

도로의 문화적 가치

-경부고속도로의 문화재 추진과 관련하여-



성 현 경 | 한국도로공사 부장

최근 한국도로공사를 중심으로 경부고속도로를 국가지정 문화재로 등재하려는 움직임이 활발히 진행되고 있다. '1970년도에 준공한 고속도로가 무슨 문화재야?' 라는 회의적인 시각도 있지만, 오늘날의 대한민국을 농업중심의 전근대(前近代)사회에서 현대 산업사회로 변모시킨 경부고속도로의 역사적·문화적 가치를 전적으로 부정하는 의견은 거의 없는 것 같다.

이 글에서는 경부고속도로의 문화재 등재 추진을 계기로 인류의 역사에서 도로가 어떻게 변천되어 왔는지를 살펴보고 그 문화적 가치를 재조명하고자 한다. 더불어 경부고속도로 문화재 등재 추진내용과 그 의미를 소개하고자 한다.

1. 길, 인류 최초의 문화유산

문화의 사전적 의미를 찾아보면 '한 사회의 개인이나 인간집단이 자연을 변화시켜온 물질적·정신적 과정의 산물'로 정의되어 있다. 지구상의 모든 생명

체들은 살아가면서 여러 형태의 삶의 흔적을 남긴다. 그 중에서 인류가 남긴 물질적·정신적 흔적을 '문화'라고 정의한 것이다.

'길'은 인류가 남긴 가장 오래된 문화적 산물이었다. 1978년 고고학자 메리 리키(Mary Leakey)는 탄자니아 라에토리(Laetoli) 유적에서 초기 호미니드(hominids)가 남긴 인류 최초의 '길' 유적을 발견하였다.

약 350만 년 전, 아프리카 한 사바나초원에서 화산 폭발이 있었다. 거대한 분화구가 뿜어낸 시커먼 화산재는 드넓은 초원을 뒤덮었다. 며칠 후 비가 내려 질척해 진 화산재 진흙 위를 한 오스트랄로피테쿠스(Australopithecus Afarensis) 가족이 지나갔다. 앞서 걸어간 가장의 발자국을 되밟으며 어린아이의 손을 이끌고 아내가 뒤따르던 모양이었다. 그 후 발자국은 콘크리트처럼 단단히 굳어진 화산재 위에 18m 가량 선명하게 남게 되었는데, 주변에는 멸종한 삼지마(hipparion)와 하이에나, 피그미기린, 화식조 등 다른 동물의 발자국도 찍혀 있었다.

이 3인의 오스트랄로피테쿠스 가족이 남긴 발자국들은 자연을 가공하여 변형한 흔적이 없기 때문에



그림 1. 최초의 길

공학적 관점에서 본다면 ‘길’이라고 정의하기 어려울 것이다. 그러나 이 길에는 인류의 조상들이 언제부터 끈게 서서 걸을 수 있었는지, 그들의 신체조건은 어떠했는지, 그리고 가족의 구성과 역할이 어떠했는지를 확인할 수 있는 중요한 단서들이 남아 있다. 또한 끈게 한 방향으로 이어진 이 단순한 길을 통해 척박한 자연환경을 헤쳐나간 초기 인류들의 희망과 선택도 읽을 수 있었다. 따라서 문화적 측면에서 이 발자국들은 최초 인류가족의 삶이 찍힌 ‘가장 오래된 길’이며, 인류 진화 및 문화사의 서문(序文)을 장식하는 ‘최초의 문화유산’인 것이다.

2. 문화의 발전과 도로

2.1 원시시대의 길

인류 최초의 길들은 인간의 생계활동과 관련하여

만들어졌다. 구석기인들은 육식동물의 공격으로부터 안전하고 비바람을 피할 수 있는 장소를 찾아 보금자리인 캠프(camp)를 마련하였다. 캠프를 선택할 때 중요한 또 다른 요소는 주변에서 음식을 쉽게 구할 수 있느냐는 점이었다. 따라서 캠프는 열매 나무와 뿌리식물들이 군락을 이룬 숲 가까이에 설치되었다.

사람들이 채집과 사냥을 위해 캠프와 숲 사이를 분주히 오가면서 자연스럽게 작은 오솔길이 생겨났다. 거의 매일 이 길들을 이용해야 했던 구석기인들은 금세 자라나 앞을 가리는 나뭇가지와 풀들을 제거하고, 발에 차이는 돌맹이를 걷어내며 원시적인 방법으로 길을 관리하기 시작하였다.

이 오솔길들은 캠프를 중심으로 방사형으로 형성되어 있는데, 각 방향의 길들은 사용한 목적, 시기, 빈도가 각각 달랐다. 샘가로 이어진 길은 가장 많이 사용하기 때문에 비교적 깨끗하고 단단하였다. 반면에 계절이 변할 때마다 캠프를 옮기기 위해 가끔 사용한 길은 좁고 거칠었다. 어떤 길은 특정한 나무열매를 따기 위하여 오갔으며, 어떤 길은 새 사냥을 위해, 어떤 길은 물고기잡이를 위해, 또 다른 어떤 길은 석기의 돌감을 구하기 위해 사용되었다.

먹잇감을 찾기 위해 우연히 지나갔던 길들이 차츰 뚜렷한 목적과 기능성을 부여받으면서 인류에게 특별한 의미로 자리하게 되는 것이다. 즉 회미하게 이어진 원시 오솔길 위에도 구석기인들의 삶과 문화가 남아 있는 것이다.

2.2 수레의 발명과 도로의 탄생

신석기시대에 시작된 농경과 가축사육은 ‘길(trail)’이 ‘도로(road)’로 발전하는 데 획기적인 계기가 되었다. 1만 년 전, 마지막 빙하기가 끝나고 사막화 된 근동(近東)지역의 강가와 오아시스(oasis)에는 물을 찾아 몰려든 인류와 동물들로 북적이게 되었다. 떠돌이생활을 해왔던 인류는 먹잇감이 풍부한 이곳에서 오랫동안 머물 수 있고, 오랜 정착기간

을 통하여 농사의 원리를 터득하고 동물을 길들이는 방법을 배우게 되었다.

초기의 농사방법은 야생에서 채집한 씨앗을 수풀이 덜 무성한 공간에 뿌려두었다가 계절이 바뀌면 거둬들이는 방식이었다. 농사의 효율성을 깨닫게 되면서 적극적으로 밭을 개간하여 넓히게 되었다. 경작지의 확대와 더불어 주거공간과 농경공간이 분리되는 현상이 함께 나타났다. 신석기인들은 외부 침입자로부터 수확물을 지켜내기 위해 마을을 이루어 모여 살았는데, 시간이 갈수록 마을과 경작지가 동시에 확장되면서 일터와 주거지 사이의 거리가 더 멀어지게 되었다. 따라서 사람들이 매일 오가는 길의 연장이 늘어나게 되었고 그만큼 길에 대한 관심도 늘어났다.

밭에서 수확한 무거운 수확물을 마을창고로 운반하는 데는 길들인 가축이 큰 도움을 주었다. 처음에는 말이나 소의 등에 직접 짐을 얹어 운반하였는데, 바퀴가 발명되면서부터 수레를 이용하여 많은 곡식을 한꺼번에 운반할 수 있었다. 수레의 사용은 '길의 역사'에서 획기적인 전환점이 되었다. 수레의 통행을 위하여 기존의 길들을 근본적으로 개선할 필요가 생긴 것이다. 노퍽은 기존 길에 비하여 두 배 이상 확장되어야 했고, 노면은 평탄하게 골라서 수레가 망가지거나 짐이 떨어지는 것을 방지하여야 했다. 수레를 위한 길은 대개 기존의 오솔길을 수리하여 재사용하였지만, 선형과 노면상태가 특히 불량한 곳에서는 차라리 새 길을 닦는 편이 경제적이었다.

수레가 다니는 길은 완성된 후에도 지속적이고 상시적인 관리가 필요하였다. 수레길은 빈번한 통행, 무거운 화물의 무게, 폭우 등의 원인으로 쉽게 훼손되었다. 처음에는 패인 구덩이에 주변의 흙을 퍼다 메우는 방식으로 보수하였으나, 보수효과가 얼마가지 않는다는 것을 알아낸 후부터 모래와 자갈을 이용하기 시작하였다. 드디어 토목공학이 적용된 진정한 의미의 '도로'가 탄생한 것이다.

2.3 고대도시의 가도(街道)

기원전 3천년 경, 농경과 가축사육에 성공한 근동 지역의 마을들은 인구가 급속히 증가하기 시작하였다. 이와 비슷한 시기에 아프리카의 라일강 연안과 인도의 인더스강 유역, 그리고 중국대륙의 황하 연안에서도 풍부한 생산력을 바탕으로 대규모 마을들이 출현하였다. 마을이 도시로 변모하기 시작한 것이다.

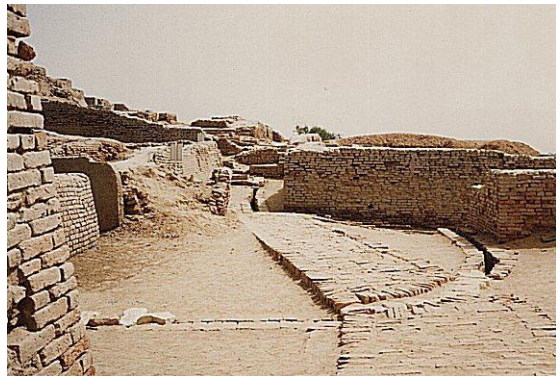


그림 2. 모헨조다로유적의 가로와 배수시설



그림 3. 이집트 테베(Thebes)의 전경

고대도시의 출현 배경에는 전(前)시대 마을들에서 꾸준히 쌓아온 토목기술이 자리하고 있었다. 마을의 외곽에는 저장된 곡식과 가축들을 지켜내기 위한 대규모 울타리와 해자가 설치되어 있었기 때문에 외형적 확대는 불가능하였다. 제한된 면적 안에서 급증하는 인구와 그에 따른 각종 시설들을 수용하기 위해 공간 활용을 극대화할 필요가 있었다. 따라서 새로운 시설들은 세밀한 설계에 의거하여 건축하였고,

그 결과 시공능력이 상당한 수준에 이르렀다.

고대도시는 내부도로인 가도(街道)를 중심으로 구획되었다. 신전, 왕궁, 공회시설, 거주지, 생산시설, 무덤 등 다양한 기능의 시설들이 각기 다른 구역에 배치되어 있었으며, 각 시설들은 크고 작은 도로로 연결되어 있었다. 도로는 보통 동-서 또는 남-북 방향으로 배치하여 규칙적으로 교차하도록 하였는데, 이로써 공간 활용성과 이동 편의성이 확보되도록 하였다.

인더스강 유역의 모헨조다로(Mohenjo daro)유적은 도로가 바둑판모양으로 배치된 계획도시였다. 도시의 중심에는 폭이 10m에 달하는 큰 도로가 남-북 방향으로 놓여 있고, 그 주변에는 격자형 골목으로 연결된 주거지역이 자리하고 있었다. 도로의 바닥은 우차(牛車)가 지나가도 패이지 않도록 구운 벽돌을 세로로 깔아 포장하였으며, 하부의 노반은 단단히 다져져 있었다. 도로의 좌우에는 측구를 설치하였는데 빗물과 하수가 분리되어 흐르도록 하였고, 하수도에는 뚜껑을 덮어서 위생적인 처리를 하였다. 이미 5천여 년 전의 고대도시에서 치밀한 계획, 정교한 시공능력, 놀라운 효율성을 갖춘 훌륭한 도로가 존재하고 있었던 것이다.

2.4 고대국가의 형성과 도로

기원전 1천 5백년 전, 고대도시들이 통합되어 국가의 면모를 갖춘 도시연합체가 나타나기 시작하였다. 고대도시의 지도자들은 고도로 기능화 된 도시를 관리하면서 효과적인 통치기술을 습득할 수 있었는데, 이러한 통치기술과 구성원의 신념체계 그리고 무력(武力)을 적절히 이용하여 도시들을 보다 체계적인 정치체(政治體)인 국가로 바꾸어 나간 것이다.

고대국가의 형성과정과 도로는 밀접한 관계를 맺고 있다. 고대도시들은 기본적인 의식주문제를 자체 해결할 수 있었으나, 규모의 한계성 때문에 청동이나 철기, 소금과 같은 필수물품들을 모두 생산할 수는 없었다. 이러한 문제는 도시간의 교역으로 해결

하였는데, 이 과정에서 교역을 위한 도로가 발달하기 시작하였고, 교역을 통하여 일부 도시는 상당한 부를 축적할 수 있었다.

부를 축적하여 강성해진 도시들은 그 힘을 이용하여 주변도시들을 통합하면서 국가체계를 더욱 다져나갔다. 이 정복전쟁에 이용된 길들은 과거 그들에게 경제적 부를 가져다 준 '교역로'였으며, 전쟁 후 이 교역로는 국가 내부 통치체계의 핵심이 되는 기간적 교통·통신망으로 전환되었다.

기원전 5세기경, 다리우스1세(Darius I)가 건설한 총 길이 2,400km의 페르시아(Persian Empire) 왕도(王道)는 기존에 메소포타미아 각 지역을 연결하는 교역로를 정비하여 만든 것이었다. 원래 군사적 목적으로 건설되었던 이 도로는 평시에는 상업교역로로 쓰이기도 하였다. 또한 하루에 이동할 수 있을 만한 거리마다 역(驛)을 설치하여 중앙정부의 명령이 국가 전체에 신속히 전달될 수 있도록 하였다. 도로를 활용한 역참(驛站)제도의 시행으로 강력한 중앙집권이 유지될 수 있었으며, 국가의 규모가 확대되어 거대 제국이 탄생할 수 있는 밑거름이 되었다.

3. 도로의 문화적 가치

인류가 아프리카 초원 위에 첫발자국을 남긴 이래로 길은 형태와 구조면에서 많은 발전을 이루어왔다. 그러나 장구한 세월동안 길에 축적된 문화적 가치와 비교하면 길의 외형적인 발전은 아주 미미할 수 있다.

구석기시대에 원시인들이 걷던 길과 조선시대의 문경 새재를 공학적 관점으로 비교하면 형태와 기능면에서 큰 차이를 발견할 수 없을 것이다. 그러나 두 길 속에 내포된 역사·문화적 의미를 양적으로 비교하면 현격한 차이가 있음을 인정할 수밖에 없다.

문경 새재의 외형은 비록 작은 오솔길에 불과하지만, 삼국시대 이래로 한강과 낙동강유역을 연결하는 주요 교통로였으며, 조선시대에는 왕명과 공문서가

전달되는 국가통치체계의 중추적 통로였다. 또한 국방과 유통의 요충지로, 선비들의 과거길로, 민초들의 피난길로, 굽이굽이마다 슬한 이야기를 간직해 살아있는 문화사 박물관인 것이다.

길을 단순하게 정의하면 '지표상의 한 지점에서 다른 한 지점으로 이동하기 위한 통로'에 불과하다. 그러나 길을 통하여 이동한 객체는 사람과 화물 뿐만이 아니었다. 세계사를 바꿔 놓은 지식, 기술, 사상, 풍속, 종교 등 문화의 흐름이 길을 통하여 전파되었기 때문에 오늘날과 같은 고도의 문명사회가 탄생하게 된 것이다. 따라서 역사 속의 길들은 발전한 기술수준으로 평가되기보다는 길에 남겨진 문화적 가치를 통해 그 중요성을 인정받고 있다.

3.1 세계문화유산

앞서 살펴본 인류 각 시대의 수많은 도로유적들은 모두 오늘날 현대문명의 모태가 되는 세계 보편의 문화유산들이다. 유네스코(UNESCO)는 1972년 11월 제 17차 총회에서 인류가 선조들로부터 물려받은 문화유산(자연유산을 포함하여)을 보존하여 후손에 전해주고자 '세계문화유산 및 자연유산보호에 관한협약(Convention concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage-한국은 1988년 101번째로 가입하였음)'을 채택하였다. 1975년 12월부터 발효된 이 협약에 등재되어 있는 세계유산은 2013년 6월 현재 981건(문화유산 759건, 자연유산 193건, 복합유산 29건)에 이른다.

세계유산에 등재된 길과 관련된 문화유산은 표 1과 같다. 이 중에 도로 자체의 가치만을 중요시하여 세계유산으로 지정한 것은 없고, 대부분 오랜 역사적 배경에 의해 형성된 길과 그 주변의 문화유산이 복합적으로 중요성을 인정받게 되어 지정된 것들이다.

그러나 근대 이후에 건조된 철도유산만큼은 철도 그 자체의 기술성이나 역사성이 핵심적인 지정요인으로 작용하고 있음을 확인할 수 있고, 도로부분에서 서구문화 형성의 발판이 되었던 '로마의 가도'와

동서 문화교류에 지대한 공헌을 한 실크로드도 아직까지 세계문화유산에 등재되지 못하였다.

표 1. 세계유산에 등재된 길 관련 유적

| | 문화유산 | 종류 | 시 기 | 국 가 | 지정 |
|---|----------------|-----|-----------|----------|------|
| 1 | 산티아고 데 코포스테라 | 순례길 | 중세 | 스페인·프랑스 | 1993 |
| 2 | 기이산지의 영지와 순례길 | 순례길 | 6세기~ | 일본 | 2004 |
| 3 | 예수탄생 교회와 순례길 | 순례길 | 2세기~ | 팔레스타인 | 1912 |
| 4 | 사마르칸트-문화교차로 | 도시 | BC 3세기~ | 우즈베키스탄 | 2001 |
| 5 | 체노바의 신작로와 물리궁전 | 도시 | 1551~ | 이탈리아 | 2006 |
| 6 | 알블라-베르니아철도 | 철도 | | 이탈리아·스위스 | |
| 7 | 제메링철도 | 철도 | 1948~1954 | 오스트리아 | 1998 |
| 8 | 인도 산악철도 | 철도 | | 인도 | |

3.2 등록문화재 제도

우리나라도 국가적으로 중요한 문화유산을 체계적으로 보존·관리하기 위하여 '지정문화재' 제도를 운영하고 있다. 우리나라의 지정문화재는 형태와 중요도에 따라 분류·관리되고 있는데, 대개 지정문화재가 조선시대 이전의 것들로 구성되어 있다. 이러한 까닭에 현재 우리사회의 문화 형성에 직접적인 관련이 있는 근대의 문화유산이 소홀하게 관리되었고, 급속한 산업화 과정에서 훼손되거나 멸실되는 사례가 무수히 발생하였다.

'등록문화재' 제도는 이러한 문제점을 보완하고, 문화재보호방법을 다양화하여 멸실 위기에 처한 근대의 문화유산을 보호하기 위해 도입한 제도이다. 등록문화재는 그 형성시기가 근대이후에 제작된 것들이어서 아직까지 일상생활에 이용되는 경우가 많다. 따라서 일반적인 지정문화재들이 원형보존을 위해 현상(現狀)의 변경에 엄격한 제한을 받는 것과 다르게 등록문화재는 외형이나 기본구조의 변형을 초래하지 않는 이상 간단한 신고절차를 거쳐 활용 및 용도의 전환이 자유로운 편이다.

2001년 3월 '문화재보호법'의 개정으로 '등록문화재' 제도가 처음 시행되었으며, 2002년 2월 남대

문로 한국전력 사옥이 등록문화재 1호로 지정된 이후 2013년 8월 현재까지 총 579건의 문화재가 등록되었다.

총 579건의 등록문화재 중에 길과 관련된 등록문화재는 매우 적은 6건에 불과하다. 5건의 길 관련 문화재는 모두 근·현대기 도로의 교량과 터널들로 도로 전체가 지정된 사례는 한건도 없었으며, 4건은 일제에 의해 나머지 2건은 본의 아니게 남·북한 합작으로 만들어진 교량 문화재이다.

철원의 승일교과 고성읍의 합죽교는 모두 해방 이후 북한에 의해 설계되어 시공되다가 한국전쟁 중 공사가 중단된 것을 전쟁 후 남한이 완공한 남북합작의 시설물로 현대사의 아픔과 통일의 희망을 품고 있는 문화유산이다.

구한말 이후 주요 교통수단으로 사용되었던 철도 관련 문화재는 총 57건으로 전체 등록문화재의 10%를 차지하고 있다. 철도와 관련된 문화재가 비

교적 많은 수량을 차지하는 원인에는 근대기의 교통 수단으로서 철도의 중요성도 관계가 있지만, 문화재청이 2007년도에 ‘근대문화유산 철도분야 목록화 조사용역’을 시행하여 많은 철도문화재를 찾아낸 것도 큰 이유가 되었다.

근대 문화유산 중 가장 큰 비중을 차지하는 문화재는 관청이나 학교, 병원, 회사 사옥, 개별 주택 등 구한말과 일제 강점기에 지어진 건축문화재들이다. 건축문화재나 철도문화재를 포함하여 이 시기의 많은 문화재들이 일제에 의해 건설 또는 제작되었다. 한 국가의 문화재는 일반적으로 민족의 정통성과 긍지를 함양할 수 있는 고유의 문화유산이어야 하나, 침탈과 오욕의 사실도 역사의 일부이기 때문에 후세에 교훈으로 삼기 위해 등록문화재로 등재한 사례가 많다.

4. 경부고속도로 문화재 등재 추진

4.1 경부고속도로 이전의 도로

구한말에 이르기까지 우리나라의 도로는 대부분 사람이나 우마의 오랜 통행으로 만들어진 자연도로였다. 그러나 서울의 가도는 예외적이었는데, 조선을 창건한 태조는 도읍을 한양으로 옮기기로 결정한 후 신도궁궐조성도감(新都宮闕造成都監)을 설치하여 계획적인 도로망을 구축하면서 새 도성을 건설하였다. 경국대전(經國大典)에 의하면, 서울의 도로는 그 폭에 따라 대로(56尺), 중로(16尺), 소로(11尺)로 구분하여 건설하고, 그 양옆에는 2척의 도랑을 마련하였다.

차마가 다닐 수 있는 견고한 도로가 발달하지 못한 것은 우리나라의 토목기술이 낙후해서가 아니었다. 조선시대 한양의 계획도로를 비롯하여, 고구려 벽화에서 보이는 우차, 신라고분에서 발견한 마차모양의 토기 등은 이미 한국의 고대사회에 차마가 보편적으로 사용되었음을 보여주고 있으며, 최근 각지

표 2. 지정문화재의 분류

| 구분 | 지정문화재 | | | 비지정문화재 |
|-------|---------|---------|-------|--------------|
| | 국가지정문화재 | 시도지정문화재 | | |
| 유형문화재 | 국보 | 유형문화재 | 문화재자료 | 등록문화재, 매장문화재 |
| | 보물 | | | |
| 기념물 | 사적 | 기념물 | | |
| | 명승 | | | |
| | 천연기념물 | | | |
| 무형문화재 | 중요무형문화재 | 무형문화재 | | |
| 민속문화재 | 중요민속문화재 | 민속자료 | | |

표 3. 도로 관련 등록문화재

| 연번 | 등록번호 | 문화재명 | 소재지 | 시기 | 지정일 |
|----|-------|------------|--------|----------------------|------------|
| 1 | 제26호 | 철원 승일교 | 강원 철원군 | 착공 1948년 준공 1958년 | 2002.5. 31 |
| 2 | 제104호 | 울산 구삼호교 | 울산 남구 | 1924년 | 2004. 9. 4 |
| 3 | 제110호 | 화천 꺼떡다리 | 강원 화천군 | 1945년 | 2004. 9. 4 |
| 4 | 제116호 | 여수 마래 제2터널 | 전남 여수시 | 1926년 | 2004.12.31 |
| 5 | 제143호 | 고성 합죽교 | 강원 고성군 | 착공 1948년 준공 1960년 | 2004.12.31 |
| 6 | 제201호 | 통영해저터널 | 경남 통영시 | 1932년 | 2005.9.14 |

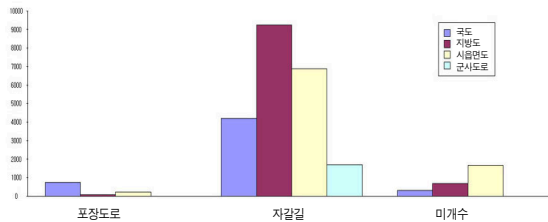
에서 발굴조사된 고고학적 자료에도 자갈 등으로 단단히 다져진 견고한 도로가 고대에 존재하고 있음을 증명하고 있다.

도로의 발달이 늦어지게 된 역사적 배경은 고려시대 이후 잦은 외세의 침략과 각 왕조의 소극적인 대외정책에서 기인한 것으로 파악된다. 도로와 비슷한 토목공정이 필요했던 산성(山城)의 축조는 매우 활발하여 한반도 안에 무려 3,000여 개소의 산성이 축조되었는데, 이는 정책적으로 도로 건설을 지양하고, 방어중심의 산성을 축조하여 외세의 침입에 대비하였다는 것을 보여주는 것이다.

이러한 소극적이고 수동적인 도로관(道路觀)에 변화가 나타나기 시작한 것은 조선 말기에 실학자들의 등장 이후부터였다. 관념적인 성리학에서 벗어나서 현실의 문제에 관심이 많았던 실학자들은 수레의 사용과 그에 따른 도로건설의 필요성을 주장하였는데, 실학자들이 내세웠던 많은 정책이 그랬던 것처럼 이들의 도로개론론이 정책으로 실현되지는 않았다.

우리나라의 근대도로는 한말 일제 침략초기에 '신작로(新作路)'가 건설되면서 나타나기 시작하였다. 1905년 통감부(統監府)가 설치되어 반식민지가 되어버린 한반도에서 철도와 도로가 건설되기 시작한 것이다.

신작로는 대개 내륙의 물산이 집중되는 도시들과



| 구분 | 국도 | 지방도 | 시읍면도 | 군사도로 | 소계 | 비율 |
|------|---------|---------|---------|-------|----------|--------|
| 포장도로 | 746.4 | 81.4 | 239.0 | | 1,066.8 | 4.14% |
| 자갈길 | 4,195.4 | 9,231.3 | 6,878.3 | 1,700 | 22,005 | 85.52% |
| 미개수 | 321.2 | 684.3 | 1,653.5 | | 2,659 | 10.33% |
| 계 | 5,263 | 9,997 | 8,770.8 | 1,700 | 25,730.8 | 100% |

그림 4. 광복 당시의 도로 현황(1945년, 단위 km)

항구도시를 연결하여 미곡 등을 강제로 수탈해 가는데 이용되었고, 신의주, 만포 경흥 등 국경도시를 거쳐 대륙으로 연결되어 대륙침략전쟁의 보급로로 활용되었다.

4.2 경부고속도로의 문화적 가치

해방 이후 낙후된 도로를 개수하여 국토에 체계적인 도로망을 건설해야 한다는 관심을 갖게 된 것은 1950년대 중반에 도로기술 공무원들이 미국의 도로 및 도로공사를 연수 시찰하면서였다.

이후, 경제개발 5개년 계획을 실현하기 위해서는 기존의 철도 중심의 물류 수송으로는 한계가 있음을 인식하고, 고속도로를 위주로 한 수송체계의 변화를 추진하게 되었다.

국민 대다수가 보릿고개를 걱정해야만 했던 60년대 말, 건설자금과 기술도 갖춰지지 않은 상태에서 국가의 장래를 건 역사적인 모험이 시작되었다. 1967년 3월, 우리나라 최초의 고속도로인 경인고속도로가 착공되었고, 다음해인 1968년 2월, 드디어 국토의 대동맥인 경부고속도로 건설의 첫 삽을 뜨게 되었다. 그리고 착공 2년 6개월 만인 1970년 7월 7일, 세계에서 가장 빨리, 그리고 가장 적은 비용을 들여서 경부고속도로 428km 전 구간이 개통되었다.

경부고속도로는 어려운 여건 속에서 순수 국내 기술로 이루어낸 당대 토목기술의 집약체라 할 수 있다. 또 '한강의 기적'이라 불리는 눈부신 경제개발의 상징이며, 대한민국 교통인프라의 중추적 도로라고 할 수 있다. 그러나 이 정도는 경부고속도로가 갖고 있는 표면적인 설명에 지나지 않으며, 그 역사적, 문화적 의의는 훨씬 크다고 할 수 있다.

조금 과장하여 표현한다면, 우리민족의 역사는 경부고속도로의 준공 이전과 이후로 구분할 수도 있다. 경부고속도로의 개통으로 인하여 농업중심의 전 근대적 1차 산업사회가 공장생산과 서비스 중심의 현대 산업사회로 발전하였고, 이를 바탕으로 경제가 비약적으로 발전하여 하루하루 끼니를 걱정하던 국

민경제 수준이 세계 10위권의 선진국 도열에 올라서게 되었다.

경부고속도로 개통 이후 한동안 영·호남 갈등문제, 도·농간의 빈부격차문제, 급속한 도시화문제 등 각종 사회문제가 야기되기도 하였지만, 꾸준하고 전반적인 경제성장을 바탕으로 이러한 사회문제는 해소되어 갔다. 이후 전국적인 고속도로망의 구축으로 경제성장은 더욱 탄력을 받게 되었으며, 이로 인하여 국민생활이 향상되고 문화 통합이 촉진되었다. 전국 1일 생활권시대가 열려서 개인의 여가생활이 개선되고, 지방의 관광산업이 발전하게 되었다. 또한 지방문화의 발전 및 지역 간의 교류증진을 통하여 폐쇄적인 지역단위 문화가 소통과 통합의 전국적 문화로 발전하게 되는 계기가 되었다.

4.3 경부고속도로의 등록문화재 추진

80년대 중반 이후, 자동차 보급률이 급속도로 증가하고, 고속도로 통행량이 급증하면서 늘어난 교통량을 처리하기 위해 경부고속도로의 구간별 확장사업이 본격적으로 추진되었다. 이러한 확장사업과 선형개량사업으로 경부고속도로 준공 당시의 각종 시

설물들이 급격하게 폐기되었고, 건설초기 모습도 점차 사라져가게 되었다. 전체 428km 중 현재 건설 당시의 모습을 간직하고 있는 구간은 영동-옥천 및 언양-영천구간 정도인데, 이나마도 현재 확장공사가 진행되고 있어 곧 원래의 모습을 잃게 될 예정이다.

최근 한국도로공사가 중심으로 사라져가는 경부고속도로의 주요시설을 문화재로 등록하여 고속도로 건설의 역사적 의미를 기리고, 조국 근대화의 기념비적 유산을 후손에 고이 물려주고자 하는 노력이 진행되고 있다.

1차적으로 문화재 등재를 추진하고 있는 대상은 대전육교, 당재육교, 구 당재터널 등 경부고속도로 건설 당시 가장 어려운 공사구간(대전-추풍령구간)에 위치해 있는 시설물들로서 준공 당시의 모습을 가장 잘 간직하고 있는 대표적인 시설물들이다. 이들 시설물 중 일부는 폐도가 되어 통행이 금지된 상태로 방치되어 있기도 하고, 일부는 하급도로로 전용되어 지방자치체가 관리하고 있기도 하다. 하급도로로 사용하고 있는 시설물은 그나마 관계법규에 의거하여 최소한의 관리를 받고 있으나, 폐도가 된 시설물들은 관리를 받지 못하여 황폐화되고 있다. 이미 2001년부터 폐도가 된 대전육교의 경우, 구조상의 문제는

표 4. 준공 당시의 모습이 남아있는 경부고속도로 교량 현황

| 연번 | 교량명 | 위 치 | 연장(m) | 준공 | 시공사 | 원형보존 | 비 고 |
|----|---------|----------------|-------|----------|------|-------|---------|
| 1 | 병천1교 | 충남 천안시 수신면 남산리 | 204 | 69.10.22 | 삼안산업 | △ | 하부구조 보존 |
| 2 | 병천2교 | 충남 천안군 수신면 남산리 | 240 | 69.10.22 | 삼안산업 | △ | 하부구조 보존 |
| 3 | 천수천교 | 충북 청원군 옥산면 등산리 | 300 | 69. 9. 5 | 삼안산업 | △ | 하부구조 보존 |
| 4 | (구)미호천교 | 충북 청원군 옥산면 국사 | 400 | 69. 9.30 | 삼부토건 | ○(폐도) | 사용중지 |
| 5 | 금강1교 | 충북 청원군 현도면 | 320 | 69.10.15 | 대림산업 | △ | 하부구조 보존 |
| 6 | 대전육교 | 대전 대덕구 송촌동 | 201 | 70. 7. 7 | 아주토건 | ○(폐도) | 사용중지 |
| 7 | (구)금강2교 | 충북 옥천군 동이면 금암리 | 300 | 70. 5.30 | 현대건설 | ○(폐도) | 군도 활용 |
| 8 | (구)금강3교 | 충북 옥천군 동이면 금암리 | 273 | 70. 5.30 | 현대건설 | ○(폐도) | |
| 9 | (구)금강4교 | 충북 옥천군 동이면 조령리 | 331 | 70. 5.30 | 현대건설 | ○(폐도) | |
| 10 | 당재육교 | 충북 옥천군 이원면 우산리 | 170 | 70. 5.30 | 현대건설 | ○(폐도) | |
| 11 | 김천교 | 경북 김천시 모암동 | 125 | 70. 6.30 | 극동건설 | △ | 하부구조 보존 |
| 12 | (구)지천교 | 경북 칠곡군 지천면 용산리 | 290 | 70. 5.20 | 전척건설 | ○(폐도) | 군도 활용 |

표 5. 경부고속도로 터널 현황

| 연번 | 터널명 | 구분 | 위 치 | 연장(m) | 준공 | 시공 | 원형보존 | 비 고 |
|----|-----------------|----|----------------|-------|-----------|----------|-----------|-------|
| 1 | 길치터널 (현대전터널) | 상행 | 대전시 대덕구 비례동 | 460 | '70.6.30 | 아주 토건 | ○ (폐도) | 군도 활용 |
| | | 하행 | 충남 대덕군 동면 비룡리 | 465 | | | | |
| 2 | 아감터널 (현증약터널) | 상행 | 충남 대덕군 동면 아감리 | 228 | '70.6.18 | 아주 토건 | ○ (폐도) | 군도 활용 |
| | | 하행 | 충남 대덕군 동면 아감리 | 240 | | | | 사용중지 |
| 3 | 당재터널 (현옥천터널) | 상행 | 충남 옥천군 윤원면 우산리 | 585 | '70.6.28 | 현대 건설 | ○ (폐도) | 창고 활용 |
| | | 하행 | 충남 옥천군 청성면 묘금리 | 550 | | | | 군도 활용 |
| 4 | 도내터널 (현영동터널) | 상행 | 충북 영동군 용산면 부상리 | 475 | '70.5.30 | 아주 토건 | ○ | 고속도로 |
| | | 하행 | 충북 영동군 용산면 부상리 | 505 | | | | |
| 5 | 계룡터널 (현황간터널) | 상행 | 충북 영동군 매곡면 광평리 | 110 | '70.5.30 | 신홍 건설 | ○ (폐도) | 사용중지 |
| | | 하행 | 충북 영동군 매곡면 광평리 | 160 | | | | |
| 6 | 아화터널 (현경주터널) | 상행 | 경북 월성군 서면 도계리 | 135 | '69.12.30 | 동아 건설 | ○ | 고속도로 |
| | | 하행 | 경북 월성군 서면 도계리 | 152 | | | | |

아직 발생하지 않았지만 교량상부 입구부에 토사를 적치하여 불법으로 경작물을 제배하고 있고, 당재터널의 상행터널은 식품공장의 저장창고로 사용되고 있어 귀중한 문화유산이 훼손될 위험에 처해 있다.

따라서 이번 고속도로 문화유산에 대한 문화재 등재추진을 계기로 위험에 처한 시설물들에 대해 안전진단과 최소한의 보수공사가 시행되어야 할 것이다. 또한 시민과 관계기관이 협조하여 문화재 주변의 환경을 정비하고, 나아가 고속도로 문화유산에 담겨 있는 사회·문화적 의미와 기술사적 의의를 널리 교육·홍보할 수 있는 프로그램을 개발하여 보존된 문화재를 적극적으로 활용할 필요가 있다.

5. 맺음말

길은 공간적으로 사람들을 세계 곳곳과 연결해 주

었고, 각 처의 다양한 문화가 교류되도록 하여 사람들의 삶의 질을 개선하는데 중요한 역할을 하였다. 또한 길은 역사와 문화의 흔적을 간직하여 과거와 현재를 연결해주고 이를 통해 일류가 보다 나은 미래로 나아갈 수 있도록 방향을 제시해 주고 있다.

우리나라는 도로의 근대적 발전이 늦게 시작된 편이다. 그러나 경부고속도로를 스스로의 힘과 기술로 건설함으로써 '하면 된다'는 민족적 자긍심을 갖게 되었고, 이를 계기로 세계사의 중심무대에 설 수 있는 비약적 경제성장을 이룰 수 있었다. 경부고속도로 건설의 의미는 단순한 기술사의 발전과 국력향상 차원을 뛰어 넘어 한민족의 사회와 문화를 전반적으로 변모시킨 역사적 사건으로 평가해야 할 것이다. 따라서 현재 얼마 남아있지 않은 경부고속도로의 각종 시설물과 관련 자료를 귀중한 문화유산으로 다루어 후손들에게 길이 남겨줄 수 있도록 노력해야 할 것이다.