

도로의 현주소와 도로인의 과제



송기섭 | 전행정복합도시건설청장

본 기고문은 한국도로학회 학술대회(2012.9.26)의 축사와 도로학회 영남지회 초청강연 및 가을학술대회(2012.10.30)의 강의 자료를 토대로 하여 작성하였다.

도로의 발자취를 살펴보면, 구한말 이전까지는 잦은 외세의 침략으로 무도즉안전(無道卽安全)이라 하여 천대를 받아왔고, 구한말이 되면서 김옥균이 ‘한성순보’에 기고한 “치도약론(治道略論, 1884년)”이란 글에서 “치도를 잘 한다면 농업생산물을 운반하는데 편리하여 열 사람이 하던 일을 한 사람이 해낼 수 있으므로, 나머지 아홉 사람은 공작, 기술 등 다른 산업에 취업하게 되어 유식지도(遊食之徒)가 직업을 얻게 되며 국민민복을 가져온다.”라고 주장하였듯이 도로에 관심을 보이기 시작하였다.

근대적인 도로라는 명칭은 일본국이 국권침탈과 동시에 수탈 등을 목적으로 수립한 도로개수계획(1906년)에 등장한 신작로라는 이름에서부터 비롯되었다. 일제 강점기에는 ‘조선도로령’(1938년)이

제정되어 도로를 국도, 지방도, 부도, 읍면도의 4등급으로 구분하고 치도사업이 실시되었다. 광복 시(1945년)에 우리나라의 도로연장은 24,000km이었고 본격적인 도로건설은 ‘제 2차 경제사회발전 5개년 계획(1967~1971년)’ 때 철도에서 도로로 교통정책을 전환하면서 시작되었다. 2011년 현재, 도로연장은 광복 당시와 비교하여 4배 정도 증가한 106,000km(고속도로 3,913km)이다.

우리 민족의 끈질긴 승부 근성에 건설인들의 피와 땀방울이 어우러져 선진국들이 100년 이상 걸려 이룩해 낸 도로시설과 기술들을 불과 40여 년 만에 이루어 냈다. 그리하여 도로가 경제발전의 견인차 역할을 톡톡히 했고 삶의 질을 획기적으로 개선시켰다는 점에 대하여 어느 누구도 부인할 수 없을 것이다. 그런데 최근 건설업이 최악의 위기를 맞아 많은 업체가 부도가 나는 등 경영난을 겪고 있으며 도로망이 어느 정도 구축되었다는 등의 이유로 도로에 대한 투자를 축소해야 한다는 주장이 대두되고 있다. 이에 필자는 도로와 건설업계의 현 주소와 향후의 여건 변화를 살펴보고, 건설인들이 나아가야 할 방향에 대해 모색해 보고자 한다.

■ 도로 및 건설업계의 현 주소

우리나라 고속도로와 일반국도의 연장은 도로 총연장의 17%인 17,700km로 전체 차량 교통의 80%를 담당하고 있다. 그러나 일반국도의 48.4%가 아직도 2차선 도로이고 지방도의 89.8%, 시군도의 82.1% 또한 2차선 도로로 도로 환경은 매우 열악하다.

우리나라의 도로스톡은 OECD 국가와 비교할 때 인구대비 30위, 면적대비 16위, 자동차대비 29위, 국토계수대비 28위로 일본, 영국 등 선진국 대비 1/2~1/4 수준에 불과하다. 현재, 1970년 대비 차량 증가는 141배로 거의 폭발적으로 증가하는 양상을 띠고 있으나 도로연장은 겨우 2.6배 증가에 그쳐 교통혼잡도는 계속 심화되고 있어 간선도로망의 11.6%가 혼잡구간이다. 전국의 교통혼잡비용(2008년)은 26.9조원으로 전체 도로투자비의 3.7배에 해당하며 교통혼잡비용의 64%가 주로 대도시권에서 발생하고 있다.

도로스톡의 부족과 도로교통혼잡 가중에 반하여 도로예산은 2009년 9.4조 원을 정점으로 갈수록 줄어드는 상태로 2012년의 예산은 7.6조 원이다. 도로에 대한 투자는 복지예산 증가 등에 밀려 재정적 한계에 맞닥뜨려 있고, 일각에서는 유가상승·교통량감소·환경오염 등의 이유를 들어 녹색교통을 활성화해야 한다는 주장 등이 있어 도로에 대한 투자 전망이 밝지 않다.

또한 최근 들어 건설업은 최대의 위기에 처해 있는 실정이라 사양길에 접어든 사업으로 더 이상 버티기 어렵다는 이야기를 종종 듣고 있다. 건설업계가 이렇게 어려운 상황인데 설상가상으로 건설업계에 대한 국민들의 인식도 별로 좋지 않다. 건설물량은 줄어들고 수주된 사업도 최저가 낙찰제도와 과다 경쟁 등으로 일을 하여도 손해를 보는 경우가 많다. 현재, 건설투자비중은 GDP 대비 13~14% 정도로 해마다 감소하는 실정이다. 게다가 아직도 많은 건설업체가 낮은 기술력과 낮은 원가에 의존하여 사업을 하고 있는 실정이다. 이에 건설업계는 새로운 각오로 위기에 대

처할 방안을 모색하고, 미래의 변화를 예측하여 이에 대한 철저한 대비를 해야 할 시기라고 생각한다.

■ 향후의 여건전망

앞으로 국토 공간은 광역경제권 중심으로 다변화되고, 그에 따라 도로교통시설에 대한 수요는 계속 늘어날 전망이다. 복지예산 증가 등으로 투자 재원은 더욱 더 제약받을 것이다. 반면에 저탄소 녹색 성장시대를 맞이하여 지속가능한 환경 친화적인 도로 개발과 녹색교통시설 확충 등 환경규제는 더욱 강화될 것이다. 특히 건설기술은 정보화, 지능화 등 첨단 기술과 연계하여 다양한 R&D 사업으로 발달하게 될 것이며, 아울러 대외적 건설수요는 남북교류의 활성화, 세계화 등 여건 변화로 대폭 증대될 것이다.

■ 앞으로의 과제

도로 등 사회간접자본의 개념은 단순한 사회간접 시설이 아니라 한 지역의 역사와 문화를 바꾸고 삶을 풍족하게 하며, 국민의 생명과 재산을 지키는 사회적 안전망이라는 생산적 복지시설로 전환시켜야 할 중요한 아이템이다. 도로는 경제 성장 및 지역 개발의 견인차 역할을 할 뿐만 아니라, 우리나라 수송 수단 의 75% 이상을 담당하고 있는 국가의 핵심 교통시설이다. 교통물류비용은 선진국보다 2~3배 높은 상황에서 SOC에 대한 저조한 투자가 지속된다면 향후 10~20년 뒤의 국가의 미래를 아무도 장담할 수 없을 것으로 본다. 현재와 같은 경제 침체기에는 주거·상하수도·도시공원 등의 생활 인프라와 도로·공항·철도 등 생산기반시설에 투자를 강화하여 지속적 성장 기반을 갖추는 동시에 일자리 창출로 복지를 확대하는 방안이 절실히 요구된다고 생각한다.

인류의 역사는 건설업의 역사라 해도 과언이 아닐 정도로 동고동락하며 함께 발전을 거듭하여 왔다. 건

설업은 인류가 멸망하지 않는 한, 앞으로도 지속될 최장수 산업이라는 확신을 가지고 자신감 있게 밀고 나가야 할 것이다. 우리나라의 건설기술은 선진국의 75% 정도의 수준이라고 한다. 낮은 기술력과 낮은 원가로 버텨 나가는 건설업자는 앞으로 더 이상 설 자리가 없다. 건설업이 단순 토목건축기술이 아니라 최첨단 정보산업과 생명기술을 접목시킨 부가가치가 높은 신 성장 산업으로 업그레이드 시켜야만 살아남을 수 있다. 현재 국가 주도로 건설관련 R&D 사업이 추진되고 있다. 건설업계가 적극적으로 참여하여 기술개발도 하고 건설현장에서 적용할 수 있는 획기적이고 새로운 연구결과를 도출하여야 할 것이다.

세계는 글로벌 경쟁시대로 접어들었고 메가트렌드의 변화를 강력하게 요구하고 있다. 세계적으로 탄소 절감·환경오염·물 부족 등의 문제가 현안으로 대두되고 있고 쾌적한 삶에 대한 욕구가 증대되고 있다. 건설인은 시대의 요구와 변화에 발 빠르게 적응하여 끊임없는 기술개발과 새로운 도전으로 위기를 타개하여야 할 것이다. 우리 건설업이 우물 안 개구리 식으로 지역 연고나 따지고 있을 때가 아니라 WTO와 FTA 등 개방 경쟁시대를 맞이하여 국내가 아닌 세계를 선도하기 위해서는 활약 무대를 더욱 넓혀 나가야 할 것이다.

도로 부문에서도 관심을 갖고 해결하여야 할 과제가 너무도 많다. 도로망의 남북축은 어느 정도 구축되었으나 동서축은 아직도 취약한 부분이 많으며, 수도권 고속도로의 만성적인 교통정체 문제를 해결하기 위한 방안도 강구되어야 한다. 뿐만 아니라 제2의 경부고속도로와 서해안고속도로 건설 추진에도 함께

머리를 맞대고 지혜를 모아야 할 것이다. 30년 이상 노후화되어 안전상의 문제가 되고 있는 도로시설의 보수개량, 간선도로에 전기선, 통신선, 상하수도를 매설할 수 있는 공동구 설치 등은 매우 방대한 프로젝트가 될 수 있다. 지자체의 힘으로는 한계가 있는 대도시의 만성적인 교통문제를 해결하기 위하여 국가가 나서야 할 때가 되었다.

건설인은 과거 경제개발시대의 경험과 영화를 거울삼아 새로운 자기 혁신을 하여야 할 것이다. 건설업계가 서로 반목하고 과다 경쟁하는 등의 잘못을 우선 반성하여야 할 것이다. 국민의 생각을 읽고 공급자가 아닌 수요자 위주로 시설을 공급하여야 할 것이다. 건설인의 최우선 과제는 건설업계에 만연해 있는 부실·부정·불공정이라는 나쁜 이미지가 안전·정직·공정이라는 올바른 인식으로 바뀔 수 있도록 끊임없이 노력하여야 한다. 건설업이 리더산업으로 재탄생하기 위해서는 뼈를 깎는 노력으로 국민의 신뢰를 얻어야 할 것이다.

한국도로학회 회원 여러분!

위기는 또 다른 기회라고 생각합니다.

지금까지 언급한 모든 문제들이 결코 하루아침에 해결될 수는 없을 것입니다. 다만 우리 모두가 합심하여 함께 고민하고 최적의 해결방안을 모색하여 국민을 설득하자는 것입니다.

바쁜 연말, 현 시점에서 가장 중요한 것은 바로 지금 이 시간이고, 내 곁에 있는 사람이며, 현재 내가 하고 있는 일이라는 사실을 다시 한 번 되새겨 보았으면 하는 바람입니다.