

國民經濟 뒷받침할 交通網 확립에 이바지

효율적인 交通시스템 구축 시급



고도의 산업사회를 유지발전 시키는 여러 사회 활동중에서도 交通輸送의 문제는 가장 핵심적인 것이다. 資源의 생산, 분배 그리고 노동력의 바람직한 수송등은 모든 사회활동의 기본이 되기 때문이다.

따라서 사회의 경제규모가 커지고 산업구조가 고도화될수록 국가경제에서 交通분야가 차지하는 비중은 점차 높아가게 마련.

우리나라도 都市化경향이 급격하게 나타남에 따라 심각하게 야기되고 있는 도시교통체증 해소와 함께 특히 86아시안게임과 88올림픽등 국제적인 큰 행사를 앞두고 綜合交通체계 확립이라는 큰 과제를 안고있다.

우리나라 交通분야의 유일한 학술연구 단체인 大韓交通學會 李一炳회장(한양대 공대 도시공학과 교수)을 만나 2천년대를 대비한 우리나라의 交通문제와 學會의 사업계획등을 알아 보는 것은 바로 이러한 관계를 어떠한 과정과 형태로 해결할 수 있는가에 대한 해답을 줄것으로 기대된다.

『한나라의 交通体系를 형성시키는 것은 크게 國土開發·土地利用·人口分散 수송체계의 확립·도로규제등이 포함되어 있어 이들의 효율적인 형성 및 이용의 경제적인 평가도 실로 다양한 전문지식의 綜合에 의해 이루어 집니다』

李一炳회장은 交通문제의 사회적 중요성에 비추어 交通工學과 交通計劃의 안목을 겸비한 交通行政技術의 확립이 시급한 문제라고 강조하면서 學會가 창립되고 거의 불모지대였던 한국의 交通계획분야의 職能의 기초가 정립되었다고 말한다.

『學界뿐만 아니라 行政, 管理, 技術 및 經營분야의 각계각층에서 종사하는 交通전문가들이 모여 交通에 관한 이론과 실제문제를 보다 세심하게 관찰하고 연구결과 및 정보를 교환하여 조직적으로 대처할 수 있는 발판을 구축해야겠다는 것이 당초의 설립취지였습니다.』 李一炳회장은 당시 交通분야를 부분적으로 취급하는 학회는 있었으나 交通문제만을 전문적으로 다루는 학회가 없어 뜻있는 이들이 모여 학회설립을 추진하게 됐다고 설립당시를 들려준다.

大韓交通學會는 「도로, 철도, 해운 및 항공등의 交通에 관한 학술과 기술을 연구 응용하여 交通공학, 경영, 계획, 행정 및 정책분야의 발전과 보급에 공헌」함을 목적으로 1982년 11월 18일 창립총회를 갖고 정식 발족했다.

學會는 그동안 學會誌를 두번 냈으며 外國

學者를 초청, 학술발표회도 가진바 있다.

아직 역사가 짧아 많은 활동은 하지 못했지만 앞으로 ▲학회지 및 간행물의 발간 및 배부 ▲연구발표회, 토론회 및 강습회 開催 ▲교통분야에 관한 도서·문헌 및 자료의 수집 ▲국내외의 관련기관과의 학술교류 및 정보교환 ▲교통에 관련된 산업 및 행정합리화를 위한 産學協同등의 目的事業을 활발히 전개해나갈 방침이라고 밝힌다.

『人和團結에 주력해 나가겠습니다. 아울러 學會가 學術團體나 만큼 學術發表會등 학술모임에 주력하고 支部設置등 회원 증대에도 힘을 기우릴 작정입니다. 그리고 交通行政機關과의 유대강화에도 힘써 나갈 것입니다.』

초대회장 韓相準박사(현 漢陽대총장)에 이어 지난 4월 13일 총회에서 제2대회장에 취임한 李一炳박사는 취임포부를 말하면서 앞으로 學會기반구축에 최선을 다할 방침이라고 밝힌다.

『우선은 學會사무실 마련이 급선무입니다. 學會사무실이 마련되는대로 체계적인 학회운영과 함께 착실하게 사업계획등을 수행해 나가면서 內實化를 기해 나갈 생각입니다.』

현재 회원은 정회원을 비롯 준회원·단체회원·특별회원등 3백여명으로 도시공학·지역계획·토목·건축·사회·경제·물리학자등 다양하게 구성되어 있다.

『앞으로 국민생활이 윤택해짐에 따라 교통부분의 사회적중요성은 더 높아질것으로 예견됩니다. 인구 1인당 통행발생 회수가 소득수준의 향상과 여가시간의 증대로 더욱 더 증가될 것이며 특히 통행의 장거리화는 더욱 가속화될 것입니다.』 李회장은 지난 4반세기 동안 교통수요의 증가속도는 교통공급속도를 훨씬 앞질러왔기때문에 교통문제는 상대적으로 악화될 수 밖에 없으며 특히 경부간 및 경인 고속도로의 경우 건설초기의 투자재원의 부족과 경제적 타당성이 크게 우려되었으나 10여년이 지난 오늘에와서는 이미 容量

한계에 육박하여 심각한 교통체증에 대한 개선대책이 요망되고 있다고 강조한다.

『이러한 문제해결은 학자들만의 연구만으로는 이루어질 수 없습니다. 먼저 市民들의 질서의식이 중요하지요. 서로 양보하는 마음으로 車線을 지킨다든가 交通法規를 잘 지켜나가는 동시에 우리의 交通시스템이 시민들이 손쉽게 이용할 수 있도록 체계화되어야 합니다. 李회장은 현행 대중교통수단의 7할을 점하고 있는 비스의 이용율을 지하철이 담당케하여 지하철이용이 생활화될 수 있도록 보다높은 관심과 이를 쉽게 이용할 수 있는 시스템구축이 시급하다고 강조한다.

『또한 고속도로도 이미 수용한계를 뛰어넘었다고 봅니다. 하루빨리 신간선고속도로를 만들어 서울서 부산까지 시간당 260km로 주파할 수 있는 고속화전철이 설치되어야 합니다. 이렇게되면 전국을 두시간대로 끌어올릴 수 있을 뿐만아니라 우리 생활도 훨씬 편리해 지겠지요.』

李회장은 오는 2천년대에는 국민생활수준이 급격히 향상됨에 따라 관광여행에 대비한 교통수단이 개발되어야 할것이라고 전제하고 천천히 여유를 갖고 관광을 즐길 수 있도록 시간당 30km정도를 달리는 열차가 등장하지 않을까 내다본다.

『날로 발전하는 국민경제에 부응할 수 있는 교통의 백년대계를 위한 創意的 연구를 거듭하여 2천년대에는 선진국의 예에 뒤지지 않는 편리하고 신속한 교통망확립에 이바지하는 것은 물론, 모든 국가발전에 원동력이 되는 견인차 역할을 학회가 담당 하리라고 봅니다.』

교통의 사명은 빠르고 안전하고 쾌적하며 더 많은 양을 단시간내에 수송하는데 있다. 길은 地域을 통일한다고 했으니 전국토의 통일은 교통기관과 교통체계의 바람직한 뒷받침이 있을때 비로소 가능해 질 것으로 보인다. (權光仁記)