

# “科學의 날” 記念講演

主 辦 本報科學社(韓國科學會) 日 1963年 4月 22日 13時

本聯合會에서는 68年度 學術大講演會를 지난 4月 22日 서울大學校講堂에서 金允基會長 主宰下에 宣炳澤事務總長 司會로 盛大히 舉行하였던바 主要論題는 아래와 같다.

## 京釜高速道路建設과 國內輸送構造의 展望

— 安 京 模 —

이렇게 重大한 課題를 가지고 여러분께 말씀 드리게 된것을 大端히 榮光으로 생각합니다. 이 큰 問題를 40分동안에 全部 壓縮해서 이야기를 하게 됨으로서 좀 소상하게 말씀드리지 못하는 點도 있겠습니다.

오늘 제가 말씀드릴것은 “京釜高速道路建設과 國內輸送構造의 展望”이며 그 內容은 첫째로 現在의 우리나라 交通全般에 對한 實情이 어떻게 되어있느냐 하는것을 말씀드리고 둘째로 우리나라 道路의 現況과 지금까지의 여기에 對한 投資建設現況이 어떻게 되어있느냐, 세째로는 우리나라의 經濟開發과 道路와의 關係, 特히 高速道路를 建設하지 않으면 안될 理由에 對해서 말씀드리고 마지막으로 우리나라의 輸送構造가 앞으로 어떻게 改革되어야 할것이나 하는 展望에 對해서 結論을 말씀드리도록 하겠습니다.

지난 第1次經濟開發 5年計劃에 있어서 高度의 經濟成長을 이룩한것은 크나 큰 成果였읍니다만 社會間接資本面 即 輸送力擴充, 電源開發, 住宅問題等에 있어서는 이것이 他部門의 成長에 뒤따르지 못함으로서 流通經濟의 圓滑과 物價 및 國民生活의 安定基調의 不均衡을 가져 오게끔 했습니다.



特히 第1次 5年計劃의 4次年度인 1965年 末부터는 輸送問題가 가장 큰 問題點으로 擡頭되었읍니다. 그 다음해인 1966年度에는 여러분께서도 잘 아시다싶이 燃料問題가 大端히 큰 問題點이 되어 所謂 “燃料波動”이라는것을 겪어야 했습니다. 이러한 問題를 겪고 나서 輸送問題가 우리나라 經濟開發에 重大問題임이 確認되었고 또 昨年 10月以後 부터는 電力問題가 우리社會의 問題點이 되었습니다. 또 住宅問題, 用水問題도 앞으로 問題가 될것으로 생각이 되는 것입니다.

輸送問題에 對해서는 이 사람이 過去에 直接 그일을 擔當한 經驗을 갖고 있기때문에 具體的인 例를 들어가면서 여러분의 理解가 쉽도록 말씀을 드리겠습니다. 우리나라의 交通이라하면 鐵道가 傳統的으로 主宗的인 役割을 해왔읍니다. 全國의 旅客이나 貨物의 거의 85

을 鐵道에 依해서 輸送을 하고 있는 實態였 습니다. 그러나 이와 같이 特定한 交通手段을 가지고서 繼續 그것을 主宗으로 삼아온 나라 일수록 經濟가 發展되지 않고 있다는 하나의 證據가 된다고 볼 수 있습니다. 그러나 이러한 한개의 交通手段만을 固守해 나가지 못하는 그런 時點에 到達했다는 것은 우리나라 經濟가 그만큼 跳躍段階에 들어갔다는것을 充分히 立證했다고 볼 수가 있습니다. 여기에 대충 數字로 말씀드린다면 鐵道, 道路, 船舶, 航空

에 依한 旅客의 趨勢를 보면 66年度에는 旅客의 48.4%를 鐵道가 擔當했고 道路가 50% 海運이 1%, 航空은 0.4%만을 擔當했습니다. 旅客輸送에 있어서는 亦是 自動車를 利用하는 사람이 많았지만 貨物에 있어서 鐵道가 우리나라의 모든 物動을 86.7% 擔當했습니다.

道路는 不過 9.1% 海運이 4.1% 이러한 比率로 擔當을 했는데 이 表를 보더라도 87%가 鐵道에 依存해왔다는 것을 立證하고 있습니다. 그러면 왜 鐵道에 이렇게 貨物의 87%가 밀려

交通手段別旅客輸送分擔率

單位 輸送人員：千人  
輸送人料：百萬人料

區 分 年 度 別	鐵 道		道 路		船 舶		航 空		計	
	人	人 料	人	人 料	人	人 料	人	人 料	人	人 料
1960	75,684 (12, 2)	4,935 (52, 2)	538,028 (87, 1)	4,344 (45, 9)	4,046 (0, 60)	147 (1, 6)	71 (0, 01)	21 (0, 3)	617,829 (100)	9,447 (100)
1961	88,291 (13, 0)	5,372 (52, 9)	586,863 (86, 4)	4,618 (45, 5)	3,743 (0, 55)	136 (1, 3)	61 (0, 009)	18 (0, 2)	678,959 (100)	10,144 (100)
1962	100,555 (13, 0)	5,869 (51, 0)	667,075 (86, 4)	5,461 (47, 4)	4,363 (0, 57)	154 (1, 3)	48 (0, 006)	14 (0, 2)	772,041 (100)	11,498 (100)
1963	109,348 (12, 8)	6,676 (49, 6)	742,325 (86, 7)	6,571 (48, 8)	4,504 (0, 53)	172 (1, 2)	94 (0, 01)	28 (0, 4)	856,271 (100)	13,447 (100)
1964	118,535 (11, 2)	7,353 (52, 2)	935,436 (88, 2)	6,459 (45, 9)	5,865 (0, 55)	195 (1, 3)	175 (0, 017)	54 (0, 6)	1,060,011 (100)	14,061 (100)
1965	107,177 (8, 2)	6,917 (45, 6)	1,195,471 (91, 4)	7,975 (52, 6)	5,904 (0, 42)	182 (1, 2)	208 (0, 019)	63 (0, 6)	1,308,360 (100)	15,137 (100)
1966	138,300 (8, 4)	9,000 (48, 4)	1,511,558 (91, 3)	9,331 (50, 2)	5,909 (0, 37)	196 (1, 0)	192 (0, 012)	55 (0, 4)	1,655,958 (100)	18,582 (100)
1967	147,418 (8, 0)	9,601 (46, 0)	1,716,600 (91, 5)	11,573 (52, 7)	6,700 (0, 40)	223 (1, 0)	215 (0, 1)	62 (0, 3)	1,870,933 (100)	21,459 (100)

交通手段別貨物輸送分擔率

單位 輸送噸數：千噸  
輸送噸料：千噸料

區 分 年 度 別	鐵 道		道 路		船 舶		計	
	噸	噸 料	噸	噸 料	噸	噸 料	噸	噸 料
1960	14,423 (55, 7)	3,283,000 (87, 2)	10,299 (39, 7)	362,000 (9, 6)	1,181 (4, 6)	116,000 (6, 2)	25,903 (100)	3,761,000 (100)
1961	15,373 (47, 9)	3,486,000 (88, 2)	15,299 (47, 6)	323,000 (8, 2)	1,442 (4, 5)	142,000 (3, 6)	32,114 (100)	3,950,000 (100)
1962	17,914 (48, 6)	3,977,000 (87, 2)	16,945 (46, 0)	388,000 (8, 5)	1,999 (5, 4)	196,000 (4, 3)	36,858 (100)	4,561,000 (100)
1963	19,774 (52, 4)	4,358,000 (87, 5)	16,004 (42, 4)	429,000 (8, 6)	1,980 (5, 2)	194,000 (3, 9)	37,758 (100)	4,962,000 (100)
1964	20,311 (49, 3)	4,522,000 (86, 2)	18,716 (45, 4)	511,000 (9, 7)	2,171 (5, 3)	213,000 (4, 1)	41,198 (100)	5,246,000 (100)
1965	22,377 (45, 6)	5,045,000 (86, 9)	24,032 (49, 0)	503,000 (8, 7)	2,676 (5, 5)	263,000 (4, 5)	49,085 (100)	5,810,000 (100)
1966	24,064 (46, 9)	5,450,000 (86, 9)	24,526 (47, 8)	577,000 (8, 9)	2,706 (5, 3)	266,000 (4, 2)	51,729 (100)	6,272,000 (100)
1967	27,368 (45, 4)	6,167,000 (78, 3)	28,724 (47, 4)	693,000 (8, 7)	4,173 (6, 9)	1,043,000 (13, 0)	60,268 (100)	7,004,000 (100)

트느냐 하는 理由를 分析해보겠습니다.

第1次5個年計劃期間中에 우리나라 總投資에 對한 交通部門의 投資比率을 보면 16.6%가 됩니다. 이것을 外國의 投資比率과 比較해보면 外國에서는 大體 20~25%가 됩니다마는 이것과 比할때 顯著히 우리나라에서는 交通施設과 裝備에 對해서 投資가 적었다는 것이 하나의 結果로 나타났습니다. 그 中에서도 特히 道路施設에 對해서는 總投資額의 1%에 지나지 않았읍니다. 다시말하면 道路建設과 道路改良에 對해서 그다지 關心을 안두었다는 것이 立證이 되었읍니다. 그러면 昨年부터 始作된 2次5個年計劃에서는 어떠한 投資計劃을 갖고 있는냐 하면 總投資가 9,800億원이 됩니다마는 이 中에서 交通部門이 1,564億원이라는 投資計劃을 現在 策定하고 있습니다. 即 全體의 15.9% 그러니까 지난 1次5個年計劃의 16.6%에 比하면 約 0.7%가 未及한 投資計劃입니다. 이것은 같은 社會間接部門 全體의 30.1%에 該當한 投資計劃을 만들어놓고 있는 것입니다. 이렇게 計劃을 樹立하고서 2次5個年計劃의 第2次 年度에 들어서서 막상 經濟計劃을 推進해 나가려고 해보니까 모든 經濟部門에 對한 “인팩트”가 輸送의 不振과 輸送 “코스트”의 高價로 말미암아 모든 物價가 昂騰하는 傾向이 있을뿐만 아니라 物資의 流通이 잘 되지않아서 生産者와 消費者間의 物資의 交換이 잘 안되기 때문에 昨年 10월에 大統領께서 高速道路를 建設해야겠다는 一大英斷을 내리게 된 것입니다. 이것이 하나의 經濟建設에 對한 커다란 “잇슈”로 登場이 되었읍니다. 이 中에서도 가장 “푸라이오리티”를 높이 해야겠다는 것이 서울~釜山間의 高速道路建設이며 昨年 11月中旬부터 이에 對한 調查와 計劃을 하고 지난 2月 1日에는 爲先 서울~水原間의 起工式을 갖었고 現在 工事が 活發히 進行되고 있는 것입니다.

그러면 高速道路에 對한 展望은 어떠한가? 조금 前에 金允基長官께서도 말씀하셨습니다마는 事實 이 計劃은 金長官께서 建設部長官

으로 策定때 이미 構想이 되었고 그 一翼을 제가 몇個月동안 調查計劃을 擔當해서 現在 工事は 進行되고 있는 것입니다. 대體 우리나라 高速道路의 計劃概要를 말씀드린다면 于先 서울~仁川間 29.2 km, 서울~釜山間, 三陟~東草間, 大田~木浦間, 서울~江陵間 그리고 南海岸에 浦項~蔚山~釜山~光州까지 連結하는 全體 1,592 km에 達하는 計劃을 成案했습니다. 이 中에서 서울~仁川間과 서울~釜山間은 2次5個年計劃의 終了年度인 71年末까지는 完工하고 三陟~東草, 大田~木浦間은 2次5個年計劃期間中에 그 一部를 着工하여 3次5個年計劃期間中에 完成하며 서울~江陵間과 南海岸高速道路는 3次5個年計劃期間中에 完工하도록 되어있읍니다.

高速道路網建設計劃路線

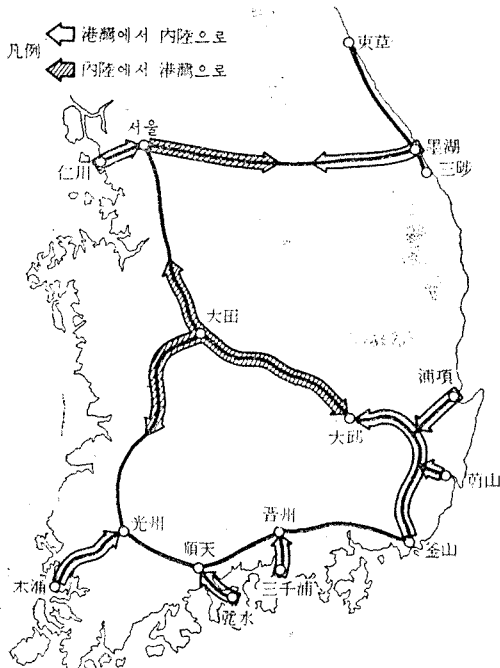
區 分 區 間	延長 (km)	2次5個年計劃		3次5個年計劃	
		延長 (km)	比率 (%)	延長 (km)	比率 (%)
서울~仁川間	29.6	29.6	100	—	—
서울~釜山間	438.5	438.5	100	—	—
三陟~東草間	125.0	85.0	68	40	32
大田~木浦間	287.9	82.0	29	205.9	71
서울~江陵間	250.0	—	—	250.0	100
浦項~釜山 ~光州間	461.5	—	—	461.5	100
計	1,592.5	635.1	40	957.4	60

그러므로 71年度까지는 서울~仁川과 서울~釜山間은 完全히 開通됨으로서 全體 高速道路計劃의 40%가 完成되고 나머지는 3次5個年計劃期間으로 넘어가는 것입니다. 이러한 高速道路政策에 對한 基本概念은 어디까지나 이 道路自體 하나만가지고 構想한것이 아니고 亦是 內陸輸送 또는 沿岸海運等을 綜合的으로 檢討하여 鐵道와의 關係를 連結지어 爲先 서울~釜山間의 線路選定이 되었읍니다. (4 略圖)

그리고 앞으로 建設될 大田~木浦線과 浦項에서 釜山~馬山~順天~光州로가는 南海岸高速道路 또는 三陟~東草線에 亙하는 全區間에는 重要 8個港이 있습니다. 仁川, 麗水, 木浦, 三千浦, 釜山, 蔚山, 浦項等 港灣과 結付

## 高速道路政策의 基本概念

### 高速道路 政策의 基本 概念



시켜서 物資가 港灣에 들어오면 內陸方面으로 보내고 內陸地方은 輸出貨物을 8個港灣으로 내보내는 構想 밑에 이러한 高速度道路網을 計劃한 것입니다. 그리고 이번 이 서울~釜山 間의 高速道路線選定을 함에 있어서는 爲先  $\frac{1}{50,000}$  地圖를 가지고 檢討했으며 아울러 比較線을 設定하여 여러개로 比較檢討했습니다. 예를 들면 서울에서 安養經由 水原과 烏山으로 뻗는 線이라든가 廣州를 經由하는 線이라든가 해서 比較線을 가지고 圖上設定을 헬리콥터로 空中踏査를 한後에 地上踏査를 했던 것입니다.

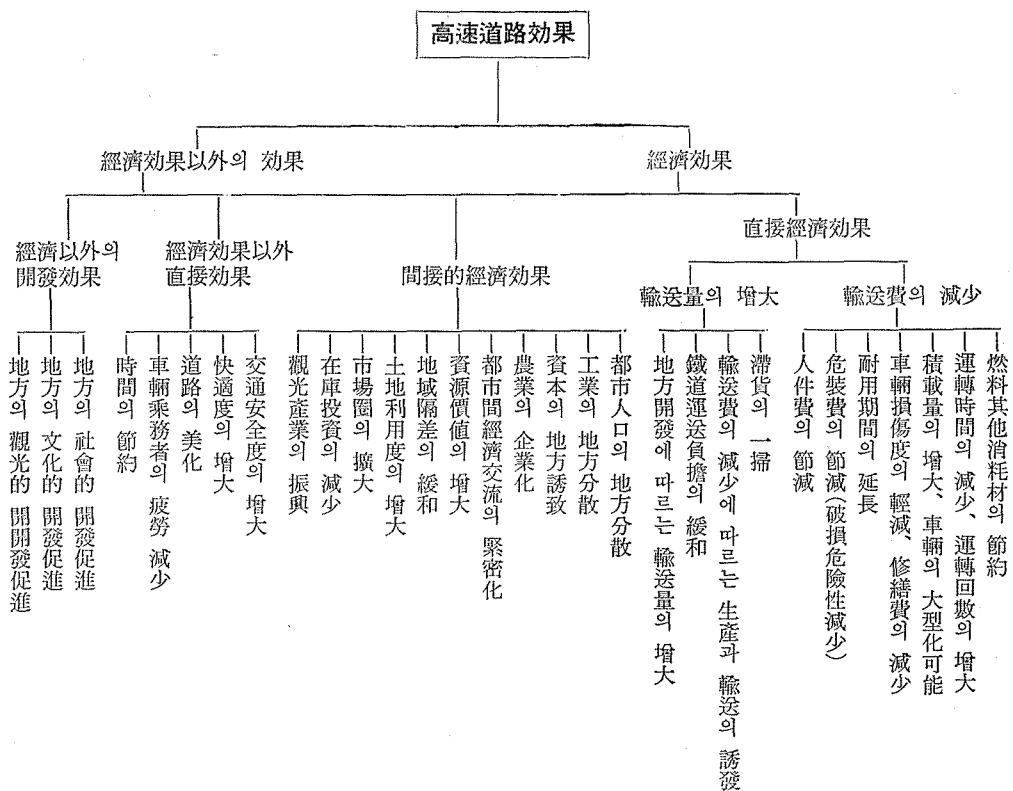
空中踏査를 통하여 全般的인 概念과 經濟的인 與件의 概念을 把握 할 수 있었고 다음에 實地로 地上踏査를 해서 이線을 最終的으로 決定하는 것입니다. 여기에는 專門 技術者뿐만 아니라 大統領께서도 直接 헬리콥터로 數次에 亘하여 踏査를 하셨고 比較線도 몹소 詳細히 檢討하신바 있었습니다. 閣下께서는 專

門家에 못지 않으신 卓見과 判斷을 내렸었습니다.

第3 漢江橋를 起點으로 해서 釜山의 東萊溫泉을 終點으로 하는 約 438km 에 達하는 路線은 이와같은 過程을 겪어 決定되었습니다. 可能한限 “터널”은 避했습니다만 現在로서는 最少限 6個所에 延長 1.5km의 “터널”이 設定되었습니다. 橋梁은 爲先 漢江, 錦江, 洛東江은 반드시 건너야 함으로 不可避하였고 美湖川, 安城川, 振威川等 總 385個所에 延長 8km의 橋梁이 必要합니다.

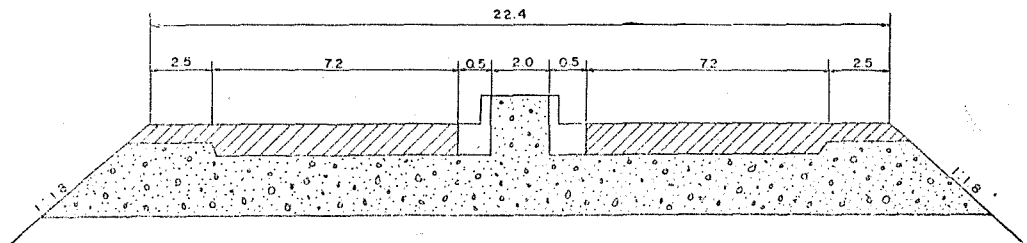
그中에서 第一 큰것이 漢江을 除外하는 錦江 第一, 第二 美湖川, 振威川, 洛東江 橋梁이 있고 그 外에는 그다지 難工事가 없으나 區間工事로서 大田에서 沃川까지와 金泉에서 永同을 거쳐 黃澗까지가 地形 또는 地質學上으로 若干 難工事가 될것이며 主要都市와 地點에는 約 17個所의 “인타첸지”를 만들 豫定으로 있습니다.

그러면 高速道路의 特徵은 무엇인가? 한마디로 말씀드리면 從前道路가 混合交通이라고 해서 自轉車, 牛馬車, 三輪車等과 사람이 混合해서 運行했지만 高速道路는 다만 高速으로 달리는 自動車만 달리고 餘他交通物의 通行을 不許한다는것이 特徵입니다. 그러니까 混合交通을 強力히 否定하는 單獨交通입니다. 그리고 平面交叉를 一切 許容하지 않고 全部 立體交叉로 되어있고 上下線을 完全히 分離시켜서 安全하고 高速化하여 愉快하게 달릴수 있도록 構造物과 路面을 建設한 것입니다. 設計에 있어서 線路最急勿配는  $\frac{5}{100}$ 로 設定하였고 最少半徑은 300m로 했습니다. 總工事豫算은 330億 乃至 350億程度로 보고있습니다. 이 財源調達方案은 多角的으로 檢討하였습니다만은 結論만 말씀드리면 一般經常豫算의 建設費에는 全히 低觸된이 없이 特別措置를 해서 財政安定 基調 밑에서 別途分離된 特別會計로 調達하기로 하여 4年內에 完工하도록 計劃되어 있지만 實質的으론 70年末까지는 完工하도록



標準 斷面 圖

單位 : m



注力하고 있습니다.

그리고 高速道路가 建設되면 다음 表에서 보시는 바와같이 各分野에 훌륭한 效果를 거둘수 있게 될것입니다.

道路標準斷面은 圖表에서 보시는바와 같이 上下線을 分離帶로 分離시켜 上下 2車線幅이 各各 7.2m가 되었고 緣石의 幅은 50cm로 했습니다. (圖表)

그리고 路肩은 2.5m로 해서 故障車를 待避시키고 通行하는 車輛에 對하여 支障이 없

도록 하였습니다. 따라서 全路幅은 22.4 m가 됩니다. 鋪裝은 表層이 5cm, 中間層이 7cm, 基層이 20cm, 補助基層이 30cm 로써 合計 67cm의 두께로 設計되었습니다. 지난 겨울에 空中偵察을 해보니까 서울~釜山間의 氣象과 氣溫이 大略 4個氣象圈으로 나눌수가 있었습니다.

서울에서 天安까지와 天安에서 大田까지, 大田에서 秋風嶺까지, 秋風嶺부터 釜山까지가 各 北에서 南으로 氣溫이 漸次 높아지는 分布

가 됨에 따라 基層도 多少달리 施工될 것임니다.

먼저 말씀드렸읍니다마는 때는 바야흐로 鐵道에만 依存할때는 이미 지났다고 봅니다.

오랫동안 鐵道에만 依存해오던 輸送構造를 앞으로는 果敢히 改革하고 모든 經濟的 沈滯狀을 改善 해나가려면 果敢한 交通改革을 하지않으면 안된다고 생각해서 近代의인 高速道路建設을 早速히 推進하여 世界的인 潮流에 맞추어 우리나라 近代化作業을 해야되겠다고 생각하는 것입니다.

먼저 效果面에서도 말씀드렸읍니다마는 具體的인 例를 들면 耕地整理, 河川改修 또한 沿邊에 主產地造成 造林等 多角的인 綜合計劃을 同時에 해 나가는것입니다. 特히 酪農이라든가 或은 桑田造成 等 모든 經濟作物을 主로한 主產團地를 造成하고 洋松茸栽培 같은것도 沿邊에다 造成을 해서 沿邊를 全部 近代化할 수 있는 計劃을 併行해서 推進한다면 高速道路가 되는 同時에 모든 經濟構造가 많이 달라질것으로 생각하는 것입니다. 一例를 들어서 現在 水原까지를 보면 대충 自動車로 빨리달려서 50分 乃至 1時間 걸립니다마는 高速道路로 달리면 30分 걸립니다. 그러면 自動車만 있으면 아침에 30分으로 서울中心地까지 到達할 수 있는 하나의 生活圈을 短縮하는 結果가 나오게 되는 것입니다.

그러면 여기를 달릴수 있는 自動車는 어떻게 되는 것이냐 하시겠지만 自動車는 또 自動車生産工業에 따라야 될 것이고 또한 自動車에 對한 行政이 또 問題點이 됩니다. 이것을 契機로 해서 지금 交通部에서도 自動車生産計劃을 作成하고 있는 것으로 알고 있습니다마는 現在 우리나라의 自動車臺數가 營業用과 官用만해서 約 61,000 臺가 됩니다. 457 名에 한臺가 되나 日本은 15 名에 한臺, 美國은 9,000 萬臺로서 두 사람에 한臺꼴이 되어있습니다. 우리나라도 實質的으로는 道路를 달리고 있는것은 軍用車, 外交官車를 합하면 10萬臺는 될 것으로 推測을 하고 있습니다.

大概 自動車生産을 爲해서는 現在 自動車工場이 하나있고 앞으로 두어個程度 新設하도록 되어있습니다. 同時에 貨物輸送에서의 革新的인 것은 道路가 改善이되면 貨物輸送에 있어서도 3~4噸트럭이 아니고 적어도 10噸以上되는 大型트럭 “트레라” “콘테이너리제이션” 即 집門턱에서 저쪽집 門턱까지 갖다주는 輸送現代化方式이 大的으로 發展될 것으로 믿읍니다.

그렇게 되면 鐵道에서 取扱하고 있는 小荷物程度는 大的으로 이 高速道路로 轉嫁되고 鐵道는 다만 大量貨物인 無煙炭 肥料, “씨멘트” 糧穀等을 大的으로 直接 輸送하는 것만을 取扱하게 되어야 할 것입니다. 그리고 沿岸 海運輸送도 그렇게 되고 그 中에서도 石炭이나 “씨멘트” 糧穀 같은 것은 自家用 또는 그 部落에서 必要한것은 港灣이나 各鐵道驛에서 大型트럭으로 輸送해서 輸送分擔에 對한 均衡을 이룩하게 될 것으로 보읍니다. 이와같은 分擔을 合理的으로 한다면 再昨年 燃料波動 같은것이 惹起되지 않고 모든 流通이 順調롭게 되어 物價安定에 큰 寄與를 할것으로 내다 보고 있는 것입니다.

특히 이사람이 經驗한바에 의하면, 石炭 같은것은 江原道三陟, 旌善地域에서 全石炭生産量의 93%가 生産되고 있습니다. 이 93%의 石炭을 太白線과 黃池線에서 年間 約 1,200萬噸을 실어오고 있습니다. 이것을 全部 鐵道로서 멀리떨어진 木浦나 浦項, 蔚山, 釜山, 麗水까지 輸送을 해왔읍니다마는 앞으로는 그렇게 하지않고 이것을 海上으로 돌리기 위하여 墨湖港으로 실어보내면 鐵道輸送의 負擔이 적어지는 것입니다. 또한 우리나라 輸送形態의 畸形的인 現象은 鐵道貨物の 45%가 石炭인 것입니다. 거기다 燃料인 油類까지 包含하면 48%에 達하는 燃料를 輸送하고 있는 現狀입니다.

日本만 하드라도 燃料輸送은 約 20%를 擔當하고 있어서 우리나라와는 懸隔한 差異가 있습니다. 이 鐵道負擔構造를 變革해야 됩니다.

鐵道는 그보다도 더 重要한 生産品이라든가 “씨멘트” 肥料等을 실을 수 있도록 餘裕를 주는 貨物輸送構造를 改革해야 되겠습니다. 여기에 있어서는 또한가치 問題가 運賃構造問題입니다. 이것도 改善해야 되겠습니다. 自動車 運賃과 鐵道運賃 및 海運運賃과의 不均衡으로 말미암아서 生産者나 貨主들이 自動車로 輸送을 해야만 하는데도 不拘하고 全部 鐵道驛에 가지고 가서 輸送을 委託하는 事例가 많읍니다. 그러나 高速道路가 完成되고 또한 港灣과 沿岸海運船舶을 大幅의으로 增強시킴으로써 이러한 不均衡狀態를 하루速히 是正할 수 있게 되는 것입니다. 昨年부터는 “씨멘트” 糧穀, 無煙炭等을 많이 海上輸送에 依存해서 鐵道輸送의 負擔을 節減시킨 例가 있습니다. 여기에는 問題가 또 있습니다. 墨湖는 적어도 5,000噸級の 배가 碇泊할 수 있는 港灣施設이 되어있지만 南海岸의 三千浦나 忠武等 中小港을 보면 不過 150噸 乃至 200噸級밖에 接岸할 수 없으며 그 以上の 船舶은 接岸이 不可能합니다.

沿岸輸送에 있어서도 亦是 大型船舶이 噸當輸送 “코스트”가 싸게되는 것입니다. 그러기 때문에 三千浦, 忠武外에도, 東海岸, 南海岸,

西海岸할것 없이 港灣施設의 均衡이 切實히 必要한 것입니다.

그동안 燃料革命이라 하여 油類代替를 많이 했습니다. 그래서 蔚山에서 나온 “방카C油”를 仁川을 통해 各家庭에서 많이 使用하게 되었습니다. 이러한 것은 全部 하나의 輸送에 依한 運賃構造를 均衡化하므로써 國民生活에 많은 寄與를 하게 되며 生活安定을 도와줄수 있는 功績을 마련하게 되는 것입니다. 여기서 말씀드리는 것은 現在 施工中인 京釜高速道路를 建設하므로써 內陸地方의 輸送 “코스트”를 싸게하는 同時에 海外로 나가는 輸出物資도 大型 “트레라”라든가 “콘트라리레인손”을 採擇한다면 運賃切減이 이루어지는것 입니다. 다만 이중에서 財源關係로 湖南地方의 高速道路를 먼저 推進하지 못하는 것이 大端히 遺憾스러운 일입니다마는 于先 서울~大田까지 建設하므로써 湖南地方도 牟은 되는셈입니다. 그리고 大田에서 木浦로 가는 高速道路가 하루速히 이루어지도록 政府에서는 努力을 다 하고 있는 것으로 알고있읍니다.

여러가지 말씀드릴것이 많읍니다마는 時間이 되어 以上으로 끝이겠습니다.

感謝합니다. ■

