第9回서울特別市議會(定期會) 本會議會議錄 第3號
서울特別市議會事務局

일시 1991年12月10日(火) 午前10時

議事日程

1. 豫算決算特別委員會委員選任의件
2. 市政에關한質問(建設·交通分野)

附議된案件

o 報告事項 ... 1面
1. 豫算決算特別委員會委員選任의件 ... 2面
2. 市政에關한質問(建設·交通分野) ... 2面

(10時 13分 開議)

○副議長 李載震; 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다. 成員이 되었으므로 第9回 서울特別市議會 定期會 第3次 本會議를 開議하겠습니다.

(議事棒 3打)

o 報告事項

○副議長 李載震; 議事課長으로부터 報告事項이 있겠습니다.

○議事課長 朴命鉉; 報告事項을 말씀드리겠습니다.

1991年 12月 9日 運營委員會에서 議長이 推薦한 1992年度 서울特別市와 서울特別市敎育廳 豫算案을 審査하게 될 豫算決算特別委員會의 委員 27名을 審議하여 오늘 本會議에 提出하였습니다.

이상으로 報告事項을 마치겠습니다.

---

1. 豫算決算特別委員會委員選住의件

(10時 14分)

○副議長 李載震; 다음은 議事日程 第1項 豫算決算特別委員會 委員選任의 件을 上程하겠습니다.

(議事棒 3打)

서울特別市議會委員會條例 第7條第2項에 의하면 特別委員會委員은 議長이 推薦하여 運營委員會에서 審議를 거쳐 本會議에서 選任하도록 規定되어 있습니다. 그리고 同條例 第10條第4項에 의하면 豫算決算特別委員會 委員定數는 27人以下로 規定하게 되어 있습니다.

따라서 議長이 推薦한 1992年度 서울特別市와 서울特別市敎育廳 豫算案을 審査할 豫算決算特別委員會委員 27名에 대하여 1991年12月 9日 運營委員會에서 審議를 거친 名單은 여러분의 議席 위에 있는 油印物의 내용과 같습니다.

그러면 豫算決算特別委員會 委員은 여러분의 議席 위에 있는 名單內容과 같이 選任하고자 하는데 議員 여러분 異議 있으십니까?

(「없습니다」하는 議員 있음)

異議 없으면 豫算決算特別委員會 委員選任은 油印物 內容과 같이 可決되었음을 宣布합니다.

(議事棒 3打)

.....

(參照)

豫算決算特別委員會委員

(뒤에 실음)

---

2. 市政에關한質問(建設·交通分野)

(10時 16分)

○副議長 李載震; 다음은 議事日程 第2項 市政에 關한 質問을 上程하겠습니다.

(議事棒 3打)

오늘은 建設·交通行政分野에 대한 市政質問을 하게 되겠습니다.

오늘 質問하실 議員은 모두 6분입니다. 會議進行은 建設, 都市整備, 交通分野에 대한 6분의 議員의 質問이 있은 다음 行政部側의 答辯準備를 위하여 停會를 하겠습니다. 그리고 午後 2時에 會議를 續開하여 執行部側으로부터 答辯을 듣도록 하겠습니다.

어제 말씀드린 바와 같이 서울特別市議會會議規則 第36條에 의하면 議員의 發言時間은 20分을 超過할 수 없습니다. 다만 補充發言時間은 10分을 超過할 수 없도록 規定되어 있으며 同規則 第34條 規定에 議員은 議題外發言을 해서는 안되게 되어 있습니다. 議員 여러분들께서는 이 점을 參考하시기 바랍니다.

그러면 지금부터 建設·交通行政分野에 대한 市政質問을 시작하겠습니다.

먼저 建設委員會 崔鍾根 議員 質疑하여 주시기 바랍니다.

○崔鍾根 議員; 本議員은 東大門區 第4選擧區 建設委員會 幹事 崔鍾根입니다.

尊敬하는 議長님! 주위의 열악한 與件中에도 千萬 서울市民의 便益圖謀와 地域社會 發展에 使命感을 갖고 不撤晝夜 노력하시는 同僚議員 여러분! 勞苦에 감사드립니다.

千萬市民의 방대한 살림을 알뜰히 꾸리기 위하여 노력하시는 李海元 市長님과 서울市 關係公務員에게도 우선 감사를 드립니다.

李海元 市長께서는 높은 덕망과 경륜을 갖고 계시며 歷代 많은 市長과는 달리 民主發展과 地方自治化時代의 마지막 官選市長으로서 확고한 신념과 哲學을 갖고 地方自治制에 임하고 계신 줄로 本議員과 同僚議員들은 알고 있습니다.

이에 반하여 어제 지난 임시 市議會 會議에서 봤을 때 少數 公務員의 구태의연한 자세와 所信없고 安逸無事한 答辯과 궤변은 시간만을 낭비하는 성실치 못한 태도로 指彈받아야 마땅하며 薄俸에도 열심히 일하는 서울市公務員 5萬 公僕의 명예를 실추시킨 점 매우 아쉽게 생각합니다. 安逸無事한 勤務態度에서 벗어나 20世紀 地方自治化時代에 걸맞는 所信있고 적극적이고 진취적인 公務員이 되도록 노력하여야 하겠습니다.

本議員이 이 시간에 質疑하고자 하는 내용은 作今의 서울市 建設行政이 朝令暮改式 行政이라고 하는 구태의연한 方式과 權威主義를 청산하지 않고 과거의 탁상행정 不名譽를 씻어내지 못하고 있다는 사실입니다. 7兆원에 이르는 92年度 서울特別市豫算을 審議하면서 제가 먼저 강조하고자 하는 것은 議會가 없는 지난 30年 동안 密室行政, 복마전행정이라고 指彈 받아온 서울市政이 올해부터 서울市民 代表의 豫算審議를 거치므로서 公開行政, 信賴받는 行政이 되도록 해야 한다는 것입니다. 그런 점에서 市長을 비롯한 서울市 幹部 여러분들은 議員들의 질의에 대해 성실히 答辯하므로서 우리 서울市議會와 서울市가 千萬市民의 신뢰를 한몸에 받을 수 있게 해주시기 바랍니다.

이제부터는 지금까지의 미흡한 점, 改善해야 될 事項을 과감하게 是正해서 市民 便宜主義 公開行政을 펼쳐야 하겠다는 생각으로 本議員은 질의합니다. 市長은 명쾌한 答辯을 해주시기 바랍니다.

1) 지금까지 中央政府의 많은 指示와 關與하에 서울市의 行政이 이루어져 왔는데 制度改善을 中央政府에 建議하여 千萬市民의 뜻을 수렴하는 市議會 自治力을 積極化시켜서 과감하게 自治行政을 실현해야 되겠다고 本議員은 생각합니다. 이것이 地方自治化의 基本이념이라고 생각합니다. 市長께서의 생각은 어떠하십니까?

2) 現行 서울市의 官給工事에 있어서 資財購入時에 事務用品은 2,000萬원 以上, 電子通信資材는 1億 5,000萬원 以上, 一般工事費는 15億원 以上의 豫算執行은 調達廳에서 직접 關與하고 있습니다. 이는 節次上 複雜性과 非能率性이 있다고 저희 建設分科委員會 監査에서 많은 생각이 들었습니다. 豫算節減에 어떤 效果가 있는지도 疑問時되며 地方自治라는 次元에서 볼 때에도 모순점이 있다고 思料됩니다.

本議員의 생각으로는 調達廳은 中央政府의 各種 物資調達業務만 취급하고 自治團體인 서울市의 各種工事 資材購買는 서울市 自體業務로 取扱하는 것이 自治行政의 順理라고 봅니다. 市長께서는 現制度에 不可分性이 있다면 말씀하여 주시고 그렇지 않다면 本議員의 생각에 同感하여 制度改善을 中央政府에 要請할 뜻이 있으신지 答辯하여 주시기 바랍니다.

3) 市民이면 흔히 주변에서 목격하고 疑問時하는 장면이 있는데 특히 不實工事의 위험이 따르는 그리 급하지도 않은 冬節期工事를 말씀드리겠습니다. 멀쩡한 보도블록과 경계석을 交替하는 工事도 수없이 많이 있습니다. 어느 때는 施工

한지 얼마 안되는 멀쩡한 보도블록을 交替하는 事例를 우리는 주위에서 종종 보아왔습니다. 보통사람 常識으로는 이해할 수 없어요. 보도블럭과 경계석을 交替하는 基準은 어디에 두고 있으며 땅이 얼어붙어 있는 冬節期工事의 불가피성은 무엇입니까? 서울市 傘下 22個 區廳의 交付金으로 1年에 支出되는 보도블록 工事費內容은 어떻게 되어 있으며 工事한 후 再工事하여 豫算을 浪費한 金額은 얼마나 되는지 答辯을 듣고 싶습니다. 어떻게, 왜, 이렇게 拙速行政이 이루어지는지 심히 안타까운 일입니다. 市中에는 工事를 하기 위한 豫算인지 豫算을 浪費하기 위한 工事인지 모르겠다는 非難의 輿論도 많습니다. 세워놓은 豫算이니까 적당한 곳을 選定하여 豫算을 남김없이 執行하자는 안일한 思考를 갖고 있는 公務員은 차제에 地位高下를 막론하고 엄중히 책임을 물어야 마땅하다고 本議員은 생각합니다. 이에 대한 市長의 見解를 밝혀 주시기 바랍니다.

4) 서울市 建築行政의 信賴性에 문제가 되고 있는 한 例로서 그 동안 社會的으로 많은 물의를 빚었고 각종 매스컴에 報道된 문제의 建築物, 소위 유진관광호텔 건축에 대해 묻겠습니다.

광화문네거리에 시뻘겋게 흉물로 버티고 있는 유진觀光호텔은 在日僑胞 郭某氏가 무교3地區 再開發事業地區의 일부에 유진觀光 前身인 엠파이어호텔을 지을 때부터 자기 마음에 안 든다고 다른 사람이 살고 있는 집을 밤새 헐어버리는 등 크게 社會的 물의를 일으켰으며 84年 7月 23日 再開發事業 承認과 88年 11月 5日 建築許可를 받아 今年末로 事業許可期間이 終了되는데도 불구하고 4年 동안 철골만 일부 올려놓고 事業을 中斷 또는 대부분의 重役과 職員들을 내보내는 등

休業狀態이며 再開發事業者라는 特權을 이용해서 땅을 싸게 사모아 땅값을 크게 올려놓고 비싸게 僑胞에게 팔아넘기려고 願買者를 물색하고 있다는 사실은 국내외에 파다하게 소문나 있습니다. 그 동안 郭氏는 자기 會社 幹部 投書에 의해 서울市 賂物共與事件을 일으켜 일찍이 類例가 없는 1級 建築本部長을 비롯하여 局長, 課長등 무려 10餘 名이나 拘束되거나 罷免, 左遷되는 등 社會的 物意를 일으켰으며 郭氏가 公務員들에게 供與했다고 주장하는 것이 사실과 다른 것이 밝혀지는 등 지금도 裁判에 繫留되어 있는 件이 있다고 들었습니다.

推進過程에서도 建築法 違反을 밥 먹듯이 제멋대로 自行하고 있으며 道路와 公園用地를 제멋대로 파헤쳐 地下 8層을 파서 자기 용도대로 쓰겠다고 하고 設計變更도 받지 않고 鐵骨建立만 하고 있다는 것입니다. 이것도 눈가림으로 아무 後續工事, 자재발주도 아무 계획도 없이 願買者를 찾기 위한 僞裝戰術로 하고 있다는 것이 알만한 사람은 다 알고 있는 사실입니다. 더구나 奇想天外할 일은 이 工事를 하고 있는 사람이 지금 無許可라는 얘기를 방금 저한테 情報를 주었어요. 서울市 광화문 이 번화한 거리에서 이렇게 無法을 自行해도 된다 말입니까? 工事가 이렇게 長期化되어 都市美觀을 해치고 서울의 關門인 광화문에 違和感을 주고 있으므로 各種 매스컴에 계속 報道되는 등 社會的物議가 일고 있으며 本議員이 듣기로는 日本에서도 문제가 생겨 郭氏에 대해 日本 國稅廳職員들이 現場出張 調査를 하고 있다고 합니다. 市長은 정확한 내용을 확인해 보시면 잘 아실 것입니다. 서울市에서는 不法과 社會的物議를 일으키고 있는 不動産投機를 목적으로 하는 在日僑胞 郭某氏를 언제까지 보호하실 작정이

십니까? 서울市는 그 동안 유진觀光에 대해서 어떠한 措置를 취했습니까? 本議員이 듣기로는 서울市 謀局長이 郭氏와 同鄕사람이기 때문에 어물어물 制裁하는 척만 하고 있다고 합니다. 이것은 公務員들 사이에서 나오는 말씀입니다. 違反事項이 극히 경미한 것도 一般市民이 駐車場法 하나만 告發해도 검찰에 告發하게 되어 있습니다. 이렇게 엄청난 不法과 物議를 저지르고 4年間이나 아무 工事計劃도 없이 形式的으로 하는 척만 하면서 땅 투기를 벌이고 있는 이 問題會社를 工事取消는 물론이고 財務部에 通報해서 檢察에 告發하고 違反事項을 즉시 是正해서 땅 투기에서 오는 不當利益은 우리 稅金으로 받아들여야 된다고 本議員은 생각합니다. 市長의 이에 대한 확실한 答辯을 듣고 싶습니다.

5) 서울市에서 發注하는 官給工事는 人件費策定이 市中人件費의 1/3정도로 저희 이번 建設委員會의 監査에서 드러났습니다. 이렇게 되면 工事業者는 未熟練工을 쓰게 되고 이로 인하여 工事는 不實하게 되고 安全守則을 무시한 工事는 事故의 危險이 매우 크다고 보며 人件費로 인한 損失金은 다른 방법으로 補充한다는 것입니다. 또한 連續工事일 경우 施工業者는 우선 저렴한 金額으로 落札하여 設計變更과 기타 방법으로 해서 타산성을 찾는다고 합니다. 저희 監査中의 實例를 하나들어 보겠습니다. 中浪下水處理場 增設, 瑞草區廳舍新築, 올림픽記念 國民生活館, 松坡區廳舍新築, 盧原區廳舍新築, 陽川區廳舍新築 등 8군데 工事를 하는데 本工事 金額은 533億 8,100萬원이었으나 途中에 명분을 찾아서 設計變更된 金額은 171億 8,500萬원이 設計變更 過程에서 增額이 되었습니다. 무려 30%이상 더 增額이 되었어요. 명분은 있습니다.

모든 工事가 전부 이렇게 해서 豫算이 浪費된다는 것을 저희는 監査에서 배웠습니다. 이때에 豫算浪費와 이로 파생되는 制度的非理는 없다고 생각되는지 말씀하여 주시고 있다면 이에 대한 制度的裝置는 무엇입니까? 말씀해 주시기 바랍니다.

6) 市長은 갈수록 深化되는 都心交通滯症解決策을 최우선 課題로 보아야 할 것입니다. 매일 600餘 臺씩 增車되어 走行速度가 時速 10㎭ 미만일 경우 2,000年代 서울市 交通對策은 무엇입니까?

1994年이면 서울開都 600年의 歷史를 갖게 됩니다. 우리는 세계적 규모인 서울市 文通問題에 부끄럼 없는 代案이 있어야 되겠습니다. 李海元 市長의 未來指向的인 地下道路建設計劃을 早期에 確定發表하여 市民이 적극 신뢰하고 참여할 수 있도록 弘報할 계획은 없으십니까? 우리는 高速道路를 처음에 建設할 때 많은 사람이 반대했습니다. 그러나 지금에 와서는 다 잘했다고 합니다. 地下道路 建設도 甲論乙駁이 있을 수 있습니다. 그러나 本議員이 생각하기는 지금이 가장 適期가 아닌가 이렇게 생각합니다.

來年度 豫算의 重點投資部門을 上水道와 交通難解消를 위하도록 設定한 것은 우리 市政이 옳은 方向設定을 했다고 本議員은 생각합니다. 수돗물조차 우리가 맑은 물을 마시지 못한다면 그 千萬市民의 違和感은 어떻게 무슨 방법으로 해결할 수도 없습니다.

7) 서울市 傘下의 都市開發公社와 地下鐵公社는 專門性을 매우 필요로 하는 중요한 機關인데 일관성 없는 서울市의 잦은 情實人事로 인해서 公社發展에 적지 않게 沮害要因이 되고 있다고 市民들은 알고 있습니다.

두 公社가 設立된 후 지금까지 4級 以上 幹部級 人事移動은 몇 명이었으며 서울市 人事移動 基本指針에 적당한 방법이었다고 생각하는지 말씀해 주시기 바라며 市中輿論에 대한 市長의 솔직한 見解는 어떻습니까?

8) 本議員이 알기로는 都市가 存在하는 한 開發은 계속됩니다. 지금까지 서울市 傘下 22個 區廳 不良住宅再開發은 가장 중요한 利害當事者들의 意思와 現實性을 전혀 度外視하고 權威主義的인 官主導의 行政指針으로 수많은 庶民들의 民願과 怨聲을 받아 왔습니다.

73年 不良住宅開發 告示後 지지부진한 開發行政으로 18年 동안을 학수고대하며 財産權行使는 물론 處分도 못하고 失望과 분노에 차있는 많은 달동네사람이 있습니다.

이와 관련된 民願人이 서울市 傘下 22個 區廳에는 100萬 이상이 된다고 本議員의 資料에 思料됩니다. 이에 대한 주된 원인이 무엇인가 어째서 이렇게 많은 庶民들의 원성을 받고 있는가. 그것은 다름이 아니고 합리성이 없고 현실성이 없는 不良住宅再開發業 業務指針에서 야기되고 있다는 사실입니다.

서울市에서는 不良住宅 再開發業務指針을 현실성 있게 改正하고 그 地域特性에 누구보다도 밝은 區廳에 移管하여 利害當事者들의 意見을 전폭 수렴해서 母法대로 施行토록 해야 되겠습니다. 현재 복잡하고 어려운 再開發民願은 서울市에서는 區廳으로 區廳에서는 서울市로 무책임하게 책임전가를 하고 있습니다.

區廳에서는 서울市와 建設部에 質疑하고 行政指示를 기다리는 복잡한 절차로 인해서 關係民願人은 늘어만 가고 시간낭비와 上下 行政機關으로 오가는 핑퐁行政으로 인해서 많은

원성을 받고 있습니다. 再開發事業 中斷은 어떠한 이유로도 할 수가 없습니다. 지금 4,5年 前에 이사를 한 달동네 庶民들은 전세, 사글세로 전전긍긍하고 있는 이 서민들의 아픔을 市長님은 아십니까? 中央政府에 建議해서 再開發로 인해서 投機가 발생되거나 物價가 상승된다고 생각하지는 않습니다. 大企業에 의한 땅 투기와 新都市建設로 인해서 物價가 오르고 原資材가 많은 품귀현상을 빚었습니다. 再開發은 우리 서울市의 고유한 建設行政입니다. 이 事業을 멈춘다면 지금 100萬 民願人들은 서울市 行政을 신뢰할 수가 있겠습니까? 中央政府에 建議해서 再開發만큼은 확실하게 확고한 신념을 갖고 추진하는 것만이 우리 서울市의 行政이 바로 되고 우리 서울市에도 많은 도움이 되는 일이라고 本議員은 확실히 생각하고 있습니다. 市長께서는 本議員이 지적한 대로 不良住宅再開發의 沮害要因이 되는 業務指針 條項을 현실성 있게 과감히 改正하여 不良住宅再開發事業 일체를 區廳에 移管할 뜻은 없으십니까? 지금 현하 大法院에서는 서울市 指針이 母法에 違背되는 指針으로 인해서 지금 망신을 당하고 있습니다. 이 不良住宅再開發 指針도 그런 일이 있기 前에 미리 改正을 해서 市民들이 편리한 그러한 指針이 될 수 있도록 도와주시기 바랍니다. 또한 서울市 建設行政을 地方自治制에 걸맞게 施行하기 위해서는 建設部가 주관하는 중요한 國家綜合建設에 관한 事項을 제외하고는 서울市 地方自治團體에 移管되어야 된다고 本議員은 생각하는데 市長은 建設部長官에게 本議員이 質疑한 내용대로 서울市의 모든 建設行政을 移管토록 要請할 계획은 없으신지 말씀해 주시기 바랍니다.

9)서울市에서는 每年 硏究所 등 關係機關에 용역을 주어

서 서울市豫算을 낭비하고 利害當事者가 모르는 사이에 都市計劃 등 重要政策이 決定되는 예가 과거에는 많았습니다. 特定人에게 특혜를 주는 사례가 있는가 하면 서울市 公務員이 監査를 모면하기 위한 면피성 資料로 이용되기도 한다는 내용이 言論에 報道된 바도 있었습니다.

90年 91年度에 연구비로 서울市와 22個 區廳에서 支出된 金額은 얼마나 됩니까? 92年度 豫算은 얼마로 策定되었습니까? 本議員이 알고 있는 바로는 92年度에 市政開發硏究院을 設立하기 위하여 약 30億원 이상의 豫算을 策定하여 벌써 代表者까지 거론하여 爲人設官한다는 市中의 輿論이 분분한데 사실여부를 밝혀 주시기 바랍니다. 사실이라면 가뜩이나 서울市 豫算이 7조원 이상이 되어 팽배예산이라 하는데 새로운 機構를 新設하기보다는 서울市 傘下 市立大의 유능한 敎授陣이 硏究하는 旣存 硏究所를 활용하여 豫算을 節減하고 新設機構를 만들어 市民으로부터 오해를 사는 일이 없기를 바랍니다.

本議員이 살펴본 이웃 日本이나 地方自治制가 정착된 先進國 資料에 의하면 地方自治團體에서 여러 가지 방법으로 意見을 收斂하여 重要政策이 決定되는 것으로 되어 있습니다. 제가 지금 한 가지를 더 못 말씀드리는 것을 매우 유감스럽게 생각하고 이 자리에서 우리 서울市 關係者 여러분께 위로와 격려를 드려야 함에도 불구하고 현실여건상 미흡한 점 지적 드리고 質問드려 송구스럽습니다.

이상의 質問에 대하여 專門性있는 局長이나 關係官의 答辯도 중요하지만 李海元 市長님의 확고한 行政哲學과 신념을 듣고 싶습니다. 本議員이 質疑하고 建議한 내용에 대하여 市長께서는 서울市 行政을 과감히 개혁하여 千萬市民의 마

지막 官選市長으로서 서울市와 議會에 저 러시아共和國의 옐친 大統領과 같은 용감한 改革市長으로 오래오래 기억될 수 있는 좋은 선례로 기록에 남게 되기를 간곡히 바랍니다. 제가 質疑를 못 드린 것은 市長님 이하 關係公務員에게 나누어 드린 유인물로 대체토록 하겠습니다. 本議員의 미흡한 質疑를 끝까지 敬聽하여 주신 同僚議員 여러분, 대단히 감사합니다.

○副議長 李載震; 다음은 建設委員會 李文光 議員 質問하여 주시기 바랍니다.

○李文光 議員; 城北區 出身 民主黨所屬 李文光 議員입니다.

尊敬하는 議長! 그리고 同僚議員 여러분! 서울市長 및 關係公務員 여러분! 어제에 이어서 오늘도 노고가 많습니다.

本議員의 質疑에 발전적인 측면에서 성실하게 答辯해 주시기 바랍니다.

같은 서울 지붕 밑에 살면서도 어떤 住民은 萬弗時代에 살고 어떤 住民은 3,000불 時代에 살고 있습니다. 서울市內 일부 區廳에서는 豫算이 남아도는지 멀쩡한 보도블록과 경계석을 부숴버리고 새로이 교체하여 豫算을 낭비하고 어떤 區廳에서는 꼭 필요한 幹線道路를 내고 近隣公園을 하나 조성하려고 해도 豫算이 부족해 財政交付金이나 타려고 서울市의 눈치만 보고 있으니 이는 불공평한 일이 아닙니까? 서울市長은 철저히 監督하여 豫算의 낭비를 막고 財政自立度가 약한 自治區에 소외감을 갖는 일이 없도록 特別交付金을 각 區의 事業內容에 따라 합리적으로 支援해 줄 의사가 없는지 말씀하여 주시기 바랍니다.

서울市 銅雀區議會 事務局 職員에 대한 서울市長의 不當한 人事發令에 대해 묻습니다. 地方自治法 第83條第2項을

보면 事務局 職員은 地方議會의 議長과 協議하여 當該 地方自治團體의 長이 任命한다」라고 規定되어 있음에도 불구하고 銅雀區議會 議長과 事前協議 없이 91年度 行政監査와 92年度의 豫算審議를 앞두고 銅雀區議會 事務局의 實務者인 議政係長 홍정남 46歲입니다. 홍정남을 서울市長 人事發令 1991年 11月 23日字로 九老區廳으로 전격 人事發令한 일이 있습니다. 議政係長은 居住地가 開浦洞인데 九老區廳에서 출근하려면 많은 시간이 소요된다고 합니다. 定期會議를 불과 1주일 앞두고 아무런 잘못이 없는 實務者를 전격 人事發令하여 業務遂行에 큰 지장을 줄 뿐더러 人事衡平 原則에도 맞지 않다고 생각합니다.

서울市議會 事務局 職員과 22個 區議會 事務局 職員의 身分保障과 權益保護를 위해서도 이런 부당한 人事措置는 再考되어야 한다고 생각하는데 이에 대하여 명확한 市長의 見解를 말씀해 주시기 바랍니다.

또 서울市 本廳 公務員敎育院 등의 地方公務員 定員條例 別表2에 보면 各 區廳의 地方公務員 定員表에 의하면 施設技正은 44名으로 1個區에 2名씩, 즉 都市整備局長과 建設局長을 技正으로 보직하게 되어 있으나 서울市는 이 條例를 무시하고 43%에 해당하는 19名을 一般職으로 補職함으로써 人事權을 남용하는 이유는 무엇인지 市長의 答辯을 바랍니다.

이제는 서울市 行政이 복마전 같이 해 나갈 수는 없습니다. 이제는 責任行政을 해야 하고 구체적으로 市民이 들여다볼 수 있는 그러한 行政을 해야합니다. 서울市 傘下에 70餘個의 諮問委員會가 있어 서울市 公務員들이 의도하는 대로 決定해 주고 비리를 조작할 수 있다고 생각합니다. 물론 專門知識과 특별한 技術의 諮問을 요하는 委員會는 지속 存

續하되 불필요한 諮問委員會는 이를 과감히 統廢合하고 담당 公務員이 맡아서 책임질 분야는 당당하게 자신이 決定해야 한다고 생각하는데 市長은 어떻게 생각하십니까?

서울市가 地下鐵 建設, 都市高速道路 등 主要 幹線道路의 新設 및 擴張, 地下道路 등 道路 交通 分野에 來年度만도 2兆 1,026億원의 豫算을 投入합니다. 이렇게 많은 豫算을 들여 道路建設事業을 施行함에 있어서 우선순위가 높은 事業에 集中投資하지 아니하고 新規事業을 벌여 여러 곳에 分散投資함으로써 단일공사가 장기간에 걸쳐서 시행케 됨으로서 交通疏通에 효율적으로 기여하지 못할 뿐더러 投資效率을 增大시키지 못하고 하던 工事를 중단하므로 인해서 이미 投資된 事業費가 사장되고 補償問題 등으로 새로운 民願이 야기되는데 앞으로 善心行政으로 分散投資하지 말고 集中投資할 의향이 없는지 또 工事의 우선 순위를 결정하는데 있어서 어떤 技法으로 어디에 기준을 두고 정하는지 投資管理官은 答辯해 주시기 바랍니다.

서울市 道路建設 豫算을 編成함에 있어서 主務部署인 道路局의 요구사항을 정당한 사유 없이 제외시키는가 하면 요구하지도 않은 사업에 豫算을 배정하여 每年 사고이월 시키는 예가 있습니다. 彌阿路 擴張工事도 현재 공정이 21%인데 來年 豫算에 반영되지 않는다면 어떻게 하자는 것입니까? 道路交通에 아무런 대책도 없이 上溪洞, 中溪洞, 月溪洞에 50萬의 都市를 建設해 놓고 上·中溪洞에서 진입하는 차량 때문에 城北區, 道峰區 住民들이 交通障碍로 인해 많은 피해를 보고 있는데 여기에서 진입하는 彌阿路 擴張工事를 하다가 중단 방치하면 병목현상이 생겨서 交通滯症을 유발할 것은 물론이고 都市 美觀上보기도 흉한데 來年 豫算에 반영되지 않

는 이유가 무엇인지 묻고 싶습니다. 北部地域에 사는 많은 사람들의 입에서는 서울市가 江南·北의 均衡發展을 위해 애쓴다고 하면서 江北地域을 疎外시킨다는 怨聲이 높다는 사실을 말해 줍니다. 道路局長께서는 事業을 중단하지 않고 정해진 工期에 工事를 마무리할 계획이라고 하지만 대부분이 商街地域인데 하던 營業을 廢業시키고 建設을 명도하여 철거하고 보상하는데 있어서 마음의 준비가 있어야지 工事가 中斷되었다는 일부 新聞의 報道를 보고 철거를 해야 할 建物主들이 새로 점포를 賃貸해 주어 새로이 店鋪를 開業하는 사례가 있으니 이것은 새로운 民願을 야기시키는 결과로 補償金으로 새로운 是非가 일 것이며 店鋪主, 貰入者 곧 庶民에게 손해를 끼치는 일을 하고 있으니 本議員으로서는 이해가 되지 않으니 來年 豫算에 計上할 용의가 없으신지 서울市長이 직접 答辯해 주시든지 企劃管理室長게서 答辯해 주시기 바랍니다.

서울市에서 漢江에 가설된 20個의 橋梁 中 鐵道橋梁을 제외한 15個의 橋梁에 대한 安全點檢 등 維持管理를 함에 있어서 設計荷重이 道路設計荷重에 미치지 못하게 架設된 橋梁이 11個所나 되고 構造安全診斷 結果도 安全性이 미흡한 것으로 나타나고 있는데 그 실상이 그런지 밝혀 주시기 바라며 그것이 사실이라면 왜 橋梁構造物의 變形 등을 확인하지 아니하고 난간고장 등 施設物의 외곽만을 管理하고 있는지 그 사유를 말씀해 주시기 바랍니다.

91年度에 綜合建設本部에서 추진하고 있는 101件의 工事 中 39件의 設計變更이 있었으며 그 中에서 10% 以上의 設計變更이 8件이나 되어 설계변경으로 의해서 무려 264億원의 豫算이 增加되는 바 이 設計變更으로 인해서 많은 부조리가 있는 것으로 알고 있는데 어떻게 생각하시는지요. 의도

적으로 하는 것이라면 처음 施行段階에서 신중하지 못하고 능력이 부족한 行政탓이라고 생각되는데 그중 어느 쪽이라고 생각하십니까? 지금 당장 設計變更해야 할 事業場이 있어 本議員이 지적해 드리고자 합니다. 현재 新築中인 서울特別市傘下에 區廳長室이 무려 49坪으로 設計되어 현재 新築中에 있습니다. 蘆原區廳長室이 40坪, 陽川區廳長室이 49坪, 松坡區廳長室이 44坪으로 접견실 9.5坪이 포함되어서 設計의 圖面대로 施工中에 있습니다. 서울市民의 稅金으로 新築中인 區廳長室이 과연 49坪이나 되어서 아방궁이라는 빈축을 사는 일이 있어야 되는 것인지. 關係公務員의 答辯은 總務處 級數에 대한 面積規定에 의했다고 하는데 이런 規定만 있으면 빈축은 사도 꼭 그대로 따라야 하는지 이것이야말로 設計變更이 꼭 필요하다고 생각하는데 市長은 設計變更할 用意가 없으신지 묻고 싶습니다.

현재 綜合建設本部에서 建設中인 京仁高速道路 進入路 擴張工事는 總 事業費가 222億원입니다. 그런데 이 工事를 韓寶建設이 90年5月 7日부터 着工하여 현재 工事 25%에 進度를 보였으나 아직까지 監理가 選定되지 않았습니다.

서울市에서부터 아예 監理部分에 대한 豫算이 策定되지 아니했습니다. 이것은 명백한 建設技術管理法 違反인데 이것이야말로 韓寶建設에 대한 특혜가 아닌가 市長은 분명히 答辯해 주시기 바랍니다.

本議員이 常任委員會의 활동과 금번 실시한 行政監査를 토대로 확인한 것을 가지고 질의를 하고자 합니다.

石村호수의 근린공원 수상놀이시설은 서울市에서 株式會社 호텔롯데 代表理事와 契約은 하고 使用料는 松坡區廳에서 收納하고 管理權은 施設管理公團이 갖고 있고 그래서 일관되게

어느 機關을 상대로 監査하기가 어렵습니다. 本議員이 생각하기로는 왜 이렇게 되었는지 의혹이 많은데 서로가 責任을 轉嫁시키기 위해서 契約部署와 賃貸料 收納機關과 管理機關을 分散해 놓은 것이 아닙니까? 本議員의 생각으로서는 契約도, 賃貸料 수납도, 관리권도 一元化해 주는 것이 합리적이고 명쾌하다고 생각하는데 서울市長의 見解는 어떤지 묻고 싶습니다.

또 뚝섬競馬場의 管理權은 어떤 근거에서 市友會에 管理權을 委任하는 것인가요. 어린이大公園의 管理權은 施設管理公團에 委任하면서 入場客이 더 많은 남서울대공원의 管理權은 委任하지 않고 서울市公務員이 직접 管理하는 이유는 무엇 때문인가요? 알맹이는 쏙빼고 실속 없는 것 골치거리만 施設管理公團에 管理權을 넘겨주고 잡다한 行政百貨店처럼 나열만 해 놓을게 아니라 이 모든 公園을 管理하는 公園管理公團을 新設하고 모든 道路를 管理, 補修하는 道路管理公團을 新設하는 것이 建設的이고 발전적인 서울市 行政이 되리라 생각하는데 市長의 생각은 어떤지 견해를 묻고 싶습니다.

施設管理公團에서 管理하는 을지로 새서울地下商街가 당초 서울市와 賃貸契約한 契約者가 第3者에게 貰를 주었거나 賣渡된 事例가 있습니다. 서울市는 稅收增大를 위해서도 特定人에게만 특혜를 주지 말고 賃貸料를 上向調整하여 현실화하고 名義變更도 해 주는 것이 타당하다고 생각하는데 施設管理公團 理事長은答辯해 주시기 바랍니다.

서울市 傘下에 어린이大公園, 남서울大公園, 南山公園, 冠岳山 외에 서울特別市 傘下 各 體育施設 등의 놀이동산, 매점, 식당, 사진업 등 매년 委託許可로 契約更新을 해 委託料

를 받는데 서울市의 稅收增大를 위해서도 一般 公開競爭入札을 한다면은 지금보다도 훨씬 더 많은 稅收增大를 가져오리라 생각하는데 環境綠地局長은 答辯해 주시기 바랍니다.

서울市民에게는 사치, 낭비하지 말라고 하면서 유엔가입과 올림픽3週年記念 거리축제행사에서는 많은 학생들을 동원하고 일부 交通을 統制하면서 고전 의상과 장신구를 준비하느라 9億원의 豫算을 쓰는 것은 이것이야말로 浪費가 아닌가, 垂範이 되야 할 서울市에서는 솔선해서 浪費하면서 市民에게만 過消費하지 말고 절약운동하라면 누가 따라오겠는가, 文化觀光局長께서 答辯해 주시기 바랍니다.

政府에서 建設景氣 진정대책의 一還으로 서울市는 民間部門, 住宅建設 自律指導라는 명목하에 各 區別로 物量을 배분하여 配分物量이 초과 신청된 區에는 주택건축허가를 제한하고 있으나 城東區에서는 組合아파트를 지어 내집 마련을 위해 기이 垈地를 구입하여 管轄區廳에 事業計劃承認이 계류중인데 이 示達로 인해서 數百名의 組合員과 그 家族이 불안과 초조 속에서 전전긍긍하고 있는바, 建築許可를制限하고 있는 法的根據는 무엇이며 이에 대한 對策은 무엇인지 住宅局長께서 答辯해 주시기 바랍니다.

서울市內에 現在 130萬臺의 自動車가 있고 하루에도 5百臺 이상씩이나 늘어나는 自動車의 원활한 疏通을 위해 1km에 4百億원씩이나 드는 地下車道를 建設할 豫定이며 현재 道路率 18.32%로 1%를 올리는데 변두리는 약 1조 5,000억원이 所要되고 市內에는 平均 約 13兆億원이라는 엄청난 豫算이 所要되는데 자동차를 타고 다니는 서울市民이 어찌 道路利用料를 다 부담해야 한단 말입니까? 本議員의 생각으로서는 受益者負擔原則에서 자동차를 만들어 많은 利益을 보고

交通滯症을 加重시킨 原因提供者인 自動車會社에서 共同負擔하는 것이 당연한 것이며 많이 쓰는 사람이 많이 부담해야 할 것이기 때문에 서울市內에 있는 注油所에서도 道路稅를 間接徵收하여 서울市에 納付함이 타당하다고 생각하는데 서울市長은 自動車會社와 서울市內 注油所에 地方稅로 道路稅를 新設할 용의가 없는지 묻고 싶습니다.

존경하는 議員 여러분! 끝까지 경청해 주신 관계공무원 여러분에게 감사드리며 발전적인 측면에서 本議員의 質問에 성실한 答辯을 바랍니다.

대단히 감사합니다.

○副議長 李載震; 다음은 都市整備委員會 金吉原 議員 質問하여 주시기 바랍니다.

○金吉原 議員; 존경하는 議長님! 그리고 同僚議員 여러분! 저는 民自黨所屬 中區 第3地域에서 當選된 金吉原 議員입니다. 여러분이 지금 연일 좋지 않은 환경에서도 市政의 발전을 촉구하기 위해서 불철주야 공부하는 모습을 볼 때 우리의 장래는 밝다고 생각하면서 또한 議員 여러분에게 敬意를 이 자리를 빌어서 표하는 바입니다. 또한 市政發展을 위해서 노력하시는 市長님과 그리고 幹部 여러분, 연일 繼續되는 질의에 答辯하시느라고 고생이 많습니다. 이제 世界는 國際化, 情報化時代에 접어들어 하나의 지구촌이 되었습니다. 우리나라의 발전은 이런 潮流에 맞추어 나가야 되며 이러한 중차대한 時點에서 地方自治制가 開幕되어 우리나라의 모든 고장이 그 特性에 맞게 開發되어야 할 것입니다.

서울은 우리나라 人口의 1/4이고 그리고 産業 總 生産이 차지하는 比重이 30%에 달하고 있습니다. 아울러 성숙된 民主意識과 고조된 參與意識 서울市民의 生活水準

으로 自治能力을 향상시킬 수 있는 또 自治制가 成功할 수 있는 좋은 여건을 갖추고 있습니다. 또한 서울은 다른 廣域地方自治制와는 달리 財政自立度가 98.7%라는 民主主義를 실현하고 福祉社會를 이룩하는데 가장 좋은 여건을 가지고 있습니다. 이런 이유에서 自治成敗에 대한 모든 自治區의 標本으로 여겨지고 있는 것이 사실입니다.

그러나 自治制의 발전은 下意上達의 民主性 提高가 필연적으로 나타나므로 行政自體에 변화가 있어야 될 것으로 저는 생각을 합니다.

또한 地方自治制의 活性化는 일상 여기에서 이루어지는 삶의 모든 문제와 관련되는 일상적인 문제가 行政機關에 表出될 것이고 이것을 어떻게 잘 소화하여 나가느냐에 따라서 社會的安定을 확보함은 물론이고 國家의 發展은 이루어질 것이라고 저는 생각합니다.

이런 次元에서 서울市는 市政遂行의 優先順位를 어디에 두어야 할 것인가를 깊이 생각하여야 할 것입니다. 곧 自治行政이 住民의 요구를 受容하는 것으로부터 출발하여야 할 것입니다. 여러분이 누누이 들어서 잘 아시겠지만 또 다시 강조하여 말씀을 드립니다.

금년 봄 유수한 硏究所의 그 結果를 보면은 서울市民의 요구를 順序別로 우선 나열해 보겠습니다. 物價安定입니다. 交通滯症解消이고, 住宅難 再開發問題, 環境汚染과 公害防止, 그리고 防犯 및 治安維持, 零細民 失業者 保護對策, 福祉施設擴充, 公園綠地 및 여가시설의 확충입니다. 쓰레기와 청소문제, 그리고 上下水道 改善, 醫僚保障 改善의 순서입니다.

本議員은 먼저 都市整備分科에 所屬해 있으므로 여기에 대한 질문을 몇 개 드리고 시간이 나면은 다른 所管이 속해있

는 것도 한두 가지 묻고자 합니다.

첫째로 서울市의 年度別 綠地地域의 構成比를 보면은 88年에 50.5%, 89年에 50.1%, 91年에 47.6%로 줄어들고 있는데 그 이유는 무엇이고 住宅地로 이용되면서 綠地地區로 묶여 있는 面積이 綠地面積의 몇 %인가 대답해 주십시오. 그리고 향후 宅地의 過不足은 어떻게 해결해 갈 것입니까? 이번 都市整備分科委員會에서 監査하는 中에 목격한 사실입니다.

傍花地域 宅地開發事業이 진행되고 있는데 그곳에 民願이 무성하고 또 수풀 녹음이 짙은 그 땅에 녹지를 보존해 달라는 民願이 있었습니다. 그래서 踏査를 해 보았더니 學校와 비탈이 높은 언덕사이에 낀 마치 소등의 꼬리처럼 나와있는 그 망이 宅地로 변했습니다. 그 곳은 제가 보기에 宅地로써 조건이 맞지 않았습니다. 바로 옆에는 學校가 있었고 또 옆에는 언덕이었습니다. 그 곳에는 20, 30년 된 수목이 우거져서 그 地域住民이 간절하게 소망하기를 그 곳은 꼭 녹지로 남겨두기를 바랬던 곳입니다.

그런데도 이 녹지는 깎여지고 말았습니다. 그런가 하면은 저희 지역에 公園地區로 묶여있는데 거기는 市場으로 개발되어서 사용되고 있습니다. 또한 공원으로 묶여있으면서 빽빽이 住宅이 들어서 住宅地로 이용되고 있는 그런 곳이 많이 있습니다. 이처럼 부적합한 行政 또한 이처럼 통일성 없는 제도 또 어디에 있겠습니까? 宅地는 綠地로, 綠地는 宅地로 이렇게 혼동되어 있는 상태가 언제까지 지속되어 갈 것인가 저는 무척 궁금합니다.

두번째로 資材難을 겪으면서 서울市가 공급할 40만호 그러나 自家居住地가 40%이고 賃借家口가 지금 59.1%로 공급

했음에도 3%나 집없는 사람이 늘었습니다. 그 이유는 무엇입니까? 長短期對策이 있는 것입니까? 地方分權이 이루어져서 地方化時代가 본격화되면 서울의 人口形態는 앞으로 어떻게 될 것입니까? 여기에 대해서 얘기해 주시고 都市計劃이 이러한 地方自治의 발전으로 말미암아서 어떤 영향을 미칠 수 있을까 한번 생각해 주십시오.

세번째 都市整備는 합리적이고 지속적이고도 신속하게 개발이 이루어져야 하는데 제일 큰 문제는 江南北의 均衡發展, 舊市街地域의 효율적인 投資利用, 도심기능의 회복과 貰入者 庶民層을 소외시키지 않는 宅地開發, 再開發, 住居環境改善 등이 우선되어야 합니다. 그런데도 한시적으로 이루어질 住居環境改善事業이 부진한 이유는 무엇입니까? 市長께서는 알고 있습니다. 對策을 세우세요. 현실적으로 도움을 주어야 합니다. 低所得 零細民은 住居環境을 改善할 수 있는 능력이 없습니다. 市有地를 拂下받아야 하고 또 새로 집을 지어야 하는데 1,200만원을 融資 받아서는 불가능합니다. 과감히 長期低利로 融資를 확대해주어야 합니다. 금년도 住宅局豫算을 보십시오. 執行이 되지 않고 있습니다. 이것은 무엇을 의미합니까?

네번째, 合同再開發業務指針에는 區廳長에게 委任事務에 대하여 市長에게 보고하도록 되어 있고 行政指導를 시행하도록 되어 있는데도 市長은 住居環境改善策만은 그렇게도 오래전부터 自治制를 실시하고 있었습니다. 自力合同이라는 이름을 내세워 거의 무관심하다시피 한 이것이 無事安速主義가 아닙니까? 市長은 과연 基礎自治團體長으로부터 몇번이나 報告를 받고 있으며 조속한 施行이 되도록 채근해 본 적이 있습니까? 未施行開發地域은 거의 십수년 아니 그 이상 집

수리도 하지 못하고 있으며 장마철이면 지붕이 무너져 가마니, 비닐, 온갖 누더기로 비를 맞고 있으니 참으로 안타깝습니다. 再開發에 관련된 建物은 7만 6,000동, 12萬 2,000家口와 그 외 수많은 住居環境改善地區는 물론 豫定地區의 住民은 열악한 환경 속에서 고생하고 신음을 하고 있으니 우리 다 같이 일어서서 조속히 施行되도록 독려하고 격려합시다.

再開發事業에는 물론 民願이 많고 의견이 분분합니다. 이것은 대부분 홍보나 교육 및 行政的 指導가 불충분했기 때문입니다. 구더기 무서워 장을 못 담아서야 되겠습니까? 부모가 온전한 자식노릇을 해야 자식은 반효도 한답니다.

市議員도 執行部를 도울 일이면 과감히 나서겠습니다. 서울市의 모든 行政力, 豫算을 동원해서 이 事業부터 우선 施行해야 됩니다. 서울이 살기 좋다는 사람은 45%입니다. 그 이유는 文化施設이 잘 되어 있고 집중되어 있기 때문이랍니다. 幹部여러분! 생각해 보시기를 바랍니다. 本議員이 이 再開發 未施行地區 65個 地域 組合을 分析해 본 결과 다음과 같은 결론을 얻었습니다. 왜 施行이 되지 않고 지지부진 되는가?

첫째로 그 開發地域이 대단위일수록 開發이 늦습니다. 앞으로 이 開發단위를 줄여서라도 신속하게 할 수 있는 방안을 연구해 보십시오.

두번째는 區廳長이 承認하는 設立推進委員會가 있습니다. 그 人的構成이 문제가 있는 것입니다. 地域住民이 존경하고 地域住民의 모든 意思를 수렴해서 추진해 나갈 수 있는 능력이 없는 사람들로 말미암아서 추진이 안되고 있는 사실을 발견했습니다. 이것은 어디까지나 行政指導의 불찰이라고 생각합니다.

세번째 業務指針의 이해부족입니다. 이것도 역시 行政指導의 부족이었습니다.

네번째 비현실적인 指針의 내용 여러분! 住民을 위한다면 과연 그 指針이 반려되어 있나 한번쯤 생각하셔야 됩니다. 그것도 執行部의 無誠意 때문에 그것을 그대로 수수방관하고 있는 것입니다. 이러한 이유로 미진한 再開發은 지속적 行政指導로 극복할 수 있는 것을 저는 느꼈습니다. 住宅局 所管인 이 再開發은 앞으로 열심히 더욱더 연구해서 신속하게 이루어 질 수 있도록 우리 다 같이 힘을 쓰십시다.

다섯번째, 序頭에서도 얘기했습니다마는 地方化時代 地方自治의 成功은 財政自立度에 달려있습니다. 그런데 各 區別 財政自立度 交付金에 의존하는 것도 많습니다. 정부에서 商業地域의 區別 分布와 그 넓이에 차이가 있습니다. 이러한 견지에서 商業地域에 대한 都市開發計劃의 확대는 특히 뜻이 있는 일인데 市長님의 견해와 自立度 확충에 대한 대책과 계획을 말씀해 주시기 바랍니다.

여섯번째로 현재 江西地域에서 개발되고 있는 宅地開發事業은 서울市에서 施行하는 가양지구, 傍花地區, 傍花2地區 말고도 住宅公社에서 施行하는 등촌 宅地開發地區가 추진되고 있습니다. 本議員이 조사한 바로는 가양 宅地開發地區가 29萬 7,800坪에 1萬 4,500世帶의 아파트를 건설하여 입주할 경우 5萬 6,600名의 常住人口를 비롯하여 약 13萬名의 活動人口가 추가로 늘어날 것으로 판단됩니다. 이로 인해서 교통발생은 그 피크시간에 시간당 2,500대로 현재 도로는 거대한 주차장으로 바뀔 것으로 판단됩니다. 뿐만 아니라 傍花地區에 19萬 3,400坪 開發로 8,440세대와 傍花2地區에 2萬 6,946坪의 1,955세대 건설로 1萬 395世帶가 입주할 것으로 시간당

2,000대의 차가 늘어날 것으로 생각됩니다. 또한 住宅公社의 등촌지구는 23萬 2,000坪으로 1만 3,900세대가 입주할 것으로 예상되어 이 地域의 活動人口는 都合 43萬이 추가될 것입니다. 더욱이 서울이 衛星都市로 개발중인 일산 新都市 부천 中東地區 宅地開發, 陵谷, 金浦, 江華地域 開發로 인한 추가 서울流入 교통난은 현재 江西地域 幹線道路의 이용차량 교통량의 거의 동일한 수준으로 추정되어 교통혼잡은 더욱 가중될 것으로 생각됩니다. 本議員이 알기로는 蘭芝大橋 建設은 최소한 施工 기간만 3,4年이 걸릴 것으로 생각되는데 아파트가 다 건설이 완공단계인 현재까지도 도시계획이 되지 않고 있는 실정인 바 교통시설은 그대로인 상태에서 어떻게 그 많은 인구를 수용할 것인가 의문입니다. 만약 본 蘭芝大橋 建設에서 事業費가 없다면 宅地開發利益金으로 부담해서라도 우선해서 건설해야 할 것으로 판단됩니다. 92年度 豫算編成에 반영되지 않는 이유는 무엇입니까? 향후 대책은 없습니까? 아름다운 꿈을 안고 이곳에 移住한 45萬 市民의 市政에 대한 고마움과 신뢰가 불신으로 바뀌지 않도록 노력해 주시기 바랍니다.

일곱번째 서울에서 살기가 나쁘다는 사람은 전체의 약 30%에 이르고 있습니다. 그 이유가 환경오염이라고 합니다. 현재 서울市의 大氣汚染의 原因은 自動車 排氣가스가 40%를 차지하고 있습니다. 自動車는 13萬 臺를 넘고 있으므로 심각합니다. 금년 1月 1日부터 施行한 大氣環境保全法 개정으로 단속을 강화하기로 하고 무조건 고발하기로 했다는데 지금까지 地域別 고발한 건수는 얼마나 됩니까? 改善되고 있습니까? 매연 濃度測定用 이동식카메라 도입률은 얼마나 되고 현재 稼動되고 있습니까? 지속적 단속의 의지는 있는지 그

대책을 말씀해 주시기 바랍니다.

地方自治制는 地域발전을 위해서는 좋은 제도이지만 부작용으로 地域利己主義와 集團利己主義를 만들어냈고 우리만이 잘 되어야 한다는 생각이 팽배한 현실에서 水質保全費를 受惠者가 부담해야 된다는 八堂댐 上流地域 自治團體의 요구가 있는데 市長님의 견해는 무엇입니까?

여덟번째로 묻겠습니다. 本議員의 생각으로는 천부당만부당하다고 여겨집니다. 간단히 생각하면 下流 居住人이 受惠者인 것 같지만 下流나 上流나 다 같이 거기에 대한 受惠者일뿐 그 이상도 그 이하도 아닙니다. 그렇다면 자연을 오염을 시킨 오염자 부담원칙이 이루어져야 합니다. 上流는 上流대로 處理費를 負擔하고 下流는 下流대로 下水處理費를 負擔해야 할 것입니다. 環境處가 下流地域에 대한 처리비용의 90%를 負擔해야 된다는 말은 環境保全法 立法趣旨와 오염자 부담원칙을 명제로 부정하는 생각인데 市長의 생각은 어떻습니까? 水道法改正案도 下流地域 自治團體를 受惠者로 規定하고 있습니다. 이것은 근본적으로 착상이 어긋났다고 생각되는데 修正建議할 의사는 없습니까? 水資源管理는 政策的 차원에서 國家가 關與, 調整해야 함에도 袖手傍觀하는 입장을 보이고 있는데 市長은 對政府 建議할 意思가 있는지 대답하여 주시기 바랍니다.

○副議長 李載震; 質問을 정리해 주시기 바랍니다.

○金吉原 議員; 水資源公社의 收入, 環境處의 汚染賦課金으로 생긴 基金으로 水質改善事業에 일부 投入하여 水質改善에 하나의 힘이 되어야할 줄 믿습니다. 市長님 의견은 어떻습니까?

歷史는 시간을 따라서 새시대를 낳고 人間은 그 시대에 맞

는 歷史를 만들어가야 합니다. 長時間 傾聽해 주신데 대해서 감사합니다.

○副議長 李載震; 다음은 都市整備委員會 金錫判 議員 質問하여 주시기 바랍니다.

○金錫判 議員; 西大門區 出身 民主黨 所屬 金錫判입니다.

존경하는 議長님! 그리고 同僚議員 여러분! 오늘 第9回 定期會를 맞이하여 일천만 市民의 首長이신 李海元 市長님을 모시고 市政質疑를 갖게 되어 本議員 개인적으로는 무척 영광스럽게 생각합니다. 그러나 本議員의 質問이 本議員 개인의 質疑가 아니고 일천만 서울市民의 궁금증이요 質問이라는 점을 깊이 감안하셔 執行部의 성의있는 답변을 다시 한 번 당부 드립니다.

지금 우리나라는 經濟難局에 빠져있다고 해도 過言이 아닙니다. 그 이유 중 하나가 人力이 부족하여 生産이 중단되고 급기야는 産業現場에 外國에서 人力까지 輸入해야 되는 실정에 와 있습니다. 全國 人口의 1/4이 모여사는 우리 서울市, 그리고 서울市廳에 人力需給對策機構 하나 없다는 것은 福祉社會를 구현한다는 國家施策에도 부응하지 못할 뿐더러 서울市 行政이 그간 얼마나 도식적인 틀에서 벗어나지 못하고 있나를 알 수 있습니다. 本議員은 數年前부터 人力需給對策에 서울市가 적극적으로 그리고 직접 관리, 통제, 알선 업무를 맡아서 해야 한다고 주장한 바 있습니다.

첫째, 市職制를 改編하여 就業情報局을 新設하고 各 自治團體에 就業情報센터를 설치하여 서울市 全 洞別로 就業電算網을 24時間 稼動할 수 있도록 하는 내용입니다. 情報局에는 各 事業體와 公團을 연결하는 就業情報課, 人力需給課, 職業敎育課등을 두고 各 地方自治團體에는 人力管理課와 輸送

課를 두어 適材適所 適時에 人力을 공급함으로써 도시근로자의 소득향상은 물론 情報가 없어 늘고 있는 失業者對策과 産業現場의 不足人力을 동시에 해결할 수 있다고 확신합니다. 就勞事業과 같은 임시방편적인 일은 하지 않아도 될 것으로 믿습니다. 就業情報센터 운영은 어떤 식으로 하고 있으며 향후 흐지부지 없어지는 것이 아닌지 市長께서 그 運營方案에 대하여 설명하여 주시기 바랍니다.

다음은 우리 서울市民生活의 3大 惡에 대하여 말씀드리겠습니다. 첫째는 交通混雜問題요, 둘째는 公害問題요, 셋째는 住居環境을 비롯한 住宅問題인 것입니다. 서울市民이라면 누구나 거의 동일하게 말할 수 있습니다. 이처럼 交通問題와 公害問題, 住宅問題는 현실적으로 심각합니다.
서울大 附設 韓國政治問題硏究所에서 調査한 바에 의하면 서울市民으로서의 滿足度가 서울市 各 自治區間 社會 經濟的 階層間의 그 편차가 매우 높은 것을 알 수 있습니다. 이는 30餘年 間의 軍政下에서 서울市 行政이 中央執權的 統治 스타일로 特殊階層의 特殊地域만을 集中的으로 開發하여 敎育, 文化, 醫療 등 社會間接資本을 偏重시킴으로써 오늘날 서울의 전체적인 모습은 저산자락에 戰後의 50年代의 모습과 60년대 공단주변의 모습이 그대로 방치되어 있는데 定都 600年의 서울, 國際都市 서울이 과연 이래도 되는 것인지 묻고 싶습니다.

서울市 行政을 보면 한때 爲政者들이 그날그날 예기치 않게 일어나는 懸案을 가지고 나라 장래와 國民의 安危와는 아랑곳하지 않고 그때그때 땜질 정책으로 위기를 모면하던 모습을 聯想케 합니다. 특히 都市計劃施設에 대하여는 많은 市民들이 浪費事業으로 간주하는 사례가 많다는 것을 명

심하시기 바랍니다. 천만市民의 理想과 一國의 行政首都建設에 책임있는 首長과 傘下 公務員들은 남다른 哲學과 理想, 意慾이 필요하다고 보는데 평소 존경하는 李海元 市長님의 소신을 듣고 싶습니다. 이 質問은 5萬名이 넘는 서울市 全 公務員의 일대 意識改革을 촉구하는 뜻으로 말씀드렸습니다.

다음은 首都 서울에 지금처럼 軍事施設이 여기저기 꼭 있어야 되는 것이며 軍事作戰地域이 과거나 현재나 꼭 필요한 것인지, 주지하는 바와 같이 서울의 面積은 605㎢에 불과합니다. 거기에 우리 市民이 거주할 수 있는 地域은 1/3에 불과합니다. 軍事 文化的이고 冷戰的인 思考方式은 止揚되어야 한다고 本議員은 주장하며 國際環境이 이를 證明하고 있습니다. 軍事保護區域에 들어있는 統制區域과 制限區域이 지나치게 많아서 서울市 都市計劃事業에 많은 制約과 불편을 가져올 뿐만 아니라 都市基本計劃마저 軍事機能에 맞추어야 하는 실정으로 알고 있습니다. 또한 住宅再改良事業과 같은 住民事業도 地域에 따라 많은 곳이 서울시와는 별개로 사전에 國防部나 首都防衛司領部의 허가를 받아야 되는 二元的인 民願을 초래하고 있습니다. 이는 軍事的 優位의 槪念으로 과다하게 책정된 軍事保護區域 및 시설에 기인한다고 봅니다. 또한 作戰面에서도 현대전의 성격상 近接警備는 별로 의미가 없을 뿐만 아니라 民防衛와 같은 防衛槪念이 중요하다고 보는데 과연 서울市에서는 軍事保護區域의 面積과 施設의 現況을 파악하고 있는지 묻습니다. 또한 市外廓으로 移轉할 계획이 있는지 말해 주시기 바랍니다. 진정한 地方化 民主化의 실현을 위해서라도 軍事施設과 군부대의 移轉을 國防部에 신속히 건의하여 시민생활에 더 이상의 불

편이 없도록 촉구하는 바입니다.

다음은 交通難 問題에 대하여 여러 많은 議員들이 지적을 해 주셨습니다만 本議員도 몇 가지 견해를 말씀드리지 아니할 수 없습니다.

실로 交通難問題는 이미 交通地獄이라는 단어를 소생시킬 정도로 심각한 위치에 놓여 있습니다. 이대로 차량이 增加한다면 미구에 全國土가 自動車의 물결로 뒤덮이지 않을까 걱정이 되는 것입니다. 92年度 豫算案에 用役費로 2億 8,000萬원을 計上하여 地下高速道路建設 및 都市地下圈 開發事業의 基本調査를 착수하였다니 한 가닥 희망이 있습니다만 우리 서울처럼 주위에 衛星都市가 많은 地形에서는 地下自動車道路는 막대한 豫算을 投資하여 건설을 해도 그 이용에 많은 문제점이 있다고 봅니다. 專門家의 견해를 빌리면 出口 쪽에 최소한 4·50km는 추호도 停滯現狀이 일어나서는 안된다는 것이 원칙이라고 합니다. 우리가 충분히 假想할 수 있는 것은 만일에 出口쪽에 정체현상이 일어난다면 통행중이던 연결 없는 자동차 고리에 밀려서 地下에 장시간 정체했을 때 일어나는 사항을 예기치 않을 수 없습니다. 本議員은 우선 裏面道路와 삼복도로, 回轉式高架로타리의 集中的인 建設로 해결할 수 있다고 보는데 明年度 豫算案에 불행스럽게도 단 한푼도 策定이 되어 있는 것을 발견하지 못하였습니다. 主務局에서 책임있는 答辯을 부탁합니다.

다음은 北漢山과 三角山의 과감한 開發을 촉구합니다. 北漢山과 三角山은 金剛山 못지않은 名山이올시다. 멋있게 개발하여 어린이와 노약자와 外國觀光客에게 힘들이지 않고 오를 수 있도록 개발하는 것이 바람직스럽다고 本議員은 주장합니다. 몇 년 전에 開發計劃이 발표되었던 것으로 알고 있는

데 등산객들의 반대로 무산되어 버렸습니다. 그러나 몇몇 有關團體의 반대로 거창한 계획을 포기한 것도 문제이지만 산은 산에 오르는 등산객과 산사람들에 의하여 훼손되는 것이지 노약자나 생업에 급급한 시민의 손발로 훼손되는 것이 아닌데도 마치 산사람들 그들만의 專有物인양 반대하고 말았습니다. 自然은 잘 保全할 수 있도록 손질하는 保全的 開發을 꼭 필요한 것이며 있는 그대로 방치하는 것은 오히려 훼손인 것이라고 믿습니다. 개발할 用意가 없으신지 主務局長의 비전 있는 答辯을 듣고 싶습니다.

마지막으로 이 質問도 많은 議員들이 여러 번 質問을 했습니다만 또 지적하지 않을 수 없습니다. 住宅再開發事業에 대하여 몇 가지 말씀드리고자 합니다. 서울에 특히 江北地域에 住宅開發再開發事業 豫定地가 200여 군데가 넘게 지정되어 있습니다. 그러나 서울市 住宅局 今年度 豫算額 3,100억원 중 그 어느 款項에도 再開發事業을 위하여 투자한 흔적을 찾아 볼 수 없습니다. 이는 合同再開發方式이라고 하여 市當局에서는 겨우 事業承認認可를 해 주는 대가로 貰入者를 흡수토록 하고 많은 地方稅 즉, 取得稅의 收益을 올리고 財政投融資는 한 푼도 하지 않고 있습니다. 都市開發을 앉아서 하고 있는 실정입니다. 다행히 그간 不動産景氣의 과열로 이와 같은 開發方式이 가능하였다고 보지만 이제 不動産景氣가 진정되어 가고 있는 상황에서 建設業體의 기피현상이 분명히 나타날 텐데 그간처럼 市費 한 푼 들이지 않고 行政力도 들이지 않고 再開發事業이 가능하다고 보는지 분명한 대답 주시기 바랍니다.

上位法을 어기고 말썽 많은 再開發指針書 정도를 가지고 組合員 상호간에 서로 이해가 상충하는 문제들을 해결할 수

있다고 보는지 현행 방식대로 組合員과 건설회사에 미루어 버림으로 인하여 再開發地區가 團地化, 블럭화 함으로써 再開發區의 區 地域에의 住民과의 화합적인 측면이 전혀 고려되지 않고 있습니다. 다시 말하면 출구를 하나를 만들어 통행함으로써 地域商圈의 변화를 초래하고 높은 옹벽을 지어서 건설함으로써 再開發區域외의 옹벽 밑에 사는 旣存住民들에게는 직·간접적으로 많은 피해를 주고 있기 때문에 이에 대한 견해를 묻고 싶습니다.

존경하는 同僚議員 여러분! 그리고 市長과 關係公務員 여러분! 경청해 주셔서 대단히 감사합니다.

(一同拍手)

○副議長 李載震; 다음은 交通委員會 朴夏榮 議員 質問하여 주시기 바랍니다.

○朴夏榮 議員; 존경하는 議長! 同僚議員 여러분! 그리고 市長을 비롯한 관계공무원 여러분! 民主自由黨 所屬 永登浦 第3選擧區 出身 朴夏榮 議員입니다.

오늘의 수도 서울은 국토의 0.6%의 면적에 전 인구의 1/4에 해당하는 인구 1,100萬名이 살고 있는 巨大都市로써 政治, 經濟, 社會, 文化, 敎育 등 모든 분야에서 國家의 중추적 기능을 수행하고 있는 大韓民國의 두뇌요 심장이라 하겠습니다. 덧붙여 인근 12個 衛星都市의 人口를 합치면 2,000萬名이 넘는 巨大 都市群을 형성하여 도시의 기능이 더욱 복잡다양한 현실이며 다가올 統一祖國의首都로써 아세아 태평양시대의 主要都市로서 도약할 준비를 해야 할 중요한 위치에 있다고 하겠습니다. 이와 같이 내일의 자랑스러운 未來像을 생각하면서 서울의 交通問題를 살펴 보겠습니다.

현재 서울의 車輛 保有臺數가 649臺를 넘어섰으며

2,000年代에는 600萬臺로 增加할 것으로 推定이 됩니다. 하루에 약 600餘臺의 車輛이 增加하며 하루에 通行車輛이 400萬臺에 이르고 있습니다. 이와 같이 차량의 증가에 따른 교통여건은 마치 비만한 사람이 자기의 몸을 가누지 못하고 뒤뚱거리며 걸어가는 모습과도 같습니다.

本議員은 먼저 기능마비의 主犯인 交通問題에 대하여 市長께 質問하겠습니다.

첫째로 도시교통은 調整能力에 따라서 변모하며 그 결과로 편리함과 불편함을 가늠하게 됩니다. 그런데 지금까지의 서울市 交通政策을 보면 大衆交通은 業者들에게 이끌려 왔고 鐵道와 地下鐵은 二元化로 운영되어 왔으며 道路管理는 無計劃하고 허술했던 것입니다. 따라서 人口는 지나치게 首都圈에 편중되어 過密化現象을 빚고 있습니다. 本議員의 견해로는 首都圈의 人口政策을 비롯하여 이 문제들을 總體的으로 計劃, 統制, 管理 運營할 수 있는 交通專門擔當機構로써 假稱 首都圈交通管理公團 같은 綜合 전문기구의 發足이 절실하다고 생각되는데 市長의 견해는 어떠하신지 답변해 주시기 바랍니다.

둘째로 車輛增加에 대비하는 交通緩和對策이 무엇인지 質問하고자 합니다. 91年 發行 서울市廳 資料에 의하면 85年度 發行 通行人口 1,740萬 7,000名에서 90年度末까지 2,363萬 8,000名으로 41%가 증가하였고 도로는 86年度 7,050㎞에서 90年度 말까지 7,375km로 겨우 325km가 늘어난 4.6%의 增加에 그치고 있습니다. 이와 같은 先例를 보더라도 交通量 增加에 비해 道路率이 절대 못미치는 상황에서 무슨 방법으로 交通難解決策을 기대할 수가 있겠습니까? 本議員은 自家用 10部制 도입을 강력히 주장합니다. 왜냐

하면 10部制는 비록 限時的인 彌縫策이긴 합니다만 交通管理事業所의 硏究發表한 資料에 의하면 15%의 交通滯症緩和의 효과가 있다고 하는데 市長의 견해를 듣고자 하오니 答辯하여 주시기 바랍니다.

셋째로 公道찾기 施策에 대하여 質問을 하겠습니다.

여러 가지 이유와 형태로 無斷占用된 公共道路의 機能喪失로 인해 占有된 公道上에서 발생시키는 또 다른 교통방해 요인까지 감안해 보면 실로 엄청난 교통손실을 유발하고 시내 곳곳의 交通滯症을 加重시키고 있는 것으로 볼 수가 있습니다. 道路率 1%를 높이기 위하여 道路建設投資費는 줄잡아 서울의 경우 1,223億원 도심을 벗어난 경우 713億원의 豫算이 소요됩니다. 서울市가 無斷占用하고 있는 당사자들의 理解와 도모하고 있는 것은 일종의 無事安逸한 行政態度요 職務遺棄에 해당하는 것은 아닙니까? 엄연히 도로를 다스리는 道路交通法이 있고 違法한 사실을 계속적으로 방치하여 오늘의 現象을 있게 한 원인은 무엇입니까? 本議員이 提案하고자 하는 것은 公道찾기운동은 특별한 것이 아닙니다.

바로 있던 길을 다시 찾자는 것입니다. 일부의 편익을 위해 다수의 시민들이 희생을 강요당하는 것은 衡平의 原則에 어긋난다고 보기 때문에 이 公道찾기운동은 汎 市民的으로 전개되어야만 하는 것입니다. 本議員이 提案하는 것은 애꿎은 포장마차나 노상 잡상인이나 團束하는 次元이 아닌 公道의 확실한 회복을 말하는 것입니다. 이를 위해 市 當局은 班常會나 매스컴을 통해 그 當爲性을 홍보하고 自進整備期間을 설정한 연후에 執行하는 방법을 택한다면 불편을 감수해 온 市民들의 共感帶도 형성이 되어서 큰 어려움이 없이 될 것으로 판단되는데 市長께서는 公道 다시 말해서 公道찾기운

동을 책임 있고 의지 있게 推進할 것을 촉구하는 바 확실한 답변을 부탁합니다.

넷째로 車庫地證明制의 즉각 實施를 提案합니다. 자동차는 날로 증가하는데 서울市의 駐車施設 確保策은 미시적이며 무분별한 마구잡이 團束은 마치 團束員의 實績爲主의 駐停車 團束과 과징금의 收入만 올리려 한다는 많은 市民들의 따가운 비판의 소리를 市長은 알고 계시는지 모르고 계시는지요. 時代가 발전하려면 때를 맞추어 政策의 轉換點도 돌출해야 되는 것입니다. 차를 소유한 사람이 車庫確保는 당연한 의무이기 때문입니다. 그렇기 때문에 本議員은 차고지증명제 導入을 강력히 주장하는 바입니다. 다소의 희생과 불편은 우리가 뛰어 넘어야 할 필연의 과정일 수밖에 없는 것입니다. 이미 개인택시에 실시하고 있는 이 制度가 아무리 현실적이고 낭비적인 것이라 하더라도 그러나 이제는 실질적인 실효성 있는 제도로 개선 보완하여 시 전체 승용차에도 확대 실시해야 한다는 것입니다. 市長께서 차고지증명제 實施를 주저하고 미루고 있는 이유는 무엇입니까? 그리고 과감히 導入할 用意는 없는지 答辯하여 주시기를 바라는 것입니다.

다음은 地下鐵工事 安全施工의 對策에 대한 質問을 드리겠습니다.

현재 서울에서 工事가 진행되고 있는 地下鐵은 2,3,4號線 延長區間 그리고 5,7,8號線 新設區間 등 10個 區間에 總延長 95.5km에 이르고 있습니다. 交通難에 시달리는 市民들은 하루속히 地下鐵이 완성이 되어서 고통스러운 交通難에서 벗어나기를 기도하는 마음으로 기대할 것입니다. 그런데 地下鐵에 대한 市民들의 期待充足에 앞서 잇단 붕괴사고로 인하여 걱정과 불안 그리고 또 한 번 서울市의 拙速 不實工

事의 現場을 보면서 실망과 분노의 감정을 토로하고 있는 것입니다. 地下鐵建設의 문제들을 분석해 본다면 첫째로 부정확한 事前 地質調査, 둘째로 下都給業體의 施工技術 能力의 不足, 셋째로 工期短縮을 위한 무리한 施工, 넷째로 監理部署의 無事安逸 및 技術指導 능력의 부족, 다섯째로 安全管理守則의 무시, 여섯째로 特別安全點檢班의 유명무실한 활동, 일곱째로 專門人力의 不足 등을 지적할 수가 있는 것입니다. 이에 工期短縮을 위해 94個 工區 98.km를 일시에 施工하고 있어서 공장현장에서 地質變化 즉시 대체할 수 있는 專門人力의 부족이 事故의 주된 원인이라고 생각이 되는 것입니다. 市長께서는 이에 대한 施策을 밝혀 주시기를 바랍니다.

또한 地質調査의 경우 路線決定 過程과 實施計劃 過程에서 두 번에 걸쳐 100m 간격으로 시추공을 박아 地質分析을 하고 있는데 당산동의 경우 地下鐵工事區間의 경우 事前 地質調査에서 연암과 풍화암이 섞인 지역으로 파악이 되었으나 發破過程에서 일부지층에 강도가 제일 약한 폭 2m의 단층세포대가 형성되어 있다는 사실이 뒤늦게 밝혀졌는데 이러한 사실은 알고 계십니까?

다음은 土木 水資源 土質 등 각 분야 敎授 專門家로 구성된 斯界 特別 安全點檢班도 지난 16日부터 1주일간 83個 工區를 대상으로 安全診斷을 실시 안전 관련된 총 233件의 문제들 지적한 바가 있습니다.

막상 事故가 났던 馬場과 당산동 地域은 거기에서 제외가 되었던 것으로 아는데 本議員의 견해로는 이와 같은 형식적인 安全點檢이 바로 不實 地質調査와 같은 것으로 보는데 市長께서의 견해는 어떠한 것인지 밝혀 주시기를 바랍니다.

다음은 5號線, 7號線 區間도 强度가 약한 편마암 지역이며 漢江, 중랑, 安養川 등 堆積層이 넓게 형성된 하천 주변을 따라 路線形成이 되어 있어 별도의 補强對策이 없는 한 현재 NATM工法으로 터널工事가 계속될 경우 사고의 재발 가능성이 높은 것으로 아는데 이에 대한 앞으로의 대책은 무엇인지 밝혀 주시기를 바랍니다. 그리고 이번 崩壞事故를 계기로 하여 사고 재발방지를 위한 地下鐵 工事區間의 전면적인 조정과 제반 안전대책이 강구되어야 하겠다고 本議員은 생각하는데 市長께서의 견해와 綜合對策은 무엇인지 밝혀 주시기를 바라는 것입니다.

다음은 당산동 崩壞事故에 대하여 묻겠습니다. 당산동 崩壞事故의 原因을 규명하시고 두번째로는 사고책임의 한계, 세번째로는 財産上의 손실의 규모, 네번째로는 피해복구에 대한 대책, 다섯번째로는 사고로 인한 住民의 避害補償은 어떻게 할 것인지의 對策, 여섯번째로는 피해의 상황, 일곱번째로는 工事의 계속 추진 여부와 時期, 여덟번째로는 NATM工法으로 할 것이냐 개착식 工法으로 바꿀 것이냐 하는 것입니다. 당산동 崩壞事故의 安全對策과 綜合的인 處理對策은 무엇인지 市長께서는 소상히 밝혀주시기를 바라는 것입니다.

다음은 地下鐵路線 確定과 施工過程에 따른 民願對策에 대하여 질문하겠습니다. 地下鐵은 극심한 交通難緩和를 의한 유일한 打開策으로 시민의 막중한 稅金負擔을 擔保로 건설하고 있는 것이 주지의 사실입니다. 市民을 위한, 市民에 의한, 市民의 질 좋은 교통서비스를 창출하기 위한 事業이라면 地下鐵建設로 인한 私有財産의 侵害, 그리고 市民의 怨聲 높은 民願은 당초부터 誘發시키지 않았어야 하는 것입니다.

그럼에도 불구하고 근간에 야기되는 地下鐵建設過程에서 크고 작은 民願과 선량한 市民의 財産權 侵害現狀을 볼 때 서울市의 일방적 독선과 편견 그리고 行政橫暴가 아닐 수 없습니다. 民主化時代에 부응하지 못하는 官僚主義의 殘在요 前近代的인 行政發想에서 비롯되는 것이라고 생각이 됩니다. 實例를 하나 들겠습니다. 지하철 5號線 45工區 모 垈地上에 地下 6坪과 지상 17층의 大型建築을 위해서 900餘 坪의 垈地上에 있는 建築物을 滅失 措置하고 서울市로부터 1989年 8月 30日字로 建築許可를 得하고 着工 直前에 갑작스러운 서울市의 着工中止 指示命令을 받음으로써 建築主는 서울市의 명령에 불복을 하고 行政訴訟을 提起하여 法院으로부터 91年 3月 7日 서울市의 부당한 指示命令이기 때문에 工事 着工中止 取消의 判決을 내렸던 것입니다.

이에 서울市는 大法院에 上告하였으나 91年 11月 8日字로 서울市의 上告를 棄却 原告側의 勝訴가 확정이 된 것입니다. 서울市는 이로 인하여서 建築主에게 입힌 막대한 精神的 經濟的 손실에 대한 損害辨濟 責任을 져야 하며 이와 같은 行政 過失行爲에 대한 책임은 누가 질 것인가 答辯하여 주시기 바랍니다.

그리고 이와 같이 法에 의거하여서 許可를 하고 아무런 瑕疵가 없는 建築行爲에 地下鐵建設의 이유를 달아서 市가 일방적으로 工事中止命令을 하는 一貫性 없는 行政의 난맥상, 이것은 바로 官僚行政의 惰性이요 行政橫暴란 市民의 빗발치는 輿論을 어떻게, 누가 책임을 질 것인가 責任所在를 분명히 밝혀 주시기를 바랍니다. 그리고 이와 같이 拙速行政에서 일어나는 事件의 再發防止를 위한 對策은 무엇인지 市長께서는 答辯하여 주시기 바랍니다.

다음은 電鐵의 安全運行과 綜合安全對策에 대해서 질문하겠습니다. 電鐵의 故障과 事故가 빈발한다는 것은 設備器機의 老朽, 車輛과 線路가 낡았기 때문이요 職務를 태만히 하는 從事者의 無事安逸한 해이된 기강 때문이라고 本議員은 생각을 합니다.

많은 市民들은 事故의 전부가 서울市 地下鐵公社로 인식하는데 금년도 事故件數를 서울地下鐵公社와 鐵道廳으로 구분하여서 밝혀주시기를 바랍니다. 사고의 대부분이 器機의 故障이고 運轉의 不注意는 몇 件이 안 된다는 사실을 알고 있습니다. 이와 같은 것이 사실인지요. 本議員의 상식으로는 아무리 좋은 尖端器機나 設備라 할지라도 그리고 施設器機의 改補修도 중요하지만 결국은 器機의 操作管理는 從事者인 사람인 것입니다. 器機管理 從事者에게도 事故의 책임이 더 있는 것입니다. 器機 老朽에 따른 빈발하는 사고는 設備의 老朽 以前에 事前點檢을 통한 安全管理를 소홀히 한 從事者의 無事安逸한 해이된 勤務姿勢 때문인 것입니다. 紀綱確立과 勤務姿勢 쇄신을 위한 特別對策과 地下鐵의 綜合安全對策은 무엇인지 市長께서는 答辯하여 주시기 바랍니다.

다음은 無許可 및 違法建築物에 대한 質問을 하겠습니다. 特定建築物 陽性化措置에 대한 法律 第3533號는 限時法으로서 特定建築物整理에 관한 事項을 명시 規定하고 있습니다.

이 法의 制定目的은 特定建築物을 選別, 整理함으로써 市民의 財産權保護를 목적으로 한다고 規定이 되어 있습니다. 이 法은 1981年 12月 30日 公布 發效되어서 1984年까지 效力을 가지는 限時法이었습니다. 당시 이 法律에 의해서 陽性化措置된 內容은 本議員이 조사한 資料에 의하면 總 8萬 2,783件의 無許可 및 違法 建築物이 陽性化措置 되어서

救濟된 것으로 알고 있고 모든 시민들은 좋은 반응을 일으키고 있었던 것입니다. 그런데 그 이후 불과 6年 여 동안에 발생한 違法建築物은 놀랍게도 總 10萬 1,214件이나 된다고 합니다. 이것은 公職社會의 紀綱이 해이된 公職者의 소신 없는 무사안일한 行政風土에서 빚어지는 것입니다. 이와 같은 사실에 대하여서는 마땅히 不法을 自行한 行爲者와 부조리와 결탁하여 이를 방조한 公職者 모두에게 刑事的 責任까지 지도록 추궁해야 마땅하겠으나 이미 기정사실화 된 이상 本議員의 見解로는 이대로 방치하면은 이로 인한 반복되는 惡循環만 있을 뿐이라고 생각합니다. 그렇기 때문에 이와 같은 사실에 대해서는 삼척동자에게 물어보아도 알듯이 無許可建物이 있는 곳에는 公務員의 非理는 도사리고 있는 것입니다. 本議員의 見解로는 財産權의 保護次元에서 그리고 이로 인한 公務員의 不條理를 척결하고 非理의 악순환을 차단하는 의미에서 法律 第3533號와 같은 한시적 法律 制定으로 救濟措置 됨이 타당하다고 판단하는 바 市長의 見解는 어떠하신지 소신을 밝혀주시기를 바랍니다.

이상 本議員의 질문을 마치면서 끝가지 경청을 해주신 先輩 同僚議員 여러분에게 감사를 드립니다. 대단히 감사합니다.

○副議長 李載震; 다음은 交通委員會 崔沆洛 議員 質問하여 주시기 바랍니다.

○崔沆洛 議員; 존경하는 議長님! 그리고 先輩및 同僚議員 여러분! 또한 서울市長을 비롯한 關係公務員 여러분! 市政發展을 위하여 연일 노고가 많으심에 감사드립니다. 本人은 蘆原第7選擧區 崔沆洛 議員입니다.

오늘 이 단상에 서서 지금까지의 서울市 行政全般에 대한

느낌을 먼저 말씀드리겠습니다. 本議員이 보기에는 서울特別市民 中 특별이라는 우산 밑에 바짝 다가선 일부 市民을 제외하고는 모두 다 비를 철철 맞고 서 있어야 하는 서울特別市民이 아닌 서울 보통시민 대접을 받아온 것 같습니다. 이것은 아직도 누적된 行政亂脈上의 늪을 헤어나지 못하고 行政便宜主義가 지배하고 있으며 이는 地域開發, 都市整備, 敎育環境. 交通問題 등이 대부분 集中投資形態로 이어져 왔기 때문인 것입니다. 그래서 한쪽으로 몰다보니 영원한 달동네요 또 한쪽으로 몰다보니 8學群이 생긴 것입니다. 그 결과 首都 서울은 비만증에 시달리는 기형괴물이 되어 버렸습니다. 이제부터라도 모든 行政에 基本을 비 맞고 서 있는 民草들을 위한 참신한 行政體制로 轉換하지 않는다면은 地方自治에 거는 市民의 다양한 욕구와 끝없이 부딪히고 말 것이라는 것을 생각하지 않을 수가 없습니다.

먼저 市長께 묻겠습니다. 그 동안 서울市 行政을 보면은 사람이 바뀌면은 政策이 바뀌는 폐단이 非一非再해 왔는데 앞으로는 어떠한 安全裝置를 해 놓아야만 政策의 一括性을 유지할 수 있겠는지 답변 바랍니다.

또한 많은 同僚議員과 本議員이 아무리 이 자리에서 열변을 토한다 해도 中央政府의 權限이 相當部分 서울市에 移管되지 않고서는 모처럼 부활된 地方自治가 공염불에 그치고 말 것이 자명한데 市長은 이 문제를 어떻게 생각을 하고 있으며 本議員의 뜻에 동감하신다면 中央政府權限 中 어떠한 것들이 서울市로 移管되어야 되는지 優先順位를 정해 세 가지만 답변해 주시기 바랍니다.

다음은 서울市가 안고 있는 當面問題 中 市民의 불편이 극에 달한 交通問題에 대해서 묻겠습니다. 交通手段이 제 기

능을 발휘하지 못하는 오늘의 현실을 어느 방향으로 타개해 나갈 것인가 하는 문제입니다. 規模面에서 본다면 130萬臺의 자동차가 2,000年度에는 약600萬臺로 다섯배나 늘어난다고 하는데 이차들이 이용할 道路率을 1% 높이려면은 엄청난 財源이 필요하다고 볼 때 앞으로 數十兆의 投資財源을 끌어 들여서 道路를 개설한다 해도 道路率의 增加 속도가 車輛增加 속도를 도저히 따라잡지 못할 것이 자명하며 차량의 混雜, 停滯로 인한 발생되는 時間的, 人的, 物的浪費를 그대로 방치만 할 수가 없을 것입니다. 이 문제를 풀 수 있는 길은 道路率의 效率의 增大와 車輛增加 억제밖에는 별다른 방법이 없다는 결론에 도달합니다. 이러한 前提條件下에 交通對策의 核心은 道路에서 승용차를 감소시키고 市民들이 수긍할 수 있는 交通手段을 提供할 수 있느냐 없느냐에 달려있다고 생각을 하는 것입니다 이제는 大衆交通을 더 이상 個人企業에게 맡긴다는 것이 무리라는 생각이 들며 값싸고 편리한 大衆交通을 提供할 의지가 있다면 시내버스公營化를 적극 검토해야 할 그런 시점으로 보는데 市長의 見解는 어떠한지 답변 바라며 또한 出勤時間을 위한 자가용 수요가 제일 많다는 측면에서 볼 때 출근시간의 전면 時差制導入을 提案하는 바 이를 위해 公·私機關의 협조와 홍보를 거쳐 凡市民的 次元에서 실시할 용의는 없는지 묻고자 합니다.

다음은 交通料金 決定權과 料金構造에 대해서 묻겠습니다. 陸上交通의 中樞手段인 시내버스와 택시가 현재 시민의 극에 달한 불평과 經營惡化에 시달리는 事業主 또한 賃金不滿으로 인한 技士不足 등으로 대중교통질서 자체가 최악의 상태로 치닫고 있는 현실을 인정할 것입니다. 이 문제해결의 共通部門은 분명히 交通料金 構造改善에 있다고 보겠습니다.

그러한 交通料金을 결정하는 과정을 보면 經濟企劃院의 눈치를 보아 일괄 결정해서 地域的 交通需要와 여건을 무시한 채 전국에 一律的으로 적용을 하고 있는데 이러한 決定體系는 불합리한 점이 많다고 보아서 앞으로는 지역실정에 맞게 自治團體로 하여금 議會의 認准을 받아 결정할 수 있도록 移管되어야 하는 것입니다. 내용적으로는 事後原價補償方式에 의한 현행 運賃承認制度를 豫測連賃制度로 전환한 시점이라고 봅니다. 이는 서울市가 行政命令의 權威를 확립하고 교통문제 전반에 대한 自救力을 향상시킬 수 있는 始發點으로 보는데 市長의 見解는 어떠한지 답변 바랍니다.

다음은 駐車問題를 보는 政策的 視覺에 대해서 묻고자 합니다. 市長은 駐車難 解消를 위해 부족한 주차장을 최대한 확보하는 일이 시급하다고 하면서 施政演說을 통해 도심권 주차장 확보만을 언급하였습니다. 宗廟公園과 世宗文化會館 옆 지하주차장 공사를 마무리하고도 앞으로 40個所에 2萬 4,000臺가 주차할 수 있는 公用駐車場을 더 건설할 계획이라고 발표했는데 이 계획이 차량이 집중하고 있는 도심지 주차난 해소를 위한 방편이라면 이 시점에서 再考해야 할 필요가 있다고 생각을 합니다.

그 막대한 投資要件은 참으로 단편적인 것입니다. 서울市가 도심지에 駐車空間을 제공함으로써 과연 얻은 것이 무엇이 있겠습니까? 도심지에 집중된 대형백화점 오피스빌딩 그리고 상가 등의 고객과 출입자들에게 더 많이 차를 갖고 나오라고 부추기는 것과 다름이 없다고 보는 것입니다. 駐車問題를 보는 시각을 根本的으로 고쳐서 앞으로 도심으로 차를 가지고 나가기가 어렵다는 인식을 고취해 나가야 하겠습니다. 이제는 더 이상의 업무와 상행위는 가능한 한 각 지역의

近隣生活圈에서 自體解決할 수 있도록 政策的으로 유도하고 그 곳에 주차시설을 편리하게 확보해 주는 것이 궁극적인 주차문제 해결은 물론 차량의 分散效果까지 얻을 수 있다고 보며 그러한 측면에서 볼 때 本議員은 도심권 주차장 건설을 위한 投資는 이 시점에서 중단해야 한다고 생각하는데 市長의 견해는 어떠한지 묻고 싶습니다.

市長은 本議員이 지금까지 열거한 政策의 본질에 대한 것과는 대조적으로 地下車道建設과 트롤리버스 도입을 위한 대형 프로젝트를 추진하고 있는 것으로 알고 있습니다. 앞에서 同僚議員이 地下車道問題에 대해서 언급을 했습니다만 저는 생각을 좀 달리하고 있습니다. 그러나 하지 말자는 얘기가 아니고 지금은 시기적으로 맞지가 않는다는 얘기입니다. 2兆 4,000억원의 事業費가 소요되는 地下車道建設은 이미 93年에 착수하는 것을 기정사실로 하고 내년 豫算에 用役費 2億 8,000萬원을 책정한 상태이며 또한 약 900億원의 財源으로 트롤리버스를 도입하기로 하고 主務課長들을 市政監査에도 참석시키지 않고 서둘러서 海外出張을 보낸 바 있습니다. 상식적으로 볼 때 이처럼 방대한 사업을 추진하면서 市長은 시민의 의견을 충분히 수렴하고 議會의 認准을 得함이 순서인데도 불구하고 무조건 나를 따르라는 식으로 업무를 추진하고 있는데 그렇게 서둘러야 할 이유가 무엇이며 서울市 交通現實로 보아 이 事業의 타당성 검토와 또한 投資優先順位에 따른 經濟性 등이 재검토되어야 한다는 시민의 輿論을 과연 市長은 귀로 듣고 있는지 묻고 싶습니다.

이 事業은 大衆交通의 關鍵인 현 상황으로 볼 때 자가용 편의를 위한 集中投資라는 비난을 면키 어려우며 經濟性 측면으로 본다면 2兆 4,000억원의 事業費는 地下鐵 100km 建

設費에 해당하므로 이 돈으로 차라리 地下車道 60km를 건설하겠다는 것보다 이치가 맞는 것을 생각한다면 市長은 과연 이 부분에 대해서 어떻게 생각을 하시는지 의견을 제시해 주시기 바랍니다. 또한 18%의 道路率을 갖추고 있는 복잡한 서울市 실정으로 볼 때 트롤리버스를 위한 변압기와 지지대 그리고 전선 등을 어디에 설치하려고 그러는 것인지 本議員 생각으로는 도대체 이해가 가지 않으며 이 계획의 전면 白紙化를 촉구하는데 市長의 소신을 밝혀주시기 바랍니다.

다음은 서울市 교통현실로 보아서 외면할 수 없는 大衆交通의 當面問題에 대해서 묻겠습니다. 현재 輸送分擔率 43.3%를 차지하고 있으며 앞으로 전적인 地下鐵時代가 도래하기 전까지는 우리가 의지할 수밖에 없는 서울市內버스가 운전기사 부족으로 8,781臺의 차량 중 1,131臺가 運行을 하지 못하고 있어 시민의 불편이 고조되고 있는데 이 문제를 이대로 방치만 하면 교통불편 등으로 인한 所得不平等의 惡循環이 노정될 것인 바 이에 대한 확고한 대책을 밝혀주시고 문제가 되고있는 事業者의 財政支援 稅制減免 要求와 勞組側의 處遇改善要求에 대해 보다 전량적인 수용방법을 강구해 본 바가 있는지 답변 바랍니다.

또 하나 自家用增加抑制는 택시가 본연의 기능을 다 발휘할 때 상당히 접근된다는 점에서 택시문제에 대해서 언급하고자 합니다. 서울市內 272個 회사택시 거의 모두가 技士不足과 經營難惡化를 이유로 음성적인 都給制와 持人制 形態로 運營을 하고 있는데 이는 自動車運輸事業法 第26條의 위반이고 이로 인한 시민의 피해가 이루 말할 수 없이 크다는 것을 잘 알고 있을 텐데 일시적인 단속과 미봉책이 아닌 택시제도에 대한 획기적인 改善對策은 진정 없는 것인지 답

변 바랍니다.

다음은 地下鐵 運營體系와 工事管理에 대해서 묻겠습니다. 현재의 지하철 運營體系를 보면 건설과 운영이 二元化되어 있어 企劃段階부터 기술과 기능의 효율성을 떨어뜨리고 있으며 運營 內部的으로는 鐵道廳과의 運營權問題가 미결된 상태에 있습니다. 本議員은 금년 들어 다섯 번이나 발생한 地下鐵工事場의 安全事故와 수십 건에 달하는 運行事故를 접하면서 무엇인가 근본적인 대책을 세우지 않는 이대로 맡겨두다가 언젠가는 大型事故를 당하지나 않을까 하는 조바심을 떨칠 수가 없습니다. 地盤이 붕괴되고 건물이 무너지고 급기야는 시민의 住居空間인 아파트가 금이 가고 線路가 切損되는 그런 지경에 이르렀습니다. 뒤늦게 工法의 보강이다 또한 地下鐵綜合對策이다 수선을 떨고 있지만 그것만 가지고는 千萬 서울市民의 中樞交通手段을 신뢰하기는 현실이 너무나 불안한 것입니다. 차제에 工期를 다소 늦추더라도 地下鐵建設을 일시 중단하고 재점검한 다음에 다시는 한 건의 사고도 재발하지 않도록 새로운 安全工事 분위기를 확립하지 않으면 안된다고 보는데 市長은 그렇게 할 용의가 있는지 답변 바랍니다.

또한 그 동안 문제시 되어온 地下鐵1號線 一元化 管理에 대해 鐵道廳과 원칙적인 합의를 본 것으로 알고 있는데 이제껏 서울市가 統合運營決定을 못 하고 있는 근본적인 문제는 무엇이며 새로 건설되는 5,6,7,8號線 管理運營을 별도의 公社를 설립해서 二元化하겠다는 그런 구상에 대해 吸收統合運營과 비교하여 豫算上의 문제와 아울러 管理運營面에서 어떠한 장단점이 있는지 答辯해 주기 바랍니다.

서울市長! 그리고 關係公務員 여러분! 本議員은 지금까지

걸친 서울市 交通關聯部署 行政監査를 통해서 여러분의 노고에 많은 이해를 하게 되었습니다. 특히 서울市 行政組職의 主導勢力인 事務官 및 主事級 關係公務員 여러분들께서는 요즘 갖가지 監査를 받느라 고생이 많으신데 혹시 보람과 긍지를 안겨줘야 될 公務員生活에 懷疑를 갖게 하지 않을까 하는 그런 염려도 되었습니다. 또한 무엇 하나 시원한 대답을 들을 수 없는 交通行政現實이 시민의 입장을 얼마만큼 읽은 政策인지 의문도 갖습니다. 앞으로 市長은 市民輿論收斂方法과 關係公務員들의 사기진작을 위한 좋은 구상이 있으면 이 자리에서 밝혀주시기 바랍니다.

이제 定都 600年의 서울特別市는 급변하는 世界史的인 조류 속에서 南北韓 유엔同時加入의 여세를 몰아 사랑하는 祖國統一의 날에 대비해 수준높은 行政體制를 구축해야 할 때입니다. 지금은 어떠한 힘도 기존의 중심지들로부터 급속도로 이동하고 있는 때입니다. 絶對價値가 무너지고 다양하게 향유할 價値를 원하고 있는 것입니다. 시민이 서울市廳을 서울市가 한 눈에 내려다보이는 저 남산봉우리로 옮겨야 된다는 시민들의 원성이 나오지 않도록 해야 될 것이며 政策은 눈치만 보고 하는 임시방편이 되어서는 안 된다는 것 또한 염두에 두어야 할 것입니다.

政策은 首都 서울의 百年大計를 위해 결정되고 과단성 있게 추진되어야만 뒷날 그것이 바로 이 時代의 政策으로 기록될 것임을 지적하며 本議員의 질의를 마치고자 합니다.

끝까지 경청해 주신 여러분께 감사드립니다. 감사합니다.

○副議長 李載震; 이상으로 建設交通行政分野에 대한 질문을 마치겠습니다.

다음은 執行部측 答辯을 듣는 순서입니다만 執行部측 答辯

準備를 위하여 停會를 한 후 午後 2時에 續開해서 答辯을 듣도록 하겠습니다.

停會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(12時 16分 會議中止)

(14時 07分 繼續開議)

○議長 金璨會; 成員이 되었으므로 會議를 續開하겠습니다.

(議事棒 3打)

다음은 執行機關으로부터 答辯을 듣도록 하겠습니다. 市長 나오셔서 答辯해 주시기 바랍니다.

○서울特別市長 李海元; 市長이 答辯드리겠습니다.

먼저 崔鍾根 議員의 質問에 대해서 答辯하겠습니다.

먼저 崔議員께서는 地方自治制度의 여러 가지 문제점에 대한 걱정을 하시면서 制度의 改善을 위한 建議用意가 있느냐 하고 물으셨는데 이것은 어저께 말씀드린 바와 같이 현행 우리가 가지고 있는 地方自治制度가 원형에 가까운 완벽한 것이라고 하는 것은 이미 말씀드린 바 있습니다. 그러나 현실을 감안했을 때 우선 이러한 상태에서나마 점진적으로 改良發展시키는 것이 합당하다고 생각을 하고 있습니다. 여러 議員과 協議하는 과정에서 우리가 고쳐야 할 문제가 발견이 되면 여러 議員님과 協議를 해서 中央政府에 改善建議를 하려고 하고 있습니다.

그 다음에 交通對策에 대해서 물으셨습니다. 잘 아시다시피 交通은 大衆交通問題와 自動車 交通問題 두 가지가 있다고 생각을 합니다. 崔議員께서 이러한 交通施策에 대해서 많은 연구를 하시고 좋은 高見을 말씀을 해 주신데 대해서 대단히 감사하게 생각을 합니다. 大衆交通 수단을 위해서 地

上에 버스와 地下에 地下鐵 그리고 地上에 道路와 또 地上道路의 한계점을 인식을 하고 더 어려운 地上交通 문제가 제기되기 전에 地下에 道路를 開設하려고 하는 構想을 지금 하고 있습니다. 이러한 物理的 計劃과 工事라고 하는 것은 하루아침에 되는 것이 아니기 때문에 저희가 세워놓고 있는 年次計劃인 다시 말하면 93年과 96年 끝으로 99年에 갈 것 같으면 서울市 都市의 交通問題는 근본적인 해결이 되리라고 생각을 하고 있습니다.

그 다음 번에는 再開發 沮害要因과 또 각종 建設行政에 대한 어려움을 해결하기 위해서 中央政府에 改善建議를 할 용의가 없느냐고 물으셨는데 저도 전적으로 동감을 하고 있습니다. 다른 몇 議員께서도 都市의 再開發問題에 대해서 지적을 하셨는데 지금 再開發을 하기는 最短時間 內에 해야 될 텐데 여러 가지 어려운 문제가 많이 있습니다. 그래서 여기에 대한 沮害要因을 제거하는 방법을 지금 연구도 하고 있고 또 建設行政의 改善에 관해서도 필요한 부분을 지금도 계속적으로 中央政府에 建議를 하고 있습니다.

다음 李文光 議員께서 質問하신 데 대해서 答辯을 하겠습니다.

먼저 諮問委員會가 많은데, 73個 諮問委員會가 있는데 이것을 廢止할 용의가 없느냐 하고 質問하셨습니다. 이것이 法과 中央政府의 명령에 의해서 設立되어 있는 것이 35가지가 있고 저희 條例에 의해서 31個 그리고 市方針이 7個가 있습니다만 그 동안에 저희가 보기에는 물론 議員께서 보시기에는 여러 가지 난무적인 측면이 있다고 하실 수 있겠으나 저희들로서는 外部의 專門家를 영입하고 外部의 專門家와 協議할 수 있는 公式的인 機構와 통로가 있어야 한다고 생각을

해서 이러한 制度를 가지고 있으나 이것을 運營해 가는 과정에서 實績을 적극적으로 檢討를 해서 自體整備도 해야 된다는 생각은 가지고 있습니다.

그 다음 번에는 區廳長의 事務室 面績에 관한 말씀을 하셨는데 대단히 적은 문제 같기도 합니다만 또 여러 議員께서 지적하신 바로 그 정신은 대단히 市民적인 입장에서 높이 평가될 수 있다고 생각을 합니다. 바로 이러한 점에서 市의 올바른 모습이 市民속에 浮刻이 되어야 한다고 생각을 합니다. 42坪은 政府의 規格에 의한 것인데 陽川區에서 49坪으로 되어 있다고 하면 이것은 알아봐서 是正토록 하겠습니다.

그 다음 번에 石村湖水管理에 대해서 가장 효과적인 지적을 해 주셨는데 本廳에서 賃貸해 주고 賃貸料는 區廳이 받고 管理는 施設管理公團이 하고 확실히 모양이 좋지 않습니다. 이러한 것이 그 이외에도 몇 가지 있습니다. 우리가 깊이 연구를 해서 이러한 낭비적이라든지 또는 일면의 논리에 의해서 運營되는 폐단을 없애도록 노력을 하겠습니다.

그 다음 번에 金吉原 議員께서 물으신 데 대해서 答辯을 하겠습니다.

우선 再開發에 관해서 대단히 구체적이고도 또 효과적인 改善方向을 제시해 주셨다고 생각을 합니다. 아까 말씀드린 대로 이 再開發 문제는 서울과 같이 巨大都市이고 오래된 都市 특히 8.15解放과 6.25라고 하는 이 어려운 시기를 겪은 서울市로서는 참 어쩔 수 없이 숙명적으로 안고 있는 대단히 어려운 문제라고 생각을 하고 있습니다. 그래서 住居環境改善事業이라든지 再開發事業을 통해서 이러한 어려운 不良住宅 地域에 대해서 적극적으로 대처하고 있습니다만 金議員께서 지적하신 대로 여러 가지 어려움이 있던 것이 사실입니

다. 그래서 저희들이 여기에 대한 對策을 꽤 세워서 많은 면을 改善도 했고 中央政府하고도 지금 協議를 하고 있습니다. 그 중에서 특히 金議員께서 말씀하신 바와 같이 적은 데는 그래도 손쉽게 되는데 大規模 不良地區가 管理하기가 어렵습니다. 그래서 이것을 몇 % 이상의 住民이 合意를 하면 한다든지 했을 때 數千名이 모여서 協議한다는 것이 대단히 어렵고 行政節次도 힘이 많이 들고 이것이 區廳을 통해서 경우에 따라서는 本廳과도 協議를 해야 하는 行政上의 번잡성도 많이 있습니다. 이런 것 적극적으로 改善하는데 저희들이 게을리 하지 않겠다는 말씀을 드립니다.

그 다음 번에는 八堂댐 上流地域 水質保全에 관한 말씀을 하셨습니다. 이것은 어저께도 잠시 말씀을 드렸습니다만 서울의 수돗물을 완전하게 保全하려고 할 것 같으면 源水自體가 保護管理되지 않으면 안 된다고 생각을 합니다. 지금 우리가 漢江 蠶室洑 이하에 있는 取水場을 上流로 3個를 옮겨가려고 하고 있습니다만 옮겨가더라도 한계가 있지 완벽한 良質의 上水源은 되기가 어렵다고 하는 것 잘 아시리라 생각합니다. 그래서 저희는 원천적으로 漢江의 水質을 保全管理하기 위해서 어저께 말씀드린 바와 같이 漢江管理廳이 반드시 되어야 되겠다고 생각을 하고 있습니다. 그래서 아주 원천적으로 南漢江과 北漢江의 물이 仁川 앞바다에 들어갈 때까지 완벽한 물로써 保全이 되게끔 하는 노력을 하고 있습니다. 그래서 이 漢江管理廳이 성립이 되면 지금 상당히 協議가 進行이 되어서 잘 되어가고 있는데 이것이 되면 水質保全은 대단히 효과적으로 될 것 같습니다. 그러면 汚染者 負擔이냐 또는 使用者 受惠者負擔이냐 하는 論爭도 없어지리라 생각합니다.

漢江管理廳은 江原道와 忠淸北道, 京畿道, 서울市, 仁川 이렇게 해서 共同管理를 하기 때문에 물에 대한 애착도 더 많이 생길 것이고 그 다음 번에 아무래도 많이 쓰는 곳은 서울시이기 때문에 共同管理를 한다고 하면 여기에 대해서 적절한 保全對策費用은 서로가 나누어서 負擔할 수 있지 않느냐 이런 생각을 하고 있습니다.

지난번에 首都圈 廣域行政協議會를 할 때 도 그런 얘기를 제가 제기를 했습니다. 漢江管理廳이 생기면 지금 淨水施設에 관한 것을 施設費를 市보고 負擔하란다든지 또는 運營費를 年間 20億씩 들어가는 것을 負擔한다든지 하는 얘기는 하지 않고도 우리가 共同의 물이라고 생각해서 해결할 수 있을 테니까 빨리 이것을 추진하자고 하는 얘기를 한 바 있습니다. 그렇게 되면 바로 그러한 어려운 문제는 해결이 나리라 생각을 합니다.

그 다음 번에 金錫判 議員께서 質問을 하셨습니다. 市民生活을 하는데 세 가지의 어려운 점이 있다는 것을 지적을 하셨습니다. 그 세 가지는 交通과 公害와 住宅問題 이 세 가지로 지적을 해서 말씀을 하신 것으로 이해를 합니다. 우선 交通混雜은 아까 말씀드린 대로 大衆交通과 自動車交通 어려움이 확실히 많이 있습니다. 그러나 이것이 솔직하게 얘기해서 5年이나 10年 前에 오늘날을 예측해서 여기에 대한 對策을 세웠을 것 같으면 물론 그 당시에는 이것을 근본적으로 해결할 수 있는 資金能力이 없었던 것도 사실입니다만 그때 여기에 대한 對策을 세우면서 왔으면 이미 거의 工事가 되어가는 상태가 됐으리라고도 짐작을 합니다만 대단히 송구스럽게도 여기에 대한 根源對策을 세우지 못하는 상태에서 오늘에 이르고 말았습니다. 지난 번에 어떠한 모임

에서 專門家와 政府의 高位人事가 대담을 하는 것을 봤습니다. 그 자리에서 오늘과 같은 交通의 혼잡이 있으리라고 하는 것은 3年이나 5年 前에는 상상을 못했다고 하는 얘기를 하는 것을 봤습니다.

이것은 어떠한 일이 있더라도 여기에 대한 문제를 해결치 않을 것 같으면 都市로서의 機能은 물론이고 市民生活 그 자체는 물론이고 國家의 經濟發展에도 대단히 나쁜 영향을 준다고 하는 것 잘 알고 있습니다.

그래서 金議員께서 지적하신 대로 交通問題에 대한 件은 어떠한 수단방법이든지 간에 또 어떠한 방법을 택하든지 간에 이것은 반드시 해결을 해 놔야 한다고 생각을 하고 있습니다.

이것이 바로 오늘날 서울市를 책임지고 있는 저나 서울市 公務員 전체의 使命인 것이고 또 저희를 격려하고 계시는 市議員 여러분들이 같이 느껴야 할 重要課題라고 생각을 하고 있습니다.

그 다음 번에 둘째 어려운 문제로는 公害 말씀을 하셨습니다. 물론 아시다시피 公害는 물公害하고 空氣公害 두 가지가 있습니다. 물公害는 아까 말씀드린 대로 漢江水에 대한 水質管理를 철저하게 하고 또 取水場을 현대화하고 水道送水管은 配水管을 고침으로써 대책이 세워지리라고 생각을 하고 空氣는 지난번에 말씀드린 적이 있습니다만 연탄이 아직도 난방연료의 53%를 차지하고 있는 이러한 상태에서 서울市 공기가 하루아침에 없어지기는 어렵습니다.

또 그 다음 번에 두번째 空氣公害의 원인은 잘 아시는 大型建物에서 나오고 있는 벙커C유를 땐 연기라고 알고 있습니다. 그리고 自動車의 디젤엔진에서 나오는 公害 이것이 둘

째이고 세번째가 분진이라고 되어 있습니다. 그래서 분진은 차차 都市가 現代化되고 포장이 되어 가고 하는 과정에서 분진은 점진적으로 없어질 것이고 또 이 大型建物의 굴뚝에서 나오는 연기는 來年末까지는 LNG로 다 바꾸기로 추진을 하고 있습니다. 그리고 自動車公害는 이것은 차차 3年～5年 안에는 대단히 달라진 地上 大衆交通 手段으로써의 버스가 등장하리라고 기대를 하고 있습니다만 그 중의 대표적인 두 가지가 전기에 의한 전기버스하고 트롤리에 의한 트롤리버스하고 두 가지가 전세계적으로 검토가 되고있습니다. 그래서 저희 市에서는 돈이 가장 덜 들고 최단시간내에 할 수 있는 것을 연구를 지금 하고 있습니다.

제가 짐작하건대는 아마 세계적으로 적어도 40名 정도가 탈 수 있는 현재 우리 나라의 소위 버스 같은 것이 밧데리로 운영되어 60km 이상 달릴 수 있는 차가 3년 안에는 나온다고 하는 것이 세계적인 專門家들의 견해가 되겠습니다. 저희 市에서도 현재 우리나라의 自動車 메이커가 몇 군데가 있는데 거기다 부탁을 하고 있습니다. 低公害, 無公害 自動車를 開發을 해서 우리 地下鐵이 50% 전환이 됐을 때는 地上의 大衆交通手段으로서의 버스가 對替되어야 할 테니까 여기에 대한 준비를 해 달라고 하는 얘기를 하고 있습니다.

그런 과정에서 이 두번째 公害問題가 해결나겠고 첫번째 가장 힘들고 어려운 것이 연탄에 의한 公害인데 이것은 아침에 말씀드린 바와 같이 LNG를 통해서 해결을 하는 수밖에 없습니다.

그래서 어제께도 잠시 약 500여 個에 관한 말씀을 드렸는데 본격적으로 가스공급 회사를 財政的으로 支援을 해서 이런 문제가 해결나게 하고자 합니다.

그 다음 번에 住宅問題인데 지난번까지는 國民住宅이 25.7坪이었는데 이것을 18坪 이하로 下向調整을 해서 본격적으로 많은 住宅을 供給하도록 하겠습니다.

물론 이 집은 그 동안에 많이 지었는데도 供給은 답보한 상태입니다. 이것은 供給方式에도 여러 가지 문제가 있다고 생각을 해서 지금 저희와 中央政府하고는 협의를 하고 있어서 供給方式을 改善할 수 있는 대로 改善해 보고자 합니다.

그 다음 번에 住宅再開發에 대해서 말씀을 하셨는데 이것은 아까 두 議員 質問에 대해서 答辯을 했으니까 그것으로써 갈음하고자 합니다.

그 다음 번에는 朴夏榮 議員이 물으신 데 대해서 答辯을 하겠습니다.

首都圈交通을 총체적으로 계획 통제할 수 있는 專擔 기구라 할 수 있는 首都圈交通管理公團 같은 것이 필요하지 않느냐 하는 提起를 해 주셨습니다. 대단히 적절한 지적이시고 우리로서도 고맙게 생각을 하고 바라는 것입니다.

현재 首都圈交通問題를 해결하기 위해서는 都市交通整備促進法 第12條에 의해서 交通政策審議委員會를 두고 있게 되어 있습니다. 그러나 서울市도 여기에 대한 것을 8月에 이것을 構成을 하였으나 서울市만이 아니라 수도권 전체를 포함한 都市交通整備促進基本計劃 自體가 아직 장만이 되지 않고 있습니다. 말하자면 首都圈行政協議會를 통해서 이러한 것이 해결이 나고 해야 할 텐데 아직 미흡한 상태에 있습니다. 이것은 漢江管理廳의 문제와 함께 저희가 적극적으로 개척해야할 일이라고 생각을 합니다. 朴 議員의 지적에 대해서 거듭 감사를 드립니다.

그 다음 번에는 自家用 10부제와 車庫地證明制度에 대해

서 말씀하셨습니다. 이것은 朴 議員 뿐만 아니라 저희 서울市 職員 전부, 中央政府 高位公職者를 포함한 전국민의 관심사이고 생각해 보고 있는 일중의 하나입니다.

그래서 이것을 즉각 실시하였을 때 오는 利益도 있습니다만 잘 아시다시피 또 적지 않은 副作用도 있으리라고 예견이 되고 있습니다. 간단하게 두 가지만 부작용에 대한 예견을 말씀드리면 10부제를 했을 때 자가용을 안 타도 불편이 없는 사람은 괜찮을 것입니다. 차가 2대 이상 있는 사람은 큰 불편이 없을 것입니다. 그러나 한 대만 가지고 30日을 뛰어서 먹고 살아야 할 低所得層의 자가용 운행에 대해서 또 새로운 문제가 제기됩니다. 지난번에 10부제를 했다가 없애버린 이유도 여기에 있었다고 생각을 합니다. 조그마한 헌 차를 하나 구해 가지고 30日을 밤낮없이 달려서 먹고 살아야 할 사람이 3일간을 쉬어야 한다는 것은 그들에게 상당한 고통을 준다고 되어 있습니다. 그래서 여기에 대한 문제를 해결하고 하는 것이 바람직하다는 의견이 있었다는 말씀을 드리고 그 다음 번에 車庫地證明制度 역시 마찬가지입니다.

자동차를 5年이나 10年전에 가지고 계셨다든지, 집에 車庫地가 있다든지 하는 분은 괜찮은데 문제는 이제부터 조그마한 낡은 소형차라도 구해서 생활을 해야겠다고 하는 사람들에 대해서는 대단히 어려움을 주지 않을까 이렇게 생각을 해서 신중을 기해서 여기에 대한 對策을 세워야 한다고 생각을 하고 있습니다.

그러나 거듭 말씀드린 바와 같이 이러한 것은 적극적으로 우리가 함께 논의를 해 봐야 한다고 생각을 합니다. 만약에 朴議員께서도 이 두 가지 문제에 대해서 좋은 意見이 있으시면 저에게 말씀을 해 주시면 감사하겠습니다.

그 다음 번에 崔沆洛 議員의 質問에 대해서 答辯을 하겠습니다.

우선 地下鐵1號線의 統合運營에 관한 말씀을 하셨는데 이것은 紙上에서도 報道가 몇번 됐습니다만 鐵道廳과 서울市地下鐵公社와의 業務分擔이라고 할까 또는 管掌에 관한 論議라고 생각을 합니다.

鐵道廳에서는 이것이 청량리에서부터 서울역까지 서울市가 가지고 있으니까 運營上에 어렵다는 문제를 제기하고 있고 또 서울市로서는 自體經費에 의해서 100% 자기가 건설한 第1號線에 이것을 매어서 가지고 간다고 하는 것은 여러 가지 連營上의 어려움도 있고 또 같은 地下鐵인데 어떤 것은 鐵道, 어떤 것은 서울市 했을 때 오는 문제, 물론 한 路線을 두 機關에서 管理하는 데서 오는 어려움을 모르는 바는 아닙니다. 그러나 여기에 대한 것은 더 깊이 연구를 해서 후유증이 안 생기는 방향으로 노력을 해야 한다고 생각을 합니다.

그 다음 번에 地下鐵 5,6,7,8號線을 分離連營하는 것보다는 統合運營하는 것이 좋지 않느냐 하는 지적을 하셨습니다. 잘 아시다시피 地下鐵의 1,2,3,4號線은 지금 현재 地下鐵公社에 의해서 一括運營되고 있습니다. 그러나 지금 여기에 대한 어떠한 결론을 낸 것은 아닙니다만 실정 몇 가지만을 말씀을 드리면 현재 地下鐵公社에 9,300名의 職員이 있습니다. 1,2,3,4號線을 위해서 9,300名인데 이것은 連營管理라는 입장에서 보았을 때 상당히 어려운 문제가 提起가 됩니다.

지난번에 제가 이 자리에서 이런 얘기를 한 것을 기억을 합니다. 서울市가 최선을 다해서 5萬3,000名이 노력을 하고 있는데도 왜 못 쓸 것이라고 하는 지적을 당하느냐 하는

것을 반성을 하고 연구를 해 보았습니다. 이것은 責任轉嫁라든지 免避的 얘기가 아니라 이것은 분명한 현실이라고 생각합니다. 5萬 3,000名의 公務員을 한 사람이 지휘감독하고 있는 조직이 이 지구상에 없습니다. 또 1,000萬명의 인구를 한 사람이 管理하고 있는 나라도 없고 도시도 없습니다. 그러한 과정에서 어쩔 수 없이 漏水와 浪費가 생겨났다고 하는 것을 얘기를 한 적이 있습니다. 地下鐵公社도 바로 그렇습니다. 거기에 9,300명이 1,2,3,4號線을 管理하고 있는데 지금도 굉장히 어려운 상황 속에 있습니다. 여기에 5,6,7,8을 갖다가 참가하고 나면 이것은 아마 현재 公務員의 배 이상의 사람이 있어야 할 것입니다.

그러면 지금 현재도 地下鐵公社가 여러 가지 어려움이 많고 漏水와 浪費가 많다고 얘기를 하고 있는데 이것은 문제를 어떻게 할 것이냐 하는 것은 대단히 깊이 연구돼야 한다고 생각합니다.

이렇게 지적해 주신데 대해서는 저희도 다시 한 번 각성하는 뜻에서 좋은 기회라고 생각을 합니다만 선뜻 그것이 어떠한 것이 가장 좋고 옳다고 하는 것은 答辯하기가 대단히 어렵다는 말씀을 드립니다. 저희가 함께 같이 연구를 해 주십사 하는 부탁을 드리면서 제 答辯을 끝내겠습니다.

고맙습니다.

○議長 金璨會; 다음은 企劃管理室長 答辯하여 주시기 바랍니다.

○企副管理室長 朴宗雨; 企劃管理室 所管 答辯드리겠습니다.

먼저 崔鍾根 議員께서 質問하신 서울市 行政이 地方自治制가 실시된 요즘에도 많은 부분이 中央政府의 지시에 관련되어 가지고 일을 수행하는데 어려움이 있는데 制度改善을

中央政府에 建議할 생각은 없느냐 이렇게 말씀을 하셨습니다. 行政의 民主化라든가 地方化趨勢에 부응해서 中央政府의 權限 中 많은 부분이 市民便宜 등을 위해서 서울市 자체적으로 처리할 수 있는 부분이 많아져야 된다고 생각하고 있습니다.

그래서 그 동안에 서울市 處理業務 中 自治區에서 또한 처리해야 될 것도 많이 移讓을 해 주어야 된다고 생각을 하고 있습니다. 그래서 지금 저희 市에서는 모두 22件에 대해서 中央에다가 地方으로 내려주도록 建議를 해 놓고 있고 그 다음에 15件의 事務에 대해서 自治區에 委任을 해 놓고 있습니다. 그리고 추가로 13件의 事務에 대해서도 自治區에다가 權限을 委任하려고 추진하고 있습니다. 그리고 法令의 改正으로 行政規制 緩和 등 自治力量을 기할 수 있는 上下水道 滯納公課金의 統合徵收의 18件 事務에 대해서는 中央政府에 그 改善을 建議해 놓고 있고 앞으로도 서울市나 自治區에서 필요한 모든 行政措置 事項에 대해서 中央에 필요한 부분에 대해서는 계속 建議를 할 그런 생각으로 있습니다.

두번째로 崔鍾根 議員님께서 90年度와 91年度에 硏究用役費로 서울市와 22個 自治區에서 支出된 金額과 규모에 대해서 물으셨습니다. 1990年度 서울市가 硏究用役費로 책정했던 豫算은 모두 38億 4,500萬원이 되는데 그 內譯이 이제 2단계 TSM사업이라든가 전자교통신호제어시스템, 都市交通基本調査 등 用役이 되겠습니다. 92年度 豫算案에는 기왕에 用役實績 등을 감안해서 종합해 재활용하거나 가급적 자체의 技術人力을 활용한다는 취지에서 매우 축소조정을 해서 審議를 요청해 놓고 있습니다. 한편 傘下 22個 自治區의 경우는 學術, 技術, 調査硏究用役이 없고 다만 금년의 경우 區單位 都市基本計劃 用役費를 區當 平均 2億원 정도로 計上

을 해서 53億1,600萬원이 현재 집행중에 있습니다. 그리고 來年度 自治區 豫算上의 用役費 計上은 自治區 豫算編成이 아직 구체적으로 끝나지 않았기 때문에 정확한 統計를 말씀드릴 수 없음을 알려드립니다.

다음 崔鍾根 議員께서 質問하신 諸般 發展業務에 많은 豫算을 세워서 硏究機關에 의뢰하는 것보다도 市立大學의 유능한 교수진을 통해서 연구하게 하고 서울市나 議會, 學界 등이 참여한 토론을 통해서 각종 市政計劃을 수립할 생각이 없느냐 이렇게 물으셨습니다. 저희가 바로 앞에서 연구·용역에 관해서도 答辯을 드렸습니다마는 서울市政이 硏究하고 기술을 개발하는 그러한 측면에서 公務員들의 힘만으로는 너무 벅찬 그러한 복잡 다양해진 대도시 문제들이 산적해 있습니다.

그래서 불가피하게 外部 專門硏究機關에 의뢰해 가지고 각종 硏究事業을 펴나가고 있는 그런 실정입니다마는 이러한 것을 보다 효과적으로 그리고 지속적으로 책임 있는 연구결과와 그 執行을 보장하기 위해서 현재 市政開發硏究院의 設立을 추진하고자 역시 市議會에 條例를 提出해 놓고 있습니다. 물론 市立大學의 경우도 단순 市立大學 자체만을 활용하는 것도 가능하다고 생각됩니다마는 역시 대학인 관계로 해서 그 대학을 전적으로 의존할 수만은 없는 그런 형편이기 때문에 이 硏究院에는 저희 시가 그 財政을 도와주고 있는 市立大學의 유능한 교수들을 대거 참여토록 해서 硏究能力을 신장시키고 경험을 大學敎育에도 활용하도록 그렇게 하겠습니다. 아울러서 硏究院에서 생산된 모든 연구결과는 저희 市와 議會 그리고 學界등의 의견수렴을 거쳐서 市政에 반영하도록 하는 절차를 밟겠습니다.

다음 李文光 議員님께서 質問하신 財政自立度가 약한 自治區에 特別交付金을 공평하게 支援에 줄 수 없느냐 하는 그런 말씀하셨습니다. 特別交付金은 地方自治法 第160條, 同法施行令 第57條 그리고 서울特別市自治區의財源調整에관한條例 第3條에 의해서 재해로 인한 특별한 財政需要가 있어서 이를 自治區의 財源으로 충당할 수 없는 경우 또는 自治區의 廳舍 기타 公共施設의 新設과 復舊, 補修 등의 사유로 인해서 특별한 財政需要가 있어서 市長이 필요하다고 인정하는 경우, 기타 豫算 成立후에 특별한 財政需要의 감소가 있거나 특별한 財政需要가 있어서 市長이 필요하다고 인정하는 경우에는 구체적인 事業을 명시해서 所要豫算을 특별히 支援하고 있는데 그 규모는 自治區에 대한 財源調整交付金 中 5%에 해당하는 돈이 되겠습니다. 이러한 特別交付金은 지금 말씀드린 대로 自體財源이 빈약한 區에 더 많은 豫算이 支援되는 그러한 불가피한 결과를 가져올 수 있기 때문에 결국 全 自治區가 공통적으로 추진해야 할 施策事業에 지원하는 경우 외에는 自治區 財政能力에 따라서 배정을 하게 되기 때문에 결과적으로 취약지역에 좀더 배분이 될 수 있는 가능성을 지니고 있고 앞으로 보다 합리적인 制度改善을 통해서 財政力이 빈약한 地域에 가능한 한 많은 財源이 배분될 수 있도록 노력을 하겠습니다.

또 李文光 議員께서 質問하신 65個 諮問委員會 廢止要求에 대해서 말씀을 주셨습니다.

저희가 현재 73個의 각종 委員會를 저희 市 주변에 설치하고 있습니다마는 法令上으로 35個, 條例上으로 31個, 그리고 市 方針上으로 7個가 있습니다. 어제도 잠깐 答辯을 드렸습니다. 이 委員會는 學界라든지 言論界 사회 각 분야에서 專

門家로 구성되어 가지고 市政施策에 대한 建議와 諮問 역할을 하고 있는, 그러한 기여를 하고 있기 때문에 일률적으로 어느 것을 폐지한다든가 몇 개를 폐지한다는 그런 答辯을 드릴 수가 없는 것을 양해해 주시기 바라고 다만 運營實積이나 機能이 현실적으로 부족하다 하는 부분에 대해서는 議員 여러분들의 助言을 받아서 앞으로 폐지하거나 활성화하는 대책을 강구하도록 하겠습니다.

李文光 議員께서 質問하신 서울市에서 道路建設事業을 施行함에 있어서 集中投資하지 않고 分散投資함으로써 投資效率을 增大시키지 못하고 있다. 그리고 工事의 優先順位를 결정하는데 어떤 技法으로 하느냐하는 말씀을 하셨습니다. 市가 道路事業의 分散投資로 인한 사업의 지원 및 補償費의 上昇 등을 방지하고자 投資事業의 豫算編成의 基本方向을 繼續事業의 마무리 爲主에 두고 新規事業은 될 수 있는 대로 한 事業이 끝나면 그 다음 事業으로 이어지게끔 이렇게 措置를 하고 있습니다. 工事의 우선순위는 일차적으로 지형여건이라든지 도로의 효율성 등을 검토해서 事業을 선정하고 그 다음에 道路建設로 얻게 되는 경제적인 효과라든가 市 전체의 均衡發展效果 그리고 住民便益 增進 등의 사회적인 효과와 中期 財政計劃 등의 上位計劃과의 관련성 등을 고려해서 優先順位를 판단한 후에 豫算에 計上을 하게 됩니다. 서울市에서는 投資事業의 優先順位 선정의 객관성과 공정성을 확보하기 위해서 각종 分析技法을 적용하려고 노력을 하고 있습니다마는 앞으로 보다 전형적인 방식을 찾아서 보다 합리적이고 객관적인 우선순위의 결정의 技法을 開發하도록 서울市 실정에 맞는 그러한 開發技法을 開發하도록 하겠습니다.

李文光 議員께서 또 上·中溪地區 交通難 緩和를 위해서 彌

阿路 擴張이 時急하다고 생각되는데 현재 20% 工程水準에서 내년도 事業費가 計上되지 않은 이유를 質問하셨습니다. 이上·中溪洞을 비롯한 東北部地域의 都心進入 主要道路인 彌阿路는 昌慶宮과 彌阿3거리 間 4㎞ 4,370m를 4車線에서 8車線으로 확장하는 事業입니다. 89年부터 施行中인데 總事業費가 약 800億원 정도가 소요되는데 기왕에 250億원이 投資되고 약 550億원이 아직도 더 추가로 들어가야 됩니다. 施行區間別로 보면 昌慶宮에서 科學館까지 300m에 30億원을 투입해서 금년 2月에 완공을 했고 科學館과 城北區界間 750m는 75億원을 들여 가지고 今年末에 완공할 예정이고 城北區界에서 三仙橋까지 210m는 30億원을 투자해서 今年末에, 12月中에 發注할 그런 예정으로 있습니다. 그리고 吉音橋에서 彌阿3거리까지 850m는 108億원의 豫算으로 補償을 施行中으로 同區間의 工事費는 9億원을 확보해서 현재 着工할 준비를 하고 있습니다. 그리고 未施行區間은 三仙橋에서 吉音橋區間 2,260m가 됩니다. 내년도에 나머지 區間에 대해서 計上을 하지 않은 이유는 아까 말씀드린 대로 500億 정도가 아직도 더 투자가 되어야 되는데 그 동안 서울市는 모든 분야에 소위 새로이 확장되는 大路工事에 있어서 조금씩 조금씩 금액을 豫算을 上程하다 보니까 지금까지 몇년 걸려서 冠岳路, 新村路, 元曉路, 大方路 등 4個 道路가 불과 얼마 남지 않은 공정을 놔두고 내년에 마무리를 못하면 또 한해 移越되는, 마무리되지 않은 상태에서 移越되는 그러한 수난을 다시 겪게 이렇게 되었습니다. 그래서 이 4個 道路 殘餘部分 다 합해야 한 500億원 가까이 됩니다마는 이러한 地域을 완전히 끝내고 앞으로 500億원이상 더 추가가 되는 彌阿路擴張工事는 93年, 94年에 완전히 끝낼 그런 計劃으로

지금 저희가 豫想을 하고 있기 때문에 금년에다만 몇십 억 집어넣어서 豫算에 편성됐다는 그러한 나름대로의 책임을 면할 그러한 방범만을 생각한다면 그것도 한 방편일 수도 있습니다마는 소신을 가지고 이것은 94年까지 틀림없이 완성되도록 執行部로서 최선을 다할 것을 이 자리를 빌어서 약속드리겠습니다.

다음에 金錫判 議員님께서 質問하신 수도서울 市民生活의 3大 課題인 交通問題와 公害問題, 그리고 住宅問題, 그리고 自治區間, 地域間, 階層間의 생활격차 문제, 그 다음에 졸속한 都市計劃事業으로 豫算의 낭비가 많은 점 등에 대한 行政首都 建設에 책임있는 이상과 철학은 무엇이냐 이렇게 물으셨습니다. 지금 全國土의 0.6%에 불과한 좁은 공간에 全人口의 1/4이 살고 있고 서울에서는 議員께서 지적하신 대로 交通, 公害, 住宅, 쓰레기 등 많은 문제뿐이 아니고 地域間, 階層間 불균형도 문제점이 많이 있습니다. 따라서 저희市에서는 第2期, 第3期 地下鐵建設計劃과 自動車交通을 위한 諸般施設에 대한 綜合交通對策을 마련해서 執行을 하고 있고 쓰레기문제를 근본적으로 해결하기 위해서 燒却場建設 등 쓰레기處理 綜合對策을 아울러서 마련하고 맑은 물 충분한 공급과 맑은 공기의 보전대책이라든가 低所得市民의 住居安定을 위한 住宅建設計劃, 그리고 地域間 階層間 不均衡 해소를 위한 都市 기본계획과 地域開發에 대한 豫算으로써의 표현이 모든 것들을 저희가 매년 틀림 없이 확실하게 施行해 나감으로 해서 都市管理方式을 획기적으로 전환해서 市政運營의 經營體系化를 도모하고 새로운 기술과 기계화를 추진해서 都市機能을 科學的으로 관리해 나가도록 최선을 다하겠습니다. 앞으로 모든 현안문제를 해결하는데 있어서 나름대로의

의지를 가지고 추진하겠습니다마는 議員 여러분의 高見을 최대한으로 수렴을 해서 그것이 곧 市民의 피부에 와닿는 그러한 市政을 펴도록 노력하겠습니다.

다음으로는 어제 答辯末尾에 卓炯春 議員께서 補充質問을 하셨습니다. 市政硏究官과 投資管理官, 그리고 各 擔當官을 統·廢合해서 기능을 능률적으로 조정할 생각은 없느냐 이렇게 말씀하셨습니다. 市政硏究官이라든가 投資管理官 등의 기능에 대해서는 어제 설명을 드렸습니다. 그리고 市政硏究官이나 投資管理官 등에 대한 소위 組織上의 중복이라든가 이러한 문제에 대해서는 組職이란 상대적인 것이기 때문에 異見이 있을 수도 있다고 생각을 합니다. 따라서 卓炯春 議員께서 말씀하신 그 高見은 저희가 參考로 해서 앞으로 보다 능률적으로 豫算의 낭비가 아니라는 그러한 현실적인 결과를 보여드리든지 아니면 그에 미흡하면 조직을 改編하는 그러한 검토도 아울러서 할 것을 이 자리를 빌어서 말씀을 드립니다.

이상입니다.

○議長 金璨會; 綜合建設本部長 答辯하여 주시기 바랍니다.

○綜合建設本部長 李棟; 綜合建設本部長입니다. 崔鍾根 議員님께서 물으신 내용 중에서 저희들 所管事項에 대해서 答辯드리겠습니다.

서울市 官給工事의 人件費 策定은 현실적으로 하여야 不實工事를 防止할 수 있을 것이며 連續工事인 경우 設計變更으로 豫算浪費가 많다고 생각된다는 말씀이 계셨습니다. 근간 建設景氣가 活性化됨에 따라서 建設勞賃이 상승되어서 設計時 適用되는 政府勞賃 單價와 차이는 있습니다. 저희들은 不實工事를 방지하기 위하여 豫算會計法 第92條에 의거해서

勞賃과 資材費가 上昇해서 契約金額의 5% 이상 增減 事項이 발생할 때에는 그 契約金額을 調整해서 施行하고 있으며 工事金額이 50億원 이상의 대규모공사에 대해서는 建設技術管理法 第27條에 따라서 施工監理制度를 導入하여 施工監理 專門會社로 하여금 현장에 상주토록 해서 建設工事의 安全施工과 品質確保에 힘쓰고 있습니다.

長期繼續工事는 대규모공사로써 여러 해에 걸쳐서 계속해서 시행되는 工事로써 各 會計年度에 책정된 豫算의 범위 안에서 연차적으로 當該契約을 이행해야 되기 때문에 매년 契約次數別로 준공할 때마다 精算設計變更을 施行하고 있으며 設計變更은 現場與件이 發注設計된 내용과 相異하거나 또는 예상치 못한 요인이 발생할 때에 한해서 변경 施行하고 있는 것으로써 불필요한 設計變更을 해서 豫算을 낭비하는 경우는 있을 수 없다고 보며 앞으로는 設計의 완벽을 기하기 위해서 實施設計用役을 철저히 監督해서 設計變更이 최소화되도록 노력하겠습니다.

다음 李文光 議員님께서 말씀하신 事項 中에서 綜合建設本部 所管事項 答辯드리겠습니다.

綜合建設本部가 추진하는 工事의 設計變更에 따르는 문제에 대한 말씀이 역시 계셨습니다. 設計變更은 앞서서 報告드린 대로 現場與件이 發注된 設計와 相異하거나 增築 등 변경할 요인이 발생할 때 한해서 저희들이 施行하고 있는 것으로써 豫算會計法施行令 第112條 同法施行令 第113條에 따라서 設計變更과 동시에 契約金額을 調整施行하고 있으며 當該 調整金額이 當初 契約金額의 10/100 이상이 되는 경우에는 建設技術審議委員會의 審査를 거쳐서 設計變更 및 契約金額을 조정하고 工事를 施行, 불가피한 경우에 한해서 設計

變更을 하고 있습니다만 앞으로는 工事 計劃段階에서 충분한 시간을 갖고 면밀히 검토해서 設計의 완벽을 기하도록 設計用役을 철저히 監督하여 工事 施行中 設計變更을 최소화되도록 최선을 다하겠습니다.

다음 李文光 議員님의 質問에 대해서 答辯드리겠습니다.

현재 綜合建設本部에서 推進中에 있는 京仁高速道路 進入路 擴張工事의 監理에 대해서 말씀이 계셨습니다. 현재 施工中에 있는 京仁高速道路 進入路 擴張工事는 90年 5月에 착공한 工事입니다. 91年 本豫算에 監理用役費가 부족하게 책정되어 있어서 追加로 不足豫算을 91年 追更에 확보하고 建設技術管理法 第21條에 따라서 監理用役事業 修行能力評價節次를 거친 후에 입찰을 실시해서 監理用役을 체결하고 91年 9月부터 監理團을 현장에 常駐하여 본격적인 監理에 착수해서 監理를 施行하고 있습니다. 工事施行에 만전을 기하도록 노력을 하겠습니다.

이상 答辯을 마치겠습니다.

○議長 金璨會; 地下鐵建設本部長 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 地下鐵建設本部長입니다.

朴夏榮 議員님께서 質疑하신 事故發生 防止를 위해 工事工法의 전면적 조정 및 諸般 安全對策과 崔沆洛 議員님께서 質問하신 地下鐵 工期를 늦추더라도 향후 事故再發防止를 위한 안전점검 및 安全施工 분위기 확립에 관하여 答辯드리겠습니다.

今番 地下鐵工事中 사고발생으로 여러 議員님들께 걱정을 끼쳐드리고 事故現場 隣近 住民들에게 생활의 불편을 끼친데 대하여 地下鐵本部長으로서 진심으로 송구스러운 마음 그지 없습니다. 議員님들께서도 아시다시피 地下鐵工事는 地

上의 道路에 차량을 통행시켜 가면서 地下에서 工事를 施行해야 함으로 항상 事故의 위험성이 있어 朴夏榮 議員님과 崔沆洛 議員님께서 지적하신 바와 같이 事故의 豫防이 工事推進의 가장 중요한 관건이 되고 있습니다. 그러므로 저희들은 工事中 事故豫防을 위하여 現場監督 施工者 및 地下鐵本部 安全管理室에서 매일 現場의 安全點檢을 施行하고 있으며, 특히 환절기 등 안전 脆弱時期에는 斯界 專門家로 特別安全點檢班을 편성해서 脆弱要素들을 점검하여 사고예방에 노력은 하고 있습니다만 앞으로 議員님들께서 지적하신 대로 지속적인 點檢을 더욱 强化하도록 하겠습니다. 금번 사고 事例를 分析해 보면 地上에서 파들어가는 開鑿工法區間에서는 강제로 흙막이를 하고 있어 육안으로써의 안전점검이 가능합니다만 금번 사고는 터널막장의 변화가 심한 구조를 예측하지 못하고 굴착하던 중에 터널 막장의 연약한 지반이 풍락된 것으로 추정하고 있습니다.

현재 施工中인 서울 地下鐵工事는 95個 工區에 터널막장이 80個所, 철판을 깔아놓고 복공을 한 區間이 130個所에 면적으로 따지면 7萬 5,000坪이나 됩니다. 이 시간 현재 地下鐵工事場에서 作業하고 있는 인부들은 약 1萬名이나 됩니다. 금번 사고와 같은 일이 재발되지 않도록 崔沆洛 議員님께서 지적하신 대로 터널막장의 일제점검을 위해 作業을 일시 중단하고 安全點檢을 施行하여 안전위주의 工法을 확인한 후 工事를 施工토록 조치하겠습니다. 그리고 터널막장의 地質狀態를 정밀하게 파악하기 위하여 현재 地質調査는 100m 간격으로 실시되어 設計 施工하고 있습니다만 地質變化가 심한 區間에 대해서는 50m 간격으로 추가로 地質調査를 수직으로 실시하고 施工中 연약한 地盤에 대해서는 水平地質調査를

실시하여 터널막장의 전방 지질을 확인한 후 施工토록 하는 등 철저한 安全對策을 樹立後 施工해 나가겠습니다. 현재 運行中인 地下鐵 2,3,4號線은 漢江을 교량으로, 다시 말씀드리면 地上으로 통과하고 있습니다. 그러나 地下鐵 5號線은 總延長이 52km로써 130里에 해당됩니다. 이렇게 긴 노선으로써 金浦空港에서 시작을 해서 그 노선의 經過地는 安養川, 汝矣島 부근의 한강 그 다음에 淸溪川, 中浪川, 廣場洞 부근의 漢江 등 5個 河川 밑으로 通過하고 이 부근에는 과거 河川沿岸地域을 地下로 建設하고있어 가지고 地質變化가 심해서 工事施工에 어려움을 겪고 있음을 참고로 議員님들에게 報告드리며 저희들 地下鐵 建設要員 모두는 금번 사고를 뼈아픈 敎訓으로 삼아 事故豫防과 완벽한 地下鐵建設에 최선을 다하겠습니다.

다음은 朴夏榮 議員님께서 堂山洞 풍락사고의 安全對策과 향후 處理對策을 물으셨습니다. 堂山洞 事故原因은 터널굴착 작업중 터널 막장의 연약한 지반인 파쇄대가 미끄러져 내려 막장이 풍락된 것으로 저희들은 지금 추정하고 있습니다. 被害內譯은 建物이 매몰된 것이 1棟, 반파가 2棟 일부 損壞된 것이 3棟이 있었습니다. 그리고 기타 덤프트럭 1대가 피해를 입었습니다. 피해복구는 풍락지점의 흙을 되메어서 각종 埋設物을 緊急復舊는 완료하였습니다. 주변건물 및 기타 피해자에 대해서는 所有者 및 關係者들과 협의, 施工會社에서 현재 補償中입니다. 현재 일부 협의가 완료되어 建物補修를 착수하였고 덤프트럭 및 店鋪 貰入者는 補償을 완료한 바 있습니다. 향후 工事推進 對策으로써는 풍락지점의 復舊方法과 工法에 대해서는 정밀한 地質調査를 實施해서 專門家의 諮問을 받은 후 신중히 檢討措置를 하겠습니다.

다음 朴夏榮 議員님께서 行政便宜爲主의 地下鐵 路線 決定 및 施行으로 民願이 발생하고있으며 특히 5號線 45工區內 新築建物과 같은 類似事例의 防止對策은 무엇이냐고 質問하셨습니다. 地下鐵과 같은 公共施設의 建設을 위하여 부득이하게 私有地와 建物을 收用 또는 사용하는 경우 所有者와 利害關係人에게는 法에 따라 補償을 하고 있습니다만 都市計劃에 저촉되는 所有者의 불만이 있는 것도 현실입니다. 지적하신 垈地는 서울 地下鐵 5號線 路線이 최종 확정되기 以前인 89年 8月에 建築許可를 되었습니다. 建築許可 이후 90年 4月에 地下鐵 5號線이 建築計劃中인 垈地內로 通過하도록 路線이 확정되었습니다. 그런데 이 地下鐵이 건설하기로 결정된 노선의 建築工事를 그대로 施行時에는 所有主가 입게 될 피해가 크기 때문에 이를 최소화하기 위하여 建築中止를 하게 되었으며 이 本件에 대해서는 地下鐵이 이 垈地의 지하로 20m 밑으로 通過하도록 계획되어 있습니다. 그래서 地下鐵工事와 建築工事를 동시에 施工하기 위한 방안을 현재 建築主와 협의 중이며 地下鐵建設로 인한 피해에 대해서는 關係法規가 허용하는 범위 내에서 최대한 손실보상토록 조치하겠습니다.

끝으로 朴夏榮 議員님과 崔沆洛 議員님의 애정어린 충고에 진심으로 감사드리며 議員님들의 말씀을 천만 시민의 충고로 겸허하게 받아드려 地下鐵本部 저희들은 경제적이고 안전하며 쾌적한 서울地下鐵建設에 최선을 다하겠음을 약속드리며 보고를 마치겠습니다.

○議長 金璨會; 産業經濟局長 답변하여 주시기 바랍니다.

○産業經濟局長 金東勳; 어제 卓炯春 議員님께서 補充質疑하신 내용을 답변해 드리겠습니다.

내용은 陽川區 新亭洞에 西南圈 都賣市場을 건설한다면서 江西區 외발산동에 農水産物直販市場을 건설하겠다는 것은 都賣市場을 건설하지 않고 조그맣게 짓고 말겠다는 의도가 아니냐 외발산동에 7,000餘坪 규모의 直販市場을 짓지 말고 政府와 협의해서 都賣市場을 건설하라고 하는 그런 말씀이었습니다.

답변드리겠습니다. 우리市와 農林水産部는 서울의 3大 圈域別로 3個의 農産物都賣市場을 建設할 計劃을 확정했습니다. 그 내용은 可樂洞의 東南圈都賣市場 그리고 九里市의 東部圈都賣市場 그리고 新亭洞의 西南圈 都賣市場입니다. 農水産物都賣市場은 消費地의 市民을 위한 市場임과 동시에 生産地의 生産者에게 안정된 공급처를 제공하는 公共 都賣市場임에 따라 總 建設費의 30%에 해당하는 國庫支援과 70%를 市費로 投資해서 건설되기 때문에 서울市 단독으로 건설 추진할 수 없으며 農林水産部의 계획과 연계해서 추진하고 있습니다. 또한 農水産物都賣市場은 막대한 사업비가 소요되기 때문에 몇 개 소위 都賣市場을 일시에 건설하지 못하고 政府의 지원과 서울市의 財政을 고려해서 연차적으로 건설을 추진하고 있습니다. 그래서 九里市 동구동에 건설할 東部圈都賣市場을 91年 7月계획을 확정해서 현재 추진하고 있으며 江西區 新亭洞의 西南圈 都賣市場은 九里市 都賣市場 건설 후에 추진하는 계획으로 되어 있습니다. 그러나 그 이전에라도 조기에 건설할 수 있도록 지난 10月 1日 農林水産部에 건의를 하였습니다. 이와 관련해서 農水産物直販市場을 우리 市에서 건립을 하고 있는데 그것은 都賣市場은 都賣의 기능만을 수행하기 때문에 지역주민에게 신선한 農水産物을 저렴한 가격으로 購入할 수 있도록 3個 農水産物都賣市場 建設과는 별

도로 서울을 15個 生活圈域으로 구분해서 건설을 하는데 5個 圈域은 기존 市場이 활용이 가능하기 때문에 제의하고 10個 圈域에 農水産物直販市場을 건설하는 계획을 수립해서 추진하고 있습니다. 그렇기 때문에 卓 議員님께서 걱정하시는 바와같이 외발산동의 7,000坪 규모의 農水産物直販市場만을 건설하고 西南圈 都賣市場을 건설하지 않는 것이 아님을 분명히 말씀을 드립니다. 다만 新亭洞의 計劃立地를 都賣市場敷地로 都市計劃 施設決定하는 문제는 주민들의 요구와 農林水産部의 都賣市場 着工時期를 고려, 신중히 검토하여 적절한 시기에 시설결정을 하도록 하겠습니다.

○議長 金璨會; 다음 交通局長 답변하여 주시기 바랍니다.

○交通局長 尹斗榮; 朴夏榮 議員님께서 首都圈交通管理公團의 설치요구와 自家用 10部制 導入 檢討 그 다음에 車庫地證明制에 대해서 質疑하셨습니다만 市長님께서 답변을 드렸기 때문에 이를 생략하고 다만 車庫地證明制에 있어서 현재 施行方案으로 검토되고 있는 事項을 補充設明 올리겠습니다.

車庫地施設을 갖춘 자에 한해서 앞으로 自動車登錄을 허용하는 방안과 그 다음에 車庫地를 확보하지 못한 경우에 인근 주차장을 사용하도록 하는 문제 그 다음에 道路에 區劃線을 그어 가지고 차고지로 사용할 경우에 負擔金을 징수하는 문제 이러한 방안들이 적극적으로 현재 검토가 政府에서 되고 있으며 내년 중에 政府에서 法律制定을 목표로 추진중에 있음을 補充設明을 드립니다.

그 다음에 崔沆洛 議員님께서 시내버스의 公營化와 當局의 財政支援 방안이 무엇이냐 하는 質疑가 있었습니다.

서울市에서는 67年부터 74年까지 市營버스를 운영한 적이

있습니다.

그 결과 만성적인 적자와 經營不實로 해서 중단하고 民營化를 했습니다만 우선 市에서는 中長期 交通對策으로 지하철 확충에 의한 大衆交通 輸送能力 增大가 최우선으로 현재 추진중에 있으며 地下鐵建設에 관한 財源確保가 어려운 형편에서 다시 시내버스를 公營化하는 것은 막대한 豫算과 또한 引受方案이나 資産評價 등 많은 문제점이 예상된다고 하겠습니다. 그래서 기존 民營體制를 유지하면서 效率性 提高를 위해서 圈域別로 協議體를 구성한다든가 업체의 대형화를 유도하고 公益事業임을 감안해서 稅制支援 등 行政支援 對策을 강구해 나가는 것이 바람직하다고 생각이 됩니다.

다음에 출근시간대의 교통혼잡 완화를 위해서 出勤 時差制에 대해서 질의하셨습니다.

지난해 4月 2日 대도시 交通難 緩和를 목적으로 한 關係部處 會議時에 出勤時差制 확대실시 계획을 적극 추진키로 결정한 후 지난해 8月 저희 서울市에서는 交通開發硏究院에 硏究用役을 시행해서 公聽會 등을 거쳐 가지고 최적 대안을 交通部에 건의한 바 있습니다. 그러나 時差制 적용대상으로 일반시민을 다 적용을 할 수가 없기 때문에 公務員과 國營企業體, 金融圈을 선정해서 출근시간을 30分 연장하는 그런 방안을 확정했었습니다만 公務員의 出勤時間을 30분간 늦춤으로써 사회전반에 미칠 영향 등 여러 가지 문제점이 있다하는 제기가 되고 이에 따라서 지난해 4月이 關係部處 會議時에 一般企業體 大學生을 포함시키는 방안을 논의했으나 현재 사회적 영향 등을 고려해서 일단 보류키로 했습니다. 앞으로 交通專門家들과 또 여러 의회 議員님들의 고견을 참작해서 적용 가능한 방범을 모색해 나가도록 노력하겠습니

다.

다음에 交通料金 決定權을 政府에서 各 市道의 여러 가지 형편에 따라 市로 移管하는 그런 문제를 말씀을 하셨습니다.

生活環境이나 物價水準 등 지역적인 여건에 따라서 交通料金도 어느 정도의 차이는 있어야 한다는 議員님의 지적은 좋은 의견으로 생각이 됩니다. 현재 大衆交通手段의 料金은 消費者物價에 미치는 영향을 고려해서 交通部에서 經濟企劃院의 物價當局과 협의 결정하는 사항이며 大衆交通料金을 익년도 운송원가를 고려해서 事前 原價補償 수준의 요금으로 조정하여 運送業體간의 건전한 경영을 보장하는 것도 바람직한 면은 있겠습니다만 시민의 부담증가나 또 現料金決定 體系하에서 도입이 어려운 실정임을 말씀드리고 다만 이 地域別 運送原價 차이나 物價水準을 고려해서 앞으로 地域別 料金體制를 책정할 수 있도록 交通部에 건의하도록 하겠습니다.

다음에 道心地域 駐車場 擴充을 중단하고 外廓地域의 駐車場 擴充으로 도심 진입차량을 억제하는 그런 효과가 있지 않느냐 하는 말씀이 계셨습니다.

저희 市의 政策도 議員님께서 지적하신 바와 같은 그런 생각을 가지고 있습니다. 저희 市가 駐車場을 건설하는 것은 지난 해부터 건설이 촉진되었습니다. 다만 현재 都心의 駐車場 확대는 도시 기능을 최소한도로 유지할 수 있는 그런 범위내에서 설치할 계획입니다. 따라서 앞으로 95年까지 37個所 1萬 5,000餘 臺만 시설을 하고 그 후에는 도심의 진입 수요를 감소시킬 그런 계획을 추진하고 있으며 앞으로 副都心圈의 駐車場과 外廓의 경우 換乘駐車場 위주로 확대 공급해서 앞으로 2,000年代에는 주차 수요와 공급이 균형이 이루어지도록 노력을 해 나가겠습니다.

다음 트롤리버스 導入問題에 대해서 말씀이 계셨습니다만 이 문제는 아까 市長님께서 答辯을 올렸기 때문에 생략을 하도록 하겠습니다.

다음에 시내버스의 技士不足問題 말씀이 계셨습니다. 지적하신 대로 현재 시내버스기사 부족은 26%로써 지난 해 연말부터 낮은 보수와 이런 어려운 勤務與件으로 인해서 대부분 離職이 갑자기 늘었습니다. 이로 인해서 시민들에게 많은 불편을 드리고 또 이로 인한 業體 經營惡化도 초래가 된 것이 사실입니다.

이에 대한 대책으로써는 현재 賃金改善을 유도하기 위해서 類似業種간의 賃金水準平準化를 유도할 계획이며 또 원활한 勞使協議로 인해서 운전기사의 사기진작을 적극 지도해 나가고 또 버스專用車線 확대 실시로 해서 大衆交通의 편의를 도모하는 방향으로 저희들이 적극 行政支援할 계획이며 앞으로 건전 경영을 유도하기 위해서 法人稅 등 稅制減免을 政府當局에 건의할 생각입니다. 한편 또 業界의 自救策을 강구하기 위해서 技士들에 대한 學資金支援 확대라든가 또는 傳月貰金融資斡旋, 便宜施設擴充 등 또 長期勤務를 유도하기 위해서 年金組合 設立 등을 추진하도록 이렇게 지도해 나갈 계획입니다.

다음에 택시업체의 持入制와 都給制에 따른 團束對策을 물으셨습니다. 최근의 技士確保難이라든가 또는 都心의 停滯 등으로 인해서 택시경영난으로 택시업체의 持入制 都給制 등으로 변태영업행위가 성행한다는 사실을 알고있습니다. 그래서 지난해부터 저희들이 단속을 강화해서 현재 121대의 지입거량을 적발해 가지고 免許取消를 하고 41個 社에 대해서는 그 혐의가 뚜렷하지 않은 회사에 대해서는 고발을 하고

또 課徵金賦課 등 강경한 조치를 취하고 있습니다만 업체의 철저한 위장관리로 단속이 어려운 것이 사실입니다. 앞으로 이 택시업계의 經營改善을 유도해서 건전한 運營이 되도록 노력을 해 나가도록 하겠습니다.

다음에 首都圈 電鐵 1號線의 一元化 管理問題와 地下鐵建設과 運營의 一元化 問題에 대해서는 市長님께서 소상히 답변을 드렸기 때문에 생략하도록 하겠습니다.

이상 答辯을 마치겠습니다.

○議長 金璨會; 道路局長 答辯해 주시기 바랍니다.

○道路局長 洪鍾敏; 道路局長 答辯드리겠습니다.

먼저 崔鍾根 議員님이 質問하신 멀쩡한 보도블록을 교체해서 豫算浪費를 하고 있지 않느냐 하는 그러한 요지의 質問을 하셨습니다. 이 質問은 李文光 議員님의 질문과 다소 중복이 되기 때문에 함께 答辯을 드리도록 하겠습니다. 市에서 施行하고 있는 보도블록이나 境界石은 요철이 심한 기존 보도블록의 평탄성을 유지하는 것을 최우선으로 하는 新規 交替作業은 老朽가 심해서 市民들에게 크게 불편을 주는 區間에 한해서 交替作業을 하고 있습니다. 그러나 일부 區廳에서 判斷錯誤가 있었던 것은 사실인 것 같습니다. 이 점에 대해서는 죄송스럽게 생각을 합니다. 또한 이 보도블록의 문제에 대해서는 이미 지난 11月 建設委員會에서도 여러 議員님들로부터 指摘을 받아 區廳長들이 쉽게 판단할 수 있도록, 그러니까 보도블록에 대해서는 기존 보도블록의 평탄성을 유지하는 補修作業을 최우선으로 하고 불가피하게 交替할 때에는 80% 이상 파손된 보도블록과 경계석에 한해서만 交替를 하도록 강화된 指針을 이미 지난 11月 28日 再示達하였습니다. 그 동안 참고로 交替된 보도블록 중 쓸 수 있는

보도블록이나 경계석은 補修品으로 區廳에서 備蓄을 하거나 新設 外廓 학교주변이나 군부대 그리고 豫備軍敎育場에 지원해서 재활용을 해 왔었습니다. 冬節期工事에 대해서 질문한 내용에 대해서는 市에서는 每年 12月1日부터 다음 해 2月 末까지 3個月 동안 緊急復舊工事를 제외한 모든 冬節期에 도로굴착공사는 禁止를 하고 있습니다. 앞으로 이 보도블록 교체나 道路整備工事를 施行함에 있어서는 더욱 철저한 品質管理와 現場管理를 통해서 市民通行에 불편을 주는 일이 없도록 本廳에서 監督機能을 强化하도록 하겠습니다.

다음은 역시 崔鍾根 議員님께서 質問하신 地下道路建設計劃을 조기에 확정 발표할 계획은 없는가 하는 요지의 質問을 하셨습니다. 地下道路建設이 서울市에 車輛瀑增으로 인한 심각한 道路交通問題를 中長期的으로 해결하기 위해서 불가피하고 外國의 추세에도 그러하다 하는 것은 어제 本會議에서도 答辯을 드렸습니다.

이 計劃의 推進日程은 妥當性 調査作業을 91年 7月부터 92年 6月까지 완료하고 92年에 基本設計 및 實施設計를 完了하는 것으로 推進하고 있습니다. 그러나 이 作業은 作業過程에서 컴퓨터 시뮬레이션, 말하자면 컴퓨터로 자동차를 그대로 通過시키는 豫行演習 같은 그러한 作業이 되겠습니다. 컴퓨터 시뮬레이션이나 高度의 新技術을 요하고 또한 地上道路와 달리 建設 후에 문제점이 발생했을 때에는 그 補完이 地上道路보다 더 어려운 것은 사실입니다. 따라서 건설 후에 이러한 문제점들이 발생되지 않도록 設計段階에서부터 충분히 검토하여야 하므로 당초 일정을 대폭 단축한다고 하는 것은 어렵다고 봅니다. 그러나 가급적 早期에 計劃 및 設計를 확정지어 시민들의 궁금증을 풀어드리도록 하겠습니다.

다음은 역시 세번째로 崔議員님의 세번째 질문이신 有料道路通行料를 廢止하여 交通疏通을 改善할 용의가 없느냐 하는 그러한 요지의 질문이 계셨는데 어제 李聲九 議員님의 質問과 다소 重複이 되지만 答辯을 드리도록 하겠습니다. 市에서는 이미 지난 4月 議員님이 지적하신 通行料徵收로 인한 交通滯症誘發要因을 市 傘下 交通管理事業所에 硏究員을 動員하여 調査를 하였었습니다. 그 결과 5個 有料道路 중 남산 1호터널과 북악터널 그리고 남부순환도로는 通行에 다소 지장을 준다는 調査가 있었으나 그 解決方案으로 북악터널은 지난 주 토요일 12月 7日 쌍굴공사가 완료되어 문제점이 해소가 되었고 남산1호터널은 현재 工事中인 쌍굴공사가 끝나면 해소된다는 調査結果였습니다. 다만 남부순환도로는 향후 交通量增加에 대비하여 施設補完이 필요하다는 그러한 結論이어서 현재 그 방안을 강구중에 있습니다. 그러나 일부 交通專門家들에 의하면 都心交通問題를 운영측면에서 解消하기 위해서는 시내에 進入하는 車輛에 대하여는 현재의 通行制度를 계속 유지하여 승용차 이용자들에게 다소 불편을 줌으로써 승용차의 都心進入을 억제하고 都心交通難緩和에도 기여할 뿐만 아니라 한편 原因者負擔에 의한 市 財政 保全에도 기여한다 하는 주장을 하고 있는 것도 사실입니다. 이러한 制度는 이미 싱가폴에서 施行하고 있는 그러한 제도가 되겠습니다. 따라서 通行料徵收 廢止 여부는 그 동안에 收益金도 維持費를 포함한 總 投資費의 46% 回收에 불과한 실정이므로 이와 같은 모든 점을 종합 고려해 볼 때 최소한 許可期間까지의 通行料徵收는 불가피하다고 판단하고 있습니다.

다음은 李文光 議員님이 질문하신 한강교량 15個 中 11個가 構造的으로 安全性이 미흡하다고 하는데 사실이냐 그러

한 요지의 質問이 계셨습니다.

현재 漢江에는 모두 15個의 道路橋梁이 建設되어 있는데 이 중 70年代 이전에 건설된 것이 11個이고 80年代 이후에 建設된 것이 4個입니다. 70年代 이전 교량의 設計基準은 18톤 트럭을 기준으로 하여 이것을 1等級으로 하였고 79年 11月 建設部 道路構造令이 變更되어 80年代부터는 24톤 트럭을 기준으로 하여 1等級으로 건설하게 되었습니다. 말하자면 專門的인 用語로 하면 70年代에는 DB18을 기준으로 해서 1等級으로 했고 80年代 이후에는 DB24를 기준으로 했다고 하는 얘기인데 DB18이라고 하면 貨物車의 總 重量이 약 32톤 정도 됩니다. 그리고 24라고 하면 화물차의 總 중량이 약 42톤 정도가 되겠습니다. 그러나 통상 橋梁設計時에서는 통상이 아니고 항상 그렇습니다. 橋梁設計時에서는 차량 기준에 충분한 安全度를 고려하게 되기 때문에 말하자면 2배 내지 3배의 安全度가 되겠습니다. 이것을 고려하여 여유있게 設計하므로 漢江上의 橋梁安全에는 전혀 문제가 없다 하는 것을 말씀드리겠습니다.

다음은 金吉原 議員님이 質問하신 蘭芝大橋 建設이 늦어지는 이유와 향후 대책은 무엇이냐 하는 그런 요지의 질문이 계셨습니다.

서울市는 현재 漢江을 횡단하는 橋梁으로는 永登浦地域과 江北을 연결하는 西江大橋 建設과 또한 地下鐵 7號線 노선 중에 二層構造로 건설 계획인 청담대교를 설계하고 있습니다. 지적하신 위치의 蘭芝大橋를 포함하여 漢江 횡단 교량을 추가로 건설하는 문제에 대해서는 현재 妥當性調査 用役中에 있는 地下道路建設과 또한 역시 妥當性調査 用役中에 있는 3期 地下鐵建設計劃이 樹立이 되면 漢江을 횡단하는 교

량이나 터널이 몇 개 더 추가로 건설될 것이므로 議員님이 지적하신 蘭芝島측의 橋梁計劃은 이들 橋梁이나 터널計劃과 연관하여 앞으로 綜合的으로 검토해 나갈 계획으로 있습니다.

다음은 金錫判 議員님께서 質問하신 地下道路建設은 입·출구 부근의 정체 우려 등을 감안하여 신중히 계획을 해야 하지 않느냐 하는 요지의 質問이 계셨습니다. 地下道路計劃은 터널 내에서의 정체나 진·출입구 부근의 정체문제 해소가 妥當性調査 用役 課題 중의 하나인 것은 사실입니다. 특히 현재에 기존남산 1·3호터널에서의 현상과 연관하여 볼 때 市民들에게 다소 불안감을 주고 있다는 것도 잘 알고 있습니다. 그러나 本 地下道路計劃은 기존 터널과는 달리 고도의 첨단기술을 적용하는 事業으로써 이러한 문제를 해소하기 위하여서 設計過程에서부터 아까 앞에서 崔鍾根 議員님 質問에서 答辯드린 것과 같이 컴퓨터 시뮬레이션 즉 컴퓨터로 車輛通過 豫行演習을 실시하여 문제를 사전에 발견, 대처하고 있습니다. 또한 完工 後에도 車輛通行을 中央司令室에서 컴퓨터 시스템으로 自動統制되므로 이러한 문제는 일어나지 않도록 대비하고 있습니다.

역시 金錫判 議員님께서 질문하신 裏面道路나 삼복道路 회전시 로터리에 집중적인 건설이 시급하다고 보는데 이에 대한 견해는 어떠하냐 하는 요지의 질문이 계셨습니다. 이면도로나 삼복道路에 대해서는 幹線道路 交通量分散處理方案의 일환으로 이미 90年 8月 정비계획을 수립하여 미연결 구간의 개설이나 通行方法 및 신호체계개선 등 단계별 施行中으로 91年에는 64個 路線, 그러니까 總 65km를 각 區廳別로 정비중에 있습니다. 삼복도로에 대해서는 보조간선 또는 지역생활 도로로써의 기능을 갖는 道路를 선정하여 단계

별로 꾸준히 推進中에 있고 앞으로도 대상을 찾아 확충해 나갈 계획에 있습니다. 그 예로 新林洞에서 始興間 道路改設工事 같은 것이 이러한 사례가 되겠고 현재 推進中에 있는 彌阿洞에서 樊洞 임대아파트 간에 道路事業 같은 것이 이러한 사례가 되겠습니다. 또한 회전식 고가로터리 건설문제에 대해서는 현재 幹線道路의 交叉地點에는 交通量이나 주변여건 등을 고려하여 신호체계의 改善이나 TSM사업의 시행 또는 立體交叉施設 등을 지역특성에 맞추어 施行해 나가고 있습니다. 이 회전식 로터리의 경우도 敷地確保에 어려움은 있으나 전방위한 교통처리가 가능한 그러한 長點이 있어 도시고속도로와의 交叉地點이나 아니면 기존교량이나 道路의 接合地點에 계속 적용해 나갈 계획입니다.

다음은 朴夏榮 議員님께서 質問하신 道路를 無斷占有하고 있는 違法事項을 방치하고 있는데 진정한 公道찾기운동을 책임있고 의지를 갖고 추진할 용의는 없는가 하는 그러한 요지의 질문을 하셨습니다. 市에서는 公道찾기의 일환으로 90年 11월말 현재 延 60餘 萬名의 人員을 投入하여 道路無斷占有 상습위반자 729名에 대해서 고발조치를 했습니다. 또한 불법 노상적치나 가설물 설치나 노점상등 80餘 萬 件을 整備하기로 하였습니다. 그러나 사실 이러한 실적이 있는데도 불구하고 公道찾기 成果가 부진한 것은 현행 制度上 道路關聯違反者에 대한 제재 조치는 1萬원 내지 2萬원의 가벼운 罰金刑이나 아니면 刑事處罰의 限界로 團束과 再發이 惡循環되고 있습니다.

또한 시내 대부분의 단속대상의 점포가 협소하여 점포주들이 道路上에 경쟁적으로 商品을 진열하고 작업공간이 절대적으로 부족함에 따라 단속 순간에만 피하면 된다는 意識의 팽

배로 遵法精神이 미흡한 것 때문이라 저희들은 그렇게 보고있습니다.

앞으로 이러한 制度的인 미비점을 개선하기 위해서 過怠料賦課制度나 團束公務員들의 準司法警察權 附與制度 등을 關係部處와 협의하고 있습니다. 또한 이와 병행하여 시민들의 公道上의 遵法精神 전환을 통한 자율정비 유도를 위해서 대대적인 汎市民的 公道찾기 운동을 계획하고 있습니다. 그리고 포장마차를 포함한 노점상에 대한 보다 합리적인 管理方案을 모색하기 위해서 專門家들의 諮問 등 基礎作業을 현재 실시하고 있음을 報告드리겠습니다.

다음은 崔沆洛 議員님께서 地下道路는 하지 말라는 얘기가 아니고 시기가 빠르고 이것보다 地下鐵에 우선 投資해야 하지 않느냐 하는 그런 요지의 말씀이 계셨습니다.

地下道路는 서울市에 폭증하는 차량의 증가와 地上道路建設 補償費의 상승에 따라서 날로 심각해지는 道路交通問題를 中長期的으로 해결하기 위해서는 불가피하다는 판단에서 나온 것이라는 것은 누차 이 자리에서 報告를 드렸습니다. 이 계획에는 1999年까지 第3期 지하철을 완성하여 總 400㎞의 지하철 노선망을 서울市에 건설한다 하는 계획을 전제로 하고 추진하는 사업입니다. 그러니까 地下鐵事業은 별도로 추진을 하고 있다 하는 얘기가 되겠습니다. 즉 車輛增加와 經濟活動의 增加로 道路交通通行量은 지하철 확충을 감안하더라도 車輛通行은 점점 증가한다는 것이 專門家들의 硏究結果입니다. 따라서 地下道路는 지금부터 계획을 세워서 지속적으로 추진을 해 나가야만 장래 서울市 道路交通問題를 해결할 수 있다 하는 판단에서 추진하고 있다하는 것을 말씀드리겠습니다.

이상입니다.

○議長 金璨會; 議事進行發言 申請이 있으므로 잠시 발언을 듣고 執行部側의 답변을 계속 듣도록 하겠습니다. 議事進行發言하실 議員님께서는 議題와 관계없는 發言은 삼가 주시고 發言時間을 지켜 주시기 바랍니다.

崔明鎭 議員 나오셔서 發言하여 주시기 바랍니다.

○崔明鎭 議員; 財務經濟委員會 崔明鎭 議員입니다. 개척자의 정신으로 犧牲 奉仕하시는 議長! 先輩議員님! 그리고 同僚議員님! 執行部의 답변이 장황하지만 핵심을 피해 가고 있기에 이를 지적하면서 議員과 議會를 대표하는 議長님의 강력한 주위 환기나 경고를 요청하기 위해 이 자리에 섰습니다.

예를 들면 앞서 質疑하신 여러 議員님께서 다각적으로 그 문제점을 지적한 市의 각종 委員會 廢止 등에 관한 答辯은 執行部가 본격적인 地方自治時代의 정신을 망각한 채 아직도 地方自治時代 以前의 달콤한 좋은 시절의 환상에 빠져 있지 않느냐 하는 의구심을 갖기에 必要充分條件을 두루두루 갖추었습니다. 지금까지는 執行部의 구미에 맞는 人士를 직접 골라서 각종 委員會라는 미명아래 요식행위나 들러리역할로 전락시켰던 것이 숨길 수 없는 사실 아닙니까? 백보를 양보해서 地方議會構成 以前의 각종 委員會는 市政 施策에 대한 각종 建議나 諮問을 위해 필요했다고 하는 설명을 이해할 수 있지만 지금 현재의 이 時代는 民選 서울市議會가 구성되어 서울市議員이 개척자의 정신으로 희생 봉사하면서 본격적인 활동을 하고 있는 상황입니다. 풀뿌리 民主主義라는 住民自治時代에 있어서 엄연히 千萬 서울市民이 직접 뽑은 서울市議員이 있는데 아직도 官選諮問委員會 구미에 맞는 建議나 諮問이 중요합니까? 千萬 서울市民과 市議會를 대표하는 議

長께서는 효율적이고 원만한 議事進行을 위해 執行部의 장황하면서도 알맹이 없는 그런 불성실한 答辯에 대해 강력한 주위환기를 촉구합니다.

감사합니다.

○議長 金璨會; 현대는 公開行政을 하는 時代입니다. 그런 만큼 모든 문제를 市民에게 소상히 알리고 또 여러 가지 알리기 전에 미리 홍보하고 하는 現代行政이 아닌가 이렇게 생각합니다. 崔 議員이 지적을 했습니다만 우리 市民이 뽑은 우리 千萬 市民을 위해서 봉사하는 議事堂 內에서는 소상하고 기탄없는 그리고 명확한 내용을 성실하게 答辯을 해야된다고 생각합니다. 執行部側은 앞으로 이제 몇 분 안 남았습니다만 성실하게 모든 분들이 소상히 알 수 있도록 答辯할 것을 간곡히 당부합니다.

그러면 계속해서 住宅局長 답변해 주시기 바랍니다.

○住宅局長 金昌培; 住宅局長입니다.

崔鍾根 議員님께서 質問하신 내용 중에 유진관광호텔 건축에 대해서 答辯을 드리겠습니다.

유진관광호텔에서 시행하고 있는 都心再開發事業은 73年度 再開發區域으로 지정이 되어서 88年度 11月 지상 34層, 지하 8層 규모의 建築許可를 받아서 현재 骨造工事가 진행중에 있습니다. 本 事業은 지난 해 5月에 사회에 물의를 일으켰던 사건이 있었습니다. 그 간에 大檢察廳에서 關聯公務員과 事業者인 박희주에 대해서는 뇌물공여 및 무교공원 지하주차장에 대한 불법건축 혐의로 起訴가 되어 지난 12月 6日 2審에서 有罪判決을 받은 바가 있습니다. 그 간 事業推進이 지연되어서 市에서는 수차에 걸쳐 事業施行을 촉구한 바 있으며 앞으로도 조속한 시일내에 사업이 추진되도록 감독에 더욱 더 철

저를 기하겠습니다.

참고로 再開發事業도 開發利益還收에 관한 法律에 의해서 事業施行期間 동안에 발생한 開發利益金 50%를 還收하도록 되어 있습니다. 이에 따라서 地價上昇에 따른 投機抑制에 대해서는 制度的으로 보완장치가 되어 있다는 것을 말씀드립니다.

다음은 住宅改良再開發事業과 住居環境改善事業에 대해서 崔鍾根 議員님, 金吉原 議員님, 金錫判 議員님께서 지적해 주셨습니다. 市長님께서 저희 서울市의 기본적인 방향을 말씀드렸습니다만 實務局長으로서 더 구체적으로 報告를 드리겠습니다.

崔鍾根 議員님은 再開發事業 業務指針을 현실성 있게 改正하고 開發事業이 중단된 것은 中央政府에 건의하여야 하며 建設部에 대해서도 서울市에 業務移管을 해 주도록 요청하는 말씀이 계셨습니다. 金吉原 議員님께서는 65個 再開發事業을 분석한 결과 대단위일수록 개발이 늦고 組合設立委員會의 人的構成에도 문제가 있으며 行政指導가 미흡하고 비현실적인 行政指導는 주민의 입장에서 재검토하여야 할 것이라는 요지의 질문과 住居環境改善事業 活性化와 對策에 대해서 질문하셨습니다. 또한 金錫判 議員님께서는 92年度 住宅局 豫算 中 再開發을 위한 豫算이 없고 合同再開發事業으로 取得稅 稅入만 올려서 財政投資 없이 歲入만 늘리고 있다는 지적이 있었고 앞으로 不動産景氣가 침체될 경우에 市費를 투입하지 않고 再開發이 가능한가의 문제와 行政指針으로 이해가 상충되는 組合員들 간의 마찰을 해소할 수 있는 것인가의 견해와 인접주민에 피해를 주는 再開發 사례에 대해서도 질문을 하셨습니다. 세 議員님 질문사항에 대해서 종합적으로

말씀을 드리도록 하겠습니다.

再開發事業이 장기화되는 원인을 분석해 보면 주민들이 事業에 대한 認識不足과 行政指導의 缺如, 資金長期投資 등으로 인한 施工會社의 참여율 저조와 推進委員會의 난립과 갈등, 撤去貰入者들의 강력한 반발과 組合員들의 대형아파트 요구 民願 등으로 요약이 됩니다. 그 동안 저희 서울市에서는 87年부터 再開發施行業務를 區廳에 移管하여서 管理處分計劃이나 樹立認可 등 대부분의 업무를 區廳에서 시행하도록 하였으며 지난 8月부터는 事業施行主體인 再開發組合의 경제적 부담을 줄여주기 위해서 市有地에 한하여서 竣工 전까지 5年間 분할납부토록 制度改善을 한 바가 있습니다.

앞으로 改善對策을 말씀드리면 再開發事業에서 財産上의 이해관계가 서로 대립되는 組合員들간의 합의를 원만히 이루어내는 것은 매우 어렵고 힘든 일이나 市에서는 再開發事業에 대한 주민홍보를 더욱 강화하고 行政組織과 住民團體 등을 통하여서 주민합의가 신속히 이루어지도록 하겠으며 本廳과 區廳의 업무에 대한 責任行政이 이루어지도록 해 나가겠습니다.

事業節次簡素化를 위해서는 建設部에서 施行하고 있는 再開發區域 指定業務를 市에 委任토록 또한 認可規定에 대해서도 조속한 시일내에 해제해 주도록 이미 건의한 바가 있습니다. 再開發區域의 立案이라고 할까 地籍承認 事業計劃에 임한 事務를 區廳에서 처리될 수 있도록 현재 저희 條例를 改正중에 있습니다.

또한 價格評價業務改善을 통하여서 國公有地 買人 이전이라도 價格評價를 하여서 管理處分計劃을 조속히 樹立할 수 있도록 이미 措置를 하였으며 組合設立委員會의 人的構成에

대해서도 資格要件을 强化하는 등 再檢討를 하겠습니다. 管理處分計劃 樹立 등 組合員 間의 紛爭 등으로 인한 事業의 長期化를 방지하기 위해서 사전에 區廳檢討를 받도록 하였으며 市로써는 公共施設에 대한 豫算支援을 해 주고 土地를 입체적이고 효율적으로 이용토록 再開發事業을 더욱 活性化하기 위해서 여러 차례 방안을 講究中에 있으며 行政指針에 대해서도 앞으로 議員님들과 關係專門家들의 諮問을 받아서 현실성 있는 再開發事業이 될 수 있도록 더욱 발전시켜 나가도록 하겠습니다.

住居環境改善事業의 活性化를 위해서는 融資金을 現行 1,200萬원 보다 增額될 수 있도록 建設部에 건의하는 등 行政指導를 더욱더 강화해 나가겠습니다.

다음은 李文光 議員님께서 質疑하신 民間部門 住宅建設 自律指導에 관해서 答辯드리겠습니다. 政府에서는 200萬戶 住宅建設을 위해서 宅地를 공급하고 住宅資金支援을 확대했으며 建築許可節次를 簡素化하는 등 住宅建設促進을 위하여 支援한 바가 있었습니다. 그 결과 계속되는 內需景氣의 호조로 民間住宅建設이 擴大供給되어서 政府 200萬戶 住宅建設은 目標年度 보다 1年이 앞당겨서 今年 8月 現在 202萬戶를 建設을 하였습니다. 이와 같은 住宅景氣의 과열은 他 産業分野의 人力 등이 建設現場에 投入되므로 製造業 등에 대한 競爭力을 相對的으로 약화하게 되어서 國際收支改善 등에 큰 애로요인으로써 작용하는 문제점을 갖게 되었습니다. 한편 政府에서는 과열된 景氣를 진정시키고자 建築法 第44條 第2項에 의거 新規建築을 규제한 바가 있습니다. 지난 9月 28日 住宅建設投資適正管理對策을 발표하고 이후의 建設物量은 일정규모로 의해서 許可權者의 自律指導로 억제

토록 조치된 바가 있었지만 이에 따라서 저희 서울市에서도 年末까지 示達된 목표에 따라 公共部分은 永久賃貸住宅을 제외한 전부분의 認可를 유보하고 있고 民間部分은 주어진 목표 범위 내에서 자율규제토록 指示한 바가 있습니다.

따라서 議員님께서 質疑하신 城東區廳의 경우 組合住宅 新築許可도 주어진 許可物量을 효율적으로 운영하기 위하여서 규제하고 있는 것으로 판단을 하고 있습니다. 今年末까지 許可를 위한 立地審議나 建築審議 등 行政的인 諸般節次를 선행토록 지시하였으며 여건변동이 없는 한 91年度는 許可될 것으로 思料됩니다.

다음 金吉原 議員님께서 質疑하신 서울市의 40萬戶 建設供給에도 불구하고 賃借家口比率이 높아진 이유와 이에 대한 對策을 물으셨습니다.

서울市에서는 85年度 이후 每年 평균 약 8萬 6,000여 家口의 住宅을 供給해 왔습니다. 특히 88年부터 92年까지 40萬戶 住宅建設을 수립하여서 今年 10月末 현재까지 36萬 3,000戶를 建設한 바가 있습니다. 지난 9月을 기준으로 해서 市에서는 賃借家口 實態調査를 한 바 議員님께서 지적하였듯이 賃借居住者 比率이 59.6%로써 調査되어서 89年度對比 약 2.7%가 增加한 것으로 조사되었습니다. 그 例를 들면 核家族化의 加速으로 인해서 住宅保有率 增加보다는 家口數의 增加가 앞지르고 있음으로써 당장 집을 보유할 능력이 없는 家口가 상대적으로 增加하고 있고 취업, 취학 등의 문제로 地方에서 流入되는 세대가 增加하고 있으며 88年부터는 政府에서는 永久賃貸住宅 導入 등으로써 賃貸住宅建設擴大로 서울市에서 건설하고 있는 14萬 5,000戶의 74%인 10萬 5,000戶가 賃貸住宅으로 되어 있습니다.

住宅供給數는 增加하더라도 自家保有率을 上昇시키는 요소가 되지 못하고 있습니다. 최근 住宅價格의 下落 등으로 未分讓住宅이 增加하고 있는 것 등이 되겠습니다.

따라서 저희 서울市에서는 住宅政策의 基本 方向을 公共部門은 賃貸住宅 위주로 건설하고 있으며 民間部門에 있어서도 小型住宅建設 義務比率을 확대하는 등 小型住宅爲主로 건립을 확대하겠으며 이렇게 되는 경우 自家保有率은 크게 상승되지 않을 것으로 생각되나 住宅普及率은 향상되어서 모든 市民들의 住居문제에 크게 개선될 것으로 생각하고 있습니다.

다음은 朴夏榮 議員님께서 質問하신 無許可및 違法建築物에 대한 特別措置에 대해서 답변을 드리겠습니다. 特定建築物整理에대한臨時措置法은 81年度에 制定되어서 85年 6月30日까지 施行된 特別法으로써 81年 이전에 發生된 總違法 및 無許可建物은 14萬4,630棟이었습니다. 이 중에서 要件에 적합한 8萬 2,787棟은 同法에 의해서 陽性化가 되었으나 6萬 1,849棟은 타인대지를 점유했다든지 道路를 침범, 開發制限 등으로 인해서 요건이 미비되어서 구제가 되지 못했었습니다. 그러나 同 無許可建物은 旣存無許可라 할지라도 補償 등에 있어서는 許可建物과 동등하게 처리가 되고 있습니다. 또한 82年 이후에 발생한 無許可建物은 增·改築이나 천막, 가설물 등으로써 발생 즉시 지속적으로 정비하고 있으나 현재 1萬 4,138件이 남아 있습니다.

無許可建物을 救濟하기 위한 特別措置法 制定은 違法行爲를 하는 사람들에게 구제된다는 기대심리를 부추겨서 新發生無許可建物이 急增할 우려가 있으므로 신중을 기하여야 하며 政府 次元에서 종합적으로 검토할 사항으로 思料되므로써 中央政府와 協議토록 하겠습니다.

이상 답변을 마치겠습니다.

○議長 金璨會; 다음은 環境綠地局長 答辯해 주시기 바랍니다.

○環境綠地局長 金東一; 環境綠地局 所管 答辯드리겠습니다.

먼저 李文光 議員님께서 석촌호수공원 管理體系의 改善에 관해서 質問을 해 주신데 대해서는 市長님께서 改善하시겠다는 答辯이 계셨으므로 생략하고자 합니다.

다음에 李文光 議員님께서 어린이大公園의 管理權은 施設管理公團에 委任하면서 入場客이 많은 서울大公園은 市에서 直營하는 이유와 모든 公園을 管理하는 公園管理公團을 新設할 用意는 없느냐는 質疑가 계셨습니다.

어린이大公園은 運營收支가 흑자를 보고 있던 86年 1月에 效率的인 公園管理와 보다나은 經營合理化를 위해 示範的으로 施設管理公團에 運營管理를 위탁하였으나 현재에는 적자운영을 하고 있어서 經營에 어려움을 겪고 있습니다. 공원의 특성상 收支打算보다는 市民에게 휴식을 제공한다는 기능이 우선하므로 運營自立度가 약한 서울大公園 등 각종 공원의 運營管理를 公團에 委任하는 것은 상당한 문제가 있다고 생각합니다. 向後 公園의 經營合理化 등 다각적인 對策樹立時에 公園管理公團 등의 設立問題도 신중히 검토해 나가도록 하겠습니다.

다음에는 어린이大公園, 서울大公園, 南山大公園, 冠岳山 등의 놀이동산 매점, 식당, 사진업 등 每年 委託許可更新을 하여 委託料를 받는데 稅收增大를 위해 公開入札할 用意는 없느냐 하는 질의가 계셨습니다. 공원 내에 있는 매점이나 정구장 등 체육시설은 區廳, 事業所 등 管理部署에서 1年 내지 3年 單位로 施設者에게 契約期間을 연장하고 委託料는

每年 鑑定價에 의거 徵收하고 있습니다. 議員님께서 제기하신 바와 같이 一般公開入札을 통하여 委託者를 選定하면 稅收는 증대될 것으로 그렇게 생각이 됩니다. 그러나 공원을 찾는 市民에게 委託管理施設도 公園便益施設이기 때문에 市民利用에 불편이 없도록 價格이나 營業種目 等의 제한 등 行政統制에서 運營되고 있으며 따라서 稅收爲主로 入札을 통하여 매년 다른 事業者를 選定하면서 저렴하고 양질의 서비스 제공을 기대하기는 어려운 면도 있습니다.

앞으로 지적하신 문제에 대해서는 稅收增大와 良質의 서비스문제를 동시에 충족할 수 있는 방법에 대해서 더욱 硏究해 나가도록 하겠습니다.

다음은 金吉原 議員님께서 현재 서울市 大氣汚染의 40%를 점하고 있는 자동차 배기가스의 地域別團束實績 및 煤煙濃度測定用 카메라 導入 推進狀況과 앞으로의 대책에 대해서 질의를 하셨습니다.

大氣汚染源과 對策에 대해서는 市長님께서 答辯을 드렸기 때문에 저희들 자동차 가스의 團束은 各 區廳에 5名으로 1個조씩 22個의 團束班이 編成되어 있고 團束人員은 110名으로 되어 있습니다.

이 團束方法에 대해서는 事業用車輛에서는 環境處 傘下에 서울地方環境廳에서 團束을 하고 非事業用車輛은 區廳이 全擔해서 그렇게 團束을 하도록 되어 있습니다.

今年 現在까지의 團束實績은 약 3萬 4,000臺를 團束을 해서 그 中에 10%에 해당하는 약 3,458臺가 摘出이 되어 가지고 2,019臺에 대해서는 改善命令을 내렸고 1,439臺에 대해서는 告發을 했습니다. 이 團束에 대한 區廳別 實績은 書面으로 報告를 드리도록 하겠습니다. 말씀하신 移動式 煤煙 監

視用 裝備는 현재 5臺를 바로 어제 날짜에 調達廳으로부터 引受를 했습니다. 한 臺에 3,600萬원 가량의 高價의 裝備기 때문에 많이 導入을 못하고 5臺를 導入을 해서 그 성과를 봐서 더 普及해서 團束에 실효를 거두어 나가도록 그렇게 하겠습니다. 앞으로도 지속적인 자동차 배기가스 단속에 임하겠습니다만 環境處에다 建議를 해 놓고 있는 非事業用과 事業用의 團束의 一元化가 來年 中으로는 解決이 될 것으로 전망이 되고 있기 때문에 더욱 團束에 철저를 기하도록 하고 低公害車輛 生産도 關係部署와 協調해서 더욱 普及에 擴大를 해서 서울의 깨끗한 공기가 유지되도록 노력을 하겠습니다.

다음은 金錫判 議員님께서 북한산 三角山의 과감한 개발을 提議하셨습니다. 北漢山 三角山은 1983年 4月 2日 建設部告示에서 北漢山 國立公園으로 指定이 되어 가지고 그 當時에 建設部가 管理를 하고 그 傘下에 國立公園管理公團에서 모든 業務를 擔當해서 開發計劃도 세우고 管理도 하도록 그렇게 되어 있고 今年 4月 23日자로 主管部署인 內務部로 바뀌어서 지금 管理運營되고 있습니다. 저희가 알기에는 나름대로 國立公園管理公團에 開發計劃이 마련되어 있는 것으로 알고 있습니다만 저희들 機關協助를 통해서 議員님들의 뜻이 國立公園管理公團에 傳達이 되어서 우리 서울市民에게 좀더 편리한 公園이 開發되도록 機關協助에 철저를 기하도록 하겠습니다.

이상으로 答辯을 마치겠습니다.

○議長 金璨會; 都市計劃局長 答辯해 주시기 바랍니다.

○都市計劃局長 李臣永; 都市計劃局長 答辯드리겠습니다.

金吉原 議員께서 서울市의 綠地地域은 89年度 이래 계

속 減少하고 있는데 현재 綠地地域은 얼마고 또 綠地의 宅地開發로 인한 減少面積과 앞으로 宅地確保 方案에 대해서 물으셨습니다. 또한 公園施設이 市場이나 不良住宅地域으로 利用되고 있는데 이에 대한 對策은 무엇이냐고 質問을 해 주셨습니다. 答辯을 드리겠습니다.

綠地는 현재 宅地開發事業이나 公共施設을 위한 留保資源인 綠地地域과 都市計劃施設인 公園 等으로 크게 구분하고 있습니다. 먼저 綠地地域에 대해서 答辯을 드리면 서울市는 庶民住宅供給을 위한 200萬戶 建設施策에 따라 서울地域 內에 40萬戶 建設敷地 供給을 위해서 宅地開發事業을 하고 있습니다. 이러한 宅地開發로 인한 綠地의 減少面積은 4.7㎢입니다. 또한 현재 남아있는 綠地地域延面積은 312.2㎢입니다.

앞으로는 緣地地域保全을 위해서 현재와 같은 大單位 宅地開發事業方法을 止揚하고 기이 開發된 地域에 再開發事業 等을 통해서 建築物 密度를 높이는 방법 등으로 住宅供給을 擴大하도록 하겠습니다. 또한 현재 施行 中인 宅地開發事業時에도 가능한 한 綠地空間이 많이 確保되도록 노력을 하겠습니다.

다음에 公園施設에 대해서 答辯을 드리겠습니다. 현재 公園施設面積은 152㎢로써 서울의 급격한 發展過程에서 無許可建物들이 公園을 蠶食하고 있는 地區도 상당히 많이 있습니다. 이러한 地域은 不良住宅再開發 및 住居環境改善事業 등 계획적인 開發을 통해서 綠地를 최대한 復元해 나가도록 노력을 하겠습니다.

이상으로 答辯을 마치겠습니다.

○議長 金璨會; 民防衛局長 答辯해 주시기 바랍니다.

○民防衛局長 金振天; 民防衛局長입니다.

金錫判 議員님께서 質疑하신 서울市內의 軍事保護區域의 面積과 施設現況把握 여부에 대해서 말씀드리겠습니다.

軍事施設保護區域에 관해서는 어제 答辯드린 바와 같이 서울市 總 面積 605㎢ 중 統制保護區域과 制限保護區域을 합해서 14.8%에 해당하는 89㎢입니다. 이는 住居地域에 있는 0.03㎢를 제외하고서는 모두가 自然綠地地域과 開發制限區域內에 포함이 되어 있습니다. 軍事施設現況에 관해서는 軍事保安上 저희들은 큰 부대만을 파악하고 있으며 작전상 배치된 작은 규모의 부대에 대해서는 군부대의 요청에 의해서 파악하지 않고 있습니다. 그리고 市內에 위치한 軍事施設의 移轉計劃은 國防部에서 軍事施設 移轉計劃에 의해서 一部 移轉하였으며 앞으로의 移轉計劃에 대해서는 역시 軍事保安上 이 자리에서 答辯드리지 못함을 양해해 주시면 고맙겠습니다.

이상입니다.

○議長 金璨會; 內務局長 答辯하여 주시기 바랍니다.

○內務局長 李元宅; 內務局長입니다.

李文光 議員님께서 銅雀區議會 事務局 職員에 대한 人事發令에 대한 見解와 區廳 都市整備局長과 建設局長을 施設技正으로 全員 補任하지 않은 이유는 무엇이냐고 質問하셨습니다.

먼저 銅雀區議會 事務局 職員 人事發令에 대해서 말씀을 드리면 지난 11月 23日字 서울市에 區間 人事交流는 地方公務員法 第30條第2項에 根據해서 本廳에서 事前에 해당 區廳長과 協議해서 實施한 바 있습니다. 議員님께서 質疑하신 銅雀區議會 地方行政主事 홍정남은 銅雀區廳長과 事前協議해서

人事交流를 한 것이며 地方自治法 第83條第2項에 의한 區議會 議長과의 協議에 대해서는 自治區廳 內部에 대한 사항으로써 旣 銅雀區廳長이 前에 議長과 協議한 것으로 알고 있습니다. 뿐만 아니라 銅雀區議會에서 동 發令의 취소를 요구하는 決議案이 제출이 되었으나 銅雀區議會의 總會에서 否決된 事項입니다. 本 人事는 정당한 절차에 의해서 교류한 것이므로 취소하기는 어렵다고 생각을 합니다. 이해해 주시면 감사하겠습니다.

두번째로 區廳 都市整備局長과 建設局長을 全員 施設技正으로 任用하지 않은 이유에 대해서 答辯을 드리겠습니다. 各 區廳 都市整備局長 및 建設局長은 各 區 職制規則 第4條第2項에 의거해서 行政4級 또는 施設4級으로 補職할 수 있게 되어 있습니다. 뿐만 아니고 定員에도 行政4級 또는 施設4級으로 複數로 策定되어 있습니다. 이는 區의 都市整備局長이나 建設局長 業務가 技術業務 뿐만 아니고 行政業務도 상당히 중요성을 갖고 있기 때문이라 생각이 됩니다. 따라서 都市整備局長 및 建設局長은 區別 行政與件에 따라서 技術職과 行政職을 選別 配定한 것은 適法한 人事措置임을 答辯드리고 참고로 各 區廳에 지금 현재 都市整備局長은 行政職 11名과 技術職 11名으로 되어 있고 建設局長은 行政職 8名과 技術職 14名으로 構成되어 있으나 行政職이 모두 補職 전보된 區는 단한 區도 없습니다.

다음은 崔鍾根 議員님께서 서울市 傘下 5萬 公務員들이 일하는 公職社會로써의 人事風土改善을 과감하게 쇄신할 계획은 없느냐, 또 崔沆洛 議員님께서 서울市 公務員의 士氣振作을 위한 계획은 없느냐 하는 質問이 계셨습니다. 아울러 答辯을 드리겠습니다.

먼저 우리 執行部의 內部의 고민을 염려해주시고 격려해 주신데 대해서 대단히 감사하게 생각합니다. 잘 아시다시피 현재 公務員의 社會는 서울市 뿐만 아니라 全 公職者가 보수의 저렴 특히 서울市에서는 승진의 침체 등으로써 사기가 저하되어 있는 점은 사실이고 또 지적내용과 같습니다. 政府에서는 사기진작을 위해서 待遇公務員制度의 新設 名譽 退職制度와 功勞硏修制度를 활용하고 있고 年間 9%씩 報酬引上 等으로 점진적으로 向上을 기하고 있습니다. 뿐만 아니라 公務員에게 실질적인 혜택이 돌아갈 수 있도록 계속적인 노력을 기울이고 있습니다. 公務員의 報酬引上이나 各種 制度의 變更은 全國의 統一的 사항으로 서울市가 따로이 어떤 방법을 講究할 수는 없습니다만 厚生福祉問題로 이점을 별도로 배려하고 있습니다. 그 내용을 잠시 報告드리면 優秀公務員의 産業視察과 夏季休養所에 대한 運營, 孝道觀光, 생일선물, 결혼축하선물, 입학자에 대한 축하선물 등 여러 가지 사기진작을 위해 노력하고 있었고 앞으로도 계속해서 확대 발전시켜 나가도록 하겠습니다. 또한 今年度 定期 昇進人事로써 1,747名의 昇進對象者를 確保해서 곧 발령에 의해서 이것이 발표가 되면 士氣振作을 가져올 것으로 생각이 됩니다. 앞으로도 職員의 休養所建物이라든가 職員體育施設에 대한 擴大 住宅資金의 支援 等 厚生福祉部門과 자질향상을 통해서 職員의 士氣振作을 시킴으로써 스스로 열심히 일하는 풍토를 조성해 나가도록 노력하겠습니다.

○議長 金璨會; 財務局長 答辯해 주시기 바랍니다.

○財務局長 裵文煥; 財務局長이 答辯드리겠습니다.

먼저 崔鍾根 議員님께서 現行 서울市의 工事發注 및 資材用品購入時에 調達廳에 의뢰하고 있는데 節次上 非能率이

있는 이런 문제가 있다고 보는데 調達廳은 中央官署의 調達業務만 전담하고 서울市에서는 自體行政의 自體業務로 취급하도록 中央政府에 制度改善을 요청할 의향이 있는지 물으셨습니다. 現行調達契約은 調達基金法 第13條 및 同施行令 第14條에 의하여 地方自治團體로서는 서울特別市와 直轄市만이 工事는 15億원 以上 電氣通信工事는 1억 5,000萬원 以上 物品購買는 2,000萬원 以上을 義務的으로 調達依賴하도록 規定되어 있습니다.

앞으로 地方自治制 實施에 따라서 調達購買方法을 自體方法으로 自體發注方法으로 전환하는 것이 바람직하다고 思料됩니다. 다만 일시에 自體發注하기에는 준비상 어려움이 많아서 당분간 現行대로 施行하면서 自體發注를 하는데 필요한 機構, 人力, 技術能力 등이 확보된 후에 단계적으로 自體發注할 수 있도록 制度改善을 政府에 요청하도록 하겠습니다.

다음 李文光 議員님께서 자동차를 만들어 利益을 보고 교통체증을 加重시키는 原因提供者인 自動車會社와 서울市內에 있는 注油所에 道路稅를 新設할 용의가 있는지 물으셨습니다. 이에 대해서 大都市地域의 심각한 교통난 가중과 道路線上에 대한 間接原因提供者인 自動車製作會社와 注油所에 道路稅를 新設하는 문제는 자동차 所有者에게는 稅負擔이 轉嫁되지 않으면서 賦課徵收할 수 있는 直接稅 성격의 課稅標準의 결정이 곤란한 점이 있습니다.

다만 政府에서도 自動車所有者의 負擔을 전제로 한 間接稅性格으로서 道路利用量에 比例하여 그에 접근되는 車輛用 휘발유에 賦課徵收하는 方案이 검토되었으나 流通體系 등 여러가지 課稅技術上 問題가 있어서 地方稅로서의 道路稅와 같은 새로운 稅目을 新設하지 못하고 있습니다만 앞으로 硏究課題

로서 계속 검토하여 보겠습니다. 감사합니다.
○議長 金璨會; 市民生活局長 答辯하여 주시기 바랍니다.
○市民生活局長 金義在;
李文光 議員님께서 뚝섬 舊 競馬場의 管理權을 어떤 근거에 의해서 市友會에 委任했느냐 하는 그런 질문말씀에 대해서 市民局長이 答辯을 드리겠습니다.
뚝섬競馬場은 1989年度 8月달에 한국馬事會가 果川으로 移轉함에 따라서 서울市가 引受하였으며 總 面積은 8萬 5,160坪이 되겠습니다. 그 안에는 기왕에 있는 간이골프장 9홀이 있고 골프연습장이 있습니다. 또 승마장과 관람대 등이 있으며 새로 인수 후에 저희가 체육센터, 다목적 운동장, 테니스장 등을 설치하고 있습니다. 公園施設中에 간이골프장과 골프연습장이 서울市 市友會에 지금 위탁돼서 관리되고 있습니다.
市友會에 委託根據는 서울特別市 市立綜合體育施設設置및 運營에관한條例 第3條에 「市長은 필요하다고 인정할 때에는 체육센터의 管理, 運營을 地域社會體育의 活性化에 이바지할 수 있는 非營利法人 또는 團體에 委託할 수 있다」하는 規定이 있습니다.
이 規定에 의해서 社團法人 서울特別市 市友會에 委託을 하게 된 것입니다.
(「非營利團體예요?」하는 議員 있음)
네, 非營利團體입니다. 아닙니다. 답변이 아직 안 끝나…….
(場內騷亂)
○議長 金璨會; 조용하세요, 조용하세요, 네, 答辯하세요.
○市民生活局長 金義在; 답변을 계속 드리겠습니다.

（場內騷亂）

답변을 전부 들으시고…….

○議長 金璨會; 조용하여 주세요. 答辯 들으시고 補充質問 하시려면 보충질문 하세요.

（場內騷亂）

조용하세요. 계속 答辯하세요.

○市民生活局長 金義在; 네, 서울特別市에서는 아까 말씀드린 바와 같이 뚝섬體育施設을 引受한 후에 지금 議員님들께서 말씀을 하신 바와 같이 이 施設에 대한 管理運營問題에 대해서 깊이 있는 검토를 하였습니다. 그래서 이 案을 검토한 代案別로 말씀을 드리겠습니다.

第1案은 서울市 즉 城東區廳이나 또는 서울市 事業所를 設置해서 運營하는 方案, 두번째 案은 서울市 傘下에 있는 施設管理公團에게 委託하는 방안, 세번째 案은 市友會에 委託하는 方案, 네번째 案은 施設管理公團에 委託을 하되 골프장은 市友會에 委託하는 방안 등 네 가지 案을 가지고 그 각각 안에 대한 장점과 단점을 比較, 檢討를 하였습니다. 이 中에서 가장 중요한 것은 이 管理를 위한 費用分析을 하였습니다. 골프장은 馬事會에서 運營할 때에 事務職 5名, 락카실에 4名, 接受 및 收納人員 4名, 코치 3名, 집구원 3名, 잔디管理人員 4名 등 24名의 管理職員과 캐디가 있었습니다. 캐디는 馬事會에서 運營할 당시에 300名이 있었습니다. 그런데 이 人員에 대해서 馬事會에서는 한 달에 人件費가 1,060만원이 나갔습니다. 그 다음에 市가 만일에 直營을 한다고 할 경우에 지금 우리 公務員 報酬基準을 볼 때 한 달에 1,427萬 6,000원 施設管理公團에서 運營할 경우에 1,604萬 1,000원 지금 市友會에서 運營하는 경우에 月 人件費가 1,373萬 7,000원이

들게 되었습니다.

그래서 이런 案들을 綜合檢討해 봤던 결과 서울市에서 아시는 바와 같이 골프장에 평일 1人當 9홀을 도는데 5,000원 공휴일에는 50% 가산해서 7,500원과 카드사용료 1,000원을 별도로 받는 저렴하고 아주 합리적인 價格으로 運營을 하고 있습니다.

그래서 지금 말씀을 하시는 바와 같이 이 골프장을 저희가 運營을 하면서 16億원의 費用이 들어가고 20億원의 收入이 있어서 5億원의 黑字를 내고 있습니다.

이 運營하는 案에 대해서 만일에 저희가 價格을 引上한다든지 해서 더 많은 수익을 올릴 수 있습니다만 서울市에 있는 유일한 퍼블릭코스로서 저렴하게 運營하고 있는 것입니다. 그래서 向後 이 골프장의 운영에 대해서 저희가 생각하는 최선의 방법을 擇하는 여러 가지 검토를 해서, 결정돼서 運營이 되고 있습니다만 議員님들께서 지금 말씀하시는 그런 내용의 더 추가할 부분이 있다면 저희가 성심껏 검토를 해서 反映할 것을 약속드리면서 제 答辯을 마치겠습니다. 감사합니다.

○議長 金璨會; 議事進行發言 申請이 들어왔습니다. 執行部側의 答辯을 잠시 중단하고 權純直 議員 나오셔서 發言하여 주시기 바랍니다.

○權純直 議員; 尊敬하는 議長! 그리고 同僚議員 여러분! 民自黨 所屬 權純直 議員입니다.

개화산 산림훼손에 대한 金吉原 議員님께서 質疑를 하신데 대해 답변성이 없었기 때문에 質問을 하겠습니다.

金吉原 議員께서는 質疑하신 都市開發公社에 事業을 실시하고 있는 방화地區 약 20餘 萬坪이 됩니다. 그 중에는 많은

산이 아파트지구로 들어가 아름다운 경관이 훼손되고 있습니다. 우리 15萬 住民 모두는 아픈 마음을 참고 金吉原 議員께서 質疑하신 개화산에 約 2,000坪 程度 능선이고 경사도가 심하고 50年～60年이 되는 나무 등 樹林이 우거진 곳입니다.

우리 15萬 住民은 이 곳만은 제외시켜 줄 것을 강력히 요구하여 제외되었던 것입니다. 왜 變更되었으며 아파트 1·2棟을 짓기 위해서 約 2,000여坪 그 2,000坪 때문에 아름다운 산의 경관을 훼손시켜야 하는 것인지 市長께서 答辯해 주시기 바랍니다.

○議長 金璨會; 아, 權 議員! 權 議員!

○權純直 議員; 이 개화산은 金浦平野를 뒤로 두고 幸州山城 金浦國際空港에 위치하고 있는 우리나라의 關門입니다. 南山 못지 않은 아름다운…

○議長 金璨會; 權 議員! 이거 補充質問에 하시면 되니까 議事進行發言이라고 드렸는데…….

○權純直 議員; 네.

○議長 金璨會; 이것은 보충질문 하세요. 이따 하시죠. 됐습니다. 이따 해 주세요. 보충질문 하시면 되니까, 이건 議事進行發言하고 조금 다르니까 補充質問 이마 드릴 테니까 補充質問해 주세요. 이따 해 주세요.

○權純直 議員; 아, 이거 뭐 끝났으니까 조금만…….

○議長 金璨會; 다 봤어요? 간단히 해 주세요. 간단히…….

○權純直 議員; 개화산입니다. 이 곳은 우리 서울市民 모두의 쉴 공간으로 가꾸어야 될 곳입니다. 原狀復舊할 意思는 없으신지 答辯해 주시고 그리고 한서고등학교 운동장 일부가 방화지구 아파트지구로 들어가 있습니다. 여기에 대해서도 아울러 市長께서 答辯해 주시기를 바랍니다. 감사합니다.

○議長 金璨會; 여러 議員님께 부탁드립니다. 議事進行發言과 補充質問에 대해서 혼동하지 마시고 요청해 주시기를 당부 드립니다.

다음은 答辯은 權 議員이 지금 질문하셨는데 이 질문한 것, 조금 시간을 가져야겠죠? 먼저 保健社會局長 나오셔서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○保健社會局長 李浩助; 保健社會局長입니다.

金錫判 議員님의 質問事項입니다. 中小事業體의 人力需給을 원활하게 하기 위해 市本廳 單位 就業情報局, 區廳單位 人力需給課를 두라는 건의말씀과 현 就業情報센터의 運營內容에 대해서 質問하셨습니다.

최근까지 人力需要 및 供給行政은 勞動部와 傘下 地方勞動官署에서 맡아오고 있었습니다마는 地方單位에서도 都市勤勞者의 就業便宜 圖謀를 통해서 所得向上을 지원할 필요성이 인정되어서 서울市에서는 지난 89年 11月에 保健社會局 內에 勞政課를 新設하고 또 지난 8月에는 勞動行政需要가 많은 九老, 永登浦, 城東 등 6個 區廳과 社會福祉課 內에 勞政係를 新設해서 그 기능을 담당하고 있습니다. 특히 今年들어 中小製造業體의 人力難이 심하고 해서 보완하여 지난 11月 1日부터 22個 區廳 市民奉仕室 內에 就業情報센터를 설치하고 506個 全 洞事務所에는 就業相談窓口를 運營하고 있습니다. 또 區 就業情報센터에는 專用電話를 설치하고 專擔職員을 배치해서 求職 및 求人 등 就業相談에 임하고 있습니다. 92年度 上半期 中에는 서울市 22個 區廳 就業情報센터에 勞動部와 연결되는 雇傭電算網을 설치함으로써 全國單位 就業斡旋이 가능하게 되고 組織的인 人力管理가 이루어질 것으로 생각합니다. 앞으로 계속해서 人力難 解消를 위한 組織 및 人力

管理에 더 많은 노력을 기울이겠습니다. 감사합니다.
○議長 金璨會; 文化觀光局長 答辯해 주시기 바랍니다.
○文化觀光局長 金明柱; 文化觀光局長입니다.

李文光 議員님께서 거리祝祭는 過消費行事가 아니었었느냐 하는 말씀이 계셨습니다. 이 거리 祝祭는 88年 서울올림픽을 계기로 시작된 傳統文化祝祭行事로써 서울定都 600年을 앞두고 文化事業의 일환으로 매년 실시함으로써 부족된 점을 보완하기 위해서 실시를 해 왔습니다. 88年과 89年은 市廳 앞에서 汝矣島區 間에 실시하여 많은 市民으로부터 호응을 받은 바 있으며 특히 88年 祝祭行事는 美國과 日本 등의 우주중계 되어서 우리 고유의 傳統 文化를 선 보인 바 있습니다. 90年度에는 水害로 인해서 그 행사를 중단했었습니다. 금년 9月 28日에 市廳 앞에서 東大門運動場까지 總 演出人員 4千명이 참가해서 실시를 한 바 있습니다. 여기에 소요된 豫算은 2億 4,663萬원이 所要되었습니다. 다른 나라에서도 거리 祝祭를 年中行事로 실시하고 있는데 美國의 장미축제행사나 브라질의 리오축제행사나 가까운 日本의 오오사까사천왕왔오축제 등이 그 예가 되겠습니다. 남의 나라의 예를 들 필요는 없겠습니다마는 이 사천왕왔오행사는 원래 그 本流가 우리 韓國이라고 해서 日本에서 우리나라 文化祝祭振興會를 초청해서 행사를 가졌는데 무려 200億원이라는 經費를 들여서 행사를 하고 있다고 합니다. 앞으로 斯界 專門家로 市民文化祝祭推進委員會를 구성해서 수준높고 내실있게 推進方向, 問題點 改善方向, 대책 등을 講究해서 傳統文化藝術을 普及하고 繼承, 發展시켜서 過消費行事가 되지 않도록 노력해 나가도록 하겠습니다. 이상 答辯을 마치겠습니다.

○議長 金璨會; 地下鐵公社社長 答辯해 주시기 바랍니다.
○地下鐵公社社長 韓眞熙; 地下鐵公社社長입니다. 최근 잦은 地下鐵 運行障碍로 市民에게 불편을 드린 점 죄송하게 생각합니다.

朴夏榮 議員님께서 質問하신 地下鐵 綜合安全對策과 勤務紀綱問題에 대해서 答辯을 드리겠습니다. 최근 地下鐵을 이용하는 市民이 하루에 333萬명으로 늘어나고 이 가운데 110萬명이 출퇴근시간에 집중함으로써 러시아워에 승차혼잡이 심한 것이 사실입니다. 저희 公社에서는 乘車難 완화를 위해서 지속적인 電動車 增車를 추진하고 있는 한편 連結輛數를 10輛으로 長大化하고 運行時隔도 최대한 2분 30초 간격까지 단축해 왔습니다. 乘客의 일시집중과 電動車 1,162輛의 運行回數가 1일 2,176回로 늘어남에 따라 매년 30여 件의 運行障碍가 발생되고 있습니다. 금년 1월부터 오늘 현재까지 前年에 비하여 다소 감소하고 있습니다마는 25件의 障碍가 발생하였으며 그 내용은 車輛故障 15件, 電氣軌道 信號障碍가 각각 2, 3件 取扱不注意는 3件입니다.

朴 議員님께서 물으신 鐵道廳의 障碍件數는 저희 地下鐵보다 많은 것으로 알고 있습니다. 그러면 地下鐵綜合安全對策에 대해서 答辯을 드리겠습니다.

먼저 安全을 위한 豫防活動으로써는 運轉障碍率 減少目標를 설정하여 유사한 障碍가 재발하지 않도록 現業의 각 분야별로 전수 整備, 補修, 点檢을 철저히 하고 있으며 安全指導員을 24시간 활동하게 하여 심야시간은 물론 월동기, 해빙기, 폭우 등 취약시기 대비에도 만전을 기하고 있습니다. 또한 乘務員의 신체조건을 과학적으로 체크하는 바이오리듬을 적극 반영하고 있습니다. 그밖에 大學敎授와 外部 專門家를 초빙

하여 公社의 技術陣과 합동점검을 年 2回 이상 실시하고 있습니다.

다음은 短期對策에 대해서 報告드리겠습니다. 地下鐵 施設物 중 1號線은 開通된 지 17年이 경과되어 차량궤도 전차선 등이 부분적으로 老朽化되고 있기 때문에 施設物 整備와 補修에 역점을 두고 추진 중에 있습니다. 지난 11月 18日부터 오는 12月 17日까지 1個月 동안 車輛軌道, 電氣信號 분야에 대한 특별점검을 실시하고 있으며 11月 25日부터 12月 24日까지 한 달 동안은 심야시간대에 全 任員을 비롯한 幹部級으로 督勵班을 編成하여 현장을 지도하고 고충을 듣게 함으로써 現業과 本社와의 일체감 조성에 최선을 다하고 있습니다. 中長期對策으로는 1號線 軌道 및 構造物補修 등 施設物 全般에 걸쳐 總 493億원을 투입하여 94年까지 年次的으로 改良할 계획이나 현재의 工程이 29%인 점을 고려해서 93년까지 短縮을 하겠습니다. 2,3,4號線의 磨耗된 레일에 대하여도 24億원을 투입하여 急曲線部位 偏磨耗 레일 등을 改良하겠습니다. 80年부터 84年까지 단계적으로 開通된 2號線의 경우도 점차 老朽化되고 있는 실정이므로 電車線 交替에 20億원을 投入하겠습니다. 또한 電力供給 능력 확충을 위해서도 變電所 增設과 整流器를 교체 함으로써 運行障碍를 근절하도록 하고 裝備의 現代化를 통하여 지난번 鐘閣驛에서 市廳驛 간에서 발생한 레일선상 사고와 같은 精密診斷을 요하는 부분까지도 초음파로 탐지할 수 있는 레일 탐상차와 선로검측차를 조기에 확보함으로써 시설물 내부의 결함까지도 사전에 발견하도록 하겠습니다. 아울러 專門技術人力과 整備人力 確保를 위하여 저희 地下鐵公社 內의 職業訓練 과정을 신설하고 外部 專門家를 통한 특별한 진단을

실시하겠습니다. 朴 議員님께서 특별히 강조하신 勤務紀綱 確立과 자세 쇄신을 위해서도 맡은바 책무를 정해진 시간에 성실히 수행하도록 교육과 지도를 강화하겠으며 행여 할 일을 게을리 하여 사고가 발생하는 일이 절대 없도록 하겠습니다. 또한 安全運行을 위한 號線別 任員責任制를 실시하여 月 2회 이상 擔當路線을 點檢, 巡察, 督勵케 하고 애로 및 建議事項을 청취함으로써 事故要因을 사전에 예방해 나가겠습니다. 앞으로 千萬市民으로부터 신뢰받는 地下鐵이 되도록 더욱 최선을 다해 나가겠습니다. 答辯을 마치겠습니다.

○議長 金璨會; 都市開發公社社長 答辯해 주시기 바랍니다.

○都市開發公社社長 李光夏; 都市開發公社社長입니다.

崔鍾根 議員님께서 都市開發公社의 幹部職 人事移動에 대한 基本方針과 지금까지의 人事移動된 4級이상 市幹部職이 몇 명이나 되느냐에 대한 물음에 대해서 答辯을 올리겠습니다.

都市開發公社는 1989年 2月 1日字로 創設이 되었습니다. 當 公社는 서울市에서 出資한 市 傘下 投資機關으로써 住宅建設, 都市基盤施設, 市로부터 위탁받은 業務 등을 施行하는 관계로 公社創設 초기에 人力支援의 필요성이 있었습니다. 따라서 公社의 設立初期業務의 지속성과 公社業務의 조속한 정착을 위하여 4級이상 市公務員을 파견 받게 되었습니다. 여기에 대한 근거는 都市開發公社設置條例 附則 第4條에 公務員의 派遣 勤務措置가 있습니다. 이래서 거기에 따라서 設立初期 4級이상 市公務員 14명을 파견 받게 되었습니다. 그 중에서 그 동안에 10명은 이미 시로 복귀가 되고 현재 4名만이 파견 중에 있습니다.

3級이 1名 4級이 3名이 있습니다. 技術職입니다. 현재 派遣者 4名도 서울市에서는 앞으로 서울市 人事計劃에 따라서 복귀를 시킬 계획을 가지고 있는 것으로 알고 있고 그렇게 됨으로써 이제 3年이 경과함에 따라서 저희 公社는 자체적으로 서울市의 關係公務員을 파견 받지 않더라도 자립할 수 있는 이러한 단계에 이르게 되었습니다. 그 점 양해해 주시면 감사하겠습니다. 이상 보고를 마치겠습니다.

○議長 金璨會; 施設管理公團理事長 答辯하여 주시기 바랍니다.

○施設管理公團理事長 李均範; 施設管理公團理事長입니다.

李文光 議員님의 물음에 答辯해 올리겠습니다. 施設管理公團에서 管理하고 있는 乙支路와 새서울地下商街가 당초 서울市와 賃貸契約한 契約者가 第3者에게 貰를 주었거나 賣渡된 事例가 있다. 서울市는 稅收增大를 위해서도 特定人에게만 特惠를 주지말고 賃貸料를 上向調整하여 現實化하고 名義變更도 해 주는 것이 타당하다고 생각하는데 公團의 생각은 어떠한지 하는 이런 물음을 주셨습니다. 地下商街에 대한 賃貸料의 調整은 鑑定院의 鑑定價格에 의해서 財産價의 30내지 34% 범위 내에서 保證金으로 받고 있습니다. 그리고 賃貸料는 保證金의 2.4%를 每月 받아들이고 있습니다. 91年度 賃貸料는 9% 引上하였습니다. 92年度에도 物價上昇에 따라 한자리수 미만인 10% 미만 線에서 引上할 計劃이고 李議員님께서 걱정하신 대로 現實化를 위해서 段階的으로 매년 조금씩 引上해 나가겠습니다.

두번째 걱정하시는 商街에 대한 名義變更問題에 대해서 말씀을 드리겠습니다. 商街의 名義變更은 일단은 안 해 주는 것으로 그렇게 원칙을 세웠습니다. 다만 商街主人이 死亡

했거나 海外移民 등 불가피한 사정이 있을 때에는 부부간이나 직계 존·비속에 대해서 名義變更을 해주고 있습니다. 84年度부터 91年 現在까지 名義變更을 해준 사람은 모두 47件입니다. 名義變更을 任意로 해줌으로 인해서 일부 점포주가 프리미엄까지 포함해서 商街가 거래되었을 때에 旣存業主에 대한 어떤 特惠是非가 있을 수 있고 앞으로 이 商街를 철거해서 다른 용도로 사용할 때에 과다한 보상요구로 인한 民願發生이 우려되고 있기 때문에 일단 名義變更을 안해 주고 있습니다. 李 議員님께서 걱정하시는 稅收增大와 特惠是非가 없도록 해 나가겠습니다. 이로써 答辯을 갈음하겠습니다.

○議長 金璨會; 이상으로 建設·交通行政分野에 대한 答辯을 들으셨습니다. 補充質問은 1回에 한해서만이 하실 수 있으며 시간은 10分을 超過할 수 없도록 되어 있습니다.

李文光 議員과 崔鍾根 議員이 補充發言을 申請하셨습니다. 李文光 議員 나오셔서 補充質疑하여 주시기 바랍니다.

○李文光 議員; 李文光 議員입니다.

市長의 答辯에 陽川區廳長室을 設計變更하고 石村湖水 近隣公園에 賃貸料 收納機關과 管理機關의 一元化를 검토, 是正하겠다는 市長의 答辯을 듣고 그래도 천만市民의 대표인 우리 議員과 시 公務員 사이에 큰 見解差는 없다는 것을 감명깊게 받아 들였고 우리와 동반자로서의 같이 연구 노력한다면 서울市 行政이 市民이 들여다 볼 수 있는 責任行政으로 전환할 수 있겠구나 하는 발전의 여지가 있구나 하는 감을 받았습니다. 그래서 몇 마디 補充質疑를 더 하려고 합니다. 總務處規定에 42坪이라고 해서 시민의 빈축을 사가면서까지 꼭 그대로 따라야 하는지 本議員이 방문한 長官室도 30餘 坪

에 불과한 것을 확인한 바 있습니다. 특히 蘆原區廳長 같은 경우는 당초에 48.6坪으로 設計되어 있었으나 區廳長이 줄여 달라고 正式으로 公文까지 綜合建設本部에 發送해온 사실이 있는데 市長은 이를 점검해 보았는지 묻고 싶습니다.

彌阿路 擴張工事를 93年에서 94年에 集中投資한다는 것 좋습니다.

일부 新聞의 報道를 보고 工事가 中斷되었다는 報道를 그대로 믿고 철거해야 할 建物主들이 새로이 점포를 임대해 줘 새로이 점포를 開業하는 사례가 있으니 이 분들에게 새로이 營業補償을 해주어야 할 것이고 補償金으로 새로운 시비가 일 것으로 貰人者, 곧 店鋪主에게 손해를 꺼칠 것이며 병목현상으로 인한 교통체증으로 시달리는 北部地域 住民들에게 工事가 중단하지 않고 서울市가 관심을 가지고 계속해서 노력한다는 의지를 보이기 위해서라도 남산제모습찾기 같이 급하지 않은 豫算이 깎일 때 다소라도 計上해 繼續工事를 한다는 의지를 보여주어야 한다고 생각하는데 다시 한 번 촉구하면서 다시 한 번 答辯을 부탁합니다.

建設技術管理法 第27條에 의하면 工事費用이 50億원 以上이면 監理를 選定케 되어 있는데 90年 5月 7日부터 着工한 유독 韓寶建設에서 施工中인 京仁高速道路 進入路工事만은 왜 1年 반 동안 監理가 選定되지 않았는지, 왜 市에서부터 당초부터 監理에 대한 豫算이 策定되지 아니했는지 분명히 答辯해 주시기 바라면서 91年 9月부터 監理를 選定했다고 答辯하시는 우리 綜合建設本部長님의 고충은 이해하고도 남습니다만 왜 어째서 이 件 工事만은 市에서 부터 監理費用이 아예 策定되지 않았는지 이유를 소상히 설명해 주시기 부탁드리면서 지금까지 韓寶建設에서 한 工事가 不實工事가 되

지 않았다는 보장은 누가 어떻게 해야 하는지에 대해서도 答辯을 바랍니다.

環境綠地局長 答辯에는 매점, 사진업, 식당업자를 선정할 때 鑑定院 鑑定價에 의해서 委託料를 받고 一般公開競爭人札로 한다면 稅收增大가 되는 것은 인정하나 良質의 서비스에 문제가 있다고 하나 여기에 대해 反論을 제기코자 합니다. 鑑定院 鑑定價에 의해 委託料를 결정하면 사업성에 대한 부분, 곧 成果調節 부분이 감안되지 않기 때문에 현실적인 等價性에 의한 賃貸料 賦課가 공평치 않고 良質의 서비스가 문제가 된다면 같은 類의 업체를 경영해 본 경험이 풍부한 경영자 다시 말해서 고궁이라든지 관광지라든지 서울市 傘下 체육시설 등에서 同 種類의 營業을 경험한 실적이 있는 우수한 업자들로 資格을 제한해서 指名競爭入札로 인해서 業者를 選定한다 해도 稅收增大에 크게 도움이 되리라고 확신하는데 環境綠地局長의 答辯을 바랍니다. 이상입니다. 감사합니다.

○議長 金璨會; 崔鍾根 議員 나오셔서 補充質問 하여 주시기 바랍니다.

○崔鍾根 議員; 崔鍾根 議員입니다. 이렇게 늦게까지 우리 천만 서울市를 아름답게 가꾸기 위해서 애쓰시는 우리 市長님과 公務員 關係者 여러분에게 감사드리고 또한 同僚議員 여러분도 이렇게 事業에도 바쁘신데 아까 우리 野黨 同僚議員님께서 말씀하셨듯이 開拓者的精神으로 열심히 임해 주시는 우리 議員님들에게 다시 한 번 깊은 감사를 드립니다. 비교적 市長님이나 關係局長님들께서 제가 質疑한 것에 대해서 성의있는 答辯과 소상히 해주신 것을 감사하게 생각하고 꼭 그것이 지켜지기를 바라고 조금 미진한 부분이 있다 생각을

해서 두 가지 補充質疑를 드리고자 합니다.

再開發事業에 대해서 指針을 改正할 용의, 區廳에 移管할 용의 등등 물었는데요. 조금 미흡해요. 아까는 제가 시간이 없어서 제대로 다 再開發이 대해서 말씀을 올리지 못한 事項이 있습니다. 우리 서울市가 合同再開發을 함으로써 엄청난 利益을 보고 있습니다. 그런데 그 동안은 서울市가 너무 密室行政, 權威主義的인 行政을 하다보니까 이 再開發이 많은 民願을 야기시켰습니다. 上溪洞, 東小門洞, 舍堂洞, 지금 再開發이 얼마나 고통을 많이 당한 달동네 서민들의 아픔이 이루 말할 수 없습니다. 그러나 이제 擔當局長님이나 市長님께서 이제 우리 議會와 또 關係專門家, 利害當事者 이런 분들과 협의를 해서 과감히 개정을 해 주실 것으로 믿고 이렇게 合同再開發을 함으로써 서울市가 數十兆원의 利益을 보고 있는 그런 條目을 제가 다소나마 알려드리겠습니다.

自力開發을 할 경우에는 소방도로를 지역의 25%로 道路新設을 해야 됩니다. 公共施設 등의 設置費用 이런 것 등등 해서 서울市가 부담할 게 많습니다. 그러나 合同再開發함으로씨 서울市가 實施할 都市計劃事業을 組合員이 自發的으로 施行하여 서울市에서는 公共施設, 都市再開發事業 등이 投資없이 이루어지고 있으며 不良住宅再開發로 인하여 서울市에서는 各種 稅金을 大幅 增大 回收되고 있습니다. 그 稅金의 종류는 財産稅, 取得稅, 登錄稅, 讓渡所得稅 및 事業施行에 따른 각종 附加價値稅 등 서울市는 또한 放置된 國公有地의 완전 매각과 대금정수로 인해서 막대한 이익을 보고있습니다. 이런 사업을 요전에 言論의 報道資料를 보니까 52%뿐이 事業이 진척이 안되고 있다고 합니다. 그 이유는 제가 아까 質疑한 대로 이 指針이 利害當事者하고는 전혀 관계없는

이런 指針으로 되어 있어요. 무엇보다 위배되는 지침, 지난 臨時會 50回 우리 議會 會議에서 홍진구 의원이 質疑한 바와 같이 母法에 위배되는 指針은 과감히 改善하여야 됩니다. 과감히 改正하시겠다는데 다시 한 번 더 이런 指針을 확고하게 해 달라는 이런 말씀을 드려서 우리가 다시 한 번 再開發이 活性化될 수 있는 계기를 마련해 주시기를 主務局長은 바랍니다. 이 指針을 改正할 때는 반드시 우리 市議會와 利害當事者를 꼭 참석한 公聽會, 토론회 이것을 거쳐서 확실하게 해 주시기를 바랍니다.

두번째 유진관광호텔에 대해서 答辯이 좀 미진한 부분이 있습니다. 施工者의 資格有無를 물었는데 거기에 대해서 答辯이 없었습니다. 어느 施工會社에서 지금 施工을 하고 있는지 補充質疑에 答辯해 주시기 바라고 공기연장 許可는 언제까지 해 주실 것인지 2,000年代까지 郭某氏를 봐줄 것인지 그렇지 않으면 언제까지 建築을 못할 시에는 許可를 취소하고 우리 都市美觀을 해치는 이런 違法者는 어떻게 처벌을 할 것인지 그것을 밝혀주시기 바라고 만약 補充質疑에 答辯이 시원치 않을 때는 저는 市議會 次元의 調査團을 構成해서 이 의혹을 확실히 풀어서 우리 千萬市民들의 의혹을 풀어드릴 것을 提議하는 바입니다.

제가 아까 끝에 있는 質疑를 못한 부분을 마저 하도록 하겠습니다.

大統領께서는 言論이나 訓示를 통하여 기회 있을 때마다 소신있는 公務員像을 강조하여 말씀하고 계신데 서울市 高級公務員이나 유능한 一線 公務員이 소신있게 어려운 行政을 다루다가 待期發令을 받는가 하면 監査 등 불이익을 당하는 事例가 종종 있어 왔습니다. 그래서 일 안하는 公務員은 機

會主義로 있다가 좋은 자리로 적당히 가는 기회도 있었고 이런 풍토가 本議員은 과감히 改善되어야 한다고 생각합니다. 전에는 公務員이 民願部署를 가기를 원했습니다. 閑職을 기피했는데 요즘은 상황이 달라졌다고 합니다. 公務員들이 열심히 연구하고 일해야 되는 民願部署를 기피하는 현상이 두드러진 이유는 적당한 자세로 일하다가 봉급을 받는다는 無事安逸을 택하는 경향이 근래에 公務員 사회에 팽배하고 있는 사실이라니 참으로 안타까운 일입니다. 市長께서는 創意的으로 열심히 일하는 公務員이 民願을 다루다가 다소 문제가 있다면 부조리가 아닌 이상 그런 公務員을 발굴해서 격려하고 鼓舞시켜 주어야 할 줄로 本議員은 생각합니다. 이런 公務員은 특히 事例 등을 公開 發表토록 해서 특별한 禮遇즉, 褒賞, 特進 등을 과감히 실시하여 창의적으로 일하는 公務員을 특별히 우대하는 방향으로 人事行政을 刷新할 생각은 없으신지 묻고 싶습니다. 요즘 公務員들이 열심히 일 안하는 이유도 바로 이런 安逸無事한 자세에서 모든 문제가 있다고 本議員은 생각합니다. 그래서 우리 公務員들이 열심히 일할 수 있는 분위기 쇄신을 예우를 잘해 주고 이렇게 열심히 일하는 公務員은 특히 발굴해서 우리 市議會 차원에서 議長님께서도 그런 분에게는 表彰을 해서 우리 議會의 位相을 드높여 주는 계기를 마련해 주실 것을 건의하는 바입니다.

이상 제 補充質疑와 補充質問을 전부 마치도록 하겠습니다. 대단히 감사합니다.

○議長 金璨會; 먼저 李文光 議員이 補充質疑하신 것을 答辯하여 주시기 바랍니다.

○企劃管理室長 朴宗雨;

李文光 議員님께서 補充質問하신 彌阿路擴張工事費 改善에 대해서 報告드리겠습니다.

彌阿路擴張工事費 豫算反映의 適正時期 判斷에 대해서는 본문 答辯에서 말씀드린 대로 93年을 一時 集中投資年度로 보고 있습니다만 92年度 豫算 중에 어느 부분을 삭감을 해서 추가로 豫算에 計上하는 것은 앞으로 있을 92年度 豫算案 審議過程에서 조정가능 요인이 발생할 경우에 협의토록 할 계획임을 말씀드리겠습니다. 이상입니다.

○議長 金璨會; 綜合建設本部長 答辯하여 주시기 바랍니다.

○綜合建設本部長 李棟;

綜合建設本部長입니다. 李文光 議員님께서 물으신 데 대해서 말씀드리겠습니다. 京仁高速道路 進入路 擴張工事 監理에 대해서 90年 豫算에 監理豫算이 策定되지 않은 사유를 물으셨습니다. 監理費가 豫算案에 책정되어야 마땅하였겠으나 工事推進 初期에는 단순한 工程이 대부분이기 때문에 본격적인 工事推進時期인 91年 初부터 監理를 시행할 계획으로 90年 豫算에는 책정되지 않은 것으로 저희는 알고 있습니다. 90年 5月 착공해서 91年 9月 監理施行時까지 진행된 공사는 工事初期에 施工準備, 假設工事, 迂廻道路鋪裝 등 單純工程이기 때문에 저희들은 不實工事를 예방하기 위해서 監督官 두 사람을 現場에 상주시켜서 品質管理에 만전을 기하도록 하였습니다. 앞으로는 이러한 사례가 다시는 발생하지 않도록 명심할 것을 말씀드리겠습니다.

○環境綠地局長 金東一;

李文光 議員님께서 追加質問하신 公園의 稅入增大를 위한 方案에 대해서는 좀 전에도 말씀을 드렸습니다만 李議員님이 제시하신 制限競爭 등을 포함한 모든 방법에 대해

서 稅收도 증대하고 管理도 잘할 수 있는 방법에 대해서 검토하도록 하겠습니다.

○內務局長 李元宅;

內務局長입니다. 李文光 議員님께서 補充質疑한 내용을 저희들이 검토해본 결과 綜合建設本部에서 그 내용을 확인했던 결과 今年 4月 29日 蘆原區廳長이 綜合建設本部長에게 당초의 49坪을 40坪으로 줄여주도록 요청한 바 있어 현재 設計變更中에 있습니다. 뿐만 아니라 아까 市長님께서도 말씀이 계셨듯이 陽川區廳 관계도 이와 같이 줄이도록 設計變更 措置하도록 그렇게 하겠습니다.

그리고 崔鍾根 議員님께서 창의적으로 음지에서 열심히 일하다가 공익성 불이익 처분을 받는 데 대해서는 앞으로 관대한 그런 조치로써 士氣振作策의 일환으로써 정말 좋은 말씀이 계셨습니다. 창의적으로 음지에서 열심히 일하는 公務員에 대한 사기진작책과 人事刷新對策을 계속 발전시켜 나가도록 하겠습니다. 대단히 감사합니다.

○議長 金璨會; 崔鍾根 議員 補充質問에 대해서 住宅局長 답변해 주시기 바랍니다.

○住宅局長 金昌培;

住宅局長입니다. 崔鍾根 議員님께서 補充質問하신 내용에 대해서 答辯드리겠습니다.

유진관광호텔의 施工業體는 綜合建設業體인 동산토건에서 施工을 하고 있습니다. 또한 事業期間 延長에 대한 사항은 현재 再開發事業 期間이 경과되지 않은 상태이나 기간이 도래되어서 시행자측으로부터 신청이 있을 경우 종합적으로 검토를 해서 처리토록 하겠습니다. 이상 答辯을 마치겠습니다.

○議長 金璨會; 議會가 開院 이래 定期會에서 2日間에 걸쳐서 市政質問을 했습니다. 質問하신 議員님께서는 그 동안에 수고가 많으셨습니다. 또 議員 여러분께서도 議會가 원만히 질서정연하게 진행될 수 있도록 협조해 주신 여러 議員님들에게 진심으로 감사의 말씀을 드리고 執行部側도 答辯하기 위해서 수고 많이 하셨습니다. 대단히 감사합니다.

다음은 本會議 休會를 議決하고자 합니다.

12月 11日부터 12月 20日까지 各 常任委員會 및 豫算決算特別委員會에서 1992年度 서울特別市 및 서울特別市敎育廳 豫算案 審査를 위하여 10일간 本會議를 休會하고자 하는데 議員 여러분 異議 없으십니까?

(「異議 없습니다」하는 議員 있음)

그러면 可決되었음을 宣布합니다.

(議事棒 3打)

이상으로 第9回 서울特別市議會 定期會 第3次 本會議를 모두 마치고 第4次 本會議는 12月 21日 午前 10時에 開議됨을 알려드립니다. 議員 여러분! 대단히 수고 많으셨습니다.

散會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(17時 15分 散會)

○出席議員 118人

李永鎬	金璨會	鄭興鎭	柳準向
金吉原	沈相一	車奉五	吳基昌
李今龍	張汶龜	金康植	崔鍾德
홍진구	吳世根	金亨根	朴光勳
趙貞順	申尙澈	孫允準	兪相根
崔鍾根	金泰雄	李永輔	金仁雨

李昌根　崔相爀　李載鎬　尹基聖
裵丁洙　尹寬炳　金鍾源　李文光
具齊南　朴善童　林翼根　金熙健
車在國　白中元　朴永植　崔浩
方孝吉　金相復　尹鎭商　崔沆洛
朴仁浩　趙熙濬　李永和　片奉國
李鍾奭　朴尙東　金錫判　文一權
金順愛　韓瑞奎　白懿宗　朴泰源
李仙姬　蘇中天　全潤枸　梁元模
卓炯春　元松喜　康明秀　禹炅仙
李基烈　柳光司　劉起鍾　權純直
權赫柱　李秉直　呂範九　金東洙
權會榮　金箕英　金昌學　韓仁洙
林承后　張柱昊　朴禧柱　朴夏榮
金寅東　金容一　金炯奎　申龍吉
孟今龍　曺相彩　金禹仲　崔明鎭
金洙福　李迎春　吳柳根　李載震
金演洙　李聲九　張精一　李丁煥
許洹　曺沼鉉　李喆鎬　白昌鉉
李秉守　孫馥　鞠應好　崔世和
趙文晋　金鍾雄　李元局　丁寅燮
桂承澤　李敬雲　廉東秀　李鍾學
李汪烈　郭壽榮　趙石萬　金成奐
林東奎　金錫浩