

# 2000年代를 向한 大邱市 交通政策

Urban Transportation Policy in Daegu toward the 21st Century

朴 培 根

(大邱直轄市長)

## 〈目 次〉

- I. 序
- II. 大邱市 都市現況 및 交通特性
- III. 大邱市 交通問題 및 앞으로의 課題
- IV. 2000年代를 向한 大邱市 交通政策
- V. 結

## I. 序

우리는 그동안 급격한 고도 경제성장에 따른 産業化와 都市化의 影響으로 많은 部門에서 變化를 가져왔다.

특히 都市化 過程에 따른 住宅, 上下水道, 交通, 公害 등의 問題는 都市問題에 대한 새로운 視覺과 이의 해결을 위한 公共政策的 次元의 새로운 都市行政需要를 야기하게 되었다.

이러한 都市化에 따른 제반 문제점중 交通問題는 오늘의 都市行政에 있어 가장 절실히 또한 보다 科學的이고 體系的인 代案提示를 요하는 現實的 課題로 등장하고 있는 문제다.

大邱市 交通問題는 현 단계로서는 심각한 상태에 이르지 않은 상태라 할 수 있으나 급격한

車輛增加에 따른 제반 交通問題가 서서히, 그러나 심각성을 띠면서 나타나고 있는 실정이다.

비록 지금은 交通問題가 심각하지 않을지라도 大邱市가 中部 嶺南地方의 중추적 都市로서 지속적인 成長과 함께 주변 群小都市와의 連繫體制가 긴밀해질수록 장차 大邱市의 交通問題에 대한 長期的 座標와 綜合的인 交通改善 方案을 위한 보다 적극적인 자세가 필요한 시기가 바로 1980년대의 후반에 선 오늘의 시점이라고 생각된다.

都市交通 問題는 그 성질상 서서히 그러나 확연하게 그 실재를 드러낼 뿐만 아니라 해결도 일시에 단기적으로 할 수 없는 性質을 내포하고 있으며 또한 交通體系를 구성하는 부분들의 多樣성과 상호간의 복잡한 關聯性, 그리고 交通體系의 廣範圍한 波及性을 띠고 있다.

이러한 觀點에서 本 研究는 大都市 地域特性 및 交通現況에 대한 正確한 分析을 토대로 현재 및 將來에 大邱市 交通體系上的 問題點과 해결해야 할 課題들을 성찰해 보기로 하겠으며, 이러한 實際的 狀況判斷에 근거한 바람직한 大邱市長・短期 交通政策에 대해 具體的인 政策代

案들을 제시해 보고자 한다.

## II. 大邱市 都市現況 및 交通特性

### 1. 都市現況 및 特性

大邱地方은 新羅時代에 달구화현이라 칭했으며 여러 變遷過程을 거쳐 오늘날 面積 455km<sup>2</sup> 人口 216萬人인 우리나라의 3 번째 規模의 都市로 成長하여 中部 嶺南地方의 中樞의 機能을 擔當하고 있는 地域으로서 다음과 같은 都市特性을 갖고 있다.

#### 1) 地形의 特性

市街地는 傾斜가 없는 平地로 形成되어 있고 海岸距離 100km 이내에 위치한 內陸都市로서 서쪽방면은 落東江流域의 沖積平野에 접하고 북동쪽과 남쪽은 급경사를 지닌 산지에 둘러싸여 분지형의 地形條件을 가지고 있으며 新川이 남에서 북으로 흘러 동북으로 흐르는 금호강과 합류하여 洛東江에 流入된다.

#### 2) 공간입지적 特性

기존 京釜高速道路 및 邱馬高速道路가 大邱市 外廓地로 우회하고 있으며 1984년에 개통된 88高速道路는 嶺湖南架橋 始發地로서의 역할을 하며 장래에는 中央高速道路가 大邱市 北部地域에서 安東, 春川까지 개통된다고 볼때 大邱市는 高速道路網의 中間要衝地로 부상될 것이 확실시되며 大邱로부터 全國의 主要都市가 交通距離 3 - 4 시간대에 立地되는 空間的 特性을 지니고 있다.

그리고 鐵道는 京釜線, 大邱線이 있으며 國道의 경우는 남북 동서방향으로 각각 2개 路線이 있어 全國國道에 연결되며 市街地는 표고 40-50m인 대구분지 중앙에 입지하고 있다.

#### 3) 都市 勢力圈

大邱市 中心半徑 약 100km 이내를 都市勢力圈으로 볼 수 있으며 그 내에는 7個市 24個郡이 포함하고 總面積 19,880km<sup>2</sup>에 인구는 약 50萬人에 이르고 있다.

(表 2-1)

大邱市 勢力圈 設定

圈 域	影 響 圈	주 요 도 시	
30km권	직접 생활권	경산, 하양, 진량, 금호, 왜관, 현풍	
60km권	통근, 통학권	경 북	경주, 구미, 김천, 영천, 청도, 군위, 고령, 성주, 의성
		경 남	밀양, 협천, 창녕, 삼랑진
100km권	경 제 영 향 권 (사회, 문화권)	경 북	포항, 안동, 영주, 청송, 점촌, 영양, 예천, 상주, 영덕
		기 타	경남, 울산, 마산, 창원, 진주 충북-영동

#### 4) 都市成長 潜在力

大邱市의 成長 潜在力을 제 2 차 國土綜合開發 計劃上에서 보면, 全國의 地域生活圈에서 1 차 成長據點都市로 지정되어 있어 人口도 장래에는 (1991년) 260萬人이 될 것으로 예측되어

전국 3 위의 위치를 계속 유지할 수 있는 展望이며 中央政府의 中樞管理機能도 受容이 가능하다고 볼 때 大邱市는 全國都市에서 위치가 상대적으로 부상될 것이 기대된다.

그리고 大邱市 交通網 側面에서 보면 全國을

1日生活圏으로 연결할 수 있는 기존의 京釜 및 邱馬 高速道路의 交通量이 날로 急增加(년평균 12.3%, '72-'83)하고 있으며 특히 88고속도로의 開通으로 嶺湖南 地域間 流通産業, 經濟, 文化 등의 교류가 확대될 것이고 將來에는 中央 高速道路(大邱-安東-春川)의 신설로 慶北 北部 地域 및 강원도와 南海岸 및 湖南地方間에 流通産業의 교류가 신속, 擴大될 것으로 豫상된다

또한, 大邱는 1984년도에 全國에서 제일 먼저 綜合流通團地를 大邱市 北部 매천동에 세운다는 계획아래 현재 1차예산이 확보된 상태에서 靑果物 都賣市場을 建設 中에 있다. 이런 點에서 볼때 大邱市는 地域間 交流의 中樞의 役割을 담당하면서 流通機能의 活性化에 대처할 수 있는 潜在力을 강화해야 할 것으로 판단된다.

5) 人口現況

大邱市의 경우 年平均 增加率이 '70-'75년에는 3.93% '75-'82년에는 5.48%로써 급성장을 보였는데 이는 1981년도 直轄市로 승격하면서 들어온 편입지역 때문이라 하겠다.

한편 서울 및 釜山의 경우는 '70년대 高成長에서 '80년대초는 低成長으로 成長率이 둔화되는 現狀을 보이고 있는데 아직 大邱市, 光州市, 大田市는 '70년대 低成長에서 '80년대초 高成長을 보이고 있어 이는 地方都市圈 있는 農村地域으로 부터 人口流入이 일어나고 있기 때문이다.

6) 都市構造 現況

大邱는 오랜 역사와 전통을 가진 도시로서 成長發展하여 오는 동안 現代의 計劃概念에 의한 計劃된 都市라기 보다는 지형과 지세에 따른 自然發生的인 性格이 강한 都市이다. 물론, 기존 가로의 形成과 都市施設의 配置 및 合理的인 土地利用 등의 都市計劃이 없었던 것은 아니나

수립된 都市計劃을 體系의 이고 一貫性있게 추진해오지 못했다고 할 수 있다. 이러한 맥락에서 볼때 都市構造의 再編成에 대한 當爲性과 함께 새로운 交通體系의 轉換에 대한 필요성이 절감되는 실정이다.

2. 交通現況 및 特性

1) 交通一般 現況

大邱市 交通一般 現況중 自動車 登錄, 駐車, 道路, 通行量 現況만을 살펴보면 (表 2-2), (表 2-3), (表 2-4), (表 2-5)와 같다.

〈表 2-2〉 자동차 登錄 現況 (87. 12. 31 現재)

구 분	계	승 용	버 스	화 물	특 수
계	101,931	51,181	12,607	37,890	253
관 용	1,051	361	127	557	6
자가용	87,222	43,263	10,919	32,953	87
사업용	13,658	7,557	1,561	4,380	160

〈表 2-3〉 주차현황

구 분	계	노 상	노 외	건축물부설
개 소	1,084	129	60	895
대 수	27,148	4,348	1,698	21,102
면적(M <sup>2</sup> )	402,926	35,604	38,897	328,425
비율(%)	100	16	6	78

- 주차시설 1개소당 평균주차 대수 25대  
평균주차 면적 371.7m<sup>2</sup>

구 분	계	노 상	노 외	건축물부설
개 소	146	54	30	62
면 적	127,556	15,875	20,510	91,171
주차용량	5,194	1,992	1,004	2,198
비율(%)	100	38.4	19.3	42.3

- 1차 循環線內 駐車施設을 1개소당 平均 平均駐車面積 87.37m<sup>2</sup> 駐車台數 35.6대
- 특히 路上駐車場의 占有率(38.4%)은 타도시보다 월등히 높음(서울 12.5%, 釜山 23.2%)

(表 2-4)

도로 현황

구 분	계 획		축 조		포 장		비 포 장	
	노 선 수	연장(M)	노 선 수	연장(M)	노 선 수	연장(M)	노 선 수	연장(M)
계	4,866	1,856,781	2,195	1,120,650 (53.7%)	1,862	886,598 (80.1%)	1,053	234,052

(表 2-5) 1日 통행량 현황

구 분	통 행 량	비 고
인 구	2,166천명	
교통인구	1,971천명	인 구 대91.0%
통행인구	1,379천명	교통인구70.0%

2) 廣域交通體系 現況

大邱市를 중심으로 한 廣域交通體系를 高速道路, 鐵道, 國道, 港灣, 空港으로 나누어 요약하면 다음과 같다.

○高速道路 : 京釜高速道路, 邱馬高速道路, 88 高速道路가 西大邱에서 분기점이 되며 장래에는 中央高速道路가 이 분기점으로 연결되어 高速道路網을 形成

○鐵 道 : 京釜線, 大邱線이 있어 中央線 慶北線, 聞慶線, 삼척선에 직접 간접으로 연결되어 鐵道網이 形成.

○國 道 : 4號線, 5號線, 25號線이 大邱市內로 通過하며 그 內容은 다음과 같다.

1. 4號線(김천-팔달교-중구-반야월-영천-경주)
2. 5號線(안동-팔달교-중구-월배-마산)
3. 25號線(중구-남부주차장-경산-청도)

○地方道 : 91號線, 98號線이 각각 가창 및 성서방면으로 연결되어 있다.

○港 灣 : 1.5시간내에 도달될 수 있는 포항과 마산항이 있다.

○空 港 : 大邱市內에서 30분 거리에 있는 동촌비행장에 기착하고 있는 상태이다.

3) 交通體系 現況

大邱市 現 交通體系는 동서축으로 京釜線 및 大邱線이 통과하며 京釜高速道路는 西大邱 및 東大邱 方面에서 大邱市內로 유입되고, 邱馬高速道路 및 '88高速道路는 南西쪽 方面에서 주요 幹線道路와 연결 운행할 수 있는 街路로 構成되어 있으며 内部道路網體系는 3개의 循環線과 7개의 放射線으로 주요 街路網을 形成하고 있다.

그 主要內容을 보면 다음과 같다.

○ 1차 循環線은 都心半徑 0.9km  
2차 " " 2km  
3차 " " 3km에 위치하고 있으며 아직도 2次 및 3次 循環線은 완전히 연결되어 있지 않은 상태이다.

○ 7個 放射線 幹線道路의 경우

1. 중구-동촌-반야월  
放射線道路 國道 4號線(영천방면) 연결
2. 중구-팔달교-칠곡-신동  
放射線道路 國도 4호선(애관, 김천방면) 연결

3. 중구-서부정류장-월배

放射線道路 국도 5호선(마산방면)연결

4. 중구-북부정류장-칠곡-동명

放射線道路 국도 5호선(안동방면)연결

4) 交通手段 現況

大邱市의 交通手段은 公路, 鐵道, 空港 등이 있으나 市內間 및 地域間交通은 대부분 公路에 의해 이루어지고 있다. 年度別自動車 登録推移를 보면 '70년에서 '75년까지 2배정도 증가하였으나 그 이후 '84년까지는 무려 15배 정도 급증하였으며, 貨物車는 營業用의 경우 '84년까지 2배 정도 증가하였으나 自家用의 경우 14배로 급증하였다.

이러한 現象은 大都市의 所得增加 및 經濟規模의 확대에서 오는 結果라 볼 수 있으며 특히 輸送效率이 낮은 개인 交通手段의 급증은 道路率 및 시설정비水準이 낮은 大邱市의 경우 街路에 交通負荷를 加重시키는 結果를 초래해 결국

에는 大衆交通手段의 서어비스질을 低下시키게 된다. 특히 自家用버스의 경우 '70년에서 '80년까지 무려 70배 급증하였으며 營業用 버스는 1.5배의 증가를 보였다. 自家用 버스의 70배증가는 상당한 신장으로 그동안 經濟好況期에 편승하여 많은 中小企業에서 봉고 등 小型버스를 구입해 營業用으로 이용했기 때문으로 풀이할 수 있다.

5) 大邱市 總 通行量 現況

• 大邱市 1日 總 通行量

— 1987年 大邱市民 通行實態調查結果 市外出入을 포함한 目的通行은 總 3,153,738通行, 手段通行은 3,892,050通行으로 集計되었다.

— 大邱市 常住人口 2,092,989인중 通行人口 1,293,466인과 비교하면 通行人口 1人當 1日 目的通行量은 2.44회 手段通行은 3.0회로 나타났으며 대구시민의 1일 手段通行 / 目的通行比(換乘率)는 약 23%로 분석되었다.

〈表 2-6〉

대구시 1일 통행량

구 분	市 內 間 通 行			시의유출입통행	대구시總通行
	大邱市民	非市民	計		
目的通行	3,018,730	86,965	3,105,695	47,043	3,152,738
手段通行	3,610,884	184,749	3,795,633	96,417	3,982,050

— '84 大邱市 通行량과 比較해 보면 目的通行量은 2.3% 증가하였으며 手段通行量은 6.2% 늘어나 1通行人口 目的通行 1.19회 에서 1.23회로, 手段通行은 2.86회에서 3.10 회로 각각 증가하였다.

Ⅲ. 大邱市 交通問題 및 앞으로의 課題

大邱市의 現재 및 장래 예측되는 交通問題를

몇개의 項目으로 나누어 구체적으로 살펴보고 이에 대한 交通政策的 課題를 고찰해 보고자 한다.

1. 交通問題

1) 大邱地域圈으로서의 綜合交通 基本計劃 缺如

大邱市의 지금까지의 交通計劃은 上位計劃- 大邱都市 再整備計劃, 1, 2次 大邱發展 5個年

計劃一의 下位計劃으로 立案되었거나 혹은 短期的 내지 斷片的 羅列式 計劃의 範疇에서 벗어나지 못했다.

즉, 長期的이고도 基本的인 綜合交通基本計劃 作成이 미흡했다는 점이다. 이의 가장 큰 이유는 지금까지 大邱市 都市行政의 主眼點이 交通보다는 道路, 住宅, 給水, 下水 등의 問題解決에 있었을 뿐 아니라 交通上의 問題가 지금까지는 별로 行政의 主要關心을 끌만큼 커다란 都市問題로 부상되지 못했다는 점이다.

이러한 이유로 인한 交通 基本計劃의 缺如結果는 車輛의 暴走現象으로까지 나타난 현실에서 여러 方面의 交通問題를 일시에 露呈시키고 있는 실정이나, 街路, 駐車, 交通疏通障礙등은 交通 基本計劃의 결여에 크게 기인한다.

## 2) 廣域交通體系의 未洽

廣域交通은 都市間의 交通을 축으로 하는 國土交通에 속하나 여기서는 大邱와 그 周邊都市間의 長距離交通과 都市內 近間交通을 대상으로 살펴본다.

大邱市 都市 勢力圈에 속하는 都市間 交通體系上의 問題는 地域間 幹線道路와 都市 幹線街路와의 접속이 가장 큰 問題로 야기된다. 地域間 幹線道路인 7個 放射線道路 體系가 3次 循環線까지는 분명하나 그 내부에서는 不分明하고 市內버스와 市外버스의 運送中介點인 市外버스터미널의 立地不足과 零細性 및 街路機能 混亂에 따른 交通混雜이 問題점으로 대두된다.

## 3) 交通基盤設施의 未洽

### 가) 道路設施 不足 및 體系의 未洽

現 大邱市の 道路體系는 他都市에 비해 道路의 機能狀態 등에 있어서 양호하다고 볼 수 있으나 道路間 機能 分擔과 道路間 連繫가 잘 안

되고 있고 未連結道路가 많으며 南北幹線道路가 미흡한 상황이라 현재의 街路網 體系로서는 장차 증가될 交通量을 원활히 처리하는 데에 많은 問題가 있다고 판단된다.

주요 問題點으로는, 放射線道路의 未洽, 循環環道路上의 未連結, 南北間 幹線道路의 未洽, 道路網의 連結性 缺如, 裏面 道路狀態의 未整備, 都心部 北部의 幹線道路의 未洽 등이 주요 問題點이라 하겠다.

### 나) 駐車設施 不足

大邱市는 87年12月을 기준으로 하여 車輛臺數 10萬臺를 돌파했으나 駐車能力은 상당히 부족한 실정이다.

특히 路上 駐車場의 占有率(38.4%)은 타도시보다 월등히 높은 問題점을 안고 있다(서울 12.5%, 부산 23.2%)

### 다) 步行者設施 不足

大邱市는 車輛通行 確保를 위한 步行者 保護設施이 상당히 부족한 實情이다.

### 라) 터미널設施 未洽

특히 시외버스터미널은 市內都市外버스의 混在로 인한 交通疏通의 불량뿐만 아니라 步行交通의 혼잡과 交叉路에 인접되어 交通滯症을 유발시키는 問題를 나타낸다.

## 4) 大衆交通 體系의 未洽

현재 大邱市の 大衆交通 手段으로서 주종을 이루고 있는 市內버스의 通行 分擔率은 54.2%로써 大邱市 交通體系上 중요한 역할을 담당하고 있으나 버스運營 및 管理의 非效率性, 路線體系의 非科學性 등으로 大衆交通手段으로서 본래의 기능을 충분히 발휘하지 못하고 있는 실정이다.

그리고 현행 複合免許制실시에 따른 業體間

過多競爭, 自律버스제에 따른 運轉勤勞者들의 過負擔, 零細業體의 經營不實에 따른 對市民서비스 소홀 등도 大衆交通( 시내버스)의 문제점으로 지목된다.

또한 택시의 경우도 零細業體의 난립, 타도시보다 높은 택시 保有率, 不完全한 月給制 施行에 따른 運轉勤勞者들의 勞使對立樣相 등에 택시停留場의 不合理的 配置 등이 주요 問題점으로 주목을 모으고 있는 실정이다.

#### 5) 交通運營 體系의 未洽

交通運營體系는 大衆交通과 관련하여 많은 問題점을 내포하나 大衆交通 側面만이 아닌 市内全體 車輛運行側面에서 많은 改善의 餘지를 남기고 있다.

특히 제어기補修, 信號遲期 連動化, 道路標識改善, 自動調節信號 등 현대 장비 구입문제 등 信號體系 全盤에 걸친 새로운 科學的 體系運營이 시급한 실정에 와 있다 하겠다. 또한 과다한 事業費가 所要되는 道路의 新設없이 既存道路의 施設物 및 構造改善을 통한 道路新設에 상응하는 效果를 얻기 위한 交通運營 改善事業(T. S. M)에 대한 合理的 事業施行代案 設定이 시급한 실정에 와 있다 하겠다.

#### 6) 交通關係 專門機關 및 人的資源 不足

交通政策 및 管理에 대한 새로운 인식과 중요성에 대한 의의를 인정하면서도 막상 交通政策의 科學的 立案 및 交通運營 管理에 대한 專門性은 그 능력면에서 크게 뒤지는 問題點이 있다. 또한 專門研究機關의 부족은 물론 交通關係 專門技術者 및 行政管理者가 크게 부족한 실정은 앞으로 長期 交通政策 管理에 심각한 問題點을 야기시키는 실정에 와 있다 하겠다.

#### 7) 交通安全에 대한 認識不足

長期交通에 대한 體系의 이고도 綜合的인 政策 不足現象은 交通安全에 대한 무관심으로 이어져 交通事故 被害의 심각성이 대구시에서도 커다란 問題점으로 부상되고 있다. 交通事故를 계기로 조금씩 交通安全에 대한 새로운 시각이 보이고 있으나 아직까지 事故記錄 및 事故分析의 非科學性, 交通安全 弘報 未洽, 交通安全施設 不足, 運轉士 安全教育의 未洽 등이 問題點으로 지적되고 있다.

#### 8) 長期 交通需要에 따른 새로운 代替 交通手段의 問題

현재 大邱市는 서울, 釜山과는 달리 地下鐵, 直行座席버스 등 새로운 交通需要에 부응할 수 있는 大衆·大量 交通輸送手段이 없는 실정이다 이는 미래에 既存 交通體系와 關聯하여 획기적인 交通政策의 改善 側面에서 우리市가 당면하고 있는 주요 問題點이라 하겠다.

## 2. 大邱市 交通體系의 政策的 課題

上記한 大邱市 交通體系의 개괄적 問題점 분석을 통하여 우리市가 당면하고 있는 交通行政의 政策的 課題를 요약해 보면,

첫째, 大邱市의 外延的 擴散과 함께 야기되는 交通施設을 포함하는 都市 下部構造를 構築함에 있어 보다 綜合的이고 長期的인 交通基本計劃의 確定과 이에 따른 交通行政의 廣域的視野의 必要性

둘째, 交通體系의 발달에 따른 大邱生活圈領域의 擴大問題, 즉 大邱市와 주변都市들과의 連繫性에 따른 廣域的 交通서비스의 體系確立의 必要性

셋째, 直接的 交通手段效率을 제고하기 위한 交通基盤施設-道路, 駐車, 停留, 安全 등-

擴充 必要性

네째, 다가오는 2001년에는 인구 300만 이상을 수용해야 하는 당위성에 봉착하게 되므로 大衆交通運營의 획기적 개선은 물론 地下鐵 등의 高容量 大衆交通 手段으로의 전환을 통한 大衆交通手段의 근본적 혁신에 대한 충분하고도 장기적인 對策立案의 必要性

다섯째, 大邱市는 현재 交通施設로서 交通管理運營만 效率的으로 한다면 향후 수년간은 심한 交通難은 면할 수 있다는 樂觀論을 바탕으로 주요 交通路의 信號 등 주기 調整이나 街角整理, 一方通行制 施實 등 交通運營體系의 合理的 調整 必要性.

여섯째, 大邱市 廣域圈 交通計劃의 綜合的 研究 및 計劃樹立을 위한 體系의 이고 一貫性 있는 交通政策 樹立能力의 提高, 이를 위한 專擔部署 設置 및 專門人力의 養成, 확보 등의 必要性 등이 앞으로 大邱市가 우선적으로 해결해야 할 交通政策의 주요 當面課題라 할 수 있다.

IV. 2000年代를 향한 大邱市 交通 政策

大邱市는 交通 立地面에서 볼 때 京釜高速道路, 邱馬高速道路, 88高速道路, 앞으로 건설될 中央金海高速道路가 교차되는 분기점이며, 철도는 京釜線과 大邱線이 전국 철도망에 연결 운행되고 海上 輸送은 1.5시간내에 접근할 수 있는 浦項, 馬山, 釜山과 같은 港灣이 위치하고 있다. 이러한 諸般 立地의 優位뿐 아니라 서울과 釜山과의 兩極化現象을 억제하고자 제2차 중추관리기능을 부여받아 國土計劃上 중요한 역할을 담당하고 있으나 현재까지 綜合的이고 體系的인 交通計劃이 수립되지 않은 상태에 있다.

따라서 本稿에서는 우선 長期交通 計劃과 관련된 상위계획(제5차 經濟社會發展 5個年計劃, 제2차 國土綜合開發計劃, 大邱市 基本計劃)을 총괄적으로 간략히 살펴본 후(이는 大邱市 交通政策의 기본방향 제시라는데 그 의의가 있다 하겠음) 우선 2000年代 都市成長指標 模型을 設定해보고 장래 大邱市 交通需要豫測에 따른 交通量 變化推移를 토대로 長短期 交通政策을 제시해 보고자 한다.

1. 關聯資料의 檢討

大邱市 交通計劃과 관련된 報告書 중 交通疏通 및 운영관리와 關聯性 있는 第1次 5個年計劃(大邱市 長期綜合 開發計劃), 大邱 都市基本計劃에서 나타난 大邱市 交通計劃의 기본전략을 요약하므로서 大邱 都市交通政策의 基本戰略을 살펴볼 수 있겠다.

1) 開發基本戰略

○目標年度의 計劃人口 315만인을 수용할 수 있는 충분한 생산 및 생활활동공간 확보, 既存市街地는 再開發手法을 통하여 충분한 주차장 및 상업시설용지 확보

○도시구조를 강력한 既存都心(C.B.D)과 주변 5개의 지역중심(副都心)을 효과적으로 개발하여 독립적인 생활권 형성

○장래 생활공간의 수요는 기존 성서, 월배工團地域의 확장으로 충당

○개발 가능한 未開發土地에는 市街化地域을 설정하고 中·高密住居地로 개발

○지속적인 성장에 대비하고 토지자원의 장래를 감안하여 상업지는 高層化하고 주거지는 人口密度를 높인다.

○都市内 가로망체계는 環狀放射型(4개 循



環線, 7개 放射線)으로 淸립하고 지역간 교통은 外廓地 迂回道路(國道)로 연결

○기존시설인 邱馬高速道路 一部區間을 장래에는 도시고속화 도로로 機能 轉換

○道路의 分擔機能을 감안하여 道路體系를 定立

○纖維工業을 계속 유지하면서 技術開發, 情報交換, 製品의 高級化를 유도

○자전차 및 오토바이를 위한 2륜차 專用道路 등을 설치

○大邱에 집적된 社會間接資本, 研究, 教育, 情報施設을 活用하여 정보산업과 流通產業을 발달시켜서 도시의 經濟基盤을 強化

## 2. 大邱市 都市成長 指標 豫則 및 交通需要 豫測

장래 大邱市 都市成長 指標豫測 및 交通需要 豫測은 長短期 交通政策 決定에 주요한 基本資料로 기여할 것이며 이의 정확한 예측은 교통정책의 成敗에 크게 작용하리라고 본다.

### 1) 人口豫測

大邱市가 직할시로 昇格되면서 인구성장 推移가 地域最大 收容規模의 制約을 받을 때까지 성장을 할 것이라는 가정하에서 총인구의 연평균 증가율은 1983-91년 2.40%, 1991-96년 1.59%로 1996년에는 256만인, 2000년에는 300만을 上廻할 것으로 예상된다.

### 2) 地域 總生産 豫測

大邱市 地域總生産을 豫測하기 위하여 연평균 증가율을 전국과 비교하여 보면 1991년까지는 전국 성장율보다 상당히 높게 나타나나 1996년까지는 비슷한 전망을 보일 것이다. 전국 占有率은 장래로 갈수록 그 비중이 커지고 있으며

1인당 G. R. P 역시 전국의 1인당 G. R. P보다 약간 높게 전망되고 있다.

### 3) 自動車 增加推移 展望

大邱市의 장래 자동차 증가 推移 전망은 <表 4-1>과 같다.

<表 4-1> 年度別 自動車 現況推移

(단위: 대)

년 도	총 계	승용차	택 시	버 스	화물차	특수차
1976	12,219	1,620	3,824	899	5,613	263
1977	14,982	2,469	4,014	1,070	7,369	50
1978	21,959	5,885	4,311	1,316	10,385	62
1979	28,669	9,779	4,409	1,654	12,807	50
1980	32,153	10,872	4,698	1,989	14,552	42
1981	3,708	12,863	4,780	2,937	17,993	135
1982	43,843	14,871	5,155	4,165	19,504	148
1983	51,093	17,894	5,615	5,316	22,113	155
1984	60,356	21,362	6,249	6,628	25,913	204
1985	69,672	26,139	6,303	6,642	29,368	220
1986	82,514	32,347	6,776	9,588	33,570	233
년평균  증가율	21.0%	34.9%	5.9%	26.7%	19.6%	18.6%

### 4) 將來(1996년) 大邱市民의 1일 總通行量 豫測

大邱市 狀來 代案別 總通行量은 <表 4-2>와 같다.

## 3. 短期的 交通改善 代案

### 1) 都市交通 基本計劃 確定

#### 가) 意義

지금까지 도시교통에 대한 長期的이고도 綜合的인 基本計劃의 未備는 도시팽창과 교통수요의 暴增에 科學的이고도 效率的인 代案 提示를 時宜 適切하게 하지 못한 커다란 이유로 생각된다. 市는 앞으로 都市交通 整備 基本計劃을

(表 4 - 2)

代案別 將來 總通行量

구 분	단위	(A) 1984	I					II				비 고	
			1986	1989	1991	(B) 1996	1986	1989	1991	(C) 1996	B / A	C / A	
인 구	천인	2,012	2,101	2,254	2,367	2,562	2,116	2,338	2,497	2,891	2.03	3.07	
목 적 통 행 수 단 통 행	"	2,860	3,063	3,401	3,628	4,121	3,090	3,531	3,830	4,654	3.09	4.14	
교 통 기 관 통 행	"	3,445	3,740	4,284	4,628	5,319	3,801	4,485	4,915	6,097	3.69	4.87	
인구 1인당목적통행수	회	1.42	1.45	1.5	1.53	1.6	1.46	1.51	1.53	1.61	-	-	
인구 1인당수단통행수	"	1.71	1.78	1.9	1.95	2.0	1.79	1.91	1.96	1.2	-	-	
수 단 / 목 적 통 행	"	1.2	1.222	1.26	1.27	1.29	1.23	1.27	1.28	1.3	-	-	

통하여 分野別, 長短期別施行方案 및 改善方案의 基本方向을 제시하므로써 向後 大邱都市交通의 서비스 수준을 제고함은 물론 장차 惹起될 交通문제를 사전에 방지한다는 巨視的 對策을 강구하려 한다.

나) 主要 內容

基本計劃에 포함될 주요 내용은

- 대중교통 시설의 設置 改良에 관한 사항
- 大衆交通 手段의 開發, 供給運營에 관한 사항
- 鐵道(지하철 및 경전철 등 포함) 및 附帶 施設의 建設運營에 관한 사항
- 交通手段과의 連繫 輸送에 관한 사항
- 交通體系 管理에 관한 사항 등이 포함된다.

다) 基本計劃의 作成 方案

현재 交通開發研究院에서 都市交通整備 基本計劃 樹立에 필요한 사항을 각 분야별로 기초자료를 研究, 研究結果를 통한 基本방향을 大邱市에 제시(87. 12. 31까지), 市는 이를 토대로 具體的 基本計劃을 확정하여 市交通行政의 지침으로 할 예정이다.

2) 交通基盤施設의 擴充

가) 道路施設 擴充

① 意義

현재 대구시 도로망의 受容能力이 서울이나 釜山에 비해 아직까지는 몇몇 道路를 除外하고는 높은 편이나 直轄市의 성격상 장애人口增加와 經濟規模의 增大에 따라 派生되는 交通수요를 현재의 道路與件으로는 감당하기 어렵다. 이러한 脈絡에서 市는 長短期 繼續事業으로 道路網의 수용능력 확대와 가로체계의 整備를 통하여 交通疏通에 가장 주요한 基盤施設의 확충에 盡力할 것이다.

② 主要內容

道路施設의 확충 및 體系整備에 따른 行政의 主關心은

- 放射線道路의 확충
- 循環道路의 連結 및 機能分擔
- 南北間 幹線運路의 整備 확충
- 主要도로와 도로간의 連繫性 強化
- 交叉路 구조 改善作業
- 裡面道路의 整備 活用
- 都心 北部 幹線道路 擴充

등이 주요 道路網 擴充 및 改善作業 對象이 되

리라 생각된다. 실지로 大邱市가 計劃하고 있는 主要道路 擴充計劃은 다음과 같다.

(表 4 - 3) 道路施設計劃總括表

구 분	목원(m)	기 정		변 경		변 경 후		비 고
		노선수	연장(m)	노선수	연장(m)	노선수	연장(m)	
합	계	266	561, 76.8	53	219, 436.2	318	780, 133.0	
광 로	소 계	13	73, 327.0	2	61, 790.0	15	135, 117.0	
	70	1	6, 000.0	-	-	1	6, 000.0	
	50	7	49, 050.0	1	56, 410.0	8	105, 460.0	
	40	5	18, 277.0	1	5, 380.0	6	23, 657.0	
대 로	- 소 계	64	208, 139.0	10	96, 710.0	74	304, 849.0	
	1 류	35	92, 660.0	7	86, 690.0	24	179, 350.0	
	2 류	30	71, 092.0	3	2, 930.0	30	74, 022.0	
	3 류	25	44, 387.0	-	7, 090.0	20	51, 477.0	
중 로	- 소 계	189	280, 310.8	40	59, 856.2	229	340, 167.0	
	1 류	20	104, 235.0	10	6, 010.0	68	110, 245.0	
	2 류	15	74, 371.8	14	333, 646.0	85	108, 018.0	
	3 류	12	101, 704.0	16	20, 200.0	76	121, 904.0	

나) 步行施設 改善

① 概 要

대구시의 보행 통행은 시간대 및 그 위치에 따라서 많은 차이를 보여주고 있으나 대체로 大都市의 特性을 지닌 大邱市의 경우 流動人口가 主를 이룬다고 할 수 있다. 步行交通은 여러가지 交通手段에 連繫되는 役割을 하고 있으나 大邱市는 步行交通 施設에 대한 無關心과 體系構成 또한 되어있지 못한 실정이었으나 交通安全 疏通과 관련하여 步行施設 改善에 대한 改善代案이 필요한 실정이다.

② 改善計劃

主要 步行施設 改善計劃을 概括해 보면 都心地 步行改善 計劃으로 步行轉用道路 整備 및 環境改善, 步道施設 必要地域 改善, 橫斷步道の 신설 및 정비, 信號燈의 신설 및 整備 代案들이 검토중이다.

다) 停留場 施設 改善計劃

정류장시설의 개선을 위하여 市는 “停留場施設 改善을 위한 用役發注”를 통한 정류장의 移轉 및 再配置, 整備를 시행할 예정이다.

用役發注의 目的, 內容, 研究內容 등을 보면 (表 4 - 3)과 같다.

3) 大衆交通 運營 改善

가) 意 義

大衆交通은 승객 서비스뿐 아니라 全體交通 시스템에 큰 영향을 미친다는 觀點에서 重要한 意味를 갖는다고 할 수 있다. 大邱市는 우리나라 3 大都市지만 서울이나 釜山처럼 地下鐵이 없기 때문에 버스가 大衆交通의 主種을 이루고 있는 실정이다. 따라서 大邱市 交通政策을 수립하고 집행하는 과정에서 버스운영 및 管理 등 제반 버스정책에 많은 主眼點을 두어야

한다는 當爲性이 있다 하겠다.

〈表 4-3〉 停留場 施設改善을 위한 用役發注

<p>目 的</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 현재의 内外버스 및 高速버스 터미날이 1990년대에는 收容限界點에 도달하여 각종 交通問題를 유발할 것으로 전망되므로</li> <li>- 단기적인 시설개선을 포함하여 移轉豫定地 등 입지적합성 여부를 容역기관에 분석의뢰 하며</li> <li>- 앞으로의 市勢擴張에 따른 交通수요를 능동적으로 대처하고  반영구적인 施設 확보  자료로  활용코져 함.</li> </ul>
<p>課 業 內 容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 課業期間: 착수일로부터 180일간(사업비 25,000천원)</li> <li>- 時間的範圍: 1988년을 기준년도로 하고 1990년부터 5년단위로 2000년까지로 함.</li> <li>- 空間的範圍: 동서남북부 터미날 및 고속 터미날</li> </ul>
<p>研 究 內 容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 대구시 및 그 배후 도시의 현황과  將來성장 전망</li> <li>- 大邱市 도시현황과  來래계획 검토</li> <li>- 市内버스 交通현황과   전망</li> <li>- 市외버스 交通현황과   전망</li> <li>- 市内버스 터미날의  土地이용  現況</li> </ul>

나) 改善代案

① 現行 複合免許制度의 검토

現行 複合免許制는 업체간 利害상충으로 인 한 力력 등과 기타 많은 문제점을 내포하고 있 다. 市는 이의 改善을 위한 複合免許制의 확대 실시, 共同配車制度의 검토등 各各적 對策을 강 구중이다.

② 市内버스 路線의 合理的 整備

市内버스 路線의 整備는 大衆交通 서비스 水 準을 제고시키고 綜合적이고 體系의인 市民便 宜 위주의 交通行政에 기여하리라 想되다.

市는 보다 客觀的이고 科學的인 路線網 整備 를 위해 專門機關에 路線研究用役을 계획중이 다. 市는 研究結果를 토대로 劃期的인 路線整 備를 통해 市民便宜 위주의 路線網을 구축할 예정이다.

③ 기타 大衆交通 改善 代案으로

- T. S. M사업 및 運營체계 改善(별도 說明)
- 버스전용 車線制 확대 실시
- 步道施設 改善
- 버스정류장의 합리적 조정
- 橫斷步道 改善

- 택시정류장의 합리적 배치
- 녹수대의 제거
- 버스業體의 運營管理 改善

등을 主要 大衆交通 改善事業으로 추진할 예정 이다.

4) 駐車 改善計劃

가) 概 要

大邱市는 최근 5年間 年平均 11.2%의 높은 自動車 增加率을 보이고 있다. 이렇게 높은 自 動車 증가율에 따른 駐車 需要도 증대되고 있으

나 이를 受容할 수 있는 駐車施設이 不足하고 주차에 관련된 정책이 결여되어 있는 등 제반 駐車問題에 대해서는 관심이 부족한 실정에 있었다. 앞으로 駐車需要의 격증이 예상되므로 장래 駐車需要豫測을 통한 효과적인 綜合駐車計劃 수립을 검토하고 있다.

나) 綜合駐車計劃의 樹立

－ 駐車施設 改善方案 研究 用役 －

市는 長期的 眼目으로 科學的이고도 체계적 인 停車場 整備計劃을 立案하기 위하여 關係專門家와 研究陣 構成을 통하여 “大邱市 長期綜合 駐車計劃 研究用役”을 실시하기로 했다.

그 主要内容을 보면

停車場 整備地區 3 個所 12.4km<sup>2</sup>

그의 지역 170.0km<sup>2</sup>

를 대상으로 약 1 년간(88년 1 - 12월)의 기간으로 1 억원의 調査用役費를 투입할 예정이다.

주요 연구사업 내용은

- － 土地利用, 建物現況 調査
- － 交通量 關係調査
- － 主要 路線別 交通量 調査
- － 駐車需要와 供給配置 計劃
- － 既存 停車場 整備 및 長期 綜合對策 樹立
- － 駐車料金の 適正性 檢討

등이다.

다) 駐車整備 改善代案

市는 駐車 綜合計劃 研究用役과 並行하여 구체적 駐車改善 代案을 모색중에 있으며 그 방안들을 상술해 보면 다음과 같다.

① 都心 駐車需要 抑制 檢討

都心 駐車需要를 억제하고 도시전체의 均衡的 調整을 위해서는 주차요금의 차등별 실시와

現實化, 大衆交通 手段의 整備, 都心機能의 分散과 都市構造 改編 등이 장기적 안목으로 推進 될 것이다.

② 都心 駐車施設 擴充方案 研究

필수 불가결한 도심 駐車施設의 확보를 위한 多角的 對策으로

- － 公共 및 都市計劃 停車場 확보
- － 民營 駐車施設의 건설 유도
- － 建築物 附設 停車場의 整備 유도대책

등이 연구 검토되고 있다.

특히 市는 民營 주차시설의 建設 誘導를 위한 民營停車場에 대한 行政 및 지원제도의 強化方案을 다각적으로 검토중에 있으며 停車場 特別 基金 制度의 운영을 위한 施行令과 特別會計 設置에 대해서 구체적으로 검토중에 있다.

③ 停車場 管理制度의 改善

停車場 管理制度의 改善을 위하여는

- － 停車場 設置基準의 現實化
- － 停車場 設置節次의 簡素化
- － 不法駐車 團束權限의 委任과 強化策

등이 요구되는 바, 특히 不法 駐車團束을 경찰에 만 의존할 것이 아니라 市 自體에서도 강력한 행정력을 동원할 예정이다.

5) 交通 運營體系 改善 事業

市는 都心交通 疏通能力을 向上시키고 交通事故 要因을 감축시키며 交通分野 從事員 專門性 提高를 통하여 交通運營體系 改善事業을 지속적으로 행할 계획이다.

- － 電磁感應 방식에 의한 信號體系改善
- － 交叉路 구조개선
- － 사고 다발지역 도로구조 改善
- － 버스, 택시 승강장 구조 개선
- － 交通分野 從事員 技術教育強化

등이며 주요사업 내용은 <表 4-4>와 같다.

<表 4-4> 交通安全 및 運營體系 改善事業 計劃

(단위: 백만원)

구 분	사 업 명	사업개요	사 업 비			년 도 별 투 자 계 획				추 진	비 고	
			계	내 자	외 자 (IBRD)	'88	'89	'90	'91			
합 계			(365) 8,087	(365) 6,284		(365) 2,689						
T. S. M 사 업	소 계		1,395	952	443	584	714	97				
	교차로구조개선	60 개 소	1,080	734	346	500	580			교통계 획담당 관 실		
	대중교통개선	55 개 소	315	218	97	84	134	97				
교 통 안 전 시 설	소 계		2,462	1,295	1,167	25	600	837	1,000			
	지 하 횡 단 보 도	4 개 소	1,900	1,000	900		300	600	1,000	"		
	사 고 다 발 지 역 개 선	14 개 소	275	145	130		147	128				
	이 면 도 로 정 비	13 개 소	237	150	137	25	153	109				
교 통 신 호 체 계 개 선	소 계		(365) 3,478	(365) 3,473		(365) 1,702						
	전 자 감 응 식 신 호 연 동 화	2·3차 순 환 선 내 19	1,835	1,835	1,835		953	882		보안과	전자감응식 '87기투자: 2112계외 ( )는 교통안전 관리비목	
	신 호 등 화 충 노 면 방 향 표 시	3종81개 소	372	372		252	70	50				
	노 면 표 시 병 안 전 표 시	알 테 프 부 착 2,000개 50 개 소	(202) 1,108 (121) (22) (20)	(202) 1,108 (121) (22) (20)		202 334 (121) (22) (20)	71	213	485			
	소 계		531	439	92	337	194					
	T. S. M 등 추 진 능 령 개 고	기술 지원 용역 해 외 기 술 연 수 관 련 장 비 확 보	1년간99명 3개과정8명 4 종	330 139 92	300 139		180 85 92	120 54 72	54 20	25	교통기 획담당 관 실	
	부 대 비	사 업 추 진 설 계 감 리 용 역	136건	221	120	101	41	84			보안과	

6) 電磁感應式 交通信號 體系 改善

도시권 확장 및 급격한 차량 증가에 따라信號體系를 電磁感應式으로 교체하여 走行速度의 增加와 交通事故 要因 감축을 기하기 위하

여 交通信號 體系를 電磁 感應式으로 改善할 계획이다. 주요사업 내용은 <表 4-4>와 같다.

7) 交通關係 專門機關 設置 및 能力提高  
가) 專擔部署 設置

市는 急増하는 交通行政에 보다 能動的으로 대처하기 위해 交通局 新設과 함께 專門人力擴保 및 增員計劃을 계속 추진중에 있으며 交通局의 新設은 곧 可能할 것으로 기대된다.

나) 交通關係(전문성제고) 教育計劃

交通問題가 보다 세밀해지고 이의 해결을 위한 專門性을 요구함에 따라 市는 相關자의 教育을 통하여 綜合交通改善 수립 능력향상을 추진 중이다. 사업내용은 <表 4-5>와 같다.

<表 4-5>

教育計劃

(단위: 백만원)

구 분	개 요	사 업 비			년 도 별		비 고
		계	내 자	외 자	'88	'89	
계		439	439		265	174	
國內 訓練	시·구·경찰 등 90명	300	300		180	120	
國外 研修	비교견학 등 3과정 8-9명	139	139		85	54	

8) 交通安全對策 強化

交通安全에 대한 綜合對策을 보다 講究하여 先進交通都市를 이룩하기 위하여 交通安全對策을 強化할 계획이다.

- 交通安全 對策委員會 設置運營 活性化
- 交通安全 施設의 整備擴充
- 運輸從事員 資質 向上
- 車輛安全度 向上
- 秩序確立을 위한 指導 強化
- 業體 安全指導 強化
- 交通安全啓蒙 및 弘報計劃

등이다.

4. 長期 交通安全 政策

1) 廣域 交通體系의 確立

2000년대 대구시는 현재 대공시 주변의 都市圈域과 보다 긴밀하고도 직접적인 連繫機能을 할 것으로 판단되며 交通體系도 이에 대응한 綜合交通體系構成이 요구된다.

이러한 廣域綜合交通體系의 확립을 위해서는 科學的으로 조사 분석된 計劃 정보위에서 將來

交通需要의 精確한 바탕을 근거로 하지 않으면 어려운 일이나 本稿에서는 장기 交通정책 결정의 방향 제시 측면에서 廣域 交通體系 確立 方向을 고찰해 보고자 한다.

가) 幹線道路網의 體系整備

主幹線道路와 補助幹線道路의 상호 보완기능을 위한 放射線 및 循環線 체계를 再定立하여 廣域 交通체계의 기본체계를 정립해야 하겠다.

나) 廣域 交通體系 整備

大邱를 중심으로 半徑 약 50km권의 廣域 交通體系는 國鐵의 電化와 高速道路의 新設 및 國道の 整備등에 의하여 보강이 필요하다.

大邱 廣域 交通體系 整備 構想으로 鐵道 電鐵化 및 新設, 高速道路의 新設, 國際空港 新設 등이 政策 代案으로 제시되고 있다.

2) 새로운 輸送手段의 整備 - 都市 鐵道網 體系 정비

일반적으로 도시인구가 100만을 초과하면 巨大都市로 보고 도시 鐵道建設이 必須的이라고 한다.

서울, 釜山은 벌써 地下鐵 시대를 맞이하였

으며 大邱도 3대 都市중의 하나로 현재 人口가 200만인을 초과하였고 2000년대에는 300만을 上廻하는 人口 증가가 豫측되고 있어 버스 輸送 能力의 限界點에 달하고 있는 실정임에 비추어 늦어도 2000년대 初半까지는 都市鐵道の 建設이 불가피하게 될 것으로 豫상된다. 이를 위한 政策 代案으로 대구는 圓形의 單核都市로 釜山과 같은 扇形都市와는 事情이 다른 것을 감안할 때 버스 輸送能力을 尙회하고 初期投資가 적은 中量 輸送機關의 도입 검토가 요구된다.

Mono-Rail을 비롯한 新交通 導入 등에 대한 검토가 2000년대를 위한 장기 交通代策으로 검토중에 있다.

3) 國際都市로서 面貌-國際空港, 港灣 建設 地方自治를 계기로 地方化 時代를 맞이하여 産業發展과 都市活動이 격증되고 있는 가운데 2000년대에는 地方自治의 定着段階를 지나 본격적인 地方時代의 문이 開化되리라 豫상된다.

이러한 본격 지방화 時代를 맞이하여 大邱市도 國際都市로서 면모와 기능을 다하기 위하여는 國際空港建設 및 港灣築造가 수반되어야 한다고 본다.

浦項 등을 통한 國際港灣은 廣域 交通體系 整備 側面과 連繫하여 體系的 검토가 要望되는 實情이며, 大邱地域 國際空港 建設 推進計劃을 장기적으로 검토, 이의 適切한 建設計劃 立案을 推進할 豫定이다.

4) 交通軸의 多極化 - 副都心圈의 積極開發 大邱는 현재 圓形의 單核都市로 모든 交通의 집중 발생이 單核 즉 C. B. D. 지역으로 集中되고 있다. 장기적 交通政策의 根幹으로서 交通問題에 대한 근본적 해결책의 하나로 교통의 분산을 통한 都市交通 發生源의 平均化 政策이 요구

된다.

이를 위해 大邱의 單核 기능을 多核 기능으로 즉 交通軸의 多極化를 위한 都市構造 재편이 검토중에 있으며, 都市計劃委員會, 建築審議委員會, 또 새로 공포된 都市交通整備 促進法에 따른 交通影響 評價制度의 性活化에 따라 都市機能 分散, 副都心의 적극 개발정책이 추진중에 있다.

### 5) 計劃情報體系의 구축

교통계획을 위해서는 장래 交通需要 豫測이 불가피하기 때문에 交通의 원인이 되는 社會經濟 活動과 土地利用의 현황과악을 기초로 한 장래의 변화를 豫측하지 않으면 안된다.

그러므로 都市活動의 現況 調查 分析을 위한 情報體系의 構築이 시급하며 이러한 情報體系의 構築作業이 체계적·제도적으로 추진될 수 있는 情報體系 構築作業이 2000년대를 위해 필수적인 사항이라 하겠다.

## V. 結

都市는 交通手段과 밀접한 관계를 가지고 발전해 왔다. 歩道나 馬車에 의해 通行하던 과거의 도시에서 철도의 개설, 자동차의 등장으로 都市는 直線的 擴張段階를 지나 平面的 膨脹을 거듭해 왔다.

또한 현재의 우리나라 대도시에서 공히 볼 수 있는 자동차의 급격한 증가는 그 높은 서비스 水準을 유지하기 위한 社會的 費用을 지불해야 하는 當爲性을 요구하는 바, 이점에 있어서는 先·後進國을 막론하고 같다고 할 수 있다.

우리나라 제3의 都市 大邱市도 人口 200만을 上廻하여 다가오는 2000년대에는 人口 300만



에 자동차 보유대수도 엄청나게 증가하여 선진국 大都市와 같은 都市交通 問題 解決의 전면에 나서게 되었다.

그러나 자동차의 急激한 增加現象으로 인하여 都市交通 下部構造의 확충을 통한 交通施設의 供給政策이라는 초기 도시 교통정책과 交通施設運營改善(T. S. M)기법 개발 뿐만 아니라 장기적 관점에서 교통수요 관리정책의 도입이라는 측면에서 상기 단계적 교통정책관리 기법을 동시에 수용 관리해야 하는 어려운 실정에 처해 있다고 할 수 있겠다.

大邱市는 急增하는 交通問題를 효율적으로 대처하기 위해 교통시설의 확충, 새로운 交通體系 管理技法의 도입, 교통수요 관리 등을 長短期로 나누어 적정하게 정책목표 및 예산지원 등을

배분하므로써 大邱市 交通問題가 보다 어려운 실정에 직면하기전, 사전에 적절히 효율적으로 교통정책을 수행해 나가는데 都市交通政策의 초점을 맞추어 나갈 계획이다.

### [參 考 資 料]

- 1) 大邱直轄市 交通 改善方案에 關하 研究 (85. 4. 韓國科學技術院 附設 시스템工學센터)
- 2) 大邱直轄市 交通整備 基本計劃 樹立에 關한 研究 (87. 8. 交通開發研究院)
- 3) 大邱都市 再整備計劃 (87. 大邱市)
- 4) 第2次 大邱發展 5個年計劃 (86. 大邱市)
- 5) 市政研究 (廣域 交通體系 確立을 위한 考察-87. 大邱市)

