

## 韓國道路網의 現況과 開發計劃



建設部 國土計劃課長

金 儀 遠

## 目 次

1. 道路開發의 重要性
2. 道路開發의 理念
3. 道路開發의 目標
  - (1) 道路現況
  - (2) 農路
  - (3) 都市街路
  - (4) 高速道路
  - (5) 幹線道路開發目標
4. 結 語

## 1. 道路開發의 重要性

道路는 鐵道와 港灣運輸手段 및 航空手段과 더불어 流通機能을 가진 重要한 社會間接資本施設이다.

社會間接資本施設이라함은 直接生産에 參與하는 資本이 아니라 間接의 效果를 나타내는 것으로 이와같은 施設은 보다 經濟的 效果를 支援하게 되는 것이기 때문에 國家는 莫大한 財源을投入하여 道路의 開發을 하고 있는 것이다. 道路開發은 우리나라 立場에서 더욱 그 重要性이 있는 것이다.

이러한 現象은 經濟開發計劃에 依해 漸次 빠른 速度로 成長을 持續한 國民經濟를 뒷받침 하기 위해서도 보다 現實的인 輸送手段選擇이라는 課題에 當面하고 있기 때문이다.

交通手段은 社會構造의 變遷과 生活方式의 變化에 따라 이에 相應하는 手段으로 發達하여 왔

다.

過去 自給自足時代에는 原始的인 水運을 利用하였고 거의 步行, 牛馬를 使用하는 立場에 있었으므로 道路의 必要性은 그다지 重要性을 가지지 못했음은 當然한 것이라 하겠다.

그러나 우리 人間社會에는 漸次 人口의 增加와 集團的인 都市構造로 變化되어 감에 大量의 物資를 運搬할 必要性에 直面하였고 重量物資를 自由로이 産業地로 移動시켜야만 했다.

이에 따라 交通構造에 커다란 變異를 招來하게 되었으며 鐵道交通과 海運의 發達을 일으켰다.

그러나 이러한 經濟的 社會的 交通手段의 變異는 輸送手段의 새로운 方式을 直接 能率의이며 時代에 適應될 수 있도록 開發하지 않으면 안되었다.

오늘날과 같이 高度의 資本主義時代에 접어들면서 부터는 輸送手段의 選擇的 立場과 時間觀念이 더욱 緊迫해져 生活圈의 短縮을 必要로 하고 있으며 高度의 機械文明은 交通經濟의 重要性을 더욱 強化하고 있어 마침내 高速道路라는 새로운 手段을 發展시키게 된 것이다.

이는 輸送力이 經濟에 미치는 커다란 影響力이 있기 때문이며 적어도 生産品이 消費地로 恒常 移動하고 있으며 原料는 工場으로 移動하여 加工된다는 것은 두말 할 것도 없다.

產出物資의 交易은 生産地와 消費地 原料地와 製造工場間에 끊임없이 흐르고 있는 것이며 우

리는 이러한 物資를 容易하게 移動시키는 手段을 보다 時代的으로 能率的인 것을 擇하지 않으면 안된다.

바로 이러한 觀點에서 본다면 우선 輸送費用의 原價面에서 考察해야 할 것이나 社會間接資本의 重要性은 이와같이 단순한 側面에서만 다를 수 없는 것이다.

輸送費用의 比重은 勿論 直接經濟의인 側面에서 選擇이 要求되고 있으나 여기에는 여러가지 經濟的 社會的인 時代의 變遷過程도 勘案되어야 할 것이며 더우기 國土計劃上의 長期的인 觀點에서 評價되어야 할 것이다.

經濟圈域이 擴大되어 감에 따라 社會構造는 交通經濟의 手段에 依해 形成되어 가는 것이다.

이는 다시 말해서 過去에는 特定地域에 形成되던 都市가 새로운 交通手段 即 道路의 開發에 따라 計劃的인 都市가 地域的으로 擴大되어 갈 것이며 隨伴하여 다른 形態의 生活環境을 그 周邊地域에 造成시켜 주는 것이다.

오늘날 人口의 扶養力을 위해 어느 特定經濟圈에 屬매일 必要는 없는 것이며 이를 根本的으로 解決하기 위해 工業分散, 都市分散, 人口分散과 같은 國家政策을 마련하고 있는 것이다.

이러한 政策을 基本的으로 이끄는 것은 道路建設이란 課題이다.

人間生活은 더욱 빠른時間안에 또는 짧은 距離圈안에서 漸次이룩되어 지고 있는 것이며 遠距離國際地域間에서도 相當한 發展을 이룩하였다.

이에 따라 道路의 開發은 必然的인 것이며 外部經濟의 要件은 直接 한 나라의 經濟文化의 發展段階를 表徵하는 集約度를 意味하는 것이다.

## 2. 道路開發의 理念

道路의 發展은 相對的으로 經濟的 側面에서 相應되어 왔다.

交通手段의 機能이 絶對的으로 生活活動範圍와 經濟圈間의 距離關係에서 存在하여 發達되어 왔다함은 都市와 產業이 函數關係를 가진 때문이다.

우리나라는 주로 서울, 釜山間이라는 經濟圈間에 產出物의 生産的 消費的 相互關係에 依해 交易量의 擴大를 일으켰으며 이를 뒷받침하는 社會間接資本으로서의 道路手段은 兩大地域間에 重點的으로 機動力을 強化시켜 地域格差를 더욱 助長하였다.

바로 이와같은 現象은 產業發展의 素地의 觀念에서 보다 極히 需要對應的 側面에서 施設物을 供給한 것으로 그 開發形態는 需要에 對한 被動的의 狀況에서 이루어진 極히 平面的인 것으로 우리나라 道路開發의 特徵을 보여 주고 있다.

그러나 時代的 交通手段의 變化는 어느나라에서나 따르게 마련인 것으로 결코 우리나라도 여기서 除外될 수는 없는 것이다.

이는 國家의 道路政策에 따라 遂行되어갈 것으로 戰略的인 判斷에 앞서 어떠한 社會間接資本이라도 長期的 眠目이 앞서야 할 것이다.

道路開發이 便宜의 需要에 따라 이룩되어지고 있는 것은 두말할 것도 없으나 이러한 傾向이 國家基本政策에서 벗어난다면 그 結果는 民族資本의 不均衡을 招來할 것이며 더구나 한번 施設된 社會間接資本財의 存廢는 簡單하지 않은 것이다.

固定資本은 直接生産品을 만드는 資本보다 더욱 그 重要性에 있어서는 生産的 手段이 되는 것이기 때문에 이는 마치 田畝와 같은 耕作地가 穀物을 生産하기 위해 必要한 固定資產이라면 道路라는 施設資本은 土地에 相應하는 모든 產業流通을 위한 土地라는 말에 비길 수도 있는 것이다.

다만 이들間에 差異點을 發見한다면 前者는 自然的 現象이며 後者의 境遇는 人爲的 施設物이라는 點이다. 그러나 그 目的에 있어서는 同一한 條件을 가지고 있는 것이다. 即 土地는 限界性을 지녔으나 社會間接資本은 施設은 한층 더 經濟成長과 產業發展에 따라 構築되는 機動的인 資本形態이기 때문이다.

이러한 새로운 發展的 길의 構造는 多樣한 面에서 다루어질 수 있을 것이나 우리나라의 現實的 道路開發理念은 港灣과 內陸地方과의 關聯에

서 把握할 수 있다

그러한 交通構造의 特徵은 첫째 國內와 國際 交易間을 通關시키는 問題와 둘째는 單純한 國內 交易體制의 確立이란 두가지 觀點에서 指摘될 수 있는 것이다.

새로운 道路를 建設한다는 것은 그만큼 한 나라의 國民經濟比重이 무거워지고 產業이 發展되고 있다는 證據가 되는 것이며 地域開發計劃을 實踐에 옮길 素地를 갖는 姿勢라 할 수 있을 것이다.

國土全域을 一括해 본다면 都市를 除外한 地方間을 마음대로 連結시키고 있는 것은 地圖上에 나타난 道路網이 잘 表現해 주고 있는 바와 같다. 그러나 未來의 우리 生活은 더욱 擴大된 地域空間과 生活圈을 確保해야 할 것은 勿論이며 產業의 成長도 當然히 이에 뒤따르게 마련이다.

將次 우리나라 地方產業은 더 未開發狀態로부터 脫皮하여갈 것으로 여기에 必要로 하는 것출기는 바로 路의 建設인 것이다.

國內의 모든 生産物資는 交易先에 따라 開發해야 할 것인바 道路政策의 基本理念은 內陸에서 內陸으로 흐르는 商品과 地方産業生産品의 交通先이 確固한 方向을 提示해 줄 것이며 다른 便으로는 臨海工業地帶로부터 內陸 消費地로 流入하는 物資의 흐름이 內陸地方과 有機的으로關係를 맺게 될 것이다.

이러한 前提的 判斷은 道路建設의 戰略的 標的을 세우기 위한 것이며 여기에 따라 우리는 道路의 高速化와 整備된 道路網을 構築해야 할 것이다.

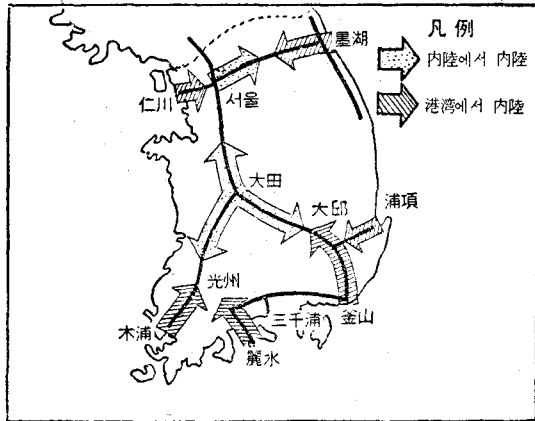
即 우리나라 交通中心으로 보아 서울과 大田은 內陸交通中心地로 앞으로는 서울~釜山間의 交通體制보다 한층 더 分化된 地域間의 理念이 뚜렷해 질 것이다.

서울은 仁川과 太白間의 橫的關係를 가질 것이며 大田은 서울 釜山 木浦라는 三大圈을 한꺼번에 連結 또는 負擔을 輕減시킬 수 있는 구실을 맡게 될 것으로 서울, 大田의 內陸交通分散은 內陸에서 聯決하며 한편 國內産業이 臨海地區로

分散될 것이 豫想러므로 海上交通의 發展에 많은 交通比重이 移轉하게 되어 實際的으로는 交通手段別 負擔比率은 先進國에서 볼 수 있는 適正綿에 이르게 될 것이다.

이는 道路網이 機能을 한층 더 높일 수 있는 것으로 道路의 高速化는 바로 그러한 量의 輸送에서 質的 輸費體制로 變質되어 갈것을 期待하고 있는 것이라 할 것이다.

道路政策 基本理念圖



### 3. 道路開發目標

#### (1) 道路現況

道路의 種類를 보면 1級國道, 2級國道, 特別市道, 地方道, 市郡道 등 5個로 分類되고 있다.

우리나라의 1967年末現在 道路總延長은 34,476 km로서 이 중 1級國道가 9.1%인 3,136km이고 2級國道가 5,051km로 14.7%를 占有하고 있다.

其他 特別市道 1,862km(5.4%) 地方道 10,395 km(30.1%) 市郡道 14,032km(40.7%)로 되어 있다.

이 중 舗裝道路는 全道路의 5.6%에 不過한 1,934km로 낮은 舗裝率을 보이고 있으며 大部分의 道路는 砂利道로서 82%를 占有하고 있다.

未開通區間도 4,295km에 달하고 있어 全道路의 12.4%나 된다.

道路에 對한 開發現況을 보면 우리나라의 1人當 道路延長은 1.18km로서 日本, 스위스에 비해 10/1, 佛蘭西, 美國, 캐나다에 비해 30/1 程

道路現況(1967)

	km				比率(%)
	舗裝道	砂利道	未開發道	計	
1級國道	808	2,328	—	3,136	9.1
2級國道	542	4,415	94	5,051	14.7
特別市道	345	1,147	370	1,862	5.4
地方道	31	9,658	706	10,395	30.1
市郡道	208	10,699	3,125	14,032	40.7
合計	1,934	28,247	4,295	34,476	100.0
比率(%)	5.6	82.0	12.4	100.0	

道路의 國際比較

	總延長	舗裝延長	舗裝率	1人當	
				道路延長	1km <sup>2</sup> 當道路延長
	km	km	%	m	m
美國	5,863	2,264	38.6	30.5	626
佛蘭西	1,430	500	35.0	29.5	2,594
뉴저지랜드	92	32	35.4	35.4	342
스위스	57	41	72.2	9.7	1,378
덴마크	60	51	84.5	12.8	1,405
韓國	34	2	5.6	1.2	350

도에 不遇한 現實이다.

특히 道路의 舗裝率은 5.6%로 相當히 낮은 水準을 보여주고 있으며 外國에 比하여 道路의 貧弱性을 보이고 있다.

道路構造物中 橋梁은 8,261個所로서 總延長 219.2km에 달하고 있으며 이 중 永久橋가 12%(25.7km) 半耐久橋가 9%(20.1km)를 각각 차지하고 있다.

(2) 農 路

現代機械工業의 發展에 따라 農業에도 機械化의 導入은 不可避한 것이다.

이는 우리나라 耕作方式이 前近代의인 形態를 벗어나지 못하여 現實의으로 대단히 낮은 米作 社會를 이루고 있을 뿐 아니라 營農方式의 落後性은 舊態依然한 낡은 方式을 踏襲하고 있다.

따라서 全天候農業地 形成을 위한 灌溉方式의 改善과 農路의 建設이란 根本的인 問題와 機械化란 課題에 直面하고 있다.

農路의 開拓은 主로 韓國 農村에 있어서는 牛馬車의 通行도 거의 不可能한 程度의 小路가 部落間을 通해 있을 뿐 直接 農產物을 生産하는生

産地인 農地와 一定한 生産物集散地 및 消費地를 連結하는 地域內에는 農路가 거의 없는 實情이다.

이러한 現象은 農作物의 迅速한 移動이 不可能할뿐아니라 農作을 위한 모든 手段 即 肥料의 供給 機械使用을 위한 通路의 不便등으로 많은 勞動의 消費와 非合理的인 耕作運營을 드러내게되어 農產物生産價格에도 커다란 影響力을 주고 있는 것이다.

자못 最近에 와서 우리는 耕作整理를 서두르고 있을 뿐아니라 이에 못지 않게 農路의 建設에도 많은 關心을 가지게 되었다.

이와같은 現象은 停滯的인 小規模耕作을 하는 韓國農業의 零細性에 基因되는 理由라 하겠다.

그러면 과연 農路의 開拓이나 開發만으로서도 充分한 農業方式의 改善을 招來할 수 있을 것인가하는 問題이다.

이는 于先의으로 農業機械化를 促進시키기 위한 先導的인 手段이 될 것이며 앞으로는 營農協同體라는 小規模耕作方式을 止揚하여 大單位 機械化農場과 耕地를 建設할 必要性을 勘案하여 보드라도 長期的인 眼目으로 다루워야할 것이다.

農村近代化라는 바로 社會的인 側面과 經濟的인 Balance가 合致해야만 비로소 價値있는 目標을 이룩할 수 있을 것이다.

잘가꾸어진 農耕地 直線으로 뻗은 農路 우렁찬 機械의 始動소리 農產物資의 自由로운 輸送 등을 위해 모든 農路는 都市로 通하는 國道와 地方道에 이어져 都市 農村間의 生活距離는 端縮될 것이며 物價安定, 經濟安定이 이룩됨으로서 비로소 農村의 近代化가 이루어질 것은 두말할 必要가 없는 것이다.

(3) 都市街路

우리나라의 市街地 街路網에 對한 最初의 計劃性있는 試圖은 1394年 漢城으로 都邑遷都後 韓日合併이 이루어지고 1910年代의 期間인 約 500年사이에 都市發展과 더불어 計劃된데 비롯한다

그 當時 最初의 市街地 計劃地는 黃土峴廣場~ 東大門下廣通(지금의 廣橋)와 南大門間의 十字路를 計劃構築한데에서 歷史的인 街路網計劃의

嚆矢를 찾을 수 있다.

그후 市內交通手段의 變遷에 따라 차차 그 形態를 달리 하기에 이르렀다. 1896年 3月 京仁間의 鐵道の 開設과 1898年 西大門과 淸涼里間의 電車路線이 開通되는 것을 契期로 都市街路의 發達은 1941년에 이르러 220個의 幹線國道網을 計劃設定하였다.

本來 交通이라 함은 空間的 場所의 制限性을 克服하려는 데서 發生하는 것이다. 이에 대해 都市地域內의 流通手段은 能率의 高을 選擇하게 되는 것이며 街路網의 機能은 바로 都市團內部에서 일어나는 모든 循環과 흐름을 交易시키는 同時에 都市空間秩序를 確立시키는 通路가 되는 것이다.

그러나 모든 計劃이 그러하듯이 計劃이 事後的 處理의 手段으로 適用되어서는 안될 것이다. 都市 街路網計劃은 都市規模나 人口規模를 勘案하여 事前에 適正한 街路를 形成시켜야 하는 것이다.

오늘날의 都市交通行爲는 生活活動, 物資의 交易이 날로 深化되어 假에 過去에 樹立하였던 街路網의 機能을 漸次退化하고 있는 實情이다.

事實上 都市流通의 迅速化와 大量都市人口의 疎開등은 空間密集이란 現代都市가 가진 커다란 問題點이다. 이는 諸般惡條件을 誘發시켜주므로 都市生活의 正常化를 期하는데 큰 病弊가 되고 있다.

이에 對해 街路網築造는 都市秩序를 維持하는데 큰 役割을 하는 것이다.

#### (4) 高速道路

國民經濟의 成長과 이에 따른 輸送構造의 變革은 不可避한 것이며 自動車工業의 發達로 現代의 交通手段이 漸次 公路輸送部門으로 變化하고 있다는 事實은 注目할 만한 事實이다.

交通部門이 經濟의 現代化에 對해 有利한 條件이라는 것은 經濟學者 A.marshall이 指摘한 것과 같이 交通經濟를 外部經濟의 條件으로 看做하는 것이다.

우리나라에서도 1968年 2月 1日 서울~釜山間 高速道路建設에 着手하게 됨으로 심각해지는 道

路交通需要의 解決策을 模索하기에 이르렀으며 이에 對한 經濟的 效果를 떠나서도 地域開發의 促進 國民生活의 便宜圖謀 國防動員體制의 確立 및 沿道區域의 綜合開發計劃等を 實現시키기 위한 契期를 마련한 셈이다.

古代 로마의 繁榮이나 獨逸의 “오토반”이라는 歐洲의 現代式 高速道路의 建設은 모두가 主要 幹線道路를 高速化시킴으로 輸送機動力을 強化시킨 것으로 이는 오늘날 그 나라의 經濟, 産業의 發展을 위한 動脈이 되고 있다.

우리나라에 道路가 建設된 것은 日帝의 戰爭 遂行上 戰略的目的에 의해 서울을 中心으로 義州, 仁川, 元山間을 連結한 것이 最初였다.

모든 道路가 그러하듯이 어떠한 目的에서 道路가 建設되었다 하더라도 道路의 機能은 한가지 目的에 歸着하지 않는 것이며 産業 經濟 文化等 여러가지 側面에서 그 效果를 나타내게 된다.

우리나라에서는 2次 5個年 計劃期間中이나 3次 5個年計劃에 있어서 全國主要幹線道路를 高速道路로 建設할 計劃이다.

1970年代에 서울~釜山間의 高速道路가 完成된다면 漸次的으로 三陟 東草間과 大田~木浦間을 完全히 高速化할 計劃으로 있다.

또한 3次 5個年計劃 期間中에는 2次 5個年計劃에서 完成한 高速道路에 橫的으로 連結시키는 서울과 江陵間, 釜山~三千浦~光州間을 高速化시킬 것이다.

이와같이 하여 建設될 高速道路는 直接的으로

高速道路建設計劃

	延長		2次5個年計劃		3次5個年計劃	
	길이	%	길이	%	길이	%
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	
釜山~光州間	461.5	.	.	461.5	100	
計	1,592.5	635.1	40	957.4	60	

國民經濟에 커다란 利益을 供與해 줄 것이며 流通革命을 가져오게 할 것이다.

우리나라가 計劃하고 있는 高速道路의 總延長은 1,592.5km로서 2次5個年期間中 그 40%인 635.1km를 完成하고 3次 5個年까지는 60%인 957.4km를 完成시킬 것이다.

高速道路가 國民經濟에 미치는 影響은 여러가지 側面에서 平價할 수 있는 것이나 먼저 우리의 生活와 直接關係되어 있는 것을 보면 物資가 보다 迅速하게 消費地로 輸送되어 物價安定을 招來해 주고 間接적으로는 自動車走行費의 節減 生産投資의 20~30%를 占有하는 在庫物資를 減少시켜 投資效率를 增大시켜주며 한편으로는 貨物損傷의 減少라든가 包藏費의 節減등 便益을 줄 뿐 아니라 더욱이 雇傭機會의 擴大와 建設材의 量産化를 促進시킴으로 産業經濟의 發展을

圖謀하게 되는 것이다.

한편 社會間接資本에의 投資가 그러하듯이 國土建設計劃의 促進的 要件으로 많은 勞動力을 吸收하게 되므로 國家의 求貧政策의 一環으로서도 意義가 크다.

(5) 幹線道路開發目標

第2次 5個年計劃期間中(1967~1971)에 新設한 計劃道路는 5,524km로서 現在의 道路面積 0.24 km<sup>2</sup>/100km<sup>2</sup>에서 1971년에 0.30km<sup>2</sup>/100km로 計劃하고 있으며 現在의 道路延長은 34,476km에서 40,000km에 이르도록 目標를 세우고 있다.

이와같은 目標達成을 위하여서는 道路延長을 現在보다 16% 더 增加시키는데 計劃하므로서 現在의 5.6%에서 11.1%의 鋪裝率을 目標로 하고 있는 것이다.

道 路 開 發 目 標

		現 在 (1965)	目 標 (1971)	備 考	
道 路 輸 送	旅 客	億 —km	47.7	119.5	市內交通除外
		指 數	100	250	〃
	貨 物	億 屯—km	5.3	13.9	〃
		指 數	100	268	〃
道 路 延 長	延 長	km	34,476	40,000	5,524km新設
		指 數	100	116	
道 路 面 積		km <sup>2</sup> /100km <sup>2</sup>	0.24	0.30	
鋪 裝 率		率(%)	5.6	11.1	
		延長(km)	1,934	4,430	

이는 道路交通需要가 旅客에 있어 現在보다 1.5배나 增加하고 貨物은 1.7배가 增加하게 되리라는 豫想에 비해 最少限의 目標에 不過한 것이다.

經濟成長에 따른 道路部門供給은 社會間接資本의 側面과 效果面에서 마땅히 뒤 따라야 할 것이다.

政府는 이와같은 需要에 對應코자 第1次5個年計劃期間中 40億원을 投入하여 橋梁 435個所(延

長 18,354m), 鋪裝 488km 및 産業道路 74km를 建設한 바 있다.

앞으로 2次5個年中에는 이보다 投資規模를 22배에 가까운 900億원을 計劃하고 있다.

現在 우리나라 經濟成長率 8.4%에 對해 道路部門投資는 國民總生産額의 0.15%를 찾아하고 있으며 政府總豫算의 1%, 財政投資額의 2.7%의 平均比率을 占有하고 있다.

道 路 事 業 目 標

	實 績 (62~66)		目 標 (67~71)	
	事 業 量	投 入 額	事 業 量	豫 算 額
總 計	—	4,079百萬元	—	40,159百萬元
高速 및 高速化道路	—	—	635.1km	44,210
長 大 橋	(435個所)	—	(2個) 3,930m	3,700
橋 梁	18,354m	20.0	(278個)19,992m	3,249
鋪 裝	488km	1,248	1,887km	11,870
改 修	120km	289	1,035km	7,505
產 業 道 路	74km	255	215km	1,100
觀 光 道 路	—	—	193km	525
都 市 및 農 村 道 路	—	—	5,500km	15,000
道 路 改 修 및 其 他	—	267	—	3,000

※ 價 格 1965年基準

4. 結 語

以上에서 概括하여 보았듯이 우리나라 道路開發은 經濟成長에 適時適量供給되도록 建設이 뒤따르지 못하였었다.

1910年代의 日帝侵略政策의 一環으로 本格的인 道路開發事業이 始作한 以後 오늘에 이르기까지 우리는 34,476km의 道路를 確保하였으나 現代의 道路로 일컬을 수 있는 鋪裝道路는 不過 5.6%에 지나지 않는다.

現在 우리가 當面하고 있는 交通需要의 增加 公路交通의 時代的 變化는 必야호로 急進的인 變貌의 時點에 서있다. 바로 道路開發의 「패턴」은 時代的 經濟構造와 社會 變遷에 相應하여 漸次 高速化되어 가고 있음을 우리는 重視할 수 있다.

道路의 現代化없이 國民經濟의 成長은 期待할 수 없는 것이며 또한 國家의 經濟를 뒷받침할 戰略的 手段임은 否認할 수 없는 것이다.

經濟의 跳躍段階에 들어선 우리는 많은 社會 間接資本의 擴充을 必要로하는 것이며 社會間接部門中 交通部門은 特히 國民經濟에 直結되어 있기 때문에 보다 眞重하게 다루워져야 하는 것이다.

道路投資의 比較

