

한 사항
 5. 공영차고지 시설의 안전 및 유지관리에 관한 사항
 제10조(관리지원) 시장은 제9조의 규정에 의하여 공영차고지의 관리를 위탁한 경우에는 그 관리에 필요한 장비 또는 경비를 수탁자에게 지원할 수 있다.
 제11조(준용) 위탁계약, 수탁자의 의무, 수탁자의 지도·감독, 위탁의 취소 등에 관하여 이 조례에 규정하지 아니한 사항에 대하여는 서울특별시 행정사무의 민간위탁에 관한 조례를 준용한다.
 제12조(시행규칙) 이 조례 시행에 관하여 필요한 사항은 규칙으로 정한다.

부 칙

- ①(시행일) 이 조례는 공포한 날부터 시행한다.
- ②(주사무소 위치 구분의 적용시점) 제4조제3항에서 규정한 주사무소의 위치 구분은 이 조례의 시행일을 기준으로 한다.

[별표 1]

권역별 행정구역

권역별	행 정 구 역
도 심	중구 전역, 종로구(부암동, 평창동 제외)
1권역(강동)	강동구 전역, 송파구(풍납1·2동), 성동구(마장동, 왕십리1·2동, 행당 1·2동, 사근동, 도선동, 용답동, 성수1가1동, 성수2가3동, 송정동), 광진구(중곡1·2·3·4동, 능동, 군자동, 구의1·2동, 화양동, 광장동)
2권역(송파)	송파구 전역(풍납1·2동 제외), 성동구(용봉동, 금호1·2·3·4동, 성수1가1동, 성수2가1동, 옥수1·2동), 광진구(자양1·2·3동, 성수2가2동, 성수2가4동)
3권역(서초)	서초구·강남구 전역, 용산구(용산2가동, 한남1동, 한남2동, 서빙고동, 이태원1·2동, 보광동)
4권역(관악)	동작구·관악구 전역, 용산구(청파1·2동, 용문동, 후암동, 효창동, 한강로1·2·3동, 남영동, 원효로1·2동, 이촌1·2동)
5권역(구로)	영등포구·구로구·금천구 전역
6권역(강서)	강서구·양천구 전역
7권역(은평)	마포구·서대문구·은평구 전역
8권역(도봉)	도봉구·강북구 전역, 성북구(성북1·2동, 동소문동, 돈암2동, 동선2동, 정릉1·2·3·4동, 길음1·2·3동), 종로구(부암동, 평창동) 일부 지역
9권역(노원)	노원구 전역, 성북구(삼선1·2동, 돈암1동, 보문동, 장위1·2·3동, 안암동, 상월곡동, 동선1동, 석관1·2동, 종암1·2동, 월곡1·2·3·4동)
10권역(중랑)	동대문구·중랑구 전역

서울특별시여객자동차운수사업의 재정지원 및 한정면허등에 관한 조례안 심사보고서

의안 번호 570

2000년 5월 일
 교 통 위 원 회

1. 심사경과

- 가. 제안일자 및 제안자 : 2000년 4월 12일, 서울특별시청 제출
- 나. 회부일자 : 2000년 4월 17일
- 다. 상정일자
 ○ 제119회 서울특별시의회 임시회 제1차

교통위원회(2000. 4. 21)

-상정, 제안설명 및 검토보고, 질의·답변

○ 제119회 서울특별시의회 임시회 제5차 교통위원회(2000. 5. 1)

-보충질의·답변, 의결

2. 제안설명의 요지

(제안설명 : 교통관리실장 차동득)

가. 제안이유

- 여객자동차운수사업을 재정적으로 지원하기 위한 보조 또는 용자의 대상 및 방법 등 필요한 사항과

<p>○ 한정면허를 받아 노선여객자동차운송사업을 하고자 하는 운송사업자, 대상노선의 선정절차 및 방법을 규정하고자 함.</p> <p>나. 주요골자</p> <p>(1) 재정보조를 받을 수 있는 자는 수익성이 없는 노선의 운행, 자동차의 고급화 및 낡은 차량의 대체, 자동차 호출시스템·첨단교통시스템 등 서비스의 개선을 위한 시설 또는 장비의 확충·개선 사업을 수행하는 여객자동차운수사업자로 한다.(안 제3조제2항)</p> <p>(2) 시장은 노선여객자동차 운송사업의 한정면허를 하고자 하는 때에는 면허대상노선을 정하고 공개적인 방법으로 신청을 받아 면허기준에의 적합여부 등에 의하여 당해 노선의 운송사업자를 선정함.(안 제9조)</p> <p>(3) 시장이 인정하는 특별한 사유가 없는 한 여객자동차운수사업법시행규칙 제15조제1항제1호가목의 기점 및 종점에 서 가장 가까운 철도역(도시철도역 포함) 또한 버스정류소를 그 연계지점으로 하여야 하며, 일반노선버스운행계통에 마을버스정류소를 설치하는 경우에는 3개소 이내의 정류소를 설치함.(안 제10조)</p> <p>(4) 시장은 한정면허의 보다 효율적인 운영을 위하여 사업신청이 없거나 필요하다고 인정될 경우에는 도시철도와 일반노선버스가 간선기능을 원활히 수행하도록 하기 위하여 기존노선을 운행중인 도시철도사업자 또는 일반노선버스운송사업자에게 면허할 수 있도록 함.(안 제10조)</p> <p>(5) 공항버스의 기점 또는 종점은 공항 또는 도심공항터미널로 하고 경유지는 관광호텔·철도역(도시철도역을 포함)·여객자동차터미널·외국인 거주지역·국제회의장·면세점 및 토산품 판매점 등 외래관광객이 자주 방문하는 지점으로 함.(안 제11조)</p> <p>(6) 시내순환 관광버스의 기점 또는 종점은 관광지로서 하고 경유지는 고궁 등의 관광명소, 시장·백화점·면세점 등 주요 쇼핑센터, 관광호텔 등 내·외국</p>	<p>인의 이용이 많은 지역 등으로 함(안 제12조)</p> <p>(7)시장은 수익성이 없어 운영을 기피하는 노선으로서 다음에 해당하는 경우에 한하여 보조금의 지급을 위한 노선입찰을 할 수 있도록 함. (안 제13조)</p> <p>1) 구조조정을 통하여 면허가 취소되는 업체에서 운행하던 노선에 대하여 당해 노선의 운영을 희망하는 운송사업자를 모집하여도 수익성이 없다는 사유로 운행희망운송사업자가 나타나지 않을 경우</p> <p>2) 천재지변 또는 예기치 못한 재난 등으로 야기된 시민의 교통불편을 해소하기 위하여 시장이 필요하다고 인정하는 경우</p> <p>3) 기타 지역주민의 교통편의를 위하여 노선신설이나 존속이 필요하다고 시장이 인정하는 경우</p> <p>(8) 일반노선버스 운행계통에 마을버스정류소 3개소 이내 설치 및 사업신청이 없거나 도시철도와 일반노선버스가 간선기능을 원활히 수행하도록 하기 위하여 기존 노선을 운행중인 도시철도사업자 또는 일반노선 버스운송사업자에게 면허할 수 있는 규제존속기한은 3년으로 함.(안 부칙제7항)</p> <p>3.전문위원 검토보고 요지 (전문위원 : 김태호)</p> <p>가. 입법취지</p> <p>○ 현행 “서울특별시여객자동차운수사업자 재정지원에관한조례”가 있으나, 여객자동차운수사업법 시행규칙이 개정('99. 12. 16)되어 재정지원과 한정면허에 관련된 조항을 정리하기 위하여 조례안을 제정하고, 현행 재정지원에 관한 조례는 폐지하고자 하는 것임.</p> <p>나. 재정지원 대상(안 제3조)</p> <p>○ 여객자동차운수사업법 제51조에는 자동차의 고급화·터미널의 현대화 등 모두 6개 항목에 소요자금의 일부를 보조 또는 융자할 수 있도록 규정하고 있으며, 조례안에는 융자와 보조를 구분하여 규정하고 있음. 이는 융자와 보조는 시민</p>
---	--

세금의 집행방법에서 큰 차이가 있으므로, 의회에서 사안의 경·중에 따라 분리 규정하는 것은 바람직하며

- 재정지원 대상 항목 6개 중 어떤 사업을 재정보조사업으로 규정할 경우 재정용자 사업에는 삭제하여야 할 것이며, 조례안처럼 보조와 용자사업이 중복되게 할 경우 굳이 분리하여 규정할 이유가 없고, 보조와 용자의 결정이 집행부의 자의적 판단에 의존하게 될 것임.

다. 자금의 보조 또는 용자(안 제6조)

- 지방재정법(제14조) 및 동법시행령(제24조)에서 보조금에 대한 교부 신청·교부결정 및 사용 등에 관한 기본적인 사항을 조례로 정하도록 되어 있어, “서울특별시보조금관리조례”에서 보조대상·신청방법·교부결정·교부조건·교부방법 등이 상세히 규정하고 있으며,
- 용자금에 대한 용자기간·상환·금리·징수방법 등은 현행 “서울특별시여객자동차운수사업자재정지원에관한조례” 제7조와 동일하게 본 조례안에서 규정하고자 하며, 내용이 여타 용자조건과 차이가 없음.

라. 한정면허의 기본원칙(안 제8조)

- 여객자동차운수사업법시행규칙이 개정(’99. 12. 16)되어 마을버스·공항버스·시내순환관광버스 등 한정면허버스의 면허절차 및 사업자 선정방법 등에 대하여 조례로 정하도록 규정되어 있으며, 한정면허기간은 동 규칙에서 3년으로 되어 있음.

마. 마을버스운송사업자의 선정방법(안 제10조)

- 한정면허 선정방법은 여객자동차운수사업법 시행규칙 제15조에서 근거하고 있고, 그 동안 면허권자인 민선구청장이 지역민원 해소 차원에서 면허조건에 위배되는 것도 면허를 해주거나 위법 운행에 대한 단속을 하지 않아 문제가 있어, 규칙 개정에 따라 시가 운송사업자·대상노선의 선정절차 및 방법은 조례로 정하고자 하는 것임.
- 일반노선버스운행계통에 마을버스 정류소를 설치하는 경우 3개소 이내의 정류

소를 설치하도록 규정하고 있으나, 버스조합측은 마을버스정류소 설치 개수를 2개 이내로 하고자 하며, 각 구청과 마을버스사업자는 주민편의 제공을 위하여 5개 이내 또는 지역여건 등을 고려하여 조정할 수 있도록 요구하고 있으므로, 버스조합과 각 구청 및 마을버스사업자간의 의견을 합리적으로 조정할 필요가 있다고 생각함.

- 한편, 안 제10조제3항에서 “도시철도사업자”도 마을버스운송사업자로 규정하고 있으나 현재 공사의 인력 과다로 구조조정에 있고, 경영 악화로 부채가 누적되고 있는 점과 관료화된 거대조직의 경직성과 노조를 감안할 경우, 도시철도사업자가 마을버스를 운행하는 것은 문제가 있다고 생각함.

바. 노선입찰에 의한 운수사업자의 선정방법(안 제13조)

- 수익성이 없는 노선에 대하여는 보조금을 지급하는 조건으로 노선입찰을 하고자 하는 것으로, 여객자동차운수사업법 제51조에서 수익성 없는 노선의 운행에 대하여 보조 또는 용자를 할 수 있도록 되어 있고,
- 천재지변 또는 재난시 시민교통불편 해소를 위하여 투입된 노선에 보조금을 지급하고자 하나, 보조금 문제는 보다 큰 공익성 및 용자로 하지 못할 부득이한 사유가 있다는 객관적 판단하에서만 지급되어야 시민으로부터 이해를 구할 수 있을 것으로 생각함.

사. 부칙 제7항(규제의 존속기한)

- 조례안 제10조제2항 및 제10조제3항의 단서규정은 조례시행일로부터 3년간 효력을 가지도록 규정하고 있음.
- 규제개혁위원회에서는 규제개혁 철폐를 이유로 본 조항을 넣었다고 하나, 마을버스정류소를 설치할 경우 3개소 이내로 제한하는 것은 현재 버스조합·마을버스사업자·각 구청과의 의견이 가장 첨예하게 대립되는 부분으로서, 조례안대로 의결되더라도 시행과정에서 문제점이 있을 경우 다시 정류소 개수를 조정할 수밖에 없는 것인데, 부칙에서 3년

<p>간 유효하도록 규정하는 것은 어느 한쪽의 이익을 3년간 보장하는 것으로 해석될 뿐만 아니라, 주민에게 의무를 부과하거나 권리를 제한하는 규제조항도 아니고, 사업자와 시민의 이익이 상충될 경우 사업자의 이익을 규제하는 것은 필요하다고 생각되며</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 또한, 조례입법권은 전적으로 의회에 전속된 것으로 특정 조항을 3년간 유효하도록 규정하더라도 의회에서 필요에 따라 개정할 수 있으므로 조례안 부칙 제7항은 삭제되어야 한다고 판단함. <p>4. 질의 및 답변요지</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 생략 <p>5. 토론요지</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 없음 <p>6. 소위원회</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 미구성 <p>7. 수정안 요지</p> <p>가. 수정이유</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 제3조에서 재정지원 대상을 제1항의 재정보조대상자와 제2항의 재정보조대상자로 구분하고 있으며, 용자대상과 보조대상을 중복 적용할 수 있도록 규정하고 있으나, 재정보조에 대하여는 “수익성이 없는 노선의 운행”에 한하여 보조함이 타당하다고 판단되며, ○ 도시철도사업자에게 면허할 수 있도록 규정한 제10조제3항과 이와 관련한 부칙 제3항 및 제4항에 대하여는 시의 교통정책과 교통행정 여건을 견주어 불합리하고, ○ 부칙 제7항은 조례안 제10조제2항 및 제3항의 단서규정을 조례시행일로부터 3년간 유효하도록 하고 있으나, 현재 버스조합·마을버스사업자·각 자치구간의견이 첨예하게 대립되어 있고, 특정사업자의 이익을 3년간 보장하는 것으로 해석될 수 있으므로 삭제가 필요하다고 판단됨. <p>나. 수정 주요골자</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 재정보조대상(제3조제2항) <ul style="list-style-type: none"> - “수익성이 없는 노선의 운행”에 한하여 보조 ○ 마을버스운송사업자의 선정방법 등(제 	<p>10조제3항, 부칙 제3항·제4항)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 도시철도사업자를 면허대상에서 제외(관련사항 삭제) - 이와 관련하여 부칙중 제3항 및 제4항 삭제 ○ 규제의 존속기한(부칙 제7항) <ul style="list-style-type: none"> - 삭제 <p>8. 심사결과</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 수정안 가결 <p>9. 소수의견의 요지</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 없음 <p>10. 기타 필요한 사항</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 없음 <hr/> <p>서울특별시여객자동차운수사업의 재정지원 및 한정면허등에 관한 조례안에 대한 수정안</p> <p>서울특별시여객자동차운수사업의 재정지원 및 한정면허등에 관한 조례안중 다음과 같이 수정한다.</p> <p>안 제3조제2항을 다음과 같이 한다.</p> <p>② 재정보조를 받을 수 있는 자는 수익성이 없는 노선을 운행하는 여객자동차운수사업자로 한다.</p> <p>안 제10조제3항중 “바와 같이 도시철도와 일반 노선버스가”를 “바와 같이 일반노선버스가”로 하고, “운행중인 도시철도사업자 또는 일반”을 “운행중인 일반”으로 하며, 동항제3호중 “도시철도 및 일반 시내버스와”를 “일반 시내버스와”로 한다.</p> <p>안 부칙 제3항 및 제4항을 각각 삭제하고, 제5항 및 제6항을 각각 제3항 및 제4항으로 하며, 제7항을 삭제한다.</p> <p>서울특별시여객자동차운수사업의 재정지원 및 한정면허등에 관한 조례안</p> <p style="text-align: center;">제 1 장 총 칙</p> <p>제1조(목적) 이 조례는 여객자동차운수사업법(이하 “법”이라 한다) 제51조제2항 및 여객자동차운수사업법시행규칙(이하 “시행규칙”이라 한다) 제15조제2항의 규정에 의하여 여객자동차운수사업의 수행을 재정적으로 지원하기 위한 보조 또는 용자의 대상·방법 및 상</p>
---	--