

그럼에도 최근 公報處와 警察廳에서 推進되고 있는 交通放送 運營主體 變更에 대한 政治的 底意를 저희들은 의심할 수밖에 없으며, 地方化 時代를 全面的으로 부인하는 舊態依然한 中央官僚的 發想에 대하여 本議員을 포함한 서울市議員들은 결코 坐視할 수 없습니다.

그 理由로는 첫째, 交通放送의 本質的인 特徵인 地域性과 特殊性을 무시하는 處事라고 지적하지 않을 수 없습니다. 그 地域의 生생한 交通情報를 地域의 輿件과 特性에 맞게 市民에게 전달하는 기능이야말로 交通放送이 가져야 될 본연의 生命임에도 불구하고 이러한 地域性과 特殊性을 무시하고 全國的인 네트워크를 名分으로 移管을 推進하는 것은 전혀 納得할 수 없는 處事입니다.

둘째, 우리는 釜山, 大邱, 光州, 大田 등에 交通放送 開局이 시급하다고 생각합니다. 따라서 서울을 除外한 4大 都市의 交通放送 開局은 그 地域의 實情과 여건을 감안하여 推進하면 되는 것이고 이것이야말로 地方化 時代의 참뜻에도 符合된다고 생각합니다.

셋째, 交通混雜費用이 年間 8兆원에 이르고 있는 우리의 交通環境을 감안한다면 서울市的 交通管理本部 發足은 필연적이라고 생각합니다. 이를 위해서라도 서울市民에게 輿論을 收斂하고 전달할 各種 市政弘報를 위해서 서울市가 가져야 될 獨自的인 放送 媒體는 반드시 필요하다고 생각합니다.

넷째, 年間 85億원에 불과한 交通放送의 1年 豫算中 現在 40億원을 서울市에서 支援하고 있는바, 이처럼 턱없이 부족한 豫算이나 職員들의 身分 不安定 등 交通放送이 가지고 있는 構造的인 問題點은 條例改正을 통하여 商業廣告 許容이나 地方公社化 推進 등 다양한 解決策을 모색한다면 충분히 解消할 수 있다고 판단됩니다. 따라서 本議員은 만약 公報處와 警察廳에서 某種의 政治的 底意를 가지고 交通放送本部 運營主體를 變更을 목적으로 放送許可 取消 등 부당한 方法을 使用한다면 이에 대하여 강력히 대응할 것을 警告합니다.

이상과 같은 理由로 저희 交通委員會에서는 本 案件에 대하여 滿場一致로 議決, 오늘 本會議에 上程된 만큼 여러 議員님들께서는

本 案件을 交通委員會에서 議決하신 대로 滿場一致로 議決하여 주실 것을 간곡하게 부탁드립니다. 本議員의 提案說明을 모두 마치겠습니다.

끝까지 傾聽하여 주셔서 대단히 감사합니다.

○議長 文一權 수고하셨습니다. 그러면 交通委員會에서 提案說明한 서울特別市交通放送本部 運營主體變更反對建議案을 議決하고자 합니다.

議員 여러분, 異議 없습니까?

(「없습니다」하는 議員 있음)

異議 없으시면 可決되었음을 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(參 照)

건 의 문

교통방송은 1,100만 서울市民的 방송이고, 교통방송이 개국된 '90년 6월 이래 지난 5년 동안 교통방송은 이제 서울市民에게는 없어서는 안 될 중요한 市民的 방송이 되었습니다.

서울市民的 청취율 51%, 만족도 71%, 신뢰도 71%를 자랑하는 교통방송은 9개 라디오 채널 중 서울市民이 가장 선호하는 방송으로 나타났음. 그럼에도 “선진방송 5개년 계획”이라는 미명아래 최근 공보처와 경찰청에서 추진하는 교통방송 운영주체 변경(서울시→경찰청)에 대하여 1,100만 서울市民的 대표성을 가진 서울특별시의회는 우려와 분노를 금치 못하면서 다음과 같이 반대 입장을 밝히고 우리의 주장이 관철되도록 관련부처에 건의코자 함.

첫째, 교통방송을 한정적인 지역방송에서 전국적인 New-work으로 발전 운운에 대하여... 교통방송의 본질적인 特徵은 지역성(Local)임. 그 지역의 생생한 교통정보를 지역의 여건과 특성에 맞게 市民에게 전달해주는 기능이야말로 교통방송의 생명이나 다름 없으며, 따라서 전국적인 Net-work로의 발전 운운이야말로 지방화 추세를 역행하는 중앙관료적인 발상임.

둘째, 부산·대구·광주·대전 등의 교통방송 개국은 시급하며, 우리는 地方自治團體에서 그 지역의 실정과 여건을 감안하여 서울

을 제외한 4대 도시의 교통방송 개국을 추진해 줄 것을 주장함. 다만, 운영주체가 경찰청이 되었을 경우 예상되는 부작용은 방송에 대한 전문성이 없는 퇴직경찰관 자리채우기 등을 방지하기 위해서라도 그 운영주체는 각각 地方自治團體가 되어야 한다고 생각함.

셋째, 교통혼잡비용이 연간 8조원이라는 교통환경을 생각할 때 서울시 교통관리본부 발족은 필연적이며, 이를 위해서라도 시민들에게 여론수렴 및 전달을 위한 방송매체는 반드시 필요함.

넷째, 교통방송본부의 구조적 문제점은 우리 서울시가 조례개정 등을 통하여 적극 해결해 나가면 될 것이고 중앙정부가 간여할 사안이 아닌 것임.

한편, 교통방송본부가 연간 85억원의 예산 중 40억원의 서울시費 지원액은 교통방송의 상업광고허용 및 교통방송본부의 地方公社化 추진 등을 통하여 운영예산은 물론 직원들의 처우개선 및 복지문제도 해결될 것으로 생각함.

따라서 공보처나 경찰청에서 교통방송본부 운영주체 변경을 추진하기 위하여 교통방송의 허가 취소 등 무리한 방법으로 강요하고 있는 것에 대해 강력히 반대하며, 그 대안으로 교통방송본부의 地方公社化와 이에 따른 상업광고 방송을 허용해 주길 거듭 건의함.

1995.8. 서울특별시의회 의원 일동

20. 서울特別市地下鐵料金引上反對建議案(交通委員會 委員長 提案)

(16時 01分)

○議長 文一權 다음은 議事日程 第20項 서울特別市地下鐵料金引上反對建議案을 上程합니다.

(議事棒 3打)

交通委員會 黃炳五議員 나오셔서 提案說明을 하여 주시기 바랍니다.

○黃炳五議員 尊敬하는 議長, 그리고 先輩·同僚議員 여러분, 交通委員會 所屬 恩平區 第5選舉區 出身 黃炳五議員입니다.

서울市民들의 부푼 기대와 관심 속에서 市議會가 出帆하자마자 우리 서울市議會와 한마디 相議도 없이 서울市 問題點 1位인 交通問題 특히, 그 중에서도 市民의 발인 地

下鐵 料金を 引上하려는 서울市 政策에 疑問點을 提起하면서, 市民들의 생활과 밀접한 聯關이 있는 公共料金を 引上하여 市民들의 經濟에 주름살이 잡히는 일을 하여서는 안 된다는 信念과 意志를 가지고 本議員이 오늘 서울特別市地下鐵料金引上反對建議案에 대하여 提案說明을 드리게 되었습니다.

本 案件은 지난 8月 18日 第79回 臨時會 第2次 交通委員會에서 發議된 것으로 提案理由는, 서울特別市地下鐵公社는 지난 8月 8日 現行 地下鐵料金 1區間 350원을 450원으로, 2區間 450원을 550원으로 각각 100원씩 引上키로 하고, 財政經濟院 등 物價 當局과 協議中이라고 밝힌 바 있습니다.

그러나 서울市에서는 지난 6月에는 320원이던 버스요금을 340원으로 올렸고, 9月부터는 다시 택시요금을 10% 引上하기로 하였습니다.

이밖에 올 下半年 中 그 동안 政府의 公共料金 抑制政策에 따라 묶여있던 下水道料金 20%, 上水道料金은 10% 범위 내에서 引上할 計劃을 밝힌 바 있어 今年 下半年에 物價不安이 심각할 것으로 예상됩니다.

물론 地下鐵公社가 안고 있는 地下鐵建設負債 1兆 7,600億원에 대한 元利金 償還負擔과중으로 昨年末 負債가 2兆 4,000億원에 이르르고 赤字가 1,600億원으로 財政壓迫을 받고 있는 것은 모르는 바가 아니고, 受益者負擔原則에 따라 價格이나 料金이 決定되어야 한다는 것도 충분히 理解는 합니다.

그러나 구조적 財政赤字 問題를 解決하기 위한 手段으로 85年 이후 94년까지 12.5%에서 25%까지 料金引上이라는 단편적인 方法을 使用하였지만 元利金 償還이 줄어들기는커녕 오히려 負債만 늘어났습니다. 앞으로도 이러한 赤字가 解決되지 않을 경우 지속적인 料金引上은 불가피할 것이며 그에 대한 元利金 償還負擔도 지속적으로 늘어날 것입니다.

料金引上은 地下鐵公社의 본질적인 財政赤字를 解決할 수 있는 方法이 아니며, 庶民家計의 立場에서 볼 때 地下鐵料金 引上은 결코 적은 負擔이 아닙니다. 地下鐵料金 引上에 이어 택시요금, 上·下水道 料金 등 公共料金の 引上은 一般 消費者物價의 連續的인 物價引上을 부채질할 것은 불을 보듯 뻔