
第62回서울特別市議會(臨時會) 交通委員會會議錄 第1號
서울特別市議會事務處

日時 1993年4月16日(金) 午前10時

場所 交通委員會會議室

議事日程

1. 交通局所管主要業務推進狀況報告
 2. 交通放送本部所管主要業務推進狀況報告
-

審査된案件

○ 報告事項 ... 1面

1. 交通局所管主要業務推進狀況報告 ... 2面

2. 交通放送本部所管主要業務推進狀況報告 ... 59面

(10時 52分 開議)

○ 委員長 李永和; 주요한 事業에 대해서懇談會가 길어져서
諒解해 주시기 바랍니다. 座席을 整頓하여 주시기 바랍니다.
成員이 되었으므로 第62回 임시회 第1次 交通委員會를 問議
합니다.

(議事棒 3打)

○ 報告事項

○ 委員長 李永和; 먼저 專門委員室의 報告事項이 있겠습니다.

○ 專門委員室 朴孝柱; 報告事項을 말씀드리겠습니다.

地下部分土地使用에 따른補償基準에대한條例改正要求 請願書가 서울特別市議會 議長으로부터 1993年 4月 13日字로 當委員會에 回附되어 왔습니다. 이상으로 報告事項을 마치겠습니다.

1. 交通局所管主要業務推進狀況報告

(10時 53分)

○委員長 李永和; 다음은 議事日程 第1項 交通局 所管 主要業務 推進狀況 報告의 件을 上程을 합니다.

(議事棒 3打)

그러면 交通局長 나오셔서 1993年度 1/4分期 業務推進實績에 대하여 報告해 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 존경하는 李永和 委員長님, 그리고 交通委員會 委員 여러분, 지난 3월 18日字 赴任한 이후 서울市의 당면한 懸案業務 中 가장 중요한 交通問題를 다소나마 解決하기 위하여 米력이나마 최선의 노력을 다하고 있으나 아직 완벽한 業務把握이나 業務推進 態勢 등 미숙한 점이 많다고 생각을 합니다. 제가 交通局長으로서 생각하고 있는 交通問題 解決方案은 1동안 計劃된 中長期 計劃을.....

○委員長 李永和; 가만 있어봐요. 저번에 人事發令된 분들.....

○交通局長 黃哲民; 이것 끝나고 인사말 말미에 바로 하겠습니다.

○委員長 李永和; 네, 그러십시오.

○交通局長 黃哲民; 中長期計劃은 計劃대로 정상 推進될 수 있도록 關係部處 등 최대한 協議를 통하여 施行하고 交通 基盤施設이 확충될 때까지는 기존의 與件을 최대한 活用하여

당면한 交通難을 극복해 나가야 한다고 생각을 합니다. 당면 현안업무 中 우리가 시급히 解決해야 할 課題는 無秩序 속에 방치되거나 行政力의 미비로 團束이 소홀한 버스, 택시의 운행질서 確立과 不法駐·停車 등 交通秩序 確立을 위한 團束問題를 좀더 적극적으로 組織化, 活性化하여 交通文化가 정착될 수 있도록 최선을 다 하여야 하고 아울러 市民, 특히 自家用을 가진 사람들이 고통을 分擔한다는 차원에서 自家用利用 需要를 줄여나갈 수 있도록 하는 方案을 적극 推進해야 된다고 생각을 합니다.

앞으로 저는 交通秩序 確立에 최선을 다하여 그 동안 市民이 불편을 느꼈던 버스, 택시, 화물 등 事業用車輛의 횡포에서 市民을 保護하고 違反이 상습화된 不法駐車에 대하여 全 行政力을 동원해서 秩序가 정착될 수 있도록 할 計劃입니다.

또한 當面課題를 推進하면서 어려운 問題는 委員님들과 협의하고 改善方案을 강구하여 市民이 명랑한 交通秩序 속에서 생활할 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

그 동안 委員 여러분의 交通問題에 대한 좋은 忠告와 提示한 政策代案에 대하여 實踐될 수 있도록 모든 交通局 幹部를 포함한 職員들이 최선을 다 할 수 있도록 격려해주시고 잘못된 分野가 있으면 꾸지람이 있더라도 적극적인 자세로 職務를 遂行함에 모자람이 없도록 資力하겠습니다. 감사합니다.

이어서 當面한 交通懸案業務에 대해서 報告 드리겠습니다. 먼저 報告에 앞서 人事發令에 의해서 새로 交通局에 赴任한 交通局 幹部를 紹介해 드리겠습니다.

(幹部紹介:交通管理事業所長 諸他龍, 運輸1課長 林綵瑾, 運輸2課長 李點贊, 駐車計劃擔當官 金相國)

主要業務 推進現況 報告를 드리겠습니다.

.....
(報告)

교통국주요업무추진현황

(報告中斷)

(뒤에 실음)

.....

○委員長 李永和; 개구리식이라고 그랬는데 어떻게 하는 것인지, 住民들이 우리 委員님들한테 묻는다고, 개구리식이 뭐냐.

○交通局長 黃哲民; 과리에 이면도로 가 보시면 步道 위에 步道境界石이 우리 서울시는 지금 30cm되지 않습니까? 그 歩道を 좀 낮춥니다. 그래서 車가 큰 무리 없이 歩道を 탈 수 있도록 만들어서 歩도에 반 걸쳐놓고 車가 다니는 곳에 반 걸쳐서 약간 삐딱하지만 그렇게 걸쳐놓으면 차선도 넓어지고 그렇다고 歩道を 반 정도 侵犯하지만 사람 다니는 것은 支障이 없고, 그것이 개구리식이라고 합니다.

.....

(報告繼續)

교통국 주요업무추진현황

(報告中斷)

(뒤에 실음)

.....

○委員長 李永和; 料金團束은 어디서 하나, 料金團束. 料金を 過多하게 받는다면가 附設駐車場 거기가 料金を 받잖아요.

○交通局長 黃哲民; 料金は 申告制이기 때문에 현재 過多하게 받는 것을 어떻게 統制할 수 있는 그것이 없습니다.

○委員長 李永和; 그것이 問題예요, 過多하게 받아요.

.....

(報告繼續)

교통국 주요업무추진현황

(뒤에 실음)

.....

이상이 主要懸案業務가 되겠고 主要業務 1/4分期 推進實績은 뒤에 보시는 것처럼 상세하게 그 동안에 저희들이 한 것을 記錄을 해 왔습니다. 큰 題目만 말씀을 드리면 大衆交通便宜提高를 위해서 地下鐵 混雜緩和, 그 다음에 버스運營改善, 택시運營改善 이 세 가지 제목으로.....

○委員長 李永和; 이것은 不振事業 위주로 한번 報告를 해 봐요, 不振事業이 뭐냐.

○交通局長 黃哲民; 不振事業은 거의 없고 대부분이 정상 推進되고 있습니다. 그래서 이 內容은 상당히 時間이 걸릴 것으로 생각이 되어서 報告를 드리면 처음부터 다 드리고.....

○委員長 李永和; 어떻습니까? 생략하도록 하죠.

(「좋습니다」 하는 委員 있음)

좋아요.

○交通局長 黃哲民; 알겠습니다. 그러면 油印物을 參考해 주시면 감사하겠습니다. 여러 가지 미숙합니다만 이상으로 현안 문제 報告를 마치겠습니다. 감사합니다.

○委員長 李永和; 交通局長 수고 많이 하셨습니다.

다음은 交通局 所管 業務에 대해서 質疑가 있겠습니다. 質疑와 答辯은 交通局長을 상대로 일문일답식으로 進行을 하겠습니다. 그러면 質疑하실 委員님 發言해 주시기 바랍니다. 基本的인 것을 한다고 했죠? 朴夏榮 委員님 質疑하십시오.

○朴夏榮 委員; 朴夏榮 委員입니다. 우리 同僚委員님들 미안합니다. 제가 나중에 質問해야 되는데 먼저 앞서 質問하게 되

어서 이 점 충분히 미안하게 생각을 하면서 많은 諒解를 구합니다.

먼저 本委員은 交通政策의 基本方向에 대한 質問을 하고자 합니다. 우리 서울市 交通行政의 총책임자이신 黃哲民 交通局長의 政策意志가 무엇인지 또한 묻고 싶습니다.

첫째로, 政策的 次元에서 고찰해 보면 지나친 表現이 될는지 모르겠습니다만 과연 우리 서울特別市에 交通政策이 있느냐, 本委員은 交通不在 속에 절름발이식 交通行政이 현재 이루어지고 있다, 이렇게 극단적인 表現을 일단 해 보면서 그러나 交通問題라고 하는 것은 100%, 100점 짜리는 없는 것으로 알고 있습니다. 本委員의 생각으로는 약 80점, 80% 정도의 답안지만 보아도 이 交通行政은 滿點이다 이렇게 前提를 하면서 몇 가지 두서 없는 質問을 던지겠습니다.

都市는 어떻게 보면 綜合藝術의 極致를 이루는 곳이다, 이렇게 저는 表現을 해 봅니다. 즉, 다시 말하면 人口, 住宅, 環境, 交通, 保健衛生 그리고 各種 主要 流通體制의 조화로운 運營 속에서 都市는 形成되고 또 都市는 運營된다 이렇게 보면서 이러한 觀點에서 보면 都市는 종합예술의 極致를 이루는 곳이다 이렇게 表現을 우선 해 보면서, 둘째로는 서울의 交通問題에 있어서 말씀을 드리자면 우선 서울이라는 것을 두 가지 概念으로 定立을 해 봅니다. 하나는 行政圈을 중심으로 하는 우리 서울特別市를 말할 수가 있고, 다시 말씀드리면 千百萬市民이 살고있는 그러한 권역을 얘기합니다. 좀더 擴大해서 말씀을 드리자면 생활권으로 이끌어서 말씀을 드려야 되겠는데 이것은 서울을 중심으로 하는 12個 衛星都市를 합한 約 二千五百萬名이 살고 있는 集團 生活圈을 일컬어 말할 수가 있습니다.

여기에 대한 問題點을 보면 첫째, 사람, 人口라고 하는 것은 모든 行爲의 主體的 役割을 하는 것이 사람입니다. 그런데 우리 서울市가 과연 人口政策을 合理的으로 잘 하고 있느냐, 어떻게 보면 人口密度를 보면 世界에서 첫째 둘째가는 그러한 過密現象을 빚고 있는 것이 우리 서울 都市의 現況입니다. 그럼에도 불구하고 우리 서울은 人口를 疏散하는 政策을 쓰는 것이 아니라 人口를 集中시키는 人口集中政策을 쓰고 있다 이러한 判斷을 갖게 될 적에 과연 이것은 政策이 있는 것이 아니라 無分別한 都市開發政策에 연유되는 그러한 結果라고도 생각이 되는 것입니다. 그래서 이와 같은 問題를 우리 交通政策上에 미루어 볼 적에 우리 交通局長께서는 2000年代의 서울의 適正한 人口를 어떻게 보며 서울은 어떻게 開發되어야 될 것인지 이에 대한 答辯을 주시고,

두 번째로는 住宅問題를 言及을 하겠습니다. 無住宅 對策을 위해서 宅地開發을 마구잡이로 하고 있습니다. 그래서 우리 수도서울이 가지고 있는 땅은 限界가 있고, 또 우리가 確保해야 될 綠地가 있음에도 불구하고 빈 땅만 있으면 비집고 開發을 해서 서울의 綠地空間은 거의 全滅되다시피하는 이러한 狀態가 되겠고, 또 이와 같은 宅地の 지나친 開發로 인해서 엄청난 交通 要因이 發生되고 있습니다. 이와 같은 住宅開發의 問題를 交通政策上에 미루어볼 적에 이에 대한, 對策에 대한 合理的인 方法은 무엇이고 어떻게 하는 것이 理想的인 것이냐 하는 問題를 交通局長께서는 交通次元에서 答辯해 주시기 바랍니다.

세 번째로는 서울에는 各種 機關과 諸般 施設이 集中되고 있는 현상인데 이로 해서 엄청난 交通問題를 誘發하는 곳이 기도 합니다. 이러한 問題를 좀더 效果的으로 分散 配置함으

로써 서울의 오늘의 어려운 交通問題를 解決하고 交通問題를 순조롭게 할 수 있는 方法은 무엇인지, 그러한 方法이 있다면 政府에 건의해서 이와 같은 機關에 대한 疏散, 人口에 대한 疏散, 住宅問題 등등에 대한 것을 解決하는 건의를 할 用意은 있는지 한번 묻고 싶습니다. 또 건의한 흔적은 있는지 묻고 싶습니다.

다음은 서울의 交通問題에 대해서 質問하겠습니다. 서울의 交通問題는 행정권만으로 解決되는 것이 아닙니다. 즉 首都圈, 다시 말씀드리면 生活圈 次元에서 問題가 解決되어야 된다고 생각하는데 왜 이렇게 말씀을 드리느냐 하면 마치 톱니바퀴가 서로 물리고 물려서 돌아가는 이와 같은 상태와 비슷한 것이 우리 행정권과 首都圈, 生活圈의 關係라고도 생각되기 때문에 그와 같은 前提에서 이와 같은 質問을 드립니다. 원활한 交通問題의 緩和와 解決을 위한 조화로운 均衡的 發展과 조화로운 綜合機能 役割을 擔當하는 專擔, 交通을 擔當하는 機構가 필요하다고 생각이 되어서 本委員은 91年 12月 10日 李海元 市長 당시에 政策質疑를 통해서 그와 같은 問題를 건의를 했을 적에 李海元 市長께서는 본위원의 質問에 肯定的으로 答하면서 政府에 건의해서 首都圈交通綜合管理센터 같은 機構를 設置하도록 하겠다 하는 答辯을 명쾌하게 한 적이 있는데 과연 이 問題가 현재 어디까지 進行되고 있고, 이 問題에 대해서 우리 交通局長께서는 아는 바가 있는지, 알고 있다, 알고 있다면 그에 대한 後續措置를 어떻게 하고 있는 것인지 명쾌한 答辯을 해 주시기 부탁드립니다.

아울러서 서울의 行政圈內의 경우는 이상과 같은 점으로 미루어 본 결과 과연 어떠한 것인지 質疑하고자 하는 것입니다. 일개 部署, 다시 말씀드리면 交通局을 擔當하는 交通局長

의 능력과 交通局長에게 附與된 制限된 權限으로 과연 首都 圈안인 서울市의 交通行政 全般에 관한 交通政策의 諸般問題의 政策의 立案, 決定, 推進事項에 있어서 能動的으로 그리고 效果的으로 推進을 기할 수 있는 것인지 의문이며, 현재 交通問題에 있어서 여러 가지 問題들이 이곳 저곳에서 派生되고 있는 것이 아닌가 하는 생각이 되는 것입니다.

즉 첫째로 道路率의 提高에 있어서는 서울의 道路率이 몇 %까지가 가장 效果的인 道路率이라고 생각이 되시며, 그와 같은 위치에 이르기까지는 언제 達成이 될 수 있는 것인지 묻고 싶습니다. 아울러서 그와 같은 側面에서 볼 적에 公道의 效率的 管理에 대한 것인데, 물론 그 所管은 다르다 하더라도 交通問題는 道路와 密接性을 가지고 있는 것인데 既存에 많은 道路가 있음에도 불구하고 이미 不當하게, 不法하게 占有된 事例가 있어서 道路의 機能이 喪失된 곳이 이곳 저곳 많이 있었습니다. 이와 같은 것을 어떻게 措處할 것인지 交通局長의 立場에서 答辯해 주시고,

둘째로는 交通施設物의 管理問題가 되겠습니다. 交通施設物의 設置에 대해서는 效果的으로, 科學的으로 設置가 되어야 되겠고 또 維持管理에 있어서도 완벽한 維持管理 運營이 되어야 되겠는데 현상으로 보면 그렇지 않다고 하는 사실입니다. 이에 대한 問題를 交通局長께서는 앞으로 어떠한 政策의 課題를 놓고 解決해 나갈 것인지 答辯해 주시기 바랍니다.

셋째로 市民의 秩序와 준법정신의 定着에 있어서 조금 전에 말씀을 하셨는데 이 問題는 과연 報告로써 끝나는 것인지, 아니면 그야말로 汎市民運動을 展開해서 질서의식을, 준법정신을 定着시키는 특단의, 특단의 政策的 대안이라도 가지고 계신 것인지 다시 한 번 묻고 싶고, 모든 交通與件에 수반되

는 諸般施設이 充足된다 하더라도 그 主體인 사람이 모든 市民의 遵法과 秩序意識이 定着이 안 된다면 마치 나무에서 고기를 구하는 격과 마찬가지로 아니겠느냐 이렇게 생각이 되어서 가장 重要한 課題는 市民의 遵法과 秩序意識의 정착에 있다고 생각이 問題를 묻고자 하는 것입니다.

이상 여러 가지 政策의 조화로운 調整과 機能이 이루어질 때 效果的인 交通政策이 펼쳐질 수 있다고 하는 것을 다시 한 번 強調를 드리면서, 그렇다면 서울시의 職制가 과연 交通局에서 이와 같은 엄청난 서울의 交通問題의 諸般事를 調整하고 管理하고 政策을 立案하고 推進하고 하는 그러한 力量과 權限이 交通局長에게 附與되고 있는지 의문시되는 것입니다. 그렇다면 우리 交通問題만도 못한 各 部署가 本部長制를 新設하고 있는데 우리 交通局에도 좀더 機構를 擴大 改編해서 本部長制度를 確立을 해서 본부장으로 하여금 總括的인 業務의 指揮 監督體制를 確立하는 것이 理想的이고 合理的이다 이렇게도 생각이 되면서, 더 나아가서는 交通分野를 전담, 專門하는 副市長制로의 制度의 職制 改編도 바람직하다 이렇게 생각이 되는데 交通局長께서 이와 같은 政策方向에 대한 見解와 所信을 밝혀 주시기를 바라는 것입니다.

이상 몇 가지 質問을 마치겠습니다. 答辯하는 過程에서 부족한 점이 있으면 補充質問을 계속하도록 하겠습니다.

○委員長 李永和; 朴夏榮 委員 수고 많이 하셨습니다. 交通局長 나오셔서 答辯을 하여 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 앞에서 말씀드린 바가 있습니다만 제가 완벽한 業務把握을 못해서 一問一答에 완벽하게 答辯을 할지 여러 가지 의문이 됩니다만 미숙하더라도 諒解해 주시기 바랍니다.

朴夏榮 委員님께서 여러 가지 좋은 忠告의 말씀과 交通局長으로서 여러 가지 상상도 못한 좋은 提案을 해 주신 점에 대해서 고맙게 생각을 합니다.

交通政策의 基本方向, 이것을 물으셨습니다. 서울시의 交通政策은 交通基盤 施設이 擴充될때까지, 예를 들면 서울시가 2期 地下鐵이 完工되는 96年, 그 다음에 3期 地下鐵이 計劃이 되어 가지고 完決되는 99年 이러한 施設이 擴充될 때까지 既存 與件을 최대한 活用해서 當面한 交通難을 解決해야 된다고 저는 이렇게 생각을 하고 있습니다.

그래서 적어도 예를 들면 96년에 地下鐵 2期가 完工이 되면 分擔率이 50%로 올라갑니다. 그때쯤 되면 市民한테 地下鐵이나 이런 것을 타도록 적극적으로 권고할 수 있는 때가 오기 때문에 그때 가서는 다소 規制를 強化하는 그러한 次元의 政策을 펴도 큰 저항이 없을 것으로 이렇게 생각을 하는 것입니다.

그래서 그러면 그 때까지 앞으로 3·4년을 이대로 손을 놓고 기다릴 것이냐 하는 問題가 있습니다. 그래서 그 때까지는 앞에서 아까 報告드린 것처럼 交通秩序 確立을 위한 엄격한 團束, 그리고 既存施設을 최대한 活用하는 버스專用車線制라든지, TSM制度의 擴大라든지, 裏面道路 개선이라든지, 병목지점 改善이라든지 이런 돈이 크게 들지 않으면서 조금만 投資하면 큰 效果를 보는 이러한 事業들을 통해서 앞으로 交通問題가 根本적으로 解決되는 그 시점까지는 이러한 事業들을 통해서 克服해 나가야 된다고 이렇게 생각을 합니다.

2000年代 서울의 適正한 人口와 어떻게 開發되어야 할 것인지에 대해서 물으셨는데 저희들이 지금 서울시 交通整備基本計劃을 樹立中에 있는데 이 研究機關의 研究用役 中間報告

를 들은 바에 의하면 1,140萬을 2000年代 適正人口値로 이렇게 推定을 하고 있습니다. 현재는 1,097萬으로 되어 있는데 거기에 비해서 조금 더 上廻하는 그런 식으로 專門機關에서 推定을 하고 있습니다.

그리고 住宅建設 次元이나, 各種 施設 集中問題를 어떻게 할 것이냐 하는 問題에 대해서는 제가 그 分野에 專門的인 識見을 가지고 있지 않기 때문에 都市計劃部署와 協議하는 過程에서 交通問題가 우선 勘案될 수 있도록, 制度的으로 反映될 수 있도록 그렇게 노력해 나가겠습니다.

그 다음에 交通行政 一元化 問題는 아주 지당하신 말씀으로 서울시의 어떤 部署보다도 이러한 問題가 가장 먼저 推進되어야 될 課題가 바로 이것이 아니냐 저는 이렇게 생각을 합니다.

그리고 局長 能力으로 政策을 立案하고 決定하고 效果的으로 推進하는데 의문을 가지신다고 말씀을 하셨는데 옳으신 말씀입니다. 그래서 제가 능력껏 關係 部處, 上部官廳 다음에 住民 이렇게 많은 對話를 통해서 共通認識下에 이 어려움을 克服해 나갈 수 있도록 최선을 다 할 수 있는 것이지 局長 혼자서 能力으로 이 많은 問題를 解決할 수 있다고 주체넘게 얘기할 수가 없는 그런 입장입니다.

서울의 道路率이 현재 19%입니다. 그래서 96년까지는 23%로 올리는 것으로 지금 計劃이 되어 있고 23%라는 것이 만족한 숫자는 아니겠습니다. 요전에 어떤 懇談會에서 얘기가 나온 이야기인데 LA같은 경우는 駐車空間과 道路率이 합쳐서 65%나 되고, 都市의 30個 車線이 죽죽 뺏어 있지만 어떨 때는 한 시간씩, 두 시간씩 밀리는 경우가 있기 때문에 都市는 交通滯症이 하나의 必要惡일 수가 있다 하는 專門家들의

얘기도 있기 때문에 道路率의 向上만이 交通問題를 100% 解決한다 하는 것도 조금 어려운 問題가 아니냐 이런 생각을 합니다.

公道찾기운동에 대해서 좋은 말씀을 해 주셨는데 이 問題도 역시 社會紀綱 確立 次元에서 公道를 찾아야 되는데 찾는 방법은 不法 駐·停車를 엄격히 團束하는 것이다 그래서 裏面 道路까지 不法 駐·停車 區域을 擴大해 가지고 道路機能을 回復하도록 해 주는 것이고 各種 道路에 놓여 있는 포장마차, 積置物까지도 완벽하게 團束함으로써 道路가 道路로써 機能을 할 수 있도록 해 준다 하는 次元에서 서울市가 지금 대대적으로 1日 4,500名 가량의 人力을 投入을 해서 團束을 강화해 나가고 있고, 종전에 하루 團束量보다 團束을 強化하고 난 후에 3배 정도 지금 숫자가 增加되고 있는 형편이기 때문에 아마 빠른 시간 내에 현재보다는 道路與件이 많이 改善되었다, 公道가 찾아졌다 하는 소리를 들을 수 있도록 各 區廳에 불을 붙이고 組織化시켜 나가도록 그렇게 해 나가겠습니다.

아무리 이런 機能과 道路機能이라든지 여러 가지 施設을 擴大한다 하더라도 역시 사람이 秩序를 지켜주지 않으면 交通秩序 確立은 좀 어렵다 하는 그런 見解에 대해서 전적으로 同意를 합니다. 그래서 제가 처음 와서 지금 交通秩序 確立을 위한, 交通文化 定着을 위한 汎市民運動의 필요성에 대해서 누구보다 共感을 하고 지금 하나하나 細部計劃을 지금 짜고 있는데 아마 며칠만 지나면 우리 委員님 여러분들에게 市民運動의 구체적인 計劃에 대해서 報告드릴 수 있는 機會가 있을 것으로 생각이 됩니다. 이상으로 마치겠습니다.

○朴夏榮 委員; 한 가지만 補充하겠습니다. 結論적으로 말씀을 드리면 交通流通을 원활하게 하기 위한 目的에 두고 이렇

게 質問하고 또 그 政策을 편다 이렇게 보는 것인데, 아까 答辯 中에서 말씀대로 道路率이 23%가 아니라 100%가 된다 하더라도 과연 완벽한 交通소통 政策이 이루어지느냐 하는 것도 問題가 되는데, 問題는 그렇습니다 이번에 구라과쪽을 巡訪을 하면서 交通分野 쪽에 많은 관심을 가지고 全 委員들이 보셨고, 本委員도 봤습니다. 봤는데 問題는 道路率의 確保도 중요하지만 그것이 問題가 아니고 그 疏通機能의 役割을 어떻게 調整해 주느냐가 중요한 것입니다.

다시 말씀드리면 오히려 구라과 쪽이 우리 나라보다 道路가 좁고 道路率이 적은 것 같이 느껴지는 곳이 많이 있는데 역시 交通은 물과 같이 흐름이 있어야 되는데 쉬지 않고 계속 흐릅니다. 그것은 뭐냐하면 幹線을 中心으로 한 裏面道路를 利用한 一方通行制가 아주 잘 되어 있어요. 그런데 우리나라도 이와 같은 先進의 좋은 制度가 있음에도 불구하고 아주 미미한 政策을 가지고 一方通行制를 實施하고 있는데 그렇게 하지 말고 좀 더 과감하게 政策을 導入할 用意는 없는 것인지 한번 局長의 意見을 밝혀 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 그래서 外國에 가시고 안 계시는 동안에 大學教授, 專門家, 市民, 業者 이런 분들 20여명이 副市長님 主宰로 이 交通問題 解決을 위한 討論會를 한 번 했습니다. 그 때 어떤 教授님의 主張은 서울의 예를 들면 여기 鍾路, 乙支路다, 淸溪川이다, 退溪路다 이런 것이 있는데 이런 소위 東西方向은 一方通行으로 하되, 예를 들면 버스만 다니도록 하고 南北쪽의 길은 택시나 自家用 이런 것만 다니도록 하는 이런 式의 과감한 극약처방이 있어야지만 解決된다 하는 主張을 했습니다. 그래서 이 問題에 대해서는 사실 交通흐름을 專門적으로 체크하고 研究하는 지금 警察의 機能이 있습니다

만 警察과 우리의 交通管理事業所, 그 다음에 關聯 研究機關이 積極的으로 檢討를 해서 과감한 一方通行制를 擴大해 나가야 된다고 생각을 합니다. 구체적인 腹案은 현재 금년에 計劃된 그런 이외에는 지금 더 가지고 있지 않는데 우리 委員님 말씀을 명심을 해서 앞으로 과감하게 이 方向으로 나가야 된다고 저는 생각을 합니다.

○朴夏榮 委員; 오랜 時間이 걸렸는데 한 가지만 더 補充하고 마치겠습니다.

요즘 紙上을 통해서 보면 모든 政策이 우선 우리가 알기 前에 紙上으로 흘리는 경향이 많이 있는데, 중요한 政策決定 過程에서 꼭 우리 委員들 參與하자 이런 뜻은 아닌데, 적어도 紙上에 發表되기 以前에 우리 議會에 한 번 報告 내지는 諮問形式을 구하는 뜻에서 그 政策을 通報를 해 주는 것도 상당히 議會와 執行부와 서로 保護하면서 서로 유기적으로 推進할 수 있는 그러한 분위기의 造成이 된다고 보는데, 앞으로 이 問題를 局長께서는 어떻게 할 것인지 한번 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 가급적이면 중요한 政策이 決定되었으면 委員님들과 事前에 相議를 드리도록 하겠는데 예를 들면 1년에 한 번씩 이렇게 다녀가시는 것 있지 않습니까? 그럴 때는 미리 무슨 課題를 우리 局長들도 사실 그 內容을 정확하게 모르는 경우가 많습니다. 그럴 때는 좀 諒解를 해주시고 그렇지 않을 경우에는 중요한 立案이 되었거나 그렇게 되면 언제 懇談會 時間에 저를 참여를 시켜 주시면 충분히 說明을 하고 發表하는 그런 式으로 해 나가겠습니다.

○朴夏榮 委員; 이상 質問 마치겠습니다. 감사합니다.

○委員長 李永和; 報道가 미리 된 후에 市民들은 우리 交通委

員님들한테 그 內容을 물어본다 이거예요. 그럴 때는 전혀 모르고 있거든, 交通委員들이. 그래서 하시는 말씀이니까 參考로 하십시오.

○交通局長 黃哲民; 알겠습니다. 이번 土曜일에 時間을 주시면 제가 간단하게 한번 그런 것을 報告드릴 수 있는 時間이 있을 것 같습니다.

○委員長 李永和; 알았어요. 다음 質疑하실 委員님, 崔沆洛 委員님 質疑하십시오.

○崔沆洛 委員; 崔沆洛 委員입니다. 먼저 交通국장을 비롯하여 課長들 以下 職員들 우리 交通局에 와서 勤務하시게 된 點 감사하게 생각합니다. 交通局에 오셔서 勤務하시는 동안에 그냥 나 公務員 生活에 한 번 지나가는 部署다 이렇게 생각을 하지 마시고 좀더 責任感을 가지시고 勤務를 해 주시기 바라겠습니다.

조금 전에 模範택시 現況, 運行現行 報告에 대해서 報告를 들었습니다. 交通局長의 報告를 들은 바에 의하면 模範택시 運行이 상당히 成功的인 것처럼 報告를 하셨고 또 本委員이 보기에는, 그러나 현재로써는 낙관하기가 이르다는 그런 생각입니다. 또 자칫 잘못하다가는 過去의 콜택시끝이 되지 않을까 하는 그런 걱정도 앞서고 있습니다. 현재 模範택시가 市中에 4,000臺 가량 運行中인 것으로 이렇게 알고 있는데 좀 配車할 때 法人택시會社에 먼저 配車를 할 그런 計劃으로 있었다고 얘기를 들었습니다.

그러나 여러 가지 사정상 法人택시 會社에서 打算이 맞지 않으니까 拒否를 하고 그래서 마지못해 個人택시 技士들한테 억지로 떠맡기는 式으로 이렇게 했다 그렇게 알고 있는데 그것이 사실인가 먼저 答辯을 바라겠습니다.

○委員長 李永和; 答辯받고 다음 質疑하실래요?

○崔沆洛 委員; 네.

○委員長 李永和; 네, 交通局長 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 交通局長으로서 한 1年間 잘 견디면 또 다음에 다른 데 가겠지 하는 安逸한 생각을 가지고 한순간이라도 勤務를 하지 않겠습니다. 뭔가 서울市民의 한 사람으로서 서울市民이 苦痛을 받고 있는 이 交通分野에 대해서 저 사람이 勤務할 동안에 뭔가 좀 달라졌다 하는 認識을 받을 수 있도록 하루하루를 최선을 다할 그런 각오입니다.

○崔沆洛 委員; 네, 감사합니다.

○交通局長 黃哲民; 模範택시가 成功的으로 運營되고 있다고 速斷하기는 좀 이르다, 그래서 過去의 콜택시풀이 안 나도록 좀 잘 했으면 좋겠다 하는 얘기에 대해서는 저도 留意를 해서 그런 일이 없도록 잘 指導監査을 해 나가겠다고 4,000臺 가까이 지금 運營이 되고 있는 것은 사실입니다. 그래서 원래는 法人택시會社에 成績이 좋고, 運營實績이 좋고 模範적으로 하는 會社한테도 같이 配車를, 차를 配定을 해 주려고 그랬습니다만 그 때 우리가 내건 條件은 또 車를 주면 勞使間에 소위 분쟁, 이런 것이 豫想이 되어서 完全月給制를 한다는 條件이면 그렇다면 配定을 해 주겠다, 이런 式으로 나갔는데 完全月給制에 대해서 法人會社에서 명백한 結論을 내리지 않았기 때문에 個人택시 분들에 대해서 配定을 해 줬는데 억지로 떠맡긴 것이 아니고 全部 規定에 맞는 사람들이 와서 자원해서 配定을 받고 또 이것이 지금 中型택시보다는 收入이 좀 좋다 하는 것까지 왔기 때문에 현재는 또 法人택시 中에서도 우리도 좀 타가지고 가야 되겠다 그런 움직임이 있습니다.

○崔沆洛 委員; 현재 中型택시보다 收入이 좋다는 것은 어떻

게 確認을 했습니까?

○交通局長 黃哲民; 消費者保護院, 아까도 정광모씨가 하는 그 곳에서 調査를 한 바에 의하면 하루에 營業回數가 8.7회, 1회 乘車人員이 1.6名, 하루 194km를 뛰고 運行時間이 9.9時間, 1日 收入이 7만 1,806원, 1日 營業距離가 66km이런 式의 統計가 나왔습니다. 그리고 運行日誌를 作成한 200명으로부터 우리가 探問調査한 바에 의하면 현재 小型택시보다 收入이 좋다 하는 그런 立場에 이르고 있습니다.

○崔沆洛 委員; 글쎄, 하여튼 運營實態 調査에 대해서 그렇게 나타났다고 그러니까 그렇게 믿기는 하겠지만 좀 疑心스러운 것은 지난번 會期 동안에도 模範택시에 대해서 상당히 염려를 많이 한 바 對話를 했었습니다. 그 후로 저 역시 또한 서너 차례에 걸쳐서 일부러 택시를 타보고 또 對話를 해 보고 한 바에 의하면 모범택시를 運行하는 個人택시技士들이 버는 사람들은 좀 버는데, 못 버는 사람들은 거의 收入이 굉장히, 차라리 小型택시의 1/3도 못 미치는 그런 날이 허다하게 많다고 그래요. 料금이 비싸니까 손님들이 타지 않기 때문에 그런 어떤 不作用도 있고, 또한 올해 計劃에 1萬 2,000臺 증차할 수 있는 計劃도 있죠?

○交通局長 黃哲民; 네.

○崔沆洛 委員; 1萬 2,000臺 增車했을 때 과연 어떤 會社에 다 또 이렇게 억지로 맡길 것인지, 個人택시 技士들한테 이렇게 억지로 줄 것인지 그것도 상당히 問題가 되고 1萬2,000臺를 增車를 해서 市中에 이렇게 내왔을 때 또한 收入面에서도 問題가 되고, 그러나 돈을 많이 주니까 서비스는 좋아진 것은 사실이에요. 돈을 많이 주니까 당연히 서비스는 좋죠. 올해 또 增車할 수 있는 1萬 2,000臺分에 대해서 어떤 方法으로

增車を 할 것인가 거기에 대해서 얘기를 해 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 실차율이 40%가 達成이 되면 그때 가서 승차거부를 結論을 내려고 그러합니다.

○崔沆洛 委員; 그러면 올해 1萬 2,000臺 增車하겠다는 것은 다시 白紙化 된 것입니까?

○交通局長 黃哲民; 白紙化가 된 것은 아니고 실차율, 營業率 이 40% 以上이 되면 그 때 가서 당초 計劃했던 1萬 2,000臺 範圍內에서 需給을 調節하는 判斷을 하겠다 이런 얘기가 되겠습니다. 현재는 우리 눈에도 상당히 待機하고 있는 차들이 눈에 많이 띠기 때문에 이런 狀態라면 지금 바로 增車を 해야 될 필요성을 현재 느끼고 있지 않습니다.

○崔沆洛 委員; 현재 狀態에서는 증차할 필요가 없다, 이런 얘기죠?

○交通局長 黃哲民; 네.

○崔沆洛 委員; 나중에 增車할 때 法人택시 會社에서 月給制를 實施해야만 준다는 그런 計劃은 지금도 그대로 있습니까?

○交通局長 黃哲民; 네, 그것은 저희들이 항상 法人택시의 가장 큰 問題가 勞使間의 完全月給制 與否를 놓고 每年 市民들을 不安하게 하고 있기 때문에 저희들이 늘 法人會社한테 원하는 것이 月給制, 完全月給制.....

○崔沆洛 委員; 아니, 그러니까 中型택시의 경우는 그렇다손 치더라도 模範택시에 한해서 月給制가 되어야만 증차를 한다, 그런 얘기 아닙니까?

○交通局長 黃哲民; 네, 그렇습니다.

○崔沆洛 委員; 그런데 그것이 꼭 그렇게 施行이 되어야만 法人택시會社에 준다 이거죠?

○交通局長 黃哲民; 현재까지는 그 政策에는 변함이 없습니

다.

○崔沆洛 委員; 그렇지 않아도 法人택시 會社에서 模範택시를 안 받으려고 그런다는데.....

○交通局長 黃哲民; 지금은 우리도 좀 받아야 되지 않겠나 이런 분위기입니다 그래서 그런 분위기라면 月給制 問題를 우리는 계속해서 主張을 할 작정입니다.

○崔沆洛 委員; 그렇게 알고 있겠습니다. 讓渡, 讓受를 不許한다, 그것은 規定에 어떤 조치를 해 냈습니까?

○交通局長 黃哲民; 그것은 交通部指針으로 讓渡, 讓受 不可指針이 나와 있는데 다만 讓渡를 하게되는 規定은 그것을 中型택시로 還元해서 讓渡는 할 수 있다 이렇게 指針上되어 있습니다.

○崔沆洛 委員; 다시 中型택시로 還元하면.....

○交通局長 黃哲民; 讓渡가 되는 것입니다.

○崔沆洛 委員; 讓渡가 되고, 模範택시 그 상태에서는 讓渡를 할 수가 없다.....

○交通局長 黃哲民; 네, 그렇습니다.

○崔沆洛 委員; 이것이 지금 그런 規定이 있습니까?

○交通局長 黃哲民; 交通部指針입니다.

○崔沆洛 委員; 네, 잘 알겠습니다.

○委員長 李永和; 中型택시로 還元할 그런 意思表示한 運轉技士는 없나요?

○交通局長 黃哲民; 현재는 없습니다. 맨 처음에는 있었는데, 맨 처음에는 좀 있었다고 내가 어디서 얘기를 들었는데.....

○崔沆洛 委員; 없다고 그렇게 말씀하시는데 實質的으로 模範택시 運轉하는 技士들, 模範택시를 타보고 技士들하고 이렇게 對話를 해 보면 또 그것이 아니란 말입니다. 交通局長도 한번

타보고 對話를 해 보십시오. 상당히 재수가 좋으면 그 날 조금 돈을 벌고 長距離를 뛰어서, 그렇지 않으면 中型택시 收入의 半도 못 미치는 날이 허다하다고 그래요. 그래서 상당히 우리도 다니면서 보면 이렇게 模範택시가 몰려 있습니다, 호텔 앞이나 이런데. 하루종일 놀다가 부르면 이렇게 가고 아주 먼 거리는 아예 타지를 앞으려고 하는 그런 市民들이 많고 짧은 거리에 잠깐 잠깐 利用하는 그런 例가 있다고 그러는데 그런 것도 좀 살살이 調査를 해서 가지고 措置를 해야 될 것 같습니다.

○交通局長 黃哲民; 네, 더 研究 檢討하겠습니다.

○崔沆洛 委員; 追加로 한 가지만 더 묻겠습니다. 模範택시에 달려있는 카폰 있죠? 呼出裝置요. 그것이 카폰이죠? 콜, 거기에 免許稅가 있습니까?

○交通局長 黃哲民; 免許稅요? 免許稅는 지금.....

○崔沆洛 委員; 免許稅가 있죠?

○交通局長 黃哲民; 네, 免許稅가 있다고 합니다..

○崔沆洛 委員; 거기에 免許稅를 지금 賦課하고 있다면서요, 呼出機에요.

○交通局長 黃哲民; 네.

○崔沆洛 委員; 그것은 어떻게 建議를 해서라도 그런 어떤 惠澤이라도 줄 수 있는 對答이 必要할 것 같아서 아울러서 말씀드릴니다.

○交通局長 黃哲民; 알겠습니다.

○崔沆洛 委員; 그리고 自動車稅를 保有課稅로 하는, 엔진 排氣量別로 이렇게 賦課하고 있는데 실제로 보면 交通滯症을 위해서 保有보다는 走行으로 인한 것만큼 自動車를 走行하는 것에 比例하여 賦課하는 走行稅가 新設되어야 되겠다, 그런

생각을 하고 있습니다. 그래야만 課稅가 좀 公平할 것이며 自家用 利用抑制를 위한 交通 需要管理 側面에서도 좀 바람직하지 않겠나 그런 생각을 하고 있는데 그에 대해서 어떻게 對策을 講究를 하고 계신가, 아니면 어떤 생각을 하고 계시는지 말씀을 해 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 그래서 이것은 아직 確定되지 않은 事項이라서 제가 이 자리에서 단정적으로 말씀드리기는 곤란합니다만 大都市 交通對策會議를 제가 參席을 했습니다. 그 자리에서 走行稅 新設問題가 肯定的으로 지금 檢討되고 있는 그런 討論過程을 보고 왔습니다. 아마 交通部에서는 이 走行稅를 꼭 新設하려고 主張을 하고 있고, 서울市도 이렇게 되어야 된다는 것을 支援을 하고 있고, 그런 現況입니다. 될 것으로 생각됩니다.

○崔沆洛 委員; 지금 적극 檢討中이라는 이런 얘기죠?

○交通局長 黃哲民; 네.

○崔沆洛 委員; 그리고 한 가지 追加해서 더 말씀을 드리자면 먼것번에 交通料金體系 決定權에 대해서 말씀을 드렸습시다만 지금 交通部에서 적극 檢討를 하고 있는 중이다 이렇게 알고 있습니다. 지금은 어떤 狀況까지 와 있습니까?

○交通局長 黃哲民; 지금 今年 안으로, 늦어도 今年 안이고 빠르면 6月 조금 지나서는 올 것 같습니다.

○崔沆洛 委員; 決定이 된다는 얘기죠?

○交通局長 黃哲民; 네.

○崔沆洛 委員; 알겠습니다. 이상입니다.

○委員長 李永和; 郭壽榮 委員님 質疑하십시오.

○郭壽榮 委員; 郭壽榮 委員입니다. 지금 우리 同僚委員이신 崔沆洛 委員께서 택시에 대해서 몇 가지 質問을 했습시다만

補充해서 黃哲民 局長님께 한 가지만 물어보겠습니다. 우리 黃局長님께서는 모범택시를 한번 타 보셨습니까?

○交通局員 黃哲民; 한 번도 못 타봤습니다.

○郭壽榮 委員; 그런데 今年에 지금 현재 運行되고 있는 것이 昨年 12月 23日부터 施行을 했다고 하는데 불과 몇 個月 運行을 해 보지도 않고 또 서울시에서 1萬 2,000臺를 增事하겠다는 計劃을 가지고 계신 것으로 알고 있습니다. 물론 요즘 택시가 그 동안 料金 올릴 때마다 서비스 改善이다 뭐다 해 가지고 지금까지 참 그런 形態로 지나왔습시다만, 이번에 또 1萬 2,000臺를 증차한다고 할 때 과연 그 問題點이 드러나지 않겠느냐, 저도 언젠가 한 번 타 봤습시다만 저희 같은 사람도 基本料金 3,000원에다가 타고 조금 가면 찰각찰각 올라가는데 얼마가지 않았는데 한 5,000원이 나오더라고요. 그러면 과연 이런 것이 庶民들이 탈 수 있느냐, 지금 현재 일반택시를 補完을 해서 그런 쪽으로 증차를 하는 것이 妥當하지 않느냐, 요즘 문민정부가 출범이후 어려운 經濟를 되살리겠다고 하고 있는데 이런 고급, 英國이나 日本같은 先進國을 모방해서 과연 비싼 택시를 증차를 많이 해야 되겠느냐, 이런 것도 한번 深度있게 局長님께서는 研究를 하셔야 되지 않겠는가 本委員은 그렇게 생각을 합니다. 물론 消費者聯盟의 정광모 氏 外 367명이 만족도가 98.2%라고 答辯을 하셨는데 이 輿論調查라는 것은 하기에 달려 있습니다. 輿論調查를 어떻게 하느냐에 따라서 98%, 100%도 나올 수 있는 것이고 30%도 나올 수 있는 것입니다. 이런 것을 정밀히 檢討하셔서 해 주시기를 부탁드립니다. 이상입니다.

○交通局長 黃哲民; 1萬 2,000臺 計劃은 交通部에서 交通部基本計劃에 6大 都市의 택시 중 20%를 模範택시로 運營한

다. 模範택시라는 것이 庶民用이 아니고 언제나, 누구나 탈 수 있는 機能을 부여하는 것이기 때문에 庶民 大衆이 타는 大衆交通手段은 분명히 아닙니다. 그래서 조금 料금이 많고 그렇습니다만 서울시가 이 1萬 2,000臺를 증차할 것이냐 하는 問題는 앞에서 報告드린 것처럼 실차율에 따라서 연차적으로 調整해 나갈 그런 計劃입니다.

○委員長 李永和; 신중을 기해요.

○交通局長 黃哲民; 네, 신중을 기하겠습니다.

○委員長 李永和; 效率的인 議事進行과 점심 식사를 위해서 잠시 停會를 갖고 午後會議는 14時에 續開토록 하겠습니다. 停會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(12時 07分 會議中止)

(14時 30分 繼續閣議)

○委員長 李永和; 座席을 整理해 주시기 바랍니다. 成員이 되었으므로 會議를 續開하겠습니다.

(議事棒 3打)

午前에 이어서 交通局 所管 業務에 대한 質疑를 繼續토록 하겠습니다. 질의하실 委員님 質疑해 주시기 바랍니다. 崔鍾德 委員님 質疑하십시오.

○崔鍾德 委員; 崔鍾德 委員입니다. 專用車線制에 대해서 말씀을 드리겠는데 6車線 車線은 내가 이번에 유럽을 가보니까 로마에는 車線을 그어 가지고 버스하고 택시만 이렇게 다니게 되어 있어요. 그러면 우리 나라도 6車線 道路는 그런 것을 그어 가지고 버스하고 택시하고만 專用으로 다니게끔 하고 다른 車가 만약에 거기에 들어간다면 어떤 罰金을 물린다고든가 이런 방도를 하면 상당히 流通이 잘 되리라고 本委員은

이렇게 생각합니다. 交通局長께서는 그 點을 잘 研究하셔서 앞으로 서울市內 全 區間을 6車線 線을 다 그렇게 그어 가지고 運營하시면 어떤가, 거기에 대해서 내가 質疑를 하는 것입니다. 答辯해 주시기 바랍니다, 그 點에 대해서.

○交通局長 黃哲民; 지금 答해 드릴까요?

○崔鍾德 委員; 네.

○交通局長 黃哲民; 아주 좋은 指摘을 해 주셨습니다. 저희들이 지금 서울市에서 推進하고 있는 버스專用車線制는 往復 6車線, 결국 片道 3車線이 되겠습니다. 往復 6車線 道路를 對象으로 해서 1時間에 버스가 150臺 이상 지나가는 왕복 6車線 道路를 對象으로해서 뽑아보니까 30個 路線이 나옵니다, 總. 그래서 30個 路線 中에 7個 路線은 지금 地下鐵工事하고 맞물려 있어 가지고 지금 工事を 해도 地下鐵工事が 끝나기 前에는 效果가 없습니다. 그러면 23個 路線이 남습니다. 23個 路線을 가지고 지금 4個가 기왕에 實施되고 있습니다. 그리고 6個가 今年에 工事を 합니다. 그러면 10個가 되는 셈인데 그러고 나면 나머지 13個가 남습니다. 13個를 여기 交通委員會에서 豫算만 어떻게 뒷받침이 되신다면 이것을 좀 빨리 해야 되겠다 하는 것이 생각입니다.

그래서 專用車體制는 각 나라마다, 방금 崔鍾德 委員님께서 유럽을 다녀오셔서가지고 실지로 보시고 오셨는데 각 나라마다 交通文化가 좀 틀리듯이 우리처럼 버스專用車線制만 하는 데가 있고, 그 다음에 버스와 택시專用車線制를 時間帶別로 같이, 몇 時間에는 버스가 지나가고 그 다음에는 같이 지나가도 되도록 하는 그런 여러 가지 조금씩 틀립니다. 틀리는데 현재는 그래도 우리가 大衆交通 手段으로 볼 수 있는 것은 버스로 보기 때문에 버스專用車線制를 우선 導入을 해서 앞으로

與件이 허락하는 대로 빨리 빨리 당겨나가고 택시專用車線制까지 같이 檢討를 해 보지를 앉았습니다. 그래서 버스만 우선 施行을 하고 방금 崔委員님께서 指摘하신 問題는 차차 또 導入을 해 나가는 方法으로 그렇게 지금 計劃을 하고 있습니다.

그리고 罰金問題 말씀을 하셨는데 현재 전용차선제를 그어왔는데 그 안에 다른 車가 들어오면 2萬원을 犯則金を 매기게 되어 있는데 2萬원 가지고는 너무 약해 가지고 이것을 한 5萬원으로 올려야 된다는 것을 이 法을 運營하고 있는 警察에다 지금 要求를 하고 있습니다. 이상입니다.

○崔鍾德 委員; 지금 交通局長께서 答辯을 하셨는데 전용차선제를 지금 今年度부터는 많이 數量을 늘려서 굿는다 이러는데 이것 그은 것을 보면 무용지물에 지나지 않습니다. 헛돈만 갖다 집어내버렸지. 예를 들어서 내가 往十里로라든가, 清凉里라든가 그은 데를 가보면 거기 어떤 사람이 나와서 制裁하는 사람도 별로 없고 이런 實情인데 交通局長도 새로 여기 赴任하였고 앞으로 交通政策에 좀 專念을 하시고 交通局에 오면 局長들이 대개 왔다 그냥 빨리 빠져서 나가려고만 하는 이런 式으로 주로 交通局長들이 그런 前例입니다. 왜냐하면 우리가 2년도 채 못 되어서 交通局長이 세 분이 오셨는데 앞으로는 아까 내가 한 얘기대로 그 點에 대해서 豫算이 들어가더라도, 앞으로 追更에서 豫算이 들어가더라도 그것을 그어서 한번 實踐해 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 네, 補充해서 또 答辯을 드리겠습니다. 過去에 저희들이 85年度에 區間 35.6km에 대해서 專用車線을 그은 적이 있습니다. 때는 交通工學이라든가 이런 面에서 導入이 덜 되어서 한 車線, 제일 마지막 車線에다가 枱欄줄을 이렇게 그어왔는데 그 車線 하나 幅이가 3m였습니다. 그런데

버스넓이가 2.49m가 됩니다. 그래서 버스 하나 겨우 지나갈 만한 그런 한 차선에다가 줄을 그어놓기 때문에 위험하기도 하고, 지금은 交通工學이 發達이 되어서 한 車線을 이렇게 버스가 막고 서면 뒤의 交通 흐름을 막기 때문에 사람이 다니는 歩道를 縮小해서 버스베이를 만들면 완전히 車들이 通過될 수 있는 그런 것이 開發이 되어서 버스베이를 만들고 信號體系도 바꾸고 歩道도 縮小하고 하는 여러 가지 면밀한 設計가 있어야지만 이것이 제대로 되는 것이기 때문에 過去에 85年度에 그어왔던 것 中에서 3個 路線은 補完을 해서 그대로 施行이 되고 있고, 1個 路線은 지금 今年 計劃에 들어가 있고 또 나머지 3個 路線은 來年 計劃에 들어가 있기 때문에, 이것은 또 1年이 지나가면 페인트가 벗겨지고 그 다음에 地下鐵工事하고 중복되어서 땅이 과지고 이렇게 되어서 85年 그은 것을 100% 活用을 못하고 있는 實情입니다.

그래서 앞으로 지금 우리 최위원님께서 염려하시는 대로 저희들이 豫算만 충분히 뒷받침되면 30個 路線 中 23個 路線을 가급적이면 늦어도 今年에 設計를 다 마쳐서 來年 上半期 안에는 施行이 될 수 있도록 노력을 해 나가겠습니다.

○方孝吉 委員; 委員長, 緊急動議 있습니다. 우리 崔鍾德 委員에 補充質疑를 약간만 드리겠습니다.

우리 新任 黃哲民 局長께서는 물론 答辯內容은 좋습니다만 一問一答式으로 그 要件만 간단간단하게 說明을 해 주시기 바랍니다. 그래야지 85年度부터 지금까지 이루어진 이런 說明보다는 지금 우리 崔鍾德 委員께서 質疑를 하셨던 內容대로 實效性을 거둘 수 있는 團束과 모든 것을 지금 말씀을 올리는 것이지 지금 車線을 몇 個 그었느냐를 따지는 것이 아닙니다 그러니까 거기에 간단하게 答辯해 주시기 바랍니다.

(李永和 委員長, 裴丁洙 幹事와 司會交代)

○委員長代理 裴丁洙; 交通局長께서는 지금 현재 옛날에 있었던 얘기보다는 실질적인 答辯을 해 주시기 付託드리고 우리 質疑하시는 委員님들도 核心만 質疑를 해 주시기 부탁드립니다. 네, 質疑하십시오.

○崔鍾德 委員; 한 가지 더 質問을 하겠는데 각 버스路線 認可해 주시고 지금 運行을 안 하는 路線이 몇 군데나 됩니까?

○交通局長 黃哲民; 제가 지금 소상히 把握을 못하고 있는데 조금 물어보고 對答 올리겠습니다.

○崔鍾德 委員; 그런 것을 準備를 다 해 가지고 나와서 答辯을 하셔야지, 그런 準備를 가져야지.

○交通局長 黃哲民; 죄송합니다. 지금 市內버스 路線이 422 個 路線 8,734臺 車가 뛰고 있는데 路線하고 關聯되어서 50 個社 86個 路線 136國에 걸쳐 課徵金을 處分한 것으로 봐서 아마 눈을 속이고 가끔 違反하는 業體가 더러 있는 것 같습니다. 현재 이 時點에 정확하게 몇 個 路線이 運行을 안하고 있다하면 저희들이 認知하는 즉시 바로 行政處分을 하기 때문에 현재 저희들이 알고 있는 것은 없습니다.

○崔鍾德 委員; 그러면 運輸1課長이 答辯해 주세요. 運輸1課長은 알 것 아니에요? 버스노선 許可해 주시고 지금 버스가 다니지 않는데 몇 個 路線이 그렇게 안 다니고 있나, 거기에 대해서 答辯해 주세요.

○運輸1課長 林綵瑾; 말씀드리겠습니다. 지금 局長님께서도 말씀드린 대로 그간에 422個 路線에 8,700臺 車가 있습니다. 있는데 行政處分, 우리가 運行을 하지 않아서 處分措置를 한 것이 50個社에 86個 路線에 대해서 136回 課徵金을 110億 程度를 매겨왔습니다. 43個 業體에 대해서는 刑事告發措置를

지금 하고 있는 중인데 지금 현재 이 시간에 어느 業體가 어떻게 運行을 안 하고 있다 하는 것은 제가 지금 현재 全體 路線을 완전히 調査할 수는 없고 其他 一般市民들이 저희 課에다 告發措置 해 온다든가 民願申告를 해 온 것은 지금 현재 없습니다.

앞으로 이제 새로이 交通秩序 確立을 위해서 4月 10日부터 하고 있으니까 이 때 우리 公務員들을 區廳과 本廳 公務員들을 풀어서 全體 그간에 조금 路線에 問題가 缺行을 한다든가, 路線中間에서 회차를 한다든가 指摘을 받았던 그런 業體에 대해서 우리 公務員들이 실제 乘車를 해 가면서 調査를 해서 違反되는 業體에 대해서는 違法한 措置를 취하도록 그렇게 하겠습니다.

○崔鍾德 委員; 먼저 있던 交通局長 이하 運輸1課長이 갈렸으니까 다시 다른 데로 가고 轉勤을 가고 새로들 오셔서 잘 把握을 못했다 이렇게 말씀하시는 것으로 나는 그렇게 압니다. 아는데, 지금 우리 서울市內에 엄연히 路線許可는 났는데 버스가 다니지 않아요. 그러니 내가 이런 얘기를 質疑를 하면 그 交通局에서는 턱하니 그 社長한테 얘기해서 그 社長이 나한테 찾아와서 또 사정을 하는 거예요. 이것 좀 빨리 運輸1課長이 지금 答辯을 했지만 運輸1課長이나 交通局長께서 이것을 빨리 處理해 주도록 하세요.

○運輸1課長 林綵瑾; 네, 잘 알겠습니다.

○崔鍾德 委員; 이상입니다.

○委員長代理 裴丁洙; 交通局長께서는 자리에 정돈해 주시고 우리 李敬雲 委員께서 發言하여 주시기 바랍니다.

○李敬雲 委員; 李敬雲 委員입니다. 새로이 交通局長도 오셨고 各 課長도 빨리 알아보니 한 번에 人事異動이 되어 赴任

해 오시는 바람에 業務가 把握이 잘 안 되는 것 같고, 理解는 합시다만 빠른 시일내에 業務把握이 되어야 될 것 같고, 이렇게 함으로 해서 交通局 業務推進이 遲延이 된다든지 지속성이 결여되지 않나 이런 생각을 해 봅니다. 반면에 고통스럽고 어렵더라도 빨리 業務把握을 해주시는 것이 좋을 것 같아요.

왜 그러나 하면 적어도 交通局長은 광범위하기 때문에 그런 정도의 把握은 어렵다 하더라도 적어도 1課長은 지금 가장 중요한 것이 大衆交通 버스路線인데 지금 몇 個 路線이 許可가 나서 지금 履行을 안 하고 運行을 안 한다 하는 路線程度는 運輸1課長은 벌써 把握이 되었어야 된다고 저는 생각을 합니다. 내가 알기로는 36個 노선이 許可가 났는데 履行을 안 하고 있는 것으로 이렇게 알고 있는데 이런 것은 굉장히 중요한 事項인데 1課長이 몰랐다고 하는 것은 조금 너무 誠意가 없지 않나 이렇게도 생각을 해 봅니다.

제가 몇 가지만 質疑를 하겠습니다. 근간에 交通部에서 發表를 한 것을 보면 혼자 탄 乘用車를 南山1號터널이나 3號터널의 通行을 制限하고 올림픽大路도 2個 車線은 여러 사람이 탄 乘用車만 利用을 할 수 있는 그 方案을 檢討中이라고 發表를 한 것으로 제가 알고 있습니다. 저 나름대로 그것을 생각을 해 보면 지금 현재 출근시간에 1人 乘用車가 70 내지 80%가 된다고 합니다. 그 다음에 남산터널 1號나 2號터널을 通過하지 못한다고 할 때는 그 自家用 70 내지 80%의 출퇴근 時間에 利用하는 自家用이 迂廻해서 옆에 道路가 있어서 만약에 옆에 道路로 출근을 할 수 있다고 하면 좋은데 현재 서울시 與件으로 봐서는 그와 같은 道路가 狹小하다고 이렇게 생각을 합니다. 그렇다고 보면 오히려 交通混雜에 대해서는 굉장히 問題가 되지 않나 이런 생각도 들고, 또 만약에 2

내지 3人 以上 搭乗者가 通過를 한다, 그런 차량만 通過를 시킨다고 할 때 車輛 落乗者에 대해서 아직도 우리 나라 保險制度가 問題가 되고 있는데 이런 것이 여러 가지 問題點이 있고 하기 때문에 交通局長은 交通部와 이 點에 대해서 어떻게 見解를 갖고 있는지 또 交通部와 어떻게 절충을 하고 있는지 여기에 대해서 交通局長의 見解를 소상히 말씀을 해 주셨으면 좋겠습니다.

○委員長代理 裴丁洙; 나오셔서 答辯해 주십시오.

○交通局長 黃哲民; 그 1·3號터널 多人乘 전용차선 關係하고, 그 다음에 올림픽大路의 多人乘 전용차선을 運營하겠다는 것은 서울시 構想이 아니고 交通部에서 내놓은 構想입니다. 그래서 지금 방금 우리 李敬雲 委員님께서 指摘하시는 것처럼 7·80% 그리로 혼자 타고 지나오는데 이 사람들이 못 지나왔을 때 우회도로로 가면 迂廻道路가 과연 收容할 수 있느냐 하는 問題하고, 그 다음에 같이 타고 가다가 事故났을 때 保險處理 問題, 이런 것이 問題가 되는 것은 틀림이 없습니다.

그러나 保險問題는 이미 解決이 되었다고 交通部에서 지난 번에 發表를 분명히 했고 迂廻道路가 복잡해진다 하는 問題는 이 制度를 施行하면 바로 이런 問題가 있다 하는 것이 警察이 바로 迂廻道路 問題를 지금 反對意見을 내 놓고 있습니다.

그리고 지난 번 交通部에서 公聽會 했을 때 제가 다른 스케줄 때문에 못 가고 우리 交通管理事業所長이 公聽會를 가서 서울시 立場을, 見解를 밝혔습니다. 그 內容은 서울시는 居住移轉의 自由가 있는 터널을 혼자 탔다고 해서 強制로 못 지나오게 한다는 것은 問題가 있기 때문에 소위 通行料, 都心

通行料 徵收의 前段階 措置로써 現在 100원씩 내고 지나오는 것을 引上을 해 가지고 統制 할 수 있는 것이 合理的이 아니겠느냐, 이런 안을 지금 내놓고 있는데 아직까지 이 問題에 대해서는 結論이 나지 않았고 5월에 또 交通部에서 公廳會를 합니다. 그럴 때 現在 말씀드린 그 內容을 繼續해서 主張을 해 나갈 작정입니다. 이상입니다.

○李敬雲 委員; 이것이 交通局에서 通行料를 來年末까지만 받고 全體的으로 通行料를 안 받는 것으로 지난번에 前任 交通局長이 얘기를 하는 것을 들었는데 다시 通行料를 增額한다, 이런 얘기도 問題가 되는 것으로 생각이 되는데요.

○交通局長 黃哲民; 有料道路法에 의해서 通行料를 徵收하는 것이 來年末까지 되어 있는 것이 틀림이 없습니다. 그러나 저희들이 지금 構想하고 있는 都心通行料는 그런 有料道路에 대한 通行料를 받는 것이 아니고 都心通行을 抑制하는 그런 手段으로 지금 研究되고 있는 것입니다. 그래서 새로운 方法입니다.

○李敬雲 委員; 네, 좋습니다.

그 다음에는 아침에 業務報告를 하실 때 버스나 택시의 運行秩序 確立한다고 여러 가지 말씀이 있었어요. 그 중에 自律 實踐機能을 活性化 한다든지, 敎育을 해서 또 運輸業體에다 實踐運動을 展開한다든지 또 무슨 秩序確立 캠페인을 한다든지 그 이외에 強力한 指導나 團束을 해서 서울시內에 92명이 라는 團束班長을 둔다든지 하는 그와 같은 얘기로 說明을 해주셨고, 그 이외에 罰金같은 것을 強化한다든지 하는 얘기를 했습니다. 나름대로 本委員 생각에는 이와 같은 方法은 그 동안에도 많이 實踐이 되어 왔다고 생각을 합니다.

그러나 조금 전에 崔鍾德 委員께서도 한 가지 質疑를 한

것이 있지만 現在 各 버스路線이 많은 노선이 許可가 났는데도 실제 다니지를 않고 또 중간회차를 한다든지 여러 가지 問題點을 야기하고 있습니다. 運行되는 곳이 지금 불이행하는 것도 여러 개 있지만 中途 회차를 한다든지, 손님한테 불친절한다든지 또 路線도 멋대로 運行한다든지 이런 것이 問題가 繼續되고 있는데, 제 나름대로 생각을 해 본다면 서울에 이 넓은 地域에 92名이라는 그 團束班長으로서 과연 團束이 되겠느냐 이런 것도 問題가 되고, 또 한 가지 教育이나 이런 것이 버스회사로서부터의 強力한 指示나 그 대가 없이 지금 이와 같은 教育가지고는 전혀 좋은 效果를 얻을 수 없다고 저는 생각을 합니다.

하기 때문에 그 동안에 前任者 交通局長들도 이와 같은 얘기를 많이 했다고 보는데 現在 새로 오신 黃局長은 열의와 성의를 가지고 무엇인가 하겠다고 이런 마음의 각오를 단단히 갖고 움직이는 것으로 이렇게 생각을 합니다. 이런 問題點, 또 本委員이 생각하는 이와 같은 것하고 좀 차이가 나는데 여기에 대해서 그 동안에 해 왔던 이와 같은 方法보다는 새로운 좋은 方法이 없나, 또 제 나름대로 생각을 해 본다면 그 동안에 路線調整이라든지 하는 것이 버스조합에 거의 依賴를 했습니다. 交通局 運輸1課에서는 명목상 運輸1課지 노선調整하는데 그 權限이라는 것은 전혀 없다고 이렇게 느낄 정도로 저희는 알고 있습니다. 그렇다고 보면 그 路線調整을 한다든지 하는 것도 우리 交通局에서 과감히 앞으로 영향력을 行使할 수 있도록 이런 強力한 權限도 갖고 또 罰則金같은 것도 좀 強力하게 한다든지 또 버스회사를 다스릴 수 있는 權限을 찾지를 않으면 무슨 이것이 도저히 運行秩序 確立하는데 解決이 안 된다고 저는 생각을 하는데 交通局長께서

는 어떻게 생각을 하는지, 現在 아침에 說明한대로 그 方法에 의해서 確立이 된다고 이렇게 보시는지 다시 한 번 質問을 드립니다.

○交通局長 黃哲民; 저희들이 최근에 交通秩序 確立을 위해서 세 가지를 강조하고 있습니다. 첫째가 앞서서도 報告드린 것처럼 不法駐車 團束, 그 다음에 버스車線 團束, 그 다음에 버스, 택시技士의 運行秩序 確立 이 세 가지를 강조를 하고 있는데 이 세 가지 事項이 過去에는 전혀 團束이 안 됐느냐 하면 團束이 되었습니다. 그러나 이 團束이 꾸준하고 지속적으로 될 수 있도록 組織化 내지는 活性化 시킬 수 있도록 繼續해서 指導 監督을 했느냐 하는 問題에 대해서는, 제가 一線 區廳長을 해보아서 압니다만 그렇게 組織的으로 꾸준하게 해 오지를 않았기 때문에 強調할 때 잠시 하다가 強調가 끝나면 또 슬그머니 사라지는 이런 식의 方法이었습니다. 그래서 이것은 사실 누가 監督한다고 해 가지고 피동적으로 하고 監督 안 하면 멋대로 하고 이런 식이 되풀이되어서는 안 되고 어디까지나 실제로 핸들을 잡은 사람이 스스로 文化人으로서 이런 것을 지켜나가야 될 때 100% 성공할 수가 있습니다.

그러나 사람들이 機會만 있으면 이렇게 違反하고 들기 때문에 自律的으로 하는 것을 권하되 그것이 되지 않는 部分을 우리가 철저히 감독과 摘發을 통해서 是正을 해 나가겠다는 그런 얘기인데 그래서 不法駐車 部分은 區·洞職員 4,500명 정도를 동원해서 既存 단속요원과 같이 단속을 強化하고 버스차선이나 버스, 택시 運行秩序 確立問題도 別途로 特別團束班을 編成을 해서 매일 成果를, 結果를 전부다 區로부터 報告를 받습니다. 그렇게 해서 上部機關까지 團束實績을 전부 다 報告해 주고, 다음에 信賞必罰이 분명히 이번에 따른다는 얘

기를 했습니다. 그렇게 해 가지고 우리가 벌써 不法 駐·停車 團束을 해 가지고 한 1週日 동안 그것을 區別로 集計를 해 보니까 열심히 하고 있는 구는 過去보다 한 3倍 정도의 團束을 하고 있는데, 열심히 하지 않는 區는 옛날이나 지금이나 똑같은 페이스로 하고 있더라 이런 얘기입니다. 이것을 봐 가지고는 분명히 우리가 열심히 하고 있는 데, 안 하고 있는 데를 區分을 해서 채찍질을 가하면 이것이 社會紀綱確立 次元에서 團束이 되는 것이니만큼 어느 정도 불을 붙여만 놓으면 過去보다 다른 단속이 進行되리라고 생각을 하고 불을 붙이는데까지 제가 하여튼 혼신의 힘을 기울일 그럴 작정입니다.

○李敬雲 委員; 좋습니다. 꼭 성공하시기를 빌겠습니다. 반면에 덧붙여서 交通局長의 見解를 듣고 싶은 것은 현재 버스노선 調整하는 權限이 거의 버스조합에 있다고 이렇게 생각을 합니다. 그런데 이것은 좀 어떻게 하는 方案이 없는지, 또 現局長께서는 어떻게 생각을 하고 있는지 이 점에 대해서도 見解를 말씀해 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 노선조정 權限은 분명히 서울시에 있습니다. 그러나 事前 相對가 있는, 調整을 하면 꼭 相對가 있기 때문에 事前調整 段階로써 組合에서 서로 運輸業體間에 協議를 하도록 하고 있는 것입니다. 그래서 최근에 얼른 보면 路線調整權은 피해없고 組合에서 다 하는 것처럼 되고 있습니다만, 앞으로 이 部分도 만일에 원활한 市民交通을 위한 確實한 調整이 되지 않고 그랬을 경우에는 우리가 직접 개입을 해서라도 서울시가 要求하는 그런 目的에 達成될 수 있도록, 過去처럼 그렇게 방관 내지는 放置하는 그런 태도에서는 벗어나겠습니다.

○李敬雲 委員; 좋습니다. 交通局長께서도 아시고 答辯하시는

것이고, 저도 알고 質疑를 하는 것입니다. 실지 도장을 찍기 때문에 서울시에서 許可를 해 준다고 하지만 실지 모든 調整은 그 동안에 버스조합에서 있었다 하는 얘기가 제 얘기입니다. 좀 해 주기를 바라고요.

또 한 가지는 木洞 新亭遊水池 복개주차장이 있습니다. 그것이 얼마 전에 開場이 됐는데 그 事業費가 251億을 들여서 문을 열고도 現在 그것을 無料로 運營을 하고 있습니다. 그렇죠?

○交通局長 黃哲民; 네, 맞습니다.

○李敬雲 委員; 그런데 적어도 251억이라는 돈을 들여서 無料로 지금 運營을 한다고 할 때 서울시 豫算中에 251億이라는 돈이 굉장히 많고 또 그 돈이 언제 정상 停車場 運營이 되리라는 기대가 언제쯤 되는지 제 나름대로 한번 따져보았습니다 251億이라면 金利, 銀行金利로 따져도 25億 아니에요? 그러면 한 달이면 적어도 2億 이상이라는 돈이, 金利로 따져도 이와 같은 돈이 나타나는데 이와 같은 많은 돈을 投資를 해서 지금 無料로 運營을 한다. 너무 計劃性 없는 停車場 施設이 아니겠느냐, 또 순서를 따지지 않고 무작정 이렇게 했다고 생각을 합니다. 제 나름대로 생각을 해 보면 94年末이나 그 이후에 가야 地下鐵 5號線이 完工된 뒤에 運營이 제대로 되리라고 이렇게 보는데 이 점에 대해서 交通局長께서는 어떻게 보시는지.....

○交通局長 黃哲民; 네, 알겠습니다. 그래서 좋은 指摘을 해주셨는데, 이것의 造成基金은 목동지역 都市開發 基金에서 投資를 해서 建設을 했습니다. 그래서 사실 이 木洞地域 基金에서 남는 돈은 이 地域에 投資가 되어야 되지 다른 곳에 投資가 될 수가 없어서 이것을 建設을 했는데 일일 평균 300臺

정도밖에 利用이 되지 않기 때문에 매우 지금 利用率이 낮습니다. 이런 판에 有料化를, 예를 들면 했을 경우에 더 利用率이 낮아질 可能性이 있고 해서 50% 이상 利用率이 增加될 때 有料化 하는 것이 좋지 않겠느냐 해 가지고 지금 그 때를 기다리고 있는 그런 立場입니다. 그래서 이런 大單位 駐車場은 사실은 어떤 의미에서 損益計算을 맞추는 것보다도 조금 住民들한테 便宜를 提供하는 次元에서부터 시작을 해서 점차 有料化해 나가는 것이 옳지 않겠느냐 이렇게 보고 있습니다.

○李敬雲 委員; 한 가지만 간단한 것을 제가 더 質疑를 하겠습니다. 지금 交通局에서 서울市內 버스정류장에 大衆交通情報센터를 設置를 하겠노라고 하고 93年度 計劃에 있는 것으로 압니다. 거기에 대해서 지금 進陟度나 또 그 豫算은 어떻게 되어 있는지 答辯을 해 주시기를 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 죄송합니다만, 제가 이 問題까지 把握을 소상히 못해 가지고 죄송합니다만 現在 進陟度는 없는 것으로 그렇게 알고 있습니다. 段階的으로 되어 나가도록 하겠고 다음 機會에 소상하게 報告를 드리도록 하겠습니다.

○李敬雲 委員; 네, 좋습니다. 이상입니다.

○委員長代理 裴丁洙; 그러면 方孝吉 委員 發言하여 주시기를 부탁드립니다.

○方孝吉 委員; 方孝吉 委員입니다. 新任 黃哲民 局長께서는 一線 區廳長으로 在職하시다가 千百萬 서울市民의 가장 큰 關心事인 交通問題를 責任지는 主務局長으로 赴任을 하셨는데 먼저 區廳長 在任時에 서울市議會에 대한 視覺과 本廳局長으로서의 視覺에 대해서 어떤 差異點이 있는지 소감을 말씀하여 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 저는 民主主義 敎育을 나름대로 받았다고

생각을 하기 때문에 區廳의 基礎自治團體든, 市議會든 귀중한 우리 市民의 손으로 選良들을 選出한 것이기 때문에 市民의 稅金으로 生活을 영위하는 公務員들은 우리 議會를 國民처럼 존중해야 된다는 이러한 생각을 가지고 항상 임하고 있습니다.

○方孝吉 委員; 좋습니다. 지금 政治圈과 公職社會를 비롯한 社會全般에 改革과 淸淨의 물결이 도도하게 흐르고 있습니다 局長께서는 轉換期의 交通政策에 어떠한 변화가 있어야만 實效를 거둘 수 있다고 생각하시며, 現 交通의 現實과 與件을 보고 任期 中에 政策에 反映하고자 하는 構想이 있다면 세 가지만 提示해 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 그래서 앞에 아침에 報告事項에도 잠시 報告를 한 바가 있습니다만 地下鐵 中心의 大衆交通 體制가 構築되는, 어느 정도 構築되는 96년까지 한 3·4년이 交通이 굉장히 어려운 時期다 이렇게 생각을 하고 그 때까지 危機를 交通非常 時局을 극복해 나가는 길은 첫째는 市民정신에 호소해서 車를 가진 市民들, 車를 利用하는 市民들이 交通의 어려움을 알도록 해 주고 그 분들이 동참해서 어려운 交通問題를 함께 풀어나갈 수 있는 그런 분위기를 造成하는 것이 가장 시급하고 중요한 課題라고 우선 생각을 합니다.

그리고 두 번째는 既存施設 우리가 道路率을 높이고, 地下鐵을 建設하고 하는 것은 많은 投資와 豫算이 세월이 필요한 것이기 때문에 적은 돈으로 큰 效果를 내는 既存施設을 改善하고 改良함으로써 많은 交通效率을 가져오는 이런 事業들을 좀 많이 해야 되겠다, 구체적으로 말씀을 드리면 裏面道路 整備事業이라든지, TSM事業이라든지, 버스베이를 設置하는 그런 버스專用車線 事業이라든지 이런 것들을 해야 되겠다 하

는 것을 두 번째로 말씀을 드리고 싶고,

세 번째는 앞서도 報告드린 것처럼 自律的으로 해도 안 되는 것은 그야말로 法에 의한 엄격한 단속을 지속적으로 펴므로써 앞으로 3·4年 內에 소위 文明國家에서 희망이 되는, 기대되는 그런 交通秩序를 確立을 해야 되겠다 그 세 가지를 말씀을 드릴 수 있겠습니다.

○方孝吉 委員; 本委員은 오늘의 交通現實에서 절실히 요구되는 交通政策은 朝夕變改하는 龍頭蛇尾式의 過去慣行을 탈피해서 市民의 不便을 과감히 改善한다는 根本原則下에 一貫性 있게 業務가 推進되어서 그 結果 市民의 不便이 분명히 改善되었다고 可視的이고, 實質的으로 體感할 수 있도록 하는 것이 무엇보다도 중요하다고 봅니다. 그것이 바로 政策을 立案하는 實務에서 이야기하는 政策과 市民意識의 改革이 함께 어우러져서 새로운 交通文化 暢達을 이룩할 수 있는 汎市民的 參與 動機附與의 場이 될 것입니다.

그러한 理由로 本委員은 지난 年末 定期會의 市政質疑를 통해 불합리한 有料道路 特別會計 運營의 問題點을 指摘했으며 현재 通行料를 徵收하고 있는 北岳터널, 南山1·3號터널과 南部循環道路 一部 區間을 入出口의 滯症으로 인한 交通損失 金과 서울市內 거의 全地域에 동시다발적으로 이루어지고 있는 地下鐵工事로 인한 市民不便 補償 次元에서 전면으로 無料化할 것을 提案했는데 긍정적으로 檢討하겠다는 執行部의 당시 答辯은 有效하며, 이 提案에 대한 交通局長으로서의 見解와 推進事項에 대해서 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 不合理的 有料道路, 南山1·3號터널 無料化問題 말씀이시죠?

○方孝吉 委員; 네.

○交通局長 黃哲民; 地下鐵工事 部分이 좀 지저분하고 어지러워서 交通流通에 지장을 주는 問題는 地下鐵建設本部하고 긴밀히 協議를 해서 工事を 하면서도 住民한테 不便을 주지 않는 그런 現場管理를 통해서 이것은 꾸준히 是正을 해 나가겠습니다.

有料道路를 無料化하는 問題가 소위 交通흐름을 有料道路 때문에 방해되고 있다 하는 그런 見解도 있고, 또 한 見解는 거기에서 이렇게 막아줌으로써 소위 한목에 쏟아져 들어오는 交通量을 調節해 주는 그런 機能도 있다고 보는데 제가 이 問題는 솔직히 말씀드려서 요전에 그런 質疑가 계셨는지, 서울市가 이것을 어떻게 檢討하는지 하는 問題에 대해서 業務把握을 못했기 때문에 다음에 제가 整理를 해서 한번 報告드릴 수 있도록 해 주시면 고맙겠습니다.

○方孝吉 委員; 물론 좋습니다. 主務局長께서는 前任者和 後任者の 業務를 引受하는 過程에서 전혀 委員들의 速記錄이라든가 이런 것을 한번도 檢討를 해 보지 않았다는 것이 지금 나타나고 있습니다. 과연 이런 業務報告 정도를 가지고 常任 委員會에 임했다는 자세 자체가 本委員으로서는 상당히 못마땅하게 생각합니다. 主務局長께서는 本人이 交通局長으로서 赴任을 받았을 때 前任者가 전혀 委員들의 속기록 內容이라든가 이런 것을 檢討 한 번 해 보신 적이 있습니까?

○交通局長 黃哲民; 충분히 그것을 檢討하고 熟讀을 하고 여러 위원님들 뜻을 받들어야 되는 것이 당연한 것으로 알고 있는데 제가 그 동안에 열심히 하느라고 아침 일찍부터 종종 걸음을 치면서 이곳저곳 다니면서 지금 시작한 지가 불과 한 20餘日이 지났기 때문에 能力에 限界가 있다고 봅니다. 그래서 時間을 조금 더 주시면 그런 것 하나 하나다 살펴서 委員

님들 뜻을 받들도록 하겠습니다.

○方孝吉 委員; 좋습니다. 本委員이 第59回 臨時會 常任委員會 席上에서 버스專用車線制 豫算 22億 6,122萬 9,000원의 豫算內譯과 前年 對比 增額事由 및 km當 單價에 대해 市民이 납득할 수 있도록 소상히 答辯해 주실 것을 요구한 바가 있습니다. 당시 主務局長과 課長은 答辯을 다음으로 미루어 주실 것을 요청하여 本委員이 諒解했던 事項입니다. 따라서 그 동안 충분한 時間을 할애했다고 보아 오늘 이 자리에서 자세히 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 제가 그것도 참 죄송합니다만 미처 引繼를 못 받았기 때문에 이 問題는.....

○方孝吉 委員; 委員長, 사실 常任委員會 內容이 지금 業務報告로써 끝나는 것이 좋을 것 같습니다. 왜 本委員이 그런 發言을 하는고 하니 常任委員會 委員의 質疑와 答辯을 전혀 準備하지 않고 또 지난 臨時會 때 質疑한 內容이 전혀, 예를 들어서 書面으로 答辯한다든가 모든 것이 履行이 되지 않고 수박겉핥기 式의 常任委 活動이라면 常任委 자체가 無意味하지 않느냐 本委員은 이렇게 생각을 합니다.

그래서 常任委의 活性化를 위해서도 그렇고 또 委員과 執行部の 關係도 고려를 해서 앞으로 委員長께서는 執行부와 委員間의 常任委員會가 원만하게 이루어질 수 있도록 그 執行部側에 警告性 發言을 한번 해 주시는 것도 좋다고 생각을 합니다.

○委員長代理 裴丁洙; 지금 현재 交通局長, 우리 먼것번에 報告하실 때 처음 赴任을 해 가지고 왔기 때문에 상세한 質疑 答辯은 생략을 하도록 이렇게 善處한 바가 있습니다.

그리고 그 동안에는 다행히 交通局長, 課長들만 바뀌었지

實務陣들은 그렇게 많이 바뀌지 않고 지금 그 자리에 많이 있습니다. 있는데 時間이 許容하는 대로 아마 다른 데도 바쁘시겠지만 밑의 主務係長들한테 상세하게 얘기 들으면 課長들이 상당히 도움이 많이 되실 것입니다. 다른 데에서 勤務하시다가 여기 오셔 가지고 아마 제가 알고 있기로는 把握하시는 데에는 한 20日, 한 달 정도로는 안 될 것입니다. 최소한도로 두 달 정도 되어야 상세하게 報告가 될 것으로 알고 있고 그러니까 係長들이 課長님들한테, 局長한테 상세하게 報告를 드려서 이 자리에서 우리 위원님들이 흡족하게 質疑하시고 答辯을 해 주실 수 있는 그러한 자세, 마음가짐을 가지고 임해 주시도록 付託을 드리고 성실하게 答辯해 주시도록 付託드립니다.

○交通局長 黃哲民; 죄송합니다. 그래서 지금 제가 잠시 들으니까 그 때 第59回 때 이 問題를 質疑를 해 주셨다는데 그날 午後에 바로 答辯이 있었는데 아마 方委員님께서 안 계셨던 모양입니다. 그래서 지금이라도 다시 그 部分을 報告드릴 수 있는 準備가 다 되어 있습니다. 그런데 이 內容을 잘 아는.....

○方孝吉 委員; 됐습니다. 本委員은 가장 말썽이 많고 또 外國人과 市民의 不滿이 고조된 대해서 몇 가지만 묻겠습니다. 가능한 한 質問에 간단간단히, 그리고 분명하게 答辯해 주시면 되겠습니다.

현재 우리 서울市에서 일어나고 있는 택시 不法運行이 어느 정도의 狀況인가, 우리 交通局長께서 간단히 答辯해 주시기 바랍니다. 어느 정도의 狀況으로 느낌이 오시는가를 한 번 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 不法運行이 상당히 심한 狀況이라고 보

고, 그래서 新韓國 創造에 앞장선다는 그런 立場에서 택시勞組員들도 같이 이 問題를 解決하겠다 해서 지금 요소요소에서 자기들끼리 이런 不法行爲에 대한 決議大會도 하고 질서.....

○方孝吉 委員; 그러니까 현재 서울 택시會社 不法運行에 대해서 상당히 심각한 것은 사실이죠?

○交通局長 黃哲民; 네.

○方孝吉 委員; 좋습니다. 持入制運行이 運輸事業法 自體를 근본적으로 不正을 하고 交通局의 無氣力을 實證하는 運行形態라고 보는데 거기에 대해서 共感을 하십니까?

○交通局長 黃哲民; 그렇습니다.

○方孝吉 委員; 또한 그렇다면 拔本塞源할 意志는 분명히 있습니까?

○交通局長 黃哲民; 그렇습니다.

○方孝吉 委員; 지난 2月 2個 會社를 免許取消할 당시 30個 會社도 혐의를 잡고 內查中이라고 했는데 그 후 두 달이 지나도록 進陟事項이 없는 理由는 무엇입니까? 거기에 대해서 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 현재 서울地檢特搜部와 鍾路警察署 등에서 19個社를 集中 內查中입니다. 3個社 정도의 業主가 刑事處分될 것으로 현재 豫상을 하고 있는데 結果가 나와 봐야 될 것 같습니다.

○方孝吉 委員; 현재 把握하고 있는 지입차량의 規模는 어느 정도인지 數值上으로 나와 있는 것이 있습니까? 지입차량의 規模 말입니다. 把握하고 있는 차량의 대수.

○交通局長 黃哲民; 현재 저희들이 臺數는 精確하게 파악을 못하고 혐의업체를 한 30個 業體로 보고 있고 情報를 수집중

이며 蒐集된 情報은 계속해서 서울地檢, 警察書하고 협조를 하고 있습니다.

○方孝吉 委員; 좋습니다. 車를 팔아먹는 會社와 또 사서 運營하는 技士가 談話を 할 때 團束에 어려움이 있다면 運輸事業法 또는 規則에 補完이 필요하다고 생각하지 않습니까?

예를 들어서 車를 팔아먹는 會社하고 또 運營하는 會社의 技士하고 談話を 할 때 團束의 어려움이 있다 이렇게 交通局側에서는 얘기를 하시는데 補完이 필요하지 않습니까, 이런 것을 묻습니다. 補完이.

○交通局長 黃哲民; 團束에 어려움이 있다는 것은 분명히 사실입니다. 그런데 구체적으로 단속을 法制化 한다 하는 問題에 대해서는 아직까지 檢討를 안 해 봤습니다.

○方孝吉 委員; 그러니까 저는 우리 主務局長께서 물론 赴任하신 지 얼마 안 되었습니다만 어떠한 談話を 할 때 團束에 어려움이 있다는 얘기는 벌써 2年 前부터 했습니다. 그런데 2年이 지난 오늘에 와서도 생각해 본 적이 없다, 어느 部分은 어떻게 補完해야 한다고 생각지도 안 했다는 자체가 本委員은 疑心이 갑니다. 本委員의 생각으로는 運送收入金 全額管理를 明文, 法制化해야 한다고 보는데 局長의 見解는 어떻습니까?

○交通局長 黃哲民; 運行收入金を 全額 管理해야 된다는 主張이 택시 法人 勞組側에서 하는 主張입니다. 이것이 交通局長으로서 이 問題에 대해서 지금 우리 方委員님한테 충분히 答辯할 수 있을만한 判斷을 못하고 있습니다. 저는 아직 檢討를 못해 봤습니다.

○方孝吉 委員; 檢討를 해 보신 적이 없다 이거죠?

○交通局長 黃哲民; 네.

○方孝吉 委員; 좋습니다. 또한 백천실업과 현대상운과 같이 賣買브로커가 登場을 해서 지입제로 賣却한 代金까지를 法人에 入金시키지도 않고 個人으로서 着服을 한 다음 會社를 빈 껍데기로 남겨놓고 다시 賣却을 하거나 사업주가 법인자산을 運用 또는 반기를 하고 不渡를 誘發하는 등 不法, 無法이 亂舞하고 있는 현상입니다. 왜 袖手傍觀만 하고 있는지 그 理由를 대 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 어제 날짜로 免許를 取消했습니다.

○方孝吉 委員; 어제 날짜로 免許가 取消되었습니까? 백천실업과 현대상운 두 개입니까?

○交通局長 黃哲民; 그렇습니다.

○方孝吉 委員; 그것은 우리 局長님께서 정확히 알고 계시니까 좋습니다. 持入制로 賣却한 代金を 法人에 入金시키지 않고 個人이 着服하는 것은 法人財産 橫領에 該當하므로 事業者 免許機關이 刑事告發이 되어야 되는 것이 아닙니까?

○交通局長 黃哲民; 당연한 이야기가 되겠습니다.

○方孝吉 委員; 刑事告發이 되었습니까?

○交通局長 黃哲民; 그래서 현재 1回 處分時에는 摘發臺數의 두 배를 減車하고 2回 摘發되었을 때는 免許處分 對象이고 방금 重要的 違反事項은 刑事告發 對象입니다. 그런데 현대상운과 백천실업 告發.....

○方孝吉 委員; 좋습니다. 告發하신 것에 대해서는 아주 자신 있게 答辯해 주시는군요. 持入制로 處罰된 會社에 대해서 法的으로 保障되어 있는 刑事告發이 事實상 지금까지 한 件도 하지 않고 그 事由에 대해서 어떻게 뿌리를 뽑겠다는 意志는 과연 없는 것 아닙니까? 그 동안 刑事告發이 있었습니까? 免許 取消를 하는 동시에 刑事告發이 되어서 거기에 대한 件數

가 있습니까?

○交通局長 黃哲民; 잠시 기다려 주시면 告發件數를 正確하게 밝히겠습니다.

○方孝吉 委員; 좋습니다. 그것은 아까 우리 同僚 李敬雲 委員께서 말씀을 하셨습니다만, 진정한 뿌리를 뽑겠다는 의지가 있다면 몇몇 택시계 職員이 아닌 特別監査班을 構成을 해서 本委員의 생각으로는 對處를 해야 된다고 생각을 합니다. 또한 이 기회에 不法과 不實業體를 總整理하고 참신한 經營者에게 新規 免許를 내주어서라도 택시업계를 쇄신할 用意없습니까?

○交通局長 黃哲民; 저희들이 嫌疑가 가는 會社에 대해서는 特別監査班보다 더 강한 監査班이라도 編成을 해서 뿌리를 뽑겠다는 의지에는 변함이 없습니다. 앞으로 各種 단속을 強化하고 있는 이 時期에 발맞추어 가지고 방금 指摘하신 그 內容에 대해서 심도있게 한번 과고 들어가 보겠습니다.

○方孝吉 委員; 제가 交通국 問題하고 別個가 될지 모르겠습니다만 本委員은 물론 先進國 類例를 여기서 하면 안 되겠습니다만 어떠한 交通政策이 皮부로 느끼고 있습니다만 한번 外遊를 하고 國內에 들어오면 안타까운 것이 한두 가지가 아닙니다. 그것은 어디에서 나오는 현상이냐, 예를 들어서 과리를 본다 하더라도 말입니다. 서울의 1/2의 人口밖에 되지 않습니다. 面積도 마찬가지입니다. 그러나 車輛保有 臺數는 두 배가 많습니다. 그러나 그 車輛 흐름이 정말 물결 흐르듯이 다니고 있습니다. 몰라요. 아까 우리 局長께서도 市民의 精神에서 나와야지 모든 것이 이루어질 수 있다고 합니다만 지금 유럽이라든가, 미주 쪽에서 본다면 循環道路의 方式을 잘 運營하고 있습니다. 그래서 우리 公務員들이 外遊를 나가

는 것을 상당히 政府當局에서 規制를 하고 있습니다만 主務局長께서는 交通局長이시니까 앞으로의 신진 엘리트들을 아마 外國研修를 통해서 많은 보탬이 되었으면 하는 바램입니다.

한 가지만 더 하겠습니다. 執行部는 오늘의 택시문제 실상을 분명히 把握하고 있다면 결코 職務를 나태할 수 없는 狀況이라고 됩니다. 따라서 이제 市民과 심지어 觀光入國을 꿈꾸는 이 나라에 오는 外國人 모두가 指摘하고 가는 택시문제의 고질병을 이 시점에서라도 어떠한 理由도 대지 말고 완전히 치유할 수 있는 對策을 講究해서 즉각 實施해 줄 것을 促求드립니다. 以上입니다.

○交通局長 黃哲民; 告發件數는 41個社를 告發을 한 實績이 있습니다.

○方孝吉 委員; 41個입니까? 그래서 刑事立件된 것이 있습니까? 告發處理되어서.....

(「現在는 없는 것으로 알고 있습니다」 하는 關係公務員 있음)

없죠? 그러니까 하나의 형식으로밖에, 우리 主務局長께서는 앞으로 모든 課長이나 아니면 係長이 올리는 書類만 檢討하지 말고 現場에서 직접 한번 필두에서 뛰어주시는 것도 主務局長으로서 많은 도움이 되리라고 생각합니다. 以上입니다.

○委員長代理 裴丁洙; 金箕英 委員 發言해 주시기 부탁드립니다.

○金箕英 委員; 金箕英 委員입니다. 연일 交通業務에 노고가 많으신 交通局長 以下 關係公務員에게 敬意를 표합니다. 本委員이 우리 常任委員會에서 指摘한 바가 있습니다만 올림픽大路는 차량흐름이 물 흐르듯 해야 합니다. 좌회전 신호때문에

車輛停滯가 많이 되고 있습니다. 江北江邊道路도 마찬가지로입니다. 또 西部幹線道路도 마찬가지입니다. 이런 좌회전 신호가 몇 군데가 있는지 答辯해 주시고, 그 對策은 무엇이며 또 병목지점은 몇 군데나 있으며 그 병목지점은 어떻게 할 것인지 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 그 좌회전이 몇 군데가 있는 것은 저희들이 미처 把握을 못하고 있습니다.

○金箕英 委員; 主務局에서 그 정도는 把握하고 있어야 되지 않겠느냐 생각합니다. 그렇게 많지도 않은데.....

○交通局長 黃哲民; 그래서 이것은 市警에 把握을 해서 報告를 드리도록 하겠습니다. 지금 바로 연락을 해서 報告를 드리도록 하겠습니다.

○崔鍾德 委員; 市警을 자꾸 핑계대고 이쪽으로 넘기고, 저쪽으로 넘기고 그러는데 그러시지 말고 다 갈린 것은 아니잖아요. 把握을 할 때 못 하시고서 만날 市警한테 물어보겠다, 뭐 하겠다.....

○金箕英 委員; 좋습니다. 그 올림픽道路 중 말이죠. 鷲梁津에서 永登浦로 가는 도중에 좌회전 신호가 있었습니다. 그런데 아무런 對策이 없이 좌회전 신호를 없애버렸습니다. 그래서 車輛停滯가 아주 심합니다. 對策을 세워놓고 나서 좌회전 신호를 없애야 했었습니다. 그 對策을 세울 때까지 좌회전 신호를 다시 設置해야 된다고 보는데 거기에 대한 對策을 말씀해 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 이것은 警察하고 다시 한 번 協議를 하겠습니다.

○金箕英 委員; 또 西部幹線道路로 가는 도중에, 그러니까 市內쪽에서 安養쪽으로 가는 도중에 九老洞으로 가는 좌회전

신호 때문에 車輛停滯가 아주 심합니다. 本委員은 여기뿐만 아니라 여러 군데 좌회전을 해야 할 경우 地下車道 또는 高架道路를 만들어서 車輛疏通을 원활히 하여야 된다고 봅니다. 거기에 대한 答辯을 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 이것은 방금 西部幹線道路, 九老쪽으로 가는 좌회전 禁止되어 있는 곳을 許容하는 問題에 대해서는.....

○金箕英 委員; 아니, 거기는 九老洞으로 가는 곳은 禁止가 안 되어 있고, 그런데도 地下車道나 高架를 만들어서 좌회전 신호를 없애야 된다고 생각합니다.

○交通局長 黃哲民; 좌회전을 없애야 된다고요, 許容中인데.....

○金箕英 委員; 이것은 鷺梁津에서 永登浦로 가는 것이고 對策이 없이 좌회전 신호를 끊어버렸기 때문에, 거기 보시면 알 거예요. 차량정체가 엄청나게 심합니다.

○交通局長 黃哲民; 그 問題는 警察하고 相議를 하겠습니다. 하고 방금 西部幹線道路 市內에서 安養쪽으로 가다가 九老洞 쪽으로 가는 그 곳은 현재 交通管理事業所에서 停滯地點으로 選定을 해 가지고 지금 對策을 講究中에 있습니다.

○金箕英 委員; 그러니까 對策을 어떻게 강구하고 있습니까?

○交通局長 黃哲民; 그것은 調査를 해서 結果가 나와야지 確實한 答辯을 드릴 수 있습니다.

○金箕英 委員; 그러니까 問題가 지금까지도 그런 것을 對策을 세우지 않았다는 것은 아주 잘못된 것입니다. 이런 部分을 철저히 앞으로는 미리 미리 해 주시기를 당부를 드리고요.

한 가지 더 質問을 드리겠습니다. 이것도 本委員이 常任委員會에서 指摘한 바 있습니다. 앞으로 3期 地下鐵이 99년에

完工 豫定입니다. 그렇게 되면 많은 地下鐵驛이 여기저기 생기게 됩니다. 그러면 집에서 會社까지 가는데 車를 타고 가기도 어중간하고 걸어가기도 어중간한 데가 굉장히 많이 나오리라고 봅니다. 이럴 때 거기에 對備해서 지금부터 自轉車 專用車線制, 또는 專用道路를 만들 計劃을 세워야 한다고 주장을 한 바가 있습니다. 이번에 유럽출장 중에 先進國에서 自轉車 專用車線制, 또 專用道路를 만들어서 市民이 自轉車를 많이 利用하는 것을 보았습니다. 휘발유가 단 한 방울도 나지 않는 우리 나라 實情으로써 自轉車 利用을 많이 권장해야 된다고 봅니다.

첫째는 油類를 節約하고, 또 環境도 保護하고 市民健康도 좋아지고, 駐車도 훨씬 좋아지는 自轉車 專用車線制, 또는 自轉車 專用道路를 지금부터 計劃을 세우고 또 一部 實施해서 示範해 보아야 된다고 보는데 거기에 대한 局長의 見解를 밝혀 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 좋은 말씀이라고 생각을 합니다. 그래서 지금 우리 서울市の 道路構造上 幹線邊, 큰 道路邊에 自轉車 專用道路를 만들기는 좀 어렵고 裏面道路中 상당히 큰 道路 이런 곳을 택해서 한 1個所씩 示範 專用車線을, 自轉車 專用車線을 確保해서 그것이 성공적인 것 같으면 점차 擴大해 나가는 그런 方向으로 한번 研究해 보겠습니다.

그리고 아까 말씀하신 것처럼 집에서 어중간한 그런 곳은 地下鐵驛에다가 현재 10個所 自轉車保管所를 만들어 놓았는데 이것을 앞으로 情報센터가 있는 地下鐵驛은 당연하고 그 다음에 地下鐵一般驛 中에라도 公共駐車場 같은 것이 있는 경우에는 專用 自轉車保管所를 만들어 가지고 앞으로 自轉車 타고 와서 地下鐵타고 出勤했다가 타고 退勤하는 그런 方向

으로 研究를 할 작정입니다.

○金箕英 委員; 自轉車保管所도 좋지만 타고 가는 길이 있어야 됩니다. 지금 아주 위험해서 自轉車를 利用을 잘 안 합니다. 先進國에서는 自轉車保護法을 만들어서 自轉車를 利用하도록 하는 것을 보았습니다. 우리도 여기에 대한 것을 關係當局과 지금부터 計劃을 세워야 됩니다. 자꾸 안 된다고 하지 말고 앞으로 自轉車 利用을 많이 할 수밖에 없어요. 人道에도 自轉車道路를 만든 것을 보았습니다. 우리도 거기에 대한 對策을 세워야 되는데 거기에 대해서 局長께서 確固한 信념을 가지시고 거기에 대한 對策을 말씀해 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 지금 對答을.....

○金箕英 委員; 네, 自轉車保護法을 人道에도 만들고 計劃.....

○交通局長 黃哲民; 그래서 市長님 밑에 있는, 機能이 틀립니다만 道路局長하고 심각하게 相議를 하겠습니다. 道路를 造成하고 하는 것이 道路局長 所管이기 때문에 道路局長하고 이 좋은 建議에 대해서 示範부터 시작을 해서 점차 만들어 나가는 그런 方案을 심각하게 相議를 하겠습니다. 마침 朝鮮日報에서 자전거타기 운동 같은 것도 벌어지고 있기 때문에 이런 것을 改革을 하고 推進해야 될 여건은 상당히 무르익은 것 같습니다. 그래서 제가 委員님 뜻을 받들어서 道路局長하고 어떻게 하면 이 問題를 發展시킬 수 있겠는가 하는 問題를 協議를 하겠습니다.

○金箕英 委員; 그렇게 하기 위해서 조금 전에도 말씀을 드렸습니다만 自轉車保護法 같은 것을 關係當局과 協議해서 이것을 아마 만들어야 될 것으로 보고 있습니다. 以上입니다.

○委員長代理 裴丁洙; 交通局長께서는 지금 현재 우리 金箕英

委員 말씀하시는데 質疑하신 內容에서 지금 현재 警察廳에서 交通業務를 擔當하고 있는, 그 다음에 交通局에서 擔當하고 있는 業務 등을 명확하게 우리 交通委員님들이 아시도록 그것을 參考되도록 資料를 부탁드리고..... 네, 郭壽榮 委員 質疑하시기 바랍니다.

○郭壽榮 委員; 郭壽榮 委員입니다. 새로 赴任하신 李元鐘 市長께서도 交通問題 解決에 重點을 두시겠다는 赴任抱負를 밝히셨는데 서울의 交通問題는 이제 풀기 어려운 숙제로 放置되고 있는 것이 또 現實인 것입니다. 하루에 自動車가 500臺 내지 600臺씩 늘어나고 있고, 1日 交通人口가 約 2,000萬이 넘는 현실에서 서울의 交通問題를 地下鐵建設과 道路建設에만 의존하고 있는 前近代的이고 消極的인 交通政策에서 벗어나 이제는 보다 積極的이고 發展的인 交通政策으로 轉換되어야 한다고 本委員은 생각합니다.

현재 市民의 自律的인 참여에 의존하고 있어 그 實效性이 극히 의문시되고 있는 10部制 運行을 實施하고 있는데 과연 이 10部制 運行이 얼마만큼 成果가 있는지 밝혀 주시기 바라며, 이 외에 또 다른 交通需要管理施策은 무엇이 있는지, 또 있다면 언제 어떻게 實施할 計劃인지 局長께서는 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 10部制 運行은 현재 저희들이 集計해서 把握하기는 55% 정도 참여하는 것으로 되어 있는데 과연 이 숫자가 믿을 수 있는 것인지는 제 자신도 疑問입니다. 그래서 이것을 成果가 있도록 하기 위해서 前提되어야 되는 것이 法的인 補完, 그리고 制度的인 補完이 뒤따라야지만 이것이 義務化를 할 수가 있는데 法的인 問題는 지금 交通部하고 相議를 하고 있습니다. 그리고 制度的으로 10部制에 參加했을 때

自動車保險料를 免除해 준다든지 自動車稅를 減免해 준다든지 이런 것도 같이 뒤따라야 되기 때문에 그런 問題도 지금 상당히 協議를 해 나가고 있는 그런 立場입니다. 그래서 이런 問題가 可視的으로 뒷받침 될 때까지는 自律的으로 參與 할 수 있도록 여러 가지 노력을 기울여 나갈 작정입니다.

需要管理施策은 언제 한번 기회를 주시면, 별도로 報告를 드릴 기회를 주시면 여러 가지로 報告를 드릴 것이 있습니다. ○郭壽榮 委員; 네, 알겠습니다. 한 가지만 더 묻겠습니다. 서울시는 都心進入 차량을 억제하는 方向으로 都心進入稅 徵收 方案을 서울市政開發研究院에서 研究 用役中 있는 것으로 알고 있습니다. 현재 서울시의 여러 政策을 살펴보면 都心과 외곽을 區分하는 內容이 자주 나오는데 都心과 外廊의 區分은 어떤 基準으로 하고 있는지, 또한 都心과 外廊의 區分이 필요한 것인지 묻고 싶습니다.

요즘은 鍾路나 乙支路보다 永登浦나 또 江南, 江東 등이 外廊地域에서 交通停滯가 더 심하다는 것은 누구나 느낄 수 있음에도 都心進入稅를 徵收하겠다는 發想은 交通政策의 不在에서 外國의 制度를 모방하겠다는 것으로 本人은 생각합니다. 서울시 交通管理事業所에서 調査한 92年度 交通量 調査에 의하면 首都圈 衛星都市에서 서울시로 進入하는 交通量이 1日 87萬臺인데 이 중 新都市 建設에 따라 出退勤乗用車가 60%를 占有하고 있으며 계속해서 交通量이 증차 추세에 있다고 하는데 서울市民에게 都心進入稅를 받는 것보다는 서울의 市民이 아닌 首都國에서 서울시로 進入하는 自家用 車輛에 대해서 서울 進入稅를 徵收하는 것으로 政策을 바꿈으로써 서울시 進入 自家用을 억제할 意向이 없는지 局長께서 答辯해 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○交通局長 黃哲民; 都心進入을 억제하기 위한 하나의 方法을 市政開發研究院에서 用役을 하고 있다는 것은 사실입니다. 이 用役이 結果가 나오면 報告가 되겠습니다만 일단 都心の 區分은 都市交通整備促進法에 의해서 區分이 되고 있습니다, 都心地하고 외곽을 그래서 이것이 區分할 필요가, 지금 永登情나 市内나 같은 與件인데 都心地라고 별도로 區分할 필요가 있는지 하는 問題에 대해서는 제가 조금 專門的인 知識이 없어서 더 공부를 하겠습니다. 하고 市界通行料, 이제 都心に 進入하는 車 抑制關係도 그렇지만 市界通行料 이것도 같이 연구되고 있습니다. 시계에서 들어올 때 一次로 通行料를 받고 또 都心に 들어올 때 또 받는 이런 것도 지금 같이 用役機關에서 研究되고 있습니다.

○郭壽榮 委員; 네, 알겠습니다.

○委員長代理 裴丁洙; 崔鍾德 委員 質疑해 주시기 바랍니다.

○崔鍾德 委員; 방금 郭委員이 質疑한 데 대해서 補充質疑를 하겠습니다. 내가 한 1年前에 10部制를 먼저 主張했던 사람입니다. 그래서 公務員부터 10部制를 實施한다고 먼저 간 局長도 그랬고, 公務員이 근 1년이 넘도록 10部制를 한다고 이렇게 소리를 쳤습니다. 그런데 내가 아는 바로는 10部制를 한다면 公務員이 率先垂範해서 本人들이 해야 되는데 말로만 10部制 公務員들 한다, 國營 企業體가 한다, 아까 局長께서 答辯하시기를 55%니, 56%니 이렇게 얘기하시는데 내가 公務員아파트를 가보니까 10部制를 하면 10部制에 해당된 그 車가 아파트 마당에 서 있어야 되는데 그 車가 公務員 家族들이 몰고서 나갑니다. 市内를 돌아다니면 10部制가 아니거든요. 이것이 솔직히 얘기해서 근 1年間 公務員이나, 國營企業體들이 10部制를 하느니. 이렇게 먼저 간 局長도 떠들고

했는데 公務員이 참 率先垂範해서 가장, 아까도 여러 委員님들 말에도 나왔지만 기름 한방울 안 나는 이 나라에서 公務員이 率先垂範해서 먼저 집에서라도 그 車를 낮에 運行을 못하도록 이렇게 措置를 해야 되는데 그것을 無關心하게 놔두니까 그 車들이 그냥 돌아다니는데 참 거기에 대해서 公務員 自體가 그러니 國民 스스로 따라가야 될텐데 公務員 自體가 그러니 國民 스스로도, 더군다나 우리 나라 國民들은 利己主義 思想이 아주 농후한 國民들인지 따라가지도 않고 그런 것에 대해서 상당한 問題點이 있다고 本委員은 생각합니다.

그리고 여태까지 우리가 質疑를 하고 答辯을 하고 우리가 만날 常任委員會에서 해 봐야 만날 그 얘기 도로 묻고 도로 묻고, 이것이 개미 쳇바퀴 도는 式으로 되는데 뭘가는 앞으로 新任 局長이 새로 赴任해서 오셨으니까 앞으로는 어떤, 다만 석달을 하고 다른 데로 또 가시더라도 뭘가 확고한 交通政策에 대해서 신경을 써 주시고 내가 어떻게든지 이 자리를 떠나서 다른 데로 가야지 그런 研究만 하시지 말고 좀 公務員 여러분, 交通局에 있는 公務員들도 많은 수고를 하는 줄 압니다. 그러니까 그 點에 대해서 留意를 해 주시면 대단히 감사 하겠고, 하루에 우리 서울市가 지금 내가 알기로는 自家用이한 150萬臺 되는 줄 압니다. 150萬臺가 되고, 登錄事業所長 나오셨죠?

○自動車管理事業所長 朴忠會; 네, 나왔습니다.

○崔鍾德 委員; 하루에 몇 臺가 登錄이 됩니까? 全體 서울市.

○自動車管理事業所長 朴忠會; 현재 總 登錄 臺數가 161萬臺입니다.

○崔鍾德 委員; 그러면 상당히 줄었네.

○交通局長 黃哲民; 늘었죠.

- 崔鍾德 委員; 아니, 登錄事業所에 하루에 몇 臺예요?
- 自動車管理事業所長 朴忠會; 하루에 지금 區廳에서 全部 登錄하고 있습니다만 하루에.....
- 崔鍾德 委員; 아니, 區廳까지 포함해서 全體 몇 臺냐고.
- 自動車管理事業所長 朴忠會; 저희 事業所에서는 하나도 登錄을 안 하고 區廳에서 지금 하고 있습니다.
- 崔鍾德 委員; 아니, 區廳에서 하는데 그 統計 숫자는 알 거 아니에요?
- 交通局長 黃哲民; 제가 答을 하겠습니다. 自家用 늘어나는 것 말씀하시는 것입니까?
- 崔鍾德 委員; 네.
- 交通局長 黃哲民; 自家用 늘어나는 것은 550 前後입니다, 하루에.
- 崔鍾德 委員; 지난 번 第60回 常任委員會 할 때 내가 그때 調査할 때는 自家用 登錄이 620臺라고 내가 알고 있습니다. 그러면 줄은 편이네요, 먼것번 보다.
- 交通局長 黃哲民; 月別로 좀 差異는 있기는 있습니다만 全體的인 추세는 조금씩 줄어가는 편입니다.
- 崔鍾德 委員; 이제 돈들이 떨어진 모양이구먼 이것은 내가 런던에, 런던 人口가 800萬이라고 그러는데 車는 한 300萬臺 된다고 해요, 自家用이. 그래도 回轉해서 돌아가는 것을 보니까 우리 나라와 같이 停滯現狀을 일으키지도 않고 하는 것을 보고서 뭐가는 이 나라에서 交通局, 우리 서울市 젊은 엘리트들을 보내서 研究를 해야, 研究할 資料가 되는 나라다 나는 그렇게 認定을 했습니다. 앞으로는 그런 젊은이들을 보내서 그런 것을 研究하도록 해 주시기 바라고, 만날 우리가 여기서 常任委員會에서 물어봐야 그 얘기가 그 얘기에요. 참 헛일만

하고 앉아 있는 것은 뻔합니다. 그러니까 더 이상 質疑를 終結하겠습니다.

○交通局長 黃哲民; 한 가지만 答辯을 올리겠습니다. 公務員들이 10部制에 參與를 하고 있습니다. 그것은 疑心하시지.....

○崔鍾德 委員; 그것은 거짓말입니다.

○交通局長 黃哲民; 아닙니다. 參與 안 하는 公務員이 있으면 저한테 指摘해 주십시오. 내가 不利益 시키겠습니다.

○崔鍾德 委員; 나보고 잡으라고 하면 내가 하루에 30臺는 잡아와요. 그렇게 거짓말하지 말아요. 솔직히 얘기해야지 거짓말하는 사람은 말이에요, 여기가 무슨 거짓말해서, 우리가 關係公務員들은 市議員들 저 사람들이 뭐하나 우리는 우리대로 공부를 하고 이 自動車가 돌아가는 데에서 어떻게 되나 우리도 많은 研究를 합니다. 上鳳터미널 뒤의 그것 내가 寫眞 찍어다가 붙이고 별 짓을 다 했어도 저번에 가보니까 도로 그 지경이야. 그러니 이것을 밀테면 強力하게 밀든가 그렇지 않으면 아주 건드리지 말든가. 그렇지 않으면 아주 건드리지 말든가. 다 몽땅 車輛整備倉庫로 다 쓰게 하고 一方通行을 만 들어요? 얘기를 하자면 한이 없어요. 交通局長 말이에요, 머리가 훌딱 빠질 정도요.

○委員長代理 裴丁洙; 終結하시고.....

○崔鍾德 委員; 이상 終結하겠습니다.

○委員長代理 裴丁洙; 局長님 答辯하실 것이 있으세요?

○交通局長 黃哲民; 없습니다.

○金箕英 委員; 아까 알아서 答辯해 주시겠다는 것 알아봤습니까?

○委員長代理 裴丁洙; 아까 제가 付託을 드렸어요. 서울시 警

察廳에서 管掌하는 業務, 우리 交通에 대한, 그 다음에 交通部에서 管掌하는 業務를 우리 交通委員들이 알도록 資料를 提出해 달라고 그랬습니다. 그러시면 委員님들.....

○金箕英 委員; 한 가지만 간단하게 하겠습니다.

○委員長代理 裴丁洙; 交通放送本部 所管이 있기 때문에 그 準備 關係 때문에 停會도 해야 되고 하니까 우리 交通局 所管은 끝을 내려고 하니까 우선 하실 분이 있으면.....

○金箕英 委員; 간단하게 하겠습니다. 아까 自轉車 專用車線制 또는 專用道路를 좀 示範實施해 보겠다고 하셨는데 언제까지 그것을 하실 것인지 그것만 말씀해 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 道路를 이렇게 만들어야 되고 차선을 確保해야 되는 것이기 때문에 제가 技術者도 아니고 아직까지 構想만 그렇게 하고 있는데 조금 時間을 주십시오. 내가 報告를 別途로 드리겠습니다.

○金箕英 委員; 다음 常任委 때까지는 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 黃哲民; 네, 알겠습니다.

○委員長代理 裴丁洙; 우리 局長님 座席으로 들어가십시오.

더 이상 質疑는 終結하도록 그렇게 하겠습니다. 質疑가 없으시면 交通局 所管 業務에 대한 質疑를 모두 마치겠습니다.

다음은 交通放送本部所管에 대한 業務報告 및 質疑가 있겠습니다만, 會議準備 時間을 갖기 위해서 잠시 停會하도록 하겠습니다. 停會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(15時 50分 會議中止)

(16時 19分 繼續問議)

○委員長 李永和; 座席을 整理해 주시기 바랍니다. 成員이 되

있으므로 會議를 續開하겠습니다.

(議事棒 3打)

2. 交通放送本部所管主要業務推進狀況報告

○委員長 李永和; 다음은 議事日程 第2項 交通放送本部 所管 主要業務 推進狀況 報告의 件을 上程합니다.

(議事棒 3打)

그러면 交通放送本部長 나오셔서 1993年度 1/4分期 業務推進 實績에 대하여 報告해 주시기 바랍니다.

그런데 이 報告를 지난번에 報告한 것하고 內容이 비슷하죠? 1/4分期 것이니까. 그래서 主要한 것만 지난번에 報告한 것을 重複的으로 하지 마시고 主要한 것만 해 주시고 또 實績이 부진한 內容, 이런 事項을 報告해 주시기 바랍니다.

○交通放送本部長 白錫春; 交通放送本部員입니다.

평소 존경하는 李永和 委員長님과 여러 委員님께서 남달리 交通放送에 대하여 깊은 關心을 가지시고 늘 指導鞭撻하여 주심에 대하여 깊은 감사를 드립니다. 저희 交通放送에서는 지난 3月 프로그램 改編 以後 올해를 交通秩序 改革의 해로 選定하고 交通秩序 意識改革과 交通安全, 交通環境 等を 改善하는데 力點을 두고 諸般 交通關聯 問題點과 補完해야 할 事項을 發掘하고 각종 캠페인을 集中的으로 實施하는데 努力하고 있습니다. 그간 推進實績을 油印物에 의하여 報告드리겠습니다. 消印物 3페이지를 열어 주시면 고맙겠습니다.

.....
(報告)

교통방송본부 주요업무추진상황보고

(뒤에 실음)

.....

이상 저희 그 동안 1/4分期 實績을 報告를 마치겠습니다.

(李水和 委員長, 裴丁洙 幹事와 司會交代)

○委員長代理 裴丁洙; 交通放送本部長 수고 많으셨습니다.

다음은 交通放送本部 所管業務에 대한 質疑가 있겠습니다. 質疑와 答辯은 交通放送本部長을 상대로 一問一答式으로 進行하겠습니다. 質疑하실 委員님.

네, 金箕英 委員 質疑해 주시기 바랍니다.

○金箕英 委員; 金箕英 委員입니다. 연일 交通放送業務에 노고가 많으십니다. 지난 90年 6月 放送을 시작한 交通放送은 이제 급속도로 우리의 日常生活에 깊숙히 파고 들어서 交通情報는 물론 폭넓은 文化 生活情報 등 다양한 프로그램을 통해 聽取者들에게 좋은 反應을 받고 있습니다. 그러나 全國이 1日生活國으로 압축된 오늘 交通放送은 特別放送時에만 大田 附近까지 受信이 可能하기 때문에 많은 制約이 있습니다. 交通放送의 機能을 다하기 위해서는 可聽圈의 擴大는 물론 難聽地域의 解消方案이 있어야 된다고 생각하는데 그 對策을 말씀해 주시고.

다음은 交通放送 事業費 서울市 轉入金은 서울市民의 稅負擔을 加重시키고 있다고 本委員은 생각합니다. 이에 대한 서울市民의 稅負擔을 줄일 수 있는 방안이 있으신지 答辯해 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○委員長代理 裴丁洙; 交通放送本部長 나오셔서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○交通放送本部長 白錫春; 金箕英 委員님 質疑에 대한 答辯을 올리겠습니다.

저희 可聽圈 擴大問題, 難聽地域 解消를 위해서는 저희 交

通放送에서는 무단히 努力을 하고 있습니다. 이 可聽圈 問題는 저희가 여러 번 해당되는 部署하고 努力을 했습니다만 여러 가지 어려움이 있고 그래서 지금 현재 저희가 可聽圈 擴大를 위해서 추석이라든가 설날 때 또 혹은 이런 特殊한 特別放送할 때만을 使用할 수 있는 條件으로 해서 遞信部로부터 許可를 받은 것이 지금 현재 부모산에 1kw 짜리의 中繼所를 設置해 가지고 회덕에서부터는 저희 放送을 할 수 있는 그러한 體制維持는 하고 있습니다. 그러나 그것도 저희가 하고 싶을 때에 任意대로 하지 못하고 遞信部에서 설날이라든가, 추석 때라든가 特殊한 때에 許可를 해 줘야만 저희가 放送을 하도록 되어 있는 그런 어려움이 있습니다. 이 問題는 저희 立場에서는 두 가지 隘路事項이 있습니다. 한 가지는 서울市 豫算을 가지고 과연 可聽圈을 擴大해 가지고서 먼 데까지 해 줘야 되겠느냐 하는 이런 問題에 있어서 역시 양단에 좋다는 분도 있고 서울市 豫算 가지고 그 먼 데까지 해 줘야 할 必要가 있겠느냐 하는 그런 어려움이 있습니다만, 일단 저희로서는 적어도 서울市民이 많은 분들이 地方에 가실 때를 對備를 해서 이런 特殊한 때만 지금 현재 可聽圈을 擴大하기 보다는 交通情報를 좀더 폭넓게 提供해 준다는 次元에서 현재 利用을 하고 있으며 앞으로 이 問題에 대해서는 저희가 계속 研究해 가지고 좀 發展시키는 方向으로 建議를 하겠습니다.

그 다음에 事業費 擴充을 위한 稅負擔 問題는 여러 委員님들께서 여기 앉아 계시는 金鍾雄 委員님을 비롯해서 여러 委員님들께서 91年度 年末에 滿場一致로 可決을 해 가지고 公報處長官님을 訪問하셔서 가지고 직접 建議까지 올렸습시다만 아직 아무 答辯이 없습니다. 그와 아울러서 저희 放送局에서

도 여러 번 이 事業費 負擔을 저희가 최대한으로 하고 國民의 稅부담을 줄이기 위해서 많은 努力을 하고 있습니다만 公報處에서는 여러 가지 理由를 대 가지고, 그 동안 여러 委員님들께 서너 차례 말씀을 올렸습시다만 구차한 理由를 대 가지고 아직까지 저희들한테 商業 廣告 許可를 안 해 주기 때문에 이렇다 할 補充을 못하고 다만, 昨年度에 저희가 協贊廣告를 15億 6,800萬원 하던 것을 今年度에는 20億 6,000萬원을 저희가 늘려 가지고 擴大해서 收入으로 하도록 지금 努力을 하고 있습니다. 그래서 저희가 잘만하면 今年度에 20億원에서 상당한 額數가 좀더 上廻할 수 있는 協贊廣告 收入이 되지 않겠는가, 저희들로서는 최대한의 努力을 해 가지고 이 稅負擔을 조금이라도 줄이도록 하는데 努力은 하고 있습니다.. 委員님께서 理解를 해 주시면 고맙겠습니다.

○委員長代理 裴丁洙; 朴夏榮 委員 質疑하여 주시기 바랍니다.

○朴夏榮 委員; 朴夏榮 委員입니다. 한 가지 質問을 드리겠는데 金箕英 委員님 質問과 다소 相衡이 될는지 모르겠습니다만 質問을 좀 하겠습니다. 可聽區域의 擴大와 豫算과는 서로 相關的 關係가 있습니까? 可聽區域을 擴大하면 豫算이 그만큼 所要가 되죠?

○交通放送本部長 白錫春; 그렇습니다.

○朴夏榮 委員; 현재 말이죠, 交通放送의 송출 能力으로 봐서 可聽區域이 어디어디까지 해당이 됩니까?

○交通放送本部長 白錫春; 地點을 말씀드리면 高速道路에는 天安, 조금 더 나가면 獨立紀念館 들어가는 그 地點까지 경부 고속도로엔 그렇게 되고요, 中部高速道路는 中部休憩所, 그 다음에 영동고속도로는 가남휴게소, 북쪽으로는 坡州, 漣川,

抱川, 淸平, 이 근방까지 나오고 동쪽으로는 山岳地帶기 때문에 멀리까지 가지 못하는 그런 어려움이 있습니다.

○朴夏榮 委員; 그렇다면 현재 송출능력에 의해서 소위 서울의 交通問題와 연계시켜서 보면 本委員은 그렇게 생각을 합니다. 서울特別市の 行政圈內로 볼 적에는 단지 서울特別市라고 하는 行政圈으로 區分이 되고, 首都의 範圍를 놓고 보면 首都圈의 生活圈을 얘기한다면 서울을 中心으로 한 隣近 12個 衛星都市를 總 합해서 首都生活圈이다 이렇게 이름을 지어도 아마 지나침이 없을 것 같습니다. 그렇다면 交通問題의 解決에 있어서는 물론 서울의 行政圈內의 交通問題, 또 首都圈內의 生活圈과 연계되는 交通問題, 이렇게 區分해서도 생각이 되면서 더 나아가서는 全國의 交通問題와 서울의 交通問題는 서로 連繫되어 나간다 이렇게 보는데 현재의 送出能力으로 봐서 行政圈 서울이나, 首都圈 生活圈이나 區分없이 골고루 放送의 電波의 혜택을 받고 交通에 도움을 주는 그러한 役割과 機能을 다 할 수 있다 本委員은 이렇게 보는데 어떻습니까?

○交通放送本部長 白錫春; 朴委員님 말씀이 맞습니다.

○朴夏榮 委員; 그렇다면 조금 전에 우리 金箕英 委員님께서 말씀하신 대로 현재 交通放送 本부가 運營이 되고 있는 모든 豫算은 首都市民의 現金인 우리 서울特別市の 豫算의 범주내에서 움직이는 것이거든요, 그렇다면 可聽圈을 擴大하기 위해서 지금 현재보다도 많은 우리 市民의 市稅를 投入할 必要性도 느끼긴 합니다만, 엄격히 생각을 해 보면 바야흐로 時代는 地方化時代에 접어들었습니다. 그렇기 때문에 可聽圈을 擴大해서 全國적으로 交通問題에 도움이 되는 放送本部の 役割을 한다고 하는 그러한 次元에서라도 어렵긴 합니다만 廣告放送

을 擴大해서 稅外收入을 增大시키는 그러한 方向으로 보다 많은 노력을 해 주십사 하는 그러한 부탁을 드리면서 간단하게 궁금한 點을 물어봤고 質問으로 대신 하겠습니다.

○交通放送水部長 白錫春; 감사합니다. 저희도 商業廣告를 했으면 해서 여러 가지 노력은 하고 있습니다만 委員님들께서 그렇게 노력을 해 줬는데 아직까지 감감소식인데요 계속 저희가 노력을 하겠습니다. 저희는 사실 委員님들 힘을 빌려서 상업廣告를 했으면, 확실한 것은 모르겠습니다만 저희가 지금 현재 狀態에 같이 저희하고 開局이 된 佛敎나 平和放送의 例를 보면 지금 약 한 年間 70억원 가까이 되는 것 같습니다. 그런 것으로 봐서 그 정도 우리가 收入을 한다 할 것 같으면 우리 현재 今年度 豫算 정도는 그대로 100% 저희가 獨立採算을 할 수 있는 그런 것까지 갈 수 있지 않겠느냐, 그런 것을 봤을 때 참 아쉬운 감이 있습니다만 하여튼 계속 商業廣告를 할 수 있도록 하는 方法으로 계속 노력을 하겠습니다. 여러 委員님들께서 계속 저희 放送들 支援해 주시면 빨리 解決될 수 있는 方案이 있지 않을까 그런 생각을 해 봅니다.

○朴夏榮 委員; 차제에 이런 말씀을 한 가지 더 드려야 되겠습니다. 지금 이제 文民政府가 出汎이 되어서 文民政府의 大統領이신 金泳三 大統領께서도 아마 이 時代에 가장 시급히 解決해야 될 그러한 중요한 問題가 있다면 交通問題를 최우선적으로 들지 않겠느냐 이렇게 생각을 합니다.

따라서 今年度 市政의 方向을 보면 市長이신 行政責任者를 위시해서 各 區廳의 責任者이신 區廳長들 모두가 市政의 政策目標를 먼저 交通問題에 두고 있습니다. 이러한 긴박한 交通問題가 우리의 現實이라면 차제에 이것을 背景으로 해서 좀더 강력하게 廣告방송에 대한 放送權을 얻기 위한 鬭爭을

전개할 用意는 없습니까?

○交通放送本部長 白錫春; 그 말씀은 안 드리려고 했는데 제가 말씀을 드리겠습니다.

일전에 그냥 다른 決裁事項이 있어서 市長님한테 그런 事項을 말씀을 드렸습니다. 그랬더니 市長님께서도 적극적으로 支援할테니까 종전의 方法을 탈피해서 어떤 方法을 한번 강구해서 적극적으로 推進을 해달라, 그래서 市長님께서도 당신이 힘닿는 데까지는 努力을 하겠다 하는 말씀을 했습니다. 그래서 저희는 實務者的인 立場에서의 努力을 하고 또 市長님은 市長님 立場에서 政策的으로 이 問題를 풀어나가도록 努力하실 것으로 알고 있습니다. 하여튼 기대를 하고 저희도 努力을 하겠습니다.

○朴夏榮 委員; 한번 기대를 해 보겠습니다. 분발하기를 부탁드립니다.

○交通放送本部長 白錫春; 감사합니다.

○委員長代理 裴丁洙; 네, 方孝吉 委員 發言해 주시기 바랍니다.

○方孝吉 委員; 方孝吉입니다. 우리 本部長님께 간단히 한 가지 質疑를 하겠습니다. 지금 通信員 委囑內容에 대해서 보면 模範運轉者, 綠色어머니, 또 自家運轉者, 또 J.C會員, 移動通信 이렇게 分類가 되어 있는데 이 분들의 資質不足으로 인해서 혹시 生放送이 되지 않겠습니까? 그렇죠? 通信員들이 放送局에 電話할 때, 生放送으로 電話 通信할 때가 많죠?

○交通放送本部長 白錫春; 그러니까 生放送으로 하는 것은 저희가 事前에 教育을 해서 指定된 사람에게 한해서만 생방송을 하지 아무개나 生放送을 하지 않습니다.

○方孝吉 委員; 指定된 사람에게 한해서만 生放送 합니까?

○交通放送本部長 白錫春; 그렇습니다. 저희가 생방송하는 것은 地域放送室이 지금 저희가 서울市內에 8個所가 있습니다. 이 때에 저희가 아침 出勤時間 때 2時間, 퇴근시간 때 3時間대에 거기에서 主通信員, 마이크 잡는 사람을 정해서 아무거나 하지 않고 그렇게 하고, 그 밑에 補助通信員들은 그 사람한테 情報를 주면 그 사람이 聚음을 해서 동시 마이크 잡는 사람은 한 사람으로서 저희가 정해 주고 있습니다. 그리고 또 그 사람들에게 여러 번 敎育을 實施하고 있습니다. 그러니까 지금 그 사람들은 全部 마이크를 물리는 사람이 아니고 저희한테 情報를 提供해 주는 사람입니다. 그러니까 그 사람들 가운데에서 이제 마이크放送을 하는 사람은 別途로, 생방송하는 사람은 別途로 있습니다.

○方孝吉 委員; 그래서 제가 궁금한 점은 委囑할 때에 그 분들의 資質論 얘기도 나오지 않습니까? 그래서 委囑하는 과정이 궁금해서 묻고자 합니다. 그러니까 전혀 學力이라든가 예를 들어서 모든 것을 무시하고 無條件하고 委囑을 하시는 것인지 거기에 대해서 잠깐만 說明을 해 주시기 바랍니다.

○交通放送本部長 白錫春; 그러니까 委囑을 一般通信員은 學力에 制限이 없습니다. 그것은 交通이 어디가 막힌다 하는 것은 우리 情報室로 情報를 받아서 하고 생방송 나가는 사람들은 적어도 學力이 최소한 高卒 以上者로서 저희가 音聲테스트도 해 보고, 그 사람의 文章力이 있는지 이런 것도 테스트를 해 보고 그리고 여러 번 敎育을 實施해서 그 사람들을 配置하고 하다가 잘못되면 저희가 또 바로 交替를 하고, 그런데 그 交替하는 것도 다른 KBS나 MBC는 PD들이 任意대로 交替를 하는데 저희는 그 人員數가 많기 때문에 그렇지 않고 저희가 최소한도 局長團 會議에 갖다 놓고 그 사람들에게 대한

내용을 檢討해서 일일이 放送局에 와서 音聲테스트도 해서 한 사람이 檢査를 하는 것이 아니라 여러 사람이 確認을 해서 이 정도면 되겠다 하면 그 때 비로소 委囑을 해서 그 사람들에게 生放送을 하도록 저희가 措置를 하고 있습니다.

○方孝吉 委員; 제가 왜 갑작스럽게 이런 것을 質疑를 하게 된 動機가 하나가 있습니다.

지금 뒤에 스티커를 보면 交通通信員이라는 스티커가 全部車輛에 附着을 해가지고 다닙니다. 그래서 2,055名도 그 車輛에 스티커가 發付가 됩니까?

○交通放送本部長 白錫春; 그렇습니다. 통신원은 다 그것을 주고 있습니다.

○方孝吉 委員; 그래서 그 스티커를 發付를 받은 車輛이 違反하는 事例가 상당히 많습니다. 그래서 어떻게 보면 우리 交通放送에 대한 어떠한 마이너스가 되는 現象이 아니냐라는 點에서 제가 指摘을 해 두고 싶습니다.

왜 그런고 하니 지금 물론 組織의 強化해 가지고 增員하는 것은 참 좋습니다만 좀 그 분들에게 敎育이라든가 모든 것을 통해서 率先垂範해 가면서 말 그대로 通信員으로서의 任務를 다 할 수 있도록 이렇게 해 주시는 것이 좋을 것 같습니다. 왜 그런 現象이 나타나고 하니 지금 보면 不法停車가 많습니다만 駐車違反이라든가 상당히 부끄러울 때가 있습니다. 交通通信員 딱 보면 駐車違反 스티커가 붙어서 牽引해 가는 車輛이 상당히 많고 또 中央線侵犯이라든가 이런 것이 事例가 많습니다. 그러니까 우리 本部長님께서도 增員도 좋지만 한번 우리 通信員 委囑할 때 다시 한 번 檢討해서 해 주시기 바랍니다.

○交通放送本部長 白錫春; 고맙습니다. 저희가 通信員 그래서

사실 1년에 發隊式을 한 번씩 매년 하는 것은 이제 그런 問題點이 있어서 저희가 지금 말씀하신 대로 不法駐車나 혹은 通信員들이 그것을 붙이면 조금 뭔가 다른 사람들보다 어떤 特權意識을 가지고 그런 行爲를 하는 사람이 있습니다. 그런 것이 저희한테 摘發이 되면 그 다음에는 저희가 그 즉시 바로 그 사람은 通信員證을 回收해서 通信員資格을 박탈합니다. 저희가 그런 식으로 하고 있는데 이제 일일이 다니는 사람들 여러 번 教育을 하고 發隊式 때만 한번 하지 나머지 때는 教育을 보니까 그런 問題點이 있는데, 그 문제는 저희가 안고 있는 큰 問題點이고 問題는 이제 저희가 다독거려야 할 問題인데 하여튼 잘 留念을 해서 최대한 그런 일이 없도록 노력을 하겠습니다.

○方孝吉 委員; 이상입니다.

○委員長代理 裴丁洙; 質疑하실 委員 안 계십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

그러면 質疑가 없으시므로 交通放送本部所管業務에 대한 質疑를 모두 마치겠습니다.

지금까지 우리 委員님들 質疑에 答辯하여 주신 交通放送本部長을 비롯한 關係公務員 여러분, 수고 많으셨습니다 특히 여러 가지로 바쁘신 가운데서도 장시간 동안 質疑하여 주신 委員님 여러분, 고생 많으셨습니다. 이상으로 오늘 會議를 모두 마치겠습니다.

散會를 宣布하겠습니다.

(議事棒 3打)

(16時 53分 散會)

○出席委員

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

○專門委員

金泰鎬

○出席公務員

交通局

局長 黃哲民

運輸1課長 林綵瑾

自動車管理事業所長 朴忠會

交通放送本部長 白錫春

.....
(부록)

(뒤에 실음)
.....