



## 道路 建設과 自動車國産化

〈韓國타이어工業協會理事長〉

玄 錫 珍

오늘날 科學文明이 高度로 發達됨에 따라 人間은 自然의 征服이라는 名目下에 世上의 모든 것을 人間에게 適合하게 하려는 創造의인 精神으로 邁進함에 있으며, 人間은 그 活動過程에 있어서 좀더 빠른 時間이 必要하기 때문에 自動車의 必要性을 점점 느끼며 이로인한 道路와 自動車에 對한 問題가 擴大되고 있는 것이다.

自動車を 使用하는데서 「道路」가 絶對적으로 必要함에 따라 道路란 文明國家의 動脈의 役割을 하고 있는 것이다. 우리 나라에서는 1966年度부터 組立形態나 自動車を 生産함으로써 道路라는 代名詞가 널리 使用되기 始作하였으며 또한 道路建設의 時急性을 切實이 느끼고 있는 것이다.

自動車는 道路없이는 存在하지 못한다 하는 것은 너무나 常識의인 이야기다. 아무리 많은 車輛을 製造한다 할지라도 道路의 發達없이는 無用之物이 될 수 밖에 없다. 따라서 道路의 開發과 道路의 管理는 自動車工業의 形成에 너무나 큰 比重을 차지하는 것이다.

이러한 狀況아래 京仁高速道路가 建設開通되었고, 京釜高速道路가 完成段階에 있으며, 漢江周邊에 江邊道路와 市內 곳곳에 高架道路가 세워짐에 따라 國民에게는 地域의 拘礙없이 一生活圈 속에서 生活하며 「마이카」라는 말이 流行되었고 뒤늦게나마 國民에게는 道路의 建設과 自動車의 必要性을 더욱더 認識시키게 되었던 것이다. 그러므로 中所得者 以上の 國民에게는 70年代 부터는 「마이카·붐」이 일어날 것으로 豫測하였던 것이다.

自動車工業인 新進에서도 自動車國産化比率을 1969年末에 97% 計劃으로서 自動車組立을 하고

있었으므로 「마이카·붐」에 더욱 拍車を 加했던 것이다.

서울의 自動車臺數는 1965年度에 16,624臺 였으나 4年後인 1969년에는 49,628臺로서 3배나 增車되었다.

〈表 1〉 서울 自動車臺數 및 增加率

年度別	區分	自 動 車 數	增 加 率
1965		16,624	13.0%
1966		20,638	19.5"
1967		25,680	20.0"
1968		35,135	29.7"
1969		49,628	29.3"

資料：交通部

이와같이 1966년부터 自動車を 組立하면서 부터 充分한 道路의 建設開發計劃 없이 自動車만이 增車되어 4~5年前까지만 해도 서울 都心지라 할지라도 自動車が 줄지어 밀리거나 自動車에 막혀서 車가 지체하는 일이 거의 없었다. 그런데 요즘 서울의 道路交叉路에서는 交通이 마비되어 自動車が 잇달아 서있고 더욱 러쉬아워에는 交通地獄의 現象을 나타내며 自動車の 범람으로 막혀버린 서울의 都心은 「車를 타는것 보다 걷는편이 빠르다」는 것이 現實로서 「마이카·붐」보다도 道路建設開發의 必要性이 더욱 深刻하게 나타나는 것은 限定된 道路에 감작스러운 增車로서 나타난 結果인 것이다.

世界에 어느 都市나 마찬가지로 서울만큼 道路와 交通問題가 갈수록 어렵게된 都市는 드물것 같다. 都市의 面積中에서 道路가 차지하는 面積의 比率인 道路率에 있어서 「뉴욕」가 35%, 「런던」이 23%, 「파리」가 24%, 「東京」이

15%이다. 여기에 비해 서울은 17%이니 아직  
 道路가 적은 것을 알 수 있으며, 서울은 이렇게  
 道路가 좁은데 人口는 先進國 어느 都市 보다  
 빠른 「템포」로 늘고 있고 前記 先進國은 全部  
 地下鐵이 4通 8達로 뻗어 있으니 이것은 道路가  
 좁더라도 地下鐵에 交通人口를 吸收할 수 있는  
 것이다. 이러한 現今에 있어서 政府에서도 限定  
 된 道路의 豫算에 絶對的으로 必要한 道路建設  
 에 對한 많은 問題가 있지만 앞으로 남아 있는  
 道路建設計劃에 있어서는 ① 首都서울과 地方道  
 市連結 ② 人口增加 ③ 工場 및 公共施設分散  
 ④ 駐車場施設 ⑤ 自動車需要量 等の 問題를 勘  
 察研究하여 道路는 長期的인 都市發達을 前提로  
 計劃하여야 할 것이다. 先進國의 都市道路를 보  
 더라도 몇 百年前 부터 長期的으로 道路를 計劃  
 하여 建設된 것을 보면 역시 先進大國이 된 裏  
 面을 알 수 있겠다.

또한 建設部는 「地方道路鋪裝 10 個年計劃」으  
 로 全國을 71년부터 80년까지 10個年 동안에 總  
 額 1百46億원을 投資하여 2千 km의 地方道路를  
 完全鋪裝한다고 發表하였다. 이와같이 道路가 鋪  
 裝하여 全國을 一日經濟圈化하여 明朗한 交通生  
 活을 한다 함은 國家建設에 激讚할 事業이지만  
 서울에서와 마찬가지로 數年後에는 地方都市도  
 앞으로의 自動車가 몇 倍로 增車 될 것이니 專門  
 的인 研究下에 長期的인 都市計劃으로서 地方都  
 市를 建設하였으면 하는 마음 懇切하다.

自動車工業에서도 지난 年末에 李洛善商工部  
 長官은 70年度 부터 72年度까지 3個年 동안에  
 걸쳐서 乘用車의 基本車型을 中心으로 한 自動車

完全國產化 100% 計劃을 發表함으로써 그 동안  
 組立段階를 벗어나지 못하고 있던 國內 自動車  
 生産業界에 커다란 「쇼크」를 던져주었으며, 이  
 에 대한 對策으로서 自動車工業의 中樞的 役割  
 을 擔當하는 「엔진」鑄物 및 車體 「프레스」工場  
 을 建設하는데 있어서 既存 業體에서는 서로 外國  
 과 合作投資하여 엔진工場을 4~5月頃에 建設  
 하겠다고 發表하고 있는 現今에 있어서 自力建  
 設이 不可能한 實情이므로 合作投資가 不可避하  
 겠지만 合作投資로 인한 既存 다른 業體처럼 自  
 動車國產化도 特定の 外國產 自動車を 우리나라  
 에서 그대로 만드는 데 그쳐서는 안 될 것이다.  
 萬一 어떤 特定業者가 獨占한다면 自動車 國產化  
 는 이름만 國產이지 실속이 없기 쉬우며, 또 國  
 產化가 된다해서 品質이 外國產에 比해서 크게  
 떨어지거나 또는 價格에 甚한 隔差를 나타내서는  
 안 될 것이다.

이와 같은 全般的인 問題點에 있어서 政府는  
 좀더 專門家로 하여금 研究檢討하여 産業建設에  
 中樞的인 部分을 擔當하는 道路建設과 自動車工  
 業을 育成하여야 하며, 타이어 業界도 自動車工  
 業의 一部分으로서 道路建設과 密接한 關係가 있  
 으며, 타이어 業界에서 15餘年을 보낸 나로서  
 自動車工業은 道路의 發達과 並行하여야 한다는  
 것을 再三 強調하며, 모든 것이 經營의 合理化로  
 서 祖國建設이 이루어져 國家와 國民이 바라는  
 70年代의 計劃이 하나의 跳躍으로 이루어져 中進  
 國의 밝은 經濟社會가 되었으면 하는 마음 懇切  
 하다.

