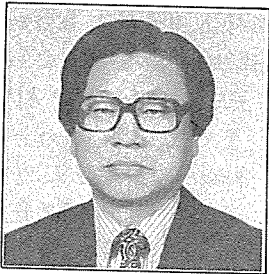


國土개발이용과 도로交通網

“시급한 全國종합도로망”



李 一 炳
〈한양大 都市工學科교수〉

우리나라는 과거 20년 동안에 歷史上 가장 의미 있는 構造的 變化를 거쳐왔다. 그 중 하나로 農業에 從事하는 인구보다 비농업에 종사하는 인구가 많아짐에 따라 이른바 都市의 社會로 변천하였고 세계에서 일곱번째로 큰 都市를 가지기에 이르렀다. 좁은 國土는 一日生活圈으로 축소 되었으며 이름없는 어느 어촌이 世界를 對象으로 하는 重化學工業團地로 개발이 되어졌다. 經濟적으로 기적을 낳았고 스스로 開發途上國이라고 불리워 지기를 거부하는 新興工業國家(NICS)로 성장하였다. 이러한 변화의 과정에서 國土開發利用도 많은 변화를 거쳤으며 또한 앞으로도 계속적인 변화의 과정을 가지리라 생각된다.

肯定的 態度로 받아들이는 印象이 짙다. 首都圈에 있어서의 人口集中은 억제되고 人口를 지방으로 분산시키기 위하여 더욱 강력하고 다양한 政策手段이 계속 나올 것으로 생각된다. 그러나 이상과 같은 政治·經濟的 결단의 必要性이 절실히 된 지금, 國土空間의 이용과 재편성은 第6共和國에 대한 ‘비전’으로서 國民的 지혜를 기다리고 있다.

현재 우리나라는 集積經濟가 가지는 효율성을 무시하고 經濟成長을 할 수 있는 만큼 여유있는 나라가 아니다. F.Perrus의 말로서 ‘開發은 모든 곳에서 동시에 이루어지지 않는다’는 命題를 前提로 받아들인다고 할 때 어느곳에 어떠한 방법으로 地域開發을 추진해야 할 것인가의 課題가 남게 된다. 이에 國土綜合開發計劃이라는 終局的인 目標아래 全國的으로 空間的인 衡平性이 이루어지도록 하고 아울러 생활터전의 기반이 되는 生産施設의 均衡있는 立地를 통하여 同質性을 유지하여야 할 것이다. 한편 農村과 都市는 기능적인 통합을 꾀함으로써 都市社會의 안정을

◇ 國土종합개발의 目標

과거의 오류가 드디어 새로운 또 하나의 首都를 건설해야 할 정도로 문제는 심각해 졌고 이에 國民들 대다수는 울 것이 오고야 말았다는

이루도록 하는것과 아울러 시대의 변천에 뒤따르지 못하는 農村地域의 落後를 막아야 할 것이다. 이를 달성하기 위하여 地域間的 圓滑하고 신속한 연결의 필요성이 절실히 지는 것이다. ‘交通은 地域을 통일한다’는 말에서도 알 수 있듯이 그를 해결하여 주는 것이 바로 교통인 것이다. 여기서는 보다 計劃的이며 意圖的으로 全國土를 통일 할 수 있는 全國綜合道路網의 재편성을 촉구하며 필요함을 강조하고자 한다.

◇ 경제성장과 도로건설

政府는 금년도 경제성장을 8.5%정도로 다소 보수적으로 잡고는 있지만 그럼에도 불구하고 1인당국민소득은 1987년의 2,800\$에서 3,300\$로 증가될 豫상이며 특히 都市勞働者 家口의 실질소득 증가는 有效需要階層의 저변확대를 가져오게 함은 물론 저축도 크게 신장될 것으로 豫상되어 建設景氣도 크게 좋아질 것으로 보인다.

한편, 韓國開發研究院(KDI)는 경제성장을 8.5%, 도매물가 인상을 3.5%, 소비자물가 인상을 5%. 실업율 3.7%를 豫상하고 있으며, 韓國銀行은 경제성장을 9%, 도매물가 인상을 1~2%, 소비자물가 인상을 3~4%, 그리고 실업율을 3.6%로 전반적으로 거의비슷하게 豫측을 하고 있다. 또한 1988년에도 政府는 道路部門에 총 4,163억원을 투자하여 一般道路建設, 借穀에 의한 도로건설, 고속도로건설사업을 강도있게 추진할 豫정이며, 國道の 유지 및 보수사업도 지속적으로 확대해 나가도록 하고 있다.

◇ 도로의 현황과 국력신장

道路의 현황은 1986년도 도로교통량 통계년보(建設部 發行)에서 그 現況을 상세히 알 수 있다. 支線을 포함한 9개 고속도로의 총 연장은 1,415km이고 一般國道는 12,259km, 그리고 지방도로는 8,954km이며 총 연장은 22,628km가 된다. 그러

나 一般國道の 77%인 9,450km와 地方道路의 40%인 3,604km만이 포장되어 현재의 포장율은 61.5%가 되며 따라서 차량등은 高速道路와 一般國道에 집중되는 경향을 보이고 있다. 한편, 道路交通量과 차량증가추세 사이에는 흥미있는 관계가 있음을 알 수 있다.

1980년부터 1986년까지 차량은 52만대에서 140만대로 약 2.7배의 증가를 보이고 있는 반면, 道路上의 교통량증가는 高速道路가 52%, 一般國道가 79%, 地方道路가 30%에 불과하다. 이것은 모든 도로에 24시간 평균치로 표현된 것이기 때문에 국부적으로 보면 엄청나게 큰 교통량 증가를 보이고 있는 곳도 있음을 알 수 있다.

그러나 이 통계는 도시내에서 특별히 大都市 內部的 交通량증가를 시행하고 있지 않기 때문에 엄청나게 증가한 都市交通量을 반영하고 있는것은 아니다. 또 하나 재미있는 현상은 高速道路, 國道 그리고 地方道路 가릴것 없이 교통량 구성비에 있어서 트럭이 50% 정도를 차지하고 있으며, 트럭이 차지하는 비율은 고속도로에서 54%, 국도에서 48% 그리고 지방도에서도 48%가 되어 우리나라 도로상을 달리는 전체 교통량의 절반은 화물수송에 이용되고 있다는 점이다. 이것은 물론 왕성한 경제활동을 반영하는것이며, 그 결과는 우리의 국력신장에 크게 이바지하는 좋은 현상이라고 할 수 있다.

또한 고속도로 교통량의 평균 증가율은 11%에 이르고 4년후인 1992년에는 현재보다 최소 87%에서 최대 110% 증가할 것으로 豫상된다. 一般國道에서의 증가율은 이것보다 더욱커서 연간 15%를 보여왔다. 4년후에는 131%의 증가율이 40% 밖에 되지않은 地方道는 지금까지는 연간 7%의 증가율 밖에 보이지 않고 있지만 포장율이 늘어나게 되면 여기에서도 상당한 증가율이 豫상된다.

여기서 우리는 地方時代의 전개만을 꾀할 것이 아니라 과도한 인구의 대도시 집중을 막아 이제는 일상적으로 벌어지는 도시에서의 혼란, 정체를 감소시킬 수 있는 길을 모색해 보아야 할 것이다.

이상과 같은 문제점을 내포하고 있어 이를 개선하는 방향은 크게 도로관리기구 및 조직의 일원화, 특별재원제도의 도입, 중장기종합계획의 수립 및 이에 따른 합리적인 사업시행으로 집약할 수 있다. 이와같은 정책방안은 장기관리에 쉽게 마련될 수 있는 것은 아니지만 정부가 꾸준히 관심을 가지고 적극적으로 추진해 간다면 앞으로 우리나라 도로부문사업은 보다 합리적이고 과학적인 방법으로 시행될 수 있을 것이다.

◇ 교통과 경제발전

低開發國의 經濟發展計劃에 있어서 최근 갑자기 교통의 정비라는 점에 중점을 둔 課題가 많이 대두되고 있다. 즉 道路建設, 鐵道の 근대화, 海港·空港의 정비등에 대한 투자가 증대하고 있는 것이다. 이는 국제연합의 미술원조활동과 歐美經濟援助계획, 세계은행의 대부활동등을 보면 명료하게 알 수 있다. 世界銀行의 대부의 3분의1 정도가 교통관계에 치중되고 있는데, 이것을 보더라도 低開發國이 해결하고자하는 문제의 중대성이 필연적으로 교통이 경제발전에 최대한 기여하고 있음을 피부로 느낄 수 있는 것이다. 또한 현재 및 장래의 交通需要에 가장 적합한 대응책은 교통수단에 관한것이지만 이와 더불어 교통제도는 어떻게 조직될 것인가에도 그 대응책이 달려 있다고 볼 수 있다. 또 그 수지는 어떻게 조성 될 것인가 등의 문제 또한 현재의 교통추세의 기초하에 존재하는 諸要因 將來利用이 가능한 기술, 그리고 최후의 經濟全般에 대한 교통의 關係變數에 관한 진중한 분석과 연구가 필요하다.

◇ 교통투자설계의 경제성에 대한 열쇠

低開發國에 있어서 경제성장을 방해하는 주요한 요인은 교통시설의 부적물 불충분에 있다고 하겠다. 실제적인 問題의 根源은 상당히 깊고 또

한 사소한 고용의 사회적 원인도 적은 것이라고는 하나 교통의 불편에 기인되는 고립화는 부합적으로 귀착된다. 이것은 우리나라에도 실증되고 있다. 이와같은 인식으로부터 경제성장에 있어서 교통의 중요성이 파악되며 교통문제의 해결에 대한 올바른 지도에 대한 중요성을 확실하게 인식하는 것이야말로 교통문제 대한, 좋은 결과를 가져온다고 볼 수 있다.

그러나 편리한 交通施設이 경제성장을 촉진하는 것이라고 속단할 수는 없다. 개발가능한 한 자연자원, 人間資源의 존재와 교통이 경제발전을 위한 촉매작용을 하고 있다고 말할 수 있는데 이것이야말로 우리가 잊어서는 안될 주지의 사실이다. 그러나 그것과 동시에 '그 발전이 교통 없이는 불가능하다'는 것이 움직일 수 없는 사실이다.

發展計劃의 규모와 성격을 구체적인 것으로 하기 위해서는 투자가능한 자금중에서 어느정도를 교통분야에 할당 할 것인가가 문제로 나올 수 있고 또는 逆으로 현실적으로 이용할 수 있는 현재의 교통시설을 적합하게 이용할 수 있는 發展計劃을 수정할 수도 있다. 따라서 交通計劃의 순위는 그것을 가능케하는 경제활동을 통해서 기대할 수 있다고 할 수 있다. 經濟發展의 공헌도에 따라서 판단 될 것이지만은 이때 全國民의 대다수에 편리를 줄 수 있는 地理的 分布를 구하여 투자의 공평성을 동시에 이룩해야 하며 대부분의 사람들에게 편익을 가져다주는 總括性이 포함되어야 하는 것이다.

또한 交通이 既存의 需要에 만족을 주는 것으로 그칠 것이 아니라 현재의 불편한 교통의 제 문제를 해결하고 유흥지의 자원을 이용가능케 하는 적극적이며 촉진적인 교통의 역할도 고려해야 할 것이다. 이에따라 既存設備의 대체와 개량에 요하다는 다액의 자금이 필요하게 될 것이다. 따라서 交通投資計劃이 經濟成長에 대한 가장 중요한 '열쇠'의 하나가 되는 것이다.

— 세계는 서울로 —
 — 서울은 세계로 —

전국도로교통망

0 50 100 150km

