
第50回서울特別市議會(臨時會) 交通委員會會議錄 第1號
서울特別市議會事務處

日時 1991年9月10日(火) 午前11時

場所 交通委員會

議事日程

1. 現況報告(交通局)

審査된案件

o 報告事項 ... 2面

1. 現況報告(交通局) ... 3面

(11時05分 開議)

○委員長 李永和; 자리를 정돈해 주시기 바랍니다. 그러면 成
員이 되었기 때문에 第1次 交通委員會를 開議합니다.

(議事棒 3打)

우리 市議會가 구성된 이후 사실상 처음으로 마련된 交通委
員會입니다. 所管業務에 관하여 論議하는 자리인 만큼 우리
이 자리에 보내주신 서울 市民과 메스컴 등은 우리 議政活
動을 주시하면서 깊은 관심을 가지고 지켜보고 있습니다.

委員 여러분과 所管局 幹部께서는 이 자리가 市政發展을 위
한 건전한 議政活動의 場이 될 수 있도록 성실한 質疑와 答
辯을 하여 주시기를 委員長으로서 간곡히 부탁드립니다.
원만한 會議進行을 위하여 質疑答辯의 方法은 시간을 보아서
정하겠습니다마는 몇 分의 委員이 質疑를 하신 후에 答辯을

듣도록 하겠습니다. 答辯準備를 위해서 시간도 드리겠습니다.
다음은 委員會의 報告事項이 있습니다. 報告하세요.

○ 報告事項

○ 朴常鎬; 議案擔當官室의 朴常鎬입니다. 報告를 드리겠습니다.

1991年 7月 25日字로 서울特別市議會 議長으로부터 서울特別市 地下鐵公社 設置條例中 改正條例案이 交通委員會로 回附되어 왔습니다.

1991年 9月 6日字로 서울特別市議會 議長으로부터 廉東秀 委員이 當 委員會를 辭任하고 崔沆洛 委員이 補任되었음을 通知하여 왔습니다.

1991年 8月 20日字로 서울特別市議會 議長으로부터 夜間無料駐車 許容에 관한 請願書가 交通委員會로 回附되어 왔습니다.

以上 報告를 마치겠습니다.

○ 委員長 李永和; 방금 報告事項에서 들으신 바와 같이 우리 委員會 所屬이었던 廉東秀 委員께서 水資源管理委員會로 轉任을 하시고 水資源管理委員會에서 崔沆洛 委員님이 우리 委員會로 새로 補任되었습니다.

새로 補任되신 崔沆洛 委員님을 紹介합니다. 拍手로 歡迎해 주시기 바랍니다.

(一同拍手)

○ 崔沆洛 委員; 蘆原乙 第7選舉區 崔沆洛 委員입니다. 잘 부탁드립니다.

○ 委員長 李永和; 다음은 이번에 9月 5日字로 우리 交通委員會 專門委員으로 任用된 金泰鎬 專門委員을 紹介해 드리겠습니다. 金泰鎬 專門委員님 인사하세요.

○專門委員 金泰鎬; 잘 부탁드립니다.

(一同拍手)

1. 現況報告(交通局)

(11時10分)

○委員長 李永和; 그러면 議事日程 第1項 交通局 所管業務 現況報告의 件을 上程하겠습니다.

(議事棒 3打)

交通局長은 나오셔서 業務現況을 報告해 주시기 바랍니다.

○交通局長 尹斗榮; 報告에 앞서 尊敬하는 李永和 委員長님! 그리고 交通委員會 委員 여러분! 市政發展을 위해서 막중한 責任을 안고 계시는 委員 여러분께 서울의 交通問題에 대해 業務報告를 드리게 된 것을 진심으로 감사하게 생각합니다. 그리고 앞으로 交通行政에 대해 專門的인 知識과 經驗을 兼備하신 委員님들과 함께 交通問題를 論議하고 많은 指導와 助言을 받게 된 것을 무엇보다도 감사하게 생각합니다.

委員 여러분께서 평소 생각하신 高見과 또 저희 市에서 推進하는 各種 交通施策에 適切한 보완대책을 제시하여 주시면 이를 反映해서 서울의 交通問題를 解消하는데 最善을 다 하도록 하겠습니다.

다시 한 번 委員 여러분을 모시게 된 것을 진심으로 감사하게 생각하며 계속 따뜻한 애정으로 저희 交通行政을 잘 이끌어 주실 것을 부탁드립니다. 저희 交通局의 幹部를 소개해 올리겠습니다.

먼저 朴定吉 交通管理事業所長입니다.

(朴定吉 交通管理事業所長 人事)

(一同拍手)

諸他龍 交通企劃課長입니다.

(諸他龍 交通企劃課長 人事)

(一同拍手)

金泰常 運輸1課長입니다.

(金泰常 運輸課長 人事)

(一同拍手)

梁大雄 運輸2課長입니다.

(梁大雄 運輸課長 人事)

(一同拍手)

朴成重 駐車企劃擔當官입니다.

(朴成重 駐車企劃擔當官 人事)

(一同拍手)

朴忠會 自動車管理事業所長입니다.

(朴忠會 自動車管理事業所長 人事)

(一同拍手)

李東胤 車輛整備事業所長입니다.

(李東胤 車輛整備事業所長 人事)

(一同拍手)

今年度 業務報告를 유인물에 의해서 報告드리도록 하겠습니다.

.....
(참조)

현황보고(교통국)

(뒤에 실음)
.....

이상 業務現況 報告를 마치겠습니다.

○委員長 李永和; 지금 12時가 되었습니다만 점심은 조금 늦게 드시도록 하고 다섯 분의 委員님들 質疑를 받은 후에 점

심을 들도록 그렇게 하겠습니다.

먼저 質疑하실 委員님, 崔鍾德 委員님 質疑하시죠.

○崔鍾德 委員; 城東甲區 崔鍾德 委員입니다. 지금 委員長님과 同僚委員 그리고 交通局에서 나온 職員 여러분! 진심으로 感慨無量합니다. 30年만에 復活된 地自制에서 제가 常任委員會에서 첫 質疑를 하게 되는데 대해서 저는 상당히 榮光스럽게 생각하는 바입니다.

質疑에 들어가기 전에 우리가 建國 以來 40年 동안 公務員으로서 자기 責任을 지고서 자기목숨을 끊은 그런 公職者가 있습니다.

70年度 大邱 教育監이 答案紙 事件으로 스스로 자기가 責任을 지고 목숨을 끊었습니다. 그리고 汝矣島高等學校 校長되시는 분이 또 그 때 자기 스스로 목숨을 끊었습니다.

지금 交通局長께서 말씀하시기는 그럴 듯하게 말씀을 하시는데 내가 現場에 다니면서 조사한 結果하고는 상당히 동떨어지는 말씀을 하시는데 내가 要點만 묻겠습니다.

요즘 택시회사들이 運轉技士가 不足된다는 것은 여기 委員님이나 交通當局의 責任者 되시는 분들도 다 압니다. 그런데 택시회사가 땅이 있는, 垆地가 있는 會社는 臺當 2,500萬원씩 팔리고 또 垆地를 얻어서 運營하는 會社는 2,000萬원, 이것은 뭐냐? 技士對 會社對..... 이것은 秘密로 이루어지는 것은 사실입니다.

그런데 이것은 市 交通局에서 이런 것은 한마디도 말씀을 안 하고 같이 同業을 하는지 그것은 모르겠습니다마는 이런 사고가 빈번합니다.

내가 錄音機를 틀어놓고 錄音을 하려면 여기서 錄音機를 틀어 놓을 테니까, 交通局長이 錄音機를 틀어 달라면 틀어 줄

用意가 있습니다.

이런 것부터 이것이 不條理다. 왜냐하면 優秀業體다 模範業體다 해 가지고 한 100餘 臺, 200臺 한 300臺씩 특혜 줘 가지고 지금 와서 이제 技士가 모자라니까 技士들한테 2,000萬 원 내지 2,500萬원씩 이렇게 同業을 해서 둘이 사 가지고 이렇게 運營하는 會社가 80%가 됩니다.

내가 이런 얘기를 하고나면 아마 交通局長께서는 저 사람 순 거짓말하고 앉아 있다 이렇게 생각하실 테지만 한 번 일단 調査를 해 보십시오.

내 사장한테도 直接 運營할 수 없어서 그렇게 했다 그런 소리를 내가 들었습니다. 그런 얘기를 들을 적에 참말로 한심스럽기가 짝이 없습니다.

왜냐하면 작년만 해도 택시회사에서 한 대 넘어가는데 2,700萬원 내지 근 3,000만원을 호가가 되었어요. 요사이 技士가 없으니까 차값이 떨어지고 이것은 물론 非公式으로 자기네들끼리 주고 받고.....

내가 技士 보고 그런 얘기를 했어요. 만약에 그 회사가 不渡가 난다든가 망하면 어쩔 것이냐 그렇게 얘기를 하니 "뭘 壟地가 있고 하니 그렇게야 되겠습니까?" 이렇게 答辯을 합니다. 그래서 市 交通當局에서는 앞으로 이런 問題부터 빨리 빨리 解決을 하는 方向을 취해야지 여기 쪽 우리한테 한 시간 동안씩 說明을 하셨는데 참말 그것이 교과서적인 말씀인데 참 말로써는 훌륭하지. 그런데 한 번이라도 실천을 했느냐 이거예요?

本會議에서도 答辯하는 것을 보면 아닌 말로 교과서 읽듯 그냥 읽어 내리고 또 그 문제가 또 이런 問題도 있지만 個人 택시 미터기인가 1萬 5,000臺 달아준 것, 交通局長님은 잘

아시다시피 신문에 기사가 대문짝만하게 나왔으니깐 알았을 것입니다.

코스모스製作所 會社에서 만들었다는 것, 그런데 이것은 순전히 外國人, 시골서 올라온 이런 분들, 저녁에 술취한 사람들한테 써먹는 것인데 이런 미터기를 만드는 會社를 법으로 처벌을 해야 되는데 是正命수만 내렸어요. 그랬는데 市場 어디에다 自動車 좀 세워놓았다고 한 3萬원씩 罰金을 매겨! 그런 莫大한 強盜와 똑같은 사람들에게는 是正命수를 내리고.....

내가 아까도 얘기를 했지만 公務員이었던 내 스스로 市議員이라는 이 사람도 잘못이 있으면 책임을 지고 물러날 줄을 알아야 돼요.

그리고 또 한 가지는 永東地區로 가면 自家用車가 판을 치는 世上입니다. 내가 알고 보니까 어떤 6個 친목단체가 있는데 그 親睦會들어 가는데 돈 5萬원만 주면 거기 들어가는 거예요. 들어가서 알선해 주고 다하는 거예요. 그런데 그런 얘기는 한 마디도 없고 매일 이렇게 하겠습니까, 잘하겠습니까.

내가 이 사실을 알게 된 動機는 택시를 끌던 사람이 그만두고 自家用을 하나 번드름 한 것을 하나 사 가지고 끌고 다니고, 우리 이웃사람이 다니길래 무슨 自家用을 샀나 살살 물어봤더니 그 사람이 그런 얘기를 함디다. 그래서 내가 안 것이 내가 무슨 自家用이 어떻게 굴러가는지 어떻게 돌아가는지 내가 알 수는 없는 사람이요. 그 사람이 그 세세한 얘기를 나한테 이런 것을 제공해 주었기 때문에 내가 안 것입니다.

그리고 내 말이 이가 없기 때문에 약간 더듬는데 거기에 대해서 理解해 주었으면 대단히 감사하겠습니다.

社會에 지금 이런 不條理가 판을 치는 이런 세상인데 交通

局長께서는 물론 좋은 점만 이렇게 얘기를 교과서적인 말씀을 하는데 참 내가 들을 때는 분통이 터져요.

제가 지금도 얘기했지마는 미터기를 이렇게 조작해서 만들어 4個 會社가 지금 陳情書를 냈는데 결과적으로는 그 회사한테 是正命書만 내린다는 것이 이것이 있을 수 있는 얘기입니까? 네?

이것은 아마 市 交通局에 계신 職員 여러분이나 關係者 여러분께서는 아마 新聞을 보았을 것입니다. 이런 점을 國民들이 볼 적에 그런 미터기를 조작하는 會社에다가 是正命書를 내렸다 할 적에 서울市 交通局에 대해서 뭐라고 公務員들한테 얘기하겠습니까?

물론 인력부족이니까 모르겠다 다른 問題는 그렇게 돌릴 수도 있습니다.

그러나 이런 미터기 같은 것을 이런 것을 4個 會社가 陳情書까지 냈는데 이것을 是正命書만 내렸다는 것이 얘기가 되는 거요, 네?

檢察에 고발을 해 가지고 會社 社長을 잡아내야지 그 社長이 뭐 前 大統領 全斗煥씨 동생이 되는지 그것은 나는 모르겠으나 千萬 市民의 稅金을, 우리 서울 市民들은 稅金 내는데는 상당히 인색해요. 稅金내라면 벌벌 떨어요. 그런데 稅金을 어떻게 쓰는 것은 말 안해요. 안 좋게 썼든.....

이 점에 대해서 철저히 코스모스 미터기 만드는 工場에 대해서 앞으로 어떻게 措置할 것인가 交通局長께서는 答辯해 주시기 바랍니다. 그리고 각 會社에 2,000萬원 내지 2,500萬원에 호가되는 것 거기에 대해서도 반드시 答辯해 주시기 바랍니다.

그리고 永東에 6個 自家用 新規團體가 있다는 것은 아마 수

사기관이나 市 交通當局에서는 밝히기가 상당히 힘들다고 저는 생각합니다.

그리고 내가 이런 얘기를 해서 안 되었지만 지난 번에도 新聞에 대문짝만하게 났지만 렌트카라는 것은 내가 아는 常識으로는 차만 빌려주는 것으로 압니다. 그런데 거기 렌트카의 어느 會社 운전수가 다 붙었어. 택시會社에서 다 나와 가지고 거기 가서, 그런 것에 대해서 서울市 交通當局 公務員 여러분께서는 한 번이라도 조사해 본 적이 있습니까? 여기에 대해서도 확실한 答辯을 해 주시기 바랍니다.

그리고 本會議에서처럼 그냥 구렁이 담 넘어가는 식으로 이렇게 答辯하면 내가 아주 10번이고 20번이고 내가 저 놈 때문에 못 살겠다 소리가 나도록 내가 아주 덩벼들 테니까 그렇게 아시고 확실한 答辯을 해 주시기 바랍니다.

하여튼 여러 가지로 제가 두서없는 얘기를 많이 한 것 같은데 여러 委員님 널리 이해해주시면 대단히 감사하겠습니다.

저는 이것으로써 간단하나마 質疑를 마치겠습니다.

○委員長 李永和; 다음 委員님, 方孝吉 委員님 質疑해 주십시오.

○方孝吉 委員; 네. 蘆原의 方孝吉 委員입니다. 우선 交通局長님께 먼저 간단 간략하게 몇 가지만 質疑하겠습니다.

현재 우리 서울에 있는 환승역을 보게 되면 정말 그 혼잡도가 엄청납니다. 그래서 그 혼잡도의 原因分析을 나름대로 調査를 해 보았습니다. 그 혼잡도 자체가 타 先進國에 보면 에스카레이터라든가 모든 施設이 잘 되어 있습니다. 그러나 유감스럽게도 우리가 技術陣을 國內에서 地下鐵 建設을 할 때에 先進國에서 도입을 했는지 안타깝게도 便宜施設이라고는 전혀 없습니다. 그래서 모든 手段을 徒歩로 인한 階段을 利用

하다 보니까 거기에서 대혼잡도가 이뤄지는 것 같습니다.

제가 한 가지 질의를 하면 지금 計劃되는 地下鐵 換乘驛만 이라도 先進國과 같은 便宜施設을 갖춰가면서 이용할 수 있게끔 할 用意는 없는가 묻고 싶습니다. 그리고 현재 되어 있는 換乘驛 자체도 다시 施設을 改造해서 利用客들의 不便함을 解消할 수 있는가 묻고 싶습니다.

그리고 두번째로 우리가 換乘驛 駐車場이라고 일컬어 말하고 있습니다.

그 驛은 불과 도심지 交通混雜을 줄이고 駐車難을 解消하기 위해서 石溪驛과 여러 가지 역 등등에 駐車施設을 하겠다고 지금 局長님께서 말씀을 하셨습니다. 그러나 현재 換乘驛 周邊에 있는 駐車場만 하더라도 현재 이용률도가 불과 50% 넘는 곳이 6군데 정도밖에 없습니다. 과연 이 駐車場 自體가 不足된다 하는데 50% 정도밖에 利用率이 안 되는 이유는 과연 立地的인 條件에 選擇의 잘못인가 내지는 PR 자체를 利用客들한테 못 한 탓인가 답해 주시기 바랍니다.

그리고 앞으로 換乘驛에 駐車場施設을 하실 때 立地條件이라든가 이런 것에 대해서 다시 한번 諸般檢討를 해서 利用客이 不便하지 않게 이용할 수 있도록 해 주시기 바랍니다.

세번째로 地下鐵驛 混雜度는 가히 우리 市民 스스로가 다 알고 계십니다. 일컬어 제 地域區를 얘기하는 것이 아니고 어느 驛舍를 보면 출입구가 한 군데로 밖에 되어 있지 않습니다, 그래서 老弱者는 감히 地下鐵을 이용할 수가 없을 정도로 험악합니다.

예를 들어서 石溪驛을 보게 되면 불과 지금 現在 제가 調査한 것으로 보아서는 서울市에 있는 永登浦驛, 서울驛 등등해서 5大驛 안에 들어가는 市民이 利用하고 있습니다. 그러나

驛舍 自體가 防風壁이라든가 아니면 入出口가 設計 自體가 잘못되어 가지고 불편을 말할수 없도록 겪고 있습니다. 과연 KAIST나 아니면 專門技術陣들이 設計할 때 과연 先進國에 가서 보고 見聞을 넓히는지 아니면 用役會社에다가 의뢰만 해 가지고 卓上空論에서 이루어지는 그런 驛舍를 짓는다는 것은 도저히 있을 수가 없다고 생각합니다.

여기에 대한 앞으로도 驛舍를 지을 때 市民의 불편함이라든가 아니면 障礙者가 이용할 수 있도록 施設을 補完할 수 있는 그런 對策은 없는가 묻고 싶습니다. 더불어 현재 驛舍가 竣工되어 있는 驛舍라 하더라도 다시 改造해서 利用客이 편안하게 利用할 수 있도록 할 意思는 없는가 묻고 싶습니다.

本 委員은 局長님께 간곡히 하나 부탁의 말씀을 드린다면 저도 議事堂에 나오면서 地下鐵을 또 특히 交通分科委員會에 소속이 되어 있으면서 地下鐵 내지는 버스를 요즘은 계속 이용을 하고 있습니다. 地下鐵에서 느끼는 점은 請願警察 不足으로 인하여 客車內에서 눈뜨고는 볼 수 없는 醜態와 또는 소매치기가 엄청나게 늘어가고 있습니다. 請願警察의 人員補強의 계획이 없는지 하나 묻고 싶습니다.

本 委員의 質疑에 誠實한 答辯을 부탁드립니다. 本 委員의 質問을 마치겠습니다.

○委員長 李永和; 한 분만 더 질문하시죠.

네, 李敬雲 委員님 質疑하십시오.

○李敬雲 委員; 松坡區의 李敬雲 委員입니다. 우선 委員長님! 어제 補充質疑에 대한 것을 먼저하고 그 다음에 오늘 새로운 質疑를 하겠습니다.

제가 어제 質疑 때 路線變更 또 新設路線許可 후 罰金을 50 萬원 정도만 내고 運行을 하지 않는 그와 같은 노선 숫자와

業體名 이것을 제가 물었습니다. 그런데 局長님이 말씀하실 때 40件이라고 말씀하신 것으로 내가 기억을 하는데 40件이면 路線數字를 40으로 저도 생각을 하겠습니다. 그 대신에 業體名이 무엇인가 또 무슨 회사인가 그 다음에 代表者가 누군가를 밝혀 주시기를 바랍니다.

왜 그러냐 하면 이 代表者가 누구인가를 알아야 뭔가가 찾아 볼 일이 있기 때문에 꼭 代表者를 밝혀주시기 바랍니다.

그 다음에 路線變更 또 新設路線 許可할 때 事業主 組合의 審議를 거친다고 하는 얘기를 해 주셨는데 제 意見은 그 自體를 廢止를 하지 않으면 안 될 것 같습니다.

왜 그러냐 하면 이것은 서울시 行政에서 여러 가지 參考를 해서 그와 같은 審議를 하는 것 같은데 서울시에서 充分하게 審議를 해서 강력하게 지시를 하면 一般會社에서는 따라주지 않겠느냐? 이와 같은 방법으로 서울시에서 行政을 하지 않으면 서울시가 계획한 대로 路線變更이나 新設路線이 될 수가 없다고 생각을 하기 때문에 交通局長께 분명히 서울시 單獨으로 事業主 組合 審議없이 強力하게 앞으로 하는 것이 어떤가 하는 意見을 다시 한 번 말씀해 주시기를 바랍니다.

그 다음에 어제 答辯 中에 제가 質疑한 것 중에 다른 것은 나름대로 흡족하게 答辯 잘해 주셨는데 公園內 大型駐車場 建設設置를 함으로 해서 住宅街에 一般 禮式場과 같이 말씀을 드렸는데 낮에는 禮式이나 큰 行事를 하면서 駐車場으로 쓰고 밤에는 일반 住宅街의 골목에 있는 車輛을 주차할 수 있도록 밤에는 周圍住民의 公營駐車場으로 쓰자는 이런 提議를 했습니다. 그런데 거기에 대한 시원한 答辯이 없었던 것으로 아는데 局長께서는 다시 한번 이 점에 대해서 확실하게 말씀해 주시기를 바랍니다.

그 다음에 네번째는 交通局長께서는 어제 答辯할 때 出退勤 時差制와 自家用 車輛 10部制 두 가지 答辯에서 法的으로 政府와 協議하고 하는 過程에서 어렵다고 했습니다. 제 數値가 맞는지 몰라도 제가 어제 質疑 당시에 出退勤 時差制와 自家用 車輛 10部制를 실시할 경우에는 약 7내지 15%의 차량의 복잡함을 解消할 수 있다는 數値를 말씀을 드렸는데 서울시에서는 어떻게 하든지 이와 같이 빠른 協議를 거쳐서 實施를 하면 交通量 混雜을 막을 수 있다고 생각을 하는데 이 점에 대해서 다시 한 번 말씀해 주시기 바랍니다.

더 正確하게 質問을 한다면 政府와 다시 한 번 빠른 時日內에 協議를 해서 이와 같은 時差制나 10部制를 빠른 시일 내에 할 수 있는 方法이 없나 하는 答辯을 부탁을 드리겠습니다.

그 다음에 간단한 質疑가 되겠습니다. 여러 委員님들이 하실 분들이 많기 때문에 要點만 簡略하게 말씀을 드리겠습니다.

우리 서울시가 서울市民만 常住하는 것이 아니고 서울시 周邊에 12個 衛星都市가 있습니다. 12個 衛星都市에서 서울에 와서 같이 生活을 하고 있기 때문에 이 12個 衛星都市와 함께 앞으로 서울시 交通行政 政策을 위해서 10年 내지는 100年을 내다볼 수 있는 交通政策 樹立을 위해서 항상 研究할 수 있는 首都圈 交通對策協議會라는 것을 구성할 用意는 없으신지 答辯을 부탁드립니다.

그 다음에 대략 新聞紙上이나 또 텔레비전이나 이런 데서 나온 것으로 아는데 우리 漢江을 利用하기 便利한 交通手段을 한 번쯤 研究한 것은 없나 또 計劃된 것은 없나 答辯해주시기를 바랍니다.

그 다음에 지금 호텔 같은 데서 自家用車의 營業이 아주 盛

行하고 있는데 이 自家用 營業行爲에 대해서는 물론 警察과 協調를 해서라도 막아야 되지 않나 이런 생각이 있습니다.

아까 崔鍾德 委員님도 말씀을 하셨습시다마는 高速버스터미널 같은 데도 自家用車 不法營業을 하고 있는데 호텔이나 高速버스터미널 같은 데서 自家用車 不法營業을 하는 것을 團束하실 意向은 없는지 答辯해 주시기를 바랍니다.

그 다음에 空港에서 外國人이 오면 택시가 바가지 料金を 씌운다는 이와 같은 얘기를 많이 합니다.

저도 일개 事業을 하기 때문에 外國 바이어들이 와서 으레 얘기를 많이 나눠보면 어마어마한 料金を 받고 있습니다. 이것은 우리나라 이미지나 또 外國 사람들이 우리나라에 와서 그 받는 印象 이것이 空港에서부터 아주 흐려가고 있습니다. 이 바가지 料金を 防止할수 있는 對策은 없는지 局長님께서는 答辯을 해 주시기를 바랍니다.

그 다음에 아까 報告에서 대략 나왔습시다마는 無斷車輛放置時 앞으로는 懲役 1년에 100萬원 罰金으로 法을 新設한다는 이런 얘기를 하시면서 말씀을 하셨습시다.

이것이 어제 質疑에서도 簡單히 그 얘기가 나왔습시다마는 無斷 不法駐車 車輛은 잘 가져가면서 無斷히 放置해둔 車輛은 가져가지 않는다 하는 얘기를 質疑때 다른 분이 質疑를 한 것으로 저는 들었습니다.

물론 法的으로 15日 동안 그 곳에다 放置한 그대로 두어야 된다는 法的 根據가 있기 때문에 말씀은 그렇게 해도 실지 住民들이나 周圍 사람들이 생각하는 것은 15日을 두고 얘기는 안합니다. 적어도 한 달, 두 달 이렇게 放置를 함으로 해서 周圍環境이나 그렇지 않으면 交通에 不便을 주기 때문에 많은 얘기가 나옵니다.

이 점에 대해서 是正할 수 있는 方法 또 交通局長의 意見은 어떠한지 答辯해 주시기를 바랍니다. 以上입니다. 제 質問 마치겠습니다.

○委員長 李永和; 質疑를 좀더 받았으면 좋겠습니다마는 식사 문제도 있고 또 執行府의 誠實한 答辯準備를 위해서 停會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

오후 會議는 2時부터 續開하도록 하겠습니다.

(12時 31分 會議中止)

(14時 13分 繼續開議)

○委員長 李永和; 成員이 되었기 때문에 오후 會議를 續開하겠습니다.

(議事棒 3打)

交通局長은 質疑에 대한 答辯을 해 주시기를 바랍니다.

○交通局長 尹斗榮; 먼저 崔鍾德 委員께서 質疑하신 內容에 대해서 차례로 答辯을 올리겠습니다.

현재 택시의 技士가 不足하다는 이유로 해서 會社에서 기사에게 택시를 2,000萬원 내지 2,500萬원으로 賣買行爲가 이루어져 있다 하는 指摘의 말씀에 대해서 우리는 過去에 택시가 지입제 形態로 運行이 되었습니다.

그래서 이것을 直營化 措置시키면서 지입제에 대한 嚴重한 處罰을 저희들이 하고 있습니다마는 참고로 말씀드리면 지난해 6月부터 지난해 年末까지 세 차례에 걸쳐서 저희 交通局에서 精密한 調査를 實施해 가지고 肉眼에 나타난 4個社 85臺에 대해서는 일부 事業免許를 취소하고 告發 등의 강력한 行政處分을 했습니다. 예를 든다면 合同物產 26臺, 태원交通 31臺, 韓國택시 15臺, 청원택시 13臺 이렇게 措置를 한 바

있습니다.

또 今年 들어서도 계속 지입제에 대한 嚴密한 調査를 해서 용남운수, 조흥운수, 합덕산업, 동방운수 이 4個 社에 대해서 精密調査를 했습니다만 이 중 3個 會社를 저희들이 立件, 送致를 한 바 있습니다마는 항간에 이런 택시營業이 잘 안 되다 보니까 택시會社에서 이 社主들이 자기가 雇用한 運轉手에게 지입형태로 해서 運行이 되고 있다는 그런 情報를 저희도 듣고 있습니다. 그래서 금후 委員님께서 指摘하신 대로 이러한 內容을 根絶할 수 있도록 저희들이 團束班을 編成해서 앞으로 정밀히 또 調査를 實施해 가지고 이런 會社가 나타나면 強力하게 監察處分 등 行政措置와 아울러 告發 등의 行爲를 措處해 나갈 計劃입니다.

다음 택시미터기의 不法造作 使用에 대한 是正命令만 가지고 되겠느냐 이런 指摘의 말씀이 계셨습니다.

현재 택시미터기의 形式承認은 工業振興廳에서 했습니다. 그래서 이번에 택시미터기 形式承認이 된 것이 잘못 되었다 하는 他 택시미터기製作會社의 陳情에 따라서 工業振興廳에서 정밀히 分析한 결과 그런 要因이 있기 때문에 是正命令을 한 것으로 이렇게 알고 있습니다.

그래서 이에 따라서 저희 서울市 産業經濟局에서 工業振興廳의 通報를 받아가지고 저희 交通局에 이러한 사실이 通報되었기 때문에 저희 自體的으로 이런 코스모스회사에서 製作한 택시미터기를 使用하는 車輛이 얼마나 되는가 調査를 해 보니까 약 5,000餘臺가 되었습니다. 그래서 이 5,000餘臺에 대해서는 앞으로 그 미터기의 칩을 바꾼다고 합니다. 그 칩을 바꾸도록 時間을 設定해서 저희들이 是正措置 指示를 한 바가 있습니다.

그래서 이 事項에 대해 是正命수를 한 것은 저희 市의 交通 局에서 한 것이 아니고 工業振興廳에서 한 事實이기 때문에 이 點을 參考로 말씀드리겠습니다.

다음에 永東地域의 自家用 不法營業行爲가 판을 치고 있다. 이렇게 해서 친목단체를 構成해서 하고 있다는 指摘의 말씀에 대해서 이것은 저희들이 現在 警察과 合同으로 해서 그동안 지난해부터 自家用 營業行爲에 대한 團束을 持續적으로 해 오고 있습니다만 表面에 잘 나타나지 않기 때문에 단속에 실질상 어려움이 따르고 그 다음에 이것이 저희들이 司法權을 가지고 있지 않기 때문에 현재 저희들이 交通局에서 一般 行政公務員이 團束을 하는데는 상당한 어려움이 따르고 있습니다.

그래서 반드시 警察官과 合同으로 해서 현재 團束을 하고 있습니다라는 免許提示 등 이런 것이 저희 公務員들이 免許提示를 할 수 있는 權限이 없습니다. 그래서 이런 團束은 앞으로도 警察官과 특히 永東地域에 自家用 營業行爲가 盛行하고 있는 그런 地域은 調査를 해서 強力히 團束해 나가도록 措置를 하겠습니다.

다음에 렌트카會社가 택시技士들이 렌트카 회사로 이직을 해서 不法運行을 지금 하고 있다는 그런 指摘의 말씀이 계셨습니다.

현재 自動車 貸與事業 렌트카會社는 서울市內에서 許可한 것이 總 16個 業體에 1,623臺가 있습니다. 그래서 이 렌트카會社는 自動車만 貸與하도록 이렇게 되어 있습니다.

그런데 現在 지난 번 報道에서도 指摘이 되었습니다만 렌트카會社에서 不法으로 運轉者 用役會社를 차려 가지고 호텔이나 空港, 역 터미널 등에 配車해 가지고 内外國人을 상대로

不法運行을 하고 있다는 報道도 있었습니다마는 이에 따라서 저희 交通局에서도 事業體別로 세밀한 調査를 현재 실시 중에 있습니다.

그러나 이것이 워낙 外觀上으로는 또는 書面, 法上으로는 같은 會社도 아니고 別途 다른 會社와 이렇게 하는 것으로 되어 있기 때문에 實質上 저희들이 摘發하기는 어렵습니다마는 하여간 저희들이 嚴格한 調査를 통해서 이런 不法營業이 일어나지 않도록 恪別히 調査를 徹底히 해 나가도록 하겠습니다.

그래서 렌트카事業이 이런 不法營業으로 因해서 市民에게 不當한 被害를 드리는 그러한 일이 없도록 恪別히 유의해 나가겠습니다.

다음은 方孝吉 委員님께서 質疑하신 內容에 대해서 차례로 答辯을 올리겠습니다. 먼저 地下鐵 換乘驛이 아주 混雜이 極甚하다는 지적의 말씀과 새로이 建設하는 地下鐵 換乘驛은 外國의 例와 같이 에스카레이터 등 便宜施設을 갖추 用意가 없느냐, 또 기존 地下鐵 換乘驛에도 施設을 改修해서 便宜施設을 갖추 用意는 없느냐 하는 지적의 말씀이 계셨습니다.

현재 建設中인 第2期 地下鐵의 경우를 말씀드리면 5號線에서 8號線까지의 換乘驛의 便宜施設은 委員님께서 지적하신 대로 에스카레이터와 障礙者 專用施設 등을 別途로 設置하는 그런 設計를 지금 해 나가고 있습니다. 또 기존 地下鐵의 主要 換乘驛의 경우 一部 驛은 에스카레이터 등의 便宜施設이 구비되어 있습니다마는 指摘하신 대로 石溪驛이나 이런 데는 그런 施設이 없습니다.

그래서 현재 이런 換乘驛의 通行不便이라든가 또는 市民不便을 是正하기 위해서 현재 12個 驛에 대해서 通路를 整備한

다든가 階段을 移轉한다든가 이렇게 해서 最大한 市民의 불편을 解消하려고 推進中에 있습니다마는 이것이 '92년 上半期까지는 이런 에스카레이터 程度는 안되더라도 通行에 불편을 주는 그런 要因을 제거하려고 저희들이 현재 事業을 전개하고 있습니다.

참고로 말씀드릴 것은 이것은 地下鐵建設本部나 公社의 質疑時에 또 자세한 答辯을 올리도록 이렇게 하겠습니다.

다음에 地下鐵 換乘駐車場의 利用率이 너무 低調하다 그런 指摘의 말씀이 계셨습니다.

현재 저희 地下鐵 換乘驛 駐車場은 16個所에 약 2,460臺를 駐車할 수 있는 그런 規模를 가지고 있습니다마는 이것을 저희들이 管理運用은 서울市 施設管理工團에 주어 가지고 현재 8個所에 1,694대분은 有料로 運營하고 있습니다.

參考로 말씀드리면 舍堂, 良才, 城內, 文來, 押鷗亭, 江邊, 玉水, 三角地域은 有料로 運營하고 있고 그밖에 8個所는 현재 無料로 運營을 하고 있습니다. 指摘하신 대로 현재 그 利用率이 低調합니다마는 현재 有料로 運營하는 데는 한 90% 以上 程度의 그런 駐車臺數를 維持 確保하고 있습니다.

앞으로 저희들이 地下鐵 換乘駐車場을 設置하는데 부도심이나 이런 利用率이 높은 地域에는 상당히 土地 값이 비싸기 때문에 저희들이 確保하는데 어려움을 많이 겪었고 比較的 조금 外廓地域에 利用率이 적은 그런 地域에 대해서는 앞으로 自動車 增加에 따라서 그 利用率이 점차 증가하지 않겠는가 이렇게 저희들이 豫想을 하고 있습니다. 그래서 앞으로는 指摘하신 대로 計劃敷地가 주로 駐車需要가 많은 그런 배후 地域을 저희들이 選定해서 建設토록 이렇게 努力하고 특히 地價가 低廉한 하천, 遊水地 등 覆蓋 駐車地를 우선 저희들이

開發하도록 推進을 하고 있습니다.

참고로 말씀드리면 '90年度에 계속 事業으로 현재 4個所 구과발, 石溪, 江邊, 開峰驛에 換乘駐車場을 현재 建設中에 있고今年에 事業計劃으로 6個所에 城內驛, 九老工團, 炭川, 內鉢山驛, 永登浦區廳驛, 북정역에 현재今年度에 計劃을 가지고 推進하고 있습니다.

그래서 앞으로 地下鐵을 利用하는 市民들에게 不便이 없도록 換乘驛을 여러 가지 道路構造라든가 이런 것을 參酌을 해서 市民利用에 便宜地域으로 位置를 選定하거나 그렇지 않으면 便宜施設을 할 수 있도록 이렇게 措處해 나갈 것을 말씀드립니다.

다음에 地下鐵 내에 請願警察이 不足해서 소매치기와 各種醜態가 일어나고 있다는 그런 指摘의 말씀을 해 주셨고 請願警察을 더 增員할 計劃이 없느냐 하는 말씀이 계셨습니다.

現在 地下鐵에 여러 가지 소매치기 등 各種犯罪가 많이 일어나고 있고 雜商人이나 깡패 이런 등의 秩序問題가 많이 擡頭되고 있습니다. 現在 소매치기 등 犯罪問題를 外國에서는 대개 地方警察에서 專擔을 하고 있습니다. 그러나 우리나라는 地方警察制度가 아직 導入이 안 된 段階이고 그래서 市 警察廳과 協助해서 市警 地下鐵犯罪搜查隊에서 22名이 現在 地下鐵 소매치기를 專擔하고 있고 그 다음에 風俗事犯을 團束하기 위한 地下鐵驛舍 內에 設置되어 있는 地下警察官 出張所가 16個所 51名이 배치되어서 현재 運營을 하고 있습니다. 그러나 이런 적은 警察人力 가지고 團束하는데는 여러 가지 問題가 많은 것으로 생각이 되고 있습니다.

그 다음에 請願警察은 현재 277名이 있습니다. 不足한 것이 事實입니다. 그러나 저희 請願警察은 현재 秩序問題 소위 雜

商人 團束이라든가 또는 安全事故를 지양하는 그런 問題에 한정되어 있고 搜查權이 없기 때문에 실제 소매치기라든가 이런 犯罪를 저희들이 잡는 데는 그 힘이 미치지 못하고 있습니다.

이 問題는 앞으로 警察과 協助해서 地下鐵 내에 여러 가지 犯罪豫防에 總力을 다해 나가도록 그렇게 할 計劃입니다.

○委員長 李永和; 많이 있는데 줄였다는 얘기 아니에요? 地下鐵公社 社長 얘기 들어보니까 地下鐵에 청경이 많이 있었는데 豫算節減을 위해서 줄였다는 얘기 같은데.....

○交通管理事業所長 朴定吉; 올림픽 끝나고 많이 줄였습니다. 줄였는데.....

○委員長 李永和; 그거 너무 줄인 것이 아니야!

○交通管理事業所長 朴定吉; 줄였는데 이제 勞組에서 勤務條件改善을 해 가면서 交代組를 2交代에서 3交代로 하다 보니까 勤務人員이 줄어들게 되어 있어요.

○委員長 李永和; 내일 地下鐵에서 다시 하죠.

○交通管理事業所長 朴定吉; 네, 來日 地下鐵에서 다시 하죠.

○交通局長 尹斗榮; 다음에 李敬雲 委員님께서 質問을 하신 내용에 대해서 答辯을 하겠습니다.

먼저 소위 路線違反業體에 대한 業體名과 代表者에 대한 資料要求 말씀이 계셨습니다.

그래서 이것은 저희들이 별도 油印物로 해서 業體名, 代表者名, 路線番號, 違反內容, 處分內容을 油印物로 提出하도록 그렇게 하겠습니다.

處分措置 關係法을 보면 運輸法에 의해서 過徵金 處分을 하게 되어 있는데 運行을 전혀 안하는 未運行에 대해서는 1回當 90萬원 그 다음에 違反業體에 대해서는 50萬원을 處分하

게 되어 있습니다. 이것이 1次 處罰에도 다시 再發할 경우에는 加重處罰로 해서 20%를 加算하도록 이렇게 法規에는 되어 있습니다.

다음에 市内버스의 路線調整時에 事前審議를 廢止하고 獨自的으로 審議할 用意가 없느냐 이것이 過去에 市에서 獨自的으로 했습니다마는 지난해 9월에 이 버스路線審議를 하는데 組合의 意見도 參考로 한번 듣는 것이 좋겠다 하는 方針을 받아 가지고 組合에서 1次 審議를 한 것을 今年 처음 4월에 그 意見を 들어서 調整한 바 있습니다. 그래서 이 問題는 絶對的으로 組合에 審議權이 있는 것은 아닙니다.

어저께 本會議에서 말씀드렸습시다마는 副市長을 委員長으로 해서 管轄 區廳長 그 다음에 市の 關聯局長 그리고 教授 등 각 專門家 警察廳 關係官 이렇게 해서 審議決定 하는 事項입니다마는 이것이 優先 처음 實施한 制度인 만큼 앞으로 그의 長短點을 充分히 檢討를 해서 施行關係를 補完하거나 改善해 나가도록 이렇게 措置를 하겠습니다.

○委員長 李永和; 그러면 4월에 처음 해 보았다는 거요?

○交通局長 尹斗榮; 네 처음 今年에 施行했습니다.

○委員長 李永和; 組合의 意見이 몇 %나 反映이 되었나요?

○交通局長 尹斗榮; 그것은 지금 昨年 9月달에 이것이 改善이 되어 가지고요, 그렇게 해서 처음 施行을 했는데요 제가 참 일천해서 얼마나 되었는가 確實히 把握을 못 하고 있어요.

○委員長 李永和; 質問의 眞意가 거기 있어요. 質問의 眞意가..... 몇 %나 反映이 되었느냐, 그것 나중에 報告해 주세요.

○交通局長 尹斗榮; 나중에 別途로 報告를 올리겠습니다.

다음에 公園內 大型駐車場을 建設해 가지고 낮에는 禮式場으로 使用하고 야간에는 住宅街의 駐車需要로 收容할 用意가

없느냐 하는 指摘의 말씀이 계셨습니다.

이것이 外國의 경우에는 公園地下에 大型駐車場과 함께 生活施設 例를 든다면 地下에 體育施設이라든가 觀覽施設 이런 것을 한 事例가 있습니다마는 우리나라에 現行 都市公園法 規定을 보면 이것을 할 수 없게 이렇게 되어 있어요.

公園施設에는 禮式場이 들어갈 수 있는 그런 規定이 없습니다. 그래서 現行法上은 不可합니다마는 現在 地下駐車場은 저희들이 公園內에 大型 公園 內에 다섯 군데를 현재 建設하고 있습니다. 그러나 禮式場은 현재 都市公園法에 許容이 안 되게 되어 있습니다. 이 점을 알아주시기 바랍니다.

그 다음에 러시아위에 특히 出退勤 時差制를 할 필요가 있지 않겠느냐 하는 質問의 말씀이 있었습니까마는 이것은 저희 서울市에서는 강력히 主張을 하고 있는 事項입니다. 그래서 昨年에 交通開發研究院에 用役을 주어 가지고 거기에서 1次 試案을 받아 보니까 公務員과 國營企業體 第1, 第2 金融圈을 우선 대상으로 해서 9時 出勤을 9時30分으로 해서 한번 해 보는 것이 좋겠다 이런 用役報告를 받았습니다.

이렇게 해서 이것을 가지고 우선 公務員이나 이런 國營企業體 이런 것을 하려면 總務處, 財務部, 內務部 등과 協議를 해야 됩니다.

이렇게 해서 交通部 關聯部處 하고 數次例에 걸쳐서 今年 들어서까지 協議했습니다마는 여러 가지 經濟的인 問題라든가 또는 社會發展에 미치는 影響을 고려해서 일단 留保하는 것이 좋겠다 이렇게 部處間에 結論을 보았기 때문에 아직 施行을 하지 못하고 있습니다마는 저희 市에서는 계속해서 이런 時差制 出退勤에 대해서 積極的으로 中央政府와 協議해서 推進해 나가게끔 計劃을 가지고 있습니다.

○委員長 李永和; 가만히 있어봐요.

用役內容이 말이지요, 그렇게 되면은 地下鐵의 輸送分擔率이 어느 程度 높아 간다고 되어있어요? 그 내용이 어느 정도 높아 간다고.....

○交通管理事業所長 朴定吉; 그렇게 되면 30分 동안에 3萬名을 더 地下鐵이 輸送을 도와주는 效果가 나온다 이렇게 되어 있어요.

○委員長 李永和; 지금 18.8%가 어느 정도 올라가는 것이지요?

○交通管理事業所長 朴定吉; 分擔率 增加는 안했는데요, 用役 報告書에는 地下鐵 3號線을 30分 동안 하나 더 놓는 效果가 있다 그러니까 3號線이 30分 동안 실어 나르는 만큼 더 실어 나른다 이렇게 報告書가 나와 있습니다.

○委員長 李永和; 그런데 質議의 眞意를 모두 알아야 돼요. 어떤 眞意냐 하면 말이에요, 우리가 時差制라 하면 첫째 會社員, 公務員, 銀行員 이렇게 나누는데 그 3分類를 하는 그 팀 안에서도 時差를 두고 특히 學校 같은 것은 地域的으로도 合理的으로 고려를 해야 된다 이런 眞意라는 말이에요. 여러분들 그렇게 아셔야 돼요.

○交通局長 尹斗榮; 네, 다음에 自家用 自動車의 10部制 運行을 制度化 하는 方案에 대해서 指摘의 말씀을 하셨습니다.

저희 市에서도 저희 交通局에서는 강력하게 10部制 運行을 작년에 主張을 했습니다. 아주 결과가 좋았기 때문에, 疏通의 원활을 기하고 또 疏通 速度도 굉장히 높아지고 해서 강력히 主張을 했습니다마는 이것이 自動車管理法 第22條에 의해서 戰時또는 事變, 이에 준하는 非常事態 또는 公共目的을 위해서 필요하다고 認定될 때 交通部長官이 內務部長官과 協議해

서 公告한 이후에 施行하기로 이렇게 法上 規定이 되어 있습니다.

그래서 이것이 서울시 單獨으로는 현재 그렇게 運營이 不可하기 때문에 지난 해 政府 關係部處와 면밀한 檢討를 했습니다.

그랬더니 昨年에 檢討結果 10部制를 지속적으로 推進할 적에 오히려 돈이 있는 그런 분은 차를 한 대 더 살 것이 아니냐 그래서 오히려 自家用 증가만 가져와서 한 집에 차만 2臺가 되는 그런 結果가 될 것이 아니냐 하는 그런 문제가 있었고 그 다음에 이런 運行中止에 따라서 현재 1년에 한 달간은 약 한달간이 되겠습니다. 한 1개월간은 運行을 못하니까 이 保險料를 깎아주어야 할 것이 아니냐 이런 指摘의 말이 있었고 그 다음에 자동차關聯 諸稅金の 輕減問題 이러한 것이 복잡하게 關聯部處間의 이해가 얽혀 있습니다.

그래서 이런 問題로 인해서 昨年에 이것을 제거하는데 저희들이 留保되었습니다마는 이것은 앞으로 社會與件이 變化하거나 또는 우리의 여러 가지 交通與件이 變化함에 따라서 점차적으로 檢討할 事項이 아닌가 이렇게 생각합니다.

○方孝吉 委員; 거기에 한 마디 補充質疑 좀 하겠습니다. 본 위원이 알기에는 10部制 運行에 대한 效果的 側面은 기이 잘 아는 것이기 때문에 說明을 드리지 않겠습니다.

다만 限時法이라고 하는 것은 特別法으로 알고 있습니다. 그래서 無限定 이와 같은 制度를 도입할 것이 아니라 우리 駐車難이 解決될 때까지 特別法인 限時法을 정해서 施行할 意圖는 없는지 밝혀 주시기 바랍니다.

○交通局長 尹斗榮; 이 問題는 결국 限時法을 정하더라도 그런 내용에 대해서 交通部하고 한번 協議를 하도록 그렇게 하

겠습니다.

○李敬雲 委員; 이것은 政府에서 물론 決定權이 있기 때문에 서울시에서 단독적으로는 할 수 없다고 하겠지만 市에서 강력하게 主張을 해서 빨리 좀 協議해서 實施했으면 좋겠다 하는 얘기입니다.

○交通局長 尹斗榮; 알겠습니다. 다음에 서울시 交通問題는 서울시만의 問題가 아니고 인근 衛星都市와 다 관련된 問題이기 때문에 12個 衛星都市가 參與하는 首都圈 交通 協議體가 樹立되어야 될 것이 아니냐 그렇게 운영하는 것이 바람직하다 하는 지적의 말씀이 있었습시다마는 아주 좋으신 意見으로 생각을 하고 있습니다.

그래서 '88年 3월에 서울特別市 交通政策審議委員會가 구성되어 있습니다.

그래서 현재 都市交通 整備法에 의해서 都市交通 整備基本計劃을 아까도 말씀드렸습시다마는 저희들이 交通開發研究院에 用役을 주었습니다.

그래서 이것이 來年 11월에 나오게 되어 있는데 이런 基本計劃이 된 다음에 그 基本計劃을 가지고 관계 市·道間에 協議를 하기 위해서 현재는 開催하지 못하고 있습니다마는 앞으로 이런 基本計劃이 用役結果에 따라서 衛星都市와 서울시가 함께 토의하는 協議體를 활성화하도록 이렇게 하겠습니다.

참고로 말씀드리면 委員會 구성은 委員長은 서울特別市長으로 되겠고 여기에 當然職 委員이 23名, 그 다음에 委囑職 專門家 委囑職 委員이 8名 해서 31名으로 현재 構成이 되어 있습니다.

그래서 서울시에서는 交通局長, 都市計劃局長, 道路局長, 産業經濟局長 그 다음에 警察의 交通課長, 그 다음에 有關機關

으로 서울 地方鐵道廳長 그 다음에 서울 地方國土管理廳長 그 다음에 圈域都市로 水源市, 城南市를 비롯해서 인근에 市·郡이 들어가 있습니다.

委囑職으로는 專門家로서 서울大學教授 崔相哲, 林剛源 教授, 建國大學의 黃明燦 教授, 明智大學의 任聖彬 教授 이런 분들이 현재 交通開發研究院長 이런 분들이 현재 委員長 委囑職으로해서 31名の 構成되어 있습니다마는 基本計劃이 없기 때문에 현재 討議가 안 되고 있습니다마는 대년 2월에 用役이 納品이 되면 그 때부터 本格的으로 저희 委員會는 活性化해서 首都圈의 交通問題를 綜合적으로 다루어 나가도록 이렇게 하겠습니다.

그 다음에 空港出入 택시의 不足으로 여러 가지 골라 태우기, 料金過多 등 이런 問題가 많이 생기고 있다 하는 指摘의 말씀을 하셨습니다. 그래서 저희들이 이 問題를 심각하게 생각하고 서울市를 처음 찾는 外國人에게 韓國에 대한 이미지를 아주 상당히 좋지 않은 方向으로 택시기사들이 그렇게 하고 있기 때문에 空港을 出入하는 택시에 대해서는 수차례에 걸쳐서 團束을 많이 했고 참고로 지난 8月 1日부터 한 일주일간 強力하게 團束을 했습니다마는 여기는 交通部, 저희 서울市, 警察, 空港管理工團 이렇게 合同으로 團束을 했습니다마는 合同團束結果 乘車拒否가 20件 미터기를 사용하지 않고 그냥 꺾어놓고 가는 것이 있어요.그러니까 이것은 아마 不當料金を 받는 것으로 생각이 됩니다. 이것이 38件, 그 다음 손님을 세워놓고 부르는 呼客行爲 15件 등 여러 件을 저희들이 摘發해서 措置한 바 있습니다.

앞으로도 持續적으로 空港택시의 不法運行에 대해서 團束을 해서 空港을 利用하는 庶民에게 不便을 주지 않도록 노력을

하겠습니다.

다음에 漢江을 利用하는 아주 좋으신 말씀을 해 주신 것으로 생각하고 있는데 이것은 지난'89年度에 示範的으로 한 4個月간 施行을 한번 했었습니다.

그런데 이것이 運行速度가 느리고 또 連繫 交通體系가 잘 맞지 않고 그러니까 運行을 하다가 손님이 없기 때문에 中斷을 했습니다. 그래서 이것을 關聯 漢江管理事業所와 같이 檢討가 되어야 되겠습니다마는 快速船이 현재 建造中인 것으로 알고 있습니다. 이 쾌속선이 되면 예를 들어서 蠶室에서 汝矣島까지 하면서 汝矣島에서 連繫하는 循環버스라든가 連繫 交通體系를 저희들이 만들면 가능하지 않을까 이렇게 檢討를 하고 있습니다마는 이것이 정확한 것은 漢江管理事業所하고 같이 다시 檢討해서 政策的인 檢討를 하고 또 여기에 輸送需要가 얼마가 되는지 이런 것을 綜合的으로 檢討를 해서 저희들이 앞으로 發展을 시켜나가도록 그렇게 하겠습니다. 감사합니다.

○委員長 李永和; 다음 委員님 質議하시죠.

金鍾雄 委員님의 質議가 있겠습니다.

○金鍾雄 委員; 어제 尹斗榮 局長께서 答辯하신 중에서 조금 미흡했던 점은 여러 우리 市議員들이 저에게 부탁한 것이 각종 道路案内標識板 製作者 및 製作社가 누구인가를 알고 싶었는데 그것이 우리 市 所管이 아니고 警察에서 하는 分野라 하는 의미로 밝혀지지 않았습니다. 그래서 事後 書面으로라도 저에게 알려 주시기를 바랍니다.

두번째로는 午前에 尹局長께서 報告하실 때 현재 택시運休되고 있는 20%~30% 對策으로써 基本料金を 벗어난 延長料金額에 있어서 조금 引上되는 얘기를 했는데 그것을 우리가 計

算을 해 보았을 때 거의 15%에 가까운 事實上의 택시 料金 인상이 아닌가 이렇게 보는데 그렇게 했을 때 과연 지금 基本 小型法人會社 택시들이 원활하게 움직여 진다고 볼 수 있는지 아니면 經濟企劃院에서 얘기하는 物價施策과 어떻게 聯關시켜 보는지 우리 委員 全員은 점심時間에 얘기가 이견 不當한 措置다. 그것으로써 택시가 圓滑化될 수가 없다고 지금 봅니다. 이 문제가 確定된 案인지 아니면 지금 우리 交通局에서 그런 案을 세워놓고 있는 것인지 알고 싶습니다.

다음은 우리에게 지금 市内버스 事業者 一同으로 해서 歎願書와 陳情書가 들어온 것이 있습니다. 그래서 이것을 며칠 전에 接受하여 檢討해 본 結果 그 사람들은 會社의 立場에서 현재 470원 받고 있는 座席버스를 계속 늘려달라는 얘기고 170원 받고 있는 立席버스는 점차적으로 없었으면 좋겠다는 내용이었습니다.

그러나 우리 委員 全員은 輸送分擔率로 보았을 때 定員 87名에 170원 받고 있는 立席버스는 많은 輸送分擔을 하고 있는데도 현재 각 會社가 공히 運行을 제대로 해 주지 않기 때문에 많은 庶民과 學生들이 지금 利用을 못하고 있는 實情인데 계속해서 이런 식으로 立席버스가 적어진다면 事實上의 大衆交通手段인 버스를 없애야겠다는 어저께 얘기가 맞물려 들어가는데 그렇게 되면 다시 말해서 버스料金を 470원으로 올려주는 結果가 아니냐 이래서 어떠한 對策을 세워서든 만약에 運休되는 運轉技士들이 不足해서 그렇다고 그러면 차라리 立席버스 170원은 정말 運轉技士들의 福祉對策으로 小幅의 引上을 해서라도 43%의 分擔率을 擔當하는 立席버스는 絶對적으로 運行을 할 수 있도록 해야 된다는 것이 우리 交通委員들의 全體 意思입니다.

이 점을 尹局長께서 參酌하셔서 制度的으로 活性化 할 수 있도록 해 주시고 두번째 우리 對策으로써는 여기 지금 버스 事業者들이 낸 이야기 중에서 두 가지가 좀 建議할 만한 것이 있습니다.

매연단속이나 기타 등등으로 해서 運轉手들이 檢察에 불러가는 경우가 한 두 시간 볼 일 인데도 하루를 그 사람들이 허비하는 수가 많다는 얘기입니다. 이래서 되도록이면 運轉技士들만은 運休中인 날짜에 그런 곳에 가지 않도록 制度的으로 해 주었으면 좋겠다는 案인데 이걸 우리 交通局에서 建議해서 할 수 있는 問題가 아닌가 싶습니다.

그 다음 豫備軍問題 예비군훈련도 면할 수 있도록 해 주면 都市交通에 도움이 되겠다는 얘기입니다.

그 問題도 尹局長께서 見解를 밝혀 주시고 끝으로 車輛煤煙 團束基準 問題가 지금 버스會社에서 제기 되고 있는데 거기에 專門的인 基準値와 그런 것은 尹局長께서 잘 아실테니까 이것을 이 사람들의 얘기는 지금 자기네들에게 賦課되는 犯則金이 너무 많고 하니까 檢察과 協議해서 基準量을 낮추어 주든지 아니면 製作會社인 自動車 메이커에서 이것을 最大한 數値를 낮추어서 나올 수 있도록 하도록 해 달라는 얘기인데 여기에 대해서는 지금 우리 交通局에서 어떻게 對備하고 있는지 알려 주시기 바랍니다. 以上입니다.

○委員長 李永和; 그리고 지금 金鍾雄 委員 첫째 質疑에 添加해서 말씀을 하면 走行料금이 調整이 된다는 建議 內容이 發表가 되었을 때 秋夕을 앞두고 物價上昇 要因만 가져오지 않느냐, 實際的으로 아직까지 段階가 많이 남았는데 그런 要因만 만드는 것이 아니냐 이런 內容입니다.

그렇게 알아주시기 바라고 다음 質疑하실 委員 말씀하십시오

오. 金箕英 委員님의 質疑가 있겠습니다.

○金箕英 委員; 金箕英 委員입니다. 먼저 市 行政에 勞苦가 많으신 局長 이하 關係公務員 여러분의 勞苦에 감사를 드립니다.

質問을 드리겠습니다. 어제 本會議에서도 質疑를 했습니다마는 盆唐 일산 등 衛星都市 建設로 말미암아 서울市에 야기될 交通混雜에 대한 對備策에 대해서 다시 한 번 자세하게 答辯을 부탁드립니다.

다음은 自家用 抑制對策과 大衆交通利用을 劃期的으로 끌어 올리는 方法의 하나로 自家用을 抑制하기 위해서는 自家用 自動車稅를 小幅 아닌 大幅 引上을 해야 한다고 本 委員은 생각합니다. 한 가족 한 대도 마찬가지로 생각하는데 局長의 見解와 對策을 말씀해 주시기 바랍니다.

다음은 방금 金鍾雄 委員께서도 指摘을 했습니다마는 택시 料金を 인상할 계획이 있는지 그것을 묻고 싶습니다. 本 委員 생각으로는 大衆交通의 輸送分擔率을 올리려는 상태에서 當局이 꼭 필요한 사람만이 탈 수 있는, 기다리게 하는 택시는 아무 效果가 없다고 생각합니다. 결국 料金만 引上되어서 物價에 미치는 影響만 주게 할 뿐이고 택시요금 올린지가 또 얼마 되지도 않았습니다.

또 道路가 車輛으로 停滯된 現 時點에 併算制 실시로 말미암아 事實上 料금이 많이 올려져 있는 상태입니다. 또 올리게 되면 政府物價 抑制政策에도 正反對 되는 現象이기 때문에 本 委員은 現 時點에서 택시 料金引上案에 대해서는 決死 反對합니다.

서울市에서 다른 行政指導를 통해서 택시문제를 解決하시고 서울市가 앞장서서 物價를 引上시켜준다는 印象을 주어서는

안 된다고 생각하고 있는데 局長의 見解와 여기에 대한 答辯을 부탁드립니다.

또 한 가지 더 말씀드리겠습니다. 현재 서울市內에서 交通違反으로 인한 罰則金은 지금 어디에서 徵收하고 있으며 徵收한 金額은 얼마고 또 어떻게 쓰여졌는지 答辯 바랍니다. 以上 質問을 마치겠습니다.

○委員長 李永和; 또 다른 분, 朴夏榮 委員님 質疑 하겠습니다.

○朴夏榮 委員; 本委員은 永登浦 第3選舉區 出身 朴夏榮 委員입니다. 먼저 市民福祉 增進과 市政發展을 위해서 勞苦가 많으신 市 關係官 여러분! 연일 質疑에 答辯하시느라고 手苦가 많으십니다.

오늘 本委員은 몇 가지 問題를 短文式으로 간단한 質問을 드리겠습니다. 어제 質疑와 다소 重複이 되는 감은 있습니다. 마는 補充하는 뜻에서 不法駐停車 團束에 관하여 問題點을 몇 가지 提起하고자 합니다.

첫째로 團束過程에서 많은 物議를 빚고 있는데 왜 그러냐 하면 團束하는 方法에 있어서 먼저 團束이 가장 용이한 곳을 選定을 해서 마구잡이식과 같은 그러한 團束을 하기 때문에 여기에 대한 市民의 物議가 많이 일어나고 있는 것으로 本委員은 알고 있습니다.

또한 團束할 場所에 분명히 事前에 道路標識板이라든지 여러 가지가 設置가 되어야 되는데도 불구하고 市內道路에 明確한 駐車나 停車禁止標識板이 없기 때문에 團束過程에서 많은 市民들과 다툼이 있는 것으로 本委員은 알고 있습니다. 이와 같은 것은 法을 지나치게 擴大解釋하는 그러한 措置라고 생각되는데 局長께서 見解는 어떠하신지 答辯해 주시기 바랍니다

니다.

둘째로 過怠料 賦課 徵收實績을 勘案해 보면 交通秩序 確立 目的을 벗어나서 實績爲主 또는 地方稅 수입 增大를 위한 그러한 團束印象을 주는데 局長의 見解는 어떠하신지 또한 이에 대한 答辯을 주시길 부탁드립니다. 그리고 過怠料로 徵收된 金額에 대해서는 그 使用用途가 어디에 쓰여지는 것인지 이에 대한 答辯 또한 求하는 바입니다.

市民의 여론을 聽取한 바에 의하면 駐車場擴充施設에 金額 全額을 투입했으면 하는 그러한 市民의 여론이 있는데 과연 타당한 것인지 아니면 타 用途의 目的이 또 있는 것인지 분명한 見解를 밝혀 주시기 바랍니다.

本 委員이 조사한 바에 의하면 過怠料의 徵收實績은 그 동안 250萬 6,125件에 賦課된 過徵金 額數가 本 委員이 計算한 바에 의하면 약 500 수億에 달하는 이러한 거대한 金額으로 알고 있는데 그 동안 過徵實績을 보면 약 50%의 徵收實績에 불과합니다.

나머지 未徵收 되는 事由는 무엇인지 이에 대한 答辯해 주시기 부탁드립니다. 本 委員이 알기로는 이와 같은 徵收實績이 不振한 가운데는 여러 가지 要因이 있는 것으로 알고 있습니다. 이는 從事하는 우리 市의 職員들이 不足하기 때문에 미처 여러 가지 督促過程이라든지 이러한 押留의 豫告라든지 여러 가지 過程에서 많은 人力이 必要한데도 불구하고 한 區廳에 불과 2名 내지 3名 정도의 적은 人力이 이와 같은 방대한 業務를 擔當하다 보니까 業務의 遲延에서 오는 그러한 原因이 아닌가 이렇게 생각이 됩니다.

그렇다면 이에 필요한 人員을 增員시켜 주는 것이 妥當하다고 생각되는데 局長의 見解는 어떠하신지 또한 밝혀 주시기

바랍니다,

셋째로는 지금 온통 長安이 停車場이 된다하더라도 아마 駐車를 確保할 수 있는 그와 같은 施設이 不足한 것으로 本 委員은 일단 과장된 마음이지만 생각을 해 봅니다.

매일 增車되는 車輛과 並行하여서 駐車施設確保도 並行 確保되어야 한다고 보는데 아직까지는 이와 같은 확실한 施策이 없는 것으로 本 委員은 알고 있습니다. 이에 대한 施策 與否를 밝혀 주시고 또한 局長의 見解를 아울러 添言해 밝혀 주시면 좋겠습니다.

넷째는 우리 交通局과는 有關關係가 있다고는 하지만 直接關係는 적은 것으로 알고 있습니다. 아울러 質問을 드리겠습니다.

大型 特殊用途 建築物의 駐車用途를 不法無斷用途로 變更해서 使用하는 事例가 많이 있는 것으로 本人은 調査에 의해서 알고 있습니다. 이와 같은 各種 建築施設物에 대해서 駐車用途를 違反해서 用途變更을 해서 쓰고 있는 그와 같은 建築物에 대해서 우리 交通局 입장에서는 이대로 放置할 것인지 아니면 住宅局이나 建築局에서 하는 것을 그대로 지켜보고만 있을 것인지 本 委員은 이에 대한 局長의 所信과 또한 對策을 밝혀 주시기를 바랍니다.

다섯번째는 그 實例를 제가 드리겠습니다. 本 委員이 接受한 資料에 의하면 그러한 建物이 우리 서울市 안에는 총 543個棟이 있는 것으로 알고 있고 특히 停車場 用途를 違反한 建物이 77件으로 알고 있습니다.

그런데 이 資料에 따르면 그 동안 摘出된 違反件數가 214件에 99棟의 是正指示가 完了되었다고 하는데 이 중에 駐車用途를 變更한 建物은 몇 件이 있는지 아니면 그 중에서 몇 件

이 是正措置가 되고 있는지 아니면 또한 殘餘 未措置된 件數는 몇 件인데 언제까지 어떻게 할 것인지 措置된 內容에 대해서는 後續管理를 徹底히 하고 있는지의 與否를 確實하게 答辯해 주시기 바랍니다.

어제 答辯 속에서 本 委員은 이런 것을 청취를 했습니다. 交通疏通增進策에 있어서 카풀제運營에 대해서 말씀을 하셨는데 本 委員이 알고 있는 카풀제 運營制度는 事實上 無의미한 制度로 알고 있는데 아직까지 그 制度를 導入實施하고 있는지 카풀제 運營의 實體를 밝혀 주시고 이 制度에 따른 效果와 問題點 그리고 또한 그 對策에 대한 答辯을 해 주시기를 바랍니다.

끝으로 한 가지만 더 質問하겠습니다. 지금 驛勢圈駐車場 建立에 대한 問題가 되겠는데 그동안 相當數가 建設이 된 것으로 發表를 했는데 本 委員이 알기로는 아직까지도 상당히 未盡한 그러한 상태로 알고 있습니다. 따라서 日前에 新聞을 보니까 각 電鐵驛에 地下水를 利用을 해서 水景公園을 建設한다는 計劃이 있는데 이와 같은 計劃이 確定되었다면 그 事實을 밝혀 주시고 만약에 施行이 된다면 이 財源은 어디에서 捻出될 것인지 財源은 確保가 되어있는지 이와 같은 것을 밝혀 주시면서 차라리 이와 같은데 많은 豫算이 投入되기보다는 우선 급한 驛勢圈 周邊에 대한 駐車場을 確保를 해서 다 소라도 交通疏通에 도움이 되고 駐車施設確保에 도움이 되었으면 하는 것이 本委員의 見解입니다. 이에 대한 局長의 見解를 밝혀주시기 바랍니다. 以上 간단하게 質問을 마치겠습니다.

한 가지만 더 補充해서 質疑하겠습니다. 裏面道路 活用度 提高에 대한 問題를 거듭 質問하겠습니다. 午前에 局長께서 報

告하신 報告內容에도 이 內容이 包含이 되어 있었는데 좀더 昭詳한 內容을 밝혀드리면서 質問드리겠습니다.

裏面道路 整備計劃은 기왕에 18個 區廳에서 64個 路線을 定해서 整備토록 되어 있는데 '90年代에 推進된 現況을 보면 總 33個所에 21.5km에 달하는 이와 같은 裏面道路를 整備했다고 했습니다.

그런데 本委員이 보고, 느끼고, 아는 바에 의하면 아직 뚜렷한 整備된 그와 같은 實績을 볼 수가 없습니다.

따라서 道路를 1km 開設하는 데에는 무려 三千數十億이 든다고 했는데 이와 같은 尨대한 길이를 기이 確保된 道路機能을 喪失하고 있는데 이와 같은 道路가 정말로 道路다운 道路로 機能이 回復이 된다면 엄청난 豫算의 節減이 될 뿐 아니라 많은 交通障碍 要因을 除去하고 交通疏通을 圓滑이 하는데 이바지 하는 그런 捷徑이라고도 생각이 됩니다.

그런데 '90年度에 이와 같이 推進된 33個所 21.5km에 대한 整備內容과 또 整備 후에 그 後續 管理는 제대로 되어 있는지 與否를 확실히 밝혀 주시기를 바랍니다.

그리고 今年度에는 18個 區廳에서 64個 路線에 대한 65km에 달하는 區間을 整備한다고 하였는데 과연 언제 整備가 實行되며 또 整備가 시작된다면 언제 시작되어서 현재 進度는 어느 정도 進行이 되고 있는지 아니면 그대로 이와 같은 計劃이 計劃으로 끝날 것인지 이 問題를 소신 있게 答辯해 주시기 바랍니다.

이상 本委員의 質疑를 마치겠습니다.

○委員長 李永和; 또 다른 委員 質疑해 주시기 바랍니다. 元松喜 委員님의 質疑가 있겠습니다.

○元松喜 委員; 陽川 第5選舉區에 元松喜 委員입니다. 몇 가

지만 간단하게 말씀을 드리겠습니다. 현재 마을버스를 交通部에서 마을버스 運行法을 制定하고 있다고 하는데 현 우리 주민들이 生活을 하고 있을 때 가장 時急한데도 불구하고 빠른 時日內에 措置를 해서 運行할 수 있도록 할 것을 提議합니다.

또 한 가지는 車輛 出庫時에 駐車場이 없는 사람에게는 販賣를 하지 않아서 交通滯症을 불러 일으킬 수 있는 所持를 抑制하는 것이 어떤가 交通局長님께 물어봅니다.

交通難 根本解決策으로 本委員은 각 區廳別로 一日生活權을 완벽하게 갖춰 주어서 他區에 갈 필요성이 없도록 對策을 세워보면 어떤가 本委員은 局長님께 물어봅니다. 大答해 주시기 바랍니다.

○委員長 李永和; 裴丁洙 委員님의 質疑가 있겠습니다.

○裴丁洙 委員; 그 동안 계속되는 우리 局長님 연일 수고 많 습니다. 그리고 關係公務員들 이렇게 資料準備에 한참 열을 올려서 정말로 고맙고 제가 한 두 가지 드리고 싶은 것은 午前에 우리 局長님께서 報告하신데 대해서 택시기사나 버스기 사들이 相當히 不足하다 하는 얘기의 一環으로 技士不足의 어려움을 겪고 있는지에 대해서 서울市가 그 동안에 여러 가지 지금 하는 일에 相當히 無誠意하다고 이렇게 判斷을 내리 면서 몇 가지 質問을 드리도록 하겠습니다.

毎年 實施되는 個人택시 免許發給에 民願이 일고 있는데 그 에 대한 對策을 우리 局長님은 잘 알고 계실 것입니다.

昨年에는 2順位 몇 項을 3順位 몇 項으로 이미 기이 今年 發給申請에 그 동안 約束한 條項이 달라졌다 하는 얘기를 말 씀을 드리고 거기에 대한 것은 3順位를 이렇게 解當이 되니 까, 거기에 8月 23日字에 우리 區廳通報에 의하면 이번에 個人택시를 탈 수 없다고 한데 대해서 悲觀을 해서 自殺함과

아울러 지금 현재 交通局에 毎日같이 몇 사람씩 데모를 하고 있는 實情을 잘 알고 계시겠죠.

거기에 대해 제가 한 가지 말씀을 드리고 싶은 것은 택시技士가 實質的인 것이 不足한데 아울러서 3月 4日부터 7日까지 接受를 받았는데 그 接受 숫자는 자그마치 5,115名에 달하고 있습니다.

그러면 實質的으로 서울시에서 택시를 認可한다는 臺數는 3,000臺에 不過합니다. 그러면 택시運轉手가 實質的으로 不足하다고 지금 현재 局長님께서도 말씀을 하셨는데 빨리 이것을 終結을 해서 2,115名에 대해서 運轉士를 活用할 수 있는 그러한 放置를 해두고 있다 이 말씀입니다. 바꾸어 얘기를 해서 지금 현재 6個月동안 放置를 해 두어서 이 兩班들이 勤務地에 갈 수 없는 立場이 되어버리고 말았습니다.

이런 것은 우리 局長님께서 앞으로 빠른 速度로 認可를 주셔서 이 兩班들이 職場에 가서 일할 수 있는 與件을 講究해 주셨으면 고맙겠다 함과 아울러서 答辯을 부탁드리고 그 동안 交通局 傘下에 交通管理事業所라는 專門機構로 아마 構成이 되어 가지고 碩士出身도 있는 것 같습니다.

거기에 대한 것은 人員이 먼저 번에 報告도 11名이 勤務를 하면서 數億원에 가까운 豫算을 들이면서도 거기에 지금 하고 있는 現況調査 各種 일들을 한다고 하는데 거기에서 얻은 資料와 活用度를 알고 계시면 報告를 해 주시고, 할 수가 없다 그렇게 되면 書面으로 資料를 提出을 해 주시면 고맙겠습니다.

그리고 지난 '89년에는 交通管理事業所를 交通企劃團으로 또 擴大 昇格 設立 한다고 했고 지난 해에는 首都圈 交通問題 研究院을 設立한다고 하여 前 高建 市長께서 아마 決裁까

지 해서 거기에 대해서 약속을 하신 것으로 알고 있습니다.

거기에 대해서는 지금 현재 市長이 바뀌었다 해서 그것이 아마 白紙化 되지 않는가 하는 생각에서 그 사람들을 상당히 一貫性 없는 問題라고 해서 걱정들을 하면서 저한테 이 問題를 좀 여쭙봐 달라 하는 얘기가 있었기 때문에 제가 質疑를 올립니다.

어쨌든 이 問題는 앞으로 서울市가 이러한 問題를 一貫性 있게 좀 해 주셨으면 하고 지금 현재 自殺騷動을 빚은 技士가 먼저 번에는 택시를 준다고 서울市長이 公文을 보내서 回答까지 받고 있는 實情이올시다.

그런데도 지금 現在 이 時點에서는 그 兩班에게 免許가 發給되지 않는다고 하니까 局長님께서 앞으로 一貫的인 서울市 行政을 믿게 그 兩班들에게 處理해 주셨으면 하는 것이 바람입니다. 간단하게나마 答辯을 부탁드립니다.

○委員長 李永和; 崔沆洛 委員님의 質疑가 있겠습니다.

○崔沆洛 委員; 蘆原乙 崔沆洛 委員입니다. 저는 어제부로 다른 分科에서 오늘 交通分科로 轉入왔습니다. 그래서 事實上 資料도 準備를 못했고 資料도 오늘 아침에 받았기 때문에 생각나는 대로 간단히 두 가지만 質問을 드리겠습니다.

먼저 市内버스 外廓地 終點 車庫地에 대해서 말씀을 드리겠습니다. 外廓地 市内버스 終點은 車庫地 不足難으로 住民 交通 妨害 또는 겨울철에 밤새도록 始動을 걸어놓기 때문에 騷音 公害問題가 住民에게 큰 不便을 주고 있습니다. 局長께서는 조금 전에도 現況報告 때 말씀을 하셨습니다. 問題點만 들었지 對策은 말씀을 안 하셨기 때문에 버스會社에서는 終點인 駐車場을 確保하지 않고 路上放置로써 밤 10時만 넘으면 終點附近 거리 一帶가 車庫地 및 終點化가 되고 있습니다. 버

스會社에서는 그런 綠地地域 等等 政府特惠를 기다리고 있는 점으로 보아서 이는 長期投資를 忌避하는 不動產 利得을 위한 住民을 輕蔑한 處事라고 볼 수가 있겠습니다. 충분한 車庫地에 終點을 確保치 못한 會社는 예를 든다면 路線을 調整한 다든가 不利益을 줄 때 解決된다고 本 委員은 생각을 합니다.

交通局에서는 問題點만 있다고 하지마시고 어떠한 腹案을 가지고 있는지 이 점에 대해서 答辯을 부탁드립니다.

또 한 가지는 車輛 一方通行路에 대해서 말씀을 드리겠습니다. 大韓民國 首都 서울하면 올림픽까지 치뤘던 세계에서 몇 번째 안 가는 都市라 하겠습니다. 물론 世界의 어느 都市를 가든 交通混雜問題는 理解를 합니다. 그러나 都市面積과 人口에 비해서 또 道路面積과 車輛臺數가 問題인 것입니다. 앞으로 계속 늘어만 가는 車輛때문에 물론 道路面積에도 神經을 쓰리라고 믿습니다.

本委員의 생각으로는 이웃 日本이나 유럽 先進國들처럼 車輛 一方通行路의 新設에 대해서 생각을 해 보셨는지 묻고 싶습니다. 車輛 一方通行路를 新設할 경우 물론 많은 어려움과 엄청난 工事費가 뒤따른다는 것은 本委員도 잘 알고 있습니다. 그리고 지금 이 시점에 와서 車輛 一方通行路를 갖춘다는 것이 상당히 어렵다는 것도 잘 알고 있습니다. 그러나 어려움과 工事費가 많이 들더라도 먼 앞날을 내다보고 首都서울 交通問題를 생각한다면 지금부터라도 可能하리라고 봅니다. 늦었다고 생각할 때가 빠르다는 말을 생각해 보면서 檢討를 해 보실 用意가 없는지 또한 檢討를 해 보았다면 어떠한 腹案을 가지고 계신지 答辯을 부탁드립니다.

앞서서 元松喜 委員님께서 말씀하셨습니다만 마을버스 問題도 아까 舉論이 되었습니다. 그것이 交通部의 어떤 指示에 따

라서 施行을 하시겠다 그런 말씀을 하셨는데 제 생각에는 이 마을버스 問題는 참 外廓地에 사는 住民으로서는 누구든지 몹소 피부로 느낍니다.

電鐵을 타기 위해서 또한 市內버스를 타기 위해서 停留場까지 15分에서 20分 걸리는 그런 距離를 地域버스를 타고 가서 또 버스를 타게 됩니다. 그래서 이런 地域 마을버스만큼은 좀 負擔없는 經費를 들여서 運營費를 들여서 運營할 수 있는 方案과 또한 가벼운 마음으로 타고 내릴 수 있는 그런 어떤 具體的인 腹案을 交通局에서 꼭 參考로 하셔서 가지고 施行해 주도록 바라겠습니다. 以上입니다.

○委員長 李永和; 執行府의 誠實한 答辯準備를 위해서 16時 30分에 會議를 續開하기로 하고 停會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(15時 15分 會議中止)

(16時 34分 繼續開議)

○委員長 李永和; 成員이 되었기 때문에 會議를 續開하겠습니다.

(議事棒 3打)

아까 質疑를 하신 金鍾雄, 金箕英, 朴夏榮, 元松喜, 裴丁洙, 崔沆洛 委員님의 質疑에 대해서 交通局長은 答辯을 해 주시기 바랍니다.

○交通局長 尹斗榮; 먼저 金鍾雄 委員님의 質疑에 대해서 차례로 答辯을 올리겠습니다.

현재 택시料金 인상을 走行料金 對 基本料金 比率을 10對 7로 할 때 15%의 引上效果가 있는데 이것이 確實한 서울市의 對策이나 하는 質疑가 계셨습니다.

이것은 아까 제가 業務報告時에 말씀드린 것이 약간 誤解가

된 것 같습니다.

基本料金, 走行料金 이 料金構造를 아까 말씀드리는 過程에서 基本的으로 外國에 比해서 基本料金과 走行料金の 比率이 현저히 낮음 으로 인해서 현재 택시技士들이 長距離 運行을 忌避한다든가 또는 기타 여러 가지 問題點을 야기하고 있는 그 사실에 대해서 현재 交通部에 이런 料金構造를 바꾸어 주는 것이 바람직하지 않느냐 그러한 것을 建議하겠다는 그런 內容이고 또 基本的으로 이 택시料金は 交通部長官의 認可料金입니다.

그리고 또 交通部에서도 物價當局인 經濟企劃院과 協議해서 料金を 調整하기 때문에 이것은 뭐 지금 당장 料金を 서울市에서 引上 建議하겠다 그런 內容이 아니고 料金構造를 앞으로 그렇게 바꾸어 가야 되지 않겠느냐 그런 말씀이 되겠습니다.

이렇게 될 때 外國의 경우는 대개 基本料金 10에 走行料金 9의 比率로 해서 대개 長距離運行으로 인해서 料金の 不利益을 받는 그러한 일은 없습니다.

그래서 대부분 長距離運行을 忌避한다거나 그런 事例가 없습니다마는 현재 우리나라는 基本料金 10對 走行料금이 5.9에 走行料금이 相對적으로 不利益을 받기 때문에 현재 運轉技士들이 長距離 運行을 忌避하고 있는 그런 實情으로 인해서 乘車難이라든가 또는 運行忌避 이런 構造的인 問題點을 많이 야기하고 있는 것이 사실입니다.

그래서 이러한 問題는 앞으로 政府當局과 또 交通部側에서 많이 研究 檢討해야 될 그런 事項으로 判斷이 되고 있습니다.

다음에 시내버스 事業者의 歎願內容에 대해서 質疑가 있었습니다. 座席버스를 좀 늘려 달라 그로 인해서 立席버스를 줄

여서는 안 되지 않느냐 하는指摘의 말씀과 그 다음에 煤煙團束 등으로 인해서 運轉技士들이 檢察에 불려가게 되어서 상당히 時間을 消耗하고 하루 종일 걸리니까 이것을 當局에 建議해서 技士가 안 가도록 하는 그런 말씀과 그 다음에 더군다나 지금 버스기사가 不足해서 市民交通에 不便을 겪고 있는데 예비군 훈련을 유보해 달라는 要望이 있었는데 이것도 當局에 建議할 用意이 있느냐, 또 버스 煤煙團束이 強化되어서 상당히 技士들이 어려움을 겪고 있는데 이것도 좀 緩和할 用意이 없느냐 하는 그런指摘의 말씀이 있었습니다.

현재 좌석버스 增車を 業界에서 要望하는 것은 事實上 料金引上을 招來했다는 非難을 들을 우려가 있습니다. 또 運轉技士들이 座席버스를 選好하고 입석버스를 忌避하는 관계로 인해서 立席버스를 利用하는 市民들의 不便을 招來하고 있는 것이 상당히 問題點으로 대두가 되고 있습니다.

이는 앞으로 地下鐵의 운송능력이 增大되어 가지고 第2期 建設 또는 우리 地下鐵이 지금 1號線부터 4號線까지 運行을 하고 있습니다마는 여기에 電動車を 年次的으로 지금 增車を 해나가고 있습니다. 今年에도 336輛 來년에 202輛 이렇게 해서 漸進的으로 電動車を 增車해서 地下鐵의 利用率이 增大되고 相對的으로 버스利用率이 減少될 때 檢討할 事項이 아닌 가 이렇게 생각을 하고 있습니다.

그 다음에 버스의 煤煙團束 運轉技士를 檢察 등에서 부르지 않게 했으면 하는 그런 말씀에 대해서는 현재 運轉技士가 行爲者이기 때문에 부르는 것은 事業體 事業主와 整備士 그 다음에 運轉技士를 같이 召喚하게 되어 있습니다. 그래서 이 問題는 앞으로 當局과 建議해서 좋은 方案이 있으면 檢討하겠습니다.

그 다음에 豫備軍訓練을 保留하는 것이 어떠냐 하는 그런 要望 事項이 있었습니다. 이는 過去에 市内버스가 共益 事業 體임을 감안해서 '79年度부터 84년도까지 6年間 훈련을 留保한 바가 있습니다.

이에 따라서 저희 市에서는 今年 봄에 交通部와 國防部에 建議를 했습니다마는 현재 形편상 그것이 不可하다는 通報를 저희가 받았습니다마는 앞으로 시내버스 技士不足에 따른 市民의 大衆交通 利用不便을 고려해서 繼續적으로 當局과 建議해서 반영하도록 노력을 해 나가겠습니다.

다음에 시내버스의 煤煙團束 基準을 좀 緩和하는 것이 어떠냐 하는 質疑가 계셨습니다. 이것은 지난 年初에 대구시의 폐 놀사건으로 인해서 오히려 모든 公害基準이 強化가 되었습니다. 이것이 今年 6月 15日부터 과거 煤煙濃도가 51% 以上을 團速하던 것이 40%로 오히려 基準이 낮추어져 가지고 상당히 強化가 되었습니다.

그래서 현재 事業用 自動車에 대한 團束이 또 環境處에서 각 地方廳을 통해서 하고 있기 때문에 이 問題는 현재로서는 그 基準을 낮추기 어려운 實情입니다마는 앞으로 버스의 馬力 즉, 機關의 馬力數를 좀 높이는 方案으로해서 煤煙이 덜 나오는 車輛을 구매하도록 業體에 示達할 그런 생각을 가지고 있습니다. 이상 金鍾雄 委員님의 質疑에 答辯을 하였습니다.

그 다음 金箕英 委員님께서 盆唐과 일산 등 서울市 周邊에 新都市가 많이 造成됨에 따라서 여러 가지 交通問題가 發生하지 않겠느냐 이에 대한 對策을 물으셨고 自家用 利用業體를 위한 自家用 自動車稅의 大幅的인 인상이 필요하지 않겠느냐 하는 指摘의 말씀이 계셨습니다.

택시료가 현재 料金 併算制 實施로 많이 올라 있으니 택시 料金を 인상하는 것은 反對다 하는 말씀을 하셨습니다. 또 交通犯則金은 어디서 徵收하고 얼마이며 어떻게 쓰여지고 있느냐 하는 質疑도 있었습니다.

먼저 新都市의 建設과 關聯해서 현재 서울周邊의 盆唐, 一山, 坪村, 山本, 부천, 中東 등 地域에 總 29萬 4,000世帶 120萬 인구를 收容하는 그런 新都市를 현재 建設해서 盆唐에 첫 入住가 시작 되었습니다.

여기에 따른 交通實態를 보면 現在도 市界 地點의 交通 停滯가 아주 極甚한 狀況입니다. 이런 極甚한 狀態에서 新都市가 造成이 되어서 大部分 新都市에 이사는 사람들이 서울로 出退勤하는 그런 사람들로 豫想이 되고 있습니다. 이에 대한 對策이 저희 서울시로서도 상당히 심각하게 생각하고 있고 이에 대해서 政府當局과도 많은 協助를 하고 있습니다.

그래서 현재 首都圈 電鐵인 盆唐線 32km, 과천선 16km, 一山線 30km 등 78km를 내년 말 完工으로 현재 鐵道廳에서 推進을 하고 있습니다. 그리고 서울시에서도 市界地點에 과천선 등을 市界地點까지 저희가 連結하도록 같이 推進을 하고 있습니다.

참고로 말씀드리면 盆唐 서울 間에는 華陽洞에서 盆唐間에 高速化道路 6車線 15.3km 비롯해서 약 5個 路線이 지금 新設中에 있고 그 다음에 一山 서울 間에는 城山大橋에서 미사포까지 18.4km 이외에 125.5km의 高速化道路를 현재 建設하고 있습니다.

그 다음에 坪村, 山本에서 서울 間에는 既存 始興에서 安養, 軍浦에서 水源, 良才에서 果川間 道路를 현재 擴張을 하는 그런 計劃이 施行中에 있습니다. 中東 서울 間을 京仁高速道路

를 현재 4車線에서 6車線으로 11.7km를 擴充하고 計劃하여 推進하고 있습니다.

이런 서울外廓 新都市造成에 따른 이런 여러 가지 對策은 저희 서울시와 또 中央政府, 京畿道 間的 緊密한 協助下에 이런 문제들을 풀어나가고 있다는 것을 참고로 말씀드리고 아울러 서울 都心循環線 46.5km 首都圈 外廓 循環線 114.5km 도 현재 동시 着工 進行中에 있음을 報告를 드립니다.

다음에 두번째로 自動車가 매일 急增하는데 따른 現況과 交通疏通 增進 方案이 무엇이나 이런 말씀이 계셨습니다.

현재 아시다시피 自動車가 暴發的으로 증가하고 있습니다. '86년에 52萬臺이던 것이 '91年 7월에 129萬臺로 현재는 130萬臺가 넘어선 것으로 豫想이 됩니다.

이에 따라서 都心 速度도 '86년에 52km이던 것이 현재는 20km로 상당히 낮아져 있습니다. 이에 대한 路面疏通의 促進을 위해서 현재 都市高速化道路 등 循環線을 현재 建設하고 있고 裏面道路의 改善과 병목 停滯 區間의 改善 그 다음에 T.S.M 事業 尖端 信號 시스템 開發 등 綜合的으로 對策을 講究하고 있습니다마는 이에 따라서 또한 大衆交通의 輸送을 圓滑히 하기 위해서 地下鐵을 현재 '95년까지 856輛을 늘려서 地下鐵의 混雜度를 줄여나갈 그런 計劃을 같이 아울러 推進해 나가고 있습니다.

그 다음에 自家用 利用을 좀 抑制하고 稅金을 果敢하게 大幅 늘리는 것이 어떠냐 하는 그런 말씀이 계셨습니다.

현재 自動車의 關聯 稅金을 보면 取得稅, 登錄稅, 自動車稅 이 세 가지 稅目이 있습니다. 이것을 위해서 지난 번에 總理室에 大都市 交通對策委員會를 設置해서 首都圈의 여러 가지 交通問題를 解決하기 위해서 현재 委員會가 運營이 되고 있

습니다마는 지난번의 實務對策會議에서도 현재 우리나라의 自動車 稅金이 外國에 비해서는 상당히 높은 편이다 이런 얘기가 있었습니다.

이에 따라서 그 稅率을 올리는 것은 여러 가지 法을 改正해야 되는 그런 問題가 있기 때문에 현재 短期間에는 어려울 것 같습니다마는 그 대안으로 현재 車庫地證明制 다음에 1가구 2車輛 保有時에 두번째 車輛부터 重課稅하는 問題 等を 政府에서 현재 檢討中에 있음을 參考로 報告드립니다.

그 다음에 택시料金에 대한 또 물가 인상을 자극하고 또 이런 問題를 指摘하셨습니다.

아까도 말씀을 드렸습니다마는 택시料金은 현재 다른 料金은 市·道知事에 委任이 되었습니다마는 택시와 버스 地下鐵 料金은 현재 交通部長官의 認可 料金으로 되어 있습니다. 그래서 이것은 서울市 單獨으로는 현재 引上할 수가 없습니다. 한다면 어디까지나 交通部에 建議해서 할 그런 事項입니다마는 현재로써는 建議한 바가 없습니다.

다음에 그 交通犯則金의 徵收實績과 使用現況인데 이것은 道路交通法에 따라서 警察에서 지금 徵收하고 있기 때문에 정확한 것은 알 수가 없습니다만 현재 그 犯則金徵收의 사용은 사법시설물 造成에 관한 法律에 의해서 각종 司法施設 建立에 使用되고 있는 것으로 알고 있습니다.

예를 든다면 矯導所 增築이라든가 法院 廳舍 이런데 使用하는 것으로 저희가 알고 있습니다.

이상 金箕英 委員님께 答辯을 드리고 다음은 朴夏榮 委員님께서 質疑하신 內容에 대해서 次例로 報告드리겠습니다.

먼저 不法 駐·停車 團束과 關聯해서 團束過程에서 團速이 容易한 곳을 選定해서 마구잡이 式으로 團束함에 따라서 여러

가지 民願이 야기되고 있고, 다음에 駐車禁止標識板이 없는 곳에 團束 등 法을 너무 지나치게 擴大解釋한 것이 아니냐 하는 지적의 말씀과 그 다음에 過怠料徵收에 있어서 지나치게 實績爲主로 運營이 되고 있지 않느냐, 過怠料 輸入金の 使用用途는 停車場 擴充에 전혀 사용하지 않고 他用途에 사용하고 있지 않은지, 다음에 過怠料徵收率이 50% 徵收에 그치고 있는데 徵收實績이 부진한 이유는 혹시 職員이 不足한 것이 아니냐, 職員의 增員 등이 필요하지 않느냐 이런 말씀이 있었습니다.

그 동안 이 駐車施設의 不足과 市民의 駐車秩序意識의 不足에 따라서 여러 가지 道路上의 不法駐車로 인해서 많은 問題가 야기되고 通行에 障礙와 疏通의 圓滑을 기하지 못한 그런 問題點들이 많이 대두가 되었습니다.

이에 따라서 지난 해 11月 2日 道路交通法改正에 의해서 저희 過去에 警察에서 가지고 있던 權限을 駐車團束權을 저희 行政機關에서도 駐車團束權을 갖도록 權限이 賦與되었습니다.

이에 따라서 저희 市에서는 488名の 女子團束員을 採用해 가지고 특히 牽引車가 과거 警察과 시설공단밖에 안 가지고 있었습니다마는 이것을 民間 代行業體 25個 業體에 5臺씩 125臺 牽引車輛을 增車해 주어서 현재 184대로 강력하게 駐車團束을 저희들이 펴 왔습니다.

이에 따라서 早期에 정착을 위해서 部分的으로 全 地域을 同時에 團束한다는 것이 적은 人員으로 어렵기 때문에 부득이 어떤 地域 특히 脆弱地域을 중심으로 해서 集中團束 하다 보니까 一部 過剩團束이라는 誤解와 市民의 民願事例가 있었던 것은 사실입니다.

앞으로 駐車團束員의 직무교육을 強化하고 道路交通法에 의

한 團束指針을 정확히 이행토록해서 이러한 物議가 일어나지 않도록 교육을 철저히 하겠습니다.

또 駐停車 禁止施設이 현재 未備되어 있습니다. 이것도 警察과 協助해서 禁止標識板이라든가 또는 禁止施設을 저희들이 정확히 해서 市民의 誤解가 없도록 이렇게 해 나가겠습니다.

현재 過怠料徵收를 하기 위해서 저희들이 實績爲主로 運營하고 있는 것은 없습니다. 다만 이 駐車團束은 道路交通法 第28條와 第30條 違反車輛에 대해서 法을 執行하는 그런 行爲로 저희가 하고 있습니다마는 일부 이런 오해가 있는 것도 사실입니다만 交通疏通의 원활과 法秩序 確立을 위해서 持續적으로 團束을 해야하지 않겠는가 하는 것이 제 생각입니다.

다음은 過怠料 收入金은 現行 法規上 自治區에 말하자면 區廳에 一般會計 豫算으로 編成이 되어서 현재 사용이 되고 있습니다. 그래서 이것을 앞으로는 過怠料 收入을 駐車場 擴充計劃에 活用을 할 수 있도록 駐車場法 改正을 현재 推進中에 있습니다. 이것이 改正이 되면 區廳에 駐車場 特別會計가 設置가 되어서 區廳에 駐車場 擴充을 하는데 사용되도록 약속을 하는 바입니다.

현재 過怠料 徵收率は 46.2%로써 굉장히 不振한 實情에 있습니다. 그 原因을 보면 대개 車輛 所有主가 住所를 자주 變更하거나 또는 無斷 轉出로 인해서 告知書가 제대로 送達이 되지 않는 것이 많습니다.

返送分이 많고 또 臨時番號車輛이라든가 기타 他 市·道 車輛에게는 차적조회가 상당히 遲延이 되고 있고, 또 이 過怠料에 대해서는 기타 稅金과 달리 加算金 制度가 없습니다. 그래서 納付期間이 經過되더라도 크게 負擔을 갖지 않기 때문에 納付를 지연시키는 그런 하나의 事例가 되고 있는 것도 사실입

니다.

이에 따라서 저희 市에서는 果敢하게 自動車의 押留 豫告 등 이런 강한 措置로 해서 빠른 시일 내에 받도록 준비를 해 나갈 계획입니다.

그 밖에 委員님께서 지적하신 대로 職員不足도 하나의 原因이 되겠습니다. 현재 不足한 人員을 早速 補充하고 또 業務隨行方法도 電算化 시켜서 過怠料 賦課徵收 業務에 철저를 기해 나가도록 하겠습니다.

다음에 駐車場 擴充 計劃에 대해서 質問이 있었습니다. 현재 저희들이 公共 駐車場이나 또는 住宅街 駐車場이나 상당히 不足한 實情에 있습니다.

먼저 公共 駐車場은 年度別로 60개소, 약 4萬 2,000臺분을 '93년까지 擴充할 計劃으로 현재 推進하고 있습니다. 도심에 142개소, 부도심에 194개소, 地下鐵 換乘驛으로 38個所를 현재 '93년까지 약 4萬 2,000臺分을 저희들이 擴充할 그런 計劃을 가지고 推進하고 있습니다.

다음에 住宅街의 駐車施設 역시 상당히 不足한 實情에 있습니다. 현재 個人이 가지고 있는 建物の 車庫 그 다음에 道路의 라인을 그어 가지고 區劃線을 그은 곳, 그 다음에 共同 駐車空間 전부 합해서 약 57萬臺分을 저희들이 確保하고 있습니다. 이는 전체 自家用車輛 97만대에 比하면 58%밖에 는 해당이 안 되고 있습니다. 그래서 앞으로 夜間駐車區劃線을 더욱 設置하도록 해서 6m 이상 道路에는 1내지 2列 駐車區劃線을 그어서 車庫가 없는 그런 차를 收容토록 하고, '92년까지 48萬 4,000臺를 저희들이 區劃線을 그어서 確保할 그런 計劃으로 推進中에 있습니다.

다음에 夜間駐車 共同 駐車空間을 적극 저희가 擴大해 나갈

계획입니다. '95년까지 遊休空地나 裸垆地, 하천부지, 公共 施設物 등에 이런 駐車空間을 많이 確保해서 약 10萬臺 정도 이러한 것을 확보해 나가도록 할 計劃입니다.

예를 든다면 公共用地에 자투리땅이라든가 또 近隣公園의 地下 등 이런데 적극적으로 區廳에서 豫算을 投入하더라도 이렇게 開發을 해 가지고 駐車料를 받으면서 運營을 하면 이것이 가능하지 않겠는가 이런 방안으로 저희들이 검토해 나갈 계획입니다.

다음 大型建物에 不法駐車場을 不法 用途 變更한 事例가 많다 하는 지적의 말씀이 계셨습니다.

이것은 대개 일정 規模以上の 建築物을 지을 때는 반드시 停車場法 規定에 의해서 停車場을 設置하도록 되어 있습니다. 그런데 이 停車場을 設置해 놓고는 거기 地下에다가 무슨 룸싸롱을 貫를 준다든가 무슨 工場을 貫를 준다든가 이러한 變態 소위 不法用途 變更이 굉장히 많이 있었습니다.

그래서 이러한 것은 강력히 한 2年 前부터 檢察 主管下에 저희 警察, 저희 行政機關 이렇게 合同으로 團束을 하고 있습니다마는 參考로 말씀드리면 이를 違反할 때에는 3年 以下の 懲役 또는 5,000萬원 以下の 罰金에 처하도록 告發措置를 하고 있습니다. 國法秩序 確立 次元에서도 반드시 이러한 用途 變更된 建築物은 原狀回復이 되어야 된다고 저도 그렇게 생각을 하고 있습니다.

그래서 현재 各 區廳, 洞, 警察에서 定期點檢을 실시해 가지고 이 用途 變更 建物에 대해서는 管理카드를 區廳마다 만들어 가지고 이것을 管理하고 있습니다. 또 이 業務는 主管業務가 建築指導課에서 하고 있습니다.

그래서 제가 정확한 件數는 지금 모르고 있습니다마는 이것

은 앞으로 關係課와 協助해서 書面으로 資料를 올리도록 하겠습니다.

다음 카풀제가 큰 意味가 없다고 생각되는데 그 효과와 實施與否에 대해 質問을 주셨습니다.

카풀제 運營은 지난 해 2月부터 소위 걸프만사태 이후에 이런 것을 적극 勸獎을 해 가지고 작년 2월에 조편성을 7萬 1,650臺 18萬 8,000名으로 組編成을 해서 運營을 했고 빈차 함께 타기도 13萬 3,000臺에 약 28萬 3,000余 名으로 같이 빈차타기운동을 積極的으로 勸獎을 해서 施行을 했습니다. 마는 또, 이에 대한 혜택을 誘導하기 위해서, 승용차 세 사람 이상 타고 오거나 소형 승합차, 봉고차입니다. 6人 以上이 탑승 시에는 有料道路 通行料도 현재까지 免除를 하고 있습니다.

그리고 保險約款도 고쳐서 自家用에 同乘했을 때에 종전에 50% 減額補償에서 95%까지 補償할 수 있도록 法規를 저희들이 改正을 했습니다. 마는 현재 이것이 强制規制 할 수 없는 그런 사항이기 때문에 民間部門에서 自律的으로 實踐하다 보니까 요즈음 사실 카풀제運營이 有名無實하게 된 것이 사실입니다.

그러나 外國의 경우를 볼 것 같으면 美國의 경우에 이 카풀제가 굉장히 發達되어 있습니다. 그래서 會社마다 職員이 함께 타고 올 경우에는 駐車券을 준다든가 상당히 美國에는 駐車料가 비싸지 않습니까? 駐車券을 준다든가 이런 惠澤을 주어서 상당히 美國같은 데서는 카풀제가 아주 效率的으로 運營이 되고 있습니다.

그리고 우리나라도 현재 江西區에 어떤 個人이 카풀제會社를 하고 있다고 그래요.

간혹 제가 MBC 서유석 시간에 듣습니다마는 약 1萬 5,000臺의 會員을 지금 募集하고 있습니다. 이렇게 해서 간단한 手數料만 받고 카풀제 등을 하고 있기 때문에 그래서 앞으로 우리가 점차 받아들여야 할 課題가 아닌가 이렇게 생각을 하고 있습니다.

다음에 地下鐵驛 周邊에 水景公園을 建設한다고 하는데 이 돈으로 驛勢圈 駐車場을 建設하는 것이 바람직하지 않느냐 이런 指摘의 말씀이 계셨습니다. 이것은 현재 저희 환경녹지국에서 驛 周邊에 기존의 街路公園에 물을 주기가 어려우니까 현재 地下鐵에 地下水가 많이 나오고 있습니다.

그래서 이 地下水를 利用해서 驛舍의 近處에 이런 市民公園에 휴게施設로 活用하는 것이 현재 環境綠地局과 地下鐵公社에서 檢討가 되고 있습니다. 아직 規模가 確定되지는 않았습습니다. 그러나 이 費用은 상당히 적은 것으로 이렇게 알고 있습니다. 다만 地下空間을 이용하는 市民休息施設로 造成하는 것도 長期的인 眼目에서는 바람직하지 않느냐 그런 생각을 하고 있습니다.

다음에 裏面道路 活用計劃에 대해서 質問이 계셨습니다. 지난 해의 裏面道路 整備는 總 33個所 指摘하신 대로 21km 했습니다.

주로 그 施設內容은 步行者의 安全施設, 예를 든다면 步道를 造成한다든가 步車道 分離, 境界石 設置 등 그런 內容이고 또 車輛疏通改善을 위해서 車線整備를 한다든가 또는 道路 넋씩 우기 이러한 것을 해서 현재 管理카드를 만들어 가지고 이래 가지고 區廳에서 현재 管理하고 있습니다.

그 다음에 '91年度에 저희들이 64개소를 현재 區廳에서 調査報告를 받아 가지고 그것에 대한 妥當性 與否를 交通管理

事業所에서 현재 맞추었습니다. 그래서 이 改善案이 最終 確定되면 10월부터 즉시 工事を 施行할 그런 計劃으로 推進中에 있음을 報告드립니다. 이상 朴夏榮 委員님의 質問에 答辯을 해 드렸습니다.

다음에 元松喜 委員님께서 마을버스의 擴充이 오지나 外廓 住民들에게는 아주 時急한 交通手段이다 빠른 시일 내에 措置를 해 주었으면 좋겠다 하는 指摘의 말씀이 계셨습니다.

현재 마을버스가 서울 全域에 109個 路線에 445臺가 지금 運行을 하고 있습니다. 여기에 地下鐵驛까지 連繫하는 버스가 83個 路線에 361臺, 그 다음에 市内버스 停車場까지 連繫하는 것이 26個 路線에 84臺 이렇게 運行을 하고 있습니다. 그러나 이 마을버스 運行이 過去에 自家用 버스로 運行을 하다 보니까 여러 가지 老朽車輛 해서 問題가 많기 때문에 이것을 再昨年 '89年 年末에 交通部에서 新規免許中止 指示가 떨어졌습니다. 그래서 현재는 新規免許는 안 나오고 있습니다. 그래서 현재 運行하고 있는 것은 '89年 以前에 다 許可된 그런 路線입니다.

그래서 이것을 저희가 積極的으로 交通部와 協議를 해서 交通部에서도 이 運輸事業法 施行規則을 改正中에 있습니다. 이 施行規則을 改正하면 그 改正規則에 의해서 지금 法制處 이런 審議라든가 또는 여러 가지 關係部處에 協議를 거치고 있는 중인데 10月 中에는 施行規則이 마련될 것으로 알고 있습니다.

그렇게 되면 이것을 빠른 시일 내에 마을버스를 新規許可를 再開해서 地域住民의 交通 疏通에 圓滑을 기하도록 저희도 積極的으로 현재 노력중에 있음을 報告드립니다.

다음에 車輛 出庫時에 駐車場이 없는 곳은 차를 登錄시키지

않도록 이렇게 積極的으로 하는 이 方法이 좋지 않겠느냐 하는 말씀이 있었습니다.

이에 따라서 지난번에 아까도 말씀을 드렸습니다마는 國務總理室 傘下에 大都市 交通對策委員會가 있습니다. 지난 번이 問題에 대해서도 積極的으로 檢討가 되었습니다.

그래서 關係長官 間에도 意見이 여러 가지 나왔습니다마는 大體的으로 車庫地 證明制를 저희도 導入하는 것이 바람직하지 않느냐 이런 意見도 있고 아직 좀 時期가 빠르지 않느냐 이런 意見도 있었습니다.

예를 든다면 지금 日本에서는 車庫地證明制를 한 2年 前부터 하고 있습니다. 그래서 우리나라도 이것이 앞으로는 積極 檢討가 되어야 하지 않느냐 하는 그런 方案에서 지난해에 交通開發研究院 交通部主管으로 公聽會를 開催한 바가 있고, 이것이 앞으로 交通部에서 立法豫告하든가 또는 이런 節次를 거쳐서 우리나라도 證明制가 도입이 되지 않을까 이렇게 생각하고 있습니다.

다음에 交通難 緩和를 위해서 區廳別로 一日生活圈을 形成하는 것이 바람직하다는 意見의 말씀이 있었습니다.

아주 좋으신 指摘으로 저희도 받아들이고 있습니다.

그래서 저희 市에서도 도심으로 集中되는 이런 交通生活 體系를 저희가 바꾸어 나가야 되지 않느냐, 특히 交通需要를 分散하고 감축하기 위해서는 지역의 生活圈이 개발되는 것이 必須的입니다. 이에 따라서 저희 서울市の 都市基本計劃도 5 個 부도심권, 13個 生活圈을 形成해서 현재 集中開發을 하고 있습니다.

5個 부도심권의 예를 들자면 淸涼里 로타리라든가 新村 로타리, 永登浦 로타리, 蠶室로타리 등 이런 부도심권을 저희들

이 적극 開發해 가지고 13個 生活圈을 形成해 集中 開發한다
그런 都市計劃體系를 저희들이 가지고 추진하고 있습니다.

이에 따라서 區廳에서도 부단히 都市基本計劃을 樹立해 가
지고 그 區廳에서는 그 區廳의 區民들이 그 區의 生活圈을
가지고 生活할 수 있는 이런 方案을 積極的으로 저희들이 유
도해 나가고 있다는 것을 말씀드립니다. 以上 元松喜 委員님
의 質疑에 答辯을 마치겠습니다.

다음은 裴丁洙 委員님께서 現在 버스, 택시技士가 不足한데
個人택시 免許를 빨리 發給해줘 가지고 現在 택시技士 不足
을 빨리 就業하도록 해서 이 難을 더는 것이 좋지 않느냐하
는 아주 좋으신 指摘의 말씀이 계셨습니다.

현재 個人택시 免許를 저희가 今年 3월에 公告해 가지고 그
동안에 즉 募集을 해서 이 審査를 하는 過程이 區廳에서 全
部 審査하고 있습니다. 區廳 地域交通課에서 지금까지 審査해
왔습니다마는 지난 해까지는 2順位까지 募集을 했기 때문에
그 숫자가 얼마 안 되어서 상당히 審査에 큰 어려움이 없었
습니다마는 지난해에 3順位 가項에 해당하는 예를 든다면 無
事故 運轉經歷 7年 以上, 이렇게 該當되는 분, 昨年에 한
500余名이 副市長님에게 集團民願을 提起해서 副市長께서 面
談을 하셔가지고 來년에 이것을 反映을 해 주겠다 이렇게 해
서 3順位 가項을 今年에 처음으로 募集을 했습니다.

이렇게 하다 보니까 意外로 그 숫자가 5,100余名이 募集에
應해서 여기에 대한 여러 가지 경력조회 또 이것을 現場調査
도 하게 되어 있습니다. 이렇게 區廳에 적은 人力으로 이런
많은 人員의 審査를 하다 보니까 상당히 時間이 많이 所要되
었습니다.

그래서 한 技士가 應募했다 하더라도 그 技士가 여러 會社

勤務 했으면, 그것도 여러 會社에 經歷照會도 다하고 또 가 봐야 되는 또 無事故 經歷照會라든가 이런 節次가 있기 때문에 상당히 시간이 많이 걸린 점을 저희들이 안타깝게 생각을 하고 이것이 거의 지금 審査가 完了되어서 來週 初에는 이것이 發表가 되지 않을까 이렇게 생각하고 推進하고 있습니다.

다음에 交通管理事業所에 專門職이 현재 11名 勤務하고 있는데 이 交通管理事業所에 資料管理室長이라든가 또는 交通管理事業所를 擴大 昇格해서 研究院을 副市長께서 設立한다고 했는데 그것이 어떻게 됐느냐 하는 指摘의 말씀이 계셨습니다.

현재 交通管理事業所는 '88年度에 처음 設置되어 가지고 현재 車輛의 運行速度와 主要地點의 交通量調査 다음에 交通政策樹立 기타 各種 懸案課題 改善을 위해서 좋은 資料를 많이 活用을 하고 있습니다.

그 동안 推進實績은 交通綜合現況調査, 地下鐵 周邊의 路線 混雜改善方案樹立, 道路工事 중 交通統制 指針을 作成해서 有關部署에 配布했다든가 또는 新村地域의 交通運營 改善事業을 직접 우리 交通管理事業所에서 지금 하고 있습니다. 用役을 주지 않고 직접 저희 交通管理事業所에서 하고 있고 또 기 施行한 T.S.M事業에 대한 效果分析을 또 事業所에서 하고 있습니다.

아까도 말씀드린 대로 裏面道路의 64個 路線 이러한 整備改善의 調査를 현재 交通管理事業所에서 妥當性 與否를 현재 調査하고 있습니다.

有料道路에 대한 交通影響分析 등 多角的으로 交通管理事業所에서 하는 일이 많습니다.

그래서 이 機構 擴大에 대해서는 도심지역의 政策開發을 위

한 專門調査研究 機能이 필요하기 때문에 앞으로 交通分野를 包含해서 住宅都市環境 등 各 分野에 綜合的인 그런 어떤 市政開發을 研究하는 그런 機關을 設立하는 것이 바람직하지 않느냐 하는 이런 方向에서 현재 企劃管理室에서 檢討하고 있는 것으로 알고 있습니다. 그래서 앞으로 發展的으로 모든 研究事業이 指向될 수 있도록 더욱 努力해 나갈 것을 報告드립니다.

다음 끝으로 崔沆洛 委員님께서 指摘하신 事項에 대해서 答辯드리겠습니다.

먼저 市內버스의 外廓地 終點車庫地 周邊에 보면 車庫가 없기 때문에 상당히 夜間 駐車에 騒音公害라든가 또는 겨울철 같은 때 붕붕거리어서 이에 대한 煤煙 이러한 것이 極甚하기 때문에 住民들이 상당히 怨聲이 높다 하는 指摘의 말씀이 계셨습니다.

指摘하신 대로 현재 市內버스의 車庫地는 상당히 不足한 實情에 있습니다.

현재 90個 業體가 있습니다마는 16個 業體 약 700臺分이 현재 市內버스 車庫地가 不足한 實情에 있습니다. 이것은 그동안 車庫地를 가지고 있으면서 過去에 增車를 해 왔기 때문에 이런 地境에 달한 것으로 알고 있습니다. 또 더군다나 현재 外廓地에 그린벨트를 또 毀損할 수 없는 그런 점과 또 워낙 外廓地區도 垆地값이 굉장히 높기 때문에 車庫地를 確保하는데 굉장히 어려움이 있는 것으로 저희들이 判斷하고 있습니다. 그래서 이 問題는 저희들이 交通部와 建設部에 버스 組合에서 그린벨트에 車庫地를 造成할 수 있는 그런 法規를 좀 마련해 달라하는 이런 建議를 얼마 전에 올린 바 있습니다.

그래서 이것은 積極적으로 저희 市에서도 車庫地 周邊의 民願의 解決과 그 다음에 運輸事業體의 버스車庫地 確保對策을 위해서 저희들이 積極적으로 關係當局에 建議하고 또 方案을 摸索하고 있는 計劃을 推進中에 있는 것을 말씀드립니다.

다음에 車輛의 一方通行路를 擴大하는 것이 좋지 않느냐 하는 이런 指摘의 말씀이 있습니다.

현재 市內에 敦化門路라든가 베오갯길 또 一部 幹線道路와 裏面道路 379個 區間에 약 98.5km에 대해서 一方通行路를 지금 實施하고 있습니다. 그러나 이것이 外國에서는 거의 一方通行路를 하는 그런 都市가 많습니다.

예를 들어서 美國 뉴욕에 맨하탄에 가도 거의 一方通行路입니다. 外國과 저희가 다른 것이 美國은 바둑판처럼 道路가 形成이 되어 있어서 一方通行路를 했을 때 큰 問題點이 없습니다. 저희는 道路網이 상당히 굴곡화 되어있고 그것이 바둑판처럼 잘 形成이 되어 있는 것이 아니기 때문에 그런 與件을 勘案해서 漸次的으로 擴大해 나가는 그런 計劃을 推進하고 있습니다.

저희 市에서도 이 一方通行路는 疏通의 問題를 解決하기 위한 좋은 方案으로 檢討하고 있음을 말씀드립니다.

다음에 마을버스問題는 아까 答辯드린 것으로 諒解해 주시면 感謝하겠습니다.

이상 未洽한 점이 많습시다만 여섯 委員님께서 質疑하신 內容의 說明을 答辯 올렸습니다. 感謝합니다.

○委員長 李永和; 補充質疑를 하실 委員님들 안 계세요? 네, 金箕英 委員님 말씀하십시오.

○金箕英 委員; 金箕英 委員입니다. 答辯 잘 들었습니다. 局長님 答辯 中에 택시料金 인상하는 것은 交通部와 經濟企劃

院 所管事項이라고 말씀하시면서 현재로써는 택시料金 引上을 建議한 바 없다고 말씀하셨습니다. 그렇다면 앞으로는 建議을 할 것인지 建議하신다면 언제 얼마를 引上 建議하실 것인지 答辯해 주시기 바랍니다.

다음으로는 交通違反 犯則金이 中央政府에서 取扱해서 서울시 所關事項이 아니라는 것은 말씀하셨고 또 本人도 대충 들어서 알고 있습니다. 또 交通犯則金으로 賦課한 金額을 가지고 瑞草洞 法院廳舍와 檢察廳舍를 지었다는 얘기도 들은 바 있습니다.

그러나 서울시에서 違反한 交通犯則金은 서울시로 移管해서 거기서 賦課한 金額을 가지고 서울시 交通行政에 使用되어야 된다고 생각하는데 局長께서 中央政府에 強力히 서울시로 移管시켜 달라고 建議할 用意는 없으신지 答辯해 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○委員長 李永和; 崔沆洛 委員님 質疑하십시오.

○崔沆洛 委員; 崔沆洛 委員입니다. 局長님께서 조금 전에 그린벨트에 車庫地 問題를 解決하기 위해서 建設部에 申請을 했다고 했는데 事實上 問題點이 굉장히 많습니다.

잘 아실 줄 믿겠습니다마는 그런 時點에 아파트와 住宅地 또는 바로 10m앞에 中學校가 있는 그런 地域에 어떻게 公營 버스터미널, 그러니까 市内버스터미널이 되겠죠. 그런 車庫地의 許可를 市에서는 내줬는지 참 도저히 納得이 가지를 않습니다. 거기에 대해서 적절한 解明이 있으시기를 부탁드립니다.

車庫地許可 申請이 된 곳은 蘆原區 上溪 2洞 581-158번지입니다. 垆地 3,400坪, 거기에 대해서 解明을 부탁드립니다.

○委員長 李永和; 裴丁洙 委員님 質疑해 주십시오.

○裴丁洙 委員; 裴丁洙입니다. 아까 個人택시 免許 申請에 대해서 제가 물은 데에 대해서는 우리 局長님께서 지금 현재 말씀이 조금 달리 見解를 생각하시는 것 같아서 6個月 동안 申請해 놓고 예를 들어서 그 人員이 지금 놀아야 될 형편인데 앞으로 거기에 대한 對策이 우리 局長님께서서는 상당히 현지 實查를 하고 있는 시간을 줄일 수 있는 시간을 講究해 주셨으면 하는 것이 바랍니다.

왜냐하면 아시다시피 技士들이 모자라서 지금 현재 몇 %씩 쉬고 있는 이 時點에서 6個月씩, 반년씩 있지 않습니까? 그것을 미루고 지금 현재 發表를 안 하는 實情입니다. 내가 알고 있기는 그것이 벌써 區廳에서 다 되어가지고 넘어 간지가 벌써 한 2個月 程度가 되는 것으로 알고 있습니다. 지금 현재 實質的으로 交通局에 올린 時點이.....

그런데 交通局에서는 지금 2個月이라는 시간을 虛送歲月을 하고 있지 않느냐 이렇게 보아집니다.

그렇기 때문에 앞으로 그것을 最小限으로 해서 앞으로 人力 難을 解消할 수 있는 方法을 講究해 주셨으면 感謝합니다.

○委員長 李永和; 朴夏榮 委員 말씀해 주시기 바랍니다.

○朴夏榮 委員; 朴夏榮 委員입니다. 追加 또는 補充을 겸해서 質疑를 하겠습니다. 答辯이 어려우시면 추후 答辯도 無關하겠습니다.

첫째, 제가 質問드렸던 事案 중의 하나가 不法 駐·停車 團束의 問題點인데, 조금 질문의 焦點이 다릅시다마는 마구잡이 團束이라는 用語를 제가 썼기 때문에 補充質疑를 할까 합니다.

지금 현재 團束狀態를 보면 2人 1組 團束을 하고 있습니다.

그런데 이 사람들이 하루에 200件을 團束을 했다고 가정할 적에는 이 사람들에게 대한 實績金이 支給되지 않는 것으로 알고 있습니다.

단, 200件을 超過時에는 件當 1,000원이라고 하는 團束 實績金이 支給되는 것으로 아는데 그렇기 때문에 團束 實績에 따라서 手蒿의 대가인 補修가 달라지기 때문에 이와 같은 用語를 發生되게 했고 또 本 委員도 이와 같은 말을 하지 않았나 저는 이렇게 생각을 하면서 그와 같은 制度로 하지 말고 예를 들면 하루 600件을 團束했다 하면 벌써 40萬원이라고 하는 金額의 差額이 나옵니다.

그래서 그렇게 하지 말고 별도의 手當名目으로 해서 一定手當을 차라리 지급하는 것이 낫지, 實績金爲主의 支給이 되다 보니까 여기에서 모든 問題가 派生되는 것으로 이렇게 생각이 되어서 이와 같은 말씀을 다시 補充해서 質問드리면서 여기에 대한 制度의 改善 내지는 좋은 方法이 없겠느냐 하는 問題를 局長께서 答辯해 주시기를 부탁드립니다.

追加質問은 지금 현재 施行되고 있는 制度로서 赤靑表示의 車輛이 있습니다. 따라서 이 車輛에는 赤·靑차종에 따라서 別途의 駐車場에 주차하도록 되어 있는데 이 제도가 실제보면 有名無實할 뿐만 아니라 지켜지지도 않고 있습니다.

그러면 이 制度가 필요하다면 앞으로 指導監督을 強化해서 이 制度를 정착시키는데 努力을 해야 될 것이고 만약에 이로 인해서 副作用이 있다면 이 제도가 廢止되는 것이 타당하지 않느냐 이러한 생각을 갖습니다.

이와 같은 必要性은 첫째 市民들이 停車場을 赤 또는 靑에 乘車하기 위해서 기다리다가 차가 停車하지를 않습니다. 그러니까 右往左往하는 이러한 경향도 없지 않아 있습니다.

그런가 하면 때에 따라서 또 서는 차량도 있습니다.

그렇기 때문에 乘客 市民들에 대한 混亂을 줄 뿐만 아니라 이로 인해서 오히려 駐車秩序에 대한 紊亂을 야기 시키는 行爲가 다분히 있다고 생각이 되어서 이 制度는 차라리 存置하는 것보다 새로운 制度로 바꾸어서 모든 市民들에게 이와 같은 번잡성을 주지 않도록 하는 것이 타당하지 않느냐, 이러한 생각에서 추가로 질문하는데 局長께서는 이 制度에 대한 改善 또는 存置 여부에 대한 答辯을 명확히 주시기를 부탁드립니다.

둘째는 요즈음 一般 立席 버스를 타는 乘客市民에게 또는 그 技士들에게 편리한 制度로써 토큰제를 활용하고 있는데 사실상 여러 가지 어려운 점이 많이 따르고 있습니다.

그것이 뭐냐 하면 요즈음 여러 가지 人力難 또는 기타 등등으로 해서 토큰 몇 개 팔아 보아야 收益上 별개 아니기 때문에 토큰 販賣하기를 그렇게 좋아 하지 않습니다. 그렇기 때문에 販賣所가 本委員이 보기에는 점차 減少하는 趨勢에 있다 이렇게도 보고 있습니다.

또한 야간에 우리 利用 市民들이 토큰이 없을 적에 토큰을 사기 위해서 右往左往합니다. 그래서 이와 같은 廢端을 防止하기 위해서 토큰 自販機를 設置할 用意는 없는지 묻고 싶습니다.

한 예를 들면 釜山市에는 약 지금으로부터 몇 년 전 '84年, '85年度에 이미 이와 같은 制度를 施行을 하고 있습니다.

本委員이 알기로는 580臺를 設置管理運營을 하는데 이 管理運營은 釜山市 버스組合에서 실제로 管理하고 運營을 하고 있는데 이 制度가 상당히 바람직한 制度가 아니냐 이렇게 생각을 해서 이와 같은 制度를 둘 用意는 없는지 있다면 언제

쫘 어떠한 方法에서 施行을 할 것인가 하는 問題를 答辯해 주시기 부탁드립니다. 이상 補充 또는 追加質問을 마치겠습니다.

○委員長 李永和; 梁元模 委員님 質疑하십시오.

○梁元模 委員; 梁元模 委員입니다. '91年度 豫算現況 중에서 交通管理費 歲出部門에 있어서 警察局으로 交通安全 名目으로 314億원이 支出된 것으로 나타났는데, 豫算 轉用的 法的 根據와 그 使用內譯 및 執行에 따른 監視 監督을 報告 받고 있는지 警察廳으로 獨立됨으로써 앞으로 이 部分에 대한 豫算執行은 어떻게 할 것인지 밝혀 주시면 感謝하겠습니다.

○委員長 李永和; 質問없습니까? 시간이 좀 필요하나요? 뭐 없습니까? 補充質疑입니까?

○交通局長 尹斗榮; 시간이 있어야 資料 準備를 하는 데요 아 는 範圍 內에서 答辯을 할까요?

○委員長 李永和; 그래도 아는 範圍內에서 答辯하세요.

○交通局長 尹斗榮; 지금 金箕英 委員님께서 補充質疑 하신 택시料金は 이것은 料金構造가 여러 가지 調査를 해서 用役을 주어야 나옵니다. 금방 안 나옵니다. 그래서 이 문제는 제가 여기서 뭐 얼마 수준으로 이렇게 어느 程度 水準으로 建議할 것이냐 제가 判斷할 事項이 아니고 用役을 주어서 여러 가지 人件費, 施設費 全部 검사해 가지고 나올 事項이기 때문에 다만 그것은 현재로써는 答辯을 드리기가 어려운 그런 立場에 있습니다.

그래서 이것은 이제 業界의 建議가 있으면, 業界의 建議가 당연히 있습니다. 그래서 業界建議에 따라서 저희들이 檢討를 한번 해 보도록 하겠습니다.

그 다음에 交通犯則金은 아까도 말씀드린 대로 司法施設物

에 관한 法律에 의해서 하기 때문에 지금 보니까 제가 警察所關이라서 정확하게 모르겠는데 알아보니까 犯則金の 60%는 警察에서 交通安全施設에 지금 쓰고 있습니다. 다만 40%가 司法施設物에 가도록 이렇게 되어있습니다. 정확한 것은 다시 저희들이 警察에 알아보아서 書面으로 말씀드리도록 하겠습니다.

다음에 崔沆洛 委員님께서 그린벨트 주변아파트 住宅地 中學校 周邊에 蘆原區 上溪2洞 駐車場, 이것은 正確한 것을 調査를 해 가지고 현재 駐車場許可는 區廳長이 하게 되어 있습니다만 正確한 것을 알아서 다음에 書面으로 報告를 드리도록 하겠습니다.

○崔沆洛 委員; 駐車場許可가 아니라 車庫地許可입니다. 終點許可가 난 것입니다.

○交通局長 尹斗榮; 正確한 것을 把握을 못하고 있기 때문에 正確한 것을 把握을 해서 書面으로 答辯올리도록 하겠습니다.

그 다음에 裴丁洙 委員님께서 補充質疑 하신 이것이 왜 문제가 되냐 하면 현재 個人택시가 프리미엄이 많이 붙었다고 그러합니다. 正確한 것은 제가 알 수 없지만 2,500에서 3,000 이렇게 프리미엄이 붙다 보니까 이것이 財產權이 되어 가지고 현재 몇 년 전에도 個人택시 免許와 關係해서 事故가 發生했었습니다. 拘束되는 事例 이런 事件도 있고 그래서 이것을 저희가 區廳에 아까 말씀하신 區廳에서 올라온 1次 審査에서 審議해서 올라온 것인데 그것을 다시 區廳의 監査室과 合同으로 해서 조금 미비한 사항에 대해서 再調査시켰는데 그것이 거의 끝난 段階에 있습니다.

그래서 來週 初면 되지 않을까 이렇게 생각을 하고 앞으로 이것을 좁힐 수 있는 방안 이것은 저희들이 제도적으로 檢討

하도록 하겠습니다.

○裴丁洙 委員; 제가 묻는 것은 바로 그 얘기입니다. 다른 것이 아니고.

○交通局長 尹斗榮; 朴夏榮 委員님께서 補充質疑하신 問題는 어제도 本會議에서 제가 答辯을 올렸습시다마는 현재 이것이 豫算會計法에서 저희가 手當으로 計上해서 이것을 주고 있습니다. 그런데 女性 團束員이 현재 機能職 10等級이에요. 기능직 10等級인데 본봉이 18萬원 얼마입니다. 그리고 거기에다 보너스, 手當, 旅費 전부 합해서 月 평균으로 짜르면 한 42萬원 됩니다. 그런데 洞에 勤務하는 洞事務所 窓口に 앉아서 勤務하는 職員이 얼마나 하면 63萬원입니다.

그래서 앉아서 勤務하는 洞職員들이 그렇게 받는데 바깥에 돌아 다니면서 매일 이렇게 하니까 아주 勤務에 어려움이 많아요. 그래서 이것을 저희들이 일종의 實績金이라고 했습시다마는 하나의 生計補助的 次元입니다. 그렇게 해서 10萬원에서 20萬원, 아까 40萬원 말씀하셨는데 20萬원이 限界입니다. 10萬원에서 20萬원씩 이렇게 주고 있는데 이것을 말하자면 月給에다 計算하면 法을 고쳐야 되는데 그 法을 만들기가 힘들어서 현재 이렇게 手當조로 해서 運營을 하고 있는 것을 널리 양해해 주시기 바랍니다.

그 다음에 赤·靑버스의 빨간표시, 파란표시 이것을 말씀하시는 거죠? 이것은 當初에 왜 만들었느냐 하면 그 전에 鍾路通에 네거리 있잖습니까? 거기 옛날 고려당 앞에 停車場이 있습니다. 停車場에 모든 차가 다 서면 십자로 막아요. 막아서 주차를 하게 되어요. 그래서 警察하고 전에 疏通問題로 해서 반씩 끊어서 세우게 하였습니다. 그래서 疏通의 圓滑도 기하고 이런 취지로 했습시다마는 현재 이것을 전부 서게 하면

큰 문제가 생깁니다.

그래서 이것이 도심하고 부도심권 이렇게 서는 데가 일정한 區域이 있습니다. 그래서 일정한 區域을 違反하는 業體는 앞으로 강력하게 저희들이 團束을 해서라도 이 制度는 저희가 지속적으로 施行을 해야 되고.

○朴夏榮 委員; 정착을 시켜야지 정확히 안 되기 때문에 사실은 문제.....

○交通局長 尹斗榮; 이것이 企劃管理室 豫算擔當을 強化해 나가겠습니다.

토큰自販機는 제가 釜山의 일이라 아직 몰라서 나중에 書面으로 調査를 해서 報告드리도록 하겠습니다. 감사합니다.

○委員長 李永和; 梁元模 委員 무슨 質疑했죠?

○交通局長 尹斗榮; 예, 예, 314億원 支出問題인데 현재 제가 資料를 가지고 있지를 않아서.....

○委員長 李永和; 그것도 書面으로 아주 具體的으로 한번 제출해 주세요.

○交通局長 尹斗榮; 이것이 企劃管理室 豫算擔當官室에서 직접 나오거든요. 저희 科目만 交通分野로 짜있지, 저희 交通局에서는 쓰는 것이 별로 없습니다. 전부가 地下鐵에서 쓰던 것 다.....

○委員長 李永和; 과거에는 警察局이 市長傘下에 있는 形式이 되어서 이렇게 나갔었는데 이제 獨立된 그런 地方警察廳이 되었으니까 어떻게 우리가 그것을 사용해 보아야 될 것이냐.....

○交通局長 尹斗榮; 이 問題는 저희가 企劃管理室에서 政策決定을 해야 할 事項이기 때문에 企劃管理室하고 저희가 協議해서 答辯을 올리도록 하겠습니다.

○委員長 李永和; 내가 補充質疑 하나만 하겠습니다. 그럼 지금 運轉技士 不足에 대한 對策은 그러면 束手無策이요? 어떻게 되는 것이지요?

○交通局長 尹斗榮; 이것은 지난 번에도 저희가 案을 마련해서.....

○委員長 李永和; 新聞에 보도된 時間制 그런 것이 效果가 좀 있나요?

○交通局長 尹斗榮; 그런데 큰 效果가 없습니다. 그래서 이것을 交通部에 저희들이 여러가지 대책을 建議했습니다. 建議했는데, 交通部에서 이것때문에 各市·道 運輸 1,2課長도 다 갔다 왔습니다, 각 市·道 運輸課長會議 事業者會議를 하고 그러는데.....

○委員長 李永和; 그래서 택시의 경우는 뭐 그래도 그럭저럭 넘어가도 되는데 이 버스의 경우가 問題거든 버스의 경우가 지금 몇 대가 서고 있다는 거야 하루에.....

○交通局長 尹斗榮; 그러니까 16% 정도가 지금 결항을 하고 있습니다.

○委員長 李永和; 몇 대가?

○交通局長 尹斗榮; 千 한.....

○委員長 李永和; 千 한 몇 대죠? 지금 運休가 되고 있는데 지난번에도 얘기했지만 이것은 내가 깊이 생각하는 理由가 이 버스 運行秩序를 根本적으로 破壞하는 原因이 된다 이것이지요. 왜냐하면 한 40분 버스 오기를 기다리다가 안 오면 그 부인이 會社에다 電話를 건다 이것입니다. 그런데 답은 모든 것이 로마로 통한다는 얘기처럼 핑계가 버스기사의 不足입니다. 運行秩序를 根本적으로 破壞한다는 그런 얘기인데 그래서 이런 狀態下에서도 이 業者들은 버스增車を 要求하고

있다면서요?

○交通局長 尹斗榮; 增車 要求가 아니라 지금 굴리지 못하고 있어요.

○委員長 李永和; TO를 늘려주면 받아들일 用意가 얼마든지 있다는데요?

○交通局長 尹斗榮; 그런 얘기는 제가 들은 적이.....

○委員長 李永和; 지금 나눠줄 것을 안 나눠주고 있는 것도 있다는데 어때요?

○交通局長 尹斗榮; 위원장님! 그 얘기가 어떤 얘기가 하면요 立席 버스를 갖다가 좌석버스로 轉換하는 그런 計劃을 去年에 高市長이 계실 적에 方針이 결정되어 가지고 交通部에서 부터 政策이 '93년까지 座席버스 50%, 立席버스 50% 이렇게 점차 轉換해 나가는 計劃이 되어 있습니다. 그것을 今年에 안 하고 있는 것입니다. 안 하고 있기 때문에 그 문제가 나옵니다.

○委員長 李永和; 아까도 다른 委員님하고도 全部 議論을 해 보았는데 10月 末까지 期限을 주어 가지고 회사별로 어떤 方法이든지 기사 確保해라, 하는 會社는 좌석버스 TO를 늘려주고, 안 하는 會社는 그 버스 TO를 運轉手 不足한 만큼 줄이라 이것입니다. 그런 애드벌룬을 한 번 띄어 보는 것입니다. 한 번 생각해 보세요.

○交通局長 尹斗榮; 研究를 해 보겠습니다.

○委員長 李永和; 한 번 생각해 보세요. 이런 式으로 뭐라도 하지 않으면 交通政策이 無對策이 對策이다 이런 얘기처럼 運轉技士 不足問題는 뭔가 큰일 났다고 생각해요. 그래서 아주 심각하게 이 문제는 빠른 시일 내에 檢討를 해 가지고 對策을 세워야 된다고 생각합니다.

제가 하나만 얘기하고 끝냅니다. 여러 가지 있지만.....

○交通局長 尹斗榮; 委員長님, 이 問題에 대해서 제가 業界 그 다음에 交通部 關係官들 하고도 수차례 論議를 많이 했습니다. 그래서 業體에도 強力하게 促求를 하고 이것으로 인해서 市民에게 交通 불편을 준다는 것은 共益事業이기 때문에 말이 안 된다. 強力히 促求도 해서 業體에서도 하여간 初步運轉者 있지 않습니까? 갓 免許 나온, 原則으로 버스運輸은 갓 免許받은 사람은 못 하게 되어 있습니다. 갓 免許받은 사람들도 지금 막 運轉手로 쓰고 있어요. 이것 사고나면 큰 사고 납니다.

그런 問題가 왜 생기느냐 하면 현재 한 2年 前부터 서울 周邊에 住宅團地 造成 그 다음에 干拓事業 이런 것이 생기면서 대 建設會社에서 1種 車輛運轉手가 상당히 時急하게 아마 필요했던 것 같습니다.

그런 데에서 여러 가지 얼마 주겠다 誘引을 해서 많이 移職 事態가 일어난 것 같은데 여기에 대한 대책으로써 강력하게 저희들이 講究해 나가겠습니다.

○委員長 李永和; 質疑 더 하실 委員님, 崔鍾德 委員님 補充 質疑 하십시오.

○崔鍾德 委員; 崔鍾德 委員입니다. 아까 제가 처음에 맨 먼저 質疑를 할 적에 頭序없는 얘기를 한 것 같습니다. 요새 택시會社에서 인원이 不足하다 보니까 蠶室 交通會館에서 60時間을 교육을 받아 가지고 택시會社에서 이렇게 採用을 했는데 지금 技士가 부족하다 보니까 教育이고 뭐고 하여튼 운전대 붙들고 할 줄 안다는 사람은 택시會社에서 採用을 합니다. 그런데 가장 問題는 그 運轉을 하나 잘못함으로써 참 커다란 불상사가 나 가지고 人命被害를 많이 보고 이런 점이

많이 앞으로 생길 것입니다.

그 점에 대해서 交通局長께서는 신중히 생각하셔서 이 점을 각 택시會社한테 아마 그 점을 막아야 된다고 저는 생각을 합니다.

그리고 버스會社를 내가 두 군데를 가 보았는데 東部交通, 거기에는 一般버스가 한 100余 臺되고 座席버스가 여남은대 이렇게 되는데 그 얘기를 들어 보니 座席버스에는 상당히 黑字가 나고 또 一般버스에는 상당히 赤字가 나니까 技士들 자신들도 안 하려고 한다 이렇게 얘기를 하는 소리를 들었습니다.

그런데 72臺 가진 그런 會社는 座席버스가 36臺씩 이렇게 해 주고 이렇게 쪽 보면 공평하지 않아요. 그러니까 어느 會社이고 예를 들어서 座席버스나 더 차지하려고 그러지 一般버스는 收支가 안 맞으니까 座席버스나 配定을 더 받을까 그 버스 會社하시는 분들이 다 그런 심정을 갖고 있는 것 같이 보였습니다.

그 점에 대해서 尹局長님께서 신중히 고려해서 앞으로 그 점에 대해서 좀 신경을 써 주셨으면 대단히 감사하겠습니다.

○委員長 李永和; 다른 委員님들 질의 있으십니까? 質疑하실 委員님이 안 계시면 交通局에 대한 業務報告와 質疑를 終結하겠습니다.

내일은 地下鐵公社에 대한 業務報告를 듣도록 하겠습니다. 長時間 동안 誠實한 質疑와 答辯을 하여 주신 委員님 여러분과 交通局關係 公務員들에게 深甚한 感謝의 말씀을 드리면서 오늘 會議는 이것으로써 마치겠습니다. 散會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(17時 47分 散會)

.....

서면답변서
(뒤에 실음)

○出席委員

李永和 裴丁洙 崔鍾德 李敬雲
元松喜 郭壽榮 金康植 朴夏榮
權純直 朴泰源 方孝吉 崔沆洛
金鍾雄 梁元模 金箕英

○專門委員

金泰鎬

○出席公務員

交通局長 尹斗榮
交通管理事業所長 朴定吉
交通企劃課長 諸他龍
運輸一課長 金泰常
運輸二課長 梁大雄
駐車計劃擔當官 朴成重
自動車管理事業所長 朴忠會
車輛整備事業所長 李東胤