
第9回서울特別市議會(定期會) 交通委員會會議錄 第4號
서울特別市議會事務局

日時 1991年12月24日(火) 午後3時

場所 交通委員會

議事日程

1. 傳貫버스運送事業新規許可에 관한請願
 2. 1991年度行政事務監查結果報告書採擇의件
 3. 서울特別市自動車運輸事業에 관한課徵金徵收條例中改正條例案
 4. 地下部分土地使用에 따른補償基準에 대한條例案
 5. 地下鐵7號線四佳亭驛과龍馬山驛間住居地域路線計劃線變更에 관한請願
 6. 交通放送商業廣告承認에 관한建議案同意의件
-

審査된案件

o 報告事項 ... 2面

1. 傳貫버스運送事業新規許可에 관한請願 ... 2面
2. 1991年度行政事務監查結果報告書採擇의件 ... 4面
3. 서울特別市自動車運輸事業에 관한課徵金徵收條例中改正條例案(서울特別市長 提出) ... 4面
4. 地下部分土地使用에 따른補償基準에 대한條例案(서울特別市長 提出) ... 8面
5. 地下鐵7號線四佳亭驛과龍馬山驛間住居地域路線計劃線變更에 관한請願(崔相燮 議員 紹介) ... 24面
6. 交通放送商業廣告承認에 관한建議案同意의件(金鍾雄 議員 外 2人 發議) ...40面

(15時 32分 開議)

○委員長 李永和; 자리를 정돈해 주시기 바랍니다. 成員이 되었으므로 第9回 定期會 第4次 交通委員會 會議를 開議합니다.

(議事棒 3打)

o 報告事項

○委員長 李永和; 먼저 議案擔當官室에서 報告事項이 있겠습니다.

○朴孝柱; 議案擔當官室에 勤務하는 朴孝柱입니다. 公有用地 民資誘致駐車場建設同意案이 서울特別市議會 議長으로부터 1991年度 12月 18日 當 委員會로 回附되어 왔습니다.

議事日程 第5項의 地下鐵 7號線 四佳亭驛과 龍馬山驛間 住居地域 路線計劃線 變更에 관한 請願은 四佳亭驛에서 龍馬山驛舍間은 地表面에서 地下鐵이 通過하는 수직거리가 짧아 地下鐵이 通過할 때 진동으로 인하여 地表面에 위치한 住居地域에 대한 被害가 豫想됨에 따라 路線變更을 요망하는 請願입니다. 이상으로 報告를 마치겠습니다.

1. 傳貫버스運送事業新規許可에 관한請願

(15時 37分)

○委員長 李永和; 그러면 議事日程 第1項 傳貫버스 運送事業 新規許可에 관한 請願을 上程합니다.

(議事棒 3打)

傳貫버스 運送事業 新規許可에 관한 請願은 지난 第52回 臨時會 期間 中에 崔鍾德, 金鍾雄, 李敬雲 委員 세 분으로 請願 審查小委員會를 構成하여 그 동안 請願에 대하여 深度있고

진지한 檢討를 하였습니다.

그러면 崔鍾德 小委員長 나오셔서 審査結果를 報告하여 주시기 바랍니다.

○請願審査小委員長 崔鍾德; 崔鍾德 委員입니다.

傳貰버스 運送事業 新規許可 要請에 관한 請願을 本 小委員會에서 審議한 結果 本 件은 지난번 行政事務監査時 主務局長으로부터 傳貰버스 利用需要와 輸送 供給力 調査를 통하여 傳貰버스 供給基準은 별도로 策定하여 92년에 資格을 갖춘 者들에게 公開競爭方式으로 新規免許를 내줄 方針임이 확인된바, 請願人이 낸 請願의 目的이 達成되었다고 생각하며, 따라서 서울特別市議會請願運營規程 第9條 「請願 目的이 達成된 경우 委員會는 本會議에 附議하지 아니하기로 議決한다」는 規定에 의거 本 請願 件은 本會議에 附議하지 않기로 提案하는바, 委員님 여러분께서 양지하여 주시고 滿場一致로 결의하여 주시면 감사하겠습니다.

○委員長 李永和; 방금 崔鍾德 小委員長으로부터 報告도 들었습니다만 傳貰버스 運送事業 新規許可에 관한 請願은 지난번 交通局에 대한 行政事務監査時에 92年度부터 傳貰버스 運送事業의 許可를 확대하겠다는 交通局長의 答辯이 있었고, 請願 小委員長의 審査結果報告와 같이 서울特別市議會請願運營規程 第9條第1號에 의거 請願의 目的이 達成되었다고 판단되므로 本會議에 附議하지 아니하기로 議決코자 하는데 異議가 없으십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

異議가 없으시다 하므로 議事日程 第1項 傳貰버스 運送事業 新規許可에 관한 請願은 本會議에 附議하지 않기로 可決되었음을 宣布합니다.

(議事棒 3打)

2. 1991年度行政事務監査結果報告書採擇의件

(15時 40分)

○委員長 李永和; 다음은 議事日程 第2項 1991年度 行政事務監査結果報告書 採擇의 件을 上程합니다.

(議事棒 3打)

먼저 專門委員 나오셔서 行政事務監査 結果報告書에 對한 說明을 해 주시기 바랍니다.

○專門委員 金泰鎬; 1991年度 서울特別市議會 行政事務監査 結果報告書를 說明드리겠습니다.

本 行政事務監査 結果報告書는 時間관계상 油印物로 대체도록 하겠습니다. 이상 報告를 마치겠습니다.

○委員長 李永和; 그 書面報告內容을 보시면 아시겠습니다만 1991年度 行政事務監査 結果報告書 採擇의 件은 原案과 같이 議決하고자 하는데 異議가 없으십니까?

(「異議 없습니다」 하는 委員 있음)

異議가 없으시다 하므로 議事日程 第2項 1991年度 行政事務監査 結果報告書 採擇의 件은 原案과 같이 可決되었음을 宣布합니다.

(議事棒 3打)

.....

(參照)

1991年度 서울特別市議會 行政事務監査 結果報告書

(뒤에 실음)

3. 서울特別市自動車運輸事業에 관한 課徵金徵收條例中改正條例案(서울特別市長 提出)

(15時 43分)

○委員長 李永和; 다음은 議事日程 第3項 서울特別市自動車運輸事業에 관한 課徵金徵收條例中改正條例案을 上程합니다.

(議事棒 3打)

交通局長은 나오셔서 條例案에 대한 提案說明을 해 주시기 바랍니다.

○交通局長 尹斗榮; 油印物を 參考해 주시면 현재 저희들이 運輸事業法에 의해서 違法한 車輛에 대해서는 課徵金を 물리고 있습니다. 예를 든다면 택시가 지금 승승을 하지 못하도록 되어 있는데 택시가 승승을 했을 경우 課徵金處分을 하고 있습니다. 현재 10萬원 處分한다든가 또는 버스가 停留場에는 반드시 서도록 되어 있는데 停留場을 서지 않고 지나간다가 이런 경우 그렇게 해서 대개 營業用 車輛들이 不法, 關係規定을 지키지 않았을 때 이런 課徵金を 매기고 있습니다만 여기서 하나 문제가 되는 것은 그 課徵金を 處分했을 때 課徵金 納付期間 內에 내지 못하고, 내지 않았을 경우 그 督促狀을 發付해야 되는데 督促狀을 發付하게 될 경우 대부분 地方稅法이나 稅法에서는 그 發付期間을 15일간, 보름 동안을 주고 있습니다. 그런데 여기는 條例에 의해서 7일을 주고 있습니다. 「7日 以内に 督促狀을 發付하라」 이렇게 하니까 지금 현재 督促狀을 發付하는 절차가 參考로 말씀드리면 各 銀行支店에서 市長, 郡守, 區廳長에게 의뢰해서 督促狀을 發付합니다. 그럼 이것을 消印하고 또 收納事項을 전산에 입력을 하고 督促狀을 인쇄해서 그것을 또 區廳別로 분류해 가지고 이렇게 해서 돌려주려니까 최소한 한 보름은 가져야 되겠다 이런 行政處理上의 맹점이 있습니다.

그래서 이것을 유독 運輸事業法 課徵金 督促狀 發付만 7日 로 되어 있기 때문에 이것을 일반 다른 地方稅法이나 이것에 規定된 것과 같이 15日로 이 기간을, 督促狀 發付期間을 좀 延長을 해 주십사 하는 내용이 되겠습니다.

그래서 그 뒤에 여러 가지 내용이 나와 있습니다만 이것을 고치는 것은 條例 第3條第2項이 되겠습니다. 「市長은 納付義務者が 課徵金を 納付期限까지 完納하지 아니한 때에는 納付期限 經過 後 7日 이내에 10日 이내의 납부기한을 정해서 督促狀을 發付해야 한다」 로 되어 있는 것을 「7日」 을 「15日」 로 좀 延長해 주십사 하는 改正案이 되겠습니다. 여러 委員님들, 저희들이 事務處理하는데 7日이라는 것은 너무 촉박하고 또 事務處理가 도저히 되지를 압니다. 그래서 이것은 그러한 事由가 있기 때문에 저희 案을 받아 주시기를 당부드립니다. 감사합니다.

○委員長 李永和; 수고했습니다.

다음은 專門委員 나오셔서 條例案에 대한 檢討報告를 해 주시기 바랍니다.

○專門委員 金泰鎬; 專門委員 檢討報告를 말씀드리겠습니다.

서울特別市自動車運輸事業에 관한 課徵金徵收條例中改正條例案에 관한 檢討報告, 提案者는 서울特別市長, 提案理由는 現行 督促狀 告知書가 發付될 수 있는 기간이 너무 짧아 현실성 결여로 地方稅法 第27條第3項의 規定과 동일한 기간으로 延長 調整코자 하는 것입니다.

主要骨子는 現行 納期經過 後 7日 이내를 改正案은 納期經過 後 15日 이내로 調整하는 것입니다.

檢討意見은 本 條例는 自動車運輸事業法 第31條의2第3項 但書規定에 의하여 課徵金徵收에 관한 條例로 母法 但書規定은

아래와 같습니다.

自動車運輸事業法 第31條의2第3項 但書, 「課徵金은 交通部長官이 大統領令이 정하는 바에 의하여 國稅徵收法の 例에 따라 徵收한다. 다만 道知事 또는 所屬機關의 長에게 委任된 경우에는 條例의 定하는 바에 의하여 地方稅法の 例에 따라 徵收한다」 이와 같은 根據條項에 의하여 本 條例 第3條第2項 「市長은 納付義務者가 課徵金을 納付期限까지 完納하지 아니하는 때에는 納付期限 經過 後 7日 이내에 10日 이내의 納付期間을 정하여 督促狀을 發付하여야 한다」 로 規定되어 있습니다. 상기와 같이 納付期限 經過 後 7日 이내를 15日 이내로 延長코자 하는 것은 督促狀 告知書를 發付할 수 있는 期間을 延長하는 것으로 督促狀 發付期間이 너무 짧은 현실성에 비추어 타당하다고 思料됩니다.

이상 報告를 마치겠습니다.

○委員長 李永和; 지금까지 交通局長과 專門委員의 說明과 檢討를 잘 들었습니다.

다음은 서울特別市自動車運輸事業에 관한 課徵金徵收條例中改正條例案에 대한 質疑와 答辯이 있겠습니다. 質疑와 答辯은 交通局長을 상대로 一問一答式으로 進行을 하겠습니다.

質疑하실 委員님 안 계십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

그러면 서울特別市自動車運輸事業에 관한 課徵金徵收條例中改正條例案에 대한 質疑가 없으므로 原案대로 議決하고자 하는데 異議가 없으십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

異議 없으시다 하므로 議事日程 第3項 서울特別市自動車運輸事業에 관한 課徵金徵收條例中改正條例案은 原案대로 可決되

있음을 宣布합니다.

(議事棒 3打)

.....
(參照)

서울特別市自動車運輸事業에 관한課徵金徵收條例中改正條例案

(뒤에 실음)

4. 地下部分土地使用에 따른補償基準에 대한條例案(서울特別市長 提出)

(15時 50分)

○委員長 李永和; 다음은 議事日程 第4項 地下部分土地使用에 따른補償基準에 대한條例案을 上程하겠습니다.

(議事棒 3打)

먼저 地下鐵建設本部長 나오셔서 條例案에 대한 提案說明을 해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 地下鐵建設本部長입니다. 地下部分土地使用에 따른補償基準에 대한條例案에 대하여 提案說明을 드리겠습니다.

都市鐵道法이 90年 12월 31日 改正되었고, 이 法 施行을 위한 地下補償基準 등에 明示되어 이는 施行令은 지난 7月 25日 公布가 되었습니다. 그에 따라서 그 施行에 관하여 필요한 事項을 規定하는 것이 本 條例입니다.

參考로 말씀드리면 都市鐵道法 第4條의6에 보면 地下補償에 대한 것입니다. 「都市鐵道建設者가 他人 土地의 地下部分을 使用하고자 할 때에는 당해 土地의 利用價値, 地下의 깊이 및 土地利用이 방해되는 정도 등을 參작하여 補償하여야 한다」

이렇게 되어 있습니다. 이에 따라서 지난 7月 25日 公布된 施行令에는, 第5條의4입니다. 「立體利用 沮害率의 算定에 필요한 立體利用價値· 沮害率 等の 구체적인 算定基準은 당해 土地 및 隣近土地의 利用實態·立地條件, 기타 地域的 特性을 고려하여 서울特別市·直轄市·各 道の 條例로 정한다」 이렇게 되어 있습니다. 그래서 오늘 上程하게 된 것입니다. 地下補償에 대한 것은 土地의 單位面積當의 評價價格에 立體利用沮害率을 곱하고 그 다음에 區分地上權 設定面積을 곱해서 補償費를 算定해서 補償하도록 되어 있습니다. 그래서 이에 대한 것은 저희들이 상당기간 韓國鑑定院의 鑑定과 그 다음에 工學的인 分析은 대우엔지니어링에 用役을 의뢰하여 分析해서 저희들이 作業해서 오늘 委員님들께 條例案 試案을 提出하게 된 것입니다.

그래서 委員님들께서 양해를 해 주신다면 저희들이 圖面이 준비되어 있기 때문에 理解를 돕기 위해서 擔當部長으로 하여금 도면에 의해서 說明을 드리도록 하겠습니다.

○建設2部長 崔昌植; 建設2部長 崔昌植입니다.

페이지 두 번째 장부터 油印物과 도면에 의해서 구체적으로 說明을 올리겠습니다. 두 번째 第1條 目的은 생략하겠습니다.

第2條 用語의 정의부분에 대해서 토피라 하는 부분입니다. 토피라 함은 都市鐵道 地下施設物 최상단에서 地表까지의 수직거리를 말합니다. 그래서 이 圖面에서 보면 초록색으로 칠한 부분이 터널 地下鐵道의 施設物이 되겠습니다. 그리고 이것은 地表의 表面입니다. 그래서 이 상단에서 地表까지를 저희들이 토피라고 用語를 정의했습니다. 이것은 통상적으로 우리 工學에서 그냥 使用하는 用語입니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 흙의 두께라는 말입니다.

○建設2部長 崔昌植; 흙의 두께 이런 것입니다. 그리고 두 번째 최소여유폭이라 하면 補償對象 面積을 規定하는 중요한 用語인데요, 이것은 이 圖面에서 보면 地下鐵施設物의 제일 좌우측 측면에서 최소한도 여유를 주어서 補償을 해야 될 것 아니냐, 補償幅을 결정하는데 영향을 주는 用語입니다. 그리고 3항의 보호층이라 하면 地下鐵道施設物 제일 위 끝단에서 어느 층 保護層 우리는 정하기를 이 다음에 報告 올리겠습니다만 6m로 정했는데 이 위나 아래에 6m는 保護層을 두어야 되지 않겠느냐 하는 의미에서 保護層을 用語의 定義를 했습니다.

그리고 4항에 限界深度라고 하면 이 토피가 어느 深度 이하로 쪽 내려가니까 一般的인 이용에는 큰 지장이 없더라, 물론 우물을 파거나 특별한 이용에는 支障이 있지만 土地所有者가 通常的인 이용에는 支障이 없더라 하는 깊이가 어디냐 하는 것을 限界深度라고 用語를 定義했습니다.

그리고 第3條에 보면 補償對象地域의 분류는 우선 補償對象地域을 現행여건, 개발잠재력, 그리고 客觀的인 주변의 狀況을 고려해 가지고 5가지 類型으로 구분을 했습니다. 종래 日本에서 있는 예를 보면 한 세 가지를 들었는데, 서울은 너무 복잡하고 그렇기 때문에 高層市街地, 中層市街地, 低層市街地, 그리고 住宅地, 나머지 農地·林地 5가지로 구분을 했습니다.

첫째, 高層市街地라 하면 보통 16층 이상의 고층으로 이용하여야 적합하다고 判斷되는 地域으로서 中心商業地域과 一般商業地域 등을 말합니다. 그래서 容積率은 보통 800% 이상으로 사용될 수 있는 아주 高密度地區라고 보겠습니다.

그 다음 페이지 第2項에 中層市街地라고 하면 조금 아까 配

付해 드린 것은 參考資料로써 지금 보고드리는 資料는 맨 처음에 土地使用에따른보상기준에관한조례안이라고 별도로 되어 있는 것이 있습니다. 중층시가지는 11 내지 15층 中層建築物로 이용하는 것이 가장 有效하다고 判斷되는 地域입니다. 그래서 보통 이러한 지역은 一般商業地域이나 近隣商業地域, 準住居地域을 말합니다. 그래서 豫想容積率이 550에서 750% 정도 그렇게 하고 있습니다.

低層市街地는 4 내지 10층 建築物로 이용하는 것이 적합하다고 판단된 地域으로서 一般商業地域, 近隣商業, 準住居, 住居地域으로서 商街로서는 성숙도가 좀 낮은 地域을 말합니다. 容積率이 200 내지 500%입니다.

그리고 住宅地는 3층 이하의 순수주택가로서 이 地域은 綠地, 工業地域 등이 해당되겠습니다. 그리고 앞으로 宅地化가 예상되는 宅地開發 豫定地區라든가 이런 곳도 이 범위 내에 속하겠습니다.

農地·林地는 역시 綠地地域이라든가 그린벨트地域같이 農地나 林地밖에 사용이 안 되는 이러한 地域을 말하겠습니다.

그리고 第4條에 보면 補償對象範圍가 되겠습니다. 補償對象範圍는 地下施設物의 占有面積 도면으로 설명을 올리겠습니다. 平面的 範圍를 우선 결정되는 것은 地下施設物이 幅員이 되겠습니다. 이 幅員에다가 여기서 보면 構造物 폭이 되고 양 측에 아까 定義해서 말씀드린 데 최소여유폭을 0.5m씩 規定했습니다만 더한 그 幅이 構造物의 補償對象幅이 되고, 길이는 역시 地下鐵 길이의 構造物 곁하면 이것이 補償對象面積 平面的 範圍가 되겠고요, 그리고 立體的으로 저희들이 地下空間을 補償하는 것이기 때문에 이 地下施設物의 위의 보호층하고 아래보호층을 합한 이 범위를 空間的 立體的 범위라 정

의를 했습니다.

그래서 터널構造物인 경우에는 위가 6m정도의 보호층을 두어야 된다고 판단을 했고, 일반개착식 박스構造物인 경우에는 50cm 정도면 되지 않겠느냐 해서 規定을 했습니다. 6m에 대해서는 추가로 나누어 드린 대우엔지니어링하고 장기간에 걸친 工學的인 分析和 外國의 事例 등을 종합해서 6m 숫자를 採擇했고요, 그리고 개착구간의 0.5m인 경우도 外國의 事例나 현재 기존 施設의 維持管理 狀態들을 봐서 0.5m로 規定을 했습니다.

그리고 여기서 第2項에 보면 터널이 두개가 같이 지나갔을 때에 그 사이에 土地가 있습니다. 그리고 어떤 기존 地下鐵하 고의 사이의 土地 이런 것은 지금 0.5m에 초과해서 남는 자 투리땅에 대해서는 이것은 어떤 土地所有者는 싫어하고 무조건 土地에 저촉되는 건 싫어하고, 어떤 사람들은 또 개중에 따라서는 못 쓰는 땅이니까 마저 그것도 돈을 달라 하는 상충적인 것이기 때문에 이러한 事項은 우리 기존 土地收用法에서도 許容이 되었습니다만 補償審議委員會가 區廳別로 다 있습니다. 그래서 거기서 審議해서 追加로 補償을 할 수 있다고 이렇게 구체적으로 規定을 했습니다.

다음 第5條에 대해서 報告를 드리겠습니다. 第5條는 최유효 건물층수의 결정이 되겠습니다. 地下施設物로 인한 입체이용 저해율은 概念이 그렇습니다. 地下鐵이 하나도 없을 때 예를 들어서 최유효하게 한 20층을 지을 수 있다, 20층을 지을 수 있는데 실제 建築이 가능한 것은 10층이다 그러면 20층을 지을 수 있는 효율에 10층을 지을 수 있는 것을 못 짓는 것을 빼고 나서 그것을 補償 입체이용 저해율이다, 쉽게 말씀드리면 그런 것입니다.

그래서 여기서 최우�효건물 층수의 決定이란 것이 있는데 이것은 土地評價士가 인근 土地의 이용상황이라든가 土地價格水準, 성숙도, 또 개발의 潛在力을 고려할 때 가장 經濟적으로 지을 수 있는 층수가 얼마나 하는 事項과 그 다음에 土地가 갖는 立地條件, 형태, 地質狀態 등을 고려해서 가장 建築이 가능한 것이 얼마만큼이나 하는 事項이고, 세 번째는 그 1項이나 2項에서 規定된 것이 과연 建築法이나 都市計画法에 의해서 비추어 볼 때 실현가능한 층수인가 하는 것을 고려해서 土地評價士가 결정을 하게 되었습니다.

第6條의 建築可能層數는 別表1에 쉽게 표를 만들었습니다. 이 建築可能層數는 構造形式, 地下鐵構造의 形式이나 地반상태, 토피 등에 따라서 別表에서 나오는 대로 算出이 되겠습니다. 그래서 第1項 規定에 의해서 建築可能層數를 하는 것은 이것은 오해를 없애기 위해서 明示를 했습니다만 어떤 경우에는 이 別表에 있는 층수보다도 더 지을 수가 있고 다소 조금 덜 지을 수 있는 경우가 있습니다. 그것은 建築物의 設計나 위치에 따라서 다소 차이는 있다는 내용을 구체적으로 第2項에서 明示를 했습니다.

그리고 第7條에 입체이용 저해율의 算定은 입체이용 저해율은 建物 등 利用에 대한 저해율, 또 地下部分 利用에 대한 저해율, 그리고 其他利用에 관한 저해율로 세 가지를 합한 값으로 算出하게 되겠습니다. 圖面으로 說明을 올리겠습니다.

이 部分이 地表가 되겠습니다. 이 地表에서 地上 또는 地下부분으로 하는데 이 部分이, 가운데 있는 부분이 地下建物の 部分이 되겠습니다. 地下層의 部分 이것은 建物地上層에 대한 部分, 또 지산건물에 屋上에서의 그 위에 대한 價値, 또 地下層 바닥에서 아래에 대한 가치, 그래서 建物地上에 대한 것을

建物 등 이용에 대한 저해율이라고 分類가 되었고, 또 地下層에 대한 것은 地下利用에 대한 저해율로 分類가 되었습니다. 그리고 地下層 바닥하고 屋上 꼭대기, 즉 다시 말씀드려서 屋上위에 宣傳廣告塔에 대한 利用, 煙突, 기타 屋上위에서 사용할 수 있는 그런 利用價値하고 건물바닥 밑에서는 地下水라든가 이런 기타의 利用價値에 대해서 세 가지 價値를 그러니까 건물 등 이용에 대한 저해율, 地下利用에 대한 저해율, 其他利用에 대한 저해율, 이 세 가지 比率을 전부 合算해서 總體이용 저해율, 즉 補償率을 決定하게 되겠습니다.

이런 골격 같은 것은 우리 都市鐵道法施行令에서 즉 나와 있습니다만 저희 條例에서는 이것을 구체화시켰습니다. 그래서 第2項에 보면 建物 등 利用에 대한 저해율은 그 표가 좀 어렵습니다만 別表 2에 의해서 보시면 알파라는 계수가 있습니다. 別表2에 보면 그 고층시가지인 경우에 보면 建物 등 利用率이 0.8로 되어 있고요, 地下利用率이 0.15로 되어 있고, 其他利用率이 0.15로 되어 있습니다. 그래서 0.8이 α 에 該當이 되겠습니다.

그렇게 하고 중층시가지는 0.75가 α 에 該當이 되고요, 그래서 「가」 라하면 저해층에 의한 층별효율비율로서 別表3에 보면 나와 있습니다. 別表 3에 보면 1층에서 20층까지 즉 층별로 있습니다. 그런데 거기서 A형인 경우는 35, 35 즉 나와 있는 이것은 좀 理解하기 어려우시겠지만 이것은 우리가 韓國鑑定院에서 그 동안에 오랫동안 既存 市街地에 대한 賃貸料分布라든지 또는 再開發事業에 대한 管理처분율이라든지 이런 것을 봐 가지고 전체적인 財産價値에 대한 分布比率 이런 것을 즉 調査한 資料입니다.

그래서 이것에 의해서 「가」 에 해당되는 저해층에 대한, 그

러니까 집을 못 짓는 부분에 대한 층별효용비율이 얼마나 이것을 算出한 것과 「나」는 최우효 建物層에 대한 층별효용비율로써 예를 들어서 20층을 지을 수 있는 地域이다 그러면 20층에 해당되는 층별효용비율을 이 표에 의해서 전부 合算을 한 것에 의해서 못 짓는, 이 위에 뭐 예를 들어서 5층을 못 짓는다면 5층에 해당되는 효용비율을 분자로 해서 이 비율을 換算한 것입니다. 이것은 구체적으로 補助資料가 있으니까 추후에 說明을 더 올리겠습니다.

그리고 第3項에서 보면 地下部分의 이용에 관한 저해율은 또 別表에서 조금 아까 보신 別表에 보면 β 地下利用率 0.15, 0.1, 0.1 이렇게 사선을 친 部分이 있습니다. 이것에 該當되는 部分인데 여기에다가 別表 4에 地下深度別 地下利用效率이라고 또 있습니다. 이것은 뭐냐 하면 地下의 利用率은 땅 속에 깊이 들어가면 들어갈수록 줄어들 것 아니겠느냐 해서 地下利用率이 0.15라는 그 포션에서 자꾸 점점 체감되는 이러한 체계로 되어 있습니다.

그리고 기타 事項에서 기타이용 저해율은 地上 및 地下部分이 모두 기타이용이 저해되는 경우가 있습니다. 그러나 그런 경우는 별로 없고 地上에는 위는 開放이 되기 때문에 地下鐵이 들어가기 때문에 地下部分에 대한 기타이용만 저해되는 경우가 대부분이 되겠습니다. 그런 경우에 「가」라는 숫자가 아까 別表2에서 나와 있습니다. 그것에 의해서 算出이 되겠고요.

그리고 5항에 보면 이것은 무슨 規定이냐면 地下鐵이 들어가는 자리에 市內에 보면 아주 大型 再開發해서 좋은 새 건물이 들어간 게 있습니다. 그런 경우에는 사실상 그 사람들한테 損害 주는 것이 없습니다. 왜 그러냐면 그 사람들 집 지을

것 다 지은 경우이고 다만 우리가 그 밑에 財産權에 대한 일부를 占有한다는 側面에서는 그 建物이 들어간 것을 감안해서 鑑定을 해야 될 것 아니냐 하는 측면에서 建物이 그렇다고 노후된 것은 일반 裸地라고 똑같이 봐야 되겠지만 아주 새 것, 이런 것은 控除하는 이런 條項이 되겠습니다. 그래서 그 노후율을 감안을 하는 條項이 되겠습니다. 이것은 別表3에 보면 建築法施行規則에서 이렇게 유형을 해서 別表5와 같이 만들었습니다.

그리고 第8條에 보면 한계심도가 되겠습니다. 아까 定義에서 말씀드리다시피 일반인이 土地所有者가 通常적으로 이용하는 價値가 없는 範圍가 어디냐 하는 것을, 이것은 대우엔지니어링하고 그 동안 지난 4월부터 研究를 하고 分析을 한 결과 고층시가지는 약 40m쯤 내려가서 이것은 토피입니다. 우리 地下鐵은 한 49m 정도 내려가는 경우죠. 그러니까 50m 가까이 바닥은 내려가고 상층부는 40m가 남는 경우, 그리고 중층시가지인 경우 상층토피가 35m가 남는 경우, 저층시가지나 住宅地는 토피가 30m인 경우, 農地·林地는 20m인 경우 이런 것은 역시 전의 規定에 의하면 확일적으로 되었는데 이 條例에서는 이렇게 地域特性에 맞도록 층을 두어 가지고 변화를 주었습니다.

그래서 第9條에 보면 地下補償費 算定 및 支給에 대한 規定입니다. 그래서 地下補償費는 都市鐵道法施行令 第5條 各號에서 아주 좀 구체적으로 되어 있습니다. 여기에서 있는 내용하고 地價公示및土地等의評價에 관한法律 第19條에 보면 이 條例를 근거로 해서 鑑定評價士한테 의뢰하도록 되어 있습니다. 우리 市에서 補償費를 算定하는 것이 아닙니다. 그래서 補償費算定 公式은 補償費는 單位面積當 적정가격 이것은 우

리가 보통 土地收用할 때 그 가격입니다. 道路 擴張할 때 하는 것은 坪當 500萬원, 500萬원 이런 식으로 그 가격에다가 입체이용 저해율, 아까 複雜한 산식에 의해서 算出한 그 저해율하고 區分地上權을 設定하는 面積 아까 평면적범위라고 해서 範圍가 주어지는 그 面積을 곱한 것으로 되는데 예를 들어서 이걸 표본적으로 한 번 계산을 했습니다만 新門路에 모번지에 대해서 고층시가지에 토피가 27.4m입니다. 그러니까 地下鐵 상단에서 지표까지 27.4m인데 저층면적이 68㎡, 약 20坪 정도 되지요. 그래 가지고 이 경우에는 建築은 30층까지 지을 수 있고 地下는 3층까지는 지을 수 있겠더라, 그래서 입체이용 저해율은 7.3%에서 8.1% 정도 되는데 適正價格을 대충 추정을 해 본 결과 약 ㎡당 700萬원, 그러니까 坪當한 2,500萬원 정도 되겠지요. 그렇게 해서 補償額을 따져보니까 20명이 저축된 경우에 3,500萬원에서 3,800萬원 정도가 地下補償費가 支給되는 경우가 있더라 하는 事例로써 하나 計算해 봤습니다.

그리고 清進洞인 경우에 이걸 중층시가지일 경우에 한번 算出해 봤습니다. 그것도 토피가 27.4m인데 저층면적은 150㎡, 그러니까 약 50평 되고 建築可能은 地上 30층 地下 3층, 그래서 저해율을 보니까 6.7%에서 7.9% 해서 土地價格이 正常價格이 ㎡당 720萬원 해서 補償費는 7,200萬원에서 8,500萬원 사이 이 정도가 되더라 하고 저희들이 鑑定院하고 事前에 示範적으로 한번 이해를 돕기 위해서 이렇게 산출을 해 보았습니다.

第2項에서 보면 이 항이 그 동안 상당히 論難이 많았던 부분입니다. 한계심도를 아까 말씀드린 대로 고층시가지에 40m, 중층시가지에 35m, 저층주택지에 30m 하는 規定 그

이하로, 그럼 地下鐵을 할 때는 돈을 줄 것이냐 안 줄 것이냐, 이것을 상당히 그 동안에 論難이 많았습니다. 法務部나 法制處 審議過程에서 最終적으로 이 條例案 上程案에서는 그 이하를 초과하는 경우에도 돈을 주어야 된다 해서 최소한을 주는 率을 算定을 해야 될 것 아니냐 해 가지고 이렇게 條例案에 上程이 되었습니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 補償을 참고로 말씀을 드리면 民法 第212條에 보면 「土地의 所有權은 正當한 이익 있는 범위 내에서 地上의 上下에 미친다」 하는.....

그래서 저희들은 당초 法制處에 올라갈 적에는 이 한계심도 이하에는 일체 補償 안 하는 것으로 올라갔더니 法制處에서는 그러나 이것은 論難의 여지가 있으니까 이 한계심도 이하도 일부 補償을 하는 것이 좋겠다 이렇게 案이 내려와서 지금 한계심도 이하에도 補償을 하는 것으로 條例案을 수정했습니다.

○建設2部長 崔昌植; 그래서 여기 보시면 補償比率이 1%에서 아주 낮은 경우에는 근 80m 이상을 超過할 경우에는 0.2%까지 내려가는데요, 이 부분에 대해서는 지금 本部長님께서 報告드린 대로 民法에 보면 判例도 있습니다.

예를 들어서 地上에 비행기가 날아가는 것, 電線이 지나가는 것 이리하게 正當한 利益을 해치지 않는다 이렇게 판단되는 데는 補償할 필요가 없다라고 이렇게 民法의 規定에 따라서 저희들이 補償 안 하는 것으로, 그리고 저희 顧問辯護士들도 補償할 필요가 없다고 그랬고요. 그래서 한 번 올렸었는데, 法制處에서는 그래도 우리나라 所有權 통념상 조금은 주어야 된다.....

그런데 분명한 것은 돈 조금 주고 區分地上權 設定하는 건

원하지 않는 사람이 또 많습시다. 사실은 돈 조금 받고 뭐 괜히 登記에 손대고 이런 거 싫어하는 사람이 더 많아요. 그래서 어떤 것이 市民을 위하는 것인지는 저희도 잘 모르겠는데 일단은 最終적으로 法體系上 일단 주어야 되겠다 그래서 이렇게 2항을 정해 보았는데 단, 土地與件上 地下에 광천수라든가 특별한 사유가 있는 경우에는 別途 補償費를 산정한다는 단서를 들어서 한계심도를 초과하는, 예를 들어서 아까 고층시가지인 경우는 40m니까 40m의 20m를 초과하는 경우, 그러니까 60m까지는 1% 내지 0.5%를 주는 것으로 하고, 20에서 40m를 초과해 60m에서 80m범위까지는 0.5%에서 0.2%, 그리고 80m를 초과해서 아주 그 밑으로 들어가는 경우는 0.2% 이렇게 最小限의 돈은 주어야 될 것 아니겠느냐 그렇게 規定을 했고, 第3項에 보면 이것은 상당히 새로운 概念으로 들어갔습시다. 옛날에 補償을 하다보면 귀퉁이 土地가 조금 잘리니까 面積이 적고 하다보니까 이게 5萬원 이렇게 補償費가 나옵니다. 그러면 5萬원 받아서는 車費도 안 되거든요. 그러니까 설득력이 없어요. 그래서 이것은 적어도 요즘 通念上 50萬원은 줘야 그래도 와서 도장이라도 찍고 갈 것 아니겠느냐, 그래서 아주 적게 나오는 부분에 대해서는 最小限度 最低補償費를 50萬원으로 맞추어서 주는 最低補償制度를 도입했습시다.

그리고 第10條에 보면 區分地上權 設定 및 그 地下施設物 維持管理部分에 대해서는 저희 都市鐵道法施行令에 보면 補償한 土地에 대해서는 區分地上權을 設定하도록 되어 있습니다. 뭐냐하면 저희들이 이 補償하는 것은 代物에 대한 행위이기 때문에 그 사람이 그 土地에 物件이 지나가는 데 따른 돈을 주었기 때문에 그 區分地上權 設定을 하도록 되어 있습니다.

다. 그래서 이것은 나중에 土地所有者가 바뀌거나 또는 먼 훗날 土地所有者가 그것도 모르고 地上權 設定이 안 된 것으로 알고 賣買되어 가지고 地下를 뚫거나 훼손했을 때 이러한 것을 法的인 制度的인 방지장치로서 設定하게 되겠습니다.

그리고 第2項에 보면 地下施設物로부터 시설물 폭의 2배 이내 그러면 施設物 폭이 대개 8 내지 10m 정도 됩니다. 그러면 10m로 보면 한 20m 이내에서 建築許可를 할 때에는 이렇게 協議, 協議를 귀찮게 생각합니다만 建築을 하면서 굴착을 너무 과발과한다거나 방만하게 建築하는 것을 방지하기 위해서 사전에 協議하는 규정을 두었습니다. 이것은 지금도 運營하고 있고, 예전부터 즉 地下鐵公社에서 運營하고 있는 사항입니다.

그리고 第11條에 보면 準用規定이 있습니다. 여기서 구체적으로 정하지 아니한 것은 일반보상을 規定하고 있는 公共用地取得 및 損失補償하는 特例法에 따라서 할 수 있다 라는 규정을 두었습니다. 마지막으로 第12條에서는 「조례시행에 필요한 事項은 規則으로 정할 수 있다」 라는 것을 規定했습니다.

그리고 마지막으로 이 지금 표를 條例案에 說明드린 것이 과연 이렇게 하면 돈이 얼마 몇 %나 될 것이냐 하는 것을 이해를 돕기 위해서 표를 하나 만들어 보았습니다. 입체이용저해율, 즉 다시 말해서 이것이 보상률이라고 보면 되겠습니다. 高層市街地인 경우는 보통 토피가 10에서 40m까지 있습니다만 보편적으로 많은 경우가 15 내지 20인 경우가 토피가 제일 많습니다. 이런 高層市街地인 경우에 11.1%에서 9%, 또 中層市街地는 9.5%에서 8.1%, 低層市街地는 8.8%에서 7.1%, 住宅地는 조금 높아 가지고 11.3%에서 8.8%, 農地·

林地는 아주 적어서 4.5% 이렇게 터널 構造物인 경우는 이렇게 되겠고, 개착구조물인 경우는 조금 더 높습니다. 이것은 우선 토피가 조금 낮게 設計되어 있습니다. 그래서 토피가 10 내지 15m인 경우에 高層에서는 27.9%에서 11.1%, 中層에서는 10.9%에서 9.5%, 低層에서는 10.5%에서 8.8% 이런 식으로 算出이 되는 것으로 한번 算定을 해 보았습니다.

이상으로 報告를 마치겠습니다.

(李永和 委員長, 裴丁洙 幹事와 司會交代)

○委員長代理 裴丁洙; 다음 專門委員 나오셔서 條例案에 대한 檢討報告를 하여 주시기 바랍니다.

○專門委員 金泰鎬; 專門委員 檢討報告 드리겠습니다.

.....
(報告)

서울特別市地下部分土地使用에따른補償基準에대한條例案
檢討報告

(뒤에 실음)

.....
이상 報告를 마치겠습니다.

(裴丁洙 幹事, 李永和 委員長과 司會交代)

○委員長 李永和; 지금까지 地下鐵建設本部長의 提案說明과 專門委員의 檢討報告를 잘 들었습니다.

다음은 地下部分土地使用에따른補償基準에대한條例案에 대하여 質疑와 答辯이 있겠습니다. 質疑와 答辯은 地下鐵建設本部長을 상대로 一問一答式으로 진행하겠습니다.

그러면 質疑하실 委員 發言해 주시기 바랍니다. 崔鍾德 委員 質疑하십시오.

○崔鍾德 委員; 崔鍾德 委員입니다. 說明하는데 淸進洞하고

내가 듣는 바는 明洞에 땅값 비싼 데를 비교해서 補償金을 얘기했는데 저 변두리로 나가고 예를 들어서 中谷洞, 面牧洞이 방면으로 나가는 7號線 이런 데 補償金에 대해서는 통言及이 없고 또 地上權 設定이라는 건 단 집 한 채 가진 사람이 어떻게 해서 장만했는데 거기다 또 地上權 設定까지 하고 거기다 賠償이나 넉넉히 해 준다면 그것도 모르는데 뭐 0.3%니 0.5%니 이런 얘기를 하는데 나 이거 說明을 해도 잘 보이지도 않아서 자세히 모르겠습니다.

모르겠는데 우리가 常識的으로 생각을 한다 하더라도 내가 7號線 面牧洞을 뚫고 나가는 그 現場을 가봤는데 바닷 집 한 채씩 유지하고 있는 분들로 전반인 것을 내가 調査를 했습니다. 했는데 그런 데를 집 한 채 어떻게 해서 바닷 근 10여년을 넘겨 집 한 채를 장만한 것을 갖다가 그 길로 뚫고 나가면서 補償金이라고 아니할 말로 그걸 몇 푼 주지도 않으면서 地上權 設定까지 해놓으니 그 사람은 영원히 죽기 생전 그 집에서 살라는 거지 팔아먹지도 말고, 이것은 法이나 우리네 일상생활의 경우나 비등한 것입니다.

그러니까 本部長께서는 우리 條例案을 지금 통과시켜 달라고 이렇게 올렸는데 이 점에 대해서 우리가 물론 小委員會를 구성해서 條例案을 만들겠지만 앞으로 이 점에 대해서 本部長께서는 좀 깊이 생각하셔서 처리해 줘야 되리라고 저는 생각합니다.

그리고 내가 아까도 재삼 얘기하는 것 같지만 왜 변두리 땅값의 補償에 대해선 얘기를 안고 그 땅값 제일 비싼 데 그 補償額만 얘기하는 것도 좀 이상한 얘기 아니에요? 그러니까 우리를 우롱하지 말라 이거예요. 그리고 앞으로 工事を 하되 물론 地下鐵이 당장 서울市民으로선 交通難으로 참 時急합니

다. 그래도 庶民을 위해서 첫째는 庶民이 주로 많이 타는 地下鐵이고 또 庶民을 위해서 地下鐵이 나가는데 庶民이 많은 피해를 입어. 그러니까 여러 가지 쌍방에 그런 것을 고려해서 앞으로 地下鐵本部長께서는 그걸 참작을 해 주셨으면 대단히 감사하겠습니다.

이상입니다.

○委員長 李永和; 金鍾雄 委員님 質疑하십시오.

○金鍾雄 委員; 金鍾雄 委員입니다. 質疑라기보다는 議事進行 發言으로서 本 案件은 여기서 甲論乙駁을 할 소지가 아니고 小委員會를 구성해서 좀더 심도 깊게 이 문제를 다루는 것이 좋다고 생각합니다. 그래서 이 문제를 小委員會 구성으로 바로 들어갔으면 하는 것입니다.

○方孝吉 委員; 金鍾雄 委員의 말에 同意합니다.

(「再請입니다」 하는 委員 있음)

○委員長 李永和; 알았습니다. 그러면 地下部分土地使用에 따른 補償基準에 대한 條例案에 대하여 별도 小委員會를 구성해서 效率的이고 심도있는 檢討가 필요하다고 생각되는데 委員 여러분들 그렇게 하시는 것이 좋다 이 말씀입니까?

(「異議 없습니다」 하는 委員 있음)

3名 정도의 委員으로 條例審查小委員會를 구성코자 합니다. 委員을 추천해 주시기 바랍니다. 말씀하십시오.

○金康植 委員; 委員長에 朴夏榮 委員, 委員에 梁元模 委員, 方孝吉 委員을 추천하겠습니다.

○委員長 李永和; 朴夏榮 委員을 小委員長으로 하고 梁元模·方孝吉 委員은 小委員會 委員으로 추천코자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

그러면 條例審査小委員長에 朴夏榮 委員, 委員은 梁元模, 方孝吉 委員으로 選任되었음을 宣布합니다.

(議事棒 3打)

오늘 條例審査小委員으로 選任된 委員께서는 條例案에 대한 심도있고도 진지한 檢討를 하여 주실 것을 당부드립니다.

5. 地下鐵7號線四佳亭驛과龍馬山驛間住居地域路線計劃線變更에 관한請願(崔相燮 議員 紹介)

(16時 34分)

○委員長 李永和; 다음 議事日程 第5項 地下鐵 7號線 四佳亭驛과 龍馬山驛間 住居地域 路線計劃線 變更에 관한 請願을 上程합니다.

(議事棒 3打)

먼저 專門委員 나오셔서 請願에 대해 檢討한 結果를 報告해 주시기 바랍니다.

○專門委員 金泰鎬; 檢討報告를 말씀드리겠습니다.

.....

(報告)

地下鐵 7號線 四佳亭驛과 龍馬山驛間 住居地域 路線計劃線 變更에 관한 請願 檢討報告書

(뒤에 실음)

.....

이상 檢討報告를 마치겠습니다.

○委員長 李永和; 다음은 地方自治法 第67條第2項에 의하여 崔相燮 議員께서 나오셔서 청원에 대한 취지 설명을 해 주시기 바랍니다.

○崔相燮 議員; 존경하는 李永和 委員長님, 그리고 交通委員

會 同僚議員 여러분, 저는 建設委員會에 있는 崔相燻 議員입니다.

제가 여러분 앞에 請願問題로 提案說明을 하게 된 것을 대단히 영광스럽게 생각하면서도 송구스럽게 생각합니다.

우선 이 提案說明을 하기 전에 이 請願이 발생된 동기부터 말씀드리겠습니다.

이 請願은 四佳亭驛에서 龍馬山驛까지의 전 7號線 路線이 住居地域으로 직선으로 통과되게 이렇게 되어 있습니다. 이 民願은 地下鐵建設本部가 4월에 既 着工을 해 놓고 供覽을 10월에 실시한 데서 그 요인이 발생되었습니다.

때문에 이미 工事を 시작을 해놓고 供覽을 했기 때문에 住民들이 더 논란의 대상이 되었고 또 흥분한 이런 事項이 아니냐 이렇게 보고, 또 이제까지 7號線이 거의 道路를 따라서 왔는데 그 地域만은 道路를 피해서 주거지역을 통과하게 되었습니다.

물론 地下鐵建設本部側에서는 회전반경이 너무 적어서, 電鐵의 回轉角度가 모자라서 그렇게 했다고는 하지만 本議員이 기술자에게 자문을 받고 해 본 결과 충분히 회전반경이 된다고 생각합니다.

현재로서는 회전반경이 약 180m 정도면 최소회전반경이 되고, 보통 250m를 기준으로 하고 있습니다만 本 地域은 180m 이상, 약 230m의 회전반경이 나올 수 있는 地域입니다. 때문에 충분히 路線變更이 가능한 것으로 사료되어서 오늘 이렇게 請願을 받아들여서 提案說明을 하게 된 것입니다.

우선 이 문제가 都市計劃側面으로 본다면 여러분들도 잘 아시겠지만 都市計劃確認願을 떼어보면 그 地籍圖上에 내가 가지고 있는 땅에 빨간 줄이 그어져 나갑니다. 그러므로써

이 사람은 財産權 行使를 하기 상당히 어렵게 됩니다. 즉 아
까도 여기 많은 설명이 있는 동안에도 이런 부분을 말씀을
안 드리더군요.

빨간선으로 이것은 地下電鐵이라고 명기되어 나옵니다. 우선
이런 都市計劃線의 문제가 있고, 여러분들에게 油印物이 나가
있기 때문에 간단히 설명하겠습니다.

또 振動騒音關係도 아까 專門委員이 審査分析해서 報告를
드렸습시다만 진동은 0.5카인의 진동이 옵니다. 0.5카인이라
고 하면 여러분들도 잘 감각하기 어렵고 저 역시 專門이 아
니기 때문에 감각하기 어렵습시다만 상당히 우리에게 진
동이 오는 그 지반이 흔들릴 정도로, 고요한 밤 같으면 방구
들이 흔들림이 올 정도의 그게 아니냐 이렇게 생각이 들고,
아까 日本 電鐵에 65dB이라고 했습시다만 우리 環境處의 정
식허용기준치는 45dB입니다. 그렇기 때문에 地下鐵이 현재
나오는 소음은 78dB, 78dB이라고 하면 여러분들이 가게 안에
있을 적에 道路邊에 큰 車가 지나갈 때 소리나는 그 정도의
소음이 들립니다. 그러나 각종 防音施設을 한다 하더라도 55
dB 이하는 내릴 수가 없습니다. 그렇기 때문에 10dB이라는
상당한 소음의 차이가 옵니다.

그러면서 日常生活을 할 때에는 우리가 서서 생활하고 다른
데 신경써서 모릅시다만 우리가 밤에 잘 적에 방구들에 머리
를 대고 누웠을 적에는 상당한 소음이 오지 않느냐, 그래서
가뜩이나 우리가 複雜한 社會에 살기 때문에 스트레스를 많
이 받고 있는데 상당한 소음으로 취침하는데 상당히 被害가
온다 이런 것이 예측되었습니다.

그 다음 財産上 被害問題를 말씀드리겠습니다. 여기 條例에
도 나와 있습시다만 우선 條例에 문제가 되는 것이 여기에

보면 第3條第4項에 나와 있습니다만 住宅地에서 本 地域도 住宅地입니다. 住宅地는 용적률이 100%라 했습니다.

우리가 建築法上 住居地가 건폐율이 60%입니다. 그러면 100%면 이것은 2층도 못 짓는다는 결론입니다. 그러면 우리가 있는 財産에 2층도 지을 수 없는 이러한 문제가 생깁니다. 그럴 때에 과연 우리가 아까 崔委員님도 말씀했습니다만 가짜스로 집 한 채 장만해서 2층도 못 짓고 겨우 1층 짓고 살아야 된다는 이런 엄청난 被害가 옵니다.

地下所有權에 대해서는 被害補償이 한 10% 정도 된다 합니 다만 이 10%도 거기에 해당되는 부분만 10%를 補償해 줍니다. 그리고 地上權을 완전히 設定을 합니다. 그러면 이 사람이 財産權 行使를 할 적에 누가 급한 일이 있어서 집을 팔아야 되겠다, 가족이 어떤 중대한 병이 걸려서 그것을 팔아서 治療費를 부담해야 될 때 과연 이 집이 팔리겠느냐, 절대 財産權 行使할 수가 없는 것입니다. 비록 地下部分만 그 所有權에 대해서 設定이 되었다 하더라도 地上權 전체에 所有權 行使를 할 수 없는 이런 엄청난 被害가 온다는 것을 여러 委員 님들이 잘 기억해 주시면 고맙겠습니다.

그리고 현재는 住居地域입니다만 앞으로 우리가 都市均衡發展, 또 自治區가 됨으로써 생활권이 그 自治區 內에 모든 것이 이루어집니다. 제가 알기에는 각 區에도 이미 都市計劃을 다시 하는 것으로 알고 있습니다. 이럴 때에 현재는 住居地域이지만 商業地域이 안 된다는 보장이 없습니다. 그러면 이것이 商業地域으로 변동이 되었을 적에 地下構造物을 전혀 못 한다는 결론입니다. 그럼으로써 오는 被害 이런 것을 생각할 때에 과연 이 地下鐵本部에서 내놓은 것이 타당하냐, 이런 여러 가지 被害가 많이 나옵니다.

이렇기 때문에 본 7호선은 四佳亭驛에서 龍馬山驛까지는 道路에 따라 路線變更을 해 줘도 아무런 기술적 瑕疵가 없는 것으로 본의원이 思料되기 때문에 존경하는 여러 위원님께서도 本議員이 提案한 것에 대해서 滿場一致로 可決해서 路線變更이 이루어질 수 있도록 부탁드립니다. 提案說明을 마칩니다. 감사합니다.

○委員長 李永和; 崔相燮 議員님 수고하셨습니다. 가셔도 좋습니다.

지금까지 請願紹介議員의 趣旨說明과 專門委員의 檢討報告를 잘 들었습니다. 다음은 地下鐵 7號線 四佳亭驛과 龍馬山驛間 住居地域 路線計劃線 變更에 관한 請願에 대한 質疑와 答辯이 있겠습니다.

질의와 답변은 地下鐵建設本部長을 상대로 一問一答式으로 進行을 하겠습니다.

質疑하실 委員님, 그리고 아까 그 答辯은 듣는 것이 좋지 않습니까? 崔鍾德 委員 말씀하고 또 지금 紹介議員 崔議員 말씀에 대해서 지금 請願人들 대표자들 여기 와 계시니까 그 말씀 한번 해 주세요. 答辯 한번 해 주세요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 무슨 말씀.....

○方孝吉 委員; 아까 崔鍾德 委員님께서 質疑하신 것하고 崔相燮 議員님께서 지금 提案說明을 한 것에 대해서 답변을 해 주시라는 얘기입니다.

○委員長 李永和; 地上權 設定 이것이 아주.....

○方孝吉 委員; 그러니까 0.1%밖에 補償을 해 주지 않으면서 地上權 設定을 하면 거기에 대한 財產權 侵害 아십니까? 그러니까 거기에 대한 說明을 해 달라는 얘기 아십니까? 돈은 한 10萬원 주고 財產權 設定하려는 것 아십니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 제가 委員님께 說明을 드리겠습니다.

실은 지금 새로 저희들이 提案한 地下權補償에 대해서 보는 시각에 따라서는 굉장히 싸 것입니다. 이렇게도 당사자의 입장에서 볼 수 있습니다만 86年 5月까지 존속하던 地下鐵道建設促進法施行令에는, 과거 2號線 建設할 때입니다. 建設할 적에는 地下에 10m 미만인 경우에는 1%를 補償해 주었습니다. 이것이 그 당시에는 地下에서 1m부터 3m까지는 地上價格의 8%, 그 다음에 예를 들면 6m부터 8m까지는 地上價格의 1.5%, 8m에서 10m까지는 1%였습니다.

그런데 지금 저희들이 提案한 것을 보면 개착구간에 10m 미만인 경우에는 지상가격의 52%에서, 地上價格이 예를 들면 1,000萬원 같으면 520萬원입니다. 52%부터 여건에 따라서 27.9%니까, 그러니까 종전에 地下鐵道建設促進法에 의한 補償價格에 비하면 27배 내지 52배 늘어난 것입니다.

○李敬雲 委員; 아니, 地下補償보다도 地上權 設定이 문제라 이것입니다.

○委員長 李永和; 그래, 그것이 핵심이니까 그걸 집중해서

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그것도 말씀드리겠습니다. 그리고 종전에도 이 補償을 하고 역시나 그 建物에 대해서 앞으로 補償해 준 것에 대해서는 새로운 建物을 지을 때라든가 地上에 무슨 행위를 할 적에 그 構造物에 대한 손상을 끼쳐서는 아니되기 때문에 일단 과거에도 구분지상권을 전부 설정을 했습니다.

그리고 崔鍾德 委員님께 번두리 관계 한번 말씀을 드릴까요?

○崔鍾德 委員; 아니, 하나 묻겠는데 龍馬山 그 지금 예를 들어서 垡地가 40坪이라고 할 적에 거기 뚫고 나가는데 補償金이 얼마나 돼요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 40坪 말입니까?

○崔鍾德 委員; 네, 변두리 것도 얘기하고 땅값 비싼 것도 얘기하고 그래야 되는데 비싼 것 갖고만 얘기해.....

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 아닙니다. 제가 말씀드리죠. 이것이 죽 市内 전체에 샘플로 다 만들어 나와 있는데.....

○崔鍾德 委員; 아니, 龍馬山 것만 간단히 얘기해 주세요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 지금 馬場洞의 경우에 토피가 18m인 경우에 補償對象이 30坪으로 봤을 적에 地下로 地下鐵이 18m 들어갔을 적에 補償해 주는 金額이 1,430萬원에서 1,590萬원 정도 됩니다.

○崔鍾德 委員; 그러면 13m로 한다고 할 적에는.....

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 13m 같으면 돈이 더 많지요. 13m인 경우에 江東區 吉洞의 경우에 저층시가지인데 토피가 13m인 경우입니다. 이 경우 5坪이 들어가는 경우에 1,160萬원 나옵니다. 그러니까 50坪이 들어가면 한 1億 1,000萬원 정도.....

○崔鍾德 委員; 本部長님, 지금 馬場洞을 끌어내고 吉洞을 끌어내고 있는데 난 龍馬山을 물었어요, 龍馬山.

그리고 근 20여 년간 고생해서 집 한 채 장만해 놓았는데 거기다 地上權 設定을 해 놓으면 그놈의 집은 팔아먹지도 못하고 생전 그 집에서 살라는 것이지. 法이라는 것도 어느 한계가 있는 것이지, 암만 地下鐵本部長 말처럼 몇 條에 의해서 뭐, 그러니까 法도 눈물이 있는 거요. 거기 가보면 근 20여년간 노력해서 2·30坪짜리 집 하나 장만했는데 그곳으로 地下

鐵이 뚫고 지나가면 그네들보고 팔아먹지도 못하고 생전 그 집에서 代代로 살라는 거요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그런데 參考로 말씀드리면 지금 2期 地下鐵을 着工해서 建設하고 있는 것이 98.5km입니다. 98.5km 중에서 既存住宅 밑으로 지나가는 延長이 16.2km이니 까 m로 따지면 1萬 6,220m가 됩니다. 전체노선의 16%가 既存建物 밑으로 지나갑니다.

그러니까 이것은 小委員會에서 저희들이 外國資料라든가 이런 것을 다 제시하겠습시다만 사실은 이번에 地下權補償을 그 率, 다시 말하면 입체이용 저해율을 算定할 적에는 상당히 土地所有者 입장에서 이 문제를 檢討를 하긴 했습니다.

왜 그러냐 하면 崔委員님 아시다시피 저희들이 公務를 執行하면서 사실은 제 개인 돈 쓰는 것 아니고 서울市民이 낸 稅金을 가지고 위탁관리하는 公職者의 입장에서는 이것은 土地所有者의 입장에서나 그 다음에 稅金을 낸 일반 불특정 다수인인 市民의 입장 그 양자 입장에서 이 문제를 심도있게 사실 저희들은 檢討하긴 했습니다.

그래서 小委員會에서 저희들이 구체적으로 工學的으로 分析해 놓은 資料가 죽 있습니다만 이것을 가지고 소상히 說明을 올리겠습니다.

○裴丁洙 委員; 본부장님!

○委員長 李永和; 發言하시겠어요? 裴丁洙 委員님 發言하십시오.

○裴丁洙 委員; 지금 현재 本部長님 말씀을 듣고 보니까 한 가지가 상당히 궁금합니다.

地上權이 設定되면 地上構造物은 다시는 집을 짓지 못한다는 얘기입니까? 그 한계를 분명히 해 주세요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그런 地域에 예를 들면 地上을 그대로 이용할 수 있습니다. 建物에 들어가 새로 짓는다든가 土地所有者가 마음대로 하되, 다만 그 地下에 地下鐵이 지나가니까 그 構造物에 손상이 없는 범위 내에서 짓도록 이렇게 허용이 되는 것입니다.

○裴丁洙 委員; 네, 그러니까 바로 문제점이 거기에 옵니다. 여기 地域에는 사실은 저희 區域은 中浪區지만 제 選舉區는 아닙니다. 그런데 그쪽을 보게 되면 집을 지은 데가 옛날 지은 집들이 많습니다. 그 대부분이 요즈음에 改良을 해서 보통 5층 정도로 許可나고 있습니다. 面牧洞 그 일대는 지금 현재 그렇게 하지 못하고 있습니다.

앞으로 거기에 다 5층, 6층씩 짓는데 지금 현재 地上構造物을 손을 못 댄다 그렇게 되면 지금 현재 單層이 되어 있는 경우도 있고 2층으로 된 경우도 있습니다.

그럼 5층들은 전혀 財產權 行使를 못한다는 문제가 나오는데, 무슨 말씀인지 이해가 가십니까? 밑으로 더 파서 내려가야 地下層도 생기고 지금 현재 그 地上構造物을 손을 못 댄다고 그러면 그 사람들은 5층, 6층을 지을 수 없는 형편이 아니겠느냐.....

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그것은 아닙니다.

○裴丁洙 委員; 그것은 아닙니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 제가 말씀드리겠습니다. 요즘에는 이 面牧洞의 경우에 평균 토피가 20m입니다. 그런데 20m인 경우에 거기에 地上은 마음대로 올릴 수 있고 地下에 3층까지 지어봤자 한 15m밖에 안 내려갑니다. 그러니까 지하에 그 정도 짓는 것은 아무런 문제가 없습니다.

○崔鍾德 委員; 그러면 나중에 建築許可를 내려면 또 地下鐵

建設本部에 승락서를 얻어야지요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 協議만 받도록 되어 있습니다. 協議만 받도록 되어 있는데 그 별표가 있다시피 어떤 구조에는 地下 몇 층까지 지을 수 있고, 딱딱 표가 있기 때문에 그 표 이내에서 設計를 한다면 저희들이 그대로 다 協議만 합니다.

○崔鍾德 委員; 그 때는 마음대로 갖고 놀 것 아니오.

○裴丁洙 委員; 地上權 設定이 되었을 경우 그런다 이것입니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그렇습니다.

○委員長 李永和; 方孝吉 委員님 質疑하십시오.

○方孝吉 委員; 네, 方孝吉 委員입니다. 補充質疑가 되겠는데 지금 우리 崔鍾德 委員님이나 다 같은 뜻이겠습니다만 아까 地下鐵建設本部長님께서 좋은 말씀을 해 주셨습니다.

물론 市民이 낸 税金으로써 최대한 노력을 하시겠다고 그랬는데 지금 崔鍾德 委員님께서서는 財產權 侵害에 대해서 강력히 얘기를 하고 있는 것입니다. 왜 그런고 하니 여기 請願內容을 보면 可能性이 있다, 변경을 할 수가 있다고 되어 있거든요. 그렇지요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 노선 말입니까?

○方孝吉 委員; 네, 路線變更을. 그러니까 여기에 대한 說明도 정확히 다시 參考로 해 주시고, 財產權 侵害에 대해서 아까 地上權 設定이 되어야 하지 않습니까? 그리고 都市計劃確認願을 떼면 거기에 빨간 줄이 나온다고 되어 있습니다. 그러니까 결론은 路線變更이 안 된다 했을 때 거기에 대한 財產權 侵害가 엄청나게 큼니다. 그것은 인정하시죠? 예를 들어서 補償이 20m 이하로 되었을 때 얼마 %가 나와 있지요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 나와 있습니다.

○方孝吉 委員; 그것을 아까 說明하시려고 그랬지요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네.

○方孝吉 委員; 그러니까 그 %는 우리가 충분히 認定을 하나 그 補償額이 결과적으로 적다는 얘기입니다.

물론 補償額은 地下鐵本部側에서 마음대로 정하는 것은 아니겠습니다만 거기에 대한 충분한 答辯을 要求를 하는 것이지, 여기에서 뭐 委員님들께서 자기 地域區 이런 것도 전혀 아닙니다. 그러니까 거기에 대한 本部長님께서 솔직한 심정과 아니면 路線變更을 할 수 있도록 만약에 가능하다면 住民의 請願을 들어줄 수 있는 범위 내에서 說明을 해 주시라는 얘기입니다.

왜 그런고 하니 저 圖面을 가지고 說明을 해 주실 때는 또 안 된다는 說明을 지금 해 주실 것입니다. 그러나 가능하다면 住民의 소리를 들어주시고 한 번 정확하게 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 方孝吉 委員님이 質疑하신 事項에 答辯드리겠습니다.

面牧洞에 대한 路線은 제가 圖面 가지고 說明을 드리겠습니다만 결론적으로 말씀을 드리면 저희들이 多角的으로 檢討를 했는데 路線의 變更은 技術적으로 불가능합니다.

지금 이 구간입니다. 이 구간인데 이 큰 道路가 이렇게 죽 와서 道路가 이렇게 구부러져 나갔습니다. 이리 나가고, 그 다음에 이 큰 道路는 이 建國大學에서 오는 道路인데 이렇게 해서 여기까지 와서 이리 빠져나갑니다.

그러니까 이 道路 따라오는 路線이 여기에서 여기까지 오는 路線, 그 다음 이쪽에서는 육군사관학교 있는 태릉에서 오는

것은 여기에서 여기까지 道路가 큰 道路로 따라옵니다. 그런데 이 구간을 民願人들은 道路가 이렇게 와서 이렇게 가니까 이렇게 이렇게 가는데 어떻게 이렇게 連結시킬 수 없느냐 이랬는데 이것이 곡선반경상 技術的으로 연결이 될 수가 없습니다.

그리고 지금 소음관계 말씀이 계셨는데 지금 저희들이 騒音과 振動을 현 시점에서 測定을 한 6회 내지 8회 했습니다. 해 보니까 지금 工事하지 않는 시점에서 이 地域의 소음은 현재 夜間에는 72dB, 晝間에는 75dB입니다.

그래서 地下鐵이 建設되더라도 이 소음은 현재 騒音水準을 넘지 않을 것입니다.

그것은 분명하고, 그 다음에 진동관계입니다. 진동은 우리가 지금 못 느껴서 그렇지 이 建物에도 이 상태에서 計測해 보면 진동이 있습니다. 그래서 이 지역의 진동을 저희들이 晝間에 6회, 夜間에 3회를 實施했는데, 현재 資料가 있습니다. 진동이 夜間에는 41.6dB, 晝間에는 46.9dB, 45dB 정도입니다. 그런데 저희들이 地下鐵을 建設하고 나면 50.1 내지 53dB 정도 되리라고 생각됩니다.

그래서 지금 결과적으로 말씀드리면 우리나라에는 地下鐵로 일어난 소음에 대한 기준이 없습니다만 日本의 鐵道 振動指針에 보면 「주변에 65dB 이하라야 한다」 이렇게 되어 있습니다. 그래서 저희들은 이 구간에 대해서는 이 궤도 밑에 고무매트를 깔고 또 침목도 고무로써 55dB 이하로 틀림없이 해서 住民들이 불편이 없도록 措置를 하겠습니다.

○方孝吉 委員; 잠깐만요!

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그리고 아까 180곡선반경 말씀이 계셨습니다만 우리가 다시는 東亞日報 周邊과 같이 저런

지하철을 건설해서는 안 됩니다. 곡선반경이......

○方孝吉 委員; 東亞日報 그 鐘閣驛에서 市廳 앞까지 그 路線은 서울市民 모두가 다 아는 겁니다. 그렇지요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네.

○方孝吉 委員; 그 역시 本部長께서 좋은 말씀을 해주셨습니다. 힘있는 사람의 提案은 180인지 160인지 해서 커브를 틀었고 일단 앞으로 그런 工事が 없도록 하기 위해서 현재 막대한 住民들의 事實상 개인적인 被害가 있지 않습니까?

물론 그래서 곁들여서 말씀을 해 주신 건데, 그럼 제가 質疑한 것에 대해서는 答辯이 다 끝난 겁니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 또 미진한 것을 말씀하시면 報告를 더 드리겠습니다.

○方孝吉 委員; 되었습니다.

○委員長 李永和; 裴丁洙 委員님 質疑하십시오.

○裴丁洙 委員; 本部長님, 저희들은 이렇게 생각을 하고 있는데, 國家百年大計를 위해서 地下鐵이 필요한 것만큼은 틀림이 없습니다. 제가 本部長님한테 솔직히 말씀을 드리면 기이 地下鐵은 나가는 것이고 즉, 말하자면 工事하는 건데 地上權 設定을 안 하는 방법이 없느냐 하는 것을 정식으로 제의하고 싶습니다. 地下鐵工事を 하시더라도 地上權 設定은 안 할 수 있는 방법이 있느냐......

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그런데 이 地上權 設定은 裴委員님 이렇습니다.

現行 都市鐵道法施行規定과 法律에 의해서 設定을 하도록 되어 있는데, 만일에 地上權을 設定 안 하면 실제로 어떤 문제가 생기냐 하면 여기에 이 땅에, 땅이라 계산합시다. 이 땅을 地下鐵本部長인 禹命奎가 所有하고 있었는데 여기에 15m,

20m 밑으로 地下鐵이 지나간다 이겁니다. 그래서 제가 이 돈을 地下補償權을 서울시 地下鐵本部로부터 2,000萬원이면 2,000萬원 받았습시다. 그러면 地上權을 설정 안 해 놓으면 내가 가진 땅을 배위원님이 살 적에 아무 표시가 없으니까 그냥 사버리면 나중에 물건 대물관계가 되어서 다음 인계받는 사람이 被害를 입게 됩니다. 그런 문제가 있습니다

○裴丁洙 委員; 그러니까 제가 말씀드리고 싶은 것은 지금 현재 말씀을 잘 들었는데 地下權을 예를 들어서 할 수 있는 방법을 條例를 다시 한 번 강구를 하셔서 地上權에 대해서는 우선 뜯어보면 알 수 있게끔 만들어 놓고, 예를 들어서 土地去來許可라든지 뭐 할 것 아닙니까? 저걸 뜯으면 볼 수 있게끔 만들고 지상권에는 조금 하고 地下權을 잡을 수 있는 방법을 조금 강구했으면 좋겠다 하는 생각도 듭니다.

○委員長 李永和; 金箕英 委員님 質疑하십시오.

○金箕英 委員; 네, 民主黨의 金箕英 委員입니다.

만약에 補償問題가 원만히 해결되지 않아서 住民들의 결사반대가 있을 경우에는 어떤 對策이 있는지 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 저희들은 公共事業을 위해서 서로가 협의가 되지 않을 적에는 土地收用法이나 公共用地取得 및 損失에 관한 法律에 의해서 강제로 收用하는 길 밖에 없습니다.

예를 들면 地下鐵이나 道路를 建設하는데 道路가 다 전 구간에 建設하는데 한두 사람이 補償 안 한다고 해서 그 道路를 안낼 수 없습니다. 그러한 것을 막고 해결하기 위해서 저희 收用法이 있기 때문에 法律에 의해서 처리하는 수밖에 없습니다.

○金鍾雄 委員; 委員長님!

○委員長 李永和; 네, 金鍾雄 委員님 質疑하십시오.

○金鍾雄 委員; 얘기 잘 들었습니다. 도저히 本部長님께서 技術적으로 전례에 봤을 때 그와 같은 도로를 따라서는 할 수 없다는 판단이 내리시고 한다면 아까 우리 同僚議員 崔相燮 議員께서도 소개를 했습니다만 모든 制度와 모든 規則은 우리 시민을 위한 國民을 위한 制度이지 어떠한 制度 自體를 위한 제도는 아닐 것입니다.

오늘 이 常任委員會에 上程시킨 이 안건 자체도 우리가 시민을 위한 일인데 어떻게 시민이 원하는 대로 안 될 수가 있겠습니까? 저도 도로를 만들어야 된다는 그 대의명분에는 찬성을 합니다. 그러나 억울한 사람이 있어서는 안 되기 때문에 本部長께서도 좀 노력을 하시고 우리도 또한 연구를 해야 될 문제입니다만, 우리는 아시다시피 立法機關이 아닙니다. 그래서 本部長님께서 이것을 法律的으로 한다면 과거에는 이 地上權에 대한 게 우리 民法에도 굉장히 약하게 되어 있습니다. 地上權에 대한 이용이라든지 이런 것이 전혀 없다 보니까 具體적인 것이 없는데, 이제 地下時代가 도래되면서 이런 문제가 빚어지고 있고 또한 이 財產權이란 것은 우리나라만이 유독 담보 없이는 사업도 못하고 銀行融資도 못합니다. 이런 문제 때문에 빨간 줄이 그어 있거나 地上權이 설치되어 있다 했을 때에는 절대 財產上 가치가 없습니다.

그래서 이 사람들로 하여금 그런 피해까지 준다는 것은 이중 삼중의 각고를 주는 꼴이 되니까 立法機關에 정식요청을, 하시오 우리도 建議할 수 있다면 건의를 해서라도 이제 地下에 밀지로 들어간 道路에 의해서 위 地上에까지 地上權을 설치하는 것은 최초행위자에 한해서 국한한다라고 정해버리면

그 다음 산 사람, 또 산 사람이 權利主張을 할 수 없도록 法
으로 規定을 하자 이것입니다.

그랬을 때에는 第3者가 내가 샀으니까 그걸 또 물어내라,
또 요구하고 이런 것은 없을 것입니다. 이것도 法的으로 制度
的인 장치를 강구하면 된다고 봅니다. 그래서 도저히 技術的
으로 여기 請願人들이 원하는 이 선으로 할 수가 없다면 그
런 면까지를 해서라도 아까 우리 本部長님께서서는 나중에 산
사람이 또 다시 權利主張을 했을 때에는 어떻게 하겠느냐 했
는데 그것은 얼마든지 法的으로 막을 길이 있습니다. 最初行
爲者에 한해서 변상을 해 준 이후에는 地下鐵이 이미 既 通
過된 이후에 그 사람이 산다는 것은 그것은 법적으로 얼마든
지 裝置를 할 수 있다고 봅니다.

그래서 그런 문제로 해서 이 請願人들의 請願을 되도록 우
리가 소화시키는 방향으로 努力하도록 하면서 제 結論은 이
문제도 小委員會를 구성해서 小委員會에서 좀더 심도있게 請
願人들의 뜻을 우리가 헤아려주는 그런 방향에서 다루도록
했으면 합니다. 정식으로 小委員會 構成을 제의합니다.

○委員長 李永和; 金鍾雄 委員 動議에 대해서 再請하십니까?
(「再請입니다」 하는 委員 있음)

그러면 이상으로 地下鐵 7號線 四佳亭驛과 龍馬山驛間의 住
居地域 路線計劃線 變更에 관한 請願에 대한 質疑와 答辯을
終結하겠습니다.

그러면 地下鐵 7號線 四佳亭驛과 龍馬山驛間 住居地域 路線
計劃線 變更에 관한 請願은 現地踏査와 충분하고도 진지한
검토가 필요하다고 판단되므로 오늘 會議에서는 3名 정도의
委員으로 小委員會를 구성하는 것이 바람직하다고 생각하
는데 委員님들 異議가 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

異議가 없으시면 3名 정도 小委員會 委員을 추천해 주시기 바랍니다.

○金箕英 委員; 金箕英 委員입니다. 地下鐵 7號線 四佳亭驛과 龍馬山驛間 住居地域 路線計劃線 변경에 관한 請願 小委員會 위원으로 小委員長에 裴丁洙 委員, 委員에 崔沆洛 委員, 李敬雲 委員을 추천합니다. 이상입니다.

○委員長 李永和; 裴丁洙 委員을 小委員長으로 하고 崔沆洛, 李敬雲 委員을 小委員會의 委員으로 추천코자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

그러면 請願審查小委員長에 裴丁洙 委員, 委員은 崔沆洛 委員, 李敬雲 委員으로 選任되었음을 宣布합니다.

(議事棒 3打)

請願審查小委員으로 선임된 위원님께서서는 請願에 대하여 심도있는 檢討를 해 주시기를 당부를 드립니다.

6. 交通放送商業廣告承認에關한建議案同意의件(金鍾雄 議員 외 2人 發議)

(17時 11分)

○委員長 李永和; 다음은 議事日程 第6項 交通放送商業廣告承認에關한建議案 同意의 件을 上程합니다.

(議事棒 3打)

交通放送商業廣告承認에關한建議案 同意의 件은 金鍾雄 委員 외 裴丁洙 委員, 崔鍾德 委員의 贊成으로 書面으로 제안이 되었으므로 正式議題로 成立이 되었습니다.

그러면 發議者를 대표해서 金鍾雄 委員이 나오셔서 建議案

을 제안한 배경과 主要骨子에 대해서 提案說明을 해 주시기 바랍니다.

○金鍾雄 委員; 金鍾雄 委員입니다. 존경하는 李永和 委員長님을 비롯한 동료위원 여러분! 실로 30년 만에 復活된 地方自治時代에서 처음 실시한 行政事務監査를 통하여 본위원은 너무나 많은 것을 보고 느꼈습니다. 특히 그 중에서도 市政이 市民을 위한 市政인지 制度 自體를 위한 市政인지 疑問을 갖지 않을 수 없을 정도로 우리 현재는 너무나 制度에만 치중한 나머지 實質的인 市民을 위한 行政에서는 無事安逸 그것밖에 없는 것으로 本委員은 지적했습니다. 그래서 그 중에서도 모든 市 傘下에 있는 公社 내지는 기관들을 經營的인 측면에서 우리가 分析, 判斷했을 때에는 더욱더 큰 실망을 안겨줬습니다. 그래서 本委員은 그 중에서도 우리 所管인 交通放送에 대해서 本件을 발의하게 되었습니다.

일천만 서울市民을 대표하는 서울市議會 본연의 義務 中 가장 중요한 것은 시민이 낸 稅金을 어떻게 有效適切하게 사용하는가에 대하여 감시 감독하는 것이라 생각하였습니다. 또한 交通委員會 所管中에 交通放送本部 豫算 75억원 중 약 80%에 해당하는 60여 억원이 서울시민이 낸 純粹한 稅金으로 구성되어 있습니다. 따라서 서울市民의 稅負擔 輕減과 交通放送本部の 經營合理化를 위하여 商業廣告를 전면 허용하여 줄 것을 다음과 같이 정부에 건의하는 바입니다.

여러분들의 이해를 돕기 위해서 提案理由를 간단히 說明한다면 1990년 6월 開局한 本 交通放送은 91년도 예산 64억원, 92년도 예산 약 75억원 중 겨우 協贊廣告 12.3억원의 收入 외에는 전액 우리 서울시민의 세금으로 運營되고 있습니다.

그렇지만 2,000만 首都圈 住民 모두의 첫째 관심사인 가장 고통스러운 交通問題를 다루는 放送이 되고 보니 그 짧은 기간 내에 聽取率이 가장 높은 방송으로 그 위치를 확보하였습니다. 그럼에도 불구하고 정부에서는 아무런 法的根據도 없이 地方自治團體가 運營하는 방송이므로 全面的인 商業廣告 실시는 바람직하지 않다는 이유로 작년에 서울시에서 요청한 商業廣告 承認要請 建議에 대하여 불허라고 회신을 하였습니다.

그간 本委員의 조사에 의하면 法的으로도 엄격히 規制되는 條項을 찾을 수 없었으며, 다만 과거 經濟規模가 적을 때에 광고시장이 좁은 관계로 兩大 放送社가 商業廣告市場을 갖고 경쟁한 것은 사실이지만 지금은 經濟規模가 팽창하여 오히려 中小企業들은 廣告市場의 부족현상으로 TV는 말할 것도 없고 라디오 전과마저 이용할 수 없는 실정입니다. 그래서 본위원이 提案理由를 요약하면

첫째로, 그 짜증스러운 교통난, 곳곳에 산적한 쓰레기문제, 治水, 消防, 環境保全, 庶民 住宅供給擴大, 低所得層 支援 및 社會福祉事業 등 증가일로에 있는 緊要緊急한 豫算事業이 산적해 있는데도 불구하고 60여 억원이나 되는 市費를 交通放送費로 전액 서울시가 부담한다는 것은 效率的인 豫算配定이 아니라고 생각합니다.

둘째로, 같은 시기에 출발한 平和放送이나 佛敎放送도 똑같은 特殊放送인데도 그 放送社들은 商業廣告를 승인하였습니다. 그러나 그 聽取率은 交通放送에 비하여 비교할 바가 안 됩니다.

셋째로, 이제 이 交通放送은 절대로 서울시민만의 방송이 아닙니다. 그 청취율이나 가청지역을 고려하면 中部圈, 京畿,

春川, 江原, 서울 등 이 中部圈에 우리 인구의 반 이상이 受惠者이므로 受益者 負擔原則에 입각해서라도 商業廣告를 허용하는 것이 꼭 필요하다고 봅니다.

넷째로, 예를 들어 다른 나라의 예를 보면 불란서 같은 경우는 教育放送도 商業廣告를 實施하고 있습니다. 또한 우리나라의 경우는 公營放送인 KBS도 商業廣告를 실시하고 있으며, 經濟大國인 일본이나 영국의 NHK와 BBC도 늘어나는 제작비를 감당할 수가 없어서 商業廣告 실시를 위한 모든 준비를 마쳤습니다.

이상과 같은 점들을 깊이 인식하시어 우리의 交通放送도 商業廣告를 승인받아 훌륭한 장비와 고도의 기술을 연마하여 질 높은 제작으로 만성적인 交通難에 신속한 情報를 제공하여 交通疏通에 도움을 주고, 짜증스러운 운전자들의 밝은 등불이 될 수 있도록 하여 交通放送本部の 經營合理化와 서울 시민의 稅負擔 輕減을 위하여 交通放送商業廣告承認建議案을 提出하오니 交通委員會 委員 여러분께서는 전원일치로 의결하여 주시기 바랍니다. 끝까지 경청하여 주셔서 대단히 감사합니다.

○委員長 李永和; 金鍾雄 委員님 수고 많이 하셨습니다. 어떠십니까? 放送本部長님 설명을 들으실 필요도 없지 않습니까? 그러면 交通放送 商業廣告 承認에 관한 建議案은 原案대로 의결하고자 하는데 異議가 없습니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

異議가 없으시면 議事日程 第6項 交通放送 商業廣告承認에 관한 건의안은 原案대로 가결되었음을 宣布합니다.

(議事棒 3打)

.....

(參照)

交通放送商業廣告承認에 관한建議案

(뒤에 실음)

.....
○委員長 李永和; 우리 3대 서울市議會가 지난 8월 開院된 이래 일반 案件處理를 위하여 매일 개최되는 臨時會와 行政事務監査 및 豫算案 심사를 위한 定期會 등으로 연일 계속되는 議政活動의 노고에 충심으로 감사를 드립니다.

돌이켜보건대 충분하지도 못한 기간임에도 불구하고 議政活動에 관련된 資料蒐集과 시책집행에 대한 진지한 檢討를 통해서 잘못 執行된 施策에 대해서는 잘못을 추궁하고, 잘 추진된 분야는 關係官을 위로, 격려함으로써 日淺한 議政史에 비추어 볼 때 우리 議員들을 선출해 주신 市民들과 執行部 關係官에게 地方自治의 必要성과 當爲性を 인식시켜주는데 큰 일익을 하였다고 생각을 합니다. 이와 같은 의정효과를 거둘 수 있었던 것은 바쁘신 가운데에서도 위원님들께서 평소 議政活動에 적극 동참하여 주신 결과라고 생각을 합니다.

아무쪼록 금년의 議政活動을 거울삼아 내년에도 더욱 내실 있고 알찬 의정활동을 우리 다같이 기대해 보면서 위원님들의 노고에 다시 한 번 감사를 드립니다. 아울러 오늘 提案說明과 答辯을 해 주신 交通局長, 地下鐵建設本部長, 交通放送本部長과 關係官 여러분의 노고에도 감사를 드립니다. 감사합니다.

이상으로 오늘 會議를 모두 마치고자 합니다. 散會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(17時 22分 散會)

○出席委員

李永和 裴丁洙 崔鍾德 李敬雲
元松喜 郭壽榮 金康植 朴夏榮
權純直 朴泰源 方孝吉 金箕英
金鍾雄

○委員아닌 出席議員

崔相燮

○專門委員

金泰鎬

○出席公務員

交通局長 尹斗榮
地下鐵建設本部長 禹命奎
建設2部長 崔昌植
交通放送本部長 白錫春