第9回서울特別市議會(定期會) 建設委員會會議錄 第1號
서울特別市議會事務局

日時 1991年12月11日(水) 午前10時
場所 建設委員會

議事日程
1. 1992年度豫算案審査(道路局)

審査된案件
o 報告事項 ... 2面
1. 1992年度豫算案審査(道路局) ... 2面

(10時 15分 開議)
○委員長 吳柳根; 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다. 성원이 되었으므로 第1次 建設委員會를 開議하겠습니다.
(議事棒 3打)
존경하는 同僚委員 여러분! 30年만에 부활된 역사적인 地方自治時代를 맞아 방대한 서울市의 行政事務를 바로잡고 千萬 首都市民의 민의가 市政에 반영될 수 있도록 하기 위하여 연일 계속되는 議政活動에 千萬 首都 市民의 代辯者라는 사명감과 긍지로 임해 주신 委員 여러분께 진심으로 경의를 표합니다. 오늘 審査하게 되는 5,000億원에 달하는 本 委員會 所管 豫算은 首都서울의 동맥과 같은 道路를 開設하고 擴張하는 등 重要事業에 쓰이는 豫算으로 委員 여러분께서는 行政事務監査 및 평소 議政活動을 통하여 획득한 情報나 資料를 활용하여 千萬 首都 市民의 혈세가 가장 시급하고 적절한 곳에 효율적으로 투자되도록 심도있고 내실 있는 심사를 하여

진정한 民意가 반영되는 豫算이 編成되도록 하여 주시기 바랍니다. 그리고 執行部 公務員 여러분께서는 전례답습적인 豫算編成을 지양하고 地方自治時代를 맞아 진정으로 市民이 무엇을 원하는가를 깊이 해량하여 本 豫算案審査에 임하여 주시기 바라며, 아울러 委員 여러분과 關係公務員께서는 本 豫算案審査가 내실 있고 效率的으로 進行될 수 있도록 협조를 당부드리며 인사에 갈음하고자 합니다.

---

o 報告事項

○委員長 吳柳根; 다음은 報告事項이 있겠습니다.
○專門委員 秋在燁; 報告를 드리겠습니다.
1991年 11月 25日 議長으로부터 市長이 제출한 1992年度 豫算案이 當 委員會에 회부되어 왔습니다. 1991年 12月 5日 議長으로부터 1992年度 豫算案 審査期間을 12月 14日까지 지정하여 當 委員會에 通報하여 왔습니다.
1991年 11月 22日 議長으로부터 中浪區 面牧洞 620번지 33호 남창호가 同年 11月 20日 提出하고 崔相赫 委員이 소개한 九里市와 연결하는 용마산터널 공사계획에 관한 청원이 當 委員會에 회부되어 왔습니다. 이상으로 報告를 마치겠습니다.

---

1. 1992年度豫算案審査(道路局)

(10時 18分)
○委員長 吳柳根; 議事日程 第1項 1992年度 道路局 所管 豫算案을 上程합니다.
(議事棒 3打)
그러면 道路局長으로부터 1992年度 道路局所管 豫算案에 대

한 提案說明을 듣겠습니다.

道路局長 나오셔서 提案說明하여 주시기 바랍니다.

○道路局長 洪鍾敏; 道路局長입니다.

1992年度 道路分野 建設事業豫算 提案說明에 앞서 먼저 幹部紹介를 해 드리겠습니다.

(幹部紹介: 建設行政課長 辛金柱, 道路計劃課長 李柄學, 建設資材試驗所長 趙熙範)

道路施設課 金石基 課長은 어제 제설대책으로 철야근무중이어서 뒷정리를 하고 조금 이따 도착하도록 하겠습니다. 이상입니다.

다음은 豫算에 대한 提案說明을 준비된 유인물로 해 드리도록 하겠습니다.

존경하는 吳柳根 委員長님! 그리고 建設委員會 委員님 여러분! 本人은 오늘 1992年度 道路分野 建設事業費豫算案을 提案하면서 새해 道路分野 중점투자방향과 豫算案의 主要內容을 말씀드리게 된 것을 매우 뜻깊게 생각하며 委員 여러분의 적극적인 협조를 부탁드립니다.

먼저 서울市가 안고 있는 몇 가지 현안문제 중 우선적으로 해결해야 할 문제가 교통난의 완화라고 생각합니다. 서울의 교통여건을 살펴보면, 자동차수가 매일 500臺 이상씩 폭발적으로 증가하고 있으며, 91年 11월말 현재 登錄車輛臺數가 130萬臺를 넘어섰지만 道路率은 18.3%에 불과하여 交通停滯가 더욱 심해지고 있습니다. 이러한 추세로 간다면 불과 몇 年 안 가서 서울의 교통난은 회복불능의 상태에 빠져들어 최근 首都圈에서 시행중인 高速道路 통행제한 등의 물리적인 조치가 서울에도 취해지고 또한 投資費를 감당 못할 수준에 이르게 되리라 봅니다. 따라서 지금 같은 심각한 交通問題를

보다 根本的으로 해결하기 위해서는 體系的이고 長期的인 對策을 수립하여 연차별로 차질없이 推進해 나가는 것이 매우 중요한 일이라고 생각합니다. 이에 따라 현재의 地下鐵 輸送分擔率을 先進國 水準인 75% 水準으로 끌어 올리기 위하여 第2期 및 第3期 地下鐵 建設計劃을 수립하여 大衆交通手段 확충에 총력을 기울이고 있습니다만, 이에 못지 않게 절실히 要請되고 있는 것이 날로 악화일로에 있는 地上道路交通의 처리대책인 것입니다.

급속하게 증가하고 있는 自動車의 交通難을 완화하기 위하여는 지상 및 高架道路의 新設이나 擴張은 敷地 및 財源確保, 民願 등으로 이미 한계에 달하고 있습니다. 따라서 세계 大都市의 交通處理方案으로 발전되고 있는 地下道路를 서울에서도 하루속히 建設해야 한다고 생각합니다.

이에 따라 현재 關係 專門機關에서 용역중인 地下道路建設에 따른 妥當性調査가 끝나게 되면 來年度에는 基本設計 및 實施設計를 완료하여 93年부터 착공함으로써 지하철과 더불어 본격적인 지하교통망을 구축해 나갈 계획입니다.

아울러 3個 路線의 內部循環高速道路網의 전구간 착공 및 방사연결선의 조기완공을 통한 都市高速道路의 본격 건설, 또한 新村路, 大方路, 冠岳路 등 간선도로의 병목해소 및 보조간선도로의 계속적인 확충개발사업에 集中投資하여 투자효과를 극대화해 나갈 예정입니다.

또한 기존 道路利用을 극대화하기 위해서는 60여 개의 裏面道路를 정비하고, 地域 生活道路의 建設에도 힘을 기울일 計劃입니다. 다음으로는 이미 建設된 道路나 구조물의 유지관리를 강화함으로써 수준 높은 가로환경을 조성해 나가기 위하여 道路管理電算化作業을 본격적으로 추진할 예정입니다.

이와 같은 投資方向에 따라 편성된 새해 道路分野建設事業費 豫算案에 대하여 말씀드리겠습니다. 먼저 歲出部分에 있어서는 1992年度 道路分野 豫算規模는 總 4,841億원으로서 今年度 4,238億원보다 14.2%가 증가한 수준이며, 서울市 豫算案 7兆 3,788億원의 6.5%에 해당하는 규모로서 주요 증가요인은 都市高速道路의 본격 추진을 들 수 있겠습니다.

구성내역은 一般會計가 4,686億원, 特別會計가 155億원이며 一般會計 4,686億원 중 有料道路費 特別會計로의 轉出金 70億원을 제외한 純計規模는 4,771億원이 되겠습니다. 이 중 순수한 建設事業豫算은 4,757億원이 되겠습니다. 投資事業費는 4,465億원으로 今年度 3,845億원보다 16.1% 증가한 수준으로서 주요 投資內譯은 都市高速道路 建設에 1,723億원, 내용은 內部循環網 建設에 841億원이고 방사연결도로 건설에 882億원이 되겠습니다. 또한 간선도로 보완 및 병목구간 해소사업에 계속사업의 완공위주로 590億원을 책정하였고, 幹線集中交通網 分散處理를 위하여 보조간선 9個 路線 開設에 481億원을 投資하였고, 地域開發促進을 위해 생활도로건설에 254億원을 배분하였으며 한편 청계고가, 서울역 앞 고가차도의 보수설계와 도로시설의 전산화, 포장도로 유지관리의 강화 및 지하도로설계 등에도 역점을 두었습니다.

歲人의 규모는 總 264億원으로 一般會計는 109億원, 特別會計는 155億원이 됩니다. 一般會計는 今年度 71億원보다 54%가 증가한 수준이나 特別會計는 今年度 212億원보다 27%가 감소한 수준으로 전체적으로는 今年度 283億원보다 7%나 감소한 셈입니다. 감소된 주요 이유로는 북악터널 쌍굴공사 준공에 따르는 投資事業費의 소요가 줄어 一般會計로부터 轉入金이 감소되었기 때문이라 할 수 있겠습니다.

존경하는 委員長님! 그리고 委員님 여러분! 지금까지 道路分野 새해 豫算의 主要內容에 대하여 간략하게 설명드렸습니다. 來年度는 政府의 第7次 經濟社會開發 5個年計劃이 시작되는 해이고, 서울市는 2000年代 首都서울의 발전된 모습을 준비하기 위한 중기계획상의 2次年 시작의 해이기도 합니다.

따라서 來年度 豫算案을 편성함에 있어 서울市民의 生活便宜와 복지를 충족하기 위한 각종 대단위 투자수요가 있는 어려운 재정여건 하에서도 市民의 稅金을 낭비하지 않고 최대한의 효과를 거둘 수 있도록 優先順位에 마라 投資財源의 배분에 저희 나름대로 최선을 다하고자 하였습니다.

존경하는 委員님 여러분! 이번 第9回 市議會 定期會의 常任委員會 豫算豫備審査는 來年度의 서울市 살림살이를 결정하고, 또한 서울의 차세대 도로교통시설과 관리제도를 구상하는 중요한 회의라고 생각합니다. 이 중요한 시점에 市政을 책임지고 이끌어가야 할 委員님 여러분께 저희가 마련한 豫算案을 자세히 설명드리고, 또 委員님 여러분의 많은 지도편달을 토대로 하여 市民 모두가 직접 피부로 느낄 수 있고 신뢰할 수 있는 市政具現을 위하여 道路建設 및 유지관리업무를 더욱 효율적으로 추진해 나갈 것을 다짐하고자 합니다.

아무쪼록 委員님 여러분께서는 이와 같은 새해 豫算案의 배경과 취지를 깊이 이해하시어 적극적인 협조와 지도를 부탁드리겠습니다. 건별 자세한 내용은 준비된 슬라이드나 미니차트 등을 통해서 설명을 드리도륵 하겠습니다. 감사합니다.

○委員長 吳柳根; 다음은 專門委員으로부터 道路局 所管 豫算案에 대해 檢討報告가 있겠습니다.

○專門委員 秋在燁; 專門委員 秋在燁입니다.

1992年度 道路局所管 豫算案에 대해서 檢討報告를 드리겠습

니다.

……

(報告)

1992년도 도로국 소관 예산안 검토보고서

(뒤에 실음)

(보고중단)

……

○委員長 吳柳根; 秋專門委員, 이 檢討報告는 우리가 전부 유인물로 해서 委員들께서 전부 숙지를 하고 있는 사실이고 또 오늘 道路局에 대한 방대한 豫算을 하루 이틀에 다루기에는 시간이 촉박하기 때문에 유인물로 갈음하는 것이 좋겠다고 생각이 드는데 委員 여러분 생각은 어떻습니까?

(「좋습니다」하는 委員 있음)

유인물로 갈음하시지요.

○專門委員 秋在燁; 다음 사항은 유인물로 갈음하겠습니다.

……

(參照)

1992년도 도로국 소관 예산안 검토보고서

(뒤에 실음)

(보고중단)

……

이상 專門委員 檢討報告를 마치겠습니다.

감사합니다.

○委員長 吳柳根; 그러면 1992年度 道路局 所管 豫算案에 대한 정책질의와 執行部側의 答辯을 듣겠습니다. 委員님들 質疑하여 주시기 바랍니다. 네, 李鍾奭 委員님 質疑하여 주시기 바랍니다.

○李鍾奭 委員; 우선 議事進行發言부터 하고 하겠습니다. 이것은 豫算案이고, 이것을 그때 그때 알아야 되기 때문에 一問一答式으로 質問을 하겠습니다.
○委員長 吳柳根; 네, 좋습니다.
○李鍾奭 委員; 우선 道路局長님께 말씀을 드리겠습니다. 今年度 道路占用料 實績이 얼마입니까?
○道路局長 洪鍾敏; 道路局長입니다. 道路 豫算書에는 道路占用料 今年度의 실적은 저희들이 표시가 안 되어 있습니다만 豫算書에 나와 있지 않은 事項이긴 하지만 今年度의 10月末 기준으로 했을 때에 徵收實績을 누계를 집계를 내보면 總 156億원이 되겠습니다.
○李鍾奭 委員; 그럼 여기 豫算案에 보게 되면 豫算額이 91年度 豫算,92年度 豫算案이라는 것은 무엇을 얘기하는 것이에요? 자 보세요.
○道路局長 洪鍾敏; 91年度, 그러니까 여기 유인물로 배포한 歲入歲出 豫算案에 대해서는 來年度의 歲入展望이 나와 있습니다.
○李鍾奭 委員; 그러면 91年度에서는 豫算이라는 것은 작년의 徵收實績이라는 얘기 아닙니까? 91年度 징수실적이 今年度 징수목표액이라는 얘기 아니에요?
○道路局長 洪鍾敏; 네, 그것은 91年度 12月까지의 징수목표액이 되겠습니다.
○李鍾奭 委員; 그런데 뭘 안 나왔다고 그래요. 그러면 여기 9페이지에 보게 되면 過年度에 滯納額으로 수수목표액이 제가 보기에는 滯納이 되었는데 滯納된 원인이 뭐예요?
○道路局長 洪鍾敏; 지금 道路占用料의 徵收滯納 原因은 주로 이것이 道路占用料라고하는 부과대상이, 개인건물이라든가 아

니면 도로상의 구두닦이 박스라든가 각종 여러 가지 대상이 잡다하고 또 일부 대상에 따라서는 굉장히 零細하고 소규모의 商行爲를 하는 그러한 對象으로 構成이 되어 있어 이 징수를 100% 달성하는데 여러 가지 어려움이 있습니다. 그리고 일부는 占用料 중에 不當利得金이나 이러한 것이 포함이 되어 있어 이것은 당초의 徵收目標를 정했지만 그것이 不當利得金이 발생하는 그 건수에 따라서 料金이 조정될 수 있기 때문에 그러한 차이가 납니다.

○李鍾奭 委員; 이 占用料는 母法의 어떤 法에 근거해서 占用料를 징수하고 있습니까?

○道路局長 洪鍾敏; 道路法에 근거하고 있습니다.

○李鍾奭 委員; 道路法 몇 條입니까?

○道路局長 洪鍾敏; 道路法 第43條가 되겠습니다.

○李鍾奭 委員; 道路法 또 上位法은 내가 아는 견지에서는 土地使用 國有使用法에 의해서 이것이 이루어지는 것으로 아는데, 만약이 아까 말씀하신 대로 그 通信公社나 電氣公社에 道路占用料를 徵收하기 위해서는 法이 改正되어야 된다고 하는데 改正을 建議해 본 사실이 있습니까?

○道路局長 洪鍾敏; 지금 현재의 道路法이라든가 현행의 條例로 보아 가지고 占用料를 電氣公社나 通信公社에서 占用料를 징수하는데는 아무 지장이 없습니다.

○李鍾奭 委員; 무슨 얘기를 하고 있어요? 거기에 한번 보세요. 國有財産法을 보게 되면 國有財産法 第24條 거기에 보면 이렇게 되어 있어요. 「行政財産은 그 用途 또는 目的에 障碍가 되지 아니하는 범위 안에서 그 使用 또는 收益을 許可할 수 있다. 第26條(使用料의 免除) 行政財産 등의 使用·收益을 許可함에 있어서 다음 各戶의 1에 해당하는 경우에는 大統領

令이 정하는 바에 의하여 그 使用料를 免除할 수 있다.
1. 行政財産 등으로 할 目的으로 寄附를 採納한 財産에 대하여 寄附者 또는 그 相續人, 기타의 包括繼承者에게 使用·收益을 許可하는 때
2. 行政財産 등을 大統領令이 정하는 公共團體가 直接 公用·공공용 또는 비영리공익사업용으로 사용하고자 하는 때」는 사용료를 징수 못하게끔 되어 있어요. 이 법이 改正되지 않고서 징수할 수 있습니까?
○道路局長 洪鍾敏; 아무튼 그것은 行政財産에 관계되는 것이고 우리 占用料를 韓電이나 遞信管路에 대한 占用料를 징수하는 것은 道路法 第43條에 근거해서 서울市條例…….
○李鍾奭 委員; 道路法도 한번 보십시다. 道路法에도 이 法이 改正되지 아니하는 한, 이것이 이 法에 의해서 道路法이 생겼습니다. 똑같은 얘기예요.
○道路局長 洪鍾敏; 네, 지금 현재에도 韓電과 通信公社는 占用料를 일부 징수를 하고 있습니다.
○李鍾奭 委員; 그것은 다 不法 아닙니까?
○道路局長 洪鍾敏; 그것은 道路法 第43條에 근거를 하고 있기 때문에…….
○李鍾奭 委員; 第2章 道路 및 路線 거기에 보면 이렇게 나와 있어요. 「第14條(특별시도) 특별시도는 서울特別市, 釜山市의 구역내의 道路로서 서울特別市長 또는 釜山市長이 그 노선을 인정한 것을 말한다. 第43條(점용료의 징수) ①관리청은 第40條의 규정에 의하여 道路를 占用하는 者로부터 占用料를 徵收할 수 있다. ②第35條第2項의 규정은 第1項의 경우에 이를 준용한다. 第44條(점용료 징수의 제한) 第40條의 규정에 의한 道路의 점용이 다음 각호의 1에 해당하는 경우

에는 建設部令이 정하는 바에 의하여 第43條의 規定에 의한 占用料를 減免할 수 있다.
1. 公用 또는 公益을 目的으로 하는 非營利事業을 위한 경우」 그것이 公益이 아닙니까?
○道路局長 洪鍾敏; 公益은 맞습니다만…….
○李鍾奭 委員; 또 공공의 이익 여기에 보게 되면 「公用 또는 公益을 目的으로 하는 非營利業務」 했습니다. 「기타 특별한 사정으로 본래의 점용목적을 달성할 수 없는 경우」 만약에 이렇게 한번 생각합시다. 學校法人 같은 데에서는 공익의 목적으로 해 가지고서 면제를 해 주고 國家事業을 하는 建設通信公社나 韓電에 道路占用料를 물린다는 것은, 이것은 우리가 객관적인 입장에서 보았을 적에 옳다고 생각하십니까?
○道路局長 洪鍾敏; 네, 韓電이나 遞信에 대해서 占用料를 부과한다고 하는 것은 그것은 정당하다고 생각하고 있습디다.
○李鍾奭 委員; 그러면 非營利會社에서 교회나 아니면 학교 같은 데 道路를 점용한 道路料를 면제해 주는 것도 정당하다고 생각합니까?
○道路局長 洪鍾敏; 네, 그렇습니다.
○李鍾奭 委員; 어떤 이유에서 그렇습니까?
○道路局長 洪鍾敏; 그러니까 法規定으로 보아서도 學校는 非營利團體이고 여기 韓電이나 遞信은 公益을 목적으로 하는 것은 사실입니다만, 이것은 非營利事業을 하는 단체라고 볼 수가 없습니다. 이것은 어디까지나 조직의 營利를 목적으로 하는 면이 있기 때문에 이것은 賦課를 하는 것이 法 趣旨에도 맞고 저희들도 그렇게 생각을 하고 있습니다.
○李鍾奭 委員; 그러면 學校와 遞信이나 韓電이 國家에 기여하는 度를 봤을 때는 어떤 것이 중요하다고 보십니까?

○道路局長 洪鍾敏; 國家에 기여하는 면은 다 중요하다고 볼 수 있기는 하겠지만, 여러 가지 營業實績이라든가 이러한 것을 따져본다고 할 것 같으면 學校쪽이 더 우세하다고 볼 수 있는데요.

○李鍾奭 委員; 이것은 法의 방침이 아닙니까? 法이 잘못된 것이 아니에요?

○道路局長 洪鍾敏; 그렇다고 볼 수 없습니다.

○李鍾奭 委員; 어떻게 韓電이나 遞信部에서는 道路占用料를 받고 學校나 교회같은 데서는 道路占用料를 받지 않는다, 그 法이 잘못된 것이 아니에요? 교회가 과연 우리한테, 우리 國民한테 어떤 이익을 준다고 생각하십니까? 韓電과 아니면 通信公社가 國民에게 주는 이익과 교회나 學校에서 國民에게 주는 이익과 어느 것이 더 소중하다고 생각합니까?

○道路局長 洪鍾敏; 글쎄, 그 重要度는 우열을 가리기가 어렵다고 봅니다. 다 중요하다고 보는데 단지 저희들이 公務員이 일을 法規에 따라서 執行하는데 있어서 學校나 교회는 非營利團體라고 볼 수 있고, 韓電이나 遞信은 非營利團體라고 볼 수 없다고 하는 그것이 法規를 달리 적용하는 분기점이라 저희들은 이렇게 생각하고 있습니다.

○李鍾奭 委員; 그 法이 잘못되어 있다고 생각은 않으시오?

○道路局長 洪鍾敏; 저희들은 그렇게는 생각하지 않습니다. 왜 그러냐 하면 韓電이나 遞信도 1年에 저희들이 보기에는 수천억씩의 營利利益을 올리고 있습니다. 그것은 엄연히 營利團體다 저희들은 이렇게 보고 있습니다.

○李鍾奭 委員; 그러면 앞으로 계속 學校나 道路를 사용하고 있는 非營利財團에는 계속 그렇게 道路로서 방치해서 대여할 것입니까?

○道路局長 洪鍾敏; 現行法이 改正되지 않는 한 그대로 하는 것이 저희들은 타당하다고 봅니다.
○李鍾奭 委員; 그러면 그것을 道路로서 용도폐기를 해서 賣却을 하든가 아니면 징수해야 되지 않겠습니까?
○道路局長 洪鍾敏; 네, 그것은 일찌기 지난번 會議에서도 委員님께서 여러 번 지적을 해주셔 가지고 현재 각 구청에서 12月까지 基礎作業을 해서 그것이 끝나는 대로 그러한 節次로 處理를 하도록 그렇게 하고 있습니다.
○李鍾奭 委員; 그럼 지금 시내에 대형빌딩이나 호텔 같은 곳에 道路를 占有하고 있는 이 道路는 앞으로 어떻게 할 생각입니까?
○道路局長 洪鍾敏; 그것도 公共利益에 필요없는, 公共使用에 필요없는 道路에 대해서는 다같이 賣却措置를 하고 있습니다.
○委員長 吳柳根; 李鍾奭 委員님, 조금 양해가 되신다면 오늘은 豫算을 방대한 공사 한건 한건 전부 議를 해야 되기 때문에 占用料徵收에 대한 근거와 그것은 常任委員會때 한번 하기로 하고, 또 道路局長께서는 占用料徵收가 道路法 第43條에 規定되어 있다고 근거해서 징수하지만, 占用料의 대상기관에 대해서 어느 것이 公益에 더 많은 기여를 하는가를 시대적인 흐름에 맞추어야 될 필요도 있으니까 한번 검토해서 다시 委員會에 報告해 주는 것으로 하고 이 부분에 대한 質疑를 마쳐주시고 豫算審議에 들어가 주셨으면 고맙겠습니다.
○李鍾奭 委員; 이게 豫算과 관계되기 때문에 그럽니다.
○委員長 吳柳根; 그건 추후에, 여기서 道路局長이 전부 答辯하기에는 아직 硏究한게 없을 테니까 그것은 근거나 대상기관은 추후에 우리가 한번 심도있게 다루어 보기로 하고, 이 歲入과 歲出을 가지고 4,600萬원에 대한 이것을 하나하나 점

검해 나가야 되지 않겠냐, 시간이 없으니까…….
○李鍾奭 委員; 왜 이것을 따지느냐 하면…….
○委員長 吳柳根; 양해를 해 주세요.
○呂範九 委員; 議事進行發言 하겠습니다.
○委員長 吳柳根; 委員長이 얘기를 했으니까 그렇게 양해를 해 주세요.
○呂範九 委員; 아니에요. 委員長님, 그렇게 하시면 안 되는 거예요. 議事進行 허락 하시겠어요?
○委員長 吳柳根; 네.
○呂範九 委員; 本委員도 이 문제에 대해서는 상당히 이해가지 않는 부분이 있어서 質疑하고자 했던 내용입니다. 따라서 李鍾奭 委員께서 質疑하는 內容의 방향이 조금 다른 데로 흘러진 감이 없지 않아 있습니다만 本 金額과 관계되는 豫算은 이 자리에서 밝혀두는 것이 바람직하다고 봅니다. 또 그것이 한두 푼도 아니고 200여 억원에 해당되는 滯納 未收關係이기 때문에 法規定에 의해서 正常收入이 될 것인가, 收入이 되는 條項으로서 豫算에 編成될 수 있는 金額인가 아닌가를 오늘 짚고 넘어가는 것은 바람직하다고 봅니다.
○李鍾奭 委員; 당연합니다.
○道路局長 洪鍾敏; 그러면 이 占用料의 規定에 대해서 자세히 설명을 드리겠습니다.
지금 현재 韓電과 遞信의 占用料에 대해서 지금 政府部處와 논란이 되고 있는 점에 대해서 그러면 說明을 드리겠습니다. 이것은 아까 제가 말씀드린 것처럼 韓電이나 遞信에 대해서는 占用料를 부과해야 한다 하는 것은 저 개인적으로 봐서도 그렇게 생각하고 있는데, 이것이 지금까지는 政府部處間의 합의에 의해서 韓電과 遞信에 대한 永久占用施設物에 대해서는

占用料를 면제해 왔었습니다.

그런데 그것을 금년 연초부터 서울市에서 問題를 提起해서 그것을 면제한다고 하는 것은 韓電과 遞信管路만을 마쳤을 때도 대략적으로 稅收入과 약 한 480億원이 관계가 됩니다. 그러니까 그것을 占用料를 징수했을 때는 480億원의 稅收入을 더 올릴 수 있는 그러한 근거가 法的으로 되어 있는데도 지금까지는 政府部處間에 합의를 해서 그것이 보류가 되어 왔었는데, 市에서는 그것을 來年부터는 어떤 일이 있어도 占用料를 이 道路法 第43條, 第44條 근거에 따라서 물리겠다 하고 지금 주장을 해 오고 있습니다.

그래서 政府에서도 그것이 일리가 있다 하고 받아들여져 가지고 總理室, 그리고 建設部에서 지금 91年度 지난 3月부터 계속 部處間에 합의를 해서 점용료를 징수를 하기는 하는데, 지금 現行과 같은 料率보다는 또한 韓電이나 遞信이 점용료를 내게 되면 그 負擔金은 또 이 市民들한테 그리고 全國的으로 봐서 國民들한테 負擔이 전가되어서, 여러 가지 그러한 料率이 올라갈 우려가 있다 해 가지고 적정한 선에서 料率을 조정하는 것을 현재 검토중에 있습니다.

참고로 말씀드리면 이번주에도 關係局長들이 總理室에서 모여서 會議를 하겠다 하는 통보가 와 있어서 서울市의 道路局長이 여러 가지 바쁜 일정으로 해 가지고 아직 시간을 갖다가 좀더 나중에 잡아봐야겠다 하는 그러한 것을 제기해 가지고, 아마 수일내에 政府의 關係局長들이 總理室에 모여서 料率을 조정하는 문제에 대해서 회의를 하는 것으로 그렇게 지금 막바지 진행을 하고 있습니다.

○李鍾奭 委員; 차제에 그런 것을 의논함에 앞서 非營利法人에 道路占用料를 면제해 주는 이 자체에도 法으로 改正해서

이것을 다 徵收하는, 그래서 市民에게 돌려주는 이러한 法改正이 반드시 필요하다고 생각합니다. 차제에 이 法을 改正해서 非營利法人이라도 道路를 점령하고 있는 모든 이 에게 똑같은 課稅公平을 기해 주시기를 부탁드리는 면에서 이 말씀을 드리는 겁니다.

○道路局長 洪鍾敏; 네, 委員님이 말씀하시는 내용을 충분히 이해해서 非營利事業의 대상범위라든가 이러한 것에 대해서 좀더 신중하게 범위를 정할 것을 政府部處하고 협의를 하도록 하겠습니다.

○李鍾奭 委員; 왜냐하면 國民이 이해를 하지 않습니다. 지금 어려운 國民들은 한 평 정도 판자촌으로다가 올려 가지고 연탄을 쌓아도 꼬박꼬박 무는데 非營利다 그래서 몇 천평 몇 만평을 사용하고 돈 한푼 안 낸다는 것은 國民이 용서를 안 해요. 그러니까 이 法을 改正해서 똑같은 徵收稅額, 똑같은 형평에 의해서 徵收하도록, 그래서 우리 國民의 稅負擔이 조금이라도 절감되리라고 봅니다. 그러니까 法을 改正해 주세요. 그것을 建議하세요.

○道路局長 洪鍾敏; 네, 關係部處와 협의를 하도록 하겠습니다.

○李鍾奭 委員; 그리고 체납된 이 金額에 대해서는 금년내로 徵收할 수 있습니까?

○道路局長 洪鍾敏; 지금 현재 會計年度末이 되가지고 滯納稅額에 대한 徵收를 독려를 하고 있습니다만 예년의 예로 본다 하더라도 100% 徵收를 완료한다고 하는 것은 현실적으로 좀 어렵다고 저희들은 판단하고 있습니다.

○李鍾奭 委員; 이것은 滯納을 하는 것이 물론 가난하고 없는 사람이 滯納한 것은 동정이 갑니다만, 혹시 이 중에도 자기가

충분히 낼 수 있으면서도 기피하는 이러한 몰지각한 市民이 존재한다면 이것은 다시 한 번 확인을 해서 그런 市民이 있다면 그런 市民은 가차없이 처벌을 가해 주시길 바랍니다. 이상입니다.

○道路局長 洪鍾敏; 네, 그렇게 엄격하게 施行하겠습니다.

○尹寬炳 委員; 局長님, 제가 거기에 대해서 補充말씀을 드려보겠습니다.

○委員長 吳柳根; 補充實疑 하겠어요, 여기 이 부분에 대해서요?

○尹寬炳 委員; 네.

○委員長 吳柳根; 네, 말씀하세요.

○尹寬炳 委員; 제가 그것을 알아봤는데 道路占有에 대해서 박스가 쭉 道路에 점용하는 것을 가서 물어보니까 1期分에 뭐 50萬원, 40 몇 萬원 이렇게 나온다고 하더라고요. 그래 쭉 물어보니까 복권도 사고 껌도 팔고 구두닦는 사람들한테 물어봤더니 50 몇 萬원씩 나오니까 한번에 내기가 내가 들어보니까 사실 벅찬 입장이더라고요. 그걸 月收로 徵收하는 방법을 연구해 보면 어떻겠느냐 하는 생각도 들고, 한번에 50 몇 萬원 3~4分期로 해서 이렇게 하니까 그 사람들이 내기가 굉장히 벅찬 감을 가지고 있더라고요. 뭐 明洞 같은 데에는 뭐 90 몇 萬원이 나왔다고 그러더라고요. 구두 닦는 것, 껌팔이박스 이런 사람들이 사실 100萬원을 모은다는 것은 굉장히 어려움이 뒤따라서 月別로 징수하는 방향으로 해줬으면 하는 생각의 말씀을 建議 겸 補充質疑를 드렸습니다.

○道路局長 洪鍾敏; 네, 좋으실 말씀입니다. 그것이 당초 이제 그러한 취지로 零細民들을 보호한다 하는 그러한 차원에서 이러한 施設들을 설치하고 占用料하고 賃貸料를 부과하고

있는데, 委員님이 말씀하신 대로 이것은 月別로 조금 어렵다고 보지만 하여튼 分期別로 그래도 分納해서 납부할 수 있도록 그렇게 조치를 하겠습니다.

○委員長 吳柳根; 지금 李鍾奭 委員께서도 심도있는 質問을 해 주셨지만 占用料의 徵收方法과 對象機關에 대해서는 아직 稅源開發되지 않는 데도 많이 있을 것이고 징수를 못하는 데도 많이 있는, 이런 일이 없도록 좀더 관리와 대상의 운영을 철저히 해서 法을 改正할 것이 있으면 建議를 하고 해서 효율적인 運營이 되도록 하시기 바랍니다.

○道路局長 洪鍾敏; 네, 그렇게 하겠습니다.

○委員長 吳柳根; 질의하실 委員 네, 呂範九 委員 質疑하시기 바랍니다.

○呂範九 委員; 우선 檢討되는 대로 또 하겠습니다만 나름대로 의문나는 점, 또 本委員 생각에 是正을 요할 것이다 하는 부분으로 1次 質問하겠습니다. 呂範九 委員입니다. 局長님에게 永登浦驛의 高架車道 工事關係에 대해서 물어보겠습니다. 局長님, 들으십니까?

○道路局長 洪鍾敏; 네, 듣습니다.

○呂範九 委員; 고가차도가 고가의 넓이가 15m, 길이가 850m, 도로가 넓이 25m, 길이가 550m로 되어 있어요. 施設費가 111億 2,000萬원에 해당되고 그 중에 補償이 92億, 工事費가 20億, 去年度에 總 豫算으로 잡혔던 것이 272億 8,200萬원 그 중에서 32億 500萬원이 投資되어서 앞으로 110億 8,000萬원이 나갈 예상이다 이렇게 되어 있지요?

○道路局長 洪鍾敏; 네, 그렇습니다.

○呂範九 委員; 그런데 이제 우리가 일반적인 견해에서 얘기를 해 보겠습니다. 우리가 일반 모든 工事에는 高架道路는 예

외가 되겠습니다만, 地上道路工事에는 受益者負擔이 반드시 인근지주에게 부과되는 경우가 있지요?
○道路局長 洪鍾敏; 네, 그렇습니다.
○呂範九 委員; 또 여기 하나는 永登浦驛舍의 특수한 상황은 수년 전에 롯데에서 民資驛舍로 건설한 것입니다.
○道路局長 洪鍾敏; 네, 그렇습니다.
○呂範九 委員; 그러면 왜 당시에 거대한 백화점을 수반하는 驛舍를 建築하는 과정에서 이만한 建物에 수용되는 인구 유통과정에서 유동인구가 더 증가될 것이라고 하는 예상이 가능했을 텐데, 당초에 롯데측과 이 民資驛舍를 建設하는 과정에서 또는 契約을 하는 과정에서 여기에 수반하고 여기에 직결되는 高架車道問題가 왜 여기에 포함되었거나 또는 여기에 計上되지 않았느냐 하는 문제와, 이로 인해서 롯데백화점에게 이용되는 유통되는 그 편의가 더 크게 제기될 것이라고 하는 本委員의 생각에서 볼 때 이 豫算과 직결되는 문제는 아니겠습니다만, 여기에 롯데백화점에게 賦課되는 受益者負擔金은 얼마나 配定되고 있는가 아시는 대로 한번 일단 얘기해 주십시오.
○道路局長 洪鍾敏; 네, 答辯드리겠습니다.
委員님이 質問하신 永登浦驛舍 옆에 지나가는 고가도로 이것을 圖面으로 補充說明 드릴까요? 圖面이 좀 있어야 할 것 같은데요.
○呂範九 委員; 시간절약을 위해서 이용하세요. 그 대신 빨리 빨리 넘어갑시다.
○道路局長 洪鍾敏; 이것이 永登浦驛舍 利用者하고는 이것이 별 관계가 없습니다.
○呂範九 委員; 그래요? 한번 봅시다.

○道路計劃課長 李柄學; 道路計劃課長입니다. 제가 說明드리겠습니다. 지금 지적하신 데가 永登浦驛이고 여기에서 이렇게 넘어가고 그런데 이 永登浦驛舍에 대해서는 롯데가 했지만 수익권은 鐵道廳하고 롯데하고 반반 하기로 되어 있습니다.
○呂範九 委員; 20年 期間…….
○道路計劃課長 李柄學; 네, 그렇습니다. 株主는 반반으로 되어 있습니다. 해 가지고 鐵道廳에서 이것을 반반으로 건물을 지었고, 投資는 반반으로 하고 그래서 저희가 同意한 것은 이 道路를 計劃線에 이렇게 했기 때문에 여기에서 저희 道路局은 이 道路의 필요성만 가지고 한 것이지, 이것은 都市計劃法에서 원칙으로 하지만, 저희도 관련이 있기 때문에 答辯드리는데, 지금 지적하신 것처럼 그래도 鐵道廳에서 이 道路를 이용하기 때문에 여기서부터 이 補償費 약 여기 땅이 鐵道廳敷地입니다.
그래서 이 鐵道廳에 대한 땅이 약 거의 1,000평 가량 되는데 그것에 대한 약 70億 가량을 저희가 補償을 안 해 주고 이 道路가 하면 너희 鐵道廳도 이용하고 驛으로도 이용할 수 있기 때문에 이 補償金은 안 하고 저희가 여기에 포함된 補償費하고 工事費만 따냈었습니다. 그러니까 이 受益者 負擔原則에 의해서, 그것을 조금이라도 부담금을 줄이기 위해서 鐵道廳으로부터 이 땅 전체하고 鐵道局에 대한 使用은 물론 무료로 할 뿐더러 여기에 대한 使用料를 땅 전체를 寄附採納받는 조건으로 해서 저희가…….
○呂範九 委員; 寄附採納 받는 조건으로 受益者負擔이 해결됐다는 얘기예요?
○道路計劃課長 李柄學; 네, 그렇습니다.
○呂範九 委員; 그 다음에 현재 高架道路部分에 대해서, 高架

道路 지나가는 부분에 해당되는 鐵道廳 소유부지에 대해서는 寄附採納으로 해서 대체되었다…….

○道路計劃課長 李柄學; 아, 이것은 저희가 鐵道廳 땅이니까 寄附採納 받을 필요가 없고 여기서부터 이 땅입니다. 이것은 저희가 寄附採納을 받는 것입니다.

○呂範九 委員; 그 受益者 負擔原則으로 해서 寄附採納 받았다, 네, 그게 궁금했고요. 롯데백화점하고 전혀 무관하다고 그러는데 거기에 連繫道路計劃에 있다고 하는 얘기를 들었는데 없습니까? 역사와 연계되는…….

○道路計劃課長 李柄學; 이쪽 市民들이 편리하기 위해서 이 道路는 이용하지 못하고 밑에서부터 旣存道路에서 올라갈 수 있는…….

○呂範九 委員; 네, 그게 만들어진다는 얘기를 들었어요.

○道路計劃課長 李柄學; 네, 그건 있지만 저희 高速道路는…….

○呂範九 委員; 결국은 그것은 또 롯데백화점의 이용객에게 편의를 주면서 동시에 롯데백화점의 유통과정에서도 상당한 이익이 기여될 수 있을 것이다 하는 판단인데 롯데백화점과의 관계는…….

○道路計劃課長 李柄學; 그것 잘 말씀하셨는데 밑에서부터 이렇게 연결하는 道路는 서울市에서 하는 것이 아니라 자기네들이 이렇게 施工하는 것입니다.

○呂範九 委員; 아, 자기네 工事입니까? 이 工事費에서는 그게 빠졌습니까?

○道路計劃課長 李柄學; 그렇습니다. 저희는 이 순수한 工事費만 해서 市民이 이용하시는…….

○呂範九 委員; 네, 좋습니다. 시간이 없으니까, 확실히 롯데

백화점과 연계되는 地上道路의 工事費는 여기에 포함돼 있지 않았다…….

○道路計劃課長 李柄學; 네.

○呂範九 委員; 네, 알겠습니다. 이것은 추후에 다시 한 번 확인하겠습니다. 그게 궁금했던 겁니다. 그 다음에 彌阿洞의 송파국민학교와 樊洞 임대아파트 사이에 道路開設에 관한 문제를 한번 물어보겠습니다. 넓이가 200m, 길이가 1,700m, 豫算이 25億 8,000萬원 맞습니까?

○道路計劃課長 李柄學; 네, 맞습니다.

○呂範九 委員; 工事費가 이제 1億 5,000萬원이고 補償金이 24億 3,000萬원으로 되어 있어요. 그런데 여기에서 우리가 또한 일반적인 견해에서 일단 물어보는 것으로 하겠습니다.

道路開設에 따른 임대분양아파트 住民에게 편의가 제공되는 것은 사실입니다. 그 럼 당초에 조금 이따 다른 건에 대해서도 이와 같은 내용으로 묻겠습니다만, 왜 이 보통 일반주거지역 환경개선으로 해서, 또는 집단주거지역 그런 事業過程에서 단지를 造成하기 전에 또는 入住者를 위한 집을 짓기 이전에 道路가 먼저 확보돼야 된다는 것을 기본상식으로 알고 있어요.

○道路局長 洪鍾敏; 네, 맞습니다.

○呂範九 委員; 그런데 豫算과 관계된다고 하는 이유가 뒷받침될지 모르지만 여기에 자료 몇 군데서 보면 하나하나 다 지적을 해드릴 수 있으면 드리겠어요. 몇 군데서 보면 전부 아파트를 지은 다음에 道路를 내겠다고 補償請求되고 豫算請求가 된다 이거예요. 이거 잘못되는 거예요. 그러면 그 동안에 이 豫算編成 내지는 事業計劃을 수립하는 과정에서 이게 거꾸로 했다는 이야기예요. 市民이 참여하고 市民이 감독하는

豫算을 市民이 管理하는 과정에서나 이런 것이 지적이 받아 줬는지, 그 동안에 이 모든 都市計劃을 立案하는 公務員들 생각에 당초에 이 순서는 무시하고 집부터 짓겠다는 생각만 가졌는지는 모르겠습니다만, 물론집단 거주지역을 建築하기 위한 발생원인은 주거를 원하는 住民들로서 시작된 것이니까 道路開設은 추후로 미루어지는 경우도 없지 않아 있었다고는 판단이 갑니다.

그러나 차제에 1年, 2年 후에 거기에 입주완성이 되어서 流動人口가 증가되는 것을 예상해서 도로확보를 해 놨더라면, 지금 地價上昇, 物價上昇에 따라서 補償制度 變化에 의해서 상당한 市 負擔이 증가되고 있다 이거예요. 1年 전에 補償해서 체결한 것과 2年 전의 補償締結과 1年 후의 補償締結과 市民의 부담이 엄청나게 가중되고 있어요. 왜 이런 것을 예견하는 市 都市計劃行政에 중점적으로 열심히 생각하지 못했느냐 하는 것을 전제로 해서 내 몇 가지 질문하겠습니다.

지금 드림랜드는 나는 가 보지는 않았어요. 우리 집에 학교 다니는 애들이 몇 번 갔다왔다고 하던데 이게 대단위 위락공원으로 되어 있지요?

○道路計劃課長 李柄學; 네.

○呂範九 委員; 가보셨습니까?

○道路計劃課長 李柄學; 네.

○呂範九 委員; 여기에 상당한 人口가 드나들고 있지요? 이용객이 연간…….

○道路計劃課長 李柄學; 네.

○呂範九 委員; 상춘 계절이나 또는 이 가을같은 때, 여름같은 때 그러면 드림랜드가 갖고 있는 이 위락공원의 進人道路가 이렇게 擴張 開設됨으로써 드림랜드에게 특혜를 주지 않

는 거냐 하는 인상을 갖게 하는 경우도 없지 않아 있습니다. 물론 그 옆에 있는 임대분양아파트 住民을 의한 도로확장이라고 하는 1차적인 명분은 외면하고 싶지는 않습니다. 그럼 드림랜드에게 이러한 利益도 제공되는 겁니다. 그럼 이에 따라서 드림랜드에 소유지분 土地를 寄附採納을 받기 위해서 협상중에 있는 걸로 알고 있어요. 때문에 우리가 일반적으로 사람 심리가 그렇습니다. 事業하는 사람들이 내 事業의 利益을 가져오는, 그런 어떤 目的이 또는 그러한 것이 보이게 되면 그 협상과정에서 현재는 드림랜드 입장에서 상당히 유연한 자세를 취할 수 있을지도 모르겠습니다.

그러나 일단 都市計劃이 확정되고 豫算編成이 결정된다면, 그 寄附採納이라고 하는, 그 寄附採納을 받아야 하는데 상당한 시간이 所要되거나 더 어려움이 발생할 수도 있다고 봐요. 내 개인적인 생각입니다.

일반적인 상식일 수도 있는 것인데 때문에 이것만은 아파트 住民들한테는 대단히 죄송한 말씀이 되겠지만 드림랜드에서 寄附採納을 完成받기 전에는 豫算編成을 시킬 수 없다라고 하는 강한 자세를 서울市에서 드림랜드쪽에 通報를 한다고 할 때 寄附採納을 받을 수 있는 그러한 입지가 더 강화되지 않을까 하는 생각에서 우리가 14日 最終審議過程에서 취사선택이 되겠습니다만 일단 이런 관점에서, 또 이러한 측면에서 볼 때에 여기에 道路計劃工事는 드림랜드에다가 최종 통고하는 그런 방법이라도, 당장 오늘이라도 建設委員會에서 이 문제를 놓고 寄附採納이 완성되기 전에는 豫算通過를 안 시키겠다고 하니 可否間에 24시간 내로 결정지어라 하는 식으로 얘기를 해 놓고 가보니까 통고에 의해서 내일이든 모레든 다시 한 번 이걸 가지고 거론했으면 하는 생각이에요.

○道路計劃課長 李柄學; 좋은 말씀이에요.
○呂範九 委員; 아, 좋습니다. 나중에 答辯하세요.
그 다음에는 道路整理 綜合電算化 用役에 관한 이야기를 하겠습니다. 局長님에게 말씀드리겠습니다.
○委員長 吳柳根; 呂委員님, 參考하시게 몇 페이지에 있는 내용을 설명해 주시면 委員님들에게 參考가…….
○呂範九 委員; 아, 그래요? 35페이지입니다. 35페이지에 道路整理 綜合電算化 用役에 관한 말씀을 드리겠습니다. 작업내용이 도면작성, 전산입력, 전산시스템 구축, 전산기기 설치, 總 豫算規模는 210億원, 旣 投資된 것은 10億원, 추후 投資요구되는 것은 170億원 이렇게 돼 있어요. 또 今年에 30億원이 들어가는 것으로 되어 있고 그러면 제가 이 豫算 자체는 바람직한 내용이기 때문에 긍정적인 입장에서 말씀을 드리겠습니다.
여기에 介入 年度를 보면 91年度부터 95年度까지 年次事業으로 編成을 했습니다. 그러면 이 年次事業으로 編成한 이유는 돈이 없어서 그랬습니까, 아니면 서울市가 갖고 있는 모든 도로정비 점검형태가 이 시점에 가야만이 할 수 있다라고 하는 상황적 입장에서 年次編成을 한 것입니까? 우선 그것만 답변해 주세요.
○道路局長 洪鍾敏; 첫째는 돈이 없어서 그렇고, 두번째는 이 업무가 사실은 1,2年안에 할 수 있느냐 하면 그것은 장담을 못합니다. 그것은 뭐냐 하면 高度의 技術을 요하는 엄청난 방대한 作業이기 때문에, 그러니까 첫째는 돈, 둘째는 作業量 그렇게 볼 수 있습니다.
○呂範九 委員; 그래요. 그래서 여기에 의견을 달고 싶다면 첫째, 돈이 없다면 다른 데 지금 不要下急한 데 豫算編成된

부분도 없지 않아 있는 것으로 지적이 되고 있습니다. 현재 道路局에서 올라온 92年度 豫算案에 보면 이런 것을 整備를 하고 취사선택을 해서 또는 완급을 가려서 여기에다가 集中投資할 計劃을 세워서라도, 현재 우리가 서울市에서 가장 문제점을 안고 있는 것은 道路交通問題고 交通에 뒤따라지는 道路整理問題와 이에 마르는 모든 전산관리체제가 마련되어 있지 않음으로 인해서 行政的인 能率 提高에 어려움이 있다는 것은 旣定事實이 아니겠습니까? 때문에 돈이 문제라면 이 문제는 다른 不要下急의 豫算을 減額해서 이리로 投資해서라도 우리 全 서울 都市計劃에 發展을 가져올 수 있는 기초적 資料가 될 것이고, 관리체제 완성으로 인해서 서울市民의 民願을 해결해 나가는데 能率的 管理가 될 것이다 하는 그런 필요사항에서 이러한 관리시스템이 마련되는 것으로 볼 때에 이것은 95年度까지 地域別로 나누어서 年次計劃을 세울 것이 아니라 가능하면 시급하게 전 서울이 일시에 이러한 관리시스템에 의한 혜택을 받을 수 있는 豫算編成이 바람직하다 그런 얘기입니다.

○道路局長 洪鍾敏; 거기에 대해서 잠시 말씀드릴까요?

○呂範九 委員; 네.

○道路局長 洪鍾敏; 呂範九 委員님께서 정말 신랄한 지적을 해 주셨습니다. 그런데 이것은 아까도 말씀드린 것처럼 돈하고 作業物量하고 관계되는데, 지금 현재 91年度에 15億원이라고 되어 있는 것이 아직 집행이 안 되고 12月중에 여기에 대한 業體를 選定할 計劃으로 지금 그 절차가 진행중에 있습니다. 그리고 92年度에 30億원이 編成이 되었는데 실제적으로 92年度에 事業을 하는 豫算額은 91年度 것이 契約이 되어 가지고 作業을 來年으로 넘어가게 되니까 실제로 40億원에

일을 하게 되는 것입니다.

그런데 이 作業은 지난번 常任委員會에서도 이 件에 대해서 國內外에서 진행되고 있는 그러한 節次를, 狀況을 說明을 드렸고 이것이 컴퓨터에 의한 최첨단시스템으로 관리해야 하기 때문에 이것을 서울市 自體技術審査하는 過程에 있어서도 이 分野에 專門的인 敎授나 專門家들도 방대한 事業이고, 또 엄청난 事業費가 投資되는 事業이고, 또 최첨단 기술을 요하는 事業이니까 일단 92年度에 지금 街路網 體系가 어지간히 제일 먼저 잡혀 있는 鍾路, 中區까지를 한번 事業을 해 보고, 이것을 컴퓨터시스템을 일단 한번 稼動을 시켜보고 이상이 없다고 할 때에 계속 95年度까지 당초 方針대로 진행하는 것이 바람직하지 않느냐, 그래야지만 더 여러 가지 錯誤나 問題나 이런 것을 갔다가 미연에 방지할 수 있지 않느냐 하는 그러한 지적도 있었습니다. 그래서 初期年度에 좀 적게 投資하고 이것이 어느 정도 단계에 올랐을 때에 그 다음 93年度부터 본격적으로 50億, 60億원씩 投資한다고 하는 것이 저희들은 바람직하다 이러한 생각에서 이러한 방향으로 編成했습니다.

○呂範九 委員; 좋습니다. 이 용도가 어느 측면이 더 유용할지 모르겠습니다만 어떤 實行地域에다 어떤 그 이른바 시험케이스로 시설하는 것은 바람직하지 않습니다. 적어도 實行地域에는 반드시 시험을 통한 완벽한 檢討資料에 의해서 내지는 그러한 技術的 能力을 확보해 가지고 바로 實施地域의 시설에 投資를 해야지 어느 특정지역을 시험지역으로 선정을 해서 한다는 것은 그것이 다시 民願이 발생할 수 있는 요인, 利用客에게 不便을 제기하는 문제, 그 외에 都市計劃行政에 따라서는 여러 가지 불합리한 어려운 문제발생 이런 것을 생

각해서라도 시험대상지역을 어떤 실행지역에다 설정하지 말고 어느 하나의 시험장소를 마련해서 산골도 좋고 公園內도 좋고, 이런 상황으로 해서 시험대상지역으로 삼아서 그것이 완벽한 기술이 터득되었거나 확보되었을 매 實行事業으로 전환해서 一括事業으로 하도록 豫算編成에 중점을 두기를 바랍니다.

○道路局長 洪鍾敏; 네.

○呂範九 委員; 그 다음에요, 이것은 우리가 일반지식으로 한번 물어보는 것인데요. 우리가 來年度 豫算編成案을 전부 보면 事故移越이 너무 많이 나오는데 事故移越金이 발생한 사유를 말씀해 주시고, 그것을 대별해서 어떠어떠한 사유에 의해서 事故移越金이 이렇게 많이 발생합니까?

또한 事故移越金이 자꾸만 발생하고 누진돼 나가다보면 使用不可 豫算이 됨으로써 國家에 환원조치가 이루어지는 그 문제까지도 생각해볼 때 모처럼 編成받은, 配定받은 豫算을 써먹지 못하고 자꾸만 事故移越金이 이렇게 누진적으로 발생을 해 가지고, 또 92年度 이것까지 포함하는 豫算, 새로 豫算 받아가지고 또 工事를 하다보면 소화시킬 수 없는데도 자꾸만 돈만 받아서 豫算編成 하다보면 또 事故移越金이 발생할 우려가 없잖아 있고, 때문에 물어보는 것인데 事故移越金이 발생하는 事由와 그것을 크게 대별해서 몇 가지에 어떤 경우가 발생하는가를 答辯해 주세요.

○道路局長 洪鍾敏; 네, 먼저 이유를 說明드리기에 앞서서 事故移越에 대해서 今年度 豫算編成하는 정신은 철저하게 포트관리시스템으로 工程을 분석을 해 가지고 豫算을 編成했습니다. 그것은 뭐냐 하면 今年度에 事故移越이 來年에 되는 것은 그만한 物量을 감안하고 來年에 꼭 할 수 있는 事業物量만

豫算을 編成을 했다 하는 것을 말씀드리고, 事故移越의 이유는 그것을 대별한다고 하면 몇 가지를 들 수 있겠는데 우선 솔직히 말씀드려 가지고 事業을 進行해 놓고 여러 가지 今年과 같은 資材難이나 人力難이나 여러 가지 이러한 혹시 그러한 것으로 인해 가지고 工事가 遲延되었거나, 아니면 당초 計劃했던 事業이 協議 補償이나 이러한 節次가 遲延되기 때문에 工事가 遲延되었다거나, 아니면 또 設計가 遲延되어서 工事가 遲延되었다거나 어쨌든간에 여러 가지 이러한 事由로 해서…….

○呂範九 委員; 아니요, 그렇게 복잡하게 하지 마시고…….

○道路局長 洪鍾敏; 工事가 遲延이 된 겁니다.

○呂範九 委員; 工事遲延이 큰 원인입니까?

○道路局長 洪鍾敏; 네, 그렇습니다.

○呂範九 委員; 지금 設計遲延이라고 얘기하시는데 그러면 設計變更關係, 設計遲延입니까?

○道路局長 洪鍾敏; 뭐 그렇지는 않고 당초 設計가 여러 가지 工法이나 이러한 것을…….

○呂範九 委員; 좋습니다. 오늘 豫算問題니까 좋습니다. 이유는 그럼 나중에 더 구체적으로 알도록 하고 事故移越金 플러스 今年에 新規編成豫算 플러스시키다 보면 前年度에 編成받은 豫算보다 上位하는 경우가 있는데 또 事故移越金이 또 발생할 것이고 자꾸만 이렇게 누적되다 보면 局長님이야 더 잘 아시겠지만 不用豫算이 됨으로써 國家에 들어가야 하는 이러한 엄청난 負擔도 없지 않아 있는 이러한 事項을 생각해 볼 때 당초에 規模에 맞고 소화시킬 수 있는 범주 내에서 豫算編成을 받아야지 없는 돈에 豫算만 많이 받으면 될 것이다, 그럼 豫算받은 4千,5千億원에 해당되는 돈을 좀 不要不急한

데를 제치고 아주 시급한 쪽으로 時宜適切하게 編成하는 그러한 구상을 전제로 해서 運管해 나감이 바람직하시지 이것이 자꾸만 소화 가능하지도 않을 것이다라고 하는, 그러한 판단소지가 있는 이런 분야에서 자꾸만 事故移越金까지 포함한 豫算配定은 전체 발전의 균형을 가져와야 할 市民 便益의 도모는 안 되지 않겠느냐 하는 생각입니다.

그래서 이런 것은 이러한 基準에 의해서 볼 때에는 豫算의 再編成이 要求될 만큼 어떤 地域에는 집중적으로 編成된 인상이 없지 않아 있다는 점을 指摘을 하고, 제가 이것에 대한 答辯은 물론 지금 아마 똑같은 答辯을 하실 것 같아서 다른 委員님들에게 기회도 드리고 또 저 자신이 나가서 補充質問을 하기 위한 시간도 필요로 하니까 우선 제 質問을 이것으로 마치겠습니다.

○委員長 吳柳根; 이 會議의 효율적인 進行을 위해서 지금 呂範九 委員께서도 아주 가장 기본적인 것을 指摘을 해 주셨는데 제 소견 같아서는 槪括的인 것은 몇 委員님들이 궁금하신 점을 質疑를 하셔서 해명을 듣고 저희가 80件에 달하는 工事가 있습니다. 이 중에서 전부를 하나하나 檢討를 해야 되는데 우선, 時間關係의 制約을 받는다면 중요한 부분이라도 한건 한건 指摘을 하다가 보면 事故移越金 관계가 그 工事에서 왜 생겼냐 하는 것도 指摘이 될 것이고 하니까 그런 방향으로 委員님들이 質疑의 방향을 맞추어 주시면 어떠실까요? 한건 한건 指摘해 나가야 되지 않겠어요? 槪括的인 것을 說明 듣는 것은 한건 한건 指摘하다 보면 다 槪括的인 答辯이 나옵니다.

(「네, 좋습니다」하는 委員 있음)

네, 그래서 여기 檢討報告書에도 올라와 있고 하니까 白懿宗

委員의 質疑答辯을 들은 뒤에 여기에 重要한 工事 件數를 하나 하나 指摘해서 합리적인 것을 분석해 나가는 것이 바람직하고 진도가 빠르겠다 그런 얘기입니다. 質疑해 주시기 바랍니다.

○白懿宗 委員; 白懿宗 委員입니다. 西江大橋 西江大路 件에 대해서 묻겠습니다.

局長께서는 西江大路라고 하면 어디서 어디까지를 西江大路라고 합니까? 어디서 어디까지를 西江大路라고 이렇게 부르는 가요?

○道路局長 洪鍾敏; 西江大路는 永登浦에서부터 新村로타리까지입니다.

○白懿宗 委員; 新村로타리까지를 말하죠? 그러면 거기서 土地補償이라든가 建物補償이 어느 정도 이루어졌습니까?

○道路局長 洪鍾敏; 西江大路 중에서 永登浦쪽 區間은 補償이나 이러한 것이 施行됐지만서도 江北區間, 그러니까 마포에서 신촌로타리까지는 아직 補償이 착수되지 않고 있습니다.

○白懿宗 委員; 그렇다면 西江大路 件에 대해서 土地나 建物補償이 99% 완료되고 建物은 100% 완료됐다라고 하는 이런 報告書가 나왔는데 이 報告書가 맞는다고 봅니까, 틀린다고 봅니까?

○道路局長 洪鍾敏; 西江大路에 있어서 補償이 99%가 됐다고 하는 것은, 그것은 좀 錯誤가 있는 것입니다. 그런바 西江大路 중에 99%가 됐다고 하는 것은 今年度에 事業이 投資됐던 區間에 있어서의 補償이 99%라 하는, 그런 뜻으로 解釋이 됩니다.

○白懿宗 委員; 그렇다면 말입니다, 그 補償은 99% 土地가 補償이 되고, 建物이 100% 補償이 됐다라고 하는 것은 西江

大路 중의 일부를 말하는 것이지요?
○道路局長 洪鍾敏; 네, 맞습니다.
○白懿宗 委員; 그렇다면 그 일부라고 말을 해 주어야지 西江大路에 補償이 99%, 建物이 100% 됐다라고 報告書가 나오니까 많은 사람들이 착각을 일으키고 이렇습니다?
○道路局長 洪鍾敏; 네, 죄송합니다.
○白懿宗 委員; 그렇다면 여기에 보면 91年度에 78億 5,900萬원이 이렇게 旣 策定되어서 써 왔는데 來年 92年度 7月에 設計를 마친다고 그랬죠? 西江大路에 대해서.
○道路局長 洪鍾敏; 네, 그렇습니다.
○白懿宗 委員; 7月에 마치면 8月에 바로 着工한다고 報告書에 나와 있습니다. 상식적으로 7月에 設計를 마치면 設計檢討도 없이 8月에 바로 업자선정을 해서 工事가 바로 될 수 있나요?
○道路局長 洪鍾敏; 네, 그렇습니다. 통상적으로 일을 할 때 工事設計期間이라고 하는 것은 10個月이나 12個月을 두는데, 실제적으로 모든 設計書와 內譯書가 끝나는 것은 6個月 내지 7個月이면 工事를 끝냅니다. 나머지 2,3個月 동안은 竣工處理하는 그러한 期間이 되기 때문에 그러한 內譯書가 나오는 단계에서는…….
○白懿宗 委員; 아니, 7月에 設計를 마치고 8月에 着工한다고 이렇게 報告가 되어 있습니다. 그렇죠?
○道路局長 洪鍾敏; 네, 그렇습니다.
○白懿宗 委員; 그러면 한 달 사이도 안 되는데 바로 着工이 가능한 것인지, 아마 조그만 집을 지을 때도 여러 가지가 어렵던데 이 문제가 本委員이 생각하기에는 항상 탁상에서 말이죠, 設計만 해 놓고 그때 그때 밀어가면서 적당하게 밀어나

가고 豫算만 낭비하고 이런 일이 계속적으로 연결되지 않나 싶어서 묻는 것인데, 지금 西江大橋로 말할 것 같으면 80年度 6月에 着工을 해가지고 81年度 11月에 工事가 중지가 되었습니다.

물론 중지된 이유는 여러 가지를 들었습니다. 優先順位에 의해서 또는 올림픽관계 등으로 해서 미루었다가 만 10年이 지난 오늘에 設計를 이제 해서 92年度에 設計 7月에 마쳐서 8月에 着工을 한다고 하니까 그 隣近 地域住民이나 市民은 몹시 그 동안에 많은 괴로움을 느꼈고 또 民願이 怨聲이 높았었는데 그나마 큰 기대를 하고 있는데 이걸로 보면 그 기대에 과연 부응이 될는지, 또 이것도 計劃만 세워 놓고 8月에 着工 못하고 등등으로 해서 또 미루어지게 되는 것인지, 그뿐만 아니라 앞서 지적했습니다만 西江大路 補償은 다 끝났다고 그랬는데 西江大橋에서 끝나고 西江에서 新材로타리까지는 전혀 한 건도 손을 대지 못했는데, 豫算조차 세우지 않았는데 이런 일들이 市民이나 國民들이 너무나 안타깝게 기다리고 있고 그야말로 展示效果적인 行政이다라고 하는 이런 것을 면치 못하고 있는데 이것에 대해서 확실하게 答辯해 주시면 本委員도 地域에 나가 住民들한테 무슨 解明할 수 있는 答辯資料가 되겠는데…….

○道路局長 洪鍾敏; 네, 확실하게 答辯드리겠습니 다.

○白懿宗 委員; 해 주십시오.

○道路局長 洪鍾敏; 그것이 白懿宗 委員님께서 갖고 게시는 資料가 綜合建設本部에서 提出한 資料다 보니까 綜合建設本部는 本廳에서 세운 單位事業에 대해서만 신경을 쓰다 보니까, 豫算이 확보된 그 일부구간에 대해서만 補償을 거론하다 보니까 이것이 99%라는 숫자가 나왔습니다. 市民들이 볼 때

는 西江大路 전체를 西江大路로 보는데 자칫하면 거기에 대해서, 그것을 전체를 99%로 오해할 수 있는 소지가 있었던 것에 대해서는 죄송스럽게 생각합니다.

그리고 西江大路의 着工에 대해서는 당초에 그것을 91年度에 着工을 하려고 推進을 해 왔었습니다. 本廳에 91年度 豫算도 확보가 되어 있었고 그런데 그것이 設計를 하다 보니까 서울市內에 한강상의 橋梁을 그 동안 초창기에는 外國에 비해서 훨씬 더 모양새도 없는 다리만 建設한다 하는 그러한 輿論이 있어가지고, 80年代 이후에 建設하는 몇 개 橋梁은 굉장히 돈도 좀 들이고 모양을 내가지고 建設했습니다.

그런데 國會議事堂 앞을 지나서 서울 서쪽에서 오는 關門으로 상징될 수 있는 西江大橋를 建設하는네 있어서는 좀더 아름다운 다리를 建設하자 해가지고 여러 專門家들의 諮問도 받고 또 그곳을 경유하는 밤섬이라든가…….

○白懿宗 委員; 局長님 말이죠, 구구한 說明은 기타 들어서 알았고요. 다만 7月에 設計가 끝나서 8月에 着工이 가능한지 이것을 좀 答辯을 해 주세요.

○道路局長 洪鍾敏; 네, 그것은 확실하게 着工한다는 것을 答辯을 드릴 수가 있습니다.

○白懿宗 委員; 그러면 設計審議는 바로 設計하면서 審議가 들어갑니까?

○道路局長 洪鍾敏; 네, 맞습니다.

○白懿宗 委員; 그러면 業者는 지금 어떻게 選定이 되어 있다고 봅니까?

○道路局長 洪鍾敏; 그러니까 지금 현재 設計하는 業體는 결정이 돼 있고…….

○白懿宗 委員; 아니, 工事業者를 말하는 겁니다.

○道路局長 洪鍾敏; 工事業體는 이제 그 設計書와 內譯書가 綜合建設本部에서 推進하는그 일정을 보면 대략 한 5月이나 6월경이면 나오니까 그때 되면 業體選定은 그것이 끝 난 다음에 調達廳에 의뢰해서…….

○白懿宗 委員; 그렇다면 設計가 7月에 끝나는 것이 아니고 4月이나 5月에 끝나서 5月이나 6· 7月, 3個月 동안에 業者選定을 한다 이런 얘기입니까?

○道路局長 洪鍾敏; 그 設計가 끝난다는 期間은 契約上의 期間이고, 綜建에서 業體를 8月에 選定을 한다고 할 것 같으면 하여튼 8月까지는 業體가 選定되리라고 봅니다. 設計도 綜合建設本部에서 主管하고 있습니다.

○白懿宗 委員; 부디 그렇게 되기를 참으로 기원합니다.

○道路局長 洪鍾敏; 네, 日程에 맞추어서 하도록 하겠습니다.

○白懿宗 委員; 네, 質問 이상입니다.

○崔相嫮 委員; 質問事項 있습니다.

○委員長 吳柳根; 네, 崔相嫮 委員 質疑해 주시기 바랍니다.

○崔相嫮 委員; 崔相嫮 委員입니다.

몇 가지 물어보고 質疑에 들어가겠습니다. 지금 工事監理基準을 50億원 이상 工事로 규정하고 있는데 이 50億원이라는 것은 總 工事費에 基準합니까, 당해년도의 工事費 基準으로 합니까?

○道路局長 洪鍾敏; 總 工事費 基準입니다.

○崔相嫮 委員; 總 工事費죠? 質疑에 들어가겠습니다. 제일 먼저 20페이지입니다. 盤浦大橋에서 龍飛橋間에 보면 事故移越金이 35億원이죠?

○道路局長 洪鍾敏; 네.

○崔相嫮 委員; 이것을 今年度 豫算 합해서 92年度에 할 것

이 85億 800萬원 맞습니까?
○道路局長 洪鍾敏; 네.
○崔相爀 委員; 맞죠? 그러면 91年度에 工事費가 얼마입니까? 20億원입니까?
○道路局長 洪鍾敏; 92年度가 50億원입니다.
○崔相爀 委員; 아니, 91年度가…….
○道路局長 洪鍾敏; 91年度가 60億원이 책정돼 있어요?
○崔相爀 委員; 60億원이 책정돼 있지요?
○道路局長 洪鍾敏; 네.
○崔相爀 委員; 그럼 60億원 工事 중에서 事故移越金이 35億원입니다. 그러면 50% 이상 工事를 못했어요. 그런데도 불구하고 來年度 工事移越金 외 50億원을 더 착공해 60億원에서도 35億원을 반납을 해서 移越이 됐는데 여기에 또 50億원을 플러스해서 85億원을 한 이유가 있습니까?
○道路局長 洪鍾敏; 네, 있습니다.
○崔相爀 委員; 네, 이유를 간단히 설명하세요.
○道路局長 洪鍾敏; 事故移越이 今年度에 35億원이 약 60億원 중에서 搬入이 됐는데 今年度는 레미콘하고 아스팔트하고, 또 政府에서 盆唐, 一山 때문에 전 아스콘이 그쪽으로 投資됐기 때문에 상대적으로 事故移越이…….
○崔相爀 委員; 그럼 資材難으로 事故移越이 생겼습니까?
○道路局長 洪鍾敏; 네, 또 두번째 이유는 위에서 盤浦大橋, 龍飛橋는 4車線,4車線 8車線입니다. 그 중에서 8車線은 今年度에 추가로 하는 것이기 때문에 거기 豫算이 今年度에는…….
○崔相爀 委員; 간단히 答辯해 주세요, 시간 끌지 말고.
○道路局長 洪鍾敏; 네,85億원을 충분히 할 수 있습니다.

○崔相嫩 委員; 할 수 있어요? 그러면 橋梁內部工事와 外部工事를 구분하게 되어 있는데…….
○道路局長 洪鍾敏; 네, 합해서 85億원입니다.
○崔相嫩 委員; 이쪽에 또 있잖아요. 橋梁 외구간 71億원이 또 있잖아요?
○道路局長 洪鍾敏; 네, 있습니다.
○崔相嫩 委員; 담당자가 그것을 모르고 어떻게…….
그럼 여기 왜 50億원 이상 工事인데 總 工事는 물론 말할 것도 없지만 50億원 이상인데 왜 監理費는 選定 안 했지요?
○道路局長 洪鍾敏; 監理費 있는 거예요?
○崔相嫩 委員; 보세요.
○道路局長 洪鍾敏; 그것은 아마 昨年度事業…….
○崔相嫩 委員; 今年 豫算 한번 보세요. 監理費 없죠?
○道路局長 洪鍾敏; 監理費는 별도로 31페이지에 設計費하고 이것은 本豫算만 해, 앞에 페이지는 本豫算이고 工事費하고 補償費하고 設計費, 監理費 별도로 있습니다.
그래서 31페이지에 모든 監理費를…….
○崔相嫩 委員; 31페이지 보세요. 盤浦大橋에서 龍飛橋까지 監理費가 어디 있어요?
○道路局長 洪鍾敏; 31페이지 위에서 두 번째.
○崔相嫩 委員; 두번째 어디 있어요?
○道路局長 洪鍾敏; 盤浦大橋, 蠶室大橋…….
○崔相嫩 委員; 蠶室大橋지, 이건 龍飛橋 아니에요. 本豫算은 盤浦大橋에서 龍飛橋이고 여기에 나온 것은 아니잖아요. 그것하고 項目이 틀리잖아요.
○道路局長 洪鍾敏; 盤浦大橋부터 龍飛橋 지나서 蠶室大橋까지…….

○崔相嫮 委員; 이런 資料가 어떻게 나와요. 本 豫算하고 監理豫算하고 따로 따로 나올 수가 있어요?
○道路局長 洪鍾敏; 項目別로 구분하다 보니까.
○崔相嫮 委員; 項目보다도 龍飛橋면 龍飛橋에 대한 監理費가 참작이 돼 나와야지 어떻게 말이지 蠶室大橋까지 監理費를, 공사는 안하는데 監理費만 蠶室大橋까지 監理해요? 工事를 하지도 않는데?
○道路局長 洪鍾敏; 發注를 그렇게 했습니다.
○崔相嫮 委員; 發注를, 工事를 안 하는데 어떻게 發注를 해요? 거기까지…….
○呂範九 委員; 아니, 하고 있다라고가 아니라 하고 있는 것을 얘기해요.
○道路局長 洪鍾敏; 盤浦大橋에서부터 蠶室大橋까지…….
○崔相嫮 委員; 여기서 現況을 내놓은 것 가지고 얘기를 해요. 여기 現況을 보면 盤浦大橋에서 龍飛橋까지 來年度 工事費가, 橋梁內部 4車線 工事費가 85億원 아니에요? 85億원에 대한 來年度 發注를 하니까 여기에 대한 監理費 算定되어서 監理費 豫算에 나와야 되는데 왜 안 나오냐 이겁니다. 이렇게 되니까 이건 監理費 選定도 안 하고 바로 本委員이 建設本部 監査 때 한보건설의 監理를 안 하고 특혜를 준 문제가 생긴다 이겁니다.
○道路局長 洪鍾敏; 그러니까 이것은 監理費를 반영하지 않은 것이 아니고 工事費 따로, 監理費 따로, 設計費 따로…….
○崔相嫮 委員; 그러니까 監理費 따로인데 監理費 內譯에 盤浦大橋에서 龍飛橋까지 監理費 여기 豫算이 페이지에 없지 않냐 이겁니다.
○道路局長 洪鍾敏; 그러니까 蠶室大橋라는 것은 龍飛橋를 지

나서 盤浦大橋에서 蠶室大橋까지 전체에 대한 監理費를 계산을 한 것…….

○崔相爀 委員; 그러니 말이 안 되는 것이죠. 어째 工事는 盤浦大橋에서 龍飛橋까지밖에 工事를 안 하는데 監理費는 왜 蠶室大橋까지 가느냐 얘기에요. 그것이 말이 안 되잖아요?

○道路局長 洪鍾敏; 이것을 가지고 說明을 드리겠는데…….

○崔相爀 委員; 됐어요. 자꾸 변명은 그만두고 다음 넘어가겠습니다. 그것뿐만 아니에요. 外部工事도 마찬가지입니다. 橋梁內部 4車線도 역시 마찬가지에요. 監理費가 없어요.

○道路局長 洪鍾敏; 그러니까 崔委員님, 이렇게 이해해 주시면 되겠습니다. 盤浦大橋에서 工事가 龍飛橋까지는 來年에 豫算이 반영이 되고, 그 다음에 龍飛橋에서 蠶室大僑까지는 今年에도 계속 지금 事業으로 工事를 하고 있고, 그렇게 되니까 盤浦大橋에서 蠶室大橋 전체구간에 대해서는 工事를 실제로 來年에도 계속하고 있는 것입니다. 그러니까…….

○崔相爀 委員; 이게 바로 來年度 工事費에 대한 豫算이고 거기에 대한 監理費에 대한 豫算 아닙니까?

○道路局長 洪鍾敏; 네, 맞습니다.

○崔相爀 委員; 그러니까 工事費가 선행되어야 그 工事하는 監理費가 따라와서 거기에 따라서 결정이 되는 것이지, 監理費가 먼저 選定되고 工事費가 나중에 가는 것이 어디 있어요?

○道路局長 洪鍾敏; 그 內譯을 좀 자세히 說明드리지요.

○崔相爀 委員; 이것을 만일에 이 豫算이 집행되어 있다면, 이 道路局에서 市議員을 엄청나게 우롱하는 처사예요. 어떻게 懸案을 이렇게 내놓고 맞다고 答辯할 수 있어요?

○道路局長 洪鍾敏; 네, 이따가 끝난 다음에 별도로…….

○崔相嫮 委員; 그리고 22페이지 보면 이것이 데이터가 어느 것이 맞습니까? 올림픽대로 확장해서 禾谷洞 인터체인지에서 盤浦大橋까지 쭉 해 가지고 보면 토탈이 향후 90億 3,100만 원이고, 또 여기 總 所要를 보면 본인이 계산한 바에 의하면 80億억 3,100萬원입니다. 어느 것이 맞는 겁니까? 셈도 못하는 것 아닙니까? 1, 2工區를 보세요.
○道路局長 洪鍾敏; 네.
○崔相嫮 委員; 43億 100萬원, 37億 3,000萬원 플러스하면 얼마 나와요? 이 懸案을 만들어 한번 檢討를 하세요. 적어도 市議會에 내놓는 資料를 이렇게 엉터리로 내놔도 되겠어요? 이건 市議會를 혼란시키기 위해서 어거지로 만들었다고 볼 수 있잖아요.
○道路局長 洪鍾敏; 8자가 9자로 잘못되어…….
○崔相嫮 委員; 그리고 그 다음 22페이지 보겠습니다. 京仁高速道路 進入路 擴張 바로 이것이 本委員이 建設本部 質疑 때 監理費를 算定을 안 해 가지고 監理를 못하고 또 특혜조치 되었다는 것을 本委員이 指摘을 했습니다만 여기 보면 말이죠, 또 그렇지 않아요. 監理費만 한번 보세요. 22페이지 맨 下段, 이것이 90年度 5月 7日에 着工을 했는데 여기에 보면 着工屆로 어떻게 냈는지 모르겠습니다만 監理者도 選定을 안 하고 着工을 해 가지고 91年 9月 16日까지 監理가 없었습니다. 그런데 여기에 보면 이 監理費가 旣 支拂한 것이 나와요. 여기에 대해서 해명을 해 주세요. 이것은 어디 있냐 하면 32페이지 위에서 두번째입니다. 監理費가 旣 支拂한 것이 1億 2,100萬원입니다.
○道路局長 洪鍾敏; 32페이지 1億 2,100萬원은 今年度 豫算에 反映돼 가지고 支拂한 것이 아닙니다.

○崔相嫮 委員; 그럼 旣 投資額이 어떻게 되어 있어요? 昨年에 工事投資를 해서 監理를 한 번도 안 했는데 그게 어떻게 旣 投資가 돼요?
○李文光 委員; 旣 投資는 뭐요?
○道路局長 洪鍾敏; 今年度 豫算分이 되겠습니다.
○李文光 委員; 旣 投資가 여기 나오는데.
○崔相嫮 委員; 今年 豫算은 8,000만원입니다. 보세요. 이 懸案을 작성한 측에서 그렇게 答辯하면 어떻게 해요. 今年 豫算이 8,000萬원이고…….
○道路局長 洪鍾敏; 92年度까지 전부 포함된 것을…….
○崔相嫮 委員; 무슨 포함, 이제까지 그런 게 있어요. 90年度 5月 7日 着工해서 이제까지 監理費가 한번 나왔는데 旣 投資가 어떻게 1億 2,100萬원이 나와요?
○道路局長 洪鍾敏; 여기 비고에 있는 내용은 總 豫算案은 總豫算에다가 旣 投資金額은 91年度까지 豫算을 포함하고…….
○崔相嫮 委員; 旣 投資는 工事가 끝난 것 아닙니까? 여기 豫算을 보면 昨年度 豫算까지 해서 監理費 해서 監理費가 얼마 되고 工事費가 얼마 나갔다는, 이 旣 投資費 아니에요? 그러면 今年의 豫算은 8,000만원입니다. 今年 工事 20億원인데 8,000萬원이에요. 이것도 엄청난 과대책정이에요. 그런데 昨年까지는 9月 16日까지는 전혀 監理를 안 했는데 어떻게 旣 投資가 1億 2,100萬원이 나오느냐는 얘기입니다.
○道路局長 洪鍾敏; 今年度 91年度 豫算에 반영된 것이 1億 2,100萬원이고 92年度에반영할 것이 8,000만원으로 되어 있습니다.
○崔相嫮 委員; 그러니까 91年度의 반영이 監理費를 設定도 안 했는데 어떻게 1億 2,100萬원이 지불이 됐냐 이 얘기예

요.
○道路局長 洪鍾敏; 지불이 된 것이 아니고 반영…….
○崔相嫮 委員; 지불이 안 됐으면 移越시켜야지요.
○道路局長 洪鍾敏; 그렇습니다. 綜合建設本部에서 아직 監理를 發注를 안 했다고 하면 이것은 豫算이 사용되지 않고 있는 것이고, 綜合建設本部에서 契約을 하고 있다 하면 앞으로 이것은 支出이 되고…….
○崔相嫮 委員; 예산회계는 그럴 수가 없어요.
○李文光 委員; 91年 9月부터 監理가 선정됐다고 그랬는데…….
○崔相嫮 委員; 92年에는 8,000萬원 하기로 하고 91年에는 監理를 안 시켰는데 어떻게 1億 2,100萬원이 돼 있냐는 얘기야. 그러면 1億 2,100萬원이 91年度 豫算에 잡혔다면 建設本部에서 왜 監理選定을 안 했냐는 얘기예요. 왜 監理選定을 안 하고 監査結果의 答辯이 本廳에서 豫算이 안 나와서 監理選定을 못했습니다, 答辯이 나왔는데 이것을 누가 책임질 거예요?
○呂範九 委員; 綜建의 監査 때 監理設定이 되어 있지 않았다고 확실히 答辯을 했어요. 그때 그래서…….
○李文光 委員; 監理豫算이 책정되지 않는 이유…….
○呂範九 委員; 그 다음에 特定業體에 한해서만 안 한 의혹이 있는데, 더욱이 그 工事가 會社 事情에 의해서 工事遲延이 되지 않았어요. 局長님! 얘기 들으세요. 그 工事가 會社 事情에 의해서 工事遲延이 됐다, 그로 인해서 92年度 7月의 完工計劃만은 지키겠다 해서 本委員이 그렇게 해 가지고 서둘러서 拙速工事 만들지 말고 따라서 遲延된 것만큼 충분한 補完工事를 유지해 나감으로써 管理를 철저하게 하는 데 主 目的을

둬라, 동시에 崔相爀 委員이 監理費 設定되지 않는 이유를 물어보니까 그 동안에 工事實績에 事故率이 적고 우수한 능력을 갖추고 있다고 인정이 되어서 못한다, 안 했다라고 答辯을 했어요. 틀림없이 그렇게 해서 우리가 그것을 몇 차례 지적을 하고 그에 대한 事由 解明을 要求한 바가 있어요. 이 資料를 보면 1億 2,100萬원이라는 것은 이미 91年度에 執行이 됐는데 執行된 부분에 監理가 있었다면 왜 5,000萬원이라는 監理費는 그날 되지 않았다고 報告를 했느냐 이 얘기에 대한 규명이 필요하죠.

○李文光 委員; 豫算에 반영되지 않았기 때문에 追更豫算에 91年度 9月부터 追更豫算에 반영시켰다고 그랬단 말입니다. 3個月 동안에 1億 2,100만원의 監理費가 나갔다는 것은 이해가 안 가는 얘기죠.

○呂範九 委員; 그 다음에 이제 그것은 答辯하는 것으로 하고 崔相爀 委員이 계속 質問하세요. 계속 하세요.

○崔相爀 委員; 서울市 追更豫算이 今年度 豫算이 언제 됐습니까? 市議會가 構成하기 이전에 됐습니다. 그것을 追更해서 監理費를 算定을 했다 해도 이유가 안 되는 것이 追更이 언제 했어요? 2月이나 3月에 했지요?

○道路局長 洪鍾敏; 제 기억으로는 6月末이었을 겁니다.

○崔相爀 委員; 6月末에는, 이미 市議會가 構成이 된 이후에 했습니까?

○道路局長 洪鍾敏; 확실한 날짜는 모르겠어요.

○崔相爀 委員; 그럼 이것을 만일에 追更에 의해서 반영을 했다 하더라도 그러면 이게 監理費가 없어서 監理를 못 시켰다 하면 대단히 심각한 문제인데, 왜 9月 16日까지 우물쭈물 끌어 넘어가냐 이거예요. 그 상당한 기간 동안 그러면 道路局에

서 責任所管部署로서 建設本部를 指導監督할 책임이 있는데도 불구하고 전혀 방치해 버려 일단 建設本部에 넘어가면 우리는 모르겠다, 建設本部 알아서 해라 이런 식이에요. 그러면 建設本部는 道路局으로 미루고 道路局은 建設部로 미루고, 이것이 도대체 市行政이 이래야 되겠어요? 이러니까 틀린 現況도 나오고, 엉터리 現況이 나오고, 어떤 特定業體에 대한 特惠問題도 나오는 것입니다. 1年 6個月 동안 監理없이 工事를 한 것을 서울市에서 모른다는 것도 문제고, 또 建設本部에서도 1年 6個月 동안 監理없이 工事를 진행했던 그 자체도 사실은 本部長 問責당해야 할 문제입니다. 어떻게 法을 위반하고 監理없이 工事를 합니까?

○道路局長 洪鍾敏; 이 事項에 대해서는 京仁高速道路 擴張工事에 대해서 監理費가 책정이 되어 있는데도 工事…….

○崔相嫩 委員; 좋습니다. 이 問題는 이렇다하는 것만 알고 다음으로 넘어가겠습니다.

(「答辯을 들읍시다」하는 委員 있음)

答辯 들어봐야 뻔해요.

○呂範九 委員; 아니에요. 答辯은 일괄 들어야 돼요.

○委員長 吳柳根; 이 문제는 지금 아까도 신랄하게 이야기하셨지만 먼젓번 중복할 필요도 없고 반복할 필요도 없는데 이것이 監理가 선정되지 않은 이유가 뭐냐 그랬더니 本廳에서 豫算自體가 監理豫算이 책정이 안 됐다, 또 그 다음 本部長 答辯은 그 工事가 그렇게 중요한 工程이 아니었기 때문에 監理없이 해도 된다라는 本部長의 판단에서 안 했다, 그래 나중에 監理費 책정을 해 가지고 하기로 했다 해서 答辯이 확실치가 않고 설명이 충분치가 않아 가지고 우리가 이해를 못함으로써, 綜合建設本部長과 道路局長으로 하여금 經緯書를 提

出하도록 위원회 명의로 명하고 監査를 끝냈습니다. 거기에 대한 答辯을 하시고 그래도 거기에 불확실한 答辯이라면 經緯書를 提出해 주시기 바랍니다.

○道路局長 洪鍾敏; 이 工事와 관련된, 이 監理에 대한 發注方法이나 發注時期는 전적으로 그것은 綜合建設本部長이 管掌을 하고 있는 사항입니다. 그것이 綜合建設本部의 91年度 市議會監査에서 그러한 答辯이 나왔다고 할 것 같으면 제가 그 經緯를 소상히 파악을 해 가지고 本 委員會에 다시 報告를 드릴 것을 약속 드리겠습니다.

○呂範九 委員; 委員長님, 答辯은 일괄 듣는 것으로 會議進行을 해 주시기 바랍니다.

○委員長 吳柳根; 答辯하라고 그랬는데…….

○崔相嫮 委員; 가급적이면 本委員의 質問 순서니까 다른 委員님들은 다음 質問 順序가 되면 해 주시기 바랍니다. 참고해 주세요. 監理는 그만 하고요. 設計에 대해서 質問하겠습니다.

道路基本 및 實施設計欄에 보면 여기 30페이지 네 번째입니다. 都市地下道路 基本 및 實施設計 해 가지고 별도 유인물도 나왔습니다만, 그 동안에 수차 常任委員會 열 때마다 제가 討論하고 본회의 때도 質疑한 事項이 있습니다만, 720億원이란 金額이 차이가 난다는 것은 여기에는 豫算審議니까 빼놓고 다음 問題부터 합니다.

다만 우리가 補償費와 工事費는 보통 道路局에서도 얘기했습니다만 약 95%가 補償費고 5%가 工事費에 지나지 않는다 이랬는데 여기에 720億원이라는 것은 무려 50배가 補償費라는 것은 얘기를 하고 넘어갑니다. 用役槪要에 보면 말이죠, 3個 路線 6㎞입니다. 전에 이제까지 나온 現況에 보면, 91年 7月 7日부터 92年 7月 6日까지 이렇게 完工한다고 用役을

주었다 이랬는데 이 새로 나온 現況을 보면 7月 8日부터 92年 7月 7日입니다. 날짜가 마음대로 왔다 갔다 해요. 도대체 나는 어떻게 되는지 알 수가 없어요. 갈팡질팡해서 그 저의가 어딘지, 이 市議員이 이러한 숫자도 제대로 못 본다고 해서 아무렇게나 하는 것인지, 도대체 납득이 안 갑니다.

그리고 豫算 配定도 전에는 3億 3,500萬원 했는데 여기에 보면 35億원으로 되어 있습니다. 도대체 어느 것이 맞는지 모르겠습니다. 그리고 推進方向計劃에 보면 여기 별도 油印物이 있습니다. 서울特別市 해 가지고 地下道路 建設計劃에 나오고 있습니다. 안 가지고 오신 분들도 계실지도 모르겠습니다만 그리고 推進計劃에 보면 도로대안 選定이 91年 12月입니다. 노선대안 선정이 12月입니다. 그리고 公聽會가 92年 2月입니다. 路線選定이 6月입니다. 設計가 6月에서 93年 6月까지입니다. 工事는 93年 下半期에 着手한다 했는데 妥當性 調査도 안 됐는데 路線이 確定되고, 또 公聽會를 할 수 있고 實施設計로 들어갈 수 있습니까?

○道路局長 洪鍾敏; 네, 거기에 대해서 말씀드리겠습니다. 다른 會議에서 누차 말씀드렸습니다만, 委員님들과 충분하게 이 問題에 대해서 대화를 갖지 못했던 것에 대해서 所管 局長으로서 죄송스럽게 생각합니다. 委員님이 지적을 해 주신 3億 3,500萬원과 3億 8,000萬원 문제 그것은…….

○崔相嫮 委員; 아니요, 3億 5,000萬원하고 3,500萬원.

○道路局長 洪鍾敏; 3億억 5,000萬원 네, 그렇습니다. 3億 5,000萬원이라고 하는 것은 당초에 저희들이 妥當性調査와 用役을 하기 위해서 책정된 豫算이었습니다. 그런데 이것이 入札하는 과정에서 여러 가지 設計上의 끝자리든가, 아니면 豫價調整 이러한 것으로 해 가지고 契約된 金額이 3億 3,500

萬원으로 그렇게 차이가 났습니다.
○崔相爀 委員; 이러한 現況이 나올 적에는 그것을 명시해 주어야 되지 않아요? 차이가 날 때에는 왜 차이가 난다는 것을, 그리고 말이지요, 또 이것을 묻겠습니다만 安當性調査가 7月 7일이고 6日이고 좋습니다. 92年度 7月 7日 妥當性調査가 끝났는데 어떻게 6月부터 路線確定 해 가지고 設計가 들어갑니까?
○道路局長 洪鍾敏; 네, 거기에 대해서도 말씀드리겠습니다. 妥當性調査用役은 그 과업내용 중에 여러 가지가 있지만 중요한 것은 路線選定하는 課業도 포함이 되고, 經濟性 分析하는 문제도 포함이 되고, 斷面決定이나 換氣, 그리고 터널 내 安全, 여러 가지 工法, 이러한 문제들이 妥當性調査用役에서 檢討가 됩니다.
그런데 이 地下道路 設計라는 것은 다른 地上道路의 設計와 달라가지고 여러 가지 地質이라든가 換氣口라든가 進出入口 位置라든가 이러한 것이 복합적으로 연관이 되기 때문에 路線選定이 먼저 결정이 되어야지만 거기에 따른 後續措置, 그러니까 斷面決定이라든가 지하인터체인지 문제라든가 進出入口 환기용량이라든가 이러한 문제가 뒤따라서 계산이 나올 수가 있기 때문에 그래서 路線選定問題를 가급적이면 12月 아니면 늦어도 來年 年初까지는 그것을 먼저 해야지만 이 事業이 순조롭게 마무리 되겠다 하는…….
○崔相爀 委員; 그것이 말이 안 되는 이유가 뭐냐 하면 말이죠, 妥當性調査라는 것은 地下車路를 여기에 建設해서 적합하냐 부적합하냐를 보는 것입니다. 그런데 적합하냐 부적합하느냐도 判斷이 나오기 이전에 어떻게 6月부터 設計가 들어갑니까? 이것은 완전히 밀어붙이기식이고 무조건 우리 한번 따라

오너라, 적어도 市議會인데 市議會에서 거쳐야 되는데도 불구하고 이런 日程을 잡아 가지고 미루어 나간다는 것은 이 市議會를 전적으로 무시하는 것입니다. 여기에 보면 말이지요, 發注 後 7회에 걸쳐서 報告會 및 諮問會議를 개최했다 그러는데 建設委員會에는 한 번도 報告한 歷史가 없어요. 이것은 완전히 地方自治制時代에 市議會는 있으나 마나다 즉, 市議會를 경시하는 처사라고 저는 봅니다. 적어도 實施設計나 計劃設計에 들어가려면 妥當性調査가 끝나고 公聽會도 끝나고 計劃線이 그어지면 적어도 都市計劃委員會에서 審議를 거쳐서 市議會에 와서 市議會에서, 또한 都市計劃委員會나 道路建設委員會에서 1次 上程되면 거기에서 통과되어야 本 委員會에 와 가지고 통과를 봐야 이게 實施設計고 뭐고 할 수 있는 것이지, 어떻게 말이지 市議會는 전혀 아무 것도 모르고 있는 상태에서 6月부터 實施設計가 나온다는 이러한 計劃案이 어떻게 나옵니까? 적어도 여기 計劃에는 언제쯤은 市 委員會에 上程한다, 이러한 結果에 의해서 언제부터 設計가 實施되겠다 이렇게 계획이 나와야지 어떻게 市 委員會는 싹 빼 먹었습니까? 市議會 필요 있습니까?

○道路局長 洪鍾敏; 지금까지 作業하는 過程에 대해서 단편적으로 委員님들께 설명드렸습니다만, 이것을 基礎調査하는 단계를 委員님들께 설명을 드려봐야 이것이 高度의 技術的인, 지엽적인 세세한 문제니까 과연 도움이 되겠느냐 하는 그러한 생각에서 路線選定이 되는 그 단계에 가서 總體的으로 建設委員님들부터 市議會 委員님들께 얘기를 듣고, 그 다음에 公聽會나 市民 外部專門家들의 얘기를 포괄적으로 들으려고 자체적으로 그렇게 計劃을 세워서 推進中에 있습니다.

○崔相嫉 委員; 그게 문제예요. 市議會가 뭘 알겠냐, 우리가

專門家인데, 물론 技術的인 問題, 地下를 파는 問題, 換氣問題는 각각 專門分野가 있으니까 그 사람이 한다 그래도 최소한도 路線이 어디에서 어디를 가는 것이 우리 市民을 위해서 좋은 路線이다라는 것은 市議員이 다 알고 있습니다. 그런 문제까지 배제하고 路線을 選定해 놓고 市議員들에게 우리가 이렇게 해 놓았으니까 당신들은 무조건 방망이 두들겨서 넘겨라하는 처사밖에 더 되느냐 이런 얘기예요.

○道路局長 洪鍾敏; 그렇지는 않고 路線選定을 하기 전 단계에서부터 委員님들 얘기를 들을 작정입니다.

○崔相嫮 委員; 들을 작정인데 計劃은 왜 없습니까? 그리고 아까 局長께서도 말씀하셨지만 地下鐵이 75%일 때 가장 이상적이고 先進國이 일부를 하고 있다 했습니다. 우리 지금 地下鐵 輸送能力이 18.8%입니다. 그리고 그 길이가 118.2km입니다. 아직도 零細 면치 못하는데 地下鐵에 우선 중점을 안 두고 이 地下車路建設을 서둘러 하는 저의를 저는 알 수 없어요.

○道路局長 洪鍾敏; 그 문제에 대해서는…….

○崔相嫮 委員; 제가 質問 더 할게요. 그리고 적어도 來年末까지는 2號,3號,4號線 延長線이 12km 完工이 됩니다. 그 完工이 된다 하더라도 輸送能力은 20%에 불과합니다.

적어도 地下車路를 計劃하려면 우리 地下電鐵의 輸送能力이 4·50% 이상 된 연후에 硏究 檢討해도 저는 전혀 늦지 않다고 생각하고, 또 局長께서는 電鐵 한 개 路線을 해서 輸送能力과 車路를 建設해서 輸送能力 한번 비교해 본 일 있습니까?

○道路局長 洪鍾敏; 그것은 輸送, 여러 가지 그 質的이나…….

○崔相嫮 委員; 비교해 봤습니까, 안 해 봤습니까? 그것을 答

辯하세요.
○道路局長 洪鍾敏; 특별히 무슨 學術的으로 비교해 본 적은 없습니다.
○崔相嫮 委員; 統計的으로 해 봤어요?
○道路局長 洪鍾敏; 그렇지만 여러 專門家들이 조사한 資料를 인용해 가지고 저희들이 計劃을 樹立하는 데에는 參考를 하고 있습니다.
○崔相嫮 委員; 알았어요. 안 했다니 제가 말씀드리겠습니다.
本委員이 調査를 해 보니까 地下電鐵은 보통 3분 단위로 한 번씩 발차를 합니다. 그 10輛을 실은 電鐵이 출발을 하는데 1個 客車輛이 정원은 156名입니다만 374名까지 탈 수 있습니다. 이것이 地下鐵은 地上道路보다도 속도가 약 배 정도입니다. 그러면 우리가 3분 단위로 했을 경우에 자동차 60㎞로 달린다 했을 적에 자동차 75臺가 통과합니다, 3분 동안에. 그러나 그 電鐵이 실은 人員은 무려 7,280名입니다. 그러면 자동차 75臺에 우리가 平均 두 사람 탄다고 해도 150名밖에 輸送能力이 없습니다. 이렇게 엄청난 차이가 나는데 왜 地下鐵이 시급한데도 地下鐵을 하지 않고 地下車路를 하겠다는 저의는, 이것은 零細民을 전혀 고려치 않는 政策이다 이렇게 해서 本委員이 반발하고, 또 자동차가 많이 늘어남으로써 公害가 엄청나집니다. 현재까지 서울市의 公害比率이 자동차 煤煙이란 것이 40%입니다. 앞으로 自動車가 더 增加할 경우에 이것은 40%, 60%線이 문제가 아니라 엄청난 公害로 서울市가 숨을 못 쉴 정도가 될 것이다, 그러면 서울市에, 사람도 살 수없는 都市를 만들어 놓고 차만 황황 다니게 해놓으면 뭐 하겠느냐, 우선 사람이 살 수 있는 것을 만들어 놓고 그 다음에 自動車가 문제지, 自動車 通行으로 인해서 그 排氣에

서 汚染되어 사람이 질식할 정도인데 과연 地下車路가 성급한 문제냐 이런 문제에 대해서 좀 局長이 세심한 생각을 해서 本 計劃을 세워야 되지 않느냐 이런 생각을 해서 質問하는데 局長님은 어떻게 생각합니까?

○道路局長 洪鍾敏; 한 마디만 말씀드리겠습니다. 여기 지금…….

○委員長 吳柳根; 다시 한 번 말씀을 드리겠습니다. 오늘 地下車路 問題는 원래 원대한 事業이고 百年大計의 방대한 事業이기 때문에 오후에 일괄해서 이것을 소집하려고 했습니다만, 崔相嫮 委員께서 質疑를 하셨기 때문에 그 맥을 끊지 않는다는 이유에서 우선 이러한 百年大計의 원대한 工事를 서울市가 計劃해야 될만한 理由와 背景과 그 동안에 硏究檢討한 것을 자세히 說明을 일단 듣기로 하겠습니다. 듣고 거기에 대해서 質疑를 통해서 分析을 해 나가도록 하는 것이 좋겠습니다. 일단 說明을 해 주세요.

○白懿宗 委員; 資料도 있으면 提示를 해 가면서 하세요.

○道路局長 洪鍾敏; 네, 說明을 드리겠습니다. 崔相嫮 委員님께서 먼저 質問하신 地下鐵과 地下道路의 연관관계는, 여러 가지 崔委員님께서 좋은 말씀을 많이 하셨지만 한 마디로 제가 答辯을 드린다고 할 것 같으면 아까 조금 전에 呂範九 委員님께서 말씀드린 것을 인용하고 싶습니다.

지금 서울市 都市行政을 하면서 가장 문제는 저 개인적으로 보면 都市基盤施設, 특히 그 중 交通施設이나 이러한 것을 미리 갖추어 놓지 않고 住居施設을 大規模로 擴張한 것에 대해서 이러한 문제가 커지지 않았느냐 하는 그러한 지적을 하셨는데, 저는 거기에 대해서 전적으로 同感한 사람 중의 한 사람입니다.

그리고 地下鐵과 地下道路와의 問題, 또 輸送能力이나 配車間隔이나 輸送量, 그것은 딱 맞는 말씀입니다. 그런데 저희들이 볼 때 어느 都市나 그렇고, 또 서울도 한가지라고 봅니다. 交通輸送에 있어서 地下鍾이 분담해야 하는 양과 질과 승용차, 그러니까 地上道路가 分擔해야 할 內容은 엄연히 구분이 된다 저희들은 이렇게 보고 있습니다. 그래서 지금 현재 지하철의 輸送分擔率이 18.8%, 시내버스가 48%, 기타 승용차가 25 내지 26% 정도 分擔이 되어 있는데, 이것은 지금 현재의 通行量을 1,900萬으로 보았을 때의 基準입니다. 이것이 5年後 10年 後가 됐을 때 어떤 專門家들에 의하면 3,400 내지 3,700萬으로 이것이 增加된다 하는데 그러면 地下鐵 輸送分擔率이 增加되는 것과 비례해 가지고 지금 현재 연 20%씩 增加하는 自動車의 增加를 감안한다고 할 것 같으면, 승용차의 輸送分擔比率은 줄어들지 몰라도 전체적인 輸送量은 현재보다도 훨씬 더 많아진다 하는 것이 專門家들의 分析입니다.

그리고 또한 현재의 道路交通水準은 지금 현재 자체만으로 해도 이것은 좋은 상태라고 저희들은 보지 않습니다. 이것 자체만으로도 改善해야 한다, 더 緩和해야 한다하는 그러한 생각을 갖고 있습니다. 그래서 地下鐵에 이것은 어디까지나 현재 推進中에 있는 地下鐵 2기까지 하면 270km가 됩니다. 지금 妥當性調査를 하고 있는 3기 地下鐵을 1999年까지 完成하면 전체적으로 400㎞가 됩니다. 이것은 이것대로 投資財源을 확보해서 建設을 하는 것을 전제로 하고 地下道路는 地上道路 建設의 限界性에 부딪쳤기 때문에 道路交通施設을 擴充하기 위해서 地下道路는 불가피하다, 저희들은 그러한 필요성에서 이것을 檢討했다 하는 것을 이해를 해 주시면 감사하겠습니다.

○崔相嫮 委員; 좋습니다. 내가 거기에 대한 反對 質疑를 하겠습니다. 지금 버스가 輸送能力이 48%라 했습니다. 지금 서울市 버스가 26%가 運行을 못하고 있습니다. 그렇다는 것도 硏究檢討해서 答辯이 나와야 되는데 이 문제는 전혀 고려하지 않고, 그러니까 현재로서는 버스 輸送能力이 22%밖에 안 됩니다. 또 그리고 地下鐵에 대한 필요성이 없다고 하는 것보다는, 우리 서울市 자체로 봐서 時期的으로 아직 이르고 적어도 95年度 以後에 가서 計劃해도 늦지 않다 즉, 地下鐵이 40% 내지 50%의 輸送能力이 된 다음에 硏究檢討해서 해도 되고, 또 툭하면 우리 局長께서는 學界, 기술진영의 硏究檢討하는데 學界나 기술진영에서도 서울市의 地下車路에 대해서 상당히 懷疑的입니다, 상당히 어렵다, 난처한 표명을 전부들 하고 있습니다. 과연 이것이 성공할 것이냐 안 할 것이냐, 상당히 난처한 표명을 하고 있는 것이 현재 사실이고, 우리 局長님께서도 先進國에 대해서 地下車路 얘기를 많이 합니다만 지금 우리가 地下車路 한다는 그 발상자체는 좋다고 볼 수 있지만 저는 전적으로 잘못된 생각이라고 봅니다. 왜 적어도 地下車路를 하려면 地下都市를 앞으로 建設할 것을 計劃해서 거기에 隨伴되는 道路路線을 選定하고 해야지, 地下車路만 만들어 가지고 지금 先進國에서 앞으로 地下都市建設도 日本 같은 데는 이미 建設하는 것으로 되어 있습니다만, 그러면 그때 地下都市 建設할 때 그 道路를 都市로 다시 끌어가야 되고 이런 내용입니다. 그래도 뭔가를 하면 50年 내지 100年 앞으로 내다보고 地下車路를 하려면 地下都市 建設할 것도 構想을 하고 좀더 심도있고 많은 硏究를 해 가지고 이런 것을 내놔야지 그냥 하나의 人氣戰術의 형태, 과시행정의 형태로서 地下道路를 建設한다고 탁 내놓을 때 市民이 납

득하겠느냐 이거야. 모든 행위가 그렇습니다.

지금 同僚委員이 指摘했습니다만 집을 지은 다음에 道路를 낸다, 道路를 選定해야 한다, 참 좋은 얘기라 해서 인용을 했습니다만 바로 이것입니다. 이것도 마찬가지입니다. 적어도 앞으로 地下都市 建設을 計劃을 해 가지고 地下都市 建設할 때는 地下道路 어떻게 연계되어야 된다 이런 문제까지 검토해 가지고 이러한 案을 내놓아야지 단순하게 그냥 그야말로 수박 겉핥기식으로 地下道路를 建設해야 되겠다, 좀 나쁘게 말해서 빠른 시일 내에 이렇게 해 가지고 한 형태가 아니냐 이런 생각에서 하는 것입니다. 그렇기 때문에 地下道路만 檢討할 게 아니라 地下都市 建設하는 것도 곁들여서 檢討해 가지고 妥當性調査를 좀더 硏究하고 장시간 더 여기서 해서 이런 計劃이 나와야 한다는 것을 하고, 모든 계획이 그렇습니다. 적어도 이제는 自治制時代의 議會에 통과가 되어야 되는데 議會에 통과하는 절차 이런 것은 전혀 배제하고 市가 일방적으로 밀어붙이는 식이 되어 있습니다. 이런 計劃 같은 것은 앞으로 참고로 해서 이런 일이 다시는 없도록 해 주시기를 부탁드리면서 質問을 마칩니다.

○道路局長 洪鍾敏; 네, 더 신중하게 檢討를 하겠습니다.

○李鍾奭 委員; 補充質疑 하겠습니다. 이 件에 대해서…….

○委員長 吳柳根; 道路局長님께서 이 방대한 計劃을 우리 委員님들이 납득이 갈만한 資料에 의해서 좀더 성실하게 說明을 하셔야 되겠다 그런 얘기입니다.

○道路局長 洪鍾敏; 네, 알고 있습니다.

○委員長 吳柳根; 그렇게 간략하게 하지 말고…….

○道路局長 洪鍾敏; 그래서 지금까지 推進해온 모든 資料나 이런 것을 가지고 한번 本 委員會에서 說明을 드리도록 하겠

습니다. 그런데 한 가지 양해해 주실 말씀은 사실은 오늘 午前의 會議는 이러한 節次로 해서 進行되리라고 해 가지고 저희들이 日程을 推定하기로는, 이것이 이 문제가 여러 가지 進行過程으로 봐서 午後에 나오지 않겠느냐 해서 지금 用役會社나 지금까지 한 作業物量이 굉장히 방대합니다. 그것이 午後 2時에 도착해서 設置하는 것으로 지금 그렇게 돼 있습니다. 그래서 식사를 하시고 午後 2時부터 說明을 드리도록 하겠습니다.

○委員長 吳柳根; 資料가 준비가 안 되었으니까 그럼 午後에 도착이 되는 대로 별도로 說明을 해 주시기로 그렇게 준비를 해주시고…….

○李鍾奭 委員; 이것에 대해서 補充質疑를 하겠습니다. 地下高速道路…….

○委員長 吳柳根; 午後에 說明을 한다니까 그때 하시면 어떨까요? 時間을 절약하는 의미에서.

○李鍾奭 委員; 아니죠, 이왕 하는 거니까 여기에 대해서 말이 나왔으니까 補充質疑를 합시다, 地下道路에 대해서.

○委員長 吳柳根; 午後에 모든 資料와 더불어서 그 부분만 상당한 시간을 가지고 다룰 것이니까 그때 하시면, 양해를 해 주세요. 吳世根 委員 質疑해 주시기 바랍니다. 먼저 申請이 들어왔기 때문에 李委員 다음번에 하시고 해주시기를 부탁드립니다.

○吳世根 委員; 吳世根 委員입니다. 뚝도水源池 江邊道路間 道路開設 270m 工事 및 聖水驛 뚝섬길 道路開設工事에 대해서 묻겠습니다. 뚝섬길에서 江邊路 區間中 本 事業區問 未開發되어 낙후된 隣近地域의 交通滯症誘發 및 疏通에 막대한 지장을 초래하는 住民集團民願, 陳情事項, 宿願事業입니다.

그런데 92年度에 補償費 25億원이 計上된 新規事業이에요. 그런데 聖水驛 뚝섬길간 道路開設 이 事業에 대해서 차액이 난 補償金額이 있습니다. 業務報告現況에서 보상금액이 49億 7,500萬원, 우리 建設委員이 資料要請해 가지고 資料에 의해서 이 補償金額이 46億 8,50여 萬원 그 金額에 대한 차이가 어떻게 해서 이렇게 계산이 되었는가, 그것을 소상히 어떠한 수치상에 차이가 났는가, 그렇지 않으면 業務錯誤가 나가지고 숫자상에 錯誤가 났는가 거기에 대해서 소상히 얘기해 주시고, 92年度 뚝도水源池 江邊道路間 開設工事에 대해서 또 이야기를 하겠습니다. 92年度 歲入·歲出豫算案 내용에 25페이지입니다. 算出基礎內譯을 보세요. 뚝도水源池 江邊道路 開設 폭 25m, 길이 270m인데 豫算金額이 25億원, 補償費가 25億원, 總 所要 80億원이 되고 장래 55億원이 그렇게 되어 있어요. 그래 가지고 補償費 一部計上이라고 했는데 92年度 歲入·歲出豫算 事項別說明書 28페이지를 보시면 알 것이에요. 그래서 거기가 本委員으로서는 납득이 안 갑니다.

그리고 지금 뚝도水源池에서 江邊道路 오는 길이 지금 工事도중에 遊水池가 있습니다. 排水펌프장이 있는 데가 地盤이 지금 가라앉아 있어요. 철골말목도 박고 다 했는데도 本委員이 오늘 아침에 나오면서 그 道路 한가운데가 지금 현재 파괴가 되가지고 차가 다니는데 路面이 많이 들어가 가지고 거기에서 여러 가지 어려움이 있는데 그것은 사전대비를 하고 工事를 했는지, 그렇지 않으면 아무런 대책없이 저기에서 交通滯症이 나고 지금 현재 그런 立場에 놓여 있는데 道路局長께서 두 가지 工事에 대해서 자세하게 얘기해 주세요.

○道路局長 洪鍾敏; 먼저 뚝도周邊 道路破壞된 것, 그것은 어젯밤에 强雪로 해 가지고 여러 가지 道路가 파손이 된 것 같

습니다. 통상 눈이나 비가 오고 났을 때 道路破損이 많이 발생되는데, 그것은 즉시 補修를 하도록 하겠습니다. 그리고 吳委員님께 대단히 죄송한 얘기지만 뚝도水源池 江邊道路間 道路開設에 대해서는 여기 28페이지에 內譯이 있습니다만, 聖水大路는 무슨 資料를 인용하시는 것인지…….

○吳世根 委員; 業務報告입니다. 聖水驛에서 뚝섬길간 道路開設事業을 지금 하고 있지요? 공사를 하고 있지요? 聖水驛에서 뚝섬길간 道路開設 業務報告現況에는 補償推進費가 49億 7,500萬원으로 돼 있는데 우리 建設委員 要求資料에는 46億 8,500萬원으로 資料에는 그렇게 나와 있습니다.

○道路局長 洪鍾敏; 47億원이 딱 떨어지지 않고 46億 5,000萬원이다 이런 말씀이시죠?

○吳世根 委員; 한번 보세요. 그것…….

○道路局長 洪鍾敏; 49億 7,500만원 이렇게 되어 있습니다. 補償은…….

○吳世根 委員; 그렇지요? 業務報告에는…….

○道路局長 洪鍾敏; 네.

○吳世根 委員; 그리고 建設委員會 要求資料에는 46億 8,500萬원으로 되어 있어요. 41페이지를 한번 보세요. 우리 建設委員會에서 資料要請한 그 內譯의 14페이지입니다.

○道路局長 洪鍾敏; 이 자료를 말씀하시는 건가요?

○吳世根 委員; 이 資料입니다. 現況 이 資料에요. 네, 맞아요 14페이지를 한번 보세요.

○道路局長 洪鍾敏; 本 委員會의 要求資料로 해서 提出한 그 資料가 정확한 資料입니다. 죄송하지만 이 業務現況報告資料는 油印物에 착오가 생긴 것 같습니다. 죄송합니다.

○吳世根 委員; 業務報告 資料가 중요해요, 委員들이 그 資料

要請한 資料要求書가 더 중요합니까? 무책임한 얘기를 왜 해요?

○道路局長 洪鍾敏; 그 숫자는 다시 한 번 확인을 해 가지고 說明을 드리도록 하겠습니다.

○吳世根 委員; 지금 현재 여기 확인이 되어요. 여기 숫자가 다 나와 있는데 여기 와서 봐요. 페이지까지 다 얘기해 주었는데 페이지를 확인하고 한다는 얘기가 무슨 얘기예요?

○道路局長 洪鍾敏; 算出根據를 다시 한 번 확인해봐야 알겠습니다.

○吳世根 委員; 잘못됐으면 잘못됐다고…….

○道路局長 洪鍾敏; 죄송합니다.

○吳世根 委員; 얘기를 하고 또 擔當部長한테 확인을 시켜 가지고 答辯을 똑똑히 해야지.

○道路局長 洪鍾敏; 확인해 가지고 이것을 나중에 다시 答辯을 드리도록 하겠습니다.

○委員長 吳柳根; 확인이 안 됐으면 資料를 정확히 내달라는 지적을 수차에 했음에도 불구하고 是正이 안 되고 있는데, 확실한 根據를 調査해서 다시 答辯해 주시기 바랍니다.

그 다음 質問에 대해서 答辯해 주세요. 擔當係長은 아까도 주의를 줬는데 그 자리에 앉아서 補佐를 하고 答辯은 發言臺에 나와서 答辯을 하도록 이렇게 지켜주시기 바랍니다. 그리고 확인이 안 됐으면 준비되는 대로 조금 후에 答辯을 하도록 하고, 그 다음 부분에 대해서 道路局長께서 答辯해 주시기 바랍니다.

○吳世根 委員; 그리고 뚝도水源池 江邊道路間 道路開設, 거기 또 答辯해 주세요.

○道路局長 洪鍾敏; 이것은 來年에 補償費 25億원이 計上이

되어 있습니다. 補償부터 하고 年次別로 事業을 完了를 하도록 그렇게 推進하고 있습니다.
○吳世根 委員; 그러면 여기 장래라고 해 가지고요, 55億원이라는 金額은 무엇입니까?
○道路局長 洪鍾敏; 이것은 그러니까 93年 以後에 반영할 豫算이 되겠습니다.
○吳世根 委員; 그러면 이 內譯은 그 補償金額에 하나의 計劃이에요. 93年, 94年에 장래에 몇 년을 앞두고, 장래라는 金額이 이렇게 55億원하고 25億원하고 배 차이의 金額이 나왔느냐 이거예요. 뭘 算出根據를 두였어요? 장래라는 얘기가 뭡니까?
○道路局長 洪鍾敏; 92年度에 25億을 投資하고,93年度에 55億원을 投資해서 總 80億원으로 이 事業을 完了할 그러한 計劃을 갖고 있습니다.
○吳世根 委員; 그러니까 이런 補償費나 여러 가지 計劃이 있으면 委員들이 이해가 가게 算出內容 또 장래라고 하면 10年도 볼 수 있고 20年도 볼 수 있는데 몇 年度까지 이 計劃을 해 가지고 80億원의 工事金額을 總 金額으로 한다 그런 내용을 해야지, 道路局長이나 實務, 그 算出한 公職者는 알지만 우리 委員들은 이것을 얼른 보고 이해가 안 가요. 그러니까 이런 것을 할 때는 예를 들어서 좀 자세히 說明을 해 가지고 이해가 가게끔 앞으로 충분히 해 주세요.
○道路局長 洪鍾敏; 네, 죄송합니다.
○吳世根 委員; 이상입니다.
○委員長 吳柳根; 네, 그러면 執行部側의 答辯準備와 점심식사를 위해서 잠시 停會를 하겠습니다. 停會를 宣布합니다.
(議事棒 3打)

（12時 18分 會議中止）

（14時 07分 繼續開議）

○委員長 吳柳根; 자리를 정돈해 주시기 바랍니다. 다시 會議를 續開하겠습니다.

（議事棒 3打）

道路局長 나오셔서 說明해 주시기 바랍니다.

○道路局長 洪鍾敏; 道路局長입니다. 午前에 말씀드렸듯이 地下道路 建設計劃에 대해서 지난 7月 8日 妥當性調査用役을 國土開發硏究院과 대우엔지니어링에 공동으로 契約을 하여서 현재 進行을 해 오고 있습니다. 지금까지 推進해 온 妥當性調査用役에 대한 전반적인 사항에 대해서 일단 用役을 맡고있는 國土開發硏究院의 責任硏究員인 鄭天秀 博士와, 또한 엔지니어링 技術的인 분야에 대해서 用役을 맡고 있는 대우엔지니어링의 副社長인 兪太成 博士로 하여금 지금까지 추진해 온 사항에 대해서 소상히 報告를 드리도록 하고, 그 이외에 委員님들의 疑問나는 사항에 대해서 道路局長이 答辯을 하도록 양해를 해 주시면 감사하겠습니다. 먼저 責任硏究員의…….

○委員長 吳柳根; 네, 委員님들 지금 道路局長 報告대로 用役을 맡은 두 個 會社의 專門硏究員으로 하여금 用役의 모든 分野에 대해서 說明을 듣는 것에 대해서 異議 없으십니까?

（「없습니다」하는 委員 있음）

그러면 用役會社의 硏究員으로 하여금 說明을 듣는 순서를 갖겠습니다.

○道路局長 洪鍾敏; 먼저 國土開發硏究院의 交通工學博士이신 鄭天秀 博士를 紹介하겠습니다.

（國土開發硏究院 交通工學博士 鄭天秀 人事）

다음은 대우엔지니어링의 엔지니어링 분야를 담당하는 兪太

成 博士를 紹介하겠습니다.
（대우엔지니어링 副社長 兪太成 人事）
報告드릴 순서는 國土開發硏究院의 鄭天秀 博士께서 먼저 說明을 하고, 잇따라 兪太成 副社長께서 說明을 하는 순서대로 하겠습니다. 그럼 鄭博士님 說明을 해 주시오.
○國土開發硏究院 責任硏究員 鄭天秀; 地下道路建設 妥當性調査에 대해서 91年 7月 8日 用役契約을 締結하고 현재까지 4個月 이상 일을 계속해 오고 있습니다. 지금 저희 國土開發硏究院에서는 그 부분에 대한 技術分野 硏究를 하고, 대우엔지니어링에서는 技衛分野, 交通硏究 分野에 대해서 檢討를 맡았습니다. 그렇게 해서 저희들이 이때까지 한 作業推進 過程과 그리고 현재 하고 있는 業務內容, 그리고 앞으로 推進할 日程에 대해서 먼저 交通部分에 대해서 報告를 드리겠습니다. 슬라이드를 이용해서 說明을 드리겠습니다.
○呂範九 委員; 委員長님, 說明者에게 마이크를 사용하도록 하는 것이 좋겠습니다.
○委員長 吳柳根; 네, 마이크를 좀 사용해 주시지요.
○國土開發硏究院 責任硏究員 鄭天秀; 地下道路建設 妥當性調査에 대한 報告를 드리겠습니다. 報告드리는 순서는 첫번째, 事業槪要 그리고 두번째, 地下道路의 必要性 그리고 세번째, 豫備路線代案 構成過程 그리고 네번째, 路線代案의 技術檢討, 네번째에 대해서는 대우엔지니어링에서 報告를 드리겠습니다.
첫 번째 事業槪要에 들어가서 事業槪要에서는 課業의 目的과 範圍, 그리고 課業의 遂行에 대해서 報告를 드리겠습니다. 課業의 目的은 地下道路 長期路線計劃을 수립하는 것입니다. 需要分析은 2010年을 目標로 해서 2010年에 파생되는 轉越入되는 交通量이 얼마나 되는지를 基準으로 해서 그에 따른

路線이 어디가 필요하고 얼마나 필요한지를 도출해가는 과정이겠습니다.

그리고 地下道路 建設計劃을 작성하는 것도 또 하나의 課業의 目的이겠습니다. 地下道路 建設計劃의 작성에는 路線別 投資優先順位를 결정을 하고 年度別 投資計劃 및 財源調達方案과 그리고 附帶事業 開發方案을 제시할 계획입니다. 그리고 課業의 範圍에 들어가서는 대상지역을 서울市와 京畿道를 포함하는 인접 교통영향권이 되겠고, 그리고 評價期間은 1990年부터 2010年까지 20年이 되겠습니다. 그리고 對象路線은 旣存 및 計劃 幹線道路網과 新規地下道路 路線이 포함되겠습니다. 그리고 課業의 遂行은 1991年 7月 8日부터 1年 期間인 1992年 7月 7日까지 12個月이고, 課業의 分擔은 交通部分을 國土開發硏究院에서 맡았고 技術部分을 대우엔지니어링과 PBI社, 美國의 유수 용역업체에서 技術部分을 맡아서 시행을 하고 있습니다. 課業遂行過程度를 보시면 첫 번째 地下道路의 필요성을 檢討를 하고 또, 交通現況調査와 관련 檢討를 거쳐서 노선대를 選定하게 되겠습니다. 노선대의 選定은 지금 選定 中에 있습니다.

그리고 그에 따라서 路線代案이 設定이 되고 또 需要豫測模型이 개발된 것에 따라가지고 네트워크 시뮬레이션 컴퓨터 작업에 의해서 代案別 需要豫測을 하고, 따라서 經濟性 評價와 交通運營技術 및 槪略工事費 算出을 통한 代案別 技術檢討를 통해서 路線別 投資優先順位를 決定을 하고, 그리고 專擔機構 設立方案과 附帶事業 檢討를 포함하고, 그리고 投資 및 財政計劃樹立을 통해서 來年 2月쯤 예상합니다만 公聽會를 거쳐서 建設計劃案을 확정할 計劃입니다. 그 첫번째 地下道路의 必要牲에 대해서 보면 地下道路의 必要性은 첫 번째

서울市의 交通現況 및 展望을 보고, 그리고 地下道路의 必要性에 대해서 說明을 드리겠습니다.

서울市 交通施設現況을 보면 특징으로는 19個 交通軸으로 서울市가 構成되었다고 할 수 있겠으며, 幹線道路가 절대적으로 부족한 상태라고 할 수 있겠습니다. 이에 따른 문제점으로 道路率이 18.3%에 지나지 않아서 道路率이 굉장히 낮은 상태이고, 交通體系性 그리고 道路連續性의 부족으로 인해서 交通疏通에 많은 문제가 되고 있습니다. 그래서 現行 對策으로는 TSM事業을 추진하고 있고 都市高速道路 建設을 推進하고 있습니다만, 이 두 事業에 대해서도 국지성과 일시성 그리고 또 都市高速道路建設에 따르는 여러 가지 民願問題라든지, 아니면 財源調達問題라든지 여러 가지 문제 때문에 事業推進에 조금의 문제가 있는 줄 알고 있습니다.

그 다음에 主 幹線道路의 交通現況을 보면 서울 都心區間은 外部流入 交通量에 의해 전일 交通滯症을 이루고 있으며, 京仁軸은 仁川方向 交通量 急增으로 해서 永登浦地域의 혼잡률이 계속적으로 增加되고 있습니다. 그리고 江南連結軸은 江南의 급속한 개발로 漢江橋梁 주위의 극심한 交通滯症이 심화되고 있는 상태입니다. 都市高速道路의 交通現況을 보면 江邊北路와 올림픽대로는 차량이 급증하고 있고 많은 인터체인지에서 병목현상이 일어나고, 따라서 인터체인지의 機能이 마비되고 있는 상태입니다.

그리고 삼일고가도로도 東西軸 交通量의 急增에 의해서 항상 交通滯症이 發生되고 있습니다. 그리고 南部循環道路도 장래 新空港과 宅地開發로 交通滯症이 더욱 深化되리라고 예상이 됩니다.

서울市의 통행 특성을 보면 都心에 집중적인 通行이 流入되

고 있고, 地域別로 通行流入量을 보면 도심에 위치한 江北이 역시 통행유입량이 江南에 비해서 많은 상태입니다. 57%가 통행유입량이 江北에 몰리고 있고 江南이 43%의 分布를 가지고 있습니다. 그리고 都· 副心間의 통행량이 증가하는 것도 서울市 通行의 특징으로 들 수 있겠습니다. 地域別 통행특성을 보면 都心은 경유교통량이 증가하고 있고, 江南은 業務通行이 급증하고 있으며 永登浦는 京仁軸의 주요 기·종점으로 변모되어서 연일 交通滯症이 심화되고 있으며, 그리고 新村, 淸凉里, 蠶室도 流出入 通行量이 급증하는 상태이며,外廓地域도 신규개발로 交通量增加가 예상되고 있습니다. 이러한 交通現況을 종합진단한 결과 道路施設 供給을 초과하는 交通需要의 增加를 들 수 있겠습니다. 그리고 지속적으로 遲延速度가 감소되고 있고 만성적인 交通停滯現象, 滯症現象이 일어나고 있으며, 약 2兆 2,000億원에 이른 막대한 사회비용이 증가하고 있다고 할 수 있겠습니다. 따라서 交通滯症 심화로 인해서 장래에는 都市機能이 점점 둔화되리라고 예상이 됩니다.

다음으로 地下道路의 必要性에 보면 네 가지로 분류해서 說明을 드리겠습니다. 主幹線道路의 절대적인 부족과, 地上道路擴充의 制約, 그리고 地下空間의 效率的인 活用, 도시광역화에 대비 그 첫번째 主 幹線道路의 절대적인 부족에 대해서 보면 지금 사선 친 부분은 基準을 나타낸 것입니다. 가장 交通疏通이 원활하게 되기 위한 그 機能別 道路의 構成比를 나타낸 것입니다. 예를 들어서 主 幹線道路 같은 경우에는 약 8% 정도, 그리고 補助幹線道路 같은 경우에는 약 16· 7% 정도의 道路構成比가 있어야지 원활한 交通疏通을 이룰 수 있으나, 흰 부분으로 나타난 서울市 같은 경우에는 主 幹線道路

는 약 한 3% 정도에 미치고 있고 補助幹線道路도 약 8% 정도밖에 미치지 않습니다.

따라서 이 그래프에 보시는 바와 같이 局地道路나 集散道路에 비교해서 高級幹線道路機能을 가지는 主 幹線道路와 補助幹線道路가 어떤 기준치에 비해서 절대적으로 부족하다고 할 수 있겠습니다. 그리고 地上道路를 확충하는데는 많은 제약이 따르고 있습니다. 도로용량의 확충의 제약으로는 TSM事業을 서울市 여러 전역에서 建築하고 있습니다만 TSM事業은 국지성과 일시성으로 해서 效果에 限界를 나타내고 있습니다. 장기적인 어떤 交通滯症을 해소하는 대안이 될 수가 없겠습니다. 그리고 地上高速道路 建設은 대량의 用地確保가 곤란하기 때문에 확충에 어려움이 있고, 그리고 裏面道路의 확충은 또한 그 補償費가 굉장히 많기 때문에 公共投資事業으로 부적합하다고 할 수 있겠습니다. 이러한 地上道路의 建設問題點을 다시 정리를 해보면 用地確保 곤란과 補償費 過多를 들 수 있겠고, 그리고 地上道路建設에 따르는 騷音, 粉塵 등 市民不便과 民願發生素地가 굉장히 많으며, 그리고 民願發生에 의해서 신속한 道路擴充이 곤란한 상태라 할 수 있겠습니다. 그리고 地下空間의 효율적인 활용이 되어야 되겠는데 地下道路開發을 통해서 地下都市計劃을 정립하는 어떤 모티브가 될 수 있도록 해야 되겠습니다.

그리고 地下駐車場 開發을 통해서 地下道路 開發을 연계한 地下駐車場 開發, 駐車施設開發의 어떤 가능성을 검진해 보고, 그리고 文化 商業施設 開發을 통해서 收益性을 增大할 수 있는 그 가능성을 檢討할 計劃입니다. 그리고 끝으로 필요성에서 都市廣域化에 대비해서 서울市를 포함한 首都圈의 공간구조는 都市圈이 광역화되고 있습니다. 그리고 통행 특성으로

는 통행거리가 增加되고 있으며, 그래서 이러한 통행거리가 增加되고 통행량이 많은 것에 대한 그에 따른 대응전략으로는 신속한 高級幹線道路 체계가 구축되어야 되겠는데 이를 위한 구체적인 對策으로는 都市高速道路 및 地下道路의 확충이 절대적으로 필요하다고 할 수 있겠습니다.

그리고 지금 路線代案을 設定하고 있습니다. 路線代案을 設定하는 過程에 대해서 지금 說明을 드리겠습니다. 豫備路線代案의 構想 設定하는 과정의 첫 번째 接近方法과 基本方向, 그리고 豫備需要分析에 대해서 說明을 드리겠습니다. 基本方向에서는 目標와 推進方向, 細部指針, 그리고 豫備需要分析에서는 道路施設現況과 特性, 그리고 交通現況 및 特性에 대해서 說明을 드리겠습니다. 그 接近方法은 基本方向에 들어가서 豫備需要分析은 道路網體系를 檢討하고 交通現況 및 特性을 檢討해서 候補 노선대를 檢討한 후에 比較路線을 設定을 하고, 最適經濟性 評價와 交通需要豫測을 통해서 最適路線을 設定을 하고, 그리고 公聽會와 그리고 평가기준을 設定한 다음에 實行計劃을 樹立할 計劃입니다.

路線設定의 目標로는 地下道路는 장기적인 안목에서 종합적인 노선대안이 檢討되어야 되겠습니다. 그리고 幹線道路網을 체계화시키는 관점에서 地上道路交通을 보완을 시키고, 그리고 都· 副心 및 衛星都市와의 연결기능을 강화하는 측면에서 都市機能開發을 유도를 해야 되겠습니다. 그리고 地下道路 建設에 따라서 市內 景觀을 보존할 수 있는 方案을 함께 고려를 하면서 路線設定이 되어야 되겠습니다. 路線設定의 細部推進方向을 보면 都市高速道路 및 幹線道路와 連繫體系를 강화하고, 그리고 기존 道路와의 적정간격을 유지한 立體的 幹線網體系를 확립을 하고, 그리고 對應交通 誘發施設과의 연계

및 환승체계를 확보를 해야 되겠습니다. 그리고 장래 交通隘路區間 해소를 위한 道路의 連續性을 확보를 하는데 細部推進 方向을 두었습니다.

그리고 路線設定의 細部指針으로는 네 가지로 나누어서 交通體系 側面, 利用者 側面, 운영자 側面, 그리고 技術 側面에서 봤습니다. 交通體系 側面에서는 都心과 外廓地域을 직결시켜 주고 大衆交通手段과 연계되어야 되겠으며, 그리고 利用者 側面에서는 이용 영향권을 극대화시키고 접근성과 이용하는데 편리할 수 있도록 해야 되겠습니다. 그리고 運營者 側面에서는 장래 추가공급을 고려를 해서 노선대안이 되어야 되겠으며, 地下空間의 부대적인 활용도 동시에 檢討되어야 되겠습니다. 그리고 技術的인 側面에서는 走行, 安定性을 고려를 하고 施工性과 經濟性, 그리고 環境保全 側面에서 路線代案이 設定되어야 되겠습니다. 그리고 豫備需要分析을 보면 豫備需要分析은 交通現況과 交通施設 現況에 대해서 짧게 說明을 드리겠습니다. 이 그림은 서울市內 교통 軸別 走行速度 分布를 나타내는데 선이 굵은 것은 비교적 통행속도가 빠른 구간이고, 그리고 선이 약한 부분은 통행속도가 낮은 구간을 나타냅니다. 보시는 바와 같이 都心部分에서는 선이 굉장히 얇습니다. 다시 말씀드려서 통행속도가 굉장히 낮다고 할 수 있겠습니다. 그리고 江南과 都心을 연계하는 축과 그리고 永登浦地域, 그리고 九里市地域과 都心을 연결하는 축이 통행속도가 낮다고 할 수 있겠습니다.

다음으로 主要 停滯地點을 살펴보면 통행속도 분포와 비슷하게 江南과 그리고 都心을 연결하는 地域과, 그리고 九老, 永登浦地域에서 汝矣島를 통해서 都心을 통하는 지역, 지금 큰 점으로 나타낸 흰 점은 정체지점을 나타내고 굵은 선으로

표시된 것은 정체구간을 나타냅니다.

그리고 都心地域과 江南과 都心을 연결하는 地域, 永登浦와 都心을 연결하는 地域, 그리고 上溪洞 그리고 倉洞地域을 연결하는 地域이 정체를 많이 나타낸다는 것을 알 수가 있겠습니다. 이것은 주요 交通誘發施設 長期開發計劃을 그림으로 나타낸 것인데 보시는 바와 같이 盆唐과 一山, 平村, 山本, 중동 5個 新都市가 들어서게 되고 그리고 대규모 화물유통단지와 그리고 대형백화점 그리고 새로운 화물 및 고속터미널 計劃이 각 주요 축에 따라서 지금 開發이 計劃되어 있습니다. 다시 말씀드려서 지금 서울市에…….

○委員長 吳柳根; 說明 中에 대단히 죄송한데요, 지금 시간이 많이 所要되는 것 같은데 개론적인 것 상식적인 것은 대충 委員님들이 알고 계시니까 本論에 들어가서 정말로 이것이 꼭 필요하고 可能施設에 대한 필요성과 이렇게 設置하는 데에 開設하는 데에 문제가 없다는 그런 本論을 說明해 주시면 안 될까요?

○國土開發硏究院 責任硏究員 鄭天秀; 네, 그렇게…….

○委員長 吳柳根; 네, 개론적인 것은 다 알고 계시니까 중요한 부분만 說明을 해 주세요.

○國土開發硏究院 責任硏究員 鄭天秀; 네, 그렇게 하겠습니다. 지금 슬라이드 준비한 것에 대해서는 간단하게 說明을 드리고, 그렇게 하겠습니다.

○委員長 吳柳根; 네, 간단하게 좀 해 주세요.

○國土開發硏究院 責任硏究員 鄭天秀; 이것은 그 서울市內 주요 交通量과의 通行需要에 대한 흐름도인데 굵은선을 나타내는 것이 通行量이 많은 區間을 나타냅니다. 보시는 바와 같이 서울 都心을 중심으로 해서 주요 축에 많은 通行量의 需要가

있고, 그 전에 그림에서 보신 바와 같이 滯症이 많은 區間에 通行需要가 굉장히 많다는 것을 알 수가 있겠습니다.

都市高速道路網計劃圖인데 여기서도 보시는 바와 같이 서울市에 循環高速道路가 計劃되어 있고, 西部幹線道路, 東部幹線道路 그리고 南部循環高速道路 그리고 서울外廓 循環高速道路 전부 보면 外廓 循環高速道路를 나타내고 있고 計劃이 되어 있고 都心을 통하는 放射形 高速道路가 지금 전무한 상태라고 할 수 있겠습니다. 이러한 都市高速道路의 체계를 진단해 보면 市界進入 高速道路 擴張과 新設이 되고 있고 內部循環高速道路가 新設되고 있으며, 그리고 都心進入 및 通過 都市高速道路가 부족하다고 할 수 있겠습니다. 따라서 都市高速道路의 均等分布를 이루면서 都心制限 放射形 高速道路의 新設이 필요하다고 하겠습니다. 이때까지 저희들이 지금 작업하고 있는 과정에 대해서 說明을 드렸습니다.

그 다음으로 저희들이 할 사항에 대해서는 長期構想 路線代案의 設定을 할 것이며, 그리고 대안별 經濟性評價를 통해서 地下道路 建設計劃案을 樹立할 計劃입니다. 그리고 마지막으로 專擔機構 設立方案을 檢討를 해서 地下道路 建設 妥當性 調査에 대한 마지막 결론을 도출할 계획입니다. 이상 交通部分에 대해서 說明을 올렸습니다.

그 다음에 大宇에서 간단하게 技術部分에 대해서 說明을 드린 후에 종합적으로 質問을 받고 그리고 또 다시 報告를 하겠습니다.

○李鍾奭 委員; 議事進行發言을 하겠습니다.

○委員長 吳柳根; 네.

○李鍾奭 委員; 지금 제가 여기 圖表를 보는 것은 하나의 시간만 낭비하는 거고요, 이미 道路局長으로부터 일일이 우리가

說明을 들어서 다 알고 있는 사실인데 시간을 낭비하면서까지 이분네들도 어려운 시간을 냈고, 우리도 역시 바쁜 시간을 낭비하면서 이것을 봐야 되는 것인지 다시 한 번 檢討해 주시기 부탁드립니다.

○委員長 吳柳根; 네, 좋으신 말씀인데 저도 상당히 큰 기대를 가지고 오늘 이 슬라이드를 보면 많은 부분을 저희가 생각하지 못했던 점을 이해가 갈 것이다 했는데 理論的인 필요安當性만 나열을 해놓으셨네요. 그래서 별다른 도움이 되지를 않고요, 지금 엔지니어링에서 說明하시려는 것은 좀더 深層的인 分析인가요?

○大宇엔지니어링副社長 兪太成; 技術的인 內容이 되겠습니다.

○委員長 吳柳根; 技術的인, 얼마나 걸립니까, 說明이? 이렇게 귀중한 시간을 내서자리를 마련했으니까 그 進行을 해 주시죠.

○大宇엔지니어링副社長 兪太成; 대우엔지니어링 副社長으로 在職하고 있는 兪太成입니다.

○鄭興鎭 委員; 간단하게 해 주세요.

○大宇엔지니어링副社長 兪太成; 우선 오늘 간단히 地下高速道路하고 외부사이를 간단히 말씀을 드리고요, 그 다음에 저희가 이 프로젝트가 成事되었을 때 어떻게 安全하게 쾌적하게 만들 것인가 하는 考慮事項을 중점적으로 말씀드리겠습니다.

그 必要性은 대략적으로 차트로 보시다시피 여러 가지 代案이 있겠습니다만 高架道路가 좀 싸지만 여러 가지 公害問題라든지 日照權問題 등등해서 결국은 地上道路보다는 地下道路가 事業費가 좀 적게 들지 않을까 하는 추측을 해보았습니

다.

또한 그 外國事例를 살펴보면 우리가 高架로 넘어가는 것하고 컷엔드커버, 죄송합니다. 영어를 써서 대단히 죄송합니다. 컷엔드커버 굴착식 方法하고 터널식 方法을 여러 나라에서 建設한 것을 한번 상대적으로 비교를 해 보았습니다. 그랬을 때 地下로 터널로 내려갔을 척에 우리가 지보제라든지 혹은 換氣方式을 업티마이즈하면 상당히 비교적 싸게 建設할 수 있다는 資料가 축적되어 있는 차트입니다. 그 다음에 그렇다고 그 地下道路가 꼭 그렇게 쉬운 것만은 아닙니다. 그래서 地下道路인 경우에 특별하게 우리가 고려해야 될 사항들이 있습니다. 여러 市議員님들께서 관심 있으시다시피 交通運營問題, 사고를 미리 감지하자 하는 通信施設問題라든지 進出入의 統制施設이라든지 비상 대피시설 같은 交通運營 側面에서 상당히 심도 있게 안전하게 우리가 그 市民들을 서브할 수 있는지 檢討가 되어야 되겠습니다.

그 다음에 여기에 따른 附帶施設, 특히 換氣施設이라든지 接觸施設, 換氣問題, 換氣에 대해서 여러 가지로 말씀들을 많이 新聞紙上이나 뭐 통해서 많이 말씀도 있습니다. 換氣問題라든지 또 서울에는 특히 먼지가 많습니다. 그래서 집진문제라든지 또 우리가 쾌적한 交通施設을 하기 위해서는 소음제어시설이라든지 방제시설, 이런 것들을 특별히 잘 고려해 갖고 안전하고 쾌적한 道路를 만들 수 있다는 내용이 되겠습니다.

우선 그 地下道路에는 그럼 交通運營體系를 보시면, 슬라이드가 잘 안 보여서 죄송합니다만 우선 進出入에서 안내하는 施設이라든지 혹은 매연이라든지 화재라든지 그 두번째 칼라입니다. 등등을 事前에 모니터링해서 안전하게 할 수 있는 것, 그 다음에 車輛速度라든지 혹은 待避施設 같은 것을 잘하

고 附帶施設을 하고 그 다음에 응급사항이 벌어졌을 때에 그런 待避施設을 전부 모니터링 해 갖고 통제실로 넘겨 갖고 완전히 컨트롤된 시스템을 갖추게 되는 것입니다.

이것은 예를 들어서, 地下道路의 中央統制施設의 한 事例를 보여드리는 겁니다.

그 다음에 地下道路 하면, 혹시 사고가 나면 어떻게 하겠는가 하고 걱정하시는 분들이 많은데 이것도 外國에서의 여태까지 道路事故率을 오랫동안 統計를 낸 사항입니다. 그래서 제일 안전한 것은 高速道路겠지요. 접근이 상당히 안 되는 統制되고 있는 高速道路겠지만 보통 맨 밑에 두 개가 터널 地下道路에 관한 事項입니다. 그래서 일반적으로 市內에 있는 道路보다는 事故率이 상당히 적고 터널 안에서는 적절히 設計가 되고 統制가 되면 상당히 줄어들고 地下道路일 적에는 단지 入口에서 갑자기 사람들이 地上에서 地下로 들어갔을 적에 그 때는 좀 그런 염려가 있습니다. 그러면 地下道路에는 어떤 施設이 되어 있는가를 간단히 말씀드립니다. 우선 여러 가지 施設이 들어가야 되겠습니다. 대피선이라든지, 혹은 신호라든지 혹은 交通을 모니터링하는 시스템이라든지, 전화라든지, 待避施設, 혹은 라디오 放送施設, 혹은 스피커를 통해서 퍼블릭 어드레스 하는 施設, 혹은 煤煙이라든지 이런 施設이 들어가야 되겠습니다. 이것은 換氣施設에 대해서 槪念的으로 보여드리는 겁니다. 밖에서 外氣에서 환기샤프트를 통해서 신선한 공기를 끌어들이고 또 동시에 오염된 공기는 뽑아내는 그런 시스템이 되겠습니다.

그 다음에 여러분들이 잘 아시는 換氣方法에는 여러 가지가 있습니다. 經濟性이라든지 혹은 技術的인 事項이라든지 매연농도에 따라서 저희들이 선택은 하겠습니다만 종류식이라든

지 혹은 이 슬라이드는 바람을 불어넣는 設備가 되겠습니다. 그래서 모터를 통해서 신선한 바람을 불어넣고 다시 빼어내는 그런 施設이 되겠습니다. 이것은 換氣에 그리드로써 나중에 말씀을 드리겠습니다만 騷音이라든지 이런 등등을 통제하기 위해서 設置하는 施設이 되겠습니다. 이것은 종류식 일종의 환기닥트를 천장에 붙여 좀더 효율적으로 換氣를 할 수 있는 그런 施設이 되겠습니다. 이것은 換氣塔을 이제 오염된 공기를 밖으로 뽑아내야 되는데 換氣塔을 밖으로 뽑아낼 적에 우리가 周邊環境하고 조화를 이루면서 하면 設備를 잘 할 수 있지 않을까 하는 생각을 하고 있습니다.

보시다시피 이것은 시애틀에 있는 換氣塔이 주위경관하고 비교적 잘 매치가 되는 것을 보여드리고 있습니다. 그 다음에 그렇게 되면 換氣費用이 너무 많이 들지 않느냐 하는 말씀들을 하시는 분들이 紙上에도 많이 報道가 되는데 이것은 外國에서의 換氣 길이에 따른 費用을 개략적으로 資料를 分析해 본 것입니다. 그래서 우리가 만약에 그 地下道路를 하면 대개 여기에 나와 있는 범위 내에 들지 않을까 하는 생각인데 A, B, C는 換氣方式에 따라서 결정이 되는 것이겠습니다. 그래서 그 地下道路가 길다고 그렇게 특별히 換氣費用이 많이 드는 것은 아닌 것으로 統計가 나와 있습니다.

그 다음 특히 쾌적하게 만들려면 環境對策이 필요하게 되겠습니다. 그래서 그 오른쪽이 메인터널이 되겠습니다. 그 道路가 되겠는데 거기에서 汚染된 空氣 빨간 게 나와서 그리드로 해 갖고 騷音을 다 제거하고 그 다음에 송풍을 해 가지고 다시 밖으로 뽑아내고, 또 파란쪽에는 마찬가지로 송풍을 하고 해서 騷音도 줄이고 공기를 깨끗히 유지할 수 있는 그런 設備가 되겠습니다.

이것은 集塵設備인데요 우리나라는 특히 먼지가 많습니다. 外國보다 많기 때문에 集塵設備를 해야 되겠습니다. 메인도로에서 나오는 것을 옆으로 끌어들여 集塵設備를 해서 새로운 공기로 다시 활용할 수 있는 그런 設備가 되겠습니다.

이것은 外國에 설치되어 있는 集塵設備를 개략적으로 보여드리는 것입니다. 집진필터라든지 여러 가지 필터를 사용할 수가 있겠습니다.

그 다음에 우리가 공기를 뽑아내고 불어들일 적에는 騷音들이 나기 때문에 그런 騷音을 우리 環境基準에 맞는 騷音으로 레벨을 낮추기 위해서 그 騷音機를 달 수가 있겠습니다. 그것은 여러 가지 經濟性을 보아 가지고 騷音機를 선정을 할 수가 있겠습니다.

이것은 터널 내에서 道路 내에서 화재라든지 혹은 매연같은 것을 디텍트 할 수 있는 센서를 붙여 가지고 自動的으로 저희가 放火施設, 消火施設에 연결을 해 가지고 자동적으로 어느 부분에 무슨 사고가 있으면 금방 시스템이 작동할 수 있도록 그렇게 하고 있습니다.

또한 이것은 일본의 간애츠터널의 비상탈출구인데 약 350m 간격으로 해서 안전하게 乘容들이 利用할 수 있도록 그렇게 設備를 하고 있습니다. 이것은 美國의 시애틀에 있는 마운트베이크리치터널, 상당히 큰 터널입니다. 터널을 運營하고 메인트넌스하는 센타인데 거기 모든 交通統制가 自動化되어 통제실에서 하게끔 되어 있습니다. 모든 것이 전부 컴퓨터 처리되기 때문에 그렇게 그 우발적인, 돌발적인 사고에 적절히 對處할 수 있으며, 또한 效果的으로 對處하는 시스템이 현재 개발이 되어 있습니다. 開發이 되어 사용되고 있습니다.

간단히 外國事例를 말씀드리겠습니다. 우선 外國에는 여러분

들도 잘 아시겠지만 파리에서 악 한 50km에 10m 가량의 터널에서 60km를 달릴 수 있는 완전히 中央統制施設을 갖춘 전 자동화시스템을 갖춘 地下道路가 計劃되고 있습니다. 여기의 특징은 民資를 誘致해서 開發하는 것으로 그렇게 되어 있습니다. 지금 하얗게 보이는 것이 地下道路가 되겠습니다. 그리고 점선으로 보이는 것은 2段階로 하는 內容이 되겠습니다. 그래서 교외에서 시내로 進入하는 道路라든지 혹은 空港으로 가는 道路를 地下로 연결해 가지고 地上交通을 줄이는 그런 방향으로 計劃하고 있습니다.

이것은 파리인 경우에는 3車線 上下로 해서 더블데크로 원형단면으로 소형차를 基準으로 해서 하고 있습니다. 이것은 교통스터디 평가를 하면서 地下道路가 생겼을 때하고 생기기 전의 交通現況을 地上交通이겠습니다. 그것을 分析해 놓은 것인데 좌측에 보시다시피 많은 地上交通이, 우측에서 보시는 바와 같이 地下交通網이 형성되었을 때는 약 地上交通의 20%가 감소가 된다는 그런 스터디 결론이 調査結論이 나와 있습니다. 이것은 그냥 참고로 우리가 地下道路뿐만 아니고 앞으로 地下를 어떻게 開發해서 활용할 것인가를 우리가 신경을 써야 되지 않은가 싶어서 슬라이드를 하나 집어넣어 보았습니다.

日本에서 그 都市에서의 廣域 地下開發計劃模型圖를 한번 마련해 보았습니다. 아마 내일 모레 통화학회에서도 地下開發에 대해서 심포지엄이 있는 것으로 제가 알고 있습니다. 日本 東京의 경우에는 중앙 환상선의 약 8.7km가 신주꾸 구간에 있습니다. 地下道路와 地下鐵하고 동시에 計劃이 되고 地下鐵 12號線과 竝行 建設計劃이 있습니다. 그 다음에 東京만 橫斷 高速道路도 15㎞ 중에 터널 구간이 9.1km 해서 이것은 施工

이 되고 있습니다. 설계속도는 80㎞로 86年에 着工을 해서 施工을 하고 있습니다. 저기에 흰색으로 표현된 것이 중앙 환상선의 신주꾸 구간이 되겠습니다. 그것은 地下鐵 12號線하고 동시에 設計되고 計劃되고 있습니다. 그 다음에 東京만은 보시다시피 저것이 가와사키市죠. 가와사키하고 건너편 점선으로 되어 있는 그 지점이 되겠습니다.

그래서 전체적인 東京市內의 道路網을 연결해 주는 그런 역할을 하고 있습니다. 그래서 이것은 동경만터널 횡단터널공사 地下道路 工事를 스키매틱하게 보여 드리는 것입니다. 중간의 換氣塔을 아티피셜 아일랜드를 만들어 가지고 공사 발전기지로 쓰면서, 동시에 竣工後에 換氣塔으로 쓰고 또 東京市內에 일종의 마뉴맨트로 활용하도록 그렇게 計劃이 되어 있습니다.

또한 美國의 시애틀인 경우에는 2車線 쌍굴터널이 형성이 되어 있습니다. 약 2km로 都心區間에서 여기는 주로 버스 전용으로 되어 있지만 地下道路網이라는 槪念은 어디나 같습니다. 87年에 完工이 되어 가지고 지금 運營을 하고 있습니다. 이것은 내부의 사진이 되겠습니다. 그 다음에 거기에 매 500m마다 승강장이 있기 때문에 승강장에서 찍은 사진이 되겠습니다.

오슬로인 경우에는 오슬로 市內에 특히 市廳을 통과하는 지점의 地上交通을 줄이기 위해서 地下道路를 建設하고 일부는 開通이 되고 연장을 계속해서 하고 있습니다. 그래서 3車線 병렬로 하고 심도가 굉장히 깊은, 서울하고 오슬로하고 거의 地盤이 비슷하기 때문에 될 수 있는 대로 대형터널을 하게끔 되어 있습니다. 通過交通을 주로 하고 中央監視 여기도 마찬가지로 완전히 컨트롤된 상태에서 모니터링하고 統制施設이 갖추어져 있는 것이 特徵이 되겠습니다. 보시다시피 슬라이드

가 잘 안 보입니다만 저게 다운타운 오슬로 都心區間이 되겠습니다. 그래서 중앙 가운데쯤에 市廳이 있고 왼쪽에 보시는 것은 완전히 인터체인지를 地下에다 형성을 해 가지고 外廓으로 빠지는 高速道路와 연결을 하도록 計劃이 그렇게 되어 있습니다.

그 다음에 오슬로의 斷面을 말씀드리겠습니다. 상당히 地盤이 좋기 때문에 대형차들하고 혼용을 해 3車線을 포용하고 있습니다.

이것은 헬싱키의 地下道路입니다. 헬싱키의 경우에는 주로 地下駐車場하고 道路하고 혼합해서 하는데 特徵이 있습니다. 그래서 차가 들어와 地下에 駐車를 시키고 市內에 들어와 일을 보고 나가는 것으로 그렇게 네트워크가 형성이 되어 있습니다. 이것은 아직 施工을 完了 못했기 때문에 조감도를 보여드리는 겁니다. 이것은 참고로 가장 큰, 긴 터널인 도버해협의 터널에 대한 여러 가지 施設을 말씀드렸습니다. 저희들이 엔지니어링하고자 하는 것은 어떻게 터널을 안전하게 經濟的으로 施工하고 쾌적하게 만들 수 있는가 그런 관점이 되겠습니다.

이것은 서울市의 地質分布를 나타낸 것인데 다행히 地盤이 상당히 좋기 때문에 터널공사 하기에는 상당히 좋은 地盤으로 형성이 되어 있습니다. 그래서 저희들이 중점적으로 檢討하고 있는 사항은 우선 地下道路의 후보노선대가 技術的으로 가능한지, 혹은 經濟的인 妥當性을 가진, 經濟的인 斷面같은 것을 생각을 하고 램프라든지 駐車場 計劃을 해서 交通疏通에 도움이 되는 그런 調査를 施行을 하고 있습디다.

터널단면은 우선 저희가 결정할 때 우선 所要車線이라든지 道路幅 등등을 포용하는 최소 단면으로 해서 經濟的으로 하

고요, 그 다음에 터널을 어떻게 하면 工事를 편하게 할 수 있고, 또 市民들한테 불편을 주지 않는 工事를 할 수 있느냐 그런 방법, 기기굴착방법이라든지 혹은 발파공법 이런 등등을 심도 있게 檢討를 하고 있습니다. 터널구조는 저희들이 檢討를 하는데 주로 TBM을 使用해 가지고 2層으로 하면 가장 經濟的이고 工事를 하는데 편한 것으로 그렇게 지금까지 硏究結果는 밝혀지고 있습니다.

그 다음 램프도 우리가 적절한 位置에 地下道路하고 地上道路하고 서로 접촉이 잘되도록 하고, 또 交通이 막히지 않도록 交通을 疏通을 잘 시킬 수 있고 안전하게 할 수 있도록 設置基準을 마련을 해 저희가 檢討를 하고 있습니다.

이것은 개략적으로 서울市 같은 데는 用地가 상당히 부족하기 때문에 旣存의 道路같은 것을 이용하면서 동시에 文化空間, 講堂이라든지 혹은 體育館 같은 文化空間을 겸해 가지고 進出入口를 建設할 적에는 상당히 효과적으로 이용할 수 있는 것이 아닌가 해서 저희들이 그런 構想을 지금 해 보고 있습니다. 또한 마찬가지로 事務室建物이라든지 혹은 住宅같은 것을 進出入口와 겸해 가지고 했을 적에는 상당히 經濟的인 시스템을 만들 수 있지 않을까 하는 생각을 해 보았습니다. 槪略的으로 조감도인데요. 本線터널에서 나오는 車輛들이 進出入하는 그런 槪念을 말씀드리는 겁니다. 그래서 우선 本線에서 빠져나와 가지고 돈을 내고 그 다음에 地下駐車場으로 들어가고, 그 다음에 地上駐車場이 되겠습니다. 地上으로 나오는 그런 시스템이 되겠습니다. 예를 들어서 地下駐車場을 저희들이 조감도를 상상해서 그려 보았습니다.

○委員長 吳柳根; 아직 說明이 많이 남으셨나요?

○대우엔지니어링副社長 兪太成; 거의 다 끝났습니다.

○委員長 吳柳根; 저희가 技術的으로 어떠한 특수한 妥當性이 있느냐 하는 것을 알면 되니까 外國의 예를 너무 많이 들어서 도움이 안 될 것 같습니다.
○大宇엔지니어링副社長 兪太成; 죄송합니다.
○李文光 委員; 거기 한번 생각해 보시라고 엘리베이터…….
○大宇엔지니어링副社長 兪太成; 이것은 地下에다 地上하고 연결해 주는 샤프트를 만들어 파킹도 하고 어떤 승강장 같은 것을 내어서 예를 들어서 부인이 차를 몰고 가서 남편을 내려놓고 부인은 차를 가지고 집으로 갈 수 있는 그런 施設을 하면 상당히 편리하게 市民들이 이용할 수 있는 것이 아닌가 하는 생각에서 이것은 外國事例가 아니고 저희들이 그런 施設을 計劃을 한번 해 보려고 構想을 하고 있는 내용입니다.

그 다음 設備는 環境管理設備하고 安全管理設備를 완벽하게 經濟的으로 함으로써 아주 쾌적한, 사실 실제적으로 地上道路보다도 빠지지 않는 그런 施設이 저희는 가능하다고 생각을 하고 거기에 대한 設備를 갖출 계획을 한번 硏究를 해 보았습니다. 그래서 環境管理施設은 주로 배기가스가 되겠습니다. 배기가스 CO라든지 혹은 카보노녹사이드라든지 아황산가스 같은 것을 적절하게 處理할 수 있는 技術이 현재 활용되고 있습니다.

그 다음 이것은 安全施設로서 매연시설이라든지 防災施設 아까 말씀드린 그런 施設이 갖추어지게 되겠습니다. 그 다음 附帶施設은 주로 집수시설이라든지, 地下의 換氣施設이라든지, 地下駐車場 등등을 고려를 해 가지고 저희들이 만약에 設計를 하게 되면 상당히 쾌적한, 편리한 그런 施設이 되겠습니다.

특히 터널 내의 車輛事故時의 安全對策은 상당히 깊게 저희

들이 檢討를 하고 있습니다. 事故感知라든지 中央統制室로 금방 연결이 되어서 다른 乘客들한테 다른 自動車한테 금방 情報가 處理가 되어서 알려지고 해서 모든 시설을 自動化해 事故에 적극적으로 對處하고 피해를 없애는, 또 事故가 나지 않도록 유도하는 그런 設備가 실제적으로 가능하고, 또 만약에 이 프로젝트가 계속 성공적으로 이루어진다면 設置가 될 수 있다고 생각하고 있습니다. 이것은 統制所를 잠깐 말씀드렸습니다. 특히 走行의 安全性提高對策이라든지 進出入口의 원활한 交通對策은 여러 가지 기술적인 방법이 있습니다. 그래서 그런 것을 최대한으로 활용해 편리한 地下道路가 될 수 있도록 하겠습니다.

특히 이런 尖端 先進設備는 여러 가지 外國事例도 심층 있게 調査해서 分析하고, 또 外國施設도 가능한 한 많이 가서 보고서 어떤 施設을 효과적으로 할 수 있는지, 특히 美國 交通體系硏究所 같은 데는 地下道路에 대한 硏究를 상당히 많이 하고 있습니다. 그래서 거기에 대한 外國사람들이 해 놓은 資料도 우리가 활용을 하면서 이득을 볼 수 있지 않은가 하는 생각이고요. 그래서 특히 아까 말씀드린 대로 경험있는 外國業體도 활용을 해서 우리가 만약에 무슨 경험 미숙으로 미스테이크하는 일이 없도록 그렇게 하려고 생각을 하고 있습니다. 대단히 감사합니다. 너무 시간이 많이 들어서 죄송합니다.

○呂範九 委員; 基礎工事 프로젝트 說明하는데 그 정도 시간은 이해해야죠.

○尹寬炳 委員; 잠깐만, 그렇게 하는 것은 좋은데 環境問題는 설득력이 없는데 環境이 좁은 공간에……. 올라오는 경우에는 우리 地上에 사는 사람까지 위험하게 되는데.

○李鍾奭 委員; 제가 發言 좀 하겠습니다.
○委員長 吳柳根; 네, 말씀하세요. 說明 끝나셨지요?
○大宇엔지니어링副社長 兪太成; 네.
○委員長 吳柳根; 우리 國土開發硏究院과 大宇엔지니어링 두 博士님들 수고가 많으셨습니다. 고맙습니다.
○李鍾奭 委員; 수고를 많이 하였습니다. 저 李鍾奭입니다. 지금 슬라이드를 보고 說明을 많이 들었습니다만 이 說明하고 슬라이드를 보는데 우선 서울市內의 物動量과 人口增加對比가 하나도 나온 사실이 없습니다. 그러면 이것을 뭘로 보고 어떻게 미래를 보고 미래의 物動量과 미래의 人口增加率이 어떻게 해서 어떤 市에 의해서 이것이 결정되어야 되는데 이것은 物動量增加라든가 人口增加라는 것을 하나도 고려한 사실이 없고, 또 한 가지 문제가 무엇인가 하면 우선 用役을 준 것까지는 좋습니다만 우선 여기 申請한 것을 보면 基本設計, 實施設計가 같이 들어가게끔 되어 있어요. 아까 우리 崔委員께서도 말씀을 하셨습니다만 이것이 확실한 단계에서부터 計劃이 된 다음에 設計가 들어가고 실시설계가 들어가야 되는데 이것은 먼저 앞질러가는 일이 아닌가, 그리고 우리 局長님께서는 앞으로 우리 서울市의 人口增加率을 어떻게 보시는지, 昨年 90年度 人口 自然增加를 제외한 外部에서 영입된 增加와 今年度 外部에서 增加된 人口를 비교해 보셨는지, 本委員이 생각하기에는 90年度의 人口增加가 30萬인데 비해서 91年度 8月…….
○委員長 吳柳根; 잠깐요. 用役會社에서 오신 두 분은 나가셔도 좋습니다. 質問 하신다고요? 그러시죠, 그럼.
○李鍾奭 委員; 91年度 8月末 現在 8萬밖에 外部에서 增加하지 않았다고 이러한 統計를 제가 본 일이 있습니다. 그럼 앞

으로 地方化時代를 맞아서 工場이라든가 아니면 우리 國民性이 過去에는 밥만 먹고 사는데 급급했지만 지금은 맑은 공기, 맑은 물, 자연환경, 쾌적한 환경을 선호하는 이런 경향이 있습니다. 그렇다면 市內를 벗어난 市外 外廓地域으로 많이 移住를 하리라고 생각하는데 우선 地下道路를 建設하기에 앞서 地下鐵을 많이 擴張하고 地下鐵의 끈을 연결하는 駐車場施設이 확충되어야 되고 먼저 地下車道를 建設하기에 앞서 이 地下車道로 인해서 서울市內에 進入해서 그 車를 駐車할 수 있는 駐車場施設이 우선 되어야 된다고 봅니다.

그렇다면 이런 것이 먼저 計劃되고 난 다음에 저것이 計劃되어야지 이것은 無計劃하고 展示效果的이 아니냐, 먼저 地下鐵을 建設하고 驛勢圈 駐車場에 의해서 서울 市內에 車가 들어오지 않게끔 우선 車輛進入을 방지할 수 있는 대책이 먼저 필요하다, 局長님은 여기에 대해서 어떻게 생각하시는지 한번 생각해 보시고, 우리 서울市가 앞으로 人口가 항상 增加된다고만 생각하시지 마시고 언젠가는 曲線이라는 것은 下向曲線도 있다, 만약에 人口가 줄었을 적을 대비한 것인가, 이것도 한번 우리 생각해 봐야 된다고 생각합니다. 여기에 대해서 對答 좀 해 주십시오.

○道路局長 洪鍾敏; 道路局長 答辯드리겠습니다.

먼저 본 슬라이드가 항상 저희들이 報告 받을 때도 그렇고 이것이 制約된 시간 내에 報告를 하도록 資料가 準備되어 있다보니까, 이것이 제목만 나와 있습니다.

그러니까 더 細部的인, 여기 슬라이드는 이러이러한 事項에 대해서 硏究를 하겠다하는 그러한 內容이지 이것이 硏究結果自體는 아니다 하는 것을 말씀드리겠습니다. 그러니까 人口나 物動量의 調査가 미흡하지 않느냐 하는 그러한 지적에 대해

서는 여기에 基準年度를 2010年으로 잡아 가지고 그 시점에 있어서의 人口나 物動量 調査를 전부 해 가지고 이 事業에 反映을 하겠다하는 것으로 이해를 해 주시면 되겠습니다.

그리고 基本設計와 實施設計를 앞질러서 한다고 하는 그런 말씀에 대해서는 이것은 타당성 조사에서 아마 午前에도 말씀드린 것처럼 이 路線選定段階나, 그러니까 한 가지 더 말씀드릴 것은 여기에서 報告드린 내용 이외에 路線을 選定하는 그러한 단계의 資料도 지금 深層 調査를 하고 있는데, 그것은 路線選定하기 직전에 다시 委員님들께 說明을 드리겠다하는 것을 報告드리겠습니다.

그리고 이것은 이 路線選定이 妥當性調査用役 중에서 아까 說明드린 여러 가지 項目 중에 路線選定이 되면 그것을 가지고 來年初에 一般市民들이나, 또 더 폭넓은 住民, 專門家들한테 公聽會를 거쳐 가지고 基本設計를 하고 實施設計를 하게 되는데 基本設計를 하게 되면 통상 한 10個月 정도를 잡고는 있습니다만 基本設計를 着手하고 3個月 내지 4個月 정도 지나면 實施設計를 할 수 있는 골격은 다 잡혀지게 됩니다. 그러니까 基本設計를 하고 10個月이 지나고 난 다음에 實施設計를 하는 것이 아니고 基本設計를 해서 實施設計를 할 수 있는 골격이 잡혀지면 그 期間이 약 한 3個月 내지 4個月이 되니까 거기에 잇따라서 바로 實施設計를 할 수가 있습니다. 그것은 현재 서울市에서 施行하고 있는 地下鐵工事 같은 경우에서도 이러한 方式으로 하고 있고 政府에서 하고 있는 高速電鐵 設計에도 이러한 方式으로 하고 있습니다.

그래서 단지 10個月이라고 하는 것은 契約上의 設計期間이지 실제로 골격은 3個月 내지 4個月내에 갖추어지기 때문에 그것이 동시에 이루어지는 것이 아니라 계속 잇따라서 이루

어진다 하는 것을 말씀드리겠습니다.

또한 地下鐵驛舍 連結駐車場 建設이나 지하駐車場 施設이 우선이다 하는 말씀은 그것은 지당하신 말씀입니다. 현재 서울市에는 地下鐵을 建設하면서 地下鐵驛舍 連繫駐車場을 여러 個를 建設하고 있습니다. 그렇지만 地下鐵이라고 하는 것이 地下 20 내지 30m를 지나가고, 또 地下鐵의 특성상 人口密集한 都市地域을 통과해야만 효과를 올릴 수 있는 그러한 특성이 있기 때문에 지금 현재로 대규모의 地下駐車場을 별도로 建設하면서는 하지를 못하고 있습니다. 이 문제에 대해서는 본 과업에 포함해서 地下道路를 建設하면서 어차피 地下道路의 主 工程은 地下를 굴착하는 것이 主 工程이 되니까 地下道路를 建設하면서 필요한 지점에 대규모 地下駐車場을 建設할 計劃도 報告에서 說明드린 바와 같이 具體化하고 있습니다.

거기에 대한 위치나 이러한 것은 별도로 나중에 다시 한 번 報告를 드릴 기회가 있으리라고 보고 있습니다. 그래서 地下道路에 駐車場이 建設되면 그 지점은 地下鐵이라든가, 鐵道驛이라든가, 大規模 流通施設이라든가 하는 交通誘發이 많은 지점 부근에 設置되기 때문에 이 駐車場은 地下鐵과 地下道路를 서로 連繫할 수 있는 것이 되기 때문에 地下鐵과 地下道路의 機能을 보완할 수 있다 이렇게 보고 있습니다.

그리고 都心에 車輛이 進入하는 것을 防止하는 對策도 아울러 필요하지 않느냐 하는 그러한 말씀도 계셨는데, 저희들이 보기에는 지금 현재 서울의 乘用車의 保有比率이 12人當 1臺로 되어 있습니다. 이것이 지금 현재 美國같은 경우에는 1.3人當 1臺, 日本같은 경우에는 2.3人當 1臺, 구라파같은 都市에 보면 2 내지 3인당 1臺 있는 이러한 추세로 봐서 또한 서

울市가 매년 20%씩 自動車가 增加하고 있는 이러한 추세로 봐가지고 앞으로 10年 이내에는 서울도 外國 先進國과 같이 최소한 3人 내지 4人當 乘用車를 한 대씩 보유하는 그러한 수준이 되리라고 보고 있습니다. 그렇게 되면 그 당시에 가 가지고 人口가 현재의 1,050萬에서 그 당시의 人口는 최소한 1,150萬 정도 되리라고 推定이 되기 때문에 車輛은 現在의 134萬臺에서 10年 後에는 400萬臺를 훨씬 넘게 된다는 계산이 되겠습니다. 이 때에 가서는 아무리 都心의 車輛을 억제하는 方法을 택한다고 하더라도 그것은 어느 한계에 부딪히는 것이지, 지금보다도 훨씬 더 乘用車가 많이 通過할 수밖에 없다 하는 그러한 생각을 합니다. 그 당시에 가서 교통지옥을 만나서 이러한 地下道路라든지 새로운 高速道路를 建設한다는 것은 投資費用만 훨씬 더 비싸지는 그러한 우를 범하게 되기 때문에 地下道路에 대한 建設을 지금 着手할 수밖에 없다 하는 그러한 結論이 되겠습니다.

○李鍾奭 委員; 지금 人口가 增加하는 측면에서 地下車路가 결정되는 것 같은데 이것도 서울市의 人口가 감소되는 측면은 생각해 보지 않았습니까?

○道路局長 洪鍾敏; 지금 現在 서울市의 人口增加率은 완만하게 감소되고 있습니다. 그렇지만 增加率이 감소되는 것이지 총체적인 人口는 계속 늘어나고 있습니다. 그러니까 앞으로 2010年에 가 가지고는 人口가 1,150萬 정도에 달할 것이다 하는 것을 根據로, 이것은 지금 현재의 增加率보다는 굉장히 완만하지만 지금보다는 人口가 훨씬 더 늘어나게 됩니다. 그렇게 되니까 거기에 대비해서 여러 가지 交通施設이나 이런 것을 확보해야 한다하는 생각을 하고 있습니다.

○尹寬炳 委員; 제가 한 말씀…….

○委員長 吳柳根; 崔鍾根 委員께서 먼저 신청을 하셨기 때문에 崔鍾根 委員님 發言해 주시기 바랍니다.
○崔鍾根 委員; 우리 道路局에서 지금 同僚委員들께서 많이 우려를 하고 있고 또 염려를 하는 것도 다 千萬市民의 그런 살림을 우리가 豫算을 審議하는 자리이기 때문에 상당히 우려하는 바가 큽니다. 그 이유는 道路局에 책임이 많다고 생각합니다. 지금까지는 서울市가 모든 政策을 決定하는데 임의로 學界나 專門家를 選定을 했습니다. 그래 가지고 들러리를 세워 놓고 그 사람들 이야기를 듣는 것이 아니라 거의 서울市 行政이 의도하는 대로 이끌어 왔습니다. 그렇기 때문에 이런 것도 言論에 報道가 되고 우리 委員들이 알았기 때문에 이런 것 정도 이런 百年大計, 원대한 계획을 가지고 있다면 먼저 우리 千萬市民을 代表하는 選良들에게 미리 이런 정도의, 局長 정도가 아니라 市長이 나와서 이것을 충분히 설명을 한 다음에 이것이 言論에 弘報가 되었더라면 우리 委員님들이 이렇게 당황하지 않을텐데 지금 상당히 그간 많은 곡해도 있고 또 市民의 便益圖謀를 위해서, 또 市에서는 專門性을 가지고 이런 計劃을 세웠는 줄 알고 있었지만 지금 서울市가 그동안 모든 行政을 卓上行政, 密室行政을 해왔기 때문에 지금 우리 委員님들도 당황하고 있는 것이 사실입니다.
그러나 本委員이 생각하기로는 지금 1日 600臺씩 증가되는 차량, 한 달에 1萬 8,000대씩 차가 늘어날 때에는 地下가 되었든 地上이 되었든 비상대책을 강구하지 않는다면 우리의 서울은 사장도시가 되리라고 생각이 됩니다. 지금 현재도 러시아워 때에는 시속 10㎞ 未滿이 되어서 사실 經濟나 文化 모든 면에서 우리 서울의 都市가 마비될 정도로 이런 우려를 하고 있는데, 이대로 우리가 交通對策을 세우지 않는다면 나

중에는 우리 千萬市民이 과연 이 서울의 都市를어떻게 산 都市로 活性化 시킬는지 몹시 염려되어서 제가 어제 本會議 發言에서도 저는 분명히 이것은 贊成 發言을 했습니다. 그렇지 않고는 이 交通對策을 解決할 수 없다고 생각합니다.

방금 專門用役會社 國土開發硏究院이나 이런 데에서도 말씀하셨지만 우리의 國土 利用面積 提高를 봤을 때 오슬로나 헬싱키, 동경, 시애틀, 美國같이 큰 나라에서도 地下道路를 해서 원활한 交通을 2,000年代에 대비하고 있는데 우리같이 세계에서 가장 人口密度가 높고 우리 國土 利用面積이 가장 적은 나라에서 이대로 甲論乙駁하고 있을 것이 아니라 이것은 우리 局長님도 많은 專門性을 가지고 있겠지만 이것은 李海元 市長이 직접 나와서 좀더 확고한 신념과 2000年代의 交通對策에 대해서 이것을 밝혀 주시는 것만이 이 地下車路에 대해서 설득력이 있을 것 같습니다. 그래서 우리 洪鍾敏 局長께서 市長께 부탁을 드려서 여기에 대한 확고한 市長의 설득력 있는 청사진을 우리 建設委員會에 나오셔서 밝혀 줄 것을 動議합니다. 이상입니다.

○委員長 吳柳根; 尹寬炳 委員 發言해 주세요.

○尹寬炳 委員; 네, 감사합니다. 尹寬炳 委員입니다.

지금 鄭天秀 博士님에게 여쭈어 보겠습니다. 우선 中流 이상의 層에 대한 交通對策보다는 大衆交通의 電鐵, 庶民들이 많이 사용하는 그런 면에서 좀 硏究를 한번 해보신 일이 있으셨나요?

○國土開發硏究院 養任硏究員 鄭天秀; 네, 저 자신은 美國에서 돌아온 지 그리 오래되지 않았습니다. 그렇지만 美國에서는 硏究를 한 적이 있었습니다.

○尹寬炳 委員; 네. 本委員이 느끼는 것으로 봐서는 大衆交通

이 우선해야, 大衆交通이 좋아지면 다른 車輛도 줄어지리라고 보고 현재에 우리가 보고 느끼는 바로써는 大衆交通이 좋아지면 우리부터라도 충분히 大衆交通을 이용할 수가 있는데 현재 여건이……. 그래서 앞으로 제가 좀 말씀드리고자 하는 것은 大衆交通 地下道, 地下鐵에 더 관심을 두셨으면 하는 생각이 들고요.

또 한 가지 兪太成 博士님에게 여쭙겠습니다. 지금 環境에다 완벽한 對策을 세우신 것같이 말씀을 하시는데 제가 그 브리핑을 들으면서 제가 느끼는 바에는 이 좁은 공간에서 地下에서 내뿜는 그 公害가 다시 地上으로 올라온다는 것밖에는 없는데 그것이 環境의 解決策이 되겠느냐 하는 생각이 듭니다. 그래서 역시 地下道는 아직 時機尙早가 아니냐 하는 생각이 들고, 또 더 硏究를 해서 앞으로 大衆交通에 더 많은 관심을 가져, 地下道는 아직 時機尙早가 아닌가 싶습니다. 이상입니다.

○委員長 吳柳根; 네, 鄭興鎭 委員 먼저 發言申請이 있었습니다. 먼저 發言해 주시기 바랍니다.

○鄭興鎭 委員; 우리 道路局長께서 이 地下車路를 만들자고 한 것도 아닌 것으로 알고 있는데 진땀은 혼자 빼고 있습니다. 저는 鄭興鎭 委員입니다.

먼저 地方化時代에 輿論을 중시해야 한다고 생각합니다. 우리가 망각해서는 안 될 것은 地下車路는 乘用車 위주의 計劃이고 많은 庶民層이 원하는 것은 地下鐵이라는 것을 명심해야 합니다. 아까 여러 가지 資料로 外國의 경우를 많이 들어 주셨는데 外國에서 道路는 팽개쳐두고 地下車路를 開設하려고 노력하던가요? 先進國에서도 검증되지도 않은 地下車路를 만든다는 것은 마치 기지도 못하는 어린애에게 달리기를 가

르치자는 격이라고 생각합니다. 다시 한 번 비유법을 말하자면 속옷도 입히지 않고 저고리 입히자는 격이라고 저는 그렇게 생각합니다. 우리 局長께서도 잘 아시다시피 서울市 道路占有率이 18.3%라고 합니다. 그러나 실제 車輛이 사용할 수 있는 통과할 수 있는 道路는 10% 未滿인 것으로 本委員은 알고 있습니다.

제가 지난 常任委에서도 지적했습니다만 우리가 급선무라고 생각되는 것은 道路占有率입니다. 10%도 되지 않는 道路占有率을 補償問題라든가 여러 가지 民願으로 인해서 그냥 내팽개쳐둔 채 기초도 되지도 않고 先進國에서 計劃한다고 그래서 거기에 덩달아서 地下車路를 만든다는 것은 상당히 궤변이라고 아니할 수 없습니다. 이것을 저는 道路占有率을 提高하자는 것을 주장하고 있습니다. 특히 幹線道路가 절대적으로 부족합니다. 소방차 한 臺, 쓰레기차 한 臺 들어갈 수 없는 그런 幹線道路도 부지기수입니다.

그러면 우리에게 가장 중요한 것은 駐車難입니다. 이런 幹線道路를 확장함으로써 駐車難도 해소되고 많은 占有率이 提高되리라고 생각합니다.

또한 指摘하지 않을 수 없는 것은 公害뿐만 아니라 막대한 電力이 소비됩니다. 우리가 여름 盛需期가 되면 電力難으로 허덕이고 있습니다. 그런 계획은 되어 있는지요. 그리고 外國은 이미 70%의 地下鐵 占有率을 확보해 놓고 있습니다. 더 이상 再考할 수 없기 때문에 地下車路를 감안하게 된 것으로 本委員은 생각합니다. 그러면 우리는 이제 겨우 20% 未滿의 地下鐵 占有率을 가지고 있으면서도 地下車路를 허둥지둥 밀어붙이기식 行政을 자행하겠다는 것은 그 의도를 의심하지 않을 수 없다는 것입니다.

本委員이 대안을 제시하자면 꼭 이 地下車路가 필요하다면 赤字豫算인 서울市 財政으로 하지 말고 民資를 誘致해서 有料道路로 開設함이 마땅하지 않은가 이렇게 사료됩니다. 더군다나 冒頭에서 말씀드렸듯이 庶民들을 위한 政策을 우리는 꾸준히 개발해야 합니다. 地下鐵은 우리가 특히 권장해야 할 것은 거의 無公害라는 것입니다. 우리가 公害에 시달리고 있는 首都 서울에 살면서 地下車路를 만들어 그 공기를 흡입하고 또 밖으로 排出시켜서, 결국 그 公害가 어디로 갑니까? 本委員은 주장하건대 우리 建設委員會에서는 이 문제를 좀더 신중히 다룰 것을 提議해서 다음 會期로 넘겨주십사 하고 正式 提議하는 바입니다. 이상입니다.

○委員長 吳柳根; 崔世和 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○崔世和 委員; 崔世和 委員입니다. 방금 同僚委員 여러분들께서 좋은 말씀을 해 주셨기 때문에 그 내용에 저도 공감을 표시하며 한 가지 거기에 곁들여서 國土開發硏究院 鄭天秀 博士님에게 여쭈어 보겠습니다.

아까 說明을 듣는 가운데 제가 느낀 것은 무엇이냐 하면, 현재 地下道路를 만듦으로써 오히려 都心의 交通誘發을 가속화시키는 결과를 가져올 것이 아니냐, 이것은 根本的인 交通問題를 해결하는 길이 아니지 않느냐, 따라서 그 동안 地下鐵公聽會를 할 때나 서울市의 전반적인 都市計劃에 대한 過去의 어떤 세미나에 갔을 때도 나왔던 말씀입니다. 이런 현실내용적인 소극적인 방법보다는 根本的인 對策을 세워야 되지 않겠느냐, 그렇게 하기 위해서는 都市機能을 廣域 分散시키는 計劃을 硏究해서 이 交通問題를 다루어보는 것이 根本的인 解決策이 될 것이 아니겠느냐, 또 豫算도 적게 드는 것이 아니겠느냐, 지금 우리 서울市內 그 地價를 보면 여기 서울市廳

을 중심으로 해서 明洞이라든가 坪當 1億 얼마 이렇게 나온다는 것은 바로 여기에 원인이 있는 것이 아니냐, 따라서 이런 현상이 생기지 않도록 해 가지고 변두리도 거의 地價가 똑같이 될 수 있도록 交通을 分散시키고 都市機能을 分散시키는 方向으로 國土開發硏究院에서는 다루어 주는 것이 합리적인 방법이 아니겠느냐 本委員은 생각합니다. 그런데 그러면 왜 國土開發硏究院에서 이 문제를 이렇게 그 동안 硏究해 왔나 제가 짚어볼 때에는 이것은 서울市가 地下車路를 설치하기 위해서 그 目的에 맞게 맞는 방향으로 硏究해 달라 한 結果로, 오늘 이 交通에 대한 行政的인 問題나 또 交通에 대한 技術的인 問題 양사에서 다루어진 것이 아닌가 이렇게 생각합니다.

本委員이 그 동안 듣기로는 정확한 얘기인지 아닌지 모르겠습니다만 이번의 地下車路에 대한 問題는 現 市長께서 在任期間중 실적을 하나 과시하기 위한 展示效果를 위해서 다루는 것이다 하는 말을 여러 군데서 들은 바가 있는데 그것이 사실인지 아닌지 저는 알고 싶고, 그것이 사실이 아니라면 현재 우리 建設分科委員會의 대부분의 委員들이 현재 이 問題에 대해서 비판적으로 있고, 全 서울市民 중의 대부분, 제가 저희 地域區에 있는 住民들하고 대화를 해 봐도 이것은 좀 너무 이르지 않느냐 이런 얘기를 많이 하고 방금 鄭興鎭 委員께서도 말씀하신 바와 마찬가지로 庶民의 交通에 대해서는 신경을 안 쓴다 하는 庶民들의 말이 많습니다.

옛날에 孔子님께서는 孔子님의 제자들이 政治의 비결이 무엇이냐 하고 물어봤을 때 孔子님께서는 抑强扶弱 즉, 강한 사람은 누르고 약한 사람은 부축해라 했다 하는데 오늘날 現代的인 政治에 대한 철학이 어떻게 바뀌어졌는지 모르겠습니다

만 우리 서울市, 앞으로 地方化時代를 맞이한 交通行政에 있어서는 交通問題를 해결하는데 있어서는 庶民의 交通부터 먼저 해결하고 그리고 中産層 以上의 交通問題는 民資誘致 좋은 말씀입니다. 民資誘致를 해서 地下車路를 만들든지, 서울市 豫算을 쓰지 말고, 그렇다면 좋지 않겠느냐, 또 제가 이것은 옆으로 흐르는 말씀입니다만 제가 우리 어떤 民願問題를 다룰 때에 民資誘致 駐車場問題를 어떤 기회에 民願이 들어와서 交通部에 要請을 했더니 서울市에서 豫算으로 할 計劃을 가지고 있다, 서울市에 무슨 豫算이 많아서, 民資誘致를 해서 駐車場을 만들어도 충분한데, 서울市 豫算으로 하겠다는 것이냐 반박한 일도 있습니다만 될 수 있으면 앞으로 서울市의 모든 建設行政은 企業的인 면에서 비즈니스 감각을 가지고 經營的인 次元에서, 이는 말하자면 行政的인 次元을 떠나서 서울市도 하나의 經營體다, 經營的인 次元에서 이것을 다루어보아야 하지 않겠느냐, 그러기 위해서는 한정되어 있는 서울市의 豫算 가지고는 안 되니까 서울市 豫算만 가지고 안 되는 것을 稅金 많이 받아서 할 생각을 하지 말고 자가용을 굴리는 사람들이 좀더 자가용을 편리하게 굴리려고 한다면 그 자가용을 굴리는 사람들이 負擔하는 受益者 負擔原則에 의해서 民資誘致를 해서 有料道路로 地下道를 建設하는 것이 좋겠다 本委員은 그렇게 생각합니다. 이만 제 質問 마치겠습니다.

○委員長 吳柳根; 道路局長께서는 答辯資料檢討나 會議準備에 많은 격무에 매일 시달리고 어제 밤도 새고 한 것으로 알고 있는데 委員님들께서 양해하신다면 앉아서 答辯하시도록 하겠습니다.

(「좋습니다」하는 委員 있음)

○道路局長 洪鍾敏; 감사합니다.
○委員長 吳柳根; 崔相嬴 委員께서 질의해 주시기 바랍니다. 崔相嬴 委員의 質疑를 끝으로 잠시 停會를 하겠습니다.
○崔相嬴 委員; 崔相嬴 委員입니다. 委員長님께서 허락하신다면 저는 用役業體에서 오신 분들하고 一問一答式으로 하겠습니다.
○委員長 吳柳根; 네, 그렇게 하시죠. 發言臺로 나가시죠.
○崔相嬴 委員; 먼저 國土開發硏究院에서 오신 鄭博士님인가요, 제가 質疑하겠습니다.
물론 決定權이고 아무 것도 없는, 다만 서울市로부터 用役을 맡아서 우리가 이러한 地下車路를 建設하니까 여기에 妥當性調査를 좀 해 달라 해서 한 것으로 알고 있습니다. 그러나 本委員이 생각하기에는 妥當性調査라면 그에 상반되는 어떤 調査도 한꺼번에 이루어져야 되는데 여기 調査結果로 보면 전혀 다른 방향의 調査는 전혀 안 되어 있습니다. 다만 自動車가 增加한다 이런 측면에서 硏究했기 때문에 과연 이것을 보고 妥當性調査라 할 수 있겠느냐 우선 의심이 가면서 몇 가지 質問을 하겠습니다. 博士님께서는 지금 우리나라 交通이, 道路網이 18.3%입니다. 이 18.3%의 機能을 제대로 하고 있다고 보십니까?
○國土開發硏究院 責任硏究員 鄭天秀; 네, 여러 가지 制約으로 인해서 제대로 機能을 발휘하지 못하고 있는 것으로 알고 있습니다.
○崔相嬴 委員; 네, 그렇지요? 그것이 本委員이 생각하는 바로 병목현상입니다. 이 병목현상부터 해결을 해서 道路 18.3%에 대한 원활한 疏通이 이루어져야 됩니다. 이것도 해결하지 못한 현상에서 地下鐵 한다는 것은 또 문제가 있다

이런 것하고요, 또 버스가 지금 약 26% 運行을 못하고 있습니다. 이것이 바로 앞으로는 계속적으로 버스가 地上에서 사라질 이런 징후입니다. 그러면 상대적으로 地上道路에 버스가 줄어짐으로써 交通疏通이 원활해질 것입니다. 이 문제에 대해서도 硏究해 보셨습니까?

○國土開發硏究院 責任硏究員 鄭天秀; 네, 제가 직접 하지 않았습니다만 여러 報告書를 보았습니다. 그리고 그 관련되는 資料로는 地下鐵 延長이 增加됨으로 해서 버스의 어떤 需要는 계속 급속하게 減少되고 있는 것으로 알고 있습니다.

○崔相嫮 委員; 아니, 그런 뜻이 아니고 그것이야 물론 상대적으로 되겠지만 그런 뜻이 아니고 地下鐵이 지금 절대수가 부족해서 버스운행이 26%가 줄어들었습니다. 그러니까 왜 버스운행이 줄어드느냐에 대해서 硏究를 해 보셨느냐 이것입니다. 이것은 地下鐵과 상대되는 大衆交通手段이기 때문에 이 質疑를 하는 것입니다.

○國土開發硏究院 責任硏究員 鄭天秀; 네, 버스需要가 減少되는 理由는 地下鐵需要가 增加되는 한 면도 있고, 그리고 乘用車 利用이 增加되는 그런 면도 있고, 그리고 출퇴근시간이 멀어짐으로 해서 도보에 의한 출퇴근이 증가되는 면도 있겠습니다. 버스가 어떤 서비스라든지 아니면 버스를 타기 곤란해 가지고 버스를 타는 것을 기피하는 그런 이유로 해서 줄어드는 현상은 없다고 할 수 있겠습니다.

○崔相嫮 委員; 本委員이 버스회사와 또한 한 기사에게 문의해 본 結果는 앞으로 大衆交通手段은 버스로 하지 말고 地下電鐵로 해야 된다는 이런 말이 많이 나왔습니다. 이 버스가 運行이 줄어든다는 것은 앞으로의 서울市 交通, 自動車 交通量이 줄어든다고 本人은 이렇게 봅니다. 그렇기 때문에 적어

도 이 妥當性調査를 할 적에는 이런 상대적인 調査도 해서 여기에서 發表가 있어야 될 것이라고 생각이 되어서 말씀드렸습니다.

그리고 地下車路計劃 하면서 앞으로 先進國에서는 이미 地下都市 建設도 計劃하고 있는데 地下都市計劃도 연계해서 硏究를 한번 해 봤습니까?

○國土開發硏究院 責任硏究員 鄭天秀; 네, 지금 그것과 결부해서 말씀드린 것은 아까 崔世和 委員께서도 말씀하셨지만 저희, 아무리 힘이 없는 硏究機關이라 그렇더라도 國土開發硏究院이 서울市의 要求에 맞춰 그 答을 써주고 그렇지는 않습니다. 그리고 분명히 말씀드릴 것은 지금 硏究 중에 있습니다. 그리고 百年大計를 위해서 아주 신중하게 그리고 아주 세밀하게 열심히 일해야 된다는 것은 알고 있습니다. 그래서 지금 그 硏究結果는 나오지 않은 상태이고, 그리고 지금 계속 硏究 중에 있습니다. 그렇기 때문에 그 答이 어느 新聞紙上에서도, 예를 들어 가지고 어디 서울市 비위에 맞춰 가지고 그 答을 내주고 있다 그런 말은 거기 硏究所뿐만 아니라 저 자신도 굉장히 불쾌하게 생각하고 있습니다. 그래서 그런 일이 지금 왜 答도 안 나온 상태에서 그런 말씀이 나오는지 저희들 立場에서, 그리고 國土開發硏究院 立場에서 硏究結果도 아무 표시한 것이 없는데 왜 그런 말씀이 나오는지 참 의아스럽습니다.

○崔相爀 委員; 아니, 제가 質問하는 것은 硏究를 해 봤느냐고 質問한 것입니다. 저의 質問에 答辯만 하시면 돼요. 불필요한 答辯은 하지 마시고, 거기서 決定權도 없고 하니까 제가 그런 것을 硏究를 해 봤느냐고 質疑를 하는 것입니다. 그러니까 都市計劃 地下都市도 병행해서 硏究를 해 보셨냐 이 말씀

입니다.
○國土開發硏究院 責任硏究員 鄭天秀; 네, 硏究를 지금 하고 있고 앞으로 할 計劃입니다.
○崔相嫮 委員; 할 計劃이다, 알았습니다. 그리고…….
○委員長 吳柳根; 더 質疑하실 것 있으시죠?
○崔相嫮 委員; 네, 계속 있습니다.
○委員長 吳柳根; 네, 그럼 參考人 資格으로 나온 우리 博士님께서는 發言臺에 나와서 答辯해 주시기 바랍니다.
○崔相嫮 委員; 그렇게 했으면 좋겠습니다. 그러니까 제가 質問하는 것은 거기에서 어떤 決定을 하는 것도 아니니까 간단하게 제가 묻는 말에만 答辯하시면 제가 參考로 하려고 하는 겁니다. 오해는 하지 마시고 들어주시기 바랍니다. 地下鐵과 地下車路 工事費는 한번 비교해 보았습니까?
○國土開發硏究院 責任硏究員 鄭天秀; 네, 工事費는 비교는 해 보았습니다.
○崔相嫮 委員; 어떤 것이 많이 든다고 생각하세요?
○國土開發硏究院 責任硏究員 鄭天秀; 지금 제가 알기로는 아무래도 상대적인 비교를 하면 地下道路가 조금 더 많이 들 수 있지 않을까, 그 道路 自體의 어떤 建設보다는 그외 集塵이라든지 換氣라든지 기타 附帶施設 때문에 좀더 많이 들지 않을까…….
○崔相嫮 委員; 네, 알았습니다. 많이 든다 그것만 얘기하시면 되겠습니다. 그리고…….
○道路局長 洪鍾敏; 아니, 저기 한 가지 말씀드리겠습니다. 이것이 지금 그러한 성질의 종합적인 그러한 問題에 대해서는 鄭博士가 答辯할 수 있는 성질이 안 됩니다. 地下道路가 地上道路보다 단면적으로 비교해 가지고 많이 드는 것으로

檢討한다 하는 그러한 얘기는 市의 입장으로서 할 수 있는 그러한 答辯이 되지를 않습니다.

○崔相嫮 委員; 硏究를 해 봤냐 안 했냐 묻는 겁니다. 硏究를 해 봤냐, 안 해 봤으면 안 해 봤다, 해 봤으면 해 봤다 이렇게 하면 되는 거예요. 오해를 하지 말고 들으시라고, 분명히…….

○國土開發硏究院 責任硏究員 鄭天秀; 崔委員님께서 質問하신 것이 地下鐵하고 地下道路의 비교죠?

○崔相嫮 委員; 네, 地下鐵하고 地下道路, 그리고 車輛이 地下車路 내에서 고장이 났을 적에 牽引은 어떤 방법으로 할 計劃을 가지고 있습니까?

○國土開發硏究院 責任硏究員 鄭天秀; 네, 다시 말씀드리지만 그것에 대해서도 集中 硏究중에 있습니다. 그리고 그 代案은 지금 問題가 제법 있다는 것을 알고 있고, 그 問題를 解決하기 위해서 정말 해결할 수 있는지 그것에 대해서 硏究하기 때문에 저희들한테 用役을 준 것으로 알고 있습니다. 그래서 그것에 대한 지금 결과로는 충분히 해결할 수 있다, 어느 정도 할 수 있다 그런 자신을 가지고 있습니다.

○崔相嫮 委員; 네, 알았습니다. 그럼 이상으로 鄭博士님께 質疑를 마치고요.

大宇엔지니어링에게 質疑를 하겠습니다. 정확한 說明보다도 結果的인 問題만 答辯해 주세요. 한 두세 가지만……. 換氣가 상당히 地下道路에서 問題인데 가장 問題가 되는 것이 換氣라고 생각합니다. 이 換氣口의 設置 位置를 대략 어떤 지점으로 選定해야 되겠다고 技術的으로 생각하고 계십니까?

○대우엔지니어링副社長 兪太成; 지금 저희들이 硏究를 하면서 추천되고 있는 노선대에 대한 踏査를 전부 끝냈습니다. 특

히 그런 踏査를 하면서 제일 중요시하는 것이 지금 崔委員님께서 말씀하신 대로 換氣口를 설치할 수 있는 위치를 우리가 발견할 수 있느냐 없느냐 그것이 상당히 큰 관점이었었고, 또 하나는 出入口를, 進出入口를 設置할 수 있는 空間이 나오는가 아닌가를 상당히 집중적으로 저희들이 檢討를 했습니다. 그래가지고 물론 조금 어려운 부분이 있습니다. 그런 換氣口를 設置할 수 있는 用地를 확보하기 상당히 어려운 부분도 일부 있습니다. 그렇지만 대부분의 경우에 저희들이 그런 換氣口를 設置할 수 있는 위치를 따라서 간다면 조금 어폐가 있습니다만 그런 것을 감안해서 노선대를 檢討를 하고 있습니다.

○崔相嫮 委員; 알았습니다. 다음 質問하겠습니다. 駐車場換氣는 駐車場이 대개가 생각컨데는 都心中心에 와서 駐車場이 이루어지리라고 믿습니다. 사방에서 모이던 차가 都心中心에서 駐車를 시켜놓고 사람이 나와서 자기 勤務地로 간다고 이렇게 보는데 都心中心地에 위치할 駐車場 換氣, 이것은 어떻게 할 것이냐?

○大宇엔지니어링副社長 兪太成; 駐車場도 저희가 위치를 여러 각도로 檢討를 하고 있습니다. 하고 있는데 우선 都心地라고 말씀하실 적에 그것이 정확히 어떤 뜻인지는 잘 모르겠습니다만…….

○崔相嫮 委員; 都心地 市內 한복판…….

○大宇엔지니어링副社長 兪太成; 저희들이 都心地 市內 한복판의 駐車場計劃은 지금 현재는…….

○崔相嫮 委員; 地下駐車場입니다.

○大宇엔지니어링副社長 兪太成; 네, 地下駐車場도 마찬가지인데 그것은 안 하고 있습니다. 왜냐하면 실질적으로 都心部

에 그런 大規模 地下駐車場을 세울 만한 適地가 없습니다. 그래서 槪略的으로 地下駐車場이 나올 수 있는 위치는, 예를 들어서 地形으로 說明드리면 南山, 裝忠洞, 東大門 혹은 낙산, 北岳山……. 그런 주위에 상당히 地形的으로 地下駐車場이라든지 地下空間을 활용할 수 있는 아주 편리하게 할 수 있는 여지가 많기 때문에 주로 하게 되면 그런 편리한 위치를 찾아서 地上의 大衆交通手段하고 地下鐵이라든지 혹은 地上의 버스路線, 이런 것을 연계를 해서 하려고 생각하고 있습니다.

○崔相嫩 委員; 알았습니다. 제가 質問하는 都心圈 駐車場은 차가 外部로부터 都心圈으로 모든 사람이 자기 業務를 보려고 옵니다. 그러면 地下車路는 都心을 그냥 通過만 하고 맙니까?

○大宇엔지니어링副社長 兪太成; 아니, 그렇지는 않습니다.

○崔相嫩 委員; 都心에서 入出入口가 있죠?

○大宇엔지니어링副社長 兪太成; 都心에서의 入出入口도 아까 말씀드리는 그런 地形的으로 활용하기 좋은 地點을 주로 檢討 對象으로 삼고 있습니다. 물론 市內로 빠져나올 수 있는 位置는 저희들이 調査를 하고 있지만 都心地, 예를 들어서 市內道路 乙支路라든지 鍾路라든지 이런 四大門 안에는 없습니다.

○崔相嫩 委員; 그러면 四大門 안에 入出入口가 없으면 결과적으로 어떤 문제가 생기느냐 하면 그 地下車路의 所期의 目的을 달성 못합니다. 예를 들어서 道峰區 쪽에서 이렇게 와가지고 鍾路에 볼 일이 있는데 이것이 차가 계속 나가 南山 뒤에 차를 세워놓고, 아니면 駐車場이 없으면 南山의 뒤에서 出入口로 빠져 나와야 다시 都心으로 들어옵니다. 그러면 그 地下車路의 效能이 과연 몇 % 되겠어요? 그런 문제를 한번

硏究를 하셨냐 그런 얘기입니다. 물론 우리 副社長님에게 어떤 責任을 주는 質疑가 아니고 技術者니까 그런 문제를 어떻게 硏究를 해서 하셨나 하고 알고 싶어서 묻는 것입니다.

○大宇엔지니어링副社長 兪太成; 저희들도 都心地로 들어오는 車輛을 어떻게 市內交通하고 연결해 줄 것인가 하는 그런 것을 저희들이 지금 進出入口 位置를 하면서 國土開發硏究院하고 地上交通의 패턴 같은 것을 檢討를 해 가지고 位置를 選定하고 있습니다. 아까 조금 잘못 이해하셨을까봐 다시 말씀드리는데 四大門 안에 없다고 말씀드린 생각은 다운타운 안에요, 거기 없다고 말씀을 드리는 겁니다. 대개 外廓으로 四大門을 연결하는 외곽선에서 進出入口를 決定해야지 될 것으로 생각하고요. 地下道路로 車輛을 흡수하기 때문에 저는 개인적으로 技術者로서의 생각은 분명히 地上交通을 완화시켜 주리라고 技術者로서 확신하고 있습니다.

○崔相嫮 委員; 네, 그럼 말이죠. 지금 都心圈 안에 地下駐車場을 안 만든다, 그리고 入出入口도 또한 地上에 올라와서 駐車場도 四大門 밖에 駐車場을 만들겠다…….

○大宇엔지니어링副社長 兪太成; 아니, 그것 다시 한 번 명확히 말씀을 드리겠는데요, 지금 확정된 것은 없는데요. 지금 考慮對象이 四大門하고 아까 地形的으로 그런 出入口가 施設을 하기 좋은 位置를 보고 있습니다. 물론 저…….

○委員長 吳柳根; 아니, 副社長님, 지금 궁금하게 생각하는 것은 技術的으로 施設이 可能하느냐 하는 問題하고 外廓道路에서 中心部에서 連繫關係가 참 의심스럽다 이 말입니다. 그것에 대해서 문제가 있다든가 없다든가 이렇게 좀 확실한 答辯을 해 주세요.

○大宇엔지니어링副社長 兪太成; 네, 지금 저희들이 出入口

方向이라든지 位置를 잡을 적에 地上交通施設이 地下에서 올라왔을 적에 흡수하고 순환이 잘 될 수 있도록 連繫가, 물론 外廓에서 地下로 들어와서 어느 出口로 나가서 자기가 원하는 地點에 갈수가 있어야 됩니다. 그래서 그때에 國土開發院에서 細部的인 都心區間의 交通 흐름을 分析을 하고 있습니다. 그래서 그 分析에 맞춰 設置를 하는 방향으로 가려고 합니다.

○國土開發硏究院 責任硏究員 鄭天秀; 그것은 地上交通이 車輛이 가장 적게 다니는 區間을 찾았습니다. 地下 進出入口의 位置를 選定하는 基準으로 대여섯 가지를 정해 가지고, 예를 들어 首警司 자리라든지 그런 자리에 交通滯症이 생기지 않을 그런 位置를 정해 가지고 그래도 交通滯症이 생길 가능성이 있을 경우에는 트래픽시그널을 調整해 가지고 交通疏通이 원활하게 될 수 있도록 하는 방법을…….

○崔相嫮 委員; 네, 좋은 말씀인데요. 이 計劃에 보면 2月에 公聽會를 열게 되어 있습니다. 그러면 적어도 지금쯤은 決定이 되어 가지고 거기에 대한 妥當性調査가 이루어져야 되는데, 보니까 거기에 대한 計劃은 아직도 硏究檢討中인 것으로 알고 있습니다. 本委員이 이것을 왜 質疑하느냐 하면 地下車路를 建設해서 막대한 豫算費를 捻出해 가지고 都心圈 一般交通手段하고 연계에 상당히 문제점이 있고, 또 都心에 들어와서 그 車를 어디다가 駐車를 해 놓고 자기 用務地에서 用務를 볼 수 있느냐 이것 엄청난 겁니다.

물론 이 地下車路 建設이 工事費關係 補償問題에서 地下車路를 構築한다고 이렇게 目的이 나와 있습니다만 이러한 駐車場은 상대적으로 地上에다 또한 우리가 土地를 收用한다든가 혹은 買入해서 엄청난 廣場을 만들어서 駐車場이 만들어

집니다. 여기에 대한 土地補償도 따르게 됩니다. 이런 문제를 생각할 때 과연 우리 地下車路가 都心에 進入한 뒤에 하등의 문제없이 막 들어오느냐, 물론 이 都心 中央 밑에다 鍾路면 鍾路, 乙支路면 乙支路 밑에다가 대단위 駐車場을 만들어 놓고 차가 地上으로 못 오르게 하고 사람만 올라온다면 또 별 문제지만 車 自體가 都心圈으로 入出入이 된다면 이것은 하등의 實用性이 없다고 봅니다.

○大宇엔지니어링副社長 兪太成; 저는 물론 交通專門家는 아닙니다만 저희는 技術的인 측면을 다루고 있지만 地下道路의 특징이 交通을 그 상황에 따라서 統制할 수 있다는 長點이 있습니다. 그러니까 예를 들어서 그것도 있고 또한 톨플레이스 같은 그러니까 有料化함으로써 交通을 誘導하고 統制할 수 있는 機能도 있다고 봅니다.

○崔相嫮 委員; 알았습니다. 本委員이 이제까지 質問한 事項에 대해서는 아직까지 用役業體에서 완전한 結論이 안 나온 상태이고 硏究 중인 것으로 알고 이상 質疑를 마치겠습니다.

○委員長 吳柳根; 네, 執行部측의 答辯 準備와 다음 會議를 준비하기 위해서 약 20分間 停會를 하겠습니다. 停會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(15時 45分 會議中止)

(17時 20分 繼續開議)

○委員長 吳柳根; 네, 여러 가지 重要한 事案들을 意見 交換을 收斂하느라고 豫定 휴식시간보다 많이 늦은 점에 대해서 委員님들과 더불어 關係公務員들께서 깊은 양해가 있으시기 바랍니다. 會議를 續開하겠습니다.

(議事棒 3打)

呂範九 委員의 地下車路에 관계된 質疑를 간단히 하시고, 다음 一般案件이 지금 많이 남아 있기 때문에 一般豫算審議로 들어가도록 하겠습니다. 그러시고 地下車路 관계는 장시간 동안 委員님들도 좋은 意見을 주셨지만 事案의 重要性의 의미로 봐서 다시 한 번 再檢討 할 수 있는 시간을 갖도록 하겠습니다. 質疑해 주시기 바랍니다.

○呂範九 委員; 네, 呂範九입니다. 우리 同僚委員들께서 專門知識을 가지시고 또 1千萬市民의 깊은 관심에 대한 代辯의 역할에 충실하시고자 時宜適切하고 아주 深度있는 質問으로 일관해 온 이제까지의 좋으신 말씀에 비해서 本委員이 質疑하는 內容이 다소 미숙하더라도 이해를 구하며 또한 중복된 내용이 있다 하더라도 더한층 이해를 구하면서 몇 가지 意見을 토대로 해서 質問을 해 보겠습니다. 道路局長님 答辯해 주세요.

현재 서울市에서 地下鐵 建設計劃이 앞으로 몇 次 計劃까지 마련되어 있으며, 또 이 地下鐵 建設計劃 豫算과 현재 道路局에서 推進하고 있는 地下車路 建設費가 같이 맞물렸을 때에 어느 한쪽에 치우치지 못하거나, 어느 한쪽은 豫算 내지는 計劃에 차질을 가져올 수 있는가 이것을 우선 한번 答辯해 주어 보세요. 바로 一問一答式으로 하겠습니다.

○道路局長 洪鍾敏; 道路局長 答辯드리겠습니다.

현재 서울市는 1期 地下鐵이 建設되어 있는 것이 118㎞이고 지금 현재 建設 중에 있는 2期 地下鐵이 160㎞로 2期가 완성되면 278km가 됩니다. 그리고 현재 國土開發硏究院에서 妥當性調査를 해서 94年에 着工해서 99年까지 완성하려고 하는 第3期 地下鐵이 122㎞로 해서 總 99年까지 400㎞의 地下鐵 路線을 확보할 計劃으로 推進中에 있습니다. 또한 委員님

께서 質問하신 그 豫算이 地下鐵과 地下道路가 맞물렸을 때에는 어떤 문제가 있겠느냐 하는 그러한 점에 있어서는 당초이 地下鐵은 벌써 89年부터 2期 地下鐵이 工事中에 있기 때문에 工事 着工할 時點부터 地下鐵의 事業費는 投資計劃을 확정해 놓고 推進하고 있습니다. 그러니까 地下鐵 財源에는 아무 문제가 없습니다.

○呂範九 委員; 地下車道 建設費는 앞으로 새로 編成되는 豫算 속에서 마련되어야 할 그런 計劃이란 말씀이시죠?

○道路局長 洪鍾敏; 네, 그렇습니다.

○呂範九 委員; 좋습니다. 그렇다면 地下車路建設에 필요로 하는 豫算이 현재 완성단계에까지 所要豫算 基本豫算案이 2兆 4,000億원으로 되어 있습니다. 그런데 아까 報告內容에 비친다면 2010年代에 마무리된다고 하는, 앞으로 17年 정도에 걸쳐서 完成된다고 하는 그런 計劃에서 地下車路 建設에 중점하는 豫算編成에 따르는 서울市의 전반적 都市開發에 필요로 하는 計劃에 차질이 발생하지 않을까, 그런 것도 생각해 봤습니까?

○道路局長 洪鍾敏; 네, 생각해 봤습니다. 委員님께서 말씀하신 2010年이라고 하는 것은 조금은 착오가 있습니다. 슬라이드에서 2010年은, 2010年을 豫想했을 때 그 때의 人口나 교통수요를 예측해서 그것을 基準으로 한다는 뜻이었고, 地下道路는 이것이 建設하게 되면 아주 빨리 했을 때는 60km를 12年, 그리고 일반적인 경우에 15年, 그러니까 12年 내지 15年이 着手한 시점부터 걸린다 하는 그러한 計劃을 갖고 있습니다. 이렇게 되면 2兆 4,000億원이라고 하는, 빨랐을 때에 12年이 된다고 할 것 같으면 이것은 1年에 약 2,000億원이 所要되는 그러한 계산이 나오게 됩니다.

그런데 현재 서울市 道路建設事業費 약 4,000億원 중에서 高速道路에 投資되는 事業費가 해마다 增加되고 있습니다만 今年같은 경우에는 약 1,800億원 내외로 集計되고 있습니다. 지금 현재 서울市 豫算은 이러한 규모에서 해마다 15% 내지 25% 增加를 하고 있습니다. 여러 가지 稅源이 稅가 地方稅로 넘어오고 이렇게 되기 때문에 이러한 지금 현재에 高速道路에 投資되는 豫算이 지금 현재 진행 중인 高速道路는 94年 이후, 그러니까 늦어도 96年까지 가면 돈이 있어도 더 이상 땅이 없어서 地域道路는 계속 建設하긴 하겠지만 高速道路는 建設하지 못하는 그러한 상황에 분명히 처하게 되어 있습니다. 그러면 그 당시에 高速道路에 投資되는 財源을 地下道路에 建設한다고 할 것 같으면 큰 무리가 없으리라고 基本的으로 보고 있고, 또 하나는 이 地下道路라고 하는 것은 百年大計를 보고 建設하는 것입니다.

○呂範九 委員; 좋습니다. 그것은 나중에 얘기합시다. 네, 죄송합니다, 말씀을 중간에 끊어서요. 그러니까 豫算編成에 따르는 전반적인 財源에서 都市高速道路에 필요로 하는 財源이 94年度 내지 96年度 以後에 가면 그것이 地下車路 事業費로 전환할 수 있는 財源 確保가 가능해지는 입장이다, 그래서 高速道路는 推進하는데 전반적인 서울市 道路計劃에 따르는 어떤 차질은 초래되지 않을 것이라는 意見이시겠지요?

○道路局長 洪鍾敏; 네, 맞습니다.

○呂範九 委員; 네, 좋습니다. 그러면 그런 構圖下에서 볼 때 지금 현재 地下鐵 建設費와 아까 우리 同僚委員님께서도 좋은 質問을 해 주셨는데 地下鐵 建設費와 地下車路 建設費에 대비해서 간략하게 얘기해 주세요, km當.

○道路局長 洪鍾敏; km當 地下鐵 建設費와 地下道 建設費는

비슷합니다. 그러니까 한 가지라고 보면 됩니다.
○呂範九 委員; 400億원, 이번에 말씀하신 대로 400億원이죠?
○道路局長 洪鍾敏; 네, 지금 현재 地下道路 建設費는 지난번 아까 설명드린, 그러한 斷面으로 기준했을 때 400億원이면 충분한 계산이고, 地下鐵 建設費는 지금 현재 2期 地下鐵이 ㎞당 396億원이 됩니다. 그런데 이 地下鐵은 人件費가 많이 所要되기 때문에 地下道路보다 앞으로 上昇率이 더 많아지도록 되겠습니다.
○呂範九 委員; 管理費에 네, 그럼 좋습니다. 그러면 이제 本論으로 한번 들어가 보겠습니다. 지금 今年度 豫算審議資料를 기초로 해서 볼 때 지금 현재 基本의 硏究費는 3億 2,000인가요? 이미 執行이 된 事項에서 현재까지 報告內容에 맞추어지는 結果가 나온 것으로 보고 있습니다.
○道路局長 洪鍾敏; 네.
○呂範九 委員; 그 다음에 基本設計費를 38億원을 計定해 올렸고 그 다음에 實施設計를 120億원을 計定해 올렸습니다. 그러면 현재까지 推進된 作業이 基本的 硏究에 기준한 작업이었는데 이 작업을 토대로 해서 심의 내지는 專門學者 諮問을 통해서 妥當하다고 하는 結論을 얻어야 하는 公聽會는 필연적으로 거쳐야 할 過程이라고 봅니다.
○道路局長 洪鍾敏; 네, 그렇습니다.
○呂範九 委員; 그런데 그 公聽會를 開催하거나 計劃하는 시기가 來年 2月이라고 아까 얘기가 있었는데, 그러면 公聽會가 2月에 가서 市民의 意見, 기타 專門人들의 意見 내지는 政策的 次元에서, 물론 현재 市長님이 構想하거나 道路局長이 構想한 이 事業의 立案이 政策的으로 마련된 것인지 모르겠

습니다만, 그 외에 좀더 全體的, 政治的 입장에서도 이것이 妥當하다, 妥當하지 않다라고 하는 肯定的, 否定的 시각이 나올 수 있다고 하는 가상에서 볼 때 실질적으로 公聽會에서 서울市에서 計劃한 대로 同意되는 분위기로 결정나리라고 자신을 갖고 있는 겁니까?

○道路局長 洪鍾敏; 네, 하고 있습니다.

○呂範九 委員; 그러면 아니, 들어보시죠. 그 전체 市民들의 意見이 同意될 것이라고 하는 자신을 가지시는 이 방대하고 거대한 事業의 立案이, 本 서울市民을 代表로 하는 委員會에서도 否定的 시각의 일부가 있다고 하는 것은 왜 예기치를 못했는가를 묻고 싶고요. 또한 여기에 비해서 만약에 그 시점에 가서 이 公聽會에서 否定的 시각이 지배적 분위기가 되어서 否決되었을 때는, 또는 더 推進이 불가능한 市民的 분위기가 造成되었을 때는 豫算된 38億원에 대한 基本設計費나 또는 計定된 120億원의 實施設計費는 그대로 쓰지 못하는 결과가 되지 않을까 하는 생각인데, 그런 경우에는 豫算所要에 대한 또는 豫算消費에 대한 結果는 어떻게 되리라고 보십니까?

○道路局長 洪鍾敏; 네, 먼저 呂委員님이 지적하신 이러한 문제가 이 建設分野를 專門的으로 다루는 市 建設委員會에서부터 否定的인 意見이 많이 있었던 것에 대해서 예견하지 못했다 하는 것에 대해서는, 아까 崔鍾根 委員님께서 指摘을 해주셨을 때 제가 거기에 대해서 뼈저리게 후회를 했습니다. 뭐냐하면 言論에만 먼저 흘러나가고 왜 여기에서 얘기가 없었느냐, 사실은 言論에 지금까지 이러한 자세한 事項을 한 번도 흘린 적이 없습니다. 言論에 난 그런 枝葉的인 事項은 전부 추측보도였습니다.

그런데 단지 委員님들한테 이것을 그 동안에 자세히 설명드

리지 못했었던 것은 아시다시피 여러 가지 委員會가 開催되기는 하지만 다른 業務를 취급하다 보니까 저희들 핑계가 되기는 하겠습니다만 저희들 게으름 때문에 이러한 것을 事前에 報告를 드리지 못하였다는 것에 대해서는 사과를 드립니다.

그런데 이것이 이러한 百年大計를 내다보는 중요한 事業을 할 때에 市民들한테 意見을 전체적으로 들었을 때에 거기에서는 市民들이라고 하는 것은 이 不特定多數가 되니까 贊反의 意見이라고 하는 것은 충분히 있으리라고 봅니다. 그렇지만 이것은 고도의 技術的인 事項이고 이것을 立案할 때 현재의 交通狀況과 미래의 交通與件을 전부 豫見한 專門家들의 판단이 있기 때문에 어느 정도의 否定的인 意見이 있을 수 있긴 하겠지만 專門家들의 說得이나 이것을 취급해 온 關係公務員들의 說得으로 해 가지고 그 소수의 市民들의 意見은 충분히 납득시킬 수 있으리라 저희들은 그렇게 보고 있고 …….

○呂範九 委員; 네, 간단히 얘기를 해 주세요.

○道路局長 洪鍾敏; 그리고 한 가지 더 구체적으로 말씀드린다고 할 것 같으면 이것은 다른 代案보다도 道路建設費가 싸고 또 이것을 道路를 建設했을 때 다른 交通道路施設보다도 충분하게 交通量을 통과시킬 수 있도록 되어 있는 여건이기 때문에 이 經濟的인 妥當性은 충분하다고 저희들은 보고 있습니다.

○呂範九 委員; 네, 本委員도 地下車路 建設에 대해서 百年大計的 次元에 필요로 하고 앞으로 증가되는 地上車輛 疏通의 소화능력을 地下로 흡수하겠다고 하는 그 構圖에서는 同意하는 委員입니다. 또한 이 필요에 의해서 우리도 오늘 심각한

意見이 交換되었고 그로 인해서 보다 더 본질적인 문제를 놓고 많은 意見이 交換된 結果도 있겠습니다만, 本 地下車路의 建設에 대한 妥當性과 利用의 價値와 또 앞으로의 우리 都市 發展에 뒤따라지는 車輛增加에 따라서 절대 필요치가 있다고 하는 데는 同意한다는 분위기가 全體 意見인 것도 사실입니다.

다만 일부 意見에, 일부 言論에서도 否定的 시각이 보였던 것도 사실입니다. 또 하나 局長님께서 말씀 중에 그렇게 표현을 안 하였지만 우리 委員님들한테 미리 資料를 주지 않고 言論에 먼저 흘렸기 때문에 反對한다고 하는 이런 시각으로 보지는 마십시오. 그렇지는 않으시겠지만 우리는 우리 대로의 주관을 가지고 우리 나름대로의 基本的인 知識을 動員해서, 市民을 代辯하는 입장에서 심각하게 생각한 끝에 贊反이 나올 수 있다고 하는 점을 이해를 해 주시기를 구합니다.

○道路局長 洪鍾敏; 네, 알겠습니다.

○呂範九 委員; 그러면 다음에 基本設計를 着手할 時期를 언제쯤으로 보고 계십니까? 현재 豫算이 承認된다고 할 때…….

○道路局長 洪鍾敏; 豫算이 承認된다고 할 때 저희들은…….

○呂範九 委員; 시기적으로만 간단하게 말씀해 주십시오. 다른 委員님들이 지금 너무 오래 한다고 상당히 좀 저거하실 것 같은데…….

○道路局長 洪鍾敏; 基本設計를 着手하는 時期를 6月로 보고 있습니다.

○呂範九 委員; 6月요? 저는 6月에 대해서 否定的 시각의 이유를 하나 대 보겠습니다. 지금 이러한 거대한 적어도 大韓民國의 심장부 두뇌의 모든 交通을 地下로 흡수하겠다고 하는 거대한 프로젝트가 1· 2次에 걸친 公聽會에서 끝나리라고 그

렇게 속단을 하십니까?
○道路局長 洪鍾敏; 저희들은 公聽會에서 별 문제없이 저희들의 說明으로 해서 市民들을 이해시킬 수 있으리라 생각됩니다.
○呂範九 委員; 그럼 제가 여기서 대단히 죄송한 표현 하나 쓰겠습니다. 이것이 이제까지의 大韓民國 行政의 慣行이요 또는 意識構造라고 생각을 합니다. 行政府에서 樹立한 모든 計劃을 그대로 執行해 오던 그 慣行의, 그 意識構造에 의해서 제시되면 통과될 것이라고 하는 막연한 생각 그것은 앞으로 意識의 轉換이 마련되어야 된다고 봅니다. 이제는 市民에 의해서, 市民을 위해서, 市民이 基礎된 모든 行政과 豫算을 운영하는 時代로 왔습니다. 때문에 이제까지의 慣例에 의해서 한번 프로젝트를 내 놓으면 별 탈없이 땅땅 두드리고 통과되었던 그런 慣行的 판단을 벗어나서라도 뭔가는 이러한 큰 計劃이 과연 전체 千萬市民의 共感帶를 받기까지는 상당한 노력을 해야 되겠다고 하는 그런 自省하는 마음과 노력의 의지를 전제로 해서 構想을 해 주셔야 되겠다고 봅니다.
또 하나는 本委員의 생각으로는 이러한 정도의 이야기는 적어도 1次,2次,3次,4次,5次의 段階를 거쳐야 된다고 봅니다. 이것은 本 委員會의 意見이라기보다 本委員의 意見이라고 생각하고 받아주시기 바랍니다만 一般市民의 公聽 또는 社會속에서의 좀더 地域社會에서의 代表性을 가치고 있는 住民들의 公聽 또는 專門知識人들의 公聽 또는 經濟界의 公聽, 政治界의 公聽 이런 分類에 의한 公聽課程을 거쳐서 얻어진 것이 名實相符한 百年大計를 위한 基礎的인 作業에 완벽한 合意點을 마련하는 그러한 기능적 확보를 마련하는 그런 計劃下에서 構想을 해 주셔야 된다고 봅니다. 때문에 지금 2月에 公

聽을 하면 별 탈없이 통과될 것이다, 6月부터 設計한다, 6月부터 設計한다면 이 엄청난 地下車路의 設計가 저는 設計專門知識은 없습니다만 1次的인 計劃이 60km라고 하는데 60㎞에 해당되는 設計를 6月부터 시작해서 12月까지 마칠 수가 있겠느냐는 얘기입니다. 또한 12月까지 마친다고 했을 때, 바로 今年度에서 마련한 實施設計 120億원도 쓸 수 있는데 120億원까지 왜 올렸는가 하는 얘기를 묻고 싶어요. 答辯 좀 해 주십시오. 다시 한 번 質問하겠습니다. 쉽사리 公聽會가 끝날 것이라고 하는 생각을 基礎로 해서 38億원이라고 하는 基礎設計費를 올리신 그 자체도 잘못인데 과연 38億원도 금년 내에 소비시킬…….

本委員이 말씀드린 대로 이러이러한 과정을 거치는 公聽會 전반적인 데서의 전체 同意 분위기가 마련될 수 있는 그런 시간이, 적어도 本委員이 생각할 때는 5, 6個月이 걸린다고 봅니다. 적어도 최소한 3, 4個月은 걸린다고 봅니다. 3, 4個月이 걸린 후에 基礎設計費가 필요한 것이고 바로 今年 2月부터 시작해도 今年 內에 그 방대한 規模의 設計가 1992年度에 마쳐지기가 어려울텐데, 왜 實施設計費 120億원까지 來年度 豫算에 上程을 했는가 간략하게 答辯을 해 주십시오.

○道路局長 洪鍾敏; 네, 2月에 公聽會를 하게 되면 저희들 생각에는 交通問題를 걱정하는 현명한 市民들의 판단이 이것을 충분히 受容해 주리라 저희들은 그렇게 생각을 하고 있고, 그것을 종합해서 妥當性調査가 마무리 되면 6月부터 基本設計를 實施하게 되고 基本設計는 그 성질상 약 10個月을 잡고 있습니다만 實施設計로 넘어가기 위한 골격은 3個月 내지 4個月이면 設計는 完了된다 저희들은 그렇게 보고 있습니다.

○呂範九 委員; 土木設計를 얘기하시는 거죠?

○道路局長 洪鍾敏; 네, 基本設計에 대한 골격 그러니까 그것이 있어야지만 實施設計로 넘어가는데 그 단계의 作業은 3個月 내지 4個月로 보고 있습니다. 그 이후에는 여러 가지 枝葉的인 補完하는 設計內容이 되는 것이니까, 그러니까 일정상으로 보면7, 8, 9月정도가 지나면 實施設計를 할 수 있는 골격이 갖추어지니까 10月에는 實施設計를 할 수 있다 저희들은 그렇게 보고 있습니다.

그런데 그러면 어떻게 되어서 實施設計費 120億원을 다 넣었느냐, 이것은 저희들이 물론 그것은 實施設計 120億을 1年으로 잡았을 때에 거기에 10, 11, 12 해가지고 1/3이나 1/4만 넣는 방법도 있기는 하지만 통상적으로 지금까지 그것을 전부 一括契約을 해 가지고 그 다음해 年度에 넣는 대신 그 해에 넣어서 契約을 해 왔습니다.

○呂範九 委員; 그것이 바로 本委員이나 우리 同僚委員님들께서 지적하신 事故移越金이 연년이 발생하는데도 별 감각 없이 여기에 대한 代案措置가 마련되어 있지 않는 바로 서울市豫算行政의 問題點이라고 봅니다. 그러한 慣行과 慣習은 이제 버리셔야 됩니다. 받아놓고 보자, 그것은 안 됩니다. 今年에 뭐뭐한 地域에서 뒷골목길이라든가 병목현상의 해결을 의해서 道路擴張에 요구되는 豫算을 수없이 地域에서 建議된 것으로 알고 있습니다. 그러면 쓸 수 있는 예산범주내에서 編成을 받고 配定을 받는데 노력을 하고 市民中心의 豫算編成을 해서 120億원 중에서 20億원만 쓰고 100億원이 남을 것이다 하면 100億원을 현실적으로 地域의 불편한 문제를 해결하는 豫算編成에 주력을 해야 할 그러한 의식하에 市民中心의, 豫算中心의 노력을 해야 합니다.

이것은 경고입니다. 이것은 이제까지의 그러한 慣行에 의해

서 豫算編成에 따라지는 市民들의 불편이 얼마나 컸다고 하는 사실을 다시 한 번 指摘해 드리고 싶습니다. 또한 本委員이 門外漢的 立場에서 말씀드리는 것인지 모르겠습니다만 어느 정도의 시스템을 갖고 있는 설계팀에게 用役을 줄지 모르지만 38億원의 設計費를 3個月 만에 소화시킬 수 있는 과연 그러한 시스템을 갖춘 設計事務所가 있겠습니까? 우리가 생각하더라도 38億원의 돈이 크고 작고 간에 서울市가 100年 앞으로 내다보고 있는 거대한 事業을 마련하기 위한 基礎設計를 3·4個月 만에 그칠 수 있는 것이라고 생각을 했다고 하면 이것이 바로 拙速行政의 基本입니다. 그것은 잘못된 생각이라고 指摘하고 싶습니다.

○道路局長 洪鍾敏; 그것은 조금 착오가 생긴 것 같은데 다시 말씀을 드리겠습니다. 38億원 3·4個月 안에 끝낸다는 것이 아니고 전체적인 것인 10個月 내 끝내기는 하지만 實施設計로 넘어갈 수 있는 작업단계는 3·4個月이면 일을 마무리 지을 수 있다 하는 그러한 내용이 되겠습니다.

○呂範九 委員; 實施設計로 넘어가기 위해서 消費되는 基本設計 費用이 38億이 아닙니까?

○道路局長 洪鍾敏; 그러니까 基本設計 全體的인 費用은 38億이 되지만 그것은 약10個月에 일을 進行하게 됩니다.

○呂範九 委員; 좋습니다. 그러면 10個月에 걸쳐서 38億원이 消費되는 거죠?

○道路局長 洪鍾敏; 네, 그렇습니다.

○呂範九 委員; 豫算이 다 消費된 다음에 다음 豫算을 쓰게 되어 있는 것 아닙니까? 2月부터 公聽會 끝나고 나서 바로 設計實施 한다고 그래도 92年度 12月에 가서 38億원이 消費되는 基本設計가 만료되는 것입니다. 그럼 120億원 자체를

올린 것도 잘못이었다는 이야기를 指摘하고 싶습니다.
○道路局長 洪鍾敏; 네, 그것은 委員님이 指摘하신 말씀이 맞습니다. 이것은 92年度에 끝나지 않는 부분에 대해서는 93年度로 일부 移越되는 것을 전체로 해 가지고 豫算作業을 했습니다.
○呂範九 委員; 그렇기 때문에 아까도 지적한 대로 事故移越金, 해마다 발생을 해도 별 감각없이 받아들이고 있는 서울市豫算問題를 指摘하는 바가 있다고 얘기를 했습니다. 좋습니다. 그것은 큰 각오하에 是正하고 意識轉換을 해야 할 시기라고 생각을 하면서 또 執行部側에서는 이런 점에 중점을 해서 서울市民 中心의 豫算編成에 좀더 많은 신경을 써 주기를 이 기회에 다시 한 번 당부를 드립니다.
그러면 이것은 예외의 말씀을 드리겠습니다만 만약입니다. 만약에 서울市가 갖고 있는 의지, 또 首都 서울이 갖고 있는 百年大計의 프로그램, 나아가서는 앞으로의 원대한 市民生活便宜에 기여될 수 있는 地下車路 建設에 많은 노력을 해 주시고, 이런 意見까지 낼만큼의 硏究에 전념해 주신 局長님 이하 實務職員 여러분들에게 敬意를 표하고 감사를 드리고 싶은 마음도 있습니다. 그러나 그렇기 때문에 이러한 基本的인 事業이 계속되길 바라는 마음 여기 계신 우리 同僚委員님들이나 또 서울市 전체 市民들의 意見도 일치될 수 있는 분위기라고 믿고 싶은 한 마음에서 드리는 말씀이 되겠습니다만 本 豫算에서 158億원 중에서 基本設計 부분이 38億원입니다. 38億 부분은 基本設計에 해당되는 돈으로서 우리 道路局長 말에 비하면 妥當性의 調査가 마무리되고 全體 市民, 各 階層, 各 分野別 市民代表의 公聽會를 통해서 妥當하다고 하는 共感帶가 마련되었을 때 비로소 基本設計에 손을 대신다고

그러셨지요?
○道路局長 洪鍾敏; 네, 그렇습니다.
○呂範九 委員; 그러면 豫算의 38億원을 우리가 만에 하나 제 個人的인 意見입니다. 이것은 어디까지나 個人的인 意見이라고 前提를 하겠습니다. 38億원이라고 하는 基本設計費를 計定해 놨을 때라도 市民公聽會 全般的인 過程을 거치는 過程에서 合意가 도달되지 않았을 때는 쓸 수가 없는 거지요?
○道路局長 洪鍾敏; 그렇습니다.
○呂範九 委員; 손을 댈 수가 없는 거지요? 적어도 道路局에서나 서울市에서 構想하고 있는 公聽會의 스케줄이 내년에 몇 차례 마련될지는 모르겠습니다만 그 스케줄은 적어도 本 委員이 아까 提示한 대로 볼 때에 적어도 지난날의 慣行에 의해서 한두 번으로 그치고 만다고 하는 이런 것은 止揚하고 좀더 폭넓은 市民들의 意見을 收斂해야 되겠다고 하는 의지하에 各 階層, 各 分野別의 市民代表들에게 公聽會를 開催하자면 적어도 1個月에 한 번씩 한다고 그래도 5回에 걸친다면 5個月이 갑니다. 그렇지 않겠느냐는 意見입니다. 그러면 그런 決定이 난 다음에 基本設計費는 쓸 것이고 또 基本設計에 着手가 가능한 것이지, 지금부터 바로 豫算 編成되었다고 해서 基本設計費를 쓰거나 시작되는 것은 아니죠?
○道路局長 洪鍾敏; 맞습니다.
○呂範九 委員; 네, 그렇다면 이런 경우에서 볼 때에 아까 모 직원께서도 다른 委員會에서는 豫算을 좀더 많이 가져오라고 이렇게 얘기를 하시는데, 더 늘리고자 노력을 하시는데 왜 여기는 깎으려는 분위기가 보입니다, 이렇게 말씀을 하시는데 여기에 대한 答辯을 하나 더 드리자면 우리는 4,600億원 내지 5,000億원의 범주 내의 豫算을 建設委員會에 속한 分野別

豫算의 轉換을 해서라도 有效適切하게 效果的이고 生産的으로 配分해서 쓰겠다고 하는 의지에 의해서 이것저것을 검토하는 것이지 우리에게 모처럼 부여된 豫算 그 부분을 잘라서 다른 데다가 다른 事業에 轉換하겠다고 하는 뜻에서 이런 많은 생각을 하고 있지 않다는 것을 參考해 주시길 바랍니다.

그리고 제 質問에 대해서 마무리를 짓자고 하면 보다 더 이런 豫算을 上程했을 때에는 실질적으로 소용되고 사실적으로 필요로 하고 市民 모두에게 골고루 기여될 수 있는 그러한 基調下에 豫算編成의 慣習이 마련되어야 된다고 봅니다. 따라서 本 地下車路 豫算에 관련된 부분에서 本委員의 個人 意見에 비추어서 말씀드린다면 120億원에 해당되는 實施設計費는 너무 성급하게 올렸다고 하는 이런 指摘을 해 드리면서 제 質問을 마치겠습니다.

감사합니다.

○委員長 吳柳根; 네, 그러면 地下車路에 대한 質疑를 끝내고, 一般豫算審議로 들어 가겠습니다. 委員님들 質疑해 주시기 바랍니다.

○道路局長 洪鍾敏; 道路局長이 한 마디만 말씀드리면 안 되겠습니까?

○委員長 吳柳根; 네, 福祉社會로 가는 2000年代의 이 길목에서 우리 道路交通의 수준은 저희들이 보기에는 결코 現 水準에 만족할 수가 없다고 봅니다. 外國에서도 道路나 地下鐵이나 우리보다 앞선 이런 미래를 내다보는 이러한 施設들은 모두 그것이 그 당시 市議員님들의 현명한 판단과 미래를 보는 眼目이 있었기 때문에 이루어지지 않았나 저희들은 그렇게 보고 있습니다.

여러 委員님들이 百年大計를 내다보는 판단을 내리느냐 아

니냐가 바로 우리 서울市의 미래의 수준을 좌우한다고 봅니다. 향후 20年이나 30年 후에 우리 後孫들이 아무쪼록 이 보람된 事業이 91年度 市 建設委員會에서 滿場一致로 받아들여졌다는 영광된 記錄을 볼 수 있도록 해 주시기를 委員님들께 다시 한 번 당부드립니다. 감사합니다.

○崔相嫮 委員; 잠깐 補充質疑를 하겠습니다. 간단하게 하겠습니다. 지금 局長님 말씀이 있었기 때문에……. 崔相嫮 委員입니다.

○委員長 吳柳根; 아니, 終了하고 一般豫算으로 들어가시죠. 시간이 없는데…….

○崔相嫮 委員; 아니, 局長님 말씀이 있으셨으니까…….

○委員長 吳柳根; 아니, 그것은 執行部側으로서 애절한 소망을 말씀한 것 뿐이니까 거기에 대해서 答을 들을 필요는 없다고 생각이 됩니다. 여기는 論爭하는 장소가 아니고…….

○崔相嫮 委員; 좋습니다.

○委員長 吳柳根; 그럼 양해해 주시고요. 一般豫算審議로 들어가겠습니다. 質疑해 주시기 바랍니다.

○尹寬炳 委員; 제가 質疑하겠습니다.

○委員長 吳柳根; 네, 尹寬炳 委員 質疑해 주시기 바랍니다.

○尹寬炳 委員; 尹寬炳 委員입니다. 방금 呂範九 委員님께서 말씀하신 바와 같이 豫算上에 불필요성이 있고 우선순위가 있는 것으로 봤을 때 우선 道路局長님에게 묻겠습니다.

금번 92年度 豫算에 포함되지 않은 彌阿路 擴張工事에 대하여 묻겠습니다.

20페이지 참고로 하시면 되겠습니다. 同 彌阿路 擴張工事의 總 計劃은 昌慶宮 앞에서 彌阿 삼거리까지로 공사기간은 89年 9月부터 92年 12月까지로 알고 있는데 또 總投資費 511

億 3,000萬원 중 현재까지 投資費는 254億 2,000萬원으로 장래투자비는 275億원인데 당초 計劃된 期間이 '92年 末까지…….

○李文光 委員; 幹事가 그런 것은 調整하고 해야지 누구한테 하라는 거야? 지금 어떻게 진행을 하고 있는 거야? 幹事가 무슨 역할을 하는 거야?

○委員長 吳柳根; 議事進行發言 있으세요?

○李文光 委員; 지금 이 시간이 무슨 시간입니까? 委員長님도 주의를 환기시켜 주시고 幹事가 역할을 해야지 효율적으로 會議를 진행을 하죠.

○尹寬炳 委員; 아니, 進行發言 있으면 進行發言 얻어 가지고 말씀하십시오. 委員님들 조용히 해 주십시오.

○李文光 委員; 豫算審議時間 아닙니까?

○尹寬炳 委員; 豫算審議에 이것이 들어가는 것입니까?

○李文光 委員; 알고 있습니다. 하세요. 난 幹事한테 이야기했으니까…….

○尹寬炳 委員; 하는데 같이 소리가 나도록 이야기를 하시니까 내가 좀 지장이 옵니다.

○委員長 吳柳根; 尹寬炳 委員님, 彌阿路 問題가 本會議에서도 나오고 여러 번 기본적인 문제인데 간단하게 이것을 어떻게 해 달라든가 어떻게 생각하는가 答만 들으시고 豫算을 調整하는 것은 委員會의 所管이지 여기에 編成되지 않은 豫算을 道路局長의 裁量으로는 이제 이미 벌써 議會에 提出된 事項이기 때문에 道路局長이나 市長이 여기에 提出되지 않은 豫算에 대해서 決定權은 議會에서 가지고 있는 것입니다.

그렇기 때문에 지금 道路局長을 상대로 해서 彌阿路豫算이 반영되지 않은 것을 質疑하셨다고 해서 지금 答을 들을 수가

없습니다. 그렇기 때문에 말씀을 시작하셨으니까 간단하게만 물어주시고, 다음 事項으로 넘어가도록 協調해 주시기 바랍니다.

○尹寬炳 委員; 네, 간단하게 얘기는 하겠습니다만 序頭에 얘기하는 말을 가지고 말을 만들지 마시고 마지막 얘기까지 잘 들어주시기 바랍니다. 죄송합니다.

당초 計劃된 期間이 92年末까지 完工하여 이 地域의 交通疏通을 원활히 하는 것이 당연하다고 생각하는데 本 事業이 중단되고 제외된 이유는 무엇인가 알고 싶습니다. 工事의 長期化로 인하여 市民生活의 不便은 물론 막대한 經濟的 損失은 누가 책임지겠습니까 하는 생각이 듭니다. 市民들의 지대한 관심사업을 千萬市民의 代表者로서 提案하는바, 本 豫算計劃을 變更하여 彌阿路 擴張工事를 92年度 計劃事業으로 豫算에 반영할 용의는 없는지, 있다면 方法과 時期를 말씀해 주시기 바랍니다. 간단하게 質疑를 했습니다만 다른 委員들의 말씀을 들으시고 차후 答辯을 해 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○委員長 吳柳根; 네, 그러면 尹寬炳 委員께서 質疑하신 부분에 대해서는 준비해서 조금 후에 答辯을 하시고, 다른 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

네, 李鍾奭 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○李鍾奭 委員; 19페이지 펴 주세요. 19페이지 城山大橋 弘濟區間 1區間 이것이 20페이지하고 나눈 것을 가만히 보면 1工區,2工區,3工區,4工區 이렇게 나뉘어져 있는데 나눈 이유는 어디에 있습니까? 工區를 나눈 이유…….

○道路局長 洪鍾敏; 設計를 할 당시부터 이렇게 區間을 나누어 設計를 했습니다.

○李鍾奭 委員; 그런데 이것이 한 會社에서 합니까, 각 區間

마다 다른 會社에서 합니까?
○道路局長 洪鍾敏; 다른 會社에서 합니다.
○李鍾奭 委員; 그러면 瑕疵保證金 같은 문제는 항상 얘기하면 무슨 연결공사 瑕疵保證金問題 때문에 契約을 隨意契約을 많이 한다 하는데 어떻게 이것은 隨意契約으로 안 들어가고 따로따로 이렇게 했습니까? 會社마다…….
○道路局長 洪鍾敏; 서울市에서는 隨意契約은 가급적 억제하고 있습니다. 그래서 監督을 철저히 해서 瑕疵問題를 구분할 수 있는 그러한 工程에 대해서는 一般公開競爭으로 하고 있습니다.
○李鍾奭 委員; 글쎄, 지난 常任委員會 때도 이런 것에 대해서 제가 많은 質疑를 했어요. 그랬더니 이것은 瑕疵保證金의 保證이 불분명하기 때문에 隨意契約을 했다 하는 것이 局長님이나 建設本部長님의 對答이었습니다. 그럼 이것은 繼續工事고 繼續되는, 이어지는 工事인데 어떻게 이것은 隨意契約으로 하지 않고 各 工區마다 다른 會社에 주었느냐 그러면 먼저 答辯한 것에 대해서는 僞證이 아닌가?
○道路局長 洪鍾敏; 서울市에서는 이런 大型工事에 대해서 隨意契約을 준 것이 90年 이후에는 없습니다.
○李鍾奭 委員; 對答을 그렇게 많이들 하셨고 隨意契約한 것이 두 件인가 있었어요.
○道路計劃課長 李柄學; 앞으로 契約해서 工事를 할 것인데 길이가 1㎞니까 한 會社 앞에 3km 3㎞씩 잘라서…….
○李鍾奭 委員; 글쎄, 그것은 이해를 합니다. 하는데 올림픽대로라든가 이 무슨 隨意契約한 곳이 3件인가 7件인가 있는데 이것을 어떻게 해서 隨意契約을 했냐 했더니 繼續工事고 瑕疵問題가 발생하는 것이기 때문에 隨意契約을 했다 하는

對答이었습니다.
○道路計劃課長 李柄學; 그러니까 이것은 繼續工事가 아니라 여기서부터 여기까지 지금까지 着工한 것은…….
○李鍾奭 委員; 글쎄, 거기서부터 거기까지 連結道路 아닙니까?
○道路計劃課長 李柄學; 네, 하지만 처음부터 工事를 한 會社가 맡으면 3年 내에 4年내에 工事를 못하기 때문에 3·4年 내에 工事를 완료할 거리가 3km 내지 4km…….
○李鍾奭 委員; 좋습니다. 넘어갑시다. 그리고 20페이지를 보게 되면 92最大可能額, 91移越豫想額, 92最大豫想하고 92년 豫算에 180億원이 되어 있는데 그 옆에 92豫算案 했는데 510億원, 또 111億원, 70億원, 400億원 한 것은 어떻게 다릅니까? 여기하고 여기하고 맞춰 볼 수가 없어요. 괄호 안의 70億원은 이것이 債權입니까? 補償金입니까?
○道路計劃課長 李柄學; 이것은 債務…….
○李鍾奭 委員; 債務補償費지요?
○道路計劃課長 李柄學; 아니, 補償費가 아니라 510億원은 請求費고 70億원은 債務로 외상공사를 합니다.
○委員長 吳柳根; 외상으로 한다고 하면 얼른 알아듣잖아요.
○李鍾奭 委員; 그러면 180億원은 또 뭡니까? 여기 92豫算의 도표에 보면 180億원 해놓고 그 밑에 2工區에 70億원, 3工區에 70億원, 4工區에 40億원 했는데…….
○道路計劃課長 李柄學; 네, 알겠습니다. 그러니까 92年度에 할 工事物量이 全 2,3,4工區 180億원어치입니다. 그러니까 92年度 豫算에 工事費를 180億원 編成해 놓고 밑에 있는 400億원은 補償費를 180億원 플러스 400億원 해서 總工事費가 580億이고 總工事費는…….

○李鍾奭 委員; 이것하고 이것하고 다른 것이 뭐냐 이것입니다.
○道路計劃課長 李柄學; 180億원이 필요하니까 工事費는 110億원하고 70億원 해서 工事費는 180億원이고 補償費가 400億원…….
○李鍾奭 委員; 그럼 여기 工事費는 안 들어갔다 이런 얘기입니까?
○道路計劃課長 李柄學; 아니요. 180億원이 순전 工事費입니다.
○李鍾奭 委員; 아니, 補償費가 있잖아요. 補償費는 안 들어갔고 計上이 안 된 것입니까?
○道路計劃課長 李柄學; 네, 그렇죠.
○李鍾奭 委員; 이것은 순전 工事費만 計上된 것이다?
○道路計劃課長 李柄學; 네, 工事費를 판단하기 위해서 구체적으로 저희가…….
○李鍾奭 委員; 알았습니다. 그 다음에요. 33페이지를 펴보세요. 道路建設에 따른 其他 經常費 했어요. 거기에 보면 11億 1,700萬원이 計上되었는데 맞습니까?
○道路計劃課長 李柄學; 네.
○李鍾奭 委員; 거기에 土地鑑定評價手數料, 新聞公告料, 工事契約手數料 했는데 土地鑑定評價手數料는 坪當 얼마씩 支給합니까?
이 計算이 하나도 안 나왔습니다. 이것이 11億 1,700萬원에 들어가는 것이 土地鑑定評價手數料, 新聞公告料, 工事契約手數料 했는데 土地鑑定評價手數料가 얼마나 많길래 11億원씩 들어갔느냐, 坪當 얼마나 基準으로 하느냐는 얘기입니다. 基準價가 안 나와 있어요.

○道路計劃課長 李柄學; 이것은 金額을 합해서 풀로 잡아 놓은 것인데 이 鑑定料는 땅값의 0.07%입니다.
○李鍾奭 委員; 0.07%?
○道路計劃課長 李柄學; 네, 그러니까 1,000萬원이면 약 7萬원 정도입니다.
○李鍾奭 委員; 그런데 그것이 11億원씩 들어가느냐…….
○道路計劃課長 李柄學; 서울市 전체입니다. 서울市 鑑定金額, 全體金額 중에서 鑑定手數料는 5% 따지면…….
○李鍾奭 委員; 昨年에 말입니다. 今年度 10月 현재 土地鑑定評價手數料로 지급된 內譯…….
○道路計劃課長 李柄學; 별도로 提示하겠습니다.
○李鍾奭 委員; 별도가 아니라 내일 아침까지 提示해 주세요. 내일 아침 다시 한 번 물어보겠습니다. 工事契約手數料하고 新聞公告料 이것의 件當 金額을 今年度 나간 手數料件當…….
○道路計劃課長 李柄學; 件當은 너무 많으니까 區廳別로 收錄해 가지고 이해할 수 있도록 저희가 잘 해 드리겠습니다.
○李鍾奭 委員; 이것이 區廳別 것입니까?
○道路計劃課長 李柄學; 서울市 全體입니다.
○李鍾奭 委員; 區廳에서 土地補償하는 것도 여기서 합니까?
○道路計劃課長 李柄學; 各 區廳에서 하니까 저희는 豫算을 확보해서 區廳으로 배정해 주면 區廳에서 鑑定을 依賴하고 鑑定手數料까지 支出하기 때문에 저희가 區廳으로 줄 金額이 總 金額입니다.
○李鍾奭 委員; 그럼 이것이 區廳에 交付金 주는 것과 이것하고 이중으로 되잖아요?
○道路計劃課長 李柄學; 아닙니다. 이것은 交付金만…….
○道路局長 洪鍾敏; 이것은 本廳 事業費의 附帶費로 나가는

것입니다.
○李鍾奭 委員; 하여튼 내일 提出해 주세요.
○道路計劃課長 李柄學; 네.
○李鍾奭 委員; 그리고 거기에 보게 되면 36페이지를 한번 펴 보세요. 道路構造物 維持補修 其他 附帶費 했는데 道路 維持補修 工事에 따른 其他 附帶費, 新聞公告, 工事契約手數料 이것 무슨 얘기를 하는 것입니까?
○道路施設課長 金石基; 道路施設課長이 答辯드리겠습니다. 이것은 道路建設事業費와 마찬가지로 維持補修 工事하는 데에도 이제 新聞公告 내는 事項이라든지 또는 調達廳에 工事契約을 依賴할 때 手數料 내는 것, 그런 것을 풀로 잡아서 事業別로…….
○李鍾奭 委員; 이것도 그럼 區廳別로 관련이 됩니까?
○道路施設課長 金石基; 아닙니다. 建設事業所에 관련된 事項입니다. 이것도 원하면 資料를 별도로 만들어 提出하겠습니다.
○李鍾奭 委員; 그럼 그 밑에 道路 未拂補償 했는데 訴訟에 敗訴해서 91年 計上에 앞으로 이것을 訴訟에 敗訴할 것을 예정해서 計上한 것입니까?
○建設行政課長 辛金柱; 아닙니다. 지금 3件은 今年에 저희들이 졌습니다. 그리고 3件은 현재 繫留 중인데 敗訴할 可能性이 있는 事項입니다.
○李鍾奭 委員; 그럼 敗訴해도 이것이 70億원이나 되는데…….
○建設行政課長 辛金柱; 70億원이 아니고 이것이…….
○李鍾奭 委員; 지금 나타난 것이 70億원 아닙니까?
○建設行政課長 辛金柱; 네, 전체는 70億원인데요. 敗訴 訴訟

7件에 대한 것이 한 35億원 정도 되고요. 그리고 원래 未拂補償은 처음 民願申請에 의해서 냅니다. 그런데 今年度에 接受된 것이 지금 10件이 있고 그래서 各 區廳에서 審議를 하고 있습니다.

○李鍾奭 委員; 그러니까 질 것을 計算해서 이것을 만들어 놓은 것이네요?

○建設行政課長 辛金柱; 그렇죠.

○李鍾奭 委員; 그럼 매맞을 곳을 미리 만들어 놓은 거네.

○建設行政課長 辛金柱; 매맞을 곳이 아니고요. 현재 未拂補償이 지금 정확한 調査는 안 되어 있는데 道路電算化作業을 지금 해서 그런 것들이 필요합니다. 95年度에 가면 옛날에 公共事業을 하면서 補償을 안 해줬던 事項입나다. 그래서 異議 申講이 들어오는 것을 대개 보면 10年, 20年 지난 것을 지금 補償을 해 달라고 申請해 오는 것입니다. 그래서 관계된 그런 공부라든가 하는 이런 확인이 어렵고 이래 가지고 區廳別로…….

○崔鍾根 委員; 그런 것은 公訴時效가 안 끝났어요?

○建設行政課長 辛金柱; 그러니까 그런 것은 時效消滅로 해서 보상을 안 해 줍니다. 그러면 訴訟을 民願人이 안 주니까 提起를 합니다. 그럼 이제 法院에서는 그 동안의 時效는 消滅이 아니다, 市에서 豫算 不足으로 못 준 것이 아니냐 이래 가지고 敗訴되는 경우도 있고 저희들은 최선을 다합니다만 그런 事項이 發生됩니다.

○李鍾奭 委員; 그러면 만약에 敗訴를 하는 원인이 근본적으로 行政處分에 미스가 있었던 것이 아닙니까?

○建設行政課長 辛金柱; 그렇죠. 結果的으로 옛날에 公共事業을 하면서 당연히 그 당시 補償을 해 주어야 하는데 사실 70

年代 이전에 公共事業을 과감하게 한 事項도 있고 또 6. 25 사변이 일어나 가지고 登記簿라든가 이런 公簿가 손실이 되었는데 나중에 어떻게 登記가 되어 가지고 사실 이러한 補償 檢討가 참 모호한 것입니다.

그래서 참고로 말씀드리면 89年度부터 91年度까지 未拂補償을 民願申講해서 審査를 하니까 당연히 주어야겠다 한 것이 138件, 약 130億원 정도가 支出이 되었습니다.

○李鍾奭 委員; 그러면 이만큼 市民의 혈세가 낭비되었다면 최소한도 누가 사과말이라도 한 마디 있어야 하는 것이 아닙니까?

○建設行政課長 辛金柱; 浪費라고 볼 수는 없습니다.

○李鍾奭 委員; 行政處分이 잘못되었으면 浪費지.

○建設行政課長 辛金柱; 당시 補償을 해 주었어야 할 事項이 補償을 안 해 준 것을 이제 해 주는 문제가 있고요. 또 한 가지는 저런 事項이 있습니다. 訴訟이, 예를 들어서 일단은 住宅造成事業을 한다면 그 事業者가 都市計劃 道路에 없는 사항을 자기네들끼리 道路를 해서 내 놓는다 이런 것은 당연히 事業者負擔으로 되어야 하는데 이게 10年,20年이 지난 후에 地目은 道路로 되어 있습니다.

그리고 所有는 個人所有로 되어 있고 그런데 이제 이런 것이 한10年,15年 지나다가 申請이 들어옵니다. 所有者가 變動이 되는 경우…….

○李鍾奭 委員; 알았습니다. 되었습니다.

○委員長 吳柳根; 寄附採納을 하든가 해서 일단락, 그때 당시에 行政的으로 처리를 끝내놓지 않았기 때문에 뒤에 문제가 생기는 것이 아니겠습니까?

○建設行政課長 辛金柱; 그런 것은 저희들이 안 주고 있습니

다. 그래서 訴訟이 提起된 것이 현재 저희들이 繫留 중인 것이 102件 중에서 89件이 지금 完決이 되었습니다. 그래서 訴訟해 가지고 67件은 저희들이 안준 것을 訴訟을 提起해서 勝訴를 했고, 敗訴가 22件, 그래서 사실 저희들이 지금 안준 것에 대해서 訴訟이 提起된 勝訴率이 약 75% 됩니다. 그리고 25%는 저희들이 서울市에 責任이 있다 해 가지고 주는 이런 사례도 있습니다.

○李鍾奭 委員; 그리고 그 밑에 施設管理公團 出資金 했는데 지금 施設管理公團에서는 얼마만큼 赤字를 내고 있습니까?

○建設行政課長 辛金柱; 지금 施設管理公團은 복리기업회계제도가 안 되어 있습니다. 委託管理가 되어 가지고, 예를 들어서 駐車場 그 收入은 施設公團 收入으로 되지 않고 駐車特別會計로 해서 市收入으로 들어옵니다. 대신에 필요한 委託 代行費를 저희들이 주고 있습니다. 여기의 施設公團 出資金이라는 것은 그 新築社屋, 우선 廳舍는 있어야 하기 때문에 乙支地下步道가 基本事業으로 되어 가지고 그것만 管理하고 있습니다만 처음 公團 設置할 때 100億원을 出資 目標로 했었던 겁니다. 그 중에서 年度別로 그 內容에 나오듯이 그 동안 60億원을 出資를 해 주었고 나머지 40億원은 廳舍 짓는 것에 工事費 支援形式으로 해 가지고 來年 豫算에 編成하게 된 것입니다.

○李鍾奭 委員; 그리고 事業費 175億원 이라는 것은 뭘 얘기합니까?

○建設行政課長 辛金柱; 그것은 新築事業費가 175億원이 든다는 얘기입니다.

○李鍾奭 委員; 그것이 事業費입니까? 新築事業費가 아니고 …….

○建設行政課長 辛金柱; 新築事業費요.
○李鍾奭 委員; 그것이 事業費로 計算한 것입니까?
○建設行政課長 辛金柱; 네.
○李鍾奭 委員; 그럼 거기 92豫算에 40億원이라는 것은 一般經常費입니까?
○建設行政課長 辛金柱; 經常費가 아니고 施設公團을 設置할 때…….
○李鍾奭 委員; 아니, 여기 豫算에 一般出資金 40億원은 뭐예요?
○建設行政課長 辛金柱; 그러니까 施設公團을 처음 設置할 때 서울市에서 出資金을 100億원을 目標로 한 것입니다.
○李鍾奭 委員; 그러니까 60億원밖에 안 나가고…….
○建設行政課長 辛金柱; 네, 40億원으로 해서 청사도 신축지이기 때문에 내년에 나머지를 전부 출자한다는…….
○李鍾奭 委員; 그럼 特別會計로 넘어가서 말입니다. 49페이지 한번 펴 보세요. 91年度와 92年度 豫算對比할 때 이것이 減少趨勢가 오는데 減少하는 이유가 뭡니까? 주로 有料道路通行料收入이 약 17%가 減少되었는데 減少되는 것이 북악터널도 또 생겼고 남산2호터널도 생겼는데 감소되는 이유가 어디 있습니까?
○建設行政課長 辛金柱; 지금 減少 原因이 카풀제, 交通緩和對策의 일환으로서 지금 일반승용차가 3인 이상 탔을 때는 돈을 안 받고 있습니다. 그리고 또 乘用車는 6人 이상, 노선버스 이런 것을 면제를 해 주다 보니까 減少趨勢에 있고, 그리고 圖表에도 나옵니다만 금화터널이 來年度 8月 以後로 徵收期間이 終了가 됩니다. 그래서 그 金額이 減額되어 가치고 그 동안 年平均 減少趨勢를 한번 算出을 해 본 것입니다. 그

래서 거기 南山1號터널이 12.77% 여기 나옵니다. 이런 것을 勘案하고 또 쌍굴이 지난주에 開通이 되어 가지고 거기의 開通에 따른 增額을 勘案을 해 가지고 지금 92年度 豫算을 檢討 策定을 한 것입니다.

○李鍾奭 委員; 그 밑에 보게 되면 一般會計 轉入金 南山1號터널 쌍굴건설비가 40億원 맞지요? 91債務償還 30億원 그래서 70億원이라는 것은 일반예산전입금 70억원이라는 것입니까?

○建設行政課長 辛金柱; 네, 그렇습니다.

○李鍾奭 委員; 그러면 이것이 一般豫算에 할 것을 왜 特別會計에다 집어넣었어요?

○建設行政課長 辛金柱; 지금 有料道路特別會計設置條例 第3條에 보면 稅入은 有料道路 通行收入하고 또 不足金은 一般會計에서 轉出金하고 其他 雜收入하고 條例에 그렇게 되어 있습니다.

○李鍾奭 委員; 글쎄, 지금 여기에 보게 되면 一般特別會計에서 配定된 것이 하나도 없고 지금 全體가 一般會計 轉入金이 70億원 아니냐 이런 얘기입니다

○建設行政課長 辛金柱; 그러니까요. 그래서 이제 우리가 이번에 北岳터널하고 南山1號터널 쌍굴공사를 하다 보니까 갑자기 財源이 많이 필요한데 有料道路 通行料收入 가지고 一般倉計에서 不足分을 轉出을 시켜가지고 特別會計 전체 154億원이라는 來年度 豫算에 構成이 되어 있습니다. 그래서 一般會計에서 不足分을 충당시키기 의한…….

○李鍾奭 委員; 글쎄, 一般會計에서 不足分을 충당시켜 주는 것은 이해를 하는데 남산 쌍굴터널의 來年의 總 豫算이 얼마입니까?

○建設行政課長 辛金柱; 그 事項은 50페이지 南山1號터널 쌍굴공사 하는 것 總 所要가 48億원, 來年度 豫算이 48億…….
○李鍾奭 委員; 얼마요?
○建設行政課長 辛金柱; 네, 來年度 豫算이 48億이고 91年度 南山1號터널…….
○李鍾奭 委員; 來年度 것만 얘기해요. 92年度 豫算만 얘기하세요.
○建設行政課長 辛金柱; 50페이지에 보면 말이지요, 괄호 30億원이라는 것이 91年度 債務負擔…….
○李鍾奭 委員; 괄호 30億원이 아니라 今年度 거기에 보면 南山1號터널 쌍굴건설공사 있잖아요. 똑바로 보고 말씀하세요. 거기에 보면 48億원 工區 아닙니까? 48億원 工區인데 여기에 지금 計上된 것은 70億원 아닙니까? 一般會計에서. 거기에서 30億원은 辦濟고 그렇지요? 債務辦濟 아닙니까, 30億원은?
○建設行政課長 辛金柱; 네.
○李鍾奭 委員; 그리고 48億 900萬원 아닙니까? 그 중에서 一般會計 40億원이고 特別會計에서 9億 900萬원이 들어간 것이냐 이런 얘기입니다.
○建設行政課長 辛金柱; 네, 맞습니다.
○李鍾奭 委員; 그러면 차라리 이것을 一般會計로 넘겨야지 많은 金額을 投資했는데 어떻게 이것을 特別會計로 分離하느냐 이런 얘기입니다.
○建設行政課長 辛金柱; 아까 말씀드린 것과 같이 有料道路設置條例는 有料道路를 設置한다든가 維持管理를 하기 위해서 特別會計를 設置를 했는데 有料道路 通行料 收入을 가지고 쌍굴공사를 할 수 없기 때문에 不足財源을 一般會計에서 轉

入받아 가지고 有料特別會計를 編成을 해 가지고 工事를 進行하는 것입니다. 그 중에서…….
○道路局長 洪鍾敏; 제가 이렇게 說明드리면 어떨까요? 特別會計라고 하는 것에 대한 財源은 有料道路 收入하고 一般會計에서 轉入된 것이다…….
○李鍾奭 委員; 물론이지요. 그런데 一般會計가 金額이 特別會計에서 投資하는 것이 많다면 당연히 옳은데 一般會計에서 70億원을 더하고 여기서는 8億원밖에 들어오지 않는데 차라리 一般會計로 분류했어야 마땅하지 않냐 이런 얘기입니다.
○道鍾局長 洪鍾敏; 그것은 이제 通行料가 여기에 投資가 되고 또한 南山1號터널이有料道路로 運行이 되고 있기 때문에 이것은 特別會計 事業으로…….
○李鍾奭 委員; 되었습니다. 그 다음은 52페이지 한번 열어보세요. 施設管理公團 代行事業費하고 有料道路 委託管理 所要諸費用 했는데 民間에 대한 代行事業費 했는네 어떤 民間에 대한 代行事業費입니까?
○建設行政課長 辛金柱; 아까 말씀드린 것과 같이 施設管理公團은 一般 公社와 달리 자기가 管理하면서 하는 收入은 시세입으로 들어옵니다. 그런데 그 費用은 支援해 주는 겁니다. 그래서 有料道路에 지금 通行料 收入을 받기 위해서 89名의 職員이 勤務를 하고 있습니다.
○李鍾奭 委員; 그것이 民間人입니까?
○建設行政課長 辛金柱; 施設管理公團 代行事業部입니다.
○李鍾奭 委員; 여기 있지 않습니까. 豫算科目에 보면 民間에 대한 代行事業 되었다 말이에요. 그럼 그 사람들이 民間人이냐 이런 얘기입니다.
○建設行政課長 辛金柱; 豫算科目이 民間에 대한…….

○李鍾奭 委員; 代行事業費? 그럼 그 사람들이 民間人이냐…….
○建設行政課長 辛金柱; 豫算科目 分類事項으로 되어 있는 것입니다.
○李鍾奭 委員; 그것은 豫算 分類事項으로 보게 되면 公務員이라면 여기 人件費 이렇게 나와 있는데 여기 民間代行 代行事業所라는 것은 무엇을 얘기하는 거예요?
○建設行政課長 辛金柱; 豫算編成指針이 나옵니다, 內務部에 있는 準則 안에.
○道路局長 洪鍾敏; 거기 우측에 人件費, 經費, 資産取得費 있지 않습니까?
○李鍾奭 委員; 이것이 만약 公務員이라면 一般經常費로 집어넣어야지 여기에 따로 民間에 대한 代行事業費라는 것은 어감 자체가 우습지 않냐 이런 얘기입니다.
○建設行政課長 辛金柱; 施設管理公團이 公務員은 아닙니다. 公務員은 아니기 때문에 豫算科目…….
○道路局長 洪鍾敏; 말하자면 고유명사입니다.
○建設行政課長 辛金柱; 大修繕費니 施設費니 이런 것이 豫算科目에 內容으로 나오는 事項입니다.
○李鍾奭 委員; 이상입니다.
○委員長 吳柳根; 이제 質疑하실 委員님들이 많이 계시고 또 案件도 많이 남아 있습니다만 시간이 많이 지났고 또 내일 시간이 있기 때문에 이것으로써 會議를 終了할까 합니다. 오늘 道路局所管 豫算案에 대한 質疑 答辯을 들었습니다만 시간이 많이 지났으므로 내일 계속해서 質疑 答辯을 듣기로 하고 오늘 會議는 이상으로 끝마치고자 합니다.
그러면 散會를 宣布합니다.

（議事棒 3打）

（18時 20分 散會）

○出席委員

吳柳根　　崔鍾根　　鄭興鎭　　崔相嫩

白懿宗　　尹寬炳　　李今龍　　鄭止弘

李鍾奭　　崔世和　　呂範九　　朴永植

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　　李柄學

道路施設課長　　金石基

○其他參席者

建設資材試驗所長　　趙熙範

國土開發硏究院 責任硏究員　　鄭天秀

大宇엔지니어링副社長　　兪太成