
第92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 1997年2月18日(火) 午前10時

場所 交通委員會會議室

議事日程

1. 버스路線新設또는既存路線延長運行請願
 2. 一方通行路施行反對請願
 3. 1997年度交通管理室所管業務報告의件
-

審査된案件

1. 버스路線新設또는既存路線延長運行請願(林鍾化 議員 紹介) ... 2面
 2. 一方通行路施行反對請願(金成春 議員 紹介) ... 11面
 3. 1997年度交通管理室所管業務報告의件 ... 31面
-

(11時 28分 開議)

○委員長 金永春; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다. 성원이 되었으므로 제92회 임시회 제1차 교통위원회 회의를 개의하겠습니다.

(議事棒 3打)

위원 여러분, 건강한 모습으로 뵙게 되어서 정말 반갑습니다. 지난달에 회의가 있었습시다만, 제4대 市議會 후반기 들어서 실질적으로 첫 번째 회의가 되겠습니다. 지난 상반기에는 위원 여러분의 각별하신 노력으로 혼잡통행료 문제, 당산철교 철거문제 등 많은 일들을 심의를 했습니다. 금년 한 해 도 우리 위원회가 화합하는 가운데 보다 생산적인 의정활동

이 될 수 있도록 최선을 다할 것을 다짐해 드립니다.

서울市는 좁은 면적에 비해 너무도 많은 인구가 살다 보니 외국의 어느 도시에서도 볼 수 없을 만큼 교통문제는 심각하고, 따라서 단순한 교통문제를 떠나서 사회문제로까지 확대되는 실정입니다. 이러한 문제의 심각성을 인식하여 앞으로도 더욱 시민의 일상생활에 편리하고 능률적인 교통행정이 이루어질 수 있도록 각별히 노력하시기를 집행부측에 간곡히 부탁드립니다.

후반기 들어서 몇 분 위원님께서 바뀌셨습시다만, 그 동안 동료위원님들께서는 공사간 바쁘신 가운데에서도 교통문제 해결을 위해서 집행부와 우리 교통위원회간에 정책과 예산과 조례 등을 놓고 머리를 맞대어 보다 나은 결과를 얻으려고 나름대로 각고의 노력을 다하여 왔다고 자부하고 있습니다. 어쨌든 우리 議會나 집행부측에서는 시민의 입장에서 모든 정책이 입안되고 집행되어야 한다는 봉사정신을 다시 한 번 가다듬어 주시기를 부탁드립니다.

1. 버스路線新設또는既存路線延長運行請願(林鍾化 議員 紹介)

(11時 31分)

○委員長 金永春; 그러면 의사일정 제1항 버스노선 신설 또는 기존노선연장운행 청원에 관한 건을 상정하겠습니다.

(議事棒 3打)

소개하신 林鍾化 議員님께서 본 안건에 대하여 취지 설명을 하여 주시기 바랍니다.

○林鍾化 議員; 文化教育委員會 소속 林鍾化 議員입니다.

위원장님을 비롯한 교통위원회 소속 위원 여러분에게 진심으로 감사를 드립니다. 공교롭게도 저는 당산철교 문제, 즉 합정역 문제로 제가 전번에 청원을 낸 바 있었고, 또 이번에 두 번째 소개의원으로 오게 된 것을 기쁘게 생각합니다. 사실 제 지역은 마포구 4선거구로서 창전, 상수, 합정, 망월동이기 때문에 가장 당산철교 문제와 직결되는 사항이 제 지역이고 또 이번 버스노선 운행문제에 대해서도 제 소관 망월동이 위치하고 있습니다. 그래서 저는 매일 망월동 일대를 현재도 하루에 한 번씩 가 보고 있는 상태인데 그 버스노선은 어떤 경위에서 말씀드리냐면 302번이라는 동남버스가 다녔습니다, 전에. 그런데 그 망월1동,2동에는 인구가 약 5만 1,000명이 살고 있는데 완전히 주거지역입니다.

그래서 아침과 저녁 출퇴근 시간에는 학생과 직장인들이 굉장히 붐벼서 교통을 이용하는 손님이 굉장히 많습니다. 그러나 평소에는 손님이 적은 형편에 있습니다. 그래서 동남교통에서는 회사경영상 이윤을 추구하는 회사기 때문에 평소에는 손님이 없다, 아침 출퇴근만 많기 때문에 그래서 일방적으로 중단된 상태에 있었습니다. 그래서 여러 가지 경로로 청원도 내고 지역민원이 발생하고 있는 것이 사실인데 지금 거기 보면 동도중·고등학교, 서울여중·고, 신수중 학생들이 출퇴근해야 되는데 참고사항으로 망월동 앞에 유수지가 있습니다. 오거리인데 아침에 가보면 버스는 안 다니는데 택시가 줄줄이 서 있습니다. 그래서 가장 서울에서도 생계가 어려운 시민들이 살고 있는 지역에 버스는 서있지 않고 택시가 줄줄이 서 있어서 합정역 가는 데 1,000원, 1,500원씩 받고 있습니다. 그 다음에 마을버스가 운행되고 있는 상태에 있습니다.

이런 것을 봤을 때 제가 문화교육위원으로서 전번에 서울시

내 33개 학교를 돌아다니면서 느낀 점이 무엇이나 하면 급식 시설이 부유층에 살고 있는 지역에는 다 되어 있는데 어려운 형편에 살고 있는 지역에 보면 급식시설이 다 안 되어 있습니다. 그런데 이번 버스문제만 해도 상업지역은 아니지만 주민들이 밀집되어서 5만, 합정역까지 하면 약 8만 인구가 살고 있는데 거기에 버스가 안 다닌다는 것은 굉장히 문제가 있지 않느냐 이런 취지에서 제가 청원을 소개를 하게 되었습니다.

아무쪼록 우리 교통위원회 소속 위원님께서 이것을 검토해 주시고 또 관계공무원께서도 현장을 답사하셔서 검토해 가지고 이 청원요지대로 원안대로 협조해 주시기를 간절히 부탁드립니다. 간단하게 소개의 말씀을 드리겠습니다. 감사합니다.

○委員長 金永春; 소개의원인신 林鍾化 議員님 수고 많이 하셨습니다.

다음은 專門委員 검토보고를 하여 주시기 바랍니다.

○專門委員 金南中; 專門委員 검토보고 드리겠습니다.

.....

(報告)

버스노선신설또는기존노선연장운행청원 검토보고

(뒤에 실음)

.....

이상 간단히 보고말씀 드렸습니다.

○委員長 金永春; 그러면 본 청원에 대하여 질의와 답변을 듣도록 하겠습니다.

회의의 원만한 진행을 위하여 질의와 답변은 交通管理室長을 상대로 일괄질의 후 일괄답변 형식으로 하고 보충질의에 대해서는 일문일답식으로 진행하도록 하겠습니다. 질의하실

위원님 계시면 발언하여 주시기 바랍니다.

金亨吉 委員님 질의해 주십시오.

○金亨吉 委員; 金亨吉 委員입니다.

交通管理室長, 청원요지를 보면 94년 4월 19일 제출해 가지고 10대 4월 5일 배차해서 운행토록 지시했는데 현재까지 이행되지 않고 있는 내역이 무엇입니까? 우선 交通管理室長에게 왜 이행이 안 되는가를 듣고 이 청원문제를 다루어야 될 것 같습니다. 室長이 이 문제를 먼저 답변해 주세요.

○委員長 金永春; 室長 나오셔서 답변해 주시기 바랍니다.

○金亨吉 委員; 다른 것은 행정적으로 처리가 잘 되고 있는데 왜 이미 행정조치를 한 사항까지도 사후관리 조치를 못하고 있는가 이유 또 배경, 어떠한 걸림돌이 있는가 이것을 상세하게 설명을 해 주세요.

○交通管理室長 李浩助; 金亨吉 委員님 질의하신 그 사항에 대해서 저 스스로도 먼저 안타깝게 생각하고 있다는 것을 말씀드릴 겁니다. 아시다시피 말씀하신 대로 302번에 대해서 운행토록 명령을 했는데 사실상 이행이 안 되고 있는 상태입니다. 그런 사정은 이 지역이 방금 소개해 주신 林鍾化 議員님께서 말씀하셨다시피 출퇴근 시간 학생들 통학관계로 그 시간에는 손님이 많고 낮 시간대에는 손님이 많지 않은 문제도 있고 해서 업체들이 성격상 공공성과 업체의 경영, 양 측면을 가지고 있기 때문에 위원님들이나 저희들이나 공공성을 더 많이 소망을 하고 있습니다만, 업체측면에서는 경영측면에서 더 이기적인 측면에서 시민들 불편이 있지 않았나 그렇게 생각이 되고 있고, 거기에 대해서 저희들이 지도감독 차원에서 명령도 하고 과징금도 부과를 했습니다만 현재까지 이행되고 있지 않은 상태에서 죄송스럽게 생각하고, 이런 문제에

대해서는 더욱 강도 있는 노력과 또 방금 말씀드린 버스업체의 경영성도 중요하지만 공공성도 더욱더 강조를 하고 또 그렇게 해서 이행되도록 한번 더 노력을 하고, 근본적으로는 지금 추진하고 있는 버스개선의 제도적인 측면으로 반영하도록 그렇게 노력을 하면서 말씀하신 데 대해서 답변을 올립니다.

○金亨吉 委員; 버스라는 것이 공익성의 위주죠. 그런데 지금 交通管理室長의 얘기로는 중간에 이 문제를 행정조치를 하고 과징금도 징수를 했다 이렇게 얘기를 하는데 구체적으로 내용을 알고 계십니까?

○交通管理室長 李浩助; 실무자들은 알겠습니다만 저는 일반적인 사정을 보고를 받아서 그렇게 알고 있습니다.

○金亨吉 委員; 그러면 交通管理室이 결과적으로 伏地不動이란 얘기가 나와요. 행정업무만 다루지 현장근무를 안했다던 얘기가 있습니다.

○交通管理室長 李浩助; 실무자들은 현장을 다 다녀보고.....

○金亨吉 委員; 그런데 지금 交通管理室에서 다른 버스 같은 것은 과감하게 통제도 하고 명령도 때리는데 이것 하나 명령 조치 했는데 시정 못하고 있으면 문제가 있는 것 아니에요, 서울시의 交通管理室에서? 문제가 있죠.

다음에 두 번째로 버스改善企劃團長, 어떻게 이 문제를 구상하고 있습니까? 답이 덜 끝났지만 우선 企劃團長, 어떻게 추진하고 있습니까?

○委員長 金永春; 企劃團長이 답을 해 주시기 바랍니다.

○버스改善企劃團長 金禹奭; 저는 지금 交通管理室로 이 청원이 접수된 데 대해서 아직 저희들한테는 자료가 넘어와 있지 않기 때문에 구체적인 내용에 대해서는 제가 확인을 못한 상태입니다. 그러나 저희들은 지금 현재 버스노선의 조정, 그리

고 버스운영 체계의 전면적인 개편에 관한 정책적인 사항을 현재 검토 중에 있습니다. 그래서 이것이 저희들에게로 이첩이 되면 우선 노선자체에 대한 검증작업을 거치고 반드시 필요한 노선이라면 그것을 순수하게 민간기업에 맡겼을 때 경영수지상 원천적으로 운행이 안 된다는 그런 사안이라고 판단이 되는 전제하에서는 여기에 대해서는 공영화 조치 등도 저희들이 과감하게 검토를 해야 된다고 저는 생각을 합니다.

○金亨吉 委員; 그런데 그 검토가 한 달, 두 달, 6개월 가면 문제가 있다는 얘기죠.

○버스改善企劃團長 金禹奭; 그래서 이것은 제가 직접 답변드릴 사항은 아닌 것으로 판단이 됩니다만 장기적으로 검토할 사항하고 단기적으로 조치할 사항을 구분해서 접근을 할 수 있는 방안이 있다면 그렇게 또 추진을 하는 것이 바람직하지 않겠나 이렇게 생각합니다.

○金亨吉 委員; 됐습니다. 그러면 交通管理室長, 다시 한 번 내가 질문을 하죠. 운행변경 명령을 하였음에도 이렇게 했는데 향후에 室長께서는 어떤 복안과 어떤 행정조치를 가질 것입니까? 그 의지를 들읍시다, 이 자리에서.

○交通管理室長 李浩助; 조금 전에도 말씀드렸습니다만 근본적으로는 개선단에서 노선 조정할 때 제도적으로 반영시키면서 현 시점에서 일반적인 행정관행에서 실무자는 나가 봤습니다만 청원도 이렇게 제기됐고 또 위원님들도 관심이 많기 때문에 제가 또 아니면 실무과장이 현장에 다시 한 번 나가 봐서 불편사항을 위원님들과 같은 수준으로 실감을 해보면서 그 업체에서 운영을 하도록 하든가 정 어려우면 인근업체에서 운행하는 방법이라도 강화하는 방향으로 노력을 해 보도록 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 그런데 이런 문제는 청원이에요. 주민이 5만 1,000명 산다고 하니까 상당히 비중이 큰 것인데 공익성에 비중을 더 두어서..... 다음에 부실업자들 대차대조표나 손익 계산서 보지도 않고서 옛날에 보면 부실하다, 이익이 안 난다 이렇게 해서 자금지원까지 예산에 편성하면서 이런 청원 하나 해결 못하면, 명령까지 내려서도 수습 못하면 交通管理室의 기능이나 권한이 문제가 있다 나는 이렇게도 생각할 수 있어요. 앞으로는 이런 청원을 交通管理室 자체내에서 풀어줘야 됩니다.

○交通管理室長 李浩助; 알겠습니다.

○金亨吉 委員; 이상입니다.

○委員長 金永春; 수고하셨습니다.

이어서 李智文 委員님 질의하여 주시기 바랍니다. 다음에 이어서 李允中 委員님이 해 주십시오.

○李智文 委員; 李智文 委員입니다.

지금 행정명령이 내려졌음에도 불구하고 시행되지 않는 것은 제가 보기에는 과태료를 부과하는 것이 오히려 운행하는 것보다 훨씬 더 경영수지상 이익이 오기 때문에 버스업체에서는 안한다고 봅니다. 그렇다고 해서 계속 그런 부분을 과태료를 부과함으로써 해결될 수 있는 문제도 아니고 궁극적으로 해결할 수 있는 어떤 방책이 필요한 것이 아닌가 이런 생각이 듭니다. 그래서 본위원이 알기로는 혼잡통행료 부과에 따른 이익을 갖고 시영버스를 운행한다고 했을 때 가장 기본적인 노선 선택은 이런 곳이 우선되어야 되는 것이 아닌가 하는 판단이 들고요.

두 번째 묻고 싶은 것은 버스노선과 관련해서 市에서 행정명령을 내렸음에도 불구하고 지금 실행되지 않고 있는 노선

들, 그 부분에 대해서 서면으로 제출해 주시면 고맙겠습니다.
이상입니다.

○委員長 金永春; 이어서 李允中 委員님 질의해 주십시오.

○李允中 委員; 李允中 委員입니다.

저는 마포출신으로 청원자 옆 동네 지역구를 맡고 있는 위원입니다. 제가 실제 피부적으로 느끼는 지역인데 그 지역은 버스노선이 제대로 들어가 있지 않아요. 502-2번인가 그것도 들어갔다가 그 옆으로 다시 후퇴해서 나와 있는데 그 지역의 버스노선을 우리 구 의원들이 구청에서 청원을 해서 서울시에 올렸는데도 불구하고 여태까지 소식이 없어요. 거기에 대한 현황을 확실히 해 주시고.

제가 시영버스 관계를 얘기를 하려고 했는데 李智文 委員님이 얘기를 했는데 즉각적으로 그런 구역, 이것이 수지타산이 안 맞아서 세제혜택을 준다 이런 것보다 지금 공영화 차원에서 시영버스를 이런 문제점 있는 지역에 빨리 도입을 해서 즉각 시행할 수 있도록 하는 것이 좋지 않겠는가에 대한 답변을 해 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○委員長 金永春; 室長 나오셔서 李允中 委員님의 질의에 답변해 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 李浩助; 李智文 委員님과 李允中 委員님이 말씀을 주셨습니다. 두 분 위원님의 분석과 대안으로 말씀해 주신 것에 제가 전적으로 동감을 하면서 앞으로 시영버스 운영에 대해서 저희들이 실무적으로 市の 정책을 새로 수립하고 있다면 이런 노선이 우선적으로 대상이 돼야 된다고 그렇게 생각합니다. 李智文 委員님, 행정명령을 내렸는데도 불구하고 불이행한 것에 대해서 서면으로 제출해 달라는 사항을 바로 오후 회의 때 드리도록 하겠습니다. 감사합니다.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

오후의 원만한 회의진행을 위해서 미리 자료를 요구하겠습니다.

○委員長 金永春; 잠깐 李始英 委員님, 지금 오후 회의와 별도로 이 청원 건에 대해서 종결한 다음에 그때 시간을 드리겠습니다.

더 이상 질의하실 분 안 계시면 잠깐 정회를 해서 청원 처리건에 대한 정리를 하고 들어왔으면 좋겠습니다. 이의 없으시죠?

(「이의 없습니다」 하는 委員 있음)

그러면 잠시 한 10분 정도 정회를 하겠습니다.

(議事棒 3打)

(11時 49分 會議中止)

(11時 53分 繼續開議)

○委員長 金永春; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다. 성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

(議事棒 3打)

버스노선 신설 또는 기존노선 연장운행에 관한 청원에 대하여 잠시 정회를 해서 의견조정을 했습니다만 이에 대한 발언을 해 주시기 바랍니다.

李允中 委員님.

○李允中 委員; 李允中 委員입니다.

접수번호 52번 청원요지 마포구 버스노선 신설 또는 기존노선 연장운행 청원은 원안대로 의결하여 본회의에 부의하기로 의결할 것을 정식으로 동의합니다.

○委員長 金永春; 방금 李允中 委員님이 제안한 대로 본 청원 사항을 채택하여 본회의에 부의하기로 제안을 했습니다. 이에

대해서 다른 의견 없으십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

재청 있습니까?

(「재청입니다」 하는 委員 있음)

그러면 다른 의견이 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

(議事棒 3打)

.....

(參照)

버스노선 신설 또는 기존 노선 연장 운행 청원요지서

(뒤에 실음)

2. 一方通行路施行反對請願(金成春 議員 紹介)

(11時 54分)

○委員長 金永春; 이어서 의사일정 제2항 일방통행로 시행 반대 청원을 상정합니다.

(議事棒 3打)

소개 의원이신 金成春 議員님께서 본 안건에 대한 취지 설명을 하여 주시기 바랍니다.

○金成春 議員; 都市整備委員會 소속 金成春 議員입니다.

청원요지를 말씀드리기 전에 저도 지난 상반기 때 교통위원으로서 서울시 교통행정에 대해서 같이 걱정을 한 사람입니다. 오늘 이렇게 청원을 소개하게 된 데 대해서 새삼 감회가 새롭습니다.

그러면 청원요지에 대해서 말씀드리겠습니다. 이 청원을 하게 된 배경부터 말씀을 드리겠습니다. 1997년 1월 20일 서울特別市長은 잠실 지하주차장 출구 앞 올림픽로에서 이면도로로 우회전 진입을 허용하는 것은 지하주차장에서 진출하는

차량과 올림픽로에서 우회전하는 차량간 상충으로 교통 혼잡 발생 및 안전사고가 우려되어 올림픽도로에서 연결되는 이면 도로를 일방통행로로 시행하라는 이유입니다. 청원인들은 이 이유에 대하여 잠실 지하주차장 진출램프 근처 올림픽로에 연결되는 16m도로에 차량진출입이 가능하게 해 달라는 청원의 요지입니다.

서울特別市長은 올림픽로에서 이면도로로 우회전 진입을 허용할 때는 교통 혼잡이 발생할 우려가 있고 안전사고가 우려된다고 하나 오히려 이면도로를 일방통행로로 시행할 경우 이면도로로 후면도로의 차량까지 지하주차장 램프 앞으로 진출하기 때문에 정반대로 교통 혼잡이 예상되며, 진출램프 입구와 이면도로 입구와의 거리는 약 6m에서 10m 이상 떨어져 있으므로 서울시 交通管理室에서 판단하고 있는 안전사고 우려는 극이 염려할 사항이 아니라고 송과경찰서의 판단도 나와 있습니다.

또 사실 진출램프와 이면도로와의 거리는 10m이기 때문에 진출램프에서 나오는 차량과 상충으로 인해서 혼잡과 안전사고의 우려는 없다고 판단됩니다. 이 지역은 청원인들이 이 이면도로를 개설한 도시설계지역으로서 약 440평을 서울시에서 보상을 받지 않고 무상으로 이 도로를 개설하게 되었습니다. 현재는 16m 도로에 약 8m 도로가 지금 되어 있고 나머지 8m는 이제 이 청원인들이 도로를 290평 더 만들어야 되는 상황입니다. 이 도로를 이 청원인들이 내면서 진출입을 할 수 없게 한다는 것은 부당하다, 또 일방통행을 시행할 때는 그 주위의 상권이나 어떠한 문제가 발생될 우려가 있기 때문에 이것을 현행대로 진출입을 할 수 있도록 해 달라는 요지입니다.

존경하는 交通委員長님, 그리고 위원 여러분, 이 청원이 만장일치로 의결이 되어서 우리 청원인들의 뜻이 관철될 수 있도록 의결해 주시기 바랍니다.

이상입니다. 감사합니다.

○委員長 金永春; 金成春 議員님 수고하셨습니다. 다음은 專門委員 검토보고를 하여 주시기 바랍니다.

○專門委員 金南中; 검토보고 드리겠습니다.

.....
(報告)

일방통행로시행반대청원 검토보고서

(뒤에 실음)

.....
이상 간단히 보고말씀 드렸습니다.

○委員長 金永春; 수고하셨습니다. 그러면 본 청원에 대하여 질의와 답변을 듣도록 하겠습니다. 회의의 원만한 진행을 위하여 질의와 답변은 交通管理室長을 상대로 일문일답식으로 진행하도록 하겠습니다.

질의하실 위원 계시면 발언하여 주시기 바랍니다. 洪性龍 委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

○洪性龍 委員; 洪性龍 委員입니다.

室長님은 지금 여기 청원에 대한 위치를 아십니까?

○交通管理室長 李浩助; 네.

○洪性龍 委員; 그 위치를 답사했다든지 나가보신 적이 있어요?

○交通管理室長 李浩助; 실무계장은 다녀왔다고 생각하고 저는 나가보지를 못했습니다.

○洪性龍 委員; 이 청원에 대한 의견을 듣고 싶어서 질문이라

기보다도 이렇게 마이크를 잡았습니다. 그에 대해서 말씀해 주세요.

○交通管理室長 李浩助; 방금 질의해 주신 사항대로 우리 專門委員 검토해 주신 대로 현장사정이 지하주차장에 진출하는 측면과 인근 사업하시는 분들의 도로로부터 나오고 또 들어가는 우회전 문제에서 상충되는 현장여건인 것 같습니다. 제 생각 같아서는 실무적으로 그 동안 판단한 사항들에 대해서 위원님들 관심을 가지시고 불편사항이 청원으로까지 제출된 데 대해서 안타깝게 생각하면서 청원을 소개해 주신 金成春 議員님과 또 관계 전문가를 대동을 해서 현장을 다시 한 번 확인해서 현 상태에서 그런 불편성, 갈등을 해소할 수 있는 방안을 다시 한 번 제가 강구를 해 보겠다는 것을 말씀을 올립니다.

○洪性龍 委員; 본위원 생각으로는 거기에 도로를 만들기 위해서 무상으로 이렇게 대지를 기증을 했다고 그러면 상당히 여러 가지 역할을 많이 했다고 보는데 어지간하면 그 청원인들의 의견을 들어주는 것이 타당하지 않은가 이런 생각을 합니다.

○委員長 金永春; 李始英 委員 질의해 주시기 바랍니다.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

室長님, 서울시에서 송파구청으로 행정지시가 이미 된 것으로 본위원은 알고 있습니다. 지금 金成春 議員님이 청원하신 이 내용에 대해서 일방통행을 실시하라는 그런 행정지시가 이미 이루어진 것으로 알고 있는데 이 행정지시가 이루어지기 전에 송파경찰서하고는 공안협의를 했을 것 아닙니까? 그런 협의회가 온 내용이 전문위원 검토보고서에도 그런 것이 없고, 청원서에 보면 송파경찰서 자체에서도 이것은 불가능하다

는 그런 것을 내린 것 같아요. 이 공안협의를 하지 않은 것 같아요, 서울시에서 내가 볼 때는. 왜냐 하면 공안협의를 하지 않았으니까 송파경찰서에서 이러한 회신이 오는 것 아니겠습니까? 그러면 지방자치화 시대에 지방자치단체장한테 이미 이러이러한 사안이 있을 경우에는 관할경찰서하고 공안협의를 해서 가부간에 결정을 듣고 그 다음에 서울시에서 이런 행정지시를 해야지 이런 협의도 되지 않은 상태에서 한다고 하니까 이런 민원이 야기되는 것 아닙니까? 그에 대한 답변을 해 주시고.

또 이미 서울시의 천백만 시민의 행정을 담당하는 交通管理室에서 행정지시를 한 것을 의원이 청원해서 한다고 다시 반례 한다 그러면 이것도 행정적인 모순이 있는 것 아닙니까? 이 이전에 사전에 충분한 검토와 내용이 있어서 지시해야 될 사항인데 이것을 본위원이 생각하기에는 좀 전문위원 검토보고서에도 나왔습니다만, 주식회사 교통정책연구원이라는 용역연구 결과를 토대로 했다는 내용이 있습니다. 그런데 이런 행정지시 하기 전에 지방자치단체와 관할 경찰서와 충분한 협의와 검토가 돼서 그 다음에 용역회사와 검토해서 행정지시를 해야지 전혀 지역에 있는 市·區議員이나 區廳長이나 경찰서하고 협의가 전혀 안된 것 같아요.

○交通管理室長 李浩助; 송파구청과 경찰서하고는 협의가 돼서.....

○李始英 委員; 그러면 경찰서에서 왜 이런 내용이 나오니까? 불가하다고 그랬잖아요?

○交通管理室長 李浩助; 현장 사정으로 봐서 어려운 점이 공안협의 내용에 나온 것으로 알고 있습니다.

○李始英 委員; 어려운 내용이 나왔다면 불가하다는 내용인데

그런 것을 서울시에서 주민의 내용을 듣지도 않고, 또 그러면 송파구청에서 이것을 한다고 했습니까? 일방통행 해도 좋다, 그렇게 협의했습니까?

○交通管理室長 李浩助; 일방통행 관계에 대해서는 경찰서에서 불가하다는 이야기는 아니지요.

○李始英 委員; 일방통행을 한다고 그러면 교통량의 흐름을 본다면 원칙적으로 관할 경찰서에 협의하는 것 아닙니까? 공안협의 하지 않습니까? 본위원은 그렇게 알고 있어요. 공안협의를 해 가지고 경찰서에서 교통량에 별 문제가 없으니까 사후 교통사고를 방지하는 차원에서 이런 것은 원웨이 시스템으로 해야 되겠다, 협의해 가지고 서울시에 올렸다고 안 그랬습니까? 그런데 단서 이전에 아까 청원하신 金成春 議員님 말씀대로 얘기하면 경찰서에서도 지금 현재 교통량 흐름을 봐서는 도저히 안 된다 그런 이야기 하셨지 않습니까? 그에 대한 것을 정확하게 답변해 보세요.

○交通管理室長 李浩助; 현장상황 관계는 그 동안 민원관계를 구체적으로 검토한 擔當課長으로 양해해 주신다면.....

○李始英 委員; 그러면 처음부터 잘 모르신다고 그래야지 협의했다고 그래놓고 담당과장.....

○交通管理室長 李浩助; 협의한 사항은 제가 보고를 받았습니 다만, 양해해 주신다면 擔當課長이 설명토록 하겠습니다.

○委員長 金永春; 擔當課長이 대신 자세한 사항을 보고해 주십시오.

○駐車計劃課長 尹準炳; 駐車計劃課長 尹準炳입니다. 방금 李始英 委員님께서 말씀해 주신 공안협의를 사실은 이 청원사항이 교통처리와 관련되는 사항이기 때문에 사실은 송파구에서 관할하고 있는 사항입니다. 송파구에서 송파구청과 교통소

통과 관련해서 협의해서 추진하는 과정에서 다만 저희들은 잠실주차장이 잠실역 지하에 건설되고 있기 때문에 그 잠실역에 설치되고 있는 지하주차장 교통과 관련된 부분이 있어서 거기에 관련된 검토의견을 송파에서 의견조회가 와서 그 의견을 통보하는 과정에서 이런 사항이 저희들 의견내용이 민원인들 입장에서는 수용하기 어렵다 하는 취지에서 청원이 들어와서 진행되고 있습니다.

그래서 공안협의 관련내용을 말씀드리면 최초에 민원인들 주장했던 내용이 4개안을 제시했었습니다. 저희들이 유인물로 드린 내용인데 1안은 지금 잠실주차장 출구 자체를 버스베이가 설치되어 있는 지역 쪽으로 옮겨 달라는 내용이 첫째 대안이었고, 그 내용은 사실상 공사구조가 이미 완성되었기 때문에 그것은 불가능한 상태였고, 둘째 案은 신천동7-3호 부지를 지금 도면으로 보시면 저희들 출구 있는 뒤쪽에 도로를 개설해 달라 하는 내용이 있습니다. 그 내용이 하나 있고, 또 하나는 지하주차장 출구 옆으로 우회전 진입차선을 확보해 달라 하는 대안이 하나 있었고, 네 번째 案이 지하주차장에서 유출되는 차량을 16m 도로상으로 바로 우회전해서 돌려 달라 하는 내용으로 4개 案을 제시를 했습니다. 거기에 대해서 공안협의를 경찰하고 한 결과 송파에서 한 것입니다, 송파구청에서 송파경찰서하고 공안협의를 하니까 1, 2안은 불가능하다 하는 의견이 첫째 왔었고, 다음에 3안에 대해서는 교통공안상 효율적이겠다 하는 의견이 왔었습니다. 또 네 번째 案에 대해서는 유출도로 폭이 11m 도로로서 전차선 4차선 확보가 불가능하고 교통회관 로터리 쪽으로 우회전 차량과 지하주차장에서 유출되는 차량의 교통사고 우려가 있다, 또 어린이교통공원 앞 도로의 교통량 증가로 교통 혼잡이 예

상된다 하는 그런 취지의 의견이 공안협의로 와서 그런 내용으로 왔다는 내용을 첨부해서 저희들한테 협의가 왔었습니다. 그래서 저희들 의견은 송파에서도 네 번째 案으로 저희들한테 건의를 했습니다만 저희들이 검토를 해보니까 실제 주차장 출구 앞에 올림픽도로에서 이면도로로 우회전 진입을 허용할 경우에는 실제 지하주차장에서 진출되는 직진차량하고 올림픽로에서 우회전하는 차량간의 상충으로 인해서 교통사고의 우려가 많지 않겠느냐, 또 안전사고가 발생하지 않겠느냐 하는 그런 우려가 예상이 됐습니다.

다음에 또 지하주차장 출구옆으로 우회전 1개선을 확보하는 방안은 지금 앞에서 보고 드린 것처럼 버스정류장 앞에서 혼잡을 발생하고 또한 보도 폭이 확보되지 않았기 때문에 사실상 거기에 도로를 만드는 것은 어렵겠다 하는 내용으로 해서 저희들이 사실은 지금 최초에는 앞의 추진경위에 나와 있습니다만 1월 10일 그래서 저희들은 일방통행 하는 방향으로 처리를 하면 오히려 지금 민원인들이 주장하고 있는 차량진입도 가능하고, 지하주차장을 이용하는 시민들 입장에서도 불편이 없겠다 하는 취지에서 일방통행로를 했으면 어떻겠느냐 하고 송파에 의견을 제시했습니다. 그랬더니 송파에서 거기에 대해서 관할경찰서하고 공안협의를 해보니까 일방통행로로 하면 그쪽 도면으로 보시면 바로 나오는 차량이 아니고 지하주차장 바로 나온 도로 말고 20m도로가 있습니다.

거기를 지금 일방 통행하는 것인데 거기에서 하면 진입만 허용하다 보면 나오는 차량에 대한 처리가 어렵기 때문에 일방통행을 하면 좀 어렵지 않겠느냐 하는 공안협의 결과가 있었어요. 그래서 저희들이 다시 재차 협의를 하면서 우리 교통관련 전문위원들하고 같이 협의를 해서 그렇다면 그 내부적

인 처리야 市에서 관여할 내용은 사실 아닙니다, 그 내부적인 도로소통에 대해서는.

다만 저희들 입장에서는 지하주차장을 활용하는 측면에서 이용하는 시민들이 불편하지 않도록 해야 된다는 그런 전제 하에서 그렇다면 저희들이 최종적으로 1월 29일 민원사항을 통보를 다시 하면서 서울시 검토 의견후 주간선도로인 올림픽로의 원활한 교통소통을 위해서는 주차장 출구 앞에서 차선변경금지선을 설치해서 실제 지하주차장에서 나오는 차량에 대해서 교통사고 위험이 없도록 조치를 했으면 좋겠다하는 사항하고, 또 하나는 지하주차장 출구 옆의 보도에 우회전 1차선을 차도로 확보하는 방안은 사실상 어렵겠다, 버스정류장 앞에서의 교통 혼잡하고 또 사실상 보도 폭이 확대되기 어렵기 때문에. 그런 사항만 저희들이 전제된다면 나머지 교통흐름에 대해서는 송과구청장 책임 하에 처리하도록 하는 것이 좋겠다 하는 내용으로 저희들이 최종적 통보를 했습니다.

그래서 일방통행로 확보문제에 관한 사항은 구청장이 판단해서 처리할 사항이기 때문에 저희들이 이 부분을 관여할 수 있는 내용은 아니라고 판단이 됩니다.

○李始英 委員; 잠깐 課長님, 그러면 지금 행정 조치하라고 행정지시를 서울시에서는 이미 했지 않습니까?

○駐車計劃課長 尹準炳; 행정지시가 아니고 관련되는 내용에 대해서 저희들한테 주차장 이용과 관련해서 의견 제시를.....

○李始英 委員; 그러면 의견제시를 한 것입니까?

○駐車計劃課長 尹準炳; 네, 그렇습니다.

○李始英 委員; 그러면 이것이 지금 金成春 議員님이 낸 청원 내용을 보게 되면 원웨이 시스템을 하라고 그러니까 주민의

반발이 많고 주변에 있는 상권이 문제가 되고 또 주차장에서 나오는 차량이나 우회전해서 진입하는 차량의 교통사고가 극히 우리가 염려하는 것보다 사고가 나지 않는다 이런 주장을 하시는 것이거든요. 그런데 본위원이 알기로는 서울시에서 이미 원웨이 시스템으로 하라는 그런 지시를 송파구에 한 것으로 저는 알고 있거든요.

○駐車計劃課長 尹準炳; 앞에서 보고 드린 것처럼 당초에 원웨이로 하는 것이 어떻겠느냐고 의견제시를 했는데 그 내용을 가지고 송파경찰서하고 송파구간에 협의를 다시 하니까 원웨이로 할 경우에 그러면 나오는 차량에 대한 처리가 어렵겠다고 경찰서에서 아마 의견제시가 된 것으로 알고 있습니다.

그래서 그 의견을 가지고 다시 저희들한테 의견진단이 되었기 때문에 그 내용에 대해서 다시 저희들이 검토한 결과를 송파구청에 원웨이 여부에 대해서는 구청장이 재량으로 지역 여건을 판단해서 처리하고 다만, 저희들은 지하주차장 이용측면에서 보면 주차장 바로 출구 앞에서 외곽에서 바로 우회전해서 들어올 경우에는 교통사고의 위험이 있기 때문에 지하주차장에서 나오는 차량에 대해서는 직진처리토록 조정했으면 좋겠다, 다음에 지하주차장 출구 우측에 도로를 하나 만드는 것은 버스베이의 교통 혼잡 또는 그 보도상에 공간 확보 이런 부분들이 확보가 어렵기 때문에 그 부분은 어렵겠다, 그 두 가지 전제조건만 충족시켜 준다면 우리는 지하주차장 활용하는데 큰 지장이 없겠다 하는 의견만 제시했습니다.

○李始英 委員; 알았습니다.

○委員長 金永春; 다음은 金喜甲 委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○金喜甲 委員; 駐車計劃課長님, 통상적으로 민원이 제출되면 그 민원인에 대해서 보통 면담을 하는 것으로 알고 있는데 여기에 청원을 냈던 분들에 대해서 우리 駐車計劃課長님이 특별히 만나보시거나 이런 적이 있습니까?

○駐車計劃課長 尹準炳; 저는 개인적으로 만나보지는 못했습니다.

○金喜甲 委員; 그런데 지금 여기 청원을 제출한 분이 설원식의 19명으로 나와 있어요, 청원서에. 그런데 대체적으로 청원을 내신 분들을 보니까 지금 주민등록상으로 송파구에서 거주하고 계신 분이 딱 한 분이고, 그렇다면 이분들이 이 청원을 내는 것 자체가 이 지역에 거주하고 있는 교통편의를 위해서 문제제기를 하시고 계시는지 아니면 기타 다른 어떤 이유가 있어서 얘기를 하시는 것인지에 대한 집행부 차원에서 정확한 파악이 있어야 될 것이란 말이에요. 그렇다고 한다면 청원인들이 청원을 넣어서 이 청원을 해 주십사라고 하는 것 자체에 대해서 지금 駐車計劃課長은 청원인들과 면담이나 이런 과정이 전혀 없었기 때문에 모르시고 계시네요? 어떤 취지에서 이런 청원을 넣는지에 대해서 파악을 못하고 있는 것으로 봐야 되겠네요?

○駐車計劃課長 尹準炳; 아는 범위 내에서 제가 말씀을 드리겠습니다.

○金喜甲 委員; 네, 한번 얘기를 해 주시죠.

○駐車計劃課長 尹準炳; 민원이 제기된 내용은 도면에서 보시면 지하주차장 출구 바로 인근에 지금 건물을 건축하시려고 하는 분들이 청원인들이 아닌가 저는 그렇게 판단하고 있습니다.

○金喜甲 委員; 건물을 지으려고 하시는 분들.

○駐車計劃課長 尹準炳; 그래서 거기서 건물을 지으면서 그 건물신축과 관련해서 도로부지를 신축과 관련된 조건으로 부여된 것으로 보이는데 그 조건으로 인해서 기부 채납하는 그런 내용이 아마 진행되고 있는 것 같아요. 그래서 그 도로가 개설되면 지하주차장 출구에서 차량이 나오기 때문에 거기서 바로 도로소통에 장애요인이 아니냐, 지하주차장에서 나오는 차량에 대한 교통처리를 그쪽의 건물을 이용하는 차량, 건물 이용자가 사용하는 차량이 원활히 소통이 될 수 있도록 그런 교통처리를 만들어 줬으면 좋겠다 하는 취지에서 지금 당초에 민원이 제기됐었고, 지금 현재 이 관련청원도 그와 같은 동기에서 추진된 것이 아닌가 이렇게 판단하고 있습니다. 다만 제가 구체적으로 민원인들을 만나서 상담하거나 그러지는 못했다는 점을 말씀드립니다.

○金喜甲 委員; 그러니까 우리 駐車計劃課長님은 일단 이러한 민원인들에 대한 나름대로의 정확한 파악자체가 조금 미흡하다, 본위원이 생각할 때는. 직접 만나서 과연 어떤 취지에서 그렇게 하는가, 왜냐 하면 처음에 언뜻 보기에는 한신 오피스텔에서 거주하고 있는 거주민들의 불편함, 이런 것 때문에 파악을 해 봤는데 보니까 한신 오피스텔은 지하주차장 출구하고도 상당히 거리가 떨어져 있고 아마 그쪽하고는 전혀 관계가 없는 것으로 파악이 돼요. 그렇다고 한다면 그런 부분에서 직무수행상에 적극적인 행정을 펼치는 그런 부분들이 아쉽다는 판단이 들고요.

○駐車計劃課長 尹準炳; 죄송합니다.

○金喜甲 委員; 두 번째로는 잠실 지하주차장 출구설치에 따른 교통 분석, 차량 진 출입 개선방안 해서 주식회사 교통정책연구원에서 자료가 나와 있거든요. 이것을 지금 서울시에서

의뢰하거나 이런 것은 아니죠?

○駐車計劃課長 尹準炳; 저도 아마 오늘 제출된 것으로 알고 있습니다.

그래서 그 자료가 어떤 내용이 담겨 있고 어떤 자료를 근거로 분석이 됐고 하는 내용을 저희도 아직 입수를 못했기 때문에 모르겠습니다.

○金喜甲 委員; 어쨌든 합리적인 방안이 있다면 그러한 방안들을 쫓아서 주변의 여건에 맞춰서 해 나가는 것이 맞을 것 같은데 평가기관에 대해서 전혀 자료도 課長님, 못 받으셨군요.

○駐車計劃課長 尹準炳; 아직은 저희들이 자료를 입수를 못했습니다.

○金喜甲 委員; 지금 2월에 했는데 그렇다고 한다면 이 주변의 교통 분석에 따라서 상당히 인쇄물도 고급으로 해서 했는데, 청원인들이 볼 때는 어찌 됐든 그런 필요성에 의해서 이렇게 평가기관에까지 의뢰를 하고 나름대로 한 것 같은데 그런 부분에 대해서 課長님이 적극적으로 한번 사람들을 만나서 의견들을 들어보시죠.

○駐車計劃課長 尹準炳; 알겠습니다.

○委員長 金永春; 다음은 李智文 委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○李智文 委員; 지금 답변을 들으면서 느낀 것은 뭐냐 하면 이 청원에 대해서 분명히 답변하실 때 이것은 송파구 소관이 지 市에서 행정적으로 지시를 해서 하는 부분이 아니기 때문에 어떻게 보면 지금 우리가 여기서 交通管理室長이나 駐車計劃課長한테 이 부분에 대해서 민원인을 만나서 이야기를 하고 말고 할 부분은 저는 솔직히 없다고 생각합니다. 만약에

交通管理室 답변이 단순한 의견제시라고 한다면 그렇고.

하나 묻고 싶은 것이 뭐냐 하면 일방통행의 결정주체가 이 부분뿐만 아니라 전반적으로 서울시에서 여의도를 비롯해서 많이 일방통행을 하고 있는데 그 주체가 어떻게 되는지?

○駐車計劃課長 尹準炳; 교통처리에 대한 구체적인 도로이용에 대해서 지금 이 분야에 관련해서 나오는 내용은 구청장 책임 하에 추진하고 있는 사항입니다.

○李智文 委員; 이 부분뿐만 아니라 전면 서울시의 일방통행, 여의도 같은 데도 하고 있지 않습니까? 그 주체가 누구입니까?

○駐車計劃課長 尹準炳; 일방통행로 결정은 경찰에서 하고 있습니다.

○李智文 委員; 경찰서장이 합니까, 청장이 합니까?

○駐車計劃課長 尹準炳; 서장이 위임받아서 하고 있는 것으로 알고 있습니다.

○李智文 委員; 그러면 서울시와 관계없이 관할 區하고 區의 경찰서에서 협력 하에 한다는 말씀이죠?

○駐車計劃課長 尹準炳; 그렇습니다.

○李智文 委員; 그렇다고 하면 이 민원에 대해서 交通管理室 입장에서는 허용하고 말고 할 여부가 없다는 것 아닙니까?

○駐車計劃課長 尹準炳; 저희들이 결정권을 가지고 있는 것은 아니고 다만 저희들은 잠실역 지하주차장이 설치되어서 조금 시간이 지나면 오픈이 됩니다. 거기에 관련해서 그 지하주차장을 이용하는 차량에 대한 교통처리 차원에서 저희들이 의견제시를, 그 부분에 관련되는 내용이 지하주차장에서 나오는 차량이 많기 때문에 안전사고를 방지하는 차원에서 의견을 제시한 사항이 되겠습니다. 그래서 하나 더 말씀드리면 사실

은 저희들이 적극적으로 관여할 수 있는 처분권을 가지고 있는 사항은 아니고, 따라서 처분관서는 아닙니다. 청원법상에 보면 처분관서에 처분을 요구하거나 이렇게 하도록 규정되어 있습니다만, 저희들이 처분관서가 아니기 때문에 구체적인 내용에 대해서는 저희들이 더 검토해서 좋은 案이 있다면 의견을 제시하는 수준에서 처리해 나갈 방향임을 말씀드립니다.

○委員長 金永春; 또 질의하실 위원님 안 계십니까? 金亨吉 委員님.

○金亨吉 委員; 交通管理室의 의견이 송과구청에 영향권을 어느 정도 행사한다고 봐요? 어디까지나 행정지시가 아니고 의견이라고 얘기했어요.

그러니까 그 의견이 송과구청에 어느 정도 영향권을 행사한다고 생각해요?

○駐車計劃課長 尹準炳; 지금 송과구에서는 관계기관에 협의하는 과정이니까 관계기관의 한 기관으로서 저희 의견도 참고가 돼서 종합적인 교통처리 결과를 결정하리라고 보고 있습니다.

○金亨吉 委員; 지금 현재 송과구에서는 市 交通管理室의 지시로 파악되어 있는데.

○駐車計劃課長 尹準炳; 그렇지는 않습니다.

○金亨吉 委員; 그렇다면 交通管理室에서 그 의견을 가미하는 것도 좋지만 현지 교통상황 또 현지 대지상황을 감안해서 현지 구청 관할에서 처리토록 함, 하는 것이 타당한 의견이지 1안, 2안, 3안까지 交通管理室에서 낼 필요는 뭐 있어요?

○駐車計劃課長 尹準炳; 그래서 저희들이 최종적으로는 의견 통보를 어떻게 했느냐 하면 지하주차장 이용하는 차량에 대해서 안전사고 조치만 적절히 이루어진다면 일방통행이라든

지 기타 도로에 관련된 통행에 대해서는 송파구에서 자체 판단해서 처리하는 것이 좋겠다, 이렇게 최종적으로 회신했습니다.

○金亨吉 委員; 그 공문 있어요?

○駐車計劃課長 尹準炳; 네.

○委員長 金永春; 잠깐 정회를 해서 이 부분에 대한 저희들의 의견을 수렴해야 될 것 같습니다. 더 이상 질의하실 위원님 안 계십니까?

질의하실 위원이 없으므로 의사일정 제2항 일방통행로 시행 반대청원에 대한 질의와 답변을 종결토록 하겠습니다.

원만한 회의진행을 위하여 잠시 정회토록 하겠습니다.

(議事棒 3打)

(12時 28分 會議中止)

(12時 47分 繼續開議)

○委員長 金永春; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다. 성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

(議事棒 3打)

일방통행로 시행 반대청원에 대하여 의견이 있으시면 발언하여 주시기 바랍니다.

金喜甲 委員님 말씀해 주세요.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다.

지금 잠실역 지하주차장 출구 교통처리와 관련된 본 청원사항의 경우에 분명한 것은 어찌되었든 송파구청측에서 판단을 해서 결정을 해야 될 내용인 것으로 파악이 되고 있습니다. 아울러서 최근에 사실 우리 송파구 金聖順 청장의 경우에 지방자치제도 자체가 시행되면서 상당한 부분 인사와 행정처리 부분에 대해서 좀 독립적인 위치를 가지고 추진을 하려고 하

는 그런 구청으로 알고 있습니다. 그런데 서울시의 어떤 검토 의견만을 근거로 해서 송파구가 그 案이 어렵다고 하는 결정을 내린 것에 대해서도 아마 저희 위원회에서는 충분한 의견수렴이 있어야 되지 않겠느냐 하는 것이 대부분의 중론인 것 같습니다. 그래서 본 사안의 경우에 보다 심도 있는 검토를 위해서 소위원회를 구성을 해서 현장방문도 해 보고 구체적으로 송파구청장의 의견도 들어보고 또 아울러서 어떤 서울시의 주차실무자들에 대한 이야기도 청취를 한 다음에 폭넓게 판단을 해서 처리를 하는 것이 타당하다고 생각을 하므로 본 사안의 경우에 정식으로 소위원회를 구성할 것을 동의하고, 여러 위원님들이 양해해 주신다면 소위원회 위원님으로서 저희 李智文 委員님, 그리고 安秉昭 委員님, 그리고 趙上男 委員님을 추천을 합니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 방금 金喜甲 委員께서 본 청원은 현장답사와 주민의 의견수렴 및 관련기관의 의견청취 등 심도있는 심의가 필요하기 때문에 소위원회를 구성하여 심의토록 하고 위원으로서 李智文, 趙上男, 安秉昭 委員을 위원으로 했으면 좋겠다는 동의까지 있었습니다. 李智文 委員, 추가해서 말씀하실 것 있습니까?

○李智文 委員; 이 문제를 좀더 심도있게 다루기 위해서 3명의 위원과 함께 金喜甲 委員까지 네 분이 참여하는 것이 좋지 않을까 생각합니다.

○委員長 金永春; 추가로 金喜甲 委員까지 네 분의 위원으로 소위원회를 구성할 것을 동의했습니다. 재청 있으십니까?

○朴謙洙 委員; 잠깐만, 朴謙洙 委員입니다.

소위원회 구성동의안이 공식적으로 상정이 됐습니다. 그래서

저 스스로도 이 부분은 마땅히 그렇게 되어야 한다고 해서 재청을 하는데 아울러 여기에 대해서 소위원회를 구성하면서 아예 金喜甲 委員이 소위원장을 맡고 나머지 세 분과 같이 협의해서 이 문제를 소위원회에서 검토할 수 있도록 추가로 첨언해서 제가 동의안을 다시 내는 바입니다.

○委員長 金永春; 소위원회를 구성하자는 동의와 함께 소위원장에 金喜甲, 위원에 趙上男, 安秉昭, 李智文 委員 등 4인의 위원으로서 구성을 할 것을 동의했습니다. 재청 있습니까?

(「재청합니다」 하는 위원 있음)

재청이 있으므로 소위원회를 구성하고 그 소위원회 委員長으로 金喜甲, 그리고 위원에는 趙上男, 安秉昭, 李智文 委員으로 위원회가 구성되었으므로 정식으로 의제가 성립되었음을 선포합니다.

(議事棒 3打)

○金喜甲 委員; 의사진행발언 하겠습니다.

○委員長 金永春; 金喜甲 委員님 말씀해 주세요.

○金喜甲 委員; 오전에 청원 두 건을 처리를 했는데 委員長님 가능하시다면 점심식사를 위해서 잠시 정회를 하고 그리고 오후에 회의를 속개하는 방향으로 의사일정을 잡아 주시면 좋겠다고 이렇게 말씀드립니다.

○委員長 金永春; 방금 의사진행에 다소 차질이 생겨서 수정을 하겠습니다. 방금 전에 의제로 성립이 돼서 그 의제에 대한 이의를 묻고 그 다음에 이의가 없으면 본건이 소위원회 구성과 위원장 등 소위원회가 성립된 것으로 선포하는 순서로 했어야 되는데 조금 잘못됐습니다. 그러면 이어서 하겠습니다. 성립된 의제에 대해서 특별한 이의가 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

의의가 없으므로 소위원회 구성의 건은 가결되었음을 선포합니다.

(議事棒 3打)

그리고 방금 의사진행발언을 통해서 말씀하셨습니다만, 李始英 委員님 간단하게 자료요구 해 주시기 바랍니다.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

자료 하나만 요구하겠습니다. 交通管理室에 지금 각 도시형 버스 내지는 좌석버스 노선연장 민원·청원이 들어온 것이 많다고 압니다.

또 이어서 각 구청에서 의뢰된 청원, 각 구청에서 특별히 강북지역 강북, 도봉, 성북, 노원 이 지역만 해 주시고, 이어서 도시형 버스만 할 것이 아니라 지역순환버스도 들어와 있는지 그것하고, 또 버스카드하고 지하철카드 서로 호환관계를 이루고 여러 번 중재를 했다고 하는데 중재된 회의록, 어떻게 된 결과하고.

먼저번 예산서에 보니까 서울시내버스 기사피복을 지원하는 것으로 알고 있는데 그 대책방안 향후 어떻게 할 것인지.

이어서 잘 몰라서 그러는데 공항버스 리무진 운행내역서, 대수, 요금, 요금산출 근거, 노선이 어떻게 되는지, 그것은 도면은 필요없이 해 주시고. 지역민원 중에서 161번 도시형 버스가 지금 운행되고 있는지 이것을 해 주시고.

또 시간이 더 걸리더라도 각 노선버스 지난 96년 7월 이후에 노선버스회차, 감차, 증차 내역서를 해 주시기 바랍니다.

또 96년 5월 13일 교통대책 하기 전에 서울시 노선조정심의위원회에서 각 권역별로 순환버스 노선이 이미 설정된 것이 있습니다. 아직도 버스가 투입되지 않은 내역하고 왜 안 되는지, 1년이 되도록 노선은 정해놓고 운행 안하는 내용이

무엇인지 그것하고, 향후 어떻게 대처할 것인지 언제쯤 노선에 투입할 것인지 오후에 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 李始英 委員께서 요구한 자료에 대해서 오후에 제출을 해 주시기 바랍니다. 朴謙洙 委員님.

○朴謙洙 委員; 자료요구를 하겠습니다.

室長님, 우리 지금 혼잡통행료를 施設管理公團에서 받고 있는 것이죠?

○交通管理室長 李浩助; 그렇습니다.

○朴謙洙 委員; 거기 施設管理公團에 우리 交通管理室에서 내렸던 일체의 공문서 사본을 부탁을 드리겠습니다. 그리고 혼잡통행료 확대 실시 안이 지금 市長께 보고가 됐을 줄로 생각이 됩니다. 그래서 市長께 보고한 案을 자료로 제출을 해 주시고, 다음에 역시 시영버스도 아마 그렇게 똑같은 과정을 겪으리라고 생각합니다. 역시 같이 해 주시기 바랍니다.

버스업체 산업합리화 추진현황, 현재까지 어떻게 되어 왔는가, 정부와 우리 서울시간의 추진현황, 주고받은 공문서 사본을 부탁드립니다. 버스업체 대형화를 추진하면서 매도업체와 매수업체 신청현황이 있으면 말씀을 해 주시기 바랍니다. 다음에 버스기획단에 대해서 시민단체나 버스기획단에서 버스업체 각 노선별, 업체별로 요금조사를 마친 것으로 알고 있습니다. 거기에 대해서 현재까지의 관련된 자료를 오후에 제출해 주시기 바랍니다.

○李始英 委員; 교통량 OD조사표가 이미 95년도에 예산을 세워서 96년도에 실시를 했고, 97년에는 현재에 이르기까지 교통량 조사한 OD조사표를 오후에 제출해 주시고, 朴謙洙 委員이 지금 제시해 달라고 하는 이 내용은 우리 위원들이 다

알아야 되기 때문에 모든 위원들한테 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

○委員長 金永春; 수고하셨습니다. 자료를 委員長으로서 한 가지를 더 추가를 하겠습니다. 시청 앞 보행자광장 만들기과 관련해서 交通運營課에서 아마 2월중에 유관기관과의 협의계획이 있었던 것으로 알고 있습니다. 이 협의계획에 관한 공문 사본을 함께 제출해 주시기 바랍니다.

다른 위원님들 특별한 말씀 없으시죠?

장시간 수고들 하셨습니다. 점심시간도 제때 지키지 못하고 1시가 다되도록 열띤 심의를 하시느라고 수고들 하셨습니다. 그러면 점심식사를 위해서 오후 2시 30분까지 정회할 것을 선포합니다.

(議事棒 3打)

(13時 會議中止)

(16時 03分 繼續開議)

○委員長 金永春; 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다. 성원이 되었으므로 오후 회의를 속개하겠습니다.

(議事棒 3打)

3. 1997年度交通管理室所管業務報告의件

○委員長 金永春; 그러면 의사일정 제3항 交通管理室 소관 1997년도 업무보고의 건을 상정합니다.

(議事棒 3打)

먼저, 交通管理室長 나오셔서 금년도 업무를 보고하여 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 李浩助; 交通管理室長 李浩助입니다.

존경하옵는 金永春 委員長님, 그리고 위원 여러분, 丁丑年

새해를 맞아 금년에도 늘 건강하시고 하시는 일마다 행운이 함께 하시기를 충심으로 기원합니다.

○朴謙洙 委員; 室長님.

○委員長 金永春; 의사진행발언입니까?

朴謙洙 委員님 말씀하세요.

○朴謙洙 委員; 朴謙洙 委員입니다.

우선 오전부터 우리 交通管理室 금년 들어서 처음 공식적으로 상임위를 통해서 업무보고를 받으려고 하고 있습니다. 아침에 두 가지 청원건이 있어서 시간이 많이 진행이 되고 또 관심사인 버스카드와 지하철카드 통합문제로 상당히 위원들의 관심이 많기 때문에 먼저 하다 보니까 늦어졌습니다. 이해를 해 주시고요.

우선 交通管理室長께 업무보고를 받기에 앞서서 작년 96년 정기회 때 혼잡통행료에 관해서 趙淳 市長께서 발표하시기 전에 저희 交通委員會가 市長面談을 추진했었습니다. 했는데 그때 우리 交通管理室長께서 저희 交通委員會에 취한 태도가 대단히 불성실했다고 저희 위원들이 다 느끼고 있습니다. 그리고 당산철교 철거 잠정연기 건의안을 본회의장에서 議會가 통과를 시킬 때 잠깐 저도 그런 말씀을 했습니다만 議會와 집행부간의 신뢰관계가 그러한 방법대로 나가서는 안 된다고 생각을 합니다. 작년 12월 4일 이미 기자들에게는 12월 10일 市長께서 기자회견을 한다 이렇게 얘기를 해놓고 회기중 임에도 불구하고 저희 위원들한테는 전혀 그런 말씀도 없으셨다가 저희가 12월 9일 市長을 만나러 가겠다 이렇게 하니 까 室長께서 12월 10일 내일 오후에 만나십시오, 그때까지도 市長이 기자회견을 12월 10일 한다는 것을 말씀하지 않으셨습니다. 室長님 인정하시죠, 그 부분?

○交通管理室長 李浩助; 말씀 다 듣고 하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 그리고 나서 9일 오후에 기자들이 저희 交通委員會에 와서 당산철교 철거에 대해서 내일 아침 市長의 공식기자회견이 있는데 서울시議會 입장은 무엇입니까, 이렇게 물었을 때야 저희가 議會에서 12월 10일 내일 바로 市長이 기자회견을 하는 것을 알았습니다. 저는 당산철교 철거를 하느냐 마느냐가 문제가 아니고 交通管理室에서 최소한도 시민들의 대표로 온 저희 교통위원들한테는 내일 기자회견을 합니다, 이렇게 얘기를 해 줘야 옳지 않느냐 이것이죠. 나중에 기자들 다 가고 나서 제가 交通管理室長 만나서 이것이 어떻게 된 것입니까 하니까 사실은 내일 아침에 기자회견을 합니다, 이렇게 그때 얘기를 했어요, 오후에야. 어떻게 그렇게 해서 집행부하고 의회간의 관계가 원만히 되겠습니까? 작년 12월에 해서 올해 2월에 처음 상임위가 열리는데 그 부분에 대해서 室長의 마음에 있는 말씀 한번 듣고 앞으로도 그런 관계가 계속된다고 그러면 저희들 이 체제를 인정을 못합니다.

그래서 그 부분에 대해서 당시의 입장과 지금의 입장을 한번 말씀해 주시고 저희는 그것을 듣고 회의를 진행했으면 좋겠습니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 交通管理室長께서는 방금 朴謙洙 委員님이 제기한 문제에 대해서 모든 위원들께서 납득이 가도록 해명을 하셔야 된다는 얘기입니다. 한 마디로 말해서 議會를 경시하고 지방자치시대의 양대축이라고 할 수 있는 議會에 대해서 적어도 무례하게 하지 않았는가 하는 점에 대해서 매우 위원 여러분들께서 불쾌하다고 생각하고 있는 것입니다. 이

점에 대해서 보다 좀 명쾌하게 답변을 해 보십시오.

○交通管理室長 李浩助; 말씀 올리겠습니다. 아시다시피 당산철교의 안전성과 위험성에 대해서는 위원님들 여러분께서도 95년도부터 언론에 지적되어 가지고 사회문제화 되었고, 그래서 95년 12월 5일 市長께서 96년 12월말로 철거를 한다는 방침을 발표를 한 것으로 알고 있습니다. 그래서 제가 아시다시피 지난해 10월말 交通管理室長으로 왔습니다. 지난 연말에 위원님들 사무 감사 때도 제가 업무를 제대로 파악하지 않은 상태에서 여러 가지 이해를 해 주신 데 대해서 항상 고맙게 생각을 하고 있습니다.

그래서 당산철교 철거관계는 아시다시피 서울시에서 또 서울시민들이, 제가 성동구청장 할 때 성수대교 무너질 때에 아득하게 생각하던 그런 생각하고 당산철교의 안전과 관련해서 철거한다는 문제를 생각했을 때 조금도 차이 없게 저 스스로 서울시 공무원으로서 그 충격적인 면은 항상 공직생활하고 있는 동안은 마음에 새겨지지 않겠나 생각하고 있고, 어차피 당산철교를 시민의 재산과 생명을 보호하는 측면에서 안전성 관계로 철거하는 방침이 1년 전에 발표가 되었고 다만 그 철거를 함에 있어서 시민들이 교통문제에 대해서, 철거의 당위성에 대해서 충분한 홍보자료를 만들어서 설명해야 되겠다 하는 측면에서 다만 당산철교는 地下鐵公社가 관리를 하고 있지만 교통문제라든가 여러 가지 홍보 기법이라든가 그런 측면에서 市の 交通管理室에서 종합하는 것이 좋지 않겠나 그렇게 생각이 돼서 홍보자료를 저희들이 그 바쁜 과정에서 만들어서 준비를 했었고 1차 12월 4일 발표를 하려고 했습니다.

그런데 그때 무슨 사정인가 홍보효과라든가 그런 측면에서

연기되었고, 그때 12월 4일 이미 홍보자료를 발표할 수 있는 준비 자료는 다 해 놓았습니다. 해 놓은 상태에서 그 다음에 날짜를 선정하는 것은 市長님과 公報室長한테 일임을 했었습니다. 일임을 했고 12월 9일 교통위원회가 열려서, 그날 교통위원회가 예정이 안 되었었는데 아침에 열린다고 그래서 오전 내내 위원님 여러분들 옆에 있었습니다. 그때는 아시다시피 豫算決算委員會가 같이 열리고 있었습니다. 그래서 우리 교통위원회 예산관계도 있고 해서 예산결산위원회도 신경 쓰고 교통위원회도 양쪽에 신경을 썼습니다. 그래서 위원님도 아시다시피 그날 오전까지 내내 기다리면서 여러 가지 사정을 말씀을 드렸고, 그래서 위원님들 다시 간담회를 하신다고 회의실에 들어가시는 것을 보고 저는 그날 마침 市長님하고 언론사 논설위원 대표들과 오찬계획이 있었습니다. 그래서 저는 오찬계획에 갔습니다.

○朴謙洙 委員; 室長님, 그 월요일 아침에 왜 室長님이 교통위원회를 오신 줄 아십니까? 당산철교에 대해서 市長 면담을 요청을 하니까 市長이 室長 보내서 면담 오늘 하는 것은 좋지 않습니다, 그것 말씀해 주시려고 교통위원회에 오셨어요. 교통위원회 오셔서 오전 내내 그 말씀을 하셨어요. 그 말씀 중에 내일 발표합니다, 그 말씀이 없었어요.

○交通管理室長 李浩助; 그래서 말씀드리겠습니다. 발표 시기 관계를 저는 준비만 하고 있었고 市長님과 公報室長이 정하도록 되어 있어서 저희들은 구체적으로 정확한 지식을 가지지 못하고 그날 오후에 만날 수 있다는 이야기는 비서실장으로부터 들었습니다.

○朴謙洙 委員; 그러면 室長께서는 당산철교 철거 기자회견을 그 다음 날 하는 줄 모르셨어요?

○交通管理室長 李浩助; 그 구체적인 내용을 말씀드리는데 중입니다.

그래서 언론사 오찬을 가서 마치고 나오는 길에 公報室長이, 그때 1시 반쯤 되었습니다, 오전에 기자회견을 市長님이 하시겠다는 말씀이 있었습니다. 그래서 제가 돌아와서 2시경 예결위원회에 돌아와서 교통 전문위원한테 전화를 걸어 보니까 이미 교통위원회에서 건의안을 통과시켰다고 말씀을 하시기에 저는 참 굉장히 허탈했습니다.

그러시면서 전문위원 이야기가 교통위원회에서 내일 市長님 면담도 안하고 기자회견도 안 하겠다, 그러면서 통과시켰다는 이야기를 들었습니다. 그래서 너무나 허탈한 상태에서 저는 예결위원회에 가 있었고 그래서 예결에 가 있는 상태에서 다시 제가 公報室長으로부터 들은 사항을 위원님한테 말씀을 전하려고 했는데 市長님도 안 만나시겠다, 기자회견도 안 하시겠다 하는 그런 이야기를 듣고 저 스스로도 제가 그렇게까지 말씀을 올렸는데 교통위원회에서 통과시켜서 섭섭한 면도 있었지만 그런 허탈한 상태에서 다시 위원님들한테 그런 사정을 말씀을 못 드리고 예결위원회에 계속 있던 상태에서 朴委員님께 전화가 왔습니다. 그래서 저는 구체적인 사항은 말씀 안 드리고 朴委員님과 前 交通委員長님께 어떻게 되었던간에 제가 위원님들께 소홀하게 한 그런 면에 대해서 사과를 드리고 앞으로 그런 일이 없겠다 하는 말씀을 드린 바 있습니다.

경위야 어떻든 간에 앞으로 이런 문제에 있어서 交通管理室長으로서 의회 위원회, 또 위원님 여러분들께 그런 측면에서 조금도 소홀함이 없도록 더욱 노력할 것을 말씀드리면서 그런 문제에 있어서 매끄럽게 처리하지 못한 점에 대해서 죄송

한 말씀을 드립니다.

○委員長 金永春; 金亨吉 委員님.

○金亨吉 委員; 室長님, 다른 이야기가 아니고 우리 市議會에서는 정상적으로 지난 6월인가 당산철교 철거 연기요청을 정식으로 상임위원회에서 통과해서 本會議에서 통과되었던 사항입니다. 그 이후로 당산철교 철거문제에 대해서 논란이 많았어요. 단 산타페 조사보고하고 또 강구조학회 조사하고 서로 상반되기 때문에 우리 위원들은 철거문제에 대해서는 더 신중을 기하는 문제를 가지고 상당히 누구보다도 관심을 가졌던 사항입니다. 그 다음에 12월에 와서 철거 기자회견 문제가 나왔을 때 市議員들이 발끈 했었어요. 이 문제를 충분히 市議會에서 심도 있게 다루어 보지도 않고 또 더 진지하게 논의도 안 해보고 발표한다는 것은 議會를 경시한 것이 아니냐 이래 가지고 市長을 면담하자, 또 기자회견 전에 우리 목적은 3·4개월 더 연장해서 신중을 기할 수 없느냐, 이런 데 초점을 맞췄던 사항인데 지금 室長님 말씀이 철거를 결심하기로 하고 公報室長과 市長에게 일임을 했다, 그 다음에 통과가 돼서 섭섭하다, 그러면서 죄송스럽게 됐다, 이것은 안 맞는 얘기에요.

그러니까 분명하게 절차나 과정은 일단 우리가 인지를 하지만 市議會하고 또 집행부하고 어떤 소탈한 의견의 교환이 전혀 없었다는 것, 또 市議會側에서 정식으로 요청한 것도 중간층에서 무시를 당하는 꼴이 되었다는 것, 이런 것이 상당히 議會와 집행부의 문제점으로 남아 있는 상황입니다. 그래서 우리 朴委員이 짚고 넘어가려는 것인데 지금 말씀 중에 市長한테 다 일임해 버렸다, 그 다음에 통과가 다음 날 되니까 섭섭하더라, 그러면서도 죄송스럽게 되었다, 이것은 室長으로서

는 좀 안 맞는 이야기 아니겠느냐, 바로잡아 주기를 부탁드립니다.

○洪性龍 委員; 내가 곁들여서 얘기 좀 하려고 그래요. 洪性龍 委員입니다. 섭섭한 것은 교통위원회가 12월에 하고 그동안 열리지 못했었지요. 그때 혼잡통행료 확대실시라든지 시영버스 운행이라든지 이런 문제는 전혀 우리 위원회에서 다루지도 않았었고 여기에 대한 일언반구도 없었다는 말이에요. 어떻게 한다든지 또 혼잡통행료 확대실시 한다든지 시영버스를 운영을 한다든지 얘기 한 마디 없었던 것을 市長이 독단으로 발표해 버린 거예요. 우리가 논의했거나 거기에 대해서 보고사항이 있었거나 이런 얘기 전혀 없었다고요. 다만 市長 독단으로 혼잡통행료 확대실시 한다, 시영버스를 운영하겠다, 이런 문제를 전부 하나도 상의없이 해 버린 거예요. 그러면 우리 교통위원회라든지 위원이라고 하는 것은 있을 필요가 없지 않느냐 이런 생각이 드는 거예요. 공연히 들러리나 서고 당신들이 발표해 버리면 그 다음에 넘어가는 식으로 추진이나 한다고 그럴까 그런 정도로 되어 버린 거예요.

그러면 위원회를 위원들을 어떻게 생각을 해서 그와 같은 교통행정을 할 수가 있는 것이냐 하는 것을 한 번 생각할 필요가 있다고요. 도대체 교통정책을 위원회와 위원들과 같이 상의하는 것이 아니고 자기들 마음대로 발표해 놓고 그 다음에 와서 무엇을 어떻게 하라는 거예요? 室長님, 얘기해 보세요.

○交通管理室長 李浩助; 혼잡통행료 관계, 시영버스 관계를 말씀을 하셨습니다. 市長님이 그 말씀을 하신 자리가 기자회견 하신 것도 아니고 간부회의석상에서 데리고 있는 참모한테 하나의 기관장으로서 정책을 한번 개발해 보라는 취지로

말씀하시는 사항이 언론에 보도되지 않았나 그렇게 생각이 되고, 그런 사항에 대해서 저희들이 구체적인 案을 만들어서 확정하는 과정에서 위원님들께 보고를 드리고 상의하는 절차가 남아 있었습니다. 그런데 그 회의석상에서 기자들이 배석한 자리가 돼서 언론에 보도되지 않았나 그렇게 생각을 하고 있고, 저희들로서는 그런 구체적인 계획을 준비하고 있습니다만, 준비하는 계획이 어느 정도 상황이 되면 위원님께 보고를 드려서 정책이 확정되는 과정에서 소홀함이 없도록 조치를 하겠습니다.

○洪性龍 委員; 이것이 이번뿐이 아닙니다. 항상 이런 문제가 계속 반복되고 있어요. 그러니까 交通管理室에서는 무엇인가 철저하게 市長과도 제대로 이야기가 돼 가지고 위원들과 다 상의한 것이 나중에 발표된다든지 하는 것은 문제가 되지 않지만 미리 전부 발설한다든지 해 가지고 위원들을 무시하는 행동은 하지 말아야 한다는 말이에요.

○交通管理室長 李浩助; 알겠습니다.

○委員長 金永春; 지금 다시 처음에 제기되었던 얘기에 대해서 우리 朴謙洙 委員이 더 추가로 이야기하시겠습니다.

○朴謙洙 委員; 室長님, 앞으로 교통위원회 위원들하고 집행부를 지금같이 답변하는 식으로 하지 말았으면 좋겠습니다. 저는 솔직하게 그때 당시 그렇게 그렇게 해서 제 입장이 이러니까 제가 잘못했습니다, 이렇게 나올 줄 알았어요. 우리가 잠정연기 건의안을 교통위원회에서 하면서 금요일 날 우리가 市長面談을 얘기를 했어요. 그러니까 금요일 날 했는데 토요일 바쁘고 그래서 그러면 월요일 합시다, 그래서 월요일 날 市長面談을 하기 위해서 교통위원회에 다 모였어요. 그때 室長님이 오셔서 왜 오늘 합니까, 내일 하십시오, 내일이면 어

땡습니까, 그런데 지금 室長 말씀으로는 우리한테 왔을 때는 기자회견 하는지 안하는지 몰랐어요, 진짜로 몰랐습니까? 公報官室하고 市長한테 다 일임했으니까 9일 아침에 오셨을 때는, 화요일날 市長이 기자회견을 했는데, 월요일은 모르시고 진짜 내일 만나십시오, 그러셨어요? 진짜로 그러신 것입니까?
○交通管理室長 李浩助; 네, 그렇습니다.

○朴謙洙 委員; 거기에 대해서 책임지실 수 있습니까? 당시 제가 市長 비서하고 확인한 것이 있는데 그렇게 말씀하실 수 있어요? 室長 입장을 우리가 이해 못하는 것은 아닙니다. 그러나 지금 室長께서 올해 하반기를 새로 시작하려는 입장에서 솔직하게 우리 議會와의 관계를 새로 정립하기 위해서 지난번에 그런 부분은 없도록 했으면 좋았는데 하는 뜻에서 지금 室長한테 그런 말씀을 물어봤는데 지금도 그렇게 해서 책임지실 수 있어요? 그런 말씀을 하시기에.

○交通管理室長 李浩助; 어떻든 간에 앞으로는.....

○朴謙洙 委員; 室長님, 지금까지 이렇게 강변하시는 것에 대해서 책임을 지실 수 있냐고요. 모르시고 월요일 오셔서 내일 오후에 만나십시오, 이 말씀에 대해서 책임지실 수 있냐고요.

○交通管理室長 李浩助; 朴謙洙 委員님, 어떻든 간에 앞으로는 특히 交通委員會 위원님 여러분들께 집행부로서 여러 가지 절차관계라든가 이런 측면에서 소홀히 하는 일이 없도록 노력을 하겠습니다. 널리 양해해 주실 것을 부탁 말씀 올립니다.

○朴謙洙 委員; 室長님, 당산철교 가지고 市長을 곤혹스럽게 하면 어떤 보좌를 했다고 室長께서는 나중에 답변하실 것입니까? 지금 그렇지 않아도 당산철교가 다시 문제가 돼서 추적60분 언론에 나오고 다시 다른 언론에 계속 나오고 대한토

목학회 결과 아직 나오지도 않았는데 나중에 결과 나오고 나서 얘기하면 무엇이라고 市長 보좌했다고 하실 것입니까? 저희 위원회가 市長 만나자고 했던 것은 그 간에 집행부에게 무수히 얘기를 했는데 그런 얘기가 다 제대로 市長께 제대로 전달이 됐는지, 市長이 정책판단을 옳게 하는지에 대해서 사실은 市長하고 확인을 해보고 싶어서, 市長이 철거를 하는 것은 하는 것입니다. 그래서 확인을 해보고 싶어서 그것을 했는데, 그것은 본질적인 문제가 아닙니다.

그때 당시에는 본질적인 문제였습니다만 오늘은 室長이 우리들한테 대해서 그때 분명히 금요일 했기 때문에 토요일도 알고 일요일도 있었고 월요일도 알았습니다. 그리고 와서 내일 오후에 만나십시오, 市長 다 발표하고 나서 기자회견하고 나서 市議員들과 악수하면서 기자회견 했습니다 하고 저희가 그것을 들으러 갑니까? 그런데 그 얘기를 지금도 강변하시고 계세요.

○交通管理室長 李浩助; 어떻든 간에 다음에는 그런 일이 없도록 계속 노력을 하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 어떻든 간에가 아니라 확실하게 짚어놓고 지금 여기서 室長께서 그렇게 해놓으면 위원회 못합니다. 저희가 그만큼 사기당한 것인데 室長한테 한 마디로 말해서 市長 보호하기 위해서 위원회에서 무슨 일을 할지 모르니까 위원회를 멀리 따돌려야겠다고, 쉽게 얘기하면 알고도 모르고 유기를 해놓은 것인데 그렇게 하면 저희가 어떻게 해나갑니까? 그런데 지금 이 자리에서도 그런 식으로 말씀하시면 저희가 어떻게 해요?

○交通管理室長 李浩助; 어떻든 간에 죄송하게 생각하고 있고, 앞으로 그런 일이 없도록 노력하겠습니다. 朴委員님 널리

양해를 해 주시기를 부탁드립니다.

(「委員長님, 정회를 좀 하죠」 하는 委員 있음)

○委員長 金永春; 그러면 잠깐 한 5분 정도 정회를 한 다음 다시 속개를 하겠습니다.

(議事棒 3打)

(16時 28分 會議中止)

(16時 46分 繼續開議)

○委員長 金永春; 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다. 성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

(議事棒 3打)

交通管理室長은 조금 전 정회하기 전까지 얘기가 됐던 문제에 대해서 적어도 명확한 입장을 밝혀 주시고 나서 97년도 업무보고로 넘어가도록 하는 것이 좋을 것 같습니다. 室長 나오셔서 말씀해 주세요.

○交通管理室長 李浩助; 朴謙洙 委員님께서 지난해 당산철교 철거와 관련해서 交通委員會 위원님 여러분들께서 市長님 면담과 관련해서 제가 市長님 12월 10일 기자회견 계획관계를 알고는 있었습시다만 그 내용을 비서실에서 위원님 여러분의 면담 일정이 오후시간으로 잡혀 있다는 그런 말씀을 하시길래 사전에 그런 내용까지 충분히 위원님들에게 말씀드리지 못한 상태에서 전달한 것에 대해서 대단히 죄송스럽게 생각합니다. 앞으로는 제가 그때 그런 상황에서 참모로서의 역할을 일부 소홀하게 해서 위원님 여러분들께 충분히 여러 가지 감안을 하지 못한 좁은 소견에 대해서 깊이 사과의 말씀을 올립니다. 앞으로 그런 일이 없도록 다짐을 드리면서, 위원님 여러분들 널리 양해를 바라 마지않습니다. 대단히 죄송하게 생각합니다.

○委員長 金永春; 委員長으로서 한 마디 하겠습니다. 비온 뒤에 마당이 더 단단해진다는 얘기가 있습니다. 지나간 일이고 묵은 일이지는 하지만 이 부분에 대해서 명확하게 정리가 되지 않은 상태에서 계속 위원회 후반기를 이끌고 가는데 있어서는 문제가 있겠다는 생각을 우리 위원 여러분들께서도 가졌었고, 그래서 보다 알차고 더 발전된 市政을 펼쳐나갈 수 있도록 집행부 노력하고 우리 위원 여러분들께서도 함께 협력해야 될 것은 협력하고 또 질책하고 감시할 것은 감시하는 그런 좀더 나은 방향을 모색하는 계기로 오늘 이 자리를 삼았으면 하는 생각을 갖고, 집행부에 대해서 특히 交通管理室長에 대해서 이번을 계기로 앞으로는 그러한 일이 다시 없도록 특별히 당부를 합니다.

○交通管理室長 李浩助; 잘 알겠습니다. 감사합니다.

○委員長 金永春; 이 점에 대해서 위원님들 더 이상 말씀이 안 계시면 이어서 97년도 업무보고를 하는 순서로 넘어가겠습니다. 室長께서는 업무보고를 하여 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 李浩助; 계속해서 말씀드리겠습니다. 존경하옵는 金永春 委員長님, 그리고 위원님 여러분, 丁丑年 새해를 맞아 금년도에도 늘 건강하시고 하시는 일마다 행운이 함께 하시기를 충심으로 기원합니다. 지난 한 해 동안 위원 여러분께서 교통행정 발전을 위해 깊은 관심과 애정으로 지도해주신 데 대해서 이 자리를 빌어 위원 여러분께 다시 한 번 감사를 드립니다.

오늘 交通管理室의 금년도 주요업무계획을 설명을 드리고 위원 여러분들의 고견을 담아서 시민을 위한 교통시책을 추진하여 서울의 교통을 편리하게 만드는데 交通管理室 全 職員이 혼신의 노력을 다할 것을 약속드리면서 금년도 업무계

획을 보고드리겠습니다.

院構成이 다시 돼서 새로 오신 위원님도 계시기 때문에 간부들을 다시 소개해 올리도록 하겠습니다.

(幹部紹介:交通企劃官 金相敦, 交通企劃課長 張壽吉, 大衆交通1課長 朴喜秀, 大衆交通2課長 羅松柱, 交通運營課長 權赫昭, 駐車計劃課長 尹準炳)

준비된 유인물에 대해서 보고를 올리도록 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 잠깐만요.

○委員長 金永春; 네, 金喜甲 委員님 말씀하세요.

○金喜甲 委員; 지금 저희들이 대개 과장님들까지는 간부들 인적사항을 파악을 하고 있는데 각 係가 대략 몇 개입니까? 몇 개 안 되죠? 각 係의 擔當係長님들 인적사항도 같이 자료를 해 주십시오, 몇 개 되지도 않으니까요.

○交通管理室長 李浩助; 그렇게 하겠습니다.

.....

(報告)

교통관리실 업무보고

(뒤에 실음)

.....

이상 보고를 드렸습니다. 대단히 감사합니다.

○委員長 金永春; 交通管理室長 수고 많이 하셨습니다. 다음은 交通管理室 소관 금년도 업무보고에 대하여 질의가 있겠습니다. 회의의 원만한 진행을 위하여 질의와 답변은 交通管理室長을 상대로 일괄질의 후 일괄답변 형식으로 하고 보충 질의에 대해서는 일문일답식으로 진행하도록 할까 합니다.

질의하실 위원님 계시면 발언하여 주시기 바랍니다. 먼저 李智文 委員께서 질의해 주시기 바랍니다.

○李智文 委員; 李智文 委員입니다.

몇 가지 질문하도록 하겠습니다. 먼저 본위원이 오전에 요청해서 받아본 자료에 의하면 노선 임의폐지 15개 업체 15개 노선에 154대 해서 제가 1장짜리를 받아봤습니다. 그런데 거기에 보면 인가받은 노선을 비수익 이유 등으로 인해 업체 임의로 미운행하고 현재 일반시민 대부분은 노선 존재 사실을 모르고 있음 이렇게 되어 있습니다. 몇 가지 묻고 싶은 것이 뭐냐 하면 먼저 이 업체들에 대해서 과징금 부과나 어떤 고발조치를 했는지 이 부에 대해서 구체적으로 말씀해 주시고, 그리고 여기 보면 노선명과 업체, 버스대수만 나오는데 임의폐지 시기가 언제인지 그것도 같이 답해 주시고, 그리고 이렇게 운행을 안 하고 있는 것은 지금 과징금이 얼마죠, 이 경우에?

○交通企劃官 金相敦; 100만원입니다.

○李智文 委員; 100만원이죠? 그런데 제가 알기로 100만원, 150만원 내는 것보다 하루 운행 안하는 것이 더 이익이라고 생각되는데 지금 우리 市에서 파악한 것으로 이런 적자노선에 버스를 투입했을 때 하루에 약 어느 정도 적자를 보는지, 그것이 파악된 것이 있는지, 같이 답변해 주시면 고맙겠습니다.

다음에 업무보고에 따라서 몇 가지 질문하겠습니다. 업무보고의 가장 큰 이슈 중의 하나가 교통카드문제인데 여기는 안 나오지만 제가 받아본 호환계획안에 따르면 몇 가지 지적할 것이 무엇이나 하면 첫 번째로 지금 버스카드의 경우 5% 보너스를 주는 것을 7월말에 호환이 되면 지하철의 경우 10% 보너스를 주기 때문에 보너스를 5%에서 10%로 상향조정하고 그 5% 차액에 대해서는 차후에 버스요금을 인상해서 보

전 하겠다 이런 내용이 있습니다.

그러면 무엇이 문제냐 하면 첫 번째로 시민들에게 버스 5%를 더 주면서 결국 버스요금을 인상해서 메운다고 한다면 결국 시민들에게는 아무런 이익이 없다는 것이고, 두 번째로 지금 버스 5%에 대해서 올해까지는 우리 市에서 지원하고 있지 않습니까? 그런데 이것을 10%로 했을 때 그 10%부분에 대해서 누가 부담하는지 앞으로, 그리고 이것을 전적으로 버스조합한테 10%보너스에 대해서 내년부터 부담하라고 했을 때 과연 버스조합이 10%에 대해서 부담할 것인지, 그리고 버스카드가 이제는 지하철도 탄다고 했을 때는 버스카드 1만원짜리 가지고 지하철 5,000원 타고 버스 5,000원 탔다면 보너스 부분에 대해서 지하철이나 다른 鐵道廳 기관에서도 부담해야 되는 것 같은데 그에 대한 구체적인 어떤 계획이 있는지 답변해 주시고.

그리고 보고에 보면 교통카드 발행, 공급기관 확대에서 은행, 신용카드사로 되어 있습니다. 본위원은 호환계획이 궁극적으로 정착되기 위해서는 은행범용 선불카드가 도입되어야 한다고 생각합니다. 그렇다면 과연 市에서 은행범용 선불카드를 끌어들이기 위해서 나름대로 어떤 준비작업을 하고 있는지 이에 대해서 답변해 주시고, 그리고 좀 전에 양 회사 대표들이 나와서 한 답변 중에 하나 주목될 만한 것이 뭐냐 하면 키값이나 알고리즘을 특정 업체가 갖고 있는 것이 보안상 위험한 것이 아니냐, 그래서 다른 외국 같은 경우에도 그런 것을 제3의 정부기관이 갖고 있다고 하는데 호환카드를 전면적으로 실시했을 때 액수규모도 커진다고 했을 때 보안상 문제도 있다고 한다면 우리 市에서 제3의 기관에 키값이나 알고리즘을 보유하게끔 하는 것이 올바른 것이 아닌가 생각되는

데 이에 대한 답변을 해 주시고.

버스도착 안내시스템을 지금 시범실시 하고 있는데 본위원이 알기로는 지금 몇 가지 문제점이 노출되고 있다, 무엇이나 하면 예보에 맞게 도착하는 버스들이 상당히 적고 그리고 케이블TV를 시청할 수 있게끔 수상기도 있는데 작동을 안하고 벌써부터, 이런 문제가 생기는 이유 중의 하나가 시범실시 구간이라는 것이 통행량이 적고 배차간격이 긴 구간에서 해야 되는데 종로처럼 배차간격이 짧고 노선도 많고 주위에 대형건물이 많은 곳에서는 시범실시 하는 데 지장이 있지 않느냐 하는 내용을 본 적이 있습니다. 이에 대해서 답변해 주시고.

그리고 여기 일반현황 97년 2월 현재 인력현황을 보니까 160명 중에 153명, 7명 부족한 것으로 되어 있는데 유독 부족한 부분이 어디냐면 전문직에서 25명인데 20명, 5명의 전문직이 부족하고, 특히 交通企劃課가 5명이 있어야 되는데 1명밖에 없습니다. 제가 파악하기로는 다른 課에 비해서 交通企劃課가 전반적인 교통 업무를 기획을 하는 곳인데 전문직이 이렇게 부족해 가지고 과연 그런 기획업무들이 원만하게 될 것이냐, 그래서 전문직이 왜 이렇게 부족한지 답변해 주시고.

보고내용 중에 보면 도로안내표지판 일체정비가 있습니다. 도로안내표지판 일체정비를 우리 市가 주체적으로 하는 것인지, 아니면 정부 규모에서 개정안이 만들어지면 따라서 하는 것인지 그것에 대해서 예, 아니오만 답변해 주시면 고맙겠는데요.

○交通運營課長 權赫昭; 정부의 도로표지 규격이 개정됨에 따라.....

○李智文 委員; 정부안대로 그대로 따라서 한다, 우리 市에서

는 그 내용에 따라 바꾸기만 한다는 것이지요?

○交通運營課長 權赫昭; 구체적으로 연계성 있게 하기 위해서는 구체적인 표지판 자체는 저희들이 案을 만들어서.....

○李智文 委員; 여기 보면 360 곱하기 220을 이렇게 바꾼다는 것은 우리 市가 정하는 것인지, 아니면 정부기관에서.....

○交通運營課長 權赫昭; 규격 자체는 도로규칙에 의해서 정해지지만 문구라든지 어떤 지명을 넣을 것인가는 저희들이 판단합니다.

○李智文委員; 정비하는 표지판 납품할 업체가 있을 것 아닙니까? 그것은 市에서 따로 개별적으로 입찰해서 하는 것이지요?

○交通運營課長 權赫昭; 기본적으로 도로표지 자체는 자치구에서 관리하고 예산도 거기에서 하기 때문에 調達廳에서 지금까지 단가계약을 해서 조치하고 있습니다.

○李智文 委員; 이상입니다.

○委員長 金永春; 다음 洪性龍 委員님 질의하십시오.

○洪性龍 委員; 洪性龍 委員입니다.

두 가지만 간단히 묻겠습니다. 아까도 얘기가 있었습시다만, 며칠 전에 지상을 통해서 시영버스 운영을 9월에 실시한다고 되어 있어요. 그래서 그 계획안을 마련을 했다고 지상에 보도가 되어 있습니다. 지상에 보도가 되었다고 그러면 그것에 대한 계획은 다 수립되어 있으리라고 생각이 되는데 이 자리에서 발표해 주십시오. 계획안이 이렇게 발표하기 어려우면 자료로서 제출해 주시면 고맙겠습니다. 그런데 내가 신문을 보니까 3 내지 5개 노선을 정해서 70대 내지 100대 규모의 시영버스를 운영한다고 보도가 되어 있습니다. 실지 이렇게 계획을 세웠는지 그것을 말씀해 주세요.

두 번째로는 물론 교통량을 줄이기 위해서 실시하는 줄은 압니다. 주차장을 유료화한다든지 공영주차장 주차요금을 조정을 해서 올린다든지 그 계획은 무엇인가 타당성이 있다고 생각이 돼요. 그러나 한편 뒤집어 생각하면 기업을 하는 사람 입장에서 본다고 그러면 만일 기업하는 사람들이 차를 움직이려고 할 때 예를 들어서 시내에 들어와서 관공서나 이런 데 전부 유료화되어 가지고 그 사람들이 과연 와서 일을 볼 수가 있겠느냐, 또 공영주차장도 마찬가지로 예요. 예를 들어서 주차요금을 2,000원에서 3,000원으로 올린다든지 해서 50% 정도 인상시켜 놓는다면 그 사람들 기업하는 데 상당히 타격이 있지 않겠느냐 이런 생각도 듭니다. 물론 여러 가지 문제는 있겠지만 그런 점도 交通管理室에서 어떻게 생각을 해 보신 적이 있는지 제가 궁금해서 이것을 질의합니다.

이상 간단히 두 가지를 묻습니다.

○委員長 金永春; 다음 이어서 질의하실 위원님 계십니까? 鄭炳仁 委員님 질의하시고 이어서 梁敬淑 委員님이 해 주시기 바랍니다.

○鄭炳仁 委員; 鄭炳仁 委員입니다.

2001년까지 일반택시를 전부 모범택시로 바꾼다고 그랬는데 그랬을 때 과연 우리 시민들에게 위화감을 주지 않을지 그 부분에 대해서 말씀해 주시고.

그리고 불법주차 단속을 할당제로 한다고 그러는데 이것 또한 굉장히 우려되는 부분입니다. 과거에 관선 자치단체장 때 도 하다가 많은 애로사항을 느끼고 시민들이 불편사항을 느꼈는데 또다시 부활한다는 것은 문제점이 있지 않겠느냐, 이 문제에 대해서 해 주시고, 그리고 운수종사자 복지센터 건립 관계를 지난 연말 전 위원들이 반대를 하고 예산을 전혀 주

지 않았는데 어떻게 예결위에 가서 다시 부활해 왔는데 과연 이것이 집행부의 생각이 어떠한 연유로 이렇게 되었는지 상세하게 설명을 해 주시기 바랍니다.

그리고 부설주차장 조사현황이라는 것이 이 업무보고에는 없는데 지난번 세미나 때 보니까 그 업무보고서가 있는데 이 관리를 어느 정도 하고 있는지 현황을 자료로 주십시오. 그리고 월 징수현황하고 부설주차장 조사한 현황하고 그리고 거주자 우선주차제 실시실태, 각 구청별로 이것도 자료로 주시고.

마지막으로 혼잡통행료에 대해서 제가 몇 가지 묻겠습니다. 지금 혼잡통행료 보면 97년도에서 예상하기를 300억원의 수입이 있는 것으로 되어 있는데 꼭 예치은행을 상업은행으로 해야 되는지, 이윤은 얼마고 1년에 연간 이자수입 예상이 얼마인지 해 주시고, 다른 은행에 입찰을 봐서라도 높은 이자를 받을 수 있는 은행에 유치를 해야 된다고 생각하는데 室長님 견해를 이야기해 주십시오.

이상입니다.

○委員長 金永春; 다음은 梁敬淑 委員님 질의해 주십시오.

○梁敬淑 委員; 梁敬淑 委員입니다.

이렇게 처음 인사하게 되는 것 같은데 만나게 돼서 반갑습니다. 시민들이 제일 피부로 느끼는 문제 중에 가장 고통스러워하는 문제가 교통문제인데 앞으로 교통문제를 해결하는 데 함께 기여할 수 있는 기회가 되기를 바랍니다.

몇 가지 제가 업무보고에 대해서 질문 겸 지적을 좀 하고자 합니다. 먼저 업무계획 보고의 내용 자체가 저는 상당히 문제가 있다고 생각합니다. 그래서 업무보고서를 작성할 때 어떤 절차를 통해서 보고서를 작성해서 보고하게 되는지에 대해서

답변을 해 주시기 바랍니다. 왜냐 하면 적어도 본 위원 판단 할 때는 民選市長이 되고 지금 2년차입니다. 반 이상이 지나 가고 있는데 시정 3개년계획안을 市長이 내놓았다면 적어도 교통정책에 있어서 3개년계획에 대비해 보니까 지금 절반을 지났을 때 우리 市에서 추진한 교통문제는 이 정도로 해결이 되었고, 이 정도로 정책을 추진하고 있다, 그리고 앞으로는 어떻게 추진할 계획이다라는 것이 업무보고서에 나와 있어야 된다고 생각합니다.

그런데 96년도에 어떠한 교통정책을 추진했었고 그 성과나 평가는 업무보고에 일체 없습니다. 이런 업무보고가 어디 있습니까? 앞으로 어떻게 하겠다는 것밖에 없는데 적어도 앞으로 무엇을 계획하고 어떻게 시행하겠다고 한다면 적어도 지금까지 추진했던 사업에 대한 평가를 전제로 해서 긍정적인 부분은 강화하고 부정적이거나 문제가 있었던 부분은 어떤 문제였다는 것을 市 자체내 평가를 해서 그것이 보고서로 나와야만 바람직한 업무보고일 것이라고 생각합니다. 그런데 그 부분이 전혀 되어 있지 않고 일방적인 앞으로의 계획만 발표를 하고 있어서 형식이나 절차, 그리고 이러한 내용에 대해서 내부적으로 충분한 검토는 없었는지에 대해서 문제를 제기하지 않을 수가 없습니다. 이 부분에 대해서 답변을 해 주시고.

또 하나는 이와 연관이 되는 것입니다만, 교통종합대책을 96년 5월에 세워서 각계 의견도 수렴하고 기획단도 구성을 해서 추진을 하겠다 해서 승용차 이용량을 감축하겠다, 대중교통의 획기적인 개선, 소통장애요인을 최소화하고 등등 거주자 우선주차제 실시, 이런 부분들을 내놓았습니다. 그리고 일부 정책에 대해서는 이것을 추진했는데 이 또한 구체적인, 예를 들면 승용차 이용량 감축에는 혼잡통행료 징수, 또 불법

주·정차 단속강화 이런 등등을 추진을 했습니다. 했는데 혼잡통행료징수에 대해서도 시행효과라고 해서, 혼잡통행료 부분은 조금 이따가 다시 지적을 하겠습니다.

그런데 불법 주·정차 단속강화를 했다고 하면서 96년도 추진을 강력하게 했습니다. 그래서 95년도 하반기에 비해서 단속건수가 62가 증가하고 월평균 단속건수도 15만 7,000건에서 25만 4,000건으로 늘어났다, 그래서 단속이 굉장히 잘 됐다라고 보고하고 있는데 그렇다면 왜 구청에다 단속이 제대로 안 된다고 하면서 구청장들이 인기위주로 주·정차 단속해서 도로가 주차장화되고 그러면서 왜 환수했습니까? 이것이 안 맞고 있지 않아요. 서로 괴리되잖아요, 이 보고하고 실제 정책하고는. 주·정차 단속이 굉장히 잘 돼 있다고 보고하면서 왜 이렇게 추진했습니까? 이 문제에 대해서도 해명을 하시고, 이것은 지역적인 문제입니다만 이런 모순된 부분들이 굉장히 많이 발견됩니다, 이 자체 내에서. 그래서 예를 들어서 하나를 지적하는 것이고요.

또 하나는 제가 예산에 대해서 묻겠습니다. 지금 여기서 예산현황을 보면 97년도 5페이지인데 순세계 잉여금이 교통관리계정에서 522억원이고 교통방송계정에서 42억원입니다. 왜 이렇게 많이 순세계 잉여금이 발생하게 되는 것인지에 대해서 그 원인을 나름대로 室長께서는 분석을 하셔야 됩니다. 왜냐 하면 예산을 세웠는데 지출을 못한 불용액도 많이 남을 뿐만 아니라 문제는 뭐냐 하면 세입예산을 제대로 잡고 있지 못하다라는 것이에요. 예를 제가 들어보면 지금 순세계 잉여금만 제가 다른 예산 다 빼고 보면 93년도에는 예산이 305억원이었는데 결산액은 456억원이 남았습니다. 그래서 원래 계획했던 것보다도 돈이 50%이상 151억원이나 남았어요. 그

리고 94년도에는 103억원이 예산액보다 더 남았습니다. 순세계 잉여금이 처음에 396억원이 발생할 것이라고 했는데 결산을 해보니깐 훨씬 더 돈이 많이 남았다 이것입니다. 그 원인은 사업계획을 세워서 제대로 집행을 못한 것도 있지만 세입 예산을 엉터리로 잡았기 때문이 가장 큰 원인이예요.

그리고 95년도에는 더 심각해지거든요. 95년도에는 예산액이 149억원이었는데 결산을 해보니깐 486억원입니다. 이것은 220%의 예산착오를 교통관련 예산중에 순세계 잉여금 부분에만 발생을 시키고 있어요. 어떻게 예산을 측정하는데 220%라는 오차를 발생시킬 수가 있습니까? 이 부분에 대해서 그러면 96년도 순세계 잉여금이나 97년도의 세입예산을 잡을 때도 이것이 시정됐어야 돼요. 그러나 이것이 그대로 반복되고 있다는 것입니다.

그러면 세입을 잡을 때 예를 들면 돈이 100원이 들어온다라고 예산을 했는데 실제로 150원 또는 300원 이상이 들어왔단 말입니다, 과거에. 그렇다면 이것을 감안해서 내년 예산을 잡을 때는 잡았어야 돼요. 그런데 이것을 계속 반복하고 있는 이유를 해명하셔야 됩니다. 그리고 앞으로 또 다시 이런 문제를 발생시켜서 이런 식의 어떤 세입추계를 한다라고 한다면 계속적으로 반복될 수밖에 없어요. 엉터리 세입예산에다 엉터리 예산운영에다가 재정운영이 되게 만드는 장본인들입니다, 여기 계시는 분들이 예산세입추계를 이렇게 엉터리로 하기 때문에. 그러면 앞으로는 적어도 이런 문제를 시정하기 위해서 어떻게 하겠다라는 답변을 하셔야 됩니다. 그리고 이제 조만간 4월까지 결산을 하게 되어 있는데 결산할 때 그 부분에 대해서 얼마만큼 문제를 제기하는지 보겠습니다. 그리고 조만간 또 예산편성하게 됩니다. 예산편성 때 98년도 예산편성을

또 똑같은 방식으로 한다면 책임을 져야 됩니다. 그 책임을 지시겠습니까? 이 부분 명심하시고 답변하시기 바랍니다.

그리고 제가 지금까지 문제가 많이 됐고 또 서울시에서 가장 중점적으로 추진을 해 왔던 통행량을 줄이겠다는 그런 차원에서 혼잡통행료 징수를 해왔는데 혼잡통행료 시행효과라고 해서 업무보고에서 터널교통량이 23%가 감소했고, 통행속도는 80%가 증가했고, 카풀 81%가 증가했고, 우회도로의 교통량은 6%가 증가했으나 통행속도는 22%가 증가했다고 보고하고 있습니다. 기타 지하철 이용승객 2.3%늘었고, 버스 이용승객은 3.6% 증가하고 있다고 했는데 이것이 어떻게 해서 나온 자료입니까? 어떻게 해서 이런 통계가 나왔는지 답변하세요. 구체적으로 답변하셔야 됩니다. 왜냐 하면 카풀이 81%가 증가했다고 그랬는데 카풀회사 어떻게 조사했는지, 카풀회사 어떤어떤 회사를 언제 누구 몇 명이 동원돼서 표본 조사 했는지 밝혀야 돼요. 그래서 81%에 대한 증거를 명확하게 제출할 수 있어야 됩니다. 어떻게 통행속도는 교통량이 6%가 늘었는데 22%가 상식적으로 빨라질 수가 있습니까? 남산도로가 굉장히 막혀요, 출·퇴근시간에 저도 많이 가보는데. 그런데 그전에 혼잡통행료 받기 전보다 6%의 차량수가 늘어났는데 22%가 증가했다는 것이 상식적으로 납득이 안 돼요. 그렇다면 납득을 시켜줄 수 있는 어떻게 자료를 조사했는지에 대해서 답변을 하셔야 됩니다.

지금 지난번 폐회중 상임위원회에서 交通管理室長께서는 市政開發研究院에 용역을 줬다라고 답변을 하셨는데 용역비가 얼마고 용역 조사기간은 언제부터 언제까지고 몇 명이 동원됐고 이 부분을 답변하십시오.

그것에 대한 분명한 해명을 하지 않으면 제가 또 다른 자료

로 문제를 제기하겠습니다. 제가 분명한 자료를 갖고 있어요. 그 답변이 엉터리라는 자료를 가지고 있으니 분명하게 하시고, 그리고 제가 부탁을 좀 드리고 싶은 것은 그냥 여기서는 아는 대로 답변하는 그러한 자리가 아니라고 생각합니다. 잘 모르시는 부분이나 또는 좀더 문제점들을 깊이 있게 검토하고 대책을 수립해야 되는 부분에 대해서는 그렇게 답변하십시오. 그냥 이 자리에서 임시응변적으로 답변하지 마세요. 그 부분을 부탁을 드리겠습니다.

그리고 몇 가지 제가 간단한 질문을 드리겠습니다. 혼잡통행료와 관련해서 95년도 계획할 때는 100억원으로 수입을 추정했었습니다. 그런데 1년도 안 돼서 몇 달 지나지 않아서 300억원으로 세입예산을 잡은 이유, 그 근거는 무엇인지 답변이 있어야 됩니다. 고무줄 늘어나듯이 100억원이 300억원 됐다 이런 경우에 아무런 해명도 없이 100억원이 300억원 됐단 말입니다. 이 부분에 대해서 답변하시고, 산출내역의 문제점이라든지 이런 부분을 답변하십시오.

그리고 지금 현재 버스업체 운영실태 조사를 서울시에서 하고 있는데 시민단체에서도 많은 문제를 제기했고 또 몇 명이 구속도 되고 그랬습니다. 서울시에서 몇 달에 걸쳐서 조사를 하고 있는데 조사결과 보고서를 발표하고 있지 않아요. 왜 발표 안합니까? 지금 어떻게 조사하고 있는지, 실태가 지금 어떤지, 어디까지 조사를 마쳤는지 답변하시기 바랍니다. 그리고 지금까지 조사한 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

그리고 몇 가지 정책적인 부분에서 버스전용차선 출·퇴근 시차제 실시에 대해서 각계에서 많은 문제를 제기하고 있는데 이 부분에 대해서 점검하고 추진하고 있는 현황은 어떻게 되는지 답변해 주시고.

서울市에서 통행인구, 자동차수, 도심주행속도, 버스주행속도 등 교통여건에 대해서 통계자료를 내고 있는데 이 통계를 과연 믿을 수 있을 것인가에 대한 의구심이 상당히 있습니다. 이 통계는 어떻게 해서 작성되는지, 이 통계를 과연 신뢰 있게 만들어 나가고 있는지, 그 부분에 대해서 그 절차나 과정을 설명해 주시기 바랍니다.

교통기반시설이나 간선도로를 제하고 도로율이나 혼잡도 같은 부분에서의 통계는 발표를 하고 있지 않는데 이 부분의 문제들은 앞으로 어떻게 보완할 계획인지 그 부분에 대해서 답변해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 이어서 金喜甲 委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다.

본위원회는 질의라기보다는 간단한 자료요구를 몇 가지 하겠습니다. 먼저 교통량 줄이기의 시민운동을 전개하고 있고 市에서 시민연대 및 교통관련 시민단체에 대해서 행정적이고 재정적인 지원을 하고 있는 것으로 알고 있습니다. 그에 대한 구체적인 내용을 자료로써 제출을 해 주시고요.

두번째로 무인감시카메라에 수거식이 약 40대, 온라인식이 4대가 있는 것으로 알고 있는데 온라인식 무인감시카메라의 설치계약 현황에 대해서 자료로써 제출해 주시고.

그리고 지금 서울市에서 물류조사 및 데이터베이스 구축과 관련한 용역발주가 끝났습니까, 어떻습니까?

○大衆交通2課長 羅松柱; 심의가 아직 안 되고 있습니다.

○金喜甲 委員; 용역발주가 지금 안 돼 있습니까? 지금 어디에 용역을 주려고 생각하고 있습니까?

○大衆交通2課長 羅松柱; 2개 기관에서 신청이 들어왔습니다.
○金喜甲 委員; 2개 기관에 대한 구체적인 신청서 접수를 받으셨겠네요.

그 2개 기관의 접수된 내용을 자료로 제출해 주십시오.

○大衆交通2課長 羅松柱; 네, 알겠습니다.

○金喜甲 委員; 그리고 현재 주차장 관련해서 민자유치를 97년도에 16개소 6,580대를 계획하고 있는데 그 구체적인 민자유치에 대한 도면, 16개소에 대한 구체적인 내역을 자료로써 제출해 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○委員長 金永春; 다음은 李始英 委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

오전에 자료를 제출해 달라는 내용에 대해서 몇 가지 의문가는 것이 있어서 묻겠습니다. 본 위원에게 자료를 제출해 준 사항 중에서 공항버스 리무진 운영 내역서를 보내달라고 그러니까 현재 받고 있는 요금은 4,500원씩을 받고 있다고 하는 것은 익히 알고 운행계통별 노선도 그 밑에 보면 각 구청과 협의하여 정류장도 설치할 수 있다고 했습니다.

또 이어서 보게 되면 공공교통요금 심의요청 내역서란 자료를 보니까 운행요금 인상변경 신고사유가 KAL리무진 버스는 운행요금 94년도 물가에 의거해 당시 94년도에 이미 앞으로 올라올 물가를 산정해서 원가계산보다 하향조정 됐다고 그러는데 이것이 도저히 이해가 안 가고, 계속되는 누적적자로 인한 고용증대 서비스 지장을 초래한다고 그랬습니다. 본위원이 조사해 본 결과에 의하면 도저히 그것이 납득이 안 가요.

또 한 가지 우리 서울 천백만 시민의 시각밖에 있는 리무진 버스에 대한 것은 동료위원들이나 기타 모든 분들이 생각을

못하고 있습니다. 리무진 버스를 한번 타려고 그러면 김포공항에서 코리아나 호텔 앞에까지 오면 4,500원을 받아요. 사실상 리무진을 사용하는 사람들은 KAL을 이용하는 고객들이 많습니다. 그러면 고객들한테 서비스 차원에서 얼마든지 할 수도 있는데 어떠한 산출근거에 의해서 1회 승차하는데 4,500원씩에 승차했다는 것은 도저히 본 위원으로서 납득이 가지 않고, 내용에 보면 공항버스 운행 현황표에 보면 고등학생 이하는 2,500원을 받는다고 그랬습니다. 이왕지사 이러한 것 같으면 21세기를 지향하는 우리 대한민국의 KAL 회사에서 꼭 이렇게 중학교, 고등학교 한정할 것이 아니라 복지 증진적인 차원에서 65세 이상된 노인이라든가 또 장애인이라든가 이런 분들도 함께 납득할 수 있는 것을 해 주었으면 어떻겠느냐, 바람입니다, 아무쪼록 그런 문제 하나하고.

또 지금 현재 아까 전에도 말씀을 드렸습시다만, 교통카드 호환사용 문제는 정말 집행부에서 양 회사를 그냥 수수방관만 할 것이 아니라 강력하게 무슨 제도적인 것을 한다든가 강한 대시를 해서 이것이 우리 의원들이나 서울시민들이 납득할 수 있는 방안, 또 지금 현재 交通管理室에서 향후 대책을 어떻게 세울 것인지 그 내용을 해 주시고, 만약에 양사 중에서 합의가 안 되고 일이 추진 안 되면 어떻게 진행할 것인지 그 내용을 해 주시고.

오전에 교통량 OD조사표, 95년도에 예산을 세워서 96년도 다 지나가고 97년 지금까지 교통량 OD조사를 1년이 넘도록 아직까지도 하는지, 왜 자료를 안 주는지, 그것도 한 번 답변해 주세요.

이상입니다.

○委員長 金永春; 이어서 李允中 委員님 질의하세요.

○李允中 委員; 李允中 委員입니다.

저는 간단하게 몇 가지 물어 보겠습니다.

개인택시에서 모범택시로 전환하는데 차량에 문제점이 있습니다. 저희 지역에서 일어난 민원사항, 그런 경우가 개인택시가 가진 자들이 모범택시로 전환하는 데 있어서 차량관계, 그것이 문제가 있더라고요. 보니까 규정이 임의규정으로 서울시에 정한 것인지, 꼭 법령에 신차와 6개월까지만 해라 이렇게 했는지, 그것은 주민에게 피해를 주는 것이더라고요, 보니까. 그 사람들 차를 산 지 6개월 조금 넘었는데 그렇다고 안해주고 그런 경우가 생겨서 그것을 확대해서 개념을, 차량의 한계가 문제가 있는 것 같아요. 개인택시를 가진 분이 전환할 때는 그것을 고려를 해 주는 것이 민원해소가 되는 것이 아닌가 여기에 대한 답변을 해 주시고.

다음에 공공주차장 건설문제입니다. 정책적인 대안을 한번 내겠습니다. 지금 地下鐵工事を 하는데 땅 밑으로 주택가 밑으로 들어가는 지하철 6-5공구나 그 외 여러 군데 있습니다. 그분들이 시끄러워서 못 살겠다, 쿵쿵거리서. 그런데 그것을 대안으로 그 지역에 공공주차장 시설이나 일부 환승주차장, 주민들이 그것을 원해요. 심도가 10m에서 15m밖에 안 되는데 시끄러워서 못 살겠다 이것입니다. 그런 대안을 민원도 해결하고 그 지역의 공공주차장, 부지 사서 하는 데 그런 것들을 적극적으로 검토해서 할 수 있는 방안이 있는지 설명해 주시기 바랍니다.

그리고 제가 자료요구를 지난번에 했었는데 아직까지 자료가 도착이 안 되었는데 각 구의 주차장 계획, 민자유치와 각 구청에서 금년에 계획하고 있는 사항을 자료제출 하라고 했는데 아직 도착 안했습니다. 그것 좀 챙겨서 주십시오. 이상

입니다.

○委員長 金永春; 李始英 委員님 보충질문 말씀하세요.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

조금 전에 李允中 委員님 얘기하신 개인택시가 중형택시 모범택시, 그것으로 바뀔 때는 만약 A라는 사람이 개인택시를 새로 신차를 구입해서 6개월밖에 안 되었는데 6개월이 지나서 7개월이 된 것 같으면 다시 모범택시를 만들려고 그러면 6개월 전까지는 현재 운행하고 있는 차량으로 그대로 지속이 되는데 만약 7개월만 되었다고 그래도 지속이 안 되네요. 그것이 법적 근거가 무엇 때문에 그런지 그것을 묻는 것이고, 만약에 이런 어렵고 가난하고 힘든 사람들이 정말 운수업을 하고 사는 이런 분들한테 꼭 국한해서 6개월이라는 한정을 지어서 한다는 것은 모순이 있지 않느냐, 그 얘기를 해 주시고.

이어서 하나만 더 하겠습니다. 지금 현재 전용차선에 진입하는 회사택시나 개인택시, 중형 개인택시는 전용차선을 위반했을 때는 10만원의 과태료를 물고 있습니다. 과태료를 무는 원인은 만약에 전용차선 지역에서 사진을 촬영하든 VTR이든 기타 여러 가지 방법으로 위반차량이 발생하면 그것을 각 관할구청에서 交通指導課 담당공무원한테 소명을 할 수 있는 기회를 주더라고요. 그런데 하나 무엇이 잘못되어 있느냐 하면 이 소명할 수 있는 기회를 줘서 그 나름대로 억울함이 있다고 그러면 소명이 되는데 저희들 같이 일반시민들이 하는 자가용은 소명할 기회가 어디에 있느냐 하면 실제로 고발을 한 당사자가 어디냐 하면 각 구청이나 행정관청인데 실지 소명을 하려고 그러면 경찰서예요, 交通指導係. 그리고 개인택시나 회사택시나 일반택시들은 10만원의 범칙금만 물면 끝이

지만 일반 자가용을 가지고 있는 사람은 4만원 벌금에다 교통법규 벌점까지 부과돼요. 이것은 전용차선이 교통흐름을 좋게 하기 위해서 한 내용은 우리가 익히 잘 알고 꼭 필요한 것이지만 특별한 사안과 내용에 따라서는 잘못된 것도 있더라고요. 그러니까 그것은 집행부에서 法の 형평이라든가 기타 이런 것을 잘 관찰하시고.

본위원이 생각하는 것은 전용차선에 진입한 택시는 그 수입이 서울시로 들어오는 것으로 알고 있지만 만약 자가용 같은 것은 警察署에 가서, 우리 국민들이 안 그렇습니까? 警察署에서 출두하라고 그런다든지 하면 상당히 거부감이 가는데 익히 우리가 그어놓은 전용차선에 들어갔다 해서 道路交通法上 문제가 있겠지만 이것은 조금 소명할 수 있는 기회를 관할구청이나 담당행정 공무원한테 소명을 하고 그 후에 적절한 결과를 봐서 警察署에 이첩을 한다든지 해 가지고 벌과금을 물린다든가 그랬으면 좋을 것 같은데 그것을 구체적으로 생각한 바가 있는지, 아니면 향후 어떻게 생각을 할 것인지 이것을 室長님께서 밝혀 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○委員長 金永春; 이어서 金在仁 委員님 질의해 주십시오.

○金在仁 委員; 金在仁 委員입니다.

제가 內務委員會에 있다가 交通委員會에 왔습니다. 와 보니 역시 일도 많고 어려운 것도 많이 있습니다. 며느리가 시집 와서 그 집 가정의 모든 것을 배운다는 이러한 생각을 가지고 있습니다. 또한 앞으로 우리 동료위원 즉 交通委員會 선배 위원들께서 질문과 질의를 다 했기 때문에 여기서 제가 질문하기 참 어렵습니다. 왜냐, 공자 앞에서 문자 쓴다는 말이 있듯이 어렵습니다만, 제가 교통에 대한 모든 것을 잘 모르기 때문에 배운다는 견지에서 하나하나 배워 가기 위해서 알고

자 몇 가지만 질문보다는 알고자 합니다.

첫째, 혼잡통행료에 대해서 한 말씀 알고자 합니다. 지금 남산터널 1,3호에서 혼잡통행료를 징수해서 성공을 했다 이렇게 대서특필을 하고 있습니다. 물론 과거에 차가 1,000대 다녔는데 500대만 다닌다는 이런 식으로 해서 성공을 거두었다 이렇게 과장하고 있습니다만, 사실은 강남 갈 사람이 가지 않고 강북 올 사람이 오지 않는 것입니다. 이 터널을 통하지 않더라도 반드시 우회전, 좌회전해서 건너가고 건너옵니다. 그러나 물론 이 목적은 홀로 타기를 억제하기 위한 또한 혼잡을 억제하기 위한 여러 가지 방법도 있습니다. 또 앞으로 이 터널에 성공을 했기 때문에 시내 한강로, 마포, 기타 한 3·4개소에 혼잡통행료 징수를 한다고 말하고 있습니다. 그러나 이것을 시행을 할 때 참 그야말로 심사숙고해서 시행해야 될 것으로 알고 있습니다. 문안에 올 사람이 안 올 수는 없고 문안에서 밖에 나갈 사람이 안 나갈 수는 없을 것입니다. 그렇다면 돈 2,000원 때문에 안 나가고 안 들어가고 이런 일은 없습니다. 물론 성공했다고 해서 이것을 잘못해 놓으면 오히려 혼잡의 우려가 있으리라고 봅니다. 물론, 이 혼잡통행료는 都市交通整備促進法施行令에 따라서 하고 있는 것으로 알고 있습니다만, 한 가지 알고자 하는 것은 혼잡통행료의 기본 근거를 어느 부서에서 마련해서 연구하고 市長이 발표할 수 있는 것인지, 체계가 우리 交通課인지 어디에서 하는 것인지 모르고 있습니다. 이것을 말씀해 주시고.

물론, 혼잡통행료라고 해서 하나 하나 짚고 넘어갈 것이 한 두 가지 아닙니다. 많이 있습니다만, 만약 앞으로 혼잡통행료를 실시하게 되면 시민의 공청회를 거치고 또한 기타 여러 방안을 거쳐서 모든 좋은 의견을 수렴해서 실시해 줄 것을

부탁을 드립니다. 방금도 혼잡통행료에 대해서 室長도 여러 가지 고뇌를 겪었으리라고 봅니다만, 앞으로 이런 것 하나 하나를 심사숙고해서 해 주십사 하고.

다음에는 신신호시스템을 설치한다고 그랬습니다. 이 신신호시스템을 96년도에 강남에 57개소를 설치했다고 했습니다. 그러면 강남은 57개소고 왜 강북은 안했느냐, 이것도 의아심이 생기고, 또한 신호는 警察廳 소관인지 우리 市長 소관인지 이것도 분명치 않습니다. 왜냐, 지금 횡단보도 하나 굿기 위해서도 警察廳의 심의를 받아서 이 사람들이 와서 해 주어야만 횡단보도도 굿고 있습니다. 앞으로 신호등의 주관 관계자가 역시 警察廳 그대로 있을 것인가 또는 우리 市에서 이양을 받을 수 있을 것인가 이것을 분명히 해 주십사 하는 것을 말씀드리고.

다음에는 버스노선에 대해서 말씀드리겠습니다. 버스노선 변경과 계획에 대해서는 수차 말한 바 있다고 들었습니다. 그러나 이 계획이 언제쯤 완료될 것인지, 이것을 좀 분명히 해 주십사 하는 것을 부탁드립니다.

다음에는 운수종사자 복지센터를 건립한다고 했습니다. 이 복지센터를 건립하는데 운수종사자라면 한계를 어디까지에다 두고 복지회관을 설립할 것인지, 이것 운수업자면 어느 운수업자를 지칭한 것인지, 이것도 좀 분명히 확실하게 밝혀 주시면 고맙겠습니다.

기타 자세한 것도 있습니다만, 우리 선배동료들이 먼저 질문을 했기 때문에 이것으로서 질문을 마칠까 합니다. 감사합니다.

○委員長 金永春; 수고하셨습니다.

그러면 더 보충해서 하거나 질의하실 위원님 안 계십니까?

그러면 우선 李智文 委員님 보충해서 질의하십시오.

○李智文 委員; 李智文 委員입니다.

본위원이 알고 싶은 것은 무엇이냐 하면 우리가 지금 어떤 법적근거도 없이 우리 市에서 버스카드 보너스 5%에 대해서 지원을 하고 있습니다.

그런데 제가 지난번 받아 본 자료에는 작년 12월말까지 각 업체한테 보너스 이용에 따른 지원실적을 받아봤는데 과연 우리 市에서 각 업체의 낙전 및 선불이자 계상이 전혀 불가능한 것인지, 기술적으로. 왜 그것을 물어보느냐 하면 교통카드 호환사용 추진계획서 12페이지에 보니까 앞으로 낙전 및 선불발행 이익에 대해서 일정기간 분배 유예하고 카드발행기관에게 그 이익을 돌려준다고 되어 있다고 하면 나름대로 낙전 및 선불발행 이익을 파악할 수 있다는 것인데 이 자료에 따른다고 하면, 그렇다고 하면 지금 현 상황에서 그런 보너스 지급에 따른 낙전 및 선불발행 이자를 서울 市에서 나름대로 파악하고 있는 것이 있는지, 그리고 파악하고자 하는 노력은 하고 있는지에 대해서 답변해 주시면 고맙겠습니다.

○委員長 金永春; 委員長이 한 가지 관심사항이 있어서 묻겠습니다. 25페이지에 보면 교통관리위원회를 운영한다고 되어 있습니다. 교통관리위원회는 어떤 사람들로 구성이 돼 있는 것인가, 그리고 여기에서도 신호등이라든가 또는 차선문제라든가 이런 것도 함께 심의를 하는 것인가, 이 점에 대해서 답변을 주시기 바랍니다.

그러면 우선 交通管理室長 나오셔서 지금까지 질의하신 위원님들의 질의순서에 따라서 답변을 해 주시고, 이어서 질의를 아직 하지 않으신 위원님의 질의와 보충질의를 하는 순서로 진행을 하도록 하겠습니다.

우선 室長께서 나오셔서 답변해 주시기 바랍니다. 室長께서는 앉아서 답변하셔도 되겠습니다.

○交通管理室長 李浩助; 괜찮습니다, 그냥 서서 하겠습니다. 交通管理室長 답변 올리겠습니다. 먼저 양해의 말씀을 올릴 것은 제가 작년 10월에 왔습시다만 이제 겨우 3개월 됐습시다. 3개월 동안 업무가 충분히 파악이 되었어야 되지만 사실상 당면한 여러 가지 업무라든가 또 청 내 업무회의 관계 또 업무가 방대하기 때문에 사실상 실무적인 업무까지 파악되기에는 제가 능력이 부족해서 그런 면도 있습니다만 어려웠다는 그런 사항을 말씀드리면서 우선 제가 파악한 범위 내에서 보고를 드리고 또 필요한 사항에 대해서는 저희 交通企劃官이나 課長의 도움을 받아서 답변을 드리도록 하겠습니다.

먼저 李智文 委員님께서 노선 임의폐지 또는 업체에 대해서 과징금 고발조치 사항에 대해서 질의하셨습니다. 이 사항은 자료로 드리도록 하겠습니다. 그리고 과징금 부과와 또 노선을 직접 운행하지 않을 때 적자사항, 이 사항도 구체적으로 파악된 것은 없습시다만 있는 자료를 찾아서.....

○李智文 委員; 지난번에 적자노선에 버스가 투입됐을 때 하루에 대당 적자가 대충 얼마만큼 나온다고 답해 주신 적이 있거든요. 거기에 대해서 답변해 주십시오.

○委員長 金永春; 交通企劃官으로 하여금 답변을 듣겠습니다.

○交通企劃官 金相敦; 交通企劃官입니다.

버스의 노선 임의폐지라든지 또는 무단 노선변경이라든지 이러한 불법 운행에 대해서는 현재 자치구청장에게 그 단속권이 위임됐고 다음에 처분도 자치구청장이 하도록 되어 있습니다. 그런데 작년에 監査官室에서 시민단체의 청구를 받아서 전체 448개 노선 중에서 약 1/3을 전수 조사했습니다. 전

수조사 해본 결과 예를 들어서 인가된 대로 그러니까 임의로 노선 폐지한 것이 5군데가 났습니다. 그래서 그 결과를 보고 이 상태로 우리가 방치해서는 구청에 단속권과 처분권을 위임을 해 줬지만 이 상태로 놔두서는 안 되겠다, 이것은 시민 입장에서 보면 그야말로 분통이 터지는 일입니다.

그래서 그 문제에 대해서 저희도 공감을 하고 작년 12월 1일부터 구청의 都市整備局과 交通行政課, 交通指導課, 그리고 구청의 監査室까지, 交通指導課라고 하는 것은 관내업체하고 어떤 유착관계가 있을지 모르기 때문에 監査室까지 합동으로 해서 전체 448개 노선에 대해서 저희가 작년에 한 달 동안 전면적인 말하자면 감사 겸 운행실태에 대해서 점검을 했던 것입니다. 그래서 결과가 나온 것이 15개 업체가 임의로 노선을 폐지한 것으로 이렇게 나와 있습니다.

○李智文 委員; 폐지한 것이 15개고 임의변경한 것도 있죠?

○交通企劃官 金相敦; 변경한 것하고 노선을 임의로 연장한 것, 단축한 것하고 해서 그것이 12개 노선입니다. 그러니까 임의폐지가 15개, 다음에 무단변경이 12건 해서 27개 노선이 되겠습니다. 그래서 저희도 이러한 심각한 상황에 대해서 어떻게 할 것인가, 그 동안에 유관부서 기관도 같이 협의해 왔고 이 문제점에 대해서 분석을 해 봤습니다. 그래서 이것은 아직 市長님한테도 보고를 안 드렸습니다. 우리 交通管理室長 결재가 난 상태에서 위에 보고할 준비를 하고 있습니다만 이번에 저희가 당면조치 사항과 근본대책 두 가지를 지금 나눠서 대책을 강구할 셈입니다. 그러나 당면조치 사항은 이제까지 계속 과징금만 때리는 그런 방식으로써는 안 되겠다, 그리고 과징금을 때렸을 적에 과연 과징금을 이 사람들이 맞고서는 그래도 운영할 것이냐, 이것을 검토해 보니까 현실적으로

근본적인 문제가 있는 것으로 지금 판단이 됐습니다. 지금 뭐냐 하면 저희가 과징금을 물릴 수 있는 것은 1년에 기껏 물려봐야 550만원 정도밖에는 못 물립니다. 왜냐 하면 첫 번째 적발되면 100만원까지 과징금을 물릴 수 있도록 되어 있고 다음에 두 번째, 세 번째 적발되면 50%씩 가중을 해서 물릴 수 있기 때문에 550만원씩 밖에 못 물립니다. 왜 그러냐 하면 1년에 과징금을 계속적으로 적발해서 물려도 3회 내지 4회밖에 안 됩니다, 절차상. 그것은 왜 그러느냐 하면 노선 위반한 사례를 저희가 적발해서 내부적으로 조사결과를 확인해서 과징금 처분에 대한 방침을 받아서 다음에 청문을 해야 됩니다. 청문절차를 거쳐서 다음에 과징금 부과를 하게 되면 부과납부기간이 또 있습니다. 그런데 저희가 보통 아주 정직한 업체는 과징금 부과하면 그대로 납부합니다만 또 많은 업체의 경우에는 대부분 행정심판을 청구하거나 아직 소송까지 한 사례는 제가 못 봤습니다만 행정심판청구가 많이 들어옵니다. 그러면 이러한 절차를 다 밟다 보면 보통 한번 위반사항을 적발해서 과징금 문제가 종결될 때까지 보통 3개월 내지 4개월 걸립니다. 그러면 1년에 한 3.4번밖에 못 물린다는 얘기입니다. 그러면 그 사람은 550만원의 과징금을 물으면서 운영을 했을 적에 자기 회사에 적자나는 것하고 비교를 하게 됩니다.

그래서 예를 들어서 업체의 입장에서 보면 일반적으로 이렇게 됩니다. 운영을 함으로써 들어오는 수입이 가변비용을 커버하지 못한다면 운영을 업체 측에서는 안하게 됩니다. 이 가변비용이라는 것은 가장 큰 포션이 인건비입니다만 지금 버스업체에서 주장하는 바에 의하면 인건비가 전체 버스업체 운영의 약 73% 정도를 차지한다는 얘기입니다. 거기에다가 유류

비가 있죠, 정비비, 세차비, 감가상각비 여러 가지 세금관계, 또 수입이 있으니까 세금관계도 따라가기 마련입니다. 그래서 기본적으로는 수입이 가변비용을 커버하지 못하면 운영을 안 하는데 거기에다가 과징금이라고 하는 고려변수가 또 하나 붙어있기 때문에 수입 마이너스 가변비용이 과징금을 초과한다면 이 사람은 분명히 운영을 합니다. 그러나 과징금에 미달된다면 이 사람은 운영을 포기하게 될 것입니다. 그런데 이 사람들의 경우에 보면 과거의 심한 경우에 저희가 고발도 해보고 그 사람들이 검찰에 끌려가서 조사당하고 하는데 보통 벌금 100만원, 200만원 이 정도 받는데 그 사람들은 벌금 받는 것에 대해서 그렇게 큰 걱정을 안 합니다.

그러니까 이 사람들은 뭐냐 하면 예를 들어서 이런 주장입니다 그 사람들 주장이, 주장이라고 하는 것은 이상합니다만 정밀한 실태는 저희가 분석을 하고 있습니다만 저희가 개략적으로 보니까, 예를 들어서 인건비에 대해서 버스운전기사 그러면 버스가 1대당 운전기사를 2.44명을 두도록 되어 있습니다, 법상 기준이. 그러면 버스운전기사의 평균 임금이 얼마나 하면 156만원입니다. 그러면 2.44명이니까 버스운전기사만 하더라도 월 350만원이 나가는데 이것이 1년이면 4,200만원 되지 않습니까? 그러니까 그 사람들 1년 동안에 운영 안 해서 550만원 과징금 물고 나는 운전기사해서 운영 안함으로써 떨어지는 것만 해도 손실을 예방하는 것이 4,200만원이다 그런 얘기에요, 그 사람들 얘기는 말이죠. 그런 입장인 것 같습니다.

다음에 여기에 따른 저희 대책은 그래서 이번에는 중대한 운행계통에 대한 위반사항에 대해서는 전 업체를 전부 검찰에 고발할 예정입니다. 고발을 하고 다음에 지금 建交部에다

질의를 해 봤습니다. 과거에 노선을 임의로 폐지한다든지 이러한 업체에 대해서 직권으로 저희가 허가 취소한 적이 한 번도 없습니다. 그것은 서울시뿐만 아니라 전국의 6대도시가 마찬가지입니다. 그래서 지금 현행 규정상 보면 약간 애매모호하게 되어 있습니다. 법에서는 중대한 운행계통 위반인 경우에는 면허를 취소할 수 있다라고 해놓고 다음에 시행규칙에서는 취소할 수 있는 사유에 대한 적시가 없고, 다만 과징금을 물릴 수 있는 그런 사례만 적시를 해 봤는데 그 사례를 보면 거기에 중대한 운행계통 위반사례가 꼭 적시가 되어 있습니다. 그러니까 법에서는 할 수 있다라고 되어 있지만 시행규칙상의 명시규정에서는 또 그것이 없기 때문에 과연 그러면 우리가 그것을 취소했을 적에 행정심판이나 행정소송에서 우리가 이길 수 있겠느냐?

그래서 그런 문제를 가지고 지금 建交部에다 질의를 해 봤습니다. 그래서 建交部の 질의회시결과를 보고 꼭 그대로 해서 바로 직권취소를 한다는 얘기는 아닙니다만 직권취소를 하는 강력한 방안도 강구를 해나가겠다, 저희는 생각 같아서 이것은 시민을 우롱한 것이기 때문에 업체들에 대해서 전원 이번에 직권취소를 하고 싶습니다만 직권취소를 당장 했을 경우에 시민들의 불편이라는 것을 저희가 또 감당할 수가 없기 때문에 예를 들어서 市에서 계속적인 방향을 지난번에 얘기했습니다만 공영버스를 투입하게 되면 그때는 대체수단이 충분히 있기 때문에 그때 가서 똑같이 그런 식으로 불법 형태를 보이는 업체에 대해서는 바로 직권취소를 적극적으로 하는 방안을 검토해 나가려고 생각을 하고 있습니다.

○委員長 金永春; 그 다음 이어서 교통관리실장 계속해서 답변해 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 李浩助; 계속해서 답변 드리겠습니다. 李智文 委員님 교통카드 호환계획 관계는 끝난 뒤에 交通企劃官이 계속 답변 드리도록 하겠습니다.

버스 도착안내시스템 관계, 케이블TV 작동 안하는 사항이라든가 통행량이 적고 배차시간이 긴 구간에 시범실시 해야 된다는 사항에 대해서 저도 李委員님 생각과 동감이라고 생각됩니다.

지금 도심에 혼잡이 심하고 해서 짧은 구간도 예정시간을 이야기해 놓고도 또 막히면 안 맞고 하는 그런 상태로 봐서 시범시행 구간이 도심보다는 좀 변두리, 이렇게 구간이 길고 배차시간이 긴 장소에 실시해야 되지 않겠나 그렇게 저도 생각을 합니다. 그러나 현 상태에서 여러 가지 목적인 바가 제대로 나타날 수 있는지 시간을 한 6개월 정도 본다면 검증할 수 있지 않나 그렇게 생각이 돼서 이 기간 동안 충분한 시험과 성능검토를 해서 앞으로 확대방향에 대해서는 별도로 대책을 강구토록 하겠습니다.

○李智文 委員; 우리 市費는 하나도 안 들어가고 있는 것이지요?

○交通管理室長 李浩助; 그렇습니다.

○李智文 委員; 지금 현재 관리는 누가 하고 있습니까?

○交通管理室長 李浩助; 버스조합하고 회사하고 계약으로 추진하고 있습니다.

인력이 부족하고 전문직이 交通企劃課에 부족하다는 말씀을 주셨습니다. 부족한 인력에 대해서는 인사부서와 협조해서 가능한 한 빨리 채우도록 노력하면서 전문직이 交通企劃課에 부족한 사항에 대해서는 사실상 전문직을 각 課에 배치를 했습니다만 지나 交通企劃官이 전문적인 뒷받침에 대해서는 수

시로 활용을 해서 하기 때문에 크게 운용하는 데는 문제점이 없다고 생각합니다. 그러나 앞으로 전문직 운용관계에 대해서는 청사도 옮기는 과정에서 여러 가지 제도개선을 통해서 더욱더 풀로 관리할 수 있는 방안을 검토를 하고 있습니다.

○李智文 委員; 교통전문직 그것을 말하는 것입니까?

○交通管理室長 李浩助; 그렇습니다. 계약직입니다.

○李智文 委員; 급이 5급인가요?

○交通管理室長 李浩助; 가급부터 바급까지 있는데 그 급은 봉급기준이라든가 그런 것으로.....

○李智文 委員; 1년 계약직이라 그 말씀이지요? 그러면 지금 交通企劃課 과부족이 계속된 것인지 아니면 있었는데 그분들 계약이 안 돼서 된 것인지 그것에 대해서 답변해 주십시오.

○交通管理室長 李浩助; 전체적으로 교통전문직이 부족한 것은 지난번 모집과정에서 25명을 모집하려고 했습니다만, 봉급수준에 대해서 가급부터 바급까지 있는데 그 급에 따라서 자격요건을 갖춘 사람들을 모집하도록 되어 있습니다. 그런데 지난번 모집때 일부 급에서는 자격요건에 미달한 사람이 있기 때문에 모집을 못했습니다. 이 사항들은 빠른 시일 내에 검토를 해서 모집하는 과정에서 충원토록 하겠습니다.

洪性龍 委員님께는 이따 들어오시면 답변 드리도록 하겠습니다.

鄭炳仁 委員님께서 2001년까지 모범택시로 전환하는 데 대해서 시민에 대한 위화감 문제를 말씀하셨습니다. 아시다시피 서울의 택시가 여러 가지 친절한 면이라든가 그런 측면에서 많은 지적을 받고 있습니다. 그것은 요금수준도 그렇고 또 교통 혼잡 문제라든가 그런 문제도 있고 해서 사실상 택시기준 대중교통수단으로 운영이 되고 있지 않나 그렇게 생각이

됩니다. 지금까지는 일반 대중교통시설이 여러 가지 열악한 그런 상태에서 택시를 고급화해서 본래의 기능으로 회복하기에는 방금 委員님께서 질문해 주신 바와 같이 위화감이 많았다고 생각합니다.

그러나 서울의 대중교통이 버스가 정시에 온다든가 친절하다든가 그런 여러 가지 측면이 있지만 그러나 시설은 어느 정도 고급화되고 있고, 앞으로 대폐차를 통해서 냉방화를 한다든가 고급화하기 때문에 차차 되도록 하고, 지하철도 5호선까지 개통돼서 대중교통이 전보다 많이 나아졌다고 생각합니다.

그래서 택시관계는 여러 가지, 외국사람들이 우리나라에 와서 제일 문제로 지적하는 사항들이 택시가 불친절하고 불결하고 그런 측면에서 지적을 많이 하고, 또 앞으로 2000년도 되면 ASEM이라든가 월드컵 관계도 있기 때문에 택시관계는 근본적으로 대중교통수단이 갖추어지고 또 선진화 되는 방향에서 병행해서 고급화시켜 나가야 된다는 그런 생각으로 개인택시를 2001년까지 모범택시로 전환하는 방향으로 하고, 또 전환하면서 모두 다 무선호출 망을 부착시켜서 모범화 시키려고 추진을 하고 있습니다. 그런 과정에서 일부 이용자들이 요금이 비싸다든지 그런 불편도 느끼겠습니다만, 다 한꺼번에 하는 것이 아니고 2001년까지 연차적으로 하기 때문에 그 과정에서 일부 불편한 면도 있겠습니다만, 하나의 택시가 고급 교통수단으로 나가야 하는 과정이라고 생각해서 이해를 해 주시면 고맙겠습니다.

○鄭炳仁 委員; 제가 보충질문을 하겠는데 우리 室長님 생각은 그러면 2001년까지 모범택시화가 다 된다는 것이 우리 시민들에게 참말로 도움이 되고 서울시 교통정책에 부합한다고

생각하고 지금 답하시는 것입니까?

○交通管理室長 李浩助; 鄭委員님 말씀하시는 바와 같이 조금 전에도 답변 드렸습시다만, 현재 택시가 7만대 가까이 되고 영업률이 한 69% 되고 사실상 타기도 어렵습니다. 그래서 교통수요관리 측면에서도 그렇고 택시가 항상 필요할 때 탈 수 있도록 하는 그런 수준으로 실차율 관계도 조정이 되고 또 수준도 좀 높아져서 고급 교통수단으로 기능을 갖도록 하고 앞으로 여러 가지 국가 大事와 관련해서도 관광객이라든가 택시를, 승용차를 이용하는 사람들도 택시를 바로 이용할 수 있고 편리하다면 승용차를 안 가지고 나오는 교통측면도 있고 해서 택시의 고급화를 추진하고 있습니다만, 고급화 정책은 저희 市에서도 작년 8월에 택시정책을 발표를 하면서 고급화 추진을 발표했습니다만, 정부 행정쇄신위원회에서도 정부 단위에서도 建交部라든가 유관기관의 협의를 거쳐서 2001년까지는 모두 고급화해야 된다는 정부 방침도 있고 해서 여러 가지 종합해서 서울 市에서 이렇게 고급화 2001년까지는 해야 되겠다는 시책을 추진을 하고 있습니다.

○鄭炳仁 委員; 이 부분에 대해서 다시 한 번 우리 전체 시민의 수준을 맞춰서 재검토해서 꼭 2001년도까지 모든 택시가 모범택시로 전환해야 옳은지 안 그런지, 반반이라든가 1/3 정도는 일반택시로 두고 2/3는 모범택시로 전환하는 것이 좋지 않느냐 하는 본 위원 생각인데 다시 한번 두뇌를 가진 우리 직원들이 중지를 모아 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 李浩助; 알겠습니다.

2001년까지 계획을 연차적으로 하고 있습니다만, 지난해 1,500대를 했고 금년에 5,000대 가까이 하려고 합니다. 그렇게 연차적으로 추진하는 과정에서 방금 말씀하신 대로 시민

들의 여론을 수렴해서 정책 추진해나가는 데 대해서 융통성 있게 추진할 것을 말씀드립니다.

불법주차 단속에서 할당제 관계를 말씀을 하셨습니다. 지적하신 대로 민선 이후에 주차단속이 일부 해이해진 면도 있고 해서 양적인 측면에서 민선 이전과 많은 차이가 있다고 분석을 하고 있고, 또 교통관리 측면에서도 불법주차 관계는 수요관리 측면이라든가 승용차의 과도한 이용 측면에서도 이 시책은 계속 주차장을 넓혀 나감과 더불어 불법주차는 계속 단속이 되어야 한다고 생각합니다.

그러나 일부 구청에서 민원과 관련해서 이렇게 단속실적이 굉장히 저조한 측면이 있습니다. 전에는 하루에 단속원들이 30건 이상씩 단속을 했습니다만, 특히 어떤 區에 따라서는 하루에 10건 미만도 있는 것이 사실입니다. 그래서 15건 정도로 제시를 했습니다만, 이런 사항들에 대해서는 하나의 방향으로 이렇게 이해를 해 주시고, 어떤 구체적으로 할당을 줘서 무리하게 단속을 하는 것은 하지 않도록, 시민들이 불법주차 단속에 대해서 주차단속원들이 민원을 일으킬 수준으로까지 하는 무리한 단속은 하지 않도록 지도해 나가도록 하겠습니다.

운수종사자 복지센터 관계는 금년도 예산 책정하는 과정에서 交通委員會에서는 삭감이 되었습니다만, 豫決委員會에서 부활이 됐습니다. 이것은 常任委員會에서도 위원님들께 말씀을 올렸습니다만, 우리 택시라든가 버스라든가 가장 문제점이 불친절하고 또 난폭운전 하고 합승행위라든가 하나의 버스나 택시를 운영하는 기사 분들이 어려운 직업이지만 그러나 시민들에 대한 서비스를 제공하는 공공적인 측면도 있기 때문에 하나의 그런 자질 측면에서 여러 가지 수준을 높여야 되

지 않겠느냐, 그러나 단순히 교육만 시켜서 될 사항은 아니고 그들에게 하나의 복지적인 측면도 뒷받침해 주면서 자질측면으로 여러 가지 부탁도 드려야 되지 않겠느냐 하는 측면에서 이 복지센터는 꼭 필요하다고 생각을 하고 있고, 또 아까도 말씀드렸습시다만, 앞으로 서울시의 버스라든가 택시라든가 종사자들의 친절관계는 2000년도에 있게 되는 국가 大事와 관련해서도 수준을 높여야 되겠다는 측면도 있고 해서 이 사업은 오래 전부터 서울시가 계획했었습니다만, 주차문제도 있고 전에 交通委員會에서 李始英 委員님도 형평성 문제도 지적해서 계속 미뤄왔던 사항입니다만, 그런 여러 가지 측면을 고려해서 지금 저는 어렵지만 서울시에서 예산을 투자해서라도 복지센터가 필요하다고 생각해서 豫決委員님들께 간곡히 부탁을 올려서 예산이 확보되었다는 것을 널리 이해해 주실 것을 말씀드립니다.

○鄭炳仁 委員; 운수종사자만 복지센터가 필요하고 다른 일반 서비스업에 종사하는 사람들도 운수업에 종사하는 이런 분들보다 더 영세하고 어려운 직업이 서울시내에 많이 있습니다. 그러면 그분들도 복지센터를 해 주고 교육도 시키고, 예를 들어 음식점에 참말로 외국손님이라든가 가까이서 서비스해야 될 그런 종업원들에 대한 복지센터라든가 교육관이라든가 이런 것이 더 시급하고 필요하다고 생각하는데 꼭 운수종사자에 대한 복지센터를 건립한다는 것은 형평성 문제도 대두되고 막대한 서울시 예산이 88억원이나 투자되는 것을 꼭 투자해야 되는 것인지 한번 설명을 해 주십시오.

○交通管理室長 李浩助; 복지센터 관계는 조금 전에도 말씀을 드렸습시다만 서울시 교통정책과 관련해서 여러 가지 시설개선이라든가 그런 것도 중요하지만 제일 처음에 접하게 되는

것은 버스는 기사가 친절하다든가 버스를 정시에 오도록 한다든가 또 택시를 타면 바로 친절하게 손님을 모시도록 한다든가 하는 교통관계, 서울시민 모두 하루의 통행인구가 지금 2,700만 정도로 잡고 있습니다. 지하철도 마찬가지로 2,700만 되는 과정에서 버스가 35%정도 차지하고 택시가 14% 정도 차지하고 있습니다. 그런 측면에서 생각해 볼 때 이렇게 모든 시민들이 질타하는 교통시설에 대해서 친절하고 또 타기에 편리한 여러 가지 그런 면을 갖춰주는 것이 다른 측면보다는 시급하다고 생각을 해서 交通管理室에서는 금년도 꼭 필요한 사업으로 책정을 해서 豫決委員會에서 예산을 확보해서 추진하고자 하는 사항입니다.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다. 보충질문 하나만 하겠습니다.

지금 복지회관 문제 때문에 제가 한 마디만 하겠습니다. 이것은 서울시 일반회계입니까, 아니면 특별회계에서 하는 것입니까?

○交通管理室長 李浩助; 특별회계입니다.

○李始英 委員; 어떤 특별회계입니까? 내용이 뭐니까?

○交通管理室長 李浩助; 교통관리특별회계입니다.

○李始英 委員; 그러면 혼잡통행료나 기타 이런 수입에서도 그것을 할 수 있네요, 그렇죠?

○交通管理室長 李浩助; 네.

○李始英 委員; 그러면 특별회계가 생긴 재원이 어디입니까? 특별회계 돈이 어디에서 나오느냐고요.

○交通管理室長 李浩助; 업무보고 세입에서, 아까 설명을 올렸습니다만.....

○李始英 委員; 알고 있습니다. 본위원이 얘기하는 것은 왜

그러느냐 하면 지금 복지회관 문제에 대해서는 交通管理室長께서는 명쾌한 대답을 못해요. 왜 지난번 저희 상임위원회에서 예산을 심의할 때도 이 문제를 명쾌하게 대답을 못했기 때문에 전액 삭감을 했던 것입니다.

交通管理室이 탁월해서 우리 常任委員보다 豫決委에 가서 이것을 부활을 시켰어요. 본위원이 묻는 것은 부활시킨 것은 좋아요. 지금 室長님 말씀은 명쾌한 대답이 아니에요. 어물쩍 그냥 넘어가고 그들이 어렵고 힘들기 때문에 양질의 서비스를 받기 위해서 이렇게 복지회관을 해야 되지 않느냐 했는데 그 예로 들어보면 지금 잠실에 있는 교통회관 말입니다. 그것은 본위원이 알기로는 스스로 만들어진 회관으로 알고 있어요. 서울市에서도 응당 지원을 했겠죠. 하지만 지금 저렇게 훌륭한 정말 요지에 저런 회관이 서 있는 것입니다. 그와 마찬가지로 교통회관으로 인해서 이루어진 모든 수입금이 엄청나요. 그 진위에 대해서 본위원이 지난 95년도에도 교통회관에 대한 문제점과 내용을 전부다 얘기를 했습니다만 지금 감독관 청인 서울市에서는 그것을 전혀 손을 대지를 못하고 있어요. 얼마든지 자급자족 할 수 있는 회관을 지을 수도 있다고 본위원은 생각을 합니다. 그러면 여기 개인택시도 포함됩니까?

○交通管理室長 李浩助; 네.

○李始英 委員; 전체 택시 업을 하시는 분은 다 되고요, 용달차는?

○交通管理室長 李浩助; 다 됩니다.

○李始英 委員; 그러면 종합운수 택시나 용달차는 전부 이런 사람들이 복지회관을 짓는 것 아닙니까?

○交通管理室長 李浩助; 다 이용할 수 있습니다.

○李始英 委員; 이용할 수 있죠? 앞으로는 이런 문제에 대해

서는 마인드를 가지고 명쾌하게 대답해 주세요. 본위원 이하 우리 교통위원회 위원들은 상임위원회에서 명쾌한 대답을 듣지 않았기 때문에 예산을 전액 삭감이 된 것을 예결위에 가서 살렸어요. 그러면 우리 상임위원회 위원들은 예산을 삭감할 때는 그 내용을 몰라서 삭감한 것이고 예결위에 있는 위원들은 이것이 타당성이 있기 때문에 해 준 것이란 말입니다. 그러면 서울시 교통정책에 있어서 우리 위원들보다 예결위원들이 더 잘 아는가요? 이것은 아니지 않습니까? 그 이후에 실장님께서 저희들 위원들한테 이 문제에 대해서는 한번쯤 간담회나 기타 명쾌한 대답을 해 줘야 돼요. 그냥 어물쩍 넘어가고 후반기 상임위가 전체 바뀔 텐데 하는 이런 의도도 있지 않습니까? 室長님, 안 그래요? 앞으로는 議會를 경시하는 풍조, 어물쩍 넘어가는 풍조, 이런 것을 만약에 한다면 본위원은 꼭 짚고 넘어가도록 하겠습니다. 아무튼 복지회관이 이루어진다는 것은 대단히 잘한 것이라고 생각하는데 눈여겨보겠습니다. 잘 추진해 주십시오.

이상입니다.

○交通管理室長 李浩助; 알겠습니다.

다음에 부설주차장 현황조사 관계는 2월 중순까지 다 조사해서 하려고 했습니다만 지금 구청에서 저희들 계획보다 조금 늦어지고 있습니다. 그 결과 나오면 정리해서 자료로 드리도록 하겠습니다. 거주자 우선주차제 실태 자료관계도 자료를 별도로 드리도록 하겠습니다. 혼잡통행료관계는 서울시에서 여러 가지 세입관계를 상업은행을 관행으로 이용을 하고 있습니다. 그런 사항을 이해를 해 주시고.....

○鄭炳仁 委員; 아니 혼잡통행료 하루에 얼마씩 들어오죠?

○交通管理室長 李浩助; 하루에 6,000만원 들어오고 있습니다

다.

○鄭炳仁 委員; 6·7,000만원 들어오고 있죠? 그러면 이것이 예를 들어 5,000만원짜리 매일 적금식으로 들어서 타 은행에 경쟁 입찰해서 하면 훨씬, 이 구좌를 보니까 상업은행의 기업 자유예금, 이것은 전혀 이자가 안 붙어요. 제일 싼 것이에요. 이것에 대해서 아는 사람이 있는가 몰라도.....

○交通管理室長 李浩助; 상업은행으로 일단 예산이 들어가면 상업은행에서 아마 작년에 우리 市議會에서 문제를 제기해서 市 전체의 자금운용관리에 대해서 천차별로 얼마 정도는 자금을 어떻게 운용한다, 이자율관계를 전체 다 일반예금으로 하는 것이 아니고 어떤 것은 이율을 높은 데로 넣고 해서 전체 총괄적으로 운용하고 있는 것으로 알고 있습니다.

○鄭炳仁 委員; 交通管理室에서 전부 예측하는 것 아닙니까? 특별회계는 交通管理室에서 운용하는 것 아닙니까?

○交通管理室長 李浩助; 계정관리는 저희들이 하고 자금 전체 관리는 財務局에서 하고 있습니다.

○鄭炳仁 委員; 예를 들어서 돈이 은행에 매일 입금되면 그것이 바로바로 財務局으로 빠져나간다는 얘기입니까, 통장만 남고?

○交通管理室長 李浩助; 네, 그렇습니다.

○梁敬淑 委員; 혼잡통행료를 사용하는 사용용도는 지정이 안 되어 있던 말이죠? 교통예산에 맡기겠다는 것입니까, 필요에 따라서?

○交通管理室長 李浩助; 그래서 아까 혼잡통행료 말씀을 하셨는데 혼잡통행료는 특정한 세입이기 때문에, 특히 남산1·3호 터널을 다니면서 통행료를 내는 사람들의 정서를 생각해서 별도로 시내버스 개선에 사용하는데 그것도 특정해서 특

히 앞으로 교통 불편 지역에 버스노선을 신설한다든가 시영 버스를 운행할 때 그때 중점적으로 사용하는 것을 조례에 개정안을 만들어 놓고 다음 회기 때 위원님 여러분들의 심사를 받도록 그렇게 추진을 하고 있습니다. 지금은 교통관리특별회계에 같이 들어가서 계정에 구분 없이 쓰고 있습니다.

○鄭炳仁 委員; 아까 본위원이 자료요구 중에 거주자 우선주차제 실태하고, 우선주차제 하면서 요금 들어온 것이 있죠, 구청별로?

○駐車計劃課長 尹準炳; 區에서 전체수입으로 들어가는 것입니다.

○鄭炳仁 委員; 그 자료를 받을 수 있죠?

○駐車計劃課長 尹準炳; 네.

○鄭炳仁 委員; 어느 區 어느 洞에 하루에 얼마 들어왔다든가 여태까지 얼마 들어왔다는 자료 같이 주십시오.

○駐車計劃課長 尹準炳; 그렇게 하겠습니다.

○梁敬淑 委員; 지금 鄭炳仁 委員님 말씀에 조금 보충하면 거주자 우선주차제가 운행상이나 이런 문제가 상당히 많이 있습니다, 지역에. 종로구에도 한 지역에 시범실시를 하고 있는데 운영상의 문제점으로 드러나고 있는 것, 지금까지 시범실시를 해서 평가를 내려야 된다는 것이죠.

그와 동시에 鄭委員님께서 요구하신 자료에다 첨부해서 지금까지 실시한 평가보고서를 제출해 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 李浩助; 네, 알겠습니다.

○梁敬淑 委員; 폐단이 상당히 많아요.

○交通管理室長 李浩助; 梁敬淑 委員님께서 업무보고서 작성 절차를 말씀해 주셨습니다. 사실상 금년도 업무계획을 만들면서 3개년계획이라든지 작년에 추진한 업무 중에서 분석을 해

서 문제점도 보고를 하면서 이러이러한 문제점이 있기 때문에 내년도에는 이런이런 시책으로 긍정적인 것은 이런 것이기 때문에 발전시키고 부정적인 것은 이런 것이기 때문에 앞으로 시정하는 방향으로 하겠다 하는 그런 내용까지 포함되어야 되는 것으로 그렇게 생각이 됩니다. 그래서 저희들 업무계획 작성 절차는 이르면 내년 하반기부터 다음년도 예산을 책정하는 과정에서 하나의 뼈대가 추려지고 연말에 市議會 의원님들의 업무감사를 통해서 여러 가지 문제점도 지적받고 또 개선방향도 받는다고 생각합니다.

그래서 저희들 하고 있는 사항에 대해서 답변을 드린다면 문제점이라든가 그런 사항들에 대해서 보고드릴 사항은 연말에 사무 감사를 받으면서 위원님들께 지적을 받았지 않았나 생각이 되지만 그러나 다시 금년도 업무계획을 보고할 때는 하나의 업무흐름에 대한 반성 정도는 있어야 된다고 생각하면서 梁委員님과 인식을 같이합니다. 다음부터는 내년도가 되겠습니다만 이런 사항을 명심해서 업무계획 작성할 때 위원님들이 시책의 흐름을 명확하게 알 수 있도록 이렇게 작성하는데 유의를 하겠습니다.

교통종합대책에 있어서 불법 주·정차 단속건수가 늘었다면 환수 하겠다 하는 그런 사항에 대해서 모순이 아니냐 그런 말씀을 해 주셨습니다. 위원님 말씀과 같이 업무보고서 자체상의 형식논리로는 위원님 말씀이 맞습니다만 저희들이 보고한 취지는 민선 전보다 민선이후에 여러 가지 사정에 의해서 단속건수가 많이 줄었지만 작년 하반기에 어느 정도 교통소통 측면이라든가 시민들의 교통질서 관리측면에서 시책을 강화 추진하는 과정에서 단속건수가 늘었습니다만 아직까지는 그런 측면에서 부족하지 않았나 그렇게 생각이 돼서 주차

관리를 더욱 더 강화하는 그런 측면에서 환수를 하겠다는 그런 취지라는 것을 말씀을 드립니다.

예산관계에 대해서 여러 가지 지적을 해 주셨습니다. 순세계 잉여금 관계라든가 세입예산을 제대로 잡지 못했다는 사업 계획을 수립하는 데에서도 특히 지난해 버스지원 문제라든가 그런 문제, 이런 문제에 대해서 치밀한 계획을 가지고 세계잉여금이, 또 불용이 발생하지 않도록 제대로 했어야 되지만, 그렇지 못한 점에 대해서 梁委員님이 지적해 주신 대로 반성을 합니다.

특히, 지난해 버스정책 관계에 있어서 대폐차 관계라든가 차고지 조성문제라든가 이런 사업들이 저희들 단독으로 되는 사항들이 아니고 업계의 협조와 또 더구나 차고지 문제 같은 것은 그린벨트 관계, 건교부 협조문제, 기타 여러 가지 우리 행정 관제라든가 패턴에 대해서 문제도 있었고 저희들도 계획이 치밀하지 못했다는 것을 말씀드리면서 특히, 금년에도 버스차고지 조성문제라든가 대형화 계획 추진관계, 이런 것도 사실상 위원님들께 부탁말씀을 드려서 예산은 확보를 했습니다만, 추진과정에서 建交部の 정서라든가 또 버스업계의 대형화에 대한 협조문제, 이런 문제에 있어서 상당히 어려움이 있다는 것을 솔직하게 말씀을 드립니다. 이러한 사항들에 대해서 저희들 열과 성을 다해서 계획된 시책들이 제대로 추진되도록 하고, 특히 내년도 사업계획 할 때는 이런 현실적인 사항들을 종합적으로 판단해서 특히 예산편성에 있어서 이런 여러 가지 모순들이 반복되지 않도록 최대한 노력을 하겠습니다.

혼잡통행료 관계에 대해서는 지난번 임시회 때도 梁委員님께서 지적해 주셨습니다. 저희들 혼잡통행료를 추진하는 과정

에서 시행효과 등에 대해서 특히 교통량 조사라든가 우회도로 교통여건이라든가 이런 사항에 대해서 사전에 객관적인 교통기관으로 하여금 방법에 있어서 정확하게 사전 자료를 준비를 하고 또 시행한 이후에도 그렇게 시민들이 객관적으로 신뢰할 수 있는 기관으로 하여금 정확하게 조사해서 위원님 여러분들께나 시민들이 정말로 신뢰할 수 있는 그런 발표자료가 되는 것이 타당하다고 생각합니다만, 미처 그런 사항까지 준비하지 못하고 저희들이 서울시의 여러 가지 행정 테두리 내에서 市政開發研究院에 사전 조사한 자료, 또 사후에 교통량 조사 등을 통해서 속도관계, 교통량 관계, 이렇게 조사를 해서 발표를 한 바 있습니다.

그러나 그런 내용들에 대해서 우리 행정 공무원들이 한 것이 아니고 교통관계 전문 박사 이런 사람들이 했기 때문에 양심적으로 조사를 했고 저희들도 그런 내용에 대해서 어떤 시책적인 욕심에 의해서 압력을 가했다든가 그런 것은 추호도 없다는 것을 말씀을 드리면서, 앞으로 이런 문제들에 대해서는 조사방법이라든가 조사기관이라든가 조사기법이라든가 그런 문제들에 대해서 시민들이 신뢰를 하고 특히 위원님 여러분들도 신뢰할 수 있는 그런 방법을 사전에 설명도 올리고 또 제도적으로 보완될 수 있도록 노력을 하겠습니다.

95년도에 혼잡통행료 관계 수입을 100억원으로 했고 다시 300억원으로 산출된 근거관계를 말씀을 하셨는데 100억원 관계에 대해서는 제가 자료를 아직 보지를 못했습니다만, 필요하면 자료를 별도로 드리도록 하겠습니다.

그러나 300억원으로 잡은 것은 저희들이 처음에 산출할 때는 하루에 남산 1·3호 터널에서 교통량 감축 정도가 한 13% 정도 봤습니다만, 지금은 배 수준 정도의 감축효과가

있어서 하루에 1억원 정도 수입이 될 것으로 생각했습니다만 6,000만원 정도 수입이 잡히고 있고, 施設管理公團에서도 하루에 6,000만원 정도밖에 수입이 되지 않고 있기 때문에 목표를 조정해야 되겠다 해서 160억원 정도로 목표를 내부적으로 조정한 바 있습니다.

이러한 사항에 대해서도 정확히 산출근거를 갖도록 하고 산출근거 내용에 대해서는 별도로 자료를 드리도록 하겠습니다.

버스업체 실태조사와 시민단체들의 조사보고서 이런 내용들에 대해서 질의를 해 주셨습시다만, 버스업체.....

○梁敬淑 委員; 시민단체 것은 됐고요, 있으니까. 서울시 자체 실태조사 했잖아요, 몇 달 전부터? 그것을 밝히고 있지 않다고요.

○交通管理室長 李浩助; 이 관계는 버스개선기획단에서 하고 있고, 아마 위원님들께 말씀드려서 소위원회 할 때 버스개선기획단장이 참석해서 보고를 드리도록 되어 있는 것으로 알고 있습니다. 그때 보고를 드리겠습니다만, 지금 제가 보고 받기로는 지금 전체 업체에 대한 실사를 해서 작년도 버스업계의 수입에 대한 종합적인 검증을 하고 있고, 종합적으로 분석이 되려면 3월초 내지 중순 정도는 되어야 되지 않겠느냐 그렇게 생각이 됩니다. 자료관계는 아마 종합적으로 분석된 자료와 같이 보시는 것이 위원님들 정책적인 자료 활용하는데 도움이 될 것 같고 저는 그렇게 생각합니다만, 이 관계에 대해서는 梁委員님께서 모레 버스개선기획단장이 설명을 할 때 저도 말씀을 드리겠습니다만, 다시 한번 자료를 확인해 주시면 고맙겠습니다.

○梁敬淑 委員; 자료를 계속 요구해도 내놓지를 않고 있어요.

○交通管理室長 李浩助; 그렇습니다. 저도 자료를 한 번 봤습

니다만, 버스업계의 수입이 노선에 따라서 굉장히 높은 곳도 있고 낮은 곳도 있습니다. 그래서 이 자료는 시민들의 관심이 굉장히 예민한 사항이기 때문에 수입실태에 대해서는 분석적인 자료와 함께 시민들에게 알려지고 위원님들께 종합적으로 판단할 수 있는 그런 자료가 되어야 저희들 시책측면이라든가 위원님들 정책 판단하는 데도 도움이 될 것이라고 생각합니다.

그래서 지금 상태에서 자료를 보시면 말씀드린 바와 같이 어떤 곳은 굉장히 수입이 낮고 어떤 곳은 굉장히 높기 때문에 전체적인 흐름을 같이 볼 수 있도록 자료를 드리는 것이 정책적인 판단을 하는데, 이렇게 말씀을 드리면 죄송합니다만, 중심을 잡으시는데도 도움이 될 것이라고 생각해서 그렇게 이해를 해 주시고 그런 저희 交通管理室 애로점이 있는 것을 이해해 주시면 고맙겠습니다.

그러나 빠른 시일 내에 그런 자료를 정리해서 위원님 정책 판단 하는데 차질이 없도록 드리도록 하겠습니다.

전용차선제에 대해서 여러 가지 민원도 있고 위원님도 지적을 하셨습니다. 그래서 지난해 5.13 교통대책을 발표하면서 제일 중요한 정책방향이 대중교통 우선시책으로 버스전용차선을 대폭 확대하는 것으로 했고, 그 동안 계획된 노선대로 출퇴근 시간대에 하는 것도 전일제로 하는 방향에서 추진을 하다가 보니까 일부 민원사항도 있어서 많은 시정도 있었습니다. 그러나 아직도 일부 민원사항도 있고 해서 지금 전용차선제에 대해서, 죄송한 이야기입니다만, 전문적인 측면도 있고 해서 市政開發研究院에 용역도 주고 내부적으로 점검도 하고 있습니다. 그래서 점검한 사항에 대해서 시급한 것은 시정토록 하고 종합적으로 발전시킬 사항들은 市政開發研究院

의 용역결과가 나오는 대로 종합적으로 개선시켜 나가도록 하겠습니다.

그러나 당장 시급하게 민원측면에서 개선을 요하는 사항에 대해서는 交通管理室 전문직 직원으로 하여금 현장 확인을 해서 警察廳과 협의해서 바로 시정되도록 하겠습니다. 서울시 교통여건이라든가 각종 통계관계에 대해서 말씀을 하셨는데 이 관계는 산출기초라든가 그런 문제가 있기 때문에 구체적으로 자료로 드려서 위원님께 설명을 올리도록 하겠습니다.

○委員長 金永春; 보충질의 더 하십시오.

○梁敬淑 委員; 몇 가지만 지적하겠습니다.

예산관련 부분에 대해서 절대 반복되지 않도록 하시겠다는 약속을 하셨기 때문에 꼭 지키시기 바라고, 특히 100억원에서 300억원, 또 실시해 보니까 160억원, 이렇게 몇백억원씩 왔다갔다하는 부분에 대해서 정말 주의를 하셔서 철저하게 검토해서 예산을 책정하고 잡아야지 이렇게 혼잡통행료를 비롯해서 대부분의 예산 추정을 세입은 과소책정하고 비현실적이고 형식적으로 책정해서, 그러면 당연히 또 그렇게 되면 불용액이나 순세계잉여금이 과다하게 발생해서 계속적으로 이것이 악순환이 되는 그런 부분은 꼭, 제가 비난하기 위한 것이 아니라 내년부터는 진짜로 바뀌 달라는 것입니다. 그 부분을 명심해 주시고.

혼잡통행료 부분에 있어서 용역 담당자를 다음 회기 때 반드시 출석시켜 주십시오. 市政開發研究院에서 아까 여러 가지 통계자료를 발표했는데 그 통계근거를, 박사라는 사람, 담당하는 박사라는 사람이 나와서 답변해서 여러 가지 조사방식이라든지 해명을 할 수 있고 또 언론에다가 보도자료를 냈지 않습니까, 서울시에서? 몇 % 늘었고 줄었고, 통행량이나 주

행속도. 그 근거에 대해서 분명히 납득할만한 해명을 들어야 합니다. 그러니까 출석시켜 주세요. 그래서 여러 가지 질문을 하겠습니다. 그러니까 준비해 주시고.

또 하나 자꾸 우려스러운 말씀을 몇 말씀드리면 혼잡통행료 추진, 주행세 도입이라든지 기타 전용차선 도입이라든지 교통정책의 전반적인 문제를 다 市政開發研究院에 용역을 주고 있는데 상당히 우려스러워요. 市政開發研究院이 지난번에도 지적했지만 사실상 서울시에서 의도하는 것을 뒷받침해 주는 연구를 하고 있다는 굉장한 의혹을 받고 있습니다.

그리고 제가 市政開發研究院에서 나온 용역결과의 대부분을 검토해 봤어요. 그런데 거기에서 나온 것들이 상당히 비현실적인 것도 많습니다. 정말 현실적으로 도입하기에는 무리가 있는 부분도 많은데 특히 서울시에서는 교통정책에 있어서만 큼은 거의 대부분 수용을 해 오고 있더라고요. 너무 지나치게 과신하고 있고, 그쪽을. 그리고 市政開發研究院의 교통연구자들이 몇 명 되지 않아요. 그러면 이 몇 명 되지 않는 석·박사들한테 이렇게 과도한 연구용역을 계속적으로 주는 것이 제대로 된 연구결과가 나올 수 있겠는가라고 했을 때 다른 나라에 시행되고 있는 것이라든지 이런 연구의 깊이라든지 실제 조사를 철저하게 하는 부분이 미흡할 것이라는 상식적인 생각이 듭니다. 너무 과도하게 많이 의지하고 있고 또 예산도 너무 과도하게 그쪽으로 집중적으로 용역비가 나가고 있고, 또 서울시에서 출자해서 만든 연구기관이기 때문에 신뢰성에 있어서도 官을 그냥 대변한다는 의혹을 받고 있어요.

그렇기 때문에 시민단체를 포함한 제3기관에 용역을 많이 주고 크로스 체크가 될 수 있도록, 중요한 시책에 있어서는 1·2억원의 용역비가 더 들어갈지라도, 지금 시민들한테 혼잡

통행료 확대실시하게 되면 몇천억원을 더 걷어야 되거든요. 그러면 몇천억원을 더 걷어야 되는 중요한 정책을 결정함에 있어서 市政開發研究院이 혼잡통행료를 도입해야 된다고 주장했었고, 혼잡통행료를 도입하니까 이렇게 많이 교통이 바뀌었다고 스스로들이 주장하고 있고 통계자료를 내고 있고 앞으로 더 확대해야 된다는 기관에다가 계속적으로 용역을 주고 있고 예산을 낭비하고 있다라는 그런 우려가 있습니다.

그러니까 제3기관이나 이런 데도 용역을 서로 줘서 타당성 있고 좀더 심도 있게 그리고 현실적으로 조사가 될 수 있는 방안을 반드시 강구하셔야 됩니다. 그래야지 설득도 되고 이해가 되고 또 시민들한테도 납득이 됩니다. 시민들한테 몇천억원의 부담을 앞으로 부과시키려는 정책을 추진하면서 어떻게 의혹을 가진 한 용역기관에다 계속 과도하게 몇 명한테만, 같은 사람들이 다 하고 있어요. 제가 알아요, 財務經濟委員會의 소관부서가 市政開發研究院이었기 때문에 너무 속속들이 잘 압니다. 그러니까 그런 부분을 주의하시고 그것에 대한 대책도 강구를 하시기 바랍니다.

다음번에 이 혼잡통행료는 앞으로 확대 실시할 계획을 서울시가 갖고 있는 것 같은데 반드시 용역한 사람이 직접 출석해서 질문답변을 받도록 하고, 용역을 실질적으로 제대로 하고 있지 않았더라는 근거들이 여러 군데서 발견되고 있는데 그 부분에 대해서도 심도 있게 추궁을 하겠습니다. 답변하시기 바랍니다.

○委員長 金永春; 交通管理室長 답변하기 전에 시간이 상당히 많이 지연이 되고 있습니다. 室長께서 답변한 시간이 딱 1시간이 걸렸어요. 좀 요령 있게 핵심을 가지고 정리를 잘해서 답변을 될 수 있으면 짧게 짧게 해 주시고 그러면서 이해가

덜 되는 부분은 위원님들이 보충질의를 함으로 해서 이해가 될 수 있도록 그렇게 답변을 해 주시기 바랍니다. 앞으로 한 두 분 질의할 분이 아직도 남아 있습니다. 그러니까 요령껏 답변해 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 李浩助; 알겠습니다. 金喜甲 委員님께서 교통량 줄이기 시민운동관계, 무인 감시카메라관계, 물류조사관계, 주차장 민자유치관계에 대해서 자료 요청한 사항은 자료를 제출해 드리도록 하겠습니다.

李始英 委員님께서 공항버스 운영관계는 제가 충분한 지식을 갖고 있지 않습니다. 자료로 드리도록 하겠습니다. 교통카드 관계는 우리 企劃官이 답변을 드리도록 그렇게 하겠습니다. 교통량 OD조사관계는 자료로 드리도록 하겠습니다.

李允中 委員님 개인택시가 모범으로 전환하는 문제에 있어서 택시차량과 관련된 사항에 대해서는 李允中 委員님 말씀하신 그런 뜻은 충분히 알겠습니다만 저희들 실무적으로 한계성을 느끼는 그런 문제도 있고 해서 이 사항에 대해서는 제가 다시 더 심도 있게 검토를 해 보도록 하겠습니다. 李始英 委員님도 개인택시 모범관계에 대해서 같음하도록 하겠습니다.

金在仁 委員님께서 혼잡통행료 관계, 신신호시스템 관계, 버스노선 계획관계, 복지센터관계, 이런 사항들에 대해서 제가 앞에서 설명 드리지 못한 사항은 자료로 정리해서 보내도록 그렇게 하겠습니다.

李智文 委員님 버스카드 보너스관계도 企劃官이 답변할 때 같이 드리도록 하고, 교통관리위원회 이 관계는 위원님께 자료로 설명 올리도록 그렇게 하겠습니다.

이상 답변을 드렸습니다.

○委員長 金永春; 내용이 겁니까? 내용이 긴 것 같으면 자료로 제출을 해 주시고.....

○交通管理室長 李浩助; 그 관계 자료를 받았는데 제가 아직 소화를 못했기 때문에 별도로 설명을 올리도록 하겠습니다.

○委員長 金永春; 그렇게 하시고, 그러면 管理室長의 답변이 지금 끝났습니까?

○交通管理室長 李浩助; 네.

○委員長 金永春; 그러면 지금 朴謙洙 委員께서 질의를 아직 못했기 때문에 질의를 먼저 한 다음에 준비하는 동안에 交通企劃官의 답변을 듣는 것으로 이렇게 하겠습니다.

우선 朴謙洙 委員님 질의하십시오.

○朴謙洙 委員; 시간이 많이 되었으므로 대체적으로 생략을 해가면서 중요한 부분만 몇 가지 질의를 하겠습니다. 우선 혼잡통행료 징수와 관련해 交通企劃課에서 방금 저희들한테 자료로 낸 부분이 있는데 施設管理公團이나 監査室에서 현금 징수기 때문에 부조리가 있을 것이다 이 문제점에 대해서 지적을 했습니다. 여기에 대해서 부조리가 있었는지, 있었다면 대책은 무엇인지 설명을 해 주시기 바랍니다. 혼잡통행료관리 계정을 이렇게 새로 만들 필요가 있다고 그랬는데 오늘 혼잡통행료 이 부분에 있어서 이것이 중요 업무보고로 사실상 보고가 돼야 할 사항입니다. 그런데 그것이 어떤 정도까지 지금 준비상태가 와 있는지 설명을 해 주시기 바랍니다.

市長께서 시영버스 안을 말씀하셨기 때문에 우리 室長께서도 몇 번 말씀을 하셨습니다만 이것이 아직 저희들한테 자료가 없어요. 그런데 이 시영버스 안은 95년도 재작성년에 한번 나왔습니다. 이것이 안 나온 것이 아닙니다. 나왔는데 실제적으로 시영버스를 민영화 해가는 추세에서 다시 시영버스로

만든다는 것은 역사의 흐름에 역행 된다 이렇게 했기 때문에 시내버스 회사를 컨트롤하기 위해서 노선공유화 자금으로 300억원을 책정을 해주면 96년도에 확실하게 노선공유화를 시키겠다 이렇게 해서 300억원을 책정했습니다. 그런데 그 300억원을 노선공유화가 아니고 시내버스 지원금으로 쓰다가 작년에 사건이 터지면서 결국 그것도 불용처분 돼버리고 말았어요. 그런 시영버스인데 지금 다시 시영버스를 들고 나왔다 이것입니다. 그래서 여기에 대해서 분명한 案이 있어야 될 것이라고 생각합니다. 그래서 그 자료를 달라고 하니까 아직 자료가 안 왔어요. 이 자료를 다시 한 번 첨부해서 바로 주시기 바랍니다.

혼잡통행료 예산집행계획 보고서 10페이지를 보면 예산 세세항목에 나오지 않는 지급수수료 또 간접관리비 이런 항목들이 들어서 예산이 빠져나갔습니다. 이것이 도대체 무슨 예산인지? 그리고 지금 혼잡통행료인건비를 포함해서 나가는 예산을 몇 명이 어떤 형태로 해서 집행이 되는지 거기에 대해서 설명을 부탁드립니다.

오늘 우리 업무보고서에 보면 교통량 줄이기 시민운동을 전개한다면서 민방위교육장에서 하겠다 이렇게 했는데 그러면 민방위교육장에서 교통량 줄이기 시민운동을 전개할 때 어떤 자료가 있을 것이라고 생각합니다. 그 자료와 실제적으로 민방위교육장과 협의가 된 내용이 있는지 아니면 계획만 그런 계획인지? 이것은 자료로 주셔도 좋습니다.

13페이지에 보면 주·정차 단속원 결원 보충시에 남성 주차 단속원을 채용해서 추진하겠다 이랬습니다. 그런데 저희가 지난번에도 문제제기를 했습니다만 1Km를 단속하는데 1억원이상이 들어갑니다, 버스전용차로 단속비가. 따라서 이렇게 할

경우는 예산이 너무 낭비되기 때문에 CCTV를 설치하는 것이 좋다 이렇게 해서 지적을 했는데 남성 주차단속원을 채용할 것이 아니라 지금 주차단속원을 대체를 시키고 그외 예산으로 CCTV로 대체하는 것이 어떻겠느냐에 대해서 의견을 말씀해 주십시오.

자료를 요구하겠습니다.

교통량 줄이기 운동을 하면서 전광판과 광고탑에 게재를 하겠다 이랬는데 광고탑, 전광판을 한다면 상당히 예산이 들어갈 줄로 압니다. 여기에 예산계획서가 있을 것입니다. 이것을 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

아까 우리 버스업체에 직권취소를 하겠다 했는데 실제로 상당히 물의가 따르리라고 생각됩니다. 建交部에 질의한 자료, 이것은 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

시내버스 시설개선자금 1,172억원을 금년에 책정했는데 여기에 매연후처리장치 비용도 포함돼 있는지 아니면 빠져 있는지 이것은 설명을 부탁드립니다. 1,172억 원 중에는 혼잡통행료 300억원 예산도 계상이 되어 있습니다. 그런데 이렇게 했을 때 문제점을 제가 지적을 하겠습니다.

버스운영 상태가 지금 파악중입니다만 똑같이 도시형버스나 좌석버스에 대해차시 지원금이 흑자업체나 적자업체에 동일하게 줄 수밖에 없습니다, 현재 같은 상황으로 보면. 또 한가지는 혼잡통행료 300억원이 시설개선자금으로 지금 편성이 되어 있는데 시영버스로 만들게 되면 이 자금이 예산편성에 중복편성이 될 가능성이 많습니다. 그래서 거기에 대한 대책은 무엇이고, 대형화 추진시에 노선조정에 특혜를 준다고 이랬습니다. 그런데 노선조정은 버스업체 대형화에 지원을 하는 것이 아니라 시민위주로 노선조정을 하고 그에 대해서 이를

테면 공영화하면서 돌리는 것이 노선조정인데 대형화 추진하면서 그 외에도 많은 지원자금을 주면서 또 노선조정이 잘못 편성될 가능성이 있는데 여기에 대해서도 말씀을 해 주십시오. 이 내용은 21페이지에 나와 있습니다.

제가 자꾸 말씀을 드렸습시다만 산업합리화 추진하고 버스 대형화하고 버스시영화하고는 세 가지가 서로 상반된 모순관계입니다. 그런데 제가 아까 建設交通部에 이렇게 산업합리화 업체 추진한 현황에 대해서 공문을 자료로 제출해 주시라고 그랬는데 이것이 없으면 없다고 말씀을 해 주셔야지 왜 가만 있습니까? 자료가 현재 추진한 것이 없으면 없다 이렇게 해 줘야지 자료가 지금 안 와요. 여기에 대해서도 설명을 부탁드립니다.

우리 보고서에 보면 아까 인텍크 사장님이 한 달에 버스카드를 1만장 정도를 생산한다고 그랬습니다. 우리 보고서 19페이지를 보면 현재 242만장이 팔려있는데 4·500만장 나갈 때까지는 지속적으로 하겠다 이런 보고를 했습니다. 그 밑에 6월에는 조립생산이 가능하므로 조립생산을 하겠다 이렇게 됐는데 그렇게 되면 실제로 버스카드가 한 달에 1만장씩이면 6월까지 4·5만장 정도밖에 생산을 않습니다. 그런데 지금 시민들이 생각할 때는 굉장히 카드가 부족해요. 여기에 대한 대책이 있어야 할 것입니다. 이것이 지금 업자들 봐주기 위해서 4·5만장만 생산을 하고 6월 이후로 생산 하겠다 이 내용밖에는 안 됩니다, 저희들한테 보고한 내용으로는. 여기에 대한 설명을 해 주시고요.

자료 10페이지에 보면 기업체 교통수요관리 추진 이 부분이 있습니다.

이 부분에 있어서 판매시설, 쉽게 얘기하면 백화점 같은 데

를 지난번 우리 室長께서는 말씀하셨는데 직권명령제를 도입해서 백화점 같은데도 하겠다 했는데 사실상 백화점에서 거부했습니다. 우리는 상업상의 이유 때문에 절대로 교통수요관리정책에 참여를 못 하겠다 이런 식으로 실제적으로 거부를 하고 나왔어요.

그래서 그 밑에 보면 교통관련 해서 시민단체를 활용해서 추진 하겠다 이러한 내용입니다. 그래서 여기에 대한 계획서를 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

한 가지 마지막으로 부탁을 드리면 도로표지판 정비계획이 있습니다.

여기에 우선적으로 우리 서울시議會 別館이 새로 되었기 때문에 덕수궁 옆에 서울시議會 別館 표시를 해서 도로표지판을 바로 설치할 수 있는 방안이 없겠는가 한번 검토해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

자료요구한 부분은 자료로 주시고, 그렇지 않은 것은 간단히 답변을 부탁드립니다.

○委員長 金永春; 우선 답변준비를 할 시간이 필요할 테니까 室長께서 답변을 交通企劃官에게 요청했던 그 부분에 대해서 먼저 답변해 주시기 바랍니다.

○交通企劃官 金相敦; 交通企劃官입니다.

교통카드에 대해서는 李智文 委員님, 李始英 委員님, 그리고 朴謙洙 委員님 세 분이 질문을 하셨습니다.

좀 내용이 순서가 다르더라도 질문하신 委員님대로 답변 드리도록 하겠습니다.

먼저 李智文 委員님께서 버스카드의 충전보너스 5%하고 그 다음에 지하철에 지금 10%를 주고 있는데 지하철은 보너스

가 아니고 말하자면 지하철 이용승객을 늘리기 위해서 일종의 인센티브를 주고 있는 것입니다. 그런데 이 보너스 문제라고 하는 것은 버스카드의 경우에는 물론 충전보너스가 없으면 새로 4,440원짜리를 사서 버리기 때문에 카드의 자원낭비라든지 또 카드를 고가로 구입해서 도저히 물량을 댈 수가 없습니다. 그래서 이것은 카드를 버리지 않고 재사용을 할 수 있도록 보너스를 주는 겁니다. 그래서 1만원어치 사면 1만 500원을 주고 있는 것입니다.

그 다음에 이것이 지하철과 버스 말하자면 후불 신용과 선불이 같이 병행이 되는 경우에 후불 신용카드는 보너스가 없습니다. 그것은 이용자의 입장에서 보면 다만 며칠이라도 돈이 늦게 나가기 때문에 그런 인센티브가 붙는 것이기 때문에 없습니다. 다만, 지금 지하철에서도 마찬가지로 보너스를 주는 경우는 역시 선불로 사용하는 경우에, 지하철은 여태까지 시민들한테 10%의 인센티브를 주었습니다. 그것이 충전보너스 개념은 아니라 할지라도 1만원어치를 사면 1만 1,000원을 주었기 때문에 地下鐵이나 鐵道廳의 입장은 지난번에 회의에서 이것을 줄이기가 상당히 곤란하지 않느냐 하는 강한 의견 제시가 있었습니다.

그런데 결국 그렇게 되면 버스도 마찬가지로 10%를 올려주어야 됩니다, 그것은 맞춰주어야 되기 때문에. 안 그러면 전부 지하철에 가서 카드를 사버리고, 그렇게 충전보너스가 다른 상태에서는 정산문제라든지 굉장히 복잡한 문제가 생깁니다.

그래서 이것을 맞춰줘야 되는데 저희들이 지난번에 地下鐵하고 鐵道廳에 그런 얘기를 했습니다. 과거에는 지하철에 사람들을 더 끌어들이기 위해서 했지만 지금 10%라고 하는 의

미가 없지 않느냐, 그래서 地下鐵이나 鐵道廳도 같이 없애자, 그리고 버스도 같이 없애자, 왜냐하면 버스의 경우는 충전보너스를 사실 저희가 委員님들에게 작년엔 설명을 드려서 금년도까지 지원하는 것으로 해서 5%에 해당하는 235억원을 예산에 반영을 했습니다만 저희도 이 사용에 대해서는 상당히 신중하게 쓰려고, 가능한 한 쓰지 않는 방향으로 재검토를 하려고 그러합니다.

그래서 저희가 제시했던 것은 地下鐵이나 鐵道廳도 마찬가지로 보너스를 없애자, 그렇게 되면 버스의 경우는 어떻게 해결할 것이냐, 그래서 예를 들어서 외국의 경우에는, 독일같은 경우가 되겠습니다만 카드를 살적에 시민이 예치금을 부담을 합니다. 그래서 예치금으로 돈을 내고 나중에 나 카드를 안 쓸 테니까 카드를 반납하겠다는 경우에 그것을 돌려줍니다. 그런 시스템으로 하고 있습니다.

그리고 만일에 이것이 앞으로 相關기관과의 협의를 거쳐야 될 사항입니다만 10%의 보너스를 계속 둔다고 할 적에는 버스업체가 10%를 부담할 수는 없는 것이죠, 현재도 전반적인 경영상태가 어려운 상황이기 때문에. 그래서 만일에 10%의 보너스를 업체한테 물리도록 한다면 이것은 원가요인에 반영시켜서 요금으로 커버를 해 줘야 될 성질이고, 그렇지 않으면 地下鐵과 똑같이 동시에 없애서 시민예치금제로 하는 방안으로 이렇게 몇 가지 방안으로 해서 지금 검토를 하고 있습니다.

그 다음에 보너스 1만 1,000원 중에서 예를 들어서 지하철에 가서 5,000원 타고, 버스에 6,000원 탔다 또는 지하철에 가서 6,000원 타고 버스에 5,000원 탔다 할 적에 나중에 정산문제가 생깁니다만 그 경우는 매일매일 정산하는 것은 물

리적으로 불가능합니다. 그래서 예를 들어서 한 달이면 한 달 또는 3개월이면 3개월별로 해서 그 동안에 전체 선불카드를 사가지고 간사람 중에서 지하철에 가서 몇 %를 타고 버스에 가서 몇 %를 탔느냐 그 비율대로 한 달 후에 정산하든지, 3개월 후에 정산하든지 그런 방법으로 하면 가능하리라고 저희가 보고 있습니다.

○李智文 委員; 돈 쓰는 것 가지고 정산하는 것은 차후 정산하면 되는데 제가 질문한 요지는 뭐냐면 보너스 10%를 그대로 두었을 경우에 버스조합에서 발행하는 버스카드를 1만원 주고 사는 것 아닙니까? 10%보너스에 1만 1,000원짜리를 사는 것 아닙니까?

그런데 이 사람이 지금처럼 버스만 타면 문제가 없는데 그것을 가지고 지하철도 타는 것 아닙니까? 그랬을 경우에 地下鐵 가서도 보너스는 버스에서 받아서 地下鐵에서 사용했을 경우에 처음에 이 호환계획이 들어갈 때, 실시하기 전에 버스와 지하철이 미리 보너스 10%에 대해서 몇 대 몇으로 분담할 것인가를 정하고 들어가야지, 그렇지 않고 그냥 들어갔을 경우에는 나중에 그 10%에 대해서 버스업체들이 왜 우리가 그 10%를 부담하느냐 하는 문제가 제기될 것 아닙니까?

○交通企劃官 金相敦; 그러니까 그것을 시민들이 선불카드를 사게 되면 地下鐵에도 가서 사고 버스에도 가서도 살 것 아닙니까? 그러면 1만 1,000원짜리를 샀다 이런 얘기죠. 그러면 양쪽에서 1만 1,000원 짜리를.....

○李智文 委員; 아니지요, 양쪽에서 사는 것이 아니라 지금 계획으로는 버스조합에서 발행하는 버스카드만 사는 것 아닙니까, 선불카드는.

지하철에서.....

○交通企劃官 金相敦; 아닙니다. 이것이 앞으로 호환이 되면 버스카드를 버스판매소 지정한 데만 살 수 있는 것이 아니라 앞으로는 모든 금융기관, 우체국까지도 다 개방하려고 합니다.

○李智文 委員; 아니지요, 제 말은 그것이 아니고요. 어쨌든 인텍크에서 발행하는 버스카드라는 것은 어디에서 판매하든간에 주체는 버스조합 아닙니까?

○交通企劃官 金相敦; 네, 무슨 얘기인지 알겠습니다.

그러면 1만 1,000원짜리를 샀다고 그러면 결국 10%의 보너스에 대해서는 만일에 업체가 무슨 경우는 버스조합에서 무슨 것 아니겠습니까? 그러면 버스업체는 1만원을 결국은 수입을 받고, 1만 1,000원짜리를 주었는데 시민이 버스만 다 1만 1,000원어치를 탄 것이 아니고 지하철에 가서 5,000원 탔다 하는 얘지요.

그러니까 그것은 한 달 내지는 석 달 정도 정해서 1만 1,000원어치를 탔는데 가령 地下鐵에 5,000원 타고 버스에 6,000원 탔다 이렇게 되면 정산해서 1만원을 제외한 나머지 1,000원에 대해서는 5/11와 6/11으로 6/11은 버스에서 물고 5/11는 地下鐵이 문다 이런 얘기입니다.

○李智文 委員; 그런 부분에 대해서 명확하게 입장 정리를 하고 들어가야지 그냥 이것을 시행했을 경우에는 나중에 버스업체가 그런 부담에 대해서 물 수 없으니까, 그런 부분에 대해서 충분히 어떻게 보너스부담에 대해서 정리를 할 것인가 하는 부분을 계획을 충분히 잘 세웠으면 하는 뜻에서 말했습니다.

○交通企劃官 金相敦; 고맙습니다. 그 문제도 검토를 하고 있습니다.

○金喜甲 委員; 잠깐 그것과 관련해서 보충질의 하겠습니다.

○委員長 金永春; 네.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다.

교통카드라는 것을 우리가 살 때 굳이 1만원짜리를 1만 1,000원에 주는 이런 보너스 제도라고 하는 것도 일면 타당성이 있지만 저는 한번 다른 방면에서 문제제기를 해 보고 싶습니다.

어차피 교통카드라고 하는 것 자체를 활성화하자는 취지에서 보너스제도 자체가 도입된다는 말이에요, 계속해서 사용할 수 있도록. 그렇다고 한다면 이 교통카드라는 것을 다른 측면으로 대중교통 이용 자체를 활성화하는 방안으로 활용을 할 수 있는 충분한 여지가 있다고 봅니다.

즉, 가령 다시 얘기하면 일정한 출근시간대에 지하철과 버스를 같이 이용해서 탄 승객에 한해서는 가령 예를 들면 버스 요금이 300원이지만 50원 정도 디스카운트를 해 준달지, 이런 방식으로 하게 되면 실질적으로 우리가 카드를 살 때 1만 1,000원이라고 하는 것을 지원 안해 준다 하더라도 충분히 어떻게 보면 1,000원의 나름대로의 수익이 돌아갈 수 있도록, 대신에 전제되는 것은 대중교통 이용 자체를 활성화시킬 수도 있고 유도시킬 수도 있다 이 말이지요.

가령 예를 들면 지하철과 버스를 호환하는 경우에는 몇 %를 더 지원해 줄 수 있달지, 요금 자체에서. 그렇게 해서 실질적으로 애당초 그 카드를 살 때부터 1만 1,000원이라고 하는 보너스제도로 해 나갈 것이 아니라 그것을 이용하는 과정에서 택시요금으로 해 주고, 가령 예를 들면 출근시간대라고 본다면 아침 9시대부터 10시대에 이 카드를 이용해서 지하철과 버스를 타는 경우에 승용차를 안 타고 하는 경우에 그 정

도의 혜택을 줄 수 있다고 봅니다. 실질적으로 이것은 시민한테 돌아갈 수 있는 것이고, 요금 자체에서. 이런 나름대로의 다각적인 방안의 연구 검토가 뒤따라 주는 것이 오히려 좋지 않겠냐 이 부분에 대해서 어떻게 생각하십니까? 검토해 본 적이 있습니까?

○交通企劃官 金相敦; 검토한 적은 없습니다.

○金喜甲 委員; 지하철하고 버스하고 같이 해서 어떤 사람은 버스하고 연결시켜서 지하철을 타는 경우, 여러 가지 경우의 수가 나올 수 있을 것 같은데 그런 경우의 수에 따라서 시민한테 혜택을 줄 수 있는 방안도 생각해 보는 것이 좋지, 굳이 살 때부터 1만 1,000원이라고 하는 보너스제도를 도입해서 카드를 살 때 1,000원에 대한 부담을 地下鐵에서 할 것이냐 조합에서 부담할 것이냐 이런 것보다는 다른 방향으로 유도를 해 보는 것이 좋지 않겠냐 이런 생각이 듭니다.

○交通企劃官 金相敦; 아주 좋은 말씀입니다 그래서 외국의 사례라든가 그런 것을 저희가 수집을 해서 金委員님 말씀하신 대로 그런 방향으로, 이번에 버스·지하철 교통카드 호환 문제에도 적용할 수 있는지 그런 사항을 검토해 보겠습니다.

○金喜甲 委員; 검토해 보십시오.

제가 보아서는 반드시 필요할 것이 지금 어차피 서울시의 정책적 방향자체가 대중교통을 이용하자는 취지라는 말이에요. 하면 대중교통을 이용하는 취지는 사실은 출퇴근 시간대에 집중되어야 된다는 말이에요.

그래서 출퇴근 시간대에 교통카드를 이용해서 지하철을 타거나 버스를 타는 사람에게는 일정한 나름대로의 혜택을 준다는 말이죠.

실제로 지금 아침에 버스 복잡하고 지하철 복잡한데도 불구하고

하고 타는 시민들한테 그런 인센티브 제도를 도입하면 제가 보아서는 상당히 호응도 좋고 서울시 차원에서도 홍보효과도 있고 이럴 것 같아요. 그런 부분들을 검토해 주시고요.

○交通企劃官 金相敦; 참고로 제가 알고 있는 대로 말씀을 드리면 이것은 출·퇴근시하고 관계없고 카드하고도 관계없습니다만 파리의 경우는 정기권의 경우에 한 50% 할인해 주고, 코펜하겐 같은 데는 버스요금의 경우입니다, 36% 정도 정기권에 대해서 할인해 주는데, 또 그런가 하면 예를 들어서 뉴욕이라든지 특히 워싱턴이라든지 그런 데는 오히려 러시아 위에 대중교통 요금을 할증을 받습니다. 그것은 강제적으로 출퇴근시간을 시간대별로 분산시키기 위해서 하는 정책으로 알고 있습니다.

그래서 러시아위 시간에 대중교통을 이용하는 사람, 특히 버스와 지하철을 주로 환승해서 타고 하는 사람들에 대해서 어떤 요금측면에서 지원이 있어야 되겠다고 하는 것은 저 개인적으로는 전적으로 동감하고 그런 방안에 대해서 검토를 해 보려고 합니다. 연구를 해 보겠습니다.

○金喜甲 委員; 그리고 실제로 카드 자체 내에서 이것이 프로그램만 입력하면 되니까 내가 보아서는 충분히 가능할 수가 있을 것 같아요. 기술적으로도 불가능한 방법이 아닌 것 같아서 그런 측면으로 접근해 들어가면 좋지 않겠냐는 생각이 듭니다.

○交通企劃官 金相敦; 네, 그 다음에 은행 범용 선불카드 도입에 대해서 또 말씀이 계셨습니다.

저는 이렇게 생각합니다. 원칙적으로 앞으로 은행범용 선불카드가 되면 아까 인텍크 카드든지 C&C 카드든지 다 없어져야 됩니다. 왜 그러냐면 지금 인텍크 카드라고 하는 것은 선

불가능인데 이것은 선불밖에 안 됩니다. 모든 교통수단을 다 이용할 수는 있으되 선불기능밖에 안 되는 것이고, 그 다음에 C&C 카드는 후불신용카드 기능밖에 못하는 것입니다.

그러면 지금 은행권에서 추진하고 있는 범용선불카드라고 하는 것은 뭐냐면 한 카드 속에 선불과 후불기능이 다 들어가 있는 것입니다. 그런데 그것은 기술적으로 굉장히 어렵습니다. 그래서 은행권에서는 지난번에 회의할 적에 보니까 앞으로 한 3년 정도 열심히 개발하면 되지 않겠느냐 이런 의견인데 아마 저희가 볼 때는 또 거기에 저명한 우리나라 IC카드에 대한 전문가도 탁승호 박사라고 서울대학 교수도 오고, 그 다음에 한양대학교 최명렬 교수도 왔는데 그분들 의견을 들어보아도 우리나라에서 열심히 해 보아야 한 4.5년 정도 걸릴 것이다 이런 의견입니다.

그래서 앞으로 그것이 나오면 제 생각에는 인텍크나 C&C 카드는 자동적으로 없어진다고 봅니다, 시민들이 선호를 안 하기 때문에. 다만 버스나 지하철 요금 같은 경우는 요금 자체가 워낙 400원, 500원 하기 때문에 그것은 신용카드까지 갖추고 있을 필요는 없고, 또 학생들이나 노약자나 소득수준이 낮은 사람들, 특히 18세 미만 연령자라든지 또는 연간소득 600만원 미만자는 신용카드를 쓸 수가 없거든요.

그래서 자연스럽게 은행범용 선불카드가 나오면 그쪽 방향으로 하지 않겠느냐 이렇게 되고 있다는 것을 제가 보고를 드리고, 다음에 키값과 알고리즘에 대한 보안대책을 물어보셨고, 아까 C&C에서 전 사장이 와서도 그 문제를 제기했는데 그것은 사실 저도 오늘 처음 듣는 얘기입니다. 얼핏 제가 들었는지는 모르겠습니다만 상당히 불쾌하게 생각하는데 보안대책은 전에 저희가 관계기관 회의할 때 두 가지 문제를 제기를 했었

습니다. 하나는 C&C나 인텍크가 사실 솔직한 얘기로 중소기업 아니겠습니까? 그러면 수백만매의 카드가 보급된 상태에서 중소기업체가 갑자기 부도가 났다 그러면 그것은 엄청난 혼란이 생깁니다.

다음에 두 번째로는 블랙체크리스트 장착문제도 얘기를 했었습니다만 C&C에서, 그런데 이 보안문제에 대해서는 제가 두 가지 문제를 다 해결할 수 있는 방안으로서는 뭐냐 하면 지금 컴퓨터프로그램보호법 제33조제2항에 보면 이것을 제3의 기관에 위탁해서 공증관리를 하게 되어 있어요. 그래서 거기서 보안을 유지할 하기 때문에 만일에 중소기업 같은 경우에 C&C가 부도로 넘어갔다고 그러면 거기에 공증된, 위탁관리된 것을 가지고 바로 키를 열어서 그 회사를 인수했든지 또는 하고자 하는 업체에 바로 공개해서 똑같은 것을 만들 수 있도록 되어 있습니다.

그리고 알고리즘이나 여기에 대해서도 보안을 하도록 이렇게 되어 있어요, 법에. 그래서 그것은 저희가 계속적으로 알아보니까 財經院에 협의사항인지 승인사항인지 모르겠습니다만 그렇게 알고 있습니다. 그래서 그 문제는 별 문제가 안 되는 것으로 이렇게 보고 있습니다.

다음에 아까 李智文 委員님께서 버스카드의 5% 보너스, 이것이 법적근거가 없지 않느냐고 말씀하셨습니다.

○李智文委員; 그것이 질문요지가 아니고 선불.....

○交通企劃官 金相敦; 다음에 낙전하고 선불이자에 대해서 말씀하셨습니다. 그런데 버스카드에 대한 보너스는 都市交通整備促進法施行規則 제4조에 보면 시내버스 업체에 대해서 지방자치단체가 서비스 개선을 하기 위한 지원을 할 수 있도록 되어 있습니다. 제가 시내버스 고급화자금이라든가 이런 것도

이 법에 근거해서 하는 것이고 다음에 카드의 충전보너스도 이 법에 근거해서 하는 것입니다.

다음에 낙전과 선불이자에 대한 파악이 현재 가능한지 또 앞으로 어떻게 할 것인지 말씀이 계셨습니다. 그런데 사실 낙전과 선불이자에 대해서 저희가 현재 파악한 자료는 없습니다. 그리고 파악을 하려면 지금 상당히 시간이 걸리고 복잡한 절차가 필요치 않은가 이렇게 생각이 됩니다. 다만, 이 선불이자 문제는 현재는 선불이자가 조합으로 가고 있습니다만 이것은 저희가 금융사고 방지를 위해서 建交部에다 自動車運輸事業法施行規則 改正案을 올려놓고 있습니다. 그 경우에 규칙이 개정이 되면 서울市長이 지방자치단체장이 지정하는 제3자에게 카드의 발행 공급을 할 수 있도록 이렇게 되어 있기 때문에 그 경우에는 저희가 금융권에다 그것을 지정을 하려고 합니다. 그래서 지금 조합에서 인텍크와 사금융 형태로 되어 있는 것은 금융사고가 사실 일어나지 않는다고 보장할 수가 없습니다. 그래서 금융권에다 주는 것으로 저희가 그렇게 추진하고 있고, 그 경우에 이 선불이자는 금융권은 그러면 아무런 수입도 없이 자기들이 할 수는 없는 것이거든요. 비용만 지출할 수 없는 것이기 때문에 선불이자는 금융권으로 귀속 되게 될 것이고, 다음에 이 낙전문제에 대해서는 아까 말씀드린 것처럼 일정한 기간의 실적에 따라서 이것이 지하철에서 썼느냐 또는 버스에서 썼느냐에 따라서, 일정한 실적에 따라서 분배하는 것으로 저희가 案을 검토해 나가고 있다는 말씀을 드립니다.

다음에 아까 朴謙洙 委員님 말씀하신 것 중에 버스카드를 6월 이후로 왜 이렇게 지금 현재 카드가 공급이 부족한데 미루느냐는 말씀이신데 안 계시기 때문에 개별적으로 자료로

설명을 드리겠습니다.

○委員長 金永春; 들어오셨으니까 설명을 해 주세요.

○交通企劃官 金相敦; 알겠습니다. 버스카드가 그 동안에 버스조합하고 인텍크 공급사간에 여러 가지 다툼이 있어서 지 지부진하다가 작년 11월 18일 이후에는 1만매씩 공급이 정상적으로 되고 있습니다. 그러나 이 1만매라고 하는 것이 서울에 지금 카드판매소가 1,930군데입니다.

그러다 보니까 1개소 당 카드가 5장밖에 안 됩니다. 그래서 새벽에 오는 사람한테 다 팔리고 없다는 얘기입니다. 그래서 이것이 6월에 하겠다고 하는 것은 지금 인텍크에서 조립공장을 만들고 있는데 조립공장이 완료가 되면 현재 전량 수입해서 카드 1장에 4,440원으로 들여오고 있는 것을 2,750원으로 다운시킬 수 있다는 얘기입니다. 그래서 6월에 한다는 것은 카드를 국산으로 조립생산해서 다운시킨다는 것이고, 그러면 그 때까지 버스카드 공급을 여러 가지 고의적으로 줄이거나 이런 것이 있느냐, 그런 것은 없습니다. 다만 수입해서 들어 오는데 지금은 4,440원씩 해서 조합하고 인텍크가 일정한 분담을 해서 하고 있는데 6월이 되면 카드 값도 떨어지기 때문에 공급도 더 원활하게 되지 않을까, 그리고 카드를 저희가 현재는 예를 들어서 버스카드 같은 경우에 판매소하고 충전소에서만 판매를 하고 있는데 이것을 앞으로 모든 은행이라든지 우체국이라든지 또는 학교까지 전부 다 확대해서 어디 서든지 사고 싶은 사람은 살 수 있도록 해 나갈 계획입니다.

○朴謙洙 委員; 企劃官님, 3월이 되면 신학기가 됩니다. 그러면 학생들도 필요할 것이고 여러 활동적인 사람들이 많은데 6월까지 月 1만매씩이면 카드를.....

○交通企劃官 金相敦; 月이 아니고 하루에 1만매씩 나가게

됩니다.

○朴謙洙 委員; 그것이 코끼리 비스킷입니다. 5장씩 갑니까?

○交通企劃官 金相敦; 그렇죠. 1,930군데니까 판매소에 5장씩 밖에 못 나가는 것이죠, 한 군데에. 새벽에 다 팔린데요, 먼저 오는 사람부터 파니까. 5장이니까 줄설 필요도 없죠.

○朴謙洙 委員; 그러니까 시민들은 인텍크사를 모르고 市가 그렇게 하는 줄 알아요, 시민들 입장에서. 그래서 비난이 전부 市로 돌아갑니다. 그것이 문제죠.

○交通企劃官 金相敦; 다만 한 가지 이해를 해 주셔야 될 것은 저희가 버스카드를 작년 7월부터 하고 있는데 현재 242만 매가 나갔는데 이렇게 폭발적으로 늘어날 것은 아무도 몰랐고 외국에서 온 사람도 상당히 놀라더라고요. 선진국 같은 경우에 카드가 거의 이용자들에게 대부분 정착된 것이 4년 내지 5년 걸렸는데 우리나라는 왜 이렇게 폭발적으로 수요가 늘어나는지 모르겠다 그런 반응이 있었습니다.

○朴謙洙 委員; 그러니까 거기에 대해서 무슨.....

○交通企劃官 金相敦; 하여튼 교통카드와 관련된 현안문제점이라든가 당면사항에 대해서는 저희가 좀더 깊이 있게 연구를 하고 보완대책을 강구를 해 나가겠습니다. 委員長님 잠깐만 李始英 委員님 질문하신 것에 대해서 한 가지만 답변 드리겠습니다.

○委員長 金永春; 그렇게 하세요.

○交通企劃官 金相敦; 아까 인텍크 사장하고 C&C 사장을 위원님들이 여기서 간담회 형식으로 불러서 말씀이 계셨습니다만 C&C 사장이 아까 얘기한 것은 저희하고 얘기하거나 또는 회의 때 얘기하지 않은 내용들이 나왔는데 크게 두 가지입니다.

하나는 보안관계입니다. 그런데 아까 들으셨습시다만 보안관계는 버스카드의 보안관계를 자꾸 물고 늘어지고 있는데 그것은 C&C에서 걱정할 일이 아닙니다. 그리고 지금 현재 버스카드 242만매가 보급이 됐습시다만 여태까지 그런 사고 난 것이 하나도 없습니다. 다음에 제가 알고 있기로는 버스카드에 이중의 시큐리티 장치가 되어 있는 것으로 알고 있습니다. 무단복제라든가 이런 것을 하지 못하도록 하기 위해서 거기에 보안장치가 들어가 있는 것으로 알고 있습니다. 그래서 자꾸 그 이유를 대는 이유가 무엇이나, 그리고 어제 동아일보에 나온 것을 보니까 C&C에서 아마 인터뷰를 한 것 같은데 선불카드를 C&C에서 하려고 그런다, 그런데 그것은 전혀 저희가 작년부터 C&C, 인텍크사, 鐵道廳, 地下鐵公社 다 불러서 회의했습시다만 그때에 나온 얘기와 합의된 내용은 뭐냐 하면 후불신용기능은 C&C가 맡고 선불기능은 인텍크가 맡는다 이렇게 됐었던 것입니다.

그런데 지금 와서 C&C에서 선불까지도 하겠다 하는 것은 그것은 합의사항의 파기죠. 그래서 이 문제에 대해서는 저희가 어제 회의를 해서 14일까지 완전히 합의해서 가져오면서 만일에 그때까지 안 되면 서울시에서 어떤 조치를 하든 간에 또는 자기들은 서울의 교통카드에 대해서 포기하는 것으로 해도 좋더라는 각서까지 다 받아냈습시다, 두 장을 다 양쪽에 서. 받아놓고 있는 상황인데 그래서 어제 최종적으로 한 번 더 불러서 20일까지 마지막으로 기회를 주겠다, 이때까지도 안 되면 우리는 서울시로서 특단의 대책을 강구할 수밖에 없다, 그 특단의 대책이 뭐냐 하는 것은 저희가 검토를 해봐야 되겠습시다만 예를 들어서 아까 말씀드린 것처럼 2개 회사를 다 배제시켜 놓고 저런 중소기업 가지고 한다는 것 자체가

원래 출발이 잘못된 것입니다. 처음에 교통카드 관계는 무슨 조합이다, 버스조합이다, 지하철이다 이런데서 각자 추진할 것이 아니고 서울시나 建交部에서 일반 공개공모를 해서 대기업이라든가 이런 영속적으로 망하지 않는 회사를 대상으로 해서 했어야 됩니다, 처음에.

그래서 정부의 표준화시스템 개발과 같이 병행을 시켜서 딱 만들어 놓고 다음에 각 기관에 대해서 카드를 사용하도록 했어야 되지 이것은 뭐 버스업체는 버스업체대로 공모하고 또 지하철과 철도청은 공모도 아니고 수의계약입니다. 수의계약 해서 거기에 국민카드인가 하고 2년간 계약을 한 것으로 알고 있습니다. 그래서 출발 자체가 잘못된 것인데 이것을 지금이라도 고치는 방법은 뭐냐 하면 만일에 말을 안 듣는다면 싹 쓸어버리고 다시 공모를 하든지 아니면 현재 C&C가 자꾸 엉뚱한 소리를 하기 때문에 그러면 지하철과 철도청은 저희가 산하기관이 아니기 때문에 어떻게 할 수가 없습니다만 地下鐵公社는 산하기관이니까 딱 보내서 C&C하고 계약된 것을 일체 파기하고 다음에 후불은 신규로 공모하는 그런 방법밖에 없습니다. 저희는 하여튼 그런 강력한 대책을 하고 있다는 것은 보고를 드립니다.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

아까 본위원이 C&C 사장한테 얘기를 한 것도 익히 企劃官께서 말씀을 하셨습니다. 그 분이 얘기하는 것은 동아일보에 게재된 내용을 보면 선불카드를 하겠다 그랬거든요. 선불카드를 하는 것 같으면 地下鐵公社나 都市鐵道公社하고 다시 계약을 했는지?

○交通企劃官 金相敦; 그래서 그 계약서를 저희가 다시 확인했습니다.

그런데 지하철이나 또는 鐵道廳도 선불기능에 대해서는 계약한 바가 없고 그런 내용이 없다는 얘기입니다.

○李始英 委員; 알았어요.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다.

보충질의 한 가지 더 하겠습니다. 지금 현재 카드발행 주체를 물론 행정적인 요인이나 여러 가지 복잡한 것이 있겠지만 서울시가 교통카드의 발행주체가 되면 그 방안에 대해서는 한번 내부적으로 검토는 해 보신 적 있으십니까? 가령 예를 들면 카드발행 주체를 교통카드라고 하는 것 자체를 지하철도 마찬가지로 버스조합 두 가지를 다 통합해서 아예 주차장 요금, 혼잡통행료 요금까지 다 포함해서 기술적인 것은 어디다 맡겨도 상관이 없다 이말이죠. 그래서 만약 서울시가 하나의 발행주체가 돼서 한번 하는 방안으로.....

○交通企劃官 金相敦; 검토를 해보겠습니다. 그런데 지금 교통카드라고 하는 것 자체가 일종의 승차권입니다. 그런데 지금 관련법상에 都市鐵道法에는 그런 규정이 없습니다만 自動車運輸事業法에 보면 승차권의 제작판매는 운수사업자가 한다 이렇게 되어 있어요, 지금. 그렇기 때문에 그것을 저희가 지금 할 수는 없는 것이죠. 그리고 예를 들어서.....

○金喜甲 委員; 아니, 굉장히 잘못 알고 계신데.....

○交通企劃官 金相敦; 제 말을 한번 들어보시죠. 그래서 결국은 앞으로 서울시가 교통카드에 대해서는 발행이나 공급주체를 어떻게 하려느냐 하면 일단 조합이라든지 또는 地下鐵公社 같은 데는 손을 끊고 이것을 금융권에다 맡기는데 모든 은행과 모든 신용카드사가 다 발행주체나 또는 공급주체가 될 수 있도록 이렇게 확대를 할 계획입니다. 다만 거기에 문제가 되는 것이 아까 말씀드린 것처럼 自動車運輸事業法施行

規則을 고쳐서, 市長이 지정하는 자가 할 수 있다 이렇게 고쳐져야 합니다.

○金喜甲 委員; 아니, 저하고 견해를 달리하는 부분인데 이것이 企劃官님이 정확히 파악을 하고 계시는지 모르겠는데 신용카드에 보면 지금 버스카드와 교통카드라고 하는 것 자체가 아까 같이 얘기했던 승차권 개념으로서 파악을 해서 할 수 있는데 또 한편으로 이것은 카드란 말이에요.

그래서 신용카드업법이나 거기에 보면 발행 주체가 地自體가 될 수 있는 것으로 제가 알고 있어요, 은행도 할 수 있지만. 다시 얘기하면 은행권에서 그것을 통합해서 하면 더 편리하고 거기에 대한 노하우나 여러 가지가 있어서 나름대로 더 낫겠지만 地自體도 법적인 요건상으로는 걸리는 문제가 없습니다.

○交通企劃官 金相敦; 그것은 됩니다. 그것은 신용카드업법이 거기에 보면 누구나 할 수 있도록 되어 있기 때문에 예를 들어서 區廳같으면 陽川區 하면 陽川區 복지카드도 나와 있고 다 나와 있습니다. 그러나 교통카드는 명확한 규정은 없습니다만 저희가 법리해석이나 또는 自動車運輸事業法의 입법 취지로 보아서 교통요금을 지불하기 위해서 쓰여지는 것은 승차권의 개념으로 보아야 되지 않겠느냐?

○金喜甲 委員; 아니, 自動車運輸事業法이면 지금 지하철 같은 경우는 해당이 안 되지 않아요? 그렇게 되면 自動車運輸事業法 개념이 아니지 않아요? 그러면 지하철 요금은 어떻습니까?

○交通企劃官 金相敦; 지금 말씀하시는 사항도 한번 검토를 해 보겠습니다.

○金喜甲 委員; 그것을 광의로 해석을 해서 우선 1차적으로

本委員이 생각할 때는 공신력 있는 금융기관에서 맡아서 하면 좋겠지만 그 자체의 의견취합이라든가 안 된다 했을 때는 서울시가 나름대로, 그런데 서울시가 만약에 한다고 했을 때 서울시가 그것을 관리를 하고 해야 될 부서도 생겨야 되는 그런 문제나 이런 문제가 있을지는 모르겠는데 그런 부분도 검토를 한번 해 보는 것이 좋을 것 같아요.

○交通企劃官 金相敦; 알겠습니다.

○委員長 金永春; 답변 다 되셨습니까?

○交通企劃官 金相敦; 네.

○委員長 金永春; 그러시면 朴謙洙 委員이 交通管理室長을 상대로 질의했던 부분에 대해서 답변을 듣겠습니다.

답변 듣기 전에 한 가지 보충할 것이 있다는데.....

○朴謙洙 委員; 시청앞 보행권 광장조성 관련해서 저희가 목요일 10시에 警察廳의 관계자들을 우리 交通委員會로 출석요구를 했습니다. 그래서 그쪽에서 올 것입니다. 우리 交通管理室에서 시청 앞 보행광장을 만드는데, 보행로를 확보하고 그러는데 적극적으로 협력하는 의미에서 그때 우리 交通管理室 公務員들도 와서 같이 협의를 했으면 좋겠습니다.

보행권은 알다시피 시청 앞에 만들게 되면 상징성이 있을 것입니다. 그리고 民選市長의 교통관이 차량 위주에서 인간 위주로 바뀌는 상징적인 의미가 있을 것 같아서 그때 와 주시고요. 답변을 하실 때 아주 간단히 해 주십시오. 제가 부족한 부분은 따로 말씀을 듣도록 하겠습니다.

○委員長 金永春; 요점 중심으로 해 주십시오.

○交通管理室長 李浩助; 朴謙洙 委員님께서 질의하신 사항에 대해서 답변 드리겠습니다.

혼잡통행료 현금관리에 있어서 부조리가 있었는지, 대책은

뭔지 질문하셨습니다. 저희들이 지금까지 부조리가 있었다는 그런 보고를 받지 못했습니다만 監査室에서 몇 번 검토가 있었던 것으로 알고 있습니다. 이 관계 확인해서 자료로 드리도록 하겠습니다.

그 다음 혼잡통행료 조례를 개정하는 내용을 이번에 정책변경 사항인데 왜 업무보고에 안 넣었느냐 그런 말씀이신데 미처 빠뜨렸습니다만 조례로 별도로 보고 되기 때문에 생략했습니다. 조례로 보고드릴 때 委員님께서 충분히 정책질의를 해 주시면 고맙겠습니다.

시영버스관계는 95년부터 검토된 사항인데 민영화해 나가는 과정에서 다시 시영버스 관계를 말씀하셨습니다. 이 사항에 대해서는 委員님께서 말씀하신 바와 같이 굉장히 신중히 검토되어야 될 그런 사항으로 생각을 하고 있습니다. 그래서 이 사항은 실무적으로 검토를 하고 있습니다만 지금 상태에서 답변을 드릴 정도로 정리가 되지 않았습니다. 내부적으로 案이 되는 대로 委員님들께 상의를 드리고 또 자료를 드리도록 하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 市長에게는 우리 交通管理室에서는 공식적으로 보고 안하셨지요?

○交通管理室長 李浩助; 안했습니다.

혼잡통행료 징수시설 하는 과정에서 예산집행 관계라든가 그런 사항들에 대해서는 자료로 상세히 해서 드리도록 하겠습니다.

교통량 줄이기 시민운동 관계에 대해서 民防衛教育이라든가 시민단체하고 협조가 되었는지 자료관계를 얘기하셨습니다만 한 가지 자료를 말씀드리자면 지난번에 개그맨 이경규가 나와서 코메디에 나와서 건널목건너는 시민 질서의식이라든가

신호 지키는 장애인 문제 녹취한 것이 있기 때문에 그런 사항들을 민방위교육장에 배포를 한다든가 그 외 교통량 줄이기 시민운동 관계에 대해서는 저희들 자료가 정리되는 대로 시민단체에 협조하고 각종 교육에 활용토록 그렇게 하겠습니다.

주차단속 관련해서 남성 채용관계에 있어서 전용차선 단속원으로 대체하는 것에 대해서는 상당히 좋은 생각으로 생각하고 저희들도 적극 검토를 하도록 하겠습니다.

교통량 줄이기 홍보에 있어서 전광판, 광고탑 게재관계는 자료로 드리도록 하겠습니다.

버스업체 위반사항 직권취소하는 사항에 대해서 建交部에 질의한 자료관계는 별도로 드리도록 하겠습니다.

시내버스 시설개선에 있어서 매연후처리장치 예산은 環境部에서 50% 지원하도록 되어 있고, 또 시비 지원관계는 우리 環境管理室에서 별도예산으로 지원하는 그런 사항으로 교통관리사업비 지원은 아닌 사항입니다.

노선조정에 있어서 대형화하는 경우에 혜택을 준다 하는 그런 사항은 대형화 하는 과정에 있어서 참여업체와 비참여업체가 있는데 노선조정을 함에 있어서 평준화시킨다 하는 그런 측면으로 노선조정의 혜택관계를 말씀드렸다는 것을 이해해 주실 것을 부탁드립니다, 특히, 적자노선·흑자노선의 구별이 어려운 면도 있습니다만 저희들이 업무 추진하는 과정에서 정서적으로 느끼는 적자를 어느 정도 판별할 수 있다면 대형화에 도움이 되는 방향으로 검토한다는 취지니까 이해를 해 주시면 고맙겠습니다.

기업체 수요관리에 있어서 판매시설.....

○朴謙洙 委員; 잠깐만요.

노선조정문제, 이런 것이 그렇게 되면 안 될 것 같은데요.
다음에 검토를 다시 한 번 해 보십시오.

○交通管理室長 李浩助; 네, 알겠습니다.

기업체 수요관리에 있어서 판매시설 같은데 직권명령 관계는 아시다시피 백화점에서 거부하고 있는 그런 것도 사실입니다. 이런 사항들은 앞으로 建交部에 자료 제출한 것이라든지 建交部에서 검토한 의견 그런 사항은 자료로 제출하면서 이런 사항들에 대해서는 앞으로 신중히 검토하도록 하겠습니다.

議會 앞에 안내도로표지판 관계는 議會事務處와 협조해서 조속히 설치되도록 하겠습니다.

시청앞 보행광장 조성관계에 있어서 委員님들께서 정책질의할 때 저희들도 참석해서 의견조율을 하도록 하겠습니다.

이상 답변을 마치겠습니다.

○朴謙洙 委員; 그리고 산업합리화업체 추진현황 공문으로 建交部에 같이 오간 것이 없습니까?

○交通管理室長 李浩助; 그래서 산업합리화 관계는 처음에 추진하는 과정에서 업종관계를 산업합리화 업종으로 추진해 달라는 요청이 있어서 업무협조를 할 때 회의에서 검토되었습니지만 經濟企劃院에서 관계 지침을 바꾸어서 업종이 아니라 구체적인 업체에 대형화한다든가 그럴 경우에는 검토를 하겠다 하는 그런 취지로 업무협조가 되었기 때문에 지금 아시다시피 버스업계에서 구체적으로 어느 업체를 중심으로 해서 대형화된다는 그런 움직임이라든가 바람직한 현상이 아직까지 나타나지 않고 있습니다.

그래서 이번에 노선조정을 하는 과정에서 그런 현상이 유도될 것으로 생각되고, 그때 되면 經濟企劃院하고 협조해서 구

체적인 대형화 업체로 조정을 하면서 여러 가지 혜택을 받을 수 있는 그런 조치를 市에서 노력을 하도록 하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 그러니까 거기에 대해서 자료가 있을 것 아니에요.

○交通管理室長 李浩助; 저희들이 갖고 있는 자료는 정리를 해서 드리도록 하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 정리가 아니고 그냥 복사해서 주세요.

○交通管理室長 李浩助; 그렇게 하겠습니다.

이상입니다.

○金喜甲 委員; 잠깐만요, 산업합리화라는 것이 업종별로는 어렵고 업체별로는 가능하다라고 中央政府에서 판단해서 그것은 실무적으로 협의가 되었다 이런 말씀이십니까?

○交通管理室長 李浩助; 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 업체별로 가능하다고요?

○朴謙洙 委員; 그러니까 아직 우리 室長님이 산업합리화 조치라는 것을 정확히 개념을 못잡고 계세요.

○梁敬淑 委員; 산업합리화가 아니라 경영합리화지, 업체별로 무슨 산업합리화를 어떻게 합니까?

○交通管理室長 李浩助; 우리 課長이.....

○委員長 金永春; 課長님이 한번 해 보세요.

○大衆交通1課長 朴喜秀; 大衆交通1課長 朴喜秀입니다.

○朴謙洙委員; 朴課長님 설명하시기 전에 이것이 5·13 교통대책의 중요한 포인트로 등장한 것이에요. 작년에 이것을 한다는 것이, 그 전에 이를테면 교통대책이 다 나온 것에 5·13 교통대책에 산업합리화 하나 더 들어간 것뿐이에요. 그렇게 했는데 작년 1년 동안 거치면서 버스업체우리가 경영합리화를 위해서 합리화 실태조사를 하자고 그래서 市議員, 버스조

합, 공인회계사, 또 우리 市 執行部 이렇게 해서 4자 합동으로 조사하자고 해서 그렇게 하기로 했습니다. 그런데 그것 없애서 나중에 버스사건이 터졌는데 그렇게 한 산업합리화예요, 이것이.

○大衆交通1課長 朴喜秀; 그 과정은 委員님 말씀하신 그 내용이 맞습니다.

그런데 이 사항이 산업합리화를 규정하고 있는 기본적인 근거법이 租稅減免規制法인데 제가 94년으로 알고 있습니다만 94년도에 해당 법률이 개정이 되면서 종전에는 업종산업합리화였는데 그 시점 이후부터는 업체산업합리화로 현재 바뀌어 있는 상태입니다.

○朴謙洙 委員; 그러니까 그 자료를 주세요.

○大衆交通1課長 朴喜秀; 알겠습니다.

○金喜甲 委員; 그러면 개별업체에 대한 지정요건을 하게 되면 지금 현재 경영난에 허덕이는 버스회사들 같은 경우 지정이 가능합니까, 어떻습니까?

○大衆交通1課長 朴喜秀; 그러니까 기본적으로 선행되어야 될 조건이 합리적인 규모가 나와야 됩니다. 합리적인 규모가 어느 정도의 규모가 되어야 되느냐, 그래서 저희들이 어떤 적정규모를 산정하기 위한 하나의 용역을 발주할 계획으로 있습니다. 저희들이 해당되는 전문기관 몇 개 업체에다가 이러한 내용의 용역을 수행할 의사가 있느냐 했는데 지금 한 개 기관에서 자기네들이 참여하고 싶다는 의사를 표시해 왔고, 그에 따른 어떤 적정규모 산출을 위한 용역을 저희들이 주려고 할 계획이고, 또 그와 병행해서 지금 서울시내 89개 버스 업체에 대해서 어떤 양도나 양수를 희망하는 업체, 그리고 이 버스산업 합리화업체에 대한 버스산업 합리화업체 지정추진

에 따른 각 업체의 의견이 어떠냐 하는 것을 현재 조회 중에 있습니다. 그 두 가지 작업을 서로 병행해 가면서 저희들이 진행해 나갈 계획으로 있습니다.

○委員長 金永春; 됐습니까?

○朴謙洙 委員; 네.

○委員長 金永春; 추가해서 버스합리화 사업추진반인가 팀이 있지요?

○大衆交通1課長 朴喜秀; 네, 있습니다.

○委員長 金永春; 활동실적이 있지요? 그 동안에 언제 어떻게 구성되어서 지금까지 어떠한 활동을 해 오고 있고 앞으로 어떤 계획을 갖고 있다 그것 자료로 제출해 주세요.

○大衆交通1課長 朴喜秀; 알겠습니다.

○委員長 金永春; 梁敬淑 委員님 짧게 자료요구를 하십시오.

○梁敬淑 委員; 임시조직이 3개 있는데 시내버스개선기획단, 대형화추진반, 시책평가반의 구성 및 업무실적과 현재까지 조사한 활동실적을 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

교통과 관련한 서울시 위임전결규정을 보내주시기 바랍니다.

그리고 지하철 환경전광판이 어디 어디에 설치되어 있고, 체크는 어떻게 하고 있는지에 대한 현황, 그것을 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

그리고 버스공영차고지 은평권역을 현재 추진중에 있다고 하는데 구체적인 진행상황을 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

그리고 96년 11월에 구성을 해서 버스개선기획단에서 노선 조정과 요금조정 등을 검토해서 요금검증위원회를 설치해서 회계법인에다가 검증용역을 주어서 용역결과가 2월말에 나온다고 보고하고 있는데 지금 2월말이 다 되었거든요. 그래서 그 보고서가 나왔으면 제출해 주시고, 아직 만나왔다면 버스

요금검증위원회 활동내역과 소요예산이 얼마 들어갔는지, 그리고 요금검증 공개입찰시에 응찰업체와 낙찰률, 그리고 낙찰액은 어떻게 되는지, 그리고 용역결과와 함께 적정요금 산정시에 어떠한 것들이 반영되고 검토되는지 구체적으로 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

그리고 버스비리 적발업체에 대한 조치결과와 환수내역을 자료로 제출해 주기 바라고, 신신호시스템의 경우 인천 같은 경우에는 역효과도 있었다는 보도가 있었는데 서울은 97년도에 평균 몇 Km마다 어떻게 설치할 계획인지 구체적으로 설명을 해 주시고, 법령개정도 필요하다라고 그랬는데 지금 법령개정 추진현황은 어떻게 되고 있는지 자료로 제출해 주시고요.

3기 지하철 재원에 대해서 정부와 지금 협의 중인 것으로 알고 있는데 구체적으로 협의를 누가 참석해서 어떤 내용으로, 분담은 어떤 비율로 하는 것인지에 대해서 협의현황을 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

그리고 혼잡통행료 활용방안에 대해서 아까 버스노선이나 또는 시영버스 운영 등 버스개선 등을 적극 검토하고 있다고 그러는데 지금 시영버스 운영이 아직 확정도 안 되어 있는데 혼잡통행료를 시영버스 운영 등 버스개선에 쓰이는 것을 적극적으로 검토 한다라는 것이 좀 앞뒤가 안맞습니다. 그래서 시간이 걸리더라도 신중하게 다각적으로 검토를 해서 이것이 몇천억원이 될지도 모르는 시민의 부과금인데 이런 부분에 대해서 좀더 심도 있고 신중하게 다각적인 검토를 할 것을 촉구하면서 마치겠습니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 수고하셨습니다.

더이상 질의하실 위원님 안 계시죠?

○金喜甲 委員; 委員長님, 한 가지만 하겠습니다. 미안합니다. 당산철교가 끊어져서 운행하고 있는 셔틀버스 있죠? 그 셔틀버스 운행은 地下鐵公社 비용으로 합니까?

○交通管理室長 李浩助; 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 그러면 운전하는 기사들은 어떻게 됩니까?

○交通管理室長 李浩助; 지하철에서 적절한 비용을 산출해서 버스회사에 위탁을 했습니다.

○金喜甲 委員; 그러면 버스회사면 어디 버스회사입니까?

○交通管理室長 李浩助; 3개 버스회사인데 자료를 드리도록 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 그런데 交通管理室에서 신경을 써야 할 것이 셔틀버스 기사들이 대단히 난폭해요. 그것이 지금 소문이 나 있습니다. 거의 무료로 타서 그런지 어쩐지는 모르겠는데 대단히 승객들한테 불친절하고 저도 셔틀버스를 타고 가다가 봉변을 한번 당할 뻔 했는데 거기에 대해서 보다 행정적인 감독을 철저히 해야 될 필요가 있습니다.

○交通管理室長 李浩助; 잘 알겠습니다.

○委員長 金永春; 더 이상 질의할 위원이 없으시므로 의사일정 제3항 交通管理室 소관 1997년도 업무보고의 건에 대한 질의와 답변을 모두 마치겠습니다. 회의진행에 적극 협조하여 주신 위원 여러분께 진심으로 감사를 드립니다. 그리고 위원님들의 질의에 성실하게 답변하기 위해서 노력하신 交通管理室長을 비롯한 關係公務員 여러분, 수고 많으셨습니다.

마지막으로 당부합니다. 우리 交通委員會 위원님들께서 여러 가지 사항을 지적을 많이 했습니다. 이러한 지적사항에 대해서는 반드시 다음회의 때에 개선시정에 관한 보고를 해 주시

기 바랍니다, 서면으로. 뿐만 아니라 자료요구를 지난번 폐회 중 위원회 회의 때도 많이 한 것으로 알고 있습니다. 그런데 여러 위원님들께서 요구한 자료가 아직까지 도착하지 않고 있다 이런 지적이 있어서 사실은 오늘 室長님에 대해서 대단히 많은 추궁을 했습니다만 그 관계로 그 부분에 대해서는 따로 얘기를 안했습니다. 그만큼 交通管理室長을 비롯한 이하 公務員 여러분들이 보다 더 정신을 차려서 느슨한 자세에서 좀더 조여진 상태로 업무에 임해 주셔야 우리 서울시민들이 우리 서울市를 믿고 안전한 교통, 안전한 활동을 할 수 있으리라고 봅니다.

그래서 오늘 또 마찬가지로 자료요구를 많이 했는데 자료제출은 될 수 있으면 빠른 시일 내에 마무리를 해서 제출을 해주셔야 됩니다. 그래야 차기 회의 준비하는데 도움이 되고 또 여러분들도 그때 가서 야단맞지 않습니다.

이상으로 오늘 회의를 모두 마치겠습니다.

산회를 선포합니다.

(議事棒 3打)

(20時 25分 散會)

○出席委員

金永春 朴謙洙 李智文 安秉昭

金在仁 金亨吉 金喜甲 白聖德

梁敬淑 李始英 李允中 鄭炳仁

趙上男 洪性龍 李聲九

○委員아닌 出席議員

林鍾化 金成春

○專門委員

金南中

○出席公務員

交通管理室

室長 李浩助

버스改善企劃團長 金禹奭

交通企劃官 金相敦

大衆交通1課長 朴喜秀

大衆交通2課長 羅松柱

交通運營課長 權赫昭

駐車計劃課長 尹準炳

.....
(서면답변)

(뒤에 실음)
.....