



전 교통부장관

**安京模** 선생

## “환경이 파괴되면 道德관념도 무너집니다”

“21세기를 움직이는 역사의  
원동력은 과학기술환경사관입니다”  
우리나라 국토건설사업의  
산증인인 전교통부장관  
안경모박사는  
79세라는 나이도 잊은채  
환경운동자금을 마련하겠다고  
대덕연구단지안에  
‘緣苑’이라는 음식점을 차려  
운영하고 있다.

대담 / 李光榮

(한국일보 부국장 / 본지 편집위원)

우리나라 대 국토건설사업의 산파이자 산 증인인 江史 安京模박사는 토목공학도로 1939년 3월 일제시대 철도국 말단 공무원으로 출발해서 건설부차관·교통부장관을 거쳐, 1983년 10월 산업기지개발공사 사장직을 끝으로 44년 11개월간의 공직생활을 마감하기까지 태백산지역 산업개발을 위한 영암선·영월선 등 철도건설을 위시해서 소양강 다목적댐·구미공단·창원기계공업기지·반월신공업도시건설·경부고속도로 기본계획 수립 등 수 많은 국토건설사업에 이바지했다. 우리나라 국가적 역사(役事)치고 그의 숨결이 스며있지 않은 곳이 없을 정도이다.

안경모박사는 1917년 4월 7일 황해도 벽성군 동운면 덕달리 97번지에서 태어났다. 올해 그의 한국나이 79세. 내년 팔순을 바라보고 있다. 그러나 안박사는 아직 50대의 정열을 잃지 않고 있다. 음식점 녹원을 운영하고 있는 것은 돈을 벌기 위한 것이 아니라 환경운동을 하기 위한 자금을 마련하기 위한 것이란다.

■ 선생님의 성장과정을 듣고 싶습니다. 1935년 3월 해주(海州)고보를 나와 1939년 3월 일본 도쿠시마(徳島)고등공업 학교 토목과를 졸업하신 것으로 되어 있는데요, 토목공학을 하시게 된 특별한 동기라도 있으셨는지요.

비교적 부유한 집에 4남매(2남 2녀)의 장남으로 태어나 어려움없이 자랐습니다. 18살때 해주고보를 나와 토목 공학 쪽으로 방향을 튼데는 이유가 있

었지요. 당시 우리나라 토목공학의 대선배로 최경렬선생이 계셨어요. 최경렬선생은 평양(平壤)고보 출신으로 교토(京都)제대 토목과를 졸업하고 조선 총독부 기사(技師)로 있었는데 당시 한강인도교를 설계하고 건설했다 해서 언론에 대대적으로 보도됐습니다. 나는 이 소식을 듣고 최경렬선생 같은 사람이 되겠다고 다짐했지요.

최경렬선생과는 내가 도쿠시마고등공

업학교를 졸업하고 곧 철도국에 취직을 한후 함께 일할 수 있는 기회가 있었습니다. 당시 최선생은 내무성의 항만과 계장으로 인천항 축항사무소 일을 보고 계셨는데 이 일이 내가 소속된 철도청 계량과 업무와 연결된 것이었어요. 그래서 최선생 바로 옆방에서 한동안 함께 일할 수 있었지요. 그때 최선생은 경성고보 토목과를 나온 민한식씨와 함께 일을 하고 계셨는데 나를 같은 조선사람이라 해서 특별히 보살피 주었습니다. 오늘의 내가 있기까지에는 최경렬선생의 영향이 무척 컸습니다.

■ 일제시대 철도국 시절의 이야기를 좀 들려 주었으면 합니다. 당시 일제는 한국사람에게 중책을 맡기지 않은 것으로 아는데요.

나는 해방되기까지 6년간 한국인 엔지니어로써 조차장건설, 부산항터미널 시설확장계획, 능의(陵議)선 건설 등에 참

여했지요. 해방직후 에너지난이 심각했어요. 이를 해결하기 위해 석탄주산지인 삼척과 서울을 잇는 철도 건설이 시급했어요. 당시 석탄은 삼척에서 묵호까지 케이블카로 끌어내려 이를 배를 이용해서 인천으로 운반해다 썼습니다.

그러나 당시 석탄수송이 원만치 않아 청량리·서강·용산역 등에 개설된 장작시장에서는 이를 사려는 사람들로 붐볐지요. 그후 서울보선사무소장을 거쳐 건설과 기획계장으로 있다가 6.25를 맞았습니다.

■ 6·25때 철도업무는 대단히 중요한 일이었다고 생각되는데요, 파괴된 철도건설에 무척 어려움이 있었으리라 생각합니다.

### 6·25땀 鐵橋복구 매진

당시 철도는 무기와 다름 없었습니

다. 유엔군은 남북한을 가릴 것 없이 철교란 철교는 다 끊어 놓았습니다. 나는 인천상륙작전이후 복진을 계속하며 끊어진 철교를 복구하는 일에 매달렸습니다. 미군은 복진할때 나를 평양까지 대동했습니다. 교량기술자인데다 행정과 영어를 할줄 알기 때문이었지요. 그래서 대동강 철교복구공사에도 참여했지요. 그후 중공군이 참전해서



◇안박사(左)가 통일을 위해서는 무엇보다도 도덕관의 재정립이 중요하며 이광영 본지편집위원에게 들려주고 있다.

다시 남하하게 되었는데 당시 함께 일하던 북한의 철도종업원들이 함께 남쪽으로 피난갈 수 있게 해달라고 해서 2백여명을 무개차를 이용해서 피난시키기도 했지요. 그리고 이들을 주축으로 복구대를 조직해서 파괴된 철도를 복구하는 일에 힘썼지요. 그러느라 지피 발을 다녀야 했고 여러번의 죽을 고비를 넘기기도 했습니다.

6.25사변후 철임과 영주를 잇는 영암선(지금의 영동선)을 비롯해서 영월선·함백선·문경선의 철도를 건설, 석탄을 서울로 원활히 실어 나르는데 기여했지요.

■ 안선생님은 1961년 5·16 직후 건설부 국토건설국장에 부임하셨지요? 5·16 후 국토건설사업에 뛰어들어 수많은 큰 공을 세운 것으로 알고 있습니다.

### 울산공업기지 총지휘

우리나라의 경제발전과정은 울산공업기지건설, 경부고속도로건설, 중화학공업기지건설 등 3단계로 나누어 생각할 수 있습니다. 나는 5.16직후 宋堯讚 내각수반의 직속으로 울산개발계획본부장을 맡아 우리나라 공업화정책에 따른 최초의 대단위 울산공업기지 건설을 지휘했습니다. 기공식을 1962년 2월 3일 가졌는데 여기서 부산물로 비료와 아스팔트가 나왔습니다.

그래서 한국비료와 영남비료 공장이 만들어졌고 朴正熙대통령이 착안한 경부고속도로 건설도 아스팔트생산에서 비롯됐다고 볼 수 있습니다. 이후 호남·해남·영동고속도로 등 건설과 창원·여천·온산·구미 등 대단위 중화학공업기지가 세워져 우리 경제의

중추역할을 맡게 되었습니다. 만약 울산공업기지가 도로망 확충 등 생산기반시설이 되어 있지 않은 상태에서 중화학공업부터 건설했다면 우리나라 공업화는 실패했을 것입니다.

신생공업국가로 도약한 70년대에 구미전자공업기지조성을 시발로 이리수출자유지역·제7비료단지·창원기계공업기지·창원공업항·여천석유화학공업기지·여천-광양공업용수 및 온산비철금속공업기지조성 등을 맡아 일을 하게된 것은 개인적으로 큰 영광이었습니다.

■ 많은 일을 하다보면 시행착오도 있고 여러가지 에피소드도 있기 마련인데 어떻습니까.

시행착오는 다행히 별로 없었던 것 같습니다. 경부고속도로 건설 때의 일입니다. 교통부장관직을 그만두고 두달

을 선뒤 1967년 12월 국가기간고속도로계획 조사단장에 임명돼 경부고속도로 기본계획을 수립하게 되었습니다.

당시 미국에서 도로건설분야의 권위자로 널리 알려진 윌바 스미드씨가 내한했습니다. 박대통령은 내게 헬리콥터를 내주시면서 함께 경부간 국도를 공중답사하라고 지시하셨습니다. 그런데 서울서 부산을 향해 내려가는 국도에 자동차가 한대도 보이지 않아요. 추풍령쯤 내려 갔을 무렵 스미드씨가 “저기 자동차가 있다”고 소리쳤지요.

그때 나는 자동차 이용량이 이같이 드문데 고속도로 건설이 과연 필요한지 의문을 갖게 되었습니다. 스미드도 같은 생각이었어요. 또 사회여론도 고속도로는 너무 이른 발상이라고 비판했습니다. 그러나 박대통령은 “동요치 말고 소신껏 일하라”고 힘을 주었습니다. 지금 생각해도 박대통령의 통찰력은 대단했어요.

■ 댐건설에도 많은 공헌을 하신 것으로 알고 있습니다.

1960년대 초 춘천·섬진강·남강댐을 비롯해서 소양·안동·대청·충주 다목적댐 등을 맡아 건설했지요. 다목적댐과 관련해서 물이야기를 하고 싶군요. 물은 대단히 중요한 자원입니다. 공업화 과정에서 물은 필수적입니다.

그런데 물은 하루 아침에 공급을 늘릴 수 없습니다. 댐 하나 만들려면 4·5년이라는 기간이 소요됩니다. 우리나라의 연평균 강수량은 세계 평균의 1.3배인 1,274mm로 비교적 다우지역이기는 하나 강수량이 지역적으로 편차가 심해 수자원 관리가 어렵습니다. 따라서 댐을 많이 건설해 비가 많이 올때 물자원을 확보해 두어야 합니다.

우리나라는 소양강댐이 건설된 1973년에서야 비로소 물을 관리하기 시작했

다고 볼수 있어요. 그해 터진 석유파동은 다목적댐의 중요성을 한층 실감하게 했습니다. 우리가 성장을 지속해 가려면 다목적댐을 계속 건설해서 물자원을 잘 관리해야만 합니다. 정부의 물 수요 전망을 보면 2001년 계획된 댐이 모두 준공된다해도 1백35억톤의 용수가 부족한 것으로 되어 있습니다.

■ 요즘 세태에 대해서 하시고 싶은 이야기가 많을 것으로 압니다.

### 과학도 人間性 바탕을

우리나라가 통일국가를 이룬 것은 서기 668년 신라 문무왕 8년의 일입니다. 그후 1천2백77년이 지난 1945년에 우리는 다시 분단국이 되었습니다. 우리는 지금 통일국가를 이루기 위해 경제력과 외교력을 강화하는 등 온갖 노력을 다하고 있습니다. 그러나 통일을 위해 우리가 해야할 무엇보다 중요한 일은 도덕관의 재정립입니다. 도덕관의 재정립은 동양의 인(仁)·의(義)·예(禮)·지(智)·신(信), 즉 오상(五常)에 바탕을 둔 윤리도덕관을 정립해야 합니다.

과학의 진흥도 마찬가지입니다. 동양사상, 동양철학에 바탕을 둔 인간성과 조화를 이루는 과학을 진흥시켜야 합니다. 우리는 지금 세계화를 부르짖고 있습니다. 참된 세계인이 되려면 참된 한국인이 되어야 합니다. 이를 위해서는 깨끗한 환경사회가 되어야 합니다. 공정하고 정직한 사회가 이룩되어야 합니다.

“지극히 가는 털도 그림자가 드리운다”는 나의 어록(語錄)입니다. 아무리 가는 머리칼이라도 밝은 태양 빛에 비추면 그림자가 드리우기 마련입니다. 세상에 거짓이 있을 수 없다는 뜻입니다.

20세기는 마르크스 주의의 유물사관(唯物史觀)과 유심사관(唯心史觀)의 대치였습니다. 그러나 21세기를 대비하기 위해서는 새로운 사관(史觀)이 필요합니다. 18세기 프랑스의 사상가이자 철학자인 몬테스쿠는 지리사관(地理史觀)을 주장했습니다. 그는 역사를 움직이는 원동력은 유물이나 유심이 아니라 기후·풍토·생물·인구·도시·교통과 같은 생태계와 지리적 자연환경이라 갈파한 것입니다. 그러나 2백년전 몬테스쿠의 지리사관은 오늘 우리에게 많은 것을 시사해 주고 있습니다.

나는 감히 말할 수 있습니다. 21세기를 움직이는 역사의 원동력은 과학기술환경사관이란 것입니다. 우리는 발전을 위해서도 환경과 조화를 이루지 않으면 안되게 되었습니다. 인간과 환경과의 조화의 문제는 이미 세계적인 심각한 문제로 부각되었습니다. 따라서 우리는 환경운동을 하지 않으면 안됩니다. 환경운동은 도덕관의 확립과도 밀접한 관계를 갖습니다. 환경이 파괴되면 도덕관념도 무너지기 마련입니다. 음식점 이름을 ‘녹원(綠苑)’이라 한 것도 여기에 있었습니다.

안경모박사의 생활신조는 ‘정장하는 사람은 만년청춘이다’, ‘사람은 세월이 흘렀다고 늙는 것이 아니다. 이상을 잃었을 때 늙는 것이다’이다. 그래서 그는 잠시도 가만히 있지않을 뿐이다. 생각하고 행동한다. 녹조소성(綠條素星)훈장, 삼등 근무공로훈장, 청조근무훈장, 금탑산업훈장 등 국가로부터의 서훈들은 그의 이같은 바지런하고 성실한 삶이 가져다준 결과였다. 안박사는 부인 김창화여사 사이에 5남 1녀를 두고 있다.

● 정정 : 지난해 본란 장석문박사의 직함을 ‘서울대 명예교수’에서 ‘한양대 명예교수’로 바로잡습니다.