

---

第79回서울特別市議會(臨時會) 交通委員會會議錄 第1號  
서울特別市議會事務處

---

日時 1995年 8月 17日 (木) 午前10時

場所 交通委員會會議室

---

議事日程

1. 交通局所管業務報告의件
  2. 地下鐵建設本部所管業務報告의件
- 

審査된案件

1. 交通局所管業務報告의件 ... 2面
  2. 서울特別市交通放送本部運營主體變更反對建議案(金喜甲議員 發議) ... 99面
  3. 地下鐵建設本部所管業務報告의件 ... 101面
- 

(10時 04分 開議)

○委員長 李昌根; 안녕하세요? 成員이 되었으므로 第79回臨時會 第1次 交通委員會 會議를 開催하겠습니다.

(議事棒 3打)

지난 번 第78回 臨時會 閉會中에도 常任委員會를 열어서 남다른 關心을 갖고 所管部署 에 대한 業務報告를 듣고 質疑를 한 바 있습니다.

市民의 가장 큰 不便事項으로 指目되고 있는 交通問題 解決을 위하여 委員님께서나 關係公務員 여러분이 오늘 또 다시 이렇게 한 자리에 모이게 된 것은 市民의 代表로서 말은 바 役割을 다하고자 하는 열정이라 생각하며 委員長으로서 심심한 感謝의 말씀을 드립니다.

아무쪼록 오늘 會議도 생산적이고 효율적인 議政活動이 될 수 있도록 議事進行에 다함께 노력하여 주시기를 부탁드립니다.

---

## 1. 交通局所管當面主要業務報告의件

○委員長 李量根; 그러면 議事日程 第1項 交通局所管 當面 主要業務報告의 件을 上程합니다.

(議事棒 3打)

參考的으로 지난 번 會議中 交通委員會 會議時 交通局所管 業務報告를 聽取하였으므로 오늘은 바로 所管業務에 대한 質疑와 答辯을 듣도록 하겠습니다.

그러면 質疑하실 委員님 있으시면 質疑하여 주시기 바랍니다.

李迎春 委員님 質疑하여 주시기 바랍니다.

○李迎春 委員; 李迎春 委員입니다.

우리 서울시에서 가장 難題 中の 難題인 交通問題를 우리 서울시 交通局과 같이 고민하는 이러한 交通委員會에서 3년 동안 일하게 된 것을 기쁘게 생각합니다. 그러면서 저는 어제 本會議가 끝난 이후, 또 本會議 전에 한두 가지 느낀 점을 먼저 말씀드리고자 합니다.

孔子께서 우리에게 辱尊先謙이라는 敎訓을 들려 주고 있습니다. "먼저 尊敬을 받고 싶으면 謙遜하라"는 이러한 좋은 格言을 우리에게 들려주고 있습니다.

내가 어느 課長이라고 말하지 않겠습니다만, 交通委員會室에서 地下鐵公社 社長도 있고 몇몇 議員이 있는데도 불구하고 上席의 자리에 앉아서 계속 이 이야기 저 이야기 하는 某課長의 모습을 봤습니다만, 앞으로 이런 점이 있다면 저희

議員들은 그냥 傍觀하지 않을 것을 오늘 주의를 드리는 바입니다.

서로 같이 양 수레바퀴 役割로서 같이 相互 協助하고 그리고 是是非非를 가리는 이러한 委員會가 되어야겠다는 것을 말씀을 드립니다.

저는 개인적으로 언제나 中央廳 公務員보다도 우리 서울시 公務員이 우수하다는 평소의 생각을 갖고 있고 또 존경하는 마음을 갖고 있습니다. 먼저 優越하다는 그러한 자세를 우리에게 보여 주시는 절대 안 된다고 생각합니다. 이점 특히 留意해 주시기 바랍니다.

몇 가지 質疑하고자 합니다.

저는 지난, 會期中은 아니었습니다만, 業務報告를 할 때 저는 參席하지 않았습디다만, 그러면서도 몇 가지 疑問난 事項, 그리고 問題點에 대해서 한번 指摘을 해 볼까 합니다.

이에 대해서 交通局長께서 아시는 대로 대답해 주시기 바랍니다.

첫째, 지금 늘 言論에 報道되고 있습니다만, 이 走行稅 問題에 대해서 말씀을 드리고자 합니다. 走行稅는 우리 趙淳市長이 새로 民選市長으로 當選되면서 力點的으로 主唱하고 있습니다만, 오늘 新聞에 보니까 政府에서는 98年度에 이 走行稅를 導入하겠다 하고 우리 서울시는 今年度부터라도 導入할 豫定인 것으로 알고 있습니다. 물론 이 走行稅 導入의 궁극적인 目的은 휘발유값을 올려 놓고서 또 自動車를 이용하는 만큼 利用者에 대해서 어떠한 交通混雜稅를 물게끔 하는 要因으로 알고 있습니다.

또 우리 委員들도 저 個人的으로도 贊成하고 있습니다. 말하자면 受益者負擔原則에 의해서 走行稅를 물리고자 하는 그

原則에 贊成합니다만, 과연 이 走行稅가 政府가 적어도 1,2 年을 더 延長하겠다 할 경우 中央部處와의 關係는 어떠한지, 과연 우리 서울市 單獨으로만 走行稅를 實施할 수 있을지 이 점 말씀해 주시고, 더욱이 이 走行稅는 여러 가지 問題點이 있습니다. 國家와 地方自治國體, 또 保險會社 等 여러 가지 走行稅의 歸屬 主體가 서로 다른 立場에서 어떻게 이것을 合理的으로 調整할 것인지, 더욱이 保險料는 割引과 割増이 있는데 이 問題는 어떻게 調整할 것인지 말씀을 아시는 대로 해 주시기 바랍니다.

그리고 駐車難에 대해서 한 번 또 말씀드리고자 합니다. 지금 民選區廳長이 들어오신 이후 전부 各 區廳에서는 駐車 티켓, 소위 不法駐車에 대해서 티켓을 發行하고 있는데 이것을 7分, 5分 豫告制를 실시하고 있습니다. 그런데 우리 서울市에서는 이 豫告制를 절대 해서는 안된다고 指示를 내리고 있는 줄 알고 있는데 특히 區廳마다 보면 幹線道路에까지 豫告制를 實施함으로써 交通混雜을 더욱 더 加重시키고 있습니다. 과연 이 問題는 어떻게 地方自治團體, 各 區廳과 解決해 나갈 것인지 그腹案에 대해서 말씀을 해 주시기 바랍니다.

마지막으로 한 가지 더 말씀드리고자 합니다.

지금 여러 가지 計劃이 큰 것으로 알고 있습니다만, 지금 市内 車輛流入을 防止하기 위해서 市内에 道路駐車 施設을 閉鎖段階에 있지 않습니까? 새로 건물을 지을 경우 駐車 上限制를 實施하면서 駐車량을 줄이려고 애를 쓰고 있습니다.

이 반면에 外廓에 住民便宜 駐車施設을 확충하면서 어떻게 보면 民資를 導入하면서 大型化 駐車施設을 擴充하려고 하

는데 이 모든 부분에 있어서 사실상 우리 서울시 財政으로  
봐서는 절대적으로 어렵습니다.

과연 이러한 새로운 駐車問題를 해결하기 위한 駐車施設 擴  
充問題, 都市에 대한 停車場 閉鎖問題, 이런 것 등을 통해서  
外廓에 施設해야 하는 엄청난 駐車施設에 대한 財政은 어떻  
게 마련할 것인지 이런 점에 대해서도 말씀해 주시기 바랍  
니다.

다음에 다른 委員님 말씀한 이후에 또 質疑하겠습니다. 이  
상입니다.

○委員長 李昌根; 李迎春 委員님 質疑 감사합니다.

交通局長님 나오셔서 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 交通局長입니다.

(幹部紹介:交通管理事業所長 李哲秀)

李迎春 委員님께서 質疑하신 세 가지 事項에 대해서 答辯  
을 올리겠습니다.

처음에 走行稅에 대해서 質疑가 계셨습니다. 走行稅를 서  
울市가 왜 해야 된다고 생각하느냐 하면 그 동안에 지금 서  
울市的 제일 問題가 自家用으로 인한 交通이 제일 問題입니  
다.

하루에 90年 初까지는 500臺씩 增加하다가 지금은 200  
臺 수준으로 떨어졌습니다만 매일 自動車가 增加하고 있기  
때문에, 道路는 10년에 한 3% 늘었습니다. 그런데 自動車는  
550% 정도 늘었습니다. 그러니까 엄청나게 늘었기 때문에  
도저히 그냥 두어서는 안 된다, 그리고 저희들 서울시內에  
自家用 登錄이 200萬臺에 육박하는데 거기의 73%가 自家用  
입니다. 그리고 道路上에는 60%가 自家用이 점유하고 있는  
데 그 점유하고 있는 60%가 2,600萬에 交通人口는 14.6%정

도, 14% 조금 넘게 輸送을 분담하고 있습니다.

그러니까 그 車로 인해서 自家用이 다 나오니까 그로 인해서, 저희들 社會混雜費用이라고 그러니까. 經濟的 損失이 서울시만 約 1년에 2兆 4,000億원으로 推定을 하고 있습니다. 그래서 漢江橋梁 補修하기 위해서 우리가 上半期에 10部制를 限時的으로 했습니다. 5月末까지 했는데 전체적으로 어떻게든지 自家用을 줄여야 된다, 自家用을 줄여야 되는데 自家用을 줄이는 政策이 대체적으로 두 가지 方向에서 저희들이 하고 있습니다.

하나는 混雜을 일으킨 분들이 自家用이기 때문에 利用을 많이 하면 돈을 負擔을 많이 해서 自家用을 가지고 오지 않도록 間接的으로 하는 方案이 있고, 크게 하나는 駐車政策으로 해서 두 가지 큰 方向을 가지고 있습니다.

그 외에 꼭 必要하다면 直接規制를 하는, 10部制라든지 강제로 規制를 해서 못 가져오게 하는 이런 方法이 있는데 그 중에서 저희들이 全體에 負擔을 해서 할 수 있는 것이 무엇인가 이렇게 研究해 보니까 揮發油稅를, 휘발유에 있는 交通稅를 좀 올려서 負擔을 늘려 가지고 經濟政策을 導入해서 좀 늘려서 需要를 좀 줄이는 것이 바람직하지 않느냐 하는 意見이 많이 나왔습니다. 그렇게 해 가지고 그것을 저희들 市政開發研究院 交通部에서 研究를 하고 있습니다. 아직 最終報告는 안 나왔는데 금명간에 報告가 나올 그런 段階에 와 있습니다.

그런데 그 內容을 대체적으로 말씀드리면 自動車를 살 적에 取得 당시에 稅金이 붙습니다. 처음에 살 적에 特別消費現가 붙고, 附加稅가 붙고, 教育稅가 붙습니다. 그 다음에 自動車를 사 가지고 登錄하실 때 登錄稅가 붙고, 取得稅가

붙고, 附加稅가 붙습니다. 그리고 保有, 가지고 있을 때는 自動車稅하고 教育稅하고 附加價値稅가 붙습니다.

그리고 運行하면 交通稅라고 해서 交通稅 붙고, 特別稅, 教育稅 해서 附加稅 세 가지 해서 네 段階로 붙습니다.

그래서 저희들이 가지고 있는 保有段階에 있는 自動車稅를 走行稅 쪽으로, 交通稅 쪽으로 하자. 그것을 負擔을 自動車稅를 廢止를 하고 交通稅 쪽으로, 走行 쪽으로 하면서 많이 運行하는 사람이 稅金을 많이 負擔을 하는 方向으로 政策을 研究를 하고 있습니다, 지금. 그외 不足하면 保險料도 對人이나 對物은 저희들이 檢討해 보니까 어렵고, 責任保險은 똑같이 무니까 責任保險 쪽으로도 揮發油 交通稅에다가 添加할 수 있는지, 없는지를 研究를 해서 저희들이 지금 料金보다 한 50% 이상 價格이 더 비싸면 10部制 이상 效果가 있다. 한 10% 가까이 交通疏通이 줄어지는 效果가 있다 하는 것이 大體的으로 專門家들 意見입니다.

그래서 그것을 해 가지고 그렇게 하면 강제적으로 10部制를 안해도 走行稅 큰 市民負擔이 없고 徵收하는 方法만 바뀌 가지고 그렇게 하면 어느 정도 속도는 늘리고 交通量은 좀 줄일 수 있지 않느냐, 심리적으로 揮發油 살 때마다 비싸니까 利用率이 줄어들 것이 아니냐 하는 그런 발상에서 지금 研究를 하고 있고 최종 아직 報告書는 안 나왔고 政府에 아직 建議는 정식으로 안드린 사이에 있습니다. 市長님도 指示가 있어 가지고, 또 經濟를 잘 아시니까 그것도 한번 研究해 보는 것이 좋겠다 해서 指示를 제가 받아 가지고 지금 하고 있습니다.

그런데 어저께 黨政間에 中央에서 아마 會議가 연기되는 것으로 저도 新聞을 보고 報道가 되었습니다만 저희들이 研

究를 해서 일단 政府에 建議를 하려고 합니다. 法律을 改正해야 되기 때문에 물론 서울시 單獨으로 안되는 점은 아쉬운 점이 있는데 全國적으로 하기 때문에 他市·道 영향이 어떤지 아직 그런 것이 전부 분석이 안 되었습니다. 그렇게 해서 妥當성이 있다 하면 저희들은 政府에 建議할 생각을 가지고 있습니다.

두 번째는 駐車難에 대해서, 駐車豫告制를 하는 것에 대해서 말씀이 계셨습니다.

사실 駐車を 저희들이 단속하는 것이 疏通을 增進하는 側面이 제일 강하고 또 그것으로 인해서 여러 가지, 또 自動車를 駐車하기 힘들다 하면 가급적 안 가지고 오기 때문에, 또 利用을 좀 줄이는 면도 있고 해서 두 가지 방향으로 인해서 駐車團束을 상당히 서울시가 강력하게 해 왔고 그로 인해서 많은 원성도 들어 온 것이 사실입니다. 세우자 마자 끌어갔다, 뒷골목 住宅街, 집에 있는 것을 끌어갔다 해서 원성을 들어 온 것도 사실입니다. 서울시가 幹線道路고, 서울시 道路率이 저번에 報告에도 말씀드렸습시다만 약 7,623km 됩니다. 그 정도 되는데 거기에 幹線道路 12m 이상 되는 道路는 11.2 %밖에 안 됩니다, 저희들이. 그 나머지는 전부 다 裏面道路로 되어 있습니다.

그래서 11.2 % 幹線道路는 분명히 살려야 되는 것이고 그 외에 꼭 裏面道路라도 交通疏通에 좋은, 交通疏通이 잘 되겠다, 지장없이 되겠다 하는 것을 저희들 805個 區間에 약 500km 정도를 노란선을 보도블록 있는 데는 다 칠해 놨습니다. 거기는 가급적 안 세우도록 하고 견인표시도 지금 실제로 하고 있습니다. 그렇게 해서 그것은 可及的 團束을 강하게 하고 나머지 뒷골목은 區廳長이 알아서 적절히 하도



록 해오다가 새로 民選 區廳長이 들어서면서 團束을 일부 완화하고 5分制,7分制를 하고 있는데 그것을 전부 저희들이 받고 있습니다. 어느 區廳은 아직 5分制 안하는 데도 있고 일부 하는 데도 있고 해서 저희들이 전부 표시를 받았습니다. 그래서 區廳하고 저희들이 意見을 조율을 해 가지고 豫告制를 하는 地域과 안하는 地域을 調整을 하려고 합니다.

왜 그러나 하면 그렇게 해야지 幹線道路邊에 예를 들어서 鍾路같은 데 5分 豫告制하면 한 사람은 5分 豫告制지만 대여섯 사람이 또대고 하면 계속 한 車線은 駐車場이 되어야 합니다. 鍾路 한복판에 駐車場을 해 놓는다 하면 그 交通은 말이 아니거든요. 그것은 도저히 안되니까 서울시 腹案은 幹線道路는 안 된다 하는 것이 根本的인 주장이고, 裏面道路도 그러면 5分 豫告制할 데를 區廳하고 우리 市하고 專門家들이 봐서 妥當한 데는 하고, 아리랑고개 같은 데는 5公 豫告制 할 수가 없습니다. 2個 車線밖에 없는데 어디다 세웁니까? 못하는 데는 못하는 것이고 그런데다가 우리가 調整을 해서 그렇게 해서 그것을 빠른 時間內에 調整을 하도록 하겠습니다.

세 번째로 道路駐車問題가 있는데 어떻게 하면 변두리에 있는 駐車場을 財政的으로 確保할 것이냐 하는 質問이 계셨습니다. 그것이 저희들이 駐車政策이 都心에는 可及的 駐車場을 대폭 줄이는 그런 政策을 쓰고 있습니다. 그래서 상당히 都心에 駐車場을 많이 줄여왔는데 앞으로도 繼續 都心에 있는 駐車場은 줄어나갈 計劃이고, 지금 都心에 있는 짓는 建物도 東京에 비해서, 우리 駐車場 基準이 東京에 한 3배 정도로 많이 짓도록 法에 되어 있습니다. 집을 지을 때도 빌딩같은 데. 東京은 저희보다 3배 정도 덜 짓도록 합

니다.

왜 그러느냐 하면 駐車場을 많이 만들지 아니 하면 自動車가 많이 들어오지 않는다 그런 理論입니다. 그래서 東京都心은 3,000m<sup>2</sup>까지는 駐車場을 안 지어도 됩니다. 約 1,000坪인 建物は 한 대도 안 지어도 됩니다. 그 이상 넘어갈 때 300m<sup>2</sup>당 한 臺씩 짓도록 되어 있습니다. 그런데 우리는 施設이 約 80m<sup>2</sup>면 한 臺씩 지금 하도록 되어 있으니 3배가 조금 더 강하게 되어 있습니다. 그렇게 많이 지으니까 交通이 많이 들어오고 問題가 있다 해서 여태까지는 많이 지으라고 했는데 짓다 보니까 우리가 큰 方向이 잘못되었다 해가지고 그런 政策을 東京수준의 이런 政策으로 적게 짓도록 하는 政策을 바꿀 그런 根本적인 방향을 잡고 몇 臺가 그러면 적정하냐, 몇 臺로 하는 것이 適正하냐, 都心 전체로 봐서 그 基準을 研究를 하고 있습니다, 專門家들이. 저희들 市政開發研究院에서 하고 있고 그 地域을 어디로 정할 것이냐, 都心도 어디까지 하는 것이 나으냐, 江南에 할 것이냐, 안할 것이냐 등해서 저희들이 그것을 研究를 하고 있습니다. 下半期에는 그것이 거의 매듭이 되면 建交部에다가 저희들이 建議를 해서 法律을 改正하려고 합니다.

그런데 그렇게 하면서 반면에 저희들이 住宅街라든지, 변두리는 駐車場을 2000年代까지 해서 완전히 만드는 마스터 플랜을 저희들이 갖추고 있습니다.

財源調達 물으셨는데 저희들이 전부 다하는데 約 77萬臺分을 더 만들어야 됩니다, 住宅街 駐車場. 77萬臺分을 만들어야 되는데 約 2兆 5,000億원의 豫算이 필요합니다. 그래서 市에서 市費로 投資할 것이 約 8,000億원이 되고, 區에서 할 것이 約 9,000億원, 民資가 할 것이 約 8,000億

원 정도 됩니다. 그런데 市에서 하는 것 중에는 一般會計에서 저희들이 2000年代까지 3,785億원을 轉入을 받아야 되도록 되어 있습니다. 받아야만 되도록 되어 있고 區費 중에서도 제일 問題가 駐車違反過怠料해서 停車場을 建設할 돈을 各 區廳에 많이 있는 데는 100億원도 더 가지고 있습니다. 가지고 있기 때문에 그렇게 하고, 부족한 것이 約 4,800億 원 정도 되는데 이것은 아직 시기는 결정이 안 되었습니다만 裏面道路에 6m라든지, 8m에 저희들이 夜間에 차세워 놓는 데 한달에 駐車料金を 道路上에 세운데 얼마를 소금액이라도 받아 가지고 저희들이 한 3萬원 받으면 충분히 되는 것으로 나왔습니다. 4,800億원 그것이 되고. 그것이 97年度 정도 할 것이냐, 96年度 당길 것이냐 하는 決定은 아직 못하고 있습니다. 長期的으로는 그것을 해야 된다는 것이고, 그것을 하면 200坪이라든지, 300坪대는 住居地域을 사서 停車場을 만들고 또 만들면서 駐車料를 받고, 그 基金을 또 해서 停車場을 만들고 하는 것이 되어 있습니다.

그래서 제일 큰 關鍵이 저희들이 一般會計에서 約 3,785億원을 받아오는 問題하고 裏面道路에 駐車料金を 받을 것이냐 하는 그것이 제일 큰 問題가 되겠습니다. 그것만 解決이 되면 저희들이 建設하는데는 長期的으로 큰 問題가 없다고 이렇게 判斷하고 있습니다.

이상 報告를 마치겠습니다.

○李迎春 委員; 한 가지만 補充하겠습니다.

局長님께서서는 지금 77萬 臺의 車輛을 駐車시키기 위해서 約 2兆 5,000億원의 豫算이 必要하다고 했습니다. 그 가운데 民間誘致가 필요한 資金이 約 8,000億원인데 지금 제가 알기로는 世宗地下停車場, 또 宗廟地下停車場이 있죠? 그 收

容能力이 많은데도 불구하고 제가 알기로는 1/3도 駐車利用을 하지 않고 있어요. 그래서 엄청난 赤字를 보고 있다는 얘기를 듣고 있는데 지금 어디에서 하고 있습니까? 삼성하고 어디에서 하고 있죠?

○交通局長 諸他龍; 삼성하고, 선경하고, 동부건설하고.

○李迎春 委員; 그런데 지금 이렇게 몇 年 되지는 않았습니까 다만 엄청난 赤字를 보고 있는데 과연 8,000億원이라는 民資誘致가 가능한지, 또 여기에 대해서 접촉하고 있는 會社가 있으면 간단하게 말씀해 주십시오.

○交通局長 諸他龍; 저희들이 지금 현재 21군데 民資誘致 公告를 해 놓고 있습니다. 해놓고 있고, 그것이 들어오면 해서 하고, 지금 여기는 地下에 道路를 많이 파 가지고 하는데 遊水池 覆蓋라든지, 아주 쉽게 할 데도 있고 하기 때문에 그런데 民資를 하고, 公園 地下에 이런 데는 잘 안 됩니다, 돈이 많이 들어가기 때문에. 그것은 市費로 하고, 民資가 가능한 地區에 봐서 저희들이 확정해서 돈 많이 안들이고 遊水池 覆蓋라든지, 이런 데를 써서 할 수 있는 데를 주로 民資地區로 정해 가지고 단계적으로 每年 하는데 今年度 21個가 지금 募集公告가 나가 있습니다, 申請하라고. 그런 상태입니다. 그것은 長期的으로 꼭 된다, 안된다 하는 말씀을 제가 確答을 못 드리겠는데 지금 그렇게 推進은 하고 있습니다.

○李迎春 委員; 네, 알겠습니다.

○委員長 李昌根; 答辯 감사합니다.

다음 質疑하실 委員님, 洪性龍 委員님 質疑하여 주시기 바랍니다.

○洪性龍 委員; 洪性龍 委員입니다.

質疑하기 전에 저번에 要求資料에 대한 말씀을 드리려

고 합니다.

이렇게 훑어보면 제가 要求했던 것이 시내버스 路線變更에 대한 것을 資料를 要請을 했었습니다. 그런데 지금 나와있는 것을 보면 95年 1월부터 7월까지 新設과 閉線에 대한 그런 것이 나와 있습니다. 사실은 이것을 91年度부터 현재까지 버스노선 變更에 대한 것을 이렇게 要求를 했었습니다. 그런데 이것이 다만 95年 1월부터 7월까지 형식적으로 해 놓았는지 모르지만 이렇게 해 놨어요. 사실 變更된 것은 없고 新設과 閉線에 대한 것만 나와 있습니다.

○交通局長 諸他龍; 洪委員님 뒤에 있습니다.

○洪性龍 委員; 몇 페이지에 있습니까?

○交通局長 諸他龍; 90페이지에 있습니다.

○洪性龍 委員; 調整現況이죠?

○交通局長 諸他龍; 네.

○洪性龍 委員; 이것 現況과 버스노선 變更에 대한 것 하나 하나 變更된 실태를 내가 적어 달라고 한 것인데 現況과는 다르죠.

○交通局長 諸他龍; 그것은 資料를 만들어 드리겠습니다. 왜냐 하면 굉장히 복잡하기 때문에 圖面으로 해서 저희들이 보내 드리겠습니다.

○洪性龍 委員; 지금 제가 그것을 要求했던 것은 사실 버스노선은 한번 만들어 놓으면 變更하는 것이 별로 없는 것 같아서, 버스노선은 대부분이 무슨 뒤에 큰 權力과 結탁하는 그런 狀態가 많이 있다고 하는 얘기를 수시로 듣고 있거든요. 그래서 그런 것을 한번 알기 위해서 버스노선이 과연 얼마만큼 變更됐던 것인지 알고자 要求했던 것입니다. 現況과는 조금 다른 것입니다.

○交通局長 諸他龍; 資料를 追加로 보내드리겠습니다.

○洪性龍 委員; 그리고 質疑를 제가 하려고 하는데, 民願과 밀접한 關係가 있는 것이기 때문에 제가 지금 몰라서 局長님한테 알아보려고 하는 것입니다.

信號燈 設置關係인데 信號燈 設置關係가 무슨 基準이 있는 것으로 얘기를 하고 있지만 사실 보면 100m다, 200m다 무슨 基準을 가지고 이야기하는 것을 들은 적이 있는데 이렇게 보면 어느 地域은 50m도 안되는 데 設置가 되어 있고, 어느 地域은 200m도 있고 불규칙적으로 設置가 되어 있어요. 이런 設置를 交通局에서 실지 管掌하고 있는 것인지, 그렇지 않으면 警察署와 交通局이 같이 協調해서 設置하는 것인지 이것을 잘 알 수가 없고, 만일 交通局과 警察署가 같이 調和를 이루면서 設置한다고 그러면 무엇인가 民願을 解決하는 데는 상당히 어려운 점이 많기 때문에 이것을 어디 한 곳에서 總括해서 하는 것이 民願 解決하는 데 도움이 되지 않을까 생각이 돼서 局長님 意見を 한 번 들으려고 말씀을 드립니다. 그 점에 대해서 말씀해 주시고요.

또 사실 지금 信號燈 設置도 꼭 해야 될 자리는 하지 않고 그냥 不必要한 데는 되어 있는 狀態가 많기 때문에 이런 問題도 한 번 생각해야 되지 않을까 생각이 돼서 말씀을 드립니다.

또 두 번째로는 오늘 新聞 보니까 마을버스 料金を 引上한다고 하는 얘기가 나와 있습니다. 一般은 200원에서 250원으로 한다고 되어있고, 또 學生은 150원에서 200원으로 올린다고, 다음 달 10日인가 그때부터 引上한다고 하는 것을 봤어요. 그런데 지금 현재는 交通局에서 이것을 管掌하고 있는데 다음부터는 區廳에다가 버스요금에 대한 것을 移管

시키겠다 이런 이야기가 있는 것을 봤습니다.

그것이 現在까지는 마을버스 認許可를 區廳에서 하고 있는 줄 아는데 料金에 대해서만은 아마 交通局에서 했던 것으로 생각이 됩니다. 그런데 이것을 앞으로 區廳으로 料金を 移管해서 자율적으로 버스요금을 調整할 수 있도록 한다는 얘기를 봤습니다. 그러면 자율적으로 區廳에서 이것을 調整한다고 할 때는 混線이 빚어지지 않을까 해서 앞으로 그런 問題를 어떻게 解決할 것인지 말씀해 주시기를 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 洪性龍 委員님의 質疑 감사합니다. 質疑中 시내버스路線 現況에 관한 것은 자세한 資料要請이 있으니 그것을 다해 주시기 바라고, 그 외의 質問에 대해서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○金永姬 委員; 마을버스 關係 追加로 質問,.....

○委員長 李昌根; 金永姬 委員, 同 質問에 대한 追加質問입니다.

○金永姬 委員; 마을버스 料金 關係를 質問을 하셨는데 그 외에 앞으로 地下鐵과의 路線에 關係돼서 增車を 한다고 그렇게 報告를 하신 것으로 기억이 됩니다. 마을버스는 어떤 基準에 의해서 許可가 나며, 현재 몇 개 會社가 運營이 되고 있는지, 또 그 사용하는 市民은 몇 명이나 되는지, 마을버스에서 제일 問題는 저희가 使用하면서 보면 許可나는 基準이 대부분이 老人會라든가, 婦女會라든가 個人은 절대로 안 되는 것으로 알고 있습니다. 그 基準에 대해서 상세하게 알려 주시기 바라고, 앞으로 增車한다면 그 增車하는 位置는 어느 곳을 基準으로 해서 增車が 可能한 것인지 答辯해 주시

기 바랍니다.

○委員長 李昌根; 交通局長 나오셔서 洪性龍 委員님과 金永姬 委員의 補充質問에 대해서 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 洪性龍 委員님께서 質疑하신 信號燈 設置 關係에 대해서 答辯 올리겠습니다.

信號燈 設置는 지금 현재 警察廳에서 專擔해서 일을 하고 있습니다.

그러나 저희들 서울市の 交通問題이기 때문에 저희들한테 民願이 있거나 改正을 하는 것이 있으면 警察에 建議하거나 調整을 해서 民願이 최대한 反映되도록 노력을 해 나가겠습니다.

왜냐 하면 警察이나 저희나 民願解決하는 것이 重要的 部署이기 때문에 所管은 警察에 있다 하더라도 저희들이 建議을 해서 꼭 必要的 是는 信號燈이 設置되도록 努力해 나가겠습니다.

그리고 두 번째로 마을버스 料金 引上에 대해서 區廳에 자율적으로 맡기면 混線이 빚어지지 않을까, 많이 올리고 적게 올리고, 이런 質疑가 계셨습니다.

지금 마을버스 料金を 저희들이 한 2年間 올리지를 않았 습니다. 93년에 올리고 여태껏 안 올렸는데 그 동안 人件費가 2年동안 올라가고 또 여러 가지 保險料라든지 이런 것이 다 올라가고 費用도 자꾸 올라가고 하기 때문에, 技士들 賃金이 상당히 저희들 調査한 바에 의하면 技士들 賃金이 일반버스의 技士들이 約 140萬원에서 160萬원 받는데 비해서 100萬원에서 120萬원 정도, 技士들이 俸給을 많이 못 받고 있습니다. 그런 處遇改善 등등 해서 이번에 올려 주고 했는데 사실 돈이 10원짜리가 없습니다. 저희들 調査해



보니까 原價가 전부 우리가 實査를 해 가지고 토요일 빼고, 낮에 제일 잘 될 때 저희들이 標本調査를 해 보니까 243원 인가 246원 정도가 原價입니다, 딱 맞는 가격이지.

그래서 40원 하면 주민들하고 10원 때문에 또 싸우고 해서, 또 앞으로 한 1, 2年 안 올릴 테니까 그래서 250원으로 物價對策委員會에다가 建議를 해서, 자기들은 300원 해 달라고 했습니다만, 250원으로 決定을 했고 중학생들도 20원, 30원 받을 수가 없어서 通用이 안 되기 때문에 10원 짜리가 없어 가지고 250원으로 하고, 그 대신 國民學生은 100원 그대로 올리지를 앉았습니다. 중학생 조금 더 올린 대신에 국민학생은 양보를 해서 안 올리고 이번에 專門家들 審議를 받아서 調整이 되었습니다.

저희들이 왜 앞으로 區廳에서 調整하도록 했느냐 하면 서울市가 일률적으로 하려고 하니까 委員會에서 어떤 데는 잘 되는데 왜 일률적으로 올리느냐 이렇게 해서 物價對策委員들이 상당히 質問하는데 저희들 답하기도 어려운 데가 있습니다. 사실 잘 되는 데는 저희들이 調査해보니까 우리가 10個 調査했을 때 한 두 個는 안 올려도 되는 그런 데도 있고 하니까 그런 것은 정말 앞으로 調整해서 많이 利用하는 데는 적게 올리고, 정 없는 데, 평창동 같은 데는 지금 거의 사람이 利用을 안하고 있기 때문에 自家用이 다 있고, 그래도 일하는 家庭主婦라든가 이런 분들이 타야 되기 때문에 안 움직일 수도 없고 그렇습니다. 그래서 거기는 더 받아야 되는 것이 事實입니다. 그렇게 해서 받되 料金を 버스요금보다는 못 올리도록 했습니다. 區廳에서 아무리 올리고 싶어도 特別한 地區外에는 버스요금 水準 이상은 안 된다, 그 이상 올리려면 市의 承認을 받아라, 이렇게 해서 規制를 버스요

금 以內에서 區廳長이 봐서 걱정하게 되고 제대로 고쳐지고 그럴 수준 내에서, 또 너무 안올려도 발전하지 않으니까 그 정도 水準에서 하되 버스요금 이상 올릴 때는 市의 承認을 받도록 그러면 저희들이 한 번 더 實査를 해서 區廳長이 마음대로 1,000원 올려 준다는지 이런 일은 없도록 裝置를 해놓고 있습니다.

그 다음에 金永姬 委員님께서 質疑하신 마을버스 增車 基準입니다.

주로 지금 현재 마을버스가 156個 業體에서 191個 路線을 運營하고 있습니다. 臺數는 1,025臺가 됩니다. 그런데 191個 路線 中에서 地下鐵과 運繫하는 것이 164個 路線이고, 地下鐵과 運繫 안 되고 高地帶에서 그냥 시내버스와 連繫되는 것이 27個 정도 路線이 되어 있습니다. 그것이 95臺이고 地下鐵과 連繫되는 것이 930臺가 됩니다.

여기에 저희들이 앞으로 增車計劃은 臺數를 한 臺 두 臺 늘리는 것은 區廳長이 알아서 하고, 새로 地下鐵이 2期가 4個 路線이 되기 때문에 그 運繫되는 마을버스가 저희들이 調査를 해서 앞으로 連繫 可能性이 있다, 앞으로 많이 늘어날 것 같습니다. 地下鐵과 連繫必要가 있는 地區는 連繫를 해서 하도록 그렇게 나갈 계획입니다. 增設을 해 나가는데 마을버스가 있기 때문에 市民들이 便利할 것입니다, 지하철까지 갈 수 있기 때문에. 바람직하지 않느냐 해서 늘려 나갈計劃이고, 許可權者는 제일 처음에 기준이 버스사업자입니다. 그 주변에 있는 버스사업자가 許可 順位가 1번으로 되어 있습니다. 왜 그렇게 1번으로 정해 놓고 있느냐 하면 버스업체가 運營을 하면 그래도 整備하는 데 기사가 다 있고 하니까 費用이 적게 듭니다. 그리고 제대로 整備를 할 수 있고

저녁에 車庫地도 있고 등등 해서 제1번이 버스사업자가 되고, 버스사업자가 안 되는 데는 아까 단체들, 區廳에 있는 團體들, 婦女會라든지, 老人會라든지 이런 데서 주로 許可가 되도록 되어 있고 個人은 許可가 안되도록 그렇게 되어 있습니다. 단지 許可를 한다 하면 個人도 예를 들어서 아파트의 團地 委員會에서 運營한다든지 委員會 團體 名義로 하는 것은 되도록 되어 있는데 개인적으로 自然人은 안 되도록 그렇게 되어 있습니다.

그리고 계속 저희들이 마을버스의 水準도 높아지고 이렇게 하면 市民들이 편하다 해서 區廳에 대해서도 저희들이 保險을 여태까지 잘 안 들어서 問題도 있었습니다. 전부 일제 점검을 1년에 한두 번씩 해서 保險도 確認해서 올봄에도 일제 加入시키고 다 確認이 됐습니다. 계속 指導를 해서 마을버스가 市民輸送에 기여를 하도록 努力을 하겠습니다.

○李始英 委員; 補充質問 하나 하겠습니다.

○委員長 李昌根; 李始英 委員님 補充質問 해 주시기 바랍니다.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다. 說明을 잘 들었는데 마을버스 이 自體가 열악한 環境속에서 地域의 어렵고 가난한 사람, 車가 없는 사람, 그리고 形便이 딱한 사람, 이런 분들이 많이 사용을 합니다.

그리고 마을버스는 보편적으로 잘사는 그런 데보다는 高地帶 이런 데를 많이 다니는데 제가 사는 城北區 같은 데는 아주 高地帶가 많습니다.

그런 高地帶에 열악한 條件에서 마을버스 4臺, 5臺 이렇게 가지고 있습니다. 이런 사람들을 제가 調査해 보니까 整備士가 하나도 없어요. 만약에 高地帶를 올라다니는 버스를 보게

되면 예를 들어 石溪驛에서 월곡산을 올라가는데 대충 타시는 분이 40名은 탄다고 봅니다.

그러면 高地帶를 갈 때 整備不良으로 인해 가지고 어떤 安全事故가 났다 그러면 이것 認許可權이 區廳에 있다 해서 區廳에서 하는 것이 아니라 서울시 交通局에서 이런 制裁나 制度나 方法을 어떻게 세울 것인지, 그리고 整備士가 없는 그 마을버스를, 그렇다 해 가지고 카센터나 이런 데서 고칠 수는 없는 것 아닙니까? 이런 方案과 方法 또 실질적으로 지금 이렇게 整備士가 없는 現況이 어느 정도 되는지 局長님 그것좀 알려 주시기 바랍니다.

○委員長 李昌根; 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 整備士 問題는 4臺 以下일 적에는 義務적으로 안하도록 되어 있기 때문에 이런 問題 指摘은 저희들도 是認을 합니다.

그래서 安定性 問題, 그런 問題에 대해서 저희들이 精密調査를 해 가지고 分析을 해서 어떤 것이 가장 옳을 것인지 研究를 해서 다음 會期 때 報告를 하거나 그 전에 結果가 나오면 李委員님한테 보내드리고 그렇게 하겠습니다.

○李始英 委員; 아니, 報告하는 것은 必要없습니다. 지금 현재 열악한 상태에서 하는 安全管理가 잘 안 되어 있는 것을 制度的으로 어떻게 바꾸어서, 만약에 安全事故가 나지 않게끔 어떻게 할 것이냐 이런 方案을 提示해 달라는 것이지.....

○交通局長 諸他龍; 그것은 저희들이 調査를 해서 어떤 方向이 좋은지 專門家들 意見도 듣고 이렇게 해서 만들겠습니다. 만들어야지 제가 여기서 딱 만든다고 그럴 수는 없는 것이니까 그것을 전부 만들어 가지고.....

○李始英 委員; 局長님, 整備士가 한 名도 없는 데 그것을 무슨 方法을 찾고, 方案을 찾아 가지고 制度的으로 만든다고 하면 이것은 어떻게 합니까? 만약에 4臺 이하일 때는 整備士가 한 名도 없는데, 제가 調査해 보니까 그래요.

○交通局長 諸他龍; 네, 規定이 그렇게 되어 있습니다.

○李始英 委員; 그러면 規定을 바꾸든지, 이것을 4臺 이하가 아니라 10臺 이상으로 만들든지, 좀 대형화를 시키든지, 좀 어떤 方法을 해 가지고, 아니면 4臺 이렇게 되어 있는 것을 2臺, 3臺, 4臺된 것을 한 군데로 모아가지고 方法을 찾아 주셔야지, 만약에 지금 우리가 몰라서 그렇지 高地帶에 올라가는 이것 安全事故가 났을 경우에 그때 어떻게 대처하십니까? 保險들었다고 다 되는 것입니까? 나는 이것을 對策을 講究해서 명확한 對答을 해 주시고 制度를 改善해 달라고 하는 이런 부탁을 드리는 것입니다.

○交通局長 諸他龍; 이것이 아까 規定이 指摘하신 대로 5臺 이상은 整備士를 두도록 지금 현재 規定이 되어 있습니다. 4臺, 3臺는 規定이 안되어서 問題가 있는 것은 사실입니다. 그것은 제가 시인하고 있고, 그래서 그 問題를 어떻게 하면 整備를 할 것이냐, 整備工場하고 技術提携를 한다든지, 여러 가지 方法이 있을 테니까 그런 실상을 전부 把握을 해 가지고 改善對策을 交通局에서 마련을 하도록 하겠습니다.

○李始英 委員; 네.

○委員長 李昌根; 다음 金亨吉 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○金亨吉 委員; 金亨吉 委員입니다.

業務報告 2페이지에 보면 市 豫算 7兆 7,559億원 중에서 交通管理豫算이 1,325億원으로 交通局 豫算에 약 1.7%에

該當이 됩니다. 그래서 이 交通局이 交通管理를 원활하게 하기 위해서 適正豫算은 어느 정도로 추이를 보고 있으며 先進國의 경우는 어떤가를 알고 싶습니다.

두 번째로 交通局에 歲入 總額이 1,228億원 중에 公營駐車場, 公營車庫地 關聯 歲出額이 460億원으로 나타나 약 37.4%에 달하고 있습니다.

駐車料, 牽引料 따라서 歲入額은 254億원으로 赤字 206億원의 赤字를 시현해 가고 있는데 私企業같으면 상상을 못 하겠습니다. 물론 公企業이니까 그러겠지만. 여기에 약 200億원의 赤字를 감수하면서 어떤 效果가 있으며 앞으로 어떻게 回收할 것인가 具體的으로 듣고 싶습니다.

그 다음에 交通施策 推進方向과 計劃에서 보면 페이퍼보고식의 형식이다, 確保를 한다, 強化를 하겠다, 改善을 하겠다, 立體化를 하겠다 유도를 하겠다고 하는데 具體的으로 어떤 定量的인 數値의 效果가 있는 것인지 이런 具體的인 提示事項이 없습니다. 이런 具體的인 提示事項이 文句마다 절대적으로 必要하다고 생각합니다. 補充해 주십시오.

다음에는 버스운행 改善案 中에서 團束의 效果를 높이기 위해서 무인카메라를 현재 20臺에서 100臺로 追加로 設置 하겠다고 報告가 되어 있습니다. 그래서 첫째, 言論의 告發에 의하면 高價에 買入한 裝備가 管理疏忽로 고장되어서 豫算浪費가 극심하다고 노출이 되어 있는데 현재 設置된 裝備의 精確한 稼動率은 어느 정도이고, 앞으로 100臺를 追加設置時에 管理의 부실이 예상이 됩니다. 이것은 展示的인 行政이 아닌가도 묻고 싶습니다.

그 다음에 버스노선의 合理的인 運行과 多樣化, 高級化中 도시형버스에 대해서 臺當 1,100萬원씩을 市費를 支援하겠

다고 했는데 企業이 현재 버스회사에 原價計算에 赤字라고 표시되어 있지만 실제로 會計士의 專門的인 會計에 의해서 原價計算을 정확히 判斷하고 支援한다는 것인지 本人은 알고 싶습니다.

다음에 버스赤字 路線에 支援方案에 대해서 市費補助를 위해서 調査實施, 經營計劃書 提出義務化를 하겠다고 했습니다. 그래서 각 버스회사의 經營計劃書가 具體적으로 각 버스회사마다 提出받아서 檢討하고 있는지 이것도 알고 싶고.

그 다음에 모범택시의 增車 및 排氣量 限度를 철폐하겠다고 報告가 되어 있습니다. 모범택시가 많으면 많을수록 物價에 影響이 미치는 상당히 수치로 影響이 있다고 봅니다. 여기에 대해서도 어느 정도 考慮가 되어 있는지, 그 다음에 輸送能力을 比較해 볼 때 道路率의 約 20.2%로써 서울市の 資金支援이나 效率性を 볼 때는 버스증차가 오히려 效率性이 높다고 보는데 이렇게까지 해야 될 것인 가를 묻고 싶고, 또 노선택시는 地域循環버스, 마을버스가 같이 중복되고 있습니다. 그래서 料金 및 收容能力, 運行速度 등에서 問題點이 많다, 이렇게 보는데 이것은 하나의 卓上空論이 아닌가도 묻고 싶습니다.

그 다음에 駐車施設 擴充管理에서 市有地駐車場의 用役方法이나 用役業體數 現況을 알고 싶고, 그 다음에 用役業體의 選定基準이나 料金算定の 根據를 묻고 싶습니다. 答해 주세요.

○委員長 李昌根; 金亨吉 委員님 質疑에 대해서 交通局長님 答辯해 주시기 바랍니다.

○李迎春 委員; 議事進行發言 있습니다.

○李員長 李昌根; 네, 말씀해 주세요,

○李迎春 委員; 저희 進行 단 몇 분을 봤습니다만 이 會議  
를 원만하고 能率的으로 進行시키기 위해서는 우리 交通局  
職員들, 局長님 이하 職員들이 소위 委員들에 대한 答辯資  
料를 정확하고 아주 알맹이 있는 答辯을 듣기 위해서는 一  
括質疑와 一括答辯을 통해서 소위 答辯資料를 만들 수 있는  
기회도 주는 것이 좋다고 생각하는데 어떻게 생각합니까,  
委員님 여러분. 지금 즉석 즉석 答辯은 어떻게 보면 정말 어  
쩔 수 없이 答辯하는 경우가 많고.....

○金亨吉 委員; 그래서 여기 答辯할 수 있는 것은 答辯을  
하고, 못하는 것은 資料로 提出한다 이렇게.....

○李迎春 委員; 아니, 우리 金委員님 말씀이 아니라 전체적  
으로 우리가 一括質疑를 해서 答辯資料를 準備하고 그렇게  
하는 것이 어떠냐, 委員長님 어떻습니까?

○委員長 李昌根; 李迎春 委員님 質疑에 대해서 長短點이 있  
습니다. 그래서 지난 번 우리가 業務報告 때는 거의가 관계  
에 대한 것을 資料要請을 했습니다. 그래서 이미 要請된 資  
料가 나왔고 準備가 안 된 것은 다음 機會에 나오리라 믿습  
니다. 그 다음에 우리가 一括質疑를 하게 되면 答辯하는 過程  
에서 꼭 어떤 委員이 必要로 해서 그 부분을 質疑를 했는데  
도 불구하고 여러 委員님의 質疑를 統合해서 하다 보니까 그  
러한 부분을 정확하게 質疑 答辯이 있을 수가 없게 된 기회  
가 됩니다. 그래서 可及的이면 한 委員님한테 시간을 충분히  
줘서 質疑 答辯을 받고, 심지어는 補充質疑까지 時間을 최대  
한도로 活用하게 했습니다. 그러니까 앞으로 우리 常任委員會  
를 하면서 좀더 여러 委員님의 意見을 모아서 좋은 方法으  
로 하도록 하겠습니다.

감사합니다.



金亨吉 委員님의 質疑에 대해서 소상한 答辯이 어려운 部分은 資料要請으로 받아 주시고, 즉석에서 答辯하실 수 있는 확실한 部分만 지금 答辯을 해 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 金亨吉 委員님께서 質疑하신 事項에 대해서 答辯 올리겠습니다.

첫 번째, 交通豫算에 206億원이 赤字가 아니냐 하는 말씀이.

○金亨吉 委員; 아니, 첫 번째는 약 1.7%의 交通管理開發資金이 1,325億원인데 우리 혼잡한 서울市の 交通을 원활히 하기 위해서는 어느 정도의 豫算이 필요하냐, 따라서 先進國의 예를 비교해 봤느냐 이것이 첫 번째 質問입니다.

○交通局長 諸他龍; 저희들 서울市の 交通問題 解決을 위해서 서울市가 投資하고 있는 豫算은 2兆 7,721億원입니다. 그러니까 전체 豫算에 35%가 조금 넘게 投資를 하고 있습니다. 여기에 交通事業이라는 것이 交通局에 하는 것만 交通이 아니고 地下鐵建設이라든지, 道路建設이라든지 다 포함이 되어서 交通對策으로 하고 있습니다. 그래서 상당히 많은 돈이 交通에 投資되기 때문에 社會福祉政策, 福祉面에 많은 投資가 지금 못하고 있는 그런 실정에 있습니다.

단지, 交通管理는 저희들이 1,325億원은 交通局에서 유지하고 管理하는 것입니다. 그런데 지금 현재까지도 이 費用이 사실 적은 것은 사실입니다. 저희들이 앞으로 하고자 하는 尖端交通管理를 導入하는 問題, 한 5個年 걸리는 것이 있는데 그 計劃은 뭐냐 하면 先進國에 대체로 日本이나 불란서 파리 정도는 施設이 되어서 運營이 되고 있습니다. 道路上에 各 交叉路마다 어느 정도의 車가 막혀 있는지 그것을 다 카메라가 읽어가지고 電算處理를 해서 各 家庭이나 自

動車에까지 다 나가게 되어 있습니다. 그런 施設이 엄청나기 때문에 그런 것을 마스터플랜을 저희들이 지금 세우고 있습니다. 세우고 있는데 그런 費用이 되면 돈이 얼마나 들 것인지 하는 것을 제가 答辯 올릴 수 있는데 오늘은 얼마를 꼭 다해야 되느냐 하는 答辯을 사실상 제가 못 올리는 점에 대해서는 諒解해 주시기 바랍니다.

○委員長 李昌根; 잠깐만요, 諒解를 하지말고 그런 부분은 資料로 하겠습니다, 이렇게 答辯하세요.

○交通局長 諸他龍; 네, 저희들 해서 外國에 저희들이 얼마나 投資하고 있는지 그런 資料를 지금 못가지고 있기 때문에 다음 번에 資料를 購入을 해서 보내드리도록 하겠습니다.

두 번째로 赤字가 206億원이 있었다는데 그것은 저희들이 歲入部分에 駐車料, 牽引料 받은 것이 있습니다, 254億원하고. 一般會計에서 停車場 建設을 위해서 받는 轉入金이 229億원하고 해서 그 돈을 가지고 저희들이 公營停車場 建設하고, 公營車庫地 460億원을 投資를 하고 있는데 그것이 建設土地購入費가 350億원이고, 公團에서 運營하는 것이 110億 원 해서 그렇게 運營되고 있습니다. 구체적인 것은 項目別로 더 必要하면 저희들이 豫算書를 複寫를 해서 송부해 드리도록 하겠습니다.

그리고 무인감시카메라는 지금 현재 5臺가 警察에 設置되어 있습니다. 지금 5臺가 設置되어 있는데 옛날에 高速道路에 設置했던 것은 무인감시카메라가 고장이 나서 잘 안 쓰고 있는 것이 사실입니다. 지금 警察에서 5臺 쓰고 있는 것은 今年들어 1월부터 7월까지 團束한 件數가 1萬 1,468件입니다. 상당히 요즘 技術이 발달되어 가지고 많이 나아졌습니다. 저희들이 今年度에 設置하는 20臺는 아직 완전히

設置가 안 되었습니다. 工事 中에 있습니다. 今年末까지 12月 4日까지 設置豫定으로 있습니다.

그리고 앞으로 더 設置하겠다 하는 것은 저희들이 지금은 현재 필름식입니다. 그냥 가서 카세트테이프에 필름으로 다 사진찍혀 나오는 필름식으로 되어 있는데 저희들이 來年에 設置하려고 하는 것은 필름이 없는 CCD카메라 시스템이라고 해가지고 그 화면자체가 바로 중앙센터로 電送이 됩니다. 화면이 바로 電送이 되면 그 화면이 電送된 것이 自動車登録事業所에 자동으로 자기가 所有者를 確認을 해가지고 犯則金 通知書가 바로 自動으로 나오도록, 지금은 그것을 가지고 와서 필름이기 때문에 현상해서 읽어보고 自動車 넘버 조회해 봐 가지고 告知書를 만들고 있습니다, 손으로.

그러니까 많은 것을 設置하면 도저히 안되기 때문에 저희들이 올 봄에 交通開發研究院의 教授 두 사람이 미국하고, 캐나다하고 구라과 등해서 순찰, 한번 여행을 해가지고 두달 만에 새로운 시스템을 저희들이 하고 있는 것을 發見을 했습니다. 그것이 지금 현재 그 첨단시스템을 쓰고 있는 都市가 호주 시드니에 지금 일부 쓰고 있습니다. 그것을 그런 技術水準으로 導入하는 것이 좋겠다 해서 앞으로는 그런 水準을 해가지고 나오는데 거기에는 自動車 番號하고 사람얼굴, 운전수 이름까지 바로 告知書에 찍혀서 나올 수 있는 것까지 다 될 수 있는 技術은 開發이 되어 있습니다. 그래서 그런 것으로, 필름을 해서는 저희 앞으로 감당을 못하니까 그렇게 발전시켜 나갈 計劃으로 있습니다.

그리고 1,100萬원 냉방화 버스 支援하는 問題가 왜 赤字가 아닌데 支援을 해 주느냐 하는 말씀이 계셨습니다. 저희들이 그것을 하게 된 동기는 대중 많은 사람이 버스를 리

用하고 있는데 約 38%가 많은 사람이 利用하는데 여름에 自家用을 타고 다니시는 분은 전부 다 에어컨이 되어 있는데 타고 다니고 100名이 타는 데는 더운데 땀을 흘리고 다녀서는 안 되겠다. 그래서 에어컨을 해야 되겠다, 그것이 國民違和感 問題도 있고 해서 이것을 꼭 해야 되겠다 하는 것을 서울시에서 생각한지가 約 10년이 더 됩니다. 꼭 해야 된다 했는데 전부 다른 사람들의 문이 2個이기 때문에 에어컨이 안 될 것이다 하는 指摘이 나왔어요. 그것을 討論을 창피스러운 이야기지만 約 10년이 걸렸습니다, 저희들 대내적으로 에어컨을 하자, 안된다 하는 이야기.

만약 하자 그래 가지고 失敗하면 그것도 책임이 있으니까, 그러다가 今年 들어서는 失敗하더라도 하자 하고 決心을 해서 今年에 했는데 그렇게 되니까 지금 버스 엔진이 180마력 나옵니다. 그런데 그것을 달면 220-230마력이 아니면 에어컨을 달 수가 없습니다. 그러니까 그 費用을 저희들이 이번에 요금 올려 줄 때 올려 주면 좋았는데 올려 주지를 않았습니다, 原價 計算할 적에.

그러면 自動車는 225마력 하니까 그 비용이 180마력 짜리에서 225마력, 어떤 차는 233마력까지 있는데 올리는 車 값 갭이 1,100만원입니다. 그래서 그냥 하는 것은 아니고 2年 据置 3年 分割償還으로 해서 5年만에 償還하는데 每年 利子は 7.5 % 이내에서 하도록 그렇게 해서 주었기 때문에 결국 利子만 조금 싸게 들어간 것이고, 우리 市民들을 위해서 했습니다. 그래서 지금 시내버스가 한 200臺 運行하고 있는데 今年에 한 1,000대 目標로 하고 있는데 全州 現代 工場이 釜山에서 全州로 移轉하면서 플랜트가 故障이 나가지고 生産이 안 되고 있습니다. 그래서 많이 보급을 못하고 있

습니다, 注文은 상당히 저희들이 많이 하고 있는데.

그리고 輿論을 들어 보니까 냉방버스에 대해서 市民들이 아주 좋아하고, 기다렸다 타는 정도로 되어 있기 때문에 이것은 성공하겠단, 그리고 臺當 非公式的으로 이야기 들어 보니까 1萬원에서 2萬원 더 收入이 오른다고 그러합니다, 실제적으로. 그러면 業者側에서는 수입이 있기 때문에 바로, 우리가 강제적으로 안해도 빨리 改善이 되지 않느냐 기대를 하고 있습니다. 그래서 來年 정도 되면 1/3이상 서울市內에 冷房버스가 나올 것이고 改善될 그런 방향에서 推進을 해 왔습니다.

그리고 여섯 번째로 赤字支援에 대해서 말씀이 계셨는데 이것은 지금 당장 버스회사에 저희들이 赤字支援을 하겠다는 뜻은 아닙니다.

2期 地下鐵이 완전히 끝나는 때, 約 97年으로 잡습니다. 그 때 되면 지금 現在 버스이용 人口가 38% 정도 됩니다, 마 을버스 전부 합해서. 그것이 한 26.4 %까지 내려갈 것이 다, 한때 地下鐵 있기 전에는 우리 버스가 60%를 輸送 分 擔했습니다. 그것이 4개 노선 되면서 38%로 줄어들었고, 또 2期 地下鐵 4個 路線 145km가 開通이 되면 97年度에는 26.4% 정도로 輸送分擔이 줄어들면 料金は 계속 올릴 수 없지 않느냐, 그렇게 해 가지고 赤字를 支援을 하는데 다 하는 것은 아니고 꼭 어떤 方法으로 전체적으로 봐서 赤字 를 支援해 줄 것인지 그런 赤字 支援을 어떤 方法으로 할 것인지, 支援하는 것도 間接支援이 있고 直接支援이 있습니다. 그래서 間接支援 할 것이냐 直接支援 할 것이냐, 또 하면 財源은 어떻게 할 것이냐, 全 世界的으로 버스를 政府가 다 支援을 하고 있습니다. 단 유일하게 政府에서 支援 안하

고 있는 나라가 그 중에 하나가 우리 나라에 속합니다.

그래서 일부 저희한테 다른 都市에서는 民間이 하는데 어떻게 赤字도 안 나고 하는 것이 이상하다는 거예요. 그래서 見學을 오는 都市도 있어요, 서울에 대해서.

그런데 사실은 거기에도 問題가 있습니다. 왜 問題가 있느냐 하면, 버스가 臺當 하루에 898名이 타면 30萬원 정도로 分岐點이 맞습니다.

저희들이 利得을 10%해 줘서 原價計算 하는데 約 30萬원 정도, 이번에 料金 올라서 한 30萬원 정도 보고 있는데, 料金の 10%는 利得을 보는 것으로 해서 맞는데, 그렇지 않은 路線, 하루에 898名 정도 못 타는 路線은 예를 들어서 500名 탄다 하면 赤字잖아요. 계속 赤字니까 그러면 이 業體에서도 그런 데는 配車間隔을 제대로 해 주면 좋은 데 收入이 적은 路線은 가급적 業者가 忌避하는 현상이 있습니다. 그래서 例年에 안하던 配車間隔만 저희들이 區廳에 시켜 가지고 4·50件을 摘發해서 課徵金 臺當 20萬원씩 물리고 이렇게 措置를 했고 그 외에도 赤字 路線은 안 뛰고 閉線하는 것도 있고 해서 路線違反하는 것도 있고 해 가지고 今年 들어서 8個 業體를 刑事告發을 해 버렸습니다. 여태껏 告發을 한 적이 없습니다. 그런 問題는 엔간하면 워낙 버스가 어렵다 해 가지고 課徵金만 매기고 했는데 이번에는 제대로 버스요금을 2段階로 올리면서 違反한 것은 가차없이 刑事告發을 今年 들어서 제일 많이 했습니다.

그래서 秩序를 잡도록 해서 金額이 上半期 金額이 12億 원을 課徵金을 매겨버렸습니다. 그 정도 강력하게 해서, 왜냐 하면 서울市の 생각은 버스가 제대로 다니고 버스전용차선 만들어 주고 버스 定時에 오면 自家用 안 가지고 탈 사람이

많이 있거든요. 그러니까 그것이 交通問題 解決한다 해 가지고 버스를 살리는 것이 저희들 가장 큰 課業입니다.

그렇기 때문에 버스에 대해서 어떻게 支援할 것이냐 그런 것을 研究합니다. 지금 研究段階지 바로 支援되는 것은 아닙니다. 어차피 그 研究가 나오면 우리 交通委員會에서 條例를 만들어야 되니까 그때 상세히 報告드리고, 또 必要가 있으면 하고, 안 하면 條例 안 만들어도 됩니다. 그냥 서울市가 주는 것은 아니니까. 그것은 저희들이 研究해서 충분히 報告를 다음에 드리도록 하겠습니다.

그리고 모범택시를 指摘하셨는데 모범택시를 가지고 있는 背景이 있습니다. 저희들이 왜 모범택시를 만들고 있느냐 하면 모범택시를 만들어서 콜 機能을 가지고 어디서든지 택시를 불러서 탈 수 있게 만들자 하는 것이 基本方向입니다.

다 外國에 전부 택시를 불러서 타는 制度로 發展이 되어 있습니다. 우리 나라만 유독 콜 制度가 아직 안 되어 있는데 돈을 좀 더 주더라도 부르면 바로 와서, 지금은 주행택시는 料금이 싸기 때문에 길가에서도 다 못 타는데 불러도 가지를 않습니다, 길가에 손님이 다 있으니까. 그래도 모범택시는 서 있으니까 불러서 갈 수 있도록 하자, 그런 趣旨인데 그 背景은 모범택시를 增車를 어느 정도 해 가지고 콜 機能을 가지면 예를 들어서 급한, 아버지가 오셔서 가지고 집에 돌아 가신다 할 때 아들이 自家用을 태워 가지고 갈 것 없이 콜 불러서 그냥 모시고 가면 되고, 그리고 우리나라도 輸出入이 約 11位인가 그렇습니다, 全 世界的으로. 그러면 企業하는 사람들이 夜間에 바이어를 만나야 된단든지 뭘 해야 된다 해서 술 먹고 만나거나 會社 일이 많습니다. 그것도 하나의 社會活動인데 그렇게 될 경우에 自家用을

가지고 가서 있어야 되고, 손님 대접해야 되고, 기다려야 되고, 그리고 기사 또 2, 3萬원 줘야 되고, 그 費用이 결국 많이 듭니다.

그래서 대접하고 갈 적에 콜만 타고 가면 돈도 적게 들고 또 그것이 國家全體 經濟力이나 이것이 낮다 그래서 그런 趣旨로 모범택시를 育成을 해서 살리자, 다 하는 것은 아니지만 그런 社會需要에 맞춰주자 그래서 全世界가 거의 企業體에서는 自家用을 안 가지고 있는 趨勢에 있고, 전부 營業用에 콜을 달아서 利用하고 있습니다.

예를 들어서 제가 전번에 말씀드렸습시다만, 中央日報 社長이 NHK에 招待되어 갔는데 하이야 택시 렌트카 車로 마중을 나왔습시다, 放送局에서 自家用을 안 가지고 나오고. 우리나라는 自家用을 가지고 나갈 줄 알았는데 안 가지고 나온 거예요. 그 정도로 自家用이 企業體에서 거의 없어졌습시다, 日本도. 그러면 지금 서울市廳도 自家用이 한 100臺 있습니다. 技士가 100名 있습니다. 그 自動車 減價償却費 있지, 技士 賃金 줘야지요. 그 費用이 지금 콜 불러서 타면 그 費用 가지고 충분히 저희들이 탈 수 있다고 생각합니다.

企業마다 다 그럴 수 있으니까 빨리 만들어야 世界 競爭을 하는데 日本 企業體하고 우리 企業體하고 自家用 가지고 그렇게 해서는 안 된다는 것이지요. 그것이 가격 경쟁도 높기 때문에 이것은 빨리 콜 만들고, 어느 정도 企業이 必要한 숫자는 모범택시를 만들어야 되는데 그것은 需要를 봐 가면서 정착해 나갈 腹案을 가지고 저희들이 發展시켜 나가고 있습니다.

市有地에 駐車場의 用役業體 하는 것하고 算定基準, 이것



은 저희들이 복잡하기 때문에 審査를 다 하고 審査基準이 있기 때문에 그것은 諒解해 주신다면 書面으로 보내드리겠습니다.

○金亨吉 委員; 補充質問인데요. 臺當 버스 1,100萬원 融資問題에서 2年据置 3年 分割도 상당히 特惠라고 보는데 利率이 7.5%인데 私企業이나 어디에서 融資를 받을 때는 7.5% 利率이 거의 없습니다. 그래서 어디에 根據해서 利率이 7.5%인가를 追加로 알고 싶습니다.

○交通局長 諸他龍; 저희들이 投融資基金이라 해서 市에서 中小企業育成이라든지 이런 데 들어가는, 市에서 企業을 育成한다든지 또는 어떤 特定業體 育成할 必要가 있을 때 해주는 投融資基金의 利率이 주로 7.5%이내로 서울시가 政府 돈으로, 우리가 그것을 많이 받아 가지고 利率이 할 수 없으니까 그 基準에 의해서 정해지고 있습니다.

○金亨吉 委員; 그 다음에 아까 전반적으로 큰 事項에 대해서 質問에 答을 안 내셨는데 業務報告上에 改善策 推進方向에서 確保, 強化, 改善, 立體化 誘導 이런 表現은 앞으로 좀 삼가해 주고, 진짜 효과가 어떻게 있나, 그래 가지고 심도 있는 定量的인 숫자가 露出되었으면 좋겠습니다.

○交通局長 諸他龍; 그것은 전에 우리가 業務報告를 방향적으로 말씀을 初期에 드려서 그렇고 앞으로는 單位別로 해서 成果하고 실제 數量化되는 것하고 저희들이 지금 長期的인 目標로 해서 數量化를 하고 있습니다. 그런 것이 다 나오면 구체적인 長期計劃書가 되면 전부 委員님에게 보내드리도록 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 됐습니다.

○委員長 李昌根; 다음 質疑하실 분은 李允中 委員님 質疑해

주시기 바랍니다.

○李允中 委員; 李允中 委員입니다.

지난 번 78회 臨時會에서 要求資料 中 보면 78페이지에 交通量 調査가 있습니다.

路線別, 時間帶別, 季節別 乘車人員과 收益性 여부를 李始英 委員이 質問했는데 그 要求資料에 보면 內容이 상당히 不足합니다. 성의있게 해 주시고, 제가, 여러분도 느끼고 계시지만 聖水大橋가 崩壞되고 그 原因으로 해서 우리 麻浦大橋, 盤浦大橋, 그 근교에 상당한 交通混雜이 있습니다.

그에 대해서 今年에 聖水大橋가 開通된다 했는데, 또 延期되었다는 報道도 나왔는데 그에 대한 交通對策을 어떻게 할 것이며, 西江大橋 開通이 벌써 십 몇 年前부터 여태 開通이 안 되는데, 우리 新村 一帶에 대한 交通混雜 對策은 어떻게 세우고 있는지 그에 대해서 答해 주시고, 우리 交通量 調査를 할 때 交通關聯 政策審議會, 影響評價會, 여러가지 等等의 委員會가 있습니다, 우리 서울市 傘下에. 제가 要求資料를 보니까 都市交通에 關聯 政策審議會, 調整委員會, 交通影響評價審議委員會, 交通安全對策委員會, 對策實務委員會 이렇게 많이 있습니다. 그런데도 불구하고 지금 우리 서울市 交通問題는 말이 아닙니다. 거기에 대해서 交通調査를 철저히 한 것인지, 形式的으로 한 것 같아요, 資料를 보면.

앞으로 그것을 어떻게 할 것이며, 그 對策을 소상히 答辯해 주시고, 지난 번 要求資料에 보면 제가 요구하는 사항이 빠진 것도 많이 있으니까.

그리고 또 버스 專用車線 問題입니다. 버스專用車線 問題가 피부에 닿는 것입니다. 그것은 탕탕 비어 있을 때도 그냥 놀리고 가는 우리 現實입니다. 택시 問題가, 저희 技士들도

많이 이야기를 하는 것인데 봉고차를 特殊택시化 할 수 있는 方案이 있는가 그런 것도 알고 싶습니다. 그것에 대해서 對策을 세워 주시기 바랍니다.

答辯해 주시기 바랍니다.

○委員長 李昌根; 李允中 委員님의 質疑에 대해서 資料 要請이 不足한 部分에 대해서는 좀더 소상히 資料를 해 주시고, 오늘 質問答辯中 答辯이 어려운 部分은 역시 書面으로 자세하고 확실하게 해 주시기 바랍니다.

그리고 同 件에 대해서 李始英 委員의 補充質疑가 있다고 합니다. 하십시오.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

지난 번 交通量 調査 및 資料는 제가 檢討한 결과 사실 제가 要求한 資料하고는 조금 동떨어진 그런 것을 느꼈는데 세부적으로 제가 이야기하는 것은 路線, 時間帶, 季節別 乘車人員과 收益性 여부, 기타 여러 가지 事案에 대해서 물었습니다.

이것을 좀 심도 있게 세세하게 時間이 걸려도 좋으니까 해 주시고.

또 한 가지 조금 전에 말씀하신 李允中 委員님이 얘기하는 可變車線制, 專用車線制 거기에 대해서 한 가지만 물어 보겠습니다. 地域을 예를 들어서 대단히 죄송한데 미아리 삼거리에서 上溪洞 쪽으로 가는 昌文女高 一圓에 버스專用 車線制가 있습니다.

專用車線制가 어떻게 되어 있느냐 하면 2車線밖에 안 되는 데에서 專用車線制를 해 놓으니 한 車線 가지고 月谷洞 쪽으로 좌회전을 해야 되고 그런데 專用車線制를 텅텅 비워 놓고 車는 長位洞 고개만 되어서도 딱 차있고, 이쪽에 드림랜

드에서도 차 있고, 專用車線이 비어 있는데 거기는 監視 監督하는 사람들이 세 사람, 네 사람이 서 있습니다. 감히 그 자리가 텅텅 비어 있는데도 누구 하나 겁이 나가지고 그 자리를 지나가지 못해요.

사실 버스가 안 다닐 때는 이것을 좀 效率的으로, 정말 能率的으로 交通을 원활하게 疎通시켜줘야 되는데, 누구를 위해서 만들어놓은 法인지는 모르지만 정말 우리가 낸 税金으로 길을 닦고 내가 낸 税金으로 地域을 보살피는데 이것은 어떤 法の 規定에 의해서 많은 사람들이 被害를 입고 있는데 여기에 대한 적절한 改善方案이 무엇인지, 또 그 地域에 따라 懸案에 따라서는 정말 좀 지혜롭게 交通術通을 시킬 수 있는 그런 方案과 對策을 講究해 주시기를 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 두 분 質疑에 대한 答辯을 交通局長님 해주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 李允中 委員님께서 質疑한 事項부터 먼저 答辯 올리겠습니다.

저희들 交通量 調査가 사실 중요한 資料임에는 틀림이 없습니다. 그런데 저희들이 90年度에 約 2億원, 제가 정확한 豫算을 모르겠는데 2億餘 萬원을 주고 전부 交通量 調査를 일제히 했습니다. 해가지고 저희들이 交通管理事業所에 資料로 보관하고 每年 일부 수정을 해서 活用을 하고 있습니다. 그 資料를 아마 저희들이 못 보내드린 것에 대해서 죄송하게 생각합니다. 그것을 일제히 調査한 資料를 한번 보내드리고, 修正해서 쓰고 있는데 그것이 한 5年 되기 때문에 저희들이 市政開發研究院에 交通資料센터를 하나 만들려고 그런 構想을 하고 있습니다. 아직 職制가 交通管理本部 만드는

것이 市長님한테 檢討 중에 있기 때문에 안 됐는데 그것이 되면 저희들이 다행스럽게 될 수 있고, 그렇지 않으면 저희들이 交通管理事業所에서 한번 더 하더라도 해서 全交通量에 대해서 把握할 수 있는 시스템을 갖춰나가야 된다 하는 데는 저도 동감을 하고 있습니다. 그렇게 해서 그 資料는 저희들이 한번 있는대로 해서 보내드리도록 하겠습니다.

그리고 聖水大橋, 그때 약 하루에 聖水大橋에 10萬臺의 自動車가 지나갑니다. 그것이 崩壞되어 가지고 거기의 한 12%는 永東大橋로 分散이 되고, 8%는 漢商大橋로 分散이 되고, 나머지 기타 몇 %씩 分散이 되고 있기 때문에 漢江다리 지나기가 아주 停滯가 되고, 어떤 때는 저도 뭐 지나가다가 한 시간씩 걸리고 있는 것이 사실입니다. 그래서 지금은 交通이 安定이 되어 가고 있습니다만 한 부분에 대한 특별한 對策을 저희들이 세우기는 어렵고 해서 今年 봄에 저희들이 57個 交通對策을 해서 저희들 交通局 나름대로 했습니다만, 아직 만족스럽게 效果가 안 나오고 있는데 대해서는 송구스럽게 생각을 합니다. 저희들이 57個 交通對策에 대한 中間評價가 6月末로 해 놓은 評價報告書가 있고 白書가 있습니다. 그것이 必要하시다고 하면 저희들이 보내드리겠습니다.

그리고 버스專用車線制에 대해서 李始英 委員님하고 李允中 委員님께서 말씀하셨는데 사실 버스專用車線制를 精密調査를 하고 시간을 두고 해야 되는 것이 사실입니다. 저희들이 今年度에 交通對策을 세우면서 솔직히 말씀드려서 좀 무리하게, 과감하게 實施한 것이 사실입니다. 왜냐하면 원래는 버스專用車線 할 적에 調査를 해서 버스베이를 만든다든지 이렇게 다 하고 해야 되는데 車道가 적은 데는 못만드니까

일부 해서 저희들 기준은 러시아워 때 한 車線에 100臺 이상 되는 데는 전부專用車線制를 갖는 것으로 基準을 삼고 그렇게 해서 해 왔습니다.

지금 현재 37個 164km를 運營을 하고 있습니다. 앞으로 저희들이 來年까지 해서 270km까지 늘려나갈 計劃입니다. 그래서 1次 저희들이 한번 하고 言論에도 많은 批判이 있었습니다. 報道에도 나고 해서 한 14군데는 고쳤습니다. 저희들이 일부 고치기도 하고, 일부는 永登浦같은 데는 全日 專用車線制하는 區間이 있었는데 그것도 너무 해 보니까 맞지 않다고 해서 아침 저녁으로 修正을 한 것도 있습니다, 있는데. 저희들도 指摘하신 路線에 대해서 한번 더 精密分析을 해서 改善이 必要있는지, 없는지 檢討를 하겠습니다.

그리고 버스專用車線制 택시走入 許容問題에 대해서 봉고차를 특수택시화하는 것이 어떠냐 하는 말씀이 계셨습니다.

버스專用車線制에 택시가 들어가는 都市가 그리 많지는 않습니다. 저희들이 世界 都市에 비교해 보니까 버스專用車線制에 택시 들어가는 都市가 불란서 파리에 일부 있고, 스페인에 있다고 이야기를 들었습니다. 보지는 않았고 불란서는 제가 직접 본 경험이 있습니다. 있어서 저희들이 아침, 저녁으로는 어렵고 研究結果 전부 分析해 보니까 아침, 저녁으로는 어렵고 全日 專用車線하는 區間이 저희들이 12個 區間이 있습니다. 全日 專用車線 區間이 12個 區間인데 그 중에 9個 區間은 낮시간대, 아침 7時부터 저녁 5時까지는 택시를 許容해도 괜찮겠다는 分析이 나와가지고 그것이 道路交通法施行令을 고치도록 되어 있습니다. 그것이 저희들 所管이 아니고 警察廳所管이 되어서 그것을 좀 法律 施行令

을 改正토록 建議를 했습니다. 며칠 전에 해서 報道도 된 바가 있습니다. 그리고 아직 봉고차까지는 許容하는 것은 檢討를 안하고 있습니다. 단지 봉고차를 특수택시로 할 것이냐 하는 問題는 더 深度 있게 研究를 해야 될 것으로 생각을 합니다.

○委員長 李昌根; 質問에 대해서 補充質疑 있으십니까?

○李允中 委員; 네.

○委員長 李昌根; 해 주세요.

○李允中 委員; 李允中 委員입니다.

100臺 基準이 어떤 基準입니까?

○交通局長 諸他龍; 저희들이 時間當 100臺 지나가는, 時間當 세어가지고 100臺 정도면 그것은 버스專用車線制를 할 必要가 있다고 보는 것이.....

○李允中 委員; 한 시간에 100臺 지나가는 곳을 버스專用車線制를 한다 이것이죠?

○交通局長 諸他龍; 네.

○李允中 委員; 그런데 지금 보면 우리 李始英 委員도 指摘했지만 텅텅 빈 데도 불구하고 카메라 찍습니다. 新村로터리, 梨大入口 가다 보면 계속 찍는데, 왜 그러느냐 그런 경우는 이것이 交通量을 解消하기 위해서 만든 것 아니에요? 그렇죠?

○交通局長 諸他龍; 그렇죠.

○李允中 委員; 그런데 그것을 解消하기 위해서 우리 交通局에서 政策審議委員會에 수억원씩 들여서 交通量 調査하고, 또 이것이 交通政策影響評價委員會인가 있으면 뭐 합니까? 여러 教授들 諮問받아서 다 거기 豫算浪費하는데, 실질적으로 交通巡警이 하듯이 거기도 일종에 請願警察인가 奉

仕隊인가 와서 하는데 그럴 때는 제 생각입니다. 通行量을 위해서 즉시 이쪽으로 빼주게끔 좀 해서 通行을 빨리 해 줘야 通行이 원활히 되는 것이지, 딱 막혀 있는데 수백미터는 그냥 텅텅 비어 있다고. 그러니까 交通을 원활히 하는 것이 아니라 아주 악순환을 시키는 것입니다. 그것을 是正 改正을 해 주시고.

그 다음에 路線에 청색노선 점선그어 있는데 좌회전 들어가려고 하다 보면 이것이 거기 있어 가지고 거기서 딱 카메라 찍고 있어요. 그런데 그런 것도 좀 실제적으로 國民稅金 罰金 물기 위해서 하는 政策보다는 그것을 좀 緩和해 가지고, 실제적으로 30m 와 갖고는 車 돌리기가 밀려있으니까 못 갑니다. 그러니까 좀 해가지고 할 수 있게끔 政策的으로 배려를 해야지, 우리 交通局에서 調査하는 것이 저는 잘못되었다고 봅니다. 是正해야 될 것으로 알고 있는데 어떻게 하겠습니까?

○交通局長 諸他龍; 거기 실선이 있고 점선이 있습니다, 交叉路마다.

점선이 있는 데는 들어가도 괜찮습니다. 들어가라고 점선을 해 놓은 것이고, 실선이 죽 그어 있는 데는 가급적 못 들어가도록 되어 있는 것이고, 점선이 있는 데는 交叉路라든지, 골목에 들어온다든지, 나온다든지, 점선이 일부 짧다 하는 指摘이 있어 가지고 우리들이 한번 是正을했는데 그 具體的인 地點을 말씀해 주시면 저희들이 調査를 한번 시켜보겠습니다.

○李允中 委員; 具體的으로 말씀을 드릴게요.

新村 一帶 梨大入口에서부터 그런 데가 많고, 또 어디냐 하면 永登浦 오게 되면 大方洞에서 大方地下車道 들어가는



데 있습니다. 보면 항상 밀려요. 러시아워를 제외하고는 가능한한 時間帶를 調節해 가지고 交通量이 제대로 갈 수 있게끔 해 줘야 된다고 봅니다.

○金亨吉 委員; 追加로 말씀은.

○委員長 李昌根; 어떤 部分에 대해서요?

○金亨吉 委員; 점선하고 실선관계, 지역이 黑石洞 10番地에 명수대 현대아파트 쪽에 점선이 50m밖에 안 되기 때문에 충돌사고가 자주 납니다. 그래서 그것을 좀.

○交通局長 諸他龍; 黑石洞 어디 아파트입니까?

○金亨吉 委員; 명수대 현대아파트입구, 그 다음에 한강 현대아파트하고 거기 들어갈 때 실선이 짧아서 충돌사고가 몇 번씩 發生됩니다.

○委員長 李昌根; 그러니까 局長님, 지금 말씀한 場所는 물론이고, 그외 다 거의가 비슷해요. 그러니까 실지 들어갈 부분이 너무 임박해서 실선이 끊어져 있어서 交通事故가 있다 그러니까 그런 부분까지 좀 參考해 주시기 바랍니다.

○李始英 委員; 補充質疑 있습니다.

○委員長 李昌根; 이 부분에 대해서요?

○李始英 委員; 네, 제가 補充質問 좀 하겠습니다.

交通量 調査를 局長님께서 앞으로 計劃性있게 豫算을 確保해 가지고 앞으로 交通量 調査를 할 것인지, 아니면 交通量 調査는 지금까지 해 놓은 것 가지고 充分해서 이것으로 토대로 할 것인지 이 對答을 좀 해 주시고.

本委員이 생각하는 것은 그렇습니다. 交通量 調査를 명확하게 해야만 앞으로 料金引上이나 노사협상이나 이런 기타 모든 현안점을 가지고 일을 할 수 있을 것이라고 생각을 하는데 좀 제가 提案하는 것은 지금 市政開發研究院이나

其他 公共 研究院이 많이 있습니다만 우리나라에서 탁월하고, 都市交通에 대해서는 자타가 공인하고, 가장 인정받는 서울大學에 있는 박창호 교수나 市立大에 있는 원제무 교수 이런 분들한테 좀 依賴해서 정말 명확하고 정확하게 交通量 調査를 다시 해보고 싶은 그런 意向은 없는지 묻고 싶고.

또 한 가지는 局長님께서 말씀하신 交通白書 기타 이런 것이 다 있습니다만 지난 5年 前に 1990年度에 交通量 調査를 해 가지고 그때하고 지금하고 서울의 交通量이 엄청난 差異가 나리라고 생각을 합니다. 자꾸 그때 그때 懸案에 基本的인 틀에서 補充하고, 補充하고 이런 것보다는 확일적으로 앞으로 地下鐵이 연계되는데 이상으로 交通量을 대대적으로 經費가 좀 많이 들어가도 명확하고 정확하게 活用할 수 있는 方案을 가지고 제시면 얘기해 주시고, 앞으로 언제쯤 이런 交通量을 해야 될지 그런 것을 좀 얘기해 주시기 바랍니다.

○委員長 李昌根; 局長님, 잠깐만요. 洪性龍 委員님 아까 버스專用車線制에 대해서 補充質疑하시려고 그랬죠?

○洪性龍 委員; 네.

○委員長 李昌根; 말씀하세요. 그래서 一括答辯 하세요.

○洪性龍 委員; 저는 특별하게 묻는 것은 아닙니다. 道路上에 선을 긋는 것을 警察廳에서 하고 있지요?

○交通局長 諸他龍; 네, 그렇습니다.

○洪性龍 委員; 그런데 이것이 交通局에서 管轄해서 실지 指示를 하면 그대로 되고 있는 것인지, 내가 보기에선 선 하나 긋는 것도 전부 警察署나 警察廳에다가 이야기해야 선을 그어주는 것으로 알거든요. 이런 것이 民願 關係가 상당히 많습니다. 선을 하나 그으려고 그러면 警察署에 가서 警察署長

이나 幹部들에게 얘기를 해 가지고 선을 變更한다든지 이렇게 하고 있거든요. 그러면 이것을 交通局에다가 얘기하면 그대로 선을 그을 수가 있는 것인지 한번 그런 것을 알고 싶어서 補充質疑를 했습니다.

○委員長 李昌根; 答辯해 주시기 바랍니다, 局長님.

○交通局長 諸他龍; 버스 專用車線 긋는 것은 設計는 저희들이 하고 있습니다, 設計를 用役會社에 用役을 주어 가지고, 요즘은 하도 專門化 되어 가지고 道路에 점 하나 치는 것도 公務員이 마음대로 못하고 專門家들이, 資格이 있는 交通技術士나 이런 사람들이 다 봐야 되기 때문에 設計를 해 가지고 그 設計대로 用役 發注만, 선 긋는 것은 또 警察廳所管이 돼 가지고, 돈하고 設計書하고 줘서 사실적으로 선을 긋고 있습니다. 선이 되었느냐, 안 되었느냐 하는 것은 저희들이 確認을 하고 있지요.

조금 전에 말씀하신 것처럼 實線이 짧아 가지고 하고 있는 것을 今年에 한 300餘 군데를 是正을 했습니다. 급하게 하다 보니까 솔직히 말씀드려서 잘못된 것이 있었는데 아직도 일부 있는 것은 事實인 것 같은데 全數調査를 한 번 더 해서, 오늘 말씀하신 것 외에도 그렇게 해서 고치도록 하겠습니다.

그리고 일반적인 交通量은 로터리에 있는 것은 저희들이 警察廳에서 루프로 設置 돼 가지고 交通量 몇 臺가 지나가고 하는 것은 대체적으로 把握이 되고 있습니다. 自動車 지나가는 것을 確認할 수 있도록 되어 있고, 거기에 不足한 것은 저희들이 어느 정도 더 해야 되는지는, 전에 調査한 것하고 해서 交通管理事業所에 專門職들이 있으니까 한 번 어떤 方向으로 잡아야 될 것인지 말씀드리겠습니다.

다만, 버스에 대해서는 저희들이 우리 全數調查를 솔직히 전번에 한 15個밖에 못했습니다. 그리고 버스를 한 번 調査한다는 것이 쉽지 않은 것이 平日 調査해야 되고, 放學 때 調査를 해야 되고, 겨울방학 調査해야 되고, 여름방학 때 한 번 해 봐야 되고, 일요일 調査해야 되고, 네 번을 해야 되기 때문에 정확한 平均値를 내기가 아주 어렵습니다.

그래서 이 料金調整이 옛날부터 서울시에 委任이 되어 있었으면 이것을 우리가 體系的으로 해 두었을텐데 昨年에 바로 넘어와 가지고 처음 3월에 제가 오자마자 料金調整을 하기 때문에 그런 資料가 없어 가지고 料金調整은 안 할 수도 없고 해서 저희들이 用役된 데다가 示範적으로 한 5個 하고 10個 하고 15個를 調査를 해서 料金を 1·2次 했는데 지금도 전번에 調査했던 때와 지금 여름방학 때 어느 정도 줄어들었는지 그것을 하고 있습니다. 그래서 委員님께서 말씀도 계시고 해서 全數調查 하는 것을 個人은 시킬 수가 없습니다.

왜냐 하면 個人會社 가서 帳簿 보자, 書類 보자, 돈봉투 보자, 돈을 다 세어야 되니까, 토크를 다 세어야 되니까 불가능하고 해서 交通局 全 職員이 버스 全 路線에 대해서 調査하는 것은 저희들이 할 것이냐, 안할 것이냐 하는 것을 지금 人力하고 判斷해서, 그런데 제 개인적으로는 정말 하고 싶은 것은 사실입니다.

○李始英 委員; 제가 이야기하는 것은 그것이 아니고, 交通量 調査를 하는 데 있어 가지고 어떤 研究機關에 依賴를 하든가 大學機關에 依賴를 하면 人員이 100名이 動員되든, 200名이 動員되든 그쪽에 委託을 주면, 都市交通을 專攻하는 學生들도 있고 많은 아르바이트 學生이 있을 것 아닙니까? 이런 學生들한테 依賴해 가지고 用役을 주게 되면 乘車人員하고

收益性은, 들어가는 돈 데이터로 하면 얼마든지 나오는데 누가 會社 가서 돈 쥐서 하겠습니까? 그것은 말도 안 되는 소리고, 제가 얘기하는 것은 그런 總括的인 交通量 調査와 또 버스회사가 정말 赤字, 赤字, 赤字 하는데 정말 赤字가 되는지 收益性 調査도 좀 해 보고, 타당성 있게 데이터에 의해서 하자는 그런 提案이지, 내가 여태까지 局長님 하신 것이 잘못 했다는 것은 절대 아닙니다. 그것을 얘기해 달라는 얘기지요.

○交通局長 諸他龍; 交通量 全數調査하는 것은 저희들이 원제 무 敎授팀이라든지 저런 데 맡길 것이냐, 안 맡길 것이냐 돈이 제가 알기로 3億이상이 들기 때문에 상당히 돈이 많이 듭니다.

○委員長 李昌根; 局長님, 그 部分에 대해서는 特定人을 指稱해서 하는 것은 答辯 안 하셔도 되고 그러한 分野에 대해서 노력하겠습니다로 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 이 問題에 대해서 全數調査가 必要한지 警察廳에 基本資料도 있고 하니까 또 막대한 豫算이 안 들면 좋은데 많은 豫算이 들고 하기 때문에 저희들 專門的으로 專擔하고 있는 交通管理事業所가 있으니까 協議를 해서 方向을 잡아서 報告를 올리겠습니다.

○委員長 李昌根; 감사합니다. 補充質疑는 그만 받도록 하고 지금 세 분의 質疑 要請이 왔습니다. 그래서 원만한 會議進行을 위해서 여러분, 양해해 주시기 바랍니다.

朴謙洙 委員님이 먼저 質疑要請 했습니다. 하십시오.

○朴謙洙 委員; 朴謙洙 委員입니다.

오늘 고생이 많습니다. 局長님께 資料에 대해서 여러분들이 말씀을 많이 하셨는데 제가 그 部分에 대해서 성실하게

資料를 저희들한테 좀 보내 주셨으면 하는 그런 마음에서 한 가지를 짚고 가겠습니다. 지난 번 趙淳 市長께서 저희들한테 서울시 現況報告를 하시면서 하루 自動車 서울시 增加量이 498臺, 約 500臺라고 報告를 했습니다. 서울시 報告資料에 나와 있습니다.

그런데 지난 번 交通局에서 나온 資料에는 300臺로 나와 있습니다.

제가 많은 분들한테 그런 말씀을 드릴 때는 서울시長이 그렇게 말씀을 하셨기 때문에 하루 自動車 增加臺數가 500臺가 된다 그렇게 했는데 言論, 또는 우리 局長님 말씀도 300臺라고 그래서 상당히 交通局에서 自動車 增加 臺數를 정확히 해야 하지 않겠느냐 하는 그런 立場에서 우선 資料가 항상 이렇게 되면 안 되겠다 하는 생각이 들어서 말씀을 드리고, 또 한 가지 말씀은 지난 번 報告에서 地下鐵이 2000年代면 輸送을 75%를 맡는다, 이렇게 中長期 指標를 말씀하셨습니다. 그런데 地下鐵建設本部 立場에서 얘기를 들어 보니까 2000년까지 地下鐵이 建設이 안 되기 때문에 75% 이것은 아직은 希望事項일 것 같다, 그런 水準이다라는 말씀을 하셨습니다. 저희들한테 말씀을 하실 때는 저희는 아직 정확한 內容을 모르기 때문에 그런 統計數值 알지 自動車 增加數值 이런 部分에 있어서는 正確性を 기해 주셨으면 하는 바람입니다.

또 하나 제가 資料 要求 中에서 미진해서 다시 한 번 資料를 補充해서 말씀을 드리겠습니다. 지난 번 非破壞試驗 13臺에 대해서 제가 資料를 要請한 것이 오기는 왔습니다. 그런데 조금 제가 궁금해서, 아직 올해 들어서 裝備가 確保가 안 됐기 때문에 8月 末日字로 確保를 하고 그 이후에

運用을 하겠다 이렇게 했는데 8月 末日頃에 들어온다고 보면 현재 運用計劃이나 人力, 裝備運用에 관한 人力이 다 되었는지, 計劃이 확실히 서 있어서 이것을 그렇게 하고 있는 것인지, 아니면 들어오면 그때 計劃을 잡아서 하시겠는지 그런 部分이 조금 궁금하고, 그 다음에 그 13臺 裝備가 각각 다른데 交通局 傘下 機關에서 이렇게 購入을 하는 것인지, 아니면 調達廳같은 데서 購入을 해서 引繼引受를 받는 것인지 그런 것이 궁금합니다. 그래서 交通局에서 하는 것인지 다른 데서 하는 것인지 하는 그런 立場과, 機械를 販賣하는 會社와 額數, 그리고 콘크리트强度 測定機가 6臺가 必要하다고 그랬는데 꼭 6臺가 전부 다 必要한 것인지, 아니면 不足한 것인지, 이 裝備들이 최소한의 數值인지 아니면 安全點檢을 실시하기 위한 充分한 裝備인지 궁금합니다. 그래서 이런 것은 資料로 要求를 하고요.

제가 두 가지를 質問을 드리겠습니다.

어제인가 오늘인가 言論에 보니까 그렇지 않아도 삼풍백화점 崩壞事故 以後에 各種 事故가 일어나면서 建設現場이랄지 安全事故에 대해서 말씀들을 많이 하고 계시는데 우리 地下鐵을 建設하면서 시멘트 4萬 9,000톤을 工事場에 들어오지도 않고 書類로만 꾸며서 빼돌렸다, 그래서 거기에 우리 5-1地下鐵 工區와 7-1地下鐵 工區가 該當이 되는데 7-1에서는 現場 監督 公務員이 拘束이 되고, 또 所長이 不拘束 起訴되고 5-1 會社에서는 現場所長이 逃避하는 內容이 나왔습니다.

그런데 제가 생각할 때는 이것을 交通局에서 管理를 할 때 每年 自體監査를 하지 않을까 하는 생각이 들어갑니다. 그런데 이 시멘트를 建設을 하는 데 있어서 이것을 뻔다하

는 것은 하루이틀 빼는 것이 아니고 調査 結果로는 93년부터 95년까지 지속적으로 장기적으로 그렇게 했는데 거기에 대해 우리 交通局에서는 管理監督을 어떻게 했는지, 93년부터 했다고 그러니까 이것이 또한 이 두 개 會社만 해당되는지, 아니면 지금 地下鐵建設을 맡고 있는 모든 會社가 하고 있는데 두 개 會社만 드러나 있는 것인지, 저는 氷山의一角으로 생각을 하는데 우리가 管理監督을 제대로 해 왔는지 거기에 대해서 自體監査 結果가 나와 있으면 그것을 資料로서 좀 보내 주시면서 오늘 說明을 좀 해 주시고요.

제가 한 가지 局長님의 地下鐵과 都市鐵道公社의 運營計劃 中에서, 이것은 제가 자세한 資料가 없기 때문에 앞으로 資料要求를 계속하면서 공부를 저도 해야겠습니다만, 地下鐵公社와 都市鐵道公社는 똑같은 性格에 똑같이 하고 있는데 이것이 地下鐵 勞働者 管理側面에서 分離하는 것이 좋고, 地下鐵公社나 서울市의 經營收支 改善을 위해서는 統合이 必要하다, 이렇게 일반적으로 생각을 하고 있습니다. 그런데 제가 생각할 때는 勞働者 管理를 위한 側面에서도 統合이 必要하고 2兆 4,000億원이나 되는 財政赤字 解消를 위해서도 統合이 필요한데 이것이 아직 都市鐵道公社가 완전히 정착이 안 되어 있기 때문에 만약 빠르면 빠를 수록 統合이 必要하다, 서울市 財政을 위해서나 地下鐵公社나 都市鐵道公社를 위해서 必要하다고 생각이 되면, 趙淳 서울市長께서도 제가 알고 있기로는 選舉公約 中에 都市鐵道公社와 地下鐵公社를 統合化하는 것이 오히려 바람직하다는 그런 立場을 밝히신 것 같은데 거기에 대해서 혹시 지난 번 都市鐵道公社를 分離하기 이전에 研究用役을 주었을 때 贊反 兩論이 있어서 결국은 都市鐵道公社를 분리하게 되었는데 지금 狀況과



그때 狀況이 變化된 것이 있는지 여기에 대해서 말씀을 해주셨으면 좋겠습니다.

그래서 제가 두 가지, 建設現場에서 일어나는 下都給에 관한 또는 公務員의 不正에 관한 自體監督 部分과 地下鐵公社·都市鐵道公社의 統合 必要性은 없는 것인지 여기에 대해서 局長님께서 소상히 말씀해 주시면 감사하겠습니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 朴謙洙 委員님의 質問에 대해서 資料要請 部分에 대해서는 앞으로 좀 자세하고 명확하게 다시 한 번 그런 資料要請이 없도록 해 주시기 바랍니다. 그래서 確實한 資料가 안 나오면 몇 번이고 계속 끝까지 할 것입니다.

그 다음에 두 가지 質問에 대해서는 지금 명쾌하게 答辯을 해 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 答辯 올리겠습니다. 資料가 불충분한 데 대해서 먼저 죄송하게 생각합니다. 저희들 交通局에서 사실 報道 보시면 아시지만 報道가 안 되는 날이 없을 정도로 약 서울市內 100餘 名の 記者가 出入하고 있기 때문에 資料를 숨긴다는 것은 전혀 저희들이 생각을 안하고 있습니다. 완전히 오픈 되었다고 해도 과언이 아닙니다. 사실 저희들이 要求한 資料가 포인트를 못찾아 가지고 제대로 못보내 준 것이 오늘 와서 보니까 안 되었는데 必要하다면 저희 決裁나 書類까지 다 보내드리겠습니다. 숨길 생각 하나도 없고, 저희들이 行政하는데 완전히 公開해 가지고 그럴 생각이니까 제가 숨기고 있는 것은 아닙니다, 분명히 말씀드려서. 충분히 資料를 앞으로 보내도록 한번 더 다짐을 드립니다.

그리고 처음에 質疑하신 安全事故에 대해서는 사실 제가 指導 監督하는 部署가 아니기 때문에 정확하게 答辯을 못드

런 데 대해서 죄송하게 생각합니다. 아마 다음 번에, 오후에 地下鐵建設本部가 質疑가 있으니 그때 하시면 정확한 내용을 아실 것 같고, 제가 할 수 있는 範圍는 저희들 監査室에서 監査한 結果는 저희들 받아서 委員님들한테 보내드리도록 하겠습니다.

두 번째로 質疑해 주신 地下鐵公社 統合問題, 地下鐵公社를 統合할 것이냐, 분리할 것이냐 하는 問題는 처음부터 상당히 論難이 있었던 것은 사실입니다. 사실인데 大體的으로 鐵道에 대한 배경을 제가 말씀을 올리면, 全世界에서 鐵道を 제일 잘 運營하고 있는 나라가 日本입니다, 全世界에서. 日本인데 그래서 日本모형을 저희들이 갖고 오게 되었습니다. 처음에 日本이 鐵道가 전부 國家에서 運營을 하다가 民營化했습니다. 民營化 하면서 한 業體에다가 民營化 하지 않고 日本이 예를 들어서 東京에서 오사카 가는 區間은 A會社, 또 다른 區間은 B會社 해서 제가 지금 記憶하기로 한 7個 會社에다 이렇게 나누어 주었습니다.

왜, 그러면 日本이 鐵道を 民營化 할 때 7個 會社에다가 나누어 주었느냐 하면 競爭原理를 導入한 것입니다. 競爭을 導入을 해서 競爭을 하는 것이 發展한다는 아주 基本的인 原理에서 導入이 되었습니다, 日本이. 그래서 지금 日本이 全世界에서 鐵道에 대한 經營이 費用이 제일 적게 들어가는 것으로 評價되어 있고 發展이 되어 있습니다. 그래서 日本 都에 鐵道도 道廳이 움직이는 鐵道가 있고 道營이 있습니다.

日本 都가 직접 움직이는 運輸局에서 움직이는 鐵道가 있고, 私鐵이 있고, 道營이 있고, 또 公團에서 움직이는 것하고 이 세 가지를 구분을 해서 競爭을 해서 하고 있습니다.

그런데 統畧을 할 것이냐, 안 할 것이냐 하는 問題는 아직 까지 저희들이 본격적으로 研究는 안하고 있습니다, 솔직히 말씀드려서. 아직 그 段階는 바빠서 못하고 있는데 앞으로 그런 것이 指摘이 있으면 한번 더 檢討는 해 보겠습니다만 아직은 안하고 있고, 조금 運營해 보면서 鐵道公社를 2個를 해서 運營해 보면서 矛盾이 무엇이 있고 하는 것은 時間을 걸려서 좀 分析을 해 봐가지고 아직 運營도 안 되기 때문에 바로 統畧하는 것은 좀 성급하지 않느냐 하는 생각을 하고 있습니다.

지금 地下鐵公社도 長期的으로는 研究報告書가 어떤 것이 나와 있느냐 하면 사업부제를 研究用役이 나와 있습니다, 사업부제. 그것은 어떻게 되었느냐 하면 1號線 사업부제, 2號線 사업부제, 3號線, 4號線 해서 號線 別로 部長이 있어 가지고 運營해서 競爭을 붙여라 하는 것이 아까 말한 우리 市立大學에서 用役한 結果가 競爭을 붙여야 된다 해서 지금 있는 것도 사업부제로 해서 運營하는 것이 바람직하다 하는 研究가 와있는데 거기에 내부적으로 勞組라든지, 여러 가지 협의가 되어야 되기 때문에 그 用役을 갖고 있으면서도 아직도 施行을 못하고 있는 그런 중에 있기 때문에 통일하느냐, 나누느냐 하는 問題는 조금 時間을 두고 저희들이 檢討를 해 나가도록 하겠습니다.

○李允中 委員; 아까 答辯하신 부분 중에서 市長이 498臺 하고 500臺라고 말씀하시고 그 부분은 제가 資料가 있기 때문에 記者들이 백번 보면 백번 다 잘못했다 그러지.....

○交通局長 諸他龍; 저희들이 그렇게 표현이 된 데 대해서 먼저 사과를 드립니다. 왜냐 하면 市長님이 答辯하신 것은 우리 企劃部署에서 현재까지 우리 市民들이 거의 公務員들

이 알고 있기로 94年初, 93年 전부 500臺로 通用이 되어 오다가 今年부터 約 300臺로 둔화가 되었습니다, 이것이 增加되는 것이. 그렇기 때문에 그 쓰는 데에서 조금 착오가 있었던 것에 대해서 죄송하게 생각합니다. 앞으로 그런 일이 없도록 企劃部署하고 저희들 서울시에서 調整을 좀 잘 하도록 하겠습니다.

지금 그것이 조금 왔다 갔다 하는데 267臺가 될 때도 있고, 또 300臺 갈 때도 있고 해서 이번 休暇 때는, 이달은 거의 늘어나지를 않습니다. 그런 때도 있고 해서 1年 가 가 지고 平均해서 말씀하기 때문에.....

○金喜甲 委員; 그러면 年度別 月別 增加臺數 현황표를 各 委員님들한테 보내 주세요.

○交通局長 諸他龍; 네, 資料로 送付해 드리도록 하겠습니다.

○委員長 李昌根; 다음 鄭炳仁 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○鄭炳仁 委員; 鄭炳仁 委員입니다.

저는 우리 서울시 전체 다 느끼고 있는 것인데 골목의 廢車關係인데 이것이 우리 交通局所管이면 一括해서 各 區廳을 어떻게 포괄해서라도 제대로 여태까지 어떻게 해왔으며, 앞으로 또 어떻게 할 것이며, 지금 現在대로 할 것인지 그것을 명확하게 答해주시고.

두 번째는 百貨店에 손님 실어나르는 버스가 있는데 이것이 제가 알기로는 不法으로 알고 있는데 지금 그것이 臨時的으로 무슨 스포츠 이런 것으로 해서 運營하고 있는데 이것을 어떻게 團束하고 있는지 現況을 좀 간단하게 說明해 주십시오.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 交通局長님 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 鄭炳仁 委員님께서 質疑하신 事項에 대해서 答辯 올리겠습니다.

저희들이 뒷골목에 가면 自家用 오래되어 가지고 主人도 없이 서 있는 車가 많이 있는 것이 사실입니다. 每年 저희들이 團束期間을 정해 가지고 한번씩 整理를 하고 있습니다. 昨年에 團束해서 處理한 것이 1萬 559臺입니다. 아직 今年에는 저희들이 團束期間을 정해 가지고 못했는데 今年에도 團束期間을 정해 가지고 下半期에 일제히 수거를 해서 한번 整理를 하도록 하겠습니다.

그리고 百貨店 버스에 대해서 사실 임시로 스포츠운행이라든지, 會員들 타는 것으로는 許容이 되어 있습니다. 會員으로 해서 그렇게 許容되어 있고, 돈받는 것은 못하도록 그렇게 되어 있는데 百貨店에서 손님들 유치를 위해서 하고 있는 것이 中小企業 商店에 영향이 있다고 해서 상당히 社會問題가 되고 있고 現實化 안 되어 있는 것은 사실입니다. 그래서 그 부분도 저희들이 強力하게 구분해서 團束을 해서 處罰을 해야 되는데 그렇게 안 된 것에 대해서 죄송하게 생각합니다. 현재 團束을 전혀 안한 것은 아닌데 제가 統計資料를 안 갖고 왔는데 그것은 昨年, 再昨年 團束한 것은 書面으로 報告를 올리도록 하겠습니다.

○鄭炳仁 委員; 廢車處理 關係를 1년에 한번 한다는데 지금 제가 생각해보면 條例가 必要하면 條例를 改正해서라도 月로 한다면, 分期別로 한다면, 申告하면 바로 바로 치울 수 있는 그런 方法을 했으면 어떻겠느냐 해서 말씀드리는 것입니다.

○交通局長 諸他龍; 그것은 언제든지 申告하면 되고, 우리

가 일제 犯罪團束期間 정하듯이 市에서 한번 정해서 한번 整理하라는 것이고, 평소에 자기 집앞에 어디 있다 하는 것을 區廳에 연락하면 區廳에서 公告해 가지고 끌고 가서 措置는 다하고 있습니다. 그것은 民願만 들어가면 다 되고.

○鄭炳仁 委員; 전혀 그것이 되지 않고 있는 것으로 알고 있습니다.

○交通局長 諸他龍; 그것 구체적인 것에 대해서는 별도로 나중에 資料를 받아서 정리를 하도록 하겠습니다.

그리고 參考로 團束한 실적이 94年度에는 610件 摘發해서 過怠料 5,200萬원을 물리고 運行停止를 136件을 하고,今年 7月까지는 517件을 摘發해서 6,400萬원의 過怠料를 물리고 31件에 180日間 運行停止를 한 실적이 있습니다. 그래도 근원적으로 根絶이 안 되고 있는데 대해서는 앞으로 이것도 계속 저희들이 改善하고 研究해 나가야 될 課題로 있는 것은 사실입니다.

○委員長 李昌根; 다음은 金永姬 委員의 質疑가 있겠습니다.

○金永姬 委員; 金永姬 委員입니다.

우선 고생 많으십니다, 局長님. 먼저 模範택시하고, 個人택시하고, 會社택시 이렇게 세 가지로 분리가 되어 있는데 個人택시 問題에 대해서 조금 質問하겠습니다.

個人택시는 無事故 3년이면 個人택시로 買入할 수 있도록 되어 있는데 個人택시가 繼續해서 個人적으로 販賣, 賣買가 되면 그 택시에 問題가 있지 않은가, 그래서 賣買할 수 있는 制度를 좀더 넓혀서 정말 個人택시를 運營할 수 있는 사람이 運營하도록 機會를 주는 것이 어떤가 하는 생각이 들고.

또 하나는 會社택시의 問題點에 대해서 혹시 서울시에서

會社택시는 持入制度로 되어 있지 않는데 사실상 持入制度로 되어 있는 것으로 알고 있습니다. 이 持入制度가 되어 가지고 個人的으로 얼마를 내고 60萬원에 每月 會社에다 내면서 持入制度, 運營을 하기 때문에 사실상 서비스면이나 여러 가지로 市民에게 불편을 주고, 또 하나는 勞動組合에서의 問題點도 이 곳에서 많이 나는 것으로 알고 있습니다. 持入制度 때문에. 그런데 정말 서울市에서 이 持入制度에 대한 것을 現況을 把握하고 계신지, 또 把握하고 계시다면 이 資料를 提供해 주셨으면 감사하겠습니다.

두 번째는 地下鐵運營 改善에 대해서 나와 있는데 페이지가 8페이지입니다. 運營改善 推進에 대해서 地下鐵 料金の 現實化를 가지고 나왔고 현재 財政經濟院에 150원으로 지금 나와 있고 저희 資料에는 50원 引上으로 되어 있습니다. 그런데 실질적으로 地下鐵 豫算規模를 보면 전체 收入은 8,500億원으로 되어 있고 經常費, 元利金 다 합해서 여러 가지 豫算執行을 볼 것 같으면 元利金 償還金額이 利子元金과 利子 플러스해서 4,037億원으로 되어 있습니다. 결과적으로 8,500億원의 收入에서 人件費, 모든 經常費를 뺀다면 사실 運營으로 보서는 赤字가 되지 않느냐, 그래서 서울市에서 지금 현재 100億원을 出資金을 주고 있는데 이 負債償還이나 利子償還에 대해서 감면을 할 수 있는 그런 생각은 없으신지, 여기에 效率的인 經營運營의 確立을 위해서는 組織 및 運營人力의 최소화 방안이라든가, 民間에 用役을 준다라든가, 또는 廣告 商街賃貸를 좀더 運營을 한다든가 이런 것으로 지금 計劃이 되어 있는데 이런 분야보다는 사실상 負債償還이 더 크지 않느냐, 50%는 안되지만 한 45%정도가 負擔이 되는데 이 改善點에 대해서 서울市에서 어떻게

가지고 계신지 具體的으로 해 주셨으면 감사하겠습니다.

그 다음에 또 하나는 여기에서 무엇이 있느냐 하면 地下鐵公社에서 負擔하는 것이 老人福祉 負擔이 있습니다. 障礙人和 老人이 無料로 乘車하기 때문에 이 費用도 상당부분을 차지하고 있는데 이것은 國家豫算으로서 老人福祉, 福祉費用으로서 負擔할 用意는 없으신지 質問을 드리고.

이것은 아까 버스가 상당히 많이 나왔는데 제가 버스를 많이 利用하는 사람입니다. 乘用車를 가지고 있지 않은 사람이기 때문에 항상 불편을 느끼는 것이 일반 버스 중에서도 청색과 적색이라는 표시판이 있어요. 빈 車가 가도 적색이면 한참 기다려야 되고 상당히 待機時間이 많은데 적색과 청색 그것을 廢止함으로써 어떤 問題가 있는지, 廢止할 用意가 없으신지 質問을 드리고, 다음에는 이것은 좀 죄송합니다만, 서울시가 정말 職員들의 乘用車가 지금 70%를 차지하기 때문에 서울시內에 여러 가지 交通難이 問題가 돼서 乘用車를 排除하고 있는 立場인데 몇 年前만 해도 사실은 公務員이 모두 버스를 타고 다녔지요. 그러니까 말하자면 公務員 通근버스를 利用했는데 公務員 버스를 廢止하고 乘用車 補助金을 주면서 乘用車를 모두 타는 것으로 바뀐 것으로 저는 記憶을 합니다.

저도 통근버스 利用을 많이 했는데 정말 서울시 職員들이 乘用車를 얼마나 利用하시는지, 이에 대해서 좀 묻고 싶은데 民願을 處理하기 위해서 서울시를 갔을 때 職員들이 너무 많은 乘用車를 利用하기 때문에 駐車場이 너무 많이 차서 民願人이 서울시에 가기가 상당히 어렵다라고 마스크에 한번 나온 적도 있습니다. 실지 乘用車를 안 타기 위한 運動으로써 서울시는 어떤 對策을 交通局에서 가지고 계신지 여



기에 대해서 質問을 드리고 싶습니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 金永姬 委員님이 質疑한 內容이 많습니다. 그래서 충분한 答辯을 받고 또한 質疑하실 委員님이 많으시기 때문에 議事日程 第1項 交通局所管 當面 主要業務에 대한 質疑와 答辯에 대해서 원만한 議事進行을 위하여 오후 2時까지 會議를 停會하고 續開하고자 합니다.

停會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(12時 02分 會議中止)

(14時 06分 繼續開議)

○委員長 李昌根; 座席을 整頓해 주시기 바랍니다. 成員이 되었으므로 會議를 續開하겠습니다.

(議事棒 3打)

어제 本會議에서 議決된 事項, 잘 아시는 바와 마찬가지로 本 交通委員會 洪承成 委員이 保社委員으로 가시고 保社委員이신 李智文 委員이 交通委員으로 오시게 되었습니다. 李智文 委員님 일어나셔서 人事해 주시기 바랍니다.

○李智文 委員; 永登浦 第4選舉區 出身 李智文 委員입니다. 원래 保社委員會에 配定되었는데 洪承采 委員님과 交替되어 오늘부터 交通委員會에 配定되었습니다. 앞으로 1年 半 동안 열심히 배우는 자세로 常任委 活動을 열심히 하도록 하겠습니다.

고맙습니다.

○委員長 李昌根; 委員長을 비롯해서 여러 委員이 歡迎합니다.

앞으로 많이 서로 協調해 주시기 바랍니다.

그러면 金永姬 委員님의 質疑에 대해서 交通局長님 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 金永姬 委員님께서 質疑하신 事項에 대해서 答辯올리겠습니다.

첫째, 개인택시 讓渡·讓受에 問題가 있지 않느냐 하는 指摘이 계셨습니다.

개인택시가 일반적으로 지금 현재 처음 免許를 얻는 사람들의 資格은 택시를 10年이상 無事故 運轉한 사람이 1順位로 되어 있고, 2順位가 事業用 自動車를 15年 이상 無事故 運轉한 사람이고, 3順位는 免許 申請日 現在 同一會社에 7年 이상 勤續하고 택시를 8年 이상 無事故 運轉한 사람으로 되어 있습니다. 4順位가 國家有功者禮遇에關한法律에의해서 國家有功者 및 그 家族으로서 當該 經歷 中에 택시를 3年 이상 運轉한 經歷이 있는 사람이고, 5順位가 택시運轉者 等 事業用 自動車 運轉者로서 2回 이상 중요한 犯人을 申告하거나 檢舉하여 拘束, 有罪判決을 받게 한 者가 對象이 되는데 다만 重要 犯人은 뺑소니車라든지 強力犯, 組織暴力犯, 소매치기, 略取, 誘引, 麻藥事犯 等を 두 번 이상 檢舉해서 그 사람이 實刑을 받으면 그 技士에 대해서는 택시운전 資格이 있는데 그것이 5順位가 됩니다. 마지막으로 6順位가 政府 賞勳法에 의한 勳·褒獎者가 되는데 단, 當該 經歷에 택시를 3年 이상 運轉한 經歷 이 있어야 되도록 되어 있습니다. 이분들이 대체로 申請을 해서 免許를 받게 됩니다. 免許를 받고 나면 팔 수 있는 基準이 있습니다.

팔 수 있는 條件이 될 때가 있는데 한 번 개인택시를 하고 나서 원칙적으로 5년이 되어야 팔 수 있도록 되어 있는데 단지 5년이 안 되더라도 運轉하다가 1年 이상의 治療를 要하는

疾病으로 인해서 本人이 직접 運轉할 수 없는 경우와 海外에 移民을 간다든지 海外就業으로 國內에서 運轉을 못할 때 팔 수 있고 61歲 이상인 者로서 나이 많아서 本人이 직접 運轉할 수 없다 그럴 때는 5년이 안 돼도 팔 수 있도록 規定이 되어 있습니다. 그런데 이것을 살 수 있는 사람은 事業用 自動車를 免許申請日로부터 過去에 택시를 4年間 運轉하고 3年 이상 無事故 運轉者라야만 되도록 되어 있습니다. 4年 택시 운전을 하는데 3年은 無事故運轉者라야 되도록 되어 있고 택시가 아닌 非事業用 自動車는 免許申請日로부터 過去 7年間 運轉을 하고 6年 이상 無事故者는 살 수가 있습니다. 그리고 事業用과 非事業用 自動車를 두 個 겹쳐서 勤勞를 했을 때는 免許申請日로부터 過去 7年間 運轉을 하고 3年 이상 無事故 運轉者면 살 수가 있도록 되어 있습니다. 그리고 過去 10年 以內에 개인택시 免許를 取得했거나 讓渡한 사실이 있으면 안 되도록 되어 있습니다. 넘어야 되도록 되어 있습니다.

申請日 현재 서울市內에 居住해야 되고 서울市內 運轉經歷은 3年 이상인 者라야만 살 수 있도록 되어 있습니다.

그래서 이것을 日本 같은 경우는 개인택시 讓受·渡가 안 되도록 되어 있습니다. 자기가 運轉하다가 反納하도록 이렇게 되어 있습니다. 그래서 反納한 것 만치 다시 免許가 나가도록 되어 있는데 우리나라는 勤勞者가 한 번 개인택시를 運轉하고 부득이 運轉을 못하면 生計에 支障이 있기 때문에 그것을 팔아서 마지막 生業에 쓸 수 있도록 하는 制度가 되어가지고 지금 우리 나라는 讓受·渡가 認定이 되어 있습니다.

물론 전혀 問題가 없는 것은 아니지만 그 讓渡를 禁止할 것이냐 하는 것은 수년간 建設交通部에서 檢討를 해 왔지만

아직도 結論을 못 내고 있는 部分입니다. 그 점은 그런 勤勞者 厚生福祉 때문에 아직 못하고 있는 점을 理解해 주시면 대단히 고맙겠습니다.

두 번째로 회사택시 지입택시에 대해서 말씀이 계셨는데 持入車가 있는 것이 事實입니다. 보통 持入車를 한 臺를 1,500에서 2,000萬원을 내고 會社名義로 되어 있는데, 그 사람이 事實상 車主가 되어서 運營을 하고 있는 것이 持入車式입니다. 그런 것이 저희들이 90년부터 현재까지 摘出해서 1,254臺를 免許取消 했습니다.

그런데 아직도 일부는 있을 것으로 推定이 되는데 精確한 數字는 把握할 수가 없습니다.

왜냐 하면 把握만 되면 저희들이 免許取消를 하니까 봄에도 저희가 全體 會社를 하나 免許取消 해서 行政訴訟 中에 있는 것도 있습니다.

64臺짜리인가 그것을 取消를 했는데 40餘 臺가 持入이 되어 있어 가지고 免許를 取消해서 訴訟 中인 것도 있습니다만, 저희들이 調査를 해서 認知가 되면 가차 없이 免許를 取消하는데 한 臺 持入을 하면 두 臺를 取消하도록 되어 있습니다.

강력하게 해 나가게 되어 있습니다. 현재로 저희들이 持入車 處分한 것이 39個 會社에 전부 免許取消한 것이 10個 會社고, 일부 免許取消가 29個 會社입니다. 摘出만 되면 持入制는 根絶하는데 다행히도 昨年에 택시요금의 한 20% 引上이 되었습니다. 今年에 저희들이 10% 引上 計劃에 있는데 그것이 昨年度 택시요금 引上 이후에는 持入制가 많이 줄어들어서 거의 없는 상태에 있습니다, 저희들 알기로. 그렇기 때문에 앞으로 모범택시를 많이 增車를 한다든지 해서,

또 택시를 어느 정도의 料金を 받고 정상적인 營業이 되도록 한다면 持入制는 점차적으로 줄어들 것으로 생각하고 있습니다.

저희들이 전번에도 한 번 持入이라든지 이런 것을 申告를 하면 補償을 주는 制度를 만들려다가 반대도 있고 해서 못 만들었습니다. 하여튼 최대한 노력해서 持入車가 없도록 노력을 해 나가도록 하겠습니다.

그리고 地下鐵 運營改善의 赤字 말씀이 계셨는데 저희들 지금 地下鐵의 赤字가 2兆 9,091億원이 負債가 되는데 거기에 매일 갚아줘야 할 것이, 市費면 저희들이 안 갚아줘도 됩니다. 안 갚아줘도 되는데 地下鐵 投資額 中에서 公債, 우리가 5年 거치 5年 分割 償還하는 地下鐵公債가 있습니다. 自動車를 산다든지, 집을 짓는다든지 하면 地下鐵公債를 사도록 되어 있는데 그 公債에서 地下鐵에서 빚이 저 있는 것이 1兆 3,386億원 됩니다. 그것을 지금 償還을 하고 있기 때문에 나가게 되어 있고, 長期借入金이라고 해서 빌려 쓴 것이 있습니다. 그것이 4,291億원이고, 外國銀行에 빌려 쓴 것이 3,552億원, 外貨로 借入한 것이. 短期借入金 36億원 해서 지금 있고, 기타 7,826億원 이렇게 되어 있습니다.

그러니까 債務主人이 있기 때문에, 서울시 投資한 것이면 償還을 안해도 되는데 債權者가 다 있기 때문에 償還을 해야 되기 때문에 年間 한 4,300億원은 原價를 일부 갚아 가고 나머지는 利子を 내는 그런 실정에 있어서 경영압박을 받고 있는 것이 사실입니다.

그래서 地下鐵公社에서 100원 수준으로 料金を 올려달라고 財經院에다가 要求를 했습니다. 그런데 아직까지 決定이 안 되었습니다. 어느 정도 될는지 아직 決定이 안 되었는데

그 時期를 아마 政府次元에서 調整을 지금 하고 있습니다. 어느 때 어느 정도로 올려야 되는지 신중하게 檢討를 해서 赤字幅을 가급적 좀 줄이려고 政府에서도 그런 構想을 하고 있습니다.

그리고 老人들의 無料乘車하는 것은 國家豫算으로 充當해 주는 것을 檢討는 政府에서 하고 있습니다. 하고 있는데 아직 決定은 안되어 있습니다.

버스 적·청색 구분하는 問題는 저희들이 적·청 구분되어 있는 정류장이 路線을 道路로 따지면 15個 路線에 171個所가 지금 적·청이 분리되어 있습니다, 정류장이. 분리되어 있는데 4大門 안에 94個所가 분리되어 있고, 4大門 밖에 77個所가 적·청으로 區分되어 있습니다. 그래서 저희들이 한번 調査를 해보니까 한 7個 區間에 62個 정류장은 폐지하는 것이 적·청을 統合하는 것이 좋다는 報告가 나왔습니다. 그리고 나머지 8個 區間은 아직 혼잡하기 때문에 도저히 안 되겠다, 너무 꼬리가 길어 가지고 統合하기 힘들다 하는 結論이 나와서 統合을 하는 것이 좋은 데는 設計를 해 가지고 統合을 하고 해서 곧 今明間에 方針을 받으려고 準備 中에 있습니다. 그것은 是正이 곧 될 것으로 저희들도 努力을 하고 있음을 參考해 주시기 바랍니다.

그리고 職員들, 서울시의 우리 職員들이 乘用車 타시는 분이 얼마나 되느냐 하는 말씀이 계셨습니다. 저희들이 職員들이 準用車를 안 타도록 하기 위해서 市廳하고 區廳은 전부 駐車場을 有料化 했습니다.

그래서 한 달에 8萬원씩 서울시는 받고 있습니다. 區廳은 한 5萬원 정도로 받고 있습니다. 전에는 하기 전에는 下位 職員들도 많이 가져 와가지고 駐車場이 복잡해 가지고 사실

車덤 데가 없었습니다, 없었는데.

지금은 한 課長級, 局長級, 부득이 局長은 오너를 해야 되고 현장도 나가야 될 일이 있기 때문에 車를 빌려 쓰지 못하도록 되어 있습니다, 局長들은. 자기 車를 타야 되기 때문에 안 가져 나올 수 없고 해서 局長級, 일부 課長級 해서 가지고 있는 분이 55名, 전체 우리 公務員중에서 현재로 쓰고 계신 분이 한 55名이고, 나머지는 가지고 오지 않는 것으로 되어 있습니다. 幹部級만 한 55名 가지고 있습니다. 그래서 이것은 職員들은 自家用을 利用해서 出·退勤하지 않는 것으로 보시면 되겠습니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 局長님, 그러면 局長님들 車비표가 있어요?

○交通局長 諸他龍; 매달 8萬원씩 내면, 저도 8萬원 내고 몰고 오는데 표에다가 8자를 붙여가지고 車에 붙여 놔줍니다. 그렇게 안하면 하루에 時間當 1,500원씩 받기 때문에 세워 둘 수가 없고, 그리고 民願人이 오는 것은 한 時間은 無料입니다. 한 時間은 課에서 도장 찍어 주면 市民들은 無料이고, 한 時間이 넘을 때는 왜 넘었다는 事由를 써서 하면 負擔이 輕減되고 그렇게 안할 때는 돈을 내도록 그렇게 되어 있습니다.

○委員長 李昌根; 答辯 감사합니다.

다음은 金永春 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○金永春 委員; 局長님 이하 우리 關係公務員들, 항상 우리 서울시 交通의 問題를 解決하기 위해서 항상 고민 많이 하시는 것으로 알고 있습니다. 제가 간단하게 한 두어 가지만 質問을 하도록 하겠습니다.

質問에 앞서서 資料要求한 것 중에 未提出된 것이 있어

가지고 말씀을 드리려고 합니다. 車庫地 不足業體別 現況을 그때 말씀드렸는데 제가 口頭로 要求를 했기 때문에 그것이 아마 제대로 전달이 안 된 것 같습니다. 그리고 또 하나는 會社別 赤字路線現況, 이 두 가지가 提出이 안 된 것 같습니다.

質問 첫째는 交通局所官 豫算과 關聯해 가지고 여쭙보겠습니다. 言論報道에 따르면 서울시에서 法的 根據도 없이 말하자면 과거 政權 이래로 繼續되어 온 어떤 慣行에 따라서 國家業務에 대한 費用을 負擔하고 있다고 들었습니다. 95年度 豫算 중에서 무려 463億원이라고 그러는데 交通局 豫算과 關聯해서 關聯業務나 事業 中에 慣行的으로 負擔하는 國家業務 費用은 얼마나 되는가 있으면 그것을 좀 밝혀 주시고, 어떤 內容들인가를 좀 알려 주십시오.

그 다음에 두 번째 質問입니다. 지난 번에도 交通局과 交通放送本部 兩側에 대해서 몇 가지 궁금한 事項을 여쭙어 봤는데 交通放送 運營主體에 關聯된 것입니다. 서울시와 公報處 및 警察廳間에 交通放送 運營主體 問題로 意見對立이 상당히 심하게 되고 있다. 곧 今明間 이 問題가 상당히 밖으로 표출되리라고 보는데 提出된 資料에 따르면 6月16日에 서울시가 公報處長官에게 提出한 交通放送 警察廳引受運營方針案 檢討意見, 여기에서 보면 交通放送 發展을 위해서 財源確保와 市民便益 增進을 위한 情報蒐集·加工·分配體系 이러한 改善方案에 대해서 中央政府 次元에서 綜合判斷할 必要가 있다고 이렇게 提出된 資料를 보면 그렇게 되어 있습니다.

느낌으로 보면 그때 당시 서울시가 提出한 意見의 立場은 한 마디로 公報處가 처분한 대로 그냥 따라 가겠다, 이런 느낌을 주었습니다. 이에 따라서 公報處는 7月 14日字에 先進放送5個年計劃이라는 것을 통해서 警察廳傘下 道路交通安



全協議會가 運營하도록 한다고 發表를 한 바 있습니다. 이에 대해서 民選團體長이 就任한 이후인 7月 23日頃の 報道를 보면 公報處의 計劃에 反對意思를 분명히 하고 있다, 서울市의 立場은 그렇다 이렇게 나와 있습니다.

지난 業務報告 때 交通放送本部長으로부터 交通放送本部의 立場은 어떤가를 계속 물어봤는데 交通放送本部長으로서 는 個別的인 意見を 얘기하기가 곤란하다, 그러나 內密하게 意見を 물을 때 그 意見を 표시한 바는 있는데 여러 가지 交通放送本부의 豫算이라든가, 職制라든가, 施設裝備라든가 이런 것들을 綜合적으로 봤을 때 지금 현재의 體制가지고는 상당히 어려움이 많기 때문에 公社化하는 그런 方案을 생각 하면 어떠냐 그런 얘기를 開陳한 적이 있다, 이렇게 일단 들었습니다.

그렇다면 서울市의 立場이 報道된 대로 정말로 反對立場이 확고한가, 우리 交通局長님은 任用職 市長과 民選 市長을 繼續해서 번갈아서 補佐를 해 왔습니다. 아무래도 이 意見은 交通局長님의 意見이 상당히 중요하다고 보는데 時代狀況에 따라서 우리 交通局長님의 立場이 바뀐 것인지 이것이 궁금합니다.

그 다음에 현재 公報處와 警察廳 및 서울市가 協議進行을 하고 있다는데 그것이 지금 어느 단계에까지 와 있는가 이것을 說明을 소상하게 듣고 싶습니다.

그리고 차제에 기왕 問題가 이렇게 된 마당에 交通放送本部長의 業務報告 때도 우리가 여러 가지로 얘기를 많이 듣고 도울 수 있는 方法이 없겠느냐 하는 얘기까지도 나올 정도로 그랬는데 交通放送本部가 豫算이라든가, 組織 및 人力, 施設裝備 面에서 여러 가지 問題點을 안고 있는 것으로 알고 있

습니다. 서울시의 보다 發展的인 交通放送運營管理對策이 무엇인가, 지난 報告資料에 보면 交通放送 發展方案 綜合檢討를 하고 있다고 이렇게 되어 있는데 지금쯤은 그 結果가 나와야 될 때가 아닌가, 더더군다나 거의 지금 막판에 公報處라든가, 警察廳이라든가, 서울시間에 協議調整 過程이 막판에 온 것으로 감지되고 있는데 적어도 이런 시점에 綜合檢討 意見이 나와야 되지 않는가 이런 생각이 듭니다.

이 점에 대해서 자세히 얘기를 해 주시고, 또 우리 交通委員會 所屬委員 大多數가 지난번 交通放送本部 業務報告 때도 우리의 힘이 必要하면 아주 積極的으로 도와줄 테니까 좀 所信있는 얘기를 해 달라고 한 적이 있습니다. 이 자리에서 우리 局長님한테도 똑같은 주문을 하고 싶습니다. 質問 마치겠습니다.

○委員長 李昌根; 金永春 委員님의 質問에 대해서 資料要請 促求에 대한 것과 本 質問에 대한 答辯을 所望하게 交通局長께서 말씀해주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 金永春 委員님 質疑 事項에 대해서 答辯 올리겠습니다.

資料가 일부 안된 데 대해서는 빠른 시간 내에 提出토록 하겠습니다.

그리고 저희들 豫算關係로 해서 警察에 주고 있는 豫算이 交通特別會計로는 안 주고 一般會計로 해서 信號管理라든지 이런 것으로 해서 주고 있는 것이 事實입니다. 저희들이 豫算을 주는 것은 TSM 해 가지고 道路의 交通運營體系 改善事業이라 해서 한 블록을 예를 들면 이번에 中區, 鍾路, 龍山까지 해서 그 地域內的 交通 改善을 어떻게 하면 더 效率的 이냐 해 가지고 64個 交叉路를 道路와 車 지나가는 것을 어

떻게 고치고, 中部 警察署 앞에 있는 수포다리라고 그러는데 그 길을 一方通行을 한다든지, 또 可變車線制 一部 한다든지 해서 그런 것을 통해서 이왕 있는 道路를 더 效率的으로 管理할 수 있는 그런 TSM事業이라 해서 交通運營體系 改善事業을 하면 거기에 선 곳은 것 등등은 警察廳에 두어서 全部 執行하도록 하고 道路를 넓힌다든지, 택시베이를 만든다든지, 버스베이를 만든다든지 이런 것은 저희들 區廳에 돈을 주어서 하고 있습니다. 그것은 今年度에 松坡區廳하고 3個 地區를 했습니다. 今年에 3個 地區를 했기 때문에 거기에 대한 資料는 별도로 해서 보내드리겠습니다.

두 번째 質疑하신 運營主體 問題는 전번에 조금 言及이 계셨고 아마 交通放送本部 業務報告時에 충분히 말씀이 계신 것 같습니다. 저희들한테 協議 온 것이 今年 4月 22日, 引受를 했으면 좋겠다 해서 公文이 왔습니다.

그때 그쪽의 意見은 주로 交通放送이 專門化 되어야 되니까 專門性이 높여져야 되겠다 하는 意見이 있고, 그 다음에는 全國的으로 交通을 6大都市에 대해서 전부 地方에도 交通放送을 設置를 하고 地方 6大都市에 전부 發展을 위해서 政府 次元에서 運營하고 指針을 준다든지 하는 것이 좋으니까 全國的인 네트워크 構成을 해서 運營하는 것이 市民들한테 더 낫지 않느냐, 그리고 현재 聽取하는 通信員이 3,150名의 自願奉仕者가 있는데 그분들 외에도 警察이 가져 가면 交通警察이 서울市內에 한 2,700名이 있는데 그 사람들한테서도 交通情報를 蒐集할 수 있고, 사이카 運營도 할 수 있고, 警察이 가지고 있는 模範運轉者를 活用하면 交通情報를 빠르고 더 많이 얻을 수 있다는 그런 能率性 問題하고, 또 財源을 서울市가 계속 대 주고 있고 정식 一般 豫算으로 안

주고 借入金式으로 하기 때문에 豫算도 確保가 안 된다, 그리고 交通放送이 지금 현재대로 있어서는 안 되고 점차적으로 發展이 되어야 된다, 外國 水準으로 아주 尖端으로 情報를 蒐集하고 電算處理를 해서 할 수 있게 해서 예를 들어서 市民이 鍾路에 대한 交通狀況을 알고 싶으면 거기에 대한 것을 바로 자기가 컴퓨터에 터치를 하면 鍾路狀況을 안다든지 해서 그런 情報까지도 할 수 있도록 하려면 막대한 돈이 들고 發展이 돼야 되는데 사실 서울시에서 가져와서 아직도 하나도 바빠 가지고 챙기지 못한 것이 사실입니다.

또 당초에 警察에서 하려고 그랬습니다, 이것을. 하려다가 그때 17億원이 없어 가지고 서울시에 高建 市長 계실 때 投資를 하면서 서울시가 育成發展 시켜 왔습니다.

그러다가 저희들이 公報處하고 交通放送本部하고 交通專門家들하고 放送專門家들의 諮問을 다 받아왔습니다. 6月中에 받았는데 公報處에서는 무슨 意見이나 하면 放送의 育成發展은 公報處所管에서 判斷할 사항이지 서울시長이 判斷할 사항이 아니라는 것입니다, 자기들한테 意見を 좀 보내 달라고 그러니까.

公報處 機能이 放送에 대한 育成이나 發展은 자기들이 判斷할 事項이니까 자기들한테 도리어 意見を 내라는 것이지요. 우리는 意見を 받아 가지고 우리가 決定하려고 그랬는데 우리보고 意見を 내라고 回示가 왔습니다.

그런 점이 있고, 交通放送本部는 本部長이 말씀하신 대로 그런 意見이 왔습니다. 그리고 交通專門家들 의견도 交通放送 情報의 蒐集·加工·分配 등이 앞으로 尖端化 되고 科學化 되어야 한다, 그렇기 때문에 公社化 하는 것이 바람직하다, 公社化 해서 發展시켜 나가야 된다, 이런 것이 있습니다. 그

리고 專門體系로 發展해야 되겠다는 意見이 收斂이 됐고, 放送 專門家들도 放送을 發展시키기 위해서는 安定的인 財源 確保가 되어야 된다, 放送運營 主體 問題보다는 市民 立場에서 放送이 어떻게 發展할 것인가를 檢討하는 것이 바람직하다, 거기도 共通된 概念이 工事化 되는 것이 바람직하다, 장래적으로 그렇게 돼야 된다 하는 意見이 되었습니다.

그래서 저희들이 意見을 收斂해 가지고 決定을 못하고 있는 사이에 公報處에서 意見을 내라 그래서 저희들이 6月 16日 公報處에다 意見을 냈습니다. 어떻게 하는 것이 交通放送本部 發展을 위해서 좋으나 해서 判斷을 했으면 좋겠다, 우리보다 거기가 專門部署이기 때문에 보냈습니다. 그런데 7月 14日 先進放送 5個年 해서 放送局을 人工衛星이라든지 대단위 放送 5個年, 앞으로 어떻게 發展시키겠다는 마스터 플랜을 내 놓았습니다. 그 중에 저희들 交通放送도 警察廳에서 引受하고, 전국적으로 6大都市에 다 만드는 것이 좋다 해서 오늘 午後2時에, 지금 交通企劃課長이 公報處에 會議에 참석을 했습니다.

거기에 6大都市 交通局의 職員들이 아마 課長級 이상은 參席을 하고 會議이 있는 것으로 알고 있습니다. 이것은 公報處에서 確定된 案은 아니고 長期計劃으로 案이 만들어져 가지고 8월에 公廳會를 거치고 9月 中에 案을 確定하겠다는 意見입니다. 그래서 政府와 저희들과도 關係가 있고 서로 意見이 尊重되는 것도 좋고 해서 신중히 檢討를 하고 있습니다. 이 問題에 대해서 과연 어떻게 할 것이냐 해서 한 2週 前에 저희들이 政策會議를 해서 決定하려고 하다가 그때 政策會議案件이 많아 가지고 政務副市長室에서 決定이 안 되었습니다. 決定을 못했는데 앞으로 아마 빠른 시간 내에 政

策會議가 되면 서울시 方向은 決定이 될 것으로 생각하고 있습니다.

또 이것이 설령 되더라도 서울시 條例를 廢止해야 되기 때문에 결국은 地方自治法에 의해서 市議會의 議決事項으로 되어 있습니다. 결국은 市議會에서 議決이 되어야 決定되는 事項이기 때문에 충분히 檢討할 時間은 있다고 봅니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 答辯에 대한 補充質疑 있습니까? 金喜甲 委員님.

○金喜甲 委員; 補充質疑 하겠습니다. 金喜甲 委員입니다.

현재 公報處와 警察廳의 立場에 대해서 本委員이 생각할 때는 서울시 交通局의 對處方式이 대단히 안이하다는 점을 指摘하고 싶습니다.

가령 예를 들면 지금 현재 오늘 公報處에서 열리는 6個 都市 交通課長들 會議에 지금 交通企劃課長이 가 있고 할텐데 과연 公報處나 警察廳 論理에 맞춰서 서울시의 正當性 등을 밝힐 수 있는 放送에 대한 專門性들을 가지고 있느냐, 이렇게 봤을 때 저로서는 과연 交通企劃課長이 그런 內容까지도 가지고 있느냐에 대해서 심히 의심스러운 점이 없지 않아 있습니다.

지금 현재 警察廳 推進의 引受運營 事由에 대해서 交通局長님도 말씀했는데 警察의 引受 運營 事由에서 우리 報告書 31페이지에도 나오는데 警察에서 運營함으로 신속 精確한 情報提供 및 專門性を 提高한다, 이 內容 하나만 보더라도 이렇습니다. 지금 현재 交通放送의 交通情報가 警察에서 들어온 情報가 아닙니다. 3,000名 가량의 通信員들이 서울시內 각지에서 흩어지면서 전부 交通情報를 취합을 하고 있습니다.

따라서 과연 警察에서 그것을 引受한다고 그래서 어떤 迅速 正確한 情報가 提供이 되느냐, 그렇지 않다는 것입니다. 또한 專門性を 提高한다, 어떻게 돼서 警察이라고 하는 機關이 放送에 대한 나름대로의 專門性を 가지고 있는 機關도 아닙니다. 이런 部分들을 사실은 조목 조목 반박을 하고 서울市の 立場들을 세워 나가야 되는 것입니다.

또 두 번째, 전국적 네트워크 構成 및 6大都市 地方交通放送局 擴大, 이렇게 나왔습니다. 交通放送이라는 것은 特性上 地域 로컬 放送입니다. 地域的 特性이 勘案되어야 되고 地域的 特殊性들이 反映되는 속에서의 特殊放送의 性格을 가지고 있는 것입니다. 본질적으로 얘기한다면 交通放送의 특성상 이것은 로컬放送이라는 것입니다. 따라서 서울을 제외한 大邱, 大田, 그리고 釜山, 光州, 仁川 이런 곳에서는 자기들이 交通放送을 地方自治團體에서 만들어서 運營을 하면 되는 것입니다. 다시 얘기하면, 서울시에 있는 交通放送을 무리하게 公報處 次元에서 전체적으로 中央政府에서 끌어들이어서 이것을 서울, 釜山, 大邱, 光州 이래 가지고 네트워크를 構成해 봐야 交通情報를 전달하는 것이 主 目的인데 어떻게 해서 서울에서 放送하고 있는 交通內容이 釜山이나 大邱에서는 전혀 不必要한 放送의 內容입니다.

이점을 勘案한다면 放送의 특성상 전국적인 네트워크를 構成해야 될 必要가 없는 內容인데, 이 部分에 대해서 조목 조목 반박을 하고 있는지에 대해서도 묻고 싶고, 또한 안정적인 財源確保 問題에 대해서 얘기를 하겠습니다. 交通放送의 構造的인 問題點은 이후에 서울市議會인 이곳 交通委員會에서 條例 改正 등을 통해서 적극적으로 解決해 나가야 될 課題입니다. 저희들도 물론 交通放送本部의 報告를 받으

면서 그런 構造的인 問題點들에 대해서 충분히 認識을 했습니다. 서울시費 支援額이나 현재 지금 1년에 85億 運營費 중에서 約 40億 정도 들어가고 있는 部分들에 대해서는 나중에 저희들이 交通放送의 商業放送 許容問題나 또 나름대로 交通放送의 地方公社化 推進 等を 통해서 충분히 극복할 수 있는 問題입니다.

이것이 굳이 警察廳에 넘어가야 반드시 安定的인 財源이 確保되고 發展이 圖謀되는 것이 아니라는 것입니다. 構造的인 問題點이 있다면 서울시議會에서 條例 改正을 통해서 交通放送本部の 財源確保를 위한 各種의 措置를 講究 勘案할 수 있는 內容입니다.

그렇기 때문에 이것은 굳이 警察廳에 넘어 가지 않는다 하더라도 서울시議會 次元에서 얼마든지 자체적으로 解決할 수 있는 것입니다.

즉 다시 얘기하면, 결론적으로 말씀드리겠습니다. 警察廳에서 推進하고 있는 이 세 가지 이유가 각각의 論理的 根據를 파고 들어가 보면 아무런 根據와 說得力을 가지고 있지 않습니다.

그런데 여기에 대해서 서울시 交通局 次元에서 적극적인 서울시의 論理들을 開發해서 거기에 對處하고 있느냐 저는 이점을 묻고 싶습니다.

지금 현재 交通放送이 開局된 지난 5年, 交通放送이 이제는 서울市民에게는 없어서는 안 될 중요한 放送이 됐고, 현재 그것은 聽取率 51%, 滿足度 71%, 信賴度 71%, 현재 9個 라디오 채널 중에서 서울市民들이 가장 信賴하는 放送으로 손꼽는 서울市民의 放送입니다, 交通放送은.

또한 서울시 交通綜合本部가 만들어지면 서울 施策에



대해서 弘報할 수 있는 중요한 弘報手段이 되고 있습니다. 서울시 政策에 대해서 約 30% 정도의 弘報放送을 하고 있다는 內容도 이 데이터에 나와 있습니다. 그렇게 본다면 저는 서울시 交通局 次元에서 단순히 中央政府 次元에서 종합적인 判斷이 필요하다, 이런 意見書가 올라온다는 것이 대단히 유감스럽고, 그 근거로 交通局 次元에서 交通放送問題에 대해서 너무나 안이하고 쉽게 대처하고 있는 것이 아닌지, 오늘 2時에 公報處 主管으로 會議가 열리고 있는데 거기에 대해서 서울시 次元에서의 問題意識, 그리고 이 交通放送이 서울市民에게 차지하고 있는 比重, 役割에 대해서 대단히 度外視하고 接近하고 있는 것이 아닌지 묻고 싶습니다. 이에 대해서 적절한 解明이 있어야 될 것 같습니다.

○委員長 李昌根; 金喜甲 委員님 補充質疑에 대해서 交通局 長님의 答辯은 물론이고 局長님의 所信도 확실하게 얘기해 주시면 감사하겠습니다.

○交通局長 諸他龍; 金喜甲 委員님 質疑에 答辯을 올리겠습니다.

지금 交通放送에 긍정적인 면과 부정적인 면이 없는 것은 아닙니다. 다 있습니다. 政府에서 하겠다는데도 理由가 있고, 서울시가 運營해야 된다는데도 다 理由가 있습니다. 있는데 서울시도 로컬放送이 地域特性에 맞는 것이 아니냐, 또 警察이 경직성이 있지 않느냐, 또 서울시 弘報가 여태껏 해 왔는데 그런 媒體가 줄어드는 것이 아니냐 등등 이야기가 있었습니다. 그리고 警察廳에서도 6大都市로 하면서 高速道路하고 連結을 하고, 犯罪豫防이나 災害가 있을 때도 放送을 하는 네트워크를 구성하겠다 하는 理由를 대고 있고, 또 情報 蒐集이 아까 3,100名 하지만 그 외에도 더 人員을 자기들

가지고 있다. 그리고 앞으로 公社하면 特別法을 만드는데 特別法은 政府가 만드는 것이 더 쉽다 등등 해서 公報處가 檢討한 案하고, 서울市가 한 것하고 해서, 公報處도 저희 주장을 모르는 것이 아니고, 저희들도 公報處 주장을 모르는 것이 아닙니다.

그래서 公式的인 意見, 저의 個人的인 意見보다는 서울市의 公式的인 意見을 뜻을 모아서 결정을 내려고 2週 前에 하다가 조금 전에 말씀드렸습시다만 아직까지 公式的인 意見이 決定을 못내고 있습니다. 그래서 公式的인 意見을 또 機關과 機關이기 때문에 신중해야 되고, 일개개인이 이렇다, 저렇다 말하기는 어렵지 않느냐 해서 交通放送本部長이나 交通局長은 신중히 檢討를 하고 있습니다.

그래서 아마 副市長 모시고 公式的인 意見이 되고 市長님한테 建議를 하면 최종적으로 저희들 方針이 굳혀질 것이고, 만약에 反對를 하고 政府가 또 하겠다 해서 하면 나중에 최종으로는 總理室까지 가서 業務가 調整돼야 되고 하는 문제가 없는 것은 아닙니다.

그러니까 이 문제는 서로 對話를 하고 이렇게 해서 제일 좋은 施策이 어디인지, 좋은 方案이 어디인지 서로 우리 이야기를 저쪽에서 理解하면 나올 것이고, 그런 對話窓口가 아직도 있으니까 해서 당장 오늘 결정되는 것이 아니고 公報處에서도 時間을 두고 檢討하는 段階에 있으니까 저희들이 서울市 意見을 충분히 開陳토록 그렇게 하겠습니다.

○委員長 李昌根; 補充質問 하십시오.

○金喜甲 委員; 局長님, 제가 質疑한 內容에 대해서 너무 불충분하게 말씀을 해 주신 것 같은데 다시 얘기하면 交通放送이 과연 全國的인 네트워크가 필요하느냐는 것입니다. 우리

局長님 所信도 일단 들어 보십시오. 交通放送의 特性上 과연 全國的인 네트워크가 왜 필요합니까? 한번 이것을 얘기해 보세요.

○交通局長 諸他龍; 高速道路 오다가 서울市內 상황을 알려 준다든지, 여기서 나간다든지, 高速道路까지 한다 할 적에 꼭 안 된다 이렇게 말하기는, 흑백으로 말하기는 어렵다 이런 意見입니다. 저의 意見은 그렇고, 대체적으로 신호를 管理하거나 交通巡警이 交通整理를 하는 데에서 交通放送을 하고 있는 것이 수준입니다. 日本도 제가 알기로 警察廳에서 放送을 運營하고 있고, 香港도 警察廳에서 하지 않느냐 생각을 합니다. 그리고 나머지는 다른 國家들 일부는 예를 들어서 KBS면 KBS 라디오 일부를 交通放送으로, 公營放送 중에서 일부를 交通放送으로 쓰고 있고, 또 일부 地域에서는 아마 로컬 하고 있는데 그것은 저희들이 하고 있다는 이야기를 들었습니다. 地方自治에서 하고 있다는데 그것은 아직 제가 情報를 완전히 수집 못했기 때문에, 그렇게 되어 있습니다.

그러니까 이것이 흑백이다 하는 것보다는 그럴 수도 있습니다. 그러나 어느 것이 더 중요하냐, 서울市 로컬이 하는 것이 더 중요하다 그러면 중요한 쪽으로 이렇게 討議가 되어야 되지 않느냐 이렇게 생각을 합니다.

○委員長 李昌根; 交通放送局의 財産權은 서울特別市長님이 죠? 市長定을 補佐하는 사람이 누구입니까? 局長님이 죠?

○交通局長 諸他龍; 네.

○委員長 李昌根; 그러면 지금 答辯하시는 성의로 봐서는 中央部署를 公報處에서 와서 대변을 하시는 것인지, 도저히 이해가 안 가요. 그러니까 所信 있는 확실한 答辯을 하셔야지, 그 대변인 역할이라든가, 이런 것을 하지 마시고 그 職

에 충실한 答辯을 해 주시기 바랍니다.

즉 말해서 지금 公報處와 警察廳이 交通放送을 引受하면 끝납니다. 條例 法은 그 후에 條例 法을 改正하는 경우 왕 왕 있습니다. 지난 4年間 제가 많이 봤어요. 그렇기 때문에 條例法을 먼저 改正해서 한다 이런 것은 語不成說이고, 강자가 약자를, 그런 것 지금 아주 눈으로 뻔히 보이는 이 상황에서 아시면서 진실을 얘기 안 하시는 것 같아요. 그러니까 확실한 答辯을 해 주세요.

○交通局長 諸他龍; 이것은 제가 可否로 딱 말씀드리기는 어려운 점을 말씀드립니다. 왜냐하면 다 專門家들이 研究를 하고 있고 하기 때문에 아직 서울시에서 局長이 안 된다 그러더라, 된다 그러더라 이렇게 말해 가지고 될 일도 아니기 때문에 충분히 저희들도 서울시의 중지를 모아서 공통된 하나의 뜻을 가지고 말해야 되기 때문에 그 점은 제가 된다, 안 된다 이렇게 말하기는 아주 어려운 상황에 있습니다. 그 점은 좀 理解해 주시면 고맙겠습니다.

○金喜甲 委員; 補充質問 있습니다.

○委員長 李昌根; 補充質疑 하세요.

○金喜甲 委員; 局長님, 현재 지금 釜山, 大邱, 光州, 大田에 交通放送의 開局이 저희들이 필요없다는 얘기는 아닙니다. 그 地域의 特性에 맞는, 그 地域의 地方自治團體가 運營하는 交通放送이 필요하다는 입장이고.

그리고 두 번째는 설날과 秋夕에 각각 廣域 交通情報網이 필요합니다. 그때는 어떤 일정한 시기와 조건에 맞춰서 全國的인 네트워크를 서로 連結해 나가면서 충분히 각 高速道路의 상황이나 그런 처지와 조건들에 대해서 情報들을 모아서 하면 될 것이고, 또한 서울시 지금 현재 運營하고 있

는 交通放送의 내용을 일부 地方에서 충분히 받아서 運營해 나갈 수 있습니다. 그것은 地方自治團體間에 협조가 되면 됩니다. 하기 때문에 굳이 全國的인 네트워크가 필요하다고 해서 警察廳에서 引受하겠다고 하는 그러한 論理는 잘못되었다고 하는 얘기입니다, 지금. 거기에 대해서 서울市에서 충분한 자기의 論理的 根據를 가지고 警察廳과 公報處의 意見에 대처를 하고 있느냐, 바로 저는 이 점을 묻고자 하는 것입니다.

○委員長 李昌根; 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 서울市만 해야 되느냐, 全國的인 네트워크의 必要性이 없다, 서울市의 立場이. 그런 데 대해서 서울市는 별도로 해야 될 것이 아니냐 하는 意見은 저희들도 局長들이 저번에 한번 政策會議할 적에 없었던 것은 아닙니다.

있었고 그 問題도 서울市가 충분히 알고 있습니다, 알고 있고. 또 全國的인 것은 안 된다, 꼭 할 必要가 없다, 그럴 必要없는 것을 公報處가 全國的으로 하기 위해서 만들 이 유도 없는 것이고, 그렇습니다. 그렇기 때문에 그런 問題를 과연 全國的으로 할 必要가 있느냐, 없느냐 하는 것은 公報處도 研究를, 放送에 대한 한 專門機關에서 用役을 해 가지고 또 討論을 하고 있으니까 충분히 저희들이 意見을 開陳을 하고 오늘도 委員님께서 말씀하신 것을 그대로 저희들이 意思決定할 때 副市長, 市長님한테도 제가 傳達을 하고 交通委員會 뜻을 충분히 公報處라든지, 이런 데 開陳하도록 하겠습니다.

○委員長 李昌根; 金亨吉 委員님, 이 件에 대해서 補充質問 하십시오.

○金亨吉 委員; 交通放送 問題를 補充質疑를 하겠습니다. 交通放送이 1990年 6月 10日 開局이래 約 5年이 되어서 定着化되었다, 이렇게 저는 判斷을 하고 있습니다. 放送局의 設立이나 趣旨의 目的, 또 認許可 事項의 배경을 우리가 한번 더 局長님께서 檢討를 해 주시고.

두 번째로써는 지금 5年 되어서 정착화되어 가지고 안정이 되니까 警察廳에서 引受하겠다, 이 자체가 의심이 간다 이렇게 저는 判斷하고 있습니다.

아울러서 지금 交通放送의 寄與도가 聽取率이 약 60%, 그 다음에 서울市 弘報가 30% 입니다. 앞으로 地方化 時代에 있어서 서울市가 막대하게 弘報해야 될 그런 媒體物이라고 저는 생각합니다. 이 問題를 자체 내에서 活性化 할 수 있는 方案을 積極的으로 檢討를 해 주셔야 되겠다 이렇게 생각을 합니다

그 다음에 活性化 시키는데 問題는 財源問題하고 警察廳과의 業務協助 問題가 아마 걸림돌이 되는 것 같은데 財源問題는 지난 8月 10日에 交通放送本部長이 今年度 財政에서 85億 2,700萬원이 필요했는데 市의 支援金이 45億 2,700萬원, 借入金을 40億원으로 발표를 했어요. 그래서 借入金 關係를 質問을 해 보니까 아직 借入없이 그냥 넘어가고 있다 이렇게 말씀을 했습니다. 그렇다면 根本적으로 商業放送許容 쪽으로 몰고 가서 獨立採算制 式으로 運營을 해 가면서 市에서 弘報活動에 媒體物을 뒤 가면서 交通에 根本적으로 기여를 해야 되지 않겠느냐, 局長님께서 見解는 어떻습니까?

○委員長 李昌根; 金亨吉 委員님 質疑에 대한 答辯을 해 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 金亨吉 委員님 質疑에 答辯 올리겠습니다.

저희들 지금 交通放送을 제대로 하기 위해서 改善해야 될 점이 있는 것은 사실입니다. 一般 行政官署 組織에서 放送局 體系로 組織도 좀 달라져야 되고, 他 放送社와 대비해서 報酬 水準도 올려야 되고, 專門職이 현재 專門職 公務員의 單價契約에 의해서 每年 契約을 하고 있는데 이것도 多年制로 고쳐야 된다는지, 放送裝備를 현대화해야 되는 問題가 있습니다. 지금 아날로그 식으로 되어 있는데 디지털 시스템으로 바꾸어야 되는 問題가 있고, 그 다음에 외국에 있는 것처럼 ARS 네비게이션 시스템이라고 해서 이런 尖端交通 放送 시스템도 도입을 해야 되고, 지금 현재 廳舍도 부족하기 때문에 廳舍도 좀 넓혀 나가야 되는 이런 問題가 있습니다.

그래서 이것은 時間을 두고 저희들도 支援을 하면서 또 豫算이 確保되는 것은 豫算을 支援해 가면서 발전시키고 그렇게 해 나가야 된다고 생각을 하고 있습니다.

거기에 豫算이 부족해 가지고 市에서 借入을 하고 있는 것이 年末까지 가서, 지금 현재는 借入을 안 쓰고 있는데 필요하면 借入을 쓸 수 있도록 制度的 裝置는 해 놓고 있습니다. 쓸 수 있도록 되어 있고, 商業放送을 하느냐, 안 하느냐 하는 問題가 政府次元에서 큰 問題로 되어 있습니다. 서울시에서는 可及的 商業放送을 해서 할 수 있도록 해달라고 오랫동안 公報處에 主張을 해 왔지만 당초에 交通放送을 許可할 적에 商業放送은 안하는 것으로 그렇게 해서 條件이 되어 있습니다.

왜 그러느냐 하면 전체에 상당히 아까처럼 50% 내지 60% 聽取率이 있기 때문에 放送하면 廣告料가 많이 收入

되기 때문에 다른 放送局, 전체 市中的 放送局에서 타격이 크기 때문에 상당히 言論社하고 저희들하고 약간 예리한 부분이 되어 있습니다. 그래서 아직까지 公報處에서도 許可를 못해 주고 있고 禁止가 되어 있는 事項입니다.

그 점을 理解해 주시면 고맙겠습니다.

○委員長 李昌根; 答辯 감사합니다.

關係 職員에게 경고합니다. 交通管理事業所長 앉으신 자세를 똑바로 해 주시기 바랍니다.

다음 黃炳五 委員님의 質疑가 있겠습니다.

○黃炳五 委員; 黃炳五 委員입니다.

장시간 고생 많으십니다. 저는 딱 두 가지만 하고, 한 가지는 資料補完을 要請하겠습니다.

첫 번째는 交通局長께서 오전에 說明하실 때 交通의 積滯하고 滯症은우리 道路의 3% 增加에 비해서 自動車의 550% 增加, 이렇게 말씀을 하셨고 기타 여러 가지 말씀하셨는데 제가 判斷한 서울시의 特性 中の 하나는 사실 衛星都市의 自足機能 缺如, 물론 서울에서도 밖으로 빠져나가는 人口가 없지 않아 있습니다만, 이러한 一山이나 盆唐이나 山本 等 衛星都市에서 서울시에 들어와서 交通滯症을 유발시키는 것이 엄청나게 많다고 생각을 합니다.

그러면 이러한 地方自治 時代를 맞이해서, 어떤 선을 긋자는 뜻은 아니고, 一山이나 盆唐, 山本 등에서 들어오는 그런 交通量調査를 하신 적이 있는지, 특히 그것도 區分을 해서 평일이나 공휴일, 또는 러시아워·노아워, 그리고 車輛 혼잡도를 判斷하시고 있는지, 있으시면 좀 밝혀 주시고, 특히 일일 交通量 中에서 車輛通行이나 臺數가 우리 서울시 전체 交通에 미치는 그 影響을 分析해 놓으신 것이 있으신지, 또



는 여기에 따른 流入 抑制對策을 研究한 것이 있는지, 그래서 여러 가지 交通疏通을 위한, 이러한 5%와 550%를 떠나서 이런 衛星都市로부터 發生되는 對策을 세워 놓은 것이 있으면 밝혀 주시고요.

두 번째는 오전에 우리 同僚 金亨吉 委員께서도 質問을 했던 內容인데 저는 제가 資料를 要求했습니다만, 資料가 不充分해서 거기에 質問을 드리겠습니다.

95年度 歲入· 歲出을 보면 交通改善事業費 674億원 中에 公營駐車場 公營車庫地에 460億원이 所要된다고 그랬고, 시내버스 公營車庫地를今年과 來年 事業費에 100 내지 150億원을 推定하고 있다고 했고, 또 그 事業의 主體가 일반 區廳이라고 했습니다. 答辯을 건성으로 하셨는데 지금 95年 下半期인데 전혀 區에서 하나까 모르겠다, 이런 立場인데 이런 460億원이 市 豫算으로 나가는데 과연 市 交通局에서는 統制를 안 하는 것인지, 또는 제가 알기로는 어느 정도 事業이 진척되고 있는데 과연 地方自治團體 區廳長에게 引繼를 해서 委任을 하는 것인지 이것도 좀 밝혀 주시고요.

다음은 運輸1課 事項인데 우리 資料를 補完해서 해 달라고 부탁을 드리고 싶습니다. 서울市內 버스가 夜間 11時 이후에 보면 사실 변두리 서울市 地域에 보면 버스가 널려 있습니다. 車庫地도 전혀 없는 상태로 널려 있는데 여기에 대한 對策을 지금까지 說明을 했으면 質問을 안 드리려고 했었는데 여기에 대한 對策은 전혀 없고, 그래서 버스 車庫地에 대한 說明을 좀 해 주었으면 좋겠는데 지금 說明이 안 되면 資料로 해 주시기 바랍니다.

서울市內 버스會社別 認·許可 年度, 路線 및 運行臺數, 車庫地 現況까지 추가로 해 주시고요.

그 다음은 역시 서울市内 버스會社別 指導團束한 이런 實績이 있는지 이것도 資料로 해 주시면 좋겠고요.

市内버스運輸事業의 免許 및 認·許可 資格 要件, 사실 이것을 質問을 드리는 것은 너무나도 都心地域에 住宅地域에 시내버스가 대형 괴물처럼 널려 있다 보니까 과연 이러한 資格要件이 會社에서 버스가 增車되는 대로 具備를 한 것인지 안 한 것인지 이것을 좀 알려고 합니다.

그 다음에 91年 이후에 增車 및 新設된 버스노선 申請會社 및 運行 決定된 會社, 또 決定되기 위해서 우리 交通局에서 審査한 內容, 이런 것이 있으면 資料 또는 補充說明을 해 주시면 고맙겠습니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 黃炳五 委員님의 質疑에 대해서 資料要請은 資料要請대로 잘 해 주시고, 지금 質問에 答할 수 있는 것은 交通局長님 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 黃炳五 委員님께서 質疑하신 事項 答辯해 주시기 바랍니다.

저희들 衛星都市에 대해서 무제한으로 發展되어 가면서 交通問題를 일으키고 있는 것이 사실입니다. 그 점에 대해서도 저도 同感을 하고 있습니다. 원래 交通의 제일 큰 問題를 解決하는 것은 土地利用을 해서 가급적이면 交通이 誘發되지 않도록 하는 것이 바람직한 土地利用입니다. 그래서 대체적으로 交通을 하는 部署가 우리는 交通局이 별도로 서울시에 되어 있습니다만 東京都의 경우는 都市計劃局안에 交通企劃課가 있도록 조직이 그렇게 되어 있습니다. 그러니까 土地利用이 交通을 줄이는 아주 基本要因이라는 것은 基本이 되어 있습니다. 그것이 우리 서울시나 國家에서나 開發하면

서 고려 안 된 점이 사실입니다.

그래서 衛星都市, 一山이나 盆唐이 發達되고 議政府가 늘어가고 富平이라든지 擴大되면서 그런 交通 解決이 안 된 것이 사실입니다. 그래서 저희들이 하루에 서울시 交通量을, 제가 완전히 외우지는 않았는데 約 560萬 臺인가 570萬으로 보고 있습니다. 그 중에서 市界外에서 들어오는 것이 한 120~150萬 되지 않나, 그러니까 한 20% 조금 전후하는 交通量이 京畿道에서 들어오는 것이 사실입니다.

그래서 그것으로 인해서 滯症이 가중되고 있는 것이 사실이고, 首都圈內에 한 2,000萬 人口가 사니까 세계의 굉장한 都市임에는 틀림없습니다. LA가 1,000萬 그라도 LA는 사실 LA카운티만 이야기하는 것이 아니고 그 範圍는 여기서 平澤까지 정도를 다 보고 있는 것이니까 우리는 그 범위 내에서는 2,000萬 가까이 있기 때문에 상당히 過密되고 세계적으로 한 2,000萬 되는 그런 交通圈域을 가지고 있기 때문에 어려운 것이 사실입니다.

그래서 그 問題에 대해서 政府가 제일 고민하고 있고, 저희들도 하고 있는 것이 大衆交通, 地下鐵이나 버스를 利用을 많이 해야 되는데 저희들은 地下鐵이 서울시內에는 交通人口의 26% 分擔을 하고 있습니다만, 京畿道에서 들어오는 것은 한 6% 이내입니다, 大衆交通을 利用해서 하는 人口가. 그 나머지는 전부 버스나 自家用으로 들어와야 되는, 地下鐵 利用하는 것이 아주 적은 것으로 되어 있고, 路線버스는 420餘個가 京畿道와 市外에 나가거나 들어오도록 되어 있습니다. 상당한 分擔을 하고 있습니다만, 이 問題에 대해서 根本的인 것은 地下鐵이 빨리 完備가 되어 가지고 可及的 京畿道에서 들어오는 것이 地下鐵 利用하고 地下鐵 周邊에 驛

勢圈 駐車場을 많이 만들어서 自家用을 타고 들어 오지 않도록 해 나가야 되는 입장에 있습니다.

그래서 저희들이 京畿道하고 서울시內는 直行座席버스라든지 이런 것을 運行을 해서 自家用이 가급적 안 들어오도록 努力을 하고 있습니다.

그래서 政府하고 해 나가야 되고, 앞으로 저희들이 京畿道하고 서울시하고 交通을 連繫해서 處理하기 위해서 어떤 機構가 必要的지 그것을 檢討를 하고 있습니다.

그것을 어떤 機構로 해서 調整하는 것이 좋으나 해서 檢討를 하는데 京畿道와 協議를 하면서 어떤 機構로 해서 調整할 수 있고, 京畿道の 交通問題도 解決할 수 있도록 그렇게 해 나갈 計劃 中에 있습니다.

두 번째로 公營車庫地 造成하는 問題 말씀이 계셨는데 저희들이 지금 市內에 실제로 不足한 것이 20餘 個 業體의 버스 駐車場이 不足해 가지고 야간에 도로가에 泊車를 해 놓은 것이 사실입니다. 겨울에는 엔진이 안 걸리기 때문에 밤새도록 걸어 놓아서 매연이 많고 주변 住民들이 不便한데 심지어 사이카를 타고 가다가 받아 다치는 분도 있고, 그렇게 해서 도저히 안 되겠다 해 가지고 그린벨트에 公營車庫地를 만들 수 있도록 規定을 오랫동안에 서울시가 京畿道하고 協議를 해서 公營車庫地를 自治團體가 할 때는 할 수 있도록 規定을 몇 年前에 고쳤습니다. 道峰圈域에 지금 한 350臺, 거기에 땅을 사려고 豫算을 確保해 놓고 있습니다만, 設計費 일부 있고 땅 살 돈을 가지고 사려고 하고 있는데 그린벨트는 建交部에 그린벨트 行爲許可 申請을 먼저 해야 땅을 사도록 되어 있습니다. 그래서 그린벨트 行爲許可 申請을 했는데 또 書類 具備가 不備하다 해서 왔다갔다 하고 있습니다.

그래서 그것을 하고 하나는 恩平圈域에다가 만들기 위해서 市政開發研究院에 用役을 해 가지고 6군데가 나와 가지고 京畿道에 4군데, 저희들 두 군데 해서 適地를 찾아서 京畿道 高陽市하고 協議를 해 보니까 전혀 안 되겠다 그래 가지고 恩平圈域 水色쪽에다 500臺에서 한 550臺 규모 되게 公營 車庫地 만드는 敷地는 1次 市長님한테 方針을 받아 가지고 다음 段階로 建交部에 그린벨트 行爲許可 받고, 그 다음에 都市計劃施設로 區廳에서 決定을 해서 해 나갈 計劃입니다. 이 計劃은 서울市가 主가 되어서 하면서 法的 節次는 전부 區廳에서 밟기 때문에 區廳에서 節次를 밟고 있는 것이고 根本적인 것은 우리 交通局에서 버스의 駐車場 問題를 解決 하기 위해서 하고 있습니다. 그래서 다음에는 江南區廳長한테도 公文을 보내 가지고 그린벨트에 한 1萬坪 정도 땅을 살수 있는 데가 있느냐, 어차피 그린벨트가 싸니까. 그렇게 해서 저희들이 장기적으로 한 10個 해서 다 解消를 하는데 그런 節次라든지 그런 行爲許可 받는데 그린벨트 解除 問題가 있고 하기 때문에 政府에서 하루이틀에 안 하고 어떤 것은 한 1년도 가고, 2년도 가고 하기 때문에 빨리 빨리 안 되는 아쉬움이 있습니다.

저희들 地下鐵基地 같은 것 만들어 보니까 상당한 時間이 걸리고 그렇게 해 온 것이 사실입니다. 물론 신중히 하기 때문에 그런데 長期的으로는 저희들이 公營車庫地를 만들어서 解消를 하고, 公營車庫地가 만들어지면 거기에서 共同配車制를 하거나 전부 다 業體 全體가 車가 한 10個 會社나 들어가 가지고 거기서 鍾路로 간다든지 中區로 간다든지 해서 路線도 중복 안 되게 競爭도 안 되고 해서 長點이 아주 많이 있습니다.

그래서 公營車庫地 만드는 데 저희들이 특별한 關心을 갖고 노력을 하고 있습니다. 저희들이 최선의 노력을 하고 부족하면 또 委員님의 힘도 빌려서 되도록 노력을 하겠습니다. 그리고 부족한 資料라든지 必要的 資料들은 저희들이 전부 보내 드리도록 하겠습니다.

○委員長 李昌根; 答辯 수고하셨습니다.

다음은 金喜甲 委員님의 質疑가 있겠습니다.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다.

저는 두 가지 資料要求를 하고 두 가지 內容의 質疑를 하겠습니다.

資料要求 첫 번째는 交通放送本部 關聯 件입니다.

公報處의 先進放送 5個年計劃의 具體的인 內容을 文書로서 보내 주시고요.

그리고 오늘 2時에 열릴 豫定인 公報處 會議結果에 대해서 會議錄이 있다면 會議錄 寫本을 보내 주시고, 會議錄이 없다면 구체적인 會議內容을 적어서 公報處의 立場, 警察廳의 立場, 市·道の 各 發言內容들을 要旨를 알 수 있게끔 적어서 보내 주시기 바랍니다.

그리고 두 번째 資料要求입니다. 民資誘致 駐車場 推進現況과 關聯입니다. 서울市에서 要求資料에 대한 提出內容을 보면, 22페이지, 23페이지의 內容이 되겠습니다.

民資誘致 駐車場 細部推進現況 해서 42個所의 具體的인 內容들이 죽 나와 있습니다. 그런데 하나 아쉬운 것은 제가 지금 事業者 選定에 아주 세부적인 內容에 대해서 알고 싶기 때문에 追加로 資料要請을 하겠습니다. 연번으로 따지면 1番, 2番, 5番 東大門 運動場 地下駐車場, 8番, 11番, 14番, 17番, 19番, 20番 이상 10個所의 駐車場 工事に 대해서 事

業者選定 審査委員會에 會議錄이 있다면 會議錄 寫本을 보내주시고, 그리고 事業者 選定時에 各 業體別 점수를 매긴 것이 있다면 그 점수내역표를 보내 주시고, 具體的인 應札 業體名, 그리고 應札價, 그리고 各 業體에서 提出한 事業計劃書 寫本도 같이 보내 주십시오.

이상 이 두 가지 資料要求에 대해서 신속하고 가능하면 크게 業務에 지장이 없으신 範圍內에서 보내 주시면 대단히 감사하겠습니다.

첫 번째 質疑하겠습니다. 新月3洞 39-1·2號, 新月3洞 39-3·4號에 서울市 自動車賣買事業組合에서 要請한 中古自動車 賣買場에 대해서 區廳에서 內認可한 事項에 대해서 저희가 資料要求를 했기 때문에 대강 알고 계시리라 생각합니다. 이 中古自動車 賣買場이 서울市 業務에서는 交通企劃課에 業務部署가 하나 있죠? 交通企劃課에서 제가 다루는 것으로 알고 있는데 이 中古自動車 賣買場 許可가 內認可 상태가 不法狀況인 것에 대해서 交通局長님은 알고 계시는지.

다시 말하면 서울市的 建築條例를 違反해서 不法的인 內認可가 이루어진 理由가 무엇이고, 또한 地方自治法 第8條에 보면 地方自治團體는 法令이나 上級 地方團體의 條例에 違反하여 그 事務를 處理할 수 없다라고 명시되어 있음에도 불구하고 區廳의 不法的이고 脫法的인 內認可狀況에 대해서 指導 監督權을 가지고 있는 서울市가 현재까지 묵인하고 있는 理由가 무엇인지에 대해서 밝혀 주시기 바랍니다.

參考로 말씀드리면 同 賣買場은 駐車場 3,000坪, 事務室 300坪, 自然綠地 地域을 形質變更해서 지금 현재도 營業을 하고 있는 것으로 알고 있습니다. 거기에 대해서 서울市的 具體的인 입장을 밝혀 주시고.

資料要求를 봤더니 陽川區廳에 별첨해서 페이지 32페이지 보니까 陽川區廳에 자세한 내용을 要求하였으나 本件은 陽川區廳 管轄 事業理由로 資料提出 거부했다. 이래서 아주 具體的인 資料에 대해서 提出을 받을 수가 없었다, 이렇게 저희한테 回信이 왔는데 대단히 서운한 행동이라고 생각을 하고, 지금 현재 中古自動車 賣買場 許可自體가 自動車管理事業法에 보면 市·道知事에서부터 陽川區廳으로 委任된 事項으로 알고 있습니다. 그런데 一般 住居地域 안에서 建築禁止가 될 수 없다라고 서울시建築條側 第17條에 명기되어 있는 事項을 위반해서 一般住居地域에 지금 自動車 賣買場이 들어서 있고, 賣買業을 하고 있다는 것, 이것은 대단히 잘못이라고 생각을 하고 여기에 대해서 서울시의 具體的인 입장을 밝혀 주시고.

마지막 質疑입니다. 서울시 직제표에 보면 서울시車輛整備所라는 것이 있습니다. 저는 結論的으로 말씀드리면 이러한 車輛整備事業所가 불필요하다는 立場인데 현재 人員만 하더라도 168名, 1年 所要豫算이 96億 8,000萬원입니다. 具體的인 내용을 보니까 官에서 사용하고 있는 官用車輛에 대한 整備를 여기서 擔當을 하고 있는 모양인데 지금 현재 서울시에서 整備技術만 익혔다가 整備事業所로 나간 사람들도 많고, 실제로 이 事業所 自體의 業務自體가 대단히 불필요하다는 輿論이 비등하고, 또 두 번째로는 굳이 서울시 소유의 自動車나 重機는 用役을 줘서 일정 整備會社하고 契約을 맺어 가지고 충분히 整備를 해 나가면 될텐데 굳이 이렇게 많은 人員과 막대한 豫算을 들여가면서 整備事業所를 運營하고 있다는 것은 대단히 저는 불필요한 요소라고 생각이 됩니다. 그래서 여기에 대한 나름대로 改善對策은 없는지 局長이 밝



혀 주시고.

그리고 한 가지 곁들여서 서울시가 保有하고 있는 自動車와 지금 현재 重機가 있다면 重機의 現況은 어떻게 되는지 資料로써 마지막으로 提出해 주시기 바랍니다.

감사합니다.

○委員長 李昌根; 金喜甲 委員님의 資料要請 및 質疑에 대해서 交通局長님 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 金喜甲 委員님 質疑하신 事項에 대해서 答辯 올리겠습니다.

新月洞에 自動車 賣買業 許可를 위해서 內認可가 되어 가지고 工事を 했는데 內 許可가 안 되어 가지고 區廳에서 問題가 있는 것이 사실입니다. 그런데 그것이 왜 당초에 그렇게 되었느냐 하면 그것이 自然綠地 地區에 정류장을 만들어 가지고 自動車 賣買業을 할 수 있도록 形質變更해서 하면서 거기에다가 事務室을 지었으면 괜찮은데 그 事務室은 길 건너서 自然綠地가 아닌 住居地域에다 事務室을 이 분들이 구했기 때문에 自動車 賣買業 許可는 商業地區라든지, 準工業地區, 또 自然綠地地區만 된다 規定이 이렇게 되어 있는데 事務室이 住居地域에 있기 때문에 잘못 된 것이다 해서 陽川 區廳에서 內認可 해 주고 竣工段階에 가서 問題가 되었습니다, 잘못 해주고 나서.

그렇게 되니까 解釋을 못해 가지고 그러면 어떻게 할 것이냐, 만드신 분들은 만들어 놓고 많은 投資를 해 놓고 營業 안할 수도 없고 事務室이 住居地域에 있다고 해서 안 되니까 그 사람들도 損害가 많고 해서 여러 가지 問題가 있습니다. 그래서 法律上 問題가 대두가 되어 가지고 저희들이 그쪽에서도 여러 가지 質疑도 오고 해가지고 法務課에서 저

희들 顧問辯護士들이 있고 하나까 어떻게 해야 되느냐 意見を 보내니까 그쪽에서 意見이 內認可를 取消할 것이냐, 안 할 것이냐 取消할 때 社會的 利益이 무엇이고, 안 할 때 利益과 取消時에 생기는 利得이 무엇이나, 社會에 생기는 利得이 얼마나 되고, 不利益이 얼마나 되느냐 해서 比較評價해서 判斷해서 處理를 해라, 이렇게 法務課 意見이 나왔습니다.

그래서 잘못되었지만 取消時에 利益과 不利益을 비교해서 不利益이 더 많다 하면 그쪽이 되는 것이고, 取消하는 것이 社會에 利得이 더 많다 하면 取消해야 되는 그런 問題에 있기 때문에 이것은 陽川區廳長이 判斷을 해 가지고 處理하도록 이렇게 되어 있습니다. 原許可가 委任이 다 되어 있고 또 區廳長所管이기 때문에 法律的인 해석은 이렇게 되어 있습니다. 그 結果에 따라서 利得과 不利益에 대한 종합적인 判斷을 區廳에서 해 가지고 處理가 될 것으로 생각을 하고 있습니다.

그 다음에 自動車整備事業所 非能率性 問題에 대해서 指摘이 계셨습니다. 그런데 自動車整備事業所를 없애고 民間整備業體에다가 맡기자 하는 意見이 사실은 여러 번 저희들 內에서도 대두가 되고 그랬습니다. 그래서 이것을 여러 번 檢討를 했는데 結論이 저희들이 清掃車를 주로 거기서 고칩니다. 清掃車를 고치는데 一般整備工場에서 清掃車 냄새가 난다고 그래가지고 잘 받아주지를 않습니다. 잘 받아 주지 않아 가지고 상당히 고민거리가 되어 있고, 民間整備工場에서 받을 수 있으면 저희들이 改善할 수 있는 좋은 길이고, 그렇게 되어 있습니다. 그래서 大體的으로 제가 鍾路 副區廳長 할 때도 간단한 整備 고치는 것은 저희들이 技能職들이 있고 해서 鍾路區廳에 있을 때도 장비를 간단히 고칠 것은 전부

부속품을 사가지고 고치고 아주 심하게 고쳐야 된다는지, 一週日 간다는지, 보름가서 고칠 것만 저희들이 제가 있을 때도 自動車整備事業所에다가 보내 가지고 고쳐왔습니다.

앞으로 이 問題는 結論 난 것은 아니지만 계속 저희들이 能率性 問題는 檢討를 해야 되는 것은 사실입니다. 그리고 주로 清掃車를 고치기 때문에 交通局 傘下에 있을 것이 아니고 清掃事業本部로 移管하는 것을 서울시가 檢討를 해 왔습니다. 清掃事業本部에서 가지고 가고 自動車 자기들 고칠 수 있는데 쓰도록, 저희들이 整備業所 指導 監督한다 해서 交通局 傘下에 와 있는데, 그래서 清掃車를 움직이기 때문에 清掃車로 해서 移管하는 問題를 檢討를 하다가 지금 結論은 안 난 것으로 알고 있습니다. 그 問題는 우리 組織을 管理하는 部署에서도 특별히 관심을 갖고 지금 檢討를 하고 있음을 말씀드릴니다. 重機現況 資料는 추후 보내드리도록 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 補充質疑 있습니다. 대충 얼렁뚱땅 그렇게 賣買場 問題를 넘어가려고 하신 것에 대해서 追加로 몇 개 더 묻겠습니다.

제가 지금 서울시에서 管轄區廳으로 내려줬던 公文寫本을 여기 가지고 있습니다. 이것이 93年度 9月 14日字 서울시 公文입니다. 이 公文에도 분명히 명기가 되어 있습니다. 현재 綠地地域內에만 自動車賣買場 設置가 가능하다는 내용이 나와 있습니다. 그럼에도 불구하고 93年 12月 20日에 어떻게 해서 서울시에서 당연히 이렇게 해서 公文이 내려갔는데도 불구하고 20日에 內認可가 날 수가 있는지 여기에 대해서 묻고자 하는 것입니다.

다시 얘기하면 분명히 서울시에서 指針을 내렸음에도 불

구하고 管轄區廳에서 內認可를 내준다는 狀況에 대해서 우리 局長님은 어떻게 생각하시는지, 그런 脫法과 不法이 자행되고 있다는 것에 대해서 어떻게 생각하시는 것인지, 거기에 대해서 그런 理由가 무엇인지, 過程은 무엇인지 이것을 묻고자 하는 것입니다. 포인트를 정확히 해서 말씀해 주십시오.

○交通局長 諸他龍; 이 부분은 제가 소상하게 오늘 정확하게 몰라서 答辯을 못드리는 것을 우선 諒解를 구합니다. 이것은 內認可를 왜 그 때 해 주었는지, 93年度 12월에, 그것은 정확하게 제가 調査를 해서 별도로 報告를 드리겠습니다.

○委員長 李昌根; 지금 이 자리에서 가능하시면 제가 時間을 드리고.

○交通局長 諸他龍; 內認可 書類를 봐야 되니까요. 區廳 書類를 봐야 되는데 제가 당시에 內認可 잘 됐다 잘못 됐다 이것은 아니고, 왜 그랬는지 그런 것을 봐 가지고 따져야 될 事項이고 必要하면 外部에 調査를 시킨다든지 그럴 必要도 있으니까 그것은 정확하게 해서 答辯을 올려드리겠습니다.

○委員長 李昌根; 저는 가급적이면 여기 動員된 公務員들 많이 活用해서서 직접 좋은 意見을 듣고자 그런 얘기를 했던 것입니다.

○金喜甲 委員; 확실하게 약속을 받고 넘어가겠습니다.

○委員長 李昌根; 그래요.

○金喜甲 委員; 局長님, 그러면 언제 별도로 報告를 하신다고 그랬으니까 좋습니다. 별도 報告를 하시되, 제가 要求했던 資料 두 가지하고 분명하게 해서 內容部分들을 저한테 확실하게 전달이 될 수 있도록 이 자리에서 약속하십시오.

○交通局長 諸他龍; 네, 그렇게 하겠습니다.

○委員長 李昌根; 그 質問에 대해서 書類答辯이 되겠습니다.

다음 李始英 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○李始英 委員; 장시간, 오랫동안 정말 애쓰십니다. 제가 오늘 특별하게 묻고 싶은 것은 局長님한테 여기서 答辯을 해 달라는 것은 절대로 아니고 명확하게 정확하게 資料를 要求하는 바입니다.

여기서 局長님이 이 資料만큼은 명확하게 해 주겠다는 確認이 있어야만 넘어갈 것이고 만약에 지난 번 資料要請한 것처럼 이렇게 불성실하게 이런 식으로 해 가지고는 안 되겠습니다. 제가 묻는 것은 局長님 잘 알겠습니다만, 서울特別市 松坡區 新川洞에 있는 交通會館, 장장 여기가 垜地가 3萬 6,700坪, 建物이 1萬 1,226坪, 이 建物이 地下 3層 地上 12層이라는 큰 建物입니다. 이 內容은 잘 아시지요? 그런데 이 交通會館 現況하고 建立經緯하고 이런 것을 잘 알고 있습니다. 會館 自體 施設에 대해서도 저는 잘 알고 있습니다.

그런데 서울市와 交通會館 關係가 어떻게 되어 있느냐, 서울市에서는 이 큰 빌딩에 豫算決算을 承認할 수 있는 權利가 있습니다. 그리고 이곳에 있는 理事長, 副理事長, 事務局長, 研修院長 이런 사람들을 承認할 수 있는 權利가 있습니다.

이분들의 人的事項을 소상하게 적어 주시고, 또 任員이 바뀌었다 그러면 1990년부터 지금까지 人的事項을 해 주시고, 또 이 많은 財産의 支分과 借入時 모든 借入內容에 대해서도 明示해 주시고, 또 서울市 駐車計劃課에서 이 큰 建物を 監査를 정기적으로 1회씩 한하는데 이 監査內容은 어떤지 그 內容도 소상하게, 명확하게, 정확하게 提出해 주시고, 또 이에 전반된 모든 書類를 提出해 주시고, 또 이 交通會館 運營現況이라든지 이 交通會館에 있는 각종 定款도 寫本으로

정확하게 提出해 주시기 바랍니다.

제가 이 자리에서 局長님한테 이 큰 建物에 대한 現況이나 內容이라든가 이런 것을 지금 당장 해 달라는 것이 아니고 명확하게, 어느 委員이 봐도 야, 이것 깨끗하게 잘 되어 있구나 이렇게 느낄 수 있도록 이 자리에서 해 줄 수 있는지 없는지를 答辯해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○交通局長 諸他龍; 李始英 委員님께서 要求하신 資料에 대해서, 交通會館에 관한 資料가 되겠습니다. 이것은 전부 저희들 있는 것, 없으면 資料를 蒐集해서 정확하게 상세하게 보내드리도록 하겠습니다.

그리고 사실 서울에 交通會館이 있는 것이 運輸業體로서는 상당히 多幸한 일이라고 생각합니다. 많은 것이 들어 있고, 運轉技士들도 결혼도 할 수 있고, 그래서 이런 것이 勤勞者들도.....

○委員長 李昌根; 됐습니다. 時間關係上.....

○李始英 委員; 補充 한 가지만 하겠습니다.

여기 地下에 있는 賣店하고 結婚式場 같은 것 있지요? 이 運營實態를 좀더 아주 명확하게 해 주어야 될 것이예요. 結婚 禮式場, 또 賣店, 食堂, 이것을 어떠한 사람이 契約을 해 가지고 어떤 特定人이 하는지 아니면 이 交通會館에서 총괄적으로 運營을 하는지 이것을 명확하고 정확하게 해 주시기 바랍니다.

○委員長 李昌根; 감사합니다.

다음은 李允中 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○李迎春 委員; 議事進行發言 있습니다.

○委員長 李昌根; 네.

○李迎春 委員; 李迎春 委員입니다.

제가 지난 4年間 議員生活을 하면서 많이 느꼈던 사항이고, 또 우리 議員들이 自省하는 모습도 많았습니다만, 우리 議會가 3年間 앞으로 적어도 1年 半 동안은 前半期 交通委員會에서 이 交通局 職員들과 함께 많은 苦惱와 論議 속에서 일을 처리해 나갈 것으로 생각합니다. 오늘 委員님들이 모든 것을 1年 半 안에 解決하려는 그런 마음을 가지고 質疑와 계속 補充質疑를 한다면 우리 交通委員會 議事進行을 효율적으로 할 수 없으리라고 생각합니다. 그러니 委員님들이 양보를 하시면서, 또 다음 臨時會도 있습니다. 10月, 11月, 本會議도 있습니다. 또 行政監査도 있습니다. 이런 것을 좀 참작하셔서 質疑內容을 좀 간단 간단히 요약하셔서 좀 참아 주는 모습도 보여 줬으면 감사하겠습니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 李迎春 委員님의 議事進行發言 감사합니다. 그런데 우리 委員님들이 너무나 의욕적이고 하시고자 하시는 열의가 대단하시기 때문에 여북하면 閉會中에 우리가 業務報告를 받았습니다. 어쨌든 이러한 事項을 우리 市民들이 아시면 좋은 일이다 생각되니까 이해해 주시고, 또한 역시 李迎春 委員님의 意見도 많이 참고하셔서, 너무 쉽게 더운 밥이 쉬 식습니다. 이런 것도 잘 이해해 주시면서 李允中 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○李允中 委員; 李允中 委員입니다.

質問하려다가 보니까 김이 좀 빠지는 것 같습니다. 거하게 좀 하려고 그랬는데 要約해서 간단하게 하겠습니다. 아까 質問한 것 중에 빠진 것 補充質問을 하고 答辯 안 한 것에 대해서 캐묻겠습니다.

西江大橋가 한 15年 동안 잠자고 있어 가지고 開通을 빨리 해야 될 것이고, 그 開通은 언제 할 것이냐고 했는데 여태까지 答辯이 없었고, 그 다음에 交通影響評價를 年間 몇 회나 했으며, 어떤 建物を 어떻게 했는지, 특히 저는 選舉때 서울을 시원하게 한 번 뚫어 보겠다는 覺悟를 가지고 交通委員會에 왔습니다. 항상 막힌 道路, 막힌 서울을 뚫어보겠다, 그런 캐치프레이즈를 했습니다.

5年間 交通影響評價를 한 그 內容과 그 內譯, 實績, 交通影響評價를 한 각종 委員들이 여태 어떻게 했길래 지금까지 交通影響評價 했음에도 불구하고 이렇게 混雜度는 계속 늘어만 가는지, 특히 汝矣島 63빌딩, 쌍둥이 빌딩, 최근 竣工한 汝矣島 證券街의 신축빌딩이 아주 우람차게 들어섰습니다. 거기에 대한 交通影響評價는 제대로 됐는가 거기에 대한 資料를 정확하게 밝혀 주시기 바랍니다.

그리고 아까 交通放送局 警察廳 引受 協議왔다는 것에 대해서 補充質疑를 하겠습니다. 서울시가 하는 交通放送이 잘 되고 있는데 왜 警察廳에서 그것을 빼앗아 가려고 하는가, 妥當한가, 그리고 檢討意見資料를 보니까 여기 問題點이 뭐냐 하면 지금 企業經營方式으로 導入해서 어려움이 있다, 地方公務員에 의한 運營은 企業方式의 導入이 어렵다, 이런 식으로 되어 있습니다.

또 95年度 豫算에 85億 2,700萬원 중에서 서울시 借入金이 41億원 등으로 資源調達이 어렵다, 이런 식으로 나왔습니다.

警察廳에서 引受할 경우 어떻게 할 것이냐 보면 交通安全에 관한 啓蒙, 弘報活動 이런 것을 하고, 傘下의 交通安全協會에 위탁해서 全額 同協會의 豫算으로 運營한다, 이런 식으



로 해서 빼앗아 가겠다는 얘기입니다. 왜 하필이면 굳이 서울시가 잘 하고 있는 것을 빼앗아 가느냐, 그 이유가 타당한가, 제 생각은 그렇습니다. 채널도 꼭 필요하다면 公報處에서 하나 더 늘릴 수도 있는 것입니다. 우리 서울시가 가장 잘하고 있는 것으로 호응을 받고 있는 것을 빼앗아 간다는 것은 절대로 안 된다고 보고, 채널을 公報處에서 하나를 늘려서라도 全國 채널을 만들면 되는 것입니다.

그 檢討意見을 交通放送本部에서 보낸 것을 보면 檢討意見이 좀 어물쩍하게 公報處 政府次元에서 綜合的인 判斷이 必要하다 이런 식으로 되어 있습니다. 좀더 세밀하게 檢討하셔서 가지고 했으면 좋겠다고 생각합니다. 거기에 대한 妥當性에 대해서 答辯해 주시기 바랍니다.

○委員長 李昌根; 李允中 委員님 質疑에 대해서 資料要請은 資料要請대로 해 주시고 지금 答辯하실 것은 아까 答辯과는 좀 달리 執行部の 主人意識다운 그런 立場에서 명쾌한 對答을 誠意있게 해 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 西江大橋 竣工에 대해서 質問이 계셨는데 西江大橋는 지금 工事를 하고 있습니다. 96年末, 來年末 竣工豫定으로 西江大橋를 工事를 하고 있습니다.

그리고 交通影響評價에 대해서 말씀이 계셨는데 그 資料는 5年間 現況하고 그 資料를 送付를 해 드리겠습니다. 量이 많기 때문에 좀 時間이 걸리더라도 저희들이 資料를 具備를 하겠습니다. 그리고 63빌딩하고 쌍둥이빌딩 여기에 대한 資料도 있으면 하겠습니다. 좀 큰 것, 제가 坪數 基準을 몰라서 그러는 데 큰 建物は 中央에서 하고, 中間 것은 저희 서울시에서 하고 있습니다. 그러니까 그것이 中央에서 한 것인지 서울시에서 한 것인지 봐서 資料를 보내드리도록 하겠습니다.

그리고 지금 交通影響評價를 해서 交通이 解決되도록 이렇게 法이 안 되어 있고, 아직까지는 우리도 未盡한 점이 있는데 交通影響評價를 하더라도 예를 들어 63層을 짓는다 하면 안 된다, 딱 法으로 委員들이 그런 資格이 있어서 거기 3層만 지어라, 5層만 지어라 할 수 있는 權限이 아직 交通影響評價委員들한테 法的으로 附與가 안 된 아쉬움이 있습니다.

그것도 私有財産 侵害니 여러 가지로 해서 못하고 있고, 단지 이왕 짓는 範圍內에서 交通을 최소한도로 해서 어떻게 하면 交通이 周邊에 影響을 적게 할 것이냐, 그런 것을 해서 자기 땅을 道路로 한 車線 더 낸다든지 또는 車線을 어떻게 뒤로 돌린다든지 幹線道路邊에서 안 들어가게 한다든지 등등해서 交通專門 教授들입니다. 주로 委員들이 教授들이고, 서울시의 都市計劃局이라든지 住宅局의 幹部들로 해서 審議를 2週 정도 해서 하고 있습니다. 그런 점에 완벽하게 法이 안되어 있기 때문에 그런 점이 있음을 말씀을 드립니다.

그리고 交通放送에 대해서는 여러 번 수차 말씀이 계셨고, 이 問題에 대해서 서울시에서도 나름대로 意見을 가지고 對處를 하고 있으니까 오늘 말씀해 준 것을 전부 저희들이 記錄을 해서 그것을 서울시가 維持하는 것이 바람직하다는 意見을 더 붙여서 開陳하도록 그렇게 하겠습니다.

○委員長 李昌根; 答辯 감사합니다.

더 이상 質疑하실 委員이 있으시겠습니까만 원만한 常任委員會 會議를 運營하기 위해서 오늘 議事日程 第1項 交通局所管 當面 主要業務에 대한 質疑와 答辯을 마치고자 하는데 委員님 異議 없습니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

그러면 異議 없으므로 議事日程 第1項 交通局所管 當面 主要業務에 대한 質疑와 答辯을 모두 마치겠습니다.

---

## 2. 서울特別市交通放送本部運營主體變更反對建議案(金喜甲議員 發議)

(15時 46分)

○委員長 李昌根; 다음은 議事日程 第2項 서울特別市交通放送本部運營主體變更反對建議案을 上程하겠습니다.

(議事棒 3打)

本 案件은 金喜甲 委員 外 金永春 委員, 鄭炳仁 委員님의 찬성으로 書面動議로 正式 案件으로 接受되었으므로 提案者 이신 金喜甲 委員께서 提案說明을 해 주시기 바랍니다.

○金喜甲 委員; 提案者 金喜甲 委員입니다.

交通放送은 1,100萬 서울市民의 放送입니다. 交通放送이 開局된 90年 6月 이래 지난 5年 동안 交通放送은 이제 서울市民에게는 없어서는 안 될 중요한 市民의 放送이 되었습니다. 서울市民의 청취율 51%, 만족도 71%, 신뢰도 71%를 자랑하는 交通放送은 9個 라디오 채널 중 서울市民이 가장 선호하는 放送으로 나타났습니다. 그럼에도 先進放送5個年計劃이라는 미명 아래 최근 公報處와 警察廳에서 推進하는 交通放送 運營主體 變更에 대하여 本委員은 심한 우려와 분노를 금치 못하면서 다음과 같은 反對立場을 밝히고자 합니다.

첫째, 交通放送을 한정적인 地域放送에서 全國的인 네트워크로의 발전 운운에 대해서는 交通放送의 본질적인 특징인 로컬성을 무시한 행위이고 그 地域의 생생한 交通放送을 地域의 여건과 특성에 맞게 市民에게 전달해 주는 기능이야말로 交通放送의 생명이나 다름없다는 점을 강조하고 싶습니다.

니다. 따라서 全國的인 네트워크로의 발전 운운이야말로 地方化 추세를 역행하는 中央官僚的인 발상임을指摘합니다.

둘째, 우리는 釜山, 大邱, 光州, 大田 등의 交通放送의 開局이 시급함을 주장합니다. 우리는 地方自治團體에서 그 地域의 실정과 여건을 감안하여 서울을 제외한 4大 都市의 交通放送 開局을 推進해 줄 것을 간곡히 建議합니다.

다만, 運營主體가 警察廳이 되었을 경우 예상되는 부작용, 放送에 대한 專門性이 없는 退職警察官들의 자리채우기 등을 방지하기 위해서라도 그 運營主體는 반드시 地方自治團體가 되어야 한다고 주장합니다.

셋째, 交通混雜 費用이 年間 8兆원, 서울市 交通管理本部 發足を 앞두고 이를 위해서라도 市民들에게 輿論을 수렴하고 전달하는 매체인 交通放送은 반드시 서울市 傘下에 있어야 함을 강조합니다.

넷째, 交通放送의 구조적인 問題點은 條例改正을 통하여 적극 解決해 나가야 한다고 주장합니다.

그간 市民의 放送으로 사랑 받아온 交通放送이 年間 85億원의 豫算中 40億원의 서울市費 支援額은 交通放送의 商業廣告許容 및 交通放送의 地方公社化 推進 등을 통해서 충분히 해소할 수 있으며, 따라서 職員들의 處遇나 福祉 等도 改善될 수 있으리라 생각합니다.

끝으로 中央의 公報處나 警察廳에서 交通放送의 許可取消 등 무리한 方法으로 交通放送 運營主體를 變更하는 것을 방지하기 위하여 交通放送運營主體變更反對建議案을 提出하오니 交通委員님들께서는 전원 일치로 議決하여 주실 것을 간곡히 부탁드립니다.

끝까지 傾聽해 주셔서 대단히 감사합니다.

○委員長 李昌根; 金喜甲 委員님 수고 하셨습니다.

그러면 방금 提案內容을 우리 委員會 案으로 議決하고 오는 25日 本會議에 上程코자 하는데 委員님 여러분 異議 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

異議가 없으므로 本 建議案은 우리 交通委員會案으로 滿場 一致로 採擇되었음을 宣言합니다.

(議事棒 3打)

원만한 議事進行을 위하여 잠시 停會를 갖도록 하겠습니다. 停會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(15時 50分 會議中止)

(16時 12分 繼續開議)

○委員長 李昌根; 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다. 成員이 되었으므로 會議를 續開하겠습니다.

(議事棒 3打)

---

### 3. 地下鐵建設本部所管主要業務報告의件

○委員長 李昌根; 다음은 議事日程 第3項 地下鐵建設本部所管 主要業務報告의 件을 上程합니다.

(議事棒 3打)

지난 번 78回 臨時會 閉會中 交通委員會 會議時 地下鐵建設本部所管 業務報告를 聽取하였으므로 오늘은 바로 所管業務에 대한 質疑와 答辯을 듣도록 하겠습니다. 質疑하실 委員, 李迎春 委員님 質疑하여 주시기 바랍니다.

○李迎春 委員; 안녕하십니까? 李迎春 委員입니다.

연일 서울시 1,100萬 市民을 위해서 수고하시는 우리 地

下鐵建設本部長 以下 公務員 여러분께 감사의 말씀을 드립니다. 그러면서 저는 두 가지 質問을 하고자 합니다.

金泳三 大統領이 文民政府 出帆한 이후 淸權立國 流水淸濁在基源 맑은 權力으로 나라를 세우고 그리고 윗물이 맑아야 아랫물이 맑다하는 그런 通治哲學을 가지고 文民政府가 出帆한지 2年 6個月이 지나고 있습니다. 요즘 言論界에서 보면 官給工事に 대한 시멘트 流出事件이 일어나고 있습니다. 특히 거기에 都市開發公社도 포함되어 있습니다만 우리 地下鐵公社입니까? 7-24工區에서 일어난 工事期間 중에 상당량의 官給 시멘트가 流出되고 있습니다. 정말 말도 되지 않는 그러한 일이 지금 우리 地下鐵建設本部에서 일어나고 있습니다. 이 內容을 좀 상세히 말씀해 주시고, 또 7-21工區 지금 저기 上道洞과 奉天3洞 아파트 지하로 들어가고 있는 建設現況이 어떻게 進行되고 있는지, 지금 아파트 밑에까지 工事が 進行되고 있는지 거기에 대해서 말씀해 주시기 바랍니다.

저는 지난 3대 議會에서도 本會議場에서 이 路線變更을 강력히 주장하였으나 관철되지 못하였습니다만 建設이 어느 정도 진척되고 있는지 말씀해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 李迎春 委員님의 質疑에 대해서 本部長님 答辯하여 주시기 바랍니다. 參考로 本部長님, 關係公務員이 많이 참석하신 것은 本部長님이 答辯하는데 필요한 協의를 할 수도 있습니다. 그래서 가급적이면 형식적인 答辯보다는 責任있고 명확한 答辯을 해서 경우에 따라서는 시간도 드릴 수 있습니다. 참고해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 地下鐵建設本部長 金學載입니다.

오늘 委員님들을 모시고 우리 地下鐵工事に 대한 高見을 듣게 되어서 매우 뜻깊게 생각을 합니다. 가능한 한 제가 答辯을 모두 말씀을 드리고, 좀 부족한 부분은 저희 部·課長들의 도움을 받아서 되도록이면 答辯을 충실하게 드리도록 하겠습니다.

먼저 李迎春 委員님이 말씀해 주신 시멘트 流出事件에 대해서 答辯을 드리겠습니다. 참으로 안타깝고 유감스러운 事件이 하나 발생하였습니다. 우리들이 많은 量의 자재를 쓰고 있는데 調達廳을 통해서 製品業者로부터 納品을 받아서 한꺼번에 가져올 수 없기 때문에 荷置場에다 갖다 놓고 필요시에 그것을 필요한 量만큼만 갖다 써서 일을 하고 있습니다.

問題의 발단은 지금 말씀드린 바와 같이 7號線에 2段階 區間 7-24工區 성지건설하고 진흥기업이 공동적으로 맡아서 施行中에 있는 工事區間입니다. 거기서는 현재까지 저희들이 購買를 해 준 것이 約 13萬톤가량이 있는데 그 중에서 한 6萬톤은 갖다 쓰고, 6萬톤은 아직도 荷置場에 재고로 남아 있습니다. 그러면서 필요할 때마다 필요한 物量만큼 갖다 쓰고 있습니다. 물론 施工社에다 委任을 해가지고 필요한 量만큼 갖다 쓰고 있습니다.

그러는 過程에서 今年度 上半期에 約 3月 頃에 永登浦 荷置場을 管轄하고 있는 대한통운의 擔當者하고 또 진흥기업의 資材를 擔當하고 있는 사람하고 그 두 擔當者가 結託을 했습니다. 結託을 해서 마치 그 시멘트가 우리 현장에서 쓰는 것인냥 書類를 조작해서 시멘트 2,100포를 유출하다가 市中에 임의로 賣却을 했습니다. 있어서는 안 될 일입니다. 그래서 그러한 事項이 搜查機關에 摘發이 되어서 지금 調査

가 進行中인 것으로 이렇게 알고 있습니다.

지금 저희로서는 일단 發見된 事項에 대해서는 즉각 우리가 잊어버린 2,100포, 金額으로는 約 630萬원에 해당이 됩니다. 이것을 즉각 辨償措置를 받아야 되고 調査機關에서 調査하는 것과는 별도로 필요한 事項에 대한 責任을 묻겠습니다. 또한 다른 工區에서도 이러한 事項이 있어서는 안 되기 때문에 여러 가지 할 수 있는 努力을 다 해보도록 하겠습니다.

거듭 사과의 말씀을 드립니다.

다음에 7-21工區 工事進陟 事項에 대해서 報告를 드리겠습니다.

7-21工區는 委員님이 잘 아시다시피 살피재를 중심으로 해서 서쪽으로는 송실대학 앞에 作業口가 開設되어 있고, 동쪽에는 國民學校 앞에 作業口가 開設이 되어 있습니다. 현재 進行事項은 서쪽에 있는 송실대학 앞에 作業口는 수직깊이로 따져서 한 80% 정도 수직으로 지금 掘鑿이 되어 있습니다. 아직 본갱 수준까지 내려가려면 조금 時間이 더 걸려야 됩니다.

그 다음에 동쪽 舍堂洞쪽 作業口는 이미 다 掘鑿深度까지 도달을 해서 國民學校를 방학 중에 아무래도 방학 중에 學生들이 공부 없을 때 일을 하는 것이 좋을 것 같아서 國民學校 담장까지만 지금 掘鑿을 해 놓고 더 이상 進行을 안하고 있습니다. 따라서 委員님이 지금 걱정하시는 아파트까지의 掘鑿은 앞으로 상당 시간이 도래되어야 접근이 될 것 같습니다.

이상으로 答辯을 마치도록 하겠습니다.

○李迎春 委員; 한 가지만 補充質疑합니다.



○委員長 李昌根; 하십시오.

○李迎春 委員; 그러면 지금 7-21工區 아파트 위를 우리 서울市에서 地上權 設定을 해 놓고 있지요, 鐵道敷地로? 그 점에 대해서 住民들이 연일 議會앞에서 데모를 하고 그랬습니다만 그 地上權 設定에 대해서는 住民들에게 피해가 없도록 어떤 措置를 하겠다 해서 崔秉烈 市長과 우리 關係 議員들 그 地域議員들과 合意도 본 바 있습니다만 그 內容에 대해서는 어떻습니까?

제가 당시에 生活環境委員會에 있었기 때문에 확실히는 모르겠습니다만 住民들은 현재 그렇게 알고 있는데. 어차피 아파트 밑으로 地下鐵이 가는 것은 路線變更을 할 수 없다면 住民의 부담을 최소한 줄여야겠다 해서 아마 그때 崔秉烈 市長께서도 많이 노력하고, 그때 당시의 李棟 本部長도 많이 노력했습니다만 그 內容은 어떻게 되어 있습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 委員長님, 계속 答辯을 드릴까요?

○委員長 李昌根; 네.

○地下鐵建設本部長 金學載; 아마 委員님 여러분들께서도 크건 작건간에 전부 다 관심을 가지고 계신 部分이 우리 地下鐵이 지금 상당부분의 私有地 밑을 통과하고 있습니다. 2期 地下鐵建設事業 中에서는 總 3,000筆地의 8萬坪이 지금 남의 땅이나 집 밑을 통과하고 있습니다. 물론 私有地를 통과함에 따른 補償은 지난 번 本委員會에서 決定해 주신 條例에 따라서 地下補償을 實施를 하고 있습니다. 그런데 이제 지금 委員님께서 말씀하신 事項은 그것하고는 次元이 달리 本部長도 무척 안타깝게 생각하게 하는 部分입니다만 두 가지 制約事項이 있습니다.

첫 번째는 地下鐵 自體가 都市計画法이 정하는 都市計劃施設의 일부로서 都市鐵道에 있기 때문에 일단 결정이 되면 서울市 都市計劃으로 표기가 됩니다. 그래서 소위 都市計劃確認願이라고 하는데 證明發給을 要請하면 都市鐵道敷地라는 表記를 하게 됩니다. 물론 一般都市計劃하고는 달리 一般道路처럼 남의 집을 헐거나 이러는 것이 아니기 때문에 거기다가 점선으로 表示를 하고 이것은 建築이 가능합니다.

다만, 建築할 때는 地下鐵建設本部하고 협의를 해 주십시오. 그 趣旨는 대부분의 경우 一般人들이 建築하는데 地下鐵構造物에 손상을 줄 정도로 깊은 掘鑿은 안하게 됩니다만 어떤 사람들이 우물을 판다든지, 또 깊은 말뚝을 박는다든지 할 때는 조금 그것은 조정을 해야 되기 때문에 저희들이 그러한 附款을 부쳐서 거기다 表記를 하고 있습니다. 점선으로 하고 그 다음에 建築이 가능하지만 協議를 해 달라 이런 表記를 하고 있습니다.

두 번째 事項이 登記簿上의 登載입니다. 그 區分地上權이라고 그러니다만 아직 그 地域은 區分地上權이 設定 안되었습니다. 제가 조금 法律的인 知識이 없습디다만 조금 事前說明이 필요할 것 같아서 드리겠습니다.

우리나라 民法에는 民法 4條에 보면 土地의 所有는 정한 利益이 미치는 범위 내에서 地上, 地下에 미친다 이렇게 되어 있습니다. 쉽게 말씀드려서 우리나라의 土地에 대한 所有權의 概念은 地上, 地下 무한대의 概念으로 인정을 하고 있습니다. 그래서 저희들이 個人 私有地를 통과했을 경우에는 그 所有權者로부터 그 土地의 地下 部分의 일부를 使用하겠다는 일종의 使用權을 確保를 해야만 저희들이 거기를 建設을 할 수 있고, 나중에라도 거기를 運行할 수가 있습니다.

그 地中の 일부를 使用하는 權限을 民法에서는 地上權이라고 이름 짓고 있습니다. 그래서 地中の 一部에 대해서 地上權을 設定하기 때문에 區分地上權이라는 표현으로서 登記簿上에 設定을 하고 있습니다. 그런데 이것은 아마 지금 알기 쉽게 얘기를 하면 傳貰權하고 아주 비슷한 概念입니다. 傳貰權을 저희들이 補償을 해주고 밑에 지하실에 傳貰를 내는 概念으로 하고 있습니다. 그것은 그런데 民法을 비롯해서 그 以下の 法律인 都市鐵道法에 정해져서 하고 있습니다.

그런데 市民들께서는 내 집 밑으로, 땅 밑으로 지나가는 것은 좋은데 登記簿上에 상처가 나는 것을 대단히 싫어하고 있고 그것이 아마 우리 市民들과 國民들의 情緒가 아닌가 本人도 이렇게 생각을 합니다. 일단 法律이기 때문에 저희들은 지키지 않을 수 없어서 합니다. 그런데 그것을 안 지켰을 경우에는 違法이라는 次元 外에 나중에 土地所有者가 바뀌었을 경우에 서울시를 상대로 해서 使用料 請求가 들어오면 그것은 어쩔 수 없이 每年 使用料를 물어야 되는 그러한 問題가 있습니다.

그런데 外國의 경우에는 基本法 自體가 물론 나라마다 조금 달리고 있습니다만 덴마크나, 캐나다, 스웨덴 같은 이런 일부 社會的 概念을 가지고 있는 나라들에서는 土地의 所有權을 地表로부터 어떤 범위내로 限定을 지어서 인정하고 있습니다. 그러니까 地上으로 8m까지 내지는 10m까지 그 밑은 個人的 權利를 認定 안 하기 때문에 그런 問題는 發生을 안합니다. 그래서 저희도 市民들이 區分地上權 設定하는 것에 대해서 완강하게 반대를 하고 하는 심정은 저도 알겠습니다. 그런데 그것을 改善하려고 한다면 우리 나라의 民法을

改正해야 됩니다.

다시 말씀드리어서 民法 4條 條項의 土地所有에 대한 空間 概念을 設定해서 일정 부분만 土地의 概念을 設定해 줘야 되는데 民法學者들이나, 죄송합니다, 제가 民法條項을 좀 혼동을 했습니다. 民法 212條입니다.

그 民法의 根本條項을 바꾸어야 되는데 그것은 대단히 어렵고, 바뀌서는 안 될 問題가 아니냐 하는 것이 일반적인 法曹界의 意見들입니다. 사실은 그래서 이것이 순수하게 地下鐵을 建設하고 만드는 우리 地下鐵建設本部의 능력만 가지고는 조금 어려운 部分이 있습니다. 그래서 우리 法務擔當官室하고 이 部分을 어떻게 解決할까 하고 깊이 相議를 하고 關係人들하고 議論은 하고 있습니다만 현재까지 그렇게 뚜렷할 만한 성과는 없습니다.

이상으로 答辯을 드리겠습니다.

○李迎春 委員; 네, 알겠습니다.

○委員長 李昌根; 수고하셨습니다.

朴謙洙 委員님 補充質問해 주시기 바랍니다.

○朴謙洙 委員; 수고 많으십니다, 朴謙洙 委員입니다.

官需시멘트 不正流出 事件에 제가 지금 이렇게 言論에 報道된 것을 보니까 現場監督公務員 趙周相 氏가 拘束이 되고 뇌물수수혐의로, 또 진흥기업의 이재근 씨가 不拘束起訴되었다고, 現場所長이 不拘束起訴되었다고 그랬는데, 또 한 가지 같은 事件은 아니지만 비슷한 事件 中の 하나가 5-1工區에서 일어난 일신·진흥건설의 下都給 非理가 있다고 그랬습니다. 그런데 우선 5-1工區가 어디가 5-1工區이고, 7-24工區가 어디가 7-24工區인지 그것을 말씀해 주시겠습니까?

○委員長 李昌根; 答辯해 주시기 바랍니다.

○李迎春 委員; 아니, 地下鐵建設本部長이면 5-1工區나 7-24工區가 어디인지 어느 정도는 알고 있어야 하지 않습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 아니, 그 말씀이 아닙니다. 5-1工區의 位置는 지금 開花山 바로 밑에서 傍花宅地開發事業을 하고 있는 傍花地區內가 5-1工區이고, 거기를 맡고 있는 施工會社가 일신·진흥입니다.

그런데 제가 우리 實務者한테 물어봤던 것은 委員님께서 제가 모르는 事項을 質問하셨길래 혹시 제가 모르는 事項을, 다시 얘기해서 建設下都給 問題에 問題가 있었지 않았느냐 그랬는데 제가 報告를 못 받았습니다. 그런데 지금 確認해 보니까 우리 現場에서의 不法下都給이 있었다는 問題는 아니고요, 거기에 그 會社가 宅地開發事業을 같이 하고 있는 모양입니다. 宅地開發事業을 하면서 아마 不法下都給에 대한 問題가 있지 않나 그래서 제가 모르고 있어서 確認을 했습니다.

○朴謙洙 委員; 그런데 제가 아직 잘.....

○委員長 李昌根; 朴謙洙 委員님, 7- 얼마 또 있었지요?

○朴謙洙 委員; 7-24工區요.

○委員長 李昌根; 그것도 答辯해 주셔야지요.

○地下鐵建設本部長 金學載; 7-24工區는 어디냐 하면 7號線 2段階 區間으로서 이것이 7號線 2段階 區間이 九老地域을 지나 光明市 쪽으로 진행하는데 安養川을 횡단하게 됩니다. 그 地域이 7-24工區이고, 施工會社는 성지건설하고, 진흥기업하고 共同 都給으로 일을 하고 있습니다.

○朴謙洙 委員; 그러면요, 제가 확실히 잘 몰라서 그렇거든요. 그런데 言論에 분명히 일신·진흥건설이 서울 地下鐵建設

5-1工區에서 下都給 들어가 있다 이렇게 나왔는데 제가 그 내용을 몰라서 本部長님께 이렇게 묻습니다.

그런데 지금 현재 開花山 傍花地區의 工事 進陟이 어느 정도 되어 있습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 한 98% 정도, 거의 다 완료되어 있습니다.

○朴謙洙 委員; 그렇다고 그러면 지금 98% 정도가 되었다고 그러면 下都給 非理로 만약에 工事費에 이상이 있다고 생각이 되면 이 工事が 安全工事が 안 되고 不實工事が 될 가능성이 많지 않겠습니까? 만약에 그렇다고 그러면요.

言論에 報道된 대로 下都給 非理가 5-1 일신진흥에서 만약에 있었다라고 한다고 그러면 下都給 非理가 있는 만큼 工事が 不實工事が 되는 것 아닙니까, 제가 建設을 잘 몰라서 그렇습니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 答辯을 드리겠습니다.

○委員長 李昌根; 네, 答辯해 주세요. 責任있는 答辯을 좀 해주세요.

○地下鐵建設本部長; 金學載 지금 그 말씀은 제가 여기에 오기 전에 調查機關에서의 調查記錄이 저희한테 移牒된 것을 전부 다 읽고 왔는데 그 內容 中에는 지금 말씀하신 事項이 없었습니다.

그래서 저희가 전혀 모르는 事項이기 때문에 實務者한테 確認을 했습니다.

그런데 일반적으로 下都給 過程에서의 違法이라고 하면 下都給은 法律에 一部分을 義務적으로 주도록 되어 있습니다. 그래서 專門業體를 양성하고 일의 品質을 專門業體에 의해서 完成해 나가도록 하는 것이 우리 나라 法律體系입니다.

그런데 그것이 下都給이 이루어졌을 경우에는 發生機關에다가 通報를 하면 됩니다. 그런데 그 通報義務를 違反한 事例가 있고요.

또는 저희한테 通報한 內容과는 달리 아주 낮은 價格으로 2重契約을 하는 경우가 있을 것으로 생각이 됩니다. 또 어떤 경우에는 저희한테 通報도 없이 專門業體를 데려다가 일하는 경우, 이런 사항들이 전부 違法에 해당되는 것입니다.

○委員長 李昌根; 本部長님, 答辯을 정확하게 核心을 하셔야지 다른 說明을 하지 마시고.

○地下鐵建設本部長 金學載; 네, 核心을 말씀드리면 저희하고는 關係 없는 일입니다.

○朴謙洙 委員; 없습니까? 없다면 저도 安心입니다만, 제가 下都給에 문제가 있다는 것이 아니라 下都給이 있는 데 非理가 있다고 그래서.....

○委員長 李昌根; 아니, 가만 있어요, 朴謙洙 委員님. 지금 地下鐵建設本部하고 關係 있느냐가 質疑 要旨가 아니라 그렇다면 그러한 材料가 없어졌다면 그 工事が 不實工事が 아니겠느냐, 그것을 質問했으면 그것의 答辯이 나와야지 우리하고 關係없다, 그것은 答辯이 아니지요. 확실하게 얘기해야지.

○朴謙洙 委員; 下都給이 問題가 아니라 다시 한 번 말씀을 올리면 下都給 非理가 있다고 그러면 不實工事が 아니겠느냐, 일반적으로 만약에 이 地域이 아니더라도. 간단히 答辯해 주시면 감사하겠습니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 일반적으로 原都給業體하고 下都給業體하고의 契約關係가 不法이냐, 아니냐 하는 問題하고 우리가 品質管理하는 問題하고는 또 별개의 事案이라고 생

각이 됩니다.

○朴謙洙 委員; 좋습니다. 그러면......

○委員長 李昌根; 朴謙洙 委員님, 지금 答辯이 됐어요? 여러 委員님 이해가 가십니까?

○朴謙洙 委員; 다음 質問이 있으니까.

○委員長 李昌根; 하세요.

○朴謙洙 委員; 이 報道에 의하면 지금 일반적으로 행해진 것이 93년부터 95年 現在까지라고 그랬는데 그것이 어느 정도 어떻게 되어 있습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 아까 報告드린 것처럼 今年度 3月頃에 저희한테는 이루어졌습니다.

○朴謙洙 委員; 한번에 해서 그렇게 됐습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 4회에 걸쳐서 2,100포, 630萬 원어치에 해당되는 시멘트가 流出된 것입니다.

○朴謙洙 委員; 그럼 거기에 대한 現場監督 公務員인 趙周相 씨가 拘束이 됐다고 그러는데 그 분은 어느 정도나 賂物을 수수해서 그렇게 됐습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 지금 두 個의 問題가 신문에 한꺼번에 나니까 두 個가 연결이 되어 버렸습니다. 시멘트 流出事件은 진흥기업의 資材擔當하고 대한통운의 擔當하고 結託을 해서 팔아 버린 것입니다. 그래서 그것은 그것 나름대로 하나의 事件이 되겠습니다.

그 다음에 그 事件하고는 별개 問題로 그 이후에 우리 連絡公務員이 그 現場을 擔當하고 있는 現場 代理人한테 돈을 받았다는 별도의 事件이 있었습니다. 그래서 趙周相이라는 사람은 지금 拘束이 되었습니다.

○朴謙洙 委員; 그럼 派遣公務員하고 連絡公務員하고는 어떤



關係가 있습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 지금 일반적인 工事에서는 저희들이 公務員을 직접 現場에 派遣을 해서 監督을 任命합니다. 그런데 저희들이 業務報告에서 말씀드린 것과 같이 2段階 區間부터는 저희 公務員들이 직접 監督을 하지 아니하고 建設管理技術法에 의해서 監理會社를 指名을 해서 監理會社가 監督業務를 遂行하고 있습니다.

○朴謙洙 委員; 그럼 그 분이 監理會社 所屬입니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 아니, 저희 職員이었습니다.

○朴謙洙 委員; 그렇습니까? 그럼 이 사실을 4회에 걸쳐서 했다고 하셨는데 事전에 認知를 못 했지요?

○地下鐵建設本部長 金學載; 그렇습니다.

○朴謙洙 委員; 이러한 것이 제가 볼 때는 상당히 그렇지 않아도 삼풍백화점, 聖水大橋, 이런 것과 맞물려서 地下鐵建設에서도 問題가 있다, 평상시에 이렇게 國民들이 많이 우려를 하고 있는 차에 이런 것이 터져서 사실 나름대로 걱정이 상당히 되는 部分입니다. 그래서 이 事件이 여기만 局限되겠느냐, 아니면 다른 地域도 똑같이 이런 狀況이 나오겠느냐는 우려감이 있기 때문에 몇 가지 좀 追加로 더 質問을 드리겠습니다. 이러한 경우에 진흥기업에 대해서 行政制裁 措置는 어떤 식으로 進行이 됩니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 그 부분은 지금 저희들이 따지고 있습니다. 다시 얘기해서 調査機關에서는 이 事件 自體가 양쪽 會社 資材擔當하고 대한통운의 出荷擔當하고 두 사람이 結託을 해 가지고 이루어진 것으로 調査 結果는 나와 있습니다.

다시 얘기해서 그 以上線의 會社가 介入되었다든지, 現場

代理人이 介入했다든지 그것은 아닌 것으로 調査가 되어 있습니다. 다만, 이런 경우에 會社가 어떤 法律的인 責任을 져야 되느냐는 우리가 지금 따지고 있습니다.

○朴謙洙 委員; 아직 우리 機關에서는 結論을 못 내리셨어요?

○地下鐵建設本部長 金學載; 네.

○朴謙洙 委員; 그러면 이런 경우가, 죄송합니다. 제가 이렇게 一問一答式이 되어 버렸는데 그만큼 事業이 제 나름대로는 關心이 있어서 이렇게 된 것을 이해를 해 주시기 바랍니다.

○委員長 李昌根; 朴謙洙 委員님, 죄송할 것 없어요. 제가 許諾을 했으니까 계속 하세요.

○朴謙洙 委員; 아직 結論이 안 난 部分인데 이런 경우가 이전에는 地下鐵 建設하면서 한 번도 없었습니까? 이를테면 現場 建設會社에서 그렇게 職員들이 짜거나 建設會社가 잘못했을 때 시멘트 流出이라든지, 鐵筋流出이랄지 이런 資材流出이 있었을 것으로 생각되는데 그런 경우가 한 번도 없었습니까? 地下鐵을 지금까지 建設하면서.

○地下鐵建設本部長 金學載; 제가 그런 기억이 별로 없습니다.

○朴謙洙 委員; 地下鐵이 양호하게 建設이 되었겠네요.

원래 사실은 檢察에서 認知하기 전에 우리 管理監督廳인 地下鐵建設本部에서 이 事件을 먼저 認知해야 公務員 紀綱이 바로 서고 사실 業務를 제대로 遂行하는 것 아닙니까? 우리 地下鐵建設本部에 管理하는 部署가 어떤 部署입니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 사회적으로 制度가 바뀌면서 저희 公務員들을 이제 一線에서는 조금 손을 멀리하고 그것이 民間部分에 의해 서로 監督과 자율적인 體制로 변해 가는 것

이 요즘 建設現場의 狀況입니다.

다시 말씀드리어서 그 전에는 모든 責任을 監督이 지고 監督이 總括을 하고 問題가 생기면 자기가 責任을 지고 이런 制度였습시다만, 이제 責任監理者가 맡아 가지고 그 일을 遂行하고 있어서 사실은 制度上으로는 조금은 日淺하고 過渡期的인 면은 있습니다.

그렇다고 해서 저희 本部가 전혀 責任이 없느냐, 그것은 아닙니다. 저희도 擔當部署는 현재 建設4部로 되어 있고, 아까 말씀드린 것처럼 連絡公務員이라 그래 가지고 현지에 常駐는 하지 않지만 一週日에 한 번씩 나가 가지고 監理가 하는 일과 施工社가 하는 일을 한 번씩 두루 두루 챙겨 보고는 있습니다.

그런데 미처 그런 事案을 發見은 못했던 것은 아주 유감스러운 일입니다.

○朴謙洙 委員; 建設4部에서 그것을 맡으신다고 그랬는데 建設4부와 따로 責任監理者를 두셨다고 그러는데 그 責任監理者는 어떤 분이 責任監理者가 됩니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 삼환기술개발공사입니다.

○朴謙洙 委員; 그럼 삼환기술개발공사 같은 경우는 責任限界가 어떻게 되는 거지요? 이런 경우에는.

○地下鐵建設本部長 金學載; 官給資材에 대한 管理責任을 맡아야 되는데 그것에 대한 責任이 있다고 봅니다.

○朴謙洙委員; 그런데 지금 현재 같은 경우는 삼환기술개발공사에서 그것을 잘못된 것으로 되는데 그 部分과 連絡公務員이 잘못했다, 이렇게 또 建設4部에서 잘못했다, 이런 경우인데 삼환기술개발공사 이런 경우는 잘못하게 되면 本部에서 어떤 方法으로 對策을 세우십니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 아까 말씀드린 것처럼 責任監理制가 실시되고 나서 이제 처음 그런 問題가 發生한 事業이 될 것 같습니다. 그래서 저희도 法律的으로, 行政的으로 責任의 限界를 지금 區分을 하려고 그러합니다. 그런데 여기서 조금 이해를 해 주셔야 될 일은 이렇습니다.

監理者나 우리 連絡公務員은 어차피 그런 일이 안 생기도록 團束을 해야 될 任務에 있습니다만, 이것은 원칙적으로 어떤 特定人 두 사람이 結託을 해 가지고 犯罪를 저지른 것입니다. 열심히 監督活動을 해서 犯罪가 일어날 수 있어서 안 되겠습니다만, 그 監督하고 監理한 사람 自體가 犯罪라고는 봐지지를 않고 責任은 물어야 된다고 생각을 합니다.

○朴謙洙 委員; 그 責任 묻는 데 대해서는 아직 正確한 方針이 안 섰다 이것이지요?

○地下鐵建設本部長 金學載; 지금 檢討를 하고 있습니다.

○朴謙洙 委員; 그 責任을 제가 명확하게 한 번 기대를 해 보겠습니다.

왜 그러냐면 이런 일들이 만약에 지금 現在도 또 앞으로도 일어난다고 그러면 서울 地下鐵 建設하는 데 있어서 다음 또 次期, 3期도 있고, 4期도 있고 그런데 현재 이런 일이 있다는 것이 제가 納得이 잘 안 갑니다.

完璧施工, 이렇게 하면서 現場마다 口號도 써 놓고 이런 식으로 되어 있는데 우리 公務員이 거기에 같이 介入이 돼서 그것을 봐주고 賂物 수수하고 했다는 데 대해서 잘 理解가 안 되는 부분입니다. 이런 部分이 앞으로 반드시 없어야겠고, 그러기 위해서 이번에 삼환기술개발공사와 建設4部, 지금 建設4部에서도 제가 볼 때는 상당히 핑퐁게임으로 責任所在가 명확하게 안 되면 그런 先例가 남겨지면 다른 會社

에서도 그와 같은 일이 있을 수도 있거든요. 그래서 그 부분에 있어서는 착실하게 우리 地下鐵建設本部長님께서 그 부분을 꼭 확실하게 處理해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 朴謙洙 委員님 質問 감사합니다.

시간을 효율적으로 活用하기 위해서 重要的 事項이 아닌 이상 一問一答式을 止揚하고 한분이 一括 質問해 주시고 크게 不足한 部分이 있으면 補充質問을 한두 번 드리는 方向으로 하겠습니다.

質疑하실 委員님은 먼저 李始英 委員이 되겠습니다.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

오늘 KBS 제2TV에서 아침 7時 30분에, 佛光洞地域에 地下鐵工事 하면서 周邊에 있는 住宅에 엄청난 龜裂이 있습니다. 그런데 그 監理會社나 施工하는 會社가 인터뷰하는 過程도 잘 들었습니다.

本委員은 이 인터뷰하는 過程에 있어 가지고 도저히 納得 가지 않는 部分이 너무나 많기에, 또 지난 8月 12日 本委員이 地下鐵建設本部에 資料를 要請한 事項하고 一致하기 때문에 다시 한 번 더 本人이 要請한 資料에 대해서 성실성을 고려해 달라는 이런 당부의 말씀을 드리고자 합니다.

地下鐵 第5·6·7·8 建設 中에 주변 隣接地域에 建物被害를 입은 전체의 件數, 피해를 입은 件數가 있었다면 여기에 적절한 補償 및 補償해 준 額數와 補修해 준 額數, 또 이 補償이나 補修를 해 준 資料 根據, 또 補償基準, 그리고 두 번째로 이 被害額 區分 內容에 있어서 현실에 맞게끔 사실에 입각한 補償을 算定해 가지고 주었는지 그 內容하고, 또 補償金額이 서울市가 몇 % 물어 주고, 施工會社가 몇 % 물어주

었는지 그 比率도 명확하게 해 주시고, 위의 內容에 대해서는 가급적 아주 明確하고 구체적으로 明示해 주시기를 바라고, 세 번째로 이 件에 의해 가지고 被害 補償 및 補修의 法的인 訴訟事例 件數에 대해서 밝혀 주시면, 被害者가 어떤 異議 提起를 하여 나는 여러분들이 賠償해 주려고 하는 金額이 妥當하지 않아서 法的對應을 해서 訴訟을 하겠다, 이런 件數가 있으면 몇 件이 되고, 이 件數가 法的으로 勝訴 件數가 몇 件 되고, 우리 地下鐵建設本部가 진 敗訴件數가 몇 件 되었는지 이 內容도 해 주고, 또 法的으로 繫留되어 있는 件數가 얼마인지 이것을 內容을 해 주시기 바랍니다.

그리고 만약에 地下鐵建設本部에서 敗訴된 件數에 있어 가지고 敗訴된 데에서는 향후에 어떠한 對策方案을 가지고 있는지, 이런 件數가 있으면 얘기를 해 주시고, 사실 訴訟이라고 하는 것이 그렇습니다. 訴訟에는 다 理由가 있는 것이니까 만약에 施工會社의 不實施工으로 인해 일어난 것인지 그 事例도 糾明해 주시고, 또 地下鐵建設本部에서 監督 疎忽로 인해 가지고 그러한 事例가 일어난 것인지 그것도 명확하게 해 주시고, 이것도 저것도 아니고 設計를 잘못해 가지고 이런 件數가 일어난 것인지 그 事例가 있으면 명확히 해 주길 바라고, 위에 있는 모든 事項에 대해서 향후 對策 方向과 좋은 進取的이고 누구나 理解할 수 있는 方案이 있으면 그것을 지금이 자리에서 말씀 못하시면 資料로 정말 성실하게 정확하게 해 주시기를 바랍니다.

끝으로 이것은 특별히 탁월하시고 고명하시고 정말 존경받으실 地下鐵建設本部長님께 한 가지만 물어 보겠습니다. 우리 地下鐵建設本部에는 과연 어느 部署가 가장 우선이고, 어느 部署가 가장 중요한지 이것만 하나 對答해 주시기 바랍니다.

니다.

이상입니다.

(李昌根 委員長, 金喜甲 幹事와 司會交代)

○委員長代理 金喜甲; 本部長님, 李始英 委員님 質疑에 대해서 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 沿道建物 被害에 대해서 말씀이 계셨습니다. 말씀하신 內譯別 資料는 저희들이 지금 뽑고 있습니다. 그래서 이것이 나오는 대로 提出하도록 하겠습니다. 作成基準은 말씀하신 대로 성실히 作成하도록 그렇게 하겠습니다.

그 다음에 두 번째 저희들이 14個 部가 있고, 약 60餘 個의 課가 있습니다. 그 중에서 어느 部가 가장 중요하고 이런 말씀 質問하셨습니다. 部署別로 하는 일이 다 各各 다릅니다. 그런데 어느 部署는 돈을 많이 쓰고, 어느 部署는 돈은 적게 쓰더라도 굉장히 중요한 일을 하고 그래서 地下鐵을 움직이는 데는 하나 같이 한 군데도 빠져서는 안됩니다. 그래서 군이 重要하고 덜 重要하고를 구분할 수 없다는 그러한 報告를 드리겠습니다.

○李始英 委員; 그러면 제가 그 얘기에 대해서 한 마디만 말씀을 드려보겠습니다. 各 部署가 중요하지만 21世紀를 志向하고 世界的으로 先進大國으로 들어가기 위해서는 地下鐵建設本部에서도 과연 오늘날 마케팅전략과 기타 이런 전략에 있어 가지고 가장 중요한 것이 제가 생각하기로는 弘報가 아니겠느냐, 地下鐵本部가 몇 다시 몇 工區에서 얼마나 어려운 工區를 잘했는데, 또 世界 어느 나라보다 가장 특출한 工法으로 했는데 이런 내용을 저희들 市民들이 잘 모릅니다. 아무리 本部長이 탁월하시고 잘하셔도 아무도 알지

를 못합니다. 이런 것은 앞으로 중점적으로, 획기적으로 計劃하셔서 弘報分野에 전력투구해 가지고 많은 市民들이 불안하지 않고 정말 감사한 마음을 가질 수 있는 그런 생각은 안 가지시는지, 어떻게 생각하십니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 委員님 좋은 指摘을 해 주셨습니다. 그런데 밤낮없이 위험을 머리에 떠안고 있는 사람들 입장에서는 아주 어렵고 진짜 남한테 자랑하고 싶은 일이 있어도 밖에다 자랑을 할 수가 없습니다. 다만, 委員님들이 이렇게 새로 構成이 되셨으니까 저희들이 자랑이라기보다는 우리가 어렵고 市民들이 理解해 주실 부분을 委員님들이 理解해 주셔 가지고 전파해 주시도록, 그래서 機會가 나는 대로 委員님들을 모시는 것으로 하고 저희들 생각은 끝까지 이것을 市民한테 어느 建物 밑을 通過했다, 어느 河川 밑을 通過했다 이럴 수가 없는 것이 저희들 立場입니다.

○李始英 委員; 제가 그런 뜻으로 한 것이 아니라 地下鐵建設本부가 어려운 難關을 극복하고 정말 지금 우리 國民들은 다 두려워하고 떨리는 마음을 가지고 있습니다. 그렇기 때문에 國民들한테 비전을 提示할 수 있고, 어느 部處, 어느 部가 잘하는 것이 아니라 이것은 對外的으로 정말 잘 弘報해서 아무리 本部長님이 150%를 잘했어도 弘報를 10%했으면 아무도 알지 못합니다. 20%를 하고도 50% 弘報도 할 수 있는 것이예요. 제가 언론플레이를 하라고 하는 것이 아니라 地下鐵本부만큼은 하는 것만큼 國民들한테 잘 認知를 시키고 弘報를 잘 해 주십시오. 지금부터는 弘報파트, 公報處 파트에 있는 사람들은 좋은 엘리트를 갖다 놓고 정말 잘 弘報할 수 있는 그런 機會를 주면 너나할 것 없이 안심하고 地下鐵工事 참 안전하게 잘 하는구나, 이런 것도



가지지 않겠습니까? 저는 그런 뜻입니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 뜻을 알아듣겠습니다.

○李始英 委員; 네, 감사합니다.

○金永姬 委員; 죄송합니다. 金永姬 委員입니다. 李始英 委員님 質問에 대해서 補充質問입니다.

恩平地區 佛光洞 地下 6工區 1工事を 금호건설이 했는데 거기 가장 중요한 내용이 뭐냐 하면 營業權 補償制度가 없다는 것이 指摘事項이었어요. 營業權補償制度. 그러니까 買入者에 관한 營業權補償制度가 없기 때문에 商街에 貫를 가지고 있는 사람이 被害볼 때 被害補償制度가 없다는 것입니다. 여기에서 法的 制度를 해야 하는 것인지, 아니면 被害補償을 아무리 해 주고 싶다 하더라도 法으로 制定이 되어 있지 않으면 안 되는 것 아닙니까?

그러니까 다시 말씀드려서 그 내용이 뭐냐하면 建設管理法에 의해서 監理會社와 監理를 하고 있는데 그 監理會社나 建築會社에서 하시는 말씀이 내가 地下室에 가서 살고 있을 테니까 이것은 安全하다, 이렇게 말씀을 하시더라고요, TV에서. 그런데 가장 거기에서 問題 提起되는 것이 營業權補償制度가 없기 때문에 實質적으로 補償이 안 된다, 그런 말씀이거든요. 그러니까 地下鐵公社나 아니면 建設會社가 補償을 하고 싶어도 制度的으로 안되어 있다고 그러면 結果적으로 못해 주는 것이 아니냐 이것이죠. 그러면 어떤 法的 措處를 建設本部에서 해야만 民間에 補償을 해 줄 수 있는 것인지에 대한 質問입니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 營業補償이라고 하면 저희들이 建設을 하는 過程에서 어떤 建築物이 撤去를 해야 될 필요가 있었을 때 土地와 建物の 所有主한테는 所有權에 상응하

는 補償을 實施하고, 거기서 營業을 하는 사람들한테는 그 業種別로 몇 개월간의 營業補償을 實施하게 됩니다. 그러니까 營業을 못하는 期間만큼 補償을 하게 됩니다. 그것이 소위 公共用地의 取得 및 損失補償에 關한 特例法에 의해서 하는 補償인데 이 問題는 지금 그러한 補償의 問題가 아니고, 地下鐵이 지나가다가 연도건물에 被害를 입혀 가지고 損失補償을 해 달라는 그러한 問題가 發生한 것으로 제가 알고 있습니다.

그런데 여기에서 참 저희들이 아주 딱하고 드리기 어려운 말씀을 한가지 드리고 지나가겠습니다. 우리가 하고 있는 2 段階 區間 中에서 5個 區間은 建設業體가 자기네가 設計를 해 가지고 자기네 設計에 의해서 내가 얼마만큼의 工事費를 하겠다고 하는 그러한 設計施工入札方式에 의해서 建設을 하고 있습니다. 소위 턴키방식에 의한 工事を 하고 있습니다. 이 턴키는 最終적으로 자기네들이 우리에게 提示했던 最終工事費用만 우리가 支拂을 하고 그 목적물을 우리가 引受를 받으면 됩니다. 그 과정 중에 일어나는 것은 모두 다 그 사람이 責任을 져야 되는 그런 부분의 일입니다.

그렇다고 해도 피해를 받은 것은 우리 市民이기 때문에 저희들이 關心을 가지고 들여다 보고 있습니다. 그래서 그 業體를 불러다가 남에게 損失을 줬으면 그것을 損失에 대한 補償을 해야 될 것이 아니냐하고 한번 몇 번 따져보고 그랬었습니다. 그런데 그 過程이 아마 民間部分의 일이기 때문에 서로가 할 얘기가 많은 것 같아요. 그것은 조금 더 자세하게 確認를 해다 드리고 公務員 立場에서는 저촉되지 않는 建物에 대해서는 어떤 補償을 해 줄 수 있는 根據는 없습니다.

○金永姬 委員; 그러니까 合意할 경우에는 피해자와 建設

業者와 合意만 하면 結論은 되지 않느냐 이런 答辯을 하시더라고요. 정말 이것이 가능한 것인지, 지금 말씀하신 대로. 사실 이런 분쟁이 굉장히 많거든요, 地域別로.

○地下鐵建設本部長 金學載; 지금 두 가지로 나누어서 제가 答辯을 드리고 있는 것입니다. 저희들이 設計를 해서 發注를 하고 그것에 대한 모든 責任을 져야 하는 일반 其他工事は 제가 여기에서 확실히 損失과 損害에 대한 補償을 答辯을 드려야 되고, 그렇지 않고 民間部分이 자기네 責任에 의해서 施設을 完了해 가지고 最終적인 物件만 우리한테 提示되어 있는 동안에는 그것이 原則적인 責任은 그 民間部分에 해당이 됩니다.

그런데 사실은 또 社會라는 것이 그렇게 한꺼번에 돌아갈 수가 없기 때문에 저희들이 일부는 干渉을 하고 있습니다. 干渉을 하는데 어떤 限界는 있다, 거기에서 原則적인 答辯을 드리는 것은 抵觸되지 않는 建物에 대한 營業補償은 地下鐵建設本部長으로서 지금 質問하신 內容들은 補償에 대한 法的 責任은 지지를 않고 있습니다.

○李始英 委員; 補充質問 하겠습니다.

지금 地下鐵建設本部長님 말씀은 內容을 잘 把握을 못하고 다른 소리하는 것 같아요. 뭐냐 하면 金永姬 委員님이 얘기하는 것은 오늘 아침 KBS 제2TV에서 放映된 事案을 가지고 보면 佛光洞 地域에 현재 工事を 進陟하고 있는데 그 施工業體가 金호건설입니다. 그리고 그 옆에 監理會社까지 죽 텔레비전에 등장해서 그 地域에 있는 周邊商街에 대한 엄청난 被害가 있으니까, 그리고 지금 균열이 심하고 도저히 거기에서 불안해서 장사를 할 수가 없으니까 이에 適切한 補償을 해 주십사 하는 그런 의견이더라고요. 그러면 지금 本

部長님 얘기하는 것은 턴키베이스로 내가 봤기 때문에, 그러면 本部長님 거기 監視 監督할 義務가 없습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 있습니다.

○李始英 委員; 있으면 오늘 이 자리에서 내용을 잘 모르면 職員을 보내든가, 그 현안을 정확히 알아서 우리한테 다시 연락을 해 준다든가, 報告를 해 주시면 되는 것이지, 지금 이 자리에서 內容도 잘 모르시면서 자꾸 本部長님 그런 얘기를 하시려고 합니까? 本部長님 內容을 다시 把握하고 오세요.

○地下鐵建設本部長 金學載; 委員님, 제가 그 內容은 좀 알고는 있습니다. 그런데 지금 이 자리에서 말씀드리는 이유는 工事의 성격이 그렇다는 것은 우선 理解를 해 주셔야 됩니다. 그리고 제가 할 수 있는 範圍 내에서 다시 調査해 가지고 被害를 줄이도록, 그렇게 다시 報告를 드리겠습니다.

(金喜甲 幹事, 李昌根 委員長과 司會交代)

○委員長 李昌根; 다음 번에 다시 거기에 대한 報告를 해 주시기 바랍니다.

다음은 黃炳五 委員님의 質疑가 있겠습니다.

○黃炳五 委員; 黃炳五 委員입니다. 사실 제가 質疑를 할 것이 李始英 委員, 우리 金永姬 委員님께서 質疑를 다 하셨는데 한 가지 서운한 것을 먼저 말씀을 드릴게요. 지난 번 業務報告를 하실 때 잠자리채라고 표현까지 하면서 그 地域에 發生된 民願을 상세히 해서 주십시오 하니까 하나 言及이 없어요. 그러다 보니까 저도 지금 20.5%가 工事가 進陟中이라서 어쩔수 없었지만 民願을 주시라고 했던 것은 바로 이러한 問題點이었습니다.

작년 초에 저희들이 관내에서 그런 地域住民을 모아놓고

세미나를 하면서 이러한 問題點이 기이 거기서 發表를 하고, 거기서 발생이 되고 그런 民願이 接受를 한 것으로 이렇게 알고 있었어요. 그러면 그때 당시에 民願이 接受되고 했으면 어떠한 措置가 있었어야 할텐데 本委員이 質問하면서 資料要求한 것도 하나도 안 갖다 주고 이런 것이 發生되니까 사실은 그때 당시 民願이 아파트, 연립 한 5層 되는데 地下로 通過되어서 균열의 우려성이 있다. 하기 때문에 거기에 대해 어떻게 할 것이냐, 그 地下로 통과하는 것을 조금만 方向을 바꿔 달라 이러한 民願들이 발생된 것이 서울시에 지난 번 交通委員會에서 複線化에 대한 民願處理請願이었습니다.

그런데 그런 것은 전혀 反映이 안 되고 이렇게 이런 균열이 이미 發生되어서 地下鐵建設本部에서 이런 고심이 되고 言論까지 비치는 이런 현상이 되니까, 그렇다 하더라도 어떠한 民願에 대해서, 發生된 것에 대해서 要求를 하면 어떻다는 그런 結果라도 通報해 주어야 되는데 結果通報 지금까지 한번도 없었고, 또 本委員이 이렇게 要求했을 때도 없는 것을 볼 때는 굉장히 유감스럽게 생각을 합니다. 지금이라도 李始英 委員께서 말씀하셨던 內容에 추가해서 그쪽 民願이 發生된 것 處理結果를 다시 한 번 資料를 要求하니까 좀 提出해 주면 되겠습니다.

한 가지 거기에 겸해서 地下鐵 6號線 驛村洞區間 路線變更 複線化要求에 대한 民願 및 請願處理推進 過程에 대해서 資料要求를 했는데 그 請願要旨는 역시 地下鐵 6號線 恩平區 區間的 單線環狀線을 複線으로 建設하여 이 地域住民이 地下鐵을 利用하는데 편리하도록 이렇게 하기 위한 것이 어떻게 보면 진짜 우리가 21世紀를 내다보는 現時點에

서 굉장히 중요한 이런 立場이었습니다. 恩平區에 居住하는  
그래도 識見있는 모든 사람들이 이것을 要求를 했는데 94年  
9月 15日 地下鐵建設資問會議를 開催하고, 그 過程을 보면  
同年 1月 18日 政策會議를 거쳐서 同年 11月 21日 市 方針  
으로 路線變更 不可 通報를 했어요.

그러면 과연 이것은 國民을 위한 어떤 서울市民을 위한 어  
떠한 地下鐵建設諮問會議와 政策會議를 했는지 제가 지금  
부터 묻고 싶은 것은 과연 地下鐵建設諮問會議하고 政策  
會議에서 과연 어떤 사람들이 참가를 해서 어떤 內容을  
가지고 檢討를 했으며, 과연 그 廻車線에 대한 經濟的 어떤  
損失도 같이 檢討를 했는지, 그렇게 해서 路線變更 不可를  
決定했는지, 과연 決定的인 路線變更不可 要因이 뭐였는지 여  
기에 대해서 答辯해 주기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 黃炳五 委員님의 質疑에 대해서 지난 번  
資料要請에 대한 것은 충분히 확실하게 다시 資料提出을 해  
주실 것은 물론이고, 지금 答辯할 수 있는 質問에 대해서 本  
部長님 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 지난 번 會議때 委員님께서 請願  
을 不可通報를 하면서 간단하게 그냥 市 自體에서 通報를  
한 것이냐, 아니면 필요한 部分의 專門家들이 모여서 意見을  
收合해서 보낸 것이냐, 만약에 그렇게 해서 보냈다면 그 節  
次가 進行된 過程을 書面으로 提出해달라는 말씀이 계셔서  
저희들이 그 節次內容대로 지금 여기에 書面으로 提出을  
했습니다. 아시는 바와 같이 9月 5日 地下鐵建設諮問委員  
會를 했고, 11月 18日 政策會議를 거쳐서 최종적으로 11月  
21日 市의 方針으로 路線變更이 不可하다는 方針을 세웠습

니다. 지금 말씀하신 대로 여기에는 물론 그 特定地域의 利害關係를 가지지 않는다고 생각되는 專門家들로 構成되어서 그 사람들은 쏠 서울市民들을 위한다고 생각합니다. 그런 사람들이 충분히 자기의 意見들을 개진해 가면서 이 議事가 決定이 되었다고 저는 판단을 하고 있습니다.

이상입니다.

○黃炳五 委員; 追加 補充質疑 좀 드리겠습니다.

제가 말씀드리고 싶은 것은 과연 政策會議에 어떠한 팀이 構成되어서 政策會議에서 이런 決定이 났으며, 그러니까 政策會議는 대부분 어떤 분들이 참석을 합니까?

그러면 거기에서 決定的인 要因이 不可要因이 뭐였습니까 하는 이런 것이었고. 아까 첫 번째 내가 質問을 드렸던 것은 그 잠자리채 형태 그 주위에서 民願이 굉장히 많이 發生했습니다. 그 民願이 發生된 것에 대해서 지금까지 어떠한 處理結果를 그것은 資料로 좀 주심사 했던 內容이고,

○地下鐵建設本部長 金學載; 答辯을 드릴까요?

○委員長; 李昌根 네, 하세요.

○地下鐵建設本部長 金學載; 지금 路線이 單線環狀線은 부득이한 경우에 짧게 建設하는 것이 原則입니다. 原則은 複線으로 建設해야 되는데 불가피한 경우에 單線으로 建設하게 되고 그 延長은 짧아야 된다 하는 것이 原則입니다. 住民要求와 같이 路線을 延長할 때 路線이 기형화가 되어서 利用效率이 低下된다, 그 다음에 路線을 延長하여도 實益이 없습니다. 다시 말씀드리어서 追加되는 停車場의 驛勢圈은 既存 驛勢圈하고 60%가 중복이 됩니다.

두 번째, 鷹岩路에 新設되는 停車場에서 3號線 方向으로 갈 경우에만 乘車時間이 短縮되어서 유리하고 이것이 15%

가 유리하게 됩니다.

그 다음에 鷹岩路에 新設되는 停車場에서 수색역으로 가거나 3號線을 타고 와서 本地域으로 들어올 경우에는 所要時間이 같거나 더 걸리게 되며, 그러니까 유리한 것이 15%, 같은 것이 36%, 더 걸려서 불리한 것이 49%가 됩니다. 특히 鷹岩, 北加法佐洞驛의 利用客은 상당한 불편을 겪게 됩니다. 利用的 側面에서 말씀드린다면 追加로 720億원 정도의 工事費가 所要되며, 再設計를 수반하게 됩니다.

그 다음에 計劃期間內에 建設은 불가합니다 關聯 節次를 다시 履行하는 데는 約 20個月 정도가 所要되는 것으로 판단을 내렸습니다.

그 다음에 일부 道路 幅이 좁거나 停車場 設置區間은 土地 追加補償이, 남의 私有地를 지나가야 됩니다. 이러한 利用的인 側面과 線形上의 側面 때문에 이것이 不可하다고 그 당시에 그렇게 結論을 내렸음을 報告드립니다.

○黃炳五 委員; 지금 말씀하신 것을 제가 잘 이해를 못하겠습니다. 資料로 마련해서 주시고요. 지난 번 交通常任委에서 만장일치로 되어서 이렇게 올라 간 內容이고, 그전부터 그것이 輿論이 아주 심화되었던 것이기 때문에 質疑를 드렸는데 방금 說明한 資料를 주십시오.

○委員長 李昌根; 그 部分에 대해서는 書面資料를 드리시면 되겠습니다.

다음은 金成春 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○金成春 委員; 地下鐵工事に 대해서 두 가지만 여쭙보겠습니다. 金成春 委員입니다.

地下鐵工事を 함에 있어서 工事專門家の 意見收斂의 機會가 없기 때문에 완벽한 工事의 效率性이나 그 成果가 낮게



되는 問題點은 없었는지 本部長은 말씀해 주시고, 만약 이러한 問題點이 있었다면 그 問題에 대하여 어떻게 대처하고 처리했는지 정확하게 말씀해 주시기 바랍니다.

두 번째, 地下鐵工事 財源調達에 있어서 지나치게 事業借款이나 海外借款 등이 있었는지 本部長은 말씀하여 주시고, 商業借款 또는 海外借款 등이 있었다면 外部 財源에 의존하여 自治團體 財政에 壓迫要因으로 作用한다고 本委員은 생각이 되는데 本部長의 見解는 어떠하신지 말씀해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 金學載 委員님 質問에 대해서 地下鐵建設 本部長님 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 金成春 委員님께서 建設過程에서의 專門家 意見收斂하고 이것이 不實工事하고 어떤 關係가 있느냐 하는 말씀하고, 그 다음에 財源對策에 대해서 借入 財源에 대한 걱정을 해 주셨습니다.

저희들이 地下鐵을 建設하면서 여러 가지 현실적인 어려움을 갖고 있습니다. 그 동안 시작되었던 段階는 그 당시 社會 狀況으로 봐서 너무 서둘러서 많은 것을 한꺼번에 하고 工期도 이것을 너무 촉박하게 잡아서 끝을 내려고 하는 그러한 어려운 점도 있었고, 두 번째 制約條件으로서는 지금 우리나라가 가지고 있는 機能人力 이런 것이 그렇게 정교하지 못합니다. 그러한 어려운 점도 있습니다.

다만,各界의 專門家들로 構成되어 있는 專門家들을 동원해서 意見を 集約하는 데는 비교적 큰, 많은 어려움은 없이 이때까지 참여를 시키고 있습니다. 저희한테는 約 100餘名 가량의 分野別 專門家들이 저희한테 造成이 되어 있고, 필요

시마다 한 일주일에 두 번 이상씩은 각 分野別로 이러한 專門家들의 意見이 摘要되고 있습니다.

그래서 모든 政策이 決定되는 事項이라든지 意見이 收斂되는 事項 中에서는 專門家 意見을 필요로 하는 경우에는 꼭 꼭 그 때마다 듣고 있음을 報告드립니다.

두 번째, 지금 財源對策에 대해서 말씀을 해 주셨는데 지난 번 報告드렸던 것처럼 지금 8兆 8,000億원 가량이 들어가는데 그 중에서 이 負債性 財源이 2兆 4,000億원에 이릅니다. 이것이 이제 어차피 현실적으로는 표를 팔아서 갚아야 되고, 그것이 料金政策上 그 料金 가지고는 안 되겠다 그러면 市民의 税金으로 또 補充을 할 수 뿐이 없는 事項입니다. 그런데 이 2兆톤 4,000億원이라고 그러면 아주 천문학적 숫자입니다. 그런데 지금 이 당시 이 일을 시작하면서도 地下鐵建設을 하지 않을 수 없으니까 하는데 여기에 들어가는 엄청난 財源을 어떻게 調達할 것이며, 상당 부분의 負債性 資金은 그러면 누가 갚을 것이냐 하는 問題 때문에 고민들을 하고 상당히 討論들도 많이 했습니다.

그렇지만 그 地下鐵建設이라 하면 時期가 있기 때문에 지금 이것을 하지 않으면 다음에 우리 後輩들은 더욱 후회를 하고 더 많은 돈을 들여도 建設할 수가 없다. 그러니까 시작을 하자. 그리고 이것을 갚는 것은 受惠者原則에 따라서 타는 사람이 갚아야 된다 다시 말씀드려서 建設은 저희가 하고 있고 저도 일부 타리라고 생각합니다만 그것보다는 우리 다음 世代들이 이것을 타리라고 생각이 됩니다. 그래서 우리도 타는 만큼은 우리의 힘으로 償還하고 더 많은 혜택을 보는 우리 다음 世代들도 이것은 갚아야 된다 그래서 世代間 負擔의 原則에 따라 이것은 長期的으로 償還을 해야

된다는 그러한 생각으로 이 借入財源을 確保를 하고, 그 중에서는 비교적 여건이 좋은 것만 골라서 財源으로 活用하고 있습니다.

이상 答辯을 마치겠습니다.

○委員長 李昌根; 李迎春 委員님.

○李迎春 委員; 李迎春 委員입니다.

地下鐵建設에 따른 財源問題에 심각성이 있습니다. 늘 우리가 報道에도 접하고 있습니다만, 2期 地下鐵 같은 경우 거의 政府에서는 25%, 우리 서울市 부담이 75%였고, 또 3期는 조금 올라갔어요. 政府가 約 50%를 부담하고 있는데 전체적으로 볼 때 政府에서 70% 이상은 負擔해야 하는 것이 당연하지 않습니까? 그 점에 대해서 한 번 말씀해 주세요. 우리 서울市가 지금 엄청난 負債를 안고 있는데도 불구하고 大衆交通手段에 아주 主體가 되는 地下鐵 建設에 너무 政府가 소홀한 것 같아요. 이점에 대해서 本部長님의 見解는 어떻습니까?

○委員長 李昌根; 答辯하세요.

○地下鐵建設本部長 金學載; 1期 地下鐵 할 때는 거의 政府 支援이 없고 名目上으로만 일부 있었습니다.

그 다음에 2期 地下鐵은 政府하고 協議를 했더니 政府가 전혀 반응이 없고, 서울市 交通問題는 남이 안 도와 주더라도 저희 委員님들하고 저희하고 서울市가 解決해야 됩니다.

그래서 급하게 着工을 하다가 중간에 나머지 區間에 대해서 政府에서 25%를 支援해 주겠다고 그래서 전체적으로는 그러니까 25%가 안 되고, 21% 수준에 머무르게 되겠습니다. 그래서 進行을 하고 있습니다.

그런데 委員님 말씀대로 지금 外國의 都市를 보면 적게

는 50%에서 많게는 75% 水準까지 이렇게 우리가 보기에는 상당히 부러운 수준으로 支援을 해 주고 있습니다.

3期를 하면서 저희들이 최소한 50%를 支援해 달라고 政府에다 要請을 했습니다만, 回答이 없습니다. 政府로서는 조금은 아주 거북스러운 提案인 것 같습니다.

그래서 더 그것을 받아내야 될 것이 아니냐는 質問에 대해서는 사실은 뜻은 같이합니다만, 제가 答辯할 位置에 있지 않을 것이고, 어떻게든지 노력을 기울여 가지고 좀더 많은 費用을 政府로부터 받아내도록 努力을 하겠습니다.

○委員長 李昌根; 다음 趙上男 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○趙上男 委員; 趙上男 委員입니다.

몇 가지 質問事項을 드리겠습니다.

우선 제일 먼저 말씀드릴 것은 4號線 延長 舍堂~南泰嶺 3km 區間에 대한 것을 몇 가지 質問을 드리겠습니다.

4號線 延長 舍堂-南嶺泰 區間 3km를 鐵道廳에 委託施工하였는데 委託施工한 理由를 本部長님께서 答辯해 주시면 좋겠습니다.

두 번째, 이 區間 施工이 電氣供給 方式을 1,500볼트 直流로 施工하는 것이 타당한데 굳이 交直流로 施工한 特別한 理由가 있는지 電氣部の 誠意 있는 答辯을 바랍니다.

세 번째로 南泰嶺과 선바위 교직사구간 交直 交流時 순간 충격 電流에 따른 各種 器機損 等 電動車 故障 발생율이 一般區間보다 18倍 이상 높다는데 該當部署의 誠意 있는 答辯을 바랍니다.

네 번째, 鐵道廳에서 2萬 5,000볼트 交流로 施工한 理由 때문에 6億원이나 되는 車輛이 자주 故障이 發生하는데 이

部分에 대한 車輛設備部の 정의 있는 答辯을 바라겠습니다.

다섯 번째, 93年 3월에 39km 區間을 全面交替한 1號線 레일이 法定耐久年限이 15年이라고 하는데 2, 3년도 지나지 않아 레일균열, 絶損事故가 發生하는 강원산업 製品에 대하여 再施工에 所要되는 經費를 損害賠償 請求를 할 생각은 없는지 정의 있는 答辯을 技術室에서 해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 이상 趙上男 委員님의 質問에 대해서 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 趙上男 委員님께서 果川線의 一部區間인 舍堂-南泰嶺 區間에 대해서 여러 가지로 아주 자세한 質問을 하여 주셨습니다.

너무 구체적이기 때문에 제가 충분한 答辯이 안될 것 같은데, 더 자세한內容은 저희들이 별도의 資料로 提示하도록 하고 아는 범위 내에서 제가 答辯을 드리도록 하겠습니다.

지금 우리가 84年度에 4號線을.....

○委員長 李昌根; 本部長님, 명확하게 아까 다섯 가지 質問하셨는데 몇 項, 몇 項은 書類로 제출하고 몇 項은 하겠습니다, 이렇게 확실하게 선을 긋고 하세요. 그냥 두루뭉실 넘어 가지 마시고.

○地下鐵建設本部長 金學載; 네, 委託施工한 사유는 이것이 建設方式의 差異 때문에 鐵道廳하고 서울시가 協議過程에서 協議가 안 됐습니다. 그래서 建設交通部에서 職權仲裁를 했습니다. 그래서 鐵道廳에서 建設을 해라, 그리고 서울시 區間에 해당되는 만큼은 費用을 서울시가 대라, 그래서 委託施工을 했습니다.

아시는 바와 같이 그쪽 地域은 交流로 지금 施工이 되어

있습니다. 지금 鐵道廳은 전부 다 交流로 전차를 運行中에 있으며 좌측 통행계를 쓰고 있습니다. 우리는 지금 우측통행계에다가 直流를 쓰고 있기 때문에 시스템간에는 어디선가는 아까 말씀드린 死區間은 있어야 되고 그 死區間을 통해서 直·交流 兩 區間을 運行할 수 있는 車輛은 兼用車輛뿐입니다. 그래서 이 部分은 이러한 問題點이 모두 짚어진 다음에 交通部에서 職權仲裁를 한 사항입니다.

레일의 交替 問題는 제가 알지 못하는 事項이기 때문에 質問內容을 나중에 추가로 여쭙 뵈고 必要한 資料를 提出하도록 그렇게 하겠습니다.

○委員長 李昌根; 趙上男 委員님, 答辯이 됐습니까?

○趙上男 委員; 네, 됐습니다.

○委員長 李昌根; 다음은 金亨吉 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○金亨吉 委員; 金亨吉 委員입니다.

저는 方向을 좀 달리해서 경영 마인드 立場에서 質問을 하겠습니다.

地下鐵建設本部の 本部長이 604名の 本部長으로서 이 정도의 경영마인드의 常識은 갖고 있지 않나 그래서 質問을 7가지를 드리겠습니다.

첫째, 2期 建設이 4個 路線에서 8兆 8,300億원이 豫算에 들어가 있습니다.

그 중에서 현재 業務報告에 나타난 것을 보면 서울시가 都市鐵道公債發行까지 따져서 6兆 9,675億원, 政府가 1兆 8,625億원으로 해서 서울시 對 政府가 79% 對 21%로 지금 報告가 되어 있습니다. 그래서 이 서울시 財源에 2兆 4,207億원에 대한 負債性 借入財源에 대해서 都市鐵道公債

가 1兆 1,960億, 日本 海外協力基金이 4,518億원, 政府 公共 資金管理基金이 1,000億원, 海外起債가 6,729億원인데 이 負債性 財源에 대해서 計定科目別로 利率, 償還計劃을 말씀해 주시고, 두 번째로, 지금 엔화하고 달러의 換差가 상당히 기폭이 심한데 換差益이나 換差損에서 發生되는 金額도 알았으면 한다, 이렇게 말씀을 드리겠습니다.

두 번째 퀘스천은 조금 전에 말씀드린 대로 서울시 對 中央政府가 79% 對 21%인데 泰國에는 50%를 中央政府가 負擔한다, 이렇게 아까 本部長께서 말씀했어요.

그 다음에 지금 현재 서울시 立場에서 볼 때는 地方稅 對 國稅의 比重이 約 34 對 66으로 把握되고 있습니다. 그런데 서울시가 財政負擔이 너무 크기 때문에 要請을 여러 번 했는데 그것이 잘 안 되고 있습니다, 이렇게 얘기를 했습니다. 그러면 要請한 根據가 확실하게 있는지를 분명하게 答을 해 달라 이렇게 말씀을 드리고 싶고,

세 번째는 이렇게나마 今年 95年度까지 8兆 8,300億 中에서 721億원이 지금 현재 出捐이 되어서 工事を 進行中에 있는데 96年度부터 앞으로 財源 追加支援이 2兆 7,579億 원으로 지금 파악되어 있습니다.

問題는 2兆 7,579億원을 가지면 2期 地下鐵 4個 路線을 完全무결하게 建設해서 運營할 수 있는지 또는 1期때 1號線에서 4號線까지가 2兆9,280億원을 가지고 1期를 建設했고, 2期때 8兆 8,300億원이었는데 約 335% 增額된 金額이었는데 앞으로 인플레를 基準으로 해서 物價上昇에 따라서 현재 이 豫算이 차질없이 또 進行이 되겠는지, 안 그러면 얼마 정도의 豫算이 超過될 것인지, 이것을 알고 싶고,

네 번째는 이미 거의 消盡되고 있는 地下鐵公債가 지금 현

재 1兆 1,960億원으로 나타나 있습니다. 그런데 아까 國民의 負擔으로 이렇게 어마어마한 돈을 乘車에 의해서 計劃을 세우겠다, 이런 말씀을 잠깐 들었는데 저는 理解가 가지 않습니다. 앞으로 이것이 進行이 안 될 때는 자꾸 借入金이나 또 鐵道公債 같은 것을 發行해서 악순환으로 利子負擔이 크다는데 여기에 대한 本部長으로서 根本對策을 얘기를 해 주셔야 되겠고,

다섯 번째, 이런 4個 工區에 차질없이 工事を 進行하는 立場에서 單位事業部制, 評價責任制度를 運營해 본 일이 있는지 이것을 묻고 싶고,

여섯 번째, 현재 赤字建設에서 建設 後 運行時點에 受益者 負擔原則에 입각해서 新設驛이 들어섬에 따라서 商權이 형성되어 周邊 地價의上昇, 또 經濟力 增大 등이 豫想되는바, 關聯部處와 協議하여 豫想되는 收入을 換算, 이에 대하여 市稅 또는 기타의 方法으로 回收하여 地下鐵公社 및 地下鐵建設本部の 財務構造 改善에 活用할 用意는 없는지,

일곱 번째, 다소 아까 우리 李始英 委員하고 金永姬 委員의 質問에 중복이 되는 것이 있습니다만, 地下鐵工事 管理에 있어서 再施工, 補強施工 區域의 現況과 그 細部內容을 提出해 주시고, 再施工 및 補強施工을 하게 된 責任의 限界, 즉 建設本部の 瑕疵內容, 建設業體의 瑕疵內容과 再施工 및 補強施工을 위한 投入豫算額 및 瑕疵 限界에 따른 責任部分을 구체적으로 提示해 주십시오.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 金亨吉 委員님의 質問에 대해서 資料 및 答辯을 해 주시기 바랍니다.

모든 資料는 상세하게 全 委員한테 보내 주셔야 됩니다. 참



고하여 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 借入金의 內譯에 대해서 말씀을 하셨습니다. 都市鐵道公債는 5年 据置 5年 償還에 年利 6%의 利率을 가지고 있습니다.

日本 海外協力基金은 7年 据置 18年 償還에 年利 4%의 利子를 가지고 있습니다.

政府公共資金 管理基金은 5年 据置 一時償還에 年利 12.2%입니다.

그 다음에 海外起債는 10年 据置 一時償還에 年利 7.8%입니다.

지금 저희들이 外國의 資金을 쓰고 있는 것은 美國의 달러화하고 日本 海外協力基金하고 두 가지를 쓰고 있습니다. 美國의 달러화는 지난 해 7月 28日 約 3억불을 導入했습니다. 그런데 美國資金의 換次損益은 兩面性을 가지고 있습니다.

다시 말씀드려서 代金의 상당 부분이 달러화로 그냥 나가고 있기 때문에 달러화가 올라갔을 경우에는 代金이 좀 적게 나가도 되고.....

○金亨吉 委員; 그렇게 하지 마시고 기채시점에서 換差額은 얼마가 每月 發生되고, 利子가 每月 平均 현재 地下鐵建設本部에서 建設期間 中 얼마 나간다, 이렇게 얘기해 주세요. 여러 委員님들이 理解하기 쉽게, 투명하게 확실히 얘기를 해주셔야지.

○地下鐵建設本部長 金學載; 알겠습니다. 美國 公債의 起債資金 300만불 중에서 94會計年度에 機資材 購入代金으로 2억 5,400만불을 使用하고, 資金殘高는 4,600만불입니다. 미화 4,600만불을 保有하고 있음으로 인하여 도입시점과 結算시점

의 換率을 基準으로 換算하였을 경우에 約 7億 6,800萬圓의 換差損이 發生을 하였습니니다. 導入時에 換率基準으로 따졌을 때 7億 6,800萬圓의 換差損이 發生했습니다.

그 다음에 建設資源 調達側面에서는 機資材 및 電車 代金を 미화로 支給하므로 建設負債에서는 約 50億 1,000萬圓의 換次益이 發生을 했습니다. 그 다음에 日本 海外協力基金입니다. 海外協力基金은 720억엔을 저희들이 借入을 했습니다. 94年末까지 引出한 金額은 191억 7,300만엔의 建設負債는 引出時에 換率基準으로 1,365億 5,900萬圓이었습니니다만 94會計年度 結算시점의 換率基準으로 1,561億 2,900萬圓으로 約 195億 3,800萬圓의 換差損이 發生을 했습니다.

반면 各種 國際通貨 및 원화로 契約된 外資材 및 電車代金を 엔고 현상이 지속되는 期間中에 支給하고 있어 엔화 負債總額은 감소될 전망에 있습니다.

○金亨吉 委員; 그렇게 對答하지 마시고 지금 아까 달러 換差損이 7億 6,800萬圓이고 엔화의 換差損이 195億圓이라는 데 사실 個人企業 같으면 모가지가 10개라도 못 달아납니니다. 왜냐 하면 우리는 어떤 外資材나 뭘 契約을 할 때 향후에 2年間 내지 3年間 換率의 추이를 봅니다. 엔화추이를, 달러추이를, 마르크 추이를 봐가지고 거기에 상응되는 불투명할 때는 50 對 50으로 契約을 한다든가, 또 안 그러면 달러가 유리하면 달러로 契約한다든가 해서, 예를 들어서 195億圓의 換差損이 생기고 또 달러의 7億 6,800萬圓이 생길 때 아무도 責任질 사람이 없어요. 누가 어떻게 責任질 것입니까? 아, 이것 뭐 세상이 그러니까 責任 못진다, 안 맞는 얘기입니다. 그래서 이런 問題를 소상하게 지금 마이크로 얘기할 것이 아니라 書面으로 확실하게 對答해 주세요.

○地下鐵建設本部長 金學載; 이것을 資料로 提出한다는 전제 아래서에서 지금 저와 職員들은 建設業務를 擔當하고 있는 전부 엔지니어 集團입니다. 이 資金의 調達과 供給을 하고 있는 專門家 集團이 또 있습니다. 지금 委員님 말씀하신 대로 각종 데이터를 중심으로 해서 분석을 하고 그 중에 競爭을 거쳐서 이것이 들어와 있습니다. 그 과정은 資料로 提出을 하도록 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 그렇게 答을 주시면 제가 확실히 알겠습니다.

○委員長 李昌根; 金亨吉 委員님, 深度 있는 質問 감사합니다. 아울러서 本部長께서는 거기에 관한 資料를 확실하게 提出해 주시기 바랍니다.

다음은 洪性龍 委員님.

○金亨吉 委員; 지금 두 번째 質疑하다가 말았습니다. 세 번째 質疑가 있습니다.

○委員長 李昌根; 네, 하십시오.

○地下鐵建設本部長 金學載; 單位事業部制 評價制를.....

○金亨吉 委員; 두 번째 質疑 中央政府하고 우리 서울시하고 해서 79 對21의 지금 현재 財源調達 포션이 나와 있는데 이것을 中央政府에 수차 要請했어도 안 된다 아까 그랬습니다. 그래서 그렇다면 要請한 根據가 있느냐, 내가 이렇게 質問했습니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 알겠습니다. 答辯을 드리겠습니다. 要請한 적이 없습니다.

○金亨吉 委員; 없는데 왜, 아까 그렇게 얘기하십니까? 여러 번 要請했는데 그것이 안되었습니다. 이렇게 나와 있을 것입니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 지금 委員님께서 제가 答辯하

는 과정에서 뭐가 서로가 意見......

○金亨吉 委員; 아닙니다. 아까 李迎春 委員께서 質問하셨을 때 그렇게 答을 냈습니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 그 말씀이 아니고 2段階 할 때는 그 당시에 저희들이 일부러 시작하면서 政府에서 첫번에는 들어주지를 않다가 중간과정에서 나머지 부분에 대해서 25%를 주겠다고 합의를 해 가지고 總理室에서 합의조정을 했습니다. 그래 가지고 그 이후로 온 것은 25%에 지원을 받고 있음으로써 全體的으로서는 한 21%가 되겠습니다.

그 다음에 3기부터는 50% 정도를 支援해 달라고 저희들이 要求를 하고 있습니다만 그것이 받아들여지지 않고 있습니다. 그것은 이미 2단계에서 25%를 支援해 주겠다고 하는 것은 政府의 政策으로써 이미 확정이 된 것입니다. 그것을 變動하거나 變更하거나, 變更해 달라고 要求할 수 있는 事項이라고 생각되지도 않고 그것은 變更要求한 일은 없습니다.

○金亨吉 委員; 세 번째 質問 答해 주세요.

○地下鐵建設本部長 金學載; 그 다음에 나머지 96年度에 2兆 7,579億원 가지고 나머지 일을 다해 낼 수 있겠느냐 하는 質問을 하셨습니다.

지금 이 8兆 8,300億원이라고 하는 것은 94年度 9월 시점에서 우리가 따진 것입니다. 그래서 앞으로 物價가 떨어지면 이것보다 덜 들어갈 수 있겠습니다만 이 때까지 추이로 보면 떨어지는 일은 없고 조금씩 올라가는 상황입니다. 그래서 이것은 얼마가 여기서 더 追加가 될지는 앞으로 1, 2年間に 物價 昇騰에 따라서 이것은 다소 조정될 여지를 가지고 있음을 報告드립니다.

그 다음에 單位事業部別 評價制를 운영해서 實施할 생각은

없느냐 했는데 이것은 아무래도 제가 答辯할 수 있는 상황이 아닌 것으로.....

○金亨吉 委員; 왜 그렇습니까?

○李迎春 委員; 地下鐵公社에서.

○地下鐵建設本部長 金學載; 지금 建設業務만 맡고 있기 때문에.....

○金亨吉 委員; 各 工區別로 工事進陟度 關係도 여러 가지 管理項目이 나오는데요.

○地下鐵建設本部長 金學載; 그것은 저희들은 지금 일방적으로 投入만 되고 建設만 하기 때문에 工程에 대한 管理라든지.....

○金亨吉 委員; 그러니까 工程關係에 비중이 있죠. 安全, 工程, 그 다음에 施工.

○地下鐵建設本部長 金學載; 지금 品質이나 安全이나 工程에 대한 管理는 하고 있습니다. 그런데 그러한 部分들은 물론 個別的으로는 잘하는 데도 있고, 못하는 데도 있습니다만 個人的인 所信으로는 어떤 수준 이상은 다 올라오지 않으면 안 될 그런 의무라고 생각해서 별도로 이것을 가지고 管理하거나 그렇지는 않고 있습니다.

그 다음에 開發利益金 말씀을 하셨습니다. 이것도 지금 建設하는 立場에서 答辯이 좀 어려운 부분입니다만 당초에 都市鐵道法을 改正을 하면서 地下鐵建設에 따른 開發利益金を 政府에서 利益金の 還收는 法律에 根據해야 되기 때문에 좀 고려한 적이 있었습시다만 이것이 綜合土地稅 等 根本的인 稅制로 統一해야 될 것이라고 생각이 되어 가지고 별도의 地下鐵建設로 인한 特別稅 모양의 開發利益金の 還收는 지금 반영이 안 되어 있는 것이 현실입니다.

그 다음에 再施工 補強現況과 責任限界 投入 豫算額 이것은 지난번에 저희가 圖面을 가지고 말씀을 드렸습니다. 開花山 停車場에 地上停車場을 撤去해서 再施工을 했습니다. 그 다음에 현재 補強工事하거나 再施工하고 있는 것은 5-50工區하고 5-52工區, 그 다음에 8-3工區에서 補強工事を 하고 있고, 그 다음에 8-10工區에서는 일부 撤去 再施工한 것하고 補強工事が 진행 중에 있습니다. 그런데 이것은 지금 잘못된 사람이 負擔을 해야 되기 때문에 저희들이 별도로 豫算을 추적하거나 하고 있지 않음을 報告를 드립니다.

이상 報告를 마치도록 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 첫 번째 質問에서 補充質問하겠는데, 利子を 월간 지금 현재 얼마 정도 負擔하는가, 平均 月 利子金額을 말씀해 주시면 좋겠습니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 資料로 提出하겠습니다.

○金亨吉 委員; 네.

○委員長 李昌根; 수고하셨습니다.

다음은 洪性龍 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○洪性龍 委員; 洪性龍 委員입니다.

地下鐵工事に 관한 問題입니다. 新聞을 보고서 알았는데 地下鐵工事 할 때 電氣關係를 해가지고 전기부식이 온다고 하는 것을 알고 있습니다. 電氣가 누설된다고 그러나요? 누수라고 그러나요? 하여간 電氣가 빠져 나가서 전기부식이 와서 損傷이 있는 경우가 많이 있다고 그러는데 電氣工事關係, 예를 들어서 地下鐵工事 할 때 그런 것을 염두해 두지 않았는지, 났다고 그러면 그 전기누설을 防止할 수 있는 배류기 設置를 미리 해 났었는지 이것을 알고 싶고, 전기부식

을 막기 위해서 배류기 設置를 한다고 하는 얘기를 들었습니다. 전기부식방지위원회 이것을 構成을 해가지고 배류기를 設置하는 이런 問題를 다룬다고 하는 것을 내가 新聞紙上을 봐서 알았는데 이런 問題를 미리 地下鐵工事を 하면서 염두해 뒤서 좀 設置하지 않았는가, 또 했다고 그러면 어느 정도 設置했는지, 또 배류기를 지금 현재 設置한 곳이 어느 곳인지, 만일 그런 것을 간단히 말씀하시기 어렵다고 그러면 資料로 要請을 합니다.

이런 關係를 工事할 때 미리 미리 알아서 해야 되는데 이것을 事後에 가서 무슨 배류기를 設置한다든지 이런 問題는 좀 工事하는 입장에서 疏忽하게 하지 않았는가 이런 생각이 들어서 이런 것을 質疑합니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 洪性龍 委員님의 質疑에 대해서 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 아주 專門的인 質疑를 해 주셨습니다. 우리가 쓰고 있는 直流電氣인 경우에는 가장 결정적인 弱점이 누설전류가 發生을 해서 그것이 隣接 철물류에 흐름으로써 전식을 發生한다는데 直流에 問題가 있습니다. 저희들은 漏泄電流를 防止하기 위해서 우리 設計에 따른 기준을 가지고 있습니다.

다시 말씀드려서 레일 밑에다가 절연성 패드를 깔고, 또 지금 도상은 콘크리트로 하는데 그 콘크리트 도상속에는 鐵筋을 삽입해서 전부 다 連結을 시킵니다. 그래서 變電所로 回送을 시키고 있습니다. 그 다음에 역시 도상 밑에는 絶緣制를 깔고 構造物 밖에도 방수층을 세우고 해가지고 이것이 전부 다 누설전류를 防止한 우리의 設計指針이자 工事

施工 原則입니다.

그런데 잘 아시는 바와 같이 漏泄電流라 하면 電流가 發生되는 쪽의 問題만 있는 것이 아니고 그 받아들이는 쪽의 被服狀態도 상당한 問題를 가지고 있습니다. 그래서 이것은 누구 혼자만 잘한다고 해서 될 일은 아니고 漏泄電流를 발생시키는 사람하고 그것을 막아야 되는 사람하고 공동의 노력이 필요합니다. 그래서 얼마 전에 이것을 中央政府에서 그렇지 않아도 監査院의 指摘도 있고 그래서 아마 通産部에서 이것을 檢討하는 것으로 그래서 뭔가 協議體가 構成이 되는 것으로 이렇게 알고 있습니다. 현재까지 저희가 자체적으로 배류기를 설치한 일은 없습니다.

○委員長 李昌根; 수고하셨습니다.

다음은 金永春 委員님 質疑하여 주시기 바랍니다.

○金永春 委員; 제가 지난 번 業務報告때 資料要求를 했던 것을 중심으로 한 가지만 좀 여쭙어 보겠습니다.

地下鐵 8號線 城南區間 建設에 따른 國家 補助金額이 사실상 全額 그러니까 城南區間만 해서 3,340億원에 달하는데 그것의 일부인 450億원이 93年度에 政府融資로 支援이 되었습니다. 이것에 대해서 여러 차례 서울市와 建設本部側에서 是正要求 말하자면 建議書를 보냈습니다.

그런데 특히 92年度 11月 9日에 地下鐵建設本部가 建設交通部長官한테 보낼 때 그 內容에 보면 93年度 政府豫算案을 檢討해 보니까 이렇게 잘못되어 있다, 그러니 是正해 달라 이러한 內容입니다.

그러면 그때 당시에 이렇게 公文만 보내고서 다른 어떤 행동을 하지 않았는지 그것이 상당히 궁금하네요. 물론 이 機關間의 行爲는 公文으로 다 나타납니다만 이런 일이 있으



면 擔當窓口라든가, 關聯 責任者들 關聯部處 關係者들과 協議도 하고, 또 필요한 경우는 國會에서 豫算을 다룰 때 로비를 하고 그렇게 해서 이것이 是正되도록 하는 노력도 있음직 합니다. 그런데 그러한 흔적을 현재 보내주신 資料로서는 確認할 수가 없네요.

그 다음에 이제 94年 3月 18日까지 公文을 이렇게 한 네 다섯 차례를 보냈는데요, 그 以後에 서울시나 地下鐵建設本部가 또 公文을 보냈거나 한 경우는 없는지 그것도 좀 알고 싶습니다.

그리고 95年度 建設費殘額이 240億원인데 이것의 財源調達이 애초 計劃대로 政府支援인지, 아니면 政府融資로 마찬가지로 된 것인지 그렇게 해서 政府融資額數가 450億하고 240億 해서 전부 그러면 690億이 되는 것인지 그것이 알고 싶습니다.

그 다음에 이렇게 國庫支援해서 일부 政府 融資措置로 바뀌는 바람에 우리 서울市民의 부담이 결과적으로 가중되게 되었습니다. 이점에 대해서 建設本부와 市 當局은 責任이 없다고 보는 것인지 그 점에 대해서 좀 알고 싶습니다.

그리고 앞으로 이 점에 대한 解決하기 위한 어떤 對策이랄까, 또 이것에 대한 展望같은 것도 아울러서 말씀을 해주시기 바랍니다.

그리고 지금까지 서울시가 세 번 보내고, 地下鐵建設本部가 한 번 보내고 이렇게 해서 네 번의 公文을 發送하고 그것에 대한 關係部處, 中央部處의 答申內容이 지금 정확하게 나와 있지 않은데 그것에 대한 간단한 要旨를 말씀을 해주시고, 根據公文寫本을 追後에 資料로 提出해 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○委員長 李昌根; 지금 金永春 委員님의 質問에 대해서 지난 번 常任委員會적에 資料要請한 部分이 漏落된 것은 追加로 해 주시고, 또한 오늘 새로 要請한 資料는 물론입니다.

그리고 지금 대답하실 부분은 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 지금 金永春 委員님께서 말씀하신 事項은 제가 本部長이기 전에 저도 서울시에다가 税金을 내는 市民이기 때문에 이 問題는 우선 議會가 開院이 되면 서부터 미리 報告해야 될 事項이다, 이것은 있을 수 없는 事項이라고 생각되어서 報告에 첨부를 시켰습니다.

公文만 보내고 말았느냐, 또 公文은 이것뿐이냐 이런 말씀을 하셨는데 지금 하도 이 問題 가지고는 여러 번 中央政府하고 協議와 뭐 해가지고 상당히 많습시다. 다시 말씀드리서 公文은 열 번을 보냈는데요, 그 중에 대표적인 것만 寫本을 하였습니다, 內容은 전부 다 같기 때문에, 필요하시다면 마저 寫本을 해서 드리겠습니다.

그 다음에 關係部處 訪問은 階層別로 여러 사람이 한 8회 정도 갔습니다. 저도 次長 시절에 이 問題를 좀 是正하기 위해서 나름대로 노력을 했습니다만 이미 政府豫算이라는 法律的 確定行爲로서 이루어졌었기 때문에 상당히 그것이 역부족인 상태였었습니다. 그런데 政府로서도 조금 입장이 난처한 면은 있었습니다, 이것이 京畿道하고 같이 물려 있기 때문에. 사실은 京畿도에다가 이 融資를 해 주었으면 그것을 가지고 우리가 받아서 融資金에 대한 元利金償還을 京畿도가 해 가면 問題가 없고, 政府計定上으로는 지금 이것이 별 問題가 없이 되어 있고 다만 내는 저희들 입장에서 억울한 事案입니다.

그 다음에 이것이 公務員들은 責任이 없느냐. 사실은 議會

의 記錄에도 보면 나오겠습니다만 이것이 지난 해에는 工事를 그대로 진척을 해야 될 것이냐 아니냐에 대한 여부까지 거론이 되었었습니다. 그런데 工事を 한참 掘鑿을 해 놓고 아주 위험스러운 상태에서 그것을 이 問題 때문에 그대로 放置할 수는 없는 입장이었기 때문에 일단은 工事を 해놓고 安全이 維持된 상태에서 政府하고 계속적인 協議와 問題를 解決하는 方向으로 가자 그래서 현재까지 와 있습니다.

그런데 제가 만나보기에 實務者들은 이 問題에 대해서는 사실 中央政府도 상당히 할 얘기를, 명분을 잃고 있는 것만은 사실입니다. 다만 이것을 어떻게 해결하는 길이 남아 있느냐만이 남아 있는데 하여간 委員님들한테 報告드린 바와 같이 혼신의 노력을 경주를 해서 이것을 어떻게 하든지 올바르게 잡는 方向으로 이렇게 해 보겠습니다.

그 다음에 95年度의 240億원은 政府에서 그냥 支援해 주는 그런 金額이니까 그것은 瑕疵가 없는 것 같습니다.

○委員長 李昌根; 答辯 다 끝났습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 네.

○金永春 委員; 그러면 지금 市나 地下鐵建設本部로서 특별한 무슨 向後對策이나 展望 같은 것은 답을 안 하셨는데 그것에 대해서 특별히.....

○地下鐵建設本部長 金學載; 展望이나 對策이라고 그러면 결국 是正하는 길뿐이 없는 데요, 이것이 상대방이 있는 問題이기 때문에 제가 여기서 저 나름대로의 所信을 밝힌다고 해서 그것이 꼭 議事決定을 지배할 수는 없는 立場이기 때문에 그것 좀 諒解를 해 주시기 바랍니다.

○金永春 委員; 이러한 일이 이번 말고도 앞으로 또 있을 수 있다고 봅니다. 더군다나 이제는 완전한 地方自治時代가

되었습니다. 任命職市長 時代와 民選市長 時代는 분명히 이  
제 다릅니다. 그래서 만일에 中央政府와 下部 地方自治團體  
간의 이런 貸借關係가 생겼을 때는 어떻게 處理를 합니까?  
또는 같은 自治團體끼리의 거래관계 이런 것이 적어도 그냥  
인심써서 준 것이 아니다 말입니다, 분명히 關係機關끼리  
協議를 거쳐서 確정한 것이기 때문에 이것에 대해서는 분명  
히 우리는 政府로부터 받아내야 될 돈이라고 생각을 해요.

○地下鐵建設本部長 金學載; 그렇습니다.

○金永春 委員; 그렇다면 지금까지 이러한 事例는 없었는가  
요? 꼭 이것 말고도 혹시 그런 것 알고 계신 것이 있으면  
한번 말씀해 주시고 이것이 前無後無한 일인가, 그리고  
앞으로도 이런 일이 再發하지 않도록 하려면 서울市로서, 또  
地下鐵建設本部로서는 어떠한 각오와 어떠한 자세로 해야 될  
것인가 하는 것도 나와야 되지 않겠습니까? 이것 대충 우  
물우물 넘어갈 일은 아니라고 봅니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 答辯을 드릴까요?

○委員長 李昌根; 네, 하십시오.

○地下鐵建設本部長 金學載; 委員님 指摘하신 대로 우물우물  
넘어갈 일이 아니기 때문에 報告를 드린 事項입니다. 이것  
은 절대 그냥 지나갈 問題는 아닙니다.

그리고 地下鐵을 建設하는 過程에서 사실 우리 市에 建  
設하는 것도 어렵고 힘이 드는데 남의 市에다 地下鐵을 建設  
하는 自體도 저희들은 힘들다고 생각합니다. 거기에 돈까지  
낸다는 것은 저는 成立이 안 된다고 봅니다.

그래서 이러한 事例는 유일하게 있기 때문에 報告드린 한  
件에 불과하고, 앞으로 이런 일은 일어날 수도 없고, 일어나  
서도 안 된다고 생각을 합니다.

○金永春 委員; 그리고 關係 中央政府機關 그러니까 財政經濟院이라든가, 建設交通部라든가 이쪽에 보낸 公文에 대한 答申內容은 어떻게 나왔습니까? 열 번이나 公文을 보내셨다고 그러는데 그럴 때마다 그쪽의 答辯은 뭐였습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 제가 지금 答辯이 구체적으로 생각이 안나는데요, 조금.

○委員長 李昌根; 本部長님, 答辯은 關係機關에서 온 書類를 보고 그것을 書類로 提出해 주시기 바랍니다.

金永春 委員님의 質疑에 대한 答辯은 이것으로 마치고, 다음 金永姬 委員님의 質疑에 들어가겠습니다.

○金永姬 委員; 金永姬 委員입니다.

저는 安全關係에 대해서 좀 質問을 드리겠습니다. 가장 어려운 것이 地下鐵工事を 하는 것인데 地下를 팔 것 같으면 都市가스配管이 있고, 電話, 케이블工事が 있고, 電氣線이 있고, 上水道 下水道 이런 여러 가지 線이 있습니다. 그런데 특히 阿峴洞 都市가스事件 以後에 앞으로 使用하는 것은 모든 地下에 있는 埋設物에 대해서 圖面을 만들겠다는 發表가 있었습니다. 그런데 이번 都市 地下鐵工事を 하시면서 특히 제일 위험한 것이 都市가스配管이라고 보는데 그 配管의 安全度라든가, 이런 施設物에 대해서 어떻게 管理를 하시고, 이 다섯 가지의 電話, 케이블, 電氣線, 上水道, 下水道에 대해서 圖面이 이번에 전부 이루어졌는지 質問을 드리고 싶습니다.

그 다음에 두 번째로는 그 地下鐵驛 間隔에 대해서 몇 m가 되는지, 특별히 그 地下鐵을 住民들이 많이 使用하는 곳으로서 驛을 만드는지, 아니면 間격을 중심으로 해서 만드는데 것인지 여기에 대해서 좀 質問을 드리고요.

만약에 이 地下鐵 驛舎에 대해서 불만이 있고 民願이 있다면 地下道 建設을 할 수 있는 그런 制度가 되어 있는지 좀 묻고 싶습니다.

제가 묻는 것은 세 가지입니다.

이상으로 質問을 끝마치겠습니다.

○委員長 李昌根; 金永姬 委員님의 質問에 대해서 地下鐵建設本部長님 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 金永姬 委員님께서 地下埋設物과 關聯한 安全問題하고, 그 다음에 驛間 거리에 대한 問題를 質問해 주셨습니다.

지금 阿峴洞 事故 이후에 地下埋設物 詳細 圖面을 만들겠다 그랬는데 그렇게 상세한 圖面은 현재까지는 안 되어 있습니다. 아마 道路 關聯局에서 만들고 있지 않나 생각을 합니다.

다만, 저희들은 저희만큼 이렇게 埋設物에 관해서 危險性을 느끼고 管理를 하는 部署는 아마 우리 서울市 中에서도 地下鐵이 가장 尖銳한 關心을 가지고 있습니다.

그래서 일반적으로 管理部署에 가면 자기네 埋設圖面이 있는데 그것을 우리 圖面에다 얹어서 그것을 確認할 때까지 人力으로 파게 됩니다, 사람 손으로. 그래서 그 物件을 現場에서 確認을 해 놓고 매단 다음에 工事を 하게 됩니다. 현재 우리 區間 內에 埋設되어 있는 가스관은 約 42km 정도 됩니다. 300mm 이상 重壓管 25km, 小壓管 이상 300mm 이하는 17km입니다. 이 중에는 걸려 있는 것도 있고

아직 파지 않은 상태도 있습니다.

언젠가는 露出이 될 사항입니다. 42km 정도가 있습니다.

그런데 잘 아시는 바와 같이 저희 가스는 LNG가스이기 때

문에 比重이 0.6 정도가 됩니다. 그래서 가스 漏泄이 있을 때는 공중으로 撒布가 되어 가지고 어떤 閉鎖된 空間이 아니면 가스의 危險性은 상대적으로 적습니다.

그렇다 하더라도 이것은 상당히 危險施設物로서 저희들은 다루고 있습니다. 언제 한 번 時間을 내 주시면 現場에 매달려 있는 상태를 저희들이 案内를 하도록 하겠습니다.

그 다음에 地下鐵驛의 간격을 사람이 많이 모이는 데 하느냐, 아니면 驛間 거리로 하느냐 이런 質問을 하셨습니다.

두 가지 要因이 다 充足이 돼야 됩니다.

일단 사람이 많이 모이는 데도 考慮對象이 되고 驛間 거리도 1km전후 해 가지고 큰 差異가 안 나는 것으로, 그래야만 列車 運行에 效率이 높고 그것을 벗어났을 때는 列車運行에 아주 상당한 支障을 주게 됩니다. 그래서 이 두 가지 要因 中에 어느 하나가 決定的인 要因이 아니고 두 가지 다를 고려해서 驛의 위치를 選定한다는 말씀을 드리겠습니다.

그 외에 要所는 많이 있습니다만, 이것은 생략을 하고 그렇게 말씀을 드리겠습니다.

그 다음에 불편한 地點에 地下道를 設置해 줄 수 있느냐 하는 말씀을 하셨습니다. 왕왕 저희들이 이런 民願에 많이 부딪칩니다. 지금 委員님들이 걱정하시는 것처럼 저희들은 많은 돈을 들어서 그것도 負債를 들여 가지고 建設하고 그러니까 저희들이 만드는 것은 負債와 함께 都市鐵道公社에 넘어가서 運營을 하기 때문에 저희로서는 都市鐵道公社의 資産 中에서 負債費用을 어떻게든지 줄여 주어야 됩니다. 그런데 이 地下步道라고 하면 일반적으로 道路의 橫斷機能을 하는 步行通行을 갖는 道路의 機能 中의 一部입니다. 그래서 이것은 民願이 있을 때는 저희들이 道路局에다가 移牒을

해서 여기에 地下歩道를 만들어달라는 民願이 있으니 妥當性を 檢討해 주시오 해 가지고 政策에 대한 決定은 道路局에서 判斷을 하도록 하고, 만약에 그 工事過程中에서 우리가 工事を 하고 있다면 工事を 委託해서 받는 것은 저희들이 하고 있습니다만, 資金에 대한 限界는 서로 분명하게 나누어서 하고 있음을 報告를 드립니다.

○金永姬 委員; 죄송합니다. 추가로 5號線 江東區 區間이 아직까지는 開通이 안 되지 않았습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 그렇습니다.

○金永姬 委員; 매스컴에 의하면 安全度を 위해서 컴퓨터 電子式으로 確認을 한 후에 開通을 한다는 매스컴이 있는 것으로 알고 있습니다.

여기에 대해서 조금 상세한 說明을 부탁드립니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 우리 當務者들이 말한 것이 조금 일부 言論에 잘못 報道된 경향도 있습니다만, 지금 이렇습니다. 크게 나누어 가지고 저희는 두 段階의 일을 開通까지 하고 있습니다.

첫번째 工事過程에서는 危險이라는 要所가 항상 도사리고 있어서 問題가 한 번 생기면 1年쯤 工事期間 늘어지는 것은 아주 쉽게 늘어집니다.

두 번째, 段階에서의 工程管理 어려움은 저희들이 鋪裝만 해 놓고 自動車 지나가는 一般 道路하고는 달리 저희는 최종적으로 電車を 안전하게 사람의 訓練까지 시켜 가지고 問題가 없다고 생각되는 地點에 開通을 해야 되는 그런 시스템을 가지고 있습니다.

그런데 그 시스템은 대단히 복잡하게 얽혀 있고 尖端 電子裝置로 구성되어 있습니다. 그런데 그것을 檢證하는 시간이



아주 그렇게 지난번에 報告드린 것처럼 4個月 내지 6個月間 걸리는데 그것이 하나가 檢證이 끝나서 問題가 없다고 될 때에 다음 段階의 檢證이 시작이 됩니다.

檢證을 하다가 問題가 있으면 檢證이 끝날 때까지 저희는 스톱을 해야 됩니다.

그래서 모든 檢證이 다 끝나고 試運轉까지 해서 問題가 없다고 생각될 때 우리는 開通을 하겠다, 다시 말씀드려서 일반적인 工事, 사람들이 잘 알 수 있는 것은 開通期間을 미리 알려 놓고 거기에 대충 맞춰갈 수가 있는데 우리는 安全이 우선이 되는 그러한 集團이기 때문에 一般工事하고는 달리 그렇게 管理할 수는 없다는 이야기가 新聞에 난 것 같은데 그 정도로 이해해 주시면 고맙겠습니다.

○委員長 李昌根; 答辯 됐습니까?

○金永姬 委員; 開通이 10월에 되는 것입니까, 9월에 되는 것입니까? 시스템을 완전히 한 다음에 開通이 되는 것입니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 네, 그렇습니다.

○金永姬 委員; 그러니까 아직 開通날짜는 정해지지 않은 것으로.....

○地下鐵建設本部長 金學載; 네.

○金永姬 委員; 알겠습니다.

○委員長 李昌根; 다음은 李允中 委員님의 質問이 있겠습니다.

○李允中 委員; 李允中 委員입니다.

늦게까지 고생하시고, 우리 委員님들도 열심히 하시고 우리 執行部에서도 성실한 答辯을 해 주시기 바랍니다.

지금 陽川區廳驛에서부터 新亭사거리驛 사이의 工事が 거

의 完了가 된 것으로 알고 있는데 왜 開通이 안 되는가, 그 50萬 住民들은 不便을 느낀다고 합니다. 여기에 대한 答辯을 해 주시고, 지난 臨時會때 제가 하다 만 것, 6號線 5工區, 新水洞 路線變更에 관한 住民들의 要求事項을 質問했었는데 하다가 答辯을 불충분하게 해 가지고 이번 會期에 하겠노라 했는데 거기에 대한 答辯을, 地下鐵 6號線 鍾岩 성북중앙교회 地下鐵 通過 路線變更要求에 대한 民願과 우리 新水洞 民願과 아주 상충되는 民願입니다. 거기에 대한 說明을 지도를 놓고 확실하게 해서 아, 이것 이번에는 解決해 주어야겠다 하는 속시원한 答辯을 듣고 싶습니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 李允中 委員님 質問에 대한 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 李允中 委員님께서 陽川區廳驛에서부터 까치산까지의, 그러니까 결국은 傍花 車輛基地까지의 運轉이겠지요. 그 區間에 왜 開通을 안 하느냐 하는 質問과, 또 新水洞 地域의 路線을 바꿔 달라는 民願에 대해서 質問을 하셨습니다.

지난 번 業務報告때 報告드린 바와 같이 業務報告 7페이지에 보면 저희들이 開通까지의 節次를 말씀드린 적이 있었습니다. 그래서 主要 工事が 끝난 다음에 시스템을 構成을 한 다음에 檢證을 해서 試運轉, 그 다음에 開通을 한다 그랬는데 지금 제일 빨리 가는 區間이 江東이 지금 試運轉中에 있고, 지금 委員님이 質問하신 그 區間이 시스템 檢證中에 있습니다. 그래서 두 번째로 가는 區間이기 때문에 그 맨 말미에 報告드린 것처럼 시스템에 대한 檢證이 모두 完了가 되고 試運轉을 實施해서 問題가 없다고 생각되는 지

점에 開通日字를 정할 計劃입니다.

○李允中 委員; 언제인지 아직 確定은 안 되었습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 거의 다 다가오는데 날짜는 별도로 저희들이 정하지요.

○李允中 委員; 얼마나 기다려야 돼요?

○地下鐵建設本部長 金學載; 그것은 제가 公式席上에서 날짜를 박아서 말씀드리기가 좀 어렵습니다, 책임을 져야 되기 때문에 그렇게 이해해 주시기 바랍니다.

그 다음에 新水洞 部分의 民願에 대해서 報告를 드리겠습니다.

위의 하얀 部分이 1/5000 圖面이고 이것이 거의 같은 축척의 航空寫眞입니다. 지금 이것이 麻浦路입니다. 그리고 이것이 麻浦路를 構斷하는 철길입니다. 그런데 6號線이 어떻게 路線計劃이 되어 있느냐 하면 일단은 麻浦區廳에서 大興路를 따라 오도록 되어 있습니다. 大興路는 아시는 바와 같이 이쪽으로 와서는 길이 그냥 麻浦路에서 끝이 나고 맙니다.

그 다음에 이쪽 路線計劃은 어떻게 되느냐 하면 이 白凡路를 통해 가지고 삼각지로 가도록 되어 있습니다. 그런데 여기서 이 白凡路가 그냥 麻浦大路를 횡단해서 西江路로 연결이 되어 있습니다. 그러니까 路線이 오다가 이 道路를 타던 路線이 이 道路를 타야 되는 그러한 問題가 있습니다.

두 번째, 構成要所로서는 이쪽으로 갔을 때는 水井洞 로터리의 2號線하고 갈아타는 驛을 만들게 됩니다. 저희들로서는 이 換乘驛이라는 것을 대단히 중요하게 여기고 있습니다.

그 다음에 이쪽에 와서는 孔德洞 로터리의 5號線驛이 파랗게 칠해져 있는데 이것하고 갈아타게 되어 있습니다. 그래

서 두 개의 換乘驛을 고려를 했습니다. 그 다음에 이 地域쪽으로서는 이 大興 사거리하고, 西江 사거리가 이 좁은 범위 내에서 地域의 交通의 結節點이라고 생각을 했습니다. 그래서 이 두 군데에다가 驛舍를 설치하도록 하고 그러다 보니까 두 驛舍를 連結하는 線形을 鐵道가 갖는 鐵道工學上的 어떤 制約範圍 內에서 연결하다 보니까 이렇게 연결이 됐습니다.

그런데 이것은 지금 이 道路를 가다가 이 道路를 타게 되면 線形條件을 어떻게 잡든지 간에 私有地의 下部通過는 불가피한 사항입니다.

그래서 이것은 그 동안에 하면서 여러 專門家들이 都市計劃을 하는 사람, 鐵道를 하는 사람, 모든 사람들이 모여 가지고 가장 적당한 路線으로 選定을 했다고 해 가지고 지난번 委員會때 報告를 드리고 그 다음에 議會의 意見을 받은 다음에 都市計劃委員會에 가서 可決을 본 사항입니다.

그래서 저희들은 이것을 지금 바꿀 수 있는 立場이 아님을 報告를 드립니다.

○李允中 委員; 그 答辯에 城北 것을 같이 對比를 해 보시지요. 왜냐 하면 반듯한 것을 지난 번에 報告할 때 분명히 이것은 돌아갈 수 없어서 이렇게 했다 했는데 이것은 돌아간 것을 반듯이 잡아서 가자는 얘기입니다, 이 地域住民들 얘기도.

○地下鐵建設本部長 金學戰; 이것이 鍾岩路입니다. 그래서 議政府 가는 길이 이렇게 되겠는데 그 地下鐵 6號線은 鍾岩洞의 高大 앞을 지나서 議政府 가는 길을 따라 가는 것이 아니고, 옛날의 서울大學校 商科大學 자리 지금 사대부고 있는 데 月谷路라고 있습니다. 그 月谷路를 따라서 石串

洞으로 가게 되어 있습니다.

그런데 이 地域에 상세도면을 보면 이것이 議政府 가는 큰 길인데 우리가 가는 路線은 이것입니다. 그런데 이 月谷路가 이렇게 오다가 여기에서 직각으로 꼬부라져 가지고 큰길에 接續이 되어 있습니다. 自動車는 충분히 이렇게 해서 여기서 좌회전 받아서 나갈 수 있습니다. 그런데 鐵道다 보니까 이것을 이렇게 구부릴 수가 없고 이 돌출되어 있는 성복교회 地下를 통해서 線型計劃을 했습니다.

이상입니다.

○李允中 委員; 거기에 대해서 반듯한 것을 우리 城北에서는 뼈뚫하게 해 달라는 것이고, 우리 新水洞 住民들은 뼈뚫한 것을 반듯한 路線, 최대한으로 道路를 중심으로 해서 路線을 바꾸어 달라는 이런 要求事項이에요. 그런데 이것 計劃을 세울 때 왜 이쪽 道路邊도 있는데 그 쪽에 세운 理由가 무엇입니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 아시는 바와 같이 新水洞 圖面은 서로 마주치지 않는 두 個 道路 사이에서 어디에선가는 건너가야 됩니다. 이 道路가 마주치지 않는 道路사이에서 하나는 이 쪽으로 오고 하나는 이 쪽으로 가야 됩니다. 그래서 그것을 어느 地點을 통과해야 되느냐가 이 지점에 상당한 중요한 計劃의 포인트가 되는데 아까 말씀드린 대로 대흥 네거리에다 停車場을 設置하고, 서강 네거리에다 停車場을 設置하고 해가지고 그 사이를 鐵道가 정하는 規定에 따라서 線型計劃을 했다, 이렇게 報告를 드릴 수가 있겠습니다.

○李允中 委員; 제 생각은 그렇습니다. 우리 住民들 얘기도 그렇고, 住民들은 이렇게 가자는 것이에요, 이렇게. 반듯하

게 이렇게 해서 가면 문제가 없지 않느냐, 그래서 몇 번 a, b, c, d 案까지 있는데 그것을 지금 無條件 불가하다 이런 식으로만 얘기하면 얘기할 必要가 없는 것 아닙니까?

○委員長 李昌根; 李允中 委員님, 마이크를 使用하지 않으면 速記錄에 記錄이 안 됩니다.

○李允中 委員; 住民들 要求事項이 a, b, c, d案, 4個 案이 있습니다. 최대한으로 民願을 최소화할 수 있는 案으로 가능한 한 直선화하자 라는 住民들의 意見이 어느 정도 妥當性이 있기 때문에 제가 얘기를 하는 것이고, 지금 다 都市 計劃委員會까지 끝나고 있다, 그 얘기인데 그것은 절대적으로 불가하다, 이런 식으로만 금기사항이다. 이 금기사항 잘못된 것, 住民들은 뭐라고 합니까? 나중에 삼풍사건처럼 事故 난 다음에는 어떻게 할 것이냐 이런 식으로 얘기합니다. 그러니까 그 對策에 보면 民願對策이 거의 없습니다, 지금 答辯資料를 보면. 來日 豫定이 2時로 擔當 副市長하고 약속이 되어 있다 하는 얘기는 들었는데 그때도 똑같은 얘기를 할 것입니까? 政策方向이 바뀔 수가 있습니까? 그것을 答辯해 주세요.

○地下鐵建設本部長 金學載; 市 內部的인 얘기를 지금 이 자리에서 發言하라고 하는 것은 참 答辯드리기 어려운 狀況입니다만 地下鐵에 관한 한 아무래도 제가 責任을 져야 될 입장에 있습니다.

○委員長 李昌根; 좋습니다.

○李始英 委員; 委員長님, 성복이 나왔으니까 저는 여기 回線을 바꿔달라 이런 뜻이 아니고 補充質問 한 가지만 하고 딱 넘어 가겠습니다.

○委員長 李昌根; 네, 그렇게 하십시오.

○李始英 委員; 성북중앙교회에 대해서는 심도있게 그간 애쓰신 것도 저도 압니다. 그간 住民들도 만나 보고, 그 地域에 있는 懸案問題, 內容도 잘 把握을 했습니다만 특히 地下鐵建設本部에서 지금 보다 더 명확하게 성실하게 더 說得시키고 절대불가 속에서, 우리들은 불가라는 것을 알지만 住民들은 불가 속에서도 조금이나마 미련을 가지고 있는 것이 사실입니다. 그러니까 本部長 이하 모든 職員들이 좀더 명확하게 그분들한테 안 된다는 것을 認知시켜 주시고, 그에 대한 적절한 補償이나 기타 뭐가 있으면, 그런 것이 없으면 전혀 없다는 것을 認知시켜 주시고, 또 그에 대한 妥當한 무슨 補償 기타 이런 것이 있으면 명확하게 그 때 그 때 懸案에 따라서 그냥 臨機應變式으로 하는 것이 아니라 適法節次에 따라서 정말 너나할 것 없이 야, 이것은 깨끗하고 명확하고 잘 되었구나 하는 이런 것을 보여주시기를 바라고, 아무튼 이 성북중앙교회나 李允中 委員이 얘기한 이 問題에 대해서는 정말 너나할 것 없이 직접 李委員이나 저나 地域의 懸案問題 이니까 자꾸 두 번, 세 번 반복하는데 정말 남의 집 불 구경 하듯이 이런 식이 아니라 심도 있게 檢討해 가지고 다시 한 번 더 명확하게 중지해 주시기를 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 알겠습니다.

○委員長 李昌根; 네, 되었습니다.

다음 質疑하실 분은 李智文 委員이 되겠습니다.

○李智文 委員; 李智文 委員입니다.

地下鐵工事와 關聯된 産業災害 現況이 要請資料 20페이지에 나와 있습니다. 그런데 막연하게 死亡者數하고 負傷者數만 나열되어 있을 뿐이지 具體的으로 事故의 유형, 그리고 事故工事 區間, 그리고 負傷의 정도, 그리고 다른 工事와

비교해서 産業災害率 같은 것이 전혀 言及이 되어 있지 않습니다.

그리고 死亡者, 負傷者에 대한 어떤 建設本部의 補償內容에 대해서도 알 수가 없는데 이런 事項과 함께 建設本部에서 産災豫防 對策이 어떤지 그런 것 같이 좀 答辯해 주시면 고맙겠습니다.

○委員長 李昌根; 地下鐵建設本部長님 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 이것은 지난 번 會議 때 金委員님께서 産業災害 現況을 提出해 달라고 그래가지고 있는 資料를 전부 다 要約을 해서 提出을 했습니다. 지금 委員님이 말씀하신 것처럼 더 具體的인 資料가 필요하시다면 저희들이 具體的인 事項을 있는 대로 提出을 하도록 하겠습니다.

그 다음에 具體的인 資料하고 關聯이 됩니다만 補償은 어떻게 하느냐 했는데 사실은 이것이 사람이 죽거나 다치거나 해서는 안됩니다. 우리가 서울市民이 편리하자고 하지만 이렇게 인명에 대한 것이 있어서는 안 된다고 생각해서 저희도 安全管理活動을 강화는 하고 있습니다만 原則的으로 이것은 建設現場의 産業災害이기 때문에 우리 建設本部에서 직접적으로 關與할 事項은 아닙니다. 대부분 보면 建設會社에서 産災保險 가지고 처리를 하고 있습니다. 具體的인 資料는 저희들이 더 報告를 드리도록 하겠습니다.

○委員長 李昌根; 네, 되었습니다.

다음은 金喜甲 委員님의 質疑가 있습니다.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다. 장시간 여러 委員님들도 대단히 피곤하시고 또한 성의있는 答辯하시느라고 本部長님 고생 많으셨습니다. 저는 다른 委員님들이 훌륭하신 말씀 많



이 주었기 때문에 資料要求 세 가지 정도만 하고 제 質疑를  
마치도록 하겠습니다.

우선 地下鐵 5號線부터 8號線까지의 저는 區間別 設計變  
更 內譯 및 安全點檢 內譯을 알고 싶습니다. 內容이 많을 것  
으로 알고 있습니다. 設計變更을 했던 內容들이 많이 있을 것  
으로 알고 있는데 集計表도 重要하지만 區間別로 具體的으  
로 일단 總覽表를 보내 주시면 거기에 따라서 별도의 資料要  
求를 하도록 하겠습니다. 대강의 總質表를 해서 보내주시  
도록 했으면 감사하겠습니다.

그리고 두 번째로는 7-24工區가 問題가 되고 있는 것 같  
은데 이 工區 전체의 豫定價, 落札價, 落札業體 등을 알고  
싶습니다. 그래서 入札調書 寫本을 첨부해 주셔 가지고 이  
內容을 좀 具體的으로 이 工區가지금 시멘트 流出이 이 正  
區에서 된 것으로 알고 있는데 그래서 이 工區에 대한 入札  
調書 寫本을 添附해 주셔서 提出해 주시고.

그리고 地下鐵 6號線과 7號線 建設工事が 約 6號線이 12  
個 工區, 7號線이 27個 工區, 8號線이 지금 나와 있는 것  
을 보니까 13個 工區인 것 같은데 이 各各의 工區別 工  
事區間, 또 工事契約金額, 또한 豫定價, 契約業體, 또 다른 應  
札을 했던 業體들이 있을 것으로 알고 있는데 같이 競爭入  
札을 아마 했을 것으로 알고 있기 때문에 應札業體들도 있  
을 것으로 알고 있습니다. 그래서 6號線, 7號線, 8號線에  
各各의契約金額, 豫定價 契約業體, 應札業體名을 명기를 해  
주시고, 入札調書까지 같이 보여 주시기 바랍니다.

마지막으로 세 번째, 提出해 주신 車輛購買에 資料를 보니  
까 지금 5號線에 366輛, 현대정공하고 契約이 된 것으로 알  
고 있습니다. 그리고 5號線, 第2次 分이 또한 현대정공으로

契約이 된 것으로 알고 있는데 242輛이고, 7.8호선 226輛 대우중공업인데 이 車輛購買를 하셨을 때 현대정공 외에 다른 業體도 제가 應札을 한 것으로 알고 있는데 具體的인 應札業體名, 應札金額, 그리고 그것도 현대정공으로 契約이 된 그런 具體的인 事由, 이런 부분들을 總覽表를 해주셔 가지고 契約書 寫本을 첨부해 주셔서 알 수 있게끔 5號統 1次, 2次, 7號線 8號線도 같이 좀 具體的인 車輛購買 內譯을 全體的인 도표 외에 細部的으로 內容을 만들어서 提出을 해 주시면 감사하겠습니다.

저는 答辯을 要求한 것은 아니고 資料要求입니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 알겠습니다. 말씀하신 資料는 저희들이 전부 다 提出을 하도록 하고 다만, 거기에서 지금 提出이 안 될 부분이 세 번째 말씀하셨던 事項中에서 지금 委員님 말씀하신 事項이 전부 다 調達廳에서 進行되는 과정입니다.

○金喜甲 委員; 5號線요, 車輛購買요?

○地下鐵建設本部長 金學載; 아니, 車輛購買가 아니고 契約業者 外에 다른 業者들이 누가 얼마만큼 들어 왔느냐, 그런데 그 資料는 지금 시간도 오래되었을 뿐더러 저희들한테 오지를 않고 있습니다. 그것을 諒解를 해 주시고 나머지 資料는 전부 다 提示를 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 세 번째, 車輛購買에 該當된 말씀이시죠?

○地下鐵建設本部長 金學載; 그것이 아니고 그전에 工區別 區間 金額豫定價, 그 다음에 그 落札者 外에 다른 業體들의 入札現況에 대해서 資料를 내라고 그러셨습니다.

○金喜甲 委員; 入札調書寫本.

○地下鐵建設本部長 金學載; 다른 業體들은 그것이 안 나오고

있습니다.

○金喜甲 委員; 入札調書가 없습니까? 말이 안돼죠?

○地下鐵建設本部長 金學載; 지금 전부 다.....

○委員長 李昌根; 本部長님 資料要請을 하면 資料要請을 하는 대로 해 주고, 못하면 못하는 理由를 書面으로 하면 되었지 時間浪費할 必要 없어요. 되었습니다.

金永春 委員님 이 資料要請 件이 있습니다. 質疑해 주시기 바랍니다.

○金永春 委員; 아까 제가 말씀드린 것 중에 빠져 가지고 그렇습니다. 94年 3月 18日字 서울市에서 財政經濟院과 建設交通部에 보낸 公文에 의하면 서울市議會에서 是正建議를 했다고 그랬는데요?

○地下鐵建設本部長 金學載; 그렇습니다.

○金永春 委員; 그 資料도 같이 보내주시고, 市議會가 물론 있겠지만 建設本部쪽에도 있을 것입니다. 그리고 지금 주요한 資料만 보내셨다고 했는데 그 외에 漏落된, 말하자면 市에서 보낸 公文하고 그에 따른 答申公文들을 전부 빠짐없이 보내주시고요.

이것은 調査를 해서 整理를 해 보내주시면 되겠습니다. 92年度 당시 그러니까 이 450意원이 결국 政府負擔에서 서울市負擔으로 떠넘겨지게 된 그 過程을 알고 싶어서 그러니까 당시에 서울市長, 그리고 地下鐵建設本部本部長 이것을 調査를 해서 같이 記錄으로 남겨서 보내주시면 감사하겠습니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 金永春 委員님의 資料要請 잘 부탁드립니다. 말씀하십시오.

○金永姬 委員; 이 資料提供할 때 産災問題하고 하나는 漢江 汝矣島 그 다음에 千戶 수면에 몇 m 들어가서 工法을 했느냐는 質問에서 千戶洞은 10m라고 하였고, 汝矣島는 30에서 45m라고 하셨는데 外國의 경우에 日本과 美國에 가장 비슷하다고 말씀을 하셨어요.

우리와 비슷한 事項의 工法에 있어서 外國의 경우를 제가 資料를 부탁을 했는데 外國의 資料가 여기 안 나와 있습니다. 追加로 부탁드립니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 答辯을 드릴까요?

○委員長 李昌根; 네, 해 주십시오, 할 수 있다 아니면 못한다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 지금 外國의 경우는 우리하고 유사한 事例를 찾기가 힘듭니다, 河底를 橫斷하는 區間에. 지금 우리들이 가지고 있는 資料 中에서는 불란서와 영국을 관통하는 河底터널 資料를 일부 가지고 있습니다만 그것이 原則적으로 性格이 다르기 때문에 우리하고 1對1로 比較가 안 되는 資料입니다.

○委員長 李昌根; 金永姬 委員님 理解가십니까? 理解를 못하시면 다음기회에 常任委員會가 있으니까 또 補充質疑하시면 됩니다.

다른 委員님 質疑하실 분 있으십니까? 朴謙洙 委員님 하십시오.

○朴謙洙 委員; 朴謙洙 委員입니다. 보내주신 資料를 제가 잘 받아보았는데 資料가 약간 미진한 部分이 있어서 補充으로 조금만 要請을 하겠습니다. 地下鐵 各 號線別 工事契約現況이 나와있습니다. 5號線, 6號線, 7號線, 8號線이 있는데 5號線의 30工區부터 34工區까지 契約業體, 金額 등이

빠져 있어서 그것을 마지막으로 부탁을 드리겠습니다. 그것이 저희한테 보내주신 것을 보면 16페이지인데 5號線 30工區부터 34工區입니까 거기에 資料가 빠져서 그 資料를 꼭 보내주시고요, 제가 이 資料를 보다가 잘 理解가 안 된 부분이 있어서 그러는데 資料에 보면 어떤 資料는 2個 會社가 같이 複數로 되어 있을 경우에는 複數로 되어 있는 경우가 있고, 또 무슨 建設 外 1 이렇게 해서 나오는 경우가 있는데 그런 경우도 外 1 하는 것이 아니고 조금 建設會社名을 같이 써 주셨으면, 그렇게 해서 資料를 補強해 주셨으면 좋겠습니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 이것이 제가 資料를 提出하기보다는 우선 答辯을 드리는 것이 좋을 것 같습니다. 5號線 30工區부터 34工區는 없습니다. 일련 번호를 매기다 보니까 비어있는 狀態입니다. 30工區, 31, 32, 34까지가 없는 工區입니다.

그 다음에 이쪽에 資料를 作成하면서 들어 가 있는 데는 두 個 會社씩 써넣었는데 어느 會社 外 8 이런 것이 있습니다. 그것은 아까 말씀드린 턴키공사에서 무슨 전기회사, 신호회사 이렇게 잡다한 協力業體들이 羅列이 되었기 때문에 굳이 그런 業體들까지 여기 表記할 필요가 있었나 해서 이것은 안 넣었습니다.

○朴謙洙 委員; 알겠습니다. 그리고 5號線, 7號線, 8號線과 달리 6號線에 대해서 複數로 하거나 그런 會社들이 상당히 많은데 혹시 다른 理由가 있습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 글쎄, 이것이 턴키회사들입니다. 전기회사, 신호회사 이런 會社들이 들어와 있는 것입니다.

○委員長 李昌根; 수고하셨습니다. 質疑하십시오

○李聲九 委員; 늦게 수고가 많습니다. 委員님들 그리고 市職員들 고생많습니다.

時間이 늦었으니까 資料要請 좀 하고 다음 機會에 물어보겠습니다.

報告書 '95都市鐵道建設事業費特別會計 1兆 8,000餘 億圓 中에 借入性 資金의 利子內譯書를 내 주시고 또 第2期地下鐵 年度別 政府支援金中 融資金 比率 같이 資料 주시기 바랍니다.

그리고 또 한 가지 2工區 各 工區別 建設業體에 대한 落札價格 다시 말해서 設計價格 對比 落札價格을 提出해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 李聲九 委員님의 質疑에 대해서 資料要請이 있었습니다. 확실한 資料要請을 해 주시기 바랍니다.

質疑하실 委員이 없으므로 本 委員長으로서 한 말씀 드리 고자 합니다.

地下鐵建設本部長은 地下鐵建設에 따른 費用은 受益者負擔에 따라서 당연히 料金 및 稅金을 現實化해야 한다는 얘기를 하셨습니다.

그러면 建設本部長께서는 서울, 釜山, 光州,大邱 등 地方自治區가 합하면 中央政府가 되는 것은 알고 계시죠? 하다면 당연히 서울 市民을 代身해서 地下鐵建設本部長을 하시고 있음을 本部長께서는 한번이라도 생각해 본 적이 있습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 네.

○委員長 李昌根; 그러니까 市民의 主人意識을 가지고 서울 市民을 代表해서 本部長을 하고 있다는 것을 가지고 계시다고 그랬죠?

○地下鐵建設本部長 金學載; 네.

○委員長 李昌根; 좋습니다. 그러면 本部長께서는 왜 아직도 任用權者가 있어서 그러한 데에 생각을 해서 여기서 答辯할 性質이 아니라느니 등등 하시고 代辯을 하시는 部分이 많이 있음을 會議 도중에 제가 느껴서 안타깝게 생각합니다. 다음부터는 主人意識을 가지시고 서울市의 몫을 확실히 찾고 그 찾는데 있어서 주저하지 마시고, 떳떳하고 責任있고 그러한 알뜰한 地下鐵建設이 되도록 한 몫을 해 주시기를 간곡히 바랍니다.

그리고 예를 들면 현재 地下鐵建設에 필요한 資材가 확실히 그 숫자가 와 있는데 그것이 상당한 量이 없어졌으면 당연히 그 期間 동안에 工事が 不實했음에도 불구하고 아까 會議 때에 거기에 대한 答辯을 하지 않는 등 責任 없는 이러한 일은 없기를 바랍니다. 그래서 責任 있는 建設 및 行政이 있기를 바랍니다.

특히 이번 第4期에 새로 選出되신 交通委員會 委員님께서 그 어느 때보다도 많은 열정을 가지시고 임하고 계십니다. 예를 들면 많은 資料要請을 하고 있습니다. 이것은 앞으로 議政活動하는데 있어서 그야말로 중요한 資料가 되기 때문에 要請을 한 것이므로 그 內容을 확실히 하고 또 신속하게 해 주기를 本 委員長으로서 부탁을 드립니다.

끝으로 議事日程 第2項 地下鐵建設本部所管 當面 主要業務에 대한 質疑와 答辯을 모두 마치겠습니다.

三伏 더위에도 불구하고하시고 여러 委員님 또한 地下鐵建設 本部長님을 비롯한 여러분, 長時間 동안 質疑와 答辯 모두 수고 많이 하셨습니다.

이상으로 오늘 會議를 모두 마치고 散會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(18時 46分 散會)

---

○出席委員

李昌根 金喜甲 金永姬 金成春  
金永春 金亨吉 朴謙洙 李始英  
李迎春 李允中 李智文 鄭炳仁  
趙上男 洪性龍 黃炳五 李聲九

○專門委員

金泰鎬

○出席公務員

交通局長 諸他龍  
地下鐵建設本部長 金學載