

〈2016년 6차〉

공사-동경급행전철 화상회의 결과보고

1 회의개요

- 일 시: 2016년 12월 14일(수) 11:30 ~ 12:30
- 장 소: 5층 소회의실
- 회의방법: 모바일기기(태블릿PC)를 활용한 원격 화상회의
- 참석자

공사			동경급행전철(도큐)		
부서	직책	이름	부서	직책	이름
전략사업본부 해외사업처	부장	심승무	사업통괄부 기획과	과장	오리요시오미
	대리	홍은숙		과장	가지타니 토시오
	주임	김정환		주사	다케다 히로미

2 회의내용

- 제8차 포스터교환, SNS 사업 진행현황 확인
 - 게시기간: 2016. 12. 16. ~ 2017. 2. 15.(2개월간)
 - 게시장소
 - 공사: 157개역 4매씩
 - 도큐: 97개역 1매씩(히카리에는 빈 공간이 없어 게시 불가)
 - SNS 게시일: 포스터 게시일과 동일

- 콜롬비아 재원조달 방안 사업 관련 질의
 - 배경 : 공사에서 수주한 ‘콜롬비아 도시교통인프라 재원조달 방안 수립’ 사업 관련, 일본 사례 수집을 위하여 질의

○ 질의 및 답변 요약

Q. 도큐가 메트로 사업 초기에 수송수입만으로는 적자였을 텐데, 이를 해소하는 어떠한 부대사업을 하였나?

A. 일본의 사철은 건설, 부동산 업자가 개발을 위하여 주변에 지하철을 건설하는 사업모델을 취하고 있었다. 따라서 초기부터 적자가 아니었고, 한국과는 지하철 사업모델이 완전히 다르다.

Q. 일본은 지하철 운영사업 자체가 적자가 아닌가?

A. 일본은 총괄원가주의를 채택하고 있어서 적정수준의 운임을 받고 있으며 수요 또한 크므로 적자가 아니다.

Q. 우리는 지하철 부족한 지하철 건설비 재원을 마련하기 위한 방안을 연구하고 있다. 일본은 건설단계에서 부족한 재원을 어떻게 마련하는 지 궁금하다.

A. 도쿄에서 가장 최근에 건설된 츠쿠바 익스프레스를 연구하는 것이 도움이 될 것이다. 건설을 위하여 토지를 저렴하게 수용하고 부지를 개발할 수 있도록 택지개발법 등이 츠쿠바 익스프레스 건설을 위해 제정되었다. 이 외에도 각종 개량 사업을 할 때에는 택지법 등에 따라서 저렴하게 토지를 수용할 수 있다. 건설 10년 전부터 요금에 10년 후 건설비용을 계상하여 미리 받아 건설비용을 마련하기도 한다. 편리성 촉진법이라는 법이 있어서 철도 회사가 수익 이내에서만 비용을 부담하는 제도도 있다.

Q. 적자를 부대사업으로 해소하는 예는 없는가?

A. 동경메트로가 좋은 예다. 동경메트로는 민영화 전 정부, 동경도가 각각 50%의 지분을 가진 국영기업이었으나 민영화 후 적자에 직면한다. 대부분 지하구간으로 지상 개발도 어려웠다. 그래서 역사시설을 활용한 부대사업을 적극적으로 추진하였고 그 수익이 엄청나다.

※ 추가 질의는 이메일로 하기로 함.

□ 기타토론

○ 공사 통합 진행 사항 질의 및 설명

- 통합 진행 상황 및 일정 설명
- 통합 전 MOU 승계 위한 별도 업무 발생 시 상호 협조 합의
- 통합 후 교환 연수 시 도큐에서 서울 메트로 구간도 방문할 수 있어 도큐의 기대가 큼

□ 차기 화상회의 일정

- 2017. 2. 23(목) 오전 10:30

3 회의사진

끝.