
第93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3月20日(木) 午前10時

場所 交通委員會會議室

議事日程

1. 1997年度交通管理室所管當面懸案報告

審査된案件

1. 1997年度交通管理室所管當面懸案報告 ... 1面

(11時 54分 開議)

○委員長 金永春; 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다. 성원이 되었으므로 제93회 임시회 제1차 交通委員會 회의를 개의하겠습니다.

(議事棒 3打)

지난 2월 임시회에서 97년도 업무계획에 대한 보고를 받았 습니다만 올해도 벌써 1/4이 지나가고 있습니다. 무슨 일이나 시작이 중요하기 때문에 交通管理室의 당면현안을 알아보고 지금까지 추진한 업무실적을 점검하기 위해서 상임위원회가 열린 것입니다. 關係公務員께서는 위원 여러분들의 질의가 시민들의 요구사항을 대변하는 질의를 하신다는 것을 명심해서 성실하고 소신 있는 그런 답변이 있기를 바라겠습니다.

1. 1997年度交通管理室所管當面懸案報告

○委員長 金永春; 그러면 의사일정 제1항 交通管理室 소관 당면현안 보고의 건을 상정합니다.

(議事棒 3打)

그러면 交通管理室長께서는 당면현안을 보고하여 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 李浩助; 交通管理室長 李浩助입니다.

존경하는 金永春 委員長님, 그리고 위원님 여러분, 금년도 벌써 3개월이 다 지나가고 있습니다. 지난 3개월 동안은 금년도 추진할 시책들에 대해서 세부계획을 세우고 본격 추진을 위한 준비를 하여 왔습니다.

앞으로는 이미 마련된 세부계획 일정에 따라 우리 交通管理室 모든 직원이 총 역량을 발휘해서 착실히 업무를 추진해서 서울의 교통문제가 풀리고 또 편리한 서울이 되도록 적극적으로 추진해 나갈 계획입니다.

존경하는 위원님 여러분, 금년도 교통관련 업무를 추진함에 있어서 위원님 여러분들의 아낌없는 지도와 고견을 부탁드립니다. 지난 2월에 업무보고를 드렸습시다만 그 이후에 당면한 주요업무에 대해서 요약해서 보고를 올리도록 하겠습니다. 준비된 유인물을 봐주시면 고맙겠습니다.

.....

(報告)

교통관리실 업무보고

(뒤에 실음)

(報告中斷)

.....

○朴謙洙 委員; 室長님, 보고말씀중에 잠깐 죄송합니다만 의사진행발언을 하겠습니다. 지금 업무보고를 하시는데 이것이 금방 끝나실 수가 있으시겠습니까?

○交通管理室長 李浩助; 25페이지가 되기 때문에 시간이 조금 걸릴 것 같습니다.

○朴謙洙 委員; 그러시면 어차피 이번에 현안문제가 상당히 많이 걸려 있기 때문에 자세한 보고를 하시는 입장에서 잠시 정회를 했다가 오후에 보고를 들으면서 심도 있게 검토를 할 수 있게 회의를 진행을 했으면서 의사진행발언을 드립니다. 委員님들이 동의를 해 주면.....

○委員長 金永春; 委員님 여러분, 정회를 했다가 오후 식사 마치고 그때 가서 공식보고를 듣고 이어서 질의하는 순서로 진행을 하는 것이 어떻겠습니까? 이의 없으시죠?

(「좋습니다」 하는 委員 있음)

회의의 원만한 진행을 위하여 오후 2시까지 정회토록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(議事棒 3打)

(11時 59分 會議中止)

(14時 04分 繼續開議)

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

(議事棒 3打)

오전 회의에 交通管理室長의 업무보고가 시작되다가 잠시 정회를 했습니다. 오전에 이어서 交通管理室長 나오셔서 업무 보고를 하여 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 李浩助; 계속해서 보고를 드리겠습니다. 3페이지가 되겠습니다.

.....
(報告繼續)

市內버스 關聯動向 및 對策

(뒤에 실음)

.....
이상 보고를 마치겠습니다. 감사합니다.

(金永春 委員長, 朴謙洙 幹事와 司會交代)

○委員長代理 朴謙洙; 交通管理室長 수고 많으셨습니다. 다음은 交通管理室 소관 당면현안 보고의 건에 대해서 질의가 있겠습니다. 원만한 회의진행을 위해서 질의와 답변은 交通管理室長을 상대로 일괄질의 후 일괄답변 형식으로 하되 보충질의에 대해서는 일문일답식으로 진행하도록 하겠습니다. 질의하실 사항이 있으신 委員님께서서는 질문의 요점을 간단하고 명료하게 축약을 해서 질의해 주시기 바랍니다.

먼저, 李智文 委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○李智文 委員; 李智文 委員입니다.

먼저, 지난번 회의 때 제가 요청해서 받아 본 시내버스 15개 임의노선폐지와 관련해서, 여기에 지금 15개 업체가 나와 있는데 현재 이 조사이후에 운행을 재개한 노선이 있습니까, 아니면 이후에도 그대로 임의폐지하고 단축운행을 계속하고 있는지, 아니면 이후에 다시 정상운행을 하고 있는지, 그 여부에 대해서 답변해 주시고요.

업무보고에 보니까 23개 업체에 대해서 3월 18일까지 사업폐지 신청을 하라고 했다고 했는데 오늘이 20일이라고 하면 18일이 지났는데 23개 업체 중에서 신청한 업체가 있는지, 있다고 하면 어떻게 그것을 처리할 것인지 답변해 주시고, 25일까지 임금협상이 결렬되면 26일부터 전면파업을 한다고 해서 지금 交通管理室에서 노조집행부와 면담 설득을 하고 있다고 하는데 나름대로 면담 설득의 효과가 있는지 말씀해 주시고.

다음에 버스전용차로를 보완하겠다 했는데 제가 알기로 대

방로 현대아파트에서 보라매공원 후문 300m 폐지, 그리고 남부순환로 사당로터리에서 까치고개 1Km 폐지, 그리고 현능역 염곡지하차도 입구 220m 폐지, 이 3개를 비롯해서 9개 전용차로를 보완한다고 하는데 보완의 필요성이 대부분 보면 병목현상이라든지 이런 것 때문에 하는데 이 폐지하는 3개 차선은 언제 지정했으며 그 지정할 때 이런 부분에 대해서 파악을 못했는지, 지정했다가 문제되면 또 폐지하고 이러면 비용은 비용대로 들고 그 사이에 교통혼잡은 야기되는 것인데 이 폐지노선 차선이 언제 지정되었으며, 지정할 때 어떤 근거로 지정했는데 이제 와서 어떤 이유 때문에 폐지하는지 답변해 주시고요.

그리고 업무보고에 보면 차없는 거리를 조성한다고 되어 있는데 물론 여기서 지적한 것처럼 대부분 다 그 지역이 유흥가예요. 젊은 청소년들, 10대들이 모이는 유흥지역인데 이 지역을 차 없는 거리로 함으로써 오히려 서울시가 의도하는 목표에 부합하지 못하고 환락가로 빠질 수도 있고, 그리고 그 주변의 주택가에 불법주차 문제가 상당히 심합니다.

그렇기 때문에 차 없는 거리를 조성한다고 했을 때도 그 주위 주택가의 불법주차문제를 어떻게 해결할 것인가 하는 방안을 만들어 놓고 해야지 무조건 거기에만 차 없는 거리 한다고 해서 되는 것은 아니라고 생각되는데 그에 대한 나름대로의 대책이 있는지?

그리고 자료요청 건으로 업무보고 17페이지에 주차요금 조정 전후 주차수요 변화조사 결과하고, 또 하나는 97년도 교통정체지역을 개선한다고 했는데 95, 96년도에 각각 20개소, 40개소를 개선을 했습니다. 그러면 개선을 했다고 하면 개선 전후에 비교분석한 결과가 있는지, 있다면 그것을 주시고요.

그리고 작년도 예산이 반영돼서 보도에 차량진입 금지봉을 각 구청별로 설치한 것으로 알고 있는데 현재 그 설치현황에 대해서 주시고, 마지막으로 제가 받아 본 자료에 노상주차장 주차장별 가산금 부과징수 현황을 받아 봤습니다. 그런데 보면 징수율이 정확하게 50%밖에 안 됩니다. 다른 각종 지방 세라든지 이런 부분은 이렇게 50%까지는 미징수되지는 않는다고 알고 있는데 가산금 부분에 대해서 징수를 어떻게 더 높일 것인지 답변해 주시면 고맙겠습니다.

이상입니다.

○委員長代理 朴謙洙; 다음 洪性龍 委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

○洪性龍 委員; 洪性龍 委員입니다.

간단히 한 두서너 가지만 묻겠습니다. 여기 보면 택시서비스 개선이라고 나와 있는데 실제 내용을 보면 대부분 무선호출 설치라든지, 무슨 공중전화 설치라든지 이런 것만 나와 있어요.

실제 문제는 택시, 여기도 나와 있습니다만 ASEM이라든지 월드컵때 문제가 되는 것은 승차거부를 한다든지, 또 요금을 자기 멋대로 받으려고 하는 기사가 있다든지 하는 것이 문제가 되거든요. 승차거부는 근래에 나온 얘기는 아닙니다. 그 전부터 있던 얘기지만 이런 것을 제대로 해결할 수 있는 방법을 강구해야 돼요. 그것에 대한 무슨 대책이 있는지 한번 말씀해 주시고.

두번째로는 도로공사장 교통관리 강화라고 나와 있습니다. 그런데 이것이 本委員 생각으로는 동경 같은 데를 가보면 낮에 공사를 하지 않아요. 보통 낮에는 공사를 안하고 밤에 교통량이 적을 때 공사를 합니다.

이런 것을 좀 참작해서 工事場의 교통관리도 좀 그렇게 하는 방향으로 하는 것이 낫지 않을까 이런 생각이 들어서 그런 계획도 있는지를 한번 내가 묻고 싶어서 묻는 것이예요.

세번째로는 여기 보면 交通管理室과의 경찰청 관계 협의를 강화한다든지 이런 얘기가 많이 나와 있습니다. 그런데 이것이 실제 室長님께서 생각하기에 경찰청과 협조관계가 어느 정도로 되고 있다고 생각하는지 내가 한번 묻고 싶은 것이예요. 얼마만큼 조화를 이루면서 하고 있는지, 그전에 보면 차선 하나 굽는데도 부탁해도 제대로 안 된다는 얘기를 내가 들은 적이 있었거든요. 그러면 이런 관계가 얼마만큼 경찰청과 협조가 잘되고 있는지 솔직하게 한번 답변해 보세요.

이상입니다.

○委員長代理 朴謙洙; 다음은 金亨吉 委員 질의해 주시기 바랍니다.

○金亨吉 委員; 金亨吉 委員입니다.

지금 交通管理室에 업무보고에 참석인원이 많이 없는데 여러 사람이 불참한 것 아니예요?

○交通管理室長 李浩助; 자료실에 있습니다.

○金亨吉 委員; 지금 여기 뒤에 몇 명 와 있어요?

○交通管理室長 李浩助; 10명 정도입니다.

○金亨吉 委員; 내가 조금 전에 나가서 확인했는데 다섯 사람 정도밖에 없거든요.

○交通管理室長 李浩助; 주요 課長 이상은 다 왔습니다.

○金亨吉 委員; 벌써 계장만 26명으로 나와 있는데, 그래서 나는 지금 常任委員會에 보고자세가 확립 안 되어 있지 않느냐, 이제 들어오면 어떻게 돼요?

(「자료실에 있었습니다」 하는 관계공무원 있음)

그래서 성실한 태도로 보고를 받고 질의에 대해서 답변에 임해 주어야지 산발적으로......

○交通管理室長 李浩助; 잘 알겠습니다.

○金亨吉 委員; 그런 것은 시정합시다.

몇 가지만 말씀을 드리겠는데 먼저 자료 요청을 하겠습니다.

지금 交通管理室에서 地下鐵公社하고 交通放送局하고 都市鐵道公社에 지금 현재 예산편성을 해 주어서 행정적 관리통제업무가 구체적으로 무엇인지를 확실하게 알고 싶다는 것을 말씀을 제가 질문을 드립니다. 이것은 자료로 주세요.

그 다음에 97년도 예산 특별회계 2,820억으로 편성되어서 交通管理計定에 2,660억원, 交通放送局에 160억, 그 다음에 交通管理計定 중 교통사업으로 283억이 지방경찰청에 편성되어 있는데 이것은 어떤 절차에 의해서 지금 현재 지급이 되고, 그냥 예산편성만 해 주고 마는 것인지 어떻게 사후관리를 하고 있는지를 확실하게 알고 싶습니다.

막연하게 예산편성만 해 주고 후속조치도 안하고 돈을 어떻게 쓰는지도 모르고 사후관리가 없다 하면 큰 문제점이 되지 않느냐, 또 어떤 절차에 의해서 부분적으로 세출이 되어가느냐, 그 다음에 지금 업무보고에 보면 시내버스가 89개 업체 중에서 23개소가 면허반납하는 문제 가지고 소상하게 보고를 받았는데 本委員이 생각하는 의견입니다.

세 마리 토끼를 잡으려는 버스업자측의 어떤 안이 아니냐, 첫째는 노조가 임금인상을 시켜 달라니까 이것을 희석시키기 위한 하나의 案이 되겠고, 두번째는 연례행사에서 인상시도로서의 가속을 시키려는데 뜻이 있고, 세번째로서는 금융지원문제 이런 것으로 본인이 이렇게 생각을 하고 있는데 실제적으로 아까 간담회에서도 交通管理室에 진짜 원가계산을 할 수

있는 분이 몇 분이나 계시고, 財務諸表를 확실하게 분석하실 분이 몇 분이나 계시는지 그 자체가 나는 의심스럽다, 만일에 交通管理室에서 재무제표나 경영분석 현금비율, 유동자산비율, 자본비율의 전부를 따져가면서 타인자본, 부채비율을 따져가면서 거기에서 점수를 내어서 어떤 용역에 의존하지 말고 한다 하면 버스업체는 交通管理室에서 백기를 든다, 그러나 결산서나 손익계산서가 실제적으로 정확한 결산서가 아니라고 봅니다.

세무서 제출용이 따로 있고, 여러 가지 용도가 다를 수 있는 사항이 벌어지고 있어요, 각 기업체에서는. 그렇기 때문에 실제 交通管理室에서 그런 전문인력의 확보가 시급하다, 확실하게 파악 안하고 우선 용역의 자료만 가지고 실제적으로 그러니 또 우리가 아까 요금요율에 대해서 실제적으로 파악을 하고 있다고 했는데 그것도 현재로서는 불신이 간다 이렇게 해석할 수가 있어요.

그래서 실제적으로 조합측에 23개사가 반납한다는데 대표성이나 공공성을 가지고 조합측이 큰 막강한 힘을 가지고 交通管理室에 흥정하려고 하는데 交通管理室의 정확한 의지가 분명하게 의지가 안 되어 있다, 그 다음에 23개사에 정말로 몇 개 업체가 실제적으로 반납하고 운영을 중단할 것인가? 나는 그것은 불가능하다, 엄포성이고 달래다가 보면 또 키우는 식이 되지 않느냐, 그래서 交通法上 어떤 근본적인 법적 대안 어떤 조례제정이라도 해서 만들 필요성이 있지 않느냐, 공공성을 비교해서. 그냥 막연하게 과징금, 벌금, 행정처분 이것이 하나의 관례적으로 얘기가 나오는데 이 문제는 다소 문제가 있다 이렇게 생각하는데, 왜냐하면 공공성 때문에 그런 것입니다, 현재.

그 다음에 23개사 중에서 몇 개 업체가 진짜 반납할 것인지, 그것을 심층 분석을 해 본 것인지 막연하게 아까 얘기가 용차를 한다 이것은 단기 캠프주사에 지나지 않는다 이렇게 저는 생각합니다.

그래서 반납시에 이 대안이 용차문제가 나오고 지하철 증차 문제가 나오는데 실제적으로 23개사의 반납은 몇 개인데 거기에 집중적으로 어떤 대책을 세우는가는 깊숙한 전문성의 분석자료가 없다, 그래서 앞으로 이것을 파악해서 어떻게 대책을 세울 것인가 하는 답을 내가 듣고 싶습니다.

그 다음에 지난번에 매스컴에서 내가 본 기억이 있는데 버스개선기획단에서 번호를 가지고 착안했어요. 네자리 숫자를 가지고 첫자리는 버스형태, 두번째는 출발지, 세번째는 경유지, 네번째는 도착지로 표시를 앞으로 해서 버스번호를 가지고 이것은 강남권이다, 강서권이다 이것을 하겠다 했는데 진짜 이것은 하나의 탁상이론에 지나지 않는다 나는 이렇게 봐요.

왜 그러느냐 하면 지금 우리의 승객들이 앞에 간판보기도 바쁘다고, 내리고 타면 금새 떠난다고. 그런데 번호보고 이것은 착지는 어디이고 출발지는 어디이다 일일이 머리속에 두뇌플레이가 안 된다 얘기입니다.

그래서 이런 방법보다도 식별을 하는 데에 시간이 걸린다, 그래서 번호판 가지고 하는 것 보다도 다른 색깔 위주로 하는 방법이 어떻겠느냐, 이런 것도 내가 제안해 드리고 싶은데 지금 벌써 매스컴에 4단계가 나와 있다는 자체에 대해서 이것 실효성이 없는데 괜히 뭔가 애드벌룬을 띄우는 하나의 정책이 아니냐 그래서 이것이 과연 어디까지 결정되어 있는 것 인지를 알고 싶습니다.

그 다음에 혼잡통행료 관계에서 말씀을 드리겠는데 여기는 세 군데라고 했는데 10곳 정도가 교통량이 많고 또 자가용 비율이 높고 대체수단으로 우회도로가 가능지역으로 하겠다, 또 市政開發研究院에서 지금 검토를 하고 있는데 이것이 10개 정도로 나와 있는데 市政開發研究院에서 과연 10개의 지역이 어디인지를 내가 듣고 싶습니다.

또 과연 이것이 남산 1호하고 3호터널이지만 아주 성공이라고는 볼 수 없어요. 그런데 과연 市議會에 통과시킬 때 납득할 수 있는 명분이 확고한 의지가 있는 것인지 이것도 내가 듣고 싶습니다.

그 다음에 아울러 시정개발에 10곳 정도가 나왔다고 하면 議會하고 사전 조율이 있어야 되지 않느냐, 이것을 어떻게 생각하느냐 내가 묻고 싶습니다.

간단히 이렇게 질문 마치겠습니다.

○委員長代理 朴謙洙; 다음 질의해 주실 梁敬淑 委員 질의에 앞서서 室長께서는 우리 의회에 대한 태도, 답변할 때 방금 金亨吉 委員님이 말씀하셨습니다만 전 간부들이 충실한 자료를 가지고 답변할 수 있도록 회의분위기를 그렇게 만들어 주시기 바랍니다.

어떻겠습니까? 金亨吉 委員님, 잠깐만 양해해 주시면 질문을 간단히 하고 답변을.....

梁敬淑 委員님, 질의를 요점으로 간단하게 해 주시면 감사하겠습니다.

○梁敬淑 委員; 먼저, 혼잡통행료 징수효과를 발표한 市政開發研究院의 조사책임자를 오늘 출석을 요구했고, 출석시킨다고 지난번에 답변했는데 나왔습니까?

○交通管理室長 李浩助; 죄송합니다. 미처 못 챙겼습니다.

○梁敬淑 委員; 지난번 常任委員會때 분명하게 室長께서 출석을 시켜서 우리가 혼잡통행료 징수효과에 대한 조사가 객관적으로 과학적으로 되었는지를 확인하겠다고 委員들이 그랬는데 출석도 안 시키고 아무 해명이 없습니까?

○交通管理室長 李浩助; 지금 연락을 해서 참석할 수 있도록 조치를 하겠습니다. 남산사업실이 가깝기 때문에 연락을 하도록 하겠습니다.

○梁敬淑 委員; 지금 그것에 대한 조사에 대한 것도 확인이 정확하게 되지 않았는데 혼잡통행료 징수를 확대하겠다는 것이 앞뒤가 안 맞아요. 그러면 출석시켜 주시고.

지하철 을지로 입구역의 공기오염자동측정기에 대해서 지난번 회의에서 제가 3호선에 표본공기오염자동측정기 설치를 경복궁역에 한 부분은 오염도가 심각하지 않은 역이고, 환승역도 아니기 때문에 다른 역으로, 그러니까 도심에 있는 환승역에 설치를 해야지 정확한 데이터를 반영할 수 있는 조치가 아니냐라는 지적을 했습니다. 이에 대해서 어떻게 추진하고 있는지 답변하시고, 공기오염 자동측정항목에 대해서도 확장해야 된다는 지적도 했습니다. 이에 대해서도 긍정적으로 추진을 하겠다고 했는데 어떻게, 지금 왜냐하면 5월에 정상운동을 할 예정이거든요. 그렇다면 이제 한두 달밖에 안 남았는데 이런 부분들이 제대로 반영이 되어야 될 것으로 생각하기 때문에 답변을 요합니다.

그리고 交通管理室長께서는 3기 지하철건설계획을 얼마 전에 서울시에서 밝혔는데 이에 대해서 어떻게 평가하는지 답변을 해 주시기 바랍니다.

그리고 교통관련 정책 중에서 서울시 정책회의에 회부하는 안건은 어떤 사안일 경우에 정책회의에 회부를 해야 된다고

생각하고, 또 회부를 하고 있는지 답변을 해 주시고, 3기 지하철 건설계획과 혼잡통행료 징수, 그리고 시영버스 운행 등 매우 예산규모가 크고 또 중대한 정책들이 서울시 자체내에서 조차도 심도 있게 검토되지 않고 발표가 막 되고 있음을 확인할 수가 있습니다. 이에 대해서 요즘에 현안으로 대두되고 있는 교통정책의 정책회의 결과를 답변해 주시기 바랍니다.

그리고 3기 지하철 건설에서 지금 기본운영 계획도 세우지 않고 있어요. 기본운영 계획서를 제출하라고 그랬는데 제출을 못하고 있고, 특히 趙淳 市長 취임 이후에 2기 지하철이나 3기 지하철을 연기했고, 특히 3기 지하철 공사는 무기한 연기했는데 議會하고 한마디 상의도 없이 또 이것을 번복해야만 하는 이유에 대한 해명도 한마디 없이 3기 지하철 건설 계획을 발표했습니다. 이에 대해서 交通管理室長은 어떻게 생각하는지 답변하시기 바랍니다. 그리고 건설계획 자체에 대한 평가도 좀 해 주시기 바라고, 交通管理室하고 3기 지하철 건설 계획에 대해서 협의한 내용이 있다든지 회의한 결과가 있으면 답변하시고 나름대로 평가도 해 주시기 바랍니다.

그리고 지하철 건설의 인수인계 문제에 대해서 지금 地下鐵建設本部하고 公社側하고 상당한 갈등관계에 있습니다. 그래서 원칙은 어떻게 해야 되며, 어떤 방식으로 인수인계가 진행돼야 되고, 어떤 내용들이 정확하게 인수인계시에 반영되어야 된다고 생각하고 또 어느 시기를 인수인계 시점으로 봐야 되는지, 다음에 하자보수라든지 이런 부분은 이미 운행을 한 날로부터 인수인계를 公社가 받은 것으로 하고 있는데 이런 부분에 대해서는 어느 부서가 책임을 져야 된다고 보는지에 등등 답변을 주시기 바랍니다.

그리고 지금 都市鐵道公社가 지하철 건설을 해서 인수를 받았는데 公社는 잘 아시다시피 복식부기 형식으로 해서 예산 결산 보고를 하고 있고 또 그 체계로 자금운용에 있어서 금전신탁에도 하고 있고 기타 고수익 상품들을 많이 활용을 하고 있습니다, 그런 대로. 물론 아직도 미흡한 점은 많이 있습니다만. 그런데 地下鐵建設本部는 단식부기를 하고 있고 교통특별회계도 단식부기로 하고 있기 때문에 이것이 인수인계서에 전혀 맞지가 않아요. 그래서 이런 부분을 어떻게 해소해야 된다고 생각하는지, 어떻게 해소를 시킬 것인지 교통관련 책임자로서 답변하시고, 지금 유동자산이라든지 고정재산에 대한 평가에 있어서도 서로 다릅니다.

예를 들면 95년도에 평잔이 1조 5,000억원이 넘고 96년도에 서울시 평잔이 2조가 넘습니다. 그리고 지하철 건설과 관련한 평잔만 해도 95년도에 7,000억원이고, 96년도에 1조 이상이에요. 그렇다면 교통특별회계를 운영하는데 있어서 交通管理室에서는 이자라든지 또는 자금을 운용하는데 있어서 나름대로의 방안을 가졌어야 되고 또 나름대로의 자금운용을 효율적으로 할 수 있는 그런 노력들을 했어야 된다고 생각합니다. 그런데 단기 정기예금이라든지 1개월, 3개월, 6개월 이런 정도, 제일최장으로 해야 12개월 짜리 정기예금을 택하고 있는데 이런 노력들을 하고 있지 않았다는 것이죠. 이에 대해서 어떻게 평가하고 있고 앞으로 어떻게 할 것인지 답변하시기 바랍니다.

그리고 버스적자로 인해서 지금 계속 현안이 되고 있는데 물론 노선을 공개념화 해야 된다는 부분에서 전적으로 동의합니다. 그러나 버스노선이 특별한 권한을 준 것이거든요. 고유권한을 준 것인데 그것을 공개념화한다고 했을 때 물론 적

자를 내는 노선도 많지만 흑자를 내고 있는 노선도 많은데 흑자를 내고 있는 노선들에서 만약에 반발을 해서 운행이 정지될 수도 있습니다. 적자노선이 운행 정지하겠다고 서울시를 협박하고 있고 이런 식으로 한다고 해서 이것을 모두다 한꺼번에 무리하게 공개념을 추진한다든지 이럴 경우에 반대쪽에서 운행을 정지할 수도 있는 그런 요지가 많은데 이런 부분을 어떻게 해소하겠다는 것인지 답변하시고, 지금 추세가 서울시가 공기업에서 민영화하는 추세입니다.

전 세계적으로도 그렇고 국가경영에 있어서도 이렇게 돼 가고 있는데 민영화되어 있는 사업을 오히려 공기업적 성격을 더 강하게 만들겠다는 것들이 과연 경영합리화에 맞는 것인지에 대해서 본질적인 문제를 제기하지 않을 수가 없습니다.

그리고 서울시가 1월에 시영버스 운행을 하반기인 9월부터 추진하겠다고 언론에 보도가 됐는데 그것을 부인했어요. 그랬는데 이미 기정사실화했었다라는 부분이 확인된 것 아닙니까, 요즘에 추진하는 것을 보면.

그렇다면 議會에는 洪委員님도 지적을 하셨지만 委員님들이 지적을 할 때는 그것이 사실이 아니고 그런 것들이 잘못 전달이 돼서 언론에 보도가 나간 것 같다고 답변했는데 몇 달 지나고 보니까 이미 언론에 서울시에서 흘렸었던 것이 확인된 것이고 시영버스 운행에 대한 부분이 이미 추진이 되고 있는 것이거든요. 이런 부분에 대해서 議會가 상당히 무시당한 입장인데 이 부분에 대해서 해명을 하시고, 또 적자폭에 대한 조사도 2달이나 3달에 걸쳐서 용역을 줘서 한번 조사한 결과를 가지고 시영버스를 운영하겠다고 하는 방향으로 지금 나아가고 있는 부분이 문제가 있습니다.

왜냐 하면 앞으로 예산의 규모를 지금 밝히고 있지 않아요. 시영버스를 운영하는데 있어서 1안으로 할 경우, 2안으로 할 경우, 3안으로 할 경우 또는 조사결과에 따라서 적자회사가 몇 개인데, 적자회사는 시영버스를 운영하겠다는 서울市가 추진하고 있는 이상 갈수록 늘어날 것이라고 생각합니다. 서울市가 유도한 것이나 마찬가지로요, 노선반납을.

그렇다면 예산규모에 대한 언급이 없는 정책발표만 하고 있는 부분에 대해서 본질적인 문제가 있어요. 앞으로 시민들이 얼마만큼의 부담을 더 많이 해야 될지도 모르는 판에 왜 예산규모를 밝히고 있지 않습니까? 공영차고지 몇 개 만드는데도 우리가 상식적으로 생각해도 수천억원 이상 들어갈 것이라는 생각이 드는데 예산에 대한 언급도 없이 이 정책만 추진하겠다는 것인지, 이것은 문제가 있는 정책이라고 지적하지 않을 수가 없습니다.

그리고 적자회사에 대해서 시민들 세금으로 보전을 사실상 시켜주는 것인데 그렇다면 그 적자노선의 버스를 이용하지 않는 시민들이 그 노선을 타고 다니는 극히 일부의 시민들을 위해서 세금을 부담해야 되는 세금부담의 불공평성도 제기가 될 수 있어요. 이런 부분에 대해서는 과연 검토를 한 것인지? 여러 가지, 물론 이것 외에도 많은 문제점들을 지적할 수 있습니다만 우선 조사를 더 해야 됩니다. 지금 趙淳 市長 임기 1년 정도 남았다고 하니 3기 지하철 건설계획이다, 시영버스 운영이다, 또 혼잡통행료 확대실시다 이렇게 수조, 3기 지하철 건설같은 경우에는 지금 10조 정도가 거의 들어간다고요. 이것은 서울市쪽의 입장이고 2기 지하철 건설 처음에 계획할 때 3조 조금 넘게 들어간다고 발표했는데 실제로 들어간 액수가 얼마인지 아세요? 9조에 가까웠어요. 계획보다 3

배 이상의 수조씩이 늘어나고 있는데 3기 지하철 9조 1,000 억원인가 9조 100억원 들어간다고 하는데 30조가 들어갈지 25조가 들어갈지 어떻게 압니까? 그러면 재정이 거의 파탄날 수가 있어요. 지금 비노조는 문제도 아니에요. 재정정책도 세워놓지 않고 재정에 대한 확보방안도 강구해 놓지도 않고 수십조가 들어갈지도 모르는 그런 건설계획을 뱅뱅 터트린 그런 부분에 대해서 交通管理室長, 제어할 수 있어야 되는 것 아닙니까, 교통책임자로서? 이 부분에 대해서 어떻게 생각하는지 답변하세요. 그리고 어떻게 할 것인지도 답변하시고.

또 시영버스 운행도 마찬가지예요. 수천억원이 들어갈 수도 있고 조단위가 들어갈 수도 있는데 이것을 한번 조사 딱 하고 말이에요. 몇억원 줘서 용역하고, 그것을 신뢰할 수가 있습니까? 이런 수조가 들어가는 사업에 대해서 철저하게 하고 이것이 趙淳 市長 임기내에 안해도 돼요. 빨리 한다고 좋은 것이 아니라고요. 5년, 10년 걸리더라도 제대로 된 정책을 집행하려는 자세를 가져야지 표본적인 전시행정을 몇 개를 계속적으로 97년에 들어와서 초조해서 그런지 몰라도 막 추진하려고 무리하게 하고 있는데 이 부분에 대해서 집행부 책임자들이 왜 이런 문제들을 제기를 안합니까?

제가 두 가지만 더 묻고 마치겠습니다.

전철과 지하철의 승차권 자동발권기를 조작해서 1만원짜리 정액승차권을 수백장씩 횡령한 이런 사건이 보도된 바 있고 적발이 됐었습니다.

그런데 지금 혼잡통행료 정액권 제작이 추진중에 있는데 이 혼잡통행료 정액권도 발권기를 조작해서 횡령을 할 소지가 없다고 할 수 없어요. 있는 것이고 또 인쇄과정에서의 그런 문제들에 대한 제동장치가 있어야 됩니다. 그런데 이런 부분

을 어떻게 준비하고 있는지, 그리고 그런 전산시스템이라든지 자동발권기 구매라든지 이런 부분에 대해서는 어떻게 대응을 하고 철저하게 준비할 것인지에 대해서 답변하시고.

또 서울시 지하철에도 지금 프랑스제 자동발권기를 도입을 해서 했는데 우리가 생각할 때는 서울시 자동발권기는 규모가 더 크고 자동발권기가 더 많기 때문에 이러한 횡령을 했을 가능성이 더 많을 것이라는 의혹을 안 가질 수가 없습니다. 이에 대해서 프랑스제 자동발권기를 언제 얼마에 어떤 계약방식으로 수입했는지 그것에 대한 자료를 제출해 주세요. 물론, 지하철 관련 公社나 本部에도 요구하겠습니다만 책임부서니까 충분히 정책적인 대응방안과 구체적인 문제에 대한 파악을 해 주시기 바랍니다.

그리고 의사들 51.2%가 자동차 매연을 주민건강에 피해를 주는 주된 오염원으로 지적을 했습니다. 96년도 시정운영 3개년 계획중에서 자동차 배출가스 대책으로 질소산화물을 저감하기 위해서 경유자동차 매연저감 장치를 98년까지 전 차량에 부착하기로 했는데 96년도 2,000대 계획이 얼마나 달성됐는지 보고해 주시고, 97년에서 98년 계획과 차질없이 그것이 추진될 수 있다는 확신을 주기 위한 답변을 해 주시고, 또한 소형경유차 같은 경우, 특히 티코나 프라이드 이런 차들에서 배기오염가스가 제일 많이 나오고 있습니다. 그것에 대한 제동장치를 달고 있지 않기 때문에 그런데 LPG차량으로 대체하기로 했는데 96년도 계획에 3만대를 대체하겠다고 했는데 96년도에 어느 정도 이루어졌는지, 그리고 98년도까지 9만대를 달성시키겠다고 했는데 이에 대해서 과연 그것이 어떻게 해서 달성시킬 수 있겠다든지 답변하시기 바랍니다.

매연차량보다도 더 문제가 되는 것은 오래된 디젤버스입니

다. 새카만 연기들을 뿜어대고 다니는 버스들을 아직도 많이 봤어요. 그리고 디젤버스가 시내버스용이나 관광버스용으로 사용이 되면서 차 밑바닥에 가스연소장치를 부착하지 않고 바로 노즐을 통해서 독성가스를 배출시키고 있는 것이 확인이 된 적이 있고, 제가 한번 몇 개의 버스를 확인했는데 이것을 확인할 수가 있었습니다.

그래서 서울시내 디젤버스현황을 답변해 주시고, 단속을 강화하고 가중처벌을 해야 한다고 생각을 하는데 이에 대해서 어떻게 하고 있으며 앞으로 어떻게 할 것인지 그리고 지금까지의 단속결과도 보고를 해 주시기 바랍니다, 작년, 올해.

本委員은 적자노선에 대해 서울시費를 지원하는 것도 중요하지만 이런 어떤 정말 독가스를 품어내는 버스회사에 차라리 가스연소장치를 달아주는 그런 부분이 오히려 시민을 위해서 설득력이 있을 수 있다는 생각도 들기 때문에 이 문제를 제기하고.

아까 李智文 委員께서 임의로 버스노선을 폐지한 부분에 대해서 계속적으로 업무보고시 때마다 지도단속을 강화하고, 또 행정조치를 강력하게 실시하겠다고 몇 번씩 답변을 한 바 있습니다. 이에 대해서 작년하고 올해 어떻게 단속추진을 했고 행정조치를 어떻게 했는지 단속실적을 서면으로 답변하시고, 지금 답변하실 수 있으면 답변해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

(朴謙洙 幹事, 安秉昭 幹事와 司會交代)

○委員長代理 安秉昭; 수고하셨습니다.

다음은 李始英 委員님의 질의순서가 되겠습니다. 질의해 주십시오.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

조금 전에 梁敬淑 委員이 말씀하신 혼잡통행료 부분에 대해서는 중복되기 때문에 그에 대해 동일한 자료는 자료로 요구를 하고요.

이어서 제가 몇 말씀만 드리도록 하겠습니다.

지금 95년도 예산을 세워서 교통량조사표 OD조사를 하고 있습니다. 중간보고서는 보았습시다만 아직까지 결과적인 내용을 충분히 검토를 하지 못했는데 시정개발연구원에서 교통량조사 및 OD조사표 용역회사, 연구소, 구체적으로 공개경쟁입찰을 했을 경우에 참여한 연구소 그것을 자료로 제출해 주시고, 특별히 交通管理室은 교통전문요원이라고 해서 지금 몇 명이 되어 있는지 모르겠습니다만 지금 있습니다. 그 요원들 중에서 길게는 한 십수년간 있는 분도 있고, 작게는 2·3년 있는 분도 있는데 그들에 대한 인적사항 구체적으로 해야 될 것입니다.

그 내용하고 그들이 서울시에서 계약이나 기타 어떠한 조건에 의해서해 주고 있는 보수, 그들의 신분보장 이런 것을 자료로 제출해 주시고요.

특별히 중복된 사안에 대해서는 얘기하지 않겠습니다만 업무보고서 13페이지 보게 되면 지하철 후불신용카드 24개역에서 시험운영중이라고 했는데 언제부터 어떻게 지금 시행중인지 구체적으로 자료로 제출해 주었으면 좋겠습니다.

또 유인물 14페이지를 보게 되면 택시서비스 개선사업이 있습니다. 이렇게 개선사업을 적나라하게 말씀을 하신 것은 익히 우리가 잘 알고 있는 사항이지만 지금 회사택시 중에서 특별히 지입제, 개인한테 문서상 적발되지 않았지만 먼젓번에도 그런 얘기를 했습시다만 전체 회사택시의 65내지 70가 개인소유로 本委員은 검토를 하고 있습니다. 여기에 대한 향후

대책방안, 이어서 개인택시가 96년도, 97년도 지금까지 면허가 취소된 것이 있습니다. 면허취소된 건수, 그리고 인적사항하고 향후 면허가 취소된 것을 어떻게 더 증차를 할 것인지 交通管理室의 방향설정 그것을 부탁드립니다.

또 이동공중전화서비스라고 하는 익히 우리 交通委員들은 잘 알고 있습니다만 이것이야 정말 획기적으로 잘 아이디어를 개발해서 지금 개인택시 3,800대에 이미 설치되어서 콜렉트 콜로 잘 유용하게 씁니다만 이렇게 좋은 것을 해 놓고 대시민 홍보가 전혀 되어 있지 않습니다.

만약에 우리 서울시민 10명 중에 아는 사람 익히 한두 명밖에 없을 것이예요.

이런 좋은 제도를 개설해 놓고 홍보가 전혀 되지 않는 大衆 交通課에서는 이것을 어떻게 할 것인지, 앞으로 방법 그런 것을 해 주시고, 요금같은 것도 당초 요금환산과 내역도 잘 나왔습니다만 이것이 아무리 좋은 방법이고 설치고 내용이더라도 우리 서울시민한테 홍보가 전혀 되지 않았을 때는 아무 무의미하다, 사실상 이동공중전화를 설치해서 콜장치가 잘 되어 있다 하더라도 우리 시민들 실질적으로 가서 물어보게 되면 데이터를 뽑아보면 극히 희박할 것입니다. 이런 것은 중점적으로 검토를 해 주시고, 또 交通管理室에서 향후 이런 문제점이 있는 것은 어떻게 이루어나갈 것인지 그것을 해 주시기 바랍니다.

이어서 OD조사표 아까 전에 얘기했습니다만 만약에 교통량 조사를 했다, OD조사표는 한번 선정이 되면 향후 5년 동안 이것을 지속적으로 샘플로 써서 하는 것입니다.

우리 交通委員會에 있는 분들은 익히 잘 알고, 이 문제를 가지고 95년도부터 줄기차게 OD조사표가 잘못되어 있다, 이제

는 시대가 백이삼십만대 있는 정책하고 240만대 이 정도 정책하고는 다르지 않느냐 그런 얘기를 누차 했습니다만 거기에 대한 세부적으로 本委員이 얘기한 것은 입찰경위서부터 연구서에 이르기까지 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

또 이어서 한 가지 촉구하겠습니다.

지금 올해 예산이 445억이라는 사유지 각 25개 구청별로 주차장 매입비가 있습니다. 이것은 작년 같은 경우에 보게 되면 추경예산에 반영되고 나서 本委員이 지금 자료로 제출한 내용도 보았지만 연말에 11월 17일 그때 서울시내에 있는 각 구청별로 굉장히 다급해서 집행된 내역이 있습니다. 그 집행된 내역에서 전년도 사업을 집행하지 못하고 아직까지도 집행 못한 區가 있을 것입니다. 그 구체적인 자료를 해 주시고요.

이어서 또 하나 얘기하는 것은 지금 建交部에서 결정되어서 서울시 이하 기타 전체 광역시·도·군에 이르기까지 경정비업소 인·허가를 합니다. 그런데 경기도 인접지역에 있는 기초단체, 광역시하고 서울시 하고는 경정비업소 등록하는 시설기준이 내용이 本委員이 알고 있기에 서울시를 기점으로 해서 반경 5km 이내에서는 경정비업소를 허가해 주지도 않는 그런 규정이 있는 것으로 압니다.

그래서 本委員이 얘기할 때는 자동차부문정비업소등록시행 규정집을 보내 달라고 했는데 규정집은 전혀 보내주지 않고 무엇이냐 하면 서울시내에 5,676개소 등록된 경정비업소 중에서 아직도 미등록도 많을 줄 압니다만 그 중에서 지금 구비조건과 시설이 맞아서 강서에 1건, 관악에 1건, 강동에 4건, 이렇게 지금 신청이 되어 있고요. 등록신청시급 3개업소 중에서 중랑구에 4건, 구로에 4건, 강동에 8건 이런 식으로

되어있는데 사실상 서울시 경정비업소 5,676개소 중에서는 시설규모라든가 내용으로 볼 때 전체 중에서 10평 미만이 한 30%에 가깝습니다. 만약에 지금 현재의 시설기준으로 볼 때는 21평 이상 된 업소에 경정비업소를 신규등록신청을 해주겠다는데 이것은 지금 서울시 交通管理室에서는 建交通部하고 어떻게 대응을 했는지 형편과 처지에 따라서 서울시하고 기타 광역단체하고는 다르리라고 생각하는데 그러면 서울시청을 기점으로 해서 반경 5km 이내에 있는 이 경정비업소는 어떻게 구제할 것인지, 어떻게 제도권으로 끌어들이 것인지 이것은 사실상 상당히 심각한 문제가 달려 있습니다. 그리고 交通管理室長은 이 문제를 어떻게 해결할 것인지, 거기에 대해서 답도 해 주시고, 또 交通管理室에서 현재 그간 建交通部에서 이런 문제를 가지고 협의한 사항이 있는지, 또 建交通部에 어떠한 건의한 사항이 있는지 그것은 원본대조표를 해서 문서화해서 문서를 보내 주세요.

本委員이 얘기한 자료는 분명히 원본하고 대조표 되어야 됩니다. 사실상 책임질 사람도 없고 여태까지 자료를 받아보게 되면 누가 어떤 사람이 보냈는지 모르겠어요. 분명히 本委員이 자료를 받았을 때는 원본하고 대조를 하겠습니다.

또 이어서 문제가 되는 것은 무엇이냐 하면 지금 大衆交通課에서 지난번에도 本委員이 그런 얘기를 했습니다만 작년 1996년 5월 10일 서울시내 각 권역별로 순환버스노선을 확정하는 것이 많습니다. 아직도 근 1년이 되도록 또 언론에는 각 권역별로, 구별로 홍보는 엄청나게 했습니다.

그러면 아직도 1년이 가깝도록 시행하지 않는 것이 있어요. 저희들 管轄區에 있는 성북구 같은 데도 지금 2개 노선이 노선은 확정지어 놓고 업자선정을 안 해서 아직도 주민의 불편

을 해소해 달라는 엄청난 민원이 야기되고 있는데도 눈도 깜빡하지 않고 있어요. 이것 어떻게 세울 것인지 室長님 그것을 답해 주시고.

本委員이 지금까지 얘기한 내용과 사안에 대해서는 구체적으로 답을 못하는 것은 자료로 제출해 주고, 특별히 올해도 중복됩니다만 445억에 대한 개인사유지 매입건 이 건에 대해서는 지금까지 각 구별로 접수된 현황, 향후 각 구별로 선정 내역, 앞으로 향후 어떻게 할 것인지를 구체적으로 해서 제출해 주시고 답할 것은 답해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

(安秉昭 幹事, 朴謙洙 幹事와 司會交代)

○委員長代理 朴謙洙; 수고하셨습니다.

李允中 委員님 양해해 주시면 金在仁 委員님 먼저 질의할 수 있도록 하십시오.

金在仁 委員님 질의하십시오.

○金在仁 委員; 간략하게 한 말씀 묻고자 합니다.

운송버스 23개 업체가 지금 폐업할 우려가 있고 앞으로도 속출하겠다는 이런 전망이 있다고 하는데 이것은 아까 전자 말씀하듯이 세 가지를 노리고 하는 것이 아닌가 이런 생각이 들고요.

또한 지금 현재 만약에 버스가 폐업을 하면 마을버스로 하여금 연장하겠다고 했습니다. 이 마을버스는 기득권에 의해서 운송업주들이 이미 허가를 내어서 개인 또는 회사이름으로 아마 운영을 하고 있는 것으로 알고 있습니다.

자기 본 업체의 버스를 폐업하면 이 마을버스를 연장해 줄 수 있을 것인지 어떠한 복수관계에 있지 않나 이런 생각도 듭니다. 이것을 잘 관찰하셔야 될 것으로 알고 있고, 이미 폐

업한다는 사람들이 제가 듣기에는 한 7·80%는 거하게 성장을 했고 돈도 많이 벌었다고 합니다. 또한 주차지를 이미 다 확보해 놓고 있는 것도 알고 있습니다. 아마 여러 가지 세 가지 중에 뭔가 노리기 위해서 이러한 폐업을 운운하고 있지 않나 이런 생각이 드는 것입니다. 잘 참고해 주십사 하는 것을 부탁드립니다.

이상입니다.

○委員長代理 朴謙洙; 다음은 李允中 委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○李允中 委員; 李允中 委員입니다.

우선 地下鐵公社와 관련해서 질문하고자 합니다. 작년 96년도 노사간의 노조과업 때 임금협상시 地下鐵公社 직원들이 상위직의 정원부족과 지하철 추가건설 중단에 따른 조직개편과 확대계획이 없어서 직급으로 약 10년 이상씩 장기근무자가 많아 근무의욕의 저하, 노사간에 협의하여 하위직 5급 이하의 680명을 줄이고 상위직을 늘려 진급을 확대시키는 것으로 합의한 것으로 본위원은 알고 있습니다. 여기에 대한 진행 상황과 앞으로의 계획을 말씀해 주시고, 본위원이 알기로는 지금 地下鐵公社의 환경문제가 상당히 심각함에도 불구하고 환경을 담당하는 부서가 제대로 전문가가 없이 전기처에서 환경담당을 하고 있어요. 이것이 말도 안 되는 짓인데 환경부를 신설해서 하기로 했는데도 불구하고 아직 승인을 안해 줘서 그런 결과가 생긴답니다. 그러니까 환경문제를 해결할 수 있도록 직제개편에 대한 조속한 서울시의 승인이 있었으면 좋겠습니다.

다음에 또 한 가지 지난번에도 얘기를 했지만 서울특별시버스운송사업면허(한정면허)제도운영지침 해서 작년 6월인가

이 버스지침이 만들어진 것으로 알고 있어요. 이 버스지침 제 4조 면허기준 제1항제1호에 의하면 관할구청장은 교통수요를 조사하여 마을버스 운행이 필요하다고 판단되는 지역에 대하여 노선운행 대수 등을 정한 후 당해 노선에 연고가 있는 일반노선버스 운송사업자에게 참여의사를 물어 참여의사 표시가 있을 때는 당해 노선버스 운송사업자에게 우선하여 면허를 해야 된다, 이래서 이것이 문제가 돼서 각 구청에서 이 업무를 처리를 못하고 있습니다. 특히 마포같은 경우는 1년 반 동안 끌고 있다고 합니다, 2년 가까이.

그래서 지금 제가 유권해석을 한번 받아봤는데 그것에 대한 지침에 문제점이 있는 것 같습니다. 이것을 개정을 하시든지 폐지를 해서 지난번 버스비리와 같은 밀착된 느낌이 상당히 들 수 있는 지침이에요. 그러다 보니까 이런 것을 빨리 개선해서 할 수 있도록 해 주시면 고맙겠습니다.

그리고 제가 자료요구를 작년 연말에 한 것 같아요. 버스전용차선 문제점과 단속현황 자료를 요구했는데 지금까지 안된 것 같아요. 각 구청별로 자료를 제출해 주세요.

특히, 이번에 마포구청에서 버스전용차선 때문에 MBC 카메라 출동에서 상당한 논란이 있어왔고 그런 문제점이 생겼는데 버스전용차선에 대한 명확한 개념을 우리 시민들이 아직 몰라요. 그러니까 모 기자가 그것 때문에 논란이 돼서 싸우고 있다는데 점선과 실선에 대한 기준을 명확하게 해 주십시오, 논란이 안 되게끔. 그리고 버스전용차선이 불합리하게 적용된 데가 제가 알기로는 여러 군데 있는 것으로 알고 있어요. 그것을 조정을 해서 평상시에는 버스전용차선에도 출입을 할 수 있게끔, 지금 버스가 원활하게 소통되고 있는 것으로 알고 있으니까 빈 공간을 활용할 수 있도록 해 주시고.

지난번에 마포구 망월동 유수지에서 청원된 건이 있습니다. 제가 아직 정식보고는 못 받았는데 우리 委員長님 얘기가 오늘 보고를 했다고 그러는데 거기에 대한 상세한 집행에서 투입 10분 간격으로 하기로 했으나, 몇 분 간격으로 하기로 했다는데 그 노선을 어떻게 했는지 보고해 주시고 자료를 주시면 좋겠습니다.

다음에 거주자 우선주차제에 대해 작년에도 제가 이것을 가지고 논란을 많이 했습니다. 지금 되느냐 안 되느냐, 각 구청별로 지금 진행되고있는 구청도 있고 안 되고 있는 구청도 있는데 활성화 될 수 있도록 하는 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

그리고 지금 본위원회 알기로는 작년에 비해서 금년에 5호선 개통 이후에 교통 흐름도가 상당히 빨라진 것을 느끼고 있습니다. 실제 그 원인이 5호선 개통에 따른 것인지, 우리 경제난이 너무 심각해서 차 이용을 많이 안 하는 것인지, 그 원인분석이 나왔는지를 말씀해 주시고.

다음에 각 역사에 문제가 있습니다. 역명 때문에 매킨컴에서도 한번 했었는데 역명문제를 우리 交通管理室에서 다뤄줬으면 좋겠어요. 어디냐 하면 애오개역하고 마포에 창내역이라고 있어요. 창내역이라고 해서 어감이 안 좋은데 그 2개와, 그리고 광화문역인지 광희문역인지 이런 혼돈되는, 애오개역 같은 경우는 아현동이라고 하는데 아현동쪽으로 이런 식으로 해줬으면 좋겠습니다. 창내는 신수나 서강으로 하는 것이 맞을 것 같은데 아시는 분들이 거의 없어요. 거기에 대한 대안을 세우셔서 해 주시면 좋겠습니다. 거기에 답변을 상세하게 해주십시오.

이상입니다.

○委員長代理 朴謙洙; 다음 질의하실 委員님, 金喜甲 委員님
질의해 주시기 바랍니다.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다.

본위원회는 지금 제기하고 있는 문제에 대해서 어제 본회의에서 사실은 문제를 제기하려고 그랬어요. 그런데 우리 交通管理室長님의 체면도 있고 해서 위원회에서 제기를 하고자 합니다. 지금 交通管理室에서 이루어지고 있는 업무 중 교통영향평가서가 있습니다. 교통영향평가라는 것 자체가 대단히 요식적으로 진행이 되고 있고 거의 엉터리로 운영이 되고 있다, 본위원회가 여러 가지 사유에서 그런 심증을 갖고 있습니다.

심증뿐만 아니고 지금 구체적인 물증을 수집하고 있는 실정인데, 우선 교통영향평가에서 부실판정을 하게 되어 있습니다. 都市交通整備促進法施行令 제15조에 의하면 교통영향평가서에 부실판정의 근거가 나와 있는데 이 조항이 신설된 96년 6월 29일 이래로 교통영향평가를 진행해 온 과정에서 단 한 건도 교통영향평가서가 부실하다 해서 부실판정을 내린 사례가 없는데 이러한 졸속심의회가 본위원회는 아마 이런 부실판정 사례가 없는 것을 판단해서 내렸는데 과연 交通管理室長님께서서는 이러한 부실판정 사례가 한 건도 없었다는 것 자체가 정말 부실한 사례가 없어서 부실판정 사례가 없었다고 말씀하실 수 있는 것인지 말씀해 주시고.

두번째로는 자료를 추가로 더 요청을 하겠습니다.

지금 롯데월드가 있습니다, 잠실4거리에. 잠실4거리의 롯데월드 건물이 3개의 건물이 들어서는 것으로 알고 있어요. 기왕에 건물이 들어선 롯데월드 건물과 또 한 건물이 있습니다. 이 2개의 건물에 대해서 아마 지금 각각 건별로 교통영향평가가 이루어지니까 이 2건의 교통영향평가서를 자료로 제출

해 주시고, 최근에 롯데에서 또 그 잠실4거리 부분에 건물을 신축하려고 하는 계획서가 본위원이 알고 있기로는 交通管理室에 제출이 된 것으로 알고 있습니다. 롯데에 몇 층입니까, 이번에 새로 접수된 것이?

○交通企劃課長 張壽吉; 36층입니다.

○金喜甲 委員; 롯데 36층? 교통영향평가서 제출 됐죠?

○交通企劃課長 張壽吉; 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 그 건에 대해서 교통영향평가서를 자료로 제출해 주시고, 기왕에 들어섰던 롯데건물들, 롯데월드하고 맞은편에 롯데건물, 2건의 교통영향평가서를 자료로 제출해 주시고, 36층 기 계획중인 교통영향평가서도 아울러서 자료로 제출해 주시고, 그리고 교통영향평가심의위원회의 위원들 명단, 주요경력들을 자료로 해 주세요.

세번째로는 지금 교통영향평가 자체가 건별 진행에 따라서 불합리한 점과 약간의 부조리의 발생 가능성도 대단히 높은데 이러한 건별 진행 외에, 다시 얘기하면 잠실4거리라고 하면 롯데건물이 3건이 들어서는데 이 3건들에 대한 종합적인 교통계획을 세워서 교통영향평가를 세워야 되는데 각기 개별 건물별로, 건별로 처리를 하다 보니까 사실은 기왕에 들어섰는데 나름대로 형식적인 절차가 됐는데 이에 대한 개선책은 없는지에 대해서도 자료로 제출해 주십시오.

마지막으로 지방심의위원회의 구성 및 절차를 규정하고 있는 都市交通整備促進法施行令에 따르면 심의 의결을 재적의원 과반수 출석에 출석의원 과반수 찬성 의결을 하게 되어 있는 것으로 알고 있습니다.

그런데 본위원이 지금 교통영향평가 심의의결서라고 해서 몇 건을 받아봤는데 이것이 도대체 대리참석 자체가 가능한

것인지, 委員長으로 계시는 李浩助 室長님은 지금 단 한 건도 참석을 안 했는데 대리참석이 가능해서 이들을 출석의원 과반수 찬성으로 볼 수 있는지, 법적으로. 심의위원이라고 한다면 그 위원이 가지고 있는 고유권한 자체를 남한테 대리해서 위임할 수 있는지에 대해서도 답변을 해 주시기 바랍니다. 이것이 말하자면 교통영향평가서에 대한 네 가지 질문이구요.

두번째로는 본위원이 알고 있기로는 작년 交通管理室 업무보고에 의하면 법인택시 도입계획이 발표가 됐습니다. 그런데 이것이 언제부터인지 법인택시 그러니까 다시 얘기하면 모범택시의 법인택시화 계획자체가 거의 지금 유야무야됐단 말이에요. 그래서 작년도 업무보고하고 올해 업무보고가 왜 차이가 나는지, 거기에 대한 계획은 도대체 무엇인지에 대해서도 아울러 답변을 해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長代理 朴謙洙; 다른 질의하실 委員님 안 계십니까? 그러시면 지금까지 질의를 하셨던 委員님들의 질의에 대해서 管理室長께서는 성실한 답변을 해 주시기 바랍니다. 답변하시기 앞서서 추가로 李智文 委員님질의해 주시기 바랍니다.

○李智文 委員; 李智文 委員입니다.

택시 불법영업 행위에 대해서 단속하고 처벌하는 소관부서가 어디죠?

○交通管理室長 李浩助; 大衆交通2課입니다.

○李智文 委員; 제가 그것을 왜 물어보느냐 하면 택시불법 영업에 대해서 시민들의 신고같은 것들이 있을 때 일시적인 신고가 아니고 계속 반복되는 장소라든지 동일한 회사의 신고같은 것이 파악된 것이 있는지, 그리고 파악됐을 경우에 管理

室에서 나름대로 대처한 것이 있는지 그것을 알고 싶습니다.

왜 그것을 물어보느냐 하면 한 보름 전에 모 방송국 카메라 고발프로그램에 어떤 것이 났느냐 하면 지하철 선릉역 거기서 포스코를 운행하는 택시들이 한 3·400m를 대로변에서 후진 운행하는 것이 한번 카메라고발프로에 났습니다. 그것이 하루 이틀 된 것이 아니고 계속 출근시간때 반복되는 행위인데도 우리 市에서 전혀 파악 못하고 있다가 저녁뉴스에 보도된다는 것은 우리 管理室이 택시 그런 부분에 대해서 조금 소홀한 것이 아닌가 하는 생각이 드는데 그 방송이 나간 이후에 나름대로 우리 市에서 거기에 대해서 어떤 대책을 했는지 같이 답변해 주시면 고맙겠습니다.

이상입니다.

○委員長代理 朴謙洙; 室長님 나오셔서 답변해 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 李浩助; 交通管理室長 답변 올리겠습니다.

여러 가지 委員님들께서 많은 사항에 대해서 걱정해 주시고 지적을 해주셨습니다. 交通管理室長으로서 이제 4개월 되었습니다만 제가 성의껏 답변을 올리면서 부족한 사항에 대해서는 實務課長으로 하여금 답변을 올리도록 하고, 또 보완해서 저의 의지를 보고드리도록 하겠습니다.

李智文 委員님께서 지난 버스개선단과 우리 交通管理室에서 버스운행실태를 조사해서 15개 노선이 폐지된 후 운행재개 여부 그 후 변화에 대해서 질의를 해 주셨습니다.

○李始英 委員; 議事進行發言 있습니다.

○委員長代理 朴謙洙; 李始英 委員님.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

지금까지 집행부에게 委員들이 여러 가지 문제를 제기하고

답변을 요구하는데 지금 이렇게 빠른 시간내에 답변하기가 힘들 것 같아요. 그래서 10분이나 15분간 정회를 해서 집행부에서도 심도있게 자료를 수집해서 답변할 수 있도록 한 10분만 정회를 했으면 합니다.

○金亨吉 委員; 지금 얘기하다가 부족한 것은 담당과장이 얘기하면 되고 별 문제가 없는데.....

○委員長代理 朴謙洙; 어떻습니까?

○交通管理室長 李浩助; 제가 답변을 하면서 부족한 것에 대해서는 담당과장의 도움을 받아서 답변을 드리도록 하고, 더욱더 미진한 것은.....

○委員長代理 朴謙洙; 그러시면 답변이 충분히 가능하다고 그러시니까 답변을 하시면서 추가로 세세한 부분은 담당과장께서 답변을 하실 수 있도록 그렇게 진행을 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 그러다가 문제가 생길 때 정회합시다.

○委員長代理 朴謙洙; 네, 계속 답변해 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 李浩助; 그렇게 하면서 부족한 점이 있으면 보완하도록 하겠습니다.

노선이 조정된 후 제대로 운행 안하는 15개 노선에 대해서 어떻게 조치를 하였느냐 하는 말씀을 해 주셨습니다.

사실상 작년엔 노선 조정된 이후엔 15개 노선에 대해서는 사실상 운행이 안 되고 있었던 것이 사실입니다. 저희들이 피상적으로 단속도 했습니다만 근원적인 대처가 되지 않기 때문에 이런 문제에 대해서는 위원님께서도 아시다시피 버스개선단에서 다시 노선 조정을 하고 있고, 저희들 서울시에서 시내버스운영에 대해서 근본 개선대책으로 시민들이 꼭 필요한 지역입니다만 여러 가지 수지 경영상 업체에서 제대로.....

○李智文 委員; 그 답변을 요구한 것이 아니라 그 답변은 내

가 검토해서 알고 있고요, 그 이후에 15개 노선 중에서 그래도 다시 재개를 하고 있는 곳이 있는지 없는지만 답변해 주시면 됩니다.

○交通管理室長 李浩助; 현재 왜냐하면 근원적으로 업체에서 경영이 어렵기 때문에 운행하고 있는 것이 없습니다. 이 사항은 저희들 노선조정하면서 또 버스제도 개선하면서 보완하도록 하겠습니다.

23개 업체 면허반납 관계에 있어서 구체적으로 신청업체 관계는 이 사항을 조합에서 여러 가지 요건을 갖추어서 신청을 받고 있고, 또 비밀로 하고 있기 때문에 저희들이 구체적으로 파악하고 있는 사항은 없습니다만 7개 업체 정도 된다는 정도로 저희들이 듣고 있습니다.

구체적인 내용관계는 저희들이 파악되는 대로 委員님께.....

○李智文 委員; 아니요, 제가 질문할 때 업무보고서에 보니까 3월 18일까지 사업폐지신청을 하라고.....

○交通管理室長 李浩助; 조합에서 그렇게 했습니다.

○李智文 委員; 그렇다고 하면 20일 아닙니까? 어쨌든 市에서 그것을 지금 대충 몇 개 업체다 이렇게 파악을 하고 있다는 자체는 저는 무리가 있다고 생각되는데요.

○交通管理室長 李浩助; 그런데 委員님 말씀이 맞습니다만 市에서 구체적으로 조합에서 받고 있는 사항에 대해서 확인을 했을 때에는 市로서 나름대로 확실한 대책이 같이 되어야 되는 문제도 있고, 저희들한테 구체적으로 버스조합에서 이 내용을 보고했을 때는 서로 거기에 대해서 대책관계라든가 업체이는 그런 사항이기 때문에 저희들이 요구를 하지 않았다는 것을 우선 이해를 해주시면 감사하겠습니다.

그 다음에 폐업을 하겠다는 그런 업체에 대한 설득효과를

말씀하셨습니다만 오전에 저희들 버스대책관계에 있어서 서울市에서 하나의 앞으로 적자업체에 대해서는 시민들의 불편을 해소하는 차원에서 당산철교에서 하고 있는 셔틀버스 운행방법이라든가 그러한 여러 가지 사항을 검토하고 있다는 것을 확실한 시책으로는 얘기하지 않고, 구체적으로 검토하고 있다는 것을 이야기하면서 서울市에서 이런 문제에 대해서 적극적으로 검토하고 있다는 것을 이야기했을 때 업체에서는 상당히 긍정적으로 반응을 보였다는 것을 말씀을 드리고, 앞으로 면허를 반납하겠다는 업체들, 파업관계나 이런 사항들에 대해서는 저희들 그 동안 수립하고 있는 대책과 또 버스개선단에서 작년도 요금 검증하고 금년도 요금방향이 조만간 정해지기 때문에 그런 내용들로 해서 폐업해서 면허반납하려는 업체, 또 버스노조의 파업관계에 대해서는 저희들이 최근의 구체적인 대책이 마련되는 대로 委員님들께 상의를 구하겠습니다만 市 나름대로 대책을 강구해서 시민들의 불편이 없도록 노력을 하겠습니다.

버스전용차로에 대해서 委員님께서 지적해 주신 것에 대해서 저희들이 뼈저리게 실감을 하겠습니다. 사실상 작년에 교통문제가 굉장히 혼잡하고 그렇게 해서 5·13교통대책을 발표하면서 버스전용차로를 전일제로 운행하는 노선을 한꺼번에 많이 발표를 하고, 바로 일괄적으로 구체적으로 현장사항을 불편관계라든가 점검해서 시행했어야 합니다만 일괄적으로 시행하는 과정에서 부분적으로 문제점이 있다는 것을 시인을 합니다.

이런 사항들에 대해서는 그 동안 민원이라든가 각 구에서 불편하다는 이야기, 또 경찰청과 협조한 사항 그런 것들을 기준해서 일부 보완을 했습니다만 보고서에서 드린 바와 같이

市政開發研究院에서 종합적으로 점검하고 있기 때문에 그런 사항들을 기초로 해서 전문가 또 경찰 등과 협의를 해서 정착이 되도록 지도해 나도록 하겠습니다.

그러나 委員님께서 지적하신 바와 같이 너무 성급하게 전일제로 많은 양을 한꺼번에 적용해서 행정상 시행착오가 있다는 것을 말씀드립니다.

앞으로 이런 일이 없도록 적극 노력을 하겠습니다.

차없는 거리조성에 있어서 委員님들께서 지적하신 바와 같이 제가 보고에서도 말씀드렸습시다만 유흥가, 특히 市에서 시범적으로 하고 있는 명동이라든가 관철동, 또 지금 종로구청에서 추진하고 있는 인사동 그3개 지역 이외에는 委員님께서 지적하신 바와 같이 유흥가라든가 이런 지역이 상당수 있어서 그런 것들을 시행했을 때 청소년 선도문제라든가, 또 주변의 불법주차문제라든가 이런 문제가 있다는 것을 市 내부적으로 참모회의 때도 여러 가지 대두가 되고 해서 이런 지역 선정에 있어서 상당히 신중을 기해야 되겠다 하는 사항들에 대해서 저희들 내부에서도 상당히 검토를 하고 있습니다.

다만, 委員님께서도 잘 아시다시피 차 없는 거리를 조성할 정도로 각 구별로 입지라든가 여러 가지 여건이 조성된 지역이 저희들이 적절한 지침을 내려 보내고, 구청단위에서도 그런 지침에 의해서 엄격한 심사를 해서 신중한 대상지를 선정해야 되지만 손쉽게 유흥가 위주의 대상지가 선정되었던 것을 시인합니다.

그래서 이런 사항들에 대해서 차없는 거리조성 대상지에서 나름대로 방침을 다시 정하고, 또 각 구청에서 선정한 지역에 대해서 委員님께서 염려하시는 측면에서 청소년 선도문제라든가, 또 환락가로 전락할 우려, 또 주변의 불법주차문제 이

러한 사항들이 시정되는 방향으로 대상지를 선정하고 사업을 추진하도록 하면서 다만 이런 지역들이 일반적으로 보도라든가 환경이 상당히 불결합니다.

그런 내용에 대해서는 우선적으로 각 구청에 예산이라든가 필요하면 저희들 사업비를 지원해서 정비되도록 하는 것을 우선으로 하고, 교통을 통제한다든가 그런 문제에 있어서는 이러한 사항들이 시정된 후에 시행될 수 있도록 경찰청과 협조를 해 나가도록 하겠습니다.

주차수요 조사결과, 또 정체지점 개선 전후 평가관계, 보도 차량금지봉 설치현황, 노상주차장가산금 부과와 징수율을 높이는 방법 이러한 사항들에 대해서는 자료로 드리면서 상세한 사항들은 저희들 연구를 더 해서 자료로 제출하도록 하겠습니다.

○洪性龍 委員; 보충질의 있습니다.

○委員長代理 朴謙洙; 보충해서 질문하시기 바랍니다.

○洪性龍 委員; 洪性龍 委員입니다.

정체지점 개선이라고 해서 자료로 그것을 해 주신다고 했지요?

○交通管理室長 李浩助; 네.

○洪性龍 委員; 여기에 나와 있는 것을 보면 97년도 계획이라고 해서 몇 개 지점만 죽 나열되어 있는데 그 이외에는 그런 것을 조사를 하지 않는지 내가 궁금해서 묻습니다.

○交通管理室長 李浩助; 각 구청에서 자료는 대부분 수합을 하고 있습니다. 그런 내용에 대해서 저희들이 분석하면서 현장조사 확인과정을 남겨두고 있습니다.

○洪性龍 委員; 내가 왜 이런 얘기를 하느냐 하면 전에 시정 질문에서도 말씀드렸지만 신림동지역이지요, 난곡지역 거기가

혼잡지역이기 때문에 여기도 정체지점으로 들어갈 수가 있습니다.

그래서 그런 것을 그쪽도 조사를 해서 뭔가 대책을 강구할 수 있는 방안을 찾았으면 좋겠다는 생각을 해서 다시 한 번 말씀을 드리는 것이예요.

○交通管理室長 李浩助; 이 지점은 단순히 교통의 정체지점 그런 차원보다도 도로용량이 기본적으로 부족한 지역으로 그렇게 파악하고 있습니다.

그런 측면에서 유관부서하고 협조해서 긍정적으로 방향이 수립되도록 노력을 하겠습니다.

○李智文 委員; 室長님, 정체지점 95, 96년 개선 후에 평가한 자료가 있기는 있습니까? 개선 전후 정체개선을 통해서 어떤 효과라든지 이런 것을 분석한 자료가 있기는 있습니까?

○交通管理室長 李浩助; 사실상 개개 지점별로 효과관계는 교통량을 조사한다든가 그런 과정을 거쳐야 되는데 사실 저희들 거기까지는 사후관리를 못하고.....

○李智文 委員; 정체지점이라든지 또 무슨 교통사고 많은 지점 이렇게 많이 개선하고 있지 않습니까?

○交通管理室長 李浩助; 네.

○李智文 委員; 그런데 개선하기 전에 그 지점을 선정할 때 나름대로 기준이 있어서 선정할 것 아닙니까? 그러면 그 이후에 예를 들어서 정체가 어떻게 해소되었다든지, 교통사고가 얼마나 줄어들었다든지 그 부분에 대해서 전혀 평가분석이 없으면 과연 거기에 올바르게 대처했는지 안했는지를 모르는 것 아닙니까?

○交通管理室長 李浩助; 그래서 교통사고 줄어진 양이라든가 그런 것은 파악하고 있는데 정체지점을 개선해서 구체적으로

차량소통관계가 어느 정도 나아졌다고든가, 전후 비교한다든가 그 관계는 사실상 저희들 힘이 미치지 못해서 자료는 없습니 다만 앞으로는 그런 문제에 대해서도 저희들 사전에 그 정체 지점에 대해서 정체 정도라든가 판단을 하면서 앞으로는 사 후 분석관리도 하도록 하겠습니다.

다음 洪性龍 委員님께서 택시서비스 개선관계에 있어서 무 선호출이라든가 무선전화관계도 중요하지만 승차거부, 부당요 금 등이 문제가 되고 있고, 특히 ASEM이라든가 월드컵을 대 비해서 이런 사항들에 대해서 해결방법이 시급하다 하는 그 런 말씀을 해 주셨습니다. 아까도 이렇게 비슷한 질문이 있었 습니다만 특히 승차거부라든가 부당요금 징수라든가 이런 문 제는 전반적으로 시내 전체에서 발생도 하고 있습니다만 주 로 터미널주변이라든가 전에는 김포공항이라든가 또 서울역 주변이라든가 이런 지점에서 많이 발생되고 있고 그런 지점 을 저희들은 50·60개 정도로 파악을 하고 있습니다. 그래서 얼마 전에 서초구청하고 강남구청에서 무인감시 카메라를 단 다든가 해서 기계적으로 점검하는 그런 방법을 제도적으로 해서, 특히 서초구청 양재역 같은 경우에 무인감시 카메라를 달아서 시범으로 시험하고 있는 기간에도 상당히 시정됐다고 저희들이 그렇게 보고를 받고 있습니다.

그래서 그런 68개 지점에 대해서 저희들은 우선 자치구별로 그런 지점에 대해서 서초구청이라든가 강남구청의 그런 사례 를 추경에 반영해서 적용할 수 있도록 하고 내년도에는 그런 지역이 구청에서 예산반영이 어려우면 市 자체에서도 지원하 는 방법을 강구토록 하겠습니다. 그렇게 해서 중점 지점별로 시정토록 하고 근본적으로 ASEM이라든가 월드컵을 대비한 서울의 택시 친절문제라든가 서비스 개선문제는 말씀하신 바

와 같이 저희들 택시제도에 있어서 회사택시, 모범택시까지
연차적으로 모범으로 전환하면서 무선호출을 붙이고 무선전
화를 붙여서 2000년 초까지는 전부다 개선을 하려고 하고 있
습니다. 그렇게 된다면 근본적인 개선이 이루어지고 명실공히
저희 서울의 택시가 고급교통 수단으로서 정착될 수 있다고
생각됩니다.

○洪性龍 委員; 왜 이런 얘기를 하느냐 하면 제가 가끔 외국
에 나가보면 우리 나라 택시기사들의 횡포를 많이 얘기를 합
니다. 그 중에서 특히 승차거부라든지 부당요금 징수라든지
이런 것을 많이 얘기를 하거든요. 그래서 외국에서 오는 손님
에 대해서 특별히 기사들을 지도해서 그런 일이 없도록 해야
될 것으로 생각이 되어서 이런 말씀을 특별히 드리는 것입니
다.

○交通管理室長 李浩助; 그래서 저희도 모범택시를 한 5,000
대까지는 전환을 했습니다만 저도 모범택시를 타면서 반응을
한번 떠봤습니다만 자기들 스스로, 예를 든다면 택시승차대에
서 있으면서도 손님이 있으면 순서대로 손님을 태운다든가
하는 질서를 자기들 스스로 결의를 하고 하는 측면에서 바람
직한 현상이 정착되고 있다는 것을 보고를 드립니다.

도로 공사장에 있어서 東京은 야간공사를 하고 있는데 참작
해야 한다는 말씀을 해 주셨습니다. 이런 사항에 대해서 사실
상 委員님 말씀하신 것과 같이 저희들도 전체적으로 특히 야
간에 공사를 하도록 해서 교통에 불편이 없도록 해야 되겠습
니다만 일부 區廳이나 서울시나 또 경우에 따라서는 한전이
라든가 통신공사 같은 데서 공사를 할 때 충분한 예산이 확
보가 안 돼서, 야간공사를 하면 사업비가 배 가까이 드는 것
으로 알고 있습니다. 안 됐을 때 주간공사를 하는 경우도 있

습니다. 그래서 저희들은 업무보고에서도 드렸습시다만 공사장 관리에 있어서 가능하면 교통에 지장이 없게 야간공사를 하도록 유도를 하고 그렇지 않은 경우에는 공사장 면적을 최소한도로 하고 또 안전관리를 철저히 하고 여러 가지 안내표시를 충분히 하도록 해서 교통소통의 문제, 안전사고문제에 대해서 충분히 대처하도록 저희들 구청과 자치구에서 노력하고있다는 것을 말씀드립니다.

그리고 경찰청과 협의관계에 있어서는 여러 가지 제가 交通管理室長으로 와서 혼잡통행료 징수라든가 또 당산철교 운행 중단에 따른 문제, 전용차선 문제라든가 그런 문제에 있어서 협의를 하고 있고 또 요사이 보완하고 있는 전용차선 정비문제라든가 이런 문제에 대해서 일체감을 갖고 협의가 잘 되고 있다는 것을 말씀을 드리고, 앞으로 제도적으로 경찰과 저희 서울市가 교통에 있어서 안전문제, 신호등 문제라든가 여러 가지 교통관리 문제에 있어서 제도적으로 개선해야 될 사항들은 협조를 하면서 시간을 두면서 더 좋은 방안을 찾는 방향으로 노력을 하도록 하겠습니다.

○洪性龍 委員; 그 전에 경찰청 방문한 적이 있었어요. 그래서 그 얘기를 똑같이 경찰청장에게 물었습니다, 한번. 경찰청장은 交通管理室과 얼마나 협조가 잘 되고 있는 것으로 생각하느냐 이렇게 물으니까 경찰청장 답변이 자기들로서는 최선을 다하는데 섭섭한 것이 있다, 관련된 것을 한번도 제대로 연락을 안 해주고 交通管理室에서 그대로 추진하는 경우가 있다 이런 얘기를 들은 적이 있거든요. 물론 그쪽도 그렇고 이쪽도 그렇고 다 서운한 것도 있겠지만 이것이 제대로 조화를 잘 이루어야 모든 일을 잘 해 나갈 수 있기 때문에 내가 똑같은 질문을 하는 것입니다. 그러니까 참고를 하셔서 잘 조

화를 이루도록 해 주시기를 부탁드립니다.

○交通管理室長 李浩助; 잘 알겠습니다.

다음은 金亨吉 委員님께서 地下鐵公社 또 交通放送 등 행정 통제 내용을 요구하신 사항은 자료로 제출해 드리도록 하겠습니다. 97년도 예산집행에 있어서 절차라든가 사후관리 내용에 대해서는 담당과장이 설명을 올리도록 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 그것은 서면으로 제출해 주세요. 서울地方警察廳하고 交通放送本部 분기별로 집행 안하고, 어떤 기준에 의해서 지급이 되고, 안 그러면 예산만 편성하고 방관하고 있는지, 사후에 交通管理室의 의지나 대책이 무엇인지 서면보고해 주세요.

○交通管理室長 李浩助; 잘 알겠습니다.

다음에 시내버스 23개 업체 면허반납 의도에 대해서 세 가지 사항을 지적해 주셨습니다. 이러한 사항을 저희들이 여러 가지 참고로 해서 대처하는데 큰 도움이 될 것으로 생각이 됩니다. 대단히 감사합니다.

○金亨吉 委員; 그 문제에 대해서 보충설명을 해 드리겠습니다. 지금 법적 대응방안이 전혀 없어요, 반납을 한다고 하면?

○交通管理室長 李浩助; 반납을 할 때 저희들이 필요에 의해서 반납관계를 보류를 하고 있는 경우에.....

○金亨吉 委員; 그러니까 달래는 식의 행정도 좋지만 실제적으로 천백만 시민의 교통상의 문제가 되기 때문에 마냥 달래면 자꾸 거품일 듯이 붙어납니다. 그래서 설득을 시키고 하기 이전에 交通管理室에서 실제적으로 법적인 대응방안은 없느냐 이 말입니다.

○交通管理室長 李浩助; 두 가지 방법이 있습니다. 사업을 하기 힘들어서 사업을 못하겠다면 원칙적으로 반납을 받는 방

법을......

○金亨吉 委員; 그것은 수지상의 면이고 공익상의 면에서 제
가 질문하는 것입니다.

○交通管理室長 李浩助; 공익상 측면에서 관계법에 의하면 서
울市가 면허를 받아주지 않을 때 일방적으로 운행을 정지한
다든가 했을 때는 벌과금을 가할 수 있는 그런 근거규정이
있습니다.

○金亨吉 委員; 그러니까 이제까지 벌금이다, 행정제재로만
가고 또 순수한 업체는 벌금을 내라면 아이구 이것 겁난다
해서 이행을 하고 개선은 되지만 2번, 3번 벌과금을 내는 사
람들은 면역성을 가져서 할테면 해라 하는 식으로서 市하고
市の 交通管理室을 조합이라는 창구를 통해서 막강한 힘으로
대결을 하고 있다 이것입니다, 지금. 무슨 얘기인지 아시겠어
요? 그럴 때 交通管理室의 확고한 의지가 뭐냐, 법적 대응방
법이 없느냐 이런 얘기입니다.

○交通管理室長 李浩助; 반납을 하면 받아들이고 과감히 거기
에 대한 대응책을 강구하도록 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 그것은 단기처방이고 근본적으로 장기처방을
생각한다면 예를 들어서 運輸事業法이나 여러 가지 법령이
나오겠죠, 본위원이 법령은 아직 안 읽어봐서 모르겠지만. 반
납을 하게 돼서 그날부로 자기네들이 운행을 중지할 경우 최
소한도 공익성에 문제가 되니까 6개월 이내에 3개월의 여유
를 둔다든가 하는 여유기간을 뒤야 交通管理室에서 대책을
준비하고 할 것 아닙니까? 그래서 아까 본위원이 이런 조례
나 제정문제를 착안할 필요도 있지 않느냐, 예를 들어서 반납
하면 아이고 뜨거워라 그래서 달란다 그러면 저쪽에서 적자
다, 운전수를 못 구한다, 너희 입장 알겠다, 그러나 해 달라

이렇게 이제까지 간 흥정이다 이런 얘기입니다. 그런가 하면 조합이라는 하나의 제2창구를 가지고 대등한 하나의 실행행사를 가고 있으니 결과적으로 交通管理室이 아무리 좋은 案이나 아무리 좋은 아이디어를 가지고 전개하려고 해도 거기에 흔들린다 얘기입니다, 바로 주축이. 그래서 이제까지 交通管理室이 지난번에 그런 사건도 생겼어요. 그래서 交通管理室의 장기적인 안목에서 이런 법령관계도 착안할 필요가 있지 않느냐? 예를 들어서 오늘 반납한다 그러면 반납해라 그러면 최소한도 이 사람들이 반납 후에 6개월까지는 유효기간을 둔다, 그럴 때에 6개월 이내에 交通管理室은 어떤 대책을 세운다 이래서 하나의 여유만만하게 갈 수 있는 법령제도 방법을 제정하는 방법도 있지 않느냐, 말하자면 조례문제라고 할까, 運輸事業法에서. 그렇게 해야만이 交通管理室에서 항구적인 정책을 세울 수 있지 않느냐? 반납하면 겁이 난다, 또 인책당한다, 여러 가지 그런 문제 때문에 지금 현재 수수방관하는 말하자면 겁을 내고 있는 것 같아요, 내가 보니까.

○交通管理室長 李浩助; 委員님 말씀에 전적으로 동감을 하고 있습니다. 지금까지 버스사업이 사양산업으로서 이렇게까지 문제된 것은 작년 연말 이후라고 생각돼서 미처 그런 제도적인 뒷받침을 하지 않은 것으로 알고 있습니다. 이 내용에 대해서는 저희들이 신중히 검토해서 필요하다면 건교부에 건의하는 방향으로 법개정을 하도록 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 그렇죠. 그래서 장기적인 안목을 일단 뒤서 운수사업이 함부로 시민의 발을 끊는다, 안 끊는다 하는 협박의 제도를 방지하자 이런 얘기입니다.

○交通管理室長 李浩助; 대단히 고맙습니다.

○金亨吉 委員; 다음에 또 하나는 이런 것도 있어요. 교통관

리 자체내에서 기업진단사 자격증을 가진 사람이 있다면 버스업자가 백기를 듭니다. 지금 어떤 의미에서는 차고지를 하는 사람들이 저당을 잡혀있지만 안잡혀 있는 차고지가 있을 것입니다. 부동산 장사하려고 배짱을 튕기는 업체도 있을 것이다 이런 얘기입니다.

그래서 결론은 뭐냐, 아까 내가 기간의 여유문제, 두번째의 결론은 실사를 해서 경영평가의 평가점수가 진짜 이것은 파산직전이다 그러면 그렇게 판정이 났을 때에 交通管理室에서 어느 정도까지 유예를 준다든가 이런 두 가지 방법을 착안해 가면서 아까 장기적인 안목의 대책을 交通管理室에서 수립해야 되지 않느냐? 항상 매년 행사 때나 또 어떤 문제가 터지면 반납한다, 지금 이것이 행사로 나와 있죠?

○交通管理室長 李浩助; 네, 그렇습니다.

○金亨吉 委員; 그럴 때 주 업무는 못하고 그것 막느라고 급급하고 있는 것이 交通管理室 아니에요. 버스조합의 중역 불러다가 그러지 마라 달라고 있고, 그런가 하면 또 한편에서는 받아 주겠다, 받아주면 어떻게 할 것입니까? 그러면 조금 전 설명에 용차를 한다고 했는데 그것은 캄플주사에 지나지 않아요. 운수업자 평균 28만원어치 내놓으시오 하고 그렇게 또 움직일텐데 그렇게 되면 사후관리나 또 주인의식관리가 거기에서 맹점이 또 나옵니다. 제2, 제3의 난리가 또 난다 이런 얘기입니다.

그래서 근본적인 대책수립 방안이 없느냐 하는 것을 질문한 것입니다. 室長님 아시겠어요?

○交通管理室長 李浩助; 네, 잘 알겠습니다. 거기에 대한 답변 올리겠습니다. 委員님께서 말씀하신 그 내용은 대단히 중요한 정책대안이 된다고 생각합니다. 충분히 검토하겠습니다.

그리고 交通管理室의 원가계산, 재무제표라든가 이런 경영분석 능력이 있는 직원에 대해서도 저희들 굉장히 고맙게 생각합니다. 사실상 저희 交通管理室이 간부로부터 직원들이 交通管理室에 오면 이 어려운 부서를 빨리 빠져 나가야겠다 하는 그런 측면에서 해왔고 그래서 이런 제도적인 문제가 충분히 검토가 안 됐다고 생각합니다.

○金亨吉 委員; 기업진단관계를 모르면 저한테 배우세요. 저한테 오라고 하세요. 제가 기업진단에 대해서는 충분히 교육을 시킬게요.

○交通管理室長 李浩助; 그래서 이런 문제에 대해서 저희들 직원 중에서도 유능한 직원을 뽑아 오도록 하고 그렇게 되지 않는다면 교통전문직도 있고 또 계약직 관계규정도 있기 때문에 그런 측면을 활용해서 방금 말씀하신 버스개선단에서 오전에 보고하는 그런 식으로 여러 가지 그런 업무가 앞으로 대두되기 때문에 계약직 관계도 적용해서 이런 원가계산이라든가 경영문제에 전문지식이 있는 직원들을 확보해서 제대로 안정되게 이런 일들을 관리할 수 있도록 노력을 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 공익을 위주로 하는 운수사업은 반드시 어느 정도의 상당기간의 유효기간을 두고 반납이다 뭐하다 하는 전제가 되어야 된다 하는 법령제도에 건의를 해야 됩니다. 그래야 시민들도 안심하고 집행부의 공무원들도 안정적인 입장에서 분석해 가면서 교통정책을 세울 수 있는 것입니다. 이제까지 그런 것이 없었지요?

○交通管理室長 李浩助; 네, 그렇게 충분히 뒷받침되지 못하고 외부기관에 의존하고.....

○金亨吉 委員; 머리가 부족한 것이지요, 인정합니까?

○交通管理室長 李浩助; 네.

○金亨吉 委員; 그것은 반드시 착안해야 될 것입니다. 빠른 시일내에 해서 앞으로 예를 들어서 업자의 농간에 넘어가지 않도록 힘을 구축하고, 또 따라서 거기에 대한 대안을 가져야 됩니다. 그래야만이 충분히 공익과 업자의 편익과 또 행정의 편익을 3개의 균등행정을 할 수 있다 나는 이렇게 얘기를 하고 싶어요.

○交通管理室長 李浩助; 네, 잘 알겠습니다.

보완해서 설명을 올린다면 저희 市에서도 交通管理室이라든가 청소업무분야에 대해서는 지금까지는 특히 인사관리에 있어서 많이 소홀한 면이 있다는 것을 인사관리부서에서 인식을 하고, 앞으로 그런 측면에서 많이 보강을 해 주시겠다는 의회분들의 의지가 여러 번 최근에 와서 표명되었다는 것을 말씀드리고, 특히 우리 朴謙洙 幹事님도 지난번에 副市長하고 간담회 때 말씀을 주셨고, 어제 金喜甲 委員께서도 本會議 질 의에서 저희 교통관계, 청소관계에 대해서 여러 가지 지원해 주시는 말씀이 있어서 앞으로 交通管理室 인력 관리측면에서 여러 가지 뒷받침될 것으로 기대를 하고 있습니다. 대단히 고맙습니다.

그 다음에 버스번호를.....

○金亨吉 委員; 잠시만요, 아까 질문 하나 답을 덜 내셨는데 실제 23개회사에 아까 7·8개 정도 예견된다고 했지요?

○交通管理室長 李浩助; 네.

○金亨吉 委員; 확실하게 그렇게 될 것 같습니까, 현실적으로?

○交通管理室長 李浩助; 23개 업체에 대해서 버스조합에서 면허폐업신고에 필요한 구비서류를 다 갖추어서 내라는 서면 통보를 한 이후에 구체적으로 저희들한테 제출된 것은 없습

니다만 저희들이 청문한 바에 의하면 한 7개 내외의 업체가 그런 구비서류까지 갖추어서 버스조합에 제출되었다는 그런 정도로 듣고 있습니다.

○金亨吉 委員; 그런데 저변의 정보수집도 또 중요합니다. 그 다음에 또 실제적으로 사업주가 실제 운행중단을 할 것 같습니까? 쉽게 할 것 같아요?

○交通管理室長 李浩助; 저희들은 왜냐하면 사업중단을 했을 때 여러 가지 지금 관리하고 있는 버스라든가, 종업원 관리라든가 또 지금 차고가 대부분 주차장도시계획에 의해서 주차장으로 되어 있기 때문에 그 처리문제라든가 그런 것이 자기들이 의도하는 방향으로 뒷받침이 안 된다면 사후 사업정리가 상당히 어려울 것으로 생각이 됩니다.

○金亨吉 委員; 사후 무엇이요?

○交通管理室長 李浩助; 사후 정리, 사실상 폐업해서 우리 행정관청에 신고를 필한 그런 내용에 있어서 확실한 보장이 없다면 상당히 어려울 것으로 생각됩니다.

그러나 서울시에서는 일단 그런 업체들이 공익사업을 경영하고 있고, 지난 연말에 수익금 실사를 해본 결과 일반적으로 생각할 수 있는 원가기준에 많이 미달하고 있는 업체들도 파악되고 있기 때문에 그런 측면에서 특히 그 업체에 대한 그런 측면보다도 제대로 경영할 수 있는 사업적인 뒷받침이 안 되면 시민들의 발노릇을 하고 있는 공익교통기관으로서의 기능을 제대로 발휘할 수 없기 때문에 시민편의 측면에서 저희 서울시에서는 업계의 그런 어려운 사정도 감안하는 시책대안을 검토해야 된다고 생각을 하고 있고, 그런 방향으로 오전에 보고드린.....

○金亨吉 委員; 아니, 지금 제 질문하고 조금 상이한데 반납

한 업체가 바로 운행정지를 할 것 같냐 이 말이지요, 交通管理室長으로서 보는 시각이.

○交通管理室長 李浩助; 지금 봐서는 서울시에서 구체적으로 어느 정도 그런 것이 해소될 수 있는 대안이 지금 시점에서 제시가 안 된다면, 또 앞으로 개선될 수 있는 전망이 없다면 기본적으로 적자가 앞으로 계속될 것으로 보기 때문에 이렇게 버스사업을 계속해서 운행하기는 어렵지 않나, 그렇게 구체적 폐업신고를 한다 안한다 보다도 계속해서 사업하기에는 어려울 것으로 생각을 하고, 경영측면에서 어려울 것으로 봅니다.

○金亨吉 委員; 아니, 저하고 시각이 다른데 기업측면에서는 경영인데 하루 아침에 기업을 정리할 수가 없습니다. 왜냐하면 미지급이다, 또 부채에 대한 연결이다, 또 자본적 지출 여러 가지 그런 것을 볼 때 하루 아침에 운수회사가 법인의 성격을 가지고 문을 닫을 수가 없습니다.

○交通管理室長 李浩助; 거기에 대해서는 委員님하고 동감으로 생각하고있습니다.

○金亨吉 委員; 그런데 그런 자꾸 취약점을 놓고서 저쪽하고 설득 이전에 대화로 방향을 바꾸어야 되겠다.....

○交通管理室長 李浩助; 네, 委員님 말씀도 맞습니다만 그러나 아까도 말씀드렸습시다만 단순히 폐업을 하지 않고 연장시키는 것이 최선의 능사는 아니고, 버스업체도 조금 전에 말씀드렸드시피 시민의 발노릇을 하는 공공성이 강하기 때문에 제대로 경영이 최소한도 뒷받침된 상태라야만 시민의 서비스 기관으로서의 역할을 다할 수 있기 때문에 서울시는 업체의 그런 측면도 고려하면서 정책수립을 추진하도록 노력을 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 법인을 해소하려면 법원에 공고도 내야 되고 그러한 절차가 많이 필요합니다. 정리하려면 여러 가지 복잡한 문제가 얽혀 있어요. 그런데 그렇게 쉽게 운행정지하고 그러지는 못할 것입니다. 그 점을 감지해 주세요.

○交通管理室長 李浩助; 알겠습니다.

그 다음 버스번호로서 이렇게 시민들이 이 버스는 어느 노선을 어느 지역을 다니는 버스다 하는 그런 사항들이 지난번에 언론보도되었습니다만 탁상공론이다 하는 말씀을 하셨습니다. 委員님께 저도 동감으로 생각하면서 그러나 지하철이나 버스노선을 이용하는 사람들은 대부분 학생들이라든가 통학을 하는 사람들은 매일 그렇게 하기 때문에 그런 측면에서는 상당히 식별이 용이하지 않나 그런 측면이 있고 그러나 간헐적으로 어느 지역을 방문한다든가 해서 통행을 하는 사람들은 委員님 말씀과 같이 식별이 어렵다고 생각합니다.

○金亨吉 委員; 그것 이상론이에요.

우리가 89번 버스를 탄다, 89번 찾기도 바쁘다고. 그 다음에 안내판 보기도 바쁘다고. 예를 들어서 1234번 버스 차량번호를 보고서 식별하기는 두뇌플레이가 상당히 시간이 걸린다 이 말이지요.

그래서 큰 번호로 조정해서 지역하고 관련시키든가, 아니면 색깔로 시키든가 이런 방법으로 해서 승객이 두뇌플레이를 해서 바로 머리에 들어올 수 있는 그런 시각으로 버스형태를 바꾼다면 인식이 가는데 차량번호를 가지고 네자리 숫자를 가지고 한다 이것 좀 현실성이 없지 않느냐.

○交通管理室長 李浩助; 그래서 지금까지 버스의 수송분담이 많으면서 장거리노선이라든가 권역과 권역간을 연결하는 버스들이 많기 때문에 권역별로 번호를 부여한다든가, 색깔로

구분한다든가 하는 경우에 지금까지는 적용하기가, 또 시민들의 편의측면에서 상당히 구별하기가 어렵고 행정적으로 처리하기도 어려운 면도 있었습니다만 이번에 저희들 버스를 개선하면서 가능한 한 지하철과 연결시키고 권역별로 노선을 조정하는 방향으로 한다면 버스번호와 색깔 구분을 통해서 제도를 개선한다면 발전적인 측면에서 보완이 될 것으로 생각합니다.

○金亨吉 委員; 그런 착안은 좋습니다.

○交通管理室長 李浩助; 그렇게 하도록 하겠습니다.

혼잡통행료관계는 委員님들께서 여러 가지 걱정을 해 주고 계십니다. 그래서 권역을 추가로 선정하는 문제라든가, 또 앞으로 예산문제, 또 구체적으로 확정문제에 있어서는 저희들이 대상지역에 있어서 여러 가지 조건에 맞는 대상지역을 선정하고, 또 현장사정도 충분히 검토를 하면서 확정하기 전에 사전에 議會 委員님 여러분께 보고를 드려서 공감대가 형성된 가운데 시책을 추진하도록 노력을 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 아직 안 나왔습니까?

○交通管理室長 李浩助; 네.

○金亨吉 委員; 내적으로 지금 현재 잠정적으로 장소는 노출이 아직 안되었어요?

○交通管理室長 李浩助; 네.

○金亨吉 委員; 그런데 지난번에 交通管理室에서 10곳 정도라고 얘기했다가 오늘 업무보고에는 2·3곳 정도를 추가로 얘기를 했기 때문에, 2·3개 정도는 어느 지역이라는 것은 대개 잠정적으로는 파악이 되어 있어요?

○交通管理室長 李浩助; 이 관계는 지금 委員님께서 말씀하셨다시피 대상지역을 남산 1·3호 터널은 서울의 중심지고, 또

어느 지역에 편중이 안 되고, 현장 사정이 손으로 받는 것을 설치하기에 불편이 없어서 이 지역은 선정이 되어서 현장사정 등을 감안해서 별로 문제는 없습니다만 다른 지역에 대해서는 여기에 버금가는 그런 지역을 현재 신중히 찾고있다는 것을 말씀드리고, 더욱더 구체화 되면 委員님께 보고를 드리도록 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 그러면 市政開發研究院에서 나온 案을 사전에 議會하고 일단 의견조율하고 어떤 執行部 案을 작성했으면 좋겠는데 그 의사는 어때요?

○交通管理室長 李浩助; 적절한 시기를 봐서.....

○金亨吉 委員; 그 의사는 어떠냐 이것이지요.

市政開發研究院에서 나온 案이 있지요? 나올 것 아닙니까? 그 案을 일단 交通常任委員會하고 일단 간담회를 하든 해서 의견조율을 한 후에 집행부에서의 案을 작성하는 것이 어떠냐 이 말이지요.

○交通管理室長 李浩助; 네, 그렇게 하도록 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 되었습니다. 수고했습니다.

교통관계는 확실히 運輸事業法에서 무슨 법령을 제정해야 됩니다. 왜 공무원들이 당하게 만들어요? 엮포놓고 공갈치면 자꾸 끌려가는 식이지.

○交通管理室長 李浩助; 저희들이 그렇게 안 되도록 중심을 잡도록 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 달랜다는 식으로 설득이라는 표현이 집행부에서 맞아요?

○交通管理室長 李浩助; 梁敬淑 委員님께서 혼잡통행료에 대해서 질문하셨습니다.

먼저, 市政開發研究院 담당책임연구원이 와 계십니다. 먼저

위원님께.....

○梁敬淑 委員; 네, 혼잡통행료징수효과보고서 가져와 보세요. 효과 두달간에 걸쳐서 조사했다고 했지요? 시행 2개월 그 자료 좀 가져 오세요, 연구책임자.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 이 자료는 市에서 제과과견 나와 있는 동안에 작성된 자료입니다. 지금 용역과업중에 들어가 있는데 그 보고서는 준비가 안 되어 있습니다.

○梁敬淑 委員; 1개월간 효과를 조사했습니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 네.

○梁敬淑 委員; 그런데 왜 交通管理室에서는 2개월간 조사했다고 지난번에 보고했어요?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 여기 1개월은 시행 후 1개월이고, 시행 전에 전후 시행효과를 분석하려면.....

○梁敬淑 委員; 징수효과를 2개월간 조사해서 했다고 보고했다는 말이에요. 그것은 상관 없는 얘기니까, 交通管理室에 물어보는 얘기니까 여기는 1개월 동안 조사한 것이라고 하는데 왜 2개월간 조사했다고 보고했습니까?

○交通管理室長 李浩助; 2개월간 그 관계에 대해서는.....

○梁敬淑 委員; 그 부분은 이따가 마지막에 하겠습니다, 혼잡통행료 市政開發研究院 담당자는.

다른 부분 먼저 답변해 주세요.

○交通管理室長 李浩助; 공기오염자동측정기 3호선에 표본으로 설치를 했는데 경북구역보다는 환승역에 설치를 하고 점검사업비도 확대하는 것이 필요하다는 말씀에 대해서는 저희들 地下鐵公社에 이런 사항들이 반영되도록 하겠습니다.

○梁敬淑 委員; 설치장소도 매우 중요하다는 말씀을 하셔야 됩니다, 시행 전에 정식으로. 정상운영하기 전에 환승역 일대

도 환승하고 있는 통로에 설치하는 공기오염도하고 실제로 사람들이 매우 붐비는 지하철을 타고 내리는 그 부분에 하는 것하고 공기오염도가 다를 수가 있어요. 분명히 다릅니다. 그러니까 이것은 공기오염을 정확하게 평균치를 낼 수 있는 그러한 장소, 그러니까 그것에 대해서 납득할 수 있는 장소에다 설치를 하는 것이 필요하거든요. 그 부분에 대해서 좀 지시를 잘 했으면 좋겠습니다.

○交通管理室長 李浩助; 그렇게 하겠습니다.

다음에 梁委員님께서 3기 지하철 계획, 또 교통관련 여러 가지 시책에 대한 정책회의 관계, 또 3기 지하철 건설과 관계된 기본운영 계획, 또 交通管理室과 本部와의 협의내용, 지하철 인계인수 관계, 이런 사항들에 대해서 사실상 委員님께서 都市鐵道公社 복식부기문제, 이런 제도상의 여러 가지 문제에 대해서 委員님께서 지적하신 바와 같이 저희 交通管理室이 주도가 돼서 사실상 地下鐵公社라든가 建設本部, 이런 일들을 주도적으로 관리해서 리드를 해 나가야 되는 그런 지적사항은 모두가 옳다고 생각이 됩니다. 그러나 이런 내용들에 대해서 이렇게 委員님께서 기대하는 그런 수준으로 저희들이 리드를 하고 협조가 되고 정책 하나 하나가 검토가 돼서 결과가 나오도록 그렇게 틀이 갖추어지는 것이 바람직하겠습니다만 사실상 각 기관별로 운영을 하면서 필요시에 關係 局·課長 회의 정도, 또 좀더 위로 올라가서 副市長室에서 회의 정도, 이렇게 기관간의 협조를 통해서, 해당부서에서 충분한 전문가의 검토를 통해서 만든 자료를 가지고 기관간의 협조라든가 交通管理室의 교통문제에 대해서 기술적인 역할 관계, 이런 내용에 대해서는 사실상 부족했다는 것을 솔직히 시인합니다. 委員님께서 지적하신 이런 내용들에 대해서 저희

들 스스로가 리드를 할 수 있는 능력도 갖추고 체제도 갖추는 그런 문제에 대해서는 저희들이 앞으로 발전시켜야 될 사항이 아닌가 그렇게 생각이 되고 이런 내용들에 대해서는 저희들 나름대로 계획을 서면으로 제출하도록 하고, 오늘 이 자리에서는 제가 충분한 답변을 드릴 수 있는 준비가 안 돼 있다는 것을 위원님께 양해를 구합니다.

○梁敬淑 委員; 구조적인 문제는 앞으로 어떻게 시정하겠다는 것은 서면으로 답변하셔도 좋은데 구조적인 문제 외에 室長님이 평가할 때는 지금 구조가 들어가는 3기 지하철 건설계획을 한 열흘 전에 발표를 했는데 그것을 미리 알고 계셨습니까? 충분히 토의를 했습니까?

○交通管理室長 李浩助; 副市長室에서 일단 검토가 한번 있었습니다.

○梁敬淑 委員; 발표 전예요? 그러면 市長님은 참석 안 했습니까?

○交通管理室長 李浩助; 副市長室에서 한번 검토가 있고 난 뒤에 해당부서에서 직접 확인한 것으로 그렇게 알고 있습니다.

○梁敬淑 委員; 확정해서 발표할 때도 交通管理室이 전부 다 교통문제 지휘하는 책임부서인데 보고했어요, 本部에서? 우리 언제 기자회견 하겠다 이렇게 하면서 우리 기자회견 내용은 이러이러한 것인데 그것에 대한 검토는 같이 하셨냐고요.

○交通管理室長 李浩助; 그 계획서를 가져왔을 때 副市長室에서 검토하면서 협조사인은 해 줬고 보도자료 나갈 때는 구체적인 내용은 제가 검토를 못했습니다.

○梁敬淑 委員; 그런데 지금 지하철 건설부채가 서울시 부채의 92%를 차지하고 있는데 아까도 제가 지적을 했지만 9조

가 조금 더 들어간다고 발표를 하고 있는데 2기를 감안한다고 그러면 3배 정도가 더 들어갈 수도 있단 말입니다. 그런데 더 줄속으로 기본계획이나 실시설계가 되고 있어요, 2기보다도. 2기도 문제가 많다고 지적이 많이 되고 있는데. 그러면 대책은 사실 50%를 요구한다고 했지만 빗에 대한 대책은 사실상 있는 것 같지 않거든요. 이렇게 요구하겠다는 의지만 있을 뿐이고 서울시는. 그러면 그것에 대한 室長님의 평가가 있을 것 아닙니까? 이 시점에서 그것을 왜 발표했다고 생각합니까, 그러면?

○交通管理室長 李浩助; 그런 재정문제에 대해서는.....

○梁敬淑 委員; 아니, 작년, 재작년에 이것을 무기한 연기하겠다고 발표했는데 갑자기 이것을 들고 나와서 추진하겠다고 이렇게 했습니다.

그러면 그것에 대해 평가하실 수 있을 것 아닙니까?

○交通管理室長 李浩助; 교통측면에서 사실상 아시다시피 지난 일입니다만 지하철 1, 2, 3, 4호선을 80년도 중반까지 건설을 하고 한 5년 동안 지하철 건설이 전혀 없었습니다. 없어서 그때 자원문제라든가 앞으로의 전망을 제대로 하지 못한 상태에서 한 5년간 공백기간이 있었기 때문에 그것 때문에 서울시 교통문제가 오늘날 이런 현상까지 왔다고 생각이 됩니다. 그래서 89년 이후에 지금 總理로 계신 高建 市長님이 오셔서 지하철 2기, 3기 계획을 구체적으로 해서 오늘까지 오지 않았나 그렇게 생각이 됩니다. 그런 반성으로 지금 지하철 2기가 1단계 개통이 됐고 2단계가 거의 내년 되면 마무리 되겠습니다만, 자원문제도 있습니다만 지하철 2기가 다 완성된다 하더라도 수송분담은 40% 조금 넘는 정도밖에 안 된다고 생각합니다. 그러나 선진국의 도시들은 대부분 東京이

70·80%까지 되고, 특히 서울의 도로율이 선진국에 못 미치는 그런 측면에서.....

○梁敬淑 委員; 아니, 지금 꼭 3기 지하철 건설계획을 발표할 최적의 적기라고 생각합니까? 재원에 대한 확보계획도 제대로 되고 있지 않고 또 빛도 엄청나게 늘어날 것이예요. 10조, 20조 될 가능성이 있고, 또 하나는 재원확보 문제만이 아니라 안전성의 문제가 있습니다. 2기 지하철 건설같은 경우에도 안전사고가 계속 일어나고 있거든요. 작년엔 개통했는데 지금 수십건 일어나고 있는데 그런 부분에 대해서 나름대로 평가를 하실 수 있어야 되는 것 아니예요?

○交通管理室長 李浩助; 그래서 교통측면에서는 저희들이 교통수요 전망이라든가 그런 측면에서 볼 때.....

○梁敬淑 委員; 이것은 정책적인 것이예요. 그렇기 때문에 실무 일개 부서에서 이것을 발표했기 때문에 모른다라든지 우리는 관련이 없다고 얘기할 수 없어요.

○交通管理室長 李浩助; 그래서 교통측면에서는 저희들이 지금 상태에서 검토를 해서 발표를 하고 계속 추진해야 된다고 판단을 했습니다. 그러나 재원측면에서는.....

○梁敬淑 委員; 재원도 그렇고 기본설계 계획도 안 나와 있다니까요.

실시설계는 되어 있지도 않고 계획도 제대로 안 잡혀 있고.....

○交通管理室長 李浩助; 재원문제라든지 안전문제에 대해서는 副市長室에서 검토를 할 때 地下鐵建設本部, 또 企劃管理室에서 검토를 해서 副市長團에서 검토를 한 것으로 알고 있습니다. 이 사항에 대해서 필요하시면 별도 자료로 제출해 드리겠습니다.

○梁敬淑 委員; 당연히 정책회의 자료는 내시고요, 하셨다면. 다음에 협의한 회의록 사본도 제출하시고 다 해 주십시오, 그것은 자료로 다 요구했으니깐요.

○交通管理室長 李浩助; 알겠습니다.

○梁敬淑 委員; 특히, 인수인계 부분 지하철하고 연관되기 때문에 이 부분에 대해서도 입장을 듣고 싶습니다. 아까 제가 질문을 했는데.

○交通管理室長 李浩助; 인수인계 문제에 있어서 사실상 地下鐵建設本部하고 地下鐵公社하고 말씀하셨다시피 안전문제라든가 그런 측면에서 저도 옆에서 交通管理室長이 이런 것을 주도적으로 했어야 되지만 그렇게 하지 못했고 그런 측면에서 서로 신중하게 검토하는 과정에서 企劃管理室長이 여러 가지 문제에서 검토를 하고 조정을 해서 원만하게 인수인계가 있는 것으로 알고 있습니다. 그런 구체적인 사항은 제가 자료를 안 갖고 있습니다만 필요하다면 해당부서에 자료를 얻어서 보고를 드리도록 하고, 앞으로 이런 문제에 대해서는 交通管理室에서도 적극적으로 주도적으로 이런 내용에 대해서는 관리를 할 수 있도록 갖추어 나가도록 하겠습니다.

○梁敬淑 委員; 내용은 아실텐데 그 인수인계하는데 하자보수라든지 책임문제도 있고 또 빚에 대한 문제, 자금운용, 여러 가지 마찰을 빚고 있는데 그 원칙은 무엇이어야 된다고 생각하십니까? 그래도 방향은 있어야 되는 것 아닙니까, 나름대로?

○交通管理室長 李浩助; 인수인계 서류를 그렇게 두꺼운 것을 가져왔기 때문에 저도 내용 검토 못하고 사인을 했습니다. 죄송합니다.

○梁敬淑 委員; 그러면 그 사본을 저한테 주셔서 저도 같이

검토할 수 있는 기회를 주시고 그 내용을 파악해서 제가 다시 한 번 여쭙겠습니다, 앞으로.

○交通管理室長 李浩助; 알겠습니다.

○委員長代理 朴謙洙; 室長님, 지금 지하철문제는 다 답변됐습니까, 梁委員長님 부분에 있어서?

○梁敬淑 委員; 답변이 전혀 안 되는 것이죠. 잘 모른다는 것이 답변이죠.

○委員長代理 朴謙洙; 그 부분에 있어서 제가 보충으로 한마디 드리겠습니다. 우리 梁委員長님께서 문제를 지적해 주셨는데 지난번 地下鐵建設本部와 저희가 간담회를 하고 난 다음날에 9호선 지하철 건설문제를 공식적으로 서울시 입장에서 발표를 했습니다. 그런데 그 때 저희가 문제점을 몇 가지 지적하면서 9호선을 이렇게 갑자기 하게 된 것이 어떤 이유냐 했더니 本部 입장에서는 3기 9호선은 다른 노선에 비해서 문제점이 없다, 10호선이나 11호선이나 12호선에 대해서는 경부고속철도랄지 청사문제랄지 여러 가지가 있기 때문에 그 문제는 아직 확정을 지을 수가 없어서 할 수가 없고, 9호선에 대해서는 그러한 문제점이 없기 때문에 미리 발표를 할 수가 있다 이렇게 얘기를 했습니다.

그래서 저희가 재정문제를 들었습니다. 그런 노선상, 대중교통 위주의 정책상에 있어서 문제점을 잘 해결하는 입장에서도 이해가 됩시다만 재정상의 입장에서도 방금 梁委員長님이 말씀하신 대로 약간 문제가 있다, 따라서 서울시의 입장을 분명히 밝히기 위해서 기자회견문에 50% 이상 재원이 확보가 되지 않으면 건설할 수가 없다는 내용을 분명히 넣으라고 그렸습니다. 그런데 저희가 그 다음 팩TM로 기자회견 전문을 회견발표 전에 받아봤는데 그때는 그 내용이 빠져 있었어요.

그래서 저는 어떤 생각을 했냐 하면 地下鐵建設本部 입장에서 예산에 상관없이 건설을 하면 됩니다. 그것은 5호선과 7,8호선 건설이 끝나고 난 다음에 업체들의 건설공백기를 없애기 위해서 9호선을 바로 착공하는 것 아니냐 하는 의구심을 가졌습니다. 사실은 저희 市議會 입장에서는 50%를 서울 市가 政府로부터 지원을 받는다 하더라도 1기, 2기, 3기를 평균 내서 보면 政府로부터 지원자체가 23%밖에 안 됩니다. 그래서 저희 市議會 입장에서는 75% 이상을 지원을 받아야 1기, 2기, 3기를 다 합하더라도 33%정도밖에 안 된다, 그래서 75% 정도를 강력히 주장을 했었습니다.

그런데 갑자기 그렇게 시행을 하려고 하고 있습니다. 실제로 서울 市에서 공식적으로 발표는 한다는 뜻입니다. 그래서 交通管理室에서는 교통소통 문제도 물론 중요합니다만 市議會 입장에서는 재원문제가 대단히 중요한 문제가 될 수밖에 없습니다. 그래서 이런 문제가 關係官들 협의를 하실 때 반드시 지하철 재원이 확보되지 않는 지하철 3기 건설자체는 市議會에서 절대 반대를 할 것입니다. 저희들이 거기에 대해서 결의안도 준비를 하고 있는 상태입니다. 그래서 그런 부분들을 잘 關係官들께서 협의를 하셔서 일을 추진해 주시기 바랍니다. 제가 보충으로 말씀드리는 것은 그런 市議會 분위기를 분명히 우리 交通管理室長께 전달하기 위해서 제가 말씀드리는 것입니다. 참고로 해 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 李浩助; 잘 알겠습니다.

○梁敬淑 委員; 그런데 지금 보면 제가 정말 이런 말씀 안 드리고 싶지만 한 말씀 안 할 수가 없습니다. 10조에 가까운 예산이 들어갈 예정이고, 이렇게 많은 문제들이 야기되고 있고, 지금 안전문제나 가장 최대의 관심인 현안 교통정책이나

문제에 대해서 아직 파악도 왜 이렇게 못하고 계세요? 버스나 택시보다 더 중요한 것이 오히려 지하철일 수 있습니다. 수송분담률이 훨씬 더 크고 예산규모도 크고 여러 가지 사고 문제나 이런 것이 있기 때문에 관심을 많이 가지셔야 돼요.

○交通管理室長 李浩助; 잘 알겠습니다.

梁委員님께서 버스운영에 대해서 민영화될 사업을 공영화하는 문제에 있어서 경영을 합리화하는 데 그런 측면에서 공영화가 여러 가지 측면에서 시책적으로 맞는가 하는 문제를 지적해 주셨습니다.

잘 아시다시피 서울시 버스는 일부분적으로 공영화된 지역이 있었습시다만 한 50년 가까이 민영화되어서 민영화로서는 한계에 이르지 않았나 생각이 되고, 그 이유는 최단시일내에 지하철이 엄청나게 많이 개발이 되었고, 또 그 동안에 승용차도 아주 단시간내에 많이 늘어서 교통혼잡하고 해서 버스민영화선의 한계가 도달하지 않았나 생각이 들었습니다.

영국 같은 데라든가 이런 선진국 같은 데서는 공영을 하면서도 지금은 공영에 문제점이 있기 때문에 일부 민영으로 나온 추세도 있고 해서 委員님 말씀하신 바와 같이 민영화된 사업을 공영화한다는 것은 경영측면에서는 역행하는 면이 있습니다만 방금 말씀드린 대로 서울의 여러 가지 여건이, 또 민영화된 사업이 방금 말씀드린 대로 지하철 확충이라든가 단시일내에 이렇게 승용차가 는 것이라든가 그런 측면에서 경영에 너무나 많은 압박을 느끼고, 그렇게 함으로 인해서 서비스측면에서 시민들에게 많은 불편을 주고 있기 때문에 일응 지금 시점에서 민영화, 공영화의 장점을 살리는 방향으로 해서 현 시점을 개선하면서 앞으로 경영측면은 장기적인 대책을 강구하는 방향으로 아까도 말씀드렸습시다만 1단계로

민영과 공영의 장점을 살리면서 지하철 2기가 다 완공되는 시점에서 공영차고지가 조성이 되고 난 뒤에 근본적인 대책이 강구되는 방향으로 해서 버스시책을 강구해 나가도록 하겠습니다.

○梁敬淑 委員; 이미 그런 방향으로 추진하고 있잖아요, 그것이 중요한 것이지요. 정책방향이 이미 결정된 것이나 마찬가지로 인데요, 보도도 다 되었고.

그리고 지금 적자회사에 대해서 계속 서울시가 보전을 해야 된다고 주장을 하고 있는데 그것이 타당하지 않다고요, 기업논리상도 맞지 않고. 왜 시민들이 버스운행적자를 다 세금으로 메워야 돼요? 말도 안 되는 것이지요. 그러면 없애라고 하세요, 노선폐지하라고 해요. 그리고 문 닫으라고 하라고요, 그 회사들에 대해서. 그리고 나머지 회사들에서 당신들이 운영할 수 있느냐 타진할 수 있잖아요? 이 노선이 시민들한테 꼭 필요한 노선이라고 하면 다른 회사, 지금 기존에 있는 노선들한테 차라리 그것을 경매에 부치든지, 아니면 공개경쟁입찰에 부쳐서 같이 연장해서 운영할 수 있는 업체 있느냐 이렇게 해야지, 이 적자업체를 다 인수해서 그것을 공영화시킨다는 논리가 원칙적으로 맞지 않아요.

지금 더욱이 버스비리사건도 있었고 공무원들의 결탁, 그리고 적자에 대한 허위보고 이런 부분에 대한 신뢰가 전혀 없는 상태입니다, 아직까지. 그러면 버스업자들하고 서울시 공무원들이 지금 밀착되어 있는 것이 아닌가라고 제기한다고요.

앞으로 워낙 버스업체들의 적자가 심각하기 때문에 市에서 그것을 인수 내지는 용역을 주어서 운영을 한다고 하는 것이 이미 발표되고 하니까 아직도 버스업체들하고 공무원들이 또는 서울시가 적자업체에 대해서 특혜주려고 하는 부분에 대

해서 못 막고 가서 뭐하고 앉아 있는 것입니까, 이런 제기를 한다고요, 委員들한테.

○交通管理室長 李浩助; 委員님 말씀대로 그렇게 보는 측면도 있다는 것을 잘 알고 있습니다.

○梁敬淑 委員; 이것 올해 추진하는 것이 중요한 것이 아니에요. 정말 올바른 방향으로 가고 신중하게 조사하고 조사도 한번 용역 주어서 이 결과 가지고 추진하겠다고요?

최소한 서너 번 조사해서 정말 타당하다는 결론이 나왔을 때 그것을 추진하는 것이지요, 수천억씩 들어가는 중요한 사업인데.

지금 전시행정이 중요합니까? 자기 치적 남기는 것이 중요해요, 어떤 책임자들의? 그것에 공무원들 부응하고요.

○交通管理室長 李浩助; 梁委員님께서 말씀하시는 것과 같이 폐업하는 업체에 대해서 수리를 하고 정식절차를 밟아서 타 업체를 공모해서 한다든가 그런 방법으로 당당하게 명분있게 해야 된다는 원칙론은 저도 찬성합니다.

○梁敬淑 委員; 그리고 그 전에 적자업체가 제가 분명히 기억하는데 스물 몇 개라고 했었어요. 그런데 또 어떤 공무원에 따라서는 15개 정도 된다고 답변했는데 지금 흑자노선이 15개밖에 안 된다고 답변하고 있다고요. 몇 달 사이에 왜 이렇게 적자노선이 수십개가 늘어났다는 말입니까? 그것 어떻게 신뢰할 수가 있어요?

○交通管理室長 李浩助; 그 관계는 아침 오전에 간담회 석상에서 얘기가 나왔습니다만 그것은 아마 버스개선단에서 지난번 노선에서 요금 전수 실시한 결과를 아마 이야기한 것 같습니다.

○梁敬淑 委員; 그러니까 몇 달 사이에 버스회사가 90여 개

에 달하는데 10 몇 개 또는 많아야 스물 몇 개 적자났던 회사들이 갑자기 이것 조사하고 나니까 반대로 되었어요, 흑자가 15개밖에 안 된다고요?

○交通管理室長 李浩助; 그 사항에 대해서는 제가 그 자료를 아직 구체적으로 보고를 못 받았습시다만 확인해서 별도로 보고를 드리도록 하겠습니다.

○梁敬淑 委員; 왜 보고를 못 받아요? 常任委員會에서 다 거론되었던 것인데.

○交通管理室長 李浩助; 세세한 내용에 대해서는 제가 확인을 못했습니다. 그래서 委員님께서 말씀하신 바와 같이 지금 시점에서 그런 적자업체에 대해서 당당하게 받아들이고 공개경쟁이라든가 명분있는 방법으로 버스시책을 운영해 나가야 된다는 것에 대해서는 저도 동감을 합니다만 그러나 당장 많은 회사들이 문을 닫았을 때 저희들이 대처할 수 있는 시간적 여유라든가, 또 여러 가지 법령정비라든가, 또 시설을 갖추는 문제라든가 그런 문제에 있어서 상당한 시간이 걸리기 때문에 그런 측면에서 당장 피해는 시민들에게 돌아가는 문제도 있고 해서 그런 측면도 고려하면서 최선의 방안을 강구해 나가도록 하겠습니다.

○梁敬淑 委員; 당산철교가 무너져도 서울시가 대처를 나름대로 잘 하고, 지하철 직원들이 파업을 해도 나름대로 대체 잘해요. 몇 개 회사 문 닫는다고 대체할 자신이 없기 때문에 이것을 시영화시켜야 된다는 것이 논리적으로 타당하지도 않다고요.

○交通管理室長 李浩助; 委員님 말씀 여러 가지 참고로 하도록 하겠습니다.

그 다음 委員님께서 전철과 지하철 승차권부정적발 관계가

며칠 전에 신문에 보도된 바 있습니다. 혼잡통행료 통행권 조작 횡령가능성이라든가 인쇄과정에 있어서의 공정성 관계에 있어서 저희들도 이렇게 남산 1·3호터널 혼잡통행료 징수 후에 평가회의를 하면서 저희들 그때 보고 받기로는 서울신문사에 의뢰해서 통행권을 발행하고 있는데 이것이 신뢰성이 있느냐, 차라리 조폐공사에서 발행하는 것이 더욱 여러 가지 측면에서 확실하지 않느냐 하는 검토사항도 있었습시다만 이러한 사항들에 대해서 저희들 제도적으로 보완할 수 있는 사항이 있으면 보완하도록 하고, 다만 통행료를 징수하는 과정에서 실무자들의 횡령관계라든가 그런 사항들에 있어서는 여러 번 監査室에서 점검을 하고 있는 것으로 알고 있습니다.

지금까지는 특별하게 문제가 없는 것으로 그렇게 보고를 받았습시다만 이런 사항들에 대해서 앞으로 철저히 지도감독을 해서 이러한 부조리 요인이 발생되지 않도록 노력을 하겠습니다.

○梁敬淑 委員; 질문의 요지를 잘못 이해하신 것 같은데 제가 혼잡통행료 지금 현재 징수하고 있는 문제는 지난번에 다른 委員님들도 제기하고 저도 제기했습니다. 그 문제가 아니라 지금 지하철승차권 자동발권기 있잖아요. 이것을 조작해서 정액승차권을 수백장씩 횡령한 것이 조사되었다고요. 보도는 어제 되었습니다.

그렇다면 이 자동발권기가 지금 혼잡통행료 징수에 있어서도 정액권을 제작해서 그 정액권 제작하면 자동발권기도 만들 것 아닙니까? 그래서 자동으로 돈 넣으면 살 수 있게끔 할 수 있을텐데 그런 횡령부분을 어떻게 방지하겠느냐, 그 대책도 세우라는 말씀이에요.

○交通管理室長 李浩助; 알겠습니다.

지금은 손으로 2,000원짜리를 정액권을 발행해서 하고 있습니다만 그런 측면으로 앞으로 확대 시행하면서 그런 내용을 시책에 반영시키도록 하겠습니다.

자동차 매연관계에 대해서는 저희들도 부분적으로 이 업무를 감독해야 되겠습니다만 주관부서가 環境管理室이기 때문에 이런 내용들에 대해서 環境管理室과 협조해서 環境管理室 업무에 반영되도록 하겠습니다.

○梁敬淑 委員; 제가 제안을 하나 하고 싶은 것은 적자노선에 대해서 수백억원 이런 식으로 예산을 지출하겠다는 방향으로 잡는 것 보다 정말 서비스를 개선하고 싶은 방향으로 나가려면 유독가스 나오는 부분에 대해서 방지장치를 달아주거나 그러면 타는 시민들이나 그 회사도 유독가스를 방출하지 않으니까 걸리지 않으면서 좋은 면도 있는 것이고, 시민들도 유독가스를 마시지 않아도 되니까 좋은 면이 있다고요.

이런 방안도 전향적으로 검토하시고 서비스개선인데 이것은 지엽적인 얘기는 하지만 시내버스에 여름에 보세요. 커튼 하나 달려 있는 시내버스가 거의 없다고요. 그래서 햇볕 쨍쨍 맞으면서 유독 시내버스만 타고 다녀야 될 그런 부분에서도 그것을 독려하든지 아니면 일부 약간의 지원을 해 주든지 실제로 타는 사람들이나 또는 시민들이 그러한 혜택을 직접적으로 많은 사람들이 볼 수 있는 시책을 우선적으로 강구하셔야 된다는 것이에요.

○交通管理室長 李浩助; 네, 잘 알겠습니다. 오전에 보고드렸습니다만 앞으로 시내버스를 서울시에서 지원해서 운영하는 제도가 정착이 되면 사후평가제도에 이런 내용들을 전부 반영시켜서 시민들에게 불편이 없도록 쾌적한 환경의 버스가 되도록 노력을 하고, 디젤버스라든가 버스의 매연문제, 또 승

용차의 매연문제에 대해서는 環境管理室 소관사항이고, 수단은 저희들이 과제를 하고 있습니다만 저희들 참모회의에서 앞으로 ASEM이라든가 월드컵 대비해서 우리 나라가 환경측면에서 여러 가지 시책을 강화해야 된다는 시점에 도달했기 때문에 서울시에서 특단의 대책을 강구해야 된다 하는 측면에서 環境管理室에서 종합적으로 검토하고 있는 것을, 참모회의에서 검토되고 있는 것을 제가 옆에서 들었습니다. 들은 내용들에 대해서는 環境管理室에 자료를 넘겨서 시책에 반영을 하도록 그렇게 하겠습니다.

○梁敬淑 委員; 그러니까 디젤버스현황이라든지 이런 자료를 주시고요.

○交通管理室長 李浩助; 네.

○梁敬淑 委員; 특히 단속실적 있잖아요? 오염배출버스나 대중교통수단 있지요? 택시나 이런 부분에 대해서 자료를 주십시오.

그러니까 趙淳 市長 취임 이후에 단속실적이라든지 많이 늘었다고는 하지만 실제로 다녀보면 저는 종로에 살기 때문에 검은 연기를 품고 다니는 차량을 하루에도 몇 대씩 보거든요. 이러면서 이런 보고들이 굉장히 허위라는 생각을 참 많이 하게 돼요.

그렇기 때문에 필요하다면 일제조사나 감사라도 監査室에 요구해서 특히 공기오염을 시키는 유독가스를 배출하는 버스들을 집중적으로 단속하고 그것을 구조적으로 방지할 수 있는 방안이 있다면 그것까지도 강구하시라 이 말씀을 드리고 싶습니다.

○交通管理室長 李浩助; 네, 잘 알겠습니다.

環境管理室 소관사항입니다만 참모회의 때 별도로 통보를

드리고 이런 사항이 검토될 때 저희 交通管理委員會에서 이런 사항들에 대해서 심도 있게 검토되고, 交通管理室에서도 이런 내용에 대해서 관심을 갖도록 委員님들의 지적사항이 있었다는 것을 보고를 드리고 반영시키도록 하겠습니다.

李始英 委員님께는 혼잡통행료 관계, 교통량 OD조사 관계, 교통전문요원에 대한 경력사항, 지하철 교통카드 관계, 택시 서비스 관계, 또 주차장 확보관계, 경정비업소 인허가 관계 이런 사항들에 대해서 자료로 상세히 해서 보고드리도록 하겠습니다.

金在仁 委員님께서 버스업체 반납에 대해서 여러 가지 걱정을 해주셨습니다. 또 그 사람들이 지금까지 부조리를 해 왔던 것 그런 것을 충분히 파악한 상태에서 저희들이 버스대책을 강구해 나가도록 하겠습니다.

委員님께서 염려를 해 주셔서 대단히 고맙습니다.

○金在仁 委員; 마을버스 연장에 대한 것을 물었는데.

○交通管理室長 李浩助; 마을버스 관계는 마을버스 사정도 어려운데 연장관계에 대해서 말씀을 하셨습니다만 단기적으로 대처하는 과정에서 필요하면 연장을 하도록 하면서 근본적인 그런 문제는 마을버스의 어려운 사정이 더 악화되지 않는 상태에서 저희들 버스폐업이라든가 과업대책에 하도록 하고, 그런 측면에서 마을버스가 어렵다면 전세버스를 확보를 해서 투입한다든가 그런 방법으로 해서 委員님 걱정하시는 그런 사항들이 노출이 되지 않도록 제도를 강구해 나가겠습니다.

○金在仁 委員; 아니, 여기에 11페이지에 마을버스 연장내용이 있기 때문에 물어본 것입니다.

○交通管理室長 李浩助; 잘 알겠습니다.

특히, 지역적으로 그런 문제점이 있는 지역에 대해서 참고하

도록 하겠습니다.

○委員長代理 朴謙洙; 室長님, 그 부분에 있어서 보충으로 한 말씀만 물어보겠습니다.

전세버스를 투입해서 강행을 하겠다, 중단시에, 이렇게 21개 노선에 386대를 하겠다고 했는데 그렇게 되면 거기에 대한 근거나 보상액수 기준이나 이런 것이 있습니까, 아니면 행정 명령으로써 이렇게 시내버스 운전해라 하는 것은 어떻습니까?

○交通管理室長 李浩助; 행정명령이고, 그 수익금 관계는 일시적으로 하기 때문에 한정면허 방법을 통해서 운영하는 방법이 되겠습니다.

○委員長代理 朴謙洙; 행정명령입니까?

○交通管理室長 李浩助; 네.

그 다음에 李允中 委員님께서 地下鐵公社와 관련해서 지난해 파업시에 상위직 정원관계, 또 하위직으로 10여년 근무하면서 상위직이 없기 때문에 올라가지 못하고 있는 그런 사항들에 대해서 저희들 地下鐵公社에서 직제개정안을 실무적으로 받고 있는데 제가 시간이 없어서 미처 검토를 못했습니다. 委員님께서 걱정하시는 그런 방향으로 지하철 실무직원들의 애로사항이 개선되도록 노력을 하겠습니다.

그리고 아울러 환경부서 신설관계에 대해서는 저희들이 긍정적으로 검토를 하도록 하겠습니다.

마을버스 관계에 있어서 노선버스를 우선해서 區에서 필요한 지역에 노선을 개설하지 못한 그런 불편사항이 있다는 것을 저희들도 알고 있습니다. 그래서 이 마을버스 관계는 저희들이 제도개선하기 위해서.....

○委員長代理 朴謙洙; 室長님 잠깐만, 李允中 委員님 보충입

니까?

○李允中 委員; 네.

아까 마을버스 문제가 나오는데 한정면허제도라는 지침을 만들 때 어떤 경위에서 만들었습니까? 그 내용 배경을 설명해 주세요.

○交通管理室長 李浩助; 그것은 擔當課長이 설명을 올리도록 하겠습니다.

○大衆交通1課長 朴喜秀; 大衆交通1課長 朴喜秀입니다.

委員님 말씀하시는 마을버스 한정면허운영지침은 저희들이 작년도 6월 10일에 지침을 만들어서 면허권자인 각 區廳에 시달을 했는데 신규면허를 시내버스업자에게 우선적으로 면허할 수 있도록 한 규정에 대해서 말씀드리는데 마을버스는 한정면허이기 때문에 일반적인 시내버스운송사업면허에 대한 제반 자격요건이 상당히 완화되어 있습니다. 예를 들어서 정비시설이라든지 차고라든지 세차시설이라든지 그런 것들이 시내버스업보다는 확보되는 기준이 상당히 완화되어 있기 때문에 시민들이 이용하기 위한 어떤 이용의 편리성, 그 다음에 버스운영의 안정성 그런 것들을 확보하기 위해서는 그래도 시내버스업체의 마을버스면허를 신규면허하는 것이 바람직하지 않겠느냐 그런 판단하에서 그러한 신규면허에 따른 운영 지침을 저희들이 그런 문안으로 작성하게 된 사항입니다.

○李允中 委員; 그런데 지금 와서 이게 제가 알기로는 기존 麻浦區廳뿐만 아니라 각 區廳에서 이런 우선고려조항, 소위 말해서 특혜식으로 된 행정명령지침 때문에 각 區廳에서 이 업무를 집행하는데 있어서 경직되어 있어서 집행이 안 되고 있어요. 우리 盧區廳長 얘기 들어보면 이번에 구청장협의회에서 이게 안건으로 올라간답니다. 그래서 이것을 빨리 개선을

해서 할 수 있도록 제가 유권해석도 요구했었고, 그러니까 그것을 공문화를 해서 업무지시를 이렇게 했으면 좋겠다, 그것을 좀 해 주었으면 좋겠습니다.

○大衆交通1課長 朴喜秀; 네, 알겠습니다.

○交通管理室長 李浩助; 전용차선 문제에 대해서는 자료로 제출하도록 하겠습니다.

○李允中 委員; 자료가 안 나왔습니까? 전용차선문제에 대해서는 작년부터 얘기했던 것인데.

○交通管理室長 李浩助; 죄송합니다. 더 성실하게 해서 자료를 제출하도록 하겠습니다.

○李允中 委員; 자료제출하는데 제가 요구를 할게요. 麻浦區廳하고 龍山區廳, 永登浦區廳, 특히 거기 자료를 잘해 주세요.

단속하는데 있어서 지난번에 MBC매스컴에서도 얘기했지만 단속을 정확하게 하는 것이 아니라 우선 과태료 물리기 위한 단속을 하고 있다고 해서 그래서 지금 문제가 되는데 그런 것을 확인을 하려고 그러니까요, 그것 좀 확인해 주세요.

○交通管理室長 李浩助; 알겠습니다.

그 다음에 麻浦區 望遠洞 지역 버스노선관계 지난번 청원건에 대해서는 저희들이 시행한 공문을 별도로 설명을 드리고 자료로 제출하도록 하겠습니다.

○李允中 委員; 그쪽 공문을 보내기 전에 미리 주었으면 좋겠습니다.

○交通管理室長 李浩助; 알겠습니다.

거주자 우선주차제 관계도 구청별로 자료로 제출해 드리고, 저희들이 활성화시키도록 하겠습니다.

지하철 5호선 개통이후 교통소통이 좋아졌다, 그 원인분석

을 해 보라는 말씀이 계셨습니다. 요사이 언론에서도 시내교통이 좋아졌다 하는 그런 측면의 보도가 있었다고 그러는데 일반적으로 저희들이 볼 때는 서울시와 관련해서는 5호선도 개통이 되고 李允中 委員님께서 지난해조례를 개정해 주셔서 주차료도 적절히 올랐고, 또 혼잡통행료도 받고 해서 그런 정서들이 승용차를 이용하는 사람들에게 많이 의식을 개선하는데 기여하지 않았나 그렇게 생각되고, 또 한 가지는 특히 휘발유세가 지난 연말 이후에 많이 올랐기 때문에 그런 경제적인 측면도 많이 영향을 끼쳤다고 생각됩니다. 이런 전반적인 사항에 대해서 과학적인 원인분석 관계는 방법은 있겠습니다만 예산관계 그런 우려가 있기 때문에, 그러나 저희들이 행정적으로 분석할 수 있는 방법으로 분석을 해서 앞으로 교통시책에 반영하도록 노력하겠습니다.

지하철 역사명칭 관계는 애오개역이라든가 창내역, 광희문역 여러 가지 또 언론에서 보도되고 나름대로 해당지역에서 저희들이라든가 地下鐵公社를 통해서 민원이 제기되고 있습니다. 이런 사항들에 대해서 논리를 정리해서 서울시 지명위원회에 올리도록 하고, 올리기 전에 委員님께 참고로 보고를 드려서 지도를 받도록 그렇게 하겠습니다.

金喜甲 委員님께서 교통영향평가가 대단히 형식적이고.....

○李允中 委員; 제 부분 다 끝났습니까?

○交通管理室長 李浩助; 네, 자료로 제출할 사항만 남았습니다.

○李允中 委員; 그래요?

○交通管理室長 李浩助; 네, 李始英 委員님 것은 전부 자료로 제출해 드리는 것으로, 안 계셨기 때문에 자료로 제출하는 것으로 했습니다.

○李允中 委員; 보충질문 아까 한 것 중에 버스전용차선 문제의 확충하고 보완한다고 업무보고를 했는데 3개 구간 8.9km을 출퇴근 구간으로 하겠다라고 했는데 이것은 어디 어디입니까? 안 나온 것 같아요.

○交通管理室長 李浩助; 그것은 자료로 드리도록 하겠습니다.

○李允中 委員; 없고, 그런데 지금 委員들이 현장을 만날 다녀봅니다.

交通管理室에서도 다녀보겠지만, 그런 데를 지금 麻浦 같은 데도 보면 전용차선이 되어야 되는데 실선화를 많이 해 달라고 그러니다.

왜냐 하면 흐름이 이것 때문에 막힌다 이거예요. 흐름이 막히지 않도록 좀 이렇게 그것을, 특히 더 孔德洞에서 萬里洞으로 넘어가는 데는 2차선인가 그러는데 거기도 해 놓았다 이거예요, 그래서 그것을 폐지를 해 달라는 주민들의 요구가 있습니다.

○交通管理室長 李浩助; 그런 사항들을 보고해 드렸습시다만 단계별로 하나하나씩 점검을 해서 市政開發研究院 나온 결과를 보고 警察廳, 또 전문가의 의견을 들어서 종합적으로 검토해서 정착시키도록 하겠다는 사항을 委員님께 보고드릴 바 있습니다.

○李允中 委員; 그런데 말이지요 室長님, 市政開發研究院 거기만 믿고 그러는데 난 市政開發研究院을 믿을 수가 없어. 자꾸 市政開發研究院 거기만 믿는데 委員들이 이야기하는 것에 대해서는 별로 안 되고 市政開發研究院에서 하면 다 되는 거예요. 뭐가 잘못된 것 아니예요? 市政開發研究院 것은 100% 수용하는 경향이 있는데 그것에 대해서 난 불만족스러운데 그것에 대해서 답변 좀 해 봐요.

○交通管理室長 李浩助; 현장확인이라든가 그런 교통기법이라든가 그런 사항들에 대해서는 委員님들께서 지적하신 사항을 기본으로 해서 업무를 시킬 때 과업지시서에 그런 것이 포함되어서 과업을 시키고 그 결과를 가지고 警察廳이라든가 전문가하고 협의를 해서 시정을 하겠다 하는 그런 내용으로 보고를 올렸습니다.

○李允中 委員; 제가 한번 말씀드릴게요. 市政開發研究院 研究員들이 저한테 물어옵니다. 어떻게 된 것인지, 현장감이 전혀 없답니다. 그러니까 이게 문제라, 그들이 만물박사, 교통박사이지만 현장에 대한 주민들의 실정을 우리 주민들이 제일 많이 파악하는 것 같아요. 그런 것을 많이 참고해서 거기에 적극 좀 반영되도록 그렇게 할 용의 있습니까?

○交通管理室長 李浩助; 네, 그렇게 하겠습니다.

○李允中 委員; 알았습니다.

○委員長代理 朴謙洙; 室長님, 지금 李允中 委員님이 말씀하신 부분은 李允中 委員님뿐만 아니라 많은 우리 서울시議員들이 공감하는 부분입니다. 그런데 물론 연구기관으로서 市政開發研究院의 이론적인 토대가 뒷받침되어야겠지만 현장감을 갖는 것은 아무래도 이론적으로 약간 부족할지 모르지만 市議員들이 지역에서 뛰는 입장이기 때문에 앞으로 그런 점을 충분히 참고해 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 李浩助; 잘 알겠습니다.

○委員長代理 朴謙洙; 李始英 委員님 추가로 보충질문해 주세요.

○李始英 委員; 우리 室長님께서 전에 업무보고를 할 때도 市政開發研究院의 혼잡통행료 및 기타 OD조사표나 이런 것에 대해서 우리가 불신을 하는 것이 아니라 충분한 예산이

반영이 된다면 시민단체에서도 분명히 그런 조사를 의뢰하겠다고 그랬습니다. 그리고 室長님께서서는 분명히 委員들한테 말씀하실 때 뭐라고 그랬느냐 하면 交通管理室에 교통전문요원이 몇 명이지요? 18명이라는 우수한 두뇌가 있다고 얘기를 했습니다.

그 인원에 대해서 교통전문요원들이 해야 될 역할과 내용, 그리고 그들이 대학에서 전공을 하고 교통분야에 대해서는 노하우가 있는데 그것을 활용할 방안과 내용은 검토하지 않고 언제든지 말하기 전에 市政開發研究院, 市政開發研究院을 불신을 하는 것이 아닙니다. 아까 우리 委員長께서도 말씀하셨고 李允中 委員님도 말씀하셨습니다만 말 그대로 현장감이 전혀 없기 때문에 얘기하는 것 아닙니까? 누가 이 용역을 맡아서 하청 줄지 몰라요? 맡길 줄 모릅니까? 바로 데리고 있는 전문요원들한테도 어떠한 과제를 보고하면 그들도 충분한 보고서를 내릴 수 있는 것입니다. 그런 것들을 결집해서 어떠한 정책방향을 설정해야 되지 市政開發研究院 이것 하나만 가지고 전적으로 한 라인을 정해놓고 그 물꼬를 튼다는 것은 대단히 잘못된 정책이라고 생각합니다. 어떻습니까? 앞으로 그것을 연구검토해 보겠습니까?

○交通管理室長 李浩助; 잘 알겠습니다. 전문요원들.....

○李始英 委員; 100% 활용을 하고 그들한테 충분한 보장을 하란 말입니다. 그래서 모든 자료를 내라고 하는 것입니다. 다음 상임위 때 분명히 이 문제는 짚고 넘어가겠습니다.

○交通管理室長 李浩助; 알겠습니다.

○李允中 委員; 그것을 꼭 市政開發研究院만 줄 것인가? 그것을 새삼 얘기가 나왔으니까 검토를 해 봐야 될 것이고 우리 서울시議會에도 전문적인 의원들이 많이 있으니까 거기에 대

해서 의뢰를 해서 교통흐름 정책이나 다른 것도 의뢰할 수 있는 그런 것도 좋을 것 같아요. 議會에 한번 용역 줄 용의가 있는가?

○梁敬淑 委員; 議會에 용역만 쥐 보세요. 철저히 조사해서 얼마나 잘 하는지 보여 줄테니까.

○交通管理室長 李浩助; 委員님들께서 말씀하신 사항에 대해서 제가 충분히 그 뜻을 이해하도록 하겠습니다.

○梁敬淑 委員; 제가 혼잡통행료와 관련해서 아직 답변이 안 끝났기 때문에, 그 혼잡통행료 실시효과에 대해서 용역을 준 것입니까, 市政開發研究院에? 효과, 지난번 회의때도 보고했었죠?

○交通管理室長 李浩助; 효과분석 관계는 용역을 줬습니다.

○梁敬淑 委員; 얼마에 줬습니까?

○交通管理室長 李浩助; 交通企劃課長이 그 관계를 답변드리겠습니다.

○梁敬淑 委員; 네, 답변하세요.

○交通企劃課長 張壽吉; 交通企劃課長 張壽吉입니다. 저희들이 사업을 시행하면서 효과분석과 그리고 앞으로 대상지를 선정할 수 있는 그러한 것을 포함해서 5,000만원에 용역을 줬습니다.

○梁敬淑 委員; 그래서 언제부터 언제까지 조사를 시켰습니까?

○交通企劃課長 張壽吉; 11월부터 시작을 해서 5월까지 마친 것으로 이렇게 했습니다, 효과분석하고 대상지 선정까지 전부 해서.

○梁敬淑 委員; 11월초부터 5월까지 마치는 것으로요?

○交通企劃課長 張壽吉; 네, 그렇습니다.

○梁敬淑 委員; 그러면 아직 안 끝났네요? 그런데 효과를 그렇게 議會에 자신만만하게 보고할 수가 있습니까? 지금 市政開發研究院 용역결과에 의하면 효과가 터널통행량 24% 감소하면서 자료로 계속 제출하고 있거든요. 통행속도가 80%가 증가했고 우회도로는 통행량이 6%가 증가했는데 22%가 통행속도는 증가했고, 카풀이 몇 증가했다는 이런 것들이 아직 용역결과도 안 나왔는데 어떻게 이렇게 보고하고 그러죠?

○交通企劃課長 張壽吉; 저희들이 혼잡통행료 실시를 11월 11일 했습니다. 실시한 결과에 따른 효과분석은 저희들이 5월에 발표하려고 한 것이 아니고 실시하면서 어떤 변화가 왔느냐 하는 것은 저희들이 즉각 자료를 받아서 발표를 했습니다.

○梁敬淑 委員; 그러면 실시효과 분석을 하는 조사기간이 얼마 걸렸습니까?

○交通企劃課長 張壽吉; 11월 11일부터 당일날 시작한 날부터 12월 10일까지 한 달간 실시했습니다.

○梁敬淑 委員; 알았습니다. 그러면 조사했던 책임자 나와 보세요.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 市政開發研究院의 孫捧洙입니다.

○梁敬淑 委員; 자기 소개를 간단하게 해 주세요.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 저는 78년도에 연세대학교 토목과에 입학해서 82년도에 졸업을 하고 그 후에 한국전력공사에서 6년간 근무를 하고 그 후 87년말 캐나다 토론토에 유학을 가서 8년 반 동안 거기에서 공부하고 왔습니다. 그 안에 대학 두 군데에서 강의도 했었습니다. 그리고 市政開發研究院에 입사한 지 6개월이 됐습니다. 이상입니다.

- 梁敬淑 委員; 박사학위 논문제목이 뭐니까?
- 市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 박사학위 논문은 교통류운영과 교통류이론에 관한 것입니다.
- 梁敬淑 委員; 그러면 유학 가서서 교통문제 중심으로 공부하셨습니까?
- 市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 저는 현장중심의 교통류운영과 이론에 관해서는 그쪽에서 충분하게 공부를 했다고 생각합니다.
- 梁敬淑 委員; 市政開發研究院에 교통연구원이 지금 전체 몇명입니까?
- 市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 박사는 8명이고, 정식 연구원은 4명이고, 위촉연구원까지 합하면 한 50명 정도가 됩니다.
- 梁敬淑 委員; 지금 직책이 뭐니까?
- 市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 책임연구원입니다.
- 梁敬淑 委員; 이 용역 총 책임자입니까?
- 市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 그렇습니다.
- 梁敬淑 委員; 그러면 효과에 대해서 몇 명이 조사했습니까?
- 市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 효과에 대해서 분석은 제가 책임연구원이고 그 밑에 연구원과 위촉연구원이 있습니다. 그 후에 효과에 대한 조사에 투입된 인원은 130명 정도 됩니다. 그런데 대상조사인원은 대학교에 재학중인 홍익대학교랑 그 외 서울시립대, 한양대 분교에 있는 교통공학과 학생들이 포함이 됐습니다. 그리고 참고로 말씀드리면 조사기간이 연장이 못된 이유는 12월말에 학생들이 학기말 시험과 또 방학이 되면 교통량이 변합니다. 그래서 그 후에는 혼잡통행료에 의한 효과보다는 자연적으로 감소하는 교통량 효과

가 있기때문에 그 시점은 배제했습니다.

○梁敬淑 委員; 11월 11일부터 12월 10일까지 효과분석 조사를 한 것 맞습니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 네, 사전조사는 시행이 11월 11일이기 때문에 그 전에 사전조사도 미리 해 놨습니다. 왜냐 하면 사전을 알아야 사후가 조사가 됩니다.

○梁敬淑 委員; 그러면 130명을 그때 당시 한 달 동안에도 다 기용했었습니까? 이 효과분석하는 조사기간에도.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 조사기간 동안은 활용했습니다.

○梁敬淑 委員; 130명이 혼잡통행료 양쪽에서 조사했습니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 그렇습니다. 터널 이외에도 우회도로에도 다 배치가 됐습니다.

○梁敬淑 委員; 130명이 한 달 내내 어떤 방식으로 조사했습니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 말씀드리면 교통량은 각 레인별로 한 명씩 할당이 돼서 카운트기를 갖고 지나가는 차량을 카운팅해서 일정한 시간간격으로 지나간 차량수를 기재하게끔 했습니다. 여기에 대한 방법은 저희가 4시간에 걸쳐서 교육을 시켰습니다. 제가 研究院에서 조사를 시켰고 그 후에도 서울시 交通管理室 10층에서도 학생들을 모아놓고 조사를 시킨 적이 있습니다. 속도는 두 가지 방법을 사용했습니다. 직접 차를 운행하면서 재는 속도하고 다음에 플레이트 넘버를 조사해서 하는 방법이 있습니다. 그렇다면 플레이트 넘버는 두 지점에서 똑같은 차량이 지나갈 때 한 위쪽에 있는 사람이 플레이트넘버를 적습니다. 그리고 지나간 시간을 적게 되고 또 다른 지점에 있던 사람이 플레이트 넘버를 적

고 시간을 적습니다. 다음에 나중에 양쪽에서 조사한 자료를 매칭을 했을 때 똑같은 플레이트 넘버를 가진 차들끼리만 뽑아내서 그 시간차로 해서 속도를 계산해 냈습니다.

○梁敬淑 委員; 그러니까 아르바이트를 쓴 것이죠? 이 학생들이 지금도 용역을 계속 같이 합니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 지금은 조사를 안하고 있습니다.

○梁敬淑 委員; 아예 안하고 있습니까? 이미 조사는 끝났습니까, 그러면? 5월에 정리해서 발표할 것만 남겨 놓고 있습니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 그렇습니다. 지금 委員님께서 갖고 있는 분석결과는 가장 기초적인 것입니다. 왜냐 하면 사전에 시민들한테 어느 정도의 효과가 있는지 궁금하기 때문에 즉각즉각 대응하기 위해서 가장 실수가 없고 오차가 없는 그러한 부분에 관한 데이터만 들어가 있습니다. 지금 기록되어 있는 그것 이외에도 효과라는 것은 시간변동에 의한 효과도 있을 것이고, 우회도로를 이용한 효과도 있을 것이며, 또 교통수단 변경도 있고 재차 인원이 변환된 데 대한 효과도 있습니다. 이런 것에 대한 종합적인 분석을 지금 하고 있고 거의 마무리 단계에 있습니다.

○梁敬淑 委員; 그러면 130명의 인적사항을 다 확보하고 있죠?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 있습니다.

○梁敬淑 委員; 그것을 복사해서 주시고, 특히 전화번호하고 주소를 꼭 기입하셔서 제출을 하시고, 조사보고 방식은 어떻게 했습니까? 이 사람들이 조사를 일단 통행량은 그렇게 조사했다고 칩시다. 그러면 통행속도는 어떤 방식으로 조사했

습니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 통행속도는 저희가 차를 타고 직접 운행하면서 일정한 지점과 지점간에 떠날 때의 시간을 재고 그 지점에 도착한 시간을 잼으로써 실제 그 구간을 운행한 시간과 거리로써 속도를 계산해 냈고요.

○梁敬淑 委員; 차 몇 대가 동원 됐습니까? 몇 명 몇 대? 한 대가 왔다갔다 하면서 낮에 가면서 속도가 빨라졌구나 할 수도 있는 것이고 시간대별에 대한 신뢰할 만한 기준을 제시해야 돼요. 조사가 신뢰성이 있다라는 신뢰를 줘야 됩니다.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 오전하고 낮하고 오후 첨두시에 다 포함시켰습니다. 비첨두시, 첨두시 다 포함해서 똑같은 조사방법으로 똑같은 운전기사가 동원이 됐고 조사는 원은 가끔 가다 바뀌었습니다.

○梁敬淑 委員; 몇 명, 몇 대를 동원했어요? 그냥 승용차를 동원한 것입니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 아닙니다. 택시를 동원했습니다.

○梁敬淑 委員; 영업용 택시요?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 그렇습니다. 모범택시 운전기사들을 동원했습니다.

○梁敬淑 委員; 그러면 차량도 모범택시를 이용했습니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 그렇습니다.

○梁敬淑 委員; 그러면 이때 고용됐던 사람들의 인적사항과 주소, 전화번호를 일주일내에 제출하세요.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 알겠습니다.

○梁敬淑 委員; 평가회의를 11월 14일 했죠?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 네, 그렇습니다.

○梁敬淑 委員; 그러면 지금 조사한 것은 11월 11일 시작했
어요?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 사후분석은 11월 11
일부터 들어갔습니다.

○梁敬淑 委員; 11월 11일부터 조사를 시작했는데 11월 14
일 어떻게 평가회의가 가능합니까, 3일 조사했는데?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 저는 평가회라는 의미
는 잘 모르겠고 그날 그 동안에.....

○梁敬淑 委員; 아니, 전문가적 입장에서 11월 11일부터 혼
잡통행료를 걷기 시작했어요. 그런데 혼잡통행료 실시효과에
대한 평가회의를 施設管理公團, 서울시 公務員, 市政開發研究
院의 책임자들이 모여서 했다고 보고하고 있어요, 서울시에서
는. 그러면 3일 시행하고 이 조사를 해서 평가회의를 했던
말입니다. 그리고 평가회의를 아직까지 한번도 안한 것이에
요. 그리고 그 평가회의 결과를 계속 議會에 보고하고 있는
것에 대해서는 어떻게 생각하세요?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 제가 혼잡통행료 분석
을 맡았기 때문에 긍정적으로만 보고 있지 않습니다. 저는 원
래 공학베이스기 때문에 경제학 정책에 대해서는 별 호감이
없습니다. 그렇지만 이 분석과정은 공학적인 베이스기 때문에
저한테는 상당히 흥미롭습니다. 그리고 아직 이런 제도가 세
계적으로 시행된 적도 없기 때문에 제 개인적인 욕심으로도
이 용역에 굉장히 미련이 많고 또한 학문적으로도 제가 어느
정도 인정을 받고 싶어서.....

○梁敬淑 委員; 그런 사설하시지 마시고 제가 질문하는 것만
답변하세요, 시간이 없으니까.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 3일간에 그 결과가

거의 일정한 수준으로 나왔습니다. 그래서 저는 그 순간에.....

○梁敬淑 委員; 그때 평가회의 때 참석했습니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 그렇습니다.

○梁敬淑 委員; 참석했는데, 지금 130명을 동원해서 한 달간 조사를 하고 최소한, 한 달간도 우리는 짧다고 생각해요. 방학도 끼고 여러 가지 요인이 있습니다. 짧다고 생각하고 또 방식에 있어서는 더 검토하겠습니다, 제대로 됐는지. 그런데 3일 조사를 정말 철저하게 했다고 치더라도 3일 동안 조사한 것을 가지고 평가회의를 지금 당사자도 참석해서 했어요. 交通管理室長도 참석해서 했고 施設管理公團 사람들도 참석해서 평가회의를 했는데 3일 하고 이 평가회의 결과가 議會에 보고하고 있는 것에 대해서 지금 참석하신 박사님께서 어떻게 평가하냐 이것입니다. 그것만 답변하시지 내 개인적으로는 용역에 관심이 있다 없다 말씀하시지 말고요.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 3일간의 결과를 갖고서 평가회 가진 그 결과를 지금까지 계속 똑같다고 이야기하는 것에 대해서는 잘못됐다고 생각합니다.

○李始英 委員; 잘못됐죠?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 네, 그 후에 변화가 조금 있습니다.

○李始英 委員; 조금이 아니라 지금 변화가 되어 있는 자료가 있죠? 그리고 지난번 3일 동안 참가한 인원의 인적사항하고 연락처를 자료로 우리 梁委員님이나 모든 委員님한테 제출해 주십시오.

○梁敬淑 委員; 또 하나는 서울시에서 혼잡통행료가 실질적으로 효과가 있느냐 없느냐에 대한 조사를 하겠다고 그러면서

예산을 편성했어요. 예산을 편성했는데 이 용역비는 없고 다른 예산으로 해서 施設管理公團 몇 명, 서울시 公務員 몇 명, 市政開發研究院 몇 명, 이런 식으로 해서 조사를 해서 이들이 직접 조사했다고 보고하고 있는 내용이 있습니다. 제가 지금은 안 가져왔어요, 사무실에 있는데. 그 자료에 의하면 市政開發研究院이 130명이 조사한 부분이 아니라 서울시에서 우리에게 보고한 내용이나 또는 평가회의에서 다른 안건은 市政開發研究院의 조사에 대한 보고가 아직 안 나왔을 것 아닙니까? 3일 조사 했으니까 안 나왔었잖아요. 14일 평가회의 할 때 나왔어요? 130명이 동원되어서 조사한 내용이 취합도 잘 안 되었을 뿐만 아니라 안 나왔었지요?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 아니요, 그것은 130명이 조사한 결과를 취합한 것입니다.

○梁敬淑 委員; 평가회의에 보고한 내용이에요?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 네, 그렇습니다. 130명이 일시적으로 중간에는 사람들이 바뀌었지만 그 많은 지점을 커버하려면 그만큼 인원이 동원됩니다. 지금 委員님한테는 130명이 많은 인원수로.....

○梁敬淑 委員; 그러면 그때 당시에 市政開發研究院 책임자가 평가회의에 보고한 내용을 사본으로 원본대조필 해서 가져오세요. 그때 자료로 정리해서 보고했을 것 아닙니까? 말로만 하지는 않았을 것 아니에요?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 정식으로 평가할 때 저는 보고하지 않고, 저는 그때 문제점만 지적을 했습니다.

○梁敬淑 委員; 그러면 평가회의의 문제를 지적하지 않을 수가 없어요. 무엇이냐 하면 용역을 담당하고 있고 실제로 조사했던 책임당사자가 평가회의에 보고를 하지 않고 그러면

누가 보고했습니까, 그 효과를?

○交通管理室長 李浩助; 거기에 대해서 제가 보충해서 답변드리겠습니다.

○梁敬淑 委員; 보고한 사람 기억할 것 아니에요? 누가 보고했어요?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 그날은 張課長님께서 사회를 보시고 그 다음에 전체적인 보고는 아마 室長님이 하시고 그 다음에 돌아가면서 했습니다. 施設管理公團 理事長님, 그 다음에 건설 제가 부서는 잘 기억 못합니다.

○梁敬淑 委員; 회의록 사본도 제출하시고요.

그리고 室長님, 室長님은 그날 전체 보고를 했다고 하는데 누구한테 어떻게 보고 받고 전체 보고를 할 수 있었습니까? 평가회의에서 평가토론을 했을 것 아닙니까?

○交通管理室長 李浩助; 委員님께 말씀드릴 것은 평가회의라는 것이 3일 동안 혼잡통행료를 징수해서 그 성과에 대한 평가는 교통량조사라든가 속도조사라든가 하는 것은 3일 동안 한 사항에 대한 단순한 보고였고, 그 평가회의의 성격은 처음 시행하는 혼잡통행료에 대해서 여기서 말씀을 드리는 것이 죄송합니다.

시민들에게 처음으로 2,000원씩이라는 부담을 지우는 상황이고, 현금을 취급하기 때문에 또 처음으로 시행해서 그 지점을 단거리구간에서 운영하는 현장의 안전성문제라든가 기관별로 챙겨서 보완해야 하는 사항들을 부서간에 검토해야 되겠다 하는 측면에서의 앞으로의 혼잡통행료를 정착시키기 위해서 부서간의 문제점이 무엇이었는가 하는 사항들을 도출해서 보완하기 위한 측면하고 그 다음 3일간의 교통량, 교통속도 조사한 그런 사항보고 수준이었고, 그 평가라는 것이

혼잡통행료 징수에 있어서 성공적으로 한 사항으로 정착시키기 위해서 한 평가는 아니라고 생각합니다.

다만, 그 평가회의를 한 것은 앞으로의 혼잡통행료를 처음으로 시행하는 상황에 있어서 문제가 없도록 긍정적으로 정착이 되도록 관계부서들이 철저히 노력을 하자 하는 그런 측면에서의 평가회의였다는 것을 보고드립니다.

○梁敬淑 委員; 그러면 나중에 그렇지 않다는 것을 제가 증명하겠습니다.

그리고 지금 130명을 동원해서 도로에 다 배치해서 통행량하고 통행속도를 조사했다고 하는데 지금 여기 보고에 의하면 130명을 외곽도로나 그 지점에 다 배치한 것이지요?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 그렇습니다. 전체 인원이 130명입니다.

○梁敬淑 委員; 그러면 지하철 이용승객 2.3증가했다는 것은 어떻게 해서 나왔습니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 지하철은 地下鐵本部에서 받은 자료를 인용했습니다.

○梁敬淑 委員; 어떻게 요구해서 받았어요, 그때 당시에?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 그 지하철자료하고 버스자료는 제가 직접 받은 것이 아니고 서울시에 요청해서 받았습니다.

○梁敬淑 委員; 서울시에서 그냥 보고한 것이에요. 그런데 용역결과 여기에 나왔어요. 그리고 3인 이상 승용차 함께 타기가 81% 증가했다고 했어요. 카풀이 81% 증가한 것 어떻게 증명했습니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 현장에서 직접 했습니다. 승용차에 대해서는 탑승인원별로 차종을 구분해서 했습니다.

다. 승용차 혼자 타고 지나가는 차, 2명, 3명 타는 차에 대해서 현장에서 카운팅을 했습니다.

○梁敬淑 委員; 그것이 카풀인지 아닌지 어떻게 알아요? 가족들이 타는 경우도 카풀입니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 세 명 이상 타면 카풀입니다. 카풀이라는 것은 3인 이상 탑승 승용차를 지칭하는 것입니다.

○梁敬淑 委員; 그러면 그 전 것은 어떻게 알고 있었어요?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 사전 조사도 했습니다. 사전조사도 똑같은 시간대에 똑같은 장소에서 똑같은 방법으로.....

○梁敬淑 委員; 사전조사는 언제부터 언제까지 했습니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 11월 5일, 7일, 8일.....

○李始英 委員; 정확하게 모르면 자료로 제출해요. 그 쓸데없이 속기록에 남겨서 나중에 그러지 말고, 날짜를 정확하게 명기하는데 정확하게 아는 것은 딱 그런 것은 자료로.....

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 이런 자리에 처음 서기 때문에 제가.....

○李始英 委員; 그렇게 하면 안 돼요.

○梁敬淑 委員; 카풀 함께 타기가 80% 이상 증가했다는 부분에 대해서 적어도 카풀을 매치시켜 주는 회사라든지 이런 부분에 대한 조사도 했어야 된다고 생각하고.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 카풀을 매치해 주는 회사가 있다는 말은 제가 지금 처음 듣습니다.

○梁敬淑 委員; 많습시다. 그것도 모르세요? 교통전문가고, 혼잡통행료 후 카풀이 81%나 증가했다고 보고하고 계신 분

이 그것을 모르시면 어떻게 합니까? 그런 회사 많아요. 많이 생겼어요.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 委員님, 그것은 의뢰도 할 수 있겠지만 저희가 실제 나가서 재는 것이 가장 정확합니다.

○梁敬淑 委員; 이때는 몇 명 동원했습니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 이것이 조사인원 속에 다 포함되어 있습니다. 조사항목별로 인원이 배치된 것이고, 130명이라는 것은 전체 인원인데 그 인원이 전부 부분적으로 배치되었기 때문에 카풀.....

○梁敬淑 委員; 그런데 말이 안 맞는 것이 무엇이나 하면 아까는 11월 11일부터 12월 10일까지 한 달.....

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 12월 18일입니다.

○梁敬淑 委員; 課長님이 잘못 아신 것입니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 네, 날짜를 18일을 10일로 헛갈리시는 것 같은데.....

○梁敬淑 委員; 11월 11일부터 12월 18일까지 조사해서 이 결과를 보고했다고 했는데 지금 박사님께서 말씀하시는 것은 사전조사도 130명을 동원해서 했고, 이것은 11월 11일 그 전조사는 아까는 말 안했다고요.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 참고로 말씀드리면, 저희 시정연구원에서도 자체적으로 조사를 했습니다. 그리고 거기 130명이라는 인원은 제가 전체적인 맨파워는 얼마 정도 되는지 모릅니다. 그런데 그때에 지금 제출해 달라는 명단이 라든가 파악된 학생들의 동원수가 거의 130명 정도입니다. 그리고 그것이 토요일 같은 경우는 인원수가 줄어들었습니다. 왜냐하면 그 조사시간이 길기 때문에 오전에만 감당할 수

있는 학생들이 있고, 오후에만 할 수 있는 것이 있고 해서 정확한 맨파워는 제가 업무를 못하겠는데 한 130명 정도의 학생들과 접촉을 했습니다.

그래서 똑같은 방법으로 해서 사전에도 하고 사후에도 했습니다. 그래서 아까 11월 11일부터 12월 18일까지 최종적으로 주기적으로 한 것은 11월 11일부터 12월 제가 기억으로는 한 5일 정도까지 되는 것 같습니다. 12월 5일인가 며칠 한 달간 하고, 그 다음에 인터벌을 두고 12월 17일, 18일 이렇게 조사했습니다.

○梁敬淑 委員; 토요일은 인원수가 줄었다는 것도 문제예요. 왜냐하면 토요일이 교통량이 제일 많아요.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 그런데 저희 징수시간대가 토요일은 오후 3시까지로 알고 있습니다. 그래서 저녁 시간에는 조사를 안했습니다.

○梁敬淑 委員; 그것은 알겠습니다.

그리고 한 달간 시행 즉시는 시행을 하지 말자부터 조사한 것 아닙니까, 시행전 약간하고요?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 네, 그렇습니다.

○梁敬淑 委員; 시행 즉시가 교통량이 더 많을 것 같습니까, 시행하고 한 1년이나 또는 한참 지난 다음에 교통량이 더 많을 것 같습니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 지금까지 12월 18일까지니까 한 보름 정도의 결과니까 정확하게 탄력성이 이것이다라고 정의하기에는 힘듭니다. 탄력성이라고 하는 것이 지금 委員님께서 물으신 교통량이 감축된 그 양이 그대로 유지될 것인가에 대해서, 그래서 가능하다면 4월이나 5월쯤에 한번 더 조사를 해 보고 싶습니다.

그런데 이것이 가능하다면 그때 한번 다시 조사해 보면 정확한 결과를 예측할 수가 있습니다. 왜냐하면 3개월 정도 지나면 거의 탄력성이 유지된다고 봅니다. 그런데 다음 4월이나 5월쯤에 조사를 한다고 하면 1호 터널은 제외가 되어야 됩니다. 1호 터널은 저희가 조사하는 기간 중에는 청계고가도로가 공사중이었습니다. 그런데 지금은 청계고가도로 공사가 마무리되어 개통이 되어서 교통량이 변했습니다. 그리고 환경이 변했기 때문에 그 부분은 조사지점에서 제외가 되어야 됩니다. 그래서 가능하다면 제3호 터널에 대해서는 한번 더 해 보고 싶습니다.

○梁敬淑 委員; 시행 즉시 그것도 한 달간 해서 지금 서울시에서는 혼잡통행료를 받는 구간을 확대하려고 하고 있거든요. 그런데 서울시전문가 입장에서 봤을 때는 혼잡통행료를 확대 실시하는 준비가 서울시에 되어 있다고 보니까? 그러니까 혼잡통행료를 받으려면 적어도 무엇이 행정차원에서 준비가 되어 있어야 된다고 보니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 정확한 효과가 우선 분석이 되어야 됩니다. 그래서 사전에 언론을 통해서도 저도 사실 제 나름대로 놀랐습니다. 그런데 만약에 한 3월중에 아니면 4월쯤에 조사를 한번 더 하게 되었을 경우에 정확한 기대치를 예측할 수가 있습니다. 그때 되어서는 분명하게 확대 실시를 해야 되는지에 대한 제 나름대로의 확신이 설 것 같습니다.

○梁敬淑 委員; 그러니까 최소한 한번 정도는 더 조사를 해 봐야지만 확대 실시할 것인지, 안할 것인지.....

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 잠깐만 보충설명드리겠습니다.

지금까지 제가 분석해 오면서 교통량 변화한 패턴을 보니
까 거의 20 떨어져 있는 것이 현상유지가 되고 있습니다.
그래서 어느 정도는 제 나름대로 거기에 대해서 신뢰를 하고
있는데 한번 더 확신을 해 보고 싶은 차원에서 4월쯤에 가능
하면 더 해 보고 싶은데 그리고 그것도 실은 계획에 잡혀 있
는데 조사비용이 조금 부족합니다. 그래서 지금 조사방법을
저희가 디자인을 하고 있습니다. 그러니까 주어진 과업 내
에서 해야 되기 때문에 많은 인원을 동원해서 하는 것이 상책
이 아닙니다.

그렇지만 최소한으로 인원을 줄여서 하는데 교육을 철저히
시키고 그 방법을 새롭게 디자인해서 정확한 조사결과를, 조
사계획상으로는 들어가 있습니다.

○梁敬淑 委員; 그러면 議會에서 조사원들을 추천할 수 있는
기회를 주실 수 있습니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 그렇다면 저는 더더욱
환영입니다. 왜냐하면 조사원을 수집하는데 있어서 상당히 어
려움이 많았습니다.

○梁敬淑 委員; 의원 1인당 1명씩 추천하게끔 한다든지 그러
면 130명 정도 되겠네요?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 그리고 委員님께 말
씀드리면 조사내용이 제 나름대로는 그 조사원들의 자료를
충분히 믿지만 실지 어느 정도의 오차가 조사원들에게서도
발생할 수가 있습니다. 그런데 그런 것은 저희가 어느 정도
감지는 해야 됩니다. 그래서 조사결과를 저희가 무작정 반영
하는 것이 아니라 저희 나름대로 스크린을 합니다. 봐서 사
후에 똑같은 시간대에 교통량을 보아서 너무 엄청나게 튕
것 같으면 저희가 일일이 그 130명에 대한 조사감독을 못하

기 때문에 저희가 스크린해서 그런 자료는 제외시키고 실제 조사된 항목 중에서도 쓸 수 없는 데이터에 대해서는 저희가 쓰지 않고 있습니다.

○梁敬淑 委員; 그러면 조사결과 1개월 정도, 그리고 시행 즉시 조사한 부분을 가지고 지금 확대 실시하는 구간별로 다르겠지만 지금 자동징수시스템도 갖추고 있지 않아요. 물론 효과에 대한 분석이 전제되어야 된다는 것은 우리 모두의 기본적인 사항이고요.

그리고 우리 議會에서 보았을 때는 행정부로서 기본적인 시민에 대한 예의 내지는 준비도 갖추지 않고 돈만 더 거두어들이겠다는 계획을 세우고 있다고 생각을 합니다, 저는. 그런데 조사결과도 시행 즉시 1개월 조사한 결과를 가지고 구간에 따라 다르겠지만 예를 들면 몇 개 구간을 1·3호 터널이 1년에 300억원 정도의 수입을 예상한다고 예산에 잡혀 있어요.

그러면 다른 지역을 확대 실시한다고 했을 경우에는 적어도 1,000억대 이상의 시민부담을 가중시키는 것이거든요, 세 군데만 이것을 기준으로 한다고 할지라도. 그러면 1,000억대 이상의 시민부담을 가중시키는 정책을 결정하는 데 있어서 한번 조사하고 또 즉시 조사한 것을 가지고 그것을 실시를 결정하는 부분은 정말 무리가 있다고 생각합니다, 우리가 보았을 때도. 그런데 서울시는 이것을 추진하려고 하고 있어요.

이 부분에 대해서는 어떻게 생각합니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 전체적으로 제가 委員님의 질문을 파악하기에는 사전에 효과를 측정하는 기간이 너무 짧지 않았느냐 하는 데 초점이 있으신 것 같습니다.

○梁敬淑 委員; 짧고 객관적이어야 되고요.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 그런데 실은 시행 전후를 비교할 때 똑같은 조건이 형성되어 있어야 됩니다.

그런데 실지 3달이나 4달 동안 그 사이트가 시행 후에도 교통환경적으로 변화가 없었다라고는 장담 못합니다. 그래서 관례적으로 해외에서도 시행전후 효과분석은 한 달간을 기준으로 많이 합니다. 그런데 그런 측면에서는 한 달에 대한 효과를 委員님께서 신뢰성이 없는 것 같은데 그 부분에 대해서는 어느 정도 신뢰를 가지셔도 괜찮습니다.

그리고 300억이라는 혼잡통행료의 수입이 면제차량이 상당히 많이 늘어났습니다. 그래서 지금 제가 파악하기로는 이 추세로 가면 1년에 한 100억 정도 걷히기도 힘들 것 같은 생각이 듭니다.

왜냐 하면 사전에 조사할 때는 징수대상차량이 그러니까 1인승, 2인승 차량이 거의 60%가 넘었습니다. 그런데 지금은 반전이 되었습니다. 그래가지고 징수차량이 거의 40%정도 수준밖에 안 됩니다. 그래서 실지 혼잡통행료 수입요금이 당초에 계획했던 300억원에는 상당히 모자랄 것입니다. 이것은 제가 생각할 때 통행수단의 변화효과가 있었다고 생각합니다.

○梁敬淑 委員; 그것은 알고 있습니다. 그러나 예산에 그렇게 되어 있다는 거예요. 167억 정도 걷힐 것이라고 보고하고 있는데 알겠고요, 자료로 요구한 내용들을 제출해 주시고.

지금 하고 있는 조사방식이라든지, 그리고 지금 市政開發研究院이 특별히 교통정책에 많은 집중을 하고 있고, 물론 서울市에서 그것을 많이 요구하고 있기 때문에 집중할 수밖에 없는 이유가 있을 거예요. 그러나 서울市에서 정책방향을 결정하고 그것을 그냥 합리화시켜주는 용역이 되고 있다라는

의혹도 있고, 또 실제 제가 市政開發研究院 연구용역보고서를 대부분 검토했습니다. 제가 財務經濟委員會에 있었기 때문에 우리 소관부서였어요. 그런데 현실성이 떨어지는 부분도 많지만 실제 서울시에서 미리 정책을 발표해요. 그러면 그것에 대한 보장연구 정도밖에 되지 않고, 그것을 합리화시켜 주기에 급급한 용역결과가 나오고 있다는 부분을 명심하시고, 이런 식으로 계속 의혹을 받다보면 市政開發研究院에는 용역주는 부분 하나 하나마다 문제를 삼지 않을 수가 없습니다, 議會 차원에서 보면. 이것을 참고하시고, 지금 현재 5월까지 마치게 되어 있는 조사방식이라든지 조사내용이라든지, 또 조사자라든지 규모라든지 이런 부분이 양심적으로 전문가의 양심에 입각해서 議會에 모두 제출해 주시기 바랍니다. 아까 자료요구한 것을 포함해서요.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 委員님, 제가 다음초 월요일부터 열흘간 출장으로 되어 있어서 갔다 와서 드려도 괜찮겠습니까?

○梁敬淑 委員; 그러세요.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 그리고 이 과업은 제가 韓國에 돌아와서 처음 하는 용역입니다. 그래서 어떻게 생각하실지 모르지만 저 나름대로는 소신을 갖고 일하고 있습니다. 그리고 그 전까지 연구결과들이 어떻게 정책에 반영되었는지 모르지만 이 연구에 대해서는 제가 소신있게 임할 생각입니다. 그리고 결과가 좋게 나오든 안 나오든 그것은 연구 결과로써 제가 겸허하게 받아들일 생각입니다.

이상입니다.

○梁敬淑 委員; 그때 당시 조사했던 내용도 자세하게 자료를 해 주세요. 조사해서 결과보고한 것 있지요? 서울시에 중간보

고한 그 원본의 사본을 주세요, 議會에.

○委員長代理 朴謙洙; 梁敬淑 委員, 다 끝났습니까?

○梁敬淑 委員; 네.

○李始英 委員; 자료요구 하나만 하겠습니다.

李始英 委員입니다.

지금 梁敬淑 委員하고 동일한 내용에 대해서는 자료로 제출하시고, 그리고 아까 혼잡통행료 130명의 학생을 동원했다고 하셨지요? 그들을 동원할 때 하루에 얼마를 주었을 것 아닙니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 그렇습니다. 교통시간 기준으로 해서 2만 5,000원씩, 밖에 나가 있는 사람은 아마 3만원 정도이고.

○李始英 委員; 3만원을 준 것 같으면 그들한테 그냥 명단만 받고 주는 것이 아니고 지출한 내용이 있을 것 아닙니까? 그것까지 자료로 해서, 梁敬淑 委員과 중복된 사항과 내용에 대해서는 메모를 했는데 같은 내용이라서 그러는데 그와 동일하게 本委員한테도 제출을 해 주세요.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 네, 그러겠습니다.

조사시간을 기준으로 해서 임금을 계산하면 좀 오차가 있을 수 있습니다. 왜냐하면 저희가 그 전에 교육시간이 있었어요, 그 다음에 8시간을 기준으로 했지만 중간에 조사시간에 포함이 안된 시간도 인건비를 지불했습니다.

○李始英 委員; 알겠습니다.

○委員長代理 朴謙洙; 세부적인 것은 자료로 제출해 주시고, 金喜甲 委員님께서 보충으로 추가로 간단히 질문을 하시겠습니다.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다.

지금 나오신 분이 공학박사이시고 또 교통전문가이기 때문에 本委員이 몇 가지 궁금한 점을 묻고자 합니다.

本委員은 평소에 이 혼잡통행료 징수의 법적인 근거 중에 차량의 평균통행속도가 있습니다. 그리고 차량당 평균정체시간이 있거든요. 여기에 대해서 많은 의문을 가지고 있습니다. 과연 평균통행속도를 어떤 근거로 낼 수 있는지, 여기에 대해서 좀 전에 가령 예를 들면 혼잡통행료를 할 때는 이 都市交通整備促進法上에는 편도 4차선일 경우에는 20km 미만, 편도 3차선 미만일 경우에는 16km 미만 이렇게 나와 있거든요. 그런데 이 평균통행속도가 각 구간별로 다를 것이란 말이에요. 터널 바로 앞에서 재는 평균통행속도하고 전체의 나름대로의 구간기준에 따라서, 구간을 가령 남대문에서부터 터널 앞까지의 구간을 설정하는 것에 따라서 다를 수가 있다 이 말이에요. 그래서 도대체 그 내용을 어떻게 이 통행속도를 내는지, 기술적으로 의견을 듣고 싶고요.

두번째로는 평균통행속도가 좋아졌다 이렇게 서울시에서 발표를 했던 말이에요. 아까 조사를 해 보니까 아주 통행속도 자체가 향상된 것으로 무슨 회의를 하는데 보고를 하셨다고 그렇게 얘기를 들었는데 그때 그렇게 조사를 하셨다면 어떤 방법으로 통행속도를 어떤 기준으로 해서 그런 나름대로의 향상된 데이터가 나왔는지 그것에 대해서 교통학을 전문하셨으니까 내용을 말씀해 주세요.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 첫번째 질문부터 말씀드리겠습니다.

평균통행속도를 어떻게 산정하는가, 속도는 두 가지가 사용되고 있습니다. 첫번째는 어떤 한 지점에서 그 지점을 통과하는 차량에 대한 속도를 재는 것이 있습니다. 이것을 지점속

도라고 합니다. 이런 지점속도는 순간에 가속했을 경우에 속도가 높아질 수 있기 때문에 이러한 속도는 저희가 사용하지 않고 있습니다.

그 대신에 사용하는 것이 평균통행속도입니다. 평균통행속도는 어떠한 일정구간을 통행한 차량들의 평균속도가 되겠습니다. 그래서 실지 서울시 교통축의 운행속도라고 하면 평균통행속도가 의미가 있습니다.

왜냐 하면 委員님께서 말씀하신 것처럼 구간에 따라서 통행속도가 달라집니다. 어떤 구간에는 순간적으로 제가 진입할 때 과란 불이면 정체없이 지나가게 됩니다. 그렇지만 교통량이 없는데도 신호등이 빨간 불이면 제가 그 지점에서 지체를 하게 됩니다. 기다렸다가 가기 때문에 전체적으로 운행한 시간이 길어지기 때문에 평균통행속도가 떨어집니다. 그래서 어떤 단기간을 잘라서 통행속도를 재는 것은 효과를 잘못 측정할 수가 있습니다. 그래서 저희는 교통축으로 해서 속도를 개선했습니다.

가령, 예를 들어서 남산1호 터널 같은 경우에는 속도가 한남대교 남단에서부터.....

○金喜甲 委員; 잠깐만 천천히, 1호 터널은 한남대교 남단에서부터.....

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 퇴계로 2가 교차로까지가 되겠습니다. 그 유출되는 구간이 퇴계로 2가 저희 市政開發研究院이 있는 데까지입니다.

3호 터널은 반포대교 남단에서부터 신세계 앞에 있는 교차로까지가 되겠습니다. 이 구간 전 구간을 실제로 오면서 소요된 시간을 그 구간의 길이로 나누었습니다.

○金喜甲 委員; 그러면 그 스톱위치 같은 것을 가지고 차에

서 출발해서 한남대교 남단에서 출발해서 퇴계로 2가까지 얼마나 시간이 걸리는가 그것을 해서 거기에 대한 속도를 시간으로 거리를 나누겠지요, 그렇게 해서 속도를 뽑은 것입니까?
○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 그렇습니다.

그리고 참고로 더 말씀드리면 좀 디테일한 부분이 되겠는데요. 만약에 저희가 조사를 한 댓수가 5대라고 그러면 그 5대 차량의 속도를 평균하면 또 다른 문제점이 발생할 합니다. 그래서 교통공학에서는 5대가 통행할 때 걸린 전체시간을 다 같이 더해 줍니다. 이것이 저희가 평균통행속도를 개선하는 방법입니다. 그래서 5대가 지나온 전체 시간을 다 더해서 그것을 갖고서 나누어 줍니다. 왜냐 하면 그 중에 어떤 차는 빨리 올 수가 있고 어떤 차는 늦게 올 수가 있습니다.

○金喜甲 委員; 그런데요, 평균통행속도에 대한 개념이 제가 법령집을 보니까 어떻게 나와 있느냐 하면 평일에 하루중 통행량이 가장 많은 1시간 동안의 평균통행속도란 말이에요. 그러면 이게 사실 시간대별로 아침, 점심, 저녁 이게 다 다르다 이 말이에요. 또 계절별로 다를 것이고, 월별로도 다를 것이고 이럴텐데, 그래서 사실은 그런 나름대로 데이터 근거를 가지고 교통혼잡구역에 대해서 지정을 하게 되어 있어요, 都市交通整備促進法上에는. 그랬을 때 本委員이 생각할 때는 사실 혼잡통행료를 걷고 있는 그 자체가 지금 교통혼잡지역을 잘못 지정한 것이 아닌가 하는 의문이 든다 말이에요.

그래서 그 전 것에 대해서는 굉장히 많은 의문을 제기를 했는데 실제로 조사를 했습니다. 통계를 뽑아 보니까 이렇디다, 이래서 擔當係長이 저한테 설명을 하던데 이제 박사님이 새로 조사를 했을 것 아니에요.

새로 조사를 하셨으면 놓고 보면 그게 가령 예를 들면 스

스톱워치를 눌러가지고 하는 그런 방식보다는 사실 구간별 전체로 바닥에 루프를 깔아서 차량의 어떤 통행속도를 정확히 뽑아서 그것들을 전체적으로 총량으로 해서 넣어놓은 것 자체가 훨씬 더 과학적이고 그것 자체가 맞는 것이지, 스톱워치를 눌러서 한다면 사람이 가서 거기까지 간다고 그러면 어떻게 보면 정밀한 1초, 1시간내의 평균통행속도가 어떻게 나오니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 金委員님께 이렇게 말씀드리면 어떻게 불쾌하게 생각하실지 모르겠는데요, 루프검지기를 사용하는 방법은 아주 구시대적인 방법이고요, 루프는 신빙성이 없습니다. 왜냐 하면 루프는 기계입니다.

왜냐 하면 루프는 60분의 1초를 나누어서 전자파를 발사해서 전자파를 발사한 순간에 차량이 있으면 그때부터 얻어진 시간하고 다시 그 루프에서 60분의 1초로 쏘았을 때 그 차가 없어진 순간 그 시간 차이를 갖고서 속도를 계산하게 되는데 그 루프자체를 제대로 보정할 수 있는 그런 방법이 없습니다. 그래서 警察廳에서 지금 루프를 깔아놓고 교통량 조사를 많이 하는데.....

○金喜甲 委員; 아니, 여기에서 얘기하는 것은 1시간에 스톱워치를 눌러서 아까 모범택시 타가지고 거기까지 간다고 그랬잖아요. 몇 사람이나 그것을 시킬 수 있느냐 이 말이에요, 1시간에. 그것은 논리적으로 말이 안 맞잖아요. 가령 예를 들면 그 조사한 사람 때문에 오히려 그 지역의 교통혼잡이 가중되겠네. 시간대별 분별로 정확히 데이터를 뽑아야 된다고 그러면 1시간 동안의 평균통행속도를 뽑아야 되지 않아요, 그렇게 되면 조사한 사람한테 더 시간이 정체되어서 혼잡이 더 되겠는데.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 저는 조사할 때 일시 다발적으로 여러 대가 동시에 떠나지 않습니다. 일정한 시간 간격을 두고 떠나기 때문에 그런 문제는 염려 안 하셔도 될 것 같습니다.

조사하던 당시는 3팀이 나누어지고요, 차를 3대를 갖고 서.....

○金喜甲 委員; 그러면 평균통행속도와 평균정지체시간도 같이 낸 것입니까? 그렇지요? 평균통행속도도 지금 내도록 되어 있고, 지금 여기 보면 평균정지체시간을 내도록 되어 있거든요.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 제 효과분석에는 지체 시간보다는 차량대기행렬이 얼마만큼 많이 전파되어 있는가에 대해서 분석하고 있습니다. 그 지체에 관한 것은 그날 그날.....

○金喜甲 委員; 아니, 지금 交通管理室에서 통행속도가 개선이 되었고, 차량정체시간 자체가 줄어들었다 이렇게 해서 보고를 받으니까 직접 하셨다고 그러니까 과업내용에 평균통행속도하고 평균정지체시간에 대해서 어떻게 개선이 되었는지 과업이 내려갔을 것 아니냐 말이에요.

交通管理室長님, 어떻게 과업을 내려보냈어요? 통행속도하고 정체시간을 같이 내려보낸 것 아닙니까?

室長님, 이 과업을 지금 통행속도하고 지체시간이 어떻게 개선되었는지 그 두 가지를 같이 내려보낸 것 아닙니까?

○交通管理室長 李浩助; 그렇습니다. 저희들이 분석평가할 때에는 통행료를 받는 그 지역의 속도를 조사하도록.....

○金喜甲 委員; 속도와 정체시간에 대해서 같이 한 것 아니냐고요. 저희들이 혼잡통행료를 걷는 기본적인 法의 근거는 무

엇입니까? 통행속도하고 차량정체시간 그 두 가지에 근거해서 혼잡통행료 구역을 지정하고 이렇게 하는 것 아닙니까?

○交通管理室長 李浩助; 두 가지 동시에 하는 것이 아니고 정체시간이 일정 이상되는 지점도 혼잡통행료를 징수할 수 있는 대상이 되고.....

○金喜甲 委員; 여기에 또는 이라고 나와 있어요. 그러니까 정체시간은 어떻게 되고 통행속도는 어떻게 되고 거기에 따라서 달라질 수 있다 이 말이에요. 그러니까 통행속도만을 기준을 놓고 하는 것이 아니고 정체시간에 대해서도 고려를 하게끔 이렇게 나와있다 이런 얘기에요.

그러면 정체시간의 부분에 대해서는 담당과장이나 누가 설명을 해 보세요.

(「평균통행속도하고 정·지체하고 둘 중에 하나가 충족되면 대상지역을 지정하고 있습니다」 하는 關係公務員 있음)

대상지점으로 지정할 수가 누가 없다고 그랬습니까? 지정했는데 조사를 할 때는 그러면 그 두 가지가 이것은 어떻게 개선이 되고 저것은 어떻게 개선이 됐는지 두 가지를 한꺼번에 해야 앞뒤가 맞는 얘기지, 두 가지를 다 조사하라고 과업지시를 내린 것 아니냐 이런 얘기입니다.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 저희가 이번에 효과분석한 것은 대상지점에 대해서는 위원님께서 말씀하신 것은 혼잡지역을 설정할때 필요한 조사입니다. 저희가 지금 한 것은 효과분석에 관한 것입니다.

그래서 지체시간은 전체적으로 통행속도가 빨라지게 되면 자연스럽게 산출할 수가 있습니다.

○委員長代理 朴謙洙; 지금 박사님하고 室長님, 지금 두 분이 제가 볼때는 金喜甲委員의 질문에 대해서 질문의 요점을 모

르고 계신 것 같아요. 서로 엇갈리는 부분이 있는데 지금 市政開發研究院이 받은 내용과 실제로 용역을 줬을 때는 두 가지를 같이 줘야 하는데 받은 것은 한 가지만 받았다 이것이죠. 그런데 우리 室長님은 두 가지를 다 줬다 이렇게 말씀을 하시니까 金喜甲委員께서는 약간 혼돈이 와서.....

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 제가 과업내용을 자세히 파악했는지는 모르겠는데 거기에는 지체정도에 대한 분석이 있습니다. 그래서 저는 지체정도에 대한 분석을 지체시간보다는 저희가 혼잡상황에서 차량 대기행렬이 얼마만큼 길게 늘어섰는가가 신빙성이 있고 더 실질적인 효과라고 봅니다. 그래서 저는 차량 대기행렬 길이로 조사했습니다.

그래서 委員님께서서는 지체시간을 말씀하셨는데 저는 과업내용 중에.....

○金喜甲 委員; 그러면 과업을 준 交通管理室에서 잘못된 과업을 준 것이라고 본위원은 판단하고 차량행렬의 길이 자체가 100m에서 70m로 줄어들었다 이것이 중요한 것이 아니고 사실은 여기에서 나와 있는 공무원이 관련법령에 근거해서 일을 해야 하지 않습니까? 그렇다면 혼잡지역이 개선이 됐다고 한다면 적어도 통행속도가 개선이 됐고, 예를 들면 그 전에 정체·지체시간 자체가 이랬는데 얼마로 개선이 됐다 이렇게 표현이 돼야 되는 것 아니냐 이런 얘기에요, 都市交通整備促進法上的 법령에 나와 있는 그 두 가지를 근거로 해서 교통혼잡지역 자체를 지정을 하게끔 되어 있기 때문에. 그렇다면 과업자체를 잘못 준 것이라고밖에 판단이 안 들고, 가령 예를 들면 제가 박사님한테 아까 물어봤던 취지는 기술적인 저 나름대로의 자문을 구했던 내용이고 그것을 가지고 행정적인 절차를 밟아야 될 交通管理室에서는 평균통행속도

의 부분들이 어떻게 됐는데 어떻게 개선이 됐고, 정체시간이 이렇게 됐는데 이렇게 개선이 됐다, 이 두 가지 것들에 대해서 종합적인 데이터가 나온 연후에 그것에 대해서 議會에다 책임있게 보고를 해 주셔야지 그런 것에 대한 내용 자체가 안 된 상태에서 議會에 보고를 하고, 그것을 근거로 해서 혼잡통행료를 실시해 보니까 좋더라 그러니까 다른 지역도 확대해야 되겠다 이렇게 市長께 보고하셨으면 대단히 업무상 직무유기를 한 것이라고 본위원은 판단합니다.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 지체시간에 대해서 보충설명을 드리겠습니다.

○金喜甲 委員; 더 이상 거기에 대해서는 됐습니다.

○委員長代理 朴謙洙; 李允中 委員님이 아까부터 질문신청을 하셨으니까 한 가지만 질문을 해 주십시오.

○李允中 委員; 같은 보충질문인데 우리 박사님께서 이것을 하시느라고 고생은 하신 것 같은데 관심사는 대상지역 선정에 대해서 대략 조사했죠?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 아닙니다. 지금은 시행 전후 효과분석에 관해서 하고 있습니다.

○李允中 委員; 대상지역은.....

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 대상지역에 대해서는 선정기준틀을 작성하고 있습니다.

○李允中 委員; 어느 단계에까지 와 있습니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 조사계획을 수립하는 중에 있습니다.

○李允中 委員; 대상구역을 어느 정도 모델을 정했습니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 기본틀을 작성해 왔는데 거기에 대해서는 제가 지금 말씀드릴 수 있을 것 같지가

않습니다. 왜냐 하면.....

○李允中 委員; 왜요? 예를 들어서 혼잡통행료 지역을 세 군데면 세 군데 확대한다고 얘기하고 있지 않습니까? 그것을 어떤 근거에 의해서 합니까?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 3·4군데 지점을 말씀한 것은 서울시의 방침이고 저는 거기에 대해서 언급을 한 적은 없습니다.

○李允中 委員; 어떤 근거에 의해서, 지금 여기 보고서에 보면 8월에 세 군데 정도 한다고 했는데 대략 없어요?

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 윤곽 잡힌 데는 있습니다. 그런데.....

○李允中 委員; 그러면 얘기 해봐요. 왜 얘기 안 해요?

○交通管理室長 李浩助; 아직 말씀드릴 단계가 못 됩니다.

○李允中 委員; 2·3군데라고 나왔으면 그래도 대략 나온 것 아니에요. 그런데 왜 얘기를 못해요?

○委員長代理 朴謙洙; 李允中 委員님, 그 부분은.....

○李允中 委員; 민감해서 발표를 안 하는 것이예요, 뭐예요? 그것이 가장 관심사라고. 그런데 그 부분에 대해서 핵심은 자꾸 빼고.....

○委員長代理 朴謙洙; 李允中 委員님, 그 부분은 연구중인 사항인 것 같아서.....

○李允中 委員; 예를 들어서 5군데면 5군데, 6군데 있을 것 아닙니까? 확대할 수도 있고 확대 안 할 수도 있으니까 여기에 대해서 대략 어느 정도..... 그러면 여론에 나올 것 아닙니까? 영등포역이면 영등포역, 청량리 같은 데 복잡하다 이런 식으로 얘기를 할 수가 있는데.....

○委員長代理 朴謙洙; 아니, 잠깐만요. 좀 정리를 하겠습니다.

우리 孫捧洙 博士께서 그 부분에 대해서 답변할 사항은 아닌 것 같고 정책결정의 과정이기 때문에 이것은 交通管理室長께서 답변을 하셔야 원칙인데 방금 交通管理室長께서 아직 연구검토중인 사항이고 또 민감한 사항이기 때문에 검토를 하시고 계신다는 그런 말씀이신 것 같아요. 그래서 이 문제는 따로 회의가 끝난 다음에 개인적으로 室長님에게 그간 전후의 사정을 한번 들어보기로 하고, 그리고 이 문제는 그냥 넘어갔으면 합니다.

○李允中 委員; 마지막으로 한 가지만 하고 끝냅시다. 시간도 오래 됐는데, 버스도착 안내시스템을 종로에 하고 있죠, 室長님? 그런데 지금 그것이 제대로 작동이 안 돼서 전혀 사용이 불가능한 것으로 나온다는데 그 업체, 어느 어느 회사에서 했는지 그 양반을 한번 모실 수 있는 기회를..... 거기에 답변을 하세요.

○委員長代理 朴謙洙; 李允中 委員님 잠깐만요, 지금 그 버스도착안내시스템에 대한 문제는 市政開發研究院의 孫捧洙 博士님하고는 상관없는 문제 아닙니까?

○李允中 委員; 아니, 市政開發研究院에서 그것도 한번 해 봤습니까?

○委員長代理 朴謙洙; 지금 이렇게 출석하셔서 답변하는 내용하고는 상관이 없는 것입니다. 그래서 그 문제는 일단 끝내고 李始英 委員님 의사진행발언을 하십시오.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

의사진행발언하기 전에 자료 한 가지만 요구하겠습니다. 혼잡통행료징수, 별도로 받은 자료의 내용 중에서 보게 되면 지난 1개월간의 시행효과, 터널교통량이 약 24% 감소됐고, 통행속도는 80% 증가됐고, 우회도로는 약 6%가 증가됐으나

통행속도는 오히려 22%가 증가됐다 했고, 지하철 이용승객 2.3%가 증가됐다고 하는데 이 내용과 地下鐵公社나 都市鐵道公社에서 자료로 받은 데이터베이스를 자료로 제출해 주시고, 특별히 孫博士님께서서는 용역과업수행 내역을 원본대조필해서 사본을 제출해 주십시오.

이어서 본위원이 말씀드리고 싶은 것은 지금 서울市議會나 우리 交通委員會 모든 委員들이나 혼잡통행료 이 부분은 큰 쟁점이 되어 있기 때문에 委員長께서는 이 문제를 가지고 지금까지 우리 委員들이 요구한 자료를 차후 일주일 뒤에 다시 상임위를 속개해서 이 문제를 명쾌하게 답을 들었으면 하는데 委員長님, 어떻습니까?

○委員長代理 朴謙洙; 李始英 委員님이 방금 의사진행발언을 했습니다만 지금 한 2시간 가까이 우리 孫捧洙 博士님으로부터 혼잡통행료에 관한 여러 가지 내용들을 들었습니다. 그럼에도 불구하고 아직 여러 가지 더 확인할 사항도 많고 하는 것 같아서 李始英 委員님이 의사진행발언을 하신 것으로 생각하고 이 문제는 우리 교통위원들께서 다시 한 번 논의를 해서 이번 회기 때 이 문제가 다시 다뤄질 것인지 그 문제를 논의를 해서 결정을 하도록 하고 혼잡통행료 부분은 이상 마치도록 하죠. 孫捧洙 博士님께서 오셔서 많은 참고가 돼서 대단히 감사합니다. 고생하셨습니다.

○市政開發研究院 責任研究員 孫捧洙; 감사합니다.

○委員長代理 朴謙洙; 그리고 다른 委員님들 혹시 답변을 다 들으셨습니까? 안 들으셨으면 室長님 나오셔서 답변 계속해 주시기 바랍니다. 답변은 간단하게 요점만 해 주시면 대단히 고맙겠습니다.

○交通管理室長 李浩助; 金喜甲 委員님께서 교통영향평가가

대단히 형식적이다, 부실판정하게 된 규정도 있는데 단 한 건도 부실평가 되지 않고 있다 하는 그런 지적사항을 주셨습니다. 金喜甲委員님 지적사항이 사실그대로입니다. 부실판정하도록 되어 있는데 사실상 교통영향평가는 그 지점에서 주변 교통 환경을 교통량 조사라든가 교통장애요인이라든가 평가를 해서 지장유무 관계를 결론을 내서 건축허가라든가 다른 여러 가지 인허가 사항에 반영하도록 되어 있습니다. 그런데 일단 교통영향평가가 끝난 이후에 사후관리를 사실상 서울市에서 지금까지 하지 않고 있다는 것을 사실대로 시인을 하고, 都市交通整備促進法施行令 제15조에 지난해 6월 29일 사후평가 관계를 부실판정을 하도록 규정을 신설을 하고 구체적인 시행규정도 지난해 8월 13일 신설이 됐습니다. 그래서 그 이후에 부실판정관계가 사실상 저희들 이행하지 못한 것도 사실입니다.

앞으로 이런 사항들에 대해서 지점에 따라서 그런 가능성이 많은 지점에 대해서는 사후 평가를 해서 해당지역에 대해서는 부실판정을 한다든가, 잘못된 사항들에 대해서는 法에 의한 결론을 도출해서 충분한 조치를 하도록 노력을 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 거기과 관련해서 지금 교통영향평가가 부실판정 사례도 한 건도 없었지만 또 하나는 재평가에 대한 관계규정도 있거든요. 그런데 원래 재평가의 관계규정이 96년 6월 29일 개정이 됐고, 지금 그래서 아직 재평가도 한 건도 한 것이 없는 것으로 나와 있습니다.

○交通管理室長 李浩助; 일단 지금까지는 교통영향평가를 해서 통과된 사항들에 대해서는 사후관리를 안하고 있었던 것이 사실입니다.

○金喜甲 委員; 한번도 안하셨고, 알겠습니다. 그러면 지금 롯데 26층인가요?

○交通管理室長 李浩助; 롯데하고 잠실4거리 관계, 또 교통관리위원 명단, 경력, 그런 사항들에 대해서는 충분한 자료를 정리해서 제출하도록 하겠습니다.

그리고 교통관리심의위원회에 사실상 제가 委員長으로 되어 있습니다만 가서 인사 정도 하고, 또 사실상 전문적인 지식 사항이기 때문에 그 위원들을 리드할 수 있는 그런 전문지식도 필요하고, 또 일도 바쁘고 해서 참석해서 성원 관계만 확인하고 사실상 저는 주관을 못했다는 것을 말씀을 드립니다.

○金喜甲 委員; 그런데요, 주관을 못하신 것까지는 좋은데 그렇다고 한다면 그러한 평가 자체가 법적인 어떤 효력을 가지고 있겠느냐라고 하는 어떤 문제가 있습니다. 기왕에 이것 시행령에 보면 분명히 과반수 출석과 출석인원 과반수 이상의 의결로 분명히 이것을 의결하게끔 되어 있는데 실제로 本委員이 이렇게 의결서 몇 군데 보니까 이게 단순히 사실 우리 공무원이라는 것이 법에 따라서 해야 되는 것 아닙니까? 출석을 했으면 과연 몇 명이 되었고, 실제로 그것을 심의해서 의결을 한다고 했을 때 찬성도 있을 것이고, 또 거기에 반대하는 위원들도 있을 것이고, 그것에 대한 나름대로의 기준 자체를 만들어 나가야만이 이 시행령에 대해서 문제 제기를 했을 때 야, 우리가 몇 명 출석을 했는데 출석이 이렇게 되어 있다, 몇 명 찬성을 했다, 해서 이 안건에 대해서는 법적인 효력을 가지고 있다, 이렇게 되어야 된다 말이에요.

그런데 本委員이 가지고 있는 의결서에 보니까 가령 예를 들면 지금 전체 위원들이 15명에서 과반수 이상이면 일단 8명 이상이 출석을 해야 되고, 8명에서 과반수 이상의 찬성

을 해야 된다면 4명이 되어야 되거든요. 그렇게 본다면 솔직히 얘기하면 여기서 의결서 작성하면서 대리로 한 사람들이.....

○交通管理室長 李浩助; 대리로 한 사람들은 당연직 위원으로 된 都市計劃局長이라든가 住宅局長이라든가 道路局長이라든가 이런 분들은 해당 課長들이 참석해서 했습니다. 외부 위촉위원들에 대해서는 다 참석을 실지로 본인이 참석을 했습니다.

○金喜甲 委員; 참석을 했지만 그 사람이 찬성인지 반대인지 여기서 안전 자체를 놓고 보서는 분명히 시행령상에는 찬반에 대해서 과반수 이상의 찬성을 거쳐야 된다고 본다면 이 사람들이 찬성을 했는지에 대해서 그 근거가 어디에 있습니까라고 제가 물으니깐 그 데이터 근거가 없다는 거예요. 사인한 것으로만 끝났다는 거예요. 그러면 이게 참석사인인지, 이 안전에 대한 찬성사인인지 알 수가 없다는 얘기에요.

○交通管理室長 李浩助; 거기에 대해서 제가 답변을 올리겠습니다.

제가 참석해서 회의관계에 대해서 말씀을 드린다면 대부분 어떤 지점, 건축설계 내용, 그런 내용에 대해서 전문가들이 토론을 하면서 최적의안을 도출하는 그런 방향으로 해서 의견을 모으는 방향으로 해서 대부분 처리를 하고 있었다는 것을 말씀을 드립니다.

○金喜甲 委員; 그리고 대리문제도요, 이게 어떻게 위원회 위원을 대리할 수 있습니까? 만약 가령 예를 들면 이 건에 대해서 정말 이해관계를 가지고 있는 교통영향평가이기 때문에 本委員이 받은 것은 교통영향평가 재심 내려간 건에 대해서만 받은 것인데 가령 예를 들면 3월 17일 삼성전자주식

회사 楊坪洞 사옥 설계변경의 건에 대한 이야기예요.

이것을 놓고 보십시오. 지금 대리를 都市計劃局長 徐茂田을 대신해서 한 사람 있고, 住宅局長을 대리해서 누가 이렇게 해서 두 사람이 참석해서 전체 참석인원이 8명밖에 안 돼요. 놓고 본다면 이 두 사람 빠지면 어떻게 보면 지금 참석인원에 대한 시비가 걸릴 수 있는 거잖아요. 어떻게 대리로 이 사람들을 했습니까? 대리로 법적인 어떤 근거가 있습니까?

○交通管理室長 李浩助; 당연직 위원에 대해서는 대리가 가능하다고.....

○金喜甲 委員; 관례상이 아니라 법적인 근거가 어디 있습니까? 만약에 진짜 소송해서 문제 되면 책임질 수 있습니까?

○交通管理室長 李浩助; 그 관계는 다시 한 번.....

○金喜甲 委員; 행정을 그렇게 법의 테두리 안에서 정확하게 해야 하는 것이 맞지 않아요. 대충 대충 하니까, 종전의 관례대로 이렇게 하니까 문제가 생길 수 있는 것이잖아요?

○交通管理室長 李浩助; 알겠습니다. 앞으로 시정하면서 철저히 운영하도록 그렇게 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 내가 交通管理室 李浩助 室長님 들어오셔서 사인 날인한 것 한 건을 못 봤어요. 교통영향평가가 얼마나 중요한지 아십니까? 그런 중요성 가지고 있지 않고 담당 과·계장들한테 다 맡겨 놓고 업무처리를 하니까 어떻게 돌아가는지, 이해관계 롯데만 보십시오. 롯데 잠실4거리를 둘러싸고 얼마나 많은 교통체증과 시민들이 짜증이 납니다. 그런데 옛그제 교통영향평가 건축허가 받기 위해서 롯데 25층의 건물이 새로 들어왔다 말이에요, 교통영향평가심의가. 대충 대충 한다고 그러면 또 이것 어떻게 될지 어떻게 압니까? 자신할 수 있어요? 그로 말미암아 시민들이 얼마나 불편을 느끼고

있을지 한번이라도 생각을 해 보셨느냐고요.

○交通管理室長 李浩助; 앞으로 가능한 참석해서 회의를 권장하도록 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 그리고 우리 道路局長이나 住宅局長을 선임한 것은 적어도 어떤 도시계획에 대한 관점이나 나름대로의 建築法上的 하자문제나 이러한 어떤 나름대로의 종합적인 것을 하기 위해서이지 그냥 편의적으로 해서 그냥 위원들을 모신 것이 아니잖아요, 공무원들도 마찬가지이고. 그렇게 한다고 보면 정 都市計劃局長이 못하게 되면 그 밑의 擔當課長을 아예 위원으로 선임을 해서 할 수 있도록 하든지, 실질적으로 다 이렇게 위원들은 각 局長으로 선임해 놓고, 제가 이것을 본회의에서 실장님 망신을 주려고 했습니다.

○交通管理室長 李浩助; 알겠습니다. 앞으로 시정하도록 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 그리고 잘못을 시인을 하시니까 마지막으로 자료요구 한 4가지만 하면서 끝내겠습니다.

첫번째, 96년 10월부터 97년 3월 17일까지 재심안건이 지금 18건으로本委員한테 나와 있습니다. 재심안건에 대한 재심의 신청서, 두번째 용역계약서 사본, 심의필증 사본, 기존에 교통영향을 받았던 평가서, 그리고 재심의 사유설명, 그리고 교통개선대책변경 설명서 이 6가지를 재심의 안건별로 정리해서 제출해 주시고요.

그리고 이의신청서를 받게 되어 있는데 이의신청서 내용에 대해서 현재까지 들어온 서류 일체하고요, 그리고 지금 평가기관이 서울에서만 建設交通部에 등록되어 있는 평가기관이 몇 군데 됩니다. 73군데 되는데요, 73군데 영향평가기관의 등록증하고 평가기관의 등록대장, 그리고 本委員이 용역비의

산출근거에 대해서 제출을 하라고 그러니까 지금 서초 진로 복합건물 신축해서 瑞草洞에 나와 있는 것을 샘플로 해서 용역금액이 전체 보니까 1억원이더라고요. 어떻게 해서 1억원이라는 것이 뒤에 10원, 100원 1,000원 단위까지 딱 해서 알짜로 이렇게 되었는지에 대해서 설명을 해 보라니까 1억 한 천 얼마 나왔는데 깎아서 이게 한 1억원 해서 나왔다, 그러면 법적으로 이게 용역금액이라고 하는 것이 정확한 단위와 계수에 의해서 산출될 터인데 1억 1,000만원이면 이게 무슨 시장의 무나 배추값 깎는 것도 아닐 것이고, 이래 가지고 1억원이라고 해서 표현이 되었는 데 그 나름대로 지금 용역금액에 대한 일체의 자료들을 같이 제출해 주십시오.

이상입니다.

○交通管理室長 李浩助; 알겠습니다.

○委員長代理 朴謙洙; 다른 委員님 중 질의하실 委員님 안 계십니까? 저도 질의를 몇 가지 하려고 했는데 오늘 이렇게 사회를 보면서 질의는 다음에 하도록 하고 자료 한 가지만 물어보면서 요구하겠습니다.

지금 警察廳에 이번에 우리가 준 예산이 交通管理室에서 얼마이지요? 대략 얼마입니까?

○交通管理室長 李浩助; 284억원.

○委員長代理 朴謙洙; 284억입니까? 약 300억원 정도 되네요. 그게 일단 경찰로 예산이 넘어가면 집행에 대해서는 交通管理室에서는 전혀 알 바가 없습니까? 이를테면 신호등을 설치하는데 어떤 업체가 어떤 과정을 거쳐서 설치한다 이것은 우리 交通管理室 소관하고는 거리가 됩니까?

○交通管理室長 李浩助; 그 업무는 시행령에 의해서 권한이 위임되었기 때문에 관여를 할 수 없고, 다만 감독측면에서 監

査室 계통에서 감사관계는 별 문제인 것 같습니다.

○委員長代理 朴謙洙; 감사관계는요, 제가 왜 그런 말씀을 드리느냐면 작년에도 마찬가지로 금년에도 똑같은 문제를 여러 분들이 말씀을 하십니다. 그런데 31일 저희가 警察廳을 방문하도록 공식적으로 의사일정에 잡혀 있습니다. 따라서 우리 室長님께서 그간에 혹시 우리 서울市에서 예산을 주고 監査室에서 혹시 그 부분에 예산이 제대로 집행이 되었는지, 아니면 지난번 企劃調整室長께서도 감사를 할 수 있다 이렇게 답변을 하셨기 때문에 그런 실적이 있는지, 그것을 27일 저희가 버스도착안내시스템 현장점검을 합니다. 그 자료를 구해서 지금까지 상황을 작년 것하고 금년 것하고의 상황을 자료를 구해서 보내주시기 바랍니다.

○交通管理室長 李浩助; 알겠습니다.

○金喜甲 委員; 委員長님, 아까 本委員이 질의한 택시문제에 대해서 두번째로 질문했는데 그 부분을 속기록에 넣어주시기 바랍니다.

○交通管理室長 李浩助; 자료로 드리도록 하겠습니다.

○委員長代理 朴謙洙; 아니, 답변을 서면답변으로 속기록에 남길 수 있도록 그렇게 해서.....

○交通管理室長 李浩助; 네, 그렇게 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 두번째 질문에 대해서 우리 交通管理室長님 첫번 질의에 대해서 제가 좀 톤이 올라가다 보니까 두번째 질문에 대해서 답변을 못하셨는데 여기 속기록에 남길 수 있도록 해 주세요.

○交通管理室長 李浩助; 네, 알겠습니다.

○委員長代理 朴謙洙; 더 이상 질의하실 위원이 안 계시므로 의사일정 제1항 交通管理室 소관 당면현황 보고에 대한 질의

와 답변을 모두 마치겠습니다.

장시간 회의진행에 적극 협조하여 주신 委員 여러분께 진심으로 감사의 말씀을 드립니다. 그리고 답변을 하시느라고 고생 많이 하셨습니다.

交通管理室長을 비롯한 關係公務員 여러분께도 감사의 말씀을 드립니다.

한 가지 말씀드릴 것이 있습니다. 지금 회의를 마치기에 앞서서 交通委員長께서 지난 97년 2월 20일자 시행일자로 해서 정기회 및 임시회의시 질의답변 및 시정조치한 사항을 확인하여 의정자료로 사용하고자 하기 때문에 그 당시에 회의 종료 후에 10일 이내에 그에 대한 결과를 보고토록 했음에도 불구하고 아직 交通管理室에서 지난 2월 20일자 회의한 질의답변, 또 시정조치사항에 대한 결과가 오지를 않았습니다.

이게 분명히 交通委員長께서 市議會에서 공문으로 우리 交通管理室로 이렇게 전체가 간 것 같은데 여기에 대해서 분명히 이 내용에 대해서 파악을 하셔서 조속히 이것도 제출해 주시기 바랍니다. 이 조속히라는 말씀은 그렇게 오래 갈 것 없습니다.

○交通管理室長 李浩助; 죄송합니다. 그렇게 바로 하겠습니다.

(「갓다 드렸습니다」 하는 關係公務員 있음)

○委員長代理 朴謙洙; 그렇습니까? 우리 金永春 委員長님이 자료를 못받아서 그러는데 알겠습니다.

○金喜甲 委員; 자료를 집으로 보냈다는데 그런데 집에서 사실 자료를 받을 필요가 없습니다. 앞으로는 의원회관이 있으니까 의원회관으로 보내 주든지, 아니면 우리 專門委員室로

보내야지 집에는 자료가 쌓여서 처치곤란입니다.

○交通管理室長 李浩助; 알겠습니다.

○委員長代理 朴謙洙; 그 내용은 그러면 지금 방금 확인된 바와 같습니다. 수고 하셨습니다, 이상으로 오늘 회의를 모두 마치겠습니다.

散會를 선포합니다.

(議事棒 3打)

(18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 梁敬淑

李允中 李始英 鄭炳仁 趙上男

洪性龍 池昌洙 李聲九

○專門委員

金南中

○出席公務員

交通管理室

室長 李浩助

交通企劃課長 張壽吉

大衆交通1課長 朴喜秀

市政開發研究院

責任研究員 孫捧洙