
第50回서울特別市議會(臨時會) 建設委員會會議錄 第1號
서울特別市議會事務局

日時 1991年9月10日(火) 午後2時

場所 建設委員會

議事日程

1. 現況報告(道路局)

審査된案件

1. 現況報告(道路局) ... 1면

(14時 07分 開議)

○委員長 吳柳根; 開會를 宣言하겠습니다. 자리를 모두 整頓해 주시기 바랍니다.

成員이 되었으므로 第1次 建設委員會를 開議하겠습니다.

(議事棒 3打)

먼저 專門委員을 紹介하겠습니다. 本 委員會의 專門委員으로 委員會 活動을 補佐할 秋在燁 專門委員을 소개하겠습니다.

○專門委員 秋在燁; 금번 當 委員會 專門委員으로 發令받은 秋在燁입니다.

앞으로 잘 부탁드립니다.

(一同拍手)

1. 現況報告(道路局)

(14時 19分)

○委員長 吳柳根; 그러면 案件을 上程해서 議事日程에 들어가도록 하겠습니다. 議事日程 第1項 道路局 所管業務 現況報告를 上程합니다.

(議事棒 3打)

本 委員會가 構成된 이후 事實상 처음으로 마련된 시정 論議의 자리인 만큼 所管局 幹部와 質疑委員 여러분께서는 내실 있는 質疑와 성실한 答辯을 하여 주실 것을 委員長으로서 간곡히 당부드립니다.

또한 報告를 듣기 전에 委員 여러분에게 양해 말씀드릴 것은 業務現況報告에 대한 質疑는 보고를 듣고나서 하여 주시기를 바랍니다.

아울러 질의에 대한 答辯을 세 委員씩 質疑하신 후 答辯을 듣는 것으로 兩 幹事間에 合議되었음을 알려 드립니다.

○李鍾奭 委員; 委員長님!

○委員長 吳柳根; 끝나면 말씀하세요. 긴급발언 있어요?

○李鍾奭 委員; 常任委員會는 本會議와 달라서 質疑를 세 사람 위원이 하고 答辯을 듣는 것은 있을 수 없다고 봅니다.

現況把握할 적에도 現況을 브리핑하면서 나중에 끝난 다음에 質疑를 한다는 것은 道斷이라고 생각합니다.

○委員長 吳柳根; 네.

○李鍾奭 委員; 왜냐하면 제 말씀 들으세요.

現況把握할 적에 疑問나는 것을 그 때 그 때 질문을 하고 答辯을 받아야지 다 잊어버립니다.

그리고 常任委員會는 一問一答式으로 하는 것이 난 옳다고 생각합니다,

○委員長 吳柳根; 네, 一問一答의 方法도 있고, 일괄 質疑 일괄 答辯의 方法도 있는데.....

○李鍾奭 委員; 어느 常任委員會에서 세 사람 質疑 하고, 받고 하는 것입니까? 그렇다면 이게 뭐하는 겁니까?

○委員長 吳柳根; 오늘 議員總會도 있고 17시 30분에 常任委員長團 회의도 있고 해서 세 분씩 질의를 하시고, 補充質疑 시간을 드려서 그 때에 補充質疑를 다음 委員 質疑 이후에 答辯을 드리는 것이 아니고 바로 補充質疑 하시면 一問一答으로 드리는 것으로 그렇게 양해를 해 주셔서 회의가 원만히 진행되도록 협조를 해 주시면 고맙겠다는 말씀을 드리고, 原則도 중요하지만 兩 幹事の 合意내용도 있고 하니까 우리 李鍾奭 委員께서 회의의 원만한 진행을 위해서 協調를 부탁드립니다.

그리고 지금도 설명 드렸지만 補充質疑는 一問一答式으로 그렇게 제가 시간을 配定을 해 드리겠습니다. 그래서 첫 번째 委員께서 質問하시고 두 분 質疑 하시고 나서 答辯 듣고 未備한 점이 있으면 補充質疑를 하시면 一問一答式으로 모든 問題에 시간을 드리도록 할 것을 約束드리겠습니다. 理解를 좀 해 주시기 바랍니다.

그러면 道路局長께서 나오셔서 報告해 주시기 바랍니다.

○道路局長 洪鍾敏; 道路局長 業務報告 드리겠습니다.

먼저 業務報告에 앞서서 道路局 課長들을 소개해 드리겠습니다.

建設行政課長 辛金柱입니다.

(辛金柱 建設行政課長 人事)

(一同拍手)

道路計劃課長 李柄學입니다.

(李柄學 道路計劃課長 人事)

(一同拍手)

道路施設課長 金石基입니다.

(金石基 道路施設課長 人事)

(一同拍手)

本廳 道路局은 아닙니다만 道路局 傘下에 建設資材試驗所長 趙熙範입니다.

(趙熙範 建設資材試驗所長 人事)

(一同拍手)

참고로 陪席한 다른 사람들은 係長들이지만 우리 道路局의 살림을 맡고 있는 代表로 金忠民 行政係長입니다.

(金忠民 建設行政係長 人事)

(一同拍手)

그러면 준비된 유인물에 의하여 道路局 業務現況을 보고 드리겠습니다.

委員님들 책상 앞에는 委員님들의 理解를 돕기 위하여 서울 시 道路網圖를 하나씩 비치했습니다. 그리고 별도 圖面과 필요한 鳥瞰圖 등을 준비했습니다.

報告드릴 順序는 一般現況과 主要業務, 主要業務에는 道路網 擴充計劃과 道路 維持管理, 道路上 營業施設物 管理, 建設業 管理, 道路 未不補償, 地方土地收用委員會의 內容을 報告드리고 參考資料를 別途로 준비했습니다.

.....
(報告)

現況報告(道路局)

(뒤에 실음)

.....
○道路局長 洪鐘敏; 이상 報告를 마치겠습니다.

○委員長 吳柳根; 道路局長 수고 많이 하셨습니다.

그러면 質疑에 들어가겠습니다. 現況報告에 대해 質疑하실
委員 계시면 發言신청하여 주시기 바랍니다. 申請하실 委員
계시면.....

(「차례 차례로 하십시오」 하는 委員 있음)

(「차례 차례보다도 될 수 있으면 本會議에서 質疑를 하지
못하신 委員님.....」 하는 委員 있음)

(「하여튼 이번에 質疑 안 하신 分부터 합시다」 하는 委員
있음)

尹寬炳 委員님 質疑申請을 미리 하셨는데 質疑하시죠.

(「10分간 停會합시다」 하는 委員 있음)

1시간 만에 停會해요?

(「한 20分간 停會합시다」 하는 委員 있음)

停會를 할 만한 시간이 아닌데.....

(「個人的으로 事務를 보고 會議를 進行합시다」 하는 委員
있음)

우선 세 분이 質疑를 하신 뒤에 答辯할 때 조금 휴식을 하
시는 것이 어떻겠습니까?

그러면 尹寬炳 委員께서 質疑해 주시기 바랍니다.

○尹寬炳 委員; 네. 公私多忙 하신데도 不具하고 여러 委員님
께서 이렇게 한 분도 빠짐없이 參席해 주신 委員님에게 眞心
으로 感謝를 드리고 또 道路局 全職員 여러분들이 많은 관심
을 가지고 나와 주신 데 대해 감사드립니다.

저는 城北 第1地區에서 나온 尹寬炳 委員입니다.

우선 道路局에 서울시는 기회 있을 때마다 6百年 文化都市
라고 세계 속의 서울 등 거창한 슬로건을 모두 다 사용하고
있으나 이것들이 얼마나 虛構的인지 단적으로 예를 몇 가지
들고자 합니다.

보도블록 不實工事로 인한 豫算浪費와 또한 市民通行 불편에 대해서 말씀을 드리겠습니다. 서울시가 施工한 人道의 보도블록 工事는 어떤 建設工事に 비해 단순하고 간단한 일임에도 이러한 공사 하나도 제대로 완벽하게 施工한 곳을 찾아볼 수 없다는 것은 서울시가 하는 모든 建設行政의 결과 속을 잘 알 수 있다는 단적인 한 例라고 생각합니다.

서울시내 어느 地域을 돌아 다녀 봐도 인도 하나 마음 놓고 걸을 수 있는 곳이 없습니다. 工事を 完工하고 돌아서기만 하면 바로 굴곡이 심하게 생기는 하자가 發生하는가 하면 이로 인하여 블록이 破損되고 그러한 곳을 市民이 걷다 발을 빼게 되는 광경도 많은데 서울시의 恒久적인 對策은 무엇이었습니까?

또한 不實工事로 인하여 通行에 불편을 겪게 되자 市民들은 車道를 이용하게 되고 이로 인하여 交通事故가 발생하는 등 많은 副作用이 수십 년간 지속되어 오는 데도 서울시가 시정하지 못한 근본원인은 무엇인지 명쾌하게 밝혀 주시고 '90年度 '91年度 기간 동안에 보도블록 설치 건수와 면적, 예산은 얼마인지, 아울러 不實工事로 인한 하자발생 건수, 면적, 損失된 豫算額도 밝혀 주시기 바랍니다.

그리고 이들 建設業體에 대한 行政的 制裁措置는 무엇이 있었는지 결과를 설명해 주시고 시민이 通行하는 데 불편을 주지 않기 위한 防止對策은 무엇이 있는지 밝혀 주시기 바랍니다.

交通難 解消對策에 대해서 말씀을 드리겠습니다.

서울市民이면 누구나 가장 불만스럽고 불편한 市政이 아마도 交通問題일 것입니다. 이 交通難問題의 解決을 위해서는 優先的으로 道路率 問題가 심도깊이 檢討되어야 한다고 봅니다.

다.

서울의 현재 道路率은 18.3% 總 7,376km로 先進國의 약 25%에 훨씬 못 미치고 있는데도 도로의 증가는 지난 10年間 '80年度에서 '90년까지 매년 약 0.3%에 그친 반면 自動車의 증가는 每年 30%로 자동차 增加에 비해 道路擴充은 未備한 수준입니다. 갈수록 더욱 交通難이 심각할 것으로 豫想되는데 이에 대한 实效性 있는 交通難 解消對策은 무엇이 있는지 밝혀 주시기 바랍니다.

陸橋 廣告物 使用料의 徵收, 罰過金の 改善에 대해서 말씀드리겠습니다.

서울市 建設行政課에서는 지금까지 道路施設物 중 육교에 한하여 廣告物 設置時1週日에 2萬 1,000원, 초과 1일에 한하여 2,100원씩의 使用料를 받고 廣告物을 設置하도록 하고 있으나 바로 이 같은 내용의 陸橋使用料徵收條例施行規則을 制定, 陸橋使用許可權을 區廳長에게 委任하고 區廳長이 陸橋使用料를 거둬 30%를 徵收經費로 해당 區廳에 交付하며 不法 현수막 등 설치 罰過金 50萬원, 設置期間 超過 過怠料 30萬 원 등에 관한 사항을 法制處에 審議依賴한 것으로 알고 있습니다.

陸橋使用料徵收條例施行規則을 새로이 制定하려면 歲收增大를 위해 道路 施設物 總 726個所, 高架 60個所, 陸橋 228個所, 터널 13個所, 橋梁 285個所, 地下道路 108個 등 모두 포함 綜合的으로 檢討해 歲收增大를 높일 方案을 講究한 후 시행해야 할 것으로 판단되는데 서울市の 見解를 밝혀 주시기 바랍니다.

또한 道路, 人道에다가 게시판 같은 것을 설치해서 많은 廣告를 庶民들을 위해서 할 용의는 없으신지 밝혀 주시기 바랍니다

니다.

設置 使用許可件과 安全度 檢査, 使用料 徵收 등을 區廳에 委任하고 本廳에서는 徵收料만 70%를 차지하고 30%만 區廳에 交付金으로 주겠다는 발상은 가뜩이나 재정이 어려운 하위 自治團體의 어려움을 해소시켜 주기는 커녕 業務만 加重시키는 결과이므로 交付金 全額을 區廳에 支給할 容의는 없으신지 밝혀 주시기 바랍니다.

이 기회에 陸橋 등에 廣告物, 현수막, 看板 등의 設置時사전에 일정한 審議를 거쳐서 도시 미관을 해치지 않도록 하기 위해 規格, 色相 등을 고려한 종합적인 廣告物 設置基準도 같이 마련되어야 할 것으로 생각하는데 서울시의 見解를 밝혀 주시기 바랍니다.

道路開設擴張 豫定期間보다 遲延日數를 말씀드리겠습니다. 서울시가 시행중인 각종 道路의 建設事業이 行政處理 遲延, 協議補償 遲滯 등으로 공정을 마치지 못하여 交通滯症을 더욱 악화시키는 결과를 낳고 있습니다. 현재 施行中인 道路開設 및 擴張工事が 擔當 公務員의 行政處理遲延, 補償 未合意, 地價 補償遲滯 등으로 지연되면서 도로변에 쌓아놓은 각종 建築資材와 建物撤去作業 등으로 인한 交通障·物은 물론 工事期間이 지연된 工事의 類型을 보면 地籍分轄, 鑑定評價 등 行政處理遲延으로 인한 사업이 많습시다만 몇 가지로 축소가 되겠습니다.

協議補償 長期化 및 建物撤去 遲延으로 工事진척이 늦어지고 있는 工事は 저희 地域에 阿路가 있습니다만 元曉路, 放鶴路 擴張工事, 영진시장, 方背同 등등 많이 있습니다만 이런 도로를 말씀드리는 것입니다.

그리고 道路開設을 위한 着工만 해 놓고 長期的으로 施行이

되지 않는 道路建設에 따른 長·短期的인 對策은 무엇입니까?
自動車는 연간 30% 增加하고 道路는 0.3% 밖에 증가하지 않아 서울의 交通難은 심각한 지경에 도달했음은 물론 交通滯症으로 인한 社會的 損失만도 年間 약 2兆億원에 달해 國家的, 社會的 損失이 甚大함에도 '91年 서울시 豫算은 道路交通分野의 總 歲出額이 1兆 6,283億원으로 策定 실제로 交通滯症을 해소할 수 있는 순수 道路建設事業費는 3,212億원 밖에 되지 않아 매일 1,194대씩 늘어나는 自動車만도 年間 30萬台 이상인데 自動車 增加와 道路建設의 比例程度가 갈수록 懸隔한데 이에 대한 長期的인 對策은 무엇이 있는지 밝혀 주시기 바랍니다.

道路法 第24條 第4項의 占用에 관한 事業計劃承認에 대하여 말씀을 드리겠습니다. 天災地變이나 긴급한 公共工事を 제외하고는 포장된 지 3年 以內에 道路掘鑿을 할 수 없다 라고 되어 있는데 잦은 掘鑿原因은 어디에 있으며 天災地變이나 公共目的의 緊急工事라 하더라도 工事 후 復舊가 눈가림식 工事로 되어 기존 道路의 破損, 損壞 등으로 道路安全이나 壽命에 深刻한 影響을 끼치고 있는데 原狀復舊 工事を 原狀에 가깝도록 했는지 與否를 어떻게 하고 있는지 상세히 밝혀 주시기 바랍니다.

예를 들어서 韓電, 電氣, 가스 이런 문제에 대해서 말씀드리겠습니다.

道路復舊 原因者 負擔 및 道路損壞者 負擔을 말씀드리겠습니다.

서울市 徵收條例의 '87年 9月 3日 第3條와 第5條에 의하면 道路의 掘鑿으로 인한 原因者負擔金과 損壞者 負擔金을 徵收하도록 되어 있는데 '87年 9月 3日 條例 改正 후 지금까지

徵收한 負擔金이 각각 몇 件에 얼마인지 밝혀주시고 使用內譯을 밝혀 주시기 바랍니다.

高架, 橋梁, 터널, 陸橋, 地下步道 등 道路施設物을 단순한 交通便益施設의 정도로 取扱하여 都市의 凶物로 取扱할 것이 아니라 이러한 施設物들을 都市美化에 어울리게 藝術적으로 발전시키는 방안으로 專門家 등에 依賴 診斷을 받은 후 綜合적으로 整備하는 것이 밝은 서울市 가꾸기에 도움이 된다고 보는데 서울市の 見解는 어떠한지 밝혀 주시기 바랍니다.

가로등과 保安燈의 설치에 관하여 말씀드리겠습니다.

가로등이 6萬 9,399個가 있고 都心 및 主要幹線道路는 20Lux 以上으로 되어 있습니다. 변두리의 外廓道路는 15Lux 以上으로 二元化되어 있는 것은 모순으로 오히려 市内 中心街보다 한적한 外廓 幹線道路가 밝아야 交通事故 防止, 犯罪豫防 등의 效果가 있다고 보는데 서울市の 見解는 어떠한지 밝혀 주시기 바랍니다.

이것은 별도의 말씀을 드리겠습니다. 道路局을 建設局으로 局名變更을 要請을 하는 것입니다. 먼저 本常任委員會의 主務局인 道路局의 業務를 檢討해 본 결과 道路局 傘下에 建設行政課, 道路計劃課, 道路施設課 등 3個 課가 있으나 各 課에서 맡고 있는 業務와 各 區廳의 業務를 綜合해 본 결과 당연히 建設局으로 局名을 變更해야 옳다고 생각되며, 本常任委員會의 명칭 또한 建設分科委인데 主務局이 道路局으로 되어있는 것은 矛盾된 점이 많으므로 당연히 개정되어야만 한다고 생각하는데 局長님의 견해는 어떤지 옳다고 생각되면 즉시 變更할 用意는 없으신지 밝혀 주시기 바랍니다.

建設事業所에 대해서 말씀을 드리겠습니다.

建設事業所가 4個 事業所가 있습니다. 東部·西部·南部事業所,

北部事業所가 있습니다만 定員이 332名인데 현재 300名 밖에 안 되어 있고, 현재 모자라는 숫자가 32名인데 그 중에 機能職이 무려 13名씩이나 不足하여 各 地域에서 긴급히 要求請을 요하는 각종 道路破損에 대한 復舊와 道路維持管理에 많은 缺점이 노출되고 있습니다. 이에 대한 根本對策은 무엇이 있습니까?

또한 4個 事業所 공히 1個 事業所가 擔當하는 區廳만도 5, 6個區인데 裝備 또한 平삭기 1臺, 굴착기 1臺, 휘니샤 1臺, 그레이다 1臺, 리페이바 1臺, 추레타 1臺 등으로 갖추어져 있어 1臺씩 밖에 없는 裝備 故障時는 效果的인 緊急復舊가 있는지 밝혀 주시기 바랍니다.

建設本部에 대한 것을 質疑하겠습니다.

建設本部가 發注하여 施工中인 工事現場에 調達廳契約 官給資材가 최근 建築資材 品貴와 價格現實化問題 등으로 適期에 需給이 되지 않아 工事が 遲延되는 등 工事期間에 많은 차질이 발생해 예상치 못한 被害가 발생되고 있다는데 現狀況을 밝혀 주시고, 또한 工事現場에 큰 문제로 대두되고 있는 것이 官給工事의 勞賃이 터무니없이 低賃金이라 人力 確保는 커녕 오히려 減少趨勢에 있어 工事進行에 차질이 우려된다는데 現狀況을 밝혀 주시고 根本的인 對策을 밝혀 주시기 바랍니다.

최근 各種 工事現場에서 安全事故로 인한 人名被害와 財産被害가 續出되고 있는데 綜合建設-本部가 발주한 工事現場에서 '90년에서 '91年 발생한 安全事故 發生件數와 原因, 財産과 人名被害內容을 밝혀 주시기 바랍니다.

建設部가 官僚主義 惰性에 젖어 大規模 工事現場의 管理監督을 하면서 工事場 周邊의 住民不便에 따른 民願을 대수롭지 않게 여겨 목살하므로 怨聲을 야기시키는 事例가 頻繁하

여 市民과 摩擦이 深化되고 있다는데 民願야기로 인한 工事が 遲延되거나 中止된 事例를 밝혀 주시고 이에 대한 建設本部の 對策은 무엇이 있으며 施工會社 人夫들에 대한 教育은 어떻게 하고 있는지 밝혀 주시기 바랍니다,

○委員長 吳柳根; 質疑 중에 대단히 죄송합니다. 尹寬炳 委員님 오늘은 道路局 所管의 常任委員會이기 때문에 道路局 所管部分에 대해서만 質疑를 해 주셨으면 고맙겠습니다.

○尹寬炳 委員; 그러면 道路局에 대한 것은 아까 다 말씀 드렸습니다.

○委員長 吳柳根; 質疑하셨지요? 그러면 끝나셨나요?

○尹寬炳 委員; 네, 이상으로 質疑를 마치겠습니다.

○委員長 吳柳根; 다음 質疑하실 委員님 말씀해 주시죠.

○呂範九 委員; 質疑하겠습니다.

○委員長 吳柳根; 呂範九 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○呂範九 委員; 呂範九입니다. 저희 常任委員會 소속 委員님들이 本會議에서도 세 분 委員님들이 質疑를 綜合적으로 하셨고, 또 방금 尹寬炳 委員님께서도 아주 詳細하게 多様な 質疑를 하셨기 때문에 제가 나름대로 준비한 것은 다음 기회에 質疑資料로 活用할 마음을 먹고 그것은 質疑內容에서 제외시키겠습니다.

다만 우리 局長님께서 보고하신 내용에서 제가 이 자리에서 받아들인 느낌에 의한 제 疑問을 土臺로 해서 몇 가지만 質疑를 하겠습니다.

우리 서울市の 총 道路延長이 7,376km라고 하셨습니다. 그런데 우리가 그 개념을 잘 몰라서 그러는데요. 1.8%다 道路率..... 그러면 그것은 길이로 보는 것인지 도로의 全體面積을 놓고 얘기를 하시는 것인지 그 점에 대한 概念整理를 확

실하게 해 주셨으면 하는 얘기구요, 또 하나는 거기에 곁들여서 말씀을 드리자면 지금 地下道路를 建設함에 있어서 60km에 2兆 4,000億원이 든다고 하셨습니다. 그랬는데 우리 서울 特別市の 道路率 1% 提高에 1兆 5,000億이 든다고 하셨습니다. 그러면 2兆 4,000億에 해당되는 60km는 7,376km의 1% 未滿에 해당 거리입니다. 그러면 바로 地上道路에 720億원이 들고 km당이죠 4車線, 地下道路는 400億원이 든다고 아까 말씀을 하셨는데 과연 1% 미만 해당거리에 2兆 4,000億원의 投資目的은 서울都心圈을 관통해서 南·北間에 東·西間에 원활한 交通 消化를 위한 長期的인 目的이 있다고 충분히 들여다 보아지기는 합니다만 현재 우리가 外廓地域의 道路提高率에 基準해서 볼 때 1兆 5,000億원이라고 하셨는데, 사실상은 지금 우리가 都心の 概念, 交通 혼잡에 기준하는 都心の 概念이 상당히 무너지고 있습니다. 사실상 外廓에도 人口가 集中되어 있거나 人口流通이 集中되어 있는대는 都心과 다름없이 交通의 沈滯量이 상당히 높아지는 사항이죠.

그래서 이런 등등으로 봐서 都心の 概念을 어디다 정하지 말고 交通混雜 極甚地域 중심으로 해서 道路 新設 내지는 補修改設에 그 市政原則을 정해야 되지 않겠는가 하는 생각입니다. 이에 대한 의견을 말씀해 주시고 곁들여서 2兆 4,000億원에 해당되는 것을 우리가 1% 提高率에 비해서 1兆 5,000億원보다 훨씬 높은 것으로 해서 1% 未滿의 道路 그 自體의 豫算 投資 價値의 效果가 과연 본래의 南·北間, 東·西間에 원활한 交通疏通의 目的과 效率性이 같이 評價될 수 있겠는가를 한번 충분히 검토해 보실 의향이 없으신가 여쭙보고 싶고요.

그 다음에 지금 현재 맨 처음에 우리 李鍾奭 委員님께서도

質疑하신 내용인데 그 당시에 우리 尹寬炳 委員님도 지금 質疑를 하셨습니다만 실제로 지금 서울道路局에서 慣行적으로 運營해오는 것이 道路掘鑿委員會가 있지요.

○道路局長 洪鍾敏; 예. 있습니다.

○呂範九 委員; 道路掘鑿委員會가 있음으로써, 아마 그 豫算節減이라든가 기타의 資機材 損失을 감소시키기 위한 運營에 목적이 있는 것으로 알고 있습니다만 현재는 그것이 원만히 連營이 안 되는 것으로 지금 市民認識에서 評價되고 있습니다. 때에 따라서는 그 예를 들자면 지금 現在 도시가스 供給工事が 한참 遂行되고 있으니 거기엔 또 協議機構가 하나 더 늘었다고 하는 問題點도 있겠습니다만 韓電의 電線 地下埋立, 上水道, 下水道, 通信工事, 都市가스 이런 것을 물론 委員會에서 충분히 協議를 해서 할 때에 같은 地域 內에 같은 거리권내에 들어가야 하는 綜合的인 埋設事業을 일시에 한다고 할 때는 서울市民의 豫算, 서울市民이 내고 있는 흔히들 血稅血稅 합나다만 번 것만큼 내겠습니다만 그 稅金을 有效適切하게 生産的으로 效率的으로 運營할 수 있을 텐데 一般的으로 이것이 상당히 지금 모순되거나 運營의 不實로 인한 豫算浪費라고 하는 市民의 지적을 많이 받고 계시리라고 봅니다. 그러면 이제까지의 運營을 또는 管理를 하는 과정에서 未備되어서 그 效率性を 제대로 높이지 못한 問題點이 발견된 것도 있으리라고 봅니다. 또 따라서 이렇게 해서는 안 되겠다고 하는 補完策도 發見되셨으리라고 봅니다. 그렇기 때문에 이런 것을 앞으로 좀 效率的이고 豫算節減的 次元에서 보강해 나갈 계획을 기본 어떤 법령을 만들든 어떤 運營의 規則을 만들든, 道路掘鑿에 어떤 許可法令을 더 강화시키든 해서 그 예를 들자면 어떤 一定期間 내에 어떤 分期間내에 掘

鑿委員會에서 會議를 할 때 申告되거나 제시되지 않는 事業은 아예 그 다음 기회로 미뤄야 한다는 그런 어떤 확연한 규정제도를 만들어 볼 때에 그런 運營의 效率性を 높일 수 있지 않겠느냐..... 물론 이에 따라서 市民의 被害도 誘發될 수 있다고 하는 그런 염려도 없지 않아 있어서 그 때 그 때 아마 融通性 運營을 해 오시는 것으로 알고 있습니다만 어쨌든간에 市民의 豫算, 서울市가 갖고 있는 安定된 豫算, 여기 이것을 보니까 노후 균열破損, 요철이 심한 道路, 잦은 도로 掘鑿으로 路面狀態가 不良한 道路, 工事後 10年 이상이 經過한 道路 이런 등등 해서 豫算이 상당히 많이 소비되고 있어요. 그렇죠?

○道路局長 洪鍾敏; 네.

○呂範九 委員; 그래서 이런 점들을 보완해 나갈 수 있는 道路掘鑿委員會의 어떤 運營의 規則이라든가 運營의 內規를 강화시켜서 보다 더 效率的인 運營을 해나가는 方案을 講究해 주실 것을 세워주셨으면 하는 이런 제의하면서 제 나름대로 現在, 여기에서 느낀 몇 가지 事項만 해서 質疑를 마치겠습니다.

○委員長 吳柳根; 다음 質疑하실 委員님 質疑해 주시죠.

○崔相燮 委員; 제가 할까요.

○委員長 吳柳根; 네. 崔相燮 委員님 質疑하시기 바랍니다.

○崔相燮 委員; 崔相燮 委員입니다. 제가 어제 질의한 데 대해 좀 납득이 덜 가는 데서 補充質疑를 하고요. 그 다음에 제가 몇 가지 준비한 것에 대해서 좀 묻고 싶습니다. 어제 道路局長께서 地上道路 720원에 대한 答辯을 도로폭 20m라고 했는데, 저는 거기에 대해서도 의심이 가고 왜 의심이 가냐 하면 20m는 우리가 市에서 計劃한 것을 보면 地域 生活道路입

니다. 地域 生活道路가 道路 폭이 20m 그 외에도 20m, 25m 도로도 다 擴張을 해서 30m, 40m로 擴張하고 있는데 그러면 720億원이라는 豫算을 地域 生活道路로 建設하려고 해서 720億원이라는 豫算을 策定한 것인지 km당, 아니면 예도 통과할 수 있는 幹線道路 擴張이라든가 新設을 위해서 720億원이라는 豫算이 나왔는지 그것이 궁금하구요. 20m로 하면 이것은 地域 生活道路 밖에 해당이 안 되는데 그러면 우리가 地域 生活道路가 상당한 수가 모자라서 幹線道路보다도 그 道路를 더 많이 建設해야 된다는 뜻에서 豫算이 나왔는지 그렇게 되면 地下車路도 우리가 굳이 중심에 뚫을 필요 없이 우리가 住居地域 내에 주로 地下車路를 開設해야 되는데 그와 相對적으로 어제 얘기했지만 公害問題가 유발이 되고, 또 여기에서 보면 長點은 많이 얘기했는데 問題點 提示는 하나도 안 했습니다. 地下車路를 建設할 적에 어떤 문제가 생겼는지 이런 問題는 전혀 거론을 안 했어요. 이것은 반드시 어떤 問題點이 있다 그에 대한 대안이 어떻다는 것을 제시를 해야 되는데 그렇게 제시를 안 했고, 좋은 점만 해서 꼭 地下車路를 만들겠다는 그런 의지로 보이기 때문에 말씀드리고, 또 제가 어제 밝혔습니다만 모든 車路가 20m로 볼 때에는 豫算이 또 엄청나게 적게 들어갑니다. 1% 우리가 상승해서 20m 폭으로 한다면 km당 186億 9,000萬원 밖에 안 들어갑니다. 그러면 우리가 720億원이라는 돈이 도대체 納得이 안 가지 않느냐..... 북부 幹線道路 다 200億원 미만인데 그러면 720億이라는 것이 너무 고가로 책정했다 이런 생각이 들고요 또 지역 幹線道路 같으면 51億원, 放射線 道路가 연결되는 곳은 변두리입니다만 km당 51億 밖에 안 됩니다. 그러면 720億원이라는것은 道路폭은 20m인데 땅 값은 千萬원 計算

했다면 이것은 幹線道路를 하려면 중앙에 들어가야 하는데 중앙에 땅값이 비싸기 때문에 千萬원으로 결정이 되어야 될 텐데 변두리에서 千萬원 豫算을 잡아서 720億원을 했다는 것은 엄청난 모순이고 물론 20m로 할 때에 땅이 606坪 약 606億원 소요됩니다. 606億원이 소요되면 우리가 工事費가 얼마 나오느냐 하면 114億원인가 되지요. 가령 우리가 여기 補償費를 합해서 工事한 것도 104億원이 넘는 데가 없습니다. 그러면 아무래도 720億원이라는 것은 모순된 金額이다 하는 생각이 들고요. 高速化 道路의 道路網이 되어 있어서 參考로 보기 좋은데 여기 우리가 外部 幹線道路가 연결한 道路網圖가 나와 있습니다. 우리가 西部나 南部는 상당히 여러 도로가 개설이 되어 있는데 北部나 東部는 한 개선 밖에 없습니다.

이래서 제가 어떤 特定地域을 얘기하기는 좀 뭐합니다만 제가 다녀 본 결과 가장 많이 느낀 것은 지금 전농로타리에서 통일路 쪽으로 해서 龍馬山 길로 연결되는 도로가 아침이나 퇴근시간에 보면 中浪區廳 앞에 있는 네거리가 완전히 막힙니다. 차가 꼼짝달짝 못하고 엉켜서 앞뒤 범벅이 되는데 이 道路延長上에 土坪里와 연결하는, 龍馬山 길에서 土坪里와 연결하는 터널을 뚫어서 江邊道路와 연결해서 中部 高速道路와 연결하면 상당히 效果的이고 市內에서도 빠져 나가는데도 상당히 빠르고 우리가 상대적으로 망우리고개에서 상당히 交通滯症이 오는데, 이것도 해소되지 않나 하는 이런 제안을 드리는 것입니다. 이것을 왜 그러느냐 하면 여기에서 보니까 東部가 너무 外部幹線道路와 연결하는 것이 적기 때문에 상대적으로 말씀드리구요. 그리고 여기 보면 몇 가지 먼저 우리가 7月달에 받은 현황하고 오늘 받은 現況이 좀 틀립니다만 먼

저 現況을 보면 숫자가 틀린 것이 많아 가지고 제가 지적을 하려고 했는데 다행히 새로 해 온 것은 전부 다 訂正해 오셔서 質問할 것이 없어졌구요, 여기 인員 現況에 보면 道路局에는 技術職이 하나도 없습니다. 그러면 技術職이 하나도 없고 전부 機能職으로서 다하고 있는지 그게 의심스럽고 그러면 道路局에서 해석하는 게 技術職과 機能職을 똑같이 보고 있는지 그것도 의심이 가구요, 그런 점에 答辯을 해 주시면 좋구요, 지금 7월에 우리가 받은 現況하고 오늘 받은 現況하고 틀리는데 틀리는 것은 우리가 그 동안에 事業計劃 같은 것은 7월달에 放射線 連結道路, 그 다음에 補助幹線道路 3건 정도가 추가로 늘어났는데 우리가 이미 豫算節次가 다 집행이 되어있고 다 報告되어 있고 追更까지 다 된 것으로 알고 있는데 어떻게 세 件이 더 늘어났는지 거기에 대해서 얘기를 해 주시면 좋겠구요, 또 늘어나는 것은 좋은데 그러면 우리가 먼저 7월에 줄 적에 우리의 現況에 맞지 않는, 적당히 해 가지고 넘겼느냐 아니면 그 후에 發生해서 追加로 工事を 하게 되어서 넘겨줬는지 그걸 좀 말씀해 주시면 좋겠습니다.

그 외에도 몇 가지 있습니다만 간단하게 質問을 하겠습니다.

○李鍾奭 委員; 委員長님 의사진행 發言 있습니다.

○委員長 吳柳根; 예. 말씀하시죠.

○李鍾奭 委員; 지금 뭐 벌 받으시는 것도 아니겠고, 우리 道路局長님 앉아서 대답하고 앉아서 듣는 이런 方法을 하시는 게 좋을 것 같습니다. 어떻습니까?

○委員長 吳柳根; 예, 오늘 公式 會議이기 때문에 委員님들이 質疑하실 적에는 앉아서 들으시고 答辯하실 적에는 서서 答辯하셔야 됩니다. 그렇게 양해해 주시고, 집행부측 세 委員님의 質疑가 끝났기 때문에 執付측 答辯을 듣는 순서입니다만

약 한 시간 반이 흘렀고, 또 答辯에 대한 資料를 準備할 시간도 필요하고 해서 약 20分간 停會를 하겠습니다.

3時 50分에 正式 會議를 다시 續開하겠습니다.

(議事棒 3打)

(15時 33分 會議中止)

(15時 53分 繼續開議)

○委員長 吳柳根; 모두 자리를 整頓해 주시기 바랍니다. 그러면 會議를 續開하겠습니다.

(議事棒 3打)

道路局長 나오셔서 答辯해 주시기 바랍니다.

○道路局長 洪鍾敏; 道路局長 答辯드리겠습니다. 委員님들께서 여러 가지 따가운 質問들을 많이 해 주셨는데 저희들이 사실 짧은 시간 동안에 여러 가지 정확한 數値로 答辯을 드리려고 하나 時間上 좀 부진한 점도 있는 것 같습니다. 양해하신다면 道路局長이 일차적으로 아는 범위내에서 答辯을 드리고 더 자세한 數値에 의한 答辯을 과장들이 補充答辯 드리도록 양해해 주시면 감사하겠습니다. 먼저.....

○委員長 吳柳根; 잠깐 계세요. 道路局長 專門分野에 대해서 과장이 答辯하는 것으로 양해를 해달라 그런 말씀이신가요?

○道路局長 洪鍾敏; 네, 몇 가지 事項에 대해서만 그렇습니다.

○委員長 吳柳根; 네, 그러면 서울特別市議會에 出席하여 答辯할 수 있는 관계公務員 등의 범위에 관한 條例 第2條 第2項의 規定에 의거 委員 여러분이 양해해 주시면 所管課長으로 하여금 대신 答辯토록 하였으면 하는데 이의가 없으십니까?

(「異議 없습니다」 하는 위원 있음)

○委員長 吳柳根; 네, 그러면 있다가 所管分野에 대해서 과장
께서 答辯하시는 것으로 하겠습니다.

○道路局長 洪鍾敏; 道路局長 答辯드리겠습니다. 먼저 尹寬炳
위원님께서 質疑하신 내용 중에 서울시 交通難 解消를 위한
根本적인 문제라고 할 수 있는 交通難 解消對策에 대하여 質
問하신 부분에 대해서 答辯드리겠습니다.

사실 서울시의 交通問題는 세계 大都市에 중에 由來를 찾아
볼 수 없을 만큼 交通混雜을 야기하고 있다 하는 것은 저희
들도 잘 알고 있는 사실입니다. 그 심각도가 어느 정도인가
하면 아침 出·退勤 시간에 地上道路의 자동차 走行速度는 平
均 18km를 넘지 못하고 있는 실정입니다. 平均 18km라고
할 것 같으면 都心에서 面牧洞까지 平均적으로 1시간 내에
到達하기 어려운 거리가 되겠으며, 역시 서울中心을 반경으로
해서 미아리 大地劇場 부근 정도에도 18km 정도로 보아서 1
시간 내에 도달하기 어려운 거리라고 생각을 하고 있습니다.
저희들은 이러한 심각한 交通問題를 해결하기 위한 방안으로
서, 물론 본 道路局 소관은 아니지만 交通局 소관 중에서 추
진하고 있는 지하철 擴張하는 문제도 건설하고 있지만 이 기
간 동안에 並行해서 道路交通을 해소하기 위하여 저희들이
道路局에서 추진하고 있는 사업들은 우선 아까 報告에서 말
씀드린 대로 循環道路와 放射線道路와 地域 連結道路를 並行
工事 하고 있다 하는 것을 말씀드릴 수가 있겠습니다. 循環道
路라고 하는 것은 서울의 交通問題는 通行量의 약 50%는 서
울外廓地域에서 問題를 誘發한다 이렇게 볼 수가 있기 때문
에 循環道路는 內部循環道路 42km와 서울과 首都圈을 상호
연결하는 外部循環道路 112km를 동시에 建設하고 있으며 內
部循環道路는 全額 서울시 事業 一般會計로 建設하고 있고

外部循環道路는 政府 그것은 현재 道路公杜에서 工事を 하고 있습니다. 또한 이와 並行해서 內·外部循環道路를 連結하는 放射線 連結道路 7個 路線도 서울시 市費로 建設 중에 있으며 地域間道路는 각 區別로 自治事業費로 施行을 하고 있습니다.

이러한 사업들은 大部分의 事業이 현재 進行 中이거나 금년 着工하는 사업들로서 '94年 늦은 것은 '96년까지 마무리 될 계획으로 있습니다. 이와 병행해서 저희들이 하고 있는 것이 本會議때부터 누차 보고 드린대로 서울시에서는 今年부터 地下道路 建設計劃을 推進하고 있습니다. 그러나 이러한 道路事業에 投資를 계속적으로 한다고 하더라도 年 20%씩 增加하는 自動車需要에 充當하기는 力不足이라 생각이 됩니다. 그것은 한 報告書에도 나와 있는 것과 같이 하루 600台씩 증가하는 서울시內에 자동차 수요에 맞추어서 道路를 건설하려고 할 것 같으면 年間 약 20兆원을 投資하여야지만 現狀態의 교통도로 여건을 유지할 수 있다 하는 그러한 보고서에서 보듯이 앞으로 20% 이상의 자동차수요가 증가한다고 할 것 같으면 근본적인 交通問題를 해결하기는 역부족이라 봅니다.

그것을 위해서 저희들은 서울시에서는 道路施設投資와 並行하여 都市機能을 分散하여 交通需要를 억제하여야만 이러한 문제를 해결할 수 있다고 저희들은 보고 있습니다. 이것은 서울地域內의 交通, 都市分散에 의한 交通誘發 억제뿐만이 아니라 政府와 協調해서 首都圈 전체에 기능을 고르게 분산해서 交通需要를 억제하는 한편 서울시內에는 道路施設 投資에만 역점을 둘 것이 아니라 大衆交通 優先政策이라든가 여러 가지 交通誘發을 억제하는 시책을 병행해서 推進하고 있다 하는 것을 보고 드리겠습니다.

다음 번 역시 尹寬炳 委員님께서 질문하신 내용 중에 道路局을 常任委員會도 建設分科委員會이고 하니까 建設局으로 改正을 建議할 用意는 없느냐 그러한 質問이 계셨습니다.

사실 우리 서울시 道路局의 名稱은 여러 가지 역사가 있습니다. '70年代부터 建設局이었다가, 또 그것이 지금의 현재 住宅局과 業務를 합쳐서 2年 前까지는 建設管理局이었다가 다시 그것이 업무가 너무 龐大하기 때문에 住宅局과 道路業務를 분리해서, 또 道路局으로 다시 개정하고 하는 여러 가지 迂餘曲折을 겪었습니다. 서울시에서는 지금 현재 道路局 뿐만이 아니라 地方自治化時代에 맞게 기능을 按配하기 위해서 서울시의 여러 局의 기능을 조정하는 業務를 市政開發研究室에서 研究 進行 중에 있습니다. 그것이 필요하다고 할 것 같으면 거기에 대한 全體的인 方向이 정해지는 대로 道路局의 名稱을 개정하는 것까지를 包含해서 저희들이 檢討하도록 하겠습니다.

다음은 呂範九 委員님께서 質問하신 內容에 대하여 答辯드리겠습니다.

道路 總 延長이 7,300여km가 되는데 이 道路率은 18.3%라고 提示되었는데, 이것은 面積基準이나 延長基準이나 하는 그러한 質問이 계셨습니다.

道路率이라고 하는 것은 面積基準으로 되어 있습니다. 이 面積基準에서 換算하는 방법은 서울시 전체 面積이 605km²로 되어 있습니다. 그중 住居可能面積, 住居可能面積이라고 하는 것은 商業地域이라든가 住居地域이라든가 工業地域이라든가 이런 住居生活이 이루어지는 地域을 말하고, 주거가 不可能한 地域은 예를 들면 南山이라든가 漢江이 차지하고 있는 面積이라든가 이러한 未開發 地域을 말할 수가 있겠습니다. 이러

한 未開發 地域을 빼놓고 住居可能地域 전체의 道路面積 나누기 住居可能面積 이렇게 해서 나오는 것이 道路率로 사용되고 있습니다. 이것은 外國에서 換算하는 그러한 구라파나 이런데서 換算하는 基準은 조금 다르기는 합니다만 日本도 약간의 計算하는 차이는 있습니다. 그렇지만 서울市에서 道路率이라고 하는 것은 外國과도 비슷한 방법이긴 합니다만 道路面積 나누기 住居可能面積 이렇게 말씀드릴 수가 있습니다.

참고로 현재 서울市의 住居可能面積은 總 605km²인 서울市面積中에 住居可能面積은 374.5km²입니다.

두번째로 呂範九 委員님께서 質問하신 地下道路에 2兆 4,000億원을 投資하여 建設한다고 하는데 地上道路는 1% 올리는데 1兆 5,000億이 드는 것이 아니냐 여기에 대해서 이 內容과 또 豫算 投資價値의 效果가 있는지의 與否 또 交通混雜中心으로 해야 하지 않느냐 하는 여러 가지 質問을 해주셨습니다. 먼저 이 기회에 한 가지 어제부터 本會議에서 崔相燮 議員님께서도 質問하신 내용하고도 좀 유사한 내용이 重複되기 때문에 이 기회에 다시 한 번 좀 자세히 말씀드릴 것이 있습니다.

뭐냐 하면 道路率이라고 하는 것은 道路面積대 住居可能面積으로 되어 있는데 여기서 한 가지 저희들이 道路率 1%를 올리는데 1兆 5,000億원이다 하고 말씀드린 것은 지금 현재 각 區에서 최근 工事を 해 온 실적을 가지고 이 道路率을 환산한 것입니다. 그렇게 되다보니까 어떤 문제가 있는가 하면 道路率 1% 올리는데 1兆 5,000億원이 소요된다고 하는 말씀은 道路를 都心이 아닌 住居地域, 변두리 地域에서 道路工事が 많이 진행 중에 있습니다. 그리고 도로가 가장 많이 개설되는 것이 區劃整理事業地域이라든가 再開發事業地域이라든

가 宅地開發事業地域이라든가 변두리 綠地, 아니면 변두리 住居地域 이러한 데서 도로가 많이 開設되기 때문에 그러한 현재 開設되는 地域의 投資費를 基準으로 해서 道路事業費를 算定한 것이기 때문에 道路率 1% 올리는데 1兆 5,000億원이라고 하는 것은 변두리지역의 建設費라 이렇게 생각하시면 되겠습니다.

그러니까 지금 현재 광화문이라든가 永東中心地라든가 永登浦中心地라든가 이러한 데에는 新規로 計劃線을 고시 해 가지고 道路를 開設한 실예가 없기 때문에 이러한 경우는 想像을 하지 않고 算定한 金額이 됩니다. 그렇게 되다보니까 地下道路라고 하는 것은 이것은 광화문이든지 永登浦中心地든지 清凉里中心地든지 永東中心地든지 어디든지 통과하는 것을 기준으로 해서 事業費를 算定한 것이고, 저희들이 통상적으로 道路率 1% 올리는데 1兆 5,000億원이라고 하는 것은 再開發地域이라든가 변두리라든가 아니면 綠地地域이라든가 이런 현재 進行중에 있는 補償費가 싼 지역 아니면 현재 進行중에 있는 內部 循環道路, 內部 循環道路의 大部分의 지역은 河川을 通過하기 때문에 補償費가 들어가지 않습니다. 이런 것을 기준으로 했기 때문에 차이가 난다 하는 것을 말씀드릴 수가 있습니다.

참고로 이것이 서울中心地건 변두리건 모두 다 平均해 가지고 사업비를 따졌을 때는 서울市內의 道路率 1% 올리는 데는 약 13兆원 이상이 所要된다 하는 것을 말씀드릴 수가 있습니다. 그러니까 도심지에도 光化門에도 도로를 뚫고 永登浦 중심지 같은 데도 道路를 뚫는다고 하는 것을 平均的 概念으로 했을 때에는 市街地에서는 약 13兆 5,000億원이 소요되고 더구나 이 光化門과 같은 都心地域만을 基準으로 한다고 할

것 같으면 이것은 약 23兆원 以上の 事業費가 소요된다 하는 것을 말씀드릴 수가 있겠습니다. 그래서 여기에서 저희들이 보고드린 油印物에 나와 있는 地上道路 建設하는데 1% 올리는데 1兆 5,000億원이 들어간다고 하는 것하고 地下道路를 建設하는 데에 60km에 2兆 4,000億이 들어간다고 하는 것은 平面的으로 一律적으로 對備할 수는 없는 數値라 하는 것을 참고로 말씀드리겠습니다.

그리고 앞으로 서울시에서는 지금까지 말씀드린 것 중에 都心이라고 하는 用語가 몇 번 나오는데 呂委員님께서 質問하신 것 중에 앞으로는 交通混雜을 中心으로 해야 하지 않느냐 저희들은 당연히 그렇게 생각하고 있고 지금 현재 계획도 그렇게 하고 있습니다.

과거에는 도심이라고 하는 것을 서울江北에 있는 光化門 일대의 都心만을 생각했지만 저희들은 서울시의 都心機能을 分散한다고 하는 것을 도시 政策의 基本方向으로 삼고 있기 때문에 光化門 도심 뿐만이 아니라 永登浦지역의 都心, 新村地域의 都心, 淸涼里地域, 미아리地域 이러한 분산되어 있는 交通混雜 商圈이 형성되어 있는 地域도 都心の 같은 概念에 포함해서 지하도로망 建設計劃이라든가 아니면 一般幹線道路網 開發計劃에 다 같은 개념으로 포함해서 적용하고 있다하는 것을 이 기회에 말씀드릴 수가 있겠습니다.

또한 豫算投資價値의 효과에 대해서는 아까 도로율에 대해서 말씀드린 것과 같이 지상에 光化門이라든가 淸涼리나 新村이나 이런 永登浦같은 都心に 道路를 建設한다고 하는 것은 저희들이 도저히 상상할 수가 없기 때문에 그것은 투자비가 크고 또 이렇게 密集하게 개발되어있는 시가지의 建物を 毀損하고 거기에 대한 극심한 民願을 사야하기에 그러한 것

을 상상할 수 없기 때문에 아예 道路率 산정에서도 빼버렸듯이 地下地上道路를 建設할 때에 빼 버렸듯이 地上地下道路에서는 이러한 모든 지역의 여건을 다 道路建設의 대상으로 포함할 수 있기 때문에 地下道路의 豫算 投資價値는 地上道路 建設하는 것보다 훨씬 더 높다 이렇게 말씀드릴 수가 있습니다. 그것은 엄청나게싼 事業費로 交通이 混雜한 어디에나 道路를 建設할 수 있기 때문에 그러하겠고 두번째로는 地下道路는 地上道路보다 支障物이나 이런 것이 적기 때문에 훨씬 더 交通處理를 많이 할 수 있다 하는 것을 말씀드릴 수가 있습니다.

呂範九 委員님께서 질문하신 세번째 사항으로 道路掘鑿委員會 저희들의 公式名稱은 道路掘鑿調整委員會로 되어 있습니다. 道路掘鑿委員會가 있는지 이에 대해서 여러 가지 質問해 주셨습니다. 서울市에서는 이것을 통상 道路掘鑿調整委員會라고 하는데 서울市에서는 해마다 年初에 道路掘鑿調整委員會를 개최하게 됩니다. 이 道路掘鑿調整委員會議 委員長은 서울市長이 되고 委員은 總 16人으로서 그것은 서울市에 관계되는 局長, 國防部, 韓電, 韓國通信公杜 등 서울市內에서 掘鑿工事を 하게 되는 또한 이 業務와 聯關이 되는 관계부처의 局長이나 理事들로서 構成이 되어서 委員은 總 16名이 됩니다.

이 掘鑿委員會의 기능은 도로의 二重掘鑿을 防止하고 掘鑿部署別 事業計劃을 調整하고 동일구간내의 掘鑿工事を 병행 시행하도록 조정하고 있습니다.

참고로 '91年度 事業 掘鑿調整委員會의 調整實績은 總 掘鑿要請 件數 5,467件을 統合調整하여 4,719件으로 調整하였습니다. 이렇게 함으로 해서 同一地域에서 일어나는 掘鑿工事を

二重掘鑿을 방지하게 되고 掘鑿期間을 통합하여 짧게 하는 그러한 효과를 올리고 있습니다. 여기에 대해서는掘鑿業務를 調整하고 있습니다만, 市 및 이러한 韓電이나 遞信部에서 掘鑿工事を 시행하는 과정에서 不實工事나 이러한 것에 대한 여러 가지 조치도 저희들이 今年 중에 現場을 總 點檢하여 措置를 하고 있습니다. 우선 지난 1月에는 總 489個 現場을 일제 點檢하여 不實掘鑿復舊工事に 대해서 問題點들을 지적하여 서울 電話局이나 한전 江南支店 등 2個 기관에 대해서 再施工 措置를 했고, 지난 6月에는 서울도시가스나 遞信公社, 韓國電力 등 7個 機關에 대해서 再施工措置를 한 예가 있습니다. 그래서 掘鑿工事が 掘鑿調整委員會와 또 道路法에 보면 신규로 포장을 한 도로는 3年 이내에 掘鑿을 할 수가 없고 보도블록 같은 경우에는 1年 以內에 굴착을 할 수 없도록 道路法 및 道路法施行令에 道路維持管理業務가 굉장히 강화되어 있습니다.

그래서 지금 현재에 있는 道路法과 道路法施行令에 道路維持에 대한 規定 그리고 현재 서울시에서 운영하고 있는 道路掘鑿運營委員會에 대해서 韓電이나 遞信 여타 掘鑿機關이 적극적으로 호응을 해 준다고 할 것 같으면 지금 현재의 道路維持管理보다도 훨씬 더 효과적으로 서울시에서는 道路維持管理를 할 수 있다 하는 것을 말씀드릴 수가 있겠습니다. 단지 여기에 대한 補完對策이나 補強對策이나 이러한 것에 대해서 문의를 해 주셨는데 그리고 여기에 대한 改善方案 같은 것을 質問해 주셨는데 저희들이 진행하고 있는 것 중의 하나는 이러한 道路掘鑿復舊業務와 道路維持管理業務를 強化해서 사업을 이행을 하다 보니까 나타나는 問題點들이 一般市民들이 建物을 짓고 나서 거기에서 不可避하게 입주하기 위하여

공사를 해야 하는 下水道連結工事나 上水道 連結工事 등 小規模 掘鑿工事에 대해서도 이 道路法에서는 이것을 피해 나갈 수 있는 경우가 없는 그러한 경우가 종종 있습니다. 그러니까 上水道配管工事を 해야 하는데 그 도로가 工事한 지 3년이 지나지 않았다고 집을 지어놓고 下水道나 上水道管을 묻어야 하는데 보도블록을 까진 1년이 안 되었다거나, 물론 小規模에 대해서는 거기에 대해 풀어나가는 규정이 있습니다만 일정 규모 이상이 되었을 경우에는 그러한 民願도 저희들이 法的으로 해소할 수 있는 방안이 없기 때문에 서울시에서는 현재 建設部에 건의하여 이렇게 地域民願을 해결할 수 있는 범위의 규모를 현재의 道路法規定보다도 조금 더 완화해서 民願의 解消를 합시다 하는 建議을 建設部에 해놓고 建設部와 지금 현재 細部規定에 대한 協議 중에 있다하는 것을 말씀드릴 수가 있겠습니다.

다음은 崔相懾 委員님께서 질문하신 질문에 대해서 答辯 드리겠습니다.

먼저 地下道路와 對比하는 地上道路의 工事費를 km당 720億원으로 했는데 이것은 地域生活道路로 생각을 한 것이냐 하는 그러한 말씀이신데 이 地下道路 工事費 算出이나 이러한 것에 대해서는 굉장히 數理的인 문제이기 때문에 다시 한번 설명 드리겠습니다.

저희들이 km당 720億원이라고 하는 것은 이렇게 생각해 주시면 되겠습니다. 地下道路를 建設하는 데는 km당 400億원이 드는데 地上道路는 불과 20m 짜리를 건설하고 그 20m 짜리라고 하는 것이 地域生活道路의 기준밖에 안 되고 폭이 불과 20m 정도 밖에 되지 않는 地上道路를 建設한다고 해도 그 工事費는 km당 720億원에 달한다 이렇게 이해를 해 주시

면 되겠습니다. 그것은 어제 本會議 補充答辯에서도 말씀드린 바와 같이 720億원의 基準은 道路의 幅은 20m로 해가지고 3.5m 차선 4개, 歩道는 3m짜리 歩道 2개를 設置하는 것으로 基準을 했고 補償費는 어제 첫번 질문의 答辯에서는 제가 풀어서 설명 드리느라고 평당 대략 1,000만원이라고 했습니다만 정확하게 하면 km²당 350億원으로 해서 평당으로 환산하면 1,000만원이 약간 넘게 됩니다. 그러한 기준에 의해서 720億원이 나왔는데 지금 현재에 가장 문제가 補償費가 km²당 350億원이라고 하는 것이 지금 崔委員님께서 열거하신 몇 개 지역에 대해서는 工事費도 그렇게 되지 않을 뿐더러 補償費가 이렇게 되지 않는 것이 아니냐 그렇게 말씀을 해 주셨는데 그것은 아까 도로율에 대해서 설명드렸을 때와 같이 당연한 질문이라고 저희들은 생각을 합니다. 그렇지만 이 道路를 計劃하고 建設해야 하는 저희들 입장으로 보서는 현실성 있는 공사비와 補償費의 방안을 제시해야 하기 때문에 여기에 대한 算出根據는 그 바탕에서 나왔다는 것을 말씀드릴 수가 있습니다.

예를 들면 崔委員님께서 內部循環道路중 北部幹線道路는 불과 工事費가 200億원도 소요되지 않는 것이 아니냐 이런 말씀도 계셨습니다. 그것은 內部循環道路는 지금 현재 佛光川이나 貞陵川의 河川위에다가 高架道路 構造物로 工事を 하고 있는 것입니다. 저희들이 어제 말씀드렸습니다만 地上道路·地下道路·高架道路에 대한 공사 대비를 할 때에 高架道路를 할 때는 工事費가 km당 약 180億원이 所要된다고 報告를 드렸습니다. 그것은 단 報償費를 다 계산하지 않았을 경우라는 것을 말씀드렸는데 內部循環道路에도 이 보상비를 계산하지 않았을 때에는 당연히 그것은 工事費가 6次線이기는 하지만

200億원 아래로 工事費가 算定이 될 것입니다. 저희들이 720億원이라고 한 것은 補償을 수반한 一般的인 工事 그러니까 지금 현재 저희들이 標準地價에 의할 것 같으면 서울地域을 중심으로 해서 외곽 변두리 地域이라고 할 수 있는 上溪洞地域이라든가 加里峰洞地域이라든가 구과발지역이라든가 舊把撥地域이라든가 이러한 地域의 土地收用委員會에서 올라오는 補償 評價, 一般的인 그러한 補償額은 지난 年初에 이미 300億원 내지 坪當 400億원을 상회하고 있습니다.

지난 4月달 고시된 政府標準地價를 보면 서울都心地域은 坪當 1億 5,000萬원을 相會하고 있습니다. 저희들이 地下道路를 건설한다고 하는 것은 서울 中心地나 변두리 地域이나 어느 地域을 막론하고 路線을 計劃하고 있는 것이기 때문에 여기에 對比되는 地上道路의 建設 事業費도 변두리에만 道路를 개설할 수가 없는 형편이기 때문에 地上道路의 補償費와 地下道路의 報償費를 平均적으로 감안해 가지고 算出된 金額이 補償費 算出 기준이라 하는 것을 말씀드리겠고, 사실 솔직한 심정이 그러면 坪當 1,000萬원으로 km² 350萬원의 補償費를 들여서 서울지역 어디에서나 2차선 20m 道路를 건설할 수가 있겠소 道路局長 答辯하시오 하면 저는 불가능하다고 봅니다. 왜 그러냐 하면 補償費는 標準地價로만 봐서도 연 20 내지 30%가 增加하는 趨勢이고 補償費에 포함해서 建物 멸실비나 이런 것을 포함하면 엄청나게 보상비가 더 많이 듭니다. 그렇지만 一般的으로 봐서 아직까지 도심을 뚫어서 보상을 해서 공사를 하는 경우는 최근 들어서는 거의 없기 때문에 그것이 갑자기 補償費가 그러면 2,000萬원이다 3,000萬원이다 計上했을 경우에는 地下道路만을 強辯하기 위해서 補償費를 과도하게 算定한 것이 아니냐 하는 非難의 輿論도 있을 우려가

있기 때문에 最小限의 報償費만을 계상해서 대비를 시켰다 하는 것을 이 기회에 다시 한 번 설명 드리겠습니다.

그리고 地下道路의 問題點은 왜 거론하지 않느냐 하는 그러한 말씀도 계셨습니다. 정말 이것은 저희들은 좋은 지적이라고 보고 있습니다. 저 道路局長을 포함한 課長 그리고 道路局의 全職員들은 서울市內의 文通問題를 해결하는데 있어서 가장 效果的이고 가장 값싼 방법이 있다고 할 것 같으면 그것은 어떤 방법도 찾아갈 각오가 되어 있습니다. 또한 저희들이 하고 있는 일들 중에 問題點이 될만한 것이 있다고 하면 어느 누구한테도 찾아가서 그 問題點에 대해서 助言을 들을 그럴 각오가 되어 있습니다. 이 地下道路에 대한 問題點에 대해서는 제가 어제 本會議때 분명히 崔相燮 委員님께서 질문하신 것 중에서 答辯을 드렸습니다. 뭐냐 하면 그것은 委員님께서 어제 本會議에서 질문하신 것과 같이 터널內의 공해라든가 터널內의 3호 터널과 1호 터널을 想像할 수 있듯이 잘못 설계되었을 때의 터널內의 交通混雜이라든가 터널內의 안전 사고라든가 이러한 問題點입니다.

그것은 제가 本會議때 答辯에서도 是認을 했습니다만 그러한 問題點들이 우리가 예상할 수 있는 가장 큰 問題點들로 대두될 수가 있겠고 또 그러한 問題點들은 外國의 地上道路가 아닙니다. 서울과 같은 이런 밀집한 都市에 建設된 地下道路는 아닙니다만 16km에서부터 10km에 이르는 地下道路가 10個 内外로 建設되어 있고 그 중에 한두 개는 제가 직접 차를 몰고 다녀봤다 하는 것도 어제 보고를 드렸습니다. 여기에 대해서 문제를 해소하기 위해서는 지금까지 建設된 그러한 實例와 그리고 어제 보고 드린대로 불란서에서 설계 중에 있는 50km 地下道路 建設의 여러 가지 設計工法 그리고 현재

日本에서 건설 중에 있는 10km 内外짜리 地下道路의 設計工法 그리고 기타 小規模로 斷片的으로 지금까지 建設되어 있던 地下道路의 工法을 충분히 저희들이 활용하고 그동안 발달된 先進技術에 의해서 國內技術로 극복할 수 있다 하는 것을 어제 答辯드렸습니다. 규모는 작기는 하지만 地下道路는 50年代에 美國 뉴욕의 맨하탄에서부터 建設이 되어서 올림픽을 前後한 60年代에 斷片的이기는 하지만 東京에서 이것이 도입이 되어서 그 외의 여러 가지 밀집한 도시에서.....

(「좀 간단히 대답해 주세요. 간단히.....」 하는 委員 있음)
예 죄송합니다.

(「무슨 論文 쓰는 것도 아닌데 Yes냐 No냐로 간단히 하세요」 하는 委員 있음)

그래서 한마디로 문제점은 있다. 그런데 이 문제점은 國內技術로 충분히 解決할 수 있다 하는 것을 다시 한 번 보고 드리겠습니다.

그리고 또 崔相燾 委員님께서 질문하신 전농동 일대의 交通問題를 해결하기 위한 터널계획에 대한 方向도 말씀하셨는데 저희들 地下道路建設計劃은 서울市內 어느 地域을 莫論하고 交通滯症이 심각하다고 생각되는 地域에 대해서는 地下道路網을 구성할 그러한 태세로 지금 현재 作業中에 있으며 특히 전농동 일대에 대해서는 제가 質問을 正確하게 바로 이해를 했다고 할 것 같으면 貞陵洞 일대에서 위커힐 뒤 쪽으로 빠져서 구리시 方向으로 이르는 지하터널計劃은 저희들이 수년 전부터 여기에 대한 必要性을 인정해 가지고 實務陣에서 檢討를 해 오고 있는 노선 중의 하나라는 것을 말씀드리고 地下道路 建設網이 확정되는 대로 거기와 관계해서 이 노선에 대해서도 더 심도 깊게 研究할 필요가 있다 하는 것을 보고

드리겠습니다.

세번째 質問으로서 道路局에 技術職이 나타나 있지 않느냐 하는 그러한 말씀이 계셨습니다. 그리고 이 문제에 대해서는 報告書를 만든 道路局長이 한마디 사과말씀 드리겠습니다.

서두에 나와 있는 一般職 55名이라고 하는 것은 저희들이 政府 組織法상에서 一般職 公務員이라고하면 行政職 技術職 이것을 전부 망라하기 때문에 一般職 公務員 55名까지만 거론했는데 사실 그것을 세분해 드렸어야 하는 것인데 저희들이 그것을 하지 못한 불찰을 양해해 주시기 바랍니다.

55名 중에는 行政職 25名, 技術職 30名으로 구성되어 있어서 道路局은 業務性格도 그러하려니와 당연히 技術職이 많이 차지하고 있다 하는 것을 다시 한 번 보고 드리고 技術職에는 土木職이나 電氣職, 通信職, 機械職 등이 포함되어 있다 하는 것을 보고 드리겠습니다.

그리고 油印物에 나와 있는 放射線 連結道路 숫자가 늘어났는데 어떻게 된 것이냐 하는 말씀은 사실은 지난 번 제일 첫 번째 저희들이 나누어 드린 유인물에 대해서는 促迫한 期限內에 하느라고 같은 內容이라 하더라도 體系있게 整理를 하지 못했던 것을 사과드립니다. 저희들이 이번에 드리는 이 資料는 이것은 앞으로 委員님들께서 議政活動을 하는데 가장 基礎가 되는 資料니까 우리가 숫자 하나라도 가장 정확하게 제시해 드려야 한다 해서 사실 좀 더 不合理的거나 이렇게 만들어 졌던 資料를 다시 가다듬어서 하다 보니까 이렇게 혼동이 오게 만든 것 같습니다. 그 점에 대해서는 사과를 드리겠습니다. 그리고 또 數値에 의해서 細部的인 質問을 하신 事項에 대해서는 우리 課長들께서 報告를 드리도록 하겠습니다.

먼저 道路施設課長이 報告를 드리도록 하겠습니다.

○道路施設課長 金石基; 道路施設課長입니다. 먼저 尹寬炳 委員님께서 質問해 주신 事項 중에 방금 道路局長께서 보고드린 道路掘鑿關係에 대해서 양해를 해 주신다면 생략을 하도록 하겠습니다. 우선 제일 먼저 質問하신 내용이 보도블록에 대한 말씀이었습니다.

사실상 저희가 事務室에서 일을 하다보면 간혹 尹委員님과 같은 그런 유사한 質問을 상당히 많이 받습니다. 地下鐵 또는 都市高速道路, 地下車道까지 建設하면서 그 흔한 보도블록 하나도 제대로 깔지 못하느냐 하는 경우에 따라서는 욕지거리와 그런 표현을 많이 받습니다. 사실 서울市內 7,300km의 도로유지관리를 담당하고 있는 저로서 상당히 송구스럽게 생각하는 바입니다.

그러면 왜 가장 土木工事に 기초적인 보도블록 하나도 제대로 깔지 못해서 市政의 불신을 받느냐 저희 나름대로 솔직히 한번 반성을 해봤습니다. 아까 業務現況 전체에 보고된 바와 같이 서울市內 街路名이 붙어 있는 幹線道路가 250個 幹線道路입니다. 그 중에 10年 이상된 幹線道路가 약 138個가 있습니다. 一般的으로 이러한 幹線道路에 깔려있는 보도블록이 종래에는 주로 시멘트블록입니다.

대개 中浪川변 無許可 보도블록 製造工場에서 生産한 것도 있고 그 후로 品質自體가 良好하지 못한 그런 문제도 있었지만 가장 根本적인 것은 우리 建設人夫라든지 監督 公務員의 品質向上에 대한 努力이라든지 使命感의 缺如가 主從을 이룬다고 솔직하게 말씀을 드리는 바입니다. 또한 步道 上에서의 頻繁한 道路掘鑿과 復舊工事の 不實 또한 최근 急激한 차량 增加에 따른 步道 上 無斷駐車, 이 문제도 보도블록을 破損시키는 가장 주요한 原因으로 삼고 있습니다. 지금은 都心이나

변두리나 구분 없이 夜間에 歩道 上에 주차하는 것을 여러 委員님들도 수없이 보고 계실 것입니다.

歩道 上에서 작업을 하는 경우에 따라서 鐵物店같은 그런 看板 製作業所라든지 그 보도블록위에서 鐵筋을 자르는 그런 문제, 이러한 것이 여러 가지로 複合的으로 이루어졌기 때문에 그 平凡한 보도블록 하나도 제대로 깔지 못한다고 하는 非難을 많이 받고 있습니다.

이러한 상태를 恒久的으로 방치할 수는 없고 더군다나 이 도로는 천만市民이 生活을 하는데 가장 基本的인 要素이기 때문에 저희 道路局이 '89年 11月부터 새로 발족한 이후에 道路整備에 대한 대대적인 整理作業을 시행을 해서 여러 委員님들께서도 최근에 아마 서울市內 幹線道路의 아스팔트 포장 노건이 상당히 많이 깨끗해지고 덧씌우기 공사를 많이 한 것을 보셨을 것입니다.

그러면 車만 다니는 車道만 멀쩡하게 整備할 것이 아니라 보도에 대한 것도 저희 道路局의 名譽를 걸고 대대적인 整備를 하겠다 즉 歩道와의 戰爭이라도 宣布를 해서 지금까지의 그런 慣行을 좀 뜯어고치고 또한 과연 監督하는 公務員들이 本廳에 앉아 가지고 監督을 強化하라는 口頭指示만 할 것이 아니라 監督이 제대로 되지 않는 基礎的인 原因이 무엇인가 하는 것도 分析을 해서 지금 各種 資料를 蒐集을 해서 내년 부터 歩道整備 5個年에 대한 基本計劃을 構想中에 있습니다. 아울러서 지금 현재 歩道維持管理는 각 區廳 土木課에서 하고 있습니다만 워낙 人力이 적다보니까 이 인력 가지고는 도저히 우리가 기대하는 그런 維持管理를 못하기 때문에 작년 6月 1日부터 서울市에 퇴직 土木職公務員 出身으로 構成된 市友會라고 있습니다. 그러니까 각 區廳에 5名씩 割當을 해

서 實質的인 維持管理監督 어떤 行政權限을 가지고 있지는 않지만 순찰을 해서 발견하고 잘못된 것을 指摘을 해주고 또 道路掘鑿許可를 할 때에 반드시 언제 어떻게 파졌다는 基礎的인 檢討를 해서 區廳한테 넘겨줘서 그 사람들이 감독을 해서 잘됐다 안됐다 하는 결과를 區廳 監督官한테 보고하는 그러한 體制를 強化했습니다. 또한 요즘 市內를 많이 다니다 보게 되면 大形工事 建築工事を 하다 보면 바로 자기 집 앞에 있는 보도블록을 엉망으로 만들어 놓는 경우가 있습니다. 이런 것도 일제 조사를 해서.....

○委員長 吳柳根; 會議場內에서 議題 外 發言은 委員長의 許可를 받아서 發言해 주시기 바랍니다.

○鄭址弘 委員; 마이크만 본 거예요. 마이크. 죄송합니다.

答辯을 좀 간단 간단히 해주세요. 저희가 지금 시간도 없고 그 다음에 우리 道路局 막대한 豫算을 쓰고 있는데 여러 가지 의문 나는 점이 委員들이 있는데 좀 시간에 없고 오늘 아니면 내일 딱 分科로 넘어 갑니다. 간단히 해주시면 합니다.

○委員長 吳柳根; 시간의 制約이 지금 많으니까 그 내용을 쉽게 알아들을 수 있도록 해 주시고 委員長이 얘기할 성질은 아니지만 보도블록에 대해서 깨끗이 포장하는 것도 중요하지만 대체하지 않아도 될만한 깨끗한 보도블록을 걷어냄으로써 거기에서 오는 損失이 크다는 市民들의 哀切한 呼訴가 많이 있다 하는 것도 質疑했으니까 그런 부분은 이런 美觀上에서 몇 年 이상 된 것은 交替하는 方針에 의해서 한다 이렇게 딱 명료하게 答辯해 주시고 아까 말씀대로 會議場內에서 議題外 發言은 會議를 원만하게 진행하고 질서를 유지하기 위해서 委員長의 허가를 받고서 質疑를 해 주셨으면 고맙겠습니다.

○道路施設課長 金石基; 네. 그래서 이런 步道整備의 基準은

가능한 요철이 있는 보도블록을 交替하는 것, 새로 豫算을 浪費하는 측면이 아니고 있는 기존 보도블록을 평탄하게 까는 것을 최우선으로 하고 있고 기타 歩道整備 등 具體的인 事業計劃은 지금 5個年 計劃을 준비하고 있으니 나중 기회에 별도로 보고드리도록 하겠습니다.

또한 道路掘鑿 復舊 負擔金을 어떻게 사용했느냐 하는 問題는 道路掘鑿을 할 때 復舊費를 제출하도록 되어 있는데 대부분 이 돈은 저희가 幹線道路의 道路整備 주로 小破補修라든 지 都市工事 안에 들어갑니다. 이 具體的 年度別 事業內譯은 별도의 資料를 통해서 보고 드리도록 하겠습니다.

그 다음에 街路燈·保安燈 문제를 말씀해 주신 사항이 있습니다. 오히려 都心地域보다 外廓地域이 더 밝아야 될 것이 아니냐 하는 그러한 지적을 해 주셨는데 지금 현재 KS 規定에 都心地域은 20Lux, 外廓地域은 15Lux로 한 이유는 都心地域은 商街같은 이런 역조명이 있기 때문에 오히려 불이 더 밝아야 되고 外廓地域은 一般的으로 어둡기 때문에 가로등이 15lux 정도만 되도 車輛走行에 지장이 없다 하는 KS 設立規定에 의해서 저희가 가로등 설치를 하고 있습니다.

다음에 建設事業所의 人員不足에 대해서 말씀해 주셨는데 지금 建設事業所가 東西南北 4個事業所 중에 대충 事業所 當 區廳이 5個 내지 6個를 擔當하고 있습니다. 裝備는 아까 尹委員님께서 조금 말씀해 주셨는데 대충 裝備가 모두 147대로서 30臺 내지 35臺의 機種을 가지고 있고 代廢車되는 기간이 도래되게 되면 新裝備로 交替하고 있습니다. 또한 離職率이 많은 建設事業所의 現狀은 지금 현재 過度한 建設 景氣로 인해서 서울시 建設事業所에 있는 建設人夫들이 타 職場으로 轉出하는 경우가 많이 있습니다. 또한 月給이 街路環境美化員

의 80% 수준 밖에 안 되기 때문에 이직하는 사람이 많아서 지금현재 저희가 추진하고 있는 것은 採用機會를 좀더 확대를 하는데 현재는 45歲까지 就業을 할 수 있는 것을 50歲로 期間을 上向調整을 하고 그 동안에 서울시 居住地域에 살아야만 채용이 되었는데 이제는 首都圈에서 通勤이 가능한 거리면 채용을 하도록 그렇게 확대를 하고 있습니다.

또한 마지막으로 道路施設物의 整備를 하는데 있어서 都市美觀을 고려한 都市整備를 해 달라 하신 말씀을 저희가 業務計劃에 충분히 反映을 해서 關係 美術 또는 建築을 專攻하는 專門家로 하여금 施設物 整備에 反映해서 노력하도록 하겠습니다. 이상 미흡하지만 答辯으로 같음하고자 합니다.

○建設行政課長 辛金柱; 建設行政課長 辛金柱입니다.

尹寬炳 委員님께서 세번째 서울特別市陸橋使用料徵收條例施行規則案이 현재 法制處에 審議中인데 歲收增大를 위해서 육교 使用料가 사실 低廉합니다. 그래서 이런 增大方案을 講究해서 區廳長에 委任할 容의는 없느냐 그리고 육교외에 地下車道라든가 이런 道路施設物 등에 입간판 등 이런 것을 많이 설치해서 歲收를 增大했으면 좋겠다 하는 그런 말씀이 있었습니다.

그리고 陸橋使用料徵收額을 區廳長에게 30%만 줄 것이 아니라 전부 이관하는 문제를 말씀해주시고 또 都市美觀과 安全을 위해서 어떤 設置基準을 만들 容의가 없느냐 이런 질문 하신 데 대해서 答辯 올리겠습니다.

저희들이 8월말쯤 해서 陸橋使用料徵收條例가 있었습니다만 그것에 대한 具體的인 規制라든가 이런 사항이 있는 施行規則이 없었습니다. 그래서 8月末 지금 施行案이 法制處에 審議中인데 사실 육교 一週日 동안 使用料가 2만 1,000원은

TV광고라든가 신문광고 이런 것에 비해서 너무 저렴합니다. 그래서 제가 지난 7月 26日날 赴任을 해서 業務報告時 問題가 발견이 되어서 타廣告物과 비교를 해서 또 陸橋使用은 特定人이 사용을 합니다 일반인이 사용하지 않고..... 그래서 引上方案을 현재 여러 資料를 수합해서 檢討中에 있습니다. 그리고 區廳長에게 이 業務가 施行規則案이 이관이 된다 하더라도 增大方案이 확정이 되면 그렇게 施行이 되도록 조치를 드리겠습니다.

그리고 각종 道路施設物에 陸橋 外에 간판을 많이 하는 문제는 陸橋는 條例에 정의가 있습니다. 육교에 한해서 使用料條로 저희들이 받는 것입니다. 그래서 立體交叉路라든가 이런 노상입간판 등은 별도의 屋外廣告物設置法施行令 第10條에 의해서 規制 對象으로서 廣告物 團束規定에 의해서 현재 住宅局 建築指導課에서 별도관리가 되고 있습니다. 그래서 陸橋施行規則과 관련해서 이것은 檢討가 되지 않고 또 條例에 屋外廣告物設置法의 規定이 대상이 되는 것은 할 수 없다 하는 그런 規定이 있어서 사실상 확대 시행하는 것은 어렵겠습니다.

그리고 交付金 問題는 地方財政法施行令 第99條에 使用料 등 歸屬에 보면 交付金を 줄때는 30%를 이렇게 하도록 되어 있습니다. 그래서 저희들이 經費條로 이렇게 해서 30%인데 年間 '90年度 陸橋使用料 總 件數는 370件에 總額이 9,100萬 원입니다. 그래서 사실상 22個 區廳으로 나누면 한 300萬 원 정도의 적은 豫算이 되겠습니다. 그리고 安全이라든가 美觀을 위한 設置基準은 현재 道路 陸橋使用料設置條例 第6條에 전부 規制가 되어서 實質的으로 그 基準에 의해서 施行하고 있음을 보고 드립니다. 감사합니다.

(一同拍手)

○道路局長 洪鍾敏; 일단 綜合建設本部에 해당되는 사항은 綜合建設本部 委員會 開催時 綜合建設本部長으로 하여금 報告를 드리도록 하겠습니다.

(「補充質疑를 받으셔야죠」 하는 委員 있음)

(「質疑 좀 하겠습니다」 하는 委員 있음)

○委員長 吳柳根; 네, 그러면 세 委員께서 質疑하신 것에 대해서 答辯이 모두 끝났습니다. 補充質疑가 있으시면 申請해 주시기 바랍니다.

특별한 일이 없으시면 時間 關係上 다음 委員이 質疑하실 일이 있기 때문에 아주 긴박한 사정이 아니시면 다음 質疑 委員을 위해서 조금 시간을 할애해 주시기 바랍니다.

○呂範九 委員; 議事進行發言 하나를 올리겠습니다. 補充質疑를 지금 우리가 각자의 質問에 대한 答辯을 주신 내용만 가지고는 충분한 것은 사실이거든요. 그러니까는 오늘은 建設이고 내일은 施設管理公團 모레는 建設本部 오늘은 道路局이요 이렇게 되면 나중에 우리가 시간이 어떻게 할애가 될지 모르겠습니다만 나중에 綜合해서 質問하는 시간을 한번 마련해보는, 다시 한 번 모임을 가져서 補充질문을 가져보는 그런 시간을 마련해 볼 기회를 가지고 補充質疑를 생략하고 그 외의 분들이 質問하는 시간으로 활용하는 것이 좋겠다고 생각합니다.

○委員長 吳柳根; 그러면 이렇게 양해를 구하면 어떠실까요. 양해해 주신다면 앞으로 세 委員이 質疑하실 것을 申請하셨으니까 세 委員의 質疑를 듣고 그리고 시간이 남으면 補充質疑를 해서 그 補充質疑를 한 부분에 대해서는 서면으로 答辯을 대신하는 것으로 委員님들이 양해를 해 주신다면 會議의

效率的인 進行을 위해서 그렇게 하시면 어떻겠습니까 하는 意見을 드립니다.

(「좋습니다」 하는 委員 있음)

○委員長 吳柳根; 네, 그럼 그렇게 가결된 것으로 알고 우선 補充質疑는 있다가 시간의 허용을 봐서 하기로 하고 다음 質疑해 주시기 바랍니다.

네, 鄭興鎭 委員 質疑해 주세요.

○鄭興鎭 委員; 존경하는 道路局長! 그리고 관계관 여러분! 연일수고가 많으십니다.

제가 몇 가지 우리 道路局에 대해서 質疑를 할 것입니다. 성실한 答辯을 해 주셔서 우리 常任委가 원만한 常任委가 되도록 도와주시기 바랍니다.

지금 서울시 행정이 展示行政을 면치 못하고 있다는 많은 비난이 일고 있습니다. 더불어서 우리 서울시 道路局도 展示行政을 하고 있다는 그런 많은 비난이 있습니다. 이제 우리는 시민들의 實生活에 부합되는 道路行政이 필요하다고 생각합니다. 따라서 큰길 보다 뒷골목에 큰 관심을 가질 때라고 생각합니다. 예를 들어서 화재나 재난이 일어나도 긴급자동차가 들어갈 수 없는 현실을 직시해야 합니다. 또한 가난한 零細民들이 연탄리어카도 들어갈 수 없는 좁은 골목 때문에 연탄값을 더 물어야 하는 二重苦를 생각해야 합니다. 제가 살고 있는 昌信同 골목은 서울시내에서도 유명한 交通地獄地帶입니다. 수많은 차량과 사람들로 뒤엉켜 阿鼻叫喚이 일어날 참입니다. '88년부터 年次事業으로 城廓道路를 '91년까지 完工한다고 했는데 지금 工事が 中斷되어 있습니다. 그 이유를 말씀해 주시고 이곳은 과거나 이번 廣域選舉에 이르기까지 선거때마다 이용된 곳입니다. 選舉 때만 되면 즉시 해 준다고

하고 약 20여m 하다가 선거가 끝나면 다시 중단되고 그렇게 악용되어 왔습니다. 이곳은 수많은 사람들이 통행하는 昌信洞 골목이 一方道路로 해서 交通地獄을 면하기 위해서는 城廓道路를 시급히 完工해야 할 것으로 믿고 있습니다. 이에 대해서 局長께서는 상세한 答辯을 해 주시기 바랍니다.

두번째로 외국의 경우 新市街地를 만들 때 最下 100年 앞을 내다보고 한다고 합니다. 그런데 왜 우리 서울市는 新設할 때 道路폭을 좁게 해서 막대한 國庫損失과 民願을 유발합니까? 원망하는 民願입니다. 그리고 그 뒤에 再開發을 한다고 해서 交通難을 더욱 가중시키고 또 많은 사람들이 이런 工事が 있어야 道路局의 이익이 있으리라는 世間の 疑懼心을 야기하게 하는데 局長의 見解는 어떠신지 말씀해 주십시오.

세번째로 交通難을 생각할 때 地下高速道路나 등등의 많은 意見을 제시하고 있습니다만 外國의 23% 내지 25%에 近接하는 道路率을 堅持해야 한다고 생각하므로 道路率을 提高하는데 힘을 써야한다고 저는 생각합니다. 그 方法으로는 하천을 覆蓋하여 交通路의 활용을 다시 한 번 생각해야 합니다. 이 方法 중의 하나는 民資誘致를 고려해야 한다고 생각합니다. 그 財源確保를 위해서..... 예를 들어서 弘濟川의 유진상가처럼 覆蓋를 하고 그 민자를 낸 사람에게 惠澤을 주는 方法도 생각해 보아야 한다고 생각합니다. 그리고 이 交通難에 대해서 평소의 생각이 무작위로 生産되는 自動車를 우리는 생각해 봐야합니다. 收益者 負擔原則으로 이 많은 自動車를 生産해서 收益을 얻는 이 自動車 會社에게 많은 稅金을 賦課해서 道路를 擴張하고 新設하는데 그 資金을 確保해야 한다고 생각합니다.

다음은 保安燈 問題에 대해서 말씀드리겠습니다. 지금 제가

알기로는 각 洞에 이 保安燈問題를 一任한 것으로 알고 있는데 많은 사람들이 申告를 해도 洞事務所에서는 業者를 選定해서 빨리 해 주도록 재촉을 하지만 업자들이 수익이 적기 때문에 잘 오지 않는다는 이런 궁색한 辨明을 하고 있습니다. 이에 대해서 局長님께서 해결하는 方法을 答辯해 주시기 바랍니다.

다음은 街路 販賣店이 2,139個所, 구두댕이박스가 1,889個所가 있다고 하는데 지금 현재 몇千萬원 以上の 權利金으로 販賣된다는 말이 있습니다. 이것이 零細民을 위한 일인데도 불구하고 投機目的이 되는 경우가 있는데 이에 대한 대책을 말씀해 주시고 그리고 어떤 조건을 갖춘 사람만이 소유주가 될 수 있는지를 밝혀 주시기 바랍니다.

끝으로 市友會에 대해서 질문 드리겠습니다. 市友會는 제가 알기로 市の 退職 公務員들의 모임인 것으로 알고 있는데 지금 많은 사람들이 不條理가 발생한다고 民願이 들어오고 있습니다. 예를 들면 監視 監督하는 것은 施工 전에 해야하는데 完工 뒤에 와서 다시 뜯게 해서 個人이나 國家 財産의 損失을 야기하게 하고 더군다나 市友會는 屋上屋이 아닌가 이렇게 제 私見으로 생각합니다. 市友會의 權限과 法的 根據를 말씀해 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○委員長 吳柳根; 鄭址弘 委員 먼저 質疑하시죠.

鄭址弘 委員님.

○鄭址弘 委員; 먼저 時間이 없기 때문에 간단히 몇 말씀드리고자 합니다. 물론 제가 공부를 한 지가 며칠 되지 않습니다만 여러 가지 부족한 점이 있더라도 傾聽해서 들어주시고 간단하게 答辯바라겠습니다.

물론 우리가 綜合的인 問題를 交通 交通 하고있는데 서울시

를 보는 저의 立場은 사실은 聯邦政府 못지않은 豫算과 그러한 規模로 보고 있습니다. 그래서 모든 交通問題를 解決할 때 他 都市하고 議論을 해서 정말로 모든 建設部分이 서울市의 獨自的인 建設이 아니라 他 地方하고, 예를 들어 江原道, 忠清道, 仁川 그 다음에 安養 이렇게 해서 같이 모든 問題를 議論해서 해결해 주셨으면 모든 문제가 쉽지 않을까 먼저 말씀드립니다.

그리고 우리가 住宅 生活便益을 위해서 地域道路建設을 보면 지금 道路建設局長님이 年 3日에 걸쳐서 우려하시는 게 地上道路보다는 地下道路建設費, 예를 들어서 4차선 건설하는데 400億원이 든다. 그런데 地上道路는 700億원이 든다 하는 얘기를 해서 地下道路에 대한 중점을 많이 말씀해 주시는데, 과연 그러면 地下道路가 좋았으면 왜 여태까지 이러한 좋은 方案을 工事を 시작을 하지 않았는지 거기에 대해서 먼저 묻고 싶어요. 그 다음에 사실은 總 工事費 중에서 10% 정도만 우리 工事費에 들어가고 나머지 90%는 補償費에 들어가는 그러한 地上道路가 나쁘다고 하셨는데 地下道路에 대한 問題點이 있으면 그렇다면 과연 이러한 좋은 문제점을 가지고 '93年度 이후에 시작할 것이 아니라 기 책정된 60km만이 라도 地下道路로 바꿀 계획은 없으신지 묻고 싶습니다.

그리고 사실 道路率이 각 區廳마다 심각한 격차를 갖고 있기 때문에 격차를 줄이는데 있어서 심하게는 7.5%라는 심각한 격차를 보일 뿐만 아니라 여러 가지로 問題點이 많은데 이것도 각 사업소마다 격차를 줄여서 전체 서울市가 균형있는 發展을 해 주셨으면 하는 것이 저의 바람입니다.

그리고 道路占用料 實態問題입니다. 그리고 아까 우리 課長님 나오셔서 陸橋問題도 말씀하셨는데 사실은 저는 육교는

서울에서만 볼 수 있는 흉물이 아니냐 이렇게 생각을 하고 있습니다.

물론 서울의 특수한 사정으로 볼 때 우리가 육교를 만들지 않으면 안 되었던 여러 가지 여건도 있습니다만 사실 전세계의 어느 都市에서도 볼 수 없는 陸橋를 우리가 가지고 있는 것은 사실입니다. 그래서 앞으로 모든 道路問題를 할 때 都市美觀도 생각해서 여러 가지 問題點을 앞으로 생각해 주시면 감사하겠습니다.

建設資材事業所 問題입니다. 사실 여러 가지 문제점이 많은 것으로 알고 있는데 간단히 말씀드려서 去頭截尾하고 골재시험 1,604件 정도 해 가지고 不合格率 7.5% 낸 것으로 알고 있습니다. 물론 新都市 建設에 있어서도 여러 가지 문제점이 매스컴에서 나온 것으로 알고 있는데 여기에서 나온 專門技術職의 양성이라든지 機械化·專門化 해 가지고 과연 問題點이 없는지 거기에 대해서 한번 알고 싶습니다. 감사합니다. 이상입니다.

○委員長 吳柳根; 네, 다음 質疑하실 委員님 말씀해 주세요. 發言하시겠어요? 李文光 委員님 質疑하시기 바랍니다.

잠깐만 質疑하시기 전에 오늘 저희 議會에 갑작스럽게 계획이 變更되어서 5時30分까지는 저희가 常任委員會를 끝내야 됩니다. 그래서 질의는 간략하게 해 주시고 30分 동안에 答辯을 못하는 부분에 대해서는 서면으로 答辯해 주시는 것으로 그렇게 委員님은 양해해 주시고 議會에서는 준비를 해 주시고 그러시면 좋겠습니다.

(「좋습니다」 하는 委員 있음)

○李文光 委員; 城北區 出身 李文光 委員입니다. 앞에 質疑하신 委員들께서 다들 잘 해 주셨기 때문에 저는 본의 아니게

늦게 參席해서 인사를 드릴 겸해서 質疑 檢 本 委員의 意見을 말씀드릴까 합니다.

上溪洞과 中溪洞에 도심에 진입하는 交通量의 增加로 기존 터널 옆에 새로운 터널공사를 하고 있는데 新設 터널이 完工 되기 전에 平倉洞과 貞陵洞을 連結하는 既存 북악터널이 往復 2차선으로 터널 兩側 接續道路보다 좁아서 병목현상을 일으켜서 터널을 通過하는데 심할 때는 30分 이상이 걸려야 합니다. 그래서 既存 터널의 폭이 12.1m로 兩側에 1.2m의 보도가 있습니다만 煤煙 가득찬 이 步道를 이용하는 사람은 단 한 사람도 없는 것으로 알고 있습니다. 그러니 臨時方便으로라도 다소의 豫算을 들여서 양쪽에 步道를 撤去해서 차도를 만들어 주로 小型車가 이용하기 때문에 중앙분리대 0.3m를 공제한다 하더라도 3차선을 만들어서 交通量에 따라서 어느 한쪽에 2차선을 주고 어느 한쪽을 1차선을 주면 交通疏通에 크게 도움이 되지 않을까 생각하는데 道路局의 意見은 어떠신지 묻고 싶습니다.

또 道路工事を 하려면 계속해서 工事を 해주어야 疏通에 도움을 주는데 구간구간 工事を 하다가 끊기면 병목현상이 생겨서 효과가 半減합니다. 예를 들면 昌慶路에서 혜화동과 미아리삼거리까지 擴張工事を 했지만 上溪洞과 中溪洞, 번동에서 오는 차량의 폭주로 아침이면 미아리고개에서 월곡동, 장위동까지 딱 막혀서 소통이 안 되니 월곡동과 장위동, 번동, 上溪洞까지 連結해서 幹線道路 擴張을 계속해서 해 주어야 한다고 생각하는데 道路局의 意見을 듣고 싶습니다. 道路와 交通에 대책없는 上溪洞과 中溪洞의 개발로 인해서 거기에서 進入하는 交通量의 증가로 월곡동, 길음동, 장위동, 貞陵 쪽의 주민이 아주 괴로움을 당하고 있습니다.

미아리 삼거리 쪽에 停滯原因이 길음사거리 交叉地點에 信號待機 때문이라고 생각하는데 제 생각 같아서는 서라벌高等學校 앞에서 삼양동入口에 地下道路나 高架 陸橋를 通行케 해 주면 미아리 方面의 疏通이 별로 問題되지 않을텐데 이것을 立案하실 용의는 없으신지 묻고 싶습니다. 이상입니다.

○委員長 吳柳根; 다음은 白懿宗 委員께서 質疑해 주시기 바랍니다.

○白懿宗 委員; 참으로 수고가 많습니다. 白懿宗 委員입니다.

'91年度 業務報告現況을 보니까 主要事業計劃에서 「서울역 高架道路 全面補修」 이런 항이 있습니다. 이 문제에 대해서 몇 가지만 局長께 묻겠습니다.

一問一答 質疑式으로 簡單하게 대답해 주시면 고맙겠습니다.

지금 現 狀況이 서울역 高架道路가 全面補修하지 않으면 使用이 不可한지요. 어째서 이것을 今年 計劃에 넣어서 全面補修를 하여야만 되는지 그 이유에 대해서 묻고 싶습니다.

그리고 그 동안은 補修를 한 번도 한 일이 없는지요. 安全點檢한 후 이상이 없으면 물론 補修를 하지 않는 것이지요. 또 安全點檢은 누가 하는지요. 현재 점검하고 있는지요. 단지 補修만 하는 것인지 아니면 어떤 施設物도 設置 並行하는지 묻고 싶습니다. 이상입니다.

○李鍾奭 委員; 質問 좀 합시다.

○委員長 吳柳根; 네, 李鍾奭 委員님 시간이 허락지 않는데 급한 것 아니면 아까 세 분만 質疑를 하기로 했었는데.....

○李鍾奭 委員; 議員總會가 문제가 아닙니다.

○委員長 吳柳根; 여기 네 분이 質疑를 하셨습니다.

○吳世根 委員; 議員總會하고 連結해서 안 됩니다.

○李鍾奭 委員; 議員總會가 문제가 아니에요.

○委員長 吳柳根; 時間의 制限이 있으니까.

(「시간제한 없습니다」 하는 委員 있음)

○李鍾奭 委員; 발언권 주세요.

○委員長 吳柳根; 네. 質疑하세요.

○李鍾奭 委員; 저는 建設에 대해서 建자도 모릅니다. 제가 質問하는 것은 建設에 백지라는 사람이 質問한다고 이해해 주시고 저의 質問은 시간이 없으니까 書面으로 答해 주시기 부탁드립니다.

먼저 建設資材試驗所에 대해서 질문하겠습니다. 建設資材試驗所가 道路를 하는데 몇 cm 자갈을 깔고, 몇 cm 아스팔트를 깔고, 몇 cm 모래를 깔아야 되는지 그 比率하고 오늘날 왜 不實工事 不實工事하며 매일 道路를 破해쳐야 하는지 여기에 대해서 책임을 다 했는지에 대해서 答辯해 주시기 부탁드립니다.

다음으로 저를 問외한이라고 먼저 얘기를 했습니다. 道路掘鑿復舊基金에서 直接 復舊費와 間接復舊費가 있는데 이에 대한 說明 좀 해 주십시오.

6페이지 가로販賣店이 1,694個인데 徵收 與否와 하루에 徵收하는 것이 年間인가 월간인가 일간인가 얼마이며, 그것이 지금 우리나라 物價現狀에 합당한가 答해 주시고, 우리가 地自制法을 보게 되면 自治團體와 自治團體간에 建設工事が 겹쳤을 때는 이것을 國家가 管掌하게 되어 있는데 여기 나와 報告한 것을 보게 되면 중복되었어요. 예를 들어서 월릉교하고 九里市라든가, 또 一山하고 退溪院이라든가 이런 것은 어떻게 해서 서울市가 그것을 管掌하는가 이것은 엄연히 國家에서 管掌해야 한다고 봅니다. 여기에 대해서 海명 좀 해 주시고요.

우리가 地下道路를 만들기 위해서 妥當性 調査를 하기 위해서 用役費로 3億 3,500萬원을 支給한다고 했습니다. 그렇게 되면 여기 主要日程計劃에 보게 되면 道路代案 選定, 公聽會 開催, 道路確定 이런 식으로 主要日程이 나오는데 만약에 이것을 公聽會를 開催해서 不合格 判定을 받을 때에는 取消을 해야 되는데, 取消을 했을 경우에 3億 3,500萬원은 그럼 國庫 浪費 뿐만 아니라 國民의 血稅는 어디 가서 報償을 받느냐, 이것을 거꾸로 해서 먼저 公聽會를 하고 그 다음에 用役을 提供할 용의는 없는지..... 이것이 우리 國民의 血稅를 조금이라도 덜어 주는 길이 아닌가 이렇게 생각합니다.

다음으로 신촌로 擴張工事は 어느 지점이며 이것에 앞서 麻浦區 阿峴洞, 麻浦區와 신촌으로 가는 삼거리에 그 무슨 橋인가..... 그 橋이름이 뭔지 모르겠는데 그 앞에 道路가 擴張할 때 큰 도로인데 일단 중단되었어요. 한 1km 정도..... 한 번 확인을 해 보시고 어떻게 그 大路가 이가 빠진 것 같습니다. 이것은 제가 알기에는 전부가 補償費까지 지급한 줄 아는데 왜 이것이 공사가 중단되었는가 말씀해 주시고요.

학교 防音壁을 設置한다고 그랬는데 학교 防音은 自動車보다 汽車의 소음이 심하다고 생각합니다. 그러면 서울驛에서 文山으로 가는 그 역에 新村을 통해서 가게 되는데 거기에 미동국민학교가 있습니다.

그 미동국민학교가 바로 기차 길 옆에 있는데 이것을 市에 建議를 했더니 交通部에서 할 것이다 시에서 할 것이다 서로 싸움만 하는데 우선 어린이들을 保護하기 위해서 防音壁 설치가 時急하다고 했는데 이 미동국민학교가 어떻게 해서 빠졌는지 좀 설명해 주십시오.

그리고 「道路上 營業施設物 管理」 했는데 거기에 보면 賃

貸借契約, 道路占用料 徴收, 廣告事業 活用, 收入金 活用 해 가지고 定期補修 塗色했는데 定期補修 塗色이라는 것이 또 어떠한 경우입니까? 또 여태까지 定期補修 塗色에 대한 실적이 있습니까? 실적 좀 제시해 주십시오.

그리고 26페이지에 보게 되면 地下道 商街 해 가지고 民間管理했는데 이 民間管理가 실제 어떤 관리인지 우리는 門外漢이라 잘 모릅니다. 民間管理가 어떤 관리인지..... 또 이 사람들이 관리하면서 그 管理費를 市로 내는 것인지 民間에게 내는 것인지, 도대체 이렇게만 해 가지고 民間管理해서 商家數 27개, 店鋪數 3,150개인데 이걸 도대체 現況이라고 내놓을 수가 도대체 없습니다. 뭘 압니까? 상세히 보고해 줘야 될 거 아니냐 이런 얘기에요.

그리고 먼저 未支給金 處理內譯에 대해서 未支給金은 年度가 지나가게 되면 다시 豫算에 編成되는 것이죠? 일반비로 들어가게 됩니까? 어떻게 됩니까?

支給費 道路 未補償金..... 다 豫算으로 編成하는지..... 그 것은 좋습니다.

그리고 支給節次 補償審議會가 있는데 이 審議會 構成 內譯과 이 審議會에 市議會가 참석할 수 있는지 또 한번 설명해 주십시오.

그리고 地方土地收用委員會 運營에 있어서요 地方土地收用委員會의 道路局長, 辯護士 1명, 判事 1명이 있는데 여기도 역시 市議會가 포함될 수 없는 것인지 거기에 대해서 書面으로 答辯해 주십시오. 시간이 없으니까 書面으로 받도록 하겠습니다.

○委員長 吳柳根; 다음은 이렇게 양해를 구해드리죠. 委員님들께서 양해해 주신대로 5時 30分까지 질의를 받겠습니다.

委員님들의 모든 분들의 質疑를 받고 答辯은 아까 委員님께서 양해해 주신대로 書面으로 받는 것으로 그렇게 하겠습니다. 質疑해 주세요. 吳世根委員님.

○吳世根 委員; 吳世根 委員입니다. 사실은 어제 本會議에서 質疑하려고 준비해 놓은 質疑書 내용입니다. 本人도 어제 못한 質疑를 本 常任委員會에서 하려고 준비도 했고 시간상 사실은 제약을 받았기 때문에 어제 못한 質疑內容이 있는데, 또 5時 30分까지 제한을 하신다고 하니까 세 가지만 간단하게 요약을 해서 質疑를 드리겠습니다.

首都圈 新都市 建設에 따른 서울 進入路 交通滯症 現像이 심각히 우려되고 있다는 것을 말씀드리면서 局長께 말씀을 드리겠습니다.

新都市와 서울市를 연결하는 道路建設計劃을 말씀해 주시고 一山에서 서울 경계 城山大路로 오는 길입니다. 거기가 지금 현재는 2차선인데 8차선으로 확장한다고 本委員은 알고 있는데 8차선을 擴張했을 때 서울로 進入하는 4차선 그 지점이 병목現像이 있는 것으로 제가 조사도 하고 輿論을 들어 봤을 때도 그렇게 인정이 됩니다. 이해도 되고..... 그래서 거기에 對策, 對備는 어떻게 해 주실는지 그 한 가지 물어보고, 어제 質疑한 대응 중에 전혀 답이 없었고.....

○吳世根 委員; 「제가 發言 중인데 왜 委員님이 멋대로 해요.」

○李鍾奭 委員; 「이건 議題外 發言이란 말야.」

○吳世根 委員; 「당신이 뭐예요.」

○李鍾奭 委員; 「議題外 發言을 하고 있어.」

○吳世根 委員; 「議題外가 아니예요. 本 質疑에서 다 한거예요.」

○李鍾奭 委員; 「本 質疑를 하라구」

○吳世根 委員; 「말을 어떻게 의원간에 그렇게 합니까」

○委員長 吳柳根; 會議를 정리해 주세요. 조용히 해 주세요. 千萬市民의 기대와 30年만에 실시되는 地方自治制에 副應하기 위한 建設常任委員會 場所입니다. 公式會議가 열리고 있고 또 市의 關係公務員이 다 와 계신 자리에서 우리가 最高의 知性人답게 議會의 議員답게 모든 일을 질서 있게 유지해 주시면 고맙겠다는 부탁을 드리고 흥분하지 말아주시기 바랍니다.

○吳世根 委員; 한 가지 마지막으로 本委員의 選舉區가 관계가 되어서 미안합니다. 그렇지만 이것도 우리 소관 建設委員會에 관한 하나의 업무중에 하나가 되지 않을까 해서 말씀을 드립니다. 아는바 그대로 말씀해 주시면 고맙겠습니다.

龍踏洞·踏十里간 陸橋가 있는데 그 陸橋를 撤去를 했습니다. 왜 撤去를 했느냐면 전철 5호선 고덕·金浦間 工事を 하기 위해서 그 막대한 豫算을 들인 길이가 약 40m 될 겁니다. 그 陸橋가..... 그래서 거기 通行에 支障이 있고 더구나 용답동 地域은 學生들이 다 답십리·東大門쪽으로 학교를 다니고 있어요.

그래서 번번이 交通事故가 나고 그래도 대책이 없습니다. 그래서 거기에 대한 答辯을 해 주세요. 그것은 우리市 전반에 대한 하나의 答도 되고, 제 選舉地域하고 관계가 됩니다. 거기에 대해서 말씀해 주시고 이것으로 그치겠습니다.

○委員長 吳柳根; 우리 李鍾奭 委員님 기분 좀 푸시고요. 처음 議會가 시작이 되는 것이고 해서 議題에 조금 실수가 있었다 하더라도 吳世根 委員님께서 양해를 해 주신다면 議題에 관계없는 議題 外의 발언이고, 또 本人을 여기 출두시켜서

陳述을 듣는 것은 여기에서 저희가 결정할 문제 밖이라고 생각을 합니다. 本會議의 決議도 받아야 되고 하니까 吳世根 委員께서 양해를 해 주신다면 速記錄에서 삭제하도록 하는 것에 동의해 주시면 어떠실까 해서 부탁을 드립니다.

○吳世根 委員; 이것 삭제는 안 됩니다. 답은 書面으로 해 주세요.

○委員長 吳柳根; 그러니까 거기에 대한 진상을 書面으로 答辯해 달라는 것에 대해서는 答辯을 드리는데 本人이 建設委員會에 나와서 陳述을 해달라는 얘기는 우리 建設委員會 所管이 아니기 때문에 그 부분에 대해서는 양해를 해 주시라는 얘기입니다. 그 진상을 書面으로 答辯해 달라는 것은 제가 答辯을 해 드리도록 하겠습니다. 그러나 本人이 建設委員會議에 나와서 진술을 해 달라 하는 얘기는 우리 議會民主主義의 建設委員會에서 밝을 절차가 아니다 라는 점을 委員께서 양해를 해주세요.

○吳世根 委員; 委員長님의 말씀대로 速記錄에서는 삭제를 하되 동료委員이신 委員님께서 나한테 발언 도중에 면박을 한 것은 委員의 하나의 資質問題도 있는 입장이 됐어요. 그런 것은 사과를 좀 해 주셔야 합니다. 委員長님한테.....

○委員長 吳柳根; 李鍾奭 委員님 말씀해 주세요.

○李鍾奭 委員; 사과라는 것은 本人이 法節次에 의해서 정당한 일을 했을 적에 사과하는 것이지 法節次를 무시하고 法에 의해서 잘못된 걸, 그것은 議題外 發言이다 했을 경우에는 사과는 있을 수가 없는 것입니다. 어떻게 뺄 때리고 맞은 분한테 사과하라고 할 수 있어요. 먼저 法이 제대로 執行되었을 때 자기가 올바르게 하고 어찌해서 여기 建設委員會에서 한강고수부지 問題가 나오고 毆打事件이 나오고 어떻게 해서 그

것은 本會議 발언에는 가능합니다. 이건 建設委員會예요.

그러면 資質問題라는 것을 어디다 누구한테 資質問題가 나오는 것입니까? 그러면 여기가 建設委員會인지도 모르고 本會議인지도 모르고 얘기한다는 얘기입니까?

○委員長 吳柳根; 제가 말씀을 드리지요. 일단 吳世根 委員이 잘못된 것을 시인을 하시고 速記錄에서 삭제하는 것에 同意를 해 주시고 양해를 하셨고, 다만 李鍾奭 委員께서 議題의 발언에 대해서 중지를 해달라는 얘기는 정당한 것으로 받아들입니다. 다만, 같은 우리 建設委員會의 同僚議員으로 있으면서 조금 전 분위기가 좀 強度가 있지 않나 하는 데에 대해서 그 부분에 대해서는 좀 이해가 가시도록 말씀을 해 드리는 것으로 피차 이렇게 양해를 해 주셔서 원만하게 오늘 會議가 첫 번째 시작되는 常任委員會가 화기애애한 분위기에서 오손도손 진지한 회의로 이렇게 남도록 해 주시면 어떻겠나 하는 그런 委員長으로서의 부탁을 드리겠습니다.

사과다 뭐다 이것을 떠나서 다만 과격하게 말씀하신 게 상대방 委員의 기분을 상하게 한 점도 있으니까 議題發言외의 것이다 그것은 發言해서는 안 된다 中止를 해 달라는 要請은 정당한 것으로 받아들여 조금 과격한 말씀의 표현이 격하신 것에 대해서 우리 다 미덕을 발휘하는 의미에서 조금 李鍾奭 委員께서 나도 흥분했기 때문에 그렇게 됐다 하는 정도로 이렇게 양해를 해 주시면 吳世根 委員께서도 너그럽게 이해를 해 주시리라고 제가 믿고 있습니다. 먼저 말씀 계신 다음에 不滿足하시면 말씀하세요.

○李鍾奭 委員; 나는 우리 동료委員으로서 같은 議員의 입장으로 얘기하는 것이 아닙니다. 여기는 엄연히 會議場이고 여기는 建設委員會의 委員의 입장으로 얘기하는 것입니다. 물

론 내가 그런 말씀을 드릴 적에 委員長님 發言을 얻어서 말씀을 드렸어야 되지만 자꾸만 그런 말씀에 대해 發言權이 없이 얘기했다는 것은 나도 회의규칙을 무시했다고는 생각합니다.

그러나 소위 우리 市議員이라면 會議規則, 여기가 建設委員會고 建設委員會 議題外 발언을 할 수 없다는 것은 우리가 여러 번 會議를 해서 알고 있는 사실 아닙니까? 그런데도 結果적으로 여기서 議題의 發言을 했다는 것은 고의성이 있다고 생각해서 나는 거기에 분노했던 것이지 무슨 개인적으로 저도 오랜 野黨生活을 30年 했습니다. 그러면 그 분들의 뜻을 모르는 것은 아니에요. 그러나 우리가 法 질서 밑에 이 체제 밑에 이 體制에서 當選되어 가지고 市議員이 된 이상 이 法을 좋은 나쁜든 따라가야 되지 않겠느냐..... 그렇지 않습니까? 議題 外 發言이 禁止되어 있는데 議題 外 發言을 한다는 것은 議員 立場에서 내가 無色하다 이런 얘기입니다. 우리 議員들이 스스로의 位相을 찾기 위해서도 그런 것은 삼가 해야 되지 않느냐 하는 뜻에서 그렇게 한 것이다 이런 얘기입니다.

○委員長 吳柳根; 네, 제가 한 마디 말씀드린 다음에 委員長님 말씀하세요. 가만히 계세요.

이제 여러 가지 委員長의 입장에서 會議를 진행하는데 있어서 조금 지나치게 獨走를 하는지는 모르지만 어쨌든 지금 말씀드린 대로 그것은 분명히 議題 外의 發言이고 建設委員會의 道路局 所管에서 할 그런 의제가 아닙니다.

그래서 그것을 중단시키는 것까지는 合法的이지만 同僚委員으로서 公式會議에서 과격한 말씀을 해 준 것에 대해서 내가 흥분을 했기 때문에 그 부분은 좀 미안하게 됐다 하는 말씀

으로 이해를 해 주시는 것이 우리 建設委員會의 有終의 美를 거두는 것에 좋은 前例를 남기지 않느냐 하는 의미에서 부탁을 드리니 우리 앞으로의 建設委員會 發展을 위해서 한 보씩 조금 讓步를 해 주시면 어떻겠습니까?

○吳世根 委員; 저, 잠깐 말씀드릴게요. 사실은 本 委員이 어제 本會議에서 質疑를 했어도 市長께서도 확고한 답이 없었고, 또 담당국장이 治水局長인가 下水局長인가 그 분이 나오셔서 가지고 答辯을 하는 데도 이해를 하지 못했어요. 그래서 그 당시에 治水課長께서 여기 오시고 그래서 제가 얘기를 했던 것인데 우리 같은 委員 立場에서 나와 똑같은 質疑者가 되는 우리 同僚委員께서 더구나 본인이 質疑를 하고 있는 도중에 책상을 치면서 했다는 것은 물론 제가 이 자리에서 建設委員會 質疑 외에 질의를 했더라도 나중에 委員長님한테 議事案件을 제시하면서 했다면 저도 절대 거기에 대해서 흥분하지 않았을 것입니다. 그러니까 거기에 대해서 同僚委員도 오해하시지 말고 장본인이 여기 계시는데 장본인에 대한 감정이 있어서 그런 것도 아니예요. 野黨이니까 與黨을 얘기해서 하는 것도 아니고 나는 내가 本會議에 質疑를 했기 때문에 그래서 내가 말씀을 드린 것이지 무슨 누구하고 오해가 있어요. 저분도 오늘 처음 만나는 분이고, 이 內容을 사실 내가 調査를 많이 했습니다. 어제 本會議에서 너무 미흡했기 때문에 당사자가 여기 계시고 그러니까 그래서 答辯을 해 달라는 얘기지 아무런 인간관계상 어떤 것은 없습니다. 그러니까 같은 同僚委員이나 지금 여기 나와 계시는 그 당시의 課長님이나 다 오해는 하지 마세요. 그리고 저는 감정도 없는 사람이에요. 與野를 나는 가리는 사람이 아닙니다. 다들 이해해 주세요.

○委員長 吳柳根; 예. 저기 시간도.....

○鄭興鎭 委員; 委員長 제가 한 말씀만 할게요.

○委員長 吳柳根; 네. 말씀하세요.

○鄭興鎭 委員; 끝없이 說往說來할 것이 아니라 우리는 모두가 인격을 갖춘 委員들입니다. 저희가 이렇게 말씀드린 것은 偏見을 가지고 있지 않다는 것을 여러분들도 잘 아실 겁니다. 吳 委員이 議題 밖의 얘기를 했을 때 委員長께 중지할 것을 얘기하고 그러는 것이 순서라고 생각합니다. 그런데 李 委員이 좀 과격한 행동을 한 것은 사실입니다. 책상을 치고 소리를 지른 것은 사실이고.....

그 점에 대해서는 吳 委員께 개인적으로 사과를 하는 것이 좋은 것 같습니다. 성질 급하면 무슨 짓을 못 하겠습니까?

○委員長 吳柳根; 제가 두 번을 간곡한 말씀을 드리듯이 議題外에 發言한 것에 대해서 중지를 해 달라는 얘기는 尙當하다고 보고, 議題外의 발언이 있으면 發言權을 얻어서 하지 않은 부분에 대해서 순간적으로 내가 흥분을 했으니 조금 理解를 해 달라고 하는 정도로 李鍾奭 委員께서 말씀을 해 주시면 조금 전 있었던 일이 원만하게 끝이 납니다. 말씀하세요.

○呂範九 委員; 李鍾奭 委員이 말씀하시기 전에 個人的인 質疑를 합니다.

우리가 本會議에 관련된 내용이 아닌 것이 속기록에 들어간다고 할 때에는 그것도 우리 나름대로의 스스로 自省할수 있는 資料는 될지언정 좋지 못한 資料도 될 수 있으니까 전체 委員會 의결로 해서 삭제.....

○委員長 吳柳根; 速記錄 削除는 同意를 해서 삭제하는 것으로 結論을 냈으니까 李鍾奭 委員께서 조금 마음을 정리를 하십시오.

○李鍾奭 委員; 물론 아까도 말씀 드렸어요, 회의節次上 나도 실수는 있었다. 왜, 실수가 뭐냐면 委員長님한테 發言權을 얻어서 얘기를 해야 되는 것이 法節次가 옳은 일이었는데 거기에는 失手을 했다 아까 실수 自認했지 않습니까? 그러나 사람이라는 것은 그 말을 들었을때 議題외 발언, 특히나 왜냐하면 지금 水西事件이나 무슨 사건은 그것은 예민한 사건 아닙니까? 그런데 여긴 정치하는 곳이 아니에요. 그랬을 적에 일부 흥분해서 이런 얘기가 나온 것이지 나 개인적으로 얼마나 친합니까? 여기서 다른 委員보다 新民黨에 계신 세 委員 나하고 처럼 친하진 않을 거다 이 말입니다. 개인의 감정이 있어서 그런 것은 아닙니다.

(場內騷亂)

○委員長 吳柳根; 우리가 議員總會에서 常任委員長 會議가 있기 때문에 委員들께서 양해를 좀 해 주세요. 白懿宗 委員님 발언 있으십니까?

○白懿宗 委員; 제가 한 말씀드리고 싶은 것은 여기는 엄연히 議事堂입니다. 그리고 우리는 千萬市民을 대표하는 그야말로 人格을 갖춘 市議員입니다. 아무리 議題外의 發言을 했다 하더라도 또 감정이 난다 하더라도 모양이 좋지 않은 그런 發言이나 행위는 절대 해서는 안된다고 하는 것을 꼭 제가 말씀을 드리고 싶어서 마이크를 잡았습니다. 아무쪼록 앞으로는 이런 일이 절대 있어서는 안 되겠다고 하는 것을 다시 한번 말씀드리겠습니다. 미안합니다.

○委員長 吳柳根; 서로를 아끼고 잘 해보자는 그런 建設的인 의미에서 순간적으로 실수가 된 것으로 이렇게 모두 너그럽게 양해를 해 주실 것을 바라고 그러면 質疑하실 委員님이 많이 계시겠지만 시간의 制約을 받기 때문에 더 이상 質疑가

없는 것으로 해서 道路局 所管 業務現況報告에 대한 質疑를 全部 終結을 짓겠습니다.

充實한 質疑를 하여 주신 委員님! 그리고 성실한 答辯을 하여 주신 關係 公務員 여러분! 수고 많이 하셨습니다.

이상으로 散會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(17時 34分 散會)

.....
書面答辯書

(뒤에 실음)

○出席委員

吳柳根 崔鍾根 鄭興鎭 白懿宗
呂範九 尹寬炳 李今龍 李鍾奭
鄭址弘 崔相燮 崔世和 吳世根
李文光

○專門委員

秋在燁

○出席公務員

道路局長 洪鍾敏
建設行政課長 辛金柱
道路計劃課長 李炳學
道路施設課長 金石基
建設資材試驗所長 趙熙範
建設行政科行政係長 金忠敏