

第6章 金 融

第1節 概 況

얼마전까지만 하더라도 地域經濟에 대한 인식부족과 이에 따른 정책빈곤으로 지방의 경제력은 취약할 수 밖에 없었다. 그러나 근래에 지역경제의 중요성 및 특수성에 대한 인식이 고조되면서 지역경제에 대한 연구가 활발히 추진되고 있다. 특히, 대구는 일제시대에 민족자본에 의한 최초의 지방은행이 설립된 지역이며, 6·25동란기에는 피난금융지로서의 대구금융권을 형성하여 전국에서 가장 높은 금융비중을 차지한 때도 있었으며, 1960년대에 내자동원의 필요성이 대두되면서 전국에서 가장 먼저 지방은행이 설립된 지역이다. 따라서 본고에서는 대구지역 금융의 변천상을 돌이켜 봄으로써 대구지역 금융의 역할과 전망을 살펴보고자 한다.

여기에서 각 기간별로 대구지역의 금융상황을 간단히 살펴보면 다음과 같다. 우리나라 최초의 근대적 금융기관인 일본 제일은행이 설립된 1878년 이후 해방이 되던 1945년까지 대구에서는 1905년 日本 第一銀行이 진출한 이후 각종 일본계 은행과 순수 민족자본에 의한 민족계 은행이 서로 대립하면서 경쟁을 하던 시기라 할 수 있다. 1906년에 설립된 大邱農工銀行은 대구에 본점을 두고 지방농공업의 발전을 목적으로 설립되었으나 일제의 대구지역 경제 수탈을 위한 도구가 되었고, 한일합방 이후 1912년에는 일본인들이 鮮南銀行을 설립하여 대구지역에서 영업을 개시했다. 이에 대항하기 위해 1913년 大邱銀行이 토착민족자본에 의해 설립되었으나, 일제의 식민지통치를 위한 간교한 책략으로 지방은행들이 통합됨으로써 1941년으로 지방은행의 역사는 일단 끝을 맺게 되었다.

해방후 6·25동란이 끝난 1953년까지는 金融產業의 혼란기라고 할 수 있다. 해방 후 무진회사, 신탁회사, 저축은행의 일반은행업무 취급으로 인해 은행점포는 대구에서도 난립되어 불필요한 경쟁과 부실은행이 발생하였다. 이에따라 은행점포 정리책이 1947년에 고시되어 1949년까지 수많은 점포들이 정리되었고, 1950년에는 한국은행이 설립되어 어느 정도 질서가 잡혀가는 듯 했다. 그러나 6·25동란이 발생하자 전국의 金融產業은 또다시 혼란에 빠졌고, 대구금융은 대구지역이 전쟁피해를 거의 입지 않고, 많은 피난민들과 금융기관들이 대구로

유입됨으로써 오히려 사상 유례없는 호황을 누렸다고 할 수 있다.

1954년부터 1961년까지의 우리나라 경제는 전후복구사업 및 경제재건을 위한 기반을 조성한 시기라고 할 수 있다. 이에따라 금융산업에서도 난립된 은행점포를 정리하고 각종 금융제도를 개편하는 등 統制經濟의 색채를 띤 일련의 금융정책을 실시하였다. 그리하여 일반은행의 민영화, 한국산업은행, 중소기업 은행 및 농업협동조합의 창립 등으로 인해 우리나라 금융제도는 질서를 잡아가고 있었다. 이에따라 대구의 많은 금융기관도 신설·폐쇄를 거듭하면서 금융질서가 잡혀갔다.

1962년에서 1971년까지 제1, 2차 경제개발 5개년계획이 실시되었던 기간에는 높은 경제성장을 이룩하면서 韓國外換銀行, 韓國住宅金庫, 韓國信託銀行 등 수많은 은행들이 설립되었다. 1960년대까지만 하더라도 지방금융시장은 일반은행과 특수은행을 중심으로 발전해왔다. 그러나 1960년대 후반에 들어 지방은행제도가 확립되어 1967년 10월에 大邱銀行의 출범을 시작으로 1971년까지 10개의 지방은행이 각 지역에 설립되었다. 그 결과 시중은행과 특수은행의 과점하에 놓여 있던 지방 금융시장은 지역내에 본점을 두고 다수의 점포망을 거느린 순수한 민간금융기관인 지방은행의 출현으로 성장기반이 한층 강화되었다. 이렇게 지역금융의 규모가 비약적으로 성장을 했지만 지역공업화의 성장률이 전국의 성장률에 미치지 못함으로써 대구지역의 금융은 상대적으로 전국에서 차지하는 비중이 점차 낮아지고 있었다.

1972년에서 1980년까지의 기간에는 1972년 「8·3조치」 이후 단기금융업법, 상호신용금고법, 신용협동조합법 등이 제정되어 사채금융시장이 제도화되면서 급격한 금융제도의 변화를 겪었다. 이에따라 韓國投資金融을 비롯한 투자금융회사들, 한국산업리스, 상호신용금고, 투자신탁, 신용보증기금, 종합금융회사 등 수많은 비은행 금융기관들이 설립되었고, 대구에서도 1973년 嶺南投資金融에 이어 1979년 12월에 大邱投資金融, 相互信用金庫, 信用協同組合, 새마을金庫 등이 우후죽순처럼 설립되었다. 이렇게 비은행 금융기관들이 수없이 신설되어 고금리 금융상품 및 금리차등, 세제혜택 등으로 급신장을 한 결과 전국의 금융저축에서 예금은행의 저축성예금이 차지하는 비중이 매년 감소하여 1979년 이후부터는 비은행 금융기관들의 비중이 더 커졌다. 이러한 현상은 대구에서도 마찬가지였고, 특히 대구지역에서는 제 2금융권의 일부 금융기관들이 지역자금을 역외로 유출시키는 문제점을 노출하게 되었다.

1970년대 이후 제 2금융권의 지속적인 성장은 지역금융의 절대적 규모를 크게 확대시키는 계기가 되었으나, 지역에서 조성된 자금을 본점이 소재한 서울로 유출시키는 부작용을 발생시킴으로써 금융의 수도권 집중현상을 가중시켜 왔다. 그리하여 1980년대 전반까지 지방

금융의 비중은 서울에 비해 상대적으로 하락 또는 정체상태를 면치 못했다. 이와같이 경제 개발계획에 의한 고도성장에 따른 수도권과 지방간의 경제력 불균형이라는 이중구조가 사회적 문제로 대두되면서 지역경제의 중요성이 서서히 인식되어 1980년대 후반에 들어 지방중소기업을 육성하고 지방의 산업구조를 고도화하는 등 실물부문의 발전을 위한 노력과 함께, 지방금융의 활성화를 도모하기 위하여 1989년 11월에 정책당국은 지역에 본점을 둔 지역금융기관의 설립과 지방은행의 기능강화 등을 내용으로 하는 「地域均衡發展을 위한 金融·稅制支援對策」을 발표, 시행해 왔다. 이에따라 중소기업 전담은행인 부산의 東南銀行과 대구의 大東銀行이 설립되고, 지방리스회사(大邱리스), 지역 투자신탁회사(東洋投資信託), 지방 생명보험회사(大邱生命保險으로 출범, 朝鮮生命保險으로 사명변경) 및 창업투자회사가 다수 설립되어 지역실물경제를 효율적으로 뒷받침하기 위한 지역금융권의 형성이 가능하게 되었다. 그 결과 지방금융시장에서의 금융기관 및 금융상품이 매우 다양화되었으며, 은행과 비은행 금융기관, 지방은행과 전국은행, 그리고 비은행 금융기관 상호간의 경쟁도 한층 심화되는 등 지방금융시장에는 새로운 판도변화가 일어나고 있다.

이하 제2절부터는 이와같은 지역 금융산업의 추세를 여섯 단계로 나누어 살펴 보고자 한다. 여기에서 지역이라 함은 좁은 의미에서 대구시만을 의미한다고 가정하고, 이하에서는 대구지역을 중심으로 금융의 변천상을 정리해 나갈 것이다. 그러나 대구가 직할시로 승격되기 이전, 특히 1970년 이전의 통계자료에는 대구시만의 통계를 찾기가 어려우므로 대구를 포함한 경북의 통계를 이용하기도 할 것이다.

그리고 대구지역뿐만 아니라 우리나라 전체의 금융제도의 발달과정은 크게 8·15해방 전과 해방 후로 크게 나누어 생각할 수 있을 것이다. 왜냐하면 해방 전의 금융성격 및 금융기관의 구조는 해방 후의 그것과 많은 차이를 나타내기 때문이다. 즉, 해방 전에 있어서 우리나라의 금융제도 발달과정은 곧 일본의 한국경제 침략사의 일부로 생각할 수 있으며, 특히 우리나라에 근대적 은행제도가 도입된 후 신설은행이 난립하고 도태되는 과정을 거쳐 戰時金融體制를 갖추기까지 우리나라의 금융기관은 植民地金融機關으로서 기형적 발달을 거듭하였던 것이다. 이하에서는 좀 더 세부적으로 해방 전, 해방 후부터 휴전까지, 휴전 후부터 1961년까지, 1962년부터 1971년까지 제1, 2차 경제개발 5개년계획기간, 1972년부터 1980년까지, 대구가 직할시로 승격된 1981년 이후 등 6단계의 기간으로 나누어 대구지역의 금융기관 및 금융상황이 어떻게 변화해 왔는가를 살펴보고자 한다.

第2節 解放까지의 地域金融(1945年 以前)

I. 地域金融의 全般的 흐름

자급자족경제를 탈피하지 못했던 조선시대의 금융제도로는 어음, 契, 時邊, 外劃制度, 客主, 貨金業 등이 있었지만 금융활동은 매우 미약했다.¹⁾

그러다가 1878년 6월에 일본의 제일은행이 설립된 것을 서두로 우리나라에도 근대식 금융기관이 나타나기 시작했다. 1909년 구한국은행이 설립될 때까지 우리나라의 중앙은행으로서의 역할을 담당하던 제일은행이 대구에 지점을 설치(1905)한 이후 많은 금융기관들이 대구에서 明滅하였다.

대한제국시대에는 第一銀行 大邱支店을 시발로 지방산업 및 지방금융의 육성을 목적으로 한 大邱農工銀行이 1906년에 설립되었다. 그러나 양자는 일제의 풍부한 자금지원과 정치적인 보호를 받으면서 대구를 중심으로 한 부근일대의 금융조절기능을 수행해 왔으며, 또한 공업이 육성되지 않은 상황에서 농공은행이 소기의 목적을 달성한다는 것은 무리였다. 한편 1907년 5월에는 지방금융조합규칙이 제정되어 소액의 농업자금을 공급함으로써 지방농업의 발달과 지방금융의 일익을 담당할 地方金融組合이 설치되었다. 1908년에는 東洋拓殖株式會社法이 공포되어 이듬해 1월부터 악명높은 영업을 시작하였다.

한편 근대적 금융기관이 점차 체제를 갖추기 시작하였으나 시장에서는 아직도 무질서한 어음의 남발에 의한 물물교환이 행하여지고 있었다. 그래서 1905년 9월에는 「약속어음조례」와 「어음조합조례」를 제정하였고, 이를 계기로 대구에도 1906년 11월에 어음조합이 조직되어 조합원이 발행한 어음에는 조합이 지급보증을 해 줌으로써 어음의 유통을 장려하였다.

1910년 8월 한일합방 이후 어채시장과 약령시를 배경으로 대구지역의 상거래가 활기를 띠기 시작함에 따라 금융기관의 중요성이 점차 증대되어 1912년 일본인이 주축이 되어 鮮南商業銀行을 설립하였다. 同行이 일본인측의 금융을 주로 영위함에 따라 이에 대항하기 위하여 1913년에 토착민족자본으로서의 최초의 지방은행인 大邱銀行이 탄생하였는데, 同行은 주로 한국인측을 대상으로 금융을 영위하였다. 한편 1918년에는 지방금융조합령을 폐지하고 「金融組合令」을 공포함에 따라 대구에도 도시금융조합설치가 가능하게 되었다.

1) 부산직할시, 《부산시사》2, 1990.

제1차대전 이후 상업계가 활기를 띠고 경제규모가 팽창함에 따라 증대하는 자금수요에 대처하기 위하여 1920년에는 漢城銀行이 대구에 진출해 왔고, 그 해 慶一銀行과 慶尙公立銀行이 설립되었다. 1928년에는 대구은행과 경남은행이 통합되어 慶尙合同銀行이 발족되었고, 1930년에는 淸상공립은행이 경일은행에 흡수합병되었다. 경일은행은 다시 1933년에 鮮南銀行에 합병되어 大邱商工銀行으로 개칭되었다. 이러한 대구의 지방은행들이 통합되는 과정에는 일제의 간교한 책략이 숨어 있었음은 말할 나위도 없다. 그나마 명맥을 유지해 오던 지방은행들도 1940년대 일제의 지방은행 정비정책에 의해 전국은행에 흡수되어 일제시의 地方銀行史는 끝을 맺는다. 이와같이 일제하에서는 정책금융의 비중이 높았기 때문에 지방은행의 금융비중은 낮은 편이었다.

朝鮮銀行, 朝鮮殖産銀行, 漢城銀行에 이어 전국은행으로서는 네번째로 1937년 조선저축은행이 대구에 진출해 왔고, 이어서 朝鮮商業銀行이 大邱商工銀行을 인수하여 1941년에 진출해 왔다. 그런데 조선상업은행이 대구상공은행으로부터 승계한 6개의 점포중 4개를 한성은행에 인계함으로써 점포면에서 압도적인 지위를 차지한 한성은행은 1943년 10월이후 行名을 朝興銀行으로 개칭하였다.²⁾

II. 金融機關 및 金融實態

1. 金融機關

1) 우리나라의 金融機關³⁾

은행이 나타나기 전 조선시대에는 자연경제의 단계에서 크게 벗어나지 못했고 화폐경제가 발달하지 못했기 때문에 화폐를 보유한다는 것이 곧 부를 축적하는 것이 되어 화폐의 축적이 일어나고, 이것이 소수자에 독점되어 고리대금업자가 생기게 되었다. 따라서, 조선시대의 금융기능의 중심은 바로 화폐축적자에 의한 高利貸였다. 이와같이 당시의 재래식 금융방식⁴⁾으로는 어음, 契, 時邊, 外劃制度, 객주, 대금업 등이 있었지만, 자금자족경제를 탈피하지

2) 대구은행, 《대구은행10년사》, 1977, pp. 38~59.

3) 대구은행, 《대구은행10년사》, 1977 및 《대구은행20년사》, 1987, 조흥은행, 《조흥은행95년사》, 1992, 대한금융단, 《한국금융30년사》, 1978의 각 금융연표 참조.

4) 客主: 도매, 창고, 위탁판매, 숙박업에 더하여 금융(담보대출, 예금, 어음발행)업도 겸영하였으나, 상거래에 수반된 부수적인 금융업이었다.

못한 당시에는 소규모적인 상업과 유치한 수공업이 행해졌을 뿐이어서 금융활동은 매우 미약했다.

그러다가 1878년 6월 부산에 일본의 제일은행 부산지점이 설립된 것이 우리나라 근대적 금융기관의 효시이다. 이후 日本第一銀行은 부산지점에 이어 元山(1880), 仁川(1883), 京城(1888), 木浦(1898), 大邱(1905) 등지에 지점 및 출장소를 설치하였고, 일본의 十八銀行(1890) 및 五十八銀行(1892)이 우리나라에 진출했다. 제일은행 부산지점이 설치된 것은 韓一修好條約이 체결된 지 2년만의 일이므로 우리나라의 금융사는 일본의 한반도 침략사와 그 궤를 같이 하고 있다. 일본은행 이외에도 홍콩상해은행과 노한은행 등이 있었으나 일본은행이 우리나라의 금융기관으로서 독점적인 우위를 차지했고, 특히 제일은행은 일반은행업무 이외에 각 개항장의 세관업무, 地金銀의 매입, 한국정부에 대한 대출과 화폐제도의 정리, 은행권의 발행 등 광범위한 업무를 취급하게 되었다. 그래서 舊韓國銀行이 설립된 1909년 10월 29일까지는 第一銀行 京城支店이 우리나라 중앙은행의 역할을 담당하고 있었다.

이에 한국인측에서도 근대적인 금융기관을 창설하여 한인상공업자를 보호·육성하려는 기운이 일어 1894년 이래 朝鮮銀行, 漢興銀行, 帝國銀行 등이 설립되었으나 1년도 못되어 폐점하고, 또 1897년 漢城銀行, 1899년 大韓天一銀行(현 한국상업은행), 1906년 韓一銀行이 설립되었으나 그나마도 당시의 재정문란으로 외국자본이 필요하게 된 조선정부에 제일은행 자금을 융통하는 등의 부대적인 업무에 주력하게 되어 금융활동은 미미할 수 밖에 없었다.

그래서 정부는 1905년의 「약속어음조례」와 「어음조합조례」에 근거하여 手形(어음)組合을 조직하여 어음의 유통을 장려하는 한편, 1906년 3월에 「銀行條例」를 공포하여 민족금융기관에 자금을 무상으로 제공하는 등 은행업무의 정상화를 기도하였으며, 지방산업 및 지방금융의 육성을 목적으로 한성, 평양, 대구, 전주 등 11개지역에 農工銀行을 설치하였다. 그러나 공업이 육성되지 않은 상황에서 농공은행이 소기의 목적을 달성한다는 것은 무리였다. 한편 1906년에 日本興業銀行이 경성지점을 설치하였고, 1907년 5월에는 지방금융조합규칙이 제정되어 地方金融組合시대가 개막되었다. 1908년에는 東洋拓植株式會社法이 공포되어 이듬해 1월부터

時邊: 자금공급자와 자금수요자사이에 환전거간이 개재하여 무담보로 자금의 대차를 이루는 것으로 개성 지방에서 발달했다.

外劃制度: 군수에 대해서 그가 징수한 세금을 국고에 납부하기 전에 직접 제3자에게 납부할것을 지시하는 도지부 대신의 명령을 말하는데, 이는 중앙과 지방간 또는 지방상호 간의 중요한 자금유통방법이 되었다.

기타 어음, 계, 대금업은 한국금융연수원, 《한국금융총람》, 1982, pp. 50~54 참조.

명높은 영업을 시작하였다. 同社의 주요업무는 한국의 농업척식에 필요한 자금공급이었으나 정기예금업무, 기타 부대업무뿐만 아니라 滿蒙地域등 새로운 개척지의 일본인에 대한 자금공급업무까지 담당하였다.

1910년 8월 한일합방조약이 체결되자 일제는 경제적 침투거점을 구축하기 위하여 금융제도의 개편작업을 착수하였는데, 그 첫단계로 1911년에 조선은행법이 공포되고, 그 해 8월에 구 한국은행을 朝鮮銀行으로 개칭하였다. 1912년 은행조례가 폐지되고 銀行令이 공포되면서 일반은행의 설립이 본격화되어 대구의 鮮南商業銀行을 비롯하여 龜浦銀行과 七星銀行이 그해에 설립되고, 1913년에는 釜山商業銀行과 大邱銀行 및 京城銀行이, 1916년에는 三和銀行이, 1918년에는 東萊銀行이, 1919년에는 元山商業銀行이 설립되는데 이어 1920년에는 대구의 慶尙共立銀行과 慶一銀行, 고성의 海東銀行, 광주의 湖南銀行, 전주의 三南銀行이 설립되었다. 한편, 1914년에는 地方金融組合令을 공포하면서 도시에 금용조합이 설치되고 지방금용조합회를 설립하였다. 그러나 1918년 지방금용조합령이 폐지되고 금용조합령이 공포되면서 지방금용조합은 金融組合으로 개칭되었다.

1920년 12월에는 그동안 일본화폐와 함께 통용되던 우리나라 화폐의 통용이 금지되었으며, 1922년에는 후에 은행업으로 전환하게 되는 朝鮮無盡業이 시작된다. 이렇게 1차대전중에는 경기호황에 힘입어 많은 은행들이 신설되었으나 전후 일본에 금융공황이 일어나 1928년부터 금융제도를 재정비하기 시작했다. 특히, 1928년 12월에는 ‘新 銀行令’을 공포하여 군소금용기관의 합병을 강력히 종용하였다. 이에따라 1928년에는 삼남은행이 朝鮮商業銀行에 흡수되었고, 경남은행과 대구은행이 합병하여 慶尙合同銀行으로 발족하였으며, 1930년에는 경상공립은행이 慶一銀行에 흡수되었다. 또한 1931년에는 호서은행과 한일은행이 합병하여 東一銀行으로 발족하고, 1933년에는 선남은행(구 선남상업은행)과 경일은행이 합병하여 大邱商工銀行으로 발족하였다. 또한 그해 6월에는 북선상업은행이 朝鮮商業銀行으로 흡수되고, 7월에는 동래은행이 湖南銀行에 흡수되었다. 뒤이어 1935년에는 부산상업은행이 朝鮮商業銀行에 합병되고, 1938년에는 해동은행이 漢城銀行에 흡수되었으며, 1941년에는 대구상공은행이 朝鮮商業銀行에, 경상합동은행이 漢城銀行에 흡수되었고, 1942년에는 호남은행이 東一銀行에 흡수되었다. 동일은행도 1943년에 한성은행과 합병하여 朝興銀行으로 발족하였다. 그리고, 日人系 은행으로서 1933년에 密陽銀行이 해산되고 1935년에 十八銀行이 朝鮮殖産銀行에 흡수되어 1937년 말에는 第一銀行과 安田銀行 및 三和銀行만이 남게 되었다.

한편 저축은행령에 의거 1929년에는 朝鮮貯蓄銀行(현 제일은행)이 창립되고, 1932년에는

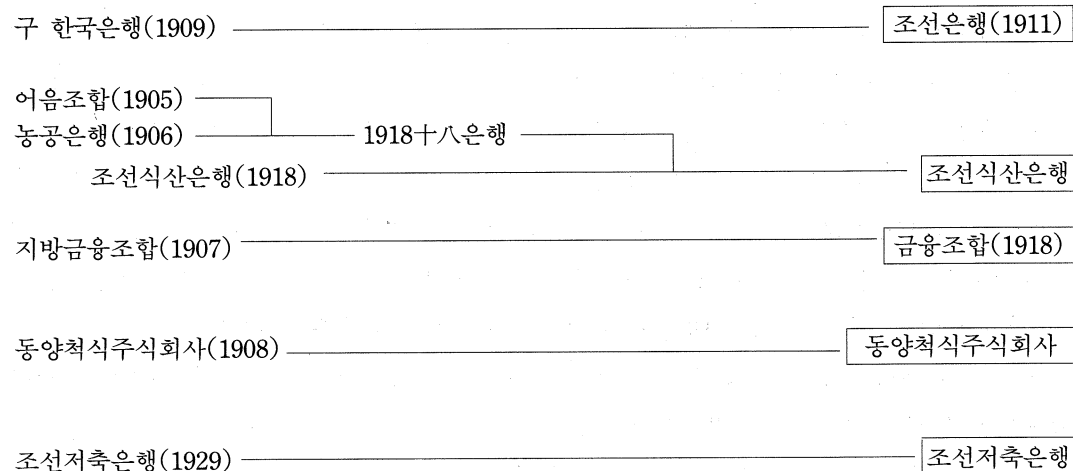
朝鮮證券金融會社와 朝鮮信託株式會社(현 한일은행)가 창립되었으며, 1937년에는 조선중앙무진주식회사가 설립되어 영업을 시작했다. 조선신탁주식회사는 그 후 부산신탁주식회사의 흡수(1933)를 시작으로 남조선신탁주식회사까지 흡수(1935)하여 전국의 신탁회사를 일원화하였으며, 조선중앙무진주식회사도 충북무진주식회사의 흡수(1939)를 시작으로 경북무진주식회사까지 흡수(1942)하여 전국무진회사를 통합하기에 이르렀다. 1938년에는 조선금융단이 발족하고, 1943년에는 朝鮮證券去來所가 설립된다.

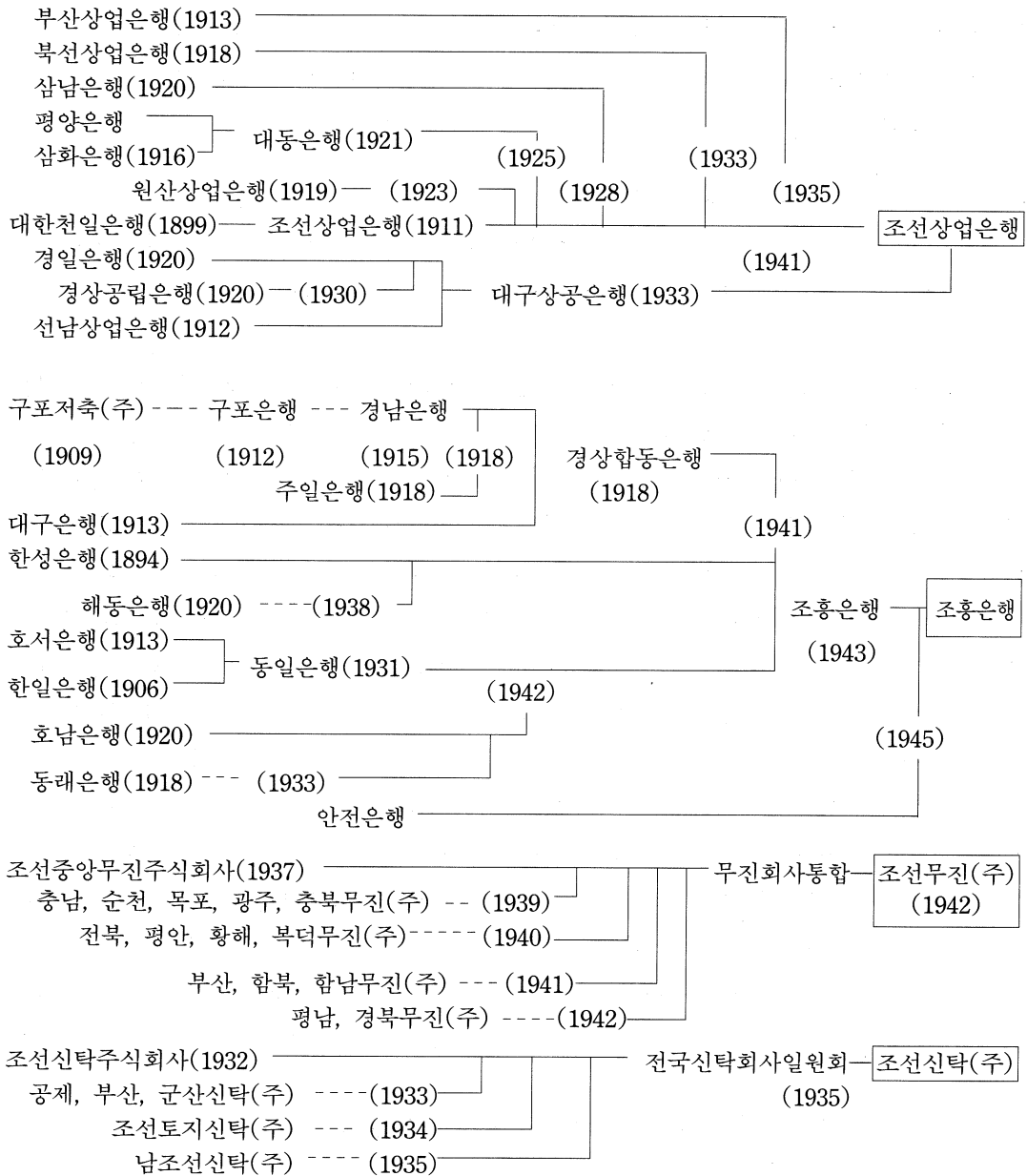
이리하여 1910년 말에는 11개 은행 산하에 45개의 점포가 있었으나, 그 후 각지에 지방은행들이 속출하여 1920년 말에는 23개 은행에 131개 점포로 늘어났다. 그러나 당시의 국내경제는 이를 소화하고 발전시킬 수 있는 경제적 잠재력을 갖추지 못하여 다수가 도태되었고, 일제말기의

〈表 6-1〉 8.15解放直前の 金融機構(1945년 6월 말 현재) (단위: 개소)

은 행			비 은 행 금 융 기 관		
	본 점	지 점		본 점	지 점
조 선 은 행	1	16	금 융 조 합	613	299
식 산 은 행	1	74	금 융 조 합 연 합 회	1	13
저 축 은 행	1	21	신 탁 회 사	1	7
일 반 은 행	2	136	무 진 회 사	1	44
계	5	247	계	616	363

資料: 한국금융연수원, 《한국금융총람》, 1982, p. 68.





〈圖 6-1〉

우리나라 金融機關의 合併推移(1945年 以前)⁵⁾

5) 대구은행, 《대구은행10년사》, 1977, pp. 38~59.
 한국금융연수원, 《한국금융총람》, 1982, pp. 43~71.
 은행감독원, 《금융기관점포총람》, 1992. 2. 등에 의거 작성함.

전시경제체제를 정비하는 과정에서 금융기관의 합병을 강력히 추진한 결과 1944년 말에는 5기 은행에 209개 지점으로 정비되었다. 이처럼 해방까지의 금융기관은 설립되었다가 사라지는 과정을 반복해 왔다.

2) 大邱의 金融機關⁶⁾

대구에 근대적인 금융기관이 설치된 것은 1905년 6월 일본 제일은행이 대구지점을 개설한 것이 최초이다. 제일은행 대구지점은 1909년 10월에 구한국은행에 인계되었고, 1911년 2월에는 조선은행 대구지점⁷⁾으로 개칭되었다.

한편 불완전한 어음의 남발로 금융공황이 일어나자 1905년 9월에 「약속어음조례」와 「어음조합조례」를 제정하였고, 이에 따라 조합원이 발행한 어음에는 조합이 지급보증을 해주는 어음조합이 대구(1906년 11월)에도 조직되었다. 1906년 6월에는 大邱農工銀行이 설립되어 제일은행대구지점과 함께 대구 및 경북일원의 금융을 전담하였다. 大邱農工銀行⁸⁾은 대구어본점을 두고 있었으므로 지방은행의 성격을 띠고 있었다. 그러나 이 은행은 일제의 정책적 책략이 담긴 농공은행조례에 의거하여 전국 주요도시에 설립된 것이며, 지방농공업의 발전을 목적으로 한다고는 하지만 이면에는 對日 수출미를 수집하고 어음의 통제와 新貨의 보급이라는 특수임무를 띠고 설립되었기 때문에 대구 일대의 경제권을 일본인의 수중에 넘겨주는 역할을 담당한 은행이었다. 따라서 第一銀行과 大邱農工銀行은 모두 일제의 정치적인 보호를 받으면서 업무를 영위하였던 것이다. 大邱農工銀行은 1908년에 농공은행의 합병시책에 따라 진주농공은행을 흡수, 통합하여 慶尙農工銀行으로 개칭하고, 慶尙農工銀行은 다시 1918년 朝鮮殖産銀行에 흡수, 통합되어 버린다. 이러한 농공은행의 개편작업은 일제의 한국수탈을 용이하게 하기 위한 정비작업이었던 것이다.

이렇게 농공은행의 역할이 원래의 목적을 수행하지 못하자, 지방소농민의 금융을 원활하게 하고 농업발전을 촉진시킨다는 명분하에 지방금융조합이 전국에 걸쳐 10개 조합이 설립되었다.

한편 한일합방 이후 대구의 대시장(어채시장과 약령시)을 배경으로 상거래가 활기를 띠기

6) 대구은행, 《대구은행10년사》, 1977. 참조.

7) 조선은행은 1950년 한국은행이 창설될 때까지 명칭이 존속된다.

8) 대구농공은행은 1907년에 尙州出場所를 개점하고, 1908년에 진주농공은행을 흡수통합하여 경상농공은행으로 개칭하고, 1909년에는 金泉支店, 1911년에는 浦項支店을 설치함에 따라 영업구역을 경상도 전역으로 확대했지만, 1918년에 전국 농공은행을 통합하여 발족된 朝鮮殖産銀行이 나타남에 따라 그 지점으로 바뀐다.

시작하자, 대구지역에 은행업이 유리함을 간파한 일본인들이 대구 최초의 지방은행인 鮮男商業銀行을 1912년 ‘은행령’ 공포와 함께 설립하였다. 이 은행은 이듬해 鮮南銀行으로 개칭하여 일본인을 중심으로 금융을 영위해 왔다. 이러한 鮮南銀行에 대항하기 위해 경북의 부호들이 토착민족자본으로 1913년 7월에 大邱銀行⁹⁾을 설립하였다. 大邱銀行은 안동(1916), 왜관(1917), 경주(1919), 포항(1921) 등지에 지점을 설치했다. 한편, 제1차대전 이후 대구의 상업계가 활기를 띠고 경제규모가 팽창함에 따라 증대하는 자금수요에 대처하기 위하여 1920년에는 漢城銀行이 대구에 진출해 왔고, 그 해 경일은행과 경상공립은행이 설립되었다.

이리하여 1920년대 초의 대구에는 선남은행, 대구은행, 경일은행, 경상공립은행 등 4개의 지방은행이 있었다. 이들 중 대구은행과 경일은행은 한국인 중심이었고, 다른 2개는 일본인이 경영하는 은행이었다. 그러나 경일은행은 표면상으로는 민족자본에 의해 설립되었지만, 그 이면에는 대구은행에 대항하기 위하여 설립된 것으로 실질적 주도권은 일본인이 장악하고 있었다. 이에 따라 조선총독부와 조선은행은 민족자본은행에 압력을 가하고 마침내는 1928년 대구은행과 경남은행을 합병시켜 경상합동은행으로 발족시켰다. 1930년에는 경상공립은행을 경일은행에 흡수·합병시키고, 1933년에는 다시 경일은행과 선남은행을 합병시켜 대구상공은행으로 개칭하였다. 이후 대구상공은행은 대구를 비롯한 경상도 전역에 7개의 지점망을 형성하게 되었지만 대구상공은행도 1941년 ‘신은행령’의 공포와 함께 조선상업은행에 흡수되어 버린다. 그러나 중일전쟁이 장기화됨에 따라 일제는 戰時經濟 통제의 방편으로 민족자본은행인 경상합동은행을 전국은행인 한성은행으로 강제합병¹⁰⁾시켜 버렸다.

이렇게 대구의 지방은행들이 통합되는 과정에는 일제의 간교한 책략이 숨어 있었음은 말할 나위도 없다. 그나마 명맥을 유지해 오던 지방은행들도 1940년대 일제의 지방은행정비정책에 의해 전국은행에 흡수되어 1912년 ‘은행령’ 공포 이후 활성화되었던 일제시의 地方銀行史는 끝을 맺는다. 이와같이 일제하에서는 정책금융의 비중이 높았기 때문에 지방은행의 금융비중은 낮은 편이었다.

조선은행, 조선식산은행, 한성은행에 이어 전국은행으로서는 네번째로 1937년 조선저축은행이 대구에 진출해 왔고, 이어서 조선상업은행이 대구상공은행을 인수하여 1941년에 진출

9) 토착민족자본에 의해 설립된 최초의 지방은행임. 현 대구은행이 아님.

10) 1920년에 대구지점을 설치한 한성은행은 경상합동은행의 본점을 한성은행 대구서지점으로 합병시키고 다른 지점들도 한성은행의 지점으로 재발족시켰다.

해 왔다. 그런데 경상합동은행을 합병하여 경상합동은행의 본점을 대구서지점으로 발족시킨 한성은행은 1894년에 설립된 최초의 한국인 은행으로서, 조선상업은행이 대구상공은행으로부터 승계한 6개의 점포 중 4개를 흡수함으로써 점포면에서 압도적인 지위를 차지하게 되었다.

한성은행은 1943년 10월 이후 행명을 조흥은행으로 개칭하였다.

또한 지방금융조합은 1907년 농공은행의 보조기관으로 설립된 이래 1937년에는 경상도내 75개소의 부락조합과 5개소의 도시조합을 형성하게 되었다. 1935년에는 조선신탁주식회사의 대구지점이 개설됨으로써, 해방직전 경북의 금융기관은 은행지점이 23개소, 신탁회사 지점이 1개소, 금융조합의 본지소가 96개소이었다. 이들 은행지점 중에서 대구에는 조흥은행이 대구서지점 및 대구지점을 두었고, 조선상업은행이 대구 및 대구시장町 등 2개소, 조선식산은행, 조선은행 및 저축은행이 각각 대구지점 1개소씩을 두고 있었다. 또한 대구에는 신탁회사지점 1개소, 금융조합 본지소 4개소가 있었다.

2. 金融動向

1) 貨幣制度 및 金融政策의 推移¹¹⁾

조선시대 대원군이 집정하기 전까지 통용되던 화폐는 상평통보였으나 그 모양과 크기가 달랐고 형식도 단순하여 地金이 단순하였던 당시에는 위조가 속출하였다. 이에 대원군은 당백전을 발행하여 통용시켰으나 화폐의 명목가치와 실질가치가 일치하지 않는 관계로 구한말의 화폐제도는 지극히 문란하였다. 이렇게 되자 일본 및 청국을 비롯한 각국의 상인들은 각기 자국의 화폐를 가지고 상거래를 행하게 되었다. 이에 일원적인 화폐제도의 확립을 통감한 정부는 1894년에 성문화된 최초의 신식화폐법규인 「新式貨幣章程」을 공포하여 화폐제도의 기초를 마련케 되었다. 그러나 이마저 실효를 거두지 못하자 1901년 7월에 「화폐조례」를 공포하면서 우리나라 화폐제도는 금본위제를 채택하게 되었다. 그 후 1904년에는 화폐주조를 일본조폐국에 위임하고, 1905년 3월에는 ‘화폐조례실시에 관한 건’을 공포함으로써 日貨의 법적 통용력을 인정하기에 이르렀다. 그래서 舊韓國銀行이 설립된 1909년 10월 29일까지는 제일은행 경성지점이 우리나라 중앙은행의 역할을 담당하고 있었다.

정부재정의 팽창과 경제의 발전에 따라 금융의 중추기관으로서의 중앙은행의 설립이

11) 한국금융연수원, 《한국금융총람》, 1982, 참조.

절박하게 되자 1909년 韓國銀行¹²⁾이 창립되고, 제일은행으로부터 국고업무 및 발권업무를 인계받아 전국 13개 점포를 가지고 업무를 개시함에 따라 비로소 한국은행권이 법화로 통용되기에 이르렀다. 이렇듯 금융기관이 점차 그 체제를 갖추기 시작하였으나, 경제상태는 아직까지 자연경제단계였고 금융제도 역시 전근대적이었다. 그래서 1905년 9월에는 「약속어음조례」와 「어음조합조례」 등을 제정하여 어음의 유통을 장려했다.

1911년에는 한·일간 금리차를 이용한 일본자금의 한국유입을 막기 위하여 「朝鮮利息令」을 공포하였고, 1912년에는 「신 은행령」을 공포하여 일반은행의 설립을 촉진하였다. 이로써 대구의 선남상업은행을 시발로 일반은행의 설립이 본격화되었다. 또한 1차대전 중 경기호황에 따라 금융업무는 더욱 활기를 띠어 각종 은행이 난립하는 양상을 띠었다. 그러나 전후 금융공황이 발생하자, 영세한 지방은행들은 경영난에 봉착하고 정부에서도 1929년 은행령을 개정하여 군소금융기관의 합병을 유도하면서 금융기관을 정비하기에 이른다. 이렇게 하여 앞서 언급한 바와 같이 해방직전에는 5개 은행을 중심으로 금융기관의 체계가 잡히게 되었다.

2) 大邱地域의 金融動向

일본 제일은행 대구지점¹³⁾과 대구농공은행본점의 2개 점포만이 있었던 1906년 말 경북도내 예금은 15만 849원으로 전국(남북한)의 1.1%, 대출금은 16만 7천원으로 1.4%를 차지하고 있었다. 그 후 1910년에는 예금이 3.7%, 대출금이 3.4%를 차지하는 신장률을 보였다. 그러나 화폐경제가 발달하지 못한 당시에는 일반인들의 저축에 대한 관심도가 희박하여 예대출계수는 보잘 것 없었다. 그 후 1차대전 중의 경기호황으로 1915년 158만 5천원의 예금고가 1920년 675만 5천원으로 4.3배, 173만원의 대출고는 2,058만 3천원으로 11.9배나 증가하였다.

이를 은행별로 살펴보면, 1934년 朝鮮銀行이 예금 222만 2천원에 대출금 935만 5천원, 朝鮮殖産銀行이 예금 625만 5천원에 대출금 1,520만 2천원, 大邱商工銀行이 예금 404만 6천원에 대출금 380만 6천원, 한성은행이 예금 120만 7천원에 대출금 156만 3천원, 경상합동은행이 예금 173만 5천원에 대출금 291만 8천원으로 조선은행과 조선식산은행이 압도적이었다.

2차대전으로 금융기관이 전시금융체제로 돌입함에 따라 ‘오버·론(over loan)’ 현상에서 대

12) 1911년에 조선은행으로 개칭하여 1950년 한국은행이 설립될 때까지 영위함.

13) 1909년부터는 한국은행, 1911년부터는 조선은행으로 됨.

출보다 예금의 비중이 높아지기 시작하였다. 이는 군수산업에 중점용자를 실시함으로써 전 비조달에 투자의 우선순위가 주어졌음을 의미한다.

이상에서 알 수 있듯이 해방전 일제하의 금융특징은 금융기관이 자금공여기관으로서 여신 업무에 주력하였고, 영업방침도 예금량에 구애되지 않았음을 뜻한다. 당시 우리나라에 있어서는 산업개발자금의 수요가 국내 자본축적 속도를 앞지르고 있었기 때문에 금융의 산업정책적 또는 사회정책적 기능이 강화된 데에 기인하는 것으로 볼 수 있다. 한편 은행외에도 금융조합의 비중이 매우 컸다는 것도 주지해야 할 사항이다. 농공은행이 설립된 이후 촌락조합 및 도시 조합이 등장함에 따라 1934년말 예금은 1,417만 2천원, 대출금은 1,488만 2천원으로 금융조합의 비중은 무시할 수 없는 위치에 있었다.

한편 1921년에 설치된 대구 어음교환소의 1921년 교환액은 2,173만 4천원이었고, 이듬 해에는 5,688만 2천원으로 전국교환액의 6.1%를 차지하다가 1940년에는 5,621만 8천원으로 전국교환액의 1.3%로 내려갔다. 이후 어음교환고는 급속히 늘어나 1944년에는 3억 797만 4천원으로 전국교환액의 3.2%를 차지함으로써 1920년대 후반 수준으로 회복하였다.

(表 6-2) 解放前 預金 및 貸出金 (단위: 천원, %)

연 도	총화폐발행	예 금			대 출			예 대 율	
		전 국	경 북	전국비	전 국	경 북	전국비	전 국	경 북
1906	9.2	13.7	0.151	1.1	11.9	0.167	1.4	86.9	110.6
1910	20.2	18.4	0.681	3.7	23.0	0.783	3.4	125.0	115.0
1915	34.4	36.0	1.585	4.4	46.8	1.730	3.7	130.0	109.1
1920	114.0	140.8	6.755	4.8	214.4	20.583	9.6	152.3	304.7
1922	100.5	169.0	7.099	4.2	295.9	26.331	8.9	175.1	370.9
1926	110.9	160.7	10.765	6.7	302.4	25.705	8.5	188.2	238.8
1930	90.6	187.9	9.393	5.0	381.1	24.773	6.5	202.8	263.7
1935	220.8	330.3	19.158	5.8	549.9	39.589	7.2	166.5	206.6
1940	580.5	891.0	48.116	5.4	1,544.9	86.516	5.6	173.4	179.8
1944	3,135.7	2,340.0	159.122	6.8	7,381.6	125.487	1.7	315.5	78.9

註: 1926년부터의 전국수치는 북한을 제외한 수치임.

資料: 조선은행 조사부, 《경제연감》, 1949, pp. 100~101, 116~117.

〈表 6-3〉 朝鮮銀行券 發行額(1902-1944) (단위: 천원)

연도	발행액	연말	발행액	연말	발행액	연말	발행액
1902	0.63	1913	25.7	1924	129.1	1935	220.8
1903	0.87	1914	21.9	1925	120.5	1936	210.7
1904	3.37	1915	34.4	1926	110.9	1937	279.5
1905	8.13	1916	46.6	1927	124.5	1938	322.0
1906	9.22	1917	67.4	1928	132.4	1939	444.0
1907	12.80	1918	115.5	1929	118.7	1940	580.5
1908	10.38	1919	163.6	1930	90.6	1941	741.6
1909	13.44	1920	114.0	1931	100.9	1942	908.6
1910	20.16	1921	136.4	1932	124.6	1943	1,466.8
1911	25.01	1922	100.5	1933	148.2	1944	3,135.7
1912	25.55	1923	110.2	1934	192.5		

註: 1909년까지는 일본제일은행, 1911년까지는 구한국은행.

1912년부터는 조선은행이 발행한 것임.

資料: 조선은행조사부, 《경제연감》, 1949년판, p. 73.

〈表 6-4〉 解放以前の 어음交換 및 不渡率 (단위: 천원, %)

연도	어음교환액(금액)			부 도 금 액		부 도 율	
	전 국	대 구	전국비	전 국	대 구	전 국	대 구
1922	—	57	—	—	—	—	—
1926	1,091	35	3.2	—	—	—	—
1930	1,001	24	2.4	—	—	—	—
1935	1,614	41	2.5	—	—	—	—
1938	2,343	45	1.9	1.015	0.145	0.04	0.32
1939	3,401	49	1.4	1.160	0.105	0.03	0.21
1940	4,477	56	1.3	3.098	0.086	0.07	0.15
1941	5,185	78	1.5	3.569	0.113	0.07	0.15
1942	6,513	164	2.5	3.569	0.299	0.05	0.18
1943	7,763	235	3.0	4.250	0.257	0.05	0.11
1944	9,509	308	3.2	4.047	0.241	0.04	0.08

資料: 조선은행 조사부, 《경제연감》, 1949, pp. 116~117.

第3節 解放直後 및 韓國戰爭期の 地域金融(1945~1953)

I. 地域金融의 全般的 흐름

일제하에서 우리나라 경제는 일본경제에 예속되어 상품소비시장으로 개발되었기 때문에 자립경제체제를 갖추지 못하고 산업구조는 균형을 이루지 못하였다. 이러한 취약한 경제기반, 불균형적 산업구조는 해방과 함께 국토가 분단됨으로써 더욱 심화되었다. 해방 이후 광공업생산이 크게 위축된 반면, 통화량은 일본인에 의한 종전처리비란 명목으로 크게 증가하여 물가는 폭등하고 실질임금은 대폭 하락하였다. 이러한 경제적 혼란은 일시적인 무정부상태와 관련한 사회적 혼란과 결합되어 국민경제를 위기에 직면케 하였다. 그러나 미국의 거대한 원조물자에 의하여 기초재화의 공급부족현상은 어느 정도 해소되었다. 그러나 이러한 원조도 근본적인 해결책은 되지 못하였으며, 1948년 대한민국 정부가 수립됨으로써 본격적인 경제질서의 확립과 안정기반을 강구하기 위한 시책이 적극적으로 추진되었다. 그 후 경제정책의 기조는 일관하여 경제안정에 두어졌는데, 다시 1950년 3월에는 「經濟安定 15原則」으로 정부의 안정위주정책이 성문화되기에 이르렀고, 이에 따라 통화·금융 및 재정을 주축으로 하는 정책 원칙이 확립되었다.

그러나 정부의 이러한 노력에도 불구하고 근본적인 경제문제는 좀처럼 해결되지 않고 해방 후 행정 및 조직력의 붕괴, 남북분단의 비운, 무역의 마비, 밀어닥친 귀환동포, 신용의 추락, 화폐발행의 남발, 대출금 및 회사채 등의 회수불능 등 인플레이션의 압력은 제거되지 않았다. 여기에서 구체적으로 해방전후의 물가동향과 화폐증발 양상을 보면, 1936년의 물가지수를 100으로 보았을 때 1947년의 物價指數는 무려 4만 926으로 약 400배가 올랐고, 해방이 되던 1945년 8월을 기준으로 하면 1947년의 물가지수는 2,295로서 약 23배가 올랐던 것이다. 또한 해방이후 1947년 말까지 화폐팽창은 총 28억 4천만원(1945년 화폐발행액이 약 5억)에 달했는데, 그 중에서 76%에 해당하는 금액이 곡물수집자금과 재정적자에 방출된 자금으로 나타나 거의 모든 화폐팽창이 생산효과를 가지지 못하고 인플레이션에 직결된 것을 알 수 있다.¹⁴⁾ 이는 그 당시 금융정책의 중점이 산업부흥보다는 시급한 민생문제 해결에 있었음을 보여 주는 것으로 당연한 결과이기도 했다. 이러한 만성적인 인플레이션의 원인은

14) 부산직할시, 《부산시사》2, 1990, pp. 1466~1468.

생산량이 수요를 충족시키지 못했고, 정부의 재정적자를 중앙은행의 차입금으로 충당했으며 정부예산에 반영되지 않는 정부대행기관사업에 금융기관의 용자가 집중되었다는 데에서 찾을 수 있다. 이러한 인플레이션억제책의 일환으로 정부는, 1949년부터 공공요금의 인상과 같은 세제를 정리하고 환율을 인상하는 등 적극적인 시책을 시행하였다. 또한 통화신용의 통제권한을 가진 현대적인 중앙은행의 설립이 가장 시급한 금융과제가 되어 1950년에 한국은행이 창립되기에 이르렀다. 이러한 노력의 결과 1950년 상반기 중 우리나라 경제는 안정기조가 조성되었다.

한편 해방을 계기로 보통은행지점 6개소, 조선은행 및 조선식산은행의 지점 및 출장소 45개소가 폐쇄됨으로써 38선 이남에는 164개소의 지점 및 출장소만 남게 되었다. 이후 1947년에 45개소의 지점 및 출장소를 증설하고 다시 지점망을 정비함에 따라 168개소만이 유지되었다. 1948년 정부수립후 1950년 한국은행법 및 은행법을 제정하여 금융제도를 정비하게 되었고, 이에 따라 통화발행액도 6.25발발 직전까지 감소하고 은행도 다시 기능별로 조직화되면서 안정제도에 들어서는 것 같았다. 그러나 6.25동란과 함께 전쟁수행을 위한 통화팽창이 격증하였고, 이에 따라 동란 중 도매물가가 약 18배나 상승하는 악성인플레이션이 야기되었다. 또한 동란의 발발과 함께 예금인출현상이 급증하자, 1950년 6월 28일 「金融機關預金支拂에 관한 特別措置令」을 공포하여 예금지불을 제한하였다. 또한 동란 중 대구에서 최초로 발행된 천원권과 백원권의 한국은행권이 종래의 조선은행권과 병행해서 유통됨으로써 경제질서가 더욱 혼란하게 되자, 1950년 9월부터 1951년 4월 말까지 네차례에 걸쳐 조선은행권을 한국은행권으로 교환하였다. 이렇게 하여 해방 이후 다소 안정되는 것 같았던 금융질서는 동란의 발발로 다시 혼란에 빠졌고 극심한 인플레이션을 겪게 되었다. 그러다가 1953년 휴전의 움직임이 나타나고 경제안정의 징후가 뚜렷해짐에 따라 1953년 2월 「제1차 긴급통화 및 금융조치」를 단행하여 단위화폐를 100분의 1로 절하하였다.¹⁵⁾

한편 대구지역의 金融動向을 살펴보면, 점포정리사업에 따라 조흥은행 대구서지점, 조선상업은행 대구시장町지점이 폐쇄되었고, 조선상업은행은 1947년에 대구시장町지점을 폐쇄하였으며, 조선저축은행은 1950년 5월 한국저축은행으로 개칭된 이후 1952년에 대구지점 남부에금취급소를 신설하였다.

15) 1953년 2월 17일부터 圓표시 한국은행권과 錢표시 조선은행권 및 일본화폐는 유통을 금지하고, 환표시 은행권과 錢厘표시 은행권 및 주화만이 유통되도록 하며, 환화 1에 대하여 원화 100으로 교환비율을 정했다.

〈表 6-5〉 解放以後 休戰까지의 貨幣發行額 (단위: 백만원)

연 월 말	발 행 액	연 월 말	발 행 액
1945. 8. 15	50	1950. 6. 25	558
1945. 12.	88	1950. 12.	2,292
1946. 12.	117	1951. 12.	5,579
1947. 12.	334	1952. 6.	6,695
1948. 12.	434	1952. 12.	10,144
1949. 12.	751	1953. 7.	13,426

〈表 6-6〉 解放以後 貨幣增發의 主要要因

1. 계절적 곡물수집자금
2. 재정적자
3. 곡물수집에 대한 정부 보상금
4. 패전 일본정부청산자금
5. 비상시 대출금
6. 귀환동포 등에 대한 정부 보상금
7. 일반대출 증가

資料: 농협중앙회, 《한국농정이십년사》, 1965, p. 29.

또한 해방이후 휴전까지 大邱金融은 한마디로 사상 유례없는 높은 전국비중을 기록하면서 우리나라 금융의 중심지 역할을 담당했다고 할 수 있다. 이는 6·25동란 중 한국은행을 비롯한 많은 금융기관들이 대구로 임시이전을 해왔으며, 지역적인 영향으로 전쟁피해를 거의 입지 않았기 때문에 풀이할 수 있다. 즉, 대구 금

융기관의 예금액은 1948년에 3.9%의 전국비중을 나타냈으나, 1951년과 1952년 말에는 각각 2,300만원과 5,920만원을 기록하면서 9.2%와 10%의 전국비중을 차지했다. 한편 대출금은 1947년에 11.3%의 전국비중을 기록함으로써 해방전에 비해 압도적으로 증가하였다. 1950년에는 1.1%의 전국비중을 차지하는 저조한 실적을 기록했으나, 그 이후 점차 회복세를 보여 1953년에는 5.9%의 전국비중을 차지하였다. 또한 대구어음교환소의 어음교환액 및 부도율을 보면, 1945년에 3.8%의 전국비중을 나타낸 대구어음교환액은 동란의 여파로 1951년에는 전국의 12%를 차지했다. 이로 볼 때 전쟁피해를 거의 입지 않은 대구가 당시 우리나라 금융의 중심지 역할을 수행했다는 것은 명백하다.

한편 해방 이후 휴전까지 부도율을 살펴보면, 대구지역의 부도율이 전국의 부도율과 비슷하거나 오히려 낮은 수준에 있다는 것을 알 수 있는데, 이는 동 기간 중에 섬유산업을 주축으로 하는 대구지역의 상거래가 활발하였으며, 내수를 위주로 한 섬유산업이 호황을 누렸다는 것을 알 수 있다.

II. 金融機關 및 金融實態

1. 金融機關

1) 全國의 金融機關¹⁶⁾

해방 후 은행의 營業區域이 남한으로 축소되고, 각 은행이 일반은행업무를 취급함에 따라 소도시에서도 각 은행의 점포가 난립되어 불필요한 경쟁 및 부실은행이 발생하자 1947년 은행점포 정리책이 고시되었다. 이 당시 대구의 2개소를 포함한 전국의 폐쇄 은행점포수는 56개소에 달했다. 한편 金融組合도 경북에서 7개소의 본·지소가 폐쇄되어 전국에서는 50개소의 본·지소가 폐쇄되었다.

〈表 6-7〉 金融機關 店鋪數 推移(1944~1953)¹⁷⁾

연달	계	한국 은행	한국식 산은행	조흥 은행	한국상 업은행	한국상 공은행	한국저 축은행	한국신 탁은행	금융 조합
1944	325	16	70	74	64	69	22	10	912(14)
1945	229	9	48	63	39	52	12	6	601 (9)
1946	234	9	48	66	39	52	13	7	601(10)
1947	178	10	40	53	32	25	11	7	551(10)
1948	181	10	40	54	32	26	12	7	551(10)
1949	184	11	41	54	33	26	12	7	551(10)
1950	184	9	41	54	33	27	12	8	551(10)
1951	188	11	41	54	33	28	12	9	551(10)
1952	182	11	24	54	33	28	23	9	551(10)
1953	183	12	24	54	33	28	23	9	550(10)

註: 1944년은 38도선 이북지역의 점포수를 포함함.

1947년 금융기관의 정비로 약 3할의 점포가 정비되었음.

資料: 조선은행, 《조선은행조사월보》, 1954.

이를 금융기관별로 살펴보면 조흥은행은 1945년 12월에 일본 安田銀行을 접수하였으나, 1947년 6월에 대구서지점을 폐쇄한 데 이어 6.25사변으로 인해 4개 점포가 소실되었고,

16) 《대구은행10년사》, 《한국금융총람》, 《금융기관점포총람》 등 참조.

17) 계는 금융조합을 제외한 은행점포수의 총계이고, 한국은행은 1947년부터 1949년까지는 조선환금은행의 점포수 1개를 포함한 것이다. 한국상공은행은 1946년까지는 조선중앙무진회사의 점포수이고, 1950년 6월까지의 상호은행의 점포수이다. 금융조합에 있어 괄호안은 금융조합에 포함되지 않은 동 연합회의 수치이다.

대구지점을 제외한 지방소재 점포는 일시 휴업하는 극심한 피해를 입었다.

大邱商工銀行을 매수한 조선상업은행은 1942년 4개 지점을 한성은행에 이양한 데 이어 1950년 4월 당국의 행정조치에 따라 한국상업은행으로 개칭하였다.

한편 朝鮮貯蓄銀行은 해방 후 종전의 저축은행업무 이외에 일반은행업무도 취급함으로써 일반은행으로 전환하게 되었다. 1947년에 안동대리점이 폐쇄되고, 1950년 5월 한국저축은행으로 개칭되었다.

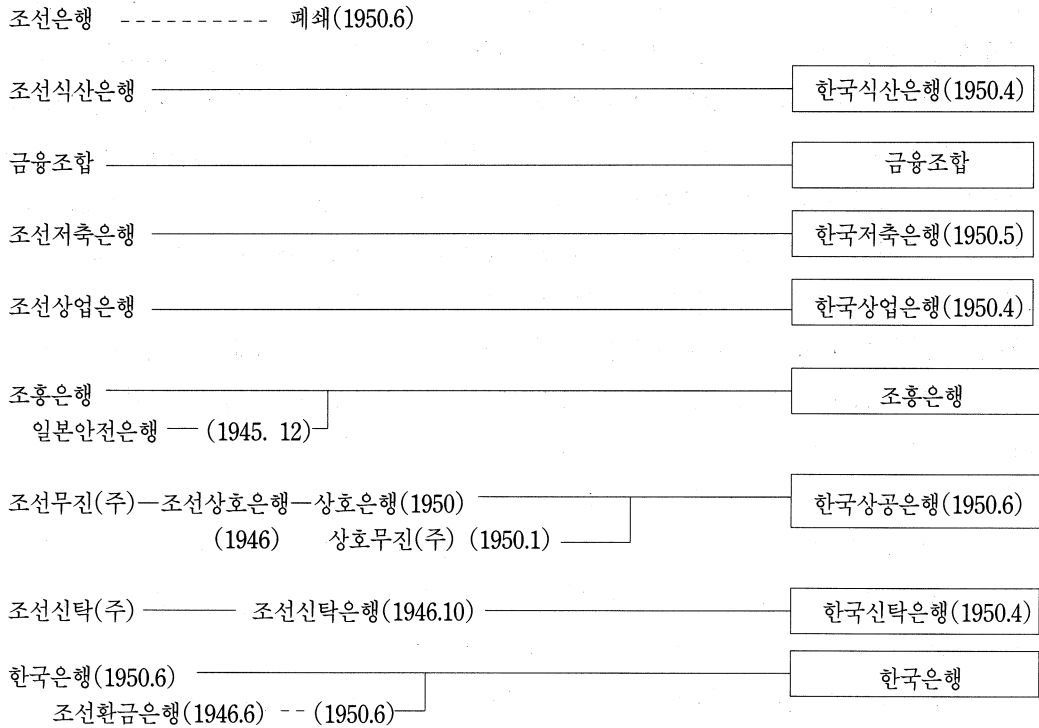
또한 朝鮮無盡株式會社와 朝鮮信託株式會社는 해방 후 정치적, 경제적 여건을 극복하기 위하여 1946년 당국의 허가를 얻어 일반은행으로 업종을 전환하기에 이른다. 조선무진주식회사는 1946년 4월에 朝鮮相互銀行으로 발족하고 1950년 1월에 相互無盡(株)를 설립하여 무진업무 및 일부점포를 이양하였으며, 그해 5월에는 (株)相互銀行으로 개칭하였다. 이어 6월에는 해산된 조선은행의 일반은행업무와 수개 점포를 승계하여 1950년 한국상공은행으로 새출발하게 된다.

신탁업은 위탁자의 99.9%가 일본인이었던 관계로 해방과 함께 계약의 대부분이 해약됨으로 인해 신탁업무는 거의 마비되었다. 이에 따라 조선신탁은행은 1946년부터 일반은행업무를 취급하기 시작하여 주식회사 조선신탁은행으로 발족하였으며, 1950년 한국신탁은행으로 개칭하면서 신탁업무보다는 금융업무 위주로 성격이 바뀌었고, 한국상공은행을 흡수하여 한국흥업은행으로 재발족하였다. 한편, 朝鮮殖産銀行은 1950년에 韓國産業銀行으로 개칭하였으며, 1952년에는 金泉과 尙州支店을 폐쇄하고 10개 점포를 저축은행에 이양하였다.

이와같이 은행의 경영난을 타개하기 위하여 점포정리와 금리조정 등을 시행했으나, 근본적인 문제가 해결되지 않자 금융질서의 확립을 위해 1950년 5월에 ‘韓國銀行設立에 관한 件’을 공포하고, 그동안 중앙은행으로서의 역할을 다하지 못했던 조선은행 대신에 한국은행을 설립함으로써 중앙은행으로서의 역할을 담당하게 했다. 이에따라 1947년에 설립된 조선환금은행이 한국은행에 흡수되고, 朝鮮銀行 大邱支店은 1950년 6월 韓國銀行 大邱支店으로 바뀌었으며, 기타 조선은행 각 지점은 韓國商工銀行의 각 지점이 되었다. 그 후 한국은행본점은 6·25동란 중 대구와 부산으로 이전하는 수난을 겪었으나, 1951년 10월에는 한국조폐공사를 설립하고 휴전과 함께 서울로 본점을 복귀하였다.

금융조합과 동 연합회도 금융시장의 붕괴로 경영난에 봉착했으나, 대한식량공사의 해체로 1949년에 곡물업무를 인수했고, 조선은행으로부터 자금을 차입하여 물자의 매매와 배급에 관한 여러가지 기능을 수행하는 정부대행기관이 되면서 정부의 보조를 받으며 영농자금조달에

일익을 담당했다. 조선금융연합회는 1949년 11월에 大韓金融聯合會로 개칭하게 되었으며, 금융조합은 6·25동란에 의해 거의 피해를 입지 않아 1951년 경북도내에는 지소 및 본소를 합쳐 총 90개소에 달했다.



〈圖 6-2〉 우리나라 金融機關의 合併推移(1945~1953)¹⁸⁾

2) 大邱의 金融機關

해방후 혼란기 중에는 금융제도의 전반적인 개편을 생각할 겨를이 없어 無盡 및 信託會社の 일반은행업무 취급을 허용하고, 은행의 점포정리 및 외환업무를 담당케 하기 위한 환금은행의 설립 등 부분적인 개편에 그쳤다. 이와같은 무진 및 신탁회사와 저축은행의 일반은행업무 취급으로 인하여 은행점포가 과다하게 됨에 따라 소도시에서도 각 은행의 점포가 난립되어 불필요한 경쟁 및 부실은행이 발생하였다. 이에따라 1947년 은행점포 정리책이 고시되어 1949년 7월

18) 《대구은행10년사》(1977), 《조흥은행95년사》(1992), 《한국금융30년사》(1978), 《부산시사》2, (1990) 등에 의거 작성함.

1일자로 약 25%의 점포정리를 단행하였는데, 대구의 경우 조흥은행 대구서지점, 조선상업은행 대구시장町지점이 폐쇄되었고, 경북의 7개소를 포함한 전국의 폐쇄 은행점포수는 56개소에 달했다. 이를 금융기관별로 살펴보면, 해방당시 경북도내 14개소의 점포를 가지고 있던 조흥은행은 1947년 6월에 대구서지점을 폐쇄함으로써 대구에는 대구지점만이 남게 되었다.

대구상공은행을 매수한 조선상업은행은 1947년에 대구시장町지점을 폐쇄함으로써 대구지점만이 유일하게 존속하다가 1950년 4월 당국의 행정조치에 따라 한국상업은행으로 개칭하였다.

한편 대구지점을 가지고 있던 조선저축은행은 해방 후 종전의 저축은행업무 이외에 일반은행업무도 취급함으로써 일반은행으로 전환하게 되었다. 1950년 5월 한국저축은행으로 개칭된 이후 1951년에 개점된 대구지점 대신동 예금취급소는 1955년에 대구서지점으로 승격되었다. 한편, 1952년에는 대구지점 남부예금취급소가 신설되었다.

朝鮮信託銀行은 1946년부터 일반은행업무를 취급하기 시작하여 주식회사 조선신탁은행으로 발족하였으며, 1950년 韓國信託銀行으로 개칭하면서 신탁업무보다는 금융업무 위주로 성격이 바뀌었고, 대구지역의 점포는 변함이 없었다.

1950년 6월에 설립된 韓國銀行은 6·25동란 중 본점을 대구로 이전하였다가 다시 서울로 또다시 부산으로 이전하는 등 수난을 겪었으나 그런 와중에서도 네차례에 걸친 통화교환조치를 실시함으로써 中央銀行으로서의 역할을 담당하였다. 朝鮮銀行 대구지점은 1950년 6월 한국은행이 설립됨으로 인해 동 은행 대구지점으로 바뀌었다.

조선금융연합회는 1949년 11월에 대한금융연합회로 개칭하게 되었으며, 金融組合은 6·25동란에 의해 거의 피해를 입지 않아 1951년 경북도내에는 지소 및 본소를 합쳐 총 90개소에 달했다.

〈表 6-8〉 大邱地域 金融機關 店鋪 現況(1953년 7월 말 현재)

한국은행	신탁은행	조흥은행	상업은행	한국저축은행	한국식산은행	금융조합	계
1	1	1	1	3	1	4	12

資料：《대구은행10년사》，《한국금융총람》，《금융기관점포총람》에 의거 작성.

2. 金融動向

1) 金融政策의 推移

일본의 경제권에 예속되어 있던 우리나라 경제는 미약한 경제기반과 불균형적인 산업구조를 이어받은 데다가, 자원과 시설이 편재된 북한을 상실함으로써 파행적인 성격이 굳어져 갔다.

특히 해방 후 무정부상태하에서는 모든 경제질서가 문란해져서 통화량이 격증하고 물가가 수십배 등귀하여 1945년 8월 물가지수를 100으로 할 때, 1945년 말에는 160, 1947년 말에는 2,295라는 엄청난 物價指數¹⁹⁾를 기록하는 사태가 발생하였다. 이러한 상황에서 각 금융기관은 저축성향의 감퇴와 예금인출사태(뱅크런)로 심각한 경영난에 봉착하였고, 이에따라 거의 모든 금융기관은 단기 商業金融機關으로 전락하였다. 이러한 은행의 경영난이 가중되자 정부는 금리조정, 점포의 정리 등으로 이를 타개하려고 했으나 큰 실효를 거두지 못하자 금융질서의 확립을 위한 첫 단계로 한국은행을 설립하기에 이른다.

한편 일본제국주의 정치의 소멸, 경제연대관계의 단절, 국토의 분단, 통제경제의 해체 등에 따른 방임경제와 식량수집자금 등의 방출과 재정적자, 그리고 생산기구의 마비와 수입의 두절 및 해외동포의 급격한 귀환과 더불어 발생한 화폐교환금의 일시적 팽창과 거기에 따른 수요의 격증 등으로 인해 해방 이후 극심한 인플레이션을 겪었다. 일반적으로 이러한 지속적이고 극심한 인플레이션의 경우 그 지배적인 원인을 실물면에서보다 화폐적인 면에서 찾아볼 수 있다. 여기서 구체적으로 해방 전후의 화폐증발양상을 보면, 1945년 말 조선은행권의 발행액은 1944년 말 보다 179.5%가 증가한 87억 6천 3백만원이었다. 이에 반해 예금은 동기간에 27.7%가 증가한 6억 5천 1백만원에 불과했다. 한편 화폐발행액은 1946년에 전년대비 102.1%이 증가했고, 1947년에는 88.5%가 증가, 1948년에는 30.1%가 증가하였다.

그러나 매년 그 증가율이 둔화되어 가는 것을 볼 때 미군정이 정착되면서 금융질서가 어느 정도 잡혀가기 시작했음을 알 수 있다. 이에따라 예금액도 1947년에 전년대비 108.1%, 1948년에 48%씩 증가하여 본궤도를 회복하였다.

이와같이 1948년 이후 점차 안정제도에 진입하여 1950년 초에는 화폐발행액이 감축되고 금융기관도 기능별로 조직화되기 시작했으나, 6·25동란의 발발로 화폐발행액이 또다시 격증하고 물가가 폭등하는 경제적 혼란기를 맞았다. 즉, 6·25동란이 발발하여 금융기관의 현금부족사태가 발생하자 1950년 6월 28일 대통령 긴급명령으로 「金融機關預金支給에 관한 特別措置令」을 공포함으로써 예금지급을 제한하는 한편, 한국은행은 韓國銀行法이 규정한 적격대출의 범위를 벗어나 통화가치와 은행업의 안정을 위하여 각 금융기관에 자금을 공급하였다. 그러나 북한 인민권과 불법발행된 조선은행권으로 인하여 경제는 여전히 혼란스러웠다. 그래서 한국은행은 본점을 대구, 서울, 부산으로 옮겨 가면서 1950년 9월에서 이듬해 4월까지 네차례에 걸쳐 朝鮮銀行權을 韓國銀行權으로 교환하였고, 1953년 2월에는 제1차 通貨改革이 단행되어 화폐단위가

19) 조선은행, 《조선경제연보》, 1948, pp. 119~121.

圓에서 圓으로 바뀌었다(교환비율은 100圓 : 1圓)²⁰⁾

2) 大邱의 金融動向

해방이후 휴전까지 대구를 비롯한 경북도내 금융은 한마디로 사상 유례없는 전국비중을 기록하면서 우리나라 금융의 중심지 역할을 담당했다고 할 수 있다. 이는 6·25동란 중 한국은행을 비롯한 많은 금융기관들이 대구로 임시이전을 해왔으며, 지역적인 영향으로 전쟁피해를 거의 입지 않았기 때문으로 풀이할 수 있다.

먼저 대구 금융기관의 예금추이를 보면, 1945년에 10만원에 불과하던 예금이 1947년 말에는 전년대비 233.3%가 증가하여 140만원을 기록하면서 5.4%의 전국비중을 차지했다. 그러나 1947년 정부의 금융기관 점포정리를 위시한 금융질서확립을 위한 각종 정책에 따라 대구예금의 전국비중은 점차 감소하여 1948년에는 3.9%의 전국비중을 나타냈다. 그러나 6·25동란의 발발로 대구지역의 예금고는 급증하여 1951년 말과 1952년 말에는 각각 2,300만원과 5,920만원을 기록하면서 9.2%와 10%의 전국비중을 차지했다. 그 후 동란이 끝난 1953년 말에는 다시 대구예금의 전국비중이 급격히 하락하여 7.8%를 나타냈다.

특기할 만한 것은 1951년 이후 대구의 예금이 전국에서 차지하는 비중이 급격히 높아졌다는 것이다. 이는 다수의 금융기관이 피난해 온 영향도 있겠지만, 근본적인 원인은 道内の 기업들이 타지역에 비해 전쟁피해를 적게 입은 데 있다.

한편 대구 금융기관의 대출금은 1947년에 전년대비 280%가 증가하였고, 1948년과 1950년에는 오히려 전년도에 비해 감소하였다. 이렇게 하여 대출금의 전국비중은 1946년에 10.7%, 1947년에 11.3%를 기록함으로써 해방전에 비해 압도적으로 증가하였다. 그 이후 대출금의 전국비중은 점차 낮아져 6·25동란이 발생한 1950년에는 1.1%의 전국비중을 차지하는 저조한 실적을 기록했다. 그러나 그 이후 점차 회복세를 보여 1953년에는 8,490만원을 기록하면서 5.9%의 전국비중을 차지하였다.

그리고 예대율은 대구뿐만 아니라 전국에서도 「오버론」현상을 나타내 해방이후 6·25동란기에 자금사정이 좋지 않았음을 나타내 주고 있다. 전국의 예대율을 보면 1951년을 제외하면 매년 대출금이 예금액을 초과하였고, 대구의 경우 6·25동란의 여파로 1950년에서 1952년까지는 수많은 피난민들의 예금에 힘입어 낮은 예대율을 나타냈을 뿐 그 외에는 역시 오버론현상을 보여 주고 있다.

20) 한국금융연수원, 《한국금융총람》, 1982 및 대한금융단, 《한국금융30년사》, 1978.

마지막으로 大邱어음교환所の 어음교환액 및 부도율을 보면, 1945년에 33만원으로 3.8%의 전국비중을 나타낸 대구어음교환고는 1950년까지만 하더라도 2,760만원으로 5.6%의 전국 비중을 나타냈다. 그러나 6·25동란의 여파로 1951년에는 3억 4,440만원으로 전국의 12%를 차지했다. 이로 볼 때 전쟁피해를 거의 입지 않은 대구가 당시 우리나라 금융의 중심지 역할을 수행했다는 것은 명백하다. 이렇게 동란직후 대구의 어음교환액이 급증하였으나 부도율은 오히려 떨어져 1951년에는 0.17%를 기록하면서 전국의 부도율 0.34%를 크게 밑돌았다.

한편 해방이후 휴전까지의 부도율을 전반적으로 살펴보면, 대구지역의 부도율이 1953년을 제외하면 전국의 부도율과 비슷하거나 오히려 낮은 수준에 있다는 것을 알 수 있다. 이는 동 기간 중에 纖維産業을 주축으로 하는 대구지역의 상거래가 활발하였으며, 내수를 위주로 한 섬유산업이 호황을 누렸다는 것을 알 수 있다.

〈表 6-9〉 1945~1953年 期間 중 預金 및 貸出金 (단위: 백만원, %)

연도	총화폐발행	예 금			대 출			예 대 율	
		전 국	경 북	전국비	전 국	경 북	전국비	전 국	경 북
1945	8.8	3	0.1	3.3	7	0.1	1.4	233.3	100.0
1946	17.7	12	0.6	5.0	14	1.5	10.7	116.7	260.7
1947	33.4	26	1.4	5.4	37	4.2	11.3	142.3	300.0
1948	43.4	38	1.5	3.9	43	3.0	7.2	113.2	200.0
1949	75.1	60	3.0	5.0	78	3.9	5.0	130.0	130.0
1950	229.2	59	3.7	6.3	88	2.4	1.1	149.2	64.9
1951	557.9	248	23.0	9.2	225	14.6	6.5	90.7	63.5
1952	1,014.4	594	59.2	10.0	650	41.2	6.3	109.4	69.6
1953	2,313.2	1,055	82.1	7.8	1,541	84.9	5.9	146.1	103.4

註: 통화개혁에 따라 원화 및 환화를 현재의 원화로 수정한 수치임.

資料: 조선은행, 《조선은행조사월보》, 각호 및 대구은행, 《대구은행십년사》

내무부 통계국, 《대한민국통계연감》, 1960.

〈表 6-10〉 解放後 1953년까지의 어음交換 및 不渡率 (단위: 십만원, %)

연 도	어음교환액(금액)			부 도 금 액		부 도 율	
	전 국	대 구	전국비	전 국	대 구	전 국	대 구
1945	86	3.3	3.8	0.127	0.001	0.15	0.03
1946	321	16	5.0	1.455	0.076	0.45	0.48
1947	1,113	75	6.7	6.124	0.404	0.55	0.54

연 도	어음교환액(금액)			부 도 금 액		부 도 율	
	전 국	대 구	전국비	전 국	대 구	전 국	대 구
1948	2,468	146	5.9	15.250	0.878	0.62	0.60
1949	3,588	264	7.4	22.248	1.008	0.62	0.38
1950	4,896	276	5.6	31.404	1.824	0.64	0.66
1951	28,776	3,444	12.0	97.788	5.724	0.34	0.17
1952	164,280	18,480	11.3	366.912	47.868	0.22	0.26
1953	256,428	24,456	9.5	974.160	144.552	0.38	0.59

資料 : 한국은행, 《조사월보》, 단기4284~4287, 조선은행, 《조사월보》,
조선은행조사부, 《경제연감》, 단기4283(1949).

第4節 戰後 再建期の 地域金融(1954~1961)

I. 地域金融의 全般的 흐름

엄청난 사회적 혼란과 경제적 피해를 유발했던 6·25동란이 1953년 7월에 막을 내린 후 모든 경제정책의 초점은 전후 복구사업 및 악성인플레이션의 수습이라는 2대 과제에 집중되었다.

이를 위해 정부는 UN사령부와 「경제재건과 재정안정계획에 관한 합동경제위원회협약」을 체결하여 경제재건 및 물가안정을 위한 기본방향을 결정하였다.

이에따라 500환 : 1\$의 고정환율제의 유지, 용자순위제 및 용자한도제의 실시, 용자사전승 인제의 강화, 금리인하 등을 실시함과 더불어 재정자금과 원조자금의 취급을 위해 1953년 12월에 공포된 韓國産業銀行法을 바탕으로 1954년 4월에 장기산업금융 전담기구인 韓國産業銀行을 발족시키고, 국책에 순응하여 중대과업을 수행하도록 하고 이를 보호한다는 의미에서 유사명 칭의 사용금지, 재정보유자금의 차입, 정부자금에 의한 장기용자, 산업금융채권의 발행권, 채 권등에 대한 정부보증, 공과금의 면제, 국책상 필요한 경우 손실금의 정부보상 등을 규정하였다.

1954년 10월에는 시중은행인 韓國商工銀行을 한국신탁은행이 흡수통합하여 韓國興業銀行 으로 발족시켰다. 또한 한편으로는 금융기관의 전체 업무량은 별로 증가하지 않는 반면, 은행수는 증가하고 점포가 난립함으로써 빚어진 각 은행간의 과당경쟁, 불필요한 경비지출, 불 건전한 대출 등의 문제점을 시정하기 위하여 1955년 12월에 점포정리를 단행하여 일반은행의

적자·여수신불균형점포 27개를 폐쇄시켰다.

그리고 일제시대의 産業金融制度를 그대로 이어받음으로써 농업금융이 금융조합과 산업은행 및 일반은행에 분산되어 있었는데, 이러한 농업금융을 일원화할 필요성을 느끼고 농림부와 재무부 및 각 부처에서 여러가지 법안을 제시하였다. 그러나 영농기를 앞두고 영농자금의 방출이 시급해지자, 정부에서는 과도기적인 조치로 1956년 3월에 農業銀行설립요강을 제정하여 동년 5월 1일을 기해 금융조합과 동연합회를 모체로 하여 주식회사 농업은행을 설립하여 농업금융제도를 정비하였다.

한편 1956년 3월 3일 證券去來所의 개장과 더불어 각 은행의 주식이 증권시장에 상장되었는데, 이로써 금융기관의 민영화에 의한 간접자본의 주식투자의욕이 조장되고 자본확대의 길이 열리게 되었다. 이어서 1958년 4월 1일을 기하여 시중은행의 자산재평가가 일제히 실시되었는데, 그 결과 은행법 규정을 초과하는 자산을 보유하고 있는 금융기관이 대다수이어서 대출최고한도제의 적용을 받고 있었다. 이에 업무운영의 정상화를 기하는 전지에서 부동산과 유가증권의 증가를 억제하고 1958년도 중 금융기관점포의 증설인가는 일절 보류되었다.

이렇게 통제경제의 색채를 띤 일련의 金融政策을 실시함에 따라 제반 경제의 안정과 부흥 정책이 궤도에 오르고, 동란 직전에 제정된 은행법이 1954년 8월부터 시행되어 중앙은행을 통한 금융정책도 그 본래의 자율적 기능을 발휘할 수 있게 되었다.

그래서 휴전 후 3년이 경과하는 동안 1957년을 기점으로 우리나라 경제는 안정기조를 보이기 시작하여 악성인플레이션은 점차 완만해지고, 거액의 외국원조 및 여·수신금리조정 등에 힘입어 통화가치가 안정되었으며, 산업생산과 산업구조면에서도 제조업·건설업 등 생산력 확충을 위한 산업금융시책이 강화되면서 비교적 착실한 발전을 이룩하여 1960년대 이후의 비약적인 성장을 위한 여건을 조성하게 되었다.

1958년 4월에는 農業銀行이 특별법에 의해 정식발족했으며, 1959년에는 휴전 후 최초의 지방은행인 서울銀行이 탄생하였다. 1961년에는 농업은행의 도시점포를 이양받아 중소기업 은행이 창립되었는데, 이는 전후 경제안정을 위한 대기업 위주의 경제성장을 피함으로써 상대적으로 정채된 중소기업을 육성하자는 여론이 높아진 것이 계기가 되었다. 農業銀行도 정식으로 발족은 되었으나 농민을 위한 경제사업은 구 농협에서, 신용사업은 농업은행에서 분담하게 되어 진정한 농민의 기관이 되지 못하고 정치도구로 이용될 뿐이었다. 이러한 모순점을 시정하기 위해 구 농협과 농업은행을 통합함으로써 농민에게 실질적인 이익을 주자는 문제가 대두되었고, 이에 따라 1961년 농업협동조합이 창립되었다.

그리고 1960년에 4·19의거가 발발하면서 韓美工程換率이 급속히 상승하여 2월에 650환 : 1\$ 이던 것이 1년 뒤인 1961년 2월에는 1300환 : 1\$ 가 되었다. 뒤이어 1961년에는 5·16이 일어났는데, 이 정부는 경제건설에 대하여 대단히 의욕적인 면을 보여 全國金融機關凍結令을 발표했다. 또한 6월에는 부정축재처리법을 제정하여 부정이득자와 부정공무원에 대한 부정이득의 환수조치를 단행하는 한편, 금융독점을 방지하기 위하여 일반은행 대주주의 의결권을 제한하고 대주주의 주식을 환수하여 정부에 귀속시킴으로써 전국 각 銀行長이 대폭 바뀌는 등 혼란스런 상황들이 연출되었다.

한편 1954년 말 대구지역 금융기관의 예금 및 대출금은 각각 6.9%, 4.6%의 전국비중을 기록하여 예금액은 비교적 높은 수치를 기록하였다. 그러나 전후 경제복구가 진행됨에 따라, 예금의 전국비중은 매년 저하하여 1961년에는 4.8%를 나타냈고, 대출금의 전국비중은 매년 증가세를 나타내어 1961년 말에는 7.1%를 나타내 1954년 수준을 훨씬 앞지르면서 예금과 대출금의 전국비중이 역전되었다. 이는 예대율에서도 나타나는데, 1954년의 예대율은 58.7%에 불과했지만, 1959년부터 급속히 증가하여 1961년에는 192.8%에 달하여 극심한 「오버론」현상을 나타냄으로써 자금사정의 악화를 보여준다.

또한 전란 중에 많은 피난민들이 몰려 들어옴으로 인해, 1951년 大邱어음交換所의 어음교환액도 전국의 12.0%를 차지하여 대구를 중심으로 한 영남지방이 전시 경제의 중심지였음을 나타냈으나, 휴전 후 어음교환액의 전국비중도 점차 낮아졌다. 이러한 현상은 휴전과 더불어 방대한 피난민들의 귀향과 타지역 산업시설의 원상회복에 따라 대구지역의 상거래가 戰前 상황으로 되돌아 간 것으로 볼 수 있다. 그러나 경북경제의 중추라 할 수 있는 대구경제가 전쟁피해를 거의 입지 않음으로써 휴전후 대구경제는 안정 속에서 섬유산업을 근간으로 빠른 성장을 할 수 있는 계기가 되었다.

II. 金融機關 및 金融實態

1. 金融機關

1) 우리나라의 金融機關

그동안 지연되어 오던 신은행법이 1954년 8월 15일부터 시행되었지만, 각 금융기관의 자본금 부족, 귀속주식 불하, 자산재평가, 증권시장 육성 등 많은 문제점이 제기되었다. 따라서 예금자보호와 이를 위한 은행의 자주화 및 건전화라는 신은행법의 기본정신을 구현하기 위해

귀속주 및 은행상호주의 신속한 불하를 통한 금융기관의 완전한 민영화, 자주적 경영 등이 제기되었다. 이에따라 銀行歸屬株拂下要綱이 1954년 10월 14일에 발표되고, 이후 본 要綱에 의거하여 1957년 2월까지 불하를 완료했다.²¹⁾

한편 해방후 각 은행의 점포가 난립되어 불필요한 경쟁 및 부실은행이 발생하자 1947년 은행점포 정리책이 고시되어 정리사업을 시작했으나 6·25동란과 통화개혁 등으로 말미암아 다소 장기화되어 전후에도 정리사업은 계속되었다. 특히 6·25동란 중에는 많은 금융기관이 전쟁 재해로 소실되었고, 현금을 소유하고 예금을 기피하려는 성향때문에 업적이 부진한 점포는 휴업 내지는 폐쇄하는 사례가 많아 전후 금융기관 점포정리사업은 더욱 시급하였다. 그래서 1955년 12월에는 점포정리사업에 의하여 일반은행의 적자 여수신불균형점포 27개가 폐쇄되었다.

이를 구체적으로 살펴보면²²⁾, 韓國信託銀行은 1954년 은행법 시행을 계기로 韓國商工銀行을 흡수·합병하여 韓國興業銀行으로 재발족하고, 이후 1960년 1월 1일을 기점으로 韓一銀行으로 개칭하였다. 그리고 韓國産業銀行이 재정자금과 원조자금의 취급을 위해 1953년 12월에 공포된 한국산업은행법을 바탕으로 1954년 4월에 발족되어 국책에 순응하여 중대과업을 수행하게 되었다.

또한 1954년에 식산은행의 폐쇄점포를 승계하여 전국 각 주요도시에 점포망을 완비한 한국저축은행은 1958년을 기점으로 행명을 제일은행으로 개칭하게 되었다. 그리고, 1956년에는 금융조합제도가 폐지되고 특별법에 의한 주식회사 농업은행이 설립되었고, 1958년 5월에는 農協中央會가 창립되어 그해 11월에 대한농회재산일체를 넘겨받아 업무를 개시했다. 그러나 1960년 12월에 농림부로부터 업무정지처분을 받고 1961년 8월에 신농협중앙회가 창립되었다.

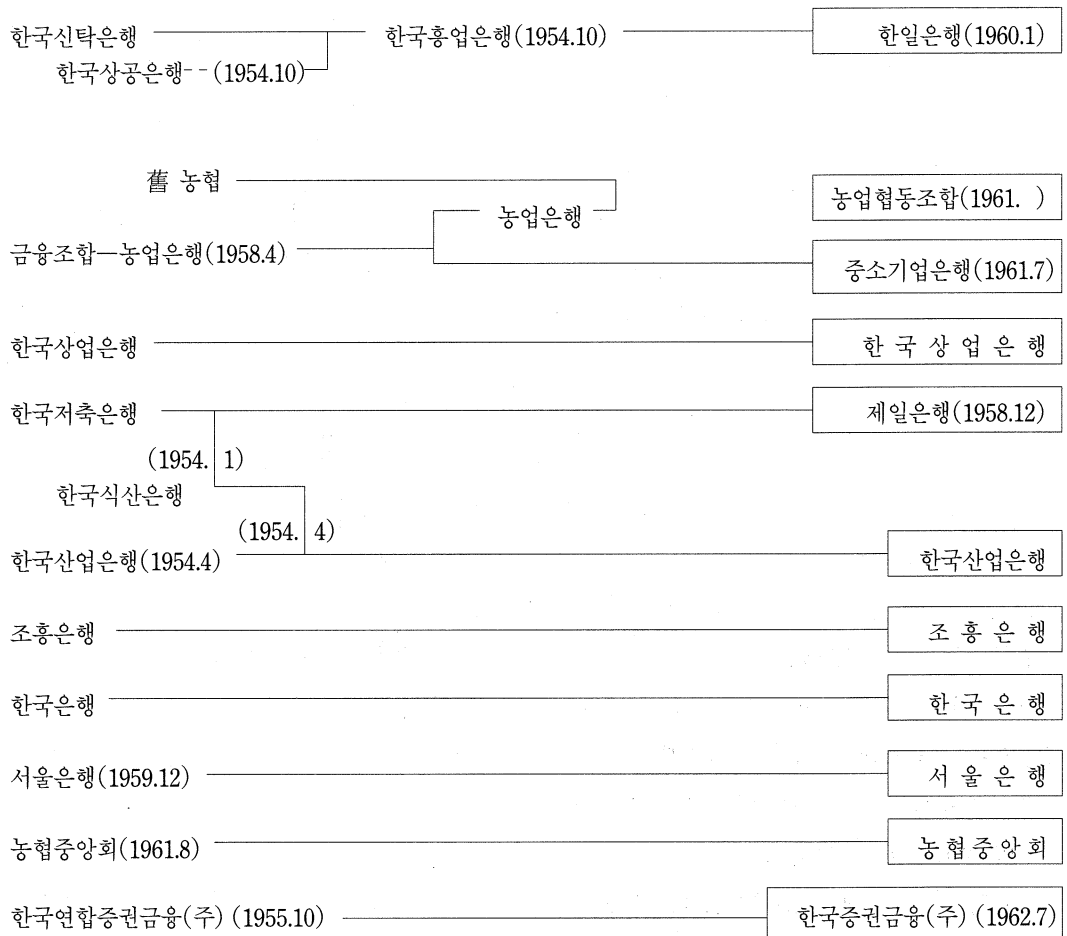
한국상업은행은 1958년 5월에 3개의 지점을 농업은행에 이양하고 그해 8월 민영화되었다.

한편 1956년 3월 대한증권거래소의 개장과 더불어 각 은행의 주식이 증권시장에 상장되어 금융기관의 민영화에 의한 간접자본의 주식투자의욕이 조장되고 자본확대의 길이 열리게 되었다. 이어서 1958년 4월 1일을 기하여 시중은행의 자산재평가가 일제히 실시되었는데, 그 결과 은행법 제15조의 규정을 초과하는 자산을 보유하고 있는 금융기관이 대다수이어서 부득이 동단서규정에 의한 대출최고한도제의 적용을 받고 있었다. 이에 업무운영의 정상화를 기하는 견지에서 부동산과 유가증권의 증가를 억제하고 1958년도 중 금융기관점포의 증설인가는 일절 보류되었다.

21) 한국금융연수원, 《한국금융총람》, 1982. pp. 73~111 참조.

22) 한국금융연수원, 앞의 책 및 대구은행, 앞의 책, 조흥은행, 《조흥은행95년사》 참조.

1959년에는 휴전 후 최초의 地方銀行²³⁾인 서울은행이 탄생하였고, 1961년에는 농업은행의 도시점포를 이양받아 中小企業銀行이 창립되었다. 이러한 중소기업은행의 창립은 전후 경제 안정을 위한 대기업위주의 경제성장을 피함으로써 상대적으로 정체된 중소기업을 육성하자는 여론이 높아진 것이 계기가 되었다. 한편 1961년에는 농업은행이 제기능을 발휘하지 못하자 농민에게 실질적인 이익을 준다는 목적 아래 구 농협과 농업은행이 통합되어 農業協同組合이 창립되었다.



2) 大邱의 金融機關

은행점포 정리책과 일반은행의 民營化, 그리고 시중은행의 資産再評價 및 한국산업은행, 중소기업은행과 농업협동조합의 創立 등으로 인해 우리나라의 금융제도는 1954년에 시행된 新銀行法下에서 질서를 잡아가고 있었다. 대구를 비롯한 경북의 금융기관도 은행점포 정리책에 따라 수많은 점포가 폐쇄되기도 하고 신설되기도 하였다. 이를 금융기관별로 살펴보면, 조흥은행은 1956년 5월에 대구서지점을 개점하고, 9월 30일에 왜관 및 醴泉支店을 폐쇄하였으며, 11월에는 大邱東支店(현 대구지점)을 개점하였다. 1957년 12월에는 浦項支店을 개점하고, 1959년에는 義城支店을 폐쇄하여 1960년 말에는 대구에 2개 지점을 포함하여 경북도내 7개소의 지점망을 가짐으로써 해방당시에 비해 6개소가 감소하였다.

韓國商業銀行(舊 朝鮮商業銀行)은 1954년에 김천지점을 설치했으나 이듬해에 다시 폐쇄하고, 1956년에는 폐쇄했던 대구시장町지점을 부활하여 대구서지점으로 개점하였다. 이로써 한국상업은행은 1960년 말 현재 대구지점과 대구서지점을 가지고 있었다.

그리고 朝鮮貯蓄銀行은 1954년 1월 한국식산은행의 업무, 직원 및 점포를 승계하고, 1954년 8월에 포항지점을 개점하였다. 1955년 12월에 안동지점과 함께 포항지점도 폐쇄되었다. 1956년에는 상주지점 점촌출장소를 개점하였으나 1958년에 영업부진으로 폐쇄하고, 1958년을 기점으로 행명을 第一銀行으로 개칭하게 되었다.

〈表 6-11〉 1960年末 大邱·慶北의 金融機關 (단위: 개소)

금	융	기	관	대구점포수	경북점포수(대구포함)
한	국	은	행	1	1
한	국	산	업	1	1
조	흥	은	행	2	7
한	국	상	업	2	2
제	일	은	행	2	3
한	일	은	행	2	3
중	소	기	업	3	3
농	업	협	동	5	39
동	양	화	재	1	1
대	구	무	진	1	1
계				20	61

資料: 《대구은행10년사》, 《조흥은행95년사》, 《한국금융30년사》 등에 의거 작성함.

韓國信託銀行은 1954년 은행법 시행을 계기로 9월 30일에 한국상공은행을 흡수합병하여 한국농업은행으로 재발족하였고, 이듬해 12월에 경주지점을 폐쇄하였다. 한국농업은행은 1960년 1월 1일을 기하여 한일은행으로 명칭을 변경하기에 이른다.

또한 6·25동란으로 인해 막대한 피해를 입은 전국 산업시설의 복구 및 경제재건을 위해 정부출자 및 의지로 발족한 韓國産業銀行(舊 조선식산은행)은 1954년 4월에 대구지점, 포항지점을 설치했으나 7월 31일에 포항지점을 폐쇄하고 대구지점만 남겨 두었다.

한편 1956년 금융조합제도가 폐지되고 특별법에 의한 주식회사 농업은행이 설립됨에 따라 금융조합 본소는 농업은행 지점이 되었고, 지소는 출장소가 되어 농업은행의 지점 및 출장소는 도내에 90개에 이르렀다. 이들은 1960년대 초 농업협동조합과 중소기업은행이 설립되어 승계함으로써 점포가 정리되어 1961년에는 農業協同組合이 39개소, 중소기업은행이 3개소를 경북에 두게 되었다. 이 중에서 농협 5개소는 대구시에 있었고, 중소기업은행 3개소는 모두 대구에 위치하였다.

이리하여 1961년 말 현재 도내의 금융기관은 韓國銀行 1개소(대구 1개소), 韓國産業銀行 1개소(대구 1개소), 朝興銀行 7개소(대구 2개소), 韓國商業銀行 2개소(대구 2개소), 第一銀行 3개소(대구 2개소), 韓一銀行 3개소(대구 2개소), 中小企業銀行 3개소(대구 3개소) 등 20개 은행점포와 39개(대구 5개)의 농업협동조합이 있었다. 그 외에 동양화재해상보험주식회사 대구지점이 1개소, 국민은행의 전신인 대구무진주식회사 본점 1개소 등이 있었다.

2. 金融動向

1) 金融政策의 推移²⁵⁾

우리나라 금융정책은 휴전이전 수차례에 걸쳐 수정, 실시되었지만 1954년 신은행법이 실시되면서 본래의 자율적 기능을 발휘할 수 있게 되었다. 그러나 아직 인플레이션이 완전히 극복되지 못한데다가 공금융과 사금융이 병존하는 이원적 금융구조가 형성되어 있었기 때문에, 정통적인 금융정책은 시행되지 못하고 여러가지 복잡하고 특수한 질적 통제가 실시되었다.

이러한 금융정책이 「經濟再建과 財政安定計劃에 관한 韓美合同經濟委員會 協約」에 의하여 재정금융의 긴축에 노력하는 한편 원조자금을 중심으로 한 생산부문의 확대에 주력함에 따라 우리나라 경제는 어느정도 안정되어 갔다.

여기서 휴전 후 1961년까지 기간동안 시행된 금융정책을 구체적으로 살펴보기로 한다.

25) 한국금융연수원, 앞의 책 및 대한금융단, 앞의 책 참조.

먼저, 中央銀行의 통화신용정책의 하나로 대출최고한도제를 시행하였다. 6·25동란기 중 실시된 대출증가한도제가 여러가지 문제점을 노출하자, 신용통제를 보다 효율적으로 실시하기 위하여 1954년 1월에 매4분기별 대출최고한도제로 변경하여 공적사업부문과 민간사업부문으로 종별자금을 대별하였다. 그 후 1954년 2월부터는 수출진흥과 원조물자의 도입을 원활히 하고자 신용장에 의한 생산집하자금이 5월부터는 정부에 채권을 보유하는 기업체의 운영자금이 대출최고한도에 관계없이 융자취급될 수 있게 되었다. 그리고 1955년 7월부터는 금융기관의 자율적 운영을 촉진하기 위하여 한국은행 대출최고한도제로 신용통제를 바꾸었다. 또한 휴전후 경제재건과 산업부흥을 위한 國家綜合資金計劃이 수립, 실시됨을 계기로 한국은행은 불요불급한 대출을 억제하고 금융의 효율을 높이기 위하여 1953년 10월부터 甲種, 乙種, 丙種資金으로 구분하여 융자순위제를 실시하였다. 그러나 1960년 6월 금융통제방식의 전면적 간소화를 계기로 업종별 융자순위제는 폐지되었다.

한편 1954년 5월에 정기예금과 국민저축조합예금 등 장기저축성예금금리를 대폭 인상하였는데, 이러한 금리조정은 금융기관의 한국은행에 대한 과도한 의존을 없애고 저축을 증가시키는 데에는 기여하였지만 자금수급조절기능을 충분히 발휘하지는 못하였다. 그 이후 금리체계를 간소화하여 정상적인 금리기능회복을 위한 조치로, 1959년 7월 2일에 자금별 적용금리를 대폭 통합하고 대출 및 예금금리를 약간씩 하향조정하였다.

그리고 지불준비율조작이 금융기관의 수지와 자금사정을 고려하여 실시되었다. 즉, 1953년 10월에 예금을 공금예금, 정기예금, 기타예금으로 구분하고, 종전에 예금총액에 대하여 20%의 지불준비율을 적용하던 것을 공금예금에 대해서는 30%, 정기예금에 대해서는 10%, 기타예금에 대해서는 20%를 적용하는 동시에 기타예금에 대해서만 지불준비금의 25%를 현금으로 보유할 수 있도록 인정하였다. 그 이후 기타예금의 지불준비율만 3차례에 걸쳐 변경하여 1955년 10월부터 25%까지 인상 적용되었다. 그러나 이렇게 은행에 부과된 고율의 지불준비율은 결과적으로 은행으로 하여금 지불준비율 충당을 위해 한국은행 재할인에 더욱 의존하게 하는 한편 은행수지를 압박하는 요인으로 등장하였다. 이에 따라 金融通貨委員會는 1957년 4월 1일부터 자금종별 지준율을 인하함과 동시에 지준율 적용대상자금구분을 변경하였다. 즉, 저축성예금과 요구불예금으로 예금을 양분하여 이들에게 각각 10%, 20%의 지준율을 적용토록 하였다.

특수금융시책으로 산업은행은 원조의 감소와 산업부흥국채의 발행중지에 따른 재원조달의 어려움을 타개하기 위하여 예금증가와 함께 증자와 차관도입을 적극적으로 추진하였다. 이렇게

조달된 자금은 중소기업의 육성, 주택난의 해결이라는 정부의 정책에 호응하여 1958년부터 중소기업자금과 주택자금으로 공급되었다.

2) 大邱地域의 金融動向

휴전 직후인 1954년 말 현재 대구시내 금융기관의 예금은 1억 8천만원으로 전국비중이 6.9%이었다. 이렇게 대구의 예금고가 비교적 높은 전국비중을 나타낸 것은 대구지역이 6·25 동란의 피해를 거의 입지 않았기 때문인 것으로 풀이된다. 그러나 타지역의 전후 경제복구가 진행됨에 따라 대구·경북지역예금의 전국비중은 저하하기 시작하여 1960년에는 8억 8천만원으로 5.2%를 차지한 데 불과했다.

대출금의 경우 1954년에는 1억 5백만원으로 4.6%의 전국비중을 나타냈다. 그러나 전후복구 및 경제부흥을 위한 자금수요가 증가한 결과, 1956년까지는 대구금융기관의 대출금이 전국에서 차지하는 비중이 약간 증가하였다. 그 이후 어느 정도 대구지역의 전후복구사업이 끝나자 매년 감소추세를 나타내 1960년 말 대출금은 9억 5천만원으로 전국비중이 3.9%를 기록하였다.

한편 예금액과 대출금을 비교해 보면, 1960년말 대구금융기관의 예금액은 8억 8천만원으로 1954년에 비해 4.9배가 증가한데 반해, 1960년 말 대구금융기관의 대출금은 9억 5천만원으로 동 기간에 9배가 증가하였다. 이것을 전국의 증가율과 비교해 보면, 전국의 예금고는 1954년 26억원에서 171억원으로 6.6배가 증가했고, 전국의 대출고는 1954년 23억원에서 1960년 243억원으로 10.6배가 증가해 대구의 예금 및 대출금증가율에 비해 더 높게 나타났다.

이러한 상황은 예대율에도 나타나는데, 전국과 경북의 경우 모두 대출금의 증가율이 예금 증가율을 상회함으로 인해 예대율이 상승하였다. 그러나 전국의 경우 1954년의 92%의 예대율에서 1956년부터 「오버론」현상을 나타내 1961년에는 129.6%의 예대율을 나타냈고, 대구의 경우 1954년의 58.7%의 예대율에서 1961년에는 192.8%의 예대율을 나타냄으로써 심각한 「오버론」현상을 나타냈다. 그러나 대구의 경우는 1959년 이후에서야 비로소 대출금이 예금고를 상회하기 시작했다.

이와같은 현상은 그 당시 대구·경북지역의 자금수요보다는 타지역의 자금수요가 더 많이 증가했음을 나타내는 것으로, 이러한 사정은 대구어음교환소의 어음교환액 및 부도율에서 알 수 있다. 戰時인 1951년 대구어음교환소의 어음교환고가 전국의 12.0%를 차지하여 대구를 중심으로 한 영남지방이 戰時 경제의 중심지였으나, 1954년을 고비로 어음교환고의 전국비중은 점차 낮아져 1958년에는 8.4%, 1961년에는 5.7%를 기록했다. 이러한 현상은 휴전과 더불어 방대한 피난민들의 推散과 타지역 산업시설의 원상회복에 따라 대구지역의 상거래가 戰前

상황으로 되돌아간 것으로 볼 수 있다.

한편 전국의 어음교환고와 부도금액은 거의 비슷한 비율로 증가하여 부도율에 큰 변화가 없었지만, 대구의 어음교환고와 부도금액은 사정이 달랐다. 즉, 1957년과 1960년에 대구의 어음교환고는 전년에 비하여 오히려 줄어들어 전반적으로 증가율이 낮았는데 반해 부도금액은 계속 증가세를 나타내 전반적으로 높은 부도율을 기록하였다. 이것은 당시 대구경북지역의 자금사정이 악화되어 있었다는 것을 의미한다.

〈表 6-12〉 1954~1961年 期間 중 預金 및 貸出金 (단위 : 10억, %)

연도	총화폐발행	금융기관 예금			금융기관 대출금			예 대 율	
		전국	대구	전국비	전국	대구	전국비	전국	대구
1954	4.2	2.6	0.179	6.9	2.3	0.105	4.6	92.0	58.7
1955	6.2	4.6	0.304	6.6	3.8	0.197	5.2	84.4	64.8
1956	7.9	7.5	0.450	6.0	7.2	0.367	5.1	100.0	81.6
1957	9.0	8.1	0.485	6.0	10.9	0.405	3.7	134.6	83.5
1958	11.6	11.5	0.783	6.3	15.9	0.611	3.8	138.3	78.0
1959	13.2	13.7	0.798	5.8	18.3	0.839	4.6	135.6	105.1
1960	14.6	17.1	0.881	5.2	24.3	0.950	3.9	141.5	107.8
1961	18.1	24.9	1.199	4.8	32.7	2.312	7.1	129.6	192.8

註 : 통화개혁에 따라 환화를 현재의 원화로 수정한 수치임.

資料 : 한국은행, 《경제통계연보》, 1960 및 1980.

경제기획원 조사통계국, 《한국통계연감》, 1968.

〈表 6-13〉 1954~1961年の 어음交換 및 不渡率 (단위 : 10억, %)

연도	어 음 교 환 액			부 도 금 액		부 도 율	
	전국	대구	전국비중	전국	대구	전국	대구
1954	520	54.8	10.5	3.88	0.45	0.74	0.82
1955	1,074	106.7	9.9	6.83	0.84	0.64	0.79
1956	1,879	184.0	9.7	13.27	0.83	0.71	0.45
1957	2,013	177.2	8.8	15.69	1.50	0.78	0.85
1958	2,266	190.3	8.4	17.06	1.75	0.75	0.92
1959	2,934	235.7	8.0	21.38	2.78	0.73	1.18
1960	3,967	231.5	5.8	26.08	2.78	0.66	1.20
1961	4,291	243.0	5.7	25.38	2.03	0.59	0.84

資料 : 한국은행, 《조사월보》, 1962, p. 금융~33.에 의거 작성.

第5節 經濟開發初期의 地域金融(1962~1971)

I. 地域金融의 全般的 흐름

1960년대에 이르러 우리나라 경제는 대내외적으로 큰 변화를 겪는 격동의 시대로 접어들었다. 대내적으로는 5·16을 거치는 가운데 정치적, 사회적 혼란은 물론 일관성 없는 경제시책으로 말미암아 경제면에서 큰 충격을 면치 못했으며, 대외적으로는 미국이 무상원조를 개발차관원조로 전환하는 동시에 군사원조를 엄격히 분리시켜 경제원조를 우선하는 것을 주요내용으로 하는 대외원조법을 공포함으로써 미국원조가 대폭 감소되었다. 이러한 여건하에서 한국경제가 당면한 가장 긴박한 과제는 國際收支를 개선하고 국내경제의 안정과 성장을 조화있게 달성하여 自立經濟의 기틀을 마련하는 것이었다.

따라서 종래의 안정우선정책에서 탈피하여 성장우선정책으로 경제시책방향을 전환함으로써 제1차경제개발5개년계획을 추진하기에 이르렀고, 이에 따라 1960년대 전반에 걸쳐 우리나라 경제는 급속한 성장을 할 수 있었다. 그러나 이러한 성장을 뒷받침하기 위해 1961년부터 통화공급량을 대폭 증가시킴으로써 물가수준이 급격히 상승했다. 그래서, 1962년에는 물가안정을 위해 대대적인 금융제도의 개편 및 제2차 「緊急通貨 및 金融措置」를 단행하여 10圓에 대하여 현재의 1圓으로 교환하기에 이르렀다.

이러한 의욕적인 개발계획의 추진은 생산과 수출을 크게 증가시켜 1차 경제개발5개년 기간동안 연평균 8.5%의 높은 성장률을 기록하였다. 이와 같은 경제의 확대추세는 유동성의 급격한 팽창과 더불어 초과수요압력을 가중시켰고, 이에 따라 1967년에 들어서도 유동성규제를 위한 通貨安定證券과 短期財政證券의 신규발행 등 緊縮的인 金融政策을 추진했다. 이러한 통화신용정책을 반영하여 고금리 등 제반 저축유인에 의하여 금융기관에 흡수된 민간자금의 일부는 산업자금으로 활용되지 못한 채, 해외부문의 통화팽창을 억제하기 위하여 계속 동결되었다. 그럼에도 불구하고 1967년 중의 통화량은 연중 42.6%라는 기록적인 증가율을 나타냈다. 이러한 현상은 해외부문의 통화팽창 압력이 주원인이었지만 그동안 환수를 거듭하여 왔던 금융부문도 고도성장을 뒷받침하는 개발금융 및 중소기업자금대출을 비롯한 일반대출과 무역금융, 적금대출 및 영농자금대출 등이 신장되어 증가부문으로 나타났기 때문이다.

해외부문을 통한 통화공급이 둔화되고 재정수입이 흑자를 나타냄으로써 왕성한 자금수요는

주로 금융부문에 집중되었다. 따라서, 금융기관부문의 안정과 성장을 동시에 추구하기 위하여 저축성예금 증대에 노력하는 한편 대출에 대한 규제를 점차 완화하여 자금수급사정은 대체로 원활하였다. 이에 따라 국내금융은 성장의 가속화, 단기무역신용의 규제, 대외원리금상환의 증가 등에 따르는 자금수요를 반영하여 활발한 움직임을 보였다.

〈表 6-14〉 1960年代 國民總生産 推移 (단위: 10억원, %)

연도	국민총생산	성장률	농림어업구성비	광공업구성비
1962	1,220.98	3.1	40.3	13.3
1963	1,328.31	8.8	40.0	14.1
1964	1,441.99	8.6	42.6	13.8
1965	1,529.70	6.1	39.4	15.5
1966	1,719.18	12.4	38.9	15.9
1967	1,853.01	7.8	34.3	18.1
1968	2,087.12	12.6	31.1	20.0
1969	2,400.49	15.0	30.5	20.8
1970	2,589.26	7.9	28.0	22.8
1971	2,826.80	9.2	26.5	24.4

註: 1970년 불변시장가격 기준임.

資料: 경제기획원, 《광공업통계조사보고서》, 각 연도.

이상의 논의와 상기 표에서 보는 바와 같이 1960년대의 우리나라 경제는 지속적인 고도성장을 이룩하였으나, 이에 수반하여 발전을 저해하는 여러가지 부작용도 나타나기 시작했다. 즉, 높은 소비성향과 취약한 내자동원기반으로 인하여 유발된 초과수요는 물가를 자극하였고 급속한 투자확대에 따른 높은 수입수요는 國際收支에 압박을 가하게 되었다. 이에 따라 정부는 1969년 말부터 안정기조의 확립을 위해 재정·금융·외환면에 걸쳐 강력하고 종합적인 안정정책을 실시하게 되었다. 1969년 11월에는 「안정기반구축을 위한 종합대책」을 수립했고, 1970년 1월에는 「經濟安定12個原則」을 마련하였다. 이와 같은 일련의 안정정책이 성공적으로 수행되어 1970년의 경제성장률은 7.9%로 낮아졌다.

한편 경제안정의 기반이 굳어지기 시작하자, 革命政府에 의해 韓國銀行法이 개정되었다.

개정된 내용 중에서 가장 핵심이 되는 것은 韓國銀行(금융통화위원회)의 금융정책에 대한 정부의 간접적 참여에서 정부(재무부장관)의 권한을 더욱 확대하였다는 것이다. 한편 金融通貨委員會를 금융통화운영위원회로 개칭하고, 은행감독부를 은행감독원으로 개칭하였으며, 갑종외환업무를 한국외환은행에 이관시켰다. 그 후 1968년에 다시 한국은행법이 개정되었는데,

그 내용은 농업협동조합 및 동 중앙회에 대한 예금지불준비율의 예외적인 차등적용에 관한 법적 근거를 마련하기 위한 것이었다.

1962년 4월부터는 비록 乙種業務로 제한되기는 했어도 외국환업무를 일반은행에서도 취급할 수 있게 되었고, 11월에는 정부의 장기투자재원조달을 위한 신탁업육성방침에 따라 한일은행 이외 여타은행에서도 신탁업무를 취급할 수 있게 하였다. 또한 1965년 9월에 단행된 금리현실화조치로 고도성장을 위한 내자동원체제의 기반이 확보되었다.

그런데 1966년이래 외자도입이 본격화되고 대외거래가 급증하게 되자 금융의 국제화에 대비한 금융제도의 개편이 뒤따르게 되었다. 특히, 1967년 제2차 경제개발5개년계획의 시작과 더불어 기존금융기관의 확충보다는 지방은행의 신설에 박차를 가함으로써 1971년에는 一道一行主義를 완성하기에 이른다.

금융제도의 주요 개편내용을 보면, 1962년에 水産業協同組合中央會가 설립되면서 지역별·업종별 협동조합이 설립된데 이어 국민은행이 발족되었다. 지방은행으로 출발했던 서울은행이 1965년에 전국은행으로 성장했고, 1967년 1월에는 韓國外換銀行, 7월에는 韓國住宅金庫, 1968년 12월에는 韓國信託銀行이 발족하였다. 이후 한국주택금고는 1969년에 韓國住宅銀行으로 개칭하였다. 한편, 1967년부터는 일반은행도 감류외환업무를 취급하기 시작하였고, 경제개발계획에 따른 경제개방의 필요성에 따라 국내은행의 해외진출 및 외국은행의 국내진출을 유도하였다. 1968년 12월에는 資本市場育成을 통한 기업의 직접금융조달을 촉진하기 위하여 한국투자개발공사가 발족되었으며, 1969년 2월에는 全國地方銀行協議會가 발족하였다.

우리나라 경제가 고도성장을 기록하는 동안 대구지역경제 역시 괄목할 만한 성장을 보였다.

즉, 60년대 중 地域總生産(GRP)은 연평균 9.1%의 성장률을 기록했으며, GRP총규모도 10년 동안에 약 8배규모로 확대되었다. 이와 같은 고도성장은 대구지역의 산업구조를 바꾸어 놓았을 뿐만 아니라 도약의 발판을 구축하는데 필요한 추진력이 되었다. 즉, 대구시는 2차산업의 경우 부가가치면에서 그 비중이 대폭 떨어진 데 반해 취업인구 비율에서는 1960년대 중 9.4%나 높아졌으며, 3차산업의 비중은 異常肥大化되는 현상을 보였다. 1962년 부가가치기준으로 본 대구시의 산업구조를 보면 1차산업이 3.6%, 2차산업이 43.2%, 3차산업이 53.2%로 구성되어 있었으나, 1971년에 들어서는 1차산업이 3.1%, 2차산업이 26.9%로 낮아진 반면 3차산업은 무려 70.0%로 그 비중이 대폭 높아졌다. 이와같이 대구의 2차산업이 60년대를 통하여 부가가치와 취업구조면에서 상이한 현상을 보인 것은 대구공업이 노동집약산업인 섬유공업에 편중되어 있었기 때문이다. 이렇게 대구지역경제가 상당한 진전을 보였지만, 발

전속도나 성장수준면에서는 타도시나 전국 평균수준에 미치지 못함으로써 상대적으로 저성장을 했다고 볼 수 있다. 이는 당시의 공업화시책이 주로 서울과 부산을 거점으로 한 주변지역과 울산, 마산, 여수 등 臨海地域을 중심으로 추진되었기 때문으로 풀이된다.

이와 함께 1960년대 대구지역의 금융동향을 보면, 1971년의 예금액과 대출금은 1962년의 그것에 비해 각각 36.2배, 13.7배가 증가했으나, 예금의 경우 1965년까지 전국비중이 증가하다가 1966년부터 점차 떨어져 1971년에는 408억 8천만원으로 4.18%의 전국비중을 차지했고, 대출금의 경우도 1964년까지 전국비중이 증가하다가 점차 떨어져 1971년에는 348억 5천만원으로 전국대출금의 3.79%를 차지했다. 그러나 예대율을 보면 1960년대 초반에 심각한 「오버론」현상을 나타냈으나 점차 낮아져 1967년을 기점으로 「오버론」현상이 사라지고 1971년에는 85.3%의 예대율을 기록하였다. 한편 대구를 포함한 경북의 예금과 대출을 보면, 예금고의 전국비중은 1962년 이후 큰 변화를 보이지 않은데 비해 대출금의 전국비중은 1965년 이후 크게 떨어져 1964년의 12.3%에서 1971년에는 6.2%를 기록하였다.

그리고 大邱어음交換所의 어음교환실적을 보면, 1966년까지 어음교환액의 전국비중이 점차 증가하여 7.9%의 전국비중을 나타냈으나, 그 이후 점차 떨어져 1971년에는 5.2%를 나타냈다.

한편, 어음부도율은 1962년에 0.57%에서 1971년에는 0.41%로 호전되긴 했지만 60년대 전반에 걸쳐 다소 높은 부도율을 나타냈으며, 전국의 부도율에 비해 전반적으로 약간 높게 나타났다.

II. 金融機關 및 金融實態

1. 銀行圈

1) 金融機關

(1) 우리나라의 金融機關

1960년대에 이르러 대내적으로는 5.16, 대외적으로는 미국무상원조의 대폭적 감소 등에 의해 정치·사회·경제적으로 상당히 혼란을 겪었다. 그러나 정부의 성장우선정책에 의한 경제개발계획에 따라 우리나라 경제는 급속한 성장을 할 수 있었다. 그러나 경제개발계획의 실시이래 외자도입이 본격화되고 대외거래가 격증하게 되자 금융의 국제화에 대비한 금융제도의 개편이 뒤따르게 되었다. 특히 1967년 제2차 경제개발 5개년계획이 시작됨과 더불어 지방은행의 설립이 적극 추진되었다. 이러한 금융제도의 주요 개편내용을 시대별로 요약해 보면

다음과 같다.

1962년 2월에 韓國國民銀行이 발족된 데 이어 성업공사가 창립을 보았고, 4월에는 산업협동조합중앙회가 설립되면서 지역별, 업종별 협동조합이 설립되었고, 시중은행이 외국 환업무를 취급하기 시작했다. 이어서 5월 24일에는 한국은행법 및 은행법 제1차 개정이 있었고, 6월에는 通貨改革을 단행하였다. 그리고 9월에는 지방은행으로 출발했던 서울은행이 전국은행으로 발족하는 한편 11월에는 시중은행이 신탁업무를 개시하고, 12월에는 종래의 금융구조에서 소외되어 왔던 서민 금융체제를 확립함으로써 서민 경제의 발전과 향상을 기하기 위하여 국민은행이 발족되었다. 국민은행은 韓國無盡, 韓國中央無盡, 高麗無盡(株) 등을 흡수 또는 매수·합병한 후 한국국민은행을 흡수·합병하여 1963년 2월부터 업무를 개시하였다. 1963년 2월에는 대한손해재보험공사가 창립되고, 5월에는 大韓證券去來所가 공영제 韓國證券去來所로 개편된다. 이후 12월에는 한국은행법 제2차 개정이 있었고, 1965년 9월에는 금융통화위원회의 금리현실화조치가 있었다. 이와 같이 1960년대 초반에는 중소기업, 농업, 수산업, 서민금융을 위하여 각 부문별 전담금융기관이 정부에 의해 신설되었다.²⁶⁾

그리고 수출증대 및 외자주도형의 고도성장이 진전됨에 따라 시대적 요청에 부응하여 1960년대 후반기에도 각종 특수 금융기관이 신설됨으로써 국내 금융체제는 더욱 견고해졌다.

즉, 1966년 7월 은행법 제2차 개정 이후 1967년 1월에는 한국외환은행, 4월에는 한국개발금융주식회사(KDFC), 7월에는 韓國住宅金庫가 설립되었다. 한편 경제개발계획에 따른 경제개방의 필요성에 따라 외환은행을 비롯한 국내은행이 1967년부터 해외진출을 시작하였고, 외국은행(미국, 일본, 영국 등)도 국내진출을 시작하였다. 1968년 7월에는 한국은행법이 세번째 개정되었고, 12월에는 한국신탁은행과 자본시장육성을 통한 기업의 직접금융조달을 촉진하기 위하여 한국투자개발공사가 발족되었다. 이후 1969년 1월에는 한국주택금고가 韓國住宅銀行으로 개칭하고, 은행법 제3차 개정이 있었으며, 한국신탁은행의 출자회사로 한신증권주식회사가 설립되었다. 그리고 1969년 2월에 全國地方銀行協議會(1970년 이후 전국지방은행단)가 발족한데 이어 1970년 5월에는 大韓投資信託(株)의 창립을 보았으며, 12월에는 서울은행과 조흥은행이 신탁업무를 한국신탁은행에 이관하였다. 1971년 6월에는 한국개발금융주식회사가 국제금융공사와 합작하여 韓國投資金融(株)를 설립하였다.

또한 제2차 경제개발 5개년계획과 더불어 내자동원체제의 필요성과 경제개발에 따른 지역격차해소를 위해 지방은행이 설립되기에 이르렀다. 즉, 1967년 10월 7일에는 지역정

26) 대구은행, 《대구은행 10년사》, 1977 및 대한금융단, 《한국금융30년사》, 1982.

제개발의 촉진을 위하여 해방이후 최초의 지방은행인 大邱銀行이 발족한데 이어 釜山銀行이 25일에 창립되었고, 1968년 4월에는 忠淸銀行, 11월에는 光州銀行, 1969년에는 濟州銀行, 京畿銀行 및 全北銀行이, 1970년에는 江原銀行과 慶南銀行이, 1971년에는 忠北銀行이 발족되면서 지방은행의 一道一行主義가 완성되었다.

〈表 6-15〉 地方銀行設立現況 (단위: 백만원)

행 명	설립일자	본점소재지	설립자본금	서울지점설립	외국환업무개시일
대구은행	1967.10. 7	대 구	150	1972. 8.17	1971. 1.25
부산은행	1967.10.25	부 산	300	1972. 8.16	1968. 2. 1
충청은행	1968. 4.22	대 전	150	1975.11.20	1976. 4.19
광주은행	1968.11.20	광 주	150	1975.11.27	1976. 3. 8
제주은행	1969. 9.19	제 주	200	1974. 9.19	1974. 7.15
경기은행	1969.12. 8	인 천	150	1974. 8. 1	1973.10. 1
전북은행	1969.12.10	전 주	200	1975. 6.26	1975. 1.10
강원은행	1970. 4. 3	춘 천	300	1976. 3.17	1977. 2. 1
경남은행	1970. 5.22	마 산	300	1974.12.16	1973. 4. 1
충북은행	1971. 4.24	청 주	250	1976. 1.20	1976. 2.16

資料: 대구은행, 《대구은행 10년사》, 1977.

수산업협동조합중앙회(62.4)

수협중앙회

한국무진·한국중앙무진·고려무진(주)

한국국민은행(62.2)

국민은행(62.12)

한국외환은행(67.1)

한국외환은행

한국주택금융고(67.7)

한국주택은행(69.1)

한국신탁은행(68.12)

한국신탁은행

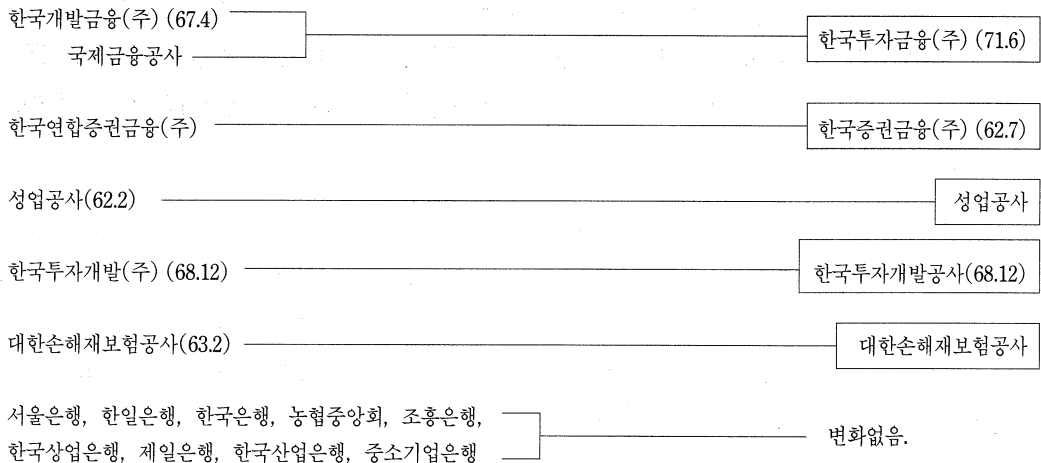
한신증권(주) (69.1)

대한증권거래소

한국증권거래소(63.5)

대한투자신탁(주) (70.5)

대한투자신탁(주)



〈圖 6-4〉 우리나라 金融機關의 合併推移(1962~1971)²⁷⁾

(2) 大邱地域의 金融機關²⁸⁾

1962년에 이른바 通貨改革이라 불리는 제2차 「긴급통화·금융조치」가 단행되고, 1965년 금리현실화조치가 발표되면서 1960년대 후반에 들어 外換銀行(1967년), 韓國住宅銀行(1967년), 大邱銀行(1967년), 韓國信託銀行 및 韓國投資開發工事(1968년) 등이 신설되어 금융산업환경과 금융체제가 대폭적으로 변화되었다. 그로 인하여 지역금융산업도 양적성장을 이룩하여, 1961년 말 농·수협 등 특수은행을 포함한 대구의 은행기관 점포수²⁹⁾가 총 17개소(경북 58개소)에 달했던 것이 1971년 말에는 총 53개소(경북 112개소)가 되어 약 3배가량 증가하였다.

이들을 각 금융기관별로 보면 다음과 같다.

朝興銀行은 1970년에 대신동지점을 개점함으로써 대구에 3개의 점포를 가지게 되었고, 韓國商業銀行은 1966년 칠성동 예금취급소를 신설함으로써 역시 3개소를 운영하였다. 第一銀行 역시 1966년에 남부예금취급소를 개설하여 3개 지점을 가지게 되었고, 韓一銀行도 1971년에 대명동지점을 신설하면서 3개 지점을 운영하게 되었으며, 한국은행(1개소)과 산업은행(1개소) 및 한일은행(3개소)은 1961년 말과 비교하여 변동이 없었다. 농협은 61년에

27) 《대구은행10년사》, 《한국금융30년사》, 《조흥은행95년사》, 《부산시사》, 《금융기관점포총람》, 《대구은행20년사》 등에 의거 작성

28) 《대구은행10년사》 및 《대구은행20년사》 참조.

29) 한국은행과 보험회사는 제외한 수치이며, 경북의 점포수는 대구를 포함한 것임.

비해 6개 점포가 증가한 11개 점포를 대구에 두고 있었다.

한편 농업은행의 도시점포를 이양받아 출발한 中小企業銀行은 1971년 말 현재 대구에 3개의 지점을 가지고 있었다. 1963년에 발족한 국민은행은 한국국민은행의 전신인 대한무진주식회사를 비롯하여 신흥무진, 대구무진 등을 흡수하여 지점망을 확장하였는데, 1971년 말 현재 4개 지점을 대구에 두고 있었다. 해방 이후 최초의 지방은행으로 출발한 서울은행(현 서울신탁은행)은 급격히 성장한데다가 경제개발계획의 수행으로 막대한 내자조달의 필요성에 의해 전국은행화하여 1963년에 대구지점을 개점하였다. 그 후에도 2개의 지점을 신설하여 1971년 말에는 대구에 3개의 지점을 설치하였다.

그리고 일제시대에 사라졌던 지방은행이 1967년 대구은행(1971년 말 현재 15개 점포)을 시발로 본격적으로 설립되기에 이르렀다. 이는 경제개발 5개년계획과 더불어 지역격차해소를 위한 정부의 의지가 담겨져 있다고 할 수 있다. 같은 해 9월에는 한국외환은행 대구지점, 이듬해 5월에는 한국주택은행 대구지점, 1969년 1월에는 한국신탁은행 대구지점, 1970년 12월에는 한국주택은행 공평동 출장소가 각각 신설되었다. 이외에도 동양화재해상보험주식회사와 수산업협동조합중앙회가 각각 1개의 지점을 가지고 있었다.

〈表 6-16〉 1971年 末 大邱市内 銀行機關店鋪 現況

기 관 명	점포수	비 고
조 흥 은 행	3(5)	舊대구은행→경상합동은행→한성은행→조흥은행
한 국 산 업 은 행	1(-)	농공은행→조선식산은행→한국산업은행
중 소 기 업 은 행	3(2)	금융조합→농업은행→중소기업은행
한 국 상 업 은 행	3(-)	선남상업은행→선남은행→대구상공은행→ 조선상업은행→한국상업은행
한 일 은 행	3(1)	舊한국신탁은행→한국흥업은행→한일은행
제 일 은 행	3(1)	조선저축은행→한국저축은행→제일은행
한 국 은 행	1(-)	舊제일은행→한국은행→조선은행→한국은행
국 민 은 행	4(8)	1963년 발족
서 울 은 행	3(1)	서울은행→서울신탁은행(1976)
한 국 신탁 은 행	1(-)	신탁은행→서울신탁은행(1976)
대 구 은 행	14(2)	1967년 10월 7일 발족
한 국 외 환 은 행	1(-)	1967년 1월 설립
한 국 주 택 은 행	2(-)	한국주택금융고→한국주택은행
동 양 화 재 해 상 보 험	1(-)	조선화재해상보험→동양화재해상보험(주)
농 업 협 동 조 합	11(35)	금융조합→농업은행→농업협동조합
수 산 업 협 동 조 합	1(4)	1962년 발족

註：안의 점포수는 대구를 제외한 경북의 점포수.

2) 金融實態

(1) 金融政策의 推移³⁰⁾

1960년 이후 부활되어 금융통제의 근간을 이루어 왔던 금융기관 대출한도제는 1965년 9월 금리현실화조치를 계기로 금융통제방식이 간접통제로 바뀌자 폐지되었다. 금리현실화조치는 역금리체계에 기인한 금융기관 수지압박 및 고금리에 따른 기업부담의 과중 등 다소 문제점을 야기했으나, 금융저축의 증대와 이의 합리적 배분을 통하여 국민경제에 대한 금융의 역할을 크게 증대시킴으로써 우리나라 금융사에 획기적인 전환점을 마련하였다.

그러나 高金利로 인한 내외금리차의 확대에 따라 단기외자도입이 급증함으로써 인플레이션을 유발시켰고, 또한 역마진이 내포하고 있는 여러가지 문제점 때문에 금리체계의 재조정이 불가피하였다. 이에 따라 역금리체계를 시정하고 산업계의 과중한 금리부담을 경감시키는 한편, 복잡한 금리체계를 단순화하기 위하여 1968년부터 점진적이고 단계적인 금리인하조치가 단행되었다.

한편 支拂準備率政策은 금융정책에서 용자승인제나 금융기관 대출한도제와 같은 직접통제 방식에 대한 보완적 역할을 담당하는 데 그쳤었다. 그러나 금리현실화조치 이후, 금융통제방식이 간접통제방식으로 전환됨에 따라 지불준비율정책은 통화조절에 있어서 핵심적인 지위를 차지하게 되었다. 금리현실화조치 이후 저축성예금이 급격히 증가하고 이에 따라 여신규모도 크게 늘자 지준율을 대폭 인상함으로써 지준율조작의 기능을 본격적으로 활용하기 시작했다. 그러나 1969년 이후 현금차관 등 단기해외신용의 규제가 강화되고 외채상환부담이 가중됨에 따라 해외부문을 통한 통화증발압력이 크게 후퇴함에 따라 1971년부터는 지준율을 점진적으로 하향 조정하였다.

그리고 1961년에 한국은행 통화안정증권법이 제정됨으로써 실시된 바 있는 公開市場造作 정책은 1965년 이후 본격적인 유동성 조절수단으로 사용되었다. 1965년 3월에는 일반은행을 대상으로 15억원의 통화안정증권이 발행되었고, 이후 해외부문에서의 통화증발이 더욱 가속화되어 금융기관의 유동성이 급증추세를 나타냄에 따라 1965년 6월 말 통화안정증권 발행잔액이 34억 5천만원에 이르렀다.

(2) 大邱地域의 金融實態

침산동일대의 제1공단(18만평규모)이 1941년에 조성된 후, 제1,2차에 걸친 경제개발5개년

30) 한국금융연수원, 앞의 책 참조.

계획이 수행되는 동안 1966년 3월에 제3공단(104만평규모)이 조성되기 시작하여 1968년 말에 완공되었고, 1967년 10월에는 포항제철이 기공식을 가졌으며, 1969년 7월에는 구미공단이 기공식을 가지는 등 대구를 비롯한 경북의 경제가 고도성장을 이룩하였다. 그 성장률은 전국 평균치에 비해 뒤떨어졌다. 즉, 1970년까지 경북의 총생산은 연평균 8.4%가 성장했음에도 전국 평균 9.3%에는 못미쳤고, 이러한 격차는 해를 거듭할수록 심화되었다. 제조업의 전국비중도 1963년에 12.9%이었던 것이 1971년에는 5.8%로 낮아졌다. 이렇게 지역격차가 심화된 것은 수도권, 부산과 그 위성도시를 비롯하여 마산, 여수 등 임해지역을 중점적으로 개발하였기 때문이다.

한편 금융부문에서도 1967년 大邱銀行의 창립과 더불어 지방은행시대가 시작됨으로써 금융의 대중화가 이루어져 금융규모가 비약적으로 성장했지만, 상대적으로는 지역공업화의 부진으로 말미암아 대구지역금융의 전국 점유비가 낮아졌다.

즉, 1950년대 중반 6·25동란의 여파로 14.9%의 전국 점유비를 차지했던 경북도내 예금은 1971년까지 60%이상의 연평균증가율을 기록하여 금액면으로는 1961년에 비해 약 32배나 증가했지만, 1971년 말 전국점유비는 6.8%에 머무는 저조한 실적을 기록하였다. 대구시내 예금고는 1962년 11억 3천만원을 기록하면서 전국 예금고의 2.89%를 차지했으나 1965년에는 5.55%의 전국비중을 차지했고, 1971년 말에는 408억 8천만원을 기록하면서 4.18%의 전국비중을 나타냈다. 이로 볼 때, 1961 ~ 1971년 기간 중 대구시내 예금규모는 34배 증가했으나 전국비중은 4.8%에서 4.18%로 저하되었다.

이러한 현상은 대출금에서 더욱 심각하였다. 1961년도에 전국점유비 12.6%(약 41억원)를 차지하였던 경북도내 대출금은 1967년 이후 급속히 낮아지기 시작하여 1971년에는 전국의 6.4%(금액면에서는 1961년에 비해 약 14.5배 증가한 591억 4천만원)를 기록하였던 것이다. 한편 대구시내 1961년 말 대출금이 23억 1천만원으로 7.2%의 전국비중을 차지했던 것이 1971년말에는 금액면으로는 15배가 증가했으나 전국비중은 3.8%로 떨어졌다.

이렇게 대구의 예금 및 대출금이 부진했던 이유로는 수도권 및 임해권의 중점개발 이외에 1960년대에 들어 대구지역의 경제성장을 주도하던 섬유업계가 1969년부터 수출부진으로 심한 불황기에 접어들었던 것을 들 수 있다. 즉, 1969년 미국이 섬유류에 대하여 수입규제조치를 취하고, 선진국들이 보호무역주의를 강화함에 따라 근근히 명맥을 유지하던 영세섬유업체들이 1969년을 고비로 불황의 수렁에 빠졌다.

한편 대구어음교환소의 어음교환실적을 보면, 1961년 292억원으로 전국교환고의 5.7%이던

것이 제1차 경제개발5개년계획이 끝나는 1966년까지는 전국비중이 점점 증가하여 7.9%(1,353 억원)로 나타나는데, 이는 제조업의 비중은 낮아졌지만 대구지역의 주종산업인 섬유를 비롯한 상거래가 활발했었기 때문이다. 그러나 경부고속도로의 개통과 함께 상권을 서울로 빼앗긴 1967년 이후에는 어음교환고의 전국비중이 낮아지기 시작하여 1970년 말에는 5.0%까지 떨어 졌다. 또한 대구지역의 자금사정을 나타내는 어음부도율을 보면, 1962년에 0.57%에서 1971 년에는 0.41%로 호전되긴 했지만 1960년대 전반에 걸쳐 다소 높은 부도율을 나타냈으며, 전국의 부도율에 비해 전반적으로 약간 높게 나타났다.

〈表 6-17〉 1962~1971年 期間 中 預金 및 貸出金 (단위 : 10억, %)

연말	총화폐발행	예금은행 예금			예금은행 대출금			예금은행 예대율	
		전국	대구	전국비	전국	대구	전국비	전국	대구
1962	20.7	39.1	1.13	2.89	43.2	2.55	5.90	72.2	225.6
1963	21.9	39.0	1.84	4.72	49.1	3.66	7.45	86.7	198.9
1964	27.9	43.1	2.14	4.97	53.1	4.35	8.19	82.1	203.3
1965	35.2	78.5	4.36	5.55	72.1	4.84	6.71	67.7	111.0
1966	46.5	120.9	6.23	5.15	102.7	6.42	6.25	70.1	103.0
1967	68.1	205.9	10.37	5.04	178.0	10.07	5.66	77.1	97.1
1968	95.7	373.1	17.20	4.61	331.2	16.12	4.84	84.2	93.7
1969	129.9	619.2	25.53	4.12	563.0	25.14	4.47	87.6	98.5
1970	158.9	789.7	29.70	3.76	722.4	29.29	4.05	87.4	98.6
1971	186.8	977.6	40.88	4.18	919.5	34.85	3.79	89.4	85.3

資料 : 한국은행, 《경제통계연보》, 1970 및 1974에 의거 작성.

〈表 6-18〉 1962~1971年 期間 中의 어음交換額 및 不渡率 (단위 : 억원, %)

연말	어 음 교 환 액			부 도 금 액		부 도 율	
	전국	대구	전국비중	전국	대구	전국	대구
1962	5,498	334	6.1	24.03	1.9	0.44	0.57
1963	7,573	468	6.2	34.77	2.6	0.46	0.56
1964	11,160	688	6.2	46.24	3.2	0.41	0.47
1965	12,861	973	7.6	65.16	4.1	0.51	0.42
1966	17,161	1,353	7.9	94.78	5.5	0.55	0.41
1967	27,027	1,950	7.2	99.56	9.0	0.37	0.46
1968	45,992	3,182	6.9	176.20	21.2	0.38	0.67
1969	73,631	3,982	5.4	314.71	22.3	0.43	0.56
1970	84,085	4,208	5.0	447.78	31.0	0.53	0.74
1971	99,980	5,179	5.2	435.00	21.4	0.44	0.41

資料 : 한국은행, 《경제통계연보》, 《조사월보》, 《통계월보》에 의거 작성.

2. 第2金融圈

1960년대 대구·경북지역의 제 2금융권은 걸음마단계로서 생명보험회사, 마을금고, 신용협동조합 등이 출현하여 사금융시장의 부동산금 일부를 흡수하였지만 그 비중은 미미했으며, 여전히 전통적 금융기관인 은행이 시장점유율면에서 압도적인 지위를 차지하고 있었다.

1) 證券會社

우리나라에서의 자본시장은 1956년 3월 증권거래소의 개설로 시작되었으며, 1962년 1월에는 경제개발계획의 소요재원을 효과적으로 조달하기 위한 체제구축의 일환으로 자본시장육성을 위한 증권거래법제정 등의 체제개편이 있었다. 그러나 그해 5월의 증권파동과 소득수준의 저위, 1965년의 금리현실화조치에 따른 경쟁력약화 등으로 그 기능을 발휘하지 못했다. 그 후 경제개발계획의 수행으로 내자조달의 필요성이 점차 커짐에 따라 과다한 외자의존과 간접금융의존에서 야기된 재무구조의 취약성을 바로잡아 기업을 건전하게 육성하고자 정부는 1968년 11월 「資本市場 育成에 관한 法律」을 제정하였는데, 이로써 기본적인 증권대중화시책이 마련되었으며 증권시장이 점차 활기를 띠기 시작했다.

그 후 증권업계는 상장회사수, 주식거래량, 거래대금 및 점포수에 있어 비약적인 발전을 이룩했으나, 아쉽게도 1971년 말까지는 대구시내 뿐만 아니라 경북 어느 지역에도 증권회사지점이 설치되지 않았다. 따라서 대구지역의 주식투자는 주로 서울에서 이루어지고 있었다.

2) 生命保險業界

보험업은 크게 생명보험과 손해보험으로 대별되는데, 대구지역의 보험업 역사는 손해보험쪽이 훨씬 더 깊다. 즉, 현 동양화재해상보험의 전신인 조선화재해상보험은 1938년 10월에 대구지점을 설치한 것이다. 그러나 손해보험은 금융저축에 포함되지 않으며, 일반적으로 금융기관 범주에는 생명보험만이 포함된다.

대구지역에는 해방이전에도 조선생명보험주식회사 대구지점이 있었으나, 현존하는 생명보험회사 가운데 경북에 최초로 진출한 회사는 三星生命(株)³¹⁾으로 1958년 3월에 안동영업소를 설치하였다. 이어서 3월에는 삼성생명보험이 경북영업국을 설치함으로써 1960년 말까지 대구경북지역에 5개지점을 설치하였다. 그 후 1962년 1월에 보험업법이 제정되어 1971년 말까지 대한생명이 3개, 제일생명이 2개, 대한교육보험회사가 2개, 삼성생명이 5개 등 모두 12개지점을 설치하여 총 17개 점포망을 가지게 되었지만 1971년까지 생명보험업계의 활동은 미미한 수준에

31) 당시에는 동방생명(주)이었음.

그쳤다.³²⁾

3) 信用協同組合

信用協同組合은 「만인을 위한 1인, 1인을 위한 만인」을 기본 정신으로 하여 1960년 5월에 부산에 상륙한 것이 우리나라 신탁의 시초이다. 1965년 10월에 안동시온신용협동조합이 대구·경북지역에서는 최초이나, 대구에 신탁이 최초로 나타난 것은 1965년 11월 대구파티마신탁이다. 그 이후 안동중앙신탁, 분도신탁(왜관), 왜관신탁, 칠곡신탁, 지예신탁(금릉군) 등 주로 농촌과 중소도시의 종교조직을 중심으로 설립되었다.³³⁾

그러나 신용협동조합은 영세소득계층에서 상호유대를 가진 사람들이 자금조성 및 이용과 조합원의 자질향상을 꾀하기 위해 설립된 비영리조합으로서 정신운동의 성격이 강했으므로 1971년까지는 금융기능이 매우 미약했다.

4) 마을金庫

마을금고는 당초 신용협동조합에 참여했던 인사들이 주축이 되어 5·16 이후 재건국민운동의 차원에서 시작된 것으로, 1965년부터 재건국민운동본부에서 핵심사업으로 추진함에 따라 본격적으로 업무를 추진해 왔다. 1966년 말 경북도내에는 39개의 마을금고에 1,015명의 회원이 있었고, 총자산은 51만원에 달했었다. 그러나 꾸준한 신장세를 거듭하여 1971년 12월 말에는 5,812개 마을금고에 23만여명의 회원이 있었고, 총자산은 21억 4천여만원에 달했다. 이로써 마을금고는 1966년 말에 비해 금고수면에서 149배, 회원수면에서 227배, 총자산면에서 4,195배가 성장하면서 급신장세를 보였다.

〈表 6-19〉 大邱·慶北地域 마을金庫 成長推移

연월말	금고수	회원수	총자산(천원)
1966. 12	39	1,015	510
1967. 12	988	30,914	78,000
1968. 12	1,866	58,522	123,739
1969. 12	5,677	132,802	531,426
1970. 12	5,733	179,458	1,204,568
1971. 12	5,812	230,124	2,139,469

資料：대구은행, 《대구지역경제분석》, 1981.11~12.

32) 대구은행, 《대구은행10년사》, 1977.

33) 대구은행, 《대구지역경제분석》, 1981. 11~12월, p. 58.

第6節 輸出主導成長期の 地域金融(1972~1980)

I. 地域金融의 全般的 흐름

1970년대의 한국경제는 거시적인 측면에서 볼 때, 제3, 4차 경제개발 5개년계획을 수행하는 동안 연평균 9.9%(1975년 불변시장가격기준)의 성장을 하면서 경제규모의 양적확대는 물론 질적 고도화를 이룩했다고 할 수 있다. 1인당 GNP가 1979년에는 1,662달러에 이함으로써 1972년에 비해 약 525%의 성장을 보였고, 수출도 연평균 41.2%의 신장률을 나타냄으로써 1977년에 100억달러, 1979년에 151억달러를 기록하면서 1972년 대비 943%의 성장을 보였으며, 산업구조도 중화학공업화를 통해 고도화되었다.³⁴⁾

그러나 이와 같은 의욕적인 성장전략으로 말미암아 자원배분상의 여러가지 부작용을 낳게 되었고, 특히 두차례의 석유파동으로 1970년대의 연평균 물가상승률은 줄곧 두자리 수의 높은 인플레이션을 나타냈다. 1979년의 석유파동 후에는 그동안 누적되어 온 구조적 문제점들이 일시에 드러남으로써 스태그플레이션현상을 나타내기 시작했다.

한편 1970년대 우리나라의 금융제도는 급격한 변화를 겪었다. 즉, 1972년 「8·3긴급경제조치」가 안정성장기반을 확고히 하기 위하여 취해진 데 이어 短期金融業法, 相互信用金庫法 및 信用協同組合法이 제정되어 사채금융시장의 제도금융권 유입이 촉진되었다. 또한 1974년 「5·29조치」로 증권시장이 활기를 띠기 시작했고, 토지금고법과 신용보증기금법이 그해 제정되었다. 1975년부터는 국내은행의 해외점포망이 대폭 확장되고 외국은행의 국내진출이 시작됨으로써 금융의 국제화가 시작되었고, 1976년 8월 서울은행과 신탁은행이 합병하여 서울신탁은행이 발족하면서 은행의 대형화가 추진되기 시작하였다.

한편 1977년 12월에는 한국은행법 및 은행법 4차 개정이 있었고, 1970년대 후반에는 금융의 자율화가 주요과제로 등장하면서 금융기관의 점포망이 크게 확대되었으며, 이른바 제2금융권이라 일컬어지는 비은행금융기관들이 신설되어 내자동원에서 차지하는 비중도 점차 은행수준을 능가하기에 이르렀다. 그리고 1980년 11월에는 석유파동의 여파로 전반적으로 불경기가 밀어닥치자, 정부에서는 예금금리를 5%, 대출금리를 2% 인하하는 등의 내용을 담은 종합경기부양대책을 발표했다.

이와같은 정부의 강력한 의지로 1970년대에는 많은 비은행금융기관들이 설립되었는데, 1972년

34) 대구은행, 《대구은행20년사》 1987, pp. 50~62.

5월에는 韓國投資金融(株), 12월에는 韓國産業리스(株)가 설립되었고, 1973년 1월에는 서울投資金融(株), 3월에는 마을金庫聯合會, 5월에는 釜山投資金融(株), 6월에는 漢陽投資金融(株)와 嶺南投資金融(株)가, 7월에는 東洋投資金融(株), 中央投資金融(株), 大韓投資金融(株)가 설립되었고, 9월에는 전국지방은행협회가 창립된 데 이어 10월에는 전국상호신용금고협회가 창립을 보았다. 1974년 6월에는 光州投資金融(株)가, 9월에는 韓國投資信託(株)가, 10월에는 東海投資金融(株)가 설립되었고, 1975년 1월에는 토지금고가 창설되었다. 1976년 5월에는 韓國輸出銀行이, 6월에는 신용보증기금법에 의하여 信用保證基金이 창설되고, 9월에는 韓國綜合金融(株)가 설립되어 종합금융사가 시작되었다. 1977년에는 증권감독원이 2월에 설립된 것을 시발로 5월에 國際綜合金融(株), 7월에 第一投資金融(株), 11월에 새한종합금융(주)와 한불종합금융(주)가 설립되었다. 그리고 1978년 3월에는 아세아종합금융(주)와 대한보험공사가 설립되었고, 1979년 12월에는 대구투자금융(주)가 설립되었다. 이어서 1980년 4월에는 전국투자금융협회가 발족하고, 6월에는 韓國長期信用銀行이 창립을 보게 되었다.

이러한 추세에 발맞추어, 대구지역의 금융산업도 1970년대 중 질·양적인 면에서 많은 변화가 있었다. 즉, 사채시장을 제도화시킨 1972년 「8·3조치」의 결과 동양투자금융과 대구투자금융 등 2개의 단자회사와 수많은 상호신용금고가 신설되었으며, 럭키증권(주) 대구지점(1973.2), 대우증권(주) 대구지점(1973.3), 쌍용증권 대구지점(1976.7), 대유증권 대구지점(1977.3), 한신증권 대구지점(1978.1), 국일증권 대구지점(1980.4) 등 증권회사와 대한투자신탁 대구지점(1973.2), 한국투자신탁(주) 대구지점(1977.11) 등 투자신탁회사 및 동방생명보험(주) 경북영업국(1977.10), 대한생명보험(주) 대구영업국(1978.2), 대한교육보험(주) 대구영업국(1979.11), 흥국생명보험(주) 영남영업국(1980.4) 등 보험회사의 지점 등도 설치됨으로써, 지역금융시장이 크게 다변화되었다.³⁵⁾

그러나 이러한 非銀行金融機關의 활성화에 따라 전국의 금융저축에서 예금은행의 저축성예금이 차지하는 비중은 1972년에 70%, 1973년에 64.9%, 1974년에 61.1%로 매년 감소하더니 1979년에는 마침내 50%이하로 떨어졌고, 1980년에는 46.2%까지 떨어졌다. 마찬가지로 대구의 금융저축 또한 비슷한 양상을 보여 1975년 중 55.4%를 유지하던 저축성예금비중이 1980년에는 48.8%로 떨어진 반면, 비은행저축은 1975년에 37.4%에서 1980년에는 45.2%로 높아졌다.³⁶⁾

35) 대한금융단, 《한국금융30년사》, 1978, 조흥은행, 《조흥은행95년사》, 1992 및 대구은행, 《대구은행10년사》와 《대구은행20년사》 참조.

36) 대구은행, 《대구지역경제분석》, 1983. 9~10. pp.45~69.

그런데 금융구조상 지역의 문제는 대구지역 금융저축의 전국비중이 매년 떨어져 투자재원 조달에 애로를 겪게 되었다는 점이다. 대구지역의 금융저축이 전국에서 차지하는 비중이 낮아지고 있는 원인으로는 비은행저축의 비중이 그대로 유지된 가운데, 예금은행의 저축성예금 비중은 제고되었으나 증권저축의 비중이 대폭 떨어진 데 있다. 이는 주식투자의 대부분이 서울에서 이루어지고 있을 뿐만 아니라 社債 또한 발행회사의 본사나 그것을 주선하는 기관이 서울에 집중되어 있기 때문이며, 또한 대구의 투자신탁회사의 수신고가 서울로 유출되기 때문이다.

한편 대구지역의 은행점포 추이를 살펴보면, 1980년 말 현재 6개 시중은행이 30개(경북 14개)의 점포를, 지방은행인 대구은행이 44개(경북 11개)의 점포를, 5개 특수은행이 33개(경북 64개)의 점포를 대구시내에 가지고 있었다. 이로써 대구시내에는 모두 108개의 은행점포가 입지하게 되었고, 이는 1961년 말의 17개 점포에 비해 약 6배가 증가한 것이다.

II. 金融機關 및 金融實態

1. 銀行圈

1) 大邱地域 金融機關

은행점포의 신장세는 1960년대에 이어 1970년대에 들어서도 계속되어 시중은행의 대구지역 점포수가 1971년 17개소에서 1980년에는 30개소로 늘었으며, 특히 대구은행은 같은 기간중 14개소에서 44개소의 점포로 확대되었다. 그러나 특수은행은 1980년말 현재 33개의 점포로 1971년에 비해 12개 점포가 증가하였는데, 이것은 국민은행과 중소기업은행이 각각 3개, 주택은행이 2개, 농협이 4개 점포를 증설하였기 때문이다.

이를 구체적으로 살펴보면, 조흥은행은 신천동 및 대명동지점을 각각 1974년과 1976년에 설치하여 1980년 말 현재 5개의 점포를 운영하게 되었고, 한국상업은행은 1974년과 1980년에 점포를 신설하여 역시 1980년 말에는 5개 점포를 운영하고 있으며, 제일은행은 1974년과 1977년에 2개 지점을 설치하여 5개의 점포를 운영하고 있다. 또한 한일은행도 2개의 점포를 신설하여 5개의 점포를 운영하고 있고, 서울은행은 대명동점(1976)을 신설하였으며, 신탁은행은 대구서지점(1974)과 봉덕동지점(1974)을 신설하였다. 이후 서울은행과 신탁은행은 1976년에 합병하여 대구지역에 총 7개의 점포를 가지게 되었다.

한편 대구은행은, 1972년 원대동지점을 출발로 대구에만도 30개의 점포를 신설하여 1971년

말 14개 점포에서 1980년 말에는 44개 점포를 가지게 됨으로써 명실상부 대구지역의 중추은행으로서 자리잡기 시작하였다. 또한 외환은행은 1974년과 1977년에 점포를 신설하여 1980년 말 현재 3개의 점포를 대구에 두었으며, 중소기업은행은 1975년 원대동지점 외에 2개의 지점을 신설하여 총 6개의 점포를 가지게 되었다. 국민은행은 1978년에 3개의 점포를 신설하여 7개의 점포를 운영하게 되었고, 주택은행은 수성동점(1974) 외에 1개의 지점을 신설하여 4개의 점포를 가지게 되었으며, 농협도 4개의 점포를 신설하여 15개의 점포를 형성하였다.

이에 따라 1980년 말 대구지역의 은행점포수는 108개로 1971년에 비해 55개 점포가 늘어났으나, 이중 30개소가 대구은행이 대구지역에 신설한 점포이고, 나머지 25개가 타은행이 대구지역에 신설한 점포이다. 참고로 경북의 은행점포는 1971년 59개소에서 1980년 말에는 89개소로 30개소가 증가했는데, 이것으로 볼 때 금융기관의 점포는 점차 도시로 집중되고 있음을 알 수 있다. 즉, 1961년 말에는 경북도내 58개 점포 중 17개소인 29.3%, 1971년 말에는 112개 중 53개인 47.3%의 점포가 대구시내에 소재하고 있었지만, 1980년 말에는 197개 중 108개인 54.8%가 대구시내에 소재하고 있는 것이다.

〈表 6-20〉 大邱·慶北地域의 銀行別 店鋪網 推移

은 행	1961			1971			1980		
	대구	경북	전국	대구	경북	전국	대구	경북	전국
조 상 제 한 서 울 신 택	2	5	47	3	5	74	5	5	113
업 일 일	2	—	33	3	—	63	5	1	101
한 일	2	1	35	3	1	69	5	2	105
서 울 신 택	2	1	35	3	1	62	5	3	102
한 국 외 환	—	—	7	4	1	82	7	1	135
대 구	—	—	—	1	—	15	3	2	54
중 소 기 업	—	—	—	14	2	68	6	4	56
국 민	3	—	33	3	2	68	6	4	120
한 국 주 택	—	—	—	4	8	112	7	9	170
농 협	—	—	—	1	4	36	1	8	106
수 협	5	34	532	11	35	593	125	40	370
한 국 산 업	—	—	—	1	4	36	1	8	106
한 국 산 업	1	—	9	1	0	9	1	0	12
계	17	41	737*	53	59	1,333*	108	89	1,863*

註：전국의 계는 대구지역에 진출하지 않은 모든 은행을 포함한 수치임.

資料：은행감독원, 《금융기관점포총람》, 1992.2.에 의거 작성함.

2) 大邱地域 金融實態

이러한 점포수의 증가와 소득수준의 향상에 따라 지역금융규모도 크게 확대되었으나, 제2 금융권의 비약적인 신장에 따라 은행의 기여도는 오히려 낮아진 것이 1970년대 지역금융의 가장 두드러진 특징이라 할 수 있다. 또한 1960년대 이래 지역금융산업의 상대적 위축현상은 더욱 심화되는 경향을 보였다. 이러한 상대적 위축현상은 금융산업의 기반이 되고 있는 지역 실물경제의 전국수준에 대한 상대적인 저위에서 그 원인을 찾을 수 있다. 즉, 1960년대의 경제개발기 이후 특히 1970년대에 들어 제조업과 도·소매업의 성장세가 전국수준에 미치지 못했다.

이러한 대구공업의 상대적인 저하는 경제개발 5개년계획의 추진에 따라 우리나라의 공업화가 수도권과 부산, 울산, 마산 등 臨海地域을 중심으로 이루어졌고, 타지역에 최신의 설비를 갖춘 대단위 업체가 등장함에 따라 자본과 기술면에서 대구지역 산업을 압도하기 시작했다는 외적 요인이 가장 큰 영향을 미쳤다. 그리고 내적인 면에서는 지역자본이 빈약한데다가 보수적 경향이 강하여 국제화 및 수출지향화에 신속히 대처하지 못하고 내수위주의 생산패턴을 지속해 왔으며, 공업구조가 섬유일변도로 편중되어 지역경제성장을 제약했기 때문이다.

이와 함께 지역금융산업의 성장을 저해하는 또다른 요인 중의 하나는 流通産業의 낙후성을 들 수 있다. 즉, 전국의 도·소매업이 판매액에서 1968년에 비해 1979년에 25.8배의 성장을 한 반면, 대구지역의 판매액은 1968년 대비 18배 밖에는 증가하지 않아 성장면에서 전국수준을 크게 하회했다.³⁷⁾ 이는 경부고속도로를 중심으로 전국의 교통망이 발달됨에 따라 대구의 도매중개기능이 사라졌기 때문이다.

이러한 地域經濟의 萎縮은 결국 地域金融의 比重低下를 초래하였다. 예금은행의 예금은 1971년 말의 408억 8천만원에서 1980년 말에는 5,120억원으로 12.5배가 증가하였으나 전국평균 12.7배에는 미치지 못하였고, 전국비중 역시 동기간 중 4.18%에서 4.12%로 낮아졌다. 1971년에 비하여 1980년의 예금은행예금의 전국비중이 많이 낮아진 것은 아니지만, 그 추이를 보면, 70년대 초반에 호조를 보여 많이 증가했다가 점차 낮아지는 단계에 있음을 알 수 있다.

또한 예금은행의 예대율을 보면, 1967년 이후 「오버론」현상이 사라진 대구의 경우 제1차 오일쇼크가 일어난 1973년을 기점으로 다시 「오버론」현상이 나타나서 1976년까지 계속되고, 1977년에 사라진 「오버론」현상이 제2차 석유파동으로 1980년에 다시 나타났음을 알 수 있다.

한편 대출금의 신장추세를 보면, 1971년 대구지역의 예금은행 대출금은 348억 5천만원에서

37) 앞의 책, pp. 45~69.

1980년 5,300억원으로 15.2배 증가하여 전국수준 13.3배를 다소 앞섬에 따라 대출금의 전국비중도 3.8%에서 4.34%로 높아졌다. 이렇게 대출금의 전국비중이 상승한 것은 경북지역, 즉 구미와 포항 등지에서 대단위 공업단지가 정상가동되면서 제조업부문이 급성장을 했기 때문이라고 할 수 있다. 그러나 이러한 대출금의 전국비중도 실물경제의 전국비중보다는 훨씬 낮은 수준이다. 이와같은 현상은 대구지역의 대기업들의 본사가 서울에 위치함으로써 금융업무를 서울에서 수행하였기 때문이다.

그리고 대구어음교환소의 어음교환실적은, 1970년대 초반 하더라도 전국실적의 5.3%를 차지하고 있었으나, 1970년대 말에는 3%수준에도 못미쳐, 지역경제의 상거래활동과 유통기능이 상대적으로 저위에 머물렀음을 보여주고 있다. 이것은 1970년에 경부고속도로가 개통된 후 전국이 1일생활권으로 좁혀지면서 대구의 도매기능이 서울과 부산을 비롯한 타지역으로 빼앗겨 유통산업비중이 떨어진 데다가, 제조업계의 생산활동마저 여의치 못한 데 주요인이 있다. 이에 반해 대구의 어음부도율은 상대적으로 높아져 만성적인 운전자금의 부족과 결제자금의 압박성을 드러내고 있다. 즉, 1971년에는 부도율이 0.41%로 전국수준인 0.44%보다 오히려 떨어졌으나 그 후 전국의 부도율은 크게 낮아져 대구의 부도율은 전국수준을 크게 웃돌았다. 이처럼 대구의 부도율이 높게 나타난 것은 지역자금의 역외유출, 타인자본에 의한 무리한 시설확장, 경기대응력이 약한 섬유일변도의 공업구조와 하청·임직업체의 과다에서 비롯된 것이라고 할 수 있다. 특히, 섬유업의 하청·임직업체가 과다함으로 인해 경기상승시에는 하청물량 증대로 임직료 등이 오르면서 호황을 누리다가도 불경기에 들어서면 하청물량이 감소하고 대금지급기일이

〈表 6-21〉 1972~1980年 期間 中 預金 및 貸出金 (단위: 10억, %)

연말	총화폐발행	예금은행예금			예금은행대출			예금은행예대율	
		전국	대구	전국비	전국	대구	전국비	전국	대구
1972	245	1,324	66	4.98	1,198	54	4.51	83.2	81.8
1973	353	1,761	80	4.54	1,588	86	5.42	83.7	107.5
1974	455	2,129	100	4.70	2,428	144	5.93	108.9	144.0
1975	561	2,812	129	4.59	2,906	145	6.92	96.0	112.4
1976	736	3,760	169	4.49	3,725	185	4.97	97.4	109.5
1977	1,034	5,456	243	4.45	4,709	232	4.93	82.5	95.5
1978	1,492	7,765	351	4.52	6,609	285	4.31	83.7	81.2
1979	1,818	9,783	438	4.48	8,978	386	4.30	89.4	88.1
1980	2,039	12,422	512	4.12	12,204	530	4.34	93.0	103.5

資料: 한국은행, 《경제통계연보》, 1980, 1991. 및 한국은행대구지점, 《대구경북주요경제지표》.

지연되는 등으로 인해 부도업체가 속출하여 대구지역의 자금난을 가중시킨 데 그 원인이 있다.

〈表 6-22〉 1972~1980년의 어음交換額 및 不渡率 (단위: 억원, %)

연말	어 음 교 환 액			부 도 금 액		부도율(%)	
	전국	대구	전국비	전구	대구	전국	대구
1972	110,782	5,878	5.3	348.3	23.6	0.31	0.40
1973	157,194	8,039	5.1	247.5	17.2	0.16	0.21
1974	228,423	11,024	4.8	257.2	18.2	0.11	0.17
1975	342,854	16,260	4.7	472.7	38.9	0.14	0.24
1976	513,043	21,764	4.2	751.8	72.2	0.15	0.33
1977	792,414	30,411	3.8	997.0	99.0	0.13	0.33
1978	1,581,002	46,750	3.0	1,229.6	79.3	0.08	0.17
1979	2,746,163	62,117	2.3	2,663.4	158.7	0.10	0.26
1980	3,258,117	80,589	2.5	5,518.2	402.6	0.17	0.50

資料: 한국은행, 《경제통계연보》, 1980, 1991.

한국은행 대구지점, 《대구경북주요경제지표》.

2. 第2金融圈

우리나라 금융저축에서 예금은행의 저축성예금이 차지하는 비중은 1970년에는 75.5%의 수준이었으나, 사금융시장을 제도화하기 위한 1972년의 「8·3조치」이후 短資會社·相互信用金庫·새마을金庫·信用協同組合·證券會社·保險會社·投資信託會社 등 非銀行金融機關의 활성화에 따라 매년 그 비중이 떨어져 1979년에는 50%이하로 떨어지고 1980년에는 46.2%로 저하되었다.

대구지역에서도 이러한 현상은 마찬가지여서 1975년 말에 55.4%를 차지하던 예금은행의 저축성예금이 1980년 말에는 48.8%로 낮아진 데 반해, 비은행저축은 37.4%에서 45.2%로 증가하였다.³⁸⁾ 금융저축 구성비를 보면 지역의 비은행저축비중이 전국의 그것보다 훨씬 높은데, 이것은 농·수협상호금융과 신용협동조합 및 마을금고, 상호신용금고의 구성비가 전국에 비해 훨씬 높기 때문이다. 이에 반해 주식·사채부문의 구성비는 전국에 비해 훨씬 낮은데, 그 원인은 주식투자의 대부분이 서울에서 이루어지는데다가, 사채도 발행하는 회사의 본사나 그것을 주선하는 기관이 서울에 집중되어 있으며, 700억원에 달하는 투자신탁회사 대구점포 수치가 대구지역에서는 계상되지 않고 전국의 주식·사채에 잡히기 때문이다.

38) 앞의 책, pp. 46~47.

〈表 6-23〉 大邱·慶北地域の 金融貯蓄 推移³⁹⁾

연도	계	저축성 예금	비은행 저축	국·공 금융채	주식 사채
1975	199,428	110,460	74,555	6,049	8,364
1976	280,048	157,121	104,226	7,165	11,536
1977	397,126	225,516	149,700	12,069	14,841
1978	600,286	333,358	228,322	17,435	21,171
1979	827,720	436,379	342,431	21,338	27,572
1980	1,140,124	556,903	515,725	36,970	30,526

資料：재무부, 《금융저축》, 각 연도에 의거 작성.

1) 投資金融會社

短期金融業法이 제정되기 이전에 우리나라에서는 개인이나 기업이 단기간의 자금유통이나 물품판매대금의 지불을 위하여 발행한 어음은 은행에서 일부가 할인매입되는것 외에는 유통의 길이 막혀 있어서 필요한 자금을 私債市場에서 조달할 수 밖에 없었다. 그러나 사채시장은 고금리라는 속성때문에 기업의 금리부담을 가중시키고 갑작스런 회수로 적지 않은 부작용을 야기해 왔다. 이에따라 정부는 음성적인 私金融의 폐해를 줄이고 제도금융권으로 흡수하기 위하여 1972년에 「8·3조치」를 단행했고, 제도금융화를 위한 장치로 단기금융업법을 제정하였다. 이러한 단기금융업법에 따라 1972년 5월에 서울에서 韓國投資金融(株)가 문을 연 이래, 투자금융(단자시장)은 제2금융권의 대명사라고 할 만큼 급속한 성장세를 보였다.

한국투자금융에 이어 1973년에는 서울투자금융(1월), 부산투자금융(5월), 한양투자금융과 영남투자금융(6월), 동양투자금융과 중앙투자금융 및 대한투자금융(7월)이 잇달아 설립되었으며, 1974년에는 광주투자금융(6월)과 동해투자금융(10월)이 설립되고, 1977년 7월에는 제일투자금융이, 1979년 12월에는 대구투자금융이 설립되었다. 이어서 1980년 4월에는 전국투자금융협회가 발족하였다.

한편, 대구지역에서는 1973년 7월 학교법인 영남학원이 주축이 되어 嶺南投資金融(株)이 최초로 설립되었다. 영남투자금융(주)는 당초 5억원의 불입자본금으로 설립한 이후 기존 금융기관의 성장속도를 훨씬 능가하는 증가세를 보였고, 1979년 12월에는 지방단자회사 증설 조치로 大邱投資金融(株)가 설립되었다. 이로써 지방단자회사는 은행권에 비해 금리면에서

39) 대구직할시 분리 1981년 이전기간은 대구시의 금융저축통계가 나와있지 않음.

유리하고 비교적 자유로운 경영활동에 힘입어 그 신장세는 더욱 두드러지게 되었다.

한편 투자금융회사에서 與信이라 함은 적격업체 또는 제3자어음 및 은행지급보증어음 등을 할인해 줌으로써 기업에 短期資金을 공급하는 것을 말하고, 受信이라 함은 自體發行어음의 매출과 企業어음의 매출을 말한다. 기업어음의 매출은 다시 담보배서매출어음과 무담보배서매출로 나누어진다. 여기서 대구시내 투자금융회사의 여·수신고를 보면, 단자회사가 설립된 1973년 말의 수신고는 19억 9천만원으로 이중 자체발행 어음매출이 18억 2천만원이었고 무담보어음매출은 1억 7천여만원에 불과했다. 그러나 1980년 말에는 총수신고가 849억 3천여만원으로 늘어났고, 그 신장을 또한 매년 확대되고 있다.

與信庫 역시 1970년대를 통하여 연평균 50%이상의 높은 신장률을 나타냈다. 즉, 1973년 말에 21억 5천여만원이던 與信庫가 1980년 말에는 842억 4천여만원으로 무려 39.2배가 확대되어 지역의 타금융부문보다 높은 성장가도를 달려왔다. 특히 1980년의 지역 단자업체의 여·수신은 전년대비 100%이상이 늘어나 전성기를 구가했다.

이와같이 지역 단자회사가 안정된 성장추이를 나타낼 수 있었던 것은 무엇보다 금리구조면에서 유리한 데다가, 투자금융회사의 여신이 국내여신규제대상에서 제외되어 자금운용을 신축성있게 할 수 있었고, 기준율의 적용에서 유리했던 점 등을 들 수 있다.

〈表 6-24〉 大邱地域 短資會社 業績推移

연 도	매입잔액 (백만원)	매 출 잔 액(백만원)				전년비증가율(%)	
		자체발행	무담보	담 보	계	매입	매출
1973	2,145	1,822	172	—	1,994	—	—
1974	4,223	4,323	80	—	4,403	96.9	120.8
1975	5,827	5,823	106	—	5,929	38.0	34.7
1976	8,774	8,735	85	—	8,820	50.6	48.8
1977	11,110	11,650	1,695	—	13,345	26.6	51.3
1978	20,934	15,384	5,678	—	21,063	88.4	57.8
1979	40,216	27,756	12,422	705	40,883	92.1	94.1
1980	84,240	36,878	44,396	3,657	84,931	109.5	107.7

資料：영남투자금융 및 대구투자금융(주)

2) 相互信用金庫

상호신용금고는 1972년 「8·3조치」와 더불어 私金融養成化施策의 일환으로 私設無盡會社와 서민금고 등을 양성화하여 그 업무를 합리적으로 규제함으로써 거래자보호와 사회적 물의를

제거하고, 담보력과 신용도가 낮아 금융혜택을 받지 못하는 영세상공인과 서민에게 금융편의를 제공함과 아울러 국민저축을 늘릴 목적으로 1972년 10월 20일부터 1973년 3월 5일까지 신청을 받아 전국에서 269개 업체가 인가되었다. 그 중에서 경북에서는 42개 업체가 인가를 받았다.

그러나 인가당시 최저자본금이 3천만원에 불과했기 때문에 영세업체가 많았고 신용에도 문제가 있어서 인가이후 상당수 업체가 정리되었는데, 경북에서는 1975년 말 현재 10개 업체가 줄어들어 32개 업체가 영업하고 있었다.⁴⁰⁾ 그러나 신규허가가 나지 않아 재벌급 기업의 금융창구로서 인기가 높아 대구지역의 경우 光明住宅, 東國, 甲乙 등 기업들이 상호신용금고를 인수하는 등 지역 증권기업의 참여가 두드러졌다. 그 이후 대구지역의 상호신용금고는 영업기반을 정비하여 꾸준히 신장하면서 중·소상공업자 및 서민에 대한 서민금융고로서의 역할을 담당해 왔다. 1980년 말 현재 대구 시내 상호신용금고는 17개소에 달했고, 대구·경북을 합치면 30개소의 상호신용금고가 있었다. 한편, 대구·경북지역 상호신용금고의 수신고는 1975년 84억여원에서 1980년에는 499억여원으로 5년만에 약 6배가 성장했으며, 여신고는 동기간에 98억여원에서 701억여원으로 약 7.1배 성장하면서 높은 성장률을 기록했다.

〈表 6-25〉 大邱地域 相互信用金庫 成長推移 (단위: 백만원)

연말	금고수	수 신 고			여 신 고		
		대 구	경 북	계	대 구	경 북	계
1975	32	—	8,415	8,415	—	9,830	9,830
1976	31	—	10,507	10,507	—	12,937	12,937
1977	30	—	14,485	14,485	—	18,876	18,876
1978	30	17,168	6,304	23,472	22,771	7,998	30,769
1979	30	29,223	9,050	38,273	39,570	12,114	51,684
1980	30	39,083	10,803	49,883	56,358	13,770	70,128

註: 1977년까지 경북의 여·수신고에는 대구의 여·수신실적이 포함됨.

금고수는 대구를 포함한 경북지역내의 금고수임.

資料: 대구은행, 《대구지역경제분석》, 1981.11~12 및 1983.9~10.

3) 投資信託會社

투자신탁회사는 일반인의 여유자금을 기업의 자금조달과 연결함으로써 산업자본동원에 기여토록 하기 위해 설립된 것으로, 본래 이들 회사들이 증권조합에 소속되어 있을 정도로

40) 대구은행, 《대구은행10년사》, 1977.

증권회사적 성격을 강하게 띠고 있다.

그런데 투자신탁회사들은 여타 저축수단에 비해 더욱 높은 수익을 고객들에게 돌려줄 수가 있었기 때문에 그동안 꾸준한 신장세를 지속하여 국민저축기관으로서의 위치를 다질 수 있었다.

이러한 투자신탁이 우리나라에서 시작된 것은 1970년 5월 한국투자공사가 발족하면서인데, 그 후 1974년에 투자신탁업무만을 취급하는 한국투자신탁주식회사가 설치되었고, 1976년 11월에는 한국종합금융회사가 투자신탁업무를 실시했다. 한편 1977년 2월에는 한국투자공사가 해체되어 증권감독원이 되면서 업무를 승계하여 大韓投資信託(株)가 발족되었다. 그와 동시에 새한종합금융(株)가 설립되었고, 국제종합금융(株)가 그해 5월에 창립을 하였으며, 한불종합금융(1977.11), 아세아종합금융(1978.3)주식회사가 뒤이어 설립되었다.

대구지역에 투자신탁업무가 개시된 것은 1973년 3월에 한국투자공사 대구지사가 설치되면서이다. 그 후 투자공사 대구지사는 1977년 2월에 대한투자신탁(주) 대구지점으로 명칭이 바뀌어 신탁형 증권저축과 증권투자신탁업무를 취급하기 시작하였고, 그 해 11월에는 한국투자신탁(주) 대구지점이 설치되었다.

投資信託會社は 당초 증권투자에 대한 전문지식이 없는 일반인의 증권투자를 대행해 줌으로써 안심하고 증권에 투자할 수 있는 기회를 제공해 줄 뿐만 아니라, 그 자금을 기업의 자금조달과 연결함으로써 산업자본 동원에 기여토록 하기 위하여 출발했기 때문에 지금도 기관투자자로서의 성격을 강하게 띠고 있다.

한편 대구지역 2개 투자신탁회사 지점의 受信庫는 1977년 말 현재 85억 9천여만원으로 이 중 신탁증권저축이 53.5%, 주식형 증권투자신탁이 17.8%, 공사채형 증권투자신탁이 28.7%를 각각 차지했다. 그 후 비약적인 증가세를 보여 1980년에는 415억 6천여만원의 수신고를 기록하여 3년만에 약 5배가 됨으로써 투자금융회사에 이어 높은 신장세를 보였다.

이러한 지역 투자업체의 급신장은 주로 공사채형 투자신탁의 급증에 그 주 원인이 있다. 즉 공사채형은 확실한 이윤이 보장되는 데다가, 그 이윤이 높아 1978년 중의 8·8부동산투기 억제조치 이후 갈 곳을 잃은 부동산자금이 대거 몰려들었기 때문이다. 그러나 지역 투신업체의 이와같은 성장상은 금융산업의 지방분권화라는 측면에서 많은 문제점을 내포하고 있었다.

그것은 이제까지 투자신탁회사들의 자금운용이 주로 서울본점에서 이루어졌기 때문에, 한정된 지역의 자금을 흡수하여 역외로 유출한다는 측면이 바로 그것이다.

〈表 6-26〉 대邱地域 投資信託會社 業績推移 (단위: 백만원)

연말	수익자수 (인)	수 신 고 현 황			
		신 탁 형 증권저축	증 권 투 자 신 탁		계
			주식형	공사채형	
1977	11,891	4,596	1,518	2,468	8,592
1978	29,647	2,966	2,902	11,110	16,978
1979	43,067	2,894	1,745	20,074	24,713
1980	55,151	4,398	1,081	36,080	41,559
1981	59,138	3,184	834	76,306	80,324
1982	73,456	6,867	4,681	133,542	145,090

資料: 대구은행, 《대구지역경제분석》, 1981.11~12, 1983.9~10.

4) 證券會社

1972년 11월에 제정된 기업공개촉진법, 1974년의 5·29조치 및 1976년의 증권거래법 개정 등이 1960년대 후반 이후 활기를 띠기 시작한 증권시장에 더욱 활기를 불어 넣으며 금융·세 제면에서 기업공개를 적극 유도하였다. 이러한 일련의 조치에 힘입어 상장회사수는 1968년의 34개사에서 1973년에는 104개사로, 1980년에는 352개사로 증가했다. 주식거래량도 1973년의 1억 3천만주에서 1980년에는 16억 453만주로 증가했고, 거래대금 또한 1980년에는 1조 1,340 억원으로 비약적인 증가를 보였다.

이와같은 자본시장 육성무드를 타고 1972년 1월 7일 삼보증권 대구지점이 처음으로 대구지역에 개점되었다. 그 후 1973년 8월에 대유, 대보증권, 1975년 9월에 동서증권이, 10월에는 국일증권, 12월에 동양증권, 1976년 2월에 대신증권, 7월에 효성증권, 1977년 5월에 동방증권, 1978년 1월에 한신증권, 7월에 부국증권과 서울증권이 각각 대구지점을 설치하고, 1977년 3월에는 삼보증권이, 1978년 7월에는 대신증권과 국일증권이 각각 대구서지점을 설치하였다. 그러나, 1979년으로 접어들면서 국내경기가 하강국면으로 치닫고, 증권시세가 폭락하여 투자열기가 가시자, 대유증권 대구지점과 국일증권 대구서지점은 1980년에 폐쇄되어, 1980년 말 현재 대구에는 13개의 지점이 있었다.⁴¹⁾ 이것은 1980년 말 전국의 증권회사 점포수 229개 중에서 5.7%에 해당하는 수치이다.

한편 유통시장의 실질적 수준을 나타내는 거래약정고의 전국비중은 매우 낮은 수준에 머물고 있는데, 이는 서울을 제외한 다른 모든 지역도 비슷한 실정이었다. 1980년에는 대구의 거래 약정고가 전국의 2.6%를 차지해 서울의 90.1%, 부산의 3.7%에 이어 3위를 기록하였지만 서울이

41) 대구은행, 《대구지역경제분석》, 1981. 11~12.

압도적인 비중을 차지하였다. 이와같은 서울집중도는 해가 갈수록 더욱 심화되어 왔다.

5) 生命保險會社

보험산업은 1970년대 후반에 들어 국민소득수준의 향상에 따른 보험수요의 증대로 새로운 보험상품이 개발되고, 정부의 육성정책에 힘입어 괄목할 만한 성장을 거듭하고 있다.

대구·경북지역 생명보험회사의 점포수를 보면, 1971년까지 17개소에 머물던 것이 1980년 말에는 225개소로 늘어나 1970년대 중 생명보험업계의 호황을 짐작케 한다. 生命保險會社の 성장추세를 신계약상황을 통해 살펴보면, 1973년에는 경북에서 11만 716건에 303억 5천여만 원으로 전국비중이 건수면에서 8.8%, 금액면에서 7.6%를 차지했었다. 그러나 1980년에는 건수면에서 1973년에 비해 3.1배가 증가한 34만 4천여건으로 10.5%의 전국비중을 보인 데 비해, 금액면에서는 28.6배가 증가한 8,684억원으로 8.7%의 전국비중을 기록했다. 한편 1980년 말 현재 경북도내 생명보험회사 모집사원의 분포를 보면 남자가 776명, 여자가 8,216명으로 아직도 여성의 직업범주를 벗어나지 못하고 있다.

이러한 신계약고 및 점포수의 급증에도 불구하고 대구지역에서의 보험산업의 실질적인 성장은 은행저축성예금이나 여타 제2 금융권의 성장에는 못미쳐, 보험료잔액이 금융저축에서 차지하는 비중이 매년 저하되는 것을 볼 수 있다. 그러나 1980년 말 현재 금융저축에서 보험료잔액이 차지하는 비중이 전국에서는 5.9%, 서울에서는 4.4%인 것에 비추어 보면, 대구지역의 생명보험이 금융저축에서 차지하는 비중은 매우 높은 편이다.

〈表 6-27〉 대구地域 生命保險會社の 新契約高 推移

연말	경 북				전 국	
	건 수 (건)	금 액 (백만원)	전 국 비 중(%)		건 수 (건)	금 액 (백만원)
			건 수	금 액		
1973	110,716	30,355	8.8	7.6	1,264,466	403,897
1974	164,057	56,118	10.3	7.8	1,599,384	724,232
1975	127,317	62,478	10.0	7.9	1,278,331	791,020
1976	126,554	81,782	10.0	8.3	1,267,545	987,103
1978	310,557	301,307	9.6	8.8	2,689,583	3,427,583
1980	344,388	868,419	10.5	8.7	3,228,197	10,038,486

資料：생명보험협회, 《생명보험통계연보》, 1975~1981년 각호.

6) 信用協同組合

1965년에 처음으로 대구에 설립된 신용협동조합은 종교조직을 중심으로 한 대구파티마신용

협동조합이었다. 그 후 1972년 「8·3조치」에 의하여 사채동결조치가 단행되자, 사채로 규제되는 것을 방지하기 위하여 1972년 8월에 信用協同組合法이 제정되었고, 이를 계기로 농촌 및 중소도시를 중심으로 우후죽순처럼 信協이 생겨났다.

조합수는 1975년 말 44개에 불과했으나 1980년에는 115개로 늘어나 전국의 7.6%를 차지하게 되었고, 조합원수는 동 기간에 있어 5.4배가 증가하여 전국비중은 2.0%에서 7.7%로 제고되었다. 또한 수신고는 1975년에 5억 5천여만원에서 1980년 말에는 178억여원으로 32.4배가 증가하였고, 여신고는 5억 1천 6백만원에서 159억 6천만원으로 31배가 증가하였다. 이에 따라 총자산규모도 1980년에는 194억여원으로 1975년대비 31.3배가 증가함으로써 9.4%의 전국비중으로 제고되었다.

신용협동조합이 이처럼 급신장을 하고 있는 것은, 영세소득계층에서 유대관계를 가진 사람들이 자금조성 및 이용과 조합원의 자질향상을 꾀하기 위해 설립된 비영리조합으로서 초창기에는 정신운동의 성격이 강했으나 1970년대 후반에 들면서 금융기능을 최대한 살리기 위해 노력했기 때문이다.

7) 마을金庫

신용협동조합에 참여했던 인사들이 주축이 된 마을금고는 1972년 신용협동조합법이 실시되면서 부실금고가 정비되어 조합수가 다소 줄어들었으나, 그 후 회원수와 조합수 및 총자산은 꾸준한 증가세를 보여왔다.

즉, 1971년 말 5,812개의 금고를 가지고 있던 대구·경북지역의 마을금고는 1980년 말 4,983개로 감소하였지만, 회원수는 동 기간에 23만여명에서 68만 5만여명으로 증가하여 최대의 민간조직으로 성장했고, 총자산은 21억 4천만원에서 726억 8천만원으로 크게 증가하여 신용협동조합을 훨씬 능가하고 있다. 이것은 신용협동조합이 주로 종교, 직장, 학교를 중심으로 발전해 온 반면, 마을금고는 지역사회단위인 리·동을 중심으로 조직되어 왔기 때문이다.

〈表 6-28〉 大邱·慶北地域 마을金庫 成長推移

연 월 말	금 고 수	회 원 수	총 자 산 (천원)
1966. 12	39	1,015	510
1967. 12	988	30,914	78,000
1968. 12	1,866	58,522	123,739
1969. 12	5,677	132,802	531,426
1970. 12	5,733	179,458	1,204,568
1971. 12	5,812	230,124	2,139,469

資料：대구은행, 《대구지역경제분석》, 1981.11~12.

8) 리스會社

리스産業이란, 기업이 필요로 하는 설비를 리스회사가 직접 구입해서 기업에 임대해 주고 일정기간 동안 리스료로서 설비의 구입원가와 그 이자 및 리스회사의 이익을 회수하는 형태를 말한다. 이러한 리스산업이 우리나라에서 시작된 것은 1973년 12월에 한국산업은행의 전액출자로 韓國産業리스(株)가 설립되고부터이다. 기업의 중장기시설자금임대를 전문으로 하는 리스산업이 대구에 진출한 것은 1979년 12월에 한국개발리스 대구지점이 설치된 것이 처음이며, 1980년 12월에는 한국산업리스 대구지점이 설치되었다.

1980년 말 현재 대구의 리스계약고는 29억 5천여만원으로 전국계약고의 2.4%를 차지했다.

특히 대구지역의 경우, 리스의 패턴이 주로 제조업 중에서도 섬유산업이 대중을 이루고 있어 지역의 섬유산업 경기와 밀접한 관련을 맺은 가운데 발전해왔다.

第7節 直轄市昇格 以後의 地域金融(1981~)

I. 地域金融의 全般的 흐름

1970년대의 고도성장으로 전세계의 각광을 받았던 우리나라 경제는 1980년대에 접어들면서 어려운 고비를 맞이하게 되었다. 즉, 대외적으로는 선진제국의 보호무역주의와 국제금융시장의 불안 등이 우리나라의 대외지향적 개방경제정책에 많은 제약을 가하게 되었으며, 대내적으로는 과거의 성장위주정책에서 빚어진 경제의 왜곡현상이 국민경제의 균형있는 발전을 저해하는 요인으로 나타나기 시작했다.

이에따라 大邱經濟 역시 시련을 겪지 않을 수 없었는데, 대외적으로는 지역의 대중산업인 섬유류에 대한 선진제국의 지나친 수입규제로 해외수요가 감소하는 등 해외요인이 지역업체에 불황의 충격을 주었으며, 대내적으로는 월배, 안심, 漆谷 등 새로 편입된 외곽지 개발과 노동 집약산업인 섬유편중의 단선적 산업구조로 인한 지역경제의 한계성, 그리고 시민들의 지나친 기대욕구 등 많은 난제를 안고 출범하였다. 특히, 금융긴축의 강화로 내수경기가 악화되고 대형금융사고가 터지는 등 어려움이 많았다.

한편 1970년대 중반에 마을금고의 부실화가 사회적 문제로 발전하자 이를 통폐합하여 그 수가 줄어든 적도 있으나, 1980년에 들어서는 우리나라 경제의 규모확대에 따른 자신감과 세계적인

개방화와 자율화의 물결에 자극받아 정부에 의한 金融自律化和 國際化的 청사진이 마련되고, 이러한 노력의 일환으로 시중은행의 民營化를 시작으로 은행을 비롯한 短資會社, 相互信用金庫 등 금융기관 설립기준이 완화되었다. 이렇게 금융기관의 신설이 대폭 허용됨에 따라 신한·韓美銀行 등 외국자본 참여에 의한 신설은행의 점포가 지역에 입지하게 되었고, 第2 金融圈의 금융기관 수도 크게 늘어났다.

그리고 1980년대 후반에 들어서는 경제력의 지나친 수도권집중과 그로 인한 지역간 불균형의 심각성을 인식하고, 청와대내에 지역균형발전기획단이 설치되고 지역간 균형발전을 위한 정책이 추진됨에 따라, 지역에 본점을 둔 각종 금융기관 및 유사금융기관들이 설립되었다. 즉, 이북 5도민이 중심이 된 동화은행, 부산과 대구에 중소기업 전담은행인 동남·대동은행, 그리고 5개 직할시에 지방 투자신탁회사, 지방 생명보험회사가 속속 진출했고, 또 이밖에 리스회사, 창업 투자회사 등 기타 유사 금융기관들이 줄을 이어 진출했다.

이처럼 금융기관의 종류가 늘어나는 것과 함께, 국민소득수준의 향상과 경제활동의 복잡다기화로 인해 늘어나는 국민들의 금융수요에 부응하기 위해 1980년대 이후 금융상품 또한 매우 다양화되는 추세를 보였다. 1981년에 기업의 자금조달 원활화와 단기금융시장의 활성화를 위해 신종기업어음(CP)이 도입된 데 이어, CMA·BMF·CD 등 각종 短期金融商品이 생겨났으며, 은행권에서도 종전의 換·預貸業務 뿐만 아니라 상호부금·신탁·카드업무 등 여러가지 새로운 업무를 취급하게 됨으로써 지역민들의 금융상품 선택기회가 크게 확대되었다.

이러한 금융기관 및 금융상품이 다양화되는 가운데 경제규모의 확대와 주민소득수준 증대로 지역의 금융자산 축적 규모도 총량면에서는 크게 확대되었다. 그러나 이러한 금융규모의 절대적인 성장에도 불구하고 금융의 서울집중의 가속화로 인해 지역금융의 전국비중은 오히려 저하 내지 정체상태를 보이고 있으며, 지역자금의 역외유출과 실물경제 지원기능 미약 등 여러가지 구조적 문제점을 그대로 안고 있는 실정이다.

먼저 대구의 산업구조를 보면, 1981년 이후 대구지역 취업자의 산업별 구성비는 1차산업이 5%내외, 2차산업이 32%내외, 3차산업이 63%내외로서 광공업부문에 종사하는 인구보다 3차 산업에 종사하는 인구가 약 2배가 됨으로써 소비도시화현상이 가속화되었고, 이러한 소비산업의 異常肥大現象은 사회문제로까지 번지게 되었다. 또한 2차산업은 지나친 섬유일변도의 공업 구조에다가 높은 하청산업의존도와 저생산성이 큰 문제가 되고 있고, 3차산업의 경우에도 도시의 중추관리기능과 무역, 금융, 정보 등 고부가가치의 전문적 서비스산업은 빈약하고 단순소비지향적인 상업서비스부문만 이상비대해져 있다. 이에 따라 규모의 성장에 비하여 질적 발전을

하지 못했다고 할 수 있다. 대구지역 제조업의 전국비중 추이를 보면 <표 6-29>과 같다.

<表 6-29> 大邱地域의 製造業 動向

연말	사업체수		종업원수		생 산 액		부가가치		수 출 액	
	개	%	명	%	백만원	%	백만원	%	백만달러	%
1981	3,126	9.4	144,004	7.0	1,851,852	4.0	734,813	4.8	971	4.6
1982	3,586	9.7	148,276	7.1	2,103,393	4.1	842,000	4.9	1,018	4.7
1983	3,455	8.8	152,452	6.9	2,245,005	3.7	949,341	4.5	993	4.1
1984	3,521	8.5	151,691	6.5	2,563,322	3.6	1,070,042	4.3	1,129	3.9
1985	3,578	8.1	152,381	6.3	2,700,641	3.5	1,141,273	4.3	1,118	3.7
1986	3,996	8.0	171,700	6.3	3,296,857	3.6	1,385,329	4.2	1,256	3.6
1987	4,326	7.9	184,359	6.1	4,165,191	3.6	1,707,324	4.2	1,567	3.3
1988	4,542	7.6	183,533	5.9	4,915,730	3.6	2,048,237	4.2	1,733	2.9
1989	4,655	7.1	176,791	5.7	5,079,521	3.4	2,180,329	4.0	1,981	3.2
1990	4,825	7.0	164,497	5.4	5,783,277	3.3	2,547,358	3.6	2,320	3.6

註: %는 전국비중임.

資料: 경제기획원, 《광공업통계조사보고서》, 각 연도.

대구직할시, 《직할시정10년》 및 《대구경제백서》, 1991.

이와같이 대구의 실물경제가 전국경제에서 차지하는 비중이 점차 낮아졌는데, 이와 같은 대구경제의 취약성은 금융경제면에서도 엿볼 수 있다. 금융의 수도권 편중에 의한 지방금융의 낙후현상을 시정하기 위하여 1980년대 후반 이후, 정책당국은 지역에 본점을 둔 중소기업전담은행인 大同銀行과 東洋投資信託회사를 비롯하여 생명보험회사와 리스회사 등 이른바 지역 금융기관을 다수 신설함으로써, 지역실물경제를 효율적으로 뒷받침하기 위한 지역금융권의 형성에 주력해 왔다. 그러나 1970년대 이후 지속적인 성장을 보여 온 제2 금융권의 경우, 지역에서 조성된 자금을 본점이 소재한 서울로 유출시키는 부작용을 낳으면서 지방금융의 전국비중을 정체 또는 하락시키는 현상을 빚어냈다. 한편 1981년 3.9%와 4.6%의 전국비중을 차지했던 대구지역 예금은행의 총예금과 대출금은 1991년말에 둘 다 5.2%로 높아졌지만, 상거래활동과 유통기능의 바로미터인 어음교환실적의 전국비중은 오히려 떨어졌다. 또한 부도율도 1981년에 비해 크게 개선되었으나 전국의 부도율에 비하면 여전히 높은 수준으로 전국부도율의 4배에 이르고 있다.

이처럼 지역에 각종 금융기관이 신설되고 전국은행이 대구에 진출한 결과, 지역금융시장에서의 금융기관 및 금융상품이 매우 다양화되었으며, 은행과 비은행금융기관, 지방은행과 전국은행, 그리고 비은행금융기관 상호간의 경쟁이 치열해지는 등 새로운 금융환경이 조성되고 있다.

II. 金融機關 및 金融實態

1. 銀行圈

1) 金融機關

1980년대 초기에는 정부에 의한 금융자유화시책의 적극적인 추진으로 시중은행의 민영화와 함께 금융기관의 설립규제가 완화됨에 따라 외국인 투자은행, 중소기업전담은행 및 각종 금융기관이 신설되고, 이에 따라 제2 금융권과 시중은행 및 특수은행 등 전국은행의 지방 금융시장진출이 강화됨으로써 대구지역에도 금융기관 점포증설이 두드러졌으나, 수도권지역의 신설점포수가 지역 신설점포수를 능가함으로써 전체 금융기관점포망의 수도권비중은 높아지는 추세를 보였다.

대구에 있는 예금은행의 점포수를 보면, 1980년에 108개이던 것이 1992년에는 277개로 늘어나 외형적·절대적으로는 크게 성장했음을 알 수 있다. 그러나 이것은 1980년의 전국 예금은행점포수 1,863개 중에서 5.8%의 비중을 차지했던 것에 비하면, 1992년에는 전국 예금은행점포 4,982개 중에서 5.56%의 비중을 나타냄으로써 오히려 상대적으로는 위축되었다는 것을 알 수 있다.

전국의 금융기관동향을 살펴보면, 1981년 한일은행이 민영화되고 1982년 7월에는 신한은행이 설립되었으며, 1983년 3월에는 한미은행이 설립되었다. 이어서 1983년 5월에는 信用管理基金이 설립되고, 1983년에는 제일은행이 광명그룹부도에 따라 광명투자금융을 인수하여 경일투자금융(株)을 설립하였다. 그리고 1989년 11월에는 조흥리스(주)가 개업하였으나 1991년 7월 조흥증권으로 업종을 전환하였다. 1991년에는 조흥증권 이외에도 4개의 단자회사가 증권사로 업종을 전환하였다. 이 밖에도 동남銀行(1989.6), 동화銀行(1989.9), 大同銀行(1989.11), 하나銀行(1991.7), 보람銀行(1991.9), 平和銀行(1992.11) 등이 신설되었다.

한편 대구지역에서는 1981년에 장기신용은행이 대구지점을 개설한 데 이어 신한은행이 1982년 7월에 대구지점을 설치하고, 축협이 1985년에 경북도지부를 설치하였으며, 한미은행이 1986년에 대구지점을 설치하는 등 차례로 진출하였지만, 1987년 대도시내 은행점포 신설억제방침이 발표되면서 전국은행의 지방진출이 다소 진정되는 듯 하였다. 그러나 지방자치제 실시논의가 본격화된 1989년 11월에는 대구에 본점을 두고 이 지역 중소기업의 육성을 위한 중소기업금융전담은행인 大同銀行이 자본금 1,000억원으로 설립되었다. 다른 일반 시중은행의 대구지역 진출도 활발하여 1990년에는 동화은행과 慶南銀行이, 1991년에는 平和銀行이, 1992년에는 釜

山銀行이 대구지점을 개설함으로써 地域金融活性化에 크게 기여하였다.

또한 대구은행 역시 규모의 확대로 부산(1990년 6월에 범일동 지점을, 1992년 7월에 부산지점을 개설함)과 울산(1990년 5월에 울산지점 개설), 그리고 마산(1991년 9월에 마산지점 개설)에 각각 지점을 개설하였다.

〈表 6-30〉 大邱·慶北地域의 銀行別 店鋪網 推移

은 행			1971			1980			1992			
			대구	경북	전국	대구	경북	전국	대구	경북	전국	
조 상 제 한 서 한 신 한 동 대 하 평 대 부 경 중 국 한 농 수 축 한 수 장	울 국	신 외	홍	3	5	74	5	5	113	14	18	309
			업	3	—	63	5	1	101	8	3	279
			일	3	1	69	5	2	105	12	7	291
			일	3	1	62	5	3	102	9	8	283
			탁	4	1	82	7	1	135	12	6	299
			환	1	—	15	3	2	54	8	4	239
			한	—	—	—	—	—	—	4	2	126
			미	—	—	—	—	—	—	2	—	61
			화	—	—	—	—	—	—	1	—	61
			남	—	—	—	—	—	—	—	1	58
			동	—	—	—	—	—	—	27	11	67
			나	—	—	—	—	—	—	1	—	34
			화	—	—	—	—	—	—	1	—	14
			구	14	2	16	44	11	56	99	31	137
소 기	국 주	출 산	산	—	—	—	—	—	—	1	—	130
			남	—	—	—	—	—	—	1	—	97
			업	3	2	68	6	4	120	14	10	296
			민	4	8	112	7	9	170	13	18	417
			택	2	—	38	4	3	101	13	12	315
			협	11	35	593	15	40	370	24	55	618
			협	1	4	36	1	8	106	4	8	133
			협	—	—	—	—	—	—	5	1	64
			업	1	0	9	1	0	12	2	2	47
			입	—	—	—	—	—	—	1	—	4
			용	—	—	—	—	—	—	1	—	29
			계	53	59	1,333*	108	89	1,863*	277	197	4,982*

註: 전국의 계는 대구지역에 진출하지 않은 모든 은행을 포함한 수치임.

資料: 은행감독원, 《금융기관점포총람》, 1992에 의거 작성함.

2) 金融實態

위와 같은 금융기관의 확충과 점포수의 증가, 그리고 지방금융 육성정책에 힘입어 대구 지역금융은 눈부신 성장을 이룩하게 되었다. 1980년대 초반은 우리나라 금융산업의 시련과 진통, 그리고 질적변화를 거듭한 시기이다. 1982년 거액어음사건이 전국적 금융파동을 일으킨 데 이어, 대구에서는 1983년 11월 光明그룹이 800억원의 부채를 안고 부도를 내면서 엄청난 충격을 주었다. 이에따라 韓國銀行은 大邱·釜山地域의 금융경색을 완화하기 위하여 740억원의 자금을 긴급지원하게 되었다. 그러나 제도금융의 긴축으로 대출이 어려운 데다가 사채시장마저 동결됨에 따라 1983년 대구지역의 어음부도율이 0.53%까지 상승하는 어려움을 겪었다.

〈表 6-31〉 1981~1992年 期間 中 預金銀行 預金 및 貸出金 (단위 : 10억, %)

연말	예금은행 점포수	예금은행예금			예금은행대출			예금은행예대율	
		전국	대구	전국비	전국	대구	전국비	전국	대구
1981	115	17,034	659	3.87	15,955	734	4.60	87.6	111.4
1982	125	21,189	819	3.87	20,226	940	4.65	90.2	114.8
1983	132	23,908	956	4.00	24,150	1,085	4.49	94.9	113.5
1984	133	27,925	1,113	3.99	27,979	1,212	4.33	93.8	108.9
1985	139	31,023	1,302	4.20	33,811	1,397	4.13	106.6	107.3
1986	147	35,926	1,710	4.76	39,099	1,519	3.89	108.3	88.8
1987	155	45,720	2,100	4.59	43,096	1,746	4.05	89.1	83.1
1988	163	57,485	2,611	4.54	48,805	2,148	4.40	76.3	82.3
1989	195	66,918	3,308	4.94	62,548	2,994	4.79	91.4	90.5
1990	227	84,054	4,242	5.05	74,029	3,869	5.23	86.8	91.2
1991	249	98,508	5,137	5.21	89,416	4,639	5.19	90.7	90.3

資料 : 한국은행, 《경제통계연보》.

한국은행 대구지점, 《대구경북주요경제지표》, 《대구경북지역경제연보》.

대구직할시, 《대구경제백서》, 1991, p. 97.

그러나 1980년대 중반을 넘어서면서 경제의 회복과 함께 금융시장도 안정을 되찾아 갔다. 즉 1981년부터 1992년까지의 예금은행의 대구지역 수신고는 1981년에 6,590억원을 기록하여 3.87%의 전국비중을 차지했으나 1991년 말에는 5조 1,370억원을 기록하면서 5.21%의 전국 비중을 차지하여 다소 개선되었다. 대구지역의 예금은행 대출금은 1981년에 7,340억원으로 4.60%의 전국비중을 보였으나 1991년에는 4조 6,390억원으로 5.19%의 전국비중을 기록함으로써 다소 개선되었다.

한편 직할시 승격 이후 10여년간 대구지역에서는 예금이 대출금에 비해 규모면에서 더욱 높은 성장을 하여 1986년부터는 「오버론」현상이 사라지게 되었다.

그러나 이러한 금융산업의 성장에도 불구하고 지역금융은 서울을 중심으로 한 수도권의 금융 및 실물경제 집중화현상에 따른 자금의 역외유출 등으로 만성적인 자금부족현상을 나타내었으며, 부도율도 전국의 전국의 4배 수준에 이르는 등 금융기능의 역할 수행에 있어 미흡한 점이 많이 노정되고 있다.

〈表 6-32〉 1981~1991年の 어음交換額 및 不渡率 (단위 : 10억원, %)

연 말	어 음 교 환 액			부 도 금 액		부도율(%)	
	전 국	대 구	전국비중	전 국	대 구	전 국	대 구
1981	455,650	10,851	2.38	630.9	50.3	0.14	0.48
1982	678,795	12,969	1.91	816.8	61.5	0.12	0.47
1983	947,751	19,253	2.03	1,013.4	101.6	0.11	0.53
1984	1,104,127	20,013	1.81	944.5	72.3	0.09	0.36
1985	1,304,373	20,457	1.57	935.1	56.0	0.07	0.27
1986	1,083,165	19,401	1.79	1,056.7	51.4	0.10	0.26
1987	1,542,107	26,347	1.71	1,314.2	68.2	0.09	0.26
1988	2,825,784	35,681	1.26	1,104.6	60.7	0.04	0.17
1989	3,201,781	45,270	1.41	1,140.8	62.1	0.04	0.14
1990	4,227,123	65,311	1.55	1,579.2	106.6	0.04	0.16
1991	6,056,273	89,643	1.48	3,740.5	233.4	0.06	0.26

資料 : 한국은행, 《경제통계연보》, 각 연도.

한국은행 대구지점, 《대구경북주요경제지표》.

2. 第2金融圈

1970년대 이후에 비통화금융기관이 크게 활성화된 이래 금융저축실적을 저축 내역별 비중으로 보면, 직접금융 관련저축(국·공·금융채 잔액 및 회사채발행 누계액) 및 비통화금융기관 저축의 비중이 꾸준히 늘어나는 반면, 은행저축은 지속적으로 저하되고 있는 것으로 나타났다. 즉, 1970~1991년 기간 중 전국 금융저축에서 차지하는 비중은 직접금융 관련저축이 8.6%에서 30.9%로, 비통화금융기관의 비중은 18.4%에서 48.5%로 증가한 데 반해, 은행저축은 동기간 중 73.1%에서 20.6%로 크게 저하된 것으로 나타났다.

이러한 제2 금융권의 급속한 성장과 직접금융의 확대는 금융기관 및 금융상품의 다양화를 통해 고객에 대한 서비스의 질을 개선하고 경제개발에 필요한 저축동원의 극대화에 기여한 점은 높이 평가될 만하다. 그러나 제2 금융권의 신장과 그로 인한 은행의 금융중개기능 약화는 금융구조의 건전성이나 통화관리의 실효성을 약화시키고 나아가서는 금융의 지역간 불균형을 더욱 심화시키는 결과를 낳기도 했다.

이러한 현상은 대구지역에서도 마찬가지여서, 地域金融産業의 육성과 지역기업의 금융지원을 위해 1973년 嶺南投資金融의 설립에 이어 大邱投資金融, 경일투자금융이 차례로 설립되고, 1988년에는 大邱生命保險會社가 설립되었으며, 1989년에는 지역 최초의 투자신탁회사인 東洋投資信託이 자본금 300억원으로 설립되었다. 이에 따라 대구시내 제2금융권의 점포수는 1983년에 536개이던 것이 1991년 말 현재 981개로 크게 늘어났다.

이들 대구지역 비통화금융기관은 기존 은행점포를 능가하는 급성장추세를 지속하여 1990년 말 현재 총수신고가 4조 5,792억원, 총대출금이 2조 6,517억원으로 1982년 이후 8년 동안 각각 9.8배, 6.7배로 팽창하였다. 이로써 1981년까지만 하더라도 은행저축이 전체 금융저축실적의 50.0%, 비통화금융기관이 42.3%를 차지하던 것이 1982년을 기준으로 은행저축과 비통화금융저축의 시장점유율이 역전된 이래 양자간의 갭이 더욱 확대되어 1991년 말에는 은행권의 비중이 27.2%로 떨어졌다. 그러나 80년대 초 은행권에 허용된 비통화금융기관 업무인 금전신탁을 은행실적에 포함시킬 경우에는, 1991년 말 은행권의 비중은 37.4%로 시장점유율의 하락세가 다소 둔화된 것으로 나타난다.

이렇게 은행과 비통화금융기관 저축간의 자리바꿈이 가속화되고 있는 가운데, 직접금융 관련 저축의 비중은 6~9%정도에서 보합세를 보인 것으로 나타났다. 이를 볼 때 1980년대 이후 직접금융시장의 이례적인 활황세 지속에도 불구하고 대구지역의 경우 직접금융의 수혜면에서 크게 개선된 것으로 보기는 어렵다고 할 수 있다. 이는 서울의 직접금융관련 저축비중이 1980년의 89.8%에 비해 1991년에는 92.1%로 오히려 확대된 데에서도 나타나고 있다.

그러나 제2 금융권 여수신 변화추이를 보면, 제2금융권의 대출금이 예수금의 절반수준에 불과하여 비통화금융기관의 발전이 한편으로는 자금의 역외유출을 심화시키는 요인이 되고 있다는 것을 알 수 있다.

〈表 6-33〉 大邱地域 第2金融圈 與受信 變化推移 (단위: 억원, %)

연말	점포수	총 수 신			총 대 출 금		
		전 국	대 구	전국비중	전 국	대 구	전국비중
1982	—	95,571	4,683	4.9	113,486	3,972	3.5
1983	536	129,913	5,976	4.6	128,487	4,497	3.5
1984	561	174,222	7,840	4.5	167,147	5,683	3.4
1985	562	223,549	11,401	5.1	198,243	7,335	3.7
1986	587	287,658	15,535	5.4	254,771	8,917	3.5
1987	647	374,784	19,114	5.1	327,353	11,130	3.4
1988	715	520,087	23,924	4.6	380,083	13,683	3.6
1989	766	647,080	32,354	5.0	542,611	19,534	3.6
1990	858	915,840	45,792	5.0	679,923	26,517	3.9
1991	958	1,129,864	57,864	5.1	830,836	34,564	4.2

資料: 한국은행 대구지점, 《대구경북지역경제연보》, 1992.

대구직할시, 《시정백서》, 1992, p. 332.

〈表 6-34〉 大邱地域 非通貨金融機關 店鋪數 推移

연도	총계	개발 기관	투자기관			저 축 기 관					생명 보험
			소계	투자 금융	투자 신탁	소계	상호 금융	신용 금고	마을 금고	신협	
1981	—	1	4	2	2	—	—	17	—	47	122
1982	—	2	4	2	2	—	—	17	—	65	206
1983	536	2	6	3	3	284	11	17	168	88	244
1984	561	2	7	3	4	279	11	15	170	83	273
1985	562	2	7	3	4	274	11	14	167	82	279
1986	587	2	7	3	4	275	11	14	166	84	303
1987	647	2	7	3	4	289	12	27	166	84	349
1988	715	2	7	3	4	296	18	26	166	86	410
1989	766	2	9	3	6	293	14	26	164	89	462
1990	858	3	12	3	9	289	15	18	164	92	554
1991	981	3	14	3	11	345	58	18	169	100	619

註: 상호금융은 1991년부터 지소, 간이취급소 포함.

資料: 한국은행 대구지점, 《대구경북지역경제연보》, 1992.

1) 投資金融會社

1970년대 전반에 지역 금융시장에 출현하여 괄목할만한 성장을 보였던 단자회사는 1983년에

舊 光明投金을 인수, 경일투자금융이 설립되면서 은행권보다는 다소 높은 성장세를 보였다. 즉, 점포수면에서는 대구지역에 1981년에 2개를 가지고 있던 短資會社는 1991년에는 3개로 증가했고, 단자회사의 수신고는 동기간에 435억원에서 2,754억원으로 증가하였다. 그러나 단자회사가 지닌 점포확대의 제약으로 여타 비은행금융기관에 비해서는 성장세가 가장 낮았다.

즉, 지역금융저축에서 단자회사의 수신고가 차지하는 점유율은 매년 감소하는 추세를 보여 1991년에는 3.6%로 현저히 저하되었다. 단자회사의 대출금비율도 다소 낮아지긴 했지만 10%내외를 유지하고 있다. 한편 단자회사의 여수신 비율을 보면, 1981년에 97.9%를 차지하던 것이 1988년에는 47.2%로 떨어진 적도 있었지만 1991년에는 139.7%를 기록하여 대체로 수신에 비해 여신실적이 많이 나타났다.

〈表 6-35〉 大邱地域 短資會社 業績推移 (단위 : 억원, %)

연 말	비통화금 융기관 총수신	투자금융수신		비통화 금융기관 총대출금	투자금융여신		여수신 비율
		수신고	점유비		대출금	점유비	
1981	—	435	—	—	426	—	97.9
1982	—	637	—	4,486	578	12.9	90.7
1983	7,241	606	8.4	5,258	626	11.9	103.3
1984	9,610	1,003	10.4	6,764	1,127	16.7	112.4
1985	14,133	1,494	10.6	8,422	1,304	15.5	87.3
1986	19,745	1,904	9.6	9,946	1,298	13.1	68.2
1987	25,390	2,693	10.6	12,669	1,426	11.3	53.0
1988	32,790	3,196	9.7	15,797	1,507	9.5	47.2
1989	44,479	2,705	6.1	22,982	2,552	11.1	94.3
1990	60,481	2,982	4.9	30,533	3,322	10.9	111.4
1991	75,896	2,754	3.6	40,266	3,846	9.6	139.7

註 : 점유비는 대구지역 비통화금융총수신에 대한 점유비임.

수신고는 자체발행어음과 CMA를 합친 금액임.

資料 : 한국은행 대구지점, 《대구경북지역경제연보》, 1992.

영남투금, 대구투금, 경일투자금융(주) 자료

2) 投資信託會社

1970년대 후반에 지역에 진출한 投資信託會社는 1980년대에 들어 지역주민들의 금융수요가 다양화되고, 직접금융시장의 확대추세와 더불어 1980년대 이후 비통화금융기관 중에서 가장 높은 신장세를 보임으로써 1981년에 803억원을 기록했던 투자신탁회사의 수신고는 1991년에

1조 7,526억원을 기록해 약 22배가 증가했다. 그러나 투자신탁회사의 대출금은 수신고에 비해 매우 미약하여 1984년에서 1986년을 제외하면 대구지역 제2금융권의 총대출금 중에서 0.5%도 안되는 비율을 기록하였다. 이는 여수신 비율에서도 나타나는데, 1984년의 4.1%, 1985년의 2.5%를 제외하면 대출금이 수신고의 1%도 되지 않았다. 이는 투자신탁회사가 지역에서 조성한 자금을 본사가 소재하는 서울에서 운용하였기 때문인데, 이것이 바로 지역금융 활성화를 저해하는 하나의 요인이 된다.

한편 1989년에 설립된 지방 투자신탁회사인 東洋投資信託이 浦項, 龜尾, 慶州 등 경북지역에도 점포를 진출시켰다. 이러한 성장세에 따라 대구지역의 투자신탁 점포수는 1981년에 2개소이던 것이 1991년에는 11개소로 증가했다.

〈表 6-36〉 大邱地域 投資信託 業績推移 (단위: 억원, %)

연말	비통화금 융기관 총수신	투자금융수신		비통화 금융기관 총대출금	투자금융여신		여수신 비율
		수신고	점유비		대출금	점유비	
1981	—	803	—	—	0	0.0	0.0
1982	—	1,451	—	4,486	0	0.0	0.0
1983	7,241	1,878	25.9	5,258	1	0.0	0.0
1984	9,610	2,536	26.4	6,764	105	1.6	4.1
1985	14,133	3,592	25.4	8,422	91	1.1	2.5
1986	19,745	5,023	25.4	9,946	21	2.2	0.4
1987	25,390	5,318	20.9	12,669	29	0.2	0.5
1988	32,790	6,841	20.9	15,797	56	0.4	0.8
1989	44,479	10,320	23.2	22,982	31	0.1	0.3
1990	60,481	14,139	23.4	30,533	46	0.2	0.3
1991	75,896	17,526	23.1	40,266	83	0.2	0.5

註: 점유비는 대구지역 비통화금융총수신에 대한 점유비임.

수신고는 공사채형, 주식형, 신탁형 증권저축을 합한 수치임

資料: 한국은행 대구지점, 《대구경북지역경제연보》, 1992.

3) 銀行信託(金錢信託)

1980년대 이전까지 서울신탁은행만이 취급해 오던 신탁업무를 금융자유화시책에 의한 금융기관 업무다양화의 일환으로 1983년부터 지방은행이, 1984년부터 시중은행이 취급하기 시작했다. 이에따라 금리에 민감한 투자자들의 선호에 힘입어 은행신탁은 급증세를 보였다.

신탁업무의 취급은 1970년대 중반 이후 자금조달면에서 경쟁력이 약화되기 시작한 은행권의

시장점유율 저하를 다소나마 완화하는 계기가 되었으며, 나아가서는 부수업무로서의 신탁업무가 종래의 은행자금조달의 대중인 예수금에 버금가는 중요한 업무분야로 확고히 자리잡아가는 계기가 되었다.

대구지역 銀行信託 실적은 1981년에 539억원으로 전체 금융저축실적의 5.7%였으나 연평균 40.8%로 증가하여 1991년에는 1조 3,422억원에 달해 점유율이 10.2%로 제고되었다. 그러나 전국비중은 1981년의 3.7%에서 점차 상승하여 1986년에는 5.3%에 달했으나, 이를 정점으로 다시 하락, 1991년에는 3.5%수준으로 후퇴하였다.

〈表 6-37〉 大邱地域 金錢信託 業績 推移 (단위: 억원, %)

연말	비통화금 융기관 총수신	투자금융수신		비통화 금융기관 총대출금	투자금융여신		여수신 비율
		수신고	점유비		대출금	점유비	
1981	—	539	—	—	353	—	65.5
1982	—	564	—	4,486	314	7.0	55.7
1983	7,241	684	9.4	5,258	419	8.0	61.3
1984	9,610	917	9.5	6,764	439	6.5	47.9
1985	14,133	2,047	14.5	8,422	792	9.4	38.7
1986	19,745	2,691	13.6	9,946	1,103	11.1	41.0
1987	25,390	3,624	14.3	12,669	1,549	12.2	42.7
1988	32,790	4,748	14.5	15,797	1,775	11.2	37.4
1989	44,479	7,496	16.9	22,982	2,902	12.6	38.7
1990	60,481	11,121	18.4	30,533	4,399	14.4	39.6
1991	75,896	13,370	17.6	40,266	5,777	14.3	43.2

註: 점유비는 대구지역 비통화금융총수신에 대한 점유비임.

수신고는 일반불특정·개발·가계·기업금전신탁과 기타를 합친 금액임.

資料: 韓國銀行 大邱支店, 《대구경북지역경제연보》, 1992.

4) 相互信用金庫

1972년에 「8·3조치」에 의해 사금융의 제도금융권 유입을 위해 단자회사와 함께 설립된 상호신용금고는 은행 등 대형금융기관의 틈새시장인 지역가계와 영세상공인을 대상으로 순조로운 성장을 해왔다. 이에따라 대구지역 상호신용금고의 수는 1981년 17개소에서 1987년에는 27개소까지 증가했으나 전국에서 금고가 난립되어 경영부실화를 초래함에따라 정책적 통폐합이 추진되어 1991년에는 다시 18개소로 줄어 들었다.

그러나 대구지역 상호신용금고의 수신고는 1982년에서 1991년까지의 기간 중 10.3배가량

증가하여 1991년에는 8,192억원을 기록하는 꾸준한 증가세를 나타냈다. 그러나 대구지역 전체 금융저축실적에서 차지하는 비중은 1983년 21.2%에 비해 크게 하락하여 1991년에는 10.8%를 차지하였다.

〈表 6-38〉 大邱地域 相互信用金庫 業績推移 (단위: 억원, %)

연말	비통화금 융기관 총수신	투자금융수신		비통화 금융기관 총대출금	투자금융여신		여수신 비율
		수신고	점유비		대출금	점유비	
1981	—	799	—	—	840	—	105.1
1982	—	1,235	—	4,486	1,222	27.2	99.0
1983	7,241	1,535	21.2	5,258	1,510	28.7	98.3
1984	9,610	1,742	18.1	6,764	1,597	23.6	91.6
1985	14,133	2,306	16.3	8,422	1,936	23.0	84.0
1986	19,745	3,116	15.8	9,946	2,578	25.9	82.7
1987	25,390	3,436	13.5	12,669	3,188	25.1	92.8
1988	32,790	3,604	11.0	15,797	3,471	21.8	96.3
1989	44,479	4,640	10.4	22,982	4,790	20.8	103.2
1990	60,481	6,347	10.5	30,533	6,643	21.8	104.7
1991	75,896	8,192	10.8	40,266	8,598	21.3	105.0

註: 점유비는 대구지역 비통화금융총수신에 대한 점유비임.

수신고는 수입계금, 수입부금, 부금예수금, 일반차입금을 합한 금액임.

資料: 한국은행 대구지점, 《대구경북지역경제연보》, 1992.

5) 信用協同組合

신용협동조합은 회원으로부터 조달한 자금을 회원에 대한 대출로 운용하는 신용협동기구이자 서민저축기관으로 1972년 신용협동조합법이 제정되고 난 후부터 본격적인 성장을 하게 되었다.

대구지역 신용협동조합의 수는 1981년에 47개소에서 1983년에는 88개소로 급성장을 하다가 신용협동조합의 내실화를 위한 통폐합이 정책적으로 추진됨에 따라 오히려 줄어들었다. 그러나 1985년 이후 매년 조합수가 증가하여 1991년에는 100개소에 달했다.

한편 신용협동조합의 수신고를 보면, 1983년에 282억원이던 것이 1991년에는 4,327억원을 기록하여 약 15.3배가 증가했다. 이에따라 대구지역 제2금융권 총수신고에 대한 비율이 1983년 3.9%에서 1991년에는 5.7%로 제고되었다.

〈表 6-39〉 大邱地域 信用協同組合 業績推移 (단위: 억원, %)

연말	비통화금융기관 총수신	투자금융수신		비통화 금융기관 총대출금	투자금융여신		여수신 비율
		수신고	점유비		대출금	점유비	
1981	—	—	—	—	0	—	—
1982	—	—	—	4,486	214	4.8	—
1983	7,241	282	3.9	5,258	285	5.4	101.1
1984	9,610	385	4.0	6,764	333	4.9	86.5
1985	14,133	418	3.0	8,422	416	4.9	99.5
1986	19,745	615	3.1	9,946	546	5.5	88.8
1987	25,390	940	3.7	12,669	794	6.3	84.5
1988	32,790	1,320	4.0	15,797	1,169	7.4	88.6
1989	44,479	1,869	4.2	22,982	1,651	7.2	88.3
1990	60,481	2,937	4.8	30,533	2,521	8.3	85.8
1991	75,896	4,327	5.7	40,266	3,721	9.2	86.0

註: 점유비는 대구지역 비통화금융총수신에 대한 점유비임.

수신고는 예탁금과 정기적금을 합한 금액임.

資料: 한국은행 대구지점, 《대구경북지역경제연보》, 1992.

6) 마을金庫

마을금고도 신용협동조합과 같이 회원의 예·적금을 회원에 대한 대출로 운용하는 기관으로서 1980년대 초에는 전국에 2만여개의 금고가 난립되어 있었다. 그러나 일부금고의 경영부실화가 사회문제로 부각되자 금고의 내실화를 기하기 위하여 정책적으로 통폐합이 추진되었고, 이에 따라 금고수는 지속적으로 감소하여 1991년 말 전국에 3,215개소로 줄어들었다.

대구지역의 마을금고수도 마찬가지로 1983년 168개소, 1984년 170개소이던 것이 1990년에는 164개소로 줄어 들었으나 1991년에 5개소가 더 설치되어 1991년에는 169개소에 달했다. 한편 마을금고의 수신고를 보면, 대구지역 비통화금융기관의 총수신에 대한 비중이 1981년에서 1991년사이에 6~8%를 차지했고, 여수신비율을 보면 1981년 이후 계속 하락했다는 것을 알 수 있다. 그러나 여수신비율이 80%이상을 나타냄으로써 제2 금융권 중에서는 다소 높게 나타났다. 이에 따라 총대출금에 대한 대구지역 마을금고 대출금의 비율이 1991년에 13.5%로 높게 나타났다.

〈表 6-40〉 大邱地域 마을金庫 業績推移 (단위: 억원, %)

연말	비통화금 융기관 총수신	투자금융수신		비통화 금융기관 총대출금	투자금융여신		여수신 비율
		수신고	점유비		대출금	점유비	
1981	—	329	—	—	380	—	115.5
1982	—	435	—	4,486	490	10.9	112.6
1983	7,241	513	7.1	5,258	577	11.0	112.5
1984	9,610	661	6.9	6,764	681	10.1	103.0
1985	14,133	858	6.1	8,422	844	10.0	98.4
1986	19,745	1,265	6.4	9,946	1,040	10.5	82.2
1987	25,390	1,837	7.2	12,669	1,521	12.0	82.8
1988	32,790	2,419	7.4	15,797	2,134	13.5	88.2
1989	44,479	3,070	6.9	22,982	2,304	10.0	75.0
1990	60,481	4,681	7.7	30,533	4,017	13.2	85.8
1991	75,896	6,128	8.1	40,266	5,430	13.5	88.6

註: 점유비는 대구지역 비통화금융총수신에 대한 점유비임.

수신고는 예탁금과 정기적금을 합한 금액임.

資料: 한국은행 대구지점, 《대구경북지역경제연보》, 1992.

7) 相互金融(農·水·畜協의 單位組合)

相互金融은 1969년 농협 단위조합의 자립화와 기능강화를 위한 기간사업으로서 실시된 데서 비롯되었는데, 1991년 말 현재 農協·水協·畜協을 포함하여 전국적으로 모두 1,936개 조합에서 상호금융을 실시하고 있다. 대구지역에서 상호금융을 실시하고 있는 조합은 1983년 11개소에서 1991년 말 현재 58개소로 늘어났다. 그러나 그 중에서 43개소는 1991년 중에 상호금융을 실시하였다.

이에따라 대구지역 상호금융의 수신고는 1981년 296억원에서 1991년에는 4,613억원으로 증가하여 총수신 대비 6.1%의 비중을 기록했다.

〈表 6-41〉 大邱地域 相互金融 業績推移 (단위: 억원, %)

연말	비통화금 융기관 총수신	투자금융수신		비통화 금융기관 총대출금	투자금융여신		여수신 비율
		수신고	점유비		대출금	점유비	
1981	—	296	—	—	152	—	38.4
1982	—	308	—	4,486	241	5.4	78.2
1983	7,241	374	5.2	5,258	255	4.8	68.2
1984	9,610	477	5.0	6,764	283	4.2	59.3

연말	비통화금 융기관 총수신	투자금융수신		비통화 금융기관 총대출금	투자금융여신		여수신 비율
		수신고	점유비		대출금	점유비	
1985	14,133	601	4.3	8,422	327	3.9	54.4
1986	19,745	836	4.2	9,946	376	3.8	45.0
1987	25,390	1,199	4.7	12,669	485	3.8	40.5
1988	32,790	1,704	5.2	15,797	881	5.6	51.7
1989	44,479	2,149	4.8	22,982	1,421	6.2	66.1
1990	60,481	3,452	5.7	30,533	2,047	6.7	59.3
1991	75,896	4,613	6.1	40,266	2,865	7.1	62.1

註：점유비는 대구지역 비통화금융총수신에 대한 점유비임.

資料：한국은행 대구지점, 《대구경북지역경제연보》, 1992.

8) 生命保險會社

우리나라 生命保險業은 역사가 매우 깊지만 1970년대 중반까지는 보험에 대한 인식부족과 보험회사의 공신력 저하 등 구조적 제약으로 그 실적이 부진했다. 그러나 1970년대 후반 이후 소득수준의 향상, 경제 및 사회구조의 고도화, 인구의 고령화 등으로 생명보험업은 비약적인 성장을 거듭해 왔다.

그러나 1980년대 중반까지는 6개 대형 생명보험회사에 의한 독점체제를 유지해 왔고, 1980년대 후반에 들어 금융자유화가 진전되는 가운데 선진국의 보험시장 개방압력이 거세어짐에 따라 정부에 의한 보험시장의 개방화가 추진됨으로써 수많은 생명보험회사들이 생겨났다. 이에따라 대구지역에서도 점포수가 크게 증가하여 1981년에 122개에 불과하던 것이 1991년에는 619개소로 증가하였다. 한편 1989년에는 지역생명보험회사인 대구생명보험이 출범하여 지역 생명보험시장이 치열한 경쟁속으로 빠져 들었다. 생명보험회사의 수신고를 보면, 1981년에 606억원이던 것이 1991년에는 1조 8,030억원으로 약 30배가 증가하였다.

비통화금융기관의 대구지역 총수신에 대한 비중 역시 1980년대 중반이후 20~26%를 차지해 매우 높은 비중을 차지했다. 그런데 여수신비율을 보면 1980년대 중반 이후 30%를 밑돌고 있는데, 이러한 현상은 대구지역의 자금을 본사 소재지인 서울에서 운용하기 때문이다. 이러한 지역자금의 역외유출현상은 대구지역 제2 금융권 수신고의 절반이상을 차지하는 생명보험과 투자신탁회사 이들 두 기관에 의해 심화되고 있다.

〈表 6-42〉 大邱地域 生命保險 與·受信 實績 推移 (단위: 억원, %)

연말	비통화금 융기관 총수신	투자금융수신		비통화 금융기관 총대출금	투자금융여신		여수신 비율
		수신고	점유비		대출금	점유비	
1981	—	606	—	—	—	—	—
1982	—	967	—	4,486	514	11.5	53.2
1983	7,241	1,238	17.1	5,258	761	14.5	61.5
1984	9,610	1,729	18.0	6,764	1,081	16.0	62.5
1985	14,133	2,693	19.1	8,422	1,087	12.9	40.4
1986	19,745	4,127	20.9	9,946	1,029	10.3	24.9
1987	25,390	6,094	24.0	12,669	1,539	12.1	25.3
1988	32,790	8,584	26.2	15,797	2,114	13.4	24.6
1989	44,479	11,727	26.4	22,982	3,451	15.0	29.4
1990	60,481	14,124	23.4	30,533	4,016	13.2	28.4
1991	75,896	18,030	23.8	40,266	5,703	14.2	31.6

註: 점유비는 대구지역 비통화금융총수신에 대한 점유비임.

수신고는 보험계약준비금, 준비금충당금을 합한 금액임.

資料: 한국은행 대구지점, 《대구경북지역경제연보》, 1992.

9) 리스會社

우리나라의 리스산업은 韓國産業銀行이 전액출자해서 1973년 12월에 韓國産業리스(株)를 설립하면서부터 시작되었다. 1973년에 施設貸與産業育成法이 제정됨으로써 도입되기 시작한 리스산업은 20년이 채 안되는 짧은 기간에도 불구하고 리스영업에 참여하고 있는 회사의 수나 계약실적의 측면에서 살펴볼 때 비약적인 양적 확대를 이룩하였음을 알 수 있다. 1991년말 현재 리스영업에는 25개의 리스專業社와 6개의 綜合金融會社외에도 3개의 기술개발 금융회사가 참여하고 있으며, 리스전업사의 자본금만 해도 1991년 말 현재 5천억원을 넘어서고 있다. 한편 리스계약실적은 1990년에는 49조 1,270억원에 달해 1973년의 11억원에서 매년 평균 63%씩 성장하였다.

이와같은 리스산업의 급속한 성장은 리스산업에 종사하는 사람들의 적극적인 노력도 있었지만 보다 근본적으로는 만성적인 초과자금수요상태에서 정부가 설비투자촉진수단의 하나로서 리스산업을 전략적으로 육성했기 때문이라고 할 수 있다. 리스는 物融으로 일컬어지고 있는 바와 같이 기업이 필요로 하는 시설을 대여해주는 성질의 것이기 때문에 자금을 공급받아 용도 외로 사용할 여지가 거의 없다는 특징을 가지고 있다. 따라서 리스社가 기업이 필요로 하는 시설을 공급할 수만 있다면 시설투자와 설비투자를 직접적으로 연결시킬 수 있는 가장

효율적인 방법으로 평가받을 수 있다.

지역경제도 만성적인 자금초과수요로 인해 리스산업에 대한 필요성이 증대되면서 꾸준히 성장하고 있다. 대구의 경우 1978년 12월에 한국개발리스 대구지점이 설립되었으며, 1980년 12월에는 한국산업리스 대구지점이 설립되었다. 지역금융에 의해 설립된 것으로는 1985년 10월 14일 大邱銀行에 의해 大邱리스가 설립되었고, 1991년 5월 14일에는 大同銀行과 地域商工人에 의해 大同리스가 설립되어 영업을 하고 있다. 대구리스의 경우 1986에 설립된 이래 건수로나 금액면에서 급속한 성장을 하고 있다. 大同리스 역시 최근에 설립되어 활발한 사업을 벌이고 있다. 이들 리스회사들은 주로 지역중소기업을 지원하고 있으며 지역경기의 상태에 따라 상당한 영향을 받고 있는 실정이다.

〈表 6-43〉 리스産業의 成長推移 (단위: 백만원)

연 도	대 구 리 스				대 동 리 스			
	계 약		실 행		계 약		실 행	
	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액
1986	122	34,790	91	17,661	—	—	—	—
1987	213	57,685	221	39,598	—	—	—	—
1988	267	62,746	313	56,828	—	—	—	—
1989	372	58,460	395	55,691	—	—	—	—
1990	380	103,915	379	64,023	—	—	—	—
1991	380	103,915	581	128,967	103	50,327	77	20,000

資料: 한국리스산업협회, 《리스통계》, 1992.9에 의거 작성.

第8節 課題와 展望

지금까지 우리나라 경제는 중앙집권적 경제운용으로 고도성장을 이룩하였으나 여러가지 문제점을 낳게 되었다. 특히 수도권과 지방간의 경제력 불균형은 그 동안 정부의 소극적인 정책대응으로 인하여 좀처럼 개선의 기미를 보이지 않고 있다.

大邱地域의 경우, 纖維産業에 편중된 산업구조를 가짐으로써 제조업체수에서는 1990년에 전국의 7%를 차지했으나 生産額과 附加價值面에서는 3~4%를 차지하는 저조한 실적을 남겼다.

이와 더불어 실물경제를 뒷받침해야 할 금융부문의 수도권 집중이 두드러짐으로써 지역금융은

극심한 낙후상에서 벗어나지 못하고 있다.

따라서 본 절에서는 최근에 발생하고 있는 금융산업의 전체적인 변화상을 살펴보고, 이러한 변화가 大邱地域金融에 어떠한 영향을 미칠 것인가를 분석한다. 또한 지역금융이 당면하고 있는 문제점들을 구체적으로 고려하여 향후 장기적인 측면에서 지역금융의 나아갈 방향을 점검해보고자 한다.

I. 金融環境의 變化가 地域金融에 미치는 影響

1. 金融環境의 變化

우리나라의 金融產業構造는 경제개발을 시작한 때부터 각 시대가 요구하는 경제적 당면 과제와 정책기조에 따라 변화하여 왔다. 1960년대와 1970년대에도 금융산업의 전반적인 변화는 있었지만 금융산업의 개편이 본격적으로 이루어진 것은 1980년대 이후라고 할 수 있다. 특히 1980년대에 들어 발생한 급격한 金融環境의 변화는 이전까지의 구조적인 문제점에 대한 반성과 함께 거시경제적 여건의 변화와 경제발전전략의 시각변화에 기인한다고 할 수 있다. 즉, 종래와 같은 금융산업하에서는 금융산업의 발전은 물론 실물부문에 대한 지속적인 성장의 뒷받침이 어렵다는 인식아래 효율의 증진, 경쟁력의 제고를 위한 측면에서 금융산업에 대한 구조개편이 발생한 것이다.

1990년대에 들어서는 경쟁력강화를 위한 하나의 일환으로 「金融機關의 合併 및 轉換支援에 관한 法律」을 제정하여 금융기관을 통폐합함으로써 대형화할 수 있는 하나의 기틀을 마련하였다. 하지만 이 법률은 후속조치가 원활하게 취해지지 못하였으며 1991년 중 서울소재 일부 단자회사의 은행 또는 증권회사로의 전환이 있었을 뿐이다.

하지만 1993년에 들어서는 금융산업의 개방에 발맞춰 금융산업의 개편이 본격화되면서 우리나라의 금융산업의 미래를 결정하게 될 두가지 지침이 발표되었다. 즉, 재무부의 金發審이 내놓은 「金融產業改編方案」이 그 하나이며 또 하나는 정부가 발표한 신경제5개년계획 중 「金融改革部門」이다. 이들 두가지 방안은 서로 상이한 것이 아니라 매우 유사하며, 금융의 자유화와 자율화에 초점을 맞추고 있다.

앞으로 전개될 것으로 예상되는 금융환경의 변화는 대체로 「금융의 자율화」, 「금융의 국제화」, 「금융의 증권화」, 「전자금융의 확대」 등으로 요약할 수 있다.

1) 金融의 自律化

금융의 자율화는 금융시장에 대한 정부의 각종 규제가 철폐되어 금융시장에도 시장경제의 원리가 적용된다는 것을 의미한다. 보다 구체적으로는 다음 네가지를 지칭한다고 할 수 있다. 첫째, 金利自由化이다. 금리자유화는 몇차례의 시행착오를 하던 중 1992년 8월 재무부가 금리자유화 추진계획을 마련하여 11월 21일 1단계 금리자유화를 실시하였으며 1993년 11월에 2단계 금리자유화를 실시하였다. 이러한 금리자유화는 대부분의 與信金利와 장기 受信金利를 대상으로 하고 있어서 금융기관간의 경쟁이 더욱 치열해질 것으로 전망된다.

둘째, 자금운용에 대한 규제의 완화와 철폐이다. 금융자율화와 더불어 과거에 실시했던 자금운용에 대한 직접적인 규제는 축소하고, 통화관리방식을 公開市場造作, 支給準備率 변경, 再割引 政策 등 간접적인 규제방식으로 전환될 전망이다.

셋째, 금융기관 업무영역에 대한 규제완화이다. 금융기관의 업무영역에 대한 전통적인 패턴은 分業主義, 全業主義와 兼業主義로 구분하고 있다. 대부분의 나라들은 최근들어 글로벌화에 대응하기 위한 금융제도의 개편과정에서 겸업주의를 지향하고 있고, 금융의 증권화가 확대됨으로 인해 은행업과 증권업간의 울타리도 낮아지고 있는 실정이다. 우리나라도 점진적으로 兼業化의 방향으로 나아갈 전망이다.

넷째, 금융시장에의 신규진입 규제완화이다. 정부의 거시경제 정책에 따라 산업에 대한 효율적인 자금지원 및 경쟁력 강화라는 측면에서 각종 금융기관의 설립과 기존은행들의 민영화를 허용함으로써 금융시장의 진입제한이 크게 완화되었다. 이러한 금융시장의 진입 제한의 완화는 업무영역의 조정이나 특정 목적에 따른 신규진입을 허용하는 형태로서 대외개방 확대, 기존시장의 보완발전을 위해 진입장벽이 완화되고 철폐되어 나가는 과정이라고 할 수 있다.

2) 金融의 國際化

국내의 금융시장이 외국의 금융시장과 연결 통합되어 하나의 시장으로 발전되어 가는 일련의 과정을 金融의 國際化라고 한다. 이러한 현상은 실물부문이 국제화됨에 따라 요청되는 하나의 필연적인 과정이라고 할 수 있다. 또한 금융시장의 대내적인 구조가 심화됨에 따라 국제화는 보다 가속화될 것으로 예상된다. 특히 UR협상의 타결가능성, 多者間協力과 雙務協商에 의해 금융산업의 국가간 울타리가 점차 낮아지고 있는 추세다.

3) 金融의 證券化

금융의 증권화란 광의로는 기업이나 금융기관이 會社債, 株式, 轉換私債, CP 등의 증권을 발행하여 직접금융시장에서 자금을 조달하는 행위를 의미하며, 협의로는 금융기관 등이 채권을 ‘풀(pool)’로 하여 이를 증권형태의 패키지로 가공함으로써 자산의 유동화를 도모하는 것을 말한다. 금융의 증권화는 1970년대 미국에서 시작되어 전세계적으로 확산되고 있는 실정이나 우리나라에서는 아직 은행대출채권의 유동화는 허용되고 있지 않다. 국제금융시장에서의 증권발행에 의한 자금조달도 몇몇 대기업과 은행에 국한되어 있어 현재로는 상당히 미흡한 실정이다. 하지만 효율적인 외자도입, 선진 금융기법의 습득을 위해서는 금융의 증권화가 급속히 진전될 것으로 보인다.

4) 電子金融의 擴大(Electronic Banking)

電子金融이란 전자기술을 이용한 금융기관의 기계화 및 컴퓨터화를 의미한다. 이러한 전자금융은 컴퓨터기술의 발달과 더불어 금융기관 경영에 도입·확산되어 새로운 금융상품을 개발하고 금융서비스의 질을 높이고 있어 국내경쟁력뿐만 아니라 국제경쟁력을 좌우하는 중요한 위치에 이르게 되었다. 전자금융기법의 발달은 제3차 온라인 시대로의 진입과 Firm Banking, Home Banking, 은행 Pos 등 전자금융 네트워크의 구성을 가능케하고 있으며, 은행 내부적으로는 은행경영 효율화를 위해서 MIS(Management Information System), SIS(Strategic Information System)의 기반구축에도 활용될 것으로 예상된다. 우리나라의 경우는 선진국에 비해 금융기법의 발달 자체가 상당히 낮은 수준에 머물러 있는 실정이다. 하지만, 최근들어 금융의 자유화 개방화시대를 대비하여 각 금융기관들은 전산화 추진에 박차를 가하고 있다.

2. 地域金融에 미치는 影響

이와같은 金融產業의 國際化, 開放化, 自由化 및 기타 대내 외적인 금융환경의 변화는 지역 금융에 대해 다음과 같은 측면에서 긍정적인 효과와 부정적인 효과를 가진다고 할 수 있다.

1) 肯定的인 側面

먼저 긍정적인 측면으로는, 국내외의 다양한 금융기관이 지역금융시장에 진출할 것이며 경쟁체제의 강화로 인하여 다음과 같은 현상이 나타나게 될 것이다.

첫째, 외국의 우수한 금융기관이나 전국형 금융기관이 지역내로 진출함에 따라 지역의 기업과

투자가 양질의 다양한 금융서비스에 접할 수 있게 될 것이다. 또한 지역내의 금융기관의 점포수가 증가함에 따라 투자자의 금융서비스 이용이 보다 용이해지며, 이에 따라 지역의 저축능력도 향상될 것이다.

둘째, 외국의 금융기관과 국내의 전국형 금융기관 및 지역금융기관간에 경쟁이 지역내에서 치열해짐에 따라 지역금융기관의 경영합리화와 대형화, 전문인력의 양성 등 지역금융산업의 체질개선이 유도되며, 새로운 금융상품의 개발과 선진금융기법의 도입이 촉진될 것으로 기대된다.

셋째, 금융기관끼리의 본격적인 경쟁시대의 도래는 치열한 自救努力을 가져오게 할 것이며, 이는 지역금융기관들의 체질을 강화하는 하나의 계기가 될 것이다. 즉, 금융기관들은 경쟁력을 제고하기 위해 人力開發·組織革新·新商品開發의 활성화와 같은 내부여건의 개선에 노력을 기울일 것이다. 특히 기업의 장기적인 경쟁력은 사람의 의식구조에서 나온다는 사실을 감안할 때 의식개혁운동을 비롯하여 국내의 연수활동이 활발하게 전개될 것으로 기대된다.

2) 否定的인 影響

위에서 제시한 긍정적 영향은 지역의 금융기관이 금융환경의 변화에 능동적으로 대처했을 경우에 한해 생각할 수 있는 것들이다. 하지만 환경변화에 따라 적절히 대처하지 못할 경우 다음과 같은 심각한 부작용의 발생도 생각할 수 있다.

첫째, 金融自律化로 인해 금융기관에 대한 규제가 완화된다면 이윤극대화를 추구하는 금융기관들의 활동이 더욱 치열해질 것이며, 이는 수도권을 중심으로 자금의 집중화 현상이 강화될 수도 있다.

둘째, 金融革新의 진전으로 금융기관간의 業務同質化現象이 두드러질 것이며, 이는 지역금융을 위축시키는 요인이 될 수 있다. 특히 수도권의 금융기관들이 規模의 經濟나 範圍의 經濟를 가지고 있음을 감안한다면 지역금융기관들의 지위가 상대적으로 약화될 것임은 쉽게 짐작할 수 있다.

셋째, 금융기관들간의 경쟁이 치열해짐에 따라 소규모 금융기관이 경영압박을 받을 수 있다. 선진국의 금융자율화는 금융기관간의 금리경쟁을 촉진하여 은행경영의 효율화에 기여했으나, 소규모 금융기관은 경영압박과 도산을 초래하는 역기능도 있었다. 따라서 지역의 금융기관도 기술혁신을 통한 경비절감이나 수수료 수입증대 등 새로운 수입원을 찾지 못한다면 경쟁격화로 인한 심각한 경영압박을 받을 수 있다. 그리고, 전국적인 규모를 가지고 있는 수도권 중심의 금융기관과 비교해 볼 때 규모가 매우 작아 이 또한 상당한 압박을 받을 가능성을

배제할 수 없게 된다.

넷째, 지역의 금융기관들은 전문인력의 부족으로 인해 금융리스크의 증가에 대한 대응능력이 부족하다. 이론적으로는 금융부문의 자유화와 국제화가 金利, 株價 및 換率의 자유로운 변동을 통하여 시장간의 연관관계를 높이고 시장전체의 효율성을 높이는 것으로 알려져 있다. 그러나 선진국들의 현실을 보면, 시장간의 연계의 증대는 금리, 주가 및 환율의 과도한 변동을 초래함으로써 금융리스크를 증대시키게 된다. 이러한 리스크의 증대는 중국적으로 금융시장 전체의 不安定性을 야기하게 된다.

다섯째, 정부의 정책금융이 축소와 금융산업의 자율화에 따라 지역의 자금부족현상이 더욱 심화될 수 있다. 현재 지역에 공급되고 있는 상당한 금액의 자금이 농어촌지원이나 중소기업지원 등의 정책성 자금임을 감안할 때 이들 자금의 축소는 결국 지역경제의 성장에도 상당한 영향을 미치게 될 것이다.

더욱이 전국형 금융기관의 지역내 진출이 증가함에 따라 지역금융기관의 여수신점유율이 낮아지게 될 것이며, 이로 인해 전국형 금융기관을 중심으로 지역자금의 域外流出 현상이 더욱 심각해질 것이다.

II. 地域金融의 當面課題

1. 製造業과 金融産業의 落後性

먼저 대구 제조업의 경우 사업체 수의 전국비중에 비하여 생산액이나 부가가치의 전국비중이 현저히 낮다는 것이 문제이다. 이는 勞動集約的인 섬유산업이 대구산업의 주종을 이루고 있으며 그나마 규모가 작은 영세한 업체가 대다수라는 점에서 볼 때 당연하다 할 것이다. 한편 은행점포수의 전국비중도 5.5%내외를 차지하는 비교적 낮은 비율을 나타냄으로써 대구지역 금융산업의 기반이 매우 취약함을 알 수 있다. 이에 따라 대구시내 금융기관의 예·대출금이 전국의 예·대출금에서 차지하는 비율 또한 저조한 실적을 기록하고 있다. 이러한 허약한 금융기반을 유발하는 또하나의 이유는 중추관리기능이 수도권에 집중되어 있다는 사실이다.

즉, 대구의 중추관리기능은 서울을 100으로 했을 때, 중앙행정기능은 거의 0에 가깝고 경제기능은 3.0, 정보기능은 0.9, 국제기능은 0.4에 불과한 실정이다.⁴²⁾

42) 대구은행, 《대구지역경제분석》, 1991. 11~12, p. 4.

〈表 6-44〉 大邱地域 製造業 및 金融機關 預貸出金の 全國比重 推移 (단위: %)

연도	제 조 업				금 융 산 업		
	사업체수	종업원수	생산액	부가가치	예 금	대출금	은행점포수
1963	6.7	10.5	6.1	—	4.72	7.45	2.3 ⁴³⁾
1969	9.0	8.7	6.4	6.6	4.12	4.47	—
1972	9.6	6.6	3.8	4.1	4.98	4.51	4.0 ⁴⁴⁾
1978	9.6	6.6	—	5.3	4.52	4.31	—
1980	9.1	7.0	—	5.6	4.12	4.34	5.8
1983	8.8	6.9	3.7	4.5	4.00	4.49	5.7
1985	8.1	6.3	3.5	4.3	4.20	4.13	5.4
1987	7.9	6.1	3.6	4.2	4.59	4.05	5.4
1989	7.1	5.7	3.4	4.0	4.94	4.79	5.3
1990	7.0	5.4	3.3	3.6	5.05	5.23	5.6

資料: 대구은행, 《대구지역경제분석》, 1992.11~12.

2. 投資財源의 域外流出

자금의 흐름을 추적해 보면 산업적 흐름과 금융적 흐름으로 나눌 수 있는데, 지방금융의 가장 큰 구조적인 문제점이 바로 이러한 흐름을 따라 지방자금의 역외유출이 지속적으로 이루어지고 있다는 것이다.

산업적 흐름면에서는 行政, 金融, 情報 등 中樞管理機能이 서울에 집중됨에 따라 자금의 조달 및 운용과 관련된 경제활동이 수도권 중심으로 이루어지고, 또한 대구의 취약한 무역환경으로 인해 지역의 상당수 중견업체들이 그들의 본사나 사무소를 수도권 등 역외에 두고 무역업무를 취급함에 따라 상당량의 지역금융자금이 역외로 유출되어 지역금융의 원활한 흐름을 저해하고 있다.

금융적 흐름면에서는 전국에서 영업을 행하고 있는 市中銀行, 投資信託會社, 證券會社, 生命保險會社 등 금융기관이 서울에 집중되어 있고, 특히 은행, 단자, 생명보험회사의 본점은 50% 이상이 서울에 위치해 있고 증권회사의 경우는 100% 서울에 본점을 두고 있다.⁴⁵⁾ 한편, 금융기관의 예대율 중에서 제2 금융권의 여수신 비율은 은행권보다 훨씬 낮는데, 제2 금융권

43) 1961년 전국은행점포수에 대한 대구지역은행점포수의 비율임.

44) 1971년 말의 비율임.

45) 김병두, 〈지방금융의 활성화 방안〉, 경북대학교 경영대학원, 1991. p.19

중에서도 제2 금융권 지역수신고의 50%이상을 차지하고 있는 투자신탁회사와 생명보험회사의 예대율이 매우 낮아서 대구지역 투자재원의 역외유출을 가중시키는 커다란 요인이 되고 있다.

〈表 6-45〉 大邱地域 金融機關 預·貸率 (단위 : %)

연도	예금은행 예대율		투자신탁 예대율 (대구)	생명보험 예대율 (대구)	금전신탁 예대율 (대구)
	전국	대구			
1981	87.6	111.4	0.0	—	65.5
1982	90.2	114.8	0.0	53.2	55.7
1983	94.9	113.5	0.0	61.5	61.3
1984	93.8	108.9	4.1	62.5	47.9
1985	106.6	107.3	2.5	40.4	38.7
1986	108.3	88.8	0.4	24.9	41.0
1987	89.1	83.1	0.5	25.3	42.7
1988	76.3	82.3	0.8	24.6	37.4
1989	91.4	90.5	0.3	29.4	38.7
1990	86.8	91.2	0.3	28.4	39.6
1991	90.7	90.3	0.5	31.6	43.2

資料 : 제7절의 각 표를 참조.

3. 地方銀行 機能의 弱화

지방은행의 위치와 경영여건은 지방은행의 설립당시와는 크게 변모하여 전반적인 재검토가 불가피한 상황에 놓여 있다. 지방은행이 설립되기 시작한 1960년대 후반 이후 지방은행의 예금고는 괄목할만한 성장세를 보였으나, 1970년대 중반 이후 제2 금융권의 급성장, 시중은행의 지역진출 강화, 그리고 外換銀行, 中小企業銀行, 住宅銀行 등 특수은행들이 일반업무를 확대함에 따라 지방은행의 영업기반은 상대적으로 위축되어 지연성을 바탕으로 경영해 온 지방은행의 경쟁력은 약화되지 않을 수 없었다.

이러한 상황에서 전국은행의 점포망은 계속 확장되고, 금리면에서 유리한 상호신용금고, 신용협동조합, 새마을금고들이 지방은행을 위협하고 있으며, 1980년대 이후에는 투자신탁, 보험회사, 단자회사들이 급속도로 성장되고 있어 지방은행은 더욱 어려운 상황에 처해 있다.

대구은행이 대구지역의 예금 및 대출금에서 차지하는 점유비를 보면, 예금고가 1991년에 37.4%를 차지했고 대출금은 32.0%를 차지했다. 이는 동년 점포수의 점유비 36.5%에 거의 비례하는 수치라고 볼 수 있다. 이로 볼 때, 대구은행이 대구금융에서 차지하는 비중은 매우

크다고 볼 수 있다. 그러나 지방은행의 영업구역이 정책적으로 제한됨으로써 본점소재지역 외에 가장 많은 지점을 설치하고 있는 대구은행도 경북에 31개, 서울에 3개, 부산에 2개, 경남에 2개 점포⁴⁶⁾만을 가지고 있는 실정이다.

이러한 상황은 대구지역업체들의 지역의 사업활동을 원활하게 뒷받침할 수 없게 만듦으로써 대구지역의 금융산업성장을 저해하고 나아가서는 대구경제의 성장을 저해하고 있다.

〈表 6-46〉 대邱地域 預金 및 貸出金에 대한 大邱銀行의 占有比 推移 (단위: 10억원)

연도	예금은행 점포수	대구시 예금은행 예금			대구시 예금은행 대출금		
		대구전체	대구은행	비중(%)	대구전체	대구은행	비중(%)
1981	115(47)	659	195.2	29.6	734	174.2	23.7
1982	125(49)	819	246.0	30.0	940	205.7	21.9
1983	132(51)	956	283.4	29.6	1,085	225.7	20.8
1984	133(51)	1,113	345.7	31.1	1,212	291.8	24.1
1985	139(53)	1,302	445.7	34.2	1,397	381.3	27.3
1986	147(56)	1,710	630.8	36.9	1,519	438.6	28.9
1987	155(61)	2,100	748.4	35.6	1,746	510.8	29.3
1988	163(64)	2,611	925.7	35.5	2,148	610.7	28.4
1989	195(73)	3,308	1,177.8	35.6	2,994	951.9	31.8
1990	227(79)	4,242	1,572.8	37.1	3,869	1,308.0	33.8
1991	249(91)	5,137	1,922.1	37.4	4,639	1,483.7	32.0

註: 대구은행의 예대출고 중 1991년 수치는 경남은행의 1개 지점실적 포함.

점포수는 대구지역 은행점포수이고, 괄호안은 대구은행의 점포수임.

資料: 은행감독원, 《금융기관점포총람》, 1992. 2.

한국은행 대구지점, 《대구경북지역경제연보》, 1992에 의거 작성.

4. 地方債發行의 制約

지역균형발전시책의 추진과 지방자치제의 실시로 지역개발을 위한 공공자금의 수요가 점차 늘어났지만, 현행 지방재정법상 지방채 발행절차의 번거로움과 지방채 유통시장의 제약으로 인하여 지방채시장이 활성화되지 않고 있어 대구시의 財政自立도가 매년 떨어지고 있다. 즉, 현행 지방재정법에서는 “지방자치단체의 세출은 지방채 이외의 세입을 그 재원으로 하여야 한다(제7조)”고 규정하고, 지방자치법에서는 “항구적인 이익이 되는 사업, 차환채발행 및 비상재해복구사업(제15조)”등에 한해서만 내무부장관의 승인을 얻어 지방채를 발행할 수

46) 은행감독원, 《금융기관점포총람》, 1992. 2.

있게 되어 있다. 이러한 지방채 발행의 제약도 지역금융산업의 발전을 저해하는 한 요인으로 작용하고 있다.

〈表 6-47〉 大邱市 財政自立度 推移 (단위: %)

연 도	1981	82	83	84	85	86	87	88	89	90
재 정 자립도	88.1	84.7	84.9	87.2	87.8	89.8	88.0	75.0	72.9	69.9

資料: 대구직할시, 《대구통계연보》, 각 연도 및 《직할시정 10년》,
《대구경제백서》, 1991.

5. 높은 現金選好度

한국은행 점포별 화폐발행 및 환수액 비중을 보면 대구지점의 발행 및 환수액이 부산지점에 비해 훨씬 높은 것으로 나타난다. 부산은 대구에 비해 경제력에 있어서 거의 3배나 크고, 예·대출금 규모도 2배이상이나 되는데도 불구하고, 화폐발행 및 환수액에서는 오히려 대구가 높다는 것은 대구지역의 상거래에서 현금거래가 많다는 의미로 대구지역 상인들이 현금을 매우 선호한다는 것이다. 이에 따라 대구지역의 어음교환비중이 떨어지고 있고, 은행원들도 현금을 다루기 위한 업무가 타지역에 비해 많아짐으로써 은행의 경영효율성을 떨어뜨리고 있다.

6. 慢性的 資金難

지역제조업체의 대부분은 중소기업이고, 그 중에서도 대부분이 종업원 50명 이하의 영세소규모 기업이 밀집되어 있어 담보력이 미약한 실정이다. 따라서 제도금융에 의한 융자비율이 상대적으로 낮아져 지역제조업체의 금융비용은 높을 수밖에 없다.

이에따라 지역의 어음부도율은 항상 전국 어음부도율의 3~4배에 이르는 높은 수준을 유지하고 있다.

〈表 6-48〉 大邱地域 어음不渡率 推移 (단위: %)

연 도	1954	1960	1965	1970	1975	1980	1984	1986	1988	1990	1991
전 국	0.74	0.66	0.51	0.53	0.14	0.17	0.09	0.10	0.04	0.04	0.06
대 구	0.82	1.20	0.42	0.74	0.24	0.50	0.36	0.26	0.17	0.16	0.26

資料: 한국은행, 《통계연보》, 각 연도.

7. 先進金融技法의 導入遲延

1989년까지 우리나라에 진출한 외국은행은 총 89개에 달한다. 그러나 이들 중 78개 은행은 서울에 위치해 있고, 나머지 11개 은행은 모두 부산에 위치해 있음으로 인해 우리나라 3대 도시인 대구에는 1992년 현재까지 단 1개의 외국은행도 설치되지 않았다. 이러한 현상은 지역적으로 편중된 한국의 금융구조를 단적으로 나타내 주는 지표라 할 수 있다.

8. 其 他

이와 같은 문제점 이외에도 대구지역에는 지역사회개발에 대한 투자의 미흡, 중앙정부에 대한 의존성, 지방정부의 소극성, 지방실정을 무시한 통화당국의 획일적 금융정책 등 지방금융주체의 문제점과 수신경쟁의 심화, 수익구조의 취약, 주변업무의 미비, 금융서비스의 미흡 등 지방은행의 영업기반을 약화시키는 문제점들이 상존하고 있다.

III. 地域金融 活性化 施策의 基本方向과 展望

1. 地域金融 活性化의 基本方向

1) 地方銀行의 機能強化

서울에 본점을 둔 시중은행의 지방진출은 자유로운 반면, 지방은행의 영업구역은 특정 지역으로 한정되어 있다. 이로 인한 문제점들은 이미 설명한 바와 같다. 특히, 지방은행은 지역사회와의 밀착성이 강하고 지방자금의 환류도가 높으며 지방중소기업지원의 중추적 역할을 맡고 있기 때문에 지방은행의 기능강화는 地方金融活性化를 위해 중요한 방안의 하나라 할 것이다. 따라서 여건이 성숙된 지방은행의 영업구역을 전국으로 확대시킬 수 있는 제도적 장치가 마련되어야 할 것이다. 특히 서울지점 증설과 직할시 등 주요도시에 대한 지방은행 점포의 설치가 우선적으로 허용되어야 할 것이다. 이와 아울러 特殊銀行 중 존립의의가 약한 은행의 지방점포를 될 수 있는 한 지방은행에 이관하는 것도 충분히 검토할 가치가 있을 것이다. 또한 지방화 시대의 개막을 앞두고, 지방 공공기관의 금고업무를 지방은행으로 일원화시키는 등의 조치를 통해 취약한 지방은행의 경영기반을 확충하는 한편 지역주민들의 편의를 도모해 주어야 할 것이다.

2) 還元金融機能의 強化

지역경제의 발전을 위해 무엇보다 중요한 것은 지역의 자금공급량을 확대해야 하는데, 이를 위해서는 일단 지역에서 조성된 자금이 역외로 유출되는 것을 막을 수 있는 제도적 장치를 마련하여 지역경제권내에서 운용될 수 있도록 해야 할 것이다.

즉, 환원금융기능이 미약한 제2 금융권의 일부기관(투자신탁, 생명보험회사, 증권회사 등)들이 지방에서 조성한 자금에 대한 法定準備金을 지방은행에 의무적으로 예치토록 하여 지방중소기업들의 투자재원으로 활용하도록 개선하고, 지방CP·지방회사채·지방공공채를 일 정비율이상 인수토록 하여 지방수탁자금의 지방환원을 확대해 나가야 할 것이다.

현재 3개 대형 투신사의 경우 지급준비금을 본점에서 집중 운용하고 있으나, 지역 조성자금에 대한 지급준비금 중 통화안정증권 매입자금을 제외한 나머지는 그 지역 금융기관에 예치토록 해야 할 것이다.

3) 貿易機能의 強化

서울로 집중되는 금융비중을 낮추기 위해서는 성장거점도시를 비롯한 지방 주요도시의 무역기능을 강화할 필요가 있다. 현재의 商工政策이 양적인 輸出支援政策에서 점차 질적인 産業政策으로 옮겨가고 있는 만큼, 국민경제의 총량적인 성장에만 그칠 것이 아니라 균형있는 지역발전에 기여할 수 있도록 상공정책의 제도수정이 필요하다. 다시말해, 지금까지 서울 중심의 무역구조에서 벗어나 지역경제의 특수성을 고려하여 地方政府의 商工行政機能을 대폭 강화시키고 모든 상공업무가 서울을 거치지 않고도 지방에서 완결될 수 있는 여건을 마련하여야 할 것이다.

이렇게 함으로써 기업의 본사나 무역담당부서가 지방으로 이전되어도 그 기능을 충분히 발휘할 수 있을 것이다. 나아가 이러한 제도상의 개편에 덧붙여 금융·세제상의 차별정책 등으로 서울소재 기업의 지방이전을 촉진하는 등 지방기업 우선의 경제정책을 수립하여 추진하여야 할 것이다.

4) 地方據點都市의 中樞管理機能 強化

공공기관, 대기업본사, 국제공항, 무역, 정보, 통신, 금융, 교육, 문화 등 경제적 활동의 기반이 되는 중추관리기능이 모두 수도권에 집중되어 있다는 것은 이미 설명하였다. 地域金融의 활성화를 위해서는 자금의 유통을 강화하는 노력과 아울러 금융산업의 하부구조 또는 관련부문인 행정, 교육, 교통, 통신, 연구, 무역기능 등 제반 중추관리기능을 강화시켜 나가야

할 것이다.

이를 위한 구체적 방안으로서는 尖端技術產業團地를 지역에 조기유치, 조성하고, 공단조성을 위한 토지이용규제를 완화하며, 공장설립절차를 간소화하는 등 각종 행정상의 지원조치를 생각할 수 있다. 또한 각종 공공기관과 대기업의 본사 및 지역기업의 서울사무소 등을 지방으로 이전할 수 있는 제도적 장치를 마련해야 할 것이다. 한편 國際空港을 비롯하여 고급호텔, 외국은행, 수출보험기관 등을 지역에 유치하여 외국바이어가 지방도시에 직접 찾아와 무역업무를 완수할 수 있도록 컨벤션 산업 등을 통하여 지방거점도시의 국제기능을 점진적으로 강화시켜 나가야 할 것이다.

5) 地域金融機關의 努力

위에서 설명한 제도적·정책적인 과제 외에도 지역금융기관이 지역금융의 활성화를 위해 수행해야 할 과제 또한 많다. 먼저 지역금융기관들이 영업기반을 확고히 다져나가기 위해서는 지역경제육성과 지역기업 및 주민에 대한 다양한 서비스의 제공을 통해 지역사회와 밀착된 경영을 해 나가야 할 것이다. 특히 다양한 금융상품과 서비스를 개발하여 지역주민들의 수요에 부응해 나가야 할 것이며, 지방중소기업에 대한 금융지원을 강화하기 위하여 팩토링, 리스, 벤처캐피탈 및 경영컨설팅 강화 등 금융서비스를 다양화해 나가야 할 것이다.

또한 경제력의 수도권 집중을 완화하기 위하여 地方自治團體가 지역개발사업을 하는 데 있어 지역금융기관들은 금융면에서 지원을 강화함으로써 지역개발에 적극적으로 참여하여야 할 것이다.

한편 전산화사업의 적극적인 추진을 바탕으로 다양한 금융상품과 서비스를 개발하여 고객의 다양한 금융수요에 대응하고 兼業化體制에 대비하여 업무의 다양화를 도모할 필요가 있을 것이다.

2. 展 望

앞으로의 지역경제는 대내적인 요인 뿐만아니라 대외적인 요인에 의해서 많은 변화를 겪게 될 것이다. 특히 대외적으로는 세계경제가 글로벌화되고 있는 추세에 있고, 대내적으로는 지방자치제의 실시로 지역단위의 경제가 더욱 중요하게 부각될 것이다. 따라서 이러한 상황에 지역경제가 능동적으로 대처하기 위해서는 다음과 같은 지역금융기관의 노력이 필요하다고 하겠다.

1) 自律化·開放化時代의 對應

앞으로의 世界經濟는 국가단위의 개념을 초월하여 세계화 또는 지역화로 표현되는 글로벌화(Globalization)의 진전과 함께 국내경제도 개방화·국제화가 급격히 이루어질 전망이다. 특히 국제화가 국가보다는 지역이나 지역자치단체에 더 큰 역점을 두고 추진될 것이며, 양과 질적인 면에서도 과거와는 다른 양상을 보이게 될 것이다. 이러한 추세가 지역경제에 미치는 영향은 클 것으로 생각된다. 따라서 지역경제의 국제화가 절실히 요구되는 시기에 있다.

地域經濟의 國際化는 크게 ① 地域經濟 内部的 國際化 ② 안으로부터 외부로 향한 國際化로 나눌 수 있으나 지역경제는 이들 두가지 측면 모두 미흡한 실정이다. 대기업의 수준에서 보면 국제화가 어느 정도 이루어지고 있지만, 중소기업들이 주축을 이루고 있는 지역경제의 국제화 수준은 그야말로 초기단계에 있다고 볼 수 있다.

이처럼 지역경제의 국제화 수준이 미약하지만 앞으로 전개될 국제화에 대비·지원하기 위하여 지역금융기관의 國際業務 擴大 및 기능확충이 필요할 뿐만 아니라, 국제경쟁력 강화면에서도 시급한 과제이다. 또한 지역주민들의 증대하는 국제업무를 원활하게 수행하기 위해서도 선진금융기법과 금융서비스를 개발·제공하기 위한 금융기반의 구축이 필요하다.

2) 地域金融圈의 形成

과거의 거시경제정책은 거시적 지표달성에 초점을 둬으로써, 정책의 결정이나 집행에 있어 지역경제에 미치는 영향이나 지역의 특수성을 전혀 고려하지 않고 시행되었다고 할 수 있을 것이다. 특히 부산을 국제적인 무역·금융중심지로 육성할 계획으로 있는 제3차 국토개발 계획은 우리나라 전체의 경제를 서울-부산이라는 양극화 현상을 초래할 것이며, 이는 지역의 금융을 비롯한 제반 中樞管理機能을 상대적으로 약화시킬 것으로 전망된다. 따라서, 이러한 상황에서 지역경제나 지역금융의 기능과 위상이 유지·확보되기 위해서는 독자적인 金融圈의 형성이 매우 중요하다. 이를 위해서는 다음과 같은 세부적인 조치가 선행되어야 한다고 본다.

첫째, 지방화 시대의 도래와 더불어 韓國銀行 支店의 기능과 역할이 대폭 강화되어야 한다. 즉 지방자치가 강조됨에 따라 한국은행 지점은 지역경제에 대한 조사업무는 물론, 어느 정도의 독자적인 지역금융정책의 수립기능과 통화관리기능의 확보로 지역의 자금수급에 탄력적으로 대처할 수 있어야 할 것이다.

둘째, 지역 유관기관간의 협조체제를 구축하여 실물부문의 발달을 뒷받침할 수 있어야

한다. ‘大邱直轄市 經濟對策 委員會(中小企業 隘路打開 委員會)’ 등과 같은 기관을 충분히 활용하여 지역경제발전을 저해하는 요소를 제거하고 앞으로의 발전기반을 구축해야 할 것이다.

셋째, 전국형 금융기관의 지역본부 기능을 강화해야 한다. 즉, 현재의 시중은행의 지역 내에서의 권한은 너무 미흡한 실정에 있다. 따라서, 앞으로는 지역경제 활성화를 위해 지역본부장 및 점포장의 여신전결한도 등의 권한을 강화하여 자금의 공급이 지역의 사정에 맞게끔 탄력적으로 움직일 수 있도록 해야 할 것이다.

3) 地域金融機關의 育成

지방화 시대에 맞아 地方銀行을 중심으로 지역금융센터를 육성하여 지역자금 조성을 극대화하고 합리적으로 배분함으로써 지역 실물경제의 발전을 뒷받침할 수 있어야 한다. 또한 종래의 지방은행의 개념에서 탈피하여 일본의 지방은행과 같이 영업구역을 철폐하고 각종 규제를 완화함으로써 지역금융기관의 기능을 제고하고 지역밀착화를 유도할 필요가 있다.

지역금융기관 육성을 위해서는 다음과 같은 구체적인 방안을 고려할 수 있다.

첫째, 지방은행의 자금조성과 공급능력을 확대함으로써 地域中樞金融機關으로서의 역할과 기능을 다할 수 있도록 해야 할 것이다. 지방은행이 다른 시중은행보다 지역사회와의 유대도 강하며, 점포망도 조직화되어 있어서 지역에서 조성된 자금을 지역개발자금화할 수 있다는 장점이 있다. 따라서, 현재 시중은행이 담당하고 있는 道金庫, 教育金庫, 國民年金基金, 法院供託金 등 지역에서 조성된 공공자금의 지방은행 취급전담화와 예치비율의 확대가 필요하다.

둘째, 지방은행의 營業區域을 더욱 확대해야 한다. 즉, 중·단기적인 관점에서 전국 주요 주요 도시에 점포설치를 허용하고, 장기적인 관점에서는 지방은행 중 규모가 크고 영업기반이 탄탄한 것은 ‘지역에 본점을 둔 전국은행’으로의 육성이 필요하다. 이는 금융기관간의 경쟁을 통해 고객들에게 양질의 금융서비스를 제공한다고 하는 점에서도 바람직하고, 金融自律化와 國際化에 대한 적응력을 배양하고 규모의 경제를 실현토록 한다는 점에서도 영업구역 제한은 점진적으로 철폐되어야 할 것이다.

셋째, 지역 기업 및 주민들의 수요에 부응하기 위하여 업무의 多角化가 필요하다. 금융서비스에 대한 다양한 요구는 금융의 자율화와 더불어 더욱 증대할 것이다. 따라서 지역금융기관도 은행 고유업무인 여수신업무만을 취급할 것이 아니라 保險社, 投信社, 證券社 등과 연계하여 새로운 金融商品을 개발하는 등 업무의 範圍를 확대해야 할 것이다.

그리고 중·장기적으로는 지방은행으로 하여금 전자용역회사, 경영자문회사, 경제경영연구소

등의 自會社를 설립하여 經營多角化를 기하고 고객에게 다양한 서비스를 제공할 수 있도록 해야 할 것이다.

또한 앞으로 도래할 지방화 시대에 탄력적으로 대처하기 위해서 지역금융도 산업구조의 고도화와 지역 중소기업의 육성을 위해서 풍부하고 조달비용이 저렴한 低코스트의 자금을 원활히 공급, 실물경제 활동을 뒷받침할 수 있도록 금융기반의 획기적 확충은 물론 地域金融센터로서의 역할과 기능을 다해야 할 것이다.

第7章 建設과 住宅

第1節 概 觀

大邱에 전통건설이 아닌 새로운 형태의 外來建設樣式이 나타나기 시작한것은 朝鮮朝 말부터다. 주로 서구화라는 의미의 이 외래건설양식은 주로 외국자본과 기술에 의해 진행됐다. 따라서 내륙지였던 대구는 이 새물결을 타는 시기도 서울, 釜山보다는 늦을 수밖에 없었다. 게다가 대구는 보수성이 강한 도시여서 노동과 기술이 천시당했던 관제로 해방때까지 대구에는 우리나라 사람이 경영하는 건설업체가 거의 없었다.

해방후 한동안의 混亂期를 거쳐 다가온 6.25전쟁은 민족적 비극이었지만, 엄청난 전쟁복구 물량을 감안하면 戰禍를 면한 大邱건설업체로서는 기회이기도 했다. 그러나 自由黨 정권의 부패와 업계의 소극적 대응으로 이 호기를 제대로 살리지 못했다. 그러나 6.25를 계기로 大邱건설업체의 위상은 한단계 도약을 하게 된다. 그것은 美國이 가져다준 장비와 기술에 의한 것이었다.

그뒤 오랜 침체후 1960년대들어 5.16과 더불어 다시 한번 大邱건설업체는 기회를 맞게 된다. 그것은 朴正熙정권이 내건 경제제일주의가 내놓은 엄청난 양의 개발수요를 말한다.

그러나 이번 역시 中央執權體制라는 구조적 모순에다 업계의 소극적 자세 및 여건미비로 기회를 놓치고 만다. 게다가 우리나라 건설발전에 결정적 계기를 마련해 준 京釜高速道路와 海外建設에 지역업체가 참여치 못함으로써 대구건설업체는 土木, 建築, 設計등 모든 분야에서 서울건설업에 비해 상대적 낙후성을 면치 못하게 된다.

그러나 다만 住宅業界만은 오랜 불황을 통해 닦여진 실력을 밀천으로 서울진출에 성공하고 있다. “하면 되고 또 할 수 있다”는 무한한 가능성을 보여준 것이다. 지역업체의 미래지표이기도 하다.

第2節 建 設

I. 解放前の 大邱 建設業界

1. 大邱 建設業의 黎明期

우리나라에 있어 현대건설의 기초는 모두 外國人の 손과 머리에 의해 이루어졌다. 그리고 그것은 傳統技術의 개량이나 접목이 아니라, 전혀 새로운 차원의 기술과 자재 및 모양이었다.

大邱에 최초로 들어선 現代建設物은 서양식 주택이었다. 1901년 大新洞 啓聖국민학교자리에 세워진 지하 1층 지상 3층의 기독교 선교사 아담스(Adams)의 주택은 시공방법이나 건축자재 그리고 모양에서 전통가옥과는 전혀 다른 西洋式 근대건축이었다.¹⁾ 그러나 공공건축물로서 최초는 桂山聖堂이다.



〈사진 7-1〉

1902年 桂山聖堂 전경

1) 대구시·영남대학교 민족문화연구소, 《대구지역 근대건축물조사보고서》, 1988, p. 26.

天主教 초대 大邱本堂 주임신부로 부임한 로베르(Robert)신부는 1897년 대어벌[待御伐=壽昌洞] 임시성당에서 본당을 桂山洞 계산성당자리로 옮기고, 성당신축에 들어 갔다. 드디어 1899년 한옥형 木造 2층의 성당이 준공됐다.

모두 45칸(間)크기의 이 성당은 한국식 십자형 성당 또는 聖母聖堂으로도 불리웠다. 비록 우리 목수에 의해 건축된 건물이긴 하나, 이 성당은 大邱에서 외국인이 지은 최초의 건물이다. 그러나 이 성모성당은 1901년 2월 4일 밤 大邱地震때 불이나 소실되고 만다.²⁾ 이에 로베르신부는 성당을 다시 짓기로 하고, 국내서 구하지 못하는 건축자재를 프랑스와 홍콩 등으로 주문하는 한편, 중국인 건축기술자를 불러 공사를 진행시켰다. 그해 3월에는 목재를 사서 준비했고, 4월에는 南山洞 옛 大建學校 근처에 벽돌공장을 지었다. 5월 말에는 석공 14명과 목수 3명 요리사 2명 등 중국인 19명이 대구에 도착했고, 6월에는 서울에서 중국인 벽돌 제조기술자 9명이 내려왔다. 드디어 공사는 시작되어 다음 해인 1902년 11월 25일 공사를 마쳤다. 공사에 참여했던 중국인 석공과 목수 벽돌제조공들은 서울로 돌아갔다.

바로 이 건물이 大邱는 물론 嶺南지역에서 제일 먼저 건립된 西歐式 教會建物이다. 이 건물은 재료나 施工方法에서는 물론 새로운 경지였고, 특히 외관은 국내에서는 처음보는 크고 웅장한 고딕식이어서 시민의 경탄을 자아냈다. 특히 성당 창문을 장식했던 색유리는 당시로서는 희귀한 물건이었다. 이 색유리는 1902년 10월 13일 러시아의 블라디보스토크를 경유해서 대구에 온 것이다.³⁾

이 건물에 이어 대구에 나타난 최초의 서양식 토목공사는 京釜線鐵道라는 사업이었다. 경부선은 1901년부터 시작되었으나, 대구지역에 공사가 본격화 된 것은 1904년 京釜鐵道株式會社 南部工區 建設事務所가 대구에 설치되면서 부터다.

러일전쟁과 더불어 日本군부의 독촉으로 철도공사는 속도를 더해 갔으며, 공사로 인해 大邱에 머문 일본인 숫자는 1천명을 넘어섰다.⁴⁾ 대구지역공구를 맡은 일본기업은 오쿠라쿠미[大倉組]로 대구에 진출한 최초의 일본건설회사이다. 이 회사는 新川철도교와 錦湖江철도교를 놓는다. 비록 石造다리지만, 이 역시 대구에 선보인 최초의 근대적 공법에 의한 서구식다리가 된다.⁵⁾ 대구공구는 淸道郡 省峴과 永同間 124.40km工區内に 속해 있었고, 1904년 3월에 착공되어 1904년 10월에 완공됐다. 이때 쓰인 시멘트 등은 배로 倭館까지 운반되었으며 레일

2) 대구대교구사 편찬위원회, 《대구본당 백년사》, 1987, p. 214.

3) 위의 책, 1987, pp. 216~217.

4) 대구부, 《대구부사》, 1943, p. 189.

5) 대한건설협회, 《건설 40년사》, 1987, pp. 30~31.

과 빚은 미국서 수입됐다.⁶⁾

당시 잡역에 종사하는 경우의 노임은 식사와 담배를 지급받고, 日給으로 최저 6전에서 최고 20전이였다. 목수는 하루 3식의 술·담배를 지급받고 20~35, 6전 수준이었고, 식사를 자기가 해결하는 自食工은 40~60전이였다. 그러나 일본인 목수라면 사정이 달라 자식공의 경우 1원 30전을 받았다. 이때 韓日間 화폐교환 비율은 1:1.5였으며, 당시 우리나라 돈은 엽전이였기 때문에 20원만 되도 무게가 30관이나 나가므로 이의 운반에는 소 한마리가 필요했다고 한다. 이 불편과 비용을 덜기 위해 나중에는 韓錢證票를 현금대신 사용했다.⁷⁾

이렇게 한차례 철도공사 회오리가 지나간 다음, 大邱에는 기록되기에는 부끄러운 사건이 발생한다. 그것은 大邱郡守겸 慶北觀察使 서리였던 朴重陽의 대구 城壁철거사건이 그것이다. 1906년 가을 박중양은 大邱 理事廳 부이사 오카모토[岡本]와 거류민단 대표격인 가께야마[影山]의 성벽철거 요청을 받고는 정부의 허가도 없이 철거에 착수해 버렸다. 그러고는 무슨 생각에서 었는지, 朴重陽은 뒤늦게 중앙정부에 성벽철거허가를 위한 보고서를 올린다. 물론 不可의 통지가 내려온다. 그런데도 박중양은 공사를 계속하여 1907년 4월 성벽철거를 마무리한다.⁸⁾

그 후 朴重陽 경북관찰사는 1908년 12월에 工費 1만 9,949원을 들여 성벽을 현 자리에 폭 5간(間)의 길을 만들어 다음해 12월에 준공을 보게 된다.

이것이 오늘날의 東城路, 南城路, 西城路, 北城路로 대구를 일주하는 순환도로이다. 그 후 1909년 12월에는 총공사비 3만 8,962원을 들여 폭 5간 6분 1리의 소위 十字型도로를 만든다.

다음해인 1910년 이 도로가 준공될 즈음에 韓日合邦이 이루어졌다.⁹⁾ 이 도로는 순환도로이자 현대적 의미의 도로로 평가할 수 있다. 십자형 도로란 시청[당시 府廳]에서 中部警察署 앞길[本廳]에 이르는 東西線과 鐘路[京町]에서 大安洞[大和町]에 이르는 南北線을 말한다.

일본인들은 왜 이토록 성벽을 헐려고 하고 길을 닦으려 했을까? 그들의 주장처럼 市域을 넓혀 대구발전에 기여코저 한 것도 사실이다. 그러나 그 보다는 자신들의 상권을 성안에까지 넓혀 대구의 경제권을 쥐기위함과 땅투기로 덕을 보겠다는 의도가 다분히 깔려 있는 것이다.

그 당시 성밖에는 주로 日人이 살았고, 성안에는 우리 국민이 살았다. 그래서 땅값이 성안과 성밖은 4배의 차이가 났다. 한 예로 北城路[元町]의 경우 성밖은 평당 6~10원인데

6) 대한건설협회, 앞의 책, 1987, pp. 30~31.

7) 대한건설협회, 앞의 책, pp. 30~31.

8) 대구부, 《대구부사》, 1943, p. 206.

9) 조선총독부, 《조선토목사업지》, 1937, pp. 1024~5.

비해 성안은 23원이었다. 그리고 길이 나자 단번에 10배가량 뛰어 올랐다. 그래서 당시 정보에 밝은 사람들은 요지에 땅을 사서 크게 재산을 불리었다고 한다.¹⁰⁾

이를 근거로 해서 평가해보면 일본인들이 요즘 식의 첫 대구투기꾼인 셈이다.¹¹⁾

2. 民間部門 建設

앞서의 지적처럼 대구에 건설분야에 있어 외국신문화를 가져온 사람들은 이름이 알려져 있지 않은 中國人 벽돌공과 日本人 목수들이었다. 이들은 1910년대까지 주로 성당이나 교회 등 종교건축을 담당했다.

이들이 지은집중에서 아담스(Adams)館은 뒤에 嶺南최초의 양옥으로 된 학교교사가 된다. 이 건물을 지은 아담스(J.E. Adams)校長은 1907년 현재의 大新洞 啓星학교부지 200여평을 매입하고, 美國 선교부에 자금지원을 요청했다. 이 자금으로 1908년 공사를 시작, 그해 가을에 5개의 교실과 교회당이 있는 아담스관을 준공했다. 아담스교장은 학교건축에 관심이 많아 基本計劃을 자신이 직접 설계감독 했으며, 이 건물에 사용된 목재 유리 위생설비나 난방설비 등은 모두 美國에서 가져왔다.¹²⁾

그후 1912년 天主教 대구교구 드망즈(Demange)主敎의 요청으로 중국인 건축기술자 姜義寬과 慕文錦이 大邱에 내려온다. 이들은 大邱市 南山洞 옛 大建학교 부근 한옥에서 살면서 대구의 종교건축을 담당하게 된다.

이때부터 대구의 건축물 施工者는 이름을 갖게 된다. 이들은 1913년 聖유스티노신학교와 敎區廳 주교관 신축공사를 시작, 주교관은 그 해에, 신학교는 이듬해에 준공한다. 이때도 벽돌은 현지에서 구웠으며, 책임목수는 프랑스領事館건축때 참여한 사람이었다고 한다.

이 공사는 1913년 9월 중국上海에서 匿名의 신자가 신학교에 聖유스티노를 모시는 조건으로 거액의 현금을 보내온데다 대구의 신자 徐相燾이 南山洞의 종묘원 1만여평을 기증함으로써 이뤄지게 됐다.¹³⁾

대구건축의 초기를 개척한 이들 중국인들은 오랫동안 대구의 종교계통 건축을 맡아왔다. 姜義寬은 1923년 中區 南山洞 232번지에 벽돌조 1층의 주택을 지어 살면서, 대구건설을 주도했다. 慕文錦은 姜義寬 밑에서 일하다 1930년대 초부터 姜義寬으로부터 독립하여 雙興號라는

10) 河井朝雄, 《大邱物語》, 1931, p. 169.

11) 全鏞善씨는 《建設野史》1, pp. 265~266에서 이때 朴重陽도 땅투기를 했다고 주장하였다.

12) 대구시·영남대학교 민족문화연구소, 《대구지역 근대건축물 조사보고서》, 1988, p. 60.

13) 대구대교구사 편찬위원회, 《대구본당 백년사》, pp. 234~235.

건축시공업체를 설비하여 핸더슨(Handerson)관 등 많은 건축공사를 했다. 그는 또 지금의 鐘路호텔자리에 중국요리집인 艸芳閣을 운영하기도 했다.¹⁴⁾

大邱府 南城町에 있던 鄭完植의 집을 매입하여 1989년 세운 교회가 大邱慶北최초의 기독교교회인 南山町교회다. 이 교회가 교인들의 성금 6천원으로 1908년 아연즙단층의 교회를 신축하였다. 이 건물은 한식과 서양식의 절충식이었으나, 시공자는 한국인 목수였다. 개인 건물이 아닌 공공건물을 우리 목수들도 시대의 흐름에 맞추어 벽돌을 사용하면서 짓고 있음을 볼 수 있다. 이 건물은 1933년 벽돌건물로 바뀌면서 교회이름도 第一教會로 된다.¹⁵⁾

이어 1922년 대구건축사적 의의보다 민족사적 의의가 큰 朝陽會館이 건립된다. 조양회관은 徐相日[東庵]의 발기로 1922년 4월 1일 착공해서 그해 10월 30일에 준공되었다. 본관대지 5백평에 건평 138평의 지하 1층 지상 2층의 벽돌건물이었다. 이때 단층의 부속건물도 함께 지었다. 達城公園 입구에 세워진 이 건물은 그 공사비용 1만 3,080원 85전을 徐相日이 거의 혼자서 부담했으며 공사는 중국인 기술자들이 담당했다.¹⁶⁾ 그리고 여기에 사용된 벽돌은 당시 대구유일의 벽돌공장을 경영하던 白南採가 맡았고, 설계에는 尹甲基도 참여했는데, 尹은 한국인으로서 대구 최초로 설계를 한 사람이다.¹⁷⁾

그리고 1920년경에는 大邱 최초의 공중목욕탕인 朝一湯이 생겼다. 이 건물의 설계는 大邱 활약이 컸던 일본인 설계사 스미카와[隅川]가 했고, 시공은 역시 大邱건축물공사가 많았던 야시로쿠미[屋代組]가 담당했다.

이어 1932년 大邱최초의 백화점인 이비시야가 들어서고, 1934년에는 大邱의 최고층 건물이 된 5층의 미나카이[三中井]백화점이 들어선다. 이 건물에는 당시로서는 희귀했던 엘리베이터가 설치돼 世人의 관심을 끌었다. 이러한 일본상인들의 활약에 자극을 받은 한국인 상업자본가 李根茂는 1937년 첫 한국인 백화점을 차린다.

1938년대에는 大邱 최초의 철골 철근 콘크리트건물인 극장 키네마俱樂部가 탄생한다. 이 건물은 당시로서는 최신 공법인데다 외관이 수려하고, 내부공간도 웅장하여 劇場건물자체도 영화만큼이나 구경거리였다고 한다.¹⁸⁾

그런데 일제시대에 건설업에 종사한 한국인은 그리 많지 않았다. 왜냐하면 건설업자는 청

14) 대구시·영남대학교 민족문화연구소, 앞의 책, p. 235.

15) 위의 책, p. 173.

16) 源花學園제공

17) 李成海(중앙건축사무소장)증언

18) 대구시·영남대학교 민족문화연구소, 위의 책, p. 225.

부업자로 근로자는 도가다[土方]로 부르면서 사회적 이미지가 좋지 않았기 때문이다. 당시 건설업계에 취직해 있던 주요인사로는 朱益魯(大倉組)와 李潤碩(戶田組)이 있을 정도이고, 자영건설업자로는 李永實과 許壽岩이 있을 뿐이었다. 이영실은 仁橋洞에 살면서 주로 토목하청을 맡아했고, 허수암은 철도공사를 했다.¹⁹⁾

大邱에 온 최초의 설계사는 일본인 스미카와[隅川]며 한국인으로는 尹甲基, 李成海, 高萬權, 李根庠, 崔榮澤, 송낙성 등이 1930년대부터 활약했다. 당시 설계는 먹지에다 했으며, 건축업무는 주로 경찰에서 담당했다.²⁰⁾

〈表 7-1〉 大邱地域 主要 近代建築物 早見表

	元建物名	現在 如否	現建物名	建築 年代	設計者	施工者	所 在 地	構 造	面積 (㎡)	비고
1	桂山聖堂	存	桂山聖堂	902	—	中國人	중구 계산동 2가 71	벽돌조적조	992,112	
2	敎區廳主敎館	無	—	1913	Robent	中國人	중구 남산동 225-1	벽돌조적조	—	1958소실
3	聖유스티노 神學校	存	大建學校舊館	1913~ 1914	—	姜義寬	중구 남산 225-1	벽돌조적조 2층	2491.5	
11	Adams住宅	無	—	1901	—	中國人 日本人	중구 대신 2가 280 3층지하1층	벽돌조적조	415.55	1966철거
19	Adams館	存	啓聖學校 敎務室	1908	Adams	中國人 日本人	중구 대신동 277	벽돌조적조 2층지하1층	330	
62	朝鮮殖産銀行 大邱支店	存	韓國産業銀行	1918	—	—	중구 포정동 33	R.C조2층	1967.6	
49	大邱公立 中學校	無	—	1918	—	—	중구 대봉동 1구 111번지	木造 2층	—	
31	大邱警察署	無	—	1929	도영선계	—	중구 서문로1가 1-4	R.C조3층	1333.2	1984철거
32	大邱覆審法院	存	大邱百貨店 別館	1923	서울법원	屋代祖	중구 공평동 58-1	벽돌조적조 3층	4524.96	
33	大邱郵便局	無	—	1912	—	—	중구 포정동 35	木造	—	
34	大邱府廳	無	—	1914	—	—	중구 동인동 1가 1	木造	—	
35	大邱驛舍	無	—	1913	—	—	중구 태평로 1가 1	木造	2	
76	朝陽會館	存	光復會館	1922	윤갑기	대구상공 주식회사	동구 효목동 산 234-33	벽돌조적조 2층	580.8	
83	群芳閣	無	—	1930	—	姜義寬	중구 종로 2가 23	벽돌조	—	
65	朝一湯	存	碧山大邱(株)	1920	隅川	—	중구 북성로 1가 30-1	벽돌조적조	254.16	

19) 姜判龍(三寶건설대표)증언

20) 李成海(중앙건축대표)증언

	元建物名	現在 如否	現建物名	建築 年代	設計者	施工者	所 在 地	構 造	面積 (㎡)	비고
66	이비시아 百貨店	存	大邱빌딩	1932	시영선계	—	중구 동성로 1가 34	2층 벽돌조적조	1617	
67	三中井	無	舊西大邱 稅務署	1934	—	—	중구 북성로 1가 30	5층 R.C조5층 지하1층	2316.84	1984년 철거
41	大邱公會堂	無	—	1939~ 1931	笹慶一	屋代祖	중구 태평로 1가 1	R.C조5층	3547.5	철거
42	키네마俱樂部	存	韓一劇場	1938	玉團건축 사무소	屋代祖	동성로 2가 88-22	R.C조, 벽돌 조, 절골조	1720.78	表現主義 樣式
25	第一教會	存	第一教會	1933	평양건평사	中國人	중구 남성로 50	벽돌조적조 2층	1478.4	
81	茂榮堂	存	釜山비닐商社	1937	—	—	중구 서문로 1가 58	R.C조5층	867.735	

資料：〈대구지역 근대 건축물 조사보고서〉

3. 公共部門의 建設



〈사진 7-2〉

1930年代 大邱市廳

공공건설은 大邱府廳, 警察署 등 정부기관 건물과 상하수도, 교량, 철도, 도로 등 사회간접자본 분야의 토목사업이 주류를 이룬다. 합방전인 1908년에는 大邱警察署가 西門路(당시 本町)네거리 요지에²¹⁾ 목조 2층으로, 1912년에는 우편국이, 1914년에

21) 대구부, 앞의 책, p. 124.

는 大邱府廳舍가 세워지는 등 관공서 공사가 줄을 이었다. 관청공사의 경우 설계는 거의 영선계·공무원이 하고, 시공은 일본인 건설회사인 야시로쿠미[屋代組]가 맡았다. 대구경찰서는 그 뒤인 1929년 공사비 6만9,000여圓을 들여 3층 벽돌조로 개축하여 이듬해 7월 완공했다.

이 중에서 大邱驛 앞 公會堂 건물은 크기와 외관으로 유명했다(지금은 철거되고 大邱市民會館이 들어서 있음). 이 건물은 1929년 府費 및 有志의 기부금 15만 4,990圓으로 착공하여 이듬해 준공을 봤다.²²⁾ 시공자는 역시 일본인 회사인 야시로쿠미[屋代組]였다.

한편 대구의 도로 및 교량 건설은 그렇게 활발한 편은 아니었다. 그것은 일제가 대륙진출에 최우선을 두다보니 지방도로 정도는 아무래도 國庫支援이 원활하지 못했기 때문이다. 그래도 대구시내의 도로개수 및 하수도개수공사정산조서를 보면 1910년에서 1928년 사이에 79만 7,715圓을 투입한 것으로 나와 있다.²³⁾

그 뒤 1937년 市街地계획에 의한 도로공사도 많았으나, 모두 일본인 건설회사들이 모두 차지했다. 다리로는 교통량이 많은 八達橋가 1927년 1월에 착공해서 그해 8월에 공사를 마쳤다. 다리규모는 길이 324m에 폭 6m로, 공사는 일본인 회사인 시바가키쿠미[紫垣組]가 맡았고, 공사비는 15만 9,082圓이었다.²⁴⁾

당시 규모가 큰 토목사업으로는 上水道施設이 으뜸이었다. 1914년 6월 26일 착공한 제1차 상수도 시설에만도 48만 5천圓의 공사비가 투입되었다. 이때 給水人口는 겨우 5,876명이었다. 이 공사로 達城郡 嘉昌面 梧洞의 취수장과 大邱市 巴洞의 정수장 그리고 大鳳洞 배수지가 건설됐다. 취수인구가 늘자 1924년 4월 다시 19만 8,509圓을 들여 冷川취수장과 大鳳2호 배수지를 1925년 4월에 완공했다. 이어 1934년 3월에는 대봉보조수원지가 신설되고, 1938년에는 山格보조수원지건설에 착공, 32만원 자금을 들여 1940년 10월에 준공을 본다.

그 외 큰 토목사업으로는 琴湖江 改修計劃事業이 있었다. 琴湖江과 新川の 합류지점을 포함, 부근에 독을 쌓는 공사로 1939~1940년 사이에는 33만圓, 1940년에는 20만圓(道費보조 10만원), 1941년에는 32만圓의 예산을 들여 금호강유역에 독을 쌓았다.

일정시대 건설사업으로 우리 국민에 가장 고통을 준 것은 賦役이었다. 이 부역은 전국적인 현상으로 주로 도로·하천·사방·수리사업·학교·경찰관駐在所건립 등에 동원되었다. 朝鮮總督府 토목사무관 사카모토[坂本嘉一]의 분석을 보면 “연평균 1,400만명이 부역에 동원된다. 여기에는 어린이와 부녀자는 빠지기 때문에 당시 인구가 2,000만이므로 성인남자는 1년에 2.5번

22) 대구부, 앞의 책, p. 226.

23) 대구시, 《대구시사》 2, 1973, p. 103.

24) 대한건설협회, 앞의 책, p. 51 및 大邱市 建築課



〈사진 7-3〉

1930年代 大邱驛 全景

끌려간다는 계산이 나온다”고 했다.²⁵⁾

그는 1926년부터 해방때까지 재직하면서 朝鮮道路令 등 토목 관계 법령을 기초한 사람이다.

일본 大正시대(1912~1925)에 민주화 기수였던 東京帝大 교수 요시노[吉野作造]는 “옛날에도 부역은 있었다. 그러나 그 때는 농한기에 동원

했으나, 지금은 그런 배려도 없다”고 통렬히 비판했다.²⁶⁾

慶尙北道에서는 핫도리[服部]라는 헌병대장이 있었다. 그는 어찌나 지독하게 부역을 시켰던지 경북의 도로가 전국에서 제일 좋았다는 기록을 남겨놓고 있다. 그래서 사람들은 그때의 도로를 핫도리도로하고 불렀다고 한다.²⁷⁾

〈表 7-2〉 日政時代 大邱 主要 建設會社(1937년 현재) (단위: 원)

회 사 명	주 요 업 목	자본총액	불입액	적립금	창 립 연 월
대구기업주식회사	토지건물매매대차	200,000	200,000	29,370	1916년 12월
동양기업주식회사	토목건축청부	200,000	50,000	3,030	1920년 11월
대구공업주식회사	토지건축경영	40,000	40,000	1,060	1921년 7월
합자회사龍岡組	토목건축청부	120,000	120,000	15,132	1930년 3월
합자회사谷口組 대구출장소	토목건축청부	—	—	—	1923년 9월

25) 대구부, 앞의 책, p. 531.

26) 대한건설협회, 앞의 책, pp. 59~60.

27) 위의 책, p. 53.

회 사 명	주 요 업 목	자본총액(원)	불입액(원)	적립금(원)	창 립 연 월
합자회사桑野公업부	토목건축청부	50,000	50,000	4,050	1925년 5월
합자회사戸田組	토목건축청부	20,000	20,000	40,370	1933년 1월
합자회사推橋組	토목건축청부	50,000	50,000	—	1929년 12월
합자회사福田工務所	토목건축청부	28,000	8,000	—	1926년 4월
합자회사和上組	토목건축청부	12,500	12,500	—	1927년 2월
합자회사世良組	토목건축청부	50,000	7,250	—	1925년 5월
합자회사柴垣組	토목건축청부	50,000	50,000	—	1924년 9월
합자회사屋代組	토목건축청부	100,000	100,000	—	1930년 5월
합자회사家本商店	건축재료판매	5,000	5,000	—	1930년 8월
합자회사吉田組	토목건축청부	50,000	12,500	—	1927년 2월
합자회사河崎組	토목건축청부	20,000	20,000	—	1931년 11월
합자회사山根組	토목건축청부	15,000	15,000	—	1935년 8월
합자회사岩井상회	전기토목건축청부	10,000	10,000	—	1935년 10월
합자회사慶尚組	토목건축청부건물매매	10,000	10,000	—	1936년 7월
합명회사坂野組	토목건축청부	100,000	100,000	2,500	1921년 2월

資料：大邱府, 《大邱府史》, 1943.

II. 韓國戰爭前後(1946~1961)의 大邱 建設業界

해방과 더불어 大邱건설업계는 사실상 空白期나 다름없는 혼란기를 맞는다. 그것은 건설업을 독점하고 있던 일본인들이 패전과 동시에 본국으로 돌아가 버렸기 때문이다. 따라서 기술, 장비 그리고 자본이 부족한 당시 상황으로는 어쩔 수 없는 현상이기도 했다. 그러나 일본인 건설회사에서 경험을 쌓았던 사람이나 새로이 건설에 뜻이 있거나 歸屬財産으로 건설 회사를 불하받은 사람들이 건설업에 참여해 겨우 명맥을 유지하고 있는 정도 였다.

이때의 분위기를 어느 건설회사 사장은 “건설(당시는 土建)을 도가다[土方]로 너무 멀리 한데서 온 결과”라고 지적하기도 했다.²⁸⁾(東邦건설 郭元柱사장)

1947년 현재 大邱·慶北에는 三和土木주식회사 등 11개 건설업체가 있었고, 규모는 대부분

28) <남선경제신문>, 1946. 3. 3.

영세했다.²⁹⁾ 이 중 삼화토목은 해방되던 그해 10월 1일 합자회사를 中區 南山洞에 세워 가장 빠른 출발을 보였다. 설립자는 前職 慶北道 토목 직원 등 8명이었다. 그들은 李暉和(초대사장), 朱益魯, 이우갑, 朴萊連, 이기주, 안일승, 김용기, 李潤碩 등이다.³⁰⁾

또한 해방 후 美軍政當局이 귀속재산으로 처리한 기업체 중에서 건설회사수는 61개였으며 이중 경북에는 4개업체가 있었다. 이 업체 중 합자회사 야시로쿠미[屋代組, 大邱 東仁洞 총자본 10만圓]는 金棋元에게, 합자회사 다쓰오카쿠미[龍岡組·莞田洞 총자본 30만圓]는 金相鳳에게, 합명회사 사까노쿠미[坂野組·北城路 총자본 11만圓]는 趙勇權에게, 가와가미쿠미[川上組·慶北尚州郡 城富面]는 金季重에게 관리권이 넘어갔다.³¹⁾

해방과 동시에 생겨난 기업들은 그러나 초기 한때 호황을 맞는다. 그것은 美軍이 진주함과 동시에 軍人幕舎修理와 假設 등의 공사와 귀환동포를 위한 수용소건축 등이 있어 다소 숨통을 터준데다, 일본군인이 남기고 간 건축자재의 비축분이 남아있었기 때문이다. 그러나 1947년부터 미군공사가 준데다 일본군인 비축분이 소진되면서부터는 엄청난 시련에 부딪치게 된다. 하늘 높은 줄 모르고 뛰는 물가와 자재난 때문이다.

우선 인플레이 요인인 通貨量만 봐도 해방 바로 전달인 1945년 7월에서 1953년 2월까지 약 8년동안 통화량은 약 215배 증가했고, 소매물가지수는 무려 1,128배 정도 올랐다. 建築資材의 폭등 상황을 보면 1945년 8월을 100으로 기준으로 했을 때, 1947년 12월 현재 시멘트는 10,000, 판유리 7,000, 板材 6,250 등으로 천문학적인 상승을 기록했다.³²⁾ 이렇게 엄청난 물가폭등과 물자부족으로 인해 6.25때까지는 건설활동은 주로 토목중심으로 겨우 명맥만 유지했다.

歸還同胞와 해방 후의 사회적 혼란으로 실업자가 많아, 失業者구제를 위한 정책적 배려가 깔린 도로·하천 등 노동집약의 단순토목사업이었다. 이런 상황에서 터진 6.25는 으레 전쟁이 그렇듯이 엄청난 건설물량을 쏟아 내어놓았다. 전쟁수행에 필요한 도로등 사회간접자본과 종전 후 나온 복구건설물량이 그것이다.

또한 우리나라 토목기술 및 장비면에서도 엄청난 발전을 가져와 우리나라 건설이 한단계 도약하게 된다. 한 예로 美國 第2建設工兵團이 도로 포장공사를 하면서 우리나라에서는 최초로 아스팔트 콘크리트 공법을 보여주었고, 플랜트 및 아스콘包裝裝備를 선보였다.³³⁾ 공사계약도

29) 화성산업, 《화성산업 동아백화점 30년》, 1990, p. 56.

30) 앞의 책, p. 54.

31) 대한건설협회, 앞의 책, p. 114.

32) 위의 책, p. 117.

33) 李世俊, (京一건설 대표이사)증언.

인력과 기술 및 시공책임만 요구했고, 자재공급은 물론 기술지도까지 도와주었다.

또한 工事費도 미군이 직접지불해서 전쟁기의 부정부패도 막을 수 있어 그런대로 호황을 누릴 수 있었다. 그러나 미군공사는 대체로 대기업 위주여서 중소기업의 어려움은 계속됐다.

정부의 공사도 역시 이러한 敎導的 계약이었다. 정부는 당시의 건설업체는 장비 및 기술수준이 낮다고 보고, 감독으로 시공에 개입함은 물론 일체의 자재와 장비를 지급했다. 한 예로 휴전 후 6년이 지난 1959년 半夜月~河陽 구간의 도로포장공사에서 자동포장기가 처음으로 등장한다. 이 장비는 內務部 토목국 소속으로 당시로서는 동양에서 이 한대 뿐이라는 자량이 나왔다.³⁴⁾ 대구 뿐 아니라 우리나라 건설업체의 기술 및 장비수준을 말해주고있다.

이러한 건설업체의 영세성은 전국적인 현상으로 휴전 후인 1953년 9월 20일현재 당시 社會部가 조사한 勞動統計를 보면, 종업원 10인 이상의 건설업체가 불과 60개에 지나지 않으며 그 중에서도 法人體는 9개사에 지나지 않고 있다. 또한 고용되고 있는 기술자총수는 567명 뿐이었다.

大邱 역시 마찬가지 인듯 1953년 11월 18일 서울서 열린 建設協會 정기총회에 회원으로 가입한 숫자는 3개사에 지나지 않고 있다.³⁵⁾ 戰禍도 입지 않은 대구에서 전국 137개사 중 3개 뿐이라는 것은 그만큼 영세했다는 것을 반증해주는 것이다. 그러나 이러한 영세성에도 불구하고 전쟁피해복구를 위한 建設物量이 쏟아져 나왔다. 미국의 원조가 큰 몫을 했음은 물론이다. 그 결과 업체는 늘고 과당경쟁이 벌어지기 시작했다. 그래서 1959년경에는 전국

〈表 7-3〉 外國援助受入一覽(1955. 4. 30 現在) (단위: 千달러)

연도	합 계	GARIOA	OFLC借款	EAC	SEC	FOA	CRİK	UNKRA
1945	4,943	4,943	—	—	—	—	—	—
1946	49,496	49,496	—	—	—	—	—	—
1947	199,899	175,371	24,528	—	—	—	—	—
1948	179,592	179,592	—	—	—	—	—	—
1949	116,399	—	—	116,399	—	—	—	—
1950	44,845	—	—	44,845	—	—	—	—
1951	129,221	—	—	32,882	21,892	—	74,447	—
1952	159,356	—	—	—	3,824	—	155,532	—
1953	214,497	—	—	—	232	—	158,787	55,478
1954	109,646	—	—	—	—	52,655	50,191	6,800
1955	133,262	—	—	—	—	128,410	4,582	—
합 계	1,341,156	409,402	24,528	194,126	25,948	181,065	443,809	62,278

資料: 〈韓國産業經濟10年史〉

34) 〈대구매일신문〉, 1959. 11. 12.

35) 대한건설협회, 앞의 책, p. 151. 1953년에 건설협회 회원으로 가입한 3개업체는 (株) 南鮮건설사(黃鎭九, 대구시 동성로 2가 135), 三和토목주식회사(朱益魯, 대구시 공평동 16), 平和토건사(郭元植, 대구시 태평로 2가 24)이다.

건설업체수가 1500개에 달했다.

이에 정부는 건설업계의 육성정비를 위해 1958년 3월 11일 최초의 건설업법을 공포했다. 그 뒤 법과 시행령이 개정되어 등급제면허제도가 탄생했다. 이에 따라 1959년 5월 20일 우리나라 건설사상 처음으로 건설업면허가 주어졌다.

總申請 1,386건 중 1,328건을 통과시켰고, 1급에서 4급으로 분류했다. 等級制는 工事都給에 제한을 두는 제도로 가령 1천만원 이하공사는 4급업체만 입찰할 수 있는 제도다. 그러나 1급과 4급업체간의 담합이나 등급규제를 피하기 위한 위장 4급회사 설립 등 부작용이 많아 곧 유야무야됐다.

대체로 1950년대의 建設業은 財政에 의한 공사나 美國援助에 의한 건설이 많아, 한마디로 政府主導型이고 援助主導型이었다. 따라서 자연히 建設工事에는 정부입금이 세어지고 건설공사는 政治資金과 연결되어 갔다. 1959년에 있는 慶北道廳 2차공사(2억환 규모)마저 수의계약으로 했을 정도이니, 자유당정권의 부패상과 건설수주전의 무질서를 짐작하고도 남을만 하다. 게다가 경제마저 침체했으니, 가히 暗黒期라고도 할만했다. 또한 大邱 건설업체는 기업다운 기업이 별로 없었고, 그나마 기술이나 자본 및 장비수준이 형편없었다. 당시 대구건설업체서는 鐵筋콘크리트工法에 부담을 느낄 정도였다고 한다. 실제 현장에서는 거푸집이나 철근가공을 제대로 할 줄 아는 기능공이 드물었다는 것이다.

1950년대의 주요 土木工事로는 소위 가창댐과 다리공사 등이 있다. 慶北 達城郡 嘉昌面 梧里에 건설된 이 댐은 저수용량 200만톤으로 1954년 4월에 착공하여, 1959년 7월에 완공을 봤다. 시공회사는 現代建設이었다. 다리공사는 峨洋橋(1951년), 壽城橋(1952년), 東新橋(1959년), 城北橋(1958년) 등이 개축되었고 慶北大學校의 개교의 영향으로 慶大橋가 1955년 신설되었다. 이 기간 중 건축물은 주로 관공서와 학교건물이 주류를 이루고 있다. 1949년 6월 6일에 대구시청 목조 2층건물이 불탔으나, 예산사정 등으로 바로 복구하지 못하다가 1950년 6월 6일에 겨우 기공식을 가졌다. 그러나 6.25동란으로 인해 공사는 무산되고 말았다. 그후 1954년 5월 5일 다시 기공식을 갖고 공사를 진행, 1955년 4월 철근 콘크리트 3층건물을 완성했다.³⁶⁾

그리고 法院檢察건물도 54년에 준공했다. 학교건물로는 慶北大學校 본관 5층건물이 1956년 3월에 시공되어 1961년에 준공됐다. 특히 이건물의 중앙 지붕은 대형 콘크리트 돔인데 기술

36) <매일신문>, 1955. 4. 29.

적으로 어려운 공사여서 대구에서는 처음으로 시도된 것이었다. 설계한 사람은 趙子龍이었다.

당시 공공건물의 자재는 거의 美國(AFAK)원조로 충당됐는데, 1955년 10월 17일 준공된 靑丘大學 3층건물(문화동)도 이 케이스였다. 첫번째 건축이었던 이건물의 건평은 532평으로 美國원조 1만 9,500달러와 대학부담 1,770여만환을 들여 지었다.

國軍 제2군 사령부로부터 학교건물을 물려받는 이 양식에는 威台永 부통령도 참석했다. 우리 國軍인 2軍司令部로부터 復興工事 총괄이 美8軍으로부터 2군으로 넘겨졌기 때문이다.³⁷⁾ 그의 학교건물로는 曉星女子大學(1955년 12월 1일~1956년 11월 21일) 大邱大學 科學館(1959년)

啓聖高강당(1955년), 大邱中學(1957~1958) 大邱女高(1955), 大明洞 慶北高等 慶尚中學 등이있다.

일반 건물로는 大邱 첫 관광호텔인 수성못앞의 壽城관광호텔이 1959년 10월에 착공되어 1960년에 완공되었다. 겨우 2층 철근 콘크리트 건물에 지나지 않았으나, 첫 호텔이어서 시민의 관심이 높았으며 관광업이라는 새로운 시각을 갖게됐다. 그의 중앙로의 第一극장(1957~1958년 李成海설계), 慶北織物工業協同組合(1959~1960) 등이 있다.

특히 동신로 한일극장서편에 세워진 大邱消防署 건물은 학생들의 성금까지 동

〈表 7-4〉 大邱 土木建築業 現況(1957年 現在)

회 사 명	주 소	대 표
南鮮토건합자회사	동인동 368	許 壽 岩
三和토목주식회사	남산동 735-5	朱 益 魯
大成건설주식회사	남일동 56	林 基 榮
합자회사 三龍社	칠성동 655	李 龍 國
大興토건합자회사	원대동 1165	沈 在 儀
東洋토건합자회사	동인동 630	李 永 實
韓國건설합자회사	대봉동 630	宣 奇 祚
東興토건합명회사	동인동 3가 192	鄭 然 折
大善토건주식회사	북성로 2가	趙 龍 權
一新토건주식회사	공평동 53	朴 東 栢
합자회사建友토목공업사	동인동 230	朴 友 彦
三光토목합자회사	동인동 1	鄭 繼 油
주식회사 土建社	동문동 38	曹 喜 雨
第一건설주식회사	대안동 66	李 光 熙
中東건설주식회사	북성로 2가 7	宋 孝 貞
韓國기업합자회사	동성로 2가	李 光 宰
建成조합	삼덕동 118	李 龍 根
주식회사新韓건설공사	동성로 2가	宋 源 道
주식회사鮮一토건사	종로 2가 69	金 洛 道
三供기업합자회사	동인동 282	吳 尚 鶴
東興토건사	동인동 4가 379	李 用 萬

資料: 경북대관

37) 〈대구매일〉, 1955. 3. 9.

원하여 지었다. 시공기간은 1959~1961년에 공사비는 1억 2천만원이었다.

III. 經濟發展期(1962~1971)의 大邱 建設業界

1960년대는 국가의 經濟第一主義가 나라를 어떻게 변모시키는데 보여준 연대였다. 1962년을 기점으로 시작된 경제개발5개년계획은 엄청난 건설물량을 쏟아냈다. 대구에서도 1965년과 1969년 두차례에 걸쳐 都市計劃再整備로 많은 건설물량이 나왔다. 게다가 1966년 불도저시장 太鍾鶴의 부임을 계기로 대구에는 거대한 개발회오리가 일어났다. 이때 대구 건설업계는 낡은 장비로는 물량을 감당하지 못해 대구건설업체로서는 처음이자 마지막인 AID차관을 도입해 불도저 등 중기를 구입한 것만 봐도 건설붐이 어떠했는지 짐작할 수 있다.

1966년 7월 17일 대구를 온통 충격으로 몰아넣은 東大邱驛 신축기공식이 있었다. 소위 大邱綜合開發計劃의 하나로 추진되는 사업이었지만 이날 기공식에 李孝祥국회의장, 丁一權 국무총리가 참석한 것만 봐도 그 중요성은 충분히 짐작할 수 있다 하겠다. 이 공사는 당초 13억 5천예산에 1968년 준공예정이었으나, 공사차질로 예정보다 늦은 1969년 6월 준공을 보고 6월 10일 0시를 기해 개통했다. 이때 놓인 고가도로는 대구에 등장한 첫 高架道路이나, 당시의 기술수준으로는 어려웠는지 한 차례의 낙반사고가 있었다.

또 하나 1960년대의 큰 토목사업으로는 洛東江上水道 신설사업이 있다 1966년 5월 23일 내당동 정수장에서 있는 기공식에는 朴正熙大統領이 참석했을 정도였다.³⁸⁾ 內資 12억 200만원, 外資(AID차관) 4억 9,087만원등 도합 17억여원이 든 이 공사는 식수가 부족했던 대구의 숙원사업이었다.

처음으로 이 공사가 준비된 것은 自由黨시절인 1959년이였다. AID차관으로 기술문제까지 해결하는 계획서가 그해 12월 유숨(USOM)에 제출되었으나, 1960년 4월혁명으로 인해 지연되었다. 이어 民主黨에 의해 다시 추진되다 5.16이 일어났다. 그 후 1964년 5월에야 AID차관승인이 났으며, 1965년 1월에는 美國헤닝스톤 유람 리처드회사와 기술용역을 맺고, 3월에는 정부와 AID간에 정식으로 차관계약이 조인되어 공사가 이뤄지게 된 것이다. 그간 무려 3政權에 8市長이 바뀐 것이다.³⁹⁾

우리나라 건설사상 가장 큰 역사는 역시 京釜高速道路다. 불행히도 대구업체는 아무도

38) <매일신문>, 1966. 5. 24.

39) <매일신문>, 1966. 5. 24.

참여하지 못해 발전의 기회를 놓친 안타까운 기억을 갖게 됐다. 대구업체 중 가장 컸던 韓一産業은 여기에 참여하기 위해 최신장비까지 도입했으나, 불발이 돼 많은 자금부담만 안게 되기도 했다.⁴⁰⁾

이 고속도와 관계되는 사업이 인터체인지 건설과 進入路 작업이다. 이때 大邱의 인터체인지는 檢丹洞으로 결정돼, 공사까진 진행중이었다. 이렇게 되면 대구인터체인지는 하나밖에 세울수 없게 된다. 이러한 사정을 太鍾鶴시장이 朴正熙대통령에게 긴급보고하고, 박대통령이 도로공사에 재검토를 지시하여 오늘날과 같은 東大邱와 西大邱인터체인지라는 두개의 진입로를 갖게 됐다.

大邱의 주요 도로도 거의가 이 시기에 계획되거나 추진되었다. 東大邱驛에서 MBC앞 네거리를 지나가는 70m의 東大邱路는 당시로서는 너무 넓다고 세찬 시민의 비판을 받았다. 또한 中央都市計劃委員會에서도 부결되었다. 그 이유는 교통량측정에서 당시 교통량으로 기준미달이 될 수 밖에 없었다. 建設部의 不可판단에도 불구하고, 대구시는 도로에다 公園개념을 넣어 겨우 통과시켰다. 그래서 히말라야시다 등 많은 나무를 심었다. 전국적인 명물이 된 東大邱路는 이렇게하여 탄생되었다. 이 당시 불도저 太市長은 “나고야[名古屋]시장은 10년후에 평가를 받았다”라는 명언을 남기면서 비난을 감수하면서 진행시켰다.⁴¹⁾

이러한 길타령은 東信路 일부개통(한일극장~중앙로, 1966. 11~1967. 2)이나 大西路 일부개통(반월당~덕산파출소, 1967. 12~1968. 12)때도 마찬가지로 일어났다. 교통량이 많지 않은 당시로서는 도로가 그렇게 넓을 필요가 있느냐에는 의문이 갈 수 밖에 없는 상황이기도 했다. 그 뒤 大東路, 大西路는 路幅이 50m로, 東信路 西信路는 30m로 완전개통되었으나, 밀리는 차량으로 인해 1980년대 후반부터는 오히려 좁은 길이 됐다.

1971년 4월 24일 統一路(당시는 대구역 지하도)地下道가 개통되었다. 이 지하도는 京釜線이 대구의 복판을 가로 질러가는 지리적 특성으로 인해 대구의 60년 숙원사업이었다. 총사업비 5억 400만원으로 1970년 9월 착공, 이날 준공을 보게 됐는데, 길이 266m 폭 39m며, 지하도 양면에는 107동의 상점들어서 상가를 이루게 됐다.

이 공사는 大邱에서 철도로 인해 생겨난 남북의 불균형이 어느정도 시정될 수 있는 해방 후의 첫 공사라는 데 의의가 있다. 준공식이 있던 날 밤에는 壽城川邊에서 불꽃놀이를 가졌다는데서도 대구시와 대구시민이 이 지하도를 얼마나 중요시 했나를 짐작할 수 있다.

40) 李世俊(京一建設대표)증언.

41) <매일신문>, 1966. 9. 1.

다리는 1961~1971년 사이에 신설 7, 확장 3으로 10개 橋梁공사가 있었다. 1968년 12월 9일 준공된 新川橋 확장공사에 대구에서는 처음으로 P·C공법이 도입됐다. 시공사는 和成産業이었다.

이러한 경제개발 붐을 타고 건축도 활발한 편이었다. 특히 高層建物도 들어서고, 건설회사의 수준도 어느정도 갖추어져 시공의 수준이 한단계 높아짐에 따라, 1960년도부터의 건축을 근대 건축개념에서 현대건축에 포함시키고 있다.

주요 건축으로는 온갖 풍상을 겪은 慶尙北道 도청건물이 있다. 道廳舍는 자유당시절인 1959년 6월 18일 현재 위치인 山格洞에서 기공식을 가졌다. 지하 1층에 지상 4층의 연건평 3,783평의 이 건물은 8억 6,180만환의 건설비를 투입 1960년 10월까지 완공시킬 계획이었다. 그러나 인플레이 등으로 건설비가 18억환으로 불어난데다 1961년부터는 예산조치가 어려워 뼈대만 세워 놓은채 공사가 중단됐다.

그러나 5.16이 일어나 한동안 중단됐다가 다시 시작 1966년 봄 준공을 보고 입주하게 된다. 소요 건설비는 1억 800만원이었다(1962년 6월 10일 통화 10:1평가절하). 이 건물은 1959년 5월 26일 設計公募에 당선된 洪淳五의 설계에 의해 시공되었으나 중간에 설계 변경이 있었다. 설계를 변경한 사람은 鄭慶雲이다.

1960년대의 또하나 대표적인 건물로는 慶北室內體育館이 있다(1984년부터 대구실내체육관) 1966년 9월 17일 착공해서 1971년 4월 준공한 이 건물은 우리나라 최대였고, 수용능력면에서는 동양 최고였다.⁴²⁾ 대지 5,449평에, 연건평 4,471평 높이 35m에, 수용인원은 1만 4,000명(좌석 1만 500명 입석 3,500명)이다. 大邱 최초의 실내체육관 시설이어서 500W짜리 수은등 269개의 조명장치하며, 바닥에 깔 특수목 등이 대구의 화제거리였다. 받침기둥이 없는 대형 지붕공사는 당시 기술로서는 어려운 것이었으며, 大邱에서는 처음으로 시공된 공사였다. 설계자는 金仁鎬였다.

경제개발의 진행과 동시에 지역경제력이 나아지면서 대구지역 건물구조는 조금씩 더 넓고 더 높아지기 시작했다. “대구에는 고층건물이 필요없다”던 약한 경제에 기반을 둔 고정관념은 서서히 깨지기 시작한 것이다. 그 시기를 대체로 1966년 건설 붐으로 잡는 것이 일반적이다.⁴³⁾

日政時 대구의 5층이상 건물은 이비시야백화점(1932년), 미나카이[三中井]백화점(1934), 無榮堂(1937), 大邱測候所(1936), 大邱公會堂(1930) 등 5개뿐이었으며, 그나마 부분 5층이었다.

42) <매일신문>, 1971. 4. 13.

43) <매일신문>, 1966. 9. 11.

그 뒤 5층이상 건물은 慶北大本館(5층 1960년), 삼영가구점(南城路 5층 1963), 慶北女商(7층 1964) 등으로 그때마다 각기 최고층임을 자랑하고 있을 수준이었다.

이 상황이 1966년의 건축 붐과 동시에 크게 변모된다. 1966년 8월 말 현재 1961년부터 6년간 세워진 5층이상의 건물은 25동에 이른다. 대구시의 건축통계를 봐도 1965년과 1966년은 확연히 구분된다. 7층이상 건물은 이때 처음 들어섰다. 그러나 高層化라면 아무래도 10층이상은 돼야 한다. 그런 의미에서 대구에 처음으로 10층이상의 건물이 들어선 것은 옛 大邱大學연구동(大明洞)이다. 1966년 시공에 1968년 완공을 본, 이 건물은 지하 1층 지상 10층에 연건평이 882평이었다. 설계자는 정경운이고, 시공회사는 韓一産業이다. 그러나 이 건물은 학교여서 시민들에게 어필하지는 못했다.

〈表 7-5〉 大邱市内 建築統計(11월 30일 현재) (단위: 동)

층수별 연도별	1 층	2 층	3 층	4 층	5 층	6 층	7층이상	계
1965년	1,869	189	38	16	5	3		2,120
1966년	3,586	229	58	23	7		4	3,907

시민의 눈에 비친 고층빌딩은 大邱百貨店이었다. 1969년 6월 30일 일부 준공된 이 건물은 지하 1층 지상 11층에 연건평 1,988평의 당시 최고층 건물이었다. 설계자는 高萬權, 시공회사는 京一建設이었다. 이어 1970년 10월에는 중앙로의 大邱銀行 옛 本店이 지하 1층 지상 10층으로 들어섰고, 1971년에는 中央路에 韓一호텔(지금 럭키증권 대구지점)이 지하 1층 지상 11층으로 세워졌다. 대구에서 가장 큰 극장인 大邱劇場이 들어선 것도 1966년 9월 25일이다. 건평 742평에 3층건물로 건립당시 좌석수는 1,515석이었다.

1960년대들어 食生活 등 국민의 기본생활이 어느정도 해결되자, 레저와 휴식을 위한 공간이 생겨나기 시작했다. 그 대표적인 경우가 達城公園(3만 9,414평)이다. 日政때부터 있던 이 공원은 1966년부터 시공하여 1969년 8월 2일 완전히 새로운 모습으로 바꾸었다. 공원의 기본조성계획은 경북대학교 농과대학 林舜文교수가 맡았고, 문화재와 유적지에 대한 조사는 경대 尹龍鎮교수가 했으며, 건축물설계는 영친왕 아들인 李 玖(한미 합작설계용역회사회장)가 담당했다. 그래서 한국적 美가 군데군데 살아있다.

이때 공원에 있던 大邱神社 철거문제로 檀君崇奉會와 마찰이 있었다. 여기에 檀君을 모시고 있었기 때문이다. 그러나 1966년 8월에 강제철거됐다.

그리고 도청이 물러간 香村洞에는 도시공원조성이 계획돼 있었으나, 경북도와 일부 대구지역 商工人들의 관광호텔 및 연쇄백화점추진으로 한때 혼선이 있었다. 그러나 대세에 밀려 결국 공원으로 낙착됐다. 1970년 3월부터 시작된 이공사는 1년 6개월 뒤에 완성되었는데, 바로 이 공원이 이미 조성된 달성공원의 새로 조성하는 첫 都心公園이 됐다. 이때 공원부지 중 2,000평을 대구시 재정때문에 韓一產業에 팔았고, 이땅이 지금의 中央商街가 됐다. 그래서 中央公園의 부지는 4,612평으로 됐다. 이 공원의 종합설계는 역시 李 玖가 했으며, 군데 군데 한국적 채취를 남겨두고 있다.

땅값이란 國民所得이나 物價와도 관계가 깊지만, 都市開發計劃과도 얼마나 관계가 깊은가를 체험한 첫 경험도 1960년대의 일이다. 그 중 대표적인 것이 1966년부터 시작된 東大邱驛부근의 개발계획이다. 천동벌거숭이의 복숭아밭들이 평당 몇백원에서 일약 몇천원대로 단번에 10배이상 뛰었기 때문이다. 1966년 南大邱개발계획에따라 大明洞부근도 대표적인 투기지역이었다. 韓國鑑定院이 조사한 1960년과 1970년을 비교한 10년간의 땅값 변동을 보면, 대구 시내에서 商街는 42배, 住宅街는 25배, 工場地帶는 40배가 치솟은 것으로 나타났다.⁴⁴⁾ 문제의 동대구역 부근 땅값은 최고 평당 5만원으로 감정했다.

또한 대구시의 개발계획의 영향으로 大邱의 중심축이 中央路라는 남북체제에서 大東, 大西로의 탄생과 더불어 東西構造로 바뀌는 중심축 전환현상이 일어났다. 또한 땅값이 제일 비싼곳을 핵으로 본다면 대구의 중심도 남쪽으로 이동하는 南進현상이 일어나기 시작한 연대였다. 鑑定院 조사로는 1969년까지만해도 校洞시장입구가 평당 70만원으로 1위였으나 70년부터는 大邱銀行 옛 본점부근이 1백만원으로 1위를 빼앗았다. 이는 바로 韓一劇場부근의 東城路로 상권의 중심이 이동됐음을 뜻한다.

이렇게 땅값이 날뛰고 대구의 중심축이 바뀌고 하는 것은 바로 우리나라 경제와 그에따른 지역경제의 변화와 발전을 의미하는 것이다. 경제규모의 지속적인 확대와 경제개발붐을 타고 쏟아져 나오는 엄청난 建設物量으로 인해 자연 建設會社도 우후죽순처럼 생겨났다. 그로 인한 不正入札 등의 부작용이 많았으므로 정부는 1962년 建設法을 개정해 업계를 정비했다. 당시 免許證 소지업체는 1,361개였으나, 소위 면허증교환[書換]을 통해 재발급받은 업체는 1963년 1월 1일현재 573업체였다. 경북은 52업체로 줄었다.⁴⁵⁾ 이러한 조치에도 불구하고, 談合, 一括下都給

44) <매일신문>, 1971. 2. 18.

45) 대한건설협회, 앞의 책, pp. 253~4. 《경북통계연보》에 의하면 1960년 경북건설업체는 129, 1961년은 54. 당시 매일신문보도(1971. 6. 5)에 의하면 무면허업자수는 500여명.

등 건설부조리는 계속됐고, 늘어나는 건설물량으로 인한 관리능력부족으로 곳곳에서 대형사고가 났다.

1967년 6월 15일에는 靑丘大學 본관5층 콘크리트건물이 붕괴됐고, 1969년 8월 22일에는 大田 육교가, 1970년 4월 8일에는 서울 臥牛아파트붕괴사고가 일어났다. 우리나라 建設史에 일대 오점을 남긴 사건들이었다.

IV. 經濟成長期(1972~1980)의 大邱 建設業界

1970년대는 그야말로 격변의 연대였다. 정치적으로는 1972년 維新體制라는 전혀 새로운 정치제도가 도입됐고 경제적으로는 1978년 檀君이래 최고호황이라는 특수경기를 경험하면서, 고속성장을 지속하는 등 그야말로 엄청난 변화가 전개되었다.

건설분야 역시 中東特需라는 전혀 새로운 도전을 맞았다. 과거 전혀 경험해보지 못한 대규모공사에 채산성도 좋아, 국가경제성장에 크게 기여했다. 1973년부터 계속된 中東建設은 1976년부터 붐을 이루면서 1980년까지 계속됐다.

그러나 대구지역 건설업체로서는 60년대의 京釜高速道路 건설때와 같은 아픔을 겪게 된다.

海外 建設景氣가 좋을 때는 原請으로는 한 업체도 참여하지 못했기 때문이다. 1979년 지역업체인 和成産業이 서울에 해외건설사업본부를 개설하고, 海外建設免許까지 땀으나, 中東경기가 퇴조하는 듯하자 해외진출을 포기해 버렸다.

그리고 당시 역내 최대기업이었던 韓一産業은 해외진출의 어려움을 뚫고, 서울기업이 南光土建·協進洋行·韓逸開發 등과 합작으로 1979년 필리핀 빌딩건축을 시발로 사우디아라비아 등으로 진출했다.⁴⁶⁾ 그러나 原請이 아닌 下請인데다 해외건설 경험이 적어 막차를 탄 다른 기업과 같은 비운을 겪으면서 손해만 보고 1982년 철수하게 된다. 이 엄청난 손해때문에 이 기업은 두고두고 負債에 시달리게 된다. 그러다가 오랫동안 역내 都給順位 1위를 지키던 이 기업이 1992년 부도가 났다.

그러나 韓一産業이야말로 대구에서 해외에 진출한 첫 기업이자 유일한 기업이기도 하다. 1970년대 중반 建設部는 건설업계의 계속되는 부조리를 시정하기위해 10대 正常化 方案이라는 것을 발표한다. 여기에 당분간 건설면허의 신규발급을 중지하고, 또 기준미달업체는 정비한다는 조항이 있었다. 이 방안은 결국 1975년 建設業法改正으로 이어져, 1976년 3월 29일에는 개

46) 徐相軫(당시 韓一産業전무)증언.

정시행령이 발표됐다. 이에 따라 5월31일까지 마감시킨 免許更新신청에서 대폭정리하고 544업체만 남겼다.⁴⁷⁾ 이때 慶北에서는 46업체 중 5업체가 탈락했다.

그런데 문제는 新規免許發給 중지조항이 1989년까지 계속되었다는데 있었다. 1970년대 후반 건설경기가 피크를 이루자 建設免許는 프리미엄이 붙어 거래되는 새로운 부조리를 낳았다. 게다가 신규면허발급규제는 그렇잖아도 많은 無免許業者를 더욱 양산시키는 결과를 낳았다. 그래서 경북의 1976년경우 道内 民間工事(300억원추정)의 90%는 무면허업자가 맡았다.

건축주가 세금부담을 피하려 무면허업자에 공사를 맡김으로서 더욱 면허업자는 설 땅을 잃고 있었다. 그대신 면허업자는 관급공사(240억원추정)에 매달릴 수밖에 없었다.⁴⁸⁾

게다가 官給工事は 노임과 건축자재의 單價가 현실과 너무 차이가 났다. 勞賃單價의 경우는 거의 100%, 건축자재의 경우는 60% 정도 차이가 난다.⁴⁹⁾ 이런 상황에서 1970년대 후반 맹렬한 기세로 불어닥친 중동건설 붐에 의해 많은 기술자와 근로자들이 해외로 나갔다. 자연 建設景氣가 살아난 후반에는 엄청난 勞賃上昇이 있었다. 시중 평균노임은 1970년 1,345원에서 1980년에는 9,379원으로 10년동안 7배가 올랐다.⁵⁰⁾

경제규모의 확대에 의해 土木이나 建築分野의 건설규모도 상당히 커진 것이 1970년대의 특징 중 하나다. 1960년대 말부터 시작된 건물의 高層化현상은 1970년대에 들어와서는 일반화 된다. 이전까지는 학교나 호텔, 백화점 등이 고층이었으나, 1970년대부터는 사무용빌딩(Office Building)까지 대형화되는 등 대형화 범위가 넓어진 것이다. 1978년 大邱에서 처음으로 들어선 오피스빌딩은 동산동의 纖維會館이다. 慶北絹織物協同組合이 지은 지하 1층 지상 15층에 연건평 3,486평인 이 건물은 상당부분을 조합원 또는 관련기업에 팔아 건설재원으로 조달하는 등 협동조합운영의 성공작으로도 꼽히고 있다.

1971년에는 大邱商工會議所가 新川洞에 지하 1층, 4층건물을 신축 이전했다. 이어 1979년 大邱商議는 다시 10층으로 증축하여 또한 대형오피스빌딩이 됐다. 연건평은 2,404평이다. 이러한 오피스빌딩의 대형화는 바로 우리 경제규모의 확대와 발전과도 밀접한 관계가 있다.

경제규모가 확대되고 소득수준이 높아지자 자연 消費形態에서도 큰 변화가 왔다. 소비 수준의 고급화와 구매의 편의성이 강조되는 등의 새로운 양상이 그것이다. 이에 맞춰 대구에는 1970년대에 大型百貨店이 러시를 이룬다. 1972년 東亞백화점이 문을 연이후 재개발사업으로

47) 대한건설협회, 앞의 책, p. 398.

48) <매일신문>, 1976. 7. 21.

49) <매일신문>, 1976. 11. 24, 대한건설협회 경북지부자료.

50) 대한건설협회, 《민간건설백서》, 1991, p. 37.

無窮花백화점과 1980년에는 大寶백화점·美都백화점이 들어섰고, 그 이전에 대형소매상가건물인 中央商街가 들어섰다.

백화점러시의 기폭제가 된 동아백화점은 원래 교동상가아파트로 출발한 것이다. 1971년 9월 7일 大邱市 東門洞 20-11에 지하 1층 지상 8층의 상가 및 아파트공사를 和成産業이 맡았다. 그러나 공사대금지급이 여의치 않아 결국 건설업체인 화성이 이 건물을 인수하게 됐다. 그리고 1972년 9월 17일 동아백화점이 개업을 했고, 이것이 의외의 히트를 보이자 대구백화점과 함께 대구에 백화점바람을 일으키게 된 것이다.

특히 미도백화점은 빌딩내 주차장을 넣은 소위 타워停車場을 대구 최초로 지었다. 지하 3층 지상 15층에 연건평 4,988평인 이 백화점은 1980년 2월에 준공됐다. 주차난이 심각하지 않았던 당시로서는 상당히 앞을 내다본 설계였다.

그리고 1975년에는 옛공회당 건물을 헐고 그자리에 지하 1층 지상 5층에 연건평 9,989평의 市民會館이 들어섰다. 그리고 이 해는 대구에서 전국체전이 열려 시민운동장 축구장과 야구장이 증개축되었다. 경제규모의 확대와 소득수준의 향상은 건축의 내용과 질을 높인 것은 물론, 조성에까지 이르렀다. 소위 造景이 건설업의 한 분야로 등장하기 시작한 것이다.

大邱에 조경이 건설업의 한 분야로 첫 등장한 것이 1973년 10월에서 1974년 4월까지 진행된 大邱市立圖書館 조경공사다. 이 공사는 개인이 했는데, 이 조직은 뒷날인 1976년 5월 大韓造景公社로 발족, 정식회사가 됐다.

이 시기에 주요한 土木工事로는 역시 洛東江上水道 2차확장공사가 있다. 1971년부터 2차확장사업의 기본계획을 세운뒤 1972년 ADB(아세아 개발은행)차관 170만달러와 內資 24억원 등, 총 32억원을 들여 공사에 착수하여 1975년 7월에 준공을 봤다.

또 하나 70년대에 기록할만한 일은 대구시내에 地下商街가 생겼다는 사실이다. 사실 지하 개발은 토지의 유한성을 극복하고, 土地效率을 높이는 등 원론적으로 주목받는 분야이다. 大邱의 지하상가개발은 그런 의미에서 상당히 의의가 있는 일이다. 대구에서 가장 먼저 완성된 곳이 東信地下道이다. 1976년 8월 6일 시공하여 1976년 11월 29일에 준공을 본 이 지하도는 465평 넓이에, 61개의 점포가 들어섰다. 이 지하도는 한일극장앞에 있다고 해서, 처음에는 한일상가지하도라고도 불리웠으며, 공사비는 3억 3,000만원이 들었다.

이후에 다시 이 지하도는 연장된다. 즉, 中央路의 大邱銀行 옛본점(현 남일동지점)에서부터 서쪽으로는 大元그릴까지 105m, 동쪽으로는 한일극장앞까지 115m가 확장된다. 이 공사는 1979년 12월에 시공하여 이듬해에 완공됐다. 그런데 여기에는 정부의 재정투자없이 大邱

開發株式會社를 통한 민자유치로 해결했다는데 의의가 있다. 즉, 大邱市가 大邱開發주식회사에 20년간 무상으로 사용권을 넘겨주면 대구개발은 공개입찰을 통해 시민에게 20년간 사용권을 분양한다. 20년이 지나면 자동적으로 대구시에 寄附替納하게 된다. 게다가 이러한 지하도 사업은 심각해지기 시작하는 교통난해결에도 큰 도움을 준다는 것이 확인되었다.

그래서 대구시는 지하상가 조성을 확대키로 하고, 大邱驛과 大新洞등에 계획을 세웠으나, 1970년대는 대구역 앞에만 투자를 하게 됐다. 1978년 3월 1일에 준공을 본 이 지하상가는 東大邱驛에 빼앗겨 버린 大邱驛商圏의 회복에도 큰기대를 걸었으나, 기대만큼의 성과는 없었다.

이곳에도 2차공사로 지하도를 넓혔다. 그외도 지하상가, 달리지 않는 건물목 지하도도 완성되기 시작해, 대구의 고질인 南北斷絶을 점차 해소해 나가기 시작했다. 1980년 1월 4일 준공된 신암 건물목지하도는 1978년 11월 13일에 착공되어 9억원 공사비로 만 1년 2개월만에 완성된 대구숙원사업 중의 하나였다.

소득수준의 향상은 시민들에게 레저에 대한 관심도 높히게 된다. 이와 관련 대구시는 1971년 4월 15일 대덕산 공원에 들어갔다. 이 공원개발에도 역시 民資를 동원할 계획을 세우고 유치에 들어갔다. 이렇게 해서 생겨난 것이 바로 케이블카이다. 운영회사인 大德開發이 각 전담건설회사에 의뢰해 시공한 이 공사는 1973년 3월 6일에 착공해서, 1974년 9월 6일에 준공을 보고 개업했다. 이때 투자금액은 약 2억원이었다.

〈表 7-6〉 1983年度 都給限度額 順位表(1983.7.1 現在)

順 位		業種	商 號	代表者	1983년도 한도액	營業所 所在地
全國	大邱					
59 (63)	1	土建 鋪裝	韓一産業(株)	鄭 喆 鉉	13,972,618,172 (2,577,458,959)	中區 南山洞 2街 39-3
74 (68)	2	土建 鋪裝	(株)光明建設	李 秀 王	8,477,235,350 (2,166,760,960)	中區 南山洞 910-1
78 (84)	3	土建 鋪裝	(株)瑞 韓	金 乙 永	7,568,045,210 (1,411,747,540)	中區 壽洞 22
89 (85)	4	土建 鋪裝	和成産業(株)	李 潤 碩	5,864,959,167 (1,345,554,919)	中區 東門洞 20-11
96	5	土建	(株)青 丘	張 壽 弘	5,322,277,686	中區 大鳳洞 55-150
112 (91)	6	土建 鋪裝	嶺南 建設(株)	裴 軫 鎬	4,756,202,560 (1,181,326,851)	東區 新川3洞 183-3
121 (103)	7	土建 鋪裝	三隆 建設(株)	朴 茂 國	4,313,709,873 (979,642,153)	中區 三德洞 1街 8-3

順位	全國	大邱	業種	商 號	代表者	1983년도 한도액	營業所 所在地
122		8	土建	三寶 建設(株)	姜 判 龍	4,306,455,657	壽城區 泛魚 3洞 1-4
142		9	土建	京一 建設(株)	李 世 俊	3,758,760,777	東區 孝睦洞 288
(129)			鋪裝			(783,704,390)	
162		10	土建	進榮 建設(株)	鄭 春 國	3,443,662,496	南區 大明洞 1793-2
(121)			鋪裝			(783,704,390)	
75		11	土建	(株)南鮮 土建	申 水 鏡	3,320,206,776	中區 太平路 1街 23
226		12	土建	三亞 建設(株)	裴 清	2,749,839,225	中區 東仁洞 2街 227-13
280		13	土建	(株)興産 建設	李 志 雄	2,223,814,951	中區 壽洞 22
318		14	土建	청우 建設(株)	張 世 碗	1,967,001,772	中區 東門洞 4-16
328		15	土建	月城 建設(株)	이 향 숙	1,920,000,000	中區 大新洞 5
339		16	土建	靑丘 開發(株)	尹 鎔 宣	1,854,536,500	中區 公平洞 61-1
408		17	土建	高麗 綜合 建設(株)	李 鍾 出	1,398,988,700	壽城區 泛魚 3洞 1-4
462		18	土建	(株)光明 住宅	李 秀 王	968,471,000	中區 南山洞 910-1
463		19	土建	(株)신원 산업	신 동 윤	961,979,939	中區 大鳳洞 55-94
469		20	土建	映進 綜合 建設(株)	河 鍾 晚	918,251,548	中區 北城路 1街 77-1
(109)			鋪裝			(918,251,548)	
486		21	土建	(株)友邦 建設	李 淳 牧	543,272,318	東區 新川洞 300-2
493		22	土建	(株)韓宇 建設	黃 鍾 植	341,599,747	壽城區 壽城2街 167-1

資料 : 〈매일연감〉

1970년대의 대표적인 다리공사로는 壽城橋 확장공사였는데 6.25때 美軍과 터어키軍에 의해 폭 9.3m로 준공된 이 철근콘크리트다리는 폭주하는 교통량을 감당하기에는 벅찬 실정이었다.

그래서 대구시는 1억 5,994만원을 들여 폭 30m, 길이 125.4m의 대형다리를 준공시켰다. 이 다리가 당시로서는 대구에서 가장 넓은 다리였다.

V. 直轄市昇格後(1981~1991)의 大邱 建設業界

6차에 걸친 경제개발계획을 통해 우리경제가 중진국의 선두위치에 이르자, 우리경제의 내용도 근본적으로 바뀌기 시작하고 있다. 그 중의 하나가 경제의 民間主導型으로의 변모다.

이는 경제규모의 확대로 더 이상 정부가 관리할 수 없거나 정부의 관리가 비효율적이라는 정책선도기능면에서도 민간주도로 방향을 바꾸었지만, 경제의 내용면에서도 민간자본의 투자규모가 재정의 규모를 앞선것을 뜻한다. 특히 건설분야에서는 1962년 建設統計의 작성이후

26년만에 처음으로 민간부문 계약액이 공공부문 계약액을 넘어섰다.⁵¹⁾ 단 한번 1978년의 예외가 있기는 하나 이후 지속적으로 민간부문우위였다.

대구지역의 경우는 이러한 통계가 없어 정확하지는 않으나, 大邱도 전국적인 현상과 비슷한 양상을 보일 것으로 추측된다. 왜냐하면 1988년의 민간부문우위는 아파트건설 등의 급증에 따른 것이므로 비슷한 양상을 보인 대구도 그럴 수 밖에 없을 것이기 때문이다. 그리고 경제규모의 거대화와 소득수준의 향상에 따라 건축물은 고급화, 패션화, 자동화, 정보화의 방향으로 흐르고, 여가 수요의 증대에 따라 스포츠 및 레저시설이 급증했다. 또한 産業化의 진행에 따라 公害문제가 심각한 사회경제적 문제로 등장하게 됐다. 그에따라 環境産業과 시설이 건설의 새로운 영역으로 등장하는 연대이기도 했다.

이러한 가운데 大邱의 건설업계는 어려움을 겪으면서도 성장을 거듭하여 드디어 1982년 도급한도액 순위발표에서는 韓一産業이 50위를 기록, 지역업체로서는 처음으로 50위권에 드는 기록을 만들기 시작했다.⁵²⁾ 그러나 지역업체의 전반적인 실태는 그리 좋은 편이 아니다.

1984년 대구건설업계의 실태를 보면 업체수는 22개사로, 전국 506개사의 4.3%인데다 대기업은 2개사뿐이다. 게다가 면허도 造景, 浚渫, 鐵鋼 등은 全無해 業域이 제한 받고 있었다. 업체당 도급한도액은 1982년 전국평균이 168억 4,000만원인데 비해, 대구는 36억 8,000만원으로 크게 낮았고, 그나마 調達廳 발주공사 群別 제한기준인 1군에는 하나도 해당되지 않아 47억원이상의 공사에는 참가자격도 없었다. 자본구성도 自己資本比率이 전국평균은 17.9%인데, 대구는 16.8%로 낮았고, 總資本利益率도 전국평균은 5.5%인데, 대구는 3.4%밖에 안됐다.⁵³⁾ 그러나 대구지역 건설업체의 國內建設市場 점유율은 1989년 3.7%에서 1990년은 3.3%로 낮아 졌다가, 1991년은 4.8%로 다시 높아지고 있다.

그동안 대구건설업계가 숙제로 안고 온 고민은 지역내공사를 外地業體에 많이 빼앗겨 왔다는 점이다. 한 예로 1981년 당시로서는 초거대규모였던 100억원대의 嶺南大學校 의 과대학교사 신축과 啓明大學校 城西校舎 신축공사를 모두 외지업체에 빼앗겼다. 지역업체는 입찰에 참여해 보지도 못했다.⁵⁴⁾

1985년에도 비슷한 양상은 계속됐다. 이 해들어 7월 30일현재 大邱市 발주공사는 77건 중 한건만 제외하고는 모두 대구업체가 수주했으나, 市校委 등 15개기관발주공사는 47건 중

51) 대한건설협회, 《89 민간건설백서》 1990. p. 26.

52) <대구매일신문>, 1982. 4. 3.

53) 대구상공회의소, 《대구지역건설업체실태조사보고서》, 1984.

54) <대구매일신문>, 1981. 10. 5.

28건만 수주, 59.6%의 受注率을 보였다. 또한 개인공사는 48건 중 12건을 수주하여 25%의 수주율을 나타냈다.⁵⁵⁾

이러한 경향은 해가 갈수록 조금씩 나아져 1989년에는 대구지역서 일어난 公共部門 발주금액 2,388억원 중 57.2%를, 민간부문 3,690억원 중 46.0%를 대구업체가 수주했고, 1991년에는 공공부문 3,019억원 중 69.6%를, 민간부문서는 9,369억원 중 80.1%를 대구업체가 차지 했다.⁵⁶⁾ 이것은 대구건설업체도 그동안 裝備와 기술등에서 상당한 발전을 이뤄, 그만큼 發注者의 신뢰를 쌓은 때문이라고 볼 수 있다.

그리고 1980년대 건설에서 빼놓을 수 없는 것은 87년부터 시작된 勞使紛糾다. 大統領 및 國會議員 선거와 민주화과정서 야기된 격렬한 노사분규는 급격한 노임인상과 인부 및 건축자재품귀라는 최악의 상황을 낳았다. 1980년대들어 중반까지 계속된 景氣不振이 87년부터 일어난 소위 3低好況으로 건설업도 호경기를 맞으면서 동시에 겪은 시련이었다.

부동산경기가 기승을 부린 1987~1991년사이에는 대부분 일당 3~4만원이 넘는 건설인력의 高賃金時代가 시작된 것이다. 이렇게 되자 정부노임과 시중노임과의 격차가 벌어져 官給工事を 맡은 건설업체는 큰 부담을 안게 됐다. 결국 그 격차가 1988년 말에는 56.2% 1989년은 76.4%, 1990년은 105.4%를 기록했다. 그 이후 1991년 1/4분기는 64.1%로 좁혀졌다.⁵⁷⁾ 이러한 가운데 대구지역에서는 1992년 개통돼 大邱地域 交通難 해소에 큰 도움을 준 新川大路공사가 시작됐다. 龍頭방천에서 八達橋에 이르는 12.5km 공사는 1985년 2월 9일 기공식을 가졌다.

대구명물이 된 大邱타워도 1984년 9월 15일 착공했다. 이 공사는 사업시행자인 한국타워의 자금사정으로 1986년 4월 공사가 중단됐다. 그 후 대구직할시의 권유에 의해 友邦住宅이 1987년 8월 인수하여 1992년 1월 8일 개관했다.

1980년대 들어 대구시는 심각한 食水難에 부닥치게 된다. 특히 1982년 11월에는 대구시 전지역에 대해 制限給水를 해야 할만큼 심각했다. 그래서 洛東江 上水道 3차 및 4차 확장공사를 1982년 및 1984년에 시행해, 1984년 및 1988년에 준공을 봤다. 이 당시 대구시 물기근은 어찌나 사정이 급박했던지, 당시 全斗煥 대통령이 물문제해결을 위해 각료회의를 대구시청에서 열었을 정도였다. 이 결과 嘉昌댐 확장 및 청도군 雲門댐공사가 시작됐다.

地下商街 조성도 계속이어져 1982년 12월 23일에는 중앙상가지하도 3차공사가 끝났다. 이

55) 대구시 자료; 〈대구매일신문〉 1985. 7. 30 보도.

56) 대한건설협회, 《민간건설백서》, 1982, p. 28.

57) 건설부, 《90건설백서》 1991, pp. 38~41.

로서 이 지하상가는 점포140개, 통로길이 437m에 이르게 됐다. 한일지하도 동신지하도라는 이름도 모두 中央商街 지하도로 통일됐다. 이어 1983년 1월 28일에는 300여점포가 들어가는 大新洞 大新商街 지하도가 준공됐다.

국민소득증대와 함께 일어나고 있는 레저수요를 충족시키기 위해 각종 레저시설건설을 서둘렀다. 이에따라 앞산공원과 八公山에는 새로이 特殊산도와 케이블카가 설치됐다. 길이 650m의 앞산공원 특수산도는 1983년 10월에 착공하여 1984년 3월에 준공됐고, 팔공산 케이블카는 1984년 5월 30일에 시공되어 1985년 10월 18일 개통됐다.

경제의 지속적인 성장으로 새로이 심각한 문제로 등장하고 있는 것이 環境問題다. 이에 대처하기 위해 정부에서는 1987년 2000년대를 향한 環境保全長期綜合對策을 마련하여 목표연도인 2001년까지 17조 846억원의 투자계획을 마련했다. 그리고 1990년 7월에는 環境保全法을 大氣環境保全法 등으로 分法하여 환경오염방지를 위해 보다 상세히 구분하였고, 1991년 5월 31일에는 환경범죄의 처벌에 관한 특별조치법을 제정했다.

이러한 상황이므로 대구시도 환경투자는 앞으로 계속증대 될 전망이다. 대구시가 하수 처리에 관한 계획을 수립하고, 제 1단계로 1983년 9월 1일 達西川 下水終末處理場 건설에 착수, 1986년 12월 31일 완공했다. 시설규모는 부지면적 5만 2000평에 하루 25만톤의 각종 하수를 처리할 수 있는 시설로 총 326억원의 사업비가 투입되었다. 이 공사는 대구업체는 면허가 없어 서울업체(太陽建設)가 담당했다. 대구염색공단 공동폐수처리장 시설공사는 和成産業이 맡아 1988년 1월부터 공사중이다.

건축은 보다 고급화, 패션화되고 건축자재와 시공기술은 보다 과학화 첨단화돼 갔다. 동시에 경제적 여유로 인해 건축물에 대한 인식도 급격히 달라졌다.

1983년 8월 대구시는 성당동에 綜合文化藝術會館을 지었다. 총공사비 242억원을 들여 1991년 10월에 준공을 본 이 건물의 평당 공사비는 자그마치 400만원이었다. 고급 石材등 각종 건축자재는 최고급 최첨단제품들이었다. 그러나 70년대까지만해도 있음직했던 호화 사치라는 비판이 일지 않았다. 그것은 돈을 많이 들여 잘지은 외국의 건물들은 建物週期가 몇 백년씩인데 비해, 돈을 적게 들인 우리 건물들은 50년이 채 안되기때문이다. 돈을 적게 들인 건물은 사치라는 비난은 면할 수 있으나, 국가적 낭비라는 비난은 면할 수 없게 됐다.

1960년대나 1970년대 초기에 지은 아파트는 20년을 채 못채우고, 슬럼화돼 뜯고 다시 지어야 하는 것이 그 좋은 예이다. 이 종합문화예술회관은 별집모양의 八角디자인이라든가 초기의 연건평이 3,333평으로 했단가하는 아이디어는 당시의 李相熙 市長이 냈고 설계는

金仁鎬건축사가 했다.

사실 대구에 건물고급화를 시도한 첫 건물은 伽倻백화점이었다. 비록 연건평 5백평에 지하 2층 지상 5층의 작은 건물이었으나, 평당 건축비가 당시의 평균건축비보다 3배나 더들인 고급건물이었다. 또한 層사이를 연결하는 계단도 거대하게 만드는 등 실험적 요소가 많은 건물이기도 했다. 그러나 불행히도 이 건물은 1975년 겨울 불이나 개축을 하면서 당시 여론을 감안, 일반건물화 해버렸다.

또한 경제수준의 향상으로 특수목적의 건축물도 생겨나기 시작했다. 그것은 스포츠빌딩과 오피스텔의 등장이다. 大邱에서 스포츠빌딩이 가장 먼저 들어선 곳이 泛魚洞의 유성스포츠프라자다. 지하 3층 지상 7층의 이 건물에는 실내수영장등 각종 체육시설이 망라돼 있다.

1986년 7월 1일 시공해 1988년 8월 20일에 준공됐다.

오피스텔이 가장 먼저 등장한 곳은 역시 事務室 수요가 많은 法院 옆 泛魚洞 킹덤오피스텔이다. 1989년 8월에 시공하여 1991년 완공을 본 이 건물은 지하 2층, 지상 15층으로 연건평이 약 6100평이다. 이 건물을 비롯 1980년대후반에 지은 많은 빌딩들이 주차난을 감안, 건물내에 엘리베이터형 주차공간을 마련하기 시작했다.

또한 88서울올림픽을 앞두고 관광진흥차원의 국가적 지원에 힘입어 많은 호텔이 들어섰다. 1982년 12월 29일 화재를 당했던 琴湖호텔이 하서동 같은 자리에 지하 2층, 지상 19층의 새건물을 지었다. 1984년 10월 5일 시공하여 1986년 1월 26일 완공을 본 연건평 5,600평의 이 호텔은 대구의 최고층 건물이 됐다.

또한 1980년대는 結婚禮式場 수요가 넘쳐, 이에 따른 예식장 건설도 붐을 이루었다. 특히 침산동에 세워진 明星禮式場은 지하 1층 지상 7층의 대구최대의 예식장일 뿐 아니라, 주차난을 감안하여 4,800평에 달하는 대구최대의 주차장을 갖추었다.

百貨店都市라는 정평을 받고있는 대구답게 백화점건물도 많이 들어섰다. 특히 1983년 2월 10일 시공하여 1984년 12월 15일 문을 연 東亞쇼핑센터는 재개발사업의 성공사례로서 전국에서 유명해 졌다. 德山地區 재개발사업으로 추진되었던 東亞쇼핑센터는 지하 3층 지상 12층에 연건평 1만 200평으로 총공사비 120억원과 내장 및 내부시설설비비 약 50억원이 투입됐다. 이 사업은 재개발지구에서 백화점을 지어 성공한 첫케이스가 됐다. 연건평 1만 2백평.

大邱 건축사상 첫 철골구조시공을 한 건물은 壽城 2가의 大邱銀行 본점이다. 1980년 10월에 시공되어 1981년 9월 준공을 본 이 건물은 豐山建設과 曉星알미늄이 각각 분업으로

했으나 철골시공은 서울의 興和工業이 했다. 당시로서는 대구에 철골시공면허를 가진 업체가 없었다. 또한 철골빔을 수입품대신 浦鐵것으로 한 기록도 갖고 있다. 지하 2층, 지상 18층의 이 건물은 당시로서는 최고층이었으나, 1986년 19층의 금호호텔에 빼앗겼다. 1991년말 현재 대구에는 15층이상 高層빌딩숫자는 35개나 된다.⁵⁸⁾ 그야말로 고층화시대다.

그의 특수목적의 새로운 건물로는 黃金洞 어린이大公園안의 科學館 건물이다. 1984년 4월 16일 준공을 본 이 건물은 본관은 지상 4층 별관은 지하 1층 지상 2층으로 연건평 2,073평으로 27억원의 공사비가 투입됐다. 시공회사는 경일건설이었다.

그의 1980년대는 절, 성당, 교회 등 각종 宗教建築도 붐을 이루었다. 사수동 베네딕트修女院 등 많은 건물이 지어졌다. 이 건물은 지하 1층, 지상 3층의 연건평 1,298평으로 1985년 12월 9일 준공됐다. 설계자는 徐輔光이었다.

그리고 병원 및 의원 등 의료관계 건축물도 신축붐을 이루었다. 특히 1980년대는 경제수준 및 소득향상과 함께 病·醫院이 많이 생겨나, 醫療서비스 차원에서 경쟁적으로 신축됐고 또 건축수준도 고급화됐다. 비록 시공은 70년대(1979년 9월 1일)에 했으나 완공은 1980년대(1983년 2월 18일)인 嶺南大學校醫療院이 지하 3층, 지상 13층으로 들어섰다. 병상이 961개인 이 병원은 연건평이 1만 6,235평으로 대구에서 가장 큰 건물이다.

〈表 7-7〉 大邱直轄市內 建設業體

單 位	商 號	代 表 者	1991 都給限度額 (單位：千圓)	營業所 所在地
全國	市内			
49 (52)	1 (株) 青 丘	張 壽 弘 金 時 學	73,187,214 (31,362,124)	西區 內唐 4洞 463-62
65 (86)	2 (株) 友 邦 住 宅	李 淳 牧	59,793,921 (10,092,521)	壽城區 晚村 1洞 413-6
74 (87)	3 和 成 產 業(株)	李 仁 中 李 弘 中	43,107,137 (9,937,380)	中區 德山洞 53-3
118 (167)	4 (株) 瑞 韓	金 乙 永	24,411,396 (4,089,620)	壽城區 壽城 2街 1
143	5 (株) 甫 誠 住 宅	金 相 考	20,208,599	中區 東仁洞 4街 405-3
160	6 (株) 興 產 建 設	李 志 雄	17,585,105	中區 南山 4洞 94-2
168	7 (株) 東 西 開 發	李 東 錡	16,395,115	中區 大新 2洞 1450-7

58) 대구직할시 건축과, 단, 아파트는 제외.

單 全國	位 市内	商 號	代 表 者	1991 都給限度額 (單位：千圓)	營業所 所在地
177 (131)	8	嶺 南 建 設(株)	裴 大 淳	15,808,976 (5,562,474)	東區 新川 3洞 183-14
199	9	三 寶 建 設(株)	姜 判 龍	14,166,530	壽城區 泛魚 3洞 1-4
239	10	大光綜合建設(株)	白 承 潤 崔 正 龍	12,500,000	東區 栗下洞 840-41
249 (153)	11	進 榮 建 設(株)	鄭 春 國 白 南 錄	12,042,592 (4,480,158)	南區 大明 2洞 1793-2
251 (258)	12	協 伸 建 設(株)	鄭 先 卿 (管理人)	12,000,000 (2,544,000)	壽城區 泛魚 3洞 43-2
263	13	高麗綜合建設(株)	李 鍾 基	11,822,500	南區 大明 10洞 809-3
286	14	重 石 建 設(株)	李 鎮 百 張 時 玉	10,940,383	中區 東仁洞 1街 326-1
290	15	朝 邦 產 業	朱 恩 瑩	10,807,135	壽城區 新梅洞 246
301	16	(株)光德綜合建設	金 相 基	10,603,730	西區 內唐 1洞 230-1
302	17	三 亞 建 設(株)	裴 清	10,557,165	中區 東仁洞2街 227-13
326	18	青 宇 建 設(株)	張 世 琬	9,781,450	中區 三德洞 1街 35-11
341	19	南鮮綜合建設(株)	申 水 鏡	9,239,622	東區 新川 4洞 330-3
365	20	(株)新 和 住 宅	張 炳 吉	8,509,267	南區 大明 7洞 1921-9
432	21	青 丘 開 發(株)	尹 鎔 宣 金 鍾 和	6,718,090	中區 公平洞 61-1
459	22	(株)高 麗 住 宅	李 鍾 基	5,981,221	南區 大明 10洞 809-3
497	23	(株)大百綜合建設	蘇 大 永 李 商 範	5,326,965	中區 三德洞 2街 5
508	24	(株)光 明 建 設	鄭 春 國 (管理人)	5,055,960	南區 大明 2洞 1793-2
547 (178)	25	(株)南 京 建 設	南 基 洪	3,902,500 (3,902,500)	北區 檢丹洞 509
609	26	甫宣綜合建設(株)	全 周 昊	2,181,849	中區市場北路 114-2
617	27	(株)韓 宇 建 設	鄭 甲 祚 (管理人)	1,691,550	北區 砧山 2洞 100-10
8	1	(株)現 代	李 鍾 萬	7,144,145	壽城區 斗山洞 6
11	2	(株)에 덴 住 宅	金 聖 顯	6,736,792	北區 魯院 3街 34-11

單 位		商 號	代 表 者	1991 都給限度額 (單位：千圓)	營業所 所在地
全國	市内				
16	3	內 外 建 設(株)	蔡 鏞 熙	6,000,000	中區 大鳳 2洞 730-15
17	4	(株)太 成 住 宅 建 設	具 義 淑	5,720,641	東區 新川 3洞 123-1
18	5	(株)公 營 建 設	李 茂 植	5,652,446	東區 新川 4洞 296-2
25	6	(株)德 英	羅 德 仲	5,150,000	南區 大明 2洞 1809-5
35	7	(株)濟 林 住 宅	林 漢 秀	4,593,119	壽城區 壽城 4街 1186-60
40	8	三 進 建 設(株)	崔 完 植 朴 明 信	4,500,000	壽城區 泛魚 2洞 48-14
49	9	(株)新 盛 綜 合 建 設	趙 來 榮	4,211,730	壽城區 泛魚 3洞 1-4
60	10	(株)東 和 住 宅	金 吉 生	3,748,854	中區 東仁洞3街 271-74
68	11	(株)珠 山 土 建	張 永 道 李 長 浩	3,600,000	西區 坪里 4洞 1343-2
96	12	正 進 建 設(株)	林 永 局	2,800,000	中區 大鳳 2洞 709-6
103 (24)	13 (1)	松 運 綜 合 建 設 (株)	李 成 東	2,665,533 (1,864,757)	東區 新西洞 516-1
105	14	(株)大 也 建 設	崔 正 福	2,639,179	達西區 上仁洞 1472-3
147	15	(株)昌 信 住 宅	金 昌 國	1,750,000	東區 新川 3洞 88-2
160	16	協 和 住 宅 建 設 (株)	李 星 玉	1,380,000	中區 上西洞 17
189	17	(株)和 成 開 發	李 健	683,300	中區 德山洞 127-10
192	18	(株)三 淵 流 通	金 在 成	635,000	東區 新川 4洞 339-2
(50)	(2)	(株)宇 株	朱 炯 俊	830,000	達西區 梨谷洞 1000-268

第3節 住 宅

I. 解放前의 大邱 住宅業界

日政때도 지금보다야 덜했겠지만 都市 住宅難이란 말이 있었다. 그 이유 역시 오늘날과 같은 도시집중때문인데, 집중이유로는 子女教育을 위한 가족동반이주와 抗日사상 관계로 地方豪族들이 도시로 이주하기 때문이었다. 게다가 內地人(당시 日本人)들의 이주자 증가도 큰 몫을

차지했다.⁵⁹⁾ 1921년 조선총독부는 주택난해결을 위해 저리주택자금의 융자방법을 검토했다.

대구의 경우도 마찬가지여서 1921년 大邱府는 도시가 팽창하고, 이에 따라 신축가옥도 늘어 시가지내에는 빈터가 날로 줄어들고 있었다. 이해 1월부터 6월까지 신축가옥은 494채를 기록하고 있었다.⁶⁰⁾ 그리고 대구부는 도시의 팽창에 따라 새로이 도로도 닦고, 하수도와 상수도를 설치하고 행정구역도 확대하는 등 도시계획업무를 수행하고 있다. 이를 더 효율적으로 수행하기 위해 大邱府協議會는 대구도시계획조사위원회를 조직하기로 결정했다.

이러한 분위기에서 1921년 대구부는 영세민의 생활을 돕고 주택난완화를 위해 府營住宅을 건설키로 했다. 도비보조금 1만원, 起債 4만원 등, 도합 5만원으로 文化洞[南旭町], 東仁洞[東雲町] 達城洞[達城町] 등 3개소에 50호를 지었다. 공사기간은 1921년 9월에서 다음해 3월 31일까지 었다. 50호의 가옥형태는 30호는 일본가옥이고, 20호는 온돌가옥이었다. 값이 싼기때문에 인기가 좋았다. 그러나 달성동 부영주택은 1926년 폐지되고 문화동 주택 갑호주택 2棟 4戶, 을호주택 3동 12호 등 1938년 현재 8동 28호가 남아 있었다.⁶¹⁾ 대구에 처음 들어온 西歐式 주택은 1901년 기독교 선교사인 아담스(Adams)주택으로 지하 1층, 지상 3층이었다. 붉은 벽돌로 지은 이집에 3층에는 다락방 2개를 두고 있었다. 이외도 같은 해에 지은 존슨(Johnson)주택 등 여러 선교사집이 있으나, 시공자는 모두 이름이 알려지지 않은 中國人 벽돌공과 日本人 목수들이었다.

이 중 존슨주택에 사용된 문은 미국 시카고에서 철물과 설비류는 샌프랜시스코에서 수입하였다.⁶²⁾ 그 뒤 대구에 내려와 근대건축에 이반이 한 두 중국인인 姜義寬과 慕文錦도 각기 자기주택을 1923년과 1937년에 지었다. 이 집들도 당시로서는 대구지역의 대표적 주택에 속했다. 이 때까지만 해도 주택사업은 개인영역이고 기업영역이 아니었다.

II. 6·25 前後(1946~1961)의 大邱 住宅業界

해방과 더불어 해외로부터 돌아온 귀환동포와 북한에서 넘어온 越南동포로 인해 대구는 물론 전국 어디서나 주택난은 심각했다. 이를 해결하기 위해 헬믹 軍政長官代理는 1947년 7월 18일 각 市道에 戰災民 주택 9,000호를 짓기로 했다고 발표했다. 또 같은 해 9월

59) 朝鮮銀行調査部, 《朝鮮事情》, 1921. 7, p. 49.

60) 위의 책, p. 38.

61) 대구부, 《대구부사》2 府政, p. 43.

62) 대구시·영남대학교 민족문화연구소, 앞의 책, p. 43.

11일에 保健厚生部는 전재민주택 1만호를 짓기로 하고, 각시도에 1억원을 각도에 배정했다.

심각한 주택난으로 인해 대구시내 집값은 천정부지로 뛰었다. 1947년 4월현재 대구시내 집값은 기와집1간에 4만원, 5간이면 20만원이고 초가1간에는 1만원이었다. 이 값은 해방 후 2년동안 15배나 오른수준이었다.⁶³⁾ 이 혼란기때부터 들어서기 시작한 소위 판자村이나 바라크촌은 6.25를 거치면서 엄청나게 확산되어 사회가 안정된 1960년대 후반까지 남아 大邱都市計劃의 골치거리였었다.

休戰後 대구시는 주택난과 무허가로 들어선 판자촌들을 해결하기 위해 國民厚生住宅, 재건주택 난민주택 등 3종류의 집을 지어 나가는 주택정책을 취했다. 이러한 주택정책영향에다 휴전이 됐다는 사회적 안정심리로 인해, 주택신축은 한때 크게 늘어났다. 1954년 들어 5월까지 대구시내 建築許可件數는 336건으로 전쟁중이었던 1953년 5월까지의 40건보다 8배나 늘어났다.⁶⁴⁾ 이 역시 심각한 주택난 때문으로 볼 수 있다.

이러한 상황속에서 1954년 7월 6일 李承晩 대통령은 도심지주택건축은 철근콘크리트로 하라는訓令을 내린다. 그러나 이 조치는 당시의 경제수준으로는 현실성이 없고, 이 조치를 지속시키면 주택난은 가중될 것이라는 현실론에 밀려 한달만인 8월 10일자로 內務部長官 통첩에 의해 해제되는 해프닝도 일어났다. 1954년 경북도는 대구시에다 피난민을 위한 厚生住宅 100호를 짓는다고 발표했다. 발표내용은 건평은 9평, 집값은 25만원으로, 15만환은 선불이고, 나머지 10만환은 8년분할로 한다고 발표했다.⁶⁵⁾

그해 10월 大邱에는 社會部 국민주택10개년계획에 의해 1차로 200호가 할당되어 내려왔다. 건평이 9평인 이주택의 가격은 40만환이었고, 여기에 소요되는 시멘트등 건축자재는 UN KRA의 원조에 의존했다.⁶⁶⁾ 無住宅者 우선등의 조건은 있었으나, 1955년 4월에 마감을 하고 보니 大明洞 1백호에는 20호, 신천동 1백호에는 26호만이 신청해 154호가 남아도는 미달 사태를 빚었다.⁶⁷⁾ 당시 집값이 내리는 분위기인데다 비싸고 거리가 멀었다는 이유이기도 하나, 무엇보다 경제의 침체가 주요인이었다.

그러나 1950년대 후반부터 대구의 주택구조에는 중대한 변화가 일어나기 시작했다. 외국 원조물자의 도움에다 주한미군의 영향 등 끊임없이 쏟아져 들어오는 外國文物影響으로 집안에

63) 〈南鮮經濟新聞〉, 1947. 4. 8.

64) 〈대구매일신문〉, 1954. 5. 27.

65) 〈대구매일신문〉, 1954. 8. 27.

66) 〈대구매일신문〉, 1954. 10. 3.

67) 〈대구매일신문〉, 1955. 4. 21.

居室이 만들어지고 화장실, 부엌, 식당들이 들어서기 시작한 것이다.⁶⁸⁾ 또한 1959년 8월 內務部는 공공건물의 신축에는 水洗式 변소로 해야만 건축허가를 해주도록 조치했다.

해방당시 건축업계의 뒷얘기로는 소위 解放木手 에피소드가 있다. 그것은 기술을 설배운 소위 해방목수가 덤핑노임으로 설치하는 바람에 日本人技術者 밑에서 徒弟制度로 엄격히 기술을 익힌 실력있는 기술자들이 전업해 버린 일이다. 그 바람에 해방 후 닥친 技術者不足難은 더욱 심화됐고, 건축기술의 전수도 올바르게 이뤄지지 못했다는 것이다.⁶⁹⁾

〈表 7-8〉 年度別 政府 및 公共團體 住宅建設 狀況

연별	계	재건 주택	귀재	난민	국민	자조	수해 복구	공영	개량	시영	특정	일반	희망	주택 공사	주택 은행
1957	200	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1959	70	—	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1960	250	—	—	50	—	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1961	83	—	—	—	20	—	63	—	—	—	—	—	—	—	—
1962	276	—	—	—	—	—	—	64	62	—	—	—	—	150	—
1963	275	—	—	—	—	—	—	60	50	—	—	—	—	165	—
1964	40	—	—	—	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—
1965	50	—	—	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—
1966	152	—	—	—	—	—	—	—	—	12	100	40	—	—	—
1967	109	—	—	—	—	—	—	—	28	41	40	—	—	—	—
1968	440	—	—	—	—	—	—	50	—	—	—	—	50	—	340
1969	676	—	—	—	—	—	—	140	—	—	—	—	—	292	244
1970	203	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	203
1971	158	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62	96
1972	369	—	—	—	—	73	—	—	—	—	—	—	—	—	296

資料: 대구시 주택과

III. 經濟發展期(1962~1971)의 大邱 住宅業界

1960년대는 주택의 연대라고 할만큼 주택을 위한 각종 제도와 장치가 마련되었다. 1962년에는 大韓住宅公社가 설립되었고, 1968년에는 建設部에 주택도시국이, 1969년에는 韓國住宅銀行이 생겼다. 이를 위한 뒷받침으로 都市計劃法과 韓國住宅金庫法이 제정되었으며, 69년 9월 15일

68) 청구, 《청구 20년사》, 1993, p. 57.

69)尹鉦(도시건축)증언.

부터는 住宅福券이 발매되기 시작했다.

이러한 분위기에도 불구하고 大邱는 여전히 전국 제일의 住宅難 도시로 기록되고 있다. 1962년 41.9%이던 주택부족률이 해가 가면서 줄기는 커녕 더욱 커져, 1971년에는 53.0%로 늘어났다. 대구의 전통적인 주택난을 두고, 그 요인으로 6.25후 避難民 잔류가 어느 도시보다 많았다는 설과 시민의 保守性으로 아파트에 대한 적응이 가장 늦었다는 설, 그리고 대구의 경제력부진 및 대구시 행정 집행이 다른 도시보다 엄격해 건축활동이 제약을 받았다는 설등이 있으나 명확히 규정되지 못하고 있다.

이러한 주택공급부족상황에도 불구하고 경제력미흡 등으로 1960년대에서는 住宅會社가 생겨나지 않고, 기존의 건설회사에서는 여전히 토목사업에나 신경을 쓰고 있었다. 소위 ‘집장사’ 수준의 個人業者공급시대였다. 그러나 1960년대부터 소위 洋式住宅普及이 시작됐으며, 주택이 단순한 주거기능을 지나 投資對象으로 될 수 있다는 인식이 싹트기 시작했다. 하지만 대구의 약한 경제력은 新築住宅을 소화시킬 여력이 없어 주택의 경기는 66년 잠깐을 제외하고, 내내 너무 비싸다는 이유로 소비자로부터 외면을 당해 침체를 면치 못했다.

대구시가 하는 公營住宅이나 또는 產業銀行 융자주택 등은 100세대 내외였다. 그러다가 대한주택공사는 1969년 9월 巴洞에다 처음으로 대규모 單獨住宅團地를 세웠다. 4만여평에 달하는 단지내 15~20평규모로 292세대를 짓는 당시로서는 대규모였다. 그러나 9월준공 이후 2달이 지나도록 분양실적은 겨우 90세대에 지나지 않았다.

아파트 역시 마찬가지였다. 대구시가 1968년 12월에 지은 聖堂洞公營아파트(16평)는 1년이 가까워와도 분양은 120세대 중 40세대에 불과했다.⁷⁰⁾ 모두가 너무 비싸다는 이유였다. 특히 아파트경우는 아파트 기피현상과도 관계가 있었다. 이때 입주자부담금액은 巴洞國民住宅이 입주금 87만 8000원과 융자금 30만원이었고 성당아파트는 입주금 23만 8000원에 융자금 30만원이었다.

우리나라 住居文化에 일대혁신을 가져온 아파트의 대구등장은 의외로 늦다. 서울은 日政때인 1932년에 그리고 해방 후는 1964년 麻布아파트가 처음으로 들어섰다. 그러나 대구는 이보다 훨씬 늦은 1966년 大明洞 公務員 아파트가 그 효시이다. 12평짜리 72가구와 15평짜리 24가구를 지었다. 그리고 도시재개발사업으로는 東仁洞 零細民아파트가 있다. 이 아파트는 대구의 첫 개발아파트이며, 전국에서 가장 성공한 케이스로 지적받고 있다. 영세민 아파트인만큼 煉炭리어커가 올라가기 편하게 계단을 나선형슬로프로 한 것이 특색이다. 당시

70) <매일신문>, 1969. 11. 11.

난방은 연탄보일러 또는 연탄아궁이었다. 이 아파트는 14평짜리 328세대였다.

그리고 단독주택은 1969년을 기점으로 커다란 변화를 맞이 한다. 즉, 洋式化傾向의 일반화가 그것이다. 그동안 양식화경향을 보이던 대구단독주택이 이 해를 기해서 韓式주택이 한물가고, 소위 半洋式을 취하는 경우가 더 많아진 것으로 住宅銀行 대구지점의 창구조사에서 드러났다.⁷¹⁾ 또한 設計도 그동안 설계없이 청부업자와 의논해서 하다가, 건축규모가 늘어나고 또 고급화 양식화경향을 띠면서 건축사에게 의뢰하는 경향도 더 많아졌다.

당시 건축비를 보면 1966년 봄은 평균 2만원, 1971년 봄은 5만원수준이었다. 대지 27평미만의 경우는 도시미관상 일체의 건축허가를 내주지 않도록 하는 조치도 1971년 3월부터 내려졌다. 그리고 전국에서 이름난 주택난이라는 특수사정때문인지 주택사업을 기업화한 주택회사가 전국에서 처음으로 대구에 등장했다. 1971년 5월 설립된 大邱住宅公社가 그것이다.⁷²⁾

Ⅳ. 經濟成長期(1972~1980)의 大邱 住宅業界

1970년대 대구 주택업계의 특징은 아파트문화의 정착이다. 비록 1980년대와 같이 열화같은 인기가 있는 것은 아니었지만, 核家族化의 진전과 편의성의 증대 등으로 아파트생활이 산업화에 맞는 생활양식이라는 인식이 뿌리내리기 시작한 것이다. 이러한 일반적인 인식에도 불구하고, 기록상 아파트공급이 단독주택신축을 앞선 것은 70년대후반인 1979년의 일이다. 대구시내 민간부분 및 공공부분을 합친 아파트 공급세대수는 9,131였는데 비해, 단독주택건립호수는 6,391로 2,740세대가 앞선 것으로 나타났다.

그만큼 대구시민의 保守性이 아파트에 대한 적응력과 기호도를 떨어뜨리고 있는 것이다.

이에 따라 1970년대 초반 대량으로 생겨나기 시작한 새로운 형태의 기업인 住宅會社는 자연 단독주택에 신경을 쓰고 있었다. 대구시 統計上으로도 민간부문서는 1977년까지 아파트공급은 불과 연 200세대 전후였다. 이 시기의 아파트공급은 거의 대구시와 주택공사가 담당했다. 1978년 민간부문공급이 처음으로 천단위로 올라서 일약 2,442세대를 기록하면서 대구의 아파트시대는 막을 열었다. 동시에 주택보급률도 1978년 처음으로 50%선을 넘어섰다.

대구의 아파트시대가 본격화되기 시작한 배경에는 단군 이래 듣지도 경험해보지도 못했던 1977년의 不動產바람과 깊은 관계가 있다. 우선 부동산경기가 좋아 시장전망이 좋았고, 또

71) <매일신문>, 1969. 4. 27.

72) 金乙永(서한주택대표)증언.

부동산회오리로 땅값이 올라 고층아파트가 아니면 채산성을 맞추기가 어렵게 되는 등 새로운 상황이 전개되었기 때문이다. 그러나 당시 아파트選好도가 낮은 大邱에서 고층아파트를 짓는다는 것은 일종의 모험이었다.

〈表 7-9〉 大邱市内 年度別 住宅普及 現況 (단위: 명, 가구, 호, %)

연 도	구 분	인 구 수	가 구 수	주 택 수	주택보급률
1970년		1,082,740	217,666	103,753	47.7
1971		1,132,589	228,932	107,663	47.1
1972		1,164,048	239,308	114,385	47.8
1973		1,200,273	251,045	120,221	47.9
1974		1,266,233	266,974	129,491	48.6
1975		1,311,078	276,197	132,136	47.9
1976		1,359,040	286,081	134,540	47.1
1977		1,415,754	289,870	144,660	49.9
1978		1,487,098	303,497	152,994	50.5
1979		1,572,824	326,480	164,664	50.5
1980		1,607,458	338,205	178,335	52.7
(편입지포함)		1,777,987	369,528	198,995	53.9
1981		1,838,037	388,724	214,475	55.2
1982		1,904,319	406,577	224,343	55.2
1983		1,959,172	419,399	241,275	57.5

資料: 대구시 주택과

이러한 분위기에서 靑丘住宅이 大鳳洞에 지은 고층아파트가 성공을 거두자 이후, 너도나도 고층아파트에 참여했고, 그래서 ‘대구아파트시대’를 여는 기점이 된 것이다. 이 아파트는 1977년 12월 22일 착공해서 1978년 11월 28일 준공되었으며, 12층 건물이었다. 또한 분양평수는 27.5평형과 46평형 그리고 32.5평형이 있었으나, 32.5평이 중심이었으며 모두 183세대였다. 32.5평형의 분양금액은 1,527만원이었다.

그리고 이 아파트공사 현장에서 처음으로 레미콘을 사용하게 되는데 이것이 대구건축현장에서 사용하는 대구의 첫레미콘시공이다. 이전에는 手動式 콘크리트믹서를 사용했는데, 당시는 中東特需와 부동산경기로 인건비가 엄청나 이에 대처해야 했다. 동시에 질도 좋아지는 2중효과를 노릴 수 있어 레미콘사용은 급격히 늘어났다.

이러한 高層化와 동시에 대구아파트들은 대단지화 고급화로 나가기 시작했다. 우선 첫

고층아파트인 이곳에도 5층아파트에서는 설치하지 않았던 엘리베이터, 경비실간 인터폰, 조절용 타이머부착 조명기구등이 채택되었다. 따라서 분양가격도 32.5평 경우 평당 약 47만원으로 저층아파트보다는 높았다. 그러나 이때는 부동산경기가 좋은때여서 그런대로 지나갔지만, 1980년대들어 분양실적이 저조하자 고객유치를 위한 고급화가 진행되어 대구아파트는 전국에서 가장 고급화되는 결과를 낳았다.

大團地화도 동시에 진행되어 1978년 천세대를 넘긴 1,150세대아파트단지가 됐다. 동시에 아파트시대가 되면서 아파트문화 정착에 맞춰 주택회사들은 아파트内部構造들이나 시공법 그리고 건축자재들이 연일 개선돼 나갔다. 우선 복도의 구성도 복도형이 주류를 이루다가, 1971년 대구시가 지은 효목공무원아파트가 계단식을 채택하면서 그 이후 거의 계단식으로 굳어졌다. 내부구조에서는 거실의 중요성이 강조되어 크기가 계속 증대되었다. 또한 규모도 大型化로 나가 1960년대의 12~15평 정도에서, 1970년대는 30평전후로 확대되어 나갔다.

이러한 아파트 붐에도 불구하고 대구지역 대부분 주택업자들은 1977년까지 거의 단독주택에 매달려 있었다. 그것은 그만큼 대구시민의 기질이 보수성이 강해, 산업화에 맞는 아파트의 필요성에도 불구하고 시민들로부터 외면 받아 왔기때문이다. 單獨住宅 단지규모는 50세대내외가 가장 많았다. 단독주택모양도 1970년대에 들어서면서 거의 미니 2층의 洋屋으로 지어졌다.

특히 70년대 아파트전 단독주택이건 시민들이 특별히 신경을 쓴 것은 보일러와 단열재 사용 그리고 太陽熱주택 등 열관리에 관한 문제였다. 그럴수밖에 없는 것이 1973년과 1979년 내리 두번에 걸쳐 혹독한 오일쇼크를 경험했기 때문이다. 이 당시에 살림살이에서는 에너지 지출이 큰 비중을 차지 했던 관계로 기름보다는 값이 싼 연탄보일러가 크게 매력있는 상품이 됐다. 그리고 인기높은 고층아파트도 管理費 過多라는 이유로 차츰 인기가 시들해 가기도 했다.

두차례 오일쇼크를 겪은 뒤인 1979년 가을 현재 보일러 설치 비용은 기름의 경우 보일러(2만칼로리)값이 15~16만원, 수입버너 15만원, 기름탱크 6만원에, 인건비 5만원 정도고, 연탄보일러는 3평기준 10만원수준이었다.⁷³⁾

전국에서 가장 높은 住宅不足率을 감안하면 대구주택업계가 번성할 수 밖에 없다고도 볼 수 있다. 그러나 이러한 분위기로 인해 주택업계는 일찍이 발달했으나, 경제력취약으로 늘 고전해 왔다. 주로 1970년대 초반에 생겨난 주택회사는 1976년 현재 12개수준이었으나

73) 〈매일신문〉, 1979. 9. 19.

이 중 제대로 영업을 하는 곳은 4-5개에 지나지 않고 있다.⁷⁴⁾ 그리고 언제나 亂立이라고 할 만큼 지역경제력에 비해서 업체수가 많았다.

1977년 12월 31일 住宅建設促進法 개정에 따라 대구시는 95개업자가 등록했는데, 그 중 25개업자가 아파트 건립에 나서고 있었다. 그러다 1979년 3월 말에는 모두 101개회사로 늘어났다. 이 숫자는 지난해 등록업체 중 65%인 73개회사가 실적미달로 정리되고 난후의 숫자다. 그러다 1980년에는 다시 138개사로 늘어났다. 그러나 주택사업에 손덴업체는 겨우 30개사뿐이었다. 따라서 1980년대초에는 많은 업체가 不渡를 내거나 잠적했다.

〈表 7-10〉 大邱市内 事業主體別・年度別・型別 住宅建立 現況

연도	계	공 공 부 문							민 간 부 문							
		대 구 시				주택공사			축 진 법				건 축 법			
		소계	단독	아파트	연립	소계	단독	아파트	소계	단독	아파트	연립	소계	단독	아파트	연립
1970	42,978	3,351	1,290	1,921	140	669	669						38,958	38,958		
1971	5,294	583		583									4,711	4,510	201	
1972	4,009	73			73								3,936	3,845	83	8
1973	7,653	958	25	530	403								6,695	6,648	47	
1974	9,534	1,150		700	450	1,720		1,720					6,664	6,489	175	
1975	6,224	1,089	200	429	460								5,135	4,887	215	33
1976	7,018	414	21	393		1,240		1,240	336		336		5,028	4,627	389	12
1977	9,971	407		301	106	1,730		1,730	96		96		7,738	7,538	178	22
1978	17,403	762	60	702		1,700		1,700	3,342		3,342		11,599	9,133	2,442	24
1979	2,159	1,002		1,002		83		3,543	2,116		2,116		9,041	6,391	2,470	180
1980	18,752	760		760		2,900		2,900	8,515		8,515		6,577	1,957	4,055	547
1981	9,024	710		710		2,250		2,250	3,359		3,359		2,705	1,458	1,149	98
1982	8,582	410		410		1,400		1,400	2,095	67	2,028		4,767	4,235	428	104
1983	11,804	710		710		2,150		2,150	3,837		3,807	30	5,107	5,098		18

資料：대구시 주택과.

이러한 시련뒤에 중동특수를 따라온 1977~8년의 不動産 景氣는 대단한 것이었다. 너무 급작히 부동산시세가 뛰고 투기가 광범해지자 정부는 드디어 1978년 8월 8일 소위 ‘8·8조치’를 발표했다. 不動産投機地域指定 등을 내용으로 한 이 조치로 투기열풍은 진정되어갔다.

74) 청구, 《청구20년사》, 1993, p. 166.

그러나 이 기간 중 부동산 값은 엄청나게 뛰었다. 建設部 발표로도 1975년 땅값을 100으로 했을 때, 1978년은 319.8, 1979년은 373.0으로 약 4배나 뛰었다. 대구의 경우는 부동산 투기열기가 시작된 1977년 봄부터 규제조치가 나온 1978년 8월 8일까지 대지는 5배, 단독주택이나 아파트는 3배이상 올랐다는 것이 시민이 느끼는 피부가격이었다. 봄이 시작되기전 대구지역의 평균적인 대지값은 평당 4만원으로 인식돼 있었으나, 8·8조치후는 20만원으로 올라있었다.⁷⁵⁾

그외 각종 건축자재와 인건비도 올라 단독주택건축비는 1977년 평당 20만원에서 1979년은 40만원으로 올랐다. 人件費도 美裝工경우 1977년 일당이 3,400~3,600원에서 1979년은 9,000~10,000원으로 3배정도 올랐다. 또한 建築資財는 품귀가 심해 솟재 돈을 주고도 물건을 구하지 못하는 실정이었다.

V. 直轄市昇格前後(1981~1991)의 大邱 住宅業界

1980년대의 대구주택업계는 토목건축 등 일반 건설업계와 마찬가지로 초·중반기의 불황과 후반기의 호황으로 대별된다. 특히 초·중반기의 시련은 전국적이었다. 그동안 정부가 부동산 경기부양을 위해 1981년의 6·23조치 82년의 1·14조치와 5·18조치 그리고 6·28조치를 연달아 내놓은 것만 봐도 알 수 있다.

특히 대구의 주택업계는 지역경제의 불경기와 겹쳐져 未分讓아파트가 엄청나게 늘어나는 등 고전이 심했다. 비교적 건실하다고 알려졌던 住宅會社들도 不渡로 쓰러지기 시작하더니, 드디어 大邱經濟에 커다란 충격파를 던진 光明그룹부도사태가 터졌다. 1983년 11월 4일 대구주택업계의 ‘빅3’ 중 하나였던 광명주택이 부도를 낸 것이다. 광명주택 등 8개계열사를 거느린 광명그룹의 부도총액은 약 800억원으로 추산했다.⁷⁶⁾ 그러나 부도를 낸 광명그룹은 청운맨션아파트 미분양분 등 많은 부동산을 갖고 있어, 그룹측에서는 黑字倒産이라고 주장했었다. 무리한 사업확장등 무모한 일면이 있는 것은 사실이나 미분양에서 오는 자금의 정체가 부도의 원인이었던 것도 사실이었다.

이러한 불황은 대구의 경우 1987년 상반기까지 이어졌으며 서울 등지에서는 아파트 판매에 自動車景品까지 등장하는 등의 소동을 빚기까지 했다. 그러나 이때는 17~20평안팎의 소

75) <매일신문>, 1979. 3. 19, 1979. 9. 19.

76) <대구매일신문>, 1983. 11. 6.

형아파트는 비교적 잘 팔렸고, 반대로 50~60평의 대형은 적체율이 높았었다.⁷⁷⁾

그러다 소위 3低現狀으로 우리의 수출이 회복되면서 1987년하반기부터 대구에도 부동산 경기가 찾아왔다. 1987년부터 1990년까지 4년간 계속된 이 부동산 경기는 뒷 배경에 버티고 있는 國際收支黑字라는 막강한 힘때문인지 그 규모와 범위에서 사상최대의 경기였다. 1970년대 호황때 부동산투자는 백단위의 수익이 보장되었다면, 1980년대의 투자는 천단위가 보장된 상황이었다.

이에 따라 아파트청약을 위해 住宅銀行 청약예금가입자는 눈덩이처럼 불어났고, 웬만한 아파트 청약에는 100대 1의 경쟁율을 기록하기도 했다. 그래서 이때 나온 유행어에는 ‘전국민의 투기꾼화’, ‘全國土의 투기장화’라는 말이 있었다. 그리고 자기집을 가지고 있으면 거의 億臺富者가 됐다. 가장 보편적인 아파트형태인 분양면적 33평의 경우도 값이 1억원에서 1억 5,000만원이었기 때문이다. 그동안 막연히 ‘돈이 많다’는 뜻으로 써오던 억대부자가 저절로 생겨난 것이었다.

〈表 7-11〉 大邱市内 아파트 建立現況

구 분	동 수	가 구 수
1 9 7 7	48	2,035
1 9 7 8	198	8,146
1 9 7 9	138	5,100
1 9 8 0	339	13,427
1 9 8 1	176	7,468
1 9 8 2	121	4,266
1 9 8 3	141	6,783
1 9 8 4	142	7,212
1 9 8 5	95	4,799
1 9 8 6	82	4,005
1 9 8 7	123	8,072
1 9 8 8	139	7,131
1 9 8 9	228	24,508
1 9 9 0	159	17,916
1 9 9 1	197	28,000

資料：대구시 건축과

이때 시민이 피부로 느끼는 부동산 값의 상승률은 대체로 3배로, 1970년대의 5배보다는 낮았다. 그러나 그단위가 한단계위인 천단위인만큼 절대액에서는 비교가 되지 않는다. 이러한 부동산과열경기를 바로잡기 위해 나온 정부의 정책이 1988년서 1992년까지를 사업년도로 하는 “住宅 200萬戶” 건설계획이다. 하늘 높은 줄 모르고 뛰는 집값을 안정시키기 위해 공급을 늘리겠다는 구상으로 공공부문서 90만호 민간부문서 110만호를 지을 계획이었다. 그러나 이 계획은 건설인력과 자본부문에서 무리가 있어 집값안정에는 어느 정도 기여 했으나, 物價와 노임 안정을 흔드는 부작용을 낳았다.

77) 〈대구매일신문〉, 1982. 9. 8.

어떻든 1980년대는 아파트공급이 급증하여 아파트文化를 꽃피운 연대이기도 하다. 우선 坪型도 10坪에서 80坪대로 다양해 졌으며, 아파트의 건물 높이도 대개 15층이상으로 고층화됐다. 그리고 경제적 효율성을 감안하여 아파트단지는 대개 1,000세대가 넘는 대단지가 많이 들어섰다. 또한 아파트의 분양조건도 다양화 돼 賃貸아파트가 많이 생겨나는 등 無住宅 해소를 위한 노력도 있었다. 난방설비는 오일쇼크의 영향으로 1980년대 초반까지만 해도 연탄보일러가 인기였으나, 중반 이후 국제유가의 안정에 따라 기름보일러가 대중을 이루었다.

이러한 아파트시대와 더불어 外形이 커지자 건설업계에서 서서히 주택업체가 상위로 떠오르기 시작했다. 1982년 발표된 大邱 및 慶北道내 건설업체 都給限度額순위를 보면 光明建設이 2위, 瑞韓이 3위, 靑丘가 5위를 기록하는 등 주택업체가 대체로 상위를 차지하고 있었다. 그러다 1987년 10월 31일 현재 도급한도액순위에서 靑丘가 1위로 부상했다.

이러한 대구주택업계의 강세는 서울에까지 이어져 1980년대 말 新都市建設에서 대구주택업체들은 서울주택업체를 누르고, 인기면에서 압도하는 소위 大邱時代를 열었다. 靑丘, 友邦 등 대구업체가 지은 아파트는 프리미엄이 같은 장소의 서울업체가 지은 아파트보다 몇백만원 씩 더 나가곤 했다.

이렇게 대구아파트업체가 서울에서 명성을 날릴 수 있었던 것은 1980년대 초에 있었던 극심한 불황에서 생겨난 競爭力強化가 원동력이 된 것이다. 시설이나 조정, 사후 서비스 그리고 설계아이디어에서 경쟁이 약했던 서울에 비해 월등한 비교우위가 성립되었던 것이었다. 이러한 대구업체의 서울진출발판이 마련될 수 있는 것은 역시 靑丘의 서울진출에서 찾아야 한다. 1992년 靑丘住宅은 서울지사를 설립하고 이어, 1986년 중계동에 청구 아파트를 착공하는 등 서울진출 1호 주택업체가 됐다. 특히 1986년 중계아파트건립은 당시 서울에서도 미분양아파트가 즐비하던 어려운 시기였다. 이를 계기로 靑丘, 友邦, 和成産業, 甫誠, 嶺南建設 등 많은 업체가 신도시 아파트 건설에 참여했다.

동시에 대구주택업체는 처음으로 海外進出에도 성공한다. 1991년 10월 5일 友邦住宅은 中國 北京에 13층 169가구의 아파트공사를 따냈다. 1970년대 말 韓一産業이 따낸 해외건설은 하청이고 보면, 원청의 형태로 해외진출에 성공한 첫기업이라고 할 수 있다. 특히 國際化가 강조되고 있고 또 대구주택업체는 어느 정도 경쟁력도 갖고 있는 만큼, 우방도 대구건설업체를 위해 중요한 전기를 마련했다고 보겠다.

第4節 課題와 展望

大邱 건설업계의 과제는 언제나 자본의 영세성과 기술낙후 그리고 과당경쟁으로 집약된다. 이러한 규모의 영세성은 대규모 土木工事는 거의 역외기업에 빼앗기고 있다는 사실만으로도 알 수 있다. 그리고 기술낙후의 문제는 지역에서는 公害防止施設을 독자적으로 할 수 있는 업체가 없다는 점에서도 들어나고 있다.

새로운 建設市場으로 각광을 받고있는 公害分野는 이에대한 진출이 부진하다면 장래를 보장받을 수 없다고까지 일컬어지고 있다. 여기에다 우루과이라운드 타결로 건설시장이 개방되게되면 零細性を 띠고 있는 大邱의 건설업계는 타격을 받을 수 밖에 없다. 그렇잖아도 經濟가 발전되어 1人當 GNP가 7,000달러를 넘어서게 되면 건설에 대한 投資比重은 줄어든다는 발전경험을 고려한다면 더욱 대구의 건설업계는 전망이 어두운 것이다.

따라서 大邱 건설업계도 海外市場개척에 적극적으로 나서고 해외선진건설업체와 기술협력관계를 수립하여 개방에도 능동적으로 대처해야 된다.

동시에 公害방지시설이나 복지시설 그리고 技術集約型的 분야에도 눈을 돌려 신규분야에 대한 진출에 적극 나서야 한다. 이제는 대구 건설업계도 노동집약적인 단순산업에서 벗어나 한차원 높은 設計監理 그리고 기술집약적인 산업으로 한차원 높여야하는 것이다.

그러나 大邱업계는 우선 이익이 많아나는 住宅쪽으로 건설업의 구조가 편중되는 현상을 보이고 있어 이 또한 대구 건설업의 將來를 어둡게 하고 있다. 정부정책에 있어서도 지방건설업체를 살리겠다는 의지를 보여야 한다. 지방업자만 참여할수 있는 공사한도규모를 대폭 인상해야한다.

이러한 지방업체로서의 애로를 극복하기 위해서는 우선 기술애로타개를 위해 지역대학과 產學協同體制를 갖추는 것이 중요하다. 그런데 이러한 노력은 어디까지나 선두기업에서 해줘야 하는 것이다. 하지만 大邱의 건설업체는 어느정도 성공을 거두기만하면 서울로 올라가버려 지역건설업계의 未來개척을 외면하는게 안타까울 뿐이다.

결국 지역건설업체의 展望은 스스로의 노력에 달려있기는 하지만 아무래도 이를 극복하기 위한 모두의 노력이 부족한 것 같다.

第 8 章 交通・運輸・情報通信業

第 1 節 概 觀

지속적인 경제성장으로 인구의 도시집중과 토지이용의 고도화, 재화의 이동성 증가 등으로 도시교통 문제는 큰 사회문제로 대두되었다. 대구직할시의 도로交通網 체계는 3개의 순환선과 7개의 방사선도로가 都心指向的 道路網을 구성하고 있다. 그러나 순환도로의 일부 구간이 미개설되고, 방사선도로가 인접지역간 도로와 연결되어 교통이 시가지 내부를 통과하고 있어 교통혼잡을 더욱 가중시키게 되었다.

230만 인구를 수용하고 있는 대구의 교통수단은 路面交通에 의존하고 있는 실정이다. 자동차보유대수는 직할시 승격 당시 3만 2,153대였으나, 1992년 12월말 현재 31만 5,216대로 무려 8.1배 증가하였다. 그 중 승용차는 16.8배로 급증했다. 반면에 道路率은 15.9%로 직할시 승격 당시 13.2%에 비해 2.7% 포인트 증가에 그쳐, 급증하는 교통수요를 충족시키는 데는 상당히 미흡한 실정이다. 대구지역은 자가용 승용차의 급증으로 버스와 택시의 運搬分擔率이 각각 53.7%와 16.5%로 감소하는 추세에 있으나, 서울, 釜山에 비하여는 높은 편이다.

〈表 8-1〉 大邱市内 自動車登録 現況(1992. 12. 31 現在) (단위: 대)

구 분	1980	1989	1990	1991	1992
계	32,153	171,302	216,964	262,076	315,216
승 용 차	15,570	99,586	133,428	170,819	212,385
승 합 차	1,989	20,602	23,997	25,457	27,746
화 물 차	14,552	50,921	59,281	65,471	74,524
특 수 차	42	193	258	329	561

資料: 대구직할시, 《시정백서》, 1993.

〈表 8-2〉 大邱市内 運送分擔率 및 混雜度 現況 (단위: %)

區 分	버 스	택 시	자가용 및 기타
運 送 分 擔 率	53.7	16.5	29.8
混 雜 度	161	71.51(실차율)	

註: 他都市 — 混 雜 率: 서울 150%, 부산 180%
 — 運送分擔率 (버스): 서울 41.4%, 부산 45.2%
 — 運送分擔率 (택시): 서울 12.6%, 부산 22.3%
 — 運送分擔率(地下鐵): 서울 21.2%, 부산 7.7%

資料: 대구직할시, 《시정백서》, 1993.

1962년 1,710대에 불과하던 대구지역 자동차는 그동안 급격한 증가세를 보여 1970년 7,861대, 1980년 3만 2,153대, 1990년 21만 6,964대를

기록했다. 차량종류별로는 乘用車가 1962年 704대에서 1970年 3,032대, 1980年 1만 5,570대, 1990年 13만 3,428대로 가장 큰 증가를 보였다.

〈表 8-3〉 大邱市内 自動車登録 現況 (단위: 대)

연도	총 계	승 용 차	버 스	화 물 차	특 수 차
1980	32,153	15,570	1,989	14,552	42
1981	38,708	17,643	2,937	17,993	135
1981	43,843	20,026	4,165	19,504	148
1983	51,093	23,509	5,316	22,113	155
1984	60,356	27,611	6,628	25,913	204
1985	69,672	32,442	7,642	29,368	220
1986	82,514	39,123	9,588	33,570	233
1987	101,931	51,181	12,607	37,890	253
1988	131,445	70,202	16,649	44,308	286
1989	171,302	99,586	20,602	50,921	193
1990	216,964	133,428	23,997	59,281	258
1991	262,076	170,819	25,457	65,471	329
1992	315,216	212,385	27,746	74,524	561

資料: 대구직할시, 《통계월보》, 각 월호에서 재작성

이밖에 貨物車가 1962年 719대에서 1970年 2,017대, 1980年 1만 4,552대, 1990年 5만 9,281대로 늘어났고, 特殊車는 1962年 101대에서 1970년에는 44대로, 1980년에는 42대로 다시 줄어들었으나, 1990年 258대를 기록, 80년대 이후 産業化와 더불어 커다란 증가를 나타냈다.

대구시의 1992年末 현재 車輛登録台數는 31만 5,216대로 전국 523만 894대의 6.0%를 점유하고 있다. 乘用車가 21만 2,385대로 가장 많고, 그 다음이 二輪車 10만 4,038대, 貨物車 7만 4,524대, 버스 2만 7,746대, 特殊車 561대 순이다. 대구시의 교통수단별 이용은 버스, 택시, 승용차, 도보, 화물차, 기타로 구분되는데, 도보의 분담율이 55.56%로 가장 많고, 그 다음으로 이용이 높은 것이 시내버스 (23.71%), 택시 (8.50%), 승용차 (5.71%) 순이다. 한편, 철도와 고속도로는 동서축으로 京釜線과 大邱線이 통과하고, 京釜, 邱馬, 88高速道路가 연계되고 있어 한정된 역할을 수행하고 있다.

〈表 8-4〉 手段別 通行量 (단위: 대, %)

區 分	通 行 量	分 擔 率
計	7,859,989	100.00
버 스	1,863,817	23.71
택 시	667,747	8.50
승 용 차	448,494	5.71
화 물 차	113,765	1.45
도 보	4,367,230	55.56
기 타	398,936	5.08

資料: 대구직할시, 《시정백서》, 1993.

대구시의 교통터미널 시설로는 시외 버스터미널, 고속버스터미널, 철도역과 대구공항 및 북부농산물 화물터미널이 있다. 시외버스터미널은 東西南北에 4개소가 있으며, 고속버스터미널은 동부에 1개소가 있다. 철도역은 대구역과 동대구역을 중심으로 1日 5만 8천 명의 여객과 5,800톤의 화물을 취급하고 있다. 주차시설은 停上交通空間으로

이동공간 못지 않게 중요한데, 최근 1日 자동차증가수가 200대에 육박함에 따라 1991年 6月末 현재 路上 168개, 路外 136개, 附設 1,360여개 등 총 1,643여개의 주차시설을 확보하고 있으나, 주차난은 심각한 도시문제로 대두되고 있다.

〈表 8-5〉 駐 車 施 設 (1991. 6月末)

구 分	개 소 수	면 수	면 적
계	1,643	49,626	823,558
노 상	168	5,594	45,259
노 외	136	4,786	171,507
건 축 물 부 설	1,360	39,246	606,792

資料: 대구직할시, 《대구경제백서》, 1991

第2節 交通・運輸

I. 交通手段

1. 市内버스

1) 概 況

대구시의 시내버스는 1989년부터 도시형과 좌석버스 2가지 형태로 구분되어 운행되고

있다. 1992年 12月末 현재 대구지역 시내버스업체수는 총 32개 업체이고, 시내버스 대수는 1,544대로 84개 노선에 왕복운행하고 있다. 이 중 도시형은 51개 노선 1,274대, 좌석형은 15개 노선 270대가 운행되고 있다. 대구지역 시내버스는 유일한 公共交通手段으로 운송분담은 1日 186萬通行이며, 수송분담율이 53.7%를 차지, 대중교통의 中樞의인 役割을 감당하고 있다.

연도별 추이를 보면 1981년에 34個社 1,098대, 1990年 32個社 1,576대, 1992年 32個社 1,544대로 최근 오히려 車輛臺數가 감소를 보이고 있다.

대구지역 시내버스의 年間 旅客運送은 1980年 年間 4억 5천만명 수준에서 꾸준히 증가, 1988年 5억 6,541만 1,458명을 기록했으나, 그 이후 계속 감소하여 1992年末 현재 4억 8,743만 2,282명에 그치고 있다. 이것은 자가용 이용자들이 크게 늘어남으로써 자가용의 교통분담율이 점차 높아졌기 때문이며, 향후 地下鐵 開通과 自家用 보급 확산으로 시내버스는 대중교통수단으로서의 역할이 감소할 것으로 보인다.

〈表 8-6〉 6大都市 市内버스 運行 現況 (1992. 12. 31현재)

	전 국	서 울	부 산	대 구	인 천	광 주	대 전
업체 수	402	89	48	32	12	9	14
차량 대수	26,362	8,734	2,762	1,544	1,166	900	816
(좌석 구분)	(4,848)	(2,704)	(473)	(270)	(136)	(105)	(144)
분담률(%)	—	41.4	45.2	53.7	50.4	55.2	46.6
노선 수	8,600	437	196	66	47	72	110
(좌석)	(449)	(144)	(39)	(15)	(4)	(7)	(12)
정류장 수	38,955	4,503	2,624	1,988	1,359	1,150	1,446
혼잡도	—	150	180	—	—	—	—
종사원 수	69,669	25,411	7,685	4,365	2,943	2,645	2,264
운전기사	51,027	18,386	5,749	3,468	2,215	1,944	1,762

資料：교통신문사, 《교통연감》, 1993.

2) 車輛現況 및 經營實態

대구의 시내버스 업체는 1983년도 34개에서 1992년 32개로 2개 업체가 줄어들었으나, 차량보유대수는 1983년에는 1,164대에서 1992년의 1,544대로 늘어났다. 1983년도 버스 1대당 인구수는 1,555명 정도였으며, 車輛保有臺數는 전국 시내버스의 6.5%를 점유했다. 시내버스 운송사업체에 종사하는 從業員數는 총 5,409명으로 이 중 운전사가 2,744명, 안

내원이 1,607명, 정비원이 282명, 정비관리요원 32명, 일반사무직 515명, 임원 129명 등으로 구성되어 있다. 1983년도 시내버스의 업체당 차량보유대수는 34.2대, 운전기사는 대당 2.2명, 가동률은 96.1%, 대당 운행거리는 평균 12만 6,000Km, 1일 운행거리는 352Km에 달했다.¹⁾

대구시의 좌석버스는 1989년 8월에 空港利用客의 편익을 제공하기 위하여 1개 노선에 15대가 운행된 것이 시초다. 1992년 12월에는 32개 버스회사가 공동으로 12개 노선에 205대를 운행하였다. 한편 市内버스路線은 자연발생적으로 형성되어 과대·굴곡노선이 많아 운송효율이 저하되는 원인이 되었다. 이를 개선하기 위해 1990년 1월 14日 共同配車制를 도입하여 현재는 정착 단계에 있다. 대구시의 시내버스 운행실태는 전국 평균운행현황에 비해 다소 양호한 편이지만 연평균 20%를 상회하는 교통량의 증가로 교통난이 가중되고 있는데, 1일 운송인원은 151만 1천명, 1일 운행거리 674Km, 1일 운행회수는 15.6회이다.

〈表 8-7〉 市内버스 運行實態

區 分	路 線 數	運行臺數	1日 運送人員	1日 運行距離	1日 運行回數
計	84個	1,544	1,511千人	674km	15.6回
都 市 型	69回	1,274	1,061	302km	7.8回
座 席 型	15回	270	450	372km	7.8回

資料：대구직할시, 《시정백서》, 1993.

1993년 3月末 현재 대구지역 시내버스업체에 종사하는 직원은 367명, 임원 126명, 교육 담당 및 정비관리자가 업체당 1명, 정비원 264명 운전자 3,468명이다. 버스 1대당 운전자는 2.16명, 정비원은 0.16명, 업체당 보유대수는 50.28대, 업체당 직원수 11.47명으로, 全國平均에 비해 시내버스 1대당 운전자수는 많으나, 규모의 영세성으로 인해 버스 1대당 정비원수, 업체당 保有臺數 및 직원수는 전국평균에 미치지 못하고 있다.

시내버스요금은 1979년 일반 80원, 학생 55원에서 그동안 8차례 인상을 거쳐 1993년 1月 25日 시내버스요금은 일반 250원 학생 180원, 좌석버스 550원으로 인상되었다.

1) 대구상공회의소, 《대구지역 운수업체 실태조사》, 1984, p. 41.

〈表 8-8〉 全國 市內버스業 現況(1993년 3월 말 현재) (단위: 개, 대, 명)

구 분	업체수	보유대수	임 원	직 원	교육훈련 담당 자	정 비 관리자	정비원	운전자
서 울	89	8,736	360	3,047	89	97	2,609	18,386
부 산	48	2,727	147	764	51	58	555	5,749
대 구	32	1,609	126	367	32	32	264	3,468
광 주	9	901	30	284	9	10	239	1,944
인 천	9	1,157	36	304	9	9	263	2,215
대 전	14	846	63	128	11	16	154	1,762
전 국	397	26,504	1,195	8,105	359	4.6	5,816	51,027

資料: 교통신문사, 《교통연감》, 1993.

〈表 8-9〉 市內버스 臺當 및 業體當 現況 (단위: 명, 대)

구 분	버스 1대당 운전자수	버스 1대당 정비원수	업 체 당 보유대수	업체당 직원수
버 스	2.66	0.16	50.28	11.47
전 국	1.93	0.22	66.76	20.42

資料: 대한통계협회, 《운수업통계조사보고서》, 1991.

〈表 8-10〉 市內버스 運賃變遷 (단위: 원, %)

구 분	1979.12.23	1980.8.6		1981.6.10		1982.6.1		1984.8.18	
	요금	요금	인상률	요금	인상률	요금	인상률	요금	인상률
일 반	80	90	12.5	110	15.15	—	—	120	9.0
학 생	55	65	18.2	60	-7.7	85	41.7	90	5.8

구 분	1988.2.8		1991.2.20		1992.2.26		1993.1.25	
	요금	인상률	요금	인상률	요금	인상률	요금	인상률
일반	140	16.6	170	21.4	210	23.5	250	19.0
학생	100	11.1	120	20.0	150	25.0	180	20.0

資料: 교통신문사, 《교통연감》, 1993.

2. 市外버스

1) 概 況

市外버스는 도시지역간 일정한 노선을 왕복운행하는 운송수단으로, 종전에는 완행 버스와 직행 버스 2가지 형태로 구분되었다. 1991년 1월 29일 自動車 運輸事業法 施行令 개정으로 고속버스와 시외버스가 시외버스로 업종통합되어, 지금은 그 형태에 따라 시외고속, 시외직행, 시외일반으로 구분되어 운행하고 있다.

1993년 3월 말 현재 시외버스의 총 운행노선 및 차량보유대수는 4,535개 노선에 1만 2,058대이다. 고속버스는 14개 업체로서 118개 노선에 2,209대이고, 직행 및 일반 시외버스는 163개 업체에 4,417개 노선에, 9,849대로서, 車輛保有面에는 직행 및 일반시외버스가 81.5%를 차지하고 있으며, 그 중에서도 직행버스가 8,227대로서 68.1%를 차지하고 있다.

〈表 8-11〉 市外버스(直行 및 一般) 運行現況 (단위: 臺, 回)

구 분		업체수	계			직			행			완			행		
			등록대수	계통수	운행횟수	등록대수	계통수	운행횟수	등록대수	계통수	운행횟수	등록대수	계통수	운행횟수			
자	경기	33	2,560	115	910	1,871	35	362	689	80	548						
	강원	13	704	273	964	623	148	608	81	125	356						
	충북	6	417	43	351	417	43	351	—	—	—						
	충남	6	847	86	301	827	86	301	20	—	—						
	전북	5	550	129	1,183	550	129	1,183	—	—	—						
	전남	45	1,001	85	478	974	72	444	27	13	34						
	경북	21	1,317	134	354	1,286	111	267	31	23	87						
	경남	26	2,125	752	3,806	1,614	259	1,255	511	493	2,551						
	제주	8	328	84	1,168	65	2	113	263	82	1,055						
도	계	163	9,849	1,701	9,515	8,227	885	4,884	1,622	816	4,631						
2 3 4 5·6·7도 총	도	(115)		1,668	14,279		1,292	10,220		376	4,059						
	도	(65)		757	6,407		729	5,139		28	1,268						
	도	(44)		169	740		169	740		—	—						
	도	(28)		122	517		122	517		—	—						
	총	계	(163)	9,849	4,417	31,453	8,227	3,197	21,500	1,622	1,220	9,958					

註: 시의 ()는 중복계산됨. 1992. 12. 31 현재임.

資料: 교통신문사, 《교통연감》, 1993.

〈表 8-12〉 市外버스 形態別 業體 및 路線現況 (단위: 개, 대)

구 분		업 체 수	대 수	노 선 수	업체별 보 유 대 수
합 계		177	12,058	4,535	
고속	소 계	14	2,209	118	158
	직 행	—	2,149	118	
	일 반		60	(7)	
직행	소 계	163	9,849	4,417	60
	직 행	—	8,227	3,197	
	일 반	—	1,622	1,220	

註: ()는 직행시외버스임. 1992. 3. 31 현재임.

資料: 교통신문사, 《교통연감》, 1993.

2) 車輛 및 運送現況

고속버스를 제외한 시외버스의 1981~1990년간 여객수송 실적은 수송인 Km면에서 輸送分擔率은 1981년에 24.3%에서 1990년에는 17.6%로, 지속적인 감소세를 나타내고 있다.

이는 시내버스노선 연장 등 단거리 지역 교통수단의 증가추세와 장거리 구간에 있어 疏通面이나 安全度에 있어 우위에 있는 철도를 선호하는 추세에 기인하며, 소득향상에 따라 항공이용도가 급격히 증가하고 있기 때문이다.

지역에는 1983년 21개 업체에서 직행버스 1,069대, 완행버스 285대로 총 1,354대를 운행하고 있었는데, 그동안 계속 감소세를 보여 1992年末 현재 17개 노선에 1,376대를 운행하고 있을 뿐이다. 1984년 5월 말 기준 시외버스 운전기사는 2,029명이며, 사무직 780명 등 총 5,116명이다.

이는 대당 3.8명꼴이며, 賃金水準은 운전자 39만 2,081원, 안내원 14만 7,055원 정도였다.

시외버스 운행률은 완행 93.8%, 직행 95.9%로 운행효율이 좋았으며, 대당 연간 운행 거리는 직행버스가 12만 5,000Km, 완행버스 10만 2,000Km로서 연간 대당 수입은 직행버스는 3,865만원, 완행버스가 2,949만원이었다.²⁾

2) 대구상공회의소, 《대구지역 운수업체 실태조사》, 1984, p. 53.

〈表 8-13〉 市外버스 主要經營指標 (단위: 개, 대, 백만원)

구 분	사업체수	급여액	차량대수	운수수입	운수비용	종사자수	부가가치
전 국	154	284,310	12,941	855,557	811,994	30,705	495,528
대 구	17	23,896	1,393	79,215	76,232	2,571	42,081

資料: 대한통계협회, 《운수업통계조사 보고서》, 1993.

1992年 대구시의 시외버스는 업체수가 전국의 11.0%, 종사자수가 8.4%를 점하고 있다. 사업체당 從事者數는 151.2명, 업체당 車輛臺數는 81.9대로 전국의 업체당 종사자수 199.4명, 업체당 차량대수는 84.0에도 못미쳐 업체가 규모면에서 零細性을 벗어나지 못하고 있다.

1992年末 현재 차량 1대당 차량관계 종사자는 1.28명으로 전국의 1.67명에도 미치지 못하는 실정이며, 年間 運輸收入은 792억 1천 5백만원, 運輸費用은 762억 3천 2백만원이다. 대구시의 시외버스터미널은 東部, 西部, 南部, 北部터미널등 4개가 있으며, 1日 이용객은 6만 9,030명이며, 1日 시외버스 운행대수는 2,090대이다.

〈表 8-14〉 市外 버스터미널 施設利用現況

구 분	시 설 (평)				1 일	1일시외버스
	대 지	주차장	승차장	대합실	이용객	운행대수
동부터미널	5,424	4,175	330	420	18,372	425 (770)
서부터미널	4,032	2,559	200	251	21,242	653 (3,820)
남부터미널	3,964	1,500	12	52	3,794	135 (1,539)
북부터미널	12,393	5,480	120	495	25,652	877 (4,982)

註: ()는 터미널내로 유출입되는 시내버스와 택시 대수임.

資料: 대구직할시, 《대구시내버스 최적노선망에 관한 연구》, 1989.

대구시의 시외버스 터미널별 승객수송실적을 보면 1988年 기준 동부 480만 305명, 서부 605만 3,160명, 남부 85만 4,830명, 북부 1,101만 6,430명으로 전체 2,272만 6,725명이다. 터미널별로는 市外支線이 많은 북부터미널 수송실적이 전체 48.5%를 차지, 가장 높은 비중을 보이고 있다.

〈表 8-15〉 市外버스 乘客 運送量(1988年) (單位:名)

人員 月別	東 部		西 部		南 部		北 部		計	
	運送 人員	月變動 係數	運送 人員	月變動 係數	運送 人員	月變動 係數	運送 人員	月變動 係數	運送 人員	月變動 係數
1	439,123	1.10	518,574	1.03	76,200	1.07	983,877	1.07	2,017,774	1.07
2	405,122	1.01	518,211	1.03	73,293	1.03	962,175	1.05	1,958,801	1.03
3	386,345	0.97	469,241	0.93	68,335	0.96	891,119	0.97	1,815,040	0.96
4	394,365	0.99	487,824	0.97	68,335	0.96	873,933	0.95	1,824,457	0.96
5	402,337	1.01	512,945	1.02	71,139	1.00	908,745	0.99	1,895,166	1.00
6	353,402	0.88	459,253	0.91	63,337	0.89	809,157	0.88	1,685,189	0.89
7	400,993	1.00	509,918	1.01	71,139	1.00	906,322	0.99	1,888,372	1.00
8	457,660	1.14	571,843	1.13	79,756	1.12	1,010,096	1.10	2,119,355	1.12
9	374,484	0.94	523,477	1.04	71,891	1.01	939,151	1.02	1,909,003	1.02
10	392,156	0.98	495,027	0.98	69,737	0.98	981,450	0.97	1,848,370	0.98
11	385,049	0.96	483,769	0.96	68,335	0.96	883,738	0.96	1,820,891	0.96
12	411,269	1.03	503,073	1.00	73,293	1.03	956,667	1.04	1,944,307	1.03
계	4,802,305	—	6,053,160	—	854,830	—	11,016,430	—	22,726,725	—

資料: 대구직할시, 《고속 및 시외버스 정류장 개정방안》, 1989.

3. 택 시

1) 概 況

택시는 1회 자가용으로 이용되는 高級 交通手段으로서 이용승객이 요구하는 운송 (door to door)의 역할을 담당하고 있다. 택시는 1912年 4月 일본인 콘두오가 ‘포드 T형’ 승용차 1대를 들여와서 총독부 보안과장을 방문하여 최초로 自動車運送事業을 신청한 것을 효시로 하여 1920年에 일본인 野村謙三이 ‘닷지’ 2대로 경성택시회사를 설립, 영업을 개시했다. 우리나라 사람으로는, 1921年 9月 조봉승이 종로 택시회사를 설립하여 영업을 시작한 것이 출발이다. 그러나 초창기에는 대절 또는 임대로 전세영업을 하였으며, 본격적인 택시사업이 시작된 것은 1926年 韓·日 自動車會社가 설립되면서 부터이다.

택시 運送事業 略史³⁾

- 1921年 9月 조봉승이 종로택시 회사를 설립

3) 대구상공회의소, 《대구지역 운수업체 실태조사보고》, 1984, 교통신문사, 《교통연감》, 1993, pp. 64~66.에서 발췌

- 1931年 216개 사업자가 영업
- 1936年~1945年 일본의 억제정책으로 위축
- 1944年 2月 21日 자동차 운송사업자 통제사회의 설립명령을 공포, 1개도에 1개 운송사업자로 단일화
- 1945年 8月 15日 승용차 보유대수는 1,311대
- 1950年 6月 25日 직전 택시사업자는 132명에 1,573대 면허됨
- 1957年 5月 8日 자동차운송사업 면허에 대한 T/O제 실시로 신규면허 및 증차를 중지, 사업자는 339명에 4,603대가 면허됨
- 1960年 5月 27日 차주신고제 공고(교통부고시 제527호)로 기업화 유도
- 1961年 7月 15日 위탁행위제도를 완전 지양하고, 기면허자의 자격기준 등을 규제, 정비하였음(교통부고시 제654호).
- 1962年 일본에서 ‘새나라’ 자동차가 수입되고 택시와 버스로 업종이 분리, 이때부터 승용차에 의한 택시 운송사업이 시작되었음.
- 1965年 무사고운전자 특별개인택시 면허제도 신설로, 15년이상 무사고 운전자에게 개인택시 면허발급과 자동차 운송사업의 기업화를 통한 경영개선 촉진. (교통부고시 제111호)
- 1969年 5月 5日 1978年 8月 21日 호텔전용택시 116대 면허
- 1970年 5月 27日 무사고 운전경력 5년 이상으로 면허자격 완화
- 1972年 8月 1日 공항택시 제도 실시
- 1976年 5月 31日 사업용자동차 운전경력은 물론 자가용 자동차 운전경력도 인정하는등 면허자격을 대폭 완화
- 1979年 4月 10日 서울지역에 호출택시 1,250대, 전국에 38개 업체에 1,760대 등장하였으나 서울지역 호출택시는 1981年 3月 일반택시로 전환하였음.
- 1978年 8月 24日 버스업계 운전자 확보를 위하여 개인택시 면허 중단
- 1979年 4月 12日 택시직영화 특별보완조치가 시행되어 모든 차주에게 해당 차량의 잔여차량과 노후차 대체 1회 (5년)에 한하여 한시택시 사업면허가 시행됨.
- 1980年 2月 22日 여자운전자에 대해 개인택시 면허가 가능하도록 조치
- 1980年 11月 1日 택시운송사업 경영개선요강을 시행, 개인택시의 면허확대 및 택시회사 경영개선과 택시공제조합 또는 종합보험가입 의무화 등을 조치하여 위장직영차량, 불법양수도로 한시택시를 신고받아 개인택시 면허를 발급하였으며 완전직영화와 한시택시의 양수도를 양성화하였음.
- 1982年 4月 27日 개인택시 면허발급방법을 종래의 추천제에서 개인택시면허 발급 우선순위제로 개선하는 등 택시교통종합개선방안 마련
- 1982年 12月 30日 한시택시 개선방안을 시행하여 1983.1.1~12.31간에 한시택시 면허소유자 본인, 직계존비속 및 배우자가 개인택시면허 유자격자인 경우는 개인택시면허로 전환하거나 개인면허 유자격자 또는 우수업체로 지정된 건설한 택시회사에 양도를 허용 우수업체 263개업체 지정(대구지역은 77개 업체가 우수업체로 지정)
- 1983年 3月 31日 한시택시 대책을 시행
- 1985年 8月 8日 중형택시 제도 도입
- 1988年 4月 모범택시 제도 도입
- 1992年 12月

2) 車輛現況 및 經營實態

대구시 택시회사는 1970年 36개업체 1,982대에 불과하던 것이 1980年 122개 업체 4,698대로 크게 늘어났다. 1992年 현재는 102개업체 6,470대로 최근 다소 정체 현상을 보이고 있다. 1992年 개인택시는 6,772대로 회사택시와 개인택시를 합치면 전국의 20.7%인 1만 3,242대에 이른다. 운송실적에 있어서도 1970年 7,300만명, 1980年 2억 903만 5천명, 1992年 3억 2,309만 1천명으로 꾸준한 증가를 보이고 있다. 1992年末 현재, 대구지역 택시수송분담율은 19.1%이며 중형택시 보급률 62%, 1일 교통인구 4,460천명, 실차율 74.8%에 달한다.

〈表 8-16〉 大邱市 年度別 택시 現況 (단위: 個, 臺, 名)

연 도 별	업 체 수	보 유 대 수	종 업 원 수	운 송 실 적 (천 명)
1970	36	1,982	4,150	73,000
1980	122	4,698	5,308	209,035
1992	102	6,470	—	323,091

資料: 대구직할시, 《대구통계연보》, 각 연호.

1992년 말 현재 전국
의 택시 등록대수는 18
만 2,032대로 1991年末
에 비해 1만 1,751대가
증가하였다. 그러나 지
난 1987年 9月 19日 개
정된 자동차운수사업법

시행규칙에 의한 면허 최저기준대수 (서울 및 부산 50대, 기타시 30대, 군지역 10대)에 미달하는 업체는 전국 1,847대의 23.3%를 차지하는 430개 업체로 규모상으로는 대도시의 일부 업체를 제외하고는 아직도 영세한 업체가 난립하고 있는 실정이다.

〈表 8-17〉 全國 택시車輛 現況 (단위: 개, 대, %)

區 分	전 국	서 울	부 산	대 구	인 천	광 주	대 전
업 체 수	1,847	271	107	102	58	77	19
차 량 대 수	182,032	64,075	20,651	13,242	8,666	5,545	6,332
◦ 회 사 택 시	82,282	23,716	10,602	6,470	4,487	2,938	3,237
◦ 개 인 택 시	99,745	40,359	10,049	6,772	4,179	2,607	3,095
중 형 택 시	122,025	53,669	20,008	7,397	6,696	3,164	3,290
◦ 개 인 택 시	76,639	33,105	9,667	5,073	3,507	2,136	2,165
◦ 회 사 택 시	45,386	20,564	10,341	2,321	3,189	1,028	1,125
◦ 보 급 비 율	72	91	98	62	88	57	59
수 송 분 담 륜	—	12	22.3	19.1	13.1	23.2	25.5
실 차 율	—	76.7	75.1	74.8	71.6	70.4	71.0
1 일 교 통 인 구 (천명)	—	25,705	6,612	4,460	4,189	2,090	2,112

註: 1992. 12. 31 현재

資料: 교통신문사, 《교통연감》, 1993.

1992년 말 현재 大邱地域 免許택시는 총 1만 3,476대이며 이중 法人택시 6,704대, 個人택시 6,772대로서 法人과 個人의 비율은 50 : 50이다. 또한 확보운전자는 1만 7,312명으로 확보율은 71.5%에 불과하며, 1日 평균주행거리는 386km, 영업거리 277km, 영업회수는 56.2회이고 실차율은 71.5%이다.

〈表 8-18〉 全國 택시臺數 및 運轉技士 現況 (단위: 개, 대)

구분 시도	법 인 택 시		개인택시	합 계	중 형 택 시	
	업 체 수	보유대수			법 인	개 인
서 울	269	23,540 (41,782)	40,446 (40,446)	63,986 (82,228)	20,417 호텔11대	35,541
부 산	107	10,622 (16,108)	10,943 (19,943)	21,565 (27,051)	10,619	10,900
대 구	102	6,541 (10,520)	7,270 (7,270)	13,811 (17,790)	5,387	6,479
인 천	58	4,487 (7,754)	4,180 (4,180)	8,667 (11,934)	4,248	4,112
광 주	77	3,071 (1,632)	2,608 (2,608)	5,679 (8,240)	2,182	2,485
대 전	79	3,295 (5,963)	3,096 (3,096)	6,391 (9,059)	2,407	2,912
경 기	198	7,536 (14,796)	8,812 (8,812)	19,348 (23,608)	3,851	7,182
강 원	121	3,172 (4,017)	2,214 (2,214)	5,386 (6,231)	686	1,765
충 북	66	2,437 (3,946)	2,521 (2,521)	4,958 (6,467)	1,091	2,156
충 남	85	1,933 (3,134)	2,223 (2,223)	4,156 (5,357)	1,054	2,047
전 북	103	3,468 (6,270)	3,309 (3,309)	6,777 (9,579)	1,235	2,711
전 남	280	3,236 (4,192)	2,672 (2,672)	5,908 (6,864)	1,976	2,392
경 북	80	2,595 (5,747)	3,700 (3,700)	2,295 (9,447)	952	3,352

구분 시도	법 인 택 시		개인택시	합 계	중 형 택 시	
	업 체 수	보유대수			법 인	개 인
경 남	183	6,545 (10,101)	6,105 (6,105)	12,620 (16,206)	3,633	5,420
제 주	35	1,407 (2,469)	1,421 (1,421)	2,828 (3,890)	326	1,240
합 계	1,843	83,855 (142,431)	101,520 (101,520)	185,375 (243,951)	60,064	90,694

註: ()는 운전자수, 중형택시는 전체수에 포함, 1993. 2. 28 현재
 資料: 교통신문사, 《교통연감》, 1993.

택시 요금체제는 1980年 2월부터 실시한 距離와 時間의 병산제로서, 이 제도 시행 이후 그동안 8회에 걸쳐 요금을 인상하였다. 현재는 1992年 6月 인상한 요금을 적용하고 있다.

〈表 8-19〉 택시料金 調整內譯

구 분	소 형 택 시	중 형 택 시	모 범 택 시
기 본 요 금 (2km까지)	800원	900원	3,000원(3km까지)
주 행 요 금	279m당 50원	381m당 100원	250m당 200원
시 간 요 금 (한계속도 15km/h)	67초당 50원	92초당 100원	60초당 200원
비 고	1992. 6. 14일 시행		1992. 12. 23 시행

資料: 교통신문사, 《교통연감》, 1993.

4. 鐵 道

1) 大邱鐵道の 略史

1905年 1月 1日 京釜鐵道の 개통으로 大邱에 처음으로 鐵馬가 달리기 시작한 이후, 철도는 현재에 이르기까지 大邱·慶北地方 경제발전에 중추적인 역할을 담당하고있다. 首都 서울과 港都 釜山을 연결하는 총연장 450.5Km의 京釜鐵道부설은 내륙도시 大邱의 도시화와 경제적 지위를 크게 향상시키는 역사적 계기가 되었다. 경부철도의 주요 통과역이 된 大邱는 자본주의 경제제도 도입에 따라 비약적인 성장을 하게 되었으며, 특히 근대적인 상업도시로의 성장이

가속화되었다.

그러나 京釜鐵道는 일본이 한반도를 침략하여 수탈정책을 펴기 위해 부설되었다는 역사적 비극도 안고 있다. 당시 韓末 韓國政府는 京仁鐵道 부설권을 美國人에게 허가하였고 연이어 京義鐵道 부설권은 프랑스인에게 허가하였다. 뿐만 아니라 京釜鐵道마저도 일본이 아닌 제3국에 허가해 줄 움직임을 보였다. 사태가 이에 이르자 일본은 京釜鐵道 발기인회를 구성하는 등 朝野가 총공세를 펼친 끝에 1898年 9月 8日에 한·일간에 京釜鐵道 부설계약이 이루어졌다. 京釜鐵道 공사는 1901年 8月 21日 영등포에서 기공식을 가졌고, 한달 뒤인 9月 21日에는 草梁~高館에서 남부 기공식을 가졌다. 1903年 12月까지 남부철도 공사는 草梁~龜浦와 龜浦~密陽공구가 완공되어 열차가 운행될 정도였다.

그러나 같은 해 러·일 전쟁의 전운이 감돌자, 일본정부는 12月 28日을 기해 京釜鐵道 速成令을 내리고 모든 공사추진을 일본정부가 담당했다. 1904年 2월에 러·일 전쟁이 일어나 京釜鐵道 공사는 박차를 가하게 되었고, 드디어 이해 12月 27日에 永登浦~草梁간 全區間이 개통되었다.

경부철도는 일본의 전쟁수행에 큰 도움을 주어 1905年 10월에 일본의 승리로 전쟁은 끝나게 되고, 우리나라는 일본의 손아귀에 들어가게 되고 말았다. 어쨌든 경부철도 부설은 전근대적 地方行政都市였던 大邱를 근대적인 상업도시로 변모하게 했다. 특히, 1908年 4월에 釜山~新義州 간 직통열차가 운행되고, 1911年 10월에 압록강 철교가 완성되어 鮮滿直通列車가 운행됨으로써 大邱商圏은 급진적인 성장의 계기를 맞이하게 되었다.

철도운송을 보면, 1912年~1919年 8年 간 大邱를 중심으로 한 경상북도내 9개 驛의 승객수는 56만 4,068명에서 158만 1,288명으로 2.8배가 늘어났고, 화물은 11만 218톤에서 32만 8,979톤으로 3배가 늘어났다. 이 시기에 가장 획기적인 일은 1919년에 大邱~浦項간 輕便철도가 개통된 것이다. 이 철도는 朝鮮輕便鐵道株式會社가 부설한 것으로 1917年 11월에 大邱~河陽간 영업을 시작했고, 大邱~浦項간 全線이 준공된 것은 1919年 6月이다. 이 철도의 개설은 大邱가 독자적인 經濟圈을 형성하는데 중요한 역할을 하였다. 당시 大邱驛의 화물을 주요 품목별로 보면 발송은 쌀, 大豆, 綿布, 담배, 鮮魚 등이 많고, 도착은 石炭, 목재, 소금, 쌀, 綿布(수입품) 등이 주종을 이루었다.

1930년대의 大邱鐵道交通은 1934年の 경우 하루 평균 2,900여명이 大邱驛에 승강하였다. 이러한 승강객수는 釜山, 草梁, 釜山鎮 3개역의 승강객 2,100명 보다도 많아 京釜線 가운데서는 京城 다음의 위치를 차지하였다. 대구역의 貨物 수송량은 搬出보다는 搬入이 항상 많은

현상을 나타냈다. 이는 쌀이나 잎담배 등의移出에 비해 비료나 석탄, 시멘트, 목재 등의移入이 더 많았기 때문이다.

1960~1970年代 大邱鐵道の 人的輸送을 보면, 1961년도의 大邱列車 승차인원은 385만 5,440명, 금액은 1억 9,700만원이었다. 이후 15년이 경과한 1975년도의 승차인원은 46.5%가 늘어난 564만 7,037명이며, 金額은 992%가 늘어난 21억 5,600만원으로 승차인원에 비해 금액의 증가율이 압도적으로 높은데, 이는 料金引上에 기인하는 것이다. 1971년에 개통된 경부 고속도로는 열차승객의 상당부분을 잠식한 것으로 보여지며, 이로 인해 1961~1975년의 열차 승객 증가율이 상대적으로 낮은 것으로 보여진다.

또 1960年代에는 大邱驛 이용객이 99% 이상을 차지하고 東村驛이 나머지를 차지했으나, 1971年 東大邱驛이 건설되자 大邱驛의 기능은 상대적으로 크게 위축되지 않을 수 없었다. 즉, 1975年 현재 승차인원으로는 대구역이 45.6%인 257만명, 동대구역이 54%, 동춘역이 0.4%를 수송했으며, 금액상으로는 대구역이 20.1%, 동대구역이 79.7%를 차지하고 있다. 이처럼 東大邱驛을 이용하는 人員비중보다 金額비중이 훨씬 높은 까닭을 보면, 주로 장거리를 이용하는 승객들이 동대구역에 정차하는 特急을 이용했기 때문이다.

1960~1970年代 大邱鐵道の 物的 수송은 高速道路가 개통되기 전까지는 철도화물량이 압도적인 비중을 차지하였으나, 1970年代에 京釜高速道路가 개통되고부터는 철도화물의 수송량이 漸減되는 대신 公路利用이 크게 늘어났다. 1961년의 철도 발송화물은 23만 8천 M/T에 도착화물 90만 7천 M/T 였는데, 1975년에는 발송화물 8만M/T, 도착화물 87만 9천M/T로 오히려 감소하였다.

발송 및 도착화물이 대구 및 동대구역에 차지하는 비중을 보면, 1961년에 대구역 발송 화물은 81.9%, 도착화물은 85.8%를 차지하였으나, 1960년대 후반기에 접어들면서 발송화물의 비중은 동춘역이 오히려 대구역의 비중을 능가하여 1969년에는 東村驛의 발송화물이 53.3%를 차지했다. 東大邱驛이 개통된 후로는, 대구역의 기능은 더욱 약화돼 1975년에 이르면 발송 화물, 도착화물 모두 東村驛의 비중이 가장 높게 나타나고 있다.

한편 鐵道가 화물수송의 중심을 이루고 있던 1960年代의 철도화물 취급량을 보면 도착화물이 발송화물의 4배(70년대에는 7~8배)를 넘고 있다. 이러한 현상은 大邱가 생산도시적 성격보다는 소비도시 내지는 중개지적 성격이 강한데다가 무연탄, 유류, 양곡, 비료, 시멘트 등 重量品目を 거의 域外에서 조달했기 때문이다.

〈表 8-20〉 驛貨物 運送 現況 (단위: 천톤)

연도별	발 송 화 물				도 착 화 물			
	계	대 구	동대구	동 춘	계	대 구	동대구	동 춘
1961	238	195	—	43	907	778	—	128
1962	210	167	—	43	1,001	900	—	102
1963	224	173	—	51	1,043	901	—	142
1964	215	170	—	46	1,059	917	—	142
1965	218	168	—	50	1,121	976	—	145
1966	279	210	—	70	1,345	1,206	—	139
1967	303	223	—	81	1,622	1,431	—	192
1968	271	161	—	110	1,630	1,277	—	353
1969	264	135	—	129	2,756	2,318	—	438
1970	209	98	—	111	1,722	1,363	—	359
1971	158	6	92	59	1,125	11	860	255
1972	150	7	83	61	639	10	397	232
1973	95	—	67	28	787	—	475	313
1974	90	13	48	28	622	—	352	270
1975	80	14	33	34	879	13	395	471

註: 四捨五入한 숫자이므로 計와 반드시 일치하지 않음.

資料: 대구시, 《대구통계연보》, 각 연도.

2) 大邱鐵道の 現況

1905年 1月 1日 京釜線이 개통되고 大邱驛이 보통驛으로 영업을 개시한 이래, 1913年 2月 1日에는 大邱驛舍가 신축 준공되었다. 해방 이후 1966년에는 京釜線에 특급열차가 운행되기 시작하였고, 1969년에 이르러서는 초특급열차가 운행되어 종전의 5~6시간 소요되는 대구~서울간이 4시간으로 단축되어 속도면에서 많은 발전을 가져왔다. 철도이용객의 증가에 따라 1971年 3月에는 東大邱驛이 건설되어 대구역사업무의 중심이 대구역에서 동대구역으로 이관되었다.

1978년에는 현재의 大邱驛舍가 신축완공되었고 1979년에는 서울~대주간 새마을호가 운행되었으며, 1982년에는 京釜線 특급열차가 20분 간격으로 운행되었다. 1985년에는 경부선에 무궁화호가 運行되기 시작하였고 새마을호 30분, 무궁화호 15분, 통일호 10분 간격으로 운행되었다. 大邱列車의 수송현황은 1980年代에 들어와서도 꾸준한 증가세를 나타냈다. 1981년에 1,505만명에 달했던 乘車, 降車人員이 5년후인 1986년에는 1,828만명으로 증가했고 16년후인

1992년에는 2,378만명으로 증가해 16年사이 여객인원이 58%늘어났다.

최근에는 생활수준향상에 따른 자동차증가로 高速道路 운송시간이 지연되고, 鐵道輸送의 안정성이 높아 철도여객수요가 계속 증가하고 있어 철도수송능력 확충이 시급하다. 각 역의 수송비중을 보면, 1974年 까지는 大邱驛이 여객수송의 50%를 담당하여 왔으나, 동대구역 건설 후 5년째인 1975년부터는 동대구역의 여객이용률이 높아 1992년 이용객수가 1,379만명에 달해 1992年 전체 여객이용객의 58%가 동대구역을 이용하고 있다.

1992年末 현재 동대구, 대구역이 차지하고 있는 旅客輸送率은 乘車가 1,183만명 중 1,173만명으로 99.2%, 降車가 1,195만명 중 1,192만명으로 99.7%를 차지, 거의 모든 장거리 여객이 특급열차가 운행되는 동대구, 대구 兩驛을 이용하고 있는 것이다.

〈表 8-21〉 大邱市内 鐵道運送 現況 (단위 : 명)

年 度	乘 車					
	計	東大邱	大 邱	東 村	半夜月	顧 母
1988	10,122,164	5,756,813	4,321,709	14,645	23,126	14,861
1989	10,564,273	6,009,839	4,497,034	15,308	29,958	12,134
1990	10,698,589	6,234,768	4,419,919	15,581	19,581	8,803
1991	11,431,444	6,684,140	4,696,541	20,907	19,400	10,456
1992	11,832,749	6,874,805	4,857,864	19,072	68,713	12,295

年 度	降 車					
	計	東大邱	大 邱	東 村	半夜月	顧 母
1988	9,779,210	5,223,081	4,517,658	11,451	21,118	5,965
1989	10,304,726	5,796,615	4,469,926	11,210	21,725	5,250
1990	10,855,778	6,245,881	4,578,853	7,709	19,401	3,934
1991	11,698,735	6,551,583	5,117,423	7,968	16,812	4,949
1992	11,951,203	6,918,636	4,996,808	9,303	19,324	7,132

資料 : 대구시, 《대구통계연보》, 각 연도.

대구의 鐵道貨物輸送은 1970年을 起點으로 매년 감소하기 시작하여 1979년에는 發送 5만 7천톤과 到着 21만 8천톤으로 1969年 對比 91%나 감소하였다. 이는 1971年 京釜高速道路 개통과 더불어 鐵道貨物이 고속도로를 이용하는 一般貨物로 전가됨으로써 철도화물이 감소한 가장 큰 요인이다. 그러나 1980年代 들어와서 경제발전에 따라 자동차의 증가로 극심한 교통체증이 유발, 운송시간이 지체됨에 따라 1984年이후 서서히 증가하기 시작하여 1993年

현재 발송 7만 3천톤, 도착 198만 4천톤으로 증가하는 추세에 있다.

各驛의 화물수송 비중을 보면, 저탄장과 시멘트공장 설비가 역주위에 산재해 있는 半夜月驛과 유류저장시설이 있는 東村驛이 총 발송화물 7만 3천톤, 도착화물 198만 4천톤 중 13.7%, 65.7%와 8.4%, 86.2%를 각각 차지하고 있다. 반면 東大邱驛은 발송화물 9천톤 (12.3%), 도착화물 91천톤 (4.6%)로써 화물수송은 저조한 편이며, 주로 일반화물 중심으로 수송기능을 담당하고 있다.

〈表 8-22〉 最近 貨物運送 現況 (단위: 톤)

年 度	發 送 貨 物					
	計	東大邱	大 邱	東 村	半夜月	顧 母
1988	128,681	8,590	—	10,310	70,846	8,360
1989	80,692	8,540	—	10,143	54,503	5,656
1990	114,530	9,296	—	10,569	76,960	4,684
1991	133,966	7,987	—	8,692	110,241	7,046
1992	73,295	8,883	—	10,052	47,764	6,596

年 度	到 着 貨 物					
	計	東大邱	大 邱	東 村	半夜月	顧 母
1988	2,438 366	159,151	—	137,923	2,108,035	15,206
1989	2,151,460	102,162	—	116,471	1,914,932	14,457
1990	2,012,890	94,617	—	117,032	1,782,279	19,611
1991	2,191,449	106,835	—	147,681	1,916,348	21,585
1992	1,984,183	91,188	—	166,837	1,711,504	14,654

資料: 대구시, 《대구통계연보》, 각 연도

京釜線과 大邱線이 통과하는 대구지역의 鐵道施設物로는 장거리 여객영업을 위주로 하는 大邱, 東大邱驛과 석탄, 유류 등 서민생활 필수품, 군수품을 주로 수송하는 東村, 半夜月, 顧母驛을 보유하고 있다. 大邱驛은 1905年 1月 보통역으로 영업을 개시함으로써 大邱鐵道交通의 중추적 역할을 담당하여 왔다. 그러나 1969年 東大邱驛의 준공으로 그 기능이 축소되어 왔다. 그러던 중 1978年 大邱驛舍가 신축·준공되고 都心에 입지한 관계로 接近性이 높아 최근에는 대구역의 철도이용 승객 비중이 다시 증가하는 추세에 있다.

東大邱驛은 보통역으로 1969年 6月 驛舍를 준공, 영업을 개시하여 1971年 3月 1日 貨物 및 構内業務를 개시하였으며, 1977年 6月 15日 大邱驛으로부터 小貨物業務를 이관받았다. 1977

〈表 8-23〉 列車運送 現況

區 分	旅 客 列 車					貨物	小貨物	小運送
	새마을	무궁화	통일호	비둘기	計			
京 釜 線	46	84	32	12	174	35	6	14
大 邱 線	8	6	6	8	28	31		4
計	54	90	38	20	202	66	6	18

註：1993년 9월 말 현재.

資料：동대구역.

年부터는 특급열차를 운행함으로써 여객영업 위주로 바뀌었으며, 현재 특히 서울, 부산 방면은 다른 교통수단보다 利用率이 높은 편이다. 1993년 9월 30日 現在 京釜線은 1日 새마을 46회, 무궁화 84회, 통일호 32회, 비둘기 12회 등 총 174회 운행되고 있다.

大邱線은 1日 새마을 8회, 무궁화 6회, 통일호 6회, 비둘기 8회 등 총 28회 운행되고 있다. 貨物은 1日 京釜線 55회, 大邱線 35회 운행되고 있다.

3) 當面課題

다가오는 21세기는 우리 大邱鐵道文化의 구조적인 변화를 요구하고 있는 바 현재 大邱鐵道發展을 위해 여러가지 계획들이 推進되고 있다. 먼저 西大邱 鐵道貨物驛 건설이다. 西大邱 철도화물역은 최근 급증하고 있는 기업의 物流費用으로 기업의 경쟁력이 약화되고 지역경제발전에 걸림돌로 작용하는 것을 해소하기 위한 것이다.

서대구철도화물역은 1987년 5월에 都市計劃 시설결정(5만평)을 하였고, 1991년 11월에 타당성조사 용역을 완료, 1992년 4월 기본 및 실시설계 용역발주, 1993년 3월 환경 및 교통영향평가의뢰, 기본 및 실시설계 용역을 완료하였다. 現在의 西大邱鐵道貨物驛 推進 現況은 철도청, 대구시, 민자유치 등 제3섹타 개발방식으로 총부지 5만평, 연간 359만톤 수송능력으로 1996년 말까지 완료예정으로 추진하고 있다.

西大邱鐵道貨物驛 건설소요자금은 총 800억원으로 용지비 540억원, 시설비 260억원이며, 出資主體는 철도청 400억원, 대구시 200억원, 민자유치 200억원으로 계획되어 있다. 철도청은 역사, 선로 등을 건설하고, 대구시는 진입도로, 이면도로, 녹지조성등을, 민자는 입출고, 상하차시스템, 수배송시스템 등을 건설하게 되어 있다.

西大邱鐵道貨物驛이 건설되면, 工產品 및 原副資材 貨物 물동량을 鐵道輸送으로 흡수함으로써

陸路 교통체증을 완화함은 물론 날로 증가하는 교통량에 능동적으로 대처하여 지역경제 활성화의 기반을 조성할 것으로 기대된다. 국가경제규모가 늘어남에 따른 社會, 經濟活動 領域의 확대로 수송수요가 지속적으로 증가하여, 鐵道, 高速道路 등 主要交通施設은 이미 포화상태를 보이고 있어 21세기의 新交通手段으로서 京釜高速鐵道事業이 國策事業으로 推進되고 있다. 京釜高速鐵道는 서울~부산간 430.7Km, 총 所要資金 10兆 7,400億원을 투입하여 2001年 完工예정이다. 高速鐵道車輛은 프랑스 알스톰社 TGV로 선정되었고, 현재 天安~大田간 토목공사가 진행되고 있다.

서울~부산간 고속철도가 完工되면 1日 최대 50만명 輸送이 가능하며, 현재 京釜線 旅客 輸送의 2.5배능력을 보유하게 된다. 또, 서울~대주간 소요시간이 기존의 새마을호 3시간 3분에서 1시간 25분으로 1시간 38분이 단축되어 全國이 만나질 생활권으로 형성, 국토의 균형개발이 추진될 것으로 보여진다. 과거 정부고속도로 개통이 大邱의 경제, 사회분야에 엄청난 변화를 초래했던 것 이상으로 京釜高速道路建設은 大邱經濟, 社會, 文化 등 各 分野에 획기적인 전환점이 될 것으로 예상된다.

그외에 大邱鐵道の 課題로는 京釜線의 구미~대구~청도간 電鐵化, 大邱線의 대구~영천간 複電鐵化 및 都心을 통과하는 大邱線 鐵道の 이설과 京釜線의 慶山驛과 大邱線의 河陽驛간에 복선전철을 신설하여 동대구~경산~하양~동춘을 연결하는 루프화로 도시간 순환철도망 구축 등을 들 수 있다. 또, 대구역과 동대구역에 민자역사를 유치하여 역세권 개발 및 철도 수송화물의 발전도모도 시급히 해결되어야 할 과제라 볼 수 있다.

5. 航 空

1) 大邱空港 略史

大邱의 항공수송은 1961年 4月 1日 大邱空港에 釜山飛行場 大邱出張所가 開所되면서 출발하여, 1961年 4月 5일부터 DC-3 小型旅客機가 취항함으로써 최초로 민간항공수송이 시작되었다. 1970年代에 들어서면서 경제성장과 더불어 국내여객 및 화물이 매년 증가하게 되었다. 이에 대비하기 위해 旅客廳舍를 개관하게 되었고, 1980年 1月 8일부터는 B-727機種을 투입하여 大邱~서울간을 취항하게 되었으며, 大邱~濟州 노선과 더불어 2개 노선이 운항되고 있다.

大邱・慶北地域 經濟의 지속적인 성장과 국제화, 개방화 추세에 따른 航空需要의 증대에 따라 大邱空港 利用客數가 크게 늘어나, 1985년에는 대구공항 민간인 출입문을 설치하였고

1988년에는 空港旅客廳舍를 이전, 확장하였으며 空港進入道路가 개통되어 利用乘客에게 최대한의 편의를 제공하고 있다. 1989年 10月 20일부터는 제2民航인 아시아나 항공이 취항하여 민간항공도 바야흐로 경쟁시대에 접어들게 되었다. 1990年 6月 21日 韓國空港管理公團이 공항을 인수, 운영하고 있으며 명칭도 대구공항으로 불리게 되었다.

〈表 8-24〉 大邱空港 施設 現況

敷地(m ²)	滑走路(運用) (m×m)	廳舍(m ²)	駐車場(m ²)	繫留場(m ²)	能力 (천명/년)
60,327 (활주로 및 유도로 일부 제외)	2,704×45	4,504	14,600	9,100	980

資料：韓國空港管理公團 大邱支社.

현재의 대구공항 시설현황은 부지면적이 60,327m² (활주로 및 유도로 일부 제외), 활주로 길이는 2,740m, 폭이 45m이고, 청사는 4,504m², 주차장은 14,600m², 계류장시설 9,100m², 연간 수송능력은 98만명이다. 大邱空港의 현재 1日 輸送能力은 2,685명이며, 1992年の 연간 총 운 행회수는 9,304회, 수송실적은 120만명으로 航空需要에 비해 空港輸送能力이 미흡한 실정이다. 앞으로도 날로 급증할 것으로 보이는 항공수요에 대비하여 空港施設의 지속적인 확장이 시급한 실정이다.

2) 大邱空港 運送 現況

대구공항을 이용한 항공기의 수송실적은 경제력의 증대, 소득수준의 향상, 해외여행의 자유화 등의 영향으로 1980년대 이후 꾸준히 증가하였다. 먼저 航空機 運行回數의 경우 1981年 연간 530회에서 1992년에는 9,304회로 17.6배 증가하였다. 運行回數의 증가와 더불어 旅客輸送은 1981年 3만 1,126명에서 1992年 119만 6,493명으로 무려 38배나 증가하였다. 또 貨物輸送은 1981년에 559톤 輸送에 불과하던 것이 1992년에는 1만 2,138톤을 수송하여 21.7배나 증가하였다. 이와 같이 대구공항을 이용한 항공수요는 1980年代부터 가히 폭발적이라고도 할 수 있는 증가추세를 시현하고 있다. 1990年~1992年の 最近 3年 간의 여객수송 증가율은 평균 33%에 달하고 貨物輸送 증가율은 평균 28%에 이른다.

大邱空港과 연계되는 항공노선은 서울과 濟州 2個 路線이 개설되어 있는데, 대구~서울간 路線은 1985年 이용승객 6만 7,830명에서 1992년에는 11.3배 증가한 76만 5,755명을 수송하였다.

〈表 8-25〉 大邱空港 運送実績 (단위: 명, 톤, 회)

年 度	旅 客	貨 物	運 行 回 數
1981	31,126	559	530
1986	183,717	3,022	2,314
1987	278,359	3,611	3,033
1988	361,922	4,157	3,495
1989	529,967	6,090	4,667
1990	854,288	9,754	7,208
1991	949,543	10,037	7,299
1992	1,196,493	12,138	9,304

資料: 한국공항관리공단 대구지사.

반면 大邱~濟州간 路線은 1985年 10만 4,819명에서 1992年 43만 738명으로 4.1배의 증가를 보여 대구·제주 路線보다는 대구·서울간 運送実績이 급격히 증가하고 있음을 나타내고 있다.

〈表 8-26〉 路線別 運送実績 (단위: 명, 톤)

區 分		1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
서 울	旅 客	67,830	78,626	139,261	188,291	286,090	560,107	617,202	765,755
	貨 物	291	276	449	885	1,317	4,014	4,307	4,006
濟 州	旅 客	104,819	105,091	139,096	173,630	234,877	373,404	332,341	430,738
	貨 物	2,831	2,747	3,162	3,313	4,773	6,023	7,332	8,132

資料: 한국공항관리공단 대구지사.

이러한 현상은 大邱~濟州 路線이 觀光旅行을 목적으로 한 항공수요의 증가인 데 비하여, 대구~서울 路線은 업무목적의 항공수용 증가로서 항공기를 이용한 業務交通需要가 일반화되어가고 있음을 보여주고 있다. 한편 航空機 1便당 탑승 승객수는 1981년에 59명이던 것이 1986년에는 79명으로, 1990년에는 119명으로, 1992년에는 129명으로 해마다 꾸준한 증가추세를 나타내고 있어 300명이 탑승할 수 있는 A-300기종 등 중형비행기의 대구공항 취항이 시급하다.

3) 大邱國際空港 推進

大邱地域의 國際空港 설치는 지난 1970年代 초 이래 대구지역 주민과 경제계의 최대 숙원인 동시에 현안으로 거론되어 왔다. 현재 우리나라에는 김포, 김해, 제주 등 3개의 國際空港이 있다. 그러나 首都圈 비대화의 억제와 地方化 時代의 개막에 맞추어 국토의 균형적인 개발, 동남권 성장거점도시로서 지역사회발전의 중추적 역할 수행을 위해서 大邱가 기상조건, 지리적인 요건, 인근의 지원시설 등 國際空港 설치의 최적지역임을 大邱市와 大邱商工會議所

등이 중심이 되어 지금까지 여러차례에 걸쳐 관계당국에 國際空港 추진을 건의해 왔다.

新交通 手段으로서 航空의 역할과 비중은 날로 증대하고 있으며, 특히 國際化, 地方化 시대를 맞아 國際航空 需要는 폭발적으로 증가하고 있다. 1980년 이후 1992년까지 13년동안 國際線 旅客人數는 1980년 292만명에서 1992년 1,126만명으로 4배 가까이 늘어났고, 國際線 貨物運送은 19만 1천톤에서 83만 7천톤으로 4.4배나 증가했다. 1990~92년사이 최근 國際線 旅客人數 증가율이 11.6%로 두 자리수로 늘어났고, 國際線 貨物運送 증가율도 7.0%로 점증세를 보이고 있다.

우리나라가 세계 10대 交易國으로 성장했고 中國, 東歐, 蘇聯과의 국교 정상화로 北方交易의 활성화, 동북아시아를 중심으로 한 APEC의 세계중심경제권역으로의 부상 등 주변의 國際, 政治, 外交, 經濟의 환경변화는 우리의 經濟, 社會 전반의 개방을 가속화 시키고 있다. 이러한 시대적 조류에 적극 대응하여 우리의 실익을 추구하는데 있어서 國際空港의 역할은 그 기능 여하에 따라 막대한 기대효과를 가지며, 지역사회의 발전을 더욱 촉진할 것이다. 해외 바이어의 빈번한 왕래, 상품 수출기간의 단축, 배후산업기지의 발전가속화, 해외 관광수요의 유입 가속화 등은 물론 인접지역의 경제, 사회 등 전반적인 발전을 촉진시킬 것으로 보여진다.

大邱에 國際空港이 건설되면 대구지역 經濟·社會的 發展 속도를 가속화시킬 것은 물론 선진화된 技術, 産業, 貿易情報 확보가 용이해져 지역의 經濟, 産業技術水準을 크게 향상시킬 것으로 기대된다. 또 김천, 구미, 달성, 대구, 경산, 울산, 양산, 포항, 마산, 창원으로 이어지는 동남권 공업벨트의 중간배후지역에 입지하여, 어느 공업단지라도 신속하게 연결되는 이점이 있어 각 공업지역의 균형적인 발전을 도모할 수 있을 것으로 보여진다. 뿐만 아니라 國際的 觀光 都市인 慶州를 중심으로 하여 海外 觀光人力의 유치가 용이해져 관광수입 증가에도 한몫을 할 수 있으며, 앞으로 북방교역의 전초기지가 될 것으로 보이는 포항항과 연계하여 북방교역 증대의 항공기지가 될 수 있을 것이다.

그외에도 거시적으로 추진하고 있는 전국최초의 綜合流通團地와 大邱貿易센터와의 연계가 뛰어나 대구·경북지역의 貿易·流通機能의 활성화를 도모할 수 있으며, 그동안 빛을 보지 못하던 동남권 경제중심지로서의 역할을 회복할 수 있을 것으로 기대된다. 앞서 지적한 것처럼, 이러한 취지와 배경 아래 대구시와 대구상공회의소 등 관계기관은 공조체제를 갖추어 청와대, 교통부 등에 수차례 걸쳐 大邱國際空港建設을 건의하였다. 건의일지를 보면, 1973년 8월 최초로 대구비행장의 國際空港 승격을 교통부 등 관계기관에 건의하였고, 이어서 1979년 2월에 지방 경제발전 및 국토의 균형적인 發展을 위해 國際空港 설치를 재건의하였다. 1982년 2월에는

86아시안게임 및 88올림픽을 맞이하여 경주를 중심으로 한 觀光資源 개발촉진과 地方經濟發展을 위한 대구國際空港 건설의 필요성을 건의하였다. 1990年 12月에는 大邱, 慶北地域과 釜山, 慶南地域의 中心部인 청도, 밀양, 삼랑진, 영천 지역에 東南圈의 향후 國際航空需要를 충족할 수 있는 東南圈 新國際空港의 건설을 건의하기도 하였으며, 이후 大邱國際空港 建設은 대통령 공약사항이 되었다. 1992年 6月에 민자당 대표위원의 대구 방문시 1993年 末까지 國際線 專貫機 就航 및 1997년까지 國際空港의 승격 및 정기선 취항을 건의하였다.

4) 當面課題

航空輸送은 交通수단별 수송분담률에서 볼 때, 지금까지는 旅客이 0.1%내외, 貨物이 0.1%내외로서 道路와 鐵道에 비해 그 비중이 아직 미미한 수준으로 앞으로 航空輸送의 量 및 比重은 날로 증가할 것으로 예상된다. 따라서 일반화되어가는 航空需要를 수용하고 국제화, 개방화, 지방화 시대에 걸맞게 지역경제를 발전시키기 위해서는 단기적으로는 大邱空港施設의 整備 및 擴充이 필요하며, 중장기적으로는 國際空港의 유치가 시급한 과제로 떠오르고 있다.

또 國內線은 전국의 주요 도시간을 연결하는 노선의 증설이 필요하며, 현재 大邱~서울 路線이 1日 10回, 大邱~濟州 路線은 1日 5回 운항되는 운행회수도 증편되어야 한다.

國際線은 2001년까지는 기존 大邱空港에 東南亞 중심의 國際線 就航을 추진하고 金海 國際空港과의 접근도를 확충·제고시켜야 할 것이다. 大邱空港의 國際線 就航은 1992年 交通部의 계획으로는, 1단계로 1993년까지 임시 국제선청사를 건설하여 동남아 노선에 專貫機를 취항시키고, 2단계로 1997년까지 국제선 터미널을 신축, 國際空港으로 승격시키도록 되어 있었다.

그러나 현재로는 1994년 하반기 전세기 취항, 1998년 국제공항 승격이라는 계획이 세워져 있다. 空港開發 中長期計劃案에 따르면 大邱國際空港은 1998年 末 까지 840억원의 투자비가 투입되어 부지매입, 청사신축 후 이루어지게 되어 있다. 이같은 기본계획안은 航空政策審議委員會 심의를 거쳐 최종 확정될 예정이다. 大邱空港의 國際空港 추진과 더불어 2001年 이후에는 長期的인 과제로 대구·경북과 부산·경남이 공유할 수 있는 東南部 新國際空港 建設도 추진되어야 할 것이다.

6. 地下鐵

1) 大邱地下鐵 推進背景

오늘날 人口의 도시집중과 自動車의 급격한 증가로 都市交通 問題는 모든 대도시들이 해결하여야 할 공통적 과제다. 특히 외곽 주택지역과 도심 업무지역간의 출퇴근 교통량을

신속히 처리하는 것이 무엇보다 선결과제다. 그러나 都心 交通難 해소를 위한 도로신설, 확장은 기존건물의 철거없이 불가능하며, 개설된다고 하더라도 또다른 교통수요를 유발하게 되어 그 效果도 短期間에 끝나는 경우가 많다.

〈表 8-27〉 自動車 増加 推移 (단위: 대)

연 도	총 대 수	승 용 차	택 시	버 스	기 타	연 평 균 증가율(%)
1985	69,672	26,139	6,303	7,642	29,588	28.6 %
1987	101,931	43,624	7,557	12,607	38,143	
1989	171,293(100)	90,350	9,227	20,602	51,114	
1996	377,200(220)	227,900	13,200	43,800	92,300	
2001	638,100(370)	444,400	15,300	55,500	122,800	10.0 %
2006	845,400(490)	609,500	17,400	65,100	153,400	
2010	950,600(550)	681,800	19,100	71,800	177,900	

資料: 지하철 건설본부.

따라서 신속하고 대량수송이 가능하며 시민의 財産上 피해가 적은 地下鐵을 기존도로의 地下에 건설하여 都市交通難을 완화하는 것이 세계적 추세이다. 교통부에서도 지하철이 중심이 된 대도시 교통난 완화계획을 수립하여 추진중에 있다. 大邱는 80년대 후반 이래 자동차의 수요가 급증하여, 도로교통에 큰 체증이 빚어지고 있고 외곽지역의 대규모 택지개발 및 주택 건설로 도시 변두리의 주민 인구가 급증하여 地下鐵의 시급한 건설 필요성이 대두되고 있다.

〈表 8-28〉 年度別 通行需要 豫想 (단위: 千人, 千通行)

구 분	1990	1996	2001	2006	2010
人 口	2,345	2,681	2,949	3,214	3,413
通 行 人 口	1,765	2,017	2,219	2,418	2,568
自 的 通 行	4,238	4,892	5,609	6,285	6,814
手 段 通 行	4,789	5,621	6,451	7,227	7,836
通 行 人 口 比(%)	75.25	75.25	75.25	75.25	75.25
1 人 當 自 的 通 行(回)	1.81	1.83	1.90	1.96	2.00
1 人 當 手 段 通 行(回)	2.04	2.09	2.19	2.25	2.30
手 段 通 行/自 的 通 行	1.13	1.15	1.15	1.15	1.15

資料: 지하철 건설본부.

대구의 교통여건은 최근 연평균 28%의 급격한 自動車의 증가로 도심 주요 가로의 교통서비스 수준은 매우 열악한 상태이며, 앞으로도 自動車 증가추세는 계속될 것이므로 심각한 교통혼잡과 이로 인한 시민들의 불편 및 시간낭비가 크게 늘어날 것으로 예측되고 있다.

〈表 8-29〉 建設費 比較

區 分	地 下 鐵(建設)	道 路(擴張)
概 要	延長: 27.6Km 複線地下鐵	延長: 27.6Km 往復 2車線
建 設 費(億원)	10,907	2,758
運 送 容 量(兩方向人/時)	112,000	14,500
運送1人當費用 (億원/人)	0.0974 (100)	0.1902 (195)

註: 地下鐵 建設費에는 車輛費도 包含된 것임.
資料: 지하철 건설본부.

人口의 都市 集中現狀과 소득수준 향상으로 도시생활의 활동량 증가로 전체 통행량의 증가에 따른 大衆交通手段의 대시민 서비스수준도 낮아질 것이다. 大邱地下鐵 건설의 妥當性은 첫째, 路面交通의 완화를 위한 교통수단이라는 측면에서

도로확장의 경우와의 비교를 들 수 있다. 大邱市の 1호선 계획구간은 地下鐵 建設과 道路 2次線 확장의 경우와 비교해 본 결과, 수송 1인당 비용면에서 地下鐵 建設이 도로확장 경우의 1/2 수준으로 경제적인 것으로 판단되었다.

〈表 8-30〉 地下鐵建設과 道路擴張의 長短點 比較

區 分	地 下 鐵 建 設	道 路 擴 張
長 點	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 定時性, 安全性, 迅速性이 保障되는 交通手段 ◦ 大量運送이 可能 (R.H時의 交通消費時間短縮) ◦ 대부분 既存道路 地下에 建設되므로 土地利用 高度化 및 私有財産 侵害가 적음 ◦ 公害發生이 아주 적음 ◦ 運營費 低廉(에너지 節約效果가 큼) 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 初期投資費가 적게 소요 ◦ 交通手段 選擇이 可能 (버스, 택시, 승용차등)
短 點	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 初期投資費가 많이 소요 ◦ 工事時의 交通障礙 多少發生 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 道路用地確保를 위해 私有財産收用不可能 ◦ 좁은 國土空間을 考慮할 때 生活活動空間을 잠식하게 되는 結果招來 ◦ 駐車空間確保必要 ◦ 騒音, 大氣汚染 增加 및 交通事故 增加

資料: 지하철 건설본부.

이 비교는 단순히 건설비를 기준하여 비교한 것이며, 일반적으로도 지하철 건설이 도로확장의 경우보다 상대적으로 유리하여 建設妥當性이 입증된다고 할 수 있다.

둘째, 지하철 건설이 公共投資事業으로서의 경제성이 입증되어야 한다. 공공투자사업의 경제성 분석은 건설후의 수익과 직·간접 효과를 동시에 고려하여야 한다. 地下鐵 建設에 따른 수입면에는 운임수입, 임대료, 광고료 등을 들 수 있고, 직접효과로는 에너지절약 효과, 시간단축 효과, 교통사고 감소, 교통공해 감소 등이 있으며, 간접효과로는 교통서비스 향상, 토지이용 변화, 지역경제 활성화 등을 들 수 있다.

2) 地下鐵 推進 現況

大邱는 버스 등에 의한 大衆交通 手段으로서는 수송력이 限界點에 이르렀다. 급격한 자동차 증가 등으로 날로 심화되고 있는 交通難 緩和를 위한 장기적인 대책이 필요하고, 그 일환으로 地下鐵 建設 기본계획을 수립하여 都市交通量 증가에 근원적으로 대처하도록 한 것이다.

시민들에게 시간적, 경제적, 사회적 교통편의를 제공함은 물론 지하철驛勢圈을 중심으로 한 副都心開發을 유도하여 지역간 균형개발을 도모하기 위해 大邱地下鐵 建設을 추진하게 되었다.

그 간의 추진경위는 다음과 같다.

- 1985. 4. 大邱市 交通改善方案에 관한 研究 (KAIST)
大邱市의 旅客需要와 交通체계상 地下鐵建設의 필요성 提起
- 1989. 2. 大統領 大邱市 연두순시 때 地下鐵 建設 검토 지시
- 1989. 5~1990. 3. 地下鐵建設 등 妥當性 調査用役
최적 대안노선선정 : 6개 기본노선망 설정
1단계로 2001년까지 3개노선 72.7Km 건설
국고보조 : 대구시 재정능력을 감안 60% 보조 필요
- 1990. 1. 30. 地下鐵 建設 公聽會 開會
재정능력 감안 단계별 건설
- 1990. 4. 23. 大邱地下鐵 建設·運營 基本計劃 提出
1단계 3개노선 72.7km를 2001년까지 건설
- 1991. 1. 3. 大邱都市鐵道 建設·運營 基本計劃 確定
도시철도 심의위원회 심의, 국무회의 보고, 대통령 재가

地下鐵 建設 기본계획은 경제적인 지하철 건설이 될 수 있도록 건설비를 최대한 절감하는 것이 중요하다. 따라서 대구의 지하철은 과학기술을 통한 工法の 適用, 공사기간의 短縮과 안전사고 예방, 공사중 시민의 불편을 최소화한다는 방침과 함께 대구의 지리적 여건과 主 交通軸을 기초로하여 수립하였다. 大邱市는 2020년에 全路線 開通을 목표로 다음과 같은 추진계획을 수립하여 지하철 건설을 추진하고 있다.

- ① 각 노선이 交通의 수요가 많은 중심지를 통과하도록 하고
- ② 用地補償, 乘客利用度 등을 감안하여 기존 간선도로를 최대한 활용한다.
- ③ 승객의 편의를 도모하기 위하여 1回 換乘으로 목적지 도달이 가능하도록 하고
- ④ 교통시간 단축 및 공사비 절감을 위해 거주지와 目的地를 최단거리로 연결할 수 있으며
- ⑤ 주변의 다른 대중교통수단과 連繫輸送이 가능하고
- ⑥ 循環線을 건설하여 향후 도심우회 교통수요에 대비하며
- ⑦ 운영수입이 많고, 건설 및 운영비가 저렴하도록 6개 노선망 건설을 계획한다.

地下鐵 建設은 건설비용이 많이 든다는 어려움이 있지만, 大量 高速輸送手段으로서 對市民 交通便益을 제공하게 될 것이다. 지하철 3個路線을 건설하여 운영할 경우 2010년의 交通手段別 分擔率 推移를 살펴보면 다음과 같다. 즉, 버스 승객수 66만 2천명, 택시 승객수 6만 9천명, 승용차 13만 2천명, 기타 4만 2천명 등 총 90만 6천여명의 감소효과를 가져올 것으로 예측된다.

지하철의 건설효과로서는 ① 도시의 균형발전, 通行時間 節約 ② 노면교통 혼잡 완화 및 유류절약 ③ 교통공해 감소 ④ 토지이용 확대 ⑤ 안전도 및 안락도 향상 ⑥ 도시환경 개선 ⑦ 인구분산 등을 들 수 있으며, 지하철이 개통되면 간선도로의 交通混雜度가 크게 줄어들 것으로 예상된다. 또한 지하철은 動力이 電氣이므로 차량 통행시 발생하는 일산화탄소 등 유해가스의 감소로 도시공해를 줄이고 都市環境 改善에 크게 기여할 것이다.

그러나 지하철의 보다 큰 편익은 土地의 高度利用을 가능케 하는 것으로서, 地下停車場, 地下鐵路, 地下商街 등 지하개발을 유도하여 도로교통의 원활한 소통은 물론 유사시 防共待避所 機能까지 겸할 수 있어서 시민의 생활에 많은 도움을 주게 된다. 大邱地下鐵 路線 중 가장 먼저 건설되고 있는 1號線은 交通의 중심지인 시내 한복판을 관통하는 노선으로서 주요 간선도로와 연결하여 대구역, 동대구역을 경유하도록 함으로써 기존 國鐵과의 換乘體制를 도입, 이 노선이 개통 운영될 때 교통수요에 부응할 뿐만 아니라, 경제적 수익률이 가장

높을 것으로 예상되어 1996年 全區間 開通을 목표로 추진하고 있다.

〈表 8-31〉 投資 및 財源調達 計劃 (단위: 억원)

區 分	計	年度別 構成費(%)	1990	1991	1992	1993	1994	1995
計	10,907	100	60	952	1,715	2,770	2,720	2,690
國 費	3,800	35	—	500	700	900	850	850
市 費	1,659	15	60	152	87	670	400	290
公 債	4,228	39	—	300	628	850	1,100	1,350
私 債	90	8	—	—	—	350	370	200
開發基金	300	3	—	—	300	—	—	—

資料: 지하철 건설본부.

1號線은 月背에서 嶺大네거리, 大邱驛, 東大邱驛, 東村을 경유하여 安心에 이르는 전장 27.6Km區間에 停車場 29개소, 車輛基地 2개소를 건설할 계획이며, 1995년까지 市費, 國費, 公債, 借款등 총 1조 907억원을 투입한다. 1991年 12月 7日 大邱地下鐵 1號線이 着工됨에 따라 지하철 시대가 개막되었다. 1區間 9Km(慶北機械工高~大邱驛)를 6個 工區로 나누어 工事を 추진하여 1992年 末 현재 14.5%의 工程을 보이고 있다.

〈表 8-32〉 分野別 投資計劃 (단위: 억원)

區 分	計	1990	1991	1992	1993	1994	1995
計	10,907	60	952	1,715	2,770	2,720	2,690
工 事 費	7,547	—	307	1,205	2,093	2,181	1,761
車輛購入費	1,512	—	—	—	344	397	771
補 償 費	1,073	—	504	410	159	—	—
綜合司令室	240	—	—	—	96	54	90
設計費其他	535	60	141	100	78	68	—

資料: 지하철 건설본부

또 1992年 10月 2工區間 2.41Km(月背~慶北機械工高)의 착공에 이어 12월에 3區間 16.2 Km(大邱驛~安心)의 착공으로 1號線 全區間에 대한 본격적인 土木工事が 시행되고 있다. 공사기간 중 교통불편 해소를 위해 迂廻道路 建設 3,960m, 迂廻道路 指定 7個所, 一方通行路 指定 3個所, 交通信號 體系 조정, 段階別 施工 등 교통처리대책 수립에 만전을 기하였고, 자가용 10부제 운행, 카풀제 등 시민참여 분위기 조성에 주력한 결과 당초 우려했던 만큼의

교통체증 없이 소통이 대체로 원활하였다. 지하철의 안전, 완벽한 시공을 위해 안전관리 전담부서의 신설과 일일, 주간 안전점검 및 안전교육 철저히 공사가 비교적으로 순조롭게 진행되고 있다. 매일 환경순찰을 실시하여 공사장 주변 정리정돈 및 市民不便事項을 해결하기도 한다.

〈表 8-33〉 計劃工程

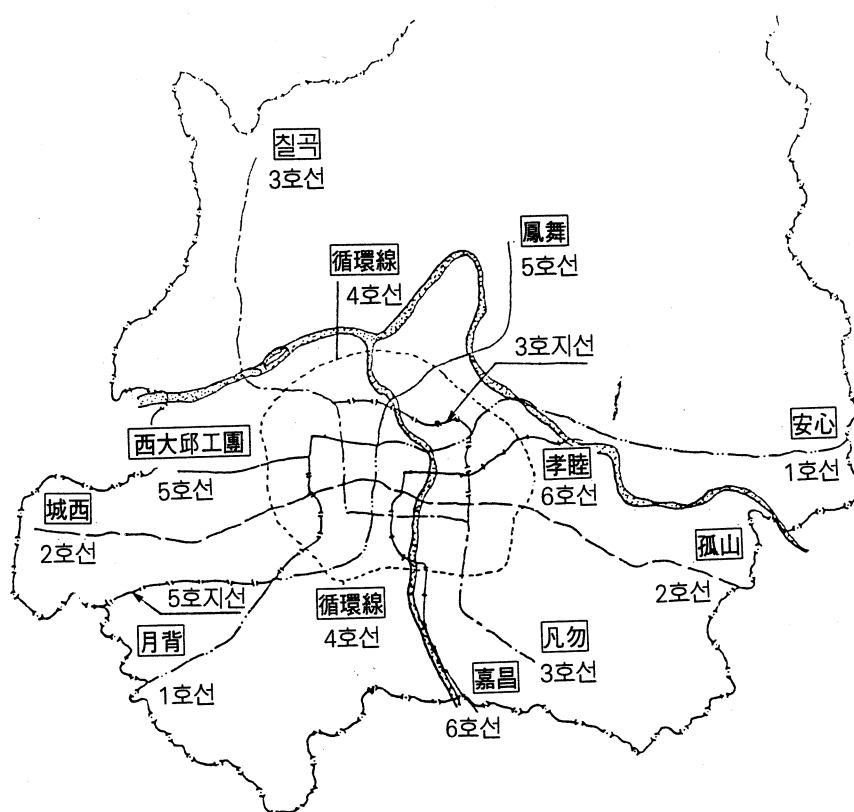
區 分	所要時間	工 程 計 劃						
		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
計	6年 2月	—	2%	11.6%	32.2%	61.3%	89.9%	100%
設 計	3年 8月	⑦-----	-----	-----	-----	----- ②		
補 償	2年 2月		①-----	-----	----- ②			
土 木	4年 4月		①-----	-----	-----	-----	-----	----- ②
建 築	3年 1月				④-----	-----	-----	----- ④
電氣,機械	3年 1月				⑧-----	-----	-----	----- ⑧
車輛製作	2年 11月				⑧-----	-----	-----	----- ⑥

資料：지하철 건설본부.

3) 地下鐵 推進計劃

大邱市 地下鐵 노선망은 6個路線 2個支線으로 구성된 總延長 146.3Km의 노선망이 타당성 조사에서 제시되었다. 그러나 이 노선망은 2010年을 목표년도로 하고 현재단계에서의 街路網, 都市計劃 指標등을 반영·구성한 것으로서, 건설 단계별로 都市發展 추세, 交通處理 계획 및 도시계획의 변경내용 등을 반영하여 노선망 구성을 수정·보완하여 건설할 계획이다.

여러 개의 地下鐵 路線을 동시에 건설, 개통하면 交通難 완화 측면이나 시민이용 편의 측면에서 가장 바람직한 것이나, 大邱市의 財政能力을 감안할 때 1個 노선씩 연차적으로 시행할 수밖에 없는 실정이다. 政府의 6大都市 地下鐵 지원계획이 1차적으로 2001년까지 구체화되어 있으며, 이計劃에 의하면 大邱는 약 70Km의 地下鐵 建設事業費를 지원받을 수 있도록 되어있다. 그러나 이 계획완료 이후에도 90年 설치된 도시철도사업 특별회계의 財源에 의해 계속 지원받을 수 있을 것이며, 대구시의 재정신장 추세를 감안하여 다음과 같은 단계별 건설계획을 수립하여 추진하고 있다.



凡 例		
號線	本線	支線
1號線		
2號線		
3號線		
4號線		
5號線		
6號線		

始・終・點	本線(km)	支線
計	126.8km	11.5
月背～安心	27.6	
城西～環山	23.6	
漆谷～凡勿	21.5	8
循環線	25.2	
西大邱工團～鳳舞	16.0	11.5
嘉昌～孝睦	12.9	

〈圖 8-1〉

大邱地下鐵 路線網 構想圖

〈表 8-34〉 段階別 建設計劃 (단위: 억원)

區 分	路 線	起點 및 終點	延 長	事 業 費	期 間
計		146.3Km	1,859		1 段階
1 段階	小 計		72.7	22,483	
	1 號 線	月背 - 安心	27.6	10,907	90 - 95
	2 號 線	城西 - 孤山	23.6	5,608	95 - 98
	3 號 線	漆谷 - 凡勿	21.5	5,923	98 - 2001
2 段階	4 號 線	循環線	25.2	6,654	2002 - 2010
3 段階	小 計		48.4	12,767	2011 - 2020
	5 號 線	西大邱工團 - 鳳舞洞	16.0	3,887	
	6 號 線	巴同 - 孝陸洞	12.9	3,311	
	3 號 支 線	院垈오거리 - 어린이會館	8.0	2,419	
	5 號 支 線	西部市場 - 城西工團	11.5	3,150	

資料: 지하철 건설본부.

II. 運輸業

1. 貨物自動車

1) 概 況

貨物自動車 運送事業은 자동차 운수사업법 제3조에 명시하고 있다. 노선을 정하고 정기로 운행하는 路線貨物自動車運送社業, 일정한 사업구역 내에서 노선을 정하지 아니하고 화물을 운송하는 구역화물자동차 운송사업 및 냉장, 냉동물품, 유류 등을 운송할 수 있도록 특수한 장치를 설비하여 운송하는 特殊自動車運送事業으로 구분하고 있다.

화물운송의 주축을 이루고 있는 貨物 自動車の 수송은 1960年代만 하더라도 장거리 대량화물수송의 鐵道全擔에 반하여 단거리 소량화물예의 의존하여 나름대로 균형있는 명맥을 유지했었으나, 1970年代 초의 高速道路 建設과 더불어 道路網의 확충정비와 수차에 걸친 經濟開發 計劃에 의한 물동량의 급증으로 철도 수송능력은 그 한계성을 면치 못하였다.

반면 自動車輸送의 의존도가 신장됨으로써 각광을 받게 되었고, 오늘날 장비의 대형화와 더불어 집앞에서 집앞까지 수송서비스를 요구하는 소화물 일관수송이 자동차운수사업법에 도입되어 1992年 상반기부터 시행되고 있다. 大邱貨物自動車 運送法은 노선화물업은 없고 특수화물, 용달화물, 장의자동차업 등으로 구분되나, 화물자동차 업종 단계별로 볼 때 區域貨物과 特殊

貨物이 소속된 화물조합에서 소형의 용달은 분리·독립되었고, 장의차도 별개로 구분하고 있다.

2) 車輛 現況

1984년도 (3.31 현재) 大邱는 보통화물차 (3륜 포함) 1만 42대, 특수용도화물 (葬儀, 救急車 포함) 613대, 소형화물 1만 2,213대로 모두 2만 2,868대가 등록되어 있어, 전체 화물자동차수의 비중은 전국 31만 6,062대의 7.2%로 서울 (8만 1,388대)의 25.8%, 부산 (3만 1,946대)의 10.1% 보다는 각각 18.6%와 2.9%가 낮은 비중을 차지하고 있다. 이는 대구 전체 화물자동차가 서울의 28.1%, 부산의 71.6%의 수준이다.

대구는 소형화물차가 1만 2,213대로 서울(1만 2,028대)보다는 많고 부산(4,867대)보다는 압도적으로 많았다. 社業種類別로 보면, 구역화물자동차의 경우 大邱가 2,712대로서 全國 貨物業界 (3만 9,628대)의 6.8% 해당하는데, 서울의 23.6%, 부산의 11.8%보다 상당히 낮다. 특수화물 (장의차 제외)업계보유차의 경우는, 대구가 불과 134대 밖에 보유하지 않아서 전국 5,245대의 2.6%에 지나지 않는다.⁴⁾ 1992년 12月末 현재 화물자동차운송사업체의 市道別 分布現況을 보면 전체 2,757개 사업체 중 전남이 450개로 최우위이며, 경기도 381개 업체로 차순위이고, 서울이 260개 업체로 제3위, 대구는 60개 업체로 제주를 제외하고는 전국에서 가장 적은 숫자이다.

이를 업종별로 분류해 보면 노선화물 23개 업체, 전국화물 3개 업체, 일반구역화물 1,170개 업체, 용달 671개 업체이며, 특수 888개 업체로서 一般區域貨物이 전 업체의 42.4%에 해당한다. 대구는 노선화물과 전국화물이 전무한 실정이며, 구역화물이 40개 업체에 4,817대가 허가되어 있고, 특수화물이 18개업체에 156대가 면허되어 있는데 불과하다. 區域貨物과 特殊貨物의 전국 비중도 각각 3.4%와 2.0%에 지나지 않는다.

〈表 8-35〉 貨物自動車 免許·登録 狀況

구 분	노선화물				전국화물			구역화물			특 수			용 달			합 계		
	업체	면허	등록		업체	면허	등록	업체	면허	등록	업체	면허	등록	업체	면허	등록	업체	면허	등록
서울					2	20	20	178	18,719 (9,030)	18,522 (9,030)	66	973	942	14	6,861 (6,783)	6,861 (6,783)	260	26,573 (15,813)	26,345 (15,813)
부산					2	77	77	151	12,668 (3,094)	12,491 (3,094)	28	514	394	55	1,969 (1,904)	1,969 (1,904)	236	15,228 (4,998)	14,931 (4,998)
대구								40	4,817 (1,494)	4,581 (1,498)	18	156	152	2	778 (740)	778 (740)	60	5,751 (2,238)	5,511 (2,238)

4) 대구상공회의소, 《대구지역 운수업체 실태조사보고》, 1984, p. 10.

구 분	노선화물			전국화물			구역화물			특 수			용 달			합 계		
	업체	면허	등록	업체	면허	등록	업체	면허	등록	업체	면허	등록	업체	면허	등록	업체	면허	등록
인천					164	164	65	3,718 (512)	3,631 (512)	39	1,049	966	4	957 (893)	957 (893)	108	5,888 (1,405)	5,718 (1,405)
광주							50	2,656 (696)	2,629 (696)	43	475	475	43	666 (590)	666 (590)	136	3,797 (1,286)	3,770 (1,286)
대전					49	49	46	2,501 (525)	2,363 (522)	43	141	141		566 (566)	566 (566)	89	3,257 (1,091)	3,119 (1,088)
경기	10	635	635		35	35	140	8,157 (2,558)	7,760 (2,558)	155	4,143	4,130	76	3,975 (3,508)	3,966 (3,503)	381	16,945 (6,066)	16,506 (6,066)
강원	3	138		126	1	61	61	4,133 (1,397)	4,027 (1,397)	54	765	701	57	608 (474)	606 (474)	169	5,705 (1,871)	5,521 (1,871)
충북	1	173	164		30	30	41	3,453 (935)	3,244 (935)	69	810	724	23	649 (494)	647 (494)	134	5,115 (1,429)	4,809 (1,429)
충남	1	37	57		17	17	35	2,858 (1,379)	2,858 (1,311)	77	766	766	7	982 (958)	982 (958)	120	4,660 (2,269)	4,680 (2,269)
전북	1	199	166		187	187	55	4,247 (828)	3,910 (827)	44	352	311	56	1,090 (814)	1,090 (814)	156	5,920 (1,642)	5,509 (1,641)
전남	3	81	133		187	137	104	4,478 (912)	4,478 (912)	83	437	437	260	1,765 (699)	1,765 (699)	450	6,948 (1,611)	7,000 (1,611)
경북	2	362	349		151	151	86	4,847 (1,360)	4,392 (1,300)	84	855	682	41	1,095 (707)	1,054 (707)	213	7,310 (2,067)	6,628 (2,067)
경남	1	197	185		171	171	113	7,396 (2,100)	7,396 (2,100)	74	1,686	1,686	25	1,285 (1,225)	1,285 (1,225)	213	10,735 (3,325)	10,723 (3,325)
제주	1	51	46				12	706 (216)	695 (216)	11	31	31	8	176 (152)	176 (152)	32	964 (368)	948 (368)
합계	23	1,873	1,831	5	994	994	1,170	85,354 (27,040)	82,977 (26,968)	888	13,153	12,538	671	23,422 (20,507)	23,368 (20,507)	2,757	124,96 (47,479)	121,781 (47,475)
전년	23	1,834	1,640	3	814	814	1,146	78,778	77,659	682	10,717	10,407	688	22,848 (19,824)	22,798 (19,824)	2,542	114,991	113,318
증감		39	191	2	180	180	24	6,576	5,318	206	2,436	2,131	△17	574	570	215	9,805	8,400

資料：교통신문사, 《교통연감》, 1993.

3) 運送物量

1983년 대구지역의 1日 流出入 物動量은 7만 4,161톤으로 1979년에 비해 약 3.1배의 증가세를 보였다. 영업용 구역화물 자동차의 1982년 말 기준, 수송실적은 보유차량 2,557대가 연간 228만 1,803톤을 수송함으로써 차량대당 평균 892.4톤을 수송한 것으로 나타났다.⁵⁾ 大邱地域의 연도별 구역화물 수송실적을 보면, 수송량은 연 10% 이상 꾸준한 증가를 보였으나, 車輛保有臺數에는 미치지 못해 臺當 평균수송량 推移도 최근들어 감소추세를 나타내고 있다.

〈表 8-36〉 大邱의 年度別 地域貨物運送 實績

연도별	1977	1978	1980	1982	1985	1990	1991	1992
수송량 (톤)	5,912,000	4,125,000	2,161,000	2,281,803	3,696,022	9,659,699	10,327,000	11,458,685
대당 수송량	3,133.0	1,992.8	1,006.5	892.4	1,331.4	2,325.4	2,394.4	2,378.8
보유대수	1,887	2,070	2,147	2,557	2,776	4,154	4,313	4,817

資料：대한통계협회, 《운수업통계조사보고서》, 1991.

4) 營業實態

대구화물자동차 운송업체는 오래 동안의 전통적인 經營構造의 根幹이 여러가지 애로와 불가피한 사정으로 주로 特殊車 위주로 경영하여 왔다.

〈表 8-37〉 톤급별 專賞運賃 및 待機料 (단위: 원)

구 분 톤급별	전 세 운 임		대 기 료	비 고
	1일 8시간마다	초과 1시간마다	기준초과 매30분	
2톤이하	50,000	5,010	2,660	
2.5 톤	52,290	5,230	2,810	
3 톤	54,570	5,470	2,940	
3.5 톤	56,860	5,700	3,110	
4 톤	59,140	5,920	3,230	
4.5 톤	61,420	6,150	3,390	
5 톤	64,710	6,370	3,530	

5) 대구상공회의소, 《대구지역 운수업체 실태조사보고》, 1984, p. 11.

구 분 톤급별	전 세 운 입		대 기 료	비 고
	1일 8시간마다	초과 1시간마다	기준초과 매30분	
5.5 톤	65,960	6,610	3,690	
6 톤	68,240	6,820	3,820	
6.5 톤	70,530	7,060	3,980	
7 톤	72,820	7,300	4,120	
7.5 톤	75,100	7,510	4,280	
8 톤	77,380	7,750	4,400	
8.5 톤	79,670	7,970	4,570	
9 톤	81,930	8,200	4,700	
9.5 톤	84,200	8,440	4,850	
10 톤	86,490	8,660	4,990	
10.5 톤	88,780	8,890	5,150	
11 톤	91,060	9,110	5,290	
11.5 톤	93,350	9,350	5,440	
12 톤	95,600	9,560	5,580	
12톤초과 매0.5톤마다	1,990	210	130	

註：전체소요시간의 계산은 사용차량이 화주가 지정하는 장소에 도착한 시간부터 수송을 완료하고 차고지에 도착한 시간까지로 함.

資料：대구 화물자동차 운수조합.

화물업계의 정확한 直營車數 내지 직영률 공개는 없지만, 1980년도에는 90%이상으로 추정되었다. 그러나 1985년 2월 1일부터 1985년 5월 17일까지 지입차주는 서울, 부산, 인천 등지에서 14차에 걸쳐 집단행동에 의한 개별면허를 요구했다. 이것이 사회문제화되어 1985년 7월 24일 ‘일반구역화물 자동차운송사업 경영개선 방안’을 수립케 하는 계기가 되었다.

同 경영개선 방안에 의하면, 1985년부터 1988년 상반기까지 個別免許 對象車輛을 매년 25% 개별면허토록 하여 현재까지 직영률이 점차 제고되어, 현재는 직영률이 60~70% 수준에 이르고 있다. 한편 화물자동차 운송요금 기준은 1992년 10월 28일 변경되어 적용되고 있으나, 업계는 과당경쟁 및 업체의 난립으로 만성적인 경영악화에 시달리고 있는 실정이다.

2. 觀光버스

1) 概 況

專貰버스업은 운행지역이 광범위하고 不定期運行과 동시에 운행형태도 다양하다. 출·퇴근, 시내관광, 시외전세관광, 시간제 등으로 승객도 대부분 단체이며, 승객의 안전 및 기분전환을 위한 추가적인 시설 및 서비스가 제공되어야 한다. 특히 경제성장과 비례하여 餘暇가 늘고 勤勞條件이 향상됨에 따라 관광의 需要는 증가하고 이에따라 교통수단에 대한 인식은 더욱 높아지고 있다. 專貰버스는 1960年代 경제개발계획으로 우리 경제가 급속한 성장을 하게 되었고 국민소득의 향상으로 국민들은 여가를 선용하는 경향과 국내의 觀光客의 증가추세로 그 수요가 크게 증가하기 시작하였다.

전세버스는 1962년에 16개 업체 192대에 불과하던 것이 20년이 지난 1980년에는 153개 업체에 2,828대로 증가하다가, 10년 후인 1992년 말에는 322개 업체에 7,780대로 크게 늘어났다. 그리고 旅客輸送實績을 보면 1980년도에 연 4천만명에서 1992년에는 연 7천 5백만명을 수송하여 연평균 5.7%의 증가추세를 보이고 있다. 전세버스는 需要期인 觀光季節인 봄, 가을 특히 주말, 공휴일에는 이용객이 급증하여 수요를 감당하기 어려운 점이 많으나, 非需期에는 수요의 격감으로 經營에 많은 隘路를 겪고 있으며, 대도시를 제외한 地方業體일수록 그 경영의 어려움은 더 심각한 실정이다.

이와 관련하여 기업경영개선 대책의 일환으로 일부 업체에서는 旅行斡旋業을 겸업 經營하여 經營의 合理化를 도모하고 있으며, 1978년 6월 운임조정시 盛需期과 非盛需期에 운임을 차등 할증 할인하였으며, 그리고 전세버스 운임은 업계자율적인 經營合理化에 기여하도록 지역특성에 맞게 自律化하여 신고제로 전환하였다.

2) 車輛 現況

1983년 12월 말 현재 대구지역 관광버스업체는 1982년도의 105대에서 31.4%가 증가한 8개업체 138대로 운영하였다. 이 수치는 전국의 전세버스 차량 3,870대의 3.6% 수준이다⁶⁾ 1992년 12월 말 현재 전국 15개 시·도에 전세버스 면허대수는 322개 업체에 7,780대로서 登録臺數는 7,590대이며 輸送實績은 7,547만 5천명에 달한다. 차량대수는 그동안 꾸준한 증가세를 보이다가 1988년 88올림픽 개최이후 감소를 보였으나, 1990年代에 들어서 증가되었다.

地域別로 보면 서울이 전체 면허대수의 23%인 1,741대이며 서울, 부산, 대구, 인천, 광주,

6) 대구상공회의소, 《대구지역 운수업체 실태조사보고》, 1984, p. 57.

대전 6개 시도가 3,371대로서 전체의 44%를 차지하고 있다. 1992년 말 현재 대구지역 전세버스는 12개업체 300대로 업체수로는 전국의 3.7%, 차량수로는 3.9%의 비중을 나타내, 1980年代에 비해 업체가 외형적인 성장을 가져왔다.

〈表 8-38〉 年度別 專賣버스 現況 (단위: 개, 대, 천명, %)

연 도 별	업 체 수	차량대수	증 가 율	수송실적	증 가 율
1980	153	2,828	—	40,089	—
1981	171	3,085	9.0	42,136	5.1
1982	182	3,286	6.5	41,931	0.7
1983	217	3,929	19.5	47,811	14.3
1984	239	4,323	10.0	55,187	15.4
1985	252	4,626	7.0	58,078	5.3
1986	256	4,958	7.1	58,823	0.4
1987	263	5,051	1.8	61,472	5.4
1988	279	5,617	11.2	67,849	10.3
1989	287	5,567	0.1	77,601	14.3
1990	305	5,922	6.4	72,760	6.2
1991	311	6,703	13	81,416	12
1992	322	7,780	13	75,475	7.3

資料: 교통신문사, 《교통연감》, 1993.

〈表 8-39〉 市道別 免許 現況 (단위: 개, 대)

시 도 별	업 체 수	면 허 대 수	등 록 대 수
서울	42	1,741	1,741
부산	16	572	561
대구	12	300	300
인천	8	379	350
광주	12	276	273
대전	7	146	146
경기	31	843	838
강원	29	340	321
충북	23	339	276
충남	21	414	395
전북	23	339	359
전남	30	364	364
경북	26	489	489
경남	32	646	624
제주	10	592	592
계	322	7,780	7,590

註: 1992. 12. 31 현재.

資料: 교통신문사, 《교통연감》, 1993.

3) 經營實態

대구지역의 1982년도 전세버스 輸送人員은 81만 2,473명으로 1981년보다 119.8% 증가를 기록했다. 1983년도엔 104만 658명으로 28.1%가 증가하는 등 꾸준한 증가세를 보였다. 대구지역 전세버스 수송인원은 전국 운송인원의 2.2% 수준이며, 대당 운행거리는 평균 5만 2,600Km였다. 1982년도 전세버스 從業員의賃金水準을 보면 운전사가 25만 7,796원, 안내원 9만 2,524원, 정비원 16만원이었다. 1983년도 觀光運輸業에 종사하는 종업원은 총 343명으로써 운전기사는 140명으로 대당 1명 꼴이었다.⁷⁾

1992년 말 현재 대구지역 전세버스 운송사업체수는 12개 업체, 종사자수는 486명, 차량대수 253대로 업체당 종사자수와 차량대수는 각각 40.5명과 21.1대로 전국평균인 42.2명과 22.4대에 못미쳐 업체가 규모면에서 영세한 것을 알 수 있다. 또한 1992년 말 현재 固定資産은 80억 8,100만원이며, 附加價值額은 63억 1,900만원인데, 이것 역시 全國 平均水準에도 미치지 못한다. 차량대당 운전자수는 1.2명, 기타종사자수는 0.7명에 불과하다.

〈表 8-40〉 專賣버스 運送業의 主要經營指標 (단위: 개, 명, 백만원)

구 분	사업체수	종사자수	금 여 액	차량대수	운수수입	고정자산
전 국	289	12,201	76,104	6,463	237,394	237,071
대 구	12	486	3,132	253	9,507	8,081

구 분	부가가치액	차량관계 종사자	기타종사자	연간급여액 관계종사자	연간급여액 기타종사자
전 국	154,143	8,408	3,732	50,412	25,692
대 구	6,319	305	181	1,888	1,244

註: 주요경영지표는 1992. 12. 31 현재 수치임.

資料: 대한통계협회, 《운수업통계조사보고서》, 1991.

3. 用達車

1) 現 況

用達이란 본시 일정거래처 또는 業體나 家庭에 물건을 전수하거나 배달하는 심부름을 전문으로 하는 業으로, 用達貨物車는 주로 도시내에서 貨物輸送을 전담하고 있어 시민대중과는

7) 대구상공회의소, 《대구지역 운수업체 실태조사보고》, 1984, p. 58.

아주 밀접한 관계가 있는 분야이다. 1970년 8월 一般貨物車로 통칭되던 T600삼륜차와 퍼브리카 등 1톤이하 소형 화물차를 용달차로 면허전환된 것을 계기로 새로운 면허를 받은 用達事業者들이 종래 소속되어 있던 화물조합에서 분리, 독립하여 1970년 一般區域貨物과 用達事業이 완전 구분되었다.

1970年代에 들어 각종 산업, 특히 중소기업이 급진적으로 발달함에 따라서 家庭手工業의 擴散, 도매시장의 각광, 그리고 활발한 건축사업의 영향으로 대·소공장은 물론, 일반가정에 이르기까지 소화물 운송의 이용도가 높아지면서 업계가 크게 발전했다. 용달차는 시초부터 지입제로 운영하여 회사측과 지입차주간에 극심한 분규가 끊이지 않았으나, 1980년 9월 용달화물 운송사업 경영개선 특별조치에 의하여 종래의 지입차주 전원에게 개인별 또는 분리독립 면허처분함으로써, 현재 대부분의 용달차량은 회사형태가 아니다. 즉, 개인이 車主이자 運轉技士인 경우가 대부분이다.

대구시내에는 1992년 말 현재 2개의 회사가 있는데 전반적인 경영상태는 영세성을 면치 못하고 있으며, 個人用達車의 경우 소유자와 운전기사가 同一人이기 때문에 화물운송 실적이 적더라도 유지할 수 있다.

2) 車輛 現況

대구지역은 1982년 말 3개업체 728대의 用達車가 있었는데 1992년 말 현재에는 2개업체 38대와 개인용달 740대를 합쳐, 총 778대에 달한다. 이는 전국의 用達車 총 대수 2만 3,442대의 3.3%에 불과한 수준이며, 서울, 부산, 인천, 경북 등 주요도시에 비해서도 훨씬 적은 숫자이다. 1992년 말 현재 시도별 用達車 보유현황을 보면 서울이 전체 29.3%로 가장 높고, 다음으로 경기도 (17.4%), 부산 (8.4%)순이다.

〈表 8-41〉 地域別 用達貨物自動車業體 및 免許臺數 (단위: 개, 대)

구분 시도	업 체 차 량			개인용달	합 계
	업 체 수	업체당대수	업체대수		
서울	14	4.6	65	6,796	6,861
부산	55	1.2	65	1,904	1,969
대구	2	19.0	38	740	778
인천	3	16.7	50	893	943
광주	43	1.8	76	590	666
대전	1	2.0	2	564	566
경기	69	6.1	423	3,668	4,084

구분 시도	업 체 차 량			개인용달	합 계
	업 체 수	업체당대수	업체대수		
강 원	57	2.3	133	474	607
충 북	23	6.7	153	494	643
충 남	7	3.0	22	958	980
전 북	56	5.0	276	814	1,090
전 남	260	4.0	1,017	699	1,716
경 북	41	9.0	368	707	1,075
경 남	25	2.4	59	1,225	1,284
제주	8	3.0	24	15	176
합 계	664	4.1	2,771	20,668	23,442

註：업체수와 면허대수는 1992. 12. 31 현재임.

資料：교통신문사, 《교통연감》, 1993.

1984년도에는 대구지역에 2개의 法人會社에 15대의 용달차량이 있어 운전수는 17명으로 월급제를 시행하고 있었으며, 1992년 말 현재는 대구지역 용달화물운송업의 종사자수는 773명, 차량대수당 종사자수는 1.03명으로 전국의 1.14명의 수준에도 미치지 못한다.

〈表 8-42〉 用達貨物自動車의 主要經營指標 (단위: 개, 명, 백만원)

구 분	사 업 체 수	종 사 자 수	급 여 액	차 량 대 수
전 국	20,741	23,637	16,589	22,841
대 구	742	773	271	767

구 분	운 수 입	운 수 비 용	부 가 가 치	유형고정자산
전 국	353,032	154,025	251,758	99,634
대 구	10,214	3,119	8,121	2,793

資料：대한통계협회, 《운수업통계 조사보고서》, 1991.

또한 차량1대당 運輸收入은 1,300만원 수준으로, 전국 평균인 1,600만원에도 미치지 못해 지역 용달화물업계의 규모의 영세성을 알 수 있다. 이밖에 차량 1대당 運輸費用은 4백만원, 총 부가가치세액은 81억 2천 1백만원으로 나타났다.

한편 用達車 운임은 1970년 用達貨物自動車運送事業 면허시초부터 구간제 여객운임제를 채택했다. 1979年 12月 23日 기본운임 5Km까지 1,300원, 이후 운임 50m당 80원, 대기료 5분당

160원이었던 것이 1980년 한차례 인상후 1981년부터 기본운임 1,800원에 500m마다 120원의 요금을 추가하도록 되었다. 최근까지 이 요금체제를 적용해 왔으나, 이를 무시하고 업체에서는 담합으로 시내구간 5,000원의料金を 받는 등 일관성이 없이 유지되어 왔다. 다행히 1993년 자동차 운수사업법 시행규칙 개정으로 미터기를 철폐하게 되어 업체발전의 기폭제가 되기도 했다.

〈表 8-43〉 運賃料金 變遷 (단위: 원)

구 분	1979. 12. 23	1980. 2. 5	1981. 6. 10
기본운임 5km까지	1,300	1,600(23.1)	1,800(14)
이후운임 5m당	80	100(25.1)	120(—)
대기료 5분당	160	190(18.7)	210(10.5)

資料: 交通신문사, 《교통연감》, 1993.

4. 葬儀車

1) 概 況

특수여객 (장의)자동차운송사업은 시체 및 화장자를 운송하는 사업으로, 1961年 12月 30日 자동차운수사업법 제정시 自動車運送事業의 일종으로 제도화된 업종이다. 그 후 1989년 12월 31日 동법 개정시 여객자동차운송사업의 범주에 넣고, 동법 시행령(1991.1.29 개정)에서 특수여객자동차는 交通部令이 정하는 사업구역안에서 운행계통을 정하지 아니하고, 1개의 운송계약으로 交通部令이 정하는 특수한 自動車를 사용하여 장례에 참여하는 자 및 시체를 운송하는 사업으로 규정하였다.

특수여객 (장의)자동차운송사업은 市道知事에게 인허, 면허 등의 권한이 위임되어 있고 최저면허기준도 제한이 없어 단 1대의 차량으로도 경영할 수 있게 하고 있다. 특수여객 (장의)자동차는 구역업종으로 事業區域이 市道別로 되어 있어 수송수요가 적은 소도시, 벽지의 경우 장의차 이용에 곤란을 겪고 있어 市道知事가 지역여건 또는 주민 이용편의를 위하여 필요한 경우 行政區域안에서 일부 市郡을 사업구역을 분할하여 정할 수 있도록 하였다. 특수여객 (장의)자동차는 1962년 면허당시 13개 업체에 면허대수가 80대에 불과하였으나, 1992년 말 현재 전국적으로 338개 업체 912대이며, 大邱地域은 5개 업체에 38대이다.

또 1991年 1月 27日 사업용자동차구조기준을 개정하여 종전의 特殊旅客自動車는 중대형

乗合自動車만으로 한정되어 있었는데, 면허의 경직적 운용을 탈피하고 새로운 수요변화 대응하기 위하여 소형차(승용차, 중소형승합차)도 운구전용 장의자동차로 사용할 수 있도록 차종을 다양화하였다.

〈表 8-44〉 市道別 特殊旅客自動車 免許 現況 (단위: 개, 대)

구 분 시도별		업 체 수	면 허 대 수	등 록 대 수
서 울		13	177	177
부 산		18	70	68
대 구		5	38	37
인 천		14	27	27
광 주		11	29	59
대 전		4	22	22
경 기		58	157	157
강 원		31	41	41
충 북		25	48	48
충 남		20	54	52
전 북		26	41	41
전 남		31	46	46
경 북		36	80	80
경 남		40	75	75
제 주		6	16	16
합 계		338	912	909

註: 1992. 12. 31 현재임.

資料: 교통신문사, 《교통연감》, 1993.

2) 車輛現況

1983년도 대구지역에
는 5개회사에서 36대의
차량을 보유하고 있으며,
전국에는 248개 업체에
610대로서 대구지역 비
중이 업체수에서 2%,
차량수에서 5.9%를 점
하고 있었다. 대구지역
5개업체의 組織形態를
보면 주식회사가 2개사
에 車輛保有臺數가 21
대, 합자회사가 2개사에
12대, 개인이 1개사에 3
대였으며, 자본금 규모
별로는 2,000만원 이하
가 3개사로 6.0%를 차

지하고 있었으며, 3,000만원에서 5,000만원 이하가 2개업체로서 規模의 零細性を 면치 못하고 있었다.

업체별 平均車輛 保有臺數를 보면 서울이 12.7대로서 가장 많고, 다음이 대구로 7.2대, 부산이 4.2대, 인천이 2.1대, 전국평균은 2.5대로서 대구가 상당히 높은 수준을 나타냈다.

1981년도 장의버스 運行實績을 보면 연 운행대수 1만 7,155대에 총 운행거리가 61만 1,468 Km로서 대당 평균 1,298Km를 운행한 것으로 나타났으며, 營業成果는 평균매출이익률이 16.2%를 나타냈었다.

〈表 8-45〉 葬儀車運送業의 主要經營指標 (단위: 개, 명, 대, 백만원)

구분	업체수	종사자수	차량	기타	급여액	차량대수	운수수입	운수비용	부가가치	고정자산
전국	298	1,165	718	187	4,975	836	13,985	11,384	9,549	14,645
대구	5	37	27	10	140	38	421	380	277	458

資料: 대한통계협회, 《운수업통계조사보고서》, 1991.

大邱地域의 葬儀車는 1983년 5개사 36대에서 業體數는 변함이 없고 車輛臺數도 1989년 38대, 1990년 37대, 1991년 36대에서 1992년 38대로 거의 변동이 없다. 1992년 말 현재 대구지역 장의차 業體數는 전국의 1.7%인 5개 업체에 從事者數는 37명으로 전국의 3.7%, 차량대수는 4.5%인 38대, 附加價值額은 2.9%인 2억 7,700만원에 불과한 실정이다. 특히 업체당 차량대수는 7.6대에 지나지 않고, 업체당 運輸收入은 8천 4백만원이고 업체당 附加價值額은 5천 5백만원에 그쳤으며, 有形固定資産은 4억 5천 8백만원에 지나지 않아 지역 장의차업계의 영세성을 알 수 있다.

〈表 8-46〉 葬儀車 運賃表

구	분	운	임
기 본 운 임	30km이내	61,404원	
이 후 운 임	1km당	648원	
대 기 료	1시간당	3,504원	

資料: 교통신문사, 《교통연감》, 1993.

한편 장의버스 운임은 1974년 이후 11차에 걸쳐 조정되었으며, 현재의 운임은 1992년 4월 1일 평균 20.0% 정도 인상된 요금을 적용하고 있는데, 이를 내역별로 보면 기본거리 30Km 이내 기본요금이 6만 1,404원이며, 이후 1Km당 648원, 대

기료 1시간당 3,504원이 적용되고 있다.

영세서민의 경우 50%의 할인을 적용하고 있으며, 장지거리가 15Km이내로서 기본운임 적용이 부적당할 때에도 기본운임에서 할인을 받게 되나, 운행구간에 특수한 사정이 있을 때는 소정운임의 20%내에서 할증이 가능하다.

5. 自動車 整備業

1) 概 況

자동차정비사업은 도로를 운행하고 있는 자동차의 안전도 확보를 위하여 法定施設, 設

備基準에 의거 許可制 (원동기정비업은 등록제)로 하고, 事業體의 分類는 시설의 규모에 따라서 사업의 범위가 정해져 1급 정비사업체, 2급 정비사업체, 원동기 정비사업체로 구분되어 있다.

1급 자동차정비사업체는 모든 종류의 自動車를 전반적으로 정비할 수 있는 업체와 원동기의 재생정비만을 하는 原動機 整備事業으로 구분하고 있으며, 2급 자동차정비사업은 승용자동차 및 소형승합, 화물자동차만을 대상으로 정비하는 업체이다. 우리나라의 自動車 整備事業과 자동차의 定期點檢整備制度가 법제화된 것은 1967년 1월 16일자로 도로운송차량법이 법률 제1883호로 개정·공포됨으로써 이루어졌다.

그 후 1986년 12월 31일 정부에서는 자동차관리법을 개정하여, 허가받아 영업할 수 있는 대상에서 제외되는 點檢整備事項을 명문화하였을 뿐만 아니라, 1990년 11월 15일 정비관리자의 작업한계를 확대하는 등 自律과 開放趨勢에 부응하고 정비기술인력의 흡수 및 영세업자의 생업보호를 도모하고 있다. 정비사업이 제도화된 첫해인 1968년 말 현재 정비사업체의 총수는 1급, 2급 등 도합 423개소였으나, 1989년 말 현재 무려 1,077개소로 증가되었다.

1979년 9월 29일의 시설표준화 방안, 1980년 12월 8일의 정비사업체 이전계획 등 정부 정책에 의하여 정비사업은 시설의 大型化와 설비의 現代化 등 눈부신 발전을 가져왔다. 이와같은 정부의 정비사업체 이전 및 단지화 정책에 따라 1983년 1월까지 전국 대도시의 8개 단지에 110개업체가 이전 완료하였다.

1992년 말 현재 전국 自動車整備業體數는 총 1,495개소가 許可를 받아 운영 중에 있으며, 정비업체의 유형별로 보면 1급 정비업체가 1,154개 업소, 2급 정비업체가 273개 업소, 原動機整備業體는 68개 업소로 되어 있으며 정비업체의 전국분포를 살펴보면, 서울이 371개 업소로 27%이고 부산시가 146개 업소로 10%이며, 경기도가 160개 업소, 대구시가 121개 업소, 그 밖의 시도는 101개 업소에서 22개 업소로 분포되어 있다.

2) 整備業體 現況 및 經營實態

1983년도에는 대구지역 자동차대수는 5만 1,093대로 1개 정비사업체당 평균 811대의 정비업무를 맡고 있었는데, 자동차 정비업체수는 63개 업체로서 1급이 40개소, 1급 원동기가 1개소, 2급이 19개소에 불과했었다. 자동차 정비업체 종사자수도 2,002명으로 1급技能士가 93명, 2급이 316명, 見習工이 280명, 事務職이 311명으로 1인당 평균 25대꼴로 맡고 있었다.

〈表 8-47〉 全國 級別 整備業體 現況(1992년 말 현재) (단위 : 개)

구 분	1 급	2 급	원 동 기	계
서울	297	63	11	371
부산	112	28	6	146
대구	81	37	3	121
인천	55	11	4	70
광주	43	27	8	78
대전	24	3	1	58
경기	128	27	5	160
강원	55	7	6	68
충북	50	4	5	59
충남	38	10	3	51
전북	54	8	3	65
전남	40	15	1	56
경북	77	17	5	99
경남	82	15	4	101
제주	18	1	3	22
합 계	1,154	273	68	1,495

資料 : 교통신문사, 《교통연감》, 1993.

1982년도 대구지역
自動車整備要員の 총평
균 임금은 16만 3,394
원으로 나타났으며, 공
장장은 32만 9,032원
견습공이 6만 2,185원
수준에 불과했었다.⁸⁾
1992년 말 현재 대구지
역 자동차정비업체는
전국의 8.1%로서 높은
비중을 보이고 있는데
업체수는 121개이며, 이
중 1급 81개, 2급 37개,
원동기 3개업체로서 1
급이 전체 66.9%를 차
지, 가장 높은 비중을

보이고 있다.

第3節 情報通信

I. 情報通信의 概念 및 意義

1. 情報通信의 概念

수렵, 농경, 공업사회를 거처온 인류는 전자통신기술의 발달로 이제 새로운 문명의 變革期에 진입하여 정보화사회를 맞이하였다. 다가오는 2000年代에는 보다 성숙한 고도 정보화사회를 맞이하게 될 것이다. 高度 情報化社會에서는 물질, 노동, 에너지 등에 의하여 創出되었던

8) 대구상공회의소, 《대구지역 운수업체 실태조사보고》, 1984, p. 113.

부가가치가 주로 情報通信活動에 의존하게 될 것이며, 사회 각 분야에서는 정보화가 크게 진전되어 기존의 제도 및 관습 등 사회구조가 전면적으로 변화하게 되고 공간적 제약으로부터의 탈피가 실현되어 人間의 自由와 創意性이 크게 증진될 것이다.

情報通信이란 프랑스의 Simon Norea와 Alain Mine가 1970年代 초반에 創案한 새로운 용어로서, “情報의 수집과 공급을 지칭하는 Communication (또는 Telecommunication)과 컴퓨터에 의하여 정보를 加工, 貯藏, 檢索하는 이른바 情報處理과정을 결합한 것”이라고 정의하고 있다.

2. 情報通信의 意義

工業化 다음에 다가올 社會(post-industrial society)라는 말이 다니엘 벨이나 허만 칸 등에 의해서 産業社會의 발전과정분석에서 사용되기 시작했다. 우리들은 工業化 다음에 올 사회를 정보화 사회 혹은 정보화 시대라고 표현한다.⁹⁾

정보화 사회란 계속적으로 발생되고 있는 대량의 새로운 정보가 컴퓨터를 중심으로 한 기계에 의해서 處理, 分析, 記憶되며, 그것이 각종의 인력장치와 결합되어 공간이나 시간의 制約을 넘어서 전달되는 사회이다. 정보산업이라는 것은 人間의 두뇌활동을 중심으로 하는 새로운 제4차 산업으로서 컴퓨터와 통신을 주된 도구로 하고 이의 응용기술인 소프트웨어를 이용하여 각종 정보와 지식을 수집, 처리, 가공하여 人間活動의 모든 부문에 제공함으로써 사회전반의 능률과 생산성을 향상시키는 創造的 知識産業이라고 할 수 있다.

과학이 발달하기 이전의 주된 정보의 이용 도구로서는 봉화, 서신 등의 원시적 방법을 이용하였으나 최근들어 컴퓨터라는 과학적인 혁신도구가 개발됨에 따라 이를 이용한 통신 산업의 급격한 발전을 초래하게 되었다. 정보통신에 대해서는 공중 電氣通信事業法 제2조에서 “전기통신회선에 문자, 부호, 영상, 음향등 정보를 저장 또는 처리하는 장치나 그에 부수되는 입출력 장치 또는 기타의 기기를 접속하여 정보를 송신, 수신 또는 처리하는 電氣通信”이라고 정의하고 있다.

정보통신이란 컴퓨터 및 주변장치를 전기통신회선에 접속하고 이를 이용하여 정보를 주고 받거나 정보를 처리하기 위한 전기통신이라고 할 수 있다. 이는 通信과 컴퓨터의 결합에 의해 이루어지는 새로운 형태의 전기통신으로서 기술 발전 및 사회구조의 고도화를 앞당기는 산업분야라 할 수 있다. 즉, 情報化 사회를 實現시킬 수 있는 산업분야가 情報通信

9) 한국공업신문사, 《2000년대를 향한 근대공업발전사》, 1986, pp. 187~220.

産業이다. 정보통신산업은 이러한 고도 정보화사회를 이루는 핵심 하부구조로서 2000年代 산업을 이끌어 갈 主導産業으로 인식되어 세계각국은 이 분야의 육성에 국가적인 역량을 集中하고 있다.

현재 情報通信産業은 교환・電送技術 革新과 部品・素材産業의 발달로 인해 그 범위가 확대되고 있으며 通信處理, 情報處理 등의 기술발달로 기존의 뉴미디어 산업에도 깊이 연관되어 그 개념과 영역이 계속 확장, 변화되고 있다. 이러한 상황으로 인해 情報通信産業은 국내에서도 아직까지 명확한 産業分類를 하고 있지 못하나, 일반적으로 정보통신 서비스 産業, 情報通信 機器産業, 정보 통신 부품산업, 소프트웨어 産業으로 나누어 볼 수 있다.

그러나 컴퓨터 관련산업의 출현이 우리나라의 경우 그 역사가 매우 짧고, 자료의 연속성이 아직까지 체계화되어 있지 못한 현실에 비추어서, 대구의 정보통신산업 分野를 通信機器나 정보통신 部品 및 소프트웨어 부문으로 세분화 시키지 않고, 우편, 전신, 전화, 컴퓨터부문으로 크게 나누어 그 歷史를 기술해 나가도록 하였다. 향후의 시간이 흘러서 정보통신관련 産業의 범위가 더욱 확대 되어 가고, 관련자료들이 많이 나온다면 명실상부한 첨단통신산업으로서의 역사가 평가되어질 수 있을 것이다.

II. 通信의 起源

인류 초기에는 口傳, 烽火 등 극히 원시적인 방법으로 의사를 전달하여 왔으나, 人間生活이 좀더 복잡해지고 문자의 발명과 交通이 빈번해짐에 따라, 통신은 괄목할 만한 발전을 이루게 되었다. 일정한 조직을 갖춘 通信이 역사상 처음 등장한 것은 기원전 6세기 페르시아의 역마제도부터이며, 그 후 그리스와 로마시대의 役馬制度 그리고 중국에서의 牛驛制度를 거쳐 근대적 성격의 통신으로 변천되어 왔다.

원래 통신이라는 것은 빠른 전달을 최고 가치로 하여 좀더 멀리, 좀더 빨리, 좀더 많은 양의 정보를 제공하고 또한 받고자 하는 것이다. 따라서 옛날에는 가장 빠른 傳達媒體로 사용해온 것이 郵驛制度 보다 烽火에 의한 의사소통이었다. 이러한 烽火制度는 기원전 3세기경 아리스토텔레스 또는 알렉산드 대왕시대 (BC.33~BC.323)를 전후하여 유럽에서 널리 사용되었으며, 우리나라의 경우 약 2000년전 三國時代 초엽에 시작된 것으로 전해지고 있다.

이러한 烽火의 이용목적은 당시만 해도 국방상의 목적으로 활용되었다. 활용방법은 밤에는

햇에 불을 켜고, 낮에는 연기를 올려서 신호하는 방식을 사용했었다. 이것을 봉수식이라고 일컬었으며 매 30리마다 산봉우리에 봉수를 올리는 축대를 설치·이용했는데 이것을 봉수대라 칭하였다. 그러다가 조선시대에 들어 군사목적으로 制度化 하여 북방의 오랑캐와 남방의 왜구를 막는 데 큰 공헌을 하기도 하였다. 이처럼 牛驛 및 烽火制를 이용한 옛날의 통신방식에 이어 현대적 의미의 通信은 1845년 미국 워싱턴과 볼티모어에 電信線이 완공되어 실현화되고, 그 후 1876년 그레함 벨의 전화 발명 이후, 그 이듬해 보스턴과 뉴욕사이의 전화개통이 성공하여 전기를 매체로 한 본격적인 電氣通信時代가 열리게 되었다.

III. 우리나라의 情報通信 略史

1. 郵 便

우리나라의 우편시작은 약 1500年前 신라 炤智王(487년)때 수方に 郵驛을 두고 有司에 명하여 官道를 다스리게 한 것이 그 시초이다. 그 후 고려조에 들어와서는 牛驛制度를 정비하여 역로를 대로, 중로, 소로로 나누어 경중을 가리는 한편, 각 牛驛에 丁戶를 두어 군사에 관한 문서를 전달하기 위하여 사용하다 1274년에는 馬牌制度를 창설하여 郵驛에 공급하는 馬區數를 정하였다.

조선시대에는 대체로 고려시대의 제도를 답습해 오다가 1597년에는 擺撥制를 시행함으로써 군사 및 변방의 서신을 전달하는 제도를 만들었다. 우리나라의 근대적 의미의 郵便制度가 도입된 것은 1876년 한일수호조약 締結과 더불어 일본이 그 해 1月 부산에 우편국을 개설한 것을 비롯하여 개항장과 주요 도시에 우편국을 설치하면서부터이다.

그러나, 현대적인 概念의 우편제도가 마련된 것은 고종 31년(1884년) 10月 1日 漢城에 郵政總局을 세우고, 仁川에 分局을 설치하여 京仁間에 관상용 우편물의 체송을 개시한 것이 그 시초라 할 수 있다. 당시에는 홍영식 병조참판이 초대 총판이 되어, 처음으로 우표를 발행하고 신식 우편 업무를 개시하기에 이르렀다. 그러나 이 郵便總局은 同月 17日 개국 및 청사개축 기념 피로연을 계기로 한 이른바 甲申政變으로 폐쇄되었다가 11년 후인 1895년 다시 재개되어 현대적 우편제도를 실시하게 되었다.

그 후 1896년에는 일본인 우정고문을, 1898년에는 프랑스인 고문을 각각 초빙하여 제도를 정비하였고, 1900년에는 萬國郵便聯盟(UPU)에 가입하여 외국과 우편물의 직접교환을 개시함과 동시에 내국우편제도도 만국우편조약에 준거하여 실시되었다.

2. 電 信

우리나라 電氣通信은 1884년 2월 일본측의 요청에 따라 釜山과 日本간에 해저전신선(케이블)을 부설한 데 이어, 1885년에는 청국 주관으로 서울~인천 구간과 서울~의주 구간에 이른바 西路電線의 개통을 하게 이르렀다. (1885년 9월에 한성전보총국을 개설하여 전신업무를 개시하기에 이르렀다.) 이처럼 일본이나 청나라에 의해 電信線이 부설된 것은 그 당시 시대적 배경이 선진국들이 후진국지배의 수단으로 전신시설을 先占하기 위해 혈안이 되어 있었을 때였다.

일본은 일본 나름대로의 목적으로, 청나라는 그들 나름의 목적으로 조선에 전신선을 개설하기에 이르렀다. 이와 같은 일본과 청나라의 경제적인 電信線 개설이 이뤄지자 청일전쟁 후 이른바 三國간섭으로 일본의 세력이 이 땅에서 크게 후퇴하게, 되자 우리 정부에서는 電信事業을 본격적으로 재건하게 되었다. 1896년 7월에는 電報士官制를 제정하고 국내전보 규칙 및 電報士官員俸給令 등 일련의 관계법령을 정비하여, 전신사업의 새로운 발전계기를 마련하게 되었으며, 1900년에는 이제까지 農商工部에 소속되어 있던 通信局을 通信院으로 승격하여 독립된 遞信事業官廳을 창설하기에 이르렀다.

3. 電 話

우리나라에 처음으로 전화기가 도입된 것은 1882년 3월 말경이었다.¹⁰⁾ 그러나 실제 통신 수단으로 이용된 것은 1898년 초에 宮内部 주관으로 전화교환시설을 설치하여 궁중을 중심으로 한 각 政府官署간 및 仁川監理 사이에 유선통화를 한 것이 효시이다. 이는 미국인 그래함 벨에 의하여 전화가 발명된 1876년보다 약 20년이 뒤늦은 것이다. 이어 1902년 3월에는 通信院 주관의 전화사업이 서울과 인천간에 추진되었고, 同年 6월에는 서울 시내에, 다음해 2월에는 인천에 각각 磁石式 교환기에 의한 교환업무가 개시되었으며, 이에 맞추어 국내전화 규칙이 제정되고 이후 개성, 평양, 수원을 비롯한 지방의 各 都市에 전화가 개통되었다.

그런데 초기의 전화사업 확장과정에서 한가지 특기한 사항은 이러한 文明의 이기를 실제로 이용한 자는 한국인이 아니라 일본인이었다는 점이다. 그 실례로서 전보이용의 경우 1905년 乙巳保護條約 締結 당시 한국인 對 일본인이 20 : 80 이었고(인구비율은 100 : 1), 1945년 8.15해방 당시에도 40 : 60에 불과하였으며, 전화가입비율에 있어서는 1905년의 5 : 95에서 1945년에는 30 : 70으로 다소 개선되었을 뿐 여전히 일본인이 절대다수를 차지하고 있었다.

10) 채신부, 《한국전기통신100년사》上, 1985, p. 208.

〈表 8-48〉 電話施設 現況

區 分 年度	市外電話回線數	電話器數	電話回線數
1906	15	2,530	74
1910	163	6,774	214
1915	468	10,235	404
1920	554	15,641	466
1925	478	31,185	542
1930	533	36,898	569
1935	603	47,230	622
1940	827	69,495	805
1943	972	—	831

資料：체신부, 《전기통신사업 80년사》.

4. 解放後の 情報通信

1945년 8.15해방 이후 過渡政
府를 거쳐 1948년 대한민국정부
가 수립되면서 정부는 본격적인
통신사업의 확충강화에 힘쓰게
되었다. 먼저 同年에 중앙전파
국과 서울, 부산, 광주에 지방 전
파감시국을 설치한 것을 비롯하
여, 1950년에는 기존의 서울, 부
산지방체신청에 이어 대전과 광
주에도 地方遞信廳을 증설하기에

이르렀다. 그 외에 서울국제전신전화국이 발족되었으며, 1952년에는 國際電氣通信聯合(ITU)에
정식으로 가입하였다.

한편 전화시설은 1948년 8월의 정부수립때까지 서울 중앙전화국과 동대문분국 및 부산
전화국이 자동교환시설을 갖추었을 뿐, 서울시내의 여타 支局과 지방도시는 자석식 교환시설을
그대로 이용하였다. 전화기 종류도 1949년 말엔 총 5만 1,558대중 自動式이 1만 8,311대, 共
電式이 5,828대, 磁石式이 2만 7,419대를 차지하고 있었다.¹¹⁾ 그러나 6.25동란으로 주요 도시
전화시설의 약 80%와 시외해선의 60%를 파괴당하였으므로 정부는 1952년부터 5개년 계획으로
그 복구에 주력한 결과, 시내교환시설은 대체로 1959년까지 어느 정도 회복되었다. 이 기간
중인 1954년에는 전국 주요역에 역전신업무가 개시되었으며, 1959년에는 電信, 電話업무취급상의
시간제한이 철폐되었고, 1959년에는 서울~대구~부산간에 모사전신기(사진, 도안, 설계도 등을
원형대로 전송하는 기계)도 설치되었다.

1961년 5.16혁명 후 제1차 5개년 계획의 추진과 더불어 통신사업계획도 병행하여 실시되자
미숙한 부문이지만 통신사업이 놀라운 발전을 이룩하였다. 우선 전화시설면에서는 EMD식의
自動交換機를 대량으로 도입하여 통신시설 近代化와 시설확장에 주력하였다. 그 결과 1960
년에 10만 8천회선에 불과하던 시내전화가 1966년 말에는 31만 3천회선으로 증가했으며,
시외전화는 1960년에 1,056회선이던 것이 1966년 말에는 2,522회선으로 늘어났고, 국제전

11) 전자신문사, 《전기통신연감》, 1991. 6, p. 120.

화시설은 10회선에서 18회선으로 확충되었다.

또한 전화가 지니는 通話性과 전신이 지니는 기억성을 아울러 갖는 加入電話(TELEX)제도의 실시에 따라, 1963년 3월에는 처음으로 한·일간에 TELEX가 開通되었다. 그리고 이후에는 미국과 홍콩지역에도 회선을 확보하여 國際通話業務에 중요한 역할을 하게 되었다. 제2차 5개년계획실시기간 중에는 전화수요의 증대로 시설면에 더욱 힘썼다. 특히 시외전화시설에 있어서는 1968년에 현대적인 通信方式인 ‘마이크로웨이브’가 개통됨으로써, 우리나라 장거리전화는 새로운 면모를 갖추게 되었고 銅軸 케이블시설로 이전까지 기다리는 시외통화를 1970년초에 시외전화즉시식(DDD)으로 혁신되어 통신사업상 획기적인 轉機를 마련하였다.¹²⁾

電信施設은 1960년에 8회선에 불과했던 것이 1966년에는 14회선, 1969년에는 28회선으로 증가되었다. 국제전신전화시설에 있어서는 미국 및 일본과의 통신수요가 급증함에 따라 한국과 일본간 국제통화도 1시간 이내에 통화가 가능케 되었다. 또한 1970년 6월에는 충남 금산에 衛星通信地球局을 16억원을 들여 개국함으로써, 미국을 비롯한 동남아 전지역과 호주 등에 교신이 가능하게 되어 전신, 전화, Telex사진전송은 물론 TV중계도 할 수 있게 되었다.

1970년 7월에는 우편번호제가 처음으로 실시되었고, 1971년 10월 1일에는 전자계산조직(EDPS)이 업무에 적용되었으며, 國民生命保險業務와 郵便貯金業務를 농업협동조합에 이관하였다. 이어 1978년 12월에는 주요도시간 장거리 공중전화가 개통되었으며, 1979년 7월에는 일본과 홍콩에 국제 특급우편업무가 개시되었고, 同年 12월에는 電子交換方式 자동전화가 개통되었으며, 1980년 11월에는 한국·일본간 헤저케이블(600회선)이 가설되기에 이르렀다.

이러한 성장에 힘입어 1990년에는 가입전화 1,500만회선을 돌파하는 위업을 달성하기에 이르러 양적인 면에서 세계 9위권으로 부상하게 되었다.¹³⁾

IV. 大邱地域의 情報通信

1. 郵便局

大邱에서 최초로 근대적인 우편제도가 소개된 것은 1895년 10월 21日(高宗 32年) 상공부령 제 10호에 따라 大邱郵便司가 설치되어 우편업무를 개시하면서 부터이다. 그러나 이 당시 시대적 상황이 우편물 취급에 관한 자료를 남겨두거나 기록된 자료가 없어서 우편물에 관한

12) 전국경제연합회, 《한국경제년감》, 1971, pp. 453~459.

13) 전자신문사, 《전기통신년감》, 1991, pp. 312~315.

수치는 알 수 없으나, 당시 郵便局의 기능은 1차적인 우편물 접수 및 배달정도만의 수준이었을 것이다. 우체국다운 기능을 갖춘 우편사무취급은 韓日合併인 1904년 達城郡 서상면에 郵便收取所가 일본인의 손으로 설치되어 우편물 인수사무를 개선한데서 비롯되었다. 그러나 이듬해인 1905년 2월 14일에 우편수취소가 폐지되는 대신 부산 우체국출장소가 설치되어 우편집배 사무는 물론 우편저금사무도 취급하게 되었다.

이어 同年 5월 22일 이 출장소는 大邱郡 大邱邑에 소재한 韓國郵便社 및 電報社의 위치로 옮겨졌고 그 명칭도 大邱郵便局으로 바뀌었다.¹⁴⁾ 韓·日合併後 일본인의 정치군사적 이용과 필요에 의해서 우체국이 주로 활용되었는데, 1911년 6월에는 漆谷郵便所 1920년 3월에는 東村郵便局이 설립되었고 그 뒤 4년 뒤인 1924년 7월엔 東山郵便局이 추가로 설립되기에 이르렀다. 이 당시에는 1905년 韓日通信機關協定에 의해 우편사업은 40년 동안 일본에 피탈되는 수난을 겪기도 했다.

결국 대구지역 뿐만 아니라 우리나라의 우편업무다운 기능은 해방 후 정부수립과 더불어 각지에서 생겨나는 우편수요의 증가로 인해 곳곳에 우체국 및 우편취급소가 설치 되면서부터 제 기능을 발휘할 수 있었다.

〈表 8-49〉 道別 通信機關數 (단위: 개)

구분 市·道	郵便局	電信局 (無線電信局을 포함)	電話局	電信取扱所	計
서울市	32	1	4	2	39
京畿道	84	1	—	—	85
忠清北道	44	—	—	—	44
忠清南道	68	—	—	1	69
全羅北道	57	—	—	1	58
全羅南道	82	1	—	1	84
慶尙南道	96	1	—	1	98
慶尙北道	102	1	—	1	104
濟州道	11	1	—	—	12
江原道	49	1	—	—	50
合 計	625	7	4	7	643

資料: 한국은행 조사부, 《경제년감》, 1949.

14) 대구시, 《대구시사》 제2권, 1973, pp. 489~527.

1947년도 전국 우체국수는 총 625개였는데 慶北이 102개로 가장 많이 분포되어 있었고, 그 다음으로 慶南이 96개였다. 해방 후 몇년 안되어 발생한 6.25동란으로 그나마 남아 있던 우체국 및 우편취급소가 마비되어 버리고 말아 실제로 우편사업은 1960年代 제1, 2차 경제개발5개년계획의 추진으로 가능케 되었다. 즉, 우체국을 신·증축하면서 면모를 일신하였고 1960년 別定郵便局法 제정으로 1개 면 1개 우체국의 설치를 실행하였으며, 1970년 7월 1일 우편번호제의 시행으로 배달시간이 크게 단축되었다.

大邱의 우편국은 1960年代만 하더라도 大邱우체국, 三德우체국, 東山우체국, 大明우체국, 東村우체국으로 모두 5개의 우체국이 있었으며 이를 보좌하는 체신부서로는 대구전신전화국, 대구전신전화건설국이 있었다. 그당시 우체국을 이용한 우편물 취급 건수는 1961년 1년동안 총 996만건 정도에 불과하였다. 1960年代 대구지역의 우체국수와 우편물 취급상황은 다음의 表와 같이 나타나 있다.

〈表 8-50〉 遞信官署 一覽

區 分					所 在 地
大	邱	郵	遞	局	大邱市 市政洞 35
東	山	郵	遞	局	大邱市 東山洞 103
三	德	郵	遞	局	大邱市 鳳山洞 180
大	明	郵	遞	局	大邱市 大明洞 2109
東	村	郵	遞	局	大邱市 檢沙東 991
大	邱	電	信	電 話 局	大邱市 市政洞 37
大	邱	電	信	電 話 建 設 局	大邱市 東仁洞 2가 74

資料：시내 각 우체국, 전신전화국, 전신전화건설국.

〈表 8-51〉 道內 郵便局 分布 現況 (단위: 개)

區分 年度	全 國						慶 北				
	일반국	분국	별정국	분실	군사 우체국	計	일반국	분국	별정국	분실	計
1945	692	—	—	—		692	104	—		—	
1946	646	—	—	—		646	100	—		—	104
1947	625	—	—	—	—	625	96	—	—	—	100
1948	625	—	—	—	—	625	96	—	—	—	96
1949	627	—	—	—	—	627	97	—	—	—	97
1950	627	—	—	—	—	627	97	—	—	—	97
1951	595	—	—	—	—	595	95	—	—	—	95

年度	全 國						慶 北				
	일반국	분국	별정국	분실	군사 우체국	計	일반국	분국	별정국	분실	計
1952	587	—	—	—	—	587	91	—	—	—	91
1953	592	—	—	—	—	592	91	—	—	—	91
1954	608	—	—	—	—	608	93	—	—	—	93
1955	622	—	—	—	—	622	95	—	—	—	95
1956	630	—	—	—	—	630	96	—	—	—	96
1957	639	—	—	—	—	639	96	—	—	—	96
1958	648	—	—	—	—	648	97	—	—	—	97
1959	666	—	—	—	—	666	99	—	—	—	99
1960	691	—	—	—	—	691	101	—	—	—	101
1961	726	26	8	11	—	771	103	3	—	1	108
1962	731	91	138	11	—	1,004	107	13	—	1	142
1963	737	73	302	9	—	1,147	115	13	1	—	177
1964	740	39	509	9	33	1,323	115	8	21	—	208
1965	749	52	640	8	26	1,475	115	8	49	—	230
1966	759	92	843	8	26	1,728	117	9	85	—	274
1967	774	99	839	10	26	1,769	117	8	107	—	273
1968	808	111	826	10	26	1,808	121	9	148	1	278
1969	814	123	820	10	47	1,822	121	10	148	1	278

資料：체신부, 《체신통계연보》, 각 연도.

〈表 8-52〉 道內 郵便局分布 現況 (단위：개)

年度	全 國					慶 北				
	일반국	분국	별정국	군사 우체국	합계	일반국	분국	별정국	군사 우체국	計
1970	868	89	821	55	1833	123	8	146	—	277
1971	881	104	819	55	1859	125	10	146	6	287
1972	888	114	818	58	1878	126	11	146	6	289
1973	900	119	818	60	1897	127	14	146	7	294
1974	904	137	817	60	1918	127	18	146	7	298
1975	919	144	816	63	1942	129	20	146	7	302
1976	930	151	815	65	1961	131	19	146	7	303
1977	937	162	812	70	1981	132	21	146	8	307
1978	945	178	806	74	2003	132	24	145	8	309
1979	961	205	801	76	2043	135	28	144	9	316
1980	1,000	213	792	77	2082	137	30	144	10	321

資料：체신부, 《체신통계연보》, 각 연도.

1982년에는 韓國電氣通信公社의 발족으로 전신전화업무를 이관하였으며, 1984년 체신 금융업무를 재개하여 도시와 농촌간의 금융서비스의 큰 몫을 담당하고 있었다. 大邱의 郵便官署도 1980년의 28個에서 1990년에 64個로 128%나 증가하는 추세를 보였다. 이러한 증가추세는 향후에도 계속 증가될 것으로 보인다.

대구지역 우편관서의 증가추이는 <表 8-53>과 같이 나타나 있다.

<表 8-53> 大邱地域 郵便官署 現況 (단위: 개소)

연 도	계	일 반	별 정	군 사	분 국	분 실
1980	28	17	—	4	6	1
1981	36	20	3	6	6	1
1982	36	20	3	6	6	1
1983	35	20	3	5	6	1
1984	39	22	3	5	8	1
1985	42	23	3	5	10	1
1986	44	24	3	5	11	1
1987	46	27	3	5	10	1
1988	52	32	3	5	11	1
1989	59	38	3	6	11	1
1990	64	43	3	6	11	1

資料: 경북체신청.

1990년 末 현재 대구권지역 郵便類 販賣所도 6,525개소나 설치되어 있으며, 우체통은 8,255개가 보급되어 시민의 우편이용 편의를 제공하고 있다. 신속한 우편배달용 자동 이륜차는 1986년 552대에서 1990년 말 808대로 증가하였고, 자전거 813대, 우편사서함 1,695구, 우편집배구 1,572구 등으로 주민이용 불편이 점차 최소화되어 가고 있다.

<表 8-54> 郵便施設 現況 (단위: 개소, 개, 대, 구)

연 도	우편류 판매소	우체통	사서함	자동 이륜차	자전거	집배구
1986	6,391	7,027	1,460	552	1,035	1,438
1987	6,458	7,389	1,607	595	1,021	1,456
1988	6,634	7,725	1,733	607	1,021	1,469
1989	6,721	7,998	1,620	726	1,021	1,475
1990	6,525	8,255	1,695	808	813	1,572

資料: 경북체신청.

오늘날의 우체국은 우체국 본래의 업무인 단순한 우편접수 및 배달 뿐만 아니라 예금, 보험, 국세, 지방세 등 제세공과금 收納, 특산물 郵便注文販賣, 民怨郵便등 다양한 업무취급으로 국민생활편의를 극대화하며 地域의 균형발전에 맞춰 地自制에 따른 우체국의 綜合奉仕 窓口化 (Post Project)를 적극 추진해 나가고 있다.

시민들의 이용이 가장 보편화되어 있는 우편이용은 우체국의 증설을 계속적으로 실시하고 우편 전산망을 구축, 전국우체국 온라인망을 완전개통함으로써 더욱 편리해지고 있다. 따라서 앞으로는 도시와 농촌간 격차없는 금융서비스는 물론 생활정보안내서비스를 하고 우편주문 판매를 활성화하여 우체국이 다가오는 정보화사회, 地方化時代에 대비하여 지역사회의 綜合奉事센터로서의 역할을 다할 수 있을 것이다.

2. 郵便物

大邱의 우편물 취급상황은 1961년 接受 473만여건, 配達 522만여건, 총 996만여건으로 나타났다.

〈表 8-55〉 郵便物 取扱 狀況 (단위: 건, 천원)

郵便 局名	總 數			普 通		特 殊		小 包		郵便 料金	郵便類 販賣高
	計	接受	配達	接受	配達	接受	配達	接受	配達		
計	9,960,494	4,739,324	5,221,170	4,371,910	4,855,099	333,701	323,363	33,713	42,708	20,391	21,598
大邱	9,650,790	4,553,913	5,096,877	4,288,356	4,740,017	240,884	314,834	24,673	42,026	18,929	18,934
三德	44,622	44,622	—	—	—	41,409	—	3,213	—	516	1,153
東山	51,210	51,210	—	—	—	45,759	—	5,451	—	642	1,184
大明	205	205	—	—	—	169	—	36	—	2	12
東村	213,667	89,374	124,293	83,554	115,082	5,480	8,529	340	682	302	315

資料: 대구시내 각 우체국.

그리고 취급된 우편물을 내용별로 살펴보면, 普通(접수 437만여건, 배달 485만여건), 特殊(접수 33만여건, 배달 32만여건), 小包(접수 3만 3천여건, 배달 4만 2천여건)으로 나타났다.

대구지역의 우편물 취급은 1962년에 총 1,230만여건에서 1980년에는 7,520만여건으로 509%나 증가하기에 이르렀다. 그 내용별로도 보통, 특수, 소포 등 모든 부문에서 괄목할만한 증가세를 보이게 되었다. 1960년대부터 1980년까지의 대구지역내 우편물 취급상황은 〈表 8-56〉과 같이 나타나 있다.

〈表 8-56〉 郵便物 取扱状況(1960年代~1980年) (단위: 천건)

연도별	총 수			보 통		특 수		소 포	
	계	접수	배달	접수	배달	접수	배달	접수	배달
1962	12,356	6,004	6,351	5,571	5,906	383	392	49	53
1963	16,113	8,282	7,830	7,706	7,262	515	493	61	74
1964	16,699	7,186	8,882	7,241	8,302	501	493	73	87
1965	19,844	10,363	9,480	9,660	8,811	599	569	104	99
1966	20,835	9,894	10,940	9,249	10,247	597	579	47	113
1967	27,315	12,694	14,620	11,903	13,799	689	704	12	117
1968	33,548	14,919	18,628	13,964	17,684	845	814	110	128
1969	37,710	16,387	21,323	13,928	20,127	1,919	1,050	538	145
1970	38,993	16,506	22,487	15,310	21,287	1,046	1,025	150	174
1971	41,100	19,188	21,912	17,943	20,607	1,095	1,141	148	163
1972	42,258	21,483	20,775	20,192	19,114	1,110	1,482	180	178
1973	45,194	21,594	23,599	20,115	22,138	1,258	1,273	220	187
1974	49,200	23,065	26,134	21,100	24,454	1,707	1,501	258	225
1975	57,318	27,489	29,829	25,531	27,883	1,729	1,739	228	206
1976	55,178	24,767	30,411	22,890	28,530	1,683	1,706	260	173
1977	59,829	25,830	33,999	23,927	31,971	1,704	1,848	198	179
1978	67,431	31,006	36,425	28,516	34,008	2,260	2,199	229	217
1979	73,274	36,753	36,521	34,020	33,779	2,466	2,483	267	259
1980	75,260	38,153	37,107	35,200	34,188	2,667	2,640	286	279

資料: 대구시, 《대구통계연보》, 각 연도

1980年代 들어서면서도 우편물 취급은 놀라운 증가세를 보였다. 1981년 우편물취급 건수가 7,74만건 (접수 3,960만건, 배달 3,780만건)이었던 것이 1990년에 들어서는 2억 3,800만건 (접수 1억 3백만건, 배달 1억 3,400만건)으로 1980年代 대비 207%나 증가했다. 이러한 증가세는 1961년과 비교해서는 우편물 취급건수가 2,209%나 증가한 것으로 나타났다. 특히 80年代 들어오면서부터는 날로 국제화되어가고 있는 개방화 趨勢와 더불어, 국제 우편물의 취급건수가 놀랄만큼 증가하고 있는 것이 최근의 우편물 취급의 특징이라 할 수 있겠다.

3. 電 信

우리나라의 전신시설은 1960년대초까지만 하더라도 단파무선으로 겨우 명백만을 유지하고

〈表 8-57〉 郵便物 取扱 狀況(1981~1990) (단위: 천건)

연도별	총 수			보 통		특 수		소 포	
	계	접수	배달	접수	배달	접수	배달	접수	배달
1981	77,496	39,666	37,830	36,069	34,614	3,261	2,922	336	294
1982	70,520	37,116	33,404	34,036	31,320	2,823	1,737	257	347
1983	79,343	42,341	37,002	39,153	34,909	2,879	2,771	309	322
1984	89,445	46,871	42,574	43,640	39,546	2,925	2,703	306	325
1985	99,335	53,506	45,829	50,051	42,463	3,129	3,039	326	327
1986	104,608	55,194	49,414	51,572	45,956	3,284	3,144	3,388	314
1987	127,170	65,580	61,590	61,845	57,730	3,393	3,529	342	331
1988	151,641	78,733	72,908	74,656	68,724	3,683	3,828	394	356
1989	183,793	89,295	94,498	84,713	89,841	4,127	4,227	455	430
1990	238,119	103,475	134,644	98,245	129,334	4,697	4,812	533	498

資料: 대구시, 《대구통계연보》, 각 연도

있었다. 1960년도에 국내에서 이용되고 있었던 전신시설의 총 회선수는 253회선에 불과하여 긴급통신수단이어야 할 전보통신이 지연되어 전보 본래의 작명을 다하지 못하여 이용률이 저조하였으며, 경영의 불합리화로 매년 적자를 면치 못하였다 따라서, 대구지역도 마찬가지로 緊報通信手段이어야 할 전보소통이 제대로 되지 않아 전보 본래의 기능을 다하지 못하고 그 이용률도 매우 저조하였다.

〈表 8-58〉 1947年度 電報取扱 狀況 (단위: 천통)

區 分				發 信	着 信
서 울	市(京畿道를 包含)			479	459
忠 清	北 道			84	83
忠 清	南 道			152	151
全 羅	北 道			115	135
全 羅	南 道			139	140
慶 尙	北 道			227	219
慶 尙	南 道			269	254
江 原	道			185	150
濟 州	道			36	32
合	計			1,686	1,623

資料: 조선은행 조사부, 《경제연감》, 1949.

解放後 1947년에 경북지역의 전보취급 상황은 發信通數가 22만 7천통, 着信은 21만 9천통으로 전국비중은 13.5% 수준이었다. 그 후 1957년에는 28만 212통, 1962년에는 117만 7천통으로 증가하였다.

그러나 1975년부터 기록을 보이며 감소하다가, 1979년엔 1백만 7천통의 발신통수를 기록했으며 이 중 大邱地域은 17만 9천통을 차지하였다.

〈表 8-59〉

道内 國內 電信取扱 狀況

(단위: 수, %)

年度	全 國(A)		慶 北(B)		全國比重(B/A)	
	發 信	着 信	發 信	着 信	發 信	着 信
1962	3,737,548	4,191,542		509,793	12.7	12.2
1963	4,436,135	5,201,172	475,239	662,116	13.1	12.7
1964	5,537,240	6,310,014	581,333	741,422	12.2	11.7
1965	7,407,851	8,103,903	677,915	941,282	11.6	11.6
1966	7,347,300	7,615,693	862,519	917,473	11.4	12.0
1967	8,268,786	9,200,024	836,511	1,210,293	11.5	13.2
1968	9,422,023	10,642,695	949,625	1,280,788	11.4	12.0
1969	10,102,303	11,310,194	1,071,032	1,336,575	11.2	11.8
1970	11,363,570	12,676,096	1,128,846	1,474,617	10.9	11.6
1971	12,137,727	13,310,942	1,238,507	1,526,753	10.7	11.5
1972	13,004,325	13,933,779	1,303,028	1,666,127	11.0	12.0
1973	13,877,081	14,593,200	1,429,981	1,729,675	11.1	11.9
1974	15,536,642	16,098,839	1,536,806	1,895,395	10.6	11.8
1975	15,655,320	18,187,256	1,652,461	2,122,641	10.4	11.7
1976	13,367,993	15,575,137	1,628,076	1,759,012	10.2	11.3
1977	11,573,723	12,899,570	1,361,997	1,326,324	9.6	10.3
1978	11,756,366	13,447,247	1,113,805	1,323,263	9.6	9.8
1979	12,290,275	13,916,655	1,129,920	1,224,944	9.0	8.8
1980	12,272,780	12,603,129		1,028,623	7.9	8.2

資料: 체신부, 《체신통계연보》, 각 연도.

1964년 대구지역의 국내전보건수는 41만여건이었는데, 이후 전보취급건수가 1970년대 중반까지 계속증가해 오다 1970년 말부터는 감소세로 반전되었다. 이는 情報通信施設이 발전되기 전의 1960~1970년대에는 주로 이용을 많이 했으나, 전화 등 통신시설의 발달로 전보의 이용건수가 줄어들고 있는 추세를 보이고 있다. 1980년대 들어서는 전보취급은 전반적으로 증가세를 보이고 있으며 1990년에는 총 82만 2,816건으로 1964年 對比 100%의 증가세를 보였다.

4. 電 話

情報通信事業 중에서 전화는 현대국가의 정치, 경제, 사회, 文化 등 각 분야의 발전을 위해서는 필수불가결한 요소이다. 특히 전화이용의 80% 정도가 산업발전에 쓰이고 있는 것만 보더라도

〈表 8-60〉 大邱地域 電報取扱 状況(1964~1980) (단위: 건)

年 別	總 數	電 報 種 類					
		發 信			着 信		
		計	有料	無料	計	有料	無料
1964	411,384	185,572	155,482	30,090	225,812	186,007	39,805
1965	520,611	248,174	213,481	34,693	272,437	225,856	46,581
1966	449,588	235,483	203,869	31,614	214,105	167,863	46,242
1967	532,714	255,558	213,318	42,240	277,156	227,032	50,124
1968	677,149	307,692	243,597	64,095	369,457	288,255	81,202
1969	593,053	219,143	180,258	38,885	373,910	351,018	72,892
1970	677,705	331,552	263,633	67,919	346,153	258,447	87,706
1971	792,477	365,006	290,960	74,046	427,471	330,513	96,958
1972	902,646	452,185	311,302	140,883	450,461	350,898	99,563
1973	873,670	409,218	312,274	96,944	465,152	352,402	112,750
1974	1,039,579	503,841	349,383	154,458	535,738	373,467	191,271
1975	921,853	420,684	309,171	111,513	501,169	319,242	181,927
1976	793,837	368,906	282,300	86,604	424,931	276,147	148,784
1977	647,202	297,702	219,267	78,435	349,500	216,182	133,318
1978	629,853	294,592	213,012	81,580	335,261	214,622	120,639
1979	630,086	292,338	196,305	96,033	337,748	199,145	138,603
1980	645,183	300,026	194,487	105,539	345,157	192,751	152,406

資料: 대구시, 《대구통계연보》, 각 연도

〈表 8-61〉 國內 電報取扱 現況(1980年代) (단위: 건)

연 別	총 계	발 신			수 신		
		계	유료	무료	계	유료	무료
1980	645,183	300,026	194,487	105,539	345,157	192,751	152,406
1981	685,478	307,050	191,740	115,310	378,428	201,272	176,956
1982	585,688	245,919	231,049	14,870	339,769	329,386	10,383
1983	537,737	212,123	199,014	13,109	325,614	317,267	8,347
1984	590,519	247,392	235,194	12,198	343,127	332,879	10,248
1985	657,587	283,602	275,054	8,548	373,985	366,938	7,047
1986	752,840	333,160	322,945	10,215	419,680	411,652	8,028
1987	792,503	371,313	361,036	10,277	421,190	409,895	11,295
1988	897,400	410,607	403,447	7,160	486,793	476,971	9,822
1989	905,696	442,255	431,708	10,547	463,441	453,043	10,398
1990	822,816	409,794	399,953	9,841	413,022	403,819	9,203

資料: 대구시, 《대구통계연보》, 각 연도

電話가 현대생활의 산업발전을 위해 얼마만큼 크게 기여하고 있는가를 알 수 있다. 1947년 말 慶北의 전화가입자수는 3,764名이었는데, 이는 전국의 3만 7,385名에 비해 10.1%의 구성비이다.

〈表 8-62〉 電話加入者 現況 (1947年末) (단위: 인)

서울시(京畿道를 包含)	17,186
忠清北道	1,195
忠清南道	2,320
全羅北道	2,465
全羅南道	3,237
慶尙北道	3,764
慶尙南道	5,570
江原道	1,459
濟州道	189
總計	37,385

資料: 조선은행 조사부, 《경제연감》, 1949.

그 후 地域의 전화가입자 增加趨勢는 지속되어 1955년에는 4,107대, 1960년엔 8,822대, 1965년에 2만 2,778대, 1970년엔 5만 657대, 1975년엔 11만 6,755대에서 1980년엔 31만 6,205대로 크게 증가하였다. 그리고 慶北도 1957年末 기준으로 電話加入臺數 5,855대를, 用度別로 보면 일반 업무용이 4,672대로 가장 많고 관공서가 847대, 사설단체가 204대, 공중용이 39대, 기타용도로 93대였다. 그

후 1968년에는 총 가입대수 4만 513대 중에서 업무용이 2만 5,505대로 전체의 63.0%를 차지하였으며 주택용이 1만 4,715대로 36.3%, 공중용이 293대였다. 그 후 1979년에는 업무용이 42.7%, 주택용이 56.1%, 공중용이 1.2%의 구성비를 보였다.

그리하여 1968년 對比 증가율은 업무용이 4.5배, 주택용이 10.4배, 공중용이 11.7배씩 증가하여 住宅用과 公衆用이 크게 늘어났다. 이것은 바로 전화가 초기에는 公共用으로 많이 쓰이다가 점차 일반인들의 日常生活手段으로 널리 이용되고 있음을 보여 주는 것이다. 慶北의 電話方式別로 그 비중을 살펴보면 자동식이 1964년에 1만회선이던 것이 1980년에는 25만 6,850회선으로 늘어났고, 공전식은 1964년 5,200회선이던 것이 1980년에는 7,000회선으로 늘어났다.

그리고 慶北의 자동식 가입전화의 通話度數는 1968년에 9,675만도수였는데, 그 당시엔 업무용이 81.0%, 주택이 19.0%였다. 그 후 가입자수의 계속적인 증가로 1980년에는 18억 9,262만도수로 증가하였다. 이 중 업무용과 주택용의 비율은 56.2%로 1968년에 비해 주택용의 비율이 크게 높아졌다.

또한 경북의 100명당 전화보급대수는 1980년에 5.6대였는데 이는 전국 평균 9.0대보다 낮고, 서울지역 16.4대보다 크게 낮은것으로 나타났다. 그리고 경북도내의 시내외 및 국제통화전수를

〈表 8-63〉 電話加入者 狀況 (단위: 개소, 대, 천원)

年 別	電 話 局 數	加 入 總臺數	官公署	私 設 團 體	一 般	公衆用	其 他	電話料金	市 外 通貨料
1957	53	5,855	847	204	4,672	39	93	25,986.2	36,304.2
1958	54	6,752	924	228	5,457	40	103	32,160.5	39,299.3
1959	59	7,379	1,043	278	5,903	46	109	33,701.8	43,272.3
1960	64	9,260	1,332	588	7,139	46	105	36,174.5	49,700.0
1961	80	10,089	1,677	697	7,634	72	9	43,678.0	78,486.0
1962	83	14,299	2,116	5,031	7,004	139	50	135,855	77,703
1963	143	17,862	1,923	2,245	12,588	130	1,354	92,726	101,521
1964	115	21,077	1,851	529	18,335	141	221	47,081	236,092

資料: 慶尙北道, 《慶北統計年報》, 각 연도.

〈表 8-64〉 道內 自動式 加入電話度數 (단위: 대, 도수)

區分 年度	시설수	가 입 자 수			통 화 도 수		
		업무용	주택용	계	업무용	주택용	계
1968	25,800	12,732	9,111	21,843	78,351,042	18,400,082	96,751,124
1969	31,200	13,926	13,126	27,052	78,790,795	34,062,907	112,853,702
1970	34,300	15,617	14,731	30,348	98,692,413	45,170,809	143,863,222
1971	36,300	17,349	15,569	32,918	117,487,510	46,428,167	163,915,677
1972	42,300	19,605	20,784	40,389	134,076,769	49,325,756	183,402,525
1973	47,900	23,521	22,538	46,059	152,984,714	58,061,549	211,046,263
1974	61,316	30,903	27,041	57,944	211,150,254	78,386,569	289,536,823
1975	83,800	39,061	34,058	73,119	178,589,541	82,979,852	261,569,393
1976	106,400	50,105	44,731	94,836	204,521,016	105,884,961	310,405,977
1977	139,800	57,856	64,714	122,570	221,802,762	101,900,623	323,703,385
1978	179,250	78,433	96,564	174,997	693,248,172	361,406,156	1,054,654,328
1979	217,850	92,107	120,988	213,095	903,337,753	643,686,922	1,547,024,675
1980	256,850	94,910	157,639	252,549	1,063,360,353	829,255,900	1,892,616,253

資料: 遞信部, 《遞信統計年報》, 각 연도.

보면, 시내통화건수는 1971년에 1억 6,270만도수이던 것이 1980년에는 24억 3,634만건으로 1971년대비 2배이상 늘어났으며, 국제통화건수는 1971년에 1만 6천건이던것이 1980년에 3만 7천건으로 늘어났다.

한편 도내 주요도시별 DDD(Direct Distance Dialing System : 장거리 자동 전화)도수

실적을 보면, 1980년 말 대구지역이 8,480만 2,639도수로 나타났다. 즉, 대구지역의 전신전화 사업은 1970年代 들어와서 획기적인 轉幾를 마련했다고 볼 수 있다. DDD방식의 도입으로 교환을 거치지 않고도 대도시간 市外通話가 즉시 가능하게 되었다. 그리고 大邱 전화가입자는 1961년 기준으로 총 가입수 4,533명에 불과했다. 그 補給內容別로도 관공서 541대, 사설단체 47대, 공중용 29대, 일반용이 3,941대로 전화보급상태가 매우 미미한 것으로 드러났다.

〈表 8-65〉 電話加入者 狀況(1961年) (단위: 대, 천원)

局 別	加 入 總臺數	官公署	私 設 團 體	一 般	公衆用	其 他	電 話 料 金	市外通 話 料
計	4,533	541	47	3,941	29	4	24,412	31,910
大邱電信電話局	4,452	535	47	3,870	29	—	24,300	31,762
東 村 郵 遞 局	81	6	—	71	—	4	112	148

資料: 電信電話局, 東村郵遞局.

대구지역 전화가입자는 1962년에 7,026명이었으며, 내용별로는 업무용 5,234건, 주택용 1,759건, 공중용 33건으로 나타났다. 그러나 통신기술의 발달로 인한 수요증대로 그 증가세는 날로 크게 나타났다. 그 후 1980년에 전화가입자수는 24만 5,478명으로 나타나 3,393%의 놀라운 증가세를 보이게 되었다. 내용별로도 업무용 5만 3,302, 주택용 19만 2,176, 공중용 3,897대로 나타났다.

公衆용으로 사용된 공중전화가 1962년 33대에서 1980년 3,897대로 많은 증가를 보였다.

〈表 8-66〉 電話加入者數 (단위: 개, 인)

연도별	전화국수	가입자수	업 무 용	주 택 용	공 중 용
1962	1	7,026	5,234	1,759	33
1963	1	8,640	3,436	5,151	53
1964	1	9,674	691	8,918	65
1965	1	14,655	2,880	6,931	172
1966	1	14,655	9,156	5,407	102
1967	1	18,480	11,573	6,763	144
1968	3	23,085	13,193	9,682	210
1969	3	24,756	12,259	12,300	197
1970	3	27,392	13,524	13,646	222
1971	4	31,400	15,421	15,622	357
1972	4	34,511	15,884	18,289	338
1973	4	37,910	18,329	19,364	217
1974	4	40,159	20,174	19,268	717

연도별	전화국수	가입자수	업 무 용	주 택 용	공 중 용
1975	6	49,686	19,718	29,545	423
1976	8	68,956	33,654	34,522	780
1977	11	76,905	33,310	42,559	917
1978	14	115,276	45,095	68,165	1,980
1979	7	135,769	50,584	82,819	2,366
1980		245,478	53,302	192,176	3,897

資料：대구시, 《대구통계연보》, 각 연도

1980年代에 들어서면서부터 大邱의 電話加入者數는 1982년 24만 5,478명에서 1992년에 81만 1,326명으로 230 % 증가하였다. 공중전화는 1982년 3,897대에서 1992년 1만 4,721대로 277 % 나 증가했다.

〈表 8-67〉 大邱地域 電話 加入者數 (단위: 인, 대)

연 도	전 화 가 입 자 수			공중전화 대수	텔레스 가입자 수
	計	업 무 용	주 택 용		
1983	245,478	53,302	192,176	3,897	91
1984	291,794	56,206	235,588	5,076	111
1985	334,835	53,390	281,445	6,153	112
1986	362,265	53,183	309,082	7,655	112
1987	410,714	56,947	353,767	8,702	117
1988	460,128	57,549	402,579	9,565	122
1989	548,568	69,113	479,455	10,443	133
1990	661,669	78,493	583,176	12,302	110
1991	732,724	95,411	637,313	12,992	100
1992	811,326	116,241	695,085	14,721	121

註：1) 전화가입자, 공중전화 및 텔레스 가입자 계수는 연도말 누계수치임.

2) 전신전화는 대구통화권인 달성, 경산전화국 포함한 수치임.

資料：경북체신청.

5. 컴퓨터

1) 우리나라 컴퓨터

우리나라에 있어서 컴퓨터 이용은 1967년 경제기획원에서 IBM1401기종을 도입하여, 인 구조사를 한 것이 처음이다. 그 후 컴퓨터의 수요는 해마다 35~40 % 씩 증가하여 1983年末

현재 국내에 도입된 컴퓨터는 총 1,114대로 금액으로는 4억 6천여만달러에 불과하였다. 도입금액으로 따지면 1980년 1억 4천만달러, 1981년 2억 1천 5백만달러, 1983년에 4억 6,900만달러로 늘어났다.¹⁵⁾

導入方法別로는 구매가 646대로 전체의 58%를 차지하고 있으며, 임차나 리스가 458대로 41%, 기종이 10대로 나타났다. 이는 국민 100만명당 20대로 미국의 248대, 일본의 208대에 비하면 아직 낮은 보급율을 보였다. 供給業體로 보면 IBM이 주로 보급됐고, 이 밖에 FACOM, UNIVAC, DEC, HP社등 외국업체가 주를 이루었다.

〈表 8-68〉 凡用컴퓨터 設置 現況

國 別	臺 數	人 口 百 萬 名 當
미 국	56,515	248
일 본	24,311	208
싱 가 폴	228	97
대 만	648	36
한 국	766	19

註：한국은 1982년, 기타국가는 1980년 자료.

유형별로는 대형 이상이 18%, 중형이 22%, 소형 이하가 60%를 차지하여 미니, 마이크로를 중심으로 한 소형컴퓨터가 주류를 이루고 있다. 컴퓨터 하드웨어 산업은 컴퓨터 주변기기와 부품을 대량생산하여 수출하는

단계에 이르렀고, 미니 및 마이크로 컴퓨터는 부품을 수입하여 국내에서 조립, 수출하는 단계를 넘어선 것은 짧은 역사를 가진 우리나라의 괄목할 만한 발전이라 할 수 있다.

컴퓨터를 이용한 通信部門을 보면, 우리나라 데이터 통신은 1972년부터 시작되어 최근에는 일반회사의 업무처리용 뿐만 아니라 외국과의 정보교환 등에도 이용되고 있다. 專用回線數도 1973년 48회선에서 1983년 6월에는 1만 116회선에 달하고 있다. 전용회선 이외에 1983년 3월부터 공중데이터 通信交換網으로서 DACOM-NET가 신설되고, 공중전화교환망이 데이터通信에 개방됨에 따라 데이터通信의 大衆化가 이루어지게 되었다. 이밖에 새로운 정보산업서비스인 비디오텍스, 텔레텍스트, 전자우편등도 실용화되고 있다.

그러나 1980년초까지만 해도 국내 컴퓨터 생산은 주로 8-bit 및 16-bit의 마이크로 컴퓨터에 국한되고 있으며, 부품은 주로 수입하고 있는 실정이었다.¹⁶⁾

나날이 급변하는 경영환경에 신속히 대처하기 위한 정보화의 가장 기본적인 장비인 컴퓨터의

15) 대한상공회의소, 《한국의 상공업백년》, 1984, p. 716.

16) 과학기술처, 《과학기술연감》, 1984, pp. 324~332.

〈表 8-69〉 機關別 컴퓨터 普及 現況 (단위: 대, %)

연도 기관	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	연평균 신장률
정부기관	30	35	39	48	56	60	66	81	15.9
교육기관	35	49	60	87	103	144	172	247	30.4
금융보험	30	35	36	55	67	78	90	135	28.8
기업체	31	78	120	237	296	351	410	651	46.0
합 계	126	176	255	427	522	633	766	1,114	30.3

資料: 과학기술처.

〈表 8-70〉 機關別 컴퓨터 設置 (단위: %)

연도 기관	전 체	제 조 업	병원 및 관서	금융기관	교육기관
1980년 이전	2.8	3.1	12.5	—	—
1980	6.9	3.1	12.5	22.2	4.0
1981	12.5	12.5		22.2	12.0
1982	16.7	15.6	12.5	11.2	20.0
1983	29.2	21.9	49.9	22.2	36.0
1984	31.9	43.8	12.5	22.2	28.0
합 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

도입은 1980年代末 부터 급격한 성장세를 보여왔다. 1992年末 현재 국내에 보급설치된 PC는 92년 한 해동안 보급된 66만 3천여대를 포함한 240만대에 이르렀다. 需要處別로는 개인 및 가정에 79만여대로 전체의 32.9%의 비중을 차지하고, 그 다음이 製造業 分野로 67만 여대로 28%, 教育研究器官이 40여만대로 16.7%, 정부 및 투자기관이 20여만대로 8.5%의 비중을 보였다.

그러나, 국내 PC보급은 인구 100명당 5.5대 수준으로 미국 20.5대 (1989년), 일본 10대 (1991년), 싱가포르의 6.7대 (1991년)에 비해 적은 것으로 드러나 PC보급이 아직 미흡한 실정이다.

우리나라가 컴퓨터 관련 제품을 처음 생산한 것은 1970년대 중반부터이나 본격적으로 대량생산을 시작한 것은 1980년대 들어서부터이다. 이와 함께 컴퓨터관련업체는 1982년 27개사에서 1984년 71개사, 1990년에는 82개사로 증가하였다.¹⁷⁾

17) 상공부, 《상공백서》, 1992, pp. 482~498.

〈表 8-71〉 國內 PC設置 現況 (單位：千臺，%)

區 分	1988	1989	1990	1991	1992	1991~1992 增加率	1988~1991 연평균증가율
누적대수 (설치대수)	320	760	1,445	1,941	2,405	23.9	82.4
신규수용량	220	440	685	496	464	6.5	31.1
대체수요량	50	80	100	120	199	65.8	33.4
인구백명당 설치대수	0.8	1.8	3.4	4.5	5.5	—	—

註：신규수용비율을 1989년 85%, 1990년 87%, 1991년 81%, 1992년 70%로 계산.

資料：産業技術情報院, 《PC시장 중장기 수요예측》에 근거하여 작성.

하드웨어 기능의 컴퓨터를 실제로 운용하는 소프트웨어 산업도 컴퓨터활용을 증진시키는 원동력이라 할 수 있다. 1992년 8월 현재 조사된 소프트웨어업체수는 모두 769개사이며, 이 중 소프트웨어와 정보통신 그리고 데이터입력을 겸업으로 하는 업체는 114개로 드러났다.

〈表 8-72〉 國內 主要 DB 販賣業體 現況

대한민국 포스텍 무연기업 산업기 매일경 중앙 한국신 한국증 삼성데이 금성정	이 P 리 스 역 업 일 앙 국 국 성 성	이 C 아 데 협 기 술 제 일 신 용 권 이 타 정보	통 네 이 협 정 신 평 전 시 스 통	컴 신 트 타 회 원 문 보 가 산 템 신	天理眼 HITEL InfoServe POS Serve KOTIS KINETI-IR MEET JOINS KIS LINE 증권종합정보문화	경제산업뉴스 등 27개분야 120여종 환경뉴스 등 99개종 증권정보 등 9개종 증권정보, 매경뉴스 등 무역통계 등 25종 과학기술, 산업정보 등 30종 매경뉴스 인물정보 등 5종 기업정보 주식정보, 기업정보 등 10여종 기업신용정보 등 6종 물가 기업정보 등
--	--	--	---	--	---	---

資料：데이콤.

情報銀行 서비스는 각종 주제의 유용한 자료를 수집, 가공, 처리하여 기록된 데이터베이스들을 대형 컴퓨터에 저장시켜 놓고 通信서비스를 이용하여 필요한 정보를 검색하는 서비스이다. 通信情報에 대한 서비스는 컴퓨터가 본격적으로 도입된 최근에서야 그 활동이 시작되었는데, 1988년 데이콤이 천리안II 情報銀行 서비스를 개시한 것을 시작으로 1992년 현재

80개 업체가 15개의 데이터베이스를 제공하고 있는 것으로 파악되고 있다.

그 중 국내외 각종 무역통계와 거래알선정보 등 25개분야 관련 데이터베이스를 보유하고 있는 한국무역협회의 KOTIS는 300여 가입자를 확보하고 있으며, 産業技術情報院은 KINITI-IR이란 이름으로 국제기구정보센터 등 2000여 국내외 협력기관과 100여 공관, 미국의 다이알로그 등 해외 17개 情報銀行을 이용, 尖端技術과 新素材 情報를 제공하고 있다.

〈表 8-73〉 데이터 DB 서비스 加入者 現況 (단위: 명)

서비스名/年度	1987	1988	1989	1991	1992
천 리 안	226	1,185	5,708	12,301	71,340
해 외 D B	386	759	1,016	1,288	1,336

資料: 데이터

2) 大邱地域의 컴퓨터

大邱의 최근 情報産業 현황은 지역제조업의 57%이상이 컴퓨터를 실제 활용하고 있고 중소기업 평균 1개 업체당 6대의 컴퓨터를 사용하고 있다. 컴퓨터 종류도 16비트 컴퓨터가 3.1대, 32비트 컴퓨터가 2.3대, 중형컴퓨터가 0.6, 대형컴퓨터가 0.03대이다.¹⁸⁾ 대구지역에서 보유하고 있는 컴퓨터의 現況을 정확히 알 수 있는 통계자료가 아직 나와 있지 않고, 또한 각 개인별로 사용하는 PC가 정확히 몇대인지에 대한 수치가 나와 있지는 않으나 대구상공회의소가 표본조사한 산업체에서 컴퓨터활용도를 나타내보면 다음표와 같다.

〈表 8-74〉 大邱地域 製造業體 컴퓨터 保有現況 (1個業體當 平均臺數) (단위: 대)

구 분	중 소 기 업	대 기 업	전 체
16 BIT	3.1	30.8	10.2
32 BIT	2.3	15.2	5.8
중 형 컴 퓨 터	0.6	1.5	0.9
대 형 컴 퓨 터	0.03	0.5	0.2
계	6.0	48.0	17.1

資料: 대구상공회의소, 1993. 6.

컴퓨터의 도입은 1985년부터 시작되었으나 PC는 情報化 趨勢가 가속화된 1990年代 이후부터 본격적으로 보급되기 시작하였다. 최근 들어서 PC의 가격인하 要因 등으로 인해 16비트

18) 대구상공회의소, 《대구지역 기업의 전산화 실태 및 활용방안 조사보고》, 1993. 6, pp. 7~8.

보다는 32비트가 많이 도입되고 있으며, 향후에도 더 나은 성능의 컴퓨터가 도입될 전망이다. 컴퓨터와 관련한 電算人力은 1개 업체당 평균 6명인 것으로 나타났으며, 業務別로는 프로그래머가 2.5명, 오퍼레이터가 1.6명, 관리책임자 0.9명, 업무분석가 0.8명순으로 나타났다.

컴퓨터의 활용부문은 事務自動化部門이 77.6%, 工場自動化部門이 13.8%, 둘 다 동시에 운용하는 곳이 6.9%로 나타났다. 그러나 대부분이 컴퓨터 단말기 몇대를 두고 企業의 급여나 회계부문에 활용하고 있으나, VAN(附加價值通信網) 구축으로 인한 情報의 活用은 아직 미진한 것으로 나타났다.

〈表 8-75〉 大邱地域 製造業體 電算人力 現況 (業體當 平均人力數) (단위: 명)

비 고	중 소 기 업		대 기 업		전 체	
	현 재	향 후	현 재	향 후	현 재	향 후
관리책임자	0.7	0.3	1.8	0.3	0.9	0.3
업무분석가	0.3	0.4	2.3	0.5	0.8	0.4
프로그래머	0.9	0.7	7.5	1.8	2.5	0.9
오퍼레이터	1.2	0.6	2.9	2.7	1.6	1.1
기 타	0.2	0.0	1.7	0.7	0.2	0.1
계	3.3	2.0	16.2	6.0	6.0	2.8

資料: 대구상공회의소, 《전산화실태 및 활용방안 조사보고서》, 1993.

지역의 컴퓨터관련 情報産業의 발전을 위해서는 ① 기업주 또는 최고경영층에서의 情報通信에 대한 인식제고, ② 정보처리인력 확충, ③ 소프트웨어 개발 확대, ④ 情報通信 관련기기 도입에 따른 정부의 지원강화 등의 支援策이 요망된다.

V. 大邱地域 情報通信의 展望과 課題

1. 展 望

大邱地域 우체국수는 1982년의 36개소에서 1990년에 61개소로 증가했고, 우편물 접수통수는 국내우편물과 국제우편물을 합쳐 1982년에는 3776만 9천통이었는데 1991년에는 1억 1,834만 9천통으로 213.3% 증가하였다. 전화가입자수도 1982년 24만 5,478명에서 1988년에는 54만 8,568명, 1991년에는 81만 1,326명으로 증가했다. 특히, 공중전화대수도 1982년의 3,897에서 1991년의 1만 4,721대로 277.8%가 증가했다.

국내전보발신건수도 1982년의 24만 5,919건에서 1991년에는 50만 2,761건으로 늘어났고, 전신전화통화도수도 1982년 14억 3,561만 8천통화에서 1991년 51억 6,846만 3천통화로 증가했다. 이러한 通信시설의 증가추세로 볼 때, 향후 지역내 通信시설의 증가는 다음과 같이 추정해 볼 수 있겠다.

향후 대구지역의 우체국은 2001년에 인구 2만 5,000명당 1개소, 2011년에는 1만 5,000명당 1개소를 기준으로 수요를 추정할 수 있다. 따라서, 우체국수는 1990년의 61개소, 2001년에는 126개소, 2011년에는 227개소로 증가될 것으로 전망된다.

전화보급율은 2001년에 인구 100명당 60대를 공급하고, 2011년에는 100명당 70대 공급을 기준으로 추정할 수 있다. 전화가입자수는 2001년에 189만명, 2011년에 238만명이 될 것으로 전망된다.¹⁹⁾

〈表 8-76〉 電話 및 郵便局 施設の 需要 推定

區 分	單 位	1990	1996	2001	2006	2011
計劃人口	千 名	2,310	2,900	3,150	3,300	3,400
郵便局數	個 所	61	97	126	165	227
1個所當人口	千名/個所	38	30	25	20	15
電話加入者	臺	732,724	1,522,500	1,890,000	2,140,000	2,380,000
普及率	臺/100名	31.7	52.5	60.0	65.0	70.0

資料：대구시, 《21세기를 향한 대구 장기발전 구상》, 1993.

2. 課 題

국제화, 개방화되어가고 있는 세계 경제의 흐름에 신속히 대처해 나가기 위한 자질을 미리 갖추고, 通信收用の 증가에 대비하여 통신시설을 대폭 확충해 나가는 것이 무엇보다도 중요하다 하겠다. 더욱이 地方自治制의 실시로 인해 지방자치능력이 그 무엇보다도 시급히 요구되는 시대적 상황을 고려해 볼 때, 대구지역의 情報通信産業網의 확충은 하루빨리 강구되어야 한다. 따라서 국제 교류시대에 地域情報通信 施設の 확충으로 새로운 통신기법의 개발 및 도입이 필요하다. 2000年代 우리나라의 사업구조와 이를 주도해야 할 대구지역의 산업 및 생활정보까지의 정보제공을 담당할 通信은 地域情報通信網(LAN)의 구축으로 실현될 수 있을 것이다.

地域情報通信網은 각 단위산업 구조별로 즉 공단, 유통단지권, 일반가계별로 通信網을 이루어

19) 대구직할시, 《21세기를 향한 대구 장기발전구상》, 1993, pp. 252~254.

각종 産業情報 및 生活정보를 데이터베이스화하여 이를 공유하도록 하는 것을 말한다. 현재의 유선통신방식이 전자교환시스템으로 변환되고, 이것이 다시 디지털화로 되면서 通信의 革新이라고 할 수 있는 綜合情報通信網(ISDN)의 구축이 실현될 수 있을 것이다.

綜合情報通信網이 일반화되면 畫傷通信은 물론 移動畫象通信으로 畫象會議가 전화선으로 가능하고 각종 電子通信의 다양한 서비스가 동시에 전송 가능하게 된다. 또한 최근 날로 급격히 발전하고 있는 이동통신부문은 음성통화 영역을 넘어서 향후에는 車속에서 移動通信을 이용한 FAX나 電子郵便 (E-Mail)의 송수신 기능이 새롭게 추가될 수 있다.

장차 무선으로 綜合情報通信網이 실현되면 지상, 지하를 막론하고 음성, 화상 데이터 등 모든 종류의 通信이 개인중심으로 이루어질 수 있다. 따라서, 대구지역에서는 이러한 첨단기능의 情報通信施設을 갖추기 위해 LAN의 구축을 먼저 이루고 ISDN의 실현을 계획해 나가고 있다.

〈表 8-77〉 大邱圈 尖端通信網의 構成

段 階	年 度	目 的	豫 想 投 資 額
1	1996년까지	大邱圈 工業地域의 地域情報通信網(LAN) 構成과 擴充	民資 460억원
2	2001년까지	工業地域圈과 支援機關과의 LAN連繫	民資 600억원 政府 400억원
3	2006년까지	大邱圈의 綜合情報通信網 (ISDN)擴充과 ISDN 섬 運營	民資 420억원 政府 2,000억원
4	2011년까지	無線 ISDN의 補給과 서비스의 多樣化 完成	民資 1,000억원 政府 5,000억원

資料 : 대구시, 《21세기를 향한 대구장기발전구상》, 1993.

이러한 LAN과 ISDN구축은 비단 대구지역 뿐만 아니라 대구권의 인근지역에까지 그 波及效果가 있으므로 이에 대한 지원이 강화되어야 할 것으로 보인다. 대구권 산업지역과 공단 등의 LAN구축과 확장을 1996년까지 완성시키는 것을 1차 목표로 하고 인근지역권과의 연계 방안을 적극 모색해 나가야 할 것이다.