

# 공로부문의 현황과 전망

~ 자동차를 중심으로 ~

경제기획원 투자 3과

유 영 목

## 머릿말

공로운수부문에 있어서 1969년의 서울 인철, 1970년의 서울 부산간 고속도로의 개통과 함께 우리나라에 있어서도 고속도로 수송이 본격화함에 따라 차량의 고속화와 대형화에 박차를 가하게 되었으며 자동차의 보유대수도 10만대를 훨씬 넘어 1971년에는 144천대에 달하였다. 이러한 우리나라의 자동차 보유대수는 선진제국에 비하면 매우 미미한 실정이나 1962년말의 보유대수 30,814대에 비하면 실로 괄목할만한 발전이라 하지 아니할 수 없다. 자동차는 타 교통수단에 비하여 여러가지 잇점과 편의성 때문에 최근에 이르러 육상수송의 왕자로 변모해 가고 있으며 우리나라에서는 1960년대에 들어와 급격히 발달되어 온 것이다.

특히 2차에 걸친 경제개발 5개년계획의 성공적인 추  
 <표 1> 수 송 실 적

가. 여객(인/km)

단위 : 백만인/km

구 분	계			철 도			공 로			해 운			항 공		
	인키로	분담율	증가율	인키로	분담율	증가율	인키로	분담율	증가율	인키로	분담율	증가율	인키로	분담율	증가율
1966	20,380	100	34.6	8,665	42.5	25.3	11,464	56.2	43.7	196	1.0	7.7	55	0.3	-12.7
1967	21,561	100	5.8	9,577	44.4	10.5	11,699	54.3	2.0	223	1.0	13.8	62	0.3	12.7
1968	24,830	100	15.2	10,590	42.6	10.6	13,930	56.1	19.1	218	0.9	-2.2	92	0.4	48.5
1969	28,200	100	13.6	11,077	39.3	4.6	16,688	59.2	19.8	256	0.9	17.4	179	0.6	94.6
1970	30,362	100	7.7	9,819	32.3	-11.4	20,045	66.0	20.1	241	0.8	-5.7	257	0.9	43.6
1971	32,212	100	6.1	8,750	27.1	-10.9	22,892	71.1	14.2	256	0.8	6.2	314	1.0	22.2

나. 화물(톤/km)

단위 : 백만톤/km

구 분	계			철 도			공 로			해 운		
	톤키로	분담율	증가율	톤키로	분담율	증가율	톤키로	분담율	증가율	톤키로	분담율	증가율
1 9 6 6	6,680	100	15.0	5,450	81.6	8.1	558	8.4	10.9	672	10.1	155.5
1 9 6 7	7,881	100	18.0	6,178	78.4	13.4	660	8.4	18.3	1,043	13.2	55.2
1 9 6 8	9,331	100	18.4	6,865	73.6	11.1	1,065	11.4	61.4	1,401	15.0	34.3
1 9 6 9	10,742	100	15.1	7,328	68.2	6.8	1,307	12.2	22.7	2,107	19.6	50.4
1 9 7 0	13,382	100	24.6	7,709	57.6	5.2	1,441	10.7	10.3	4,232	31.7	100.9
1 9 7 1	15,796	100	16.5	7,841	49.6	1.7	3,302	20.9	29.2	4,653	29.5	10.0

자료 : 교통통계 년보(1972)

진에 따라 지역간 인구의 활발한 이동과 물동량의 급격한 증가는 자동차 교통의 발전을 가속적으로 촉진하였다.

1971년에 자동차가 수송한 인원은 30억인이며 화물은 7,393만톤으로서 이는 1970년에 비하여 여객은 10.2%, 화물은 19.7%가 각각 증가한 것이다.

또한 동 수송실적을 인/km 및 톤/km로 보면 여객은 229억 인/km로서 전년 대비 14.2% 화물은 33억톤/km로서 전년 대비 20.9%의 증가를 각각 나타내고 있다.

이와같은 공로부문의 수송실적은 인/km 및 톤/km로 볼 때 국내의 전여객 및 화물수송량의 71.1% 29.2%를 각각 차지하는 것으로서 이는 1966년의 56.2% 8.4%에 비하면 계속 수송 수단간의 분담율이 공로로 전환되어가고 있는 추세임을 <표1>에서 볼 수 있다.

1971년말 자동차 보유대수 144,337대 중에는 영업용이 77,608대, 자가용등 비영업용이 66,729대이며 한편 자동차운송사업체수는 전국적으로 2,071개로서 1966년에 비하여 967개 업체의 증가를 보이고 있다. 이와 같은 개황에서 우리나라의 자동차 현황과 실태를 분석하고 장기계획을 분석하여 보고져 한다.

**경제성장과 교통경제**

교통수요는 경제성장의 매개라는 것은 다음에서 증명되듯이 경제활동이 활발해지고 생산이 증가되며 소득수준이 향상되면 사람이나 재화 또는 정보등의 이동요구 또한 많아 지게 마련이다.

우리나라의 경제성장과 교통부문의 성과를 보면 <표 2>에서 나타낸 바와같이 제2차 경제개발 5개년 계획기간동안 (67-71) GNP 의 성장율은 11.4%이나 교통부문의 성장율은 17.8%로 6.4%가 많다. 이를 수송수단별로 보면 철도부문은 동 기간중 5.6%의 성장을 보였으나 자동차 부문은 18.5%로 교통부문의 평균율보다 0.7%나 상회하고 있는 것이다.

이와같은 고도의 경제성장에 따른 급격한 수송수요의 팽창은 종래까지 철도에만 의존하여 오던 수송구조에 필연적으로 커다란 변혁을 초래하지 않을 수 없었다.

그러나 우리나라 총자본 형성에 대한 교통부문의 투자실적은 제1차5개년 계획기간 중인 1962~1966년까지 평균하여 18.0%로서 일반적으로 개발도상국가에서 요망되는 25~30%선에는 미달하여 교통부문의 투자부족을 초래했으나 제2차 5개년계획 기간에는 24%로 큰 증가를 시현했다. 그러나 개발도상국인 ECFAFE 지역에 있어서의 공공투자 비율중 운수 통신부문이 20%~50%선인데 비하면 아직도 미달하고 있다.

이와같은 관점에서 교통부문에 투자액을 증액하여 성장경제에 있어서의 경제성장을 더욱 촉진하고 선도

<표 2> G.N.P와 교통부문 성장률 단위: %

년도 區分	1966	1967	1968	1969	1970	1971	67~71 년평균 증가율
GNP	13.4	8.9	13.3	15.9	8.9	10.2	11.4
교 통	18.0	21.4	25.0	18.9	12.9	11.0	17.8
철 도	8.3	26.3	9.2	5.5	3.3	-9.6	5.6
자 동 차	22.0	19.6	27.5	20.5	13.8	11.4	18.5
해 운	27.6	19.5	47.1	36.3	31.1	29.9	32.7
항 공	27.2	44.5	44.2	38.0	40.7	22.7	38.0
하 역	18.3	17.6	35.8	18.5	10.7	9.3	18.3
보 관	17.9	20.9	22.7	17.1	8.8	6.5	15.2
계 도	5.7	-5.8	-43.1	—	—	—	—

자료: 교통통계연보(1972)

하는 운수교통부문이 지니는 본래의 기능을 다하고 재래식 교통수단에서 근대화중인 공로부문에 투자를 증액 일일생활권을 이루어 나가야 하겠다.

**자동차 수송추세**

1971년의 자동차부문의 여객수송량은 인구의 증가, 지역개발에 따른 인구의 지역간 이동의 활발 승차성향의 향상등으로 전년에 비하여 대폭적인 증가를 보였다 <표 3>에서 보는 바와 같이 1971년의 자동차부문의 총수송인원은 30억24,229천명이며 연수송인/km는 228억92백만인/km로서 62년부터 71년까지 년평균 증가율 38% 35%의 증가율을 보였다.

수송인원의 증가율과 수송인/km의 증가율이 거의 비슷한 것은 대도시내의 단거리 수송량의 급증에도 불구하고 고속도로의 개통으로 여객자동차의 수송 수요가 점차 장거리화하였다는 것을 의미한다. 한편 이를 1962년과 대비하여 보면 수송인원에 있어서는 344% 수송인/km에 있어서는 319%의 증가율을 각각 시현하고 있다.

자동차부문의 여객수송량을 타수송수단과 비교해 보면 1971년의 우리나라의 총여객 수송인원 중 95.7%를 자동차가 분담하고 있는 한편, 수송인/km에 있어서는 자동차의 분담율이 71.1%에 이르고 있다.

이와같은 사실은 1963년의 수송분담율이 인원에는 있어서는 86.7%, 수송인/km에 있어서는 48.9%이던 것에 비교하여 볼 때, 여객수송에 있어 자동차수송의 비중이 얼마나 증가하였는가를 알 수 있다.

이러한 여객수송분담율의 증가추이는 앞으로 고속도로의 연차적 개통과 차량공급의 원활에 발맞추어 더욱 가속화 될 것으로 전망된다.

<표 3> 공로여객 수송 실적

	인 (천인)	증가율 (%)	인/km (百萬人/km)	증가율 (%)
1962	681,532,729	100	5,461,222,500	100
1963	742,325,000	109	6,571,389,500	120
1964	935,435,938	137	6,459,463,516	118
1965	1,195,470,937	175	7,975,442,155	146
1966	1,511,558,000	222	11,463,926,738	210
1967	1,674,784,636	246	11,698,586,226	214
1968	2,018,880,254	296	13,930,273,753	255
1969	2,418,612,010	355	16,688,422,869	306
1970	2,743,768,622	403	20,044,925,015	367
1971	3,024,229,317	444	22,892,466,567	419

화물수송에 있어서도 1971년의 자동차 부문의 화물수송량은 <표4>에서 보는 바와같이 수송톤수에 있어서는 7,393만9천톤으로서 62-71년기간 중 년평균증가율 37%을 나타내었고 수송톤/km에 있어서는 33억2백

萬噸/km로서 동기간중 84%의 년평균 증가율을 보였  
다.

한편 이를 1962년과 비교하여 보면 수송톤수에 있어  
서는 336% 수송톤/km에 있어서는 752% 각각 증가한  
것으로 이와 같이 공로화물 수송에 있어서 수송톤수와  
수송톤의 증가비율이 큰 차이를 이루는 것은 자동차에  
의한 화물수송이 장거리 화물수송으로 전환하고 있다  
는 사실을 말해주는 것이다.

수송구조면에서 공로부문의 화물수송을 타수송수단  
과 역시 비교해 보면 수송톤수에 있어서는 1971년의  
전체수송량의 63.1%를 수송톤/km에 있어서는 20.9%  
를 차지함으로써 철도수송 중 많은 부분이 공로로 전  
환되어 감을 알 수 있다.

〈표 4〉 공로 화물수송 실적

	톤 (천톤)	증가율	톤/km (百萬톤/km)	증가율
1962	16,945,678	100	387,532,700	100
63	18,050,000	107	429,243,700	111
64	18,715,694	110	510,690,292	132
65	24,013,549	142	503,241,111	130
66	24,528,106	145	557,598,765	144
67	28,616,301	169	659,880,300	170
68	46,093,037	272	1,064,749,155	275
69	56,575,245	334	1,306,888,160	337
70	61,775,411	365	1,440,797,727	372
71	73,934,241	436	3,301,833,445	852

자동차 증가추세

우리나라의 자동차 보유대수는 〈표5〉에서 보는 바와  
같이 1971년말 현재 총 144,337대로서 전년에 비하여  
10.4%가 증가하였다.

이와같이 최근에 이르러 자동차의 보유대수가 급격

히 증가하고 있는 것은 1966년부터 본격적으로 시작된  
국내의 자동차 생산이 1968년에 메이커어의 추가로 더  
욱 박차를 가하게 된 때문이며 또한 국민 교통의 원활  
을 도모하기 위하여 1968년부터 영업용차량의 무제한  
증차허용과 자가용차 수요증대에 기인한 것으로 보인다.

그러나 우리나라의 자동차 보유대수는 세계 다른 나  
라에 비하면 매우 미흡한실정으로서 인구 218명당자동  
차 1대의 비율이다.

우리나라의 자동차 보유량을 용도별로 보면영업용이  
77,608대로서 53.8% 비영업용이 66,729 대로서 46.2  
%를 각각 점하고 있다.

비영업용은 자가용 58,631대와 관용 8,098대로 되어  
있다.

국민소득이 증대되고 자동차의 보유대수가 증가함에  
따라 점차로 비영업용의 비율이 높아지고 있다.

또한 차종별로 보면 승용차 67,582대로서 47.5%  
버스 17,411대로서 12.0% 화물차가 53,405대로서 37.  
0% 기타 5,939대로 4.1%를 각각 차지하고 있는 셈이  
다.

전체보유 자동차대수중 해마다 승용차의 비율이 높  
아지고 있는 것은 국민소득 수준의 향상에 따라 최근  
수년이래 자가용의 보급이 활발해지고 있는 현상을 나  
타낸 결과인바, 구미각국의 자동차 보유대수중 승용차  
의 비율이 80내지 90%에 달하고 있는 것과 비교하면  
우리나라의 자가용차의 보급은 앞으로 상당한 시일이  
소요될 것이다.

장기 수송수요 전망

장기 수송수요를 상정하는 일은 과거의 실적, 현재  
의 여건, 장래의 각종 경제지표등 여러가지 복합적인  
요소를 감안하여 학술적인 판단을 요하는 것이다.

〈표 5〉 자 동 차 보 유 대 수

	승 용 차				비 스				추 력			
	관	자	영	계	관	자	영	계	관	자	영	계
1 9 6 2	1,360	2,540	4,833	8,733	64	117	6,566	6,747	1,281	1,976	9,836	13,093
6 3	1,474	3,278	4,817	9,569	81	165	7,886	8,132	1,474	2,490	9,965	13,929
6 4	1,505	4,430	5,474	11,409	91	204	8,322	8,617	1,568	3,062	10,321	14,951
6 5	1,619	5,507	5,875	13,001	108	312	8,896	9,316	1,659	3,874	10,482	16,015
6 6	1,845	7,481	8,176	17,502	134	403	10,351	10,888	2,020	4,773	12,639	19,432
6 7	2,247	9,871	11,117	23,235	154	541	10,804	11,499	2,181	5,627	15,147	22,955
6 8	2,787	14,397	15,928	33,112	204	750	11,832	12,786	2,701	7,630	21,251	31,582
6 9	3,128	23,696	23,475	50,299	236	989	13,012	14,237	2,816	11,020	26,298	40,134
7 0	3,547	28,687	28,443	60,677	247	1,262	14,322	15,831	2,983	15,258	30,660	48,901
7 1	3,961	33,994	29,627	67,582	349	1,416	15,646	17,411	3,253	18,552	31,600	53,405

	소형차				특수차				신고차			총계			
	관	자	영	계	관	자	영	계	관	자	계	관	자	영	계
1962	39	1,263	544	1,846	118	116	161	395				2,862	6,012	21,940	30,814
63	150	1,284	595	2,029	98	320	151	569				3,277	7,537	23,414	34,228
64	203	1,294	663	2,160	161	376	141	678				3,528	9,366	24,921	37,815
65	219	1,532	634	2,385	177	447	170	794				3,782	11,672	26,057	41,511
66	89	169	37	295	289	599	128	1,016	27	1,000	1,027	4,404	14,425	31,331	50,160
67	107	244	185	536	276	709	301	1,286	40	1,146	1,186	5,005	18,138	37,554	60,697
68	208	410	192	810	201	649	433	1,283	40	1,338	1,378	6,141	25,174	49,636	80,951
69	204	439	213	856	233	732	503	1,468	91	1,584	1,675	6,708	38,460	63,501	108,669
70	34	120	—	154	302	371	424	1,097	180	2,531	2,711	7,293	48,229	73,849	129,371
71	40	126	—	166	332	804	735	1,871	163	3,739	3,902	8,098	58,631	77,608	144,337

이와 같은 수송수요의 상정은 교통부문의 기본자료로서 여기서는 공로부문 수송수요 예측을 제 3차 5개년 경제계획기간인 1972~1976년 까지의 3차 5개년 계획만을 언급하려 한다.

자동차에 의한 공로부문 여객수송수요는 <표 6>에서 보는 바와같이 1976년대 87억 5천명을 수송하게 될 것이며 수송인/km로는 495억 37백만인/km로 증가 3차기 간중 년평균 19.5% 14.9%를 각각 시현하게 될 것이다 자동차 부문의 여객수송량을 타 수송수단과 비교해 보면 1976년에 우리나라 총여객수송인원 89억 6천만인 중에서 97.6%를 점하는 한편 수송인/km에서는 총 691억 73백만인/km에서 73.7%를 점해 공로부문 수송수요가 타부문보다 급증 될 것이다. 이는 고속도로의 확충과 차량공급의 급증에 기인한 것으로서 이미 언급한바 있다.

<표 6> 공로 여객 수송수요

	합 계		공 로	
	인(천인)	인/km(百萬人)	인(천인)	인/km(百萬人)
	인	인/km	인	인/km
1 9 7 2	4,551,275 (100)	40,485 (100)	4,385,151 (96.3)	27,886 (68.9)
1 9 7 3	5,544,010	44,935	5,371,461	32,489
1 9 7 4	6,566,964	52,008	6,386,025	37,644
1 9 7 5	7,713,431	59,189	7,517,024	43,207
1 9 7 6	8,960,949 (100)	67,173 (100)	8,749,917 (97.6)	49,537 (73.7)
연평균증가율	19.1	11.9	19.5	14.9

공로부문의 화물수송은 <표 7>에서 보는 바와 같이 1976년에 1억 12,449천톤으로 계획기간중 연평균 9.4% 증가될 것이며 수송톤/km에서는 39억 85백만톤/km로 년평균 16.6%로 증가될 것이다.

이와같이 수송톤/km가 수송톤보다 그 증가율이 급증되는 것은 화물차의 대형화와 고속도로의 연장으로 평균수송 거리가 급증하는데 그 요인이 있다.

이를 타 수송수단과 비교해 보면 1976년에 총 수송 화물은 1억 87,724천톤인데 공로부문이 59.9%를 분담하고 수송톤/km에서는 총 266억 36백만톤/km 중 15.0%를 분담하게 된다.

이는 1972년에 58.6% 12.3%분담에 비교해 보면 얼마나 공로부문 수요가 증가되고 있는가를 볼 수 있다.

이와같이 여객이나 화물수송에 있어서 과거엔 철도 비중이 컸었지만 앞으로는 이것이 공로 부문으로 전환하여 수송구조가 근대화될 것으로 예측된다.

<표 7> 공로 화물수송수요 예측

	합 계		공 로	
	톤(천톤)	톤/km(백만)	톤(천톤)	톤/km(백만)
	톤	톤/km	톤	톤/km
1 9 7 2	124,165 (100)	16,287 (100)	72,813 (58.6)	2,006 (12.3)
1 9 7 3	140,026	18,611	82,430	2,411
1 9 7 4	154,815	21,197	91,666	2,853
1 9 7 5	169,838	23,778	101,210	3,358
1 9 7 6	187,724 (100)	26,636 (100)	112,449 (59.9)	3,985 (15.0)
72 — 76 연평균증가율	9.5	13.4	9.4	16.6

수송수요에 따른 증차계획

공로부문의 수송수요에 따라 자동차의 수요도 급증되고 있는데 제 3차 5개년 계획기간중의 증차계획을 보면 <표 8>과 같이 1976년말에 총 355,137대의 차량을 보유하게 되어 동기간중 년평균 29%의 높은 증가율을 나타내고 있다.

이를 차종별로 보면 기간중 증차계획이 승용차가 101,000대 버스가 8,800 · 화물차가 96,000대 기타 차종이 5,000대로 1976년말에 355,137대를 보유하게 되는 것이다.

〈표 8〉

중 차 계 획

차 종	년 도	71년말 보유	중 차 계 획					76년말 보유	
			72	73	74	75	76		계
승 용 차		67,582	12,120	19,190	22,220	23,230	24,240	101,000	168,582
버 스		17,411	1,040	1,630	1,940	2,050	2,140	8,800	26,211
화 물 차		53,405	13,440	17,280	18,240	21,120	25,920	96,000	153,405
기 타		5,939	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	5,000	6,939
계		144,337	27,600	39,100	43,400	47,400	53,300	210,800	355,137

단위 : 대

자동차공업의 현황과 생산추세

우리 나라의 자동차 공업은 1962년 이전에는 몇개의 소규모조립공장에서 미군으로 부터 불하된 부분품이나 일부 도입된 부분품을 가지고 가내수공업적조립단계의 생산에 불과하였으나 1963년 [새나라] 소형 승용차의 대량 국내조립을 계기로하여 정부의 기계공업 육성책에 힘입어 1966년부터는 본격적인 생산단계에 들어가게 되었다.

1971년의 국내 자동차 생산실적은 <표 9>에서 보는 바와 같이 23,045대이다.

이러한 우리나라의 자동차 공업은 완전한 국내제작은 아니지만 과거의 조립형태에서 국내제작 방향으로 전환정부의 100% 국산화시책 추진에 호응되고 있으며 버스의 경우는 70%이상 국산화를 이룩하였다.

1971년말 국내 4개 자동차 생산공장의 연간 생산능력은 66,700대로서 이중에는 승용차가 31,000대 버스 7,200대 화물차가 28,500대로 구성되어 있다. 이는 1976년의 자동차 수요에 훨씬 상회하는 것이다. (끝)

〈표 9〉

자동차 생산 실적

	단위 : 대					
	1966	1967	1968	1969	1970	1971
승 용 차	3,268	5,147	11,319	18,866	13,084	11,512
버 스	1,196	961	2,320	3,830	4,516	3,302
트 릭	—	—	2,697	5,969	5,568	3,191
삼 륜 차	692	—	2,588	4,088	5,998	5,040
계	5,156	6,108	18,924	32,753	29,166	23,045

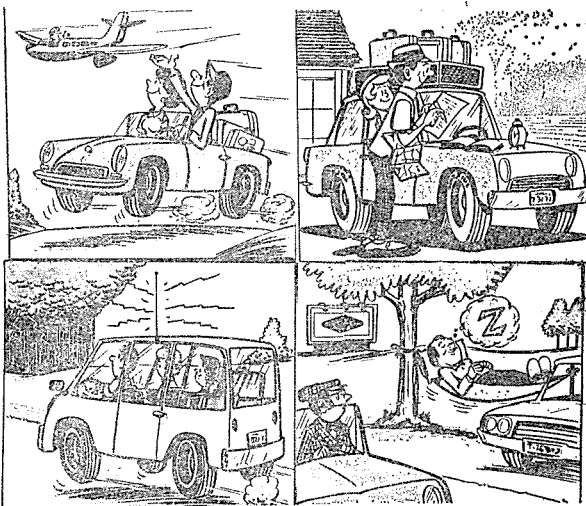
자료 : ① (66~69) 교통부  
(70-71) 경제기획원  
② 2륜차제외

표 10〉

자동차 생산능력

	단위 : 대		
	1969	1970	1971
승 용 차	31,000	31,000	31,000
트 릭	23,700	24,900	28,500
버 스	7,200	7,200	7,200
계	61,900	63,100	66,700

자료 : 경제기획원



◎ 베스트 드라이버가 되자면 !! ◎

- ① 運轉하는 車에 對해서 熟知할 것
- ② 미리 ドライブ 프란을 만들 것
- ③ 엔진, 트러블이나 惡天候때의 注意
- ④ 라디오를 使用해서 交通情勢를 알 것
- ⑤ 性能을 過信하지 말 것…… 이라고 G.Y의 弘報는 傳하나 萬若 貴下라면 어떠한 方法으로 베스트. 드라이버가 되겠습니까? 研究해 보십시오.