

정책연구보고서

대구시 대중교통전용지구 운영 실태
및 도심상권 회복방안 연구

2023. 11.



대구광역시의회

제 출 문

대구광역시의회 의장 귀하

본 보고서를 「대구시 대중교통전용지구 운영 실태 및
도심상권회복방안 연구」에 관한 최종보고서로 제출합니다.

2023 . 11 .

(사) 여산행정연구원장
곽 해 룡 (인)

참여연구진 및 용역수행기관

□ 대구시의회

의원연구단체 「새시대희망포럼」 대표 황순자

제안의원 박우근 의원

참여의원

김대현, 김재용, 김정옥, 박소영, 박우근, 박창석, 육정미,
윤권근, 이성오, 이재숙, 전태선, 정일균, 하중환 (가나다순)

□ 용역수행기관

책임연구원 곽해룡 (사, 여산행정연구원)

참여연구원 이수창 (사, 여산행정연구원)

요 약 문

I. 제 목

“대구시 대중교통전용지구 운영 실태 및 도심상권 회복방안연구”

II. 연구개발의 목적 및 필요성

- 대구시는 2009. 12월 중앙대로 구간 중 반월당네거리↔중앙네거리↔대구역네거리 구간을 국내 최초 대중교통전용지구지정 고시, 성공적 정착으로 이후 타 시도(서울 연세로, 부산 동천로 등)에서 벤치마킹의 롤 모델이 됨.
- 그러나 대전시의 대중교통전용지구 경우, 자가용통행이 금지 되면서 상인매출 격감(2016. 정책보고서), 서울 신촌 연세로 대중교통전용지구 일시해제(2023. 1. 20) 부산 진구 동천로 해제검토 등 대중교통전용지구 해제를 검토하고 있고, 그 사유는 상권위축이 주된 내용임.
- 대구경우 대중교통전용지구지정 13년경과 된 현재, 전용지구연접상가 상권위축여론, 중앙로네거리 인접지역 주상복합아파트 신축 등에 따른 교통여건의 급속한 변화 등, 반월당네거리↔대구역네거리 구간의 대중교통전용지구 개선방안 등을 검토할 필요가 있음.
- 2004년 남문로(영대병원네거리↔반월당), 중앙로(반월당↔대구역네거리), 통일로(대구역네거리↔경상북도청)의 분리된 도로 명을 통합 중앙대로로 개명되었으나, 대중교통전용지구를 비롯한 중앙대로 기점과 종점의 문제로 제 기능을 못하고 있음.

Ⅲ. 연구내용 및 범위

- 시간적 범위 : 2023년
- 공간적 범위 : 중앙로 대중교통전용지구 구간 및 도심
- 내용적 범위 : 대중교통전용지구 지정에 대한 중간평가
 - 본 연구는 국토교통부 운영지침과 선행연구들을 바탕으로 대구중앙로대중교통전용지구 지정 당초의 문제점은 없었는지 검토를 실시하였음.
 - 본 연구는 대구시의 중앙대로 대중교통 전용지구 운용에 따른 문제점도출과 해결 방안을 모색을 이를 위해, 대중교통전용지구 운용과 연계된 지방정부담당공무원 및 경찰관, 상인, 지역주민, 일반통행인 그리고 전문가를 대상으로 의견조사를 실시하였음.
 - 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견과 그 이유
 - 대중교통전용지구 개선에 대한 찬·반과 그 이유
 - 대구중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성에 대한 긍정과 부정의 의견 및 이유
 - 개방형 질문으로 대중교통전용지구 개선 방법의 의견조사를 각 실시함

Ⅳ. 연구결과

- 본 연구는 대구중앙로대중교통전용지구 지정 당초에 i)도로의 가로폭원이 15~30m 정도 되고 길이가 800~1,000m 정도가 되는 곳, ii)대중교통전용지구 주변에 주차장 공급이 가능한 곳, iii)모든 자동차 통행에 꼭 필요한 간선도로의 기능을 하지 않는 곳 등 국토교통부 및 선행연구들이 제시하는 필수조건을 충분히 검토하지 않고, 대구시의 중앙을 관통하는 간선도로인 중앙대로(6.4km)의 가운데(1,05km)구간을 중앙로대중교통전용지구로 지정하여 도심의 전반적인 교통 혼잡을 초래하고 있음을 확인하였음..
- 본 연구는 대중교통전용지구 도입 14년경과 중간평가를 위한 설문조사 및 전문가 의견 조사를 통하여 중앙로대중교통전용지구 개선과 도심상권위축 원인에 대하여

다음과 같은 문제점을 도출하였음.

- 중구 도심의 반월당 남측과 북측(또는 남·북구)교통소통 분절현상
- 대중교통전용지구 내 도심상권위축
- 중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축으로 교통여건의 변화 등을 문제점으로 도출할 수 있었음.

V. 연구결과 활용에 대한 건의

- 본 연구는 위와 같은 중앙로 대중교통전용지구 문제점들의 개선을 위한 종합적인 의견을 제시함.
 - 제1안으로 중앙로대중교통전용지구를 전면해제하고 대중교통전용지구 내 입체식고가도로 도입에서 고가도로 위는 도심통과차량과 대중교통을 통행시키고, 고가도로 하부공간은 노천카페와 모듈러 공간 활용과 같은 관광자원으로, 그리고 지상은 승용차, 화물차, 택시 운행과 보행자 통행구간으로 조성하는 방안을 제안.
 - 제2안으로 중앙로대중교통전용지구를 전면해제하고 중앙로네거리↔반월당네거리(또는 대구역네거리↔반월당네거리)구간에 대규모 지하공공주차장 등을 조성하고, 지상도로는 최소 6차선 이상을 확보하여 북구 8차선(구, 통일로) 남구 8차선(구, 남문로)와 연계하여 대구주요간선도로인 중앙대로 기능을 회복하는 방안을 제안.
- 본 연구는 중앙대로 본래의 기능회복과 개선을 위한 기타제언으로
 - 중앙대로 북쪽 기점의 경우 대구시의 도심융합특구 계획과 관련하여 현 대구시 산격청사(옛 경북도청 후적지)는 중앙대로와 동북로 및 호국로가 만나 산격대교를 경유하여 경부고속도로 북대구IC를 곧바로 연결하는 터널공사가 유효하며, 위 터널공사 계획은 대구시의 도심융합특구 계획착수 내용에 반드시 포함되어야 함을 제언함.
 - 중앙대로 남쪽 종점의 경우 3차순환로가 완성되도록 대덕로를 앞산네거리(캠프위커교차로)와 연결하고 중앙대로를 연장 대덕로와 교차 앞산순환로까지 연결하여야 중앙대로의 주요간선도로 기능을 회복 할 수 있음을 제언함.

목 차

I. 서론	1
1. 연구 배경	1
2. 연구 필요성	4
3. 연구 내용 및 방법	5
II. 이론적 고찰 및 사례분석	7
1. 이론적 고찰	7
2. 사례분석	13
III. 대구 중앙대로 및 대중교통전용지구	35
1. 중앙대로	35
2. 중앙로 대중교통전용지구	40
IV. 설문조사 및 의견 분석	60
1. 설문조사	60
2. 의견 종합 분석	64
3. 조사 대상별 의견 분석	72
4. 분석결과	116
V. 과제 선정 및 종합 의견	119
1. 과제 선정	119
2. 종합 의견	127
VI. 결론	136
참고문헌	138

〈표 목차〉

〈표 2.1〉 대중교통전용지구의 유형	8
〈표 3.1〉 중앙대로 교차점	37
〈표 3.2〉 지구내 교통처리 계획	42
〈표 3.3〉 중앙로 지구주변 교통처리 계획	43
〈표 3.4〉 대중교통 전용지구 내 성내1동(귀금속거리, 교통시장, 동성로)상권현황	45
〈표 3.5〉 대중교통 전용지구 내 성내2동(향촌동·북성로, 종로·약전골목)상권현황	47
〈표 4.1〉 응답자(공무원, 상인, 지역주민 등)의 일반적 특성	63
〈표 4.2〉 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견(종합)	64
〈표 4.3〉 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유(종합)	64
〈표 4.4〉 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유(종합)	65
〈표 4.5〉 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반(종합)	65
〈표 4.6〉 대중교통전용지구 개선 찬성 이유(종합)	66
〈표 4.7〉 대중교통전용지구 개선 반대 이유(종합)	67
〈표 4.8〉 대중교통전용지구 개선 방법 우선 순위(종합)	68
〈표 4.9〉 입체식 고가도로 도입의 장·단점(종합)	69
〈표 4.10〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성(종합)	70
〈표 4.11〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정하는 이유(종합)	70
〈표 4.12〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정하는 이유(종합)	71
〈표 4.13〉 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견(교통과 공무원)	72
〈표 4.14〉 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유(교통과 공무원)	72
〈표 4.15〉 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유(교통과 공무원)	73
〈표 4.16〉 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반(교통과 공무원)	73
〈표 4.17〉 대중교통전용지구 개선 찬성 이유(교통과 공무원)	74
〈표 4.18〉 대중교통전용지구 개선 반대 이유(교통과 공무원)	75
〈표 4.19〉 대중교통전용지구 개선 방법 우선 순위(교통과 공무원)	76
〈표 4.20〉 입체식 고가도로 도입의 장·단점(교통과 공무원)	77

<표 4.21> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성(교통과 공무원)	78
<표 4.22> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정히는 이유(교통과 공무원)	78
<표 4.23> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정히는 이유(교통과 공무원)	79
<표 4.24> 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견(경찰관)	80
<표 4.25> 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유(경찰관)	80
<표 4.26> 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유(경찰관)	81
<표 4.27> 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반(경찰관)	81
<표 4.28> 대중교통전용지구 개선 찬성 이유(경찰관)	82
<표 4.29> 대중교통전용지구 개선 반대 이유(경찰관)	82
<표 4.30> 대중교통전용지구 개선 방법 우선 순위(경찰관)	83
<표 4.31> 입체식 고가도로 도입의 장·단점(경찰관)	85
<표 4.32> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성(경찰관)	85
<표 4.33> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정히는 이유(경찰관)	86
<표 4.34> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정히는 이유(경찰관)	87
<표 4.35> 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견(상인)	87
<표 4.36> 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유(상인)	88
<표 4.37> 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유(상인)	89
<표 4.38> 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반(상인)	89
<표 4.39> 대중교통전용지구 개선 찬성 이유(상인)	90
<표 4.40> 대중교통전용지구 개선 반대 이유(상인)	90
<표 4.41> 대중교통전용지구 개선 방법 우선 순위(상인)	91
<표 4.42> 입체식 고가도로 도입의 장·단점(상인)	93
<표 4.43> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성(상인)	93
<표 4.44> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정히는 이유(상인)	94
<표 4.45> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정히는 이유(상인)	94
<표 4.46> 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견(북구주민)	95
<표 4.47> 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유(북구주민)	95
<표 4.48> 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유(북구주민)	96
<표 4.49> 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반(북구주민)	96

<표 4.50> 대중교통전용지구 개선 찬성 이유(북구주민)	97
<표 4.51> 대중교통전용지구 개선 반대 이유(북구주민)	97
<표 4.52> 대중교통전용지구 개선 방법 우선 순위(북구주민)	98
<표 4.53> 입체식 고가도로 도입의 장단점(북구주민)	100
<표 4.54> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성(북구주민)	100
<표 4.55> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정히는 이유(북구주민)	101
<표 4.56> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정히는 이유(북구주민)	101
<표 4.57> 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견(남구주민)	102
<표 4.58> 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유(남구주민)	102
<표 4.59> 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유(남구주민)	103
<표 4.60> 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반(남구주민)	103
<표 4.61> 대중교통전용지구 개선 찬성 이유(남구주민)	104
<표 4.62> 대중교통전용지구 개선 반대 이유(남구주민)	104
<표 4.63> 대중교통전용지구 개선 방법 우선 순위(남구주민)	105
<표 4.64> 입체식 고가도로 도입의 장단점(남구주민)	107
<표 4.65> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성(남구주민)	107
<표 4.66> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정히는 이유(남구주민)	108
<표 4.67> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정히는 이유(남구주민)	108
<표 4.68> 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견(통행인)	109
<표 4.69> 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유(통행인)	109
<표 4.70> 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유(통행인)	110
<표 4.71> 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반(통행인)	110
<표 4.72> 대중교통전용지구 개선 찬성 이유(통행인)	111
<표 4.73> 대중교통전용지구 개선 반대 이유(통행인)	112
<표 4.74> 대중교통전용지구 개선 방법 우선 순위(통행인)	112
<표 4.75> 입체식 고가도로 도입의 장단점(통행인)	114
<표 4.76> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능	114
<표 4.77> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정히는 이유(통행인)	115
<표 4.78> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정히는 이유(통행인)	115

〈그림 목차〉

〈그림 2.1〉 서울 연세로 대중교통전용지구	18
〈그림 2.2〉 부산 동천로 대중교통전용지구	23
〈그림 3.1〉 중앙대로 기점과 종점	35
〈그림 3.2〉 중앙대로 도로 폭(차로)	36
〈그림 3.3〉 중앙대로 기점과 동북로 및 호국로 연결 가상도	38
〈그림 3.4〉 중앙대로 종점과 대덕로 및 앞산순환로 연결 가상도	39
〈그림 3.5〉 오사카 고가도로	53
〈그림 3.6〉 오사카 게이트 타워	56
〈그림 3.7〉 상화로 입체화 사업 시점부(유천네거리) 조감도(출처: 대구시)	57
〈그림 3.8〉 상화로 입체화 사업 종점부(월곡네거리) 조감도(출처: 대구시)	58
〈그림 5.1〉 대구역↔수재화골목입구 지하종단면도 (출처: 대구교통공사)	129
〈그림 5.2〉 북성로 입구 ↔ 중앙로역 지하측면도 (출처: 대구교통공사)	130
〈그림 5.3〉 감영공원출입구↔중앙로역 지하종단면도 (출처: 대구교통공사)	130
〈그림 5.4〉 중앙로역 지하측면도 (출처: 대구교통공사)	131
〈그림 5.5〉 중앙로역 ↔ 남성로입구 지하종단면도 (출처: 대구교통공사)	131
〈그림 5.6〉 중앙로역 ↔ 반월당역 지하측면도 (출처: 대구교통공사)	132
〈그림 5.7〉 동성로입구 ↔ 반월당역 지하종단면도 (출처: 대구교통공사)	132
〈그림 5.8〉 반월당역(1호선) ↔ 보현사 출입구 지하종단면도 (출처: 대구교통공사)	133
〈그림 5.9〉 반월당역(1호선) ↔ 보현사 출입구 지하측면도 (출처: 대구교통공사)	133

I . 서 론

1. 연구 배경

가. 중앙대로

- 중앙대로는 대구광역시의 정중앙을 종단으로 통행하는 도로로서 대구광역시 북구 산격동 ‘대구시산격청사네거리’ 를 기점으로 하여 대구광역시 남구 대명동 캠프위커를 종점으로 하는 연장 6.4km 대구광역시의 제61호선도로를 일컬으며, 대구시산격청사네거리 ↔ 대구역북편네거리 및 반월당네거리 ↔ 캠프위커는 8차로, 대구역지하차도는 6차로, 반월당네거리 ↔ 대구역네거리는 2차로로 구성되어 있음.
- 중앙대로가 제 기능을 갖추기 위해서는 반월당네거리 ↔ 대구역네거리는 최소 6차로 확보가 반드시 필요함.
- 중앙대로 북쪽은 대구광역시청 산격청사(구 경상북도청) 건물과 산격동 주택가, 연암산이 도로 정면을 가로막고 있어서 산격대교와 직통으로 연결되지 못하고, 따라서 경부고속도로 북대구IC는 지선인 연암로를 경유하여야 함.
- 중앙대로 지선도로(왕복4차선)인 연암로와 북현오거리 방면 간선도로인 대학로가 중앙대로와 산격대교를 잇는 역할을 떠맡게 되어 극심한 교통체증을 유발하고 있음.
- 경북도청 후적지는 신산업과 관련한 기업, 기관을 위한 ‘산업혁신 거점’ 으로, 경북대는 산학 협력을 추진하는 ‘인재양성 거점’ 으로, 삼성창조캠퍼스는 ‘창업허브 거점’ 으로 조성하는 대구시 도심융합특구 조성을 위해서는 중앙대로 기능회복이 반드시 필요함.
- 중앙대로의 기능회복을 위해서는 중앙대로와 동북로 및 호국로가 만나 산격대교를 경유하여 경부고속도로 북대구 IC를 곧바로 연결하는 터널공사가 유효함.
- 중앙대로 남쪽은 대구3차 순환도로와 교차하고 앞산순환로와 만나야 제 기능을 가

질 수 있으나, 미군기지 캠프 워커로 인해 대구의 중심 도로가 막다른 길로 끝나면서 중앙대로 남쪽 끝자락은 현재 주차장으로 쓰이고 있는 현실임.

- 중앙대로는 2004년 남문로(영대병원네거리↔반월당), 중앙로(반월당↔대구역네거리), 통일로(대구역네거리↔경상북도청)의 분리된 도로명을 통합한 것으로, 과거 중앙로(반월당↔대구역네거리)이던 구간을 대중교통전용지구로 조성하여, 대로중간이 사실상 분절되고 있어 교통량 분산이나 남북 간 도심중단 소통이 명칭에 걸 맞는 역할을 하지 못하는 도로이기도 함.
- 중앙대로 남쪽의 기능회복을 위해서는 대구시 3차순환로가 완성되도록 대덕로를 앞산네거리(캠프워커교차로)와 연결하고 중앙대로가 대덕로와 교차하여 잇도록 연장함이 타당.

나. 대중교통전용지구

- 대구광역시는 2009년1월12일부터 중앙대로 전체 구간의 약 1/4에 해당하는 반월당네거리↔중앙네거리↔대구역네거리 구간을 국내 최초로 대중교통전용지구로 지정 고시함. 이는 국내에서 최초로 대중교통전용지구를 설정한 사례로, 이후 서울의 연세로나 부산의 동천로 등에서 벤치마킹의 대상이 되었음. 대구광역시는 이를 통해 교통체증 해소와 도심 상권회복을 동시에 이루고자 한 것임.
- 중앙대로의 중구도심구간에 대한 대중교통 전용지구 지정 14년이 경과한 현재 전용지구 연접 상가 상권위축 여론과 주변의 초고층 오피스텔 및 주상복합아파트 신축으로 인한 교통여건의 변화 등으로 인해 반월당네거리↔대구역네거리 구간의 상권회복과 대중교통의 원활한 소통 방안을 모색하고, 중앙대로의 역할과 기능을 재검토 및 대중교통전용지구 대안정책을 개발하기 위한 필요성이 강조되고 있음.
 - 대전시의 경우, 대중교통전용지구 운영을 통한 자가용 통행금지 정책이 도심 상인 매출에 부정적인 영향을 미친 사례로 보고 있음.

- 서울은 연세로 대중교통전용지구 일시 해제(2023.1.20.~9.30.)한 상황과 통제(2023.10.1.~2024.3.31)기간의 상권변화 검증, 부산은 부산진구 동천로 해제 검토로 상권회복을 시도하는 등, 다양한 도시에서 대중교통전용지구 운영에 대한 고민은 이어지고 있음.
 - 대구시도 2023. 11. 1.자로 중앙로대중교통전용지구의 중앙네거리↔대구역네거리 구간을 해제하기로 결정하고 있음.
- 대중교통전용지구 도입당초 취지의 목적과 대구의 중앙을 남북으로 관통하는 중앙대로의 기능 회복 및 교통현상 해소에 따른 파급효과 극대화를 위한 정책적 노력이 필요함. 즉, 중앙대로 대중교통 전용지구의 개선과 더불어, 중앙대로의 기능 회복은 도시의 효율적인 교통체계구축 및 도심상권 활성화에 긍정적인 영향을 미칠 것임.

다. 대중교통전용지구 연접 도심상권

- 대중교통전용지구와 연접하고 있는 도심상권은 성내1동의 귀금속거리·교동시장, 동성로 일대(CGV대구한일)상권과 성내2동의 향촌동·북성로, 종로·약전골목(염매시장·현대백화점 등) 상권이 있음.
- 교동귀금속거리·교동시장상권에서 귀금속거리는 70년대 중반부터 순금, 18K공장들이 모여들면서 대형주얼리매장부터 작은주얼리매장까지 입주하였고, 교동시장은 1950. 6.25전쟁이 발발하면서 피란민들이 대구역 주변에 자리 잡으면서 형성되었음. 피란민들 생계를 위해 교동시장 주변 건물과 도로변에서 미군부대 PX에서 나온 물건을 팔기 시작하면서 양키시장으로 불렸음.
- 동성로(CGV대구한일)일대 상권의 경우 원래 동성로는 1907년에 대구읍성의 성벽을 허물고 그 자리에 동성로, 서성로, 남성로, 북성로를 만들었고 도심지에 중앙로를 만들었는데, 이때 형성된 원래의 동성로는 대구읍성의 동쪽 성벽을 허물고 난 0.92km의 길임. 그러나 동성로 상권에 대한 시민들의 인식에는 남쪽으로 반월당역과 달구벌대로, 서쪽으로 중앙대로 혹은 종로 주변, 북쪽으로 CGV 대구한일, 동쪽

으로 공평로까지를 포함하는 거대한 상권을 동성로 상권으로 부르고 있음.

- 북성로는 1907년에 대구 군수 겸 경상북도 관찰사 서리인 박중양이 대구 읍성을 허물고 도로를 만들어 일본인 상점들이 점유하여오다가 1945. 8. 15 광복 이후, 1947년 경 근처에 주둔한 미군부대에서 나오는 폐공구들을 모아서 팔기 시작하면서 형성되어 각종 철물류와 공구, 잡자재, 타일, 모터, 펌프, 파이프, 호스, 비닐, 도료, 스프링, 전기재료, 안전용품 등등 각종 산업에 필요한 여러 자재들을 파는 상점과 그 재료들로 제품을 제작하는 절곡집이나 철공소, 기계제작소들이 자리 잡고 있음.
- 향촌동은 경상감영이 설치된 조선 중기부터 경북도청이 옮겨간 1960년대까지 영남의 중심지였으며, 6·25전쟁과 함께 피란 문단이 형성되면서 1950년대와 60년대를 풍미했던 문화예술인들이 드나들었고, 1970년대까지 이른바 ‘ 시내 ’ 로 불리던 대구의 중심으로, 이름난 다방, 술집, 음악감상실 같은 명소들이 자리 잡고 있어 최고의 상가지역이었음.
- 종로·약전골목은 크게 종로좌우 형성된 상가와 약령시장, 염매시장, 대형 상업시설인 ‘더현대 대구’ , 동아백화점 쇼핑점이 있음.

2. 연구 필요성

- 2009년 대구시는 도심의 남북을 종단하는 중앙대로의 반월당↔대구역네거리구간을 대중교통전용지구로 지정 시행하고 있고 14년이 경과하였고, 전용지구 남북의 교통소통의 분절 현상 등 여건변화에 따른 중간평가가 요구됨.
- 2020년대에 들어서면서 중앙네거리주변에 아파트·오피스텔 분양이 늘고 있으며, 중앙로역과 인접한 영플라자 건물이 철거되고 그 자리에 주상복합아파트가 신축중이

고, 이미 동성로하우스디어반오피스텔은 입주하고 있음. 또한 우회도로로 이용되는 동성로 스파크랜드 앞에는 더샵센트리엘 등이 2025년에 들어설 예정에 있는 등 급작스런 교통여건의 변화로 대중교통전용지구의 개선요구는 피할 수 없음.

3. 연구 내용 및 방법

가. 연구내용

- 대구시는 도심의 남북을 종단하는 중앙대로의 반월당↔대구역네거리구간을 대중교통 전용지구로 선정하고 이를 통해 도시 교통 환경을 개선하고자 하였음. 그러나 다른 도시와 유사하게 인접지역의 교통체증 가속화 및 도심 상권 침체라는 상인들의 인식 그리고 교통소통 측면에서도 도심의 반월당의 북쪽과 남쪽의 분절현상과 대구의 북구와 남구를 잇는 소통역시 분절시키는 문제점을 노출하고 있어 이에 대한 해소방안 도출을 목적으로 함.
- 본 연구에서는 대구시의 남북을 종단하는 중앙대로의 대구역↔반월당 구간에 대한 대중교통전용지구지정 13년경과 된 현재, 연접상가 상권위축, 인접지역 주상복합아파트 신축 등에 따른 교통여건의 변화와 정주여건의 개선문제, 중앙대로의 기능과 역할을 회복하고 도시 발전에 기여하는 방안을 논의하고자 하는 목적달성을 위하여 다음과 같은 내용을 중점적으로 다룰 것임.
 - 대중교통전용지구내 상인 및 지역 주민들의 대중교통전용지구 운영에 대한 만족도 및 불만족 요소 파악.
 - 인접 주상복합아파트 입주주민 및 주변 주민의 관점을 통한 대중교통전용지구 운영과 관련된 문제점 및 개선방안 도출.
 - 도심 상권회복을 위한 동성로 르네상스 프로젝트와의 연계를 통한 대중교통전용지구 운영 개선방안 모색.
 - 교통정책전문가의 전문적인 시각을 수렴하여 대중교통 전용지구의 존치와 개선방안에 대한 의견 도출.

나. 연구방법

- 본 연구에서는 국내외 대중교통전용지구관련 학술지 논문 및 연구자료, 보도자료, 통계자료 등을 통한 기초자료를 분석함.
- 본 연구에서의 설문조사는 남구와 북구의 주민, 통행인, 대중교통전용지구내상가상인, 대구중구청 교통과 공무원, 관할지구대 경찰관 등 114명을 대상으로 수행함.
- 대중교통전용지구 개선 관련 교통공학전문가와의 대화 및 의견청취와 의견서를 제출받는 방법으로 설문조사 관련 단점을 보완하고자 하였음.
- 설문조사와 교통공학전문가의견을 이 연구 개선안의 과제로 반영함.

II. 이론적 고찰 및 사례분석

1. 이론적 고찰

가. 대중교통 전용지구의 개념과 목적

1) 대중교통 전용지구의 개념

- 대구시는 2009년에 중앙대로 반월당↔대구역 구간을 대중교통전용지구로 국내최초로 지정 조성하였고, 이는 도시의 지속가능한 발전과 교통체증 완화를 위한 중요한 정책으로 대중교통전용지구를 지정하게 된 것임. 그 후 서울 연세로, 부산 동천로를 비롯한 국내 다수 도시에서 대중교통 전용지구지정 도입 또는 검토를 하게 만드는 계기가 되었음.
- 대중교통 전용지구는 차량의 진입을 허용하지 않고 대중교통수단만이 통과 가능한 지구로, 일반 승용차를 포함한 차량의 통행을 제한하여 대중교통과 보행 활성화를 목표로함(국토해양부, 2011).
 - 도로 폭을 축소하여 대중교통수단의 통행차로 이외의 공간은 보행로로 조성함. 이러한 대중교통전용지구는 대중교통 이용과 보행 통행의 편의성을 증진시키며, 교통수요 관리와 도심 상권 활성화를 도모할 수 있음.
 - 대중교통 전용지구는 대중교통을 우선적으로 고려하면서도 특정 자동차의 허용을 일부 인정하는 등 유연한 운영 방식을 갖고 있음. 특히 영업용 자동차인 택시의 경우에는 지역별로 통행 허용 여부와 시간대를 조절하여 운영됨. 또한, 긴급 상황을 위한 긴급차량의 통행도 허용됨.
- 자동차의 통행을 완전히 금지하는 보행자전용도로의 단점을 보완하는 방안으로 제시된 대중교통 전용지구는 지역의 주민, 상인, 이용객들에게 커뮤니티가 사회적 상호작용 및 문화적 교류의 공간을 마련하고 주민, 상인, 이용객들의 높은 질을 제공

하면서 혼잡한 도심 상권에 대중교통을 효과적으로 운영할 수 있는 방안 중 하나임 (홍평화, 2017).

2) 대중교통 전용지구의 목적

- 대중교통 전용지구의 지정 목적은 다음과 같음(고준호 외, 2012).
 - 승용차의 이용수요 감소를 통한 교통수요 관리를 기본으로 승용차 이용을 제한함으로써 대중교통의 정시성, 통행속도, 운행 횟수를 늘려 대중교통 이용 편의를 증진시키는 목적으로 함.
 - 대중교통 전용지구 내 벤치, 가로수, 가로시설물(예술품) 등을 투입하고 개인 승용차의 교통을 제한하면서 보행자들의 편의 및 안전성 등의 확보와 관련된 보행 환경 개선을 목적으로 함.
 - 대중교통전용지구 지정으로 발생하는 대중교통 이용증진 및 보행 환경 개선 등을 통해 보행자들의 매력적인 공간을 제공함으로써 유동 인구를 증가시켜 지구 주변 지역의 상권을 활성화 도모를 목적으로 함.
 - 도시의 교통 혼잡을 유발하는 승용차 이용을 억제함으로써 대중교통 이용을 활성화하며 지구 내 교통 혼잡도 완화하고자 함.

3) 대중교통 전용지구의 유형

- 대중교통 전용지구는 운행되는 대중교통수단에 따라 버스형, 궤도형, 혼합형 대중교통전용지구로 유형이 분류됨(고준호 외, 2012).

〈표 2.1〉 대중교통전용지구의 유형

유형	특징
버스형 대중교통 전용지구	노선버스, 셔틀버스만 통행
궤도형 대중교통 전용지구	LRT(LightRailTransit), 노면전차등 궤도계 대중교통수단, 기존 노면전차 노선주변에 조성하거나, 대부분 LRT등의 도입시 조성
혼합형 대중교통 전용지구	버스와 노면전차 등 궤도계 대중교통수단을 함께 통행

나. 대중교통 전용지구의 제도적 조건 및 입지 요건

1) 대중교통 전용지구의 제도적 조건

- 대중교통 전용지구를 설치하고 운영하기 위해서는 관련법에 따른 규정과 절차를 준수해야 함. 현행법 체계에서는 단일법에 명시된 것이 아니라 개별법 3곳에 각각 그 근거를 두고 있는데, 도시교통정비촉진법, 도로교통법, 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 등이 이에 해당함. 개별 법률을 근거로 하여 행정부처인 국토교통부에서 지침을 마련하고 대중교통전용지구를 지정, 운용하고 있음.

- 대중교통 전용지구와 관련된 각각의 지침 및 법령은 다음과 같음.
 - 2011년 제정된 국토해양부 지침에서는 대중교통전용지구에 대한 정의 및 목표를 제시하고 있음. 대중교통 전용지구 선정을 위한 현행법의 근거로는 단일법으로 체계화 된 것이 아니라 여러 개별법에서 부분적으로 명시하고 있음을 나타냄. 도시교통정비촉진법에서는 제33조, 제34조 등을 통해 대중교통 전용지구의 조성 목적과 근거에 대해 규정하고 있음. 따라서 ‘대중교통 이용 활성화’를 위한 근거법의 역할을 하고 있으나 ‘침체된 도심에 경제적 활력을 불어넣기 위해’ 교통과 토지 이용을 통합하는 법적 근거를 제공하는 근거법으로서의 역할을 하고 있는 것은 아니라고 볼 수 있음. 이 법에서 정한 사항 이외의 사항은 각 지자체별로 조례로 제정하여(제3항) 지역의 특색과 환경에 적합한 곳을 지정할 수 있도록 여지를 두었다고 볼 수 있음.
 - 도로교통법에는 안전과 소통을 위해 특정 구간(區間)을 정해 보행자나 자동차의 통행을 금지 또는 제한할 수 있는 규정을 두고 있음. 헌법 제37조제2항에는 공공복리를 위하여 필요한 경우에 한하여 법률로써 국민의 기본권을 제한할 수 있도록 규정하고 있기 때문에, 국민의 통행권을 제한하거나 이동권을 제한하기 위해서는 법률에 그 근거를 둘 필요가 있음.
 - 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률은 대중교통기본계획을 수립하고 (제5조) 대중교통수단의 우선통행을 위한 조치(제10조)를 취할 수 있도록 하고 있으며,

동법 시행령에는 대중교통수단의 우선통행을 위한 조치를 취할 수 있도록(제11조) 규정하고 있으므로 대중교통의 이용을 촉진할 목적으로 대중교통전용지구를 설치하기 위한 간접적인 근거를 제공한다고 볼 수 있음. 그리고 대중교통수단 기본계획의 일환으로 대중교통 전용지구를 선정하고 운영할 경우에는 법 제5조에 따라 재정지원을 받을 수 있는 근거로 활용할 수 있음(김영국, 2015).

2) 대중교통 전용지구의 입지 요건

가) 법규상의 입지요건

- 국토교통부 대중교통전용지구 설계 및 운영 지침의 대중교통전용지구의 입지요건
 - 대중교통전용지구 지정으로 대중교통의 질이 개선될 수 있는 곳으로 대중교통의 속도가 개선되고 환승 등 이용의 편리함이 증진될 수 있어야 한다.
 - 대중교통전용지구 지정으로 대중교통 이용과 보행자 환경이 개선될 수 있는 곳으로 대중교통 결절점¹⁾으로의 접근성이 개선되고 대기공간이 마련되어야 하며 보행자가 이동하고 쇼핑하는 환경이 안전하고 쾌적하여야 한다.
 - 대중교통전용지구 지정으로 상가가 활성화될 수 있는 곳으로 업종변화의 가능성이 있고 전용지구 주변 보행자몰과 다중집객시설인 영화관 및 터미널 등과의 시너지 효과를 기대할 수 있어야 한다.
 - 대중교통전용지구는 가로 폭이 15m에서 30m, 도로의 연장은 여건에 따라서 200m 미만의 짧은 연장에서부터 1,000m가 넘는 긴 연장의 도로에도 적용이 가능하다. 주변 토지이용은 노선형 상업중심지로 형성되었고 보행전용지구와 연계하여 노선형에서 구역형으로 확장할 수 있는 곳이 적당하다.
 - 상가의 구성이 보행을 통해 돌아다니면서 상거래를 할 수 있는 곳으로 백화점이나 교통터미널, 영화관 등과 같은 집객 능력이 높은 시설물과 대중교통전용지구가 인접하여야 한다.
 - 대중교통전용지구 주변 상인 및 이해 당사자들의 의견이 사업의 추진과 시행에

1) 결절점 結節點 : 여러 가지 기능이 접목되어 집중되는 지점. 또는 둘 이상의 길이나 끈, 선 따위가 맺혀서 이루어진 지점이나 마디.

미치는 영향이 크기 때문에 사업의 구상 및 계획단계부터 의견수렴 및 합의도출이 진행되어야 한다.

- 승용차를 이용하여 접근하는 고객을 위해 대중교통전용지구 주변에 주차장 공급이 가능하여야 하고 전용지구로의 접근이 용이하여야 한다.
- 기존 도심 상업지 외에 택지개발지, 신도시 등 신규 개발지를 대상으로 대중교통 전용지구 도입을 계획할 수 있으며, 중소규모 도시의 특화거리나 승용차 관광수요가 많은 지역 등 특수 여건에서도 도입여부를 검토할 수 있다.

나) 선행연구들의 입지요건

- 이범규²⁾는 ‘대전시 대중교통전용지구 조성방안’ 입지의 필수적인 요건으로 모든 자동차 통행에 꼭 필요한 간선도로의 기능을 하지 않으면서, 승용차 진입을 차단하더라도 대중교통으로 편리하게 접근할 수 있는 만큼 대중교통 운행 빈도가 높고, 편리하게 쇼핑할 수 있도록 상업지역으로 형성되어 있는 도로를 입지요건으로 설정함.
- 부가적인 요건으로 대중전용지구의 성공적인 안착을 위한 우회도로 확보가 원활한 도로, 주차장 확보 가능 도로, 일정 수준이상의 보행량이 있는 도로, 보행환경 개선가능 도로, 대중교통 이용환경 개선 가능 도로, 교통혼잡 영향이 적은 도로, 걸어서 쇼핑할 수 있는 소매상가가 밀집된 도로를 입지요건으로 설정함.
- 석종수³⁾의 대중교통 전용지구의 입지요건을 살펴보면 크게 입지우선 검토지역, 교통수요관리지역, 대중교통전용지구 내 필수 설치시설물 및 배제 시설물 등의 반영이 가능한 지역 등으로 크게 세 가지로 구분하고 있음.
- 입지우선 검토지역 입지조건으로 대중교통의 질이 개선될 수 있는 곳, 대중교통 이용과 보행자 환경이 개선될 수 있는 곳, 상가가 활성화 될 수 있는 곳, 노선형 상업중심으로 형성되어 있으며 보행전용지구와 연계하여 노선형에서 구역형으로 확장할 수 있

2) 이범규(2016), ‘대전시 대중교통전용지구 조성방안’, 대전세종연구원

3) 석종수(2006). ‘인천광역시 대중교통 전용 지구 도입을 위한 기초 연구’, 인천발전연구원

는 곳, 상가의 구성이 보행을 통해 돌아다니면서 상거래 할 수 있는 곳, 대중교통 전용지구 주변 상인 및 이해 당사자들의 의견수렴 및 합의도출이 가능한 곳, 승용차를 이용하여 접근하는 고객을 위해 주차장공급과 전용지구로의 접근이 용이한 곳, 기존 도심 상업지, 택지개발지, 신도시, 중소규모 도시의 특화거리, 관광수요가 많은 곳.

- 교통수요관리지역 입지조건은 도시교통정비촉진법 제33조 교통수요 관리의 시행 및 동법 시행령 제14조 통행량의 분산 또는 감소가 필요한 곳, 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 시행령 제12조에 의거 대중교통 전용지구 사업을 위한 중앙정부의 재원지원 가능한 곳, 도로교통 제6조의 통행의 금지 및 제한조치에서 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정한 곳.
- 대중교통 전용지구 관련 시설물 사항 반영이 가능한 지역 입지조건을 쾌적하고 안전한 보행환경을 위해 필수시설물의 설치가 가능한 곳, 보행자의 원활한 통행과 안전을 위협하는 시설물들이 배제되어 있는 곳.

3) 대중교통 전용지구의 법적 근거

○ 대중교통 전용지구 법적 근거로는 「도시교통정비촉진법」과 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 등 두 가지를 들 수 있음.

- 「도시교통정비촉진법」을 살펴보면, 제33조 1항에서 시장은 ‘도시교통의 소통을 원활하게 하고 대기오염을 개선하며 교통시설을 효율적으로 이용할 수 있도록 관할 지역 안의 일정한 지역에서 교통수요관리를 할 수 있도록 정하고 있음.
- 제33조 1항 8호에서는 교통수요를 관리할 수 있는 사항으로 ‘통행량의 분산 또는 감소를 위해 대통령령으로 정하는 사항’을 명시하고 있음.
 - 보행자 전용 지구의 지정 및 운용.
 - 대중교통 전용지구의 지정 및 운용.
- 「도시교통정비촉진법」에서는 대중교통전용지구의 도입 취지는 통행량의 분산 또는 감소를 통한 교통수요관리인 것임(김사리, 2014).
- 「대중교통 육성 및 이용 촉진에 관한 법률」을 살펴보면, 제12조에서 국가 또는 지방자치단체는 대중교통의 육성 및 이용촉진을 위해 지방자치단체 및 대중교통

운영자에게 재정지원을 할 수 있도록 명시하고 있음.

- 제12조 5호의 ‘대통령이 정하는 대중교통의 육성 및 이용 촉진을 위한 사업’
- 동법 시행령 제12조의 ‘대중교통전용지구의 조성’

- 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」은 대중교통전용지구의 취지를 ‘국민의 교통편의와 교통체계의 효율성 증진’ 등의 대중교통이용 활성화와 관련된 내용임.

2. 사례분석

가. 대중교통 전용지구의 해외사례⁴⁾

1) 미국 오렌주주 포틀랜드 대중교통 전용지구

가) 추진 배경 및 목적

- 포틀랜드는 기존도심의 노후화에 따른 기능 및 활동성을 상실하는 문제점을 개선하고 도심경제를 활성화하기 위한 목적으로 시작됨. 포틀랜드 교통청이 2년에 걸쳐 계획을 수립한 후, 1977년 12월 11일에 설치를 완료함.
- 일반차량의 경우, 대부분의 교차로에서 우회전을 금지하여 도로의 우선권을 대중교통에 부여하여 자연스럽게 승용차 이용자의 대중교통 전환을 유도하고자 하였음. 또한, “단순한 교통 측면의 접근이 아닌 도시계획을 포함한 도시재생전략”을 수립하고자 노력함.

나) 사업 개요

- 사업구간은 도심 중심상업지구에 위치한 폭원 18m에서 24m 가로 약 1.5km 구간으로 LRT(Light Railway Transit; 경전철)와 버스를 혼합하여 운영하는 혼합형 대중교통전용지구임.

4) 김영국(2015)의 「대중교통전용지구를 통한 도시재생 활성화 방안 연구」 내용을 원용함.

다) 추진전략

- Transit Mall은 버스 이외의 자동차 진입을 금지한, 도심부 남-북을 순환형으로 관통하는 보행자 전용 상점가로로서, 버스전용도로와 버스승차장을 설치하고 보행자를 위한 각종 정비사업이 수반됨. 2003년 『Portland Mall Revitalization Project』를 통해 LRT를 설치함으로써 현재 36블럭 구간을 운행하고 있음(황두영·이정형, 2010).
- 1970년대 초반에 장래 토지이용계획과 교통계획 하에서 계획되었으며 1986년 MAX의 완공과 함께 교외에서 LRT가 포틀랜드 도심부로 진입할 수 있게 되었고 전차의 선로가 도심부를 동-서로 관통하도록 건설되고, 남-북으로 달리고 있던 Transit Mall과 도심부 중심에서 교차하기 때문에, 보행자의 편리성과 중심가의 활성화에 기여함(황두영·이정형, 2010).

라) 사업효과

- 대중교통전용지구 지정으로 인한 사업의 효과를 살펴보면 지구 지정 이후 대중교통을 이용하는 비율이 증가함. 또한, 유동인구의 증가로 인해 지구내 상가의 매출도 증가하여 도시를 활성화 하는데 기여함.
- 보도 확장을 통하여 보행자 이용환경을 개선하고 거리 조형물, 분수 등을 설치하여 경관을 개선함. 무엇보다 대중교통전용지구를 통해 도시재생 측면에서의 사업 목적을 달성하였다는 점에서 의미가 있음.

2) 미국 콜로라도주 덴버 16번가 몰 대중교통 전용지구

가) 추진 배경 및 목적

- 콜로라도주 덴버시의 16번가 몰은 도심기능의 쇠퇴에 따른 도심활성화 방안으로 계획되어 1982년에 완공됨. 몰에는 셔틀버스가 무료로 왕복 운행(시청사와 공공기관이 위치한 Broadway에서 광역철도역(Union Station)까지 정기적으로 운행)함으로써 중심 상업지를 활성화 하고, 도심 전체의 경제발전 및 재개발의 촉매제가 되었다. 보행자 안전을 보다 손쉽게 확인할 수 있도록 셔틀버스 운전석을 차량 우측에 설치하여 특별 제작됨(김영국 외, 2011).

나) 사업 개요

- 덴버시 도심의 16번가 가로구간 1,600m를 대상으로 하고 있으며 지구내 운영하는 셔틀버스를 무료로 하고 있음.

다) 추진전략

- 덴버시에서는 대중교통전용지구의 도입과 함께 도시개발 측면에 역점을 두어 도시 설계(urban design)와 공공예술(public art)로 아름답고 생기 있는 볼거리 많은 도시를 창조한다는 기조를 중요시하고 있음.
- 그에 따라 도심의 특색지역을 개발 또는 재개발하는데 도시설계분석을 거쳐 도시개발을 위한 여러 여건을 파악한 후 도시개발을 추진하였음. 즉, 대중교통전용지구를 활성화시키고 그 지역에 가야할 필요성을 유발시키는 도시개발이 전제가 되고 있음.
- 생기 있고 볼거리가 많은 도심이라야 가고 싶은 생각이 들고, 그런 도심에서 이동하는 데는 대중교통이 최적의 수단이라는 접근방식임(이은진 외, 2007).

라) 사업효과

- 도심재생을 위한 대중교통전용지구와의 연계를 통한 사업추진 효과는 매우 성공적이었음. 도심의 교통혼잡이 완화되고, 도심의 재개발을 촉진하는 역할을 가져와 도심 전체의 경제 발전에 기여함. 쾌적한 보행 환경 및 각종 문화행사와의 연계를 통하여 성공적인 사업으로 평가받고 있음.

3) 프랑스 스트라스부르 대중교통 전용지구

가) 추진 배경 및 목적

- 스트라스부르는 철강, 화학, 기계공업 등의 발달로 인해 활발한 도시였으나, 1980년대 이후 관련 산업의 쇠퇴로 인해 한계에 봉착하였함. 구도심은 하루 약 5만대의 차량이 통과하여 프랑스에서 대기오염이 가장 심한 곳임.

- 소음, 주차문제 등으로 구도심의 상권은 점차 쇠퇴하여 새로운 도시발전에 대한 전환점이 필요하였음. 1988년 대중교통전용지구로 지정되기 전의 버스 수단 분담률은 11%로 매우 낮은 상태로 나타났음. 도시재생 및 상권 활성화를 위하여 도심에서의 시민을 위한 공간 확보와 자가용 이용을 억제하기 위한 정책을 수립하였음.
- 친환경 대중교통 수단인 트램을 도입함으로써, 도시경관을 개선하고 구도심을 활성화하는데 주목적이 있음. 1994년 1단계 사업을 시작으로 2000년 2단계 사업을 조성하였음. 사업구간은 690m이며 노면전철과 버스가 지구내 가로를 공유한다(석중수, 2009).

나) 추진전략

- 본 사업은 성공적인 추진을 위해 도시재생과 연계성을 높일 수 있는 수단인 트램을 도입하였음. 또한, 도심에서의 승용차 이용을 억제하기 위하여 도심의 주차장을 폐쇄하거나 요금을 인상하였음
- 역사를 중심으로 지하에는 주차장을 건설하여 단시간 주차만을 허용하여 자동차 이용자의 트램 환승을 유도하였음. 특히, 경관을 고려한 원형 승강장을 설치하여 도시의 랜드마크 역할을 부여하였음. 보행자 우선정책을 통해 환경 친화적인 가로를 조성하여 보행권을 보장하였음.

다) 사업효과

- 구도심의 활성화를 위한 대중교통전용지구 도입은 성공적인 역할을 수행하였음. 도심 경관이 개선되고 트램 이용인구가 증가하여 대중교통 분담률이 시행 전 11%에서 1단계 개통 후 30%, 2단계 개통 후 43%까지 증가하였음. 또한 도심의 보행량이 증가하여 상권이 활성화 되었으며, 부동산 가치가 상승하였음.

4) 일본 후쿠이시 대중교통 전용지구

가) 추진 배경 및 목적

- 후쿠이시는 대중교통전용지구 도입을 위한 실험을 통해 효과분석을 수행하였음. 이를 통해, 대중교통 이용객을 증대 및 상권의 활성화를 통한 도시재생사업의 일환으로 추진되었음. 노면전차와 버스만 통행이 가능하도록 규정하여 약 1개월 동안 사업을 추진하였음.

나) 사업효과

- 이 실험기간 동안 지구 내 상가를 방문한 고객 수가 1일 약 2,000명 정도 증가(10% 증가) 하였으며, 방문객의 60% 정도가 대중교통 전용지구 제도에 긍정적이었음. 노면전차의 운행 횟수를 늘리고, 운임을 할인 하는 등의 정책을 편 결과 대중교통을 이용하여 지구를 찾는 사람이 실험 이전보다 6~15% 정도 증가하였음(석중수, 2009).

나. 대중교통 전용지구의 국내 사례⁵⁾

1) 서울특별시 연세로 대중교통 전용지구

가) 사업 개요

- 연세로 대중교통전용지구 사업은 서울시의 도심 혼잡 구역에 대한 수요관리 방안의 일환으로 대중교통 중심의 보행친화적인 교통체계 구축을 위한 사업으로 추진됨. 전국에서 두 번째로 시행되는 대중교통전용지구로서, 서울시의 대중교통정책에 있어서 하나의 상징적인 사업이라 할 수 있음.

- 본 사업은 2012년 7월 시범사업지로 선정되어 지역주민, 주변상인, 관계기관 등의 이해관계자간 적극적인 의사소통을 통해 사업이 진행됨. 이후, 2014년 1월 연세로 대중교통전용지구가 개통되어 운영 중에 있음. 운영구간은 신촌로터리~연세대 입구 까지 약 550m 구간이며, 명물거리 (450m)는 보도 확폭 및 포장을 통해 걷고 싶은 거

5) 김영국(2015)의 「대중교통전용지구를 통한 도시재생 활성화 방안 연구」 내용 및 서울시와 부산시의 자료를 인용함.

리로 조성함. 버스 이외에 16인승 이상의 승합차와 긴급차량, 자전거는 상시통행이 가능함. 조업차량(10시~11시, 15시~16시) 및 택시(00~04시)는 제한된 시간 내에 일시적인 통행이 허용됨(고준호, 2015). 주말에는 보행전용 거리로 이용됨.

○ 연세로 대중교통전용 지구 사업의 개요

- 운영구간 : 서울시 서대문구 창천동 연세로(신촌로터리~연세대입구) 550m 명물거리는 보도확폭 및 포장개선 등 견고 싶은 거리조성
- 사업기간 : 2012. 3. ~ 2013. 12.
 - 2012. 3. ~ 2013. 8. 계획수립, 의견수렴, 행정절차 및 설계
 - 2013. 9. ~ 2013. 12. 연세로 대중교통전용지구공사 시행
 - 2014. 1. 대중교통전용지구 개통
- 운영방안
 - 상시통행가능 : 버스, 16인승 이상 승합차, 긴급차량, 자전거
 - 일시통행가능 : 택시(00~04시, 15:00~16:00)
- 위반차량 과태료
 - 도로교통법에 의한 범칙금 부과(승용차 4만원, 승합차 5만원)



<그림 2.1> 서울 연세로 대중교통전용지구

나) 조성사업의 주요 내용

- 서울시는 전용지구지정에 따른 문제점을 최소화하고 효과를 극대화하기 위한 방안을 수립하기 위해 노력함. 통행특성, 보행교통량, 토지이용계획 등 다양한 측면에서도 검토하여 다음과 같이 주요사업을 추진함.

(1) 교통처리대책

(가) 연세로의 평균 통행속도는 10km/h 내외로 상습 정체지역임. 이는 서울 도심의 평균 통행속도보다 낮은 수치인데, 교통량은 1,500대/시로 많지는 않으나 정체로 인해 지점교통량이 적게 나타날 뿐 통과교통량은 높게 나타남. 그로인해 연세로의 상습정체뿐 아니라 신촌오거리까지 영향을 주어 신촌 ~양화로의 소통상황까지 악화시켰음. 이러한 정체의 원인을 파악하고자 서울시에서 번호판 매칭 조사를 통해 연세로의 진출입 차량에 대한 통행특성을 파악한 결과, 대부분의 차량이 단순 통과차량으로 조사되어 통과차량 처리가 교통처리계획의 큰 과제로 부상함(고준호, 2015).

(나) 차량의 통제로 인한 주변 우회로의 영향을 파악하기 위해 연세로에서 ‘차 없는 거리’ 를 연 1~2회 정도 시행함. 그 결과 북 → 남 방향의 통과차량들은 금화터널 방향과 신촌역길로 분산되어 큰 영향이 없는 것으로 나타났으나 남 → 북 방향은 대부분 동교동 삼거리를 통해 양화로 및 연희로를 우회하여 두 도로에 정체가 가중되는 것으로 나타남.

(다) 수색방향으로 진출하는 차량의 우회경로를 확보하면 교통처리는 큰 문제가 없을 것으로 판단하고 신촌기차역 굴다리 앞 교차로를 신설하는 대안을 마련함. 그리고 교차로 신설로 인한 성산로의 부담을 완화하기 위해 연세대에서 진출하는 신호체계를 정비함.

(라) 신촌오거리에서 서강대 ↔ 연세대 방향의 직진 신호현시를 폐지하고 서강대 교 → 동교동 방향에 좌회전 신호현시를 신설하여 접근성을 확보함. 연세로의 동서축의 단절을 방지하기 위해 일방통행을 시행하고 그것을 연결해주는 교차로를 신설함(고준호, 2015).

(2) 보행환경개선

(가) 기존에 차량 소통을 중심으로 운영되다 보니 연세대 정문 동측에만 설치되어 있었던 횡단보도를 정문 서측에도 추가 설치하여 보행자 이동편의와 안전을 높임. 또한, 지금까지 신촌 연세로는 많은 보행자 수에 비해 보도 폭이 좁고, 각종 장애물로 인해 걸어 다니기에 다소 불편한 환경이었으나 이번 공사로 인해 보행 환경이 대폭 개선됨. 서울시는 기존에 2~4차로로 운영되던 도로를 2차로로 줄이는 동시에 5~6m의 넓은 차로 폭을 3.5m로 축소하여 보행공간을 확보함.

(나) 12년부터 한국전력과의 지속적인 협의 끝에 연세로 상 분전함 40개소를 한전 부담으로 모두 이전함으로써 보행자가 주인이 되는 쾌적한 환경을 조성함(서울시 교통정책과, 2014).

(3) 도로정비

(가) 연세로 대중교통전용지구는 향후 보행자전용지구로 확대시행을 고려하여 보도와 차도간 단차가 없도록 설계·시공됨. 우선 보행자 안전을 위한 방안으로 연세로를 ‘Zone 30’ 으로 지정하여 버스들이 안전 운행을 하도록 하였으며, 보도와 차도 사이에 가로수와 플랜트 박스를 설치하여 조경과 보행자 분리 두 가지 효과를 낼 수 있도록 함.

(나) 연세로와 인접한 이면도로의 문제점은 차량과 보행자가 혼재되어 굉장히 복잡하나 법적인 보도폭원을 확보할 여유가 없다는 점임. 이의 해결을 위해 이면도로 일방통행을 시행하고 최소차로폭 외에는 가장자리 구획선 설치, 구획선내

도막형 포장을 통해 차량과 보행자를 분리하는 방안을 강구함. 이 외에도 연세로상에 난립한 한전 분전함 40개소를 전액 한전부담으로 경의선 굴다리앞과 신촌지하철역 주변으로 일제히 이전하여 보행지장물을 완전히 제거함(김상신·이수진, 2014).

(4) 문화생활공간 활성화

(가) 대중교통전용지구 조성은 사업 추진 초기부터 지역차원의 장기적인 발전 전략과 밀접한 연관을 가지고 논의됨. 차량의 통행이 금지되면서 교차로 양쪽에 막다른 길이 형성이 되었고 이 공간을 활용하여 열린 예술극장(5월~10월, 매주 토요일) 개최, B-boy 배틀, 서울시 대표 축제 등을 개최함.

(나) 복잡하고 어려운 절차를 거치지 않고 누구나 자유롭게 연세로에서 즉석 거리 공연 등을 선보일 수 있는 공간을 마련함. 이처럼 공간의 자유로운 활용으로 신촌의 고유문화 및 새로운 문화를 창출하는 기반을 만들고 이용자들에게는 더욱 풍부한 볼거리와 즐거움을 제공함. 이외에도 거리의 명물이 될 분수대 설치를 검토하고 있고 시민, 지역 예술가, 대학생들의 자발적인 참여를 통한 공공미술 도입을 검토함(고준호, 2015).

2) 부산광역시 동천로대중교통전용지구

가) 사업개요

○ 동천로는 부산의 중심에 위치하여 교통혼잡, 열악한 보행환경, 상권의 혼재 등으로 인해 중심지로서의 역할을 다하지 못하고 있는 상황임. 특히, 불법 노상적치물과 노점삼 등으로 인한 보행환경의 저해와 불법 주정차와 불필요한 통과교통으로 인해 상습적인 교통혼잡이 발생하고 있음.

○ 동천로대중교통전용지구 사업의 개요

- 운영구간 : 부산시 부산진구 부전동, 전포동 동천로(구.밀레오레 ~ 센트럴스타)

- 규모 : L(연장)=740m, B(노폭)=20~22m
- 사업기간 : 2011 ~ 2015년
- 총사업비 : 9,430백만원(국비 2,200. 시비7,230)
- 운영방안
 - 일반차량 통제 : 07:00 ~ 09:00, 17:00 ~ 19:30
 - 모든 구간 시속 30km/h이하로 운행
- 위반차량 과태료
 - 도로교통법에 의해 범칙금부과(승용차 4만원, 승합차 5만원)

나) 조성사업의 주요 내용

- 부산시는 교통수요관리, 대중교통우선정책, 보행환경개선 등을 위한 방안으로 대중교통전용지구를 도입하였는데, 사업의 개요는 다음과 같음.

(1) 지구내 교통특성

(가) 동천로 대중교통전용지구 도입을 위해 지구내 통행은 원칙적으로 일반차량의 통행을 제한함. 다만, 침두시(07:00~09:00, 17:00~19:30)를 제외한 시간의 통행을 허용한다는 점에서는 중앙로와 연세로와는 차이가 있음.

(나) 교통정온화(S자 도로) 기법을 적용하여 차량의 속도 저하를 유도함. 또한, 안전한 보행환경을 조성하기 위하여 차량 속도를 기존의 60km/h에서 30km/h로 변경함. 버스정류장의 경우에는 기존의 5개소에서 4개소로 통합하여 설치하여 버스대기공간의 편의성을 개선함. 상가주민의 편의를 위해서도 조업공간을 11개소 설치하여 불편함을 최소화하고자 노력함(이상용, 2014).



<그림 2.2> 부산 동천로 대중교통전용지구

다. 대중교통 전용지구 장·단점 분석

1) 대중교통 전용지구의 장점⁶⁾

가) 교통 효율성 증가

○ 대중교통 전용지구는 대중교통을 우선하여 지원하고 활성화함으로써 교통 혼잡을 감소시킬 수 있음. 버스, 전철, 트램 등 대중교통 수단이 빠르고 효율적으로 움직이므로 개인 차량 운행에 비해 더 빠르고 신속한 이동이 가능함.

- 런던은 대중교통 전용지구를 구축하여 교통 혼잡을 줄이고 대중교통 이용을 촉진하는 데 성공적인 사례임. 특히 런던 지하철(Tube)은 전 세계에서 가장 오래된 도시 철도 중 하나로 높은 빈도와 연결성을 제공함. 2021년 기준으로 런던 지하철은 연간 약 1.4억 명의 승객을 운송하고 있으며 평균 지하철 속도는 33km/h로 혼잡한 도로를 통해 개인 차량보다 훨씬 더 빠른 이동을 가능하게 하였음.

6) Banister (2008), Calthorpe (1993). Cervero & Kockelman(1997)의 연구 내용을 요약정리한 것임.

- 서울은 교통 혼잡 문제를 해결하기 위해 대중교통 전용지구와 확장된 지하철 노선을 구축하는 데 노력하고 있음. 서울 지하철은 2021년 기준으로 연간 약 26억 명의 승객을 운송하며, 넓은 노선 네트워크와 빠른 속도로 이동할 수 있음. 예를 들어, 서울에서 강남구에서 서대문구로 이동하는 경우, 개인 차량을 이용하면 혼잡한 도로로 인해 평균적으로 1시간 이상 걸릴 수 있으나 지하철을 이용하면 약 30분 정도에 도착할 수 있음.
 - 싱가포르의 대중교통 전용지구를 통해 도시 내 이동을 간소화하고 교통 혼잡을 감소시키는 데 성공한 사례임. 싱가포르의 광범위한 대중교통 시스템은 철도(MRT), 버스, 트램 등 다양한 수단을 제공하며, 이들은 높은 빈도와 정확한 시간표로 승객들에게 편의를 제공함. 또한 싱가포르는 도시 공간을 관리하고 보존하기 위해 높은 도로 요금과 개인 차량 등록 제한을 도입하여 대중교통 이용을 장려하고 있음.
- 위 사례들은 대중교통 전용지구가 대중교통을 우선으로 지원하고 활성화함으로써 교통 혼잡을 감소시키는데 어떻게 기여하는 지를 보여줌. 대중교통은 정확한 시간표와 고속 이동을 통해 개인 차량 운행보다 빠르고 효율적인 이동을 가능하게 하며, 이는 도시 교통 시스템의 효율성을 향상하는 데 중요한 역할을 함.

나) 환경 친화성

- 환경 친화적 대중교통은 개인 차량보다 적은 에너지 소비와 CO2 배출을 하고 있으며, 대기 오염과 교통 소음을 줄이는 데 도움이 됨. 대중교통 전용지구의 확대는 도시 공기의 질 향상과 지구 온난화를 줄이는데 기여할 수 있음.
- 뉴델리는 대기 오염이 심각한 도시 중 하나로 알려져 있음. 그러나 뉴델리 지하철 시스템의 확대와 이용 증가로 인해 대기 오염 수준이 개선되었음. 2019년에 발행된 보고서에 따르면, 뉴델리 지하철을 통해 일일 평균 28만 톤의 CO2 배출을 감소시켰으며, 일일 평균 20,000대의 개인 차량 이용을 줄임으로써 미세먼지와 대기 오염을 획기적으로 감소시켰음.

- 베로나는 제한된 교통 구역(Zona a Traffico Limitato, ZTL)을 도입하여 개인 차량의 통행을 제한하는 대중교통 전용지구를 운영함. ZTL의 확대에 의해 개인 차량의 진입이 감소하고 대중교통 이용이 증가함에 따라 대기 오염이 감소하였음. 이러한 노력으로 베로나는 대기 오염이 심각한 다른 도시들보다 더 좋은 공기 질을 유지하고 있음.
 - 도쿄는 전 세계에서 가장 혼잡한 도시 중 하나임. 그러나 효율적인 대중교통 시스템과 대중교통 전용지구의 확대에 의해 도시의 공기 질이 개선되고 있음. 도쿄 지하철은 일일 평균 1,400만 명 이상의 승객을 운송하고 있으며, 개인 차량 이용을 줄이고 CO2 배출을 감소시킴.
 - 포르토 알레그레는 대중교통을 활성화하기 위해 BRT 시스템을 도입한 사례임. 2014년 BRT 시스템을 도입한 이후 대기 오염이 감소하고 시민들의 통근 시간이 단축되었음. BRT 시스템을 통해 CO2 배출을 감소시키고 지역 공기의 질 향상에 기여하고 있음.
- 이러한 사례들은 대중교통 전용지구의 확대에 의해 도시 공기의 질을 개선하고 지구 온난화를 줄이는데 어떻게 이바지하는지를 보여줌. 대중교통 시스템은 개인 차량 이용보다 적은 에너지 소비와 CO2 배출을 하고 있으며, 이러한 노력은 지속 가능한 도시 발전을 위해 중요한 역할을 함.

다) 교통 안전성

- 대중교통 수단은 교통사고 위험이 상대적으로 적음. 대중교통 전용지구는 보행자와 이동 수단 사이의 충돌 위험을 감소시키고 도보 안전성을 높일 수 있음.
- 뉴욕의 Times Square는 대중교통 전용지구로 변화되어 보행자와 자동차의 교통 구조가 재조정됨. 이전에는 Times Square의 중심부에 자동차가 다수 통행하고 있어 보행자들에게 위험이 존재하였음. 하지만 Times Square가 대중교통 전용지구로 변화한 후에는 자동차 통행이 금지되고, 대신 보행자들의 안전을 위해 보행 공간이 확대되었음. 이러한 변화로 인해 보행자와 이동 수단 사이의 충돌 위험이 감소하고 도보 안전성이 향상되었음.

- 서울로 7017 프로젝트는 예전에 폐쇄되었던 고가도로를 보행자 전용 공간으로 변화시킨 사례임. 이 프로젝트로 인해 서울 중심가의 거대한 교통 경로가 도보로 이용될 수 있었음. 이제 보행자들은 대중교통 수단을 이용할 때, 보행로를 통해 더 안전하고 편리하게 이동할 수 있으며, 자동차와의 충돌 위험을 최소화할 수 있음.
 - 마드리드의 에스파냐 광장은 보행자와 자동차 간의 교통 구조가 개선된 사례임. 이전에는 광장이 자동차의 주요 교통 경로로 이용되어 보행자들에게 위험이 존재하였음. 하지만 광장은 대중교통 전용지구로 변경되어 자동차 통행이 제한되고, 대신 보행자들의 안전과 이동성을 개선하는 보행 공간으로 재조정되었음. 이에 따라 광장의 활동성이 증가하고 보행자와 이동 수단 간의 충돌 위험이 많이 감소하였음.
- 이러한 사례들은 대중교통 전용지구가 보행자와 이동 수단 사이의 충돌 위험을 감소시키고 도보 안전성을 높이는데 어떻게 기여하는 지를 보여줌. 도시 공간을 재조정하여 보행자를 우선시하고, 보행자 전용 공간을 확대함으로써 보행자들의 안전과 이동성을 향상하는 데 큰 도움이 됨. 이는 도시의 쾌적성과 보행 환경을 개선하며, 더욱 안전하고 편리한 대중교통 이용을 장려하는 데 중요한 역할을 함.

라) 도시 계획 개선

- 대중교통 전용지구는 도시 계획을 향상시킬 수 있음. 주택과 상업 지역을 대중교통 노선 주변으로 집중시키면 도시 내 이동이 편리해지며 도시 개발의 조화를 도모할 수 있음.
- 런던은 대중교통과 자전거 이용을 촉진하기 위해 자전거 도로망을 개선하는 데 주력하고 있음. 런던 시내에는 대중교통 전용지구를 중심으로 자전거 도로가 확대되고 보행자 보호 구역이 마련되어 있음. 또한 자전거 대여 시스템이 활성화되어 시민들이 대중교통과 자전거를 편리하게 이용할 수 있도록 지원하고 있음. 이러한 노력으로 런던의 교통 혼잡이 줄어들고, 대기 오염과 소음이 감소하며, 도시의 계획적이고 친환경적인 모습을 갖추고 있음.
 - 베오그라드는 보행자 중심 도시 구역을 조성하여 대중교통과 보행을 우선시하는 도시 계획을 추진하고 있음. 이 프로젝트는 도로를 좁히고 보행자 공간을 확대하

는 것을 포함하며, 대중교통 노선과 관련된 기반 시설을 향상함으로써 도시 내 이동성을 향상하고 보행자와 대중교통 이용자의 안전성을 높이는 데 도움이 됨. 이러한 계획은 도시 환경을 보다 쾌적하고 친환경적으로 만들어 줌으로써 도시 생활의 질을 향상하는 데 기여함.

- 상파울루는 교통 혼잡으로 유명한 도시 중 하나임. 이러한 문제를 해결하기 위해 상파울루는 BRT(Bus Rapid Transit) 시스템을 도입하여 대중교통을 활성화하는 계획을 추진하고 있음. BRT 시스템은 지정된 전용 차선을 통해 빠르고 효율적인 버스 운행을 가능케 하여 대중교통 이용이 편리해지고 개인 차량 이용을 감소시킴. 이러한 도시 계획의 변화는 교통 혼잡을 줄이고 대기 오염을 감소시키는 데 큰 기여를 함.
- 이러한 사례들은 대중교통 전용지구가 도시 계획을 향상시키는 방법을 보여줌. 대중교통을 우선적으로 지원하고, 도시 내 보행자와 자전거 이용을 편리하게 하며, 친환경적인 교통수단을 확대하는 노력으로 도시의 계획적인 모습과 교통 효율성을 개선할 수 있음. 이러한 노력은 도시의 지속 가능한 발전과 시민들의 삶의 질을 향상하는데 중요한 역할을 함.

2) 대중교통 전용지구의 단점⁷⁾

가) 접근성 제한

- 대중교통 전용지구는 개인 차량을 이용하는 사람들에게 접근이 제한될 수 있음. 특히 지역에 대중교통 노선이 없는 경우 불편함을 느낄 수 있음.
- 파리의 센트럴 비지네스 지구는 대중교통 전용지구로 운영되고 있음. 이 지역은 파리의 경제적 중심이자 매우 활동적인 지역임. 대중교통이 잘 발달해 있으므로, 많은 사람이 지하철이나 버스를 이용하여 출퇴근하고, 지역 내 개인 차량 이용이 제한되어 있음. 이에 따라 지역 주민들과 직장인들은 대중교통 이용에 의존해야 해서 개인 차량을 이용하는 사람들에게는 편의성이 감소할 수 있음.

7) Gjokaj et al.(2016)과 Handy & Clifton(2001)의 연구내용을 요약 정리한 것임.

- 시드니의 중심업무지구 역시 대중교통 전용지구로 운영되고 있음. 시드니는 오스트레일리아에서 가장 큰 도시이며 중심업무지구는 활동적이고 혼잡한 지역임. 대중교통이 잘 발달해 있지만 몇몇 주변 지역에 대중교통 노선이 제공되지 않는 경우가 있음. 이에 중심업무지구로 출퇴근하는 개인 차량 이용자들은 주차 공간 부족과 교통 혼잡으로 인한 불편함을 느낄 수 있음.
- 이러한 사례들은 대중교통 전용지구가 개인 차량 이용자들에게 접근이 제한될 수 있다는 점을 보여줌. 특히 지역에 대중교통 노선이 제공되지 않을 경우, 개인 차량을 이용하는 사람들이 불편함을 느낄 수 있음.

나) 경제 영향

- 대중교통 전용지구로 인해 일부 상업 지역과 소상공인들은 손실을 볼 수 있음. 개인 차량 이용이 줄어들면서 지역 상권에 영향을 미칠 수 있음.
 - 뉴욕의 타임스 스퀘어와 34가 구역은 대중교통 전용지구로 운영되고 있음. 이러한 지역은 관광객들이 많이 찾는 지역으로 많은 상점과 레스토랑들이 위치하고 있음. 대중교통 이용을 우선시하고 개인 차량 진입이 제한되어 있기 때문에, 일부 소상공인들은 고객 유치에 어려움을 겪고 매출이 감소할 수 있음.
 - 파리의 샹젤리제 지구는 대중교통과 보행자 이용이 주로 이루어지는 지역으로 유명함. 이 지역은 유럽에서 가장 상업적으로 활동적인 지역 중 하나임. 대중교통 전용지구로 운영되면서 개인 차량의 통행이 제한되었고, 이에 따라 주변 상점들이 많은 관광객과 소비자들을 놓치게 될 수 있음.
 - 서울의 명동은 대중교통과 보행자 중심의 지역으로 대중교통 전용지구로 운영되고 있음. 명동은 많은 관광객이 찾는 유명한 쇼핑과 문화의 중심지이기도 함. 그러나 개인 차량 진입이 제한되고 대중교통 이용이 우선시되면서, 일부 상점들은 관광객의 수요 변화로 인해 영향을 받고 있음.
- 위 사례들은 대중교통 전용지구로 인해 일부 상업 지역과 소상공인들이 손실을 볼

수 있는 사례를 보여줌. 대중교통 전용지구가 개인 차량 이용을 제한하고 대중교통 이용을 촉진하는 데에는 도시의 지속가능성과 교통 혼잡 해소 등 여러 장점이 있지만, 이로 인해 상업 지역의 접근성과 소상공인들의 경쟁력이 저하되는 경우가 있을 수 있음.

다) 건설 비용

- 대중교통 전용지구 구축은 추가적인 투자와 건설 비용이 필요함. 대중교통 노선과 인프라를 구축하고 유지하기 위해 공공 자금이 필요하며 이로 인해 예산 문제가 발생할 수 있음.
 - 런던의 크로스레일은 대중교통을 확대하고 도시의 교통 혼잡을 완화하기 위해 건설되는 중요한 프로젝트임. 이 프로젝트는 지하철과 철도를 연결하여 도시의 광범위한 지역을 커버하며, 지하철역과 트램 노선을 연결하여 강력한 대중교통 시스템을 형성하고자 한 것임. 하지만 크로스레일은 거대한 규모의 프로젝트이기 때문에 막대한 투자가 필요하며, 지속적인 운영과 유지보수에도 상당한 공공 자금이 소용됨.
 - 도쿄는 대중교통이 발달한 도시로서 지하철 노선을 지속적으로 확장해오고 있음. 도쿄의 지하철은 세계에서 가장 혼잡한 대중교통 시스템 중 하나이며, 이를 유지하기 위해서는 꾸준한 투자와 자금이 필요함.
 - 뉴욕의 2번 세컨드 어비뉴 지하철은 2015년 이후 지연과 예산 초과로 인해 프로젝트가 지연되고 있는 사례임. 이러한 대중교통 확장 프로젝트들은 건설과 유지보수 과정에서 예상치 못한 추가 비용이 발생할 수 있으며, 이는 공공 예산에 영향을 미칠 수 있음.

- 위 사례들은 대중교통 전용지구와 대중교통 노선 구축에 필요한 추가적인 투자와 건설 비용, 그리고 운영 및 유지보수를 위해 공공 자금이 필요하다는 점을 보여줌. 대중교통 시스템은 도시의 지속가능성과 교통 효율성을 개선하는 데 중요한 역할을 하지만, 예산 문제와 자금 조달에 대한 적절한 계획과 관리가 필요함.

라) 운영 제약

- 대중교통 전용지구는 유동 인구에 따라 운영이 제약될 수 있음. 이동 수단이 정해진 경로만을 따르기 때문에 특정 시간대나 행사가 개최되는 경우 운영이 복잡해질 수 있음.
 - 뉴욕의 타임스 스퀘어는 대중교통 전용지구로 운영되지는 않지만, 대중교통이 활발하게 이용되는 지역 중 하나임. 특히 뉴욕의 지하철 시스템은 아주 혼잡하며, 많은 관광객과 시민들이 이용함. 하지만 특정 시간대나 행사가 열리는 경우, 지하철과 인근 지역의 대중교통이 많은 수의 사람들로 인해 복잡해질 수 있고 대중교통 운영이 이에 맞춰 조정되기 어렵고, 유동 인구의 증가에 따라 운영이 어려움을 겪을 수 있음.
 - 베로나의 아레나 광장은 대중교통 전용지구로 운영되고 있음. 이 지역은 유적지와 공연장으로 유명하며, 많은 관광객이 방문함. 하지만 특정한 축제나 이벤트가 열리는 경우, 아레나 광장 주변의 대중교통 이용이 증가하여 운영이 복잡해 짐.

- 이러한 사례들은 대중교통 전용지구가 유동 인구에 따라 운영이 제약될 수 있다는 점을 보여줌. 특히 대중교통 이용이 정해진 경로만을 따르기 때문에 특정 시간대나 행사가 열리는 경우, 운영이 복잡해지고 혼잡할 수 있음.

3) 대중교통 전용지구 단점 보완을 위한 노력

가) 정책의 실험

- 서울시는 2023년 1월 20일부터 9월 30일까지 연세로 대중교통전용지구를 일시정지하고 상권악화와 관련 모든 차량의 운행을 허용하는 정책실험 기간을 가졌음. 그리고 2023년 10월 1일 0시부터 대중교통전용지구운용을 재개한 후 2023년 10월 1일부터 2024년 3월 30일까지 6개월간 차량을 통제했을 때의 교통, 환경, 문화, 상권 등의 영향을 종합 분석하여 2024년 6월 최종 운영 방향을 확정할 계획임.
 - 연세로는 버스, 16인승 이상 승합차, 긴급차량, 자전거만 통행이 허용(00~24시)되며, 택시(23~05시)와 사전허가 조업차량(10~11시, 15~16시)은 제한적으로 통행할 수 있음.
 - 일시정지기간 동안 당초 우려했던 교통 혼잡은 크게 발생하지 않았으나 일반차량

진입으로 퇴근시간대(19시 전후) 통행속도가 다소 감소하여 정체 발생하였으며 특히 버스 정시성이 악화되어 대중교통 이용자의 불편을 야기함.

- 일시정지기간의 상권측면은 서울신용보증재단 공식 통계자료에 의하면 2023년 1분기 신촌역 전체 매출은 전년동기 대비 33% 증가, 그러나 유사 대학상권 매출 역시 크게 증가한 것으로 나타나 매출증가가 코로나19 종식에 따른 기저효과 때문인지를 검증할 필요가 있다는 측면에서 6개월간 대중교통전용지구운용을 재개함.

- 연세로는 서대문구과 상인만을 위한 공간이 아니라는 주장과 공동주인을 자처하는 인근 대학 학생들은 보행권을 강조하며 차량 통행을 반대하고 있어 단순한 상권매출 수치만을 고려 전용지구 해제를 검토하기는 부적절하다는 여론도 있음.⁸⁾

라. 대중교통 전용지구의 실패원인과 사례

1). 실패 원인⁹⁾

- 상업지구의 경제적 타격입. 대중교통 전용지구가 설치되면 개인 차량 이용이 제한되어 주변 상업지구와 소상공인들에게 영향을 미칠 수 있음. 특히 주변 지역에 대중교통 노선이 없거나 불편한 경우, 이 지역으로의 유동 인구가 감소할 수 있어 상점들의 매출이 줄어들고 경제적인 타격을 입을 수 있음.

- 이동의 제한과 불편함입. 대중교통 전용지구는 대중교통 이용을 촉진하기 위해 개인 차량의 통행을 제한하고, 대중교통 이용을 우선시함. 그러나 일부 지역이나 특정 상황에서는 대중교통이 제공되지 않거나 불편한 경우가 있을 수 있음. 이러한 상황에서는 개인 차량 이용자들이 이동에 제약을 느끼게 되며, 특히 휴일이나 행사가 열리는 경우에는 대중교통 운영이 복잡해질 수 있음.

8) KUB우리방송“서울시 ‘보행자 우선’ 연세로 대중교통전용지구 10월 운영재개”2023.09.17. 류효나 기자

9) Mulley, et al.(2016), Newman & Kenworthy(1999), Park(2019), Sadiq & Hewage(2018), Salli & Glanz(2009)의 내용을 요약정리한 것임.

- 추가적인 투자와 예산 문제임. 대중교통 전용지구의 구축과 운영은 추가적인 투자와 예산이 필요함. 대중교통 노선과 인프라를 구축하고 유지하기 위해 공공 자금이 필요하며, 이로 인해 도시의 예산 문제가 발생할 수 있음.
- 잠재적인 사회적 배타성임. 대중교통 전용지구가 높은 유동 인구를 허용하고 대중교통 이용을 장려하는 한편, 개인 차량 이용자들에게 접근이 제한될 수 있음. 이는 일부 사람들에게는 사회적 배타성을 일으킬 수 있으며, 개인 차량 이용자들의 불편함을 초래할 수 있음.

2). 실패 사례

가) 라이프치히, 독일의 경험

- 라이프치히는 대중교통 전용지구를 시도한 도시 중 하나임. 그러나 이 지역에서는 개인 차량 이용자들에게 너무 많은 제한이 가해졌고, 대중교통 시스템의 효율성이 부족했음. 이로 인해 대중교통 이용이 증가하지 않고, 오히려 도시의 혼잡도가 증가하여 실패한 사례로 평가받고 있음. 주요 원인으로서는 다음과 같음.
 - 대중교통 시스템의 미흡 : 라이프치히의 대중교통 시스템은 시민들의 요구에 비해 미흡한 면이 있었음. 충분한 버스나 전철 노선이 마련되지 않아 이용자들이 편리한 대안을 찾기 어려웠고, 이로 인해 많은 사람이 개인 차량 이용을 계속 선택함.
 - 개인 차량 이용자에게 대한 불편 : 대중교통 전용지구를 시행함으로써 개인 차량 이용자들에게 너무 많은 제한이 가해진 것으로 여겨짐. 이로 인해 개인 차량 이용자들은 이동에 불편함을 느끼게 되었고, 대중교통 이용을 강제로 시행하는 방식으로 인해 일부 시민들의 반발을 일으킴.
 - 대중교통 이용 증가 실패 : 라이프치히의 대중교통 전용지구 구축은 대중교통 이용을 늘리는 데에 실패하였음. 오히려 시민들은 대중교통 시스템의 불편함과 제한 때문에 개인 차량을 계속 사용하며, 이로 인해 도시의 혼잡도가 증가하였음.
 - 사회적 반대와 논란 : 대중교통 전용지구의 시행으로 인해 라이프치히 시민들의 사회적 반대와 논란이 발생하였음. 시민들은 개인 차량 이용자에게 대한 지나친

제한과 대중교통 시스템의 미흡함을 비판하며 시정과의 대립이 발생하였음.

- 위와 같은 이유로 라이프치히의 대중교통 전용지구 시도는 성공하지 못하였으며, 오히려 도시의 교통 혼잡도가 증가하고 시민들의 불편함과 반발을 야기하는 결과를 가져왔음. 대중교통 전용지구를 구축할 때에는 대중교통 시스템의 효율성과 개인 차량 이용자들의 편의성을 균형 있게 고려하는 것이 중요함.

나) 브라질리아, 브라질의 실패

- 브라질리아는 대중교통 전용지구를 만들기 위해 설계된 도시로, 거리 너비와 도로 계획이 대중교통을 우선시하는 방향으로 설계하였음. 그러나 대중교통 시스템이 미흡하고 교통체증이 지속되는 등 기대했던 성과를 이루지 못한 사례임. 주요 원인으로서는 다음과 같음.
 - 대중교통 시스템의 미흡 : 브라질리아의 대중교통 시스템은 수도 도시의 역할에 비해 미흡한 면이 많았음. 대중교통 노선의 수가 부족하고 불편한 시간표로 인해 시민들이 자동차를 더 많이 이용하는 경향이 있음. 이로 인해 교통 혼잡과 대기 오염 문제가 여전히 심각하게 남아 있음.
 - 도시의 크기와 인프라 문제 : 브라질리아는 넓은 지역에 걸쳐 설계된 도시로서, 건물과 시설들이 넓은 거리를 가로지르는 형태로 구성되어 있음. 이로 인해 대중교통 시스템의 효율적 운영이 어려움. 또한 대중교통 노선의 확대와 인프라 개선에 큰 투자가 필요하며, 이를 위한 예산 문제와 정책적 어려움이 있었음.
 - 자동차 문화와 우선순위 : 브라질리아는 자동차 문화가 뿌리 깊게 박혀있는 도시로서, 개인 차량의 보급과 이용이 높음. 이에 따라 대중교통 이용률이 높지 않으며, 대중교통 시스템의 개선과 확대에 대한 시민들의 요구가 적극적으로 반영되지 못하였음.
 - 도시 계획과 일상적 불편 : 브라질리아는 구역별로 분리된 계획으로 설계되었으며, 각 구역 간의 이동이 자동차로 쉬워지도록 구성되어 있음. 이러한 도시 계획은 대중교통 이용을 어렵게 만들며, 일상적인 불편함을 초래함.

- 브라질리아는 대중교통 전용지구를 설계하고 시도한 도시이지만, 기대했던 대중교통 시스템의 효율성을 달성하지 못한 사례임. 대중교통 시스템의 개선과 도시 계획의 재고를 통해 교통 혼잡과 환경 문제에 대한 해결책을 모색해야 할 것임.

다) 달라스, 미국의 실패

- 달라스에서는 대중교통 전용지구를 시도했지만, 주변 지역의 대중교통 노선이 불충분하고 불편하여 개인 차량 이용자들에게는 대안이 없었음. 이러한 상황으로 인해 대중교통 이용이 증가하지 않고, 대중교통 전용지구의 성공적인 구현에 실패한 사례로 평가됨. 주요 원인으로서는 다음과 같음.
 - 대중교통 노선 불충분 : 달라스에서 대중교통 노선이 불충분하고 네트워크가 제대로 발전하지 못한 것이 대중교통 전용지구 실패의 한 원인이었음. 주변 지역의 대중교통 노선이 확장되지 않고, 충분한 빈도와 운영 시간을 갖추지 못해 개인 차량을 대체하기 어려웠음.
 - 대안 부족 : 주변 지역에 편리하고 효율적인 대안 대중교통 수단이 부족하였음. 개인 차량을 대체할만한 빠르고 신속한 대중교통 노선이 제공되지 않았기 때문에 사람들은 여전히 개인 차량을 사용해야만 하였음.
 - 자동차 문화와 우선순위 : 미국의 많은 도시와 마찬가지로 달라스도 자동차 문화가 뿌리 깊게 박혀있었음. 개인 차량의 편의성과 편안함에 의존하는 사람들이 많아 대중교통을 이용하는 비율이 낮았음.
 - 예산 문제 : 대중교통 전용지구를 구축하고 운영하기 위해서는 상당한 예산과 투자가 필요함. 달라스의 경우 예산 문제로 인해 대중교통 시스템의 개선이 제한되었으며, 이로 인해 대중교통 이용의 효과가 제한되었음.
- 이러한 이유로 달라스에서 대중교통 전용지구를 구축하는 것이 실패하였으며, 주변 지역의 대중교통 노선이 불충분하고 개인 차량 이용자들에게는 대안이 없는 상황이었음. 대중교통 전용지구를 성공적으로 운영하기 위해서는 대중교통 시스템의 개선과 효율성을 높이는 데에 주력해야 하며, 자동차 문화에 대한 변화와 예산 지원 등이 필요하였음.

Ⅲ. 대구 중앙대로 및 대중교통전용지구

1. 중앙대로

가. 중앙대로 현황

1) 중앙대로 위치와 구성

- 중앙대로는 대구광역시의 남북정중앙을 종단으로 통행하는 도로로서 북구 산격동 ‘대구광역시 산격청사 네거리’ 를 기점으로 하여 남구 대명동 캠프위커를 종점으로 하는 연장6.4km 대구광역 시도 제61호선 주요간선도로를 일컬음.



<그림 3.1> 중앙대로 기점과 종점

- 중앙대로는 2004년 도로명 주소사업을 원인으로 통일로(대구역네거리↔경상북도청), 중앙로(반월당↔대구역네거리), 남문로(영대병원네거리 ↔ 반월당)의 각각 분리된 이름의 세 도로를 중앙대로로 통합 개명하였음.

- 도로구간인 대구광역시산격청사네거리 ↔ 대구역북편네거리 도로(구 통일로)는 8차로45m(차도40m, 인도5m), 대구역지하차도는 도로6차로32m(차도27m, 인도5m), 대구역네거리↔반월당네거리 2차로22m(차도6~8m, 인도14~16m, 대중교통전용구간), 반월당네거리 ↔ 캠프워커는 8차로40m(차도40m, 인도5m),로 구성되어 있음.



<그림 3.2> 중양대로 도로 폭(차로)

- 중양대로의 중심구간(구 중양로)을 대중교통전용지구로 지정, 교통소통측면에서 도심남북 분절 현상을 초래하고 있음
- 중양대로가 제 기능을 갖추기 위해서는 전 구간 8차로가 확보되어야 함. 도심의 특성을 고려하더라도 반월당네거리 ↔ 대구역네거리는 최소 6차로 이상 확보가 반드시 필요함.

2) 중양대로의 교차점

- 중양대로는 아래<표 3.1>에서 볼 수 있는바와 같이 16개 교차점을 가지고 있고, 그 중 대중교통전용지구 내 교차점은 중양네거리와 구 중양과출소가 있음.

〈표 3.1〉 중앙대로 교차점

중앙대로 시점(대구광역시청 산격청사 네거리)				
연암로, 성북교 방면	←	대구시산격청사	→	연암로, 대학로, 경대서문네거리 방면
신천대로, 성북교, 서대구·북대구IC 방면	←	도청교지하차도	→	신천대로, 경대교, 칠성시장, 가창 방면
침산남로, 침산네거리, 북대 구세무서 방면	←	동침산네거리	→	침산남로, 경대교, 대현동, 신암동 방면
침산로22길, 대구삼성창조캠 퍼스정문, 대구일중 방면	←			
호암로, 대구삼성창조캠 퍼스 남문, 오페라하우스, 북구청방면	←			
칠성로, 칠성고등학교, 시민운동장 방면	←		→	칠성로, 칠성시장 방면
칠성남로, 고성지구대, 시민운동장 방면	←	대구역북편	→	칠성남로, 칠성시장, 칠성교 방면
태평로, 대구콘서트하우스, 태평네거리 방면	←	대구역네거리	→	태평로, 번개시장, 태평네거리, 동인네거리 방면
↓ 대중교통전용지구				
국채보상로, 만경관, 서문시장, 동산병원 방면	←	중앙네거리 (중앙로역, 1호선)	→	국채보상로.2.28공원, 시청, 중구 청, 국채보상공원, 동신교방면
남성로, 제일교회, 계산성당, 약령시 방면	←	구.중앙파출소	→	동성로, CGV대구한일 방면 동성로1길 방면
대중교통전용지구 ↑				
달구벌대로, 계산오거리, 두 류네거리, 성주 방면	←	반월당 (반월당역.1·2호선)	→	달구벌대로, 사대부고, 범어네 거리, 만촌네거리, 경산 방면
명륜로 남문시장, 인쇄골목, 계산오거리 방면	←	남문시장	→	명륜로 향교, 봉산오거리방면
명덕로, 계명대학교, 반고개 방면	←	명덕네거리 (명덕역. 1·3호선)	→	명덕로, 대구백화점, 대봉교, 동 성학교네거리, 동대구로방면
명덕로40길 교대 방면	←	대구교대 (교대역.1호선)		
중앙대로31길, 영남대학교의 과대학, 영대병원 동문 방면	←	영대병원	→	중앙대로32길, 봉명네거리, 희망 교, 과학고, 대구어린이세상 방면
대명로 남부경찰서, 안지랑, 서부정류장, 남대구IC 방면	←	영대병원네거리	→	봉덕로 남구청 방면
중앙대로21길대명로58길방면	←	중앙대로종점	→	중앙대로22길 중동교 방면
중앙대로 종점 미개통(캠프위커)				

나. 중앙대로가 안고 있는 문제

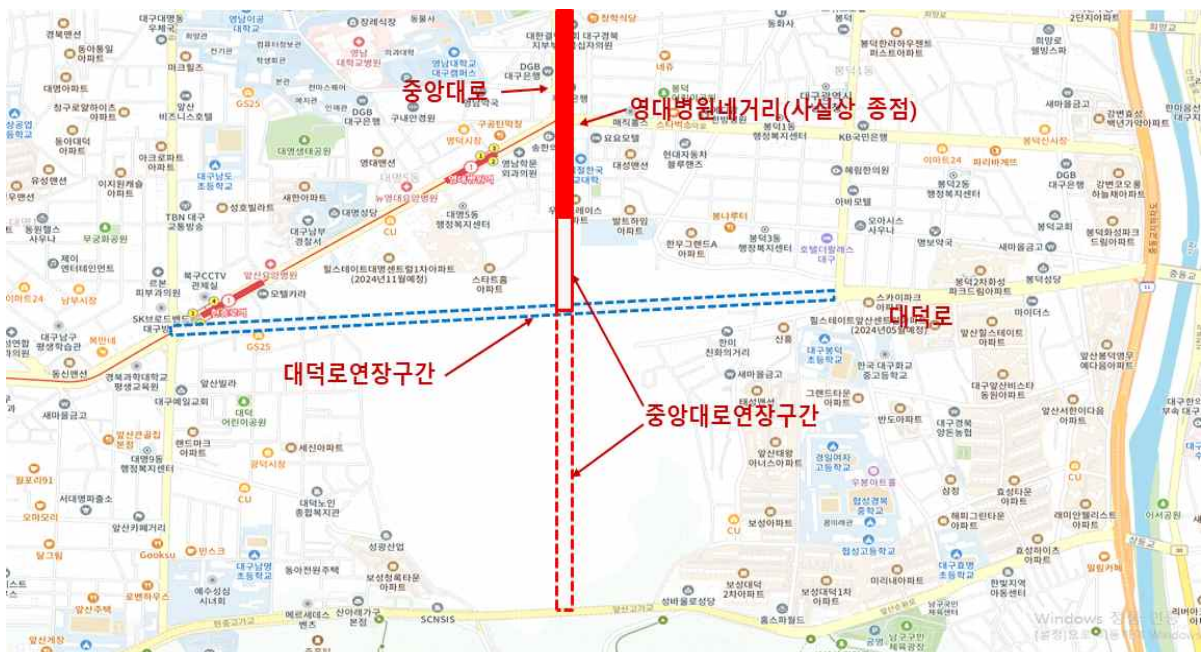
- 중앙대로 북쪽(기점)은 대구광역시청 산격청사(구 경북도청)앞 네거리로서 중앙대로의 경우 동북로와 호국로를 직통으로 연결되어야 하나, 대구광역시청 산격청사건물과 산격동 주택가, 연암산이 도로 정면을 가로막고 있어 본래의 역할을 하지 못하게 됨으로써 교통소통상 많은 문제를 유발하고 있음.
- 중앙대로 지선도로(왕복4차선)인 연암로와 복현오거리 방면 지선도로인 대학로가 중앙대로와 산격대교를 잇는 역할을 떠맡게 되어 극심한 교통체증을 유발하고 있음.



〈그림 3.3〉 중앙대로 기점과 동북로 및 호국로 연결 가상도

- 대구시에서 기본계획을 준비 중에 있는 ‘도심융합특구 조성 및 육성에 관한 특별법안(대안)’은 2023. 10. 6.국회를 통과했고, 2024. 4월 시행을 앞두고 있으며, 도심융합특구는 국가 균형발전을 위해 지방 도시에 기업과 인재가 모이도록 산업·주거·문화 인프라를 갖춘 고밀도 혁신공간을 조성하는 사업으로 북구 산격동 대구광역시 산격청사(옛 경북도청)일원(약14만㎡)과 경북대 캠퍼스(약 75만㎡), 침산동 삼성창조캠퍼스(약 9만㎡)를 연결하는 ‘트라이앵글 특구’를 조성하는 도심융합특구임.

- 옛 경북도청 후적지는 신산업과 관련한기업, 기관을 위한 ‘산업혁신 거점’ 으로, 경북대는 산학 협력을 추진하는 ‘인재양성 거점’ 으로, 삼성창조캠퍼스는 ‘창업허브 거점’ 으로 조성계획임.
 - 조성되는 도심융합특구와 경부고속도로 접근의 용이성 확보를 위해서는 중앙대로의 기능회복이 반드시 필요함.
 - 중앙대로의 기능회복을 위해서는 중앙대로와 동북로 및 호국로가 만나 산격대교를 경유하여 경부고속도로 북대구IC와 연결하는 터널공사가 유효하며, 터널공사 계획은 대구시의 도심융합특구 계획에 반드시 포함되어야 할 것임.
- 중앙대로 남쪽(중점)은 대구3차 순환도로와 교차하고 앞산순환로와 만나야 제 기능을 가질 수 있으나, 현재는 영대병원네거리가 실질적 중점이고 미군기지 캠프워커로 인해 대구의 중심 도로가 막다른 길로 끝나고 중앙대로 남쪽 끝자락은 현재 주차장으로 쓰이고 있는 현실임.
- 3차순환로가 완성되도록 대덕로를 앞산네거리(캠프워커교차로)와 연결하고 중앙대로를 연장 대덕로와 교차 앞산순환로까지 연결함이 타당.



<그림 3.4> 중앙대로 중점과 대덕로 및 앞산순환로 연결 가상도

- 중앙대로는 시점인 대구시산격청사네거리↔대구역네거리 8차로 구간과 종점인 영대병원네거리↔반월당 8차로구간이 서로연결 관통되는 중심구간인 대구역네거리 ↔ 반월당 구간을 2(3)차로로 급격하게 축소시키면서 대중교통전용지구를 조성하여, 그로 인해 대로중간이 사실상 분절되고 있으며, 대구광역시 남북 간 도심중단 소통 및 교통량 분산정책에 있어 명칭에 걸 맞는 기능과 역할을 하지 못하고 있음.
- 중앙대로 전체 구간의 약 1/4에 해당하는 반월당네거리↔중앙네거리↔대구역네거리 구간을 2009년1월12일부터 대구광역시에서 대중교통전용지구로 지정하였고, 14년이 경과한 현재 전용지구 연접 상가 상권위축 여론과 주변의 초고층 오피스텔 및 주상복합아파트 신축 및 교통소통의 남북분절현상 고착 등 교통여건의 변화로 인해, 대중교통전용지구 대안정책개발 필요성과 중앙대로의 역할 및 기능의 재검토가 대두되고 있음.
- 대구시도 2023. 11. 1.자로 중앙로대중교통전용지구의 중앙네거리↔대구역네거리 구간을 해제하기로 결정하고 있음.

2. 중앙로 대중교통전용지구

가. 대중교통전용지구 지정 및 주변 상권현황

1) 대중교통전용지구 지정

가) 사업 개요

- 대구광역시 중앙로 대중교통전용지구는 국내외 지구온난화에 대비한 범국가적 대응방안으로 강력한 교통수요관리 정책이 필요한 시점에 친환경적인 대중교통 중심의 도시를 건설하기 위한 대안의 하나로 추진됨.
- 중앙로 대중교통전용지구를 지정하여 운영하게 된 중요한 목적은 다음과 같음.
 - 대구시의 중심가로인 중앙로를 대중교통전용지구로 지정하여 도심의 교통 혼잡을

완화하고, 친인간적이고 친환경적인 거리로 조성하고자 함.

- 교통(보행환경 개선, 교통수요관리), 경제(상권 활성화), 문화(상징거리 조성), 환경(대기오염 및 소음 감소) 등을 종합적으로 연계하고 개선하여 도심 발전과 활성화를 도모하고자 함(대구시청, 2005).

○ 중앙로 대중교통전용지구 사업개요

- 위치 : 중앙로(대구역~반월당 구간) 1.05km
- 사업기간 : 2008년 ~ 2009년 (2008년 설계, 2009년 공사)
- 사업비 : 98억원(국비 30억원, 시비 68억원), 간판정비 별도(10억원)
- 사업내용
 - 대중교통전용구간으로 지정운영 (4차로→2차로 축소) 시내버스 우선 통행
 - 보도확대 등 보행환경개선(걷고 싶고 찾고 싶은 거리 조성)
 - 대중교통 이용자 편의시설 설치(버스쉼터, 안내단말기 등)

나) 조성사업의 주요 내용

- 대구시는 중앙로의 대중교통 전용지구 조성으로 인한 교통 혼잡을 최소화하기 위하여 교통처리대책을 수립함. 대중교통 전용지구 내부와 주변지역을 구분하였음.
- 전용지구 내 교통처리
 - 대구시는 중앙로의 통행을 기본적으로 대중교통으로 한정함. 택시의 경우 시차제를 허용하여 21시 이후부터 오전 10시까지 통과를 허용하였으며 주변 상가를 방문하는 조업차량의 경우에는 통행증을 발급함.
 - 횡단보도를 확대 설치함.
 - 보행자전용도로를 확대 운영함.
 - 버스 승강장을 통합·운영함.
 - 차량통행 속도를 감속함.
 - 중앙로의 교통신호기를 철거함.

<표 3.2> 지구내 교통처리 계획

주요 계획	세부내용
대중교통만 통행허용	· 버스 107개 노선 중 23개 노선 운행 · 택시는 시차제(21:00~10:00) 허용, 조업차량 통행증 발급
횡단보도 확대 설치(3개소→10개소)	· 편리한 보행환경을 위해 횡단보도 확대
보행자 전용도로 확대 운영(4개소, 450m)	· 이면도로 인도포장 등 보행환경 개선
버스 승강장 통합운영(9→4개소)	· 편의시설(쉘터, 버스도착안내기 등) 및 환승기능 강화
차량통행 제한속도 감속지정(60→30km/h)	· 어린이 보호구역 수준으로 운영
교통신호기 철거(3개소)	· 차로 축소(4→2차로) 및 통행속도 감속(60→30km/h) 요인

※ 김영국(2015)의 내용을 활용함.

○ 전용지구주변 교통처리

중앙로 주변지역의 교통영향을 최소화하기 위하여 3가지 교통처리계획을 수립함.

- 교차로 좌회전을 허용하였다. 유니온호텔, 공평네거리, 반월당, 계산오거리 등 4개 지역 교차로에 대해 좌회전을 허용
- 이면도로 2개 지역에 대한 차량통행 체계를 조정
- 공영 주차장 안내시스템을 구축

〈표 3.3〉 중앙로 지구주변 교통처리 계획

주요 내용	세부계획
교차로 좌회전 허용(4개소)	· 유니온호텔, 공평네거리, 반월당, 계산오거리
이면도로 차량통행 체계조정(2개소)	· 경상감영길(시청↔경상감영공원) 직진 허용 · 북성2길(구 상업은행→대경엔지니어링) 일방통행 시행
공영주차장 주차안내시스템구축(6억원)	· 메트로 센터, 2.28기념공원, 국채보상공원 등

※ 김영국(2015)의 내용을 활용함.

2) 대중교통전용지구 주변 상권 현황

- 대중교통전용지구의 우측과 좌측을 연결하고 있는 대구 도심상권은 성내1동¹⁰⁾(귀금속거리·교동시장, 동성로)상권과 성내2동¹¹⁾(종로·약전골목, 염매시장·현대백화점)상권이 있음.

가) 귀금속거리·교동시장 상권

- 교동¹²⁾귀금속거리·교동시장상권에서 귀금속거리는 70년대 중반부터 순금, 18K공장들이 모여들면서 대형주얼리매장부터 작은주얼리매장까지 입주하였고, 교동시장은 1950. 6.25전쟁이 발발하면서 피란민들이 대구역 주변에 자리 잡으면서 형성되었음. 피란민들 생계를 위해 교동시장 주변 건물과 도로변에서 미군부대 PX에서 나온 물건을 팔기 시작하면서 양키시장으로 불렸음.

10) 성내1동의 법정동은 봉산동, 동문동, 문화동, 공평동, 동성로1가, 동성로2가, 동성로3가, 교동, 용덕동, 상덕동, 완전동, 덕산동, 사일동, 남일동, 포정동, 태평로1가, 화전동, 북성로1가 로구성됨.
 11) 성내2동의 법정동은 장관동, 상서동, 수동, 덕산동, 종로1가, 종로2가, 동일동, 남일동, 전동, 동성로3가, 수창동, 태평로3가, 서성로1가, 하서동, 남성로, 계산동1가, 계산동2가, 동산동, 서성로2가, 포정동, 서문로1가, 서내동, 북성로2가, 대안동, 태평로2가, 북성로1가, 화전동, 향촌동, 북내동, 향촌동·북성로 로구성됨.
 12) 교동의 명칭은 조선시대 향교(1398년, 조선 태조 7년 대구 중구 교동에 창건)가 자리하고 있어서 교동으로 불려져 오다가 1932년 독립운동의 확산을 우려한 일제가 현재의 명륜로 112(남산동 735-4)에 이전하였고, 현재는 이름만 남아 여전히 교동으로 불리고 있음.

- 1972년 동아백화점본점 개점 당시는 향촌동의 무궁화백화점과 대보백화점의 혼수 일번지가 입점하면서 중앙로에는 결혼예복으로 양복점과 고급주단 상점이 즐비하였고, 당시 런던제과를 비롯한 제과점 자유극장을 비롯한 극장가 들이 형성되어 번성을 누렸음.
- 1980년대가 시작되면서 수입자유화 여파로 전기·전자수입품을 취급하는 가게들은 개점휴업 상태가 되었고, 특히 동신지하상가(중앙로지하상가)와 대구백화점일대의 새로운 상권이 형성되면서 동인구가 유입되지 않게 되면서 2010년경 동아백화점이 매각되는 등 교동시장상권은 위축되기 시작함.

나) 동성로(CGV 대구한일)일대 상권

- 동성로(CGV 대구한일)일대 상권의 경우, 동성로의 형성은 1907년에 대구읍성의 성벽을 허물고 그 자리에 동성로, 서성로, 남성로, 북성로를 만들었고 도심지에 중앙로를 만들었는데, 이때 형성된 원래의 동성로는 대구읍성의 동쪽 성벽을 허물고 낸 0.92km의 길임. 그러나 동성로 상권에 대한 시민들의 인식에는 남쪽으로 반월당역과 달구벌대로, 서쪽으로 중앙대로 혹은 종로 주변, 북쪽으로 CGV 대구한일, 동쪽으로 공평로까지를 포함하는 거대한 상권을 동성로 상권으로 부르고 있음.
- 대형 상업시설로는 1969년에 설립된 대구백화점이 있었으나 2020년 문을 닫았고, 실내형 테마파크 쇼핑몰인 동성로스파크가 2020년 개점을 하였으며, 지하상가는 중앙로지하상가(대현프리몰)와 반월당 지하상가(메트로센터·메트로프라자)가 있음.
- 멀티플렉스 영화관인 CGV 대구한일(구 한일극장), CGV 대구현대, CGV 대구아카데미(구 아카데미극장), 롯데시네마 동성로 등이 있으며, 공무원 등 각종 고시 수험생들을 위한 학원이나 토익, 토플, 일본어, 중국어, 프랑스어, 독일어 등을 가르치는 어학원들과 옷가게 등도 동성로에 많이 몰려 있음.

<표 3.4> 대중교통 전용지구 내 성내1동(귀금속거리, 교동시장, 동성로)상권현황

구분	2018년	2019년	2020년	2021년	비고
소계	4,826	4,689	5,553	5,290	
제조업	285	276	333	343	
전기, 가스, 증기 및 공기조절 공급업	1	1	7	6	
수도, 하수 및 폐기물 처리, 원료 재생	2	2	2	1	
건설업	30	26	47	55	
도매 및 소매업	2,261	2,115	2,462	2,204	
운수 및 창고업	42	45	55	50	
숙박 및 음식점업	813	868	953	936	
정보통신업	43	43	74	75	
금융 및 보험업	108	106	119	108	
부동산업	88	99	240	241	
전문, 과학 및 기술 서비스업	127	125	169	182	
사업시설 관리, 사업 지원 및 임대 서비스업	106	92	114	101	
공공행정, 국방, 사회보장 행정서비스업	2	2	2	2	
교육 서비스업	196	194	212	218	
보건업 및 사회복지 서비스업	167	154	163	168	
예술, 스포츠 및 여가관련 서비스업	125	117	123	114	
협회 및 단체, 수리 및 기타 개인 서비스업	430	424	478	486	

출처: https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=551&tblId=DT_55101_D001003&conn_path=I3
<https://www.jung.daegu.kr/new/pages/happiness/page.html?mc=2370>

다) 향촌동·북성로 상권

- 향촌동은 경상감영이 설치된 조선 중기부터 경북도청이 옮겨간 1960년대까지 영남의 중심지였으며, 6·25전쟁과 함께 피란 문단이 형성되면서 1950년대와 60년대를 풍미했던 문화예술인들이 드나들었고, 1970년대까지 이른바 ‘시내’로 불리던 대구의 중심으로, 이름난 다방, 술집, 음악감상실 같은 명소들이 자리 잡고 있어 최고의 상가지역이었음.
- 1970년대부터 형성된 향촌동 수제화 골목은 운동화는 부산, 구두는 대구수제화로 명성을 얻기도 하였음.

- 북성로는 1907년에 대구군수 겸 경상북도 관찰사 서리인 박중양이 대구 읍성을 허물고 도로를 만들어 일본인 상점들이 점유하여오다가 1945. 8. 15 광복 이후, 1947년경 근처에 주둔한 미군부대에서 나오는 폐공구들을 모아서 팔기 시작하면서 형성되어 각종 철물류와 공구, 잡자재, 타일, 모터, 펌프, 파이프, 호스, 비닐, 도료, 스프링, 전기재료, 안전용품 등등 각종 산업에 필요한 여러 자재들을 파는 상점과 그 재료들로 제품을 제작하는 절곡집이나 철공소, 기계제작소들이 자리 잡고 있음.
- 북성로는 2009년 중앙대로가 대중교통전용지구로 바뀌면서 중앙대로를 기반으로 하던 상인들과 중앙대로 쪽의 입구를 주 출입구로 쓰던 상인들은 입구와 출구가 동시에 사라져버리면서 매출에도 상당한 충격을 입었고, 상당수의 상인들이 떠나게 되는 요인이 되었음.

라) 종로·약전골목(염매시장, 현대백화점) 상권

- 종로·약전골목상권은 크게 종로좌우 형성된 상가와 약령시장, 염매시장, 대형 상업시설인 ‘더현대 대구’, 동아백화점 쇼핑점, 이 있음.
- 종로는 중구를 종단하는 1차로의 일방통행 도로로서 조선시대는 대구읍성의 대표적 중심 거리였으며, 중앙에 경상감영을 두고 남쪽으로는 영남제일문을 잇는 상권의 중심지로서 해방 전후까지 대구의 시내 역할을 하던 곳임.
- 약전골목은 중구 남성로 일대에 있는 골목 재래시장으로 1650년대에 개설되었다고

하며, 약령시·한방특구로도 불리어지고 주요 거래 품목은 한약재이고 근방에 한약방과 한의원이 많이 입주하고 있음

- 염매시장은 1907년 성벽이 헐리고 약령시가 들어서면서 자연적으로 형성이 되었던 시장으로 1950. 6.25전쟁이 발발하면서 피난민들이 몰려들면서 시장이 성장세를 이루기 시작하였고, 1970년대까지는 300개가 넘는 점포들이 성업을 이루다가 1984년 동아백화점쇼핑점, 2011년 현대백화점(더현대 대구)이 입주하면서 위축되었다가 최근 중구의 근대골목투어 관광의 방문이 늘어나면서 회복세를 가지고 있음.
- 남쪽 지역에는 현대백화점, 동아백화점쇼핑점 등이 들어서 유동 인구와 카페 및 식당이 늘어나게 되면서 낙후되던 도심이 활성화되고, 그에 따른 외부인과 돈이 유입되고, 임대료 상승 등으로 원주민이 밀려나는 젠트리피케이션(gentrification)현상이 일어나고 있음. 특히 종로가 대중교통전용지구로 바뀐 중앙대로의 우회도로로 사용되면서, 출·퇴근 시간 및 주말과 백화점 세일 기간이 되면 심각한 교통난이 발생하고 있기도 하고 있음.

<표 3.5> 대중교통 전용지구 내 성내2동(향촌동·북성로, 종로·약전골목)상권현황

구분	2018년	2019년	2020년	2021년	비고
소계	3,554	3,484	4,242	4,090	
제조업	282	271	314	307	
전기, 가스, 증기 및 공기조절 공급업	1	1	1	2	
수도, 하수 및 폐기물 처리, 원료 재생	1	2	2	2	
건설업	27	30	92	89	
도매 및 소매업	1,718	1,602	1,895	1,782	
운수 및 창고업	66	66	75	76	
숙박 및 음식점업	728	733	793	747	
정보통신업	23	33	53	59	
금융 및 보험업	143	158	252	250	

부동산업	48	68	143	150	
전문, 과학 및 기술 서비스업	81	65	97	104	
사업시설 관리, 사업 지원 및 임대 서비스업	62	69	93	86	
공공행정, 국방, 사회보장 행정서비스업	7	7	7	9	
교육 서비스업	57	77	88	91	
보건업 및 사회복지 서비스업	75	81	85	89	
예술, 스포츠 및 여가관련 서비스업	65	64	68	69	
협회 및 단체, 수리 및 기타 개인 서비스업	170	157	184	178	

출처: https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=551&tblId=DT_55101_D001003&conn_path=I3
<https://www.jung.daegu.kr/new/pages/happiness/page.html?mc=2370>

3) 대중교통전용지구 주변 상권의 특징

- 대중교통전용지구의 성내1동 상권인 귀금속거리 · 교동시장상권의 경우 주요고객은 30대~60대가 주류를 이루고 있고, 고객의 특성상 교통수단으로는 대부분 자가용 승용차 이용을 선호하는 특성을 가지고 있으나 대중교통전용지구 승용차통행제한으로 고객의 외면을 초래하는 경향이 있음.
- 동성로(CGV 대구한일)일대 상권의 경우, 대중교통전용지구지정으로 주요 유입고객인 대중교통을 선호하는 연령대인 20대~30대를 대상으로 한 상품위주의 매장개설에 따른 상권으로 바뀌면서, 기존 고가상품 전문매장 출입주요 황금소비계층인 40~60대의 고객들로부터 외면을 자초하고 있음.

- 20대~30대 고객의 경우 구매하고자 하는 상품을 즉석에서 인터넷을 통하여 가격을 비교하고 구매를 선호하는 경향이 상당함.
 - 고객의 인터넷상품비교에 대응한 상품의 진열은 결국 동성로는 값싼 제품인식으로 고착화되면서, 기존 황금소비계층고객을 타깃으로 하던 고가의 전문매장은 철수하고 주요고객들은 자가용승용차 주차장이 완비된 대형백화점매장으로 발길을 돌릴 수밖에 없도록 상인들 스스로 원인을 제공한 부분도 있음.
- 대중교통전용지구의 성내2동 상권인 향촌동·북성로 상권의 경우 북성로는 주요유출입구로 사용되던 중앙대로를 화물 및 자가용승용차 통행제한으로 급격하게 위축이 되면서 공구상가가 타지역(북구 산격동 등)으로 유출될 수밖에 없었고, 결국상권은 쇠락하였다는 상인들의 불만이 비등(沸騰)하고, 향촌동의 경우 감영공원주변은 주요고객이 대중교통을 이동수단으로 선호하는 70대 이상의 노인상권으로 형성되고 있음.
- 수제화골목의 상인들은 대중교통전용지구 지정을 아쉬워하는 여론이 있으나, ‘근대로의 여행 골목투어’ 관광객은 걷고 싶은 도심으로 선호하고 있음.
- 대중교통전용지구의 성내2동 주요상권인 종로의 경우 대중교통전용지구 내 통행제한되는 일반승용차 대체도로(일방통행 북→남)로 지정되면서 좁은 도로의 차량운행 급증과 특히 출퇴근시간 극심한 혼잡으로 상인들은 상권위축을 주장함.
- 대중교통전용지구의 성내2동 주요상권인 약전골목·염매시장상권은 대형 상업시설인 ‘더현대 대구’, 동아백화점 쇼핑점, 과 연접하고 있어 유동 인구나 카페 및 식당이 늘어나게 되면서 낙후되던 도심이 활성화되고, 그에 따른 외부인과 돈이 유입되고, 임대료 상승 등으로 원주민이 밀려나는 젠트리피케이션(gentrification)현상이 일어나고 있음.

나. 중앙로 대중교통전용지구 개선 요구

1) 교통여건의 변화

- 대구광역시 2009년 1월 12일부터 중앙대로 전체 구간의 약 1/4에 해당하는 반월당네거리↔중앙네거리↔대구역네거리 구간을 국내 최초로 대중교통전용지구로 지정 고시함. 이는 국내에서 최초로 대중교통전용지구를 설정한 사례로, 이후 서울의 연세로나 부산의 동천로 등에서 벤치마킹의 대상이 되었음. 대구광역시는 이를 통해 교통체증 해소와 도심 상권회복을 동시에 이루고자 한 것임.
- 중앙대로의 중구도심구간에 대한 대중교통 전용지구 지정 14년이 경과한 2020년대에 들어서면서 동성로에 포함되는 중앙네거리주변에 아파트·오피스텔 분양이 늘고 있는데, 중앙로역과 인접한 영플라자 건물이 철거되고 그 자리에 주상복합 건물이 그리고 스파크랜드 앞에는 더샵센트리엘 등이 2025년에 들어설 예정에 있고, 이미 중앙로네거리서편에는 동성로하우스디어반오피스텔이 입주하는 등 교통여건의 변화가 이루어지고 있음.
- 중앙로 대중교통전용지구에 연접된 성내1동(귀금속거리·교동시장, 동성로)상권과 성내2동(종로·약전골목, 염매시장·현대백화점)상권의 상인들은 현재의 상권의 위축을 중앙로 대중교통전용지구 지정 탓으로 돌리는 여론이 점차 팽배하여지고 있음.
 - 서울은 2014년 도입한 연세로 대중교통전용지구에 대하여 2023. 1. 20.~ 09. 30간 일시 해제한 후 상권의 변화와 추이를, 다시 2023. 10. 01. ~ 2024. 03. 31.간 차량통행 금지 후 상권의 변화와 추이를 각 조사 분석하기로 하고 있고,
 - 2015년도 도입한 부산의 동천로 대중교통전용지구의 경우 07:00~09:00, 17:00~19:30 대중교통(시내버스)만 통행하고 그 외 시간 일반차량 통행가능하게 지정하였음에도 현재는 일반차량통행단속을 유예하고 있음.
- 대구시에서는 2023. 11. 1.자로 중앙로대중교통전용지구의 중앙네거리↔대구역네거리 구간을 해제하기로 결정하고 있음. 그러나 해제되는 북쪽구간은 도로(왕복 2차

로) 확장 없이 시행됨으로 인하여 이에 따른 교통 혼잡 및 버스 이용 불편 등이 예상됨.

- 대구시는 예상되는 교통 혼잡 및 버스 이용 불편을 해소하기 위해 일반차량 좌회전 금지(2개소)·직진금지(1개소)·교차로(3개소) 신호체계를 조정하고 불법주정차 단속용 폐쇄회로TV도 설치해 불법 행위를 강력히 단속할 계획임.

2) 전용지구 지정 당초 예견되는 문제

- 국토교통부는 제시하는 대중교통전용지구 입지조건¹³⁾에서 ‘가로폭 : 15~30m, 연장 : 200~1000m가 넘는 도로 적용 가능’, ‘주변에 주차장 공급이 가능하고, 접근성이 용이한 곳’ 등을 제시하고 있고, 선행연구들은 “모든 자동차 통행에 꼭 필요한 간선도로 기능을 하지 않아야 한다.”는 필수조건과 “교통 혼잡 영향이 적은 곳” 등을 주요 요건으로 제시하고 있음(석종수:2006, 이범규:2016, 등).¹⁴⁾
- 중앙로 대중교통전용지구의 경우 가로폭 22m, 연장1005m로서 입지조건에 적합하다고 볼 수 있으나, 해당구간의 경우 사실은 북구 대구시산격청사네거리에서 남구 영대네거리까지 도심의 남북을 관통하는 대구주요간선도로인 노폭45m(8차로) 연장6.4km 중앙대로의 가운데(1/4)를 연장1,050m 가로폭22m(2~3차로)로 축소시키는 경우에 해당되어 입지조건에 적합여부를 신중하게 검토하였어야 하는 심각한 문제점을 안고 있음.
- 서울의 연세로 대중교통전용지구 경우 도시를 관통하는 대로가 아니라 신촌로터리~연세대 입구까지 약 550m 구간의 지선도로였고, 부산의 동천로대중교통전용지구 또한 지선도로인 동천로(구.밀레오레 ~ 센트럴스타)740m 구간이었음.
- 현실적으로 중앙로대중교통전용지구 지정으로 통행이 불가능한 화물 및 일반승용차들이 종로·서성로·공평로·동덕로 방향으로 우회하면서 출·퇴근시간은 물론

13) 국토교통부, (2011.12), 『대중교통전용지구 설계 및 운영지침』

14) 대중교통전용지구 입지조건 : i) 필수조건으로 대중교통 운행 빈도가 높고, 편리하게 쇼핑할 수 있는 상업지역이 형성돼 있어야 하고, 모든 자동차 통행에 꼭 필요한 간선도로 기능을 하지 않아야 함.
ii)주요여건: 우회도로 및 주차장 확보가 가능한 도로가 있어야 하고, 일정 수준 이상의 보행량 발생, 보행환경 개선 가능, 대중교통 이용환경 개선 가능, 교통 혼잡 영향이 적은 곳, 걸어서 쇼핑할 수 있는 공간 등.

거의 모든 시간대에 상습적인 체증을 초래하고 있음.

- 중앙로대중교통전용지구지정 이전에는 차량과 보행자가 공유하던 종로(일방통행 1차로)의 경우 화물 및 일반차량이 우회도로로 사용하면서, 염매시장과 약령시 일대는 출·퇴근 시간 및 주말과 백화점 세일 기간이 되면 심각한 교통난을 초래하고 있음.

3) 전용지구 개선안의 검토

- 대구시에서는 2023. 11. 1.자로 중앙로대중교통전용지구의 중앙네거리↔대구역네거리 구간을 도로확장(왕복2차로)없이 해제하기로 결정하고 있어 오히려 대중교통전용지구 지정이전(왕복4차로)보다 더 심각한 교통체증의 문제점을 초래할 우려가 높음. 따라서 항구적 개선방안이 필요함.

가) 제1안(입체식 고가도로도입 방안)

- 대중교통전용지구 내 입체식고가도로 도입에서 고가도로 위는 도심통과차량과 대중교통(시내버스 등)을 통행시키고, 고가도로 하부공간은 노천카페와 모듈러 공간 활용 등 관광자원개발, 지상은 승용차, 화물차, 영업용택시 등 운행과 보행자 통행구간 조성을 개선안의 방안으로 검토하면서 해외사례와 지역주민, 전문가의견 수렴하고자 함.
- 입체식 고가도로의 경우 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 제10조를 법률적 근거로 하고 있음.

『법 제10조(대중교통수단의 우선통행을 위한 조치)

- ① 시장 또는 군수는 대중교통의 이용을 촉진하고 원활한 교통소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 관계 행정기관의 협의를 거쳐 노선버스 등 대중교통수단이 우선적으로 통행할 수 있도록 다음 각 호의 조치를 하여야 한다.

1. 간선급행버스체계의 구축
2. 고가 또는 지하도로 등 교차로의 입체화
3. 노선버스중심의 지능형교통체계의 구축

4. 그 밖에 대중교통수단이 우선통행할 수 있도록 하는 조치로서 대통령령이 정하는 조치

② 국토교통부장관은 고속도로에서의 대중교통수단의 우선통행 및 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 버스전용차로의 설치를 경찰청장에게 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 경찰청장은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.』

(1) 입체식 고가도로 해외 사례(일본 오사카)

□ 개요

○ 일본 오사카에 있는 “오사카 게이트타워”와 관련된 고속도로는 주로 “히가시호라이즌 고속도로”로 알려져 있음.

- 히가시호라이즌 고속도로

- 명칭 : Higashi-Horizon Expressway (히가시호라이즌 고속도로)
- 위치 : 오사카시와 나라시를 연결하는 고속도로로, 오사카 시내와 오사카만을 연결하는 중요한 도로 중 하나임.
- 고속도로 번호 : E28 (이스트 28)
- 구간 : 이 고속도로는 오사카 게이트 타워를 포함하여 오사카시와 나라시 사이를 연결하며, 오사카만을 가로지르는 구간도 있음.



<그림 3.5> 오사카 고가도로

□ 기능 및 특징

- 일본 오사카의 명물인 게이트 타워는 고속도로가 관통하는 건물로 유명함. 16층 높이인 이 오피스 빌딩의 5층과 7층 사이를 한신 고속도로가 뚫고 지나감.

- 이 건물은 지난 1989년 일본 정부가 ‘입체도로 제도’ 를 도입한 이후 지어짐. 입체도로 제도는 도로의 지상과 지하 공간을 활용해 복합 개발할 수 있도록 허용됨. 고속도로가 건물과 완전히 떨어져 있고 관통하는 부분에 방음벽이 설치돼 건물 안에서 소음이나 진동은 느낄 수 없음.

- 히가시호라이즌 고속도로는 도메 고가도로와 함께 오사카 시내의 교통체증을 완화하고 주변 도시와 연결하는 중요한 역할을 함. 이 고속도로는 도시 간 이동을 편리하게 해주며, 오사카 시내와 주변 지역을 빠르고 효율적으로 연결하는 수단으로 사용됨.

- 히가시호라이즌 고속도로의 주요 기능은 다음과 같음.
 - 도시 간 연결 기능
 - 히가시호라이즌 고속도로는 주로 도시와 도시를 빠르게 연결하는 역할을 함. 오사카 게이트타워를 관통하는 고속도로 또한 오사카시와 주변 도시를 연결하고, 이동 시간을 단축하여 교통 체증을 완화할 수 있음.
 - 교통 체증 완화 기능
 - 히가시호라이즌 고속도로는 도시의 교통체증을 완화하기 위한 목적으로 고속도로가 건설됨. 고속도로를 통해 차량이 원활하게 이동할 수 있어 교통체증 문제를 해결하고, 시간을 절약할 수 있음.
 - 편의성과 접근성 향상 기능
 - 히가시호라이즌 고속도로는 고속도로를 통해 오사카 게이트 타워와 주변 지역이 편리하게 접근 가능해짐. 관광객들이나 시민들이 오사카 게이트 타워로 쉽게 접근하여 다양한 활동을 즐길 수 있음.

- 경관 감상 및 홍보기능

- 오사카 게이트 타워를 관통하는 고속도로는 도로의 랜드마크로서 도시의 정체성을 형성하거나 홍보할 기회를 제공할 수 있음. 관광객들은 고속도로를 통해 오사카 게이트 타워와 도시의 경관을 감상할 수 있음.

□ 오사카 게이트 타워

○ 일본 오사카에 위치한 “오사카 게이트 타워”는 일본의 대표적인 랜드마크 중 하나로써 다양한 활동과 엔터테인먼트 시설을 포함하는 복합 문화 시설임.

- 위치: 오사카 시구 츄루하시구의 신이사야마 지구에 위치한 오사카 베이 지역
- 높이: 오사카 게이트 타워는 높이 300미터 이상으로, 일본 내에서도 높은 타워 중 하나임.
- 구조: 오사카 게이트 타워는 현대적이고 유니크한 디자인을 가진 타워로, 외부에서는 파란색 및 은색 계열의 금속 재질로 이루어져 있음.
- 기능과 시설: 이곳은 관광, 엔터테인먼트, 쇼핑, 다양한 문화 활동을 즐길 수 있는 공간으로 다양한 시설과 활동을 제공함.
 - 전망대: 타워의 맨 위층에는 오사카 시내와 오사카만의 멋진 경치를 감상할 수 있는 전망대가 있음.
 - 쇼핑몰: 오사카 게이트 타워 내에는 다양한 브랜드의 쇼핑몰과 상점들이 있어 쇼핑을 즐길 수 있음.
 - 레스토랑과 카페: 다양한 레스토랑과 카페에서 일본 음식부터 국제 요리까지 다양한 음식을 맛볼 수 있음.
 - 이벤트 공간: 공연, 전시회, 문화 행사 등 다양한 이벤트가 개최되는 공간도 마련되어 있음.
 - 엔터테인먼트 시설: 오사카 게이트 타워 내에는 영화관, 게임 아케이드 등 다양한 엔터테인먼트 시설도 제공됨.



〈그림 3.6〉 오사카 게이트 타워

□ 시사점

- 오사카 게이트 타워와 고속도로는 도시의 교통 문제 해결 및 도시 간 연결을 위한 한 가지 사례로 볼 수 있음. 오사카 게이트 타워는 도시의 랜드마크로서 주변 도로와 연계되어 교통체증 완화와 편의성을 제공함. 고속도로는 도시 간 이동을 원활하게 하고, 교통체증을 줄이는 역할을 함.

- 이러한 사례에서 오사카 게이트 타워와 고속도로는 다음과 같은 차원에서 시사하는 바가 있음.
 - 도시 간 연결과 유동성 증대
 - 오사카 게이트 타워와 고속도로는 도시 간의 효율적인 연결을 제공함으로써 교통 병목현상을 해소하고 도시 간 유동성을 증대시킬 수 있음.
 - 지역 발전 및 균형
 - 도시 내 분절 현상을 방지하여 지역 간 균형 있는 발전을 도모할 수 있음. 대중교통과 고속도로의 효율적인 연계를 통해 분리되었던 지역을 통합할 수 있음.
 - 관광 및 경제 활성화
 - 오사카 게이트 타워와 고속도로는 관광 활성화와 지역 경제 활동을 촉진시킬 수 있는 요소로 작용할 수 있음.

- 도시 계획과 교통 정책

- 오사카 사례는 도시 계획 및 교통 정책에 대한 새로운 시각을 제공하며, 교통 체계의 효율성과 지속 가능성을 강조할 수 있음.

(2) 입체식 도로 국내 사례(달서구 상화로)¹⁵⁾

○ 대구시는 달서구 상화로 교통 혼잡 해소하기 위한 ‘상화로 입체화 사업’을 2022. 3. 15. 착공하였고, 상화로 입체화 사업은 총사업비 3400억 원을 투입해 4차 순환 도로 서남측 달서구 유천동~상인동 사이에 길이 4.14km, 폭 20m인 왕복 4차로 지하도로를 건설하는 공사로서 준공목표는 2027년임.

- 달서구 유천동~상인동 4.14km, 지하 왕복 4차로…지상도로 통행 28km/h→38km/h
- 지하도로 통과 30분→5분 단축



<그림 3.7> 상화로 입체화 사업 시점부(유천네거리) 조감도(출처: 대구시)

15) 출처 : 대구시, 2022. 3. 14. 경북일보 - 굿데이 굿뉴스(<http://www.kyongbuk.co.kr>) 김현수기자

- 상화로 입체화 사업은 2016년 국토교통부로부터 대도시권 혼잡도도로 지정받았으며, 2018년 5월 사업비는 2천856억 원(국비 1천496억 원, 시비 1천360억 원)으로 예비타당성 조사를 통과했고, 당초에는 지하도로가 아닌 고가도로 방식이었으나, 2019년 4월 상화로 입체화 사업이 고가도로로 진행되면 주거지역 통과에 따른 대규모 민원 발생, 도시경관 저해, 지역 상권 단절 등을 이유로 지하도로 방식으로 변경하였음.
- 상화로 입체화 사업은 소음과 진동이 적고, 주·야간작업이 가능한 전 구간 로드헤더 기계 굴착방식을 채택했음.



〈그림 3.8〉 상화로 입체화 사업 종점부(월곡네거리) 조감도(출처: 대구시)

나) 제1안에 대한 주민 여론조사 및 전문가 의견 수렴

- 중앙로 대중교통전용지구지정 이후, 남구와 북구 간의 교통소통 분절현상의 고착화, 중앙로 상권이 위축여론과 특히, 중앙네거리 주변 교통여건이 급변에 대한 주민여론조사 및 전문가 의견청취 실시함.

- 대중교통전용지구 내 입체식고가도로 도입에서 고가도로 위는 도심통과차량과 대중교통(시내버스 등)을 통행시키고, 고가도로 하부공간은 노천카페와 모듈러 공간 활용 등 관광자원개발, 지상은 승용차, 화물차, 영업용택시 등 운행과 보행자 통행 구간을 조성하는 방안에 대한 주민여론조사 및 전문가 의견청취 실시함.

다) 제2안(전용지구해제 · 6차선확보 방안)

- 대중교통전용지구를 대신하여 중앙로네거리↔반월당네거리 지하도를 개통 대규모 공공주차장과 상가(문화시설)등을 입주시키고, 지상도로는 최소 6차선을 확보, 전용지구를 해제하고 북구 8차선(통일로) 남구 8차선(남문로)와 연계하여 소통이 원활하도록 개선하는 방안에 대한 전문가 의견청취 실시함.

IV. 설문조사 및 의견 분석

1. 설문조사

가. 의견조사 개요 및 응답자의 일반적 특성

1) 의견조사 내용

- 본 연구는 대구시의 중앙대로 대중교통 전용지구 운용에 따른 문제와 해결방안을 모색하여 중앙대로의 기능과 역할을 회복하고 도심상권발전에 기여하는 방안을 제시하는데 있음. 이를 위해, 대중교통전용지구 운용과 연계된 지방정부 담당자 및 경찰관, 상인, 지역주민, 일반통행인 그리고 전문가를 대상으로 의견조사를 실시하였음.

가) 공무원, 상인, 지역주민 등을 대상으로 한 의견조사 내용

- 대구 중앙대로 대중교통전용지구 운용에 관한 일반적 질문
 - 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견
 - 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유
 - 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유
 - 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반
 - 대중교통전용지구 개선 찬성 및 반대 이유
 - 대중교통전용지구 개선 방법
- 중앙로 대중교통전용지구 입체식 고가도로 도입에 따른 질문
 - 입체식 고가도로 도입의 장·단점
- 중앙로 대중교통전용지구 지정과 도심상권 영향에 관한 질문
 - 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성

- 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정하는 이유
- 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정하는 이유

○ 개방형 질문

- 대구 중앙로 대중교통전용지구 개선을 위한 의견

○ 응답자의 인구통계학적 특성

- 성별, 연령, 직업, 학력, 거주지

나) 전문가를 대상으로 한 의견조사 내용

○ 대구 중앙대로 대중교통전용지구 운용에 관한 일반적 질문

- 대중교통전용지구 내 입체식고가도로 도입에서 고가도로 위는 도심통과차량과 대중교통을 통행시키고, 고가도로 하부공간은 노천카페와 모듈러 공간 활용과 같은 관광자원으로, 그리고 지상은 승용차, 화물차, 택시 운행과 보행자 통행구간으로 조성하는 방안에 관한 의견
- 대중교통전용지구 주차장확보를 대신하여 중앙로네거리↔반월당네거리 지하도를 개통하고 대규모공공주차장과 상가(문화시설) 등을 조성함과 더불어 지상도로는 최소 6차선을 확보하여 전용지구를 해제하고 북구 8차선(통일로) 남구 8차선(남문로)와 연계하여 교통이 원활하도록 개선하는 방안에 관한 의견

2) 설문조사 방법

- 대구시의 중앙대로 대중교통 전용지구 운용과 연계된 지방정부 담당자 및 경찰관, 상인, 지역주민, 일반통행인은 직접 접촉을 통해 설문조사에 대한 응답 의향을 확인 후 설문 내용에 대하여 충분히 설명하여 조사를 실시함.
- 전문가 의견조사를 교통 관련 전문가를 선정하여 설문의 취지를 설명한 후 응답 의향이 있는 전문가에게 메일로 송부하여 의견조사를 실시함.

3) 응답자의 일반적 특성

- 본 연구는 대구시의 중앙대로 대중교통 전용지구 운용과 연계된 지방정부 담당자 및 경찰관, 상인, 지역주민, 일반통행인은 직접 접촉을 통해 설문조사에 대한 응답 의향을 확인 후 설문 내용에 대하여 충분히 설명하여 조사를 실시함.

가) 설문조사 대상

- 관할구청(중구청) 교통과 공무원은 21명, 관할구역(중앙파출소)파출소 경찰관 20명, 인접상가 상인 22명, 북구주민 10명, 남구주민 10명, 그리고 일반 통행인 31명 총 114명이 설문에 응답하였음.

- 세부적인 현황을 보면 다음과 같음.

- 성별의 경우, 남성 64명(56.1%), 여성 50명(43.9%)임.
- 연령의 경우, 20대 이하 6명(5.3%), 30대 42명(36.8%), 40대 19명(16.7%), 50대 46명(40.4%), 60대 9명(7.9%)임.
- 직업의 경우, 농축산업 2명(2.7%), 상업 19명(26.0%), 유통업 12명(16.4%), 사무직 30명(41.1%), 생산기술직 1명(1.4%), 전문직 4명(5.5%), 주부 등 5명(6.8)임.
- 학력의 경우, 고졸 이하 18명(15.8%), 전문대졸 25명(21.9%), 대졸 61명(53.5%), 대학원 이상 10명(8.8%)임.
- 거주 지역의 경우, 중구 18명(19.8%), 동구 26명(28.6%), 서구 3명(3.3%), 남구 5명(5.5%), 북구 12명(13.2%), 수성구 18명(19.8%), 달서구 5명(5.5%), 타시도 4명(4.4%)임.

<표 4.1> 응답자(공무원, 상인, 지역주민 등)의 일반적 특성

단위: 명/%

구분		공무원 (N=21)	경찰관 (N=20)	상인 (N=22)	북구주민 (N=10)	남구주민 (N=10)	통행인 (N=31)	전체 (N=114)
성별	남성	11(52.4)	17(85.0)	17(77.3)	5(50.0)		14(45.2)	64(56.1)
	여성	10(47.6)	3(15.0)	5(22.7)	5(50.0)	10(100.0)	17(54.8)	50(43.9)
연령	20대 이하	1(9.5)	1(5.0)	3(13.6)			1(3.2)	6(5.3)
	30대	10(47.6)	7(35.0)	19(45.5)	2(20.0)		4(12.9)	42(36.8)
	40대	2(9.5)	3(15.0)	2(9.1)	2(20.0)	1(10.0)	9(29.0)	19(16.7)
	50대	7(33.3)	8(40.0)	6(27.3)	5(50.0)	6(60.0)	14(45.2)	46(40.4)
	60대		1(5.0)	1(4.5)	1(10.0)	3(30.0)	3(9.7)	9(7.9)
직업*	농축산업						2(6.5)	2(2.7)
	상업			12(54.5)		5(50.0)	2(6.5)	19(26.0)
	유통업			10(45.5)	2(20.0)			12(16.4)
	사무직				4(40.0)	1(10.0)	25(80.6)	30(41.1)
	생산기술 직						1(3.3)	1(1.4)
	전문직				2(20.0)	2(20.0)		4(5.5)
	주부 등				2(20.0)	2(20.0)	1(3.2)	5(6.8)
학력	고졸 이하	3(14.3)	3(15.0)	4(18.2)	1(10.0)	2(20.0)	5(16.1)	18(15.8)
	전문대졸	1(4.8)	5(25.0)	7(31.8)	1(10.0)	3(30.0)	8(25.8)	25(21.9)
	대졸	16(76.2)	11(55.5)	8(36.4)	5(50.0)	4(40.0)	17(54.8)	61(53.5)
	대학원 이상	1(4.8)	1(5.0)	3(13.6)	3(30.0)	1(10.0)	1(3.2)	10(8.8)
거주 지역**	중구	9(42.9)	4(20.0)	4(18.2)			1(3.2)	18(19.8)
	동구	2(9.5)	4(20.0)	3(13.6)			17(54.8)	26(28.6)
	서구	1(4.8)		1(4.5)			1(3.2)	3(3.3)
	남구	3(14.3)	1(5.0)	4(18.2)				5(5.5)
	북구	3(14.3)	6(30.0)	1(4.5)			2(6.5)	12(13.2)
	수성구	2(9.5)	4(20.0)	7(31.8)			5(16.1)	18(19.8)
	달서구	1(4.8)	1(5.0)	2(9.1)			1(3.2)	5(5.5)
	달성군							
	타시도						4(12.9)	4(4.4)

* 직업의 경우, 공무원 41명을 제외한 전체 응답 및 응답율임.

** 거주지역의 경우, 북구와 남구 주민 20명을 제외한 전체 응답 및 응답율임.

2. 의견 종합 분석

가. 대구 중앙대로 대중교통전용지구 운용에 관한 일반적 질문

1) 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견

- 대중교통전용지구에 대하여 어떻게 생각하는지를 조사한 결과, ‘아주 좋다’ 19명(16.7%), ‘좋다’ 31명(27.28%), ‘보통이다’ 37명(32.56%), ‘나쁘다’ 14명(12.3%), ‘아주 나쁘다’ 13명(11.4%)로 나타남.

〈표 4.2〉 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견(종합) 단위: 명/%

구분	아주 좋다	좋다	보통이다	나쁘다	아주 나쁘다
응답률	19(16.7)	31(27.2)	37(32.5)	14(12.3)	13(11.4)

가) 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유

- ‘아주 좋다’ 또는 ‘좋다’ 로 응답한 이유를 조사한 결과, ‘대중교통 환경개선으로 시내버스 이용에 편리하다.’ 33명(41.8%), ‘중앙로 및 동성로의 도심 매연이 줄어들고 도심 공기환경에 좋다.’ 17명(21.5%), ‘자가용 완전 차단으로 버스의 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.’ 21명(26.6%), ‘고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.’ 4명(5.1%), ‘도심의 주차난 문제는 대중교통전용지구 지정과 상관없는 자가용 족들의 과시욕 현상이다.’ 1명(1.3%), ‘대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.’ 3명(3.8%)으로 나타남.

〈표 4.3〉 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유(종합) 단위: 명/%

긍정적인 이유	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스 이용에 편리하다.	33(41.8)
중앙로 및 동성로의 도심 매연이 줄어들고 도심공기환경에 좋다.	17(21.5)
자가용 완전 차단으로 버스의 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.	21(26.6)
고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.	4(5.1)
도심의 주차난 문제는 대중교통전용지구 지정과 상관없는 자가용 족들의 과시욕 현상이다.	1(1.3)
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.	3(3.8)
무응답(35명)	

나) 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유

- ‘나쁘다’ 또는 ‘아주 나쁘다’ 로 응답한 이유를 조사한 결과, ‘대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하였다’ 23명(30.3%), ‘전용지구 내 상가조업 주차의 불편으로 지역 경제 활동이 도움이 안 된다.’ 26명(34.2%), ‘전용지구 내 상가의 구매물품 운송문제로 고객의 물품구매 주저·기피현상이 있다.’ 14(18.4%), ‘대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡과 택시영업의 악영향을 초래한다.’ 3명(3.9%), ‘전기자동차 등 매연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정이 도심공기환경 개선에 그다지 영향을 미치지 않는다.’ 1명(1.3%), ‘전용지구 인접가로(街路)에 주차난을 초래한다.’ 9명(11.8%)으로 나타남.

<표 4.4> 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유(종합) 단위: 명/%

부정적인 이유	응답률
대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하였다.	23(30.3)
전용지구 내 상가조업 주차의 불편으로 지역 경제 활동이 도움이 안 된다.	26(34.2)
전용지구 내 상가의 구매물품 운송문제로 고객의 물품구매 주저·기피현상이 있다.	14(18.4)
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡과 택시영업의 악영향을 초래한다.	3(3.9)
전기자동차 등 매연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정이 도심공기환경 개선에 그다지 영향을 미치지 않는다.	1(1.3)
전용지구 인접가로(街路)에 주차난을 초래한다.	9(11.8)
무응답(38명)	

2) 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반

- 대중교통전용지구 개선에 찬성 혹은 반대하는지를 조사한 결과, ‘찬성한다’ 53명(47.3%), ‘모르겠다’ 38명(33.9%), ‘반대한다’ 21명(18.8%)으로 나타남.

<표 4.5> 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반(종합) 단위: 명/%

구분	찬성한다	모르겠다	반대한다
응답률	53(47.3)	38(33.9)	21(18.8)
무응답(2명)			

가) 대중교통전용지구 개선 찬성 이유

- 대중교통전용지구 개선에 찬성하는 이유를 조사한 결과, ‘대중교통전용지구 지정이 대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하고 있으므로 반드시 해소하여야 한다.’ 26명(26.8%), ‘중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축으로 교통여건이 많이 변화하였다.’ 22명(22.7%), ‘대중교통전용지구 내 상가의 상권회복에 필요하다.’ 24명(24.7%), ‘대중교통전용지구 우회인근도로 혼잡 및 택시영업 악영향의 해소가 필요하다.’ 12명(12.4%), ‘대중교통전용지구 지정 인접가로(街路) 주차난 해소에 필요하다.’ 10명(10.3%), ‘전기자동차 등 매연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정 당초 취지인 도심공기환경 개선은 그다지 영향을 미치지 않는다.’ 3명(3.1%)으로 나타남.

〈표 4.6〉 대중교통전용지구 개선 찬성 이유(종합)

찬성 이유	응답률
대중교통전용지구 지정이 대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하고 있으므로 반드시 해소하여야 한다.	26(26.8)
중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축으로 교통여건이 많이 변화하였다.	22(22.7)
대중교통전용지구 내 상가의 상권회복에 필요하다.	24(24.7)
대중교통전용지구 우회인근도로 혼잡 및 택시영업 악영향의 해소가 필요하다.	12(12.4)
대중교통전용지구 지정 인접가로(街路) 주차난 해소에 필요하다.	10(10.3)
전기자동차 등 매연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정 당초취지인 도심공기환경 개선은 그다지 영향을 미치지 않는다.	3(3.1)
무응답(17명)	

나) 대중교통전용지구 개선 반대 이유

- 대중교통전용지구 개선에 반대하는 이유를 조사한 결과, ‘대중교통 환경개선으로 시내버스 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.’ 13명(29.5%), ‘중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축은 허가관청의 교통관련 심의를 거친 것으로 중앙로 교통여건이 변화로 볼 수 없다.’ 8명(18.2%), ‘도심상가의 상권공

동화 현상이 대중교통전용지구지정 때문이라는 근거가 없다.’ 8명(18.2%), ‘대중교통 전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.’ 12명(27.3%), ‘대중교통전용지구 지정 인접가로 주차난은 자가용 족들의 과시욕 때문이다.’ 3명(6.8%)으로 나타남.

<표 4.7> 대중교통전용지구 개선 반대 이유(종합)

반대 이유	단위: 명/%
	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.	13(29.5)
중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축은 허가관청의 교통관련 심의를 거친 것으로 중앙로 교통여건이 변화로 볼 수 없다.	8(18.2)
도심상가의 상권공동화 현상이 대중교통전용지구지정 때문이라는 근거가 없다.	8(18.2)
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.	12(27.3)
대중교통전용지구 지정 인접가로 주차난은 자가용 족들의 과시욕 때문이다.	3(6.8)
대중교통전용지구 지정은 중구의 근대로의 여행 골목투어에도 유익하다.	
무응답 70명	

3) 대중교통전용지구 개선 방법

- 중앙로의 대중교통전용지구 개선방법의 우선 순위를 조사한 결과, ‘중앙대로 북구와 남구 교통소통 분절현상 해소를 위해 대중교통전용지구에 입체고가도로를 신설 대중교통(시내버스 등)과 도심통과차량을 통행시키고, 지상은 보행자, 자가용승용차, 영업용 택시, 화물차 통행을 허용한다.’ 1순위, ‘출·퇴근 시간은 현재의 대중교통전용지구 지정구간을 유지하고, 여타시간은 자가용승용차 및 일반차량 통행을 해제하도록 한다.’ 2순위, ‘대중교통전용지구에 영업용택시 운행을 항시 허용한다.’ 3순위, ‘남·북구 교통소통분절이 지속되더라도 현재의 대중교통전용지구 지정을 유지하고 도심공용주차 빌딩을 많이 신축한다.’ 4순위, ‘현재의 대중교통전용지구를 완전히 해제하도록 한다.’ 5순위로 나타남.

〈표 4.8〉 대중교통전용지구 개선 방법 우선 순위(종합)

개선 방법 우선 순위	우선순위
중앙대로 북구와 남구 교통소통 분절현상 해소를 위해 대중교통전용지구에 입체고가도로를 신설 대중교통(시내버스 등)과 도심통과차량을 통행시키고, 지상은 보행자, 자가용승용차, 영업용 택시, 화물차 통행을 허용한다.	1
출·퇴근 시간은 현재의 대중교통전용지구 지정구간을 유지하고, 여타시간은 자가용승용차 및 일반차량 통행을 해제하도록 한다.	2
대중교통전용지구에 영업용택시 운행을 항시 허용한다.	3
남·북구 교통소통분절이 지속되더라도 현재의 대중교통전용지구 지정을 유지하고 도심공용 주차 빌딩을 많이 신축한다.	4
현재의 대중교통전용지구를 완전히 해제하도록 한다.	5

나. 중앙로 대중교통전용지구 입체식 고가도로 도입에 따른 질문

1) 입체식 고가도로 도입의 장·단점

○ 중앙로 대중교통전용지구에 입체식 고가도로 도입의 장점에 대하여 조사한 결과는 다음과 같음.

- ‘대구시 남·북구 교통소통분절현상 해소에 도움이 될 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 20명(17.5%), ‘그렇다’ 52명(45.6%), ‘보통이다’ 26명(22.8%), ‘그렇지 않다’ 9명(7.9%), ‘전혀 그렇지 않다’ 7명(6.1%)으로 나타남.
- ‘도심의 교통소통에 유익할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 17명(14.9%), ‘그렇다’ 60명(52.6%), ‘보통이다’ 24명(21.1%), ‘그렇지 않다’ 5명(4.4%), ‘전혀 그렇지 않다’ 8명(7.0%)으로 나타남.
- ‘도심상권회복에 유익한 영향을 미칠 것이다.’ 라는 것에 대해서는 ‘매우 그렇다’ 17명(14.9%), ‘그렇다’ 33명(28.9%), ‘보통이다’ 41명(36.0%), ‘그렇지 않다’ 16명(14.0%), ‘전혀 그렇지 않다’ 7명(6.1%)으로 나타남.
- ‘골목투어 등 중구 관광산업에 기여할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 23명(20.2%), ‘그렇다’ 33명(28.9%), ‘보통이다’ 33명(28.9%), ‘그렇지 않다’ 19명(16.7%), ‘전혀 그렇지 않다’ 6명(5.3%)으로 나타남.

- ‘택시영업에도 유익한 영향을 미칠 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 18명(15.8%), ‘그렇다’ 41명(36.0%), ‘보통이다’ 37명(32.5%), ‘그렇지 않다’ 11명(9.6%), ‘전혀 그렇지 않다’ 7명(6.1%)으로 나타남.
- ‘도심의 공기환경을 정화시킬 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 9명(7.9%), ‘그렇다’ 11명(9.6%), ‘보통이다’ 53명(46.5%), ‘그렇지 않다’ 32명(28.1%), ‘전혀 그렇지 않다’ 9명(7.9%)으로 나타남.
- ‘도심의 교통체증과 주차난과는 무관할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 18명(11.4%), ‘그렇다’ 24명(21.1%), ‘보통이다’ 42명(36.8%), ‘그렇지 않다’ 25명(21.9%), ‘전혀 그렇지 않다’ 5명(4.4%)으로 나타남.

○ 중앙로 대중교통전용지구에 입체식 고가도로 도입의 단점에 대하여 조사한 결과는 다음과 같음.

- ‘도시미관을 해칠 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 18명(15.8%), ‘그렇다’ 14명(12.3%), ‘보통이다’ 44명(38.6%), ‘그렇지 않다’ 28명(24.6%), ‘전혀 그렇지 않다’ 10명(8.8%)으로 나타남.

<표 4.9> 입체식 고가도로 도입의 장·단점(종합)

단위: 명/%

구분	매우 그렇다	그렇다	보통 이다	그렇지 않다	전혀 그렇지 않다
대구시 남·북구 교통소통분절현상 해소에 도움이 될 것이다.	20(17.5)	52(45.6)	26(22.8)	9(7.9)	7(6.1)
도심의 교통소통에 유익할 것이다.	17(14.9)	60(52.6)	24(21.1)	5(4.4)	8(7.0)
도심상권회복에 유익한 영향을 미칠 것이다.	17(14.9)	33(28.9)	41(36.0)	16(14.0)	7(6.1)
골목투어 등 중구 관광산업에 기여할 것이다.	23(20.2)	33(28.9)	33(28.9)	19(16.7)	6(5.3)
택시영업에도 유익한 영향을 미칠 것이다.	18(15.8)	41(36.0)	37(32.5)	11(9.6)	7(6.1)
도시미관을 해칠 것이다.	18(15.8)	14(12.3)	44(38.6)	28(24.6)	10(8.8)
도심의 공기환경을 정화시킬 것이다.	9(7.9)	11(9.6)	53(46.5)	32(28.1)	9(7.9)
도심의 교통체증과 주차난과는 무관할 것이다.	18(15.8)	24(21.1)	42(36.8)	25(21.9)	5(4.4)

다. 중앙로 대중교통전용지구 지정과 도심상권 영향에 관한 질문

1) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성

- 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정이 도심상권 위축에 영향을 미칠 것인가에 대해서 조사한 결과, ‘매우 그렇다’ 20명(18.0%), ‘그렇다’ 32명(28.8%), ‘보통이다’ 37명(33.3%), ‘그렇지 않다’ 6명(15.3%), ‘전혀 그렇지 않다’ 5명(4.5)으로 나타남.

〈표 4.10〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성(종합)

단위: 명/%

구분	매우 그렇다	그렇다	보통이다	그렇지 않다	전혀 그렇지 않다
응답률	20(18.0)	32(28.8)	37(33.3)	17(15.3)	5(4.5)

무응답 5명

가) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정하는 이유

- ‘매우 그렇다’ 또는 ‘그렇다’ 라고 응답한 이유를 조사한 결과, ‘자가용 승용차 및 영업용택시의 진입금지’ 33명(49.3%), ‘주차장이 없거나 주차장에서 도심상가까지 이동거리가 멀다.’ 10명(14.9%), ‘구매상품을 휴대하고 대중교통으로 귀가하기는 불편하다.’ 8명(11.9%), ‘대중교통이용 고객 대부분은 청소년이나 노년층으로 상품구매나 소비능력이 약하다.’ 6명(9.0%), ‘대중교통전용지구에 따른 부대조치(공용주차장확보 등)가 미흡하다.’ 10명(14.9%)으로 나타남.

〈표 4.11〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정하는 이유(종합)

단위: 명/%

원인	응답률
자가용 승용차 및 영업용택시의 진입금지	33(49.3)
주차장이 없거나 주차장에서 도심상가까지 이동거리가 멀다.	10(14.9)
구매상품을 휴대하고 대중교통으로 귀가하기는 불편하다.	8(11.9)
대중교통이용 고객 대부분은 청소년이나 노년층으로 상품구매나 소비능력이 약하다.	6(9.0)
대중교통전용지구에 따른 부대조치(공용주차장확보 등)가 미흡하다.	10(14.9)

무응답 46명

나) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정하는 이유

- ‘전혀 그렇지 않다’ 또는 ‘그렇지 않다’ 라고 응답한 이유를 조사한 결과, ‘대중교통 환경개선으로 시내버스나 지하철 이용에 편리하다.’ 18명(47.4%), ‘고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.’ 5명(13.2%), ‘도심상권 쇠퇴는 SNS등 인터넷쇼핑의 발달에 적절하게 대응하지 못한 상인들의 잘못일 뿐 대중교통전용지구 지정과는 상관없다.’ 13명(34.2%), ‘상품의 질이 떨어지거나 다양하지 않고 가격이 비싸다.’ 2명(5.3%)으로 나타남.

<표 4.12> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정하는 이유(종합)

원인	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스나 지하철 이용에 편리하다.	18(47.4)
고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.	5(13.2)
도심상권 쇠퇴는 SNS등 인터넷쇼핑의 발달에 적절하게 대응하지 못한 상인들의 잘못일 뿐 대중교통전용지구 지정과는 상관없다.	13(34.2)
상품의 질이 떨어지거나 다양하지 않고 가격이 비싸다.	2(5.3)
상인들의 불친절이 원인이다.	
무응답 76명	

라. 개방형 질문

- 대구 중앙로 대중교통전용지구 개선을 위한 기타 의견은 다음과 같음.
 - 중앙네거리-대구역 구간은 자가용, 승용차, 택시 운행을 허용하고 반월당-중앙네거리 구간은 저녁 8시 이후 자가용, 택시 운행을 허용
 - 공영주차장 확보

3. 조사 대상별 의견 분석

가. 대구중구 교통과 공무원 의견분석

1) 대구 중앙대로 대중교통전용지구 운용에 관한 일반적 질문

가) 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견

- 대중교통전용지구에 대하여 어떻게 생각하는지를 조사한 결과, ‘아주 좋다’ 5명(23.8%), ‘좋다’ 5명(23.8%), ‘보통이다’ 10명(47.6%), ‘아주 나쁘다’ 1명(4.8%)로 나타남.

〈표 4.13〉 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견(교통과 공무원)

단위: 명/%					
구분	아주 좋다	좋다	보통이다	나쁘다	아주 나쁘다
응답률	5(23.8)	5(23.8)	10(47.6)		1(4.8)
무응답 1명					

(1) 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유

- ‘아주 좋다’ 또는 ‘좋다’ 로 응답한 이유를 조사한 결과, ‘대중교통 환경개선으로 시내버스 이용에 편리하다.’ 8명(38.1%), ‘중앙로 및 동성로의 도심 매연이 줄어들고 도심공기환경에 좋다.’ 6명(28.6%), ‘자가용 완전 차단으로 버스의 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.’ 6명(28.6%), ‘대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.’ 1명(4.8%)으로 나타남.

〈표 4.14〉 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유(교통과 공무원)

단위: 명/%	
긍정적인 이유	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스 이용에 편리하다.	8(38.1)
중앙로 및 동성로의 도심 매연이 줄어들고 도심공기환경에 좋다.	6(28.6)
자가용 완전 차단으로 버스의 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.	6(28.6)
고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.	
도심의 주차난 문제는 대중교통전용지구 지정과 상관없는 자가용 족들의 과시욕 현상이다.	
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.	1(4.8)

(2) 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유

- ‘나쁘다’ 또는 ‘아주 나쁘다’ 로 응답한 이유를 조사한 결과, ‘대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하였다.’ 7명(33.3%), ‘전용지구 내 상가조업 주차의 불편으로 지역 경제 활동이 도움이 안 된다.’ 9명(42.9%), ‘전용지구 내 상가의 구매물품 운송문제로 고객의 물품구매 주저·기피현상이 있다.’ 5명(23.8%)으로 나타남.

〈표 4.15〉 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유(교통과 공무원)

단위: 명/%	
부정적인 이유	응답률
대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하였다.	7(33.3)
전용지구 내 상가조업 주차의 불편으로 지역 경제 활동이 도움이 안 된다.	9(42.9)
전용지구 내 상가의 구매물품 운송문제로 고객의 물품구매 주저·기피현상이 있다.	5(23.8)
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡과 택시영업의 악영향을 초래한다.	
전기자동차 등 매연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정이 도심공기환경 개선에 그다지 영향을 미치지 않는다.	
전용지구 인접가로(街路)에 주차난을 초래한다.	

나) 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반

- 대중교통전용지구 개선에 찬성 혹은 반대하는지를 조사한 결과, ‘찬성한다’ 9명(42.9%), ‘모르겠다’ 7명(33.3%), ‘반대한다’ 5명(23.8%)으로 나타남.

〈표 4.16〉 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반(교통과 공무원)

단위: 명/%			
구분	찬성한다	모르겠다	반대한다
응답률	9(42.9)	7(33.3)	5(23.8)

(1) 대중교통전용지구 개선 찬성 이유

- 대중교통전용지구 개선에 찬성하는 이유를 조사한 결과, ‘대중교통전용지구 지정이 대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하고 있으므로 반드시

해소하여야 한다.’ 2명(14.3%), ‘중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축으로 교통여건이 많이 변화하였다.’ 5명(35.7%), ‘대중교통전용지구 내 상가의 상권회복에 필요하다.’ 4명(28.6%), ‘대중교통전용지구 우회인근도로 혼잡 및 택시영업 악영향의 해소가 필요하다.’ 1명(7.1%), ‘대중교통전용지구 지정 인접가로(街路) 주차난 해소에 필요하다.’ 1명(7.1%), ‘전기자동차 등 매연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정 당초 취지인 도심공기환경 개선은 그다지 영향을 미치지 않는다.’ 1명(7.1%)으로 나타남.

〈표 4.17〉 대중교통전용지구 개선 찬성 이유(교통과 공무원)

찬성 이유	단위: 명/%	
	응답률	
대중교통전용지구 지정이 대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하고 있으므로 반드시 해소하여야 한다.	2	(14.3)
중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축으로 교통여건이 많이 변화하였다.	5	(35.7)
대중교통전용지구 내 상가의 상권회복에 필요하다.	4	(28.6)
대중교통전용지구 우회인근도로 혼잡 및 택시영업 악영향의 해소가 필요하다.	1	(7.1)
대중교통전용지구 지정 인접가로(街路) 주차난 해소에 필요하다.	1	(7.1)
전기자동차 등 매연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정 당초취지인 도심공기환경 개선은 그다지 영향을 미치지 않는다.	1	(7.1)
무응답 7명		

(2) 대중교통전용지구 개선 반대 이유

- 대중교통전용지구 개선에 반대하는 이유를 조사한 결과, ‘대중교통 환경개선으로 시내 버스 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.’ 4명(30.8%), ‘중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축은 허가관청의 교통관련 심의를 거친 것으로 중앙로 교통여건이 변화로 볼 수 없다.’ 1명(7.7%), ‘도심상가의 상권공동화 현상이 대중교통전용지구지정 때문이라는 근거가 없다.’ 3명(23.1%), ‘대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.’ 3명(23.1%), ‘대중교통전용지구 지정 인접가로 주차난은 자가용 족들의 과시욕 때문이다.’ 2명(15.4%)으로 나타남.

〈표 4.18〉 대중교통전용지구 개선 반대 이유(교통과 공무원)

단위: 명/%

반대 이유	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.	4(30.8)
중앙내거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축은 허가관청의 교통관련 심의를 거친 것으로 중앙로 교통여건이 변화로 볼 수 없다.	1(7.7)
도심상가의 상권공동화 현상이 대중교통전용지구지정 때문이라는 근거가 없다.	3(23.1)
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.	3(23.1)
대중교통전용지구 지정 인접가로 주차난은 자가용 족들의 과시욕 때문이다.	2(15.4)
대중교통전용지구 지정은 중구의 근대로의 여행 골목투어에도 유익하다.	
무응답 8명	

다) 대중교통전용지구 개선 방법

- 중앙로의 대중교통전용지구 개선방법의 우선 순위를 조사한 결과, ‘중앙대로 북구와 남구 교통소통 분절현상 해소를 위해 대중교통전용지구에 입체고가도로를 신설 대중교통(시내버스 등)과 도심통과차량을 통행시키고, 지상은 보행자, 자가용승용차, 영업용 택시, 화물차 통행을 허용한다.’ 1순위, ‘출·퇴근 시간은 현재의 대중교통전용지구 지정구간을 유지하고, 여타시간은 자가용승용차 및 일반차량 통행을 해제하도록 한다.’ 2순위, ‘대중교통전용지구에 영업용택시 운행을 항시 허용한다.’ 3순위, ‘현재의 대중교통전용지구를 완전히 해제하도록 한다.’ 4순위, ‘남·북구 교통소통분절이 지속되더라도 현재의 대중교통전용지구 지정을 유지하고 도심공용주차 빌딩을 많이 신축한다.’ 5순위로 나타남.

〈표 4.19〉 대중교통전용지구 개선 방법 우선 순위(교통과 공무원)

개선 방법 우선 순위	우선순위
중앙대로 북구와 남구 교통소통 분절현상 해소를 위해 대중교통전용지구에 입체고가도로를 신설 대중교통(시내버스 등)과 도심통과차량을 통행시키고, 지상은 보행자, 자가용승용차, 영업용 택시, 화물차 통행을 허용한다.	1
남·북구 교통소통분절이 지속되더라도 현재의 대중교통전용지구 지정을 유지하고 도심공용주차 빌딩을 많이 신축한다.	5
대중교통전용지구에 영업용택시 운행을 항시 허용한다.	3
출·퇴근 시간은 현재의 대중교통전용지구 지정구간을 유지하고, 여타시간은 자가용승용차 및 일반차량 통행을 해제하도록 한다.	2
현재의 대중교통전용지구를 완전히 해제하도록 한다.	4
무응답 6명	

2) 중앙로 대중교통전용지구 입체식 고가도로 도입에 따른 질문

가) 입체식 고가도로 도입의 장·단점

○ 중앙로 대중교통전용지구에 입체식 고가도로 도입의 장점에 대하여 조사한 결과는 다음과 같음.

- ‘대구시 남·북구 교통소통분절현상 해소에 도움이 될 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 2명(9.5%), ‘그렇다’ 8명(38.1%), ‘보통이다’ 8명(38.1%), ‘그렇지 않다’ 1명(4.8%), ‘전혀 그렇지 않다’ 2명(9.5%)으로 나타남.
- ‘도심의 교통소통에 유익할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 2명(9.5%), ‘그렇다’ 9명(42.9%), ‘보통이다’ 7명(33.3%), ‘전혀 그렇지 않다’ 3명(14.3%)으로 나타남.
- ‘도심상권회복에 유익한 영향을 미칠 것이다.’ 라는 것에 대해서는 ‘매우 그렇다’ 2명(9.5%), ‘그렇다’ 4명(19.0%), ‘보통이다’ 11명(52.4%), ‘그렇지 않다’ 3명(14.3%), ‘전혀 그렇지 않다’ 1명(4.8%)으로 나타남.
- ‘골목투어 등 중구 관광산업에 기여할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 3명(14.3%), ‘그렇다’ 3명(14.3%), ‘보통이다’ 10명(47.6%), ‘그렇지 않다’ 5명(23.8%)으로 나타남.

- ‘택시영업에도 유익한 영향을 미칠 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 1명(4.8%), ‘그렇다’ 8명(38.1%), ‘보통이다’ 9명(42.9%), ‘그렇지 않다’ 1명(4.8%), ‘전혀 그렇지 않다’ 2명(9.5%)으로 나타남.
- ‘도심의 공기환경을 정화시킬 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 1명(4.8%), ‘그렇다’ 1명(4.8%), ‘보통이다’ 10명(47.6%), ‘그렇지 않다’ 6명(28.6%), ‘전혀 그렇지 않다’ 3명(14.3%)으로 나타남.
- ‘도심의 교통체증과 주차난과는 무관할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 2명(9.5%), ‘그렇다’ 9명(42.9%), ‘보통이다’ 6명(28.6%), ‘그렇지 않다’ 3명(14.3%), ‘전혀 그렇지 않다’ 1명(4.8%)으로 나타남.

○ 중앙로 대중교통전용지구에 입체식 고가도로 도입의 단점에 대하여 조사한 결과는 다음과 같음.

- ‘도시미관을 해칠 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 6명(28.6%), ‘그렇다’ 2명(9.5%), ‘보통이다’ 9명(42.9%), ‘그렇지 않다’ 3명(14.3%), ‘전혀 그렇지 않다’ 1명(4.8%)으로 나타남.

<표 4.20> 입체식 고가도로 도입의 장·단점(교통과 공무원)

단위: 명/%

구분	매우 그렇다	그렇다	보통 이다	그렇지 않다	전혀 그렇지 않다
대구시 남·북구 교통소통분절현상 해소에 도움이 될 것이다.	2(9.5)	8(38.1)	8(38.1)	1(4.8)	2(9.5)
도심의 교통소통에 유익할 것이다.	2(9.5)	9(42.9)	7(33.3)		3(14.3)
도심상권회복에 유익한 영향을 미칠 것이다.	2(9.5)	4(19.0)	11(52.4)	3(14.3)	1(4.8)
골목투어 등 중구 관광산업에 기여할 것이다.	3(14.3)	3(14.3)	10(47.6)	5(23.8)	
택시영업에도 유익한 영향을 미칠 것이다.	1(4.8)	8(38.1)	9(42.9)	1(4.8)	2(9.5)
도시미관을 해칠 것이다.	6(28.6)	2(9.5)	9(42.9)	3(14.3)	1(4.8)
도심의 공기환경을 정화시킬 것이다.	1(4.8)	1(4.8)	10(47.6)	6(28.6)	3(14.3)
도심의 교통체증과 주차난과는 무관할 것이다.	2(9.5)	9(42.9)	6(28.6)	3(14.3)	1(4.8)

3) 중앙로 대중교통전용지구 지정과 도심상권 영향에 관한 질문

가) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성

- 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정이 도심상권 위축에 영향을 미칠 것인가에 대해서 조사한 결과, ‘매우 그렇다’ 1명(4.8%), ‘그렇다’ 5명(23.8%), ‘보통이다’ 9명(42.9%), ‘그렇지 않다’ 4명(19.0%), ‘전혀 그렇지 않다’ 2명(9.5%)으로 나타남.

<표 4.21> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성(교통과 공무원)

단위: 명/%

구분	매우 그렇다	그렇다	보통이다	그렇지 않다	전혀 그렇지 않다
응답률	1(4.8)	5(23.8)	9(42.9)	4(19.0)	2(9.5)

(1) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정하는 이유

- ‘매우 그렇다’ 또는 ‘그렇다’ 라고 응답한 이유를 조사한 결과, ‘자가용 승용차 및 영업용택시의 진입금지’ 2명(25.0%), ‘주차장이 없거나 주차장에서 도심상가까지 이동거리가 멀다.’ 2명(25.0%), ‘구매상품을 휴대하고 대중교통으로 귀가하기는 불편하다.’ 1명(12.5%), ‘대중교통전용지구에 따른 부대조치(공용주차장확보 등)가 미흡하다.’ 3명(37.5%)으로 나타남.

<표 4.22> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정하는 이유(교통과 공무원)

단위: 명/%

원인	응답률
자가용 승용차 및 영업용택시의 진입금지	2(25.0)
주차장이 없거나 주차장에서 도심상가까지 이동거리가 멀다.	2(25.0)
구매상품을 휴대하고 대중교통으로 귀가하기는 불편하다.	1(12.5)
대중교통이용 고객 대부분은 청소년이나 노년층으로 상품구매나 소비능력이 약하다.	
대중교통전용지구에 따른 부대조치(공용주차장확보 등)가 미흡하다.	3(37.5)
무응답 13명	

(2) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정하는 이유

- ‘전혀 그렇지 않다’ 또는 ‘그렇지 않다’ 라고 응답한 이유를 조사한 결과, ‘대중교통 환경개선으로 시내버스나 지하철 이용에 편리하다.’ 2명(28.6%), ‘고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.’ 1명(14.3%), ‘도심상권 쇠퇴는 SNS등 인터넷쇼핑의 발달에 적절하게 대응하지 못한 상인들의 잘못일 뿐 대중교통전용지구 지정과는 상관없다.’ 4명(57.1%)으로 나타남.

<표 4.23> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정하는 이유(교통과 공무원)

단위: 명/%

원인	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스나 지하철 이용에 편리하다.	2(28.6)
고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.	1(14.3)
도심상권 쇠퇴는 SNS등 인터넷쇼핑의 발달에 적절하게 대응하지 못한 상인들의 잘못일 뿐 대중교통전용지구 지정과는 상관없다.	4(57.1)
상품의 질이 떨어지거나 다양하지 않고 가격이 비싸다.	
상인들의 불친절이 원인이다.	

4) 개방형 질문

- 대구 중앙로 대중교통전용지구 개선을 위한 기타 의견은 다음과 같음.
 - 중앙네거리-대구역 구간은 자가용, 승용차, 택시 운행을 허용하고 반월당-중앙네거리 구간은 저녁 8시 이후 자가용, 택시 운행을 허용

나. 관할구역 파출소 경찰관 의견분석

1) 대구 중앙대로 대중교통전용지구 운용에 관한 일반적 질문

가) 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견

- 대중교통전용지구에 대하여 어떻게 생각하는지를 조사한 결과, ‘아주 좋다’ 8명(40.0%), ‘좋다’ 6명(30.0%), ‘보통이다’ 5명(25.0%), ‘아주 나쁘다’ 1명(5.0)로 나타남.

〈표 4.24〉 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견(경찰관)

단위: 명/%

구분	아주 좋다	좋다	보통이다	나쁘다	아주 나쁘다
응답률	8(40.0)	6(30.0)	5(25.0)		1(5.0)

무응답 1명

(1) 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유

- ‘아주 좋다’ 또는 ‘좋다’ 로 응답한 이유를 조사한 결과, ‘대중교통 환경개선으로 시내버스 이용에 편리하다.’ 10명(66.7%), ‘자가용 완전 차단으로 버스의 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.’ 2명(6.7%), ‘고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.’ 1명(6.7%), ‘도심의 주차난 문제는 대중교통 전용지구 지정과 상관없는 자가용 족들의 과시욕 현상이다.’ 1명(6.7%), 대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.’ 1명(6.7%)으로 나타남.

〈표 4.25〉 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유(경찰관)

단위: 명/%

긍정적인 이유	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스 이용에 편리하다.	10(66.7)
중앙로 및 동성로의 도심 매연이 줄어들고 도심공기환경에 좋다.	
자가용 완전 차단으로 버스의 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.	2(13.3)
고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.	1(6.7)
도심의 주차난 문제는 대중교통전용지구 지정과 상관없는 자가용 족들의 과시욕 현상이다.	1(6.7)
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.	1(6.7)

무응답 5명

(2) 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유

- ‘나쁘다’ 또는 ‘아주 나쁘다’ 로 응답한 이유를 조사한 결과, ‘대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하였’ 3명(30.0%), 전용지구 내 상가조업 주차의 불편으로 지역 경제 활동이 도움이 안 된다.’ 3명(30.0%), 전용지구 내 상가의 구매물품 운송문제로 고객의 물품구매 주저·기피현상이 있다.’ 1명(10.0%), ‘전용지구 인접가로(街路)에 주차난을 초래한다.’ 3명(30.3%)으로 나타남.

〈표 4.26〉 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유(경찰관)

부정적인 이유	단위: 명/%	
	응답률	
대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하였다.	3(30.0)	
전용지구 내 상가조업 주차의 불편으로 지역 경제 활동이 도움이 안 된다.	3(30.0)	
전용지구 내 상가의 구매물품 운송문제로 고객의 물품구매 주저·기피현상이 있다.	1(10.0)	
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡과 택시영업의 악영향을 초래한다.		
전기자동차 등 매연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정이 도심공기환경 개선에 그다지 영향을 미치지 않는다.		
전용지구 인접가로(街路)에 주차난을 초래한다.	3(30.0)	
무응답 13명		

나) 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반

- 대중교통전용지구 개선에 찬성 혹은 반대하는지를 조사한 결과, ‘찬성한다’ 11명(55.0%), ‘모르겠다’ 3명(15.0%), ‘반대한다’ 6명(30.0%)으로 나타남.

〈표 4.27〉 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반(경찰관)

구분	단위: 명/%		
	찬성한다	모르겠다	반대한다
응답률	11(55.0)	3(15.0)	6(30.0)

(1) 대중교통전용지구 개선 찬성 이유

- 대중교통전용지구 개선에 찬성하는 이유를 조사한 결과, ‘대중교통전용지구 지정이 대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하고 있으므로 반드시 해소하여야 한다.’ 9명(40.9%), ‘중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축으로 교통여건이 많이 변화하였다.’ 6명(27.4%), ‘대중교통전용지구 내 상가의 상권회복에 필요하다.’ 1명(4.5%), ‘대중교통전용지구 우회인근도로 혼잡 및 택시영업 악영향의 해소가 필요하다.’ 5명(22.7%), ‘대중교통전용지구 지정 인접가로(街路) 주차난 해소에 필요하다.’ 1명(4.5%)으로 나타남.

〈표 4.28〉 대중교통전용지구 개선 찬성 이유(경찰관)

단위: 명/%	
찬성 이유	응답률
대중교통전용지구 지정이 대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하고 있으므로 반드시 해소하여야 한다.	9(40.9)
중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축으로 교통여건이 많이 변화하였다.	6(27.3)
대중교통전용지구 내 상가의 상권회복에 필요하다.	1(4.5)
대중교통전용지구 우회인근도로 혼잡 및 택시영업 악영향의 해소가 필요하다.	5(22.7)
대중교통전용지구 지정 인접가로(街路) 주차난 해소에 필요하다.	1(4.5)
전기자동차 등 매연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정 당초 취지인 도심공기환경 개선은 그다지 영향을 미치지 않는다.	

※ 다중응답으로 22명(100%) 응답률로 계산

(2) 대중교통전용지구 개선 반대 이유

- 대중교통전용지구 개선에 반대하는 이유를 조사한 결과, ‘대중교통 환경개선으로 시내 버스 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.’ 2명(40.0%), ‘중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축은 허가관청의 교통관련 심의를 거친 것으로 중앙로 교통여건이 변화로 볼 수 없다.’ 1명(20.0%), ‘도심상가의 상권공동화 현상이 대중교통전용지구지정 때문이라는 근거가 없다.’ 1명(20.0%), ‘대중교통전용지구 지정 인접가로 주차난은 자가용 족들의 과시욕 때문이다.’ 1명(20.0%)으로 나타남.

〈표 4.29〉 대중교통전용지구 개선 반대 이유(경찰관)

단위: 명/%	
반대 이유	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.	2(40.0)
중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축은 허가관청의 교통관련 심의를 거친 것으로 중앙로 교통여건이 변화로 볼 수 없다.	1(20.0)
도심상가의 상권공동화 현상이 대중교통전용지구지정 때문이라는 근거가 없다.	1(20.0)
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.	
대중교통전용지구 지정 인접가로 주차난은 자가용 족들의 과시욕 때문이다.	1(20.0)
대중교통전용지구 지정은 중구의 근대로의 여행 골목투어에도 유익하다.	
무응답 15명	

다) 대중교통전용지구 개선 방법

- 중앙로의 대중교통전용지구 개선방법의 우선 순위를 조사한 결과, ‘중앙대로 복구와 남구 교통소통 분절현상 해소를 위해 대중교통전용지구에 입체고가도로를 신설 대중교통(시내버스 등)과 도심통과차량을 통행시키고, 지상은 보행자, 자가용승용차, 영업용 택시, 화물차 통행을 허용한다.’ 1순위, ‘출·퇴근 시간은 현재의 대중교통전용지구 지정구간을 유지하고, 여타시간은 자가용승용차 및 일반차량 통행을 해제하도록 한다.’ 2순위, ‘대중교통전용지구에 영업용택시 운행을 항시 허용한다.’ 3순위, ‘현재의 대중교통전용지구를 완전히 해제하도록 한다.’ 4순위, ‘남·북구 교통소통분절이 지속되더라도 현재의 대중교통전용지구 지정을 유지하고 도심공용주차 빌딩을 많이 신축한다.’ 5순위로 나타남.

〈표 4.30〉 대중교통전용지구 개선 방법 우선 순위(경찰관)

개선 방법 우선 순위	우선순위
중앙대로 복구와 남구 교통소통 분절현상 해소를 위해 대중교통전용지구에 입체고가도로를 신설 대중교통(시내버스 등)과 도심통과차량을 통행시키고, 지상은 보행자, 자가용승용차, 영업용 택시, 화물차 통행을 허용한다.	1
남·북구 교통소통분절이 지속되더라도 현재의 대중교통전용지구 지정을 유지하고 도심공용주차 빌딩을 많이 신축한다.	5
대중교통전용지구에 영업용 택시 운행을 항시 허용한다.	3
출·퇴근 시간은 현재의 대중교통전용지구 지정구간을 유지하고, 여타시간은 자가용승용차 및 일반차량 통행을 해제하도록 한다.	2
현재의 대중교통전용지구를 완전히 해제하도록 한다.	4

2) 중앙로 대중교통전용지구 입체식 고가도로 도입에 따른 질문

가) 입체식 고가도로 도입의 장·단점

- 중앙로 대중교통전용지구에 입체식 고가도로 도입의 장점에 대하여 조사한 결과는 다음과 같음.

- ‘대구시 남·북구 교통소통분절현상 해소에 도움이 될 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 5명(25.0%), ‘그렇다’ 6명(30.0%), ‘보통이다’ 3명(15.0%), ‘그렇지 않다’ 2명(10.0%), ‘전혀 그렇지 않다’ 4명(20.0%)으로 나타남.
 - ‘도심의 교통소통에 유익할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 4명(20.0%), ‘그렇다’ 4명(20.0%), ‘보통이다’ 4명(20.0%), ‘전혀 그렇지 않다’ 4명(20.0%)으로 나타남.
 - ‘도심상권회복에 유익한 영향을 미칠 것이다.’ 라는 것에 대해서는 ‘매우 그렇다’ 4명(20.0%), ‘그렇다’ 3명(15.0%), ‘보통이다’ 5명(25.0%), ‘그렇지 않다’ 4명(20.0%), ‘전혀 그렇지 않다’ 4명(20.0%)으로 나타남.
 - ‘골목투어 등 중구 관광산업에 기여할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 3명(15.0%), ‘그렇다’ 4명(20.0%), ‘보통이다’ 5명(25.0%), ‘그렇지 않다’ 4명(20.0%), ‘전혀 그렇지 않다’ 4명(20.0%)으로 나타남.
 - ‘택시영업에도 유익한 영향을 미칠 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 5명(25.0%), ‘그렇다’ 3명(15.0%), ‘보통이다’ 4명(20.0%), ‘그렇지 않다’ 6명(30.0%), ‘전혀 그렇지 않다’ 2명(10.0%)으로 나타남.
 - ‘도심의 공기환경을 정화시킬 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 3명(15.0%), ‘그렇다’ 4명(20.0%), ‘보통이다’ 6명(30.0%), ‘그렇지 않다’ 4명(20.0%), ‘전혀 그렇지 않다’ 3명(15.0%)으로 나타남.
 - ‘도심의 교통채증과 주차난과는 무관할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 8명(40.0%), ‘그렇다’ 5명(25.0%), ‘보통이다’ 7명(25.0%)으로 나타남.
- 중앙로 대중교통전용지구에 입체식 고가도로 도입의 단점에 대하여 조사한 결과는 다음과 같음.
- ‘도시미관을 해칠 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 5명(25.0%), ‘그렇다’ 3명(15.0%), ‘보통이다’ 4명(20.0%), ‘그렇지 않다’ 6명(30.0%), ‘전혀 그렇지 않다’ 2명(10.0%)으로 나타남.

〈표 4.31〉 입체식 고가도로 도입의 장·단점(경찰관)

단위: 명/%

구분	매우 그렇다	그렇다	보통 이다	그렇지 않다	전혀 그렇지 않다
대구시 남·북구 교통소통분절현상 해소에 도움이 될 것이다.	5(25.0)	6(30.0)	3(15.0)	2(10.0)	4(20.0)
도심의 교통소통에 유익할 것이다.	5(25.0)	7(35.0)	3(15.0)	1(5.0)	4(20.0)
도심상권회복에 유익한 영향을 미칠 것이다.	4(20.0)	4(20.0)	4(20.0)	4(20.0)	4(20.0)
골목투어 등 중구 관광산업에 기여할 것이다.	4(20.0)	3(15.0)	5(25.0)	4(20.0)	4(20.0)
택시영업에도 유익한 영향을 미칠 것이다.	3(15.0)	4(20.0)	5(25.0)	4(20.0)	4(20.0)
도시미관을 해칠 것이다.	5(25.0)	3(15.0)	4(20.0)	6(30.0)	2(10.0)
도심의 공기환경을 정화시킬 것이다.	3(15.0)	4(20.0)	6(30.0)	4(20.0)	3(15.0)
도심의 교통체증과 주차난과는 무관할 것이다.	8(40.0)	5(25.0)	7(35.0)		

3) 중앙로 대중교통전용지구 지정과 도심상권 영향에 관한 질문

가) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성

- 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정이 도심상권 위축에 영향을 미칠 것인가에 대해서 조사한 결과, ‘매우 그렇다’ 5명(27.8%), ‘그렇다’ 5명(27.8%), ‘보통이다’ 5명(27.8%), ‘그렇지 않다’ 2명(11.1%), ‘전혀 그렇지 않다’ 1명(5.6%)으로 나타남.

〈표 4.32〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성(경찰관)

단위: 명/%

구분	매우 그렇다	그렇다	보통 이다	그렇지 않다	전혀 그렇지 않다
응답률	5(27.8)	5(27.8)	5(27.8)	2(11.1)	1(5.6)

무응답 2명

(1) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정하는 이유

- ‘매우 그렇다’ 또는 ‘그렇다’ 라고 응답한 이유를 조사한 결과, ‘자가용 승용차 및 영업용택시의 진입금지’ 2명(28.6%), ‘주차장이 없거나 주차장에서 도심상가까지 이동거리가 멀다.’ 1명(14.3%), ‘구매상품을 휴대하고 대중교통으로 귀가하기는 불편하다.’ 2명(28.6%), ‘대중교통이용 고객 대부분은 청소년이나 노년층으로 상품 구매나 소비능력이 약하다.’ 2명(28.6%)으로 나타남.

<표 4.33> 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정하는 이유(경찰관)

단위: 명/%

원인	응답률
자가용 승용차 및 영업용택시의 진입금지	2(28.6)
주차장이 없거나 주차장에서 도심상가까지 이동거리가 멀다.	1(14.3)
구매상품을 휴대하고 대중교통으로 귀가하기는 불편하다.	2(28.6)
대중교통이용 고객 대부분은 청소년이나 노년층으로 상품구매나 소비능력이 약하다.	2(28.6)
대중교통전용지구에 따른 부대조치(공용주차장확보 등)가 미흡하다.	
무응답 13명	

(2) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정하는 이유

- ‘전혀 그렇지 않다’ 또는 ‘그렇지 않다’ 라고 응답한 이유를 조사한 결과, ‘대중교통 환경개선으로 시내버스나 지하철 이용에 편리하다.’ 7명(63.6%), ‘고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.’ 1명(9.1%), ‘도심상권 쇠퇴는 SNS등 인터넷쇼핑의 발달에 적절하게 대응하지 못한 상인들의 잘못일 뿐 대중교통전용지구 지정과는 상관없다.’ 3명(27.3%)으로 나타남.

〈표 4.34〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정하는 이유(경찰관)

단위: 명/%

원인	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스나 지하철 이용에 편리하다.	7(63.6)
고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.	1(9.1)
도심상권 쇠퇴는 SNS등 인터넷쇼핑의 발달에 적절하게 대응하지 못한 상인들의 잘못일 뿐 대중교통전용지구 지정과는 상관없다.	3(27.3)
상품의 질이 떨어지거나 다양하지 않고 가격이 비싸다.	
상인들의 불친절이 원인이다.	
무응답 9명	

4) 개방형 질문

- 대구 중앙로 대중교통전용지구 개선을 위한 기타 의견은 다음과 같음.
 - 공용주차장 확보

다. 인접상가 상인 의견분석

1) 대구 중앙대로 대중교통전용지구 운용에 관한 일반적 질문

가) 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견

- 대중교통전용지구에 대하여 어떻게 생각하는지를 조사한 결과, ‘아주 좋다’ 2명(9.1%), ‘좋다’ 2명(9.1%), ‘보통이다’ 8명(36.4%), ‘아주 나쁘다’ 4명(18.2%)로 나타남.

〈표 4.35〉 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견(상인)

단위: 명/%

구분	아주 좋다	좋다	보통이다	나쁘다	아주 나쁘다
응답률	2(9.1)	2(9.1)	8(36.4)	6(27.3)	4(18.2)

(1) 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유

- ‘아주 좋다’ 또는 ‘좋다’ 로 응답한 이유를 조사한 결과, ‘대중교통 환경개선으로 시내버스 이용에 편리하다.’ 3명(50.0%), ‘자가용 완전 차단으로 버스의 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.’ 2명(33.3%), ‘대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.’ 1명(16.7%)으로 나타남.

〈표 4.36〉 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유(상인)

단위: 명/%	
긍정적인 이유	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스 이용에 편리하다.	3(50.0)
중앙로 및 동성로의 도심 매연이 줄어들고 도심공기환경에 좋다.	
자가용 완전 차단으로 버스의 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.	2(33.3)
고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.	
도심의 주차난 문제는 대중교통전용지구 지정과 상관없는 자가용 족들의 과시욕 현상이다.	
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.	1(16.7)
무응답 6명	

(2) 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유

- ‘나쁘다’ 또는 ‘아주 나쁘다’ 로 응답한 이유를 조사한 결과, ‘대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하였’ 7명(33.3%), ‘전용지구 내 상가조업 주차의 불편으로 지역 경제 활동이 도움이 안 된다.’ 8명(38.1%), ‘전용지구 내 상가의 구매물품 운송문제로 고객의 물품구매 주저·기피현상이 있다.’ 3명(14.3%), ‘대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡과 택시영업의 악영향을 초래한다.’ 2명(9.5%), ‘전용지구 인접가로(街路)에 주차난을 초래한다.’ 1명(4.8%)으로 나타남.

〈표 4.37〉 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유(상인)

단위: 명/%

부정적인 이유	응답률
대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하였다.	7(33.3)
전용지구 내 상가조업 주차의 불편으로 지역 경제 활동이 도움이 안 된다.	8(38.1)
전용지구 내 상가의 구매물품 운송문제로 고객의 물품구매 주저·기피현상이 있다.	3(14.3)
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡과 택시영업의 악영향을 초래한다.	2(9.5)
전기자동차 등 매연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정이 도심공기환경 개선에 그다지 영향을 미치지 않는다.	
전용지구 인접가로(街路)에 주차난을 초래한다.	1(4.8)
무응답 1명	

나) 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반

- 대중교통전용지구 개선에 찬성 혹은 반대하는지를 조사한 결과, ‘찬성한다’ 14명(70.0%), ‘모르겠다’ 5명(25.0%), ‘반대한다’ 1명(5.0%)으로 나타남.

〈표 4.38〉 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반(상인)

단위: 명/%

구분	찬성한다	모르겠다	반대한다
응답률	14(70.0)	5(25.0)	1(5.0)
무응답 2명			

(1) 대중교통전용지구 개선 찬성 이유

- 대중교통전용지구 개선에 찬성하는 이유를 조사한 결과, ‘대중교통전용지구 지정이 대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하고 있으므로 반드시 해소하여야 한다.’ 6명(21.4%), ‘중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축으로 교통여건이 많이 변화하였다.’ 3명(10.7%), ‘대중교통전용지구 내 상가의 상권회복에 필요하다.’ 10명(35.7%), ‘대중교통전용지구 우회인근도로 혼잡 및 택시영업 악영향의 해소가 필요하다.’ 4명(14.3%), ‘대중교통전용지구 지정 인접가로(街路) 주

차난 해소에 필요하다.’ 4명(14.3%), ‘전기자동차 등 매연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정 당초 취지인 도심공기환경 개선은 그다지 영향을 미치지 않는다.’ 1명(3.6%)으로 나타남.

〈표 4.39〉 대중교통전용지구 개선 찬성 이유(상인)

단위: 명/%

찬성 이유	응답률
대중교통전용지구 지정이 대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하고 있으므로 반드시 해소하여야 한다.	6(21.4)
중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축으로 교통여건이 많이 변화하였다.	3(10.7)
대중교통전용지구 내 상가의 상권회복에 필요하다.	10(35.7)
대중교통전용지구 우회인근도로 혼잡 및 택시영업 악영향의 해소가 필요하다.	4(14.3)
대중교통전용지구 지정 인접가로(街路) 주차난 해소에 필요하다.	4(14.3)
전기자동차 등 매연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정 당초취지인 도심공기환경 개선은 그다지 영향을 미치지 않는다.	1(3.6)

※ 다중응답으로 28명(100%) 응답률로 계산

(2) 대중교통전용지구 개선 반대 이유

○ 대중교통전용지구 개선에 반대하는 이유에 대해서 응답하지 않음.

〈표 4.40〉 대중교통전용지구 개선 반대 이유(상인)

단위: 명/%

반대 이유	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.	무응답
중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축은 허가관청의 교통관련 심의를 거친 것으로 중앙로 교통여건이 변화로 볼 수 없다.	
도심상가의 상권공동화 현상이 대중교통전용지구지정 때문이라는 근거가 없다.	
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.	
대중교통전용지구 지정 인접가로 주차난은 자가용 족들의 과시욕 때문이다.	
대중교통전용지구 지정은 중구의 근대로의 여행 골목투어에도 유익하다.	

다) 대중교통전용지구 개선 방법

- 중앙로의 대중교통전용지구 개선방법의 우선 순위를 조사한 결과, ‘현재의 대중교통 전용지구를 완전히 해제하도록 한다.’ 1순위, ‘출·퇴근 시간은 현재의 대중교통전용지구 지정구간을 유지하고, 여타시간은 자가용승용차 및 일반차량 통행을 해제하도록 한다.’ 2순위, ‘남·북구 교통소통분절이 지속되더라도 현재의 대중교통전용지구 지정을 유지하고 도심공용주차 빌딩을 많이 신축한다.’ 3순위, ‘대중교통전용지구에 영업용택시 운행을 항시 허용한다.’ 4순위, ‘중앙대로 북구와 남구 교통소통 분절현상 해소를 위해 대중교통전용지구에 입체고가도로를 신설 대중교통(시내버스 등)과 도심통과차량을 통행시키고, 지상은 보행자, 자가용승용차, 영업용 택시, 화물차 통행을 허용한다.’ 5순위로 나타남.

〈표 4.41〉 대중교통전용지구 개선 방법 우선 순위(상인)

개선 방법 우선 순위	우선순위
현재의 대중교통전용지구를 완전히 해제하도록 한다.	1
출·퇴근 시간은 현재의 대중교통전용지구 지정구간을 유지하고, 여타시간은 자가용승용차 및 일반차량 통행을 해제하도록 한다.	2
남·북구 교통소통분절이 지속되더라도 현재의 대중교통전용지구 지정을 유지하고 도심공용주차 빌딩을 많이 신축한다.	3
대중교통전용지구에 영업용택시 운행을 항시 허용한다.	4
중앙대로 북구와 남구 교통소통 분절현상 해소를 위해 대중교통전용지구에 입체고가도로를 신설 대중교통(시내버스 등)과 도심통과차량을 통행시키고, 지상은 보행자, 자가용승용차, 영업용 택시, 화물차 통행을 허용한다.	5

2) 중앙로 대중교통전용지구 입체식 고가도로 도입에 따른 질문

가) 입체식 고가도로 도입의 장·단점

- 중앙로 대중교통전용지구에 입체식 고가도로 도입의 장점에 대하여 조사한 결과는 다음과 같음.

- ‘대구시 남·북구 교통소통분절현상 해소에 도움이 될 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 5명(22.7%), ‘그렇다’ 10명(45.4%), ‘보통이다’ 5명(22.7%), ‘그렇지 않다’ 1명(4.5%), ‘전혀 그렇지 않다’ 1명(4.5%)으로 나타남.
- ‘도심의 교통소통에 유익할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 5명(22.7%), ‘그렇다’ 11명(50.0%), ‘보통이다’ 5명(22.7%), ‘전혀 그렇지 않다’ 1명(4.5%)으로 나타남.
- ‘도심상권회복에 유익한 영향을 미칠 것이다.’ 라는 것에 대해서는 ‘매우 그렇다’ 7명(31.8%), ‘그렇다’ 4명(18.2%), ‘보통이다’ 7명(31.8%), ‘그렇지 않다’ 2명(9.1%), ‘전혀 그렇지 않다’ 2명(9.1%)으로 나타남.
- ‘골목투어 등 중구 관광산업에 기여할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 8명(36.4%), ‘그렇다’ 4명(18.2%), ‘보통이다’ 7명(31.8%), ‘그렇지 않다’ 1명(4.5%), ‘전혀 그렇지 않다’ 2명(9.1%)으로 나타남.
- ‘택시영업에도 유익한 영향을 미칠 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 7명(31.8%), ‘그렇다’ 6명(27.3%), ‘보통이다’ 7명(31.8%), ‘그렇지 않다’ 1명(4.4%), ‘전혀 그렇지 않다’ 1명(4.5%)으로 나타남.
- ‘도심의 공기환경을 정화시킬 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 3명(13.6%), ‘보통이다’ 11명(50.0%), ‘그렇지 않다’ 5명(22.7%), ‘전혀 그렇지 않다’ 3명(13.63%)으로 나타남.
- ‘도심의 교통채증과 주차난과는 무관할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 5명(22.7%), ‘그렇다’ 2명(9.1%), ‘보통이다’ 10명(45.5%), ‘그렇지 않다’ 3명(13.6%), ‘전혀 그렇지 않다’ 2명(9.1%)으로 나타남.

○ 중앙로 대중교통전용지구에 입체식 고가도로 도입의 단점에 대하여 조사한 결과는 다음과 같음.

- ‘도시미관을 해칠 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 4명(18.2%), ‘그렇다’ 1명(4.5%), ‘보통이다’ 6명(27.3%), ‘그렇지 않다’ 7명(31.8%), ‘전혀 그렇지 않다’ 4명(18.2%)으로 나타남.

〈표 4.42〉 입체식 고가도로 도입의 장·단점(상인)

단위: 명/%

구분	매우 그렇다	그렇다	보통 이다	그렇지 않다	전혀 그렇지 않다
대구시 남·북구 교통소통분절현상 해소에 도움이 될 것이다.	5(22.7)	10(45.5)	5(22.7)	1(4.5)	1(4.5)
도심의 교통소통에 유익할 것이다.	5(22.7)	11(50.0)	5(22.7)		1(4.5)
도심상권회복에 유익한 영향을 미칠 것이다.	7(31.8)	4(18.2)	7(31.8)	2(9.1)	2(9.1)
골목투어 등 중구 관광산업에 기여할 것이다.	8(36.4)	4(18.2)	7(31.8)	1(4.5)	2(9.1)
택시영업에도 유익한 영향을 미칠 것이다.	7(31.8)	6(27.3)	7(31.8)	1(4.5)	1(4.5)
도시미관을 해칠 것이다.	4(18.2)	1(4.5)	6(27.3)	7(31.8)	4(18.2)
도심의 공기환경을 정화시킬 것이다.	3(13.6)		11(50.0)	5(22.7)	3(13.6)
도심의 교통체증과 주차난과는 무관할 것이다.	5(22.7)	5(22.7)	10(45.4)	3(13.6)	2(9.1)

3) 중앙로 대중교통전용지구 지정과 도심상권 영향에 관한 질문

가) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성

○ 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정이 도심상권 위축에 영향을 미칠 것인가에 대해서 조사한 결과, ‘매우그렇다’ 8명(36.4%), ‘그렇다’ 3명(13.6%), ‘보통이다’ 9명(40.9%), ‘그렇지 않다’ 2명(9.1%)으로 나타남.

〈표 4.43〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성(상인)

단위: 명/%

구분	매우 그렇다	그렇다	보통 이다	그렇지 않다	전혀 그렇지 않다
응답률	8(36.4)	3(13.6)	9(40.9)	2(9.1)	

(1) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정하는 이유

○ ‘매우 그렇다’ 또는 ‘그렇다’ 라고 응답한 이유를 조사한 결과, ‘자가용 승용차 및 영업용택시의 진입금지’ 8명(57.1%), ‘주차장이 없거나 주차장에서 도심상가까지 이동거리가 멀다.’ 1명(7.1%), ‘구매상품을 휴대하고 대중교통으로 귀가하기는 불편하

다.’ 2명(14.3%), ‘대중교통이용 고객 대부분은 청소년이나 노년층으로 상품구매나 소비능력이 약하다.’ 2명(14.3%), ‘대중교통전용지구에 따른 부대조치(공용주차장확보 등)가 미흡하다.’ 3명(37.5%)으로 나타남.

〈표 4.44〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정하는 이유(상인)

단위: 명/%	
원인	응답률
자가용 승용차 및 영업용택시의 진입금지	8(57.1)
주차장이 없거나 주차장에서 도심상가까지 이동거리가 멀다.	1(7.1)
구매상품을 휴대하고 대중교통으로 귀가하기는 불편하다.	2(14.3)
대중교통이용 고객 대부분은 청소년이나 노년층으로 상품구매나 소비능력이 약하다.	2(14.3)
대중교통전용지구에 따른 부대조치(공용주차장확보 등)가 미흡하다.	1(7.1)
무응답 8명	

(2) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정하는 이유

○ ‘전혀 그렇지 않다’ 또는 ‘그렇지 않다’ 라고 응답한 이유를 조사한 결과, ‘대중교통 환경개선으로 시내버스나 지하철 이용에 편리하다.’ 2명(66.7%), ‘도심상권 쇠퇴는 SNS등 인터넷쇼핑의 발달에 적절하게 대응하지 못한 상인들의 잘못일 뿐 대중교통전용지구 지정과는 상관없다.’ 1명(33.3%)으로 나타남.

〈표 4.45〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정하는 이유(상인)

단위: 명/%	
원인	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스나 지하철 이용에 편리하다.	2(66.7)
고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.	
도심상권 쇠퇴는 SNS등 인터넷쇼핑의 발달에 적절하게 대응하지 못한 상인들의 잘못일 뿐 대중교통전용지구 지정과는 상관없다.	1(33.3)
상품의 질이 떨어지거나 다양하지 않고 가격이 비싸다.	
상인들의 불친절이 원인이다.	
무응답 19명	

라. 대구복구 주민 의견분석

1) 대구 중앙대로 대중교통전용지구 운용에 관한 일반적 질문

가) 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견

- 대중교통전용지구에 대하여 어떻게 생각하는지를 조사한 결과, ‘좋다’ 6명(60.0%), ‘보통이다’ 2명(20.0%), ‘나쁘다’ 2명(20.0%)로 나타남.

<표 4.46> 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견(복구주민)

구분	아주 좋다	좋다	보통이다	나쁘다	아주 나쁘다
응답률		6(60.0)	2(20.0)	2(20.0)	

(1) 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유

- ‘아주 좋다’ 또는 ‘좋다’ 로 응답한 이유를 조사한 결과, ‘대중교통 환경개선으로 시내버스 이용에 편리하다.’ 3명(60.0%), ‘자가용 완전 차단으로 버스의 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.’ 2명(40.0%), ‘고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.’ 1명(12.5%)으로 나타남.

<표 4.47> 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유(복구주민)

긍정적인 이유	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스 이용에 편리하다.	3(37.5)
중앙로 및 동성로의 도심 매연이 줄어들고 도심공기환경에 좋다.	
자가용 완전 차단으로 버스의 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.	4(50.0)
고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.	1(12.5)
도심의 주차난 문제는 대중교통전용지구 지정과 상관없는 자가용 족들의 과시욕 현상이다.	
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.	
무응답 2명	

(2) 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유

- ‘나쁘다’ 또는 ‘아주 나쁘다’ 로 응답한 이유를 조사한 결과, ‘전용지구 내 상가조업 주차의 불편으로 지역 경제 활동이 도움이 안 된다.’ 1명(100.0%)으로 나타남.

<표 4.48> 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유(북구주민)

부정적인 이유	단위: 명/%	
	응답률	
대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하였다.		
전용지구 내 상가조업 주차의 불편으로 지역 경제 활동이 도움이 안 된다.	1(100.0)	
전용지구 내 상가의 구매물품 운송문제로 고객의 물품구매 주저·기피현상이 있다.		
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡과 택시영업의 악영향을 초래한다.		
전기자동차 등 배연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정이 도심공기환경 개선에 그다지 영향을 미치지 않는다.		
전용지구 인접가로(街路)에 주차난을 초래한다.		
무응답 9명		

나) 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반

- 대중교통전용지구 개선에 찬성 혹은 반대하는지를 조사한 결과, ‘찬성한다’ 3명(30.0%), ‘모르겠다’ 5명(50.0%), ‘반대한다’ 2명(20.0%)으로 나타남.

<표 4.49> 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반(북구주민)

구분	단위: 명/%		
	찬성한다	모르겠다	반대한다
응답률	3(30.0)	5(50.0)	2(20.0)

(1) 대중교통전용지구 개선 찬성 이유

- 대중교통전용지구 개선에 찬성하는 이유를 조사한 결과, ‘대중교통전용지구 지정이 대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하고 있으므로 반드시 해소하여야 한다.’ 1명(20.0%), ‘대중교통전용지구 내 상가의 상권회복에 필요하다.’ 2명(40.0%), ‘대중교통전용지구 지정 인접가로(街路) 주차난 해소에 필요하다.’ 2명(40.0%)으로 나타남.

〈표 4.50〉 대중교통전용지구 개선 찬성 이유(북구주민)

단위: 명/%	
찬성 이유	응답률
대중교통전용지구 지정이 대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하고 있으므로 반드시 해소하여야 한다.	1(20.0)
중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축으로 교통여건이 많이 변화하였다.	
대중교통전용지구 내 상가의 상권회복에 필요하다.	2(40.0)
대중교통전용지구 우회인근도로 혼잡 및 택시영업 악영향의 해소가 필요하다.	
대중교통전용지구 지정 인접가로(街路) 주차난 해소에 필요하다.	2(40.0)
전기자동차 등 매연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정 당초취지인 도심공기환경 개선은 그다지 영향을 미치지 않는다.	
무응답 5명	

(2) 대중교통전용지구 개선 반대 이유

- 대중교통전용지구 개선에 반대하는 이유를 조사한 결과, ‘대중교통 환경개선으로 시내버스 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.’ 1명(14.3%), ‘중앙네거리 고층 오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축은 허가관청의 교통관련 심의를 거친 것으로 중앙로 교통여건이 변화로 볼 수 없다.’ 4명(57.1%), ‘도심상가의 상권공동화 현상이 대중교통전용지구지정 때문이라는 근거가 없다.’ 1명(14.3%), ‘대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.’ 1명(14.3%)으로 나타남.

〈표 4.51〉 대중교통전용지구 개선 반대 이유(북구주민)

단위: 명/%	
반대 이유	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.	1(14.3)
중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축은 허가관청의 교통관련 심의를 거친 것으로 중앙로 교통여건이 변화로 볼 수 없다.	4(57.1)
도심상가의 상권공동화 현상이 대중교통전용지구지정 때문이라는 근거가 없다.	1(14.3)
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.	1(14.3)
대중교통전용지구 지정 인접가로 주차난은 자가용 족들의 과시욕 때문이다.	
대중교통전용지구 지정은 중구의 근대로의 여행 골목투어에도 유익하다.	
무응답 3명	

다) 대중교통전용지구 개선 방법

- 중앙로의 대중교통전용지구 개선방법의 우선 순위를 조사한 결과, ‘중앙대로 북구와 남구 교통소통 분절현상 해소를 위해 대중교통전용지구에 입체고가도로를 신설 대중교통(시내버스 등)과 도심통과차량을 통행시키고, 지상은 보행자, 자가용승용차, 영업용 택시, 화물차 통행을 허용한다.’ 1순위, ‘대중교통전용지구에 영업용택시 운행을 항시 허용한다.’ 2순위, ‘출·퇴근 시간은 현재의 대중교통전용지구 지정구간을 유지하고, 여타시간은 자가용승용차 및 일반차량 통행을 해제하도록 한다.’ 3순위, ‘남·북구 교통소통분절이 지속되더라도 현재의 대중교통전용지구 지정을 유지하고 도심공용주차 빌딩을 많이 신축한다.’ 4순위, ‘현재의 대중교통전용지구를 완전히 해제하도록 한다.’ 5순위로 나타남.

〈표 4.52〉 대중교통전용지구 개선 방법 우선 순위(북구주민)

개선 방법 우선 순위	우선순위
중앙대로 북구와 남구 교통소통 분절현상 해소를 위해 대중교통전용지구에 입체고가도로를 신설 대중교통(시내버스 등)과 도심통과차량을 통행시키고, 지상은 보행자, 자가용승용차, 영업용 택시, 화물차 통행을 허용한다.	1
대중교통전용지구에 영업용택시 운행을 항시 허용한다.	2
출·퇴근 시간은 현재의 대중교통전용지구 지정구간을 유지하고, 여타시간은 자가용승용차 및 일반차량 통행을 해제하도록 한다.	3
남·북구 교통소통분절이 지속되더라도 현재의 대중교통전용지구 지정을 유지하고 도심공용주차 빌딩을 많이 신축한다.	4
현재의 대중교통전용지구를 완전히 해제하도록 한다.	5

2) 중앙로 대중교통전용지구 입체식 고가도로 도입에 따른 질문

가) 입체식 고가도로 도입의 장·단점

- 중앙로 대중교통전용지구에 입체식 고가도로 도입의 장점에 대하여 조사한 결과는 다음과 같음.

- ‘대구시 남·북구 교통소통분절현상 해소에 도움이 될 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 4명(40.0%), ‘그렇다’ 4명(40.0%), ‘보통이다’ 1명(10.0%), ‘그렇지 않다’ 1명(10.0%)으로 나타남.
 - ‘도심의 교통소통에 유익할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 2명(20.0%), ‘그렇다’ 6명(60.0%), ‘보통이다’ 1명(10.0%), ‘그렇지 않다’ 1명(10.0%)으로 나타남.
 - ‘도심상권회복에 유익한 영향을 미칠 것이다.’ 라는 것에 대해서는 ‘매우 그렇다’ 2명(20.0%), ‘그렇다’ 4명(40.0%), ‘보통이다’ 2명(20.0%), ‘그렇지 않다’ 2명(20.0%)으로 나타남.
 - ‘골목투어 등 중구 관광산업에 기여할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 2명(20.0%), ‘그렇다’ 4명(40.0%), ‘보통이다’ 2명(20.0%), ‘그렇지 않다’ 2명(20.0%)으로 나타남.
 - ‘택시영업에도 유익한 영향을 미칠 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 2명(20.0%), ‘그렇다’ 3명(30.0%), ‘보통이다’ 5명(50.0%)으로 나타남.
 - ‘도심의 공기환경을 정화시킬 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 2명(20.0%), ‘그렇다’ 2명(20.0%), ‘보통이다’ 2명(20.0%), ‘그렇지 않다’ 4명(40.0%)으로 나타남.
 - ‘도심의 교통채증과 주차난과는 무관할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 2명(20.0%), ‘그렇다’ 2명(20.0%), ‘보통이다’ 4명(40.0%), ‘그렇지 않다’ 2명(20.0%)으로 나타남.
- 중앙로 대중교통전용지구에 입체식 고가도로 도입의 단점에 대하여 조사한 결과는 다음과 같음.
- ‘도시미관을 해칠 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 2명(20.0%), ‘그렇다’ 3명(30.0%), ‘보통이다’ 2명(20.0%), ‘그렇지 않다’ 2명(20.0%), ‘전혀 그렇지 않다’ 1명(10.0%)으로 나타남.

〈표 4.53〉 입체식 고가도로 도입의 장·단점(북구주민)

단위: 명/%

구분	매우 그렇다	그렇다	보통 이다	그렇지 않다	전혀 그렇지 않다
대구시 남·북구 교통소통분절현상 해소에 도움이 될 것이다.	4(40.0)	4(40.0)	1(10.0)	1(10.0)	
도심의 교통소통에 유익할 것이다.	2(20.0)	6(60.0)	1(10.0)	1(10.0)	
도심상권회복에 유익한 영향을 미칠 것이다.	2(20.0)	4(40.0)	2(20.0)	2(20.0)	
골목투어 등 중구 관광산업에 기여할 것이다.	2(20.0)	4(40.0)	2(20.0)	2(20.0)	
택시영업에도 유익한 영향을 미칠 것이다.	2(20.0)	3(30.0)	5(50.0)		
도시미관을 해칠 것이다.	2(20.0)	3(30.0)	2(20.0)	2(20.0)	1(10.0)
도심의 공기환경을 정화시킬 것이다.	2(20.0)	2(20.0)	2(20.0)	4(40.0)	
도심의 교통체증과 주차난과는 무관할 것이다.	2(20.0)	2(20.0)	4(40.0)	2(20.0)	

3) 중앙로 대중교통전용지구 지정과 도심상권 영향에 관한 질문

가) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성

- 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정이 도심상권 위축에 영향을 미칠 것인가에 대해서 조사한 결과, ‘그렇다’ 5명(50.0%), ‘보통이다’ 1명(10.0%), ‘그렇지 않다’ 2명(30.0%), ‘전혀 그렇지 않다’ 1명(10.0%)으로 나타남.

〈표 4.54〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성(북구주민)

단위: 명/%

구분	매우 그렇다	그렇다	보통이다	그렇지 않다	전혀 그렇지 않다
응답률		5(50.0)	1(10.0)	3(30.0)	1(10.0)

(1) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정하하는 이유

- ‘매우 그렇다’ 또는 ‘그렇다’ 라고 응답한 이유를 조사한 결과, ‘자가용 승용차 및 영업용택시의 진입금지’ 3명(50.0%), ‘주차장이 없거나 주차장에서 도심상가까지 이동거리가 멀다.’ 2명(33.3%), ‘대중교통전용지구에 따른 부대조치(공용주차장확보 등)가 미흡하다.’ 1명(16.7%)으로 나타남.

〈표 455〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정히는 이유(북구주민)

단위: 명/%	
원인	응답률
자가용 승용차 및 영업용택시의 진입금지	3(50.0)
주차장이 없거나 주차장에서 도심상가까지 이동거리가 멀다.	2(33.3)
구매상품을 휴대하고 대중교통으로 귀가하기는 불편하다.	
대중교통이용 고객 대부분은 청소년이나 노년층으로 상품구매나 소비능력이 약하다.	
대중교통전용지구에 따른 부대조치(공용주차장확보 등)가 미흡하다.	1(16.7)
무응답 4명	

(2) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정하는 이유

- ‘전혀 그렇지 않다’ 또는 ‘그렇지 않다’ 라고 응답한 이유를 조사한 결과, ‘대중교통 환경개선으로 시내버스나 지하철 이용에 편리하다.’ 3명(100.0%)으로 나타남.

〈표 456〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정하는 이유(북구주민)

단위: 명/%	
원인	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스나 지하철 이용에 편리하다.	3(100.0)
고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.	
도심상권 쇠퇴는 SNS등 인터넷쇼핑의 발달에 적절하게 대응하지 못한 상인들의 잘못일 뿐 대중교통전용지구 지정과는 상관없다.	
상품의 질이 떨어지거나 다양하지 않고 가격이 비싸다.	
상인들의 불친절이 원인이다.	
무응답 7명	

마. 대구남구 주민 의견분석

1) 대구 중앙대로 대중교통전용지구 운용에 관한 일반적 질문

가) 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견

- 대중교통전용지구에 대하여 어떻게 생각하는지를 조사한 결과, ‘좋다’ 1명(10.0%), ‘보통이다’ 1명(10.0%), ‘나쁘다’ 2명(20.0%), ‘아주 나쁘다’ 6명(60.0%)로 나타남.

〈표 4.57〉 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견(남구주민)

단위: 명/%

구분	아주 좋다	좋다	보통이다	나쁘다	아주 나쁘다
응답률		1(10.0)	1(10.0)	2(20.0)	6(60.0)

(1) 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유

- ‘아주 좋다’ 또는 ‘좋다’ 로 응답한 이유를 조사한 결과, ‘대중교통 환경개선으로 시내버스 이용에 편리하다.’ 1명(50.0%), ‘고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.’ 1명(50.0%)으로 나타남.

〈표 4.58〉 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유(남구주민)

단위: 명/%

긍정적인 이유	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스 이용에 편리하다.	1(50.0)
중앙로 및 동성로의 도심 매연이 줄어들고 도심공기환경에 좋다.	
자가용 완전 차단으로 버스의 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.	
고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.	1(50.0)
도심의 주차난 문제는 대중교통전용지구 지정과 상관없는 자가용 족들의 과시욕 현상이다.	
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.	
무응답 8명	

- ‘나쁘다’ 또는 ‘아주 나쁘다’ 로 응답한 이유를 조사한 결과, ‘대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하였’ 4명(36.4%), 전용지구 내 상가조업 주차의 불편으로 지역 경제 활동이 도움이 안 된다.’ 3명(27.3%), 전용지구 내 상가의 구매 물품 운송문제로 고객의 물품구매 주저·기피현상이 있다.’ 1명(9.1%), ‘대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡과 택시영업의 악영향을 초래한다.’ 1명(9.1%), ‘전용지구 인접 가로(街路)에 주차난을 초래한다.’ 2명(18.2%)으로 나타남.

〈표 4.59〉 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유(남구주민)

단위: 명/%	
부정적인 이유	응답률
대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하였다.	4(36.4)
전용지구 내 상가조업 주차의 불편으로 지역 경제 활동이 도움이 안 된다.	3(27.3)
전용지구 내 상가의 구매물품 운송문제로 고객의 물품구매 주저·기피현상이 있다.	1(9.1)
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡과 택시영업의 악영향을 초래한다.	1(9.1)
전기자동차 등 매연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정이 도심공기환경 개선에 그다지 영향을 미치지 않는다.	
전용지구 인접가로(街路)에 주차난을 초래한다.	2(18.2)

※ 다중응답으로 11명(100%) 응답률로 계산

나) 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반

- 대중교통전용지구 개선에 찬성 혹은 반대하는지를 조사한 결과, ‘찬성한다’ 3명(30.0%), ‘모르겠다’ 7명(70.0%)으로 나타남.

〈표 4.60〉 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반(남구주민)

단위: 명/%			
구분	찬성한다	모르겠다	반대한다
응답률	3(30.0)	7(70.0)	

(1) 대중교통전용지구 개선 찬성 이유

- 대중교통전용지구 개선에 찬성하는 이유를 조사한 결과, ‘대중교통전용지구 지정이 대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하고 있으므로 반드시 해소하여야 한다.’ 1명(20.0%), ‘대중교통전용지구 내 상가의 상권회복에 필요하다.’ 2명(40.0%), ‘대중교통전용지구 우회인근도로 혼잡 및 택시영업 악영향의 해소가 필요하다.’ 1명(20.0%), ‘전기자동차 등 매연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정 당초 취지인 도심공기환경 개선은 그다지 영향을 미치지 않는다.’ 1명(20.0%)으로 나타남.

〈표 4.61〉 대중교통전용지구 개선 찬성 이유(남구주민)

단위: 명/%	
찬성 이유	응답률
대중교통전용지구 지정이 대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하고 있으므로 반드시 해소하여야 한다.	1(20.0)
중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축으로 교통여건이 많이 변화하였다.	
대중교통전용지구 내 상가의 상권회복에 필요하다.	2(40.0)
대중교통전용지구 우회인근도로 혼잡 및 택시영업 악영향의 해소가 필요하다.	1(20.0)
대중교통전용지구 지정 인접가로(街路) 주차난 해소에 필요하다.	
전기자동차 등 매연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정 당초취지인 도심공기환경 개선은 그다지 영향을 미치지 않는다.	1(20.0)
무응답 5명	

(2) 대중교통전용지구 개선 반대 이유

- 대중교통전용지구 개선에 반대하는 이유를 조사한 결과, ‘중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축은 허가관청의 교통관련 심의를 거친 것으로 중앙로 교통여건이 변화로 볼 수 없다.’ 1명(25.0%), ‘대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.’ 3명(75.0%)으로 나타남.

〈표 4.62〉 대중교통전용지구 개선 반대 이유(남구주민)

단위: 명/%	
반대 이유	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.	
중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축은 허가관청의 교통관련 심의를 거친 것으로 중앙로 교통여건이 변화로 볼 수 없다.	1(25.0)
도심상가의 상권공동화 현상이 대중교통전용지구지정 때문이라는 근거가 없다.	
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.	3(75.0)
대중교통전용지구 지정 인접가로 주차난은 자가용 족들의 과시욕 때문이다.	
대중교통전용지구 지정은 중구의 근대로의 여행 골목투어에도 유익하다.	
무응답 6명	

다) 대중교통전용지구 개선 방법

- 중앙로의 대중교통전용지구 개선방법의 우선 순위를 조사한 결과, ‘대중교통전용 지구에 영업용택시 운행을 항시 허용한다.’ 1순위, ‘남·북구 교통소통분절이 지속 되더라도 현재의 대중교통전용지구 지정을 유지하고 도심공용주차 빌딩을 많이 신 축한다.’ 2순위, ‘중앙대로 북구와 남구 교통소통 분절현상 해소를 위해 대중교통 전용지구에 입체고가도로를 신설 대중교통(시내버스 등)과 도심통과차량을 통행시 키고, 지상은 보행자, 자가용승용차, 영업용 택시, 화물차 통행을 허용한다.’ 3순 위, ‘출·퇴근 시간은 현재의 대중교통전용지구 지정구간을 유지하고, 여타시간은 자가용승용차 및 일반차량 통행을 해제하도록 한다.’ 4순위, ‘현재의 대중교통전용 지구를 완전히 해제하도록 한다.’ 5순위로 나타남.

〈표 4.63〉 대중교통전용지구 개선 방법 우선 순위(남구주민)

개선 방법 우선 순위	우선순위
중앙대로 북구와 남구 교통소통 분절현상 해소를 위해 대중교통전용지구에 입체고가도로를 신설 대중교통(시내버스 등)과 도심통과차량을 통행시키고, 지상은 보행자, 자가용승용차, 영 업용 택시, 화물차 통행을 허용한다.	3
남·북구 교통소통분절이 지속되더라도 현재의 대중교통전용지구 지정을 유지하고 도심공용 주차 빌딩을 많이 신축한다.	2
대중교통전용지구에 영업용택시 운행을 항시 허용한다.	1
출·퇴근 시간은 현재의 대중교통전용지구 지정구간을 유지하고, 여타시간은 자가용승용차 및 일반차량 통행을 해제하도록 한다.	4
현재의 대중교통전용지구를 완전히 해제하도록 한다.	5

2) 중앙로 대중교통전용지구 입체식 고가도로 도입에 따른 질문

가) 입체식 고가도로 도입의 장·단점

- 중앙로 대중교통전용지구에 입체식 고가도로 도입의 장점에 대하여 조사한 결과는 다음과 같음.

- ‘대구시 남·북구 교통소통분절현상 해소에 도움이 될 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘그렇다’ 2명(20.0%), ‘보통이다’ 6명(60.0%), ‘그렇지 않다’ 2명(20.0%)으로 나타남.
 - ‘도심의 교통소통에 유익할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘그렇다’ 4명(40.0%), ‘보통이다’ 4명(40.0%), ‘그렇지 않다’ 2명(20.0%)으로 나타남.
 - ‘도심상권회복에 유익한 영향을 미칠 것이다.’ 라는 것에 대해서는 ‘매우 그렇다’ 1명(10.0%), ‘그렇다’ 1명(10.0%), ‘보통이다’ 4명(40.0%), ‘그렇지 않다’ 4명(40.0%)으로 나타남.
 - ‘골목투어 등 중구 관광산업에 기여할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 3명(30.0%), ‘그렇다’ 3명(30.0%), ‘그렇지 않다’ 4명(40.0%)으로 나타남.
 - ‘택시영업에도 유익한 영향을 미칠 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 2명(20.0%), ‘그렇다’ 1명(10.0%), ‘보통이다’ 3명(30.0%), ‘그렇지 않다’ 4명(40.0%)으로 나타남.
 - ‘도심의 공기환경을 정화시킬 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 1명(10.0%), ‘보통이다’ 1명(10.0%), ‘그렇지 않다’ 7명(70.0%), ‘전혀 그렇지 않다’ 1명(10.0%)으로 나타남.
 - ‘도심의 교통체증과 주차난과는 무관할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 1명(10.0%), ‘보통이다’ 1명(10.0%), ‘그렇지 않다’ 7명(70.0%), ‘전혀 그렇지 않다’ 1명(10.0%)으로 나타남.
- 중앙로 대중교통전용지구에 입체식 고가도로 도입의 단점에 대하여 조사한 결과는 다음과 같음.
- ‘도시미관을 해칠 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘보통이다’ 4명(40.0%), ‘그렇지 않다’ 6명(60.0%)으로 나타남.

〈표 4.64〉 입체식 고가도로 도입의 장·단점(남구주민)

단위: 명/%

구분	매우 그렇다	그렇다	보통 이다	그렇지 않다	전혀 그렇지 않다
대구시 남·북구 교통소통분절현상 해소에 도움이 될 것이다.		2(20.0)	6(60.0)	2(20.0)	
도심의 교통소통에 유익할 것이다.		4(40.0)	4(40.0)	2(20.0)	
도심상권회복에 유익한 영향을 미칠 것이다.	1(10.0)	1(10.0)	4(40.0)	4(40.0)	
골목투어 등 중구 관광산업에 기여할 것이다.	3(30.0)	3(30.0)		4(40.0)	
택시영업에도 유익한 영향을 미칠 것이다.	2(20.0)	1(10.0)	3(30.0)	4(40.0)	
도시미관을 해칠 것이다.	1(10.0)	1(10.0)	4(40.0)	3(30.0)	1(10.0)
도심의 공기환경을 정화시킬 것이다.			4(40.0)	6(60.0)	
도심의 교통체증과 주차난과는 무관할 것이다.	1(10.0)		1(10.0)	7(70.0)	1(10.0)

3) 중앙로 대중교통전용지구 지정과 도심상권 영향에 관한 질문

가) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성

- 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정이 도심상권 위축에 영향을 미칠 것인가에 대해서 조사한 결과, ‘매우 그렇다’ 5명(50.0%), ‘그렇다’ 4명(40.0%), ‘보통이다’ 1명(10.0%)으로 나타남.

〈표 4.65〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성(남구주민)

단위: 명/%

구분	매우 그렇다	그렇다	보통이다	그렇지 않다	전혀 그렇지 않다
응답률	5(50.0)	4(40.0)	1(10.0)		

(1) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정하는 이유

- ‘매우 그렇다’ 또는 ‘그렇다’ 라고 응답한 이유를 조사한 결과, ‘자가용 승용차 및 영업용택시의 진입금지’ 5명(55.6%), ‘주차장이 없거나 주차장에서 도심상가까지 이동거리가 멀다.’ 2명(22.2%), ‘대중교통전용지구에 따른 부대조치(공용주차장 확보 등)가 미흡하다.’ 2명(22.2%)으로 나타남.

〈표 4.66〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정히는 이유(남구주민)

단위: 명/%	
원인	응답률
자가용 승용차 및 영업용택시의 진입금지	5(55.6)
주차장이 없거나 주차장에서 도심상가까지 이동거리가 멀다.	2(22.2)
구매상품을 휴대하고 대중교통으로 귀가하기는 불편하다.	
대중교통이용 고객 대부분은 청소년이나 노년층으로 상품구매나 소비능력이 약하다.	
대중교통전용지구에 따른 부대조치(공용주차장확보 등)가 미흡하다.	2(22.2)
무응답 1명	

(2) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정히는 이유

- ‘전혀 그렇지 않다’ 또는 ‘그렇지 않다’ 라고 응답한 이유를 조사한 결과, ‘고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.’ 2명(40.0%), ‘도심상권 쇠퇴는 SNS등 인터넷쇼핑의 발달에 적절하게 대응하지 못한 상인들의 잘못일 뿐 대중교통전용지구 지정과는 상관없다.’ 3명(60.0%)으로 나타남.

〈표 4.67〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정히는 이유(남구주민)

단위: 명/%	
원인	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스나 지하철 이용에 편리하다.	
고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.	2(40.0)
도심상권 쇠퇴는 SNS등 인터넷쇼핑의 발달에 적절하게 대응하지 못한 상인들의 잘못일 뿐 대중교통전용지구 지정과는 상관없다.	3(60.0)
상품의 질이 떨어지거나 다양하지 않고 가격이 비싸다.	
상인들의 불친절이 원인이다.	
무응답 5명	

바. 통행인 의견분석

1) 대구 중앙대로 대중교통전용지구 운용에 관한 일반적 질문

가) 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견

- 대중교통전용지구에 대하여 어떻게 생각하는지를 조사한 결과, ‘아주 좋다’ 4명(12.9%), ‘좋다’ 11명(35.5%), ‘보통이다’ 11명(35.5%), ‘나쁘다’ 4명(12.9%), ‘아주 나쁘다’ 1명(3.2%)로 나타남.

<표 4.68> 대중교통전용지구 운용에 관한 긍정·부정 의견(통행인)

단위: 명/%					
구분	아주 좋다	좋다	보통이다	나쁘다	아주 나쁘다
응답률	4(12.9)	11(35.5)	11(35.5)	4(12.9)	1(3.2)

(1) 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유

- ‘아주 좋다’ 또는 ‘좋다’ 로 응답한 이유를 조사한 결과, ‘대중교통 환경개선으로 시내버스 이용에 편리하다.’ 8명(29.6%), ‘중앙로 및 동성로의 도심 매연이 줄어들고 도심공기환경에 좋다.’ 11명(40.7%), ‘자가용 완전 차단으로 버스의 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.’ 7명(25.9%), ‘고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.’ 1명(3.7%)으로 나타남.

<표 4.69> 대중교통전용지구 운용의 긍정적인 이유(통행인)

단위: 명/%	
긍정적인 이유	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스 이용에 편리하다.	8(29.6)
중앙로 및 동성로의 도심 매연이 줄어들고 도심공기환경에 좋다.	11(40.7)
자가용 완전 차단으로 버스의 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.	7(25.9)
고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.	1(3.7)
도심의 주차난 문제는 대중교통전용지구 지정과 상관없는 자가용 족들의 과시욕 현상이다.	
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.	
무응답 4명	

(2) 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유

- ‘나쁘다’ 또는 ‘아주 나쁘다’ 로 응답한 이유를 조사한 결과, ‘대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하였’ 2명(16.7%), 전용지구 내 상가조업 주차의 불편으로 지역 경제 활동이 도움이 안 된다.’ 2명(16.7%), 전용지구 내 상가의 구매물품 운송문제로 고객의 물품구매 주저·기피현상이 있다.’ 4명(33.3%), ‘전기자동차 등 매연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정이 도심공기환경 개선에 그다지 영향을 미치지 않는다.’ 1명(8.3%), ‘전용지구 인접가로(街路)에 주차난을 초래한다.’ 3명(25.0%)으로 나타남.

〈표 4.70〉 대중교통전용지구 운용의 부정적인 이유(통행인)

부정적인 이유	단위: 명/%	
	응답률	
대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하였다.	2(16.7)	
전용지구 내 상가조업 주차의 불편으로 지역 경제 활동이 도움이 안 된다.	2(16.7)	
전용지구 내 상가의 구매물품 운송문제로 고객의 물품구매 주저·기피현상이 있다.	4(33.3)	
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡과 택시영업의 악영향을 초래한다.		
전기자동차 등 매연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정이 도심공기환경 개선에 그다지 영향을 미치지 않는다.	1(8.3)	
전용지구 인접가로(街路)에 주차난을 초래한다.	3(25.0)	
무응답 19명		

나) 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반

- 대중교통전용지구 개선에 찬성 혹은 반대하는지를 조사한 결과, ‘찬성한다’ 13명(41.9%), ‘모르겠다’ 11명(35.5%), ‘반대한다’ 7명(22.6%)으로 나타남.

〈표 4.71〉 대중교통전용지구 개선에 대한 찬반(통행인)

구분	단위: 명/%		
	찬성한다	모르겠다	반대한다
응답률	13(41.9)	11(35.5)	7(22.6)

(1) 대중교통전용지구 개선 찬성 이유

- 대중교통전용지구 개선에 찬성하는 이유를 조사한 결과, ‘대중교통전용지구 지정이 대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하고 있으므로 반드시 해소하여야 한다.’ 7명(29.2%), ‘중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축으로 교통여건이 많이 변화하였다.’ 8명(33.3%), ‘대중교통전용지구 내 상가의 상권회복에 필요하다.’ 5명(20.8%), ‘대중교통전용지구 우회인근도로 혼잡 및 택시영업 악영향의 해소가 필요하다.’ 1명(4.2%), ‘대중교통전용지구 지정 인접가로(街路) 주차난 해소에 필요하다.’ 2명(8.3%)으로 나타남.

〈표 4.72〉 대중교통전용지구 개선 찬성 이유(통행인)

단위: 명/%

찬성 이유	응답률
대중교통전용지구 지정이 대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하고 있으므로 반드시 해소하여야 한다.	7(29.2)
중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축으로 교통여건이 많이 변화하였다.	8(33.3)
대중교통전용지구 내 상가의 상권회복에 필요하다.	5(20.8)
대중교통전용지구 우회인근도로 혼잡 및 택시영업 악영향의 해소가 필요하다.	1(4.2)
대중교통전용지구 지정 인접가로(街路) 주차난 해소에 필요하다.	2(8.3)
전기자동차 등 매연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정 당초취지인 도심공기환경 개선은 그다지 영향을 미치지 않는다.	
무응답 8명	

(2) 대중교통전용지구 개선 반대 이유

- 대중교통전용지구 개선에 반대하는 이유를 조사한 결과, ‘대중교통 환경개선으로 시내버스 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.’ 6명(40.0%), ‘중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축은 허가관청의 교통관련 심의를 거친 것으로 중앙로 교통여건이 변화로 볼 수 없다.’ 1명(6.7%), ‘도심상가의 상권 공동화 현상이 대중교통전용지구지정 때문이라는 근거가 없다.’ 3명(20.0%), ‘대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.’ 5명(33.3%)으로 나타남.

〈표 4.73〉 대중교통전용지구 개선 반대 이유(통행인)

단위: 명/%

반대 이유	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.	6(40.0)
중앙내거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축은 허가관청의 교통관련 심의를 거친 것으로 중앙로 교통여건이 변화로 볼 수 없다.	1(6.7)
도심상가의 상권공동화 현상이 대중교통전용지구지정 때문이라는 근거가 없다.	3(20.0)
대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.	5(33.3)
대중교통전용지구 지정 인접가로 주차난은 자가용 족들의 과시욕 때문이다.	
대중교통전용지구 지정은 중구의 근대로의 여행 골목투어에도 유익하다.	
무응답 16명	

다) 대중교통전용지구 개선 방법

- 중앙로의 대중교통전용지구 개선방법의 우선 순위를 조사한 결과, ‘중앙대로 북구와 남구 교통소통 분절현상 해소를 위해 대중교통전용지구에 입체고가도로를 신설 대중교통(시내버스 등)과 도심통과차량을 통행시키고, 지상은 보행자, 자가용승용차, 영업용 택시, 화물차 통행을 허용한다.’ 1순위, ‘출·퇴근 시간은 현재의 대중교통전용지구 지정구간을 유지하고, 여타시간은 자가용승용차 및 일반차량 통행을 해제하도록 한다.’ 2순위, ‘대중교통전용지구에 영업용택시 운행을 항시 허용한다.’ 3순위, ‘현재의 대중교통전용지구를 완전히 해제하도록 한다.’ 4순위, ‘남·북구 교통소통분절이 지속되더라도 현재의 대중교통전용지구 지정을 유지하고 도심공용주차 빌딩을 많이 신축한다.’ 5순위로 나타남.

〈표 4.74〉 대중교통전용지구 개선 방법 우선 순위(통행인)

개선 방법 우선 순위	우선순위
중앙대로 북구와 남구 교통소통 분절현상 해소를 위해 대중교통전용지구에 입체고가도로를 신설 대중교통(시내버스 등)과 도심통과차량을 통행시키고, 지상은 보행자, 자가용승용차, 영업용 택시, 화물차 통행을 허용한다.	1
출·퇴근 시간은 현재의 대중교통전용지구 지정구간을 유지하고, 여타시간은 자가용승용차 및 일반차량 통행을 해제하도록 한다.	2
대중교통전용지구에 영업용택시 운행을 항시 허용한다.	3
남·북구 교통소통분절이 지속되더라도 현재의 대중교통전용지구 지정을 유지하고 도심공용주차 빌딩을 많이 신축한다.	4
현재의 대중교통전용지구를 완전히 해제하도록 한다.	5

2) 중앙로 대중교통전용지구 입체식 고가도로 도입에 따른 질문

가) 입체식 고가도로 도입의 장·단점

○ 중앙로 대중교통전용지구에 입체식 고가도로 도입의 장점에 대하여 조사한 결과는 다음과 같음.

- ‘대구시 남·북구 교통소통분절현상 해소에 도움이 될 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 4명(12.9%), ‘그렇다’ 22명(71.0%), ‘보통이다’ 3명(9.7%), ‘그렇지 않다’ 2명(6.5%)으로 나타남.
- ‘도심의 교통소통에 유익할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 3명(9.7%), ‘그렇다’ 23명(74.2%), ‘보통이다’ 4명(12.9%), ‘그렇지 않다’ 1명(3.2%)으로 나타남.
- ‘도심상권회복에 유익한 영향을 미칠 것이다.’ 라는 것에 대해서는 ‘매우 그렇다’ 1명(3.2%), ‘그렇다’ 16명(51.6%), ‘보통이다’ 13명(41.9%), ‘그렇지 않다’ 1명(3.2%)으로 나타남.
- ‘골목투어 등 중구 관광산업에 기여할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 3명(9.7%), ‘그렇다’ 19명(61.3%), ‘보통이다’ 8명(25.8%), ‘그렇지 않다’ 1명(3.2%)으로 나타남.
- ‘택시영업에도 유익한 영향을 미칠 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘매우 그렇다’ 1명(4.8%), ‘그렇다’ 8명(38.1%), ‘보통이다’ 9명(42.9%), ‘그렇지 않다’ 1명(4.8%), ‘전혀 그렇지 않다’ 2명(9.5%)으로 나타남.
- ‘도심의 공기환경을 정화시킬 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘그렇다’ 4명(12.9%), ‘보통이다’ 20명(64.5%), ‘그렇지 않다’ 7명(22.6%)으로 나타남.
- ‘도심의 교통채증과 주차난과는 무관할 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘그렇다’ 6명(19.4%), ‘보통이다’ 14명(45.2%), ‘그렇지 않다’ 10명(32.36%), ‘전혀 그렇지 않다’ 1명(3.2%)으로 나타남.

○ 중앙로 대중교통전용지구에 입체식 고가도로 도입의 단점에 대하여 조사한 결과는 다음과 같음.

- ‘도시미관을 해칠 것이다.’ 라는 것에 대해서 ‘그렇다’ 4명(12.9%), ‘보통이다’ 19명(61.3%), ‘그렇지 않다’ 7명(22.6%), ‘전혀 그렇지 않다’ 1명(3.2%)으로 나타남.

〈표 4.75〉 입체식 고가도로 도입의 장·단점(통행인)

단위: 명/%

구분	매우 그렇다	그렇다	보통이다	그렇지 않다	전혀 그렇지 않다
대구시 남·북구 교통소통분절현상 해소에 도움이 될 것이다.	4(12.9)	22(71.0)	3(9.7)	2(6.5)	
도심의 교통소통에 유익할 것이다.	3(9.7)	23(74.2)	4(12.9)	1(3.2)	
도심상권회복에 유익한 영향을 미칠 것이다.	1(9.7)	16(51.6)	13(41.9)	1(3.2)	
골목투어 등 중구 관광산업에 기여할 것이다.	3(9.7)	16(51.6)	9(29.0)	3(9.7)	
택시영업에도 유익한 영향을 미칠 것이다.	3(9.7)	19(61.3)	8(25.8)	1(3.2)	
도시미관을 해칠 것이다.		4(12.9)	19(61.3)	7(22.6)	1(3.2)
도심의 공기환경을 정화시킬 것이다.		4(12.9)	20(64.5)	7(22.6)	
도심의 교통체증과 주차난과는 무관할 것이다.		6(19.4)	14(45.2)	10(32.3)	1(3.2)

3) 중앙로 대중교통전용지구 지정과 도심상권 영향에 관한 질문

가) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성

- 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정이 도심상권 위축에 영향을 미칠 것인가에 대해서 조사한 결과, ‘매우 그렇다’ 1명(3.3%), ‘그렇다’ 10명(33.3%), ‘보통이다’ 12명(40.0%), ‘그렇지 않다’ 6명(20.0%), ‘전혀 그렇지 않다’ 1명(3.3%)으로 나타남.

〈표 4.76〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축 가능성(통행인)

단위: 명/%

구분	매우 그렇다	그렇다	보통이다	그렇지 않다	전혀 그렇지 않다
응답률	1(3.3)	10(33.3)	12(40.0)	6(20.0)	1(3.3)

무응답 1명

(1) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정하는 이유

- ‘매우 그렇다’ 또는 ‘그렇다’ 라고 응답한 이유를 조사한 결과, ‘자가용 승용차 및 영업용택시의 진입금지’ 13명(56.5%), ‘주차장이 없거나 주차장에서 도심상가까지 이동거리가 멀다.’ 2명(8.7%), ‘구매상품을 휴대하고 대중교통으로 귀가하기는 불편하다.’ 3명(13.0%), ‘대중교통이용 고객 대부분은 청소년이나 노년층으로 상품구매

나 소비능력이 약하다.’ 2명(8.7%), ‘대중교통전용지구에 따른 부대조치(공용주차장 확보 등)가 미흡하다.’ 3명(13.0%)으로 나타남.

〈표 4.77〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 긍정히는 이유(통행인)

단위: 명/%

원인	응답률
자가용 승용차 및 영업용택시의 진입금지	13(56.5)
주차장이 없거나 주차장에서 도심상가까지 이동거리가 멀다.	2(8.7)
구매상품을 휴대하고 대중교통으로 귀가하기는 불편하다.	3(13.0)
대중교통이용 고객 대부분은 청소년이나 노년층으로 상품구매나 소비능력이 약하다.	2(8.7)
대중교통전용지구에 따른 부대조치(공용주차장확보 등)가 미흡하다.	3(13.0)
무응답 8명	

(2) 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정히는 이유

- ‘전혀 그렇지 않다’ 또는 ‘그렇지 않다’ 라고 응답한 이유를 조사한 결과, ‘대중교통 환경개선으로 시내버스나 지하철 이용에 편리하다.’ 4명(44.4%), ‘고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.’ 1명(11.1%), ‘도심 상권 쇠퇴는 SNS등 인터넷쇼핑의 발달에 적절하게 대응하지 못한 상인들의 잘못일 뿐 대중교통전용지구 지정과는 상관없다.’ 2명(22.2%), ‘상품의 질이 떨어지거나 다양하지 않고 가격이 비싸다.’ 2명(22.2%)으로 나타남.

〈표 4.78〉 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권 위축에 부정히는 이유(통행인)

단위: 명/%

원인	응답률
대중교통 환경개선으로 시내버스나 지하철 이용에 편리하다.	4(44.4)
고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.	1(11.1)
도심상권 쇠퇴는 SNS등 인터넷쇼핑의 발달에 적절하게 대응하지 못한 상인들의 잘못일 뿐 대중교통전용지구 지정과는 상관없다.	2(22.2)
상품의 질이 떨어지거나 다양하지 않고 가격이 비싸다.	2(22.2)
상인들의 불친절이 원인이다.	
무응답 22명	

4. 분석결과

가. 중앙로 대중교통전용지구 운용 관련 조사 결과

- 중앙로 대중교통전용지구 운용에 대하여 긍정적으로 답변한 응답자는 응답 114명 중 50명(43.9%)이었고, 긍정적이지 않은(보통, 나쁘다, 아주나쁘다) 답변은 64명(56.2%)이었음.
- 긍정적인 답변원인으로 1순위는 “대중교통 환경개선으로 시내버스 이용에 편리하다.(41.8%)”, 2순위는 “자가용 완전 차단으로 버스의 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.(26.6%)”로서 대중교통의 이용 편의성이었음.
- 긍정적이지 않다는 답변원인으로 1순위는 “전용지구 내 상가조업 주차의 불편으로 지역 경제 활동이 도움이 안 된다.(34.2%)”, 2순위는 “대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하였다.(30.3%)”, 3순위는 “전용지구 내 상가의 구매물품 운송문제로 고객의 물품구매 주저·기피현상이 있다.(18.4%)”로 도심상권위축 의견이 52.6%를 점하고 있음.
- ※ 중앙로 대중교통전용지구 운용에 대하여 북구주민은 긍정적인 의견이 다수를 점하고 있고, 남구주민은 부정적인 의견이 다수 점하고 있음.

- 중앙로 대중교통전용지구 개선에 대하여 긍정적(찬성)으로 답변한 응답자는 응답 114명중 53명(47.3%)이고, 개선에 반대하는 답변은 21명(18.8%)이며, 관망(모르겠다)하는 응답은 38명(33.9%)으로 개선에 관망적이거나 반대하는 의견은 52.7%이었음.
- 개선에 찬성하는 답변원인으로 1순위는 “대중교통전용지구 지정이 대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하고 있으므로 반드시 해소하여야 한다.(26.8%)”, 2순위는 “대중교통전용지구 내 상가의 상권회복에 필요하다.(24.7%)”, 3순위는 “중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축으로 교통여건이 많이 변화하였다.(22.7%)”로 대구도심의 남·북의 분절현상과 도심상권회복, 그리고 교통여건의 변화를 대부분(74.2%) 들고 있음.
- 개선에 반대하는 답변원인으로 1순위는 “대중교통 환경개선으로 시내버스 통행

속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.(29.5%)” , 2순위는 “대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.(27.3%)” 3순위는 동일한 18.2% 응답인 “중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축은 허가관청의 교통관련 심의를 거친 것으로 중앙로 교통여건이 변화로 볼 수 없다.” 와 “도심상가의 상권공동화(商圈空同化)현상이 대중교통전용지구지정 때문이라는 근거가 없다.” 이었음.

- 대중교통전용지구 개선방법 우선 순위 질문에서 1순위는 “중앙대로 복구와 남구 교통소통 분절현상 해소를 위해 대중교통전용지구에 입체고가도로를 신설 대중교통(시내버스 등)과 도심통과차량을 통행시키고, 지상은 보행자, 자가용승용차, 영업용 택시, 화물차 통행을 허용한다.” 이었고, 2순위는 “출·퇴근 시간은 현재의 대중교통전용지구 지정구간을 유지하고, 여타시간은 자가용승용차 및 일반차량 통행을 해제하도록 한다.” 이었음.

나. 중앙로 대중교통전용지구 지정과 상권위축관련 조사결과

- 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축과 관련한 질문에서 ‘상권 위축에 긍정적(찬성)으로 답변한 응답자는 응답 114명 중 52명(46.8%)이고, 부정적(그렇지않다) 견해 응답자는 22명(19.8%)이었고, 여타 37명(33.3%)은 보통이라고 응답함.
- 상권위축에 동의하는 긍정적인 답변원인으로 1순위는 “자가용 승용차 및 영업용 택시의 진입금지(49.3%)” , 2순위는 동일한 14.9%의 “주차장이 없거나 주차장에서 도심상가까지 이동거리가 멀다.” 및 “대중교통전용지구에 따른 부대조치(공용주차장확보 등)가 미흡하다.” 이었음
- 상권위축을 동의하지 않는 부정적인 답변 원인으로 1순위는 “대중교통 환경개선으로 시내버스나 지하철 이용에 편리하다.(47.4%)” , 2순위는 “도심상권 쇠퇴는 SNS등 인터넷쇼핑의 발달에 적절하게 대응하지 못한 상인들의 잘못일 뿐 대중교통전용지구 지정과는 상관없다.(34.2%)” 이었음.

다. 개방형 질문

- 대구 중앙로 대중교통전용지구 개선을 위한 기타 의견으로는 ‘중앙네거리↔대구역 구간은 자가용(화물), 승용차, 택시 운영을 허용하고 반월당↔중앙네거리 구간은 저녁 8시 이후 자가용, 택시 운영을 허용하라’ 및 ‘공영주차장 확보’가 있었음.

V. 과제 선정 및 종합 의견

1. 과제 선정

가. 대중교통지구 지정 도입 당시 검토의 미비

1) 국토교통부『대중교통전용지구 설계 및 운영지침(2011.12)』

- 대중교통전용지구 지정으로 상가가 활성화될 수 있으며, 대중교통전용지구 지정으로 도로의 환경이 개선될 수 있는 곳, 도로의 가로폭원이 15~30m 정도 되고 길이가 800~1,000m 정도가 되는 곳, 여건에 따라 200m 이상 길이가 확보되면 지구지정과 시행이 가능, 상가의 구성이 돌아다니면서 상거래를 할 수 있는 곳으로 백화점이나 교통터미널, 영화관 등과 같은 집객 능력이 높은 시설물이 있는 곳, 대중교통전용지구 지정으로 대중교통의 질이 개선 될 수 있는 곳, 대중교통전용지구 주변에 주차장 공급이 가능한 곳 등을 주요 내용으로 하고 있음.

2) 입지 필수조건 및 주요 요건¹⁶⁾

- 입지의 필수적인 요건으로 모든 자동차 통행에 꼭 필요한 간선도로의 기능을 하지 않으면서, 승용차 진입을 차단하더라도 대중교통으로 편리하게 접근할 수 있는 만큼 대중교통 운행 빈도가 높고, 편리하게 쇼핑할 수 있도록 상업지역으로 형성되어 있는 도로를 입지요건으로 설정하고 있음.
- 부가적인 요건으로 대중전용지구의 성공적인 안착을 위한 우회도로 확보가 원활한 도로, 주차장 확보 가능 도로, 일정 수준이상의 보행량이 있는 도로, 보행환경 개선가능 도로, 대중교통 이용환경 개선 가능 도로, 교통혼잡 영향이 적은 도로, 걸어서 쇼핑할 수 있는 소매상가가 밀집된 도로를 입지요건으로 설정하고 있음.

16) 석종수(2006). '인천광역시 대중교통 전용 지구 도입을 위한 기초 연구', 인천발전연구원, 이범규(2016), '대전시 대중교통전용지구 조성방안', 대전세종연구원.

3) 중앙로 대중교통전용지구에 대한 검토

- 대구 중앙대로는 북구를 시점으로 하여 남구 캠프워커를 종점으로 하는 대구광역시산격청사네거리 ↔ 대구역북편네거리 도로(구 통일로)는 8차로45m, 대구역지하차도는 도로6차로32m, 대구역네거리 ↔ 반월당네거리 2차로22m(대중교통전용구간), 반월당네거리 ↔ 캠프워커는 8차로45m,로 구성된 대구광역시도 제61호선 연장 6.4km 주요간선도로임.
- 중앙로대중교통전용지구의 경우 국토교통부 설계 및 운영지침과 선행연구들의 입지 필요조건에 의하더라도 도입 시 충분한 검토를 간과한 경향이 있음.
 - 중앙대로(8차로) 연장6.4km 주요간선도로 가운데 해당하는 구간1.05km를 대중교통전용지구(2차로)로 지정
 - 도심의 특성상 대중교통전용지구 주변에 충분한 주차장공급 곤란
 - 국토교통부 운영지침 『 i)도로의 가로폭원이 15~30m 정도 되고 길이가 800~1,000m 정도가 되는 곳, ii)대중교통전용지구 주변에 주차장 공급이 가능한 곳』과 서로 맞지 않음.
 - 모든 자동차 통행에 꼭 필요한 간선도로의 기능을 하지 않아야 한다는 선행연구들의 입지의 필수적인 요건에도 맞지 않음.
 - ※ 서울 연세로, 부산 동천로 모두 지선도로임.
 - 교통소통측면에서 보면 모든 자동차 통행에 꼭 필요한 주요간선도로인 중앙대로의 도심통과구간 1,050m를 8차로에서 2차로인 대중교통전용지구로 조성 병목현상을 자초, 중앙대로와 연결되는 도심의 모든 우회도로의 체증을 유발함.

나. 설문조사를 통한 과제의 도출과 검토

1) 설문조사를 통해 도출된 문제

- 중앙로 대중교통전용지구 개선이 필요하다(47.3%)는 의견이 현행 대중교통전용지구 에 대한 긍정적인 의견(43.9%)보다 높았으므로 이 연구에서는 개선이 필요한 과제

로 채택함. 채택의 이유는 다음과 같음.

- 1순위는 대중교통전용지구 지정이 대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하고 있으므로 반드시 해소하여야 한다.
- 2순위는 대중교통전용지구 내 상가의 도심상권회복에 필요하다.
- 3순위는 중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축으로 교통여건이 많이 변화하였다.

○ 대중교통전용지구지정에 따른 남·북간의 교통소통분절현상 해소를 위한 방안의 경우 1순위는 “중앙대로 북구와 남구 교통소통 분절현상 해소를 위해 대중교통전용지구에 입체고가도로를 신설 대중교통(시내버스 등)과 도심통과차량을 통행시키고, 지상은 보행자, 자가용승용차, 영업용 택시, 화물차 통행을 허용한다.” 이고, 2순위는 “출·퇴근 시간은 현재의 대중교통전용지구 지정구간을 유지하고, 여타시간은 자가용승용차 및 일반차량 통행을 해제하도록 한다.” 이었음.

○ 중앙로 대중교통전용지구 지정에 따른 도심 상권의 위축과 관련한 질문에서 ‘상권 위축에 영향을 주었다는 긍정적 의견(46.8%)이 높고, 부정적(그렇지 않다)견해(19.8%)는 낮으므로, 이 연구에서는 대중교통전용지구지정이 도심상권위축에 영향을 미친 것에 긍정적인 의견을 과제로 채택함. 동의 원인과 이유는 다음과 같음.

- 1순위는 자가용 승용차 및 영업용택시의 진입금지(49.3%)임.
- 2순위는 주차장이 없거나 주차장에서 도심상가까지 이동거리가 멀고, 대중교통전용지구에 따른 부대조치(공용주차장확보 등)가 미흡하다임.

○ 대구 중앙로 대중교통전용지구 개선을 위한 기타 의견으로는 ‘중앙네거리-대구역 구간은 자가용(화물), 승용차, 택시 운행을 허용하고 반월당-중앙네거리 구간은 저녁 8시 이후 자가용, 택시 운행을 허용하라’ 및 ‘공영주차장 확보’ 의견도 개선안의 과제로 채택함.

2) 전문가 의견을 통한 검토

가) 전문가 의견 필요성 및 방법

- 전문가 의견수렴은 지역주민 설문조사의 단점을 보완하고 주민의 의견들이 실제 현실화하기까지의 문제해소와 실현가능성을 확인하기 위해서는 반드시 필요함.
- 의견수렴목적은 중앙로 대중교통전용지구의 지역민상대 설문조사의 현황과 문제해소의 실효성 및 문제점을 살피고, 우선적 추진과제 등에 대한 의견수렴을 통하여 대중교통전용지구의 적절한 개선방안을 제시하고자 하는 것임.
- 의견수렴 방법은 먼저 면담을 통하여 대중교통전용지구의 개선방안 등의 의견을 교환한 후, 서면의견서 제출을 수궁한 전문가에게 이메일을 통하여 설문내용을 발송하고 의견서를 받는 방법을 선택하였음. 이는 설문요구자와 전문가 사이의 취지와 의견이 엇갈려 왜곡되는 것을 방지하기 위함임.
- 설문조사를 통해 선정된 과제에 대하여 교통공학전문가(박사 3명)를 면담하였고, 서면의견을 받은 내용을 검토하고 수렴(인용)함.

나) 전문가 의견 검토 내용

(1) 설문조사 결과 도출된 과제에 대한 검토

(가)전문가들의 공통된 의견

- 대중교통전용지구지정이 교통소통측면에서 도심의 남북 분절현상을 초래하고 있는 현황은 공감하나 도심의 대중교통 환경을 개선하고 시내버스 통행 속도가 높아지고 특히 보행자 안전이라는 순기능과 비교하면 부득이한 면도 검토되어 개선안에 반영되어야 할 것임.
- 대중교통전용지구 내인 중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축으로 교통여건이 변화한 것으로 보이기는 하나 허가관청의 교통관련 심의를

충분히 거친 허가였으므로 입주가 완료되었을 경우 이들로 인해 반드시 교통 혼잡을 초래할 것이라는 판단은 성급한 부분도 있음.

- 대구시에서 중앙로네거리↔대구역네거리 구간의 대중교통전용지구지정의 잠정해제를 검토한다는 여론도 있고, 그렇게 될 경우 반월당↔중앙로네거리구간만 남게 되어 실효성 문제 등이 포함된 개선안을 검토할 필요성은 있으나, 단순히 교통소통측면보다는 중구(도심)의 이익이 되는 방향도 고려되어야 함.
- 대중교통전용지구지정이 도심상권위축의 원인이라고 주장하는 측면에서 ‘전용지구 내 상가조업 주차의 불편과 구매물품 운송문제로 고객의 물품구매 주저·기피현상이 있다.’는 주장에 일부 공감은 되나, 도심상가의 상권공동화(商圈空同化)현상이 대중교통전용지구지정 때문이라는 근거가 없고 ‘고객들이 인터넷을 통한 물품구매 등으로 구매방법의 변화에 상인들이 따라가지 못한다.’는 의견에도 관심을 가질 필요가 있으며, 도심주차장 부족의 해결은 시급하고 반드시 필요함.

(2) 설문조사 결과 도출된 안전의 검토

(가) 도심 입체식 고가도 도입의 검토

- 대중교통전용지구 내 입체식고가도로 도입에서 고가도로 위는 도심통과차량과 대중교통을 통행시키고, 고가도로 하부공간은 노천카페와 모듈러 공간 활용과 같은 관광자원으로, 그리고 지상은 승용차, 화물차, 택시 운행과 보행자 통행구간으로 조성하는 방안에 관한 의견

① A전문가 의견

- 중앙로대중교통전용지구는 지하철1호선이 지나고 있어 고가도로기초 및 하중 등을 고려할 때 설치가능의 여부와 시공성에 대한 검토가 선행되어야 하고, 대중교통전용지구 지정이 통과차량 및 택시정차등으로 인한 혼잡 및 보행환경개선을 위해 시행되었으며, 공간 활용방안의 구체적 제시가 필요하고, 택시 승·하차 및 조업 공간 등을 고려하면 도입곤란이 예상됨.

○ 고가도로 시·종점위치 제시가 필요하고, 개인적인 의견은 동부교육청~경부선철도 건너가 예상되나 시·종점 주변여건상 램프설치가 불가 할 것으로 사료되며 도입되더라도 단순통과기능만 가능할 것으로 판단됨.

○ 중앙로는 도로 폭이 좁아 고가도로 버스승강장 설치가 곤란하고 또한 고가도로와 인접건물의 거리가 가까워 소음 및 조망권으로 인한 인근지역주민 민원이 예상되며, 공사기간에 대한 주민피해대책이 강구되어야 할 것임.

② B전문가 의견

○ 입체식 고가도로 특성상 도심미관 개선방안과 적정경사로 적용시 기하구조 크기에 따라 설치가능여부가 결정됨. 고가도로 규모가 커지면 교각이 커지고 간격이 협소해져 고가 하부이용에 제약이 있을 수 있어 면밀한 주기검토가 요구됨.

○ 입체식 고가도로 조성계획 시 소음 및 분진 등 환경대책과 사생활 침해대책도 검토되어야 하고 1차 순환선내 통과교통량 등 수요산정에 따라 입체식 고가도로 규모가 계획되어야하며, 이 모든 것이 만족 할 경우 입체식 고가도로 조성가능 할 것으로 판단됨.

③ C전문가 의견

○ 현재는 과거에 비해 도시기능이 분산되고 교통 환경이 변화하면서 고가도로의 기능과 역할은 축소되고 있고, 고가도로는 철거되고 있는 추세임.

○ 고가도로 설치목적은 입체화를 통해서 지상의 소통을 원활하기 위함이며, 입체교차 계획시 도로의 기능과 형태, 교통량, 주변 지형 여건, 건설 및 관리에 소요되는 비용의 경제성 등 다양하게 고려해야 함.

○ 고가도로 특성상 대도시 교통기능의 분담과 경제적 편리성이 있으나, 가로지르는 구조물로 인한 지역의 단절, 시각적 차폐의 형성, 인접한 지역 환경과 어울리지 못하는 악영향을 초래하는 문제점이 있음.

(나) 지상6차선, 지하주차장(상가)확보 검토

- 대중교통전용지구 개선안으로 중앙로네거리(대구역네거리)↔반월당네거리 지하도를 개통하여 대규모공공주차장과 상가(문화시설) 등을 조성함과 더불어 지상도로는 최소 6차선을 확보하여 전용지구를 해제하고 북구 8차선(통일로) 남구 8차선(남문로)와 연계하여 교통이 원활하도록 개선하는 방안에 관한 검토

① A전문가 의견

- 중앙대로는 반월당남측과 대구역네거리 북측은 35~40m로 폭이 넓으나 반월당~대구역 구간은 22m로 병목구간으로 도로체계를 고려한다면 도로확장이 바람직 할 것으로 사료됨.
 - 병목구간 해소를 위해서는 10m이상 도로확장이 필요하며, 도심구간의 부지 및 건물보상비와 철거비용, 폐기물 처리 등 대구시 재정능력 및 타당성 검토와 시민공감대가 필요함.
- 지하 공간 활용방안은 지하상가 및 주차장을 단층 계획은 곤란하며 복층(2층)계획 시 지하철과의 영향을 종합적으로 검토할 필요가 있음.
 - 공영주차장 설치계획은 주변주차장의 이용실태를 조사·분석하여 설치 여부 및 규모를 결정하는 것이 타당함.
 - 주차장 유출입구 설치위치 선정에 반월당 지하주차장과의 연계 및 운영방안 등을 종합적으로 검토하는 방안이 필요할 것으로 사료됨.
- 도로확장에 따른 상가만 설치하는 경우 반월당지하상가, 중앙지하상가, 대구역지하상가 등이 서로 연계할 수 있다면 지하상가의 활성화에는 도움 될 것으로 사료되나 기존상가와 협의가 반드시 필요할 것임.
 - 공사기간에 대한 주민 피해대책의 강구(소유자와 세입자 고려)가 필요함.

② B전문가 의견

- 도로위계 및 원할 한 접속을 위해 중앙대로상 동일한 도로복원으로 확폭이 요구됨. 도로폭원 결정 후 차로운영 및 신호운영의 경우 대구경찰청과 협의가 필요함. 기존의 왕복4차로 운영은 현재 도로폭원상차로 수 확장사업을 통해 추진 가능하나 추가적인 도로 폭의 요구 경우, 도시계획변경, 인근매입필지 등이 요구됨.
- 예비타당성 대상사업이 될 수 있음을 고려 비용편익(V/C)등 경제성검토 및 사업추진가능여부 면밀한 검토가 요구됨.

③ C전문가 의견

- 현재 도로여건상(왕복2차로) 지하관련 시설물 설치는 어려운 상황임, 원활한 지상 도로소통과 지하상가 및 부설주차장 진출입 접근성과 편의성 등 유기적인 기능을 위해서는 최소 왕복4차로 이상이 반드시 필요함.
- 중앙네거리↔반월당네거리에 지하공공보도시설 설치 시 지하도출입시설과 지하상가 주차장의 출입구는 별도설치가 요구됨.

다. 검토 결과

1) 제1안(도심 입체식 고가도 도입)

- 대중교통전용지구 내 입체식고가도로 도입에서 고가도로 위는 도심통과차량과 대중교통을 통행시키고, 고가도로 하부공간은 노천카페와 모듈러 공간 활용과 같은 관광자원으로, 그리고 지상은 승용차, 화물차, 택시 운행과 보행자 통행구간으로 조성하는 방안에 관한 의견의 경우.
- 전문가들은 중앙로대중교통전용지구는 지하철1호선이 지나고 있어 고가도로기초 및 하중 등을 고려할 때 설치가능의 여부와 시공성에 대한 검토의 선행 및 소음 및 조망권, 분진 등 환경대책과 사생활 침해대책을 지적하고 있음.

2) 제2안(지상6차로확보, 지하 공영주차장 등 설치)

- 전문가의견을 통해 도출된 『대중교통전용지구를 해제하고 중앙로네거리↔반월당네거리 지하도를 개통하여 대규모공공주차장과 보행로 등을 조성하고, 지상도로는 최소 6차선을 확보하여 북구 8차선(통일로) 남구 8차선(남문로)와 연계하여 교통소통이 원활하도록 개선』을 통한 중앙대로의 기능회복과 대구시 주요간선도로 역할을 회복하는 방안에 대한 의견의 경우.

- 전문가들은 지상도로 확장의 경우 중앙대로(35~40m)에 비하여 반월당~대구역 구간(22m)의 병목구간의 도로확장은 바람직 한 것으로 평가함.
다만 병목구간 해소 필요상 10m이상 도로확장 경우, 도심구간의 부지 및 건물보상비와 철거비용, 폐기물 처리 등 대구시 재정능력 및 타당성 검토와 시민공감대가 필요성을 지적하고 있음.

- 지하 공간 활용방안(주차장 등)의 경우 지하철과의 영향, 주차장 유출입구 설치위치 선정에 반월당 지하주차장과의 연계 및 운영방안 등 종합적인 검토의 필요성과 비용편익(V/C)등 경제성검토 및 사업추진가능여부 면밀한 검토가 요구된다는 의견임.

2. 종합 의견

가. 현행 대중교통전용지구 운용문제

1) 대중교통전용지구 지정 당초 검토미비 문제

- 중앙로대중교통전용지구의 경우 최초지정 당초에 국토교통부 및 선행연구들이 제시하는 필수조건 등에 부합하지 않는 대구시의 중앙을 관통하는 주요간선도로를 대중교통전용지구를 지정한 오류에 의해 도심의 전반적인 혼잡을 초래함.

2) 대중교통전용지구 설문조사에 의해 선정된 문제

- 설문조사를 통한 대중교통전용지구 관련 선정과제는 i) 중앙로대중교통전용지구 지정이 대구를 남·북구 교통소통분절현상을 초래하였으므로 반드시 해소, ii) 대중교통전용지구 내 상가의 도심상권회복이 필요, iii) 중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축으로 교통여건의 변화 등이었음.
- 중앙로 대중교통전용지구 운용이 도심상권위축에 영향을 미친 원인으로 i)1순위는 자가용 승용차 및 영업용택시의 진입금지를 ii)2순위는 대중교통전용지구에 따른 부대조치(공영주차장확보 등) 미흡, 주차장이 없거나 주차장에서 도심상가까지 이동거리가 멀다고 지적하고 있음.
- 중앙로 대중교통전용지구 지정이후 중앙로네거리의 교통여건의 변화 경우, 이미 대구시에서도 2023. 11. 1.자로 중앙로대중교통전용지구의 중앙네거리↔대구역네거리 구간을 해제하기로 결정하고 있음.

3) 기타(중앙대로 기능회복과 관련한 문제)

가) 중앙대로 북쪽 기점

- 중앙대로 북쪽(기점)은 대구광역시청 산격청사(구 경상북도청)앞 네거리로서, 대구광역시청 산격청사건물과 산격동 주택가, 연암산이 도로 정면을 가로막고 있어 본래의 역할을 하지 못하고 교통소통상 많은 문제를 유발하고 있음.

나) 중앙대로 남쪽 종점

- 중앙대로 남쪽(종점)은 영대병원네거리가 실질적 종점이고 미군기지 캠프 위커로 인해 대구의 중심 도로가 막다른 길로 끝나고 중앙대로 남쪽 끝자락은 현재 주차장으로 쓰이고 있음.

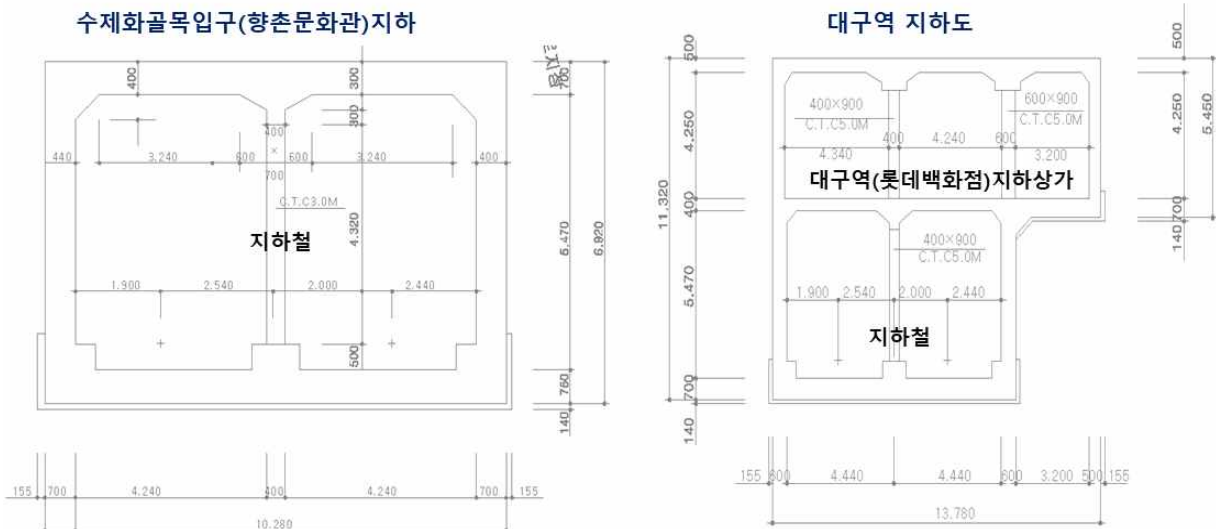
나. 대중교통전용지구 개선(안)

1) 지상6차로확보, 지하 공영주차장 등 설치(제2안)의 분석

가) 중앙로역에서 대구역 구간의 지하 공간 확보 가능성 검토

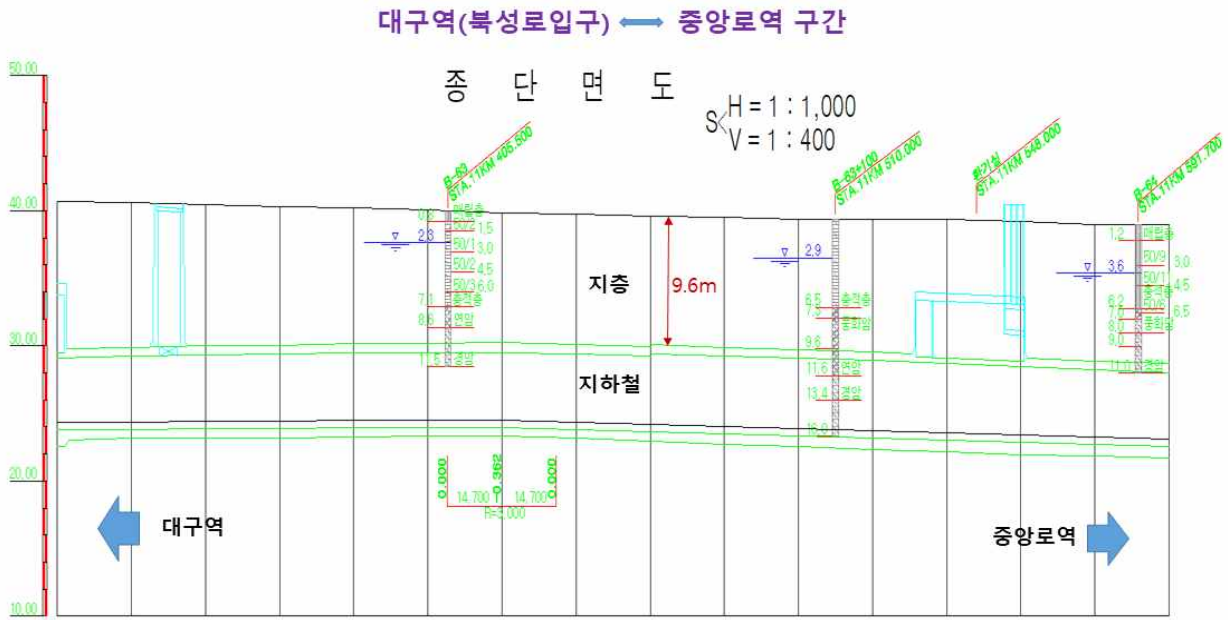
- 중앙로대중교통전용지구를 경유하는 지하철1호선 대구역에서 중앙로역구간은 1.0km 이고 대구역지하도의 지하철노면에서 지상까지의 높이는 11.320m이고, 지하철 통과 높이는 6.920m임.

지하철1호선 종단면도

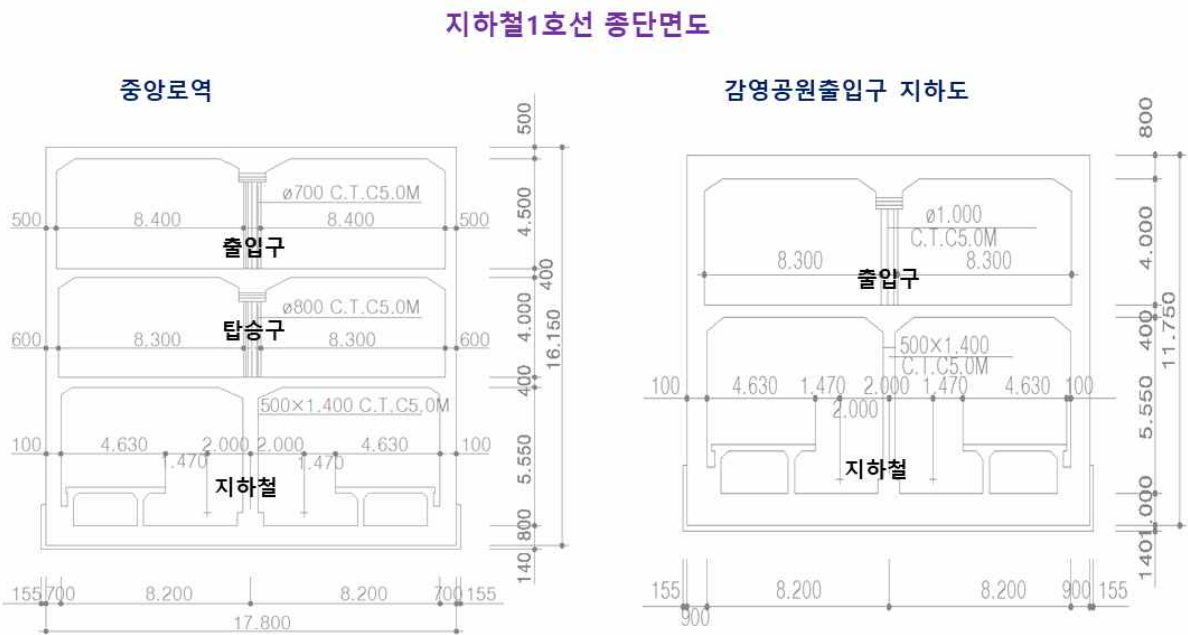


<그림 5.1> 대구역↔수재화골목입구 지하종단면도 (출처: 대구교통공사)

- 중앙로역을 기점으로 500m 해당지점인 북성로 입구 구간까지는 지하철통과 높이 6.920m임. 다만 중앙로역 경상감영공원출구 경우 지하철노면에서 지상까지의 높이는 11.750이고, 중앙로역의 지하철노면에서 지상까지의 높이는 16.150m임
 - 지하공간의 경우 높이 9.23m(16.150-6.920=9.23)의 공간이 확보될 수 있음.
- ※ 현장 실측에 따라 편차 가능성 존재함.

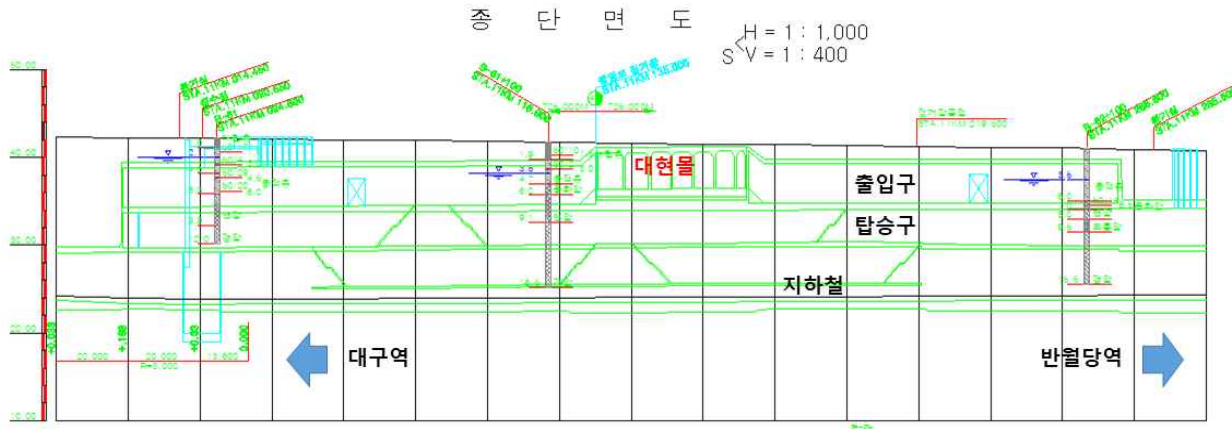


<그림 5.2> 북성로 입구 ↔ 증양로역 지하측면도 (출처: 대구교통공사)



<그림 5.3> 감영공원출입구↔증양로역 지하종단면도 (출처: 대구교통공사)

중앙로역(1호선)

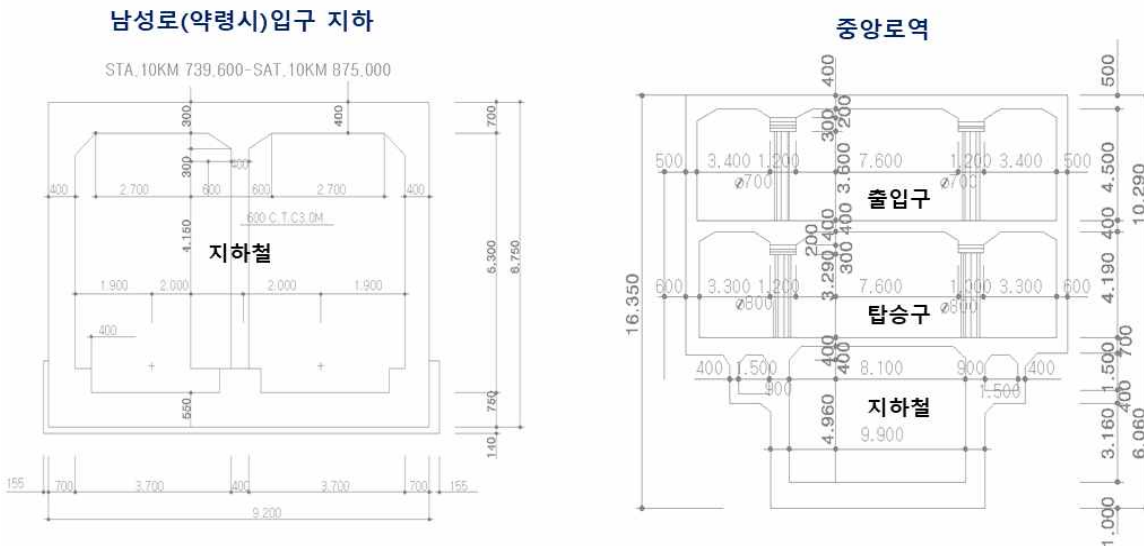


<그림 5.4> 중앙로역 지하측면도 (출처: 대구교통공사)

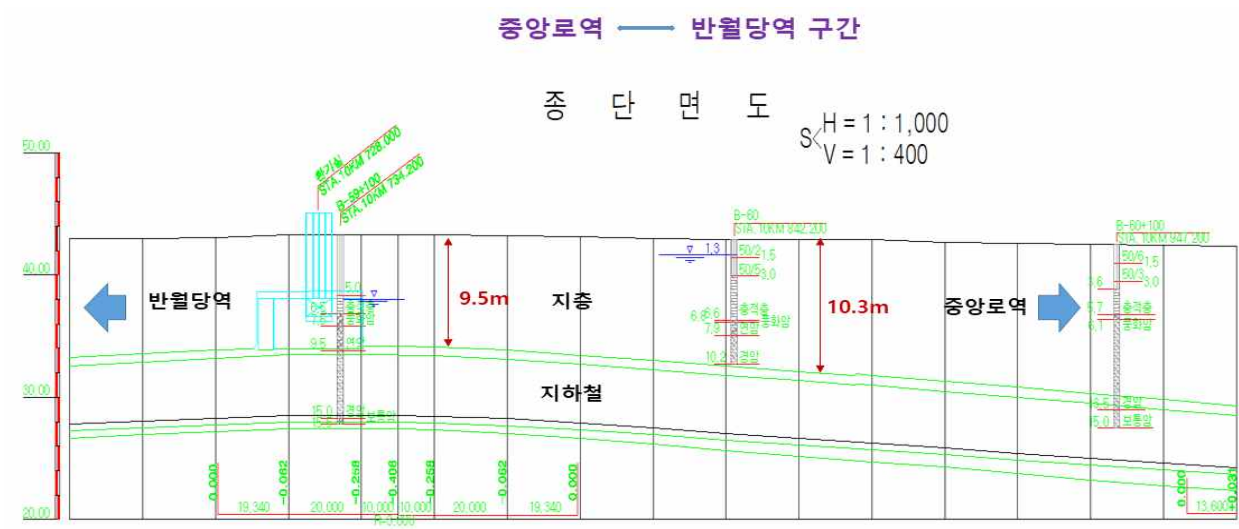
나) 중앙로역에서 반월당역 구간의 지하 공간 확보 가능성 검토

- 중앙로에서 반월당역 구간은 875m이고 중앙로역의 지하철노면에서 지상까지의 높이는 16.150m이고 지하철 통과 높이는 6.750m임.
- 지하공간의 경우 높이 9.6m($16.350 - 6.750 = 9.6$)의 여유가 확보될 수 있음.

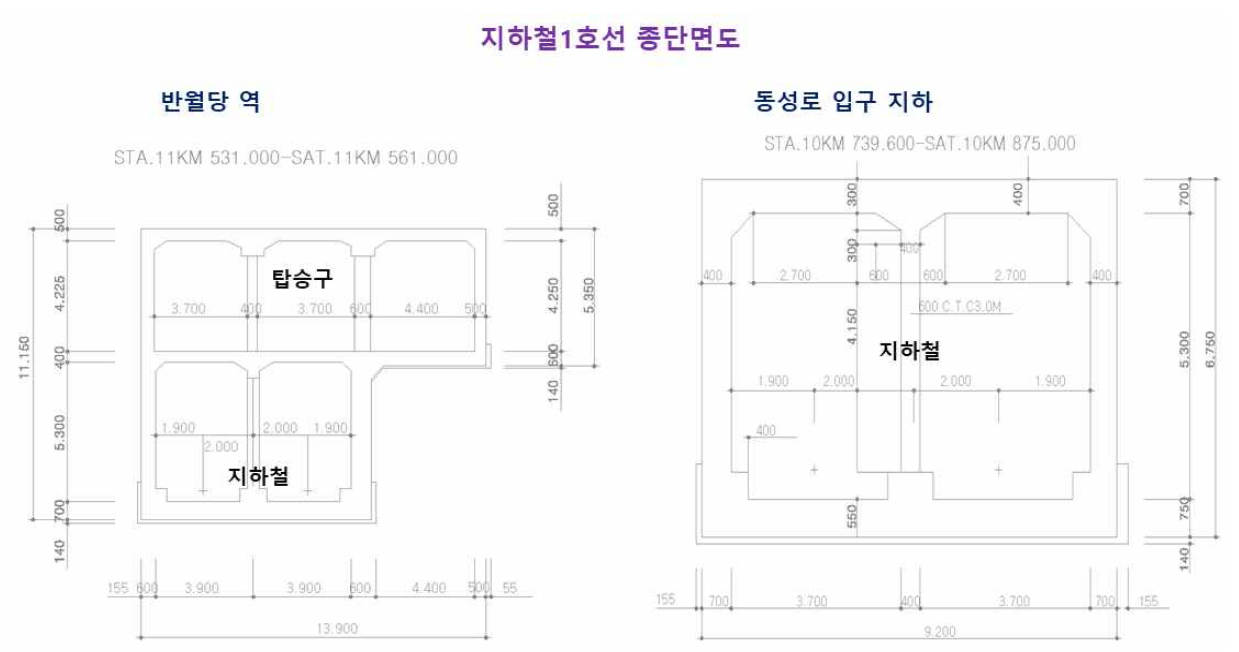
지하철1호선 종단면도



<그림 5.5> 중앙로역 ↔ 남성로입구 지하종단면도 (출처: 대구교통공사)



<그림 5.6> 중앙로역 ↔ 반월당역 지하측면도 (출처: 대구교통공사)



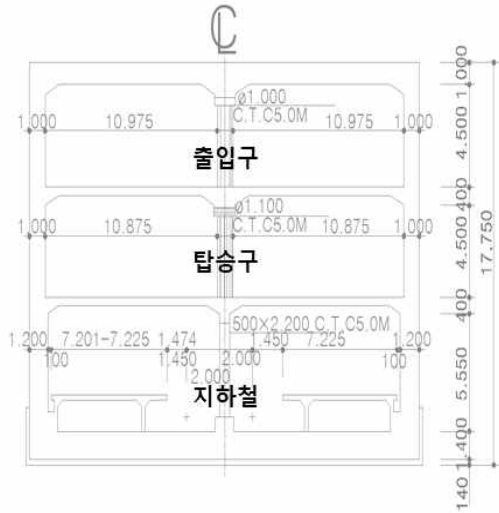
<그림 5.7> 동성로입구 ↔ 반월당역 지하종단면도 (출처: 대구교통공사)

- 반월당역의 경우 지하철1호선과 2호선이 교차하는 지점이고, 지하주차장(지하1층) 공간과 상가(지하2층)공간, 1호선(지하3층)의 하부에 2호선(지하4층)이 자리하는 구조를 가지고 있음.

지하철1호선 종단면도

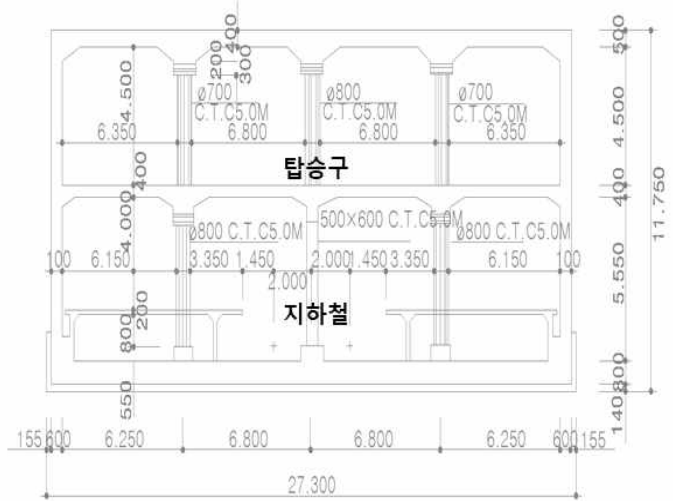
보현사 출입구 지하

STA.10KM 335.500-STA.10KM 380.000



반월당역(1호선)

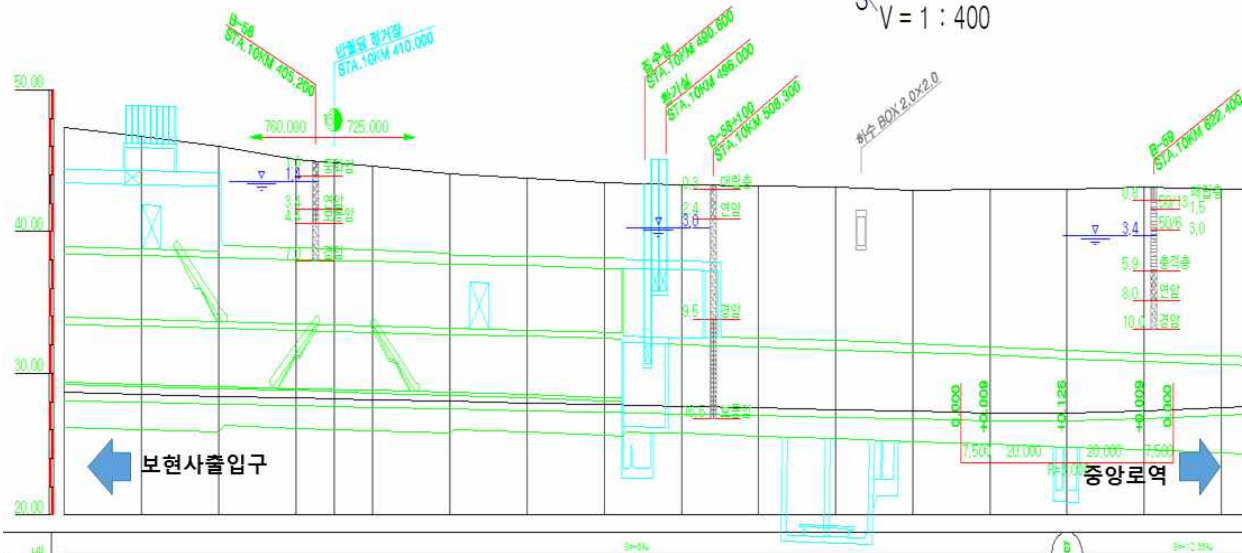
STA.10KM 380.000-STA.10KM 484.500



<그림 5.8> 반월당역(1호선) ↔ 보현사 출입구 지하종단면도 (출처: 대구교통공사)

반월당역(1호선) 종 단 면 도

$S \begin{cases} H = 1 : 1,000 \\ V = 1 : 400 \end{cases}$



<그림 5.9 > 반월당역(1호선) ↔ 보현사 출입구 지하측면도 (출처: 대구교통공사)

2) 지상6차로 확보, 지하 공영주차장 등 설치(안)의 분석결과

가) 지하 공간 확보 가능성 검토 결과

- 대구역네거리 ↔ 중앙로네거리는 평균 9.23m의 지층의 여유로 지하 공간 확보는 가능하고, 중앙로네거리 ↔ 반월당네거리 경우, 최소 9.5m의 지층이 여유가 있으므로 지하 공간 확보는 가능할 것으로 보임.

나) 지하 공영주차장 설치 검토

- 도심상권위축의 주요요소로 평가되는 도심주차장 확보의 경우 지상공영주차장 설치의 지가·장소 확보 등 어려움 예상, 대구역네거리 ↔ 중앙로네거리 평균 9.23m의 지하 공간 확보, 중앙로네거리 ↔ 반월당네거리 최소 9.5m의 지하 공간 확보는 가능하므로 이를 활용한 승용차 및 소형화물차, 소형승합차 전용 대규모 지하공영주차장 설치 가능할 것으로 판단됨.

다) 중앙로대중교통전용지구 해제 검토

- 중앙로대중교통전용지구를 해제, 지상도로는 최소 6차선 이상을 확보하여 북구 8차선(구, 통일로) 남구 8차선(구, 남문로)와 연계하여 대구주요간선도로인 중앙대로 기능을 회복하는 방안이 유효함.
 - 지상도로 1·2차선은 도심통과 및 주행차로, 3차선 버스전용차로 지정 및 주차금지 구간 설정.
 - 동성로 입구(구 중앙파출소)네거리 지상횡단보도 대체 지하 공간 활용(지하횡단보행로 무빙워크 설치 등 편이성 강화)방안 강구 필요.

3) 기타 중앙대로 기능회복 개선

- 중앙대로 북쪽 기점인 현 대구시 산격청사(옛 경북도청 후적지)는 ‘도심융합특구 조성 및 육성에 관한 특별법안’의 통과에 따라, 경북도청 후적지는 신산업과 관련한 기업, 기관을 위한 ‘산업혁신 거점’으로, 경북대는 산학 협력을 추진하는 ‘인재양성 거점’으로, 삼성창조캠퍼스는 ‘창업허브 거점’으로 조성계획에 있음.

- 조성되는 도심융합특구와 경부고속도로 접근의 용이성 확보를 위해서는 중앙대로의 기능회복이 반드시 필요함.
 - 중앙대로와 동북로 및 호국로가 만나 산격대교를 경유하여 경부고속도로 북대구 IC를 곧바로 연결하는 터널공사가 유효하며, 터널공사 계획은 대구시의 도심융합특구 계획착수 내용에 반드시 포함되어야 할 것임.
- 중앙대로 남쪽 종점은 3차순환로가 완성되도록 대덕로를 앞산네거리(캠프위커교차로)와 연결하고 중앙대로를 연장 대덕로와 교차 앞산순환로까지 연결함이 타당할 것임.

4) 참고사항

- 대구도심에 대중교통전용지구 도입과 보행로(걷기)도입이 반드시 필요한 경우, 현 대구시 청 동인동 청사이전 등에 따른 후적지개발과 연계하고, 국채보상기념공원을 경유하고 있는 봉산육거리에서 교동네거리 구간의 공평로(주요간선도로가 아님)를 대구의 대중교통전용지구로 지정 대구의 새로운 명소로 개발함이 타당할 것으로 사료됨.

VI. 결론

- 본 연구는 대구역↔반월당 구간에 대한 대중교통전용지구운영에 대한 전반적인 검토와 대구시 도심중앙 남북을 종단하는 중앙대로의 역할과 기능회복을 위한 교통의 소통과 도심상권에 기여하는 방안을 논의하고자 하였음. 즉, 설문조사를 통해 대중교통전용지구 내 상인 및 지역 주민들의 대중교통전용지구 운영에 대한 만족도 및 불만족 요소를 파악하고, 이를 통해 대중교통전용지구 운영과 관련된 문제점 및 개선방안 도출하고자 하였음. 더불어 교통정책전문가의 전문적인 시각을 수렴하여 대중교통 전용지구의 존치와 개선방안에 관한 의견을 대안으로 제시하고자 하였음.

- 본 연구는 대중교통전용지구 도입 14년경과 중간평가를 위한 설문조사 및 전문가 의견 조사를 통하여 중앙로대중교통전용지구 개선과 도심상권위축 원인에 대하여 문제점을 도출하고자 하였음.
 - 설문조사를 통한 문제점으로 i) 남·북구 교통소통 분절현상, ii) 대중교통전용지구 내 도심상권위축, iii) 중앙네거리 고층오피스텔 준공입주와 고층주상복합아파트 신축으로 교통여건의 변화 등을 문제점으로 도출하였음.
 - 문제점으로 도출된 중앙로 대중교통전용지구 지정이후 중앙로네거리의 교통여건의 변화 경우, 이미 대구시에서도 2023. 11. 1.자로 중앙로대중교통전용지구의 중앙네거리↔대구역네거리 구간의 잠정해제를 결정하고 있음.

- 본 연구는 중앙로대중교통전용지구 지정 당초에 국토교통부 및 선행연구들이 제시하는 필수조건 등을 충분하게 검토하지 않고 대구시의 중앙을 관통하는 주요간선도로를 대중교통전용지구를 지정한 정책적 오류로 인하여 도심의 전반적인 혼잡을 초래하고 있음을 지적함.

- 본 연구는 위와 같은 중앙로 대중교통전용지구 문제점들의 개선을 위한 종합적인 의견은 다음과 같음.
 - 제1안으로 대중교통전용지구 내 입체식고가도로 도입에서 고가도로 위는 도심통과 차량과 대중교통을 통행시키고, 고가도로 하부공간은 노천카페와 모듈러 공간 활용과 같은 관광자원으로, 그리고 지상은 승용차, 화물차, 택시 운행과 보행자 통행 구간으로 조성하는 방안을 제안함.
 - 제2안으로 중앙로대중교통전용지구를 전면해제하고 중앙로네거리↔반월당네거리(또는 대구역네거리↔반월당네거리)구간에 대규모 지하공공주차장 등을 조성하고, 지상도로는 최소 6차선 이상을 확보하여 북구 8차선(구, 통일로) 남구 8차선(구, 남문로)와 연계하여 대구주요간선도로인 중앙대로 기능을 회복하는 방안을 제안함.

- 그리고 본 연구의 기타 제언으로는 중앙대로 기능회복을 위한 개선방안으로 다음과 같은 내용을 제시하였음.
 - 중앙대로 북쪽 기점인 현 대구시 산격청사(옛 경북도청 후적지)는 중앙대로와 동북로 및 호국로가 만나 산격대교를 경유하여 경부고속도로 북대구IC를 곧바로 연결하는 터널공사가 유효하며, 터널공사 계획은 대구시의 도심융합특구 계획착수 내용에 반드시 포함되어야 함.
 - 중앙대로 남쪽 종점은 3차순환로가 완성되도록 대덕로를 앞산네거리(캠프위커교차로)와 연결하고 중앙대로를 연장 대덕로와 교차 앞산순환로까지 연결함이 타당함.

참 고 문 헌

- 고준호, 이창(2012), “서울형 대중교통전용지구 도입 연구”, 서울시정개발 연구원.
- 김사리(2015). “대중교통전용지구 조성이 기성시가지 활성화에 미친 영향: 신촌 대중교통전용지구를 중심으로”, 홍익대학교 대학원 석사학위논문.
- 김영국 외(2011). “대중교통전용지구 지침 마련 및 활성화 방안 연구”, 한국교통연구원.
- 김영국(2015). “대중교통전용지구를 통한 도시재생 활성화 방안 연구”, 한국교통연구원.
- 김영국(2015). “대중교통전용지구를 통한 도시재생 활성화 방안 연구”, 한국교통연구원.
- 서울시 교통정책과(2014), 서울 첫 ‘대중교통전용지구’ 신촌 연세로 6일(월) 개통(1.2일 보도자료).
- 석종수(2006). “인천광역시 대중교통 전용 지구 도입을 위한 기초 연구”, 인천발전연구원.
- 석종수(2009). “인천광역시 대중교통 전용지구 도입 전략”, 인천발전연구원.
- 이범규(2016), “대전시 대중교통전용지구 조성방안”, 대전세종연구원
- 이상용(2014). “동천로 대중교통전용지구 조성”, 국토해양부 주관 대중교통전용지구와 도시 재생사업 정책토론회 발표자료.
- 이은진, 이상국, 이동현, 구자균, 최치국(2007). “부산시 대중교통전용지구 시행방안 연구”, 부산발전연구원.
- 홍평화(2017). “대중교통전용지구의 이용자 만족도 영향요인에 관한 연구: 연세로 및 중앙로 비교분석을 대상으로”, 수원대학교 박사학위논문.
- 황두영, 이정형(2010). “미국 포틀랜드시 도심부재생에 있어 TOD 전략에 의한 도시설계수법에 관한 연구”, 한국도시설계학회.
- Banister, D. (2008). “The sustainable mobility paradigm”, *Transport Policy*, 15(2), 73-80.
- Calthorpe, P. (1993). *The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream*. Princeton Architectural Press.
- Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). “Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design”, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), 199-219.

- Gjokaj, L., Shaheen, S., & Rodier, C. (2016). "A review of transit-oriented development worldwide" , *Transport Policy*, 48, 78-91.
- Handy, S., & Clifton, K. (2001). "Local shopping as a strategy for reducing automobile travel" , *Transportation*, 28(4), 317-346.
- Mulley, C., Nelson, J., & Wright, S. (2016). *Travel in the twenty-first century: New directions for a new era*, Emerald Group Publishing.
- Newman, P., & Kenworthy, J. (1999). *Sustainability and cities: Overcoming automobile dependence*. Island Press.
- Park, S. (2019). "A review of bus rapid transit system planning and operation issues" , *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 13, 1-17.
- Sadiq, M., & Hewage, K. (2018). "Transit-oriented development: A critical review" , *Journal of Transport Geography*, 71, 56-67.
- Sallis, J. F., & Glanz, K. (2009). "The role of built environments in physical activity, eating, and obesity in childhood" , *The Future of Children*, 19(1), 89-108.

별지 : 설문조사표

대중교통전용지구 운영실태 및 도심상권 회복방안 연구 설문조사

ID				
----	--	--	--	--

사단법인 여산행정연구원에서는 대구광역시의회 『대구시 대중교통전용지구 운영실태 및 도심상권 회복방안연구』 연구 활동으로경과된 중앙 「13년이 로 대중교통전용지구 도입관련 중간평가」와 「도심상권회복」 관련 설문조사계획을 수립 시행하게 되었습니다. 본 설문조사는 지역주민들의 의견을 수렴하여 연구사업계획의 기초자료로 활용하기 위해 실시하게 됩니다. 귀하께서 응답하신 내용은 대구시의회 ‘대중교통전용지구 개선 정책수립’ 과 ‘도심 상권 회복’ 연구에 귀중한 자료로서 활용됩니다. 번거롭고 바쁘시더라도 잠시만 시간을 내주셔서 조사에 적극적인 협조를 부탁드립니다.

◎ 대중교통전용지구 란? : 도로 전체를 시내버스나 노면전차 등 대중교통과 보행자만 다닐 수 있도록 조성한 교통 시설을 말함

※ 본 조사의 응답자 및 응답내용은 「통계법 제33조(비밀의 보호)」에 따라 철저히 비밀이 보장되며 통계목적으로만 사용됩니다.

2023. 8.

사단법인 여산행정연구원

□ 수행기관 : 사단법인 여산행정연구원 053-254-3280

I 응답자 기본사항

1. 성별	① 남성	② 여성
2. 연령(만 나이)	① 20대 이하	② 30대 ③ 40대 ④ 50대 ⑤ 60대 ⑥ 70대 이상
3. 직업	① 농·축산업	② 상업(자영업) ③ 유통(서비스)업
	④ 사무직(공무원 등)	⑤ 생산기술직 ⑥ 전문직(의사 등)
	⑦ 기타 전문직	⑧ 학생 ⑨ 기타(주부 등)
3. 최종 학력	① 고교 졸업 이하	② 전문대학 졸업 ③ 대학 졸업
	④ 대학원 졸업	⑤ 기타 ()
4. 거주 지역	① 중구	② 동구 ③ 서구
	④ 남구	⑤ 북구 ⑥ 수성구
	⑦ 달서구	⑧ 달성군 ⑨ 타시도

II 대구 중앙대로 대중교통전용지구 운영에 관한 질문입니다.

대구시는 2009.12.부터 중앙대로 구간중 반월당네거리↔중앙네거리↔대구역네거리 구간을 국내최초‘대중교통전용지구’로 지정 대중교통이외 일반자동차는 통행을 금지시켜왔습니다.

그 후 13년이 경과하였고, 남구와 북구 간의 교통소통 분절현상이 점차 고착화되었으며 중앙로 상권이 위축되었다는 여론과 특히, 중앙네거리 주변 고층오피스텔 신축입주와 주상복합아파트 신축 등 교통여건이 급변하여‘대중교통전용지구’의 개선이 필요하다는 여론이 있습니다.

1. 귀하는 대중교통전용지구에 대하여 어떠한 생각을 가지고 있습니까?

- ① 아주 좋다 ② 좋다 ③ 보통이다 ④ 나쁘다 ⑤ 아주 나쁘다

1-1. 위 1번 질문에서 ‘아주 좋다’ 또는 ‘좋다’라고 답변하셨다면 그 가장 주된 이유는 무엇입니까? 2개를 선택해 주십시오. (), ()

- ① 대중교통 환경개선으로 시내버스 이용에 편리하다.
② 중앙로 및 동성로의 도심 매연이 줄어들고 도심공기환경에 좋다.
③ 자가용 완전 차단으로 버스의 통행 속도가 높아지고 보행 안전이 보호된다.
④ 고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.
⑤ 도심의 주차난 문제는 대중교통전용지구 지정과 상관없는 자가용 족들의 과시욕 현상이다.
⑥ 대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡은 늘 발생하는 도심의 교통현상이다.
⑦ 기타 ()

1-2. 위 1번 질문에서 ‘나쁘다’ 또는 ‘아주 나쁘다’ 라고 답변하셨다면 그 가장 주된 이유는 무엇입니까? 2개를 선택해 주십시오. (), ()

- ① 대구시를 북구와 남구 상호간의 교통소통분절현상을 초래하였다.
② 전용지구 내 상가조업 주차의 불편으로 지역 경제 활동이 도움이 안 된다.
③ 전용지구 내 상가의 구매물품 운송문제로 고객의 물품구매 주저·기피현상이 있다.
④ 대중교통전용지구 주변 도로의 혼잡과 택시영업의 악영향을 초래한다.
⑤ 전기자동차 등 매연저감차량 발달로 대중교통전용지구지정이 도심공기환경 개선에 그다지 영향을 미치지 않는다.
⑥ 전용지구 인접가로(街路)에 주차난을 초래한다.
⑦ 기타 ()

가도로를 신설 대중교통(시내버스 등)과 도심통과차량을 통행시키고, 지상은 보행자, 자가용승용차, 영업용 택시, 화물차 통행을 허용한다.

- ② 남·북구 교통소통분절이 지속되더라도 현재의 대중교통전용지구 지정을 유지하고 도심공용주차 빌딩을 많이 신축한다.
- ③ 대중교통전용지구에 영업용택시 운행을 항시 허용한다.
- ④ 출·퇴근 시간은 현재의 대중교통전용지구 지정구간을 유지하고, 여타시간은 자가용승용차 및 일반차량 통행을 해제하도록 한다.
- ⑤ 현재의 대중교통전용지구를 완전히 해제하도록 한다.

III 중앙로 대중교통전용지구 입체식고가도로 도입에 관한 질문입니다.

4-1 귀하의 생각과 일치하는 부분에 ✓표시를 하여 주십시오

대중교통전용지구 내 입체식고가도로 도입에서 고가도로 위는 도심통과차량과 대중교통(시내버스 등)을 통행시키고, 고가도로 하부공간은 노천카페와 모듈러 공간 활용 등 관광자원개발, 지상은 승용차, 화물차, 영업용택시 등 운행과 보행자 통행 구간을 조성 하는 방안입니다.

구 분	매우 그렇다	그렇다	보통	그렇지 않다	전혀 그렇지 않다
1) 대구시 남·북구 교통소통분절현상 해소에 도움이 될 것이다.	①	②	③	④	⑤
2) 도심의 교통소통에 유익할 것이다.	①	②	③	④	⑤
3) 도심상권회복에 유익한 영향을 미칠 것이다.	①	②	③	④	⑤
4) 골목투어 등 중구 관광산업에 기여할 것이다.	①	②	③	④	⑤
5) 택시영업에도 유익한 영향을 미칠 것이다.	①	②	③	④	⑤
6) 도시미관을 해칠 것이다.	①	②	③	④	⑤
7) 도심의 공기환경을 정화시킬 것이다.	①	②	③	④	⑤
8) 도심의 교통체증과 주차난과는 무관할 것이다.	①	②	③	④	⑤

4-2 귀하의 생각과 일치하는 부분에 ✓표시를 하여 주십시오.

대중교통전용지구 내 입체식고가도로 도입에서 고가도로 위는 보행자전용 통행을 위한 도심공원을 조성 관광자원을 개발하고, 지상은 승용차, 화물차, 영업용택시, 이륜자동차 등 차량운행을 위한 자동차 전용도로구간을 조성하는 방안입니다.

구 분	매우 그렇다	그렇다	보통	그렇지 않다	전혀 그렇지 않다
1) 대구시 남·북구 교통소통분절현상 해소에 도움이 될 것이다.	①	②	③	④	⑤
2) 도심의 교통소통에 유익할 것이다.	①	②	③	④	⑤
3) 도심상권회복에 유익한 영향을 미칠 것이다.	①	②	③	④	⑤
4) 골목투어 등 중구 관광산업에 기여할 것이다.	①	②	③	④	⑤
5) 택시영업에도 유익한 영향을 미칠 것이다.	①	②	③	④	⑤
6) 도시미관을 해칠 것이다.	①	②	③	④	⑤
7) 도심의 공기환경을 정화시킬 것이다.	①	②	③	④	⑤
8) 도심의 교통체증과 주차난과는 무관할 것이다.	①	②	③	④	⑤

4-3. 귀하는 만약 대중교통전용지구내 입체식고가도로가 도입된다면 어떠한 생각을 가지고 계십니까?

- ① 4-1안(고가도 위는 자동차)을 찬성한다.
- ② 4-2안(고가도 위는 사람·도심공원)을 찬성한다.

IV 중앙로 대중교통전용지구 지정과 도심상권 영향에 관한 질문입니다.

5. 귀하는 대구 중앙로 대중교통전용지구 지정이 도심상권의 위축에 영향을 미쳤다고 생각하십니까?

- ① 매우 그렇다 ② 그렇다 ③ 보통이다 ④ 그렇지 않다 ⑤ 전혀 그렇지 않다

5-1. 위 4번 질문에서 ‘매우 그렇다’ 또는 ‘그렇다’라고 답변하셨다면 그 가장 주된 이유는 무엇입니까?

- ① 자가용승용차 및 영업용택시의 진입금지.
- ② 주차장이 없거나 주차장에서 도심상가까지 이동거리가 멀다.
- ③ 구매상품을 휴대하고 대중교통으로 귀가하기는 불편하다.
- ④ 대중교통이용 고객 대부분은 청소년이나 노년층으로 상품구매나 소비능력이 약하다.
- ⑤ 대중교통전용지구에 따른 부대조치(공용주차장확보 등)가 미흡하다.

5-2. 위 4번 질문에서 ‘전혀 그렇지 않다’ 또는 ‘그렇지 않다’라고 답변하셨다면 그 가장 주된 이유는 무엇입니까?

- ① 대중교통 환경개선으로 시내버스나 지하철 이용에 편리하다.
- ② 고객의 대중교통이용에 따른 주차비 경감으로 전용지구 내 상가 활성화에 기여한다.
- ③ 도심상권 쇠퇴는 SNS등 인터넷쇼핑의 발달에 적절하게 대응하지 못한 상인들의 잘 못일 뿐 대중교통전용지구 지정과는 상관없다.
- ④ 상품의 질이 떨어지거나 다양하지 않고 가격이 비싸다.
- ⑤ 상인들의 불친절이 원인이다.

V 귀하께서는 대구중앙로 대중교통전용지구개선에 어떤 점들이 포함되어야 한다고 생각하십니까?(자유롭게 기술하여 주십시오.)

* 바쁘신 중에도 설문에 협조해 주셔서 진심으로 감사드립니다.

전문가 의견 설문지

사단법인 여산행정연구원에서는 대구광역시의회 『대구시 대중교통전용지구 운영실태 및 도심상권 회복방안연구』 연구 활동으로 「13년이 경과된 중앙로 대중교통전용지구 도입관련 중간평가」와 「도심상권회복」 관련 전문가 의견(P4매정도)을 구하고자 합니다.

□ 대구시는 2009.12.부터 중앙대로 구간중 반월당네거리↔중앙네거리↔대구역네거리 구간을 국내최초 '대중교통전용지구'로 지정 대중교통이외 일반자동차는 통행을 금지시켜왔습니다. 그 후 13년이 경과하였고, 남구와 북구 간의 교통소통 분절 현상이 점차 고착화되었으며 중앙로 상권이 위축되었다는 여론과 특히, 중앙네거리 주변 고층오피스텔 신축입주와 주상복합아파트 신축 등 교통여건이 급변하여 '대중교통전용지구'의 개선이 필요하다는 여론이 있습니다.

그리고 대구시는 대중교통전용지구 중앙로역↔대구역구간을 잠정 해제하는 방안을 검토하고 있기도 합니다.

- 1) 대중교통전용지구 내 입체식고가도로 도입에서 고가도로 위는 도심통과차량과 대중교통(시내버스 등)을 통행시키고, 고가도로 하부공간은 노천카페와 모듈러 공간 활용 등 관광자원개발, 지상은 승용차, 화물차, 영업용택시 등 운행과 보행자 통행구간을 조성하는 방안에 대한 선생님의 고견을 구합니다.
- 2) 대중교통전용지구를 대신하여 중앙로네거리↔반월당네거리 지하도를 개통 대형 공공주차장과 상가(문화시설)등을 입주시키고, 지상도로는 최소 6차선을 확보, 전용지구를 해제하고 북구 8차선(통일로) 남구 8차선(남문로)와 연계하여 소통이 원활하도록 개선하는 방안에 대한 선생님의 고견을 구합니다.

주 의

1. 이 보고서는 대구광역시의회 정책연구용역의 연구결과 보고서입니다.
2. 이 보고서의 내용을 인용할 경우에는 반드시 대구광역시의회 정책연구용역으로 수행한 연구결과임을 밝혀야 합니다.
3. 기밀유지가 필요한 내용은 대외적으로 발표 또는 공개하여서는 아니 됩니다.
4. 이 보고서의 내용이 반드시 대구광역시의회의 공식견해를 나타내는 것은 아닙니다.