

<p>件에 대한 質疑는 다음으로 미루고, 議事日程 第2項 서울特別市交通誘發負擔金輕減等에關한條例案을 上程코자 하는데 委員 여러분들의 同意를 얻고자 합니다.</p> <p>異議 없으십니까? (「없습니다」하는 委員 있음)</p>	<p>본 조례안을 상정하게 된 경위는 1988년부터 미국 남 캘리포니아에서 추진 중인 규제 15호의 시책에 발상을 두고 '93년 시정개발 연구원의 교통수요관리방안 연구, '94년 관리 주체별 교통수요관리방안 연구 결과를 토대로 서울시 실정에 맞게 적용코자 하는 사항입니다.</p>
<p>2. 서울特別市交通誘發負擔金輕減等에關한條例案(서울特別市長 提出) (11時 06分)</p> <p>○委員長代理 李元局 그림 議事日程 第2項 서울特別市交通誘發負擔金輕減等에關한條例案을 上程합니다. (議事棒 3打)</p> <p>交通局長 다시 한 번 나오셔서 提案說明을 하여 주시기 바랍니다.</p> <p>○交通局長 諸他龍 提案說明을 드리겠습니다.</p>	<p>캘리포니아주의 규제 15호는 자동차로 인한 환경오염을 줄이기 위하여 주정부에서는 100인 이상 기업체에 대하여 교통량감축을 의무화 한 방안으로 주차장유료화, 카풀제, 통근관리인 선임, 재택근무제 등 다양한 프로그램을 시행한 결과 20% 이상의 교통량 감축효과를 거두고 있습니다.</p> <p>이러한 연구결과를 토대로 건설교통부에 참여 기업체에 대한 혜택 부여를 위하여 도시교통정비촉진법 개정 의뢰를 한바 있으며 지난해 12월 19일 도시교통정비촉진법시행령이 개정되어 이를 근거로 본 조례안을 제정하게 된 것입니다.</p>
<p>(報告)</p> <p>존경하는 유준항 위원장님, 교통위원회 위원 여러분, 항상 어려운 서울의 교통문제를 해결하기 위하여 헌신 노력하시는 위원님께 심심한 감사를 드립니다.</p> <p>서울의 교통문제는 위원님들도 잘 아시다시피 매일 늘어나는 자동차와 통행의 증가로 점점 어려워지고 있습니다. 금년은 한강다리의 보수 등 교통 통제에 인하여 평소보다 더욱 어려운 여건속에서 예상되는 교통난을 완화 하고자 교통특별대책을 마련하고, 열심히 추진한 결과 다소나마 효과가 발생하고 있는바 이러한 효과는 위원장님을 비롯한 위원여러분의 헌신적인 노력과 지원의 결과라고 생각합니다.</p> <p>오늘 상정한 서울특별시교통유발부담금경감등에關한조례안은 교통특별대책의 일환으로 추진하는 수요관리정책으로 그 동안 관주도의 교통정책에서 민간이 주도하는 정책으로 바뀌는 계기가 되는 중요한 시책입니다. 아무쪼록 위원여러분들의 심도있는 심의를 거쳐 조례안이 통과되어 서울의 교통난을 앞당겨 해소되길 기원합니다.</p> <p>1. 제안경위</p>	<p>개정된 내용은 교통량감축 기업체에 대하여 교통유발부담금의 50% 범위내에서 경감할 수 있고, 또한 단위부담금을 50% 범위내에서 조정할 수 있도록 되어 있으며, 시행방법을 자치단체의 조례로 정하도록 되어 있습니다.</p> <p>미국의 제도와 다른점은 미국은 이행치 않는 기업체에 대하여 벌금을 부여하지만 서울의 경우는 참여 기업체에 대하여 혜택을 부여하는 제도가 되겠습니다.</p> <p>□도시교통정비촉진법시행령 개정강화('94.12.19.)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>○시행령 제9조의8 제2항(부담금부과기준) -단위부담금은 시설물의 각층 바닥면적 1제곱미터당 350원으로 하되 시장등이 지역교통여건을 고려하여 단위부담금을 당해 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 의하여 100분의 50의 범위안에서 이를 조정할 수 있다.</p> <p>○시행령 제9의15(교통량감축 기업체등에 대한 지원) ①시장등은 교통유발부담금의 부과대상</p> </div>

<p>시설물안에 근무하는 종사자 또는 당해시설물을 이용하는 자의 교통량을 100분의 20 이상 감축하는 자에 대하여는 제9조의8의 규정에 의한 교통유발부담금의 100분의 50의 범위안에서 이를 경감하여 부과·징수할 수 있다.</p> <p>②제1항의 규정에 의한 교통유발부담금의 경감대상시설물의 범위 및 경감비율 기타 필요한 사항은 지방자치단체의 조례로 정한다.</p>	<p>○교통유발부담금 경감대상 시설물은 제3조에서 정한 각종 바닥면적의 합계가 3,000제곱미터 이상이고 부설주차장의 규모가 10대 이상인 시설로 정하였습니다.</p> <p>○즉, 교통유발부담금의 단위부담금의 인상대상시설로 정함으로써 대기업 및 규모가 큰 시설물의 적극적인 참여를 유도할 수 있다고 생각합니다.</p> <p>□단위부담금 조정 및 경감대상시설물 결정경위</p> <p>○서울시의 교통유발부담금 부과대상시설물은 총 57,000여 개소로 이중 3,000제곱미터 미만시설물은 95.4%에 해당하는 55,000여 개소이며 '94년 부담금 납부액 176억원 중 40%에 해당하는 70억원을 납부하고 있으나</p> <p>○주차장규모가 10대 미만이고 연간부담액이 100만원 이하로 교통량감축방안을 이행하기 어려울 뿐만 아니라 연간부담액이 소액등 시행효과가 적어 제외하게 된 것이며 교통유발부담금을 인상하지 않고 종전대로 1제곱미터당 350원을 그대로 적용하게 된 것입니다.</p> <p>○그러나 3,000제곱미터 이상시설은 전체대상시설 중 4.6%인 2,500여 개소에 불과하나 전체부담금액의 60%인 약 100억원을 부담하고 있으며 종사원의 규모, 주차장의 규모를 검토해 본 결과 교통량감축방안을 이행할 수 있는 대상으로 정하게 된 것이며 단위부담금을 법령에서 50%까지 인상할 수 있으나 현재의 1제곱미터당 350원에서 500원으로 42.8% 인상하게 된 것입니다.</p> <p>□부담금의 경감을 및 교통량감축방안(제5조)</p> <p>○제4조에 의한 대상시설이 교통량을 감축하기 위하여는 의무감축방안과 추가감축방안을 시행하여야 하며 시행정도에 따라 경감비율은 20%에서 50%까지 차등 적용받게 됩니다.</p> <p>○의무감축방안은 교통유발부담금을 경감받기 위하여는 반드시 시행하여야 할 감축방안으로</p>
<p>II. 조례안의 주요내용</p> <p>조례안의 구성은</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 교통유발부담금 단위부담금 조정 2. 교통량 감축대상 시설물 규모의 결정 3. 교통량 의무감축방안 및 추가감축방안과 경감을 결정 4. 교통유발부담금을 경감받기 위한 기업체의 이행내용 5. 교통유발부담금 경감조정위원회 설치 6. 교통량감축 미이행 시설물에 대한 조치 등으로 구성되어 있습니다. <p>조례안의 제정을 위하여 95년 2월 6일부터 2월 27일까지 입법예고 한 바 있으며, 교통전문가의 자문회의와 정책회의를 거친 바 있습니다.</p> <p>□단위부담금의 조정(제3조)</p> <p>○교통유발부담금의 부과기준은 도시교통정비 촉진법시행령 제9조의8제2항의 규정에 의하여 각종 바닥면적 합계가 1,000제곱미터 이상시설에 대하여 1제곱미터당 350원으로 규정되어 있는 것을</p> <p>○각종 바닥면적의 합계가 3,000제곱미터 이상이고 부설주차장의 규모가 10대 이상인 시설물에 대하여는 1제곱미터당 500원</p> <p>○각종 바닥면적의 합계가 3,000제곱미터 이하이거나 또는 부설 주차장의 규모가 10대 미만인 시설물에 대하여는 1제곱미터당 350원으로 정하였습니다.</p> <p>□경감 대상시설물의 범위(제4조)</p>	

<p>1. 주차장 유료화 2. 승용차 10부제 3. 통근관리인 선입 및 승용차함께타기 프로그램을 개발하였을 경우 경감대상으로 하였습니다.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 주차장 유료화는 대상시설물안에 종사하는 자와 이용하는 자 모두에게 해당되며 무료주차권 배부나 무료주차행위를 하여서는 안되며 주차요금의 경우 공영주차장 요금의 100분의 50 이상 징수토록 하였습니다. 또한 종사자의 주차장 이용을 돕기 위하여 주차비를 보조하는 행위도 할 수 없도록 하였습니다. <p>이러한 이유는 무료주차행위·주차비 보조 또 요금수준을 자유롭게 인정할 경우 현재의 주차실태를 그대로 인정하게 되어 교통량의 감축효과를 얻을 수 없으며, 명목상 주차장 유료화가 되어 시책이 갖는 본래의 목적을 달성할 수 없기 때문입니다.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 승용차 10부제 운행은 그 동안 권장사항으로 지속적으로 실시하여 왔고 한시적이거나 의무화를 실시하여 온 시점에서 교통량을 감축하는데는 효과가 크고, 부담없이 시행할 수 있는 시책으로 의무감축방안에 넣게 되었습니다. • 승용차 함께타기는 기업체 여건상 거주별로 카풀조 편성 등 프로그램을 집행하기 용이하며, 특히 통근관리인 선입은 기업체내에 종사자를 대상으로 전담하는 자를 지정함으로써 기업체별로 지속적인 통근관리에 임할 수 있도록 하는데 목적이 있습니다. • 이러한 의무감축방안은 1년간 실시하여야 하며 시행 중에 포기할 경우 부담금 경감대상에서 제외시킬 계획입니다. • 만일 일정기간만 적용한다면 기업체에서 수시로 변경하여 시행할 수 있고, 본 제도가 갖는 교통량감축이라는 의미를 축소시킬수 있으며, 행정관리 또한 어렵게 되어 시행과정에서의 부작용이 	<p>많이 나타날 수 있다고 생각합니다.</p> <p>○ 추가감축방안은 교통유발부담금을 경감받기 위하여 선택적으로 시행할 수 있는 방안으로</p> <ul style="list-style-type: none"> • 통근버스를 운행할 경우 운행 중인 통근버스의 좌석수를 전체종업원의 수로 나누어 그 비율만큼 부담금을 경감시키는 방안입니다. <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>예를들면 40인승 통근버스 5대를 운행하는 기업체가 있고 종사자수가 1,000명이라면 20%를 경감받을 수 있습니다.</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> • 승용차 5부제 및 2부제의 경우 일부기업체에서 시행하고 있는 방안으로 5부제의 경우 10%, 2부제의 경우 20%를 경감할 계획입니다. 여기서 의무감축방안을 시행하고 승용차 5부제나 2부제를 시행할 경우 10부제는 자동적으로 포함되므로 별도로 구분시행하지 않도록 할 계획입니다. • 시차출근제의 경우 통상 출근시간인 오전 9시를 기준으로 1시간 단위로 조기출근이나 늦게 출근시간을 정할 경우 1시간 단위로 5%의 경감율을 적용시킬 계획입니다. <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>예를들어 08:00시에 출근하는 기업체의 경우 5%, 07:00에 출근하는 기업체의 경우 10%를 경감받을 수 있습니다.</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> • 마지막으로 이러한 다양한 프로그램을 집행할 경우 본 제도가 갖고 있는 효과인 대중교통이용자가 늘어날 수 있는데 승용차 이용자가 승용차를 포기하는데서 오는 불편을 기업체 차원에서 지원을 하도록 하여 월 2만원 이상 대중교통승차권을 구입하여 지급하도록 함으로써 대중교통이용의 활성화를 도모하는데 있습니다. • 여기서 현금보조가 아닌 승차권지급으로 한것은 현금보조를 할 경우 수당화나 봉급화가 되어 대중교통수단 이용으로
---	--

<p>전환시킬 수 없기 때문에 종사자의 100분의 75 이상에게 지하철정액권이나 좌석버스 회수권, 버스트론 등을 구입하여 지급케 함으로써 실질적인 대중교통을 이용할 수 있도록 하는데 그 목적이 있습니다.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 추가감축방안은 시책에 따라 변경시행이 가능하므로 수시로 변경하는 사례를 막기 위하여 연간 9개월 이상 시행할 경우 감축방안별 경감율을 적용하며 • 의무감축방안을 시행치 않고 추가감축방안을 시행할 경우에는 부담금경감대상에서 제외할 계획입니다. 이러한 이유는 부담금의 경감이라는 인센티브 정책으로 추진하는 시책을 기업의 편의에 따라 수시로 변경할 경우 행정관리를 할 수 없으며 본 제도가 갖는 목적 즉, 교통량 감축이라는 큰 목표를 얻을 수 없기 때문에 최소한의 시행인 의무감축방안 만이라도 이행하도록 하는데 있는 것입니다. • 그리고 의무감축방안을 시행하고 추가감축방안을 여러 가지 시행하여 경감율이 50%를 넘어도 50%까지 경감토록 한 것은 감축방안시행의 선택이 기업체에 있고 본 조례의 근거법인 도시교통정비촉진법시행령 규정에 의하여 시행하는 것입니다. <p>□통근관리인 선임 등(제6조)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 부담금을 경감받기 위하여는 시설물 관리자는 통근관리인을 선임하고 시장에게 보고하여야 하며 • 통근관리인은 일상업무기간 중 25% 이상을 통근관리에 임하여야 하며 종사자에 대한 의무감축방안 및 추가감축방안의 시행 및 관리, 이행실태분석 등을 관리하여야 합니다. • 통근관리인을 선임하는 것은 기업체에서 일관성있는 교통수요관리 시행과 정기적인 교육을 통하여 기업체 스스로 교통량을 감축할 수 있도록 정착시키는데 목적이 	<p>있습니다.</p> <p>□교통량 감축 이행계획서 및 이행 실태보고서(제7조)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 기업체에서 부담금을 경감받기 위하여는 의무감축방안과 추가 감축방안 중 이행할 계획에 대하여 계획서를 제출하여야 하며 • 이행계획서를 제출한 후 이행실태에 대하여는 매 분기말 제출토록 되어있는 이행 실태보고서에 따라 수시로 점검할 계획입니다. <p>□부담금경감조정위원회 설치 및 부담금경감결정(제8·9조)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 교통량감축방안을 이행한 기업체에서는 매년 7월 31일을 기준으로 부담금경감신청서에 제출하여야 하며 • 제출된 부담금경감신청내역에 대하여는 매 분기마다 제출한 이행실태보고서, 수시확인점검 내역과 비교하여 확인 점검한 후 • 구청에 설치된 부담금경감조정위원회에 상정·심의를 거쳐 부담금 경감율을 결정하고 당해 기업체에 통보토록 하였습니다. • 부담금경감조정위원회의 구성과 운영방법에 대하여는 부구청장을 위원장으로 구청국장 및 관련과장, 시민, 전문가로 구성하고 부담금 경감을 결정업무와 이익신청 등 민원사항을 심의 결정하는 업무를 담당하게 되며 세부사항에 대하여는 별도의 시장훈령을 제정할 계획입니다. <p>□미이행시 조치사항(제10조)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 이행계획서를 제출한 기업체가 이행실태보고서를 제출하지 않거나 확인점검한 결과 이행치 않고 있을시 • 의무감축방안을 이행치 않을 경우에는 남은 기간에 관계없이 부담금경감대상에서 제외하며 • 추가감축방안을 이행치 않을 경우에는 이행하지 않은 감축방안에 대해서만 부담금 경감대상에서 제외할 계획입니다. <p>□권한의 위임(제11조)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 교통유발부담금 부과 및 징수업무는 도시교통정비촉진법시행령 제9조의14 및 서울
--	---

<p>특별시행정권한위임조례에 의거 구청장에게 위임된 업무로</p> <ul style="list-style-type: none"> • 본 조례의 시행도 구청장에게 권한위임하여 추진할 계획입니다. 현재 교통유발부담금 징수액 10%를 징수교부금으로 구청에 교부하고 있습니다. <p>□부 칙</p> <ul style="list-style-type: none"> • 본 조례의 시행은 1995년 5월 1일부터 시행할 예정입니다. • 5월 1일부터 시행하는 것은 그 동안 기업체에 대한 교육, 사전홍보, 부담금 조정 및 경감등 행정업무의 원활 등 제반 여건을 고려하여 기준일로 정한 것입니다. <p>□세입에 미치는 영향 검토</p> <ul style="list-style-type: none"> • 교통유발부담금을 3,000제곱미터 이상시설에 대하여 350원에서 500원으로 인상시 '94년 부과기준으로 추정하면 <ul style="list-style-type: none"> -총부과액은 '94년 176억원보다 45억원이 늘어난 221억원이 되며(25.5% 인상) -대상시설 모두가 50% 경감받는다고 가정할때 74억원을 경감하여야 하므로 전체 규모로 볼때는 29억원의 세입감소가 예상됩니다. • 95년도는 5월부터 7월까지 3개월간 시행하게 되므로 50%를 모두 경감할 경우 7억 5,000만원의 세입감소가 예상됩니다. • 그러나 대상기업체 모두가 50%를 감면받을 수는 없으므로 평균 30%정도 경감받는다고 가정하면 세입변화는 없습니다. <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 1m²당 350원을 시설규모와 주차대수에 따라 350원 또는 500원으로 차등화 함.</p> <p>○부담금경감대상 시설물의 범위는 각종 바닥면적 합계가 3,000m² 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>
--	---