

## 한국의 도로, 세계의 도로

서 종 술

한국도로교통협회 기술국장

---

80년대 이후, 교통량의 증가는 많은 문제점을 낳고 있다.

필요한 도로망의 확충은 여러 요인으로 기대하기 곤란하므로

기존 도로의 효율 극대화의 노력이 요구된다.

따라서 신도로 체계에 호응하고 새로운 교통문화를 이루기 위해 도로를 이용하는 우리가 이해하고 효과적으로 활용하는데 도움이 되도록 「길」 이야기를 엮어본다.

---

### 도로의 역사가 곧 인류의 역사

도로 발전의 역사는 인류 문화의 진보를 반영 시키고 있다고 할 만큼 인류의 역사와 함께 시작되어 시대의 요청, 경제적, 역사적 환경의 변천, 기술의 발전과 함께 큰 변화를 이루어 왔다.

서구에서는 기원전 1900년경 중부 유럽 및 동부 유럽의 고대 상인이 정기적인 통상을 위하여 4개의 상업로를 건설, 사용하였다는 전설이 있으며, 기록상으로는 로마제국이 기원전 300년경에 군용도로, 통칭 로만로드를 건설한 사실이 있다.

동양에서는 기원전 50년경 중국에서 생산된 비단(絹)이 다리부 분지를 횡단하여 유럽에 운반되기 위한 도로가 건설된 바 있으며 이것이 그 유명한 실크로드(絹道)이다. 실크로드는

무역뿐만 아니라 서역의 귀중한 정보를 전달 하였으며, 1만km에 이르는 실크로드를 발전 시키기 위한 도로망의 정비를 계획한 것은 12 세기의 징기스칸이다. 그는 동쪽은 중국으로부터, 서쪽은 러시아, 이란에 이르는 대제국을 건설하고 그 광대한 영토를 유지하기 위한 정보망을 계획하고 그 일환으로서 도로망 및 역사(驛舍)의 정비를 하였으며 이것이 몽골의 역전법이다.

중세의 도로 역사는 로마 제국의 붕괴에서부터 시작된다. 로마 제국이 분열되고 봉건제후가 분립된 사이에는 도로에 대하여 거의 등한 시하였고 영국 등에서는 로만로드를 파괴하고 그 재료를 건축물에 이용한 사실까지 있다. 도로가 다시 정비되기 시작한 것은 유럽에서 중앙집권이 성립되던 때부터이다.

## 알프스도로를 건설한 나폴레옹

프랑스에서는 루이 14세 시대에 대신 고벨이 나서서 국민 경제를 위하여는 도로 정비가 필수라고 하여 도로 정책을 정력적으로 추진하였다. 1747년에는 파리에 도로교량학교가 설립되었으며 이 학교는 모습을 바꾸어 현존하고 있다.

나폴레옹도 도로 정책의 추진론자로 알프스 도로를 건설한 바 있다.

영국에서는 1555년에 부역제도를 내용으로 하는 최초의 도로법을 입법하였고 1618년에는 차량취재법이 의회에서 의결되고 1663년에는 임취도로법이 입법되었다. 18세기 후반부터 19세기까지는 도로 건설 기술이 크게 발전되었으며 그 예로서 19세기 초기 영국의 공학자 마카담 델포드의 도로개량기술로 이것은 도로를 평탄하게 하고 하중에 견딜 정도로 견제하는 것을 주목적으로 한 것이다.

그 후 증기기관이 발명되고 증기버스의 출현과 함께 의회는 그 악명 높은 적기조례를 만들었는데 이 법은 역마차나 철도를 보호하기 위하여 증기버스가 주행할 때 그 앞을 지나가는 사람은 적기를 들고 뛰어야 한다는 것이다.

한편 1886년 독일의 다이뮤라는 새로운 원리에 의한 가솔린 발동기를 사용한 자동차를 만들어 시운전하였으며 이어서 독일의 벤츠는 자동삼륜차의 시운전에 성공하였고 1901년 뮐새대스 경주차는 시속 86km를 기록하였고 이로부터 그간 육상교통의 주역을 철도에 쫓기고 있던 도로는 새로운 가치를 갖게 되기에 이르고 발전을 거듭하여 현대 도로에 이르게 되었다.

우리나라 도로의 발달은 삼국시대부터 역원제와 함께 이루어졌다. 고려시대에는 행정력과 물산을 연결하는 22개의 공로망을 개척하고 도로 연변 요지에 525개 역참을 설치하였다. 이조시대의 운송수단도 역제도였으며 고려시대의 제도를 계승 발전시켜 서울을 제외한 전국 41개 노선에 역이 540여개가 설치되었다. 30리 간격으로 설치돼 군용으로 이용된 이들 주요 역로는 정치, 군사 및 국가의 통신 역할을 하였고 시장을 중심으로 한 보부상(裸負商)의 민간통신 역할도 했다.

## 고려시대 525개 역참은 한국도로의 기원

조선조에서는 역도의 중요성에 따라 대·중·소로 삼분하였으며 서울(漢陽)을 중심으로 한 경기도 일원의 동로(東路)와 서로(西路)가 정치, 군사적으로 중요하였기 때문에 대로 하였다. 또 남로(南路)는 경제적으로 중요하였으며, 서울을 중심으로 한 간선 도로는,

제1로 : 서울~신의주선,

제2로 : 서울~경흥선,

제3로 : 서울~평해선,

제4로 : 서울~동래선,

제5로 : 서울~제주선,

제6로 : 서울~강화선 으로 이루어졌다.

도로 폭원 등의 규모는 알 수 없으나 주례(周禮)라는 책에 의하면 소나 말이 다닐만한 오솔길이나 소로길을 경(徑), 짐수레가 겨우 다닐만한 길을 진(軫), 사람이 타는 수레 한 대가 다닐만한 길을 도(途)로 두 대는 도(道), 세대이상

나란히 다닐만한 가장 넓은 길을 로(路)라 한 것을 토대로 당시의 옥외 행사규모에 견주어 추정하여 볼 수 있겠으며 이의 정립은 앞으로의 과제라 하겠다.

일제하에서는 1911년 자동차 도입에 따라 구 도로를 근대식 도로로 개수하거나 신설하여 차가 다닐 수 있는 신작로(新作路)를 건설하였으며, 해방전의 도로 총연장은 2.7만km에 불과하였으나 광복을 계기로 자동차 교통의 발달에 따라 새로운 도로망의 구축이 요구되었다. 이에 따라 새로운 도로망의 구축이 요구되었다. 이에 따라 도시 지역을 중심으로 도로포장이 시작되었으며 또한 6.25사변에 따른 군사적 목적의 도로가 확장 정비되어 도로교통망이 성장하기 시작했다.

## 국내 고속도로의 효시

### 1968년 경인고속도로 개통

1960년대부터는 산업도로의 건설과 함께 국산 자동차의 생산에 따라 이에 상응하는 고가도로, 입체교차로, 고속도로 등이 건설되어 한국 도로 교통의 획기적인 발전을 이룩하였다. 특히 1968년에는 경인고속도로가 개통되고, 1970년에는 서울~부산간 경부고속도로의 건설로 고속도로 시대의 막을 열었다. 같은 해 호남고속도로의 제1차 구간인 대전~진주간을 완성시켰고 1973에 제2차 구간인 전주~순천과 부산~순천, 1975년에 영동(신갈~강능), 1977년에 구마(대구~마산)고속도로가 건설되어 전국이 일일 생활권으로 접어들게 되었다.