

대구지하철 2호선 개통에 따른 사회경제적 효과와 정책 과제

이상용,홍경구,권상구,최한규,박성덕

2005. 12

차 례

■ 요약	i ~ iii
제1장 서론	3
1. 연구의 배경 및 목적	3
가. 연구의 배경	3
나. 연구의 목적	3
2. 연구의 접근방법	4
3. 기대효과	4
제2장 지하철 2호선 개통에 따른 교통체계 변화와 정책과제	9
1. 대구지하철 건설계획 및 운영현황	9
가. 대구지하철 건설계획	9
나. 대구지하철 1호선 운영 현황 및 평가	11
다. 대구지하철 2호선 건설 개요	14
2. 시민설문조사 개요 및 분석결과	15
가. 조사의 개요	15
나. 교통체계 부문 설문 분석 결과	17
3. 개통에 따른 교통체계 변화 전망	23
가. 분석의 개요	23
나. 개통 후 지하철 수송수요 전망	30
다. 개통 전·후 수송수단 분담률 변화 전망	31
4. 교통체계 변화에 따른 효과 분석	32
가. 지하철 노선의 구간별 혼잡도	32
나. 승용차 수송수요 감소의 도로교통 효과	33
5. 지하철 이용증진을 위한 향후 정책과제	34

가. 지하철 이용 연계성 제고를 위한 연계체계의 정비	34
나. 지하철 이용 안전성 확보를 위한 방재체계의 정비	37
다. 지하철 이용 편리성 향상을 위한 안내체계의 정비	39
제3장 지하철 2호선 개통에 따른 역세권 경제활동 변화와 정책방향	43
1. 역세권 경제활동 측정지표	43
가. 지표 선정	43
나. 지역 선정	44
2. 2호선 역세권 지가변동 전망	47
가. 1호선 역세권 지가변동	47
나. 2호선 역세권 지가변동 전망	53
3. 2호선 역세권 건물연면적 및 용도변화 전망	58
가. 1호선 역세권 건물연면적 및 용도변화	58
나. 2호선 역세권 용도별 건물연면적 및 변화 전망	67
4. 역세권 활성화를 위한 정책 방향	70
제4장 지하철 2호선 역세권 개발 방향	73
1. 역세권 개발의 정의	73
가. 역세권의 개발	73
나. 역세권 개발의 국내외 사례	74
다. 역세권의 개발방향	80
라. 역세권 개발의 효과	81
2. 지하철 2호선 역세권 개발현황	82
가. 분석의 전제	82
나. 2호선 용도지역 조정 및 개발밀도 조정가능 지역	83
다. 2호선 신시가지 형성가능 지역	84
라. 2호선 역세권 상주인구 증가 전망	84
마. 역세권 지역내 도시계획시설 신설 · 확충이 필요한 지역	85

3. 역세권 개발 모델	88
가. 역세권의 유형 구분	88
나. 지구 주거기능 중심 역세권	91
다. 지역 상업기능 중심 역세권	119
4. 역세권 개발을 위한 정책 제언	134
가. 계획 측면의 제언	134
나. 정책 측면의 제언	135

제5장 지하철 역세권 문화환경 조성 방안 139

1. 배경과 접근	139
가. 연구의 배경	139
나. 연구의 목표	139
다. 연구의 범위와 접근	140
2. 분석과 전망	141
가. 시민설문조사로 나타난 대구시민들의 문화적 욕구	141
나. 교통의 개념 변화	145
다. 지하(地下) 개념의 변화	146
라. 문화(文化) 개념의 변화	147
마. 연구개발 모델의 방향	149
3. 도심 역세권 문화환경 모델 개발	150
가. 도심역세권 문화환경 개발의 의의	150
나. 연구대상지	150
다. 다른 계획과의 연계	151
라. 도심역세권 문화환경 범주	152
마. 도심역세권 대상지 중심이미지 분석	155
바. 대구지하철 1호선 역사내 문화환경 현황	158
사. 도심역세권 문화환경 조성 과정	161
아. 도심역세권 문화환경 모델	163
4. 주거역세권 문화환경 개발 모델	173

가. 대상지	173
나. 주거역세권 문화환경 고려조건	174
다. 죽전역 역세권 현황	175
라. 죽전역 문화환경 모델	177
5. 역세권 문화환경 조성을 위한 정책방향	181
제6장 결론	185
1. 요약	185
2. 결론 및 정책제언	188
■ 참고문헌	190

표 차례

<표 2- 1> 대구시 지하철 건설 계획	10
<표 2- 2> 대구시 교통체계(수송분담률) 현황	13
<표 2- 3> 대구지하철 이용자 안전의식 설문조사 결과	14
<표 2- 4> 시민설문조사 설문문항의 내용	16
<표 2- 5> 설문응답자의 개인특성	16
<표 2- 6> 현재 주 이용 교통수단	17
<표 2- 7> 2호선 개통 후 지하철 이용 여부	18
<표 2- 8> 2호선 이용시 주 통행목적	19
<표 2- 9> 2호선 이용시 접근수단	20
<표 2-10> 2호선 이용시 하차 후 최종 목적지까지의 접근수단	21
<표 2-11> 반월당역에서의 환승 의사	22
<표 2-12> 대도시별 도시철도 수송인원 추이	24
<표 2-13> 개통 후 지하철 연계접근수단 분담률 추정	27
<표 2-14> 대구지하철 1·2호선 역세권별 교통존(행정동·읍·면) 현황	29
<표 2-15> 개통 후 대구시 도시철도 노선별 수송수요	30
<표 2-16> 대구지하철 2호선 개통에 따른 교통체계(수송분담률) 변화 전망	32
<표 2-17> 승용차 수송수요 감소에 따른 도로교통 효과 분석 결과	34
<표 3- 1> 역세권의 개념 정리	45
<표 3- 2> 지하철 역세권 설정방법 및 범위	46
<표 3- 3> 재산세 대장의 건물용도구분 내용	59
<표 3- 4> 재산세 대장의 건물용도 구분 비교: 1995, 2002	60
<표 3- 5> 지하철 1호선 역세권 및 역세권포함 행정구역의 건물연면적 변화	61
<표 3- 6> 반월당역 역세권과 중구의 대분류 건물 용도 변화	62
<표 3- 7> 성당못역 역세권과 남구의 대분류 건물 용도 변화	64
<표 3- 8> 상인역 역세권과 달서구의 대분류 용도별 건물연면적 변화	66
<표 3- 9> 2002년 지하철 1,2호선 역세권 건물연면적 비중 비교 : 중간지역 역 ...	68
<표 3-10> 2002년 지하철 1,2호선 역세권 건물연면적 비교 : 외곽 역	69
<표 3-11> 2002년 1,2호선 역세권 건물용도별 연면적 비교 : 중간지역 역	69

<표 3-12> 2002년 1,2호선 역세권 용도별 건물연면적 비교 : 외곽 역	70
<표 4- 1> 역세권의 관리	75
<표 4- 2> Urban Village의 유형	77
<표 4- 3> ABC정책의 입지유형별 특성	79
<표 4- 4> 용도지역 조정 및 개발밀도 조정이 가능한 지역의 조건	83
<표 4- 5> 신시가지 형성가능 기준	84
<표 4- 6> 신시가지 형성형의 토지이용 패턴	92
<표 4- 7> 대실역 토지이용 비율	95
<표 4- 8> 다사역 토지이용 비율	96
<표 4- 9> 주거환경 정비형의 토지이용 패턴	97
<표 4-10> 반고개역 토지이용 비율	99
<표 4-11> 서문시장역 토지이용 비율	101
<표 4-12> 대구은행역 토지이용 비율	102
<표 4-13> 도시조직 정비형 역세권 토지이용 패턴	104
<표 4-14> 사월역 토지이용 비율	106
<표 4-15> 연호역 토지이용 비율	108
<표 4-16> 강창역 토지이용 비율	108
<표 4-17> 자생적 개발형 역세권의 토지이용 패턴	109
<표 4-18> 수성구청역 토지이용 비율	110
<표 4-19> 고산역 토지이용 비율	111
<표 4-20> 담티역 토지이용 비율	112
<표 4-21> 용산역 토지이용 비율	113
<표 4-22> 이곡역 토지이용 비율	114
<표 4-23> 성서공단역 토지이용 비율	115
<표 4-24> 내당역 토지이용 비율	116
<표 4-25> 계명대역 토지이용 비율	117
<표 4-26> 감삼역 토지이용 비율	118
<표 4-27> 용도지역 조정형의 역세권 토지이용 패턴	120
<표 4-28> 반월당역 토지이용 비율	122
<표 4-29> 도시조직 역세권의 토지이용 패턴	124
<표 4-30> 죽전역 토지이용 비율	125
<표 4-31> 경대병원역 토지이용 비율	126

<표 4-32> 점진적 개발형 역세권의 토지이용 패턴	127
<표 4-33> 만촌역 토지이용 비율	129
<표 4-34> 범어역 토지이용 비율	130
<표 4-35> 두류역 토지이용 비율	132
<표 4-36> 신매역 토지이용 비율	133
<표 5- 1> 역주변 문화활동 참여 빈도	141
<표 5- 2> 역주변 기대 문화활동 유형	142
<표 5- 3> 반월당-중앙로-대구역 간 문화공간 우선시설	143
<표 5- 4> 지하철 생활지도 필요 정보	144
<표 5- 5> 교통의 개념 확장과 변화	146
<표 5- 6> 지하(地下)의 개념 확장과 변화	146
<표 5- 7> 문화의 개념 확장과 변화	147
<표 5- 8> 문화환경 콘텐츠의 분류	153
<표 5- 9> 생활중심의 문화환경 분류	154
<표 5-10> 특성별 문화환경 분류	154
<표 5-11> 도심지 문화환경의 분류 중 인력운용(humanware)	155
<표 5-12> 도심역세권 대상지 현황분석	155
<표 5-13> 역별 조형물 현황	158
<표 5-14> 지하철1호선 역별 휴게소 현황	159
<표 5-15> 지하철1-2호선 전시장 현황	159
<표 5-16> 문화환경의 주요 요소가 되는 보행환경 현황	160
<표 5-17> 생활중심의 문화환경 분류	163
<표 5-18> 대구지하철2호선 문화활동 가능장소	170
<표 5-19> 주거역세권 문화환경 시설	174
<표 5-20> 주거역세권 유형별 문화환경	174
<표 5-21> 죽전동 및 감삼동 현황	175
<표 5-22> 죽전역 주변 현황	176
<표 5-23> 복합문화카페 조성안	179

그림차례

<그림 2- 1> 대구시 지하철 건설 계획 노선도	10
<그림 2- 2> 대구지하철 1호선 노선도	11
<그림 2- 3> 대구지하철 1호선 역별 통행량	12
<그림 2- 4> 대구지하철 1호선 개통 후 월별 수송실적	12
<그림 2- 5> 대구지하철 2호선 노선 현황	15
<그림 2- 6> 현재 주 이용 교통수단	17
<그림 2- 7> 2호선 개통 후 지하철 이용여부	18
<그림 2- 8> 2호선 이용시 주 통행목적	19
<그림 2- 9> 2호선 이용시 접근수단	20
<그림 2-10> 2호선 이용시 하차 후 최종 목적지까지의 접근수단	21
<그림 2-11> 반월당역에서의 환승의사	22
<그림 2-12> 2호선 개통에 따른 교통체계 변화 분석 과정	26
<그림 2-13> 대구지하철 1·2호선 역세권과 교통존(행정동·읍·면) 현황도	28
<그림 2-14> 개통 후 1호선 역별 수송수요 추정	31
<그림 2-15> 개통 후 2호선 역별 수송수요 추정	31
<그림 2-16> 대구지하철 1호선과 2호선의 침두시 구간별 혼잡도 분석	33
<그림 2-17> 승용차 수송수요 배분을 위한 분석 도로망	33
<그림 2-18> 대구지하철 환승주차장 설치 현황	35
<그림 2-19> 대구지하철 2호선의 도보 연계시설	36
<그림 2-20> 역 주변 자전거 보관소 현황	37
<그림 2-21> 대구지하철 2호선의 승강장 추락방지시설 현황	38
<그림 2-22> 대구지하철 2호선의 비상시 연기차단시설 현황	38
<그림 2-23> 지하철 안내체계의 정보 유형	39
<그림 3- 1> 지하철 1호선역세권 지가자료 추출 지역	47
<그림 3- 2> 반월당역 상업지역 : 역세권 거리대별 지가	48

<그림 3- 3> 성당못역 상업지역 : 거리대별 지가 49

<그림 3- 4> 상인역 상업지역 : 거리대별 지가 50

<그림 3- 5> 상인역 주거지역 : 거리대별 지가 51

<그림 3- 6> 지하철 1호선 200m이내 역세권 역간 비교 : 상업지역 52

<그림 3- 7> 지하철 1호선 200~500m 이내 역세권 역간 비교 : 주거지역 52

<그림 3- 8> 지하철 2호선역세권 지가자료 추출 지역 53

<그림 3- 9> 만촌역 상업지역(근린상업지역) : 거리대별 지가 55

<그림 3-10> 신매역 주거지역 : 거리대별 지가 56

<그림 3-11> 지하철 2호선 200m이내 역세권 역간 비교 : 상업지역 56

<그림 3-12> 지하철 2호선 200m이내 역세권 역간 비교 : 주거지역 57

<그림 3-13> 지하철 2호선 200~500m 역세권 역간 비교 : 주거지역 57

<그림 3-14> 지하철 1호선 역세권 개통 전과 개통 후의 건물연면적 변화 61

<그림 3-15> 역세권과 역세권포함 행정구역의 건물연면적 증가율 비교 62

<그림 3-16> 반월당역 역세권의 대분류 용도별 건물연면적 변화 63

<그림 3-17> 반월당역 역세권과 중구의 대분류 용도별 건물연면적 증가율 비교 63

<그림 3-18> 성당못역 역세권의 대분류 용도별 건물연면적 변화 64

<그림 3-19> 성당못역 역세권과 남구의 대분류 용도별 건물연면적 증가율 비교 65

<그림 3-20> 상인역 역세권의 대분류 용도별 건물연면적 변화 66

<그림 3-21> 상인역 역세권과 달서구의 대분류 용도별 건물연면적 증가율 비교 67

<그림 4- 1> 역세권의 유형구분 91

<그림 4- 2> 친환경적 신시가지 형성 : 아파트단지 개발 예시 92

<그림 4- 3> 단독주택 개발 예시 93

<그림 4- 4> 역세권 주상복합 및 오피스 개발 예시 93

<그림 4- 5> 역세권 지하광장 개발 예시 93

<그림 4- 6> 역세권 쇼핑몰 개발 예시 94

<그림 4- 7> 역세권 근린공원 개발 예시 94

<그림 4- 8> 보행자 및 자전거 전용도로 개발 예시 94

<그림 4- 9> 대실역 주변 95

<그림 4-10> 대실역세권 주변	95
<그림 4-11> 다사역 주변	96
<그림 4-12> 다사역세권 북동쪽	96
<그림 4-13> 다사역세권 동쪽	96
<그림 4-14> 노후 불량지역 재개발 사업과 아파트단지 개발사업 예시	98
<그림 4-15> 역세권 근린상가와 커뮤니티 가로 정비예시	98
<그림 4-16> 반고개역 주변	99
<그림 4-17> 반고개역세권 남쪽	99
<그림 4-18> 반고개역세권 북쪽	99
<그림 4-19> 반고개역세권 주변의 노후한 주택단지1	100
<그림 4-20> 반고개역세권 주변의 노후한 주택단지2	100
<그림 4-21> 반고개역세권 주변의 노후한 주택단지3	100
<그림 4-22> 반고개역세권 서쪽 도로	100
<그림 4-23> 서문시장역 주변	101
<그림 4-24> 서문시장역세권 북쪽	101
<그림 4-25> 서문시장역세권 남쪽	101
<그림 4-26> 서문시장역세권 주변에 환경개선이 필요한 지역	102
<그림 4-27> 대구은행역 주변	102
<그림 4-28> 대구은행역세권 남쪽	102
<그림 4-29> 대구은행역세권 주변의 노후주거단지1	103
<그림 4-30> 대구은행역세권 주변의 노후주거단지2	103
<그림 4-31> 대구은행역세권 주변의 노후주거단지3	103
<그림 4-32> 대구은행역세권 주변의 노후주거단지4	103
<그림 4-33> 지역 특화가로 정비 및 커뮤니티 가로정비	105
<그림 4-34> 아파트형 공장개발 예시	105
<그림 4-35> 사월역 주변	106
<그림 4-36> 사월역세권 북쪽	106
<그림 4-37> 사월역세권 남쪽	106

<그림 4-38> 사월역세권 북서쪽	107
<그림 4-39> 사월역세권 남서쪽	107
<그림 4-40> 연호역 주변	107
<그림 4-41> 연호역세권 남쪽	108
<그림 4-42> 강창역 주변	108
<그림 4-43> 수성구청역 주변	110
<그림 4-44> 수성구청역세권 남쪽	110
<그림 4-45> 수성구청역세권 북쪽	110
<그림 4-46> 수성구청역세권 북동쪽 사거리	111
<그림 4-47> 고산역 주변	111
<그림 4-48> 고산역세권 남쪽	112
<그림 4-49> 고산역세권 북쪽	112
<그림 4-50> 담티역 주변	112
<그림 4-51> 담티역세권 남서쪽	113
<그림 4-52> 용산역 주변	113
<그림 4-53> 용산역세권 남서쪽	113
<그림 4-54> 이곡역 주변	114
<그림 4-55> 이곡역세권 남쪽	114
<그림 4-56> 성서공단역 주변	115
<그림 4-57> 성서공단역세권 남쪽	115
<그림 4-58> 내당역 주변	116
<그림 4-59> 내당역세권 남동쪽	116
<그림 4-60> 계명대역 주변	117
<그림 4-61> 계명대역세권 남쪽	117
<그림 4-62> 감삼역 주변	118
<그림 4-63> 감삼역세권 남동쪽	118
<그림 4-64> 지하광장 개발과 업무시설 개발 예시	120
<그림 4-65> 역세권 오피스 개발 예시	120

<그림 4-66> 역세권별 쇼핑몰 개발 예시	121
<그림 4-67> 역세권 주상복합개발과 공개공지 및 공공보행통로 개발 예시	121
<그림 4-68> 반월당역 주변	122
<그림 4-69> 반월당역세권 남동쪽	122
<그림 4-70> 반월당역세권 남쪽	123
<그림 4-71> 반월당역세권 북쪽	123
<그림 4-72> 대규모 상업시설 개발과 쇼핑몰 개발 예시	124
<그림 4-73> 지하광장과 건축물 연결 개발과 쇼핑몰 내부공간 개발 예시	124
<그림 4-74> 죽전역 주변	125
<그림 4-75> 죽전역세권 남쪽	125
<그림 4-76> 죽전역세권 남서쪽	125
<그림 4-77> 경대병원역 주변	126
<그림 4-78> 경대병원역세권 북쪽	126
<그림 4-79> 상업가로 정비와 휴게공간 개발 예시	128
<그림 4-80> 간판 정비와 공공공간 개발 예시	128
<그림 4-81> 만촌역 주변	129
<그림 4-82> 만촌역세권 북쪽	129
<그림 4-83> 만촌역세권 동쪽 사거리	130
<그림 4-84> 범어역 주변	130
<그림 4-85> 범어역세권 남동쪽	131
<그림 4-86> 범어역세권 동쪽	131
<그림 4-87> 범어역세권 북쪽	131
<그림 4-88> 범어역세권 서쪽	131
<그림 4-89> 두류역 주변	132
<그림 4-90> 두류역세권 북동쪽	132
<그림 4-91> 두류역세권 남서쪽	132
<그림 4-92> 신매역 주변	133
<그림 4-93> 신매역세권 남쪽	133

<그림 5- 1> 역주변 문화활동 참여 빈도	142
<그림 5- 2> 역주변 기대 문화활동 유형	143
<그림 5- 3> 반월당-중앙로-대구역 간 문화공간 우선시설	144
<그림 5- 4> 지하철 생활지도 필요 정보	145
<그림 5- 5> 지하철의 통합적 문화서비스 이미지 모델	148
<그림 5- 6> 지하철개발의 통합적 개발전략	148
<그림 5- 7> 연구개발 모델의 방향	149
<그림 5- 8> 도심지문화환경 개발모델 대상지	150
<그림 5- 9> 주제별로 접근한 도심지 문화환경 현황	156
<그림 5-10> 도심지 역사문화환경 현황	157
<그림 5-11> 도심지 문화예술환경 현황	158
<그림 5-12> 서울지하철 이용 시 불편사항(2002월드컵 기간 중 외국인 대상 설문)	164
<그림 5-13> 프랑스 지하철내 자연환경조성(자연채광에 가까운 조명)	165
<그림 5-14> 생활문화시설	166
<그림 5-15> 역사문화(전통문화)환경과 문화예술환경 조성 모델 이미지	167
<그림 5-16> 지상을 닮은 지하	167
<그림 5-17> 서울 지하철 충무로역 충무로영상센터	168
<그림 5-18> 서울 지하철7호선 성탄열차(2001.12.21~2002.2.28)	173
<그림 5-19> 죽전역 역세권 현황	175
<그림 5-20> 주변 배치도	176
<그림 5-21> 죽전역 역세권 주변의 녹지조성 가능공간	177
<그림 5-22> 성서복합문화회관 건립 가능지	178
<그림 5-23> 죽전역 역사 문화환경모델 전체 이미지	179
<그림 5-24> 죽전역 지하철 역사 승강장 모델	180

요약

본 연구는 대구광역시의 지하철2호선 개통이 가져올 사회경제적 변화와 관련하여, 그 직접적인 결과인 교통체계의 변화와 함께 역세권의 경제활동변화와 활성화 방안, 역세권 특성과 유형에 따른 개발방안, 지하철 문화환경 조성 방안 등을 모색하고, 이를 위한 바람직한 정책방향을 제시하는데 그 목적을 두고 있다.

제2장(교통체계 변화와 정책과제)에서는 지하철이용자에 대한 설문조사를 통하여 지하철이용행태에 대하여 분석하고, 2호선 개통에 따른 교통체계의 변화 및 효과를 예측한 후, 지하철 이용증진을 위한 향후 정책과제에 대하여 논의하였다.

이에 따르면, 지하철 2호선 개통 이후 1·2호선의 총 이용수요는 2006년 6월 기준으로 시나리오에 따라 36~44만 정도가 될 것으로 추정되었으며, 지하철 수송분담률은 2004년 6월의 3.40%에서 8.48%(시나리오 B 기준)로 증가할 것으로 전망되었다. 지하철 수송수요 증가로 인하여 대구시 전체 도로망의 통행수요(대·km 기준)와 자동차배출가스 배출도 각각 약 3.9% 감소할 것으로 나타났다.

제3장(지하철 2호선 개통에 따른 역세권 경제활동 변화와 정책방향)에서는 지가와 토지용도별 건물연면적을 지표로 설정하여 지하철2호선 역세권의 성장잠재력에 대하여 분석한 후, 장래 역세권 활성화를 위한 정책방향에 대하여 논의하였다.

지하철 1호선 지가변동 분석결과에 따르면, 상업지역·주거지역 공히 역에 가까울수록 지가의 상승폭이 더 크며, 도심지역보다도 중간지역과 외곽지역의 역세권 지가가 지하철 효과를 크게 얻고 있는 것으로 나타났다. 특히 외곽지역 역세권의 경우 지하철 개통과 함께 역으로부터의 거리 순으로 지가가 형성되는 과정을 보여줌으로써 지하철의 역세권 효과를 분명하게 보여주었다.

재산세 과세자료를 기초로 한 역세권 건물연면적 변화 분석에 따르면, 1호선의 경우 위치에 관계없이 역세권의 건물연면적은 해당 자치구 전체에 비해 증가율이 훨씬 높은 것으로 나타났다. 용도별로 보면 도심부 역세권(반월당역)에서는 상업용 건물, 외곽지역(상인역)에서는 주거용 건물이 크게 증가하였으며 중간지역(성당못역)에서는 상업용과 주거용이 함께 증가한 것으로 나타났다.

제4장(지하철 2호선 역세권 개발방향)에서는 외국의 지하철 역세권개발 정책에 대하여 알아보고, 2호선상의 각 역세권에 대한 개발모형을 수립·제시하였다.

역세권 개발모형의 수립에 있어서는 도시개발 수행시 고려해야할 5가지 요소로서 토지이용과 장기발전계획, 용도지역 지정 현황 및 조정가능성, 지구단위계획구역 지정 현황, 각종 개발사업 진행 여부, 그리고 가로와 필지 등 도시조직 현황을 고려하여 개발모형의 유형을 설정하였다. 이에 따라, 지구 주거기능중심의 역세권 유형 4가지(신시가지 형성형, 주거환경 개선형, 도시조직 정비형, 자생적 개발형)와 지역 상업기능 중심 역세권 3가지(용도지역 조정형, 도시조직 개선형, 점진적 개발형)로 구분하여 지역적 특성, 개발방향 및 전략을 구체적 사례와 함께 제시하였다.

제5장(지하철 문화환경 조성 방안)에서는 질적인 도시환경의 개선이라는 차원에서 지하철 역세권 및 역사가 갖는 의미를 지하철 문화환경 조성이라는 측면에서 조명하였고, 주요 역사별 예시를 통하여 다양한 문화환경 모델을 제시하였다.

역세권 문화환경 모델은 도심역세권과 주거역세권으로 구분하여 제시되었다. 도심역세권 문화환경 모델은 지역문화환경, 보행교통환경, 자연문화환경, 생활문화환경, 역사(歷史)문화 및 예술 환경, 지하철역사(驛舍) 문화환경으로 구분하여 모델이 제시되었으며, 주거역세권 문화환경 모델은 문화/예술, 통신/민원, 의료/보건, 쇼핑/상업, 생활/자치, 여가/관광, 경제/금융, 교육/지식/정보, 교통/보행 등에 대한 시설들이 예시되었다.

각 부문별 향후의 정책방향 또는 정책과제들은 다음과 같다.

■ 지하철 이용증진을 위한 정책과제

지하철 이용 연계성 제고를 위하여 연계체계의 정비가 필요하다. 버스연계체계 강화방안으로서 버스노선의 개편, 환승할인, 통합요금제 도입 등이 필요하며, 승용차연계체계로서 환승주차장(Park & Ride)의 체계적 확충 및 운영이 필요하다. 그 외에 보행환경 개선 방안과 자전거 이용체계 개선, 지하철 방재체계의 정비, 지하철 안내체계의 개선 등이 필요하다.

■ 역세권 경제활성화를 위한 정책방향

역세권의 적극적 개발과 경제활성화를 위하여 역세권내 토지이용을 고도화·효율화하기 위한 도시계획적 정책들을 수립·시행하여야 한다. 역세권의 상업기능 제고를 위하여 용도지역과 용적률에 대한 재검토가 필요하며, 도시환경정비계획, 주택재개발·재건축 정비계획, 주거환경정비계획 등을 적극적으로 추진하여야 할 것이다.

■ 역세권 개발을 위한 정책 방향

지하철 역세권 개발의 효과적 수행을 위한 계획적 차원의 접근은 다음과 같다. 우선, 지하철 이용의 촉진을 위한 토지이용 및 교통체계 개편이 필요하다. 환승기능 강화를 위한 교통시설간 연계성 확보와 함께 입체적인 토지이용계획을 수립한다. 가칭 ‘역세권 관리계획’의 수립이 필요하다. 역세권 관리계획은 도시공간구조 재편의 의도를 반영하여 역세권별로 개발유형을 설정하고, 각 유형별로 상세한 개발전략을 수립토록 한다. 다음으로, 역세권관리계획을 바탕으로 상업중심형 역세권과 주거중심형 역세권으로 구분하고 시범관리지구를 지정하여 개발모델을 제시한다. 이를 위해 시장 직속 ‘역세권개발특별추진단(가칭)’을 두어 체계적으로 추진·관리토록 한다.

■ 역세권 문화환경 조성을 위한 정책 방향

지하철 역세권의 문화환경과 문화시설은 다양하며 그 개발주체도 정부, 지하철공사, 기업, 민간 등으로 구분될 수 있다. 문화의 다양성이라는 특성상 문화프로그램의 콘텐츠 구성은 각 주체별로 자율성에 입각하여 추진하되, 공공부문은 기본적인 원칙 및 지침(guidelines)과 함께 제도적 지원 기능을 주로 담당하도록 한다.

대구지하철 2호선 개통에 따른 사회경제적 효과와 정책 과제

서 론

제 1 장

제1장

서론

1. 연구의 배경 및 목적

가. 연구의 배경

도시교통에 있어서 교통수단은 크게 개인교통수단과 대중교통수단으로 구분할 수 있다. 개인교통수단은 주로 자가용 승용차로 구성되어 있으며, 대중교통수단은 버스, 택시(준대중교통수단), 도시철도 등 다양한 형태로 구성되어 있다.

버스와 함께 대표적인 대중교통수단인 도시철도는 1974년 서울에서 지하철1호선이 개통된 이래, 현재 서울에서 10개 노선이 운영 중이며, 그 밖에도 부산, 인천 등에서 주요 대중교통으로 자리매김하고 있다. 지하철은 통행자의 시간단축 및 정시성 확보, 도로와 분리된 궤도계 수단이 갖는 대규모 수송용량 등 교통체계상의 긍정적 효과 외에도, 사회·경제·문화적 활동 등 전반적인 도시활동에 대하여 영향을 미치고 토지이용패턴에 커다란 변화를 가져옴은 다른 도시의 사례에서도 명확히 확인할 수 있다.

대구광역시의 경우, 1998년도에 1호선이 완전 개통되었으며, 이로부터 7년후인 2005년 10월에 2호선이 개통되어 운영을 시작하였다. 지하철2호선 개통은 대구시 교통체계에 새로운 변화를 가져올 것으로 기대되는데, 단지 지하철 이용수요가 늘어날 뿐만 아니라 대중교통 중심으로 통행행태가 변화되는 계기가 될 것이다. 이러한 통행행태의 변화는 역세권을 형성하고 역세권 중심의 토지이용패턴 변화를 가져올 것이며, 결국, 역세권을 중심으로 하는 경제활동과 문화적 활동이 활성화될 것이다. 도시계획을 기반으로 하는 제도적 차원에서는 이러한 도시교통 및 도시활동(urban activities)의 변화를 반영하여 토지이용체계를 재편성하는 방안이 모색되어야 할 것이다.

나. 연구의 목적

본 연구는 대구광역시의 지하철2호선 개통이 가져올 사회경제적 변화와 관련하여, 그 직접적인 결과인 교통체계의 변화와 함께 역세권의 경제활동변화와 개발방향, 지

하철 문화환경모델의 조성 방향 등에 초점을 두고 각 부문별 변화전망 및 정책방향에 대하여 논의하였다. 이는 지하철시대가 가져올 사회경제적 변화를 예측하고, 긍정적 효과를 더욱 극대화하는 동시에 부정적인 효과를 최소화 할 수 있는 정책방향을 제시 하는데 그 목적이 있다.

2. 연구의 접근방법

본 연구는 연구내용을 크게 지하철2호선 개통에 따른 교통체계 변화(제2장), 역세권 경제활동 변화 전망(제3장), 역세권 개발 방향(제4장), 역세권 문화환경 조성 방안(제5 장) 등으로 구분하고, 각각에 대하여 개통이후에 대한 장래 변화에 따라 필요한 정책 과제와 방향을 제시하는 형식으로 구성하였다.

제2장에서는 지하철이용자에 대한 설문조사를 통하여 지하철이용행태에 대하여 분석하고, 2호선 개통에 따른 교통체계의 변화 및 효과를 예측한 후, 지하철 이용증진을 위한 향후 정책과제에 대하여 논의하였다.

제3장에서는 지가와 토지용도별 건물연면적을 지표로 설정하여 지하철2호선 역세권의 성장잠재력에 대하여 분석한 후, 장래 역세권 활성화를 위한 정책방향에 대하여 논의하였다.

제4장에서는 외국의 지하철 역세권개발 정책에 대하여 알아보고, 2호선상의 각 역세권에 대한 개발모형을 수립·제시하였다.

제5장에서는 질적인 도시환경의 개선이라는 차원에서 지하철 역세권 및 역사가 갖는 의미를 지하철 문화환경 모델의 조성이라는 측면에서 조명하였고, 주요 역사별 예시를 통하여 다양한 문화환경 모델을 제시하였다.

3. 기대효과

본 연구는 대구시의 지하철 시대가 가져올 장래 변화 및 발전 전망을 교통체계, 역세권 경제활동, 역세권 개발, 문화환경 조성 등에 대하여 분석하고 바람직한 정책방향을 모색한 것으로서 다음과 같은 연구효과를 기대할 수 있다.

- 지하철1, 2호선 운영에 따른 지하철 이용수요 및 수단별 분담률, 도로교통에 미

치는 효과 등 대구시 교통체계 변화를 전망함으로써 향후 대구시 교통정책의 지침으로 활용할 수 있다.

- 지하철1, 2호선 역세권의 경제활동 변화 전망을 통하여 역세권 활성화를 위한 도시경제 정책의 참고자료로 활용할 수 있다.
- 지하철 2호선 역별 개발모델을 제시함으로써 도시계획적 개선을 위한 지침으로 활용할 수 있다.
- 지하철 역세권 문화환경조성 모델을 통하여 도시문화환경 개발에 대한 하나의 지침으로 활용할 수 있다.

대구지하철 2호선 개통에 따른 사회경제적 효과와 정책 과제

지하철 2호선 개통에 따른 교통체계 변화와 정책과제

제 2 장

제2장

지하철 2호선 개통에 따른 교통체계 변화와 정책과제

2005년 10월 18일 대구지하철 2호선 개통에 따라 대구시는 바야흐로 본격적인 지하철 시대의 막을 올리게 되었다. 이에 본 장에서는 지하철 수송수요 증가 및 승용차 수송수요 감소 등의 수송수요 변화를 전망하고 승용차 수송수요 감소에 따른 교통혼잡 완화 효과, 환경오염 저감효과 등 긍정적 효과를 예측하였다.

또한 이러한 교통체계 변화 전망과 효과분석을 통하여 지하철 이용증진이라는 정책 목표 아래, 지하철 환승체계 정비, 지하철 방재 및 방범체계 정비, 지하철 안내체계 정비 등 적극적이고 능동적인 교통정책의 추진 필요성을 제시하였다.

1. 대구지하철 건설계획 및 운영현황

가. 대구지하철 건설계획

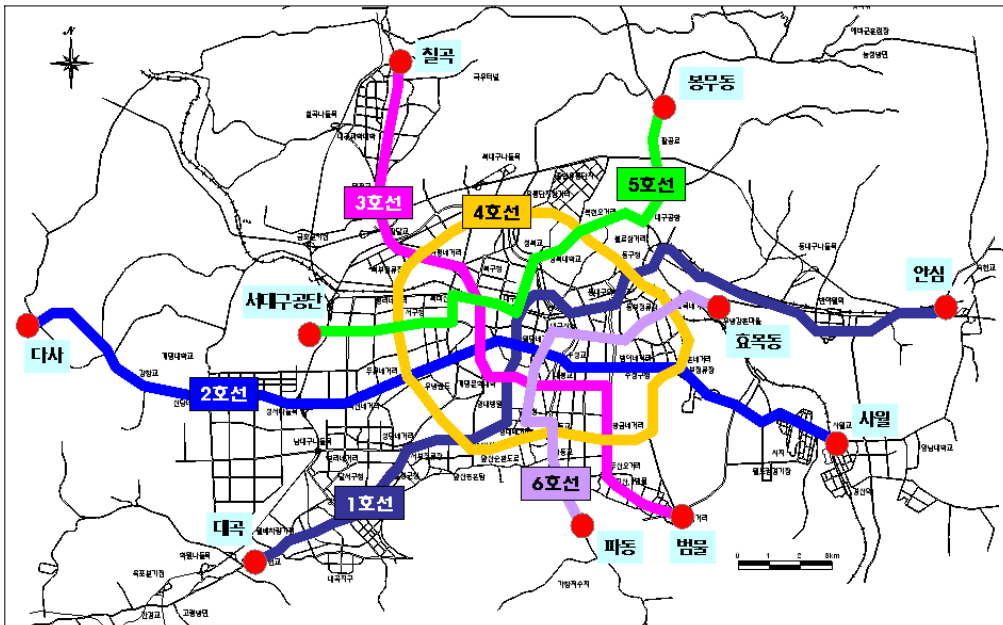
대구시는 대구시 지하철 건설 기본계획(1992)을 수립하여 <표 2-1>과 <그림 2-1>에 나타낸 바와 같이 2020년까지 총 6개 노선을 3단계로 구분하여 총 153.7km의 도시 철도 건설을 계획한 바 있다.

현재 1998년 5월 1호선 개통과 2005년 10월 2호선 개통으로 2개 노선이 운영중에 있으며, 칠곡~범물 간의 3호선은 경전철로 시스템을 변경하여 2006년에 설계착수가 예정된 상태이다. 좀 더 구체적으로 살펴보면, 3호선은 총사업비 약 1조 2천억원을 투자하여 북구 칠곡~수성구 범물간 25개역 21.5km를 경전철(LRT)로 계획하고 있으며, 건설기간은 1단계로 칠곡~건들바위네거리 구간을 2013년까지 완공하고 2단계로 건들바위네거리~범물 구간을 2019년 완공할 것으로 계획하고 있다. 그러나 4호선인 순환선과 3단계로 편성되었던 5호선 및 6호선은 아직 구상단계에 있어 본격적인 추진이 되기까지는 많은 시간이 소요될 것으로 예상된다.

〈표 2- 1〉 대구시 지하철 건설 계획

구 분		시종점	연장(km)	역 수	비 고	
1단계	1호선	개 통	진천~안심	24.9	29	운 영 중
			진천~대곡	1.0	1	운 영 중
	연장구간	안심~사북	1.3	-	검 토 중	
	2호선	문양~사월	29.0	26	2005.10.18 개통	
	3호선	칠곡~범물	21.5	25	경전철, 2006년 설계착수	
2단계	4호선	순환선	25.2	29	구 상 중	
3단계	3호선 지선	월대오거리~어린이회관	8.0	-		
	5호선	본 선	서대구공단~봉무동	16.0		17
		지 선	서부시장~성서공단	11.5		
	6호선	파동~효목동	12.9	15		

자료 : 대구시(1992), 「대구시 지하철 건설 기본계획」 재구성

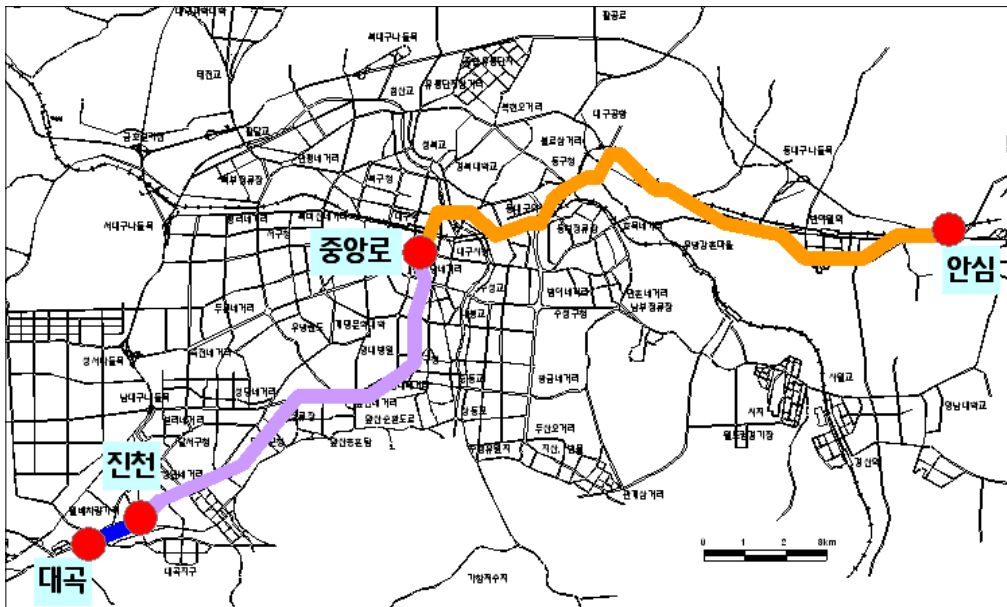


〈그림 2- 1〉 대구시 지하철 건설 계획 노선도

나. 대구지하철 1호선 운영 현황 및 평가

(1) 노선 운영현황

대구지하철 1호선은 1991년 12월에 착공되어 1997년 11월에 진천~중앙로 구간 약 10.3km가 부분개통되었고, 이듬해인 1998년 5월에 중앙로~안심간 개통과 함께 24.9km 29개역으로 완전개통 되었다. 2002년 5월에는 진천~대곡간 1.0km의 시점부 연장구간 개통으로 현재 총 25.9km 30개역으로 운영 중에 있다.

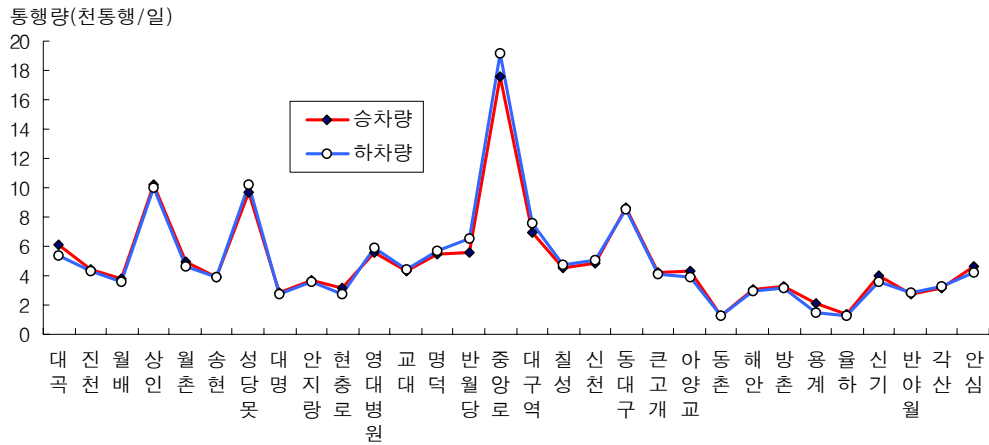


<그림 2- 2> 대구지하철 1호선 노선도

(2) 통행량 및 통행특성 현황

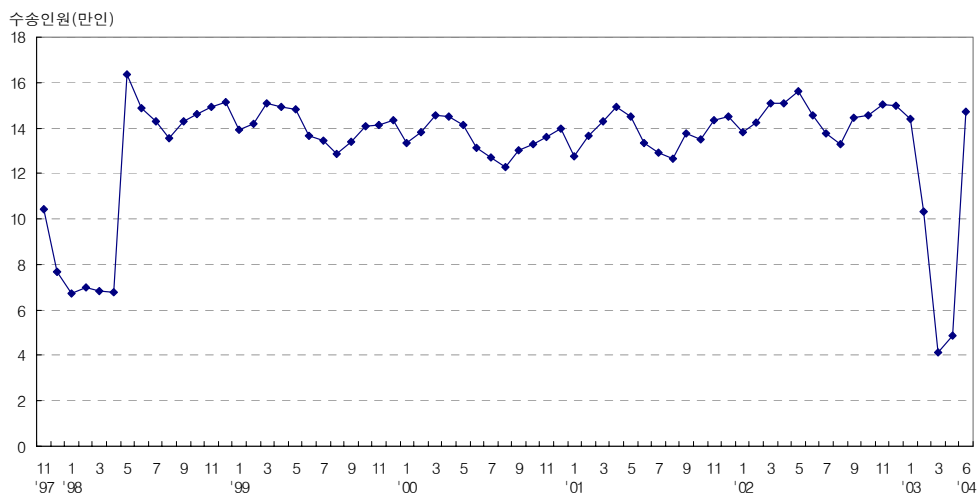
대구지하철 1호선의 역별 통행량을 보면 <그림 2-3>에 나타난 바와 같이 중앙로역이 하루 1만8천인 이상으로 가장 많으며 하루 1만에 가까운 통행량을 보이는 역은 상인역, 성당못역, 동대구역이다.

대구지하철 2호선 개통에 따른 사회경제적 효과와 정책 과제



<그림 2- 3> 대구지하철 1호선 역별 통행량

한편 대구지하철 1호선 개통 후 월별 수송실적은 <그림 2-4>와 같이 1998년 5월 완전개통이후 지속적으로 약 13~15만인을 유지하고 있으며, 2003년 2월의 지하철 참사 이후 비정상적인 노선운영으로 급격한 수송인원 감소가 있었으나 2003년 5월 이후 다시 회복되었다. 또한 대체로 학생들의 방학기간인 하절기(7~8월)와 동절기(1~2월)의 수송인원이 연중 다른 기간보다 다소 낮은 편인 것으로 나타났다.



<그림 2- 4> 대구지하철 1호선 개통 후 월별 수송실적

(3) 교통수요 측면 운영 평가

1999년 한국교통연구원에서 국가교통DB구축사업의 일환으로 실시한 사람통행 조사와 2004년 대구시가 수송분담률 분석을 위해 실시한 조사를 기초로 한 대구의 수단별 교통수요 현황은 <표 2-2>와 같다. 두 조사결과를 비교하면 승용·승합차 통행량의 증가가 두드러지며, 특히 도시철도의 경우 통행량 변화는 거의 없지만 분담률은 1999년 4.07%에서 2004년 3.40%로 오히려 감소하여 대구지하철 1호선의 이용률 제고를 위한 노력이 미흡하였음을 시사하고 있다.

<표 2- 2> 대구시 교통체계(수송분담률) 현황

구 분		승용승합차	버 스	도시철도	택 시	기 타	합 계
1999년 ¹⁾ KOTI	통행량 (통행/일)	1,293,708	1,385,023	153,113	660,168	268,678	3,760,690
	분담률 (%)	34.40	36.83	4.07	17.55	7.14	100.00
2004년 ²⁾ 대구시	통행량 (통행/일)	1,664,798	1,493,297	154,173	745,378	474,315	4,531,958
	분담률 (%)	36.73	32.95	3.40	16.45	10.47	100.00

자료 : 1) 한국교통연구원(2002), 전국 및 5개광역시 여객·화물통행특성분석(2001년 전국교통DB구축사업)

2) 대구시(2005), 2004년 수송분담률 조사·분석 자료집

(4) 이용자 측면 운영 평가

대구지하철공사(2005)의 「2004년 지하철 이용자 만족도 조사」에서는 2004년 12월 지하철 이용자를 대상으로 열차운행, 타 교통수단과의 연계성, 승차환경, 시설이용 편리성, 역직원 서비스, 지하철 안전성 등의 항목으로 이용자 만족도 조사를 실시하였으며 그 결과 대구지하철 이용자의 종합만족도는 66.3점 수준인 것으로 나타났다.

또한 교통안전공단(2005)의 「2004년 철도교통문화지수 조사 보고서」에서는 대구 지하철 1호선이 혼잡도, 역사 청결도, 휴대폰 매너 등의 항목에서는 상대적으로 양호하나 배차간격, 역무원 친절도, 승차권 발매 신속성, 위기대처법 인지도 등의 항목에서는 상대적으로 불량한 것으로 평가되었다

(사)경실련도시개혁센터(2005)의 「2004년 전국 지하철 이용자 안전의식 설문조사」에서는 2005년 1~2월간 대구 뿐만 아니라 서울, 인천, 부산, 광주 등 5개 도시의 지하철 이용자 1,096명(대구 214명)을 대상으로 면접 및 인터넷 조사를 실시하였다. 그 결과 <표 2-3>에 나타난 바와 같이, 이용시 위험 감지 경험, 안전문제의 개선정도, 현재 안전수준 정도 등의 설문항목으로 볼 때 전국평균에 비해 대구지하철의 안전수준에 대한 이용자의 인식은 나쁘지 않은 것으로 나타났다.

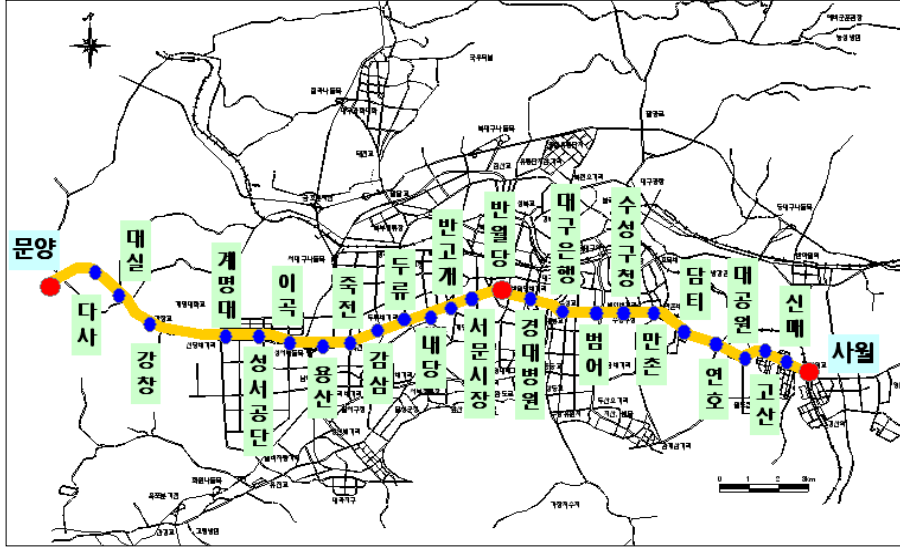
<표 2- 3> 대구지하철 이용자 안전의식 설문조사 결과

구 분		있 음	없 음	모 름	무응답	-	-
이용시 위험 감지경험	대 구	33.6	29.9	36.4	-	-	-
	전국평균	45.1	27.6	27.2	0.2		
구 분		많이 개선	대체로 개선	보 통	개선 없음	오이려 후퇴	무응답
안전문제의 개선정도	대 구	5.6	29.4	35.5	27.1	0.0	2.3
	전국평균	5.3	22.9	36.7	33.8	0.9	0.5
구 분		매우 위험	위 험	보 통	안 전	매우 안전	무응답
현재 안전수준 정도	대 구	2.3	19.6	59.3	15.4	2.8	0.5
	전국평균	5.8	27.6	50.9	13.2	1.8	0.5

자료 : 경실련 도시개혁센터(2005), 「2004년 전국 지하철 이용자 안전의식 설문조사」 결과

다. 대구지하철 2호선 건설 개요

대구지하철 2호선은 1996년 12월에 착공, 사업비 약 2조 3,299억원을 들여 2005년 10월에 개통되었다. 개통된 노선은 <그림 2-5>에 나타난 바와 같이 문양~사월 간 약 29km의 26개역으로 운영되고 있고 1호선과는 반월당역에서 환승하도록 되어 있으며, 사월역~영남대 간 3.3km의 2호선 종점부 연장건설이 추진되고 있다.



<그림 2- 5> 대구지하철 2호선 노선 현황

2. 시민설문조사 개요 및 분석결과

가. 조사의 개요

대구지하철 2호선 개통에 따른 시민설문조사는 대구지하철 2호선 개통에 따른 교통체계, 도시개발, 경제활동, 문화활동 등의 변화에 대한 인식을 파악할 목적으로 지하철 2호선 반월당역, 두류역, 죽전역 등 3개 역세권내의 잠재 지하철 이용자를 대상으로 실시하였다. 조사방법은 6월 23(목), 24(금), 27(월) 3일 동안 조사원이 피설문자와 직접 대면한 상태에서 설문목적과 각 설문문항을 설명하고 조사원이 조사표에 기입하는 방식으로 하였으며 주요 조사내용은 <표 2-4>에 나타난 바와 같다.

이와 같이 설문조사를 실시한 결과 569개의 유효표본을 획득하였으며 각 응답자별 개인특성을 분석한 결과는 <표 2-5>에 나타난 바와 같다.

〈표 2- 4〉 시민설문조사 설문문항의 내용

구 분	설 문 문 항	
응답자 일반현황	성별, 연령, 직업, 거주지	
교통체계 부문	1. 현재 주이용 교통수단 3. 2호선 이용시 주통행목적 5. 반월당에서의 환승의사	2. 2호선 개통 후 지하철 이용여부 4. 2호선 이용시 접근수단
도시개발 부문	6. 지하철역 주변 필요시설 8. 지하철역 주변 바람직한 개발모습	7. 지하철역내 필요시설
경제활동 부문	9. 개통 후 역주변 지가변동 11. 현재 역주변 신축 및 증축 건물수	10. 개통 후 역주변 상업활동 변동 12. 신축 및 증축 건물의 층수
문화활동 부문	13. 지하철 문화활동 이용빈도 15. 반월당~중앙로~대구역 간 구역에 필요한 문화시설	14. 희망 문화활동의 종류 16. 지하철 생활지도에 필요한 정보

〈표 2- 5〉 설문응답자의 개인특성

구 분	반월당역		두류역		죽전역		전 체		
	응답수(개)	구성비(%)	응답수(개)	구성비(%)	응답수(개)	구성비(%)	응답수(개)	구성비(%)	
성 별	① 남 성	77	45.56	93	47.45	95	46.57	265	46.57
	② 여 성	92	54.44	103	52.55	109	53.43	304	53.43
	합 계	169	100.00	196	100.00	204	100.00	569	100.00
연 령	① 10대	35	20.71	29	14.80	14	6.86	78	13.71
	② 20대	47	27.81	46	23.47	49	24.02	142	24.96
	③ 30대	25	14.79	39	19.90	52	25.49	116	20.39
	④ 40대	20	11.83	34	17.35	42	20.59	96	16.87
	⑤ 50대	20	11.83	29	14.80	32	15.69	81	14.24
	⑥ 60대이상	22	13.02	19	9.69	15	7.35	56	9.84
	합 계	169	100.00	196	100.00	204	100.00	569	100.00
직 업	① 자영업	22	13.02	28	14.29	34	16.67	84	14.76
	② 직장인	25	14.79	42	21.43	53	25.98	120	21.09
	③ 학 생	70	41.42	52	26.53	46	22.55	168	29.53
	④ 주 부	27	15.98	51	26.02	57	27.94	135	23.73
	⑤ 기 타	3	1.78		0.00	2	0.98	5	0.88
	무 직	22	13.02	23	11.73	12	5.88	57	10.02
	합 계	169	100.00	196	100.00	204	100.00	569	100.00
거주지	중 구	35	20.71	2	1.02		0.00	37	6.50
	동 구	20	11.83		0.00	1	0.49	21	3.69
	서 구	9	5.33	107	54.59	11	5.39	127	22.32
	남 구	20	11.83	15	7.65	11	5.39	46	8.08
	북 구	11	6.51	2	1.02	6	2.94	19	3.34
	수 성 구	25	14.79	10	5.10	3	1.47	38	6.68
	달 서 구	33	19.53	57	29.08	170	83.33	260	45.69
	달 성 군	3	1.78	1	0.51		0.00	4	0.70
	대구시외	13	7.69	2	1.02	2	0.98	17	2.99
합 계	169	100.00	196	100.00	204	100.00	569	100.00	

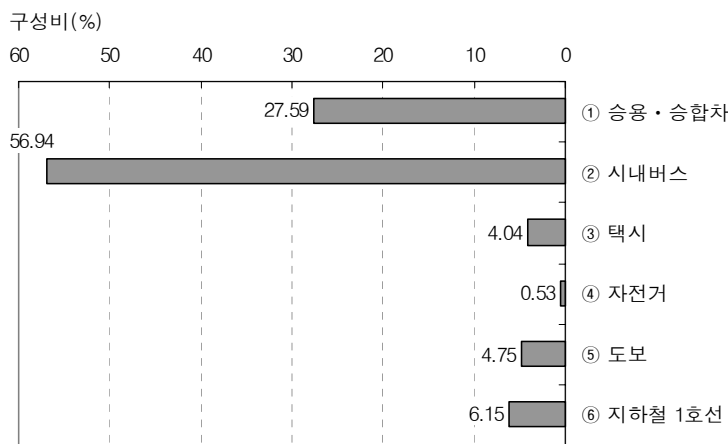
나. 교통체계 부문 설문 분석 결과

(1) 현재 주이용 교통수단

지하철 2호선 개통 전에 주로 이용하는 교통수단을 설문한 결과는 <표 2-6>과 <그림 2-6>에 나타난 바와 같이 ‘ 시내버스 이용 ’ 56.94%, ‘ 승용·승합차 이용 ’ 27.59%, ‘ 지하철 1호선 이용 ’ 6.15% 등의 순으로 나타났다. 역별로는 반월당역 응답자의 경우 ‘ 지하철 1호선 이용 ’(18.93%)이 높고 죽전역 응답자의 경우 ‘ 승용·승합차 이용 ’(37.75%)이 상대적으로 높은 것으로 분석되었다.

<표 2- 6> 현재 주 이용 교통수단

구 분		① 승용·승합차	② 시내버스	③ 택시	④ 자전거	⑤ 도보	⑥ 지하철 1호선	합 계
반월당역 응답자	응답수(개)	33	90	8	1	5	32	169
	구성비(%)	19.53	53.25	4.73	0.59	2.96	18.93	100.00
두류역 응답자	응답수(개)	47	119	13	2	15	0	196
	구성비(%)	23.98	60.71	6.63	1.02	7.65	0.00	100.00
죽전역 응답자	응답수(개)	77	115	2	0	7	3	204
	구성비(%)	37.75	56.37	0.98	0.00	3.43	1.47	100.00
전 체 응답자	응답수(개)	157	324	23	3	27	35	569
	구성비(%)	27.59	56.94	4.04	0.53	4.75	6.15	100.00



<그림 2- 6> 현재 주 이용 교통수단

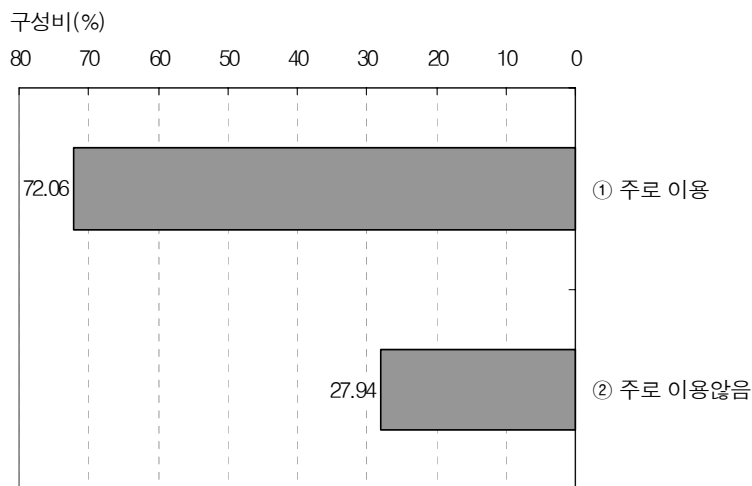
(2) 2호선 개통 후 지하철 이용 여부

지하철 2호선 개통 후 지하철 이용여부를 설문한 결과는 <표 2-7>과 <그림 2-7>에 나타난 바와 같이 ‘주로 이용하겠다’는 응답이 72.06%이고 ‘주로 이용하지 않겠다’는 응답이 27.94%를 나타내는 것으로 집계되었다.

또한 역별로 ‘주로 이용하겠다’는 응답은 반월당역이 62.72%, 두류역이 77.04%, 죽전역이 75.00%를 나타내는 것으로 분석되었다.

<표 2- 7> 2호선 개통 후 지하철 이용 여부

구 분		① 주로 이용	② 주로 이용 않음	합 계
반월당역	응답수(개)	106	63	169
	구성비(%)	62.72	37.28	100.00
두류역	응답수(개)	151	45	196
	구성비(%)	77.04	22.96	100.00
죽전역	응답수(개)	153	51	204
	구성비(%)	75.00	25.00	100.00
전 체	응답수(개)	410	159	569
	구성비(%)	72.06	27.94	100.00



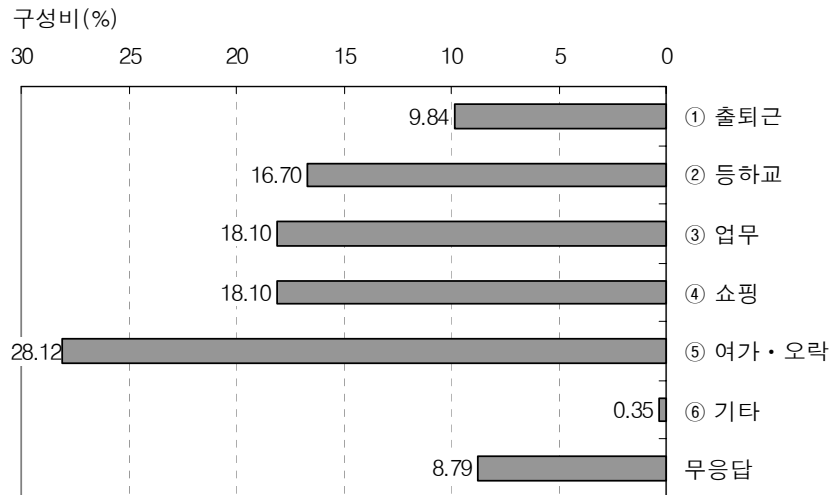
<그림 2- 7> 2호선 개통 후 지하철 이용 여부

(3) 2호선 이용시 주통행 목적

2호선 이용시 주된 통행목적에 대하여 설문한 결과는 <표 2-8>과 <그림 2-8>에 나타난 바와 같이, ‘여가·오락’ 목적이 28.1%, ‘쇼핑’과 ‘업무’ 목적이 모두 18.1%의 순으로 나타났고, ‘등하교’와 ‘출퇴근’ 목적은 각각 16.7%, 9.8%로 다른 통행목적 보다 낮은 것으로 분석되었다. 역별로는 반월당역의 ‘등하교’ 목적(21.9%), ‘여가·오락’ 목적(34.3%)이 다른 역에 비해 다소 높고 죽전역의 ‘쇼핑’ 목적(23.5%)이 비교적 높은 비율을 차지하는 것으로 집계되었다.

<표 2- 8> 2호선 이용시 주 통행목적

구 분		① 출퇴근	② 등하교	③ 업무	④ 쇼핑	⑤ 여가·오락	⑥ 기타	무응답	합 계
반월당역	응답수(개)	9	37	28	23	58	2	12	169
	구성비(%)	5.33	21.89	16.57	13.61	34.32	1.18	7.10	100.00
두류역	응답수(개)	23	31	39	32	54	0	17	196
	구성비(%)	11.73	15.82	19.90	16.33	27.55	0.00	8.67	100.00
죽전역	응답수(개)	24	27	36	48	48	0	21	204
	구성비(%)	11.76	13.24	17.65	23.53	23.53	0.00	10.29	100.00
전 체	응답수(개)	56	95	103	103	160	2	50	569
	구성비(%)	9.84	16.70	18.10	18.10	28.12	0.35	8.79	100.00



<그림 2- 8> 2호선 이용시 주 통행목적

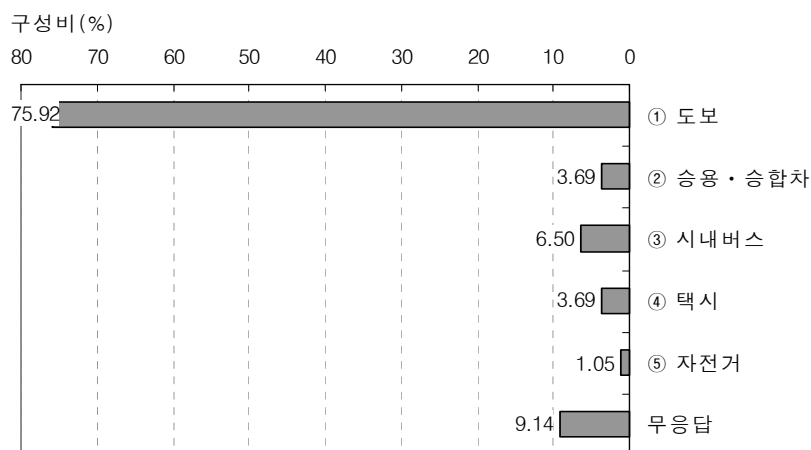
(4) 2호선 이용시 접근수단

2호선 이용시 출발지에서부터 승차역까지 접근수단에 대하여 설문한 결과는 <표 2-9>와 <그림 2-9>에 나타난 바와 같이 ‘도보’ 이용이 75.92%, ‘시내버스’ 이용이 6.50, ‘승용·승합차’와 ‘택시’ 이용이 모두 3.69%인 것으로 나타났다.

역별로는 반월당역의 ‘승용·승합차’ 이용이 5.33%, ‘시내버스’ 이용이 13.61%로 다른 역에 비해 다소 높으며, 두류역의 경우 ‘택시’ 이용이 5.61%로 상대적으로 높은 것으로 분석되었다.

<표 2- 9> 2호선 이용시 접근수단

구 분		① 도보	② 승용·승합차	③ 시내버스	④ 택시	⑤ 자전거	무응답	합 계
반월당역	응답수(개)	119	9	23	3	2	13	169
	구성비(%)	70.41	5.33	13.61	1.78	1.18	7.69	100.00
두류역	응답수(개)	153	3	9	11	3	17	196
	구성비(%)	78.06	1.53	4.59	5.61	1.53	8.67	100.00
죽전역	응답수(개)	160	9	5	7	1	22	204
	구성비(%)	78.43	4.41	2.45	3.43	0.49	10.78	100.00
전 체	응답수(개)	432	21	37	21	6	52	569
	구성비(%)	75.92	3.69	6.50	3.69	1.05	9.14	100.00



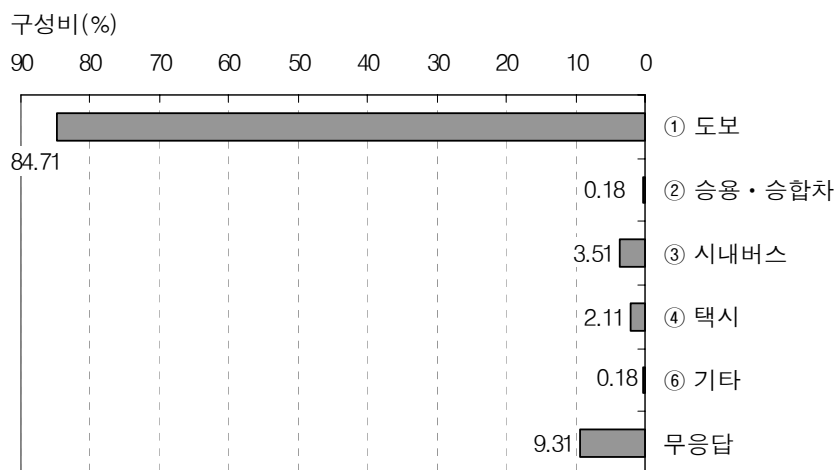
<그림 2- 9> 2호선 이용시 접근수단

2호선 이용시 하차역에서부터 최종 목적지까지의 수단에 대하여 설문한 결과는 <표 2-10>과 <그림 2-10>에 나타낸 바와 같이 ‘도보’ 이용이 84.71%, ‘시내버스’ 이용이 3.51%, ‘택시’ 이용이 2.11%의 순인 것으로 나타났다.

역별로는 반월당역의 ‘시내버스’ 이용이 6.51%로 다른 역에 비해 다소 높으며 두류역과 죽전역의 ‘도보’ 이용이 각각 88.27%, 85.78%로 반월당역보다 상대적으로 높은 것으로 분석되었다.

<표 2-10> 2호선 이용시 하차 후 최종 목적지까지의 수단

구 분		① 도보	② 승용·승합차	③ 시내버스	④ 택시	⑥ 기타	무응답	합 계
반월당역	응답수(개)	134	1	11	8	1	14	169
	구성비(%)	79.29	0.59	6.51	4.73	0.59	8.28	100.00
두류역	응답수(개)	173	0	5	1	0	17	196
	구성비(%)	88.27	0.00	2.55	0.51	0.00	8.67	100.00
죽전역	응답수(개)	175	0	4	3	0	22	204
	구성비(%)	85.78	0.00	1.96	1.47	0.00	10.78	100.00
전 체	응답수(개)	482	1	20	12	1	53	569
	구성비(%)	84.71	0.18	3.51	2.11	0.18	9.31	100.00



<그림 2-10> 2호선 이용시 하차 후 최종 목적지까지의 수단

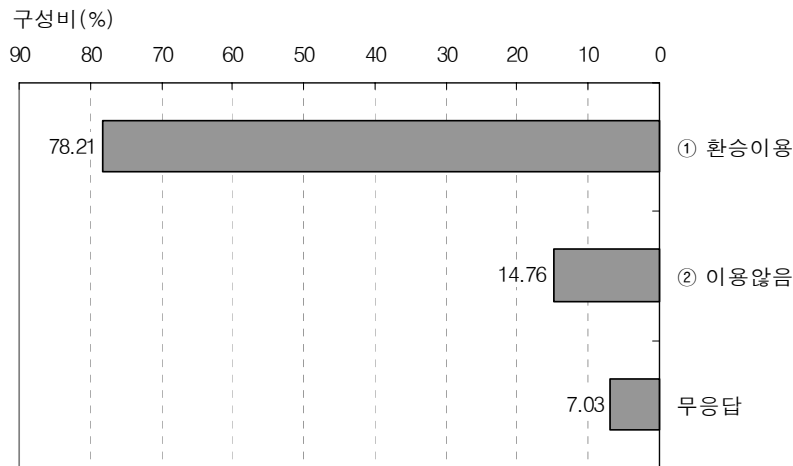
(5) 반월당역에서의 환승 의사

지하철 2호선 개통시 1호선과 2호선 간 노선을 갈아타기 위하여 반월당역에서의 환승의사를 설문한 결과는 <표 2-11>과 <그림 2-11>에 나타낸 바와 같이 ‘환승하여 이용하겠다’는 응답이 78.21%이고 ‘이용않겠다’는 응답이 14.76%인 것으로 나타났다.

역별로는 죽전역이 ‘환승하여 이용하겠다’는 응답이 79.90%로 가장 높고 두류역이 ‘환승하여 이용하지 않겠다’는 응답이 17.86%로 가장 높은 것으로 분석되었다.

<표 2-11> 반월당역에서의 환승 의사

구 분		① 환승이용	② 이용않음	무응답	합 계
반월당역	응답수(개)	131	28	10	169
	구성비(%)	77.51	16.57	5.92	100.00
두 류 역	응답수(개)	151	35	10	196
	구성비(%)	77.04	17.86	5.10	100.00
죽 전 역	응답수(개)	163	21	20	204
	구성비(%)	79.90	10.29	9.80	100.00
전 체	응답수(개)	445	84	40	569
	구성비(%)	78.21	14.76	7.03	100.00



<그림 2-11> 반월당역에서의 환승 의사

3. 개통에 따른 교통체계 변화 전망

가. 분석의 개요

(1) 분석의 전제

■ 전제1 : 목적통행량의 변화는 없다.

교통체계 변화 전망은 지하철 2호선 개통이라는 변화를 전후로 하여 수단통행의 변화를 추정하는 것으로, 최종적으로 개통 전·후의 수단분담률 변화를 추정하는 것을 목적으로 한다. 그러므로 외적 영향요인과 관련되는 목적통행량과 그 특성은 변화하지 않는 것으로 전제하고 개통 후의 교통수단별 통행량을 산출해 내는 과정이다.

■ 전제2 : 교통체계 변화에 영향을 주는 다른 외적 영향요인은 없다.

개통 전·후간 경제활동, 도시개발, 시민의 교통수단 선호도 등 모든 교통체계의 외적 영향요인을 고려하는 것은 곤란하므로 교통체계내 지하철 2호선 개통이라는 내적 영향요인 이외의 다른 영향요인은 고려하지 않는다. 이는 교통수요가 자체가 유발수요라는 점에서 목적통행의 변화가 없다는 전제1과 그 맥을 같이 한다.

■ 전제3 : 개통 후 도시철도 창출수요는 없다.

창출수요를 계량화 하는 것은 추가적인 연구가 필요한 부분이므로 창출수요를 제외하고 승용·승합차와 버스로부터의 전환수요와 시간변화에 따른 자연증가 수요만을 고려하였다.

■ 전제4 : 신설 노선과 기존 노선 이용자의 통행행태에는 차이가 없다.

도시철도 노선의 수송수요는 노선이 통과하는 역세권 특성과 그 역세권내 거주자의 통행행태에 따라 다를 수 있으므로 기존 노선과 신설 노선 이용자의 통행행태는 동일하다고 말하는 것은 곤란하지만 통행행태의 차이를 고려하기 위해서는 각 노선 이용자의 통행행태를 별도로 분석하여야 하므로 추가적인 조사분석이 필요하다.

그러므로 여기서는 두 노선의 이용자간 통행행태의 차이가 없다고 전제하고 기존

노선의 도시철도 이용률을 이용하여 신설 노선에 그 값을 적용하였다.

(2) 분석시점 및 시나리오 설정

교통체계 변화 전망을 위한 분석시점은 개통 후에 도시철도 수요가 안정화되어 정착된 시점을 개통 후 시점으로 선정하여야 한다. 개통 후 시점과 관련하여 <표 2-12>에 나타난 바와 같이 우리나라 대도시에서는 개통 후 약 1년에서 최대 3년 이내에는 도시철도의 개통에 따른 수송수요의 변화가 크게 변화하지 않는 것으로 나타났다.

그러므로 개통 후 시점은 개통 후 약 1년~3년 이내로 설정하는 것이 유효할 것이므로 본 과제에서는 이를 감안하여 개통 전 시점을 대구시에서 실시한 사람통행실태조사 기준인 2004년 6월로 설정하고 개통으로부터 약 8개월 후인 2006년 6월을 개통 후 시점으로 설정하였다.

■ 개통 전 시점 : 2004년 6월 (사람통행실태조사 기준)

■ 개 통 시점 : 2005년 10월 (개통 기준)

■ 개통 후 시점 : 2006년 6월 (개통 약 8개월 후)

<표 2-12> 대도시별 도시철도 수송인원 추이

운 영 주 체	노 선	일평균 수송인원 (만인)				최 근 개 통 현 황
		2000년	2001년	2002년	2003년	
서울지하철공사	1~4호선	374.2	387.9	394.4	391.6	-
서울도시철도공사	5~8호선	99.9	143.2	153.7	159.6	2000. 10 (6, 7호선 개통)
인천지하철공사	1호선	15.4	18.9	20.8	20.4	1999. 10 (1호선 개통)
부산교통공단	1~2호선	66.0	68.6	74.7	72.2	2002. 8 (2호선 개통)
대구지하철공사	1호선	13.5	13.8	14.5	14.4	1998. 5 (1호선 개통)

자료 : 각 운영주체 내부자료

한편 분석시나리오는 다음과 같이 3가지 유형으로 설정하였으며, 수송수요를 기초

로 한 후속 분석결과는 모두 시나리오 B를 기준으로 분석하여 제시하였다.

■ 시나리오 A : 적극적인 도심 주차수요관리 정책 추진으로 도심발착 지하철 이용수요 증진

지하철 2호선 개통 후 노선확충에 따른 이용률 상승 뿐만 아니라, 도심 주차시설 공급 제한, 주차요금 상향 조정, 대중교통전용지구 확대, 주차단속 및 과태료 강화 등 적극적인 도심 주차수요관리 정책을 추진하여 도심 발착 승용차 수송수요를 압박하여 지하철 수송수요로 전환시킴으로써 지하철 수송수요 증진효과가 가장 큰 경우

■ 시나리오 B : 지하철 노선 확충에 따른 이용률 상승 발생시

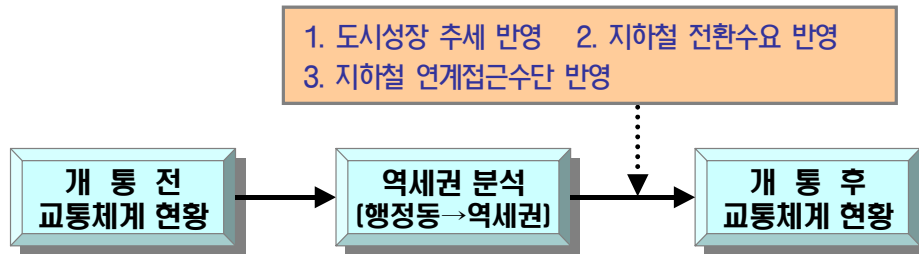
지하철 2호선 개통으로 인한 노선확충으로 지하철 이용률이 기존 지하철 1호선에 비해 증가됨으로써 상당부분 지하철 수송수요 증진 효과가 발생한 경우

■ 시나리오 C : 현재의 지하철 이용률이 개통 후에도 그대로 유지 시

지하철 2호선이 개통되더라도 기존 지하철 1호선의 이용률이 그대로 유지되어 지하철 수송수요 증진 효과를 크게 기대할 수 없는 경우

(3) 분석 과정

지하철 2호선 개통 후 교통체계 변화 전망을 위한 분석과정은 <그림 2-12>에 나타난 바와 같이 개통 전 교통체계 현황인 2004년 6월의 사람통행실태조사 자료를 토대로 개통 후인 2006년 6월의 교통체계를 전망하여 그 변화정도를 비교하였다. 먼저 행정동 기반 교통존 자료를 역세권 자료로 변환시키기 위한 역세권 분석을 실시한 후 도시성장 추세, 지하철 전환수요, 지하철 연계접근수단 등 교통체계 변화요인 3가지를 반영하여 개통 후의 교통체계를 도출하였다.



〈그림 2-12〉 2호선 개통에 따른 교통체계 변화 분석 과정

■ 도시성장 추세 반영

도시성장 추세에 따른 각 교통수단별 자연증가 수요를 반영하기 위해서 개통 전 시점(2004년 6월)의 대구시 인구 2,525,836인과 대구시 광역도시계획의 2006년 인구예측 결과인 2,580,432인을 적용하여 도시성장 변화를 반영하였다.

■ 승용·승합차 및 버스에서 지하철로의 전환 반영

지하철 2호선 개통시의 잠재이용자를 대상으로 한 앞의 설문조사에서 지하철 2호선을 이용하겠다는 응답자 중 승용·승합차에서의 전환이 약 32.08%, 버스에서의 전환이 약 67.92%를 차지하였으며 이 값을 이용하여 각 교통수단별 지하철 전환수요를 산출하였다.

■ 지하철 연계접근수단 발생 반영

개통 전에는 승용·승합차 또는 버스를 이용할 경우에 수단통행이 1회가 되지만 개통 후 지하철로 전환하게 되면 승차전과 하차후의 연계접근수단 각 1회를 포함하여 총 3회의 수단통행이 발생할 수 있다. 지하철 연계접근수단 발생 반영은 <표 2-13>에 나타난 바와 같이 기존 지하철 연계접근수단 분담률 자료와 본 과제의 대구지하철 2호선 개통에 따른 시민설문조사 결과를 이용하였다.

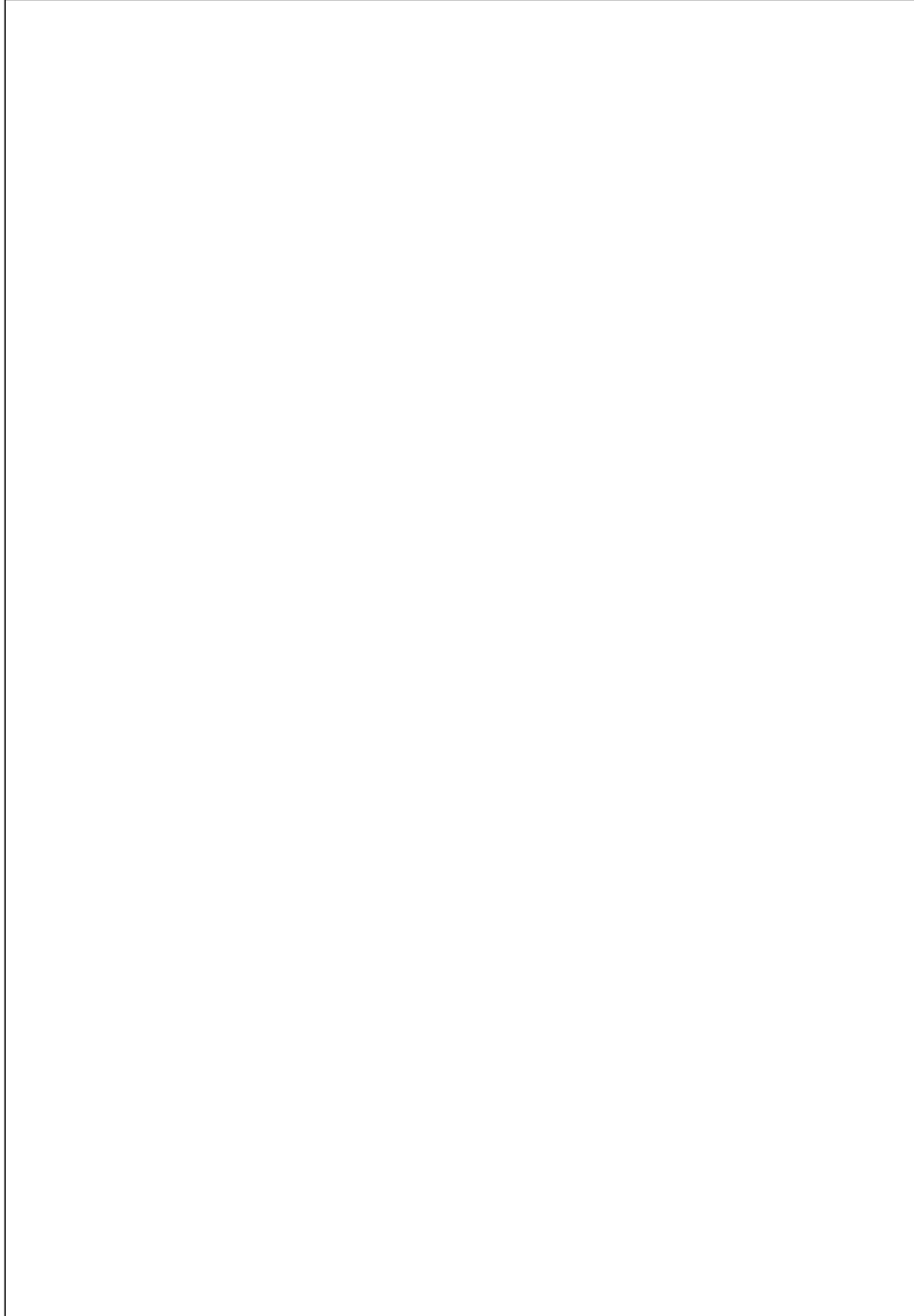
〈표 2-13〉 개통 후 지하철 연계접근수단 분담률 추정

구분		도보	승용승합차	버스	택시	자전거	기타	합계
1호선1)	승차전	78.31	5.80	12.92	1.70	0.88	0.40	100.00
	하차후	85.72	1.56	9.22	2.26	0.62	0.62	100.00
2호선2)	승차전	83.57	4.06	7.15	4.06	1.16	0.00	100.00
	하차후	93.41	0.20	3.87	2.33	0.00	0.20	100.00

자료 : 1) 최한규(2000), 「지하철 이용특성 분석과 수요예측에 관한 연구」, 영남대 석사학위논문
 2) 본 과제의 대구지하철 2호선 개통에 따른 시민설문조사 결과

한편 행정동 기반 교통존 통행량 자료를 역세권 통행량 자료로 변환하기 위하여 <그림 2-13>에 나타난 바와 같은 역세권과 행정동 현황자료를 이용하여 역세권 분석을 실시하였다. 각 역세권별 행정동 현황은 <표 2-14>에 나타난 바와 같다.

대구지하철 2호선 개통에 따른 사회경제적 효과와 정책 과제



〈그림 2-13〉 대구지하철 1·2호선 역세권과 교통존(행정동·읍·면) 현황도

〈표 2-14〉 대구지하철 1·2호선 역세권별 교통존(행정동·읍·면) 현황

지하철 1호선		지하철 2호선	
역 명	교통존(행정동·읍·면)	역 명	교통존(행정동·읍·면)
대 곡	진천, 화원읍	문 양	다사
진 천	월성1, 진천	다 사	다사
월 배	상인1, 상인2, 월성1, 진천	대 실	다사
상 인	상인1, 상인2	강 장	신당
월 촌	본, 상인1, 송현1, 송현2, 월성1	계 명 대	신당
송 현	본, 송현1, 송현2	성서공단	이곡
성 당 못	대명10, 대명11, 성당1, 성당2, 송현2	이 곡	이곡, 장기
대 명	대명10, 대명4, 대명6, 성당1	용 산	감삼, 장기, 죽전
안 지 랑	대명10, 대명1, 대명6, 대명9	죽 전	감삼, 죽전
현 충 로	대명1, 대명5, 대명9, 봉덕3	감 삼	감삼, 내당4, 두류3, 상중이, 성당2, 죽전
영대병원	대명2, 대명3, 대명5, 봉덕1, 봉덕3	두 류	내당1, 내당4, 두류2, 두류3
교 대	대명2, 대명5, 봉덕1, 이천	내 당	내당1, 내당2·3, 두류2
명 덕	남산1, 남산3, 대명2, 대봉2, 이천	반 고 개	남산4, 내당2·3, 대명3, 대신, 두류1, 두류2
반 월 당	남산1, 남산2, 남산3, 삼덕, 성내1, 성내2	서문시장	남산2, 남산3, 남산4, 대신, 성내2
중앙로	성내1, 성내2	반 월 당	남산1, 남산2, 남산3, 삼덕, 성내1, 성내2
대 구 역	성내1, 성내2, 칠성, 침산2	경대병원	대봉1, 대봉2, 동인1·2·4가, 삼덕, 성내1
칠 성	대현2, 동인1·2·4가, 동인3가, 성내1, 신암2, 신천1·2, 칠성	대구은행	대봉1, 삼덕, 수성1가, 수성2·3가, 수성4가
신 천	동인3가, 신암2, 신암3, 신천12, 신천3	범 어	범어1, 범어2, 범어3, 수성2·3가, 수성4가
동대구역	신암3, 신암4, 신천3, 신천4, 효목2	수성구청	만촌2, 범어1, 범어2, 범어4
큰 고 개	신암4, 신암5, 효목1, 효목2	만 촌	만촌2, 만촌3, 범어4
아 양 교	동촌, 신암5, 지저, 효목1	담 티	고산2, 만촌2, 만촌3
동 촌	동촌, 효목1	연 호	고산2
해 안	동촌, 방촌, 해안, 효목1	대 공 원	고산2
방 촌	방촌, 해안	고 산	고산1, 고산2
용 계	안심2, 해안	신 매	고산1, 고산2, 고산3
울 하	안심1, 안심2	사 월	고산1, 고산3
신 기	안심1	-	-
반 야 월	고산3, 안심1, 안심3·4	-	-
각 산	안심3·4	-	-
안 심	안심3·4	-	-

나. 개통 후 지하철 수송수요 전망

(1) 노선 전체 수송수요

대구지하철 2호선 개통 후 시점인 2006년 6월의 노선 전체 수송수요 분석 결과를 시나리오별로 보면 시나리오A가 일일 약 44만인, 시나리오B가 약 39만인, 그리고 시나리오C가 약 36만인 것으로 나타났다. 시나리오B를 기준으로 좀 더 구체적으로 살펴보면, <표 2-15>에 나타난 바와 같이 1호선과 2호선의 총 수송수요가 하루 약 39만 통행에 이를 것으로 전망되었다. 각 노선과 환승으로 구분하면, 1호선내 총 수송수요는 약 17만인이고 2호선내 수송수요는 약 15만인이 될 것으로 추정되었으며, 1호선과 2호선 간 환승수요는 약 7만인 것으로, 1호선에서 2호선으로 약 3.6만인, 2호선에서 1호선으로 약 3.7만인 정도가 될 것으로 추정되었다.

<표 2-15> 개통 후 대구시 도시철도 노선별 수송수요(시나리오B)

승차 / 하차	1호선	2호선	합 계
1호선	173,298	36,527	209,825
2호선	36,832	145,419	182,251
합 계	210,130	181,946	392,076

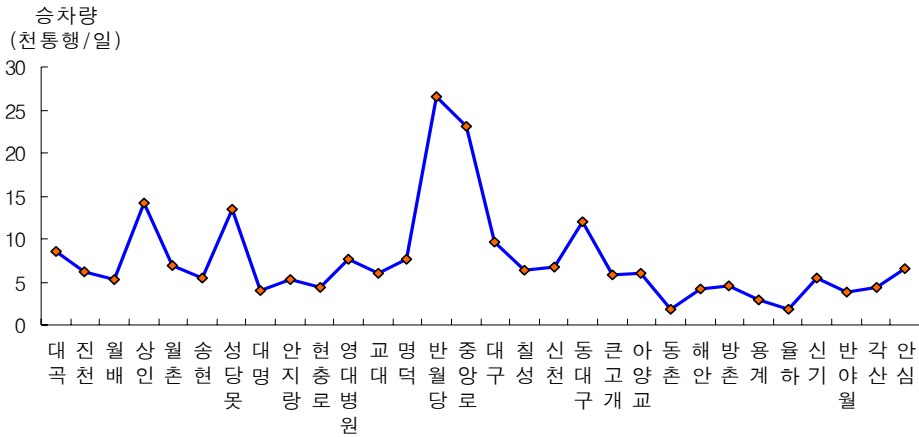
(2) 역별 수송수요(이하 시나리오B 기준)

지하철 2호선 개통 후 승차량 기준 역별 수송수요 분석결과는 <그림 2-14>와 <그림 2-15>에 나타난 바와 같이 전망되었다.

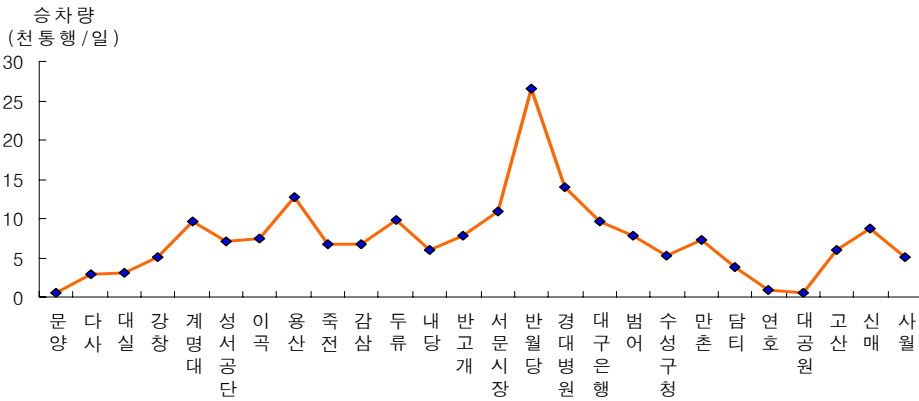
지하철 1호선의 역별 수송수요 분석결과는 <그림 2-14>에 나타난 바와 같이 현재 운영되고 있는 역별 수송수요 현황과 유사한 패턴을 유지할 것으로 예상되지만 개통 전에는 중앙로역에서 가장 통행량이 많던 것이 개통 후에는 2호선과의 환승역인 반월당역이 가장 높을 것으로 분석되었다.

또한 지하철 2호선의 경우에도 <그림 2-15>에 나타난 바와 같이 반월당이 가장 높

은 통행량을 보일 것으로 예상되고 계명대역, 용산역, 두류역, 서문시장역, 경대병원역 등은 승차기준 하루 통행량이 약 1만인에 육박할 것으로 분석되었다.



〈그림 2-14〉 개통 후 1호선 역별 수송수요 추정



〈그림 2-15〉 개통 후 2호선 역별 수송수요 추정

다. 개통 전·후 수송수단 분담률 변화 전망

대구지하철 2호선 개통에 따른 교통체계 변화는 <표 2-16>에 나타난 바와 같이 전체 통행량은 개통 전 약 453만 통행에서 개통 후 약 462만 통행으로

증가되고, 도시철도 수송수요는 개통 전 약 15만 통행에서 개통 후 약 39만 통행으로 그 부담률이 약 8.48%에 이를 것으로 전망된다.

또한 승용·승합차와 버스의 경우에는 도시철도 연계접근수단의 수요만큼 증가하지만 도시철도로 수단이동된 전환수요만큼 감소함으로써 개통 전 부담률이 각각 36.73%, 32.95%이던 것이 개통 후에는 각각 34.86%, 29.82%로 감소할 것으로 전망되었다.

〈표 2-16〉 대구지하철 2호선 개통에 따른 교통체계(수송분담률) 변화 전망

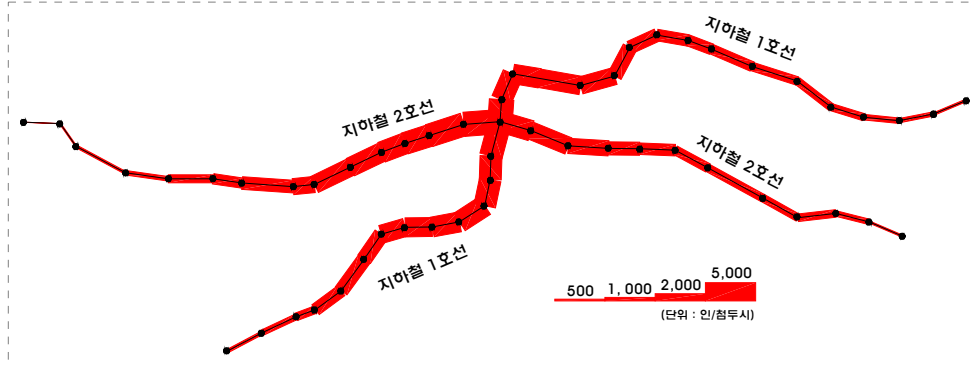
구 분		승용승합차	버 스	도시철도	택 시	기 타	합 계
개통 전 (2004년)	통행량 (통행/일)	1,664,798	1,493,297	154,173	745,378	474,315	4,531,958
	분담률 (%)	36.73	32.95	3.40	16.45	10.47	100.00
개통 후 (2006년)	통행량 (통행/일)	1,611,067	1,378,271	392,076	761,155	479,425	4,621,944
	분담률 (%)	34.86	29.82	8.48	16.47	10.37	100.00

4. 교통체계 변화에 따른 효과 분석

가. 지하철 노선의 구간별 혼잡도

지하철 1호선 개통 후 지하철 1호선과 2호선의 역간 분포통행량 자료를 이용하여 첨두시 기준 구간별 혼잡도(승차인원/승차정원)를 분석한 결과는 <그림 2-16>에 나타난 바와 같이 도심 환승역인 반월당역에 가까울수록 구간별 승차인원 및 혼잡도는 증가하는 것으로 분석되었으며, 전체 평균혼잡도는 약 57.3%로 개통 후에도 지하철 수송수요가 지하철 수송용량에 비해 상당히 미약할 것으로 전망되었다.

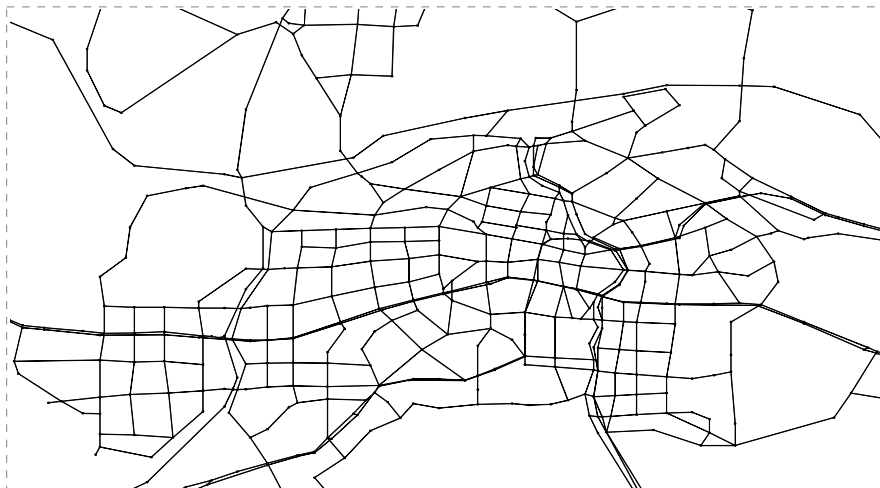
혼잡도가 가장 높은 구간은 중앙로역에서 반월당역 구간으로 첨두시 6,688인이 승차할 것으로 예상되어 그 혼잡도가 약 108.1%에 이를 것으로 분석되었으며, 혼잡도가 가장 낮은 구간은 문양역과 다사역 구간으로 승차량이 첨두시 53인으로 그 혼잡도가 약 0.9% 정도에 그치는 것으로 분석되었다.



주) 승차정원 산정 근거 : 배차간격 7분 적용, 1편당 6량 편성, 1편당 승차정원 722인
 <그림 2-16> 대구지하철 1호선과 2호선의 첨두시 구간별 혼잡도 분석

나. 승용차 수송수요 감소의 도로교통 효과

지하철 2호선 개통에 따라 승용차 수송수요가 지하철로 전환됨으로써 도로교통에 부하되는 교통량이 감소하게 되는 효과를 분석하기 위하여 개통 후 시점인 2006년 6월에 지하철 2호선이 개통될 경우와 개통되지 않을 경우의 2가지 시나리오를 설정하여 분석하였다. 분석방법은 <그림 2-17>에 나타낸 바와 같은 분석 도로망에 시나리오별 승용차 통행량을 배분하여 통행거리(대·km), 구간속도(km/h), 배출가스부하량(kg/일) 등의 효과지표를 관측하여 비교하였다.



<그림 2-17> 승용차 수송수요 배분을 위한 분석 도로망

효과분석 결과는 <표 2-17>에 나타난 바와 같이 대구시 전체도로망에 대하여 평균적으로 통행거리와 배출가스부하량이 각각 약 3.9% 감소하는 효과를 가져올 것으로 분석되었으며, 특히 수성교와 범어네거리 구간, 성서IC와 성서공단 구간 등 달구벌대로의 경우에는 대구시 전체에 비해 그 효과가 더욱 클 것으로 전망되었다.

<표 2-17> 승용차 수송수요 감소에 따른 도로교통 효과 분석 결과

구 분	효과지표	관 측 값		변화율(%)
		미개통시	개통시	
대구시 전체	통행거리(대·km)	13,904,770	13,369,284	▽ 3.9
	배출가스부하량(kg/일)	29,218	28,093	▽ 3.9
수성교 → 범어네거리	통행거리(대·km)	4,442	4,093	▽ 7.9
	구간속도(km/h)	46.4	47.2	▲ 1.6
	배출가스부하량(kg/일)	9.3	8.6	▽ 7.9
성서IC → 성서공단	통행거리(대·km)	4,218	4,048	▽ 4.0
	구간속도(km/h)	38.7	39.7	▲ 2.7
	배출가스부하량(kg/일)	8.9	8.5	▽ 4.0

5. 지하철 이용증진을 위한 향후 정책과제

가. 지하철 이용 연계성 제고를 위한 연계체계의 정비

(1) 버스 연계체계

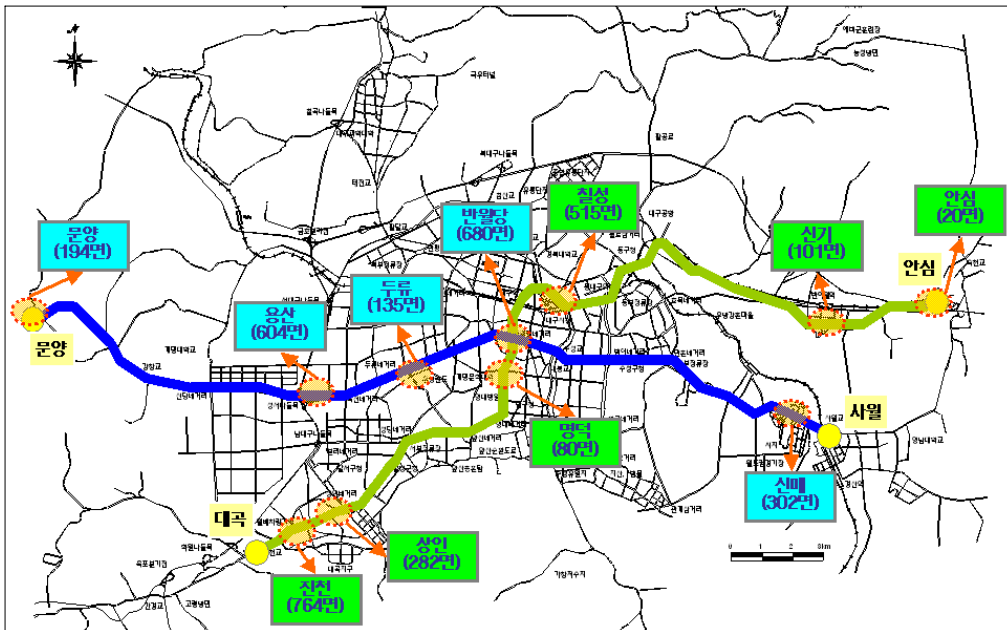
대구시는 지하철 2호선 개통에 따라 버스와 지하철의 대중교통노선간 중복을 최소화하고 상호 연계성을 향상시키기 위하여 버스노선 개편을 추진하고 있다.

또한 지하철은 버스보다는 시간당 수송능력이 크기 때문에 지하철 노선이 통과하는 구간에서는 버스가 지하철 연계기능을 담당할 수 있도록 노선개편과 함께 버스와 지하철간 환승할인 등의 통합요금제 도입의 추진이 요구되며, 이러한 지하철 중심 버스 연계체계 정비를 통하여 지하철이용의 연계성을 제고시켜 나가야 할 것이다.

(2) 승용차 연계체계

도시철도 환승주차장은 「대도시권광역교통관리에 관한 특별법 시행령 제4조의2」에서 도시외곽에 환승을 목적으로 건설되는 주차장으로 도시철도 또는 역으로부터 200m이내에 건설되는 주차장을 의미하며, 「주차장법 제12조의3항 및 시행령 제4조」에서는 환승주차장 주차규모(면수)의 기준을 제시하고 있다.

그러나 <그림 2-18>에 나타낸 바와 같이 대구지하철 환승주차장 현황을 보면 지하철 노선 주변에 위치한 공영주차장을 환승주차장으로 설정하고 있어 환승주차장의 기능을 제대로 수행하지 못하는 환승주차장이 발생하고 특히 도심에 위치함으로써 입지가 불합리하거나 역세권내의 승용차 연계수요를 전혀 고려하지 않아 적절한 환승주차 규모를 반영하지 못하고 있는 실정이다. 또한 주차장 이용시 환승목적과 비환승목적 이용간 요금의 차별화 없이 운영함으로써 대부분 역세권 주변 상업시설 이용자가 주차하는 경우가 많은 등 여러 가지 문제점을 가지고 있다.



<그림 2-18> 대구지하철 환승주차장 설치 현황

그러므로 합리적인 승용차 환승체계를 정비하기 위해서는 도심방향 승용차 수요를 압박할 수 있는 강력한 도심주차수요관리 정책이 전제되어야 하며, 환승주차장의 외곽지 설치, 지역별 환승수요 고려, 환승할인제 도입 등을 포함하는 환승주차장 설치 기준을 마련하여야 할 것이다. 또한 환승주차장 기능 강화를 위한 관련 법 및 조례를 정비하고 환승주차장 이용을 적극 홍보하는 등 다각적인 노력을 통하여 지하철에 대한 승용차 연계체계를 제고시켜 나갈 필요가 있다.

(3) 도보 연계체계

지하철 연계 접근수단 중 가장 많은 비율을 차지하는 것이 도보에 의한 접근이기 때문에 지하철 수송수요 제고를 위해서는 도보 연계체계를 정비하는 것이 무엇보다도 중요하다. 현재 대구지하철 2호선에는 <그림 2-19>에 나타난 바와 같이 보행자의 수직이동을 위한 엘리베이터, 에스컬레이터 등 도보 연계시설이 설치되어 있으나, 이를 기존 지하철 1호선 모든 역에도 확대 보급할 필요가 있으며, 장기적으로 보행자의 수평이동을 편리하게 하기 위해서 이동보도 등의 보급계획을 수립하여야 할 것이다.



<그림 2-19> 대구지하철 2호선의 도보 연계시설

(4) 자전거 연계체계

지하철 이용자가 자전거를 이용하여 지하철과 연계하도록 함으로써 보행에 대한 부담을 경감시켜 주는 것은 매우 유용한 정책방향이지만 물리적인 시설의 공급이 전제되지 않으면 그 효과를 기대하기 어렵다. 이와 같은 자전거 연계를 위한 물리적 시설의 정비에서는 <그림 2-20>에 나타난 바와 같은 자전거 보관소 설치 뿐만 아니라 자전거 도로의 정비를 통하여 접근성을 제고시킬 필요가 있으며 역주변에 자전거를 보관하지 않고 지하철에 싣고 승차하게 함으로써 하차 후에도 자전거를 이용하여 최종 목적지로 접근할 수 있는 방안도 고려되어야 할 것이다.



<그림 2-20> 역 주변 자전거 보관소 현황

나. 지하철 이용 안전성 확보를 위한 방재체계의 정비

지하철 2호선에는 <그림 2-21>에 나타난 바와 같이 승강장 추락방지를 미연에 방지하기 위하여 다사역과 문양역에 스크린 도어를 설치하고 그 외에는 모두 안전펜스를 설치하였으나, 지하철 1호선과 2호선 모든 역에 스크린 도어 설치를 장기적으로 추진

할 필요가 있다. 또한 <그림 2-22>에 나타난 바와 같은 연기차단 시설 뿐만 아니라 비상정지버튼, 화재감지기, 피난유도표시 등 비상 및 소방시설의 설치를 확대해 나가야 할 것이며, 현재 대구지하철 공사에서 보급하고 있는 방재메뉴얼을 시민들이 적극 활용할 수 있도록 홍보해 나가야 할 것이다.

한편 지하철 안전요원 배치 및 운영, 카메라 및 비상호출기 설치 등으로 지하철 이용자가 범죄에 노출되지 않도록 방법시설의 설치를 확대해 나감으로써 지하철내 사고 및 범죄를 예방하고 비상시 신속한 대처를 유도해 나갈 수 있을 것이다.



<그림 2-21> 대구지하철 2호선의 승강장 추락방지시설 현황



<그림 2-22> 대구지하철 2호선의 비상시 연기차단시설 현황

대구지하철 2호선 개통에 따른 사회경제적 효과와 정책 과제

지하철 2호선 개통에 따른 역세권 경제활동 변화와 정책방향

제 3 장

제3장

지하철 2호선 개통에 따른 역세권 경제활동 변화와 정책방향

대구의 지하철 2호선 개통은 침체된 지역경제에 새로운 활력소를 제공하리라 기대되고 있다. 본 보고서에서는 그러한 경제활동의 변화를 측정할 수 있는 지표로서 지가와 건물연면적의 변화를 이용하였다. 먼저, 대구지하철 1호선 역세권의 지가 및 건물연면적 변화를 분석한 후, 이를 토대로 향후 지하철 2호선 역세권의 변화를 예측하였다.

1. 역세권 경제활동 측정 지표

가. 지표 선정

(1) 지가

지가는 경제활동의 변동을 나타내는 중요한 지표로서 많은 학자들이 연구의 대상으로 삼는 지표이다. 지가는 단기적으로는 경제활동 활성화를 통한 경기호황을 보여주는 중요지표로서, 지가와 거시경제변수간의 관계를 조사한 논문들을 볼 수 있다. 여기에서, 이러한 지가의 변동과 경제활동의 척도가 되는 거시경제변수들 간의 관계는 서로 상호간에 영향을 주고 있어 밀접한 관계가 있음을 알 수 있다(김태형, 1998 ; 김병구, 1999). 부산의 지하철 1호선을 대상으로 한 역세권의 지가변화의 영향에 대한 연구 논문을 살펴보면, 지하철의 개통에 따라 지하철 주변지역의 접근성이 제고되고, 이러한 접근성의 제고는 기존의 토지이용을 보다 바람직한 방향으로 전환하기 위해 역세권 개발을 유도하며, 역세권개발의 유도는 지가상승을 초래한다(이성호·김재원, 2000). 따라서, 지가의 상승은 역세권의 개발을 통해 지역경제가 활성화되는 결과의 산출물로 해석 가능하다. 이러한 의미에서 본 보고서에서는 지가의 상승을 경제활동

의 변화를 측정하는 하나의 지표로 선정한다.

(2) 건물연면적

건물연면적은 경제활동과 밀접한 관련을 맺고 있다. 특히, 상업용 건물연면적의 증가와 경제의 발전에 관한 연구는 1970년대부터 보이기 시작한다. 서울의 중심상업업무지역내의 건물상면적을 조사함으로써, 경제활동의 강화가 건물의 연면적을 늘어나게 하고 있음을 보여주었다. 또한 많은 연구들에서 건축허가면적은 건설 투자의 선행 지표가 되고 있으며, 이러한 건축허가면적을 조사함으로써 건설경기를 예측하는 전망치로 사용하고 있다(박명수, 1999)¹⁾. 우리나라의 건설관련 정책들이 경기부양 또는 경기과열 진정을 위한 정책으로 사용되고 있음을 간과할 수 없다는 점에서 건축허가면적과 건설투자, 건설경기 그리고 경제활동에 이르는 메카니즘은 하나의 연결고리를 가지고 있다. 따라서 건물연면적의 증감추세를 지하철 역세권의 개발정도를 나타내는 하나의 측정지표로 선택한다.

나. 지역 선정

지하철 건설의 경제적 효과를 분석하기 위해 몇 가지 기준으로 나누어서 지역을 설정한다. 첫째, 대구시의 중심지역으로부터 떨어진 거리에 따라 지하철 개통의 파급효과가 다르리라고 가정할 수 있다. 따라서 대구시의 전체지역을 도심지역과 중간지역, 외곽지역의 3개 구역으로 나누어서 접근한다. 도심지역은 주로 상업지역이 발달해 있으며, 중간지역은 상업지역과 주거지역이 혼재해 있다고 볼 수 있다. 외곽지역의 경우는 주로 주거지역과 부수적인 소규모 상업시설(소위 근린생활 시설)이 입지하는 것으로 볼 수 있다. 둘째, 3개 구역에 해당하는 역세권지역을 설정하였다. 역세권은 일반적으로 ‘역의 지배력이 미치는 지리적인 범위’로 정의될 수 있으나 연구 목적에 따라 다음의 표에서 보는 것과 같이 다양하게 규정되고 있다.

1) 박명수(1999), 「용도별건축허가면적의 변동과 거시경제의 관계분석」, 한국건설산업연구원

〈표 3- 1〉 역세권의 개념 정리

구 분	내 용
교통개발연구원 (1990)	•역의 세력권은 그 역을 일상의 통근, 통학, 기타 통행을 목적으로 사용하는 사람이 포함된 범위
한봉림 (1991)	•일상의 통근, 통학 기타 통행목적으로 지하철역을 이용하는 여객의 수요가 발생하는 권역
유통정보연구원 (1994)	•보행자가 도로로 접근할 수 있는 최대거리를 중심으로 설정하는 보행권역 •역이 입주함으로써 지가나 주택가격 등 부동산 가치의 변화에 크게 영향을 받는 지역 •당해 역을 이용하는 사람들이 거주하는 주거권역
송홍수 (1995)	•역의 지배력이 미치는 물리적 거리 •역이 생김으로써 토지이용상의 변화가 나타나는 권역 •역이 형성됨에 따라 주변지역이 변화될 수 있는 요소가 있기 때문에 토지이용의 “영향권” 및 사람들의 최대이용권이 될 수 있음 •역을 중심으로 형성될 수 있는 상업시설권을 군집시켜 줄 수 있는 시설 유지권
임정희 (1998)	•토지이용의 영향권, 도시시설 유지권
김대웅·유영근·최한규 (2002)	•지하철 역세권: 지하철교통이라는 도시의 대동맥이 개개 지하철역의 결절부에서 어느 만큼의 범위를 가진 권역 즉 단말조직에 지하철역과의 접근통행이라는 모세혈관을 통하여 지하철을 이용하고자 하는 통행수요를 처리해 주는 동적시스템이 이루어지는 공간

자료: 이재영 · 송태수(2004)

또한, 역세권의 설정방법과 범위에 대하여도 여러 국내 연구가 있다.(〈표 3-2〉 참조) 여러 연구를 종합해 볼 때 우리나라 대도시 지하철의 역세권은 400~1000m 범위로 볼 수 있으며 특히 도보역세권은 500m정도로 설정될 수 있을 것이다.

본 연구에는 역세권을 역에서 500m 이내의 지역으로 설정하고, 김대웅 등(2002)의 연구에서 나타난 편차 300m를 감안하여 이를 다시 200m 이내 지역, 200~500m 사이의 지역으로 세분하였다.

〈표 3- 2〉 지하철 역세권 설정방법 및 범위

구 분	내 용	비 고	설정요소	
국내	이론적 방법	반경 500m	도시계획법의 지구상세계획 지침	크기
		일상의 통근, 통학 기타 통학목적으로 지하철역을 이용하는 여객의 수요가 발생하는 권역	한봉림(1991)	잠재력
		토지이용의 영향권, 도시시설 유지권	임정희(1998)	잠재력
		초·중교의 학군, 소생활권 (인구 2~3만인)	택지개발계획 실무지침	잠재력
	실험적 방법	설문집단별 접근시간 분리	김동녕(1986)	크기
		역세권 실체를 파악하는 변수로서 통행시간 구성요소, 즉 총통행시간, 도보시간, 대기시간, 승차시간을 분석의 지표로 설정	손정열(1993)	크기
		역간거리 0.8~1.1km, 도보거리 0.8km, 행정구역과 결합하여 약 1km	배준구(1982)	크기
		지하철교통이라는 도시의 대동맥이 개개 지하철역의 결절부에서 어느 만큼의 범위를 가진 권역 즉 단말조직에 지하철역과의 접근통행이라는 모세혈관을 통하여 지하철을 이용하고자 하는 통행수요를 처리해 주는 동적시스템이 이루어지는 공간	김대웅 외(2002)	크기
국외	역세권의 형태를 정방형 또는 장방형으로 설정하고 역사의 등급을 구분하여 360, 540, 720m로 설정	오사카(일본)	크기, 모양	
	정기권 구입자의 거리누적비율 90% 이내의 범위	동경(일본)	크기, 모양	
	600m	볼티모어(미국)	크기	
	1,400m	워싱턴(미국)	크기	
	도심지역과 비도심지역으로 구분하여 각각 530, 800m로 설정	로스앤젤레스(미국)	크기	
	전철의 정차지점 혹은 역사에서 400m내에 2, 3층의 혼합건물고 복합용도의 간선, 보육시설, 공공용지, 지역쇼핑몰, 업무지원시설, 고용중심지 등을 포함한 보행권(pedestrian pocket)	Calthrope의 TOD	크기, 잠재력	

자료: 김대웅 외(2002)

(1) 지하철 1호선 역세권

지하철 1호선은 도심지역으로 반월당역, 중간지역으로 성당못역, 외곽지역으로는 상인역을 선정하였다. 각 역에서 200m 이내 지역, 200~500m 사이의 지역으로 역세권을 세분하고, 해당역에서 1km 이상 떨어진 지역을 역외권으로 구분하여 비교분석을 시도하였다.

(2) 지하철 2호선 역세권

지하철 2호선의 역세권지역은 1호선의 해당 역이 갖는 지역적 특성과 주변환경을 2

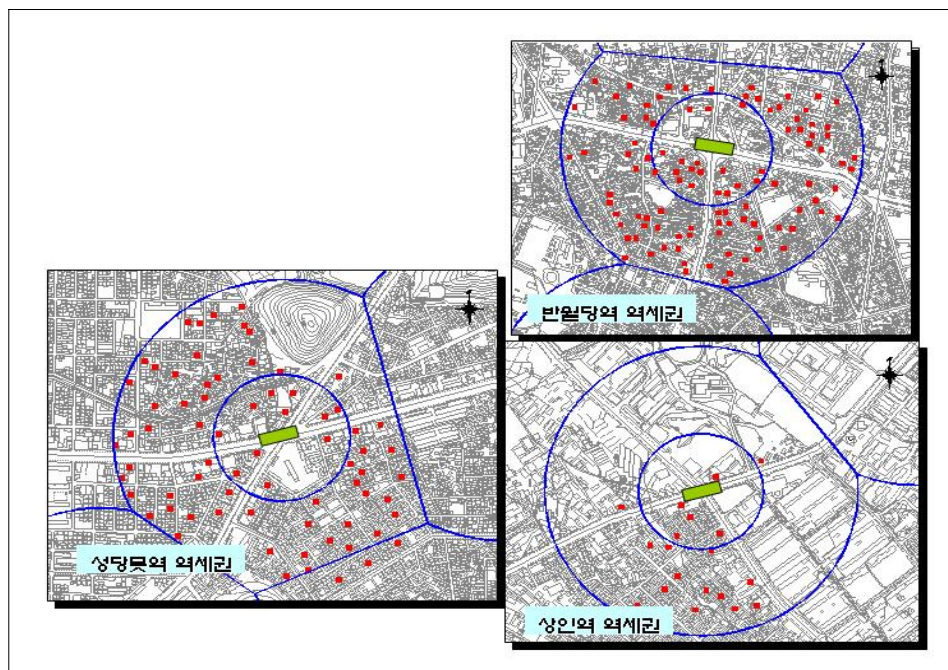
호선에 적용하여 도심지역으로는 반월당역, 중간지역으로는 만촌역, 외곽지역으로는 신매역을 선정하였다. 2호선지역에서도 역세권은 500m 이내 지역으로 선정하고, 이를 다시 200m 이내지역과 200~500m 이내 지역으로 세분하였다.

2. 2호선 역세권 지가변동 전망

가. 1호선 역세권 지가변동

(1) 자료 구축

지하철 1호선의 각 역세권에 대한 지가자료 구축과정은 다음과 같다. 우선 해당역을 중심으로 동심원을 그려 역에서 200m 이내지역, 200~500m 이내 지역으로 구분한 후 각 해당역에 해당하는 지번들을 모두 추출하고, 공시지가 자료로부터 지번별 용도지역과 1990년 이후의 연도별 표준공시지가를 추출하였다. 이 때, 각 지번들의 지가자료가 1990~2005년까지 연속적으로 나타나지 않는 경우가 다수 발생함으로써 역에 따라서는 이용가능한 자료의 수가 충분하지 못하게 되는 한계가 발생하였다.

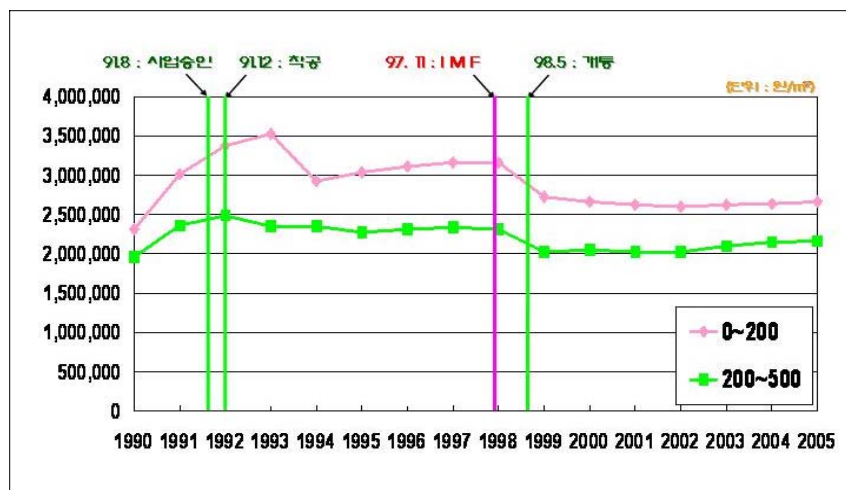


〈그림 3- 1〉 지하철 1호선 역세권 지가자료 추출 지역

<그림 3-1>은 해당역에서 자료원으로 추출한 지번들을 개략적으로 표현한 그림이다. 반월당역과 성당못역은 사용가능한 지번이 상대적으로 많은데 비해 상인역의 경우는 해당역에서 택지개발이 빈번하게 일어남으로 인해 자료의 불연속이 많아 상대적으로 자료의 수가 적고 분포도 고르지 못한 결과를 가져왔다. 그러나, 상인역 주변은 신개발 주거지역으로 비교적 단순한 토지이용패턴을 가지고 있어 표본의 수가 적더라도 대표성에 큰 문제는 없는 것으로 보인다.

(2) 지가변동

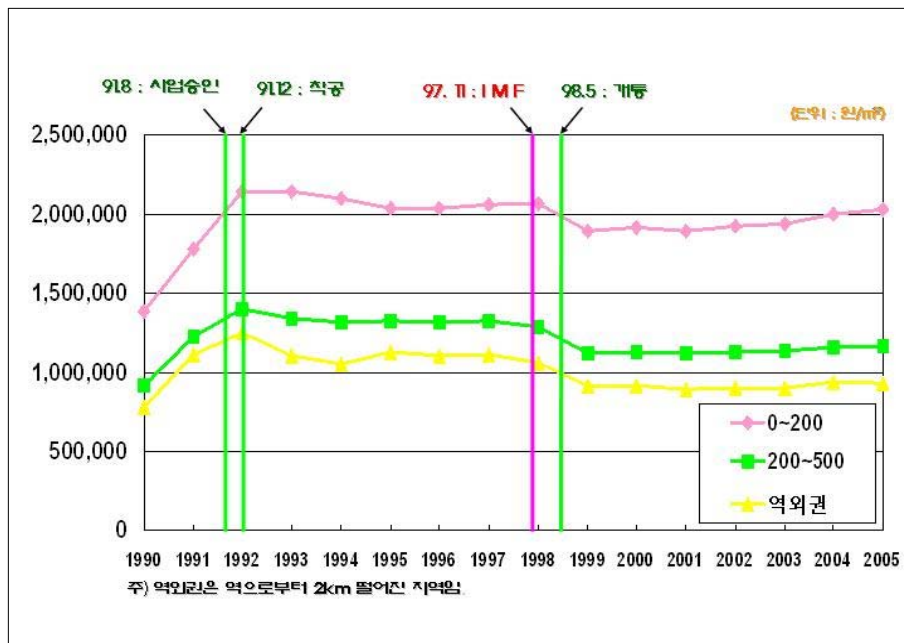
지하철 1호선의 역세권별 지가변동을 살펴보면 전체적으로 다음과 같은 특징을 가지고 있다. 첫째, 상업지역과 주거지역 공히 역에 가까울수록 지가의 상승폭이 더 높은 것을 알 수 있다. 둘째, 상업지역의 경우 도심지역은 이미 지하철이 개통되기 이전에도 타 대중교통이 집적되는 교통중심지인 관계로 지하철 개통으로 인한 역세권의 거리별 지가구조에 큰 변화가 없다. 이에 비해 중간지역의 경우는 상대적으로 지하철의 개통이 거리대별 지가에 크게 영향을 미치고 있다. 성당못역의 경우 200m 이내의 역세권과 200~500m 이내의 역세권 사이에는 큰 지가격차가 발생하고 있음을 알 수 있다. 이는 지하철 1호선의 개통으로 인해 지하철역에서 근접할수록 상업적활동이 보다 활발해지고 있음을 실증적으로 보여준다고 할 수 있다.



<그림 3- 2> 반월당역 상업지역 : 역세권 거리대별 지가

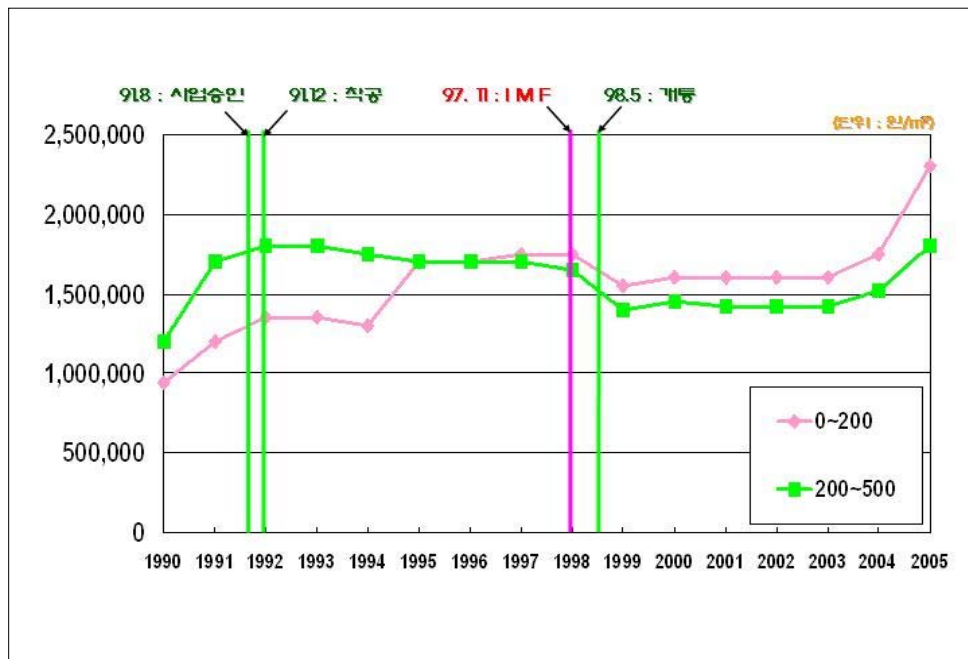
셋째, 주거지역의 경우는 외곽지역에서 두드러진 특징을 보여주고 있다. 지하철의 사업승인 전에는 역세권과 역외권의 지가에 큰 차이가 없었으나, 사업승인으로부터 개통 후에 이르기까지 거리대별 지가에서 큰 차이가 발생하고 있음을 알 수 있다. 넷째, 지하철 1호선의 지가를 살펴보면 전반적으로 1998년 5월 1호선 개통을 앞두고 IMF사태가 발생함으로써 지하철 1호선 개통의 효과가 크게 상쇄되고 있음을 알 수 있다. 즉, 지하철 1호선의 개통으로 지가가 상승해야함에도 IMF의 큰 영향으로 오히려 하락함으로써 지하철 개통의 효과를 왜곡시키는 듯 나타나고 있는 것이다.

<그림 3-2>는 도심지역인 반월당역 상업지역에 대한 역세권 거리대별 지가변화를 나타낸 그림이다. 두 역세권간의 지가차이에 있어서, 사업승인 전인 1990년의 경우는 역세권의 거리대별 지가차이로 약 35만원의 차이를 보이고 있음을 알 수 있다. 1991년 12월에 지하철1호선이 착공되면서 1993년의 경우는 약 120만원의 지가차이를 보임으로써 큰 차이를 보여주고 있다. 이후에 이런 거품이 꺼지면서 거리대별 약 70만원 가량의 지가차이를 유지하다 1호선 개통을 앞두고 IMF사태가 발발함으로써 이들 거리대별 지가차이는 약 50만원의 차이로 조정된다.



<그림 3- 3> 성당못역 상업지역 : 거리대별 지가

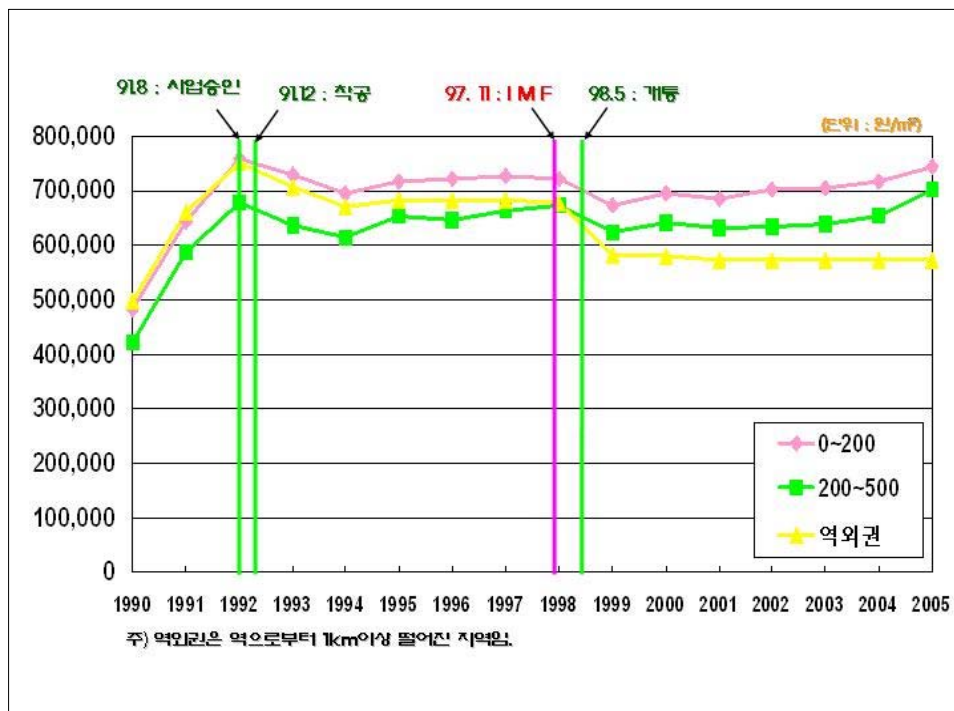
<그림 3-3>은 중간지역인 성당못역 상업지역의 역세권 거리대별 지가차이를 보여주고 있다. 지하철 1호선 개통의 사업 승인 전과 개통 후의 거리대별 지가차이를 비교해볼 때, 도심역인 반월당역과는 달리 사업승인 전과 승인 후, 개통 후를 거치면서 거리대별 지가차이가 점점 커지고 있음을 보여주고 있다.



<그림 3- 4> 상인역 상업지역 : 거리대별 지가

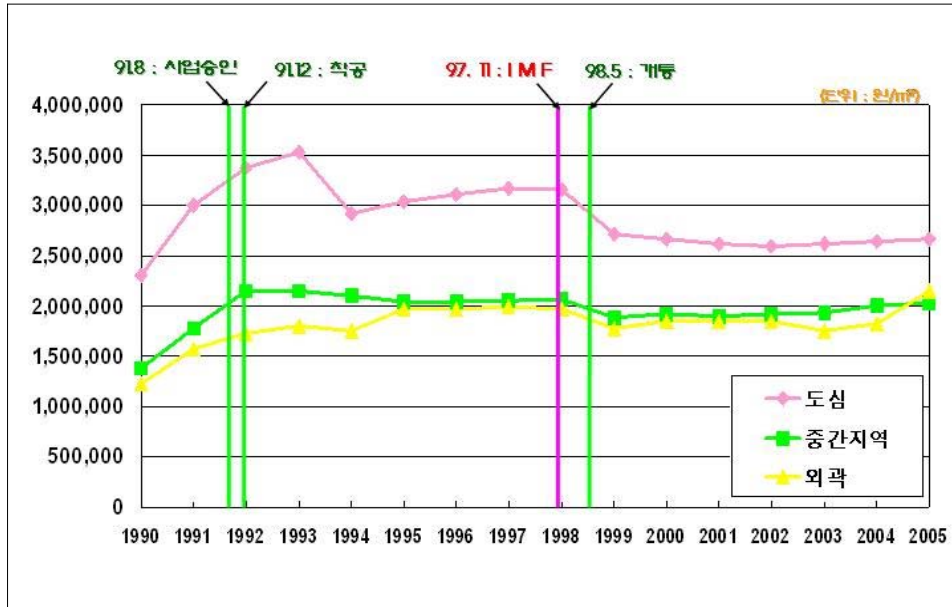
<그림 3-4>는 외곽지역인 상인역 상업지역의 거리대별 지가의 변동을 보여주고 있다. 지하철 1호선이 개통되기 전인 90년대 초기에는 200m 이내의 역세권지역 지가가 200~500m의 지역보다 낮게 형성되어 있었다. 그러나, 1호선개통을 앞두고 이러한 현상이 역전되어 200m 이내의 역세권 지가가 더 크게 상승함으로써 반전되고 있음을 알 수 있다. 이러한 현상은 <그림 3-5>에서 더 명확하게 나타나 있다. 상인역 주거지역의 거리대별 지가의 변동을 보면, 지하철 1호선의 사업승인이 있기전인 90년대 초기에는 지하철역에서 1km이상 떨어진 역외권의 지가가 더 높게 형성되어 있었다. 그러나, 사업승인이 있으면서 200m이내의 역세권이 역외권의 지가를 상회하기 시작하

였고, 98년 개통을 앞두고는 200~500m 사이의 역세권의 지가가 역외권을 앞서게 된다. 즉, 지하철의 개통이 역에 가까운 순서대로 지가에 영향을 미치고 있음을 알 수 있다.

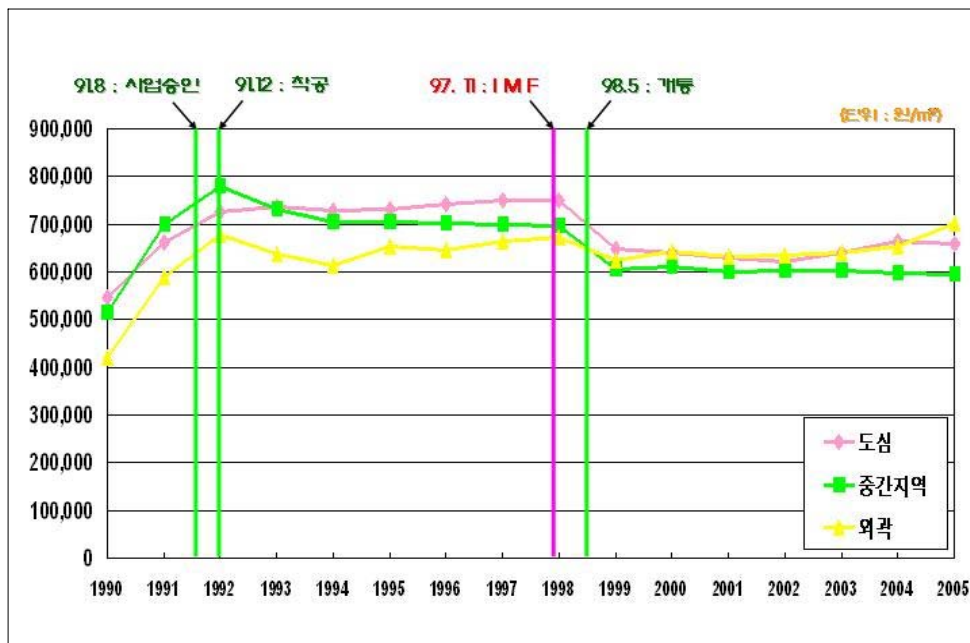


〈그림 3- 5〉 상인역 주거지역 : 거리대별 지가

<그림 3-6>에서는 200m이내의 역세권에서 도심역과 중간지역, 그리고 외곽역의 지가별 차이가 어떠한가를 보여주고 있다. 그림에서 보는 바와 같이 도심역의 경우는 외부의 영향을 크게 받으면서 지가가 변동하고 있다. 91년 1호선의 사업승인에 의해서 가장 크게 지가가 상승하였으며, IMF의 영향에 가장 민감하게 반응하고 있다. 이에 비해 부도심의 경우는 상대적으로 큰 변동을 보이지 않고 있다. 지하철 1호선의 개통에 의해 상대적으로 지속적인 상승세를 보이고 있는 경우는 외곽역으로서 2005년의 경우는 중간지역 역세권의 지가를 초월하여 상승하고 있다.



〈그림 3- 6〉 지하철 1호선 200m이내 역세권 역간 비교 : 상업지역



〈그림 3- 7〉 지하철 1호선 200~500m 이내 역세권 역간 비교 : 주거지역

<그림 3-7>에서 살펴보면 지하철 1호선 개통을 통해 가장 큰 수혜를 본 지역이 외곽역 지역임을 보다 명확히 알 수 있다. IMF로 인하여 3개 역세권이 모두 지하하락을 겪었으며 도심부와 중간지역은 2005년 현재에도 IMF이전 수준을 회복하지 못하고 있다. 그러나, 외곽지역은 1999년 이후 지속적으로 지가가 상승하였으며 2005년에는 도심부의 지가수준을 상회하고 있다. 외곽역은 지하철의 개통으로 인해서 양호한 주거 지역으로서의 조건이 더욱 강화됨으로써 지가가 다른 역보다 더 높게 형성되고 있음을 알 수 있다.

이러한 지하철 1호선의 지가 분석을 바탕으로 지하철 2호선의 개통이후 변화하게 될 지가를 전망한다.

나. 2호선 역세권 지가변동 전망

(1) 자료 구축



<그림 3- 8> 지하철 2호선역세권 지가자료 추출 지역

지하철 2호선은 중간지역의 역으로 만촌역, 외곽지역의 역으로는 신매역을 선정하여 각각의 역세권에 대해 분석했다. 역에서 200m 이내 지역, 200~500m 사이의 지역으로 세분하여 지가의 변동을 살펴보았다. 2호선의 경우도 1995년에서 2005년까지 연속적으로 지가자료가 나타나는 지번을 대상으로 하였다.

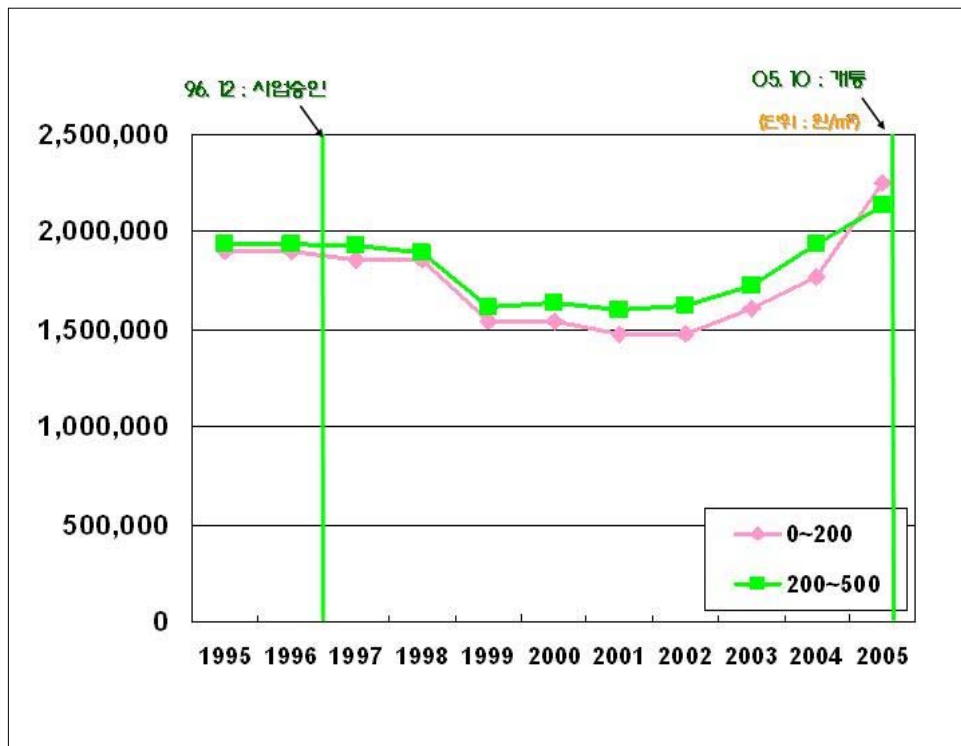
(2) 지가변동

지하철 2호선의 개통을 앞두고 2호선 역 주변의 지가전망을 분석하기 위해서는 두 가지 점을 고려하였다. 첫째는 대구시 지하철 1호선의 개통이전부터 이후까지의 지가변화를 고려하였다. 다른 도시의 지하철 역세권 사례를 적용하는 것보다는 비슷한 조건을 가진 대구지하철 1호선의 사례를 적용하는 것이 보다 타당할 것으로 보이기 때문이다. 둘째는 지하철 2호선이 개통되기 전 역 주변의 지가현황을 살펴보고 1호선의 지가변동처럼 변화할 것이라는 전제하에 장래 변동을 전망하였다. 지하철 1호선의 변화는 앞에서 살펴보았으므로 여기에서는 지하철 2호선 역세권의 현재까지의 지가변화 현황을 살펴본다.

지하철 2호선 역세권의 지가변동에는 1호선과 달리 몇 가지 중요한 특징을 가지고 있다. 첫째, 지하철 1호선의 사례와는 다르게 개통을 앞두고 지가가 크게 상승하고 있다. 지하철 1호선의 경우는 IMF로 인해 개통효과가 크게 상쇄되었는데 반해 2호선의 경우는 개통을 앞두고 지가가 크게 상승하고 있는 모습을 보이고 있다. 둘째, 만촌역과 신매역의 경우 상대적으로 200m이내의 역세권지역이 200~500m 이내의 역세권보다 지가가 낮게 형성되고 있다가 이후 지하철 2호선 개통을 앞두고 상승하고 있는 추세로서 지하철 1호선에서 보여준 현상과는 좀 다른 모습을 보여주고 있다. 셋째, 중간지역 역과 외곽 역을 비교할 때, 외곽 역의 지가가 더욱 높게 형성되고 있어서 지하철 1호선의 경우와 차이를 보이고 있다. 지하철 1호선의 경우에 중간지역의 지가가 외곽 역의 지가보다 높게 형성되고 있는데, 지하철 2호선 역세권이 1호선의 이러한 추세를 따른다고 볼 때 향후 부도심역 역세권의 지가가 크게 상승할 것이라고 전망할 수 있다.

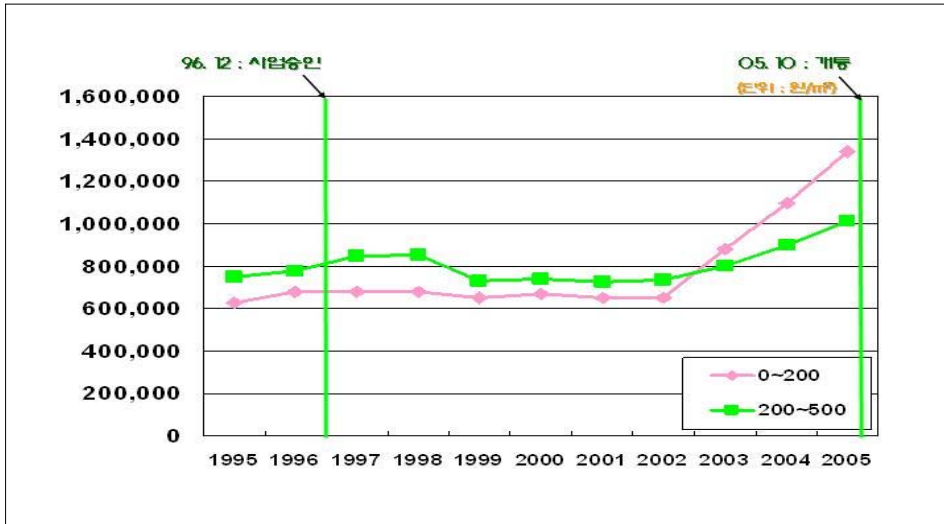
보다 구체적인 사례를 살펴보면, <그림 3-9>의 경우는 중간지역 역인 만촌역 상업지역(근린상업지역)의 거리대별 지가를 나타내고 있다. 1996년 지하철 2호선의 사업승

인이 난 후에도 200~500m 이내의 역세권지역 지가가 200m이내의 지가보다 높게 형성되고 있다. 그러다가 2005년 개통을 앞두고 200m이내의 지가가 큰 폭으로 상승함으로써 200~500m 이내의 지가를 상회하고 있다. 지하철 1호선의 상태를 고려할 경우 200m이내의 지가는 향후 더욱 더 크게 상승할 것으로 전망할 수 있다.



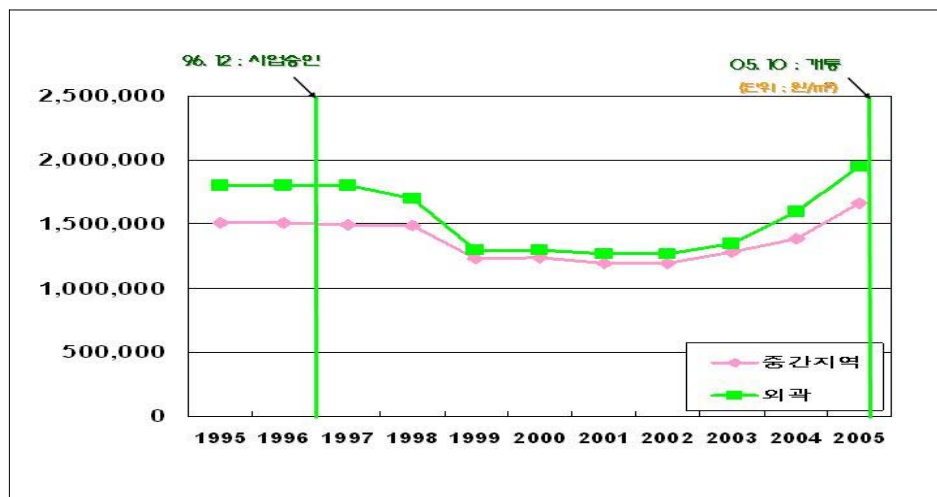
〈그림 3- 9〉 만촌역 상업지역(근린상업지역) : 거리대별 지가

<그림 3-10>에서는 이러한 현상이 더욱 두드러지게 나타난다. <그림 3-10>은 외곽역인 신매역 주거지역의 거리대별 지가를 나타내고 있다. 1996년 사업승인 이후에도 200m이내의 지가가 200~500m 이내의 지가보다 낮게 형성되고 있지만, 2002년부터 200m이내의 역세권 지가가 큰 폭으로 상승하여 지하철 2호선 개통의 효과를 뚜렷이 보여주고 있다.

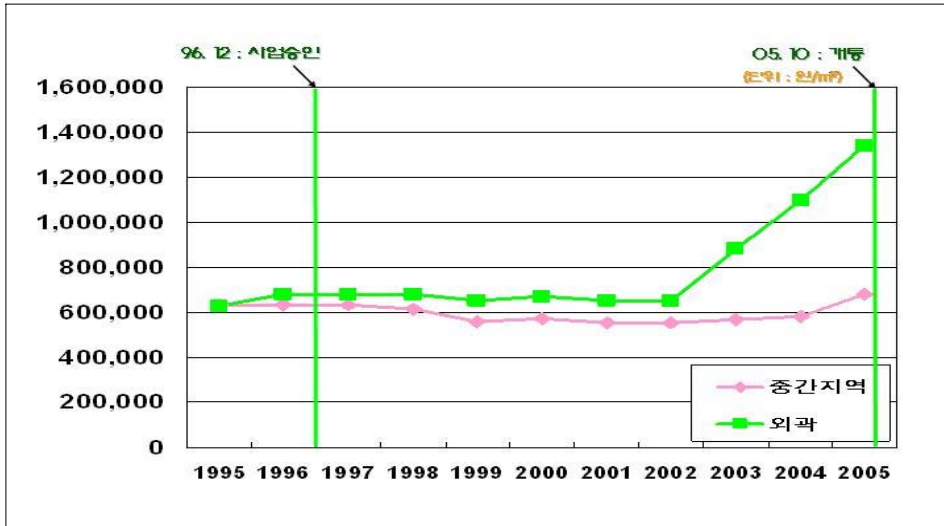


<그림 3-10> 신매역 주거지역 : 거리대별 지가

<그림 3-11>은 중간지역 역인 만촌역과 외곽 역인 신매역의 상업지역(근린상업지역과 일반상업지역 포함)에 대한 200m 이내지역 역세권의 역간 지가비교를 보여 주고 있다. 지가를 살펴보면 부도심지역의 지가가 외곽역의 지가보다 낮게 형성되고 있음을 알 수 있다. 지하철 1호선의 추세를 감안할 때 향후 중간지역 역세권의 지가가 보다 크게 상승할 가능성이 있는 것으로 볼 수 있다.

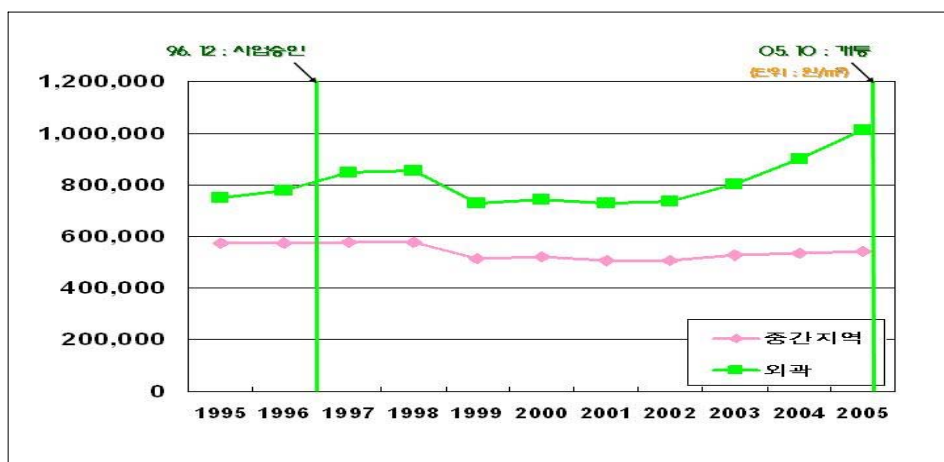


<그림 3-11> 지하철 2호선 200m이내 역세권 역간 비교 :
상업지역(근린상업지역 + 일반상업지역)



〈그림 3-12〉 지하철 2호선 200m이내 역세권 역간 비교 : 주거지역

<그림 3-12>는 지하철 2호선 지역의 200m이내 역세권의 주거지역에 대한 역간 비교를 하고 있다. 여기에서도 상업지역에서와 같이 외곽역의 역세권 지역 지가가 중간지역(부도심)의 역세권 지가보다 높게 형성되고 있다. 이러한 현상은 200~500m이내 지역의 주거지역에 대한 역간비교인 <그림 3-13>에서도 나타나고 있다. 이러한 결과들을 종합할 때 향후 만촌역의 지가는 보다 크게 상승할 수 있는 잠재력을 가지고 있다고 볼 수 있다.



〈그림 3-13〉 지하철 2호선 200~500m 역세권 역간 비교 : 주거지역

3. 2호선 역세권 건물연면적 및 용도변화 전망

가. 1호선 역세권 건물연면적 및 용도변화

(1) 자료 구축

지하철 1호선의 3개 역세권(상인역, 성당못역, 반월당역)의 건물연면적 및 용도 변화를 분석하기 위하여 지방세 과세목적으로 DB화되어 있는 재산세(건축물분) 과세대장 자료를 활용하였다. 조사한 시기는 2개의 시기로 구분하여 개통 전(1995년)과 개통 후(2002년)를 비교하였다.

<표 3-2>는 재산세 과세대장에 나타난 건물용도구분 내용을 보여주고 있다. 이러한 과세자료는 재산세(건축물분)의 년 1회 부과에 따라 매년 갱신되므로 해마다 자료의 구성 및 내용은 약간의 차이가 있을 수 있다. 2002년 기준으로 행정동, 법정동, 본번, 부번, 특수지, 건물용도, 연면적 등으로 분석자료가 구성되어 있다. 재산세 대장에 나타난 건물 용도는 과세목적으로 구분된 것으로서 다른 곳에서의 구분과 반드시 일치되지는 않는다. 또한, 1995년과 2002년 분류에 약간의 변동이 있었으므로 비교·정리하면 <표 3-3>과 같다.

〈표 3- 3〉 재산세 대장의 건물용도구분 내용

대분류	중분류	소분류 (재산세 대상)	비 고
주거 용도	단독 주택	11 단독주택	용도14를 제외한 단독주택
		14 다가구주택	지방세법시행규칙 제78조의 8에 규정한 다가구주택
	공동 주택	15 아파트	-
		16 연립주택	-
		17 다세대주택	-
		18 사원아파트	-
	기타 주택	61 농어가주택	전업농여가의 주거용 건물
62 광산주택		광산촌의 광산근로자 전용주택	
공업 용도	공업	33 위험물저장시설	주유소, 가스충전소, 기타 위험물 저장시설
		51 생산시설	공장, 창고(냉동창고 및 하역장 포함하되 주거용이나 사무실용 창고는 제외), 목공소
상업 용도	업무	31 사무실	각종 사무실용 건물
	판매	24 대규모점포시설	유통산업발전법시행령 제4조에 의한 시장, 대형점, 백화점, 쇼핑센터, 도매센터
		34 근린생활시설	약국, 사진관, 독서실, 학원의 설립 및 과외교습에 관한 법률에 의한 학원 및 과외교습소, 단 일점포(일용품점포), 슈퍼마켓 등 판매시설(백화점과 쇼핑센터 등 대규모 소매점 제외), 게임제 공업소, 산후조리원 등
		47 시장	재래시장
	식품 의식	21 식품위생시설 I	식품위생법에 의한 유흥주점
		32 의식시설	예식장, 장례식장
		36 식품위생시설 II	식품위생법에 의한 휴게음식점, 일반음식점, 단란주점
	위락 숙박	10 전문아숙집	전문아숙집(사업자등록증)
		19 여인숙	전업민박 포함
		22 콘도미니엄	-
		23 호텔	-
		25 위락시설	투전기업소 및 카지노업소
		38 공중위생시설	일반목욕탕, 이용소, 미용소, 세탁소
39 숙박시설		여관	
의료	30 의료시설 I	병원, 의원, 한의원	
	45 의료시설 II	시술소, 조산원	
운수 창고	53 차량관련시설	세차장, 폐차장, 주차전용시설(주택의 차고는 제외하되 복합건물의 차고는 포함)	
	54 운수시설	공항·항만시설, 여객·화물터미널, 철도역사	
공공 용도	공공	35 문화시설	박물관, 미술관, 영화관, 극장, 관람장, 집회장, 전시장, 기원
		37 유원시설	관광진흥법에 의한 각종 유원시설업소
		41 교육연구시설	학교, 유치원, 직업훈련원, 실습장, 도서관, 연구소, 수련원
		42 종교시설	교회, 성당, 사찰, 불당, 기도원, 수도원
		44 체육시설	체육시설의 설치 이용에 관한 법률에 의한 시설, 사격장
64 복지시설	양로원, 고아원, 기타 이와 유사한 시설		
기타 용도	기타	55 기타	지하대피소(주택의 지하실은 제외), 무선기지국, 동·식물원, 수족관, 祠宇(재실, 정각 포함), 양수장, 양어장(축양장), 경주용마사
		63 묘지관련시설	납골당, 화장장
		71 농업생산시설	축사, 가금사, 버섯재배사, 농막, 잠실, 건조장, 퇴비장, 농어가 창고

〈표 3- 4〉 재산세 대장의 건물용도 구분 비교: 1995, 2002

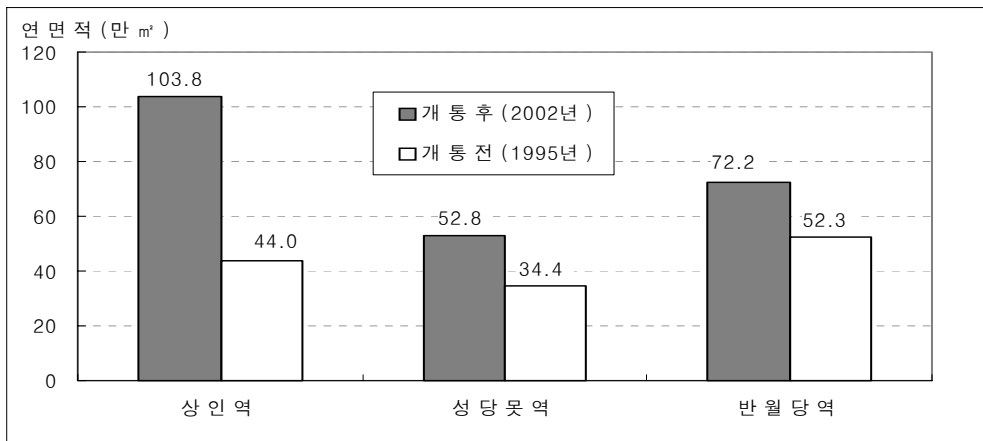
대분류	중분류	소분류 (재산세 대상)	
		개통 후(2002년)	개통 전(1995년)
주거용도	단독주택	11 단독주택	11~13 단독주택
		14 다가구주택	좌 동
	공동주택	15 아파트	좌 동
		16 연립주택	좌 동
		17 다세대주택	좌 동
		18 사원아파트	좌 동
	기타주택	61 농어가주택	좌 동
		62 광산주택	좌 동
공업용도	공업	33 위험물저장시설	좌 동
		51 생산시설	좌 동
상업용도	업무	31 사무실	좌 동
	판매	24 대규모점포시설	24 대규모소매점
		34 근린생활시설	34 점포
		47 시장	35 시장
	식품의식	21 식품위생시설 I	좌 동
		32 의식시설	좌 동
		36 식품위생시설 II	좌 동
	위락숙박	10 전문아숙집	좌 동
		19 여인숙	좌 동
		22 콘도미니엄	좌 동
		23 호텔	좌 동
		25 위락시설	26 카지노
		38 공중위생시설	25 특수목욕탕 38 환경위생시설 I 46 환경위생시설 II
		39 숙박시설	좌 동
	의료	30 의료시설 I	좌 동
		45 의료시설 II	좌 동
운수창고	53 차량관리시설	52 창고 53 차량관리시설	
	54 운수시설	좌 동	
공공용도	공공	35 문화시설	43 문화시설
		37 유원시설	37 유키장
		41 교육연구시설	41 교육시설
		42 종교시설	좌 동
		44 체육시설	좌 동
		64 복지시설	좌 동
기타용도	기타	55 기타	좌 동
		63 묘지관련시설	63 혐오시설
		71 농업생산시설	좌 동

(2) 건물연면적 및 용도변화

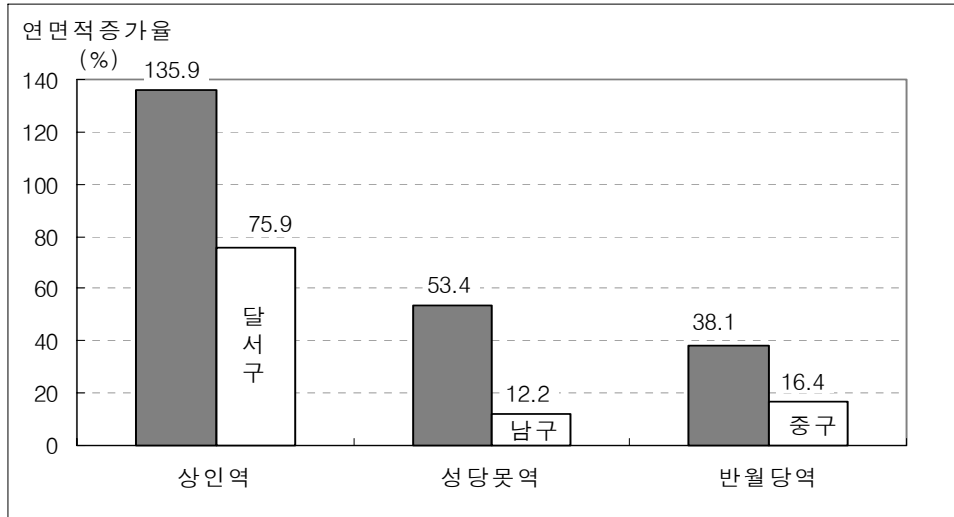
지하철 1호선 해당역의 3개 역세권 및 각 구별 건물밀도는 모두 증가하고 있다. 특히 외곽역의 경우 개통 전과 개통 후를 비교해보면 거의 2배이상 건물연면적이 증가하고 있음을 알 수 있다. 역세권의 건물연면적 증가율을 살펴보면 외곽 역인 상인역이 가장 크게 증가하였고, 가장 적게 증가한 것은 도심 역인 반월당역이다. 이것은 행정구역기준으로 본 증가율에서도 같은 현상을 보이고 있다. <그림 3-15>에서와 같이 각 역세권의 건물연면적 증가율과 해당역을 포함하는 행정구역의 건물연면적 증가율을 비교해보면 모두 각 역세권의 건물연면적 증가율이 행정구역보다 적게는 2배에서 많게는 4배 이상 높다. 특히 중간지역인 성당못역의 경우는 해당 행정구역에 비해 크게 증가하고 있음을 알 수 있다.

<표 3- 5> 지하철 1호선 역세권 및 역세권포함 행정구역의 건물연면적 변화

구 분		연면적(m ²)		연면적 증가율(%)
		개통 후(2002년)	개통 전(1995년)	
역세권별	상인역	1,038,291	440,120	135.9
	성당못역	527,671	343,952	53.4
	반월당역	721,998	522,814	38.1
행정구역별	달서구	25,431,079	14,454,290	75.9
	남구	7,248,755	6,463,436	12.2
	중구	7,047,036	6,052,418	16.4



<그림 3-14> 지하철 1호선 역세권 개통 전과 개통 후의 건물연면적 변화

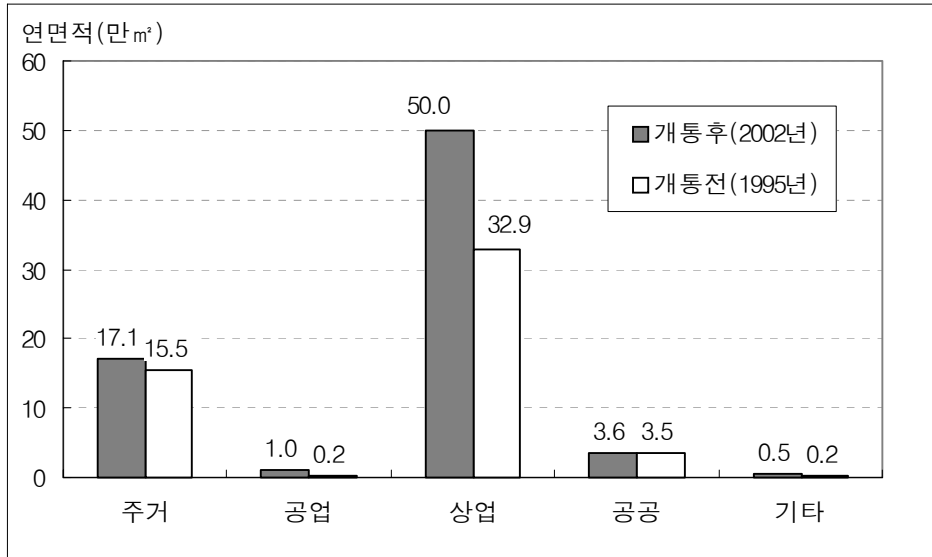


〈그림 3-15〉 역세권과 역세권포함 행정구역의 건물연면적 증가율 비교

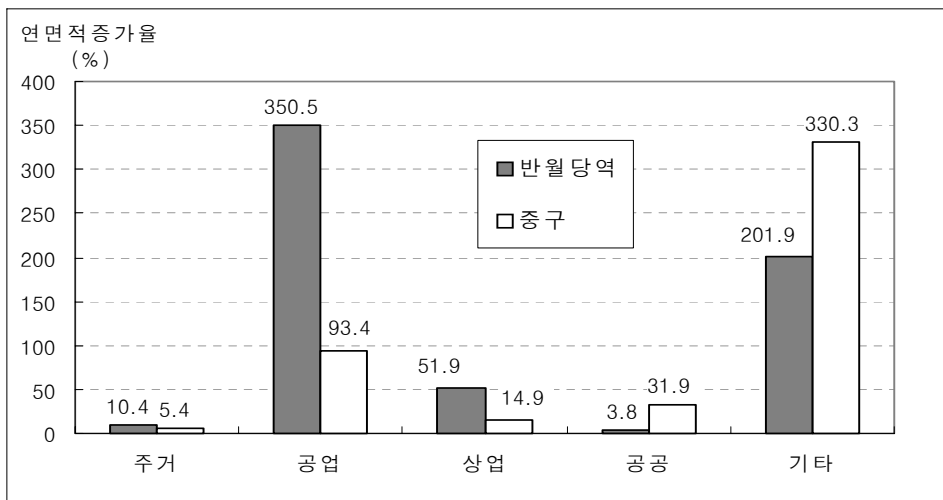
반월당역세권에 대한 대분류 용도별 건물연면적 증가율을 살펴보면 <표 3-6>과 같다. 용도별 면적에서 가장 큰 비중을 차지하는 부문은 상업부문이다. 1호선 개통 전에는 전체 면적중에서 62.9%를 차지하다가 개통 후에는 69.2%로 비중이 더 늘어나고 있다.

〈표 3- 6〉 반월당역 역세권과 중구의 대분류 건물 용도 변화

구 분	반월당역 건축물 연면적 (㎡)			중구 건축물 연면적 (㎡)		
	개통 후(2002년)	개통 전(1995년)	증가율(%)	개통 후(2002년)	개통 전(1995년)	증가율(%)
주 거	171,041	154,906	10.4	1,928,171	1,828,939	5.4
공 업	9,857	2,188	350.5	328,765	170,024	93.4
상 업	499,716	329,029	51.9	4,239,922	3,688,615	14.9
공 공	36,335	35,019	3.8	450,850	341,760	31.9
기 타	5,048	1,672	201.9	99,329	23,081	330.3
합 계	721,998	522,814	38.1	7,047,036	6,052,418	16.4



〈그림 3-16〉 반월당역 역세권의 대분류 용도별 건물연면적 변화



〈그림 3-17〉 반월당역 역세권과 중구의 대분류 용도별 건물연면적 증가율 비교

연면적 증가율이 가장 높은 순으로 살펴보면 공업이 350.5%, 기타가 201.9%, 상업이 51.9%의 순으로 공업부문이 가장 높은 증가율을 보이고 있으나, 전체 연면적에서 공업이 차지하는 비중이 낮아 실면적으로 살펴보면 상업부문이 가장 크게 증가하였음을 알 수 있다. 또한 대부분 용도에서 반월당역 역세권의 증가율이 높지만 공공부문을

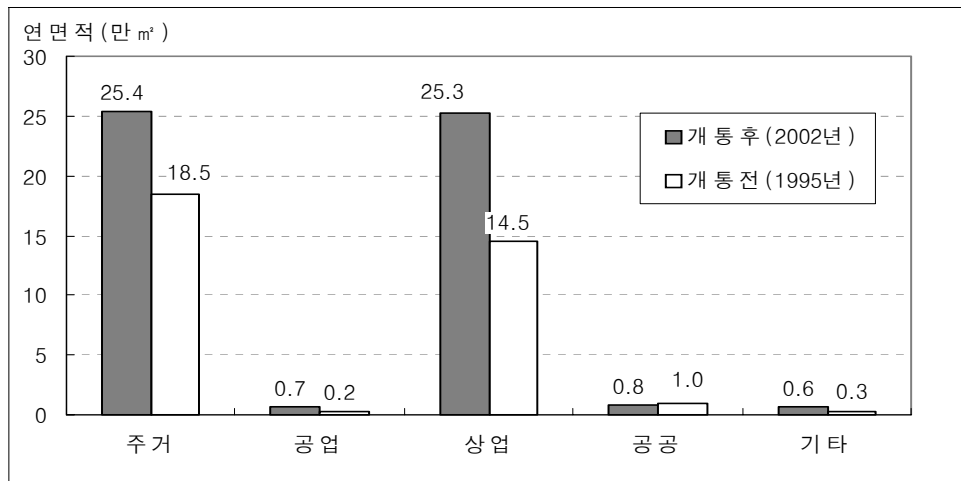
과 기타부문에서는 중구전체의 연면적 증가율이 훨씬 높다. 특히 공공부문에서는 문화시설과 종교시설의 증가로 인해 중구전체의 연면적 증가율이 훨씬 높다.

성당못역 역세권을 살펴보면, 주거지역과 상업지역의 비중이 공히 높음을 알 수 있다. 지하철 1호선이 개통된 후 주거지역은 전체비중에서 48.17%, 상업지역은 47.94%를 차지하고 있어 각각 절반정도를 차지하고 있음을 알 수 있다. 특히 상업용도의 경우는 그 비중이 상승하고 있고, 주거용도의 경우는 그 비중이 감소하고 있다.

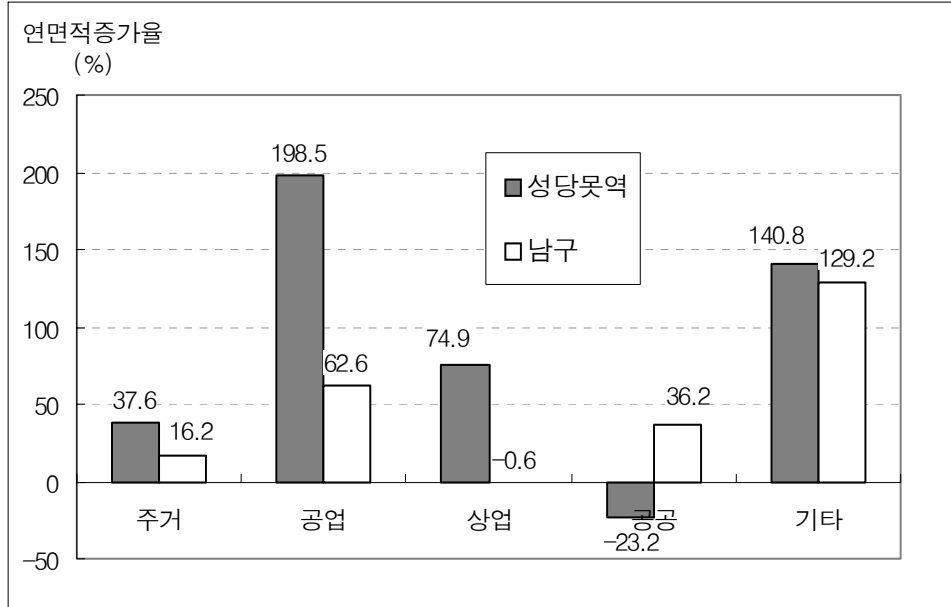
연면적 증가율은 공업용도가 198.5%로 가장 높고 공공용도는 -23.2%로 오히려 감소하고 있는 현상을 볼 수 있다.

〈표 3- 7〉 성당못역 역세권과 남구의 대분류 건물 용도 변화

구 분	성당못역 건축물 연면적 (㎡)			남구 건축물 연면적 (㎡)		
	개통 후(2002년)	개통 전(1995년)	증가율(%)	개통 후(2002년)	개통 전(1995년)	증가율(%)
주 거	254,158	184,645	37.6	4,504,909	3,878,373	16.2
공 업	6,744	2,259	198.5	64,185	39,478	62.6
상 업	252,986	144,616	74.9	2,206,505	2,219,686	-0.6
공 공	7,570	9,851	-23.2	400,752	294,313	36.2
기 타	6,213	2,580	140.8	72,404	31,586	129.2
합 계	527,671	343,952	53.4	7,248,755	6,463,436	12.2



〈그림 3-18〉 성당못역 역세권의 대분류 용도별 건물연면적 변화



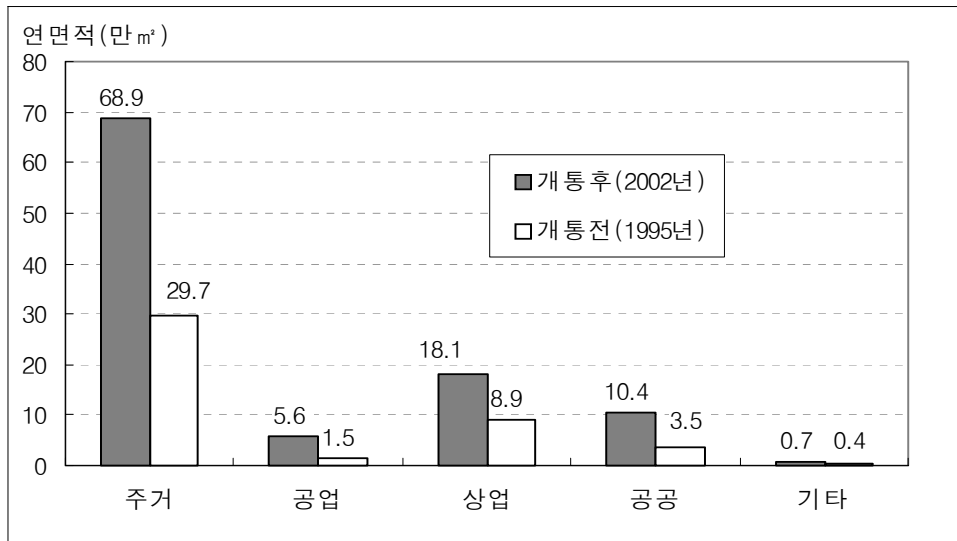
<그림 3-19> 성당못역 역세권과 남구의 대분류 용도별 건물연면적 증가율 비교

성당못역 역세권의 연면적 증가율과 해당역 포함 행정구역간의 용도별 연면적 증가율을 비교해 보면 <그림 3-19>에서처럼 공업용도와 상업용도의 증가율이 남구 전체에 비해 훨씬 높음을 알 수 있다. 특히, 상업용도의 경우는 남구 전체에서는 오히려 -0.6%로 감소하고 있지만, 성당못역의 경우는 74.9%로 증가하고 있어 역세권지역의 상업이 활성화되고 있음을 알 수 있다.

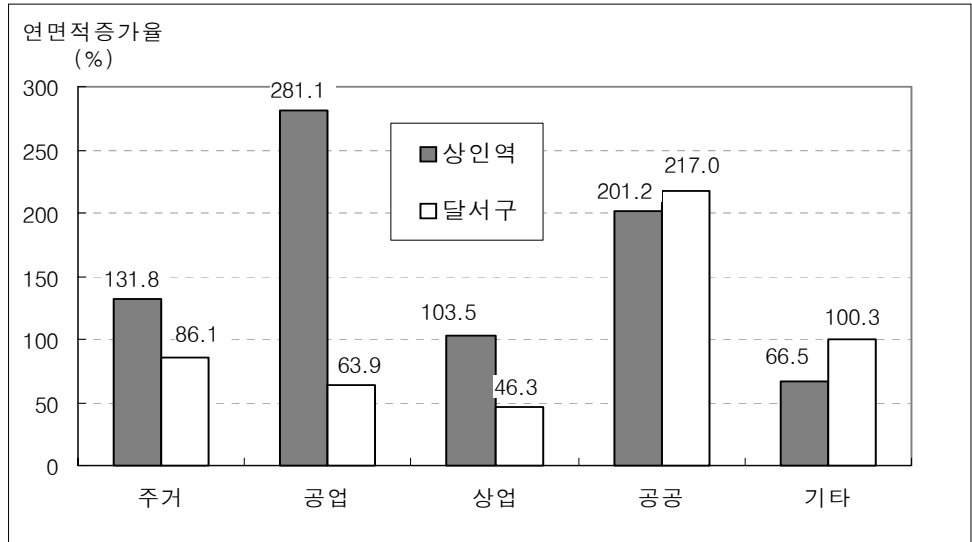
상인역의 경우는 도심지역에 대해 외곽지역이 갖는 특성상 주거용도가 가장 높은 비중을 차지하고 있는데, 지하철 1호선 개통 전에는 67.6%를 비중을 차지하고 있다가 개통 후에는 66.36%로 유지되고 있다. 연면적 증가율을 살펴보면 공업부문 281.1%, 공공부문 201.2%, 주거부문 131.8%의 순으로 공업부문이 가장 높은 상승률을 보이고 있지만 전체비중은 낮으며, 실제 연면적 증가는 주거시설과 상업시설, 공공시설의 순이다.

〈표 3- 8〉 상인역 역세권과 달서구의 대분류 용도별 건물연면적 변화

구 분	상인역 건축물 연면적 (㎡)			달서구 건축물 연면적 (㎡)		
	개통 후(2002년)	개통 전(1995년)	증가율(%)	개통 후(2002년)	개통 전(1995년)	증가율(%)
주 거	689,051	297,292	131.8	14,729,184	7,915,400	86.1
공 업	56,459	14,816	281.1	4,514,358	2,754,581	63.9
상 업	181,234	89,079	103.5	4,843,315	3,310,983	46.3
공 공	104,461	34,678	201.2	1,076,321	339,559	217.0
기 타	7,086	4,256	66.5	267,901	133,767	100.3
합 계	1,038,291	440,120	135.9	25,431,079	14,454,290	75.9



〈그림 3-20〉 상인역 역세권의 대분류 용도별 건물연면적 변화



〈그림 3-21〉 상인역 역세권과 달서구의 대분류 용도별 건물연면적 증가율 비교

각 부문별 달서구 전체와 상인역의 연면적 증가율을 살펴보면, 대부분의 부문에서 역세권지역의 연면적 증가율이 달서구 전체의 연면적 증가율보다 높지만, 공공부문과 기타부문은 달서구 전체의 연면적 증가율이 높다.

상인역 주변의 부문별 연면적 증가율을 살펴보면 공업부문이 가장 높고 다음은 공공부문의 연면적 증가율이 가장 높다. 이는 상인역의 주거지역이 크게 성장함에 따라 이에 수반하는 공공지원시설들의 연면적이 증가하기 때문인 것으로 해석된다.

나. 2호선 역세권 용도별 건물연면적 및 변화 전망

(1) 자료 구축

지하철 2호선에 대해서는 2개 역세권(만촌역, 신매역)을 분석대상으로 하였다. 여기에서도 지하철 1호선에서와 마찬가지로 건물용도 변화를 분석하기 위하여 지방세 과세목적으로 DB화되어 있는 재산세(건축물분) 과세대장 자료를 활용하였다. 조사한 시기는 개통 전(2002년)의 시점만 분석하였다. 개통시기(2005년)와 비교하면 약 3년의 차이가 있으며, 개통이후 시기에 대한 분석 및 전망은 지하철 1호선의 사례를 기반으로

로 하였다.

(2) 건물용도와 연면적 변화

대구지하철 1호선 개통 후에 건물용도별 연면적이 어떻게 변하였는지를 살펴본 후 향후 1호선 역세권과 비슷한 추세로 변할 것이라는 가정 하에 2호선 역세권에 대하여 전망하였다.

2002년은 지하철 1호선에 있어서는 지하철이 개통된 후 5년이 지난 시점이며, 지하철 2호선에 있어서는 개통되기 3년 전의 일이다. <표 3- 9>는 중간지역 역의 지하철 1, 2호선의 역세권 건물연면적을 비교한 것이다. 표에서 보는 것과 같이 만촌역 역세권의 건물연면적 비중은 수성구 전체의 2.85%인데 비해 성당못역 역세권은 달서구 전체의 7.28%로서 만촌역 역세권의 경우 2호선 개통이후 건물연면적이 크게 증가 할 것으로 보인다.

<표 3- 9> 2002년 지하철 1,2호선 역세권 건물연면적 비중 비교 : 중간지역 역
(단위 : 천㎡)

구 분	1호선 역세권(지하철 개통 후)			구 분	2호선 역세권(지하철 개통 전)		
	역세권 (A)	남구 전체 (B)	점유율 (A/B, %)		역세권 (A)	수성구 전체 (B)	점유율 (A/B, %)
성당못역	527.7	7,248.8	7.28	만촌역	475.3	16,649.2	2.85

<표 3-10>은 외곽 역의 지하철 1, 2호선 역세권 건물연면적을 비교한 것으로, 이미 신매역은 상인역에 비해 건물연면적에서 상당히 높은 비중을 차지하고 있음을 알 수 있다. 따라서, 향후 신매역은 만촌역에 비해 성장잠재력이 낮을 것으로 보인다.

〈표 3-10〉 2002년 지하철 1,2호선 역세권 건물연면적 비교 : 외곽 역

(단위 : 천㎡)

구 분	1호선 역세권(지하철 개통 후)			구 분	2호선 역세권(지하철 개통 전)		
	역세권 (A)	달서구 전체 (B)	점유율 (A/B, %)		역세권 (A)	수성구 전체 (B)	점유율 (A/B, %)
상인역	1,038.3	25,431.1	4.08	신매역	1,073.8	16,649.2	6.48

〈표 3-11〉 2002년 1,2호선 역세권 건물용도별 연면적 비교 : 중간지역 역

구 분	역세권 건물연면적(천㎡)	
	성당못역 : 1호선 개통 후	만촌역 : 2호선 개통 전
주 거	254.2(48.2%)	293.2(61.7%)
공 업	6.7(1.3%)	6.1(1.3%)
상 업	253.0(47.9%)	156.1(32.8%)
공 공	7.6(1.4%)	18.7(3.9%)
기 타	6.2(1.2%)	1.3(0.3%)
합 계	527.7(100%)	475.3(100%)

중간지역 역에 대한 지하철 1, 2호선 역세권의 건물용도별 연면적을 비교하면 <표 3-11>과 같다. 성당못역의 경우 지하철 1호선 개통이후 주거와 상업부문이 차지하는 비중이 거의 절반씩 점유하고 있다. 이에 비해 만촌역의 경우는 지하철 2호선 개통이전에 주거부문이 61.7%를 차지하고 있으나, 상업부문은 32.8% 밖에 차지하지 않고 있어 향후 만촌역의 경우는 상업부문이 크게 성장할 가능성이 있다고 볼 수 있다.

외곽 역에 대한 지하철 1, 2호선의 역세권 건물용도별 연면적을 비교해보면 <표 3-12>와 같다. 외곽 역의 경우는 주로 주거기능을 지원해주고 있는 지역으로서 지하철 개통이후 주거부문이 상당히 큰 비중을 차지하고 있음을 알 수 있다. 이미 신매역의 경우는 주거부문이 72.2%의 비중을 차지하고 있어 지하철 2호선 개통 전에 그 기능이 활발히 진행되고 있음을 알 수 있다. 지하철 2호선 개통이후에는 이러한 주거기능에 수반하여 공공부문과 근린상업부문의 비중이 높아질 것으로 전망할 수 있다.

〈표 3-12〉 2002년 1,2호선 역세권 용도별 건물연면적 비교 : 외곽 역

구 분	역세권 건물연면적(천㎡)	
	상인역 : 1호선 개통 후	신매역 : 2호선 개통 전
주 거	689.1(66.4%)	778.4(72.2%)
공 업	56.5(5.4%)	10.1(0.9%)
상 업	181.2(17.5%)	269.1(24.9%)
공 공	104.5(10.1%)	17.5(1.6%)
기 타	7.1(0.7%)	3.7(0.3%)
합 계	1,038.3(100%)	1,078.8(100%)

4. 역세권 경제활성화를 위한 정책 방향

대구지하철 1호선은 개통직전에 발생한 IMF 사태로 인하여 개통 후에 나타나는 지역경제 활성화 효과를 충분히 누리지 못했던 것으로 평가된다. 지하철 2호선의 경우 이와는 달리 지하철 1호선의 효과와 연계함으로써 개통과 함께 보다 큰 시너지 효과를 창출할 수 있을 것이며, 이러한 시너지 효과를 보다 크게 창출하기 위해서는 다음과 같이 지하철 역세권에 대한 보다 적극적인 정책이 필요할 것이다.

첫째, 역세권의 토지이용을 효율화하는 정책들을 수립·시행하여야 할 것이다. 지하철역에 근접할수록 높은 지가가 형성되고 있다는 것은 그만큼 높은 토지이용가치를 가지고 있음을 의미한다. 이렇게 높은 토지이용 가치 상승에 부응하는 생산적 활용이 필요하다는 점에서, 토지의 생산성을 보다 높일 수 있도록 도시계획적인 조치를 취함으로써 토지 이용의 고도화를 추구하여 할 것이다. 특히 지하철 2호선의 경우 중간지역에 해당하는 역세권의 경우 토지활용도를 높이기 위하여 보다 적극적인 개발을 검토해야 할 것이다.

둘째, 역세권의 상업기능 제고를 통하여 지역경제를 활성화시켜야 할 것이다. 이렇게 하기 위해서는 역세권의 용도지역과 용적률에 대한 재검토가 필요하다. 즉, 역세권 지역을 고밀도 상업·업무시설로 개발하여 지역 및 지구중심으로 조성하여야 할 것이다. 또한 역세권의 접근성 제고 및 환경정비를 통해 유동인구를 증가시켜야 할 것이며, 유동인구의 증가를 통해 상업기능을 활성화시키고 지역경제를 활성화시키는 계기를 마련하여야 할 것이다. 이를 추진하는 정책으로서 도시환경정비계획, 주택재개발·재건축 정비계획, 주거환경정비계획 등을 적극적으로 추진하여야 할 것이다. 이의 구체적 방안에 대하여는 4장에서 제시된 개발모델 들을 참조할 수 있을 것이다.

대구지하철 2호선 개통에 따른 사회경제적 효과와 정책 과제

지하철 2호선 역세권 개발 방향

제 4 장

제 4 장

지하철 2호선 역세권 개발 방향

1. 역세권 개발의 정의

가. 역세권의 개발

(1) 역세권의 정의와 특성

역세권이란 지하철역이나 철도역의 지배력으로 인하여 토지이용상의 변화가 일어나는 공간적 범위를 말한다. 일반적으로 역세권의 공간적 범위를 설정하는 기준은 접근성과 토지이용에 의해 결정되어진다. 역세권의 범위설정 기준에서 접근성은 도보로 접근이 가능한 거리를 말하며, 이는 지하철을 제외한 다른 대중교통수단의 이용방법에 따라 그 범위가 달라질 수 있다. 일반적으로 도보로 접근한 가능한 범위는 500m내외 지역으로 보고 있으며, 이를 넘어서는 지역은 타 교통수단과의 연계가 일어나기 때문에 역세권의 범위를 넘어 서게 된다. 역세권의 토지이용은 역을 중심으로 상업용도나 업무용도가 대로변에 우세하게 나타나고 주거용도는 이들 용도의 배후에 입지하는 것이 일반적이다. 즉, 상업·업무용도는 역을 중심으로 대로변에 주로 입지하고, 주거용도는 지구내 도로에 주로 입지를 하게 된다.

이러한 기준의 의해서 역세권은 보행자가 지하철역을 도보로 접근할 수 있는 최대거리와 상업·업무용도와 주거용도가 복합적으로 일어나는 범위를 중심으로 설정할 수 있는데 일반적으로 역을 중심으로 반경 500m 내외의 지역을 말한다. 이와 함께 지하철 역사를 중심으로 지상 및 지하의 근접지역에 생활중심기능의 연계개발이 가능한 지역으로서, 용도지역이나 지구의 차등적 적용과 지가(地價)나 주택가격 등 부동산 가치의 차이를 발생하게 하는 지역이다.

(2) 역세권 개발

위에서 정의한 바와 같이 역세권 지역은 지역간 교류와 이동의 거점지역이며, 인간과 물자가 모이게 되는 중심지 역할을 수행하게 된다. 즉, 역세권은 이동의 거점공간과 지역 활성화의 거점공간을 통합하는 장소로서 승차, 구매, 만남, 휴식 등 모든 활동이 가장 쉽고 원활하게 이루어질 수 있는 조건을 갖춘 도시의 거점지역의 역할을 하는 영역이다. 따라서, 역세권의 공간적 영역은 도시의 중심기능인 상업, 업무, 숙박, 문화 등 교류의 중심기능과 시설들이 자연적으로 집적하게 된다.

이처럼 도시기능의 집적이 용이한 역세권 개발은 파급효과가 다른 지역에 비해 매우 크기 때문에 효율성과 형평성을 도모할 수 있도록 개발되어야 한다. 현재의 개발 패턴을 수용할 때, 업무기능이나 상업기능이 도시기반시설의 용량이나 도시공간적 위계에 관계없이 주로 입지하게 됨으로서 도시계획적 문제뿐만 아니라 사회적인 문제가 야기된다. 일반적으로 역세권개발은 다양하게 정의할 수 있으나, 공간적으로 구분할 때 지하철역을 중심으로 반경 500m 이내 지역에 대한 계획적 개발을 통해 바람직한 지역의 거점지역으로 육성하는 개발을 일컫는다고 볼 수 있다. 다시 말해서 지하철역을 중심으로 반경 500m 이내 지역에 상업, 업무, 숙박, 문화시설, 공공시설을 체계적으로 계획하고 효과적으로 개발하여 지역의 거점기능과 도시의 중심기능을 수행할 수 있도록 개발하는 것이다.

나. 역세권 개발의 국내외 사례

(1) 서울시의 지하철 역세권 개발

서울시의 지하철 역세권 개발은 1990년대 초 지방자치시대가 도래함에 따라 자치구 중심으로 역세권 지역에 상세계획구역을 지정하여 계획을 수립하고 집행하였다. 즉, 「2011년 서울시도시기본계획」에 따라 70여개소의 역세권 지역을 상세계획구역으로 지정하거나 도시설계구역으로 지정하여 다핵적 공간구조의 지역적 위계를 실현하고자 역세권 중심으로 계획 및 개발을 수행하였다.

다핵적 공간구조를 실현하기 위해서 크게 네가지의 도시위계를 구분하여 역세권의 개발 및 관리목표를 설정하였다. 먼저 도심 지하철 역세권은 대부분 고밀도의 업무

및 상업 기능 중심으로 개발하고 배후에 주상복합 등 도심공동화를 방지하기 위한 목표를 설정하였고, 부도심 역세권은 고층·고밀의 상업, 업무 중심의 복합용도로의 개발을 유도하였고 배후에는 고밀의 주택공급을 목적으로 하였다. 지역중심 역세권은 소필지 통합 유도 및 근린상업 시설 현대화에 주력하였으며, 지구중심 역세권 개발은 중·고층 주거중심의 복합용도로 개발을 유도하였다.

〈표 4- 1〉 역세권의 관리

<ul style="list-style-type: none"> ■ 상세계획 또는 도시설계구역으로 지정하여 도시의 공간구조개편 ■ 현재는 지구단위계획구역으로 설정하여 관리
--

특히, 용산역은 용산부도심을 특화시키기 위해 ‘용산역사 특별계획구역’을 지정하여 서울 도심권의 신부도심, 국제첨단업무 특화지구로 개발하기 위한 시범지구로서 지정되어 개발되고 있다.

(2) 일본의 역세권 개발

일본의 도시는 교통시설인 철도와 역을 중심으로 시가지가 개발되어 왔고, 생활권의 중심도 철도역을 중심으로 형성되어 있다. 따라서, 역세권은 도시정비의 중심적 매개체로서 매우 중시되고 있는데, 일본의 지하철 역세권 개발은 ‘택지개발 및 철도정비의 일체적 추진을 위한 특별조치법’²⁾에 의해서 역세권 지역을 일체로 정비하여 개발하고 있다. 즉, 일본의 역세권 개발은 철도역과 지하철역을 도시공간의 중심이자 생활권의 중심으로 간주하여 입체적인 토지이용계획을 수립하고 개발하여 왔다.

‘택지개발 및 철도정비의 일체적 추진을 위한 특별조치법’은 중심상업지역과 철도역으로부터 보행거리 내(500-600m) 복합용도를 개발한다는 미국의 신시가지 개발 개념인 TOD(Transit-Oriented Development) 개념을 도입한 것으로 볼 수 있고, 지하철 역

2) 이 법의 공식명칭은 ‘대도시지역에서의택지개발및철도정비의일체적추진에관한특별조치법’으로서 도시지역에서 향후 예상되는 주택지의 수요를 고려하여 새로운 도시철도의 정비확충을 통한 대량의 주택지를 공급하기 위하여 제정된 것이다.

사를 중심으로 역사내 백화점, 쇼핑센터, 오피스, 병원, 숙박시설, 극장 등을 건설하여 지역생활권의 중심이 되도록 도시공간구조의 변화를 도모하는 중요한 계기가 되고 있다.

이 외에도 복합교통거점 정비사업을 통해 역전광장에 인접한 건물과 일체적인 복합 개발을 촉진시켜 건물내 보행통로, 계단, 에스컬레이터 등의 공공공간을 확보하고 교통정보 코너를 설치하도록 하여 역전광장의 기능을 강화하고 있다. 이러한 복합교통 거점정비사업의 적용역세권은 1일 평균 승객이 1만명 이상인 역으로서, 지역적 위계를 실현하기 위하여 반드시 필요한 정비 또는 기능의 강화가 필요한 역세권이 해당된다. 이 제도를 활용하여 정비가 완료된 곳은 3개 대도시권 1,100여개 역 중에서 200여개 역(18%)에 이른다. 특히 이 제도는 지하철역과 인접한 곳에서 역광장과 보행전용공간의 확보를 위하여 일체적인 정비 또는 입체적인 토지이용이 요구되는 곳에 적용하면 효과적인 것으로 나타났다.

이와 함께 일본에서 시행되는 지구교통개선사업 중에서 대표적인 것으로 커뮤니티(communit)도로사업과 로드피아(roadpia)사업이 있는데, 이들 사업은 보행자의 입장에서 지구내 도로의 교통망체계 및 교통흐름을 전면 재조정하여 보행공간의 확대는 물론 보행자의 안전성을 확보하는데 역점을 두고 있다. 커뮤니티 도로의 특징은 자동차가 과속할 수 없도록 제한하며, 지구내 도로망을 보행자 위주로 재편성하는 것이다. 예를 들면, 시민이 지하철역에 대한 쾌적하고 안전한 보행접근성을 확보하는 데에 초점을 맞추어 보행전용공간의 시설과 함께 자전거전용도로의 설치나 보행공간의 연장을 계획하고 있다.

(3) 미국

미국의 역세권 개발은 New Urbanism의 사조와 함께 크게 두 가지로 요약될 수 있는데, 첫째는 'Urban Village' 개념이고, 둘째는 'TOD' 개념이다. 'Urban Village'란 직주근접을 통한 교통부하가 적은 자립형 도시를 의미한다. 이는 고밀도로 정비된 지역 중심지의 육성과 더불어 대중교통수단을 이용하여 모도시와 주변 중심지를 연결함으로써 도시전체의 성장을 관리하고자 하는 것이다.

〈표 4- 2〉 Urban Village의 유형

명 칭	내 용
Urban Center Village	-도심부나 부도심으로 고밀도의 용적과 복합용도지구 -15-50호/에이커 이상의 주호밀도 -50인/에이커 이상의 업무종사자의 밀도
Hub Urban Village	-Urban Center Village와 유기적으로 공공교통으로 연결되는 고밀도지역으로서 복합용도지구 -중심지구는 15-20호/에이커의 주호밀도와 25-50인/에이커의 업무종사자의 밀도 -주변지구는 8-12호/에이커의 주호밀도
Residential Urban Village	-주거지구이지만 지구중심에 상업용 용도의 기능이 입지가능한 장소가 확보됨 -Urban Center Village와 Hub Urban Village와 교통으로 연결됨 10-15호/에이커의 주호밀도
Neighborhood Villages	-환경을 보전하고 개발을 억제하는 근린주구적인 지구이며, 몇 개의 상업시설이 중심부에 입지함 -Hub Urban Village와 Residential Urban Village가 대중교통으로 연결됨 -8-10호/에이커의 주호밀도

이러한 Urban Village의 도시 위계는 4가지 유형으로 구분하고, 이에 따라 적합한 대중교통수단을 제안하고 있다. Urban Village개발의 기본방향은 자동차 교통을 증가시키지 않는 직주근접형 중심도시의 육성을 지향하고 있다. 이 제도는 도시의 성장관리 차원에서 복합개발과 도심거주정책을 추구하기 위해 고밀의 도시개발을 대중교통시설과 연계하여 도시의 개발모델을 제시하고 있는 것이 특징이다.

이 외에도 대중교통위주의 개발 주창자인 Peter Calthorpe는 그의 저서에서 대중교통위주의 도시개발모델인 TOD를 제시하였다. 이때 TOD란 대중교통이 정차하는 곳 반경 500-600m이내에 중심상업지역과 복합용도지구를 배치하여 토지이용의 효율의 높이고자 하는 커뮤니티 중심의 계획개념을 말한다. 즉, 지역교통의 거점지역에 복합용도의 개발을 집중하여, 공공시설, 상업 및 서비스시설과 함께 고밀의 주거를 형성시키는 것이 이 이론의 핵심이다.

TOD에는 도시의 위계에 따라 두 가지의 개발모델을 제시하고 있는데, 도시형 TOD와 근린주구형 TOD이다. 도시형 TOD는 교통망의 주 노선에 직접 위치하고 있는 것으로 철도, 전철, 경전철, 고속버스 같은 노선상의 중심지 개발과 중밀도에서 고밀도

에 이르는 주거시설의 개발을 말한다. 반면, 근린주구형 TOD는 전철교통망의 주 노선 역사로부터 약 10분 이내의 거리에 지역버스 노선의 정차장이 위치한 것으로 중밀도의 주거와 소매, 서비스, 위락, 공공문화, 레크레이션 시설이 집중된다.

(4) 프랑스의 역세권 개발

프랑스의 역세권제도는 특별히 제도화되어 있다기보다는 도시계획정비의 과정 속에서 이루어지고 있다. 프랑스는 효과적인 철도역사 및 역세권개발을 위해서 협의정비구역(ZAC : Zone d'Aménagement Concerté)을 지정하여 계획을 추진하고 있다. 이 제도는 토지의 공공적인 정비·공급수법으로서, 지방공공단체 등의 공적 주체가 토지이용 실현을 목적으로 일정구역내의 토지를 취득해서 시설을 정비 및 개발한 후에 건설주체에게 양도하는 것이다. 뿐만 아니라, 이 제도는 시가화 개발 기법 및 기존 시가지 정비 기법으로 이용하는 것이 가능하여 실제로 도시정비 기법으로 폭 넓게 사용되고 있으며, 역세권개발에도 이 제도를 사용하고 있다.

(5) 영국의 역세권 개발

영국의 역세권개발도 별도로 정해진 제도는 없고 도시계획차원에서 역세권개발을 계획하여 시행하고 있다. 영국의 역세권 개발의 공간적 범위는 다른 국가와 마찬가지로 역사를 중심으로 주변지역을 정비하고 있다. 또한 역세권 개발은 강력한 토지이용 제도³⁾를 이용하여 역세권에 대한 접근이 용이하고 편리하도록 계획을 실현하고 있다. 특히, 사람들이 많이 모이는 곳인 상가, 오피스 등이 밀집한 지역은 대중교통수단과 반드시 연계시키고 있다.

이 제도는 크게 세 가지의 도시개발유형에 적용되고 있는데, 첫째는 고속철도의 개통 및 유럽대륙간 철도의 연결 등 도시거점지역으로서의 역세권 개발과, 둘째는 과거부터 진행되어 온 뉴타운 건설시의 거점지역의 역세권개발, 셋째는 도시내 철도역 주변지역의 재생을 위해서 재개발 기법을 통한 역세권개발을 시행하고 있다.

3) 철도역세권개발은 주무장관이 발하는 개발명령(Development Order)과 지방계획청의 신청에 의한 동의를 계획허가 등에 의해서 실행된다.

(6) 네덜란드 헤이그 < ABC 정책 >

네덜란드의 역세권 개발은 ABC 정책을 통해 구현되고 있다. ABC정책의 기본목표는 토지이용과 교통을 통합하여 대중교통수단의 이용을 촉진시키고 불필요한 자동차 사용을 억제하여 도시의 대기오염을 개선하는 데에 두고 있다. 따라서 이를 실현하기 위해서 대중교통의 정비와 토지이용계획을 연계시켜 교통문제를 최소화하는 방안들을 모색하고 있다.

〈표 4- 3〉 ABC정책의 입지유형별 특성

구분	입지접근특성	기업활동특성
A 입지	대량운송수단 관리가 용이하거나 공공교통중심지	종사자의 밀도가 높고 방문자가 많음 업무용 자동차가 적고 물류의 반출이 적음
B 입지	대량운송수단 및 간선도로와 고속도로의 접근이 편리한 곳 자동차나 대중교통으로 접근	종사자의 밀도가 보통이고 방문자도 많지 않음 자동차에 대한 의존도가 높고 화물 반출입이 보통임
C 입지	고속도로 및 간선도로의 접근이 편리한 곳 자동차 교통을 중심으로 접근이 가능한 곳	종사자와 방문자가 적고 물류 및 자동차의 의존도가 매우 높음

즉, 교통시설의 정비수준을 고려하여 이에 걸맞는 토지이용계획을 수립하고 있다. 예를 들면, 업무활동의 특성과 업무 유형을 함께 고려하여 토지이용에 있어 차등을 두어 적용하고 있다. 토지이용과 관련되는 주차장 확보기준 역시 입지별로 차등규제를 하고 있다. 특히, 대중교통이 편리한 곳에 대해서는 주차장의 증가를 규제하고 있는데, 예를 들면 A입지에서는 10대/종업원100인, B입지에서는 20대/종업원100인으로 차등규제를 하고 있다.

이 제도는 인구유발시설의 입지를 지하철 역세권내로 제한하여 대중교통이용을 증진시키도록 하고 있으며, 역세권 지구내 교통용량을 고려하여 주차장 증가를 규제하고 있다.

다. 역세권의 개발방향

(1) 역세권의 개발방향

역세권 개발은 장래 「2020 대구시도시기본계획」 등 상위계획과 정합성을 확보하는 동시에 생활권별 및 자치구의 장기발전계획과 조화를 유도해야 한다. 역세권 개발 방향은 다양한 사회경제적 환경을 고려해야 하나 일반적으로 다음과 같이 요약할 수 있다.

지하철의 역세권은 통근 및 통학 등 일상생활의 활동을 지원하는 대중교통수단으로서 도보로 접근이 가능하며, 지하철역을 주변으로 한 부대시설의 이용편리성을 가지고 있어야 한다. 역세권의 토지이용은 역을 중심으로 상업시설과 업무시설, 중·고밀주거가 유기적으로 개발이 될 수 있도록 해야 하며, 차량동선과 보행동선을 체계적으로 정비하여 각 시설들에 접근성이 용이하도록 계획한다. 특히, 역의 인접지역은 지하광장등 공공성이 강한 공간을 중심으로 개방성과 공공성, 상징성을 줄 수 있도록 정비해야 한다.

역세권 개발시 지하철역의 지하공간을 적극 활용하여 역과 대규모 인구유발시설을 연결하는 방법을 적극 강구한다. 역세권 재개발시에는 존치 건물로 지정된 건물에 대해서는 주차장 확보기준을 강화하고, 개발 후 발생할 수 있는 주차문제를 스스로 해결한다는 차원에서 구역내에 확보할 공공시설의 일부를 확보하도록 의무화한다.

역세권재개발을 통해 확보된 지상공간에 대해서는 시민을 위한 휴식공간으로 활용되도록 의무화한다. 협소한 지하철역 입구와 보도의 문제를 근원적으로 해결하기 위해서는 인접한 주요건물과 연결성을 강화하여야 한다. 지구내에 무분별하게 입지한 주차장은 지구내 교통동선의 흐름에 장애가 되고 있으므로, 지구내 교통흐름에 지장을 주는 지역에 대해서 주차장의 설치를 억제하거나 주차장 입구를 재조정하여 지구내에 원활한 교통흐름이 확보되도록 계획한다.

(2) 도시공간 위계별 역세권의 개발방향

대구광역역시 도시공간은 서울특별시와 인구규모와 면적 등에서 차이가 있고 특히, 위성도시의 규모와 거리에도 차이가 있기 때문에 세가지 위계로 역세권의 개발방향을

설정하였다. 먼저 도심 및 부도심의 역세권은 업무기능 특화 및 일부 지역의 판매기능 시설 집적화로 역세권 주변 상권의 특성화 및 집중화를 유도한다. 지하보도, 지하상가의 효율적 배치와 대형시설과의 연결 아케이드 등 공공성이 높은 역세권 개발을 유도하여 시설별 상호 연계성을 높이도록 한다. 지역중심의 역세권은 판매와 서비스기능의 혼합 중심지로 개발하고 자치구 차원의 중심기능을 수행하도록 한다. 즉, 배후지역권역의 상업과 서비스의 중심지로 개발을 유도한다. 지구중심의 역세권은 근린생활 편의시설의 중심지로 개발을 유도함과 동시에 배후 주거시설에 대한 서비스의 중심지로도 개발을 유도한다.

라. 역세권 개발의 효과

(1) 도시관리자의 측면

역세권 개발의 효과는 다양한 측면에서 분석할 수 있으나, 역세권 개발의 주체인 도시관리자와 수혜자인 시민의 측면에서 분석하였다. 도시관리자의 측면에서 보았을 때, 역세권 개발은 체계적인 도시공간구조의 형성을 가능하게 한다. 또한, 도시공간구조의 다핵화와 재편성을 유도하기가 용이하고, 교통기능의 위계와 연계된 도시의 성장거점 형성이 쉬우며, 도시의 중심지로서의 역할을 강화하도록 할 수 있다. 이와 함께 도심과 부도심, 지역중심과 지구중심 등 도시공간 배분의 합리화를 통한 균형개발을 도모할 수 있다.

역세권 개발은 토지이용의 고밀화를 통한 도시 토지이용의 효율화를 달성할 수 있다. 도시공간구조의 재편과 함께 교통접근성이 우수한 역세권을 중심으로 상업시설이나 업무시설, 생활편의시설을 집중시킴으로서 보다 효율적이고 체계적인 역세권 개발이 가능하다. 또한, 지역내의 대중교통연계체계를 강화시키고 고속철도, 지하철, 대중교통 등과의 원활한 환승체계를 구축함으로써 접근성 제고가 가능하여 저비용 고효율의 도시공간조성이 가능하다.

역세권 개발은 개발이익의 환수, 고용증가, 지방세수의 확대 등을 통해 지방자치단체가 사회복지에 재투자할 수 있는 여력을 마련하고 도시의 질을 한 단계 높일 수 있다. 뿐만 아니라, 공원 및 녹지체계 구축이 용이하고 간판 및 환경정비를 통하여 질서

있는 건축물의 이미지를 구축하여 질서 있는 도시 이미지를 제공할 수 있다.

(2) 이용자의 측면

역세권 개발은 도시기반시설 및 서비스시설의 확충에 따라 지하철 이용객의 편의를 증진시킬 수 있다. 특히, 생활편익시설과 상업시설 등의 생활서비스 시설이 역세권에 집중되면서 무엇보다도 편리한 접근성과 안전하고 쾌적한 생활환경을 누릴 수 있다.

또한 지하철역사의 시설 고급화와 함께, 행정서비스의 제공을 통한 행정업무 및 정보 네트워크 형성이 가능하여 생활의 질을 높일 수 있다. 즉, 역세권은 도시공공장소의 제공과 공공시설입지의 최적지로서 지하철 이용객 및 대중교통이용객의 환승체계를 갖춤으로서 편의를 증진하여 생활의 질을 높일 수 있다.

역세권 개발은 역세권 주변의 체계적인 환경개선으로 인한 어메니티 증대를 기대할 수 있다. 지하철 역이라는 단순한 교통시설의 환경을 질적으로 개선하여 고부가가치의 토지이용을 수행할 수 있는 건축물이 입지함으로써, 환경의 질적 이미지를 개선하고 쾌적한 도시경관 및 가로환경을 조성할 수 있다. 또한, 역세권 개발은 지하 광장을 활용한 공연 문화를 정착시키고 주민의 참여형 이벤트를 통하여 커뮤니티를 형성함으로써, 역세권내 생활편익시설과 문화시설의 개발을 유도하게 할 수도 있다.

2. 지하철 2호선 역세권 개발현황

가. 분석의 전제

지하철 역세권의 특성은 기존 중심지와 관련성과 지하철의 위치와 역할, 역 주변의 토지이용 등에 따라 달라질 수 있다. 이러한 점을 고려하여 대구시 차원에서 역세권의 개발현황과 특성을 4가지 항목으로 분석하여 현황을 검토하였다.

먼저 대구시 지하철 2호선 역 중에서 용도조정이 필요한 지역이나 개발밀도의 조정이 필요한 지역을 분석하였다. 또한 지하철역이 형성됨으로서 신시가지의 조성이 가능한 역세권을 구분하였고, 향후 2-3년 이내에 2호선 역세권 인구의 변화전망을 검토하였다. 마지막으로 지하철 2호선 개통과 역세권 개발시 필요한 도시계획시설을 검토하였다.

나. 2호선 용도지역 조정 및 개발밀도 조정가능 지역

지하철 2호선이 개통됨에 따라 용도지역의 조정이 필요한 지역이나 개발밀도의 조정이 필요한 지역을 검토하였다. 용도지역 조정이 필요한 지역의 조건으로 첫째는 지하철역이 도심이나 부도심에 위치하고 환승역으로서 현재 주거지역으로 지정된 지역이다. 둘째는 신시가지 개발이 가능한 택지개발예정지구로 지정되어 있는 곳으로서 현재는 녹지지역으로 지정된 지역이다. 셋째는 공장이전적지나 학교 등 대규모시설의 이전적지로서 개발잠재력이 높아 주거지역이나 상업지역의 용도변경이 예상되는 지역이다.

〈표 4- 4〉 용도지역 조정 및 개발밀도 조정이 가능한 지역의 조건

용도지역 조정 및 개발밀도 조정가능지역의 조건	1. 도심 및 부도심 지역이고 환승역으로서, 지하철 역 연접지역이 상업지역으로 지정되어 있지 않은 지역 2. 신시가지 개발가능지역(택지개발예정지구)으로서 현재 녹지지역으로 지정된 지역 3. 공장이전적지로서 일반주거지역이나 상업지역으로 변경되는 지역
------------------------------	---

검토결과 7개의 지하철역이 개발밀도나 용도지역의 조정이 필요할 것으로 분석되었다. 먼저 반월당역과 경대병원역은 도심지역으로서 용도지역 중 일부가 상업지역과 주거지역으로 지정되어 있어 도심기능을 수행하기에는 부적합하게 되어 있다. 또한, 이들 지역은 학교(경대사대부속고등학교 등)이전이 예정되어 도심기능을 수행하기 위한 용도지역 변경이나 개발밀도의 조정이 필요한 것으로 나타났다.

한편, 대실역과 다사역은 택지개발예정지구로 지정되었거나 용도지역 변경이 예상되는 역세권 지역이다. 현재에는 녹지지역으로 지정되어 있으나, 향후에는 상업지역과 주거지역으로 용도지역의 조정이 예상되는 지역이다. 사월역은 대규모 공장이전적지가 위치한 지역으로서 현재 준공업지역에서 주거지역으로 용도변경이 진행중이거나 진행예정인 지역이다. 특히, 이 곳은 지구단위계획을 통해 준공업지역에서 일반주거지역과 준주거지역, 근린상업지역으로 용도지역 변경이 진행되고 있다.

죽전역 또한 대규모 공장이전적지로서, 준공업지역에서 상업지역으로 용도지역이 변경되었고, 이에 따라 개발밀도의 증가가 예상되는 지역이다. 연호역은 현재 자연녹

지지역과 개발제한구역으로 지정되었지만, 지하철 역이 입지함으로 해서 일부지역을 지구단위계획구역으로 지정하여 용도지역의 조정 및 개발밀도의 조정이 예상되는 지역이다.

다. 2호선 신시가지 형성가능 지역

지하철이 개통됨에 따라 신시가지형성이 가능한 지역은 다음과 같이 세 개 지역으로 검토되었다. 검토기준으로는 현재 택지개발예정지구로 지정되어있거나 역 인접지역으로서 지구단위계획이나 도시개발사업을 통해 주거지역이나 상업지역으로 용도변경이 가능한 30만㎡이상의 대규모 미개발지가 존재하는 지역을 선정하였다.

〈표 4- 5〉 신시가지 형성가능 기준

신시가지 형성가능기준	1. 택지개발예정지구 2. 역 인접지역의 녹지지역으로서 현재 지구단위계획구역 지정을 통해 주거지역으로 용도변경된 지역 (30만㎡)
-------------	---

그 결과, 대실역과 다사역, 연호역이 신시가지형성이 가능한 지역으로 검토되었다. 대실역은 현재 택지개발예정지구로 지정된 지역으로서 택지개발사업이 진행되고 있는 지역이다. 다사역은 녹지지역에서 주거지역으로 용도지역이 조정된 지역으로서 아파트와 연립주택단지 등 민간개발이 활발히 진행되고 있는 지역이며, 이와 함께 용도지역의 조정을 통한 점진적인 신시가지 개발이 가능한 지역이다. 연호역은 현재 자연 녹지지역으로서 개발제한구역이지만, 일부지역이 지구단위계획구역으로 지정되어 점진적인 신시가지 개발이 가능한 지역이다.

라. 2호선 역세권 상주인구 증가 전망

2호선이 개통됨에 따라 역세권의 인구도 증가할 것이다. 상주인구의 증가는 택지개발사업, 주택재건축사업이나 재개발사업, 이전적지에 대한 주택건설사업이나 주택건

설사업을 기준으로 분석하였다. 즉, 현재까지 대구광역시 주택과에 건설사업이 승인된 개발지를 기준으로 분석하였으며, 다세대주택이나 다가구주택의 증가는 포함되지 않았기 때문에, 실제 상주인구의 증가는 아래에서 제시된 숫자보다 더 증가할 것으로 예상된다.

이를 검토한 결과, 지하철 2호선이 개통됨에 따라 향후 2-3년 이내에 증가될 역세권 지역내 세대수는 18,252세대로서 세대당 인구 3.5명일 때 약 63,882명 증가 예상된다. 주로 예상되는 지역으로는 다음과 같다. 사월역과 신매역은 공장이전적지에 약 1000세대 개발과 함께 태왕리더스(527세대), 푸르지오(362세대), 화성파크드림(742세대), 서비트캠프(300세대), 거주건설(442세대), 유성이엔지(752세대) 등 총 4,125세대가 증가될 것으로 나타났다. 고산역은 한우주택(현 360세대)의 재건축이 예상⁴⁾되어 약 50여 세대의 증가가 예상되었다. 만촌역과 범어역은 범어효성백년가약(114세대)과 대토아파트(493세대), 코보스톤건설(447세대)의 신축이 예정되어 있으며, 총 1,051세대가 증가될 전망이다.

대구은행역은 대상씨앤씨(718세대)의 건축이 예정되어 있어 718세대가 증가될 전망이다. 수성역은 태왕 아너스클럽(98세대)과 서한 이다음(119세대)이 개발예정에 있어 217세대가 증가될 전망이다. 서문시장역은 아파트 신축예정지를 포함하여, 약 1,000세대가 증가될 전망이다. 용산역은 택지개발예정지구내 약 600세대가 입주가 예상되며, 역주변에 아파트 705세대가 신축 중에 있다. 따라서 총 1,305세대가 증가될 전망이다.

대실역은 죽곡 1택지개발지구 5,000세대와 죽곡 2택지개발 지구 3,500세대 증가가 예상되며, 영남건설과 동화주택이 공동으로 아파트(584세대)를 신축하고 있어 총 9,084세대가 증가될 전망이다. 다사역은 주변에 e-편한세상(698세대)이 신축 중에 있어 698세대가 증가될 전망이다.

마. 역세권 지역내 도시계획시설 신설·확충이 필요한 지역

도시계획시설은 의미상 시민의 공동생활과 도시의 경제사회활동을 지원하며, 삶의 질을 향상시키는데 필요한 공공시설물로서 민간의 자율적인 활동만으로는 효율적으

4) 재건축시 일반적으로 약 15%의 인구증가가 예상되므로, 54세대의 인구가 더 증가하게 될 것으로 예상된다. 위의 기준 적용시 증가된 세대수로는 360세대× 0.15 = 54세대이다.

로 설치되기 어렵다. 따라서 도시계획시설은 정부가 직접 설치하거나 민간이 정부의 지원을 받아 설치하되, 도시전체의 발전과 타 시설물의 조화를 도모하도록 법정 도시계획에 의해서 설치되는 물리적 시설이라고 정의할 수 있다. 현행 「국토의계획및이용에관한법률」에서는 교통시설 5종(도로, 철도, 항만, 공항, 주차장), 도시공간시설 3종(광장, 녹지, 공원), 유통·공급시설 6종(유통업무설비, 수도·전기·가스공급설비, 방송·통신시설, 공동구), 공공·문화시설 4종(학교, 운동장, 공공청사, 문화시설), 방재시설 3종(하천, 우수지, 방화설비), 봉건위생시설 4종(하수도, 화장장, 공동묘지, 폐기물처리시설) 등 총 25개 시설을, 동법 시행령에는 운하, 삭도 등 시설을 도시계획시설로 지정하여 총 52개 시설을 도시계획시설로 지정하고 있다.

위에서 열거한 도시계획시설은 도시기능을 원활하게 유지하기 위한 기반시설로서 다양한 공급주체의 의해서 공급되고 있다. 이들 시설은 주변지역에 미치는 영향이 크므로 지역의 위계나 역세권 개발이나 주택개발이 수행됨에 따라 반드시 신설되거나 확충되어야 한다. 따라서, 이 연구에서는 택지개발예정지구나 지구단위계획구역, 용도지역의 조정이 필요한 지역, 종착역세권 지역, 주거환경개선지구, 주택재개발 및 재건축예정지역 등 반드시 지역개발과 함께 필요한 도시계획시설을 제시하였다. 그 결과는 다음과 같이 6가지의 대분류기준에 의해서 제시하였다.

(1) 교통시설 신설이나 확충이 필요한 역세권 지역

교통시설⁵⁾의 신설이나 확충이 필요한 지역은 택지개발예정지구와 신시가지 형성 가능지역으로서 대실역, 다사역, 연호역이 있고, 용도지역 조정이 필요한 반월당역, 경대병원역, 사월역, 죽전역이 주로 교통시설의 확충이 필요한 것으로 나타났다. 또한, 재개발 및 재건축예정구역과 주거환경개선지구로서 반고개역, 서문시장역, 대구은행역도 교통시설의 확충이 필요한 것으로 나타났다. 한편, 종착역세권 지역으로 사월역과 다사역, 대실역에는 반드시 공공주차장의 확충이 절실히 필요한 것으로 나타났다.

5) 교통시설의 종류는 도로, 철도, 항만, 공항, 주차장, 자동차정류장, 궤도, 삭도, 운하, 자동차및건설기계검사시설, 자동차및건설기계운전시설로 총 11종이다.

(2) 도시공간시설 신설이나 확충이 필요한 역세권 지역

도시공간시설⁶⁾은 택지개발예정지구와 신시가지 형성가능지역이나 재개발 및 재건축예정구역과 주거환경개선지구, 상업중심 및 지역중심 역세권지역에서 신설이나 확충이 필요할 것으로 예상되었다. 택지개발예정지구와 신시가지 형성가능지역으로는 대실역, 다사역, 연호역이 있고, 재개발 및 재건축예정구역과 주거환경개선지구에는 반고개역, 서문시장역, 대구은행역이 있으며, 상업중심 및 지역중심 역세권지역으로는 신매역, 만촌역, 범어역, 두류역 등이 있다.

(3) 유통공급시설 신설이 필요한 역세권 지역

유통공급시설에는 유통업무설비, 수도, 전기공급설비, 가스공급설비, 방송·통신시설, 공동구, 시장, 유류저장 및 송유설비, 열공급설비의 9종이 있는데, 택지개발예정지구와 신시가지 형성가능지역(대실역, 다사역, 연호역), 지구단위계획구역(연호역, 사월역), 주거환경개선지구(대구은행역)에서 필요한 것으로 나타났다.

(4) 공공문화시설 신설이 가능한 역세권지역

공공문화시설은 학교, 운동장, 공공청사, 문화시설, 도서관, 연구시설, 사회복지시설, 공공직업훈련시설, 청소년수련시설로 총 9종이다. 공공문화시설이 필요한 지역으로는 택지개발예정지구와 신시가지 형성가능지역(대실역, 다사역), 주거환경개선지구(대구은행역), 상업중심 및 지역중심 역세권지역(신매역, 만촌역, 범어역, 두류역, 죽전역, 반월당역)등에서 반드시 필요한 것으로 검토되었다.

(5) 방재시설 신설이 가능한 역세권지역

방재시설은 하천, 우수지, 저수지, 방화설비, 방풍설비, 방수설비, 사방설비, 방조설비로 총 8종이고 이 시설이 필요한 역세권은 하천이 인접한 대실역으로 분석되었다.

6) 도시공간시설의 종류는 광장, 공원, 녹지, 유원지, 관망탑, 공공공지로 총 6종이다.

(6) 보건위생시설 신설이 가능한 역세권지역

보건위생시설에는 하수도, 화장장, 공동묘지, 폐기물처리시설, 도축장, 장례식장, 수질오염방지시설, 종합의료시설, 폐차장으로 총 9종이 있으며, 이 시설은 택지개발예정지구와 신시가지 형성가능지역에서 필요할 것으로 판단된다.

3. 역세권 개발 모델

가. 역세권의 유형 구분

(1) 역세권 유형 구분 기준

현재 대구광역시 지하철 2호선 역의 역세권개발모델을 설정하기 위해서 먼저 조사를 통하여 역세권의 유형을 구분하였다. 역세권의 개발유형은 역의 위치와 역할, 역 주변의 토지이용 등 많은 요인에 따라 달라질 수 있으므로, 일반적으로 도시개발 수행시에 고려해야 될 5가지 요소를 기준으로 유형을 구분하였다.

첫째는 역세권 지역의 토지이용현황과 장기발전계획을 고려하였다. 즉, 역세권지역 상업시설의 비율과 주거시설, 공업시설, 업무시설의 비율을 분석하였고 이와 함께 대구광역시 도시공간구조의 1도심, 1신도심, 4부도심의 공간구조를 고려하여 구분하였다.

둘째는 역세권에 지정된 용도지역 지정현황 및 조정가능성을 고려하였다. 해당지역의 용도지정 현황은 현재의 개발용도뿐만 아니라 미래의 개발용도를 감안할 수 있는 중요한 근거이므로 역세권내의 상업지역, 주거지역, 공업지역의 비율을 토대로 역세권의 유형을 구분하였다.

셋째는 역세권 지역내 지구단위계획구역 지정을 고려하였다. 현재의 토지이용은 미래의 토지이용을 고려하지 못하고 또한 지하철 2호선 역세권을 고려하지 못한 상태에서 도시관리계획이 수립되었다. 따라서, 역세권 지역의 지구단위계획 지정현황 등 개발압력이 높은 역세권을 구분하여 유형을 설정하였다.

넷째는 역세권지역내의 도시개발사업, 택지개발사업, 정비사업, 도시계획사업 등 각종 사업의 진행여부를 검토해서 역세권의 유형을 설정하였다. 특히, 각종 개발사업이

나 정비사업은 도시의 공간구조변화를 일으키고 촉진시키기 때문에 이를 고려하여 유형을 설정하였다.

마지막으로 가로 및 필지 현황 등 도시조직에 대한 현황을 고려하여 역세권 유형을 설정하였다. 바람직한 도시개발이 일어날 수 있는 필지규모와 형태, 가구의 규모와 형태, 도로의 폭과 형태 등을 고려하여 역세권 유형을 설정하였다.

이상의 결과, 지구 주거기능 중심의 역세권 유형 4가지와 지역 상업기능 중심의 역세권 유형 3가지로 구분하였다.

(2) 지구 주거기능 중심의 역세권 유형

① 신시가지 형성형 역세권

신시가지 형성형 역세권은 각종 도시개발사업 등에 의해서 신시가지개발을 할 수 있는 역세권으로서 택지개발촉진법에 의한 택지개발사업이나 도시개발법에 의한 도시개발사업, 토지구획정리사업을 통해 신시가지 형성이 가능한 역세권 유형을 말한다. 2호선 지하철 역세권 중 해당 역세권으로는 대실역, 다사역 등이 있다.

② 주거환경 개선형 역세권(정비사업)

주거환경 개선형 역세권은 도시및주거환경정비법에 의해 역세권의 주거환경정비가 필요한 역세권을 말한다. 즉, 도시및주거환경정비법에 따라 주택재건축사업, 주택개발사업, 주거환경개선사업 및 주택법에 의한 주택개발사업을 통해 역세권을 개발하는 유형을 말하며, 이에 해당하는 역세권으로는 반고개역, 서문시장역, 대구은행역 등이 있다.

③ 도시조직 정비형 역세권(지구단위계획)

도시조직 정비형 역세권은 가로나 필지, 가구의 형태 등 도시조직의 정비를 통하여 토지이용을 합리화하고 주거기능의 증진이 필요한 역세권을 말한다. 즉, 지구단위계획이나 도시관리계획의 변경을 통해 용도지역의 조정, 가구 및 획지의 조정, 도로의 신설 및 확충 등의 방법을 통해 토지이용을 합리화하고 기능을 증진시켜 쾌적한 주거환경을 창출할 필요성이 있는 유형이다. 이에 해당되는 역세권으로는 사월역, 연호역,

강창역 등이 있다.

④ 자생적 개발형 역세권

이 역세권은 현재 토지이용계획과 현황이 양호하고 쾌적한 주거환경 형성되고 있어 별도의 도시계획 조정이나 개발사업 없이 자생적으로 지구 주거기능 중심의 점진적인 개발이 예상되는 유형이다. 이에 해당되는 역세권으로는 수성구청역, 고산역, 담티역, 용산역, 이곡역, 성서공단역, 내당역, 계명대역 등이 있다.

(3) 지역 상업기능 중심의 역세권 유형

① 용도지역 조정형 역세권

용도지역 조정형 역세권은 상업시설과 업무시설이 주 업종으로 입지되고, 지역중심 및 도심에 위치한 역세권을 말한다. 그러나 이 유형은 이들 기능이 집적할 수 있는 용도지역계획이 불합리하게 설정되어 있어 이에 대한 조정을 통해 토지이용의 합리적 유도가 필요한 유형이다. 이에 해당되는 역세권으로 반월당역이 있다.

② 도시조직 개선형 역세권

도시조직 개선형 역세권은 영세한 필지체계나 가구, 비정형의 도로체계로 구성된 상업지역의 역세권이나 대규모 공장이전적지에서 상업지역으로 용도지역이 변경된 역세권으로서 지역중심의 역세권을 형성하고자 하는 유형이다. 이 유형은 도시관리계획변경이나 지구단위계획을 통해 토지이용을 합리화하고 도시조직을 정비하여 지역의 중심상업 및 업무복합 지구로 관리하고자 하는 유형이다. 이에 해당되는 역세권으로는 죽전역, 경대병원역(삼덕역) 등이 있다.

③ 점진적 개발형 역세권

점진적 개발형 역세권은 별도의 도시계획 조정이나 개발사업 없이 자생적으로 지역 상업기능의 점진적인 개발이 가능한 역세권이 해당된다. 이에 해당하는 역세권으로는 만촌역, 범어역, 두류역, 신매역 등이 있다.



〈그림 4- 1〉 역세권의 유형구분

나. 지구 주거기능 중심 역세권

(1) 신시가지 형성형 역세권

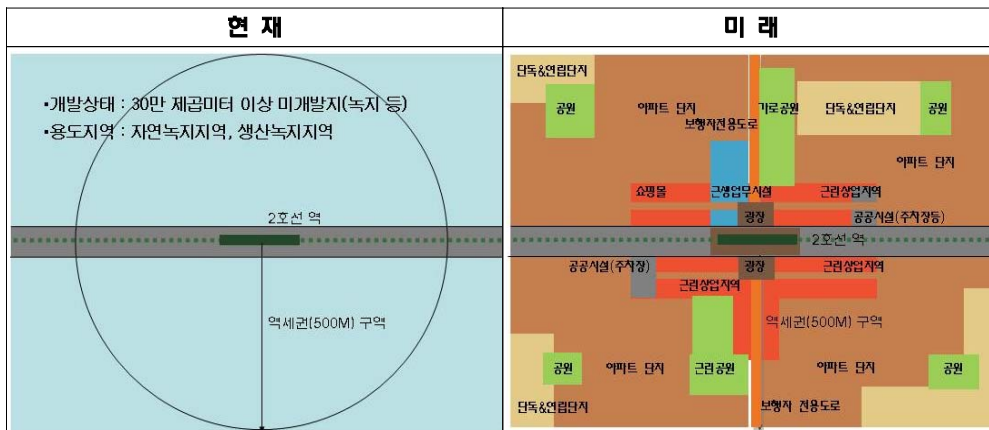
① 지역적 특성과 개발방향

신시가지 형성형 역세권의 용도지역은 생산녹지지역이나 자연녹지지역으로 지정된 역세권 지역으로서 현재는 미개발지로 되어 있다. 토지이용현황은 주거시설이 밀집되어 있지 않고, 택지개발사업이나 도시개발사업이 용이한 30만㎡이상의 면적으로 된 지역이다. 또한 이 역세권은 택지개발촉진법이나 도시개발법에 의한 택지개발예정지구나 도시개발예정지구로 지정된 지역들로서 이에 해당되는 역세권은 대실역, 다사역 등이 있다.

② 개발방향

이들 역세권은 신도시의 지구중심 개발모형을 적용하여 지하철역을 중심으로 지구 중심의 기능을 하는 상업시설을 밀집시켜 토지이용의 효율을 극대화시키고, 배후에는 아파트나 연립주택 위주의 주거시설을 입지시킨다. 이와 함께 지하철역과 배후주거지역까지 연계되는 보행친화적인 보행자도로와 공원과 광장 등 어메니티 공간의 확보를 통해 친환경적인 신시가지가 형성되도록 계획한다.

〈표 4- 6〉 신시가지 형성형의 토지이용 패턴



〈그림 4- 2〉 친환경적 신시가지 형성 : 아파트단지 개발 예시



〈그림 4- 3〉 단독주택 개발 예시



〈그림 4- 4〉 역세권 주상복합 및 오피스 개발 예시



〈그림 4- 5〉 역세권 지하광장 개발 예시



〈그림 4- 6〉역세권 쇼핑몰 개발 예시



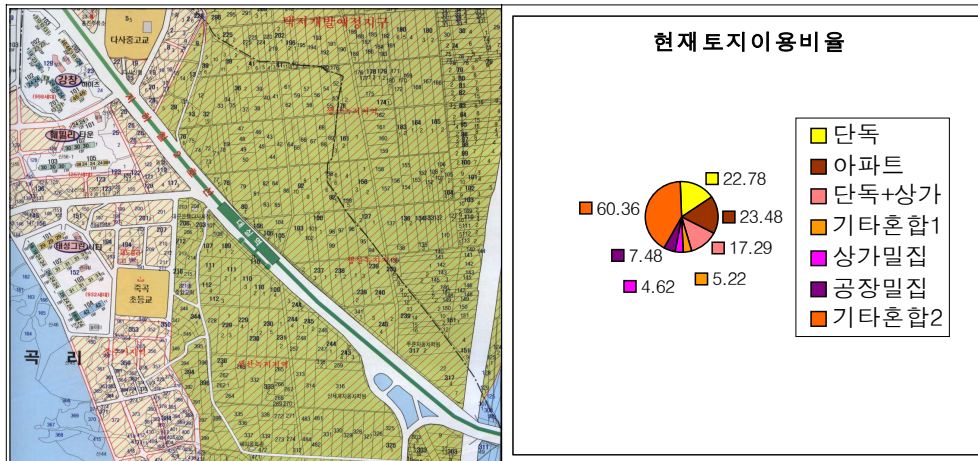
〈그림 4- 7〉역세권 근린공원 개발 예시



〈그림 4- 8〉보행자 및 자전거 전용도로 개발 예시

③ 해당역세권현황 : 대실역, 다사역

▶ 대실역



〈그림 4- 9〉 대실역 주변

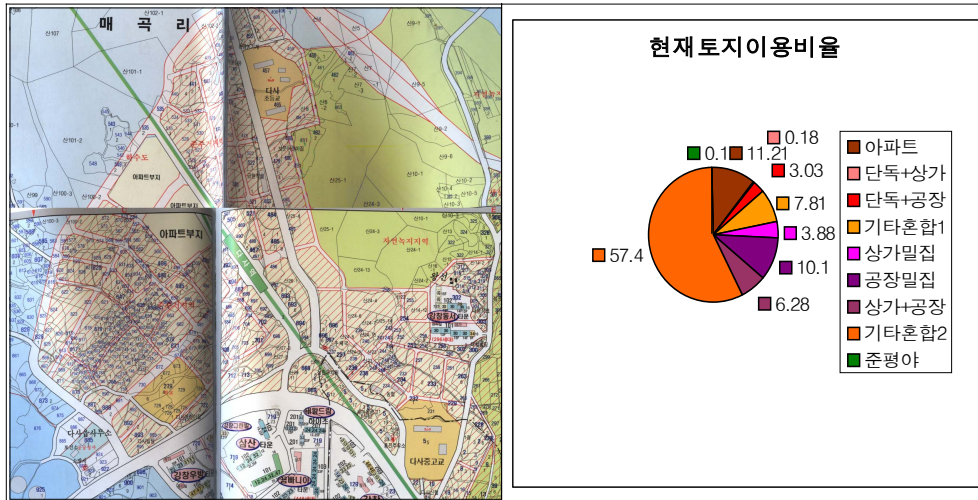
〈표 4- 7〉 대실역 토지이용 비율

역이름	아파트	단독+상가	기타혼합1	상가밀집	공장밀집	기타혼합2
대실역	5.03	17.29	5.22	4.62	7.48	60.36



〈그림 4-10〉 대실역세권 주변

▶ 다사역



〈그림 4-11〉 다사역 주변

〈표 4- 8〉 다사역 토지이용 비율

역이름	아파트	단독+상가	단독+공장	기타혼합1	상가밀집	공장밀집	상가+공장	기타혼합2	준평야
다사역	11.21	0.18	3.03	7.81	3.88	10.10	6.28	57.40	0.11



〈그림 4-12〉 다사역세권 북동쪽



〈그림 4-13〉 다사역세권 동쪽

(2) 주거환경개선형 역세권(정비사업)

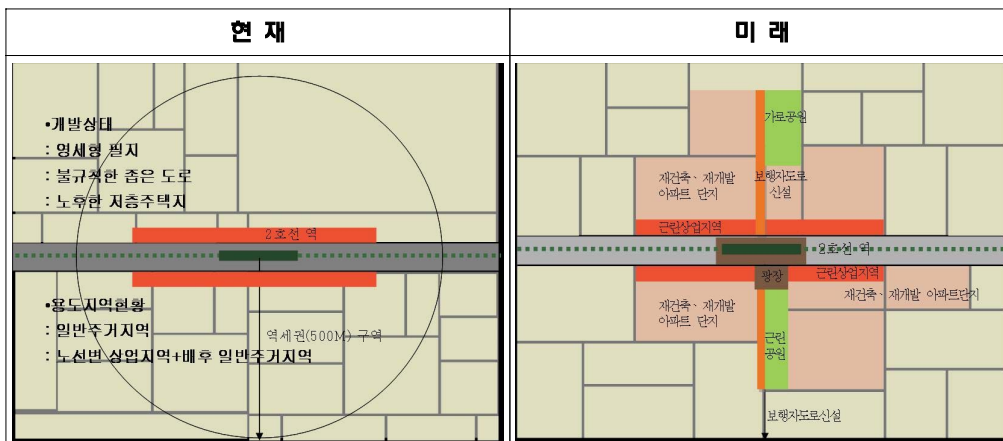
① 지역적 특성

주거환경 개선형 역세권은 역세권 주변지역에 영세형 필지와 좁은 도로에 노후한 저층주택이나 단독주택이 입지한 지역으로서, 주로 일반주거지역으로 지정된 지역이다. 이 지역은 도시및주거환경정비법에 의해 주택재건축사업이나 주택재개발사업, 주거환경개선사업등의 사업을 통해 쾌적한 주거환경을 유도하고, 지하철역이 인접한 지역은 근린생활시설이 중심이 된 역세권 개발유도가 필요한 역세권이다.

② 개발방향 및 전략

이 유형의 역세권은 노후 불량건축물의 밀집지역 및 정비기반시설이 열악한 지역을 정비하기 위해서 도시및주거환경정비법에 의한 주거환경개선사업이나 재개발사업, 재건축사업을 시행하여 환경정비형 역세권 개발을 유도하도록 한다. 이를 위해 현재 수립중인 주거환경정비기본계획에 이들 지역을 포함시켜 역세권 개발이 좀 더 체계적으로 관리될 수 있도록 하고 쾌적한 주택단지(아파트단지)중심의 근린지구 중심형 역세권 개발을 유도한다. 또한 지하철역 인접지역에 근린상가형 상업시설개발과 지하철역에서 주택단지로 연결된 커뮤니티 가로를 조성한다.

〈표 4- 9〉 주거환경 정비형의 토지이용 패턴



대구지하철 2호선 개통에 따른 사회경제적 효과와 정책 과제

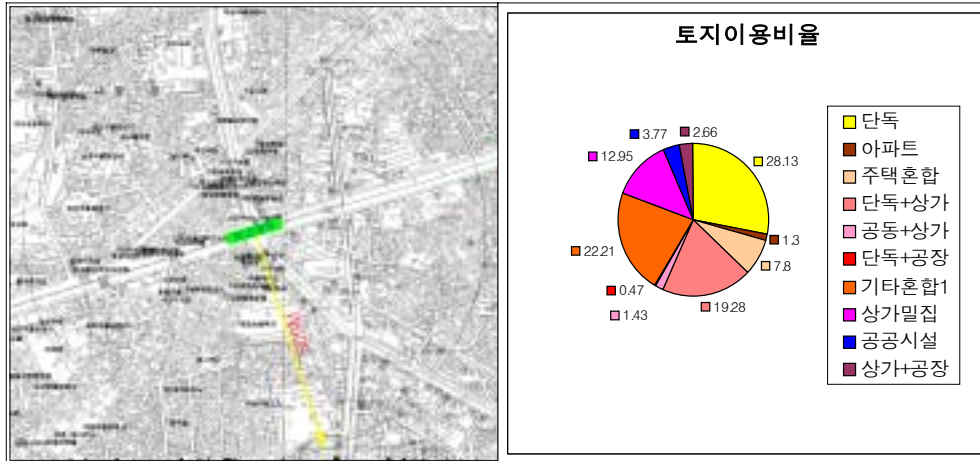


〈그림 4-14〉 노후 불량지역 재개발 사업과 아파트단지 개발사업 예시



〈그림 4-15〉 역세권 근린상가와 커뮤니티 가로 정비 예시

③ 해당역세권현황 : 반고개역, 동산역(서문시장역), 대구은행역 등
 ▶ 반고개역



〈그림 4-16〉 반고개역 주변

〈표 4-10〉 반고개역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	주택혼합	단독+상가	공동+상가	단독+공장	기타혼합1	상가밀집	공공시설	상가+공장
반고개역	28.13	1.30	7.80	19.28	1.43	0.47	22.21	12.95	3.77	2.66



〈그림 4-17〉 반고개역세권 남쪽



〈그림 4-18〉 반고개역세권 북쪽



〈그림 4-19〉 반고개역세권 주변의 노후한 주택단지1



〈그림 4-20〉 반고개역세권 주변의 노후한 주택단지2

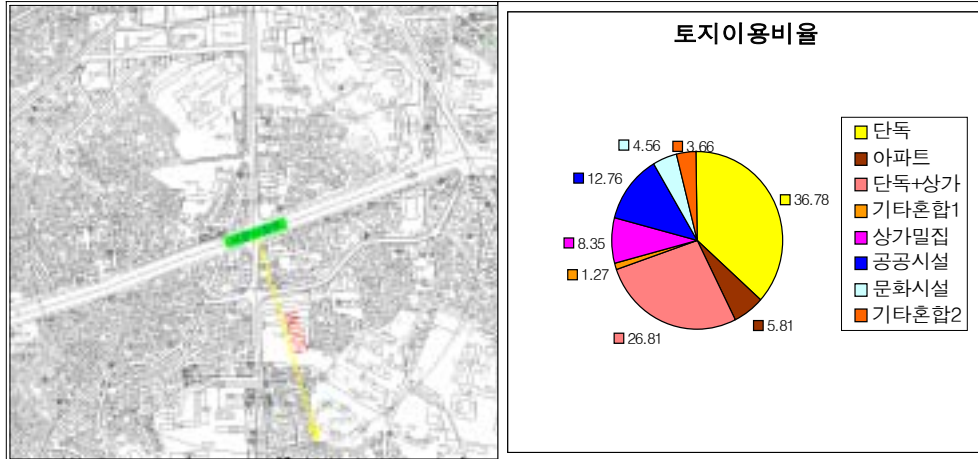


〈그림 4-21〉 반고개역세권 주변의 노후한 주택단지3



〈그림 4-22〉 반고개역세권 서쪽 도로

▶ 서문시장역



〈그림 4-23〉 서문시장역 주변

〈표 4-11〉 서문시장역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	단독+상가	기타혼합1	상가밀집	공공시설	문화시설	기타혼합2
서문시장역	36.78	5.81	26.81	1.27	8.35	12.76	4.56	3.66



〈그림 4-24〉 서문시장역세권 북쪽

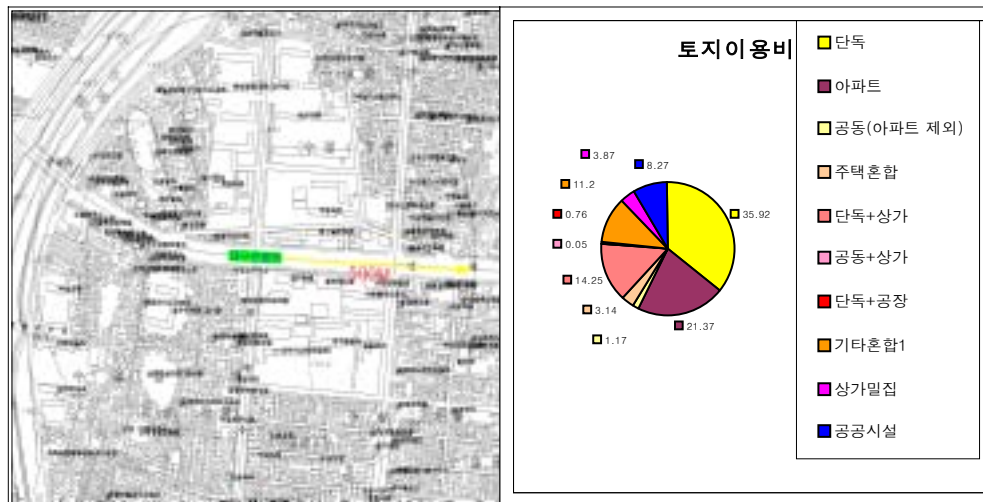


〈그림 4-25〉 서문시장역세권 남쪽



〈그림 4-26〉 서문시장역세권 주변 환경개선이 필요한 지역

▶ 대구은행역



〈그림 4-27〉 대구은행역 주변

〈표 4-12〉 대구은행역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	공동 (아파트제외)	주택혼합	단독+상가	공동+상가	단독+공장	기타혼합1	상가밀집	공공시설
대구은행역	35.92	21.37	1.17	3.14	14.25	0.05	0.76	11.20	3.87	8.27



〈그림 4-28〉 대구은행역세권 남쪽



〈그림 4-29〉 대구은행역세권 주변의 노후주거단지1



〈그림 4-30〉 대구은행역세권 주변의 노후주거단지2



〈그림 4-31〉 대구은행역세권 주변의 노후주거단지3



〈그림 4-32〉 대구은행역세권 주변의 노후주거단지4

(3) 도시조직 정비형 역세권(지구단위계획)

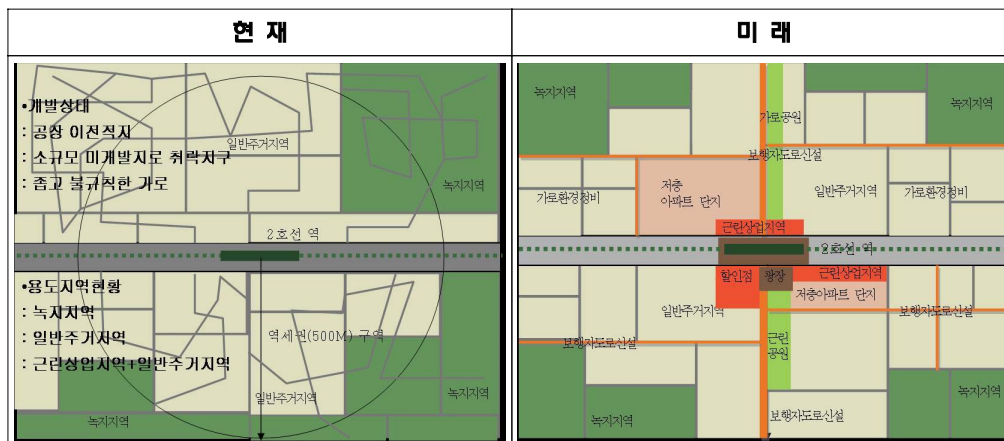
① 지역적 특성

이 유형은 과거에 공장 이전적지이거나 도시관리계획 변경으로 인하여 주거지역이나 준주거지역으로 변경된 역세권 지역들로서 현재 지구단위계획을 통한 주택단지개발이 중점적으로 이루어지고 있는 지역이다. 또한, 이 유형은 도시기반시설이 열악하고, 도시조직이 불량하여 용도지역에 적합한 도시기능 입지가 어렵고, 용도지역에 걸맞는 도시기능이 입지 할 수 없는 역세권 지역들이다.

② 개발방향

도시조직 정비형 역세권의 개발은 도시관리계획의 변경과 동시에 지구단위계획의 수립과 각종 주택개발사업을 통해서 실현할 수 있다. 기 지정된 지구단위계획구역은 근린지구중심의 역세권 기능을 충분히 발휘할 수 있도록 지구단위계획의 범위를 확대하고, 도시기반시설 및 도시조직이 열악한 지역은 지구단위계획구역으로 지정하여 역세권 개발을 유도한다. 이와 함께 쾌적한 주거환경 및 근린생활중심의 역세권개발을 위해 주차장, 커뮤니티가로, 가로공원 등 도시기반시설을 확충하고, 지하철 인접지역은 근린생활시설이 중심이 된 개발을 유도한다.

〈표 4-13〉 도시조직 정비형 역세권 토지이용 패턴





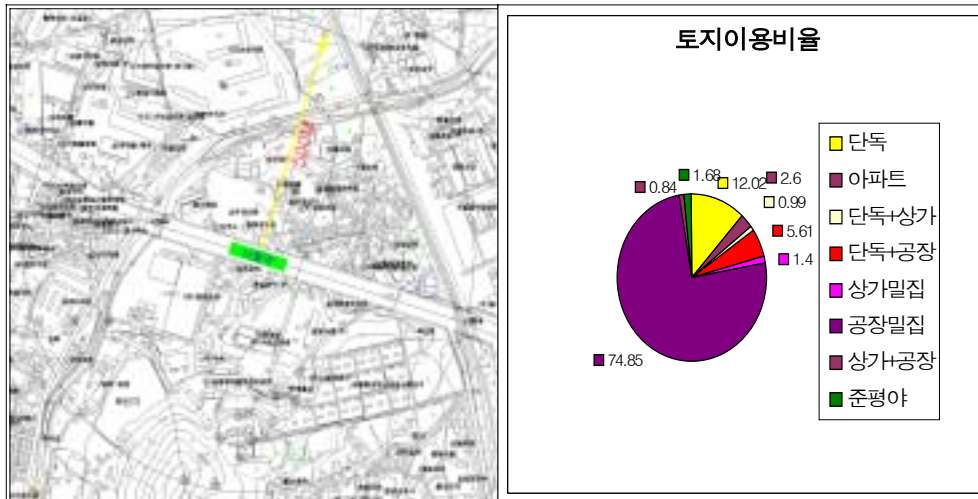
〈그림 4-33〉 지역 특화가로 정비 및 커뮤니티 가로정비



〈그림 4-34〉 아파트형 공장개발 예시

③ 해당역세권현황 : 사월역, 연호역, 강창역 등

▶ 사월역



〈그림 4-35〉 사월역 주변

〈표 4-14〉 사월역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	단독+공장	상가밀집	공장밀집	상가+공장	준평야
사월역	12.02	2.60	5.61	1.40	74.85	0.84	1.68



〈그림 4-36〉 사월역세권 북쪽



〈그림 4-37〉 사월역세권 남쪽

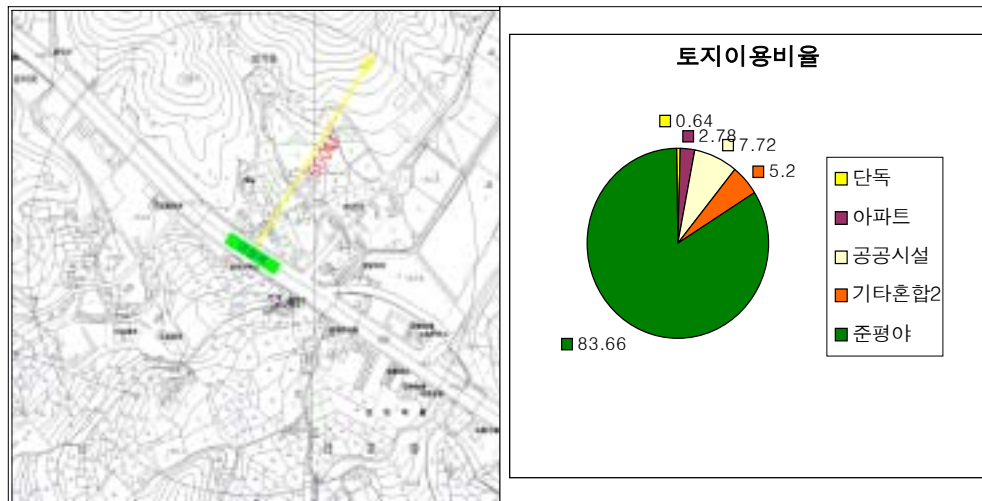


〈그림 4-38〉 사월역세권 북서쪽



〈그림 4-39〉 사월역세권 남서쪽

▶ 연호역



〈그림 4-40〉 연호역 주변

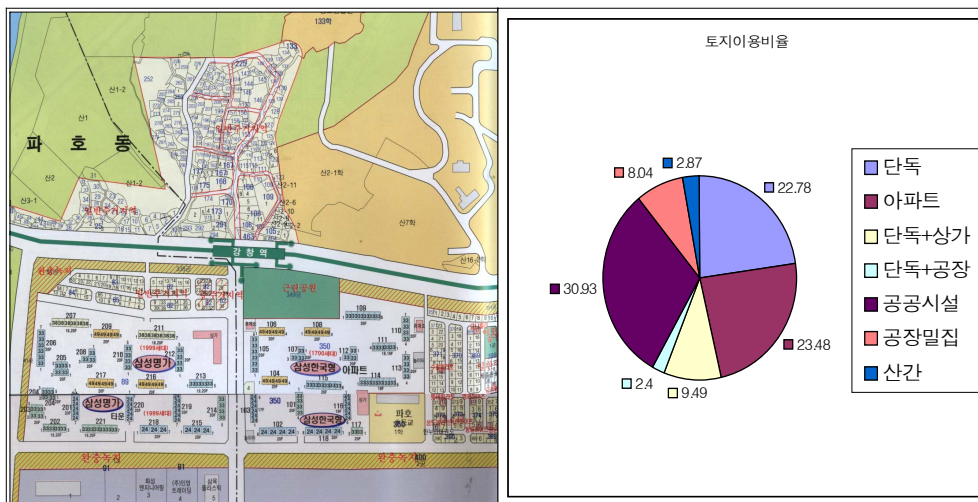
〈표 4-15〉 연호역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	공공시설	기타혼합2	준평야
연호역	0.64	2.78	7.72	5.20	83.66



〈그림 4-41〉 연호역세권 남쪽

▶ 강창역



〈그림 4-42〉 강창역 주변

〈표 4-16〉 강창역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	단독+상가	단독+공장	공공시설	공장밀집	산간
강창역	22.78	23.48	9.49	2.40	30.93	8.04	2.87

(4) 자생적 개발형 역세권

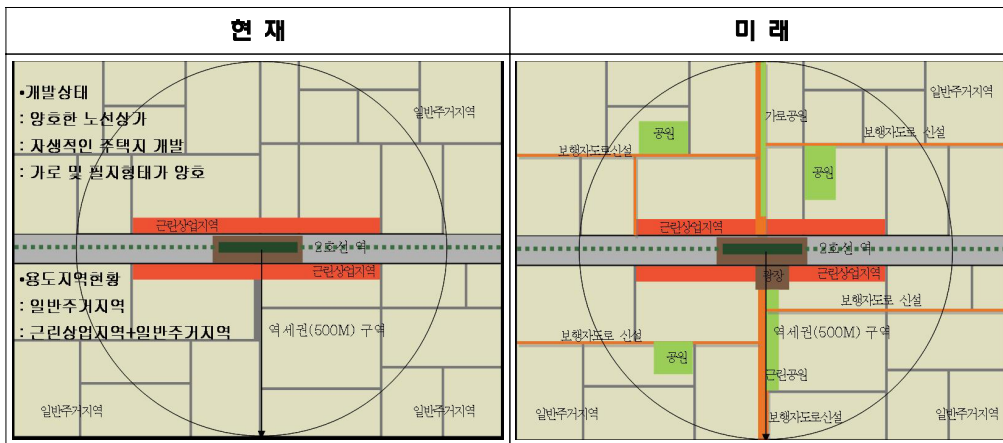
① 지역적 특성

이 유형은 현재의 용도지역의 지정목적이 적합하도록 건축물의 개발이 이루어지고 있는 역세권 지역들로서, 필지조직, 가구 및 가로 등 도시조직이 양호하고 지하철역이 입지한 대로변을 중심으로 선형의 양호한 노선상가와 배후 주거건축물이 입지한 역세권 지역이다.

② 개발방향

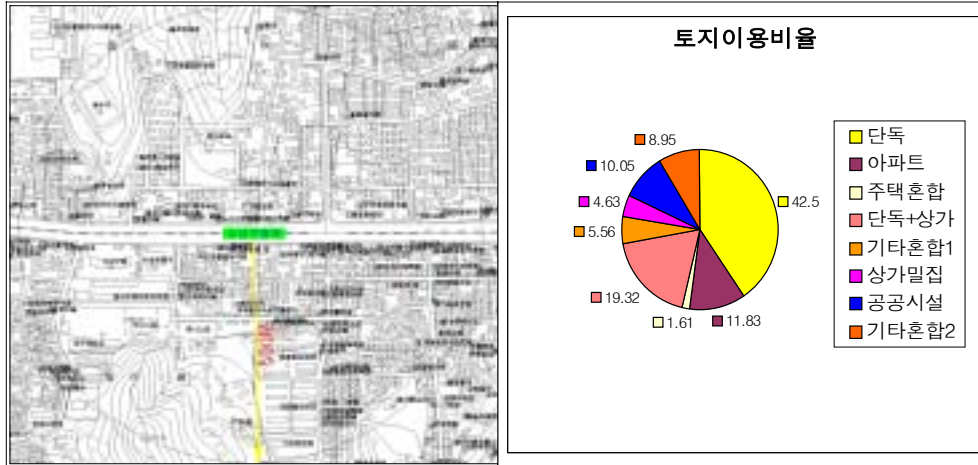
자생적 개발형 역세권은 용도지역의 지정목적에 적합하게 개발이 이루어지고 있으므로, 주로 환경정비나 도시기반시설의 확충에 초점을 맞추어 정비해야 한다. 즉, 간판이나 보행로, 자전거도로 등 가로환경 정비를 통한 커뮤니티 위주의 역세권 개발을 유도하여 배후 주거지역으로 접근성 및 어메니티 기능을 제고시킨다. 또한 보행 우선 도로나 커뮤니티 가로의 조성을 통한 정체성 있는 지역환경 정비를 유도한다.

〈표 4-17〉 자생적 개발형 역세권의 토지이용 패턴



③ 해당역세권현황 : 수성구청역, 고산역, 담티역, 용산역, 이곡역, 성서공단역, 내당역, 계명대역 등

▶ 수성구청역



〈그림 4-43〉 수성구청역 주변

〈표 4-18〉 수성구청역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	주택혼합	단독+상가	기타혼합1	상가밀집	공공시설	기타혼합2
수성구청역	42.50	11.83	1.61	19.32	5.61	1.25	10.02	7.86



〈그림 4-44〉 수성구청역세권 남쪽

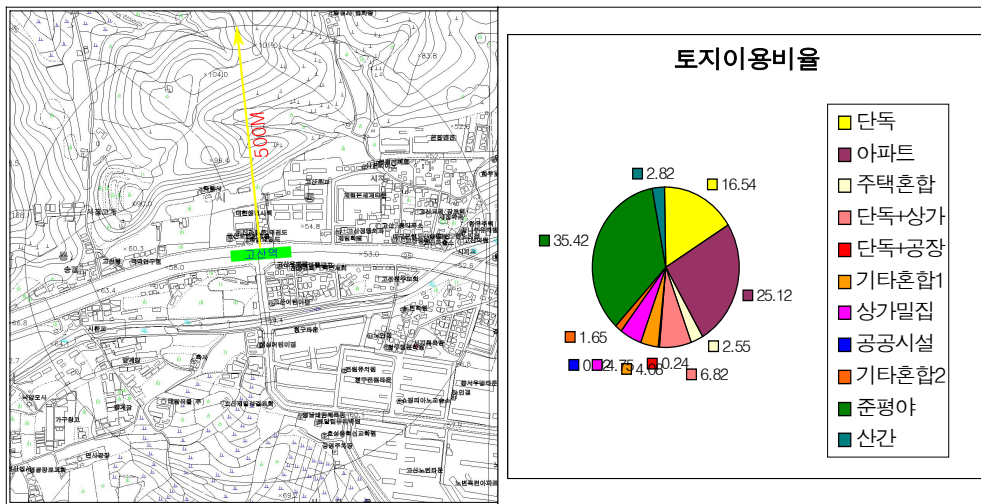


〈그림 4-45〉 수성구청역세권 북쪽



〈그림 4-46〉 수성구청역세권 북동쪽 사거리

▶ 고산역



〈그림 4-47〉 고산역 주변

〈표 4-19〉 고산역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	주택혼합	단독+상가	단독+공장	기타혼합1	상가밀집	공공시설	기타혼합2	준평야	산간
고산역	16.54	25.12	2.55	6.82	0.24	4.08	4.75	0.02	1.65	35.42	2.82

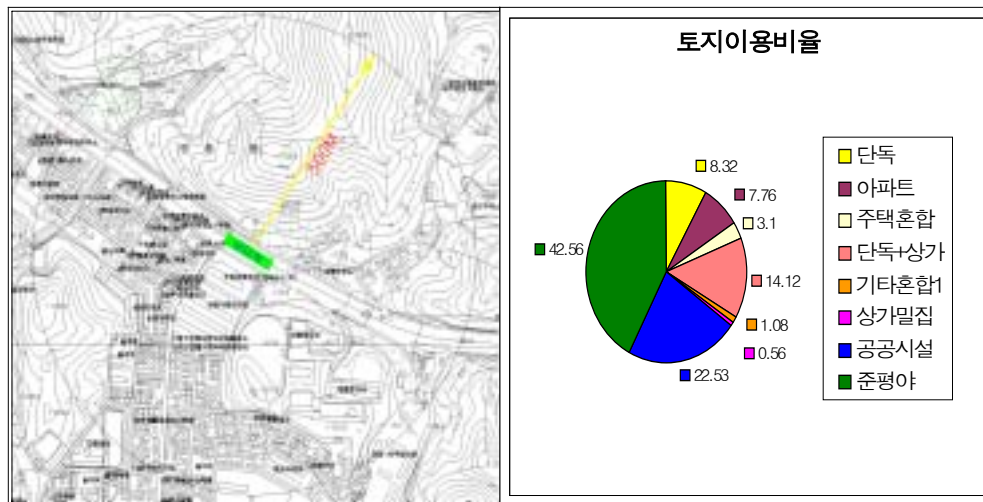


〈그림 4-48〉 고산역세권 남쪽



〈그림 4-49〉 고산역세권 북쪽

▶ 담티역



〈그림 4-50〉 담티역 주변

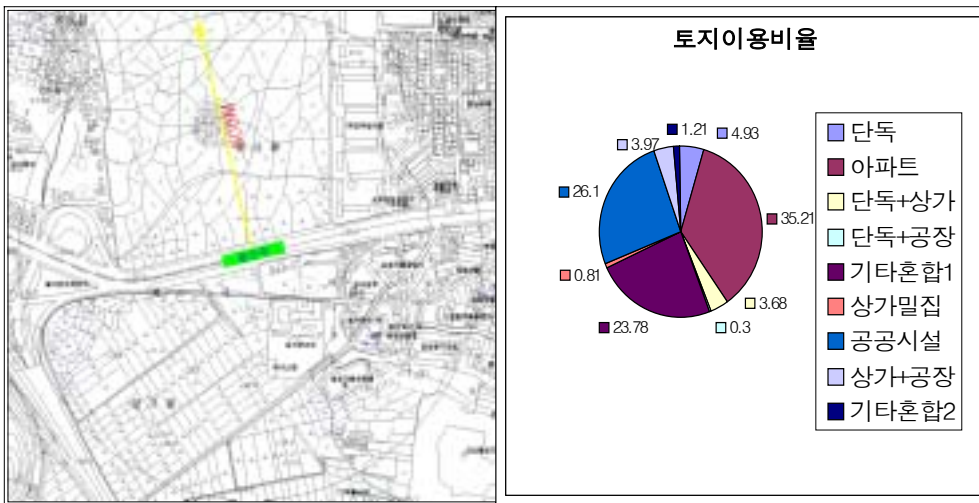
〈표 4-20〉 담티역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	주택혼합	단독+상가	기타혼합1	상가밀집	공공시설	준평야
담티역	8.32	7.76	3.10	14.12	1.08	0.56	22.53	42.55



〈그림 4-51〉 담티역세권 남서쪽

▶ 용산역



〈그림 4-52〉 용산역 주변

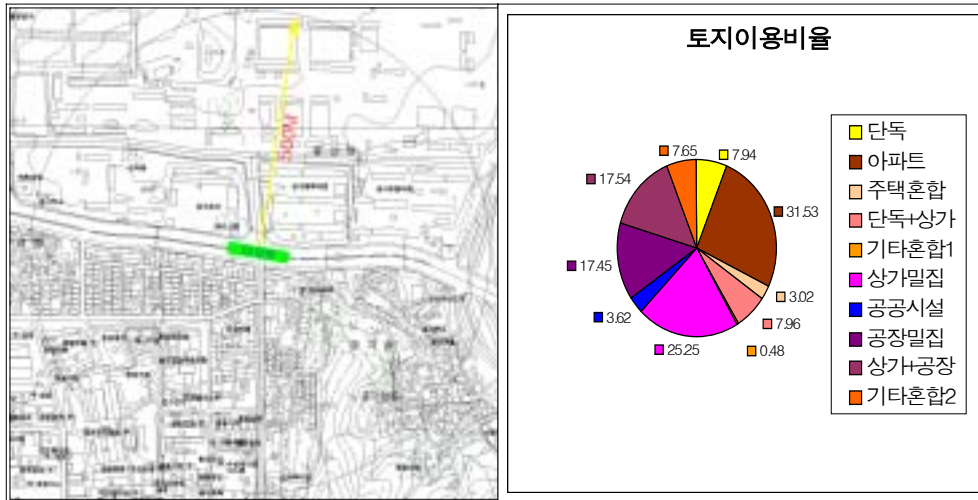
〈표 4-21〉 용산역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	단독+상가	단독+공장	기타혼합1	상가밀집	공공시설	상가공장	기타혼합2
용산역	4.93	35.21	3.68	0.30	23.78	0.81	26.10	3.97	1.21



〈그림 4-53〉 용산역세권 남서쪽

▶ 이곡역



〈그림 4-54〉 이곡역 주변

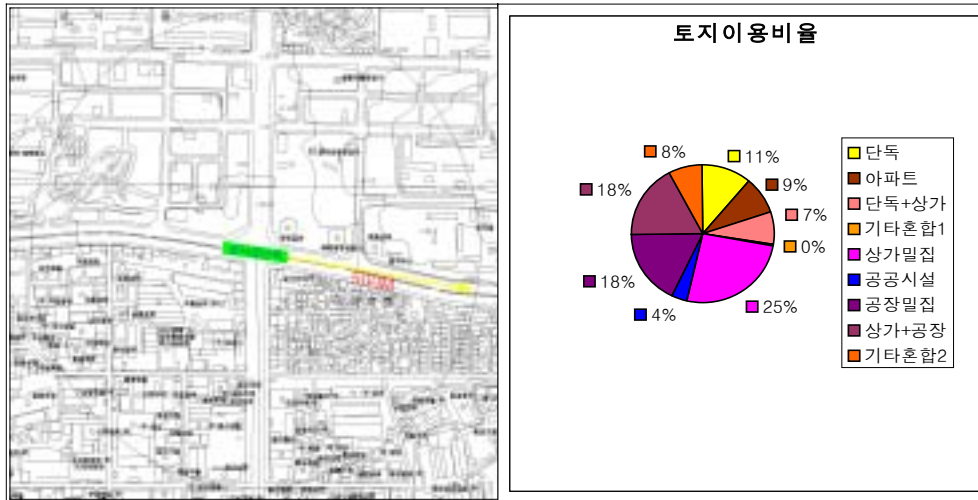
〈표 4-22〉 이곡역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	주택혼합	단독+상가	기타혼합1	상가밀집	공공시설	공장밀집	기타혼합2	산간
이곡역	7.94	31.63	3.02	7.96	11.89	6.97	10.64	14.72	2.96	2.26



〈그림 4-55〉 이곡역세권 남쪽

▶ 성서공단역



〈그림 4-56〉 성서공단역 주변

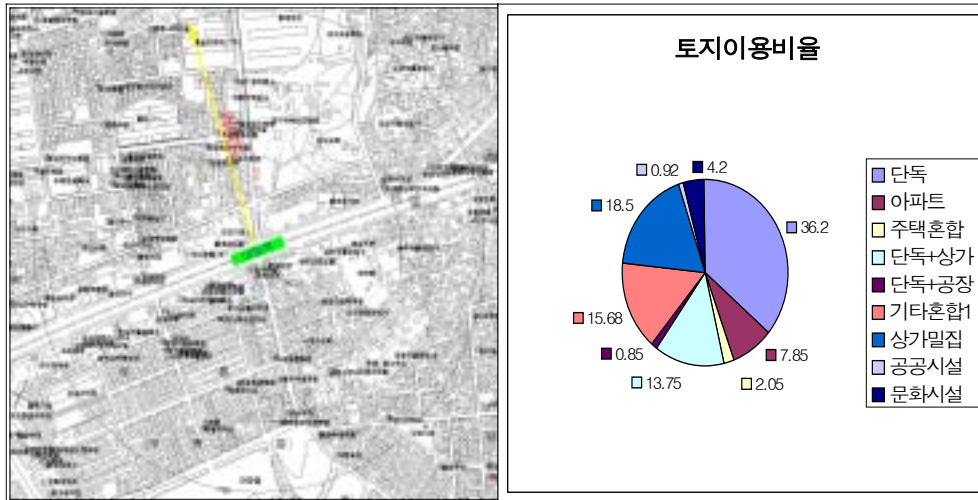
〈표 4-23〉 성서공단역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	공동 (아파트 제외)	단독+상가	기타혼합1	상가밀집	공공시설	공장밀집	상가+공장	기타혼합2
성서공단역	11.41	8.48	0.68	7.44	0.48	25.25	3.62	17.45	17.54	7.65



〈그림 4-57〉 성서공단역세권 남쪽

▶ 내당역



〈그림 4-58〉 내당역 주변

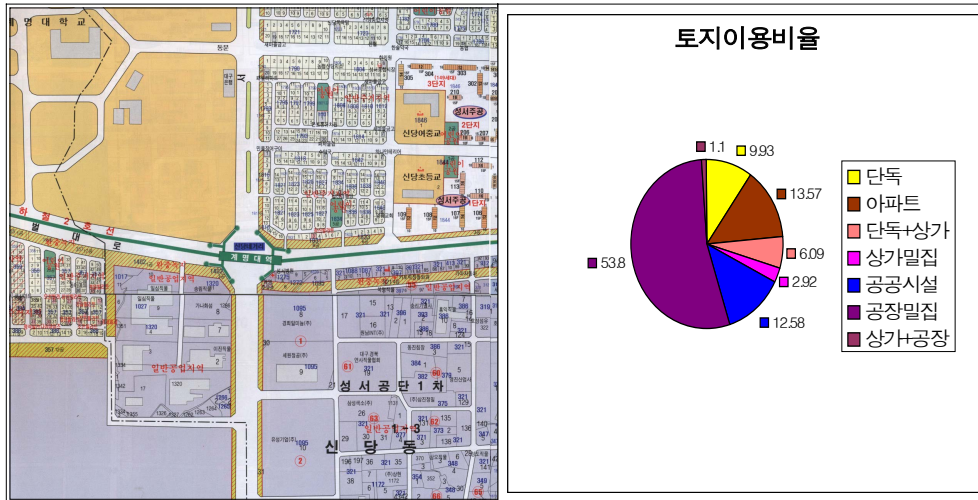
〈표 4-24〉 내당역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	주택혼합	단독+상가	단독+공장	기타혼합1	상가밀집	공공시설	문화시설
내당역	36.20	7.85	2.05	13.75	0.85	15.68	18.50	0.92	4.20



〈그림 4-59〉 내당역세권 남동쪽

▶ 계명대역



〈그림 4-60〉 계명대역 주변

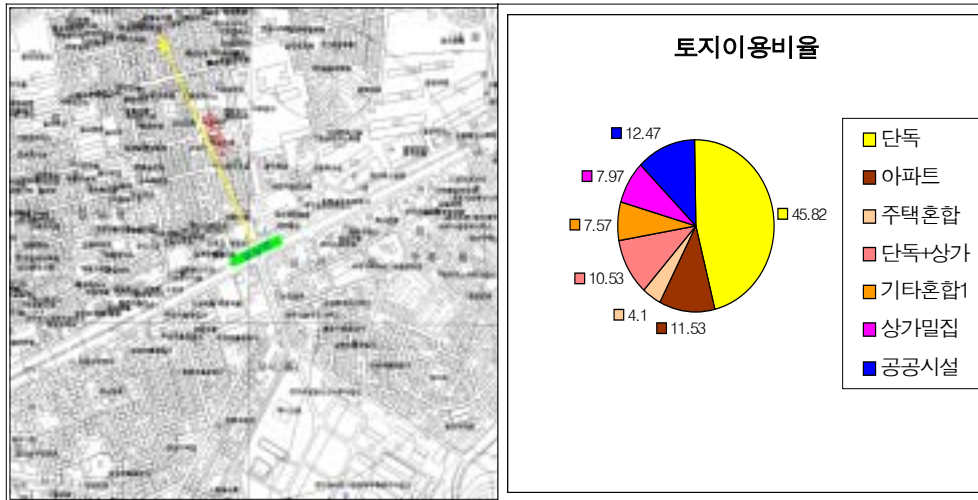
〈표 4-25〉 계명대역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	단독+상가	상가밀집	공공시설	공장밀집	상가+공장
계명대역	9.93	13.57	6.09	2.92	12.58	53.80	1.10



〈그림 4-61〉 계명대역세권 남쪽

▶ 감삼역



〈그림 4-62〉 감삼역 주변

〈표 4-26〉 감삼역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	주택혼합	단독+상가	기타혼합1	상가밀집	공공시설
감삼역	45.82	11.53	4.10	10.53	7.57	7.97	12.47



〈그림 4-63〉 감삼역세권 남동쪽

다. 지역 상업기능 중심 역세권

(1) 용도지역 조정형 역세권

① 지역적 특성

용도지역 조정형 역세권은 지역중심 및 도심형 상업지역에 위치한 역세권으로서, 현재는 상업지역과 주거지역으로 용도지역이 혼재되어 지정된 지역이다. 따라서, 도심기능으로 적합한 시설의 입지가 어렵고, 도시조직 또한 불량하여, 역세권 중심의 용도지역체계의 조정이 필요한 역세권 지역이다. 이 유형은 지하철역이 교차하는 상업 중심의 환승역세권이나 중심상업기능이 필요한 역세권이 이 유형에 해당된다고 볼 수 있다.

② 개발방향 및 전략

이 유형은 역세권 중심의 용도지역체계 조정을 통해 지역중심형이나 도심형 역세권으로 개발해야 한다. 즉, 도시관리계획 변경을 통해 용도지역을 합리적으로 조정하여 중심상업기능과 업무기능이 수행할 수 있도록 정비하고, 도시조직이 불량한 지역은 지구단위계획을 통해 계획적 개발을 유도하며, 개발의 파급효과가 큰 지역은 특별설계구역으로 지정하여 관리하도록 한다. 역세권의 개발용도로는 오피스 및 주상복합, 상업기능 등 중심 업무 및 상업기능의 역세권 개발을 유도하고 공공보행통로를 적극적으로 확충하여 쾌적성을 증대시키며, 도시의 랜드마크가 될 수 있도록 별도의 경관계획을 수립하도록 한다. 역사성이 있는 역세권 지역은 지역의 장소성 고양을 위하여 전통적인 테마가로 및 쇼핑몰거리를 조성하여 지역의 정체성을 구현한다.



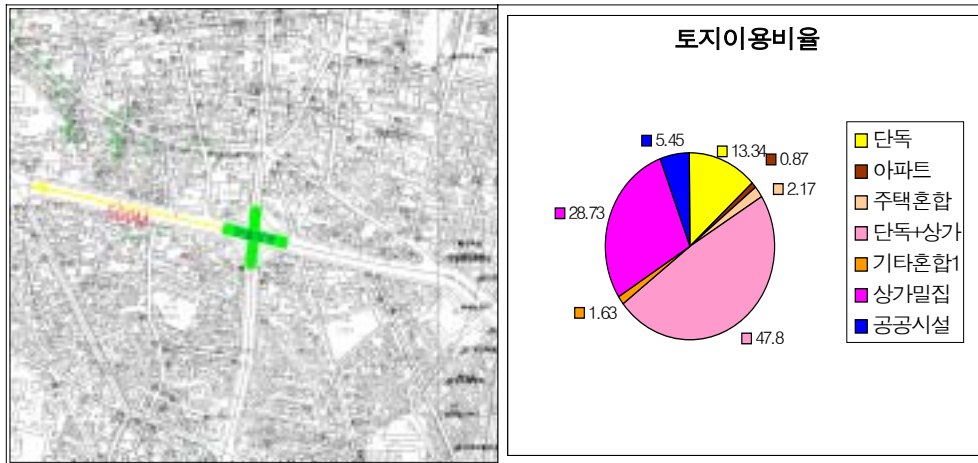
〈그림 4-66〉 역세권별 쇼핑몰 개발 예시



〈그림 4-67〉 역세권 주상복합개발과 공개공지 및 공공보행통로 개발 예시

③ 해당역세권현황

▶ 반월당역



〈그림 4-68〉 반월당역 주변

〈표 4-28〉 반월당역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	주택혼합	단독+상가	기타혼합1	상가밀집	공공시설
반월당역	13.34	0.87	2.17	47.80	1.63	28.73	5.45



〈그림 4-69〉 반월당역세권 남동쪽



〈그림 4-70〉 반월당역세권 남쪽



〈그림 4-71〉 반월당역세권 북쪽

(2) 도시조직 개선형 역세권

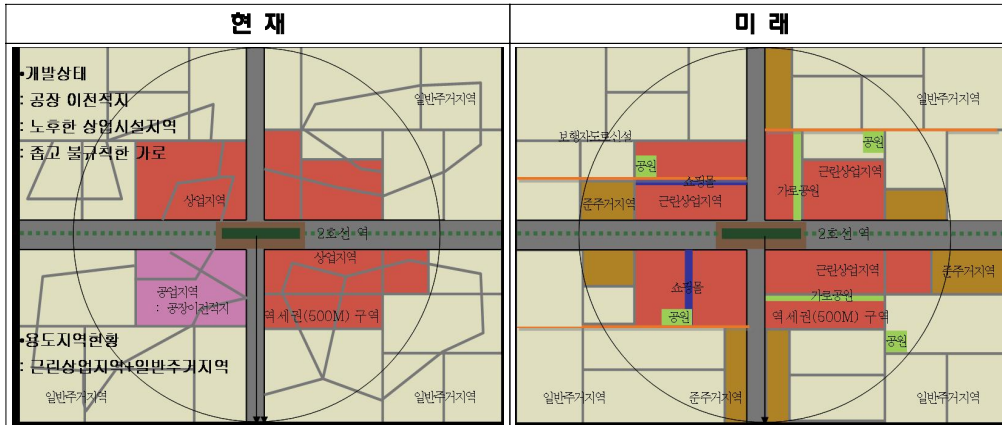
① 지역적 특성

도시조직 개선형 역세권은 과거에 공장 이전적지나 공업지역이었으나, 도시관리계획 변경으로 인하여 상업지역으로 변경된 역세권 지역이다. 이 역세권은 지구단위계획구역으로 지정되어 있거나 도시기반시설 및 도시조직이 열악하여 지역중심의 상업·업무지로서 기능을 할 수 없는 지역이다.

② 개발방향

도시조직 개선형 역세권은 열악한 도시기반시설 및 불량한 도시조직의 개선을 통해 지역중심의 역세권으로 개발해야 한다. 이를 위해서 역세권 지역을 지구단위계획구역으로 지정하거나 도시환경정비사업을 통해 지역중심의 역세권 개발을 유도하고, 개발의 파급효과가 매우 큰 지역은 특별설계구역으로 지정하여 관리한다. 테마상업가로의 개발이나 공장이전적지의 대규모 쇼핑몰 건설 등 대형 상업시설 중심의 역세권으로 개발하고, 역세권 주변에는 주상복합용도의 개발을 유도한다.

〈표 4-29〉 도시조직 역세권의 토지이용 패턴



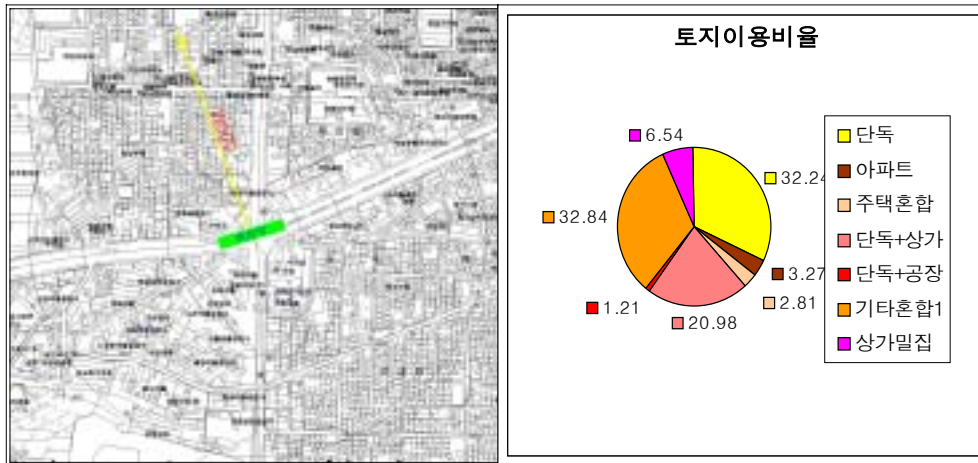
〈그림 4-72〉 대규모 상업시설 개발과 쇼핑몰 개발 예시



〈그림 4-73〉 지하광장과 건축물 연결 개발과 쇼핑몰 내부공간 개발 예시

③ 해당 역세권 현황

▶ 죽전역



〈그림 4-74〉 죽전역 주변

〈표 4-30〉 죽전역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	주택혼합	단독+상가	단독+공장	기타혼합1	상가밀집
죽전역	32.34	3.27	2.81	20.98	1.12	32.84	6.54

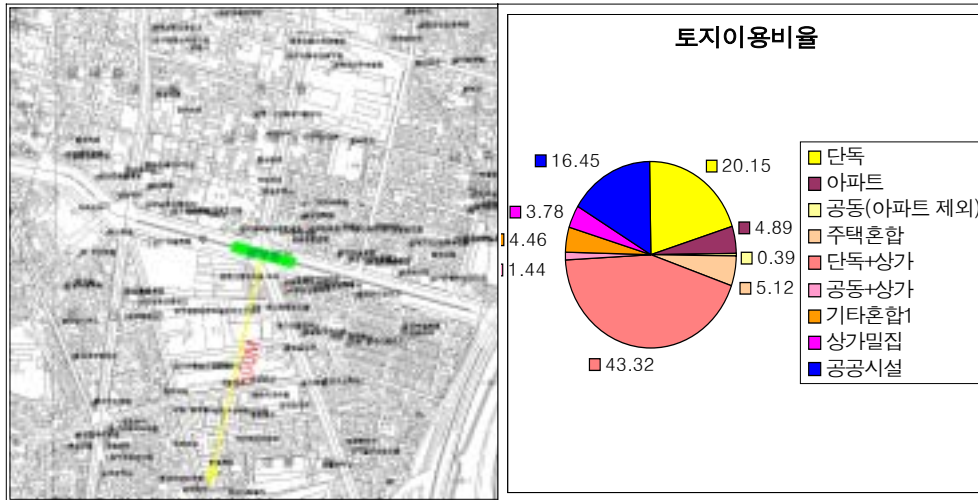


〈그림 4-75〉 죽전역세권 남쪽



〈그림 4-76〉 죽전역세권 남서쪽

▶ 경대병원(삼덕역)



〈그림 4-77〉 경대병원역 주변

〈표 4-31〉 경대병원역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	공동 (아파트제외)	주택혼합	단독+상가	공동+상가	기타혼합1	상가밀집	공공시설
삼덕역	20.15	4.89	0.39	5.12	43.32	1.44	4.46	3.78	16.45



〈그림 4-78〉 경대병원역세권 북쪽

(3) 점진적 개발형 역세권

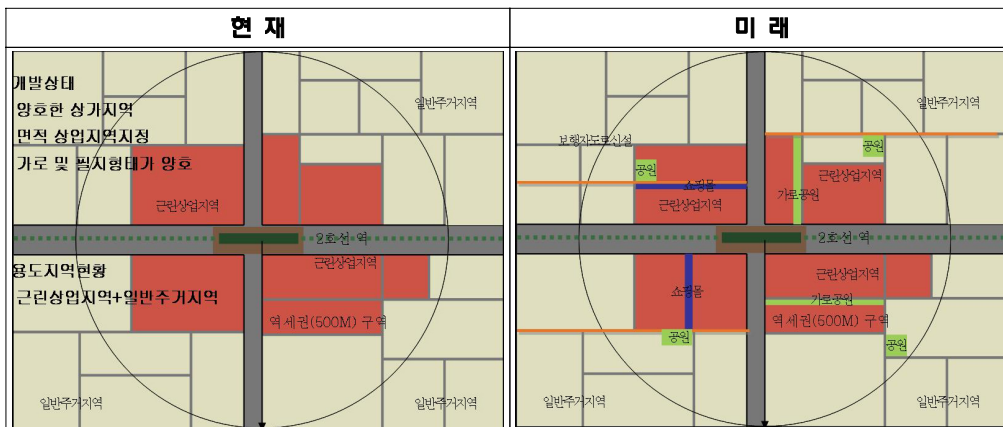
① 지역적 특성

점진적 개발형 역세권은 도시기반시설과 도시조직이 양호하여 현재 지역중심의 상업기능을 수행하고 있는 지역이다. 지하철역 인접지역은 지역중심의 기능의 입지가 용이한 면적 상업지역으로 지정되어 있으며, 이들 지역의 필지조직 및 가로 등 도시조직이 양호하여 지역 중심의 시설입지가 용이하다. 또한 배후에는 양호한 주거지가 형성되어 있어 쾌적한 역세권 지역 형성이 용이한 지역이다.

② 개발방향

점진적 개발형 역세권은 용도지역의 지정이나 도시조직이 양호하기 때문에 별도의 도시계획의 수립이 필요하지 않다. 다만, 무분별한 상업환경을 정비하고 지하철역 주변지역에 지역활성화 및 특화를 위해 로데오거리와 같은 테마상업가로나 전통가로를 조성하여 지역특화를 유도한다. 이와 함께, 간판이나 쇼핑로, 식음가로 등 상업가로환경에 적합한 정비위주의 역세권계획을 유도한다.

〈표 4-32〉 점진적 개발형 역세권의 토지이용 패턴





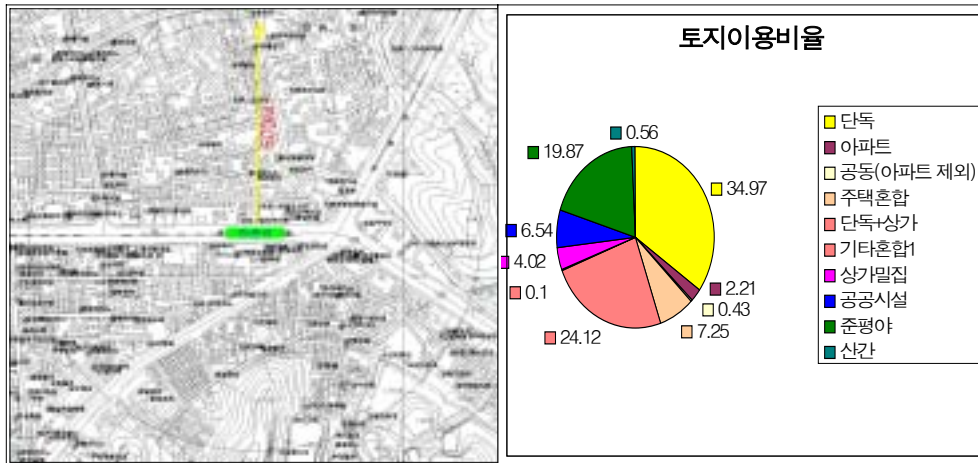
〈그림 4-79〉 상업가로 정비와 휴게공간 개발 예시



〈그림 4-80〉 간판 정비와 공공공간 개발 예시

③ 해당 역세권 현황 : 만촌역, 범어역, 두류역, 신매역 등

▶ 만촌역



〈그림 4-81〉 만촌역 주변

〈표 4-33〉 만촌역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	공동 (아파트제외)	주택혼합	단독+상가	기타혼합1	상가밀집	공공시설	준평야	산간
만촌역	34.97	2.21	0.43	7.25	24.12	0.01	4.02	6.54	19.87	0.56

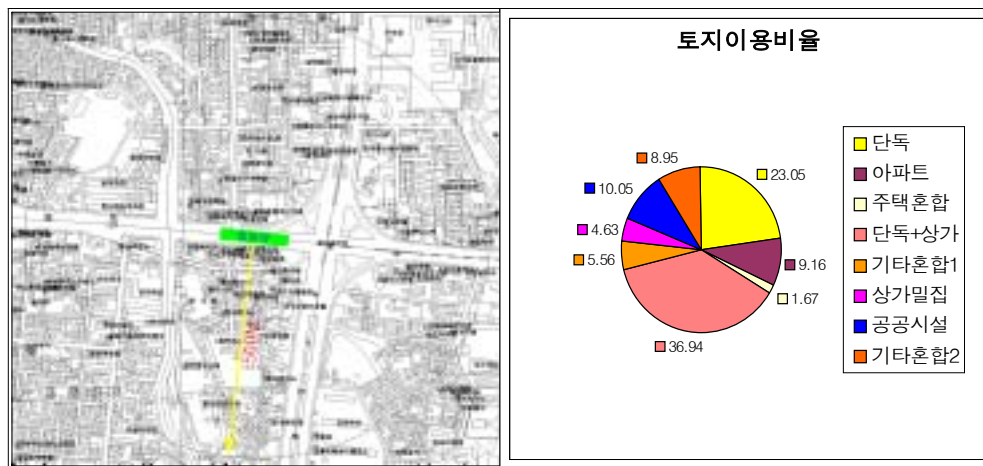


〈그림 4-82〉 만촌역세권 북쪽



〈그림 4-83〉 만촌역세권 동쪽 사거리

▶ 범어역



〈그림 4-84〉 범어역 주변

〈표 4-34〉 범어역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	주택혼합	단독+상가	기타혼합1	상가밀집	공공시설	기타혼합2
범어역	23.05	9.16	1.67	36.94	5.56	4.63	10.05	8.95



〈그림 4-85〉 범어역세권 남동쪽



〈그림 4-86〉 범어역세권 동쪽

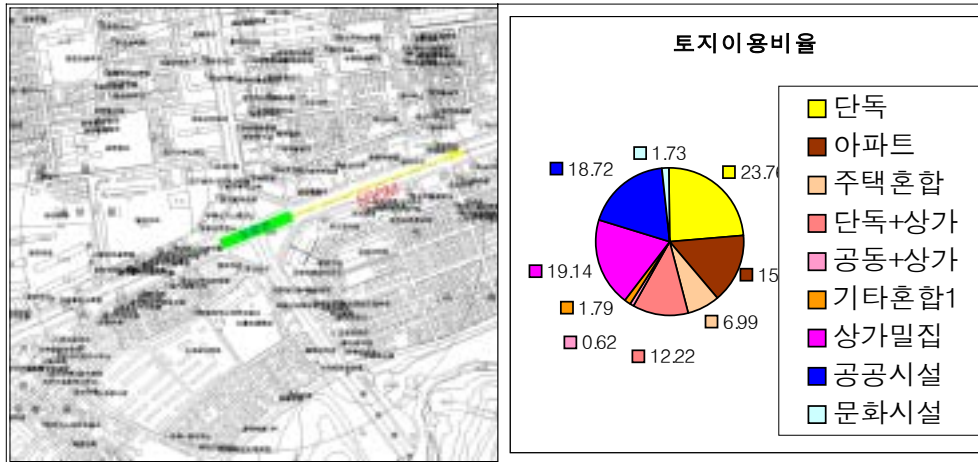


〈그림 4-87〉 범어역세권 북쪽



〈그림 4-88〉 범어역세권 서쪽

▶ 두류역



〈그림 4-89〉 두류역 주변

〈표 4-35〉 두류역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	주택혼합	단독+상가	공동+상가	기타혼합1	상가밀집	공공시설	문화시설
두류역	23.76	15.01	6.99	12.2	0.62	1.79	19.14	18.72	1.73

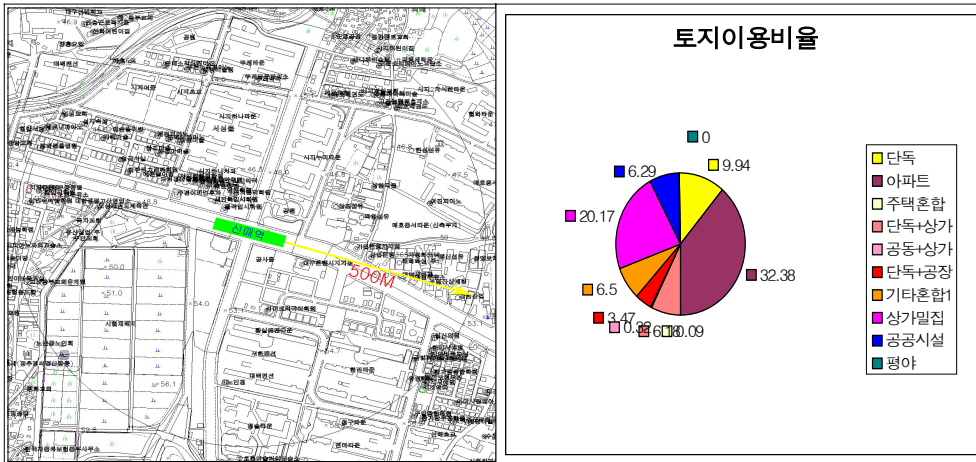


〈그림 4-90〉 두류역세권 북동쪽



〈그림 4-91〉 두류역세권 남서쪽

▶ 신매역



〈그림 4-92〉 신매역 주변

〈표 4-36〉 신매역 토지이용 비율

역이름	단독	아파트	단독+상가	공동+상가	단독+공장	기타혼합1	상가밀집	공공시설	준평야
신매역	9.94	32.38	6.18	0.32	3.47	6.50	20.17	6.29	14.66



〈그림 4-93〉 신매역세권 남쪽

4. 역세권 개발을 위한 정책 제언

가. 계획 측면의 제언

대구광역시의 지하철 역세권 개발이 효과적으로 수행되기 위한 계획측면에서의 제언은 다음과 같다.

첫째, 지하철 이용의 촉진을 위한 토지이용 및 교통체계 개편이 필요하다. 즉, 주요 역세권 주변에 토지이용계획을 수립하여 대형 업무시설과 판매시설, 공공시설 등이 입지하도록 유도한다. 또한, 역세권 중에서 교통환경이 양호한 곳은 주택공급이나 복합용도 개발을 유도하여 직주근접형 도시구조를 만들도록 유도하며, 토지의 고도이용을 도모한다.

둘째, 역세권 개발은 중심지 육성을 위한 환승교통기능의 강화와 입체적 토지이용을 추구한다. 이를 위해서는 다른 교통시설과의 편리한 연계성 확보와 함께 이들 교통시설을 수용할 수 있는 공간을 마련하고, 입체적인 토지이용계획을 수립한다. 또한, 지하철 노선을 교통의 중심축으로 설정한 다음, 지하철→신교통시스템→버스→마을버스의 순서로 위계화하여 상호 보완적인 교통체계를 갖도록 한다.

셋째, 역세권 개발을 위한 정비계획 수립시 보행공간을 적극적으로 확보하여 역세권 개발지구를 보행자 중심으로 재편해야 한다. 이를 위해서 역을 중심으로 보행자 우선 존(zone)을 설정하여 지하철역에 쉽게 접근할 수 있도록 한다. 이와 함께 보행환경의 개선을 위한 차량통행 억제수법을 도입하고 적용하도록 한다.

넷째, 지하철 역사 및 지하공간 개발은 주변지역과 일체적인 정비 및 계획수립을 통해 추진한다. 지하공간개발은 주변지역의 상가와 동선을 효과적으로 연계시키며, 이의 과급효과를 역세권 주변지역까지 확장할 수 있도록 통합적인 개발을 유도한다. 이를 위해서 보행동선계획을 수립하여 지하철역과 주요 업무시설 및 공공시설, 백화점 등 인구유발시설을 편리하게 연결시키도록 한다. 또한 지하철역으로 접근하는데 편리한 보행동선을 확보한다는 관점에서 입체적인 토지이용과 지하공간 개발의 방향이 제시되어야 할 것이다.

나. 정책 측면의 제언

역세권 개발을 위해서는 다음과 같이 세 가지의 정책적 제언을 하고자 한다.

첫째, 효율적인 역세권 개발을 위해서는 가칭 ‘역세권관리계획’ 수립이 필요하다. 역세권 관리계획은 도시공간구조 재편의 의도를 반영하여 역세권별로 개발유형을 설정하고, 각 유형별로 상세한 개발전략을 수립토록 한다. 이 계획은 향후 역세권 지역의 개발사업이나 지구단위계획, 시범사업의 지침서 역할을 할 수 있도록 한다.

둘째, 역세권관리계획을 바탕으로 상업중심형 역세권과 주거중심형 역세권으로 구분하고 시범관리지구를 지정하여 개발모델을 제시한다. 즉, 도시기본계획에서 제시한 도시공간구조의 재편을 보다 확실히 하기 위해서 가칭 ‘상업중심형 역세권 시범지구’와 ‘주거중심형 역세권 시범지구’를 지정하여 도시개발사업 및 도시환경정비사업을 통해 역세권 개발모델을 제시한다. 이를 위해 대구광역시 시장 직속 ‘역세권개발특별추진단(가칭)’을 두어 이를 체계적으로 관리토록 한다.

셋째, 위의 결과를 바탕으로 각 자치구마다 특색있는 역세권 개발과 정비가 가능하도록 지구단위계획이나 도시환경정비예정지구로 지정하여 관리토록 한다. 이를 위해서 각 자치구별로 특화지역 만들기를 위한 홍보와 동시에 적극적인 주민참여를 통해 도시공간구조를 고효율·저비용의 공간구조로 개편을 유도한다.

대구지하철 2호선 개통에 따른 사회경제적 효과와 정책 과제

지하철 역세권 문화환경 조성 방안

제 5 장

제 5장

지하철 역세권 문화환경 조성 방안

1. 배경과 접근

가. 연구의 배경

대구는 지하철1호선 개통이후 7년만에 지하철2호선 개통을 맞이하였으며 이에 따라 대중교통체계는 물론 역세권을 중심으로 한 다양한 양적, 질적 변동이 예상되고 있다. 지하철역세권을 기반으로 도시가 개발되는 현상이 두드러지는 관계로 생활문화 환경 조성 및 문화활동 활성화의 필요성이 제기되고 있으므로, 지하철을 단순한 교통 수단으로 조성하기보다 역세권 지역민들을 위한 지역사회의 유의미한 공간으로 활성화하는 것이 바람직한 방향이다. 한편, 지하철은 찾는 외지인들의 지역관광창구 역할을 한다는 점에서, 지역내 관광시설 및 공공시설, 문화시설 등에 대한 창구역할의 필요성이 제기되고 있다. 이와 함께, 대구지하철 2호선 개통과 함께 지역 정체성을 확장시키고 지역통합, 지역이미지업의 계기를 마련함이 필요하다.

나. 연구의 목표

본 장의 연구목표는 다음과 같다.

- (1) 도시의 통합적 이미지를 실현하는 공간으로서의 지하철역사 모델 개발
- (2) 지역관광창구, 지역의 관문, 시티투어의 허브, 모바일 문화매개자로서의 지하공간 조성 방안 모색
- (3) 지상, 지하 생활문화자원을 잇는 허브로서의 역세권형성 모델 제시
- (4) 지하철 역사를 활용한 문화프로그램, 문화생활 동선 및 패턴의 개발

다. 연구의 범위와 접근

(1) 내용적범위

- ① 도심역세권 문화환경 개발 모델
- ② 주거역세권 문화환경 개발 모델

(2) 공간적 범위

- ① 도심역세권 문화환경 모델 개발 - 반월당 환승역 구역을 중심으로
사례지역: 동서측: 메트로1번지- 메트로센터(반월당역)
남북측: 반월당 - 대구역(중앙로역)
- ② 주거역세권 문화환경 모델 개발 - 성서 생활주거시설 밀집지역
사례지역: 지하철2호선 죽전역(알리앙스 예식장 네거리)

(3) 접근방법

- ① 역세권의 문화환경 현황 및 실태 분석
- ② 역세권의 다양한 문화환경 사례 및 모델 제시
- ③ 도면 및 사진 제시를 통한 시각적 접근

2. 분석과 전망

가. 시민설문조사로 나타난 대구시민들의 문화적 욕구

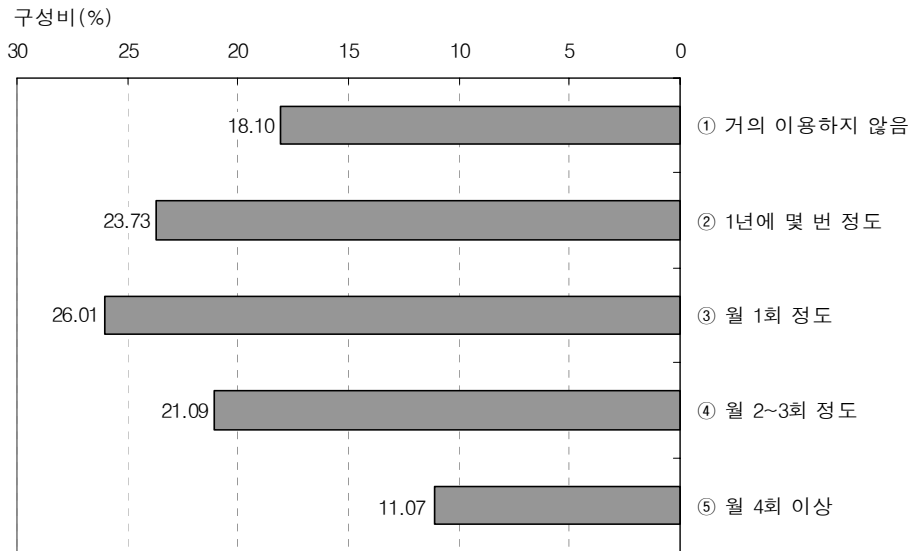
「지하철 2호선 개통에 따른 시민설문조사」 결과를 통해 대구시민들의 문화적 욕구를 살펴 볼 수 있다. 이 조사는 대구시민을 대상으로 대구지하철 2호선 개통에 따른 교통체계, 도시개발, 경제활동, 문화활동 등의 변화에 대한 인식을 파악하기 위해 아래와 같이 진행되었다.

- (1) 조사실시 : 6월 23일(목)~27일(월)
- (2) 조사시간 : 10~19시 (8시간)
- (3) 반월당역, 두류역, 죽전역

<질문1> 가까운 지하철 역이나 역주변에서 문화활동이 전개된다면 얼마나 자주 이용할 것 같습니까?

〈표 5- 1〉 역주변 문화활동 참여 빈도

구 분		① 거의 이용하지 않음	② 1년에 몇 번 정도	③ 월 1회 정도	④ 월 2~3회 정도	⑤ 월 4회 이상	합 계
반월당역	응답수(개)	39	27	48	33	22	169
	구성비(%)	23.08	15.98	28.40	19.53	13.02	100.00
두류역	응답수(개)	36	52	52	36	20	196
	구성비(%)	18.37	26.53	26.53	18.37	10.20	100.00
죽전역	응답수(개)	28	56	48	51	21	204
	구성비(%)	13.73	27.45	23.53	25.00	10.29	100.00
전 체	응답수(개)	103	135	148	120	63	569
	구성비(%)	18.10	23.73	26.01	21.09	11.07	100.00



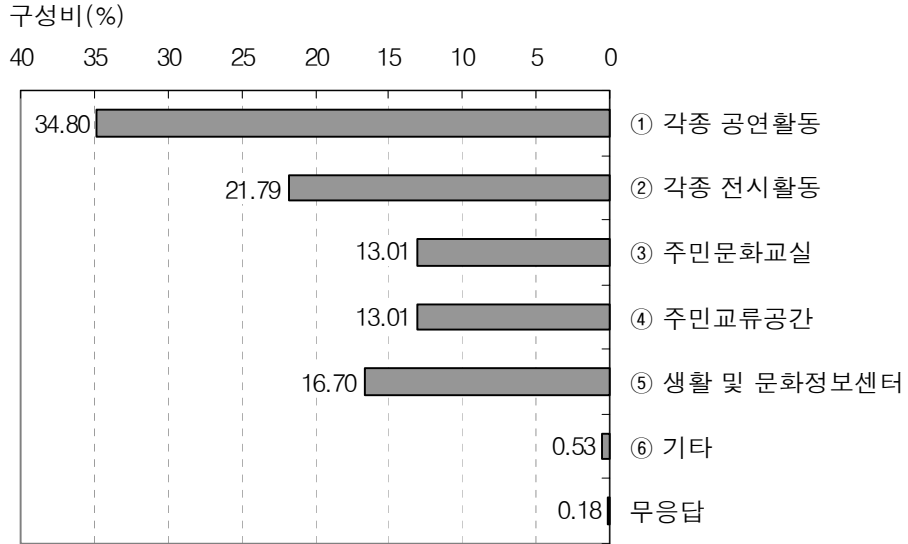
〈그림 5- 1〉 역주변 문화활동 참여 빈도

대구 시민들은 지하철내 문화공간이나 문화활동에 대해 60% 이상이 월1회 이상 이용하겠다고 응답했다. 지하철내에서 문화활동을 한다는 것에 대해서 그리 낮설지 않은 것으로 보여진다.

<질문2> 어떤 종류의 문화활동이 이루어지면 좋겠습니까?

〈표 5- 2〉 역주변 기대 문화활동 유형

구 분		① 각종 공연활동	② 각종 전시활동	③ 주민 문화교실	④ 주민 교류공간	⑤ 생활 및 문화정보센터	⑥ 기타	무응답	합 계
반월당역	응답수(개)	83	22	15	18	29	2	0	169
	구성비(%)	49.11	13.02	8.88	10.65	17.16	1.18	0.00	100.00
두류역	응답수(개)	64	39	28	33	31	0	1	196
	구성비(%)	32.65	19.90	14.29	16.84	15.82	0.00	0.51	100.00
죽전역	응답수(개)	51	63	31	23	35	1	0	204
	구성비(%)	25.00	30.88	15.20	11.27	17.16	0.49	0.00	100.00
전 체	응답수(개)	198	124	74	74	95	3	1	569
	구성비(%)	34.80	21.79	13.01	13.01	16.70	0.53	0.18	100.00



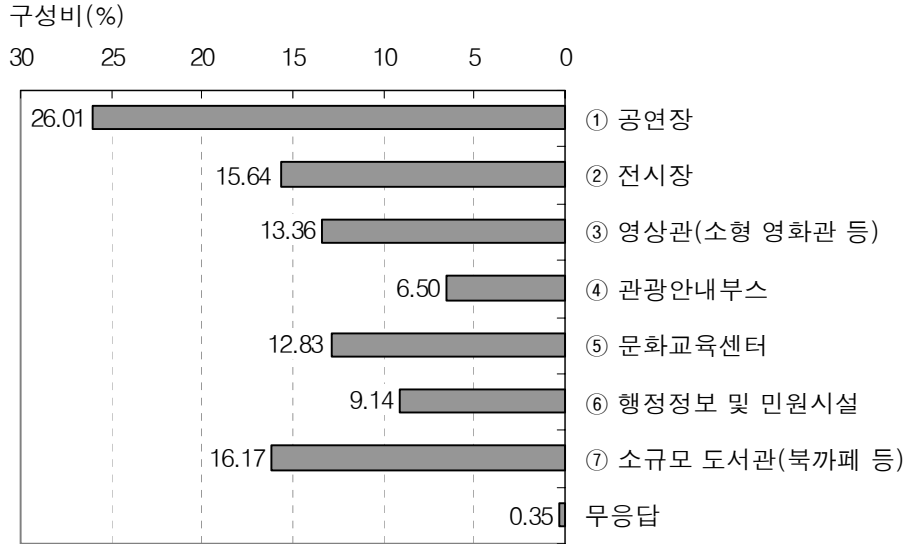
〈그림 5- 2〉 역 주변 기대 문화활동 유형

문화활동에 대한 선호도에서는 공연활동과 전시활동이 56%를 넘었으며 단순한 문화교실보다는 생활과 문화를 접목시키는 문화정보센터를 선호하는 것으로 나타났다.

<질문3> 반월당~중앙로~대구역 간 구역에 문화공간이 설치된다면 어떤 시설이 우선적이라 생각하십니까?

〈표 5- 3〉 반월당-중앙로-대구역 간 문화공간 우선시설

구 분		① 공연장	② 전시장	③ 영상관(소형 영화관 등)	④ 관광안내 부스	⑤ 문화교육 센터	⑥ 행정정보 및 민원시설	⑦ 소규모 도서관(북 카페 등)	무응답	합 계
반월당역	응답수(개)	47	19	26	7	25	15	29	1	169
	구성비(%)	27.81	11.24	15.38	4.14	14.79	8.88	17.16	0.59	100.00
두류역	응답수(개)	45	37	28	18	24	14	29	1	196
	구성비(%)	22.96	18.88	14.29	9.18	12.24	7.14	14.80	0.51	100.00
죽전역	응답수(개)	56	33	22	12	24	23	34	0	204
	구성비(%)	27.45	16.18	10.78	5.88	11.76	11.27	16.67	0.00	100.00
전 체	응답수(개)	148	89	76	37	73	52	92	2	569
	구성비(%)	26.01	15.64	13.36	6.50	12.83	9.14	16.17	0.35	100.00



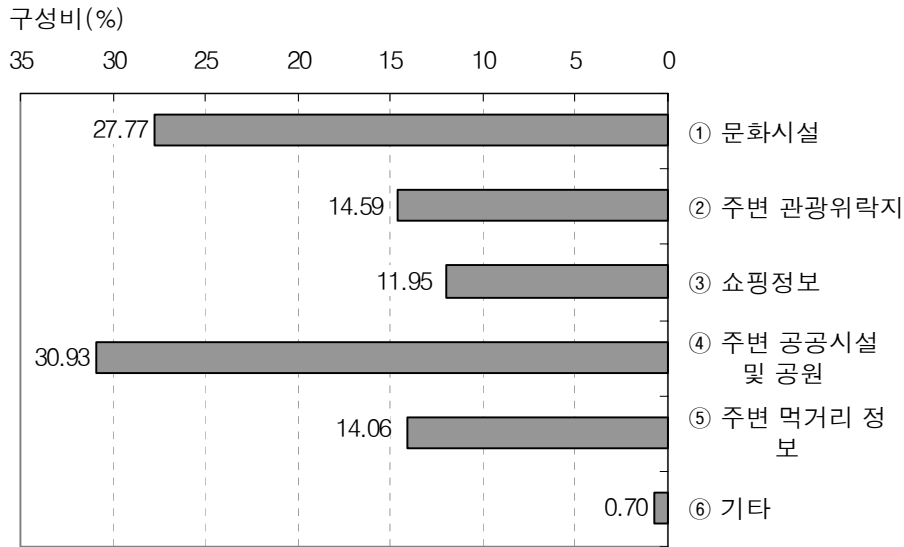
〈그림 5- 3〉 반월당-중앙로-대구역 간 문화공간 우선시설

반월당, 중앙로, 대구역과 같은 도심지 역세권은 주거지와 가까운 역세권과는 조금 다르게 공연, 전시, 영상, 소규모 북카페 등을 선호하는 것으로 나타났다.

〈질문4〉 지하철 생활지도가 만들어진다면 가장 필요한 정보는 무엇입니까?

〈표 5- 4〉 지하철 생활지도 필요 정보

구 분		① 문화시설	② 주변 관광위락지	③ 쇼핑정보	④ 공공시설 및 공원	⑤ 주변 먹거리 정보	⑥ 기타	합 계
반월당역	응답수(개)	41	26	20	44	35	3	169
	구성비(%)	24.26	15.38	11.83	26.04	20.71	1.78	100.00
두류역	응답수(개)	65	27	26	59	18	1	196
	구성비(%)	33.16	13.78	13.27	30.10	9.18	0.51	100.00
죽전역	응답수(개)	52	30	22	73	27	0	204
	구성비(%)	25.49	14.71	10.78	35.78	13.24	0.00	100.00
전 체	응답수(개)	158	83	68	176	80	4	569
	구성비(%)	27.77	14.59	11.95	30.93	14.06	0.70	100.00



〈그림 5- 4〉 지하철 생활지도 필요 정보

지하철생활지도 설문조사에서도 지하철 자체에 대한 안내보다는 지하철로 접근할 수 있는 공공시설이나 문화시설을 담아야 한다는 설문이 전체의 56%를 넘었다. 이외에 관광지와 먹거리 정보 등 지하철을 통해 지역사회의 문화자원에로의 접근성을 높여줘야 한다는 의미를 간접적으로 보여준 설문이다.

나. 교통의 개념 변화

산업시대 교통의 의미와 최근 문화시대에 부응하는 교통의 의미는 변화하고 있다. 수레, 말, 소, 차, 기관차, 배, 비행기 등과 같은 수송수단과 수송수단이 적재하고 있는 물류의 이동과 유통을 의미하기보다 사회적 서비스와 시민사회의 가치체계로 접근하는 방식을 의미하는 부분이 커지고 있다. 결국 교통수단은 경제와 산업을 이루는 주요 인프라로 기능하다가 최근에는 관광, 만남, 약속, 축제 등으로의 접근을 열어주는 개념으로 확장되었다고 할 수 있다.

- 이동(transportation) → 소통(communication)으로의 확장

〈표 5- 5〉 교통의 개념 확장과 변화

산업시대 ‘교통’		문화시대 ‘교통’
물류와 수송수단의 이동 (수레, 말, 소, 차, 기관차, 배, 비행기)	⇒	사회적 서비스와 가치의 이동 (쾌적, 만남, 쇼핑, 약속, 공연, 축제)
개발경제를 일구는 인프라	⇒	시민사회를 이어주는 허브
이동 Transportation	⇒	소통 Communication
Physical, 고정, 불변, 단선, 직선	⇒	Mobile, 유동, 가변, 영속, 곡선
네트워크, Network	⇒	유비쿼터스, Ubiquitous

교통의 한자(漢字)적 의미가 ‘우주만물이 사귀고(交) 소통(通)한다’는 뜻을 가지고 있다는 점에서 원래의 의미에 가까워지고 있다고도 해석할 수 있다.

다. 지하(地下) 개념의 변화

산업시대의 지하(地下)는 재화를 보관하는 창고, 저장고 혹은 광산개발을 위한 개척 공간이었으나, 문화시대에는 생활공간으로 자리를 잡고있다. 주로 안정적인 비즈니스와 프로모션이 가능한 상업공간과 교통공간으로 그 영역이 확장되고 있다. 무엇보다도 지하철은 안정적인 수송루트를 확보함으로써 도시생활의 정시성과 확실성을 더욱 더 높여주고 있다.

〈표 5- 6〉 지하(地下)의 개념 확장과 변화

산업시대 ‘지하’		문화시대 ‘지하’
사회적 재화의 저장, 보존	⇒	생활환경의 영역과 안정성 확대
교통난해소와 안정적 수송루트개발	⇒	대중교통환경 개선과 교통분담률확대
상권개발과 확대	⇒	안전한 쇼핑환경 조성
지상의 기능을 보조	⇒	지상보다 쾌적한 생활공간

지하(underground)라는 개념은 이제 수송루트(subway)를 넘어 시민사회의 연결망(network)이나 중심축(hub)의 공간으로 자리잡고 있는 셈이다.

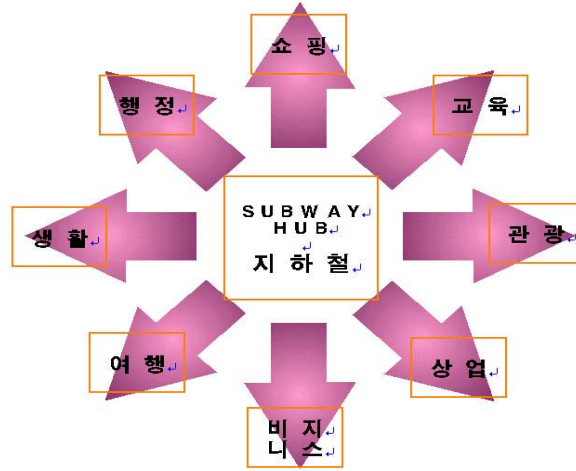
라. 문화(文化) 개념의 변화

문화라는 개념은 협의로는 고급문화, 주로 예술적 표현으로서의 문화를 뜻하며, 광의로는 생활양식, 사회적 관계를 포함한 한 나라 또는 한 지역의 삶의 모습을 통칭한다. 최근에는 협의의 의미보다 광의의 의미가 더욱 더 전반적으로 쓰여지고 요구되고 있다.

〈표 5- 7〉 문화의 개념 확장과 변화

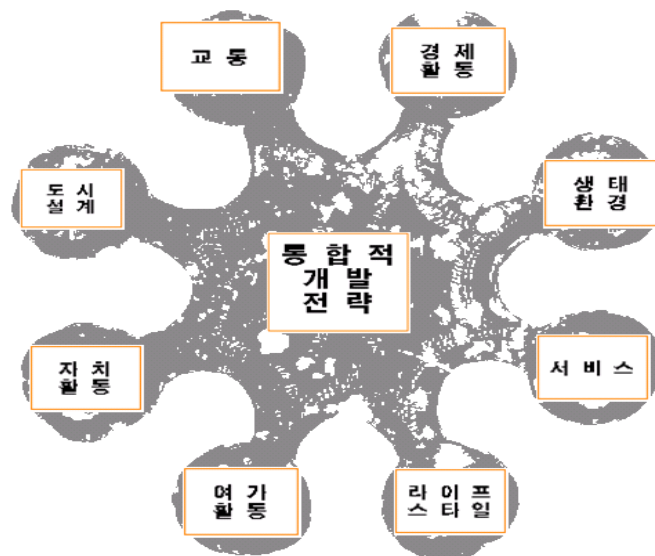
산업시대		문화시대
문화예술가 - ‘따따라’	⇒	문화예술가 - 삶의 질을 높이는 매개자
여가활동의 한 영역 - 문화생활	⇒	사회적 중심생활 - 문화활동
엔겔지수, GDP, GNP	⇒	문화지수, 문화환경평가
개발정책 - 산업경제도시	⇒	통합정책 - 생활문화도시
사회적 재화로외 접근성	⇒	문화적 환경으로의 접근성

‘문화’는 장르를 의미하기보다 삶의 체계를 유지하기 위한 가치로 인식하게 되어 지하철과 같은 교통수단도 사용적 효율성과 함께 문화적 가치를 담아야하는 생활공간으로 인식되고 있다. 결론적으로 지하철 문화환경은 지하, 교통, 문화의 확장된 의미를 잘 담아내었을 때 도시의 이미지를 업 시킬 수 있는 계기가 마련되는 것이다.



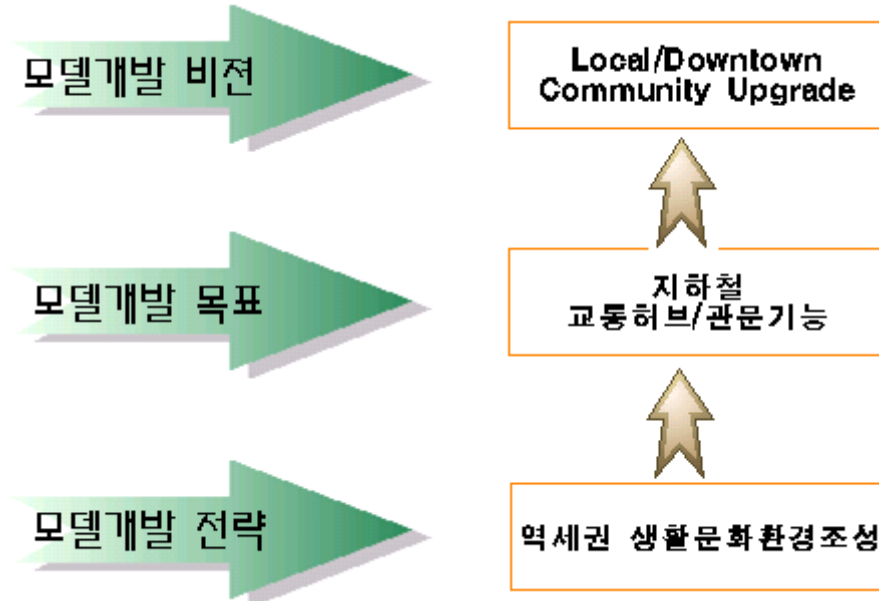
〈그림 5- 5〉 지하철의 통합적 문화서비스 이미지 모델

지하철의 문화환경을 조성하는 일은 단순히 문화활동이나 문화관련 인프라를 더 증대한다는 의미보다도, 경제활동, 생태환경, 자치활동 등 도시생활의 다양한 라이프스타일을 가능케하는 환경을 조성했을 때 자연스럽게 도시민들의 문화적 행위와 관심이 지하철 역세권을 중심으로 이루어 진다는 것이다.



〈그림 5- 6〉 지하철개발의 통합적 개발전략

마. 연구개발 모델의 방향



〈그림 5- 7〉 연구개발 모델의 방향

지하철 문화환경의 우선 순위는 역세권을 중심으로 통합적 생활서비스를 제공하는 것에 있으며 교통은 결국 생활과 생활을 이어주는 역할을 제대로 수행했을 때 사용가치도 높아지는 것이다. 지하철1호선의 수송분담률이 버스의 절반에도 미치지 못하는 것을 보면 지하철 노선 확장도 물론 중요하지만 역세권을 중심으로 생활서비스가 증대되는 것이 수송분담률 증대에도 도움이 될 것이다.

3. 도심 역세권 문화환경 모델 개발

가. 도심역세권 문화환경 개발의 의의

- (1) 도심의 통합적 이미지구축의 계기
- (2) 도심 보행성 확대와 교통난해소
- (3) 도심 상권과 시민경제활동의 중심지
- (4) 도심 관광과 문화수요의 관문(Gateway)
- (5) 도시민 문화적 표현행위의 장(場) 마련
- (6) 쾌적한 도심 지하공간허브(Subway Hub)
- (7) 광역도시 문화환경의 집적화

나. 연구대상지

반월당-중앙로-대구역간 대구 도심지 남북축
 메트로1번지와 메트로센터 대구 도심지 동서축



〈그림 5- 8〉 도심지문화환경 개발모델 대상지

다. 다른 계획과의 연계

(1) 대구비전2020(2003-2020년 대구장기발전계획)

○ 24시간 도시 만들기: 주요 재래시장을 재개발·현대화해 쇼핑관광 명소로 개발한다는 계획이다. 약령시를 관광특구로 지정하여 24시간 영업 체제를 유도하고, 동성로에 3층높이 폴리카보네이트 투명 아케이드를 설치, 동성로 일대를 장기적으로 세계적인 명품거리로 육성한다는 내용이다. 지하상업공간으로 건설된 대구역지하상가, 중앙로지하상가 등의 리모델링 시에 역세권의 기능강화 정책이 필요한 상황이다.

○ 고속철도 동대구 역세권 개발: 고속철도 동대구 역세권에 역무, 환승, 상업기능을 강화하고, 동대구 벤처밸리를 연계해 국제업무시설, 기업본사, 대형 유통센터 등을 입지시켜 국제적 복합 업무단지로 탈바꿈한다는 계획이다.

(2) 대구문화중장기발전계획(2006-2015년)

대구문화중장기계획이 완료되어 정책실현 단계에 와 있다.

① 도심문화활성화 및 거리문화조성

도심문화활성화와 거리문화조성 정책은 도심지에 집중되어 실현될 예정이다.

- 도심지 지구개편 및 보존가이드라인 법제화
- 근대문화유산 및 생활사 문화재 DB작업 및 문화환경가꾸기
- 테마문화거리 발굴 및 조성
- 테마문화거리 벨트 및 클러스터화
- 도심지 문화예술공간 확충사업
- 도심지 거리문화 소프트웨어 프로그램 발굴 및 지원

② 생활권 문화활성화

생활권 문화활성화는 주민들의 생화공간 영역에 다양한 문화공간과 문화활동을 증대시키는 정책으로 주거지 역세권을 중심으로 한 모델과 연계될 수 있는 사안이 많다.

- 권역별 생활문화센터 지정
- 권역별 문화축제 개최
- 생활권역 문화시설 공동이용 할인티켓 및 마일리지제 도입
- 생활권 문화시설 운영시간 탄력화
- 가족단위 문화프로그램 개최

(3) 대구시 대중교통체계 개편(2006년 2월)

대구시가 오는 2006년 2월 시행을 목표로 대대적인 대중교통시스템 개편을 추진하고 있다. 시내버스 준공영제를 도입하고 배차준수 여부와 버스위치를 한눈에 볼 수 있는 운행관리시스템(BMS)을 구축할 예정이다. 지하철 노선과 버스노선을 조정해 역세권을 중심으로 한 대중교통의 역할을 분담하는 것이 필요하다.

(4) 대중교통전용지구 설정- 중앙로업그레이드 프로젝트

중앙로(대구역~반월당역)를 대중교통전용지구로 지정하여 자가용차량진입을 통제할 예정이다. 차로는 4차로로부터 2차로로 줄이는 대신 보행로를 확장하여 보행 및 문화공간으로 활용할 계획이다.

- 중앙로 세부공간을 테마별로 구성
- 중앙로 및 도심의 역사적인 배경 및 상징성 강조
- 소음, 배기가스 등 부정적인 영향 최소화
- 거리의 다양한 이벤트공간, sunken plaza, pocket park
- 차없는 거리(월1회)시행을 위한 보차도 정비

라. 도심역세권 문화환경 범주

(1) '문화환경'의 정의

문화라는 개념은 협의로는 고급문화, 주로 예술적 표현으로서의 문화를 뜻하며 광

의로는 생활양식, 사회적 관계를 포함한 한 나라 또는 한 지역의 삶의 모습을 통칭한다.

‘문화환경’은 문화와 환경이라는 단어가 모여서 이루어진 복합명사로 그 뜻을 하나는 ‘문화를 위한 환경(environment for the culture)으로 또 하나는 ‘문화적 환경(cultural environment, cultured environment)’으로 풀이해 볼 수 있다. 법규, 정책, 시책상의 문화환경은 ‘문화를 위한 환경’에서 좁혀진 개념으로 문화시설, 문화지구, 문화산업단지 등의 문화적 특성이 뚜렷한 환경에 한정된다.

본 연구에서는 2002년 문화관광부 정책콘텐츠 분류기준과 한국문화관광정책연구원의 2002년 문화환경진단 대상 분류내용을 참고로 하여 포괄적인 문화환경의 범주를 구분하였다.

(2) 문화환경 콘텐츠별 범주

〈표 5- 8〉 문화환경 콘텐츠의 분류

구 분		대 상
전용성	문화예술 환경	· 문화예술시설 및 복합단지 · 문화예술행사장 · 문화예술활동을 위한 전용시설 · 상설적 문화예술활동환경
	문화산업 환경	· 공연장, 전시관, 박물관, 영화관 · 문예회관, 문화회관, 야외음악당 등의 문화예술 행사장
범용성	생활문화 환경	· 각종 문화산업을 위한 환경 · 문화산업클러스터 · CT, BT, 벤처단지
	역사문화 환경	· 문화시설을 중심으로한 생활환경 · 문화적으로 세련된 일반생활환경 · 문화환경이 집중되는 환경
포괄성	지역문화 환경	· 도서관시설, 복지시설, 주민자치센터 · 문화의거리/문화지구 · 걷고싶은거리/차없는거리/문화광장 공원/축제행사장 등 공공시설
	역사문화 환경	· 민속마을, 전통마을 · 문화재보존지구 및 역사문화미관지구 · 문화재보호구역/근현대문화유산 · 사찰, 성당, 교회, 고택, 서원 · 문화보급전수시설, 문화예술인 창작물 관련유산, 교육공간
포괄성	지역문화 환경	· 법률로지정된유형무형문화재 · 역사성이있는 건축물 및 공간 · 기능보유자 및 무형적 문화유산 전수를 위한 모든 환경
포괄성	지역문화 환경	· 포괄적문화환경 · 광역문화환경(광역시, 구) · 기초문화환경(동, 상권지)
포괄성	지역문화 환경	· 광역도시 문화환경 · 도심지 문화환경 · 동네, 마을문화환경

자료: 문화관광부- 문화환경가꾸기 매뉴얼(2002)

(3) 문화환경 주제별 범주

문화환경을 시민들의 전반적인 생활환경을 포괄한 개념으로 설정한다면 좀더 다양한 문화환경이 설정될 수 있다. 이럴 경우 지역문화환경이 포괄적인 접근을 이루며, 교통, 자연, 역사, 문화예술과 같은 부분적인 영역으로 나뉘질 수도 있다.

〈표 5- 9〉 생활중심의 문화환경 분류

구 분	대 상
지역문화환경	중심상업지구(CBD), 역사문화지구, 최저고도지구, 중심미관지구 역사보존지구, 대중교통특구
교통보행환경	지하철, 대중교통, 횡단보도, 자전거전용, 인라인광장, 장애인시설 차없는거리, 주차장, 대중편의시설, 보행편의시설
자연문화환경	공원, 숲, 산책로, 하천, 산
생활문화환경	상권, 쇼핑, 만남, 축제, 비즈니스, 행정, 주거지, 놀이터, 광장
역사문화환경	문화유산, 문화재, 근대건축물, 고택, 역사의거리, 전통골목, 테마골목
문화예술환경	문화회관, 도서관, 공연장, 영화관, 축제공간, 문화의거리

문화환경은 인프라시설(hardware), 프로그램(software), 인력운용(humanware), 디지털 콘텐츠(mobileware) 등과 같은 분류도 가능하다. 최근에는 무선으로 디지털 정보를 제공하는 단말기, 멀티비전, 휴대폰, GPS 등과 같은 인프라가 구축되어 있는지가 도심지에서는 중요한 역할을 한다.

역세권에 공급되는 모바일콘텐츠는 단말기를 통한 도심지교통정보, 도심지관광정보, 지리정보 유비쿼터스 환경으로 향후 중요한 문화환경으로 자리잡을 것이다. 승객을 수송하는 열차는 모바일웨어에 분류할 수 있다.

〈표 5-10〉 특성별 문화환경 분류

구 분	대 상
Hardware	플랫폼, 시설, 통로, 출입구, 광장, 공원, 보행공간, 거리, 문화유산, 시장
Software	문화행사, 공연, 전시, 영상, 축제, 장터, 캠페인, 프로모션, 투어, 페어, 컨벤션
Humanware	역사관리, 상권조합, 민간단체, 주민단체, 행정인력, 가이드, 보행자
Mobileware	열차, 멀티비전, 모바일콘텐츠, 디지털미디어, GPS지리정보

〈표 5-11〉 도심지 문화환경의 분류 중 인력운용(humanware)

구 분	대 상
공사	지하철개발공사, 지하철공사 직접 관리/운영
기업/상권	지하공간개발컨소시엄, 상권조합, 기업, 투자자 관리/운영
NGO/주민	시민단체, 이익단체, 민간단체, 주민회, 주상복합조합 관리/운영
행정	직영, BTL, 파견, 대행

지하철2호선은 죽전역과 강창역을 비롯해 12개 역사가 민간위탁 운영될 예정으로 서 역세권의 민/관/기업 네트워크 구축이 필요한 시기다.

마. 도심역세권 대상지 중심이미지 분석

① 도심역세권 대상지 현황

도심지 동서축과 남북축 중심 지하철역을 중심으로 주변개발현황과 중심이미지를 분석하였다. 4곳 모두 대구 도심지 최대의 보행구역이자 상권의 중심지이므로 역세권이 자연스럽게 형성되고 있다.

〈표 5-12〉 도심역세권 대상지 현황분석

구 분	2호선 경대병원역	반월당환승역	1호선중앙로역	1호선대구역
	봉산6거리 메트로프라자	반월당 메트로센터	중앙로 대중교통특구	태평로 대구역지하상가
중심 이미지	중심상업지역, 도심미관지역, 역사전통지역, 축제문화중심지			
	동서남북 교통중심지, 대구최대보행구역			
	주거/교육/문화예술	비즈니스/프로모션	대중문화/약속장소	재래상권/관문
	· 봉산문화거리 · 학원, 교육 · 삼덕동문화지역	· 비즈니스/상권 · 지하커대상권 · 주상복합 집결	· 중심보행구역 · 대구거리축제 · 약령시축제 · 동성로축제	· 전통적 관문 · 시민회관 · 교통상권/번개시장
중심 아드웨어	· 메트로플리자 · 봉산문화거리 · 센트로펠리스 · 동신골목 · 시대부속/학원街 · 카페거리 · 동성로로대문상권 · 대학병원 · 삼덕동당장마을 · 봉산문화회관	· 메트로센터 · 동아쇼핑/삼성생명 · 엠비시점/적십자병원 · 신성미스터리 · SKY어번빌딩 · 매일신문사 · 남산인쇄골목 · 동산기독교성지ZONE · 계산성당미관지구 · 이상화/사상도고택 · 신천둔지 · 가톨릭성지ZONE · 근대문화재/유산 · 대구와교협회	· 동성로, 약전골목 · 종로/신골목 · 향촌동/복성로 · 경성김영공원 · 2.28중앙공원 · 대구백화점광장 · 근대문화재/유산 · 영화관/공연장/클럽	· 시민회관 · 태평로 · 대구역 · 롯데백화점 · 대구역지하상가 · 교통상권 · 번개시장 · 칠성시장
중심 소프트웨어	· 봉산문화거리축제 · 봉산문화회관PG · 외랑, 고서적, 미술품 · 동신골목축제 · 카페거리행사 · 삼덕동마을축제	· 대구거리축제 · 남산동인쇄골목축제 · 가톨릭문화행사 · 이상화/사상도투어 · 제일교회 · 동산기독교성지순례 · 계산성당문화행사 · 근현대사 관광투어 · 화교100주년축제	· 대구거리축제 · 약령시축제 · 동성로축제 · 근현대사관광투어 · 영화상영 · 클럽공연	· 시민회관문화행사 · 교통구급축제

② 문화환경 주제별로 분석한 도심역세권 현황

- 자연환경-달성공원, 동산성지, 남산동가톨릭성지공원, 국채보상운동기념공원, 2.28기념중앙청소년공원, 경상감영공원
- 교통환경-중앙로 대중교통특구, 동성로 남성로 차없는거리, 지하철승강기, 횡단보도, 국채보상공원 인라인광장
- 역사환경-도심지명물골목, 동산기독교성지, 남산가톨릭성지, 경상감영공원, 계산동보존지구, 봉산문화거리, 달성공원
- 경제환경-전통골목상권, 동성로상가, 중앙로상가, 남성로약전골목, 북성로공구섬유상권, 대구역/교통상권, 메트로센터, 메트로플라자, 중앙지하상가, 대구역지하상가, 그 외 경제·금융·비즈니스 빌딩
- 문화예술- 봉산문화의거리축제, 대구거리축제, 삼덕동담장허물기마을, 남산동인쇄골목축제, 봉산동화랑·고문서shop, 삼덕2가까페골목, 로데오클럽거리
- 생활환경-칠성시장, 교동시장, 대구시청, 경북대병원, 방천시장, 서문시장



〈그림 5- 9〉 주제별로 접근한 도심지 문화환경 현황

③ 세부항목별 현황 - 역사문화환경

문화환경의 세부범주에 역사문화환경이란 주제로 도심지를 분석하면 다양한 자원들이 산재해 있다.

○ 역사문화인프라(hardware)-달성공원, 동산기독교성지, 남산동가톨릭성지, 남성로약전골목, 전통명물거리, 봉산동고문서점, 이천동골동품점, 이상화고택, 서상돈고택, 계산동미관보존지구, 계산성당, 한국영상박물관, 교통전통시장, 화교거리, 염매시장, 경삼감영공원, 헌책방거리, 삼성상회박물관, 진골목 등

○ 역사문화프로그램(software)-역사문화를 소재로 운영되거나 개최되는 프로그램을 말한다. 대구약령시 한방문화축제, 남산동인쇄골목축제, 도심지골목체험프로그램, 경삼관찰사행렬 재현, 달구벌대종타종식, 화교거리중국문화축제, 대구거리축제, 화교정착사투어, 동산박물관투어, 도심지나무답사 등이 있다.



〈그림 5-10〉 도심지 역사문화환경 현황

④ 세부항목별 현황 - 문화예술환경

문화예술활동현황은 문화예술 인프라 공간들을 통해 이뤄지는 프로그램을 말하며 축제, 공연, 거리공연, 음악회, 연주회 등이 가능한 실내·외 모든 공간이 문화예술환경의 인프라 공간이 된다.



〈그림 5-11〉 도심지 문화예술환경 현황

바. 대구지하철 1호선 역사내 문화환경 현황

① 대구지하철1호선 문화환경 현황분석

〈표 5-13〉 역별 조형물 현황

역명	크기(M)	설치장소	작가	조형물 주제
성당못	18×2.3	B1대합실	엄상문	변화(CHANGE)
반월당	12×2, 12×2	B2대합실	김삼학	달구벌의 향기 I, II
대구역	1.7×10, 16×2.0, 1.0×1.0	B1대합실	박상우	명산의 정기여 충만하라 A, B, C
동대구역	10×2.5, 10×2.5		김기조	달구벌21C, 팔공 그 응비

〈표 5-14〉 지하철1호선 역별 휴게소 현황

역명	수량	역명	수량	역명	수량
대곡	1	영대병원	1	아양교	1
진천	1	교대	2	동촌	1
월배	1	명덕	1	애안	1
상인	1	반월당	1	방촌	1
월촌	1	중앙로	3	응계	1
송현	1	대구역	1	울아	1
성당못	1	철성	1	신기	1
대명	1	신천	1	반야월	1
안지랑	1	동대구역	2	각산	1
현충로	1	큰고개	1	안심	1

지하철 1호선에 전시장은 개통 당시 중앙로역과 동대구역 2개소를 운영하고 있었지만 현재는 동대구역만 대관하고 있는 실정이다. 중앙로역은 중, 고등학생 발표회 및 동호회, NGO, 주민자치조직의 다한 표현공간으로 대관이 활발히 진행되었지만 동대구역은 그다지 활발하지는 않았다.

〈표 5-15〉 지하철1-2호선 전시장 현황

구 분	1호선		2호선	
	동대구역	용산역	반월당역	대공원역
위 치	지하2층	지하1층	지하3층	지하2층
면 적	1,351 m ²	512 m ²	794 m ²	제1전시실: 488m ² (148평) 제2전시실: 323m ² (98평)
부대시설	창고	○	○	○
	스포트라이트 작품걸이	○	○	×
장소임대료	무료	무료	무료	무료
전기사용료 (부가세포함)	26,000원	14,000원	10,000원	제1전시실: 10,000원 제2전시실: 9,000원

지하철1호선의 전시장 대관원칙(이용가능한 행사)은 다음과 같다.

- 회화, 사진, 조각, 꽃꽂이 등 문화예술작품 전시

- 국가 및 각종 공공기관의 주요시책에 대한 홍보물 전시
- 각종 소규모 공연(과도한 소음을 발생하는 경우 제외)
- 각급 학교의 입학원서 접수
- 취업박람회, 생활스포츠
- 기타 안전 및 미풍양속을 저해하지 않는 각종 비상업적 문화 행사

지하철1호선의 전시장 사용시간은 오전 9시부터 오후 10시까지로 1일 13시간이다. 운영 및 관리는 해당 역에서 맡았으며 이 외에도 각 역의 대합실 여유공간에서 문화행사 및 그린공간(생화, 조화, 조경) 등의 문화프로그램이 가능했다.

〈표 5-16〉 문화환경의 주요 요소가 되는 보행환경 현황

지체장애인을 위한 시설 [1호선]			
종류	설치역	수량	비고
휠체어리프트	30	117	
엘리베이터	3	5대	대구, 동대구, 안심
전용 개찰구	30	46개소	
출입구 경사로	30	53개소	외부출입문
전용 화장실	30	33개소	자동 출입문, 손잡이, 경사로 설치
픽토품	30	94개소	화장실, 매표실
공중전화	30	95개소	대합실, 승강장
시각 장애인을 위한 시설 [1호선]			
종류	설치역	수량	비고
점자유도블록(점형, 선형)	30	전역사 설치	
핸드레일 점자표지	30	987개	역명, 방면 표기
화장실 점자표지	30	62개	실명 표기(남녀 표기)
유도 점자표지	30	93개	역명, 노선 표기
노약자를 위한 시설 [1호선]			
종류	설치역	수량	비고
에스컬레이터	12	90대	대곡, 송현, 교대, 명덕, 반월당, 대구, 칠성, 동대구, 아양교, 동촌, 애안, 신기
핸드레일	30	전역사 설치	역명, 방면 표기

지하철 2호선 개통당시 반월당 주변의 횡단보도는 폐쇄하는 계획이 지하공간개발의 우선사안으로 여겨졌다. 결국 반월당 주변의 횡단보도는 원위치되고 장애인들의 이동권을 확대하는 승강기나 엘리베이터의 추가설치가 더 보장되었던 사실을 통해 역세권 주변의 문화환경의 가장 기본적인 요소는 ‘보행’이라는 것을 알 수 있다.

사. 도심역세권 문화환경 조성 과정

문화환경은 건물을 짓는 일처럼 시작과 끝이 분명한 일은 아니다. 문화라는 개념은 다양성을 전제로 이뤄진 인간의 고유한 삶의 방식이므로 인위적으로 조성하거나 계획한다고 문화적으로 우수한 환경이 조성되지 않는다. 지역주민들의 자발적인 참여가 무엇보다도 중요하며 행정과 NGO, 기업의 상호보완적 네트워크가 중요한 역할을 한다.

(1) 개발과정 - 정책수립단계부터 정책연계와 시민사회TF팀 구축 필요

- ① 정책수립 PLANNING
- ② 공간설계 DESIGNING
- ③ 건설단계 BUILDING
- ④ 운영단계 MAMAGEMENT

(2) 개발주체 - 역세권 문화환경을 구축하는 다양한 주체

▶ 행정- 지방정부 행정과 심의 네트워크

도시주택국/교통국/문화체육관광국

기획관리실/지하철건설본부

교통영향평가/건축심의/문화재심의/미술장식품심의

▶ 공사- 공사간 사업실행연계

지하철개발공사/지하철공사/시설관리공단

도시개발공사/대구관광정보센터

지중화공사관련 네트워크

▶기업- 기업BTL 등 기업과 상권활동의 문화적 전략

역세권 지하공간개발 기업
지하상권상인조합/상권축제사무국
역세권 주변 상권지/재래시장

▶민간- 민간의 자발적 문화활동

역세권지역주민/주민회/시민단체/학계
테마축제조직위원회/NPO, NGO/지역문화재단

*참조 : 고베시는 지진후 시민참획(參畫)추진국을 통해 지역NPO와 관이 협력해 도시재생을 이루어나갔다. 지역사회 일은 시민들이 추진하고, 사업화하여 집행하는 역할은 행정의 몫이다.

역세권 중심의 문화환경을 조성하는 일은 문화시설을 하나 더 추가하는 일은 아니다. 대부분의 문화시설은 위치와 상관없이 주변의 일상생활환경과 격리, 고립될 가능성이 높다. 그러나 문화시설 부분에 자생적으로 민간문화시설 및 문화산업들이 이러한 고립과 격리를 완화시켜주는 경우가 있다.

따라서 문화환경을 조성함에 있어 매우 중요한 일은 자생적으로 마련된 기반을 체계적으로 조성해야 한다는 것이다. 즉, 단위문화시설 일대의 일상적 생활환경을 문화환경으로 향상시키는 것이다. 어울리는 업종의 유치가 중요하며 지나치게 상업적으로 활성화되어 오히려 어울리는 용도가 경쟁에서 밀려나는 역설적 현상, 즉 **Gentrification** 현상을 경계해야 한다. **Gentrification**은 슬럼화한 주택가가 고급지화 되는 현상을 말한다. 도심의 슬럼지역에 낮은 지가에 의해 문화예술촌이나 문화공간이 형성되었다가 문화예술촌이 활성화되어 지역이 명소화되면 와해되어 버리는 현상을 의미한다. 뉴욕의 소호, 더블린의 Temple Bar area 등이 이러한 예에 해당된다.

아. 도심역세권 문화환경 모델

도심역세권의 문화환경은 앞서 언급한 바 있듯이 지역문화, 보행, 자연문화, 생활문화, 역사문화, 문화예술 영역에서 모델을 개발 할 수 있다. 특히 지역문화환경은 나머지 분류항목 전체를 아우르는 개념이며 주로 도시정책과 관련된 정책이나 지구설정이 해당된다.

〈표 5-17〉 생활중심의 문화환경 분류

구 분	대 상
지역문화환경	중심상업지구(CBD), 역사문화지구, 최저고도지구, 중심미관지구 역사보존지구, 대중교통특구
보행교통환경	지하철, 대중교통, 횡단보도, 자전거전용, 인라인광장, 장애인시설 차없는거리, 주차장, 대중편의시설, 보행편의시설
자연문화환경	공원, 숲, 산책로, 하천, 산
생활문화환경	상권, 쇼핑, 만남, 축제, 비즈니스, 행정, 주거지, 놀이터, 광장
역사문화환경	문화유산, 문화재, 근대건축물, 고택, 역사의거리, 전통골목, 테마골목
문화예술환경	문화회관, 도서관, 공연장, 영화관, 축제공간, 문화의거리

(1) 지역문화환경

역세권을 중심으로 비즈니스, 경제활동, 프로모션을 진작시키기 위해 도시정책상 토지이용 방식을 중심상업지구로 설정한다. 주거단지도 상업기능을 겸한 주상복합빌딩도 좋은 개발사례다. 도심지인 계산동일대는 시내에 존재하는 유일한 문화재보존지구다. 문화재보존과 미관을 지나친 상업적 활동으로 훼손되지 않는 방향으로 지역 개발이 이뤄져야 한다.

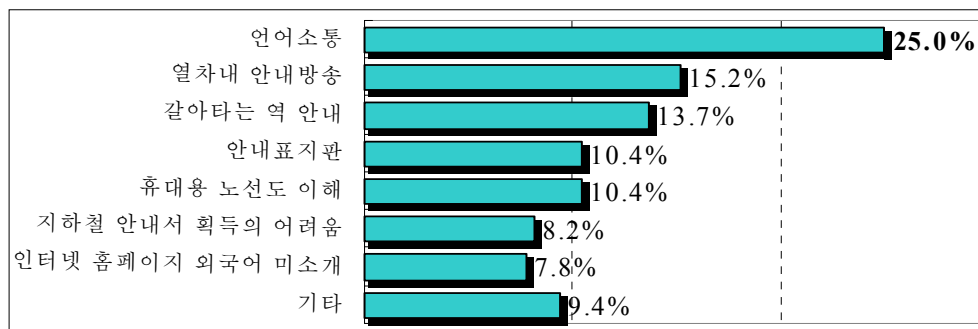
대구 중앙로를 대중교통특구로 지정하는 계획이 진행중이다. 도심 역세권의 가장 기본적인 요소는 안전한 보행에 대한 보장과 대중교통시설의 확충이다. 중앙로업그라운드 프로젝트에 지하철 역사공간개발도 함께 포함된다면 통합적 이미지구축에 효과가 있을 것이다.

(2) 보행교통환경

지하철역사는 물론 역세권 주변의 보행환경 수준은 일반 성인 정상인이 아닌 어린이, 장애인도 편안하게 이용할 수 있는 수준의 ‘약자중심적 보행동선’을 만들어 나가는 것이 바람직하다. 지하철로, 역사진입로, 대중교통승강장, 횡단보도, 신호등, 자전거전용거치대, 장애인승강기, 노약자용엘리베이터 등은 기본이며 환승객들을 위한 환승수단별 서비스도 요구된다. 자전거를 휴대해서 탈 수 있는 객차 마련도 고려해 볼 만하고 환승주차장, 버스환승통합요금제 등도 보행환경에 중요하다.

*참조 : 2005년 7월 기준 서울 도시철도 승강편의시설 계획은 2배로 확충되어 2006년 완공될 예정이라고 한다. 내년 이후 명일역과 둔촌동역에 엘리베이터를, 고덕역에 에스컬레이터를 설치할 계획이며 “2006년까지 승강편의시설을 설치해 지체장애자와 노약자의 이용불편을 해소할 것”이라고 밝혔다. ‘서울특별시 도시철도승강편의시설설치계획’

이외에도 축제나 국제행사시 외국인들이 지하철을 편리하게 이용할 수 있는 시스템도 필요하다. 정확히 내리고 환승하려면 지하철의 안내방송 이해도나 휴대용 가이드 맵의 정확성이 중요하다. 월드컵기간중 서울지하철 외국인설문조사 분석결과에 의하면 안내방송, 갈아타는 역, 안내표지판의 순으로 불편하다고 나왔으며 이용시 가장 많이 참조하는 것은 휴대용지하철지도라고 했다.



〈그림 5-12〉 서울지하철 이용 시 불편사항(2002월드컵 기간 중 외국인 대상 설문)

지하철 이용 중 외국인에게 가장 불편했던 사항으로는 의사소통의 곤란 25%, 열차 내 안내방송 이해 15.2%, 갈아타는 역 등 환승의 어려움 13.7%, 휴대용 노선도 이해 10.4%순이며, 인터넷 홈페이지의 영어 미개재에 대하여 7.8%(66명)가 불만을 제기하였다. 환승의 어려움은 '99년 10%에서 13.7%로 다소 증가하였는데 이는 수도권전철역이 '99년 323개 역에서 현 389개로 대폭 증가되어 환승지점 및 최단경로의 혼란이 발생함에 기인하는 것으로 내·외국인의 이용편의를 고려하여 지속적인 보완과 개선 노력이 필요하다.

(3) 자연문화환경

도심지 역세권의 자연문화환경은 달성공원, 동산성지, 남산동가톨릭성지공원, 국채보상운동기념공원, 2.28기념중앙청소년공원, 경상감영공원 등이 있다. 이외에 동성로자투리공원, 틈새공원 등이 있지만 도심부의 녹지비율은 절대적으로 부족한 상태이다.

- 도심지역세권에 상징적이고 친환경적인 녹지공간, 공원, 산책로 조성
- 지하철계단 꽃길 조성



〈그림 5-13〉 프랑스 지하철내 자연환경조성(자연채광에 가까운 조명)

(4) 생활문화환경

생활문화환경은 주거지역세권 문화환경개발모델에서 좀 더 자세히 설명이 되겠지만 인간의 전반적인 활동을 생활이라고 했을 때 도심지에서는 주로 비즈니스, 쇼핑, 만남, 축제, 민원, 이동, 놀이, 휴식 등의 가치를 즐긴다.

▶역사 내와 외부 생활문화시설 증대

- 상업편의시설 - 보험, 증권, 은행, 환전, 대출, ATM, 카페, 대형쇼핑상권
- 휴식공간 - 작은 서점, 약속장소, 무선인터넷PC, 공중전화기, 자판기
- 행정편의시설 - 우체국, 민원대행, 파견민원소, 등기소, 법률상담, NGO
- 교육시설- 평생교육원, 사회교육시설, 학원, 정보센터



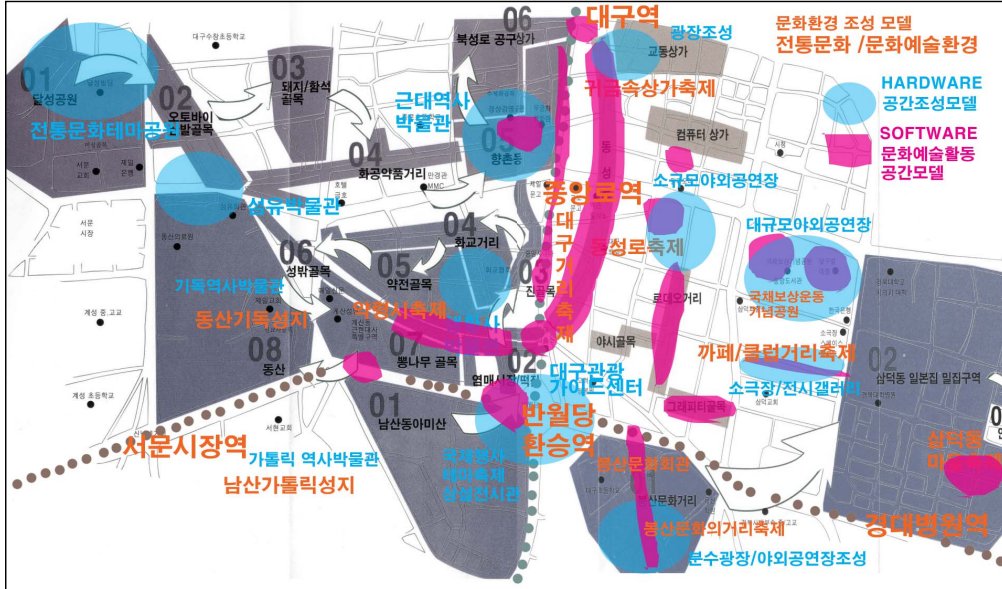
〈그림 5-14〉 생활문화시설

(5) 역사문화 · 문화예술환경

- 도심역세권 주변의 역사문화자원의 현황 파악

역사문화인프라(hardware)-달성공원, 동산기독교성지, 남산동가톨릭성지, 남성로약전 골목, 전통명물거리, 봉산동고문서집, 이천동골동품집, 이상화고택, 서상돈고택, 계산동미관보존지구, 계산성당, 한국영상박물관, 교통전통시장, 화교거리, 염매시장, 경삼감영공원, 헌책방거리, 삼성상회박물관, 진골목 등

- 지하철이동을 매개로한 역사투어, 예술관람프로그램개발
- 지하철내 공연진행, 박물관유치
- 지하철 역사의 이미지와 해당 지역 역사적 정체성을 고려한 구성
- 지상을 닮은 지하



〈그림 5-15〉 역사문화(전통문화)환경과 문화예술환경 조성 모델 이미지



〈그림 5-16〉 지상을 닮은 지하

(6) 지하철역사 문화환경 조성

① Hardware 유치와 개설

- 역사내 문화공간 개설과 유치
- 도심지 수요를 고려한 문화공간 개설
- 민간자본유치나 BTL방식으로 상업문화공간 유치

공공시설, 문화공간, 광장, 약속장소, 휴게소, 영상센터, 북카페, 소극장, 콘서트홀,

인터넷카페, 소규모집회장, 공연무대, 관광정보센터, 민원과전소, 은행, ATM 서비스단말기, 전시장, 도서관, 열차/비행기예약센터, 도시홍보관, 도시관광상품관, 흡연실, 상점, 편의점, 화장실, 홍보/프로모션 공간, 아트샷, 소품갤러리 등

▶ 역사내 문화공간 조성모델

모델에서 1. 지하문화기지국 - 대구중앙로역 영상미디어센터

대구 중앙로역은 극장들이 몰려있는 곳이다. 영화관람의 수준에서 영화를 제작해보는 기본교육을 배우며, 영화자료를 검색하고, 영화관에 배급이 안 된 영화를 감상하는 영상활용(리터러시, Literacy)센터가 건립된다면 많은 시민들이 이용할 것이다. 아울러 영상미디어센터는 인터넷기반장비, 모바일콘텐츠 등 미디어관련 박람회, 전시, 체험을 겸하는 공간으로 조성한다. 축제시즌에는 행사진행 내용을 라이브영상으로 볼 수 있는 멀티비전과 국제대회 등 대규모 행사시 언론사들이 활용할 수 있는 Press Center로서도 기능할 수 있다.

사례: 오재미동 충무로영상센터 - 서울지하철 충무로역사 내

2002년 12월 한국독립영화협회가 서울시에 제안해서 활력연구소로 운영하다가 (사)서울영상위원회가 2004년부터 운영 중이다. 시설비용 9억5천만원을 들여 도서관, 상영관, 미디어편집실, 극장, 연습실 등 영상중심으로 복합문화공간을 조성했다. 1개월 평균 3만여명의 시민이 찾고 있다. 오전 11시부터 오후 8시까지 개방한다.



〈그림 5-17〉 서울 지하철 충무로역 충무로영상센터

모델예시 2. 지하에 있는 또 하나의 시청 - 반월당종합민원센터

도심지는 중심상업지구이자 낮시간동안 많은 시민들이 활동하는 공간이다. 현재 삼성금융플라자 내에 시청의 민원업무를 보조하는 민원파견소가 운영 중이다. 좀 더 확대 개편해 법률, NGO, 교통, 행정민원, 여행, 관광, 비즈니스, 등기업무, 공증 등 손쉬운 도시생활을 가능케하는 종합민원센터 역할을 할 수 있다.

- 운영시간 출근시간대 - 퇴근시간대(08:00-18:00)
- 운영인력 - 시청, 구청, 동사무소 인력 공동지원 및 민간자원봉사 참여
- 개소장소 - 반월당 메트로센터

모델예시 3. 지하역사박물관 - 대구역 근대생활사박물관

대구를 찾는 관광객들에게 근대 개발의 출발점이 되었던 상징적인 장소인 대구역 지하공간에 유치된 근대생활사박물관을 본다면 대구도심이미지를 upgrade할 수 있는 계기가 마련될 것이다. 그외에 대구에 진입하는 관문(gateway)이 되는 주요 지하역에 테마별로 고대사, 근대사, 향토사 관련한 전시관이 소규모로 운영된다면 역사와 함께 하는 분위기가 창출될것이다.

사례: 사단법인 철도지하철예술원(Rail Art)에서 서울 지하철을 중심으로 도시철도 공사와 함께 자발적으로 지하철문화공연을 운영하고 있다. 세종문화회관 지하공간 '광화랑'은 시민들이 공모로 정한 이름이며 시민들의 자발적인 표현의 장으로 자리잡고 있다.

모델예시 4. Subway Bookcafe - 주민참여형 북카페

역세권 주변에 거주하는 주민들로부터 책과 각종 물품을 기증받아 지역주민이 관리하는 북카페를 매 역사마다 유치한다. 북카페를 중심으로 각종 토론회, 사회교육, 예술교육, 만남의 장을 만들어 나감으로서 지역사회에서 유의미한 공간으로 조성한다.

〈표 5-18〉 대구지하철2호선 문화활동 가능장소

정거장별	정거장위치	활용공간	면적
계		15개소	19,600㎡ (6,000평정도)
대실	강창교 서편	지하2층 전시공간 남,북측	400㎡(120평)
강창	계명대 서편	지하1층 전시공간 및 통로	1,800㎡(550평)
계명대	계명대 동편 신당네거리	지하1층 만남의장소 지하2층 대합실 공간	800㎡(240평)
성서공단	성서네거리(대구 은행성서지점앞)	지하1층 갤러리 공간	300㎡(90평)
용산	구 50사단 입구 홈플러스성서점앞	선근부 공간, 지하1층 전시공간등	4,100㎡(1,240평)
두류	두류네거리	지하2층 대합실 공간	600㎡(180평)
서문시장	신남네거리 동편	지하3층 장식벽앞 및 통로	500㎡(150평)
반월당	반월당네거리	지하2층 서측 이벤트광장, 중앙 및 동측 휴게공간 지하3층 대합실	3,400㎡(1,030평)
경대병원	삼덕네거리	지하1층 대합실 및 공간 지하2층 통로 남,북측	2,050㎡(620평)
대구은행	대구은행 본점 앞	지하1층 대합실 공간 지하2층 기능실 복도	800㎡(240평)
범어	범어네거리 서편	지하1층 만남의장소 지하3층 대합실 공간	800㎡(240평)
수성구청	경남타운 입구	지하1층 대합실 공간	500㎡(150평)
만촌	만촌네거리 서편	지하1층 대합실 동편공간 지하2층 대합실 공간	550㎡(170평)
대공원	대공원로 입구 (술정고개)	지하1층 광장부, 지하2층전시실, 지하3층 대합실공간	2,600㎡(780평)
사월	효성백년가역 아파트앞	지하1층 만남의 광장 지하3층 대합실 통로	800㎡(240평)

② 지하철운영프로그램 개발과 운영

- 지하철/역사활용프로그램의 상설화/전담기구 설립
- 지하철내 문화프로그램 확대
 - 역사내 유휴공간인 광장, 보도에 공연, 연주, 전시, 발표 유치 및 운영
 - 요일별, 시간별, 공간별 문화활동정보 게시, 홍보, 안내
- 대규모 축제시즌이나 국제회의시 지하철 연동시스템 마련
- 역사공간이나 문화공간 운영시 민간참여 유도

예시 1. 달리는 지하철 - 세계육상선수권대회

유니버시아드, 월드컵 등 대구시는 국제대회 유치에 주력하고 있으며, 최근에는 2011년 세계육상선수권대회 유치를 위해 노력하고 있다. 아울러 국제행사를 지역사회가 유치하기 위한 전략 중에 하나로 지하철 객차를 ‘세계육상선수권대회홍보관’으로 조성해 볼 수 있다. 아울러 세계육상선수권대회 관련 인력과 물류를 수송하기 위한 지하철연계시스템도 가동해볼 수 있다.

· 객차활용방식

세계육상선수권대회 공식홍보관 / 마라톤관/ 100m달리기관 / 창던지기관 / 400m계주관 등 육상종목별 역사와 스타들 소개와 아울러 경기일정을 전시한다면 눈에 띄는 지하철프로그램이 될 것이다.

예시 2. RAIL ART FESTIVAL - 대구 지하철 축제

대구에서 국제규모로 키우기 위해 주력하는 대구거리축제와 함께 객차와 지하공간, 역사를 중심으로 문화예술공연을 대거 결집시키는 거리축제를 열 수 있다. 전시, 발표회, 공연, 콘서트, 장터 등 축제형 프로그램을 결집.

- Colorful Subway - 테마가 있는 지하철역사별 프로그램
- 반월당 환승역 - 대규모 락콘서트, 문화장터
- 음악이 흐르는 지하철 - 시민 DJ들이 지하철 음악을 선곡/진행
- 지하철로 즐기는 대구10경

사례1) 서울지하철 지하철활용프로그램예시(2004-2005년 현황)

- 외국인 6호선 녹사평역에서 무료 결혼식 2004-07-05
- 지하철역에서 일본어 무료로 배우자 2004-06-04
- 아하! 지하철은 이렇게 운행되는구나.(가족 공사 견학) 2004-06-01
- 월드컵경기장역에서 문화이벤트 펼쳐요 2004-05-21
- 가까이서 찾는 즐거움, 지하철 문화 나들이! 2004-05-04
- 지하철 역사에서 무료로 이미용 서비스 받으세요!1 2004-08-17
- 7월 30일, 7호선 『환경문화열차』 출발 ! 2004-07-27
- 정오에 만나는 지하철 역 점심음악회!

- 가을을 노래하는 지하철역 시민축제 2004-10-20 137
- 5~8호선 지하철역은 지금 축제중 ... 2004-10-14 305
- 10월 14일 환경열차 내에서 강원도 특산품 받아... 2004-10-13
- 지하철역에서 무료로 머리 깎으세요 2004-10-13
- 불꽃축제 행사일 여의도·대방역 이용 2004-10-08
- 가을의 길목에서 만나는 지하철역 문화공연! 2004-10-05
- 지역주민에게 무료 점심 제공 2004-09-15
- 2월, 알싸한 도시철도 공연에 빠~져 보~시다 2005-02-04
- 도시철도 포토에세이「지하철이 그린 풍경」발간 2005-01-19
- 『성탄&신년 문화열차』 운행 2004-12-14
- 도시철도공사 시민모니터 요원 모집 2005-03-10
- 즐거운 지하철, 이수 공연장 개장 2005-02-24
- 도시철도공 자매결연 맺은 매화마을 주민 초청 2005-05-03
- 지하철역에서 즐기는 야생화전시회 2005-05-03
- 장애인 초청, 지하철 체험 행사 열어 2005-04-19
- 금연열차에서 금연패치 무료로 나눠드려요! 2005-07-06
- 6호선 ‘금연캠페인 열차’ 출발 - 5월 31일 개... 2005-05-26
- 5~8호선 지하철역에서 카네이션 달아주기(5월 8일... 2005-05-16
- 이수역에서 만나는 비보이(B-boy)들의 열정적 무대 2005-07-06
- 지하철역에서 즐기는 스틸만점 리얼 열차운전! 2005-08-09
- 지하철 5~8호선 팔도열린마당 행사 2005-08-08
- 22일 29일 서울 세계 불꽃 축제 대비 특별수송대... 2005-10-20
- 5~8호선 지하철역을 멋진 무대로 꾸며보세요! 2005-09-23

사례2) 시의성 테마관과 열차의 문화공간화

- 서울시 도시철도 국제대회, 지역축제관련 전문테마관 및 관광객수송
- 테마열차운영으로 움직이는 문화전령사 역할과 도시프로모션
 - ex)서울지하철5호선 여의나루역 축구테마역사(월드컵기간)
 - ex)서울지하철2001년 드림메트로 전략

7호선 『금연열차』 05.05.30~05.08.30

7호선 『환경열차』 04.07.30~04.10.14

- 5호선 「날아가는 돼지 문화열차」 02.12.20~03.02.28
- 7호선 「성탄·신년열차」 02.12.17~03.02.16
- 8호선 「디자인 문화열차」 02.09.01~02.10.31
- 7호선 「여성테마열차(Women·Metro)」 02.06.26~02.08.31
- 5호선 「정정당당Korea호」 02.05.01~02.06.30
- 6호선 「월드컵열차」 02.03.21~02.07.15
- 5호선 「함께타는열차」 01.12.27~02.04.26



〈그림 5-18〉 서울 지하철7호선 성탄열차(2001.12.21~2002.2.28)

4. 주거역세권 문화환경 개발 모델

가. 대상지

(1) 공간적 범위

- 2호선 죽전역 반경 500m

(2) 내용 범위

- 역사를 중심으로 주거지와 생활공간이 밀집된 역세권의 문화환경 개발 모델

(3) 연구방향

- ① 시민들의 생활지역, 주거지역을 중심으로 형성된 지하철 역사와 역세권을 중심으로 활발한 문화프로그램이 진행 될 수 있는 인프라 조성 및 운영방안에 대한 접근

② 역세권을 중심으로 한 시민들의 동선 창출과 역세권 개발 방안

나. 주거역세권 문화환경 고려조건

(1) 주제별 문화환경

〈표 5-19〉 주거역세권 문화환경 시설

문화/예술	공연장/북카페/상영관/전시관/문화교육센터
통신/민원	동사무소/우체국/등기업무/여행
의료/보건	병원/보건소/혈액원/모유수유실
쇼핑/상업	쇼핑상가/백화점/서점/할인매장/농수산물매장
생활/자치	광장/모임카페/인터넷카페/약속장소
여가/관광	스포츠관/헬스장/다이아트
경제/금융	은행/증권/보험사
교육/지식/정보	학원/사회평생교육센터
교통/보행	자전거거치대/엘리베이터/장애인편의시설

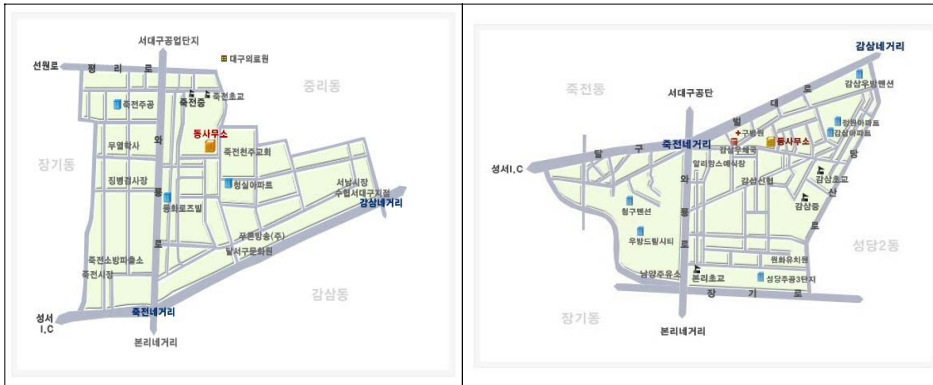
(2) 유형별 문화환경

〈표 5-20〉 주거역세권 유형별 문화환경

구 분	대 상
Hardware	플랫폼, 시설, 통로, 출입구, 광장, 공원, 보행공간, 거리, 문화유산, 시장 장애인편의시설, 자전거거치대, 스포츠관, 다이아트시설, 약속장소, 농수산물매장, 혈액원, 병원, 보건소, 사회교육센터
Software	문화행사, 문화교육프로그램, 주민자치프로그램, 공연, 전시, 영상
Humanware	역사관리, 상권조합, 민간단체, 주민단체, 행정인력, 가이드, 보행자

다. 죽전역 역세권 현황

〈그림 5-19〉 죽전역 역세권 현황



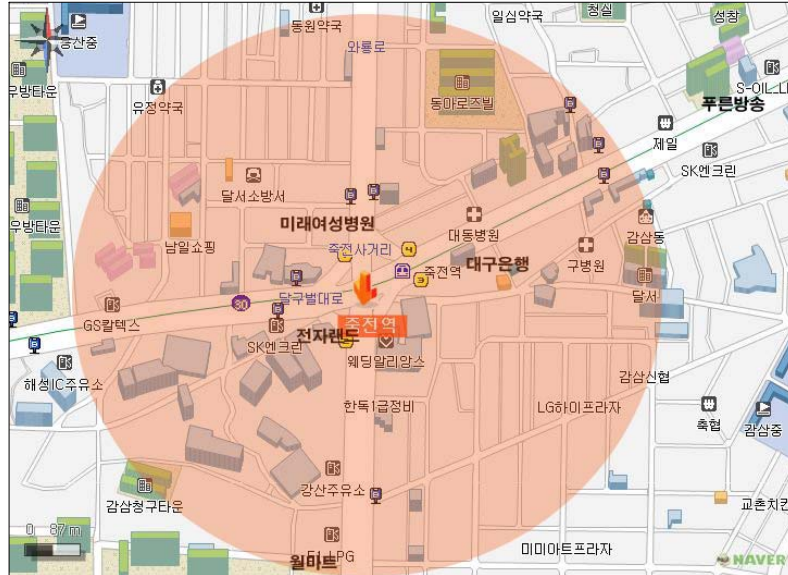
① 죽전동 및 감삼동 현황

〈표 5-21〉 죽전동 및 감삼동 현황

죽전동	감삼동
면 적 : 0.74km ² 총인구 : 6,460세대 19,550명 [남: 9,887명 여: 9,663명] (2005. 2. 28현재) 통·반 : 26통 165반 / 법정동 : 죽전동 ■ 지역특성 ○ 도시기반시설이 완비된 단독, 공동주택 혼합지역 ○ 주거·상업·경공업지역으로 지하철2호선 통과 ○ 구마고속도로와 연결하는 달구벌대로 및 와룡로와 접함	면 적 : 1.18km ² 총인구 : 8,609세대 26,584명 [남: 13,310 여: 13,274명] (2005. 2. 28현재) 통·반 : 32통 203반 법정동 : 감삼동 ○ 구마고속도로 진입로인 달구벌대로가 관통 ○ 서대구관문에 위치한 교통의 요충지 ○ 주상복합지역으로 죽전네거리를 중심으로 부도심권 형성

② 주변 배치도

죽전역은 대구 성서지역의 도심이면서 대구광역시에서는 부도심의 역할을 한다. 방 송국, 음식점, 대형할인매장, 주거지, 병원, 은행, 학교 등이 밀집해 있다. 죽전네거리 는 지하철2호선의 죽전역이 위치해 있으며 향후 지하철 5호선이 들어서면 남북으로 가로지르는 교통축이 하나 더 생겨날 예정이다. 현재는 대구은행쪽 방면 2개의 게이트만 만들어져 있으며 민자역사로 운영되고 있다.



〈그림 5-20〉 주변 배치도

③ 죽전역 주변 문화환경 현황

〈표 5-22〉 죽전역 주변 현황

항 목	세 목
통신/방송/우편/민원	푸른방송, 징병검사장, 죽전소방파출소,
의료/보건/다이아트/피부	대구의료원, 미래여성병원,
쇼핑/상업/비즈니스/금융	서남시장, 홈플러스, 죽전시장, 월마트, 전자랜드21,
생활/자치/만남/집회	감삼청고타운, 죽전주공아파트, 죽전천주교회
여가/관광/건강산업	
교육/지식정보	죽전중, 죽전초교, 감삼중,
교통/보행	성서IC, SK엔크린,
자연/생태/환경	학교녹지공간
문화/예술	달서구문화원

죽전역 주변은 전형적인 주거중심지역이다. 주거와 쇼핑 관련 시설들은 밀집해 있지만 자연, 생태, 문화, 역사와 관련된 시설들은 희박하다. 죽전역 역세권 주변에 문화공간이 부족하기 때문에 역사를 중심으로 한 문화공간 형성이 오히려 긍정적일 수 있다.

④ 죽전역 역세권 변화전망

죽전역은 공공문화시설 신설이 가능한 역세권지역이다. 신매역, 만촌역, 범어역, 두류역, 반월당 역과 함께 상업중심이며 지역중심 역세권지역이므로 공장 폐부지를 활용한 공공문화시설과 공원, 숲, 산책로 조성이 가능하다.

라. 죽전역 문화환경 모델

- ① 죽전역 문화환경 모델
 - 죽전공원과 죽전광장



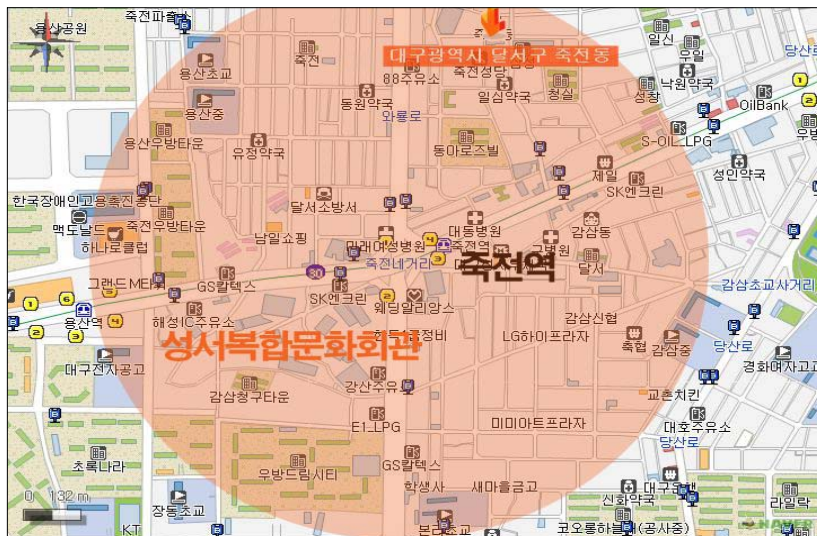
〈그림 5-21〉 죽전역 역세권 주변의 녹지조성 가능공간

죽전역과 감삼역의 중앙에 두류공원의 일부와 원화여고, 경화여중 등 많은 학교들이 밀집해 있다. 학교부지를 매입해 학교를 외곽으로 이전하고 두류공원 녹지의 띠를 죽전역과 감삼역 중간지점까지 확장했을 경우 가로의 환경이 크게 변화할 가능성이 있다. 녹지와 함께 광장을 조성함으로써 지역주민과 동호회들이 문화프로그램을 진행할 수 있는 공간이 나온다. 주변에 성서지역의 케이블방송을 하는 푸른방송국도 위치해 있으므로 입지적 우위에 있다. 그 외 죽전역 알리앙스 건너편의 넓은 공장 폐부지

공간도 광역시에서 매입해 도시계획시설을 신설하면서 주변 녹지공간을 조성할 수 있다. 녹지를 조성할 수 있는 이외의 방법으로 주변에 위치한 10여개의 초, 중, 고등학교의 담장을 허물고 학내공간을 중심으로 녹지와 숲, 산책로, 운동시설들을 확충하면 자연스럽게 주거지역형 광장과 공원이 조성될 수 있다.

○ 성서복합문화회관

달서구는 구청단위의 문화예술회관을 현재 학생문화센터가 겸하고 있다. 학생문화센터는 학생들을 위한 문화예술 중심공간으로 각종 다양한 프로그램이 진행되고 있다. 하지만 특정한 세대들을 위한 프로그램이 집중적으로 제공되는 공간이기 때문에 주거지에 맞는 다세대형 복합문화공간이 필요하다. 알리앙스예식장 건너편에 유희공간이 넓게 형성되어 있어 도시계획을 위한 시설공간은 물론 광장과 야외소극장을 겸비한 대규모 복합문화예술회관은 죽전역을 중심으로 한 시민들의 동선을 다양하게 만들어 낼 것이다.



〈그림 5-22〉 성서복합문화회관 건립 가능지

추후로 신설되는 지하철 신설노선의 위치를 고려해 역세권이 겹치는 교집합구역에 복합문화회관을 건설하는 것도 고려해 볼 만하다.

- ② 죽전역사 문화환경 모델
 - 지하철역사 역사모델



자료: 동 연구 PT자료

〈그림 5-23〉 죽전역 역사 문화환경모델 전체 이미지

예시: 죽전역 복합문화카페 - 생활의 중심

죽전역은 시민들의 다양한 생활이 전개되는 주거지역에 위치한 역이다. 시민들의 생활적 동선은 약속, 만남, 여가, 쇼핑, 금융업무, 교육, 문화 등 다양하다. 다양한 욕구를 채우면서 전체를 아우를 수 있는 복합문화카페를 운영한다면 one source로 multi-use할 수 있는 문화공간창출이 가능할 것이다.

〈표 5-23〉 복합문화카페 조성안

공간구성	활용방식
소규모상영관1	영화관람, 애니상영, 영화제인프라공간, 게임전
소규모세미나룸2	회의공간, PT회의, 영화비평모임,
북카페	음료와 서적, DVD, CD 등을 취급하는 복합도서관
소공연장	소규모실내공연을 진행할 수 있는 극장
모유수유실	모자, 노약자, 어린이들이 놀 수 있는 복합놀이공간

○ 지하철역사 승강장모델

최근 지하철 승강장의 안전상태가 부각되고 있다. 열차로와 승강장을 분리시키는 차단막을 통해 승객들의 안전한 열차대기와 탑승을 유도할 수 있다. 이외에 승강장 대기시 다양한 정보를 접할 수 있는 콘텐츠를 적절한 미디어를 통해 제공하는 것도 좋은 방법이다. 승강장 주변에 친환경적인 환경을 조성하고 자연빛에 가까운 조명을 설치하는 것도 승강장 분위기를 밝게 만들어주는데 도움을 준다. 승강장의 실내디자인을 비행기를 타기 위해 대기하는 탑승구(boarding gate)처럼 조형하거나 KTX, 새마을 등 국철 탑승 승강장과 유사하게 디자인함으로써 지루하고 답답한 승강장의 분위기를 한층 업그레이드 시킬 수 있다. 혹은 유원지나 테마단지의 놀이기구 디자인처럼 코믹하고 친아동적인 컨셉으로 연출하는 것도 한 방법이다.



〈그림 5-24〉 죽전역 지하철 역사 승강장 모델

5. 역세권 문화환경 조성을 위한 정책방향

지하철 역세권의 문화환경과 문화시설은 다양하며 그 개발주체도 정부, 지하철공사, 기업, 민간 등으로 구분될 수 있다. 다른 부문과 달리 문화의 다양성이라는 특성상 지나친 정책적 개입은 오히려 바람직하지 않을 수도 있으며, 이러한 문제를 해소하기 위하여 정책수립단계부터 다양한 주체와 시민간의 연계가 필요할 것이다. 문화프로그램의 콘텐츠 구성은 각 주체별로 자율성에 입각하여 추진하되, 공공부문은 최소한의 원칙과 지침(guidelines)에 머무르도록 하며, 제도적 지원 기능을 주로 함이 타당할 것이다.

대구지하철 2호선 개통에 따른 사회경제적 효과와 정책 과제

결 론

제 6 장

제 6장

결 론

1. 요약

본 연구는 대구광역시의 지하철2호선 개통이 가져올 사회경제적 변화와 관련하여, 그 직접적인 결과인 교통체계의 변화와 함께 역세권의 경제활동변화와 활성화 방안, 역세권 특성과 유형에 따른 개발방안, 지하철 문화환경 조성 방안 등을 모색하고, 이를 위한 바람직한 정책방향을 제시하는데 그 목적을 두고 진행되었다.

제2장(교통체계 변화와 정책과제)에서는 지하철이용자에 대한 설문조사를 통하여 지하철이용행태에 대하여 분석하고, 2호선 개통에 따른 교통체계의 변화 및 효과를 예측한 후, 지하철 이용증진을 위한 향후 정책과제에 대하여 논의하였다.

이에 따르면, 지하철 2호선 개통 이후 1·2호선의 총 이용수요는 2006년 6월 기준으로 시나리오에 따라 36~44만 정도가 될 것으로 추정되었으며, 지하철 수송분담률은 2004년 6월의 3.40%에서 8.48%(시나리오 B 기준)로 증가할 것으로 전망되었다. 역별 수송수요는 환승역인 반월당역이 일 26천 통행으로 가장 많으며, 상인역, 성당못역, 동대구역(이상 1호선), 계명대역, 용산역, 두류역, 서문시장역, 경대병원역, 신매역(이상 2호선)이 일 1만 통행 이상이 될 것으로 전망되었다. 지하철 노선의 침투시간대 구간별 혼잡도를 살펴보면, 중앙로역~반월당역 구간이 108.1%로 가장 높으며, 평균 혼잡률은 57.3%로서 전반적으로 혼잡도는 높지 않을 것으로 전망되었다. 또한, 지하철 수송수요 증가로 인하여 대구시 전체 도로망의 통행수요(대·km 기준)는 약 3.9% 감소할 것으로 나타났으며 이에 따라 자동차배출가스 배출도 3.9% 정도 감소할 것으로 전망되었다.

제3장(지하철 2호선 개통에 따른 역세권 경제활동 변화와 정책방향)에서는 지가와 토지용도별 건물연면적을 지표로 설정하여 지하철2호선 역세권의 성장잠재력에 대하여 분석한 후, 장래 역세권 활성화를 위한 정책방향에 대하여 논의하였다.

지하철 1호선 지가변동 분석결과에 따르면, 상업지역·주거지역 공히 역에 가까울수록 지가의 상승폭이 더 크며, 도심지역보다도 중간지역과 외곽지역의 역세권 지가가 지하철 효과를 크게 얻고 있는 것으로 나타났다. 특히 외곽지역 역세권의 경우 지하철 개통과 함께 역으로부터의 거리 순으로 지가가 형성되는 과정을 보여줌으로써 역세권 효과를 분명하게 보여주었다. 1호선 역세권의 지가변동 과정을 고려할 때 2호선 역세권의 경우 중간지역 역세권의 지가는 아직 큰 변동이 나타나지 않은 상태로서 향후 높은 상승이 전망되며, 반면 외곽지역 역세권의 경우 이미 개발이 상당부분 진행된 상태로서 향후 지가변동은 상대적으로 크지 않을 것으로 전망되었다.

재산세 과세자료를 기초로 한 역세권 건물연면적 변화 분석에 따르면, 1호선의 경우 위치에 관계없이 역세권의 건물연면적은 해당 자치구 전체에 비해 증가율이 훨씬 높은 것으로 나타났다. 용도별로 보면 도심부 역세권(반월당역)에서는 상업용 건물이, 외곽지역(상인역)에서는 주거용 건물이 크게 증가하였으며 중간지역(성당못역)에서는 상업용과 주거용이 함께 증가한 것으로 나타났다. 1호선 역세권의 변화추세를 감안하여 2호선 역세권의 향후 변화를 전망하면, 중간지역(만촌역) 역세권의 경우 상업용 건물의 증가가 클 것으로 전망되며, 외곽지역(신매역) 역세권의 경우 주거시설과 상업시설이 이미 높은 비중을 차지하고 있어 향후 증가세는 완만할 것으로 보이며, 주거기능에 수반하는 공공시설과 근린상업시설의 비중이 보다 높아질 것으로 전망되었다.

제4장(지하철 2호선 역세권 개발방향)에서는 외국의 지하철 역세권개발 정책에 대하여 알아보고, 2호선상의 각 역세권에 대한 개발모형을 수립·제시하였다.

역세권 개발모형의 수립에 있어서는 도시개발 수행시 고려해야할 5가지 요소로서 토지이용과 장기발전계획, 용도지역 지정 현황 및 조정가능성, 지구단위계획구역 지정 현황, 각종 개발사업 진행 여부, 그리고 가로와 필지 등 도시조직 현황을 고려하여 개발모형의 유형을 설정하였다. 그 결과, 다음과 같이 지구 주거기능중심의 역세권 유형 4가지와 지역 상업기능 중심 역세권 3가지로 구분하여 지역적 특성, 개발방향 및 전략을 구체적 사례와 함께 제시하였다.

▪ 지구 주거중심 역세권 유형

- ① 신시가지 형성형: 각종 도시개발사업 등에 의해 신시가지 개발이 가능한 역세권
- ② 주거환경 개선형: 도시및주거환경정비법에 의해 역세권의 주거환경정비가 필요한 역세권
- ③ 도시조직 정비형: 가로나 필지, 가구의 형태 등 도시조직의 정비를 통하여 토지이용의 합리화와 주거기능의 증진이 필요한 역세권
- ④ 자생적 개발형: 현재 토지이용계획과 현황이 양호하고 쾌적한 주거환경이 형성되고 있어 자생적 개발이 예상되는 역세권

▪ 지역 상업중심 역세권 유형

- ① 용도지역 조정형: 상업시설과 업무시설이 주로 입지하고 지역중심 또는 도심에 위치한 역세권
- ② 도시조직 개선형: 영세한 필지체계나 가구, 비정형 도로체계로 구성된 상업지역, 또는 대규모 공장이전 적지에서 상업지역으로 변경되어 지역중심을 형성하고자 하는 역세권
- ③ 점진적 개발형: 자생적으로 지역 상업기능의 점진적인 개발이 가능한 역세권

제5장(지하철 문화환경 조성방안)에서는 질적인 도시환경의 개선이라는 차원에서 지하철 역세권 및 역사가 갖는 의미를 지하철 문화환경 조성이라는 측면에서 조명하였고, 주요 역사별 예시를 통하여 다양한 문화환경 모델을 제시하였다.

역세권 문화환경 모델은 도심역세권과 주거역세권으로 구분하여 제시되었다. 도심역세권 문화환경 모델은 지역문화환경, 보행교통환경, 자연문화환경, 생활문화환경, 역사(歷史)문화 및 예술 환경, 지하철역사(驛舍) 문화환경으로 구분하여 영상미디어센터, 종합민원센터, 지하역사박물관, 지하철북카페 등 여러 가지 문화공간 모델이 제시되었다. 주거역세권 문화환경 모델은 문화/예술, 통신/민원, 의료/보건, 쇼핑/상업, 생활

/자치, 여가/관광, 경제/금융, 교육/지식/정보, 교통/보행 등에 대한 시설들이 예시되었다.

2. 결론 및 정책제언

각 부문별 연구결과에 대한 결론과 함께 향후의 정책방향 또는 정책과제들이 다음과 같이 제시되었다.

■ 지하철 이용증진을 위한 정책과제

지하철 이용 연계성 제고를 위하여 연계체계의 정비가 필요하다. 버스연계체계 강화방안으로서 버스노선의 개편, 환승할인, 통합요금제 도입 등이 필요하며, 승용차연계체계로서 환승주차장(Park & Ride)의 체계적 확충 및 운영이 필요하다. 그 외에 도보연계체계의 개선을 위한 보행환경 개선 방안과 자전거 이용체계 개선, 지하철 이용 안전성 확보를 위한 방재체계의 정비, 지하철 이용편리성 향상을 위한 안내체계의 개선 등이 필요하다.

■ 역세권 경제활성화를 위한 정책방향

역세권의 적극적 개발과 경제활성화를 위하여 역세권내 토지이용을 고도화·효율화 하기 위한 도시계획적 정책들을 수립·시행하여야 한다. 역세권의 상업기능 제고를 위하여 용도지역과 용적률에 대한 재검토가 필요하며, 도시환경정비계획, 주택재개발·재건축 정비계획, 주거환경정비계획 등을 적극적으로 추진하여야 할 것이다.

■ 역세권 개발을 위한 정책 방향

지하철 역세권 개발의 효과적 수행을 위한 계획적 차원의 접근은 다음과 같다. 우선, 지하철 이용의 촉진을 위한 토지이용 및 교통체계 개편이 필요하다. 환승기능 강화를 위한 교통시설간 연계성 확보와 함께 입체적인 토지이용계획을 수립한다. 특히,

보행공간을 적극적으로 확보하고 차량통행 억제수법을 도입하여 역세권을 보행자 중심으로 재편하도록 한다. 지하철 역사및 지하공간개발은 주변지역과 일체적으로 정비하는 계획이 필요하다. 지하공간은 주변지역의 상가와 동선을 효과적으로 연계시켜 통합적인 개발을 유도한다.

이러한 계획들을 종합적으로 수행하기 위하여, 가칭 ‘역세권 관리계획’의 수립이 필요하다. 역세권 관리계획은 도시공간구조 재편의 의도를 반영하여 역세권별로 개발유형을 설정하고, 각 유형별로 상세한 개발전략을 수립토록 한다. 다음으로, 역세권관리계획을 바탕으로 상업중심형 역세권과 주거중심형 역세권으로 구분하고 시범관리지구를 지정하여 개발모델을 제시한다. 이를 위해 시장 직속 ‘역세권개발특별추진단(가칭)’을 두어 이를 체계적으로 관리토록 한다. 마지막으로, 위의 결과를 바탕으로 각 자치구마다 특색 있는 역세권 개발과 정비가 가능하도록 지구단위계획이나 도시환경정비예정지구로 지정하여 관리토록 한다.

■ 역세권 문화환경 조성을 위한 정책 방향

지하철 역세권의 문화환경과 문화시설은 다양하며 그 개발주체도 정부, 지하철공사, 기업, 민간 등으로 구분될 수 있다. 다른 부문과 달리 문화의 다양성이라는 특성상 지나친 정책적 개입은 오히려 바람직하지 않을 수도 있으며, 이러한 문제를 해소하기 위하여 정책수립단계부터 다양한 주체와 시민간의 연계가 필요할 것이다. 문화프로그램의 콘텐츠 구성은 각 주체별로 자율성에 입각하여 추진하되, 공공부문은 기본적 원칙과 지침(guidelines)에 머무르도록 하며, 제도적 지원 기능을 주로 담당함이 타당할 것이다.

〈참고문헌〉

- 교통안전공단(2005), 「2004년 철도교통문화지수 조사 보고서」
- 국토연구원(1995), 「고속철도와 역세권개발에 관한 연구」
- 국토연구원(2003), 「철도역세권 개발제도의 도입방안에 관한 연구」
- 대구시(2005), 「2004년 수송분담률 조사·분석 자료집」
- 대구지하철공사(2005), 「2004년 지하철 이용자 만족도 조사」
- 대구시(1992), 「대구시 지하철 건설 기본계획」
- (사)경실련도시개혁센터(2005), 「2004년 전국 지하철 이용자 안전의식 설문조사 결과」
- 서울시정개발연구원(1997), 「역세권에 대한 도시계획차원의 대응방향」
- 시정개발연구원(1995), 「용산지역개발 기본계획」
- 한국교통연구원(2002), 「전국 및 5개광역시 여객·화물통행특성분석(2001년 전국교통DB구축사업)」
- 김동찬·임동민(1999), “역세권의 토지이용 및 이용행태 분석에 관한 연구”, 「국토계획」 34(4)
- 김대웅·유영근·최한규(2002), “지하철 도보역세권 설정방법과 적용에 관한 연구”, 「대한국토·도시계획학회지」, 제37권 제5호
- 김동우(1996), 「삼각지 역세권개발 계획안」, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문
- 노용희·권태준(1970), 「서울의 중심상업업무지역내의 건물상면적」, 서울대학교 환경대학원
- 박명수(1999), 「용도별건축허가면적의 변동과 거시경제의 관계분석」, 한국건설산업연구원
- 임정희(1998), 「서울시 지하철 환승역세권 공간특성에 관한 연구」, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문
- 이성호·김재원(2000), “지하철 역세권 지가변화에 관한 연구(부산지하철 1호선 서면, 동대신동, 당리 역 중심으로)”, 「부산대학교 도시개발연구소 도시연구보」 10호.
- 조대성(1995), “고속전철 역세권의 미래상”, 「고속철도와 역세권개발에 관한 연구」, 국토개발연구원
- 최한규(2000), 「지하철 이용특성 분석과 수요예측에 관한 연구」, 영남대학교 석사학위논문
- 한봉림(1991), “지하철건설에 따른 주변지역의 지가변화에 관한 연구”, 「지역사회개발연구」, 제 16집 1호.

▪ 연구자 소개 ▪

■ 이 상 용

- 대구경북연구원 선임연구위원(현)
- 한양대학교 연구교수, 한국교통연구원 연구위원, 건설교통부장관
자문관 역임
- 공학박사(Ph.D), University of Maryland

■ 홍 경 구

- 대구대학교 도시지역계획학과 교수(현)
- 공학박사(Ph.D), 서울대학교

■ 권 상 구

- 거리문화시민연대 사무국장(현)
- 지방분권운동 대구경북본부 문화분권국장

■ 최 한 규

- 경상북도청, 경제통상실, 경제교통정책과(현)
- 공학박사(Ph.D), 영남대학교

■ 박 성 덕

- 대구경북연구원 연구원(현)
 - 경제학석사, 경북대학교
-

대구지하철 2호선 개통에 따른 사회경제적 효과와 정책 과제

2005년 12월 27일 인쇄

2005년 12월 29일 발행

발행인 : 홍 철

발행처 : 대구경북연구원

(706-712) 대구광역시 수성구 수성동2가 118

TEL. (053) 749-5011

FAX.(053) 749-5098

인 쇄 : 명인출판사 (☎ 422-5558)

<비매품>

이 보고서의 내용이 반드시 대구경북연구원의 공식견해를 나타내는 것은 아닙니다.