
1991年度行政事務監査 交通委員會會議錄

서울特別市議會事務處

被監査機關 交通局

日時 1991年12月3日(火) 午前10時

場所 交通委員會會議室

(10시 10분 감사개시)

○委員長 李永和; 좌석을 정돈해 주십시오. 지금으로부터 지방자치법 제36조, 동법시행령 제16조 및 서울특별시행정사무감사및조사에관한조례에 의하여 교통국에 대한 1991년도 서울특별시의회의 행정사무감사를 실시할 것을 선언합니다.

(의사봉 3타)

여러분께서도 잘 아시다시피 행정사무감사는 시정운영에 대한 실태를 정확하게 파악하여 입법활동에 반영하고 내년도 예산안에 대한 심도 있는 검토를 위한 자료 및 정보를 획득해서 건전한 재정운영의 기반을 확립함으로써 궁극적으로는 시민복지증진을 도모하고자 실시하는 것입니다.

특히 이번 감사는 제3대 우리 시의회가 출범한 이후 처음으로 실시되는 행정사무감사인 만큼 위원 여러분께서는 천만 시민의 대표자로서 남다른 사명감과 긍지를 가지고 시민의 입장에 서서 민심 소재 토대 위에 서서 오늘 감사에 임하여 주실 것을 부탁드립니다.

또한 감사를 받는 집행기관도 감사취지를 충분히 인식해서 시민에게 진솔하게 잘잘못을 보고를 하고 잘못된 부분에 대해서는 반성하는 계기로 삼고 잘된 부분에 대해서는 확대 발전시키며, 관계공무원의 노고를 치하하는 자리도 되는 성실하

고도 진지한 답변을 해 주시길 당부드립니다.

끝으로 교통위원장으로서 진솔하게 말씀드릴 것은 오늘의 서울의 교통실태에 대해서 진정으로 섬겨야 하는 시민 여러분께 깊은 사과의 말씀을 드리면서 집행부의 감사를 시작하도록 하겠습니다.

다음은 피감사기관의 선서가 있겠습니다. 선서방법은 교통국장 이하 서울특별시의회에 출석하여 답변할 수 있는 관계공무원 등의 범위에 관한 조례 제2조 규정에 의하여 관계공무원의 선서를 모두 하겠습니다. 교통국장은 대표로 발언대에 나오셔서 선서문을 낭독하여 주시고 관계공무원은 그 자리에서 기립하여 주시기 바랍니다. 그리고 선서가 끝나면 선서문에 서명날인 한 후 제출하여 주시기 바랍니다.

그러면 교통국장 선서하여 주시기 바랍니다.

○交通局長 尹斗榮; (선서)

○委員長 李永和; 앉으세요.

다음은 교통국 소관 업무현황보고가 있겠습니다. 보고순서는 먼저 교통국장의 인사에 이어 간부소개를 한 이후 업무현황을 보고해 주시기 바랍니다.

○交通局長 尹斗榮; 존경하는 이영화 위원장님, 그리고 교통위원회 위원님 여러분, 먼저 제9회 정기의회 시정감사를 통하여 저희 서울시 교통행정에 대하여 위원님들로부터 지도받고 잘못된 점을 시정할 수 있는 기회가 마련된 것에 대하여 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

위원님들께서도 잘 아시는 바와 같이 서울시가 안고 있는 도시문제 등 그 중에서도 날로 심각해져 가고 있는 교통문제 해결은 가장 시급하고도 중대한 것으로 시민 누구나가 직접 피부적으로 느끼고 있는 시정관리 중 최우선 과제라 할 수

있겠습니다.

이러한 서울시의 교통문제 해결을 위해서 위원님들과 서울시, 또 시민 모두가 참여하여 풀어나가야 한다고 생각하며 이를 위해서 위원님들과 여러 가지 교통시책에 대하여 함께 토론하는 기회를 자주 가질 수 있도록 부탁을 올리는 바입니다.

서울시의 교통행정을 책임지고 있는 교통국장으로서 그동안 나름대로 최선을 다하고 있다고 생각하고 있으나 교통행정의 분야가 대단히 방대하고 시책마다 시민의 이해관계가 복잡하게 얽혀있기 때문에 아직도 미흡한 점이 있고 또 고쳐야 할 점도 많다고 생각을 하고 있습니다.

이번 시정감사를 통해서 위원님들께서 이러한 점을 낱낱이 지적해 주시고 지도해 주시면 이를 시정에 적극 반영하고 개선해 나가는데 최선을 다하도록 하겠습니다. 계속 따뜻한 애정으로 저희 교통행정을 이끌어주실 것을 부탁을 올리면서 인사에 갈음하고자 합니다. 감사합니다.

이어서 교통국 저희 간부들을 소개해 올리겠습니다. 소개에 앞서 죄송한 말씀을 위원님들께 올릴 것은 지난 11월 23일부터 12월 5일까지 저희 교통국의 교통기획과장과 운수1과장, 그 다음에 지하철건설본부의 전기부장 이렇게 몇 명이 저희 서울시의 대기오염문제와 관련하여 그동안 여러 가지 건축물의 대기오염을 해결하기 위해서 천연가스 사용이라든가 이런 것이 많이 건축물에는 권장이 되었습니다만 저희 자동차공해에 대해서는 그동안 연구한 바가 없기 때문에 특히 자동차공해를 방지하기 위한 무공해버스 개발을 위한 연구시찰차 떠났습니다. 그래서 당초에 오늘 시정감사가 있을 것을 예견하지 못했기 때문에 11월초에 이런 안이 제기되어서 그동안 해외여행심사위원회에서 일정이 그렇게 결정되었기 때

문에 거듭 여러 위원님들께 송구스러운 마음을 금치 못하겠습니다.

(간부소개:운수2과장 양대웅, 주차계획담당관 박성중, 교통기획계장 김상범, 버스계장 최임광)

거듭 말씀드릴 것은 비록 교통기획과장이나 운수1과장이 없다 하더라도 제가 담당사무관들의 보조를 받아서 성실히 또 충심으로 답변을 성실하게 올릴 것을 다짐을 드리면서 인사에 갈음하겠습니다.

이어서 금년도 주요업무 추진현황을 보고 올리겠습니다. 유인물에 의해서 보고를 올리겠습니다.

.....

(보고)

교통국 업무보고

(뒤에 실음)

.....

이상으로 저희 교통국의 업무현황에 대해서 보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

○委員長 李永和; 교통국장, 수고하셨습니다.

다음은 각 위원님들의 정책질의와 집행부의 답변을 듣도록 하겠습니다.

(「위원장, 의사진행발언입니다」 하는 위원 있음)

○金箕英 委員; 민주당 김기영 위원입니다.

위원장님께서 진실한 답변을 당부한 바 있습니다. 피감사기관장은 선서를 통해 양심에 따라서 숨김과 보탬없이 사실 그대로 말할 것을 선서했습니다. 그런데 교통국장은 교통국 주무과장 간부들이 오늘 감사가 있을 것을 예견 못했기 때문

에 해외출장을 갔다고 했습니다. 벌써 몇 개월 전부터 12월 초 행정감사가 있다는 것은 누구나 다 아는 사실입니다. 교통국장은 거짓 사과하고 있습니다. 의회를 무엇으로 알고 거짓 사과를 합니까?

진실한 사과를 하세요. 진실한 사과를 받고 정책질의를 하기로 했으면 좋겠습니다.

○委員長 李永和; 아까 보고할 때 위원님들이 다 느낀 내용이 아닌가 이런 생각인데 법에 정해져 있는 12월 정기회의, 그 중에는 감사 또 예산심의, 법에 정해져 있는데 몰랐더라는 그런 얘기가 과연 가능한가 답변해 보세요, 교통국장?

○交通局長 尹斗榮; 네, 아까 인사를 통해서도 말씀을 올렸습니다만 처음 이렇게 한 30년만에 지방자치를 저희가 하고 이리다 보니까 이것을 솔직히 말씀드리어서 예견하지 못했던 것은 솔직한 얘기입니다. 그래서 저희도 빨리 오도록은 했습니다만 이 해외여행 심사과정에서 조금 늦다 보니까 이것이 그냥 12월 5일까지, 저희들은 11월중에 가급적 갔다 오려고 했습니다만 ,빨리 주선해 보았습니다만 본의 아니게 이렇게 된 점을 정말 교통국장으로서 책임을 통감하고 여러 위원님들께 진심으로 사과의 말씀을 드립니다.

그렇기 때문에 이 교통국장이 제 성의껏 또 제가 모든 것을 정확하게 파악해서, 담당사무관들의 보조를 받아서 성의껏, 성심껏 답변 올릴 것을 다짐을 드리겠습니다. 거듭 여러 위원님들께 송구한 말씀을 드리고 다음부터는 절대로 이러한 일이 없도록 할 것을 다짐을 드립니다. 죄송합니다.

○委員長 李永和; 배정수 위원, 질의하십시오.

○裴丁洙 委員; 민자당 배정수 위원입니다.

그 동안 시정업무의 추진현황과 여러 가지로 몰두하고 있

는 우리 국장님께서서는 수고가 많으셨습니다. 우선 감사에 앞서서 제가 이것은 솔직한 심정으로 한 두 가지만 좀 여쭙어 보고싶은 생각입니다. 서두에 위원장님도 우리 교통위원회 위원장으로서의 책임감을 느끼면서 시내에 나서면 체증이, 많이 정체되는 이 시점에서 위원장님 스스로 서두 벽두부터 사과를 드린 경우가 있습니다.

주무국장으로서 시민의 충실한 공복으로서의 시민을 위한 집행이 모든 사업들이 얼마만큼 충실하게 이루어졌느냐, 그렇지 않으면 잘못된 일이 있는가, 국장께서 교통국장으로 오셔서 얼마만큼 성실하게 일을 할 수 있고 또 자부심을 가질 건수가 있느냐 하는 얘기를 사전에 듣고 감사를 시작했으면 좋겠다는 생각이 들어서 먼저 말씀을 드렸습니다.

○委員長 李永和; 무슨 말씀인지 아시겠지요?

최종덕 위원, 말씀하시지요.

○崔鍾德 委員; 민주당 소속 최종덕 위원입니다.

지금 두 위원님께서 좋은 얘기가 있었는데, 내가 교통위원회를 배정 받았다는 것에 대해서 나는 상당히 서울시민들 앞에서 추궁도 많이 당했습니다. 어떻게 된 것이 지방자치제를 실시해 놓았는데 교통위원이라는 사람이 차가 이 지경이냐, 교통이 여러 가지로 교통관계가 상말로 개판이 아니냐라는 이런 얘기를 많이 들었습니다. 들었는데 오늘 국장께서는 아까 김기영 위원님도 얘기를 했지만 12월달이면 아마 누구나 서울시 말단공무원 여러분들도 감사가 있다는 것은 알 것입니다. 그런데 주무과장들이 외국에 나갔다는 것에 대해서는 상당히 본위원도 분노가 터집니다.

그리고 국장님 이하 주무과장님들 재직기간에 대해서 보고해 주셨으면 감사하겠습니다. 이상입니다.

○委員長 李永和; 그것은 서면으로 이 회의가 끝나기 전까지 서면으로 제출해.....

○崔鍾德 委員; 끝나기 전까지 서면으로 보고해 주셨으면 합니다.

○委員長 李永和; 배정수 위원님의 질의에 대한 답변, 최종덕 위원님의 질의에 대한 답변 먼저 하시고.....

배정수 위원님의 말씀이 무슨 말씀인지 아시겠지요. 이런 말씀입니다.

한해를 보내는 반성하는 그런 길목에 우리가 서 있는데 시내 교통체증이라든가 교통행정을 맡은 우리 집행부 행정책임자로서 한해를 보내면서 돌이켜 보면 그 동안 잘한 것도 있고, 정상적으로 추진한 것도 있고, 미처 안일해서 생각지도 못한 그런 사항들이 있을 것이다, 그것을 하나 하나 아주 진솔하게 말씀을 해 달라는 그런 내용입니다.

○交通局長 尹斗榮; 네, 말씀을 올리겠습니다.

서울의 교통문제가 지금 위원장님께서도 말씀이 계셨고 또 여러 위원님들께서 이 자리가 아니더라도 또 개별적으로 교통문제에 대해서 많은 질책의 말씀과 또 많은 격려의 말씀도 계셨습니다만 현재 서울시의 교통인구는 약 2,500만으로 보고 있습니다. 이 소리는 무엇이냐 하면 천만인구가 하루에 나들이를 한두 번 정도 하고 있다 이렇게 볼 수가 있습니다. 여기다가 이 인구 중에는 서울시 교외의 위성도시에서 서울로 출퇴근하는 분이 약 250만명 정도 된다 이렇게 저희들이 판단하고 있습니다. 그래서 제일 문제가 여기에 따른 승차난이다. 차타기가 도대체 버스고, 지하철이고, 택시고 타기가 참 힘들다 하는 그런 문제가 되겠습니다. 그래서 지하철은 아침러시, 저녁러시에는 혼잡이 심하고 문짝이 떨어져

나갈 정도가 아니냐, 하다 못해 외국에 없는 푸쉬맨까지 동원 되어서 이런 혼잡을 하고 있고 그 다음에 버스 같은 경우에는 노선도 적절하지 못합니다. 많은 시민들이 장거리 걸어서 나와 타야 되는 이러한 문제 또 버스는 금년에 특히 기사가 부족함으로 인해서 버스가 제 시간에.....

○委員長 李永和; 지금 그런 얘기를 위원님들이 바라는 것이 아니고 그것은 모두 실정을 다 아는 것이고.....

○裴丁洙 委員; 국장님이 교통국장으로 재직하는 동안 얼마만큼 교통에 기여하고 또 추진 못한 것이 무엇이나, 솔직한 심정을 얘기를 듣고 싶어서 말씀드리는 것입니다.

○交通局長 尹斗榮; 네, 제가 금년도 추진사항에 대해서 말씀.....

○裴丁洙 委員; 우리 국장님이 오셔서 뚜렷하게 우리 위원님들에게 무엇을 하나 했고 그 다음에는 무엇을 추진하고 있고 또 무엇을 못했다 하는 얘기를 솔직하게 듣고 싶어서 하는 얘기입니다.

○交通局長 尹斗榮; 네, 알겠습니다. 금년 들어서 저희들이 추진한 일은 전 처음에 여기와서 우선 대중교통의 문제를 어떻게 해결할 것이냐? 이것을 상당히 고심을 했습니다. 그래서 여러 가지 버스의 다양화 문제도 저희들이 여러 가지 검토했어요. 심야 버스운행의 문제라든가 직행 좌석버스 운행 문제 그 다음에 도시형버스가 전부 냉방이 안 되니까 땀투성이 아닙니까? 그 도시형버스를 냉방화 하는 문제를 어떻게 추진할 것이냐 라는 이런 여러 가지 문제 등도 저희가 검토를 했습니다만 현실적으로 여러 가지 요금체계라든가 또는 이것이 민영으로 움직이는 체제이다 보니 그런 문제들이 잘 원활하게, 저희 교통국장의 의지만 가지고는 이것이 되지 않

지 않느냐 라는 이런 한계를 저는 솔직히 느꼈습니다. 그래서 이런 문제는 저희들이 장기적으로 발전을 시켜야 되지 않겠느냐, 이런 문제와 그 다음에 이런 버스의 불편을 해소하기 위해서 지하철의 전동차를 빨리 증차를 시켜야 되겠다 이런 문제로 해서 좌우간 지하철공사에 몇 번 회의를 했습니다. 또 전동차를 만드는 메이커에 이것이 1대를 만드는데 일년이 걸린답니다, 이 전동차를. 그래서 작년에 발주한 게 금년에 발주하다 보니 금년도분을 내년에 발주하다 보니 이 전동차가 늦게 들어와요. 일년 후에 들어옵니다. 그래서 이것을 작년도분을 금년에 빨리 발주시켜야 되겠다. 이렇게 해서 202량은 발주시켜서 다 계약이 되었습니다. 이래서 202량은 내년에 다 들어옵니다. 그렇게 되면 또 금년에 발주한 것을 축진을 해서 내년 7월까지 들어올 것을 내년 4월까지 조기에 도입되는 것으로 해서 현재 금년 연말까지는 1,202량이 됩니다. 내년 4월말까지는 350량이 들어오고, 내년 연말까지 한 530량 이렇게 전동차가 들어와서 지하철로 인해 대중교통 문제를 해결해야 되겠다 하는 것이 제가 여기 교통국장으로 부임해서 대중교통 문제는 지하철로 해결해야 되지 않느냐 이런 생각을 가지고 지하철에 중점을 두어서 증차, 이쪽에 두었고 그 다음에 건설은 저희들이 계속적으로 해 나가는 것.....

○委員長 李永和; 그것은 그 정도로 하고요.....

○崔鍾德 委員; 지금 국장님께서 자꾸 재설명하고 아까도 인사말이나 또 우리에게 설명한 것과 똑같은 얘기인데, 버스라든가 대형버스, 택시 이렇게 서울시가 교통문제 때문에 가장 심각했던 해는 금년이라고 봅니다. 그런데 교통국장께서는 거기에 대해서는 조금이라도 미안한 감을 갖지는 않고 만날 앓아 설명하고, 올 10월에 들어온다, 전동차가 어느 때 들어

온다 우리도 다 알고 있습니다. 그러니까 내 얘기는 공무원으로서 우리는 십만의 선량으로서 지역주민을 대표해서 나왔고, 여러 공무원들은 전날 얘기대로 머슴이나 같고 서울시민이 세금을 내어서 여러분들이 봉급을 타고, 그런데 오히려 머슴들이 주인을 굉장히 괴롭히고, 목에다 힘이나 주고 이제 앞으로 교통국장께서는 아주 솔직 담백한 답변을 해 주시길 바랍니다.

○交通局長 尹斗榮; 알겠습니다. 아까도 말씀을 드렸지만 이 승차난 문제, 소통문제, 주차문제 모든 문제에서 우리 천만시민께 여러 가지로 교통문제로 인한 불편 또 짜증스러움 이런 것을 드린 것에 대해서 교통국장으로서 사실 솔직하게 하나도 해결해 드린 것이 없지 않은가 이런 자책감을 저희들이, 교통국장 이하 우리 직원들이 생각을 하고 있습니다. 거듭 우리 위원님 여러분과 또 천만시민께 송구스러운 마음은 항상 가지고 있습니다. 그래서 조금이라도 해결하려고 노력하다 보면 그것이 잘 안 되고 또 한계에 부딪치고 여러 가지 문제가 있습니다만 더욱 더 앞으로 노력을 해서 저희들이 시민 여러분의 교통에 조금이라도 보탬이 되도록 노력을 해 나갈 계획입니다. 감사합니다.

○委員長 李永和; 배정수 위원님의 질의나 최종덕 위원님의 질의는 솔직하게 말씀을 했지만 그 중에서 말이지요, 교통국장 자신이나 보조하는 과장, 계장들 모두 안일해서, 무사자는 내가 안 붙이는데 안일해서 시민을 위해 해 드려야 할 일을 못다 한 일은 없느냐 그런 얘기예요, 안일해서.

○交通局長 尹斗榮; 저희들이 안일하거나 무사하게 지낸 적은 없고 다만, 여러 가지 100가지 안도 많이 저희들이 국장실에서 과장들과 앉아 모이면 그 얘기입니다. 이 문제를 어

떻게 해결할 것이냐? 사실 묘한 방법이, 또 여러 가지 한계에 부딪히기 때문에 안은 여러 가지 구상을 했습니다만 그것이 실천에는 여러 가지 어려움이 있기 때문에 저희들이 못한 것 뿐이지 무사하게 또 안일한 생각으로 지낸 적은 없는 걸로 여러 위원님들께 보고 드립니다.

○委員長 李永和; 그리고 또 위원님 말씀 중에는 그 중에 잘한 일은 무엇이나, 누가 잘 했느냐? 그 주변 여건 어려운 속에서도 의욕적으로 당신의 부하는 정말 주변을 다 무릅쓰고 동료시간에도 욕을 얻어먹어 가면서 열심히 시민을 위해서 일한 우리 말단 직원들 있어요. 그런 사람들이 누구냐 이거예요.

○交通局長 尹斗榮; 어떤 특정인을 지정할 수가 없고요 우리 전 직원들이, 예를 들어 주차계 같으면 주차계 직원들도 여러 가지 주차문제의 개선을 위해서 많은 애를 썼고요, 전 직원들이. 또 버스계 직원 같으면 버스계 직원들도 나름대로 어떻게 편익을 도모할까 노력을 했고, 또 단속계 직원들 같으면 단속하느라, 금년에 아까도 말씀드렸습니다만 한 3만 여건을 단속하는데 사실상 어려움이 많이 있습니다. 비근한 예를 든다면, 택시지입제를 하나 단속한다 그러면 야간에 가서 그것을 단속해야 됩니다, 지입차량 들어오는 것을. 이런 문제라든가 이것이 어느 계 할 것 없이 전 직원이 애는 썼습니다만 결과적으로 그렇게 흔쾌하게 나타나는 것이 없기 때문에 여러 위원님들께 또 천만시민께 송구스러운 마음을 금할 길은 없습니다.

(「위원장님!」 하는 위원 있음)

○委員長 李永和; 네, 말씀하십시오.

○裴丁洙 委員; 민자당 배정수 위원입니다.

국장님께 청량리지역 TSM사업 용역에 대해서 몇 가지 묻겠습니다. 91년도 9월에 완료된 청량리지역 TSM사업 교통운영 개선사업의 기본 및 실시설계 용역계약을 당초에 서울대 공학연구소 박창호 교수진에게 1억 8,350만원에 낙찰시켜 계약이 이루어졌는데 이를 주식회사 건익기술연구소에 또 하청을 주어서 넘겼습니다. 또 이를 또 다시 최종 마무리는 서울시립대 최재성 교수가 재하청을 받아 완료한 것인데, 명확하게 이 계약이 계약에 위배되는 것인지 안 되는 것인지 우리는 알 수가 없어요. 그러니까 국장께서 어떻게 생각하는지 말씀하시고, 국장님께서 이렇게 몇 번씩 하청을 주어도 괜찮은 것인지 이에 대한 경위와 전말을 소상히 밝혀 주십시오. 또한 이와 같이 같은 하청, 재하청 과정에서 계약이, 금액이 필연적으로 줄어들기 마련인데 최종적으로 완공되는 작품은 기술적으로나 질적인 면에서 저하될 우려가 있을 수 있는데, 결과적으로 예산낭비의 초래와 TSM사업의 실효성에 차질이 없는지 이에 대한 것을 아울러 답변을 요구합니다. 이상입니다.

○委員長 李永和; 교통국장! 답변하세요.

○交通局長 尹斗榮; 답변을 올리겠습니다.

당초에 기본설계라는 것이 있고 또 실시설계가 있습니다. 그래서 기본설계는 서울대학 공학연구소에 주었고, 실시설계는 주식회사 건익기술연구단에 공동발주를 했습니다. 그런데 다만 서울대학 공학연구소에서 시립대학이 청량리 쪽에 있다 보니 청량리 시립대학과 같이 연구하는 것으로, 이렇게 추진한 것으로 알고 있습니다. 그래서 이것은 중간보고를 제가 받았습시다만 실효성 면에서는 크게 떨어지는 것이 없다고 제가 판단이 되었고요. 그 때 전문교수들과 전문가들이 다

모여서 보고를 받습니다, 이것을. 그런데 서울대학 박창호 교수나 또 시립대학 교수 두 사람만 오는 것이 전문교수들을 다 초청하여 받고, 그 다음에 시에서도 국장들, 관계 국·과장이 같이 참석을 해서 보고를 받습니다만 그래서 조금 부족한 것이 있으면 이것을 더 해라 이렇게 과제를 다시 주고 있습니다만 실효성 면에서는 크게 떨어지는 것은 없고, 다만 예산낭비 면에서는 이것이 경쟁입찰에서 맞기 때문에 예산낭비 면에서도 큰 낭비는 없지 않은가 판단이 됩니다.

○裴丁洙 委員; 그러면 국장님의 말씀하시는 것은 지금 현재 재하청이 아니다 라는 그 말씀이시지요?

○交通局長 尹斗榮; 네, 기본설계와 실시설계는 공동발주를 했기 때문에 서울대학 공학연구소에는 기본설계를 주고 그 다음에 실시설계는 건익기술단에 공동으로 발주를 했기 때문에 그리고 하청이 아니구요, 다만 기본설계에 있어서 서울대학 공학연구소에서 시립대학하고 같이한 것, 그것이 시립대학에 하청을 주었느냐 그렇지 않으면 공동으로 추진했느냐, 이 차이인데요. 아까도 말씀드렸습니다만 시립대학이 청량리 지역에 있다 보니 서울대학에서 같이 검토를 했다 이렇게 저희는 판단을 하고 있습니다.

○裴丁洙 委員; 국장님은 같이 했다 그러시지만 실질적으로 그렇지 않은 것으로 본위원은 알고 있어요. 여기에 대한 것을 저희들이 제시해 달라고 하면 제시해 줄 수도 있습니다. 그렇지 않다는 것을 서면으로라도 제출해 주시기 바랍니다.

○交通局長 尹斗榮; 알겠습니다.

○委員長 李永和; 그럼 재검토 한다는 것이지요.

다음 권순직 위원 발언하시지요.

○權純直 委員; 민자당 권순직 위원입니다.

우리 동료위원께서 감사자료 요구를 했는데 중요하다고 생각되는 부분이 많이 누락이 되었습니다. 예를 들면 저번에 상임위 회의 때 의회가 지적한 내용과 시정조치사항 등이 누락이 있습니다. 왜 누락이 되었는지, 착안을 잘못해서인지 의회의 의사를 적당히 생각하는 결과라고 본위원은 생각하는데 지적한 내용과 시정조치한 것을 자세히 보고해 주시고 위원들께서 자료요구한 것을, 누락된 것을 하나도 빠짐 없이 답변을 요구합니다.

이상입니다.

○委員長 李永和; 교통국장 답변하세요.

권위원 취지는 업무보고를 우리가 받아보았는데 여기 중요한, 제일 끝이든지 제일 먼저 왜 상임위원회 때 우리가 지적한 내용을 보고내용에 왜 안 넣었느냐는 말씀이에요. 저번에 지적한 내용이 무엇 무엇이지요, 우리가? 또 거기에 대한 시정조치는 어떻게 했는지, 답변하세요.

○交通局長 尹斗榮; 지금 권위원님께서 말씀하신 자료요구는 저희들이 이렇게 책자를 만들었습니다만 기획과를 통해서 의회사무국을 통해서 이쪽으로 오는 경우가 있거든요, 기획과를 통해서. 그런데 혹시 누락된 것이 있으면 추가로 말씀해 주시면 저희들이 자료를 준비하겠습니다.

○委員長 李永和; 아니, 아니 그 말씀이 아니라 여기 주요업무보고를 들었잖아요, 우리가 추진사항을. 이 속에 저번에 우리 상임위원회 할 때에 교통국에 대한 지적이 각 위원들로부터 많이 있었잖아요. 그 내용을 지적한 내용이 무엇이며, 그 후에 그 지적을 받고 조치를, 시정을 어떻게 했는지 이 보고서에 빠졌다 이런 얘기에요.

○交通局長 尹斗榮; 그것은 별도로 저희가 만들어야 하겠습

니다만 그것은 저희들이 미처 준비를 못했습니다만 다음에라도 저희들이 준비를 해서 자료를 별도로 만들어서 보고를 올리도록 하겠습니다.

○委員長 李永和; 그러니까 의회에서 얘기하는 것은 관심도 안 둔다는 것이예요. 당연히 교통국 책임자가, 저번 우리 3대 의회 첫 상임위원회를 열었지 않았어요. 그 때 각 위원님들이 밤새면서 현지조사하고 또 공부하고 이래서 하나 하나 성의껏 지적을 했으면 그 지적에 대한 답변을 오늘 같은 날, 연말이 되었으니까 어떻게 시정했으며, 어떤 조치를 했다는 보고가 이 속에 들어가 있어야 된다 이것입니다, 이 보고서 안에.

○交通局長 尹斗榮; 그것은 별도로 저희가 준비를 하겠습니다.

○委員長 李永和; 무엇, 무엇이라는 것을 한번 기억나는 대로 얘기를 해 봐요.

○交通局長 尹斗榮; 일일이 지금 기억은 제가 할 수가 없습니다만 지난번에 질의하셨을 때 답변을 올렸습니다만 그것을 하나 하나 문서로 정리하여야 된다는 그런 문제 같은데요, 그것은 저희들이 별도로 나중에 정리를 하겠습니다.

○委員長 李永和; 권위원님도 아까 저한테 말씀하신 대로 이대로 서면으로 다시 듣도록 할까요, 어떻습니까?

○權純直 委員; 네, 그렇게 하도록 하겠습니다.

○委員長 李永和; 다음 질의하실..... 김기영 위원님 질의하십시오.

○金箕英 委員; 민주당 김기영 위원입니다.

91년도 노선 무단운행 중단, 무단 변경한 위반업체가 36개 업체에 37개 노선, 미운행 30개 노선, 노선위반 7개 노선, 행

정처분이 40건, 과징금 3,668만원이 부과한 것으로 압니다. 그러나 본위원 생각으로는 버스회사들이 위반했을 때 적발되면 과징금 몇 푼 내면 된다는 생각을 갖고 있기 때문에 자주 위반한다고 생각합니다. 회사 대표를 고발해서 징역형을 살려서 신문에 보도되면 다른 회사들이 위반을 안할 것 아니냐 이것입니다. 시에서 시민의 편에 서지 않고 너무 업자 편에서다 보니 버스업자들이 시민을 우습게 알고, 단속 나가서 들키면 적당히 하고 그렇지 않으면 돈 몇 푼 내버리면 된다고 이렇게 생각하고 있습니다. 이래서는 안 되겠다고 생각되기 때문에 이런 버릇을 고쳐야 된다고 본위원은 생각합니다. 국장께서는 형사고발을 못하시는 것인지 안하신 것인지 이유를 밝혀 주시기 바랍니다. 그리고 90년 11월 26일에서 12월 15일까지 감사원 감사에서 버스노선 운행 몇몇 위반업체에 대한 단속을 철저히 하라는 지적을 올바로 이행했다고 생각하시는지 답변해 주시기 바랍니다.

또 한 가지만 더 질의를 하겠습니다. 요즈음 시에서 많은 돈을 들여서 교통섬을 만들고 있는데 그 교통섬이 교통소통에 막대한 지장을 주고 있는데 도대체 누구의 발상인지 답변해 주시기 바랍니다. 또 교통섬을 만들다 방치해 놓고 있는데 여기에 대한 감독은 하고 있는지 답변 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 李永和; 교통국장 답변하세요.

○交通局長 尹斗榮; 답변을 올리겠습니다.

김위원님께서 아주 좋은 지적을 해 주셨습니다. 버스회사들이 제멋대로 운행을 결행하거나 또 노선을 단축하거나 이런 사례들이 있어서 저희들이 지난번에 일제조사를 해서 처분했습니다만 그 처분근거가 운수사업법과 운수사업법시행령

에 의해서 처분하다보니 이것이 형사고발 할 수 있는 법적근거가 없어요, 저희들이. 그래서 저희들은 이 업체의 다른 면을 가지고 응징을 하려고 여러 가지 방법을 연구하고 있습니다만 제 생각도 우리 김위원님과 같은 생각입니다. 이렇게 해서 업체들이 경각심을 가지고 무엇인가 시민들을 위해서, 공익사업이라는 그런 인식을 갖도록 저희들이 특단의 지도를 앞으로 계속해 나가도록 하겠습니다.

그 다음에 감사원 감사시에 노선위반을 안하도록, 시정하도록 그런 감사지적이 있었습시다만 이에 대해서도 저희들이, 운수1과에 단속계가 있습니다. 단속계에 나가서, 직원 서너명밖에 안 되지만 노선별로 위반하는 것이 있는가 없는가 이것이 사실상 적발하기가 힘들거든요. 그래서 대개 민원이 있을 경우에 시민들의 전화가 자주 옵니다. 시민의 전화가 오면 바로 나가서 시정조치를 시키고 이렇게 했습니다만 이것도 저희들 역시 행정력이 시민을 위해서 저희들이 좀 완벽하지 못했지 않았는가 이런 반성을 하면서 앞으로 시민을 위한 버스가 되도록 단속이라든가 또는 지도에 저희들이 철저히 임할 것을 말씀드립니다.

그 다음에 교통섬 설치문제는 이것이 아까 보고드렸습시다만 TSM, 교통체계 개선사업에 의해서 저희들이 하고 있습니다만 이것이 어떤 차량이 이렇게 죽 가다 유도, 이렇게 이쪽으로 유도할 때는 섬을 이쪽으로 만들어서 이쪽으로 가게 하는, 차량을 유도하기 위한 그런 시설을 할 경우도 있고, 또 건널목을 건너는 시민의 보행안전을 위해서 중간에 섬을 설치하는 그러한 경우도 있습니다. 그래서 이것은 85년부터 저희가 TSM사업에 의해서 설치하고 있는데 이것이 오히려 교통흐름에 방해가 된다면 저희들이 그런 지점에 대해서 다

시 평가를 해서 시정하는 방향으로 추진을 해 나가겠습니다. 구체적으로 나중에 지적을 해 주시면 그 지역의 지점에 대해서는 전문가들과 같이 검토를 해서 시정하는 그런 방향으로 노력을 해 나가겠습니다.

감사합니다.

○委員長 李永和; 김기영 위원, 답변이 불충분하더라도 오후에 또 질의할 기회를 드리겠습니다.

최종덕 위원 질의하세요.

○崔鍾德 委員; 최종덕 위원입니다.

영동 일대에 대백화점에서 전용버스를 10여대씩 이용하고 회원을 모집하여 실시하며 백화점을 이용하는 주부들을 실어나르기 위해 분당까지 운행하고 있습니다. 이것이 불법인가, 이것을 교통당국은 단속을 실시한 적이 있는가, 있으면 답변하여 주시기 바랍니다.

왜냐 하면 백화점에서 자가용을 한 10여 대씩 가지고 주부들을 실으러 다니고 물론 우리 교통국 소관은 아니지만 영세상인들이 못 살게 백화점에서 모조리 실어나르니 그 점에 대해서 답변해 주시기 바랍니다.

○交通局長 尹斗榮; 답변을 올리겠습니다.

지금 최위원님께서 말씀하신 그것은 불법입니다. 이 사람들이 지금 자동차운수사업법에 보면 차량등록법이라든가 이런 것을 보면 이 자가용버스는 그냥 등록사업소에 가서 신고만 하면 됩니다. 신고할 때 이것을 어느 목적에 쓰겠다, 이렇게 하고 어떤 사람을 수송하겠다 이렇게 신고를 하는데 대부분 요새 백화점들이 강남에 그랜드백화점이라든가 이런 여러 개, 7개 백화점인가를 저희들이 적출을 했는데 그 백화점에서 어떤 식으로 하느냐 하면 스포츠센터 또는 그 백화점

내에 문화센터라는 것이 또 있습니다. 수영장 이런 것을 해서 그 회원들을 수송한다 해서 자가용을 신고해서 불법으로 거기에 오는 백화점 고객들을 수송하는 것으로 인해서 그 주변에 슈퍼마켓이라든가 영세상인들한테 많은 피해를 주고 있는 사례가 있다는 정보가 있어서 저희들이 지난 9월에 한 번 단속하고, 11월에 단속하고 두 번 단속했습니다. 그래서 9월에 5일간 단속을 해서 24대를 적발해서 신고도 안하고 그냥 다니는 버스가 있어요, 그것이 3대가 있어서 그것을 조치하고 그 다음에 사용목적에 위반한 지금 말씀드린 수영장 회원을 수송한다 하면 수영장 회원만 타야 되는데 저희들 단속계장하고 직원이 가서 회원증 내놓으라고 하니까 욕설도 하고 그렇습니다. 그 사람들이 네가 무엇인데 회원증을 보자고 하느냐 이렇게 욕설도 하지만 그래 이렇게 조사해 보니 일반고객들이 많이 탔기 때문에 21대를 적발해서 이것을 조치하려 보니까 과징금이 말이지요 3만원입니다. 그래서 이 법규개정을 그 때 9월에 바로 해서 1차 적발했을 때 과거 3만원이던 것을 10만원으로 올리고 그 다음에 2회 적발하면 과거에 15만원이었어요. 이것을 50만원으로 올렸습니다. 그리고 세 번 적발되면 100만원으로 과징금을 매기는 것으로 해서 대폭 과징금 벌칙규정을 저희들이 강화해서 고시했습니다. 그래서 지난 11월 23일부터 28일까지 또 저희들이 단속을 했습니다. 그렇게 해서 저희들이 계속 단속을 하고 있습니다만 이런 업체를 저희들이 보니까 9개 업체입니다, 7개 업체가 아니라. 성동에 성동백화점이 4대, 노원에 옴니레포츠, 그 다음에 하라프라자, 서초에 진로유통, 삼풍, 현대 이렇게 해서 저희들이 9개 업체에 총 112대가 있다는 것을 파악해서 실제로 그 회원들만 수송을 하는 것인지 그렇지 않으면 고객을 불법으

로 태우는지 이것을 저희들이 단속을 지난번에 했는데 이게
신문에 한번 보도가 되니까 이 사람들이 그 때는 안합니다.
이렇게 슬쩍 감추어놓고 하기 때문에 이것을 앞으로 투망식
으로 불시에 단속을 해서 이런 것을 조치할텐데 이것은 저희
가 교통국보다는 사실은 산업경제국에 도소매진흥법에 의해
서 하는 것이 있어요. 그래서 산업경제국장하고도 제가 협조
해서 이 백화점 사주들을 불러서, 이게 또 백화점에서 직영을
하지 않습니다. 딱 사람 이름으로 해요. 이렇게 해서 불법
을 자행하기 때문에 이것을 산업경제국장과 협조해서 백화점
업체 사장들을 불러서 경고를 한번 했습니다. 그래서 앞으로
는 이것도 지속적으로 단속하는 방향으로, 단속에 조금 어려
움은 있습니다. 실제 올라가서 단속을 하려니까 회원증을 내
놓으라 하면 일반시민들이 말을 잘 듣습니까? 그래서 어려
움은 있지만 지속적으로 저희들이 단속을 해 나가겠습니다.

○委員長 李永和; 답변이 불충분하시더라도 다른 위원님들
질의를 받고 오후에 발언권을 드리겠습니다.

김중웅 위원님 질의하십시오.

○金鍾雄 委員; 김중웅 위원입니다.

서두에서부터 좀 냉랭한 분위기가 흐른 것 같습니다. 윤두
영 국장께서도 기억하시겠지만 우리 3대 시의회가 구성되면
서 첫 상임위원회시 이 자리에서 분명히 우리가 여러분들 앞
에 말씀드린 사항이 있습니다. 그 내용은 즉, 지금까지는 구
태의연한 공무원의 신분에서 일해 왔지만 이제 지방화시대에
돌입했으니 그런 사고방식을 탈피하고 할 수 있다는, 해야 되
겠다는 그런 적극적인 자세와 능동적인 사고로서 우리 교통
정책을 수행해 달라는 당부를 했습니다. 또한 그렇게 하는
분들에게 우리 시의원, 특히 교통분과위원 모두는 그분들에

대하여 방패역할을 하겠다는 얘기도 했습니다. 아울러서 기회주의적이거나 어떻게 하든지 시간만을 일탈해서 이 기회를 넘기고 또 다음 다른 발령지로 가서 영달하겠다는 그런 기회주의자들은 우리는 배척해야 되고 하루라도 빨리 우리 교통국 산하에서는 그만둘 수 있도록 해야 된다는 것이 우리의 신념이었습니다.

그런데 오늘 우리 2차 상임위원회를 열면서 보았을 때 정말 한두 가지의 불쾌함을 느끼지 않을 수 없었습니다. 첫째는 법에 정해진 일자 자체를 여기면서 담당 주무과장들이 해외에 나갔다는 등 꼭 나가야 할 사유였다면 우리 상임위원들이 외국에 근무하지 않습니다. 다 서울시에 있는데 양해정도를 구할 수 있지 않았느냐 하는 생각이 듭니다.

두번째로 우리가 9월달에 지적한 사항들에 대해서 하나도 제대로 조치된 사항이 없습니다. 여기에 대해서 또한 분개하지 않을 수 없습니다. 지난번 시정질의 내지는 상임위원회 질의에서 말씀드렸던 사항들이 가장 시급한 문제는 43%에 달하는 대중교통수단을 어떻게 해결할 것이며, 14%에 달하는 대중택시는 어떻게 해결할 것인가, 겨우 18%에 달하는 지하철에 매달려서 그것 하나만을 믿고 우리 교통국 전직원이 지금 매달려 있다고 해야 되겠느냐 이것입니다. 다시 말씀드려서 버스기사 부족과 택시기사 부족이라는 그 핑계만으로 지금 교통국 전체가 질질 끌려다니다가 이제는 운행질서마저 완전히 파괴해 버리고 말았지 않았느냐 이것입니다. 또한 그것이 그 단계가 넘어서서 이 시간 현재로서는 우리 교통국장 이하 여러분들은 아예 모든 업무자체를 포기하고 있지 않느냐, 다시 말해서 운수회사에 끌려다니거나 운수회사들이 하는 대로 사후정리나 해 주고 있는 기관이 되고 말았지

않느냐, 본위원은 이렇게 생각합니다.

심지어 버스를 기다리다 못 탈 때나 이것은 본위원이 직접 체험한 것입니다. 과연 몇 분마다 오는가를 조사할 때 오늘날 택시는 여기 앉으신 전부가 느끼는 바와 같이 돈을 주면 서도 사정을 해야 탈 수 있고, 먼저 어디를 갑니다라고 신고를 해야 태워주는 이런 실정에 놓여 있는데 과연 배지를 달고 우리가 교통위원이라고 하기가 부끄럽습니다. 이것은 바로 포기상태 아니면 이젠 있으나마나한 식이 되니까 나를 빨리 다른 데로 가게 해 달라는 얘기인지..... 이런 점을 생각할 때 저는 윤두영 국장을 비롯한 전직원들을 직무유기로 고발하고 싶은 생각도 한두 번이 아니었습니다. 서울시 교통이 이런 식이 되어서 되겠느냐, 그러면 하려고 하는 것을 보여주었을 때 우리도 이해가 가고 동정이 갈 수 있을 것입니다. 지금 하려는 것을 보여주지 않는 것에서 본위원은 분개합니다. 왜, 운전기사 부족대책이 어제 오늘의 문제가 아니다 말입니다. 이것이 언제부터인지 윤국장께서는 밝혀 주시기 바랍니다, 그렇다면 부족현상이 있고 나서부터 어떠한 대책을 했는가, 기껏 예비군훈련 면제 등등의 얘기를 하는데 이걸 수박 겉 핥기식 대책이지 그게 어찌 주무국장으로서 할 수 있는 대책이냐 이것입니다.

지하철 요금은 몇 년 사이에 몇 백 %로 올려주었으면 그것은 어떤 이유에서 올려주었고, 43%에 달하는 대중교통 버스와 택시들의 문제는 어떤 이유에서 못 올려주었는가, 법이면 법 명령이면 명령 때문에 안 되면 안 되었다는 것을 우리는 진솔하게 얘기를 해 달라는 겁니다.

그렇다면 우리 여기 위원들이 뜻에 따라서 대정부건의도 우리는 하겠다는 것입니다. 국장으로서 진솔한 얘기를 해 달

라는 얘기는 우리는 하고 싶어도 이와 같은 제도적 장치, 이와 같은 무엇 때문에 우리가 도저히 못했는데 내 생각으로는 이 길만 열리면 대중교통수단이 원활화 될 수 있겠다는 방안을 우리가 듣고 싶었고, 또 거기에 맞추어서 우리 같이 힘을 합해서 해결하자는데 이 모임의 뜻이 있는 것이지 지금 수박 겉 핥기식으로 오늘만 넘기면 된다는 이런 말장난에, 말성찬에 이런 상임위원회가 되어서는 안 되겠다는 뜻에서 제가 강조를 합니다.

지금도 윤국장께서 분명히 이 감사라는 것은 지나간 일을 어떻게 했는가, 물론 회계감사나 행정사무감사는 시청 자체감사도 있을 것이고 감사원 감사도 있을 것입니다. 우리는 바로 얼마만한 업적과 어떠한 일을 했는가에 대해 주안점을 두겠다고 우리 지난번 상임위 때도 얘길했지 않았습니까? 자세한 그런 실무적인 문제는 우리가 하지 않고 정말 어떠한 정책을 세워서 어떻게 시민의 바람을 원하는 대로 하고 있는가 얘기였는데 이것이 제대로 되어가지 않기 때문에 그렇습니다. 그럼 지금 현재도 시내버스가 아까 말씀하시길 기사부족이 20% 이상이 되어 있다고 얘기를 했습니다. 아니, 26.4%라고 했습니다. 운행버스가 13%라고 말씀하셨는데 여기에 대해서 지금까지 윤국장께서는 어떠한 대책을 했는데 무엇 때문에 안 되었고 앞으로 윤국장 생각으로는 어떻게 하면 되겠다는 것을 오늘 이 자리에서 밝혀 주시고, 택시 또한 마찬가지입니다. 택시제도 또한 이렇게 해서는 시민들이 택시기사의 눈치를 보면서 사정을 해야 되는 이런 비현실적인 현상을 타파하기 위해선 어떤 법이 잘못이면 무슨 법이 잘못이고, 어떤 제도가 잘못이면 어떤 제도가 잘못되었다는 것을 지적해 주어서 우리 여기 앉은 위원 전원의 뜻을 담아서 한번

힘을 합쳐서 해결해 보자는데 본위원의 뜻이 있습니다.

그리고 가장 범죄의 온상이 되고 있는 각 역 앞이나 터미널, 시내의 유흥가 등등에서 활보하고 있는 자가용 영업택시들을 하나의 영업활동 그 자체가 미운 것이 아니라 본위원은 여기에서 사회가 가장 경계해야 될 범죄의 온상이 되고 있는데 요점을 두고 있습니다. 이 사람들을 척결하는데 어떻게 그렇게 힘이 들어가며 왜 그것을 못하는지 우리는 알 길이 없습니다. 이것이 우리 교통국의 힘으로써 도저히 되지 않는다면 이 또한 여기 앉은 전 위원들의 뜻을 합해서, 나아가서 서울시 전체 의원들의 힘을 합해서도 대정부 건의를 해서라도 이 문제를 뿌리를 뽑아야 된다는 것입니다.

본위원이 듣기에는 1·200대가 아닌 수천 대에 달하는 자가용 영업행위가 있다고 하는데 그 사람들로 하여금 제대로 올바른 우리 대중교통에 복귀해서 일할 수 있도록 기회를 주고 범죄의 온상이라는 그 자리 자체를 씻어줄 수 있는 그런 계기가 되도록 어떠한 방안을 갖고 계시며 여태까지 어떠한 대책을 세웠는지는 좀 알려 주십시오.

그리고 날로 증가되는 지하철 사고율은 그때그때 땀박질식으로만 조치해 나가고 있는데 주무국장으로서 여기에 대한 대책은 어떻게 세우고 있는지 우리 위원 모두가 궁금히 여기고 있으니 밝혀 주시기 바랍니다.

또한 버스전용차선 문제인데 버스전용차선 문제를 제기해서 시행한 지 아마 오래된 줄로 알고 있습니다. 또한 거기에 막대한 예산을 투자해서 그어놓고 있는 줄 알고 있습니다.

과연 이 제도를 실시할 것인지 아니면 그대로 예산만 들여서 그어놓고 방관하고 있을 것인지, 실시 못하는 이유는 어디에 있는 것인지, 실시를 했을 때 확실한 교통소통의 효과가

있는 것인지, 우리 전체 위원들은 정말 여러 지역 주민들로부터 항의를 받고 있습니다. 왜 비싼 세금을 들여서 그어놓고 활용도 못하느냐 하는 항의입니다. 여기에 대해서도 앞으로의 대책은 어떻게 지금까지 무엇 때문에 그와 같은 원성들을 듣고 있다는 것을 밝혀 주셨으면 합니다. 아무튼 우리 모두가 잘해 보자는 차원에서 이렇게 서로들 얘기를 하고 있습니다만 본위원이 억양이 좀 높은 점을 양지해 주시고 우리 허심탄회하게 상의할 수 있는 자리가 되기를 바랍니다.

감사합니다.

○委員長 李永和; 윤두영 국장 답변하세요.

○交通局長 尹斗榮; 답변을 올리겠습니다.

김위원님께서 지적해 주신 저희 교통기획과장과 운수1과장이 사전에 여러 위원님께 양해라도 구했어야 되는데 다시금 송구스러운 마음과 죄송한 말씀을 드리겠습니다.

그리고 버스와 택시문제에 대해서 지금 아주 좋은 지적을 해주셨습니다. 그래서 아까도 제가 업무보고를 통해서 말씀을 드렸습시다만 허심탄회하게 이 자리에서 여러 위원님들께 말씀을 드린다면 그 동안 저희가 버스나 택시업계, 그런 조합을 통해서 간담회도 여러 번 하고 또 노조 조합원들과도 대화를 했습니다. 결국 근본적인 것이 너무 임금에 차이가 난다 이런 얘기들을 많이 하고 있습니다. 그래서 예를 든다면 아까 말씀을 드렸습시다만 버스기사의 경우는 보너스 그 다음 후생금, 월차 이런 것을 하여간 전부 합해서 90만원 수준입니다. 그리고 택시의 경우는 전체 보너스, 월차, 만근수당 등 다 합해서 50만 3,000원 수준입니다. 그래 이러다 보니 결국 근본적으로 버스의 기사들이 더군다나 좌석버스의 경우에는 운전여건이 상당히 좋습니다. 문도 앞쪽에 하나가 있기

때문에 또 여름에 냉방도 되고 그렇기 때문에 좌석버스인 경우는 이직률이 적습니다. 또 좌석버스는 정거장이 한 1km 내지 2km마다 있으니까 자주자주 서지 않습니다. 그러니까 정체요인도 없고 그런데 입석버스의 경우에는 평균 정거장 거리가 5m입니다. 거기다 문도 앞에 타는 문, 뒤에 내리는 문 이렇게 있어서 2개의 문을 운전기사가 보아야 되고 그 다음에 토크 넣고, 거슬러 주고 하다 보니 상당히 운전여건에, 아까 좋은 지적이 있었기 때문에 아주 솔직하게 여러 가지 문제를 시간이 좀 걸리더라도 말씀을 드리겠습니다.

이러다 보니 근로조건이 상당히 나쁘다, 이렇게 고생할 때에는 차라리 덤프트럭 끌면, 또 그런 곳에서 한참 건설경기가 작년 연말부터 좋을 때, 작년 연말부터 이직이 갑자기 증가했습니다. 작년에 그런 곳에 공사를 빨리 마치려니까 자꾸 운전사를 유치하는 그런 유인책이 많이 있었습니다. 뭐 그런 걸 구체적으로 제가 말씀을 안 드리겠습니다만 이러다 보니 거기로 이직이 많이 늘고 해서 금년에 갑자기 운전사의 이직이 급증했습니다만 이것이 그러면 업체보고 지난 4월에 작년 연말부터 노사협의를 했습니다만, 버스도.

저희 입장에서는 임금을 제대로 올려 주어라, 또 복지를 무엇할 해 주어라, 이것을 상당히 업체에 또 조합에 강요를 하고 있습니다. 그래 지난번에도 여러 가지 기본급은 그렇게 되었습니다만 실질적으로 30원 올린 것을 다 근로자에게 주었습니다, 운전기사에게. 30원 올린 것을 다 근로자 임금으로 주었습니다. 그러다 보니 근간에 버스업체에서 경영의 부실문제도 있습니다만 도산하는 업체가 이미 두 개 나왔고 그 다음에 한 2,3개가 또 부도 직전에 있다, 이런 얘기도 들리고 있습니다만 그러나 요금문제를 저희 지방자치단체에서 논의

할 그런 것은 되지 못하고 있습니다.

왜냐 하면 현재 운수요금 중에서 버스요금, 택시요금 이것은 대중교통요금이다, 이렇게 해서 교통부에서 승인권을 가지고 있습니다.

그 이외의 화물, 전세, 그 다음에 장의, 마을버스 이것은 시·도지사한테 위임이 되어서 저희 시의 공공요금심의위원회에서 의결을 거치면 인상이 가능합니다, 조정이.

그러나 버스와 택시는 전체 물가에 미치는 영향이 크다 해서 경제기획원에서 키를 쥐고 있기 때문에 이것이 실제 업주들이 주장하는 그런 내용을 보면 지하철요금이 81년도에 같이 버스요금도 110원이었다가 현재에 와서는 지하철은 250원, 버스는 170원이 무엇이나 이런 항의도 있습니다.

우리 기탄없이 하는 얘기입니다만, 이런 것도 있고 해서 또 버스가 외국에서는 일부 공영으로 하고 또 민간이 하더라도 지방자치단체나 또는 국가에서 재정지원이라든가 보조금을 주고 있는 나라도 있습니다.

그래서 우리나라는 아직 순수한 민영으로 하고 있기 때문에 사실상 통제가 예를 들어서 그 어느 적정수준 임금을 120만원 주면 버스기사들 충분히 지금이라도 확보할 수 있다, 이런 얘기입니다, 조합에서 얘기하는 것은.

그러나 그렇게 주려면 현재 버스업체에서는 도저히 우리 능력 가지고는 불가능하다, 이렇게 나오고 있기 때문에 저희 시에서도 간담회를 통해서 수차 하여간 임금을 상향 조정해 주든지 그렇지 않으면 기사에 대한 후생복지를 해 주든지 여러 가지 촉구를 하고 있습니다.

그러나 현실적으로 어려운 입장에 처해 있고 택시의 경우도 택시가 지금 개인택시는 부가치세가 2%입니다. 그러나

회사택시인 경우는 부가가치세가 10%입니다.

이러다 보니 연간 세금이 개인택시인 경우 한 80만원 내면 됩니다, 부가가치세, 자동차세 전부 다 해서. 그러나 회사택시인 경우에는 380만원 정도를 내야 됩니다.

그러니까 한 300만원이 더 들어간다는 얘기입니다.

그러다 보니 회사택시의 경우는 지금 대중교통요금화 되다 시피 했는데 부가가치세를 왜 고급 교통수단에 준해서 매기느냐, 이렇게 해서 부가가치세를 감면해 주어야 되지 않느냐, 이런 건의도 수차 들어오고 있습니다.

그러나 그것은 정부의 조세정책이고 이렇게 해서 저희들 지방자치단체에서는 그것을 어떻게 할 방법이 없습니다. 그리고 이제 택시요금도 사실상 대중교통요금화 되다시피 하니까 여러 가지 시민들이 꼭 필요하고 급한 손님만 타는 것이 아니라 아무나 타는 이런 교통수단이 되어 버렸습니다.

예를 들어서 2km에 800원이니까 한 3km, 4km 하더라도 넷이면 택시 타는 것이나 좌석 타는 것이나 마찬가지로입니다, 한 4km까지는.

그러니까 전부 택시고객이 많아지고 택시 수요가 팽창하게 되어 있습니다. 그래 이러다 보니 택시를 규제하기 어렵고, 그러다 보니 택시기사는 타코미터라는 것이 있습니다, 회사택시에.

그래서 몇 번 손님을 갈아 태웠다, 또 몇 km를 뛰었다, 이런 것이 다 나오기 때문에 회사에서는 그것이 얼마 입금액이 정확합니다. 그러다 보니 택시기사들이 하루 번 것을 입금 다 시키고 나면 한달에 50만원 타 가지고 내가 어떻게 자식들 먹여 살리고 하루에 점심 먹고 저녁 먹고 어떻게 하느냐, 담배 한 갑 사 피우고, 이것이 과거에서부터 습관이 되어 내

려왔습니다.

그래 택시기사는 하루 택시를 몰고 나가면 점심하고 저녁을 먹어야 됩니다. 아침반하고 오후반 있지 않습니까? 두 번 교대하는데 아침반은 아침 먹고 점심 먹는 것 두 끼하고 담배 한 갑은 해결을 해야 됩니다.

이것을 보통 한 5,000원, 6,000원 잡고 또 잘 먹는 경우는 한 7,000원, 8,000원 이렇게 계산을 하는 사람도 있습니다.

이렇게 하고 또 집에 다만 1만원이고 2만원이고 가져가야 되지 않느냐, 이런 것이 과거에서부터 그렇게 되어 왔어요. 이러다 보니 택시기사들이 미터요금 나오는 것은 다 회사에 내고, 그러면 가외로 내가 가져갈 것은 없지 않느냐, 이렇게 하다 보니까 합승하고 그 다음에 장거리에 돈 더 내라 하고 공항에 가면 공항에서 서울 가는.....

○崔沆洛 委員; 잠깐만요. 지금 그런 과정을 말씀해 달라는 것이 아니라 위원들도 그것은 다 압니다.

앞으로 어떤 대책과 개선점에 대해서 말씀해 달라는 것이 지 그런 어떤 얘기를 들으려고 질문한 것이 아닙니다. 간단히 좀 말씀해 주십시오.

○交通局長 尹斗榮; 알겠습니다.

그래서 그런 문제들이 결국은 해결할 것이 이런 사업자 입장이나 기사 입장이나 이것을 저희들이 간담회를 통해서 해결해 보아도 좋은 방안이 나오지 않습니다.

그래서 교통국 입장에서는 기사를 조절 수는 없지 않습니까? 결국 업주를 조지다 보니 업주도 지금 택시업체도 한 50여 개가 도산 직전이다 이런 얘기를 하고 있습니다.

그래서 이러한 것이 결국은 교통부에 저희도 건의하고 그래서 요금문제가 지난번 공청회도 하고 해서 몇 가지 산업개

발연구원이라든가 이런 곳에다 지금 용역을 주고 검토하고 있는 것으로 알고 있습니다.

그러나 이런 요금문제는 정부의 물가시책과 관련이 되기 때문에 여러 가지 저희가 쉽지 않다는 것을 여러분께 말씀을 드리고, 이것은 시민 입장에서 보면 요금을 올리지 않아야 되고 또 정당한 택시의 운행이라든가 버스 운행의 서비스를 개선하고 또 잘 운행하려다 보면 요금의 인상이 불가피하고 이런 상대적인 관계가 있기 때문에 시 입장에서는 여러 가지 교통행정을 하는 사람 입장에서는 어려움에 봉착해 있다는 것을 여러분께 말씀을 올립니다.

그리고 그 다음에 각 역과 터미널에 자가용 택시영업, 또 자가용 버스영업, 이런 것들이 많이 있어서 저희들과 경찰이 같이 합동해서 단속을 했습니다만 지금까지 경찰에서 단속을 해 왔습니다, 이 불법택시 관계에 대해서는.....

그래서 이것도 저희가 같이 합동으로 자가용 버스에 대해서는 숫자로 서울시내에 한 1,600대 정도 되지 않느냐, 이렇게 해서 지난해 600대 취소도 하고 이렇게 단속을 해 왔습니다만 사실상 좀 어려움이 뒤따르고, 그 다음에 각 역이나 터미널 또는 주위에 큰 술집이있지 않습니까? 술집 근처에 자가용 택시영업을 하는 것이 많다, 그런 것을 저희들도 알고 있습니다.

그러나 그것이 택시기사들이 수지가 안 맞으니까 그걸 버리고 가서 그것을 한다, 이런 얘기도 듣고 있습니다.

그래서 이것은 저희들이 지속적으로 단속을 하고 있습니다만 역시 단속에 한계가 있고 해서 잘 안되고 있습니다만 그래서 이것을 앞으로는 내년도에 각 구청에 이 뛰는 차를 맨 손으로 뛰어서 잡을 수는 없으니까 순찰차라는 것이 있습니

다.

경찰 페트롤카 같은 것, 그런 것을 한 대씩 사 주면서 단속 요원을 좀 힘깨나 쓰는 이런 사람을 확보하려고 저희가 요청을 해놓고 있습니다, 기획관리실에

그래서 예산심의가 될지 모르겠습니다만 이 때도 여러 가지 위원들께서 이런 저희 입장을 좀 충분히 감안하셔서 결정해 주시면 감사하겠습니다.

그 다음에 지하철 사고율 증가에 대해서는 앞으로 지하철 공사에 대한 여러 위원님들의 감사가 계시기 때문에 제가 자세한 말씀은 여기서 드리지 않겠습니다만 우선 지난번에 종각역의 선로에 파손부분이 한 30cm 있었습니다.

이것은 지금까지 기계로 다니며 점검하는 것이 있었습니다.

그런데 그것으로는 잘 발견이 안됩니다. 그래서 이것을 외국에서는 지금 컴퓨터로 해서 전자식으로 지나가면 미세한 것이 적출이 되게 되어 있습니다. 이것이 한 8억원 갑니다. 그래서 이것을 도입을 추진하려고 합니다.

그렇게 해서 선로에 대한 것이나 전선에 대한 이런 여러 가지 안전점검을 할 그런 계획을 가지고 있고, 또 그것은 그 안전대책을 마련해서 공사 사장이 가지고 있습니다만 그 기회에 공사 감사시에 답변을 드리도록 하는 것이 어떨까, 이렇게 생각이 됩니다.

○金鍾雄 委員; 자세한 것은 그렇게.....

○交通局長 尹斗榮; 네, 그렇게 해서 저희들이 여기에 대한 대책은 강구하고 있습니다.

간단히 하나 더 얘기하면 지난번에 문짝이 열려서 간 것이 있지 않습니까?

이것은 문짝이 압축기로 밀고 당기고 하는 것이 있습니다.

고무바킹이 있는데 겨울이 되면 그것이 부서지고 해서 조금 흠이 생기고 하는데 지난번 사고는 어떻게 생겼냐 하면 쓰리꾼들이 쓰리를 해서 지갑이라든가 수첩같은 것을 문틈으로 집어넣습니다.

지난번에도 문틈으로 집어넣어서 그 수첩을 아주 공사 사장이 가지고 왔습니다.

이렇게 해서 미세한 전자장치로 되어 있기 때문에 이런 사고가 많이 나고 있습니다. 이런 것은 좀 양해해 주십시오.

○委員長 李永和; 좋습니다.

지하철 관계 붕괴사고, 또 개폐관계는 그 기관에 모두 감사할 때 우리가.....

○交通局長 尹斗榮; 알겠습니다.

그 다음에 버스 전용차선 관계는 저희들이 그 동안 말씀을 드리면 현재 7개 노선을 하고 있습니다. 한강로, 한강대교에서 서울역까지, 그 다음에 왕산로, 동대문에서 신설동, 그 다음에 왕십리길이 한양공고에서 구의동, 그 다음에 한남로가 한남대교에서 한남동인데 이것은 현재 못하고 있습니다.

왜냐 하면 고가도로 공사를 하고 있기 때문에 거기에는 시행을 못하고 있습니다.

그 다음에 시흥대로, 대림동에서 시흥동하고 강남대로, 한남대교에서 양재역, 그 다음에 천호대로 이것이 천호고가 끝에서 마장동에서 길동까지인데 이것도 지금 현재 지하철공사 때문에 천호대로하고 한남로는 못하고 있습니다.

그래서 5개 노선이 하고 있는데 이 전용차선, 그 시간이 아침은 7시 30분부터 9시 30분, 두 시간하고 저녁에는 저녁 6시부터 20시까지 이렇게 두 시간씩 하고 있기 때문에 낮시간대에는 아무때나 진입이 됩니다.

그래서 이것은 경찰하고 단속근거는 가지고 있습니다만 실제 이것이 아침 러시아워에 너무 철저히 단속하다 보면 교통이 더 체증이 된다 그래요.

○委員長 李永和; 구체적인 성과에 대해서

○交通局長 尹斗榮; 네, 그래서 저희들이 여기에 대해서 전용차선은 앞으로도 계속 확대를 해서 대중교통을 전담하고 있는 버스에 우선권을 주어야 되지 않느냐, 이런 것을 교통국장의 입장에서는 그런 의지를 가지고 있습니다.

그래서 경찰하고도 계속 전일 한번 시행하는 것을 검토하자

○委員長 李永和; 성과가 있다는 것이요?

○交通局長 尹斗榮; 네, 성과는 좀 있습니다.

그러나 버스 통행에는 한 12% 내지 20%로 성과가 있습니다만 자가용의 경우는 오히려 정체의 요인이 한 10% 정도 더 되고 있는 것은 사실입니다.

그래서 이러한 것은 서로 장단점이 있습니다만 저희 교통국장 입장에서는 버스에 우선권을 주어야 되지 않겠느냐, 그런 입장을 저희들이 가지고 있습니다.

○委員長 李永和; 김강식 위원님 질의하십시오.

○金康植 委員; 민주당의 김강식 위원입니다.

날로 늘어나는 차량 또는 밀집되는 인구증가로 인한 교통난은 오늘, 어제 일이 아닙니다.

오늘 여기 나와서 감사 받는 입장이나 또 질문하는 우리 모두가 같이 풀어야 되는 그러한 가장 어려운 문제라고 저는 생각을 하면서 이 문제를 어떻게 같이 풀어갈 수 있느냐 하는 것을 진지하게 상의를 한다, 이런 생각을 갖고 임해 주시기 바라겠습니다.

우리 교통국에는 3개 단위사업소가 있는 것으로 알고 있습니다.

해당 기관이라면 이렇게 같이 해 주셨으면 좋겠습니다.

서울시민의 발이 되고 시민생활에 직결되는 서울시 교통행정에 대한 시민들의 민원이 상당하리라고 믿습니다.

본위원회는 시민들의 민원이 과연 시원스럽게 처리되고 시정을 신뢰할 수 있을 정도로 성의와 지혜를 모아 처리해 왔는지, 아니면 막연한 답변으로 일관해 왔는지 걱정하지 않을 수 없습니다.

먼저 90년도와 91년도에 걸쳐 접수된 민원사항을 파악하고자 하니 항목별로 접수된 일자와 민원내용, 이에 대한 회시일자와 회시내용을 육하원칙에 의거 답변해 주시고, 막연히 회시한 민원과 가시적으로 시정에 반영한 것은, 민원은 명확히 처리된 것과 구분해 주시고 상당기간 방치했다가 회시된 민원사항은 별도로 누락시키지 말고 밝혀 주시기 바랍니다.

아울러 한번 접수된 민원을 반려했다가 동일 사항을 두 번 이상 접수한 뒤에 회시된 민원사항과 특히 인가·허가 서류는 반드시 그 사유를 구체적으로 답변해 주시기 바랍니다.

지금 서울시내에는 주차난이 참으로 심각한 실정이라고 생각이 됩니다.

서두에 우리 국장님께서 동양 최대의 시설을 할 수 있는 주차장 말씀을 하셨습시다만 과연 그러한 것으로 모든 해결이 될 수 있는지 심히 상당히 궁금합니다.

그리고 현재 서울시내의 차량 대수와 주차시설 공간과 통행량과 대비 분석하여 시정방안을 구체적으로 연구한 실적이 있는지, 주차시설이 부족하다면 관련 부서와 협조를 하여 연차적으로 개선해 나갈 계획은 수립되었는지, 아니면 실현 불

가능한 전시적인 대안으로 발언했는지 명확히 밝혀 주시기 바랍니다.

또한 요즘 택시의 합승행위가 공공연하게 운행이 되고 있는데 차제에 소형택시의 증차를 억제하고 대폐차 시 지금 12인승 중형차를 말하는 겁니다. 12인승으로 같으므로 해서 오히려 택시화 하면 많은 인원을 같이 합승행위를 인정하면서 러시아워 때 이렇게 중형택시로서 교통수단을 교체해 나갈 때 어떠한 문제점이 있는지 만약 그런 것이 해결이 된다고 보면 많은 인원도 같이 실을 수가 있고 운전자 부족도 다소 완화가 될 수 있지 않을까 하는 생각을 하고 있습니다.

또한 버스노선문제에 대해서 저희가 요전에 버스조합 측과 상의를 한 바가 있습니다. 버스조합에서 자율적으로 처리를 하는 방안에서 조합에서 노선을 조정해서 시에 제출하면 조정된 안을 가지고 시에서 재분석을 해서 버스노선문제를 확정짓는 것으로 대충 이렇게 알고 있는데 그 사람들은 어떻게 보면 각 사의 이해관계가 얽히다 보면 자기네 이익에 더 끌리는 교통시민편에 의한 노선조정이 되지 않고 각자의 이해에 얽혀서 자기네의 이해관계에만 치중하는 그러한 노선조정이 되지 않을까 상당히 염려가 됩니다. 차제에 이러한 것을 조정한다면 각구에서 실질적으로 시민 편에서 교통관계를 관심이 있거나 또는 그 관계에서 연구한사람이 있다면 그런 사람을 각 구에서 위촉을 해서 그 지역 적성에 맞는 버스노선을 조정할 수 있도록 이러한 문제는 어떻게 해결할 수가 없나 하는 서너 가지 문제를 가지고 말씀을 드렸습니다.

지금 바로 답변이 어려우신 것은 서면으로 해 주시고 지금 답변할 수 있는 것은 바로 답변을 해 주셔도 되겠습니다. 이 상입니다.

○委員長 李永和; 교통국장 답변하세요.

○交通局長 尹斗榮; 네, 김위원님 질문에 답변 올리겠습니다.

90년도부터 91년도 접수민원에 대한 처리 상황은 저희들이 자료로 시정감사자료 126페이지에 제출했습니다만 더 자세한 것은 별도로 저희들이 요구하시면 답변을 올리도록 하겠습니다.

그 다음 주차난에 대해서 아주 좋은 지적을 해주셨습니다만 이것은 저희들이 워낙 공지도 적고 또 주차할 때는 어렵지 않습니까? 그래서 지난번에 8월인가 주차에 대한 종합대책을 저희들이 마련했습니다. 그래서 그것을 이렇게 저희들이 유인물로 마련했습니다만 이제 우선 도심의 경우에는 땅이 없지 않습니까? 그래서 민영주차장을 많이 확보하는 것이고 또 공공용지에 예를 들면 공원 같은 데 지하를 파는 문제 또 유수지를 복개하는 문제 또 큰 건물의 대형주차장을 개방하는 문제 이렇게 해서 99년까지 장기대책으로 저희들이 마련했습니다. 그래서 99년까지 가면 이런 주차공간이 한 90%까지는 해결이 되지 않겠느냐 이렇게 저희들이 계획을 세웠습니다. 그래 여기에 주로 민자를 위주로 해서 투자하는 것이 한 1조원 이렇게 투자 비율까지 짰는데 거기에 이제 주로 환승역주차장 변두리 같은 데 수지가 안 맞는 데별로 주차수가 없는 곳은 저희 시비로 한 2,700억원 투입하고 민자를 주로 한 7,300억원 이렇게 끌어들이는 것으로 저희들이 계획을 수립했습니다. 그래서 주차문제에 대해서는 저희들이 종합적으로 지난번 주차대책안을 마련한 것을 참고로 지금 유인물로 드렸습니다.

그 다음에 택시합승문제 이것이 대폐차 시에 12인승 합승

으로 하면 좋지 않겠느냐 아주 저희들도 이 문제를 여러 번 검토했습니다. 그래서 이제 그 검토를 했는데 이게 12인승은 영업용으로 할 수가 없어요. 16인승 이상인가 법에 그렇게 되어 있는데 그래서 작년에 무엇을 검토했느냐 하면 17인승 직행좌석버스 있지 않습니까? 직행중형버스, 그것을 한번 저희들이 검토했는데 이것도 문제점이 많습니다. 그것이 왜냐 하면 노선을 달리다보니까 그것이 현재 버스는 433개 노선 이거든요. 그러면 전 노선을 다 커버하려면 전 주민이 다 편하게 하려니까 그렇게 하려면 이것도 한 5,000대, 6,000대 증차를 해야 되는데 지금 버스는 지하철이 되면 감차요인이 있는 것이거든요. 그래서 감차를 연차적으로 해나가야 되는데 이것을 증차해야 되느냐 이런 문제가 있어서 저희들이 검토하다 말았는데 이 12인승 관계는 현재까지 법규에 영업용으로 지금 할 수가 없게 그렇게 되어 있기 때문에 아직 저희들이 검토를 안 했습니다만 외국에 가보니까 시카고인가 거기 가니까 벤이라 해서 12인승이 그 공항에서 다운타운까지 다니는 셔틀버스가 있더군요. 아주 좋던데 저희들이 앞으로 이런 것을 참고해서 연구를 많이 해나가도록 하겠습니다.

그 다음에 버스노선의 자율적 처리문제 조합에서 조정을 해서 그 다음에 시에서 심의하는 문제, 지난번에 간담회를 하셔서 들으셨다고 하는데 이 문제는 이것이 각 구청에서 저희들이 받습니다. 각 구청의 지역민원사항들이 있거든요. 각 구청장한테 받고 그 다음에 여기에 관계되는 집단민원들이 많이 들어오고 있습니다. 버스노선 그러면 이것을 가지고 어느 회사에서 어느 노선을 뛰는 것을 조합에서 잘 알고 있어요. 그래 조합에 노선심의위원회라는 것이 있습니다. 그래서 거기에 주어서 한번 일차적으로 걸러보고 검토를 해 보아라

이것은 어느 업체가 뛰는 것이 낮고 거기에 근소하게 뛰는 것이 있거든요. 그렇게 해서 이렇게 조정하는 것 그 안을 한번 1차 검토시킵니다. 이렇게 해서 그것을 저희들이 나중에 검토한 몇 가지 안을 가지고 저희가 시의 전문가들과 시의 각 국장 그 다음 경찰 또 전문가 교수, 이렇게 해서 노선조정 심의회위원회라는 것이 있습니다. 부시장이 위원장이 되어 가지고 거기에서 최종적인 안을 확정합니다. 교통처리 문제는 괜찮으나, 또 이것은 어떠냐, 그래서 여기에 그 이해관계에 시민을 참여시키는 것이 어떠냐 이런 말씀이 계셨는데 그것은 저희들이 한번 전문가들을 그런 분들을 한번 참여시키는 문제를 앞으로 검토를 해나가도록 이렇게 하겠습니다. 간략하게 설명.....

○委員長 李永和; 아니, 그때 이사장이 무엇이라고 얘기를 했지요?

○裴丁洙 委員; 어떤 것 말입니까?

○委員長 李永和; 심의웨이트가 말이야, 노선 심의하는 비중..... 그때 이사장 보고는 웨이트가 90%가 버스조합에서 가지고 있고 10%가 이쪽 교통.....

○方孝吉 委員; 그게 아니고요, 올리면 90%는 시에서 반영을 해 주고 10% 정도는 시에서 한다는 내용입니다. 그러니까 그것은 이사장이 직권으로 하는 것이 아니고 반영은 시에서 90%는 조합 측에서 제시한 것을 반영해 준다는 뜻입니다.

○交通局長 尹斗榮; 왜냐 하면 거기 조합에서 그 내용을 노선을 433개 노선이니까 저희 시에서 어떤 것이 어딜 뛰는지 알 수가 없습니다. 그래서 그것을 이렇게 집단민원이 들어온 것을 준비한번 걸러서 대입을 한번 시켜 보도록 하는데 거기

서 안이 올라오면 그것도 다되는 것이 아니고 그러니까 거기서 전문가들이 하니까 좀 걱정한 안이 될지도 모릅니다. 그렇게 해서 한 90% 정도는 반영이 되지 않겠느냐, 그 얘기는 몰라도 거기서 웨이트를 주는 것은 전혀 권한은 없습니다. 권한은 저희 심의위원회에서 가지고 있습니다.

○委員長 李永和; 아니, 그런데 어느 정도 수정이 되느냐 이것입니다. 몇 %나 수정이 되지요?

○交通局長 尹斗榮; 그것은 제가 정확하게 지금 파악은 못하고 있습니다만 각계 의견이.....

○委員長 李永和; 우리가 위원님들이 궁금해하는 것은 무엇이나 하면 권한을 배분해 보았을 때 버스조합에서 업무의 권한이 몇 %쯤 되고

○交通局長 尹斗榮; 아니, 권한은 없습니다.

○委員長 李永和; 하여튼 100이라는 것을 올렸으면 수정을 몇 % 하는 것입니까? 여기서 수정이 되게

○交通局長 尹斗榮; 글썄 그것은 제가 하고 정확하게 파악된 것이 없습니다만

○委員長 李永和; 대충 몇 %나 되나요?

(「버스계장이 안 나오셨어요」 하는 위원 있음)

○交通局長 尹斗榮; 버스계장이 왔는데 바뀐 지가 몇 달 안 되어서요, 전에 하던 사람이 왔습니다. 그래서 지금 파악이 안 되는데 그것은 나중에 한번 저희들이 보고를 드리겠습니다.

○委員長 李永和; 정확하게 오후에 말씀해 주시지요.

위원님들 또 우리집행부 교통국장 모두 수고 많이 하셨습니다. 그러면 점심시간이 되었기 때문에 정회를 한 후에 14시에 감사를 계속하겠습니다.

(의사봉 3타)

(12시 25분 감사중지)

(14시 30분 감사계속)

○委員長 李永和; 좌석을 좀 정돈해 주시기 바랍니다. 이어서 감사를 속개하겠습니다.

(의사봉 3타)

질의하실 위원님은 질의해 주시기 바랍니다. 이경운 위원님 질의하십시오.

○李敬雲 委員; 이경운 위원입니다. 오전에 여러 가지 동료 위원들의 질문에 대해서 답변해 주시느라고 관계공무원께서는 수고 많이 하셨습니다. 오전에 여기 김기영 위원님이나 김강식 위원 또 김종웅 위원께서 질의하신 것과 지금 반복되는 경향이 있습니다만 저 나름대로 내용은 조금 다르기 때문에 다시 한번 질문을 드리겠습니다.

오전에 교통국장께서 인사 내지는 나중에 1년 동안에 교통국장으로서 잘했다고 자부할 수 있는 것은 무엇이냐고 배위원께서 질문하셨을 때에도 조금 나왔습니다만 교통국장께서 가장 역점을 두는 조항이 대중교통이라고 얘기를 하셨습니다. 그런데 우리가 대중교통 중에 수송분담률이 43%인 버스에 대해서 여러 가지 아직은 문제가 산적되어 있고 가장 우리가 현단계로는 93년까지는 아무래도 이 버스에 대해서 가장 수송분담률이 높다고 생각하는데 이 점에 대해서 교통국장께서는 아주 저는 나름대로 생각할 때 확실하게 아까 말씀하신 대로 대중교통에다 신경을 쓰시는 것인지 신경 안 쓰는 것인지 분간할 수 없을 정도로 느껴집니다. 왜냐 하면 금년에 노선변경은 자료에 의하면 59건을 노선변경을 했다고 이렇게 수치가 나와 있습니다. 그런데 버스조합 측에서는 금년에는

한번도 안 했다고 합니다. 물론 수치상에 세부적으로 나와 있습니다. 노선을 단축했다든지 분류했다든지 또 신설하고 변경했다든지 여러 가지 수치상에 나와 있습니다만 버스조합에서는 안 했다고 하고 또 교통국에서는 했다고 하는데, 했다고 인정을 하는 이것이 자료에 의하면 4월에 노선변경을 했다고 자료에 나와 있습니다. 그러면 교통국장께서는 지금 버스노선 때문에 시민들이 얼마만큼 원성이 많다하는 것은 알고 계시리라고 생각을 합니다. 그러면 이 버스노선 때문에 이렇게 시민들이 아우성이고 여기 있는 우리 동료위원들도 앞으면 버스노선 소리를 합니다. 이와 같은 엄청난 원성이 있는 이 버스노선을 지난번 4월에 59개 노선을 변경했다고 하고 지난번 우리가 여기서 상임분과나 본회의에서 질의할 때에도 저 본인도 그 당시 질의에 이것이 들어가 있었습니다. 버스노선을 지난 상임분과위원회의 때 우리에게 답변을 하실 때는 9월말이나 10월초에 노선변경이 있을 것이라고 이렇게 답변을 해주셨습니다. 그런데 지금 12월초가 되었습니다. 그러면 금년에는 버스노선변경이 있는 것인지 또 국장께서는 이렇게 시민이 갈망하고 있는 버스노선변경을 어찌하여 1년이 다 가도록 버스노선조정을 안 하는 것인지 그 이유를 답해 주시고 아까 김기영 위원께서도 잠깐 얘기를 하셨습니다만 버스노선 자체를 조합에서 조정한다고 하는 것은 실제로 저희 위원들은 못마땅하게 생각합니다. 왜 못마땅하게 생각하냐 하면 시 교통국 자체가 업자들에게 질질 끌려가는 그와 같은 행정으로 우리가 느껴지기 때문에 바람직하다고 생각을 안 합니다. 결과적으로 모든 것이 해결이 되고 하면 좋지만 교통국 자체에서도 빨리 이 버스노선조정을 못하는 이유가 업자들에게 너무 의존하고 있지 않느냐 하는 그와 같은 생각을 하게 됩

니다. 그렇기 때문에 교통국장께서는 우선 버스노선조정을 왜 못하고 있는지 확실하게 아까 대중교통에 신경을 쓴다고 하면 이렇게 해도 되는 것인지 여기에 대해서 답변해 주시고 노선 변경할 때 시민의 편을 얼마만큼 시 교통국에서 우선 생각을 하고 있는지 다시 말씀드려서 업자편의 입장을 생각 하는 %와 시민의 입장에 서서 노선 변경하는데 입장은 몇 % 를 생각하는지 이점에 대해서 명확하게 답변을 해 주시고 특히 버스노선을 조정해 달라고 각 구청에서는 이미 지난 8월에 많은 건수가 지금 교통국으로 들어와 있는 것으로 본인은 알고 있습니다. 그런데 8월에 들어온 조정건의가 현재까지도 아무 대책없이 흘러간다고 하면 이것이 적어도 4개월이 걸리도록 처리가 안 된다고 할 때 교통국장께서 이 대중교통에 대해서 열심히 일을 하고 있다고 자신있게 답변하실 수 있는지 여기에 대해서 명확하게 설명 좀 해 주시고 각 구청에서 노선변경신청건수가 전체적으로 몇 건이나 들어 왔는지 이것 좀 답해 주시기 바랍니다. 그리고 앞으로 노선변경 문제는 언제쯤 조정이 되는지 교통국장께서는 그 계획을 한번 밝혀 주시길 바랍니다.

그 다음에 또 한 가지는 서울지방경찰청이 있습니다. 내년 예산도 그렇게 편성이 되어 있는지 몰라도 작년에 보면 서울시 경찰국으로 예산이 집행되고 있는 것으로 알고 있습니다. 그러면 금년에 서울시 경찰국이 경찰청으로 바꿨습니다. 그렇다고 보면 서울시 예산에서 돌아오는 92년도에도 우리가 예산이 편성되어야 되는 것인지 이점에 대해서도 교통국장 생각은 어떻게 가지고 계신지 답변해 주시길 바랍니다. 우선 이 두 가지만 먼저 답해 주시기 바랍니다.

(이영화 위원장, 배정수 간사와 사회교대)

○委員長代理 裴丁洙; 교통국장님 나오셔서 답변 주시기 바랍니다.

○交通局長 尹斗榮; 지금 이위원께서 질의하신 것에 대해서 답변 올리겠습니다.

버스노선조정은 저희들이 과거에 수시로 조정을 하므로 인해서 오히려 시민에게 많은 불편을 주고 또 그것이 역작용을 했다 이런 것이 과거의 사례가 많이 있었습니다. 그래서 이것이 한 7·8년 전부터 버스노선조정을 좀 제도화하자, 이렇게 1년에 버스노선의 조정요인이 있는 한두 번 예를 든다면 봄철에 이사를 많이 할 때라든가 가을철에 어디 변두리 아파트 단지가 들어선다든가 이러한 조정 요인이 생길 때 정기적으로 해야지 이것을 수시로 하다보면 오히려 시민이 오늘 이 버스를 타고 갔는데 이 버스가 별안간 없어지고 저쪽으로 갔다, 이렇게 하면 오히려 시민들이 불편하지 않느냐 이렇게 해서 노선조정제도 가 한 7·8년 전부터 이렇게 정기적으로 1년에 한두 번 하도록 정해졌습니다. 그래서 금년에는 4월에 조정을 했습니다만 그 후에 각 구청이나 또는 이 지역의 집단민원으로 들어 온 것이 현재 한 82건 됩니다. 그래서 이것을 저희들이 나름대로 분석을 해서 그 타당성이라든가 또는 이쪽을 이렇게 조정해 달라고 했을 때 이쪽에 반대민원이 없느냐 이런 것도 종합적으로 검토를 지금 하고 있습니다. 그래서 제 생각에는 지금 검토하게 되면 아무래도 연초되어야 조정이 되지 않겠느냐 이렇게 생각이 됩니다.

그래서 저희들이 또 이위원님께서 노선조정을 업자입장에서 하느냐 시민의 입장에서 하느냐 이렇게 말씀이 계셨습니다만 이것은 당연히 저희들이 시민의 편에 서서 또 시민의 입장을 고려해서 저희들이 하고 있습니다. 그래서 그것이 요전에 간

담회 때 어떤 얘기가 나왔는지 모르겠습니다만 그것은 조합에서 조정권이 있는 것이 아닙니다. 조합에서 일단 안을 이제 하도 많이 들어오면 그것을 저희들이 노선이 어디로 갔는지, 어디로 가는 것이 타당한지 잘 모르니까 또 이쪽을 가는 것을 이곳으로 빼었을 때 이쪽이 불편이 없느냐 그런 여러 가지 의견을 듣는 절차로 되어 있습니다. 그래서 어디까지나 심의조정권은 저희 서울시의 노선조정심의위원회에 그 권한이 절대적으로 있습니다.

그래서 일단 안으로써 우리가 한번 걸러보는 것이지 그것이 조합에 조정권을 주었다 이런 것은 절대 말이 되지 않습니다.

그리고 거듭 죄송한 말씀은 저희들이 버스노선 조정에 대해서도 여기 우리 교통분과위원회 여러 위원님들한테서도 제가 여러 가지 말씀을 듣고 있습니다만 그것을 조정을 하려고 보면 또 상대적으로 불편한 댐 지역의 주민들 여론이 있고 하기 때문에 금방 그것을 빨리 빨리 해 드리지 못하는 점에 대해서 아주 대단히 송구스럽게 생각합니다. 그래서 가급적 요번에 조정하는 것에 대해서는 저희들이 심사숙고해서 여러 위원님들의 의견도 한번 들어볼, 교통분과위원회의 의견도 한번 들어볼 그런 계획을 가지고 있습니다. 그렇게 해서 가급적 여러 위원님들의 이런 안이 반영이 될 수 있도록 이렇게 노력해 나가겠습니다.

그 다음에 서울경찰청이, 우리 나라는 경찰이 국립경찰입니다. 그래서 지방경찰이 저희들은 없습니다만 이 교통문제는 완전히 지방행정의 업무처럼 되어 있어요. 그래서 신호문제라든가 이런 여러 가지 시설, 도로의 교통시설이라든가 이런 것은 저희 지방자치단체에서 지원을 해 주지 않으면 사실상 이것이 어렵게 되어 있습니다. 그래서 금년에도 여러 가지

신호시설이든가 또는 신호체계에 관한 연구, 이런 교통시설에 대해서는 경찰에 지원을 했습니다만 이것이 계속사업으로 되기 때문에 내년에도 최소한의 불가피한 교통시설의 지원이 경찰에 대해서 이루어지지 않을 수가 없지 않느냐 이렇게 생각은 하고 있습니다.

다만, 이것이 경찰이 독립되었다고 해서 그 업무 자체가, 범죄수사나 전부 이런 업무는 국가적인 업무가 되겠습니다만 보안이나 또는 이런 교통업무는 지방자치적인 업무가 되어서 저희들이 이것을 지원을 안하면 이 업무가 중단되는 그런 입장에 있어요. 그래서 이러한 것을 내년도에도 일부 지원이 되어야 되지 않을까, 이렇게 제 입장에서는 그렇게 생각이 되고 있습니다. 그리고 이것이 예산을 경찰에 지원하는 근거는 경찰법 제2조에 지방경찰청은 시장, 도지사 하에 둔다 하는 규정에 근거해서 이런 지방 업무적인 그런 업무는 좀 지원을 해 주게 되어 있습니다.

○李敬雲 委員; 그런데 말입니다. 예산을 몇 백억원씩 우리 시 예산을 준다고 할 때 우리가 그것을 감사도 해야 된다고요. 그렇지 않겠어요? 돈은 주고 어디다 썼는지 우리가 감사도 못하는 입장에서 돈만 주면 되겠느냐 하는 얘기입니다.

○交通局長 尹斗榮; 그것은 의회에서 결의하시면 감사가 가능할 것으로 저는 보고 있습니다만.....

○李敬雲 委員; 물론 이 얘기는 예산편성을 할 때에도 나올 수 있는 얘기인데 정책적으로 필요하기 때문에 사전에 한번 짚고 넘어가려고.....

○交通局長 尹斗榮; 그것은 의결을 해서 한번 부르시면 됩니다. 부르셔서 이렇게 질의하시면 되니까요.

○李敬雲 委員; 이런 방법은 안될까요? 만약에 시설문제라

고 하면 서울시 교통국에서 업자 선정을 한다든지 용역을 주어서 시설을 맡기고 하면 예산도 많이 절감될 것으로 보는데…….

○交通局長 尹斗榮; 그런데 그것이 업무적으로 말이지요, 교통시설이라든가 이런 것은 경찰업무로 되어 있어요. 그래서 저희가 주고 싶어도 어떻게 방법을 모르니까요, 그것을 예산을 풀로 전출을 해 주고 있습니다, 경찰에다. 그래서 그것은 의회에서 결의하시면 경찰을 불러서 그것을 한번 들으실 수도 있는 것으로 그렇게 저는 생각되고 있습니다.

○李敬雲 委員; 됐습니다.

○委員長代理 裴丁洙; 답변을 들으셨는데 충분한 납득이 갖는지 모르겠습니다만 다음 위원 질의해 주시지요.

崔沆洛 委員 질의하시지요.

○崔沆洛 委員; 崔沆洛 委員입니다.

교통국장님의 답변이 부분적으로 필요 이상으로 좀 지루한 감이 있을 정도로 답변이 있는 부분이 있었습니다. 본위원은 좀 간단하게 질문할 테니까 될 수 있으면 간단하게 꼭 필요한 대답만 해 주시기 바랍니다.

물론 교통국에서는 잘하려고 노력도 많이 했겠지만 어디인지 모르게 잘못된 부분이 있었으니까 오늘의 서울시 128만대 차량으로 주행속도 16km에 불과한 교통지옥이 된 것이 사실입니다. 대중교통이라 할 수 있는 택시와 버스가 어제 오늘이 아닌 오래 전부터 사회문제로 등장하고 있습니다. 오전에도 이 부분에 있어서 질문이 있었습시다만 이것에 대한 문제 해결은 뭐니뭐니 해도 요금이 문제가 아닌가 싶습니다. 그렇다면 앞으로 지방자치시대를 맞이해서 광역지역별로 교통요금차등제를 두는 것이 어떻겠는가 하는 본위원의 생각입니다.

교통국장님의 이 부분에 대해서 견해는 어떤지 묻고 싶습니다.

다음은 지하철과 시내버스 연계 교통수단 확립이 현재 어느 정도 되고 있는지 답변 부탁드립니다.

다음 두번째, 위성도시와 서울시간에 광역교통체계 확립은 현재 어느 정도 상태인지 답변 부탁드립니다.

세번째, 일방통행을 현재 6개 구간에 걸쳐서 하는 계획으로 계신다는데 앞으로 그것을 좀더 대폭 확대할 용의는 없는지?

네번째, 시내버스노선의 직선화 유도는 어떤 방법으로 유도할 것인지?

다섯번째, 지하도로 건설 그런 지하차도 건설과 트롤리버스 도입관계로 엄청난 비용이 소요가 된다는데 그 소요금액은, 오늘 신문에도 나왔습니다만 약 2조 5,000억원에 달한답니 다. 그 비용을 들어서 꼭 해야 될 필요성을 느끼고 있는지, 필요성을 느낀다면 그에 대한 타당성 조사는 빈틈없이 하셨는지, 현 실정에 맞게 경제성에 있어서 어느 정도 교통에 보탬이 되는지 거기에 대해서 구체적으로 답변 부탁드립니다.

여섯번째, 지하철공사로 인해서 90년도 하반기에 5, 7, 8호 선을 동시에 착공함으로써 사실상 그 공사로 인해서 시내교통이 상당히 문제가 많이 되고 있습니다. 이대로 감수해야 되는지 아니면 그 불편 정도에 따라서 교통손실금을 책정해서 그 지하철 건설하는 건설업체로 하여금 교통유발분담금을 징수해서 주민을 위한 교통 편의시설에 이용할 용의는 없는지 거기에 대해서 답변을 부탁드립니다.

일곱번째, 그 다음 요즘 법인택시에 부과되는 부과세 10%에 대해서 상당히 말이 많습니다. 이 부분에 대해서 교통국

장의 견해는 어떠한지 답변 부탁드립니다.

지금 현재 버스실태를 보면 입석버스를 줄이고 좌석버스를 증차하는 입장입니다. 그리고 또 택시도 법인택시를 줄이고 개인택시를 증차하는 그런 실정에 있습니다. 본위원이 생각 할 때는 앞으로 이런 식으로 법인택시를 줄이고, 입석버스를 줄이고 또 트롤리버스를 도입하고 지하철을 건설해서 대중교통을 육성하고 그런 실정이라면 여기 표에 나와 있듯이 버스가 현재 43.3% 정도의 승차율을 보이고 있는데 99년도에는 10%로 감소가 된다고 했습니다. 그리고 택시도 마찬가지로 현재 12.8%가 1999년도에는 4.4%에 불과한 것으로 줄인다고 했습니다. 이대로라면 앞으로 결국은 이 표대로 분석을 한다면 차량이 늘지 않고 줄어든다는 결론인데 이것이 타당성이 있는지 거기에 대해서 좀 답변을 부탁드립니다.

그 다음 오전에 차고지증명제도를 실시한다고 하셨는데 이것을 실시한다면 현재 차고지 없이 차량을 보유하고 있는 사람은 앞으로 어떻게 조치할 것인지 거기에 대해서도 답변을 부탁드립니다.

택시요금 관계에 대해서 좀 언급을 하겠습니다. 이웃 일본이나 미국처럼 택시영업률에 따라서 요금이 자동으로 올라가고 내려가고 하는 그런 어떤 영업률을 기준해서 택시요금을 책정할 용의가 없는지, 현재 택시 영업률이 우리 나라 경우는 서울의 경우는 약 80% 이상 되는 것으로 알고 있습니다. 그렇다면 영업률에 따라서 택시요금이, 예를 50%를 기준으로 한다면 50% 이상이 되면 요금은 자동적으로 인상이 되고, 50% 이하가 되면 자동적으로 인하가 되는 선진국의 예를 들어서 본다면 그런 어떤 영업률에 의해서 택시요금을 책정할 용의는 없는지 여기에 대해서도 간단히 답변을 부탁드립니다.

겠습니다.

그 다음에 택시 그 도급제와 지입제에 한 말씀드리겠습니다. 도급제나 지입제로 인해서 불법운행이 시민에게 미치는 피해는 어떤 것들이 있다고 생각을 하시는지 말씀해 주시기 바랍니다.

그 다음에는 90년도 9월 6일 6대 도시 운수담당관 회의시 불법운행 조절대책 수립, 위의 도급·지입차 현황과악과 단속 실적은 어느 정도인지 답변 부탁드립니다. 그렇다면 왜 그러한 불법운행이 성행하고 있다고 교통국장은 보고 있는가 여기에 대해서 말씀해 주시기 바랍니다. 예를 든다면 한국택시에 내린 사업면허 취소처분, 1990년도 12월 29일자 관계법 자동차운수사업법 제26조 소정의 명의의 이용금지의 위반, 동법 제31조제1항제1호에 의거해서 불복하고 제소한 결과 91년도 10월 29일 고등법원 판결선고에서 서울특별시가 패소한 것은 앞으로 법 집행의 권위를 실추했고 단속근거를 위반 불법운행이 성행할 요지가 많은데 서울시에서는 이에 대해서 어떻게 대처를 하고 있는지 말씀해 주시기 바랍니다.

운전기사가 부족하여 운휴하고 있는 택시가 많음에도 불구하고 91년도분 개인택시를 증차하면서 법인택시 1,062대를 증차 배정하기로 했다가 보류하고 있는 이유는 무엇인지? 차량 증차계획은 전년도 9월경에 끝난 것으로 알고 있는데 그렇다면 이것이 탁상행정의 한 단면이 아닌가 하는 생각이 듭니다. 앞으로 이에 대해서 언제 증차하려고 하는지 답변 부탁드립니다. 이상입니다.

○委員長代理 裴丁洙; 네, 국장님 나오셔서 답변해 주시지요.

○交通局長 尹斗榮; 崔沆洛 委員님께서 질의하신 것에 대해

서 답변을 간단히 올리겠습니다.

먼저 버스, 택시요금의 서울시나 도시간에 차등요금 적용문제는 현재 아까도 잠깐 말씀드렸습니다만 이것이 대중물가에 미치는 영향이 크다 이렇게 해서 정부에서, 두 가지 택시하고 버스요금에 대해서는 통제하고 있기 때문에 저도 저희 시 자체에서도 이런 것을 한 번은 생각해 본 적이 있습니다. 왜냐하면 대도시, 서울시에 사는 것과 속초시라든가 이런 곳하고 여러 가지 생활비라든가 이런 것이 다르기 때문에 이것은 차등요금제를 해야 되지 않겠느냐 이런 생각도 했습니다만 현재는 정부의 정책이 이것이 공공물가에 미치는 영향이 크기 때문에 현재는 할 수가 없다는 것을 말씀을 드리겠습니다.

그 다음에 버스와 지하철 연계체계는 저희들이 지금까지 버스노선 조정을 지하철역이 생기면 그 인근에 연계체계를 많이 해 왔습니다. 그래서 앞으로도 지하철역에 연계하는 승환체제로 전환을 해 나갈 그런 정책을 가지고 계속 이렇게 밀고 나가고 있습니다.

다음에 위성도시 연계체계는 현재 우리가 서울시내버스가 경기도 외곽도시로 나가는 버스가 약 34개 노선 정도가 됩니다. 그리고 경기도에서 마찬가지로 서울시로 들어오는 버스가 약 24개 노선 이렇게 되어 있습니다. 그래서 현재 이렇게 해서 연계체계를 하고 있습니다만 이러한 것도 앞으로 우리 지하철이 생기게 되면 역시 지하철에 연계 승환하는 그런 체계로 전환이 되어야 되지 않을까 이렇게 생각하고 우선 여기서 1단계로 분당신도시 1차, 2차 입주가 되었습니다만 이에 따라서 현재 8개 노선이 분당 위성도시에 지난 번 조정이 된 것을 참고로 말씀을 드릴 수가 있겠습니다.

그 다음에 일방통행제 확대에 대해서는 외국의 경우는 뉴

육 같은 데를 보면 일방통행제가 거의 다 되어 있습니다. 그래서 차가 잘 빠지고 하는데 우리 나라는 이것이 지금 현재 노선체계가 방사선형하고, 그러니까 동·서 축하고 그 다음에 남·북 축이 잘 연결이 안 되어 있어서 그것을 하려고 지금 많이 연구는 하고 있습니다. 현재 부진한 실정에 있습니다. 하여간 일방통행제 이런 것을 확대해 나가는 시책으로 저희들이 추진을 하고 있습니다.

○崔沆洛 委員; 좀 과감하게 하십시오, 일방통행. 그것 참 좋습니다. 선진국에 가 보더라도 아주 교통소통도 잘되고.....

○交通局長 尹斗榮; 네, 이게 짹 짹 뚫리지를 알아서 예를 든다면 세운상가 있지 않습니까, 이것이 딱 막혀가지고 이게 되지 않아요, 뚫을 수가 없어서. 이래서 못하는 곳이 많습디다만 이것을 과감하게 저희들이 해 나갈 계획을 가지고 추진중에 있습니다.

그 다음에 버스노선 조정시에 직선화 유도방법, 이것은 현재 굴곡노선이 굉장히 많습니다. 이것이 과거에 버스가 가다가 이쪽 주민이 주택단지가 들어서면 그 곳으로 들어오라 해서 전부 이렇게 가다 보니 구불구불 전부 이렇게 가는데 이것을 지난 번 4월에도 한번 직선화를 시도했습니다. 그래서 몇 군데 했다가 아주 한 군데에서 난리가 났었어요. 그래서 여러 가지 요인에 의해서 저항은 받고 있습니다만 그러나 우리 시민들이 버스 이용하는 것이 조금 걷더라도 이러한 방향으로 적극적으로 유도는 해 나가겠습니다. 그렇게 해서 소통 측면도 고려하고 이런 방향으로 해서 버스 직선화는 적극 저희들이 유도해 나가도록 조치하고 있습니다.

○崔沆洛 委員; 노선 직선화에 대해서는 인정을 하지요?

○交通局長 尹斗榮; 그럼요.

○崔沆洛 委員; 그러면 앞으로 적극적으로 이것을 할 계획이 있습니까?

○交通局長 尹斗榮; 네, 그럼요. 다만 좀 시민들의 저항이 있다는 것을, 저항에 의해서 이것을 못할 경우가 많이 있어요. 그것을 참고로 말씀드립니다.

그 다음에 이 지하도로 건설과 트롤리버스 문제는 지하도로는 아까 오전에 잠깐 말씀드렸습니다만 노면 교통확충의 한계가 있기 때문에 돈이 굉장히 많이 들어갑니다. 1% 높이는데 한 2조원 이렇게 들어가기 때문에 결국 지하도로를 저희들이 구상을 했습니다. 그래서 이것에 대한 것은 지금 내년 상반기중에 공청회하고 타당성 조사가 끝납니다. 그래서 그때 가서 여러 가지 방안이 나올 것으로, 지금 현재 도로국에서 하고 있습니다, 저희 교통국에서 하지 않고. 그래서 도로국에서 하고 있습니다만 내년도 공청회라든가 또 타당성 조사가 나올 것으로 저희들이 알고 있고요.

○崔沆洛 委員; 제가 그 부분에 대해서 한 말씀 더 드리겠습니다. 왜 그런 말씀을 드렸냐 하면 얼마 전에 이층버스를 운행했지요. 그것을 백지화 시켰다면요?

○交通局長 尹斗榮; 네.

○崔沆洛 委員; 그런 것을 보더라도 좀 사전에 검토계획이라는 것을 철저히 해서 실시를 했다면 굳이 낭비할 필요가 없는..... 그래도 시 예산이 어느 정도 소모가 되었을 것 아닙니까? 그러면 결과적으로 그런 어떤 예가 되니까 사전에 철두철미한 계획이 좀 필요하겠더라는 의미에서 말씀드린 것입니다.

○交通局長 尹斗榮; 네, 알겠습니다. 그래서 저희들이 이층

버스 도입문제도 저희 시 대중교통 해결에 대한 고민의 하나로 그런 것도 한번 해 보자 해서 한 것인데 좀 여러 가지 우리 도로여건에 맞지 않습니다. 그래서 저희들이 그것을 대공원에 넘겼습니다만 그런 고민이 있다는 것을 말씀드리고요.

그 다음 투로리버스는 지금 현재 아까도 잠깐 말씀드렸습니다만 공해문제가 2000년대가 되면 저희 대도시 행정에서 가장 1번 순위로 올라올 것 같은 예감이 듭니다. 외국도 전부 지금 이런 것에 집중을 하고 있기 때문에 앞으로 이 차량에 대한 공해문제 이것은 지금부터 연구해서 정부나 자치단체에서 관심을 갖지 않으면 자동차메이커에서 관심을 갖지 않습니다.

그래서 소위 무공해차량 개발에 대해서 집중적으로 유도하기 위해서 저희가 이 투로리버스 뿐만 아닙니다. 전기로 가는 전기버스, 그 다음에 CNG라 해서 연료를 조금 첨가해서 하는 것이 있습니다. 예를 든다면 외국에서 하는 것을 보면 천연가스에다 디젤 한 20% 섞어가지고 이렇게 해서 천연가스 80% 이렇게 하면 매연이 90%는 감소가 됩니다. 이런 것도 지금 개발하고 있는데 이것은 현재 디젤엔진에다 약간 기계만 부착해서 이렇게 하면 가능한 방법도 있습니다.

그래서 이런 종합적인 것을 지금 저희들이 연구해서 서서히, 내년에 당장 적용하겠다는 것이 아니라 앞으로 5·6년 후가 되면 공해가 우리 서울시에서도 상당히 클로즈업 되지 않겠느냐 이런 생각에서 투로리버스도 지금부터 연구를 해 가는 그런 단계입니다.

그 다음에 5·7·8호선 동시 착공으로 인해서 사실 죄송스럽기 짝이 없습니다. 지금 사방을 파놓아서 정체가 안 되는 곳이 없습니다. 참 죄송스럽게 생각하는데 이것이 또 대중교통을

빨리 해결하려다 보니 이런 것을 동시에 착공했다는 것을 말씀드릴 수 없고 다만 여기서 그러면 업체에 손실분담금을 먹여 가지고 그 분담금을 가지고 교통편의에 적용할 수 없느냐 이런 말씀이 계셨는데 좋은 말씀입니다만 이것은 손실분담금을 먹이려면 그 업체에 예산을 더 첨가해 주어야 됩니다.

그래서 현재 공사비로 딱 해서 하기 때문에 그것을 저희들이 할 수 없고 시민에게 불편을 감수하도록 강요하는 이것이 잘못된 것으로 저희도 여러 가지 송구스럽게 생각하고 시민에게도 다시금 죄송하다는 말씀을 드립니다.

○崔沆洛 委員; 그 문제를 많은 돈을 들여서 대중교통을 육성하는 의미에서 지하철을 건설한다는 것은 큰 의미가 있는 것입니다.

거기엔 전적으로 찬성을 하지만 공사를 줄 때 약간의 조건부로 인해서 공사를 주게되면 공사를 할 때 좀더 매끄럽게 차가 소통이 잘 되고 또 가더라도 굴곡이 없이 안전하게 갈 수 있는, 교통사고도 많이 납니다. 그런 것도 한번 정도는 생각을 해 보아야 되지 않겠는가 검토를 한번.....

○交通局長 尹斗榮; 아주 좋으신 말씀인데요. 그래서 지난번에 답십리 현장하고 영등포 사고 원인조사에서도 밝혀졌습니다만 빨리 공사를 하는 것과 안전하고는 상대적입니다.

그래서 그런 사고가 있었습시다만 이것을 계기로 해서 지하철건설본부에서 지금 거기에 대한 대책을 오늘부터 전 공사장에서 점검을 합니다. 이것은 지하철건설본부의 감사시에 본부장이 상세한 보고를 여러 위원님들께 드릴 것으로 생각이 되기 때문에 저는 간단하게 보고를 드리도록 하겠습니다.

그 다음에 법인택시 10% 부가세 감면문제는 저도 같은 견해를 가지고 있습니다. 왜냐 하면 이것이 현재 택시가 우리

나라 택시는 고급교통수단이 안 되어 있고 완전히 대중교통 수단화 되어 있지 않느냐, 이렇게 시민들도 생각하고 계십니다.

그래서 서비스개선이라든가 이것이 택시업자에게 이익을 주자는 뜻이 아니라 이런 것을 감면해 줌으로써 택시경영에 건실화를 도모하고 건실화를 도모함으로써 택시기사를 확보하고 또 시민들에게 서비스가 돌아갈 수 있도록 이렇게 하는 것이 좋지 않느냐 저는 이런 생각을 가지고 있습니다.

그 다음에 좌석버스 증차와 개인택시 증차, 투로리 도입문제 이러한 것이 결국 대중교통에 많이 차지하고 있으니까, 99년도에 가면 버스교통이 많이 줍니다. 99년도에 저희가 예상하는 것이 지하철이 한 75%, 전체 교통량에 분담을 하지 않겠느냐? 그러면 버스는 자연히 줄어들게 되어 있습니다. 버스분담률은 한 10%로 저희가 보고 있습니다. 동경이 현재 버스분담률이 6%입니다.

그래서 버스가 자연히 줄어지면서 미국이나 선진국들 보면 자연히 이것이 고급화 추세로 되어 있습니다, 리무진버스로 전부 이렇게 고급화 경향으로 나가고 있기 때문에 저희도 그런 시책을 추진하고 있고 그 다음에 택시도 그때 가서는 4%라고 하는 것은 정말 급하고 이런 사람이 타지 않겠느냐 또 자연히 그때 가서는 택시요금이 아마 높아질 것으로 생각이 되고 있습니다. 이렇게 해서 분담률은 4% 정도로 떨어지지 않겠느냐 이렇게 저희들이 보고 있습니다.

그래서 여기에 대한 대책도 장기적인 안목으로 지금부터 저희들이 서서히 그런 방향으로 정책을 펴나가야지 않겠느냐 이런 시책을 저희들이 가지고 있습니다.

○崔沆洛 委員; 아니 그 부분에 대해서 저도 긍정적으로 동

감을 합니다. 그렇다고 해도 차량이 좀 준다고 보십니까?

○交通局長 尹斗榮; 버스는 자연히 숫자가 좀 줄 것으로 판단이 됩니다.

○崔沆洛 委員; 그렇다면 지금 현재 시내버스 회사라든가 법인택시 회사들 그대로 어떤 대책없이 너희들 싫으면 그만둬라 하는 식으로 감면시킨다는 얘기밖에 안 되는데 그에 대한 생각은 어떻게 하고 있습니까?

○交通局長 尹斗榮; 그때 가서는 아마 버스운행 체계라든가 택시운행 체계가 좀 바뀌어질 것으로 알고 있습니다. 그래서 지금 본다면 그때 가면 지금은 지하철이 4개 노선밖에 안 되기 때문에 전체 변두리에서 이 도심교통에 커버가 안되고 있습니다. 그래서 불가 부득이 버스가 도심으로 진입하고 이렇게 장거리운행을 하고 있습니다만 그때 가면 11개 노선에 거미줄처럼 지하철이 된다면 것 같으면 그때는 연장 400km가 됩니다. 동경이 현재 460km입니다, 사철, 국철 모두 합해서.

그렇게 되면 거의 노선이 커버가 되면 버스가 과연 도심까지 들어오겠느냐 이렇게 저희가 판단이 되고 그때 가서는 불가피하게 버스는 외곽의 지하철에 연계 수송체제로 전환이 되어야 되지 않겠느냐 이런 생각을 가지고 부득이하게 지하철 가지고도 커버가 안 되면 도심까지 들어오는 버스도 있겠습니다만 그때 가서는 직행좌석 같은 이런 수준이 돼야 되지 않겠느냐 그런 생각이고, 그 다음에 자연히 지역화에 따라서 버스업체도 공동배차제라든가 이런 방향으로 업체의 연합이라든가 이런 것을 자연적으로 형성이 되지 않겠느냐 이렇게 저희들이 생각을 하고 있습니다.

이건 정확한 예측은 아니겠습니다만 그런 방향으로 업계 스스로 유도가 되지 않겠느냐 또 택시도 현재 영세업체가 굉장히

장히 많습니다. 그래서 여러 가지 예를 들어서 한 100대 가진, 500대 가진 회사하고는 경영면에서 여러 가지 원가 차이가 많습니다. 그래서 자연스럽게 그때 가면 택시회사도 대형화 또는 이런 경영의 합리화가 이루어지지 않겠느냐 이렇게 저희들은 생각을 하고 있습니다.

이것은 정확한 예측일지 모르겠습니다만 제 생각에는 그렇게 유도되지 않겠느냐 이렇게 생각을 하고 있습니다.

그 다음에 차고지증명제는 이것이 지난 번 4월에 대도시교통대책을 국무회의에서도 논의가 되었습니다. 경제장관회의에서도 논의가 되었는데 이것이 지금 차고가 없는 분은 대개 세 사는 분들이라든가 또는 영세서민주택에 사는 분들은 자기 집에 차고가 없지 않습니까?

그럼 이런 분들에 대해서는 부담을 더 드리는 것이 되지 않느냐, 예를 들어서 분담금을 물린다면. 이것은 형평의 원리에 어긋나지 않느냐 이런 반대이론도 많이 있었습니다.

그러나 근본적으로 교통국장의 입장에서 보면 교통측면에서 생각한다면 주차문제라든가 소통측면 또 교통유발문제 이런 종합적인 측면에서는 자가용 수요를 억제해야 되는 것이 정책의 방향이 아닌가 즉, 교통국장의 입장에서는 그렇게 생각하고 있습니다.

그래서 자가용 수요를 억제하기 위해서는 이 차고지증명제가 반드시 채택이 되어야 되지 않느냐 이런 생각을 가지고 있습니다.

○崔沆洛 委員; 현재 보유하고 있는 사람들이 차고지가 없는데 거기에 대해서 어떤 대책을 강구하는 것이 아니라 없으면 차를 팔면 될 것 아니냐 이런 식으로 지금 말씀하신 것이지요?

○交通局長 尹斗榮; 아니, 그게 아니라 앞으로 지금 있는 분은 어떻게 할 수 없지만 앞으로..... 증명제 제도가 생기지 않습니까? 그러면 그때부터는 차 사실 분은 차고지가 있거나 그렇지 않으면 분담을

○崔沆洛 委員; 앞으로 살 사람에 한해서만 해당이 된다는 얘기입니까? 지금 있는 사람은 괜찮고.

○交通局長 尹斗榮; 그렇습니다.

○駐車計劃擔當官 朴成重; 참고로 제가 답변을 드리겠습니다.

일본에 차고증명제가 법률에 따라 우리와 거의 비슷한 형태로 가고 있습니다. 신규도입 차량에 대해서는 전부 차고증명제가 필요하고 기존차량은 어떻게 할 것이냐에 대한 문제가 상당히 논의가 되는데요, 기존차량에 대한 문제는 이전 등록시에만 허용이 거의 됩니다. 그래서 기존 차량이 차고증명을 하는데는 통상 3년 내지 5년의 유예기간이 있습니다. 기존차량에 대한 문제는 이전 등록시에만 거론됩니다. 그래서 차가 3년 내지 5년 정도 여유기간이 있습니다.

○崔沆洛 委員; 무슨 말인지 알겠습니다. 그런 방식으로 지금 추진한다는 얘기지요?

○交通局長 尹斗榮; 그렇습니다. 아직 확정된 것은 아닙니다.

시에서 저희가 대도시 주차문제로 인해서 교통부와 저희가 건의하고 정부하고 협의하고 있는 과정입니다. 이것이 정확하게 결정된 것은 없습니다.

다만 내년에 공청회라든가 여러 가지 거쳐가지고 이 법이 이루어질 것입니다. 저희들 안입니다, 이것이.

그 다음에 택시요금 영업률 기준요금 책정이 어떠냐? 아주

좋으신 말씀을 해 주셨는데 이것이 저희들이 이런 것을 검토했습니다만 아까 말씀드린 대로 이게 대중교통화 되다 보니 현재 이 실차률이 동경의 교통 경우에는, 동경도는 52%입니다. 이것이 적당히 50% 정도 실차률이 되어야만 택시 타기가 쉽고 이런 서비스가 제대로 이루어집니다. 그런데 우리나라는 현재 실차률이 84%입니다. 그러니까 도저히 택시 타기가 힘들고 황포가 심한 것입니다. 그래서 이것을 50%가 되는데 따라서 택시요금을 내리고 올리고 이렇게 기준으로 적용하는 문제, 아주 좋으신 말씀입니다만 현재 저희 시의 입장에서는 적용하기가 어렵지 않느냐, 왜냐 하면 이것이 99년도 대중교통 지하철 체계가 완전히 이루어 졌을 때는 이것이 검토의 가능성이 있지 않느냐 이렇게 봅니다만 현재로서는 이것이 적용이 어렵다 이렇게 판단이 되고 있습니다.

그 다음에 택시 도급제, 지입제 그 다음에 불법은행관계 그 다음에 운휴택시 이 문제는 저희 운수2과장이 소상하게 알고 있기 때문에 운수2과장으로 하여금 답변을 올리도록 이렇게 하겠습니다.

답변을 해도 됩니까?

○委員長代理 裴丁洙; 지금 상세하게 답변을 들으시려면과장님이 하신다고요?

○交通局長 尹斗榮; 네.

○委員長代理 裴丁洙; 사실은 지금 현재 어떻게 되어 있어요.....

○方孝吉 委員; 위원장님의 양해에 의해서 과장께서 답변할 수가 있습니다.

○委員長代理 裴丁洙; 그러시면 지금 상세하게 말씀을 들으셔야 될테니까 운수2담당과장으로서 말씀을 해 주시기 바랍니다

니다.

○運輸2課長 梁大雄; 운수2과장 양대웅입니다.

崔沆洛 委員께서 택시지입제, 도급제를 시행함에 따라서 시민에게 입히는 피해는 어떤 것이 있으며 도급제, 지입제가 생기는 사유는 무엇이며, 서울시가 단속한 실태는 어떠냐 이렇게 물은 것으로 알고 있습니다.

택시 지입제, 도급제는 사실상 택시 정상영업을 하지 아니하는 불법 변태운영의 대표적인 운영형태가 되겠습니다.

그래서 이런 불법운영 형태에 따라서 시민에게 입는 피해는 사실상 막대합니다. 우선 난폭운전이나 지입제를 함으로써 많은 돈을 주고 택시를 삼으로써 원 산 값을 보충하려는 노력에 의해서 여러 가지 무질서한 불법운영이 자행됨에 따라서 서비스면에서 굉장히 무리가 오기가 쉽습니다.

그리고 행정질서면에서 우리가 해방이후에 지입제, 도급제 하던 그러한 상태에서 이제 겨우 월급제로 형식을 내어걸고 상당히 기업택시로 가는 과정에 있는 이 마당에 또 다시 지입제, 도급제가 만약에 성행을 한다면 옛날의 한시택시와 같은 또 다른 커다란 우리 시정에 문제를 안고 하나의 큰 부담을 안게 되는 결과가 올 수가 있습니다.

그래서 행정질서면에서 기업택시를 운영하려는 우리의 목표관리면에서 이것은 용납할 수 없다 하는 것이 확고한 저희 서울시의 의견이라고 생각이 됩니다.

그래서 이와 같은 지입제, 도급제가 성행하는 사유가 어디에 있느냐 하면 여러분도 잘 알겠습니다만 최근에 와서 택시 영업환경이 아주 극도로 어려운 상태에 있기 때문이다, 운전기사가 부족하고, 체증이 심하고, 임금인상은 해마다 되고 그에 따라서 노사분규는 자주 일어나고 이와 같은 모든 여건이

지입제, 도급제를 불러일으키는 하나의 요인이 되지 않느냐 그랬습니다.

그래서 서울시에서도 이점을 최근에 택시환경이 어려워짐에 따라서 이것을 착상을 해서 작년에 저희들이 한달, 약 두달 여의 집중단속을 벌인 결과 4개사 85대를 적발을 했습니다. 그 중에서 4개사가 다 소송을 내고 지금 소송 중에 있습니다만 현재 고법에서 판결이 난 것은 합동물산하고 한국택시하고 2개사입니다.

그런데 합동물산은 저희가 승소를 했고 한국택시만 지금 현재 저희가 1차 고법에서 졌습니다. 진 사유는 무엇이나 하면 한국택시의 경우는 행정처분을 26대를 처분을 했는데, 면허취소를 했는데 26대는 사실상 수탁자간에, 지입 차주간에 계약을 했다가 우리가 적발하기 직전에 계약취소를 했다, 취소를 해 치유를 한 상태이고 어떻게 취소까지 한 사유는 너무 재량의 행위를 일탈한 것이 아니냐? 법원판결의 주요 지입니다.

그래서 만약 이것을 재량의 일탈이다 해서 누구나 했다가 취소한다고 해서 처분을 못하게 할 경우는 우리는 택시행정을 지도해 나갈 수 없는 커다란 문제가 생길 수 있습니다.

그래서 이 문제는 마지막 대법원에 다시 상고를 저희가 올리고 있는 중이니까 저희들 나름대로 논리의 무장을 해서 반드시 이기리라고 저희는 생각을 하고 있습니다.

그래서 이 지입제, 도급제에 관한 한은 우리 기업택시를 육성하려는 저희 서울시의 확고부동한 의지를 많은 택시업자들에게 전달하려고 저희들 나름대로 노력을 하고 있습니다.

그래서 우리가 노력하는 방향은 변태영업 회사에 대해서 철저한 단속과 감차처분 또는 앞으로의 증차 불허 등 갖은

행정수단을 다 동원함은 물론이고 아울러 경영합리화를 위해서 경영을 도와주는 일, 지금 교통부와 함께 저희들이 같이 노력을 하고 있습니다.

그리고 또 지입제에 대해서 지금 법상, 운수사업법 26조에 명의의 이용금지만 되어 있고 이것을 주주나 여러 가지 형태로 위장 분산 운영을 하고 있기 때문에 실제 적발하더라도 처분하는데 애로가 있기 때문에 법상의 미비점도 아울러 보완을 해 주도록 관계요로에 건의하고 있는 중임을 참고로 말씀드립니다.

충분한 대답이 되었는지는 모르겠습니다만

○崔沆洛 委員; 한 가지 더 묻겠습니다.

지금 4개사의 88대 단속을 하셨다고 하는데 이것은 한국택시의 경우하고는 틀립니까?

○運輸2課長 梁大雄; 그 한국택시의 경우하고는 다르겠습니다.

한국택시는 똑같이 처분은 했지만 우리가 감차처분을 내리기 직전에 본인이 계약을 했던 것을 취소해서 원인무효의 상태인데 어떻게 가혹하게 감차처분까지 했느냐, 면허취소까지 했느냐, 너무 과하지 않느냐, 영세사업자에게. 이래서 법원이 이것을 수용한 것입니다. 그래서 대법원에서의 판결은 아직 남아있는 상태이고 나름대로 서울시 논리를 주장할 계획으로 있습니다.

○崔沆洛 委員; 4개사를 단속해서 적발했다고 하는데 지금 택시회사가 272개 사이지요?

○運輸2課長 梁大雄; 네, 그렇습니다.

○崔沆洛 委員; 제가 알기로는 거의 한 250개 가까이 회사들이 그런 지입, 도급제운영을 하고 있는 것으로 알고 있는데

지금에 와서 단속을 그 정도 했다면 상당히 교통국에서 게을리한 것 아닙니까? 게을리했다는 것을 인정하십니까? 지금 법개정도 이제 와서 더듬는다는 것이 이미 택시가 그 정도의 불편함이라던가 이런 것이 다 시민들로 하여금 아주 대중성 있게 다 알려지고, 지금에 와서 그것을 한다는 것이 제가 볼 때는 상당히 교통국에서 그 동안 무방비상태로 그냥 알면서도 그대로 놓아주는, 영업을 하도록 해주는 그런 어떤 무책임한 일을 했다고 보는데 그것을 어떻게 생각합니까?

○運輸2課長 梁大雄; 그 지입제, 도급제에 관한 저희들의 의지만큼은 조금 전에 답변을 올리는 과정에서 서울시의 확고한 의지를 가지고 이에 대한 단속이 4개사 85대, 금년에, 며칠 전에 보도를 했습니다만 금년에도 저희가 요번 10월, 11월 한 달 보름 여에 걸쳐서 내사한 끝에 4개사 70대를 지입제나 도급제나 같은 유색, 도급제까지 합하면 70대가 훨씬 넘습니다. 그래서 우선 지입제 적발된 것이 2개사 36대고 또 혐의가 확증한 공증계약서를 우리가 회수를 못했을 뿐이지 혐의가 틀림없는 2개사 34대, 합해서 4개사 70대에 대한 것은 우리가 분명히 적발을 했고 도급제에 대한 것만 해도 19개사를 저희가 대수는 회사별로.....

○崔沆洛 委員; 그런데 말입니다. 그것을 모르는 것이 아니라 제가 알기로는 그렇습니다. 지금 단속해서 적발했다는 것이 왜 지금에 와서 늦게 단속을 시작했는가 하는 그 문제와 그 다음에 이번에 단속해서 적발이 된 것이 두 달 동안 조사해서 적발했다고 그러는데 사실상은 본위원이 알기로는 그것도 교통국에서 조사해서 적발한 것이 아니라, 노조측에서 고발해서 거기에서 어떤 정보를 얻어서 단속한 것으로 알고 있는데 거기에 대해서 인정을 하십니까?

○運輸2課長 梁大雄; 네, 그것은 인정합니다. 부분적으로.....

○崔沆洛 委員; 그렇다면 두 달 동안 무엇을 단속을 했다는 것입니까, 단속해서 얻은 것이 무엇이 있어요?

○運輸2課長 梁大雄; 그것은 제가 좀 해명을 올리겠습니다.

그 지입제, 도급제는 여러분들도 아시겠습니다만 우리 행정 공무원은 강제적인 수사권이 없기 때문에 장표상 또 탐문에 의해서 또 차고지나 이런 곳에서 현장확인에 의해서 정황을 가지고 추궁한 끝에 사실상 공증계약서를 징취를 하면 우리나라대로 행정상 조사나 실점검이랄까 이런 것이 끝나게 됩니다. 그래서 저희가 혐의만 있을 뿐이고 강제수사가 필요한 부분에 대해서는 부득이 경찰청의 협조가 필요하기 때문에 경찰청에다 일부는 강제수사나 고발을 협조요청 중에 있는 것입니다. 이 단속한 것은 우리가 비단 작년하고 금년 10월 주기적으로 하는 것이 아니고 평상시 저희가 듣는 정보나 이런 것에 의해서 언제든지 계속해서 이것은 단속하고 있는 실정임을 참고로 이해를 해주시면 고맙겠습니다.

○崔沆洛 委員; 네, 됐습니다.

○委員長代理 裴丁洙; 사실은 우리崔沆洛 委員이 질문을 하셨지만 우리 관계국장님 이하 노력은 많이 하시지만 심각합니다. 이 문제는 국장님 이하 관계공무원들이 신경을 바짝 차려야 앞으로 다른 일을 면할 정도로 지금 심각합니다. 그러시니까 그렇게 양해를 하시고 그 다음에崔鍾德 委員이 잠깐 말씀하신다는데.....

○崔沆洛 委員; 아니 답변이 덜 끝났습니다.

○委員長代理 裴丁洙; 덜 끝나셨어요?

○崔沆洛 委員; 네, 하나 더 있습니다.

교통국장님 답변 하나 아직 덜 끝났지요? 사실상 지입제 하고 도급제에 대해서 제가 나름대로 연구를 많이 했습니다. 그 정도해서 답변을 듣도록 하겠습니다. 앞으로는 이 부분에 대해서 다시 질문이 나오지 않도록 해주십시오.

○運輸2課長 梁大雄; 다음 12번째 운전자 부족한 현상이 있는데 개인택시를 증차하는 이유는 무엇이며, 법인택시는 증차가 되는 것인지, 안 되는 것인지에 대한 답변을 올리겠습니다.

지금 운전자 부족상태는 사실상 여러 위원님들 아시다시피 약 한 20%에 해당하는 운전자가 부족한 것이 사실입니다. 그래서 최근에 와서 운전자 부족현상이 조만간에 해결될 기미가 보이지 않고 그래서 우리의 택시공급기준에 대한 중기계획은 이미 89년도부터 93년까지 5개년에 걸쳐서 매년 한 4,000대 규모로 증차하는 것으로 계획이 이미 수립되어 있었습니다. 그러나 개인택시는 금년에 저희들이 3,000대는 이미 시민에게 약속한대로 또 많은 법인택시에 근무하는 성실한 근로자의 사기를 진작하는 의미에서 다소의 문제는 없지 않으나 개인택시는 3,000대를 이미 증차를 완료했습니다. 그러나.....

○崔沆洛 委員; 아니, 과장님 죄송합니다.

1,062대를 증차하려다가 보류한 것 아닙니까, 지금. 그렇지요?

○運輸2課長 梁大雄; 네, 그렇습니다.

○崔沆洛 委員; 그것을 앞으로 증차를 할 것인지, 안 할 것인지 그것만 얘기를 해주세요. 다른 사항은 다 아는 얘기입니다.

○運輸2課長 梁大雄; 네, 그 답을 올리겠습니다. 그래서 개

인택시는 그렇게 했습니다만 법인택시 1,062대는 기사부족난이 상당히 심각한 입장에 있기 때문에 유보를 하고 앞으로 기사부족문제나 이런 문제가 상당히 호전될 때까지 유보할 계획으로 현재 있습니다.

○崔沆洛 委員; 네, 알겠습니다.

○委員長代理 裴丁洙; 그럼 우리 崔沆洛 委員 질문하신 것 답변 다 끝나셨습니까?

그러면 우리 崔鍾德 委員 질의하시지요.

○崔鍾德 委員; 崔鍾德 委員입니다.

내가 질의하고자 하는 것은 예비군수송차량이 386대인데 그것이 전세버스로 둔갑을 했다는 것에 대해서 그게 누구인지 예비군수송차량을 운영하시던 분이 지금 다른 일반사람들도 관광회사를 내려고 그렇게 갖다 접수를 해도 안되었는데 한 사람 앞에 예비군수송차량을 386대라는 것은 특혜를 준 그 원인이 무엇입니까? 이것은 우리가 생각해도 도저히 이해를 못하겠습니다. 거기에 대해서 충분히 답변을 해주시고, 지난달 개인택시 500대가 다른 사람명의로 해서 사고가 난 줄 압니다. 그렇지 않습니까? 그래서 그 문제도 어떻게 해결이 되셨나 그 문제를 얘기해 주시면 대단히 감사하겠습니다.

그리고 덧붙여서 여태 개인택시에 대해서 말씀을 많이 하셨는데 지난달 27일날 서울시에서 전 택시회사를 단속하였습니다. 난 그렇게 아는데, 단속을 했는데 감사를 대비한 형식적인 요식행위라고 난 생각합니다. 왜냐 하면 이번에 감사를 대비하기 위해서 형식적인 요식행위가 아닌가 본위원은 그렇게 생각합니다. 그래서 그 업체수가 얼마나 적발이 되었고 아까도 법원에 소송을 했다라는 말씀을 하시는데 벌과금은

얼마나 물리고 몇 회사가 지금 적발이 되었는지, 거기에 대해서도 답변을 해주시면 감사하겠습니다. 이것으로 간단하게 제 질의를 마치겠습니다.

○委員長代理 裴丁洙; 국장님 나오셔서 말씀해주시지요.

○交通局長 尹斗榮; 최위원님께서 질문하신 사항에 대해서 답변을 올리겠습니다.

이 예비군수송차량은 과거에 사단법인 예비군수송협회에서 자가용으로 운영을 했습니다. 이렇게 했는데 그 목적은 훈련 받는 예비군들의 수송을 목적으로 해서 허가가 나갔었습니다. 그런데 이것이 작년 11월에 교통부에 자가용유상운송허가차량의 한정면허전환특별지침이라는 것이 정부에서 내려왔습니다, 교통부장관에게서. 그래서 이것은 자동차운수사업법 제4조 제3항에 의해서 한정면허로 면허만 바꾸어 준 것입니다. 그러니까 과거부터 있던 차량을 다만 자가용으로 해서 하던 것을 한정면허로 바꿔준 저희 시에서는 그런 조치에 불과하고, 다만 이것이 전세로 해서 일반을 수송한다는 것은 불법입니다. 그래서 이러한 것이 있으면 저희들이 철저히 단속을 해나가도록 조치하겠습니다.

○崔沆洛 委員; 지금 국장님께서 답변을 해주셨는데 제4조 제3항에 의하면 영업행위는 못하게 규정이 되어 있는데 지금 예비군수송 전세버스들이, 예를 들어서 수안보라든가 이런 곳을 가보면 그 차들이 공공연하게 영업을 합니다. 영업은 하고 내가 아까, 이것은 중복되는 얘기인데, 분당 일대로 해서 각 백화점들이 자가용을 운영해서 주부들을 전부 실어날라서 한다 할 적에 국장님께서 그분들에게 처음에 3만원 벌금을 물린다, 3만원에서 차차 올라간다고 그렇게 얘기를 했었지요?

○交通局長 尹斗榮; 과거에 그렇게 되어 있었는데요, 지난번에 제가 그것을 발견을 해서 법규를 강화시켜서 고시를 했습니다, 지금.

○崔鍾德 委員; 지금은 얼마로.....

○交通局長 尹斗榮; 지금은 1회 적발되면 10만원이고, 2회 적발되면 50만원, 3차 적발되면 100만원입니다. 지금은 굉장히 강화시켰습니다.

○崔鍾德 委員; 그렇게 강화되었다는 것에 대해서 저도 찬성합니다. 찬성은 하는데 이것을 교통국에서 단속반을 좀 강화해서 자가용으로 지금 아직도 자가용버스라든가 또 자가용 중형버스 이런 것이 아직도 엄청나게 서울시내에 굴러다닙니다. 그러니까 일단 한 번 국장님께서, 교통국에서 손을 대었으면 인원을 보충해서 그것을 뿌리를 뽑는 그런 방향으로 해주셨으면 좋겠습니다.

○交通局長 尹斗榮; 알겠습니다. 참고로 말씀드릴 것은 예비군수송버스구역 위반한 것이 금년도에 30대를 적발해서 2,700만원, 한 번 위반하면 90만원입니다. 이렇게 해서 2,700만원을 지금 저희들이 조치를 해서 처벌한 것이 있습니다.

○崔鍾德 委員; 그때 먼저 질의를 하려고 하니까 여기 시 사무처 모 직원이 “그것은 건드리지 마시오”, “왜 건드리지 마느냐” 하니까, “그것은 상당한 권력층이, 가진 사람이 운행을 합니다”하기에 “그러면 권력층이 있는 사람이라고 해서 다 그런 것을 갖고, 그렇다고 해서 얘기도 못하고 할 바에야 우리가 여기 나와서 얘기할 필요가 뭐 있느냐” 내가 그런 얘기를 했습니다. 그래서 내가 이번에 교통국장에게 묻는 것은 거기에 대해서 지금 택시문제, 버스문제를 놓고 만날 되풀이하고

수박 걸핍는 식으로 얘기를 하는데 이리저 말고 단속을 하려면 자가용에 대해서 아주 뿌리를 뽑던가 그렇지 않으면 건드리지도 말고 내버려두던가, 나는 지금 저번에 차량등록소에 상황보고를 하는데 그곳 소장이 하는 얘기가 대뜸 “절대 청렴하고 절대 부조리라는 것은 없습니다”이렇게 우리가 묻기 전에 자기가 자부해서 얘기를 자꾸 하더라고, 강조하고 “여기는 모범공무원이 250명 있습니다”그럴 적에 내가 그저께 자동차사업소 앞에 복덕방이 있대요, 자동차도 등록해 주고서 얻어 먹는 것. 그래서 그 복덕방 주인에게 가서 “내가 자동차를 한 대 샀는데 등록을 해야 할텐데”, “그러면 서류를 내어 놓으라” 하더라고요. 그래 “서류를 지금 안 갖고 왔다”고 하니까, “서류를 갖고 오는데 얼마가 됩니까”하니까, “수수료만 한 4·5만원 듭니다”그래요.

그러면 “뭐가 이렇게 수수료가 많이 들어갑니까”그러니까 “뭐 그것 다 알지 않습니까”이런 얘기를 하더라고요. 그럴 적에 그날도 여기 여러 위원님들도 다 보았지만 12시 접수를 하면 일반은 그 이튿날 12시가 되어야 접수를 마치게 됩니다. 자동차중개업들이 가방에다 가득 담아갖고 오는 것이예요. 그 사람들 것을 하나 하려면 다른 일반사람이 등록을 할 사이가 있어야지요. 그것을 오늘 내가 얘기를 안하러 했는데, 일단 오늘 얘기하고서 안하려고, 봉하려고 합니다. 그런데 이런 문서가 가장 문제고 지금 우리 위원님들께서 서울의 자동차를 볼 적에는 교통국 나무랄 것도 없어요, 하루에 서울시의 800대, 900대가 증차되는데 이것이 무엇인가 획기적인, 아주 혁명을 이루다시피 해야 이 교통정리가 되지, 여기 앉아서 말로만 국장님이 나와서 이렇게 하겠습니까, 저렇게 하겠습니까, 이것 다 수박 걸핍는 얘기라고요. 그래서 나는 예비군수

송차량을 큰 400대씩을, 여기 보면 예비군수송, 방위군수송 밖에 못하게 되어 있는 차들이 엄연히 관광버스 넘버를 붙이고서 영업을 하기 때문에, 물론 이것이 할 수 있나 해서 내가 이것을 자료를 뽑았더니, 여기 보니 못하게 되어 있는데 이렇게 하길래 국장께 지금 묻는 것입니다.

○交通局長 尹斗榮; 저희가 금년에도 30대를 단속을 했고요. 또 앞으로도 계속해서.....

○崔鍾德 委員; 그러니까 30대가 문제가 아니라 앞으로 직원을 더 확보하시더라도 아주 이왕에 뿌리를 뽑으려면 뽑던가 그렇지 않으면 그냥 내버려두든가, 두 가지 중에 한가지.....

○委員長代理 裴丁洙; 최위원님 말씀 그만하시고 답변 들으십시오.

○交通局長 尹斗榮; 내버려둘 수는 없지요. 그렇게 해서 단속을 저희들이 적극적으로 해나가겠습니다.

그 다음에 지난번에, 두 번째, 택시회사를 저희들이 일제단속을 했는데 이것은 저희들이 형식적인 단속을 한 것이 아니라 첫날 단속을 나가면 그것이 소문이 퍼져서 그 회사에 다 퍼져요, 그날로. 그래서 아마 준비들을 하고 그러는 모양인데 이것은 저희들이 272개사를 본청에서 다 단속할 수가 없어서 본청에서는 27개사만 나가고 나머지는 구청에서 단속을 했습니다. 하다보니 좀 저희 단속인력이 상당히 부족합니다. 구청에도 운수지도계에 직원 3명 이렇게 됩니다. 그래서 아까 버스단속도 말씀하셨지만 운수1과에 단속계의 직원이 한 5명 있어서 지금 하고 있는데요. 사실상 이것 하라, 저것 하라, 정거장 단속하라, 버스업체 단속하라, 이렇게 하다보니까 사실상 실효를 거두기 어려운 그런 입장인데 하여간 적극적

으로 저희가 최선을 다해서 단속을 해나가도록 하겠습니다.
감사합니다.

○委員長代理 裴丁洙; 金箕英 委員 질문해 주시지요.

○金箕英 委員; 민주당 金箕英 委員입니다.

용산관광버스터미널 부지 추가확보를 위한 철도청소유 부지 불하를 철도청에 서울시가 요청한 사실이 있습니까? 본래 터미널회사가 확보사유와 다른 용도로 활용할 기미가 보이는데 조사해 보신 적이 있는지 지금 얘기로는 상업용건물을 지어서 상가를 분양한다는 설도 있는데 사실인지 답변을 바랍니다. 만약 버스주차장으로 추가확보치 않고 상업용 건물을 지어 분양했을 때 엄청난 이익을 관광버스터미널에 주게 되는데 이것이 특혜가 아니고 무엇인지 거기에 대한 대책을 말씀해 주시기 바랍니다.

또 다음으로는 서울시에서 용역회사에 너무 많은 비용을 들여서 용역을 주고 있는데 이것이 낭비가 아닌지 묻고 싶습니다. 그리고 금년도 각종 용역비가 얼마인지 답변해 주시기 바랍니다.

한 가지만 더 질문을 하고 마치겠습니다.

시내버스 개문발차용 안전장치에 대해서 묻겠습니다. 서울 등 대도시의 시내버스가 대부분 운행시간을 단축하기 위해서 개문발차용 안전장치를 일부러 고장을 낸채 운행하는 등 안전운행을 외면하고 있어 충격을 주고 있습니다. 한국소비자보호원은 최근 서울과 부산에서 입석버스 110대와 좌석버스 60대 등 시내버스 170대를 대상으로 안전장치 작동 및 관리 실태를 조사한 결과 입석버스 97.2%가 뒷문이 열려있는 동안에는 가속페달을 밟아도 차가 출발할 수 없다고 합니다. 그래서 버스회사들이 운행시간 단축을 위하여 설계된 가속페

달 잠금장치의 배선을 고의로 절단한 채 운행중인 사실을 확인했다고 10월 23일 발표했습니다. 이러한 사실을 당국에서는 조사한 바 있으며 시정명령을 내린 바가 있는지요. 또 어떻게 처벌을 했는지, 처벌 대상회사 처벌내역을 밝혀 주시길 바랍니다.

이상입니다.

○委員長代理 裴丁洙; 교통국장님 나오셔서 답변해 주시기 바랍니다.

○交通局長 尹斗榮; 金委員님께서 질문하신 내용에 대해서 답변을 올리겠습니다.

용산관광터미널 주차장용지 확보관계는 저희 주차과장이 소상한 내용을 잘 알고 있기 때문에 주차과장으로 하여금 보고드리도록 하고, 그 다음에 각종 용역비에 대해서는 저희들이 금년에 15개 용역사항에 대해서 15억 예산을 세웠었는데, 이건 84년도부터입니다. 84년도부터 금년까지 총 15개 분야에 용역을 했습니다. 그래서 용역비는 15억을 집행했습니다만 그 내역은 저희 감사자료 71페이지에 자세하게 그 내용을 저희가 수록했습니다만 별도로 필요하시면 자료를 올리도록 그렇게 하겠습니다.

그리고 시내버스 개문발차하는데 이것이 안전장치가 다 있습니다. 아까 김위원님께서 말씀하신 대로 버스가 문이 열려 있으면 액셀러레이터가 안 밟아집니다. 이렇게 다 안전장치가 되어 있는데 이것을 일부 회사에서 거기 케이블이 연결된 것을 잘라 놓고서, 풀고서 그냥 다닌 그런 사례가 있기 때문에 지난번 신문보도 이후에 바로 전 업체를 저희들이 점검을 시켰습니다, 구청을 통해서 전 업체를 점검을 시켰는데. 여기에 적발된 업체가, 회사가 23개 회사의 98대를 저희들이

적발을 했습니다. 당초의 소비자보호원의 발표와는 좀 차이가 납니다. 소비자보호원에서 발표된 것은 98% 이렇게 얘기가 있습니다만 저희들이 실제 조사를 해 보니 23개 업체의 98대가 적출이 되어서 대당 10만원씩 해서 980만원 과징금 처분한 사실이 있습니다. 관광터미널에 대해선 저희 주차담당관이 상세한 보고를 올리도록.....

○金箕英 委員; 그러면 지금 10만원씩 980만원 과징금을 추징했다고 하셨는데 이것이 그 이상의 어떤 처벌은 없습니까? 처벌 방법은.

○交通局長 尹斗榮; 그것이 저희가 운수사업법시행규칙에 의해서 단속규정이, 처벌규정이 이렇게 되어 있거든요. 그래서 그 이상의 다른 처벌을 가할 법적 근거가 없기 때문에 저희들이 다른 조치는 못했습니다.

○金箕英 委員; 이것이 만약에 문을 열어놓고 달리면 사람이 떨어져서 죽거나 다치게 될 위험성이 농후한데 벌금 10만원가지고 되겠습니까, 이것도 단속에서 들켰을 때 얘기 아닙니까? 그렇다면 벌칙을 강화해서 어떤 대책을 강구해야지.....

○交通局長 尹斗榮; 벌칙을 강화하는 그런 방안을 저희가 교통부에, 정부에 건의를 하겠습니다.

○方孝吉 委員; 먼저 위원장님께 양해를 구하고 주차과장께서 답변할 수 있는 것으로 이렇게 양해를 얻어서 회의진행을 합시다. 회의진행 자체가.....

○委員長代理 裴丁洙; 네, 아까도 성실한 답변을 위해서 우리 운수2과장님께서 답변을 해 주셨는데 성실한 답변을 위해서 주차담당관께서 답변을 주시도록 부탁을 드립니다.

○交通局長 尹斗榮; 양해해 주신다면 주차담당관으로 하여금 답변을 올리도록 하겠습니다.

(「좋습니다」 하는 위원 있음)

○駐車計劃擔當官 朴成重; 주차계획과장입니다.

용산관광터미널에 대해서 간단히 설명을 드리겠습니다. 지금 이 자체는 대지 규모가 한 5,000평, 연 건평이 한 1만 1,000평 되는 지하 3층, 지상 5층짜리 규모입니다. 그리고 공용개시는 90년도 했습니다. 그리고 그 자체에 주차장을, 승용차를 한 300대, 그리고 버스주차장을 한 20대 정도 가지고 있습니다. 그러면 왜 이것이 문제가 되었느냐? 당초 86년도 자동차정류장사업 면허가 나왔을 때는 자체 가지고 있는 주차장으로써 충분했습니다. 했는데 그 이후 87년 3월에 도시계획사업시행 허가 때 이게 앞으로 버스 숫자가 전체적으로 늘어날 것이 아니냐, 관광에 대비해서 여가 레크리에이션 관계가 늘어날 것 아니냐 이래서 도시계획위원회에서 버스주차장을 추가 확보하도록 지시를 했습니다. 그러다 보니 이런 문제가 발생했습니다. 그래서 그러면 그것을 추가확보할 땅이 있었느냐, 없어서 그 땅하고 철도청하고 부지 연결된 부분이 한 3,687㎡ 철도청 부지가 있었습니다. 그래서 서울에서 도시계획사업시행 허가할 때 추가로 지시한 것이기 때문에 서울시가 나서서 철도청 부지 땅도 걸쳐 있고 해서 좀 팔았으면 해서 우리가 공문을 한 바는 있고, 확보사실에 대해서 조사한 실증이 있느냐에 대해서 우리가 현장을 직접 나가 보았습니다. 왜 공사를 안 하느냐 하니까 지금 농수산물 창고가 되어 있습니다, 있기 때문에 그 부분을 일단 매입을 해서 부셔야 되기 때문에 못 올라가는 실정이고 이 자체는 도시계획시설로 주차장용지로써 확고하게 못이 박혀 있습니다. 어떤 상가라든지 이런 일이 있어서도 안 되겠지만 있을 수도 없는 얘기입니다.

○金箕英 委員; 만약에 있었을 때는 어떻게 대책을 하겠습니까?

○駐車計劃擔當官 朴成重; 제가 책임지겠습니다.

○委員長代理 裴丁洙; 교통국장님, 지금 현재 너무 시간이 가다 보니 사실은 답변이 좀 불성실한 것 같습니다. 좀더 성실하고 명확하게 해 주셨으면 고맙겠고, 효율적인 질의와 답변을 위해서 잠시 한 30분 정회를 해서 다시 속개하도록 하겠습니다.

정회를 선포하겠습니다.

(의사봉 3타)

(15시 50분 감사중지)

(16시 21분 감사계속)

○委員長 李永和; 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다. 이어서 감사를 속개하겠습니다.

(의사봉 3타)

질의하실 위원님.....

朴夏榮 委員님 질의하십시오.

○朴夏榮 委員; 朴夏榮 委員입니다. 동료위원들께서 좋은 내용과 많은 질문을 주셨기에 본위원은 간단하게 두 가지 사항만 질문하겠습니다.

먼저 마을버스 운행의 실태에 대하여 질문을 하겠습니다. 그 현황을 보면 109개의 업체에 445대가 운영이 되고 있는데 본위원이 살펴보니까 대부분 1대에서 5대까지 가진 업체가 70%를 좀 넘고 있습니다. 이렇게 볼 적에 이 업체의 재무구조가 약할 뿐만 아니라 대부분의 업체가 영세경영업체입니다. 마을버스의 운행이라고 하는 것은 대형버스와 전체를 연계 수송하는 임무를 담당하고 운행하는 것으로 알고 있는

데 많은 문제점을 야기를 하고 있습니다. 그 내용은 먼저 차가 적을 뿐만 아니라 그 차량이 매우 낡아 있습니다. 따라서 배차의 시간이 매우 불규칙하게 배차가 되고 있습니다. 그리고 운행과 주차질서가 상당히 문란된 상태에서 운행을 하고 있고 정비 또한 불량한 상태입니다. 이렇게 볼 적에 마을버스의 운행실태라는 것은 무질서한 운행의 난맥상을 가져오는 그러한 운행의 실태라고 말씀을 드릴 수가 있겠습니다. 운수업이라고 하는 것은 관의 허가를 득해서 운영을 하는 관의 업체입니다. 그런데 행정당국은 업체의 지도와 단속을 강화하여야 함에도 불구하고 그렇지 않은 것 같습니다. 그러기에 운행질서가 확립되지 아니하고 방치된 그러한 상태라고 생각이 됩니다. 국장의 이에 대한 견해와 대책이 무엇인지 밝혀주시기 바랍니다.

또한 이외에도 마을버스 운행의 무허가업체가 상당수 있는 것으로 본위원은 파악을 하고 있습니다. 앞으로 무허가운행 업체에 대한 조치와 대책은 무엇인지 또한 답변하여 주시기 바랍니다.

둘째로는 불법 주·정차단속 과태료 징수금의 합목적사용 여부에 대하여 문의하겠습니다. 단속실적을 살펴보면 총 206만 5,233건에 이르고 있는데 이에 부과된 징수금액은 금액으로 얼마가 되는지 환가해서 밝혀 주시고 또 징수된 금액과 건수는 얼마이고, 체납된 건수와 체납금액은 얼마나 되는지 금액을 확실하게 구분하여서 밝혀 주시기 바라며, 징수금액에 대한 사용처는 명확히 밝혀 주시며 아울러 체납분 정리 방침에도 어떠한 대책을 가지고 있는지 밝혀 주시기 바랍니다.

그리고 징수금에 대한 사용은 본위원이 알기로는 반드시 단속 목적에 합당하는 주차시설에 쓰여져야 한다고 판단을

합니다. 그러나 이와는 달리 타목적에 쓰여졌다면 그 이유를 확실히 밝혀 주시고 차후의 징수분은 반드시 단속목적에 부합이 되는 주차시설에 사용되도록 법적인, 제도적인 장치가 마련되어야 한다고 본위원은 판단합니다.

국장은 이에 대한 견해를 명확히 밝혀 주시기 바랍니다. 이상 질문을 마치겠습니다.

○委員長 李永和; 교통국장! 답변하세요.

○交通局長 尹斗榮; 朴委員님께서 질의하신 사항에 대해서 답변을 올리겠습니다.

먼저 마을버스 운행실태, 여러 가지 난맥상 좋은 지적을 해주셨습니다. 현재 저희가 109개 노선에 400여 대가 운행하고 있습니다만 대부분이 운행하는 사람이 업체명은 복지회라든가 새마을부녀회, 노인회 이렇게 되어 있습니다만 거기서 다시 대행을 주어서 대개 영세업자들이 이것을 운영하고 있습니다. 그래서 정비라든가 또는 차량의 수리, 뭐 이런 여러 가지가 제대로 안되고 있는 것이 사실입니다. 그래서 이것을 금년에 운수사업법시행규칙이 개정되면서 이제 한정면허로 전환이 되어서 이제 앞으로는 이것이 운수사업체에서 우선해서 주도록 법이 개정되었습니다. 그래서 과거와 같이 복지단체나 이런 곳에 주어서, 어떤 업자를 적당히 주어서 운행함으로써 인한 여러 가지 안전운행 문제라든지, 정비불량 문제 이런 것이 앞으로는 해소되리라고 이렇게 생각을 하고 있습니다만 지금 바로 지적하신 대로 이런 지시나간 400여 대 업체에 대해서는 앞으로 개정된 규칙을 적용해서 엄격하게 구청으로 하여금 지도, 단속 등을 해서 안전사고 예방과 또 운행질서를 제대로 지킬 수 있도록 차가 부족하면 차를 증차하도록 하고 그 증차할 능력이 없으면 어떤 제재를 가한다든가 이런 방법

으로 해서 마을버스가 제대로, 지하철역이라든가 또는 어떤 시장 이런 곳에 제대로 연계수송이 될 수 있도록 이렇게 지도해 나가도록 하겠습니다.

또 이밖에 무허가 업체가 많이 있는 것으로, 저도 이런 얘기를 듣고 있습니다. 이것이 과거 한 2년 동안 신규면허가 중단되다 보니 주민들의 요구는 있고 이렇게 해서 주민들 자율적으로 허가없이 운행하는 그러한 것이 있다는 얘기를 듣고 있습니다. 이것도 요번 기회에 아주 합법적으로 조치가 될 수 있도록 구청에 지도를 해서 앞으로는 이런 운행질서라든가 또는 주·정차질서, 정비문제 해결되도록 최대의 노력을 강구할 것을 말씀을 드립니다.

다음에 불법 주·정차 과태료문제는 10월말 현재 총 142만 건에 446억원을 부과했습니다. 이 중에 징수한 것은 77만 건에 239억이 들어와서 54%의 징수율을 저희들이 거행하고 있습니다만 지난번 상임회의 때 보고드릴 때는 극히 40몇% 정도로 낮았습니다만 그 후에 저희들이 체납처분 등 이런 강경한 조치를 해서 다소 징수율이 올라갔습니다만 여기서 지난번 회의 때도 잠깐 말씀을 드렸습니다만 불법주차 과태료는 가산금 제도가 없습니다. 그래서 아무 때나 내면 되니까 천천히 내려고 지금 안 내는 분들이 많이 있습니다. 그래서 이러한 문제를 해결하기 위해서 저희가 이번 주차법개정안이 지금 교통부에서 추진되고 있습니다만 여기에 이러한 문제라든가 또는 구청에, 현재 이 주차장 특별회계가 시에만 되어 있습니다. 그래서 시에만 주차장 특별회계가 설치되어 있는데 이것을 앞으로는 구청에도 주차장 특별회계를 설치하도록 해서 구청에서 단속한 것은 구청의 특별회계에 들어가도록, 이렇게 해서 구청에서 구 단위의 주차장시설을 확충하고 늘

리는 그런 곳에 쓰도록 이렇게 지금 조치하려고 해서 이것이 현재 법이 통과 단계에 있습니다. 이렇게 되면 내년부터는 각 구별로 단속을 해서 그 단속한 돈은 제대로 주차장 확충에 쓸 수 있도록 이용도가 분명해집니다. 그리고 현재도 이것이 경찰에서 단속하는 범칙금 이것은 현재 법에 의해서 사법시설에 몇 % 쓰도록 이렇게 되어 있습니다. 그러나 저희 주차 특별회계는 반드시 주차장 확충에만 쓰도록 되어 있기 때문에 다른 용도에는 쓰지를 않고 있습니다. 그래서 저희들이 불법주차 과태료에 대해서는 사용처가 분명하게 주차장 용지를 매입한다든가 또는 주차장 시설을 확충한다든가 이런 데에 현재 사용하고 있습니다.

앞으로는 아까 말씀드린 대로 구청별로 이것이 되면 구의 주차장 확보가 상당히 원활해질 것으로 이렇게 예측이 되고 있습니다.

○朴夏榮 委員; 그런데 말이지요. 그것은 앞으로의 대책과 계획이고 현재까지 부과 징수된 금액도 상당히 있는데 이 돈은 과연 어떻게 쓰여져 있는지.....

○交通局長 尹斗榮; 현재는 가지고 있습니다, 저희들이. 시에 저희가 특별회계 예산을 \, 주차장 특별회계로 가지고 있습니다. 그래서 예를 들어서 주차장용지 땅을 매입한다든가 또는 복개하는데 민자를 적극적으로 유치하는데 민자가 안 들어오는 변두리 땅 이런 곳은 저희 돈을 들여서 하는 그런 계획을 가지고 추진하고 있습니다.

○朴夏榮 委員; 됐습니다.

○委員長 李永和; 梁元模 委員님 질의하십시오.

○梁元模 委員; 梁元模 委員입니다. 동료위원들께서 좋은 얘기를 많이 해주셨기 때문에 저는 간단히 몇 가지만 말씀

드리겠습니다.

폐차 수거에 대한 개선책에 대해서 서울에 폐차장이 두 군데 있는 것으로 아는데 폐차능력은 연간 8만 4,000대, 연도별로 따지면 폐차실적을 보면 90년도에는 5만 1,180대, 91년도에는 4만 7,604대의 폐차 추세로 보면 두 군데에서 폐차능력이 있으면서 폐차가 노상이나 주택가에 방치하고 있는 실정이기 때문에 이 대책으로 생산업체에서 자회사가 차를 책임 수거하여 방치 폐차를 근절시키는데 도움이 되지 않는가 생각하여 교통국장의 견해를 묻겠습니다.

그리고 또 한 가지는 요새 고속버스 터미널이나 공항에서 저녁 늦게 택시를 타게 되면 요금의 배를 요구한다고 합니다. 국장님께서서는 알고 계신지 답변해 주시면 감사하겠습니다.

청소차 수리관계에 대한 개선책으로 자동차 정비소에 입고 되면 보통 1주일 내지 20일 걸린다고 하는데 청소의 시급한 문제를 봐서 야간 수당을 주어서 기일 단축을 할 의향은 없으신지 묻겠습니다.

택시기사 시험문제 도입의 건에 대해서 말씀을 드리겠는데 요, 91년도 9월 27일 자동차운수사업법시행규칙이 공고됨에 따라 택시기사시험제도가 도입되어야 할 형편인지, 유독 택시기사에만 시험제도를 도입하는 것이 법의 형평에 맞는 일인지 답변해 주시면 감사하겠습니다.

○委員長 李永和; 교통국장, 답변해 주십시오.

○交通局長 尹斗榮; 梁委員長님께서 질의하신 내용에 대해서 답변 올리겠습니다.

이 폐차 문제는 아주 지적하신 대로 상당히 자동차 증가에 따라서 필연적으로 저희 시에서도 상당히 여기에 대한 대책을 강구하기 위해서 노력을 하고 있습니다. 이것이 근본적으

로 문제의 원인을 보면 결국 폐차장에 가면 고철값을 계산해서 이것을 주게 되어 있습니다. 그러다 보니까 1대에 그저 1만 2,000원 소형차인 경우에는 1만 5,000원 이렇게 지금 계산이 나옵니다. 그러다 보니까 시민들이 자동차관리사업소에서 가서 폐차증서를 떼어서 또 거기 가서 하려니까 상당히 귀찮은 그런 번거로운 절차가 있습니다. 그래서 이 문제를 해결하기 위해서 저희가 우선 앞으로 검토할 것이 양 폐차장에다 단말기를 설치해서 그 자동차관리사업소에 가지 않고 자동차관리사업소 직원들을 폐차장에 배치해서 바로 차를 가지고 폐차장에 가면 거기서 전부 수속을 끝낼 수 있도록, 폐차처리를 끝낼 수 있도록 이것을 저희가 검토하고 있습니다. 그래서 내년에는 그러한 방향으로 제도를 개선하려고 노력하고 있습니다만 지적하신 대로 생산업체에다 이것을 수거하는 책임제를, 예를 든다면 생산업체에서 차를 팔 때 거기에 대한 예치제라든가 이런 것이 외국에서는 하고 있다는 그런 얘기를 듣고 있습니다. 예를 들어서 폐차하러 갈 때는 그 예치금을 찾는, 한 10만원이고 20만원이고 찾으면 그러면 그 돈을 찾기 위해서도 폐차장으로 갈 것 아니냐? 아주 좋은 지적의 말씀을 주셨습니다만 저희는 아직 시책적으로 이러한 것을 검토하지 못하고 있습니다만 이것은 정부에서 상공부라든가 교통부, 이런 정부 정책의 문제이기 때문에 앞으로 저희가 정부에 한번 건의해 보도록 이런 노력을 해 나가겠습니다.

○委員長 李永和; 만일 도난차량의 경우는 어떻게 합니까?

○交通局長 尹斗榮; 지금 폐차 방치하는 것이 도난차량이라든가 또는 세금.....

○委員長 李永和; 그럴 때는 나중에 본인이 나타날 때는 어떻게 하는 거예요. 훔쳐서 어디다 폐기해 놓았잖아, 그것을

우리는 수거해서, 방치해 버린 것을 수거했을 때 나중에 주인이 나타나면 어떻게 해요?

○交通局長 尹斗榮; 그래서 그것이 대개 거리에 방치되어 있는 것이 그런 차들이 많습니다. 무엇이니까 하면 첫째, 사고차량 그 다음에 도난차량 그 다음에 세금체납차량 이런 것이 대부분입니다, 지금 방치해 놓은 차가. 그래서 저것을 폐차장에 가려면 세금을 다물어야 되거든요. 그런데 폐차할 때 되니까 세금이 몇 십만원씩 밀려있으면 갖다 변호관 떼고 각자 있지 않습니까? 엔진에 각자라는 것이 있습니다. 그것을 망치로 두들겨 부숩니다. 이렇게 해놓고 그냥 버리고 가는 겁니다. 그래서 대개가 사고난 차량이 아니면 이런 세금체납차량, 도난차량 이런 것입니다.

○委員長 李永和; 그것을 수거해 간 후에 뒷 문제가 없나요?

○交通局長 尹斗榮; 아닙니다. 그래서 그것을 경찰에 반드시 구청에서 방치차량이 적발되지 않습니까, 그러면 동이고 구청의 지역교통과에 보고하면 지역교통과에서 경찰하고 협조해서 그것의 도난차량 여부를 반드시 확인하게 되어 있습니다. 이렇게 해서 도난차량 같으면 한 달이고 방치해 두어야 돼요. 이런 문제가 있습니다.

또 체납차량 같으면 구청 세무과하고 협조가 되어서 그것을 하느라고, 저것을 바로 바로 수거하게 했으면 그냥 저희 레커차 갖고 바로 바로 수거하면 됩니다. 그러나 이런 문제 때문에 바로 바로 수거 못하는 이유가 여기 있습니다.

○委員長 李永和; 그 대책을 세워 보라고요. 그것이 가장 문제…….

○交通局長 尹斗榮; 네, 그래서 결국 수사문제 그 다음에 세금체납문제, 관계부서하고 협조문제 때문에 이런 문제가 생기

는데 이것을 한번 저희들이 더 연구를 한번 해 보겠습니다.

○梁元模 委員; 생산업체에서 생산만 하는 것보다 그것도 수거할 수 있는 그런 책임을 갖는 그런 방법을 모색해 보는 것도.....

○交通局長 尹斗榮; 외국에서 그런 예가 있다는데, 한번 연구할 과제인데 저희 시 단위에서 하기는 힘들고요, 그것이 상공부의 여러 가지 공산품 정책도 있고 또 이런 여러 가지가 있어서 그것은 한번 정부단위에서 연구해 볼 과제로 저희가 생각하고 있습니다.

○委員長 李永和; 그것을 어디다 모아놓는다 하더라도 큰 광장이 있어야, 또 넓은 광장이 있어야 돼요. 모아놓는다 하더라도.....

○交通局長 尹斗榮; 그래서 저것을 말이지요, 우선 시내에 한 9개소에, 고수부지라든가 여의도 고수부지 이런 곳에다 몇 군데 지적을 해 주었어요. 일단 모았다가 또 가져가게 하고 있는데요, 그것이 도난차량이나 사고차량은 사고처리가 끝나지 않으면 가능하지가 않습니다.

○委員長 李永和; 광장에다 갖다 놓는단 말이야, 광장에 갖다 두고 나중에 뒷처리가 될 수 있도록 하면 그렇다면 빈축을 사지는 않거든요. 길거리에 이렇게 방치해 두었기 때문에.....

○交通局長 尹斗榮; 네, 알겠습니다.

그 다음에 터미널이나 공항에서 부당요금 징수하는 것, 저가 그런 신고도 많이 받고, 얘기도 많이 듣고 있습니다만 특히, 외국인의 경우 일본사람 같으면 엔화 대 한화가 한 5 대 1 정도 되거든요. 그러니까 어떤 호텔 앞까지 가는데 1만엔 이렇게 1만엔 하면 5만원 받는 것이 되지 않습니까? 이런

불법들을 많이 하는 택시기사들이 있기 때문에 저희들이 공항에 집중적으로 주기적으로 단속을 하고 있는데요, 사실 단속이 한계가 좀 있기 때문에 지난번에도 집중단속을 경찰하고 같이 한 1주일 했습니다. 했는데 결국 잡히는 것은 몇 차 안 잡혀요. 이게 그것도 도둑질하는 놈은 안 잡힌다고, 그렇게 상습적으로 하는 놈은 안 잡힙니다. 그래서 이 문제는 저희들이 알고 있습니다만 앞으로도 계속해서 이런 부당요금 징수문제는 저희 국가체면에도 외국에 이런 것이 비치면 상당히 국가체면에 관한 사항이기 때문에, 특히 공항, 터미널 주변의 단속에 대한 것은 앞으로도 지속적으로 저희들이 해 나가도록 하겠습니다.

○梁元模 委員; 주로 공항에 오는 택시가 있지 않습니까? 거기에는 개인택시가 주로 주에 한 400대, 500대씩 들어오는데 운전사의 교육을 철저히 시켜서 그런 제도를 없애는 방법이 좋지 않은가 생각합니다.

○交通局長 尹斗榮; 알겠습니다.

○委員長 李永和; 고속터미널 가는 것, 거기서 또 시골 갔다가 집으로 가는데 꼭 두 배 달라는 거예요. 이거 굉장히 불만 있는 겁니다.

○交通局長 尹斗榮; 네, 그 다음에 청소차 수리에 대해서는 이것이 저희 서울시내 청소차가 굉장히 늘었습니다.

○委員長 李永和; 잠깐만 있어봐요. 여기 실황을 듣기 위해서 종로구청 청소차가 몇 대 될까요? 종로구청의 시민국장을 좀 오라고 하지요. 그래서 언제 수리를 요청했고, 언제 수리가 끝났고 한번 실황을 들어보자고요, 실황을. 이런 문제가 이왕 나왔으니까 종로구청 시민국장 좀 오시라고 해요.

○交通局長 尹斗榮; 그러면 온 다음에 얘기를 듣고 답변을

올릴까요?

○委員長 李永和; 교통국장으로서 말씀하세요.

○交通局長 尹斗榮; 네, 그래서 이것은 저희들이 정책회의에 한번 상정을 했었습니다. 이래서 이것을 정비사업소에서 할 것이 아니라, 민간인에게도 수주를 주는 것이 좋지 않으나, 일정금액을 선으로 해서. 예를 들어서 한 20만원 미만은 구청 주변에 있는 정비업소에 수주를 주어서 빨리 빨리 고치는 것이 좋지 않느냐? 이런 얘기도 나왔었습니다.

○委員長 李永和; 그 날 현장에 가서 위원님들도 다 들으셨지만 나도 그런 얘기를 했어요. 그것이 오히려 덕이야, 시민을 위해서는 덕이란 말이에요.

○交通局長 尹斗榮; 그래 그런 얘기를 했더니 이게 무엇이나 하면 당초에 정비사업소에 주게 된 것이 청소차량 수리에 따른 부조리 문제 때문에 말이지요, 이것이 구청에서 청소차 긴급 수리한다고 정비공장하고 짜고서 뭘 해 먹는다 이래서 이게 정비사업소에 준 것입니다.

○委員長 李永和; 이제는 밝은 세상 되었는데.....

○交通局長 尹斗榮; 그래서 이 문제는 저희 교통국보다도 시민생활국 청소과에서 이 안이 나와야 됩니다. 저희 교통국에서 할 것이 아니라. 이 사항에 대해서는 앞으로 시민생활국하고 협조를 하도록 이렇게 하겠습니다.

○梁元模 委員; 청소차가 오래된 차들이 많지 않습니까? 좀 현대화 시켜서 청소의 시급한 대책을 교통국장님이 서둘러서 시정했으면 좋겠다는 생각이 듭니다.

○交通局長 尹斗榮; 네, 이것을 그래서 지금 시민생활국 청소과에서 여러 가지, 이 압축차 있지 않습니까, 차도. 이제 앞으로는 리어커 수거를 지양하고 전부 차량으로 수거하는

체제로 바뀌집니다. 그렇게 해서 골목단위에도 1.5톤이나 조그만한 차량들, 이 차량들이 전부 들어갑니다. 그렇게 해서 시민들이 넣으면 그냥 압축이 되어 가지고 이렇게 하는 체제로 청소체제도 이제 바뀌어 나갑니다. 그리고 또 매립위주에서 소각위주로 이렇게 청소행정이 바뀌어 나가는데 이렇게 되다 보니 구청마다 지금 예를 들어서 과거에 한 50대 청소차량을 가지고 있던 것이 몇 백대씩 됩니다. 이렇게 되면 정비사업소에서 수리할 능력이 없습니다. 그래서 이 문제도 저희가 시민국하고 한번 협조를 해서 제도적으로 개선방안을 한번 마련하도록.....

○委員長 李永和; 현실적으로 검토를 해야 돼요.

○交通局長 尹斗榮; 그리고 이것이 이렇게 되면 구청마다 정비공장을 두어야 될 것입니다.

○朴夏榮 委員; 문제는 어디에 있느냐 하면요 가보니까 실지 기능직의 연한이 말이지요 정년까지 가는 것이 보통 연한이라고 봐야 되겠는데, 52명이라는 절대 숫자가 지금 충원을 못하고 있는 실정이거든요. 가서 보니까 소위 기능직이라고 하는 분들이 이거 수습장이지 근무처가 아닙니다. 적당히 와서 기술 익히면 도로 나가고, 순환으로 이런 식인데 그렇다면 근본적으로 청소차량 수리가 늦는 것이 문제가 아니고 정비사업소 그 자체가 정상적으로 운영 가동이 될 수 있도록 하는 장치가 필요한 것이지, 이걸 지엽적인 얘기입니다.

○交通局長 尹斗榮; 정비사업소장은 저를 보고 거기 기능직들의 인건비를 좀 올려주어야 된다 이런 얘기입니다, 민간업체 수준으로. 그렇지 않으면 붙어있지를 않는데요. 그런데 또 공무원이다 보니 보수규정이 한계가 있어서 올려줄 수도 없고 이런 문제가 있습니다.

○委員長 李永和; 그래서 땅을 팔아서 각 구청에 나누어주어서 구청단위로 만든다든가, 동, 서, 남, 북, 한 네 군데로 만든다든가 말이에요. 그 먼길까지 가는데 그것을 용역을 주던가 해야지요. 지금 시민들은 쓰레기가 쌓여서 냄새가 나서 불편을 얘기하는데 그 청소차는 거기에 가서 20일, 많으면 한 달 동안 있는데 그 수리하는 과정도 어떻게 되어 있느냐 하면 5시 땡치면 그분들이 전부 가셔요. 5시 땡치면 모두 퇴근하신다고, 그래서 그것은 계속해서 누적되는 것이지, 그러니까 야까 梁委員長 말씀이 그것입니다. 야근수당이라도 주어서, 야근수당 주는 방법이 없나요, 야근수당이라도 주어서 야근도, 특근도 좀 할 수 있도록 그것을 그래도 연구하자면 1년 존치하려면 그 야근수당이라도 주어서 퇴근 후에 그래도 청소차 같은 것은, 다른 차는 그렇지만 청소차 같은 것은 빨리 수리하는 그런 방안을 강구해야 돼요.

○交通局長 尹斗榮; 네, 좋으신 말씀입니다. 그건 저희들이 한번 연구를 해 보는데 현재 저희 수당규정이, 특근수당 규정이 아주 적습니다. 그래서 모든 게 이 규정이 말이지요, 민간업체 수준으로 주려면 보수규정을 고치든지 해야지 이 수준 가지고는 이 사람들이 야근을 하려고 하질 않아요. 그래 여러 가지 어려움이 있습니다만 이런 것은 저희들이 앞으로 야까 말씀하신 정비사업소의 증설문제라든가 또는 민간업체에 수주를 주는 문제, 이런 문제는 저희가 사실은 정비사업소가 제 밑에 있어서 그렇지 시민생활국의 일입니다.

○委員長 李永和; 시민생활국과 같이 협조해서 빨리 해야 돼요.

○交通局長 尹斗榮; 같이 협조를 해서 저희가 검토를 하겠습니다. 그리고 택시기사 자격제 문제는 89년도에 운수사업법

이 개정되면서 지난 해 7월 1일부터 시행되도록 법규가 개정되어 있었습시다만 현재 운전기사 부족 이런 연유로 해서 연기를 해 왔어요. 보류를 해서 오다가 이것이 교통부에서 또 이거 너무 안 할 수는 없지 않느냐 해서 내년부터는 자격제, 예를 들어서 택시기사를 하려고 하는 사람은 일정과목의 시험을 봐서 붙어야 택시기사를 할 수 있는 이 제도가 내년부터는 시행이 되게 됩니다. 그래서 이 문제를 저희 서울시에서는 교통회관에 교통연수원이라고 있습니다. 여기에다 시험 위탁을 해 주고 있습니다. 그래서 내년부터는 이 자격제가 시행이 됩니다. 그래서 조금 어려움이 있더라도 저희가 택시기사의 자질향상을 위해서 이것은 해야 되지 않느냐 이런 의지를 가지고 저희들이 추진하도록 그렇게 하겠습니다.

간단히 말씀 올렸습니다.

○崔沆洛 委員; 잠깐 보충질의 하나..... 국장님! 그러면 자격시험제도를 실시하게 되면 대우도 좀 나아집니까?

○交通局長 尹斗榮; 대우는 마찬가지로입니다.

○崔沆洛 委員; 그럼 누가 시험을 봐 가지고 택시운전을 하려고 합니까? 지금도 영업용 택시를 안 끌려 하는데 누가 어려운 시험 보아서 하려고 하겠어요.

○交通局長 尹斗榮; 바로 그 문제를 갖다 저희들이 제기하고 일선에서 하니까, 교통부에서 이게 작년 7월 1일부터 시행하게 되어 있는 것이거든요. 그래 시행을 쭉 보류해 오다 이제 내년부터는 해야 되지 않겠느냐, 교통부 방침으로 또 그것이 정부방침으로 정해져서 내려왔습니다.

○崔沆洛 委員; 그러면 조건도 좋은 것도 없이 그런 식으로 해서 시험을 봐서 기사를 한다.....

○交通局長 尹斗榮; 자질을 높이자는 그것 하나지요.

○崔沆洛 委員; 그럴 경우에는 나는 시험봐서 택시기사를 하는데 해서 더 도도하게 굴 것 아닙니까? 서비스 면도 더 엉망일 것이고, 그런 대책을 좀 강구하셔야지.....

○交通局長 尹斗榮; 네.

○委員長 李永和; 아니 택시기사 부족현상이 더 일어나지, 잘못하면.

○交通局長 尹斗榮; 글썄 그런 문제가 좀 우려가 되기 때문에 저희도 이것을 지금 할 단계가 아니지 않느냐.....

○崔沆洛 委員; 그렇죠, 지금 할 단계가 아니지요.

○交通局長 尹斗榮; 그런 건의를 했는데 교통부에서는 너무 오래 이게 시행을 안하다 보니 교통부 자체가 국정감사도 있지 않습니까? 그러니까 여러 가지 또 법의 시행문제 때문에 이게 안 할 수가 없으니까 내년부터는 저희들이 시행하도록 이렇게.....

○崔沆洛 委員; 부연해서 한 말씀 더 드리겠습니다, 말 나온 김에. 버스라든가 택시기사들은 지금 상당히 다 아시다시피 기사수급 인력난에 많이 시달리고 있지요, 현실이 그렇지요?

○交通局長 尹斗榮; 네.

○崔沆洛 委員; 그러면 제 개인생각으로는 돈 있는 사람들에게 세금을 더 거둬서 없는 사람, 서민들을 위해서 쓰겠다하는 그런, 시 정책상 조금 당국에서 보조를 해 주는 어떤 그런 것도 앞으로 연구를 해야 될 것 같습니다.

○交通局長 尹斗榮; 운수업체에 대한 보조말이죠. 택시기사에 대한.....

○崔沆洛 委員; 운수업체도 물론이지만 기사에 대한, 예를 든다면 기사들 시험을 봐서 채용을 한다 그러면 너는 좀 특혜가 있으니까, 연금제도를 공무원처럼 그렇게 만든다든가,

아니면 퇴직금을 정부에서 좀 받을 보조해 주고, 받은 회사에서 해서 꼭 정립을 시켜서 사후보장을 해 준다든가 이런 제도적인, 근본적인 제도가 필요한 것이지 우선, 누가 시험봐서 택시기사 하려고 하겠어요. 그런 것을 좀 연구를 하셔야 될 것 같아요. 근본적인 것이 좀.....

○交通局長 尹斗榮; 알겠습니다.

○委員長 李永和 ; 방효길 위원님 질문하십시오.

○方孝吉 委員; 방효길 위원입니다.

버스, 택시 정차대 관리실태에 대해서 질의를 하겠습니다. 서울시 전 도로에 설치되어 있는 버스 및 택시 정차대 설치대행은 어느 특정업체가 독점해서 다년간 수의계약에 의해서 시행하고 있는 사유와 버스 및 택시의 안내표지판 관리 소홀로 안내문을 읽을 수가 없고, 특히 전광판 안내기 고장으로 인하여 안내판의 구실을 못하고 있는데 시정방안에 대해서 말씀해 주시기 바랍니다.

시내버스 공동배차제 실시 대책에 대해서 묻겠습니다. 서울시에서 대도시 교통난 완화의 일환으로 시내버스 수송효율을 높이기 위해 올해부터 3단계에 걸쳐서 95년까지 공동배차제를 전면 실시하기로 한 바가 있었습니다. 그러나 그린벨트 훼손에 대한 사회적 비난이 갈수록 높아지고 있고 황금노선을 갖고 자체 차고지를 확보한 일부 버스회사들이 공동배차제에 대하여 미온적으로 대응하고 있습니다. 또한 현재 운영 중인 버스회사의 차고지를 다른 용도로 활용할 경우 특혜 시비가 일어날 우려가 있다는 것입니다. 이에 따라 이 제도를 계속 추진할 것인지에 대한 여부와 추진시 부지 및 제한 확보대책에 대해서 소상히 밝혀 주시기 바랍니다.

그리고 추가로 질의를 드린다면 신문보도에 의하면 교통부

가 내년 상반기중 2000cc 이상의 고급택시를 서울을 비롯한 6대 도시에 운행허가를 할 계획이라고 되어 있습니다. 서울시와 사전에 어떠한 협의가 있었는지의 여부와 서울시에서 공항택시운영 개선 일환책으로 공항전용택시 제도 도입을 교통부에 건의하겠다고 했는데 이와는 무관한 것인지, 또 공항전용택시제도를 도입 시행한다면 그 운영형태 및 운영방법과 요금체계 등에 대하여 소상히 밝혀 주시기 바랍니다.

한 가지 추가 질의를 드린다면 조금 전에도 동료위원께서 정확한 기사제도 문제에 대해서 언급하신 바가 있습니다. 한 가지 예를 들면 운전기사 월급수준이 전국이 거의 같은 수준에 있습니다. 그러나 서울특별시라는 것 때문에 모든 세금 내지는 교육비 하다 못해 전·월세 값이 지방에 비해서 월등하게 비쌉니다. 그렇기 때문에 지금 현재 이 월급을 가지고는 서울에서 지탱하기가 어려워져서 지방으로 내려가는 기사분들이 많이 있습니다. 그러면 서울특별시에 거주하는 시민들이 아까 다른 동료의원들께서 하셨지만 그 요금을 서울특별시에 대한 현실화를 시켜서 기사에 대한 처우개선을 할 의사는 없는지 묻고 싶습니다.

마지막으로 한 가지만 더 질의에 들어가겠습니다. 운전기사분들의 교육문제에 대해서 묻겠습니다. 지금 기사교육 문제를 실시하고 있는데 이 기사 교육을 보면 형식적인 교육에 그치고 있습니다. 어떻게 하면 시간을 때우기, 이런 것밖에 되지 않습니다. 만약에 교육문제에 있어서 운수업체가 지원을 하든, 시 당국에서 지원을 하든 교육받는 시간만큼은 서비스 개선이라든가 교육문제에 대해서 과연 교육을 받으러 간 보람이 있도록 일비를 지급한다든가 내지는 어떠한 지원대책이 필요하다고 본위원은 생각합니다. 거기에 대한 충분한 답

변을 주시길 부탁드립니다.

질의 마치겠습니다.

○委員長 李永和; 교통국장! 답변하세요.

○交通局長 尹斗榮; 지금 방위원님께서 질의하신 내용에 대해서 답변을 올리겠습니다.

먼저 버스승차대와 택시승차대 설치를 특정업체에 장기간 주고 있다, 이 문제는 지적하신 대로 버스승차대는 대지라는 업체, 사실은 조합에 준 것입니다. 조합에서 설치하도록 했는데 그 조합에서 대지라는 업체에 주고 있고, 그 다음에 택시승차대는 역시 조합에서 롯데칠성인가 거기 음료회사에다 주고서 장기간 지금 이걸 운영을 하고 있는데 사실상 거기 안내표지판이라든가 여러 가지가 고장이 되고 또 제대로 관리가 안되고 있다 하는 그런 지적의 말씀이 계셨습니다. 이것은 저도 같이 동감을 하는 바입니다만, 이것을 원칙적으로 저희 시에서 예산을 세워서 저희 예산으로 설치하면 가장 바람직합니다. 그런데 저희들이 이것을 과거부터 비예산사업으로 다만 예산이라도 줄이자 해서 저희들이 추진 하다보니 여러 가지 그런 지적의 말씀이 계셨습니다만 앞으로는 이것을 철저히 관리해서 그래서 지금 그 승차대도 과거의 그게 뭐냐, 승차대가 보기 싫다 이렇게 개선하도록 해서 지금 세종문화회관 앞에 설치를 했습니다만, 좋은 모양으로 이제 앞으로 바꾸어 나갑니다. 이렇게 해서 이것도 개선해 나가고 그 다음에 택시승차대도 그것이 색깔은 조금 우중충합니다만, 그것이 선진국의 스타일이라고 해서 88올림픽을 대비해서 저희들이 도안 모집을 해서 그 모양으로 해서 현재 설치해 나가고 있습니다. 그래 이 관리문제에 있어서는 앞으로 저희들이 더욱 좀 발전을 시켜서 모양이라든가 또는 시민이 얼른 알아볼 수

있는 그런 체계로 저희들이 개선해 나갈 것을 말씀을 드립니다.

○方孝吉 委員; 제가 묻고 싶은 것은요, 특정업체 즉, 롯데측과 독점해서 다년간 수의계약을 했지 않습니까? 그러니까 수의계약을 시행하고 있는 사유를 말씀해 주시라는 얘기입니다. 이것이 꼭 수의계약으로만 될 수 있는 것인가?

○交通局長 尹斗榮; 네, 그것은 과거부터 쪽 해 오기 때문에 그대로 지금 주고 있는 건데요, 그것을 새삼스럽게 공개경쟁을 해서 또 모집한다는 것도 우습고요, 좀 그렇게 되어 있습니다. 민자로 쪽 해 왔거든요.

○方孝吉 委員; 민자로 하는데, 그것을 본위원회 민자냐, 시비냐 그것을 모르는 것이 아니고 민자로 했을 때 이런 두 번째 택시의 안내표지판관리 소홀이라는 것이 뒤따른다는 얘기입니다. 그렇지 않습니까?

○交通局長 尹斗榮; 아까 말씀드린 대로 그 관리문제는 저희들이 앞으로 조금 잘못된 데가 있으면 시정을 해서 잘해 나가도록 하겠습니다.

그 다음에 이 공동배차체의 말씀이 계셨는데 이것을 금년에 우선 시범적으로 한번 해 보자 이렇게 해서 83억을 예산을 저희들이 세웠었습니다. 세웠었는데 그것이 이제 그린벨트에 한해서 지방자치단체에서는 그것을 훼손할 수가 있는 법적 근거는 마련이 되어 있습니다. 그런데 이것을 전체 공동차고지를 25개소 하려면 막대한 자금이 들어가게 되어 있습니다, 예산이. 그런데 앞으로 아시다시피 지하철 증설 또 이런 문제와 관련해서 과연 이 공동차고지를 이렇게 앞으로 많이 예산을 투입해야 되느냐, 이런 문제도 있고, 그 다음에 이 공동차고지를 시에서 만들어주다 보면 지금 버스업체에서

가지고 있는 그 주차장을 전부, 아까 지적하신 대로 용도폐지를 해서 막대한 이권문제가 있습니다. 그래서 이러한 것은 저희들이 또 폐지하는데 따른 여러 가지 비난문제 또 그린벨트를 훼손하면 거기에 뒤따르는 여러 가지 폐단, 이런 것을 종합적으로 검토해서 이것은 또 앞으로 예산이 지하철이라고든, 또 많이 도로확장에 쓸 데도 많은데 여기까지 예산을 투입할 수 있느냐 해서 내년도 예산엔 이것이 반영이 안되었습니다. 그래서 이 공동배차제 문제는 앞으로 저희가 이 버스업체에서 가지고 있는 이런 그린벨트의 땅을 가지고 있는게 있어요. 그것을 갖다 시에다 기부채납을 해라, 그러면 우리가 개발을 해 주겠다, 이런 방향으로 하고 그 다음에 버스조합에서 이것을 자기들이 투자해서 개발할 수 있는 법적 근거를 마련해 달라 이렇게 건설부에 지금 건의중에 있습니다.

○方孝吉 委員; 그러니까 제 질의는 95년도까지 공동배차를 실시하느냐, 아니면 99년도 가서 지하철이 많이 되니까 버스가 감차요인이 되니까 공동배차제를 실시하지 않고 그러면 결국 이런 식으로만 99년까지 운영을 해 나가겠다는 얘기인지.....

○交通局長 尹斗榮; 아닙니다. 공동배차는 저희들이 가급적 권장해서 지금 현재도 시행하고 있는 곳이.....

○方孝吉 委員; 거기에만 답변을 주세요. 99년도까지 공동배차제를 할 수 있는 것인지?

○交通局長 尹斗榮; 현재 시행하고 있는 곳이 22개 노선에 502대 전체 한 5.7% 정도 시행을 하고 있습니다. 그런데 이것이 아까 지적하신 대로 상호간의 노선에 맞지 않는 문제, 여러 가지가 있어서 상당히 시행하는데 어려움은 따르고 있습니다. 그래서 공동배차하는 것은 바람직한 방향입니다.

이렇게 공동은 추진하되 공동주차장 확보는 조금 저희들이 예산문제로 해서 난색스럽다 하는 것을 말씀을 드리는 것입니다.

그 다음에 2000cc 이상.....

○委員長 李永和; 금년도에 무슨 예산이 계상되어 있었다면 서요.

○交通局長 尹斗榮; 네, 83억을 세웠었는데요.....

○委員長 李永和; 그게 어디로 갔나요?

○交通局長 尹斗榮; 그것은 그냥 내년도 예산으로 이월을, 불용으로 해서.....

○委員長 李永和; 전용이 되었다는 그런 얘기 어떻게.....

○交通局長 尹斗榮; 아니 전용은 안 했습니다.

○方孝吉 委員; 전용은 안 되었습니까?

○交通局長 尹斗榮; 네, 전용은 관계 없습니다.

그리고 2000cc 이상 고급택시 문제는 지난번에 교통부에서 택시제도 개선방안에서 이것이 나왔습니다, 공청회 때. 이 얘기가 나와서 앞으로 택시를 고급화 시켜야 될 것 아니냐, 이런 방안에서 교통부에서 추진하고 있습니다만, 저희 시에서 우리 운수2과장이 같이 교통부 관계관, 시·도 관계관 회의때 참석은 했었습니다. 참석은 해서 앞으로 나가는 방향은 역시 택시가 본연의 기능을 찾는 방향으로 나가야 되지 않겠느냐, 이런 방향은 아마 각 시·도 관계관 회의에서 의견의 접근은 보지 않았는가 이런 생각을 가지고 그 다음에 교통부에서도 그런 방향에서 택시제도를 고급택시제도를 도입해 나가야 되지 않느냐 이런 방향에서 지금 추진하는 것으로 이렇게 알고 있습니다.

○方孝吉 委員; 거기에 제가 한 가지만 더 묻겠습니다.

현재 아까 우리 양원모 위원께서 말씀하셨지만 터미널이라든가 공항에서도 역시 저도 이용을 해 보고 있습니다만 요금을 두 배 이상 주는 것이 문제가 아니고 역시 관문인 공항에 외국인이 들어왔을 때, 아까 국장께서도 좋은 말씀을 해 주셨습니다만, 고급화택시를 증차하는 것보다는 아까 선진국 선례를 말씀하셨습니다만, 리무진버스라든가 지금 현재 아마 영동에는 공항터미널에서 공항까지 버스운행이 아주 잘 운행이 되는 것으로 알고 있습니다. 그래서 이용승객도 많이 이용하는 것으로 알고 있습니다. 그래서 우리가 물론 현재 워커힐에서 공항까지 버스가 운행은 하고 있습니다만 그 정체현상이라든가 이런 것을 볼 때 이용객 수가 많이 줄어들고 있습니다. 그래서 택시를 고급화시키는 것도 좋은 방법이겠지만 아까 우리 위원님 말씀하듯이 두 배를 줄테니 가자라는 그런 것이 나오지 않고 과연 대중교통을 편안하게 이용할 수 있도록 해 주는 것이 우선책이 아니겠느냐 저는 이렇게 말씀드리고 싶습니다.

○交通局長 尹斗榮; 네, 앞으로..... 현재 공항에 들어가는 버스가 공항전용버스하고 또 일반버스가 몇 개 노선 들어가고 있습니다만, 앞으로 지도를 잘해서 그 이용에 편리하도록, 다만 문제는 짐을 실을 데가 없어요, 버스가. 그래서 사실은 리무진 같은 그런 것이 채산성이 없어서 요금을 천상 올려야 되는 문제가 또 있기 때문에 그것을 못하고 있는데 외국처럼 리무진버스의 옆에다 짐짝을 넣고 하는 버스가 있으면 좋겠습니다만, 이것은 정책적인 차원에서 앞으로 발전시켜 나가도록 하겠습니다.

○方孝吉 委員; 제가 말씀드리고 싶은 것은 아까 시내버스 1대에 2억 8,000만원이라는 돈을, 수입을 해서 들여왔는데

결론은요.....

○交通局長 尹斗榮; 그것은 기증을 받은 겁니다, 저희가. 예산을 들인 게 아니라.

○方孝吉 委員; 그러니까요, 공항버스도 짐을 택시에다 실을 수 있을 정도로 그 버스에, 외국에도 있습니다. 공항에 나가게 되면 버스에 짐을 다 실을 수 있는 공간이 준비가 되어 있습니다. 그런 버스를 우리가 도입해서라도 할 의사가 없는가 이런 얘기입니다. 택시로만 해서 고급택시 2000cc 이상한다고 해서 역시 요금이 3,000원 준다 해도 역시 두 배의 요금은 주어야 된다는 마찬가지로의 현실이 뒤따른다는 얘기입니다.

○交通局長 尹斗榮; 그것은 앞으로 연구가 되어야 되겠습니다만.....

○方孝吉 委員; 교통부하고 이것을 같이 합의를 했는가, 무관한 것인지 이것만 말씀해 주십시오.

○交通局長 尹斗榮; 이것은 교통부에서 서울시 의견만 참작하는 것이 아니라요, 각 시·도의 의견을 참작해서 지금 발전을 시키고 있습니다. 이게 꼭 서울시 의견만 반영되는 것이 아니고 각 시·도의 의견을 종합해서 지금 발전을 시키고 있습니다. 그 요금체계니 이런 것도 교통부에서 별도로 책정이 될 것 같습니다.

그 다음에 운전기사 월급이 다른 시·도와 똑같은데 이러다 보니까 지방으로 가는 기사가 많아서 운전기사의 임금을 현실화시켜 주기 위해서 요금계산이 필요하지 않느냐 이런 지적의 말씀에 대해서는 아까도 말씀드렸습시다만, 이것이 부의 승인사항이 되기 때문에 교통부하고 경제기획원하고 협의하에 이것이 결정이 되게 되어 있어요. 그래 저희 지방자치단

체에서는 이 문제에 대해서는 어떻게 얘기하기가, 제가 답변 올리기가 거북한 입장에 있습니다.

그 다음에 이 운전기사 교육에 대해서는 지적하신 대로 형식적인 교육이 되고 있는 걸 저도 느끼고 있습니다. 그래서 이것을 일비를 지급하는 문제는 현재 월급을 그대로 주고 있습니다. 교육 가지 않습니까?

○方孝吉 委員; 물론 휴무날 교육을 받고 있는데 양질의 서비스를 위해서는 교육과정에서부터 그 개선책이 필요하다는 얘기입니다. 그렇지 않습니까?

○交通局長 尹斗榮; 네, 이것은 하여간 택시조합하고 저희가 협의를 하겠지만, 요즘 경영문제라든가 여러 가지 이런 차원에서 적극 저희들이 검토해서 한번 발전시키도록 노력하겠습니다. 감사합니다.

○委員長 李永和; 권순직 위원님 질의하십시오.

○權純直 委員; 권순직 위원입니다.

노원역 주변 환승주차장을 국내에서 처음으로 현재 건립중인데 그 부지중 사유지가 2필지 있는 것으로 알고 있습니다. 사전 의회의 승인을 얻고 공사를 시작해야 되는데 미리 공사를 착공하고서 뒤에 의회 승인을 요구한 것은 위법행위라고 생각하는데, 그리고 현재 공사진행은 어떻게 진행되고 있는지 답변을 해 주시고, 또 김포국제공항은 관문인 공항로가 러시아워 시간이면 성산대교에서부터 공항입구까지 약 10km가 정체상태에 있는데 곧 가양아파트가 입주해 되고 뒤 따라서 방화1지구, 방화2지구 아파트가 입주되게 되면 교통마비가 예상되는데 여기에 대한 대책은 구상한 적이 있는지, 대책을 구상했다면 어떤 방법으로 구상을 했는지 답변을 해 주시고, 이것은 시간상 예를 들어서 질문을 드립니다. 김포교통 22-2

허가 대수와 운행노선의 현황을 제시해 주시고 정상적으로
운행을 하고 있는지 답변을 해 주시기 바랍니다.

다음은 차량매매업소 허가조건 관계규정을 제시를 해 주시
고 자동차 매매시장 이전 또는 불법행위에 대한 민원처리 현
황을 구별로 제시해 주셨으면 고맙겠습니다. 자동차매매업소
가 주거지나 상업지 등에 집중적으로 20 내지 27개 업소가
모여있어서 주거환경이나 주민 교통마비로 인하여 주민생활
에 막대한 지장을 주고 있는데 시 외곽지역, 일반녹지지역 같
은 곳으로 이전할 수 있는 제도적 장치는 구상한 적이 있는
가 답변을 해 주시고 아울러서 외국의 경우는 어떠한지 말씀
해 주시길 바랍니다.

그리고 시정감사자료 75페이지를 보면 1순위 나등급의 1명
이 개인택시 신청을 했는데 탈락이 되었고, 1순위 가등급 63
명이 신청해서 55명이 득했고, 1순위 라등급이 4명이 신청을
해서 2명이 득을 했고 2순위 가등급 89명이 신청을 해서 79
명이 득했고, 면허를 득했다는 얘기입니다. 또 아래로 내려
와서 2순위 마등급은 2,267명이 신청해서 2,033명이 면허를
득했는데 이 위의 순위들이 탈락된 이유를 소상히 답변해 주
시기 바랍니다.

이상입니다. 감사합니다.

○交通局長 尹斗榮; 權委員님 질의에 대해서 답변을 올리겠
습니다.

노원역, 그 환승역에 대한 착공관계는 제가 상세한 것을 파
악하고 있지 못하기 때문에 이것은 양해해 주신다면 주차담
당관으로 하여금 후에 상세한 답변을 올리도록 하고, 그 다음
에 김포공항에 앞으로 가양아파트가 들어서고 방화 1,2지구
입주가 되면 교통마비에 대한 대책이 있느냐, 이것에 대해서

는 지금 현재 지하철 5호선을 저희들이 공항에서부터 쪽 5호선을 건설하고 있습니다. 그래서 이것이 김포공항으로 오는 것이 아니라 그 옆의 도로로 오게됩니다. 목동으로 이렇게 걸쳐서. 이래서 지하철이 들어서면 시민교통이 다소나마 완화가 되지 않겠느냐 이거하고 그 다음에 여기에 특히 외곽순환도로를 저희가, 도로국에서 여기에 대한 외곽순환도로를 현재 검토하고 있는 것으로 알고 있습니다만 저희 교통국 입장에서는 우선 지하철 5호선에 대한 개통이 73년 말에 준공이 되게 되어 있습니다. 김포에서 일부구간이. 이렇게 되면 좀 해결이 되지 않겠느냐 생각을 하고 있고, 그 다음에 김포교통 22-2번 이것은 인가 대수가, 방화동하고 개화동 셔틀 하는 그 버스 말씀이십니까?

○權純直 委員; 네.

○交通局長 尹斗榮; 이것은 2대인데 운행간격은 10분 내지 15분 간격으로 운행을 하고 있습니다.

그 다음에 이 매매업소에 대한 허가규정은.....

○權純直 委員; 그런데 국장님 말이에요, 22-2 노선의 현황을 제가 말씀을 드렸어요.

○交通局長 尹斗榮; 이것이 방화동하고 개화동.....

○權純直 委員; 방화동이면, 방화동 어디서부터 어떻게 돌아서 어디까지 가게될 때는 몇 키로까지 되는 것을 말씀해 주셨으면 좋겠어요.

○交通局長 尹斗榮; 네, 그것은 제가 지금, 저희들이 정확한 것을 모르니까 노선을 도면에 그려서 서면으로 제시해 올리겠습니다.

○權純直 委員; 네, 그렇게 해 주십시오.

○交通局長 尹斗榮; 그리고 이 중고자동차매매업소 허가기준

이 용도지역이 상업지역 또는 준공업지역 이해야 됩니다, 도시계획시설이. 그리고 허가기준은 주차장이 330㎡ 이상이 되어야 됩니다. 그러니까 100평 이상이 되어야 되는 것이지요. 그리고 사무실을 10평 이상 가져야 됩니다. 그리고 이렇게 하기 위해서 5인 이상 공동사업장으로 조성을 하도록 이렇게 되어 있습니다.

○權純直 委員; 그러면 지금 대개 말입니다, 그 1개 매매업소에 20 내지 30개 업소들이 있는데 이런 경우에는 그 면적이 얼마이며, 또 사무실 면적이 얼마가 되어야되며 이것을 좀.....

○交通局長 尹斗榮; 지금 말씀드린 대로 1개 업소당.....

○權純直 委員; 그러니까 1개 업소당은 그렇지만, 그 한 군데에 30개 업소가 같이 있을 경우 그 때도 그럼 같습니까?

○交通局長 尹斗榮; 그럼 이것의 30배가 되는 것이지요.

○權純直 委員; 30배가 되는 것입니까? 나는 그렇게 안되는 것으로 알고 있어요, 지금. 그렇게 안되어 있지요.

○交通局長 尹斗榮; 네, 계산이 복잡하게 되어 있는데요, 보니까 330㎡ 플러스 331㎡ 곱하기 업체수가 30개 같으면 30개에 마이너스 1 이런 식으로 이게 법규상 규정되어 있는데요. 계산이 복잡하게 되어 있어서.....

○權純直 委員; 그리고 내가 아까 두번째로 말씀드린 자동차 매매시장 이전 또는 불법행위에 대한 민원처리현황을 구별로 제시해 달.....

○交通局長 尹斗榮; 그 민원처리현황은 제가 지금 가지고 있지 않기 때문에 양해해 주신다면 문서로 나중에 서면으로 제출해 드리면 안 될까요? 지금 가지고 있지 않기 때문이에요, 그렇게 하고 외국의 제도는 참고로 말씀드리면 외국은 주유

소 같은 데에서도 전시를 해놓고 팔고 그러합니다. 특별한 제한규정이 없는데 그래서 외국의 경우는 신차 만드는 데 있지 않습니까, 새차 파는 데, 거기서도 팔고 그래요, 알선하고. 그래 뉴욕같은 데는 딜러라 해서 판매상들이 수백 개 있습니다. 그런 식으로 하고 있습니다만 저희 나라는 이것이 중고 매매차가 브로커도 많이 끼고 해서 매매시장에 대한 규제를 많이 하고 있습니다.

그 다음에 여기에 개인택시면허 금년에 나간 것 있지 않습니까, 이것은 왜 1순위가 탈락되었느냐 이런 지적의 말씀인데 이것은 여러 가지에 부적격자입니다. 사고가 있거나 이런 여러 가지 경력의 허위라든가 이렇게 해서 탈락된 사람들입니다.

○權純直 委員; 1순위 가나, 다나, 2순위 가나 마찬가지로.

○交通局長 尹斗榮; 네, 그렇습니다. 그런 부적격사유가 있었기 때문에 탈락이 된 것입니다.

○權純直 委員; 부적격이유 때문에 탈락이 되었다. 네, 알았습니다.

○交通局長 尹斗榮; 양해해 주신다면 노원역 환승관계, 제가 잘 모르기 때문에 주차계획담당관이 말씀을 드려도 되겠습니까?

○委員長 李永和; 權純直 委員, 좋겠어요?

○權純直 委員; 네, 위원님들이 좋으시면 좋습니다.

○駐車計劃擔當官 朴成重; 답변할 기회를 주셔서 감사합니다.

노원역 환승센터 현황관계를 간단히 설명을 드리고 위원님 질의하신 내용에 대해서 답변을 드리겠습니다.

노원역 종합환승센터는 우리 나라에서 처음 시도되는 것입

니다. 종합환승센터는 지금까지 환승역주차장의 개념은 있었지만 환승센터로써 버스와 택시, 자전거 이런 것이 종합적으로 서로 연계가 되어서 하는 것은 없었습니다. 이게 서울시에서 처음으로 한번 추진해 보자 해서 89년부터 추진해 왔는데 그 동안 여러 가지로 해서 추진이 좀 늦어졌습니다. 이 규모는 지하 2층, 지상 6층으로 해서 전체 한 482대 정도 됩니다. 그러면 이것을 왜 노원역을 미도파 쪽을 주었느냐 하는 문제가 생기는데요. 그 전체 환승센터 땅이 한 1,100평 정도됩니다. 그 중에 미도파가 가진 땅이 800평, 서울시가 가진 땅이 200평, 구청에서 가진 땅이 100평입니다. 그래서 당초에는 서울시가 매입을 해서 종합환승센터를 멋지게 지어서 우리 구민들이나 인근의 사람들에게 좀 효율적으로 이용할 수 있도록 하려고 하는데 땅을 사려고 보니까, 800평을 사려고 보니까 평당 요새 가격이 굉장히 비쌉니다. 그래서 한 1,000만원 정도 치면 80억, 짓는데 102억 해서 전체 한 200억 정도가 들어갑니다. 그래서 200억을 투입해 지어서 특혜가 없으면 괜찮은데 바로 인근에 미도파백화점이 있습니다. 그래서 서울시에서 짓더라도 오히려 더 큰 특혜를 준다, 이런 차원에서 우리가 우리 땅을 팔아서 미도파에 오히려 역으로 당신들 우리 땅을 사서 지어라 이렇게 우리가 유도를 해서 89년부터 지금까지 2년동안 끌어 왔습니다. 그래서 이번에 이 관계 때문에 제가 구청 구의회도 갔고, 우리 재무위원회에도 가서 확실히 이야기를 드렸습니다. 그래서 재무위원회에서 엇그제 이것을 전체회의로 통과해 주셨습니다. 그래서 법적인 문제는 크게 없는데요 다만 위원님이 말씀하신 왜 의회승인을 얻기 전에 공사를 착공했느냐 이것과, 현재공사가 진행되고 있느냐의 여부를 말씀하시는데 이 문제 때문

에 우리도 여러 가지 고민을 했습니다. 2년 동안 끌어왔고 또 우리 자체에서 하나의 역점사업으로 처음 시도하는 것이기 때문에 의회승인여부에 대해서는 법상 토지사용허가를 먼저 득하면 사용허가권한은 기관장이 하는 것입니다. 그래서 우리 시장님의 허가를 득해서 일단 건축물은 착공할 수 있도록 해주고 그 다음은 법상 재산의 관리처분 이런 계획은 아직 우리 재무위원회에서 충분히 엇그제 통과시켜 주었기 때문에 그 문제는 없습니다. 그러니까 착공문제에 대한 것만으로 한정시킨다면 토지사용허가가 미리 우리 기관장의 허가로서 나갔기 때문에 법상 큰 문제는 없다, 그렇게 볼 수 있고요. 공사진행여부는 현재 그 후에 우리가 사전에 공사를 너무 진척시키는 것도 바람직하지 않다, 이렇게 권고를 내렸기 때문에 지금은 당초의 쓰레기집하장 같은 것이 많이 있었습니다. 그런 것 치우는 정도의 수준이었습니다, 공사하는 것이. 쓰레기집하장이 아니고 철 같은 것 갖다가 쌓아놓는 집하장, 이런 형태였습니다. 그런 것을 전부 치우는 형태의 공사였지 어떤 다른 것은 아니었습니다.

○崔沆洛 委員; 보충질의를..... 주차담당과장님은 지금 환승역이 그 자리에 위치한 것을 굉장히 자랑스럽고 아주 대단하게 지금 얘기를 하시는 것 같은데, 맞지요?

○駐車計劃擔當官 朴成重; 대단하게 이야기한 것은 아닙니다. 우리가 처음으로 한번 시도해 보자 하는 차원에서 하는 것입니다.

○崔沆洛 委員; 거기에 물론 법상에 어떤 하자가 없이 사전에 토지사용승락서를 해주어서 공사를 한다손 치더라도, 그것은 이해를 안하는 것이 아닙니다. 충분히 긍정적으로 받아드리는데 그 후에 분명히 구의회가 탄생이 되었고 시의회가 탄

생이 되었는데, 지네들 우리 공사하고 사용승락도 해 주고 나중에 형식상 의결만 받으면 되는 것이지, 이런 식이 되었던 말입니다, 지금.

○駐車計劃擔當官 朴成重; 그런 식은 아닙니다.

○崔沆洛 委員; 그런 식이 아니도록 추진했지만 지금 받아들이는 입장은 다 그렇게 인정을 한다는 말입니다. 지방의원들이. 그러면 만약에 구의회나 시의회이것승인을 끝까지 안해주면 어떻게 하려고 했어요? 공사는 계속하고, 끝까지 안해주면 어떻게 하려고 했어요? 거기에 대해서 대책을 가지고 추진한 거예요?

○駐車計劃擔當官 朴成重; 아까 다른 것도 이야기를 드렸습시다만 이 땅은 당초에 86년도부터 추진되어 온 땅으로써 도시계획법상으로 주차장용지로 묶여 있습니다. 그래서 딱 용도는 하나도 쓸 수가 없는 땅입니다. 그리고 우리 땅하고 구청 폐천부지는 그 땅만으로써는 충분히 활용가치가 없기 때문에 이것은 다른 용도로 사용할 수가 없어서 어차피 우리가 개발 안하면 미도파에서 개발하든 둘 중의 하나는 되어야 됩니다.

○崔沆洛 委員; 그것을 모르는 것이 아니고 알고 저도 질문했는데 단, 문제는 시의회에서도 얼마전에 승인을 해 주었습니다. 알고 계시지요?

○駐車計劃擔當官 朴成重; 제가 직접 그 현장에 가 있었습니다.

○崔沆洛 委員; 승인을 해 주었는데 그것이 문제가 아니라 어떤 형식상의 절차만 밟으려는 그 소행이 좀 괘씸하다라는 얘기를 드리는 것입니다.

○駐車計劃擔當官 朴成重; 네, 앞으로는 그런 것을 조심해서

하겠습니다. 그리고 참고로 말씀드리면 곧 우리 주차장 관계, 우수지 주차장 한 10개 정도 나갑니다. 그래서 그런 관계도 앞으로 교통위원님들에게 사전보고 드리겠습니다.

○崔沆洛 委員; 네, 그건 좋습니다. 그런데 저는 이렇게 봅니다, 환승역에 대해서. 앞으로 유료주차장이 되지요, 무료가 아니지요?

○駐車計劃擔當官 朴成重; 네, 유료입니다.

○崔沆洛 委員; 물론 미도파에서도 울며 겨자 먹기 식으로 한다는 얘기도 저도 들었습니다. 하고 싶어서 하는 사업이 아니고, 물론 시에서도 나름대로 사정이 있었고. 그것은 충분히 긍정적으로 인정은 하는데 거기가 만약에 유료주차장이 되었을 경우에 미도파에서 투자를 했으니까 반드시 돈을 받아야 되겠지요. 그러면 주민들로 하여금 어떤 점이 도움이 된다고 생각하십니까?

○駐車計劃擔當官 朴成重; 그 일대가 지금 노원 상계·중계지구로 해서 5만 5,000세대가, 한 26만 명이 들어섭니다. 그리고 그 인근에 주차장이 없습니다. 앞으로 93년까지 들어설 주차장은 창동역 정도의 주차장밖에 없고, 주차장으로써 거의 없기 때문에 그 주차장이 들어섬으로써 키스앤드라이드라든지 환승, 마누라가 신고 와서 남편을 태워다 주고 집에 돌아가는 이런 환승이라든지, 또 그 자체로써 지금 현재도심에 들어오면 30분당 1,200원입니다. 그리고 2시간이 넘으면 2배 가산이 됩니다. 이것이 상당히 비싼 요금인데, 그것은 30분당 300원 내지 400원 정도면 충분히 커버할 수 있기 때문에 차를 도심에 들어오는 교통소통을 차단할 수 있다, 이런 두 가지 정도의 효과가 있다고 봅니다.

○崔沆洛 委員; 제가 한 말씀 더 드릴게요. 내가 하는 말에

좀 일리가 있는가 한번 생각을 해보십시오. 거기는 마침 미도파백화점이 굉장히 큰 규모로 공사를 하고 있습니다. 또 미도파에서 마침 주차장 부지를 취득했기 때문에 검사검사 해서 최초로 우리나라에다 세우는 환승역이다 해서 그냥 그 자리다 세우는 것이지, 진정한 주민들을 위한 환승역을 거기다 유치한 것이 아니다라고 생각합니다, 저는 그렇게 생각을 해요. 내가 거기에 있기 때문에 잘 압니다. 그걸로 인해서 앞으로 미도파백화점에 드나드는 차량, 또 노원역을 출입하는 차량, 오히려 교통유발이 됩니다. 전혀 보탬이 안돼요.

○駐車計劃擔當官 朴成重; 그런 지적도 재무위원회에서도 받았고, 구청에서도 받았습니다. 그런데 다만 우리가 환승시키는 시간은 일반백화점을 이용하는 시민은 10시 이후에 들어와서 백화점을 이용합니다. 또 대부분이 오후에 이용합니다. 그러나 환승수요는 아침에 이루어집니다. 아침에 와서 놓으면, 물론 위원님이 말씀하신 대로 백화점은 자기 이용목적이 있기 때문에 어느 정도 그것을 하겠지만 우리가 생각했을 때는 또 다른, 아침에 와서 일단 정거를 하고 있기 때문에 그것을 퇴각시키지는 못할 것 아닙니까? 그래서 오히려 환승효과를 있다고 이렇게 판단합니다.

○崔沆洛 委員; 환승역 하나만 가지고는 주차시설이 제대로 뭣을 못합니다.

○駐車計劃擔當官 朴成重; 네, 부족합니다. 부족해서 그 인근에 우리가 창동역을 이번에 1만 2,000평을 또 확보합니다. 아직은 확보는 안 되었는데요. 그런 쪽으로 확보해 가고 있습니다. 지금 현재 주차장관계는, 환승역관계는 최선을 다해서 확보하려고 하고 있습니다.

○崔沆洛 委員; 참고적으로 말씀드리자면 차량증가율하고,

도로증가율, 주차증차율이 평균을 이루지 못하지요, 지금 실정이. 그래서 진짜 서민들, 주민들을 위한 주차장이 되어야 되는 것이지, 형식상 하나의 면모만 갖추려하는 시 정책이 나는 못마땅하단 말입니다. 그것은 인정을 하셔야 돼요. 왜 그러냐하면 그것이 누가 와서 보더라도 그것으로 인해서 교통이 유발이 되었으면 되었지 절대 보탬이 안됩니다. 단, 환승되는 그것 하나만 바라보고 설치한다는 것이 그 큰 돈을 들여서 미도파에 울며 겨자 먹기식으로 공사를 떠맡기는 시 정책이 나는 못마땅하단 말입니다. 인정하셔야 돼요.

○駐車計劃擔當官 朴成重; 위원님! 위원님 말씀하시는 것 여러 가지 또 다른 것, 충분히 생각하시고 하셨겠지만 외국 같은 데도 환승역은 환승역 자체에다가 벌써 종합환승센터라 해서 일반.....

○崔沆洛 委員; 그러니까 말입니다. 내가 알아요. 환승역은 환승역이 들어가야 될, 유치를 해야 될 곳에다 설치를 해야 되는 것이지, 진정 주차장의 면모로써 거기는 환승역이라기 보다는 주차장으로써 면모를 갖출 수 있는 그런 주차장이 설립되어야 되는 것이지 환승역으로써는 충분히 거기다 효과를 발휘하지 못한다 그런 얘기입니다. 내가 볼 때는 오히려 그런 환승역은 부지문제가 있겠지만 청량리역이나 예를 들어서 신촌, 종로라든가 이런 어떤 변화가에 주차요금이 비싼 곳, 변화가에다 해 놓아야만 효력을 발생하는 것이지 그 외곽지에다 그런 환승역을 해서 무슨 효과가 있겠습니까? 어떤 전혀 보탬이 안돼요.

○駐車設計擔當官 朴成重; 도심의 교통수요의 외곽차단 효과가 있습니다. 물론 위원님 말씀하시는 것 충분히 이해는 합니다.

○崔沆洛 委員; 앞으로 보십시오, 보시면 아시겠지만 환승역 하고 백화점 공사 다 끝나고 노원역 한 번 와보시라고 거기 이제 말도 못할 것입니다. 실질적으로 완공된 다음에 한번 와보시라고, 내 말이 그 때 생각이 날 겁니다. 오히려 안한 것만 못해요, 전혀. 물론 충분히 감안해서 했겠지만 내가 말씀드리는데는 그냥 형식상의 어떤 환승역을 최초로 하나 만들었다, 그냥 이것저것 앞뒤가 맞아 들어가니까 그냥 떠 맡겨서 했다 그런 식으로 밖에 안 보인다는 말입니다, 그것이.

○駐車設計擔當官 朴成重; 그런 상태는 아닙니다. 우리가 충분히 그 현장 여건이라든지 이런 것을 고려했는데 혹시 미흡한 점이 있으면 앞으로 조금 미흡한 점은 개선해서 주민의 불편이 최소가 되도록 하겠습니다.

○崔沆洛 委員; 한 가지 덤으로 더 말씀을 드리자면 어차피 공사는 시작이 되었고 추진은 된 것이니까 좀더 소통이 잘 될 수 있도록 , 예를 들어서 이쪽으로 나가는 고가도로를 저쪽으로 빠질 수 있도록 고가도로를 하나 놓는다는가, 소통이 잘 될 수 있도록 어차피 하는 김에 좀 신경을 써서 해 주십사 하는 부탁 말씀 드립니다.

○駐車設計擔當官 朴成重; 알겠습니다.

○委員長 李永和; 아까 종로구의 시민국장..... 方孝吉 委員, 어떤 내용이지요?

○方孝吉 委員; 제가 한 것이 아니고요 梁元模 委員님께서 차량관리정비사업소에 대해서 질의를 하셨습니다.

○委員長 李永和; 梁元模 委員님 질의를 하십시오. 梁元模 委員님 말씀하시겠어요?

○鍾路區廳市民局長 丁宰完; 종로구청 시민국장입니다. 반갑습니다.

○委員長 李永和; 어떤 내용이나 하면, 내가 얘기를 할게요. 지금 차량정비사업소에서 각종 차량을 정비하고 있는데 그 중에 유독 각 구청의 청소차를 수리하고 있던 말예요. 수리를 하고 있는데 금년 들어서 몇 대를 언제 수리하러 보냈는데 차량 사업소에 언제 보냈는데, 며칠 걸려서 수리가 완료되어서 나왔느냐 그것을 한 번 말씀을 해 보세요.

○鍾路區廳市民局長 丁宰完; 저희 종로 관내 지금 청소차량이 59대가 있습니다. 이것을 쪽 보았더니 112번을 수리 의뢰를 보냈습니다. 거기에 드는 비용이 약 5,300만원이 소요되었습니다. 대개 보면 경미한 것은 좀 빨리 나오는데 그 중에서도 조금 어려운 부분은 3일에서 한 7일 그 사이라고 보면 되겠습니다.

○委員長 李永和; 그것을 서면으로 내주세요. 그것을 저쪽에 가져가서도 위원님들이 확인을 해 볼테니까 시민국장 책임하에 서면으로 그것을 내주세요. 그것을 확인해 볼테니까.

○鍾路區廳市民局長 丁宰完; 알겠습니다.

○委員長 李永和; 그것을 서면으로 만들 적에 운전기사 성명, 차 번호, 의뢰한 날짜 또 차량사업소에서 수리를 담당할 사람 직·성명, 그 사람이 언제 수리를 시작해서 언제 끝났느냐, 물론 두 사람이 한 경우도 있겠지, 부분별로 다르니까. 기계부분별로 그것을 명백히 해서 우리한테 의회에다 제출하세요.

○鍾路區廳市民局長 丁宰完; 알겠습니다. 이상입니까?

○委員長 李永和; 네.

○鍾路區廳市民局長 丁宰完; 감사합니다.

○梁元模 委員; 59대 중에서 11번이라는 것이 한 달에 간 것입니까?

- 鍾路區廳市民局長 丁宰完; 금년 들어서 지금까지입니다.
- 委員長 李永和; 대수로는 몇 대가 되나요?
- 鍾路區廳市民局長 丁宰完; 그것은 뽑아보아야 되겠습니다, 죄송하지만. 그것까지 다해서.....
- 委員長 李永和; 대수까지, 대수별로.....
- 鍾路區廳市民局長 丁宰完; 네, 알겠습니다. 돌아가겠습니다.
- 委員長 李永和; 梁元模 委員님 됐습니까?
- 梁元模 委員; 네, 됐습니다.
- 委員長 李永和; 돌아가세요. 수고했습니다.
- 鍾路區廳市民局長 丁宰完; 안녕히 계십시오.
- 梁元模 委員; 崔沆洛 委員님 질의하십시오.
- 崔沆洛 委員; 교통국장님께 묻겠습니다. 교통국장님 지금 재임하신 지가 금년 4월 재임하셨지요?
- 交通局長 尹斗榮; 네.
- 崔沆洛 委員; 교통국장님들이 한 번 부임하게 되면 보통 얼마정도 근무하시다가 또 이적을 하십니까? 평균 줄잡아서 좀 대충 말씀해 주십시오. 한 2년씩은 근무하십니까?
- 交通局長 尹斗榮; 글썄요.....
- 崔沆洛 委員; 저는 교통국장님한테 교통국장님이 한번 바뀌게 되면 서울시의 교통정책도 바뀌는가 싶은 궁금한 생각이 들어서 물어보고 있습니다. 또 교통국장님이 4월에 부임하셔서 지금까지 근무를 하시면서 전임 교통국장님이 교통정책을 세워놓은 것을 수정한 것이 있다면 어떤 것들이 있는가 좀 말씀을 해주십시오.
- 그 다음 질문하겠습니다. 아까도 교통국장님 말씀하시는 것 보니까 답변을 하면서 교통부를 많이 핑계를 댔습니다.

지금 우리나라 교통정책이 교통부, 건설부, 내무부, 서울시 등으로 분산이 되어 있는 것으로 알고 있습니다. 이것을 교통국장님 견해는 일원화할 수 있는 방안을 앞으로 할 수 없는지 거기에 대해서 생각하신 대로 좀 말씀해 주시기 바랍니다.

그 다음에 교통국장님께 조금 전에 두 번째 질문을 물은 이유는 2층 버스를 작년도에 계획을 수립해서 그것을 백지화시켰기 때문에 지금 교통국장님이 부임하셔서 백지화를 시켰는지, 그것에 대해서도 답변을 듣고 싶습니다.

다음에는 시내버스 외곽차고지 문제에 대해서 말씀을 드리겠습니다. 차고지 부족으로 인해서 당국에서 그린벨트나 풍치지구 그런 것을 시설관리한 다음에 임대료를 주려고 차고지가 부족하기 때문에 약 80억 가량의 올 예산에도 책정이 된 것으로 알고 있습니다. 그것이 왜 지금까지 시행을 안하고 있는지, 앞으로 불과 한 25일밖에 남지 않았는데 금년도에. 금년도 예산에 들어가 있다는 것으로 알고 있는데 왜 지금까지 시행을 안하고 있는지 거기에 대해서 구체적으로 답변을 해 주시기 바랍니다.

좀 반복된 질문이 될지 모르겠습니다만 버스나 택시회사들의 현 실정과 기사수급난이 지금 상당히 문제가 많이 되고 있기 때문에 그대로 방치할 수만은 없지 않느냐 하는 생각이 들어갑니다. 물론 당국에서는 지하철이든가 트롤리버스 등 대중교통을 대중화시키면, 앞으로 육성화 시키게 되면 자동적으로 그것이 해결되리라 그런 식으로 아까 말씀하신 것으로 내가 알고 있습니다. 그 때까지가 문제인데 그에 대한 어떤 복안이라든가 대책이 있으면 다시 한번 소상히 말씀해 주시기 바랍니다.

다음에는 운수과징금 부과액에 비해 징수실적이 부진한 사유에 대해서 묻겠습니다. 부과액이 약 47억 5,333만 2,000원으로 되어 있고, 징수액이 31억 414만 5,000원으로 되어 있는데 65.3%에 그치고 말았습니다. 그 이유는 무엇인지 거기에 대해서도 답변을 듣고 싶습니다.

그 다음에 아까 공항택시의 질의가 있었는데 공항택시를 만약에 앞으로 도입을 한다면 운행주체를 공항관리공단에 할 것인지, 항공회사에 할 것인지 아니면 택시사업조합 중 어디에 맡기는 것이 바람직하다고 생각하는지 거기에 대해서 생각해 보신 것이 있으면 답변해 주시기 바랍니다.

그 다음 감사자료 4페이지를 보면 특별회계 경상비 예산이 있습니다. 그것이 약 71억 1,489만 4,000원 중 45억 12만 5,000원이 10월 현재 집행되었는데 대행사업비라는 것이 43억 5,488만 5,000원이 되어 있습니다. 거기에 대해서 내역을 좀 소상히 밝혀 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○委員長 李永和; 끝났어요?

○崔沆洛 委員; 네.

○委員長 李永和; 교통국장 답변하세요.

○交通局長 尹斗榮; 崔委員님 질의에 대해서 답변 올리겠습니다. 제가 지난 4월에 부임이후에 전임 교통국장이 세운 정책이 바뀐 것이 없느냐, 그런데 그건 교통국장이 정책을 세우는 것이 아닙니다. 시의 하나에 정책인데 그동안 정책이 확정되었던 것이 바뀐 건 없습니다. 다만, 거론이 되었던 사항들 이러한 것들이, 예를 들어서 언론에 비친 것이 중형버스를 왜 하려다 안 하느냐, 이런 문제가 언론에 보도가 되었습니지만 이 중형버스는 지난번에도 말씀 드렸습니지만 교통부에서 경제기획원에 요금 협조가 갔습니지만 1,400원이라는

버스요금이 대중교통요금으로는 잘 납득이 안 되는 것으로 이렇게 알고 있습니다. 그 다음에 이 중앙차선제는 그동안 여러 가지 청계천로라든가 여러 군데를 검토를 했습니다. 그 래 작년에도 검토를 해서 청계천 중앙차선제는 힘들다 해서 그러면 번두리 시흥대로에다 한 6km구간 한 번 해보자, 이런 것은 어떠냐, 이런 안이 나왔습니다. 그 래 시흥대로에 저희 들이 현재 나가서 검토를 했습니다. 시흥대로가 시흥시계에 서 거기 신대방동 3거리까지가 한 6km되는데 거기가 10차선 도로입니다. 10차선 도로에 현재도 보면 화물차량 통행량이 굉장히 많습니다. 그리고 거기에 그렇게 중앙차선을 안 하더라도 현재 버스소통에는 큰 지장이 없지 않느냐 이렇게 판단 이 되고 그 다음에 거기에 예를 들어서 중앙에다 버스베이를 설치하고 한 500m마다 12개의 보행 통행로를 만들었을 때, 오히려 소통에 지장을 주는 문제가 있고 또 경찰의 의견으로 는 거기에 사고의 위험이 많지 않느냐 이렇게 해서 거기다 공연히 지금 현재도 소통이 잘 되는데 거기에다 20억이라는 돈을 투자하면 오히려 예산낭비라는 비난의 소리가 있지 않 겠느냐 이렇게 해서 현재 중앙차선제는 저희들이 검토하는 과정에서 보류가 되었습니다. 그래서 시행을 안 하는 것으로, 우리나라 도로 여건에는 중앙차선제가 부적합하다 이런 결론을 내렸고.....

○崔沆洛 委員; 아니 그렇다면 왜 그것을 사전에 어떤 검사 라든가 조사 같은 것을 안하고 계획을 발표한 것입니까? 이미 사전에 그러한 어떤 계획을.....

○交通局長 尹斗榮; 그것이 작년에 전임교수들 있지 않습니까, 정책회의에서 교수들이 그런 건의가 있었어요. 중앙차선 제도 외국에 하는 것이 있다, 이런 얘기가 나와서 그것이 검

토하는 과정이었지 시행한다 이렇게 확정된 안은 없었습니다.

그 다음에 교통분야의 행정을 건설, 우리 시로 따진다면 도로국 그 다음에 지하철, 저희 교통국 또 경찰의 교통시설 문제 이런 것을 일원화하는 걸 검토한 것이 없느냐 이런 말씀이 계셨습니다만 이것은 과거에 확실히 이렇게 논의된 것은 없습니다만 수도권 교통관리청이라든가 이런 것을 하나 만드는 것이 좋지 않느냐, 단편적으로 전문가들 의견이 많이 공청회 때나 이런 때에 제시된 적은 있습니다. 그러나 구체적으로 그것이 검토된 것은 없고 다만, 현재 국무총리실에 수도권 대도시 교통대책위원회가 설치는 되어 있습니다. 그래서 총리실에서 현재 조정의 역할을 담당하고 있습니다. 그래서 작년부터 수도권에 대한 교통행정조정은 총리실에서 하고 있고 아까 말씀드린 여러 가지 1가구 2주택 중과세 문제라든가 또는 차고지증명제문제라든가 이런 것을 총리실에서 현재 조정하고 있다는 것을 말씀을 드릴 수가 있겠습니다.

그 다음에 이층버스 백지화 이 문제는 현재 이것이 지난해에 우리 시내버스를 좀 다양화할 필요가 있지 않느냐 이래서 2층 버스도 한 번 들여와 보는 것이 어떠냐 해서 그것을 대림산업에서 1대를 기증받기로 했었는데 그것이 현대, 대우 여기에서도 우리도 기증하겠다 이렇게 해서 3대를 기증을 금년에 받았습니다. 그렇게 해서 그것을 시험운행을 하기로 한 것이지 그것을 운행한다 이렇게 한 것보다도 우리나라 도로 여건이라든가 또는 교통여건에 2층 버스 운행이 적합하느냐, 이것을 저희들이 시험운행할 계획을 가져서 금년 10월 1일부터 이 시험운행을 2달간 했습니다. 당초는 내년 3월말까지 한 6개월 하기로 했습니다만 그간에 여러 전문가라든가 또는 각계에서 그것이 적합하지 않지 않느냐 이런 여론도 있고 해

서 그것을 저희 교통관리사업소 또 교통개발연구원에 좀 검토를 시켰습니다. 그래 이제 검토를 했더니 우리나라도로 여건에 2층 버스 높이가 4.19m 정도 됩니다. 그래서 육교라든가 각종 표지판, 가로수 이런 시설물에 많이 저촉이 되고 또 우리나라 도로 여건이 지하철 공사를 많이 파다보니까 그것이 저상버스가 되어서 또 걸리는 이런 안전문제 또 그 다음에 처음엔 승객이 많았습니다. 그래서 처음에 상당히 이게 성공적이지 않느냐, 운행효율을 높이는 문제에서 이렇게 저희도 판단을 했습니다만 갈수록 줄어서 지금은 일반 좌석버스와 같은 수준의 승객 운행밖에 못하고 있습니다. 그래서 이것이 그 원인을 따져보니까 2층으로 올라가고, 내리고 이것이 아침 출·퇴근 시간에 상당히 번거롭다 해서 또 2층버스 위 앞에 앉았을 때 상당히 현기증을 느낀다, 여러 가지 승객들의 지적도 있고 해서 이것이 또 겨울철에 눈이 왔을 때 위험도라든가 이런 문제, 그런 것으로 해서 조기에 시험운행을 끝내고 이것을 대공원에.....

○崔沆洛 委員; 아니, 국장님 알겠습니다. 그 내용을 내가 묻는 것이 아니라, 저는 지금 그 과정을 묻는 것이 아니라 국장님은 지금 시험실시 했을 뿐이지 앞으로 하려고 하는 어떤 계획은 없었다고 그러는데 마스크에서는 그렇게 보도를 안 합니다. 계획을 세워서 했다가.....

○交通局長 尹斗榮; 그러니까 시험운행을 하는 것은 우리나라 도로 여건에 적합하냐, 확대 보급이 가능하냐 이것을 시험하는 것입니다. 그래서, 제 말씀을 들어보세요, 제가 그 말씀을 드리려고 합니다. 그래서 또 채산성 면에서 이것이 금액이 상당히 높다 보니까 실제 민영으로 하는 버스업체에 그걸 확대 보급한다는 것이 불가능하다는 판단이 나왔습니다.

그래서 조기에 시험운행을 단축한 것이다 이런 말씀을 드리는 겁니다.

그 다음에 시내버스 차고지문제, 이것은 아까도 말씀을 드렸습니다만 금년도에 예산이 83억 서 있습니다만 그린벨트를 훼손하는 문제, 또 여러 가지 기존 차고지에 대한 도시계획변경 문제, 이런 문제로 해서 상당히 난점이 많지 않느냐, 앞으로 또 25개소의 차고지를 확보하려면 이것이 막대한 시 예산이 소요되기 때문에 이것이 정책적으로 좀 어렵지 않느냐 이런 판단을 했습니다.

그 다음에 버스, 택시회사의 경영개선이라든가 인력난 문제 이것이 앞으로 지하철 될 때만 저희들이 기다리고 있는 것은 아닙니다. 이 문제가 대중교통의 우선 해결이라는 측면에서 저희도 그동안 기사들 확보문제라든가 또는 경영개선을 위해서 간담회라든가 이런 것을 많이 했습니다만 아까 말씀드린 대로 여러 가지 저희들이 한계에 부딪쳐서 별 성과는 거두지 못했습니다만 계속 저희들이 노력은 하고 있다는 것은 말씀을 올리고 그 다음에 운수과징금 47억에서 31억으로 상당히 저희가 징수가 부진합니다. 이 문제는 과징금의 가산금이 다른 것은 체납시에 10%나 25% 이렇게 상당히 가산금이 많습니다만 이것은 가산금이 5%로 되어 있습니다. 그래서 상당히 가산금이 적고 그 다음에 업체의 경영이.....

○崔沆洛 委員; 위원장님! 답변 좀 중단시켜 주십시오.

○委員長 李永和; 네, 잠깐만.....

○交通局長 尹斗榮; 네.

○崔沆洛 委員; 죄송합니다. 답변중에. 저는 성질이 좀 급합니다. 그래서 묻는 얘기에 꼭 답변만 해 주시고 그 다음에 좀 노력을 하면 어떤 식으로 노력을 하는지 그런 것에 대해서

구체적으로 답변을 해주어야지, 노력한다, 뭐 그런 답변 들으려고 지금 물어본 것이 아닙니다. 그리고 시내버스 차고지 문제도 앞으로 할 것인지, 안 할 것인지 어떤 그런 확답을 좀 듣고 싶어서 물어본 것이지 그런 식의 어떤 답변을 들으려고 한 것이 아닙니다. 그것을 위원장님 좀.....

○委員長 李永和; 알겠습니다. 아주 확실하게 말씀을 하세요.

○交通局長 尹斗榮; 네, 차고지 문제는 저희들이 내년에도 한번 예산에 반영을 시키려고 했습니다만 예산심의 과정에서 삭감이 되었습니다. 그래 내년에도 저희 예산에 반영을 못했습니다.

버스, 택시회사의 경영개선이라든가 인력난 해결을 위해서 저희 시에서 노력한 그 대책이란 것을 구체적으로 말씀을 해달라는 말씀이 계셨습니다만 이것은 아까도 부연해서 말씀을 드렸습니다만 결국 경영개선을 위해서는, 그 인력난을 위해서는 결국 임금을 조정해 주어야 된다는 그런 문제가 있기 때문에 저희 시 자체로써 이것을 업체와 많은 협의는 했습니다만 실제 올려주기 어려운 그런 입장에 있다는 업체들의 얘기이고, 그 다음에 경영개선을 하기 위해서 저희들이 세제감면이라든가 또 여러 가지 이런 것을 정부 당국에도 건의를 했습니다만 현재 반영이 잘 안되고 있습니다. 그 밖의 저희가 복지개선이라든가 이걸 업체마다, 여러 가지 후생 복지시설이라든가 이런 것을 좀 개선하도록 촉구하고 있습니다만 그것이 잘 이룩되는 데는 잘되고 있습니다만 예를 들어서 버스회사 동아운수 같은 데는 그 복지시설이 잘 되어 있습니다.

그래서 사실상 운전기사 결원도 별로 없습니다, 그런 곳은. 이런 잘하고 있는 업체가 있는가 하면 또 경영이 부실해서

잘 안 이루어지고 있는 그런 업체도 있습니다. 그래서 이것은 확일적으로 말씀드리기 어렵습니다만 이런 업체별로 그런 여러 가지 어려운 점을 해결하기 위해서 정부 당국과 저희가 협의도 하고 이런 노력을 하고 있습니다만 실제 성과는 거두지 못하고 있는 그런 입장입니다.

그 다음에 공항택시 도입문제는 이것은 현재 공항택시 운행은 저희들이 개인택시 면허를 주면서 그것이 주에 한번 들어가는 그런 정도의, 한 500대 정도가 부족하다고 판단했습니다, 저희가. 공항택시 매일 들어가는 것을 쪽 저희가 점검해 보니까 한 500대 정도가 저녁 러시에 부족합니다. 대개 4시에서 8시, 그 사이에 부족하기 때문에 그 사이에 집중적으로 한 500대 투입하면 되겠다 이렇게 해서 저희들이 그런 투입을 했습니다만 근본적인 공항택시, 전용공항택시 운행문제는 앞으로 저희들이 검토할 과제가 아닌가 이렇게 생각하고 있습니다.

그 다음에 저희 감사자료 4페이지에 대행사업비는 저희들이 시설관리공단에 지금 주차관리를 위탁하고 있습니다. 그래서 시설관리공단에 위탁대행수수료로 나가는 겁니다. 저희 시 산하의 지방공사가 되겠습니다. 이상 답변을 마치겠습니다.

○委員長 李永和; 잠깐만, 한 30분간 정회를 했다가 속개를 할까요?

(「1시간 정도 속개하고 끝내지요」 하는 위원 있음)

1시간 계속하다가..... 지금 우리가 시작한 지 얼마나 되었지요?

(「1시간 30분 정도」 하는 위원 있음)

거의 2시간 가까이 되지 않았어요? 그리고 화장실 갔다오

고, 한 30분 쉬었다가.....

(「1분만 쉬지요」 하는 위원 있음)

15분간 정회를 선포합니다.

(의사봉 3타)

(18시 감사중지)

(18시 21분 감사계속)

○委員長 李永和; 이어서 감사를 속개하겠습니다.

(의사봉 3타)

교통국장은 답변을 좀더 진지하고 성의 있는 답변을 해주기 바랍니다.

질의하실 위원님.....

金箕英 委員님 질의하십시오.

○金箕英 委員; 민주당 김기영 위원입니다.

아까 질문에 용산관광버스터미널 주차부지를 상업용 건물로 전용했을 때 누가 책임지겠다는가 했더니 담당과장이 책임지겠다고 했는데 그것은 과장만 책임질 것이 아니라 시장이 책임져야 한다고 생각하면서 두 가지만 추가 질문하겠습니다.

요즘 도시형버스는 운영이 어렵고 좌석버스는 수익성이 좋다고 합니다. 그래서 좌석버스를 추가 배정 받으려고 운수회사들이 혈안이 되고 있다는 말이 있는데 삼선버스, 삼양교통, 영동교통, 우신버스 등의 회사는 도시형버스보다 좌석버스가 더 많이 면허를 받아서 운행하고 있는데 그 이유는 무엇이며, 이것은 형평의 원칙에도 벗어난다고 생각합니다. 이것이 바로 특혜라고 생각하는데 국장께서 답변해 주시기 바랍니다.

또 좌석버스 증차를 금년에는 안해 준다고 하는 것으로 알고 있습니다. 어떤 명분으로 사전 시의회에 보고 없이 증차를 수립중에 있다고 자료를 제출했는데 시의회에 보고 없이

단행할 것인지 묻고 싶습니다.

그리고 이해원 시장의 방침으로 좌석버스와 일반버스가 같은 면적을 차지해 도로점유율은 같은데 일반버스는 80명을 승차하고 좌석버스는 50명밖에 승차할 수가 없기 때문에 입석버스, 다시 말해서 일반버스만 증차하겠다는 방침으로 알고 있는데 시장의 방침을 여기면서까지 좌석버스를 늘려주려고 하는 이유는 무엇이며, 또 시장의 방침을 어겨도 되는 것인지 묻고 싶고, 그렇게 되다 보면 시장의 말이 거짓이 된다고 생각하는데 거기에 대한 국장의 답변을 바랍니다. 이상입니다.

○委員長 李永和; 교통국장 답변해 주시기 바랍니다.

○交通局長 尹斗榮; 김위원님 질의에 답변을 올리겠습니다. 좌석버스 면허는 현재 면허 나간 업체는 전체 90개 업체입니다. 그리고 좌석버스 신규면허 나간 것은 한 10여 년 전에 이렇게 다 면허가 나서 운영을 하고 있습니다만 그때 당시 어떻게 좌석이 더 많이 면허가 되었는지 그 내용은 제가 나중에 파악을 해서 별도로 보고를 올리도록 하겠습니다.

그 다음에 좌석버스 증차문제인데 이것은 이제 지난해에 도시형버스가 앞으로 지하철이 증가됨에 따라서 자연스럽게 버스 승객이 줄고 이렇게 되어서 시내버스를 고급화해 나가야 되지 않느냐 이런 정책 결정을 지난해에 정책자문회의를 통해서 결정이 되었습니다.

그래서 지난해에 좌석버스 증차를 500대하고, 그 다음에 입석버스를 좌석버스로 형간 전환한 것은 500대를 해 주었습니다. 그리고 지난해에 결정하기를 금년도에는 807대를 도시형버스를, 입석버스를 좌석으로 전환해 주는 그런 계획이 연차적으로 해서 93년까지 50 대 50 수준으로 이렇게 해주는 계획이 되어 있었습니다.

그런데 저희 이해원 시장님께서 이것이 한꺼번에 이렇게 되면 입석버스를 타는 승객이 상당히 불안하지 않느냐, 또 상당히 불편을 겪지 않느냐, 이렇게 해서 이걸 한꺼번에 이렇게 하는 것은 안된다, 재검토해야 되지 않느냐 해서 지하철 증차, 말하자면 지하철이 좀 증차가 되어서 지하철로 승객이 좀 유도가 된 다음에 이런 것을 단계적으로 해야 되지 않느냐, 이렇게 해서 약간에 당초 계획을 조금 수정을 해서 금년에는 우선 지난해에 좌석버스를 갖다가 이렇게 형간 전화하다 보니까 노선이 맞지 않는 것이 있습니다. 말하자면 한 노선에 7대가, 차가 굴립니다. 버스가. 최소한도 15대는 되어야 배차간격이 맞는데 이게 7대, 8대가 굴리고, 아주 배차간격이 길어서 한 20분만에 오고 이런 노선이 한 60여 개 노선이 그런 노선이 있었습니다.

그래서 이런 노선은 또 주민들의 진정이 있고 노선의 배차시간은 좀 맞춰야 되지 않느냐, 이렇게 해서 403대를 지난해에 807대 중에서 반절만 해주는 것으로 저희가 방침을 세워서 승인을 해 주었습니다만 이러한 문제는 지금 지적하신 대로 저희가 당초에 이런 기본계획이 세웠다 하더라도 이러한 것이 앞으로의 여건에 따라서 저희들이 조정을 해나갈 그런 계획을 가지고 저희들이 추진할 계획이고, 지난해에 다만 이 입석버스를 좌석으로 전환해 주면서, 단, 조건을 저희들이 걸었습니다.

입석버스 노는 것을 다 운전수를 채용해서 완전히 100% 굴리는데 한해서 해 주겠다, 이렇게 조건을 걸었습니다. 그렇게 되면 입석버스 지금 한 1,300대 노는 것이 다 끌어져 나올 수가 있지 않느냐 이런 판단 하에서 앞으로도 이런 좌석으로 전환하려는 그런 업체에 대해서는 입석버스가 100% 다

굴리는 것을 저희들이 확인 후에, 구청장이 반드시 확인 후에 이렇게 해 주도록 정책을 세워서 해 나갈 그런 계획을 추진 중에 있습니다.

이상 답변을 마치겠습니다.

○金箕英 委員; 그러면 여기 4개 회사가 말이지요, 다음에 말씀은 주시겠다고 했습니다만 일단 좌석버스가 더 많다, 일반버스보다, 어쨌거나 특혜는 특혜지요?

○交通局長 尹斗榮; 삼선하고.....

○金箕英 委員; 삼선하고 삼양, 영동, 우신.

○交通局長 尹斗榮; 삼양, 영동, 우신요.

이것은 과거부터 그렇게 되어 있기 때문에 제가 어떻게 되는지 내용은 모르겠습니다만.....

○金箕英 委員; 국장님 재직시에 한 것은 아니라고 하더라도 누가 해준 것이든 특혜는 특혜 아닙니까?

○交通局長 尹斗榮; 그런데 그 때 당시는 제가, 10여 년 전에는 말이지요, 좌석버스를 안 하려고 했다고 해요, 얘기를 들으니까. 그 때는 입석버스가 오히려 낫고, 좌석버스는 적자가 나기 때문에 안 하려고 그랬다는 얘기를 제가 듣고 있습니다. 그래서 이것이 여건이 바뀌다 보니까, 또 좌석을 선호하는 경향이 되니까 지금 와서는 특혜문제가 나오겠습니다만 그때 당시는 오히려 좌석을 안 하려고 했다고 합니다, 기피하려고.

○金箕英 委員; 제가 보기에 말씀이예요, 일반버스가 많고 좌석버스가 적은 회사도 있습니다. 그때 당시 일반버스가 수익성이 좋았다면 그러면 그것도 형평에 어긋나는 것 아닙니까? 그건 그쪽에서 또 특혜를 받았다는 얘기 아닙니까? 이것이 형평에 좀 어긋나지 않느냐, 공정하지 않지 않느냐 하는

그런 얘기입니다. 어떻게 생각하십니까?

○交通局長 尹斗榮; 글썬요, 그것이 언뜻 생각하기에는 그렇습니다만 그것은 제가 더 내용을 알아보고 답변을 추후에 올리도록 하겠습니다.

○金箕英 委員; 그 다음에 시장의 계획이 상황에 따라서 자주 바뀌어도 되는 것인지 그것을 좀 여쭙어 보고 싶습니다.

○交通局長 尹斗榮; 상황에 따라서 바뀐 것은 없고요, 다만 작년에 기본계획이 작년부터 93년까지 이런 기본계획이 시에 섰었습니다. 그래서 이것을 한꺼번에 이렇게 주는 것은 안된다 하는 것이 시장님의 방침이었고 다만, 지하철이 얼마라도, 현재 지하철에 연말까지는 한 202대 금년에 증량이 됩니다.

이렇게 해서 상당히 혼잡률도 완화되고 지하철 승객도 한 20만명 지금 증가가 되었습니다. 이렇게 무슨 여건의 변화가 있을 때 해주어야 되지 않느냐 이런 말씀을 하셔서 저희들이 이것도 지금 금방 좌석으로 전환하는 것이 없어요. 적어도 앞으로 그 회사별로 입석버스를 100% 굴려야만 해주도록 이렇게 방침이 되어 있습니다. 시장님 방침이.

○金箕英 委員; 제 생각에는 우리 이해원 시장님이 오신 지가 얼마 되지 않지 않습니까, 그런데 방침을 이렇게 정했다가 또 얼마 되지 않은 상태에서 또 방침을 변경한다 그게 좀 시민으로서 납득이 가지 않지 않느냐 그런 생각이 들어서 말씀을 드린 겁니다.

○交通局長 尹斗榮; 네, 그래도 그 때 저희들한테 말씀하시는 것은 이것이 당초 계획이 이렇게 되어서 그 계획대로 추진하면 우리가 따르니까 이렇게 하면 안된다 하는 말씀을 하셨습니다, 그래서 도대체 이것은 있을 수가 없다, 그래서 이것이 지하철이 다소 증량이 되어서 지하철로 손님이 늘고 이럴

때 해주어야지 이것을 한꺼번에 다 80대씩 해주고 하면 어떻게 되느냐 해서 반만, 불가피한 노선이 안 맞는 이것만 지금 해 주되 조건이 또 입석버스를 다 지금 1,300대 놓고 있는 것은 다 끌어내야 해준다 이렇게 방침이 되어 있습니다.

○委員長 李永和; 元松喜 위원님 질의하십시오.

○元松喜 委員; 원송희 위원입니다. 간단하게 한 말씀만 여쭙어 보겠습니다. 요새 교통체증이 심각한데 지금 말씀하시는 것 보면 증차문제, 교통체증을 유발하는 문제만 계속 나오고 있는데 제가 생각할 때는 이 심각성을 말로만 해소하겠다는 것이 아닌가 이런 느낌이 갑니다. 그래서 몇 말씀만 묻겠는데 22개 구 전체를 교통체증이 오는 지역이 어디 어디인가를 파악하고 또 파악이 되었다면 구체적으로 어떠 어떠해서 해소할 수 있는가 그 방안을 상세하고 구체적으로 한번 말씀해 주시기 바랍니다.

그리고 자가용차 문제를 다시 한번 말씀드리겠는데 자가용차를 통제를 해서 등록을 억제한다든지 어떤 강구책을 해서 나가야 되지 않겠는가? 하루에 500여 대씩 증차가 되는데 이 문제를 가지고 계속 그 요인을 놔두면서 교통 해소를 한다는 것은 도대체 해소할 수 있는 길이 없을 것 같아서 그것을 억제를 해서 교통소통이 원활할 때 서서히 풀어줄 수 있는 그런 정책을 과감하게 수립하는 것이 어떤가 본위원의 생각입니다. 그것만 좀 말씀해 주시면 되겠습니다.

○委員長 李永和; 교통국장 답변하세요.

○交通局長 尹斗榮; 원위원님의 질의에 대해서 답변을 올리겠습니다. 저도 전적으로 원 위원님 말씀에 동감을 드리고 아주 송구스러운 마음을 금할 수가 없습니다. 온통 지하철한다고 파놓고, 또 차는 그냥 무방비로 자가용은 늘어나고

여기에 대한 뚜렷한 대책은 저희들이 세우지 못하고 있는 그런 형편이기 때문에 아주 참 송구스러운 마음을 금할 수가 없습니다.

그래서 저희들이 단편적이지만 체증지역이 전체적으로 지금 어느 동이 체증이 심하다 이렇게 구별로 파악한 것은 없습니다. 구별로 파악한 것은 없지만 저희들이 이제 시 전체적으로 어떤 정체지점 이것은 파악한 것이 있습니다. 그렇게 해서 예를 든다면 영등포로터리 주변이라든가 또는 한남대교 남단의 로터리 지역의 정체를 어떻게 해소할 것이냐 이런 정체지점에 대한 시 전체적으로 파악한 것은 있습니다만 구별로 파악한 것은 저희들이 없습니다. 앞으로 구별로도 파악을 해서 이 정체지점에 대한 대책을 세우도록 해 나가겠습니다.

○委員長 李永和; 정체지점하고 병목지점하고 다른가요?

○交通局長 尹斗榮; 같은 것입니다. 그래서 이에 대한 대책으로는 저희들이 금년도에 TSM이라고 해서 다소 소통의 원활을 위해서, TSM이라는 것이 차선을 한 차선 늘려서 가변 차선하는 것이 있습니다. 그 다음에 일방통행제를 한다던가 또는 버스베이나 택시베이를 설치해서 버스가 섰어도 한 차선을 살릴 수 있는 이런 방법을 저희들이 그 동안 추진해 오고 있습니다만 이런 TSM사업 그 다음에 이면도로의 개발입니다.

그렇게 해서 금년도에도 64개 이면도로를 저희들이 개발해서 우회하게 하고 있습니다만 이런 단편적인 대책 이외에는 도로를 시원하게 뚫는다던가 이런 것이 막대한 예산이 들기 때문에 저희들이 그것을 하지 못하고 있습니다. 그래서 이러한 문제에 대해서는 수요관리 측면에서 자가용 쓰는 것을 억

제하는 또 운행을 억제하는 그런 측면에서 주차요금도 저희들이, 좀 비난도 일부 있습니다만 주차요금도 올려서 도심에 차를 안 가져오도록 하는 방안, 그 다음에 교통부에 지금 건 의해서 같이 추진하고 있습니다만 차고지 증명제라든가 이런 것도 차를 증가하는데 억제요인이 됩니다. 이렇게 해서 이런 방안들을 저희들이 추진하고 있습니다만 정말 지금 지적하신 대로 뚜렷하게 내놓을 만한 실적이 없는 것에 대해서 아주 송구스럽게 생각합니다.

○元松喜 委員; 그런데 사실 여론이 무서워서 행정을 이끌어 갈 수 없다면 이것 참 문제입니다. 과감하게 내가 교통국장을 안하더라도 나는 해내고 말겠다는 긍지감을 갖고, 결단력을 갖고 무엇인가 밀고 나가야지, 이거 뭐 이 얘기 저 얘기 듣다 보면 실질적으로 일할 수가 없습니다. 반대여론이 나오지 않는 어떤 문제도 해결 될 수 없으리라 봅니다. 과감하게 좀 하 시고, 제가 또 말씀을 드리겠는데 우리가 각 22개 구별로 왜 교통체증을 파악하고 그 나름대로 대책을 수립한 것을 요구 하느냐 하면 미리 미리 앞서가는 행정을 해야지 교통체증, 차 를 잔뜩 증차를 해서 도로는 18%로 밖에 안되는데 무한정 차만 내보내서 이제 와서 어떻게 하겠다는 것입니까? 이 자 체가 우리 공무원들이 너무나 안일한 그저 시간만 보내고 적 당히 문책 안 받고 이렇게 눈치껏 해 왔다는 것이 참으로 안타깝습니다. 앞으로는 국가관을 갖고 무엇인가를 내가 책임을 지고 해야겠다는 그런 결단을 갖지 않고는 우리 사회의 미래 상이 밝아질 수 없다고 저는 확신합니다.

또 제가 살고 있는 양천구를 볼 것 같으면 양천구에서는 지금 경인국도도 체증이 대단합니다. 신월동에서 인천까지 가 려면 2시간 반, 2시간 걸립니다. 또 경인고속도로 역시 그렇

습니다. 또 강서에서 오정동으로 빠지는 도로도 마찬가지로 마찬가지입니다. 그런데 신월로라는 것이 있는데 신월로에서 부천으로 도로를 뚫을 계획이 서있는 것으로 아는데 그것을 미리 뚫었더라면 지금 이렇게 심각한 체증이 오지 않았을텐데 그 대책은 세워놓고 도대체 낮잠을 자는 것인지, 무엇을 하는지 알 수가 없습니다. 그 대책을 빨리 빨리 해결할 수 있는 그러한, 미래상을 내다보는 그러한 직무에 임해 주었으면 고맙겠습니다.

○交通局長 尹斗榮; 알겠습니다.

○委員長 李永和; 김종웅 위원님 질의 하십시오.

○金鍾雄 委員; 장시간 답변을 하는 우리 윤두영 국장께 심심한 노고를 치하합니다. 김종웅입니다.

여러분께서 아시는 바와 같이 우리는 우리 개인을 위한 일이 아닌, 우리 모두 서울시민을 위한 일이기 때문에 우리 모두가 한 자리에서 이렇게 의논하고 있습니다. 내가 끝으로 몇 가지 질문을 드리고자 하는 사항은 역시 우리이기 때문에 이것은 또 해결해야 될 사항이기 때문에 여러분에게 질문을 합니다. 우리 여기 앉은 위원 전부가 자기 지역의 민원에, 지역주민들이 얘기하는 그 사항을 전부 늘어놓는다면 몇 년이 가도 다 못 들을 것입니다. 그러나 지역적인 것을 다 배제하고 우리 전체적인 서울시 시민 전체를 위해서 지금 얘기를 하는 것입니다. 지금 말씀드리고자 하는 사항은 우리에게 들어온 몇 가지 진정 내지는 청원 건입니다. 이 문제는 윤국장을 비롯한 여러분들에게도 관계되고 우리 위원 전체에게도 관계되는 사항이기 때문에 짚고 넘어 갈까 합니다.

전세버스 증차문제에 관한 건인데, 내용인 즉 서울시내의 200여 버스 없는 알선 관광업자들이 있는 모양인데 이 사람

들의 주장에 의하면 서울시에서 기존 버스 보유업자들에게만 증차를 허용해 주고 자기네들이 모든 서울시 허가조건에 맞도록 다 했는데도 서울시 교통국에서는 접수마저 받아주지 않기 때문에 이 억울함을 시의원들에게 호소한다고 해서 알고 보니까, 이 분들은 우리 시의원들에게만 보낸 것이 아니라 전국 관계요로도 다 뛰어다녔고 다 했던 것 같습니다. 그래서 주무국장이신 우리 윤국장께서 우리 시의원들에게도 이와 같은 사항이 들어왔다는 것을 익히 아시고 여기에 대한 명쾌한, 우리 교통국으로서의 그간에 어떠한 경위에서 이와 같은 문제가 있었는지를 좀 자세하게 설명해 주시고, 두 번째는 택시 근로자 가칭 복지회관건립 문제라 해서 이 사람들 역시도 보니까 전국의 관계요로에 다 진정서를 보내고 한 것 같습니다. 이것 역시 우리 시의원들에게 특히 우리 교통위원회에 지금 들어왔는데 이 사람들 얘기에 의하면 90년도 예산에 16억 6,000이라는 막대한 예산편성까지 했다가 그 예산을 전용하고 말았는데 이런식의 주장입니다. 이 근원은 언제부터이며 어떻게 된 사항인지 우리로서는 알 수 없는 일이니까 납득할 수 있는 답변을 좀 해 주시고, 끝으로 이 문제는 시간관계도 있고 준비도 해야되니까 서면으로 대답해 주길 바랍니다. 현재 90여개 버스회사 중에서 그래도 버스 확보대수에 비해서 가장 적은 운휴차를, 그러니까 많은 버스기사를 확보하여 모범적으로 운행하고 있는 회사 한 3개 정도를 좀 선발해 주시고 택시 또한 많은 택시회사 중에서 가장 모범적으로 택시운전수를 많이 확보해서 운휴되는 택시를 적게 한 회사 한 3개, 그 회사들의 노선별 운행대수와 배차간격, 운행횟수 이런 내용을 좀 조사하셔서 서면으로 제출해 주시면 감사하겠습니다.

- 委員長 李永和; 언제 현재 날짜를, 11월 한 30일.....
- 金鍾雄 委員; 11월 한 30일부로 해 주시면, 가능하다면 한 11월 30일부로 해 주시면 좋겠습니다만.
- 委員長 李永和; 11월 30일 현재.....
- 金鍾雄 委員; 이상으로 본위원의 질문을 마치겠습니다.
- 委員長 李永和; 교통국장 답변하세요.
- 交通局長 尹斗榮; 김위원님의 질의에 대해서 답변을 올리겠습니다. 전세버스 증차문제에 대해서 관광 알선업체에서 청원이 들어온 것으로 이렇게 알고 있습니다. 금년에 저희가 300대를 전세버스를 증차했습니다. 그런데 현재 전세버스 업체 현황을 보면 43개 업체에 1,681대가 있습니다. 1,681대가 있는데 평균 운행률은 주중엔 75%, 주말은 100% 이렇게 되어 있습니다. 그리고 이것이 전세버스 업체가 43개 업체이다 보니까 상당히 영세화 되어 있어요, 난립되어 있고, 그래서 그 동안 아마 신규회사 면허는 안 해온 것으로 알고 있습니다. 그러나 이것이 이분들이 저기 한다면 내년도에 저희들이 이 공급기준을 생각해서 신규면허도 한번 검토를 해볼 수가 있습니다. 그래서 이것은 제가 확실히 답변은 드릴 수 없습니다만 이러한 분들이 저기 한다면 우리가 신규면허도 내는데 한번 검토를 해 보도록 하겠습니다. 이렇게 하는데 다만 이제 신규면허는 여러 가지 조건이 붙습니다. 주차장을 법인명의로 확보 해야된다거나 자본금을 예치해야 된다거나 또 버스는 어느 수준의 버스를 사야 된다든가 이러한 것은 저희들이 조건을 붙여서 내년도에 신규면허를 검토해 보도록 이렇게 노력을 하겠습니다. 다만 그것은 공개경쟁을 해서 합니다.
- 金鍾雄 委員; 좋습니다. 우리가 얘기한 것은 우리가 무슨 구속력을 갖고 있는 이런 얘기도 아닌데 단지 이 사람들로

하여금 납득할 수 있게끔 사전에 어떤 조건이 합당하지 않을 때는 무엇 때문에 안 된다는 것을 분명히 할 수 있도록, 이 사람들의 지금 청원내용은 무조건 자기네들로서는 지금 현재 제반법규에 하나도 빠짐없이 조건을 다 갖추었는데도 유독 서울시 당국에서는 기존 43개 업체의 로비 활동 때문에 우리 것을 받아주지 않고 있습니다 하는 이런 억울함을 얘기했을 때 제3자가 들었을 때는 전부 다 그 사람들의 억울함을 동정이 가게끔 하는데 우리는 이미 익히 알고 있습니다. 그래서 그 사람들로 하여금 특히, 우리 교통국에서 기존 43개 업체들의 방해 때문에 모든 조건이 합당해도 안 받아주고 있다는 인상은 안 주는 것이 우리에게도 좋고, 여기 앉으신 여러분들에게도 좋으니까, 분명히 엄격하게, 중립성 있게 검토하셔서 안 되는 것은 안 되도록 하고, 우리 법규상에 되는 것은 되도록 해 주십시오.

○交通局長 尹斗榮; 알겠습니다. 그래서 지난봄에 이분들이 한번 찾아왔었어요, 제게도. 그래서 그런 여러 가지 얘기를 해 주었습니다. 그리고 이걸 면허하더라도 당신들한테만 이렇게 특혜를 줄 수 없는 것이다. 이것은 어디까지 신규면허를 하게되면 공개경쟁을 해서 이런 조건을 붙여서 하니까 그 때 응모를 하십시오, 이런 얘기를 분명히 해 주었습니다. 그런데 이분들은 자기들 200개 업체에서 돈을 어떻게 모아서 하는지는 모르지만 이렇게 해서 특혜를 달라는 내용 같은데 그것은 저희들이 행정의 공개원칙상 할 수가 없는 일이고, 이렇게 해서 그 내용을 분명히 얘기를 해 주었습니다.

다음에 택시 복지회관 건립문제인데 이 문제는 왜 얘기가 나오게 되었냐 하면 작년에 택시 임금협상 때 노사분규가 있었습니다. 이 때 고건 시장께 이 택시 노조간부들이 "우리들

복지회관을 지어주어야 된다" 그런 건의를 했습니다. 그래서 고건 시장께 "그러면 내년에 한번 검토를 해 보자" 이렇게 해서 금년에 전체 예산에 한 반정도, 전체 예산이 들어가려면 한 40억 정도 들어갑니다. 그래서 금년에 우선 일부 땅이라도 확보하는, 이 16억 가지고는 땅도 확보가 안됩니다. 그래 일부 좀 땅이라도 한번 확보하는 방향으로 예산을 세웠는데 이것을 지난번에 저희가 정책회의에 붙였더니 그 정책회의 과정에서 논의가 나온 것이 그럼 어떻게 해서 택시기사들만 위해서 택시회관에 시비를 들여서 해 주느냐? 천만시민이 낸 돈을 왜 택시기사만 회관을 지어주느냐, 그러면 버스기사 회관도 지어 주고, 화물기사 회관도 지어주고 다 지어 주어야 되지 않느냐, 또 보건사회국에서는 이것보다 더 급한 것이 장애자회관도 지어 주어야지 이런 택시기사 회관만 지어 주느냐 이런 반대여론이 상당히 많이 나왔습니다. 그래서 이것은 문제점이 많기 때문에 일단 이 문제는 보류가 되었습니다. 그래서 이것을 하나 지어주기 시작하면 저희 시민들이 낸 세금 가지고 복지회관만 지어주다 말지 않느냐, 이렇게 되어서 형평의 원칙에 어긋난다 이런 논리로 해서 이것이 보류가 되었습니다.

좋은 버스회사, 건설한 버스회사와 택시회사는 바로 저희가 제출해 드리도록 하겠습니다.

○金鍾雄 委員; 그럼 택시기사들 이 문제가 지금 보면 이 사람들은 그 위정자 내지는 우리 시 당국도 잘못하면, 이 문제가 시의원들도 어떻게 어떠하더라 할 정도의 택시기사들의 입방아가 심할 것 같습니다. 이러니 이 문제가 정식으로 우리 교통국에나 시 당국에 들어왔다면 명확하게 안 되는 것은 안 되는 것으로 아예 회신을 보내주어서 이 사람들로 하여금 다

시는 여기에 대한 집착을 갖지 않도록 해야 되는데, 이것 보니까 3,000평이 어땡고, 5층에다 뭐 해서 아주 구체적인 계획까지도 세우고 그러다 보니까 시 땅 자체는 어디 있는지도 모르고 지금 허공에서 그렇게 청사진을 그려서 얘기를 하는데 이와 같은 문제가 자꾸 계속해서 더 확산되지 않도록 하기 위해서는 무슨 딱 안 된다는 확실한 회신을 보내주는 것이 좋을 것 같습니다.

○交通局長 尹斗榮; 그래서 지난번에 택시 노조지부장하고 거기에 쟁의부장 해서 간부들을 만나서 제가 그 얘기를 해주었습니다. 이렇게 해서 정책적으로 정책회의에 붙였는데 이러 이러한 문제 제의가 많고 하기 때문에 이것은 보류가 되었다, 그러니 택시회관만 지어준다는 것은 형평의 문제 때문에 안되니까 그렇게 알아라 그랬더니, 지금 사방요로에 진정서를 내고 그러는 것 같습니다. 분명하게 제가 답을 해주었습니다.

○金鍾雄 委員; 알겠습니다.

○委員長 李永和; 박하영 위원님 질문하십시오.

○朴夏榮 委員; 속담 한 마디 인용드리고 질문하겠습니다. 우리 속담에 "엎어진김에 쉬어 가자"라는 것이 있습니다. 내친김에 한 가지 질문합니다.

지금 지하철 공사가 곳곳에 많이 벌어지고 있습니다. 여러 가지 공사구간 중에서도, 공법 중에서도 개착식 지하철 공사하는 구간이 많이 있습니다. 그래서 이와 같이 개착식 공사구간 중에 역세권 주차장 확보 방안에 대해서 질문을 드리고자 합니다. 지하철 건설공사 구간 중 개착식 공법으로 시공하는 공사간에 역세권 주차장 즉, 전철역 주변에 주차장을 두는 것을 말합니다. 이를 건설시 지하노선의 선로의 복개된 후 그

선로 상단에 지하주차장을 건설할 시 용지의 매수라든지 또는 개착된 공사진행 중이기 때문에 토공, 다시 말해서 흙 되메우기 등의 공사과정이 줄어들게 됩니다. 이와 같이 공사과정이 줄어들므로 해서 땅값도 안 들고 공사비가 감소되는 이와 같은 현상을 갖게 됩니다. 많은 예산의 절감효과를 가져온다고 생각합니다. 그렇게 때문에 본위원은 이와 같은 유희공간을 활용하는 의미에서, 또 많이 부족한 주차난 해소를 위해서 큰 효과가 있는 것으로 판단합니다. 이에 대한 국장의 견해는 어떠하신지 소신을 밝혀 주시기 바랍니다.

○交通局長 尹斗榮; 박위원님 질의에 대해서 답변 올리겠습니다.

저도 전적으로 박위원님 의견에 아주 동감입니다. 이렇게 해서 저희는 지하철건설본부에다 가급적이면 이 역세권 주차장을 많이 확보해 달라고 요청을 해 놓고 있습니다. 또 도시계획국에도 제가 땅만 비면 주차장 내놓으라고 난리치고 있습니다. 이렇게 해서 아까도 잠깐 언급했습니다만 이 창동에 원래 대규모 유통단지가 들어서게 되어있는데 거기도 주차장을 이번에 많이 확보합니다. 그래서 이 문제는 지하철건설본부장이 자세하게 답변을 올리겠습니다만 우선 지금과 같은, 박위원님께서 얘기하신 그 공법 있지 않습니까, 밑에 지하철이 들어가고 그 위에 주차장이 들어가는 이런 것을 지금 천호동로타리하고, 잠실로타리에 이것을 두 군데 합니다. 이렇게 해서 이것을 시비를 들이면 돈이 많이 들어가니까 처음에 건설본부에서 하니까 우리보고 돈 내놓으라고 해요, 주차장 특별회계.....그래서 그것을 그렇게 하지말고 민자유치를 하자 말이지요, 이렇게 해서 민자유치 방법으로 이렇게 해서 이런 것을 많이 확보해 나가려고 합니다. 그래서 이제 우선 두 군

데는 확정이 되었습니다. 천호동 4거리하고, 잠실하고 두 군데는 확정이 되었는데 이러한 것을 앞으로 저희가 지하철 역세권 주변에, 이런 지하공간에 주차장을 확보하는 것, 이걸 적극 저희들도 앞으로 노력을 해 나가겠습니다. 앞으로 지하철건설본부 감사시에 한번 이 문제를 적극적으로 위원님들께서 도와주시면 감사하겠습니다.

○朴夏榮 委員; 다시 한번 말씀드리지만 공사는 시기가 있는 겁니다. 공사가 끝나면 하고자 해도 정책에 반영이 안 됩니다. 그렇기 때문에 지금 진행하는 과정에서 정책을 수립해서 강력히 반영이 되도록 다시 한번 촉구를 드립니다.

○交通局長 尹斗榮; 감사합니다.

○委員長 李永和; 다른 위원님 질의 없으십니까?

(「네」 하는 위원 있음)

없으시면 제가 몇 가지만 말씀을 드리고 감사를 끝마칠까 합니다.

첫째, 지하철건설본부 소관이지만 지하철 붕괴사고 이것을 감독하는 교통국에서도 크게 관심을 가져야 되는 것이 그날 야간에 3층이, 그 주변이 무너져서 완전히 30m 밑으로 내려가는 것을 카메라가 포착을 해서 시민이 다 알게 되었는데 밤에 귀가를 한 후에, 퇴근을 한 후에 아무도 근무하는 사람이 없는 시간에 그것이 내려 앉았기에 망정이지 그 내려앉는 시간이야, 참 운이 좋아서 그렇지 만일 낮에 그것이 3층집인데, 3층 모두 사무실도 있고, 그게 낮에 그렇게 내려앉았다면 이것은 큰 사고가 나는 거예요. 그래서 지하철 사고문제는 다음의 사고를 방지하기 위해서도 교통국에서, 지금 감사원에서 조사하고 있나요, 이것을.

○交通局長 尹斗榮; 지금 그것이 붕괴가 되어서요 그 원인은

과약 못하고 있는데, 그것을 과 내어야 어떤 원인인지 아는데 지금 단편적으로 나온 것은 굴착 폭파하는 과정에서 그 지질 조사를 실시하게 됩니다. 구멍을 100m마다 뚫어서 지질 조사를 하는데 그 지질조사 과정에서 거기에 말하자면 석탄층과 같은 그런 것이 있는 것을 몰랐다는 얘기입니다.

○委員長 李永和; 그런데 거기가 한강을 메운 곳이에요, 한강을 메운 곳. 애당초 개폐식으로 해야 될 것을 터널 식으로 한 것이에요, 그것이. 지금 감사관실에서 조사를 해야 될 것이에요, 감사관실에서. 우리 지하철건설본부 감사할 때에도 그것을 다음을 예방하기 위해서 우리 위원님들 생각은 지금 지하철건설본부장 사퇴문제까지 거론하려고 해요. 큰 인명사고가 났다면 어떻게 할 거예요. 그런 문제 모두 감독하는 교통국에서도 관심을 가져주시고, 두 번째는 아까 주차담당관한테는 저쪽 내방에서 얘기를 했지만 주차장 공급은 이것은 정말 온갖 관심을 가져야 돼요. 그래서 우선 손쉬운 것이 노상주차장 공급인데 구청별로 한번 서면으로 보고를 내세요, 보고서식은 총 도로면적, 조사주차장 가능면적, 노상주차장 실시한 면적, 구획을 한 면적이죠. 어느 구가 성적이 제일 좋고, 어느 구가 부진한 구인지, 부진한 구를 오늘 모두 통계를 내어서 내일 교통사업소 감사할 때 부진한 구의 도시정비국장을 여기 오라고 해요, 오라고 해서 사유를 한번 물어볼 작정이예요. 왜 그렇게 부진한가. 소통에 지장이 없는 곳은 과감히 그어주어야 되는데, 그런데 이것도 로비를 해야 그어준대요, 로비를 해야 구청 단위를 보면 로비를 해야 그어준대요, 노상주차장 구획선을 긋는 것을. 가장 성적이 나쁜 구의 도시정비국장은 사유를 보고하라고 해요.

두 번째는 아까 교통섬에 대한 얘기를 모두 하셨습니다만

이것은 예산낭비 차원, 교통정체 차원에서 완전히 재검토를 해야돼요, 교통관리사업소장 나한테 자랑하다가 혼이 났는데, 지금 주변에 모두 이것을 보는 분들은 왜 공청회도 한번 안하고 자꾸 만드느냐, 그 분들은 애가 타는 거예요. 운전기사들은 "자식들 세금낸 것 가지고 말야 이것이 무엇이나 말야" 아주 나한테 온갖 전화가 걸려온다구요. 이것 좀 명심해 주시고, 시간이 없어서 자꾸 얘기합니다.

그 다음에는 자가용 구입시에 우리가 어떻게든지 증차상태를 그대로 둔다면 자동차 망국이 되는데 감당할 수가 없어, 아무리 교통국장, 교통위원장이 애써도 자동차 증차상태를 그대로 내버려두면 뽕족한 수가 전혀 없는 거예요. 그래 이것은 막아야 되는데, 우선 외국과 같이 자동차 자가용 구입시에 차고지증명제 이런 것 하는데 이 차고지 증명제를 얘기할 때는 반드시 현재 보유한 사람들도 몇 년 이내에 시한을 주어서 갓추도록 해야지 불평이 없어진다고요. 같이 고려해서 이 문제하고 또 1세대 2대 이상 중과세 문제, 이것은 우리 교통위원회가 주동이 되어서 본회의를 거쳐서 대 정부 건의를 하면서 조속한 시일내에 적어도 날짜가지 정해서 대 정부 건의를 하려고 합니다. 이렇게라도 우리가 움직여야지 기본여건이 나쁘다고 해서 안일하게 있을 수 없다고요. 우리는 몸부림을 쳐야돼요, 기본여건이 나쁜 그 범위 내에서 몸부림을 치는 우리들의 모습을, 집행부나 우리 위원들의 몸부림치는 모습을 시민들이 봐야돼요. 지금 우리 의회가 6개월 밖에 안 되어서 그렇지 한 1년만 지나면 뭐라고 하는지 알아요, "의원 그 놈들은 뭐하는 놈들이야" 시민이 이런다고 이제는. 교통국장 욕이 받은 이제 이쪽으로 온다고요. 봐요, 틀림없다고 이것이. 그래서 아까 서두에 사과 먼저 하는 이유가 바로 거기에 있

어요. 시민에게 사과드린 이유가 바로 거기 있습니다. 그래서 이런 문제, 그 다음에 이제 잘한 것을 좀 생각해보았는데 이 자동차등록사업소 업무의 일부를 구청으로 넘겨준 것 있잖아요, 이관한 것. 그것은 누구의 아이디어예요? 어느 소장이 가서 한 것인지, 누구의 아이디어에 의해서 이렇게 한 것인지, 그것을 조사하세요. 그래서 이런 사람, 또 그 다음엔 개인택시를 신청한 후에 교통사가 날까봐 운전대를 놓는 것 있잖아요, 금년에 6개월 동안 5,000명이 일 안했어, 그것을 그 때 우리가 이 위원회에서 논의가 되어서 풀어주었잖아요. 교통과의 그 교통계장 왔나? 그날 칭찬도 해주었는데. 그런 것은 내가 가끔 일부러 택시를 타고 가다 보면 택시기사들이 "당신 몇 년 되었소?", "7년 되었습니다" 이 문제를 물어보면 "그것 그렇게 되었다고 그러는데 그것 잘한 것이지요" 이래요, 우리가 기본여건이 나쁜 범위 내에서 몸부림치는 이런 것이라도 하나 하나 해야된다 이거예요. 그래 이런 것 잘한 사람도 좀 찾아내라는 거예요, 노력한 사람들.

그 다음에 가변차선제 이것은 누구 아이디어예요, 어느 교통국장부터 시작을 했고, 누구의 아이디어이고, 어디서 연구한 거예요, 가변차선제. 이것은 말예요, 상당한 효과가 있습니다. 그런데 좀 부지런 해야 돼요, 아침 시간대에 이것을 7시에 늘어놓는 것하고, 8시에 늘어놓는 것하고 정체현상이 전혀 달라져요. 그러니까 연도에 놓는 것 있잖아요, 그것을 아주 적시에 내려놓으란 말예요, 적시에. 그것을 교통순경이 하나요, 누가 하나요?

○交通局長 尹斗榮; 경찰에서.....

○委員長 李永和; 경찰에 그것을 협의하세요. 교통관리사업소장하고 협조하도록 해서, 이것이 상당한 효과를 얻었다 이

거예요. 그래서 이 가변차선제 제도도 누가 했는지, 경찰이 했으면, 경찰, 이런 등등의 잘한 것은 전부 의장님 표창을 올려요, 의장님 표창을 하기로 했어요. 이번 감사에 잘못된 것만 우리가 하려고 하는 것이 아니에요. 정말 여러분들 이 어려운 시기에 공직자들이 이 눈치, 저 눈치보고 몸조심하는 사람이 있는가 하면, 민원서류 취급하는 사람도 그래, 그래도 의욕적으로 주변 공무원끼리도 오해를 사가면서 시민을 위해서 시민편에 서서 다 열심히 하는 사람이 있어요, 욕 얻어 먹어가면서. 저게 어디서 뭐 얻어먹은 모양이야, 이런 정도로 오해를 받아가면서도 열심히 일하는 사람 찾아내려는 것이 우리 감사에 잘 못한 것 찾아내는 것보다도 그런 분들을 더 찾아내고 싶은 것이 우리 심정이에요, 지금. 그것을 여러분들이 아셔야 됩니다. 그래서 아까 서두에 얘기했잖아요, 잘한 것, 정상적으로 된 것, 잘못된 것 우리가 연말이 되어서 한해를 돌이켜 보면서 털어놓고 얘기하자는 것이 이 장 아니에요, 지금 이 장. 그래서 잘한 것은 모두 표창해 드릴 것이니까 표창 내신을 하도록 해 주시기 바랍니다. 이상 이것의 답변은 필요 없고요, 기록해 주시고.....

장시간 감사하시느라고 위원 여러분, 수고 많이 하셨습니다. 또한 감사를 받으려고 준비와 답변을 하느라고 애쓰신 교통국장 관계관 여러분도 고생 많이 하셨습니다. 아무쪼록 오늘 실시한 행정사무감사가 일과성에 그치지 않도록 감사 중에 지적된 사항에 대해서는 조속한 시일내에 시정토록 조치하여 보고하여 주시고, 시행착오로 발생한 사항은 향후 동일한 사례가 반복되지 않도록 특별한 관심을 가지시고 업무 추진에 신중을 기하여 주시기를 바랍니다.

그러면 이상으로 교통국에 대한 서울특별시의회 행정사무

감사를 모두 마치고자 합니다.

감사종료를 선포합니다. 모두 수고하셨습니다.

(의사봉 3타)

(일동박수)

(19시 16분 감사종료)

○出席監査委員

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

○出席專門委員

金泰鎬

○被監査機關參席者

交通局長 尹斗榮

運輸2課長 梁大雄

駐車計劃擔當官 朴成重

鍾路區廳市民局長 丁宰完