

---

第85回서울特別市議會(臨時會) 本會議會議錄 第2號

서울特別市議會事務處

---

日時 1996年5月29日(水) 午前10時

---

議事日程

1. 豫算決算特別委員會委員選任의件
  2. 서울市政및教育行政에關한質問
- 

附議된案件

1. 豫算決算特別委員會委員選任의件 ... 1面
  2. 서울市政및教育行政에關한質問 ... 2面
- 

(10時 26分 開議)

○議長 文一權; 議席을 整頓하여 주시기 바랍니다.

成員이 되었으므로 第85回 서울特別市議會臨時會 第2次 本會議를 開議하겠습니다.

(議事棒 3打)

---

1. 豫算決算特別委員會委員選任의件

○議長 文一權; 議事日程 第1項 豫算決算特別委員會 委員選任의 件을上程합니다.

(議事棒 3打)

서울特別市議會委員會條例 第7條第2項의 규정에 의하면 特別委員會의 委員은 議長이 추천하여 運營委員會에서 審議를 거쳐 本會議에서 選任하도록 규정되었습니다. 따라서 運營委員會에서 審議한 1996年度 서울特別市教育費特別會計 歲入·歲出追加更正豫算案을 審査할 豫算決算特別委員會 委員 27名

은 議席에 배부하여 드린 유인물의 名單 內用과 같습니다.

그러면 豫算決算特別委員會 委員을 議員 여러분에게 配附하여 드린 유인물의 名單 내용과 같이 選任하고자 합니다.

議員 여러분, 異議 없습니까?

(「없습니다」 하는 議員 있음)

異議 없으시면 可決되었음을 宣布합니다.

(議事棒 3打)

.....  
(參 照)

예산결산특별위원회 위원 명단안

(뒤에 실음)  
.....

---

## 2. 서울市政및教育行政에關한質問

(10時 27分)

○議長 文一權; 다음은 議事日程 第2項 서울市政 및 教育行政에 관한 質問을 上程합니다.

(議事棒 3打)

이번 第85回 臨時會에서는 3日間に 걸쳐 서울市政 및 教育行政에 관한 質問을 하시겠습니다.

오늘은 다섯 분 議員의 質問이 있겠습니다. 會議進行은 종전과 마찬가지로 다섯 분 議員의 質問을 모두 마친 후 執行部側의 答辯을 一括해서 듣도록 하겠습니다. 質問하시는 議員께서는 發言時間을 지켜 주시고 執行部에서는 충실한 答辯이 될 수 있도록 최선을 다해 주실 것을 당부하는 바입니다.

방금 白懿宗議員으로부터 議事進行發言 申請이 있었습니다. 發言時間은 10分을 지켜 주시기 바랍니다.

白懿宗議員 나오셔서 發言하여 주시기 바랍니다.

○白懿宗 議員; 新韓國黨 所屬 麻浦區甲 第1選舉區 白懿宗議員입니다.

존경하는 文一權 議長, 先輩·同僚議員 여러분, 그리고 趙淳市長을 비롯한 關係公務員 여러분, 안녕하십니까?

本議員이 이 귀중한 시간에 議事進行發言을 하기 위해 이 자리에 선 것은 참으로 暗澹하고 또 어이없는 심정으로 이 자리에 섰습니다. 發言하게 될 요지는 다음과 같습니다.

지난 5月 23日에 발생한 北韓의 전투기 越南事件에 관련하여 市長님께 몇 가지 말씀드리지 않을 수 없어서 당부를 드리면서 말씀드리겠습니다.

상상할 수 없는 事件에 의하여 무엇보다도 責任을 져야 할 사람들이 責任을 지지 않고 轉嫁하는 모습에 분노를 금치 않을 수가 없는 것입니다. 우리 憲法에 反共을 國是의 제일로 삼는다고 하였습니다. 市長님께서서는 民選市長으로 就任한 지 거의 1年이 되어가면서 그 동안 防空訓練을 10餘차례 하였습니다. 10餘차례 防空訓練을 어떻게 하셨습니까? 묻지 않을 수 없습니다.

그저 형식적으로 어린아이들 숨바꼭질 장난하듯 한 것이 아닌지 이번 事件을 계기로 해서 백일하에 드러나고 말았습니다. 말하자면 市民을 우롱하였다는 사실입니다. 이것이 누구의 장난이고, 누구의 짓이고, 누구의 責任입니까?

지난 6·27地方選舉에서 우리 千百萬 서울市民은 趙淳 候補라고 하면 우리 財産과 生命을 맡겨도 된다고 믿고 전폭적으로 지지 해주지 않았습니까? 그렇다면 지금쯤 趙淳 市長께서는 이번 事件에 의하여 중대한 결단이 섰으리라 本議員은 생각하는데 市長께서는 어떻게 생각하고 계시는지 솔직한 答辯

을 주시기 바랍니다.

그저 미안하다는 말 한마디로 그치면서 소 잃고 외양간 고치는 종래의 구태의연한 모습을 그대로 답습하시려는 생각이 신지요? 과거의 聖水大橋事件이나 三豐百貨店 崩壞事件과 비교해 본다면 해도 市長께서는 身上에 關係하여진 즉, 중대한 결단을 내려 辭退하였어야 하고, 千百萬 서울市民에게 再信任을 받아야 마땅하다고 本議員은 주장하는 것입니다. 과거의 事件들로 인하여 市長이 입·사퇴한 예는 한 두 件이 아니었습니다.

이번 事件이 聖水大橋事件이나 三豐事故와 비교나 될만한 事件입니까? 만약 그 전투기가 핵폭탄을 장착하고 날아와 우리의 首都 서울에 투하했다고 생각해 봅시다. 千百萬 서울市民은 한발짝도 피하지 못하고 삼시간에 전 재산과 생명을 날려버렸을 國家 安保上의 중대한 사건이 되었을 것입니다. 참으로 끔찍스러운 엄청난 일이 아닐 수 없습니다.

어린아이 장난도 아니고 演習도 아니었습니다. 責任이 어디에 있습니까? 누구에게 있습니까? 연약한 말단 職員만 감옥에 보내면 責任을 면한다고 생각하고 계시는지요? 歷代의 어느 市長 누구보다도 趙淳 市長님께서서는 原則을 重要視하는 市長님으로 알고 있습니다.

憲法이나 地方自治法에 民選市長은 아무리 잘못을 해도 책임이 없고 官選市長만 책임이 있는 것으로 되어 있는지는 모르겠으나 本議員의 판단으로는 지지한 千百萬 市民 앞에 그 職을 반납하고 백번 천번 사죄하는 것만이 市長의 책임 있는 도리라 생각합니다.

더욱이 기가 막힌 현실은 職員 2명이 한組로 24時間 근무하는 警報管理方法은 勤務者의 식사시간이나 생리문제의 해결

은 전혀 고려되지 않았다는 사실입니다. 이토록 열악한 여건 속에서 勤務하다 운이 없어 감옥에 간 부하들에 대해서는 어떻게 생각하십니까? 말단 부하들만 감옥에 보냈다고 해서 市長의 책임은 면한다고 생각하십니까?

警報器 管理體系의 잘못된 事項은 이미 檢察에서 조사가 되어 다 밝혀진 內容이기에 그것에 대해서는 묻지 않겠습니다.

本 事件은 市長님의 경영마인드에 비추어봐도 전혀 맞지 않고 千百萬 서울市民에 대한 배신적 市政의 결과인 것입니다.

市長께서는 구시대적인 市政을 탈피하여 現場感 있고 市民의 피부에 와닿는 현실에 입각한 市政을 펼쳐 살맛 나는 서울에서 市民이 안심하고 살 수 있는 國際都市로 만들고, 과거 허공에 뜬 公約이나 형식적인 行政이나 모양 갖추기 위한 行政은 단호히 剔抉하시겠다고 就任時 一聲을 높이신 바 있습니다.

그러한 趙淳 市長께서 그 중요한 民防衛 警報器를 그토록 형식적으로 管理하면서 訓練때만 職員들을 시켜 소리를 냈더니 더욱 분노할 일이라 생각이 됩니다. 더욱이 北韓의 戰鬪機가 南下한 96年 5月23日 10時 57分 서울의 15個 區에서는 96年度 上半期民防衛教育을 한가롭게 실시하고 있었을 뿐, 實地狀況에 대하여 아무런 어떠한 조치도 없었다는 사실입니다. 그 동안 한 달에 한 번씩 施行하는 그 형식적인防空訓練 警保器 소리에 발맞추어 도로변 구석구석에서 이리저리 내몰려 다녔던 그 순진하고 소박한 千百萬 市民은 지금 무슨 생각을 하고 있을 것인가 생각해 보셨습니까? 拘束된 末端公務員 가족은 물론 千百萬 서울市民은 분노하고 있습니다. 市長께서는 本議員의 發言에 대하여 어떻게 생각하십니까? 참으로 말씀드리기 안타깝기 그지없고 말씀드리기 한도 끝도 없습니

다.

위에서 말씀드린 대로 責任者가 責任을 지는 풍토를 市長께서 造成하여 명성높은 市長이 되어 주시기 바랍니다. 만약 官選市長이었다면 미안하다는 말 한마디로 책임이 될 수 있겠는가 말입니다.

다음은 本件에 대하여 한 가지 建議를 하겠습니다.

서울市에 설치된 防空關聯 施設物은 專門教育을 받은 現役軍人에게맡기든지, 아니면 함께 관리하여 좀더 효율적이고 현실적으로 運營하여 다시는 이러한 事故가 再發되지 않도록.....

(場內 騷亂)

○議長 文一權; 白議員, 좀 정리해 주세요. 수고했어요.

劉大運議員 議事進行發言해 주시기 바랍니다.

○劉大運 議員; 劉大運議員입니다.

오늘 마침 市政質疑 1次의 議事日程이 잡혀 있습니다. 市議員님들도 壇上을 정면으로 보는 관계로 傍聽席에 어린 꿈나무들이 많이 傍聽을와 있다는 사실을 알고 계실 것으로 생각이 됩니다만 그러기 이전에 議長席에서는 누구보다도 전면에 傍聽席, 다시 말해서 장래 서울을 이끌어 갈 수 있는 어린 꿈나무들이 市政에 대한 그런 傍聽을 위해 이 자리에 參席을 한 것을 잘 알고 계실 것 입니다.

本議員이 議事進行發言을 굳이 申請하지 않을 수 없었던 것은 우리市議會 規則上 發言은 議事進行發言, 가장 우선권을 두는 것이죠. 두번째, 身上에 관한 發言 세번째, 贊成討論과 反對討論 그리고 補充發言 이런 종류가 있습니다. 그리고 오늘 同僚議員들 다섯 분께서 市議會를 대표해서 市政質疑에 들어가도록 議事日程이 잡혀 있습니다.

議事進行發言을 신청해 놓고 두 가지의 모순을 분명히 보였습니다. 첫째는 質疑를 하고자 하는 다섯 분의 議員이 質疑할 수 있는 예상의 質疑를 가로막을 수 있다는 사실, 그리고 두 번째는 發言의 신청이 議事進行發言임에도 불구하고 質疑性 發言을 함에도 불구하고 議長께서는 이를 지켜보는 議席에서 마치 수라장인 本會議가 되도록 유도하였다는 것은 議長の 책임이 아닌가 그래서 責任論을 묻고 싶습니다.

따라서 우리는 會議規則을 충실하게 지킬 그런 의무가 있습니다. 따라서 議事進行도 議長께서는 會議規則에 따른 原理原則에 입각해서 會議를 進行해주셔야 됩니다.

마지막으로 드리고 싶은 말씀은 市議會는, 地方議會는 그야말로 색깔논쟁이 존재할 수가 없습니다. 우리 147名 모두는 서울市廳과 서울市教育廳의 管轄되는 그런 부분에 대해서 政策이 집행이 잘 되고 있는가를 熟議·監視·監督하면서 어떤 길이 우리 서울市の 발전이 잘 될 수 있는가를 서로가 머리를 맞대고 고민할 그런 장소의 하나가 아닌가 이렇게 생각을 합니다.

앞으로 議長께서는 議題 外 發言과 따라서 發言된 신청내용과 왜곡된 그런 發言이 있으면 가차없이 會議規則에 따른 제재조치를 해줄 것을 마지막으로 말씀을 드리면서 本議員의 議事進行發言을 마치겠습니다.

감사합니다.

(文一權 議長, 李聲九 副議長과 司會交代)

○副議長 李聲九; 그러면 지금부터 질문을 시작하겠습니다.

먼저 文化教育委員會 所屬 李善宰議員의 質問이 있겠습니다. 나오셔서 질문하여 주시기 바랍니다.

○李善宰 議員; 새정치국민회의 所屬 麻浦 第2選舉區 出身

李善宰議員입니다.

존경하는 文一權議長, 先輩·同僚議員 여러분, 千百萬 서울市民의 일상생활에 불편이 없도록 서울市政을 責任지고 계시는 趙淳 서울市長과 關係公務員 여러분, 그리고 首都 서울의 教育을 責任지고 계시는 李俊海 教育監과 關係公務員 여러분, 여러분들의 노고에 대해 진심으로 감사의 말씀드립니다.

本議員의 質問이 서울市政과 서울教育 발전에 일조가 되기를 간절히 희망하면서 質問을 드리겠습니다.

먼저 教育部門에 대한 질문입니다.

우리 나라에서 그 동안 오랫동안 등한시해온 文盲退治問題입니다. 우리 나라에 文盲者가 얼마나 있는지 분명치가 않습니다. 政府에서는 就學率이 初等學校 100%, 中學校 97%, 고등학교 90% 선에 이르자 文盲者는 거의 없는 것으로 推算하고, 이에 대한 教育 프로그램의 樹立은 물론 實態調査조차 하지 않아 文盲者에 대한 政府의 精確한 統計는 없는 실정이라고 합니다.

그런데 1987년에 정지웅이 조사한 바에 의하면 文盲率은 15세 이상 인구의 19.7%이며, 같은 해 황종건 등이 調査한 대도시 빈민여성의 文盲率 調査에 따르면 빈민지역 15세 이상 여성의 44.6%가 文盲者였고, 1990年 韓國教育開發院의 최운실 등의 한국인 문해실태 조사연구에 의하면 文盲者가 13.7%, 잠재적 비문해가 6%, 준문해가 20.1%입니다.

이렇게 볼 때 우리 나라의 文盲率은 만13세 이상 성인의 10내지 20%가 될 것으로 추산할 수 있습니다. 통계표는 參考로 보아 주시기 바랍니다.

그러면 우리 나라에는 수백만명의 完全文盲者가 있고 準文盲者까지 합치면 1,000萬名도 넘을 것입니다. 이렇게 볼 때



서울에도 文盲者가 줄잡아 100萬名은 넘을 것이고 準文解者까지 합하면 수백만의 文盲者내지 半文盲者가 있다는 것이 됩니다. 그런데도 언제, 어디서, 누구나, 배우고 싶을 때, 배우고 싶은 것을 배울 수 있게 해야 한다는 政府의 5·31教育改革案에도, 또 서울시教育廳의 教育施策 어디에서도 文盲者의 教育에 관한 언급은 찾아볼 수가 없습니다.

행여 本議員이 잘못 보았다면 教育監께서는 그 내용을 밝혀주시고, 만약에 없었다면 앞으로 이들 文盲者를 위해 어떤 教育施策을 강구할것인지 答辯하여 주시기 바랍니다.

參考로 이들에 대한 教育義務를 규정한 法條項을 찾아보면 教育法 第8條에는 모든 國民은 6年の 初等教育과 3年の 中等教育을 받을 權利가 있으며, 同法 第10條에는 國家와 地方自治團體는 義務教育을 받지 못하고 學齡을 초과한 者, 또는 一般國民에게 民主國家의 公民으로서 필요한 교양을 주기 위하여 적절한 教育施策을 강구하여야 한다라고 규정하고 있습니다. 또 同法 第140條에는 檀紀 4243年 1月 1日 이후 出生한 學齡超過者로서 國文을 해득하지 못하는 자는 公民學校 성인반의 教育을 받을 義務가 있다고 되어 있습니다.

서울에 公立의 公民學校가 있습니까, 성인반이 있습니까? 本議員이조사해 본 바에 의하면 서울에는 YWCA에서 운영하는 私立기청공민학교가 하나 있을 뿐입니다. 이 學校의 學則에 보면 1學級 50名씩 150名으로 한다고 되어 있는데 95年 3月 현재의 學級편성표에는 12學級 602名の 在學生이 공부하고 있으며 學期初에는 찾아오는 學生을 다 받지 못한다고 합니다. 授業年限은 3年이고 授業料는 月 1萬 5,000원을 받고 있었으며 教師는 여덟 분이 봉사하고 있었습니다. 教育廳에서는 교과서를 무상지급할 뿐 財政支援은 전무하다고 합니다.

그런데 이 學校마저 YWCA 建物 新축관계로 96年度 新入生을 모집 못할 것 같다고 합니다. 이 學校에 臨時校舎라도 마련하여 주어 敎育을 계속 실시할 수 있도록 함이 마땅하다고 本議員은 보는데 敎育監의 견해를 말씀하여 주시기 바랍니다.

그리고 憲法에 義務敎育은 無償으로 한다고 되어 있습니다. 이 기청공민학교에 다니는 學生들은 義務敎育課程을 공부하고 있는 것이므로 公立의 公民學校가 없는 상황에서 授業料는 당연히 國庫에서 부담해야 된다고 보는데 敎育監의 견해를 묻습니다.

敎育은 그 자체가 市民의 삶의 질을 높이는 핵심요소라고 봅니다. 버스 표지판을 못 읽는 市民, 음식점의 메뉴판을 못 읽는 市民, 신문도 못 보는 서울 市民의 모습을 상상해 보십시오. 이러한 삶이 행복할 수 있겠습니까? 우리 憲法에는 幸福追求權과 文化機會 平等權이 보장되어 있습니다. 이들에게 이러한 규정은 한낱 허울 좋은 구호일 뿐입니다. 敎育監께서는 이번 기회에 公立의 公民學校를 몇 개 설립하여 文盲退治敎育을 실시함으로써 文盲者의 삶에 활력을 불어넣어 주고 광명을 찾게 하여 삶의 질을 높여줄 용의는 없는지 묻습니다.

그리고 文盲者敎育은 義務敎育의 일환이므로 이에 필요한 經費는 中央政府에서 부담하는 것이 옳다고 보는데 이에 관한 견해도 묻습니다.

다음은 서울 市政에 관한 質問입니다.

人間中心의 都市를 주장하시는 趙淳 市長님, 편안한 마음으로 아무 부담없이 걷고 싶은 文化의 거리를 하나 만들어 주십시오. 定都600年記念事業도 치른 유서 깊은 都市이며, 세계적인 都市인 서울에 내놓을만한 文化거리 하나 없다는 것은 참으로 부끄러운 일이 아닐 수 없습니다. 景福宮 동쪽의 鐘路

區 司諫洞과 昭格洞 일대를 文化의 거리로 만들자는 움직임이 있다는 말을 듣고 참 반가운 마음으로 本議員이 그 거리를 踏查하여 보았습니다.

景福宮 매표소 건너편인 昭格洞에 국제갤러리, 그로리치 화랑, 아트스페이스 서울, 예맥 화랑 등 크고 작은 화랑들이 있고, 육군서울지구병원을 지나면 鐘路區 司諫洞이 되는 데 여기에는 이리자 한복전시장, 금호미술관, 미술화랑, 법연사, 현대 갤러리, 출판문화회관, 윤 갤러리, 그리고 그 옆 건물에서는 신문역사 전시회가 열리는 등 문화의 냄새가 나는 거리였습니다. 거기서 安國洞 쪽으로 방향을 바꾸면 美大使館 숙소, 백상기념관, 길 하나 건너면 누구나 다 잘 아는 仁寺洞으로 연결되는 地域입니다. 국립민속박물관, 조선왕궁 역사 박물관과 여러 개의 전각이 있는 景福宮으로부터 시작하여 昭格洞, 司諫洞, 安國洞, 仁寺洞을 잇는 거리를 서울의 상징적 문화거리로 만들었으면 좋겠다고 本議員도 생각이 되었습니다.

그런데 몇 가지 문제가 있습니다.

첫째로 文化 藝術의 공간들이 끊임없이 이어져 있어야 하는데 중간중간에 단절이 있어 文化의 거리로서의 단점이 되는 것입니다. 좀더 구체적으로 말씀드리면, 육군서울지구병원이 昭格洞 화랑가와 司諫洞 화랑가 사이에 끼어있어 문화의 거리가 단절되는 것이고, 司諫洞과 仁寺洞사이에는 美大使館 숙소가 있어서 司諫洞과 仁寺洞 사이의 문화거리가 단절되는 것입니다.

둘째로 걷고 싶지 않은 도시 서울이라는 말이 있을 정도로 道路가 車輛便宜 中心으로 되어 있어 步道는 좁고 車道를 건너기는 매우 힘들고 불편하게 되어 있습니다.

趙淳 市長님, 서울市民의 자존심이 걸려 있는 상징적 문화거

리를 만들기 위해 쉽지 않은 提案을 드리겠습니다.

육군서울지구병원을 다른 곳으로 이전시키고 그 곳에 綜合文化藝術會館을 만들어 주실 수는 없습니까? 美大使館숙소를 옮기고 그곳을 문화예술의 공간으로 활용할 수는 없을까요? 仁寺洞 거리는 車輛通行을 제한하여 마음놓고 걸을 수 있는 거리로 만들어 주셨으면 합니다. 그러면 정말 멋진 서울의 상징적 문화거리가 되리라고 믿습니다.

그리고 步行者들에게도 불편이 없도록 步行路를 확보해 주십시오. 그리하여 서울市民들이 景福宮에서 昭格洞, 司諫洞을 지나 仁寺洞까지 가족이나 친지들과 함께 평화롭게 즐거운 마음으로 걸을 수 있고, 외국 관광객들에게도 歷史의 都市, 文化의 都市 서울을 만끽할 수 있는 날이 오도록 中央政府와 협의하여 시행하여 주시기를 바라면서, 趙淳 市長님의 견해를 묻습니다.

上岩洞 地域 開發問題입니다.

市長께서도 잘 아시는 바와 같이 蘭芝島를 포함한 上岩洞 地域은 살기 좋은 농촌지역이었습니다. 이런 마을에 어느 날 갑자기 서울市民들이 배출하는 모든 쓰레기를 매립하기 시작하면서 이곳은 각종 公害로 사람들이 살 수 없는 지역으로 변하고 말았습니다. 이곳 住民들은 1978년부터 92년까지 장 장 15年 동안을 각종 먼지와 악취에 시달려 왔습니다. 이런 와중에서도 이곳에 거주하고 있는 住民들은 언젠가는 이곳이 다른 地域과 같이 開發되기를 손꼽아 기다려온 것도 사실입니다.

그간 5大據點 開發計劃의 한 곳으로 지정되었다 취소되는 등 우여곡절이 많았던 것으로 本議員은 알고 있습니다.

다행히 지난 年初에 市長께서는 水色驛 남쪽 上岩洞 地域

40餘 萬坪을 이곳 住民들의 바람과 같이 開發하겠다는 政策을 결정한 것으로 알고 있습니다. 이와 관련하여 開發計劃의 현재까지의 추진실적과 향후 開發方向에 대하여 答辯하여 주시고, 각종 開發計劃 수립시에는 住民의 참여가 매우 중요하다고 생각합니다.

향후 計劃 樹立段階에서 文化施設, 體育施設, 福祉施設, 綠地空間 확보 등 麻浦區民의 의견을 구체적으로 반영시켜 줄 計劃은 없으신지 答辯 바랍니다.

다음은 蘭芝島 開發問題입니다.

현재 蘭芝島에는 約 9,000餘萬 톤의 쓰레기가 쌓여 해발 90餘m의 쓰레기 동산을 이루고 있습니다. 현재 서울市에서는 安定化 事業에 주안을 두고 安定化 事業이 끝난 후이나 開發方向을 결정할 계획으로 있는 줄 알고 있습니다.

일부 大企業에서는 이곳의 쓰레기를 전부 치우고 開發을 해도 서울市的 큰 財政 부담없이開發이 가능하다는 研究結果를 내놓고 있습니다.

安定化 事業에는 최소한 20年 이상의 시간이 소요될 것으로 보여지는데, 市長께서는 이러한 조기개발 가능한 民間企業體들의 연구 결과를 적극적으로 檢討하여 上岩洞 開發과 蘭芝島 開發을 동시에 시행할 의향은 없으신지 答辯 바랍니다.

다음은 消防道路 開發問題에 대하여 質問하겠습니다.

서울市와 각 自治區에서 시행중인 都市計劃道路 開設事業은 住民의 요구와 事業의 시급성에 비해 제도상의 문제점으로 장기간 市民의 財產權 行事を 제약하고 있어 고질적인 民願事項이 되고 있습니다.

현행 서울特別市行政權限委任條例 第5條 별표에는 폭 20m 미만인道路의 신설, 기존도로의 확장, 도로부속물의 설치는

自治區廳長이 하도록 되어 있습니다. 재정형편이 열악한 自治區에서는 道路開設의 필요성과 계속 되는 民願에도 불구하고 장기간 施行하지 못 하고 있습니다.

특히 江北地域의 기존 市街地 地域은 개설해야 할 消防道路가 많은데도 불구하고 재정 형편은 江南地域보다 훨씬 열악하여 消防道路 開設은 요원한 실정입니다.

麻浦區의 경우를 예로 들면 2000년까지 道路開設 事業計劃은 90件이며, 이에 소요되는 豫算은 1,141億 8,000萬원입니다.

麻浦區의 財政規模를 감안할 때 이들 事業이 다 완료되기 위해서는 최소한 13年 이상의 시간이 소요될 것으로 보입니다.

計劃道路 未施行 期間을 보면 20年 이상이 66件, 20年 미만이 8件, 10年 미만이 6件으로 장기 미시행에 따라 市民의 불편을 초래할 뿐만 아니라 行政便宜主義 市政에 대한 區民의 불신요인이 되고 있기도 합니다.

地方自治法施行令 第9條 별표2에는 道路의 開設과 維持·管理에 관한 事務에 대해 중로 이상의 道路로서 노폭과 路線의 중요도를 감안하여 特別市 條例로 정한 道路의 유지·관리는 特別市에서 처리하는 事務로 정하고 있는바, 서울特別市行政 權限委任條例를 改正하여 12m 이상 20m 미만의 道路도 自治區의 재정형편과 지역특성을 고려, 市費로 開設할 수 있도록 할 용의는 없는지, 또 消防道路開設을 위한 特別交付金을 확대 지원할 의는 없는지 答辯하여 주시기 바랍니다.

質問事項이 두 개 더 있습니다. 住居環境改善에 대한 質問과 地下鐵驛 이름에 대한 質問입니다.

시간관계상 書面으로 하겠습니다. 이 質問에 대해서도 答辯

하여 주시기를 바랍니다.

장시간 경청하여 주셔서 감사합니다.

○副議長 李聲九; 수고하셨습니다. 다음 質問에 앞서 안내 말씀드리겠습니다.

방금 趙淳 市長께서 中央政府와 업무협약차 잠시 이석하겠다는 연락이 왔습니다. 업무협약이 끝나는 대로 즉시 本會議에 參席할 예정이오니 議員 여러분께서는 양해해 주시기 바랍니다.

그리고 오늘 傍聽席에는 덕수초등학교, 매동초등학교 학생과 地域區 住民 等 400餘名이 本會議를 방청하고 있습니다.

서울市民의 代表機關인 서울特別市議會의 議政活動에 깊은 관심을 보여주시는 市民, 그리고 학생 여러분에게 감사의 말씀을 드립니다.

그러면 다음은 建設委員會 所屬 閔庚燁議員의 質問이 있습니다.

나오셔서 質問하여 주시기 바랍니다.

○閔庚燁 議員; 존경하는 議長, 先輩·同僚議員 여러분, 그리고 趙淳 市長과 李俊海 教育監을 비롯한 關係公務員 여러분, 서울市政을 위한여러분의 노고에 대해 감사드립니다.

本議員은 松坡區 第1選舉區 出身 새정치국민회의 소속 閔庚燁議員입니다.

오늘 本議員은 中央集權과 地方分權의 意義와 그 의미를 되새기며 이 단상에 섰습니다.

地方自治는 中央集權時代의 통일적, 획일적 사고로 인한 비능률, 비효율, 비합리성을 극복하기 위한 制度입니다. 그러나 任命職 團體長 時代가 지나고 民選 團體長 時代가 된 이후에도 이해하지 못할 일들이 벌어지고 있습니다.

地方自治團體를 돕고 支援해서 地方을 특색있게 발전시키면 그러한 地方의 발전이 바로 國家發展으로 이어질 것임에도 中央政府 主要 國策事業을 추진하는 데 地方自治團體와의 協議過程이 귀찮다고 認·許可權을 배제하기 위해 가칭 社會間接 資本建設促進法이나 個別事業法을改正하겠다거나, 취약한 地方財政의 擴充方案과 國家委任事務 處理費用의 적정부담도 거부를 하더니 급기야는 民選 基礎團體長 출범 1年만에 다시 任命職으로 바꾸겠다는 발상을 하고 있는 지경이니 참으로 한심스러운 일이 아닐 수 없습니다.

존경하는 趙淳 市長, 그러나 안타깝게도 서울市の 발상 또한 그와 다르지 않은 것 같습니다. 얼마 전에 自治區 財政의 보루인 綜合土地稅와 서울市の 담배消費稅를 바꾸고 앞으로는 市稅事務所를 두어 自治區에 주는 徵收交付金마저 주지 않을 계획을 세우더니 自治區의 駐車團束權마저도 회수하겠다고 하였습니다.

또 엇그제 신문을 보니까 區廳別로 순위를 매겨 말 잘 듣는 충성도에 따라 交付金 등 財政을 배분하겠다고 했습니다.

이는 中央政府가 서울市를 손아귀에 넣기 위해 권한을 축소하고, 비용을 부담시키고, 각 市道를 평가해서 순위를 매겨 호주머니에서 용돈꺼내 주듯이 마음에 드는 市道에 원칙없이 財政支援을 하는 것과 다를 바 없고, 그렇다면 그것이 地方自治의 바른 모습이라고 말할 수는 없지 않겠습니까?

25個 自治區도 우리의 서울市입니다. 自治區의 평가는 그 自治區의 住民들이 할 것입니다.

서울市는 自治區와 廣域行政上 필요한 사항에 대하여 미리 의견을 구하여 政策을 수립하고 이해와 설득으로 해결해 나가야지 舊時代的 思考方式으로 평가하고 다스려 나가려고 해



선 안 될 것 입니다.

綜合土地稅와 담배消費稅의 交換, 市稅事務所 設置, 駐車團束權 回收, 自治區 評價制度 등에 대한 구상의 철회를 촉구하면서, 各 事案에대한 所信이나 細部計劃을 밝혀 주실 것을 要求합니다.

다음은 風納土城 復元事業의 推進實態에 대하여 묻겠습니다.

서울은 오랜 역사와 많은 문화적 유산을 간직한 都市이면서도 그동안 외형적 성장과 무분별한 개발위주의 政策으로 특징 없는 콘크리트 都市가 되어 버렸습니다. 그러나 尊敬하는 趙淳 市長께서 民選市長에 就任하시면서 우리는 무엇인가 달라질 것이라는 희망을 갖게 되었습니다. 先進文化都市, 역사적 전통문화 공간확보하겠다는 公約이 있었고, 지난해 9月 1日 就任辭에서 市民을 위한, 市民이 주인이 되는 市政을約束 하였고, 서울은 우리 文化의 산실이자 그 教育場이며, 과거를 미래로 잇는 文化의 연결고리라고 우리 歷史와 文化에 대한 깊은 인식을 토로하셨기 때문입니다.

그러나 그러한 기대와 희망의 기초들이 현실 속에서 흔들리고 있음을 指摘하지 않을 수 없게 된 것을 매우 안타깝게 생각하면서 風納土城 復原事業의 推進實態에 관하여 몇가지 묻고자 합니다.

風納土城은 百濟 初期의 1500餘年 歷史 깊은 문화유적으로서 1963年 1月 21日 국가사적 제11호로 지정되어 1978年度에 와서야 風納1洞의 경계인千戶大橋 옆으로부터 길이 446m 1萬 1,320坪을 復元하였고, 나머지 길이 2,080m 2萬 5,373坪은 未復元 상태로 아직까지 방치·훼손되어 있는 상태로 남아 있어서 이곳이 청소년 탈선장소로, 환경불량 등으로 도시

미관을 훼손하는 흉물로, 住居地域의 환경유해 요소로 전락되어 있고, 住居의 私有財産權을 침해하고 있는 실정입니다. 이에 서울시에서는 93年度부터 96年度까지 709億 3,900萬원을 投入하여 私有地 110筆地 7萬 6,174m<sup>3</sup> 補償하고, 97年度에 120億원을 들여 復元工事を 完了하겠다는 計劃을 세워 발표하였습니다.

그런데 지금까지의 土地補償 實積을 보면 93年度에 100億 원, 94年度 以後 今年까지 每年 50億원씩 總 250億원만이 投資되어 計劃 709億3,900萬원의 35% 수준에 불과한 실정입니다. 대외적으로 공표된 서울시의 計劃은 일종의 確約으로서 法理論上 서울시 자신에 대해 高權적自己拘束의 효력이 있으며, 따라서 서울시는 공표된 年次別 計劃을 충실히 이행할 책임이 있다고 보는데 이와 같이 計劃은 따로 있고 실행은 마음 내키는 대로 해온 데 대한 사유와 그에 따른 책임소재, 그 計劃을 믿고 私有財産權 行使에 制約을 받으면서도 묵묵히 참고 기다려온 당해 地域住民 등에 대한 補償方案을 밝혀 주시기 바랍니다.

아울러 民選市長이 펼치는 施政運營 3個年計劃書 312페이지를 보면 百濟 初期의 문화 유적인 風納土城 2.7km를 완전 復元하기 위해 98년까지 4萬 9,500m<sup>3</sup>의 私有土地補償을 推進한다고 되어 있고, 315페이지 年次別 計劃을 보면 96년부터 98년까지 420億원으로 1萬 5,456坪의 私有地를 補償하는 것으로 되어 있는데 93年度 計劃의 補償 總豫算 709億 3,900萬원인데 95년까지 既 投資된 200億원과 96년부터 98년까지의 補償豫定 豫算額 420億원을 합하면 總 620億원밖에 되지 않습니다. 土地補償 豫算은 해가 지날수록 증가하기 마련인데 오히려 89億원이나 모자라게 計劃을 세운 이유를

밝혀 주시기 바랍니다.

또한 지난 4月 15日字 新聞報道에 의하면 88年度에 政府가 담배消費稅를 地方稅로 넘겨주면서 당시 經濟企劃院長官과 서울市長이 風納土城을 全額 市費로 復元하겠다고 합의했다 하는데 그 합의의 세부내용과 성격, 효력, 근거 서면, 最近 中央政府에 費用負擔을 要求한 결과의 진행상황과 전망을 밝혀 주시고, 아울러 서울시가 거두어들인 95年度の 담배消費稅는 4,000億원을 上廻하는 것으로 알고 있는데 담배消費稅를 地方稅로 넘겨받은 조건이 市費로 風納土城을 早期 復元하는 것이 상식적으로 사리나 경우에 맞는다고 생각하는데 이에 대한 견해도 밝혀 주시기 바랍니다.

그리고 현재 未復元地域은 市長方針 제517호에 의거 文化財保護區域 편입권 토지에 대하여 補償을 實施하고 있으나 既復元地域은 保護區域內 土地 中 土地部分을 제외한 土地에 대하여 補償을 實施하지 않는 심히 불공평한 行政을 하고 있습니다. 따라서 既復元地域 周邊의 文化財保護區域 內 住民들이 公營부담으로 私有財產權 制限을 받고 있는데 대한 적절한 補償을 촉구하는 바입니다.

本議員은 결론적으로 風納土城 復元 對市民 約束인 93年度の 年次別 計劃에 맞게 來년까지 復元이 完了되어야 하고, 既復元地域의 文化財保護區域 內 主民들의 희생에 대한 補償이 조기에 이루어져야 하며, 그러기 위해서는今年度 追加更正豫算에서부터라도 既復元地域의 文化財保護區域 內土地補償費를 編成하는 등의 과감한 投資가 있어야한다는 것을 강력히 요구하면서 이에 대한 책임 있는 答辯을 바랍니다.

다음은 風納土城 周邊 建築物 高度制限에 대하여 묻겠습니다.

建築物 第8條第1項 및 同法施行令 第8條第4項第3號에 의하면 文化財保護區域의 경계로부터 100m 이내에 地域에 建築하는 建築物의 경우에는 市·道知事와 協議하도록 規定되어 있고, 93年度에 서울市 文化財課의 指針인 文化財 周邊 建築物 事業承認 業務處理 要領에 보면 文化財保護區域 境界로부터 100m 이내에 建築하는 建築物中 공동주택은 서울市 文化財課의 事前承認을 얻도록 되어 있습니다.

또한 91年度에 서울市 建築指導課의 指針인 文化財 周邊 建築物 事前承認 基準調整의 內容을 보면, 4대문 밖은 文化財保護區域 境界지점지표상에서 7.5m 높이를 기준하여 양각 27도선 이내의 고도를 적용토록 되어 있고, 高度基準에 저촉되지 않는 地域의 5層이상의 연립주택이나 아파트 建築, 10層 이상의 建築物 新·改築時 文化財委員會의 審議를 받도록 되어 있는데 서울市 文化財課의 指針이 93年度에 制定됨으로써 建築指導課의 91年度에 制定된 指針은 효력을 상실한 것인지, 또는 아직도 효력이 있는지 밝혀 주시고, 연립주택을 아파트로 再建築할 경우 서울市 文化財課의 事前承認을 받아야 하는지, 또는 文化財委員會의 審議를 받아야 하는지와 앞에 제시한 高度基準을 양각 27도로 정한 특별한 이유가 있는지, 또 4대문밖에 위치해 있고 建築物이 아닌 나지막한 언덕형 토성인 風納土城 周邊은 그러한 高度基準을 適用하지 않거나 보다 완화해도 文化財 保護에는 큰 지장이 없을 것으로 보는데 이에 대한 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

다음은 障礙人自動車の 버스專用車路 주행허용을 建議합니다.

統計적으로 障礙人 發生率は 人口의 約10%라고 합니다. 96年 1月 1日 현재 서울市 人口가 1,059萬 5,943名이니 障礙

人은 約100萬名 정도라고 추정되며, 이 중에 障礙人自動車 스티커를 발부받은 障礙人은 95年度末 현재 3,151名입니다.

문제는 이들 障礙人들에게 自動車는 손발이 되어 생계유지의 가장 중요한 수단으로 이용하고 있는데, 신체구조의 결함으로 運行中 대·소변 등 용변을 참아 내기가 어렵고, 障礙人이 쉽게 이용할 수 있는 施設이 부족하여 큰 어려움을 겪고 있다고 합니다.

버스專用車路의 根據法規인 道路交通法 第13條의2와 同法施行令 第6條의2 규정을 보면 버스 외의 消防車, 警察車 및 醫療用 등의 緊急救難車는 通行하도록 되어있으나 障礙人自動車에 대한 배려는 전혀 없습니다. 障礙人에 대한 一時的·金錢的 施惠보다 사회 각 부분에 있어서 障礙人 스스로 自立自活해 나갈 수 있는 制度的·生活的 배려가 필요하다고 생각하며, 그런 次元에서 스티커를 부착한 障礙人 車輛에 대해서는 버스專用車路를 이용할 수 있도록 配慮해 주실 것을 촉구하는 바입니다.

이상으로 本議員의 質問을 모두 마치겠으며, 끝까지 경청해 주신 先輩·同僚議員 여러분께 진심으로 감사드립니다.

감사합니다.

○副議長 李聲九; 수고하셨습니다.

다음은 都市整備委員會 所屬 具哲會議員의 質問이 있겠습니다. 나오셔서 質問하여 주시기 바랍니다.

○具哲會 議員; 존경하는 議長, 先輩·同僚議員 여러분, 趙淳市長, 李俊海 教育監을 비롯한 關係公務員 여러분, 새정치국민회의 衿川區 第3選舉區 出身 具哲會議員입니다.

제가 市議員 活動을 시작한 지 1年이 다 되어가는 시점에서 오늘 質疑를 하게 되어 남다른 감회를 느낍니다. 그 동안 평

소 저의 關心分野에 대하여 서울市長과 關係公務員에게 質疑를 하고자 합니다. 성실한 答辯을 부탁드립니다.

저는 작년 6.27選舉에서 趙淳 市長 當選을 위해 本議員 選舉運動보다 더 큰 열성과 使命感으로 뛰었던 사실을 지금도 잊지 않고 있습니다. 천백만 서울 市民의 일꾼으로 뽑히신 趙淳 市長의 성공과 人間的 尊敬心이 계속 되기를 기원하면서 지금껏 趙淳 市長을 지켜봐 오고 있습니다. 本議員은 아직도 趙 市長에 대한 評價에 대해 疑問符號를 지우지 못하고 있습니다. 이제 趙 市長은 서울市長이라는 行政責任者로서의 입장과 政堂 公薦을 받아 當選된 政治人이라는 2가지입장이 있음을 잘 알고 있을 것입니다.

먼저 民選市長으로서 태도에 대하여 묻고자 합니다.

市長은 1年 前 就任辭에서 서울市를 회복불능에 빠진 중환자에 비유하면서 야심찬 市政運營 3個年計劃을 발표한 바 있습니다. 民選市長으로서 良心的이고 斬新 勤勉하며 世界的인 經濟學者로서의 청렴한 市長으로의 면모는 보여주었습니다만 아직도 일부 市民은 市政 수행능력을 한편으로는 걱정하면서 한편으로는 많은 기대에 차 있습니다.

市長은 本議員이 지적한 市民의 걱정과 기대에 대해서 어떻게 생각하시는지, 그와 같은 일부 부정적인 評價는 어디에서 연루한 것이라고 생각하십니까? 답변 바랍니다.

여러 가지 法 制度의 限界와 과거 잘못된 관행 때문에 市長으로서 해야 할 일을 못하는 경우도 적지 않을 것이라고 本議員은 생각합니다. 물론 市長은 이러한 問題點을 直視하여 이에 대한 여러 가지 意見을 提示했으며 關聯法規의 改正도 요구한 것으로 알고 있습니다.

市長께 묻겠습니다.

진정한 地方自治制의 定着을 위해서 修正·補完되어야 할 法과 制度의 문제는 무엇 무엇이며, 이의 是正을 위해 어떠한 노력을 했는지, 그리고 이에 대한 與野 政治圈의 반응은 무엇이었는지 그 실상을 있는 그대로 밝혀 주시기 바랍니다.

다음은 政治人으로서 趙淳 市長의 所信을 묻겠습니다.

選舉에 의해 當選된 趙淳 市長은 當選시켜 준 支持者들의 뜻과 民意를 積極的으로 市政에 반영 시켜야 합니다. 그런데 지금까지 政治人으로서 趙淳 市은 支持者들의 뜻과 民意를 外面하고 있지 않나 하는 疑懼心을 지울 길이 없습니다. 市長은 當選시켜 준 支持者의 뜻을 헤아려 본 적이 있습니까? 그들의 聲援에 보답하기 위해서 어떠한 政治的인 노력을 하는지 答辯해 주시기 바랍니다.

다음은 大統領과의 관계에 대하여 한마디 하겠습니다.

民選市長과 大統領과의 位相關係는 어떠해야 한다고 봅니까? 大統領의 指示를 받아야 하는 부분은 무엇이며, 獨立하여 獨自的인 市政을 펼칠 수 있는 부분은 무엇이라고 봅니까?

지난 23일 北韓 미그기 귀순 때 서울民防室 體制의 허점이 드러났던 사태에 대해 政府는 서울市에 모든 責任을 떠넘기는데 本議員은 野黨出身 市長이라고 責任을 서울市에만 전가하는 것은 옳지 않다고 생각합니다. 市長은 이번 사태의 責任 소재에 대해 서울市的 立場과 대책을 밝혀 주시기 바랍니다.

이제 民選市長은 大統領의 잘못된 서울市政關聯 國政運營에 대해서는 단호히 'NO'라는 분명한 태도가 必要한 때라고 보는데 이에대한 市長 所信을 밝혀 주시기 바랍니다.

다음은 2011년 目標 서울市 都市基本計劃最終案의 몇 가지 문제점을 市長에게 質疑하고자 합니다.

서울市 都市計劃 面積은 605 km<sup>2</sup>인데 비해 市街地 面積은 千

百萬 市民이 살기엔 너무나 비좁은 320km<sup>2</sup>에 불과합니다. 서울의 강·남북 차등발전의 문제와 4대문 내 都心地의 不均衡을 바로 잡기 위하여 94년에 이어 96년에도 서울시建築條例案도 改正 中에 있습니다. 지난 4월에 발표한 市長의 2011年 목표 서울시 都市基本計劃案을 보면, 기존 1都心6副都心 체계에서 1都心 4副都心 체계로 變更하면서, 당초 副都心으로 包含시켰던 麻谷地區와 上岩地區는 제외시키고 清凉理, 往十里地區와 永登浦, 永東, 龍山 등 기성 4個地域을 副都心 地區로 개발하겠다고 변경하였습니다.

이번 계획되리라 하면 서울 서북지역은 都市計劃에서 實質적으로 제외되어 서울의 균형적인 발전과 市民의 형평성 있는 開發惠澤에는 크게 모순되는 結果를 초래할 것입니다. 서울의 21세기를 구상하면서 구태의연한 과거의 개발 행태를 버리지 못한 近視眼的이고 非現實的인 計劃을 樹立하는 이유가 무엇인지 市長의 답변을 바랍니다.

특히 麻谷地區는 2000年代 永宗島 국제공항의 배후도시로서 지금부터 計劃을 推進하지 않으면 서울시 都市計劃에 막대한 차질을 초래합니다. 市長께서는 이와 같은 문제를 補完하는 방향으로 서울시 都市基本計劃을 전면 再調整할 용의는 없는지 이에 대한 전향적인 答辯을 부탁드립니다.

다음은 障礙人 福祉問題에 대하여 묻겠습니다.

市政運營 3個年計劃에서 障礙人 福祉水準을 향상시키기 위해 이들의 再活 및 社會參與와 福祉施設을 확대하겠다고 하였습니다. 특히 在家障礙人의 취업을 위해 이들의 自立資金 대여를 확대하고 보호작업장을 확충하겠다고 하였습니다.

먼저 서울시에서는 障礙人의 現況과 이들의 생활실상을 어느 정도 파악하고 있으며, 그 실상은 어떠한지 答辯바랍니다.



또한 障 碍 人의 기술습득 지원 대책, 취업보장 대책, 최소한의 생활지원 대책을 구체적으로 밝혀 주시기 바랍니다.

다음은 서울 市 全 地 域에 산재한 風 致 地 區에 대하여 質 問 하겠습니다.

현재 서울 市 全 地 域에는 24개 地 域 약 500萬 坪이 風 致 地 區로 지정되어 있습니다. 風 致 地 區로 지정된 곳을 살펴보면 대부분 잘 보존되어 市 民들에게 좋은 環 境을 제공하고 생태학 적으로 볼 때에도 그 필요성을 인정하여 本 議 員은 찬사를 보내기도 하였습니다.

그러나 앞서 말한 風 致 地 區의 지정 목적을 벗어나 地 域 發 展 과 市 民의 財 產 權 保 護에 장애요인으로 작용하는 地 域이 있어 이를 지적하고자 합니다.

그곳은 서울 市와 安 養 市의 경계지역인 衿 川 區 官 內 始 興3洞 철재상가 지역과 副 川 市와의 경계 九 老 區 溫 水 洞 일대라고 봅니다. 衿 川 區 始 興3洞 철재상가와 현대연립 地 域은 都 市의 자연풍치를 保 護할만한대상, 예를들면 주요 산, 강, 하천, 명 소 등이 없고 단독연립, 상가, 공장 등이 혼재하고 있는 전형 적인 一 般 住 居 地 域에 불과하므로 風 致 地 區 指 定 理 由가 없다고 봅니다. 九 老 區 溫 水 洞 風 致 地 區 또한 같은 地 域입니다.

市 長께서는 앞으로 風 致 地 區 保 存의 가치를 상실하였거나 存 置 可 能의 의미가 없는 곳이라면 趙 淳 마인드를 살려서 조정해야 한다고 보는데 市 長의 긍정적인 答 辯을 듣고자 합니다.

다음은 衿 川 區 宿 願 事 業인 軍 部 隊 移 轉에 대하여 묻겠습니다.

衿 川 區 한 가운데 소재한 9萬 7,000餘 坪의 軍 部 隊는 衿 川 區 발전을 결정적으로 가로막고 있습니다. 이의 移 轉과 이 敷 地를 활용하여 區 廳 舍 新 築과 福 祉 施 設 유치는 衿 川 區 民의

간절한 宿願事業입니다. 衿川區에서 軍部隊移推進案員會를 결성하여 수차 移轉問題를 제기한바가 있습니다. 현재까지의 軍部隊 移轉에 대한 추진상황을 밝혀 주시기 바랍니다.

軍部隊 移轉에는 여러 가지 行政節次와 國家安保 次元의 문제점이 있는 것을 잘 알고 있습니다. 그러나 市長은 國務委員의 한 사람으로서 國務會議에도 참하시는 것으로 알고 있습니다. 서울시의 懸案問題에 대하여 國務會議에서 문제제기를 하고 적극 건의하여 解決策을 강구해야 한다고 보는데 市長은 이러한 노력을 얼마만큼 해 왔는지 답변 바랍니다.

다음은 李俊海 教育監에게 묻겠습니다.

衿川區 禿山洞 地域內 高等學校 設立을 위해 大新中·高等學校가 移轉기로 關係人들이 協議約定書를 지난 2月 15日에 체결한 바가 있습니다. 현재 진행상황과 高校 新設與否를 밝혀 주시기 바랍니다.

그리고 初等學校에서 실시되어 대다수 학부모들로부터 호평을 얻고있는 學校給食을 언제부터 中學校까지 실시할 수 있는지 그 준비상황과 豫算確保 등의 전망을 밝혀 주시기 바랍니다.

변두리 庶民 密集地域에서 放課後 마땅히 갈 곳이 없어 學校에 잔류하고 있는 學生들에 대한 선도 및 과외교습의 교육서비스가 필요하다고 생각하는데 이들에 대한 支援策을 강구할 용의는 없는지 對答해 주시기 바랍니다.

그리고 현재 서울시內 初等學校 中 강당이 있는 학교는 478개교 중 40개교 뿐이고, 中等學敎는 240개교 중 22개만이 講堂이 있을 뿐입니다. 全人敎育, 特別敎育을 위해 이와같은 부족한 강당의 확보가 시급한 과제라고 생각하는데, 이의 확보대책을 提示해 주시기 바랍니다.

존경하는 議長, 先輩, 同僚議員 여러분, 작년 6·27 地方選舉 이전에 職權與黨에서도 약속했던 廣域議員 補佐官制度는 廣域議員 選舉에서 野黨이 다수 당선되자 職權與黨에서는 無報酬 無補佐官을 고수하고 있습니다. 서울市政의 監視者로서 市政을 바로잡고 건설적인 代案을 제시해야 할 막중한 소임을 다해야함에도 지금까지 우리 議員들은 낮에는 會議를 하고 밤에는 손수 資料를 챙겨서 잠자지 않고 質疑書를 준비하고 있습니다. 과연 廣域議員에 지원할 國家豫算을 절약하는 것과 부정부패를 바로잡고 代案을 마련해 활동을 충실히 할 수 있는 뒷받침을 해 주는 것 중에 어느 것이 國益에 도움이 될 것이라고 판단하십니까?

특히 新韓國黨 議員 여러분의 특별한 관심을 촉구하면서 이만 質疑를 마치겠습니다.

○副議長 李聲九; 수고하셨습니다.

다음은 交通委員會 所屬 朴謙洙議員의 질문이 있겠습니다. 나오셔서 質問하여 주시기 바랍니다.

○朴謙洙 議員; 江北 第2選舉區 出身 새정치국민회의 소속의 朴謙洙議員입니다.

존경하는 議長, 先輩·同僚議員 여러분, 그리고 趙淳 市長과 李俊海 教育監을 비롯한 關係公務員 여러분, 民選市長이 취임한 지도 어언 1년이 되어가는 가운데 과연 1年 동안 서울市가 얼마나 바뀌었느냐 하는 지적도 있는 것도 사실입니다. 이와 관련하여 市長께서는 市政改革의 가시적 성과가 미흡한데 조급한 나머지 무리한 改革을 서두르고 있는 것은 아닌지, 改革決定 과정이 졸속했던 점은 없는지 되짚어볼 필요가 있다고 생각합니다.

이번 民選市長 任期는 3年입니다. 짧다면 짧은 기간입니다

만 아직任期의 1/3도 채 지나지 않았으므로 지나치게 輿論을 의식한 나머지 현시적 성과에 급급하지 말고 보다 의연한 자세로 百年大計의 초석을 다진다는 자세로 市政改革 作業을 하나하나 준비해 나가야 한다고 생각하는데 市長의 견해는 어떻습니까?

交通綜合對策에 대해서 묻겠습니다.

서울市가 이번에 내놓은 綜合對策은 大衆交通의 속도를 늘리고 利用便宜를 재고하며, 도심혼잡의 주범인 승용차 이용을 줄여나가기 위한 정책기조로 볼 때 市長의 交通問題에 대한 의지를 반영한 것으로 볼 수 있습니다. 그러나 서울市가 政務 副市長을 團長으로 한 交通對策特別班까지 구성해 가며 마련한 이 綜合對策은 서울의 당면한 交通難을 인식시키는 정도이지 특단의 대책으로는 너무나 미흡하다는 것이 일반적인 평가입니다.

첫째, 그 내용을 보건대 前任 市長 당시부터 구상되어 온 기존의 政策이 대부분이며 새로운 것이라고는 버스업체의 産業 合理化 정도에 불과하여 전혀 획기적이라고 할 수 없다는 점입니다.

둘째, 交通對策 樹立에 있어 公聽會 等 광범위한 輿論收斂 過程을 거치지 않고 서둘러 발표했다는 점입니다.

셋째, 이번 對策의 중요한 問題點의 한 가지는 政策施行의 先決條件인 政府 法的, 財政的 支援 誘導方案이 미약하다는 점입니다. 즉, 서울市 혼자 힘으로 시행키 어려운 政策에 과연 政府 所管部處로부터 얼마나 協助나 支援을 받을 수 있을지 미지수인 경우가 많습니다. 그렇기 때문에 各界各層의 지혜를 더 모으고 市民同參을 誘導할 細部施行計劃이 보완되어야 한다고 보는데 이에 대한 견해를 말씀해 주십시오.

다음은 住宅街 駐車難 解消에 대해서 質問하겠습니다.

현재 서울의 교통실상은 지난 80년부터 폭발적으로 증가한 승용차에 대한 對策이 全無했던 것이 사실입니다. 낮은 道路率과 集中化된 首都圈의 특성이 무시된 채 高度成長一邊倒의 政策과 재벌의 이익만이 우선시 된 나머지 승용차 抑制策이 발상조차 되지 못했던 것입니다. 그러나 이제 國民所得 1萬弗 시대를 맞이하면서 머지않아 승용차 보유가 1家口 1臺 수준을 목전에 둔 시점에서 승용차 利用抑制策은 交通問題解消를 위한 第1의 課題가 아닐 수 없습니다. 그러나 이 같은 車輛利用抑制政策이 실효를 거두기 위한 先決課題는 바로 住宅街 停車場 確保인 것입니다. 세워놓을 곳이 없으니 끌고 다닐 수밖에 없습니다. 따라서 住宅街 駐車難 解消야말로 交通難 解決의 가장 기본적인 課題라고 할 수 있을 것입니다.

현재 서울의 車輛은 206萬臺인데 비해 停車場數는 裏面道路 駐車可能臺數를 합하더라도 130萬臺분에 불과하며, 이 중 夜間駐車가 불가능한市內 大型建物 附設 停車場 等 40萬臺를 제외하면 住宅街 夜間駐車 可能臺數는 約 90萬臺에 불과하기 때문에 절반이 넘는 116萬臺가 세워 좋을 곳이 없는 실정입니다. 여기에 하루에도 평균 360臺씩의 차가 늘어나고 있습니다. 이로 인해 住宅街에서는 마땅한 駐車空間이 없어 夜間에는 幹線道路에 적당히 駐車해 놓았다가 아침에 회사에 타고 출근하는 경우가 허다하여, 이런 현상이 시내의 交通混雜을 더욱 가중시킨다는 사실은 駐車難의 현주소를 말해 주고 있습니다.

물론 停車場 建設에는 많은 財政的인 어려움과 한계가 있는 것으로 本議員도 알고 있습니다. 地下停車場 建設에 1臺當 무려 2,500萬원이 소요되며, 公營停車場 建設을 위한 敷地와

建設費가 태부족이라는 점, 그리고 小規模 駐車場 建設에 收益性 問題로 民間이 참여를 꺼려한다는 점 등이 그것입니다. 이 같은 이유로 서울시는 駐車難 解消를 위해 裏面道路에 居住地 駐車優先制 施行을 강력히 추진하고 있지만, 이것만으로는 턱없이 부족한 住宅街 駐車問題를 해결하는 對策으로는 미흡한것입니다. 따라서 駐車難 解消를 위한 특단의 조치를 다음과 같이 제안하고자 합니다.

첫째, 大型 駐車場보다는 住宅街에 中·小型 機械式駐車場 建設이 보다 과감하게 推進될 수 있도록 財政支援이 있어야 할 것입니다.

둘째, 노외 부설주차장 설치자에 대해 市長과 區廳長은 設置費用의 일부를 補助 또는 融資할 수 있도록 駐車場設置 關聯條例의 시급한 改正이 필요합니다. 지난해 12月 29日 改正한 駐車場法은 民間人에게도 駐車場 設置補助金を 줄 수 있도록 하고 있습니다.

셋째, 駐車場 建設財源을 確保하는데 자동차 新規登錄者에게 駐車場 建設 負擔金を 받는 것입니다.

이와 같은 提案에 대해 市長의 見解는 어떻습니까?

다음, 최근 초미의 관심사가 되고 있는 混雜通行料에 대해 묻고자 합니다.

輸送分擔率은 낮으면서도 都心 交通滯症의 주범인 2人 이하 탑승 승용차에 混雜通行料를 징수함으로써 승용차 이용억제를 유도하고, 原因者負擔原則을 살려 交通財政을 確保한다는 이 제도의 취지에 本議員도 원칙적으로는 찬성합니다. 그러나 제대로 그 여건이 갖춰지지 못한 현 시점에서 南山 1·3號 터널에만 徵收키로 한 것은 너무도 많은 문제점을 낳을 것이 자명하다는 점을 지적코자합니다.

우선 현재 진행중이거나 곧 시행 예정인 當山鐵橋, 楊化大橋 등의 補修, 撤去工事で 이미 교통대란이 예상되고 있는 현 시점에 混雜通行料를 서둘러 시행하는 것은 불난 데 기름 끼얹듯 엄청난 혼란을 초래하는 것이 우려되는 것입니다. 그리고 무엇보다도 IC카드 등 通行料徵收體系조차 갖추지 못한 상태에서 현금이나 쿠폰으로 요금을 징수한다는 것은 주변도로 停滯와 滯症을 부추길 것이 뻔한 것입니다.

이처럼 도심 혼잡을 억제하기 위한 제도가 오히려 혼잡을 더욱 가중시킬 蓋然性이 높다는 것이 專門家들의 지적이며, 이를 강행할 경우상당한 行政不信과 반발마저 우려되고 있는 것입니다. 그러므로 내년 7月 완비 예정인 IC카드 시스템의 개발, 住宅街 駐車難 解消를 위한 制度施行 및 大衆交通手段의 劃期的인 改善 등이 뒷받침된 뒤에 일부 區域이 아니라 서울地域 22個 進入路 全域에서 동시에 실시하는 것이 混雜通行料의 효과를 제대로 살릴 수 있을 것이라고 本議員은 판단하는데 市長의 見解는 어떻습니까?

다음은 버스業體 경영합리화에 대해서 묻겠습니다.

버스業體 경영합리화 計劃 推進은 市長의 의지도 중요하지만 政府나 國會의 稅法上 또는 施行上의 支援措置가 뒷받침되지 않고서는 실효성을 거둘 수 없는 施策이기 때문에 政府와 國會를 납득시킬 수 있는 合理的인 根據가 뒷받침되어야 한다고 생각합니다.

그런데 서울시 交通管理室이 가지고 있는 버스회사 실태 관련 자료는 고작해야 90年에서부터 94年까지의 요약된 88個 버스회사 貸借對照表 이것이 전부입니다. 이 자료에 의하면 회사당 負債가 평균 40億원, 資本金 5億원으로 累積 赤字가 거의 10億원에 가까운 것으로 되어 있습니다. 물론 經營上의

赤字要因도 있겠으나 過多한 負債로 인한 金融費用이 큰 赤字要因으로 보여집니다. 그러나 이러한 부실한 자료만으로는 버스회사의 經營狀態에 대해 本議員도 이해하기 어려운데 하물며 政府나 國會가 이해할 수 있을지 의심스럽습니다. 따라서 이 계획을 추진하기에 앞서 버스회사들에 대한 經營分析과 評價를 통한 실질적인 經營診斷과 財務諸表 監査 節次를 거쳐서 누구나 인정할 수 있는 信賴性있는 客觀的 資料를 먼저 확보해야 한다고 봅니다.

이와 관련해서 質問하겠습니다.

첫째, 기존의 버스業體 公營化 方針이 사실상 撤回되었고 그 대신 産業合理化措置라는 버스회사大型化 政策으로 급선회한 배경과 그 이유는 무엇이며, 그 구체적인 추진계획을 밝혀 주시기 바랍니다. 둘째, 빈약한 자료를 근거로 버스업체 合理化 計劃을 추진할 경우 예상되는 特惠是非를 없애고 명분 있는 施策을 추진하기 위해서라도 市議會, 關係 市公務員, 그리고 公認會計士, 버스組合 등이 共同으로 참여하여 評價作業을 통한 檢證節次를 취할 용의는 없습니까?

다음은 交通需要管理 方案의 問題點에 대해서 질문하겠습니다.

현재 公共機關과 企業體 等에서는 승용차 利用抑制를 위해 駐車場 有料化와 카풀제, 10部別 等 갖가지 交通需要 管理方案을 推進하고 있습니다만, 이 施策들은 대부분 有名無實하여 승용차 利用을 抑制하는데 별다른 기여를 하지 못하고 있는 것입니다. 한 예로, 이 政策에 참여하고 있는 企業은 7.7%에 불과합니다. 市 當局은 왜 이러한 制度가 제대로 정착되지 못하고 있다고 생각하는지 答辯 바랍니다.

또한 이 交通需要管理 方案에 不參하고 있는 企業 中 交



通誘發分擔金 賦課額數 順位 50위까지의 名單 및 賦課額數 現況을 公開해 주시기 바랍니다.

그 需要管理는 무엇보다는 市民의 자발적인 참여가 대단히 중요하며 그것을 위한 各種 制度的 裝置가 뒷받침돼야 함에도 현재처럼 個別企業 單位에 一任하는 형태는 효율적인 交通需要管理가 어렵기 때문에 美國처럼 各 地方自治國體 條例로 市民 연대조직을 交通混雜管理制度에 참여시켜 企業이나 地域의 交通需要管理 施行與否를 감독하는, 이른바 交通混雜管理組를 설치하자고 提案하는 바인데 이를 적극 도입할 용의는 없습니까?

다음은 5分駐車制에 대해서 묻겠습니다.

교통소통에 지장이 없는 裏面道路에서 실시되고 있는 현행 5分駐車豫告制는 地方自治와 더불어 도입된, 地方自治가 市民에게 주는 대표적인 서비스행정의 하나이기도 합니다. 따라서 幹線道路의 不法駐車는 보다 엄격하게 단속하되 교통소통에 지장이 없는 裏面道路의 5分駐車制는 존속돼야 한다는 생각인데 이에 대한 견해를 밝혀 주십시오.

다음은 뜨거운 贊反兩論을 낳고 있는 堂山鐵橋 撤去問題에 대해서 질문하겠습니다.

먼저 최근 몇 년 사이에 잇달아 발생한 公共施設物의 대형 사고로 인해 커다란 불안을 느끼고 있는 市民정서와 부실한 施設物 상태를 고려할 때 무엇보다도 市民의 안전성 확보를 최우선시하는 市 當局의 자세가 잘못이라고 보지는 않습니다.

그런데 최근 우리 나라 專門學者들 모임인 鋼構造學會 등에서 문제의 堂山鐵橋 撤去는 시급하지 않다는 의견을 제시함에 따라 撤去와補修, 그리고 그 時期問題에 있어서 큰 논란이 예상되고 있습니다.

따라서 올 12月로 예정된 堂山鐵橋의 全面撤去 여부는 현재 진행중인 2期 地下鐵이 완공되고 대중교통 활성화 및 승용차 이용억제등 서울시가 추진하고 있는 交通政策이 어느 정도 효과를 거두어 堂山鐵橋 撤去나 補修에 따른 피해완화조치가 마련되는 동안 세계적으로 권위있는 第3의 機關에 精密診斷을 의뢰하여 이상진동과 균열현상의 근본원인을 찾아내고, 그에 따라 撤去나 補修의 타당성과 시기를 결정해야 한다고 보는데 그러할 용의는 없는지 답변 바랍니다.

地下鐵 勞使問題에 대해서 묻겠습니다.

지난 5月 22日까지 여덟 차례에 걸쳐서 96年 勞使協約을 위해 협상을 벌였으나 地下鐵公社側이 賃金에 있어서 政府가이드라인만 고집하고 있고, 또 趙淳 市長 취임직후 체결된 95年 8月 勞使合意인 組合費假押留 殘餘分 50% 解除와 解雇者 復職問題에 대한 전향적 검토약속이 현재까지도 이루어지지 않음으로써 協商이 결렬되고, 5月27日字로 市長에게 仲裁要請이 신청된 상태입니다.

市長께서는 中央部處와 權力機關의 눈치나 보며 地下鐵公社 勞使問題를 다루었던 過去의 任命職 市長과는 달리 독립적 市政運營者로서 최초의 民選市長답게 勞使和음을 이끌어내기 위한 단계적 조치의 일환으로 우선 組合費 假押留 解除를 위한 行政訴訟 取下만이라도 조치하도록 地下鐵公社 社長에게 직접 지시할 용의는 없습니까?

다음 2011年 目標 서울시 都市基本計劃案과 自治區間 財政不均衡 解消方案은 시간관계상 書面으로 대체하겠습니다.

존경하는 市長과 執行部 公務員 여러분, 서울시가 이번에 의욕적으로 발표한 5·13 交通綜合對策은 주로 소통난 위주의 政策으로서 混雜通行料, 駐車場 有料化, 交通需要管理, 10部

制, 走行稅 등으로 승용차 이용억제에는 상당한 기여를 할 것으로 보이지만 결국 住宅街 駐車場 政策이 기본적으로 선행되지 않는 한 나머지 施策도 성공하기 어렵다는 점을 끝으로 강조하고 싶습니다.

本議員이 질문한 住宅街 駐車場 問題, 混雜通行料 問題, 버스業體産業合理化 問題, 交通需要管理 問題, 堂山鐵橋 問題, 地下鐵 勞使問題, 그리고 書面으로 質疑한 서울시 都市基本計劃案에 대한 問題등은 市長께서 직접 答辯해 주시기 바랍니다. 지금까지 敬청해 주셔서 대단히 감사합니다.

○副議長 李聲九; 수고하셨습니다.

다음은 財務經濟委員會 所屬 金信浩議員의 質問이 있겠습니다. 나오셔서 질문하여 주시기 바랍니다.

○金信浩 議員; 존경하는 議長, 先輩·同僚議員 여러분, 趙淳 市長과 李俊海 教育監을 비롯한 關係公務員 여러분, 새정치국민회의 소속 恩平區 出身 金信浩議員입니다.

21세기를 밝히는 서울을 가꾸기 위하여 밤낮으로 혼신의 힘을 기울이시는 趙淳 市長, 李俊海 教育監과 關係公務員 여러분께 서울의 몇가지 문제점과 저의 소견을 말씀드리고자 합니다.

첫째, 서울大公園 運營管理 改善對策에 관하여 質疑하겠습니다.

趙淳 市長께서는 民選市政의 財政運營 基本目標의 하나로 自主財政, 計劃財政, 經營財政, 健全財政의 정착을 들고 이중 經營財政의 정착을 위하여 財政運營에 經濟, 經營 마인드를 도입 확산해 나가겠으며, 이를 위해서 單位業務의 생산성 제고와 經營收益事業을 발굴하고, 社會間接資本施設에 民間資本을 적극 유치하여 投資財源을 확충하고, 民間의 經營技法을

도입해 나가겠다고 市政運營 3個年計劃에서 밝힌 바 있습니다.

서울市の 財政運營에 대해서 많은 관심을 가지고 있는 本議員은 民選市長의 財政運營方向으로서 매우 바람직한 것으로 생각하면서 이와 관련하여 서울大公園의 經營管理 改善에 대해서 묻고자 합니다.

同僚議員은 물론 執行部 幹部 여러분께서도 잘 아시는 바와 같이 서울大公園은 서울이 아닌 京畿道 果川市에 위치하고 있음에도 불구하고 民資 450億원 외에 1,052億원 全額을 서울市가 투자하여 건설하였으며, 현재에도 서울랜드 등 수익성 있는 놀이시설 외의 全施設의 運營費를 全額 서울市가 부담하여 운영해 오고 있으며, 每年 130億원 정도의 赤字運營이 계속되어 오고 있는 실정입니다.

또한 서울大公園의 主要施設들이 1984年度 이전에 설치된 관계로 노후화되어 施設維持費用이 점차 증대될 것으로 예상되어 앞으로 적자폭은 크게 늘어갈 것입니다.

이와 같이 서울이 아닌 京畿道에 위치하고 있고, 서울市民의 公園利用率이 60% 수준임에도 불구하고 每年 막대한 赤字額 全額을 서울市民으로 하여금 계속 부담토록 하여야 하는지 이 시점에서 논의가 필요하다고 생각합니다.

따라서 서울大公園의 運營을 民間에게 委託하거나 이를 賣却하여 완전 民營化하는 등 運營管理改善에 대하여 적극적인 검토가 필요하다고 보는데 이에 대한 市長의 견해는 어떠한지 말씀하여 주시기 바랍니다.

둘째, 市稅事務所 設置計劃에 대하여 質疑하겠습니다.

稅務職 公務員의 人事權과 指導監督權이 區廳長에게 있어 稅務公務員의 효율적 관리가 불가능하여 專門성과 效率성이

저해되고 있으므로稅務行政 서비스의 질을 향상시키고 稅收 增大를 도모하고자 市稅事務所의 설치를 검토하고 있는 것으로 本議員은 알고 있습니다.

市稅의 賦課徵收는 서울市の 固有事務임에도 불구하고 生活 行政과 서비스行政을 주임무로 하는 自治區에 一任하고 있는 것은 바람직하지 않다는 점에서는 이해될 수 있으리라 봅니다. 그러나 서울市가市稅事務所 設置를 검토하는 진정한 이유가 市稅 11個 稅目中에서 담배消費稅를 제외한 10個 稅目的 賦課徵收를 自治區廳長에 委任處理하고, 市稅徵收額의 3%를 市稅徵收交付金으로 自治區에 交付하는데 대하여 區廳長이 市稅徵收交付金額을 30%로 상향 조정하여 줄 것을 요구하고 있으므로 이에 대한 대책으로 나온 것은 아닌지 答辯하여 주시기 바랍니다.

本議員은 작은 政府를 지향하는 이 때 새로운 기구인 市稅 事務所를設置하는 것은 바람직하지 않다고 봅니다. 事務所 設置에 따른 人力所要와 行政廳舍 확보에 따른 豫算增大는 단 순히 생각하더라도 상당하리라 생각되며, 住民 立場에서 볼 때는 區稅와 市稅를 구분하여 別도行政廳舍를 찾아 처리할 경우에는 불편하기가 이루 말할 수 없을 정도로 클 것입니다.

그럼에도 불구하고 市稅事務所를 따로 설치하여야 할 필요 가 있겠습니까? 이에 대한 市長의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

本議員은 自治區廳長이 요구하는 대로 市稅徵收交付金을 전 부 交付하지는 못할지라도 市稅事務所 設置 運營에 따른 所 要豫算과 現행대로 市稅徵收方式에 따른 所要豫算을 비교 평 가하고, 또한 長期滯納額 徵收 寄與度 實績에 따라 自治區에 交付金額을 상향 조정하여 주는 것이 타당하다는 생각이 듭

니다. 이에 대하여 적극 검토하여 주실 것을 부탁드립니다.

셋째, 서울의 環境과 交通問題에 관하여 質疑하겠습니다.

趙淳 市長은 짧은 거리는 걷고 승용차보다는 大衆交通手段을 몸소 이용하고 또한 서울特別市 綠色서울市民委員會를 설치하여 環境保護에 남다른 관심을 갖고 있어 서울市民의 많은 호응과 존경을 받고 있다고 생각되나, 한편 本議員은 서울의 環境과 交通에 대한 다음과 같은 問題點이 발견되어 그에 대한 改善策을 검토해 보고자 합니다.

첫째, 1995年 地下鐵을 이용하는 市民 1,959名을 상대로 設問調査한 결과에 따르면 91.3%가 地下空氣가 나쁘다고 답했으며, 가장 먼저 改善되어야 할 사항으로 90.5%가 地下空氣의 환기상태를 꼽았습니다.

그러나 서울市民들의 느낌과는 달리 서울市의 주장을 살펴보면 地下鐵의 環境汚染 수준은 별로 문제될 것이 없는 것으로 보입니다.

서울市 地下鐵公社는 地下鐵驛에서 측정하는 13개 항목 중에서 부유분진을 제외한 12개 항목은 環境基準勸告値 이하라고 합니다. 과연 地下鐵驛의 環境汚染 수준은 괜찮은 것입니까?

이러한 의문은 地上의 空氣汚染도와 地下鐵驛의 汚染水準을 비교해 보면 쉽게 판가름이 납니다. 1986년부터 1995년까지 環境部와 서울市가 조사한 地上과 地下鐵의 오염실태를 보면, 먼지의 경우 모든 해에 地下鐵驛이 地上보다 2배 이상 높았으며, 1994년에는 4.41배나 높았고, 이산화질소의 경우도 1986년을 제외하면 地下鐵驛의 汚染이 地上보다 높으며 최고 1.81배에 달하는 해도 있었습니다. 일산화탄소의 경우는 최고 2.13배가 높았습니다. 汚染水準이 이러하니 市民들이 地下鐵

에 들어서면 머리가 아프고 가슴이 답답하다고 호소하는 것이 당연한 것입니다.

地下鐵의 環境汚染은 여기에서 그치지 않습니다. 불행하게도 우리 나라 地下鐵에서는 석면, 전자파, 방사능 물질 등 각종 發癌物質이 발견되고 있습니다. 석면을 흡입하면 섬유화현상으로 폐가 굳어지는 석면폐증을 일으켜 암으로 진행되기 쉽고 人體에 악성종양을 발생시키기도 합니다. 미국의 경우 암 환자의 13%에서 18%가 석면으로 인하여 발병되고, 프랑스는 석면에 의한 職業病으로 숨진 勞働者가 3,000名에 이른다고 報告되고 있습니다. 環境部와 서울시의 자료를 인용해 봐도 많은 경우地下鐵驛의 석면오염이 地上에 비하여 무려 6배 정도 높은것으로 나타나 있습니다.

각종 大氣汚染物質과 發癌物質로 가득찬 地下鐵이 이정도면 地下鐵이 아니라 차라리 公害鐵이라고 해야 할 정도인데도 地下鐵驛을 관리하는 서울시 地下鐵公社나 관련 行政部署는 地下鐵汚染에 대한 종합적인진단이 미비한 것으로 보입니다. 그렇기 때문에 環境運動聯合 등 여러 環境團體와 專門家들은 함께 地下鐵에 대한 석면사용실태, 地下鐵 利用市民 設問調査, 地下鐵 大氣汚染調査 등을 통하여 市民의 건강을 지키려는 노력을 계속해 오고 있습니다.

地下鐵을 이용하는 市民은 전국적으로 하루 약 550萬名, 이 속에서 일하는 사람은 2萬餘 名에 이른다고 합니다. 그러나 地下鐵驛을 포함한地下空間 중에서 空氣汚染을 줄이기 위한 규정시설을 제대로 갖춘 곳은17.8%에 불과하다고 합니다. 전면적인 換氣施設을 갖추도록 노력을 기울여야 하겠으며, 電鐵이 달리는 구간과 乘客이 서서 기다리는 공간을 분리하는 칸막이설치도 필요로 하고 있으며, 地下空間에 대한 총체적이며

정밀한 汚染調査가 이루어져야 하며, 地下環境汚染이 人體에 미치는 危害性 조사를 더욱 철저히 실시하고, 더 나아가 環境部에서 地下鐵環境保護를 위한 法律을 制定할 수 있도록 서울市에서는 노력을 기울여야 할 것입니다.

둘째, 이태리의 로마市에는 전차가 다니는 것을 목격할 수 있습니다. 전차는 大衆交通手段으로 이용되고 있으며 大氣를 汚染시키지도 않아 環境保護에 이바지하는 交通手段이 되고 있습니다. 그래서 로마市長은 環境保護를 위해 전차를 더욱 증설할 계획을 갖고 있다고 합니다. 서울市에서도 전차를 도입할 계획은 없으신지, 이에 대해 趙淳 市長의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

셋째, 서울市內를 걷다보면 차량들이 내뿜는 煤煙이 空氣汚染의 주범인 것을 깨닫게 됩니다. 더욱이 시내버스와 관광버스, 트럭 등에서 내뿜는 검은 煤煙은 서울市 空氣汚染을 더욱 가중시키는 것으로 알고 있습니다.

市長께서는 몸소 大衆交通手段을 많이 이용하시는 것으로 本議員은 알고 있는데 그런 차량 뒤에서 내뿜는 검은 煤煙을 목격한 경험은 없으신지, 이러한 차량들을 단속할 의향은 없으신지에 대하여 밝혀 주시기 바랍니다.

넷째, 交通疏通의 원활을 위하여 서울市에서는 시내도로에 可變車線을 설정하여 놓고 있습니다. 차량의 통행이 많지 않을 때에는 차량들이 빠른 속도로 달리기 때문에 可變車線에 진입하여 달린다는 것은 사고발생의 위험이 높아 可變車線의 이용을 자제하게 됩니다. 그러한 경우에는 可變車線에서 혹 大型事故를 유발하게 될지도 모르기 때문입니다. 그럼에도 불구하고 급한 운전자들은 위험을 감수하고라도 可變車線에서 運行을 하기도 합니다.



서울市에서는 可變車線과 一般道路上에서의 사고발생률과 위험성에 대하여 比較한 자료가 있다면 이를 제출해 주시기 바라며, 또한 可變車線은 차량의 통행이 많은 방향으로 可變車線이 진행하도록 하는 데에 可變車線의 실익이 있는데도 불구하고 可變車線을 차량의 통행이 적은 방향으로 可變車線이 진행하도록 작동이 되지는 않았는지 檢討해 주시고, 可變車線의 設置가 위험성보다 필요성이 크다면 可變車線을 설치하되 市民들이 위험성을 느끼지 않도록 可變車線을 신중히 작동하여 運營해야 할 것이며, 또한 규칙적인 작동이 아닌 수시로 交通量을 점검하여 可變車線의 방향을 결정하는 시스템을 도입하는 것이 어떠한지 關係公務員은 答辯해 주시기 바랍니다.

다섯째, 서울市에서는 交通滯症을 減少시키기 위하여 최근에 5부제 運行을 검토 중에 있는 것으로 알고 있습니다. 승용차 運行을 하지 않도록 강제함으로써 交通滯症의 減少를 도모하는 5부제의 도입보다는 출퇴근 시간대를 조절하여 交通滯症을 減少시킬 수 있는 時差制 勤務에 대하여 검토할 의향은 없으신지 趙淳 市長의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

여섯째, 高等學生들의 共同學群으로의 배정은 居住地域 해당학군에 배정받는 것보다 交通滯症을 유발할 가능성이 더 높다고 사료됩니다.그 럼에도 불구하고 共同學群을 늘려 가려는 움직임이 있는 것 같은데 이러한 움직임은 더욱 交通滯症을 增大시킨다고 사료되므로 共同學群을 폐지하거나 居住地域 해당학군의 學生으로 충당이 안되는 부득이한 경우에만 共同學群을 인정하는 범위로 축소하는 것이 어떠한지 이에 대한 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

이상으로 市政에 관한 質疑를 마칩니다.

끝까지 경청해 주셔서 대단히 감사합니다.

○副議長 李聲九; 수고하셨습니다.

진지하게 質問에 임해 주신 다섯 분 議員 여러분, 수고 많으셨습니다.

이상으로 質問을 마치고 停會한 후 오후 2時에 會議를 續開하여 執行部側의 答辯을 듣도록 하겠습니다.

장시간 수고 많으셨습니다.

그러면 停會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(12時 03分 會議中止)

(14時 16分 繼續開議)

○副議長 金箕英; 議席을 整頓하여 주시기 바랍니다.

成員이 되었으므로 會議를 續開하겠습니다.

(議事棒 3打)

그러면 오전 다섯 분 議員의 質問에 대하여 執行部側의 答辯을 듣도록 하겠습니다. 答辯하는 關係公務員들은 성실하게 答辯에 임해 주시기 바랍니다.

먼저 趙淳 市長 나오셔서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○市長 趙淳; 존경하는 金箕英 副議長, 그리고 議員 여러분, 이번 第85回 市議會 臨時會에서 市政 全 分野에 걸친 질문을 통해 議員 여러분의 忠告와 助言을 듣게 된 것을 매우 뜻깊게 생각합니다.

오늘 市政質問을 통해 李善宰 議員을 비롯한 여러 議員들께서 市政의 政策方向에서 부터 懸案事項에 이르기까지 심도 있는 지적과 함께 좋은 의견을 提示해 주셨습니다.

質問하신 내용 중에서 市政運營와 관련하여 기본적인 運營方向과市長의 所信에 관련된 사항, 그리고 市政 全般에 걸친

포괄적이고 근본적인 政策에 대해서는 市長이 答辯드리고, 諒解해 주신다면 소관분야의 主要施策事業과 구체적인 사항에 대해서는 副市長들과 關係官으로 하여금 상세하게 答辯드리도록 하겠습니다.

具哲會議員께서 民選市長에 대한 시민의 기대와 걱정에 관련하여 일부 市民들이 民選市長에 대해 많은 기대를 하고 있으면서도 한편으로는 걱정을 하고 있는데 이에 대한 市長의 생각과 그러한 평가의 이유는 어디 있느냐, 진정한 地方自治制의 정착을 위해서 修正補完해야할 法과 制度는 무엇이며, 이를 是正하기 위한 노력과 與野 政治圈의반응은 어떠냐, 市長으로 當選시켜 준 支援者의 성원에 보답하기 위한政治的 노력은 무엇이나, 民選市長과 大統領의 位相關係는 어떠해야 하고, 지시를 받아야 할 부분과 독자적인 行政을 펼쳐야 할 부분은 어떠냐, 大統領의 잘못된 서울市政 關聯 國政運營에 대해서는 단호히 'NO'라고 해야 하는데 市長의 所信은 어떠냐, 이렇게 질문하셨습니다.

먼저 具議員께서 말씀하신 民選市長에 대한 市民의 기대와 걱정에 관해서 答辯드리겠습니다.

지난해 7月 1日 民選市長으로 취임한 지 이제 11個月이 거의 지나가고 있습니다. 저에 대한 市民들의 기대와 걱정은 모두 民選時代의서울市와 市長에게 거는 애정과 바람이 그만큼 크고 깊기 때문이라고 생각합니다. 저는 地方自治時代를 여는 民選市長으로서 저에게 주어진 시대적 소임이 크게 두가지라는 점을 분명하게 인식하고 지금까지 제가 할 수 있는 모든 노력을 다해 오고 있습니다.

첫째는 서울의 地方自治를 제대로 정착시키는 일입니다. 저는 우리歷史上 처음 실시되는 民選時代의 市長으로서 自治市

政의 방향을 올바르게 잡고 앞으로 서울의 地方自治가 바른 방향으로 정착될 수 있도록 그 기틀을 튼튼히 하는 일에 힘써 왔습니다.

우선 自治時代의 市政의 목표는 市民에 있습니다. 그래서 市政의 모든 방향을 市民의 생활에 두고 이에 맞게 組織, 豫算 등 市政運營의 틀을 새로 짜고, 市政運營 3個年計劃을 수립하여 지금까지 차질없이 추진해 오고 있으며, 지금은 市政 全分野에 걸쳐 근본적인 변화가 일어나고 있다고 생각합니다. 이러한 일은 마치 오래되고 불편한 집을 잘 수리하기 위해서 주춧돌을 갈아 끼우고 대들보를 교체하는 일 만큼이나 어렵고 힘든 일이지만 지금 우리가 해 놓지 않으면 안 되는 일로써 나름대로 모든 힘을 이 일에 경주하고 있습니다.

둘째는 矛盾이 가득차 있는 서울의 都市問題를 改善해 나가는 일입니다. 市政 遂行能力이 있느냐 없느냐 이러한 문제에 대해서 걱정을 하는 시각이 있습니다만 그 시각은 과거처럼 눈에 보이는 大規模 展示性事業이 없다는 데 기인한 것이 아닌가 이렇게 생각됩니다.

市民의 일상생활에 安全을 확보하고, 交通과 環境問題를 改善하며, 市民의 文化, 福祉水準을 높여나가기 위해서는 大規模 展示性事業이 아니라 市民生活에 실질적으로 보탬이 되는 事業들을 차질없이 꾸준히 추진함으로써 이루어지는 것입니다. 이것은 커다란 가마솥을 데우기 위해서는 많은 장작을 넣고 오랫동안 불을 지펴야 제대로 음식을 만들수 있다는 일과 비슷한 일이라고 생각합니다. 꾸준히 오랫동안 노력을 해야 成果가 나는 일이라고 생각이 되는 것입니다.

朴謙洙議員께서도 말씀해 주셨습니다만 저는 市長으로서 지나치게 輿論을 의식한 나머지 顯示的 成果나 인기에 급급하

지 않고 보다 먼 장래를 내다보며 서울의 百年大計의 초석을 다진다는 마음으로 市政計劃을 하나 하나 추진해 나오고 있습니다.

다시 한 번 이 자리를 빌어 民選市政의 방향과 틀이 제대로 잡혀가고 서울의 都市問題를 하나씩 改善하기 위해 지금까지 해 왔던 노력을 계속해 나간다면 분명히 市民의 기대에 어긋나지 않는 民選市政이앞으로 이루어질 수 있다는 확신을 가지고 있습니다.

다음으로 地方自治 定着을 위한 불합리한 法令과 制度의 개선노력에 대해서 答辯드리겠습니다.

具議員께서 지적하신 대로 본격적인 地方自治가 실시되었음에도 불구하고 아직까지 法과 制度는 과거 中央集權時代의 그것과 달라진것이 없어 民選市政을 수행하는데 많은 어려움이 되고 있습니다. 기본적으로는 組織, 人事, 市政의 自律權이 제대로 갖추어지지 못했고, 각종 都市問題를 해결해 나가는 데 있어서도 個別 法令上에 많은 제약을 받고 있습니다.

예를 들어 말씀드리자면, 서울의 交通問題는 누가 보아도 더 이상放置될 수 없는 限界狀況에 와 있음에도 불구하고 市長이 책임지고 할 수 있는 權限은 많지 않습니다. 交通疏通 改善을 위해 가장 중요한 交通信號體系의 管理, 交通秩序 團束權 등은 警察에서 관리하고 있으며, 走行稅 도입이나 有料駐車場 설치 등 主要施策을 추진하는데 있어서도 關係法令을 改正해야 합니다. 그것을 改正하기 위해 지금 關係部處의 협조를 구하고 있는 중입니다.

이렇듯 自治市政을 制約하고 있는 불합리한 法令을 改正하기 위해 市政의 모든 分野에 걸쳐 계속적으로 關係部處에 問題를 提起하고 法令改正을 建議해 오고 있으며, 앞으로도 지

속적인 對政府 協議와 함께 市政의 自律權 확보를 위한 시민 대토론회, 전문가 포럼, 언론기관 좌담회 등을 포함한 다양한 방법으로 우리 市의 立場을 적극적으로 알리고 國會, 社會 指導層의 支援를 얻을 수 있도록 努力하겠습니다. 市議會는 물론 市民 여러분의 적극적인 협조를 당부드리고자 합니다.

다음으로 市長으로 當選시켜준 支持者의 성원에 보답하기 위해서 어떠한 努力을 하고 있는가에 대한 質疑에 대해서 말씀드리겠습니다.

千百萬 서울市民이 저에게 市長의 重責을 말도록 한 것은 무엇보다도 市長으로서 市政을 올바르게 이끌고 서울의 問題를 改善하여 市民들이 제대로 대접받으면서 살 수 있는 서울을 만들어 달라는 것으로 알고 있습니다. 이러한 市民의 바람에 보답하기 위해 지난 11個月 동안 사실 밤낮없이 市民의 福祉를 생각하고 서울을 제대로 만드는 일에 努力해 왔으며, 앞으로도 저의 모든 精誠과 努力을 다할 것입니다.

끝으로 市長과 大統領과의 關係에 대해서 말씀드리겠습니다.

自治時代의 民選市長의 역할은 과거 任命制市長 때와 같을 수 없는 일입니다. 종래의 市長은 政府政策의 執行者로서의 역할이 우선 되었지만 民選市長은 自治市政의 責任者로서 市政과 地域發展에 최선을 다하는 것입니다.

앞으로도 國家的 利益과 관련되는 分野에 대해서는 政府와의 원활한 협조를 다해 나가면서, 서울의 地域問題에 대해서는 서울市가 주체가 되어 자율적인 市政이 이루어질 수 있도록 소신을 가지고 市政을 運營해 나갈 것입니다.

이상 答辯을 마치겠습니다.

○副議長 金箕英; 수고하셨습니다.

다음은 李俊海 教育監 나오셔서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○教育監 李俊海; 教育監 李俊海입니다.

教育廳 所管事項에 대해서 質疑해 주신 데 대해서 감사를 드리면서 제가 세 가지 事項은 答辯드리고, 諒解해 주시면 그 밖의 事項은 해당 局長이 答辯을 드리도록 하겠습니다.

먼저 李善宰議員님께서 文盲者에 대한 教育計劃, 그리고 기청公民學校에 대한 支援對策, 또 學齡超過者 수용을 위한 公立 公民學校 設立과 그에 필요한 經費負擔 용의 등을 물으셨습니다.

평소 尊敬하는 議員님께서 보다 나은 市民의 삶을 위한 재원으로 자칫 소외되기 쉬운 그런 文盲者에 대한 教育對策을 염려해 주신데 대해서 먼저 감사를 드립니다.

그 동안 저희 教育廳에서는 議員님께서 指摘하신 대로 義務教育기회의 擴大라든가 혹은 상급학교 진학률 향상 등에 따라서 文盲者教育에 대해서 큰 關心을 기울여 오지 못한 것이 사실입니다. 그 점 죄송하게 생각하면서, 따라서 議員님께서 指摘하신 文盲者 教育問題에 대해서는 앞으로 다각도로 그 解消策을 講究토록 하겠으며, 우선 學校의 遊休施設을 활용해서 平生教育 차원에서 文盲者 教育計劃을 수립하고 地域別로 活性化시키도록 하겠습니다. 또 이에 앞서서 실제로 文盲者의 실태를 調査를 해서 그에 따르는 구체적인 對策을 講究토록 하겠습니다.

그리고 議員님께서 걱정하신 기청公民學校 이전으로 인한 학생수용 문제와 豫算支援 方案에 대해서는 學校側의 意見を 최대한으로 수렴해서 그에 필요한 支援方案을 樹立 施行토록 하겠습니다. 또한 말씀하신대로 義務教育課程으로 실시되는 文盲者 教育에 대해서는 전체적인 財政支援 方案도 적극 檢討

해 나가도록 하겠습니다.

다음, 具哲會議員님께서 中學校에 대한 學校給食 준비상항과 그에 필요한 豫算確保 事項을 물으셨습니다.

아시는 것처럼 그 동안 저희 教育廳에서는 학교 형편상 遊休教室이라든가 新築敷地가 없어서 給食實施가 어려운 31個校를 제외한 나머지 初等學校에 대해서는 今年末까지 전면 給食을 實施할 수 있도록 所要經費를 追更案에 反映하고 있습니다.

그러나 議員님께서 아시는 바와 같이 현단계에서는 우선 初等學校에 중점을 두고 이 給食學校問題를 推進했기 때문에 中學校까지 給食을 擴大하는 問題에 대해서는 구체적인 計劃을 세우지 못하고 있다는 말씀을 드립니다. 다만, 學父母들의 도시락 준비에 대한 負擔을 줄이고 또 學生들의 健康을 위해서 中學校 學生에 대한 給食實施의 必要性을 감안해서 여러 가지 方案을 앞으로 講究토록 하겠습니다.

그런데 실제로 中·高等學校까지 給食을 擴大할 경우에는 사실상 막대한 施設費와 運營費가 所要되기 때문에 義務教育機關인 初等學校와 같이 전면 實施하는데는 여러 가지 어려움이 따를 것이라는 말씀을 드립니다.

따라서 현 단계에서는 學校別로 우선 學校自體가 給食後援會를組織해서 實施하는 그러한 경우라든가, 또는 지난 4月 19日 制定公布된 市·道 및 自治區의 教育經費補助에 關한 規程에 따라서 地方自治團體가 一般會計에서 支援하는 등 그러한 경우에는 給食에 따르는 여러 가지 後援을 할 수 있도록 措置할 計劃이라는 말씀을 드립니다.

그리고 具體的으로는 앞으로 今年末까지 初等學校만 마치면 97年 이후에는 中學校의 給食問題를 보다 본격적으로 협의를



하되, 특히 教育部라든가 關聯部處와 協議를 해서 조속한 時日 內에 擴大實施할 수 있도록 구체적인 方案을 樹立 推進토록 하겠습니다.

다음 金信浩議員님께서 高等學校 學校配定時 共同學群을 늘려가려는 움직임이 있는 것 같은데 그렇게 할 경우 交通滯症을 增大시킬 염려가 있기 때문에 부득이한 경우에만 共同學群을 인정하고 縮小하는 것이 어떤가 하는 것에 대해서 質疑를 하셨습니다.

아시는 바와 같이 저희 教育廳에서는 5·31 教育改革 措置의 일환으로 學生, 學父母의 학교선택기회를 擴大하고, 學校教育의 질향상을 위해서 學校間의 경쟁을 유도하는 선복수지원 후 추첨배정방식을 市廳중심 3km이내 소재 學校에 대해서 금학년도에 시범적으로 適用實施한바 있습니다. 그리고 그 반응은 상당히 좋게 나와 있다는 말씀을 드립니다.

다만, 議員님께서 指摘하신 대로 市廳 반경 3km이내 소재 學校에 대해서는 원거리 거주 學生들도 희망하면 抽籤 配定하도록 되어 있기 때문에 다소 交通滯症 要因이 될 수도 있다고 생각합니다만, 실제配定에 있어서는 示範 地域 內의 소재 學生들을 우선적으로 配定하고그리고도 부족한 자리 수만을 근거리 配定原則에 의해서 配定하기때문에 실제로는 交通滯症에 큰 影響을 미치지 않을 것이다 이렇게 저희들은 判斷하고 있다는 말씀을 드립니다.

그리고 議員님께서 말씀하신 示範地域을 철폐 또는 축소하는 문제에 대해서는 이 政策은 서울市教育監이 단독으로 이미 결정한 政策이 아니고 결국 학생이나 학부모의 학교선택권을 확대하자, 그리고 질을 향상시키자 하는 教育改革 措置의 일환으로 推進되는 과정에 있기 때문에 저희로서는 問

題點을 최소화하는, 부작용을 최소화하는 方向에서 점진적으로 확대하도록 신중한 檢討를 하겠다는 말씀을 드리겠습니다.

이상 세 가지만 答辯을 올렸습니다.

감사합니다.

○副議長 金箕英; 수고하셨습니다.

다음은 政務副市長 나오셔서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○政務副市長 崔洙秉;

먼저 朴謙洙議員님께서 5·13 交通綜合對策은 새로운 것이 없고, 특단의 조치로서는 미흡하다 그리고 政府의 法的·財政的 支援도 미지수이고, 따라서 各界各層의 지혜를 다 모으고, 市民의 동참을 유도할 세부계획이 보완되어야 된다고 보는데 어떻게 생각하시느냐는 질문을 주셨습니다.

지난 5月 13日 발표한 서울市 交通綜合對策은 승용차 이용을 줄여나가고 大衆交通 서비스를 획기적으로 개선해 나가는 政策基調를 骨格으로 해서 6個 分野, 43個 事業으로 구성되어 있습니다. 이는 당면한 서울의 交通難을 완화하기 위하여 중점적으로 서울市로서는 추진해 나갈 計劃입니다.

朴議員님께서도 아시다시피 서울의 交通을 해결하기 위한 施策 또는 아이디어는 이미 모두 개발되어 연구검토가 되고 있습니다. 다만, 이러한 施策 또는 아이디어를 어떻게 잘 꿰매서 효율적으로 집행될 수 있는 체계를 갖추느냐 하는 것이 무엇보다도 중요하다고 생각하고 있으며, 이번 交通綜合對策은 이러한 方向에서 諸般施策의 구체적인 執行에 초점을 맞추어 計劃을 수립하고 집행하는데 중점을 두었습니다.

한편, 금번 交通綜合對策을 수립하는 과정에서 交通專門家, 言論機關, 그리고 專門家, 市民團體代表 및 市 公務員 等 21名으로 交通對策企劃團을 구성해서 여러 차례 걸친 심도 있는

토론과 합의를 도출하여 계획이 결정되었음을 알려드리며, 참고로 이번 交通對策 中 가장 논란이 되고 있는 混雜通行料의 경우 다음 質問에서 다시 答辯드리겠습니다만 지난 94年 3月 市民公聽會를 개최하였고, 그 동안 各界各層의 輿論을 반영하여 오는 9月 1日부터 施行토록 결정되었음을 참고로 말씀드립니다.

議員님께서 지적하신 바와 같이 서울의 交通對策이 효율적으로 수립되고 집행되기 위해서는 法 改正 等 制度改善事項에 대한 中央政府의 적극적인 협조가 필요하다고 판단하여 이번 交通綜合對策에서 7個 法令에 17個 事業의 制度改善을 協助要請하였습니다.

法改正 事項에 대해서는 우리 市의 입장이 관철될 수 있도록 우선적으로 關係部處인 政經濟院, 內務部, 建設交通部와의 협의를 강화해 나가고, 國務總理室의 협조 조정을 유도하면서, 言論媒體 등을 활용하여 法 改正의 필요성에 대하여 우리 市의 입장을 설명하고 對應論理를 개발하는 등 다각적으로 대처해 나갈 計劃입니다.

아울러 우리 市議會에서도 각별한 관심을 가지고 최대한으로 지원하여 주시기를 당부드립니다.

끝으로 이번 交通綜合對策은 우리 市의 전체적인 차원에서 總 力量을 결집하여 집중적으로 추진해 나갈 계획입니다만, 個別 事業의 추진과정에서 各界各層의 의견을 충분히 수렴하는 한편, 무엇보다도 중요한 市民의 참여와 협조를 적극적으로 구해 나감으로써 施行에 따른 市民의 불편을 최소화해 나가도록 하겠습니다.

다음 朴謙洙議員께서 徵收體系가 미비한 交通混雜料는 오히려 도심 혼잡유발 가능성이 높으니까 IC카드시스템 완비

후 서울 全域에서 실시해야 하지 않는가 하는 질문이 있으셨습니다.

지난해 12月 29日 混雜通行料의 徵收根據規定인 都市交通整備促進法이 改正되어서 통행속도 시간당 20km 이하이고, 승용차 통행비율이 60% 이상인 道路를 대상으로 混雜通行料를 징수할 수 있도록 규정하고 있습니다.

이러한 規定를 감안하면 서울 지역에서 混雜通行料를 징수할 대상지역은 상당히 많을 것으로 예상됩니다만, 혼잡지역에 전면적으로 실시할 경우 市民에 혼란이 야기될 것으로 예상됨에 따라 우선 南山1·3호터널 실시후 문제점을 보완하여 97年부터 점차 확대해 나갈 계획입니다.

南山 1·3호터널을 우선적으로 실시하게 된 배경은 자동차통행속도가 시속 20km이하이고, 승용차 통행비율이 출근시에는 90%, 1日 平均72 내지 74%로 매우 높고, 또한 1, 2인 탑승 승용차가 98%에 달하고 있습니다.

그래서 大衆交通 利用者가 승용차 이용자 때문에 부담하는 상대적 손실이 서울市內 主要 街路 中 가장 큰 道路이고, 따라서 가장 문제가심각한 지역을 우선적으로 치유하는 것이 올바른 순서라고 판단했습니다.

또한 이 지역에는 우회도로가 7個 街路가 있어서 通行料 납부의사가 없는 승용차 이용자는 대체도로로 운행경로의 전환이 가능하기 때문에 우회도로를 선택하는 시간손실과 街路를 선택함으로써 발생하는 금전손실을 비교형량하여 가로선택이 가능한 지역이며, 그리고 시간손실도 절약하고 금전손실도 절약하고자 하는 사람은 3인 이상 승차하거나 大衆交通을 이용하여 多人乘專用車路를 이용할 수 있기 때문에 南山 1·3호터널을 선정하였다는 점을 양해해 주시기 바랍니다.

그러나 混雜通行料를 징수할 경우에 징수에 따른 交通停滯를 해소하기 위해서는 IC카드를 부착한 車輛이 徵收空間을 通過하면 自動的으로 料금이 支拂되는 논스톱 톨게이트시스템이 가장 효과적으로 생각하고 있습니다만 本格的으로 도입되는 시기는 來年 上半期가 되리라고 봅니다. 그러나 南山 1·3호터널은 IC카드 도입전에 現金으로 징수하게 됩니다.

그래서 現金徵收에 따른 追加 停滯를 예방하기 위해서 예를 들면 터널진입 차량에게 交通狀況을 사전에 안내할 수 있도록 가변전광판을 설치한다든가, 징수구간 다인승 차량 등 면제차량 전용차로의 운영, 그리고 통행료징수대 설치 개선, 그리고 大衆交通 서비스 제고 측면에서버스노선의 증설 등 부작용을 최소화할 수 있는 補完對策을 강구토록 하겠습니다.

세번째로 朴議員님께서 버스업체 公營化方針이 사실상 철회되고, 産業合理化措置라는 버스會社 大型化 政策으로 급선회한 배경과 그 이유는 무엇이며, 구체적인 推進計劃은 어떤가, 그리고 빈약한 근거자료로合理化計劃을 추진할 경우에 예상되는 특혜시비를 없애고 명분있는 施策推進을 위해서 市議會, 關係市公務員, 公認會計士, 組合 等の 共同評價작업을 통한 檢證節次를 취할 용의는 없는가 물으셨습니다.

먼저 버스公營化에 대해서 말씀드리면, 지금 세계적인 추세는 英國 等 公營化를 시행하고 있는 都市도 점차 民營化를 하고 있고, 우리 市도 잘 아시다시피 과거 市營버스를 운영한 바 있습니다만 운영성과가매우 미흡해서 다시 民營化된 바가 있습니다.

솔직히 말씀드리어서 公營化의 경우에는 生産性 低下, 과도한 財政負擔 그리고 人件費支出 등으로 많은 문제점이 있어서 우리 市는 버스운영 시책을 市場經濟原理에 입각하여 現 民

營體制을 일부 보완하는 施策을 근간으로 하고 있으며, 公營化 方針은 이번에 검토된 바가 없습니다.

産業合理化 指定은 財政要件이 여건변화로 인한 불황산업, 그리고 開途國과의 競爭深化와 신기술 등장으로 國家競爭力을 상실하여 구조적으로 사양화되고 있는 産業을 대상으로 合併時에 法人稅, 讓渡所得稅, 取得稅 等に 대한 租稅減免을 주기 위하여 租稅減免法에 근거해서 財政經濟院 內의 産業政策審議會에서 指定하게 됩니다.

버스업체 대형화를 위한 産業合理化 指定推進背景에 대해서 말씀을 드리면, 地下鐵擴充, 自家用車輛 增加 및 交通混雜으로 시내버스 利用乘客이 감소하고 시내버스 業界의 經營不實化가 심화되고 있고, 業體大型化 추진을 통한 규모의 경제를 도모하는 한편, 業體의 난립으로 인한 市民便宜 위주의 路線調整上의 어려움을 해소코자 現行法과 制度上 租稅減免 혜택이 있어 大型化를 추진할 수 있으므로 産業合理化 指定을 적극 추진하게 되었으며, 이 점에 대해서는 關係部處와 사전 협의도 한 바 있습니다.

參考로 말씀드리면 최근 89個 시내버스業體 中 28個 業體가 免許를반납하겠다는 歎願書를 제출한 바 있음을 말씀을 드립니다.

버스大型化 추진은 크게 두 方向으로 나누어서, 우선 讓受希望業體에게는 市에서 讓受資金 일부를 融資 支援하고, 業體大型化를 유도할 하면서 이와 병행을 해서 産業合理化 指定을 해서 讓受讓渡에 따른 租稅減免을 실현하고자 합니다.

合理化計劃에 대한 業體의 統廢合은 業體의 자율적인 意思가 존중되어야 하므로 구체적인 細部計劃을 현재 組合과 연계하여 수립 중에 있습니다만, 우선 시내버스조합에서 産業合

理化 指定을 위한 基本案을 마련하고 있고, 우리 市에서는 組合의 基本案을 검토하기 위하여 産業合理化 TASK포스 구성을 計劃하고 있습니다.

마지막으로 朴議員님께서 말씀하신 市議會, 組合 등 폭넓은 意見收斂 필요성에서는 전적으로 찬성을 합니다. 業體大型化를 위한 産業合理化 推進過程에서 市議會, 公認會計士, 金融 專門家, 組合, 交通 專門家 등으로 구성된 協議體를 조합하여 운영토록 行政指導해 나가도록 하겠습니다.

다음에 出勤時差制 도입과 관련해서 乘用車 5部제도입보다는 出, 退勤時間帶를 조정하여 交通滯症을 감소시킬 수 있는 時差制 勤務에 대해서 검토할 용의가 없으신가 물으셨습니다.

가뜩이나 혼잡한 우리 서울의 出·退勤 時間帶의 교통분산을 위해서 時差制 도입은 필요하다고 생각하고 있습니다. 그러나 出·退勤時差制의 경우에 施行對象機關을 어떻게 한정할 것인가, 또 出·退勤 時間帶 조정은 어떻게 할 것인가에 따라 一般 市民이나 企業體의 生産活性化 등에 미치는 영향이 매우 큽니다.

또한 우리 市가 모든 機關을 對象으로 해서 出·退勤時差制를 적극적으로 시행하기는 솔직히 말씀드리어서 현실적으로 한계가 있는 것도 사실입니다.

이에 따라 우리 市에서는 우선 市公務員의 경우는 8月 1日 부터, 그리고 市 傘下機關 任職員은 7月 1日부터 出·退勤時差制를 시행할 예정으로 있고, 구체적인 施行方案으로는 현재 검토 중입니다만 出勤時間을 현재보다 1時間 앞당기는 方案, 또는 8時間 勤務를 전제로 出·退勤時差制를 시행할 方案을 검토 중에 있다는 것을 報告를 드립니다.

그러나 이러한 우리 市의 計劃을 中央部處는 물론이고 民間 企業體에 알리고, 또 특히 民間企業體에는 협조를 구해서 出·退勤時差制가 확산될 수 있도록 노력도 병행해 나가겠습니다.

이상 저의 答辯을 마치겠습니다.

○副議長 金箕英; 수고하셨습니다.

다음은 行政1副市長 나오셔서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○行政1副市長 金義在; 行政1副市長 金義在입니다.

오늘 다섯 분의 質疑를 들으면서 서울 市의 중요한 懸案問題에 대해서 저희하고 여러 가지 面에서 감을 같이하고 계시다는 것을 생각하고 대단히 고맙게 생각을 합니다.

많은 질문 중에서 제 所管에 속한 事項에 대해서 說明을 올리도록 하겠습니다.

우선 李善宰議員님께서 景福宮에서 昭格洞, 司諫洞, 仁寺洞을 잇는 문화거리를 조성하기 위하여 육군서울지구병원을 移轉 후 종합문화예술회관을 建立하고, 美大使館 숙소를 옮기고 文化藝術空間으로 활용하며, 仁寺洞 거리 車輛通行制限 및 步行路를 확보하여 歷史都市, 文化都市로 만들 용의가 없느냐 하는 質問에 대해서 答辯을 드리겠습니다.

文化施設이 부족한 서울의 여건으로 볼 때 화랑이나 출판사, 문화원, 공연장, 문화재 등이 어우러져 있는 이곳을 文化名所로 꾸며나가는問題는 우리 市뿐만 아니라 市民團體에서도 적극적으로 意思를 표명하고 있습니다. 그러나 육군서울지구병원, 美文使館 숙소 移轉問題는 이 施設들이國家와 在外公館 所有財產이기 때문에 서울 市 독자적으로는 한계가 있어 장기적으로 政府와 협의, 검토해 봐야할 事項으로 생각을 합니다.

현 상태는 우선 歷史, 文化的 要素가 산재한 이곳을 포함한 몇 個 區間을 歷史文化探訪路로 지정, 육성하기 위하여 거점



별로 區間을 지정, 주변실태에 맞게 유도, 施設物 정비와 都市裝置物 설치, 포석 설치, 文化財復原 등을 단계적으로 추진해 나갈 計劃입니다.

금년에는 우선 市民들이 歷史文化 施設에 쉽게 접근할 수 있도록 歷史文化探訪路 안내책자를 제작기로 하였으며, 東京의 역사문화 散步道, 뉴욕·워싱턴광장 등의 자료를 수집하여 추진 중에 있음을 말씀드립니다.

李議員께서 提案하신 바와 같이 仁寺洞길은 步行者 우선의 차 없는 거리 등을 조성하여 文化觀光 名所로의 기능회복이 바람직하나, 주변상황과 住民意見을 종합해 볼 때 일부 골목길 업소의 출입 곤란에 따른 反對意見과 周邊地域의 交通難惡化가 우려되고 있어 地域與件과 住民意見을 집약하여 交通便益施設設置 등 종합적인 特化方案을 장기적으로 검토·추진할 計劃입니다.

다만, 매년 10월에 거행되는 祝祭期間 동안에는 혼잡을 줄이기 위하여 일부 交通을 통제하는 것을 검토를 해 보겠습니다. 이 地域의 넓이는 約 3萬坪이 조금 못 되는 地域으로 이 地域에 대해서 장기적으로 檢討해서 議員님이 말씀하신 대로 만일에 가능하다면 대단히 좋은 歷史文化空間이 될 것으로 생각을 하고 있습니다.

두번째, 閔庚燁議員님과 朴謙洙議員님께서 말씀하신 自治區의 自律權 확대와 관련해서 綜合土地稅와 담배消費稅의 交換問題, 駐車團束權을 市로 移管하는 問題, 自治區 評價에 의한 交付金을 배정하는 問題를 철회할 意思가 없느냐 하는 問題, 이런 問題에 대해서 質問이 계셨습니다.

먼저 綜合土地稅와 담배消費稅의 交換問題에 대해서 答辯을 올리도록 하겠습니다.

우리市各自治區의 財政狀態는 基準財政需要 充足度가 200%를 초과하는 自治區가 있는가 하면, 50%이하인 自治區가 있는 등 自治區間의 財政不均衡 상태가 심화되어 自治區의 균형발전을 저해하고 있습니다. 일부 區는 열악한 住居環境改善도 어려운 반면, 일부 區는 過剩投資로 인한 市民의 비난과 위화감을 조성하여서 서울市 전체 발전에도 바람직하지 않다고 생각하고 있습니다.

이러한 財政不均衡의 原因은 綜合土地稅의 自治區間 편차가 큰 것이 原因인데, 예를 들면 江南區의 綜合土地稅는 875億원으로서 道峰區의 62億원보다 무려 813億원이나 많고, 이는 衿川區의 總 豫算 652億원보다 많은 金額이 되겠습니다.

이와 같은 自治區間의 財政不均衡을 완화하기 위해서 市에서는 總稅額이 綜合土地稅와 비슷하면서 自治區間에 고르게 분포되어 있는 담배消費稅와 綜合土地稅를 상호 교환하고자 하는 것이며, 이렇게 稅目交換을 할 경우 綜合土地稅 歲入이 많은 中區, 瑞草, 江南區의 財源 中 約 1,100億원 정도가 나머지 22個 自治區로 평균 50億원씩 배분되어 우리市 自治區間 財政不均衡이 다소는 완화될 것으로 기대됩니다.

따라서 綜合土地稅와 담배消費稅의 稅目交換은 自治區間의 재정불균형을 완화함으로써 우리市 전체의 균형 있는 발전을 도모하려는 것이며 서울市가 自治區를 장악하기 위하여 추진하는 것이 아님을 분명히 말씀드립니다. 현재의 自治區間 재정불균형을 완화하기 위해서는 稅目交換은 반드시 추진되는 것이 바람직하다 이렇게 생각하고 있습니다.

두번째로 駐車團束權을 移管하는 문제에 대해서 말씀드리겠습니다.

駐停車 秩序는 都市生活에서 꼭 지켜야 할 가장 중요한 질

서이나 현재 서울은 不法駐停車가 공공연히 성행되고 있습니다. 不法駐停車 團束은 各自治區가 廣域行政 次元에서 통일적인 기준에 따라 동일한수준의 강도로 집행해야 할 규제, 지도, 감독 활동임에도 불구하고 民選區廳長體制 出帆 이후 各自治區에서 각기 다른 기준과 강도에 따라團束을 실시함으로써 소기의 성과를 거두지 못하고 있는 실정입니다.

따라서 市에서는 보다 효율적인 團束活動을 수행하기 위해서 不法駐停車 團束權을 區廳長의 權限에서 市長의 權限으로 조정하는 내용이 포함된 道路交通法の 改正을 추진 중에 있으며, 政府, 國會 등과의 협의를 통해서 서울市의 施策이 관철될 수 있도록 최선을 다할 생각입니다.

세번째로 自治區 평가에 대한 交付金 配定問題에 대해서 答辯드리겠습니다.

市에서는 地方自治法 第60條, 同法施行令 第5條 및 서울特別市自治區의 財源調整에 관한 條例 規定에 의거 調整交付金으로 各自治區의 재원을 조정하여 자치구의 균형 발전을 도모해 나가고 있습니다.

調整交付金 재원은 市稅인 取得稅, 登錄稅 豫算額 總 8,300 億원의 50%이며, 이중 90%는 條例에 규정된 대로 各區의 재정수요를 판단하여 부족액을 보통 交付金으로 지원하고, 10% 830億원은 特別交付金으로서 新設區의 自治區 廳舍 新築 등 특별한 재정수요 발생시 各自治區의 재정력 및 형평성을 고려하여 지원하고 있습니다. 交付金配定基準은 人口라든 지 面積, 道路 등 19個 측정항목 위에서 공정하게 판단하고 있습니다.

民選自治團體長 出帆 이후 市民生活水準 向上과 관련된 시책추진에 있어 各自治區가 공통적으로 수행할 일부 事業이

다소 부진한 事例가 있습니다. 이와 관련해서 市民生活水準 向上을 위해서 各 自治區가 공통적으로 추진해야 할 事業과 國家 委任事務나 서울市 委任事務 등의 원활한 추진을 위해서 業務推進 實績과 연계한 特別交付金 配定 論議가 市 일각에서 있었던 것이 사실입니다.

다음은 具哲會議員님께서 質問하신 내용에 대해서 答辯을 드리겠습니다.

北韓 미그기 귀순시 경보가 울리지 않은 사태와 관련 이번 사태의 책임은 서울市만의 책임이 아니라고 생각하는데 책임 소재에 대한 서울市 입장과 對策에 대해서 質問하셨습니다.

먼저 지난 23日 北韓 미그19기 귀순과 관련해서 民防空統制所에서 警戒警報를 발령하지 못한 데 대해서 대단히 죄송스럽게 생각을 합니다.

현재까지 파악된 미발령 사유는 과거에는 실제상황 및 평소 훈련시 식별이 용이한 음성경보장치가 함께 내려왔었습니다. 참고적으로 잘 보이지 않겠습니다만 저희가 여기에서 中央統制所와 저희가 연결하는 장치가 이런 컴퓨터 단말기에서 프린트되어서 나오는 프린트기가 하나있고요, 그 다음에 여기에 전화가 하나 놓여 있습니다. 이 전화는 中央統制所에서 烏山에서는 걸면 15個 市·道가 동시에 나오고 여기에서 걸기 위해서는 30번을 누르고 샌드를 보내면 나오게 되어 있는 그런 체제입니다.

세번째 체제가 여기에 음성으로 나오는 방송입니다. 네번째가 이세 가지는 有線이 되어 있고 만일에 유선이 통하지 않을 때 저희가 암호로 하는 무선통신장치가 있습니다. 이렇게 네 가지 장치가 있습니다.

그래서 그 동안 이 장치가 네 번 울린 적이 있습니다만 그

때마다 음성장치가 왔기 때문에 음성장치를 보고 가서 직접 우리가 조작하는 이 스위치를 눌러가지고 130個 사이렌을 취명하도록 이렇게 해 왔습니다.

그런데 昨年에 저희가 이것을 自動裝置로 改善을 했습니다만 自動裝置를 運營하면서 약간 機器에 미비점이 있었던 것이 발견되어서 그 동안 음성장치가 있었기 때문에 음성장치가 오는 경우에 누르겠다 하는 생각을 가지고 運營했던 것 같습니다. 그런데 이번에 음성장치가 없이 이 컴퓨터 단말기에 의해서만 나왔기 때문에 현장에 있는 職員이 여기에 있는 핫라인을 가지고 中央統制所와 연락을 하는 과정에서約 1分 10秒가 지나면서 해제발령이 났기 때문에 失機를 하면서 이런사태가 발생을 했습니다. 대단히 죄송하게 생각을 하고 있습니다.

이 자세한 事故原因에 대해서는 우선 지금 저희가 조사한 내용은當日 指示에 의해서 저희 監査室에서 조사한 내용이고, 지금 현재 저희 監査室에서 컴퓨터의 專門家, 電子專門家들을 동원하기까지 해서 조사를 하고 있고, 또 檢察에서도 이 問題에 대해서 네 사람이 구속이 되어서 엄격한 조사를 받고 있기 때문에 그 조사결과에 따라서 책임질 범위를 정해서 措置하도록 그렇게 하겠습니다.

이번 事故를 계기로 해서 警報統制所를 방문해 본 결과 근무여건이나 管理, 人力, 施設 등 취약점이 매우 많다는 것이 發見이 되었습니다. 그래서 市에서는 1次的으로 民防空運營體系에 대해서 改善方案을 마련했습니다. 경보음 전달시 음성 방송을 반드시 통보해 달라는 얘기를 烏山統制所에다 우선 연락을 해 놓았고요, 中央과 우리가 民防空統制所間 직통전화를 여기에서 들면 그냥 나오는 특별히 핫라인을 확보하도록

협조하고 있습니다.

또 실제 상황시 國防部の 早期警報體制와 民防空警報體制를 직접 연결해서 신속하고 정확한 경보전파가 이루어질 수 있도록 하는 方案 등을 지난 5月 26日에 內務部에 建議한 바 있습니다.

우리 자체로는 우선 5月 28日字로 所長을 別定職이 아닌 一般職 行政5級 張東吾 事務官을 所長으로 發令을 했습니다. 統制所 勤務要員12名이 6組로 해서 24時間 근무를 했습니다만, 2名 1組가 되어 있는데 3名 1組로 하기 위해서 6名의 一般職, 通信職, 電算職을 추가로 發令을 해서 3人 1組로 근무를 하도록 이렇게 했습니다. 그리고 냉·난방이라든지 공기정화등을 設置함으로써 電算裝備가오작동되는 것을 방지함과 동시에 勤務環境도 개선해 나갈 計劃입니다.

아울러 현재 石串洞에 있는 統制所는 場所가 협소하고 근무여건이 좋지 않을 뿐만 아니라 地下鐵과 都市高速道路가 통과하게 될 예정으로 있어 앞으로 근무여건이 좋은 다른 場所로 移轉할 計劃입니다. 그리고 근본적으로는 防空 警報業務가 매우 중요한 國家事務이므로 國家가 직접 관장하도록 하는 方案도 장기적으로 建議할 計劃입니다.

이번 일을 계기로 유사한 사고가 발생하지 않도록 하기 위해 主要施設 및 事業現場에 대한 管理에 만전을 기해 나가도록 하겠습니다. 다시 한 번 대단히 죄송하다는 말씀을 드립니다.

다음 具哲會議員님의 質疑에 대해서 答辯을 올리겠습니다.

障礙人 福祉對策과 관련해서 障礙人의 現況과 생활실상은 어느정도이고, 기술습득 지원대책, 취업정보대책, 최소한의 生活支援對策등에 대해서 質問이 계셨습니다.

우리 市의 障礙人 現況은 總 22萬 5,000餘 名으로 추정되고 있으며, 그 중 登錄된 사람은 27%인 約 6萬 名이 登錄되어 있습니다. 障礙人의 생활실상에 대해서는 아직까지 정확히 파악되지 않고 있으나 현재 추진 중인 社會福祉 基礎需要調査를 통해서 정확한 실태를 파악할 예정입니다. 이 조사는今年度 5月부터 來年度 7月까지 15個月 동안조사를 施行하도록 되어 있습니다.

障礙人 福祉增進을 위한 主要推進施策은 障礙人 자립능력 배양과 자립기반 조성을 위해서 현재 23個 施設에서 運營하고 있는 障礙人保護 作業場을 확충하고 障礙人 소득향상을 기함과 동시에, 民間企業과의 結연사업 등을 통한 고용을 증진시키고 있으며, 서울市에서도公務員 採用時 採用人員의 2%를 障礙人으로 우선 採用하고, 300人 이상 民間事業場에 대하여도 障礙人 의무고용 비율 2%를 준수하도록 關係機關과 긴밀히 협조하고 있습니다.

또한 低所得障礙人에 대한 生計補助手當 支給, 子女教育費 支給, 自立資金 貸與, 醫療費 支援, 보장구 支援, 自動車稅 및 自動車 特別消費稅 減免 等の 各種 경제적 支援 施策도 계속하고 있습니다. 地域社會中心의 在家障礙人 복지서비스를 強化하기 위해서 障礙兒童 託兒事業, 중증장애인 주간보호사업, 障礙人 공동생활가정 순회 재활서비스센터, 시각장애인 심부름센터 등을 운영하여 地域社會 中心의 福祉서비스를 強化하고 있으며, 그리고 社會福祉需要 基礎調査時 障礙人의 障礙의 정도, 욕구의 우선순위 등을 같이 調査하여 障礙人 福祉政策 樹立에 反映할 계획입니다.

다음은 金信浩議員님께서 하신 質問에 대해서 答辯 올리겠습니다.

서울大公園 運營 改善과 관련해서 서울大公園이 每年 赤字運營되고 있는데 民間에게 委託運營하거나 완전 民營化하는 방안을 檢討할 용의가 있느냐 하는 質問이 계셨습니다.

서울大公園은 84年 5月 1日 京畿道 果川市 200萬坪에 동·식물원을 갖추고 開園하여 운영해 오다가 88年度에 民資施設로 서울랜드를 開場하였습니다. 지난해 이용인원은 總 723萬名으로 1日 平均 2萬名 정도가 公園을 이용하고 있습니다.

서울大公園의 運營實態는 公園의 特性上 收益性보다는 많은 市民에게 쾌적한 여가공간과 질 좋은 서비스를 제공해야 하므로 세입을 증대하기 위하여 入場料, 駐車料 等を 현실화하는 데는 한계가 있다고 보고 있습니다. 특히 動物園 管理에 따른 사료비, 인건비 등유지관리비가 서울大公園 歲出의 대부분을 차지하고 있어 財政自立度가 32%에 불과하며, 지난해의 경우 적자는 128億원으로서 議員님의 지적은 옳다고 봅니다.

서울大公園의 運營管理改善을 위해서 서울大公園이 市民의 公園으로 운영되고 경영상 적자폭을 줄이기 위하여 지난해 9월에 시작한 經營診斷用役이 今年 9월에 끝나게 되면 합리적인 運營方案이 마련될 것이며, 今年度에도 매점 등 모든 委託施設의 公開入札을 통하여 지난해 2億 5,000萬원에서 今年度에 19億 1,000萬원으로 약 770%의 歲入 增大를 가져온 바 있습니다.

서울大公園을 民間委託 民營化하는 방안과 관련해서는 公園은 都市基盤施設이므로 私有化하기는 대단히 어렵다고 생각을 합니다. 특히 서울大公園은 그 적자의 요인이 動物園에 설 명드린 바와 같이 기인합니다. 세계 어느 나라도 動物園에서 흑자를 내지를 못하고 있습니다. 따라서 적자가 난다는 이유



만으로 民營化하기는 대단히 어렵다고 생각을 합니다. 民間委託問題는 경영적 자립이 어려워 이루지 못하고 있음을 이해해 주시기 바랍니다.

만일에 이것을 民間에 委託해서 民間人이 收益을 맞춘다고 한다면 그만큼 料금이 올라가고 서비스가 저하될 것으로 봅니다. 이것은 우리 千百萬 市民과 首都圈 國民에 대한 서비스로 이해해 주시기 바랍니다.

다음은 金信浩議員님과 閔庚燁議員님께서 市稅事務所 設置計劃과 關聯된 質問이 계셨습니다.

서울市 市稅事務所 設置 計劃에 대한 구체적 방안과 問題點 및 對策은 무엇이나, 市稅事務所를 두어 自治區에 주는 徵收交付金마저 주지 않을 계획인 市稅事務所 설치구상을 撤回 促求하면서, 細部 計劃을 밝혀 달라하는 그런 내용이었습니다.

現在 市稅는 總 11個 稅目中 담배消費稅를 제외한 10個 稅目的 賦課徵收를 自治區廳長에 위임하고, 市稅徵收額의 3%를 市稅徵收交付金으로 交付하고 있습니다. 95年度의 交付金은 922億원입니다.

稅務行政은 우리 市가 自治團體로서 존립을 하기 위한 가장 중요한 自治事務로서 96年度 一般會計 歲入은 4兆 4,000億 원으로서 86%에 달하는 3兆 8,000億원의 市稅를 賦課하게 됩니다. 따라서 行政은 市政目的 達成을 위한 財政需要의 충족을 위하여 공정하고 專門的이며, 納稅者의 편의증진이 圖謀되고 효율적으로 운영되어야 할 것입니다.

그러나 현재 區廳에서 委任處理되고 있는 市稅賦課 徵收業務를 분석해 보면, 市稅의 徵收率이 每年 하락되고 있고 滯納 市稅의 徵收率도 區稅는 높아지고 市稅는 낮아지고 있는 실

정입니다. 얼마 전에 보도가 됐습시다만, 過誤納 問題에 대해서도 대단히 많은 비판이 있는 게 사실입니다. 稅務公務員의 人事權과 業務指揮權이 상이하므로 稅務業務의 專門化에도 많은 차질을 빚고 있는 게 실정입니다.

또한 區單位로 별도의 電算機器와 비용을 負擔하는 등 稅務電算化 業務에도 지장을 초래하고 있습니다.

이러한 稅務行政이 발전을 하기 위해서는 이미 先進國에서 시행하고 있는 市稅事務所를 검토하게 된 것이며, 현재 서울 市立大學校에서 자체 과제로 市稅事務所 설치의 타당성 여부를 검토하고 있습니다. 앞으로 市立大學校의 研究結果를 중심으로 해서 議員께서 염려하신 人力所要와 行政 廳舍 擴充에 따른 豫算의 增大와 市民 不便 등을 포함한 타당성과 효율성 등을 검토하여 설치여부에 대한 검토가 깊이 있을 것입니다. 다만, 自治區에 市稅徵收交付金を 주지 않기 위해서 市稅事務所를 설치하는 것은 아니라는 이 오해는 완전히 풀어 주시기를 바랍니다.

참고적으로 地方에서 30% 交付金を 주기 때문에, 우리 自治區廳長이 30% 요구를 하기 때문에 그런 것이 아니냐 하는 말씀이 계셨습니다.

지금 一般道와 저희 서울特別市는 제도가 다릅니다. 저희는 아까 설명드린 바와 같이 약 8,300億원의 一般交付金を 運營하고 있습니다만, 地方道는 그것이 없습니다. 그래서 交付金を 30% 줌으로써 그 補助金を 대리하고 있습니다. 그래서 30%를 주는 것이지 交付金を 따로주고 또 市稅徵收交付金を 주는 것이 아닙니다. 그래서 지금 저희가 3% 주는 市稅徵收交付金은 순전히 事務費的인 성격을 가지고 있는 것입니다.

참고적으로 말씀드리면 1966年度에 國稅廳이 독립을 할 때,

당시에 國稅는 700億 원이었습니다. 저희는 지금 4兆 원에 달하는 市稅를 徵收하고 있으면서 市稅를 徵收하는 特別事務所가 없어 地方稅가 대단히 복잡한 稅務行政인데 발전을 기하지 못하고 있다는 것을 問題點으로, 市稅事務所를 설치하건 안하건 問題點으로 제기할만 하다고 봅니다.

그래서 오히려 이 부분에 專門家들은 늦은 감이 있지 않느냐 하는 見解도 있습니다. 앞으로 아까 말씀드린 바와 같이 研究結果가 나오면 그 研究結課를 가지고 우리 議員들과도 깊이 상의를 하고, 專門家와도 상의를 하고, 區廳과도 實務的인 協議를 해서 이 問題에 대한 結論을 내리고자 합니다.

이상으로 答辯을 마치겠습니다. 대단히 감사합니다.

○副議長 金箕英; 수고하셨습니다,

다음은 環境管理室長 나오셔서 答辯해 주시기 바랍니다.

○環境管理室長 卓秉伍; 環境管理室長 卓秉伍입니다.

李善宰議員님과 金信浩議員님의 質問에 答辯드리겠습니다.

李善宰議員님께서 蘭芝島 安定化事業에는 최소한 20年以上이 所要될 것으로 보는데 조기 개발이 가능하다고 民間企業들의 研究結課가 나왔으니 이를 적극 검토하여 上岩洞開發과 蘭芝島開發을 동시에 施行할 用意는 없는가에 대해서 질문하셨습니다.

먼저, 蘭芝島埋立地の 安定化事業 推進狀況에 대해서 答辯을 드리겠습니다.

우리 市는 91年 11월에 蘭芝島埋立地の 安定化事業과 관련하여 여섯 가지 方案에 대해서 基本計劃用役을 92年 12월까지 施行한 바 있습니다. 이해를 돕기 위해서 여섯 가지 方案의 主要內容을 간략히 말씀드리면, 첫째 方案으로 現 埋立狀態에서 安定化施設을 한 후에 개발유보지로 보존하는 案, 다

음 民間企業體에서 연구한 것과 같은 새로운 西海岸 埋立地를 造成을 한 후에 가연성 물질을 소각하고 그 소각재 잔물과 불연성 물질을 다시 埋立地로 운반해서 매립하는 案, 그리고 고품화 처리나 퇴비화 등 가능한 방안 여섯 가지를 用役 課題로 선정해서 실시하였습니다.

이와 같은 여섯 가지 方案에 대해서 環境的으로나 經濟的으로나 技術的으로 비교분석한 用役施行結果를 토대로 해서 수차례에 걸친 專門家들의 諮問結果, 현 매립상태에서 安定化施設을 完了한 다음에 土地는 장래 開發留保地로 남겨두는 方案이 決定되었다는 것을 말씀드립니다.

현재 推進事項을 말씀드리면, 基本計劃 用役結果를 토대로 93年 11月부터 94年 12月까지 1年 동안 基本設計用役을 끝내고, 95年 4月부터현재까지는 實施設計用役을 推進 中에 있습니다. 6月末까지 用役을 마치면 今年 後半期부터는 蘭芝島 埋立地 安定化工事를 施行할 그런 計劃 中에 있음을 答辯드립니다.

그러면 民間企業들의 早期開發 可能性에 대한 研究內容을 答辯드리겠습니다.

현대, 금호, 쌍용 등 재벌사로 構成된 6個社가 21세기 그린포럼이라는 機構를 만들어서 우리 市와 事前에 協議 없이 일방적으로 94年11月에 發表한 內容이 되겠습니다.

그 內容은 蘭芝島에 埋立된 廢棄物을 모두 가연성과 불연성으로 선별한 후에 가연성은 現場에서 열분해 소각처리한 후에 소각 잔재물과 불연성 폐기물을 합쳐서 서해안에 별도의 새로운 公有水面 埋立地를 建設한 후에 37km 컨베이어벨트를 設置해서 輸送 運搬 埋立한다, 그리고 蘭芝島 土地원형으로 복구한 뒤에 早期開發하면 많은 利益이 있다, 이런 內容이

되겠습니다. 投資費는 約 2兆 1,147億원이 되는데 이 投資費는 民間企業 6個 會社에서 負擔을 하고, 이 投資費에 상응하는 蘭芝島 땅에 대해서는 無償으로 企業에서 利用할 수 있도록 해 다오 이런 內容이 되겠습니다.

다음은 이와 같은 方案을 우리 市에서 채택하지 않는 事由에 대해서 제가 자세히 答辯을 드리겠습니다. 중요한 問題이기 때문에 答辯을 올리겠습니다.

蘭芝島 現場에서 가연성 폐기물을 燒却處理하기 위해서는 埋立地 約 80餘 萬坪을 모두 다 파헤쳐서 소각로까지 運搬하는 過程에서 많은 악취와 분진이 발생합니다. 악취와 분진은 저희들이 막을 길이 없습니다, 현행 기술상. 그리고 열분해 燒却時에는 일산화탄소 등 많은 양의 소각배출가스가 방출돼서 완벽한 燒却處理를 할 수 없기 때문에 大氣汚染의 심화는 물론이고, 隣近住民의 많은 民願이 발생될 것입니다.

또 서해안 지역에 새로운 埋立地를 造成해서 蘭芝島에 있는 모든 廢棄物을 그리로 이송을 해서 埋立한다는 것은 首都國 埋立地 確保時에 몇 년 동안 얼마나 어려운 사정이 있었습니까? 따라서 서해안매립지를 별도로 확보한다는 것은 현실적으로나 사실상 불가능하다 이런 판단이 나왔습니다. 또한 열분해 소각처리 기간과 새로운 매립지의 埋立期間이 7年 걸린다고 했습니다만, 埋立地 建設期間과 매립지까지 컨베이어 設置期間, 그리고 燒却處理施設을 만드는 期間을綜合해 보면 蘭芝島 廢棄物 埋立量 約 9,197萬m<sup>3</sup>를 8.5톤 트럭으로 계산하면 1,400萬臺分입니다. 이렇게 많은 分量을 首都圈 埋立地가 아닌 서해안에 다시 輸送을 한다면 約 13年이 걸립니다.

따라서 安定化 期間인 20年과 큰 차이가 없을 뿐만 아니라 여기에 所要되는 費用도 무려 2兆 1,147億원의 막대한 豫算

이 民間에 의해서 投資합니다만, 投資費가 所要되는 등 많은 問題點이 있기 때문에 많은 專門家들과 여러 차례의 諮問結果에 따라서 이 案은 채택하지 않는 것으로 決定을 했음을 양지해 주시기 바랍니다.

따라서 우리 市는 埋立地 現 상태에서 安定化 施設을 한 후에 開發留保地로 보존하는 方案을 채택해서 現재 安定化事業을 계속 推進하고있음을 報告를 드리면서, 安定化事業 概要를 간단히 말씀드리겠습니다.

現재 浸出水가 많이 發生되고 있습니다. 이 浸出水는 遮水壁과 또 汲수정, 그리고 浸出水 處理場을 建設해서 處理를 한 후 蘭芝下水處理場에 放流를 하고, 가스는 포집시설을 現지에 만들어서 燒却施設을 갖추어서 現場에서 燒却處理를 하게 됩니다. 그리고 埋立地 상부는 복토해서 雨水를 排除하고 浸出水 發生量을 최소화시키면서, 우선 1단계로 市民들이 利用할 수 있도록 다목적 잔디광장 등 綠地를 造成하고, 2단계 土地 利用 方案으로서는 安定化가 끝나는 約 20年 前後로 해서 서울 市 長期都市開發計劃에 따라서 合理的으로 開發하는 것이 바람직하다고 이렇게 判斷을 해서 이와 같은 內容으로 現재 用役中에 있음을 答辯을 드립니다.

다음은 金信浩議員님의 質問에 간단히 答辯 드리겠습니다.

매연차량에 대한 團束強化 對策에 대해서 먼저 輕油차량의 매연배출 실태를 살펴보면, 최근 自動車의 增加로 자동차 배출가스가 大氣汚染源 中에서 77%를 차지하고 있습니다. 우리 市에 登錄된 輕油차량은 45萬 8,000臺이며, 이는 전체 208萬 3,000臺 中 22%를 차지하고 있습니다. 輕油차량은 자동차 배출가스 오염의 55%를 차지하고 있습니다.

議員님께서 指摘하신 대로 버스나 觀光버스, 화물차량 등 대

형 경유차량은 매연을 포함한 오염물질을 다량으로 배출하고 있기 때문에 경유자동차가 大氣汚染의 主犯이라고 이렇게 생각을 하고 있습니다.

우리 市에서 배출되는 대기오염물질 總量을 살펴보면 約 45萬5,000톤이 대기오염물질입니다. 96년에 저희들이 저감목표를 여기의 10%를 決定해서 約 4萬 5,000톤을 저감시키고 그 중에서 자동차 배출오염물질은 約 35萬 1,000톤인데 여기의 10%인 3萬 5,000톤을 자동차 배출가스를 저감시키는 방향으로 해서 대기의 질을 改善하도록이렇게 目標를 세우고 있습니다.

그 동안 매연차량 단속은 月 10日 이상 측정기와 비디오카메라를 이용해서 路上團束을 하고, 分期別 1回 이상 실제로 버스車庫地에 가서團束을 하고 있습니다. 또 고갯길 등 취약지역에 대해서는 상시 매연단속을 할 수 있도록 초소를 5個 設置해서 團束을 하고 있습니다만, 또 京畿道에서 서울市에 進入하는 차들이 많이 있습니다. 여기에는 그 동안 團束을 소홀히 한 것이 사실입니다. 그래서 今年부터는 首都國 14個 隣近 市·郡과 合同으로 市 境界地點에서 매연차량 단속을 실시하고 있습니다. 今年 4月까지 參考로 37萬臺를 團束해서 約 2,800臺를 摘發했습니다. 그리고 過怠料도 約 6,700萬圓 賦課한 바 있습니다.

그러면 앞으로는 매연차량을 더욱 團束을 強化하도록 하겠습니다. 環境部와 저희 서울市와 合同으로 規定을 改正했습니다. 앞으로 新規製作 경유차량에 대해서는 매연배출 허용기준을 95년에는 40% 이하였습니다만, 今年에는 35% 이하로, 그리고 98년에 가면 25% 이하로 강화해서 경유차에 대한 매연배출량은 획기적으로 줄여나가게 되겠습니다.

그리고 이제까지 솔직히 측정기와 비디오카메라를 가지고 매연단속을 하니까 많은 문제가 있었습니다. 겨우 1시간에 12臺 정도 團束뿐이 못했습니다만, 이런 점을 勘案해서 時間當 1,200臺를 원거리에서자동으로 측정할 수 있는 원격감지 자동차배출가스 측정장비를 3億 7,000萬원을 投資해서 今年 6月初에 導入해서 자동차 배출가스 團束을 下半期부터는 集中的으로 團束을 하도록 이렇게 現代技術을 導入하고 있습니다.

또한 그 동안에는 自動車 檢査制度가 안전도 위주로만 檢査를 했습니다. 그래서 이것은 잘못된 것이다 이렇게 判斷해서 環境部와 建設交通部하고 또 協議를 해서 自動車 檢査時에는 안전도검사뿐만 아니라 煤煙을 과다 排出하는 排出檢査도 97年부터는 의무화시키는 것으로 이렇게 규정을 바꿨다는 것을 말씀드립니다.

앞으로 계속해서 自動車煤煙 배출가스 단속을 철저히 해서 서울시大氣汚染이 저감되는데 많은 기여가 있을 수 있도록 最善을 다하겠습니다.

이상 答辯을 마치겠습니다.

○副議長 金箕英; 수고하셨습니다.

다음은 交通管理室長 나오셔서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 金東勳; 交通管理室長 金東勳입니다.

맨 먼저 閔庚燁議員님께서 駐車團束權 회수에 대한 구상의 철회의사에 대해서 質問하셨습니다.

駐停車 질서는 都市生活에서 꼭 지켜져야 할 가장 중요한 질서입니다만, 車輛 운전자들의 遵法精神 내지는 질서의식 부족으로 현재 서울은 不法 駐停車가 공공연히 성행되고 있습니다. 不法 駐停車 團束은 各 自治區가 廣域行政 次元에서 통



일적인 기준에 따라 동일한 수준의 강도로 執行해야 될 규제 指導活動임에도 불구하고 民選區廳長體制 出帆이후에 各 自治區에서 각기 다른 기준과 강도에 따라 단속을 實施함으로써 市民의 혼란 및 소기의 성과를 거두지 못하고 있는 것이 현재 실정입니다.

따라서 우리 市에서는 보다 效率的인 團束活動을 수행하기 위해 不法 駐·停車 團束權을 區廳長의 權限에서 市長의 權限으로 조정하는 내용이 포함된 道路交通法의 改正을 推進中에 있습니다. 政府, 國會 등과의 協議를 통해서 서울市 施策이 관철될 수 있도록 최선의 노력을 기울일 방침입니다. 모쪼록 議員님께서도 협조를 당부드립니다.

다음 閔議員님께서서 障礙人 自動車의 버스專用車路 走行許容 용의에 대해서 질문하셨습니다.

버스專用車路의 설치운영 근거인 現行 道路交通法上에는 버스專用車路에 노선버스 외에는 一般車輛의 運行을 허용할 수 있는 명확한 규정이 없습니다. 그러나 현재 警察廳에서 노선 버스를 제외한 여타차량의 運行도 필요에 따라 가능할 수 있도록 道路交通法 改正을 推進하고 있어서 法이 개정된 후 다른 차량의 운행허용 與否에 대해서는 버스의 정시성 확보를 통한 大衆交通 이용을 장려하는 우리市的 施策과 어긋나지 않는 範圍 內에서 綜合的으로 檢討하겠습니다.

다음 朴謙洙議員님께서서 企業體 交通需要 管理方案의 문제점에 대해서 첫째, 乘用車 利用抑制를 위한 駐車場 有料化, 카풀제, 10부제 등이 제대로 정착되지 못하고 있는 이유, 그리고 또한 需要管理 方案에 不參하는 기업 중 誘發負擔金 賦課額數 순위 50위까지의 명단과 부과액수 現況을 公開해 주기 바라는 내용과, 미국의 경우처럼 企業體가 自律的으로 연

대하여 交通需要를 管理하는 交通混雜管理組合 設置를 導入 할 용의에 대해서 질문하셨습니다.

企業體 交通需要管理는 交通混雜의 주요인인 乘用車의 이용 량이 많은 기업체가 交通需要管理 프로그램을 自律적으로 執行하게 하고 연 1회 賦課하는 交通誘發負擔金을 50%까지 輕減하여 줌으로써 출·퇴근시 交通混雜을 완화시키는 自律적인 형태의 交通需要管理制度입니다. 企業體의 참여율이 저조한 이유로는 百貨店, 호텔, 金融機關 등 교통유발량이 많은 企業體에서 顧客管理側面 등 경쟁관계에 있는 관계로 駐車場 有料化 기피, 負擔金 輕減額의 少額 등의 사유로 參與가 低調한 것이 사실입니다.

그래서 우리 市에서는 참여촉진을 위한 活性化 對策으로 交通誘發單位負擔金の 引上, 그리고 履行時의 增減率을 상향 조정하여 輕減額을 높이도록 法令改正을 건의하셨습니다. 참고로 현재의 單位負擔金이 m<sup>2</sup>당 350원인 것을 500원으로, 輕減率은 현재 50%인 것을 70%까지 輕減하도록 건의를 했습니다.

한 걸음 더 나아가 企業體에서 交通需要管理 未履行時에 交通誘發負擔金을 100% 追加賦課할 수 있는 義務減縮方案 導入을 建設交通部에 追加로 建議할 예정입니다. 또한 企業體 自律 參與를 促進하기 위해서 금년 5月, 6月間에 중점 弘報 期間을 설정하여 총 2,454個의 대상업체에 區廳의 5級 以上の 幹部職이 직접 방문해서 市長 공한문 그리고 홍보물 등을 지참해서 企業體의 경영층을 직접 面談해서 참여를 促求하도록 하겠습니다. 그리고 百貨店, 호텔, 金融機關 등 특수업종 代表者에 대하여 懇談會를 開催해서 참여를 유도하고 있습니다.

다음 交通需要管理制度에 不參하고 있는 기업 중 交通誘發負擔金 賦課額數 순위 50위까지의 명단은 별도로 書面으로 提出토록 하겠습니다.

다음 미국에서의 交通混雜管理組合 設置에 대해서는 企業體가 自律적으로 연대하여 통근버스의 공동운영 등 需要管理에 참여하는 방안으로 議員님의 提案內容에 대해서는 아까 말씀드린 企業體 交通需要管理의 義務化制度가 施行되는 단계에 맞추어서 導入與否를 결정하겠습니다.

다음 朴議員님께서 大型駐車場보다는 住宅街에 中·小型 駐車場 건설이 보다 과감하게 推進될 수 있도록 제정 지원하는 방안과 노외부설 주차장 設置者에 대해 설치비용의 일부를 補助 融資할 수 있도록 제도 개선하는 방안, 自動車 新規 登錄者에게 駐車場建設負擔金 徵收 등 제안에 대한 사항을 제안하시면서 우리 市의 입장을 물으셨습니다. 매우 좋은 提案 事項을 내주셔서 감사하게 생각합니다.

議員님께서 아시는 바와 같이 住宅街의 駐車難은 아주 심각한 실정입니다. 住宅街의 駐車難은 根本적으로 住宅街 駐車 施設이 부족에서 기인되고 있습니다만 또한 無秩序한 駐車秩序로 인해서 더욱 가중되고 있습니다. 특히 駐車施設의 조기 확충은 막대한 豫算과시간이 所要되기 때문에 住宅街의 駐車難을 解決하기 위해서 먼저 우리 市에서는 居住者駐車優先制를 推進하고 있습니다. 또한 住宅街駐車難을 根本적으로 해소하기 위해서는 議員님께서 지적하신 바와 같이 그 지역 住宅街의 주차수요를 수행할 수 있는 駐車場이 확보되어야 할 것이므로 우리 市에서는 주택가 주차장 확충을 위한 각종 지원 시책을 적극적으로 開發해 推進해 나가고 있습니다.

먼저 住宅街 인근의 小規模 敷地 등 도시공간이 최대한 활

용되어 駐車場 建設이 促進될 수 있도록 地方稅 減免對象 範圍를 20대 이상의 수용 駐車場에서 10대 이상을 수용하는 駐車場으로 확대해 나가는 한편, 민영주차장 건설을 促進시키기 위해서 駐車專用建築物 외의 用途로 使用할 수 있는 부대시설 비용을 현행 20%에서 30%로 높여나가고, 駐車場 建設에 대한 용자지원 규모도 現行 3億원 範圍內에서 20億원 範圍內로 확대하며, 住宅街 인근에 區別로 2, 3개소 내외의 50내지 100대 규모의 公營駐車場을 建設하도록 市費 250億원의 豫算을 지원하여 推進해 나갈 計劃입니다.

다만, 議員님께서 제안하신 自動車 新規登錄者에게 駐車場建設負擔金을 徵收할 수 있는지 여부 등에 대해서는 關係機關과 보다 심도있는 檢討가 필요할 것으로 판단합니다.

모쪼록 議員님들께서 住宅街의 駐車難을 해소하기 위한 우리 市の 제반 施策들이 원만히 推進될 수 있도록 積極적으로 지원해 주시고 지도해 주시기 바랍니다.

다음은 朴議員님께서 幹線道路 不法駐車 團束은 강화하되, 소통 지장이 없는 裏面道路에 대해서는 5分駐車豫告制는 존속되어야 한다고 생각하는데 이에 대한 견해를 물으셨습니다.

道路交通法の 關聯規定에 따라 교통상의 모든 위험과 장애를 방지 제거하여 안전하고 원활한 交通을 확보하기 위하여 불가피하게 車輛의 駐停車를 금지하여야 할 地域을 대상으로 駐停車 禁止區域으로 지정해서 운영하고 있습니다. 이와 함께 道路上의 주차를 허용하여도 交通疏通에 장애가 되지 않는다고 판단되는 地域에는 路上駐車場을 설치하여 市民의 駐車便宜를 최대한 제공하고 있습니다.

그러나 5分駐車豫告制는 원활한 道路疏通을 위해서 도로여건을 감안하여 불가피한 특정지역을 제한적으로 지정하여 運

營하는 駐停車禁止制度의 근본취지와 배치되고, 5分 駐車豫告時 이에 대한 관리가 사실상 어려우며, 이로 인해 오히려 不法駐停車가 만연될 가능성이 있는바, 이 制度의 포괄적인 존속은 檢討할 수 없다고 판단이 됩니다. 따라서 우리 市에서는 5分豫告制 등에 대해서는 駐車許容區域이 禁止區域으로 변경될 경우에 市民들에게 一定期間 그 내용을 홍보할 필요가 있는 경우에 한해서 시행하고, 전반적인 5分豫告制 施行을 폐지토록 各 自治區에 권유하고 있음을 말씀드립니다.

다음 朴議員님께서 勞使和음을 위한 단계적 조치로 우선 組合費 假押留 解除 및 行政訴訟 取下만이라도 地下鐵公社가 할 수 있도록 地下鐵公社 社長에게 직접 지시할 용의에 대해서 질문하셨습니다.

地下鐵公社에서는 96年 4月 3日 賃金交渉을 시작하여 5月 22日까지 여덟 차례에 걸쳐서 교섭을 하였습니다. 勞組에서는 8차 교섭시 두자리수 이상 賃金引上和 解雇者 復職, 損害賠償 請求訴訟, 組合費 假押留 解除 등의 현안문제가 해결되지 아니하여 더 이상 교섭할 필요가 없다고 하면서 결렬을 선언하고 어제 代議員 會議를 열어 爭議發生을결의한 상태입니다.

組合費 假押留는 작년 8月 4日 賃團協이 끝난 후에 5億 7,000萬원인 50%를 해제하였으며, 95年 8月부터 每月 공제되는 組合費의 50%인 약 5,000萬원씩을 매달 解除하고 있고, 작년 연말 4/4분기 勞使協議가 끝난 후에 假押留되어 있는 組合費의 50%인 4億원을 해제하여 지금까지 總 解除額은 14億 7,000萬원입니다. 그리고 현재 假押留되어 있는 금액은 6億 7,000萬원입니다.

組合費의 假押留 解除, 行政訴訟 取下 등 현안 勞使問題는

힘이 들고 어렵더라도 勞使間의 對話를 통해 해결하여야 하며 이러한 慣行이 정립되어야 한다고 생각합니다. 따라서 우리 市에서는 이러한 전통이 수립되도록 최대한 지원해 나가도록 하겠습니다.

다음 金信浩議員님께서 이태리의 전차는 大衆交通 수단으로 이용되고 大氣汚染도 없어 로마市長은 환경보호를 위해 전차를 더욱 증설할 計劃이라고 하는데 서울市도 전철을 도입할 計劃은 없는지 물으셨습니다.

전차는 地下鐵에 비해 設置費用이 적게 소요되고, 일반차량에 비해 운행에 따른 大氣汚染이 거의 발생하지 않는 장점이 있습니다만, 서울과 같은 과밀한 都市의 경우 交通疏通 障礙 등의 요인으로 인하여 교통수단으로서의 기능을 발휘하기는 어려운 실정이라고 생각하고 있습니다.

그렇기 때문에 우리 市 2011년 都市基本計劃案에서는 地下鐵이 중추적인 교통수단으로 확립되는 2000年 이후에 地下鐵 등 大衆交通이 미흡한 지역에 輕電鐵 100km를 建設하는 방안을 제시하고 있습니다. 앞으로 제2기 地下鐵 建設이 완료되는 98年 이후에 3기 地下鐵 建設과 연계해서 輕電鐵 등 우리 실정에 맞는 새로운 대량 교통수단의 建設計劃을 檢討해 나갈 계획입니다.

이상으로 質問事項에 대한 答辯을 마치도록 하겠습니다.

감사합니다.

○副議長 金箕英; 수고하셨습니다.

다음은 地下鐵建設本部長 나오셔서 答辯하여 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.

李善宰議員님께서 書面으로 地下鐵 5號線 애오개역의 이

름이 住民 정서에 맞지 않으므로 남아현역으로 바뀌줄 것을 말씀하셨습니다.

간단하게 答辯드리고자 합니다.

같은 內容의 建議가 區廳에서도 있었으므로 다음번에 열리는 우리 市 地名審査委員會에 회부해서 再審議를 받도록 하겠습니다.

이상입니다.

○副議長 金箕英; 다음은 文化局長 나오셔서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○文化局長 金禹奭; 文化局長 金禹奭입니다.

閔庚燁議員님께서 質問하신 사항에 대해서 答辯 올리겠습니다.

質問하신 내용은 風納土城 復元事業과 관련해서 93년부터 96년까지 事業을 완료토록 되어 있는데 현재 推進實績이 부진하다는 사항과 그리고 市政運營 3個年計劃書上의 補償費總額이 당초 계획상 總所要額에 비해서 89億원이 모자라게 계획된 이유, 그리고 政府가 담배消費稅를 地方稅로 이양하면서 風納土城을 전액 市費로 복원하겠다고 합의했는데 그 합의의 세부내용과 그 효력 여부에 대해서 물으셨고, 그리고 최근 中央政府에 費用負擔 要求 結果에 대한 진행사항에 대해서 물으셨습니다.

그리고 담배消費稅가 4,000億원을 상회하는 바, 市賣로 風納土城을 조기 復元하는 것이 경우에 맞다고 생각하는데 이에 대한 견해, 그리고 끝으로 기이 復元地域 土地에 대한 보상 미실시에 대해서 물으셨습니다.

여기에 대해서 答辯을 올리겠습니다.

風納土城 復元을 위한 저희들 市의 中期計劃이 당초 93年度

에 樹立할 때에 93년부터 97년까지 5個年 計劃으로 樹立이 되었었습니다. 그래서 그때 당시에 總 所要費가 補償費 709 億원 그리고 復元工事費에 120億원을 합해서 총 829億원을 投資해서 97년까지 事業을 마무리하는 것으로 계획이 수립되었습니다. 그러나 그 후에 저희들이 서울市の 中期財政計劃을 수립하는 과정에서 投資審議 結果, 地下鐵 추가건설 등 당면 현안문제 해결을 위한 投資優先順位를 감안한 財源의 배분계획에서 計劃期間을 당초 5個年 計劃에서 7個年 計劃으로 2個年을 더 연장하고 總事業費 규모를 846億원으로 변경한 바 있습니다.

따라서 현재 저희 市에서는 당초 計劃의 5個年 計劃으로 추진을 하고 있는 것이 아니고 수정된 計劃, 다시 말씀드리어서 7個年計劃으로 風納土城 復元事業을 수정된 計劃대로 추진하고 있다는 점을 먼저 설명을 드립니다.

그리고 市政運營 3個年計劃書에 補償費가 89億원이 모자라게 계획된 것은 이것은 저희들이 市政運營計劃이 市議員님께서도 아시다시피 98년까지가 지금 3個年計劃의 計劃期間입니다. 그래서 96年, 97年,98年 3個年을 計劃期間으로 해서 수립된 市政運營計劃이기 때문에 저희들이 99年度에 投資되는 事業費가 3個年 計劃에서 제외되어서 숫자로 표기가 되었기 때문에 일부 오해가 생긴 것 같습니다. 이것은 모자라게 計劃된 것이 아니고 計劃期間에 따라서 99年 投資費가 제외된 것임을 양해해 주시기 바랍니다.

그리고 지금 既復元 구간에 대한 未補償土地에 대해서 補償을 추진하지 않은 것에 대한 사항에 대해서는, 지금 風納土城 補償은 所要豫算을 市豫算에 계상을 해서 自治區에 배정을 하면 自治區에서 現地 民願 등 여건을 고려해서 補償對象의



優先順位를 정해서 추진하고 있습니다. 그런데 96年の 경우에 저희들이 50億원을 편성해서 自治區에 배정을 했는데 自治區에서 補償對象을 선정하면서 이미 작년에 補償價格을 감정해 놓은 地域이 이것이 既復元地域이 아니고 未復元地域에 대해서 작년에 補償價格 鑑定이 이미 完了되었습니다.

그런데 補償價格을 일단 鑑定을 하면 鑑定時效 滿了期間이 1年입니다. 그래서 올해 이것이 上半期를 넘기면 補償鑑定時效가 滿了가 돼서 再鑑定을 해서 또 補償協議를 해서 補償을 推進해야 되기 때문에 상당히 時期가 遲延이 되고 또 鑑定 等に 필요한 豫算이 별도로 所要되기 때문에 松坡區에서 補償鑑定이 完了된 부분에 대해서 우선 補償이 불가피하게 됐고, 그런 과정에서 既 復元 地域에 未補償 土地와 建物에 대한 補償이 현재 進行이 안 됐습니다. 앞으로 豫算이 확보되는 대로 既復元 區間에 대한 補償을 최우선적으로 施行을 하겠습니다.

이와 관련해서 追更豫算의 確保問題는 현재 追更豫算 編成에 관한 결정이 안 내려져 있습니다만, 앞으로 追更豫算을 編成하는 計劃이 수립된다면 市 財政運用計劃과 連繫해서 議員님의 要求事項을 檢討하겠습니다.

그리고 저희들이 88年度에 담배消費稅가 地方稅로 移讓될 때 담배消費稅 移讓이 서울特別市에 局限해서 地方稅로 移讓된 것이 아니고, 그때 당시 市·郡 基礎自治團體는 地方稅로 되어 있었습니다만, 서울特別市를 비롯해서 釜山市 等 6大都市에 대해서 市稅로 이것을 移讓해 줬던 것입니다.

그런 過程에서 당시 經濟企劃院長官하고 서울市長 간에 合意를 하게 되었는데 그 合意書의 내용을 보면, 담배消費稅 移讓과 관련해서 서울地下鐵 運營費 財政資金 支援, 그리고 首

都圈 大單位 쓰레기埋立場 建設事業, 그리고 都市 零細民 生活環境 改善事業, 그리고 木洞 室內 빙상장 建設事業, 또 서울古都民族文化復元事業, 이것이 바로 風納土城 復原事業이 되겠습니다만, 그리고 이외에 서울拘置所 土地買入費, 다음 연무시설 등 特定地域 開發事業, 그리고 地下鐵 追加建設事業費, 이런 것들은 담배消費稅를 地方稅로 移讓하면 서울시가 市費로負擔을 하게 했던 것입니다.

그래서 지금까지 이것을 市費로 즉 그 동안 해 왔습니다만, 지금 새로이 民選自治가 시작된 지금 시점에서 저희들이 判斷한 결과, 다른事業들은 政策的인 判斷에 의해서 合意事項에 넣을 수도 있었다고 보지만 이 文化財復元事業만큼은 文化財 保護法이라든지 國庫補助金豫算 및 管理에 관한 法律에 國家指定 文化財는 國家에서 70%를 負擔하고 地方費에서 30%를 負擔한다는 法定 明文規定이 있기 때문에 이것은 合意覺書에 의해서 法律에 정해진 事項을 초월할 수 없다 하는 것이 저희들의 입장입니다.

그렇기 때문에, 또 특히나 담배消費稅의 地方稅 移讓이 서울시만 국한해서 特惠를 준 것이 아니고 6大 都市에 전부 다 地方稅로 移讓해 준 것이기 때문에 다른 地方의 財政負擔 基準과 형평성의 문제도 역시저희들이 문제가 있다고 보아져서 97年度 國庫補助金으로 저희들이 234億원을 현재 文化財管理局에 要請을 해 놓고 있습니다. 제가 직접 가서 文化財管理局長을 만나고 이 문제는 合意覺書에 의해서 계속 市費가 負擔되어야 될 事項은 아니기 때문에 文體部에서 반드시 財政經濟院으로 國庫補助金 豫算을 要請을 해주도록 강력히 요구를 하고 왔습니다.

다음 끝으로 風納土城 周邊 建築物 高度制限의 緩和와 관

런해서 93年度 文化財課에 文化財 周邊建築物 事前承認業務 處理要領指針과 建築指導課에 91年度 文化財 周邊建築物 事前承認 基準調整이 있는데 93年度 指針에 따라서 91年度 指針의 效力은 喪失되는 것인지, 그리고 文化財 周邊에 建物を 재건축할 때에 文化財課의 事前承認을 받아야 하는지, 또는 文化財委員會의 審議를 받아야 하는지, 그리고 高度基準을 양 각 27도로 정한 특별한 이유가 있는지, 이 점에 대해서 물으 셧습니다.

지금 다른 地方自治團體도 마찬가지로입니다만, 文化財 周邊의 景觀保護를 위해서 建築法施行令 第8條第2項第3號의 規定에 따라서 事前承認 基準을 마련해서 운영을 하고 있습니다. 文化財 周邊 建築物 事前承認業務 處理指針은 建築指導課와 文化財課가 서로 별도의 指針을 작성해서 운영하는 것이 아니 고 이 指針은 文化財課에서 運營하는 指針입니다. 따라서 91年度 指針은 93年度 指針에서 당연히 改正된 것이 93年度 指針이기 때문에 91年度 指針은 현재 效力을 이미 喪失한 指針입니다.

참고로 93年度 指針은 91年度 指針에서 그동안 運營하다가 문제가 됐던 市民財產權 保護次元에서 다소 事項을 緩和해 改正해서 施行하고 있다는 점을 말씀드립니다.

그리고 양각문제와 관련된 사항인데 事前審議는 地方文化財 로指定된 文化財 周邊 建築行爲에 대해서는 規制가 없습니다. 다만, 國家指定文化財에 대해서 指定을 하고 있는데 저희 서 울市內에 國家指定文化財와 市指定文化財가 總 합쳐서 211個 文化財가 있는데 그 중에서 73個所에 대해서만 저희들이 事前建築審議를 하고 있습니다. 國家指定 文化財保護區域 境界 로부터 100m이내에서 이루어지는 建築行爲에 대해서 事前審

議를 거치도록 되어 있는데 이것은 서울시 文化財委員會의 事前審議를 거쳐서 承認을 하고 있습니다. 양각 27도를 기준으로 하고 있는 것은 保護區域境界로부터 建築物까지의 이격 거리와 그 지점에서 올라가는 건물의 높이를 2 對 1로 설정을 한 것입니다.

그것은 왜 27도로 이 기준을 정했는지 그것을 제가 확인해 본 결과, 文化財委員會에서 어떤 統一된 기준이 없이 개별적으로 審議를 할 경우에는 어떤 公正하지 못한 結果가 나올 수도 있고 하기 때문에 이런 기준을 만드는 過程에서 環境心理學에서 理論上 어떤 물체를 가장편안하게 觀察할 수 있는 것이 어떤 물체의 높이의 거리를 2배로 떨어져 있는 지점에서 그 물체를 봤을 때 가장 편안하게 대상물체를 관찰할 수 있다고 합니다. 그것을 탄젠트로 풀었을 때 거기에서 나오는 角度가 27도가 나오기 때문에 그 27도를 양각으로 잡아서 文化財周邊의 建築의 높이를 제한하고 있습니다.

그래서 이것은 專門家들의 공통된 見解에 따라서 결정된 사항이고 하기 때문에 현재로서는 이 양각을 다시 수정하거나 할 그런 계획은 없다는 점을 말씀드리고, 저희들은 앞으로 가능한 한 이런 文化財保護와 市民의 財產權保護라고 하는 두 가지 價値를 균형있게 저희들이 다룰 수 있는 그런 방향에서 일을 해 나가겠습니다.

이상 答辯 마치겠습니다. 감사합니다.

○副議長 金箕英; 수고하셨습니다.

다음은 都市計劃局長 나오셔서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○都市計劃局長 洪鍾敏; 都市計劃局長 洪鍾敏입니다.

먼저 具哲會議員님께서 質問하신 2011年 서울시 基本計劃과 관련하여 서울 西北部地域은 都市計劃에서 실질적으로 제

외되었다 하는 그러한 말씀과 麻谷地區는 2000年代 永宗島 國際空港의 배후도시로서 지금부터 開發推進計劃을 세워야 하지 않겠느냐 하는 등 都市基本計劃을 재조정할 용의는 없는지에 대한 質問을 하셨습니다.

答辯을 드리면, 먼저 서울西北部地域 都市計劃과 관련해서는 都市基本計劃에서는 地域間不均衡과 階層間 隔差를 해소하기 위해서 장기적인 계획과 목표를 가지고 추진해 나가고 있다 하는 것을 말씀드리겠습니다.

현재 수립 중인 2011年 目標 都市基本計劃에서 地域間 均衡 開發을 위해서 도시공간구조 체계를 4大 生活圈으로 개편하고 1都心, 4副都心, 그리고 11個 地域中心, 53個 地區中心으로 개편을 추진하고 있습니다.

이 중 西北部地域에 대해서는 2011年 이후 장기적으로 水色을 副都心으로 육성하는 구상을 갖고 있고, 그 외에 연신내, 新村, 孔德地域등을 地域中心으로 육성하고, 佛光이나 南加佐, 鷹岩, 弘濟 등 8個 地區中心을 육성하는 계획을 반영하고 있습니다.

今年 內로 2011年 目標 基本計劃이 확정되어 그에 따른 地域中心이나 地區中心에 대한 用途地域 變更 등이 이루어져 개발이 활성화되고 江北에 중심을 둔 內部循環 都市高速道路 라든가, 2期 地下鐵 5·6號線 등이 완공되면 어느 정도 地域間 격차가 줄어들리라 저희들은 예상하고 있습니다.

또한 豫算分配에 있어서도 상대적으로 낙후된 江北地域의 低所得層 密集地域에 대한 住民福祉, 文化, 生活便宜施設 擴充 등을 적극지원해 나감으로써 상대적으로 개발로부터 소외되었다고 느끼고 있는 西北部 一部地域에 대한 지원을 강화해 나갈 계획입니다.

水色地域은 쓰레기를 安定化시키는 데에만 약 한 15年 내지 20年이 소요되는 것으로 추정이 되어 計劃期間 內에 개발은 어려운 실정이고, 다만 水色驛 南側 42萬坪에 대해서는 우선 宅地開發을 추진하고 있습니다.

또한 麻谷地區 開發計劃과 관련해서는 이 地域은 수천억원의 豫算이 소요되는 대규모 開發事業보다는 실질적인 市民 삶의 質 改善이라는 政策의 優先順位 調整에 따라서 交通이라든가, 環境, 福祉, 文化, 安全分野 등에 우선 투자하고, 이 地域의 대규모 綠地空間의 환경보전 필요성과 장래 土地資源을 관리한다는 측면에서 이 地域은 未開發 土地로 보존키로 하였습니다.

또한 2011年 目標 都市基本計劃 內에 上岩地域과 麻谷地域은 副都心으로서의 개발이 시간적으로도 도저히 불가능한 사항이라고 판단되어 目標期限 內에 副都心 育成은 제외되었다 하는 것을 다시 한 번 말씀드리겠습니다.

역시 具議員님께서 質問하신 불합리한 風致地區 再調整과 관련해서 衿川區 始興3洞 철재상가 地域과 九老區 溫水洞은 風致地區로 지정할 이유가 없다고 보는데 향후 風致地區 보존의 가치를 상실한 地域에 대해서 再調整할 용의는 없는지에 대해서 물으셨습니다.

현재 서울市內에 남아 있는 風致地區는 總24個 地區로서 면적은約 한 5萬坪이 됩니다. 이것은 60年代 後半부터 70年代 初까지 지정된 風致地區가 대부분이 됩니다. 이렇게 지정된 風致地區는 크게 3가지 유형으로 나눌 수 있습니다.

먼저 주로 公園과 인접하여 自然景觀을 유지할 목적이거나, 漢江邊조망축의 보호를 위해서 지정을 하였거나, 또는 서울市 外廓隣接都市와의 關門地域에 대해서 지정을 해놓고 있습니다.

다.

風致地區의 지정효과는 여러 가지를 들 수 있겠으나 우선 적정밀도를 유지하여 都市를 균형있게 발전시키고, 綠地造景을 확보하여 都市를 쾌적하게 가꾸어 나가는 데 기여하고 있습니다.

具議員님께서 지적하신 始興洞과 溫水洞 地域의 風致地區는 앞에서 말씀드린 바와 같이 市界 關門地域에 지정된 風致地區로서 71年 7月 開發制限區域 지정 당시 이미 市街化가 되어 있던 이 地域에 한하여 開發制限區域에 준하는 목적으로 지정된 특수한 성격의 風致地區입니다.

또한 建設交通部에서도 서울과 인접한 安養이나 城南, 富川市 등의境界地域에 지정된 風致地區에 대해서는 開發制限區域에 준하는 취지로 관리에 철저를 기하도록 指針이 시달된 바도 있음을 양지해 주시기를 부탁드립니다.

市에서는 향후 서울市內 風致地區에 대한 처리에 대해서 우선 현재 진행 중인 서울市 全域에 산재한 風致地區의 實態調査와 周邊景觀과 대비되는 컴퓨터 시뮬레이션이 케이스별로 완료되면 상태에 따라서 보존가치가 없는 風致地區에 대한 조정문제와 또한 현상 보존대상, 또는 公園用地로 더 강화하여 관리해야 할 대상 등에 대해서 6月 中 整備基準에 대한 試案을 마련하여 7月 中에 專門家の 諮問과 研究를 거쳐 市民 公聽會를 개최하고, 9月 中 市議會에 報告한 후에 10월까지의 各 自治區에 整備指針을 시달할 계획으로 추진 중에 있습니다.

이 業務는 어디까지나 서울市 公園綠地 擴充 基本政策의 틀 안에서 이루어진다는 점을 이해해 주시고, 이에 대한 적극적인 이해와 협조가 있으시기를 부탁드립니다.

다음은 朴謙洙議員님께서 質問하신 都市基本計劃에 대하여 空間構造, 道路構造 등에 대하여 書面質疑하신 內容에 대해서 答辯을 드리도록 하겠습니다.

앞에서도 말씀드렸습니다만 2011年 目標 서울市 都市基本計劃은 市政開發研究院이 중심이 되어 여러 專門家들이 참여하여 92년부터研究가 進行되어 왔고, 95年 4月 市民公聽會와 市議會의 意見聽取를 한 사항으로써 民選市長 就任 後 보완한 內容을 今年들어 市議會 都市整備委員會, 그리고 市民委員會, 都市計劃委員會 등에 별도 報告드려 諮問을 듣고 있습니다.

현재 추진 중인 2011年 目標 都市基本計劃에서 地域間 均衡開發을 위해서 도시공간구조 체계를 地域開發에 중점을 두고 1都心, 4副都心, 11個 地域中心, 53個 地區中心과 區廳別 3個 내지 5個 地域의 生活圈 중심으로 개편을 추진하고 있습니다.

江南·北을 위시하여 都市 전체가 균형발전될 수 있도록 도시공간 구조 개편을 보완하고 있으며, 道路體系를 방사형 구조에서 격자형 구조로 점차 개편하는 내용이 금번 수립 중인 都市基本計劃에 반영되어있음을 報告드리겠습니다.

今年 中 2011年 目標 都市基本計劃이 확정되어 그에 따른 地域中心이나 地區中心에 대한 用途地域 變更 등이 이루어져서 개발이 활성화되고, 江北에 중점을 둔 內部循環 都市高速道路와 2期 地下鐵 5·6號線 등이 완공되면 어느 정도 江南·北을 비롯한 地域間 격차가 줄어들 것으로 보고 있습니다.

議員님께서 특히 염려하시는 都心の 夜間空洞化 問題는 이를 방지하기 위해서 都市基本計劃의 指針에 따라 都心再開發 事業 施行時 住商複合이나 各種 文化施設 設置를 유도하고



있으며, 各種 인센티브제도를 도입하여 都心空洞化問題를 해결하고자 노력하고 있습니다.

또한 都市基本計劃에 區廳長 意見反映 問題는 94年度에 확정된 自治區 基本計劃 內容을 대폭 都市基本計劃에 반영을 하긴 하였습니다만, 기본적으로 25개 區廳長들의 의견은 일부 地域 利己主義에 편승한 民願性 요구가 많으므로 都市基本計劃에 모두 반영하기는 어려운 실정이라고 보여집니다. 따라서 區廳員들의 의견보다는 市議會의 의견을 반영하는 것이 중요하다 저희들은 그렇게 판단하고 있습니다.

따라서 지난 4월 市議會 都市整備業員會에 都市基本計劃을 報告하여장시간에 걸쳐 좋은 의견들을 들었고 확정시까지 都市基本計劃에 반영하고자 지금 현재 作業 중에 있습니다. 그러나 앞으로도 확정시까지 各區에서 추가 建議하는 사항 중 타당한 의견은 반영하도록 계속 노력하겠습니다.

역시 議員님이 質疑하신 統一對備 問題를 基本計劃에 반영하는 내용에 대해서는 이미 서울市政開發研究院이 이 都市基本計劃과 별도사항으로 이 문제에 대해서 연구한 결과에 의하면 統一이 급속히 이루어진다면 北韓 住民 약 300萬 내지 400萬名이 남하할 것으로 研究報告書에서는 추정을 하고 있습니다. 이 중 약 80 %가 서울에 정착할 것으로 예견하고 있으며, 이에 필요한 住宅은 50萬 내지 70萬 가구가필요할 것으로 보고 있습니다. 이를 수용하기 위해서는 근본적으로 政府 차원의 별도 비상계획 수립이 전제되어야 한다고 보고 있습니다만, 서울시로서는 事前準備와 對備策을 강구해 나가기 위해서 都市基本計劃에서도 이것의 基本方向은 수용할 계획으로 현재 補完作業 중에 있음을 報告드립니다.

이상 答辯을 마치겠습니다.

○副議長 金箕英; 수고하셨습니다.

다음은 住宅局長 나오셔서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○住宅局長 邊榮進; 住宅局長 邊榮進입니다.

住宅局 所管事項으로 李善宰議員님께서 두가지 質疑해 주셨습니다.

우선 水色驛 남측 上岩洞 일대의 開發과 관련하여 현재까지 推進實績과 開發方向을 質問해 주셨고, 計劃 수립시 文化, 體育, 綠地施設 확보 등 麻浦區民의 의견을 반영할 방안이 무엇인지 質疑해 주셨습니다.

우리 市에서는 지금 水色驛 남측 上岩洞 일대 약 44萬餘 坪에 대하여 住民의 生活環境 개선과 公共住宅의 택지 확보를 목적으로 宅地開發事業을 추진키로 하고, 기본조사를 거쳐 今年 6月 중 建設交通部長官에게 宅地開發地區의 指定을 신청할 예정으로 있습니다. 建設交通部에서 地區 指定 절차를 모두 완료하는 데 약 1年 정도의 기간이 소요될 것으로 예상되지만, 그렇게 되면 1997年 하반기에 開發基本計劃을 수립하고 이어서 補償을 시행할 수 있을 것으로 판단됩니다. 예정대로 된다면 團地造成을 위한 실제 工事は 1998年 하반기부터 시작되겠습니다.

開發計劃 樹立時에는 環境 親和的인 시가지 조성이 되어야 한다는 것을 최우선의 준거로 삼아 公園綠地 등 公共施設 用地와 文化, 體育, 社會福祉施設 등 住民 편의를 위한 제반시설 용지를 충분히 확보토록 각별히 유의하겠습니다.

開發基本計劃을 수립하는 단계에서 管理 區廳을 통하여 地域住民의 의견을 충분히 수렴하여 이를 적극 반영토록 노력하겠습니다.

두번째로 住居環境改善事業과 관련하여 서면으로 質疑해

주셨습니다.

住居環境改善事業이 補償費 豫算 부족으로 事業이 혹시 늦어지지 않을까 걱정하시면서, 補償, 협의가 원활히 추진되는 地域에 대해서는 事業期間 단축을 위하여 事業費 확충을 지원할 용의가 없는가라고 質問해 주셨습니다. 住居環境改善事業에 대하여 지대한 관심을 보여주신 것 우선 깊이 감사드립니다.

우리 市 住居環境改善地區는 今年 5月 현재 81개 地區가 있습니다. 이 중 區廳長이 施行者가 되어 公共施設 整備를 區에서 맡고 住民 스스로는 住宅을 개량하는 現지개량의 형태가 63개 地區이고, 또 都市開發公社가 시행자가 되어 建物, 土地 등을 전면 補償買入한 후 공동주택을 건립하는 공동개발의 형태가 18개 地區로 되어 있습니다.

李善宰議員님께서 지적하신 문제점이 우려될 수 있는 것은 現지개량사업의 형태입니다. 우리 市에서는 自治區의 요청에 따라 所要豫算을 즉시 배정하고 있고 豫算도 충분히 計上되어 있으므로 豫算配定 지연으로 事業推進이 늦어지는 사례는 없을 것으로 판단됩니다만, 公共施設에 저촉된 土地主들이 補償價 저렴을 이유로 협의에 응하지 않아 사업추진이 늦어지고 있는 경우는 종종 있습니다.

우리 市에서는 이에 대하여 적정한 補償價 선정과 적극적인 補償協議에 심분 노력하는 한편, 필요한 경우 시기를 놓치지 않고 法에서 정한 수용 절차를 진행하여 事業期間을 최대한 단축할 수 있도록 더욱 노력하겠습니다.

이상 住宅局長이 答辯드렸습니다.

감사합니다.

○副議長 金箕英; 수고하셨습니다.

다음은 道路局長 나오셔서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○道路局長 徐茂田; 道路局長 徐茂田입니다.

李善宰議員님께서 質問하신 서울市行政權限委任條例를 改正하여自治區 도로인 12m이상 20m미만 도로를 市 豫算으로 개설할 용의와 소방도로 개설을 위한 特別交付金 擴大支援 용의가 있는지에 대한 答辯을 드리겠습니다.

먼저 都市計劃 道路開設은 長期都市發展計劃에 의거 종합적 으로 施設 결정이 되고 물리적 상황과 財政與件을 감안하여 연차적으로 시행되고 있음을 報告드립니다.

현재 우리 市에는 아직 개설되지 않은 도로가 총 1,900餘 件에 面積上으로 568만㎡에 달하고, 이 중 幹線道路 기능인 20m 이상 도로가 총 100餘 件에 面積으로는 전체 40%수준 인 240만㎡로서 豫算規模로는 약 4兆원이 필요한 실정입니 다.

地下鐵 建設 등 市 전체의 財政運用計劃上 앞으로 계속 건 설되어야 할 都市高速道路를 제외한 최근 5年間 일반도로 新 規建設事業에는연간 1,800억원 규모가 투자되어 왔으며, 이 런 수준으로는 20m 이상도로개설에만도 앞으로 20年 이상이 소요될 것으로 예측됨을 감안할때 自治區 도로기능인 20m 미만 도로까지 市 豫算으로 개설하기는어려운 현실입니다.

또한 앞에서 말씀드린 投資 展望과 道路網 체계상 12 내지 15m 도로는 區廳 管內의 洞과 洞을 연결하는 自治區 도로기 능을 감안하여制定된 理行例條는 현 단계에서 불 적에 제반 여건의 변화가 없는 한 합리적으로 制定되었다고 판단되는 바입니다. 다만, 消防道路 開設 등 시급한 地域에 대하여는 지원요청이 있을 경우에는 自治區의 財政與件과 他 自治區와 의 형평성을 고려하여 特別交付金이 지원될 수 있도록 적극

노력하겠습니다.

이상 答辯을 마치겠습니다.

○副議長 金箕英; 다음은 民防衛災難管理局長 나오셔서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○民防衛災難管理局長 朴官燮; 民防衛災難管理局長 朴官燮입니다.

존경하옵는 市議會 金箕英 副議長님, 그리고 市議會 議員님 여러분, 지난 5月 23日 미그19기 귀순시 우리 市 民防空 경보사이렌이 미취명된 事件과 관련하여 서울市民의 生命과 安全을 위하여 일단 유사시 경보사이렌을 취명하여 一次的으로 대피토록 하여야 할 막중한 任務를 수행하지 못한 데 대하여 진심으로 죄송하다는 말씀을 드리며 백배 사과를 드리는 바입니다.

이어서 具哲會議員님께서 衿川區 소재 9萬 7,000餘 坪의 군부대가 衿川 發展을 저해하고 있는데 그 동안 移轉을 위하여 추진하고 있는 사항은 어떠한가라는 質疑에 대하여 答辯드리겠습니다.

서울市에서는 軍部隊가 衿川區 中心地域에 위치하여 區의 균형발전을 沮害하고 있으므로 軍部隊의 移轉을 요구하는 衿川區의 建議事項과서울市議會 95年 第13回 定期會時 議決하신 同 部隊의 移轉促求決議案에 따라 95年 6月 1日부터 96年 1月 16日까지 2차에 걸쳐 公文發送 및國防부와 移轉 가능여부에 대하여 협의한 결과, 今年 3月 14日 同 部隊는 首都圈 방어기능을 수행하는 작전상 중요한 部隊로 현 지역 주둔이 불가피하며, 衿川區에서 선정하여 軍部隊에 제시한 移轉候補地는 작전성 검토결과 부적절하여 部隊移轉이 不可하다는 내용으로 서울市, 서울市議會, 衿川區廳 등에 통보되어 온 바

있으며, 또한 本 事項에 대해서는 금년 3月 19日 第83回 臨時會에서 黃好淳議員님께서도 같은 내용의 사항을 質疑하셔서 答辯한 바 있습니다.

그리고 이 문제를 위하여 官軍 協議機會를 통해서 意見交換이나 口頭協議를 계속하고 있으나 이 문제가 단시일 내에 우리 市와 國防部가 일방적으로 처리할 수 있는 사항이 아니기 때문에 아직까지 구체적으로 진척은 되지 않고 있습니다.

그러나 우리 서울市에서는 都市의 균형발전을 위하여 지속적으로 國防部와 협의하여 軍과 區의 요구사항이 최대한 수렴되어 軍部隊 移轉이 가능하도록 다시 다른 移轉 候補地를 물색하여 선정토록 國防部와 협의 후 汎政府차원에서 추진되도록 적극 노력하겠다는 것을 말씀드리면서 答辯을 마치겠습니다.

감사합니다.

○副議長 金箕英; 다음은 地下鐵公社 社長 나오셔서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 地下鐵公社 社長 金振浩입니다.

먼저 朴謙洙議員님 質疑하신 사항에 대해서 答辯을 드리겠습니다.

朴謙洙議員께서는 堂山鐵橋의 철거에 대해서 再考를 할 필요가 있지 않느냐 하는 그런 취지로 12月 전면 철거여부는 2期 地下鐵이 완공되고, 그리고 大衆交通이 활성화되면서 交通對策이 어느 정도 정착이 되는 효과를 봐서 撤去를 했으면 좋겠고, 또 권위 있는 第3의 機關에 한번 더 철거의 타당성 여부를 확인해서 할 필요가 있다고 보는데 그렇게 할 용의가 없느냐 이런 말씀을 주셨습니다.

堂山鐵橋 問題는 제가 本會議 席上에서 여러번 議員님들에

게 타당성에 관한 설명을 答辯을 드린 것으로 알고 있습니다만, 다시 한 번 우리 議員님들의 깊은 이해 있으시길 부탁을 드리면서, 撤去의 타당성에 대하여 요약해서 答辯을 드리면서 報告를 드려야 되겠다 이렇게 생각을 합니다.

잘 아시는 것처럼 92年 10월에 저희들 자체에서 다리를 점검을 해 보니까 금이 가고 있는 사항을 확인을 하고, 이것 어떻게 措置를 해야되겠다는 생각에서 93年 10월부터 94年 10월까지 사실 우리 國內에서는 가장 鋼構造에 대해서 權威가 있는 韓國鋼構造學會에 의뢰를 해서 이것을 어떻게 補修했으면 좋겠고, 그 원인이 뭔가를 用役을 시켜서 94年 12月 5일에 어떻게 고쳤으면 좋겠다는 최종적인 案이 나와서 그때 나온 사항이 스톱홀을 한다든가, 덧판을 붙인다든가 이런 식으로 補強하면 괜찮겠다 하는 그런 이야기가 있어서 지난번에 報告를 했습니다만, 904본 세로보 중에서 금이 간 것이 약 74%에 해당되는 669본이 금이 가고, 個所로는 1,939個所가 균열이 갔기 때문에 鋼構造學會의 처방대로 전부 措置를 마쳤습니다. 마쳐놓고 運營을 해 보는데도 계속해서 새로운 균열이 나오고 또 補修한 장소에도 다시 균열이 나오는 그런 사항이기 때문에 다시 점검을 해 보니까 세로보를 바꿔야 된다 하는 그런 결론이 나오고, 그때 또 겸해서 다리를 건설한 會社에서 자기비용으로 外國機關인 산타페에 用役을 의뢰해 본 그 결과는 역시 세로보를 갈아야 되고, 이것을 그냥 運營하면 붕괴위험이 있으니까 뜯어서, 새로 交替해야 된다는 그런 의견이 나왔습니다.

잘 아시는 것처럼 당초에는 이것을 고쳐서 쓰는 쪽으로 저희들이 의견을 들어서 고쳤습니다만, 고쳐 보니까 뜻대로 그대로 유지가 안 되고 계속 흠이 가니까 안 되겠다 하는 그런

생각에서 다리를 交替하는 쪽으로 다시 검토된 것입니다.

또 그 檢討하게 된 이유 중에 하나가 세로보를 고치는데 약 1年間 車를 세워야 될 그런 문제가 나옵니다. 車를 세우지 않고는 도저히 세로보를 바꾸는 방법이 없습니다. 1年間 車를 세워놓고 세로보를 바꾸어 놓은 후에 안심하고 다닐 수 있는 그런 것이라고 한다면 그렇게 하는 것이 바람직합니다. 그러나 바꾸고 난 후에도 새 다리를 놓는 것과 똑같이 되지 않고 계속해서 금이 갈 경우에 그것을 補修해야 되고, 安全問題도 확보 안 되니까 차제에 市民의 生命의 安全을 위해서는 돈이 좀 더 들고, 또 어떤 면에는 시간이 더 걸리더라도 세우는 김에 1年 반 더 세워서 완벽하게 해 놓고 그리고 운영하는 것이 바람직하다 하는 그런 취지에서 撤去 쪽으로 방향이 결정돼서 지금 今年 12月末 이후에 撤去하도록 결정이 됐습니다만, 12月末로 결정된 사항도 조금 전에 朴謙洙議員이 걱정해 주신 것처럼 代替交通手段이 확립되지 않는 상태에서만 약에 撤去했을 경우는 정말로 엄청난 交通大亂이 올 수 있는 소지가 있기 때문에 第2期 地下鐵, 적어도 汝矣島區間 쪽이 완전히 開通되어서 어느 정도 代替交通手段이 확보되는 시점에 맞추어서 撤去해야 되겠다 그런 시각에서 今年 12월에 撤去하도록 이렇게 된 것입니다.

管理하는 저희들 측면에서는 사실 어떻게 보면 代替交通手段이 빨리 되면 그 시간에 맞춰서 하루라도 빨리 撤去하는 것이 안심될 수 있는 사항입니다. 잘 아시고 있는 것처럼 다리를 管理하는 저희들 당무자로서는 하루에 한 件 정도 금이 가는 현상을 보면 정말로 잠이 안 올 정도로 조마조마한 심정으로 管理를 하고 있다는 상황을 다시한번 議員님들에게 말씀을 드리고, 왜 이렇게 금이 가느냐 하는 사항을 技術的으



로 검토해보니까 設計를 하면서 구조적으로 중로교형식으로 돼 있기 때문에, 중로교라는 것은 상판구조와 트러스 중간에 위치하고 있다, 철로가. 그리고 하중도 활하중이 상하중보다 크게 설계된 경량설계 돼 있다, 이 사항은 뭐냐하면 電車が 다니면서 주는 그 하중보다 다리가 버티어 나가는 하중이 훨씬 더 높아야 되는데 그렇지 않고 다리가 버티어 나가는 하중이 電車が 다니는 하중보다 가볍다는 그런 뜻입니다. 그러니 충격이 더 간다 그런 이야기입니다.

그렇기 때문에 피로한계에 다 달아 있고, 이 피로한계를 넘어가기 때문에 언제 어떻게 脫線이라든지 이런 事故가 생길 수 있다는 그런 판단에서 저희들이 撤去하는 쪽으로 이렇게 결정되었다 하는 사항을 지난번에도 우리 議員님들께 설명을 드렸습시다만 그 점 깊이 이해해 주시도록 부탁을 드리고, 또한 가지 지금 既已 撤去方向으로 결정이 되어서 撤去를 위해서는 아까 말씀드린 것처럼 과거에는 순환하던 사항이 回車하는 쪽으로 가기 때문에 회차시설을 먼저 해야 撤去를 할 수 있습니다. 그래서 回車施設 등에 관한 사항이 既已 投資가 되어서 일이 상당분야 진행되고 있기 때문에 지금 단계에서 다시 다리를 第3機關에 맡겨서 이것을 補修를 하는 것이 맞느냐, 혹은 撤去를 하는 것이 맞느냐 하는 事項을 檢討하기에는 조금 문제가 있다 저희들 判斷은 그렇게 생각합니다.

다시 한 번 議員님들에게 報告를 드리고, 또 朴謙洙議員 質疑에 答辯을 드립니다만 이런 배경에서 이룩되었고, 기이 그런 方針에 의해서 일부 豫算도 執行되고 있고 이미 推進되고 있는 事項이기 때문에 市民들의 生命과 財産의 保護 側面에서 좀 投資가 과잉하게 되더라도 그 事項은 우리가 그런 쪽으로 가는 것이 우리 安全을 管理하는側面에서는 바람직하지

않느냐 하는 그런 생각을 갖습니다. 그래서 우리 議員님들도 저희들이 그런 方向으로 정해서 推進한 事項이기 때문에 저희들이 용기 잃지 않고 열심히 일할 수 있도록 많은 理解心을가지고 좀 도와 주십사하는 부탁을 드리면서, 朴謙洙 議員님의 質疑에 대한 答辯을 드리도록 하겠습니다. 우리 議員님들 깊은 理解 있으시기를 다시 한 번 재삼 부탁을 드립니다.

다음은 金信浩 議員님 環境關係 質疑를 하셨습니다.

議員님께서 정말로 저희들 環境汚染에 관한 구체적인 데이터, 그리고 여러 가지 事項을 綜合해서 걱정해 주신 데 대해서는 대단히 저희들이 감사히 생각하고, 일부 指摘해 주신 事項은 저희들 施策에 反映을 해야 되겠다 이런 생각을 갖습니다.

環境數値에 대한 이야기는 기이 여러번 報告를 드렸기 때문에 여기서 구체적인 說明은 드리지 않기로 하고, 우선 議員님이 指摘해 주신 몇 가지 事項에 대해서 저희들 意見을 答辯으로 드리고자 합니다.

첫째, 지하터널에 유입되는 공기오염을 차단하기 위해서 열차가 달리는 구간과 승객이 서서 기다리는 승강장을 분리하는 칸막이를 設置하면 효과가 있지 않느냐 그런 말씀이 계셨는데, 실제 그렇게 設置되면 상당히 효과가 있습니다. 그러나 잘 아시는 것처럼 저희들 기이 驛舍構造가 다 建設되어 있는 事項이기 때문에 여기에 그런 構造를 넣기에는 상당히 豫算的인 事項도 그렇고, 더 더욱이 열차가 운행되고 있기 때문에 열차가 운행되지 않는 밤 12時 이후에 作業을 해야 될 그런 여러 가지 현실적인 여건 그런 事項 때문에 그런 施設이 바람직하고 또 효과가 있다는 事項은 인정을 합니다만, 豫算的인 側面이나 실제 構造에 施行하는 그런 技術的인 面이나 이

런 事項을 감안해서 그런 遮斷할 수 있는 施設을 하기에는 현실적으로 매우 어렵다 하는 事項을 우선 答辯을 드리고요.

그 대신 지하터널에 있는 그런 분진이나 이것을 제거하기 위해서 분진흡입열차를 저희가 도입했습니다. 그러면 상당 분야가 아마 그쪽으로 빨려들어가기 때문에 실제 승객들 기다리는 쪽에 공기가 나빠지는 事項은 조금 막을 수 있는 그런 길이, 완전 遮斷은 안됩니다만 막을 수 있는 길이 있지 않느냐 해서 저희들 97年 8月頃에 아마 도입이 되면 움직여지지 않느냐 해서 지금 外國에 주문제작을 하고 있다하는 事項을 우선 말씀을 드리고요.

그 다음에 두번째 指摘해 주신 事項이 이런 空氣問題는 시민들의 생활과 더 더욱이 그 안에 勤務하는 우리 職員들의 健康問題를 위해서라도 총체적이면서도 정밀한 그런 오염측정과 기기에 대한 깊은 對策이 必要가 있다하는 그런 말씀이 계셨는데 옳은 말씀입니다.

저희들이 1년에 두 번씩 上半期에 한 번하고 下半期에 한 번 保健環境研究院에서 오염측정을 하고 있습니다. 議員님이 指摘하신 事項 등을 감안해 볼 때 이런 事項은 시민들의 생활을 위해서 얼마든지 더 많이, 또 총체적으로 하는 것이 바람직하다 그런 생각을 가지고 앞으로 저희들 두 번 더 해 가지고 예를 들어서 分期別로 4번 정도를 해야 되겠다 이렇게 생각을 하고, 그런 方向으로 檢討를 해서 좀 심도 있게 총체적으로 저희들이 체크를 하면서 깨끗한 環境이 되도록 이렇게 하고, 조금 더 나아가서 늘 걱정을 해 주셨습시다만 그 基準도 法定基準을, 그러니까 政府에서 公告한 基準보다는 오히려 우리가 目標를 정하는 것은 管理하는 基準을 政府 法定基準에만 맞출 것이 아니고 좀더 낮추어서 管理하는 쪽으로 가

는 것이 市民들 健康이나 또 驛舍를 깨끗하게 관리하는데 상당히 도움이 되지 않는가 이런 생각을 갖습니다. 그래서 그런 方向으로 推進하려고 지금 생각을 하고 있습니다.

그 다음에 세번째, 地下鐵 環境保護를 위한 法律制定이 必要 있다 하는 말씀이 계셨는데 이미 그런 趣旨가 수렴이 되어서 지금 현재 政府 環境部에서 가칭 室內空氣質管理法, 우리 地下鐵뿐 아니고 地下商街나 地下道에 대한 것까지 다 합해서 종합적으로 立法을 현재 政府에서 推進하고 있는 것으로 저희들이 알고 있기 때문에 그 事項은 아마 議員님이 指摘하신 그런 쪽으로 法이 制定되고 있지 않는가 이런 생각을 갖습니다.

여기에서 한 가지 參考로 議員님께 말씀드릴 事項은 현재 실내 공기오염도하고 바깥하고는 확실히 差異가 있습니다. 指摘해 주신대로 差異가 있는데 저희들이 法定基準은 室內하고 室外를 差異를 두고 있습니다. 室內는 조금 높게 策定을 하고 室外는 조금 낮게 策定을 해서 環境基準으로 되어 있다는 事項을 參考로 말씀드리기 때문에 늘 재어보면 아까 指摘해 주신 대로 室外보다 室內가 상당히 높은 數値로 나오는 것은 사실입니다. 그러나 政府에서 管理하는 基準이 다르니까 저희들이 우리 議員님들 報告할 때는 그 基準에 따라서 報告하니까 공기오염도는 크게 問題가 안 됩니다 하는 이야기입니다만 깨끗할수록, 그것은 내려가면 내려갈수록 더 좋은 事項이니까 아까 말씀드린 것처럼 그 基準도 法定基準보다는 훨씬 낮추어서 하겠다하는 事項을 말씀을 드리고요, 구체적인 데이터는 議員님들이 기이 가지고 계십니다만 나중에 다시 한 번 저희들이 策定한 세부적인 事項을書面으로 드리도록 그렇게 하고, 현재 공기의 질을 向上시키기 위해서 큰 事業으로는 전

에도 보고를 했습니다만 우선 換氣施設을 改良을 하도록 그렇게 하고, 두번째는 환기덕트 內部淸掃를 자주 좀 하는 것이 바람직하다 해서 그 淸掃를 좀더 자주 하도록 이렇게 하고, 그 다음에 가장 원초적인 事項입니다만 淸掃方法입니다. 淸掃方法을 재래식빗자루로 쓰는 그런 方法보다는 기계 흡입하는 쪽, 기계식으로 하는 것이 바람직하다 그런 것으로 가고 있고, 그 다음에 여과장치도 옛날 판넬식보다는 전기집진식이나 이런 식으로 좀더 첨단화, 과학화하도록 여과장치도 그렇게 하고, 아까 말씀드린 것처럼 터널 청소 흡입열차 같은 것을 도입을 하고, 그리고 換氣口에 대한 인상문제, 換氣口를 조금 높이면 우선 외부공기가 더 좋은 공기를 빨아들이니까 훨씬 室內 공기도 더 좋아진다는 次元에서 흡입구 높이도 좀 높이는 쪽으로 이렇게 推進할 計劃입니다.

다시 한 번 저희들 市民들이 이용하는 地下鐵 內的 공기로 염도에 대해서 깊은 關心을 가지시고 구체적인 숫자까지 摘示해 주신 데 대해서 감사의 말씀을 드리고, 저희들 提示해 주신 政策 中에 아까 말씀드린 것처럼 採擇할 수 있는 事項은 바로 저희들 採擇을 해서 최선을 다해서 市民들이 그래도 좀 안심하고 地下鐵을 利用할 수 있도록 그렇게 하겠다 이런 생각을 말씀을 드리면서 答辯에 갈음하고자 합니다.

대단히 감사합니다.

○副議長 金箕英; 수고하셨습니다.

다음은 教育廳 初等教育局長 나오셔서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○初等教育局長 池容根; 初等教育局長 池容根입니다.

具哲會議員께서 변두리 서민 밀집지역에서 방과 후 學校에 잔류하고 있는 學生들에 대한 善導 및 課外敎習서비스가

필요한바, 이에 대한 支援對策을 講究할 用意는 없는가라고 質問하신 데 대해서 答辯드리겠습니다.

요즘에 核家族이 많아지고 맞벌이 夫婦가 增加함에 따라서 學生들은 방과 후에 學校에 남아서 놀거나 이곳 저곳 과의 學院을 다니거나 거리를 방황하는 어린이가 상당수 있어서 그 指導對策이 매우 必要함을 절실히 느끼고 있습니다.

이에 대한 對策으로 서울시教育廳에서는 昨年度부터 방과후 特別活動을 학교실정에 맞게 다양하게 開設해서 學生들의 취미, 특기 신장을 위한 건전한 教育活動을 전개하거나, 운동장 또는 학교 도서실등의 施設을 개방해서 잔류 學生들에게 희망에 따라서 취미활동을 할 수 있도록 할 것을 各 學校에 권장해서 차츰 활성화되어 가고 있고, 상당한 수준에는 이르고 있습니다만 기대하는 수준에는 이르고 있지 못하는 실정입니다.

이제 머지않아서 構成 運營하게 될 學校運營委員會에서는 방과후 教育活動에 관한 내용도 협의결정하게 되어 있으므로 學校나 地域實情에 맞게 결정 運營해 간다면 차츰 더욱 활성화되어 가리라고 생각합니다.

앞으로 방과후 教育活動을 적극 권장해서 더욱 활성화되도록 적극적으로 노력할 것을 말씀드리면서 答辯을 마치겠습니다.

감사합니다.

○副議長 金箕英; 끝으로 教育廳 管理局長 나오셔서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○管理局長 鄭亨鎭; 管理局長 鄭亨鎭입니다.

具哲會議員님께서 衿川區 禿山洞 地域으로 大新中·高等學校를移轉기로 하고 지난 2月 15日 關係인들이 協議約定書를

체결하였다고 하는데 현재 진행사항과 이 地域 高等學校新設 方案은 갖고 있는지에 대한 質問을 주셨습니다.

鍾路區 杏村洞에 所在한 大新高等學校를 衿川區 禿山洞 地域으로 移轉하고자 저희가 서울시 當局과 협의한 결과, 지난 4月 3日자로 同校가 위치한 주변일대가 風致地區로서 해제가 곤란한 地域이라는 통보가 있어서 현재는 移轉業務推進이 사실상 答보상태에 있다는 점을 말씀드리겠습니다.

현재 衿川區 管內에는 人文系 高等學校 3個校, 商業系 高等學校 1個校, 藝術系 高等學校 1個校 等 5個 高等學校가 있습니다. 그러나 96學年度 衿川區의 人文系 高等學校 新入生 配定現況을 말씀드리면, 收容施設이 부족해서 500餘 名의 학생이 다른 지역으로 배정되고 있어서 통학에 불편을 겪고 있는 것이 사실입니다.

따라서 현재 衿川區廳에서도 學校用地 확보를 위해서 여러 모로 노력하고 있는 것으로 알고 있습니다만. 적당한 學校用地가 확보되면 저희는 大新高等學校를 포함해서 都心地所在 既存 私立學校의 移轉을 적극 권장해서 衿川區 居住 學生의 통학불편을 최대한 해소시킬 計劃임을 말씀드리겠습니다.

두번째로 具哲會議員님께서 서울시內 初·中等學校 講堂保有 學校는 극소수에 불과한데 全人教育을 위해서 부족한 講堂을 확보할 계획은 무엇인지에 대한 質問을 주셨습니다.

현재 公立學校 講堂 및 體育館 보유현황은 初等學校는 478 個校 中에 8.4 %인 40個校, 中學校는 240個校 中에서 9.2%인 23個校, 高等學校는 74個校 中에 68.9%인 51個校 等 모두 792個 學校 中에서 14.3%인 114個 學校만이 講堂 겸 體育館을 보유하고 있는 실정입니다.

저희 教育廳에서는 93年度부터 매년 高等學校에는 講堂 겸

體育館 3個校씩을, 初·中學校는 多目的室을 教育廳當 1個校씩 9個校에 新築하여 왔습니다. 今年度에도 저희는 11個 教育廳이 初·中學校에 11個의 多目的教室을新築하고, 高等學校 等 5個校에 講堂 겸 體育館을 新築할 예정입니다.

신축대상기준을 말씀드리면 教育환경이 열악한 地域, 學校密集地域으로 隣接學校에서 공동활용이 가능한 學校, 體育育成 種目學校 建立敷地 確保 與否 등이 중요한 고려사항이 되겠습니다.

講堂 겸 體育館과 多目的室을 건립하는 데는 約 20億원 내의 豫算이 소요되어서 현재의 저희 教育財政 與件으로는 學校施設設備基準上 勸獎施設인 講堂 겸 體育館을 별도 豫算을 확보해서 많이 建立할 수 없는 어려움이 있다는 점을 議員님께서 이해해 주시기 바랍니다.

앞으로 저희는 財政與件이 호전되면 全人教育和 地域社會를 위해서 기존 학교에 講堂 및 多目的室 건축을 늘려 나가도록 노력하는 한편에 유희교실이 있는 學校에도 同 施設을 講堂 이나 多目的室로 개조하여 活用할 수 있도록 지원할 계획입니다.

이상 答辯을 마치겠습니다.

○副議長 金箕英; 수고하셨습니다.

지금까지 들으신 執行部側의 答辯內容에 대하여 朴謙洙議員의 補充質問 申請이 있었습니다만 朴謙洙議員의 양해가 있었으므로 오늘補充質問은 내일 하도록 하겠습니다.

이상으로 오늘의 市政質問을 모두 마치겠습니다.

오늘 質問하여 주신 다섯 분의 議員과 答辯하여 주신 關係 公務員여러분, 그리고 끝까지 진지하게 임해 주신 同僚議員 여러분, 장시간 대단히 수고 많으셨습니다.



이상으로 第85回 臨時會 第2次 本會議를 마치고 第3次 本會議는 5月 30日 午前 10時에 開議됨을 알려드립니다.

散會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(16時 41分 散會)

---

○出席議員 131人

慶奎福	高光哲	高溶振
具哲會	金廣洵	金洛淳
金明炫	金相男	金成洙
金成春	金聖浩	金勝子
金信浩	金寧剛	金永俊
金永春	金永姬	김장주
金在京	金在仁	金種求
金鍾來	金周喆	金亨吉
金洪奎	金喜甲	盧永奭
盧載東	魯泰塾	文錫珍
文龍子	文八卦	閔庚燁
閔相今	閔鍊植	閔泳三
朴謙洙	朴南植	朴德基
朴相根	朴洙桓	朴時河
朴一男	朴贊國	朴贊秀
白南善	白聖德	徐在浣
成聖鏞	宋德華	宋仁回
申垞植	安秉昭	安順德
梁敬淑	梁東錡	梁會善
魚潤慶	呂鼎九	吳廣烈
禹元植	劉大運	柳鍾璵

劉俊相	尹福永	尹鍾一
李康玉	李建行	李達源
李善宰	李成浩	李始英
李亮漢	李英順	李容富
李允中	李子源	李廷義
李智文	林靜枝	張夏雲
張壽完	田炳萬	鄭炳權
鄭炳仁	鄭福辰	鄭善順
鄭水華	鄭在天	鄭鎮宇
鄭鎮澤	鄭泰宗	鄭韓植
鄭海純	趙上男	趙相勳
趙旬衡	池龍鎬	池昌洙
車星煥	崔光雄	崔永運
崔鍾午	崔俊和	崔炯莘
黃炳五	黃仁明	黃正植
홍진구	金洙福	金東洙
黃好淳	許光泰	洪樂元
洪性龍	洪淳喆	洪承采
洪月杓	金錫判	金錫浩
金亨根	白懿宗	孫馥
吳世根	劉起鍾	金箕英
文一權	李聲九	李載震
張精一	崔鍾德	

○出席公務員

서울特別市

市長 趙淳

政務副市長 崔洙秉

行政1副市長 金義在  
環境管理室長 卓秉伍  
交通管理室長 金東勳  
地下鐵建設本部長 金學載  
文化局長 金禹奭  
都市計劃局長 洪鍾敏  
住宅局長 邊榮進  
道路局長 徐茂田  
民防衛災難管理局長 朴官燮  
地下鐵公社社長 金振浩  
서울特別市教育廳  
教育監 李俊海  
初等教育局長 池容根  
管理局長 鄭亨鎭

---

## 書面質疑書

○李善宰 議員;

다음은 주거환경개선 사업에 대하여 질의하겠습니다.

주거환경개선사업은 열악한 도시민의 주거환경을 개선하기 위하여 한시법으로 추진되고 있는 사업인데, 현재 자치구별로 여러 지역에서 시행되고 있으나 사업기간이 장기화되는 등 (보통 4-5년) 활발히 추진되지 못하고 있어 주민생활에 많은 불편을 초래하고 있습니다.

또한 주변여건이 대부분 노후 불량주택 밀집지역으로 장기 사업시행에 따른 안전사고 위험 등이 많이 있습니다. 그러나 보상비 예산 부족으로 신속히 추진하지 못하는 곳이 여러 곳 있다고 본의원은 알고 있습니다.

마포구 경우만 보아도 4개 지구에 총사업비 571억 3,000만원 중 '92년도부터 '96년까지 연차적으로 329억 4,000만원(공사비 포함)만이 배정되어 보상 추진에 어려움을 겪고 있으며 사업을 신속하게 추진하지 못하고 있는 실정입니다.

시장께서는 대다수 서민들의 내집 마련의 꿈과 생활 안정을 위해 보상 협의가 원활히 추진될 수 있는 지역에 대하여는 사업추진기간을 단축할 수 있도록 자치구에 사업비를 확충지원 할 용의는 없는지?

시장의 긍정적인 답변을 바랍니다.

다음은 지하철역 이름에 대하여 질의하겠습니다.

지하철역의 이름은 그곳에 거주하는 시민이든 지하철을 이용하는 시민이든 자주 사용하게 되는 것입니다. 때문에 역의 명칭은 부르기 쉽고 듣긴 좋고 또 위치를 나타내는 내용이 들어 있어야 합니다.

물론 역명의 지정은 향토사학자라든지, 대학교수라든지, 전문가가 참여하여 결정한 것으로 알고 있습니다. 그러나 전문가의 의견도 중요하지만 그곳에 거주하고 이용하는 주민의 의견은 더욱 중요하다고 생각합니다.

5호선의 애오개역은 현재 주민들 사이에서는 부정적 이미지를 가지고 있습니다. 부르기도 어렵고, 위치가 어디인지도 알 수 없는 애오개역을 남아현역으로 바꾸어 줄 것을 주민들은 바라고 있습니다.

다시 말씀드리면 애오개는 애오개, 즉 아이들의 시체를 많이 매장했다는 데에서 붙여진 이름이라서 부정적 이미지가 많다는 말씀입니다.

시장께서는 이러한 주민들의 의견을 감안하여 지하철역명을 바꾸어 주실 의향은 없으신지 답변을 바랍니다.

장시간 경청하여 주셔서 감사합니다.

○朴兼洙 議員;

2011년 목표 서울시 도시기본계획안의 재검토에 대해 질의하겠습니다.

새롭게 마련된 2011년 목표 서울시 도시기본계획안에 대해 본의원은 많은 의문을 갖지 않을 수 없습니다. 지금까지의 서울시도시계획에서 도시 공간구조는 도심-부도심-지구중심의 계층적인 형태를 지향하여 4대문안 도심을 중심으로 하여 방사선형 도로를 따라 외곽으로 부도심, 지구중심이 형성되도록 하는 것입니다.

이러한 공간구조 계획이 현재 서울의 도시문제의 가장 큰 원인이 되고 있다고 본의원은 판단하고 있는데, 이 문제에 대한 시장의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

이와 같은 도시공간 구조하에서 도심과 부도심에는 업무·상업시설이 집중할 수밖에 없으며, 외곽 변두리엔 베드타운이 형성되어 직장과주거가 분리된 도시개발이 이루어질 수 밖에 없다고 생각합니다.

'95년도 중구와 강북구의 건축허가 면적을 살펴보면, 중구는 업무·상업용 건축 면적이 전체 허가면적의 87 %를 차지하며, 주거용건축면적은 9.8에 불과하고, 강북구는 업무·상업용 건축면적이 전체 허가면적의 3.4 %에 불과하며, 주거용 건축면적이 95.2 %나 차지한 것으로 나타나고 있습니다.

따라서 도심은 상주인구가 매년 줄어들고 있으며, 야간 공동화현상이 심화되고 있으며, 한편 외곽 변두리지역은 베드 타운화되어 가고 있으며, 자족기능을 수행치 못하고 갈수록 낙후되어 가고 있습니다.

서울과 같은 방사선형 도로 구조하에서 이와 같은 공간구조

는 출퇴근 교통난 등 도시문제를 일으키는 가장 근본적인 원인이라고 생각하는데, 이에 대한 시장의 견해를 말씀해 주시기 바랍니다.

본의원은 수정된 이번 계획안이 처음 계획안과 기본골격은 거의 같으며 시장의 지시는 일부만 수용되고 거의 무시되었다고 생각합니다.

시간이 걸리더라도 2011년 목표 서울시도시기본계획안을 근본적으로 재검토할 의향은 없는지 묻고 싶습니다.

다시 말하면 도심-부도심-지구중심으로 수직적 계층화한 현재와 같은 공간구조가 아닌 전 지역이 균형발전 할 수 있는 다핵구조로 변화되어야 한다고 생각합니다.

15년 후 서울의 미래를 결정하는 도시계획을 수립할 때는 시의회 등 시민대표의 의견과 전문가의 자문 등 많은 시민의 의견을 수렴하여야 하겠지만 특히 서울시를 구성하고 있는 25개 자치구의 구청장들의 의견수렴은 필수적이라고 생각합니다.

그런데도 이를 무시한 이번 계획안은 절차상 큰 오류를 범하였다고 본의원은 판단하며, 앞으로 구청장들의 의견을 수렴할 용의는 없는지 답변하여 주시기 바랍니다.

이와 함께 2011년 이전에 남북한의 통일이 이루어질 가능성이 매우 높은바, 이에 대비한 내용이 이번 계획에는 충분히 반영되지 못했습니다. 서울 북부지역의 개발에 대비한 계획이 포함되어야 한다고 본의원은 생각하는데, 시장의 견해는 어떤지 밝혀 주시기 바랍니다.

갈수록 악화되고 있는 자치구간 재정불균형을 해소할 방안에 대해 질의하겠습니다.

모두 아시다시피 지난해 시에서 자치구 재정의 불균형을 완

화하기 위하여 시세인 담배소비세와 구세인 종합토지세를 상호교환하는 것을 내용으로 하는 지방세법 개정을 추진한 바 있습니다.

안타깝게도 일부 구의 반대로 실현되지 못하고 무산된 바 있습니다만, 앞으로 이것은 반드시 재추진되어 실현되어야 한다고 생각합니다.

서울의 25개 자치구는 다 같은 서울에 속하면서도 지역 여건이나 재정력에 있어서는 엄청난 차이를 보이고 있습니다.

소위 잘 사는 구인 강남, 서초, 중구의 96년도 자주재원은 못 사는 구인 강북, 도봉, 금천의 5배에 이르며, 재정력 지수(기준재정수입액-기준재정수요액)를 보더라도 잘 사는 3개 구는 158.4%에 달하는데 못 사는 3개 구는 재정력 지수가 35.0%에 불과합니다.

재정자립도를 보더라도 25개 구의 평균이 61.5%인데 잘 사는 3개 구는 실질적으로 100%가 넘으며 15개 구는 평균 이하입니다.

주민에 대한 서비스에 바로 영향을 주는 1인당 세출액을 보면 중구의 경우 1인당 74만 4,000원인데, 관악구의 경우 17만 3,000원에 불과합니다.

아시다시피 이와 같은 재정불균형은 과거 고도성장기에 서울의 불균형 개발정책에 의하여 파생된 결과입니다. 도심과 강남지역의 집중개발에 따라 이 지역(강남, 서초, 중구)은 상업, 업무시설이 집중들어서게 된 것입니다.

구세의 주 세목이 종합토지세와 재산세로 구성되어 있어 불균형개발에 따라 이러한 세목은 자치구간 극심한 격차를 보이게 된 것입니다. 한마디로 부익부 빈익빈 현상이 자치구간에 갈수록 심화되고 있습니다.

이러한 자치구간 재정불균형을 해소하기 위해서는 첫째, 구간 세원이 불균형 분포된 구세인 종합토지세와 재산세를 시세로 하고, 비교적 고르게 분포된 담배소비세와 자동차세를 구세로 전환해야 할 것입니다. 대신 담배소비세의 45%인 교육비특별회계 전출금은 시에서 부담해야 할 것입니다.

이렇게 되면 취약한 자치구의 재정력이 전반적으로 향상되고 자립도가 평균 61.5%에서 81.6%로 상향되게 될 것이며, 60%미만 14개 구는 모두 60%이상으로 올라가게 될 것입니다.

시장은 이와 같은 효과를 얻을 수 있는 세목교환을 다시 한번 추진할 용의는 없는지 분명히 답변해 주시기 바랍니다.

둘째, 현행 자치구 재원조정제도도 획기적인 개선이 요망됩니다.

지난해 일부 개선된 현 제도는 자치구간 재정불균형을 해소하는데 일부 기여를 하고 있으나 보다 적극적으로 도시균형 발전을 위해서는 현 조례를 서울특별시자치구균형발전을 위한 재원조정조례로 바꾸고 가칭 자치구균형발전위원회를 구성하여 낙후된 자치구의 균형된 발전을 위한 투자수요를 대폭 반영하여 조정교부금을 지원할 수 있도록 하고, 자치구에서 자주재원 확보를 위해 자구 노력을 한 부분에 대해서는 인센티브를 부여하는 방안을 강구해야 할 것입니다.

이와 같은 획기적인 제도개선을 과감히 추진할 용의는 없는지 답변하여 주시기 바랍니다.

존경하는 시장과 집행부 공무원 여러분, 서울시가 이번에 의욕적으로 발표한 5·13교통종합대책은 주로 소통난 위주의 정책으로서 혼잡통행료, 주차장 유료화, 교통수요 관리, 10부제, 주행세 등으로 승용차 이용억제에는 상당한 기여를 할 것으



로 보이지만 결국 주택가 주차장 정책이 기본적으로 선행되지 않는 한 나머지 시책도 성공하기 어렵다는 점을 끝으로 강조하고 싶습니다.

본의원이 질문한 주택가 주차장 문제, 혼잡통행료문제, 버스업체 산업합리화 문제, 교통수요관리 문제, 당산철교문제, 지하철노사문제 등 6가지 사항은 시장의 정책적 판단을 요하는 사항이므로 시장께서 직접 답변해 주시기 바랍니다. 경청해 주셔서 감사합니다.