

## 자동차 보급이 가져온 라이프 스타일의 변화

전 영 선\*

자동차문화연구소 소장

자동차 보급은 의·식·주 및 여가 생활, 나아가 의식 변화에 이르기까지 전반적으로 우리생활 모습에 미치는 영향이 크다. 이러한 측면에서 지나간 우리의 자동차 생활문화를 살펴보는 것은 매우 흥미있는 일일 것이다.

### 자동차시대의 개막

우리는 바야흐로 자동차시대에 살고 있다. 20세기 과학문명이 만들어 낸 최대의利器 또는 기계의 꽃이라 불리우는 자동차는 우리 생활에 잠시라도 없으면 불편한 필수적인 교통수단이 되어버렸지만, 반대로 이를 잘못 이용하면 흥기가

되기 쉽다.

우리나라도 이제 자동차 보유 대수가 600만 대를 넘어 1.8 가구당 1 대꼴로 보유하고 있다. 현재 연생산능력 세계 6위의 자동차선진국으로 도약했지만, 아직까지 '교통사고 지옥'이라는 오명에서 벗어나지 못하고 있다.

이제는 소유의 시대를 벗어나 자동차가 가지고 있는 가치를, 사회의 질서 속에서 안전하고 즐겁게, 최대로 우리 생활에 활용하는 건전한 자동차문화의 정립이 필요하다.

그러면 우리나라에 자동차가 등장한 이

\* 필자는 1963년 계명대학교 영문학부를 졸업하고 '세계 자동차발달사 사진전시회'(1965년)를 열 정도로 자동차에 많은 관심을 가지고 있었다. 그 후 신진자동차, 새한자동차, 동아자동차, 쌍용자동차에 근무하며 디자인, 설계, 제작, 홍보 등 자동차 전문분야에 걸쳐 관련해 왔다. 저서로는 「자동차 이야기」, 「세계자동차의 거인들」, 「임금님의 첫 자동차」 등이 있다.

후 자동차는 우리의 생활을 어떻게 변화시켜 왔는지 살펴보자.

1886년 독일에서 발명된 현재의 내연기관 자동차의 물결은 우리나라에도 일찍이 상륙하여 우리의 몸매했던 옛 문화를 개화시키는 데 큰 영향을 미쳤다.

1870년대부터 우리나라를 드나들기 시작하던 외국상인들이나 선교사, 기술자 또는 각국 공관원들을 통해 자동차에 대한 얘기는 조금씩 흘러 들어왔지만, 이 땅에 제일 먼저 나타난 자동차는 1899년 서울 장안 서대문-청량리 간의 전차와 경인선의 기차였다.

자동차는 그로부터 4년 후인 1903년에 상륙한 것으로 기록에 남아 있다. 이해에 고종제위 40년을 축하하는 잔치인 청경식이 베풀어졌다. 이때 자동차를 한 대 들여와 식당까지 고종을 모시자는 대신들의 의견에 따라 최초로 자동차가 이 땅에 등장했다.

그러나 첫 자동차는 이듬해인 1904년 일본이 노일전쟁을 일으키는 바람에 사라져 그 상세한 기록이나 유물이 보존되어 있지 않아 아쉬움을 남기고 있다.

그로부터 3년 후인 1906년 서울의 경시청 고급경찰관이었던 권봉수씨가 자동차 5대를 들여와 마침 부설 중이던 경원선 철도 미부설 구간에 투입하여 영업을

하겠다고 농상공부에 허가를 신청했다. 그러나 도로건설은 자비로 부담해야 한다는 주무관청의 조건부 인가 때문에 이 최초의 자동차영업은 실패했다.

1908년 당시 일본에 주재했던 프랑스 공사가 한국으로 전임해 오면서 프랑스제 자동차 한 대를 가지고 들어와 사용하다가 본국으로 귀국할 때 그의 차를 李王家에 팔고 갔다. 이 자동차는 처음에는 순종이, 다음에는 정부고관들이 종종 타고 다녔다. 우리 백성들이 거리에서 볼 수 있었던 최초의 자동차가 되었다.

한일합방 이듬해인 1911년 고종황제의 총독이 타기 위해 두 대의 자동차를 영국으로부터 수입한 것이 우리나라 자동차시대의 개막이었다.

지금 창덕궁에 보존된 두 대의 자동차가 가장 오래된 것으로 1913년경에 수입한 차인데 캐딜락은 순종이, 다임러는 순정효황후가 타던 것이다. 이때부터 왕족과 대신들 그리고 외국공사들이 본격적으로 자동차를 타기 시작했다.

## 운수업의 등장

자동차가 경제활동과 여객수송에 처음으로 이용된 시기는 1912년 남해안에서였다. 부산-마산-삼천포의 남해안에 상륙

하여 상업활동을 하던 일본인들이 그들의 상품수송과 교통의 편의를 위해 최초로 10 인승 버스 두 대를 등장시켜 운수업을 시작했다.

에가와라는 일본상인이 경상남도청으로부터 허가를 받은 노선은 마산-진주-사천-삼천포 간이었다.

<표 1> 1912년 당시의 자동차 운임

노 선	운 임	물 가
마산-진 주	3원80전	쌀(1가마니) : 4원
진주-삼천포	1원30전	명주(1필) : 5원 50전
진주-사 천	60전	목재(1재) : 7전
사천-삼천포	80전	명태(400마리) : 15원

남해안의 승합자동차 등장은 종래 마차나 인력거로 마산-진주 간의 180 리 길을 10 시간 걸리던 거리를 단 4 시간만에 주파하는 놀라운 교통혁명을 일으켰다.

양복에 나비 넥타이를 매고 서양 구두를 신은 멋쟁이 운전사의 출현은 젊은이들에게 신식 직업인 자동차 운전사가 되는 새로운 희망을 안겨 주었다.

이뿐만 아니라 양복에 나비 넥타이를 매고 서양 구두를 신은 멋쟁이 운전사의 출현은 젊은이들에게 신식 직업인 자동차

운전사가 되는 새로운 희망을 안겨 주었다.

1년 후인 1913년 두번째로 서울에 영업용 자동차가 나타났다. 서울의 부호였던 이봉래씨와 일본인 두 사람 등 3인 합자의 오리아자동차부가 설립되어, 총독부로부터 전국 9개 노선의 허가를 받아 정기승합차 여객운송업을 시작했다.

이때 오리아자동차부는 대당 4,000원씩 하는 포드T형 20대를 일본으로부터 수입하여 각 노선에 투입, 정기적으로 운행하였고 초기 우리나라에서 가장 큰 운수업체가 됐다.

<표 2> 최초의 전국 버스 정기노선

노 선
진남포 - 광양만(평 남)
사리원 - 해 주(황해도)
신의주 - 의 주(평 북)
천 안 - 온 양(충 남)
조치원 - 충 주(충 북)
조치원 - 공 주(충 남)
청 주 - 조치원(충 북)
김 천 - 상 주(경 북)
평 양 - 진남포(평 남)

주: 운임은 1리당 12전.

이즈음 헨리 포드는 미국 서민들이 부담없이 탈 수 있는 값싸고 실용적인 포드 T형을 개발, 대량생산을 하기 시작할 때

였고, 이 포드T형 차는 세계로 퍼져나가 우리나라도 영업용으로 수입, 이용하기 시작했다.

### 자가용시대 개막-새로운 종류의 출현

이봉래씨의 오리아자동차부는 국내 정기노선과 자동차는 확보했지만 운전사를 구할 수 없었다. 그래서 1913년 최초로 서울에 '경성운전수 양성소'라는 운전학원을 세워 한국인 운전사를 배출했다.

이 운전학원에서 졸업, 운전면허를 딴 한국인 1호는 이봉래씨의 아들 이용문씨였다. 이때부터 운전사는 최고의 대접과 신식 교육을 받은 사회적 지성인으로 등장, 과학문명 전파에 큰 역할을 했다.

자동차라는 어려운 과학기계를 배우는 운전학원의 입학은 소학교 졸업 이상의 학력과 비싼 학원수강비를 지불할 수 있는 중류생활 이상의 집안태생이라야 가능했다. 그 당시는 문맹률이 높던 시절이라 국민학교만 졸업해도 관공서에 취직할 수 있었고 사회에서 지도자가 될 수 있었던 것을 감안하면 운전학원의 입학자격 수준은 상당히 높았다고 할 수 있다.

1915년으로 접어들자 민간인들도 자동차를 구입, 자가용으로 이용하기 시작했다. 주로 부호들이나 사업가, 선교사, 사

회적으로 저명한 인사들이 자가용시대를 개막시켰다.

그 당시 광업계의 거두였던 박기호, 대지주 배석환, 서울 감부 김종성, 천도교 교주였던 손병희 선생, 연희학당 창설자인 언더우드, 배재학당 창설자 쿤스 등이 최초의 마이카족이었다.

〈표 3〉 1911~23년 사이의 운송수단 증가 추이

(단위: 대)

연도	자동차	인력거	객마차
1911	2	1,217	110
1912	6	1,665	148
1913	31	2,692	198
1914	43	3,167	228
1915	70	3,424	212
1916	89	4,233	199
1917	114	4,811	213
1918	212	4,933	231
1919	416	4,950	135
1920	679	4,527	35
1921	774		
1922	840		
1923	1,088		

최초의 마이카 시대가 개막되던 1915년, 자동차영업이 우후죽순처럼 전국에서 생겨났다. 순수 민족 운수업자로 처음 개업한 공주 감부 김갑순씨를 선두로, 1920년을 넘어서자 그 열기는 더욱 가속화됐다.

1920년대 대표적인 운수업자로는 호남 지방의 최종열·승열 형제, 서울에서는 일본인 경영의 조일택시와 중국인 담걸생, 함경도의 방의석·예석 형제, 강원도의 최준집씨 등이 거물로 등장, 자동차라는 교통수단 개척에 앞장을 섰다.

특히 함경도의 방씨 형제는 1920년대 말 포드차만 160 대를 가지고 북부지방의 자동차 교통을 휘어잡아 한국의 헨리 포드라는 별명을 얻었다. 그리고 방씨는 처음으로 회사내에 모범운전자제도를 만든 것으로도 유명했다.

1918년까지 한국의 자동차 총 보유 대수는 212 대로 그 중 80여 대가 서울에서 운행됐다. 대형버스와 트럭은 아직 나타나지 않을 때여서 국내 자동차 전부가 승용차였다.

유럽도 그러했듯이 우리나라 초기 자동차들은 상류사회의 놀이기구로서 그 첫발을 내디뎠다. 그래서 대도시 내의 영업용 자동차들은 세도가나 부호들의 독점물이 되었다.

자동차 한 번 타고 서울 장안을 한 바퀴 드라이브하는 데 3 원, 전세는 1 시간에 5 원을 지불했다. 이때 쌀 한가마니에 6 원 정도 할 때였으니 매우 비싼 택시요금이었다. 이렇게 자동차는 상류층 자제들이 기생들을 옆에 태우고 먼지를 날리며

풍류를 즐기는 드라이브 풍조를 만들어냈다.

## 자동차 관련 산업의 등장, 제도의 도입

자동차가 나타나면서 필연적으로 등장한 것이 석유에서 만든 휘발유이다. 1897년 미국의 석유회사였던 스탠더드 오일이 인천 월미도에 석유저장 탱크를 처음 세우고 동유를 들여와 우리나라에 보급하기 시작했다. 스탠더드오일은 한국에서 수입상을 경영하던 미국인 소유의 「순신창상사」를 국내 총판대리점으로 지정, 1910년부터는 자동차용 휘발유까지 공급했다.

1920년 당시 총독부 통계자료에 의하면, 휘발유 1ℓ에 80 전에서 1 원 정도 주어야 살 수 있었다. 쌀 한가마니에 6 원 정도 할 때였으니까 한 가마니 값으로 7ℓ 정도밖에 살 수 없어 매우 비싼 편이었다.

빠른 자동차가 계속 늘어나면서 기존의 인력거, 자전거, 역마차, 전차, 소달구지와 사람들이 뒤섞여 교통사고가 자주 발생했다. 그래서 1920년 5월 서울에는 처음으로 행인의 교통질서를 통제하기 위해 우측통행법이 실시됐다.

그러나 이 우측통행법은 1 년 후인 1921년 10월에 좌측통행법으로 바뀌어

오늘에까지 이르고 있다. 이즈음 서울의 경우 봄, 가을에는 창경원과 장춘단 입구에 벚꽃과 단풍놀이 행락객들이 일요일마다 초만원에 이루어 이를 정리하기 위한 교통경찰관이 처음으로 등장하기도 했다.

〈표 4〉 1922년 서울의 교통상황

자동차보유대수		교통사고	사망
전국	서울	436건	8명
847대	212대		

1923년 서울의 교통사고를 방지하기 위해 처음으로 차도와 인도를 구분한 교통정리 구역이 등장했다. 종로, 남대문, 을지로, 충무로 네 곳을 지정, 양쪽 갓길에다 쇠사슬을 쳐 인도를 만들고 중앙으로는 자동차, 인력거, 자전거, 전차 등 탈 것들만 통행하도록 새로운 교통법을 만들었다.

〈표 5〉 1923년말 서울의

교통수단(영업용)

수 단	대 수	수 단	대 수
마 차	6	우마차	711
전 차	45	손수레	4,812
자동차	136		
인력거	1,476		

자동차시대를 맞으면서 다치기 쉬운 행인들만 단속하는 것이 아니라 자동차 자

체를 단속하는 「자동차취체령」이 처음으로 공포된 것은 1915년, 전국에 겨우 70대 정도의 자동차가 있을 때였다.

그러나 잘 시행되지 않아 다시 1921년 이 법을 개정·보완하고, 곁들여 자동차 자체의 건강도 진단하는 「자동차검사제도」까지 처음으로 공포해 날이 갈수록 사회생활이 자동차 때문에 복잡하게 변해 갔다.

자동차 취체 규칙 내용은 운전면허 소지, 우측통행, 시속 24km 속도제한, 두 개의 브레이크와 두 개의 전조등의 필수 장착 등을 지시하는 것이었다. 아울러 자동차 검사도 관할 경찰서에서 받아 자동차 검사 합격증을 받은 차량만 운행하도록 했다.

자동차로 인한 교통사고가 자주 발생하여 인명피해가 늘어나자 이를 보상하기 위한 생명보험이 등장했다. 1924년 일본의 동경화재해상보험회사가 서울에 대리점을 두고 자동차보험을 판매했으나 큰 효과를 거두지 못했다.

여성운전자의 출현

자동차의 출현은 이 땅의 여성들을 사회로 진출시켰다. 1919년 10월 최초로 여성 운전사가 출현했다. 전북 전주 출신의

19 세 된 최인선이라는 처녀가 당시 서울로 올라와 경성운전수강습소에 입학, 운전술을 배워 면허시험에 합격해 세인의 이목을 집중시켰다.

곧이어 같은 해에 함남출신의 유부녀였던 30 세의 문수산씨가 역시 경성운전수강습소를 졸업, 운전면허를 취득했다.

1925년에는 고등학부를 졸업한 서울출신의 이정옥씨가 운전면허를 취득한 후, 1927년 서울에 대양택시라는 회사를 차려 택시 두 대로 영업을 시작, 크게 인기를 끌었다.

〈표 6〉 1922년 전국자동차 분포현황

		대 수
지경	역기	212
평경	북남	69
중경	남남	150
평경	북남	56
전경	남남	88
강	남남	38
황	원남	70
중	해원	37
합	북해	36
전	북경	27
	북	38
	북	26
계		847

그녀는 짧은 치마에 저고리 차림으로 자신이 직접 운전 10 년만에 10 대의 차량을 소유한 택시회사 여사장이 됐다. 1937년 이씨는 10 년 무사고 운전으로 총독부

로부터 최초의 모범운전사 표창까지 받았다.

이로써 이들 초기의 여성 운전자들은 남존여비의 구습이 팽배했던 시절 규방속에만 갇혀 있던 조선의 여성들을 사회로 진출시키는 선구자 역할을 했다.

특히 이정옥씨는 한국 여성의 긴 치마 저고리와 장옷으로부터, 간편하고 짧은 치마 저고리와 짧은 머리를 미혼여성들 사이에 유행시키는 데 앞장 섰다.

### 서울과 지방의 연결

자동차와 넓은 도로는 필연적이다. 이 땅의 좁고 험했던 옛 길을 넓게 만드는 데 자동차가 큰 영향을 끼쳤다.

자동차시대가 본격적으로 개막되기 전부터 개화결인 신작로가 이 땅에 나타났다. 일제가 우리나라를 수탈하고 대륙침략을 위해서 이 땅에 신작로를 개설하기 시작한 것은 구한말부터였다.

1902년 서울에 주재하던 외국사절들이 공동 명의로 경인간에 신작로 부설을 우리 조정에 요구한 것을 시발점으로, 1906년 호남평야의 농산물을 수탈해 가기 위해 전주-군산간 46km의 신작로를 일본인들이 강제로 닦았다.

이 신작로를 선두로 일제는 조선통치와

군사전략에 필요한 신작로를 전국으로 확대하여 부설해 나갔다. 어쨌든, 이런 신작로들은 1915년부터 생겨나기 시작했던 자동차교통에 큰 도움을 주었고, 1930년부터는 총독부가 「조선도로개발계획」을 세워 포장도로를 대도시의 성곽을 헐고 부설해 지방으로 연결시켰다.

자동차시대는 개막됐지만 1920년대 초반까지는 서울과 지방도시 간의 도로사정이 열악해서 자동차들은 주로 도시 내만 운행했고 지방연결 운행은 길 좋은 인근 소도시 정도였다.

그런데 1920년 6월, 서울-부산 간을 자동차가 처음으로 돌파한 기록이 세워졌다. 매일신보와 경성일보 후원으로 경성 자동차강습소 요원들이 자동차 3 대로 서울을 출발하여 문경새재를 거쳐 부산까지 39 시간만에 주파, 비로소 경부간 자동차 교통을 개척했다.

길이 험하니 자동차가 고장나고 부서지기 마련이었다. 그래서 1915년 최초로 정비공장이 서울 정동에 있던 미국인 모리스가 경영하던 자동차 판매점에 설치되었다.

이를 선두로 그후 1920년에는 우리나라에 처음으로 전기와 전차를 놓았던 미국인 콜브린이 을지로 7가에 정비공장을 차려 한국인 정비기술자를 배양하였고,

1922년부터 서울의 정형묵씨등 한국사람들이 정비공장을 설립하기 시작하여 자동차 기술을 익혀 나갔다.

### 택시·정기운행버스의 출현

#### — 새로운 행락문화 창조

1920년대 초부터 대도시 내에는 대절 또는 전세 택시업이 우후죽순처럼 생겨나면서 요금시비가 심심찮게 일어났다. 이를 해소하기 위해 1926년 최초로 요금계산기를 부착한 택시가 서울에 나타났다.

**자동차와 신작로의 발달은 관광이라는 새로운 행락문화를 창조했다. 우리나라 최대의 절경인 금강산이 기차와 자동차의 등장으로 빛을 보기 시작했다.**

서울역 앞에 있던 조일택시는 승객과 운전사 간의 택시요금 시비를 해결하고 수입을 올리기 위해 일본으로부터 택시미터기를 도입, 80 대 전차량에 부착했다.

이때의 기본요금은 1 마장(3.2km)에 2원, 매 2 리(0.5마일)마다 50 전씩 추가되는 병산제였지만 승객들의 역반응으로 실효를 얻지 못했다.

대도시내 간선도로를 정기적으로 운행



하는 대중 교통수단인 시내버스가 등장한 것은 1927년이었다. 당시 京城府廳에서는 날로 증가하는 京城의 도시 교통 인구를 해소하기 위해 일본으로부터 20 인승 버스 10 대를 도입, 정기 운행노선을 설정하고 투입했다.

이때 처음으로 소학교 졸업 이상의 학력을 가진 미모의 처녀들을 모집, 서양 유니폼을 입혀 버스 안내양으로 등장시켜 화제를 불러일으켰다.

특히, 미혼청년들과 대학생들로부터 큰 인기를 끌어 개방된 연애풀조를 만들어 냈다. 남녀 7세 부동석이라는 우리의 고루한 옛 이성관이 이때부터 무너지기 시작했다.

자동차와 신작로의 발달은 관광이라는 새로운 행락문화를 창조했다. 우리나라 최대의 절경인 금강산이 기차와 자동차의 등장으로 빛을 보기 시작했다.

1914년 완공된 경원선은 처음에 금강산을 경유하기로 되어 있었으나, 험준한 지리적 조건과 과도한 공사비 때문에 금강산 옆을 통과하게 되었다. 철도국은 원래의 계획을 달성하기 위해 원산-금강산과 평강-금강산 간에 관광 차도를 닦고 각각 두 대씩의 관광버스를 투입한 것이 자동차 관광의 시초였다.

그후 1930년 봄 서울에 최초의 시내관

광용 유람버스가 등장, 본격적인 관광 사업이 시작됐다. 서울 소공동에 본사를 세운 경성유람버스회사는 서울부영버스에 이어 두 번째로 관광안내양을 태우고 오전, 오후 각 1 회씩 서울시내의 명승고적을 순회하면서 유람객들에게 설명을 해 서울 시민들로부터 큰 호응을 얻었다.

이로써 부영버스와 관광버스의 안내양은 신여성의 전형으로 인기를 모았고 여성들의 사회참여를 위한 개척자 역할을 했다.

## 일제하, 해방 이후의 자동차 교통

순조롭게 증가하던 자동차도 일제가 중일전쟁을 일으키는 바람에 침체의 늪으로 빠져들었다. 1935년에 접어들면서 일본은 중국 침략을 위해 국내 경제 전반을 통제하기 시작하고 그 일환으로 휘발유의 배급제를 실시하여 자동차운행이 전반적으로 단축되었다. 또 자동차 도입마저 금지시켜 자동차는 큰 수난을 겪게 되었다.

곧이어 1939년부터는 민수용 차량의 연료 배급마저 전면 중단되어 극심한 유류난을 맞게 되었다. 이를 해결하기 위해 등장한 것이 아세틸렌, 카바이드와 목탄차였다.

아세틸렌과 카바이드마저 공급이 중단

되어 광복을 맞을 때까지 국내 민수용 차량들은 90%가 목탄차로 바뀌어 연명했다.

해방전인 1940년 제2차세계대전이 발발했을 때 전국의 차량 보유수는 1만 3,000여 대였으나 日軍에게 징발당하고 부속품이 없어 폐차가 된 차량들이 속출했다.

2차대전이 끝나고 1945년 해방을 맞았을 때 남은 차량은 남북을 통털어 7,300여 대였다. 운행할 수 없는 고물차량을 제외하고 나면 6,000여 대밖에 없었다. 그나마 폐차를 끌어모아 고치고 일본군들이 남기고 간 군용차를 개조하여 겨우 연명했다.

해방과 더불어 미군이 이 땅에 진주, 군정을 펴면서 그들이 가지고 들어온 군용차의 폐차들이 조금씩 불하되어 민간용차로 이용되면서, 1950년 6·25동란이 일어나기 전까지 자동차 수는 1만 6,000여 대로 늘어났다.

지금은 자동차가 너무 많아 교통지옥이지만 그때는 자동차가 너무 적어 교통지옥이었다. 해방 당시의 자동차의 주종은 트럭이었다. 화물을 가득 실은 트럭 위에 사람들이 올라타 다녔고, 달리다가 급커브를 돌면 위에 탄 사람들이 떨어져 다치거나 죽는 일이 허다했다.

뜻하지 않았던 6·25사변이 발발하자 우리의 자동차는 또다시 수난을 겪었다. 전장으로 징발당하고 폭격으로 파괴되어 전쟁이 끝났을 때는 4,800여 대 밖에 남지 않았다.

1952년 정전이 됐을 때 미군과 유엔군이 전쟁에서 사용하다가 불하한 군용 폐차들은 우리 자동차를 재활시키는 데 큰 역할을 했다.

이때부터 군용차 재생시대를 맞게 되었는데, 1950년대의 승용차들은 탑을 씌운 지프차 천국이었을 뿐만 아니라, 3/4톤 트럭인 군용 쓰리쿼터를 이용해 만든 15인승 합승차가 대량 나타나 1960년대 말까지 교통난을 해결하는 데 큰 역할을 했다.

이 합승 미니버스들이 처음 나올 때 노란색 도장을 해 '노랑차'라는 별명으로 불리웠고, 통행금지 시간이 임박하면 연인들의 밀회장소로 이용되었다.

1955년 지프의 개조형이지만 최초의 국산차인 '시발(始發)'을 서울의 최무성씨가 7년 동안 3,500여 대 만들어 택시와 승용차의 고갈을 해소하였다. 특히 시발은 1957년 산업박람회에서 이승만 대통령으로부터 상을 받아 더욱 유명해졌고, 이 때문에 '시발계'까지 부녀자들 사이에 생겨 프리미엄을 얹어 전매하는 투기붐까

지 일어났다.

6·25사변이 끝난 직후 전국의 자동차 수는 4,800여 대였던 것이 군용 폐차 재생동으로 늘어나 1960년 말에는 3만 대로 증가했다.

## 1960~70년대의 자동차 생활문화

5·16혁명 직후인 1962년 정부의 자동차 산업진흥정책에 힘입어 역사상 최초로 경기도 부평에 현대식 자동차공장인 새나라자동차회사가 설립되어 일제인 '블루버드'라는 순정품 소형승용차가 '새나라'라는 이름으로 2,700여 대나 조립되어 시판되면서부터 한국의 자동차산업이 그 첫발을 내딛기 시작했다.

'새나라'라는 예쁜 양장 미인차가 등장하자 고물차같은 '시발'의 인기는 급락하였다. 외국 관광객용이라는 명목으로 들여온 '새나라'는 곧 택시와 자가용으로 둔갑했으나 외환보유고가 빈약할 때에 막대한 달러를 주고, 게다가 면세로 들여온 것이 문제가 되어 혁명정부 초기에 발생했던 4대 의혹사건의 하나로 걸려 '새나라'는 1년만에 단종되고 말았다.

'새나라'를 시발점으로 우리의 자동차 산업은 활발히 발전되어 갔다. 1966년에는 신진자동차가 일본제인 '코로나', '퍼

브리카', '크라운'의 세 모델을 반제품으로 수입하여 일부 국산품을 이용, 조립해 내기 시작함으로써 1970년대 초까지 이땅에 코로나 물결을 이루었다.

특히 엔진배기량이 800 cc였던 미니카 '퍼브리카'는 우리나라 최초의 국민차였으나 당시 비포장 도로가 대부분이었던 국내 지리 사정에 맞지 않아 1,000여 대를 생산하고 중단되어 버렸다.

한국 최초의 자동차 전용도로인 경인고속도로를 선두로 하여 경부고속도로가 개통되자 자동차시대가 전국을 향해 활기차게 열리게 되었다.

이어 1968년에 현대자동차가 영국제 소형차인 '코티나' 그리고 독일제 중형차인 '포드20M'을, 1970년에는 아세아 자동차가 1200 cc급인 이탈리아제 '피아트 124'를 생산하기 시작하여 1970년대 초반에는 세계자동차의 전시장을 방불케 했고, 따라서 자동차 판매경쟁도 치열해졌지만 이로써 본격적인 자동차시대가 열리게 되었다.

서울과 부산 등 대도시에 자동차가 급격히 늘어나면서 교통이 날로 복잡해지자 1969년에는 70년 간 민족의 애환을 담고 시민의 발이 되어 왔던 전차를 철거하고,

대신 도로에는 황색의 중앙분리선과 차선 그리고 삼색신호등이 전차 대신 등장하여 자동차와 행인의 교통질서를 정리했다.

때를 맞추어 한국 최초의 자동차 전용 도로인 경인고속도로를 선두로 하여 경부고속도로가 개통되자 자동차시대가 전국을 향해 활기차게 열리게 되었다.

국내 최장거리인 경부고속도로가 개통되자 '달리는 호화음절실'로 불리던 늘씬한 외제 고속버스는 고속도로의 주인이 되었다.

고속도로의 등장으로 갓 졸업한 여고생들 사이에는 고속버스 안내양이 최고 희망 직종으로 인기를 끌었는가 하면 일반 운전기사들도 고속버스로 전직하는 것이 운전사 세계의 유행이었다.

1974년에는 1960년대 초부터 트럭만 생산해 오던 기아산업까지 1,000 cc급 '브리사'를 생산하였고 1975년에는 정부의 저가 국민차 개발정책에 따라 현대가 최초로 국산 고유모델인 '포니'를 개발, 시판하면서 오늘날의 마이카시대가 서서히 개막되기 시작했다.

1970년대 초반부터 세계에 불어닥친 석유파동은 우리나라에도 예외없이 타격을 주었다. 정부는 이에 대처하기 위한 석유절약 대책을 마련, 자가용 신규등록 억제, 영업용차량의 단축운행, 자동차 주

유 티켓제, 주유소 일요일휴무, 자동차 경제속도 권장, 유가 38% 대폭 인상, 외제 고급승용차 운행금지 등을 단행하였다.

<표 7> 자동차 증가 추이(1960~92년)

연 도	자동차(대)	인구(천명)	GNP(\$/人)
1960	30,000		
1970	128,298	32,241	260
1975	193,927	35,281	594
1980	527,729	38,124	1,592
1985	1,113,430	40,806	2,194
1990	3,494,803	42,793	5,659
1992	5,230,894	43,664	6,800

자료 : 月刊 「교통시대」.

국산 고유모델 포니의 등장은 자가용 바람도 몰고왔지만 국산차 해외수출의 길도 개척했다. 1970년대 석유파동 이후, 세계는 경제형 전륜구동 승용차시대라는 새로운 자동차산업을 개척했다.

### 1980년대 이후의 자동차 생활문화

이 영향에 따라 1985년 국산 최초의 전륜구동차인 현대의 '엑셀'이 생산되어 '포니'의 신화를 이은데 이어, 1986년 한 해 동안 최대 국제시장인 미국에 16만 대를 수출, 한국산 차의 위용을 떨쳤다.

1993년 현재, 4,400만 인구에 자동차 총 보유 대수는 610 만대를 넘어 1.8 가구당 한 대꼴이 되어 본격적인 자동차생

활 시대를 맞게 되었다.

우리의 자동차산업은 1955년 국산1호 차 '시발'의 탄생 이후 38년이란 짧은 기간 동안 연간 총생산능력 300만 대, 수요 생산능력 170만 대로 세계 6위 생산국이라는 선진대열에 올라섰다.

전국 운전면허 소지자 수가 1,300만을 돌파하여 자동차의 내수 시장이 확장되고 있으며, 이에 따라 우리의 생활양상은 시시각각으로 변해가고 있다.

〈표 8〉 한국 자동차 생산실적

(단위: 대)

년 도	계	승용차	상용차
1965	3,430	3,117	313
1970	28,819	14,487	14,332
1975	67,656	48,679	18,977
1980	107,245	69,238	38,007
1985	378,162	264,458	113,704
1990	1,321,630	986,751	334,879
1992	1,729,696	1,306,752	422,944

자료: 한국자동차공업협회,  
「자동차 통계표 1990~92」.

마이카시대를 지나 자동차문화 시대로 접어들었다 하지만 아직은 소유시대를 벗어나지 못해, 과소비성 대형차나 외제 고급차의 선호, 주차난에다가 교통질서의 혼란과 교통사고 왕국이라는 오명을 씻지 못하고 있다.

이런 경향은 바로 자동차의 가치와 실용성을 도외시하고 질서를 무시하는 이기적인 사고방식 때문에 생겨난 것이다.

어쨌든 자동차의 증가는 소비자의 성향에도 많은 변화를 가져왔다. 메이커는 디자인과 가격이 다양한 모델들을 개발하여 소비자들에게 선택의 폭을 넓혀 주고 있다.

결혼하고 가정을 꾸밀 때 집장만보다 마이카를 소유하는 것이 우선 순위로 등장할 만큼 자동차는 생활과 밀접한 관계로 다가서고 있다.

자동차의 증가는 국민의 소득수준과 정비례한다. 국민소득이 1인당 590 달러였던 지난 1975년도의 19만 3,000 대에서 1,600 달러로 상승한 1980년도에는 53만 대, 그로부터 10년 후인 1990년도에는 5,700 달러에 350만 대로 폭증했다. 앞으로 1만 달러가 예상되는 1997년도에는 1,000만 대로 늘어날 것이라고 전문가들은 추정하고 있다.

〈표 9〉 국별 자동차 보유대수

국 별	보유대수	인구	대/인구
미 국	1억3,500만	2억	1.4
일 본	5,600만	1억	1.9
독 일	3,400만	6,100만	1.8
한 국	6,200만	4,400만	7.5

자료: 한국자동차공업협회, 「해외자동차 산업」.

우리나라 자동차 보유 대수가 100만 대를 돌파하던 시점이 1985년이였다. 이때부터 본격적인 자동차생활 시대로 접어들었다.

이후 국민 연평균소득의 향상과 고속도로 및 지방교통의 발달, 그리고 관광산업의 활성화로 레저붐이 일어나면서 운전면허 취득인구가 자동차 수의 증가를 앞질러 폭증하고 있다. 자동차 수가 100만 대를 돌파하던 1985년도말 면허소지자 수가 410만 명이었는데, 1992년도말 500만 대를 돌파할 때는 그 두 배인 1,100만 명을 넘어섰다. 지금 면허취득자가 하루 평균 5,000 명씩 배출되고 있는 실정이다. 바야흐로 주민등록증시대는 지나가고 운전면허증이 신분을 증명하는 자동차 대중화 시대임을 입증하고 있다.

1985년까지만 해도 마이카는 경제적 여유가 있던 중류층 이상의 점유물로 인정되어 하나의 사치품 내지는 신분의 상징을 넘지 못했다. 그러나 100만 대를 돌파하던 시점부터는 자동차의 가치가 달라졌다. 바로 우리 생활의 이기로서 실리적인 가치를 발휘하기 시작한 것이다. 출근, 쇼핑, 여행, 행락, 관광, 레저, 스포츠용 등으로 마이카는 서민 생활 깊숙이 연결되어 가고 있다.

자동차는 개인의 생활이기로서 뿐만 아

니라 원활한 경제 유통과 여객수송 수단으로서도, 대량 수송수단인 선박, 비행기, 기차를 능가하고 있다. 자동차는 대량 수송수단이 할 수 없는 'Door to Door'와 'Speedy Service'라는 메리트를 갖고 있기 때문이다.

자동차가 증가함에 따라 상대적으로 해결해야 할 문제도 많이 발생하고 있다. 무엇보다 급선무가 자동차 교통질서 의식의 정립이다. 자동차는 양적으로 증가하고 있지만 필히 지켜야 할 교통질서 의식이 아직은 저급한 수준이다.

이러한 낮은 질서의식은 바로 사고와 직결되기 때문에 관계기관에서는 여러 형태의 질서 규범과 벌칙을 만들어 내고 있는데, 그 다양성은 날이 갈수록 증가하고 있다.

이러한 우리 운전자들의 저조한 의식은, 자동차 보유 대수에 걸맞지 않게 자동차사고 왕국이라는 오명을 낳았다. 1992년말 통계에 의하면 총 25만 7,200 건이 발생, 1 일 평균 705 건의 교통사고가 일어나고 있다.

이러한 자동차 교통사고로 1992년 총 손실액은 자동차파손, 인명피해, 대불파손 등 직접 피해액이 무려 3,600억 원에 이른다는 것이다. 경찰의 통계에 의하면 1985년도 재산손실액이 273억 원이던 것

이 1990년도에는 무려 8 배나 증가된 3, 140억 원으로 늘어났다.

## 라이프 스타일의 변화

자동차 증가에 따라 필수적으로 발달되어야 하는 것이 도로이다. 그동안 도로 사정에는 꾸준한 변화가 있었다. 지방도로와 국도의 확장 및 포장 그리고 많은 교량과 터널이 건설됐다. 그러나 도로율은 기하급수적으로 늘어나는 차량의 증가를 따르지 못하고 있다. 이것이 교통체증을 일으키는 큰 요인이 되고 있다.

자동차와 도로는 빛과 그림자의 관계이다. 도로의 발달은 자동차시대를 풍요하게 만들고 있다. 더구나 고속도로의 건설은 관광산업 발달에도 크게 기여하고 있다.

휴게소가 등장, 고속도로변의 풍물을 즐기게 하고 묻혀 있던 명승고적과 휴양지를 발굴, 거리를 단축시켜 마이카 레저 붐을 조성해 주고 있다.

마이카 시대는 과거 우리의 문화인 집단중심적 문화를 개인 중심의 문화로 변형시키고 있다. 기차나 버스, 택시 등 대중교통을 이용하던 옛날의 생활패턴에서는 공중의식이나 도덕, 질서에 대한 속박감에 신경을 쓰면서 살아왔다.

그러나 마이카 시대는 그러한 집단중심의 사회문화를 도덕에 속박받지 않는 개인주의적 생활문화로 바꾸어 놓았다. 차를 운전하기 때문에 絶酒한다든가, 이로 인한 조기귀가 등으로 가족 위주의 핵가족문화가 생겨나게 되었다.

자동차가 가져다 주는 여행의 자유는 주말 여가와 휴가를 마음껏 즐길 수 있게 하여, 낚시, 사냥, 오토캠핑 등의 레저생활이라는 새로운 라이프 스타일을 만들어 냈다.

또 하나 자동차로 인한 도로 교통의 발달이 가져온 것은 주거지의 확산이다. 과거 도시 집중의 주거 패턴이 대도시 주변 위성도시로 분산되고 있다. 이것은 바로, 전국을 만나질 생활권으로 만든 자동차의 덕택이다.

자동차는 앞으로 무한히 인간의 생활방식을 바꾸어 놓을 것이고, 지구가 없어지지 않는 한 인간들과 공생공존할 것이 틀림없다. ♣