 포착할 기회를 갖게 된다고 설명하고 있다. 이러한 작업은 결코 하찮거나 무의미한 것이 아니라 오히려 현대 세계의 심층적인 구조와 본질을 이해할 수 있다고 보는 것이다(김덕영, 윤미애, 2006). 즉, 오늘날의 세계는 절대적, 고정적, 안정적인 것이 아니라 상대적인 것이며, 관계적이고 불안정한 상태로 끊임없이 해체되는 것으로 이해할 수 있다. 바로 이러한 지점에서 Simmel은 최초의 모더니티 사회학자로 이해되고 있으며, 더 나아가 포스트모더니티를 다루는 인식 세계로 해석하기도 한다(홍준기, 2011). 따라서 본 장에서는 모더니티 이론을 살펴보고, 이를 확장시켜 오늘날 현대사회에서 나타나는 스포츠/여가와 관련된 현상을 어떠한 방식으로 이해할 수 있는지 살펴보고자 한다.

1) 현대성(modernity)에 대한 이해

오늘날 사회는 ‘포스트모던’, ‘지식 정보화 시대’, ‘다양성과 복잡성’, 불확실성‘ 등으로 불리고 있다. 이러한 표현은 ‘제3의 물결’로서의 지식과 정보시대의 도래라는 표현처럼 사실상 문화적 측면에서 그 개념들의 실체를 파악하는 것은 쉽지 않다. 같은 맥락에서 근대와의 연관성을 주장하는 ‘후기 현대’와 불연속성을 주장하는 ‘탈현대’의 논의 또한 쉽게 좁혀지지 않을 것으로 보인다(태혜신, 2010).

초기 사회학자 혹은 고전 사회학자들이 지적한 바와 같이 근대사회는 급속한 분화를 특징으로 갖는다(문병호, 2008). 즉, 오늘날 지구화가 빠르게 진행되면서 근대적인 민족국가의 위상은 위협을 받고 있으며, 이질적인 문화의 접촉은 크게 증가한다는 것이다. 또한 오늘날 개인의 자율성은 더욱 강조되고, 권력의 분산을 요구하고 있다. 이처럼 사회의 다양한 조건들의 변화는 과거보다 강하게 작동되면서 사회적 결속력의 약화 또는 상실을 우려하는 목소리는 높아지고 있다(유승호, 2013). 그렇다면 오늘날 변화 속에서 현대사회의 특징은 어떻게 정의할 수 있을까? 이러한 문제의식은 그동안 사회학에서 현대사회를 설명하기 위한 논의로 이어졌다.

후기 근대주의자(late modernists)는 기존 근대성의 문제를 극복하되 원래 정신은 계승하고 발전시키고자 하는 관점을 갖고 있다. 탈근대주의자(postmodernists)는 근대성의 문제점을 예리하게 관찰하고, 근대성으로부터 단절을 선언하게 된다. 따라서 오늘날 포스트모더니티에 대한 논의에 대해서는 명확하게 정의하는 것은 어려운 작업이다(태혜신, 2010).

그럼에도 불구하고, 후기 근대주의자들과 탈 근대주의자들의 근대성에 대한 문제점을 지적하고, 현대사회를 이해하기 위한 노력은 다르지 않다는 것이다. 이러한 지점에서 Simmel의 연구와 그가 세상을 바라보는 시각은 오늘날 급격하게 변화하고 있는 현대사회를 이해하기 위한 훌륭한 렌즈가 될 것이라 판단된다. 즉, 사실은 현대사회의 패러다임은 전이하고 있으며, 과거와는 다른 변화는 간과할 수 없다는 점이다. 이러한 변화 속에서 오늘날 살아가고 있는 현대인들에 대한 일상적 삶의 행위가 무엇인지에 대해서 확인하는 작업은 학술적으로 중요한 위치를 갖는다(김덕영, 윤미애, 2006).

Simmel 분화되고 단편화된 세계상과 생활양식을 일반적인 상대성과 일시성에을 통해서 분석하였다. 현대사회에 대한 이러한 성찰은 그가 다루고 있는 연구 대상의 다양성에서 찾아볼 수 있다. 돈, 대도시, 유행, 장신구, 이방인, 최후의 만찬, 손잡이, 여행, 얼굴, 양식, 감각, 감사, 식사, 신의, 편지, 모험, 부끄러움, 비밀, 분별, 다리와 문 등의 다양한 연구를 통해서 현대 세

계의 현상과 삶의 체험들을 다루었다. 이를 토대로 다양한 현상을 포착하게 되며, 사회의 현상들로부터 출발하는 사회의 현상으로 규정하고 있다는 사실을 주목할 필요가 있다(김태원, 2017).

또한, 현대 사회의 특징을 유연성과 다양성이 개인들의 상호작용에 의한 것이라는 점에 주목한다. 구조로 굳어진 '객관정신'은 '주관정신'의 사물화이며, 새로운 가치를 창조하기 보다는 개인들의 역동성을 가로 막는 힘이라 설명한다. 그러나 객관정신 또한 개인들의 창조적 역동성이 응고된 것으로 보고, 객관정신이 있기 때문에 문화의 지속이 가능하다고 본다. 예컨대, 화폐가 보장하는 등가가치의 보편성이 열어놓은 개체성의 자유속에서 개별자로서의 특수성을 추구하는 현대인은 기본적으로 스스로 창조한 객관정신에 의해 주관정신의 생동감을 상실하게 된다(허영주, 2016).

이처럼 오늘날 근대성과 관련된 논의에서 Simmel의 논의는 근대성을 이해하기 위한 작업이었던 동시에 오늘날 현대사회를 이해하기 위한 포스트모더니티 학자들에게 큰 영향을 미친 것으로 볼 수 있으며, 이러한 사실이 오늘날 우리가 그의 연구를 주목해야하는 이유일 것이다.

2) 현대사회와 라이프스타일 스포츠에 관한 연구

현대사회에서 스포츠/여가 활동의 중요성에 대한 강조는 증대되고 있다. 스포츠/여가는 사회의 가치, 규범, 행동양식의 총합으로 형성된 사회적 실체로 이해되면서 다양한 학자들에게 현실을 바라보는 하나의 창으로 이해되고 있다. 예컨대 Putnam(2000)은 미국사회에서 '나홀로 볼링'을 하는 사람들이 증가하고 있는 현상에 주목하였고, 신자유주의 물결에 파편화된 미국 현대인의 문제를 살펴본 바 있다. 그는 당시 볼링 참여자들의 변화를 통해 미국사회에서 사회적 커뮤니티가 어떻게 단절되고, 붕괴되고 있는지 보여주었고, 단순히 경제성장만을 하는 것이 공동체의 소생과 인간의 자유를 만들어주지 않는다고 주장하였다.

이처럼, 오늘날 스포츠/여가는 우리 삶에 자리잡은 다양한 사회 문화

적 현상을 반영하는 동시에, 그 시대를 지배하는 가치와 이상, 그리고 경험을 반영하는 경향이 있다(Houlihan & Malcolm, 2015). 이러한 맥락에서 최근 한국사회에서 두드러지게 나타나고 있는 마라톤, 서핑, 등산, 자전거, 실내 암벽 등 다양한 형태의 스포츠/여가 문화에 대해 주목할 필요가 있다(Wheaton, 2010).

그동안 스포츠/여가 문화를 이해하기 위한 하나의 방식으로 '하위문화'에 대한 연구가 꾸준히 진행되었다. 하위문화에 대한 연구는 Donnelly & Young(1988)의 연구를 중심으로 개념/이론화되었고, 스포츠 하위문화에서 개인의 정체성이 어떠한 과정을 통해 형성되는지 관심을 갖고, 특정 문화와 사회를 이해하기 위한 노력으로 이어졌다(Veal, 2001). 그럼에도 불구하고, 하위문화와 관련된 일련의 연구 지형을 살펴보면, '다름', '톡특함'이라는 공통적인 주제를 다루면서 지배적인 주류문화와는 구분되는 것으로 이해되어왔다(남상우, 2018).

이러한 하위문화와 관련된 연구는 크게 두 갈래로 살펴볼 수 있다. 먼저, 영국 버밍햄학파(CCCS)로 불리는 문화 연구 전통에 뿌리는 두고 있는 연구로써 청소년들을 대상으로 그들이 가지고 있는 문화, 스타일 등에 주목하였고, 이러한 점은 주류 문화가 가지고 있는 헤게모니에 대한 저항으로 읽히게 되었다(Wheaton, 2007).

두 번째는 하위문화를 사회계급적인 시각으로 접근한 연구로 이해할 수 있다. 가령, 자본계급과 노동계급 사이에서 노동계급의 소외와 주변화를 지적하면서 그들만의 문화가 형성되는 과정에 주목하고, 이러한 문화적 저항을 통해 기존 주류 세력에 저항하는 모습으로 나타난다는 것이다(Haenfler, Johnson, & Jones, 2012).

그동안 폭넓은 스포츠/여가 분야에서 이루어진 하위문화에 관한 연구는 우리에게 특정 문화에 속한 개인의 일상이 사회와 밀접한 관계가 있음을 증명하고, 사회의 계층화 현상을 비춤으로써 특정 문화에 대한 관심을 조명했다는 사실에 큰 의의가 있다. 그럼에도 불구하고, 스포츠 하위문화와 관련된 연구에서는 여전히 왜 그들이 하위문화로써 다루어져야 하는지, 그렇다면 주류문화는 무엇인지와 관련한 의구심을 만들어내고

있다(남상우, 2018). 무엇보다도 스포츠 하위문화에 대한 한계는 오늘날 많은 사람들이 참여하고 있는 신체활동부터 스포츠에 이르기까지 다양한 형태로 나타나고 있는 참여 중심의 현상을 이해하기에는 한계로 지적되고 있다.

이러한 측면에서 최근 서구사회를 중심으로 나타나고 있는 라이프스타일스포츠(lifestyle sports)와 관련된 학술적 논의는 주목할 필요가 있다. 라이프스타일 스포츠는 액션 스포츠(action sport), 익스트림 스포츠(extream sport) 등 새로운 형태의 스포츠 활동을 설명하는 개념으로 이해할 수 있다. 이에 따라서 라이프스타일 스포츠는 기존의 승리, 결과, 보상의 가치를 중시하는 전통자의 스포츠와 비교하여, 주로 신체 접촉이 없이 개인의 도전과 목표 및 참여자의 행위, 참여 과정을 중시하는 대안적이고 포괄적인 개념으로 이해할 수 있다. 라이프스타일 스포츠에 관한 연구들은 크게 네 가지 유형으로 구분할 수 있다(Wheaton, 2007).

먼저, 라이프스타일 스포츠의 문화 형성과 전개 과정에 초점을 둔 일련의 연구들을 들 수 있다(Edwards, & Corte, 2010). 이러한 연구는 라이프스타일 스포츠 문화의 형성과 그 과정을 역사적 접근을 통해 조사하고, 탐구를 시도한 연구들을 들 수 있다.

둘째, 오늘날 라이프스타일 스포츠의 성장과 관련하여 상업화 혹은 소비자본주의 관점에서 접근하여 탐구한 일련의 연구들을 살펴볼 수 있다. 예컨대 Smith(2014) 연구에서는 서핑 산업의 상업화 측면을 설명하면서 서핑이 소비자들에게 독특한 라이프스타일 상품으로 포장된다는 역설적인 부분을 설명하였고, Stranger(2014)는 서핑문화와 연결된 이른바 빅3 서핑회사의 개발과 글로벌 기업으로의 전환에 대한 설명을 하였다(Wheaton, 2014).

셋째, 라이프스타일 스포츠의 정책 및 제도적 관점에서 접근한 일련의 연구들을 살펴볼 수 있다(Gilchrist, & Wheaton, 2011). 이러한 연구는 기존의 라이프스타일 스포츠가 가지고 있는 가치 및 참여자들의 삶의 양식과 상충되는 라이프스타일의 제도화 과정을 보여줌으로써 라이프스타일 스포츠 혹은 그 참여자들이 경험하는 딜레마가 무엇인지 보여주는 연

구들이라 할 수 있다.

끝으로, 라이프스타일 스포츠에 참여하는 사람들의 '정체성'을 탐구하는 작업이다(Gagnon, Stone, Garst, & Arthur-Banning, 2016; Poulson, 2016). 윈드서핑, BMX, 클라이밍, 스케이트보드, 서핑을 포함한 다양한 활동과 관련하여 라이프스타일 스포츠는 젠더와 관련한 문제를 주로 두루었다(Sisjord, 2015). 특히, 라이프스타일 스포츠에 참여하는 여성, 소녀를 배제하는 복잡한 관계를 설명하는 연구(Manzenreiter, 2013), 인종, 계층, 젠더과 관련하여 소외된 사람들이 어떠한 방식으로 지배적인 태도에 도전하고, 공간을 변형시키는지와 관련된 연구가 진행되고 있다.

이상과 같이 라이프스타일 스포츠의 연구를 개괄적으로 요약 및 정리하였다. 라이프스타일 스포츠 연구 지형에서 본 연구가 조금이나마 기여하는 바는 두 가지 측면으로 살펴볼 수 있을 것이다. 그것은 그동안 라이프스타일 스포츠 연구 지형을 살펴본 결과 오늘날 두드러지게 나타나고 있는 참여 중심의 스포츠/여가 활동에 대한 연구가 진행되었지만, 한정적인 종목을 중심으로 연구가 진행되고 있다는 점이다. 또한, 라이프스타일 스포츠 연구가 몇몇 학자를 중심으로 진행되면서, 서핑, 파쿠르 등과 관련된 연구들이 주로 이루어지게 되었고, 오늘날 나타나고 있는 다양한 형태의 스포츠/여가 활동 중 다루어지지 않는 종목이 많다는 사실이다. 두 번째로는 라이프스타일 스포츠 연구가 주로 포스트 구조주의 관점에서 연구가 수행되면서(Wheaton, 2010), 라이프스타일 스포츠에 참여하는 참여자들의 미시적인 생활체계를 이해하고, 해석하는데 부족하다는 측면이다.

따라서 본 연구에서는 기존의 라이프스타일 스포츠의 연구 지형 속에서 오늘날 한국사회에서 자전거를 타는 사람들의 경험에 중점을 두고자 한다. 이러한 시도는 기존의 라이프스타일 스포츠의 연구지형을 확장시키는 동시에 오늘날 자전거 타는 사람들의 미시적인 경험과 그 문화를 더 심도있게 논의할 수 있을 것으로 기대한다.

4. 도시정책과 모빌리티

그동안 한국사회에서 자전거와 관련된 관심과 연구는 주로 교통학, 지리학, 도시학을 기반으로 진행되었다. 그 배경에는 오늘날 전지구적으로 도시재생(urban regeneration)에 대한 필요성이 증대되면서 기존 도시를 바라보는 패러디임의 전환의 일환으로 시작된 것이라 볼 수 있다. 따라서 본 장에서는 도시재생의 개념을 살펴보고, 도시재생 정책의 맥락으로 '자전거 정책'이 한국사회에서 어떻게 시행되었는지, 그리고 이와 관련된 선행연구의 학술적 지형이 어떻게 이루어졌는지 살펴봄으로써 자전거 문화에 대한 이해를 도모하고자 한다.

1) 도시정책의 전환

도시재생(urban regeneration)이란 환경적, 사회적, 경제적 쇠퇴를 나타내는 지역의 장소를 전환을 통해 새로운 삶의 활기를 불어 넣어주는 것을 의미한다(Hall, 2004). 도시재생은 일찍부터 산업화와 도시화를 경험했던 영국, 미국 등과 같은 국가들을 중심으로 시작되었다. 서구 여러 도시들의 경우 산업혁명 이후 제조업의 성장 등으로 급격한 도시성장을 이루었고, 2차 세계대전 이후 경제구조 변화 등으로 인한 도시의 쇠퇴를 순차적으로 경험하게 되었다(Lehmann, 2019).

영국에서는 1950-60년대 경제구조의 변화와 전통적인 산업이 국제적인 경쟁력을 상실하면서 사양 산업이 되었고, 기반시설의 노후화가 발생하는 등 도시 경쟁력 약화와 동시에 지역 경제 문제가 심각하게 나타나게 되었다. 산업구조 변화와 함께 급속한 도시성장에 따른 대도시의 주변화 현상 또한 도시쇠퇴의 또 다른 원인으로 지적되고 있다. 1950년대부터 시작된 도시의 확장은 원거리 통근으로 이어졌고, 이는 곧 에너지 낭비, 교통 혼잡, 공해 등의 문제로 나타나게 되었다. 이러한 문제는 도시에 대한 투자 감소, 경제적 여건 악화 등으로 인한 도시 기능 쇠퇴, 도

심 공동화 현상으로 이어지면서 사회적 문제로 인식되었다(Hall, 2004).

도시의 문제가 공론화됨에 따라서 1950년대 이후 중앙정부 및 지방정부에서는 도시 문제에 대한 대응과 노력이 지속적으로 나타나게 되었다. 하지만 당시 도시에 대한 정책적 접근은 물리적 환경정비에 그치면서 근본적으로 도시를 회복시키지 못하는 한계를 드러냈다. 이러한 시행착오에 대안으로서 등장한 개념이 도시재생(urban regeneration) 개념이다(Gibson, 2005).

하지만, 도시재생 개념은 포괄적이고, 복잡하며, 특히 국가의 도시정책 역사와 지향점에 따라 매우 다양한 의미로 사용되기 때문에 명확한 개념 규정은 쉽지 않다. 대표적으로 Roberts, Sykes & Granger(2016)는 변화를 겪고 있는 지역에서 도시문제를 해결하고 경제적, 물리적, 사회적, 환경적 조건을 지속적으로 개선하는 종합적인 실천이라고 정의한 바 있다. 즉, 도시재생은 도시문제를 해결하기 위해서 도시의 물리적, 환경적, 사회적, 경제적인 개선과 기존 도심의 재활성화를 도모하는 것이라고 이해할 수 있다.

또한 세계보건기구(World Health Organization, WHO)는 건강(health)을 '질병이 없음을 넘어선 신체적, 심리적, 사회적 웰빙의 상태'라고 정의한다. 이와 같은 맥락에서 인간을 둘러싼 도시환경의 양적, 질적 차원의 개선을 통해 도시민들의 건강 증진을 위한 노력이 나타났고, 이 노력은 도시재생의 관점에서 건강한 도시를 만들기 위한 시도로 이어졌다. Duhl & Hancock(1988)는 건강한 도시가 갖추어야 할 특징을 <표 9>와 같이 제시하였다. 오늘날 도시는 시민들의 높은 건강 수준과 낮은 질병 발생, 공중보건 및 치료서비스뿐만 아니라 도시 전반에 걸친 물리적, 사회적, 경제적, 문화적으로 안전된 환경을 제공해야 한다고 설명하고 있다.

[표 2-6] 도시재생과 건강(Hancock & Kuhl, 1988, 재구성)

구분	조건
1	깨끗하고 안전하며, 질 높은 도시의 물리적 환경
2	안정되고, 장기적으로 지속가능한 생태계
3	계층 간 부문 간 강한 상호지원 체계와 착취하지 않는 지역사회
4	개개인의 삶, 건강 및 복지에 영향을 미치는 문제에 대한 시민의 높은 참여와 통제
5	모든 시민을 위한 기본적 요구(음식, 물, 주거, 소득, 안전, 직장) 등의 충족
6	시민들간의 다양한 만남, 상호작용 및 의사소통을 가능하게 하는 기회와 자원에 대한 접근성
7	다양하고 활기 넘치며, 혁신적인 도시 경제
8	역사, 문화 및 생물학적 유산 혹은 지역사회 내 모임들과 개인과의 연계를 도모
9	모든 시민에 대한 적절한 공중보건 및 치료서비스의 최적화
10	높은 수준의 건강과 낮은 수준의 질병발생
11	이상의 요건들이 서로 양립할 뿐만 아니라 더불어 이 요소들을 증진시키는 도시 형태

우리나라의 도시재생 정책은 시기적인 차이는 있지만, 대체로 서구사회의 흐름과 유사하다. 한국사회에서는 1970~80년대 경제성장으로 인한 도시 무분별한 도시 확산과 기성 시가지의 쇠퇴가 심각해짐에 따라 도시정비사업이 시작되었다. 1973년 『불량주택 개량 촉진에 관한 임시조치법』을 시작으로 1983년 합동재개발 방식 도입으로 확대되었으며, 2000년대 뉴타운 시행에 이르게 되었다. 그러나 이러한 시도는 물리적측면에서 도시정비로 이해되며, 당시 주택공급의 확대 등 일부 성과가 있었지만, 공동체 파괴, 재정착률 등에 문제를 야기하면서 사회경제적인 한계를 내포하게 되었다(김동준, 신희철, 정성엽, 문장원, 2011).

실질적으로 2000년대부터 새로운 도시재생과 관련된 사업들이 다양하게 시도되었으며, 지역 주민들이 주도하는 마을 만들기, 상인 중심의 상

권 활성화 사업이 그것이다. 이러한 도시재생의 개념과 패러다임의 변화 속에서 오늘날 자전거와 관련 정책은 시행된 것으로 이해할 수 있으며, 한국사회의 도시재생 정책과 관련한 핵심적인 목표로 이해할 수 있다.

2) 도시 정책과 자전거

우리나라는 2008년 '저탄소 녹색성장기본법'을 제정하였고, 같은 해 11월 '자전거 이용 활성화 종합대책'을 발표하였다. 이러한 변화는 환경문제, 도시문제, 건강 등의 해결책으로서 자전거를 중요한 수단으로 인식한 것이다[5].

행정안전부(2008)에서는 자전거 수단 분담률 증가(2017년 기준 10% 증가), 자전거 보급률 확대(2017년 50% 확대), 공공자전거 시스템 도입(2012년까지 16개 도시 도입) 등을 주요 정책으로 제시하였다. 이를 위해 국가적으로 법령 및 제도를 하였고, 자전거 인프라 확충, 교육 및 홍보 강화를 주요 정책 과제로 설정하였다. 또한, 행정안전부, 경찰청, 국토부, 환경부, 금융위, 경찰청, 지경부, 복지부 등 각 부처에 각각의 역할을 부여하였다.

[표 2-7] 자전거 정책 관련 기관 및 업무 개요(https://www.koti.re.kr 재구성)

기관명	부서명	업무개요
행정자치부	지역발전정책관 주민생활환경과	자전거정책, 자전거인프라 구축, 이용자들에 대한 안전홍보와 교육, 자전거타기 국민운동지원, 공공자전거 확산 및 대중교통연계에 관한 일을 담당하는 부서
산업통상자원부	성장동력실 자동차조선과	자동차·조선 등 수송시스템산업과 그 부품산업의 육성 및 진흥, 전기이륜차, 자전거 정책 등에 관한 일을 담당하는 부서

5) 2005년부터 자전거도로정비 업무는 지방사무로 이양되었으며, 자전거 관련 투자는 위축되었다고 설명된다. 이것은 지자체 예산을 할애하여 자전거 관련 분야에 투자하는 것은 한계가 있었으며, 이에 중앙정부 차원에서 관리할 필요성을 갖게 되었다(행정안전부, 2008).

국토 교통부	종합교통정책관 종합교통정책과	저탄소 녹색성장기본법, 국가기간교통망계획 수립, 중장기 녹색교통 계획, 지속가능교통물류발전법, 교통시설 타당성 평가 등에 관한 일을 담당하는 부서
	종합교통정책관 교통안전복지과	교통안전법, 국가교통안전기본계획, 교통약자 이동편의 증진, 교통안전진단 및 점검, 우측보행 등 보행업무 등을 담당하는 부서
	도로정책관 도로정책과	도로설계기준 운영, 환경친화적 도로건설 지침 운영, 도로정비기본계획, 국도·국지도 5개년 개획, 도로간 계획 종합검토 등에 관한 일을 담당하는 부서
	도로정책관 간선도로과	국도건설 예산 및 도로건설기술 개발, 도로관련기준(지침, 편람, 매뉴얼, 해설 등) 업무 등을 담당하는 부서
문화체육관광부	체육국 체육정책과	체육진흥정책, 체육종합계획, 체육정보화, 국민체육진흥기금 조성 및 운용, 경륜·경정사업에 관한 사항 등에 관한 일을 담당하는 부서
	체육국 체육진흥과	생활체육진흥계획, 생활체육 관련단체 설립 및 육성·지원, 체육지도자 양성·배치, 체육산업 육성·지원에 관한 일을 담당하는 부서
환경부	환경정책실 교통환경과	대기환경보전법 운영, 무공해자동차 및 저공해자동차 기준설정 및 보급촉진, 배출가스 및 소음관리. 친환경 운전문화 확산 등에 관한 일을 담당하는 부서
	자연보전국 자연정책과	자연정책과 자연환경보전·이용시설 설치 및 지원, 생태계의 복원, 백두대간보호지역 지정·관리 등에 관한 일을 담당하는 부서
보건복지부	건강정책국 건강증진과	국민건강영양관리 관련 제도 수립 및 운영, 비만예방관련 수립 및 운영, 건강검진사업에 관한 일을 담당하는 부서

‘자전거 이용활성화 종합 대책’을 발표한 이후에 우리나라는 저탄소 녹색성장으로 패러다임의 전환을 기획하면서 정부 주도의 자전거 이용 활성화 정책을 더욱 활발하게 진행되었다. 2009년 한국 녹색뉴딜 사업 계획의 일환으로 구체화 되면서 전국 자전거 도로망 계획은 ‘저탄소 녹색성장’ 전략의 일환으로 계획되었다. 2010년, ‘자전거 이용시설 설치 및 관리지침 개정’ 및 ‘국가자전거도로 기본계획’, 국가자전거 정책 마스터플랜‘의 발표가 되면서 자전거 이용 활성화 정책 도시 정책의 핵심 수단으로 이해되었다.

[표 2-8] 국내 자전거 정책 주요 추진 내용 (https://www.koti.re.kr 재구성)

구분	주용내용
2011년	·「자전거 이용활성화에 관한 법률」 19차 개정
2010년	·「자전거 이용시설 설치 및 관리지침 개정」(행정안전부, 국토해양부 공동) ·국가자전거도로 기본계획 수립(행정안전부)
2009년	·한국의 녹색뉴딜 사업 계획을 발표(녹색교통망확충) ·전국자전거 도로망 계획을 '저탄소 녹색성장' 전략으로 선정 ·「지속가능교통물류발전법」 제정
2008년	·자전거 이용활성화 종합대책 발표(행정안전부)
2005년	·자전거도로 정비 업무를 지방사무로 이양 - 자전거 관련 투자 위축 ·「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제정 ·철도역, 여객자동차터미널, 환승시설 등에 자전거보관대 설치

자전거 이용 활성화 정책은 도시 패러다임의 변화와 함께 정부가 주도하는 정책적 수단이었다. 하지만, 『친환경 개인형 교통수단 자료집』을 살펴보면 자전거 이용 활성화 정책에 대한 지속적인 노력과는 다르게 자전거 수단 분담률[6]은 감소한 것으로 나타나고 있다(한국교통연구원, 2018). 이러한 수치는 우리나라의 자전거 이용 활성화 정책이 지속적으로 실행되고 있지만, 그 효과는 미비하게 나타나고 있다는 것을 확인할 수 있으며, 교통수단으로써 자전거의 경쟁력은 낮은 것으로 판단할 수 있다.

자전거 이용 활성화 정책에서 중요하게 살펴볼 측면은 자전거 도로의 확충과 관련된 논의로 살펴볼 수 있다. 2018년 기준 전국 자전거도로는 15,172개 노선으로 23,000km가 건설되었음을 알 수 있다. 이러한 수치는

6) 자전거 수단 분담률은 2016년 1.6%, 통근통학 자전거 분담률은 2015년 1.4%로 2010년 보다 0.6%p, 0.3% 하락하였음(한국교통연구원, 2018)

전국 평균 1인당 자전거도로 0.44m를 연장한 수치이며, 2017년 0.43m와 비교하였을 때 2.3% 증가한 수치이다. 자전거 도로는 크게 4가지로 분류되고 있는데, 자전거전용도로, 자전거보행자겸용도로, 자전거전용차로, 자전거우선도로가 그것이다. 이러한 분류를 토대로 자전거도로의 구성 변화는 다음과 같다.

[표 2-9] 국내 자전거도로의 변화(행정안전부, 2018 재구성)

구분	자전거 전용도로	자전거보행자 겸용도로	자전거 전용차로	자전거 우선도로
2009년	1,428	9,770	189	-
2010년	1,842	10,960	235	-
2011년	2,353	12,534	420	-
2012년	2,463	13,088	459	-
2013년	2,566	13,885	643	-
2014년	2,747	14,972	699	846
2015년	2,866	15,803	782	1,056
2016년	2,843	16,331	825	1,177
2017년	3,198	16,901	896	1,321
2018년	3,205	17,479	799	1,517

서울시 공유자전거 따릉이 정책 - 공유자전거는 공공에서 운영되기 때문에 공공자전거(Public Bicycle)이라고 불린다. 이러한 공공자전거는 공공 영역에서 운영 및 관리를 하며 누구나 언제 어디서든 편리하게 이용할 수 있는 공유시스템을 의미한다. 이러한 공유자전거는 전 세계 300여개 이상의 도시에서 운영 중이며, 단거리 개별교통수단의 이용 수요를

대체하고, door-to-door의 기능을 하고 있다는 측면이 큰 장점이라고 볼 수 있다(송기욱, 2010).

서울시는 2014년 '공공자전거 확대 구축 운영계획'을 수립하였고, 기존의 공공자전거 대여 시스템을 전면 교체하였다. 2015년 9월 약 한 달의 시범운영을 실시(여의도, 신촌)하였고, 같은해 10월 15일 5대 지점(상암동, 여의도, 사대문 안, 신촌, 성수동)을 중심으로 150개의 무인대여소와 2,000대의 따릉이를 공식적으로 운영하기 시작했다(이상복, 임희종, 정광헌, 2018).

따릉이 이용 활성화를 위해서 선정된 5대 거점 선정은 인프라 환경, 기존 공공자전거(서울바이크) 운영 여부(마포구, 상암동, 여의도), 서울의 도심으로 상징적인 공간(종로구, 중구), 대학가가 밀집(신촌), 생활권 중심(성수동)이 선정되었다(박현규, 2018). 2016년에는 기존 구축지역과 연계를 위해 양천구, 용산구, 은평구, 광진구, 동대문구 등으로 확대되어 총 450개의 무인 대여소와, 5,600여대의 공공자전거를 설치하였다. 이러한 따릉이는 2019년에 173만명으로 이용자가 크게 늘었으며, 서울 시민이 뽑은 '서울시 10대 뉴스'에 3년 연속 1위 정책으로 뽑히는 등 서울 시민들에게 많은 관심을 받고 있다. 현재는 25,500여대의 자전거와 1,540개소의 대여소가 운영되고 있다.

[표 2-10] 따릉이 이용 금액 현황 (서울시설공단 홈페이지, 재구성)

구분		1시간권	2시간권
일일권		1,000원	2,000원
정기권	7일권	3,000원	4,000원
	30일권	5,000원	7,000원
	180일권	15,000원	20,000원
	356일권	30,000원	40,000원

3) 도시정책과 자전거에 관한 연구

도시정책에서 자전거 이용과 관련된 주요 연구는 자전거 이용을 활성화하기 위한 요인을 분석하고, 물리적인 환경을 구축하는 데 관심을 두고 연구가 진행되고 있다. 따라서 본 절에서는 도시정책 관점에서 자전거 연구가 어떠한 목적을 가지고 연구가 되었는지 분류하고, 기존 연구가 가지는 한계점에 대해서 논의할 것이다.

도시환경이 신체활동의 영향요인으로 밝혀짐에 따라 유럽, 미국 호주 등 선진국에서는 건강 증진 정책에 있어 물리적 환경과 디자인, 그리고 사회적 환경과 같은 요소들이 포함돼야 한다는 공감대가 형성되면서 도시계획 환경과 같은 분야들의 협력이 중요하게 나타나고 있다(김동우, 박성택, 강태구, 2016). 특히 비만이 심각한 사회문제로 부상하고 있는 서구 사회에서는 활동적인 일상을 위해 1990년대 초부터 다양한 전문가들의 합의를 기반으로 다각적인 자전거 이용 활성화 전략 및 프로그램을 기획해왔고, 다양한 분야의 파트너십을 통해 안전한 자전거 도로 건설 등의 사업을 진행해 왔다. 선진적 자전거 시스템을 갖추었다고 대표되는 유럽 또한 협력을 통해 인프라조성(Engineering), 자전거 이용 장려 사업(Encouragement), 자전거 교육(Education), 관련 법/제도 정비(Enforcement)를 포함하는 4E 정책을 실시하였고, 이러한 정책적 노력은 자전거를 일상화하는 데 큰 공헌을 한 것으로 보고되고 있다(정태화, 조용상, 강경우, 2011).

자전거 정책과 관련된 연구는 자전거를 타는 목적, 빈도, 거리 등과 같은 개인적 요인과 함께 자전거에 대한 지역사회 문화, 자전거 인프라 등과 같은 사회적 물리적 환경의 요인이 무엇인지에 대한 연구가 주를 이루고 있다(Dunlap, Rose, Standridge, & Pruitt, 2020). 실제로 자전거 도로, 자전거 주차 시설, 도로 안전 정도, 자전거 교육 프로그램이 적절하게 조화를 이루는 도시의 경우 자전거 이용률이 높으며, 자전거를 타기 위한 분위기를 조성하기도 한다(Heinen, Van, & Maat, 2010).

또한, 도시의 인구밀도, 도시디자인, 교통체계, 휴양 및 오락 시설, 토

지 복합도 등 자전거와 직접적으로 연관이 없어 보이는 환경적인 요인 또한 자전거 이용에 영향을 줄 수 있다고 보고되고 있다(Hull & O' Holleran, 2014)

이처럼, 물리적 환경의 조성이 자전거를 타는 사람들의 이용에 영향을 미치는 것으로 이해할 수 있다. 자전거 이용 친화도(bikebility) 개념은 자전거 이용에 영향을 주는 인프라, 환경, 자산 등을 포함한 개념은 자전거와 관련된 물리적, 사회적, 정책적 환경이 자전거를 이용하는 구성 요인이라고 설명한다. 따라서 자전거와 관련된 선행연구에서는 자전거 도로의 종류, 폭, 위치, 신호체계, 조명, 자동차 통행량, 속도 등이 제시되었으며, 일부 연구에서는 도로이용자 간의 갈등을 주목하기도 하였다(Heinen, Van, & Maat, 2010; Larsen, 2014)

하지만 이러한 선행연구들을 살펴보면 주로 양적 조사가 대부분을 차지하고 있으며, 자전거 활성화를 위한 지표 탐색 및 자전거 관련 정책의 실효성을 평가하고 제한하는 연구가 대부분을 차지하고 있다. 하지만, 이러한 정책적인 노력에도 불구하고 자전거와 관련된 다양한 문제는 지속적으로 발생하고 있다(지우석, 윤정은, 2018).

Falcous(2017)는 그동안 자전거와 관련된 연구에서는 인프라와 물리적 환경을 개선하기 위한 노력에도 불구하고 자전거를 타는 사람들에 대한 논의는 충분히 이루어지지 않는다고 지적하고 있으며, 자전거를 타는 사람들에 대한 구체적인 경험과 그 의미를 살펴보는 작업이 필요할 것으로 사료된다. 따라서 본 연구에서는 이러한 논의를 통해서 오늘날 자전거를 타는 사람들이 누구인지, 그리고 그들의 경험은 어떠한 의미를 내포하는지 분석이 필요할 것이다.

제3장 연구방법

1. 연구방법 선정

Creswell & Poth(2016)는 연구문제의 특성, 탐색이 필요한 주제, 구체적인 시각을 제시할 필요가 있는 연구, 연구참여자들이 처한 자연스러운 상황에서 연구대상을 관찰하기 위해서는 질적 접근을 선택해야 한다고 제시하고 있다. 질적 연구는 철학적 가정을 토대로 연구를 수행하기 위한 특정 패러다임을 제시한다. 즉, 질적 연구의 연구설계는 철학적 가정을 기반으로 시작되며, 연구자는 다음과 같은 철학적 가정에 입각하여 연구를 수행된다.

질적 연구의 철학적 가정은 존재론적, 인식론적, 가치론적, 수사론적, 방법론적 다섯 가지로 분류된다(Denzin, Lincoln & Guba, 2005). 연구에서는 이러한 철학적 가정들에 근거하여 연구를 수행하기 위한 패러다임을 고려할 필요가 있다. 패러다임은 사회구성주의, 후기실증주의, 옹호/참여주의, 실용주의 등으로 설명된다.

본 연구는 오늘날 자전거를 타는 현상을 살펴보기 위해 인식론적 가정에 기반하여 사회구성주의에 입각한 연구를 진행하였다. 인식론적 가정은 지식은 사람들의 경험을 바탕을 두고 획득한다고 설명한다. 따라서 연구자는 '현장'을 중요시하고, 연구참여자와의 밀접한 관계를 맺음으로써 '그들이 알고 있는 것'을 참여자의 맥락을 바탕으로 이해하는 것을 의미한다(Guba & Lincoln, 2011). 사회구성주의는 참여자들이 살아가는 세계를 이해하는 것을 중요시하는 패러다임이다. 사회구성주의는 지식의 생산은 사회 구성원들의 상호작용을 통해서 구성되는 '상대주의적(relativism)'인 것으로 이해한다(Denzin, Lincoln & Guba, 2005). 따라서 우리가 알고 있는 지식은 상호주관적인 관계와 사람들의 공유된 지식을 바탕으로 구성된다는 것으로 이해할 수 있다. 즉, 인식론적 가정에 기반

을 둔 사회구성주의적 기본 전제는 '개인은 다른 사람들과의 관계 속에서 스스로를 발견하는 것'으로 이해할 수 있다(Creswell & Poth, 2016). 이러한 맥락에서 연구자는 자신의 주관을 가지고 자신을 둘러싼 환경과 상호작용하는 존재로 여겨지며, 연구 맥락에 놓인 연구자의 주관은 새로운 지식을 생산할 수 있는 토대로 이해할 수 있다.

또한, 사회구성주의 패러다임에서 방법론적 가정의 핵심은 '자연주의적 방법론(naturalistic method)'을 지향한다. 이러한 방법론은 면담, 관찰, 문서 분석 등 다양한 자료를 통해 연구를 진행하는 것을 가능하게 한다. 따라서 오늘날 자전거와 관련된 현상을 자전거를 타는 다양한 사람들의 상호작용을 통해 그 경험과 의미를 탐색하려는 본 연구의 목적과 잘 부합된다고 판단된다.

1) 현상학적 연구의 이해

본 연구는 사회구성주의적 패러다임에 입각하여 현상학적 연구를 연구 방법으로 선택하였다. 사회구성주의는 개인의 경험을 기술하는 현상학적 연구를 통해 보다 잘 드러난다(Creswell & Poth, 2016).

현상학적 연구(phenomenological research)는 현상에 대한 개인들의 체험의 공통적인 경험을 주목한다. 현상학은 Husserl과 그의 관점을 토대로 확장시킨 Heidegger, Merleau-ponty등에 의해서 발전하였다(이남인, 2015). 현상학적 연구는 인간의 경험에 대한 본질적 의미구조를 규명하는 질적연구 방법의 한 가지로 이해할 수 있으며(이남인, 2005; van Manen, 2016). Giorgi, van Kamm, Collaizzi, van Manen과 같은 연구자들에 의해 자리를 잡았다(이남인, 2005). 현상학적 탐구는 하나의 현상에 대하여 여러 사람들의 경험과 직관 등을 강조하며, 연구 참여자들이 현상을 경험하면서 갖게된 공통적인 것에 초점을 둔다. 따라서 현상학에서는 특별한 현상을 어떻게 경험하는지 살펴보는 심층적이고도 보편적인 핵심 요인을 탐색하는 연구에 적절하다고 설명된다(van Manen, 2016).

현상학은 20세기 초 독일의 철학자 Husserl이 '논리 연구'에서 자신의

철학을 현상학이라고 명명한 때부터이며, 1950년대 이후 Husserl의 현상학은 현상학적 운동을 일으키며, 윤리학, 미학, 간호학, 사회과학, 심리학 등에 많은 영향을 미쳤다. Husserl은 모든 이론, 선입견, 주장들을 배제하고 '사물 그 자체로 돌아가서(go to the things themselves)'철학을 시작해야 한다고 주장하였으며, 의식 속에 나타나는 그대로의 경험들을 검토하고 선입견을 배제(bracketing out)하고 직관과 상상력을 사용할 때 진정한 의미의 순수 의식을 밝혀낼 수 있다고 하였다(이남인, 2005). 따라서 현상학이 우리에게 주어지고 드러나는 세계의 현상을 왜곡됨 없이 어떠한 이론이나 가설에 근거하지 않고, 직접적으로 체험되는 그대로를 순수하게 파악하고자 하는 방법이다. 여기서 체험은 직접성과 구체성을 강조하는 현상학 연구의 출발점이면서 종착역으로 인간의 외부세계와의 직접적이고 원초적인 접촉을 가능케 하는 유일한 통로로 현상학에서 매우 중요하다(van Manen, 2016). 그러나 체험 자체에 대한 탐구가 현상학의 궁극적인 목적은 아니며, 체험을 변형시켜 그 본질을 텍스트로 표현하는 것이 현상학의 목적이다. 본질이란 모든 현상이 지닌 공통성을 의미하는데, 이러한 현상에 대한 본질 파지를 위해 환원 절차를 제시한다(이남인, 2005).

현상학적 환원 절차를 위해서는 먼저, 자연적 태도에서 벗어나야 한다. Husserl은 자연적 태도를 냉철한 비판도 없이 전해 내려오는 전통, 학설, 가치관 등을 무비판적으로 받아들여 이것을 근거로 세계를 규정하는 것으로 이해할 수 있다. 따라서 자연적 태도를 벗어나는 것이 현상의 본질을 파악하기 위한 과정이다. 자연적 태도에서 벗어나기 위해서는 판단중지를 해야하며, 이는 현상을 긍정하거나 부정하지 않고 백지상태에서 모든 선입견, 견해들을 내려놓는 것을 말한다. 기존의 습관적 믿음, 선입견, 이론적 지식 등의 효력을 의지적으로 중지시키는 것으로 일단 모든 판단을 보류하여 중립적 입장을 취하면서 편견 없이 세계를 바라보는 것이다(van Manen, 2016). 현상에 대한 괄호 치기를 한 후에는 자유변경(free variation) 절차를 거쳐야 한다. 자유 변경은 본질의 직관에 대한 기초작업으로 어떤 본질의 정체 파악을 위해 그 본질을 구현하고 있

는 무수히 많은 개별적 대상들 속에서 불변하는 공통의 속성을 찾아내는 것이다(이남인, 2014). 여기서 직관(intuition)은 체계적이고 엄밀한 사유를 거친 후에 현상을 통찰할 수 있는 능력이라 할 수 있다(Denzin, Lincoln, & Guba, 2005).

2) 연구 절차

본 연구는 2021년 7월부터 2022년 12월까지 연구를 진행하였다. 구체적인 연구의 수행은 다음과 같은 절차를 통해 진행하였다. 먼저 현재 인터넷에서 가장 많은 회원 수를 보유하고 있는 '자전거를 타고 출퇴근하는 사람들', '자전거를 타고 여행하는 사람들' 카페를 통해서 연구의 목적에 부합하는 참여자를 모집하였다.

연구모집문건을 통해 연구의 목적 및 진행과정, 윤리적인 문제 등에 관해 자세히 안내하고 연구에 참여하고자 하는 참여자를 선정하였다. 연구에 참여하고자 하는 의사를 밝힌 참여자들에게 연구의 취지와 구체적인 일정, 결과의 활용 등이 자세하게 안내된 연구 설명 및 동의서를 배포하고 서면으로 연구 참여 동의를 받았다. 이후, 연구에 참여자들을 선정하기 위해 일차적으로 연구 참여에 동의 의사를 보인 참여자들에게 연구에 관한 설명을 안내한 후 연구 참여 의사를 확인하였고, 연구 참여에 희망하지 않을 경우 참여 대상에서 제외하였다. 연구 참여 동의를 구하는 작업을 완료한 후, 본격적으로 연구를 수행하였다. 연구 참여자를 대상으로 심층 면담을 실시하였으며, 주 2회 한강 자전거 도로를 중심으로 참여관찰을 실시하였다.

자료의 분석 및 해석은 연구 자료의 수집과 동시에 진행하다. 이러한 방식은 연구 자료 수집 과정에 영향을 줄 것으로 판단하였기 때문이다. 또한, 연구 수행이 종료된 후, 구성원간 검토를 통해 수집된 자료에 대한 연구자의 해석이 연구 대상자의 의도에 부합하는지 점검하였으며, 필요한 경우 추가적인 인터뷰를 진행하였다. 이러한 과정을 통해 연구의 진실성을 확보를 위해 노력하였다. 이러한 모든 과정은 소속 대학의 윤리

위원회의 심의를 받는 과정에서 검증하고, 연구를 진행하였다.

2. 연구 참여자

Creswell & Poth(2016)는 모집단의 전형적 속성을 가장 많이 가지고 있는 사례를 선택하는 방법에 대해 두 가지 기준을 제시하였다. 첫 번째 '적절성'으로 연구 주제에 대해 가장 좋은 정보를 제공해 줄 수 있는 참여자를 알아내 선택하는 것이고, 두 번째 '충분성'으로 이는 연구 현상에 대해 충분하고 풍부한 설명을 하기 위해 자료가 포화상태(Saturation)에 이를 때까지 수집해야 한다는 원칙이다.

이러한 질적 연구 표본선정의 원칙과 절차에 따라 본 연구에서는 다음과 같은 조건을 충족시키는 대상으로 34명의 연구참여자를 선정하였다. 연구 참여자 선정은 의도적 표본추출법(purposeful sampling) 중 사례인 기준(criterion) 표본 추출 방법을 사용하였다. 사례인 기준 표본 추출은 연구의 목적에 따라 선정 기준을 정하고 그 기준에 적합한 연구 참여자를 선정하는 방법이다.

연구 참여자 선정에 대한 기준은 2년 이상 자전거를 통해 통근/여가/실내운동에 참여한 사람들이다. 자전거는 계절, 날씨에 따라 다양한 경험을 할 수 있으며, 이에 봄, 여름, 가을, 겨울에 자전거를 타며 계절에 따라 다양한 경험을 할 수 있는 충분한 시간을 확보하는 것이 중요하다는 판단을 하였다. 연구자는 본 연구의 목적과 취지를 충분히 설명한 후, 자전거를 적극적으로 타는 사람들에게 다른 참여자 소개를 의뢰하였고, 최종적인 연구참여자들의 정보는 아래와 같다.

구분	이름	나이	경력	지역	성별	자전거 종류
01	A	44	10	광진구	남성	MTB
02	B	35	5	동작구	남성	MTB
03	C	40	8	서대문구	남성	따릉이
04	D	41	4	강남구	남성	로드
05	E	34	4	강남구	남성	로드
06	F	37	4	광진구	여성	로드
07	G	38	3	광진구	여성	로드
08	H	29	2	강남구	여성	따릉이
09	I	32	2	마포구	남성	따릉이
10	J	44	8	마포구	남성	MTB
11	K	39	7	성북구	남성	로드
12	L	46	8	동작구	여성	로드
13	M	50	5	강북구	여성	로드
14	N	35	6	마포구	여성	로드
15	O	41	6	강남구	여성	MTB
16	P	36	5	강남구	남성	MTB
17	Q	40	10	강남구	남성	MTB/로드
18	R	42	10	성북구	남성	MTB/로드
19	S	40	10	송파구	남성	MTB/로드
20	T	44	11	강북구	남성	MTB/로드
21	U	38	5	마포구	남성	로드
22	V	32	4	강남구	남성	로드
23	W	31	6	강남구	남성	따릉이/로드
24	X	43	4	강남구	여성	로드
25	Y	31	2	송파구	여성	로드
26	Z	29	3	광진구	여성	로드
27	A1	32	2	광진구	남성	따릉이/로드
28	B1	43	4	마포구	남성	로드
29	C1	32	2	송파구	남성	로드
30	D1	28	6	송파구	남성	로드
31	E1	35	2	종로구	남성	따릉이
32	F1	40	3	동작구	여성	따릉이
33	G1	28	2	동작구	남성	따릉이
34	H1	27	2	강남구	여성	따릉이

3. 자료수집

본 연구에서는 문헌고찰, 참여관찰, 심층면담을 중심으로 연구 자료를 수집하였다.

1) 문헌연구

문헌고찰은 주로 기존 사회변화에 따른 라이프스타일스포츠, 정체성, 자전거 관련 정책 보고서 및 결과물 등을 수집하고 분석하였다. 이는 오늘날 자전거를 타는 사람들을 이해하고 그들의 경험을 분석하기 위한 기초자료로 사용하였다. 기본적으로 연구에서 활용될 문헌은 국내·외 연구의 결과물, 학술지 논문들의 결과들이었다. 하지만, 자전거 도로의 변화와 법 제도 등을 파악하기 위해 각종 기관에서 발행한 공식문서, 보고서, 통계조사 등 다양한 문헌자료도 분석하였다.

2) 참여관찰

질적 연구에서 사용되는 전통적인 연구방법으로 참여관찰과 비참여관찰이 있다. 본 연구에서는 자전거 모빌리티 구성과 실천을 살펴보기 위하여 자전거를 타는 사람들을 관찰하고, 자전거를 함께 타면서 그들의 경험을 심층적으로 이해하고자 하였다. 참여관찰은 현장에서 일어나는 현상에 대해서 관여하지 않고 관찰을 토대로 기록하는 것으로 자전거를 타며 경험하는 다양한 측면을 고려하여 관찰하였다.

자전거를 타는 사람에 대한 참여관찰은 서울 한강 자전거길을 중심으로 이루어졌으며, 2021년 7월부터 2022년 11월까지 주 2회 실시하였다. 관찰 중에는 관찰 노트를 작성하여 관찰 시 생긴 의문점과 특이점을 기록해 두고, 면담과정에서 관찰한 내용과 관련된 추가적인 질문을 실시하였다.

3) 심층면담

본 연구에서는 심층면담을 통해 오늘날 자전거를 타는 사람들의 경험과 의미를 탐색하고자 한다. 심층면담은 2년 이상 자전거 경험이 있는 참여자를 대상으로 2021년 7월부터 2022년 11월까지 진행하였다. 심층면담의 내용은 선행연구를 통해 면담 범위와 내용을 선별하였고, 연구의 목적을 달성하기 위한 것으로 구성하였다. 면담 질문은 크게 3가지 주제와 관련 있다. 첫째, 자전거를 타는 사람들이 가지고 있는 삶에 대한 가치, 둘째, 참여자들이 자전거를 통해 경험한 내용, 셋째, 자전거를 타면서 경험한 삶의 변화를 중심으로 구성하였다. 이렇게 구성된 면담 질문을 통해 실제 반구조화된 면담, 비구조화된 면담을 혼용하여 진행하였다.

면담 실시에 앞서 연구자는 연구 참여자에게 연구의 배경, 목적, 면담 결과의 활용 등 연구의 일반적 내용에 대해 설명하였으며, 면담은 기본적으로 2회 실시하였다. 면담 장소는 연구 참여자가 최대한 편안한 상태에서 참여할 수 있는 곳으로 그들의 편의를 존중하여 결정하였다.

면담시간은 대체적으로 1시간 정도 소요되었으며, 심층면담 이후 정보가 필요한 경우 추가 면담 혹은 온라인 메신저를 활용하였다.

면담내용은 신뢰성 확보를 위해 연구 참여자의 동의를 얻은 후 녹음기를 통해 녹취하였으며, 녹음파일은 암호화하여 연구자의 개인 컴퓨터에 보안 관리 아래 보관하였다. 또한 면담 노트를 작성하여 관찰 혹은 연구에서 발생하는 특이사항, 질의 사항 등을 정리하였다.

4. 자료분석

현상학은 경험의 의미와 본질, 특히 개인의 삶 속에서 겪는 다양한 경험을 통해 본질적 구조를 탐구한다. Giorgi의 현상학적 연구방법은 상황적 진술에서 연구 참여자 개인의 경험을 자세히 설명하고 일반적 구조 진술로 통합한다(이남인, 2005). 본 연구에서는 오늘날 자전거 모빌리티와 관련된 경험과 의미를 밝히는 데 초점을 두고 있다. 따라서 Giorgi(2004)가 제시하는 4가지 단계의 기술 방법을 통해 개인의 내재적 경험을 파악할 수 있을 것으로 판단하였다.

제1단계는 전체 인식단계이다. 이 단계에서 연구자는 참여자와의 면담을 통해 얻은 자료를 전체적으로 반복하며 읽으면서 전반적인 현상을 파악한다. 이를 통해 연구의 전반적인 흐름을 파악하고, 참여자들의 총체적인 인식을 파악하는 단계이다.

제2단계는 의미 단위(meaning units)를 구별하는 것이다. 연구 문제를 중심으로 학술적으로 해석할 수 있는 의미를 추출하는 과정으로 수집된 자료를 의미 단위로 나누어 분석하는 작업이다. 특히, 참여자들이 진술한 내용을 바탕으로 특정 주제를 구체화하기 위해 의미가 전환되는 부분을 구분하고, 참여자의 언어 그대로 의미 단위로 나누는 작업이다.

제3단계는 연구 참여자에게서 얻은 자료를 학술적인 용어로 대체하는 단계이다. 구분된 의미를 통해 주제화시킨 후 연구자의 상상적 변형을 통해 한문적 용어로 변형시키는 작업이다. 이 과정에서 연구문제를 구체화하기 위해 참여자의 경험을 연구자의 언어로 기술한다.

제4단계는 중심 의미를 통합하는 과정으로 참여자의 관점에서 상황적 구조를 만들고, 이를 전체 연구 참여자의 관점에서 본질적 구조를 탐구한다.

5. 연구의 진실성 검증

질적 연구에서는 활동된 자료의 진실성에 따라 연구의 신뢰도와 타당도가 판단된다. 연구의 진실성 확보를 위한 많은 방법이 있지만, 본 연구에서는 연구의 타당성을 높이기 위해 연구 수행 후 도출된 연구결과를 Lincoln & Guba(1985)가 제시한 삼각검증법(triangulation), 동료 간 협의(peer debriefing), 구성원 간 검토(member check)의 방식에 따라 다각적으로 검토하였다.

6. 윤리적 고려

질적연구에서는 상대적으로 개인의 민감한 주제를 접하는 경우가 많기 때문에 연구참여자가 대한 고려가 필요하다. 이에 본 연구는 연구 윤리성을 확보하기 위해 연구윤리위원회의 승인을 받고 연구를 진행하였다(IRB No.2203/002-017).

본 연구를 수행하는 동안 연구자가 고려해야 할 윤리적인 사항은 다음과 같다. 첫째, 연구결과에 연구참여자들의 사생활과 관련한 개인정보를 기술하지 않았으며, 모든 정보를 익명으로 처리하는 것이다. 둘째, 연구에 참여하기 위해 연구 목적을 충분히 설명한 후 연구참여 동의를 받는다. 또한 연구참여자들에게 연구 과정에서의 불이익이 발생할 경우 그만둘 수 있음을 설명하였다. 셋째, 연구 중 관찰과 면담을 통해 수집된 자료는 개인 컴퓨터에 암호화하여 보관하였다. 넷째, 연구 수행 중 발생할 수 있는 윤리적 문제에 대한 책임은 연구자에게 있음을 안내하였다.

제4장 자전거 모빌리티의 구성 : 공간, 기계, 행위자

본 장에서는 자전거 모빌리티의 구성요소를 살펴보는 작업을 통해 자전거 모빌리티가 발생하는 메커니즘의 이해를 도모하고자 한다. 자전거 모빌리티의 구성요소에 대한 탐색은 **'무엇이 자전거 모빌리티를 발생시키는가?'**와 관련된 질문을 이해하기 위한 시도라 할 수 있다. 그동안 Urry(2007)를 중심으로 모빌리티와 관련된 학술적 논의를 주도해 오고 있다(Sheller, Urry, 2006; Spinney, 2009; Urry, 2016). '모빌리티 렌즈'를 통해 사회현상을 이론화하려는 시도는 인간과 비인간의 관계 뿐만 아니라 그것을 생산하는 시스템 등을 이해하려는 시도로 이어졌다. 그럼에도 불구하고 기존의 연구에서는 모빌리티 이론을 체계화 시키기 위한 이론적이고 철학적 논의에 치중하는 경향이 있다(윤신희, 노시학, 2015).

본 장에서는 오늘날 자전거를 타는 사람들을 둘러싼 현상을 이해하기 위해서 자전거 모빌리티의 구성요소를 살펴보고자 한다. 이는 기존의 모빌리티와 관련된 이론적 차원의 접근을 세분화하는 작업이며, 동시에 모빌리티가 발현되는 구체적인 현상을 이해하기 위한 것이다. 따라서 본 연구에서는 행위자-네트워크 이론(ANT)의 관점을 차용하여[7], 자전거 모빌리티를 구성하는 요소를 물질(공간, 기계)과 행위자로 구분하고, 그 안에 내재된 관계와 의미를 살펴보고자 한다. 구체적으로 이 장에서는 자전거 모빌리티를 구성하는 주요 요소로 공간, 기계(자전거), 그리고 행위자로 구분하고, 각각의 구성요소들의 관계를 주목하여 살펴보고자 한다(Cox, 2019). 하지만, 자전거 모빌리티를 공간, 기계, 행위자로 분리하는 것은 단순히 각각의 존재가 개별적인 것을 의미하지 않는다. 오히려 이와 같은 시도는 자전거 모빌리티가 발현되는 복잡성(complexity)을 단순화하기 위한 시도이며, 공간, 기계, 행위자라는 개별적인 구성요소의 이해를 통해 자전거 모빌리티의 복잡성을 이해하고자 한다.

---

7) 자전거 모빌리티를 공간, 기계, 행위자의 관계에서 이해하는 것은 각 구성요소들간의 상호작용으로 이해할 수 있다(Cox, 2019). 따라서, 자전거를 타는 행위를 세 가지로 구분하여, '공간', '자전거', '행위자'라는 분류를 통해 자전거 모빌리티를 이해하고자 한다.

1. 자전거 모빌리티와 공간 : 모빌리티의 생성과 소멸

모빌리티는 단순히 물리적 이동과 구별되는 개념이다. 모빌리티는 이동에 사회적 의미를 부여한 것으로 단순한 위치가 이닌 '장소'의 의미로 해석된다. 즉, 모빌리티란 특정 장소에서 장소로 이동하는 사회적 의미를 내포한다고 할 수 있다. 이러한 공간은 모빌리티를 작동하게 하는 중요한 요소로 이해되고 있다.

예컨대, 사람들이 다리가 없는 강을 운전하는 행위, 인도가 없는 거리를 걷는 것 등은 상상할 수 없는 일이라는 점을 떠올려 보면 모빌리티와 공간의 밀접한 관계를 이해할 수 있을 것이다. 본 연구에서 공간의 생성과 소멸은 사람들이 자전거를 타는 관행으로 이어지기 위한 중요한 것으로 인식되고 있었다. 이 장에서는 연구 참여자들이 강조하고 있는 주요 구성요소를 중심으로 공간의 생성, 공간의 유형, 공간의 소멸과 자전거 모빌리티의 관계를 살펴보고자 한다.

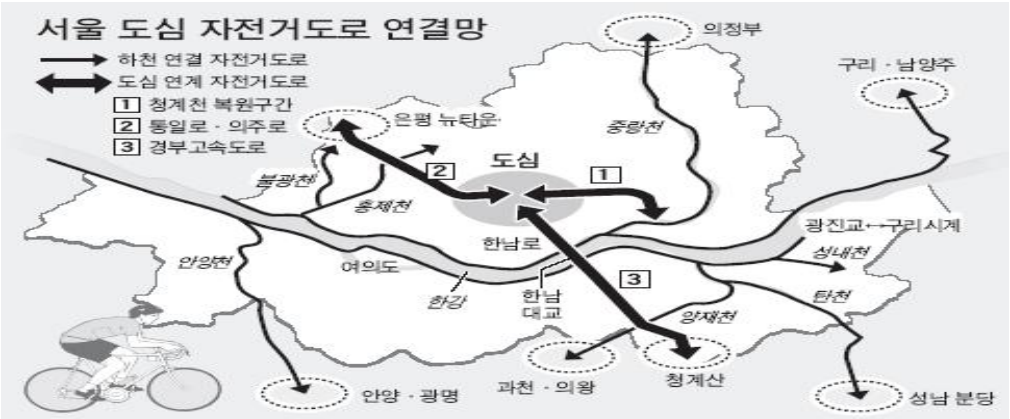
1) 공간의 생성 : 자전거 도로의 탄생

자전거 모빌리티와 관련된 논의에서 자전거 도로는 자전거를 타는 사람들에게 다양한 영향을 미치는 것으로 보고되고 있다(Buning & Gilbson, 2017; Spinney, 2009). 기존 선행연구에서는 자전거 도로의 존재 여부가 자전거를 타는 사람들의 행위에 직접적인 영향을 주는 구성요소로 설명한다. 예컨대 자전거를 타는 사람들의 소득, 경제력 등과 같은 요소를 통제하는 경우 자전거 도로는 자전거를 타는 사람들에게 매우 중요한 것으로 보고되고 있다(Cox, 2017). 즉, 자전거 모빌리티의 발생은 자전거 도로의 생성과 밀접한 관계를 맺고 있는 것이다. 본 연구의 참여자 A는 이와 관련하여 다음과 같이 진술하고 있다.

> 집 앞에 자전거 도로가 만들어지면서 자전거 타는 사람들이 늘어났어요. 저도 그 때부터 자전거에 입문하게 되었죠. (참여자 A)

이러한 진술은 대부분의 참여자들에게 공통적으로 들을 수 있었으며, 자전거를 타는 사람들에게 자전거를 탈 수 있는 공간의 생성은 자전거를 타게 되는 결정적인 이유로 설명되고 있었다. 오늘날 서울의 한강 시민공원을 비롯하여 자전거를 탈 수 있는 자전거 도로의 생성은 많은 사람들로 하여금 자전거를 탈 수 있는 기회를 제공하고 있는 것이다.

하지만, 과거 한강 시민공원을 비롯하여 대부분의 도로는 자전거를 타기에는 적합한 공간이 아니었다. 오늘날 한강 시민공원은 과거 한강종합개발사업 과정에서 하수관을 덮기 위한 포장도로 공사로 만들어지게 되었고, 이후 이 포장 도로를 보행자와 자전거를 타는 사람들이 이용하게 되었다는 것이다. 오늘날의 한강 시민공원은 2006년에 이르러서 그 모습을 갖추게 된 것이다(한승백, 2007).



[그림 4-1] 한강 시민공원 자전거 도로

출처: 중앙일보(www.joongang.co.kr/article/284137)

준공 당시 한강시민공원의 자전거 도로는 37.4km에 불과했다. 하지만, 2006년 한강시민공원은 [그림4-1]에서 확인할 수 있듯이, 한강시민공원 유원지 사이를 연결하면서 총 80.7km의 자전거 도로를 갖추게 되었다. 이는 당시 자전거 도로가 한강시민공원 유원지 사이를 연결하는 통로로서의 기능이 주요했다는 것을 확인할 수 있다. 참여자B는 2000년대

자전거를 타는 경험을 아래와 같이 회상하고 있다.

> 그때는 자전거 도로가 거의 없었어요. 그래서 동네에서 MTB 종류를 많이 탔고, 지금처럼 멀리 가고 그런 게 힘들었죠. 근데 결정적인건 4대강이죠. 그 시점이죠. 워낙 길이 좋으니깐 자전거 타는 사람도 늘어나게 되고, 자전거 타기가 정말 좋아졌죠. (참여자 B)

참여자들로부터 자전거 도로의 생성과 관련된 설명을 확인할 수 있었다. 대부분의 사람들은 4대강 사업이 자전거 도로가 만들어진 결정적인 사건으로 인식하고 있었다. 4대강 사업은 한강을 비롯하여 낙동강, 금강, 영산강 등을 정비한 사업이며, 2008년 제3차 국가균형발전위원회에서 '4대강 살리기 프로젝트'를 발표하면서 시작되었다. 당시 사업의 목적은 크게 두 가지로 확인할 수 있다. 첫 번째는 홍수 및 가뭄 피해에 대한 대책 마련의 차원에서 진행된 것이고, 두 번째는 여가 활동의 수요 증가로 인한 공간의 필요성이 그 배경이라고 할 수 있다. 이러한 4대강 사업은 2011년도 10월에 완공되었으며, 자전거를 타는 사람들에게 서울에서 부산까지 이동할 수 있는 공간의 생성으로 이해되고 있었다.

4대강 사업과 더불어 2011년 4월 지천정비사업은 자전거를 탈 수 있는 공간의 확장을 의미하고 있었다. 4대강 사업이 주요 국가 하천을 정비한 사업이라면, 이 사업은 4대강과 연결된 국가하천, 지방하천, 도랑 등 전체적인 하천 생태계 복원에 그 목적을 두었다. 따라서 이 사업으로 인하여 각 지역에서 한강으로 이어지는 자전거 도로가 만들어지게 되었고, 서울의 자전거 도로는 주요 하천 및 도랑을 중심으로 연결되었다. 이는 곧 자전거를 타는 사람들에게 더 자유롭게 이동할 수 있는 기회를 제공하면서 공간적인 제약에서 벗어나는 것을 의미하고 있었다. 이와 관련하여 참여자C는 다음과 같이 설명하고 있다.

> 4대강 사업을 하면서, 작은 강들 하천 지류들에 자전거 길을 만들어 줬거든요. 그러면서 자전거 인구가 많이 늘어났죠. 그때만 해도 우리 동네에 천은 정비가 전혀 안되서 잘 안가는 곳이었거든요. 그런데 사

업을 시작하고 산책로가 만들어지고 자전거 도로도 만들어지면서 정말 풍경이 바뀐거죠. 그때부터 자전거를 열심히 타게 된거 같아요. (참여자 C)

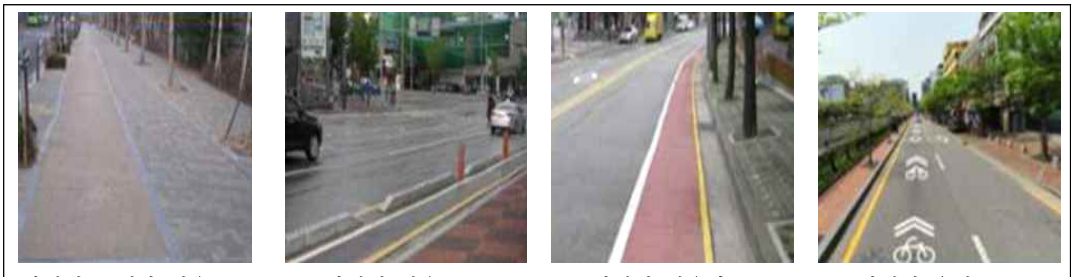
이처럼 4대강 사업과 이후 진행된 지천정비사업은 자전거 도로의 생성을 의미하고 있었다. 자전거 도로의 생성은 다른 지역으로 갈 수 있는 연결망이 되고, 이러한 자전거 도로의 연결을 통해서 자전거 모빌리티는 새로운 기능과 의미를 갖게 되는 것이다. 즉, 자전거 도로의 생성은 자전거를 타는 것에 대한 인식을 바꾸고, 더 많은 사람들로 하여금 자전거를 이용할 수 있게 하는 중요한 구성요소로 인식되고 있었다.

2) 공간의 유형 : 도로의 유형과 상태

자전거 도로가 생성되는 것은 자전거를 타는 사람들의 증가로 이어지는 것을 확인할 수 있었다. 이는 자전거를 탈 수 있는 물리적 공간의 생성이 자전거 모빌리티 발생에 중요한 영향을 미치는 것으로 이해할 수 있다. 한 가지 주목할만한 점은 단순히 자전거 도로의 양적인 확장이 자전거 모빌리티를 발생으로 이어지지 않는다는 것이다. 즉, 자전거 도로의 양적인 확대뿐만 아니라 자전거 도로의 유형과 상태 또한 자전거 모빌리티를 발생시키는 데 중요한 역할을 한다는 것이다(Lusk, Furth, Morency, Miranda-Moreno, Willett & Dennerlein, 2011). 구체적으로 자전거를 타는 사람들에게 도로의 유형은 다양한 경험으로 이어진다. 예컨대, 자전거 도로에서 자전거를 타는 것과 일반 도로에서 자전거를 타는 것은 전혀 다른 경험으로 받아들여지고 있었다. 즉, 도로의 유형은 자전거 모빌리티를 발생시키는데 중요한 것으로 확인할 수 있다(Garrad, Rose & Lo, 2008; Lamont & Buultjens, 2011).

우리나라의 경우 자전거 도로 유형은 '자전거 전용도로', '자전거 보행자 겸용도로', '자전거 전용차로', '자전거 우선도로' 4가지로 구분할 수 있다. 먼저, '자전거 전용도로'는 자전거만 통행할 수 있도록 분리대, 경

계석 등 시설물을 이용하여 차도 및 보도와 분리하여 설치된 도로를 의미한다. ‘자전거 우선도로’는 자동차의 통행량이 대통령으로 정한 기준보다 적은 도로에서 다른 차와 상호 안전하게 통행할 수 있도록 도로에 노면 표시를 설치한 차로를 말한다. ‘자전거 우선도로’는 자전거가 우선적으로 갈 수 있는 도로를 의미하며, ‘자전거 전용차로’는 차도의 일정부분을 자전거만 통행할 수 있도록 차도와 구분한 도로를 말한다. 마지막으로 ‘자전거 보행자 겸용도로’는 노면표시 혹은 마감재 등을 설치한 도로로 분리형 도로와 비분리형 도로가 있다.



자전거 보행자 겸용도로 | 자전거 전용도로 | 자전거 전용차로 | 자전거 우선도로

[그림4-2] 자전거 도로 유형의 분류

출처: 서울특별시 홈페이지(https://seoul.go.kr/)

본 연구 참여자들은 앞서 설명한 도로의 유형에 따라서 서로 다른 경험을 하고 있었다. 참여자들은 자전거 도로 유형의 차이가 주로 안전과 직결된 문제로 여기고 있었다. 이러한 이유로 참여자들은 자전거 도로 유형을 고려하여 자신의 경로를 계획하고 있었다. 참여자C는 자전거 도로의 유형을 고려하여 자전거를 타는 경로를 설정한다고 설명하고 있다.

> 자전거 도로가 잘 되어있는거 같은데, 막상 어디 가려고 보면 자전거 도로 말고 다른 도로가 많아요. 그래서 항상 가기 전에 길을 확인하게 되죠. 최대한 자전거 도로를 이용해서 가려고 루트를 짜고요. 생각보다 자동차와 같이 가야되는 경우도 많은 거 같아요. 개인적으로 그런 도로로 가는 걸 안 좋아해서 그런거 같아요. (참여자C)

이처럼 도로의 유형은 자전거를 타는 사람들이 어떠한 목적지를 가는데 직접적인 영향을 주고 있다. 자전거 도로의 유형 중 참여자들이 가장 선호하는 도로의 유형은 '자전거 전용 차로'에 대한 것이다. 하지만, 2020년을 기준으로 서울시 자전거 도로 총 1,258.8km 중 자전거 전용도로는 182.7km 구간으로 나타났으며, 자전거 전용차로는 74.3km, 자전거 보행자 겸용도로는 810.4km, 자전거 우선도로는 191.5km로 나타나고 있다. 즉, 서울시에서 가장 많은 부분을 차지하는 도로는 자전거 보행자 겸용도로이며, 참여자들이 선호하고 있는 도로의 경우 20%에 불과한 것으로 나타나고 있었다. 따라서 대부분의 참여자들은 자전거를 타고 이동할 때, 자전거 도로가 아닌 일반 도로를 이용해야 하는 어려움을 겪고 있었다. 참여자G는 도로의 유형에 따른 경험에 대하여 아래와 같이 진술하고 있다.

> 한강 자전거 도로에서 자전거를 탈 때 노래들으면서 한강의 야경을 보면 정말 힐링이 되는 거 같아요. 도시에서 다른 걸 느끼는 기분이 들거든요. 근데 자동차 도로에서 타게 되면 아무래도 다른 생각을 할 시간이 없죠. 항상 긴장해야되고, 집중해야되니깐 자전거를 타고 나면 피곤함을 느끼곤 하죠. (참여자 G)

도로 유형의 차이는 자전거를 타는 사람들에게 경험의 차이로 이어지는 것을 확인할 수 있었다. 이러한 경험의 차이는 경로, 범위 등의 선택에 영향을 미치고 있었고, 이는 참여자들의 집 주변 도로의 유형에 따라서 모빌리티를 발생하는 정도가 다르게 나타날 수 있다고 해석할 수 있다.

주목할만한 사실은 참여자들이 자전거 경로를 고려할 때, 자전거 도로의 유형뿐만 아니라 도로의 상태 또한 중요한 것으로 생각하고 있다는 점이다. 참여자H는 경로를 선택할 때 자전거 도로의 유형과 더불어 자전거 도로의 상태도 고려하고 있다고 다음과 같이 진술한다.

> 자전거를 타면서 도로가 좋은데랑 안좋은데랑 엄청 신경을 쓰고 타

요. 타이어가 비싸기 때문에요(웃음). 그리고 최근에 분원리를 가는데 예전보다 길이 좋아졌다고 해서 가게 된거거든요. 처음에는 안가고 있다가 공사가 끝났다고 해서 갔다왔어요. 그런데 가는 길이 위험하더라고요. 1차선이고, 차가 계속 다녀서 끝으로 다녀야되고, 신경쓸게 많아서 힘들었어요. (참여자 H)

이처럼 대부분의 참여자들은 자전거 도로의 상태를 중요시하고 있었다. 자전거 도로의 고르지 못한 상태는 경로에 영향을 주는 것 이외에도 자전거를 타는 사람들에게 불편함을 느끼게 하고 있었다. 정비되지 않은 도로의 경우 자전거 바퀴의 펑크로 이어지는 사례가 많았고, 이는 모빌리티의 제약으로 나타나고 있었다. 참여자D는 자전거 도로 상태로 인하여 자전거 펑크를 경험하였고, 이 사건 이후로는 도로의 노면 상태를 항상 확인하는 습관을 갖게 되었다고 한다.

자전거 도로가 있어도 상태가 안 좋은 길이 있어요. 그래서 저는 펑크가 2번이나 난 경험이 있고요. 한번 자전거 도로 상태가 안 좋다는 생각이 들면 그쪽 코스로 가는게 꺼려지게 되더라고요. 다른 좋은 길로 가는 게 정신적으로 좋다고 생각해요. (참여자 D)

도로의 유형과 상태는 자전거를 선택할 때 기준이 되기도 한다. 일반적으로 자전거를 선택할 때, 산악자전거(MTB)와 로드자전거 두 가지 유형을 주로 고민하게 된다고 한다. 참여자G는 아래와 같은 이유로 산악자전거를 선택하게 되었다고 설명한다.

저는 MTB를 타는 데 가는 길에 보도블럭이 많고, 중간에 길이 좋지 않아서 선택하게 되었어요. 로드를 타기에는 도로가 잘 안 되어 있는 게 크죠. (참여자 G)

이처럼 자전거 도로의 유형과 상태는 자전거 모빌리티를 발생시키는데 중요한 것으로 인식되고 있었다. 앞서 참여자들이 가장 긍정적으로

설명하는 자전거 전용도로를 설치하는 것은 자전거 이용률의 증가와 관계가 높으며, 자전거 도로의 유형에 따른 이용률의 변화에 영향을 줄 수 있다는 점은 자전거 모빌리티의 발생에서 자전거 도로의 유형과 상태를 고려하는 것이 중요하다는 것을 의미한다.

3) 공간의 소멸 : 자전거 도로의 소멸

자전거 도로의 생성과 유형, 그리고 도로의 상태는 자전거 모빌리티를 발생시키는 데 중요한 것으로 인식되고 있었다. 즉, 자전거 도로 생성과 유형은 실제로 자전거를 타는 사람들에게 이동을 가능하게 하는 환경을 제공하고, 이는 자전거를 타는 사람들의 증가로 이어질 가능성이 높다는 것이다(Cresswell, 2006). 하지만, 이와 반대로 자전거를 타기 위한 공간이 사라지는 것은 자전거 모빌리티의 제약으로 인식되고 있었다. 본 연구에서 나타난 자전거 도로의 소멸은 '법률 제정을 통한 공간의 소멸'과 '자전거 도로에 대한 인식 부재로 나타난 공간의 소멸'이었다.

먼저, 연구 참여자들은 자전거의 입산을 제한하는 『삼림문화·휴양에 관한 법률 일부개정법률안』을 자전거를 탈 수 있는 공간의 소멸로 인식하고 있었다. 이 법은 2015년 『삼림레포츠시설에 관한 법률』로 정의되었다. 이후, 숲길에서 산악자전거, 산악오토바이 등으로 인한 산림피해 및 안전사고의 문제와 등산객과 지역주민들과의 갈등을 해결하기 위해 제안되었다. 참여자B는 산에서 자전거를 타면서 발생하는 당시의 상황을 아래와 같이 기억하고 있었다.

> 등산인구가 늘어나면서 자전거를 타는 사람들이 설 자리가 없는거죠. 예전에 2011년 우면산 산사태 이후에 등산로가 정비되었거든요. 그러면서 갈등이 심해진 거 같아요. 우리가 자전거를 타고 계단을 올라가거나 내려가면 등산객들이 엄청 불쾌하게 생각하거든요. 그러면서 산에서 자전거를 타는 게 눈치 보이고 점점 힘들어지고 있죠. (참여자 B)

참여자D 또한 등산객과 자전거를 타는 사람들 사이의 갈등을 경험하고 있었으며, 아래와 같이 진술하고 있다.

> 산사태나고 나서 계단 만드니깐 계단에서 우리가 타면 사람들이 불안해해요. 계단 재미있어요. 정신없이 두두두두 근데 상대방이 무서워한단 말이에요. 저 사람이 넘어지지 않을까 하면서요. 그래서 로드를 타는거에요. (참여자 D)

이처럼 등산객과 자전거를 타는 사람들 사이의 갈등은 지속적으로 문제가 되었고, 결국 국민청원을 통해 자전거를 산에서 타지 못하게 해달라는 청원이 올라왔다. 이러한 사회적 분위기 속에서 2020년 6월 『산림문화·휴양에 관한 법률 입법 개정안』이 공표가 된 것이다. 이 법률에서 주목할 점은 제25조의 3(숲길에 차마의 진입제한)의 신설된 부분이다. 이 법률에 따르면, 숲길관리청은 숲길 이용자의 안전과 숲길 보호를 위해 숲길의 전부 또는 일부를 지정하여 차마의 진입을 금지할 수 있게 된 것이다. 결과적으로 『도로교통법』제2조 제17호에서 차마로 분류하고 있는 자전거는 그 대상이 되었고, 이는 곧 산에서 자전거를 타던 사람들에게 큰 제약으로 인식되었다. 즉, 산에서 자전거를 타기 위해서는 숲길관리청의 허가를 받아야 정해진 구간에서 자전거를 타는 것이 가능하게 된 것이다.

> 우리나라는 등산 인구가 많고, 웬만한 산은 등산로로 변형하고, 지자체에서 지정을 하고 가꾸어 놓기 때문에 산악 자전거를 탈 공간이 없어요. 등산로에서 등산객과 자전거가 같이 탈 수 있게 법을 시행하고, 운영하고 있었는데, 작년인가 재작년에 등산객이 국민청원을 했고, 채택이 되었어요. 그래서 법안이 개정되고, 올해 4-5월에 시행을 하는데 그러면 산에서 못 타거든요. 그러면 MTB 인구가 더 줄어드는거죠. (참여자 B)

진술처럼, 자전거를 탈 수 있는 공간이 법적으로 제한되는 것은 곧 자전거를 타는 사람들에게 영향을 주는 것을 확인할 수 있다. MTB자전거로 산에서 자전거를 타는 것을 즐겨웠던 참여자G의 경우에도 법 개정으로 인하여 로드 자전거를 주로 타게 되었다고 설명하고 있다.

> MTB 1대, 로드 자전거 1대 있어요. 보통 남자들은 그렇게 가지고 있어요. 자전거 타시는 분들은 대개 그런 거 같아요. 저는 MTB를 주로 탔고요. 처음에 MTB로 시작을 했고, 더 재미있는데, 서울 근교에 탈 수 있는 곳이 줄어드니깐 타는 사람도 줄어들었고, 어쩔 수 없이 로드를 타는거죠. (그런 분들이 많은거죠?) 그렇죠. 남한산성 막혔죠. 도봉산도 막혔죠. 관악산도 예전에는 신나게 탔는데, 막혔죠. (참여자 G)

자전거의 입산을 금지하는 법률의 시행은 자전거를 탈 수 있는 공간의 소멸로 인식되고 있었다. 특히, 산악자전거를 타는 사람들에게는 집 주변에서 주로 타던 산이 금지되었을 때 이러한 제약을 더 크게 느끼게 된다고 설명하고 있다.

[그림 4-3] 산악자전거 진입 제한[8)]

연구를 통해 나타나는 또 하나의 공간의 소멸은 도로를 사용하는 사람들의 인식의 부재에서 나타나고 있었다. 즉, 물리적으로 자전거 도로가 존재한다 하더라도 그 공간을 공유하는 사람들의 인식이 차이는 공간의

8) 본 연구에 사용한 사진은 연구자의 소장 자료 및 연구 참여자들이 제공한 자료를 토대로 작성하였음.

소멸로 나타난다는 것이다. 이러한 측면은 두 가지 사례로 나타나고 있었다. 첫 번째는 자동차 도로에서의 인식의 부재이다. 앞서 설명한 바와 같이 자전거는 『도로교통법』상 차마로 분류되어 있다. 따라서 자전거를 도로에서 이용할 때, 자동차 도로의 마지막 차선의 1/2을 사용할 수 있는 것이다. 하지만, 운전자가 이러한 사실을 정확하게 인지하지 못하는 경우 자전거에 대한 불쾌감으로 이어지고 있었다. 참여자I는 자전거를 도로에서 타면서 "왜 자전거를 차도에서 타냐? 인도로 올라가라?"라는 운전자의 신경질적인 반응을 접하게 된다고 한다.

> 자전거가 차로 분류되고 도로에서 탈 수 있잖아요. 법적으로 차도의 30% 사용할 수 있는데, 차도로 가게 되면 운전하시는 분들이 지나가면서 욕을 하기도 하고, 왜 자전거를 도로에서 타냐고 소리를 지르기도 해요. 자전거 도로에서 타라는 이야기죠. 아무것도 모르고 이야기하는 거죠. 저는 그런 상황을 겪다 보니깐 짜증이 나서 도로에서 자전거를 안타요. (참여자 I)

이처럼 자동차 운전자들의 인식의 부재는 도로에서 자전거를 타는 것 자체를 어렵게 하고 있다. 이와 같은 문제는 단순히 자동차와 함께 공유하는 도로에서만 나타나는 것이 아니다. 자전거 전용도로 혹은 자전거·보행자 겸용도로의 경우에도 비슷한 문제가 발생한다. 자전거·보행자 겸용도로에서 자전거 도로에 대한 인식의 부재는 아래 [그림 4-4]에서 살펴볼 수 있듯이 공간의 소멸로 이어진다.

[그림 4-4] 인식의 부재와 자전거 도로의 소멸

이와 같은 공간의 소멸은 자전거를 타는 사람들에게 부정적인 경험으로 나타나고 있었다. 실제로 자전거를 탈 수 있는 공간이 설치되었음에도 불구하고, 그 장소를 이용하는 다양한 사람들에게 인식이 부재할 경우 온전히 자전거 도로로서의 기능을 할 수 없게 되는 것이다. 이처럼, 자전거 도로의 소멸은 법률적으로 공간이 사라지는 것뿐만 아니라 인식의 부재 속에서도 나타난다는 것을 확인할 수 있다.

2. 자전거 모빌리티와 기계 : 모빌리티의 분화와 진화

자전거 모빌리티와 물질(기계)과의 관계를 살펴보는 작업은 단순히 자전거의 설계 혹은 역사에 대한 설명을 제공하기 위한 것은 아니다. 본 장에서는 모빌리티 이론을 토대로 자전거와 이동성이 어떠한 관계를 갖고 있는지, 그리고 물질(자전거)이 행위자에게 어떠한 경험과 의미 형성에 기여하는지 살펴보고자 한다. 이러한 측면은 모빌리티를 구성하는 물질이 행위자에게 새로운 인식과 경험을 제공한다는 사실을 토대로 살펴보는 것이다(Cox, 2017). 즉, 자전거의 유형과 장비 등 자전거를 둘러싼 물질적 차이는 행위자에게 다른 차원의 경험을 제공하는 것으로 이해할 수 있다(오정준, 2019). 예컨대 Urry(2012)는 자동차, 기차 등 모빌리티의 종류에 따라 다른 방식의 경험을 하게 된다고 설명하고 있다. 이 장에서는 자전거(물질)와 모빌리티의 관계를 살펴보기 위해 자전거의 유형, 장비, 그리고 자전거의 특성을 중심으로 공간 또는 행위자와의 관계를 살펴보고자 한다.

1) 자전거 유형 : 따릉이, MTB, 로드

자전거의 역사적인 출현과 발전과정에 대한 설명은 논란의 여지가 있지만(Oosterhuis, 2016), 1791년 셀레리페르가 최초의 자전거로 전해지고 있다. 이후, 드라이지네(1817년), 앞바퀴에 페달을 단 벨로시페드(1839년), 체인을 장착한 세이프티 자전거(1879년)을 거쳐 오늘날의 자전거의 형태와 유사한 로버자전거(1885)가 탄생하게 되었다. 이처럼 자전거는 오랜 시간 동안 기술의 발전을 거듭해왔으며, 오늘날 다양한 유형의 자전거로 이어지고 있다(Buning & Gibson, 2017). 자전거의 간략한 역사를 살펴봄으로써 우리가 알 수 있는 사실을 자전거 형태의 변화가 자전거를 타는 사람들의 행동과 밀접한 관계를 맺고 있다는 사실이다. 이는 등산에서 새로운 형태의 신발이 등산을 하는 방식을 변화시키는 것과 유사하다고 볼 수 있다.

오늘날 다양한 유형의 자전거는 자전거를 구매하는 사람들에게 다양한 선택지로 주어진다. 하지만, 오늘날 다양한 스펙트럼을 가지고 있는 자전거를 모두 살펴보는 작업은 사실상 불가능하다고 볼 수 있다. 따라서 본 연구에서는 참여자들의 경험을 토대로 자전거의 유형을 분류하고자 한다. 구체적으로, 서울시 공공자전거 따릉이, 산악자전거(MTB), 로드자전거로 자전거의 유형을 분류하고, 각각의 유형과 모빌리티의 관계를 이해하고자 한다.

(1) 서울시 공공자전거 따릉이

공공자전거 따릉이는 서울시에서 2015년 도입하여 2022년 기준 누적된 이용자가 1억 명으로 넘어서고 있다. 특히 따릉이의 이용자는 매년 증가하는 추세로 나타나고 있으며, Covid-19 이후 더 큰 폭으로 증가한 것으로 보고되고 있다[9]. 이러한 서울시 공공자전거 따릉이는 많은 사람들에게 자전거에 대한 관심을 갖는 계기로 설명되고 있다.

> 내 집 앞에 자전거 길이 보이고, 사람들이 자전거를 타내? 이런 생각을 먼저하게 되었죠. 일단 자전거 도로가 잘 되어있구나를 느꼈고, 결정적인 게 내 자전거가 없어도 따릉이를 탈 수 있다는 점이 큰 장점인거 같아요. 나도 한번 타볼까? 라는 부담없는 생각에서 따릉이를 타기 시작했죠. (참여자 M)

대다수의 사람들은 서울시 공공자전거 따릉이를 통해서 자전거를 손쉽게 접하고 있었다. 실제로 따릉이에 대한 조사를 살펴보면 출퇴근(36.3%), 여가 및 취미(26.8%) 등으로 이용하고 있다는 점을 확인할 수 있다(기성훈, 강주헌, 2021.10.31.). 이와 같이 공공자전거는 많은 사람들에게 자전거에 관심을 갖게 하고, 경험할 수 있는 기회를 제공하고 있었다. 하지만, 공공자전거를 이용한 참여자들의 경우 따릉이에 대하여 아래와 같이 진술하고 있다.

9) 따릉이 이용건수는 2020년도에는 전년 대비 24% 증가한 것으로 나타나고 있으며, 2021년도에는 35%의 증가율을 보이고 있다(임미나, 2022.04.27.).

따릉이가 처음에는 참 좋다고 생각했죠. 필요할 때 결제해서 탈 수 있으니깐요. 그런데, 따릉이 같은 경우에는 속도가 잘 안나요. 불편한 점이 많죠. 자전거 자체가 무거우니깐 제약이 되는 것들이 많은 거 같아요. (참여자 N)

이처럼 참여자들은 공공자전거 따릉이와 관련하여 '관심을 갖게 해주는 계기'를 마련해주지만, 시간이 지나면서 따릉이 자전거 자체의 문제를 지적하고 있었다. 이러한 지적의 핵심은 공공자전거 자체가 애초에 라스트 마일의 용도로 제작되었기 때문이라는 것이다. 구체적으로 따릉이는 주행 속도, 언덕 등을 고려한 설계가 아니라 튼튼하고 고장이 안나는 목적으로 만들어졌기 때문에 자전거 자체의 무게가 많이 나가고, 다른 자전거에 비하여 속도가 느리다는 점이다.

따릉이를 타게 된 영향이 큰 거 같아요. 제 주변을 살펴보면 따릉이에서 로드로 넘어온 사람들이 정말 많아요. 따릉이는 싸게 탈 수 있는거고, 자전거를 타볼까? 도전해 볼까? 그리고 자전거를 사게되는 거죠. 빨리 달리고 싶고, 옆에서 달리면 멋있더라고요. 나는 안나가는데 왜 이렇게 잘나가지? 그래서 자전거를 사고 싶은 마음이 생기는 거 같아요. (참여자 F)

공공자전거의 또 다른 불편함은 지속적인 사업으로 대여소가 늘어났지만, 실제로 따릉이를 이용하고자 할 때 자전거를 대여하기가 힘들다는 점과 대여한 자전거가 자신의 신장에 맞지 않는다는 것이다. 이외에도 브레이크의 작동 유무, 타이어 공기압 등 이용과 관련한 불편함이 존재하고 있었다. 이처럼 따릉이는 많은 사람들에게 자전거에 대한 관심과 경험을 제공하고 있는 것으로 나타났다.

따릉이 잘못 선택하면 의자가 너무 낮기도 하고요. 바퀴에 바람이 없

으면 짜증 나는 거에요. 저는 일반인 중에서 키가 큰 편인데, 안장이 낮으면 무릎이 아픈 거에요. 처음에는 좋아요. 그런데 한강에 가면 바꿀 수 있는데가 없잖아요. 그래서 내가 제대로 된 자전거가 있으면 하는 생각들 게 되죠 (참여자 K)

(2) 산악자전거와 로드 자전거

자전거에 입문하는 사람들은 산악자전거와 로드 자전거 사이에서 고민을 하게 된다. 단순히 자전거의 목적으로 구분하면 MTB는 산에서 타는 자전거이고, 로드 자전거는 도로에서 타기 위해 설계되었지만, 자전거를 구매하는 사람들에게는 두 종류의 자전거 사이에서 고민하게 된다[10].

MTB는 일반적으로 일자 핸들바와 충격을 완화하는 서스펜션, 두껍고 높은 타이어가 특징으로 설명할 수 있다. MTB의 경우 산에서 타는 것을 목적으로 만들어졌지만, 자전거의 종류 중에 가장 폭넓게 사용할 수 있다는 장점을 가지고 있다. 즉, MTB는 로드자전거와 비교하였을 때 속도가 상대적으로 느리지만, 안정된 승차감과 노면 상태에 관계 없이 탈 수 있다는 장점을 가지고 있다. 이와 관련하여 자전거 업계에 종사하고 있는 참여자D는 MTB와 관련하여 다음과 같이 설명한다.

먼저 판매량을 10으로 보면 로드가 6-7, MTB가 3-4 정도이고, 수입 브랜드는 로드가 8-9, MTB가 1-2 정도 되고요. 저희가 MTB가 많은 게 브랜드 소비층 연령이 타 브랜드보다 연령이 높은 사람들이 선택해서 그런 거죠. 예전에는 MTB판매량이 더 많을때도 있었는데...(중략)... MTB는 산에서 타는 자전거죠. 트레드라는 바퀴, 서스펜서 같은 게 사실 산에서 타지 않고, 도로에서 타면 방해가 되는 요소거든요. 그래도 핸들이 플랫(일자)바이고, 바퀴가 넓다는 요소 때문에 어르신들, 초보자들이 선택을 하는 거예요. (참여자 D)

MTB는 산에서 타는 목적을 가지고 생산된 자전거이지만, 안정성과

10) MTB와 로드 자전거의 중간 형태로 하이브리드 자전거가 존재하지만, 본 연구에서는 MTB와 로드 자전거 경험을 중심으로 살펴보고자 한다.

활용도 때문에 로드 자전거를 타는 사람들보다 초보자 혹은 높은 연령층에서 선택하는 경향이 있다고 설명한다.

반면에 로드 자전거는 다른 유형의 자전거보다 빠른 속도를 낼 수 있다는 것이 큰 장점으로 설명된다. 이는 자전거의 형태를 통해 확인할 수 있다. 로드 자전거의 주행 자세는 공기 저항을 줄이기 위해서 낮은 드롭바를 설치하고, 속도를 내기 위해 얇은 타이어를 사용한다는 점이다. 이러한 특징은 MTB에 비하여 접지력이 떨어지고, 승차감이 불안하다는 단점으로 나타나지만, 더 빠른 속도를 낼 수 있다는 점이 중요한 특징으로 설명된다.

> 로드는 나이 많은 사람들한테 추천을 안해요. 왜냐면 핸들바를 잡을 때 유연성이 없으면 잡지를 못하고, 로드가 바퀴가 얇아서 충격을 잘 받고, 무너지기도 싶고, 나이가 많은 사람들은 속도에 집착을 안 하면 로드를 탈 필요가 없거든요. 그리고 제가 자전거를 타면서 느낀게 비싸지면 비싸질수록 일반 도로에서 타지 않는다는 거죠. 정말 자전거 도로에서 타거나, 투어가거나 이런식으로 타게 되는 거 같아요. 그런데 MTB와 로드가 투어가는 곳이 다르단 말이에요. MTB가 앉았을 때 안정적이고, 편하고, 로드는 안장을 높여서 타잖아요. 로드는 최대한 빠르게 달리기 위한 물건이죠. 그래서 안장의 편안함도 포기하게 되는거고요. 로드를 오래 타면 탈수록 공기저항을 줄이려고 핸들바 스템을 짧게해서 내리잖아요. 근데 만약에 속도를 추구하지 않으면 그렇게 위험하게 세팅해서 로드를 탈 필요가 없는거죠. MTB타는게 좋죠. 타이어도 크고, 안정적이고, 편하고, 튼튼하고 강하니깐요. (참여자 H)

로드자전거와 MTB의 차이는 타는 사람들에게 다른 방식의 관행으로 이어진다. 이것은 곧 경험의 차이로 이해할 수 있는데, 일반적으로 MTB의 경우 자전거를 타는 포지션이 높고, 일자 핸들바를 사용하기 때문에 로드 자전거에 비해 더 개방된 공간에 대한 소유감을 얻게 된다는 것이다. 참여자Q는 MTB를 타는 경험을 아래와 같이 진술하고 있다.

MTB를 타는데, 산악에서 타진 않아요. MTB를 타는게 저는 속도를 내는 것보다 주변 풍경을 감상하는 게 좋더라고, 제일 중요한 게 로드보다 MTB가 푹신해서 타는 거고요. (참여자 Q)

반면에 로드자전거의 경우 공기 저항을 줄이는 방식으로 타게 된다. 이러한 방식은 이동에 필요한 신체적 노력의 감소를 의미하며, 더 먼 장소까지 이동할 수 있는 기회를 얻을 수 있다는 것을 의미한다(Snizek, Nielsen & Skov-Petersen, 2013). 즉, 자전거의 유형 차이는 자전거를 타는 행위자에게 다른 차원의 경험을 제공한다는 것으로 이해할 수 있다.

2) 자전거 장비

물질(기계)과 자전거 모빌리티의 발현이 어떠한 관계를 갖는지 살펴볼 때, 자전거와 장비는 행위자에게 다양한 경험을 제공하는 것으로 나타나고 있었다. 예컨대, 자전거를 타는 사람들에게 자전거 입문은 곧 '개미지옥'이라고 이야기하는 것을 쉽게 들을 수 있었다. 이러한 점은 자전거를 타는 행위가 단순히 자전거를 구매하는 것에서 끝나는 것이 아니라 자전거와 관련하여 다양한 장비를 필요로 한다는 것을 의미한다.

이 장에서는 자전거를 타는 사람들에게 가장 두드러지게 나타나는 3가지 장비를 통해서 자전거 장비와 모빌리티의 관계를 살펴볼 것이다. 본 연구 참여자들은 자전거에 입문하고, 헬멧, 장갑, 전조등과 후미등 등 다양한 장비를 구매하고 사용하는 것으로 나타나고 있지만, 특히 강조되고 있는 것은 '복장', '신발', '속도계'로 나타났다.

(1) 복장

자전거에 입문하게 되면서 복장에 대한 생각은 다양하게 나타나는 것을 확인할 수 있다. 이는 딱 달라붙는 자전거 복장이 민망할 정도로 몸매를 드러내 것에 대한 거부감으로 이해할 수 있다. 공공자전거 따릉이

를 비롯하여 일명 생활 자전거를 타는 사람들은 민망한 복장은 불편한 것으로 여겨지고 있었다. 하지만, 자전거에 입문하고 시간이 지날수록 복장에 대한 생각이 달라지는 것은 확인할 수 있었다. 참여자H는 자전거 복장과 관련하여 다음과 같이 진술하고 있다.

> 저도 처음에는 저렇게까지 복장을 갖추고 타야하나?라는 생각을 했어요. 그냥 편하게 입고 운동하면 되는거지, 남들 보여줄려고 입는건가?라는 생각을 했어요. 그런데 그게 아니더라고요. 자전거를 타보니깐 안장통이 왔고, 패드가 있는 빕숍을 입어야겠다는 생각을 했어요. 복장을 갖추게 된건 안장통이 결정적으로 작용했죠. 패드있는 빕숍을 입으니깐 괜찮아지더라고요. (참여자 H)

복장에 대한 고민은 자전거를 타며 대부분이 경험하게 되는 '안장통'을 해결하기 위한 수단으로 나타나고 있었다. 참여자들은 자전거에 입문하면서 안장통을 경험하게 되고, 복장의 중요성을 인식하게 된다. 하지만, 자전거 복장은 단순히 안장통을 해결하기 위한 수단에 그치는 것이 아니라, 복장의 변화를 통해 바람의 저항을 줄이고, 체인에 복장이 걸려 발생할 수 있는 사고의 위험성을 줄여준다고 다음과 같이 설명하고 있다.

> (패드)를 안 입고 타면, 엉덩이가 아파요. 그리고 바지가 길면 체인에 감기고, 기름 묻어요. 위험성의 문제도 있고, 바람 저항을 많이 받아요. 그러면 나 혼자 타면 상관없는데, 남들하고 타면 못 따라가요. MTB는 그냥 편하게 타는데, 로드는 똑같은 자세로 가요. 그러면 거기가 아파요. 쓸리고, 그래서 안 입어 본 사람은 있어도 한번 입고 안 입는 사람은 없어요. 그리고 핏한게 아니고 펄럭거리면 굉장히 거슬려요. 그래서 로드는 갖추어야 되는 거죠. (참여자 H)

> 안장이 카본일수록 가볍고, 딱딱하자나요. 그래서 안장통을 겪어보니깐 입어야겠다는 생각이 들었어요 (참여자 L)

(2) 사이클링 슈즈

연구 참여자들은 자전거를 지속적으로 타게 되면서 효율적인 페달링을 고민하게 된다고 한다. 이러한 점은 클릿 슈즈의 구매로 이어진다. 대부분의 참여자는 자전거를 구매할 때 페달이 부착되지 않아 당황한 사실을 기억하고 있었다. 처음 자전거를 구매하면서 “왜 페달이 없지?”라는 질문을 하게 되는데, 페달의 경우 자전거를 타는 사람이 어떤 페달을 사용할지 선택해야한다는 것이다.

대부분의 입문자는 평페달로 시작하게 되지만, 자전거를 지속적으로 타면서 사이클링 슈즈의 필요성을 느끼게 된다. 이와 관련하여 참여자R은 자신의 경험을 아래와 같이 진술하고 있다.

> 저도 당연히 처음에는 평페달 사용했고, 처음에는 생각이 없었는데. 아버지가 자전거를 오래 타셨고, 그래서 클릿에 대한 장점도 많이 들었어요. 그래서 단순히 남들이 사니깐 사야 된다는 개념으로 접근한 게 아니라 자전거가 어떻게 보면 운동 역학적으로 표현을 어떻게 할지는 모르겠는데, 클릿을 사용하면 몸에 도움이 되기 때문에 로드를 사면서 처음부터 구매하게 되었죠. (참여자 R)

자전거 페달을 바꾸는 것, 즉 사이클링 슈즈와 그에 맞는 페달을 구매하는 것은 자전거를 효과적으로 타기 위한 하나의 수단이라고 설명하고 있다. 자전거를 효과적으로 탄다는 것은 동일한 에너지로 더 오랜 시간 동안 자전거를 탈 수 있게 된다는 것을 의미하며, 이는 곧 경험의 차이로 나타난다.

(3) 속도계

자전거를 타는 많은 사람들에게 자전거를 타는 이유로 바람을 맞는 기분이 좋다는 이야기를 들을 수 있었다. 참여자들의 진술을 통해 자전거를 타며 중요시되는 부분이 자전거의 속도라는 점을 확인할 수 있다. 자전거를 타는 사람들은 자신의 정보를 확인하고자 노력하는 경향이 있는데, 그 중 첫 번째로 확인하고자 하는 정보가 ‘속도’에 관한 것이다. 사

람들은 속도를 확인하면서 본인의 실력을 가늠하기도 하고, 다른 사람과의 경쟁의 수단으로 사용하기도 한다.

이러한 수치화된 정보는 자전거와 행위자의 일체감으로 이어진다. 참여자들은 자전거 속도계에 따라서 자신의 실력을 파악하는데, 단순히 속도에 관한 정보뿐만 아니라, 지도, 경사도, 케이던스, 파워미터 등으로 구성된 속도계를 장착함으로써 자전거를 타며 느끼는 경험을 데이터로 확인할 수 있게 된다.

> 어떻게 보면 경계인 거 같아요. 동호회인들은 '동호인' 자체가 즐기면서 타는 거잖아요. 그런데 속도계를 사면 편리하기도 하지만, 훈련처럼 되거든요. 요즘 속도계는 좋은 게 많잖아요. 가민, 와후 거기에 따라서 심박계, 케이던스, 스피드 센서, 파워미터 이런 게 속도계를 통해 볼 수 있기 때문에 그런 거를 들여다 보면서 내가 몇 키로에 케이던스 몇으로 타고 있구나 인지하게 되거든요. 그렇게 되면, 내가 어느정도 밟으니깐 심박이 어느정도 올라가는구나 이런걸 계산하게 돼요. 그러다 보면 훈련이 되는 거죠. (참여자 M)

이처럼, 자전거를 타는 사람들은 속도계를 통해 자신의 정보를 끊임없이 확인하고, 분석하고자 한다. 이러한 행위는 자전거를 타는 것이 단순히 풍경을 보는 즐거움을 넘어서 훈련 계획을 세우고, 그것에 맞추어 실행하는 운동의 개념으로 바뀌는 지점으로 이해할 수 있다.

3) 자전거의 특성 : 단순성과 연결성

자전거와 모빌리티의 관계에서 자전거가 가지고 있는 특성은 모빌리티 발생을 이해하는데 중요한 요인으로 설명된다. 구체적으로 자전거의 특성은 '단순성'과 '연결성'에 관한 것으로 이해할 수 있다. '단순성'은 자전거에 입문하는 중요한 요소로 이해되고 있으며, '연결성'은 자전거를 타면서 다양한 경험을 가능하게 한다는 점에서 자전거를 지속적으로 타게 하는 요소로 이해할 수 있다.

(1) 단순성

자전거는 많은 사람들이 이용할 수 있는 교통수단 혹은 운동으로 이해되고 있다(Newman & Falcous, 2012). 이러한 점은 다른 운동에 비하여 자전거에 입문하기 쉽다는 것을 의미한다. 이와 관련하여 참여자H는 자전거의 특성을 아래와 같이 설명하고 있다.

> 자전거는 진입장벽이 높지 않은 거 같아요. 로드로 제대로 탈려고 하면 돈도 많이 들고 그럴 수 있지만, 어쨌든 따릉이부터 시작할 수도 있고, 저처럼 비싸지 않은 자전거로 시작해도 되고, 근데 다른 운동은 레슨을 받지 않으면 늘기 어렵다고 해야하나? 자전거는 그런 테크닉 부분이 적은 거 같아요. 본인이 체력이 되면 탈 수 있는 그런 운동인 거 같아요. (참여자 H)

진술에 나타난 것은 두 가지로 나누어 이해할 수 있다. 하나는 자전거의 진입장벽에 관한 것으로 누구나 쉽게 자전거에 입문할 수 있다는 것이다. 자전거는 우리가 걷는 행위를 통해 이동하는 왕복운동을 자전거의 크랭크를 이용하여 회전운동으로 변환시켜주는 방식을 취한다. 이러한 점은 관절에 부담을 적게 주면서 다양한 사람들이 쉽게 접근할 수 있는 특징으로 이해할 수 있다. 또 다른 하나는 대다수의 사람들이 자전거를 타면서 특별한 기술을 익힐 필요가 없다는 점이다. 예컨대 다른 종목의 경우, 매일 그 종목을 배우기 위하여 레슨을 받아야 되지만, 자전거의 경

우 특별한 레슨을 받지 않아도 자전거를 탈 수 있다는 점이다. 이러한 자전거의 단순성은 참여자들이 자전거에 쉽게 접근할 수 있는 특징으로 설명되고 있다.

(2) 연결성

자전거의 연결성은 자전거를 타는 사람이 자신의 목적과 취향에 따라 다양한 방식으로 자전거를 이용할 수 있다는 것을 의미한다. 참여자들은 각기 다른 이유와 방식으로 자전거를 타고 있었다. 이는 크게 세 가지로 분류할 수 있었다. 첫째, 출퇴근을 위한 교통 수단으로 자전거를 이용하는 사람들, 둘째, 운동을 목적으로 자전거를 타는 사람들, 마지막으로 여가 수단의 목적으로 자전거를 타는 사람이 그것이다. 하지만, 참여자들은 자전거를 타는 것을 하나의 목적만을 위한 수단으로 한정지어 생각하지 않는다는 점을 확인할 수 있었다. 대다수의 사람들은 자전거를 하나의 수단이 아닌 다양한 목적으로 사용하는 것을 확인할 수 있는데, 참여자Y는 이와 관련하여 아래와 같이 진술하고 있다.

> 자전거는 다른 운동과 다르게 이동 수단이 되기도 하죠. 어디 맛집을 찾아갈 때, 멀리 가고 싶어도 차가 막히거나 그런 생각 없이 갈 수 있고요. 그리고 특히 로드는 빠르니깐 운동도 되면서. 여러 마리의 토끼를 잡는 느낌이 좋은거 같아요. (참여자 Y)

이처럼 사람들은 하나의 목적이 아닌 다양한 이유로 자전거를 타고 있었다. 참여자들은 각자의 취향에 맞추어 다양한 방식으로 나타나고 있었다. 여행을 좋아하는 참여자Z는 자전거를 여행을 위한 수단으로 사용하면서 동시에 사진을 찍기 위한 수단으로도 이용하고 있었다. 참여자Q는 평소 맛집을 가는 것을 좋아하고, 주말에 자전거를 타고 운동을 하고 맛집도 가는 방식으로 자전거를 타고 있었다. 이처럼 자전거는 교통수단, 운동, 여가라는 경계를 지닌 것이 아닌, 서로 다른 것들을 연결하는 매개체가 될 수 있다는 점에서 참여자들은 자전거를 경험하고 있었다.

3. 자전거 모빌리티와 행위자

Urry(2012)는 걷기라는 단순한 이동 방식부터 기차, 자동차, 비행기, 모바일 통신에 이르기까지 과학기술의 발전에 따른 새로운 모빌리티를 분석하고자 하였다. 새롭게 등장한 모빌리티는 사람들의 인식을 비롯하여 삶의 양식을 반영하고, 변화시키는 것으로 이해할 수 있다. 본 장에서는 자전거 모빌리티를 구성하는 행위자를 중심으로 살펴보고자 한다.

1) 건강주의(healthism)

20세기에 걸쳐 건강에 대한 중요성이 지속적으로 제기되면서, 건강에 대한 정의는 시대에 따라 변화되었다. WHO는 과거 건강에 대한 정의를 신체적, 정신적, 사회적 행복에서 '적응' 또는 '자기관리 능력'을 의미하는 것으로 제안하였다(Marcen & Malcolm, 2020). 즉, 건강은 질병이 없는 상태 아니라, 개인이 성취해야하는 것으로 그 의미가 정의되고 있는 것이다. 이는 개인들에게 신체관리, 영양, 운동 등과 같은 요소를 적절하게 관리하는 것을 이상적인 상태로 변화된 것을 의미한다. 따라서 개인은 건강한 삶을 영위하기 위해서 스포츠/여가 활동에 참여하는 것이 바람직한 삶의 방식 중 하나로 인식하고 실천하게 되었다(Houlihan & Malcolm, 2015). 이러한 맥락에서 오늘날 자전거를 타는 사람들의 증가 또한 최근 '건강 위기'와 무관하지 않다고 볼 수 있다. 특히 자전거를 타는 것은 개인이 건강한 삶을 영위하기 위한 하나의 방식으로 이해되면서, 그들의 삶의 태도와 가치 등과 부합되는 라이프스타일로 나타나고 있는 것이다(Gilchrist & Wheaton, 2011).

본 연구의 참여자들에게 '건강'은 자전거를 타는 행위와 밀접한 관계를 맺는 중요한 키워드로 설명되고 있었다. 대다수의 참여자들은 개인의 신체적 위험을 감지하고, 이를 해결하기 위한 수단으로 자전거를 선택하고 있었다. 즉, 연구 참여자들에게 자전거를 타는 것은 건강한 삶을 살아가기 위한 라이프스타일을 의미하고 있었으며, 자전거를 타는 행위는 곧

그들의 건강한 삶을 영위하기 위한 중요한 수단으로 여겨지고 있었다.

본 연구 참여자들에게 나타난 자전거를 타는 공통적인 진술은 그들의 건강에 관한 것이다. 주목할 점은 건강에 대한 염려가 30대 이상의 참여자들에게서 더욱 강조되고 있다는 점이다. 대부분의 참여자들은 30대에 접어들면서, 그리고 직장생활을 하면서 스스로의 신체적, 정신적 문제를 경험하고 있었다고 진술한다. 이와 관련하여, 참여자F1는 아래와 같이 설명하고 있다.

> 회사생활 오래 하다가 건강이 안 좋아졌어요. 암 비슷한 게 생겨서 수술하고 살았는데, 힘도 없고, 삶에 재미도 없었어요. 근데 동네에서 자전거를 타다가 재미를 느끼고, 출퇴근을 하게 되었죠. (참여자 F1)

참여자F1의 경우, 회사생활을 하면서 건강의 이상을 느끼고, 수술까지 한 사례이다. 그는 건강 문제와 더불어 자신의 삶의 의미를 상실하였다고 진술하는데, 그는 우연한 기회에 자전거를 접하게 되고, 자전거를 이용하여 출퇴근까지 하게 되었다고 한다. 비슷한 사례로 참여자X는 회사생활을 하고, 30대가 되면서 건강에 대한 문제를 인식하게 되었다고 한다.

> 제가 사회생활을 하면서 특별한 운동을 하는 게 없었어요. 회사 생활만 하니깐 몸이 많이 망가지더라고요. 그래서 어떻게 할까 고민하다가 새로운 운동을 접하기는 힘들고, 출퇴근 시간이라도 운동을 하자는 생각이 컸죠. (참여자 X)

여기서 우리가 주목할 점은 30대가 되면서 건강과 관련된 문제를 이전보다 진지하게 받아드린다는 것이다. 참여자들이 진술하는 직장생활의 모습은 대부분 업무와 회식에 관련된 것이었다. 이러한 활동의 대부분은 좌식문화와 연계되고 있었으며, 이는 곧 건강의 위험으로 나타나고 있었다. 따라서 참여자들은 자신의 건강에 위험을 느끼고, 이에 대응하는 방

식으로 건강한 라이프스타일에 대한 필요성을 느끼고 있었다.

> 사회생활을 하다 보니깐 움직임은 덜 하게 되는 거 같아요. 아무래도 술도 마시다 보니 살이 많이 찌더라고요. 그래서 어느 순간 제 몸이 무겁다는 걸 느꼈어요. 살이 찐 거죠. 그래서 건강을 생각해서 체중도 줄여야 하고 그래서 자전거를 타게 되었어요. (참여자 P)

건강에 대한 염려는 다양하게 나타나고 있었다. 하지만, 연구 참여자들은 자전거를 선택하면서 자신의 건강을 해결하기 위한 실천으로 이어지고 있었다. 사례에 나타난 것처럼, 참여자 대부분은 건강한 삶의 기준이 되는 중요한 지표를 '체중'이라고 이야기하고 있었다. 체중은 자신의 건강 상태를 확인할 때, 외관상으로 분명하게 드러나는 부분이기 때문이다. 따라서 참여자들은 체중 관리를 위해 부단히 노력하고 있다는 점을 확인할 수 있었고, 그 과정에서 자전거는 자신의 체중을 관리하기 위한 좋은 수단으로 여겨지고 있었다.

> 저는 진짜 자전거를 열심히 탔어요. 출퇴근도 계속하고, 일 끝나고 2바퀴 돌고 가고, 남산 북악코스도 가고, 자동차가 있어도 일부러 자전거를 탔어요. 저는 출퇴근만 하니깐 언덕 위주로 탔어요. 200km 탄 거 같아요. 2달해서 7kg 살이 빠졌죠. 체중계에 올라갈 때마다 기분이 좋고, 그 기분 때문에 계속 타게 된 거 같아요. (참여자 E)

2) 라이프스타일 : 개인화된 운동

오늘날 모빌리티의 증대에 따라 시/공간의 압축이 발생하였다. 이러한 변화는 기존의 지역성(locality)을 약화시키고, 유목주의적(nomadism) 사고로의 전환을 야기한다. 또한, 모빌리티의 증대는 기존의 '정주성', '고체성'에 기반한 인식에서 '이동성', '유동성' 등이 강조되면서, 시간과 장소에 대한 인식의 변화로 나타나고 있다. 즉, 행위자는 고정적인 것보다 모빌리티(이동성)를 바탕으로 사회를 인식하게 된다는 점이다. 이와 같은 맥락에서 본 연구의 참여자들은 '시/공간', '관계'를 유동적인 것으로 인식하고 있었고, 이러한 인식은 그들의 라이프스타일과 연관된다는 점을 살펴볼 수 있다.

(1) 시/공간

본 연구의 참여자들을 통해서 확인할 수 있는 중요한 사실은 시/공간에 대한 인식의 변화였다. 이는 오늘날의 바쁜 현대인들의 삶의 모습을 통해서 구체적으로 살펴볼 수 있다. 참여자G는 본인의 바쁜 일상을 다음과 같이 진술하고 있다.

> 직장은 언제 야근할지 모르고, 언제 출장 갈지 모르고 모르잖아요. 그런데 어떤 하나에 구속되면 힘든 거죠. 예를 들어 주말에 하면 되잖아? 라고 주변에서 이야기해요. 그런데, 주말에 일이 없나요? 주말에도 충분히 일하러 갈 가능성이 있는 거죠. 그래서 우리 회사 사람들이 여자들은 필라테스 요가 혼자 하는 것들을 주로 다니고요. 남직원들은 헬스, 자전거 그런 거를 주로 하는거 같아요. 시간에 얽매이지 않는 운동인거죠. 자전거가 얼마나 좋아요? 회사 출근하려면 이동해야 되잖아요. 버스를 타든 차를 타든, 지하철을 타든 어떻게든 이동해야 되는데, 이동해야 하는 상황에 자전거를 타면 시간도 절약되고, 운동도 되고, 이게 1석 2조인거죠. (참여자 P)

직장인들에게 '고정된 시간'은 부담스러운 것으로 나타나고 있었다. 진

술처럼 직장인들은 회사생활을 하면서 '시간'을 대단히 중요하게 여기고 있는 것을 볼 수 있다. 연구 참여자들은 직장 생활을 하면서 대다수의 사람들은 "혼자할 수 있는 활동"에 참여하는 것이 마음이 편하다고 진술하고 있다. 예컨대, 기존의 축구, 농구, 야구 등과 같은 단체운동보다는 헬스, 필라테스, 요가 등 개인적으로 참여할 수 있고, 시간을 유동적으로 사용할 수 있는 종목을 선호한다는 것이다. 이러한 맥락에서 자전거를 선택하는 것도 이해할 수 있다. 이와 관련하여 참여자F는 아래와 같이 진술하고 있다.

> 자전거는 내가 시간되는 그 순간 시간을 내서 탈 수도 있는거잖아요...(중략)... 예를들어 농구는 의무감이 있잖아요. 정해진 시간에 반드시 가야되고, 제가 참여하지 않으면 시합을 못하는 상황이 발생하기도 하고요. 그런 강제성을 가지고 있는데, 저는 그 강제성이 싫은거죠 그래서 자전거를 타는는게 좋은 거고요. (참여자F)

진술에서 나타난 것처럼, 기존의 팀을 중심으로 하는 운동은 정해진 시간과 장소에 참여해야하는 의무감이 있다고 한다. 반면, 자전거는 자신의 시간에 맞추어 유동적으로 탈 수 있다는 것이 장점으로 설명되고 있었다. 즉, 자전거는 시간에 구애받지 않고, 개인에게 주어진 시간에 맞추어 탈 수 있다는 점이 큰 장점으로 여겨지고 있는 것이다. 이러한 측면은 참여자들이 경험한 다른 종목과 비교를 하는 진술을 통해서 더욱 명확히 드러난다. 참여자W는 과거 자신의 경험에 비추어 자전거를 타는 것에 대하여 다음과 같이 진술하고 있다.

> 자전거 타는 사람이 시간에 대해서 생각하는 게 많은 거 같아요. 다른 동호회는 시간, 장소 정해져 있잖아요. 일요일 몇 시에 어떤 체육관에서 농구, 축구한다 딱 정해져 있는데, 자전거는 유동적이잖아요. 그러다 보니깐 자기 스케쥴 관리를 해야하는 사람들한테 자전거가 좋은 거죠. (참여자 W)

이처럼, 자전거는 다른 종목과의 비교를 통해서 '시간', '장소'가 유동적이라는 것을 확인할 수 있다. 예컨대, 다른 종목의 경우에는 일반적으로 운동을 하기 위해서는 클럽에 가입하고, 정해진 요일과 시간에 그 장소로 가야만 운동을 할 수 있다. 반면, 자전거의 경우 시간과 장소에 대한 고려는 자신의 스케쥴에 따라 변동할 수 있다는 점에서 유동적이라고 느끼고 있었다. 이는 기존의 축구, 농구, 배구, 야구 등 근대성을 토대로 발전한 스포츠 참여와는 다른 형태의 참여로 나타나는 것으로 보여지고 있다. 즉, 시/공간에 관한 참여자들의 생각은 근대성의 토대인 정주주의에 대한 안티테제로 등장한 포스트모더니즘 관점으로 해석할 수 있다. 연구참여자들의 시/공간에 대한 인식과 자전거를 타는 행위로 이어지는 일련의 과정들은 모빌리티 이론에서 주목하는 유목주의, 유동성의 사례로 이해할 수 있다.

(2) 관계

연구 참여자들에게 나타나는 흥미로운 점은 자전거의 특징을 물어보았을 때, 명확한 대답을 하지 못한다는 점이다. 구체적으로 자전거가 개인운동인지, 혹은 단체운동인지를 물어보는 질문이 그것이다. 이러한 질문은 참여자들의 자전거를 타는 방식에 따라 다양하게 설명되고 있었지만, 대부분의 사람들은 관계적인 측면에 주목하여 자신의 경험을 설명하고 있었다.

이러한 특징은 연구 참여자들이 자전거를 타는 방식을 통해 나타나고 있었다. 자전거 동호회의 경우 각 동호회의 성격과 목적에 따라 다양하게 참여하고 있었다. 예컨대, 본 연구에 참여한U의 경우 20-30명으로 운영되는 동호회를 운영하고 있었고, 동호회 운영 방식을 살펴보면, 다른 종목의 동호회와 비교하여 상대적으로 유연한 관계 속에서 모임이 지속되는 것을 확인할 수 있다.

> 평소에는 많죠. 20명 30명 있는데, 그 사람들이 매주 나오지는 않죠. 저도 시간 되면 가고, 안 되면 안 가는 거죠. 예를 들어 야구 동호회에서 안 나가면 몰수패 당하자나요. 자전거는 그런건 없고, 보통 모이면

20-30명 중에 시간되는 사람이 나오는 거에요. 참석을 안 한다고 뭐라하는 경우는 정말 드물죠. (참여자 U)

이와 같이 자전거 동호회는 다른 동호회의 운영방식과는 다른 점을 확인할 수 있었다. 다른 종목 동호회와 비교하였을 때, 자전거 동호회는 당일에 모이는 인원수가 상대적으로 중요하지 않다는 것을 의미한다. 다른 종목의 경우, 당일 일정 수준의 인원이 참가하지 않으면 경기를 하기 어렵거나 혹은 몰수패 등과 같은 룰을 적용받는다. 하지만, 자전거 동호회의 경우 적은 숫자의 인원이 참가하더라도 당일 동호회를 운영하는 데 문제가 되지 않는다는 것이다.

이와 같은 특징은 자전거를 타는 방식에서도 살펴볼 수 있다. 연구에 참여한 사람들의 경우 동호회에서만 자전거를 타거나, 혼자서만 타는 경우가 거의 없었다. 대신, 참여자들은 자신의 성격 혹은 주어진 상황에 따라서 혼자서 자전거를 타는 경우도 있었으며, 다른 사람들과 함께 타는 경우로도 나타나고 있었다. 참여자F는 자신이 자전거를 타는 방식과 관련하여 아래와 같이 진술하고 있다.

운동을 혼자 하고 싶을 때가 있어요. 팀을 위해서 하는 게 아니라 내가 가고 싶은 데로 가고, 내가 쉬고 싶을 때 쉬고, 그리고 자전거는 또 맛집을 찾아가니깐 다른 취미활동이랑 연계가 되고, 처음에 혼자 시작했다가 자기랑 마음 잘 맞는 사람을 찾기 쉬운 거죠. 자전거 타는 사람들이라면 어느 정도 통하는 부분이 있는거죠. 그런데 자전거가 같이 하는 운동인데, 할 때는 말을 안 하니깐 애매한 거 같아요. 그정도의 거리의 교류를 좋아하는 거죠. 너무 가깝지도 멀지도 않는 거리를 좋아하는 게 있어요. (참여자 F)

진술에서 나타난 것처럼 자전거를 타는 사람들에게 자전거는 개인운동과 단체운동의 모호한 경계에 위치한다는 것을 확인할 수 있다. 이는 고체 형태의 스포츠가 액체화된 현상으로 이해할 수 있다(최재정, 2022). 즉, 자전거를 타는 사람들은 유연한 관계를 맺는 방식을 추구하고 있는

것이다. 이러한 관계는 동호회의 구성뿐만 아니라 자전거를 타는 사람들이 일상적으로 자전거를 타는 방식을 통해서 더 분명하게 나타나고 있다.

> 자전거 타면서 이야기 안 하잖아요. 일렬로 쫙 가고, 멈춰서 이야기하고, 각자만의 시간을 갖고, 다른 스포츠랑 다른점이 많은 거 같아요. 그리고, 자전거 때문에 깊게 친해지는 건 쉽지 않은 거 같아요. 다 어른 되고 만나는 거라서. 원래 친한 사람들끼리 모여서 자전거를 타거나, 이미 알고 있는 사람들끼리 자전거를 타는 경우가 많죠. 저는 모임에 나가도 자전거 이야기하고, 밥 먹고, 그 이후에는 잘 연락 안 해요. 물론 사람 따라 다르겠지만요. (참여자 T)

이처럼 자전거 타는 행위는 그들의 라이프스타일에 기반한 선택적 모빌리티라는 점을 확인할 수 있다(Barajas, 2020). 특히, 자전거 모빌리티 경험이 경제적 지휘, 문화적 습관, 정체성 등 다양한 사회적 요인들에 의해 구성된다는 점을 비추어 볼 때, 자전거를 타는 행위자들의 개인과 집단에 대한 인식은 오늘날의 변화된 현대사회의 단면을 잘 보여주는 사례로 이해할 수 있다(Aldred, 2010).

제5장 자전거 모빌리티의 실천 : 통근, 여행, 가상

오늘날 자전거는 친환경적인 교통수단으로 인식되면서, 도시재생의 핵심적인 의제로 설정되고, 다양한 정책적 노력으로 이어지고 있다. 이러한 정책적 노력은 대부분 자전거 이용 활성화를 위한 인프라 구축과 환경을 변화시키는 방식으로 진행되고 있다. 하지만, 대부분의 국가에서 자전거 이용 활성화를 위한 다양한 정책적 시도에도 불구하고, 큰 성과로 이어지지는 못하고 있다. 이는 단순히 인프라의 확충이 자전거 이용의 증가를 보장하지 않는다는 것을 의미하는 것이다. 이러한 문제의식을 바탕으로 본 장에서는 모빌리티 이론을 토대로 자전거 타는 사람들의 다양한 실천 방식을 살펴보고자 한다. Urry(2012)가 제시한 모빌리티에 관한 분류를 토대로 '통근이동', '여가이동', '가상이동'으로 구분하고, 각각의 사례를 통해서 자전거 모빌리티의 실천 과정이 어떠한 방식으로 나타나고 있는지 이해하고자 한다.

1. 자전거 모빌리티의 일상화 : 자전거 통근

자전거 모빌리티의 일상화는 지속적이고, 반복적인 행위에 의해서 실천된다. 이 장에서는 모빌리티의 일상화를 살펴보기 위해 자전거를 이용하여 통근하는 사람들의 사례에 초점을 맞추고자 한다. 최근 자전거의 인기가 급증하면서 자전거를 이용하여 통근을 시도하는 사람들이 증가하고 있다. 특히, 최근 Covid-19 유행으로 사람들은 밀폐된 대중교통을 이용하기 보다는 상대적으로 안전하다고 여겨지는 자전거를 이용하게 되면서 변화된 통근 형태로 나타나고 있다. 또한 서울시 공공자전거 따릉이 이용 실태에서 이용자 절반 이상이 통근을 위해 이용하는 것으로 나타나는 사실은 이러한 변화를 잘 보여주고 있다. 이러한 맥락에서 이 장에서는 자전거를 타고 통근하는 사람들의 사례를 통해 그들의 실천 과정을 살펴보고자 한다. 자전거를 타고 통근하는 사람들은 첫째, 기존의 교통수단에서 자전거로 통근방식을 전환하고자 할 때, 거리, 도로, 시설 등을

중요하게 고려하고 있는 것으로 나타나고 있었다. 둘째, 자전거 통근 습관의 형성은 긍정적 경험을 통해 반복적으로 실천되고 있었다. 마지막으로 자전거 통근의 실천은 자전거 통근을 부정적으로 바라보는 부정적인 인식으로 인하여 딜레마를 경험하고 있는 것으로 나타나고 있었다.

1) 통근방식의 전환 : 거리, 경로, 시설

자전거로 통근하는 방식은 사회적으로 많은 장점이 있음에도 불구하고, 대다수의 사람들에게는 선택사항으로 여겨진다(Heinen, Van Wee & Maat, 2010). 본 연구 참여자들은 다양한 방식으로 자전거 통근을 시작하는 것으로 나타나고 있었다. 참여자들은 자전거로 통근을 하기 이전에 각기 다른 방식(자동차, 전철, 버스 등)으로 통근을 하고 있었다. 하지만, 참여자들은 건강, 운동, 경제성, 효율성 등의 이유로 통근 방식을 전환하는 것으로 나타나고 있었다. 연구 참여자들은 기존의 통근방식을 바꾸는 것은 결코 쉬운 결정이 아니라고 설명한다. 이것은 통근방식을 바꾸기 위해서는 고려해야 할 점이 다양하다는 것을 의미한다. 참여자들은 기존의 통근 방식에서 자전거를 이용한 통근 방식으로 전환하기 위해서 '거리', '도로', '샤워실' 등을 중요하게 고려하고 있는 것으로 나타났다.

(1) 거리

연구 참여자들이 통근 방식을 전환할 때, 다양한 조건을 고려하는 것으로 나타나고 있지만, 그 중 연구 참여자들이 자전거로 출퇴근하기 위해서 가장 강조하고 있는 것은 집과 직장 사이의 거리로 설명되고 있다. 하지만, 연구에 참여한 사람들에게 자전거 통근 거리는 다양하게 나타나고 있었다. 그럼에도 불구하고, 통근 거리의 차이는 참여자들이 주로 이용하는 자전거의 종류에 따라 구분되고 있다는 점을 확인할 수 있었다(Larsen, 2018).

먼저, 공공자전거, 접이식 자전거 등과 같은 유형의 자전거를 타는 경우 고려하는 거리는 5~10km 내외로 나타나고 있었다.

> 운동을 하려고 하면 시간이 부족하니깐. 출퇴근 시간을 이용해서 운동한다는 개념으로 타고 가고 있어요. 출퇴근 길이 지하철로 이동하는 거 보다 따릉이가 시간상으로 더 빠르거든요. 그래서 운동도 하고, 빨리 이동도 하고, 경제적으로도 저렴하죠. 30분 정도 걸리고, 8km 거리에 있어요. (참여자 E1)

서울에서의 출퇴근 시간은 교통체증 때문에 가까운 거리라 할지라도 시간이 오래 걸리는 경우가 많다. 따라서 출퇴근 시간에 자전거를 타고 이동할 경우 시간을 절약할 수 있고, 동시에 운동을 할 수 있다는 것이 장점으로 여겨지고 있다. 특히, 서울시 공공자전거 따릉이의 경우 10km 내외의 가까운 거리를 통근하기 위한 수단으로 인식되고 있다.

반면, 참여자들은 통근 거리가 멀어지는 경우 공공자전거는 효율적인 이동 수단이 아니라고 설명한다. 평균적으로 15km 이상의 거리를 자전거로 통근하는 참여자의 경우에는 본인 소유의 자전거를 이용하여 출퇴근을 하는 것으로 나타나고 있다. 참여자들에게 통근 거리는 두 가지로 설명되고 있었다. 하나는 집과 직장 사이의 거리 지나치게 짧을 경우 운동 효과를 느낄 수 없다는 점이다. 또 다른 하나는 자전거를 타고 통근하는 것은 많은 준비를 필요로 하기 때문에 너무 짧은 거리는 오히려 효율성이 떨어진다고 여기고 있었다. 이와 관련하여 참여자D는 자전거를 타고 통근하기 위한 준비과정을 아래와 같이 설명하고 있다.

> 자전거를 타고 출퇴근하기 위해서는 전날 공기압 체크하고, 체인 오일 디그리션하고, 다시 오일 치고, 브레이크 체크하고, 가민, 전조등 후미등 충전하고 할 게 많아요. 그 귀찮음이 귀찮음으로 느껴지지 않아야 되는 거죠. 받아드리는 거죠. 그만큼 투자를 해서 좋아하게 되는 거도 같고요. (참여자 D)

자전거를 타고 통근하는 방식은 거리에 따라 다르게 실천되고 있었다. 진술에서 주목해야 할 점은 자전거를 타고 통근하는 것이 결코 쉬운 일

은 아니지만, 자전거 통근을 하며 가치를 경험하면서 준비과정이 귀찮음이 아닌 투자로 바뀌고 있다는 점이다.

(2) 도로

자전거 출근으로 통근 방식을 고려할 때, 처음에는 '통근 거리'가 중요한 요소 강조되고 있지만, 시간이 지남에 따라 경로에 따른 도로의 유형과 상태가 중요한 것으로 설명되고 있다. 참여자S는 자전거로 통근을 하다가 중단하였는데, 그 이유를 아래와 같이 설명하고 있다.

> 자전거 도로가 많이 생겼으면 좋겠어요. 특히 ○○구요. 자출을 하려면 집에서 나와서 한강을 통해 회사로 가야되는 데 한강으로 가는 길에 자전거 도로가 거의 없어요. 인도로 가야 된다던가, 차도로 가야 된다던가. 그래서 처음에 자출을 하다가 포기하게 된 거죠. (참여자 S)

비슷한 사례로 참여자F는 아래와 같이 진술하고 있다.

> 가는 길 대부분이 자동차 도로거든요. 그리고 중간에 공사 현장이 있어서 위험해요. 자전거를 타고 출퇴근을 하고 싶은데 위험하다는 생각이 먼저 들죠. (참여자 F)

이처럼, 참여자들은 자전거 통근을 시작하고, 경로를 중요한 고려 대상으로 여기고 있었다. 이는 참여자들이 지속적으로 자전거를 타고 출퇴근을 하게 되면서 물리적인 거리에 대한 부담감이 줄어든 결과로 이해할 수 있다. 이러한 이유로 참여자A1의 경우 기존 출퇴근 거리보다 더 먼 거리로 돌아간다고 진술하고 있다.

> 자전거를 타고 출퇴근 하다 보면 자연스럽게 자전거 실력이 향상되는 거 같아요. 더 먼 거리를 갈 수 있는 거죠. 그래서 날씨가 좋으면 평소보다 일찍 출발해서 출근길보다 더 멀리 돌아가거나 퇴근길이면 운동

하려도 더 가는 경우가 생기게 되는 거죠. (참여자 A1)

진술처럼 자전거를 타고 지속적으로 출퇴근을 하는 것은 거리에 대한 부담감의 감소로 나타나고, 그 과정에서 도로의 유형 혹은 상태가 더 중요하게 된다는 점을 확인할 수 있다. 참여자들의 도로의 유형과 상태는 자동차와 함께 공유하는 도로에서의 경험을 통해 보다 명확하게 살펴볼 수 있다.

그전에 한강으로 가는 길이 힘들었죠. 예전에 성북동 살았는데, 한강 근처로 이사를 가면서 자출을 하기 딱 좋게 되었죠. 자출에 대한 장벽이 낮아진 거죠. 피로도가 낮아진 거죠. 한강으로 다닐 때는 제 피로가 피곤한 상태에서도 괜찮은데, 도로로 다니면 피로도가 갔다 오면 힐링보다는 무의식적으로 긴장을 하고, 노래도 듣고 경치도 봐야되는데, 주변 상황을 계속 신경써야 되고, 긴장해야 되니깐 그게 참 힘든 거 같아요. (참여자 E)

참여자E는 직장생활을 하며 이사를 한 경험을 토대로 자전거 경로의 중요성에 대하여 설명하고 있다. 그는 사는 지역을 옮기면서 자전거로 출퇴근하는 경로 또한 바뀌게 되었는데, 인용문에 나타난 것처럼 참여자E는 도로에서 탄 경험을 부정적으로 여기고 있었다. 그는 자동차 도로를 이용하면서 '피곤함'과 '긴장'을 경험하게 되었고, 이러한 경험은 자전거 통근의 장점보다는 단점으로 이해되고 있었다. 이처럼, 자전거 통근에서 도로의 유형과 상태는 경로를 결정하게 하는 주요 요인으로 설명되며, 동시에 모빌리티 일상화(통근)에 중요한 영향을 주는 것으로 이해할 수 있다.

(3) 시설

자전거 통근의 활성화 정책에서 자전거와 관련된 시설의 확충은 중요한 것으로 보고되고 있다. 연구에서 자전거로 통근하기 위해 고려되는 것은 두 가지로 '샤워시설'과 '보관소'를 고려하고 있었다. 참여자R은 시

설의 중요성을 아래와 같이 진술하고 있다.

> 저 같은 경우는 회사에 모든 게 갖춰있어서 자전거를 타는 사람이 많은 거 같아요. 예를 들어 샤워시설이 없으면 안탈 꺼 같아요. 그러면 오히려 땀을 흘리고 가서 사무실에 앉아 있는 거 보다 자전거를 타지 않는 편이 좋다고 생각하죠. (참여자R)

비슷한 맥락에서 참여자T는 다음과 같이 유사한 설명을 하고 있다.

> 우리 회사는 자전거 보관소가 잘 되어 있는 편이에요. 사원증을 찍어야지 보관소를 이용할 수 있거든요. 그리고 CCTV도 설치되어 있고, 그래서 보관소에서 잠금장치도 할 필요가 없어요. 자전거를 훔쳐 가도 회사 사람인 거죠. CCTV 돌려보면 되는 거고, 여름에 타시는 분이 반포에서 쭉 오시기도 하고요. 우리 회사에는 자출족이 많아요. 동탄에서 자전거 타고 오시는 분도 있거요. 반포에서 오시는 분은 타이트하게 입고 와서 회사 헬스장에서 샤워를 하시죠. 항상 가방에 옷을 챙겨오거나, 회사에서 유니폼처럼 놓고 다니시는 분도 있죠. 완전 클릿슈즈를 신고, 헬멧, 고글 풀 복장으로 출퇴근하시는 분들도 많죠. 저는 이러한 부분이 샤워시설이 잘 되어 있는 부분이라고 생각해요. (참여자 T).

두 가지 인용문을 통해서 참여자들에게 자전거 통근의 전환은 단순히 자전거를 타는 행위뿐만 아니라, 통근을 한 이후의 과정 또한 중요시 여기고 있다는 점을 살펴볼 수 있다. 참여자들은 자전거를 타고 통근하는 과정에서 땀을 흘리게 되기 때문에 씻을 수 있는 장소를 고려하고 있었다. 또한, 자전거 분실에 대한 걱정은 자전거 보관소의 필요성으로 나타나고 있었다. 하지만, 모든 직장에서 샤워실과 자전거 보관소가 갖추어져 있지 않기 때문에 이러한 시설이 마련되어 있는 회사는 복지가 잘 갖춰진 회사라고 설명하고 있다. 특히, 샤워실이 설치되어 있는 회사는 직원들을 위한 헬스장이 존재하는 경우였다.

샤워실이 없는 게 제일 힘들어요. 옷이야 밀봉해서 들고 다니면 되는데, 샤워실이 없는 건 힘들죠. 자출이 좋고, 자출하라고 말은 하는데, 그런 회사가 별로 없죠. 판교 실리콘벨리는 잘 되어 있죠. 사내 헬스장이 있고, 세탁실이 있고 그렇죠. (참여자 C1))

샤워시설이 없는 회사의 경우 자출을 하기서 위한 다른 방식의 노력을 하고 있었다. 자전거를 타고 통근을 하기 위하여 대체할 수 있는 방법을 찾고 있었고, 그 중 대다수의 참여자들이 선택하는 건 회사 근처에 위치한 헬스장을 등록하는 것이었다.

자출을 하고 싶은데 여건이 안 좋았아요. 회사에서 씻을 수가 없는 거죠. 날씨가 싸늘하면 그래도 어느 정도 괜찮은데 대부분 자전거를 타고 오면 땀이 날 수밖에 없잖아요. 그래서 고민하고, 다른 자출하시는 분들한테 물어보니 주변 헬스장을 추천해주시더라고요. 그래서 지금은 헬스장에 등록하고 자출을 하고 있죠. (참여자 Y)

이처럼, 연구참여자들은 자전거 통근으로 전화하기 위해 거리, 도로, 시설 등을 확인하고 있었다. 이러한 점은 기존의 통근 방식이었던, 자동차, 버스, 지하철 보다 더 많은 지식과 경험을 필요로 한다는 점을 확인할 수 있다(Heinen, Van Wee & Maat, 2010).

2) 통근 습관의 형성 : 긍정적 경험

습관은 특정 신호에 대한 반응으로 이해할 수 있으며, 특정 목표를 달성하기 위한 일련의 행동으로 설명된다(Spinney, 2016). 즉, 과거의 행동의 규칙성이 습관의 중요한 특징으로 간주되기도 하지만, 특정한 신호가 행동과 관계를 맺을 때 습관이 형성된다고 볼 수 있다. 예컨대, 사람들이 자동차를 타고 출퇴근 하면서 그 방식이 만족스럽지 않을 경우에 새로운

습관으로 전환된다는 것이다. 참가자들은 다양한 이유로 자전거 통근을 시작하게 되었지만, 참가자들의 통근 습관은 긍정적인 신체적, 감각적 경험을 통해 형성되고, 실천으로 이어지는 것을 확인할 수 있다(Dunlap, Standrdge & Pruitt, 2020).

(1) 신체적 경험

참여자들이 자전거 통근을 통해서 경험하는 가장 큰 긍정적인 변화는 건강한 삶에 관한 것이었다. 건강한 삶은 개인의 건강에 관한 것으로 '체중'의 변화로 나타났다. 또 다른 변화는 출퇴근 방식에 변화에 따른 생활패턴의 변화로 설명된다. 통근 방식으로 자전거를 선택한다는 것은 일상적인 통근을 위해 반복적이고, 신체적인 활동으로 나타나기 때문에 참여자들은 건강과 관련된 효과를 경험하고 있었다. 참여자K는 자전거 통근을 하면서 건강이 좋아진 것을 아래와 같이 진술하고 있다.

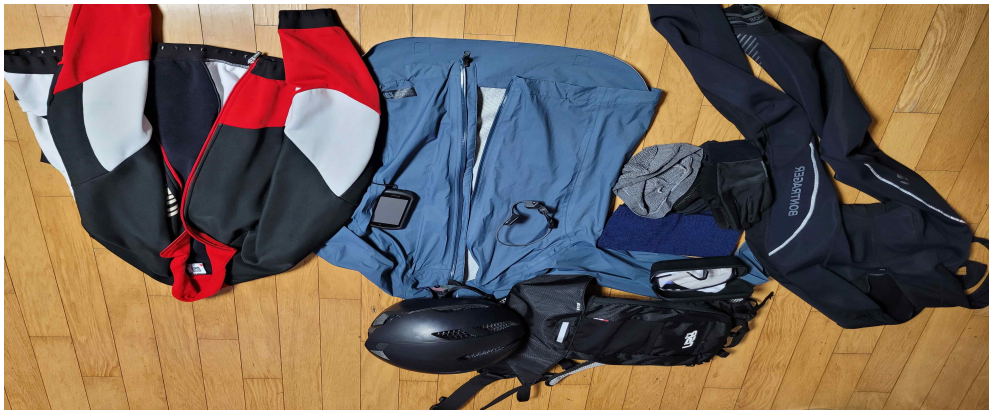
> 예전에는 제가 계속 건강했기 때문에 잘 몰랐는데, 회사생활을 하다 보니깐 예전 같지 않다는 걸 느끼게 되었죠. 가장 큰게 체중이 15kg 정도 늘어난거에요. 이러다 죽겠구나 싶어서 무작정 자전거를 타고 출근하기 시작했죠. 그리고 나서 예전보다 더 건강해진 걸 확실히 느껴요. 체력도 좋아지는 걸 느끼고요. (참여자 K)

진술에 나타난 것처럼, 참여자들은 자전거 통근을 하면서 건강의 변화를 경험하게 된다. 참여자K의 경우 30대가 지나면서 체중이 늘어나게 되었고, 자전거를 타고 체중을 감량하면서 건강함을 느끼게 되었다고 한다.

한편, 참여자들은 자전거 통근을 하면서 생활패턴이 바뀌게 된다고 설명하고 있다. 이는 자전거 통근 과정은 일반적으로 다른 교통 수단을 이용하는 것보다 준비가 많다는 것을 의미한다. 참여자T는 자전거를 타면서 이전과 다른 자신의 삶에 대하여 다음과 같이 진술하고 있다.

> 확실히 자출을 하게 되면 생활이 바뀌는 거 같아요. 일단은 부지런해져야 되죠. 예전에는 출근하고 책상에 앉으면 끝이었지만, 지금은 출근을 하고, 샤워를 하고 업무를 시작하게 되죠. 그게 나쁘지 않아요. 예전에는 밤늦게까지 유튜브 보고 겨우 일어나서 출근을 했다면, 지금은 일찍 자고 일찍 일어나서 출근 하는거죠. 시실 출근을 한다고 이야기하는 것 보다 아침 운동을 하고 출근을 한다고 하는게 맞는 거 같아요. (참여자 T)

흥미로운 사실은 자전거를 타고 출퇴근을 하는 것이 단순히 교통수단의 변화를 의미하는 것이 아니라는 점이다. 일반적으로 자전거 통근을 위해서는 전날 저녁에 준비를 하는 경우가 대부분이었다. 따라서 참여자들은 전날 자전거를 정비(공기압 체크)하고, 속도계를 충전하고, 여분의 옷을 챙기는 등 출근 준비를 한 상태에서 잠을 청한다고 한다.



[그림 5-1] 자전거 통근을 위한 준비

또한, 대부분의 참여자들은 회사 출근을 평소보다 더 일찍 하는 경우가 대부분인 것으로 나타나고 있었다. 주목할 점은 참여자들은 자전거를 통한 통근을 기존의 통근 개념과는 구별 짓고 있다는 사실이다. 즉, 자전거 통근은 새로운 경험을 통해서 일과 여가의 이분법적인 경계가 모호해지고 있다는 사실을 확인할 수 있다(Fincham, 2008). 예컨대, 과거에는 집에서 구두를 신고, 현관문을 열고 나오는 것을 출근이라고 인식했다면,

지금은 직장에 도착해서 샤워를 하고, 책상에 앉았을 때 비로소 출근이라고 인식하고 있었다.

> 이전에는 아침에 눈을 뜨면 정말 힘들었어요. 특히 월요일 아침이면 출근 해야한다는 생각이 먼저 들었죠. 현관문을 열고 나가면서부터 하루가 시작되는 거죠. 그런데, 자전거를 타고 출근을 하면서는 그 시간은 온전히 나만을 위한 시간으로 생각이 되었죠. (참여자 K)

이처럼, 참여자들이 경험하는 자전거 통근은 기존 출근길에 대한 개념을 자신만의 시간으로 대체하면서 '운동시간'으로 여겨지고 있었다. 이는 직장인들에게 출퇴근을 하는 것이 매일 반복되는 거리와 시간을 소비하는 반면, 자전거를 타고 통근하는 사람들은 그 시간을 자신의 시간으로 바꾸고 관리하는 것으로 여겨지고 있다. 이러한 측면에서 자전거를 타고 출퇴근하는 것은 자신의 삶의 패턴을 바꾸고, 그것으로 인한 긍정적 경험을 하는 것으로 이해할 수 있다.

(2) 감각적 경험

새로운 모빌리티에 대한 연구는 기존의 물리적인 이동의 개념을 확장하여, 이동성에 내포된 경험을 살펴보려는 시도로 이어졌다(Spinney, 2009). 본 연구 참여자들은 자전거 통근 과정에서 감각적인 경험을 중요시하고 있는 것으로 나타났다. 특히, 참여자들은 자전거 통근을 하는 과정에서 시각적인 변화를 통해서 새로운 경험을 하게 된다고 설명한다. 이러한 측면은 참여자들의 기존 출퇴근 방식과 비교하였을 때 더욱 두드러지게 나타나고 있었다. 참여자R은 자전거로 통근하기 이전에는 매일 지하철과 버스를 이용하여 통근하였다고 한다. 그는 당시의 일상을 아래와 같이 회상하고 있다.

> 출근할 때 핸드폰만 보는 거죠. 저뿐만 아니라 제 주변을 보면 전부

핸드폰만 보고 있어요. 예능도 보면서 출근하곤 했는데, 사실 의미 없는 시간이었던 거죠. 답답함을 느낀 시간이었어요. (참여자 R)

진술에 나타난 것처럼, 참여자는 버스와 지하철을 이용한 통근 방식에 대하여 '의미 없는 시간'으로 설명하고 있었다. 통근시간을 이용하여 그 시간을 알차게 사용하고 싶었지만 한계가 있다는 것이 그의 설명이었다. 반면, 자전거 통근 방식은 '자유로움', '해방감'을 경험하게 된다고 설명한다. [그림5-2]는 출근길 참여자의 시선을 비교한 것이다. 두 시선을 통해 통근방식의 변화에 따른 감각 경험의 차이를 확인할 수 있다.

[그림 5-2] 통근과정에서의 지하철과 자전거

자전거 통근은 참여자들에게 기존의 통근과 다른 방식의 감각적 경험을 제공하고 있었다. 특히 시각적인 경험 차이가 두드러지게 나타나는 것을 확인할 수 있다. 이러한 점은 그동안 통근을 하면서 바라본 작은 핸드폰 액정과 사람들로 가득찬 지하철을 벗어나 바람을 느끼고, 풍경을 바라보는 감각적인 변화로 이해할 수 있다. 이와 유사한 사례로 참여자 E1은 서울이라는 공간은 답답한 공간을 다음과 같이 묘사한다.

서울이란 도시 자체가 회사생활을 해보니깐 답답한 게 많은 거 같아요. 매일 반복되는 업무도 그렇고, 교통도 그렇고, 사람도 많고 그러니깐, 자전거를 탈 때는 다른 걸 느끼는 거죠. 음악을 들으면서 풍경을 바라보는 그 순간을 회사생활에서는 느낄 순간이 없거든요. (참여자 E1)

이처럼 서울이라는 공간은 자전거를 타고 출퇴근을 하는 사람들의 경험으로 재구조화된다. 대부분의 참여자들은 자전거를 타면서 도시 공간에 대한 인식의 전환을 경험하고 있었다. 이러한 측면은 자전거를 타면서 경험하는 시각적인 변화가 참여자들에게 즐거움 또는 자유와 같은 감정들로 이어지면서 자전거를 타는 관행을 지속시키는데 중요한 역할을 하는 것으로 이해할 수 있다(Dunlap, Rose, Standridge & Pruitt, 2020).

3) 문화의 충돌

자전거 통근을 위한 실천 과정을 살펴보면서, 많은 준비가 필요하다는 것을 확인할 수 있었다. 또한 지속적인 실천은 기존의 통근 경험과 구별되는 신체적, 감각적 경험으로 형성된다는 것을 확인할 수 있었다. 이러한 긍정적인 측면에도 불구하고, 참여자들은 때때로 자전거 통근의 제약을 경험하고 있었다. 참여자들에게 자전거 통근을 어렵게 하는 것은 자전거와 관련된 인프라의 부족보다 자전거를 타고 통근하는 사람들을 바라보는 주변 사람들의 시선이라고 진술한다.

> 왜 자전거를 타고 출근을 하지? 힘들게? 이런 시선들? 그리고 여름에 자전거를 타고 출근하면 땀 흘리고 그러니깐 출근해서 씻어야 하는데, 깔끔 떨고 옷 이쁘게 입는 거 좋아하는 사람들은 이 행동이 전혀 이해가 안 되는 거죠. (참여자M)

그의 진술을 통해서 우리가 생각해 볼 수 있는 것은 자전거 통근이 개인의 의지와 실천으로만 가능한 것이 아니라는 점이다. 이러한 점은 직장 분위기에 따라 다르게 나타난다. 이와 관련하여 참여자J는 직장에서의 경험을 다음과 같이 진술하고 있다.

> 우리 회사에는 샤워실이 없는데, 주변 사람들이 눈치를 엄청나게 줘요. MTB로 운동 삼아서 가면 씻을 때가 없어서 한여름에는 탈 수가 없고요. 회사에서 땀 흘리고 있으면 눈치 주고 그래서 기분이 상한 적이 많았어요. 국가에서는 자전거 출퇴근하면 환경 좋아지고, 건강도 좋아진다고 하는데, 현실은 그런 거 같지 않은 거 같아요. 자전거길 잘 되어 있다고 해도, 사실 자출하는 게 쉬운 일이 아닌 게 되는 거죠. (참여자 J)

자전거 통근을 하는 사람들을 바라보는 직장 내 부정적인 시선은 참여자들에게 어려움으로 나타나고 있었다. 참여자들은 자전거를 타고 출퇴근을 하는 방식을 주변 동료들이 이상하게 바라보거나 업무에 방해가 되는 특이한 행동 등으로 여겨지는 것이 자전거 통근을 어렵게 한다고 진술하고 있다. 즉, 자전거 통근의 긍정적인 측면을 개인적으로 경험하고, 그것을 지속적으로 이어가고 싶은 마음이 생기더라도 그들을 바라보는 부정적인 사회·문화적 시선들은 그들의 통근 방식을 멈추게 한다는 것이다(Salme, 2010).

> 자출하는게 정말 좋은거라고 느끼고 있어요. 개인적으로는 건강도 챙기고, 회사에서 더 파이팅 할 수 있는 에너지를 받는다고 생각했는데, 주변 사람들이 다르게 생각하는걸 느끼면 더 이상 할 수는 없죠. (참여자 M)

2. 자전거 모빌리티의 확장 : 자전거 여행

Urry(2012)는 모빌리티 이론을 통해 현대사회를 바라보는 주요한 키워드로 정주성에서 유동성과 관련된 패러다임을 제시했다. 본 장에서는 자전거를 타는 사람들이 경험한 모빌리티 확장을 이해하기 위해서 자전거를 타고 여가/여행하는 사람들의 사례에 초점을 맞추고자 한다. 이를 통해 모빌리티 확장성을 이해하고, 자전거 모빌리티 확장을 위한 참여자들의 실천과정에 주목하고자 한다.

사람들은 다양한 코스를 통해 운동, 여가, 여행 등의 목적으로 자전거를 타고 있다. 그 경험을 살펴보면, 자전거를 타는 사람들의 모빌리티는 시간이 지날수록 점차 확장되고 있는 것으로 나타나고 있다. 자전거를 타는 것은 신체 움직임에 기반을 두기 때문에 지속적으로 자전거를 타는 경우 신체 능력의 향상과 더불어 물리적 거리의 확장으로 나타나는 것이다. 연구에 참여한 사람들은 물리적 거리의 확장을 기반으로 다양한 코스로 이동하고 있었다. 이를 위해 참여자들은 다양한 방식을 통해 정보를 수집하고, 여행을 떠나는 것으로 나타났다.

1) 물리적 거리의 확장 : 실력향상, 언덕

연구 참여자들은 자전거를 타면서 신체 능력이 향상되는 것을 경험하고, 이를 통해 더 먼 거리를 탈 수 있는 능력을 갖추는 것으로 나타나고 있었다(Larsen, 2018). 즉, 연구참여자들이 자전거를 지속적으로 타는 것은 그들이 이동할 수 있는 물리적인 거리가 확장된다는 것을 의미한다. 이러한 측면은 자전거라는 종목의 특성에 기인한 것으로 이해할 수 있다. 참여자F는 자전거는 다른 운동과 비교하여 꾸준히 탈수록 실력이 향상되는 정직한 운동이라고 설명하면서 다음과 같은 진술을 하고 있다.

> 자전거라는 운동은 타면 탈수록 거리가 늘어요. 제가 자전거를 처음 탔을 때를 생각해보면 확실히 느껴지는 부분이거든요. 허벅지가 단단해지고,

오늘보다 내일 더 먼 거리를 갈 수 있다는 생각이 들고요. (참여자 P)

자전거를 타는 것은 일정한 공간적 범위로 한정되지 않는다. 참여자들은 자전거를 타면서 실력을 향상시키고, 그것을 끊임없이 확인하고 싶어 한다. 속도계는 자전거를 타는 행위자의 상태를 가장 잘 확인할 수 있는 수단으로 인식된다. 특히, 사이클링 컴퓨터는 속도를 비롯하여, 케이던스, 파워미터, 고도 등 다양한 정보를 확인할 수 있고, 이러한 장비를 통해서 자전거를 타는 사람들은 자신의 실력과 상태를 끊임없이 확인하게 된다. 자전거를 타는 사람들에게 실력향상은 속도가 빨라지는 것으로 이해되고 있었으며, 이는 곧 자신이 이동할 수 있는 공간적 범위의 확대를 의미하고 있었다.

참여자들은 자전거를 타면서 실력향상을 경험하게 되고, 한강에서 자전거를 탄 경험에 대한 인식도 변화되는 것을 확인할 수 있었다. 참여자들은 한강 자전거 도로는 초보자들이 타기 좋은 평지라고 설명한다. 한강 자전거 도로는 처음 자전거에 입문한 사람들에게 평지라는 점과 예측하지 못한 문제가 생겼을 때 대처하기 쉽다는 장점이 있다. 하지만, 최근 자전거 인구가 증가하면서 주말 한강 자전거 도로는 '헬강'이라는 수식어가 붙을 정도로 혼잡한 공간으로 설명되고 있다.

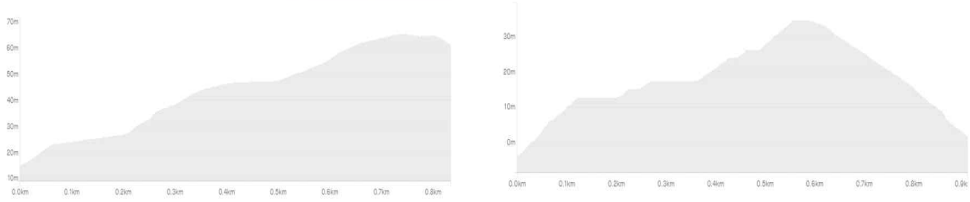
한강에서 자전거를 타는 사람들이 엄청 늘어났어요. 예전에는 한강 자전거 도로에 사람이 평일 기준 15-20대 지나가면 엄청 많다고 했는데, 지금은 비교할 수 없죠. 요새 주말 한강을 헬강이라고 하잖아요. 자전거 인구가 많아지는데, 자전거 도로는 한정적이잖아요. 자전거 인구가 많아지면, 갈때마다 추월을 하게 되잖아요. 근데 추월을 할 여건이 여의치 않은 거 같아요. 자전거도 많고, 병렬 주행하는 사람도 많고, 그런 부분에서 답답함을 느끼고 있어요. (참여자 J)

진술처럼 자전거 인구는 최근 몇 년 사이에 크게 증가하였고, 한정된 한강 자전거 도로는 자전거를 타는 사람들에게 불편함과 답답한 장소로 여겨지고 있었다. 이러한 상황 속에서 자전거를 타는 사람들의 물리적

거리의 확장은 서울을 벗어나는 행위로 이어진다. 참여자들은 다양한 정보를 접하면서 서울 외곽에 위치한 장소를 접하게 되고, 상상하게 된다. 하지만, 물리적 거리의 확장을 위해서는 서울 외곽에 위치한 두 언덕을 극복할 필요가 있다고 한다.

> 처음 팔당을 가려고 보니깐, 아이유 언덕이 있는 거에요. 3단 언덕이라고 하는데, 부담스러웠죠. 저는 그동안 평지만 탔었고, 사람들이 언덕 올라가는 게 힘들다는 말도 많아서 고민스러웠죠. 지금도 시즌 온하고 처음 탈 때는 부담이 되기도 해요. (참여자 X)

이처럼 서울을 벗어나는 경계에는 두 언덕이 존재하고 있다. 두 언덕은 각각 한강 남단과 북단에 위치하고 있으며, 입문자들에게는 부담스러운 언덕으로 알려져 있다. 먼저 암사고개는 한강 남단 하남 방면에 위치한 언덕이다. 일명 아이유 고개로 유명하다. 정상까지 세 번의 경사가 있으며, 1km 구간, 평균 경사도 5.5%이다. 높지 않은 언덕이지만, 입문자들에게는 부담이 되는 경우가 많다. 다른 하나는 미음나루 고개이며, 석수동에 위치한 고개이다. 이 고개는 서측과 동측 방향 경사도 차이가 있으며, 특히 동측 방향은 400m의 짧은 구간이지만, 평균 10% 내외 언덕을 오르기 때문에 힘든 구간으로 설명된다. 참여자들은 이 두 언덕을 넘어서야 비로소 서울을 벗어날 수 있다고 설명하고 있다.



[그림 5-3] 암사고개(좌)와 미음나루 고개(우)

2) 감각적 경험의 확장 : 맛집, 풍경

자전거 모빌리티 공간의 확장은 곧 경험의 확장으로 이어진다. 자전거를 타고 서울을 벗어나는 것은 답답한 도시를 벗어나 새로운 경험을 할 수 있다는 것을 의미한다. 특히, 연구참여자들은 다양한 매체를 통해 접한 새로운 장소에 대한 이미지를 통해서 '여행'을 상상하는 것으로 나타났다. 예컨대, 자전거 커뮤니티, 자전거 관련 동영상들을 통해서 참여자들은 서울 밖에 위치한 음식점과 풍경을 상상하게 된다.

연구 참여자들은 서울을 벗어나면서 다양한 경험을 하게 되는데, 대표적인 것이 유명한 장소를 찾아가는 것이다. 팔당에 위치한 초계국수집과 두물머리에서 먹는 핫도그는 자전거를 타는 사람들에게 꼭 한번은 경험해야하는 장소로 설명되고 있었다.

> 자전거를 타다가 보면 속도가 나오게 되고, 더 멀리 가고 싶어 하는 생각이 들어요. 그러다 보니깐 처음에는 사람들이 많이 찾아가는 팔당 초계국수 먹으러 가보자, 두물머리 핫도그 먹으러 가보자 그런 마음으로 서울을 벗어나게 되는 거죠. (참여자 C1)

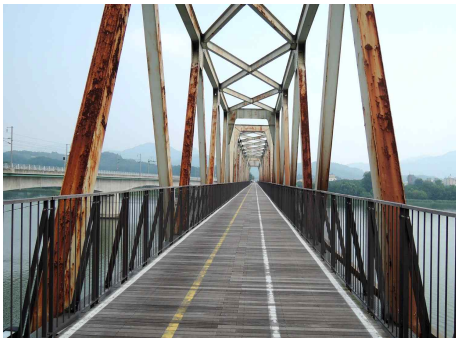
자전거를 타고 맛집을 찾아가는 것은 자전거를 타는 것이 운동에 한정되는 것이 아니라 자신의 개인적인 관심 혹은 취미생활과의 연계를 의미한다고 볼 수 있다. 참여자Q는 이와 관련하여 아래와 같이 설명한다.

> 팔당을 갈 생각이 없었는데, 속도가 나오니깐 두물머리 가보자. 그러니깐. 다른 운동과 다르게 자전거는 이동 수단이 되기도 하고 운동이 되기도 하는 거잖아요. 어디 맛집을 멀리 가고 싶어도 차로 가면 막힐 걱정을 하게 되는데, 자전거를 타고 가면 그런 생각 없이 갈 수 있고요. 그리고 로드는 빠르니깐 운동도 되면서. 여러 마리의 토끼를 잡는 느낌인 거죠. (참여자 Q)

[그림 5-4] 팔당 초계국수와 두물머리 핫도그

연구 참여자들은 자전거를 타면서 같은 경로를 자주가 다 보면 지루함을 느끼게 된다고 설명한다. 이러한 측면은 자전거를 타는 사람들로 하여금 새로운 장소와 풍경을 경험하는 것을 자극하고, 끊임없이 새로운 장소로 이동하게 만든다. 특히, 연구 참여자들은 서울을 벗어나는 것을 운동보다는 여행으로 인식하는 것을 확인할 수 있었다.

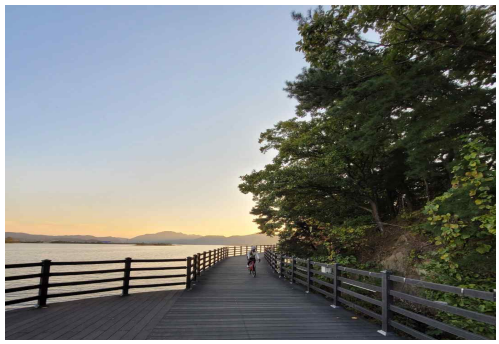
참여자들은 서울을 벗어나면서 풍경의 변화를 경험한다. 한강의 자전거 길이 많은 사람들로 붐비며 혼잡하기 때문에 서울을 벗어나는 것은 그 자체로 자유로움을 느끼며, 여행의 요소가 강하게 나타난다는 것이다. 참여자R은 서울에서 자전거를 타는 것과 비교하여 여행이라는 생각을 하게 되는 지점을 북한강 철교와 그 뒤로 이어지는 터널이라고 설명한다.



[그림 5-5] 북한강 철교와 남양주 봉안터널

서울을 지나서 팔당으로 향하게 되면 정말 다른 풍경을 보게 되는 거 같아요. 한강에서 자전거 타는 것도 나름 좋지만, 사람들이 많아서 답답하고, 위험한 상황이 많이 발생하는데, 서울 밖에서는 여유로움이 있죠. 그리고 북한강 철교를 지날 때 나타나는 풍경은 말로 표현할 수 없죠. 터널을 지나갈 때는 참 좋은 느낌을 받아요. 서울에서는 그런 경험을 할 수 없잖아요. 터널 안에서 시원함을 느끼면서 공기가 달라지는 걸 느끼는데, 시각적으로 다른 걸 느끼니깐 자전거를 타는 게 더 재미있게 되는거죠. (참여자 R)

이처럼 참여자들은 서울을 벗어나 새로운 풍경을 접하는 것을 자전거 여행으로 인식하고 있었으며, 끊임없이 더 멀리 있는 장소로 이동하고 싶어 한다는 측면에서 모빌리티의 확장으로 이해할 수 있다. 즉, 자전거를 타는 사람들은 좋은 풍경과 새로운 경험을 위해서 끊임없이 움직이고, 그들은 서울에서 더 멀리 있는 장소에 위치하게 된다. 이와 같은 자전거 여행의 특징은 자동차 또는 기차 여행과 비교를 통해 더욱 분명하게 나타난다.



[그림 5-6] 자동차 여행과 자전거 여행

자전거 모빌리티의 특성은 행위자들에게 다른 경험을 제공한다. 참여자E는 자동차를 타고 가는 여행은 목적지가 어디인지, 목적지 주변에서 무엇을 할 수 있는지 등을 고려한다. 반면, 자전거 여행은 과정이 중요해진다고 설명한다. 자전거 여행을 통해 계절의 변화, 자연의 웅장함, 바람

의 세기, 온도 등 감각적인 경험을 하게 된다고 설명한다.

> 춘천에 가서 닭갈비를 먹던가, 양평 카페에 다녀온다던가. 그런 게 성취감을 주는 부분이 있어요. 내가 내 발로 움직여서 이만큼 다녀왔고, 내가 통제할 수 있는 범위가 넓어지는 느낌? 차로 가는 느낌이랑은 다르거든요. 좀 더 넓은 세상을 사는 느낌이죠. (참여자 Z)

유사한 사례로 참여자D는 자전거 여행에 대하여 다음과 같이 진술하고 있다.

> 주말에 어디 가려고 운전하면 가는 동안 차가 막혀서 스트레스받으면서 여행이 시작되는 거죠. 근데 자전거를 타고 가는 건 그런 스트레스가 없죠. 정말 다른 점은 자동차 여행은 목적지에서 내가 무엇을 할지에 대한 고민이 크다면, 자전거는 가는 과정 그 자체가 여행으로 느껴져요. 그래서 가다가 풍경이 이쁘면 잠시 쉬었다 가고, 그런 게 자전거를 타고 가는 여행의 묘미가 아닐까 생각되네요. (참여자 D)

이처럼 자전거 모빌리티는 서울을 벗어나면서 더 좋은 풍경과 그에 따른 경험을 통해서 확장되는 것으로 이해할 수 있다. 즉, 자동차, 기차, 버스 등과 같은 교통수단을 이용한 여행은 시공간의 압축(time-space compression)하면서 창밖의 풍경을 단순히 통과하는 공간으로 인식하게 된다면, 자전거를 통한 여행은 공간과 행위자가 끊임없이 관계를 맺으면서 새로운 경험을 가능하게 하는 것으로 이해할 수 있다.

3) 교통수단의 연계

자전거 여행은 모빌리티의 확장으로 이해된다. 즉, 참여자들은 자전거 여행을 통해서 더 멀리 있는 장소로 이동하게 되고, 그 과정에서 새로운 경험을 하는 것으로 나타나고 있다. 이러한 자전거 여행을 통한 모빌리티의 확장은 다른 교통수단과의 연계로 이어지고 있다. 구체적으로 참여자들은 자전거를 타고 더 멀리 있는 장소로 여행을 가기 위해서 자동차, 기차, 버스 등과 같은 다른 교통수단을 이용하는 것으로 나타나고 있다.

자전거를 지속적으로 타면서 연구 참여자들은 모빌리티가 확장되는 경험을 하고 있지만, 결과적으로 하루에 이동할 수 있는 물리적 거리가 존재하고 있었다. 즉, 자전거 모빌리티의 확장은 단순히 자전거 도로와 같은 인프라와의 관계보다 자전거를 타는 사람들이 다른 장소로 이동하기 위한 버스, 기차, 자동차 등의 접근성이 중요하게 된다는 것이다. 이러한 한계를 극복하기 위해서 참여자들은 다양한 방식으로 자전거 여행을 실천하고 있었다. 대표적으로 버스, 기차, 자동차를 이용하여 자전거 여행을 가는 것으로 나타나고 있었다. 참여자V는 최근 버스를 이용하여 강원도 여행을 간 경험 관련하여 아래와 같이 설명하고 있다.

> 저는 계절마다 가는 코스가 있어요. 이번에는 강원도에 다녀왔는데, 일단 버스터미널에서 같이 가는 사람들과 만나게 되죠. 버스 시간에 맞춰서 모여서 짐칸에 자전거를 싣고 출발했어요. 대부분 버스에 자전거를 싣고 갈 수 있는데, 기사님께 먼저 이야기하는 게 좋죠. 버스 타고 가야지 더 멀리 갈 수 있고 좋죠. (참여자 V)

참여자P는 기차를 타고 여행을 간 경험을 아래와 같이 진술하고 있다.

> 서울 밖으로 벗어나면서 더 멀리 가게 되잖아요. 근데 하루에 탈 수 있는 거리가 아무래도 정해져 있죠. 그러다 보니깐 점점 멀리 갈수록 다른 방식을 생각하게 되는 거죠. 일반적으로 팔당역까지 지하철을

타고 가거나, 아니면 갈 때는 자전거를 타고 갔다가 돌아오는 길에 전철을 이용한다거나 거리에 따라서 달라지는 거 같아요. (참여자 P)

[그림5-7] 자동차와 자전거의 연계

이와 같이 자전거 모빌리티의 확장은 기존 다른 교통수단과의 연계를 통해서 확장되고 있었다. 기존의 자전거와 관련된 논의에서 자전거는 친환경적인 교통수단으로 인식되고 있다. 하지만, 자전거 모빌리티의 확장은 결국 물리적 공간의 한계에 부딪히게 되고, 더 멀리 위치한 장소와 새로운 풍경을 경험하기 위해 주류 교통수단과 연계된다는 점을 확인할 수 있다(Spinney, 2016). 즉, 참여자들은 단순히 자전거를 타는 것이 아니라, 자전거 여행의 확장을 위해 자동차를 고려하게 되는 것이다.

지금 타고 있는 차를 자전거 타기 이전에 샀거든요. 자전거를 타다 보니깐 자동차에 싣고 움직여야 되는 상황이 많이 생기는 거 같아요. 처음에는 서울에서만 타서 그럴 일이 없었는데, 타다 보니깐 좋은 곳도 많이 알게 되고, 다른 사람들이 좋다고 하면 또 가고 싶잖아요. 그래서 다음에 차를 바꿀 때는 자전거 여행을 가기 좀 편하게 SUV쪽으로 생각하고 있어요. (참여자 T)

이처럼, 자전거 이용자들의 모빌리티의 확장을 위한 노력에도 불구하고, 기존의 전통적인 교통수단과 연계된다는 점에서 한계를 갖는다고 볼 수 있다(Hall, 2004; Spinney, 2016).

3. 자전거 모빌리티와 가상성

20세기 후반 야외 스포츠의 실내화(indoorization)는 다양하게 나타나게 되었다. 이러한 변화는 주로 피트니스 부분에서의 변화가 두드러지게 나타나는데, 사람들은 러닝머신을 이용하여 실내에서 달리고, 자전거를 타고, 조정 등을 하게 된 것이다(Bottenbug & Salome, 2010). 이 장에서는 자전거 모빌리티의 가상이동을 살펴보기 위해 오늘날 실내에서 자전거를 타는 사람들의 사례를 이해하고자 한다. 본 연구에서 참여자들이 가상공간에서 자전거를 타는 실천은 다음과 같이 나타나고 있었다. 첫째, 자전거 모빌리티의 가상화는 자전거를 타는 것은 운동에 중점을 둔 실천으로 자신의 실력향상을 위해 시작하는 것을 확인할 수 있다. 즉, 참여자들은 가상 라이딩에 참여하면서 자신의 운동량을 보다 세밀하게 측정하고 체계적으로 관리하는 방식으로 보여지고 있었다. 둘째, 가상공간에서의 라이딩은 현실에서 경험할 수 있는 위험을 줄이기 위한 하나의 수단으로 인식되고 있었다. 마지막으로 가상 라이딩을 하는 사람들은 위험이 적은 환경에서 자전거를 타고 있었지만, 결국 이러한 실천은 야외에서 자전거를 타기 위한 수단으로 이해되고 있었다. 이 장에서는 이러한 결과를 토대로 가상 라이딩을 하는 사람들의 다양한 실천 방식과 그 한계점을 논의하고자 한다.

1) 자전거의 실내화(indoorization)

가상공간에서 자전거를 타는 행위는 현실에서 자전거를 타는 것과 분리된 것은 아니다. 참여자들에게 두 행위는 서로 밀접한 관계를 맺고 있는 것으로 나타나고 있었다. 참여자들의 경험을 통해서 가상공간에서의 라이딩이 일반적으로 생각하는 실내 자전거와는 다르다는 점을 살펴볼 수 있다.

[그림 5-8] 실내 헬스용 자전거와 가상 라이딩

일반적으로 흔히 사용되는 실내용 자전거는 저렴한 가격으로 구입하여 누구나 쉽게 운동하기 위한 용도로 사용되지만, 실제로 지속적인 운동으로 이어지는 경우가 적다고 한다. 대부분의 사람들은 집에서 운동을 하기 위해서 실내용 자전거를 구입하게 되지만 장시간 방치되면서 집안의 골칫거리 물건으로 전락한다고 한다. 이와 관련하여 참여자Q는 다음과 같은 경험을 하였다고 회상하고 있다.

> 집에서 운동한다고 사는 사람은 많은데, 실제로는 옷걸이나 건조대로 사용하시는 분들이 많은 거 같아요. 저희 집도 그렇고요. 그래서 요즘 중고장터에서 보면 처분하려고 올리는 사람도 많아요. 3만원 정도에 팔더라고요. 근데 새 제품으로 사도 10만원 전후이기 때문에 그렇게 부담되지는 않아서 운동하려고 사는 경우가 대부분인데, 결국 안 하게 되는 거죠. (참여자 Q)

실제로 대다수의 연구 참여자들은 이러한 진술에 동의하고 있었다. 참여자들에게 가상 라이딩을 위한 준비는 기존의 실내용 자전거와는 완전히 다른 새로운 개념으로 이해되고 있었다.

> 가상 라이딩을 위해서는 준비할 게 많아요. 일단 개인 자전거가 필요하죠. 그리고 프로그램도 있어야 되고요. 그걸 위해서는 노트북이나 테블릿 같은 기계도 필요하고, 자전거를 거치해야 하는 로라가 필수

적이죠. (참여자Z)

진술처럼, 가상 라이딩을 위해서는 많은 준비가 필요하다. 대부분의 참여자들은 자신의 자전거를 가지고 집에서 타는 것으로 나타나고 있다. 자전거뿐만 아니라, 자전거 거치대(로라), 프로그램 및 작동할 수 있는 PC등을 준비하며, 이러한 초기 비용은 대략 200-300만원 수준으로 설명된다. 이러한 이유로 일반적으로 가정집에 있는 실내용 자전거는 단순히 운동을 하겠다는 마음만 있다면 시작할 수 있지만, 가상 라이딩의 경우 처음부터 바로 입문하는 경우가 거의 없다고 하는 것이다.

가상 라이딩을 시작하는 주요 시점은 일반적으로 1년 이상의 시간이 소요되는 것으로 파악된다. 참여자들은 자전거가 매우 정직한 운동이기 때문에 꾸준히 타는 것을 강조하고 있었다. 이러한 이유로 겨울과 같이 자전거를 타지 않는 기간에 운동의 필요성을 느끼면서 가상 라이딩을 시작하게 된다고 한다.

자전거는 정직한 운동이에요. 처음에 자전거를 타면 탈수록 실력이 늘어나는 걸 느끼는데, 반대로 며칠일만 안타도 확 티가 나는 운동이거든요. 그래서 자전거를 타는 사람들은 겨울이 지나고 시즌이 시작되는 봄이 되면 초기화됐다고 이야기하는 거죠. (참여자 Q)

대다수의 참여자들에게 자전거를 타는 기간은 겨울을 제외한 계절로 설명된다. 따라서 봄이 되면 시즌 온(seson-on)을 하고, 날씨가 추워지는 겨울이 되면 시즌 오프(seson-off)를 하게 되는 것이다. 참여자S는 시즌 온을 하면서 다음과 같은 경험을 진술하고 있다.

겨울 끝나고, 초기화 되는 걸 시즌을 시작하면 확 느끼게 되죠. 확 오죠. 한참 시즌 때는 30km로 쭉 가도 괜찮았는데, 겨울에 쉬고, 다시 시작하려고 하면 나는 체감상 심박이 최고조인데, 속도는 25km 밖에 안 나고 있죠. (참여자 S).

자전거를 타는 사람들에게 시즌 오프는 자전거를 탈 수 없는 기간을 의미하고 있지만, 동시에 그동안 자전거를 타면서 성취했던 것이 사라지는 것으로 이해할 수 있다. 따라서 사람들은 가상 라이딩을 통해서 겨울에 실력이 떨어지는 것을 방지하고자 한다. 이러한 걱정에는 본인의 실력이 초기화되는 것에 신경을 쓰는 부분도 있지만, 함께 자전거를 타는 사람들과의 비교를 통한 걱정도 함께 나타나고 있다.

> 가상 라이딩을 해야겠다라고 생각한 것은 타고 다음 해 였어요. 실력을 올려야 하니깐요. 추워져서 못 타는데, 같이 타는 사람들은 집에서 타는데 저는 겨울에 안 타고 있고, 봄에 쫓아갈 수 있을까? 걱정이 되는거죠. 자전거는 맨날 타야지 실력이 향상되는데 1주일에 한 번이라도 타는 게 안 타는 거보다 좋죠. (참여자 U)

이와 같이 연구 참여자들은 가상 라이딩을 통해서 비시즌에 자신의 실력을 유지하고, 다음 시즌을 준비하는 방식으로 실천되고 있었다.

2) 위험의 사소화(trivialization)

가상 라이딩은 자전거를 타는 사람들에게 다양한 방식으로 실천되고 있었다. 특히 가상 라이딩을 하는 것은 기존의 현실에서 자전거를 타는 것과는 다른 방식으로 이해되고 있다는 것은 주목할 점이다. 자전거 뒷바퀴가 고정되는 거치대는 실내에서 자전거를 타는 것을 가능하게 하는 혁신적인 기술로 이해되고 있으며, 다양한 형태의 소프트웨어를 통한 라이딩은 가상 라이딩을 가능하게 하고 있다. 이러한 가상 공간에서의 라이딩은 참여자들로 하여금 새로운 경험을 가능하게 한다. 참여자들은 가상 라이딩을 시작하면서 밖에서 마주치는 어려움이 사라진다고 설명한다. 이와 관련하여 참여자G는 자신의 가상 라이딩 장점을 아래와 같이 설명하고 있다.

> 자전거를 밖에서 탈 때는 신경쓸 게 많죠. 특히, 날씨가 안 좋은 날에는 못 타는 점이 있죠. 봄에는 황사 때문에 타기 힘들고, 여름에는 덥고, 장마 기간에는 또 못 타죠. 겨울 되면 춥고, 빙판길 때문에 위험해서 탈 수가 없죠. 그런데 가상 라이딩을 하면서 이런 걱정을 안 하니깐 좋은거 같아요. 신경쓸 게 없으니깐요. (참여자 G)

가상 라이딩은 일반적으로 자전거를 타면서 경험할 수 있는 다양한 제약으로부터 벗어날 수 있는 것으로 이해된다(Garrard, Rose, Lo, 2008). 특히 날씨와 관련해서 계절에 따라 발생하는 문제를 해결하고 지속적으로 자전거를 탈 수 있다는 점이 큰 장점으로 여겨지고 있다. 연구참여자들은 봄에는 미세먼지, 황사, 여름에는 장마, 겨울에는 추위와 같이 계절에 따라 나타나는 부정적인 요인들 때문에 자전거를 타는 것이 어렵다고 진술하고 있다. 가상 라이딩은 이러한 날씨와 관련된 제약에서 자유로워지는 것이다.

> 자전거 타는 걸 좋아하는데, 미세먼지, 날씨 때문에 밖에서 타려고 하는 시도가 좌절될 때가 많죠. 특히 겨울이 되면 거의 불가능해지죠. 그런데 실내에서 자전거를 타게 되면 그런 문제가 해결되는 거 같아서 좋은 거 같아요. (참여자 V)

또 하나의 변화는 가상 라이딩을 하면서 관계적인 측면에서 자유로워진다는 것이다. 이러한 점은 크게 두 가지 측면으로 진술되고 있다. 한 가지는 '시간'과 관련된 것이고, 다른 하나는 자전거를 함께 타는 사람들과의 '관계'에 관한 것이다.

먼저, 가상 라이딩은 시간적인 측면에서 효율적이라고 설명한다. 외부에서 자전거를 타는 경우 준비해야 하는 것들이 많았지만, 실내에서 하는 가상 라이딩의 경우 자신의 스케쥴에 맞추어 탈 수 있는 것이 장점이라고 설명한다. 참여자L의 경우 매일 새벽과 저녁에 집에서 자전거를 타고 있었고, 관련 클럽도 운영하고 있었다. 그는 가상 라이딩과 관련해서

다음과 같이 생각하고 있었다.

> 집에서 라이딩하게 되니깐 시간을 굉장히 효율적으로 사용하는 느낌을 받았죠. 저한테 맞는 시간에 자전거를 탈 수 있게 되는 거죠. 밖에서 타려고 하면, 준비하는데 굉장히 오래 걸리잖나요. 공기압 체크하고, 오일 체크하고, 옷입고...(중략)... 그리고 자전거를 타다가 급한 일이 생겨도 돌아올 수 없고 그런 문제가 있고, 자전거가 시간이 오래 걸리는 운동이잖아요. 요새는 오전에 한 타임 타고, 오후에 한 타임 타고 있는데, 가상 라이딩이 아니면 불가능하죠. (참여자 L)

참여자의 진술처럼 자전거를 외부에서 타는 것은 준비 시간 등 시간이 많이 소요되는 운동으로 설명되고 있다. 하지만, 집 안에서 가상 라이딩을 하면서 자신의 시간에 맞게 조정한다는 측면에서 큰 장점으로 여겨지고 있었다. 또 다른 하나는 가상 라이딩이 실외에서 타는 것과는 다르게 사람들과 쉽게 만나고 헤어질 수 있다고 설명한다. 일반적으로 서울에서 자전거를 누군가와 함께 타기 위해서 만남의 장소와 시간을 정해야 하지만, 가상 라이딩에서는 시간과 장소에 대한 중요성은 사라지게 되는 것이다. 즉, 가상 라이딩은 시간과 장소에 구애받지 않고, 자전거를 탈 수 있다는 것을 의미하는 것이다.

> 가상 라이딩은 다른 나라에 있는 장소로 가볼 수도 있고, 시간이 맞는 사람들이랑 같이 탈 수도 있어요. 제가 재미있게 탄 거는 시간되는 사람끼리 팀을 구성하잖아요. 저희는 그 안에서 접속하는 사람들끼리 얼굴을 보면서 탈 수 있는 프로그램도 사용하죠. 실제로 자전거를 탈 때 볼 수 없었던 얼굴을 보는 거죠. 그래서 캡쳐해서 우리끼리 놀리고 그랬거든요. 얼굴 일그러지고 그런 거요. (참여자 X)

이처럼 자전거 모빌리티의 가상화는 자전거를 타면서 경험하는 부정적인 것들, 예컨대 날씨, 장소, 만남 등과 같은 문제들이 사소화되는 것으로 이해할 수 있다. 흥미로운 점은 이러한 문제들이 사라지면서 가상 라이딩은 '위험'하지 않은 매력적인 운동으로 이해된다는 점이다(Salome, 2010)

개인마다 파워 값을 맞추는 재미는 있는 거 같아요. 밖에서 타는 게 신경 쓸 게 많기도 하고 그런데, 여럿이서 타면 앞사람들이 어떻게 타는지 집중해야 되고, 무슨 일이 벌어질지 모르니깐 매 순간 신경을 쓰고요. 그런데 실내는 내가 어떻게 타든 넘어지지 않고, 사고 날 위험이 없으니깐 파워 내는건만 신경 쓸 수 있잖아요. 그래서 어떤 분이 실내에서 타는 건 심장이 터질 때까지 타는거고, 나와서는 안전하게 살살 타야된다. 훈련은 실내에서 하는거라고 그러더라고요. 정말 동의하는 말이었어요. (참여자 Z)

3) 가상성과 진정성(authenticity)

가상 라이딩에 참여하는 사람들은 그동안 자전거를 타면서 부정적인 요소들이 사소화되는 경험을 하고 있었다. 이러한 라이딩은 가상현실에서 자전거를 타며 새로운 재미를 느끼게 하고 있었다. 예컨대, 외국의 유명한 도시에서 가상 라이딩을 하거나, 팀을 이루어 가상 공간에서 그룹 라이딩을 하는 것 등이 그것이다. 즉, 가상현실과 같은 기술적은 참여자들에게 다양한 경험을 제공해주고 있었다. 반면, 가상 라이딩은 일차적으로 대면활동의 의미와 중요성을 감소시키는 것으로 설명되고 있었다. 이는 가상 라이딩 자체가 일상적인 자전거 타기 활동을 대체하는 것으로 여겨질 수 있기 때문이다. 따라서 가상 라이딩과 관련된 프로그램들이 더 정교하게 발전한다면, 현실에서 직접 자전거를 타는 경험과 그 의미를 대체할 수 있다는 것이다(Brymer, Gray, 2010). 즉, 가상 라이딩을 통해 느낀 경험들이 대면활동의 필요성을 줄어들 수 있다는 우려이다.

하지만, 본 연구의 참여자들은 이와 관련하여 다른 관점을 취하고 있었다. 참여자T는 헬스장에서 사용되는 러닝머신과 가상 라이딩을 비교하면서 다음과 같이 진술한다.

예를 들어 런닝 머신으로 운동할지, 한강에서 운동할지, 개인적으로

실내에서 하는 건 노동에 가깝다고 생각해요. 그래도 가상 라이딩 프로그램이 재미있어서 하는 거죠. 실내에서 자전거를 타는 건 훈련한다고 했을 때 더 효율적일 수 있는 도구죠. 그런 게 아니면 도로에서 어디까지 이동하고, 차에 타고 가서 기본 시간이 뺏기는데, 이건 자전거에 올라타서 한 시간 타고 할 수 있는 거니깐요. (참여자 T)

진술에서 나타나는 것처럼 가상 라이딩을 하는 것은 노동이라고 인식을 하고 있었다. 여기서 노동이라는 것은 자전거를 더 잘 타기 위한 훈련의 일환으로 가상 라이딩을 인식하고 있는 것이다. 가상 라이딩을 하면서 영상 혹은 시각적인 효과를 경험할 수 있고, 자전거와 관련된 각종 데이터에 대한 시각적인 정보에 도움을 받지만, 현실에서 자전거를 타는 것과는 분명히 차이가 있다는 것이다. 비슷한 사례로 참여자Q도 다음과 같이 진술한다.

결국에는 다 실제 라이딩을 좋아하지 않을까요? 실내에서 타는 것은 보조적인 운동이고, 잘 타기 위해서 하는 거고, 그게 재미있어서 하는 친구는 별로 없는 거 같아요. 런닝머신하고 똑같은 거 같아요. 런닝머신을 재미있어서 하는 친구는 없죠. 내가 몸을 관리하고 싶고, 밖에서 달려야 하는데 지금 환경이 안되는 데 해야되고, 그래서 런닝머신을 하는 거죠. 가상 라이딩도 같은 맥락이라고 생각해요. (참여자 Q)

이처럼 참여자들은 가상 라이딩을 실제 라이딩을 위한 보조적인 수단으로 인식하고 있었다. 이러한 진술은 가상 공간에서의 경험이 야외에서 타는 경험을 대체할 수 있다는 기존의 주장과는 차이가 있는 것으로 이해할 수 있다. 이와 관련해서 한 참여자는 가상 라이딩이 실제 라이딩을 대체할 수 없다는 것을 '감성'의 차이로 다음과 같이 설명하고 있다.

실내에서 하는 건 감성이 없어요. 자전거 탈 때 풍경도 보고, 계절이 바뀌는 걸 느끼면서 타야 되거든요. 매일 한강을 가도 그 느낌이 다른 것처럼요. 하늘색이 다른게 저한테는 좋은 포인트인데, 실내에서 타

는 건 힘들기만 하니깐요. 감성이 중요한 거 같아요. (참여자 X)

이처럼, 참여자들의 진술을 통해서 가상 라이딩은 일반적인 실외 라이딩과 밀접하게 연결되어 있다는 것을 확인할 수 있었다. 이러한 점은 모빌리티의 각각의 유형이 서로 관계를 맺으며, 발생한다는 것을 의미한다.

참여자들이 가상 라이딩에 참여하는 것은 환경적인 제약과 위험을 줄이기 위한 실천으로 이해될 수 있지만, 결과적으로 가상라이딩은 자연환경을 배경으로 자전거 더 잘 타기 위한 수단으로 인식되고 있다는 사실을 확인할 수 있다(Van Bottenburg & Salome, 2010). 특히, 기존 선행연구에서 나타난 가상성과 진정성과 관련된 논의에 비추어 보았을 때(Ferrero & Marcelli, 2020; Wheaton, 2007), 가상 라이딩에 참여하는 것은 실외에서 자전거를 타는 실천과 결합된다는 측면에서 가장 진지한 실천 방식으로 이해할 수 있다.

제6장 자전거 모빌리티에 관한 사회적 의미

모빌리티 이론에서는 과거 물리적 이동이라는 단편적인 이동성의 개념을 넘어서 이동하는 과정에 부여된 총체적인 의미를 강조한다(Urry, 2007). 본 장에서는 이러한 측면에서 오늘날 자전거를 타는 사람들의 경험에 주목하여, 자전거 모빌리티의 사회적 의미를 살펴보고자 한다. 본 연구에서는 자전거 모빌리티에 내재된 사회적 의미를 크게 세 가지로 분석하였다. 먼저, 위험(risk)의 이중구조이다. 오늘날 자전거를 타는 사람들이 인식하는 '위험'은 자전거를 타는 진지함(seriousness)에 따라 다르게 나타나고 있었다. 이와 관련하여 참여자들의 위험을 인식하는 구조와 행위를 살펴보고, 그것이 내포하고 있는 의미를 도출하고자 하였다. 둘째, 속도의 위계화(hierarchy)이다. 자전거를 타는 도로에서는 다양한 문제가 나타나고 있었다. 구체적으로 이러한 문제는 자동차, 자전거, 보행자들의 갈등으로 표출되고 있다. 이처럼 다양하게 나타나고 있는 갈등의 원인이 왜, 그리고 어떠한 방식으로 나타나는지 살펴보고자 하였다. 마지막으로 사회적 규범의 생성이다. 자전거를 타는 사람들에게 사회적 규범이 어떠한 방식으로 생성되는지 살펴보고, 그것이 갖는 한계와 의미를 살펴보고자 하였다. 각각의 구체적인 내용은 본문을 통해 자세히 다룰 것이다.

1. 위험(risk)의 이중구조

본 연구에서 자전거를 타는 참여자들은 다양한 수준으로 '위험(risk)'을 인식하고 있었다. 이 장에서는 사람들이 다르게 인식하는 위험의 기저에 자전거는 안전하다는 통념이 자리 잡게 된 이유를 살펴보고자 한다. 또한, 자전거와 관련한 위험에 대한 서로 다른 인식을 살펴보고, 이러한 인식의 차이로 나타나는 결과에 관하여 논의하고자 한다.

1) 자전거에 대한 통념 : 누구나 쉽게 탈 수 있는 자전거

일반적으로 자전거는 사람들에게 누구나 쉽게 배우고, 탈 수 있는 이동수단 혹은 여가 수단으로 인식되고 있다(Falcous, 2017). 이러한 생각은 단순히 자전거를 타는 사람들에게만 나타나는 국한적인 현상은 아니다. 서울시에서 운영하고 있는 공공자전거 따릉이를 소개하는 홈페이지에서도 이러한 인식을 찾아볼 수 있다. [그림 6-1]과 같이 홈페이지에 게시된 문구를 살펴보면 “누구나 쉽고, 편리하게 이용할 수 있는 저탄소 이동수단 서울자전거”라는 자전거에 대한 일반적인 믿음을 살펴볼 수 있다.

[그림 6-1] 서울자전거 따릉이 홈페이지
출처: https://www.bikeseoul.com

서울자전거 따릉이의 경우, 자전거를 대여하기 위한 조건이 별도로 존재하지 않는다는 점을 확인할 수 있다. 이는 단순히 자전거를 타기 위해서는 해당 애플리케이션(app)을 설치하고, 결제를 하면 누구나 이용할 수 있는 측면으로 확인할 수 있다. 이러한 과정은 자전거를 누구나 탈 수 있는 안전한 도구라는 전제에 기인한다고 볼 수 있다. 자전거에 대한 인식은 단순히 공공자전거에서만 나타나는 현상은 아니다. 대부분의 연구 참여자와의 면담을 통해서 “언제부터 자전거를 탔나요?”와 관련된 면담 내용을 살펴보면, 대부분의 참여자들은 어린 시절 자전거를 처음 시작한 자신의 모습을 회상하는 것을 볼 수 있다.

> 네발자전거는 유치원때부터 탔죠. 근데 그때 탔을 때는 동네에서 애들이랑 탄 건데, 두발 자전거 타는 건 아버지한테 배우고 보조바퀴를 때게 되었죠. 이후로 열심히 타다가 중학교 이후로 안타게 된 거 같아요. 그리고는 이제 성인이 돼서 다시 자전거를 탄 거죠. (참여자 G1)

진술과 같이 대다수의 참여자들은 부모님 혹은 친구들과 함께 처음 자전거에 입문하는 모습을 떠올리고 있었다. 이러한 참여자들의 자전거 경험은 두 가지로 구분된다. 하나는 어린 시절 부모님과 보조 바퀴가 달린 자전거를 배우고, 보조 바퀴를 떼고 탄 경험이었다. 다른 하나는 성인이 되고 자전거를 본격적으로 타게 되었다는 것이다. 이러한 경험을 토대로 참여자들은 자전거는 누구나 쉽게 이용할 수 있는 수단이라고 설명한다. 참여자W는 자전거가 진입장벽이 높지 않은 운동이라고 설명하면서 다음과 같이 진술하고 있다.

> 자전거라는 운동 특징은 일단 진입장벽이 높지 않은 거 같아요. 로드로 제대로 탈려고 하면 돈도 많이 들고 그럴 수 있지만, 어쨌든 따릉이부터 시작할 수도 있고, 저처럼 처음에 자전거를 처음 타는 사람들도, 값싼 자전거로 시작해도 되고, 그런데 다른 운동은 배우지 않으면 늘기 어렵다고 해야 하나? 근데 자전거는 그런 테크닉 부분이 적은 거 같아요. 본인이 체력이 되면 탈 수 있는 그런 운동인 거 같아요. (참여자 W)

하지만, 자전거 아카데미를 운영하고 있는 참여자R은 실제로 많은 사람들이 자전거를 쉽고, 안전한 수단으로 생각하고 있지만, 현장에서의 보면 그렇지 않은 경우가 많다고 설명한다.

> 자전거를 못 타는 사람이 생각보다 많아요. 자전거 교육이 일반적으로 어린이 상대로 하는 경우도 있지만, 어머니 상대로도 많이 하거든요. 구청마다 있을 거에요...(중략)...사단법인 자전거21, 이런 곳도 대부분 어머니들 상대로 자전거 교육을 많이 하고 있고요. (참여자 R)

이처럼, 대부분의 사람들은 자전거를 타지 못하는 사람들이 있다는 사실에도 불구하고, 자전거는 누구나 쉽게 탈 수 있는 안전한 수단이라고 인식하고 있었다. 이러한 일반적인 통념은 자전거와 관련된 위험에 대한 인식으로 이어지고 있었다.

2) 위험에 대한 인식

자전거와 관련된 사고는 매년 증가하고 있고, 이와 관련된 사회적 관심은 높아지고 있다. 자전거와 관련된 사고는 지속적으로 문제가 되고 있으며, 도시에서 자전거를 타는 것에 따른 위험성을 탐구한 연구가 이어지고 있다(Aldred, 2015; Lusk, Furth, Morency, Miranda-Moreno & Dennerlein, 2011; Spinney, 2010).

본 연구에 참여한 자전거를 타는 사람들에게 '위험'과 관련된 인식은 다양하게 나타나고 있었다. 그럼에도 불구하고, 참여자들을 통해서 나타난 위험은 크게 두 가지 측면으로 구분된다는 점을 확인할 수 있었다.

첫째, 자전거는 '안전'하다는 인식이다. 이러한 점은 자전거를 누구나 쉽게 탈 수 있다고 생각에 기인한 것으로 이해할 수 있다. 즉, 자전거를 교통수단으로 사용하거나 가벼운 여가의 형태로 참여하는 참여자들의 인식으로 볼 수 있다. 둘째, 자전거는 사고가 많고, 위험하다는 인식이 존재하고 있었다. 이러한 인식은 주로 자전거를 진지하게 타는 참여자들에게서 확인할 수 있는 인식이었다. 이처럼, 자전거를 타는 사람들에게 위험은 두 가지 상반된 수준으로 공존하고 있었으며, 이것은 곧 그들이 자전거를 타는 방식과 관련된 행위로 구체화되고 있었다.

먼저, 누구나 자전거를 탈 수 있다는 인식은 자전거를 안전한 수단으로 여기고 있었다. 참여자G1은 어린시절부터 자전거를 타는 것이 익숙하다고 진술하고 있었으며, 자전거를 타는 것은 당연하고, 안전하다고 설명하고 있다.

> 저는 지금까지 자전거를 타면서 크게 다치거나 위험한 상황을 겪은 적이 없어요. 워낙 어렸을 때부터 자전거를 탔고요. 그래서 자전거를 안전하다고 생각하죠. 사실 너무 당연한 거 같아서 위험하고 안 위험하고에 대해서 크게 생각해 본 적이 없는 거 같아요. 너무 당연한 거 같아서요. 자전거는 운동신경이 없어도 할 수 있는 운동이라서 종종 데이트 목적으로도 한강에서 타고 있습니다. (참여자 G1)

참여자G1의 진술을 통해서 누구나 자전거를 탈 수 있다는 생각이 자전거의 안전하다는 인식과 연결되고 있다는 것을 확인할 수 있다.

이와 반대로 참여자E의 경우 자전거가 위험하다고 생각하고 있었다. 그는 자신이 자전거를 타면서 경험한 위험한 순간들을 떠올리면서 '위험'에 대하여 아래와 같이 진술하고 있다.

> 자전거를 탈 때 다른 생각보다는 조심해야 한다는 생각만 하는 거 같아요. 자동차와 같이 사용하는 도로는 말할 것도 없고요. 요즘 한강은 헬강이라고 하잖아요. 따릉이도 위험하고, 다른 위험한 순간이 많은거 같아요. 한남 나들목에서 어떤 남자분이 반만 건너와서 건널까 말까 하고 있었어요. 저는 '지나갈게요'라고 눈을 마주치고 했는데, 사람을 치면 자전거가 항상 손해라서 제가 넘어지는 걸 선택했죠. 그러면서 뒤에가 우르르 넘어졌어요. 그런 위험한 상황도 있었고, 개 목줄을 길게 해서 강아지가 도로로 나와서 위험한 적도 많았고요. (참여자 E)

인용문에서 나타난 사례에서 볼 수 있듯이, 연구에 참여한 참여자들은 자전거를 타면서 다양한 위험을 경험하고 있었다. 상반된 두 가지 사례를 통해서 자전거를 타는 사람들은 '안전' 혹은 '위험'에 대한 인식이 서로 다른 경험으로 인하여 인식하고 있다는 점을 확인할 수 있다.

상반된 인식은 자전거를 타는 행위자의 행동을 통해서 구체적인 방식으로 나타나고 있었다. 즉, 위험을 다르게 인식하는 것이 자전거를 타는 방식의 차이로 나타나는 것이다. 이러한 차이는 자전거에 대한 진지함

(seriousness)에서 나타난 차이로 확인할 수 있다. 먼저, 자전거를 안전하다고 인식하는 참여자들은 자전거를 가벼운 이동 혹은 여가 수단으로 여긴다는 것이다. 그들은 자전거와 관련된 기본적 규범을 숙지하고 있다고 진술하고 있었지만, 잘못된 정보를 알고 있거나 혹은 제대로 알고 있는 경우에도 그것을 제대로 실천하는 경우가 적었다. 이와 관련하여 대표적으로 나타나는 사례는 자전거를 타면서 핸드폰을 조작하는 행동이나 자전거 도로에서 병렬주행 등과 관련된 행동들이 그것이다. 이와 관련하여 참여자H1은 다음과 같이 설명하고 있다.

> 역주행은 인식했지만, 사진을 찍어주기 위해서 어쩔 수 없었던 거에요. 자전거를 타다 보면 사진도 찍어주고 그래야 하잖아요. 그게 역주행인 걸 알았는데, 그때는 심각성을 인지하지 못했죠. 보통 자전거를 탈 때 자동차를 운전하는 거처럼 생각하지는 않죠. (참여자 H1)

자전거를 가벼운 이동수단으로 여기는 사람들에게는 자전거는 안전하다는 인식이 전제되어 있었다. 이에 자전거를 타는 행위를 심각하게 받아드리지 않고, [그림 6-2]와 같이 역주행 혹은 인도 주행을 하는 행위로 이어진다.

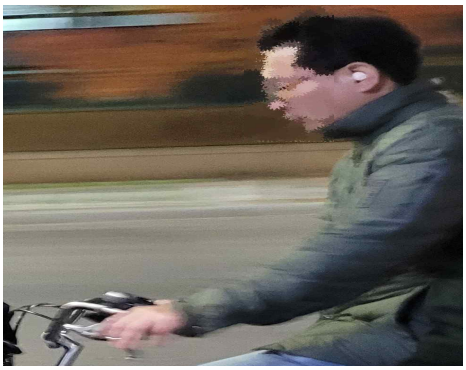
[그림 6-2] 자전거 역주행과 인도 주행

이와 같은 인식의 차이는 자전거 사용하는 장비를 통해 더 분명하게 살펴볼 수 있다. 참여자들은 자전거를 안전하게 타기 위해서는 자전거

그 자체에 집중해야 한다고 설명한다. 특히, 자전거와 관련된 위험에 대처하기 위해서는 시각적인 안전을 확보하는 것뿐만 아니라 청각을 이용하여 주변의 소리에 집중하는 것이 중요하다고 강조한다. 예컨대, 자전거를 타면서 앞선 자전거를 추월하는 경우 사람이 인지할 수 있도록 “지나갈게요.”라는 소리를 통해 신호를 보내고, 이를 통해 서로의 안전을 확보한다는 것이다. 이처럼, 자전거를 타는 사람들에게 주변 소리를 잘 듣는 것은 자신의 최소한의 안전을 확보하는 중요한 행동으로 이해되고 있었다. 하지만, 안전에 대한 상반된 인식은 서로 다른 장비 사용으로 나타나면서 그들의 소통은 단절된다.

> 따릉이 타시는 분들한테는 죄송하지만, 소리를 질러야 돼요. 이어폰을 끼고 있는 경우가 많아서 미리 경고를 주고 지나가야 돼요. 이어폰을 끼면 소통이 안 돼서 정말 위험하거든요. 그러다가 앞에서 갑자기 휙 돌아버리는 경우도 있고요. (참여자 M)

사례에서 나타난 것처럼, 주로 공공자전거를 비롯하여 가볍게 자전거를 타는 사람들은 일상생활에서 사용하는 이어폰을 그대로 착용하는 경우가 많다. 반면, 자전거를 진지하게 타는 사람들은 자전거가 위험하다고 여기고 있기 때문에 안전을 확보하기 위해서 이어폰을 착용하지 않거나, 필요한 경우 소리를 들을 수 있는 이어폰을 사용하는 것을 볼 수 있다.



[그림 6-3] 일반 이어폰과 골전도 이어폰

진지한 여가(serious leisure)와 관련된 연구에서는 여가의 진지함에 따라 참여자들은 전문적인 장비를 사용하게 된다고 설명하고 있다(임희주, 강현욱, 2020). 자전거의 경우에도 자전거를 진지하게 타는 사람일수록 전문적인 장비를 사용하게 되는데, 이는 앞서 설명한 바와 같이 위험에 대한 인식의 차이로 볼 수 있다. 자전거를 위험하다고 인식하고 있는 사람들은 블랙박스까지 설치하고 있으며, 이러한 행동 또한 위험과 관련된 인식에서 비롯된 것으로 이해할 수 있다.

> 한강이 뭐가 문제냐면 사고가 너무 많아요. 자전거 사고에서 법정 분쟁 1위가 한강 로드자전거 사고라고 하잖아요. 그만큼 사고가 많다는 거죠. 지난주에는 아는 분이 두 번 사고 났어요. 한번은 갑자기 틀어가지고 넘어지고 도망갔고, 하나는 강아지가 튀어나와서 사고가 났죠 그래서 블랙박스를 달겠다고 하는 거죠. 한강에 너무 사고가 많으니깐요. (참여자 N)

2. 속도의 위계화(hierarchy)

자전거와 관련된 연구에서 주로 다루어지는 논쟁은 자동차와 자전거 이용자 사이의 갈등이다. 기존 선행연구에서는 주로 문화적인 측면을 다루면서 두 집단 사이의 갈등을 해결하기 위한 방안이 주로 제시되고 있다. 이와 유사하게 본 연구에서도 다양한 갈등을 확인할 수 있었다. 하지만, 공유된 도로를 사용하는 사람들 사이에서 발생하는 갈등은 '속도'의 차이로 인하여 발생하는 것으로 나타나고 있었다. 본 연구에서는 이러한 갈등의 원인에 주목하고자 한다. 연구 참여자들은 자전거를 타면서 속도에 따라 다른 경험을 하고 있는 것으로 나타났다. 구체적으로 살펴보면, 첫째, 속도의 차이는 도로에서의 권력 관계로 나타나고 있었다. 이러한 점은 단순히 자동차와 자전거에 국한된 것이 아니라, 자전거와 보행자, 자전거와 자전거 사이에서도 속도로 인한 위계로 형성되는 것을 확인할 수 있었다. 둘째, 속도의 차이는 곧 이동할 수 있는 물리적 거리의 차이로 나타났다. 따라서 더 좋은 자전거를 탄다는 것은 다른 사람들보다 더 먼 거리를 이동하고, 더 좋은 풍경과 경험을 할 수 있다는 것을 의미하고 있었다.

1) 속도에 따른 권력 생성

그동안 모빌리티와 관련된 연구에서는 모빌리티가 새로운 사고방식과 밀접한 관계가 있다는 점을 강조하고 있다(Cresswell, 2012). 즉, A에서 B로 물리적인 이동이 아닌, 그 안에 내포된 의미를 강조하면서, 모빌리티는 권력을 생산하고, 동시에 권력에 영향을 받는 것으로 설명되고 있다. 본 연구에서는 자전거를 타는 사람들의 경험을 통해 자전거 모빌리티와 관련된 갈등이 다양하게 존재하고 있다는 것을 확인할 수 있었다. 이러한 갈등 양상은 크게 세 가지로 나타나고 있었다. 첫 번째는 자동차와의 갈등이다. 두 번째는 보행자와의 갈등이다. 세 번째는 자전거와 자전거 사이에서 나타나는 갈등이다. 선행연구와 비슷한 맥락으로 자동차

와 자전거 사이에 나타나는 갈등이 존재하고 있었다(Aldred, 2010). 하지만, 또 다른 갈등은 자전거와 보행자, 자전거와 자전거 사이에서도 같은 방식으로 갈등이 발생한다는 점이다. 이러한 측면은 자전거 모빌리티를 둘러싼 갈등이 단순히 모빌리티 유형의 차이 때문은 아니라는 것을 의미한다.

먼저, 도로에서 자동차와 자전거 사이의 갈등이 나타난다. 도로법규상 도로에서 마지막 차선을 이용하여 자전거를 타는 것이 명시되어 있다. 그럼에도 불구하고 자전거를 타고 도로를 주행한 사람들에게는 자동차 도로가 위험하다고 인식하고, 불편함을 호소하고 있었다. 이와 관련하여 참여자E의 이야기를 들어보자.

> 도로에서 자전거를 타면 밀어내는 사람이 있어요. 위협운전을 하는 거죠. 바짝 붙어서 괜히 옆에 붙어서 빵하고, 그냥 밀고 들어와요. 특히 남산에서 넘어올 때 그런 일이 많은데, 어쩔 수 없어요. 인도에는 사람이 있으니깐 가기 뭐하고, 찻길로 가는데 뒤에서 계속 빵빵거려요. 운전자들은 자전거가 못 마땅한거죠. 왜 자전거를 도로에서 타냐? 실제로 법규를 모르고 그런 사람도 있고, 알면서도 그런 사람도 있고요. 정말 위험한 건 버스가 지나가면 압력이 달라져서 자전거가 빨려 들어간단 말이에요. 그거 때문에 죽은 사람도 있고요. (참여자 E)

도로에서 자전거를 타는 것은 법적으로 문제가 되지 않음에도 불구하고, 자전거를 도로에서 타는 것은 위험한 행위로 인식된다(Aldred, 2010; Wood, 2015). 자전거와 관련된 문제는 보행자 겸용도로, 혹은 보행자 도로에서는 다른 입장을 갖게 된다. 한강 시민공원에서 산책을 즐기는 참여자H1의 진술을 살펴보자.

> 저도 자전거를 타지만 한강에 산책을 하러 가면 자전거가 너무 위험한 거 같아요. 사람들 많고, 애들도 있고, 걸어 다니는 사람들 많은데 거기에서 빠르게 타니깐요 위험해요. 본인이 삐링삐링 울린다고 피해야되는건 아니잖아요. 자전거가 천천히 가야 되는 거지. 자전거를 타

는 게 무슨 벼슬도 아니고요. (참여자 H1)

참여자의 진술을 살펴보면, 앞서 도로에서 자동차의 위험성에 대한 자전거를 타는 사람들의 입장과 다르지 않다는 것을 확인할 수 있다. 즉, 자동차 도로에서는 자전거가 약자로 분류되지만, 동시에 자전거는 보행자와 도로를 공유할 때는 그 처지가 바뀐다는 것이다.

이러한 문제는 자동차 운전자, 자전거 이용자, 보행자 사이에서만 나타나는 갈등이 아니다. 같은 도로에서 자전거를 타는 사람들 사이에도 이러한 갈등이 존재하고 있었다.

자전거를 타다 보면 빠른 사람들이 와서 핍박하는 게 있어요. 상대적으로 제 자전거가 느리잖아요. 그럼 빵빵빵 거리면서 지나가야 된다고 하는데, 불쾌하거든요. 속도가 안 난다고 지나간다고 소리 지르고, 자전거가 속도가 다르잖아요. 따릉이, MTB, 로드 이렇게 속도 차이가 나는데, 추월하는 과정에서 사고도 많이 나고 화내고, 한강에서 불협화음이 있죠. (참여자 E1)

이와 같이 도로에서 나타나고 있는 문제를 속도의 관점으로 살펴보면, 단순히 이동수단의 차이로 나타나는 갈등이 아니라 속도에 따른 권력의 차이로 해석할 수 있다. 즉, 상대적으로 빠른 속도는 곧 상대적으로 권력의 우위를 의미하게 되는 것이다. 즉, 속도의 우위를 점유하는 모빌리티가 공간을 점유하면서 상대적으로 느린 속도를 가진 모빌리티는 '위험'의 부담을 갖게 되는 것으로 이해할 수 있다.

2) 속도에 따른 경험 차이

연구 참여자들에게 속도는 도로를 공유하는 모빌리티 사이에 갈등을 일으키는 것으로 인식되기도 하지만, 다른 한편으로는 속도의 차이는 자전거를 타는 사람들에게 경험의 차이로도 나타나고 있었다. 연구참여자들이 자전거를 타면서 중요시하는 것은 '속도'에 관한 것이었다. 참여자들은 자전거를 타면서 자신의 속도에 관심을 갖고 있었다. 이러한 측면은 자전거를 타는 사람들이 속도계를 구매하거나, 다른 사람들과 속도 경쟁을 하는 모습으로 나타나기도 한다. 참여자D는 자전거를 탈 때 속도가 중요하다고 설명하면서, 자전거를 타는 사람들이 언덕을 찾아가는 것도 속도와 무관하지 않다고 설명하고 있다.

> 자전거를 타면서 점점 재미가 붙잖나요. 그러다 보면 속도에 민감하게 되는 거죠. 내가 지금 평균 속도가 10km 기준 25km/h정도 밟는다고 했을 때, 다른 사람이 30km/h밟는다 그러면 나도 30km/h 밟고 싶고, 솔직히 30km/h로 탈려면 평지보다 업힐을 많이 타야 늘거든요. (참여자 D)

이처럼 대부분의 연구참여자들은 속도가 자전거에서 중요한 요소라고 설명하고 있다. 참여자Z는 더 좋은 자전거로 바꾸는 것도 속도와 무관하지 않다고 설명한다.

> 사람의 욕심은 끝이 없죠. 옆에 사람이 뭔가 나랑 비슷해 보이는데 1,000만원짜리 자전거를 타서 나보다 잘 타는 건가? 그리고 멋있어 보이고, 잘 타는 사람 장비를 보면 뭔가 있어 보이고, 그래서 나도 이걸 샀는데 속도가 3-5km/h 올랐으면 다음에는 더 비싼 자전거가 눈에 들어오는 거죠. 대부분의 사람들이 그런 거 같아요. (참여자 Z)

이처럼, 대부분의 참여자들은 자전거를 타면서 속도에 신경 쓰고, 그것을 향상시키기 위해 다양한 노력을 하고 있는 것을 확인할 수 있다.

결국 속도의 차이를 만드는 것은 꾸준히 자전거를 타는 것도 하나의 방식으로 설명되고 있지만, 참여자들은 자전거의 종류와 장비 등이 속도를 향상시키는데 필수적이라고 이야기하고 있다. 참여자K는 아버지랑 주로 자전거를 타는 것을 즐겼다고 한다. 하지만, 자전거를 바꾸면서 서로의 속도가 다르게 되었고 함께 라이딩하기가 어려워졌다고 한다.

> 아버지랑 자주 자전거를 함께 탔었어요. 아버지는 MTB타시는데, 작년에 제가 로드를 사서 속도가 안 맞아요. 그러니깐 최근에 사고 싶어 하시더라고요. (참여자 K)

자전거를 타는 사람들에게 속도 차이는 이동할 수 있는 물리적 거리가 다르다는 것을 의미하고 있었다. 즉, 더 빠른 속도로 이동한다는 것은 더 멀리 갈 수 있다는 것이다. 이는 앞서 자전거 모빌리티의 확장에서 제시된 자전거 모빌리티의 여행을 통해 생각해볼 수 있다. 연구 참여자들에게 더 빠른 속도로 이동한다는 것은 더 멀리 갈 수 있다는 것이었고, 이는 더 좋은 풍경을 경험할 수 있다는 것을 의미하고 있었다. 실제로 참여자들에게 서울을 벗어나는 것은 단순히 교통 혹은 운동을 목적으로 자전거를 타는 것을 넘어 '여행'이라는 감각적 경험을 가능하게 한다고 진술하고 있었다. 이러한 측면에서 더 빠른 속도로 이동한다는 것은 서울 밖으로 다른 사람들보다 수월하게 이동할 수 있다는 것이다. 이와 관련하여 참여자C는 다음과 같이 진술하고 있다.

> 서울이 지형적으로 신기한 게 따릉이가 서울꺼 잖아요. 서울 밖으로 안 빠져나가는 게 언덕 때문에 못 가게 막는다고 생각해요. 실제로 그런 자전거를 타고 가는 사람들은 중간에 지쳐서 포기하고 돌아와요. 서울을 봤을 때 춘천이나 양평으로 가면 좋은 경험을 할 수 있는데, 결국 속도가 안 나면 가고 싶어도 갈 수가 없는 거죠. (참여자 C)

3. 사회적 규범의 부재

자전거를 포함하여 개인형 이동장치(PM)를 이용하는 사람들이 꾸준히 증가하고 있으며, 관련 사고 또한 증가하고 있는 실정이다. 이러한 문제는 다루는 데 있어서 관련 교육의 필요성과 규범을 확립하는 것은 발생할 수 있는 문제를 예방하고 질서를 유지하기 위해 중요하다는 주장이 지속적으로 제기되고 있다. 그렇다면 자전거 모빌리티와 관련된 규범은 어떻게 생성되고, 공유되는가?라는 질문은 이 문제를 이해하기 위한 핵심적인 질문으로 보여진다. 이 장에서는 이러한 문제의식을 바탕으로 자전거 모빌리티와 관련된 규범이 어떻게 생성되고, 공유되는지, 그리고 자전거 규범을 위한 교육이 무엇인지 살펴보고자 한다.

1) 공유된 규범의 부재

자전거를 타는 사람들 사이에는 자전거와 관련된 규범이 법적으로 정해진 바는 있으나, 실제로 자전거와 관련된 법을 잘 알고 있는 사람들이 많지 않다고 설명한다. 즉, 자전거를 타는 사람들은 자전거와 관련된 규범이 존재하지 않는 환경에 노출되면서 자동차, 버스, 트럭 등에 위험에 처한다는 것이다(Lusk, Furth, Morency, Miranda-Moreno & Dennerlein, 2011). 참여자R은 도로에서 자전거를 타는 것과 관련하여 자동차를 타는 사람들이 자전거는 차마로 분류되고, 도로의 가장 자리의 1/2을 이용하여 주행해야한다는 사실조차 모르고 있다고 설명한다.

> 교통 법상으로는 마차로 분류가 되기 때문에 법률상으로 문제가 되는 게 아니죠. 상호 에티켓이 있죠. 단체 라이딩할때는 병렬이 아니고, 일렬로 가야 된다는 게 있고, 저는 자전거 업계에 있어서 그 정도 지식을 알고 있어서 불편함이 없는데, 주변에서 도로에서 전화 온 친구도 있어요. “자란이 왜 도로에 나와서 이러고 있어?” 모르니깐, 왜 자전거는 도로에 나오면 안된다는 생각을 가지고 있으니깐요. (참여자 R)

문제는 자동차 도로에 국한된 것은 아니라는 점이다. 자전거 도로에서 자전거를 타는 사람들 사이에도 이와 유사한 갈등이 존재하고 있었다.

> 자동차처럼 1,2차선 개념이 있는 것도 아니고, 사람들이 그런 개념도 없고, 약속이 없어요. 동호인끼리는 약속이 있는데, 따릉이를 타거나 일반적으로 타는 사람들은 약속이 없어요. 그런데, 그건 누구 잘못이라고 하기도 어려운 거 같아요. 왜냐면 누가 알려준 적도 없으니깐요. (참여자 T)

연구 참여자들은 이러한 문제를 단순히 법적으로 해결하는 것은 쉽지 않을 것이라고 진술한다. 자전거가 도로를 이용하기 위해서 존재하는 다양한 규범들의 경우 대부분 동호인을 중심으로 형성된 것이라고 설명한다.

> 수신호도 있고, 추월은 왼쪽이고, 추월할 때 소리를 낸다든지 속도를 낸다든지, 그런 건 타다 보면 형성되죠. (어떻게 형성되나요?) 누가 하자고 시작점은 모르겠는데, 동호회를 하게 되면 저절로 배우는 거 같아요. 어디서 시작된 지 모르겠지만, 합류를 하면 어떻게 하는지, 그룹으로 타려면 어떻게 해야 하는지 그런 것들이죠. 그런 게 없으면 사고가 날 위험이 크다는 것을 알거든요. 그룹라이딩이 위험하다는 걸. 그래서 동호회에서도 초보라이더가 오면 잘 알려주려고 하는 측면이 있죠. (참여자 S)

진술에서 나타난 것처럼 자전거를 타면서 배워야 하는 규범은 주로 자전거를 타면서 배우게 된다. 주로 동호회(크루)에 가입하게 되면서 자전거와 관련된 규범을 배우게 된다고 한다. 대표적인 사례로 자전거 도로에서 앞에 있는 자전거를 추월할 때 “지나갈게요”라고 신호를 보내고 있는데, 이러한 암묵적인 규범은 어디서부터 시작된 지 모른다고 한다. 이처럼, 자전거와 관련된 사회적 규범은 존재하고 있고, 법규화된 부분도 존재하고 있지만, 결과적으로 지켜지지 않거나 혹은 자전거 동호회를 중

심으로 규범이 생성되고 있다. 이러한 측면은 단순히 자전거를 타는 사람뿐만 아니라, 자전거와 함께 도로를 사용하는 자동차 운전자, 보행자 등 다양한 사람들에게도 자전거와 관련된 규범을 공유할 필요성으로 나타나고 있다.

2) 교육 과정의 부재

모빌리티 시스템들은 전문 지식에 기반을 둔다. 걷기와 자전거 타기와 같은 느린 양식으로부터 특별한 전문지식을 요구하는 복잡한 기술에 기반을 둔 빠른 양식으로의 전환 과정에서 나타난다. 사용자의 모빌리티를 온전히 발현하고, 실천하는 과정 속에는 지식이 필요한 것이다. 즉, 자전거 모빌리티 시스템을 이해하는 것이 필요하다. 이는 자전거를 타는 능력뿐만 아니라 자전거를 구성하는 부품에 대한 이해와 자전거를 정비할 수 있는 능력까지를 말하는 것이다.

대부분의 참여자들은 자전거와 관련된 대부분의 규범은 관련 법규가 존재하고 있음에도 불구하고, 자전거를 본격적으로 타게 되면서 알아가게 된다고 한다. 이는 자전거와 관련된 교육을 체계적으로 받은 적이 없다는 것을 의미한다.

연구 참여자들이 자전거를 처음 배우고 타는 시기를 살펴보았을 때, 자전거에 입문하는 시기는 어린 시절 부모님에게 배운 것으로 나타나고 있다.

> 자전거는 부모님한테 배워서 유치원 때부터 탔죠. 동네에서 애들이랑 탄 건데 동네에서 친구들이랑 주로 탔고요. 그때는 어딜 가든 자전거를 타고 다녔었죠. 그러다가 얼마 전부터 자전거를 이후로 열심히 타다가 중학교 이후로 안타 게 된거 같아요. 그러다가 성인이 되고 타게 된 거죠. (참여자 Z)

비슷한 사례로 참여자G도 자전거를 처음 시작한 것과 관련하여 아래와 같이 기억하고 있었다.

> 사이클아카데미 다닌다고 하면 주변 사람들이 자전거는 엄마 아빠한테 배우는 거 아니에요? 이렇게 이야기를 하죠. 그러니깐 자전거는 애초에 배워야 하는 스포츠 종목으로 생각하지 않는 거죠. (참여자 G)

이처럼, 자전거에 처음 입문하는 것은 어린시절로 나타났으며, 비조직적인 참여로 이루어지게 된다. 이후 성인이 되어 자전거를 취미로 하는 사람들이 많이 나타나게 되는데, 우리가 자전거를 타는 공간은 이러한 다양한 사람들이 함께 타고 있는 것이다. 참여자G는 실제로 자전거 교육은 초, 중, 고등학교를 다니면서 자전거와 관련해서 배운 적이 없다고 설명한다. 교육과정을 살펴보면 자전거와 관련된 수업은 전무한 것이 사실이다. 하지만, 참여자Z의 경우 자전거와 관련된 교육이 단순히 자전거를 타는 사람에게만 해당하는 것이 아니라고 설명한다.

> 제가 운전도 하고, 자전거도 타고, 산책도 하고 그러는데, 자전거에 대한 생각이 전부 다른 거 같아요. 누구 하나의 잘못은 아닌 거 같고요. 자전거 교육이 대부분 자전거를 타는 사람한테 이루어지고 있는데, 사실은 자전거를 타지 않는 사람도 법을 잘 알고 이해해주는 게 필요한 거 같아요. (참여자 Z)

그의 진술은 단순히 자전거를 타는 것이 균형을 잘 잡고, 속도를 내는 것을 의미하는 것이 아니라는 점을 확인할 수 있다. 자전거를 타는 것은 다른 행위자와의 상호작용으로 나타난다는 것을 의미하며, 자전거를 타는 것은 그것의 일부라는 점이다. 이러한 점에 비추어 생각해보면 현재 자전거와 관련된 교육은 주로 자전거를 어떻게 잘 탈 수 있는지에 초점을 두고 있다고 볼 수 있다. 예를 들어 '자전거 교통안전교육 인증제'가 도입되었지만, 이론 1시간, 실기 2시간으로 아래와 같이 진행되고 있다.

[표 6-1] 자전거 교통안전교육 인증제

자전거 교통안전교육 인증제 평가 내용	
필기평가	자전거 바로알기, 교통법규, 수신호, 자전거 구조, 자전거 타기 전 점검사항, 주행이론, 일반상식 등
실기평가	기능시험(안전한 출발·멈추기, 수신호, 기어변속, 돌발급정지, 횡단보도 횡단, 자전거 횡단도 횡단, 교차로 통과)
	주행시험(ㄹ자코스, 8자 코스, 지그재그 코스)
자전거 교통안전 교육 인증제 시험 장소	·동대문구, 마포구, 송파구, 관악구

이처럼, 자전거 교육이 늘어나고 있는 추세이지만, 앞서 언급한 것처럼 자전거와 관련된 문제는 단순히 자전거를 타는 사람에게만 해당하지 않는다는 것이다. 중요한 것은 자동차, 자전거, 보행자 등 도로를 공유하는 사람들 모두가 알아야 한다는 것이다.

자전거 교육과 관련된 또 다른 문제는 자전거를 탈 수 있다는 것의 의미가 제한적으로 이해되고 있다는 것이다. 자전거를 타기 위해서는 '자전거 교통안전교육 인증제'에 명시된 것처럼 이론적인 부분과 실기평가 등을 알아야한다. 하지만, 자전거를 제대로 탄다는 것은 자전거를 탈 수 있는 주행 능력뿐만 아니라 자전거와 관련된 기본적인 정비를 할 수 있는 능력이 필수적으로 갖추어져야 한다고 설명한다.

> 자전거를 타려면 공기압 체크도 해야 되고, 체인 관리부터, 주행 중에 펑크가 나면 패치도 해야 되고, 알아야할 게 많죠. 근데 누가 알려주지 않아서 힘들어요. 따로 배우던가 유튜브에서 찾아봐야 되는데, 영상으로 보는 건 한계가 있죠. 그래서 다들 자전거 타다가 펑크나면 어

쩔 줄 모르는 거죠. (참여자 U)

이와 같은 진술은 자전거와 관련된 체계적인 교육의 부재를 설명하는 것이다. 결과적으로 자전거와 관련하여 공유된 규범의 부재는 누구나 쉽게 자전거에 입문하고, 자전거를 타기 때문에 체계적인 교육의 필요성이 간과되면서 나타난 것으로 이해할 수 있다.

제7장 결론 및 제언

1. 결론

오늘날 전지구적으로 자전거에 대한 관심은 두드러지게 나타나고 있다. 이는 신체활동 부족, 교통문제, 환경오염 등과 같이 현대사회에서 발생하는 부정적인 문제를 해결하기 위한 대안적 관점에서 비롯되었다고 볼 수 있다. 그럼에도 불구하고, 기존의 자전거와 관련된 현상은 그것을 바라보는 학문에 기반하여 단편적으로 이해되었다. 구체적으로 자전거와 관련된 현상은 교통 또는 스포츠/여가활동으로 구분하고 이해하는 것은 한계점으로 지적되고 있다. 이 논문은 이러한 이분법적인 한계를 극복하기 위하여 모빌리티 이론을 중심으로 오늘날 한국사회에서 나타나는 자전거와 관련된 현상을 이해하고자 하였다. 결과적으로 '무엇이 이동성을 발생시키는가?', 그리고 '이동성에 내재된 경험은 무엇인가?'를 중심으로 자전거와 관련된 현상을 이해하기 위한 시도라 할 수 있다.

4장에서는 자전거 모빌리티가 발생하는 구성요소들의 관계를 살펴보았다. 이는 '무엇이 자전거 모빌리티를 발생시키는가?'와 관련된 질문을 이해하기 위한 것이다. 구제척으로 이 장에서는 자전거 모빌리티를 구성하는 주요 요소를 공간, 기계, 행위자로 구분하고 각각의 구성요소들이 이동성을 어떠한 방식으로 발생시키는지 확인하였다. 먼저 공간적인 측면에서 자전거 도로의 생성은 자전거를 탈 수 있는 환경을 제공하는 중요한 점으로 이해할 수 있다. 특히, 4대강 사업과 지천정비사업은 자전거를 탈 수 있는 공간을 연결/확장시키면서 자전거를 타는 사람들의 증가로 이어졌다. 하지만, 자전거 도로의 생성은 처음 자전거에 입문하는데 큰 영향을 준 요인으로 설명되는 반면 자전거의 도로의 유형과 상태는 자전거를 타는 사람들이 지속적으로 탈 수 있는 환경을 제공하는 것으로 이해할 수 있다. 이와 반대로 자전거 도로의 소멸은 자전거

모빌리티의 제약으로 이해되고 있다. 특히, 이러한 문제는 『삼림문화·휴양에 관한 법률 일부개정법률안』을 통해 산악 자전거를 타는 사람들의 감소로 이해되기도 했지만, 자전거 도로에 대한 인식의 부재는 곧 공간의 소멸을 의미하고 있다는 점에서 주목할 필요가 있다.

둘째, 자전거 모빌리티와 물질(기계)의 관계에서 자전거는 행위자에게 새로운 인식과 경험을 제공하고 있다. 따라서 따릉이, 산악자전거, 로드자전거 등과 같이 자전거 유형에 따라 참여자들은 서로 다른 경험을 하고 있다는 점을 확인할 수 있다. 특히, 자전거의 유형은 더 먼 장소까지 이동할 수 있는 기회의 차이를 생성하는 것으로 나타났다. 이와 유사하게 복장, 신발, 속도계 등 자전거 장비는 자전거를 타는 사람들에게 다른 인식과 경험을 제공하는 것으로 나타났다. 마지막으로 자전거 특성은 단순성과 연결성으로 이해되고 있었다. 단순성은 자전거에 입문하는 중요한 요인으로 이해되고 있으며, 연결성은 자전거를 지속적으로 타게 되는 요인으로 이해할 수 있다.

셋째, 자전거를 타는 사람들은 크게 두 가지 이유로 자전거를 타는 것으로 나타났다. 먼저, 자전거를 타는 것은 건강이라는 키워드로 설명되고 있었으며, 오늘날 건강의 중요성이 지속적으로 강조되고 있는 사실과 연관하여 이해할 수 있다. 다른 하나는 라이프스타일과 관련된 것으로, 참여자들은 '시/공간', '관계'를 유동적인 것으로 이해하고, 이러한 인식은 자전거를 타는 행위와 긴밀한 관계를 맺는 것으로 나타나고 있었다.

5장에서는 자전거 모빌리티의 구성요소에 대한 이해를 바탕으로 구체적으로 나타나고 있는 실천과정에 대해 살펴보았다. 구체적으로 '통근 이동', '여가 이동', '가상 이동'의 각각의 사례를 통해서 그 실천 과정이 어떠한 방식으로 나타나는지 이해하고자 하였다. 먼저, 자전거 통근은 자전거를 이용하여, 규칙적으로 출퇴근을 한다는 점에서 모빌리티의 일상화로 나타나고 있었다. 자전거 모빌리티의 일상화는 '거리', '도로', '시설' 등이 중요한 고려사항으로 나타나고 있었으며, 긍정적인 신체적/감각적 경험을 통해 습관이 형성되는 것으로 나타났다. 하지만, 이러한 실천은 자전거를 타고 통근하는 사람들에 대한 인식

으로 인한 제약으로 나타났다. 둘째, 자전거 여행은 모빌리티의 확장으로 나타나고 있었다. 자전거를 지속적으로 타는 것은 신체 능력의 향상을 의미하고, 이는 곧 물리적 거리가 확장되는 것을 의미하고 있었다. 물리적 거리의 확장은 경험의 확장으로 이어지면서, 새로운 경험을 할 수 있게 된다. 하지만, 결과적으로 하루에 이동할 수 있는 물리적 거리의 한계에 부딪히면서 버스, 기차, 자동차 등의 교통수단에 의존하게 된다. 셋째, 자전거의 가상이동은 신체성에 기반을 둔 것으로 나타나고 있다. 특히 자전거를 실내에서 타는 것은 일반적으로 1년 이상의 시간이 소요되는 것으로 나타나고 있으며, 이는 자전거 시즌 오프와 관련된 실천으로 이해할 수 있다. 실내 자전거는 일반적으로 경험하는 다양한 제약으로부터 자유롭게 하며, 더욱 운동에 집중할 수 있는 환경을 제공해준다. 하지만, 가상라이딩은 외부에서 자전거를 타기 위한 보조 수단으로 인식되고 있었다.

6장 자전거 모빌리티의 사회적 의미는 세 가지로 분석하였다. 첫째, 위험(risk)의 이중구조이다. 자전거와 관련된 위험에 대한 인식은 크게 두 가지 측면으로 나타나고 있었다. 하나는 자전거는 안전하다는 인식이다. 이것은 자전거는 누구나 쉽고, 편리하게 이용할 수 있다는 측면과 어린 시절 자전거에 입문하면서 나타난 일반적인 통념으로 설명된다. 반면, 자전거는 위험하다는 인식은 자전거를 진지하게 타는 참여자들에게서 나타나고 있었다. 이러한 위험에 대한 인식의 차이는 자전거를 타는 방식, 착용 장비 등으로 나타나고 있었다. 둘째, 속도의 위계화(hierarchy)이다. 자전거와 관련된 선행연구에서는 자동차와 자전거의 갈등을 주로 다루고 있다. 하지만, 연구에서 나타난 갈등은 단순히 자동차와 자전거와의 갈등뿐만 아니라 자전거와 보행자, 그리고 자전거와 자전거 사이에도 존재하는 것으로 나타났다. 이러한 갈등은 '속도'의 차이로 인한 갈등으로 이해할 수 있다. 또 다른 측면은 속도의 차이는 이동할 수 있는 물리적 거리의 차이로 나타나면서 더 빠른 속도를 가진 자전거는 더 먼 거리를 이동하고, 이것은 곧 경험의 차이로 나타나고 있었다. 셋째, 사회적 규범의 부재는 자전거를 타는 사람들에게 법적으로 정해진 규범은 존재하나 실제로 그것이 잘 지켜지지 않는 것으로 나타나고 있다. 이러한 측면은 자전거

와 관련된 규범은 동호회 위주로 생성되고 있으며, 도로를 공유하는 다양한 사람들에게 공유된 규범의 부재로 설명할 수 있다. 결과적으로 이와 같은 문제는 자전거와 관련된 교육과정이 부족하기 때문에 나타난 현상으로 이해할 수 있다. 따라서 자전거와 관련된 교육이 단순히 자전거를 타는 사람들에게만 이루어지는 것이 아니라, 도로를 함께 공유하는 다양한 사람들을 포함하여 체계적이고, 폭넓게 이루어질 필요가 있다.

2. 제언

본 연구는 모빌리티 이론을 토대로 오늘날 한국사회에서 자전거와 관련된 현상을 이해하고자 하였다. 그도안 선행연구에서는 모빌리티 이론을 체계화 시키기 위한 이론적이고 철학적인 수준에 그치고 있는 한계 속에서 통근이동, 여가이동, 가상이동이라는 각각의 구체적인 사례를 통해 구체화 시키고자 하였다. 하지만, 본 연구에서 심도 있게 다루지 못한 부분을 바탕으로 후속 연구를 위한 몇 가지 제언을 하고자 한다.

첫째, 본 연구에서는 자전거를 타는 사람들의 사례를 통근, 여가, 가상으로 구분하고, 그들의 실천 과정을 살펴보고자 하였다. 하지만, 현대사회에서 자전거를 타는 사람들이 어떠한 의미를 내포하는지 이해하기 위해서는 보다 구체적인 사례를 통해 연구가 진행되어야 할 것이다(eg., Barajas, 2020; Donnelly & Young, 1988; Dunlap, Rose, Standridge & Pruit, 2020).

둘째, 본 연구에서는 자전거 타는 사람들을 대상으로 면담을 진행하였다. 이러한 과정에서 자전거 모빌리티를 발생시키는 주요 구성요소를 살펴보았다. 이 연구에서 자세히 다루지 않았지만, 자전거를 타는 사람들의 경제적 수준, 거주 지역 등은 모빌리티를 작동시키는 중요한 요인으로 나타나고 있었다(김용진, 안건혁, 2011; Garrad, Rose & Lo, 2008). 따라서 후속 연구에서는 자전거를 타는 사람들의 다양한 변인을 바탕으로 살펴보는 연구가 필요할 것이다.

셋째, 연구 대상의 다양성이다. 본 연구에서는 서울에 거주하는 참여자를 중심으로 연구가 진행되었다. 하지만, 결과에서 제시된 것처럼, 4대강 사업과 지천정비사업 등 전국적으로 자전거 도로망이 연결되어 있다. 따라서 다양한 지역에 거주하는 사람들을 대상으로 한 연구가 필요할 것으로 사료되며, 특히, 자전거를 이용한 관광의 사례에 초점을 맞추어 그 경험과 의미를 살펴보는 연구가 필요하다고 판단된다(Hall, 2004).

참고문헌

고민환(2020). 코로나19 위험인식에 더욱 기다려지는 서울 자전거 관광. **관광레저연구, 32**(10), 27-44.

김남희, 오치옥(2018). 여가전문화, 여가정체성, 협상효능감이 지속적 참여의도에 미치는 영향: 자전거 라이딩 참여자를 대상으로. **한국여가레크리에이션학회지, 42**(1), 39-51.

김덕영, 윤미애(2006). **게오르그 짐멜의 모더니티 읽기**. 서울: 새물결.

김동우, 박성택, 강태구(2016). 자전거도로 개선 방안에 관한 연구. **대한산업경영학회지, 14**(2), 25-31.

김동준, 신희철, 정성엽, 문장원(2011). 자전거 중심 녹색도시교통체계 구축 방안에 관한 연구. **교통연구, 18**(2), 29-45.

김동찬, 김선희(2010). 자전거 도로의 디자인 개선의식과 이용만족도 분석: 경상남도 창원시를 중심으로. **한국디자인문화학회지, 16**(2), 98-106.

김용진, 안건혁(2011). 자전거통근자 행태분석을 통한 하천변 자전거도로 이용권 도출. **한국도시설계학회지 도시설계, 12**(2), 55-66.

김태원(2017). 게오르그 짐멜의 이방인 이론과 상호문화. **인문사회 21, 8**(2), 69-88.

남상우(2018). 스포츠 하위문화 연구의 종합적 이해. **한국스포츠사회학회지, 31**(1), 81-105.

남재준(2019). 중년여성의 자전거 동호회 참여동기, 운동몰입, 만족 및 운동지속의도 사이의 상호 관계. **한국체육과학회지, 28**(4), 583-597.

문병호(2008). 가속화 과정으로서의 근대화. **담론 201, 11**(3), 35-59.

문화체육관광부(2020). **2020 국민생활체육조사**.

박광원, 강현욱(2017). 산악자전거 참여자의 몰입경험, 여가유능감 및 여가만족의 관계. **한국체육과학회지, 26**(1), 313-325.

백정민(2014). 자전거 관광의 여가문화로서 의미. **한국체육학회지, 53**(3),

571-579.
서울시설공단(2021). **서울시설공단 공공자전거운영처 보고서**.
송기욱(2010). 통근 자전거 이용활성화 방안과 과제: 주행여건을 중심으로. **정책포커스 이슈분석**, 1-64.
오정준(2019). 관광객-모빌리티기계의 기동 관람시각: 서울 시티투어버스의 파노라마 코스를 중심으로. **한국도시지리학회지, 22**(3), 83-96.
유승호(2013). 후기 근대와 공간적 전환. **사회와이론**, 75-104.
윤신희(2018). 모빌리티스 주요구성요인의 타당성 검증. **대한지리학회지, 53**(2), 209-228.
윤신희, 노시학(2015). 새로운 모빌리티스 개념에 관한 이론적 고찰. **국토지리학회지, 49**(4), 491-503.
이남인(2005). 현상학과 질적연구방법. **현상학과 현대철학, 24**, 91-121.
이상복, 임희종, 정광헌(2018). 서울시 공공자전거 시스템 운영을 위한 효율적 관리 구역 설정. **경영과학, 35**(1), 55-67.
이용균(2015). 모빌리티의 구성과 실천에 대한 지리학적 탐색. **한국도시지리학회지, 18**(3), 147-159.
이원희, 이혁기, 임수원(2010). 자전거 동호회의 재미요인과 참여만족 및 지속성간의 관계. **한국사회체육학회지, 41**(2), 1101-1111.
이유진, 황선환(2021). 비선형 회귀분석을 이용한 자전거 라이딩 참여정도와 레크리에이션 전문화의 최적 모형 탐색. **한국여가레크리에이션학회지, 45**(1), 13-25.
이준석(2022). 신유물론의 새로운 개념들: 행위자-네트워크 이론과 객체지향 존재론으로 보는 과학기술적 인공물의 구성방식 분류. **한국이론사회학회, 42**, 133-202.
임미나(2022.04.27.). 지구~달 362번 왕복한 '따릉이'...이용 누적 1억건 돌파. **연합뉴스**. https://www.yna.co.kr/view/AKR20220426152500004
임영삼(2017). 자전거 동호인들의 여가소비성향에 관한 연구. **한국엔터테인먼트산업학회논문지, 11**(5), 117-126.

임희주, 강현욱(2020). 여성 사이클 참여자의 여가촉진과 진지한 여가로서의 접근 연구. **한국체육과학회지, 29**(6), 57-69.

장재민, 김태형, 이무영(2016). 서울시 공공자전거 이용특성에 관한 연구: 여의도 및 상암 지구를 사례로. **서울도시연구, 17**(4), 77-91.

정태화, 조용상, 강경우(2011). 자전거도로 투자 우선순위 평가방안: 오산시 사례를 중심으로. **연구논총, 13**(1), 235-252.

조선령, 엄정식(2018). 산악자전거 동호인들의 재미요인과 운동정서 및 심리적 행복감의 관계. **한국체육과학회지, 27**(2), 127-140.

지우석, 윤정은(2018). 자전거 고속도로, 미래도시를 위한 혁신. **이슈 & 진단, 318**, 1-21.

최병두(2015). 행위자-네트워크이론과 위상학적 공간개념. **공간과 사회, 25**(3), 125-172.

최재정(2022). Z 세대의 '플렉스' 문화의 이해: Z. 바우만의 '소비'개념을 중심으로. **교육철학연구, 44**(1), 139-159.

태혜신(2010). 한국춤의 포스트모더니티 특성: 짐멜의 형식사회학적 접근. **한국체육철학회지, 18**(2), 315-329.

한국교통연구원(2018). **2018 마이크로모빌리티 교통정책지원사업**.

한승백(2006). **생활체육공간으로서 한강시민공원의 사회적 생산과 구성.** 서울대학교 미간행 박사학위 논문.

행정안전부(2008). **행정안전부백서.**

허영주(2016). Simmel 의 문화이론이 교육과정 구성에 주는 함의. **교육문화연구, 22**(5), 27-49.

홍석기, 최수정, 노수동(2010). **자전거를 통한 서울의 관광자원 발굴.** 서울연구원 정책과제연구보고서, 1-255.

홍준기(2011). 글로벌 시대의 대도시인의 정체성에 관한 연구. **철학탐구, 29**, 63.

Aldred, R. (2015). A matter of utility? Rationalising cycling, cycling rationalities. *Mobilities, 10*(5), 686-705.

Barajas, J. M. (2020). Supplemental infrastructure: how community networks and immigrant identity influence cycling. *Transportation, 47*(3), 1251-1274.

Behrendt, F. (2020). Mobility and data: cycling the utopian Internet of Things. *Mobilities, 15*(1), 81-105.

Bruni, A., & Teli, M. (2007). Reassembling the social－An introduction to actor network theory. *Management Learning, 38*(1), 121-125.

Brymer, E., & Gray, T. (2010). Developing an intimate "relationship" with nature through extreme sports participation. *Leisure/Loisir, 34*(4), 361-374.

Buning, R. J., & Gibson, H. J. (2017). Cycling: A path to physical activity through transportation, sport and leisure. In Piggin, J., Mansfield, L., & Weed, M. (eds.), *Routledge Handbook of Physical Activity Policy and Practice* (pp. 451-463). Routledge.

Cox, P. (2019). *Cycling: A Sociology of Vélomobility*. Routledge.

Cresswell, T. (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. Taylor & Francis.

Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2016). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing among Five Approaches*. Sage publications.

Denzin, N. K., Lincoln, Y. S., & Guba, E. G. (2005). Paradigmatic controversies, contradictions, and emerging confluences. In Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (eds.), *The Sage Handbook of Qualitative Research* (pp. 191-215). Thousand Oaks: Sage Publications.

Donnelly, P., & Young, K. (1988). The construction and confirmation of identity in sport subcultures. *Sociology of Sport Journal, 5*(3), 223-240.

Duhl, L. J., & Hancock, T. (1988). *Promoting Health in the Urban Contex*t *(No. 1)*. WHO Healthy Cities Project Office.

Dunlap, R., Rose, J., Standridge, S. H., & Pruitt, C. L. (2020). Experiences of urban cycling: emotional geographies of people and place. *Leisure Studies*, 1-14.

Dwiartama, A., & Rosin, C. (2014). Exploring agency beyond humans: the compatibility of Actor-Network Theory (ANT) and resilience thinking. *Ecology and Society, 19*(3).

Edwards, B., & Corte, U. (2010). Commercialization and lifestyle sport: Lessons from 20 years of freestyle BMX in 'Pro-Town, USA'. *Sport in Society, 13*, 1135-1151.

Falcous, M. (2017). Why we ride: Road cyclists, meaning, and lifestyles. *Journal of Sport and Social Issues, 41*(3), 239-255.

Ferrero Camoletto, R., & Marcelli, D. (2020). Keeping it natural? Challenging indoorization in Italian rock climbing. *Annals of Leisure Research, 23*(1), 34-51.

Fincham, B. (2006). Bicycle messengers and the road to freedom. *The Sociological Review, 54*(1), 208-222.

Garrard, J., Rose, G., & Lo, S. K. (2008). Promoting transportation cycling for women: the role of bicycle infrastructure. *Preventive Medicine, 46*(1), 55-59.

Gibson, H. (2005). Sport tourism: Concepts and theories. An introduction. *Sport in Society, 8*(2), 133-141.

Gilchrist, P., & Wheaton, B. (2011). Lifestyle sport, public policy and youth engagement: Examining the emergence of parkour. *International Journal of Sport Policy and Politics, 3(*1), 109-131.

Haenfler, R., Johnson, B., & Jones, E. (2012). Lifestyle movements: Exploring the intersection of lifestyle and social movements. *Social*

Movement Studies, 11(1), 1-20.

Hall, C. M. (2004). Sport tourism and urban regeneration. Sport tourism: Interrelationships, *Impacts and Issues,* 192-205.

Heinen, E., Van Wee, B., & Maat, K. (2010). Commuting by bicycle: an overview of the literature. *Transport Reviews, 30*(1), 59-96.

Houlihan, B., & Malcolm, D. (2015). *Sport and Society: A Student Introduction* (3rd ed.). Sage Publications.

Hull, A., & O'Holleran, C. (2014). Bicycle infrastructure: can good design encourage cycling?. *Urban, Planning and Transport Research, 2*(1), 369-406.

Jensen, O. B. (2006). 'Facework', flow and the city: Simmel, Goffman, and mobility in the contemporary city. *Mobilities, 1*(2), 143-165.

Lamont, M., & Buultjens, J. (2011). Putting the brakes on: Impediments to the development of independent cycle tourism in Australia. *Current Issues in Tourism, 14*(1), 57-78.

Larsen, J. (2014). (Auto)Ethnography and cycling. *International Journal of Social Research Methodology, 17*(1), 59-71.

Larsen, J. (2018). Commuting, exercise and sport: an ethnography of long-distance bike commuting. *Social & Cultural Geography, 19*(1), 39-58.

Lehmann, S. (2019). The Ten Strategies for an Urban Regeneration. In Lehmann, S. (ed.), *Urban Regeneration-A Manifesto for Transforming UK Cities in the Age of Climate Change* (pp. 133-156). Palgrave Macmillan.

Lusk, A. C., Furth, P. G., Morency, P., Miranda-Moreno, L. F., Willett, W. C., & Dennerlein, J. T. (2011). Risk of injury for bicycling on cycle tracks versus in the street. *Injury Prevention, 17(*2), 131-135.

Manzenreiter, W. (2013). No pain, no gain: Embodied masculinities and

lifestyle sport in Japan. *Contemporary Japan, 25*(2), 215-236.

Marcen, C., & Malcolm, D. (2020). Health and democratization as contradictory policy goals: sport in Zaragoza city. *Sport in Society, 23(*10), 1672-1689.

Newman, J., & Falcous, M. (2012). Moorings and movements: the paradox of sporting mobilities. *Journal of Social Anthropology and Cultural Studies, 9*(1), 38-58.

Oosterhuis, H. (2016). Cycling, modernity and national culture. *Social History, 41*(3), 233-248.

Poulson, S. C. (2016). *Why Would Anyone Do That?: Lifestyle Sport in the Twenty-first Century.* Rutgers University Press.

Putnam, R. D. (2000). *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community.* Simon and Schuster Paperbacks.

Rickly, J. M. (2016). Lifestyle mobilities: A politics of lifestyle rock climbing. *Mobilities, 11*(2), 243-263.

Roberts, P., Sykes, H., & Granger, R. (2016). *Urban Regeneration.* Sage.

Salome, L. (2010). Constructing authenticity in contemporary consumer culture: The case of lifestyle sports. *European Journal for Sport and Society, 7*(1), 69-87.

Schepers, P., Hagenzieker, M., Methorst, R., van Wee, B., & Wegman, F. (2014). A conceptual framework for road safety and mobility applied to cycling safety. *Accident Analysis & Prevention, 62,* 331-340.

Sheller, M. (2014). The new mobilities paradigm for a live sociology. *Current Sociology, 62*(6), 789-811.

Sheller, M. (2017). From spatial turn to mobilities turn. *Current Sociology, 65*(4), 623-639.

Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment*

and Planning A, 38(2), 207-226.

Sisjord, M. K. (2015). Assessing the sociology of sport: On lifestyle sport and gender. *International Review for the Sociology of Sport, 50*(4-5), 596-600.

Snizek, B., Nielsen, T. A. S., & Skov-Petersen, H. (2013). Mapping bicyclists' experiences in Copenhagen. *Journal of Transport Geography, 30*, 227-233.

Spinney, J. (2009). Cycling the city: Movement, meaning and method. *Geography Compass, 3*(2), 817-835.

Spinney, J. (2016). Fixing mobility in the neoliberal city: Cycling policy and practice in London as a mode of political-economic and biopolitical governance. *Annals of the American Association of Geographers, 106*(2), 450 – 458.

Urry, J. (2012). *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century.* Routledge.

Urry, J. (2016). *Mobilities: New Perspectives on Transport and Society.* Routledge.

Van Bottenburg, M., & Salome, L. (2010). The indoorisation of outdoor sports: An exploration of the rise of lifestyle sports in artificial settings. *Leisure Studies, 29*(2), 143-160.

Van Manen, M. (2016). *Phenomenology of Practice: Meaning-giving Methods in Phenomenological Research and Writing.* Routledge.

Veal, A. J. (2001). Leisure, culture and lifestyle. *Society and Leisure, 24*(2), 359-376.

Wheaton, B. (2007). After sport culture: Rethinking sport and post-subcultural theory. *Journal of Sport and Social Issues, 31*(3), 283-307.

Wheaton, B. (2010). Introducing the consumption and representation of

lifestyle sports. *Sport in Society, 13*(7-8), 1057-1081.

Wood, P. R. H. (2015). *Creating city cyclists: understanding why people start, and sometimes stop, cycling in South London.* Open University(United Kingdom).

World Health Organization (2022). *Global Status Report on Physical Activity 2022*.

<Abstract>

A Study on Construction and Practice of Cycling Mobility

Park, Chanwoo
Department of Physical Education
Seoul National University

This study attempts to pay attention to people who cycles in South Korea. To be more specific, this study examines cycling mobility's composition and practical aspects focusing on mobility theory.

This study was conducted from July 2021 to December 2022. 34 research participants who have cycled for commute/leisure/indoor activity for more than 2 years. The participants of this study were interviewed and observed.

The three main results of this study are as followed. Firstly, the construction that makes cycling mobility was analyzed. This study adopted Actor-Network Theory to classify cycling mobility's key construction as space, bicycle, actor and analyze how each construction is related to mobility. To be specific, the space, that is cycling road, was affinitive with cycling mobility. Because of that, people who cycles recognize the dissolution of cycling road as negative experience. Also, the type of bicycle and difference of equipment were related to the moving distance and experience of participants. Lastly, the mobility shows strong connection with the importance of health and change of lifestyle of the actor.

Secondly, people's purpose of cycling was analyzed. The purpose have

been assorted into commute, leisure and virtuality. Commuting through cycling is routinization of mobility. Through positive experiences, participants habituate cycling commute and ‘street’, ‘road’, ‘facilities’ were considered critical elements. Cycling leisure/travel is understood as an extension of mobility. The consistent cycling is an extension of physical distance and experience. The virtuality provides relatively free and focusable environment to cycle compared to reality that holds various restrictions.

Thirdly, the social implication of bicycle mobility was categorized as ‘dual structure of risk’, ‘hierarchy of speed’ and ‘lack of social norms’. The risk related to bicycle is shown through two aspects. The seriousness of riding bicycle has been classified through the awareness of danger. The awareness of danger could be shown through the way of cycling or the gears the rider uses. Also, various conflicts related to cycling was shown to be related with speed. This conflict could be between bicycle and car, bicycle and pedestrian or even bicycle and bicycle. Lastly, the social norms regarding cycling have been generated through cycling clubs. Because of that, the norms among every type of people who shares road is missing.

This study provides certain implications considering the analyzation and understanding of cycling mobility construction and practice was done through specific case. Also this study has overcame the fragmentary viewpoint against cycling mobility that categorizes it as traffic or sports/leisure.

keywords : Cycling, Mobility, Actor-Network Theory, Lifestyle Sports
Student Number : 2017-33384