

釜山の交通問題와 對策

Urban Transportation Problem and Its Counter measure in Pusan

姜 泰 泓

(釜山直轄市長)

〈目 次〉

- I. 序 言
- II. 釜山の地域與件과 都市特性
- III. 釜山の交通實態와 問題
- IV. 將來交通狀態 展望
- V. 交通問題 緩和를 爲한 對策
- VI. 結 語

I. 序 言

'70年代 初半까지 우리나라 經濟發展의 主導의 機能을 遂行해온 釜山은, '70年代 後半부터 脆弱한 産業構造와 工業用地 不足으로 한때 沈滯된 局面을 맞기도 했으나, 지금은 이를 克服하고 새로운 跳躍을 向한 與件을 形成해 가고 있으며, 首都圈에 대칭되는 東南經濟圈의 中樞都市로, 또한 다가오는 環太平洋時代의 據点都市로 育成한다는 基本戰略을 갖추고 市民의 意志와 힘을 모아 가고 있다.

그러나 人口 360萬名의 巨大都市 釜山은 交通難, 住宅難, 用地難 等 解決해야할 많은 課題들을 안고 있는데 이중에서도 특히, 交通難만큼

은 自動車의 急激한 增加로 좀처럼 解決의 展望이 보이지 않고 오히려 深化되고 있는 實情이다.

따라서 釜山이 將來에도 활발한 都市活動이 繼續되고 快適하고, 便利하고, 豊饒로운 삶을 營爲하기 위해서는 都市交通問題의 解決이 時急한 課題라고 할 수 있다.

하지만 都市交通 問題는 都市内 道路의 建設 整備로서만 解決되는 것이 아니고, 그 都市의 特性을 考慮하여 關聯分野와의 連關性아래 綜合的 接近을 試圖할 때 비로소 그 解決이 可能할 것이다.

따라서 본 고에서는 이러한 認識을 바탕으로 釜山市 都市特性과 交通問題의 實態를 把握하고 그 解決策을 論議하고자 한다.

II. 釜山の地域與件과 都市特性

1. 人 口

釜山の 人口는 1986年 11月 1日 現在 358萬名으로서, 全國의 8.7%를 차지하며, 人口增加

率は '85年보다 1.8%增加하였고, '80年以後年平均 2.1%의 增加趨勢를 보여주고 있다.

또한 行政區域 面積 434.64km²에 人口密度는 1km²當 8,236名으로서 서울 다음으로 높은 實情이다.

2. 地域經濟

市民 總生産은 '86년에 67,502億 원으로서 全國의 8.8%이며 輸出은 4,717百萬 \$로서 全國의 13.6%를 차지하고 있다.

産業構造는 3次立業이 가장 높은 56%를 차지하고 그 다음이 2次産業(40%), 1次産業(4%) 順으로 되어 있는데, 3次産業의 比重이 높은 것은 遊興業所等 순수 消費性向分野가 支配의이기 때문이며, 地域與件上 金融, 保險, 컴퓨터 産業部門의 成長이 바람직하다.

企業構造를 보면 1986年末 現在 製造業 總 4,859個 業體中 97%가 中小企業體이고, 從業員은 361千名으로 生産職種이 90%를 占하고 있으며, 또한 失業率은 全國平均 3.8%보다 조금 높은 5.1%를 보여주고 있다.

製造業 附加價値는 24,740億 원으로서 全國의 9.3%를 차지하며 72年 14.8%以後 減小 趨勢에 있다.

3. 都市特性

1) 國際港灣都市

釜山은 港灣都市로서 成長하였고 또 港灣發展 없이는 그 成長이 어려운 都市性格을 지니고 있다. 1876年 開港과 더불어 國際交易의 前哨基地로서 커다란 役割을 해온 釜山港은 1986年末 現在 世界 12位의 國際貿易港으로 발돋움하였다.

全國 海上物動量의 22%인 45百萬屯을 1986年

한해동안 處理하였고, 이중 輸出貨物은 全國의 53%인 23百萬屯, 콘테이너 貨物은 무려 93%인 1,448千個(20피트짜리 콘테이너基準)를 取扱해, 輸出韓國의 莫重한 橋頭堡 役割을 하고 있다.

그러나 港灣管理 機能이 中央에 集中되어 있고, 釜山市와 港灣廳의 二元的 行政體制로 말미암아 都市開發과 港灣開發이 符合되지 않고, 港灣別 機能이 微分化되어 都市機能과 맞지 않는 問題點等이 있다.

2) 南北帶狀型的 臨海都市

釜山은 南北間 32km의 帶狀型都市이고, 背山 臨海에 依한 空間的 制約性으로 住居地域이 高地帶까지 擴散되어 海拔 40m 以上の 高地帶에 市民의 21%가 居住하고 있다. 自然 山勢에 依한 市街地 分節로 100m 以上の 山地 占有率이 市街地 全體의 33%를 차지하는 141.3km²에서 交通體系整備가 어렵고, 이로 因해 交通量이 中央路로 集中되고 있으며, 또한 開發制限 區域이 市域의 34%인 148.3km²를 차지하고 있다.

3) 東南圈의 中心都市

第2次 國土綜合開發 計劃上 釜山을 首都圈에 對應한 東南圈의 中心都市로 育成할 計劃을 提示하고 있는데, 앞으로 貿易, 業務, 金融, 情報 및 教育機能을 보다 補強하여 名實相符한 中樞管理 機能을 遂行할 수 있도록 할 計劃이다.

釜山이 東南經濟圈의 中心都市로 發展할 수 있는 潜在力은 豊富하다. 그 理由는 첫째, 釜山은 浦項, 蔚山, 馬山, 昌原으로 이어지는 東南海岸工業 地帶의 中心에 位置하고 있는 中核都市로, 行政 및 金融支援機能 各種 서비스의 供給과 交通, 通信, 原材料의 調達機能은 勿論, 技術支援, 文藝, 藝術空間과 情報提供이 可能하다는 點이다.

둘째, 所得水準이 높고 多樣한 社會階層이 密集되어 있는 消費需要가 큰 大規模市場이 되고 있다는 것이다.

셋째, 豊富한 勞動力을 들 수 있는데, 15~64才 사이의 生産年齡人口가 全國平均値보다 높은 65%를 차지하고 있다.

넷째, 釜山은 高級專門人力의 養成教育機關인 大學이 多數 所在하여 技術開發의 潛在力과 産學協力體制의 構築이 容易하다.

다섯째, 社會間接資本이 일찍부터 擴充整備되므로서, 東南經濟圈을 連結하는 廣域道路網體系가 整備되어 있고 鐵道, 航空 및 海運航路가 發達하여 東南圈을 1日 生活圈으로 묶고 있는 點等이다.

4) 國際觀光都市

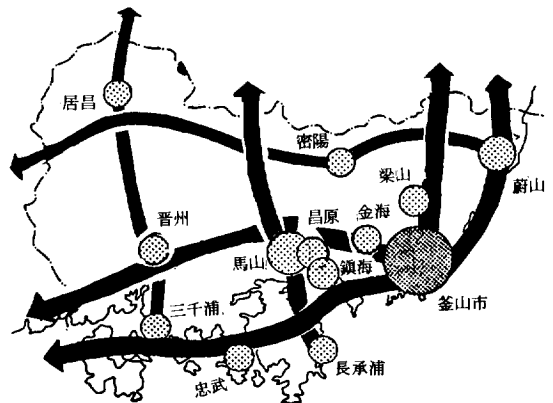
釜山은 外國觀光客의 選好도가 높은 國際觀光都市이다. 周邊의 慶州, 濟州圈과 함께 國際空港 및 國際貿易港을 끼고 있어 交通이 便利하며, 溫和한 海洋性氣候와 秀麗한 自然景觀을 갖추고 있어 避暑와 休養의 適地이다. 따라서 1986年 釜山을 찾은 外國觀光客은 全國觀光客의 50.1%를 차지한 714千名으로서 해마다 增加하고 있다. 그러나 이들 觀光客이 消費하는 外貨는 1人平均 126달러로 全國의 932 달러보다 크게 낮은 水準이다. 이것은 釜山이 「滯在型」 觀光地가 되지 못하고 「通過型」 觀光地가 되고 있다는 것을 말해주고 있다. 따라서 釜山市는 觀光패턴이 從來 「보는것」에서 「보고, 먹고, 즐기는 것」으로 變貌하고 있는 點을 勘案, 長短期 觀光開發計劃을 마련하고 積極 推進中에 있다.

4. 釜山發展의 潛在力

1965年 韓國의 貿易量은 太平洋 沿岸國中 下位인 16位였으나 지금은 5位로 浮上하였으며, 韓國의 地位가 눈부시게 發展하듯 釜山의 國際的 地位가 上昇하는 것도 멀지 않을 것이다. 그것은 釜山이 太平洋經濟圈과 大陸經濟圈의 關門 適任地로 因해 美國의 로스엔젤리스, 日本의 오사카, 香港 등과 어깨를 같이할 수 있는 豊富한 潛在力을 保有하고 있기 때문이다. 이들 潛在力은 ① 港灣과 內陸交通 兩面의 要衝地로서 大都市 集積利益을 고루 갖추고 있으며, ② 洛東江 河口의 開發因子가 높은 廣대한 地域은 臨海性工業과 新港灣 立地의 適地라는 것이 立證되어, 第1次로 360萬坪의 尖端工業團地 造成計劃을 推進中이며 ③ 港灣, 臨海工業, 水産業이 調和된 大規模 海洋研究團地(마리너폴리스) 造成의 最適地이고, ④ 閑麗海上 觀光圈의 中心都市로서 豊富한 觀光資源을 갖추고 있으며, ⑤ 釜山圈에는 蔚山, 梁山, 金海, 馬山, 鎮海等 釜山의 衛星都市 또는 연담都市 機能을 가질 수 있는 都市들이 隣接하여 人口와 産業의 分散은 勿論, 不足한 都市機能을 補完해 줄 수 있는 條件이 具備되어 있다는 點等이다.

(圖-1)

부산권 개발 모형도



Ⅲ. 釜山의 交通實態와 問題

1. 交通現況

1) 交通需要 側面

都市交通 問題는 自動車の 急速한 普及과 産業의 集中에 따라 交通需要는 急増하는데 반해, 이들 活動을 支援하는 交通施設의 供給이 뒤따르지 못하는데 그 原因이 있다. 따라서 交通問題의 發端이 되는 釜山의 交通需要를 사람, 車輛 및 貨物通行으로 區分하여 살펴보기로 한다.

(1) 사람通行

釜山市民의 總通行量은 <表-1>에서 보는 바와같이 1987年 總目的 通行은 5,476千通行, 手段通行은 6,514千 通行으로 나타나고 있다. 이는 1982年에 비해 各各 19.8%, 22.7% 急増하여 同期間中 人口增加 10.1%와 道路增加 0.5

<表-1> 부산시내간 1일 총통행량 현황

구 분	단 위	1982	1987
인 구(A)	천 인	3,343	3,579
교 통 인 구(B)	"	2,978	3,228
통 행 인 구(C)	"	1,786	2,326
비 통 행 인 구(D)	"	1,192	902
목 적 통 행(E)	천통행	1,570	5,476
수 단 통 행(F)	"	5,307	6,514
교 통 기 관 통 행(G)	"	4,290	5,333
교 통 인 구 비(B/A)	%	89.7	90.2
통 행 인 구 비(C/A)	%	60.0	65.0
1인당 목적통행(E/A)	회	1.37	1.53
1인당 수단통행(F/A)	"	1.59	1.82
1인당교통기관통행(G/A)	"	1.28	1.49
수단통행/목적통행(F/E)	"	1.16	1.19

자료: 교통개발연구원, 부산시도시교통정비 기본 계획에 관한 연구, 1987. 9.

%를 크게 앞지르고 있다. 또 釜山市民의 갈아타기 比率(手段通行 / 目的通行)은 19%로서 1982年の 16%에 비해 크게 늘어나 急變하는 通行需要에 버스路線과 地下鐵이 彈力性있게 대처하지 못하고 있음을 보여준다.

한편, 1987年 9月 釜山市가 實施한 乘客交通量 調查結果를 보면, 1日 乘客交通量은 總 5,398千名이며 이중 市内버스 利用者가 50.2%인 2,708千名으로 제일 큰 比重을 차지하며, 다음이 營業用택시로서 22.8%인 1,233千名, 地下鐵이 4.1%인 220千名, 乘用車가 11.2%인 603千名, 其他가 11.7%인 634千名으로 나타나고 있다.

(2) 車輛通行

釜山市가 1986年 10月 調查한 車輛交通量 調查結果에 따르면 釜山市内 主要交叉路 17個地點을 12時間동안 通過하는 車輛은 總 1,924千台로서 1985年 같은 時期보다 27.2%가 增加한 것으로 나타났다. 이들 交通量의 車種別 構成比는 乘用車가 全體의 58.9%인 1,133千台이며,그 다음이 貨物車와 特殊車로서 22.5%인 432千台를 차지하고, 버스는 13.7%인 264千台로 分析되고 있다. 特히 이들 交通量을 地點別로 比較해 보면 西面로타리와 門峴로타리가 가장 높고 中央路, 水營路, 伽倻路, 大廳路 等に 交通量이 集中하고 있는 것으로 나타나고 있다.

한편, 釜山市에 登錄된 車輛現況을 보면, 1986年末 總 124,460台로서 年間 2萬台 以上 急激히 增加하고 있다.

<表-2>에서와 같이 이들 車輛增加는 '80年代에 急激히 增加하고 있으며, 乘用車는 全體車輛 增加率보다 더 빠르게 增加하고 있다. 따라서 車輛臺當 人口數도 1975年の 105名에서 1986

년에는 29名으로 急速한 車輛 增加趨勢를 反映 이다.
하고 있으나 서울의 19名보다는 아직 낮은 水準

(表-2) 부산시의 인구 및 차량증가 추이

년 도 별	인 구		전 차 량		승 용 차		A / B	A / C
	명(A)	증 가 율	대(B)	증 가 율	대(C)	증가율		
1975	2,453,173	-	23,293	-	8,661	-	105	283.2
1980	3,159,766	4.1	62,419	5.5	28,163	2.8	51	112.2
1981	3,249,642	2.8	66,812	7.1	30,287	7.5	49	107.3
1982	3,343,783	2.9	71,017	6.3	32,038	5.9	47	104.4
1983	3,395,171	1.5	80,981	14.0	37,116	15.9	42	91.5
1984	3,495,289	2.9	93,783	15.8	43,498	17.2	37	80.5
1985	3,516,768	0.6	106,357	13.4	50,189	15.4	33	70.1
1986	3,578,844	1.8	124,460	17.0	59,099	17.7	29	60.6

자료: 부산시 통계연보

(3) 貨物運行

公路에 依한 貨物物動量의 增加推移를 살펴 보면 (表-3)과 같이 1987年 1日 貨物物動量은 383千吨으로서 1982年의 294千吨보다 年平均 5.43%씩 增加하여 왔으며, 서울의 200千吨에 比하면 높은 水準의 貨物을 처리하고 있다.

이중 市内物動量은 48.9%인 187千吨, 流出入物動量은 47%인 180千吨, 通過物動量은 4.1%인 16千吨인데, 이 通過物動量은 모두가 一般交通量과 뒤섞여 都心地를 通過하므로서 이들 物動量이 通過하는 萬德路는 交通容量을 超過하고

있는 實情이다.

2) 交通施設 供給 側面

釜山の 交通施設 供給水準은 交通需要 增加를 뒤따라가지 못하고 있는 實情이다.

지난 5年동안 車輛은 86.3% 增加한데 比해 道路率은 0.5% 增加에 그쳐 交通需要와 供給間에 현격한 隔差가 있으며, 갈수록 深化되고 있다. 交通施設 供給現況을 道路, 鐵道, 地下鐵 및 駐車施設로 區分하여 살펴보면 다음과 같다.

(1) 道 路

釜山市内 都市計劃道路 延長은 1986年末 現

(表-3) 공로화물 물동량

(단위: 톤/일)

구 분	1987		1982		년평균증가율 (82-87%)
	물동량(톤)	구성비(%)	물동량(톤)	구성비(%)	
계	383,658	100.0	294,467	100.0	5.43
시 내 물 동 량	187,608	48.9	147,847	50.2	4.88
유 출 물 동 량	89,776	23.4	66,588	22.6	6.16
유 입 물 동 량	90,543	23.6	68,537	23.3	5.73
통 과 물 동 량	15,731	4.1	11,495	3.9	6.48

자료: 교통개발연구원, 부산시도시교통정비기본계획에 관한 연구, 1987. 9

在 國道 105km와 特別市道 2,362km를 합하여 2,467km이다. 이중 開設道路는 1,657 km로서 開設率이 67%에 不過하며, 全體의 約 1/3이 擴張내지 新設되어야 할 形便이다. 또 計劃道路 面積은 28.6km²이나 開設된 道路面積은 16.1km²로 市街化 區域面積 145.38km²에 對한 計劃道路 率은 19.7%인데 開設된 道路率은 11.1%에 不過한 實情이다.

한편 <表-4>와 같이 1986年末 釜山市 道路 率은 11.1%로서 道路率 1% 向上에 7年이 所 要되었으며, 또한 道路率 1% 向上에 約4,000 億원의 豫算이 所 要되기 때문에 道路率 提高에 는 財政上 制約이 따르고 있다.

<表-4> 부산시 연도별 도로 현황

년도별	도로연장(km)		도로율 (%)	포장율 (%)
	개설도로	포장도로		
1979	1,543	738	10.10%	57.0 %
1980	1,564	780	10.50	62.2
1981	1,574	808	10.57	63.7
1982	1,578	830	10.59	64.86
1983	1,584	853	10.65	66.13
1984	1,616	905	11.01	67.94
1985	1,627	950	11.06	70.11
1986	1,657	969	11.10	70.00

자료: 부산시 도로과

<表-5> 지하철 1호선 건설 현황

단계별	구간	연장 (km)	정차장 (개소)	건설비 (억원)	건설기간
계	청용동~하단동	31.8	34	7,195	81.6~89년
1 단계	청용동~범7호광장	16.1	17	3,180	81.6~85.7
2 단계	범7호광장~중앙동	5.2	6	1,832	83.7~87.5
3 단계	중앙동~서대신동	4.6	5	2,183	84.8~89년
4 단계	서대신동~하단동	5.9	6	-	별도계획 수립

자료: 부산시 지하철본부

(2) 鐵 道

釜山市內 鐵道現況을 보면 京釜線 24.8km, 東海南部線 24.3km, 伽倻線 6.8km, 牛岩線 5.8km, 釜田線 0.7km 등 5個路線에 總延長은 62.4km 이다.

鐵道の 敷地面積은 2.59km²이며, 이같은 鐵道 施設中 商業地域과 住居地域을 通過하는 鐵道の 延長은 전체鐵道の 70%에 該當하여 周邊地域에 騒音과 地域遮斷 等の 都市問題를 야기시키고 있다. 특히 鐵道車輛整備廠과 操車場이 都心地域을 860千m²나 占有하고 있어 都市成長의 커다란 障礙가 되고 있기도 하다.

(3) 地下鐵

釜山の 地下鐵 建設基本計劃은 第1號線에서 第5號線까지 5個路線網에 總延長 109.1km 停車場 100個所를 計劃하고 있다. 現在 建設中인 第1號線은 釜山の 南北交通軸을 貫通하여 限界點에 達해있는 都心地 交通難을 緩和하고, 市外 廓地域의 開發을 促進하여 都心機能의 分散效果를 거둘 수 있도록 計劃하였다.

第1號線의 建設은 4段階로 區分하여 段階的으로 施工하고 있으며, <表-5>와 같이 1987年 5월에 2段階까지 開通하고 '89年 開通目標로 3段階 工事が 進行中에 있다. 1號線 2段

階 區間까지 1日 利用乘客은 22萬名이며 5-7分 間격으로 每日 05:00부터 익일 00:30分 까지 320회를 運行하고 있다.

(4) 駐車場

釜山市內 全體 駐車施設은 1987年 9月末 現在 總 1,561個所에 31,667面이 있고, 施設 面積은 645千m²로 駐車場 個所當 平均 駐車施設 面數는 20面으로서 駐車施設이 零細한 實情이다. 駐車形態別 構成比를 보면 建築物附設駐車場이 24,627面으로 77.8%를 차지하며, 路外駐車場이 12.7%, 路上駐車場이 9.5%를 차지하고 있다.

釜山市는 都市機能을 增進하고 道路의 效率을 높이기 위하여 商業地域을 駐車場 整備地區로 指定하였으나, 都心의 高地價 等으로 整備計劃을 立案하지 못하고 있다. 都市計劃으로 決定된 駐車場은 總 14個所에 1,014m²이며, 거의 全部가 外廓地域에 指定되어 있는 關係로 都心部 駐車場 緩和에는 도움을 주지 못하고 있는 實情이다.

(表-6) 부산시 주차시설 현황(1987년 9월 현재)

구분	계	노외	노상	건축물부설	
개소	1,561	171	132	1,258	
면적(m ²)	644,507	116,393	28,860	499,254	
면	면수	31,667	4,025	3,015	24,627
	구성비	100%	12.7%	9.5%	77.8%

자료: 부산시 교통기획과

2. 釜山交通의 問題點

1) 都市構造와 交通體系間의 不合理性

釜山市의 交通問題는 急激한 都市化에 따른 構造의 變動이 空間的으로 表出된 結果라고 할 수 있다. 都市化는 都市構造를 決定하고, 都市

構造는 交通體系를 決定하기 때문에 都市構造와 交通體系는 서로 密接한 關聯을 가지면서 形成되어 왔다고 할 수 있다. 이에 따른 問題點을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

① 背山臨海의 帶狀型都市이기 때문에 大都市 交通體系를 構築하기 힘든 地形的인 特性을 가지고 있으며, 都市機能이 中央路를 中心으로한 市廳과 西面 地域의 2個 都心地域에 偏在되어 交通集中을 야기시키고 있다.

② 都市의 擴散으로 因해 職場과 住居地가 멀어짐에 따라 交通時間이 增大되고, 自家乘用車의 通勤交通을 助長하므로써 幹線道路網에 交通混雜이 加重되어 都心地 走行速度가 '79年의 25 km/h에서 '85년에는 21km/h로 減小되고 있다.

③ 周邊地域의 交通影響을 勘案하지 않고 都心地에 빌딩을 建築하므로써 交通誘發과 이로 因한 周邊地域(交叉路, 幹線道路 等)에 交通滯症을 일으키고 있다.

④ 都心和 市外廓地가 山으로 遮斷되어 連結軸이 微弱하여 伽倻路, 萬德路 等 市外廓軸의 서비스水準(V/C)은 1.8程度로 交通容量을 超過하고 있는 實情이다.

2) 交通施設 供給의 不足

交通施設은 交通需要를 充足시키기 위해서 適正한 水準까지 供給해야 할 當爲性을 안고 있는데 釜山은 地形的 脆弱點과 財源不足 等으로 道路擴張 내지는 道路新設에 커다란 制約을 받고 있다. 이들 問題들을 具體的으로 살펴보면 다음과 같다.

① 釜山의 道路率은 1986年末 現在 11.1%로서 서울의 17.0%, 大邱 14.1%, 光州 14.1%보다 낮은 水準이며 美國 大都市의 25-30%에는 비할 바가 못된다.

② 都心地迂迴道路가 不足하다. 1983年을 基準으로 할때 都心地域으로 集中되는 尖頭1時間 車輛台數는 15,000臺(P. C. U換算率)이나 이중 59%가 不必要하게 都心을 通過하는 車輛이다.

③ 道路의 連續性이 결여되어 있다. 높은 容量의 道路와 낮은 容量의 道路가 連結되어 있어 交通流의 흐름을 斷絶시키고 있다.

④ 道路의 계층구조(Hierarchy)가 제대로 되어있지 않다. 道路는 幹線道路, 集分散道路, 지구道路 등으로 位階가 構成되나 釜山의 道路網은 이러한 機能的 區分이 未備하다.

3) 交通施設의 運營管理 未洽

釜山은 또한 이미 建設된 交通施設을 効率的으로 運營하지 못하여 既存道路의 容量을 제대로 發揮하지 못하는 경우가 있어, 交通施設의 效果的인 運營 및 管理의 必要性이 높다 하겠다. 交通施設의 運營 및 管理는 低投資의 서비스 指向의 交通政策으로, 道路建設과 같은 高投資, 長期交通 對策보다 執行이 容易한 長點을 지니고 있다.

交通施設의 問題點은 다음과 같다.

① 釜山市內 幹線道路의 交叉路 信號週期는 平均 180-240秒이며 平均遲滯時間은 64秒로서 遲滯度가 심하다.

② 交通信號體系의 運動化가 未洽하다. 交叉路의 電子感應式 信號體系는 1985年 2月부터 運營하고 있지만, 323個의 信號台中 98個所에 不過하다.

③ 不合理한 交叉路構造, 車輛交通量이 많은 主要道路에서 歩道와 車道의 未分離, 橫斷歩道の 安全性 결여와 더불어 運轉違反 過多 등으로 交通事故가 多發하고 있다.

4) 港灣都市로서 過多한 貨物輸送 需要

釜山港의 1986年 年間 荷役能力은 全國의 20%인 2,800萬屯이나 處理物動量은 全國의 22%인 4,500萬屯으로 荷役能力을 超過하고 있으며, 1991년에는 지금보다 51% 增加한 6,800萬屯으로 推定하고 있다. 그러나 港灣과 都心地가 隣接하여 다음과 같은 問題點들이 있다.

① 港灣物動量을 處理하기 爲해서는 高速道路網이 具備되어야 하나 京釜方面의 都市高速道路 1個에 不過하여 馬山, 昌原 等 西部慶南과 湖南方面의 港灣物動量은 都心을 通過하므로 都心道路의 貨物車混在率이 20-40%에 이르고 있다.

② 都心地 32個所에 큰테이너 荷置場이 散在하여 道路混雜을 加重시키고 있으며, 釜山港으로 輸入되는 原木의 56.3%가 中央埠頭로 荷役되어 10km 이상 떨어진 沙上, 長林 等の原木荷置場으로 輸送되므로써 原木車輛이 通過하는 都心地 幹線道路는 심한 交通滯症과 交通安全問題까지 惹起시키고 있다.

③ 市外廓地에 貨物터미널이 없어 都心地에 位置한 109個 貨物取扱營業所로 大型貨物이 進入하여 交通混雜을 誘發하고 運行効率을 低下시키고 있다.

5) 大衆交通體系의 未備

大衆交通手段인 버스와 地下鐵의 乘客分擔率은 54%로서 市民의 가장 重要한 交通手段이 되고 있지만 이들 大衆交通手段은 改善되어야 할 많은 課題를 안고 있다.

① 市內 144個 버스路線中 57個 路線이 中央路로 集中하는 不合理한 버스路線體系를 形成하고 있다.

② 地下鐵과 버스路線間 連繫路線體系가 아닌

競爭路線이 되어 地下鐵의 乘客需要가 低調하고, 버스의 運行收入이 低下되고 있다.

③ 地下鐵과 버스間의 料金體系가 달라, 換乘時 2重의 料金を 支拂하게 되므로 서비스水準이 낮다.

6) 車輛의 增加는 必然的으로 駐車需要를 誘發하며, 不法 駐·停車로 인한 交通疎通의 障礙, 停車場 發見을 爲한 車輛의 都心徘徊 等 直接, 間接의 費用을 불러 일으킨다. 釜山의 都心 및 副都心은 이미 駐車能力의 限界에 到達해 있어 別途로 駐車空間을 確保하지 않는한 駐車로 인한 被害는 늘어나게 될 것이다.

이러한 駐車問題를 要約 整理해 보면 다음과 같다.

① 1983年 以後 車輛은 年平均 16.3%씩 늘어나 1986年末 124千台이나 駐車施設은 32千面에 불과하여 基本需要에 절대 不足한 實情이다.

② 不法 路上駐車가 過多 發生하고 있다. 不法 駐車實態는 57個地域 1,800餘台로서 都心交通의 커다란 障礙要因이 되고 있는데, 이와같이 不法 駐車가 盛行하는 理由는 駐車施設의 不足과 駐車團速의 허술에도 原因이 있지만 自動車文化의 落後에 依한 市民의 認識不足에도 큰 理由가 있다.

③ 建築物附設 停車場의 設置基準이 不合理하다. 現行 停車場法과 建築法에 依한 停車場 設置基準은 延面積 1,000m² 以上の 建物에 停車場設置義務規定을 두고 있으나 用途가 外國과 달리 細分되지 않아 실제 駐車發生과는 많은 差異가 있으므로 停車場 設置基準을 再調整할 必要性이 있다.

IV. 將來交通狀態 展望

1. 交通需要 豫測

將來 交通需要는 交通政策 樹立의 重要한 基礎資料가 된다. 따라서 正確하고 科學的인 現況 分析和 變化될 都市의 未來像을 바탕으로 하지 않으면 안된다. 交通專門研究機關의 資料를 基礎로 釜山의 將來 交通需要를 概略的으로 豫測해 보고자 한다.

1) 通行需要의 急增

人口增加와 1人當 通行頻度의 增加에 따라 사람通行 需要가 急增할 것으로 豫想되어, 市民 1日 總通行量(交通手段通行)이 1987年 6,514千通行에서 1991年 9,036千通行으로 增大될 展望이다. 또한 消費水準 向上과 經濟規模 擴大에 따라 都市貨物 輸送需要와 輸出入物動量의 急增으로 公路部門의 1日 貨物物動量이 1987年 383千噸에서 1991년에는 450千噸으로 豫測된다.

3) 都市圈의 廣域化

釜山을 東南圈의 中樞都市로 開發하는 國土開發戰略에 따라 都市圈이 廣域化되고, 都心部의 地價 上昇으로 住宅의 郊外化를 促進하여 職場과 住居地가 遠距離化 되어 廣域交通網體系 確立이 要求된다.

4) 交通서비스의 高級化

市民意識의 高揚에 따라 交通計劃에 對한 市民의 參與가 增大되고, 交通서비스 向上에 對한 市民의 慾求가 增大될 것이다. 또한 社會福祉政策 追求에 依한 身體障礙者와 老弱者 等에 對한 特殊交通施設 確保가 要求되며, 交通公害와 交通事故로부터 人間保護 傾向의 增大가 豫想된다.

2. 交通狀態 豫測

土地利用 高密度化와 土地資源 不足에 依한 交通施設空間 確保難이 加重되고 財政上 限界 때문에 交通需要를 감당할 만한 交通施設確保에 어려움이 豫想된다.

釜山市가 道路建設 및 擴充에 投資하는 年間 豫算은 地域開發部門 豫算의 36%를 차지하는 400億원 程度이며, 1975年 以後 每年 都市高速 道路 面積(97千坪)에 該當하는 量의 道路面積을 擴充해 왔으나 交通需要를 充足시키지 못하고 있다. 交通開發研究院이 現在의 道路條件에 依하여 豫測한 將來 交通狀態 指標를 보면 釜山의 경우 都心地 走行速度가 1985年 21.2km/h에서 1991년에는 10.6km/h로 減小되고, 交叉路에서의 車輛當 平均遲滯時間도 1985年 64秒에서 1991년에는 101秒로 增加할 것으로 豫測하고 있다. 다만, 이 豫測度는 將來 大規模施設 投資에 依한 改善效果를 勘案하지 않았다고 하지만, 交通需要와 交通供給 施設의 隔差를 줄일 수 있는 劃期的 交通改善策이 時急함을 示唆해 주고있다

(表-7) 將來 교통상태 지표 豫측

교통상태지표	도시	1985	1988	1991	1996
도로구간의 침두시간	서울	19.0	13.5	9.5	8.2
평균 주행속도 (km/시)	부산	21.2	15.1	10.6	9.2
	대구	24.7	20.3	14.2	12.3
교차로에서의 차량당 평균지체시간 (초/대)	서울	78.6	116.0	170.8	267.6
	부산	53.7	79.2	101.2	161.4
	대구	57.7	70.2	88.6	140.7
교차로 포화 수준 (V/S비)	서울	0.8	0.1	1.5	2.2
	부산	0.8	0.9	1.0	1.5
	대구	0.7	0.8	0.9	1.2

자료: 교통개발연구원, 교통영향평가제도 시행
방안에 관한 연구, 1987. 1

V. 交通問題 緩和를 爲한 對策

1. 交通政策 方向

“都市交通問題를 解決하기 爲하여 交通 그自 體에만 努力을 集中하면 오히려 送效果를 가져 올 것”이라고 斷言하면서 “交通을 都市라는 S-system속의 Subsystem으로 보고 住宅과 職場等 다른 Subsystem과의 相互作用을 考慮하면서 問題解決의 方向을 찾아야 한다”는 WilfredOwen의 말을 想起하면서 釜山의 交通政策도 이와같은 接近方法 아래 釜山의 特性에 알맞은 綜合交通對策이 推進되어져야 할 것이다.

따라서, 釜山의 交通政策 方向은 첫째, 均衡된 都市發展과 合理的 土地利用을 助長하고, 都心地로 集中되는 交通量을 分散하기 爲해 都市構造의 漸進의 改編이 이루어져야 한다.

둘째, 釜山을 東南經濟圈의 中心都市로 規定한 國土開發戰略에 따라 隣近 都市와 廣域交通網體系를 構築하여 可變의인 未來의 社會, 經濟, 環境變化에 융통성있게 대처할 수 있도록 하여야 할 것이다.

셋째, 既存의 交通施設을 最大限 利用하는 方法을 追求함과 同時에, 보다 經濟的이고, 效率的인 交通運營 管理 計劃이 遂行되어야 한다.

네째, 都市交通은 大量性和 集中性, 方向性和 往復運動을 하는 特性을 가지므로 地下鐵等 大量 輸送機關을 中心으로 모든 交通機關이 一括 輸送體系를 갖추어야만 한다.

다섯째, 特別한 對策이 마련되지 않는한 交通 疏通은 물론 都市發展에 큰 障礙要因이 될 수 있는 駐車問題에 積極 對處한다.

여섯째, 都心보다 市外廓地에 配置하는 것이 効率的인 都心不適 施設을 體系化, 團地化 하여 移轉함으로써 交通問題 緩和는 물론, 土地利用 効률을 높인다.

2. 都市構造의 漸進的 改善

釜山の 都市内部 空間構造는 光復洞에서 西面으로 이어지는 선형으로 이루어져 都市機能이 이들 2個都心地에 偏中되어 交通量 集中과 都市機能의 低下를 招來하고 있다. 따라서 이러한 단핵구조만으로는 2001年の 計劃人口 480萬名을 包容하는 巨大都市로서의 機能維持에는 어려움이 있다.

이와같이 都心地로 集中하는 交通量을 分散하고 太平洋時代의 國際的인 港灣, 觀光 및 商工業 都市로서의 産業, 生活基盤을 確保하기 爲하여 都市構造를 2都心地에서 2都心 4副都心으로 多核化해 나갈 計劃이다.

光復洞과 西面の 2個 都心地域은 再開發을 促進하여 交通施設을 整備하면서 業務 및 商業 中心機能을 갖게 하고 4副都心中 海雲台, 東萊는 觀光中心地區로, 下端, 沙上은 尖端工業中心地區로 開發할 計劃이다. 한편, 既存 北港을 中心으로 한 港灣 周邊地域은 港灣特化地域으로 하여 太平洋交易 및 仲介貿易의 中心地로 發展시켜야 할 것이다.

3. 廣域交通網 體系의 確立

廣域交通이란 一般的으로 都市間 交通을 軸으로 하는 國土交通에 屬하나 여기서는 釜山과 그 周邊都市間的 長距離交通과 都市內 幹線交通을 對象으로 하였다. 釜山을 中心으로 한 地域

間 交通體系는 東西方向으로 鐵道, 高速道路, 國道가 軸으로 되어있는 交通網이 形成되어 있고, 都市內 幹線道路는 中央路를 中心으로 交通網이 發達되어 있다.

1) 港灣都市에 맞는 道路網 擴充

釜山이 가진 道路網은 都心部에 交通이 集中하기 쉬운 短點을 가진 방사형의 道路網이므로, 이를 환상방사형의 道路網으로 構築하면서 都心地에 隣接한 港灣物動量을 圓滑히 처리될 수 있도록 設計되어야 할 것이다.

港灣都市에 맞는 이상적인 道路網을 構築하기 위해 釜山市가 計劃하고 있는 道路網을 長·短期로 區分하여 提示하면 다음과 같다.

(1) 長期構想

2001年の 計劃人口 480萬名의 合理的인 定住 體系 確立을 위하여 골격 幹線道路網으로 3大 循環道路를 建設하여 道路網體系를 確立해 나갈 計劃이다.

이들 3大循環道路는,

① 釜山, 鳴旨 등 洛東江 臨海地域 開發에 對備하여 洛東江河口둑에서 龜浦, 華明間 幅 40m, 延長 22.6km의 洛東大路 建設

② 釜山港灣 物動量을 圓滑히 處理하고 脆弱한 東西海岸 交通軸을 補強하기 爲해 鳴旨, 釜山에서 長林, 影島, 勘巒, 水營, 松亭으로 이어지는 幅 40m, 延長 36.3km의 海岸大路 建設

③ 既存 東西內陸軸을 補強하기 위해 龜浦 南海高速道路에서 萬德터널, 安樂洞, 海雲臺로 이어지는 幅 16m, 延長 17.5km의 東西高架大路 등으로 構想하고 있다.

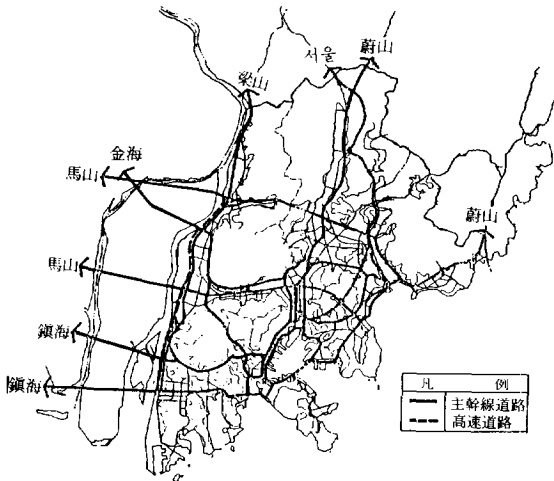
특히, 이들 循環道路는 下級道路와는 完全한 空間分離에 의하여 確實한 循環機能을 賦與하고, 大量의 比較的 長距離交通量을 高速으로 處

理할 수 있도록 完全 立體化하여야 할 것이다.

(2) 中短期 對策

1991년까지 道路建設 部門에 年間 500억원씩 投資하여 推進中인 大規模事業을 早期 마무리하고, 港灣輸送路와 東西交通軸 補強에 集中投資할 計劃이며, 道路率은 1991년까지 12%以上 向上시킬 計劃이다.

〈圖-2〉|부산의 골격 가로망 구상도



現在 釜山市가 推進中인 道路事業은 1.7km의 第2 萬德터널 築造, 660m의 第2 釜山터널 築造와 埠頭間 高架道路 建設, 2km의 伽倻路迂迴道路 建設, 2.9km의 龜浦-華明間 國道擴張 等인데 이들 事業들은 1989년까지 마무리할 計劃이다.

한편 새로운 中·短期對策 事業은

① 港灣輸送路 擴充을 爲해서 門峴로터리에 서 釜馬高速道路까지 延長 13.4km의 第2 都市高速道路 建設, 釜山港 3段階 開發地에서 既存 都市高速道路間 延長 10.5km의 道路建設 및 擴張, 松島삼거리에서 甘川港間 道路擴張

② 地形與件上 터널築造를 擴大하여 幹線機能

을 補強할 計劃으로 南川洞에서 田浦洞間 荒嶺山터널築造, 海雲臺에서 松亭間 松亭터널 및 接續道路 築造, 草梁에서 伽倻間 水晶山터널, 伽倻에서 龜浦間 百羊山터널 築造.

③ 伽倻路, 萬德路等 主要幹線運路 擴張과 더불어 幹線道路로 集中하는 交通量을 分散하기 爲해 高地帶를 通過하는 山腹道路와 平地 主要幹線道路間을 連結하여 迂迴道路로 活用하는 方案 등을 計劃하고 있다.

2) 廣域電鐵網 構想

釜山の 地下鐵은 1號線 2段階까지 開通되고 3段階 工事が 推進中에 있는데 釜山交通公團法 制定으로 1988年 7月부터 釜山地下鐵은 釜山交通公團이 引受하여 運營하게 된다. 이 公團이 設立되면 驛舍周邊의 宅地開發을 包含한 換乘施設 運營 等 專門經營體制를 導入하여 地下鐵財政 收支 惡化를 正常化 시킬것으로 期待하고 있다.

따라서 華明洞 또는 물금에서 松亭까지의 既存 國鐵에다 電鐵을 新設하는 東西電鐵化 構想과 더불어 長期的으로는 釜山을 中心으로 周邊 都市間을 連結하는 高速電鐵網을 設置하여야 할 것이다.

이와같은 構想은 釜山에서 浦項까지 連結하는 東海南部線을 電鐵化하고, 釜山에서 馬山 혹은 晉州까지를 連結하는 새로운 電鐵線을 設置한다는 것인데, 이 電鐵網의 推進主體는 釜山交通公團이 되거나 또는 民間資本의 誘致로 할 수 있을 것이다. 이를爲한 財源確保는 主要 驛周邊의 土地를 開發하며, 驛舍는 百貨店化하고, 適切한 곳에 레저타운, 民俗村, 動物園, 스포츠랜드 등을 設置하면 될것으로 본다. 이와같은 廣域電鐵網 形成은 釜山經濟圈內에 人口分散效果

를 거둘 수 있고, 都市民에게 快適한 住居生活를 選好할 수 있도록 할 수 있으며, 廣範圍한 經營體制에 依하여 장차는 釜山市內 地下鐵 1號線뿐 아니라 5號線까지도 建設할 수 있는 일까지 可能하게 해줄 수 있을 것이다.

3) 周邊都市間 交通體系 整備

釜山을 中心으로 半徑 約 45km圈의 廣域交通體系는 國鐵의 電鐵化 以外에도 外廓循環道路의 新設 및 國道の 整備 等에 依하여 補強할 必要가 있다.

이 外廓循環道路는 鳴旨에서 南海岸高速道路, 金海를 거쳐 京釜高速道路 梁山인터체인지까지 連結하는 것으로서 그 效果는 매우 크다고 하겠는데, 即 鳴旨, 葦山地域의 開發事業을 支援할 수 있고, 南海岸高速道路와 京釜高速道路間 交通量의 都心通過를 排除하며, 周邊 衛星都市間의 連結를 強化할 수 있는 點 等이다. 또한 釜山에서 蔚山間, 釜山에서 機張間, 釜山에서 鎭海間의 國道を 現在 2車線에서 4車線 以上으로 擴張하여야 할 것이다.

4. 交通運營體系 改善

都市交通은 社會經濟活動에 따라 變하는 것이므로 物理적인 施設 確保만으로는 問題解決이 困難하다. 따라서 既存 交通施設을 最大限 利用하면서 交通需要를 統制하고 交通供給 施設을 最適化시키는 一連의 交通改善 對策이 必要하다. 1970年代 初半부터 歐美都市에서는 大規模 道路事業과 併行하여 既存 施設을 效率적으로 利用하고자 하는 低投資의 交通運營技法(Transportation System Management, 略하여 T.S.M이라함)을 開發하여 交通疏通 T.S.M技法 導入을 推進中에 있다.

1) T. S. M事業計劃

市全域을 都心地區와 6個 交通軸으로 區分하여 T. S. M事業 3個年計劃을 樹立하여 1987年부터 施行해 나가고 있다. 對象事業으로서는 一方通行制, 버스專用車線制, 可變車線制, 能率車線制, 信號體系改善 等 交通運營改善事業과 交叉路 構造改善, 路外停留所設置 및 步行施設改善 等 既存 交通施設 改善事業 等이 있다.

2) T. S. M事業推進

事業推進은 基本計劃에 따라 1.2段階로 區分施行하게 되는데 1段階 事業은 光復洞, 西面의 2個 都心地域과 伽倻路, 水營路 等 2個 交通軸을 事業地區로 定하고 對象事業 開發을 爲한 研究를 1987年 3月 交通開發研究院에 發注하여 1987年 11月 完了하였다.

이 研究結果에 따라, 1987年에 于先 980百萬원을 投資하여 伽倻路의 交叉路 4個所를 改善하여, 1988년에는 10億원을 들여 第1段階 T. S. M事業을 完了할 計劃이다. 第2段階 事業은 나머지 4個 交通軸인 中央路, 蓮山路, 洛東路, 忠烈路를 對象으로 1988年에 對象事業 開發을 爲한 研究를 實施하고 1989年에 事業을 完了할 計劃이다. 따라서 이와같은 T. S. M事業은 道路建設에 比해 적은 費用으로도 短期間內 交通疏通을 現在보다 10% 내지 40%까지 向上시킬 수 있는 效果가 期待되고 있어 都心地 交通難緩和에 상당한 도움이 될 것으로 보고 있다.

5. 大衆交通 優先 政策

大衆交通 手段은 매우 經濟的인 交通手段이다. 消費者가 市內비스를 利用하여 10km의 旅行을 할때 택시의 1/13, 乘用車의 1/16에 該當하는 費用의 負擔만으로 可能하며, 에너지節約側面에

서 보면 에너지 1Kwh를 使用하여 1km當 버스는 最大 42名, 地下鐵은 57名을 輸送할 수 있음에 比하여 乘用車는 6.2名에 不過하다.

또한 道路 1個 車線이 감당할 수 있는 輸送量은 特間當 버스의 경우 最大 2萬名이나 乘用車는 800名에 不過하여 30倍의 效率을 보인다.

따라서 모든 市民이 보다 빠르게, 快適하게, 經濟的으로 움직이기 爲해서는 大衆交通中心의 交通政策을 追求할 수 밖에 없으며, 특히 道路率이 낮은 釜山의 경우, 地下鐵을 中心으로 한 大衆交通 優先政策은 必然的이라 할 수 있다.

1) 大衆交通 路線網의 合理的 改編

釜山의 버스路線網은 路線의 重複이 심하고, 屈曲된 곳이 많으며 地下鐵과 連繫性이 未洽하다. 따라서 大衆交通의 路線網은 基本的으로 幹線과 支線으로 나누어져야 하며, 幹線은 地下鐵이나 高容量의 屈折버스, 2층버스가 役割을 擔當하고, 支線은 現行버스가 乘客을 吸收시키도록 改編시켜야 할 것이다.

특히, 釜山은 地下鐵이 段階的으로 開通되고 있고, 地下鐵이 中央路를 貫通하고 있어 中央路를 中心으로 市街地가 形成되어 있는 都市構造上 現在는 비록 地下鐵의 乘客分擔率이 5% 水準未滿이라 하더라도 앞으로는 地下鐵中心으로 路線改編이 이루어져야 都市全體의 交通이 圓滑히 움직여 질 수 있을 것이다.

2) 市内버스 共同配車制 實施

現行 市内버스 路線體系의 不合理와 乘客誘致를 爲한 過速은 많은 會社가 亂立된데 그 根本原因이 있기 때문에 버스會社 運營體系의 單純化는 大衆交通體制 改善의 前提 條件이 되고 있다. 따라서 이러한 버스運營體制를 單純化하는 方案으로는 亂立하고 있는 會社의 大型化와

市内버스 共同配車制 等を 들 수 있는데, 會社의 大型化는 長期的으로 推進할 課題이어서 于先 大田, 仁川, 光州 등에서 實施하고 있는 市内버스 共同配車制를 내년부터 實施하기 爲해 公聽會를 開催하고 推進委員會를 構成하여 準備中에 있다.

3) 버스와 地下鐵間 換乘制度 實施

버스와 地下鐵間의 連繫輸送體系를 確立하기 爲해서는 갈아탈 때 市民의 追加料金 負擔을 적게 하는 換乘料金制度和 갈아탈 때 便利하도록 하기 위한 換乘센터 設置가 必要하다.

파리와 같이 버스와 地下鐵間의 완벽한 換乘料金 制度는 現在와 같이 運營主體가 다른 경우에는 상당한 어려움이 있다. 따라서 地下鐵驛 2個所를 對象으로 部分的 換乘制度를 示範 實施하고 效果가 있으면 擴大할 計劃을 現在 推進中이다. 이 制度는 乘客이 現行 地下鐵 料金體制에서 30원만 追加로 負擔하면 버스와 地下鐵을 갈아탈 수 있도록 하고 있다. 또한 앞으로 이러한 換乘料金 制度가 定着되어 버스가 地下鐵驛을 中心으로 運行하게 되면 회차할 수 있는 換乘센터의 設置가 必要해진다.

1984年 韓國科學技術院의 研究結果 地下鐵東萊驛, 西面로타리, 凡一洞驛, 富民洞驛 等 4個所를 換乘센터의 適地로 提示하고 있어 이에 對한 具體的인 計劃을 마련할 것이다.

6. 駐車場 擴充整備

駐車場 整備方向은 基本需要에 不足한 駐車施設 擴充과 더불어 都心駐車 需要抑制 方案을 併行하여 推進할 計劃이다.

1) 民營駐車場 建立 促進

1987年 4月에 民營駐車場 建立 促進策을 마

런하여 民營駐車 빌딩 新築時 建立費 全額을 銀行 融資해 줄 수 있는 制度를 마련하였다.

또한 地方稅 減免規定을 擴大하여 駐車場 建立時 從來 取得稅, 登錄稅만 免除하던 것을 財産稅 等 4 個稅目을 追加하여 建立後 免除하도록 하고 있으며, 駐車빌딩 建築時 建築規制 緩和와 現行 土地等級을 基準으로 定하고 있는 駐車料金を 自律申告制로 轉換하도록 關聯法 改正을 建議하고 있다.

2) 駐車場 特別會計 設置

公營駐車場 建立基金 確保와 民營駐車場 建立支援을 爲하여 1988年 1月부터 駐車場特別會計를 設置하여 運營하고 있다. 1988年の 駐車場特別會計 豫算規模는 18億 원으로 計劃하고 財源은 都市計劃稅의 10%, 路上駐車場 收入, 公共駐車場 運營收入 等으로 計上하고 있다.

3) 地下鐵驛勢圈 駐車場開發

乘用車輛의 都心進入 抑制를 誘導하기 爲해 地下鐵驛 周邊에 駐車施設을 갖추어 나갈 計劃이다. 對象地域으로는 地下鐵東萊驛, 明倫洞驛, 溫泉場驛 周邊과 범넛골驛 周邊의 동천고수부지로 定하고 있으며, 1 個所當 200面 以上の 駐車場 確保가 可能할 것으로 보고 있다. 1988년에는 駐車場特別會計 豫算 15億 원으로 東萊地域 地下鐵驛 周邊에 340面 規模의 驛勢圈駐車場을 設置할 計劃이다.

4) 大規模 地下駐車場建設 構想

光復洞 地域과 西面地域의 都心地 駐車難을 緩和하기 위한 根本的인 對策은 基本的인 駐車需要에 맞는 公共駐車場을 建設하는 일이다. 이들 地域은 1979年 駐車場法이 制定되기 전에 이미 建築된 建物이 大部分이어서 駐車施設이 절대 不足한 實情이다. 따라서 光復洞地域에는 龍

頭山公園에 大規模地下駐車場을 建設하면 1,000面程度 確保가 可能할 것으로 豫想되며, 商街建設과 併行하면 民資誘致도 할 수 있으므로 具體的인 計劃을 마련할 것이다. 또한 西面地域에는 周邊의 學校運動場 地下를 駐車場으로 開發할 計劃이며, 1 個校에 200面 以上은 마련이 可能할 것으로 보아서, 西面地域의 駐車難緩和에 상당한 도움을 줄 수 있을 것이다.

5) 路上駐車場 整備

路上駐車 問題에 對해서는 周邊道路 與件과 駐車許容 與否를 合理的으로 分析檢討하여 明確한 管理指針下에 整備되어야 한다.

現行 不法駐車 實態를 보면 周邊에 駐車場이 없이 不可避한 경우도 있지만, 周邊駐車場을 두고도 아무곳에나 駐車하면 된다는 認識때문에 發生하는 경우가 많다. 따라서 駐車可能地域과 禁止區域을 分明하게 設定하여 不法駐車團速을 強化하는 同時에 駐車需要를 誘發하면서도 駐車場이 없는 特定建築主에게는 駐車目的의 道路 占用料도 徵收하여야 할 것이다.

7. 都心不適施設 移轉整備

不合理的인 土地利用은 不必要한 交通量을 發生시키고 또한 都市開發을 沮害하고 있다. 釜山은 急速한 都市成長으로 因하여 都心不適 施設이 市内 곳곳에 散在해 있다. 그것은 釜山이 最初로 都市計劃 人口를 設定한 것은 1937年으로서 朝鮮市街地 計劃令에 依한 都市計劃이 세워지면서 目標年度 1965年の 計劃人口를 40萬名으로 했던 것이다. 그러나 當初의 目標年度였던 1965年에는 142萬名으로써 무려 100萬名 以上の 蹉跌이 있었던 것이다. 이와같이 8.15解放과 6.25 動亂을 거치면서 急速히 增加한 人口는 都市開

發指標에 混亂을 가져오고 計劃的인 都市空間 配置를 어렵게 했기 때문이라고 할 수 있다.

市内 散在한 都心不適 施設로는 ① 32個所の 콘테이너荷置場 ② 28個所の 輸入原木荷置場③ 住宅街에 散在한 6個의 煉炭工場과 貯炭場 ④ 109個所の 路線 및 區域貨物取扱所 ⑤ 鐵道車輛 整備廠과 操車場 등이 있다. 따라서 이들 都心 不適 施設은 段階的으로 綜合團地化하여 市外廓 地로 移轉하여야 한다. 現在 콘테이너 綜合團 地, 綜合流通團地 造成計劃은 具體化되고 있으므로 나머지 綜合木材團地, 煉炭團地, 複合貨物 터미널 建設計劃도 早速히 推進되어야 할 것이다.

VI. 結 語

釜山의 交通問題가 심각하다고 하나 아직은

大都市 交通問題의 發生初期에 있다고 할 수 있다. 그것은 科學的, 綜合的 豫防對策을 加하면 改善될 수 있는 여유와 機會가 있다는 뜻도 된다. 따라서 보다 綜合的이고 科學的인 豫防對策이 時急하며 이와같은 豫防對策은 都市發展의 長期的 展望을 基盤으로 한 都市基本計劃과 密接한 關聯性을 維持하면서 釜山의 特性에 適合한 綜合交通對策, 즉 “마스터플랜”에 依해 進行되어야 할 것이다. 이와함께 港灣都市에 맞는 環狀道路網의 構築, 既存 交通施設에 對한 效率性과 能率性의 提高, 地下鐵의 繼續 擴充과 이를 中心으로 한 大衆交通 優先政策推進, 大規模 地下駐車場 建設 등의 課題를 戰略的으로 推進하여 모든 市民이 보다 빠르고, 快適하고, 安全하게 都市活動을 할 수 있도록 해야함은 물론, 釜山發展의 잠재력을 促進하는 활력소가 되도록 해야할 것이다.