

총 설

총 설

교통(交通)의 사전적 의미는 자동차·기차·배·비행기 등을 이용하여 사람이 오가거나 짐을 실어 나르는 일이라고 명시되어 있다. 이러한 의미는 한편 당연하다고 보여지며, 사람들은 단순히 도로를 다니는 승용차나 버스, 혹은 철도, 항공 등을 떠올릴 것이다. 교통은 또한 사람과 어떤 장소를 연계해 주는 역할이라고도 볼 수 있다. 교통을 한자어로 풀이하면 모든 사람과 사람, 사람과 물체 등에 대한 교감이라고도 볼 수 있어, 정치·경제·사회·문화 등을 종합하고 새롭게 창조하는 역할도 가지고 있다.

광복 이후 70년 간 한국의 교통은 경제발전 정책과 함께 발전해 왔다. 1899년 5월 17일 전차가 우리나라에 처음으로 등장하였는데, 이는 인천과 노량진 간에 경인철도가 개통되기 4개월 전의 일로, 마침내 근대적인 교통수단의 도입이 시작된 것이다. 당시 서울의 교통수단이 우마차와 인력거, 자전거, 가마 정도인 점을 고려하면 가히 교통의 혁명이라 불릴만하다. 이후 1903년 고종은 미국산 자동차를 최초로 구입하였고, 1910년에는 부산에 전차가 운행(부산진-동래온천) 됐으며, 1911년 조선총독부는 도로규칙을 공포했다. 1913년 한국인 최초의 운전면허 취득이 이뤄졌고, 1932년에는 한국 최초의 포장도로가 부산에 건설되었다.

정부는 1950년대와 1960년대의 전후 복구 및 저개발 시대, 1970년대부터 1990년대까지 고도의 경제개발단계에서 2000년 이후 선진국 진입이라는 목표 하에 도로, 철도, 항만 등 사회간접자본(SOC)의 확충에 역점을 두어왔다. 이를 위해 경부고속도로 건설, 경부 및 호남고속철도 건설, 인천국제공항 건설, 부산 신항 건설 등 많은 교통 관련 사업들이 장기적인 국가전략 차원에서 추진되었다.

국제사회는 60여 년 전 전쟁의 폐허를 극복하고 괄목할만한 경제성장을 이룩한 한국에 대해 실로 놀라워하고 있다. 교통인프라는 우리나라의 경제발전에 촉매제 역할을 담당했으며, 우리나라의 교통인프라 수준은 선진국과 비교해도 손색이 없는 수준에 이르렀다고 평가받고 있다. 선진국의 교통체계가 수백 년이 넘는 교통인프라 구축의 역사를 가지고 있다는 점을 감안한다면, 우리나라는 놀라울 만큼 단시간에 교통인프라의 성장을 이룬 셈이다.

자율주행차량, IoT, Big Data, Smart City 등 첨단기술이 교통분야에 접목되면서, 세계는 지금 급격한 교통환경 변화를 겪고 있다. 이와 같은 미래 교통환경 변화에 대응하기 위해서는 새로운 교통정책과 교통기술 개발을 위한 부단한 노력이 필요하다.

이 해설집은 정부수립 이후 2000년대 초반까지 우리나라의 도로 및 철도분야를 포함하는 교통정책과 관련하여 국가기록원에서 보유하고 있는 기록물 중 역사적 가치가 있다고 판단되는 제도, 정책, 사업과 관련된 기록물에 대하여 해설을 하였다. 이 해설집을 통해 각 시대별로 어떠한 교통정책을 수립하고 추진했는지, 특히 경제성장을 촉진하기 위해 어떠한 교통인프라를 계획하고 건설하였는지를 당시 우리나라의 경제발전 단계와 연계하여 살펴본다면 더욱 흥미로울 것이라 생각된다.