
第96回서울特別市議會(臨時會) 交通委員會會議錄 第5號
서울特別市議會事務處

日時 1997年7月16日(水) 午前10時

場所 交通委員會會議室

議事日程

1. 交通管理室所管懸案報告의件
 2. 地下鐵公社所管懸案報告의件
-

審査된案件

1. 交通管理室所管懸案報告의件 ... 1面
 2. 地下鐵公社所管懸案報告의件 ... 87面
-

(10時 53分 開議)

○委員長 金永春; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제96회 임시회 제5차 교통위원회 회의를 개의하겠습니다.

(議事棒 3打)

1. 交通管理室所管懸案報告의件

○委員長 金永春; 의사일정 제1항 交通管理室所管 懸案報告의 건을 상정합니다.

(議事棒 3打)

오늘 오전 회의는 지난 10일 버스개선기획단 보고에 이어서 그때에 보고가 되지 못한 나머지 사항에 대해서 계속해서 보고를 듣도록 하겠습니다.

그러면 交通管理室 소관 당면현안보고의 건 중 버스改善企劃團의 사항에 관한 보고를 듣겠습니다. 버스改善企劃團長께서는 나오셔서 보고를 해 주시기 바랍니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 버스改善企劃團長 보고 드리겠습니다.

먼저, 저희가 44개 버스개혁종합대책에 대해서 분야별 시책사업계획안을 지금 실무적으로 작업을 마무리중에 있습니다. 지난번에 22개 사업에 대해서 정리해서 보고를 드렸고, 오늘 22개 사업에 대해서 나머지 부분을 보고드리도록 하겠습니다. 보고에 앞서서 위원님께 부탁의 말씀을 올리겠습니다.

저희가 현재 실질적인 작업은 끝났습니다만 자료를 정리하는 단계에서 밤새워서 만들다 보니까 우선 숫자 같은 것이 지금 더 확인을 해야 될 부분들이, 통계숫자 같은 것을 이리저리 분석을 하다 보니까 좀 부정확한 부분들이 있을 것으로 생각이 되어서 현재도 계속 작업을 지금 진행중에 있습니다.

그리고 이 자료가 현재 보도관계라든지 이런 사항 때문에 지금 대외적으로 보안을 해 주시고, 보고가 끝난 다음에 자료를 회수할 수 있도록 협조를 해 주셨으면 감사하겠습니다. 그리고 구두로라도 대외보안이 지켜질 수 있도록 협조를 해 주셨으면 감사하겠습니다.

○委員長 金永春; 보고 시작하시지요.

○버스改善企劃團長 金相敦; 보고를 드리겠습니다.

지난번에 44개 사업 중에서 22개를 보고 드렸기 때문에 이

사업계획안의 요약에는 현재 44개 사업이 다 정리가 되어 있습니다. 그래서 지난번에 보고 드린 것은 빼고 보고가 안 된 부분만 간략히 보고를 드리도록 하겠습니다.

먼저, 5페이지에 버스운영체제 개편은 지난번에 보고를 드렸습니다.

그리고 11페이지에서부터 서비스 확보제도도 지난번에 보고를 드렸습니다.

21페이지 버스노선체계의 개편에서부터 보고를 드리겠습니다. 보고드릴 분량이 방대하기 때문에 요약해서 보고를 드리도록 하겠습니다.

먼저, 23페이지입니다.

이번 버스노선 개편은 서울市的 버스노선 역사상 최대 규모가 되겠습니다. 전체 448개 노선 중에서 개편대상이 되는, 조정대상이 되는 것이 334개 노선인데 그 중에서 이번에 290개 노선에 대한 조정시안을 마련했습니다. 참고로 과거에 버스노선 조정의 범위는 작년에 159개 노선에 대해서 조정안을 마련했습니다만 실제 시행할 때는 한 100여 개 노선에 불과하고 그것이 이제까지의 노선 조정에서 최대 규모였습니다.

이번에는 개편대상으로 보면 약 87%의 노선 조정이 아주 방대하고 대규모적인 전면 개편의 노선 개편이 되겠습니다.

개편방향은 시민의 이동거리, 운행의 신속성, 다른 교통수단과의 연계문제, 수송의 효율성 등에 따라서 간선기능과 지선기능으로 버스기능을 이원화하고, 시민의 이용편의 제고, 그 다음에 대중교통 이용효율의 극대화문제, 그 다음에 노선간의 운송수지 불균형 해소라는 세 가지 목표에 두고 추진했습니다. 그리고 이번에는 OD조사를 비롯해서 과학적인 기초자료와 조사를 실시해서 객관적이고 합리적인 원칙과 추진

에 따라서 버스노선을 근본적으로 개편하는 데 초점을 두었습니다.

이번 개편의 조정대상은 장거리 노선의 경우는 간선기능은 50km 이상, 지선기능은 30km 이상을 대상으로 했고, 지하철과 또는 버스와의 경합은 간선기능은 버스간의 경합이 80% 이상, 지하철은 60% 이상을 대상으로 했습니다. 그리고 지선기능은 지하철 50% 이상 8개 역 이상 경합되는 것을 대상으로 했고, 굴곡은 3개 권역 이상을 운행하는 노선 중에서 굴곡도가 1.3 이상인 것을 대상으로 했습니다. 그리고 과소노선은 서비스 수준이 B이상인 것과 운송수입금이 하위 20% 이내인 것을 조정대상으로 했고, 과밀노선은 서비스 수준 F이하, 그리고 운송수입금 상위20% 이상인 것을 대상으로 했습니다.

그리고 배차간격은 최대 12분 이상의 긴 배차시간을 운행하고 있는 노선, 그리고 가동률은 50% 미만인 것을 대상으로 하고, 그 밖에도 2년 이상의 대형 장기공사구간을 통과하는 운행노선 그리고 도로용량을 초과해서 노선이 집중되어 있는 구간 등을 대상으로 해서 시민불편을 해소토록 했습니다. 다만, 시민의 이용 수요 여건상 불가피한 경우는 조정해서 제외하도록 실무작업 과정에서 예외기준을 적용했습니다.

24페이지 개편시안 작성결과가 되겠습니다.

총 448개 노선 중에서 이러한 불합리한 대상이 되는 것이 334개 노선입니다. 이 중에서 여러 가지 조정 제외가 불가피한 노선 44개 노선을 빼고 290개 노선에 대해서 개편안을 작성했습니다. 도시형과 좌석을 구분치 않고 총계적으로 말씀드리면 신설이 23개 노선, 단축이 30개 노선, 연장이 29개 노선, 경유지 변경이 132개 노선, 형간 전환이 4개 노선, 노

선통·폐합이 69개 노선, 노선 폐선이 3개 노선이 되겠습니다.

그리고 344개 노선 중에서 44개 노선은 이번에 조정에서 제외되었습니다. 그것은 노선을 조정하게 되면 거꾸로 오히려 시민의 편익이 저하되는 부작용이 크기 때문에 현행 노선의 유지가 바람직하다고 판단했습니다.

그 내역을 간단히 보고 드리면 장거리 50km 이상 노선 중에서 단축을 했을 경우에 유사대체노선이 없어서 시민불편이 가중되는 노선, 그리고 지하철운행지역 중에서 경합이 되지만 지하철 용량이 부족하거나 또는 지하철노선 자체가 우회로 되어 있기 때문에 오히려 버스이용시간보다 지하철운행시간이 많이 소요되는 경우는 현행 계통을 유지를 하도록 했습니다. 이 장거리 노선에 해당되는 것이 31개 노선 926대가 되겠습니다.

그 다음에 굴곡도 1.3 이상 노선 중에서 굴곡을 완화할 경우에 오히려 불편이 가중되는 노선이 13개 노선 383대입니다.

그 내역을 보고드리면 굴곡을 펼 경우에 대체 유사노선이 없고, 굴곡부분의 버스승객OD가 전체 노선의 10% 이상으로 시민의 불편이 큰 경우, 그 다음에 굴곡을 펴는 경우 오히려 불필요하게 도심을 통과하게 되는 노선, 그리고 경유지 변경으로 운행계통이 완전히 바뀌어서 전혀 새로운 노선이 되는 경우 즉, 다시 얘기하면 1개의 노선이 형태는 굴곡이지만 1개의 노선이 사실상 2개의 노선기능을 하는 노선 이런 것이 여기에 해당되겠습니다.

25페이지 내역별로 보고드리면 운행계통이 불합리한 노선 151개를 조정했습니다.

그 다음에 통학불편이라든지, 집단민원이라든지, 또는 임시

로 결행하는 노선 이런 것에 대해서는 시민불편을 줄이기 위해서 170개 노선을 조정했습니다.

그 다음에 노선별로 승객밀도 격차가 큰 노선, 즉 과소·과밀노선이 되겠습니다. 이것은 65개 노선을 조정했고, 그 다음에 운행 여건이 변화된 노선, 예를 들어서 장기 공사구간을 운행함으로써 시민의 통행시간이 많이 늘어난다든지, 그 동안에 대규모 주거단지가 들어서서 수요가 달라졌다든지 이런 것이 92개 노선, 그런데 이 숫자는 현재 내역별로 나와있는 것은 내용이 중복되는 경우는 중복계산을 했습니다.

26페이지 개편결과에 대한 분석입니다.

개편 전에 총 448개 노선 8,725대에서 개편 후에 399개 노선 8,651대로 노선수가 49개 노선이 줄어들게 됩니다.

그리고 운행대수는 74대가 감소하게 됩니다. 이 노선수가 감소되는 것은 지하철이 그 동안에 5·7·8호선이 개통되면서 지하철과 과다경합으로 불필요하게 빈 버스가 다니는 노선 이런 것은 이용수요가 지하철로 전환되었기 때문에 현저하게 떨어진 이용수요를 감안해서 노선을 통합하거나 또는 노선을 폐지한 결과입니다.

그 다음에 노선수 감소율에 비해서 운행대수감소율이 적은 것은 버스정시성을 종전에 평균 러시아워에 8.4분에서 이번에 노선 조정을 통해서 6.3분으로, 또 현재 운전기사가 부족한 것을 감안하더라도 7분 이내로 대폭적으로 배차간격을 앞당기다 보니까, 좁게 하다 보니까 그만큼 대수를 과다하게 줄일 수가 없고, 그것이 시민편의를 위한 정시성을 확보하기 위해서 그런 버스운행대수가 조정이 되었고요.

그 다음에 승객수요가 과다한 노선 즉, 지금 최고 1일 대당 수입 60만원까지 가는 노선이 있습니다만 40만원 이상인

노선에 대해서는 거기에 증차를 하거나 아니면 다른 노선을 같이 투입하거나 해서 혼잡도를 대폭 떨어뜨리도록 했습니다. 그러다 보니까 운행대수를 여기에 대해서는 증차를 했습니다.

개편 전후의 노선별, 유형별로 보면 교통혼잡이 심한 도심지내를 통과하거나 도심에서 회차하는 노선을 31개 노선을 줄였습니다. 예를 들면 신세계부터 남대문 구간에 있어서 방향별로 정정이 있습니다만 여기에는 현재 96개 노선에 2,052대가 집중적으로 통과하고 있는데 이것은 79개 노선 1,889대가 앞으로 노선 조정이 되면 통과하게 됩니다.

그 다음에 지역순환기능 즉, 자치구내 또는 인접자치구간을 연결하는 이런 순환기능의 노선은 24개 노선을 증설했습니다.

다음에 27페이지 운행거리가 되겠습니다.

이번에 특히 장거리의 단축은 50km 이상을 단축을 했습니다만 50km 이상 노선단축을 61개를 했습니다만 그렇게 한 결과 개편 전에 평균 59.9km의 운행거리가 47.6km로 평균 12.3km가 단축이 됐습니다. 이렇게 함으로써 장시간 운행으로 인한 배차간격의 불규칙성을 완화하고, 다음에 운행시간이 219분에서 168분으로 대폭 단축이 됐습니다. 이렇게 함으로써 운전기사의 과로가 완화되고 이에 따른 과속, 난폭운전 등의 부작용이 감소되는 그러한 효과가 있을 것으로 예상이 됩니다.

다만, 개편 후에도 운행거리가 50km 이상으로 존치된 노선이 63개가 있습니다. 이것은 그 내역을 설명드리면 골목부분의 완화와 노선단축에도 불구하고 이용수요가 있기 때문에 어쩔 수 없이 50km 이상 되는 노선이 28개 노선이 있습니다.

다음에 이용승객이 버스노선 구간에 골고루 분포되어 있고

다음에 이것을 단축하는 노선에 유사대체노선이 없는 경우, 다음에 교통체계상 불가피하게 준치가 필요한 부분, 이러한 것이 31개 노선이 있습니다.

다음에 개편 전에는 50km 미만이었지만 이것이 시계외에 신규택지개발이 생겨서, 예를 들어서 분당 같은 경우에는 뒤에 계속적으로 남쪽으로 주거단지가 들어서다 보니까 위성도시 내에서 더 밖으로 뻗어나간 노선, 이런 것이 4개 노선이 있습니다.

다음에 28페이지 왕복운행시간이 되겠습니다.

이번 조정을 통해서 전체 노선의 왕복운행 시간은 개편 전에 평균 141.9분에서 124.7분으로 17.2분이 단축이 되겠습니다. 그리고 굴곡노선 완화는 굴곡도가 1.3 이상인 38개 노선을 개편대상으로 해서 이 중에서 20개 노선을 개편을 했습니다. 이렇게 함으로써 노선의 평균굴곡도가 1.57에서 1.38로 크게 완화가 되고 여기에다 굴곡도가 1.3 미만인 노선의 굴곡을 편 것까지 합치면 총 25개 노선이 되겠습니다.

불가피하게 굴곡을 완화하지 못하고 현행대로 준치하는 노선이 13개 노선이 되겠습니다. 이 내역은 도심외곽 노선 중에서 직선화할 경우에 거꾸로 도심을 통과하는 노선이 도시형 1개 노선이 있고, 굴곡부분을 펼 경우에 대체노선이 없는 경우 이것이 8개 노선이 있습니다.

다음에 직선화시 인가기준대비 60% 이상이 변경돼서 새로운 노선으로 바뀌는 경우, 이것은 쉽게 얘기해서 노선형태는 굴곡이지만 사실상 2개의 노선을 하기 때문에 이것을 절반으로 자른다, 또는 굴곡을 편다 하면 반대편쪽에 차고지가 없어서 운행이 불가능한 그런 노선이 되겠습니다.

다음에 지하철과의 경합비율입니다.

지하철과의 경합비율이 60% 이상인 노선을 대상으로 해서 39개 노선을 조정을 했습니다. 이렇게 한 결과 전체노선의 지하철과의 평균경합비율이 개편 전에 36.4%에서 30.5%로 5.9%가 감소됐습니다.

29페이지입니다.

지하철 경합비율 60% 이상이지만 현행 준치가 불가피한 노선은 31개 노선입니다. 그 내역은 도로망 체계상 불가피한 노선이 10개 노선이 있고, 다음에 지하철 용량이 부족하기 때문에 빼낼 수 없는 노선이 14개 노선이 있습니다.

다음에 단거리 구간 이용수요가 많거나 또는 지하철 이용 환승 등으로 노선조정에 시민불편이 생기는 노선이 7개 노선이 있습니다.

다음 배차간격이 되겠습니다.

정시성 확보에 있어서 가장 중요한 요인은 바로 배차간격입니다. 그래서 저희가 이번에 특히 배차간격을 현재보다도 대폭 단축하는데, 그러니까 버스가 자주자주 올 수 있도록 하는데 중점을 뒀서 개편 전에 전체노선 전체대수의 배차간격이 8.4분인데 이번에 개편 후에 6.3분으로 약 2.1분 25%가 단축이 되게 됩니다.

다음에 배차간격이 특히 긴 노선이 러시아워 기준으로 해서 12분 이상으로 잡아서 39노선에 대해서는 개편 후에 405대에다 299대를 증차를 해서 배차간격을 평균 14.1분에서 7.5분으로 거의 절반으로 단축을 하도록 했습니다.

그리고 승객수요가 많은 노선에 대해서는 3분 미만으로 자주 다니는 노선이 1개 노선인데 이번에 이것이 11개 노선으로 대폭적으로 늘어나게 됩니다.

다만, 현실적인 문제를 감안해서 현재 약 3,500명 정도의

운전기사가 부족합니다. 그런데 지금 버스대수 중에서 1,168대가 운행 못하고 있습니다. 이 중에서 순수하게 운전기사의 부족 때문에 운행하지 못하는 대수가 959대입니다. 그래서 이것을 기준으로 따졌을 때 배차간격이 평균 아까8.4분이라고 말씀드렸는데 이것이 운행을 운전기사 부족으로 못하게 되니까 실제 분석기준으로 따지면 9.8분이 배차간격인데 이번에 74대가 줄어들기 때문에 기사화 부족에 따라서 실제 운행을 못하는 차량은 885대가 됩니다.

그리고 이것을 감안했을 때에 전체노선의 평균 배차간격이 6.3분에서 약 0.7분이 증가한 7분, 이것이 실제 배차간격이 되겠습니다. 그래서 이것은 앞으로 운전기사를 저희가 3개년 계획을 세워서 단계적으로 확보를 해 나가면서 배차간격을 좀더 당길 수 있도록 이렇게 노력을 해 나가겠습니다.

다음은 31페이지 과소·과밀노선이 되겠습니다.

과소노선은 버스 OD조사결과 러시아워 때 차내혼잡도가 B 이하고 다음에 수익금이 1일 대당 20만원 미만인 58개 노선을 대상으로 해서 56개 노선개편을 했습니다.

그리고 과밀노선은 아까 보고드린 것처럼 1일 대당 40만원 이상인 9개 노선, 다음에 러시아워의 차내혼잡도가 F 즉, 150% 이상인 노선을 대상으로 해서 4개 노선에 대해서는 운행대수를 37대에서 54대로 46% 증차를 하도록 했고, 다음에 2개 노선은 경유지 구간에 다른 노선을 투입하도록 했습니다. 그것은 해당업체에서 증차를 할 여력이 없기 때문에 대신 다른 노선을 투입해서 시민들의 혼잡도를 낮춰주도록 했습니다.

다음에 3개 노선은 경유지를 변경하도록 조치를 했습니다.

저희가 이러한 개편결과를 가지고 개략적인 개편효과를 분

석을 해 봤습니다.

먼저, 이용시민에 대한 편의증진 측면이 되겠습니다. 먼저, 정시성 향상과 배차간격이 크게 단축된 것으로 분석이 됩니다. 따라서 시민이 기다리는 시간이 현재는 8.4분입니다만 이것이 러시아워 때는 평균 6.3분, 아까 운전기사 부족을 감안할 때는 실제 7분이 되겠습니다. 다음에 비러시아워 때는 12분 이내가 되겠습니다.

다음에 배차간격이 특히 긴 12분 이상인 노선에 대해서는 대폭적인 증차를 해서 아까 보고드린 것처럼 평균 배차간격을 거의 절반 이하로 줄였습니다.

다음에 교통불편 지역에 접근성을 향상하도록 했습니다. 지역내에 연계통행이 불편하거나 또는 버스가 이용수요에 비해서 너무 적게 다니는 도로, 다음에 학생통학 불편, 이런 데 대해서는 노선신설과 노선변경 등으로 해서 편의성을 높이도록 했습니다.

그래서 노선 신설된 것이 간·지선 포함해서 23개 노선 302대, 노선변경이 121개선 3,364대, 노선연장이 40개 노선 940대가 되겠습니다. 여기에는 일제 시민교통불편신고를 받았던 사항하고 자치구의 건의사항, 또議會 청원사항, 이런 사항들을 반영을 했습니다.

그리고 특히 학생통학 불편해소는 18개 노선 449대를 이번에 투입하도록 했고, 다음에 지역간에 區간에 연계통행이 불편한 지역은 103개 노선을 조정을 했습니다.

다음에 차내혼잡도가 많이 완화될 것으로 이렇게 기대가 됩니다.

개편 전에 최고 150%입니다만 이것이 개편 후에는 도시형은 최고 125%이내로, 다음에 좌석은 100% 이내로 즉, 좌석

같으면 100%라고 하는 것은 러시아워시에 좌석만큼만에 손님이 탈 수 있도록 충분한 차가 들어간다는 것을 의미합니다.

다음에 서비스수준 F인 과밀노선 9개 노선에 대해서는 증차와 다른 노선을 투입을 했습니다. 앞서 보고 드린 바와 마찬가지로입니다.

다음에 운행시간 단축이 되겠습니다.

경유지 굴곡이 심해서 특히 기·종점 부분에 이용시민들이 불필요한 시간이 많이 걸리는 그런 노선들이 있습니다만 이것은 아까 보고드린 바와 마찬가지로 굴곡도 1.3 이상인 노선에 대해서는 굴곡도를 대폭 완화시켰고, 다음에 이렇게 함으로써 1회 운행시에 평균 운행시간이 약 20분 가량이 단축이 되겠습니다.

다음에 장거리 노선의 단축으로 인해서 운행시간의 단축효과가 발생이 되겠습니다. 그래서 아까 57개 노선에 대해서 노선당 평균 12.3km로 크게 단축을 했고, 이로 인해서 그 노선들의 평균 운행시간이 약 51분이 단축이 되겠습니다.

다음에 참고적으로 요금인하 효과에 대해서도 저희가 분석을 해 봤습니다만 이번에 좌석버스 이용수요가 감소가 되고 결국 좌석버스는 지하철경합이 있어서 지하철로 가버리는 반면에 서민위주로, 말하자면 도시형 버스를 선호하는 선호도가 높은 노선이 있습니다. 여기에 대해서는 노선과 운행차량에 대해서 30개 노선 455대에 대해서 형간전환을 하는 방향으로 검토를 했습니다.

이렇게 될 경우에 30개 노선에 1일 이용시민이 약 11만 2,000명입니다. 좌석버스가 현재 평균 247명이 타기 때문에 11만 2,000명인데 이 경우에 한번 타는데 약 420원의 요금 효과가 있다, 이렇게 참고적으로 말씀드릴 수 있겠습니다.

다음은 수송효율 증대입니다.

굴곡노선의 경유지 완화로 불필요한 운행시간이 많이 단축될 것으로 이렇게 분석이 됩니다. 그래서 이번 OD조사결과 심한 굴곡으로 인해서 불필요한 운행시간이 많이 생기고 그 굴곡부분의 이용수요가 10% 미만으로 적은 경우에 효율성이 낮은 노선에 대해서는 직선화를 하도록 했습니다. 25개 노선 145대가 되겠습니다. 이로 인해서 약 20분의 운행시간이 절약되겠습니다.

다음에 지하철과 버스간에 이제까지 경쟁관계를 보완연계체제로 개편토록 했습니다. 31개 노선 912대가 되겠습니다.

다음에 33페이지입니다.

도로공사라든지 또는 도로용량에 비해서 버스교통량이 과다한 혼잡구간을 해소하는 데도 역점을 뒀습니다. 그래서 도심의 경우에 보면 시간당 버스교통량이 362대가 감소됨으로써 도심에 불필요하게 텅텅 비어다니는 버스의 공차율을 줄이도록 했고, 다음에 2년 이상의 대형장기 공사구간을 운행하는 노선은 거기서 정체가 걸리기 때문에 시민들의 여행시간에 굉장한 낭비가 생기게 됩니다. 그래서 이것을 단축을 하도록 했습니다.

그래서 예를 들어서 이수교 로터리 같은 경우는 종전에 38개 노선 821대가 여기서 정체가 걸려서 애를 먹었는데 약 8개 노선 78대 노선을 다른 도로로 돌렸습니다. 이렇게 함으로써 시간당 30대의 버스교통량이 감소가 되겠습니다.

다음에 노선간에 수지불균형을 완화토록 했습니다.

먼저, 과밀노선과 과소노선 간에 수익금 편차가 완화되는 효과가 있을 것으로 분석이 됩니다. 개편 전에 수익금 표준편차가 1일 대당 6만 7,000원 정도였습시다만 개편 후에는 약

4만원 정도로 감소가 돼서 업체간에 수지불균형이 상당히 완화되는 데 기여할 것으로 판단이 됩니다.

그래서 개편 전에 개략적인 대당 1일 수익금을 보면 최소 4만원, 최대 60만원 이렇게 분포가 되어 있습니다. 이것을 이번에 개편함으로써 최소 20만원, 최대 40만원으로 맞추도록 했고, 2기 지하철 2단계가 완료되는 99년도에 다시 한 번 전면적인 노선개편 조정을 통해서 이것을 각각 24만원, 37만원으로 맞추고 또 2001년도에 노선조정을 통해서 27만원, 34만원 이렇게 격차를 점차 줄여나가는 것으로, 지금은 이용시민들의 이용행태가 있기 때문에 이것을 한꺼번에 줄이기는 상당히 어렵습니다.

그래서 단계별로 줄여나가도록 하고, 다음에 과밀노선에 대해서는 혼잡도 150% 이상이면서 수익금이 1일 대당 40만원 이상인 노선에 대해서는 노선개편을 통해서 혼잡도를 완화하도록 했습니다.

그 다음에 또 하나는 시간대별 또 요일별로 이용수요에 따라서 배차간격을 탄력적으로 운영할 수 있도록 했습니다. 현재는 러시아워든 비러시아워든, 새벽이든, 오전 8시든 간에 배차간격이 동일합니다. 이렇게 하다보니까 결국 러시아워에 집중적인 배차가 되지 못하고, 그 다음에 시민의 이용수가 없는 낮시간대나 또는 심야라든가 새벽에는 한두 명 태우고 불필요한 버스가 운행하는 문제들이 있습니다. 또 일요일, 공휴일도 마찬가지입니다.

그래서 이것은 첨 두시에는 집중배차를 통해서 배차간격을 최대한 8분 이내로 당기고 그 다음에 비첨두시에는 12분 이내로 하고, 그 다음에 일요일과 공휴일도 12분 이내로 함으로써 도로혼잡을 완화하고, 그 다음에 전체적인 수송효율과

운송원가를 절감하도록 했습니다. 그래서 이러한 개편시안에 대해서는 26일까지 저희가 자치구, 업계 또 경기도와 협의하는 절차를 거치고, 또 어제부터 현장실사를 저희가 지금 나가서하고 있습니다. 그래서 이것은 그 결과를 받아서 8월 14일까지 시안을 수정보완하고, 그 다음에 노선조정심의위원회의 심의를 거치고, 그 다음에 내달 20일부터는 개편에 대한 대대적인 홍보를 통해서 9월중에 시행령에 옮길 수 있도록 하겠습니다. 이제 9월 중순경으로 되어 있습니다만 9월중입니다.

그리고 앞으로는 대규모 교통여건 변화 등에 따라서 2 내지 3년간 단위로 해서 전면적인 노선개편을 하면서 교통여건 변화와 시민의 이용수요 변화에 따라서 부분적인 노선조정은 필요시마다 하는 것으로 이렇게 검토를 해 나가겠습니다.

그리고 또 하나는 이번에 노선조정이 대폭적이고 전면적인 개편이 되다 보니까 이것이 업계의 이해관계가 많이 걸릴 것으로 생각이 되고, 업계의 상당한 반발도 있을 것으로 생각합니다. 그러나 이것은 시민을 위해서 하는 것이고, 서울시의 교통개선을 위해서 하는 것이기 때문에 서울시에서는 모든 난관을 극복할 수 있도록 하면서 저희가 개략적인 대책은 이제까지 보면 노선조정을 해 놓으면 수익성이 없다 해서 처음부터 안 뛰는 노선도 상당히 나옵니다.

그런데 최소한도 노선 조정후에 6개월 이상은 뛰도록 의무를 부과하고, 그 다음에 이번에 노선 조정한 것을 수용을 거부하는 업체에 대해서는 앞으로 금융지원이라든지 재정지원이라든지 모든 지원에서 배제를 하고, 다만 그러면 이 노선조정을 통해서 이용수요가 어느 정도가 과연 정상적으로 나타나느냐는 것이 정착되는데 약 6개월 정도가 걸립니다.

그래서 6개월 지난 다음에도 도저히 수익성이 나쁜 노선이
기 때문에 업체가 견딜 수가 없다 이런 경우는 필요시 부분
적인 노선조정을 하는데 그런 노선은 반영을 해서 보완할 수
있도록 이런 방향으로 검토를 해 나가고 있습니다.

35페이지가 되겠습니다.

버스노선번호체계의 개편이 되겠습니다.

이번에 9월에 전면적인 버스노선 조정과 관련해서 같이 병
행해서 버스노선번호를 일제히 정비를 하려고 합니다. 이제까
지는 버스노선이라는 것이 버스노선이 생길 때마다 무질서하
게 버스노선번호를 부여해서 버스노선번호가 아무런 체계도
없고, 그 다음에 노선이 전달하는 정보라든가 이런 의미가 사
실상 없습니다. 그리고 생길 때마다 다시 번호를 붙이고 해서
시민들이 혼란스럽고 그래서 이것을 이용자들에게 버스노선
만 보고도 개략적인 종점과 기점과 그 다음에 목적지를 알
수 있도록 하면서 또, 우리가 행정관리측면에서 앞으로 버스
에 대한 데이터베이스를 구축해서 전체적인 종합관리를 하게
되어 있습니다만 이러한 과학적이고 체계적인 노선관리가 되
도록 하고, 그 다음에 버스의 유형별 요금체계와 제공되는 서
비스 수준의 차이도 구별될 수 있도록 이런 방안으로 하고자
하는 것입니다.

그래서 우선 번호를 구분하기 위해서는 우선 버스에 대한
운행체계별 권역구분이 선행되어야 됩니다. 그래서 이 권역구
분은 9개 권역으로 이번에 저희가 조정을 하는 것으로 했습
니다. 과거에 보면 이것이 11개 권역으로 구분되어 있었는데
이것은 적절치 못하다고 판단이 되기 때문에 가능한 한 행정
구역 단위와 일치시키는 방향으로 수정보완을 하도록 해서 9
개 권역으로 하도록 저희가 조정했습니다.

그리고 노선번호체계는 도시형과 지역순환버스, 좌석버스는 100단위로 부여토록 하는 방안으로 검토를 했습니다. 이것이 네 단위가 되면 많은 정보가 들어갈 수 있습니다만 이것은 이용자들이 기억하는데 상당히 혼란스럽기 때문에 세 단위로 하고, 첫 번째 나오는 예를 들어서 567번 같으면 5번은 출발지권역, 앞에 9개 권역이라고 보고 드렸습시다만, 도심권역이 9번이고 나머지 1번부터 8번까지 권역, 그 다음에 뒤에 있는 두 단위는 운행계통별로 노선번호를 부여할 계획입니다. 그래서 도심방향은 1번부터 49번까지, 부도심은 50번부터 69번까지, 지역순환은 70번부터 89번까지, 그 다음에 시계 외는 90번부터 99번까지가 되겠습니다.

그리고 마을버스는 현재 자치구에서 대부분이 번호가 없습니다. 번호가 없고, 그 다음에 번호가 있는 것도 전혀 체계가 없고 무질서합니다.

그래서 이것은 자치구별로 자치구내에서 권역을 구분해서 10단위로 부여할 수 있도록 이렇게 지금 해 나가고 있습니다.

그 다음에 번호가 바뀌게 되면 결국 대대적인 홍보가 있어야 됩니다.

그래서 이 홍보문제에 대해서는 다각적인 홍보대책을 강구를 해 나가고 있습니다.

다음은 버스색상 개선이 되겠습니다.

현재 도시형의 경우에는 6가지 색깔의 색상이 지금 운영이 되고 있습니다. 올림픽 이전에 지금 보라색으로 되어 있는 한 가지 색상하고, 그 다음에 올림픽 때, 올림픽 이후의 네 가지 색깔로 되어 있고, 그 다음에 95년 4월 이후에 현재 중상단에 노란색으로 되어 있는 부분이 있습니다. 그것해서 6가지

가 되어 있기 때문에 시민들이 굉장히 혼란합니다.

그리고 색상 자체가 도시미관에도 어울리지가 않고 굉장히 수준이 떨어지는 것으로 지적이 되고 있습니다.

그 다음에 마을버스 같은 경우는 특히 아주 색상이 85가지로 굉장히 혼란스럽고 어떤 것이 마을버스의 색상인지 하는 것이 구분이 안 되고 있습니다. 그래서 총 95가지의 시내버스 색상이 혼재되어 있는 실정입니다.

그래서 이것을 이번에 시내버스 노선번호체계와 연계해서 이용시민의 버스식별이 용이하도록 하면서 색상 개선은 환경친화적이고 또 도시미관에 어울리면서 서울버스로서의 고유한 이미지를 부각시킬 수 있는 색상으로 개발코자 하는 것입니다.

그래서 색상개선범위는 도시형은 고출력 냉방화차량, 현재 가장 늦게 개발된 또 시민 여론조사를 통해서 선호도 1번으로 나타났던 색상이 있습니다. 그것으로 통일하도록 하고, 그 다음에 마을버스는 새로운 색상을 개발해서 전체적으로 통일시키겠습니다. 그리고 다만, 지역순환버스와 고급좌석버스는 현 색상이 상당히 우수한 것으로 판단되기 때문에 현색상을 유지하는 것으로 검토를 했습니다.

그리고 색상개선의 추진방법은 車齡이 지금 8년이기 때문에 이것을 대폐차시마다 한다고 하면 상당히 시간이 많이 걸립니다. 이것이 8년 후에나 다 바뀌기 때문에 그것은 이용시민들한테 혼란을 가져올 염려가 있습니다. 그래서 이것을 단계별로 나누어서 1단계로 금년 하반기부터 98년 내년까지는 車齡 5년 이내 즉, 앞으로 많이 써먹을 차량 이것은 우선적으로 개선하고, 그 다음에 99년도에는 2단계로 해서 차량 5내지 8년 이내의 것, 8년에 해당되는 것 해서 두 단계로 나

누어서 물론 차량을 색상을 바꾸는데 정비업체에서 정식으로 하면 약 차량 1대당 100만원, 그 다음에 버스업체가 자체 정비시스템을 가지고 하면 한 4·50만원정도가 들어가는데 이것은 이용시민들의 혼란을 방지하기 위해서 가능한 한 단기간 내에 할 수 있도록 하겠습니다.

앞으로 결국 색상이 통일되기 때문에 멀리서 버스색상만 보고도 저것은 도시형이다, 또는 고급좌석이다, 마을버스다, 저것이 얼마짜리 버스다 하는 것을 금방 식별할 수 있게 됩니다.

그 다음에 39페이지 버스기반시설 구축 및 버스가급화가 되겠습니다.

41페이지 버스우선 처리의 본격화가 되겠습니다.

버스의 운행속도가 현재 평균 18.35km입니다. 그런데 버스 서비스에 있어서 중요한 척도 중의 하나가 버스운행의 신속성입니다. 이것은 정시성과도 바로 관련이 되기 때문에 저희가 2001년도까지 버스우선처리를 본격화해서 대폭적으로 확대해서 이것을 시간당 22km로 향상시키고자 하는 것입니다.

외국의 경우에 보면 우리보다도 버스교통량이 훨씬 적고 수송분담이 형편없이 낮은데도 불구하고 엄청난 버스우선처리시책을 하고 있는 것을 볼 수가 있습니다. 예를 들면 우리가 지금 현재 하루에 버스가 실어나르는 인구가 984만 9,000명입니다. 그리고 버스의 수송분담은 34.9%입니다. 그러나 이웃 동경 같은 경우를 보면 버스로 실어나르는 인원이 약 120만명밖에 안 됩니다. 그리고 버스의 수송분담도 6.5%에 불과합니다만 저희보다 약 8배 정도의 버스우선처리를 하는 것으로 분석이 되고 있습니다.

그래서 이번에 저희가 새로운 효율적인 버스우선기법의 도

입여부를 검토하기 위해서 4개 가로에 대해서 현장조사와 분석을 실시해 왔습니다.

그것이 한강로, 신촌·양화로, 도봉·미아로, 시흥·대방로 4개에 대해서 했습니다.

그래서 여기에 대해서 중앙전용차로를 집어넣는 방안, 그 다음에 버스게이트 기법을 도입하는 방안, 버스우선신호를 적용하는 방안, 그 다음에 버스전용좌회전을 집어넣는 방안, 여러 가지 방안을 시뮬레이션을 해봤습니다.

그 결과 각각에 대해서 우선순위가 나오고, 전체적으로는 다 필요한 것으로 보니다만 각각에 대해서 우선순위가 나옵시다만 예를 들어서 시흥대로 같은 경우는 가로변 전용차로에서 중앙전용차로로 변경하는 것이 가장 효과적이겠다, 그 다음에 도봉·미아로 같은 경우는 버스게이트를 한 두 군데 정도는 시범적으로 설치해서 효과를 검토한 후에 단계적으로 확대하는 것이 바람직하겠다 이런 결론을 얻었습니다.

그래서 앞으로 버스전용차로에 대해서는 현재는 편도 3차선 이상, 시간당 60통행 이상으로 되어 있습니다만 이것을 편도 2차선 그리고 시간당 약 40통행 이상으로 확대를 해야 되지 않겠느냐, 그래서 이것을 하려면 道路交通法施行規則이 개정되어야 됩니다만 이렇게 적극적인 방안으로 검토해야 될 것으로 판단을 했습니다.

다만, 버스전용차로에 있어서 설치가 잘못된 부분이 있습니다. 세 가로의 분기점이라든지 또는 교차로라든지 이런 데 잘못된 것은 저희가 단계적으로 고쳐나가면서 그 다음에 버스전용차로를 확대하는 것만큼 현재 전일운영제로 되어 있는 것은 가능한 한 시간제 운영으로 바꾸더라도 이런 운영 개선을 통해서 같이 효과를 증대할 수 있는 방안으로 검토하는

것이 바람직하다고 생각이 됩니다.

그 다음에 버스게이트 같은 경우는 아까 말씀드렸습니다만 도봉·미아로에 내년도에 이것을 시범설치한 후에 이것을 단계적으로 확대를 하고, 그 다음에 버스우선신호는 버스감지기가 있어야 가장 바람직한 것으로 판단됩니다. 버스감지기가 없어도 물론 할 수 있겠습니다만 버스감지기에 대해서는 우리가 기술적인 문제가 있기 때문에 기술수준을 검토한 후에 도입 여부를 검토하는 것으로 판단했고, 그 다음에 버스전용좌회전은 좌회전금지교차로 중에서 버스의 좌회전 교통량이 많은 곳에 허용하는 것으로 하고, 그 다음에 버스정류소는 내년중에 전반적인 실태조사를 해서 개선방안을 구체화시키는 것으로 검토했습니다.

다음 43페이지에 버스정류소 시설물 개선방안이 되겠습니다.

버스정류소 시설물은 크게 정류소 표지판과 그 다음에 버스승차대가 있습니다. 그런데 이것이 안내 내용이 아주 굉장히 부족하고, 그 다음에 버스이용자에게 필요한 정보로서의 가치가 없는 부분들이 상당히 많이 있습니다. 그 다음에 시설물에 대한 관리도 제대로 안 되어 있고, 그 다음에 내용전달이 시각적 요소로만 한정되어 있어서 장애인이라든지 노약자의 이용이 제한되는 측면들이 있습니다. 또한 가로시설물에 대한 설치기준이 없고, 그 다음에 관리된 기준도 없어서 무질서하게 여러 가지 시설물이 혼재되어 있어서 도시미관도 저해하고 이용자가 버스정류장이 어디에 붙어 있는지, 간판이 어디에 붙어 있는지, 또 노선안내가 어디 붙었는지 모르는 문제들이 많이 있습니다. 그래서 이것을 전반적으로 고쳐나가도록 하기 위한 것입니다.

그리고 시설물에 대해서는 공개념을 도입해서 설치 및 관리주체에 대한 명확한 책임한계도 설정이 가능하도록 이렇게 개선해 나가고자 하는 것입니다. 다만, 한 가지 문제는 현재 이제까지는 버스정류소시설에 대한 것이 조합에서 그 동안에 해 왔습니다. 조합의 권한으로 해오다 보니까 조합에서는 대지라고 하는 업체하고 이미 기존 계약이 되어 있는 부분이 있습니다. 보니까 금년 1월에 10년간 계약으로 되어 있습니다. 그래서 민간간에 계약이 된 부분에 대해서는 그것은 상당히 건드리기 힘든 것으로, 물론 행정지도를 통해서 계약기간을 단축한다든지 이런 방법으로 하겠지만 기존 계약되어 있는 것을 저희가 회수하거나 이런 경우는 손해배상을 해 주어야 되는 문제가 있는 것으로 법적으로 그렇게 판단이 되었습니다.

그래서 저희가 일면 민간간의 계약에 대해서는 계약기간을 대폭 단축하고 설치 및 관리주체를 전체적으로 서울시가 하는 방향으로 추진하면서 특히, 외곽지역부터 버스조합에서 지금 현재 설치하거나 관리하지 않는 그런 부분들이 많이 있습니다. 거기서부터 해오겠습니다. 해와서 점차적으로는 서울시가 전체 맡아서 시설을 전담하는 것으로 이렇게 해 나가고자 하는 것입니다.

시설물의 개선내용을 간략히 말씀을 드리면 정류소명과 노선번호, 다음에 기·종점 및 버스유형에 대한 정보로서 기·종점 방향을 명확히 해주고, 다음에 노선안내는 해당노선의 기·종점과 경유정류소명, 운행스케줄, 이런 것을 노선도 또는 노선지도로써 정보를 제공하도록 하면서, 버스승차대는 단순한 버스에 대한 안내뿐만 아니라 주변지역에 대한정보를 같이 제공할 수 있는 형태로 하면서 다음에 버스이용에 대한안내

정보도 더 구체화시키고 다양한 정보가 들어갈 수 있도록 하는 방향으로 추진을 해 나가겠습니다.

다음에 45페이지 시내버스안내체계 개선방안이 되겠습니다.

현재 버스안내체계는 공간적인 위치에서 볼 적에는 크게 네 가지입니다. 출발지, 도착지에서 정보를 제공해 줘야 되는 것, 다음에 정류장·정류소에서 제공을 해줘야 될 부분, 다음에 움직이는 차량내부에서 해줘야 되는 부분, 다음에 환승지점에서 해줘야 되는 부분, 이것이 각각의 정적정보와 동적정보를 가지고 있는 것으로 이렇게 저희가 분석을 했습니다.

46페이지, 그래서 출발지와 도착지 안내체계 개선은 우선 저희가 노선에 대한 안내책자를 만들려고 그러합니다. 이것은 1년에 한 번 정도 만들어서 하려고 하는데 이것은 돈이 많이 들어가기 때문에 유상판매를 하는 것으로 이렇게 일단 검토를 했습니다.

그리고 안내지도는 2개의 유형으로 해서 하는데 하나는 좀 상세한 것, 하나는 개략적으로 했습니다. 이것도 마찬가지로 연1회 이상 이것은 市예산으로 제작해서 각 가정에 또 버스이용자들에게 무료로 배부할 수 있도록 검토를 했습니다.

다음에 PC이용자를 위해서 프로그램을 개발해서 컴퓨터 통신업체에 제공을 하도록 하고, 현재 조합에서 시내버스 안내센터를 운영하고 있습니다만 이것이 형식적으로 운영이 되어 있습니다. 그래서 안내요원을 증원하고 현재는 근무시간중에 9시부터 18시까지만 안내를 하고 있는데 이것을 24시간 안내체제로 할 수 있도록 하고, 안내번호도 단 번호로 해서이용 시민이 편리하게 알아볼 수 있도록 하는 방향으로 추진해 나가도록 하면서 장기적으로는 BIS 도입과 연계해서 VRS시스

템을 구축하는 것으로 검토를 했습니다.

다음에 정류장·정류소 안내체계 개선은 아까 말씀드린 바와 마찬가지로입니다.

다음에 차량안내체계 개선은 우선 버스외부에 대해서는 버스색상 개선과 노선번호체계 개편으로 외부정보를 개선하고, 다음에 차량내부에 대해서는 노선안내도를 모든 정류소를 포함해서 제작해서 부착토록 이렇게 해서, 특히 문자안내서비스 리드방식을 차량내부에다, 그러니까 전광판이 되겠습니다, 전광판 안내시설을 설치하려고 그러합니다.

이것을 해서 예를 들어서 다음 정류장은 어디다, 또는 현재 정류장은 어디다, 목적지까지는 대개 어느 정도의 운행시간이 소요될 것으로 본다, 또는 여기서는 어떤 지하철을 갈아탈 수 있다, 이런 것을 문자로 하면서 중간중간에 기상정보라든지 또 중요한 생활뉴스 같은 것도 같이 정보가 제공될 수 있도록 하는 것입니다.

그래서 이것은 민간업체가 일부광고를 넣어서 민간광고를 유치해서 하는 것으로 이렇게 검토를 했습니다.

다음에 환승지점에 대한 안내, 이것도 현재 제대로 안 되고 있습니다.

우선 터미널이나 철도역 외부 같은 데는 전체적인 버스에 대한 이용안내 정보판이 없습니다. 그래서 이것은 市에서 터미널사업자하고 철도청하고 협의해서 상세한 안내정보판을 설치하도록 하고, 장기적으로는 이것도 대형전광판으로 해서 이용시민이 자기가 알고자 하는 것을 버튼을 누르면 알 수 있는 방법으로, 터치스크린방식으로 하고, 다음에 지하철역사 내의 안내정보, 이것도 사실은 지금 제대로 설치가 되긴 되겠습니다만 이용하는 사람들이 상당히 불편합니다. 그래서 이것

을 아주 시민들이 보기 좋은 장소에, 다음에 상세한 정보로, 방향별로 이렇게 보완을 하고자 하는 것입니다.

다음에 47페이지에는 버스가 급화가 되겠습니다.

우선 내용을 말씀드리면, 모든 버스에 대해서 버스의 조도를 실내등 밝기를 현재보다 약 2배로 높이겠습니다. 그래서 현재 100LUX에서 200LUX로 높여서 신문을 보든지 책을 보거나 하는 사람이 제대로 볼 수 있도록 하고, 차내의 소음은 지금 환경기준치 이하로, 현재 77dB이 나오지만 이것을 환경기준치인 75dB 이하로 줄이도록 하겠습니다. 다음에 의자간격이 현재 기준에는 맞습니다. 建設部の 기준에는 맞습니다만 과거에 사람을 많이 태우고 다음에 시민들의 체격이 작을 때를 기준으로 한 것이기 때문에 키 큰 사람들이 굉장히 좌석 같은 것이 불편합니다.

그래서 좌석간격을 불편하지 않도록 넓혀주면서 아까 말씀드린 안내전광판이라든지 이런 편의시설을 부착하도록 하고, 특히, 도시형의 경우에는 현재 냉방버스가 235마력짜리로 되어 있는데 이것이 여름에는 제대로 냉방이 제 기능을 못합니다. 그래서 이것을 270마력으로 해서 냉방능력을 약 1,000Kcal 정도 더 늘리고, 다음에 좌석간격을 늘려주고 다음에 수직손잡이, 수직바가 현재 좌석버스에 6개 정도가 붙어 있습니다. 이것이 노약자들이라든지 이런 사람들이 수평바, 천장위에 달려 있는 것은 상당히 잡기가 힘듭니다. 그래서 수직바를 약 1.5배정도로 늘리는 것으로 이렇게 구조개선을 하고, 다음에 좌석버스는 현재 문이 앞에만 하나 있기 때문에 앞에서 타고 내리는 사람도 앞으로 내리기 때문에 굉장히 불편합니다. 그래서 가운데도 하나 더 승·하차를 구분할 수 있는 문을 만들어 주도록 하고, 다음에 조금 시간이 걸리

겠습니다만 무선공중전화기를 좌석버스에 모두 부착할 수 있도록 이런 방향으로 추진해 나가고자 하는 것입니다.

다음에 환경친화적인 버스를 도입하기 위해서 이것은 정부 계획에 따라서 합시다만 매연여과장치를 내년말까지 모든 시내버스에 대해서 부착완료토록 하고, 이것이 근본적으로 공해 제거장치는 아니기 때문에 보다 근본적인 장치가 되는 압축 천연가스 버스를 향후 도입하는 것으로, 그래서 공영버스 노선에 내년에 우선 2대 도입하고 99년도에 10대 정도 도입해서 시범운영 한 다음에 이것이 효과가 좋으면 2000년부터는 민간에 단계적으로 확대하는 것으로 이렇게 검토를 했습니다.

다음에 초저상버스를 도입하고자 하는 것입니다. 초저상버스는 뭐냐 하면 노약자들이 아주 타기 쉽게, 그러니까 발판높이가 쉽게 얘기해서현재보다 1/2로 줄어든다고 보시면 되겠습니다. 도로의 보도경계석에서 거의 그대로 계단을 안 올라가고도 탈 수 있는 그런 버스를 하고, 다음에 아울러서 공영버스 도입을 하면서 장애인버스도 도입을 하는 방안으로 하겠습니다.

다음에 버스요금체계 개편은 지난번에 보고를 드렸습니다.

다음 운수종사자 복지 및 친절도 향상이 되겠습니다. 55페이지입니다.

현재 운전기사가 약 3,500명, 17.7%가 부족한데 그것이 왜 부족하냐 하면 기본적으로 임금수준이 너무 낮고 근로여건이 굉장히 열악합니다.

예를 들면 지금 도시근로자 표준생계에 비해 한 91% 정도, 그리고 고속버스기사에 비하면 엄청나게 낮은 수준이고, 다음에 81개 업체에서 퇴직금과 임금이 체불되어 있는 형편입니다, 전체적으로 약 192억원이 되겠습니다만. 그리고 근로

조건도 상당히 열악한 실정입니다. 이런 상황으로서는 도저히 운전기사들의 친절과 안전운행을 보장한다는 것은 근본적으로 불가능하다고 판단이 됩니다.

그래서 앞으로 2001년까지 단계적으로 임금현실화 계획을 세워서 업체에 대해서 각종 지원을 하면서 이것을 유도해 나가고자 하는 것입니다.

그래서 고속버스 운전기사의 약 90% 정도 되게, 현재는 82% 정도밖에 안 됩니다. 그런데 이것을 90%까지는 도달이 되도록 하고 이 재원은 경영합리화를 통해서 재원을 확보하도록 하고, 물론 불가피한 원가상승 요인에 대해서는 경영원가에 반영하도록 하면서 또 일부 운전자들에게 복지를 돌릴 수 있는 것은 지금 시내버스의 외부광고 수입을 업체로 귀속시켜서 그 재원은 근로자 복지기금으로 쓸 수 있도록 하는 그런 방안들을 강구를 했습니다.

그리고 체불임금에 대해서는 또 체불퇴직금에 대해서는 이것은 저희가 지원대책을 강구하면서 이행조건으로 걸고 반드시 종업원에 대한 퇴직금은 적립하도록 하고, 또 지난번에 보고드렸습시다만 업체가 가지고 있는 차고지를 우리가 싼 가격으로 사면서 이 돈 가지고서는 반드시 우선 체불된 임금을 청산하라, 다음에 체불된 퇴직금을 청산하라, 이런 조건을 걸어서 추진코자 하는 것입니다.

다음에 퇴직급여의 적립에 대해서는 앞으로 민간지원시에 이행조건을 부여해서 퇴직금 적립하는 것을 의무화하도록 하면서 이것은 현금으로 적립을 하게 되면 여러 가지 업체로서 문제가 있기 때문에 또 이것이 안정적으로 적립을 했다가 운전자금으로 필요할 때 돌려쓰면 문제가 되기 때문에 보험회사에 안정적인 퇴직보험 상품으로 가입해서 할 수 있도록, 그

리고 연2회 이것은 市에서 적립확인서를 제출 받아서 확인하는 그런 절차를 거치는 것으로 했습니다.

다음에 56페이지 친절의식 향상이 되겠습니다. 운전자에 대한 교육체계도 철저히 할 수 있도록 해 나가겠습니다.

현재는 예를 들어서 운전자의 보수교육 같으면 이것이 업체에 그냥 맡겨놓다 보니까 민방위교육 한 것도 교육했다고 때워버리고 심지어는 제대로 된 교육을 안하고, 말하자면 제대로 된 교육을 하려면 사례위주의 교육, 다음에 외국운전기사들의 친절한 모습을 보여주는 시청각교육, 이런 것이 돼야 되는데 교육교재도 제대로 보급이 안 되고 내용도 부실한 형식적인 그런 교육이 되겠습니다.

그래서 우선 내년부터는 단계적으로 운전자보수교육에 대해서 교통연수원에, 지금 교통연수원에 갑자기 사람 늘리고 수용할 만한 능력이 안됩니다. 그래서 내년도에는 우선 교통연수원에서 지도·감독을 강화하도록 하고 다음에 98년 이후에는 보수교육 자체를 교통연수원에 넘겨버리고, 그렇게 하기 위해서 교통연수원의 강의실이 지금 부족합니다. 그래서 이것은 교통연수원에서 일부 임대하고 있는 부분을 회수해서라도 이것은 강의실로 쓸 수 있도록 이렇게 조치를 해 나가고자 하는 것입니다.

그리고 교통사고에 대한 발생요인을 제거하기 위해서 안전운행에 대한 반복교육을 강화하면서 과속, 난폭운전을 제어할 수 있는 그러한 기기를 제작해서 전부 차량에 붙여서 시속 80km 이상으로 달리지 못하도록 하고자 하는 것입니다.

그리고 아까 말씀드린 것처럼 증차도 하고 손님이 없을 때는 배차간격을 러시아워와 달리 탄력적으로 운영해서 적절한 배차간격을 준수하고 운전기사의 과로가 생기지 않도록 이렇

게 하는 것입니다.

다음에 운전자 실명제도 실시하도록 했습니다. 운전기사가 차량을 운행할 때는 반드시 자기의 인적사항이 기록된 실명카드를 부착하고 다닐 수 있도록 하고, 또 거기에 따라서 시민이 불편한 사항에 대해서 즉시 서울시에 신고할 수 있도록 하고 거기에 따른 처벌을 강화하고, 다음에 운전자 제복도 현실화시키겠습니다. 현재는 제복을 1년에 한번 주고 있는데 이것이 1만 9,000원짜리니까 그것은 옷도 아닙니다. 땀도 흡수도 안 되고 이런 것을 주고 있는데 이것을 고급화시키면서 제대로 땀이라도 흡수될 수 있는 것으로 하면서 또 운전화도 지급을 하고 또 이것도 1년에 두 번 이상 지원이 될 수 있도록 하고, 다음에 아울러서 이런 복지증진과 더불어 운전자들의 불친절 행위라든지 또는 법규위반 행위에 대해서는 보다 강한 처벌을 할 수 있도록 하겠습니다.

다음에 경영합리화와 버스산업구조조정은 지난번에 보고를 드렸습니다.

다음에 77페이지 버스정책위원회 구성운영이 되겠습니다.

앞으로는 시내버스에 대한 중요한 정책이라든지 또는 전면적인 노선개편이라든지 요금조정이든지 또 앞으로 시행할 서비스평가라든지 또 업체에 대한 지원이라든지 중요한 민원 같은 것, 이런 것은 전부 각계시민대표와 전문가가 참여하는 버스정책위원회를 구성해서 이것을 심의기구 형태로 해서 운영토록 하는 것입니다. 그러니까 앞으로 버스문제에 대해서는 시민대표가 참여해서 사실상 결정을 할 수 있도록 하는 체제를 갖추고자 하는 것입니다.

이것은 전체 위원회 밑에 약 4개 정도의 분과위원회를 두고자 하는 것입니다. 우선 버스정책위원회, 서비스 확보를 위

한 위원회, 그 다음에 노선 개편, 경영합리화 버스정책에서는 물론 요금이 포함됩니다. 그리고 이것은 현재 우리가 개혁종합대책 수립을 위해서 버스개혁위원회를 운영하고 있는데 이것을 해체하는 것과 시기를 맞추어서 이 위원회를 조례로 해서 운영하면서 지금 노선조정심의위원회라는 것이 있습니다만 노선조정심의위원회를 이리로 흡수해서 기존에 있는 노선조정위원회는 폐지하는 것으로 검토를 했습니다.

그 다음에 마지막으로 交通管理室의 기구개편이 되겠습니다.

이러한 버스대책이 금년 하반기부터 집행에 들어가기 때문에 일부 기구의 개편이 확대보장이 필요한 것으로 판단이 됩니다. 그래서 일단 금년 하반기에는 본격적인 그러한 종합적인 시행이 아니고 부분적인 시행과 기반조성사업에 들어가기 때문에 버스업무를 담당하는 과가 현재 大衆交通1課 하나밖에 없습니다만 이것을 2課 정도는 늘려주어야 될 것으로 판단이 되고, 그 다음에 버스업무를 하기 위해서는 정책은 交通管理室에서 다루지만 앞으로 보완적인 작업과 현장조사 또 각종 연구용역을 통해서 나올 사항 이런 데 대한 보다 세부적인 보완작업도 있습니다.

이것은 사업소를 하나 만들되, 이 사업소는 물론 이것만을 위해서 만드는 것은 아닙니다. 현재 지도단속업무가 정책기능으로 들어가 있는 것을 전부 일괄해서 거기로 보내고, 그 다음에 기존의 交通運營課 이것은 주로 현장조사를 통해서 개선방안을 마련하기 때문에 사실 이것은 본청의 정책부서에 있을 사항은 아닙니다. 그래서 이것을 폐지해서 사업소에서 이러한 집행 전담조직을 신설하는 것으로 검토해 보았습니다.

그 다음에 85페이지부터는 연차별 시행계획이 되겠습니다.

다만, 97페이지의 투자 및 재원조달계획을 간단히 보고드리겠습니다.

우리가 市費가 투자될 부분이 97년 금년 하반기부터 2001년도까지 약7,040억 정도로 판단이 됩니다. 여기에는 공영버스 운영 534억이 다 포함되어 있고, 특히 버스기반시설 구축 여기에는 7,040억 중에는 기존의7개 권역별 공영차고지를 조성하기 위한 2,063억하고 그 다음에 추가로 기존 업체의 차고지를 사는 비용이 같이 포함되어 있습니다. 그것이 4,000억입니다. 그러니까 7,000억에서 4,000억 빼면 약 3,000억 정도가 나머지 부분에 투자되는 것입니다.

그 다음에 101페이지가 되겠습니다. 금융지원파트입니다.

금융지원은 표에서 보시는 바와 같이 금년 하반기에 302억 부터 해서내년도에 720억을 고비로 해서 99년부터는 약 400억 이내로 지원되는 것으로 판단이 됩니다.

102페이지입니다. 102페이지에는 연도별 재원조달계획이 나와 있습니다. 투자계획과 금융지원계획을 포함한 총 재원 소요는 8,866억입니다. 그런데 저희가 여기서 특별회계에서 나오는 수입으로는 혼잡통행료 수입과 과징금수입이 약 2,800억 정도로 보고, 부족액이 한 6,000억 정도 이것은 일반회계에서 전입되는 것으로 추정을 했습니다.

그 다음에 103페이지 이하는 중앙정부가 협조해 주어야 될 법령 개정사항 그리고 서울시가 해야 될 자치법규에 대해서 관계법령과 관련조항 그리고 개정요지, 추진일정 이것을 저희가 정리를 해 놓았습니다.

이상으로 보고를 마치겠습니다.

○委員長 金永春; 버스改善企劃團長 아주 수고 많이 해주셨습니다.

버스改善企劃團長의 보고에 대해서 질의답변을 받도록 하겠습니다.

회의의 원만한 진행을 위해서 질의와 답변은 버스改善企劃團長과 交通管理室長을 상대로 일문일답식으로 진행을 하겠습니다.

위원님들께서 양해를 해 주시면 무려 1시간 가까이를 지금 보고를 받았는데 정회를 하고서 하는 방법이 있고, 아니면 질의답변을 마치고서 정회를 하는 방법이 있습니다. 어떻게 했으면 좋겠습니까?

(「정회를 하고 했으면 좋겠습니다」 하는 위원 있음)

그러면 질의답변에 대해서는 정회를 하고서 식사 후에 하는 것으로 하겠습니다.

회의의 원만한 진행을 위해서 잠시 정회를 선포합니다.

(議事棒 3打)

(11時 56分 會議中止)

(14時 08分 繼續開議)

○委員長 金永春; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개합니다.

(議事棒 3打)

오전에 버스改善企劃團長의 보고가 있었습니다. 이 보고에 대한 질의와 답변을 듣도록 하겠는데 회의의 원만한 진행을 위해서 일문일답식으로 이렇게 바로 즉석에서 처리하는 것으로 진행을 하겠습니다. 질문은 버스改善企劃團長과 交通管理室長을 상대로 해 주시기 바랍니다.

답변은 위원님들께서 양해를 해 주시면 앞은 자리에서 편안하게 할 수 있도록 양해를 해 주시지요?

(「네」 하는 위원 있음)

그러시면 질의하실 위원님 있으면 말씀해 주십시오.

李聲九 委員님 질의해 주십시오.

○李聲九 委員; 우선 용어의 뜻을 잘 몰라서 한 두어 가지 물어봅시다.

굴곡도를 내용이 어떤지 설명 한번 해 주고요.

또 버스게이트 2개소를 설치해서 시범운행한다는데 그것도 버스게이트가 무엇인지 잘 모르겠고.

또 하나 버스정류소 시설물을 버스조합하고 민간업자하고 금년 1월에 10년간 계약을 했다는데 그런 계약을 10년간 한다는 것이 통상의 관념상 잘 이해가 안 되는데 그 계약서가 있으면 좀 제출해 주시기 바랍니다. 그리고 10년이란 말이 이해가 안 되는 데 대한 설명을 해 주고, 계약서를 제출해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 바로 그 자리에서 답변을 해 주시기 바랍니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 답변올리겠습니다.

버스노선에 있어서 굴곡도라고 하는 것은 도로의 형태를 따졌을 적에 직선으로 갈 수 있는 거리 대 그 다음에 실제 버스가 구부러진 형태를 전부 감안했을 적에 노선길이 비율이 굴곡도가 되겠습니다. 다만, 기점과 종점 부분에서는 어차피 이용시민들의 수요에 따라서 수요를 훑어서나가야 되기 때문에 그 부분은 따지지 않고 경유지 부분만 가지고 비교를 합니다.

그러니까 가장 빠른 길로 갈 수 있는 것이 1이라고 보고, 그 다음에 실제 경유지 부분의 구부러진 노선의 길이를 1.3이라고 한다면 30% 정도가 굴곡되어 있다 즉, 굴곡도는 1.3

이 되겠습니다.

그 다음에 버스게이트라고 하는 것은 외국에서 버스우선처리시책의 하나로서 상당히 넓게 쓰여지고 있는 효율적인 기법이 되겠습니다.

이것은 버스교통량이 많은 교차로에서, 특히 좌회전 교통량이 많은 경우에 자동차가 교차로에서 대기할 수 있는 차선이 저희는 지금 말하자면 한 군데로 나와 있는데 이것을 간격을 둡니다. 그래서 일반차량들은 버스차량들이 교차로에서 설 적에 대기할 수 있는 차선이 교차로에서 조금 떨어져서 섭니다. 거기다가 일반차량이 대기할 수 있는 대기차선을 둡니다. 그리고 버스는 버스의 전용차로 또는 버스의 전용대기차선을 통해서 신호가 떨어지기 전에 교차로에 다른 일반차량 보다 먼저 앞에서 설 수 있도록 되어 있습니다.

그래서 신호가 떨어지면 버스가 먼저 나갈 수 있도록, 좌회전하는 차량은 먼저 좌회전하고, 그 다음에 직진하는 차량은 먼저 직진하고 우회전하는 것은 먼저 우회전하고, 그러니까 일반차량보다 먼저 나갈 수 있도록 쉽게 얘기해서 대기차선을 버스는 앞에 놓고 그 다음에 일반차량은 뒤로 놓았다 이렇게 보시면 되겠습니다.

왜 그러냐 하면 버스라고 하는 것은 차체가 크고 기동성이 적기 때문에 신호가 동시에 떨어졌을 적에, 또는 일반승용차 같은 것이 버스 앞에 가로막혀 있을 적에 버스가 제대로 못 나가는 것을 버스를 우선적으로 앞으로 빼줄 수 있도록 하기 위한 우선신호체계가 되겠습니다.

그 다음에 버스정류소의 시설물은 自動車運輸事業法施行規則에 의하면 현행 법규정상 운송사업의 부대시설로 규정이 되어 있고, 그 부대시설의 하나로 정류소가 들어가 있습니다.

그러니까 이 운송사업의 부대시설은 운송사업자가 설치하고 관리하도록 되어 있기 때문에 정류소도 마찬가지로 운송사업자가 설치하고 관리하도록 되어 있습니다. 그래서 이제까지 버스운송사업조합에서 그것을 설치하고 관리하는 데 있어서 자기들이 돈을 들이지 않기 위해서 대지라고 하는 광고회사를 통해서 이미 수 십년 동안 계약을 죽 해 왔습니다. 대부분 이제까지는 3년 단위로 계약을 해왔는데 아마 저희가 확인해 본 바에 의하면 작년 말부터 금년 초까지, 작년에 버스비리사고 이후에 버스조합의 집행부에 관련되는 간부들이 많이 구속되고 이런 상태에서 버스조합이 사실상 와해가 된 상태였었습니다. 그러다가 新執行部가 금년 봄에 구성이 되었습니까만 그런 혼란한 와중에서 버스조합에서 말하자면 어차피 계약 완료가 되었고 해서 1월 1일자로 계약갱신을 해야 되는데 그때에 대지 측하고 조합측에서 향후 10년으로 계약이 된 것으로 확인이 되었습니다.

그 계약서 사본에 대해서는 저희가 조합 측으로부터 징구를 해서 제출하도록 하겠습니다.

○李聲九 委員; 거기에 덧붙여서 말씀드리겠습니다. 조금 전에 3년으로 하는 것이 통상 관념으로는 맞아 보이는데 우리 서울시에서 이런 버스제반제도를 개혁하는 와중에서 10년으로 했다는 것은 本委員이 생각할 때에는 이렇게 함으로써 서울시가 개입할 여지를 애초에 줄이겠다는 저의가 보이는 것 같은데 아무튼 계약서 사본을 부탁드립니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 그리고 이것은 저희가 가능한 한 법령개정을 건의해서 정류소 시설물의 설치·관리 주체를 地方自治團體가 할 수 있도록 中央政府와 협의를 하겠습니다.

○委員長 金永春; 네, 金亨吉 委員님 질의해 주십시오.

○金亨吉 委員; 버스改善企劃團長 설명을 잘 들었는데 여기 입안한 것을 보면 16페이지에 나와 있는데 운행질서위반에 대한 처분강화로서 과징금을 과거에 100만원에서 180만원으로 한다고 하는데 과징금 부과에 대해서는 과거에도 실적이 많이 있을텐데 그것도 제대로 이행을 못하고있는데 이것을 1,000만원으로 올린다고 보면 법적인 근거나 과연 실현성이 있는 것인지, 또 운전자의 경우도 다른 자동차 운전자와 다투다 보면 버스기사가 정류소에 그냥 서 있어요, 운행을 안하고. 한 5분이고 10분 서 있다가 출발을 하는데 왜 그러냐 하면 자기가 흥분이 돼서 운전을 못합니다 하는 이유를 댄다고요. 이럴 때 10만원의 과태료를 부과한다, 또 동일행위에 대한 과징금의 차액이 크거나 현실여건에서 위반빈도가 높은 분야에 대한 과징금의 조정·강화했는데 이것도 500만원으로 조정하는 문제, 이것이 과연 실현성이 있고 법적인 근거는 있는 것인지 우선 그것부터 답변을 해 주시기 바랍니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 自動車運輸事業法과 施行令에 의해서 운행질서위반에 대한 과징금과 처벌규정이 있습니다. 이 과징금뿐만 아니라 현재는 중요한 운행계통에서 위반한 경우에는 500만원 이하의 벌금을 부과하도록 되어 있습니다만, 여기 지금 1,000만원 이하라고 되어 있는 것은 지금 自動車運輸事業法の 법률 개정사항입니다. 그래서 이것은 이미 建交部에서 政府 국무회의를 통해서 확정을 해서 國會에 상정이 되어 있습니다. 이것은 저희가 버스개혁대책 작업을 추진하면서 自動車運輸事業法을 개정한다는 의견조회가 왔기 때문에 이것은 현실적으로 꼭 필요하다고 건의를 해서 建交部에서 반영을 해서 법 개정안이 國會에올라가 있습니다. 왜 이것을 강화해야 되느냐 하면 작년 12월에도 저희가 버스노선에 대

해서 일제 운행실태를 점검해 보니까 15개 노선이 안 뛰고, 금년 3월에 정류장 조사할 때도 보니까 23개 노선이 안 뛰니다.

안 뛰는 이유가 적자노선인 경우 오히려 과징금을 무는 것보다 뛰면 적자가 훨씬 더 심합니다.

○金亨吉 委員; 그런데 과징금도 이미 부과한 것도 안 내고 있잖아요?

○버스改善企劃團長 金相敦; 여기 17페이지에 보시면 하단에 이것이 있습니다. 지금까지 체납 과징금에 대해서 사실상 저희들이 제대로 관리를 못 해 왔습니다. 강제징수하는 사례도 거의 없었는데 앞으로는 地方稅 체납처분절차에 따라서 반드시 강제징수절차를 밟도록 하겠습니다.

이것은 처벌이 능사는 아닙니다만, 이제는 버스업체에 대해서 필요한 부분에 지원이 들어가고, 그 다음에 근로자에 대해서도 후생복지 수준이라든가 임금수준을 현실화하는 제도가 들어가기 때문에 시민들한테 불편을 주는 위반행위에 대해서는 아울러 강력한 처벌이 수반되는 것은 마땅하다고 생각합니다.

○金亨吉 委員; 아니, 처벌을 하는 것은 좋은데 과연 1,000만원씩 부과를 하면 실현성이 있겠느냐 이 말입니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 안 내면 강제징수를 하겠다는 것입니다.

○金亨吉 委員; 이것이 하나의 서류상으로만 해 놓는 시나리오 같다 이렇게 생각하고 있습니다. 왜 그러냐 하면 기사나 국민이 지키는 교통문화가 바로 이용적 에너지 향상이 첫째입니다. 그 에너지가 현재 실종되어 있는 상태에서 1,000만원을 부과하면 잘못된 것이 없다고 또 소송이 계속 반복되는

문제가 나올 수 있다고 봅니다. 그래서 실현성이 나는 문제라고 봅니다. 운행질서를 위해서 제동을 거는 것은 좋은데, 그러나 금액을 100만원에서 1,000만원으로 올려서 建交部에 입안중이라고 하는데...

○버스改善企劃團長 金相敦; 國會에 상정중입니다.

○金亨吉 委員; 아직 통과는 안 됐잖아요?

○버스改善企劃團長 金相敦; 통과는 아직 안 됐습니다.

○金亨吉 委員; 통과를 전제로 이렇게 해 보겠다는 것인데 과연 이것이 서울시에서 제대로 되겠느냐, 나는 이것이 회의적이다 이 말입니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 委員님의 말씀도 당연히 옳으신 말씀입니다. 그런데 기왕에 저희가 버스를 개혁차원에서 할 바에는 뭔가 근로자나 업체에 대한 지원이 들어가면서, 또 시민을 불편하게 하는 행위에 대해서는 엄격한 처벌을 병행해야 된다는.....

○金亨吉 委員; 그러니까 처벌도 어느 정도 받아낼 수 있는 상태로 해야지, 1,000만원씩 내는 운수업자는 없을 것이다 하는 이야기입니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 그러니까 그것은 만약에 안 내면 이제부터는 강제징수절차가 들어가게 됩니다.

○金亨吉 委員; 그것은 이 자리에서 하는 얘기지, 실질적으로는 그렇게 못할 것이다 이 말입니다. 괜히 숫자로만 금액을 인상시킨 것이다 이렇게 볼 수밖에 없고요.

○버스改善企劃團長 金相敦; 집행과정에서는 어려움도 예상이 됩니다만, 의지를 가지고 하도록 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 아니, 의지에 대해서는 좋다고요. 그러나 실제 1,000만원이다, 500만원 이런 금액은 실현성이 없다고 봅

니다. 괜히 저항의식이 심하게 나오지 않겠느냐......

○버스改善企劃團長 金相敦; 그리고 참고로 보고를 드리면, 저희 버스개혁위원회에는 버스조합의 副理事長도 들어와 있습니다. 그리고 근로자대표도 들어와 있기 때문에 거기에서도 다 같이 검토를 했습니다. 그래서 이런 정도는 서울시에서 업체나 근로자에 대해서 필요한 부분에 지원이 들어간다면 우리도 이런 정도는 감수하겠다, 그리고 위반행위에 대해서는 앞으로 시민에게 불편이 없도록 최선을 다하겠다 하는 그런 동의하에 이루어진 사항입니다.

○金亨吉 委員; 만약에 체납이 됐을 때에는 서울시 交通管理室에서는 어떤 조치를 취하겠습니까?

○버스改善企劃團長 金相敦; 강제징수를 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 적자노선으로 운영도 어려운 판국에 어떻게 강제징수를 합니까?

○버스改善企劃團長 金相敦; 그래도 거기에 자산이 있지 않겠습니까?

○金亨吉 委員; 지금 쉽게 말씀을 하시는데 실제로는 어려울 것입니다. 시행착오가 생깁니다.

그 다음에 두 번째로 448개 노선 중에서 290개를 전면 개편하는데 아주 깊게 연구도 하고 현장답사를 해서 이런 안이 나왔다는데 이렇게 해 놓고 난 후에 시민들이 거주지역에 따라 민원을 제기하면 변경 가능성은 있는가 그것을 묻고 싶습니다. 서울시 交通管理室의 의지는 무엇이냐? 또 민원이 나올 것입니다. 그러면 합리적으로 交通管理室은 충분한 설명을 해주겠지만 실질적으로 시민이 피부에 닿는 문제이기 때문에 집단민원이 나올 소지가 있습니다. 그럴 때 交通管理室은 어떻게 할 것인가?

○버스改善企劃團長 金相敦; 이번에 290개 노선이라고 하는 방대한 노선조정이 이루어지는 안을 저희가 만들었습니다만, 이 안이 그야말로 시민들의 이용수요라든가 전체적인 교통체계를 100% 제대로 반영한 안이라고는 누구도 장담할 수가 없습니다. 시행을 한 후에는 그러한 부분적인 문제점이나 부작용이 물론 있을 것입니다. 그러나 현재 저희가 작업을 할 수 있는 여건 하에서 최선을 다한 안이라고 말씀드릴 수가 있겠습니다만, 노선 조정 후에 이러한 민원이 생기는 것에 대해서는, 민원이 발생했다고 해서 바로 노선조정을 다시 할 수는 없는 것이고요. 아까 보고에서도 말씀드렸습니다만, 6개월 정도면 노선에 대한 이용수요가 정착되는 시기로 보고 6개월이 지난 다음에 다시 조사를 해서, 또 그때까지 접수되거나 제기된 민원을 종합적으로 검토해서 수시로 필요할 때마다 부분적으로 이러한 노선조정을 병행해 나갈 생각입니다.

○金亨吉 委員; 앞으로도 집단민원이 들어오면 검토할 용의가 있다 이 말씀이지요?

○버스改善企劃團長 金相敦; 그렇습니다.

○金亨吉 委員; 확정을 지어놓고도 검토는 가능한데 기간이 필요하다?

○버스改善企劃團長 金相敦; 기간은 6개월 정도로 보고 있다 이 말씀입니다.

○金亨吉 委員; 그 다음에 35페이지를 보면 버스노선 번호체계 개편이 있는데 물론 지금 현재 버스번호가 무질서하고 산발적으로 되어 있어서 문제점이 있다고는 생각해요. 그러나 交通管理室 생각은 행정관리상에 비중을 둔 것 같은데 여기 보면 출발지 권역, 운행계통별, 노선별로 했는데 과연 이것이 25개 區廳의 전역을 운영하면서 버스 번호를 보고 이용하는

승객이 대부분일 것입니다. 최소한 2·3년의 홍보기간을 두고 시행하는 것이 좋다고 보고 어떤 면에서는 대 혼란도 올 수 있다고 봅니다. 왜 그러냐 하면 직접 團長도 버스를 타 보았지만 번호를 보고 타지 출발지가 어디인지 기억했다가 타는 사람 없습니다. 이것은 상당히 이상론인데 실현성에서는 엄청난 시행착오가 올 것이다, 혼란을 가져올 수가 있다고 봅니다.

그래서 이 문제는 일시에 하는 것보다는 시범적으로 어느 구역만 해 보고 그 다음에 점진적으로 개선하는 방법이 어떻겠는가?

○버스改善企劃團長 金相敦; 委員님 말씀이 옳습니다.

○金亨吉 委員; 한번만 더 이야기를 하지요. 제가 지금 黑石洞에서 서울市廳을 가려면 288번, 89번 이렇게 머리 속에 들어가 있다고요. 그런데 지금 이런 번호를 보면 출발지가 어디이고, 이런 식으로 한참을 외워야만 번호를 찾을 수 있다고요. 통상적으로 사람이 버스를 타려면 그 앞에 안내판 있잖아요. 어디에서 어디까지 가는 버스이다 해서 버스를 타고 또 번호를 보고 타는 경우가 많습니다. 그래서 번호의 활용도, 위에 안내판의 활용도 중에 시각이 어디로 바로 가느냐에 따라서 이용도의 편의성이 나온다, 그래서 이 문제는 지금 이런 문제가 같이 복합적으로 거론되기 때문에 혼란을 가져올 것이다.....

○버스改善企劃團長 金相敦; 委員님 말씀이 일리가 있습니다. 그런데 저희는 버스노선체계는 반드시 현행 형태 가지고는 안 되겠다, 그 다음에 이번에 버스노선을 아까 보고드렸습니 다만, 290개를 전면적으로 개편을 합니다.

그래서 번호체계를 바꾸려면 지금이 최적기이다, 그 동안에

이용시민들이 기존의 버스노선이 머리에 남아있기 때문에 이것을 바꾸게되면 상당한 혼란이 예상됩니다. 그래서 그 문제에 대해서는 저희가 사전에 집중적인 홍보를 하고 새로 버스노선이 바뀌면 번호체계에 대한 구체적인 설명과 또 개별노선에 대한 자료를 만들어서 홍보기간에 각 가정까지 반회보를 통해서 별지로 배부할 계획이고, 그 다음에 이것이 이용시민들 머리에 남을 때까지는 기간을 얼마로 할지 정하지는 못했습니다만, 3개월이든 6개월이든지 간에 머리 속에 남을 때까지 홍보를 하려고 합니다.

○金亨吉 委員; 어느 특정지역을 한번 시범적으로 시도를 하는 방법도 생각해 주시고, 이것을 보면 버스라는 것이 대개 몇 번이다 딱 보고 위에 안내판을 보고 탑니다. 출발지를 따져 가면서는 안 타지요. 그 점을 재고할 필요가 있지 않느냐, 그 다음에 더 중요한 것은 서울시 인구가 천백만이라고 하지만 유동인구와 상주인구를 비교해 보라 이 말입니다.

유동인구는 한참 여기저기에 물어봐야 탈 수 있다고요. 상주인구는 그나마도 단기간 내에 다소 알아서 탈 수는 있다고 봐요. 그래서 조사가 잘 되어 있는데 유동인구와 상주인구도 같이 곁들여서 검토될 필요가 있지 않느냐, 이해가 가십니까?

○버스改善企劃團長 金相敦; 네, 무슨 말씀인지 알겠습니다.

○金亨吉 委員; 그 점도 내가 분명하게 짚고 넘어간다, 그 다음에 버스안내체계 개선방안 이후에 여기 정류소 안내표지판 있지요? 몇 페이지예요?

○버스改善企劃團長 金相敦; 44페이지입니다.

○金亨吉 委員; 이것 버스요금 올라올 때마다 행사로 이 얘기가 나와요.

버스개선, 서비스개선 문제해서 여러 가지 이런 것부터 나

오는데 지금서울 시내 자동안내표지판 있지요? 그것 눌러보면 작동되는 것이 없습니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 그렇습니다.

○金亨吉 委員; 그렇습니다가 무엇이에요? 하나도 없어요. 제가 고속터미널에서 여기 남대문까지 찍어 봐도 없어요. 작동이 하나도 안 돼요. 괜히 서 있어요.

차라리 그러니까 내 얘기는 지난번 내가 질의했지만 하나라도 전문화시키고 하나라도 제대로 해 놓으라 이것이야. 일을 엄청나게 벌이지 말고 하나라도 제대로 해 놓는 것이 원안이다, 지금 안내표지판 누르면 이것이 고물인지 안내표지판인지 분별을 못합니다. 다 눌러보고 이것 작동이 안 되면 이것이 무엇이에요?

그런데 버스요금 올릴 때마다 이런 문제가 거론이 돼요. 반짝 개선하고 또 끝나는 것이야. 그래서 반짝행정이라고도 할 수 있고 반짝관리라고 볼 수 있다고, 혹하게 평한다면. 지금 交通管理室 간부들 계시는데 직접 가서 눌러보라고. 작동 안 돼요. 뭐 하러 설치했어요? 어찌 되었든간에 돈 들여서 설치한 의미가 없잖아. 제대로 시설물이라도 관리해 봐라, 그것이 원안이다, 시설되어 있는 것도 제대로 관리 못하고 있는 형편이다 이 말이야. 그리고 버스요금 올라올 때마다 이것 개선하겠습니다, 저것 개선하겠습니다, 버스 안에 우편엽서 보세요. 해결이 안 되는 문구가 없어요. 하나라도 개선하자 내 얘기는 이것이지요.

그래서 매사가 QC관리가 있습니다. 제품을 생산하는 품질관리가 아니고 언어관리, 행동관리, 실천관리 그 다음에 확인관리 이 QC관리가 전혀 부재 아니냐, 인정해요?

○버스改善企劃團長 金相敦; 네.

○金亨吉 委員; 그런 것 하나라도 개선하라 이얘기야. QC관리가 문제가있다, 그래서 이런 시설물을 하나라도 고칠 수 있는 용의, 먼저 고쳐보라는 얘기야. 내가 오늘 저녁 때라도 확인 한번 해 볼테니까. 안 나와요, 버튼 누르면 하나도 안 나옵니다. 예를 들면 내가 영등포를 가고 싶은데 영등포지역 표다 나와 있어요. 딱 눌러보면 전혀 작동이 안 돼요.

○버스改善企劃團長 金相敦; 노선자동안내기는 삼진이라고 하는 광고대행회사에서 자기들 돈으로 설치해서 그 동안에 관리를 해 오다가 삼진이 망했습니다. 망한 다음에는 지금 관리가 일체 안 됩니다.

그래서 46페이지에도 나와 있습니다만 지금 작동이 되는 노선자동안내기까지 저희가 철거할 필요는 없고, 그것은 일단 쓸 데까지 쓰고 현재작동이 안 되는 것은 지금 단계적으로 철거를 하려고 합니다. 그 내용이 46페이지에 나와 있습니다.

○金亨吉 委員; 철거하면 어떤 보완대책이 나와야 되겠지요.

○버스改善企劃團長 金相敦; 철거하고, 결국 이것이 민간 운송사업자한테 맡겨 놓으니까 그런 현상이 벌어지거든요. 그래서 이런 버스인프라에 관한 것은 지방자치단체가 전담해서 하는 것이 맞다고 생각이 되고, 저희 정책방향도 그런 방향으로 지금 잡혀 있습니다.

○金亨吉 委員; 항상 그런 얘기가 나왔지, 실천에서는 문제가 있지 않느냐 그것이야.

○버스改善企劃團長 金相敦; 네, 그 동안에 문제가 많이 있었습시다.

○金亨吉 委員; 진짜 반성을 해야 돼요.

○버스改善企劃團長 金相敦; 반성을 많이 하고 있습니다.

○金亨吉 委員; 사소한 것부터 우선 개선하자 이것이야. 이것

이 바로 교통정책입니다.

지난번에 어떤 간부가 조찬회 석상에서 우편엽서에 이런 민원사항을 신고하도록 되어 있다니까 어떤 간부들은 그것 경찰청에 보내는 카드 아닙니까, 그러더라고요. 이려고 앉아 있어요. 그것이 서울시장한테 분명히 가게 되어 있어요. 그 간부가 경찰청에 가는 우편엽서 아닙니까, 이렇게 얘기를 해요.

○버스改善企劃團長 金相敦; 그것은 그분이 잘 몰라서 답변하신 것인데요.

○金亨吉 委員; 그래서 아, 이것이 문제 있구나.....

○버스改善企劃團長 金相敦; 저희 交通管理室의 교통민원신고 센터로 들어옵니다.

○金亨吉 委員; 그런데 그 데이터는 왜 한 번도 常任委에서 보고 안해요? 짚고 넘어갑시다.

그것 분기별로 常任委에 보고 한번 해 보세요. 과연 시민이 몇 건을 신고했고 그 신고내용이 어떤 내용이다, 그래서 이것을 어떻게 조치했다, 또는 조치를 안하고 지금 진행중이다라든가 사실 그대로를 분기가 빠르면 반기라도 해서 과연 이것이 밑바닥의 고충사항이고 개선사항이 되는 것이니까. 또 각 노선의 그 불편사항이 그대로 노출되는 것이고, 그것도 용감한 시민이 있으니까 그것을 신고하지 감하지 않은 시민이면 그냥 넘어갑니다. 내가 이것 해서 뭐해 이렇게 하지, 그러나 정의있는 시민은 그것을 용감하게 우편엽서로 기록해서 띄웠다 이런 얘기입니다.

그러면 이제까지 교통관리실에서 이런 접수가 몇 건 있었고, 어떻게 분석이 되었고, 이런 민원사항에 대해서 한번 보고한 일이 없어요, 내가 2년 이상 넘었는데.

그러니까 그런 것 제대로 한번 보고해서 같이 머리를 맞대고 현재 시민들이 살면서 버스를 이용하면서 어떤 애로사항이 어떻게 빈도가 나타났는가 이것을 파악할 수 있지 않느냐, 자체가 이런 것이 해부가 안 되어 있다는 얘기가.

○交通管理室長 孫長鎬; 그것은 金亨吉委員님 말씀이 상당히 옳은 것 같습니다. 앞으로 최소한 2회 이상 분석해서 보고를 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 그것은 누구를 탓하기 이전에 이 노선의 맹점이 무엇이다, 결함이 무엇이다, 시민의 어떤 의견이 있었다, 이것은 엄청난 참고자료가 되고 교통정책에 반영하는 기초자료가 된다, 바로 나는 이렇게 생각합니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 그 자료는 앞으로 특별히 요청이 없더라도 1년에 두번 정도라도 최소한 정기적으로 제출을 해 주십시오.

○交通管理室長 孫長鎬; 네.

○委員長 金永春; 수고하셨습니다.

安秉昭 委員님 질의하십시오.

○安秉昭 委員; 安秉昭 委員입니다.

우선 먼저 버스개혁안을 시행하기 이전에 현재 6개 업체인가 7개 업체가 현재 부도가 난 상태에서 운전자의 노조에서 아주 비정상적으로 운영을 하고 있는데 거기에 대한 대책은 무엇인지 하는 것 하나하고, 그 다음에 두번째는 현재 운전자의 잘못으로 발생하는 위반행위의 범위를 알았으면 좋겠습니다. 예를 들어서 정류소의 승하차 승객에게 폭언, 욕설, 노인 미보호 이런 것으로 나왔는데 그 외에 운전자가 과실로 해서 과속을 했다든지, 아니면 운전부주의로 경미한 사고를 발생했

을 적에 운전자에게 별도로 부과하는 어떠한 벌칙금이 없는 것인지, 그것도 범칙금에 포함되는 것인지 하는 것 하나 하고요.

그 다음에 현재도 노선을 이탈해서 위반을 했을 적에 각 구청에서 20만원씩에 대한 벌과금을 고지하고 있습니다. 있는데 그 20만원에 대한 벌칙금 외에 별도로 운전자에게 다시 5만원에 상당하는 벌칙금을 내도록 경찰관서에 별도로 통보하는 것인지 하는 문제입니다.

그 다음에 지금 우리가 진작부터 각 권역별로 공영주차장을 건설한다고 했는데 그것이 사실 의지가 너무 약합니다. 공영주차장 건설용지를 각 구청에서 물색을 하는 것인지, 아니면 우리 서울市中에서 주체가 되어서 물색을 해서 건설하는 것인지, 내가 알기에 우리 강남구 같은 데도 공영주차장을 어디 부지를 정해서 설립을 하려고 하는데 조그마한 민원만 있으면 민원관계로 얼른 정해지지 못하고 설치도 못하고 있는 사항입니다. 그래서 공영주차장 설치에 대한 의지를 명확히 해서 물론 그런 공사를 하는 데, 집을 하나 짓는 데도 민원이 발생하는 것은 필연적인 것인데 이러한 큰 사업을 어떠한 결단을 가지고 시행하는데 다소의 민원이 있다 하더라도 이것을 어떻게 어떠한 결단을 가지고 설치할 의지가 있는 것인지 이 점에 대해서 좀 말씀해 주셨으면 고맙겠습니다.

이상입니다.

○交通管理室長 孫長鎬; 첫번째 말씀하신 부도업체들의 기사들에 대한 문제인데 이것은 저희들도 제일 고민하고 안타깝게 생각하는 것입니다.

업체가 무너졌을 때 거기에 딸린 기사들의 퇴직금, 상여금, 임금 이 문제 해결에 대해서 여러 번 저희들에게 방문도 하

고 면담요청도 해 놓고있는데 실제 현재 체제하에서는 여기에 대한 대책이 없습니다. 없기 때문에 우리가 이번 버스개선 대책에 이문제도 해결해야 되겠다 하는 제도적 장치를 마련하고 버스를 살리려고 하는 것입니다.

현재 완전히 민간기업에 맡겨 놓은 상태에서는 부도가 날 것이고, 부도가 나면 市가 대신해서 기사들 임금까지 책임질 의무는 없고, 이런 딱한 상태입니다. 그렇기 때문에 저희들이 버스를 살리려고 하는 것입니다.

버스가 살아야 임금도 주고, 퇴직금도 주고, 기사들도 살릴 것 아닙니까? 그런 점에서 저희들은 대책을 세우고 있고, 당장에 이 부도업체라 하면 우리가 상업은행에 대해서 소위 융자알선을 몇 번 시도해 보았습니다. 부도업체나 또 부도우려 업체에 대해서 시도를 해 보았는데 대부분의 버스업체에서 소위 담보를 다 써먹었다 이것입니다. 다 써먹어서 더 이상 담보의 능력이 없고, 또 담보평가 부분에서 약간 차이가 나는 부분에 대해서는 가능한 한 협조는 해 주려 하고 있습니다. 그런데 차이문제의 양이라든가, 또 소위 부도업체는 부도업체의 성의라든가 이런 것 때문에 아직 쉽게 잘 이루어지지 않고 있습니다.

그 다음에 위반시에 벌금문제인데 통제는 개선단장이 말씀드리겠고요.

일반적으로 말씀드리면 잘못했을 때에 회사에 대해서 자꾸 벌과금을 부과하고, 운전자에 대해서는 실제로 벌과금은 안 부과하는 상태에 있으니까 운전자는 책임이 없으니까 위반 좀 해도 좋겠다 이런 사태가 발생하기 때문에 이번 개선기획의 내용에는 기사에게도 책임을 묻자 이런방향으로 나가고 있습니다.

○安秉昭 委員; 그런데 그것에 대한 방안은 아주 좋은 방향인데 범위에 대해서.....

○交通管理室長 孫長鎬; 범위는 개선기획단에서 구체적으로 이야기를 드리겠습니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 지금 예를 들어서 전용차로에서 버스가 벗어났다든지, 또는 무정차 통과를 했다든지, 개문발차를 했다든지, 안내방송을 안 눌렀다든지 이런 것이 전부다 걸리면 회사에 과징금을 물립니다. 그래서 이것은 행위자 즉, 운전자의 의사에 의해서 위반이 이루어지는 것이니까 그것은 행위자처벌이 맞다고 판단이 되어서 이번에 지금법개정안에 저희가 미리 건의해서 상정중인 법개정안에 들어가 있습니다, 그 부분에 대해서는.

다만, 제가 여기서 추가로 현재 법개정안에 안 들어가 있는 사항 중에서 승객에게 폭언한다든지 욕설을 한다든지 이것까지도 처벌해야겠다, 다만 예를 들어서 이런 경우가 있습니다. 라디오를 운전자가 자기가 듣기 위해서 크게 틀어놓았는데 승객이 불륨을 줄여주시오, 꺼주시오 해도 안 끄는 경우가 있습니다. 그런 경우라든지 승객이 무엇을 물어보는데 답변을 안 하는 행위 그 다음에 창 밖으로 담배꽂초 같은 것을 막 버리는 행위 이것인데 이것은 법으로 처벌까지는 무엇하고 각 회사에서 사규에 넣어서 사규로 징계하도록 하는 것이 바람직하겠다, 그래서 그렇게 구분해 놓았습니다.

○委員長 金永春; 네, 보충질의 하십시오.

○金亨吉 委員; 보충질의를 하나 하겠습니다.

아까 얘기했지만 운전자에 대한 교육문제가 한 페이지밖에 안 나와 있습니다. 거기에 더 비중을 두어야 된다고 봅니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 저희가 위원님들께 자료를 드린

것은 요약입니다. 이것이 한 100페이지로 되어 있는데 실제 보고서는 800페이지정도 됩니다. 이것이 유인물이 나오는 대로 委員님들께 드리겠습니다만, 거기에는 상세하게 나와 있습니다.

○金亨吉 委員; 國會에서 통과가 안 되면 어떻게 할 것입니까?

○버스改善企劃團長 金相敦; 그것은 통과가 되도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

○金亨吉 委員; 만약에 안 될 때에는 사문서가 되는 것 아닙니까?

○버스改善企劃團長 金相敦; 아니, 그것은 저희가 市長님의 정치력에 달려 있겠습니다만 최선을 다하는 수밖에 없고.....

○金亨吉 委員; 이유를 달기 시작하면 다 이유가 있는데 단도직입적으로 이야기를 해서 國會에서 통과가 안 되면 사문서가 되는 것 아닙니까?

○버스改善企劃團長 金相敦; 현재 이것은 서울시가 國會에 올린 것이 아니고 政府의 次官會議, 國務會議, 法制處 심의를 다 거친 후에 建交部에서 발의를 해서 國會에 올라간 것입니다.

○金亨吉 委員; 만약에 통과가 안 되면 어떻게 하겠느냐 이말입니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 안 되는 것을 전제로 하면 되겠습니까? 되는 방향으로 생각을 하셔야지요.

○金亨吉 委員; 그 다음에 자료 하나 요구합니다. 과태료를 부과해서 지금까지 미징수된 것, 서울시내 각 버스회사에 대한 자료를 하나 부탁드립니다. 얼마를 부과했는데 얼마는 납부가 되고 얼마가 미납되었다든지 하는 자료, 또 과태료 부

과사유까지 넣어서 자료를 부탁드립니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 네.

○委員長 金永春; 다음은 朴謙洙 委員 질의하여 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 孫長鎬; 아직 답변을 덜 드렸습니다.

○委員長 金永春; 계속 답변해 주세요.

○交通管理室長 孫長鎬; 노선이탈을 한 버스에 대한 벌과금, 현재 회사에만 20만원을 물리고 있는데 운전기사에게 5만원의 벌금을 물리는 것은 제도상으로는 가능하지만 현재는 안하고 있습니다. 그러나 앞으로는 하겠다는 말씀이고, 공영주차장 건설은 7개 권역인데 江南만 부지를 확보하지 못하고 있습니다. 잘 아시겠지만, 여기는 민원 때문에 못하고 있는데 민원이 해결이 되어야 가능하겠습니다. 區廳長이 입안권자이기 때문에 區 도시계획과 市 도시계획 절차를 같이 밟아서 區와 市가 병행추진을 해야 되는데, 조만간 대토를 물색해 달라고 요청을 해 놓고있습시다만 확정을 못하고 있습니다. 빨리 결정하도록 하겠습니다.

○委員長 金永春; 朴謙洙 委員님 질의해 주십시오.

○朴謙洙 委員; 朴謙洙 委員입니다.

대책을 보면 상당히 고생을 많이 하셨는데요. 우선 몇 가지를 지적하고자 합니다.

오늘 보고서 34페이지를 보면 향후 노선조정방안이 있는데 지금 현재 최선을 다해서 합리적으로 노선을 조정하고 있는데 6개월 정도 시행을 해 보다가 문제가 있으면 수정노선을 다시 만들겠다고 대책을 세우고있는데요. 그때 뭔가 기준안이 있어야 한다고 생각합니다. 지금부터 기준안을 만들어 놓아야지 업자들이 그때 가서 이 노선은 이렇게 해서 문제가 있습

니다, 그래서 실제 노선이 다시 대혼란이 올 가능성도 없지 않아 있다, 따라서 향후 노선조정 방향에 대해서는 보다 구체적인 세부시행 규정이 좀 필요하겠다 하는 것이 저의 생각입니다.

만약 그것이 없다면 6개월 정도 하고 나서 업자들이 문제를 삼을 때 약간 서울시가 시끄러워질 가능성이 있다, 그래서 버스노선개편 시행일을 기준일로 정하고 거기서부터 어떤 몇 개월 내에 어떤 경우에 한해서 노선개편을 한다 하는 이런 분명한 규정이 있어야 한다고 봅니다. 왜 그러냐 하면 재정지원까지 하기 때문에 조그마한 노선적자를 이유로 해서 이것을 마음대로 거부를 하려는 움직임에 대해서는 확고한 대책이 있어야 된다고 생각하고요.

그 다음에 46페이지를 보면 이것은 저의 생각입니다만, 金亨吉 委員님도 말씀하셨습니다만, 노선개편과 아울러서 작동 안 되는 표지판 그것은 단계적 철수가 아니라 즉시 철거를 하든지, 아니면 새로 기입을 해서 새로운 노선개편안을 넣든지 둘 중에 하나는 해야 됩니다. 그것이 있음으로써 그 동안 잘 해온 버스대책에 불신만 가중시킬 우려가 있기 때문에 확실히 철거를 하든지, 아니면 확실히 설치를 하든지 둘 중에 하나를 해 주어야 합니다. 그것을 단계적으로 할 필요는 없다고 생각합니다.

거기에 덧붙여서 제가 말씀드리고 싶은 것은 46페이지에 보면 안내책자는 책자의 두께 등을 고려할 때 유상판매를 한다고 그랬는데 실제로 노선책자를 사 볼 사람이 없습니다, 유상판매를 하면. 따라서 이 문제는 그렇다고 버스 안내시스템을 시범적으로 했던 부분도 전면적으로 실시하기는 이르기 때문에 제 생각에는 버스정류장마다 현재 공중전화는 없는

곳이 없습니다. 없으면 공중전화를 설치해서라도 공중전화 책자와 아울러서 버스 안내책자를 동시에 한국통신과 상의를 해서 공중전화박스에 버스안내책자를 묶어서 비치할 함으로써 안내하는데 도움이 되지 않겠느냐 하는 생각이 듭니다. 따라서 이것을 조금 심도 있게 연구를 해서 노선개편할 때 어차피 서울시민에게 홍보하는 그 작업의 일환으로 완벽한 노선개편시스템이 완료가 되면 그것을 각 해당노선 변경된 것, 변경하기 전 것 이런 식으로 해서 시민이 알아보기 좋게 정류소 옆 공중전화박스에 설치하는 것도 한 방법이지 않겠느냐 하는 생각을 해봅니다. 거기에 대해서 심도 있게 검토를 해 주셨으면 좋겠고요. 그것은 어차피 시민 서비스 차원이기 때문에 투자를 해도 아깝지 않다라고 생각합니다.

그리고 지금 보면 주로 대책 자체가 금년에는 법령과 제도에 투자를 하고 내년부터 실제로 시민들이 피부로 느낄 수 있는 서비스가 된다는것이 계획안입니다. 노선개편에서 오는 혼란 외에는 실제 시민이 피부로 느낄 수 있는 것은 98년도부터 본격적으로 실시한다 이렇게 계획을 하고 있기 때문에 법령과 제도에도 최선을 다해서 해야 되겠지만 지금 추진하는 안 중에서 우선 서비스평가제가 98년도부터 되어 있습니다, 28억원의 예산을 들여서. 지금 버스대책반이 하는 것처럼 해서 이것을 97년 하반기부터 실제로 평가를 하는, 그러니까 버스정책이 발표가 되면서 그것이 완벽하게 되고 실제로 서비스평가제 실시를 각 회사별로 98년도부터 할 것이 아니라 97년도부터 해서 시민들이 피부로 느낄 수 있는 평가가 되었으면 좋겠다, 그리고 예산지원도 같이 하면 좋지 않겠느냐, 98년도부터 하는 것은 선거와 아울러서 이 팀들이 그대로 추진하는데 어려움이 있지 않겠느냐 이렇게 생각이 돼서 97년

하반기부터 본격 실시를 해도 가능하다고 판단되는데 여기에 대해서 말씀을 해 주시고요.

그 다음에 이와 같은 모든 안이 확정되기 위해서는 83페이지에 交通管理室 기구개편안을 제안하셨는데, 지금 이렇게 해서 나올 것이 아니라 7월 30일에는 구체적으로 交通管理室 기구개편안을 업무분담해서 발표할 필요가 있다고 생각합니다. 왜 그러냐 하면 자칫 잘못하면 계획은 멋지게 세워놓고 힘에 부쳐서 실시할 부서가 없을 가능성도 있습니다.

따라서 44개 계획 자체를 어느 부서, 大衆交通1課뿐만 아니라 2課로 늘려서, 또 交通運營課를 조정을 하면서까지 하겠다고 했는데 실제로 44개 분야를 어느 課에서 어떻게 어느 분야를 추진한다는 것이 구체적으로 들어가고, 그 안이 서울 市에서 交通管理室 기구개편안뿐만 아니라 市企劃管理室에서도 뒷받침을 바로 이 안과 똑같이 해 주어야 한다고 생각합니다. 이 안만 발표를 할 것이 아니라 좀더 구체적인 안을 확정 발표할 때 같이 발표를 해 주었으면 하는 생각입니다.

이상 질의에 대해서 답변을 부탁드립니다.

○委員長 金永春; 네, 답변하여 주십시오.

○버스改善企劃團長 金相敦; 이번에 노선조정을 한 다음에 이것이 100% 완벽한 것이다 이렇게 자신할 수가 없기 때문에 이용수요의 정착시기를 감안하면 6개월 정도 이렇게 시행을 해 보고, 불가피하게 부분적으로 노선조정을 해야 될 부분이 반드시 나오리라고 봅니다. 그래서 그 부분은 朴委員님께서 지적해 주신대로 향후에 노선기준에 대한 세부기준을 미리 마련해 놓고, 또 세부기준을 시행해 나가면서 저희가 미처 미흡하게 생각했던 부분도 있으리라고 생각해서 그런 데이터나 사항을 감안해서 사전에 기준을 마련해서 운영토록 이렇게

하겠습니다.

그 다음에 작동이 안 되는 노선자동안내기 이것은 위원님께서 지적해주신 대로 즉시 철거하는 것이 바람직하다고 생각이 됩니다. 다만, 여기서 단계적 철거라고 한 것은 어떤 의미냐 하면 현재 작동이 되고 있는 것은 철거가 필요한 시기에 가서 철거를 하겠다는 뜻으로 그렇게 말씀을 드린 것이고 작동이 안 되는 것은 최선을 다해서 가능한 빠른 시일 내에 철거가 되도록 조치를 해 나가겠습니다.

○朴謙洙 委員; 그런데 작동이 된다 하더라도 버스노선이 개편되면 어차피 새로 준비를 해야 할 것으로 생각합니다. 따라서 그런 준비가 완벽하게 되면 모르겠지만 그렇지 않다면 행정의 신뢰도를 위해서라도 철거문제는 신속하게 결정했으면 하는 생각입니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 네, 잘 알겠습니다.

그 다음에 노선안내책자는 저희가 여기에 유상이라고 한 것은, 유상이라고 해서 책자를 제작할 때 들어간 원가를 판매가격으로 하겠다는 뜻은 아니고요. 저희 구상은 가능하면 그 책에다가 광고를 많이 유치해서 단가를 최대한 다운시킨 다음에 필요한 원가부분만 유상으로 하겠다는 것입니다.

그리고 또 하나는 위원님께서 좋은 지적을 해 주셨습니다. 공중전화박스라든지 공공시설에다가도 다중이 볼 수 있도록 하는 말씀에 대해서는 좋은 아이디어라고 생각이 돼서 이것은 저희가 유상으로 책자를 만들더라도 市 예산을 들여서라도 일정한 책의 수량을 구매해서 예를 들어서 지하철역이라든지, 공중전화박스라든지, 官公署의 민원실이라든지, 터미널이라든지, 철도역이라든지 이런 데 비치해서 많은 사람들이 자유롭게 볼 수 있도록 그런 조치를 병행해 나가겠습니다.

그 다음에 서비스평가제의 시행시기에 대해서 말씀을 해주셨습니다.

지난번 간담회 때 委員님께 보고를 드렸습시다만, 서비스평가제는 금년 7월말까지 서비스 평가방안을 확정해서 그 다음에 하반기에는 샘플로 실험평가를 하고, 그런데 지난번에 보고를 드린 것처럼 서비스평가는 크게 두 가지 분야입니다. 이용시민에 대한 고객만족도를 평가하는 부분이 있고, 운영성과에 대해서 우리 行政機關이 직접 평가하는 두 가지부분이 있습니다. 그런데 이것은 아주 새로운 제도이고, 이것에 따라서 앞으로 업체에 대한 지원이 차등화되는 문제가 있기 때문에 객관적이고 합리적인 모델에 의해서 공정하게 평가가 이루어져야 된다고 생각합니다. 그래서 저희가 평가항목과 가중치에 대해서는 지금 별도로 그 부분에 대해서만 市政開發研究院과 코리아 리서치에다가 용역을 주었습니다.

이것은 저희가 다 현장에, 또 이용시민들의 의견도 들어보고 이런 여러 가지 종합적인 조사가 있고 정밀하게 돼야 되기 때문에, 그래서 저희생각에는 이와 같이 아주 새로운 제도로써 또 이것이 직접 앞으로 업체의 지원과 직결되는 문제이기 때문에 가능한 한 충분한 모델에 대한 검증과 보완작업을 거쳐서 어느 정도 완벽하다고 했을 적에 시행하는 것이 어떨까 이렇게 생각이 됩니다.

그래서 금년 하반기에는 우선 샘플로 실험평가를 하고 내년도에는 전업체에 대해서 평가를 하는데 사실 저희가 걱정되는 것이 그렇습니다.

운영성과는 객관적으로 금방 나오기 때문에 그것은 앞으로 도 운영기록기를 통해서 분석하면 다 나옵니다. 사실 그대로 나오거든요. 어디서 개문발차를 했는지 무정차 통과를 했

는지 다 나오는데 이용시민들에 대해서 설문조사를 하게 되면 만족도 조사를 설문지를 주고 받는 것이기 때문에 이것은 이 서비스평가제에 대해서 이용시민들이 인식이 어느 정도 정착되는 시기가 필요하다, 이렇게 판단이 되기 때문에 내년도에는 전 업체에 대해서 전면적인 서비스 평가를 합니다만 그때는 지원에 근거가 되는 것은 객관적인 운행성과에 의한 평가만 적용하고 이용시민의 고객만족도를 가지고 지원근거로 삼는 것은 99년도로 하는 것이 바람직하다고 판단해서 그렇게 추진하려고 생각을 하고 있습니다.

○朴謙洙 委員; 그런데 제가 생각할 때는 버스정책이 실제로 힘을 발휘하기 위해서는 평가제가 업체한테 압력수단으로 작용해야 가능하다고 보거든요. 그렇기 때문에 지금 우리 交通管理室에서 추진하는 것이 9월중에 노선이 확정돼서 시행이 된다고 그러면 10월, 11월, 12월, 3개월 정도는 제가 볼 때는 시민들에 대한 서비스 평가는 조금 빠를 지 모르지만 경영평가, 그런 부분은 가능하리라고 봅니다.

그러니까 버스대책이 7월 30일 나오고 또 9월중에 새로운 노선개편이 들어가면서 최소한 서울시가 이리이러한 것은 이렇게 하라 하는 그런 경영평가지침서가 내려가면 거기에 대한 평가서는 가능하리라고 봅니다.

그렇기 때문에 거기에 대한 평가가 빠르면 빠를수록 물론 모델이 나오겠지만 버스업체에 대해서 서울시가 조금 압력을 가하면서 끌고 나갈 수 있지 않겠느냐 하는 생각이 들어서 지금 24억원을 서비스 평가로 잡아놨는데 거기에는 운행감시체계 그래서 운행기록계나 버스안내시스템에 12억원이 나가게 되어 있습니다.

따라서 그런 부분에 조금 한번 더 생각을 해 보고, 물론 이

것이 경영평가하고는 약간 차이는 있을지 모르지만 이 부분이 조금 더 빨리 선행이 되면 될수록 좋다 하는 것이 제 생각입니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 알겠습니다. 하여튼 최대한 위원님 말씀대로 가능한 한 이것이 조기에 적용될 수 있는 그런 방안으로 검토를 해보겠습니다. 그런데 이 평가라고 하는 것이 굉장히 업무량이 방대하고 또 정밀하고 객관적이고 또 공정함을 필요로 하는 것이기 때문에 그런 애로가 있다 하는 것을 우선 말씀을 드립니다.

다음에 交通管理室 기구개편안에 대해서 7월말경에 대책안을 최종적으로 확정 발표하면서 구체적으로 어느 부서에서 어느 업무를 하는지까지 상세하게 규정이 됐으면 좋겠다 하는 말씀이 계셨습니다.

그런데 이것은 아까 말씀드렸지만 요약안입니다. 그래서 여기는 개략적으로 골격만 들어가 있습니다만 상세한 내용은 본보고서에 정리하고 있는데 본보고서에 상세하게 나와 있습니다. 거기에는 계장의 업무분장까지 나와 있습니다.

○委員長 金永春; 답변 다 되셨습니까? 李始英 委員님 하시고, 다음에 李允中 委員님 하시고, 梁敬淑 委員님 하시는 것으로 하겠습니다. 될 수 있으면 요약해서 요령 있게 해 주십시오.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

유인물 47쪽에 보게 되면 버스가급화 방안이 있습니다. 추진목적에 보면 편리하고 쾌적한 서비스 제공을 위한 버스의 구조 및 성능을 개선하고 노약자, 장애자를 위한 버스, 대기오염 문제는 얘기했는데 정작 이렇게 버스를 고급화하고 쾌적한 환경속에서 노약자나 장애자들을 위해서 잘 하겠다고

그랬는데 집행부에서는 이 문제를 다루면서 저상차가 있잖아요. 그것은 버스를 획기적으로 노선을 바꾸는 과정에서 저상차를 구매해서 각 회사마다 몇 대, 몇 % 정도는 해야 되지 않겠느냐, 그런 案은하나도 없고 이런 문제에 대해서는 전혀 검토한 과정은 아무 것도 없어요.

사실 본위원이 생각하기에는 이것이 상당히 필요하다고 생각하는데 21세기를 지향하는 교통행정이 이런 문제에 대해서는, 여기 개선방안에 보게 되면 노약자들과 장애인들을 위한 그런 개선도 있고 한데 정작 저상차 구매라든가 각 노선별, 회사별로 한다면 이런 것은 전혀 案이 안 들어 있는데 이 문제에 대해서 말씀을 좀 해 주시고.

또 48쪽에 보게 되면 매연여과장치 부착이 있습니다. 98년까지는 전 시내버스에 부착을 완료하겠다고 그랬습니다. 그중에서 특별히 눈에 띄는 것이 97년도 서울시에서 50억원을 지원하고 環境部에서 50억원을 지원한다고 했는데 이것은 정부의 案이고 지금 검토하고 있는 방안인데 50억원이 확정된 것은 아니지 않습니까? 그것이 어떻게 된 것인지 얘기를 해 주시고, 지금 어떠한 추측에 의해서 98년도에는 서울시에서 105억원, 環境部에서 105억원, 이것이 확정적인지, 그것에 대해서 명쾌하게 대답을 해 주시고.

또 52쪽에 보게 되면 특별히 우리 주민들이 민감하게 느끼고 있고 앞으로 보도가 되게 되면 주민들이 상당히 민감하게 느끼고 있는 것을 한가지 말씀드리겠습니다.

할인통합요금제 도입을 하겠다고 그랬습니다. 그랬는데 99년에는 중고생 할인요금제의 폐지에 따른 보완방법으로 할인을 인상 5%, 10% 해 났습니다. 이것이 만약에 언론에 공개되게 되면 지금까지 계속적으로 지속되고 있는 학생들한테

약 30%가 조금 더 할인되는 것이 있지 않습니까, 중고등학생들, 초등학교 50%. 사실상 이것이 획기적으로 交通管理室 이이런 案을 내놨을 때 과연 지속적으로 현행 이루어지고 있는 것을 폐지하고 이렇게 한다는 것은 시민의 저항이 있지 않겠느냐, 그런 얘기를 하고.

이어서 아까 전에도 집행부의 공무원한테도 물어봤습니다만 실질적으로 이런 것을 보면 지하철 같은 데서는 중·고등학생들한테 보너스제도가 별로 없지 않느냐, 그런 얘기를 했습니다. 그것은 익히 본위원장도 수궁을 합니다.

하지만 지하철 같은 데는 전자에 없던 장애인이나 65세 이상 노인에 대한 무임승차를 하고 있습니다. 실례로 지금 고속도로 같은 데도 올해부터 7월 1일부터일 겁니다. 장애인 차량에 대해서는 통행료를 50% 면제해 주고 있습니다. 21세기를 지향하는 대한민국에서 또 특별히 서울시에서 복지정책 등이 이루어지는데 지금 중·고등학생들한테 지금 시행되고 있는 것을 바꾸어서 한다는 것은 좀 문제가 있지 않겠느냐? 이와 더불어서 얘기하는 것은 서울시에서 기금을 조성해서 적자를 보전해 주려고 그러는데 보전해 주는 돈은 누구 돈입니까? 이것은 집행부에서 조금 잘못 생각하고 있지 않겠느냐, 아니면 본위원이 생각한 것이 잘못된 것인지, 이것에 대한 답변을 요구합니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 답변해 주십시오.

○버스改善企劃團長 金相敦; 답변드리겠습니다.

저상차는 48페이지 중간에 나와 있습니다. 그래서 지금李委員長님께서 지적해 주신 대로 저희가 초저상버스를 도입하는데 있어서는 이것이 한꺼번에 안 되고 또 효과에 대한 것이

라든지 검토라든지 기술적인 것이 따르기 때문에 저희가 내년도에 공영버스 노선에 시범적으로 한 2대 정도를 해서 이것을 운영을 해 본 다음에 2000년부터는 민간에 확대하는 것으로 이렇게 검토를 하고 있습니다.

이것은 일반적인 저상버스입니다. 앞으로 버스는 이런 식으로 초저상으로 가겠다는 것이고, 다음에 예를 들어서 장애인 버스 같은 경우는 금년도에 저희가 1단계로 공영버스 100대를 운영하면 지난번에 말씀드린 것처럼 외국에서 부속품을 사다가 수입을 해야 되기 때문에 통관절차라든가 이런 소요시간을 감안해서 8개월까지 이렇게 걸리기 때문에 1단계 공영버스운영에서 사실상 어렵습니다. 그래서 내년 하반기에 2단계 운영에서 하는 것으로 했습니다만 시기를 최대한 단축을 해서 내년 상반기중에 노인이나 또는 장애인을 위한 저상버스가 운영될 수 있도록 이렇게 최선을 다하려고 합니다.

다음에 매연후처리장치에 대해서는 이것은 금년도 것에 대해서는 環境部에서 이미 계획이 확정돼서 지금 신청을 받고 있는데 시내버스 업체에서 매연후처리장치를 달겠다고 신청을 받고 있는데 한 군데도 신청을 안 합니다. 350만원이 들어가는데 350만원 투자를 해봐야 시민은 매연이 없어져서 좋을지 모르지만 업체는 전혀 이익이 안 되거든요. 그래서 하나도 신청을 안 합니다.

그래서 저희가 어차피 지금 대기오염의 80% 이상이 자동차 배출가스로 인한 것입니다. 그리고 그 중에서도 경유차량에 의한 배출요인이 굉장히 크기 때문에 정부방침도 그렇지만 시민의 건강보호를 위해서 지금 업체에게 정부에서 주는 용자금만 가지고서는 업체가 하나도 신청을 안 합니다. 그러니까 이것은 어떻든 간에 시민을 위한 사회적인 비용을 감수

한다는 측면에서 市에서 같이 지원해 주는 것이 바람직하지 않는가, 이렇게 판단을 한 것입니다.

다음에 중고생 할인요금제를 말씀드릴 예정입니다.

저희는 지금 이런 방향으로 검토를 했습니다. 저희가 중고생뿐만 아니라 앞으로 일반 시민에 대해서도 대중교통을 많이 이용하는 사람에 대해서는 할인요금이 당연히 들어가야 됩니다.

다만, 지하철 같은 경우에는 그렇게 하는 경우에 적자요인이 너무 커지고 다음에 업체 같은 경우는 기준요금과 할인요금에 대한 차액의 보조금이 당장 들어가지 못하는 한 민간에 그것을 강요할 수 없기 때문에 지금 현 상태에서는 조금 시기적으로 이르다고 보고 있습니다만 가령 외국 같은 경우에는 최저 50%에서 80%까지 대중교통을 정기적으로 이용하는 사람한테는 할인을 해 줍니다.

그래서 저희도 이것이 그렇게는 못 되더라도 30%에서 단계적으로 이것을 확대해서 50%까지는 돼야 되지 않겠느냐, 그때 가서 그 차액에 대해서는 당연히 政府나 市가 보조를 해줘야 됩니다, 보조를 안 해 주면 불가능하기 때문에. 그래서 단계별로 이런 할인요금제를 도입하는 과정에서 99년부터 중고생에 대한 할인요금제 폐지를 하는 것이 바람직하다 이렇게 판단이 됐고, 다음에 중고생에 대한 회수권제는 지난번에도 말씀드렸습니다만 이 회수권제는 요금수입의 투명성 확보를 위해서 요금수입에 자동징수기가 들어가는데 거기에 감지가 안 됩니다.

그래서 회수권제를 폐지를 하면서 다음에 99년도에 가서는 단계적인 할인요금제 도입과 더불어서 중고생에 대한 할인요금제 폐지가 바람직하다 이렇게 판단했던 것입니다.

○李始英 委員; 하나만 더 보충해서 묻겠습니다.

초저상버스 도입을 서울시 공영버스노선에 한 2대 정도는 한다고 그랬는데 본위원이 제안을 하나 하겠습니다. 서울시에 각종 지체부자유자들의 초등학교, 특수학교가 있을 것입니다. 그것을 우선 서울시教育廳하고협의를 해서 특수학교에 우선 이런 것을 지원을 한다든가, 서울시민의 자녀니까 서울시에서 획기적으로 운영이야 자체에서 하더라도 이런 것을 지원해주고 실질적으로 그 효율성이라든가 타당성이라든가 기타 이런 것을 연구·검토하는 것이 바람직하지 않겠는가.

사실상 공영버스노선에 2대를 넣어서 실질적으로 효율성이나 타당성이 없을 경우에는 미미해지거든요. 우선적으로 장애인이나 지체부자유자들이 다니는 특수학교 같은 데에 우선 하나 해보는 것이 어떻겠느냐, 이것을 하나 제안을 드리는 것입니다.

이상입니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 그리고 참고로 말씀드리겠습니다. 여기 공영버스 노선에 98년 2대 시범운행이라는 것은 일반버스의 초저상버스를 말씀드리는 것이고 노인이나 장애인 전용은 저희가 2대가 아니고 가능한 한 10대 정도, 그렇게 해서 운영을 해볼 계획입니다. 그러니까 여기48페이지에 나와 있는 초저상버스는 일반버스의 초저상버스를 얘기하는 것입니다. 그래서 그 대수는 거기에 해당되는 얘기입니다.

○李始英 委員; 그래요? 알았어요.

○委員長 金永春; 다음은 李允中 委員 질의해 주십시오.

○李允中 委員; 李允中 委員입니다.

간단하게 몇 가지 질의하겠습니다.

제가 주장했던 지난번 공동배차제 시행해서 자료를 받아보

왔습니다.

그런데 우리 大韓民國 6개 廣域市 中에 4個市에서 하고 있습니다. 서울과 釜山만 안하고 있는데, 지금 이 제안서를 보면 71페이지에 나와 있는데 공동배차제 시행해서 차고지 조성 후 시행여건, 장·단점 등 종합분석하여 노선입찰제와 공동배차제 시행여부를 검토·추진 이렇게 써 놓았는데, 여기 뒤에 세부내역 95페이지에 가보면 이것이 다 빠져 있습니다. 그러면 결국 안 하겠다는 얘기밖에 안 되거든요. 지금 좋으니까 6개 廣域市 中에 4개 廣域市에서 실시하고 있는데 왜 넣지 않았는지 말씀을 해 주시고, 노선입찰제에 대해서 간부들의 얘기로는 협박도 들어올 것이다 하는 얘기도 있는 것 같은데 어떠한 문제점이 있기 때문에 그런 얘기가 있는지 답변해 주시기 바랍니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 답변드리겠습니다.

공동배차제에 대해서는 委員님들께서 친히 大田市를 방문 하셨고, 공동배차제에 대해서 장·단점이라든지 이런 것을 잘 아시고 서울시에서 도입하는 것이 좋겠다는 의견도 많이 계셨습니다. 그래서 저희도 그 부분에 대해서는 특별히 신경을 써서 검토를 많이 했습니다. 그런데 일반적으로 말씀을 드리면 공동배차제를 하기 위해서는 우선 첫째 두 가지 조건이 갖추어져야 됩니다. 하나는 저희가 작은 도시면 모르지만 8,000여대의 많은 버스를 권역별로 나누어서 한나라고 해도 공동배차제를 하기 위해서는 권역별로 대규모 공영주차장이 확보가 되어야 하고, 그 다음에 두 번째로는 많은 노선과 많은 버스를 가지고 공동배차를 하기 위해서는 다양한 업체의 자발적인 참여와 협의체를 구성하는 이 두 가지가 전제조건이라고 보고 있습니다.

그리고 공동배차제를 시행하게 되면 여러 가지 장점이 많이 있습니다.

예를 들어서 흑·적자노선에 대한 구분이 사실상 없어진다는지, 또 수익금이 평준화됨으로써 여러 가지 정책을 시행하는데 있어서 도움이 된다든지 하는 장점이 있고, 또 저희가 단점으로 생각할 수 있는 것은 공동배차제라고 하는 것은 결국 저희가 앞으로 서비스평가를 하겠다, 또 예를 들어서 노선입찰제를 하게 되면 보조금을 주는 문제, 경영평가 등 그러니까 경쟁원리에 따라서 경영을 잘하도록 하고 서비스를 좋게 하도록 하기 위해서 여러 가지 상벌을 가하게 되는데 결국 그러한 노선운영에 있어서 서비스를 잘하는 업체, 또 경영을 잘하는 업체나 못하는 업체가 공동으로 운영된다면 경쟁원리가 많이 저해되지 않겠는가, 그러면 제도의 시행상 효과가 많이 떨어지지 않겠는가 그런 것이 걱정이 됩니다.

그래서 공동배차제를 위해서는 공영차고지가 권역별로 갖추어져야 되기 때문에 그것이 저희 계획으로는 99년초로 계획하고 있습니다. 그래서 99년초에 가서 공영차고지가 확보되고 여러 가지 공동배차를 할 수 있는 여건이 확보되면 공동배차제로 갈 것인지, 노선입찰제로 갈 것인지 하는 것을 정밀하게 검토를 하겠다는 말씀을 드리고, 95페이지에 지적을 해 주신 사항은, 95페이지가 연차별 사업시행계획입니다만, 여기는 공동배차제가 왜 없느냐 하면 이 내용을 빼 것이 아니고 이것은 민간운영지원이기 때문에, 공동배차제는 민간운영지원이라고 사실상 할 수가 없기 때문에 빠진 것입니다. 지금 말씀드린 것처럼 공동배차제에 대한 여건이 확보된 시점에 가서 결정하는 것이 바람직하다고 봅니다.

○李允中 委員; 그것 넣어주시는 것이 좋을 것 같아요, 미래

를 위해서.

○버스改善企劃團長 金相敦; 알겠습니다.

95페이지에 그 내용을 하나 넣도록 하겠습니다.

○李允中 委員; 넣어주시고, 노선입찰제에 대해서 저의 상식으로는 이해가 잘 안 가더라고요. 노선입찰제를 어떻게 하겠다는 이야기만 했지, 핵심적으로 어떤 제도인지 간단하게 설명을 부탁드립니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 노선입찰제라고 하는 것은 지금 英國에서 확대를 해 나가고 있는데 예를 들어서 적자노선 같은 것 얼마의 보조요금을 서울시가 주면 운영하겠다 라고 하는 것은 공개입찰에 부치는 것입니다. 지금 노상주차장을 민간한테 위탁운영을 하면서 입찰로 하고 있지 않습니까? 그것과 똑같습니다. 다음에 흑자노선에 대해서는 거꾸로 서울시에 얼마를 내가 내고 하겠다 하는 것을 공개입찰을 하는 것입니다.

○李允中 委員; 그러니까 전 노선을 다 노선입찰제로 하시겠다는 얘기에요?

○버스改善企劃團長 金相敦; 그러니까 그것은 노선입찰제가 되기 위해서는 공동배차제와 마찬가지로 차고지만이라도 최소한 서울시가 가지고있어야 됩니다.

○李允中 委員; 제 생각은 그렇습니다. 차고지만이라도 가지고 있어야 된다는 고집을 부리면 평생 못합니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 차고지 없이는 노선입찰제를 시행할 수가 없지요.

○李允中 委員; 의견이 다른 것이 뭐냐하면 지난번 大田에도 방문했었습니다만, 차고지를 굳이 주장하는 것은 이해가 안 갑니다. 지금 서울시내어디에 8,000대 들어갈 차고지가 있겠

습니까? 그 사람들 얘기가 공차비율이 얼마냐, 공차비율이 거의 없습니다, 아침 새벽에 나가서 저녁에 오니까. 그러니까 공영차고지 문제를 들고 나오는 것은 설득력이 없다고 봅니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 알겠습니다.

그리고 이번에 노선조정작업을 대규모로 하다 보니까 실무진에서 작업하는데 여러 가지로 걱정을 많이 해 주시는 것 같습니다. 저희가 무슨 압력을 받거나 또는 협박에 시달리거나 이런 사례는 없습니다.

○李允中 委員; 그런데 그럴 것이다 하는 얘기들이 나오는데 종합대책이 발표되었을 때 그런 우려는 없습니까?

○버스改善企劃團長 金相敦; 예를 들어서 하루에 60만원씩 들어오던 노선을 40만원으로 다운을 시키면 20만원이 줄어드는 것 아닙니까? 그 업체에서는 사활이 걸려있기 때문에 죽기 살기로 덤벼들겠지요. 그러나 개혁을 하려면 그러한 부작용이나 이러한 것 등은 깨뜨리고 나가지 않으면 안 됩니다. 이와 같은 의지를 가지고 서울시가 해 보겠다는 것입니다.

○李允中 委員; 그러한 각오가 되어 있습니까?

○버스改善企劃團長 金相敦; 네.

(金永春 委員長, 安秉昭 幹事와 司會交代)

○委員長代理 安秉昭; 다음은 梁敬淑委員님 질의해 주십시오.

○梁敬淑 委員; 종합대책을 마련하시느라고 노력을 많이 하셨다고 인정이 됩니다. 그래서 격려를 보내 드리고요. 그런데 걱정되는 것은 바람직한 방안도 많이 제시가 되었고, 지금 현 재보다는 상당히 버스운행체계가 개선될 것이라고 기대가 됩니다. 그런데 우려되는 것은 돈이 너무 많이 들어가고, 또 갑자기 버스업체에 시민의 세금을 대폭적으로 지원하려고 하는

부분에 대해서는 상당히 우려스럽고, 또 그 동안 버스업체의 비리나 이런 것들을 목격했던 시민들이 과연 이것을 받아들여 줄 것인가 이런 기본적인 문제제기를 하면서 버스업체에 대한 경영평가나 자산평가가 그 전에도 계속적으로 강조되었습니다만, 전제되지 않은 상태에서 사실상 구체적이고 직접적인 조사가 깊이 있게 되지 못한 상태에서 이러한 막대한 지원을 하는 부분은 本委員도 매우 잘못된 방향으로 가고 있다는 생각이 듭니다. 그러면서 먼저 여러 가지 조사결과나 통계를 제출하고 계신데 어떤 과정과 절차를 통해서 이 조사를 했는지 그것을 상세하게 듣고 싶고, 또 실사를 직접 나가서 노선이 어떻게 되고 있고, 과밀노선이나 과소노선이나 이런 노선은 구체적으로 누가 나가서 조사를 했는지, 그리고 조사한 비용과 연인원이 얼마나 동원되었는지, 조사한 당사자는 누구인지 그 부분을 답변해 주시고요.

저는 무엇보다도 지난번 간담회에서도 말씀이 있었습시다만, 오늘 보고의 핵심은 버스노선 개편이라고 생각합니다. 버스노선 개편이 가장 핵심적인 부분인데, 50km 이상의 장기노선을 개편하겠다는 방향을 잡고 있는데 개편대상이 448개 노선 중에 334개인데 예외를 적용해서 전체노선에서 13.2%는 제외가 됐습니다. 그러면 그러한 기준들은 몇 가지 이러이러한 이유로 해서 이 노선들은 시민편의 저하가 우려돼서 제외되었다는 근거는 제시하고 있습니다만, 그것을 분류하고 결정하는 과정은 어떤 절차와 과정을 통해서 검증했는지, 그래서 왜 13.2%의 44개 노선을 제외했는지 설득이 되어야 한다고 생각합니다. 그 부분을 묻고 싶고요.

물론 여기에 있는 부분만을 제시하라는 것이 아니라 검증한 결과를 요구하는 것입니다. 그리고 버스노선뿐만 아니라

운행대수, 지금 서울시에 8,725대가 있는데 개편 후에는 8,651대가 된다고 그랬어요. 그래서 운행대수가 74대, 즉 0.8%가 감소된다고 그랬는데 실질적으로 기사부족 등으로 인해서 운행을 못하는 차량이 885대가 예상된다, 그렇다면 운행감축대수가 너무 소폭이 아닌가, 그러면 업체별로 운행을 해야 될 상한선을 철폐하겠다는 방향하고는 어떻게 맞추어졌는지, 왜 상한선을 철폐했는데 74대만 감축될 수밖에 없는지, 실제로 운행을 못하고 있는 차량도 800대가 넘는 것으로 보여진다면 적어도 이 정도의 비율은 조정을 서울시가 해낼 수 있어야 되는 것이 아닌가 이런 부분에서 좀 이해가 안 됩니다.

그리고 이 부분은 오히려 방치하는 것이 아니냐, 말로는 이것을 대폭감축하고 상한선을 철폐하겠다고 하지만 실제로는 아주 1%에도 미치지 못하는 소규모 감축만을 하고, 나머지 부분은 방치하는 그러한 정책이라고 보여져서 이 부분에 대한 해명을 요구하고요.

그리고 50km 이상의 장거리 노선이 있는데 92개 노선 중에서 63개 노선은 그대로 또 존재를 시킨다고 했어요. 그러면 노선조정에 있어서 물론 굴곡노선을 직선으로 펴고 이런 긍정적인 노선개편이 상당히 많이 있지만 지나치게 긴 장거리 노선에 있어서는 사실상 거의 1/3 정도밖에 손을 대고 있지 않다는 것이지요.

그러면 원래 목소리는 거창하고 굉장한 개혁을 이루는 것처럼 장거리노선에 있어서의 문제를 강하게 제기했었는데 실제로 여기서 제출하고있는 자료에 의하면 63개 노선이나 그대로 존치시키는, 50km 이상의 장거리 노선의 아주 작은 부분만 손을 대고 있다는 것입니다. 물론 여러 가지 이유들은

들고 있지만 그렇다면 왜 이러한 노선들에 있어서 정확하게 개편에 직접적으로 개입을 하지 않는가, 하려는 의지가 별로 없었던 것이 아닌가 이 정도라면, 적어도 한 50km 이상 중에서 10개 정도나 또는 5개는 정말 불가피하기 때문에 이러한 이유로 아무도 차가 가지 않는다든지 이런 이유로 해서 불가피하다는 것은 인정될 수 있지만 2/3 이상이 그대로 존치되고 나머지만 소폭 조정된다라는 것들은 설득력이 없다고 생각합니다.

그리고 지금 전체노선의 배차간격이 노선을 조정하고 또 개편을 한다면 평균 배차간격이 줄어들어야 된다고 생각합니다. 그런데 실제 전체 버스운행대수는 0.8%밖에 줄어들지 않았는데 배차간격은 오히려 6.3분에서 7분으로 늘어났습니다.

그러면 이런 부분은 시민들이 버스가 빨리 빨리 오고, 또 지금보다 훨씬 더 편리해지기 바라고, 정시성도 확보되기를 바라고, 그것이 개혁이라고 생각할텐데 배차간격이 더 증가되는 부분으로 노선이 조정되고, 또 차량운행의 폭도 조정되었다 라는 것은 납득하기 어렵지 않겠느냐, 차량이 굉장히 많이 줄었다, 지금보다 8,725대보다 거의 수익성도 없고 이용승객도 너무 낮기 때문에 이렇게 짧게 줄였기 때문에 배차간격이 늘었다면 이해가 될 수 있지만 차량대수는 거의 줄어들지 않았는데 배차간격은 오히려 더 늘어났다고 한다면 그 부분 역시 이해하기가 어렵다고 봅니다. 그래서 이 부분에 대한 해명도 좀 해 주셨으면 좋겠어요.

그리고 과밀노선 문제인데 1일 대당 40만원 이상인 9개 노선에 대해서 증차운행 등에 대한 조치를 취했다고 하는데 그러면 실제 기사부족 등으로 운행을 못할 것으로 예상되는 차

량들이 885대가 있는데 이러한 차량들의 대수를 좀 과밀노선에 집중적으로 가계끔 해서 과밀노선 부분에 있어서는 배차간격을 훨씬 더 줄이는 그러한 정책을 펴는 것은 어떻게 조치를 할 생각인지 그 부분에 대해서 답변을 바라고. 아까 다른 委員님께서도 공동배차제나 노선입찰제 부분을 얘기했는데 방향은 企劃團長님께서 제시한 방향이 어느 정도의 타당성은 있다고 생각합니다. 그런데 99년 초에 가서야 물론 공영차고지문제 때문에 지금 당장 공동배차제의 바람직한 면이 많지만 차고지를 확보하지 못한 상태에서는 실시하기가 어렵다고 보는 면도 일면 타당한 면이 있는데 한편으로 보면 공동차고지가 일시에 각 권역별로 확보될 가능성이 있느냐 이 말입니다. 그것이 언제나 가능하게 될 것이냐 이 말입니다.

지금 한 군데 확보하는 것도 그린벨트 문제로 해서 은평권역 같은 경우에 지금 거의 추진이 몇 년 동안 안 되다시피하고 있는데 8,000대 이상의, 물론 버스규모를 점점 축소해 나간다고 할지라도 몇 천대의 버스차고지를 확보하게끔 하려면 또 몇 년간이 걸릴 가능성이 있다고 봐요. 그렇기 때문에 오히려 한두 군데 공영차고지가 확보된다면 실시를 하면서 점차 확대해 나가는 방안이, 지금 현재의 사유지 소규모의 차고지들도 활용할 수 있는 한 최대한 활용하면서 공영차고지를 점차적으로 확대해 가면서 공동배차제를 실시해 나가는 그러한 방향으로 가야 되지 않는가, 물론 노선입찰제와 공동배차제 부분을 좀더 신중하게 선택을 해야될 부분이기도 합니다만.

그러면 지금 99년초에 과연 이것이 실현된다는 가능성은 얼마나 있는가 그 답변을 듣고 싶어요. 차고지 확보가 과연 얼마나 될 수 있다고 보기 때문에 99년 초에 가서, 99년이래

봐야 1년 반 남은 것인데 1년반 후에 과연 이런 부분들이 실제로 추진될 수 있겠는가, 그리고 1년 반 후면 이미 이것을 입안했던 당사자들은 거의 다른 부처에 가 있다든지, 서울시가 작년에 세웠던 5·13 교통종합대책도 지금 연속성이 없어서 책임자들이 바뀌니까 거의 변질되고 그 내용이 거의 삭제되어버려서 다시 정책이 입안되었는데 1년도 안 되었는 데도 이렇게 되었는 데 1년 반 후에 가서 이 부분이 과연 실현가능성이 있느냐 이 말입니다. 그리고 서울시 정책의 연속성이나 일관성이 지금까지 있었느냐 말입니다. 이런 면에서는 정말 이것이 탁상공론이 될 수 있고, 말로만 방향이지 실현가능성이 없는 그냥 정책만 내세우는, 바람직함에도 불구하고 실제 의지와 사명감을 가지고 이런 부분을 준비하고 계획했던 사람들이 다 떠나고 나면 누가 이것을 책임지고 하겠는가, 그 다음에 기존 업체들의 반발도 분명히 예상될 텐데 이런 것을 누가 어떻게 제어해서 하겠다는 것인지, 이것이 그냥 방향만 제시하고 오히려 더 무책임하게 그냥 손놓고 나갈 우려는 없는지 그 부분에 대해서 답변을 요합니다.

이상입니다.

○委員長代理 安秉昭; 수고하셨습니다.

집행부 답변해 주십시오.

○버스改善企劃團長 金相敦; 답변드리겠습니다.

우선, 우리가 버스개혁 대책을 추진하는데 있어서 저희가 서비스 수준의 목표를 2001년까지 하고 있기 때문에 2001년까지 7,040억이 들어가는 것으로 이렇게 계획을 일단 세워 놓았습니다. 돈이 물론 많이 들어갑니다. 많이 들어가는데 서비스를 이렇게 끌어올리기 위해서는 물론 투자가 들어갑니다. 투자가 들어가는데 만일에 이것을 市에서 이런 필요한 부

분에 대해서 투자가 안 된다면 결국 민간이 서비스를 개선하려고 거기 들어가는 비용을 커버하기 위해서는 요금을 그만큼 올려주어야 됩니다.

그래서 요금을 그만큼 안 올려주는 대신에 市에서 이만한 재원을 사실상 시내버스라고 하는 것이 서비스의 주체는 민간이 아니고 공공부문입니다. 선진국의 예를 꼭 들 것도 없이 서비스의 공급의 주체는 공공부문이라고 보기 때문에 필요한 부분에 대해서는 시비 투자가 이루어져야되고, 또 그것이 없이는 서비스 수준을 달성한다는 것이 힘들고, 또 서비스 수준을 굳이 민간쪽에만 맡긴다고 한다면 그것을 요금으로 커버해주지 않으면 불가능하다 이렇게 판단이 됩니다.

그 다음에 작년도에 버스비리사고 이후에 물론 버스정책 전반에 대해서 시민의 불신이 상당히 큰 것으로 알고 있습니다. 그렇기 때문에 저희市에서는 오히려 그런 사고를 전화위복의 계기로 삼아서 차제에 버스문제를 해결하고자, 또 어떻게 따지면 그런 사고가 안 났으면 이런 버스개혁에 대해서 강력하게 밀지도 못할 것입니다. 지금 저희는 그것을 빌미로 해서 업체의 엄청난 반발을 오히려 누르고 있는 상태입니다.

그리고 이번 버스개혁 대책에 대해서는 앞으로 다각적인 홍보, 또 집중적인 홍보를 통해서 시민의 이해가 부족한 부분에 대해서는 신뢰가 회복될 수 있도록 충분한 홍보노력을 다해 가겠다 라고 하는 것을 말씀드립니다.

그 다음에 버스개혁대책을 마련하는데 있어서 경영평가라든지 업체의 자산평가 이런 것이 심도 있게 되지 못한 상태가 아닌가, 또 어떠한 조사과정이라든지 또 거기에 따른 인원, 인력, 비용 이런 것을 말씀을 해주셨는데 아마 梁委員님께서서는 업체에 대한 경영상태 또 재무상태 이런 것을 염두에

두고 하신 것으로 알고 있습니다.

그래서 저희가 작년 12월부터 시작된 버스요금 검증작업과 관련해서 89개 업체 중에서 40개 업체에 대해서는 2개의 정부공인 원가계산기관을 통해서 40개 업체에 대해서는 원가분석과 경영분석을 해 놓았습니다, 금년 지난 5월까지 그것을 마쳤기 때문에. 마침 그 자료가 있기 때문에 그 자료를 기초로 해서 이 부분에 대해서 연구를 했고, 아까 말씀드린 것처럼 경영합리화방안이라든지 또 그것과 관련되어서 경영표준모델, 그 다음에 표준원가제, 또 버스산업의 구조조정과 관련되는 대책 부분은 나머지 49개에 대해서도 이와 똑같은 원가분석과 경영분석을 거쳐야 됩니다.

그래서 그것은 하반기에 저희가 예산을 확보해서 용역을 주어서 나머지 49개 업체에 대해서는 마저 해서 이 모델이라든지 또는 제도를 보완하려고 하는 것입니다. 지금 여기 나와 있는 것을.....

○梁敬淑 委員; 49개 업체는 아직 안한 것이지요?

○버스改善企劃團長 金相敦; 아직 안 되었습니다.

○梁敬淑 委員; 그러면 49개 업체는 제외된 상태에서 이 종합대책을 만든 것입니까?

○버스改善企劃團長 金相敦; 종합대책이라고 하는 것은 여기에 나와 있는 모델을, 여기 분명히 나와 있습니다만 49개 업체를 마저 해서 이 모델이나 제도를 보완하겠다고 되어 있습니다. 49개 업체만 한 것을 가지고 그냥 써먹겠다는 얘기가 아닙니다.

○梁敬淑 委員; 앞으로 조사를 철저히 더 해서 49개 업체를 보장해서 구체적인 방안을 마련하겠습니까?

○버스改善企劃團長 金相敦; 그렇습니다. 그 결과를 가지고

보완을 하겠다는 것입니다.

○梁敬淑 委員; 큰 방향은 그래도 똑같은 것 아니에요?

○버스改善企劃團長 金相敦; 방향은 얼마나 달라질지 모르지만 방향이야 크게 달라지겠습니까? 물론 49개 업체를 더 해서 방향이 잘못된 것이 있다면 그것도 바로 잡아야지요.

그 다음에 이번 버스노선이 버스개혁대책의 핵심적인 사항이다라고 하신 지적은 아주 좋은 지적으로 생각이 되어서 저희도 공감을 하고 있습니다.

그리고 50km 이상 되는 장거리 노선에 대해서 저희가 92개 노선인데 92개 노선 중에서 61개를 이번에 조정한 것입니다. 그때 그러면 나머지가 50km 이상이 되는 것이 63개 노선에 남았느냐, 자료에도 내용이 나와있습시다만 그 내역은 이렇습니다.

그러니까 50km 이상 되는 것을 이번에 주 대상으로 삼아서 그 분야에서 사실 61개를 단축했습니다. 그랬는데 50km 이상인 63개가 도로 남아있다 이것입니다. 이것은 왜 남았는고 하니 저희가 노선을 단축했는데도 불구하고 그 노선을 이용하는 이용시민의 수요 때문에, 수요의 분포라든가 이런 것 때문에 잘랐는데도 50km 이상으로 그냥 남아 있게 된 노선이 28개 노선입니다.

이것은 왜 그러냐 하면 예를 들어서 일산이라든지 분당에서 온다든지 이런 위성도시에서 오는 것은 아무리 잘라도, 50km 이상이라고 하는 것은, 편도 50km가 아니고 왕복입니다, 왕복이 기준이기 때문에 아무리 잘라도 50km 이상으로 남아 있을 수밖에 없는 것이 있습니다. 예를 들어서 분당에서 오는 것을 도심으로 출퇴근하는 사람들이 많은데 광화문까지 못 오게 하고, 저쪽 은평구청 어디에 내려놓는다 하면 시민들

이 당장 거기서 내려서 다시 버스를 갈아타면 요금이 2배가 되는데 그 사람들이 불과 몇 명이다 하면 자를 수가 있습니다.

또 하나는 앞으로 2000년도에 가서 우리 계획에 들어 있습니다만 통합요금제 즉, 다시 얘기해서 버스를 몇 번 갈아타든간에 한 번 요금내고 간다 하면 그것은 얼마든지 자를 수가 있습니다. 다만, 환승하는 데 따른 불편이나 시간이 소요되겠지만서도요. 그런데 지금 우리가 그런 제도를 도입하지 못하는 상황에서 OD조사결과 분명히 수요가 있는데 그것을 함부로 자를 수는, 저희들이 여러 가지 고민을 많이 했습니다.

이 부분에 대해서는 특히 여러 차례에 걸쳐서 전문가하고도 협의를 하고 또 버스노선문제에 대해서 많이 아는 사람들, 또 지역실태를 잘 아는區廳의 의견도 듣고, 여러 얘기를 들었습니다만 자를 수 있는 것이 있고 자를 수 없는 것이 있습니다. 그래서 불가피하게 잘랐음에도 불구하고 50km 이상 되는 것이 28개 노선이고, 다음에 우리가 OD조사를 해보니까 승객이 그 노선 구간구간에 골고루 분포되어 있습니다. 이것이 어느 구간에는 집중되어 있다가 어느 구간에서 승객이 없어서 딱 끊어지고, 다음에 다시 거기서부터 승객이 시작된다면 그것은 분명히 노선을 반으로 잘라도 가능합니다. 그런데 골고루 분포돼서 그것을 자를 수 없는 그런 노선이 있습니다.

그리고 이제 자르려면 자를 수 있는데 유사대체 노선이 없습니다. 그러면 거기에다 예를 들어서 다시 버스노선을 신설해 준다면 그럴 바에야 거기서 기존버스를 그냥 가게 하는 것이 낫지, 그 몇 사람을 위해서 다시 대체노선을 집어넣는다고 하면 그것은 또 과밀노선이 돼서 뭘 사람이 없습니다. 그런 문제라든지, 또는 교통체계상 존치가 불가피한 것이 있습

니다. 그런 것이 31개 노선입니다.

다음에 또 하나는 4개 노선은 뭐냐 하면 개편하기 전에는 50km가 안됐는데 이것이 서울시 구간에서 노선이 연장된 것이 아니고 위성도시에서, 위성도시라고 하는 것이 신도시 같은 경우에 분당 같은 경우는 분당 꼭대기에서부터 시작해서 수직적으로 계속 택지개발이 되면서 아파트가 입주해 되고 있습니다.

그러면 그 전에는 주거단지까지만 들어갔는데 한참 내려가서 저쪽에 아파트가 많이 입주돼서 거기에 버스노선이 들어가야 되는데 기왕이면 여기까지 왔던 버스노선을 연장해 줘야지 그렇지 않으면 버스노선이 없어서 난리거든요. 그래서 거기에 불가피하게 연장노선은 서울시 구간내에서 들어간 것이 아니고 시내에서 들어간 것입니다. 시내에서 들어가서 연장을 해주다 보니까 50km가 넘어간 것이 4개 노선, 그래서 63개 노선이 불가피하게 연장이 됐습니다.

그러나 장거리 노선의 평균이 12.3km가 줄어들었습니다. 그리고 이것을 단축함으로 해서 평균적으로 1회 운행시간이 51분이 크게 단축됐습니다.

이런 효과가 있다는 점도 양해를 해 주시기 바랍니다.

다음에 운행대수에 대해서 좋은 지적을 해 주셨습니다. 저희도 이 부분에 대해서 굉장히 고민을 많이 했습니다. 버스노선이 448개에서 339개로 49개가 이번에 줄어드는데 노선이 줄어드는데 비해서 운행대수는 불과 74대밖에 줄지 않습니다.

그것은 왜 그러냐 하면 아까도 말씀드렸습시다만 저희가 이번에 배차간격 문제도 뒤에 지적을 해 주셨는데 배차간격을 8.7분으로 돼 있던 것을 저희가 이 버스노선 개편작업을

본격적으로 들어가기 전에는 2001년도까지 8분 이내로 줄이려고 그랬습니다.

그런데 이번에 작업을 하다 보니까 결국은 배차간격이 시민이 정류장에서 오래 기다리다 보면 결국 있는 시민이 우선 불편할 뿐만 아니라 대중교통으로 끌어들이지 못하고 있는 버스이용자도 승용차나 이런 데로 빠져나가게 됩니다.

그래서 이번에 특히 정시성 확보를 위해서 배차간격을 대폭 줄여야 되겠다 그래서 노선은 줄어들지만 그것에 비례해서 버스대수를 그냥 자를 것이 아니고 배차간격을 최대한 줄여주자, 그러니까 시민이 정류장에서 기다리는 시간을 가능한 짧게 해주자, 그렇게 하다 보니까 8,651대로 버스대수는 크게 많이 안 줄어든 것입니다.

그런데 기사가 현재 약 3,500명이 부족하다 보니까 실제로 기사 부족에 의해서 움직이지 못하는 버스가 약 885대로 될 것으로 판단이 됩니다.

그래서 885대…….

○梁敬淑 委員; 그런 조사는 어떻게 했습니까? 885대가 될 것 같다 라는 그러한 통계가 어떤 방법에 의해서 나왔냐고요.

다음에 6.3분에서 지금 평균 배차간격이 더 늘어나게 됐어요. 결과가 그렇지 않아요. 그러면 더 늘어나게 될 것이라고 추정하는 근거들은 어떤 방식으로 조사했는지, 다음에 885대가 앞으로도 운행이 되지 못할 것이라면 차라리 이것을 조정을 해야 된다 이것입니다. 없애든지 아니면 다른 과밀노선에 더 많이 가져가게끔 하든지, 그런 것들이 없고 그냥 885대가 운행이 못되고 남아 있을 것이다, 남겨 두는 것을 그냥 인정하는 것 아니에요. 다음에 그 조사한 방식과 근거는 어떻게 해서 산출이 됐냐 이것이죠.

○버스改善企劃團長 金相敦; 설명을 드리겠습니다.

기사가 부족하고 그것으로 인해서 버스운행이 안 되는 것은 우리가 진작에 다 조사를 해 봤었습니다. 정류장 조사도 해봤고.....

○梁敬淑 委員; 누가 했어요? 서울시 자체 공무원들이, 交通管理室 공무원들이 직접 나서서요?

○버스改善企劃團長 金相敦; 네, 그렇습니다. OD조사까지도 우리가 직접하지 않았습니까? 그것이 용역을 주면 8.9억원 들어가는 것인데 우리가 1억 2,000만원 들여서 공무원들을 동원해서 직접 한 것입니다.

○梁敬淑 委員; 그것이 언제입니까, 자체 OD조사 한 것이?

○버스改善企劃團長 金相敦; OD조사가 5월 12일부터 16일까지 나흘 동안 했습니다.

○梁敬淑 委員; 몇 명이나 동원해서 했나요?

○버스改善企劃團長 金相敦; 한 600명, 연인원으로 따지니까 2,400명 되겠죠. 거기다가 컴퓨터 자료 입력하는 요원, 전부 다 하면 근 2,500명이 될 것입니다.

그러니까 기사부족으로 인한 것은 어차피 기사가 한꺼번에 생기는 것은 아닙니다. 그래서 기사확보대책 해서 지난번에 보고드렸지만 우리가 향후 3개년간 3,500명의 기사가 부족한데 대해서 내년초에 1,000명, 후년초에 1,000명, 다음 해에 300명 해서 2,300명을 시립기능대학의 단기양성 과정을 통해서 기사를 확보를 하겠다 이런 계획을 세워놓고, 당장 기사가 부족한 것이야 그것은 어떻게 방법이 없는 것이죠.

그래서 이 기사부족으로 인해 차량이 못 움직이는 것, 이것은 차량 1대당 2.44명의 기사가 필요한데 현재는 2명밖에 안 됩니다. 그래서 그 비율대로 기사를 버스에 투입했을 적에 평

균 배차간격이 얼마로 되겠느냐, 지금 우리가 노선개편에서 조정하는 것은 배차간격이 6.3분인데 이 3,500명의 기사가 부족함으로 해서, 다시 얘기하면 885대의 차가 못 뛴으로 해서 배차간격이 늘어지는 것이 0.7분입니다.

그것은 전문직이 각자 자기가 같은 노선에 대해서 현재 기사가 몇 명이고 또 기사가 얼마나 부족하고, 그래서 현재 기사가 다 들어갔을 적에 배차간격, 안 들어갔을 때 배차간격을 다 내놔서 전체노선을 합쳐서 평균을 낸 것입니다. 그런 방식으로 낸 것입니다.

다음에 배차간격이 아까 6.3분에서 7분이 되는 것은 배차간격이 거꾸로 늘어진 것이 아니냐, 이렇게 말씀을 하셨는데 7분이라고 하는 것은 개편한 결과 배차간격이 6.3분이 됐는데 기사가 부족하기 때문에 못 뛰는 차량으로 인해서 실질적으로 배차간격에 0.7분의 영향을 미쳐서 7분이 된다는 것이지 개편 전의 6.3분이 7분으로 된다는 것은 아닙니다. 개편 전에는 8.7분입니다.

○梁敬淑 委員; 그것이 오해를 할 수 있겠어요, 이 부분은.

○버스改善企劃團長 金相敦; 그러니까 그 부분에 대해서는 설명을 잘 하도록 하겠습니다.

○梁敬淑 委員; 내용을 조금 수정하든지 해서, 그것을 딱 볼 때는 그렇게 이해될 소지가 있거든요. 그 부분은 참고하세요.

○버스改善企劃團長 金相敦; 네, 알겠습니다.

다음에 혼잡도가 과밀한 노선, 서비스 수준이 F, 다시 얘기하면 혼잡도가 126% 이상이 F입니다. 그리고 1일 대당 수입금으로 따져서 40만원 이상이 되는 노선에 대해서는 과밀노선으로 해서, 이것은 쉽게 얘기해서 시민들이 너무 비좁게, 말하자면 너무 과밀하게 타서 차가 더 들어가야 되는데 안

놓고 있다는 얘기죠.

그래서 거기에 대해서는 우리가 9개 노선에 대해선 증차를 한다든지 또는 다른 대체노선을 투입해서 이번에 전부 다 혼잡도를 떨어뜨리고 40만원 정도에서 초과하지 않도록 했습니다. 그래서 그 내역은 증차만 한 것이 아니고 아까도 보고 드렸습시다만 9개 노선 중에서 4개 노선은 운행대수를 약 46%를 증차를 했습니다. 다음에 2개 노선은 경유지 구간에 다른 노선을 더 투입을 했습니다. 다음에 3개 노선은 경유지를 변경해서 과밀노선을 해소토록 한 것입니다.

○梁敬淑 委員; 그러면 소유대수 하한선은 없애는 것을 전제로 했습니까?

○버스改善企劃團長 金相敦; 하한선이라고 하는 것이 뭐니까?

○梁敬淑 委員; 그러니까 한 업체가 70대를 가져야 된든지 50대를 가져야 된든지 지금 현재는 그런 것이 있는 것 아니에요. 그것을 없애는 것을 전제로 해서.....

○버스改善企劃團長 金相敦; 대수를 없애려면 법이 바뀌어야 돼요. 지금 현재는 그것이 아니죠.

○梁敬淑 委員; 그것은 추진방향으로만 놓고 한 것이에요.

○버스改善企劃團長 金相敦; 법이 바뀌어야 하니까 법령개정 사항이기 때문에.....

○梁敬淑 委員; 그러니까 법을 추진하겠다 라는 방향만 놓고 그것을 전제하지는 않았다는 것이죠. 그래서 74대밖에 못 줄였다는 것입니까?

○버스改善企劃團長 金相敦; 아니, 그런 얘기가 아닙니다. 74대라고 하는 것은 현재 총 8,725대인데 버스를 이번에 전면적으로 개편하고 총 서울시내 버스대수가 몇 대나 되느냐 하니까 거기서 8,725대에서 74대가 줄어들었다는 그 뜻입니다.

다음에 공동배차제와 관련해서 공영차고지 확보문제에 대해서 걱정을 많이 해 주셨습니다. 그런데 사실 저희도 공영차고지 때문에 상당히 골머리를 앓고 있고 또 建交部하고도 항상 다툼을 하고 있는 사항 중에 하나입니다.

공영차고지라고 하는 것이 사실 저희가 대규모로 권역별로 수용할 수 있는 공영차고지를 건설하다 보니까 지금 부지를 물색해 놓은 것이 최고 8,000평에서 크기는 2만 5,000평까지 이렇게 되어 있습니다. 그러다 보니까 그만한 땅이 나올 수 있고 또 저희가 적은 예산을 들여서 확보할 수 있는 데는 사실상 그린벨트밖에 없습니다.

그러다 보니까 建交部에서 그린벨트의 훼손문제와 관련해서 원래는 이것이 공영차고지 목적으로 그린벨트 자체도 행위허가가 안 되도록 돼 있던 것인데 서울시가 강력하게 90년부터 요청을 해서 93년도에 도시계획시설에 관한 규칙에 그린벨트에 공영차고지가, 그것도 지방자치단체가 설치해서 운영하는 경우에만 가능하다, 이렇게 단서를 달아서, 물론 민간에 임대는 할 수 있는 것이죠, 그렇게 해서 규칙이 개정돼서 계속 그 동안에 지금까지 4년이 됐는데 이 문제 가지고 싸워 오다가 상반기에 建交部에서 일단 내부적으로 방침이 섰습니다.

그래서 恩平區에 대해서는 우선 해주고 나머지도 해주는데 한꺼번에 다 못해주니까 단계별로 해주겠다, 이렇게 내부적으로 우리 서울시하고 협의는 물론 돼 있습니다만 그것도 과연 저희가 바라는 그런 시기에 맞춰서 해줄 것인지, 다음에 또 하나는 우리가 요청한 규모대로 할 것인지, 아니면 그것을 축소해서 할 것인지, 그것은 솔직해 말씀드려서 저희도 그것은 建交部 권한사항이기 때문에 자신은 없습니다. 그러나.....

○梁敬淑 委員; 그러면 99년에 공동배차제나 노선입찰제를 검토한다는 것이 실효성이 없는 것 아니에요. 그것은 99년은 어떻게 해서 잡았습니까?

○버스改善企劃團長 金相敦; 공영차고지가 확보가 전제가 되어야 하기 때문에 이제까지는 사실 버스문제에 대해서 부분적으로 밖에는 개선대책이 접근이 안 됐지 않습니까?

이번에는 종합적으로 해서 버스문제에 대해서 개혁차원에서 한번 해보자는 것이니까 이것이 政府하고 협의하는 과정에서, 또 이것이 지난번에도 말씀을 드렸습시다만 결국 政府가 안 도와주면 여기서 할 수 있는 것이 사실은 없습니다, 솔직한 얘기로. 法 고쳐줘야 되고, 승 고쳐줘야 되고, 다음에 시행규칙 고쳐줘야 되는데 또 세제지원이나 또 일부 금융지원이라든지 이런 것은 政府에서 법을 고쳐서 지원해 줘야 될 사항입니다.

그래서 이 문제는 결국은 서울시가 建交部라든지 또는 財政經濟院을 상대로 해서 1대1로 하면 백전백패하게 되어 있습니다, 이것은. 그렇다면 어떻게 해야 되느냐, 제 생각에는 그렇습니다. 제 생각에는 대책안을 확정해서 결국은 市長님의 정치적인 것에 달린 문제인데 이것을 中央政府와 그야말로 범정부 차원에서 협조를 할 수 있도록 이러한 협의기구를 만들어야 됩니다.

예를 들어서 總理를 위원장으로 하는 대도시버스교통개선 위원회를 만들어서 거기에 建交部, 內務, 財政經濟院, 環境部라든지 이런 關係長官과서울市長이 위원으로 들어가는 그런 위원회를 만들어서 總理가 총대를 매고 너희 部處에서는 언제까지 무엇을 어떻게 바꿔라, 서울시에서 어떠한 조치를 하라, 이렇게 해서 범정부 차원의 기구가 마련되어야 될 것으로

보고, 저희는 이것이 충분히 가능하리라고 봅니다. 왜냐하면 하루에 전국적으로 따질 적에 1일 교통인구의 47.3%가 시내 버스를 이용하는 것입니다. 서울은 지하철이 있기 때문에 지하철의 수송분담이 많지만 인구 30만 이상의 도시를 따졌을 때 47.3%의 국민이 시내버스를 이용합니다. 그러면 국민의 거의 절반이 이용하는 시내버스를 개혁해서 편리하게 해주겠다는데 政府가 반대할 리가 있겠습니까? 만일에 반대한다면 그것은 서울시가 강력하게 치고 나가야지요. 그래서 이것은 이제까지 部處와 1대1로 붙어서 이것 해 주시오, 저것 해 주시오 이렇게 부분적으로 나갔으니까 공영차고지 문제 같은 것도 잘 안 됐지만 이제 그야말로 세트로 해서 政府를 설득한다면 이런 문제도 저희가 계획을 세우고 있고, 시행시기를 잡고 있는 것이 가능하도록 政府도 지원해주지 않을까 생각을 하고 있습니다.

○梁敬淑 委員; 다른 地自體하고도 협력이 됩니까? 그러니까 다른 廣域地方自治團體나 基礎自治團體와도 협력을 해서 建交部에다가 그런 것을 요청하면 더 빠를 것 아닙니까, 압력도 더 세고.

○버스改善企劃團長 金相敦; 이렇게 보시면 될 것 같습니다. 서울시가 이번에 버스개혁대책을 통해서 그야말로 시민에게 편리한 버스가 됐다면 다른 도시에서도 따라오게 되어 있습니다, 전국적으로 영향을 미치는 것인데. 현재는 다른 市·道에서는 이런 것이 있는지도 모르지요.

○梁敬淑 委員; 大田 같은 데서도 建交部에 계속 요구를 했는데도 안 돼서 자기들은 그냥 그린벨트를 직접 大田 조합에서 점유를 해 버렸습니다. 그래서 미리 해 버렸더니 나가라고 쫓아버릴 수도 없고 인정할 수도 없는 그런 상태라고 합니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 불법으로요?

○梁敬淑 委員; 네.

○버스改善企劃團長 金相敦; 정 안 되면 서울市도 그런 방안을 검토해보겠습니다.

○梁敬淑 委員; 서울市도 그런 식으로 치고 나가든지, 혼자 힘으로 안되면 다른 적어도 최소한 廣域地方自治團體協議會를 구성해서, 協議會있지요?

○버스改善企劃團長 金相敦; 네, 있습니다.

○梁敬淑 委員; 그러니까 그렇게 해서 이것을 地方自治團體가 中央政府에 대해 공동으로 대응할 경우에 지금 3·4년씩 늦어지고 반영을 안 해주는 기간을 단축시킬 수 있다는 것입니다.

○버스改善企劃團長 金相敦; 네, 그런 방안도 같이 검토를 하겠습니다.

(安秉昭 幹事, 金永春 委員長과 司會交代)

○委員長 金永春; 답변 다 끝났습니까? 委員님 여러분들에게 양해의 말씀을 구하겠습니다. 원래 2시부터는 지난번 交通管理室 현안업무보고에 대한 질의답변을 받도록 되어 있었는데 오전에 버스개선 종합대책의 후반 부분에 대한 보고를 받고 2시에 질의응답을 하다 보니까 순연이 되어서 4시에 정해져 있는 地下鐵公社 업무보고를 받는 문제가 상당히 어렵게 되어 있습니다. 지금 地下鐵公社쪽에서도 와서 기다리고 있고 해서 회의를 진행하는 委員長의 입장에서는 대단히 마음이 쫓깁니다.

그래서 委員님들께서 양해를 해 주신다면 간단하게 마무리를 했으면 좋겠는데요. 질의하실 부분이 있으면 간단하게 부탁을 드리겠습니다.

○李聲九 委員; 공영차고지가 확보된 곳이 어디예요?

○버스改善企劃團長 金相敦; 지금 공영차고지가 확보된 곳은 없습니다.

○李聲九 委員; 아직 한 군데도 없습니까? 됐으면 차제에 노선입찰제를 시행해 봤으면 좋겠다고 말씀을 드리려고 했는데 한 군데도 없다니까 나중에 여건이 될 때 이야기를 드리겠습니다.

○金亨吉 委員; 자료요구 하나 하겠습니다. 7페이지에 보면 공영버스 운영에 대해서 都市鐵道公社로 이야기가 되어 있는데 왜 都市鐵道公社로지정을 했고, 배경은 무엇인지 사무실로 팩스로 해서 보내 주시기 바랍니다. 地下鐵公社 같은 데는 2·30년의 역사가 있는데도 왜 배제가 되었는가, 또 都市鐵道公社로 가면서 어떤 장점이 있었는가, 그 다음에 都市鐵道公社로 만약에 관리를 시킨다면 어떤 市의 통제권한 때문에 그런 것인지, 구체적으로 都市鐵道公社로 내정되어 있는 배경·원인·사유를 팩스로 보내 주세요, 여기서 답을 하려고 하면 시간이 가니까.

왜냐하면 이 문제가 다음에 조례에서 논의가 될지도 모르기 때문에 구체적으로 이 사항을 알고자 합니다.

○委員長 金永春; 그 자료는 가지고 있는 것 중에 있지 않습니까? 전반기 보고할 때 나온 것으로 아는데 그것 바로 보여드리고요. 더 이상 질의하실 委員 안 계십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

더 이상 질의하실 委員이 안 계시면 원만한 회의를 진행하기 위해서 질의답변은 종결하도록 하겠습니다.

그리고 잠시 정회를 해서 회의운영에 관한 간담회를 잠깐 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(議事棒 3打)

(16時 06分 會議中止)

(17時 07分 繼續開議)

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

(議事棒 3打)

의사일정 제1항 交通管理室所管 당면현안보고 중 버스개선 종합대책에 대한 질의응답까지를 마쳤습니다. 그리고 이어서 지난 常任委員會에서 업무보고만 받고 이어서 질의응답을 하지 않았습시다만, 오늘 버스개선종합대책에 관한 문제에 대해서 장시간에 걸쳐서 委員님들과 토론을 했기 때문에 업무보고에 대한 질의응답은 생략을 하고, 오늘 의사일정 제1항 交通管理室所管 현안업무보고의 건은 마치도록 하겠습니다.

오늘 회의에 협조해 주신 委員님, 그리고 交通管理室長과 버스改善企劃團長을 비롯한 關係公務員 여러분, 수고 많이 하셨습니다.

이상으로 交通管理室所管 회의를 모두 마치겠습니다.

정회를 선포합니다.

(議事棒 3打)

(17時 08分 會議中止)

(17時 11分 繼續開議)

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

(議事棒 3打)

2. 地下鐵公社所管懸案報告의件

(17時 12分)

○委員長 金永春; 그러면 의사일정 제2항 地下鐵公社所管 현안 보고의 건을 상정합니다.

(議事棒 3打)

地下鐵公社 社長 나오셔서 당면현안보고의 건을 상정하시기 전에 간부소개만 하시고, 그 다음에 이어서 진행하도록 하겠습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 委員長님, 간부소개 전에 委員님들께 제가 꼭 인사를 드려야 될 대목이 있기 때문에 말씀을 드리고자 합니다.

첫째는 저희들이 어렵게 당면했던 금년도 賃·團協이 委員님들께서 직·간접으로 도와주신 덕택에 무사히 마쳤습니다. 그 점 이 자리를 빌어서 대단히 감사하다는 말씀을 드려야 되겠고요.

또 한 가지는 정말로 속죄하는 마음으로 이 자리에서 용서를 구해야될 그런 대목이 있습니다. 잘 아시는 것처럼 市廳 1호선·2호선역에서 화재를 일으켜서 정말 委員님들에게 뭐라고 속죄의 말씀을 드려야 될지 모르겠습니다. 이런 면에서 이제 화합된 노사 분위기를 살려서 앞으로 우리 노사는 정말로 화합된 분위기가 지속될 수 있도록 최선을 다해야 되겠다는 다짐을 하면서, 또 이번 화재로 인해서 우리 직원들이 정말로 심기일전하는, 그야말로 시민들에게 진실로 책임지는 자세로 안전을 더욱더 다져야 되겠다 하는 속죄의 말씀을 드리면서 간부소개를 올리겠습니다. 죄송스럽습니다.

(幹部紹介:監事 李永宰, 總務理事 張榮錫, 管理理事 林判鎬, 運營理事 成震鎬, 技術理事 辛正夫)

다시 한 번 대단히 죄송스럽게 느끼면서 업무보고를 드리도록 하겠습니다.

○委員長 金永春; 방금 전에 金亨吉 委員께서 의사진행발언 신청을 하셨습니다. 발언해 주세요.

○金亨吉 委員; 金亨吉 委員입니다.

지금 地下鐵公社가 사실은 不實 公社로서 엄청난 적자를 감수하면서 천백만 시민의 교통에 기여를 하는 것에 대해서는 또 감사를 드리면서, 이번에 97년도 임금협상에서 4월 23일부터 13차례 본교섭, 또 12차례의 실무교섭 이래서 사실은 7월 9일 파업에 들어가느냐 마느냐, 또 천백만 시민의 발을 묶느냐 이런 극한적인 상황에서 시민연대단체들도 이 문제를 촉구를 하였고 또 社長 이하 경영진이 끈질기게 노사가 참가하면서 같이 머리를 맞대고 지혜롭게 해결되어서 깊이 감사와 노고에 치하를 드립니다.

아울러서 또 地下鐵公社 자체에 다소 어떤 분규가 생겨서 5시 이후에 지금 현재 협상테이블에 가야 되는 입장이기 때문에 우리가 이 점을 충분히 감안해서 여러 委員님들이 이해를 해 주신다면 업무보고로 같음을 했으면 하는 것을 제안합니다.

이상입니다.

(「좋습니다」 하는 委員 있음)

○委員長 金永春; 다른 의견 없으십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

그러면 업무보고는 서면으로 대체하는 것으로 하겠습니다.

.....

(參照)

지하철공사 현안보고

(뒤에 실음)

.....

○委員長 金永春; 그 다음에 업무보고에 대한 질의 답변은 어떻게 하시겠습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 委員長님, 제가 서면답변으로 갈음하는 것 외에 당면하고 있는 賃·團協에 관한 사항을 조금 설명을 드리는 것이 좋지 않나, 이렇게 생각을 합니다.

○委員長 金永春; 네, 그렇게 하십시오.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 12페이지에 나와 있습니다만 나와 있는 사항은 참고로 하시고 지난번에 타결을 하면서 저희들이 勞使間의 화합측면에서 지금 당면과제로 되어 있는 해고자 원복직 문제하고 그리고 손해배상청구 등 지난번 6.24 과업에 관련된 현안문제는 賃·團協 사항이 아니니까 별도의 장에서 논하기로 이렇게 결정을 했습니다. 그래서 지난 14일 賃·團協 끝내고 난 후에 14일 다시 임시노사협의회를 열어 이 문제를 지금 논의를 하는 과정에 勞使間의 의견이 조금 맞지 않는 분야가 있어서 이틀간 실무회의 겸해서 죽 하다가 오늘 지금 여기 회의를 마치면 돌아가서 지금 시간은 6시 정도부터라도 협의회를 열어 타결해야 되겠다 하는 그런 생각으로 지금 진행시키고 있습니다.

대목이 무슨 대목이나 하면 당초에 저희들이 임금협상 할 때 그때 대충 우리가 심도있게 논의되었던 대목이 금년도 안에 집행유예 기간이 끝나는 해고자들에 대해서 복직을 검토한다, 이렇게 협의되어서 진행을 시켰는데 저희들 생각은 대단히 외람된 얘기입니다만 우선 집행유예기간이 되는 분들 중에서도 그때 어느 정도의 책임을 가지느냐 하는 그런 문제를 개별적으로 좀 논의를 하자, 이렇게 되었습니다. 그러나 실제 논의를 해 보니까 그런 사항들이 구체적으로 논의될 그런 사항이 아니기 때문에 다시 우리 실무적인 협의를 해서

이 문제를 원만히 논의를 해서 타결하는 것이 바람직하다, 이런 협의가 되어서 오늘 오후에 다시 협의회를 열어서 이 문제를 타결을 할 그런 생각을 가지고 있습니다.

그래서 위원님들 성원해 주신 데 힘입어서 별일 없이 타결될 수 있도록 최선을 다해서 저희들 생각으로는 오늘 가면 금일중으로 이 문제가 타결되는 방향으로 그렇게 추진할 생각을 가지고 있다 하는 사항을 우선 위원님들에게 참고로 말씀드릴 것입니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 질의하실 위원님 계신가요?

朴謙洙 위원님.

○朴謙洙 委員; 朴謙洙 委員입니다.

우선 우리 시민들의 발을 묶지 않는 그런 입장에서 이번에 노사가 원만한 타결을 본 것에 대해서 우선 社長の 노고를 진심으로 치하를 드립니다.

그런데 저희 交通委員會에서도 상당한 관심을 즉 갖고 趙淳 市長을 비롯해서 副市長, 또 우리 社長, 여러 관계자들한테 시민의 발만은 묶어서는 안 된다, 이렇게 해서 서로가 양보해서 좋은 결론을 맺기를 사실 굉장히 바랬었습니다. 바라는 대로 되었는데 지금 현재 地下鐵公社의 입장에서 당시에 타결 분위기가 노사간의 신뢰문제에 있어서 그대로 되어 있는지 상당히 의문을 갖지 않을 수가 없습니다. 실제 많은 부분에 있어서 재량권을 가지고 市長으로부터 어느 누구도 어떤 분위기도 地下鐵公社 노사타협 타결현장에 있는 분위기를 뛰어넘을 수 없다, 하는 그런 市長의 절대적인 지지가 있었음에도 불구하고 지금 현재 타결된 뒤에 오늘에 있어서 노조집행부가 다시 농성에 들어가고 있는 그런 입장에 대해서는 무

엇인가 社長이 지금 그 뒤의 대처를 잘못 하고 있지 않느냐 하는 생각이 듭니다.

이른테면 노조의 입장에서는 이번에 많은 것을 양보했다고 봅니다. 당시의 절박한 심정, 예전의 노조입장 같으면 당장 그때 당시에 社長을 믿지 못한다면 그때 당시에 결론을 내렸으리라고 봅니다. 그러나 社長을 믿고 노조도 노조 나름대로 고민을 많이 했고 社長도 노조를 믿었기 때문에 그런 타결이 있었으리라고 보는데 지금 현재 입장에서는 그런 것이 상당히 멀어져 가는 것이 아닌가, 혹시 타결이 되고 나서 타결된 분위기가 이완되어서 임시방편으로 넘어가는 그런 점이 아닌가 하는 생각도 들어갑니다. 우선 여기에 대해서 심경을 피력해 주시고 제가 다시 한 번 질의하겠습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 답변드리겠습니다.

지금 委員님이 말씀하신 것처럼 우선 타결이 되었으니까 그 다음 문제는 좀 다른 시각에서 느긋한 것 아니냐 하는 그런 시각인 것 같습니다만 절대 그렇지 않습니다. 이번에 해고자 문제를 푸는 시각의 차이 여기에 조금 견해 차이가 있다 이렇게 봅니다. 단적으로 말씀드리면 제가 생각하는 입장은 문제가 일어났을 때 그 문제에 참여한 분들의 책임성이라든가 이런 것을 따져서 차라리 주동적으로 참여 안한 분들 먼저 해고문제가 풀리고 그리고 주도했던 분들은 책임상 나중에 풀리는 것이 맞지 않느냐 하는 것이 저의 생각이고, 노조에서의 생각은 이미 집행유예가 끝났으면 동일하게 보아서 동일하게 처리하는 것이 맞지 않느냐, 그 견해의 차이지 전혀 다른 차이가 없다는 것을 우선 말씀드리고.

우리가 임금협상을 이번에 풀면서 일부에서 노조가 전적으로 양보하고 회사에 득을 보고 이렇다 하는, 기자들도 저에게

그런 질문했습니다만 절대 그렇지 않고 서로가 서로의 입장에서 상승하는 그런 쪽의 입장에서 저는 생각하고 있습니다. 노조도 노조 나름대로 어떤 입장에서 평가하는 분야가 있고 또 회사는 회사 나름대로 평가하는 분야가 있어서 그것이 투합되기 때문에 합의점을 도출했다, 이렇게 생각하고 있습니다.

그렇기 때문에 위원님 말씀하시는 것처럼 절대로 그렇지 않다는 말씀을 다시 한 번 강조해서 말씀드립니다.

○朴謙洙 委員; 지난번에 저희가 市長團하고 간담회 장소에서도 문제가 되었습니다만 합리적인 노사집행부에 대해서 적극적으로 이런 분위기를 깨려고 하는 그런 부분이 있지 않느냐, 그런 우려를 상당히 갖게 합니다, 작금의 사태가. 지금 노조가 다시 농성을 하고 이것이 결코 시민을 위해서 바람직하지 않습니다. 여기에 대해서 저희 委員會에서 수 차례 이틀테면 交通委員會 常任委員會가 열릴 때마다 항상 그런 점을 강조했습니다. 다행히 그런 점이 노사 양측에 전달이 되었는지 모르지만 지금 현재는 3년 동안 無爭議, 이틀테면 그런 관계를 지금 유지하고 있는데 파업을 다시 이렇게 유도시키는 그런 어떤 입장에서든 社長은 단호해야 할 것입니다. 그런 점에 있어서 社長이 지난번에 타결된 그런 심정으로 지금 확고부동한 소신을 가지고 임해야 될 것입니다. 여기에 대해서 한번 말씀해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 지금 지적해 주신 그 사항 그대로입니다.

당초에 우리가 타결했을 때의 그 마음가짐으로 서로가 서로를 이해하는 그런 입장에서 위원님들이 걱정 안 하셔도 될 정도의 사항으로 타결하는 방향으로 갈 것이다, 저는 이렇게

확실하게 믿고 있습니다. 저희들도 그렇게 노력할 겁니다.

○朴謙洙 委員; 交通委員會에서 걱정 안 해도 됩니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 걱정 안 하시도록 제가 최선을 다 해서 노력하겠습니다.

○委員長 金永春; 金在仁 委員님 질의하십시오.

○金在仁 委員; 金在仁 委員입니다.

한 가지만 참고삼아서 말씀드리겠습니다. 지금 전차 안 벽에 전단이 붙어 있는데 제가 자세히 보았습니다만 노조에서 아마 이것을 붙인 것으로 알고 있습니다. 그 내용인즉, 19명을 복직을 해달라고 하는데 아마 회사측에서는 6명으로 한다, 이런 뜻에서 내막을 적어 놓은 것 같은데 그 타이틀이 그 제목이 정말 불쾌했습니다. 뭐라고 나왔느냐 하면 차라리 지나가는 개를 믿겠다, 제일 처음에 이렇게 타이틀을 적어 놓고 밑에다가 저것을 적어 놓았습니다. 그런데 옛날 같으면 감히 이런 말을 쓸 수 없지만 너무나 執行部를 勞組에서 경시한다고 할까 또는 어떠한 생각에서 이렇게 한 것인지 궁금하고 해서, 유심히 보았기 때문에 참고로 이런 말씀을 드리는 것입니다.

이상입니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 죄송합니다. 社長이 그런 얘기를 안 듣도록 처세를 잘 하고 덕을 쌓아야 되는데 아마 미흡했던 사항으로 그런 점으로 해서 金委員님께 불쾌감을 드린 데 대해서 다시 한 번 대단히 송구스럽게 죄송하게 생각합니다. 아마 조합에서도 이런 사항들을 인식하고 앞으로 이렇게 과격한 이야기들은 안 할 것 아니냐, 저도 이렇게 하고 우리 다 같이 그렇게 노력하겠습니다.

○金在仁 委員; 잘 부탁드립니다.

○委員長 金永春; 梁敬淑 委員 질의해 주십시오.

○梁敬淑 委員; 地下鐵公社에서 발생하는 잦은 운행중단사고 및 화재 등 대형사고로 인해서 인명피해 가능성이 상당히 많다고 봅니다. 그래서 올해 일어난 1·2·3·4호선별로 화재유형별로 사고건수나 사유 그 다음에 어떻게 대책을 세웠는지 자료로 제출해 주시고, 앞으로 어떻게 안전대책을 강구하고 지금까지 보다도 더 철저하게 대책을 보장하고 있는지 답변해 주시고, 이 부분에 대해서 地下鐵建設本部 쪽에서 건설했기 때문에 公社側하고 충분히 협의하고 해야 될 사안이 많은 것으로 생각합니다.

이런 부분에 대해서는 앞으로 어떻게 협조를 해 나가서 대책을 잘 강구할 것인지 좀 답변해 주시기 바랍니다.

그리고 특히 오래된 설비나 시설이 많기 때문에 전면적으로 외국회사의 전문가들에게 용역을 주어서 진단하고 점검하는 것이 필요하다고 생각하는데 이에 대해서 어떻게 생각하는지, 都市鐵道公社 같은 경우에는 프랑스의 SYSTRA 회사에서 전면적인 안전점검을 한 것은 아닙니다만, 시설점검을 했었어요. 그래서 많은 문제점들이 드러나서 그것을 보수 보강했습니다. 이런 면들을 참고를 하셔서 대책을 좀 말씀해 주시기 바랍니다.

그리고 인수인계 부분에 있어서 3, 4호선 연장건설에 지금 현물출자나 또는 자산 및 부채 인수인계를 자료로 제출을 받아서 검토를 했습니다.

그런데 地下鐵公社側에서 검토한 결론은 인수인계를 다시 받아야 되는 것이 아닌가라고 생각합니다.

3·4호선 연장구간에 대한 서류상 형식적인 인수인계만 있을 뿐이지, 실질적인 설비나 시설물에 대한 평가절차도 없습

니다. 그리고 부채 같은 경우에는 2기 건설사업비 재원 중 지방채 비율기준이라는 이러한 기준에 의해서 3·4호선 연장 구간도 인수인계를 받고 있는데 建設本部가 이것을 마음대로 정하면 그냥 公社쪽은 받아들이는 절차만을 거치기로 하고 현물출자도 추후 협의처리하기로 하면서 넘어갔습니다.

그래서 총사업비가 얼마인지, 어떤 원칙과 근거로 부채를 인수받는지 이런 부분에 대해서 너무 소홀하게 취급하고 있지 않은가, 이러한 문제제기를 지난번에도 했고 또 자료요구를 해서 검토해 본 결과도 아직까지 이러한 문제제기를 하지 않을 수가 없습니다.

그래서 公社 간부들한테 물어보아도 한편으로 솔직히 답변을 하는 어떤 간부는 우리에게 1억이 온들 어떠한 구체적인 이득이 돌아오고 2억으로 인수인계를 받으면 어떠한 이익이 돌아오겠습니까, 이런 정도의 사실상의 직무유기에 가까운, 자기 자산을 인수받으면서 그 자산에 대한 정확한 평가를 해서 받으려는 의지도 부족한 그런 것을 확인할 수가 있었습니다. 그래서 앞으로 어떤 계획과 방식으로 인수인계를 받을 계획인지 답변해 주시고, 그래야지만 하자나 피해의 책임이라든지 이런 부분을 철저히 챙겨갈 수 있다고 생각합니다.

그래서 정식으로 인수인계를 위한 都市鐵道公社처럼 용역을 주어서 한번 현물출자 부분이라든지 모든 인수인계 부분에 대해서 조사할 용의는 없는지 답변을 해 주시고, 자료로도 그 대책이 있으시면 제출해 주시기 바랍니다.

그리고 3·4호선 연장구간에 대해서 자료요구하고 마치겠습니다. 3·4호선 연장구간에 대해서 하자보수 현황을 인수인계 전과 후로 구분해서 하자건수, 그러니까 분야별로 전기, 토목, 건축 이런 분야별로 건수를 나누어서 제출을 해 주시고,

하자보수 명이나 구간, 그 다음에 하자보수에 들어간 비용이 있다면 비용, 그 다음에 시공업체가 담당했다면 시공사가 담당했다는 것을 표시해 주고 어떤 시공사가 시공을 맡았는지 그러한 하자보수현황에 대한 총괄적인 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 李始英 委員 자료요구 하십시오.

○李始英 委員; 3분만 하겠습니다. 李始英 委員입니다.

유인물 10쪽에 보게 되면 직제개정이 있습니다. 이미 서울시에서 7월 8일에 승인을 받았는데 이 내용 중에서 보니까 36명이 3급갑에서 2급으로 되는데 여기 인원 중에서 무조건 36명이 아닐 것입니다. 일반직이 얼마고, 운수직이 얼마고, 기술직이 몇 명이고 그것을 자료로 제출해 주시고요.

그리고 향후 만약에 이것이 인사위원회에서 이루어지게 되면 36명 진급자 인적사항이나 기타 자료로 제출해 주시고요. 또 현재 2급 TO는 어느 곳이고 자리는 어느 곳이며 소관부서는 어느 곳인가 이런 것을 자료로 제출해 주시면, 社長님, 되겠습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네, 그렇게 하겠습니다.

○李始英 委員; 이상입니다.

○委員長 金永春; 朴謙洙 委員.

○朴謙洙 委員; 자료 한 가지만 요구하겠습니다.

금번 화재사고 시청역 1호선과 2호선 거기에 대해서 상세한 내용의 자료를 원인과 과정 그리고 대책 그리고 이와 유사한 변압기 상황 그리고 점검실태 결과 이런 부분들에 대해서 상세하게 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 梁敬淑 委員님이 화재에 대한 구

체적인 질의도 계셨고 해서 梁敬淑委員님, 조금 양해해 주시면 저희들이 보고서를 상세하게 만들고 있습니다. 만들어지면 이것을 아까 朴謙洙委員님 질의하고 같은 맥락에서 委員님에게 자료를 가지고 가서 구체적으로 보고를 드리도록 이렇게 하고요.

또 한 가지 제가 자꾸 양해해 주십사 하고 자꾸 부탁을 드려서 안됐습시다만 인수인계 문제에 대해서 심도 있게 관심을 가지시고 지적해 주셨는데 오늘 지적해 주신 사항들 그런 것을 근거로 해서 다시 한 번 우리 쪽에 검토를 충분히 해서 우리의 기본적인 방향과 앞으로 어떻게 하겠다는 그것도 하나의 서면으로 해서 구체적으로 가서 보고를 드리도록 하고, 이런 사항들을 전부 우리 속기록에 올리도록 이렇게 조치를 했으면 하는 그런 생각을 갖습니다. 양해해 주시도록 부탁을 드리겠습니다.

○委員長 金永春; 더 이상 질의하실 委員님 안 계시죠? 질의하실 委員님이 없으므로 의사일정 제2항 地下鐵公社 소관 당면 현안보고에 대한 질의와 답변을 모두 마치겠습니다.

회의진행에 협조해 주신 委員 여러분, 그리고 地下鐵公社 社長을 비롯한 관계 임직원 여러분, 오늘은 사정상 회의를 늦게 시작하고 일찍 마치게 되었습니다. 그러나 방금 전에 짧은 시간 동안이지만 특히 노사문제에 있어서 관심표명을 했던 부분에 있어서 적어도 交通委員會 委員님들뿐만 아니라 우리 시민들이 절대 걱정하지 않도록 마무리가 깨끗이 잘 되도록 소신을 가지고 社長께서는 해결을 잘 하시도록 당부의 말씀을 드립니다.

외부의 흑시 어떤 강경입장이나 이런 것이 있어서 거기에 흔들려서 왔다갔다 한다거나 그렇게 해서 노사문제가 원만

하게 해결이 되지 않으리라고 봅니다. 이 점은 議會가 지켜보고 있습니다. 하여튼 평소에 갖고있는 소신을 잘 지켜서 원만하게 해결이 잘 되기를 당부를 드리면서 이상으로 회의를 모두 마치겠습니다.

산회를 선포합니다.

(議事棒 3打)

(17時 37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 李允中 李始英 鄭炳仁
趙上男 李聲九 池昌洙

○專門委員

金南中

○出席公務員

交通管理室長 孫長鎬
버스改善企劃團長 金相敦
地下鐵公社社長 金振浩

.....
(書面答辯書)

(뒤에 실음)
.....