

<p>특별시행정권한위임조례에 의거 구청장에게 위임된 업무로</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 본 조례의 시행도 구청장에게 권한위임하여 추진할 계획입니다. 현재 교통유발부담금 징수액 10%를 징수교부금으로 구청에 교부하고 있습니다.</li> </ul> <p>□부 칙</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 본 조례의 시행은 1995년 5월 1일부터 시행할 예정입니다.</li> <li>• 5월 1일부터 시행하는 것은 그 동안 기업체에 대한 교육, 사전홍보, 부담금 조정 및 경감등 행정업무의 원활 등 제반 여건을 고려하여 기준일로 정한 것입니다.</li> </ul> <p>□세입에 미치는 영향 검토</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통유발부담금을 3,000제곱미터 이상시설에 대하여 350원에서 500원으로 인상시 '94년 부과기준으로 추정하면             <ul style="list-style-type: none"> <li>-총부과액은 '94년 176억원보다 45억원이 늘어난 221억원이 되며(25.5% 인상)</li> <li>-대상시설 모두가 50% 경감받는다 가정할때 74억원을 경감하여야 하므로 전체 규모로 볼때는 29억원의 세입감소가 예상됩니다.</li> </ul> </li> <li>• 95년도는 5월부터 7월까지 3개월간 시행하게 되므로 50%를 모두 경감할 경우 7억 5,000만원의 세입감소가 예상됩니다.</li> <li>• 그러나 대상기업체 모두가 50%를 감면받을 수는 없으므로 평균 30%정도 경감받는다 가정하면 세입변화는 없습니다.</li> </ul> <p>이상과 같이 조례안의 주요내용에 대한 보고를 마치겠습니다.</p> <p>기업체교통수요관리는 앞에서 말씀드린 바와 같이 행정기관 주도의 규제중심 수요관리정책에서 참여자에게 부담금 경감이라는 인센티브를 부여하는 제도로 앞으로 교통행정이 나아가 할 방향을 제시하는 중요한 과제라고 생각합니다.</p> <p>지난 3년동안 이 제도의 도입을 위하여 많은 연구를 기울여 왔으며 시행 결과 대규모 시설물에서 교통량을 자발적으로 감축한다면 서울의 교통여건은 많이 개선될 수 있다</p>	<p>고 생각합니다.</p> <p>조례안이 통과되고 시행되어도 집행부에서는 이 제도의 정착을 위하여 기업체에 대한 교육, 홍보 등 많은 과제가 남아있습니다.</p> <p>아무쪼록 위원장님을 비롯한 위원님들의 심도있는 심의를 통하여 본 조례 제정안이 상정된 내용으로 통과되어 그 동안 이 제도를 도입하기 위한 노력에 대한 성과와, 서울의 교통문제가 해소될 수 있기를 기원합니다.</p> <p>.....</p> <p>감사합니다.</p> <p>○委員長代理 李元局 交通局長 수고 많이 하셨습니다.</p> <p>다음은 專門委員 나오셔서 檢討報告를 하여 주시기 바랍니다.</p> <p>○專門委員 金泰鎬 專門委員 檢討報告드리겠습니다.</p> <p>.....</p> <p>(報告)</p> <p>1. 제안자</p> <p>○서울특별시장</p> <p>2. 제안이유</p> <p>○교통수요를 많이 발생시키는 시설물 관리주체가 일정한 교통수요 감축정책에 참여할 경우 기존의 교통유발부담금을 경감시켜 줌으로 승용차 이용을 억제시켜 도심 교통체증을 완화시키고자 하는 것임.</p> <p>3. 주요골자</p> <p>○교통유발부담금 기준을 현행 1m<sup>2</sup>당 350원을 시설규모와 주차대수에 따라 350원 또는 500원으로 차등화 함.</p> <p>○부담금경감대상 시설물의 범위는 각종 바닥면적 합계가 3,000m<sup>2</sup> 이상이고 부설주차장 규모가 10대 이상인 시설로 정함.</p> <p>○부담금경감대상 시설물 중에 교통량 의무감축방안을 시행하는 시설물에 대하여는 교통유발부담금을 20% 경감하고 추가 감축방안을 시행할 경우 30%를 추가 경감 시킴.</p> <p>○본 조례안에 의하여 교통유발부담금을 경감받고자 하는 자는 통근관리인을 선임하</p>
--	---

여야 하고 교통량 감축이행 계획서, 이행 실태보고서 및 교통유발부담금 경감신청서 등을 제출하여야 함.

- 교통유발부담금 경감결정을 하기 위하여 부담금경감조정위원회를 설치 운영함.

4. 검토요지

가. 서울시 교통여건

○1990년 기준 자동차대수는 119만대에서 급년 상반기까지 200만대로 증가할 것이며 이 중 승용차대수는 150만대로 전체 자동차의 75%정도가 될 것임.

○그러나 도로율은 1991년에 18.5%에서 1995년 현재 19.5%로 1%증가에 그치고 있는 실정이며, 그 중에서 차량통행에 도움을 줄 수 있는 12m 이상 도로는 11.7%에 불과함. 이는 동경 24%, 뉴욕 22%에 비하여 크게 뒤떨어져 있는 것임. 그러나 도로율 증가에는 막대한 예산이 소요되고 설사 새로운 도로를 만들어도 자동차 증가속도를 따라가지 못해 실효성이 별로 없는 것이 현실임.

○따라서 교통난 해소방안은 이제 수요관리 측면에서 접근하여야 할 것이며 이에 따라 승용차 이용억제 정책을 보다 강력히 추진해야 할 것으로 생각함.

나. 법적근거

○도시교통정비촉진법시행령 제9조의8제2항(부담금 부과기준) 단위부담금은 시설물의 각층 바닥면적 1m<sup>2</sup>당 350원으로 하되 시장등이 지역교통여건을 고려하여 단위부담금을 당해 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 의하여 50/100의 범위 안에서 이를 조정할 수 있고

○동시행령 제9조의15(교통량감축 기업체등에 대한 지원)

-제1항

시장등은 교통유발부담금의 부과대상 시설물안에 근무하는 종사자 또는 당해 시설물을 이용하는 자의 교통량을 20/100 이상 감축하는 자에 대하여는

제9조의8의 규정에 의한 교통유발부담금의 50/100의 범위안에서 이를 경감하여 부과·징수할 수 있음.

-제2항

제1항의 규정에 의한 교통유발부담금의 경감대상 시설물의 범위 및 경감비율 기타 필요한 사항은 지방자치단체의 조례로 정함.

○따라서 이상과 같은 상위법령의 근거에 의하여 교통유발부담금의 부과대상시설물에 대한 단위부담금을 차등 적용하는 것과 교통량을 일정한 수준까지 감축할 경우 교통유발부담금을 경감시켜 주는 것은 법적으로 문제가 없다고 생각함.

다. 조례안 제3조(단위부담금의 조정)

○기존의 부담금 계산방법은 “시설물의 각층 바닥면적의 합계×단위부담금×교통유발계수”로 되어 있고 단위부담금은 시설물의 각층 바닥면적 1m<sup>2</sup>당 350원으로 이를 적용하였으나, 시행령 개정에 따라 단위부담금은 자치단체의 조례로 50/100의 범위안에서 조정할 수 있도록 한 바 각층 바닥면적의 합계가 3,000m<sup>2</sup> 이상이고 부설주차장의 규모가 10대 이상인 시설물은 각층 바닥면적 1m<sup>2</sup>당 500원으로 단위부담금을 조정한 것은 법적문제가 없다고 생각함.

라. 조례안 제5조(부담금의 경감을등)

○주차장유료화, 승용차10부제, 승용차 합계타기 등 의무감축 방안에 동참하여 1년간 실시할 경우 납부하여야 할 부담금의 20/100을 경감시켜 주고

○통근버스운행, 승용차 2부제 혹은 5부제, 시차출근제, 대중교통이용 현금보조 등 추가 감축방안에 동참하여 9개월 이상 실시할 경우 30/100이내에 추가경감시켜 주는 것임.

○이상과 같은 것은 도시교통정비촉진법시행령 제9조의15에 의거 교통량을 20/100 이상 감축하는 자에 대해서는 교통유발부담금의 50/100의 범위안에서 이

를 경감할 수 있도록 규정되어 있어 법률적 문제는 없다고 판단함.

한편, 교통량 감축방안을 의무감축방안과 추가감축방안으로 구분하였고

-의무감축방안은 주차장유료화, 10부제 운행, 카풀제로 하고

-추가감축방안은 통근버스운행, 승용차 2부제 혹은 5부제, 시차출근제로 규정하고 있음.

여기서 승용차 이용억제 측면에서 볼때 추가감축방안이 훨씬 효과가 크나 조례안 제5조제3항에 의거 의무감축방안 중 어느 하나를 실시하지 않고 추가감축방안을 시행할 경우 입법취지인 승용차 이용억제의 효과는 가져왔으나, 교통유발부담금 경감혜택은 받을 수 없다는 것임.

이는 시설물 관리주체가 현실적으로 의무감축방안을 시행하기가 보다 손쉽다는 판단에서 기본요건 충족을 전제한다고 생각할 수 있으나 시설물관리 주체로 하여금 감축방안의 선택의 폭을 줄였다고 볼 수 있음.

다. 교통유발부담금 세수확보 문제

○'95년도 교통사업특별회계 예산편성을 보게되면 교통사업 운영계정 세입이 총 482억원이며 이 중 교통유발부담금이 183억 7,000만원으로 38%를 차지하고 있어 승용차 이용억제에 따른 교통유발부담금 경감으로 인한 세수확보에 문제가 발생할 수 있으나

○조례안 제3조에서 기존 1m<sup>2</sup>당 단위부담금을 일률적으로 350원으로 적용하던 것을 각종 바닥면적의 합계가 3,000m<sup>2</sup> 이상 시설 중 주차장규모가 10대 이상 시설에 대해서는 단위부담금을 500원으로 인상하였기 때문에 실질적 교통유발부담금 세입감소는 크지 않으리라 생각함.

바. 시행시기

현행 교통유발부담금을 부과하는 기간은 도시교통정비촉진법시행령 제9조의10에 의거 전년도 8월 1일부터 당해년도 7월

31일까지로 하고 부과기준일은 매년 7월 31일로 규정하고하고 있음.

따라서 조례안 부칙대로 5월 1일부터 시행할 경우 시행상의 부과기간과 일치하지 않으므로 5월 1일을 8월 1일로 수정하는 것이 바람직하다고 생각함.

사. 사후관리 측면

○본 조례가 시행될 경우 많은 기업체가 교통유발부담금 경감혜택을 받기 위하여 조례가 요구하는 통근관리인선임, 교통량이행계획서 및 이행실태보고서 등을 작성 시장에게 제출할 것이나 실제 보고대로 이루어지고 있는지 여부는 현장 확인 방법밖에 없음.

따라서 형식적 서류검사만 하고 현장 확인을 하지 않을 경우 승용차 이용억제 효과는 보지 못 하고 교통유발부담금 세수만 감소될 수 있으므로 철저한 사후관리가 필요할 것임.

이상 報告를 마치겠습니다.

○委員長代理 李元局 專門委員 수고 많이 하셨습니다.

그러면 서울特別市交通誘發負擔金輕減等에關한條例案에 대해 質疑와 答辯이 있겠습니다. 質疑와 答辯은 交通局長을 상대로 一問一答式으로 進行토록 하겠습니다.

質疑하실 事項이 있으신 委員께서는 質疑하여 주시기 바랍니다.

金箕英委員 質疑하여 주십시오.

○金箕英委員 金箕英委員입니다.

이 條例案을 上程하게 된 理由가 美國 남캘리포니아에서 推進 中인 規制15號의 施策에 발상을 두었다고 報告했습니다.

또 美國 州政府에서는 100人 이상 企業體에 대하여 交通量 減縮을 義務化한 方案으로 駐車場 有料化, 카풀제, 通勤管理人 選任, 在宅勤務制 등 다양한 프로그램을 施行한 결과 20% 以上の 交通量 減縮效果를 거두고 있다고 했습니다.

美國과 우리의 制度案이 다른 점은 美國은