



繼續되는 장마로 인하여 다른 어느 해 보다도 시원하게 여름을 보내고 나니 가을이 왔다. 풀속에 덮여있던 귀뚜라미는 차차窓가에와 마루턱에서 가을을 노래하며 그토록 우렁차게 노래하던 매미도 사라진지 오래다.

산과 들에는 날이 갈수록 누런 빛으로 바뀌어지며 五穀과 모든 과일도 알찬 결실을 맺고 있다. 가을을 天高馬肥의 季節이라 하듯이 우리나라 가을 하늘은 세계에서 第一 아름답다고 한다. 外國사람이 가을에 우리나라에 왔을때 무엇보다도 하늘을 보고 Wonderful을 외친다고 한다. 허기야 英國 같은 나라는 거의 매일 안개가 낀다고 하니깐…… 이 아름다운 가을에 들어서면서 9月 29日에 烏山—天安間 39 km 區間의 高速道路가 開通됐다. 이로써 總延長 4백 km의 京釜 高速道路 全路線中 서울—天安間 82.9 km가 完成된 것이다. 이로써 至今까지 3時間이나 걸리던 서울—天安間 거리를 1時間 20分으로 短縮시켰다. 全國을 1日 生活圈으로 묶게 될 京釜 高速道路는 70年 6月末까지 完工 될 예정인데 天安—大田間이 10月末, 釜山—大邱間이 12月末, 難工事地區인 大田—大邱間이 來年 6月末에 開通된다고 한다.

몇년 전에는 볼수 없었던 高架道路가 시원스럽게도 곳곳이 세워졌으며, 京仁 高速道路가 開通이 되면서 우리나라의 交通道路는 急進적으로 發達하고 있을때 호뭇한 마음 급할 길 없다. 道路

의 發達이 祖國近代化의 지름길이라 하듯이 옛날부터 先進國의 都市를 볼때 江과 道路를 中心으로 都市가 發達하고 따라서 國家가 發展하여 왔다. 이제 大韓民國도 道路의 建設이 急進적으로 進行하고 있으며 따라서 祖國近代化의 發達에 한층 더 拍車를 가하고 있는 것이다.

이에 交通수단은 1日 生活圈에 들면서 우리의 國民들은 한층더 道路建設에 따라 自動車의 必要에 對한 認識이 점차 높아가고 있다. 韓國의 自動車保有臺數도 1966年度에 50,160臺 이던 것이 1969年 9月末 現在로 約 100,029臺로서 불과 3年內에 倍로 增加되었다.

〈表-1〉 自動車 增加率

年度別	區分	自動車數	增加率
1965		41,511	9.8%
1966		50,160	20.8%
1967		60,697	21.0%
1968		80,951	33.3%
1969, 9月		100,029	23.5%

上記 〈表-1〉에서와 같이 1965年度에는 前年度에 비해 9.8% 增加된 41,511臺 이던 것이 今年 9月 現在로서는 前年度에 비해 23% 增加된 約 100,029臺로서 自動車增加도 급진적으로 增車되어 왔으며 自動車 生産實績 역시 大量生産 段階에 있다.

世界的으로 美國은 約 2사람에 自動車 1臺를

가지고 있으므로 世界第一位이며, 引援國家인 日本은 72名에 1臺로서 世界第12位이며, 全世界적으로 볼때 25名에 自動車 1臺를 갖는 다는데 아직도 우리나라는 300名에 1臺의 비율이니 世界的으로 볼때 大韓民國의 自動車工業이 얼마나 뒤떨어졌나 알 수 있다.

〈表-2〉 自動車 1臺에 對한 人口의 比率

順位	國名	1臺에 대한 人數
1	美 國	2.3
2	캐 나 다	3.6
3	오스트레일리아	3.8
4	스 웨 덴	7.3
5	佛 蘭 西	8.3
6	英 國	9.3
7	南 阿 聯 邦	14.3
8	西 獨	14.4
9	이 태 리	28.9
10	쑈 련	51.7
11	부 라 질	65.8
12	日 本	72.8
	全 世 界	25.0
	大 韓 民 國	300.0

이러한 現象인데도 불구하고 「마이·카」時代란 말이 우리 입에 자꾸 오르내리며 「마이·카」선물이 서서히 일어나기 始作하고 있는 것이다. 年間 國民所得이 1인당 3백弗 以上 이라야만 自家用 自動車를 가질수 있다는 것이 國際的인 通念인데도 불구하고 기껏해야 1백 40弗(68年度의 1인당 國民所得)에 지나지 않는 우리가 벌써 「마이·카」에 魅力을 느끼는 畸型的인 印象을 빚어내는 原因이 무엇일까? 이것은 서울의 人口가 急進的으로 增加하여 요즘과 같이 交通地獄에서 벗어나기 爲한 것과 때를 같이 하여 시원스럽게 高架道路가 세워지고 高速道路建設이 進行中이

니 自動車라는 것이 하나의 奢侈品이나 또는 高所得層의 발이 아니라 現實의 交通에 없어서는 아니 될 生活人의 발로서 認識되고 있다고 보는 것이 옳지 않을까? 그리고 政府에서도 1인당 國民所得을 4백弗 以上으로 끌어올릴 것을 目標로 하고 있는 75年度 이후에는 어지간한 中류급 이상의 家庭이면 그것이 割賦金 一時拂이건 自家用을 自動車를 갖는다는 것이 그렇게 어려운 問題가 아닐것 같다.

〈表-3〉 自動車生産實績 및 增車計劃

年度別	區分	年末保有數	增 車	增 加 率
1969		121,051	41,000	37%
1970		175,051	54,000	35%
1971		247,051	72,000	33%

上記 〈表-3〉에서와 같이 新進自動車生産量을 보며는 昨年度에 「코로나」 「퍼브리카」 「크라운」 등 5種 以上の 車輛을 生現한 「도요다」계의 新進은 올해에 40,100臺, 70년에 54,000臺, 71年度에는 72,000臺를 生産 할 計劃이고 이중 「마이·카」用 乘用車도 해마다 總生産量의 倍(① 69年 2만 2천대, ② 70年 3만대, ③ 71年 4만대) 以上을 生産 할 計劃으로 있어 71年 以後 부터는 「마이·카」時代가 本格的으로 沸이 일기 始作 할 것 같으며 따라서 우리나라에서도 「마이·카」로서 아침은 서울에서, 점심은 大邱에서 하고 釜山에 갔다가 올수 있는 1日生活圈에 속하게 되기를 바라며 또한 自動車工業에 있어서도 外國의 技術에 依한 自動車 生産보다도 自動車部分品 一切를 自家生産하여서 外貨의 切約은 勿論 輸出을 하여 國力이 强하여 지며 따라서 國民經濟가 向上되기를 간절히 바라고 또 바라는 바이다.

