

경부고속도로: 이동성과 구획화의 정치경제지리

최병두*

요약: 이 논문은 1960년대 박정희 대통령에 의해 추진된 경부고속도로의 건설에 내재된 이동성과 구획화의 정치에 초점을 두고, 이를 정치경제학적으로 분석하고자 한다. 경부고속도로는 첫째 교통로를 통한 이동성의 창출로 권위주의적 정치권력을 강화하고 사회공간적 통합을 이루어내는 중요한 힘이었으며, 둘째 '비장소'로서 새로운 '기계공간'의 확충을 통해 국토공간의 물리적 경관과 국민들의 일상생활의 리듬을 바꾸어 놓는 위력을 가졌고, 셋째 시공간적 압축을 통해 자본의 회전시간을 단축하여 자본주의 경제가 발전할 수 있는 물질 토대를 제공했다. 그러나 경부고속도로는 이에 포함된 지역(수도권과 동남임해지역)과 배제된 지역(즉 호남지역과 강원지역)간 불균등발전을 틀지웠을 뿐만 아니라, 결국 이에 포함된 지역들 내에서도 불균등발전을 심화시켜 수도권과 그 외 지역들 간을 구획화하는 정치경제적 균열화를 초래했다. 경부고속도로는 또한 이동성의 심화에 따른 장소 소외와 건설·운영과정에서 생태적 문제를 유발하였다. 이러한 '고속도로의 비극'을 해소하고 고속도로가 진정한 균형과 통합의 길로 거듭나기 위하여 '지속가능한 정치'가 요구된다.

주요어: 경부고속도로, 교통의 지전략, 자동차-이동성, 비장소, 기계공간, 지역불균등발전

1. 서론

1960년대 이후 본격화된 경제성장을 배경으로 박정희대통령이 추진한 경부고속도로의 건설은 정치권력을 정당화시키는 동시에 국토공간의 역사를 다시 쓰는 중요한 사건이었다. 사실, 권력의 작동으로서 정치의 공간적 조건 속에서, 공간 위에서, 그리고 공간을 매개로 이루어진다. 이러한 점에서, "전체 역사는 공간의 역사로 다시 쓰여 져야 하며, 이는 또한 동시에 권력의 역사"라고 푸코(Foucault, 1980, 149)는 주장한다. 이러한 공간의 정치, 즉 정치지리학 또는 지정학의 관점에서 보면, 교통로의 신설이나 확충, 특히 기존의 교통로와는 다른 수준의 새로운 고속도로 건설은 사람과 사물들의 이동성을 가속화하기 위

한 역사적 노력의 산물로 간주되며, 또한 이러한 이동성의 가속화를 성취한 정치권력을 정당화시키는 상징으로 간주될 수 있다.

역사적으로 고대 그리스-로마시대부터 중앙의 정치권력이 멀리 떨어져 있는 변방 지역들까지 영향력을 확대하기 위해서 교통로의 건설과 확보는 필수적이었다. 교통로는 거리의 마찰을 줄이고 이동성을 증대시킬 뿐만 아니라 교통로들로 구축된 네트워크 상의 지점들 간 접근성과 순환성을 향상시킴으로써, 주변 지역으로 권력의 영향을 확대시키고 나아가 중앙으로의 구심력을 강화시켜서 사회정치적 결속력을 촉진하는 '통합효과'를 가진다. 즉 새로운 교통로의 구축은 자원에의 접근이나 원료 수송을 보다 원활하게 할 뿐만 아니라 군사적 기동성을 강화시키고, 영

* 대구대학교 지리교육과 교수, bdchoi@daegu.ac.kr

토를 보다 효율적으로 지배할 수 있도록 한다. 이러한 점에서 교통로의 건설은 정치권력의 영토전략 또는 지전략(geo-strategy)의 일부였다.

근대 국민국가의 영토가 확정된 이후에도, 교통로의 확충은 자본주의 경제 성장과 중앙집권적 정치권력의 강화를 위한 주요 수단이었다. 근대 국가의 영토 팽창이나 식민지 개척, 중앙의 정치권력의 영향력과 사회공간적 통합성의 증대는 교통로의 건설을 전제했다. 이러한 교통로의 건설과 이용은 근대 기계문명의 우월성을 상징적으로 보여주었으며, 일상생활에서 새로운 경관과 생활리듬을 만들어내는 계기가 되었다. 즉 고속도로와 같은 새로운 교통로를 이용하는 새로운 교통수단(즉 이동기계)의 발달은 이들을 위해 할애된 '기계공간' (machine space)을 확장시켰으며, 이에 의존하는 새로운 생활양식을 만들어내었다.

이와 같이 교통로의 확충을 통한 사회공간적 이동성과 접근성의 증대는 인간의 오랜 역사적 과제이지만, 근대적 의미에서 이동성의 창출 과정과 이에 따라 발생하는 구획화 효과는 궁극적으로 자본주의 경제 발전에 중요한 의미를 가진다. 특히 현대사회에서 가속화되고 있는 교통통신기술의 발달은 자동차와 같은 이동기계의 생산을 위한 기계조립산업과 사회간접시설의 확충에 투입되는 건설(및 부동산)자본의 성장을 동반한다. 또한 교통의 발달에 따른 시공간적 압축(time-space compression)은 상품과 자본의 시공간적 순환을 촉진시키고 투입된 자본의 회전기간을 단축시킴으로써 자본 일반의 이윤율을 높여준다.

그러나 이러한 교통로의 발달은 그 결과로 구축된 교통망 체계에 포섭된 지역과 배제된 지역 간 불균등을 심화시키는 공간적 구획화의 효과를 초래하게 되었다. 교통로로 연계된 도시들 간에는 '도시내파'(urban implosion)현상으로 시간거리가 압축되는 반면, 연계되지 않은 도시들은 시간거리가 상대적으로 멀어진 효과를 가지게 된다. 뿐만 아니라 교통망 체계에 포섭된 도시들이라고 할지라도, 이른바 '빨대효과'로 인해 교통망 체계 및 이에 따라 이루어지는 상

호작용을 통제하는 역할을 담당하는 허브 또는 중심지로 자본, 권력, 정보의 집중과 집적이 이루어짐으로써 네트워크 내부의 중심과 주변 간 불균등이 심화되게 된다. 이러한 상황에서 교통로는 지역간 사회공간적 '통합효과' 만이 아니라 국토공간을 구획하고 이로 인해 정치적 갈등이 야기되는 '분열효과'를 가져올 수 있다.

이러한 점들에서, 이 논문은 경부고속도로 건설과 운영을 사례로, 새로운 교통로의 건설이 정치경제적으로 어떤 효과를 가져왔는가를 분석하고자 한다. 우선 고속도로의 건설과 관련된 기존의 연구동향을 살펴 본 다음, 교통로의 건설이 가지는 정치지리적 효과 일반을 고찰하고, 경부고속도로의 건설을 통해 이러한 효과를 달성하고자 했던 박정희대통령의 정치-군사적 지전략적 특성을 고찰하고자 한다. 그리고 조국근대화과 속도전의 이름으로 진행된 경부고속도로의 건설이 지리적으로 '비장소'를 창출하는 근대적 '기계공간'의 확충을 가져왔으며, 궁극적으로 경제적으로 자본축적의 본격화를 위한 시공간적 압축을 가능하게 했음을 주장하는 한편, 이에 포섭된 지역과 배제된 지역 간, 그리고 포섭된 지역들 간에도 지역 불균등발전이 심화되는 계기가 마련되었음을 강조하면서, 이러한 장소적 소외 및 지역불균등발전과 더불어 무분별한 국토 개발과 교통사고의 급증 등의 문제도 초래되었음을 지적하고, 교통로 건설을 위한 대안적 정치에 대해 간략히 언급하고자 한다.

2. 고속도로에 관한 최근 연구 동향

고속도로에 관한 연구는 다양한 측면들, 예로 고속도로 자체가 가지는 교통지리적 측면(즉 통행량이나 노선 분석 등)이나 이의 건설 및 이용의 결과로 발생하는 토지 이용이나 산업 입지의 변화 그리고 지역경제에 미치는 영향 및 이와 관련된 지역(불균등)발전 등의 경제지리적 측면을 포함한다. 뿐만 아니라 고속

도로에 관한 연구는 대규모 공공사업에 관한 정치적 의사결정과정이나 이러한 사업이 가지는 정치적 상징성, 그리고 고속도로의 건설과 이용 과정에서 발생하는 갈등뿐만 아니라 이에 따른 사회공간적 통합효과에 관한 정치지리적 측면의 연구도 가능하다. 그 외에도 고속도로의 건설 및 유지보수와 관련된 공학적 측면이나 건설과 이용 과정에서 발생하는 생태환경적 문제에서부터 고속도로가 이용자들이나 일반 국민들의 의식과 일상생활에 미치는 심리적, 문화적 변화에 이르기까지 다양한 연구가 이루어져왔다. 본 연구는 경부고속도로의 건설 및 운영 과정에 내재된 이동성과 구획화의 정치에 초점을 두고 이를 정치경제학적으로 분석하고자 한다. 이와 관련하여, 고속도로 건설을 위해 제시된 목적이나 의사결정자의 정치적 특성, 고속도로 노선 선정을 둘러싼 지역갈등이나 건설과정에 투입된 기술인력과 재원 조달의 정치적 측면, 고속도로 건설 결과에 대한 경제적, 정치적, 심리적 효과들 등에 관한 기존 연구들을 검토해보고자 한다.

첫째, 고속도로 건설의 목적에 관한 기존 연구들 가운데 유영옥(1991)의 논문은 본 연구와 관련하여 가장 흥미롭고 의미 있는 연구라고 할 수 있다. 이 논문은 대구와 광주를 잇는 88고속도로의 건설을 당시 이를 추진한 전두환 정권의 정치적 상징 이용으로 해석한다. 이 연구에 의하면, 공공정책은 흔히 분석적, 합리적 과정을 통해 의사결정이 이루어지고, 이에 따라 사업이 실행되는 것으로 이해되지만, 실제 비분석적, 비합리적 과정을 통해 이루어지는 경우들이 많다. 이는 정치권력이 특정 공공정책 사업을 정치적 상징으로 동원하고자 하는 정치적 목적 때문이다. 즉 고속도로를 포함한 대규모 공공정책은 정치권력에 대한 불만과 불신을 해소하고 사회공간적 통합을 촉진하는 정치적 상징이 될 수 있다. 예로, 영남의 대구와 호남의 광주를 잇는 88고속도로의 경우, 당시 정치권력의 정당성을 확보하지 못했던 신군부정권은 영호남 지역감정의 원인을 정치적 인위적 측면보다는 지리적 물리적 단절에 귀결시켜 88고속도로 건설

의 당위성을 강조했다. 이 과정에서 국민 화합 등과 같은 정치적 언어를 동원해 정권의 정통성 부재와 비민주성에 대한 비판의 무력화, 희석화를 추구하는 전략을 사용했다고 할 수 있다(유영옥, 1991, 237).

이와 같이 고속도로를 정치권력의 정당화와 국민적 화합을 위한 정치적 상징으로 활용했다는 주장은 사실 정치지리학에서 흔히 거론되는 아이코노그래피(iconography)의 개념과 조응한다(임덕순, 1989, 13 및 49). 아이코노그래피란 국가나 영웅, 동상, 그 외 국가를 대표하는 상징물이나 신념처럼 국민들로 하여금 믿게 하고 국민의 감정을 지도, 지배할 수 있는 상징체계를 의미한다. 88고속도로는 이러한 정치적 상징으로서 아이코노그래피로 활용되었다고 할 수 있다. 뿐만 아니라 당시 정부는 이러한 88고속도로를 매우 졸속하고 부실하게 공사하면서, 그 경제적 효과가 매우 낮았음에도 불구하고, 지역감정 해소의 의의를 과대평가하고, ‘국민화합’의 상징이라는 신화를 창조했다고 자찬하면서 정부에 대한 국민적 지지를 얻고자 했다(유영옥, 1991, 238). 이와 같이, 고속도로가 국민적 화합이나 영토의 사회공간적 통합을 위한 정치적 상징으로 동원되는 과정은 단지 전두환 정권에 한정된다기보다는 그 이전의 박정희 정권에서도 찾아 볼 수 있을 것이다. 뿐만 아니라 최근에도 예로 ‘국민통합을 위한 포항-새만금 간 동서고속도로 건설’에 관한 정책 토론회에서 통도익친(通道益親)을 화두로 ‘길을 통한 지역 간의 화합과 발전’을 추구하고자 한다는 점에서(류태희, 2009), 고속도로는 현재에도 여전히 정치적 상징으로 동원되고 있다고 할 수 있다.

고속도로 건설이 정치적 상징을 동원할 목적으로 건설되었다는 연구는 이러한 목적을 달성하기 위한 고속도로 건설의 의사결정자에 관한 정치적 성향에 관한 연구와 밀접한 관계를 가진다. 이러한 점에서 박준혁(2010)의 연구는 본 연구와 직접적으로 관련된다. 이 연구는 경부고속도로를 추진한 박정희대통령의 정치적 리더십을 ‘결과론적 후견주의’로 특징지은다. 즉 경부고속도로의 건설 과정을 사례로 살펴본

면, 박정희 대통령의 리더십은 대중과 정치에 대한 불신을 노골적으로 드러내면서, 속도전과 반공주의를 전제로 했으며, 또한 경부고속도로를 그가 추구하는 '조국 근대화' 이데올로기의 상징적 사업으로 홍보했다. 이와 같이 경부고속도로 건설을 위한 의사결정 및 이의 추진과정에서 나타난 박정희대통령의 리더십은 결론론적으로 정당화될 수 있는 여지가 있을 지라도 결코 민주적 구성적 리더십이라고 볼 수 없다고 결론지운다. 이 연구는 경부고속도로와 같이 국토 공간에 지대한 영향을 미치는 대규모 공공정책의 의사결정자의 특성을 어떻게 반영하고 있는가를 이해할 수 있도록 한다는 점에서 의의를 가진다. 그러나 이 연구는 지리학적 측면에서 보면 경부고속도로 그 자체의 사회공간적 특성에 관한 연구라기보다 특정 통치자의 정치적 리더십을 고찰하기 위해 경부고속도로를 사례로 활용한 연구라고 할 수 있다.

둘째, 고속도로 건설과정을 둘러싸고 발생하는 정치적 사안들, 예로 고속도로 건설에 대한 반대 운동의 무마, 노선 선정을 둘러싼 지역간 갈등의 해소, 또는 건설에 필요한 자원과 인력 동원을 위해 필요한 정치적 과정들에 관한 연구도 본 연구를 위하여 중요한 의미를 가진다. 예로 고속도로 건설 자체에 대한 반대운동은 경부고속도로의 건설에서부터 최극수리산을 관통하는 수도권서부(수원-광명)고속도로의 건설에 대한 반대(2008년), 제3경인 고속도로 건설 반대운동(2010년) 등에 이르기까지 간헐적으로 발생해 왔다. 또한 고속도로 노선 선정을 둘러싼 갈등과 이의 해소를 위한 다양한 정치적 노력들도 지속적으로 전개되어 왔다. 이러한 주제들에 관한 연구 사례로 경부고속철도 천성산 구간을 둘러싼 갈등과 그 해소 과정에 관한 김창수(2003)의 연구나 안양-성남 고속도로 건설과 관련된 정부와 시민단체 간 갈등의 진단 및 해소 가능성에 관한 박홍엽(2009)의 연구 등을 찾아 볼 수 있다.

그러나 이러한 연구들은 경부고속도로의 건설과정에 관한 분석에는 거의 의미를 가지지 않는다. 왜냐하면, 경부고속도로의 건설에 대한 반대나 노선을 둘러싼

갈등이 있었겠지만, 당시 권위적 정권의 강력한 통제 하에서 겉으로 드러나지 않았기 때문이다. 그 외 고속도로 건설과정에서 요구되는 자원과 기술인력을 어떻게 동원할 것인가에 관한 연구도 중요하지만, 실제 경부고속도로의 건설과정에서 이들의 동원은 매우 특이한 방식으로 이루어졌기 때문에 관련 연구를 거의 찾아보기 어렵다. 유일하게 박종흡(1969)의 연구는 경부고속도로 건설계획에 반영된 지도자의 역할 및 이념과 더불어 찬반요구의 갈등과 이의 처리, 계획의 전개과정 그리고 계획이 추구하는 유발 효과에 관한 분석 등을 종합적으로 제시하고 있다. 특히 이 연구는 경부고속도로 건설 당시에 이루어진 연구라는 점에서 시대적 상황을 생생하게 반영하고 있으며, 실제 다양한 자료들을 제시하고 있다는 점에서 의의를 가진다. 그러나 이 연구는 바로 이러한 점에서, 경부고속도로 건설에 반영된 지도자의 역할과 이념, 찬반 요구의 갈등과 이의 처리 등에 관하여 비판적으로 고찰하기는 어려웠을 것으로 추정된다.

셋째, 본 연구와 관련된 선행연구로 고속도로의 건설 결과에 관한 경제적, 정치적, 사회심리적 효과에 관한 연구들을 살펴볼 필요가 있다. 우선 고속도로의 건설 결과에 관한 경제적 효과에 관한 연구는 비교적 많다. 고속도로 건설의 경제적 효과에 관한 연구들은 우선 고속도로 건설이 이에 포섭된 지역들의 경제에 포괄적으로 긍정적 효과를 가질 것으로 기대한다. 예로, 양지청(2005)의 연구에 의하면, 서해안고속도로의 개통은 통행시간 및 통행비용의 단축 등으로 접근성이 개선되고 물류비용이 감소하여 기업체 입지가 증가할 것이며, 그 결과 고용과 생산량이 증가하고 관광객도 늘어날 것으로 추정한다. 이러한 서해안고속도로가 지역경제의 성장에 미치는 효과에 관한 분석은 예로 인구 및 고용 변화에 초점을 둔 전명진·강호제(2007)의 연구로 보다 구체화된다. 그러나 고속도로를 포함하여 고속전철과 같은 새로운 교통수단의 개통은 지역경제에 긍정적 영향뿐만 아니라 부정적 영향을 가지며, 특히 김윤식(2009)의 연구는 고속도로의 건설로 인해 해당 지역의 소득이 인근 대도

시 지역으로 흡수되어 해당지역 경제가 악화되는 부정적 효과, 즉 이른바 ‘빨대효과’(straw effect)를 이론적으로 설명하고자 한다.

고속도로 건설과 이로 인한 부정적 효과로서 빨대 효과에 관한 주장은 기본적으로 고속도로에 포섭된 지역들 간의 불균등발전을 강조한 것이라고 할 수 있다. 사실 오늘날 수도권과 그 외 지역 간의 지역불균등발전은 경부고속도로를 포함하여 모든 교통통신망이 서울을 중심으로 네트워크화되어 있다는 점과 관련하여 설명될 수 있을 것이다. 그러나 고속도로의 건설은 또한 이에 포섭된 지역과 이로부터 배제된 지역 간의 불균등발전도 초래했을 것으로 추정되며, 사실 이 점은 경부고속도로 건설 당시에도 주요 쟁점이었다(한상진, 2009). 분명, 경부고속도로의 건설이 이에 포섭되어 있는 동남임해지역의 울산, 포항, 구미 등과 수도권 지역의 발전을 전제로 한 것이라면, 이에 배제된 강원과 호남 지역은 분명 상대적으로 낙후될 것이며, 따라서 경부고속도로의 건설과 이용은 경부축을 중심으로 한 지역불균등발전을 초래했을 것으로 추정된다. 그러나 경부고속도로 자체가 이러한 지역불균등발전에 어느 정도 직접적인 영향을 미쳤는가에 대한 연구는 찾아보기 어렵다.

경부고속도로 건설의 효과에 관한 최근의 연구로서 본 연구와 관련된 주제들 가운데 하나는 새로운 교통로의 초국가적 확장이 정치경제적 상호교류와 영향력의 확대를 가져올 것이라는 점이다. 예로 이진·이종호(2006)의 연구는 동북아의 한반도, 중국, 일본, 러시아를 고속도로망으로 연결하는 계획의 필요성과 그 배경을 논의하고 계획의 실행 단계를 제시하고 있다. 김갑성·박진덕(2006)의 연구는 이러한 환황해안 고속도로 건설이 한·중·일 3국의 지역경제에 미치는 효과를 보다 구체적이고 국가 및 지역별로 분석하고 있다. 이러한 교통로의 초국가적 확장은 한편으로 국가 및 지역간 상호연계성을 통해 경제적 협력과 각 지역의 발전을 가져 올 것으로 기대할 수 있다. 그러나 이러한 교통로의 초국가적 확장은 이에 포섭된 국가나 지역들 간 정치경제적 불균등을 초래

할 수 있으며, 특히 정치지리적 측면에서 보면 이는 강대국의 정치적 영향력이 인접국들로 뻗어나가는 수단이 된다고 할 수 있다. 이러한 점에서 경부고속도로는 당시 박정희 대통령의 통일관을 반영한 것이라고 할 수 있다.

끝으로 고속도로의 건설로 인한 사회심리적 효과에 관한 기존 연구는 본 연구를 위해 중요한 의미를 가진다. 고속도로 건설 자체는 이동의 속도를 급증시켜 실제 물리적 거리의 시간 단축효과를 가져다준다. 즉 김호정·정일호(2009)의 연구에 의하면, 고속도로 건설 전·후를 비교할 때 고속도로에 의한 직접 연결은 약 60% 정도 거리 단축효과를 가져다준다. 그러나 이러한 물리적 거리 단축효과에 비해 심리적 거리 단축효과는 약 16% 정도에 불과하며, 특히 동서축 고속도로 망이 상대적으로 남북축보다 거리 단축효과가 더 작은 것으로 나타났다. 이러한 연구는 새로운 교통로의 건설에 의한 도시내파 또는 시공간적 압축 효과를 확인한 것이라고 할 수 있다. 특히 이 연구는 고속도로망 구축에 따른 심리적 격리감의 완화효과는 국토공간의 사회적 경제적 문화적 이질감의 해소에 기여할 것으로 기대된다고 주장하면서, 특히 동서축 고속도로망의 확충이 필요하다는 점을 강조한다. 이러한 점은 결국 고속도로의 건설에 따른 사회정치적 통합 심리를 부각시킨 것이라고 할 수 있다. 고속도로 건설의 사회심리적 효과에 관한 연구는 그러나 위에서 논의한 바와 같이 고속도로가 가지는 상징적 효과와 더불어 고속도로를 주행하는 과정에서 발생하는 불안정성이나 비장소감 등에 관한 고찰도 포함해야 할 것이다.

이러한 기존의 선행연구들에 대한 비판적 검토 위에서, 본 연구는 경부고속도로의 건설에 반영된 통치자의 지전략, 경부고속도로의 건설에 따른 사회정치적 효과로서 자동차-이동성의 정치와 기계공간의 이데올로기, 그리고 이동성의 증대 또는 시공간적 압축에 따른 자본 축적 효과와 지역불균등발전에 따른 구획화의 정치적 균열 효과를 구체적으로 분석하고자 한다.

3. 통치자의 지전략으로서 경부고속도로의 건설

전통적인 정치지리학 또는 지정학에 의하면, 교통로는 사람과 화물의 교류를 통한 지역경제발전과 더불어 정치적 영향력의 행사와 관련된 영토의 지배 또는 통치와 밀접한 관계를 가진다. 즉 교통로는 노동력, 제품, 자본과 기술 등의 이동성 증대와 입지의 효율성 증대에 따른 경제발전을 통해 국력을 증진시킬 뿐만 아니라 정보의 순환을 통한 국가 영토의 정치공간적 통합효과, 군사력의 기동성 증대와 같은 군사적 전략-전술을 효율적으로 수행할 수 있도록 하는 지정학적 효과를 가진다(임덕순, 1997; Wolfe, 1963 등 참조). 대규모 토목사업을 동반하는 교통로의 건설은 이를 건설하는 과정에 막대한 국가 재원과 기술인력의 투입이 요구된다는 점에서 국가적 사업으로 간주된다. 이렇게 막대한 재원과 인력의 투입을 통해 건설된 교통로는 그 자체로서 중요한 사회적 기반시설이지만, 또한 교통로 건설이 가지는 전통적 효과들을 기대하는 통치자의 영토관리(또는 지배)전략 즉 '지전략'(geo-strategy)의 일부로 이해된다.

교통로의 건설에 따른 영토 지배·통합 효과는 역사 속에서 경험적으로 확인된다. 예로, 고대 로마제국은 오늘날 콘크리트와 같이 튼튼한 포장도로를 영토 전체에 걸쳐 약 5만 마일을 건설했으며, 군사공병 기술자들에 의해 축조된 변방도로들은 오늘날에도 건재할 정도라고 한다(정재영, 2007, 68). 이러한 로마도로는 로마군대의 신속한 이동을 위해 건설되었지만, 로마의 경제적 번영에 지대한 기여를 했다는 점에서 "모든 길은 로마로 통한다"는 말이 생겼다고 할 수 있다. 이와 같이 교통로의 건설을 통한 원격지역의 효과적 통치와 물자의 효율적 순환은 근대 국가의 성립 이후에도 더욱 중요한 의미를 가진다. 즉 교통로의 확충은 중앙집권적 국가의 건설을 위하여 필요한 중앙-주변 간 원활한 물자 유통에 필수적이었을 뿐만 아니라 정치권력의 영토적 확장에 중요한 역

할을 했다.

전통적 정치·경제지리학의 입장에서 교통로 확충의 구체적 효과로 다음과 같은 점들이 지적될 수 있다. 첫째, 교통로는 인력과 상품, 자본과 정보의 이동성 증대를 통해 지역경제 나아가 국가경제의 발전을 촉진시키는 효과를 가진다. 교통로의 확충은 인구 및 제품의 이동뿐만 아니라 자본과 정보·기술의 이동을 촉진하여 필요한 곳에 필요한 생산요소들이 공급되도록 함으로써 지역경제를 활성화시키고 전국적으로 경제력을 향상시킨다. 이러한 교통로의 발달은 상호 관련성이 미약했던 지역들 간 상호의존성을 증대시키고, 경제활동의 공간적 분업을 촉진시킴으로써, 개별 도시나 지역, 특히 분리된 입지를 가지는 대규모 공단들 간 연계성을 강화시켜서 경제적 생산력을 증대시킨다. 또한 이동성의 증대는 접근성을 강화시키고 이동시간을 단축시켜 줌으로써 운송비용을 절감하도록 하여 국제시장에서 가격경쟁에 우위를 점할 수 있도록 한다.

둘째, 교통로의 발달은 상호교류와 의사소통을 원활하게 함으로써 사회적 통합을 강화시키고, 이에 따라 영토의 통치 즉 정치적 영향력의 확대를 위한 필수적 전제가 된다. 위에서 언급한 바와 같이 고대 국가의 발달 이후 최근에 이르기까지 교통로는 중앙권력이 주변지역들에게까지 전달되고, 이에 따라 분산된 지방의 권력이나 정보가 중앙으로 집중되고 지배되는 통로의 역할을 담당해 왔다. 교통로의 확충이 없었다면, 전국적 여론 형성 및 통합된 정치의식(국민의식), 심지어 보통선거제의 실시나 대의 민주주의의 발달도 불가능했을 것이다. 이와 같이 원활한 교통은 국가 영토의 주변지역에서 흔히 나타나는 분열성(즉 원심력)을 해소하고 중앙 권력으로서의 통합성(즉 구심력)을 강화시키는 역할을 한다. 이러한 사회(공간)적 통합 효과는 정당성을 가지지 못한 정치권력에 대한 비판을 완화시키는 역할을 담당한다.

셋째, 교통로는 군사작전의 수행에 있어 기동력과 결합능력을 향상시키는 군사적 전략-전술효과를 가진다. 특히 과거 발생한 많은 영토 쟁탈 전쟁에서 교

통로의 건설이 최우선적으로 요구된다는 점을 역사가 말해주고 있다. 예로, 러시아의 극동지방 진출을 위한 시베리아 횡단철도의 건설이나 일제의 한반도 진출과 만주 침략을 위한 경부-경의선 철도의 부설은 영토의 확장이나 침략을 위하여 교통로의 건설이 최우선 과제임을 보여준다. 또한 베트남전에서 미군에 의한 전술도로망의 확보와 이에 대항하기 위해 건설된 이른바 ‘호치민 루트’는 교통로가 병력뿐만 아니라 화력과 병참의 신속한 이동 등 군사적 기동력의 증대에 얼마나 중요한가를 보여주었다.

이러한 전통적 정치지리학 또는 지정학의 의미에서 교통로의 확보가 가지는 효과는 1961년 군사쿠테타를 통해 집권한 후 강력한 경제발전과 국가통합을 추동했던 박정희정권의 지전략에서 주요한 과제로 포착되었을 것이다. 1962년 제1차 경제개발계획을 입안하여 추진하였던 당시 정부는 정유 및 비료 등 수입대체산업을 육성하기 위하여 울산공단을 건설하였고, 그 외에도 경제성장을 촉진하기 위하여 지역개발에 관심을 가지게 되었다. 1967년부터 제2차 경제개발계획을 수립하여 시행하고자 했던 박정희대통령은 이 해에 치루어졌던 대통령 선거의 유세과정에서 획기적인 대국토건설계획을 위하여 경부고속도로의 건설을 포함하여 4대 간선 고속도로(경부, 영동, 호남, 남해) 건설을 공약으로 제시하였다. 대통령으로 당선된 후 그는 1967년 12월 국가기간고속도로건설추진위원회를 조직하고, 그 산하에 국가기간고속도로계획조사단을 설치하였으며, 1968년 2월 경부고속도로건설공구중 제1공구의 기공식을 가지게 되었다.

이와 같이 시작된 경부고속도로의 건설은 구조적으로 자본주의의 경제 발전 논리에 따른 것이라고 할지라도, 가시적으로는 당시 군사정권의 통치자인 박정희대통령의 지전략의 일환으로 추진된 것이라고 할 수 있다. 건설 당시 기대했던 효과는 첫째 경제발전을 위한 사회간접자본(SOC) 확충, 둘째 정치적 지도자의 이념 구현이었다. ‘정치지도자의 이념 구현’이란 잘 알려진 바와 같이 조국근대화라고 할 수 있으며 이의 일차적 목표는 ‘부국강병’(富國強兵)이었

다. ‘부국강병’이란 결국 경제적 생산요소들과 제품의 유통이 보다 원활히 이루어짐으로써 지역 생산성이 증대하고 궁극적으로 국가 경제가 발전하는 것, 그리고 정치권력의 영향력을 확대시켜 영토적 통합력을 확대시킬 뿐만 아니라 당시 반공을 국시로 적대적 관계에 있었던 북한에 대한 군사적 우위를 차지할 수 있는 전략적 토대를 마련하는 것이었다. 경부고속도로의 건설은 경제적 물적 토대의 확충, 정치권력의 정당화를 위한 실질적 및 상징적 보장, 그리고 군사적 기동성을 확보하기 위한 전략적 지형지물의 조성 등을 위한 것이라고 할 수 있다.

당시 정권의 부국강병의 목표는 빈곤의 탈피를 위한 경제성장과 더불어 적대적 관계를 가진 북한에 대한 군사적 우위를 전제로 한 것이었다. 이러한 점은 경부고속도로 건설과정에서 박정희대통령에 의해 거듭거듭 강조된다. 예로 1968년 2월 서울-수원간 고속도로 기공식에서 그는, “지금 우리나라의 산업이 이렇게 급속히 성장해 나가고 건설이 빨리 이루어져 나가는데 대해서 가장 위협을 느끼고 있는 자가 있습니다. 그것이 바로 북한에 있는 김일성 괴뢰도당입니다”라고 주장한다(박정희, 1969, 69). 뿐만 아니라,

“장차 남쪽에서 북쪽으로 관통하는 우리나라의 대동맥의 일부라는 것을 생각할 때, 이것이 남북통일에 대한 하나의 상징적인 대동맥이요, 또 민족적인 대사업이라고 볼 수 있는 것입니다. 경부간 고속도로가 완공되면, 정부는 계속 이것을 연장을 해서 판문점까지 이 길을 연결시킬 작정입니다”(박정희, 1969, 261; 곽준혁, 2010에서 재인용).

박정희대통령의 이러한 인식은 고속도로가 궁극적으로 정치권력의 뻗침을 위한 결정적 수단이며 상징이 된다는 사실을 보여준 것이라고 할 수 있으며¹⁾, 이러한 점에서 그는 ‘경부고속도로 건설을 반(反)공산주의의 기념비적 사업’으로 간주했다.

경부고속도로의 건설을 통해 포괄적으로 통치자의

이념을 구현하고자 했던 이러한 지전략은 통치자의 개인적 통치 방식, 즉 박정희대통령의 독단적 의사결정과 일방적 지시 하에서 추진되었다. 사실 당시 경부고속도로 건설 사업의 규모나 성질로 보아 어떤 한 부처의 사업으로 추진되기 어려웠고, 따라서 범부처적 조정과 협조가 필요했으며, 이를 위해 대통령 자신이 지휘자로서 행정부 내 통합력을 장악했었다 (박종흡, 1969). 이로 인해, 국가기간고속도로건설추진위원회나 국가기간고속도로계획조사단은 유명무실했으며, 경부고속도로의 구체적 노선 결정까지도 통치자의 의사결정이 절대적이었다. 물론 다른 고속도로에 비해 서울-부산 간 경부고속도로가 우선 건설된 것은 울산공업단지 조성, 포항종합제철 건설계획, 동남임해지역의 대규모 공단개발과 낙동강 경제권의 개발 계획과 관련되었을 것으로 추정된다. 그러나 “특이한 것은 경부고속도로의 경우 노선결정이나 공정계획도 박 대통령이 독단적으로 직접 결정하였다는 점이다”(손정목, 2003, 111).

물론 이러한 의사결정과정에 대하여 일부 국민들이나 지식인계층에는 반대가 있었을 것으로 추정된다. 즉 손정목(2003)이 “대부분 식자들 …… 이 반대했고 여당과 공무원 사이에서도 반대가 많았다”고 서술하고 있는 바와 같이, 경부고속도로 건설 당시 반대 입장이 분명 존재했었다. 반대의 주요 이유는, 고속도로 건설보다는 열악한 국도와 지방도 정비가 선행되어야 한다는 주장이 제기되거나, ‘외국에서도 한국에 벌써 고속도로가 필요하냐’라고 지적한다는 냉소적인 시각이 있었다. 사실 1967년 말 당시 국민 1인당 GNP는 겨우 142달러였고, 경부고속도로가 개통된 직후 이용 차량은 하루 9000대에 불과했다. 즉 “GNP 142달러 정도의 국가에서 고속도로 건설이라는 것은 너무나 빠른 발상이었음에 틀림이 없다. …… 그러나 고속도로 건설 시기상조, 기존도로 정비를 우선해야 한다는 이론은 모두가 사석이나 세미나 석상에서의 의논이었고 매스컴이나 학술잡지 등에 발표되지는 않았다. 감히 그 누구도 박 대통령의 시책을 정면에서 반대할 사람은 없었던 그런 시대였던

것이다”(손정목, 2003, 109).

통치자의 지전략적 관점에서 보면, 경부고속도로 건설에 대한 이러한 외적 반대보다 더 중요한 점은 대규모 건설사업을 위한 자원과 기술 확보와 같은 내적 한계 요인들이었다. 당시 경부고속도로 건설을 위해 필요한 소요자금은 300억원 정도로 추정되었고, 실제 그 이후 99.73억원이 추가되어 총 공사비 429.73억원으로 건설이 완료되었다.²⁾ 경부고속도로 건설을 위한 공식적 재원조달계획에 의하면, 고속도로 건설을 위해 필요한 재원을 석유류세법과 도로정비촉진법의 개정으로 도로유관세의 도로사업비로의 전입 확대, 도로국채 발행, 일반회계로부터의 전입, 통행료(toll) 수입 등으로 조달하는 것으로 되어 있었다(표 1).

그러나 이러한 공식적 재원조달계획의 이면에는 몇 가지 중요한 비공식적 방안들이 고려되었다. 우선 고속도로 건설용 용지 매수비를 최대한 줄이도록 토지소유자들의 희생을 강제하는 방안이 강구되었다. 예로, 영동지구구획정리사업의 실시 과정에서, 고속도로 용지 무상 확보 방안이 모색되었는데, 당시 “군수와 읍면장이 땅 주인에게 ‘국가발전을 위해 땅을 국가에 헌납하거나 헌납을 하지 않더라도 싼 값으로 매각해 줄 것’을 요청하였다”고 한다(손정목, 2003, 111).³⁾ 또 다른 방안은 베트남 전쟁과 대일청구자금의 활용이었다. 표 1에 의하면 대일청구자금의 일부가 경부고속도로 건설에 포함된 것은 확인할 수 있지만, 실제 당시 베트남전쟁 특수로 확보도 자금이 어떻게 경부고속도로 건설에 동원되었는가는 공식적으로 확인하기 어렵다. 그러나 당시 상황은 분명 이러한 점을 추정할 수 있도록 한다. 즉

“우리가 그렇게 규모가 큰 대공사[즉 경부고속도로]를 진행할 수 있었던 가장 큰 원천은 사실상 베트남 전쟁 때문이었다. 소위 말하는 베트남 특수로 인해서 대부분 공사비를 충당한 것이다. …… 총체적으로 한국이 베트남 특수로 벌어들인 경제적 이익이 총 50억 달러[당시 환율은 1달

표 1. 경부고속도로건설재원조달계획

(단위: 억원)

	합계	1968	1969	1970	1971
합계	330	76	138	116	(△47)
휘발유세	112	32	36	44	-
통행세	37	-	17	20	-
Toll 수입	7	-	2	5	-
대일청구권자금	26	8	19	△1	(△1)
양곡차관	49	-	25	24	(△2)
도로국채	49	30	14	5	(△44)
既定예산	6	-	-	-	6
소계	287	76	113	98	(△47)
타회계전입금(부족재원)	43	-	25	18	-

출처: 건설부, 도로정비사업특별회계연차별수지전망; 박종흠, 1969

리당 290원 정도였음] 이상으로 추산된다고 한다. 이 금액은 14년간의 교섭 끝에 얻어낸 대일 청구자금 중 무상원조 3억 달러와 비교한다면 참으로 엄청난 금액이다. 경부고속도로에 [공식적으로] 들어간 돈도 이 50억 달러에 비하면 아무 것도 아니다”(심상준, 2002).

이러한 서술에서 확인될 수 있는 바는 베트남 전쟁을 통해 확보된 재원은 경부고속도로의 건설을 위해 직·간접적으로 투입되었다는 점이다. 즉 경부고속도로의 건설은 일제 식민지하에서 온 국민이 겪었던 고통과 더불어 베트남 전쟁에서 젊은 군인들의 희생을 전제로 한 것이었다.

경부고속도로의 건설에서 또 다른 한계는 기술(인력) 요인이었다. 도로 건설을 위한 현장 감독요원들을 추가로 채용했지만, 도로전문기술직 공무원이 부족하여 공병장교가 동원되었다. “김정렴[당시 대통령 비서실장]에 의하면, 고속도로 건설 당시 박대통령은 ‘현장을 돌며 마치 전쟁처럼 지휘’ 했다고 한다. 이어서 그는 ‘박대통령은 선전(宣戰)을 포고하고 전략을 세웠으며 직접 전투병사들을 지휘했다’ 라고 하고, 그



그림 1. 부산~대구 간 고속도로 기공식에 참여한 군 장비

자료: ©한국도로공사, http://news.khan.co.kr/section/khan_art_view.html?mode=view&artid=201003260931122&code=900306

구체적 방안으로 ‘청와대에 전투상황실을 설치했다. 박대통령은 건설계획을 분석·검토하기 위해 공병장교 3명과 건설부의 기좌 1명을 청와대 신관에 상주시켰’ …… 다고 회고하고 있다”(손정목, 2003, 112). 그러나 당시 건설 현장에 투입된 기술자들은 “고속도로 건설공사현장에 근무하는 것은 아오지 탄광에서

일하는 것과 비교될 정도로 무척 고생한다는 소문이 났고, 실제로 근무환경이 좋지 않았던 기억”을 토로 했다(박경부, 2000). 사실 경부고속도로의 건설과정에서 77명이 순직했고, 건설이 완료된 이후 점차 교통량이 증가함에 따라, 노면 파손이 심화되면서 계속적인 포장층의 덧씌우기 시행으로, 포장부위의 소성 변형 심화, 도로의 중단선형 불량, 교량 접속부의 취약 등이 노출되기도 했다.

4. 자동차-이동성의 정치와 기계 공간의 이데올로기

역사적으로 전쟁의 성패를 좌우하는 주요한 요인들 가운데 하나는 기동성이었다. 프랑스의 도시계획가이며 건축가인 비릴리오(Paul Virilio)에 의하면, 고대 그리스 도시국가의 등장에서부터 봉건 유럽의 상업적 도시들의 발달, 그리고 그 이후 근대 국민국가의 발달에 이르기까지 영토 유지와 확장을 위한 군사-정치 체제는 전쟁의 성패를 좌우하는 기동성을 어떻게 확보할 것인가에 몰두해 있었다. 특히 19세기 후반부터 보병 중심에서 병참 중심, 즉 근대화된 기계 중심으로 전쟁 전략의 전환은 한 국가 내에서만뿐만 아니라 식민지 쟁탈전을 통한 국가적, 세계적 공간 재편에 중요한 패러다임이 되었다. 즉 국가적, 세계적 공간은 공격과 방어, 그리고 이들을 연결하는 이동성을 전제로 편성되게 되었으며, 이러한 점에서 공간 편성의 국가적, 세계적 지정학 또는 지전략은 전쟁의 산물로 간주된다.

특히 거리의 마찰을 극복하기 위한 기계적 이동성의 증대와 이에 따른 속도전은 전쟁기계로서의 국가의 발달과 더불어 근대적 공간과 시간을 재편하는 기본적 틀을 제공했다. 근대 공간에서 이러한 이동성 창출의 패러다임은 이동 기계에 의한 속도와 가속화의 혁명, 질주적(dromocratic) 혁명으로 실현된다. 이러한 이동성의 혁명을 위하여, 공간은 정치의 중요한

매개물이 된다. 그러나 이동성의 정치 또는 혁명이 궁극적으로 지향하는 것은 지정학(geo-politics)이 아니라 시정학(chrono-politics)이라고 주장된다. 즉 “정치는 물리적 공간에 있는 것이라기보다 원격통신에서부터 TGV를 거쳐 비행기에 이르기까지 다양한 기술들에 의해 관리되는 시간 체계에 있다. …… 영토의 분포는 시간의 분포가 된다”고 강조된다(Virilio, 1986, 115; Luke and · Tuathail, 2000, 369에서 재인용). 이러한 점에서 오늘날 도시공간은 점차 탈영토화되면서, 시정학(시간정치 또는 속도의 정치)이 중요한 의미를 가지게 되었다고 주장된다. 물론 이동성의 증대로 물리적 장소나 공간이 소멸되지 않는다는 점에서, 전략적으로 중요한 것은 고정된 장소가 아니라 비(탈)장소적 속도와 관련된다는 것이다. 즉 “실제로 속도의 비-장소성(즉 속도를 통해서 장소에 구애 받지 않게 된 상황)이 지닌 전략적 가치는 장소의 전략적 가치를 결정적으로 대체해 왔다”(Virilio, 1986; 이재원 역, 2004, 243). 이러한 상황에서 ‘속도는 권력 자체’이며, ‘정치는 죽음’으로 간주된다.

공간적 이동성에 관한 이러한 비릴리오의 주장은 근대사회에서 전쟁의 영향을 지나치게 강조한 것으로 비판되기도 하지만, 특히 우리나라와 같이 식민지 경험과 더불어 6.25 전쟁의 경험은 정치 일반뿐만 아니라 특히 국토 공간의 편성을 위한 정치에 지대한 영향을 미쳤을 것으로 추론된다. 특히 군인으로서의 경험이 강하게 각인된 박정희대통령의 관점에서 보면, 더욱 그러했을 것이다. 이러한 통치자의 지전략은 고속도로 이동성을 위한 속도감의 일반화와 더불어 경부고속도로 건설과정에서 공기단축을 위해 강제되었던 이른바 속도전 또는 ‘빨리빨리’ 문화가 우리 사회에 등장하는 계기를 만들었다. 그리고 이러한 속도문화, 즉 “철학도 영혼도 없는 ‘빨리빨리’ 문화”(함규진, 2010)는 정치권력을 정당화하는 이데올로기적 기반이 되었다. 이러한 점은 경부고속도로의 중간 지점인 추풍령에 세워진 준공기념탑 후면에 쓰여진 글에서 전형적으로 나타난다.⁴⁾ 즉

“이 고속도로는 박 대통령 각하의 역사적 영단과 직접 지휘 아래 우리나라의 재원과 우리나라의 기술과 우리나라의 힘으로 세계 고속도로 건설사상에 있어 가장 짧은 시간에 이루어진 조국 근대화의 목표를 향해 가는 우리들의 영광스러운 자랑이다”.

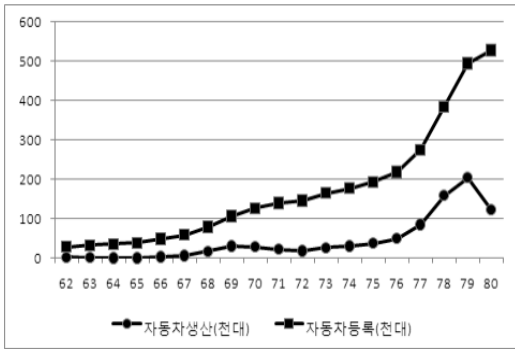
물론 이와 같이, 전쟁과 관련된 경험의 직접적 영향이나 간접적인 이데올로기 또는 메타פור로서의 정치문화적 역할을 강조하지 않더라도, 어리(Urry, 2007)가 주장하는 것처럼 ‘이동성’(mobility)은 사회과학뿐만 아니라 응용과학에서도 새로운 패러다임이 되고 있다. 여기서 이동성이란 공간적 제약을 극복함으로써 획득되는 지리적 움직임의 자율성을 의미한다. 이러한 이동성은 역사적으로 교통 및 통신수단의 발달에 의해 지속적으로 확대되어 왔지만, 특히 20세기 이후 크게 증가된 비즈니스와 관광 등으로 전지구적 ‘유목민성’이 강화되었다. 공간적 이동성은 육체의 이동성과 더불어 물체의 이동성(이동성을 갖춘 물체, 자동차 등), 상징의 이동성(위성 TV, 인터넷, 전화 등), 공간의 이동성(가상의 공간)으로 구분되며, 이러한 이동성은 새로운 국가적 정체성과 사회공간적 영토 통합의 이데올로기가 되고 있다.

교통로의 확충과 관련된 육체와 물체의 이동성 그리고 이에 따른 영향은 특히 자동차의 발달 및 이와 관련된 공간의 확장에서 찾아 볼 수 있다. 20세기 초부터 자동차는 자본주의 조직에 핵심이 되었으며, 사람들에게 가치와 의미의 근원을 부여함으로써 개인의 일상생활뿐만 아니라 정체성에 깊이 뿌리를 내리게 되었다. 20세기 동안 10억 대의 자동차가 생산되었고, 2000년대 중반 전 세계에 7억 대의 자동차가 움직이고 있다. 물론 우리나라의 경우, 자동차의 생산과 보급이 급속히 확대된 시기는 경부고속도로의 건설 시기와 일치한다고 보기는 어렵다. 즉 1960년대 후반 우리나라 자동차 생산능력은 거의 무시할 정도였고, 수출은 예측할 수도 없었으며, 이용 자동차의 등록대수도 1967년 5.9만대, 1968년 7.9만대, 1969년

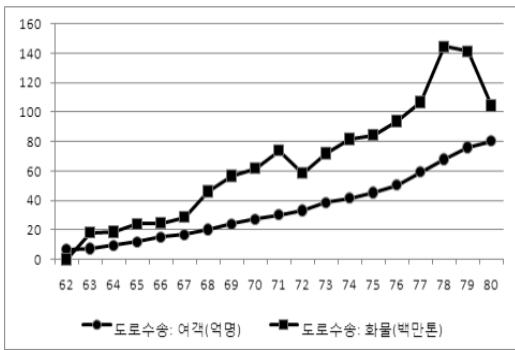
10.6만대로 증가율은 상대적으로 높았지만, 절대수는 미미했고, 그 이후에도 1970년대 중반까지는 절대수가 크게 증가하지 않았다(그림 2). 또한 여객이나 화물의 도로 수송도 경부고속도로의 건설 전후를 비교하게 급속히 변화하지는 않았다. 단지 포장도로의 연장은 1969-1970년을 기점으로 높은 증가율을 유지하였지만, 고속도로 건설이 크게 확충되었다고 보기 어렵다. 따라서 우선 현대사회에서 자동차의 생산 및 보급과 관련된 경제적 측면보다는 자동차 이동을 위한 고속도로의 건설이 물리적 경관과 공간의 인식 방식을 어떻게 변화시켜서 정치권력의 강화에 이바지하는가를 확인해 볼 필요가 있다고 하겠다.

자동차문화가 탁월한 현대사회에서 공간은 수많은 자동차의 이동궤적 또는 흐름들로 구성된다. 경부고속도로는 이러한 자동차이동성(auto-mobility)의 속도와 경관 그리고 장소성의 소멸 즉 비장소(non-place)를 보여주는 상징적 사례로 이해된다(Featherstone, 2004; 이희상, 2009). 도시 내부에서의 자동차이동성은 사람들의 생활에서 기본이 되고 있지만, 도시 내부에서 속도는 제한되며, 특히 도로 혼잡으로 인해 자동차 속도는 때로 보행 속도에 불과할 정도로 낮아진다. 그러나 경부고속도로와 같은 도시 간 고속도로에서 자동차의 속도는 급속히 증가한다. 선진국들의 일부 고속도로에서는 속도의 제한이 없다. 이러한 고속도로를 질주하면서, 사람들은 거리마찰의 효과를 극복한 기분, 즉 공간적 해방감뿐만 아니라 마치 모든 사회적 구속으로부터 해방되는 느낌을 가지게 된다. 이동성의 정치가 추구하는 허구성 가운데 하나는 바로 이러한 질주를 통해 얻게 되는 해방감이라고 할 수 있다.

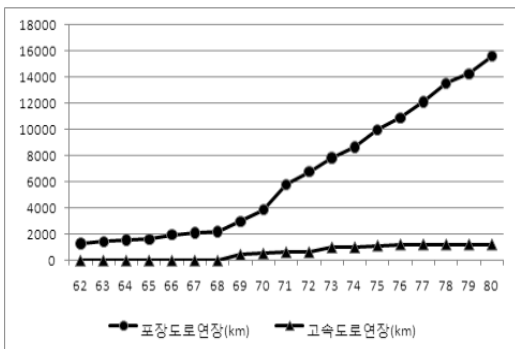
그러나 실제 자동차이동성의 속도 증가에 비례하여 불안정성은 증대하는 반면, 장소성과 주변 경관과의 관련성은 반비례하여 약화된다. 왜냐하면 자동차 이동성의 증가는 특이한 고속도로 경관을 만들어내기 때문이다. 고속도로는 빠른 속도를 낼 수 있도록 대부분 4차선 이상으로 넓고, 고속의 질주가 가능하도록 개방된 시야를 제공한다. 그러나 실제 고속도로



(가) 자동차 생산 및 등록



(나) 도로수송량의 변화



(다) 도로의 신설과 확장

그림 2. 경부고속도로 건설 시기 전후 자동차 및 도로 관련 지표들의 변화

자료: 통계청, 1998, 주요경제지표

에 들어가면, 시야에 잡히는 경관은 통과하는 지역의 이름이나 교통의 방향과 지점간 거리 등의 기호를 나타내는 표시판들을 제외하고 매우 단조롭다. 특히 최근 기술공법의 발달로 고속도로는 거의 터널과 다리의 연속으로 이루어지며, 그렇지 않을 경우라고 할지라도 경부고속도로처럼 도로 주변은 절개지나 방음벽으로 둘러싸여 그 바깥을 제대로 볼 수 없다. 설령 볼 수 있다고 할지라도, 출발지와 종착지 사이에 있는 공간 또는 이를 구성하는 물체 경관들은 자동차의 빠른 이동 속도로 인해 제대로 지각되지 않는다. 이동 속도로 인한 주변 경관으로부터의 이러한 괴리 현상은 허구적 해방감을 자아내지만, 실제 불안과 위협을 고조시키게 된다.

이러한 점에서, 현대(도시)사회에서 발생하는 가속적 이동성으로 인해, 도시의 공간과 경관은 흔히 추상적, '비(非)지리적', '무장소적', '탈장소적', '비장소적'인 것으로 간주된다. 규범적 의미에서 장소는 국지적·대면적이며, 익숙하고 친밀하며, 유기적이고 의미로운 것으로 간주된다. 장소는 일상생활의 이동과 머무를 통해 다른 사람 및 사물들과의 관련성 그리고 이러한 관계를 통하여 자기-정체성이 생성되는 공간으로 이해된다. 그러나 이러한 일상생활의 개인적 경험과 그가 이동하는 공간 간에 어떤 괴리가 발생할 때, 장소는 더 이상 장소가 아니라 오제(Marc Augé)가 개념화한 '비장소'(non-place)가 된다. 비장소들은 "순환, 의사소통, 소비의 공간들이지만, 사회적 결속이나 사회적 감정을 창출함 없이 황량함만 있는 공간이다"(Augé, 1996, 178; Merriman, 2004, 148에서 인용). 프랑스의 고속도로를 전형적인 비장소로 서술한 오제에 의하면, 고속도로 통행자는 그들이 통과하는 도시와 촌락들을 기호들로 이루어진 이름과 스쳐지나가는 출현/사라짐으로 인식할 뿐이다. 자동차의 운전자나 동승자들은 통과하는 도시나 촌락에 살고 있는 사람들뿐만 아니라 심지어 바로 옆을 스쳐지나가는 다른 자동차에 있는 사람들과도 거의 의사소통을 하지 않는다. 단지 고속도로 위에 표시된 지명과 방향 기호, 전자정보 스크린 또는 자동차 내

에 비치된 안내지도(또는 최근 차내 설치된 네비게이션)를 보고 질주할 뿐이고, 특별한 경우를 제외하고 창밖으로 스쳐지나가는 것들과 아무런 교감을 하지 않는다.

자동차이동성에 의해 초래된 비장소의 창출은 호바스(Horvath, 1974)가 만들어낸 ‘기계공간’(machine space)이라는 개념에 의해 보다 사실적이면서 또한 메타포적으로 이해된다. 그에 의하면, 기계공간이란 기계의 사용을 위해 우선적으로 할당된 영토적 공간으로, 어떤 영토의 갈등적 이용에서 기계가 사람보다 우선성을 가지도록 지정된 공간을 의미한다. 자동차의 이용을 위해 할애된 자동차 영토 또는 자동차 공간은 자동차라는 한 기계가 현대 문화에서 차지하는 지배적 위상으로 보면, 대표적 기계공간이라고 할 수 있다. 즉,

“자동차 영토는 자동차의 이동, 주차 또는 서비스에 이용되는 지역을 포함한다. 사람공간과 기계공간(자동차 영토)으로 분류되는 기준은 공간이용의 갈등적 상황에서 누구 또는 무엇에게 우선권이 주어지는가에 있다. 기계에게 그 우선권이 주어지면 이용에 있어서 갈등적인 공간은 기계공간으로 분류된다”(Horvath, 1974, 169; 이희상, 2009, 304).

호바스는 이러한 기계공간을 사람들이 우선적으로 이용하는 ‘사람공간’(people space)과 대조적으로 구분하고, 사람이나 화물의 이동이 급증함에 따라 이동성에 필요한 기계의 공간, 특히 자동차 영토가 급속히 확장되고 있음을 보여준다.

이러한 자동차 영토로서 기계공간의 급속한 확장은 몇 가지 주요한 특징을 가지며, 이러한 특징은 경부고속도로에도 적용될 수 있을 것이다. 첫째, 기계공간은 ‘사람공간’의 희생을 전제로 확장된다. 인간이 우선 이용하는 사람공간은 자동차의 보급과 이용, 이를 위한 도시공간의 재편에 따른 기계공간의 확장으로 인해 점차 잠식당하고 있다. 자동차의 증가는



그림 3. 경부고속도로 개통 초기 기계공간과 사람공간의 혼돈

자료: ©경향신문; 한국도로공사, http://news.khan.co.kr/section/khan_art_view.html?mode=view&artid=201003260931122&code=900306

사람공간을 침해할 수 있는 도로와 주차장 같은 기계공간을 더 많이 건설하도록 요구하며, 이로 인해 인간의 주거생활을 위한 공간을 강제로 이전시키거나, 농경지나 임야 등으로 이루어진 자연의 공간을 감소시킨다.

둘째, 기계공간은 소외된 공간이다. 즉 기계공간에서 인간보다는 기계가 우선시되고, 기계공간에서 사람들의 생활과 존재를 위한 공간은 분리된다는 점에서 기계공간은 ‘소외’의 공간으로 설명된다(Horvath, 1974, 179). 이러한 기계공간에서의 소외는 비장소에서 공간 이용자가 겪는 경험과 유사하다. 즉 비장소로서 공간의 이용자는 그 곳에서 자신의 출현을 완전히 인식하지 못한다. 왜냐하면 자신이 출현한 공간에 동시에 출현한 타자나 경관들과 거의 아무런 의사소통도 할 수 없기 때문이다.

셋째, 기계공간의 이용은 적절하게 계획·통제되지 않을 경우 위험한 공간이다. 위험은 오늘날 사회의 도처에 산재되어 있지만, 특히 교통로의 건설 및 이용과 관련된 문제들 즉 자동차 교통사고에 따른 사람들의 죽음, 그리고 자동차 운행에 따른 대기오염과 도로 건설에 따른 지표 환경의 파괴라는 측면에서, 자동차 영토와 같은 기계공간은 생물학적 또는 생태

학적 '죽음'의 공간으로 설명된다(Horvath, 1974, 181).

이러한 점들에서 현대사회를 지배하는 자동차문화는 사실 기계문화이며, 자동차 영토는 자동차의 운행과 서비스를 위해 할애된 기계공간이라고 할 수 있다. 이들은 초근대적 미국 사회와 같은 선진국들의 문화영토를 상징하게 되었다. 그러나 실제 인간의 편리를 위해 개발된 자동차문화와 그 영토는 결국 사람 문화, 사람공간을 축소시키는 결과를 초래하고 있다. 이러한 문제점은 '조국근대화'를 상징하는 경부고속도로의 건설과 이용에도 그대로 적용될 수 있을 것이다.

5. 시공간적 압축과 구획화의 정치경제지리

교통로의 확충은 건설과정의 지전략적 특성이나 이의 이용자에 대한 문화정치적 영향뿐만 아니라 이에 따른 공간적 재편의 정치경제적 측면에서도 주요한 효과를 가진다. 새로운 교통로의 등장이 도시 간 공간적 관계에 미치는 영향은 흔히 도시 내파(urban implosion)라는 개념으로 이해된다(김인, 1986, 232-233; Haggett, 1979). 도시내파 현상은 교통 혁신을 통해 주요 도시 간 상대적 접근성이 단축됨에 따라 시간거리의 측면에서 공간이 재편되는 현상을 의미한다. 즉 공간상에서 새로운 교통로로서의 건설이나 확충에 따른 교통 혁신의 영향은 주요 도시들 간 시간거리를 단축시키고 접근성을 향상시킴으로써 관련적 입지의 이점을 강화시키고 이에 따라 도시 경제 성장과 상호의존성을 증대시킨다. 반면 교통로에서 제외된 다른 지역의 중소도시들은 상대적으로 접근성과 상호의존성에서 배제됨으로써 시간거리로 측정된 공간적 단축 효과를 향유하지 못하고 더욱 고립, 소외되게 된다. 이러한 도시내파의 개념은 특히 새로운 교통로의 건설에 따라 발생하는 공간 구획화의 차별

적 효과를 설명하기 위하여 인용될 수 있다.

경부고속도로가 건설되기 이전까지 대부분의 국도는 법적 제한이 아니라고 할지라도 도로의 물리적 조건 상 최고 60-70km 정도의 속도를 낼 수 있었을 것으로 추정된다. 그러나 경부고속도로가 건설됨에 따라 시속 100km 속도로 이동성이 확보되게 되었고, 이로 인해 도시들 간 물리적 거리는 변하지 않았지만, 경부고속도로를 이용할 수 있는 도시들은 최소 2/3 정도 시간거리가 단축된 효과를 가지게 되었다(그림 4).⁵⁾ 즉 경부고속도로의 기점과 종점에 해당되는 서울과 부산 사이의 도시들은 시간거리가 단축됨에 따라 접근성이 향상되면서 인적 및 물적 상호교류도 급증하게 되었다. 이에 따라 실제 1970년대부터 국토 공간은 경부선을 축으로 한 수도권과 동남임해 지역을 중심으로 급속히 발전하게 되었다. 그러나 경부고속도로의 접근성에서 배제된 도시들은 상대적 시간거리가 더 멀어지게 되고, 이로 인해 도시나 지역 간 상호교류도 상대적으로 감소되어 낙후지역으로 전락하게 되었다.

최근 교통·통신기술의 발달이 사회공간적으로 미치는 영향에 관한 논의가 활발해 지면서, 이러한 '도시내파'라는 개념의 함의는 '시공간적 압축', '시공간적 거리화' 등과 같이 보다 세련되고 복잡한 개념적 용어로 대체되게 되었다. 시공간적 압축이라는 용어는 자본주의의 발달이 어떻게 교통의 발달을 촉진시키게 되었는가를 설명하기 위하여 지리학자 하비(Harvey, 1982: 1989)가 제시한 개념이다. 그에 의하면, 교통로는 자본축적을 위한 물질 토대이며, 또한 생산부문에 발생한 유희자본이 투입될 수 있는 고정자본(또는 건조환경)의 대표적 요소로 간주된다. 근대화 이후 가속적으로 확충되고 있는 교통(및 통신)하부시설은 인적, 물적 자원의 원활한 수송을 통해 경제성장(즉 자본축적)을 위한 물질 토대로서 건조환경을 구성한다. 특히 교통의 발달은 시공간적 압축을 유도하여 운송비의 절감과 이에 따른 제품의 가격경쟁력 향상뿐만 아니라 투입된 자본의 회전기간을 단축시킴으로서 사회공간적으로 평균 이상의 초

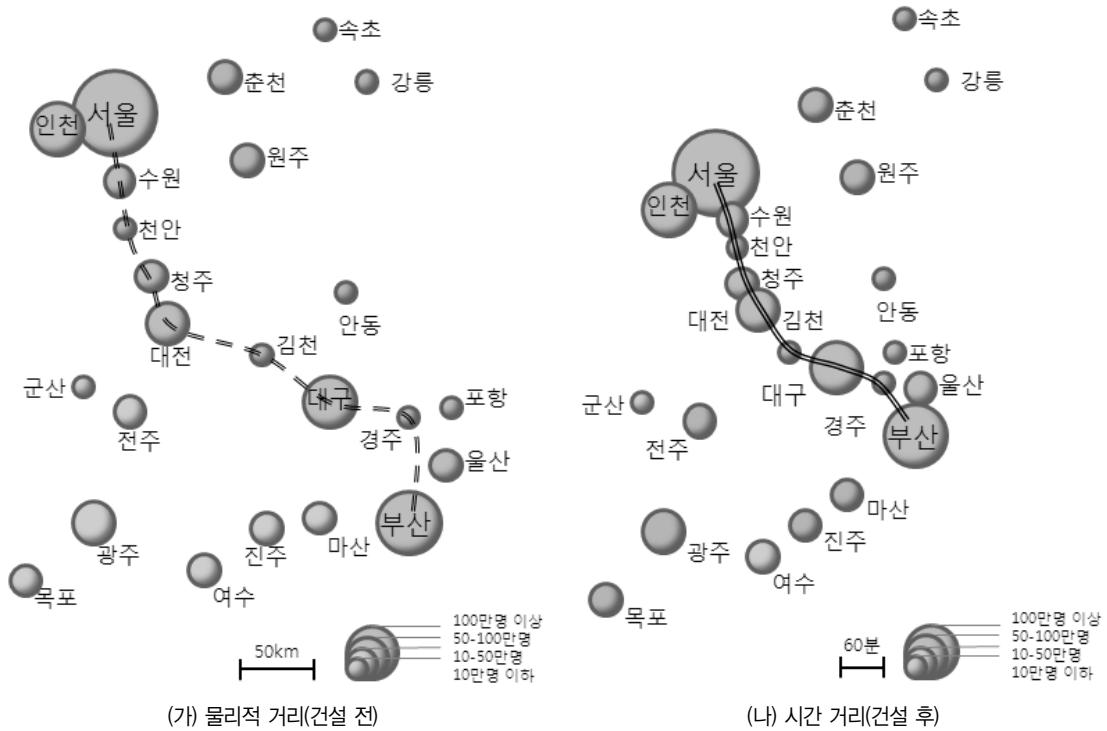


그림 4. 경부고속도로 건설에 따른 국토공간의 도시내파 현상

주: 인구수는 1970년 기준이며, 일부 시는 표시되지 않았음.

과이윤을 얻을 수 있도록 한다.

경부고속도로가 건설될 당시 우리나라의 자본축적을 위한 물적 토대는 매우 미약했다. 뿐만 아니라 생산부문에서 유휴자본이 발생하여 건조환경 부문으로 전환이 이루어졌다고 보기는 어렵다. 이러한 점은 앞서 서술한 바와 같이 경부고속도로의 건설을 위한 재원 조달의 한계와 기술인력의 부족에서도 확인된다. 그러나 경부고속도로 건설 과정은 건설자본의 성장을 촉진하는 주요한 계기가 되었다. 당시 우리나라의 건설업은 상당히 취약한 상태로, 경부고속도로의 건설과정에서 사업체수는 급증했으나, 건설에 완료된 이후 1970-1974년 사이 건설업 종사자수와 더불어 업체수도 절대적으로 줄었지만, 그 이후 다시 급증하는 추세를 보이게 되었다(그림 5). 특히 예로, 경부고

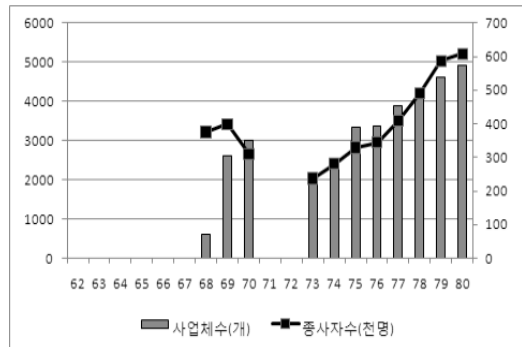
속도로 건설이 시작된 1967년 말 우리나라가 보유하고 있는 건설 중기(重機) 보유 대수는 건설수가 보유한 관유 중기 1,086대, 민유중기 2,516대에 불과했고, 이 가운데에도 건설부가 AID 자금과 대일청구권 자금으로 도입한 600여 대와 민유중기 일부를 제외하면 대부분 노후한 것이었다(박종흡, 1969). 이러한 상황에서 정부는 민간건설업자로 하여금 외국으로부터 중기를 적극 도입하도록 장려하고, 관세 면제 등의 특혜를 부여했다. 우리나라의 민간 건설(또는 토목) 자본은 이와 같이 경부고속도로 건설을 계기로 한 특혜적 조건 속에서 급성장하게 된 것이다.

경부고속도로는 이와 같이 건설자본의 성장뿐만 아니라 자본 일반의 축적과정을 촉진하는 주요한 계기가 되었다. 경부고속도로 건설 후 점차 증가하기

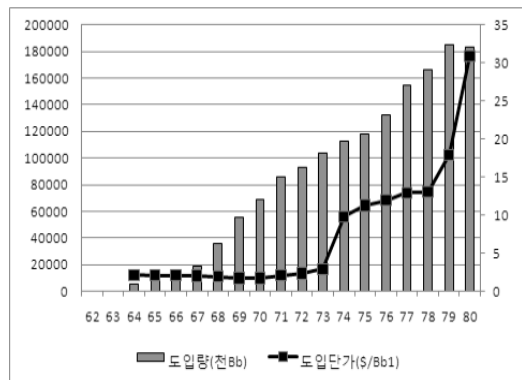
시작한 차량 통행대수에서, 1972년 이후 화물차 대수가 승용차 대수를 앞서게 됨으로써 산업도로의 역할을 주 기능으로 담당하게 되었고, 이에 따라 운송비의 절감 효과, 수송수단의 대형화, 유통경로와 시간의 단축 효과뿐만 아니라 사고나 도로사정에 의한 상품파손율의 감소, 재고수준의 감소 등을 가져다 주었다. 이와 같이 경부고속도로 건설에 따른 비용 절감 효과는 연간 운행비용 절감효과 1조 1,860억원, 시간 절감효과 1조 1,119억원, 사고절감효과 5,755억원 등 총 2조 8802억원에 달하는 것으로 계산되었다(표 2). 뿐만 아니라, 지역 간 상품가격의 차이를 완화시키고 가격 안정화를 가능하게 한 것으로 평가되기도 했다. 나아가 제2차 경제개발 5개년계획에서 나아가 1972년부터 시행된 국토종합개발계획에서 입안된 대규모 국가공단단의 입지 개발과 이들 간 연계성을 강화시킬 수 있도록 했다.

그러나 하비에 의하면, 자본축적을 위한 시공간적 압축은 지역적으로 발생하는 초과이윤을 얻기 위한 자본들 간의 경쟁을 심화시켜서 지역불균등발전을 심화시킨다. 또한 이러한 이윤을 더 이상 얻을 수 없게 된 자본은 투자를 다른 지역으로 이전하기 위한 '공간적 조정' (spatial fix)을 추진하지만, 이에 따라 새롭게 건설된 교통로나 여타 인프라 시설의 건조환경은 장소에 고정되어 새로운 공간적 조정을 위한 이동의 장애물이 되는 한계, 즉 이동성과 고정성 간의 모순을 초래하게 된다. 하비의 이러한 설명은 근대적(또는 자본주의적) 산업화과정에서 교통로가 왜 우선적으로 건설되는가, 그리고 이로 인해 결국 어떤 문제(또는 모순)에 봉착하게 되는가를 설명하는 주요한 통찰력을 부여한다. 그러나 그의 설명은 주로 경제적 측면에 한정되며, 정치적으로 어떤 의미를 가지는가에 대해서는 아무런 설명을 하지 않는다.

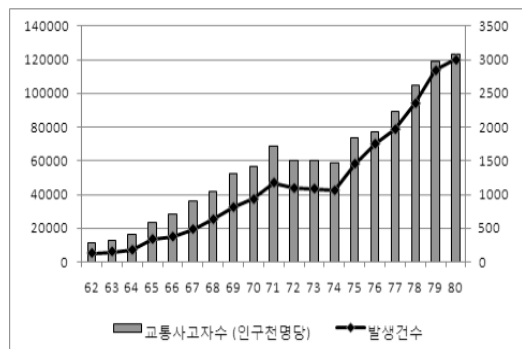
교통 및 정보통신기술의 발달에 따른 '시공간적 압축'의 개념은 경제적, 정치적 영향력의 시공간적 확장 또는 뻗침으로서 '시공간적 거리화' (time-space distanciation)의 개념과 조응한다. 이 개념은 역사의 발달에 따라 시·공간적으로 부재한 사람들 간의 상



(가) 건설업 성장*



(나) 원유 도입



(다) 교통사고 증감

그림 5. 경부고속도로 건설 전후 건설업 및 관련 지표들의 변화

주: * 1966년 이전 및 1971-1973년 자료 없음, 1968-1970년 자

료는 개인업체를 포함한 면허업체만 산정

자료: 통계청, 1998, 주요경제지표

호행동이 확장되고 있음을 설명하기 위하여 영국의 사회학자 기든스(Giddens, 1981)가 제시한 것이다. 과거 일상적 상호행동은 상대적으로 좁은 지역사회 내에서 대면적 만남에 기초해 있었지만, 오늘날 교통 및 정보통신기술의 발달로 상호행동의 범위는 시공간적으로 거의 무한대로 확장되었다. 이에 따라 대면적 관계 속에서 이루어지는 생활공간에서의 통합과 상호부재의 관계 속에서 이루어지는 체계공간에서의 통합은 기능적으로 분리되게 되었다. 시공간적 거리화는 이러한 체계적 통합의 확장에 기초한 자본주의 사회의 발전을 가능하게 하지만, 대면적 관계에 기초한 사회적 통합과 장소적 정체성은 점차 약화되도록 하는 것으로 이해된다.

이러한 시공간적 거리화의 개념은 앞서 언급한 바와 같이 경부고속도로를 포함하여 모든 교통로가 정치지리적으로 가지는 효과, 즉 정치권력의 영향력 증대를 함의한다. 나아가 시공간적 거리화의 개념에 함의된 바와 같이, 경부고속도로의 건설은 여객과 화물의 상호교류를 급속히 증대시키게 되지만, 실제 장소에 기초한 대면적 관계와 이에 따른 사회적 통합이 아니라 노동자 또는 상품으로서 인적, 물적 교류의 확대를 가져옴으로써 지역들 간 기능적 관계와 이에 따른 체계적 통합을 강화시켜주는 효과를 가졌다고 할 수 있다. 즉 경부고속도로의 건설은 지역들 간 공간적 분업을 촉진하고 입지들 간 기능적 연계성을 강화시킴으로써 자본의 순환과정에 기여하게 되었다. 그러나 이러한 체계적 통합의 강화는 사회적 통합의 약화를 전제로 한 것이었다.

도시사회학자인 카스텔(Castells, 1996)은 교통보다는 정보통신기술의 발달에 초점을 두고, 교통·정보

통신기술의 발전이 공간의 개념을 ‘장소의 공간’(space of places)에서 ‘흐름의 공간’(space of flows)으로 전환시켰다고 주장한다. 과거 교통과 정보통신기술이 발달하지 않았던 시대에 공간은 개별 장소 또는 지역으로 단절되어 있었고, 이에 따라 고립된 장소의 고유한 지리적 특성을 가지고 있었다. 그러나 오늘날 공간은 더 이상 개별 장소로서 존재하는 것이 아니라 교통과 통신의 네트워크화와 그 속에서 이루어지는 흐름으로 존재한다. 물론 장소는 사라지는 것이 아니라 네트워크 내로 흡수되어 하나의 결절이 되며, 이러한 결절과 허브는 네트워크에서의 상대적 중요성에 따라 위계적으로 조직되는 것으로 이해된다(Castells, 1996; 김복한 외 역, 2003, 537-8).

이와 같이 흐름의 공간에 기반을 둔 네트워크사회(탈산업사회 또는 정보사회)는 네트워크에 포섭된 지역이나 국가와 그렇지 않은 지역이나 국가 간을 새롭게 구분하고, 이들 간의 정보적, 경제적, 사회문화적 격차를 심화시킨다. 네트워크에 포섭된 집단이나 지역은 새로운 교통 및 정보통신기술의 발달에 따라 급증한 상호작용을 향유하면서 삶의 질을 향상시킬 수 있지만, 여기서 배제된 집단이나 지역은 물질적 기반의 이용뿐만 아니라 새로운 정보나 지식에의 접근성이 박탈되고, 주변화되게 된다. 카스텔의 논의는 이러한 흐름의 공간과 네트워크사회에 포섭/배제된 집단이나 지역 간 격차를 강조하지만, 이에 더하여 교통 및 정보통신의 네트워크에 포섭된 지역들 간에도 사회공간적 불평등이 심화되고 있다는 점을 지적할 필요가 있다. 교통 및 정보통신 네트워크로 연계된 결절들 간 형식적으로 양방향 흐름이 이루어지고 있는 것처럼 보이지만, 실제 이들 간 흐름은 특정 방향

표 2. 경부고속도로 건설에 따른 사회공간적 안정 효과

구간	운영비용절감 (백만원/년)	시간절감효과 (백만원/년)	사고절감효과 (백만원/년)	주행거리단축 (천대, km/년)	주행시간단축 (천대, hr/년)
경부고속도로	1,185,998	1,118,664	575,549	1,299,247	18,640

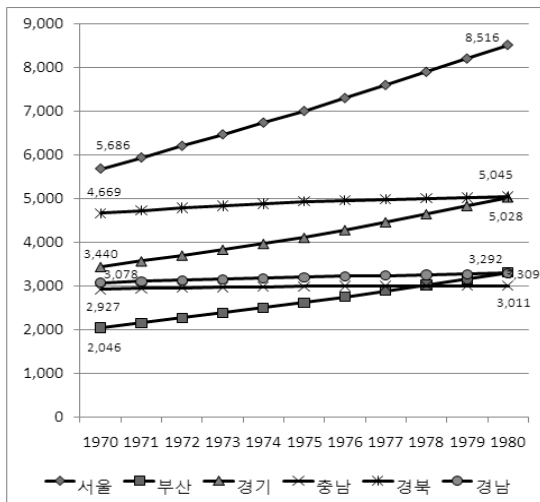
자료: 최태희, 2000, 14

으로 편향되며, 이로 인해 결절들 간 위계화(즉 불평등)가 심화되게 된다.

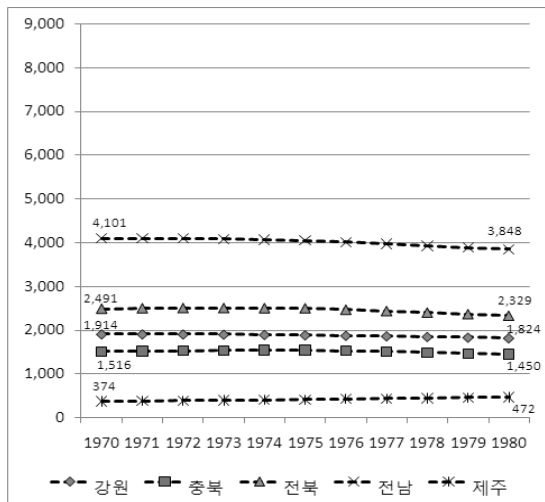
이러한 점에서 경부고속도로 건설은 경부축을 중심으로 국토 공간을 배제/포섭으로 구획화하여, 그 영향권 내 도시들과 그렇지 않은 도시 및 농촌 지역 간의 차별화를 심화시키는 결과, 즉 전반적으로 국토 공간의 불균등발전의 심화를 초래하는 주요한 계기가 되었다. 경부고속도로에 포섭된 지역들, 즉 서울, 경기, 충남, 경북, 경남, 부산의 경우 1970년대 모두 인구가 증가했지만, 이로부터 배제된 지역들, 즉 강원, 충북, 전북, 전남 지역들(제주지역은 예외)은 1970년대 모두 인구가 감소했다(그림 6). 물론 이러한 지역별 인구수의 증감 차이는 경부고속도로의 포섭/배제만에 의한 것이 아니라고 할지라도, 경부고속도로의 건설은 경부축 상의 도시들, 특히 서울-대전-대구-부산을 잇는 대도시군들이 급속하게 성장할 수 있는 인프라와 상호 접근성을 확충하게 된 반면, 이로부터 배제된 호남지역과 강원도, 그 외 농촌

지역들은 상호접근성의 부족으로 낙후 또는 지체되고, 이로 인해 인구가 유출되도록 한 주요 요인이었던 것은 분명하다고 하겠다. 그 이후 확대된 영호남 간의 지역발전 격차와 이에 근거한 지역간 감정 대립과 정치적 갈등은 영남권과 수도권을 연결하는 경부고속도로의 건설과 이에 기반을 둔 동남해지역의 개발이 촉진되면서 가시화되었다고 할 수 있다.

이러한 불균등발전은 경부고속도로를 건설한 당시 정권이 의도한 것은 아니지만, 그 이후 정권에게 정치적 부담으로 계속 남게 되었다. 즉 “고속도로를 건설할 당시 정부의 고관이나 당무자들은 이것이 건설되면, ‘대도시로의 인간 및 산업의 집중 현상을 방지하는 한편, 지방중소도시의 균형 있는 발전과 농·공업의 발전을 촉진함으로써 국토의 균형발전을 선도한다’ 라고 소리 높여 주장하였다”(손정목, 2003, 116). 그러나 당시 국회의원이었던 김대중은 아래와 같이 경부고속도로의 건설로 인해 심각한 지역불균등발전이 초래될 것임을 지적하고 있다. 즉,



(가) 포섭된 지역의 인구수 변화 (단위: 천명)



(나) 배제된 지역의 인구수 변화 (단위: 천명)

그림 6. 경부고속도로에 포섭된 지역과 배제된 지역의 인구수 변화 비교

자료: 통계청, http://www.index.go.kr/egams/sts/jsp/potal/sts/PO_STTS_IdxMain.jsp?idx_cd=1007

“한편 고속도로 건설이 지역불균등발전을 가져온다고 주장한 논객으로는 당시 건설위원회 소속 국회의원이었던 김대중이 단연 돋보였다. 그도 고속도로 건설 자체는 사회간접자본을 확충하는 것이기 때문에 자랑과 긍지를 느낄 일이라고 보았다. 그럼에도 그는 1967년의 제62회 국회 건설위원회에서 경부고속도로 건설에 대해 한마디로 ‘머리보다 다리가 크고 양팔과 오른쪽 다리가 말라버린 기형아 같은 건설’이라고 규정했다. 그 의미는 두말할 나위 없이 영남 지역으로의 교통망 집중이 강원·호남과의 불균형을 심화시킨다는 것이었다”(한상진, 2009에서 인용).

경부고속도로의 건설에 따른 균형/불균형발전을 둘러싼 이러한 논쟁은 결국 불균형발전의 심화로 판명되었다. 즉 실제 “경부고속도로 개통 후의 수도권, 부산권 등지에의 급격한 인구와 산업의 집중, 반대로 전국 모든 중소도시, 농어촌에서의 급격한 인구감소와 지방적 산업의 상대적, 절대적 쇠퇴현상”이 나타났다(손정목, 2003, 116). 이러한 상황은 당시 여촌야도(興村野都)의 정치지형을 가지고 있었던 정권에게 부담으로 작용했으며, 그 이후 영호남 간 지역감정의 갈등이 유발되는 계기가 되었다.

경부고속도로는 기존의 경부선 철도와 더불어 서울과 그 주변 수도권 지역으로 경제적 부의 집중뿐만 아니라 권력의 재집중화를 촉진했으며, 최근 이러한 경향은 경부고속철도의 건설에 따라 심화되는 경향이 있으며, 그 결과 영남지역 역시 경제침체가 지속·심화되는 경향을 벗어나지 못하고 있다. 수도권으로 경제·정치적 권력의 집중과 집적은 단순히 교통로의 건설에 기인하는 것만은 아니며, 우리나라의 첨단기술산업과 생산자서비스를 중심으로 한 산업재구조화 과정 및 중앙집권적 정치권력의 특성에 따른 것이라고 할 수 있다. 그러나 성장동력산업의 수도권 집중 및 정치권력의 중앙 집중은 교통로의 건설 및 이용과 관련된 정치경제적, 문화정치적 메커니즘을

전제로 한다.

경부고속도로의 접근성 내 위치한 도시와 지역들, 나아가 한국 사회 전체는 이러한 지역불균등발전과 더불어 교통사고의 증가와 자원 이용의 급증, 환경오염의 심화 등을 경험하게 되었다. 예로, 1970년대 2차에 걸친 오일쇼크에도 불구하고 원유도입량이 급증한 것은 전반적인 산업화 과정과 관련되겠지만, 포장도로의 확장과 신설된 고속도로의 자동차 통행량 증가도 일정하게 기여했을 것이다. 또한 경부고속도로의 건설 직후인 1971년 교통사고가 급증한 후 3년 정도 다소 주춤했으나, 그 이후 급증하는 양상을 보이고 있다. 이러한 고속도로의 건설과정은 그 자체로 자연환경을 파괴하고 고속도로가 가로지르는 지역들의 주민생활뿐만 아니라 생태계의 분리현상이 초래되었다. 뿐만 아니라 고속도로를 이용하는 과정에서도 교통사고의 증가뿐만 아니라 이로 인해 발생하는 대기오염 및 진동과 소음 등 심각한 환경문제가 초래되게 되었다(그림 3-나, 다). 이러한 점에서 경부고속도로의 건설과 운영은 경제성장의 가속화와 인적, 물적 자원의 이동성 증대를 가져왔지만, 부정적 효과로 근대적 (특히 생태적) 위험사회로 진입하는 계기가 되었다고 할 수 있다.

이와 같이, 경부고속도로와 같은 새로운 교통로의 건설 및 이용에 의해 초래된 지역불균등발전과 부수되는 사회·생태적 위험 요인들에 따른 정치경제적 부담에도 불구하고, 근대적 (자동차)이동성과 이를 위한 새로운 교통로의 건설이 계속되고 있는 것은 결국 강력한 정치경제적, 기술적 복합체가 구축되어 있기 때문이라고 할 수 있다(Featherstone, 2004). 이러한 점에서, 패터슨(Paterson, 2007)은 자동차가 오늘날과 같이 이렇게 지배적이게 되도록 한 정치적 힘이 존재하며, 이는 자본주의적 정치경제와 문화정치의 결합에 근거를 두었기 때문이라고 주장한다. 즉 자본주의 체제 하에서 교통로의 확장과 이용은 자동차와 같은 이동기계의 생산뿐만 아니라 경제 전반의 생산성 증대와 유통의 가속화를 촉진함으로써 자본축적을 지속시키는 한편, 이동성에 근거한 물질적 정체성

의 구축과 포섭/배제를 통한 구획화의 정치로 권력을 유지·강화시키는 기능을 담당하고 있다.

6. 맺음말

교통로의 건설은 그 당시의 경제적 특성뿐만 아니라 이를 추진한 정권의 특성을 반영한다(Hudson, 1981). 경부고속도로는 1960년대 한국의 산업화, 근대화, 통일에 관한 국가적 의제들이 설정되고, 수행되고, 평가되는 방식을 상징화한다(Jeon, 2010). 즉 1960년대 이후 우리 사회는 본격적인 근대화과정 또는 자본주의화 과정을 추동하면서, 이에 필요한 물질 토대로서 교통로의 건설에 매진하게 되었고, 특히 '부국강병'을 목표로 개발 독재를 추동하였던 당시 군사정권의 지전략적 특성을 반영하고 있다. 즉 경부고속도로의 건설은 마치 전쟁을 수행하는 것처럼 지휘체계를 구성했을 뿐만 아니라 고속도로 자체에 함의된 이동성의 속도와 더불어 이의 건설 과정이 마치 속도전을 치루는 것처럼 전개되었다.

이와 같은 군사적 경험이나 전쟁의 메타포에 의하지 않는다고 할지라도, 경부고속도로와 같은 교통로의 건설과 이용은 근대적 이동성에 함의된 특성, 즉 비장소로서 기계공간의 확장에 따라 조국근대화를 추구하는 개발 독재의 정당성이 함양되고, 국민들의 물질적 정체성이 이데올로기적으로 고양되었다. 물론 경부고속도로의 건설과 이용은 기본적으로 자본축적의 물질 토대를 구축하기 위한 경제적 논리에 근거한다. 즉 경부고속도로의 건설은 건설자본의 특혜적 성장과 더불어 시공간적 압축에 따른 운송 비용 및 시간의 단축으로 생산성의 증대와 경쟁력 강화를 통한 급속한 경제성장에 기여했다.

그러나 이러한 효과와 더불어 부정적 입장에서 건설과정에서의 속도전에 따른 위험과 고속도로의 이용에 따른 교통사고의 급증과 더불어, '빨리빨리'를 강제하는 군사적 문화의 일반화를 초래했다. 뿐만 아

니라 경부고속도로의 건설은 경부선을 축으로 한 접근성 네트워크에의 포섭과 배제를 가르는 구획선을 만드는 계기가 되었을 뿐만 아니라, 고속도로를 통한 상호작용의 일방향 효과로 인해 이에 포섭된 도시들 간에도 불균등발전이 초래되었다. 그 외에도 경부고속도로의 건설과 이용은 무분별한 자연환경 파괴와 자동차 매연 및 소음과 진동으로 환경오염의 심화를 가져온 계기가 되었다.

이러한 부정적 효과는 '고속도로의 비극'(Baeten, 2000)이라고 불릴 수 있을 것이다. 이러한 문제를 극복하고 고속도로가 진정한 소통의 통로로 거듭나기 위한 '지속가능성의 정치'가 요구된다. 지속가능한 정치는 군사적 기동성을 도입하여 속도전을 강조하는 정책, 가속적 이동성으로 비장소를 만들어내고 만연하게 하는 기계공간의 확장 정책, 그리고 접근성에의 포섭과 배제로 공간적 구획화와 불균등 발전을 조장하는 정책을 포기하고, 느리더라도 꼼꼼한 계획에 기초한 정책, 사람의 삶에 진정하게 필요한 사람공간을 확충하고자 하는 정책, 그리고 국토 전체의 균형 발전을 추구하는 실질적 포섭과 통합의 정책을 지향한다.

주

- 1) 실제 경부고속도로 상에는 비상사태를 대비하여 항공기 이착륙이 가능한 활주로와 헬기장이 건설되었다. 2005년 신갈(13.6만평), 성환(12.7만평), 구미(7만평), 언양(1.2만평) 지역의 비상활주로가 군 작전시설에서 해제되었으며, 이에 따라 활주로 인근지역도 군사시설보호구역에서 해제되어 주민들의 재산권 행사가 자유롭게 되었다(한겨레, 2005.3.9).
- 2) 이러한 경부고속도로 건설계획은 정부의 예산배분정책에 일대 전환의 계기를 가져와서, 경부고속도로가 착공된 1968년부터 도로 사업 예산이 엄청나게 확대되었다. 즉 제2차 5개년경제개발계획에서 당초 도로사업비는 302억 원이었으나 수정안에서는 경부고속도로 건설비 330억 원을 포함하여 총 900억원에 달하게 되었다.

- 3) 당시 해당 도·시·군·읍·면에는 고속도로건설추진위원회가 구성되었는데, 심지어는 “전·답의 일부가 도로 용지로 편입되게 되면 편입되고 난 나머지 땅 값은 크게 오르게 된다. 일반도로의 경우도 그런데 하물며 고속도로에 편입되게 되면 나머지 땅값은 얼마나 오를지 모르는 일이다”라는 식으로 혈값 매수에 응할 것을 종용했다고 한다. 고속도로라는 것이 어떤 모습의 도로인지를 전혀 몰랐던 시대의 희·비극이었다”(손정목, 2003, 111).
- 4) 뿐만 아니라 이러한 사실은 김정렴의 회고담에 서술에서 확인된다. 즉 “1970년 7월 경부고속도로 준공식에 참석했을 때 나는 박대통령으로부터 공로훈장을 받는 젊은 위관급 공사 감독관들이 부동의 자세로 눈물을 하염없이 흘리는 것을 목격했다. 그것은 서훈의 영광 때문이 아니었다. 2년 5개월간 갖은 고생을 하며 책임을 완수해 냈다는 벽찬 감동과 만감이 교차한 때문인 것이다”(손정목, 2003). 실제 “건설비의 국제비교에 있어서 우리는 1km당 1억원을 투입 건설하였지만 미국의 경우 우리의 2.8배 내지 9.2배, 이탈리아는 3.1배 내지 4배, 프랑스는 5.6배, 일본은 4.5배 내지 7.8배에 이르고 있으며, 건설기간에 있어서는 가까운 일본의 경우 도메이 고속도로 346.6km를 10년에 걸쳐 완성하였다”(김원기, 1970).
- 5) 당시 버스는 시속 40km, 승용차는 60km, 철도(재건호)는 80km, 고속도로 승용차는 시속 120km로 운행되는 것으로 기록되었다(조선일보, 1967.11.30; 김기혁 2010에서 재인용). 그러나 실제 고속도로의 최고제한 속도는 100km였다는 점을 고려하여, 이 그림은 속초-목포 간 대각선은 그대로 두고, 서울-부산 간 대각선을 2/3로 압축한 것이다.

참고문헌

- 곽준혁, 2010, 경부고속도로의 정치적 의미 - 고속도로와 통치자 리더십, 경부고속도로의 역사적 의미와 향후 과제 (경부고속도로 개통 40주년 및 제 19회 도로의 날 기념 도로정책 토론회 자료집), pp.57-86.
- 김갑성·박진덕, 2006, 환황해안 고속도로 건설이 한,중,일 3국의 지역경제에 미치는 효과 분석, 지역연구 22(3), pp.77-94.
- 김기혁, 2010, 경부고속도로의 사회적 의미 - 고속도로와 지역 연관 사례, 경부고속도로의 역사적 의미와 향후 과제 (경부고속도로 개통 40주년 및 제 19회 도로의 날 기념 도로정책 토론회 자료집), pp.9-23.
- 김원기, 1970, 경부간 고속도로 개통의 의미, 지방행정 pp.19-201.
- 김윤식, 2009, 고속도로 개통이 지역경제에 미치는 영향: 빨대효과를 중심으로, 경희대학교 사회과학연구원 편, 사회과학연구 35(3), pp.129-145.
- 김인, 1986, 현대인문지리학 - 인간과 공간조직, 법문사.
- 김정렴, 1997, 투혼으로 만든 경부고속도 (김정렴 정치회고록 15), 중앙일보, 1997.5.14.
- 김창수, 2003, 정책혼란의 시차적 해석: 경부고속철도 천성산,금정산구간 재검토 사례를 중심으로, 한국행정학회 2003년도 추계학술대회 발표 논문집.
- 김호정·정일호, 2008, 고속도로망 구축의 심리적 국토공간 거리단축 효과, 국토정책 Brief 192, 1-8.
- 류태희, 2009, ‘국민통합을 위한 포항-세만급 간 동서고속도로 건설’ 정책 토론회 주요 내용, 국토 334, pp.114-119.
- 박경부, 2000, ‘튼튼하게 빠르게 값싸게’의 화상 - 경부고속도로 건설회고, 자연과 문명의 조화 (구 토목-대한토목학회지) 48(8), pp.80-90.
- 박종흡, 1969, 경부고속도로건설계획의 관리와 전략에 관한 연구, (서울대학교 한국행정연구소 편), 행정논총 7(2), pp.2420-2440.
- 박홍엽, 2009, 정부와 시민사회단체 간의 갈등 및 협력요인 분석을 위한 사례연구 - 춘천~양양 고속도로 노선선정 관련 갈등사례를 중심으로, 한국거버넌스학회보 16(1), pp.155-178.
- 서원규, 2000, 경부고속도로 개통 30주년 기념 - 고속도로 건설 30년, 대한토목학회지 48(8), pp.91-110.
- 손정목, 2003, 경부고속도로 건설과 도시 체계, 도시문제 411, pp.106-117.
- 심상준, 2002, 경부고속도로와 베트남 전쟁, 크리스천투데이, 2002.7.6.
- 양지청, 2005, 동북아 시대 서해안 고속도로 개통의 영향분석과 정책과제, 지역연구 21(2), pp.3-35.
- 유영욱, 1991, 공공정책에 있어 정치적 상징의 이용, 한국정치학회보 25(1), pp.237-271.

- 이전 · 이종호, 2006, '동북아 고속도로 연결 계획' 구상과 그 추진방안, *지역사회연구* 14(4), pp.79-99.
- 이희상, 2009, (비-)장소로서 도시 기계공간 - 대구 지하철 공간의 기호적 재현에 대한 해석, *대한지리학회지* 44(3), pp.301-322.
- 임덕순, 1997(2판), *정치지리학원리*, 법문사.
- 전명진 · 강호제, 2007, 서해안 고속도로의 지역성장 효과분석 - 인구 및 고용 변화를 중심으로, *국토계획* 42(6), pp.131-146.
- 정재영, 2007, 건축기술의 역사, 글누리 (한남대학교 출판부).
- 최태희, 2000, 경부고속도로의 30년 역사, *대한토목학회지* 48(7), pp.11-17.
- 통계청, 1998, 통계로 본 대한민국 50년의 경제사회상 변화.
- 함규진, 2010, 경부고속도로 건설이 늦춰졌다면, *한겨레* 21 제806호 (2010.4.16).
- Augé, M., 1996, Paris, and the ethnography of the contemporary world, in M. Sherringham (ed), *Parisian Fields*, Reaktion, London, 175-181.
- Baeten, G., 2000, The tragedy of the highway: Empowerment, disempowerment and the politics of sustainability, discourses and practices, *European Planning Studies* 8(1), 69-86.
- Castells, M., 1986, *The Rise of the Network Society*, Blackwell, Oxford; 김묵한 외 역, 2003, *네트워크 사회의 도래*, 한울.
- Featherstone, M., 2004, Automobilities: an introduction, *Theory, Culture & Society* 21(4/5), 1-24.
- Foucault, M., 1980, The eye of power, in Gordon, C. (ed), *Power/Knowledge: Selected Interviews and Other Writings, 1972-1977*, Harvester, Sussex.
- Giddens, A., 1981, *A Contemporary Critique of Historical Materialism*, Macmillan, London; 최병두 역, 1991, *사적 유물론의 현대적 비판*, 나남.
- Haggett, P., 1979, *Geography: A Modern Synthesis*, Haper ad Row, London and New York.
- Harvey, D., 1982, *The Limits to Capital*, Blackwell; 최병두 역, 1995, *자본의 한계*, 한울.
- Harvey, D., 1989, *The Condition of Postmodernity*, Blackwell; 구동희 · 박영민 역, 1995, *포스트모더니티*의 조건, 한울.
- Horvath, R. J., 1974, Machine space, *The Geographical Review* 64(2), 167-188.
- Hudson, R., 1981, State policies and changing transport networks: the cast of post-war Great Britain, Burnett, A. D. and Taylor, P. J. (eds.), *Political Studies from Spatial Perspectives*, Wiley and Sons Ltd., Chichester, 467-488.
- Jeon, G.-H., 2010, A road to modernization and unification: the construction of the Gyeongbu Highway in South Korea, *Technology and Culture* 51(1), 55-79.
- Luke, T. and Ó Tuathail, G., 2000, Thinking geopolitical space: the spatiality of war, speed and vision in the work of Paul Virilio, Crang, M. and Thrift, N. (eds.), *Thinking Space*, Routledge, 360-379.
- Merriman, P., 2009, Automobility and the geographies of the car, *Geography Compass* 3/2, 586-599.
- Paterson, M., 2007, *Automobile Politics: Ecology and Cultural Political Economy*, Cambridge Univ. Press, Cambridge.
- Urry, J., 2007, *Mobilities*, Polity, London.
- Virilio, P., 1986[1977], *Speed and Politics*, Semiotext, New York; 이재원 역, 2004, *속도와 정치*, 그린비.
- Wolfe, R. I., 1963, Transportation and politics: The example of Canada, *Annals of Association of American Geographers* 53(2), 176-190.
- 교신: 최병두, 712-714, 경북 경산시 진량읍 내리리, 대구대학교 사범대 지리교육과, 전화: 053-850-4155, 팩스: 053-850-4151, 이메일: bdchoi@daegu.ac.kr.
- Correspondence: Byung-Doo Choi, Dept. of Geography Education, Daegu University, Naeri-ri, Jilyang-up, Gyeongsan-si, Gyeongbuk, 712-714, Korea, Tel: +82-53-850-4155, Fax: +82-53-850-4151, e-mail: bdchoi@daegu.ac.kr.

최초투고일 2010년 6월 24일

최종접수일 2010년 8월 30일

Gyeongbu Highway: Political Economic Geography of Mobility and Demarcation

Choi, Byung-Doo*

Abstract : This paper examines the process of Gyeongbu Highway construction from the standpoint of political economy, which was pursued by President Park Jeong-Hee in the 1960s, focusing on the politics of mobility and demarcation implied in it. As results of examination, it can be argued that Gyeongbu Highway was seen as a powerful element to promote a socio-spatial integration of population and hence to enforce an authoritative political power of the Park regime through creation of mobility; that it has had an strong impact on changing the physical landscape of national space and the spatio-temporal rhythm of everyday life by extending the 'machine space' as a non-place; that it has provided a physical infrastructure on which the period of capital circulation could be reduced through its effect of space-time compression. But Gyeongbu Highway has led serious problems such as uneven regional development, expansion of non-place or alienated place, ecological destruction and pollution. In conclusion, a sustainable politics is suggested to overcome this kind of 'tragedy of highway' and to develop the highway as a true way of political and spatial balance and integration.

Keywords : Gyeongbu Highway, geo-strategy of transport, automobility, non-place, machine space, uneven regional development

* Department of Geography Education, Daegu University, bdchoi@daegu.ac.kr