
1997年度行政事務監査 交通委員會會議錄
서울特別市議會事務處

被監査機關 交通管理室

日時 1997年11月25日(火) 午前10時

場所 交通委員會會議室

(10時 29分 監査繼續)

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

(議事棒 3打)

어제는 交通管理室長의 업무보고에 이어 委員님들의 질의와 이에 대한 답변이 있었습니다.

오늘은 어제의 질의답변 내용 중 아직 답변을 하지 못한 부분과 기타 어제 질의를 다 하지 못한 내용에 대해서 추가질의 후 답변을 듣는 순서로 진행을 할까 합니다.

그러면 交通管理室 소관업무에 대한 위원님의 질의 중 어제 답변하지 못한 내용에 대하여 交通管理室長께서 답변을 하여 주시기 바랍니다.

관련부서의 課長들이 해당부분에 대한 답변을 해 주시고, 총론에 관계된 것은 室長님께서 해 주시고, 바로 이어서 분야별로 해 주시면 되겠습니다.

○交通管理室長 孫長鎬; 交通管理室長입니다.

어제 질문한 위원이 안 계셔도 답변을 올리겠습니다.

池昌洙 委員님이 어제 地下鐵驛舍가 중복된 부분에 驛長이

두 사람, 세 사람 있는 것을 단일화하는 방안에 대해서 질문 하셨는데 이 부분에 대해서는 제가 답변을 올리겠습니다.

물론 얼핏 보시기엔 이것이 매우 불합리하고 중복투자고 소위 중복운영이다 이렇게 보이시게 되어 있습니다. 그러나 당초 1기와 2기를 분리했을 때 이 문제가 근본적인 문제가 통합이나, 분리냐에 대해 심도있게 논의가 되었습니다. 이것은 일응 분리하게 된 연유는 결국 지금 1기와 2기는 많은 시스템의 차이가 있고, 또 후에 건설된 부분이전에 건설된 부분보다 많은 다른 여러 가지 문제가 있기 때문에 이것을 경쟁적으로 1기와 2기를 운영하는 것이 앞으로 경제적이다 이런 결론에 도달했습니다.

또한 여기에 부수적으로 고려된 것은 세상사람들이 많이 얘기하는 노사관계를 분리해 놓기 위한 것이 아니냐 이런 문제도 많이 그때 제기된 바가 있습니다. 일면을 보면 그 문제도 일응 고려되었을 것으로 이렇게 생각을 합니다.

그러나 지금 현재 이 시점에 와서 딱 놓고 봤을 때 이것은 이런 최초의 생각이 긍정적이 아니었느냐 이렇게 평가하고 있습니다. 왜 그런고 하니 지금 1기가 公社가 위원님 여러분께서 아시는 바와 같이 통솔범위가 너무 넓습니다. 매우 많은 부채에다가 매우 많은 인력에다가 또 연장에다가 또 노후화된 시설에다가 이렇게 해서 1·2기를 분리하는 문제도 지금 몇 년을 경과하고 있는 이 시점에서 상당히 긍정적인 효과가 있지 않느냐 이런 생각이 듭니다.

그리고 또 역사문제만 하더라도 얼핏 보시면 역장이 이중삼중으로 있지 않느냐 이렇게 보입니다만 명칭이 역장이니까 그것이 역장이지, 어느 조직치고 책임자가 있지 않겠습니까? 그리고 우리가 동대문운동장역이나 왕십리역을 보시면

바로 위층에 있고 아래층에 있는 이런 상태가 아니고 위원님 여러분이, 시민들이 많은 불편을 느끼고 비난하신 바와 같이 역사와 역사의 환승거리가 매우 깁니다.

저도 며칠 전에 동대문운동장역에 갔습니다만 2호선 역사 또 4호선 역사, 5호선 역사가 거기가 상당히 멀고 한번 들어가면 미로를 헤매듯이 이렇게 구성되어 있습니다. 물론 이것은 건설측면에서의 어려움 때문에 그렇게 되어 있는데 이런 현실하에 있기 때문에 외부적으로 생각하시는 것하고 실제 가서 보시는 것은 상당히 차이가 있다, 상당한 거리에 있는 2개의 역이, 또 3개의 역이 어차피 따로 지휘감독체계를 받아야 되는데 이것은 따로 있다보면 그것이 명칭이 지휘자가 역장이든, 아니면 다른 사무장이든간 어떻든간 이것은 책임자가 달리 할 수밖에 없지 않느냐, 한 사람이 체계를 달리하는 2호선, 1호선의 역업무를 관장하는 것은 문제가 있지 않느냐 이런 면도 있다는 점을 이해해 주시고.

그래서 앞으로 지하철 전체 소위 3기 지하철이 건설될 때 이 운영문제를 어떻게 해야 될 것이냐 하는 문제가 매우 중요하고도 큰 문제의 일로 지금 저희들 목전에 거의 다가왔습니다. 그때 같이 종합적으로 이것을 어떻게 할 것이냐, 운영체계를 일원화할 것이냐, 계속 분리해야 할 것이냐 이것은 신중하게 정책적 판단에 의해서 결정하게 될 것입니다.

이 문제는 조금만 더 시간을 주시면 이것이 아마 그때 가서 결정적인 정책문제로 결정될 것으로 이렇게 생각을 합니다.

그 다음 버스도착안내시스템 문제에 대해서 趙上男 委員님 어제 질문해 놓으시고 답변은 못 들으셨기 때문에, 또 못 들으신 분도 계시기 때문에 제가 다시 한 번 이 문제에 대해

서 말씀을 드리겠습니다. 간략히 어제와 중복되기 때문에 말씀드리겠습니다.

버스도착안내시스템은 종로구간에 버스조합과 인포뱅크라는 회사가 합의해서 조합비용으로 18억을 들여서 이 안내시스템을 설치했습니다. 안내시스템 설치해서 시범운영을 해 본 결과 한 90% 정도는 성능 자체는 별 문제가 없다 이렇게 지금 보고서가 들어와 있는 현실입니다. 그러나 이 문제를 앞으로 더 市 全域에 확대할 것이냐 이 문제에 대해서는 이것이 적은 예산이면 다시 우리가 계수하겠는데 또 이것을 서울시 전체에 깔 때는 약 600억 내지 1,000억 정도로 추산되는데 이 엄청난 예산이 소요되는 사업을 계속 해야 할 것이냐에 대해서 저희들이 많은 고민을 했습니다.

그러나 고민끝 결론은 이 문제는 다소 시간이 지연되더라도 서울시내버스체계가 어느 정도 제 자리가 잡힌 후에 하는 것이 실효성이 있다, 그것도 되기 전에 이것을 한다는 것은 예산상 상당히 문제가 있다 이렇게 판단해서 이것은 앞으로 우리 버스가 어느 정도 정시성을 확보한 연후에 그때 가서 새롭게 확장하는 방법을 강구하도록 하겠습니다.

이상 원칙적인 것은 제가 설명을 올렸습니다.

○委員長 金永春; 수고했습니다. 계속해서 답변을 아직 하지 못한 부분에 대한 답변을 이어서 交通企劃官님께서 해 주시고, 나머지 부분은 해당과장이 해 주면 되겠습니다.

○交通企劃官 金淳直; 交通企劃官입니다.

어제 질문하신 위원님들 중에서 현재 이 자리에 계신 분 중심으로 답변을 드리겠습니다.

먼저, 趙上男委員님 어제 여섯 가지 질문을 주셨습니다만 방금 도착안내시스템에 대해서는 交通管理室長께서 답변을 드

렸기 때문에 생략하고 교통유발부담금, 운수과징금 부분에 대해서는 각 수치가 다시 제시가 되어야 되기 때문에 우리 該當課長들이 소상히 답변을 드리고, 주·정차단속 관련하는 데 따른 단속부진에 따른 대책과 면목유수지 부대시설 설치에 관계된 사항에 대해서 답변드리겠습니다.

먼저, 이 주·정차단속에 따른 실적이 부진한 것이 사실입니다. 지난 96년과 올해만 자료를 보더라도 각각 징수실적이 약 40%인데 과년도 징수실적을 합하더라도 50% 수준에 못 미치는 실정에 있습니다.

이 점에 대해서 우리 각 구에서 직접 체납된 주차과태료에 대해서 징수대책을 수립하고 있습니다만 과년도에 미납된 부분에 대해서는 우선 차량을 소유하고 있는 사람들의 주소지가 제대로 파악이 안 되고 있는 문제점이 있고, 보다 큰 근본적인 문제점은 건수가 원체 과다하게 밀리기 때문에 전산처리장치가 그 능력을 지금 따라잡지 못하고 있습니다.

그에 따른 원인이 있기 때문에 지금 현재 다소 늦어지고 있는 상황입니다.

그래서 우리 市에서는 區廳에서 저희가 주차단속에 따른 과태료 부과를 단축할 수 있도록 전산처리시스템을 현재 개선하고 있습니다. 이것이 개선되면 금년말까지 저희가 개선하려고 목표를 가지고 현재 계획중에 있습니다만 이것이 되면 종전에 약 3개월 걸리던 것이 한 달 이내로 처리가 될 수 있도록 지금 하고 있습니다.

그러나 가장 중요한 것은 이러한 시설개선에도 중요한 부분이 있겠습니다만 보다 중요한 것은 우리 구청의 당무자들이 체납된 불법주차과태료를 징수하겠다는 의지가 제일 중요합니다. 그래서 저희 市에서는 지난 여름에도 불법주차과태료

체납징수분에 대해서 징수를 강화하기 위한 특별대책을 수립을 해서 각 구청에 시달을 하고 구청관계관 회의도 여러 차례 한 바가 있습니다.

그러나 보다 중요한 것은 제가 조금 전에 말씀드렸듯이 각 구청에서 이것을 효과적으로 징수할 수 있는 이런 방법들이 개발돼야 되기 때문에 지금 아직 확정은 안 되고 있습니다만 저희가 막연히 구상은 하고 있습니다만 참고로 말씀을 드리면, 불법주차과태료 이런 류의 성격들에 대해서는 앞으로 징수위탁을 한번 해보는 것이 어떨냐, 다시 말씀을 드리면, 금융기관이라든가 이런 기관에 전문적으로 이러한 과태료를 징수할 수 있는 그러한 위탁제를 개발해서 한번 시행을 해보고자 생각을 하고 있습니다. 앞으로 이 부분에 대해서 더욱 단속활동을 강화하도록 하겠습니다.

두번째로 면목유수지 부대시설 설치허가에 따른 문제가 계속류가 돼 있습니다.

○朴謙洙 委員; 잠깐만요, 그 부분 보충으로 묻고 싶은데요.

○委員長 金永春; 朴謙洙 委員님 보충으로 먼저 질의를 하십시오.

○朴謙洙 委員; 朴謙洙 委員입니다.

지금 주·정차위반 과태료 부과징수에 대해서 말씀을 하셨습니다. 그런데 자료에 보면 93년도에 76%, 94년도에 66%, 95년도에 62%, 96년도에 51%, 97년도에 34%의 징수율이, 93년도부터 97년도까지 변화추이를 보면 76%에서 34%까지 이렇게 대폭 떨어지고 있죠. 그렇기 때문에 조금 여기에 대해서는 확고한 소신이 필요하리라고 생각이 됩니다, 교통질서를 확립하기 위해서도.

○交通企劃官 金淳直; 그렇습니다.

○朴謙洙 委員; 또 수입부분도 있겠지만 우선 시내교통질서를 바로잡는다는 차원에서 뭔가 交通管理室에서 주요업무 중의 하나로 취급해야 될 부분이 아닌가 하는 생각이 들어서 그렇습니다.

○交通企劃官 金淳直; 알겠습니다. 보충해서 답변을 드리면, 저희가 우선 道路交通法이 개정이 되어서 다시 주차단속에 관한 권한이 市長에게 왔고, 시행령에서 다시 이것을 구청장한테 위임하도록 그렇게 돼 있습니다.

그런데 그 전 道路交通法은 구청장의 고유권한 사항이었습니다, 이 주차단속권이. 그래서 각 구청장들이 단속을 하고 징수하는 이 문제에 대해서 전적으로 사실 책임을 져왔습니다. 방금 朴謙洙 委員님 말씀처럼 93년도, 94년도, 95년도 이렇게 죽 오면서 주차과태료 징수실적이 점점 감소가 되는, 급격히 감소가 되는 그 이유가 93년도, 94년도 그때는 저희 市에서 직접 관장을 해서 구청직원들을 직접 독려를 할 수 있었습니다.

그런데 95년도 이후에 이 도로교통법상으로 주차단속권한이 구청장한테 완전히 고유권한이 되다 보니까 사실 저희 市에서 관여할 부분이 별로 없었습니다. 다만, 우리는 행정을 감독하고 지도하는 차원에서 주차단속과태료에 대해서 징수를 강화하고 또 단속활동도 강화해라 이렇게 지침을 줬지만 그 자체가 구청장 단속권한이 되다 보니까 사실상 市의 지시나 권유사항이 그렇게 확실하게 침투가 되는 그런 효과가 전혀 없습니다.

그런데 이번 도로교통법시행령 개정으로 해서 단속권한이 市長한테 환원이 되고 그 시행령에서 위임을 했기 때문에 이 부분에 대해서는 市長이 다시 과거에 95년 이전처럼 강력한

지시나 이런, 우리가 지침을 내보내고 그에 따른 부진에 대해서는 우리가 촉구대책을 강구할 수 있기 때문에 앞으로 이 문제에 대해서는 방금 朴謙洙 委員님 말씀대로 교통질서 확립차원에서 우리 交通管理室의 중점사업으로 해서 추진하려고 생각을 하고 있습니다.

그래서 부연해서 제가 말미에 말씀을 드렸습시다만 정말 이것이 징수가 제대로 안 될 경우에는 징수위탁을 하든지 하는 방법도 강구를 하겠다 이런 말씀입니다.

○朴謙洙 委員; 참고로 자료에 보면 금년에 부과된 액수가 금년만 해도 798억원 정도 되는데 징수액수가 270억원밖에 안 돼서 사실상 그렇게 하면 단속의 효과가 없다 이렇게 보여질 수도 있거든요.

○交通企劃官 金淳直; 그렇습니다. 그 점에 대해서는 인정을 합니다.

면목유수지와 관련해서 계속 보고를 드리겠습니다.

이 면목유수지뿐만 아니라 유수지상에서 건설되는 주차장의 경우에는 사실 부대시설에 관한 규정이 도시계획시설에 관한 규칙과 상충되는 부분이 있어서 주차장법과 도시계획시설에 관한 규칙이 상충부분이 있습니다. 도시계획시설에 관한 규칙이 92년 12월 16일자로 개정이 됐는데 도시계획시설에 관한 규칙이 개정되기 전에는 사실은 유수지 복개상에 주차장의 부대시설하는 경우에도 건축물을 수반하는 부대시설의 경우에도 문제가 없었습니다.

그러나 92년 12월 16일 이후로 유수지복개상의 건축물로 수반하는 그러한 시설들을 할 수 없도록 그렇게 됐기 때문에 바로 이러한 류의 지금 현재 문제가 되고 있는 것이 저희 서울 시내에 4군데가 있습니다. 면목유수지를 포함해서 4군데

가 있는데 이러한 부분들이 과거에 이미 도시계획사업 시행인가가 나갔고 法이 개정된 관계로 해서 현재 상충되는 문제가 있습니다.

따라서 이 문제에 대해서 저희가 관련법규를 검토를 해서 주차장법과 도시계획시설에 관한 규칙이 상충되는 부분이 어떻게 하면 이 문제가 해소될 수 있느냐 하는 부분을 저희가 대책을 지금 현재 검토중에 있습니다.

그래서 면목유수지의 경우에도 당초에 1.9%의 부대시설 도시계획 시설인가가 나갔습니다만 저희가 다시 그 이후에 사업시행자로부터 16.83%라고 하는 이러한 부대시설면적의 실시설계 변경인가 신청이 들어와 있기 때문에 바로 이 문제와 관련해서 지금 현재 우리 市 내부적으로 관련부서간에 관련국장들이 참석해서 대책회의를 한 두 차례 걸쳤습니다만 여기에서 바로 그러한 법적인 문제를 해소해서 가급적이면 도시계획사업인가를 받은 부분에 대해서는 그분들의 의견이 반영이 될 수 있도록 그렇게 조치를 해 나갈까 그렇게 생각하고 있습니다.

李始英 委員님은 안 계시기 때문에 답변을 뒤로 미루겠습니다. 池昌洙 委員님도 마찬가지로입니다.

다음에 鄭炳仁 委員님 질의에 대해서 답변을 드리도록 하겠습니다.

鄭 委員님께서 어제 4가지 질문을 해 주셨습니다. 버스전용차로 개선과 관련해서 변두리 지역에 전일제를 운영하는 것을 시간제로 운영을 해야 될 것이 아니냐, 아마 그렇게 하면 도로의 효율성을 높일 수도 있고 여러 가지 측면에서 합리적이다 이렇게 말씀을 하셨습니다.

저희도 鄭 委員님 생각에 동감을 하고 있습니다. 방금 회의

가 시작되기 전에 간담회에서도 우리 金亨吉 委員님께서도 비슷한 류의 질문을 주셨는데 현재 우리 市에서 지난 6월에 1차로 버스전용차로 운영부분에 대해서 개선을 한 바가 있습니다.

그러나 일단 개선을 해놓고 보니까 아직도 미흡한 부분이 많이 발견되고 있습니다. 그래서 2차로 금년 연말까지 다시 운영방법을 부분적으로 개선하기 위해서 검토를 하고 있습니다.

아직 그 내용이 확정이 되지 않았습시다만 확정이 되면 다시 위원님들에게 보고를 드리려고 생각하고 있습니다.

다만, 확정이 되기 전이라 하더라도 우선 검토하고 있는 구간을 간략하게 보고드리면 동일로에 육사 들어가는 구간, 그 부분에 보면 시간당 버스통행량이 약 48대, 43대 남북방향이 그렇게 각각 나타나고 있습니다. 그래서 우리 市에서 운영하고 있는 버스전용차로의 운영의 기본방침은 시간당 60대가 넘을 때는 전일제를 운영을 하겠다고 하는 것이 기본적인 방침입니다.

따라서 시간당 60대 이하인 구간에 대해서는 저희가 전일제를 시간제로 이렇게 변경한 것을 현재 적극적으로 검토를 하고 있고, 참고로 말씀을 드리면 방금 보고드린 동일로 구간에 육사 들어가는 구간과 또 강남의 효령로 구간이 있습니다. 효령로도 보면 현재 시간당 버스가 약 40대 내외로 다니고 있기 때문에 이 구간에 대해서는 우선 전일제 구간을 시간제로 개선을 하고, 교량구간도 현재 그런 문제가 일부 발생을 하고 있습니다. 이 교량구간에 대해서는 버스통행량을 지금 현재 측정을 하고 있습니다. 그래서 버스통행량의 양에 따라서 또 일부 교량본선에서 램프로 이어지는 구간에 차량들간의 꼬임

현상이 현재 발생이 되고 있습니다.

그래서 이 부분에 대해서도 꼬임현상을 어떻게 하면 개선을 하고 교량구간에서의 병목현상을 개선하기 위해서 이 부분에 대해서도 현재 통행량을 조사를 하고 있는데 이 통행량 조사 결과에 따라서 보다 합리적인 버스전용차로 운영구간 개선 방안을 마련을 하도록 하겠습니다.

아울러서 말씀을 드리면 어제도 위원님들께서 버스전용차로의 부분적인 택시통행 허용부분에 대해서 지적을 하셨는데 아직 이 부분은 조금 시기가 빠르다고 생각을 합니다. 전일제 구간을 시간제로 돌아가면 버스전용차로에 택시가 들어오는 그런 부분도 보완적으로 우리가 개선을 할 수 있는 사항이기 때문에 가급적이면 버스전용차로의 그 자체의 운영개선 방안을 통해서 택시의 통행효과도 높이고 다른 일반승용차의 통행효과도 개선하는 그런쪽으로 저희들은 현재 방침을 정하고 있습니다.

다만, 여러 위원님들께서 조금 양해를 해 주실 사항은 전일제구간이 시간제로 돌아가고, 또 일부 불합리한 구간을 축소하거나 실선구간을 파선으로 처리함에 따른 버스의 소위 대중교통우선시책이 조금 정책적으로 의지가 후퇴한 것이 아니냐 하는 그런 우려가 있을 수가 있습니다.

언론에서 조금만 변경이 되면 그러한 보도를 하고 이렇게 하는데 이 점에 대해서는 저희가 정책적으로 매우 신중하게 접근을 하고 있기 때문에 위원님들께서 다소 조금 미흡한 사항이 있다고 하시더라도 그런 저희들의 정책적 어려움을 이해를 해 주시면 대단히 감사하겠습니다.

다만, 이 불합리한 구간에 대해서는 적극적으로 저희가 개선을 해 나가도록 하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 보충으로 말씀드릴게요.

그 부분에 있어서 대중교통우선정책에서 버스전용차로의 원칙을 지키겠다 이 부분은 저희도 인정을 합니다. 자칫 잘못하면 후퇴로 비쳐서 상당히 정책적 혼란을 가져올 우려가 있다는 것도 인정을 하는데 좀더 검토를 해보기 위해서 지난번과 같은 용역을 주는 것이 아니라 이를테면 전일제에서 노선별로 검토를 해보는 그런 부분이 아니라 시간대별로 검토를 해 볼 수 있는 그런 용역을 주는 방법은 없습니까? 예를 들면 용역자체가 그 목적이 노선, 강남대로라 할지 아니면 종로라 할지 이런 부분이 아니고 시간대별 출·퇴근시간, 오전시간, 오후시간 하는 그런 시간대별 구분으로 해서 검토를 해보는 그런 용역을 쥐볼 필요가 있지 않겠습니까?

○交通企劃官 金淳直; 현재까지는 저희들이 그런 계획은 준비를 하지 않고 있습니다. 朴委員님 말씀대로 필요하다면 저희가 그것도 적극적으로 검토를 해보는데 다만, 지금 버스전용차로 운영에 대한 제도적이고 기술적인 문제에 대해서 종합적으로 누차 보고를 드렸습시다만 금년 연말까지 저희가 市政研에 이 운영방법개선에 관한 용역을 지금 의뢰해 놓고 그것이 거의 마무리 단계에 있습니다. 그것이 나오면 다시 보완적으로 방금 朴委員님 지적하셨듯이 필요하다면 그 부분도 적극적으로 검토를 해보겠습니다.

다음에 거주자 우선주차제 시행이 제대로 안 되고 있다, 어제 池昌洙 委員님도 똑같은 질문을 하셨고 다른 위원님도 몇 가지 질문하시면서 같이 곁들여서 걱정을 해주셨습니다. 우리 金喜甲 委員님께서도 어제 전체 540개동 중에서 105개동에서만 시행을 하고 있는데 이것이 정책적으로 조금 문제가 있는 것이 아니냐는 같은 지적을 해주셨습니다.

사실 주택가의 거주자 우선주차제 시행에 따른 어려운 점이 굉장히 많습니다. 사실 저희가 105개동에 하고 있지만 105개동 전역을 하고 있는 것도 사실 아닙니다. 105개동 중에서도 시행가능한 통을 몇 개 골라서, 보통 3개 내지 4개통을 골라서 시행하고 있는데 제일 큰 문제가 그 지역의 주차수요와 주차면적을 공급할 수 있는 부분이 밸런스가 되어야 되는데 사실 이것을 맞추는 작업이 굉장히 어려운 현실입니다. 다시 말씀드리면 1개통에 주차수요는 50대가 있는데 주차면수는 한 35면이나 한 40면 이렇게밖에 확보가 안 되는 것이 일반적으로 되어 있습니다.

그러면 이것이 자동적으로 옆으로 밀리고 밀리고 해서 그 주변지역에 주차문제를 다시 발생시키는 이러한 어려운 점이 있는 것도 사실입니다.

그래서 저희가 적극적으로 확대하고 싶지만 바로 그러한 점들 때문에 지금 확대를 못하고 있고, 또 시행을 하고 있는 구간에서도 이것이 방문자가 차량을 가져왔을 때 주차할 수 있는 공간이 현재 없거나 또 낮에 원래 주차하고 있는 분들이 밖에 업무를 보고 나갔을 때 다른 분이 거기에 주차를 하고 있는 경우에 이것을 부정주차로 단속하거나, 또는 즉시 견인을 하거나, 또 야간시간대에 늦게 들어와보니까 다른 차가 주차해 있는데 견인이 안 되거나 이런 문제들이 현재 많이 발생되고 있습니다.

그래서 현재 우리 交通管理室에서 대책을 강구하고 있는 것은 거주자 우선주차제를 계속 확대시행하는 것은 기본적인 방침입니다, 이 자체가 원론적으로 좋은 제도이기 때문에. 그러나 현실적으로 이것을 적용할 수 있는 구간을 적극적으로 찾아내는 작업을 계속해서 하고 있습니다.

그래서 우리가 시범적으로 추진하고 있지 않은 중구의 경우에도 연말까지 2개의 지역을 시범적으로 확대하려 하고 있고, 내년에 가서도 이 지역에 과연 적용가능한 지역이 어디인가를 추가적으로 찾겠습니다.

다만, 鄭 委員님께서도 지적을 하셨듯이 부정주차에 대한 단속이 제대로 안 되고, 또 자기가 지정받은 구역에 다른 차량이 주차했을 때 견인이 제대로 안 되는 문제 이런 부분에 대해서는 우리가 各 洞事務所와 또 區廳에 야간에 전담반을 편성하도록 지침을 주고 있습니다.

그런데 우리가 지침준 대로 제대로 사실 시행이 안 되고 있습니다. 이 부분에 대해서 각 구청에서 견인차량을 확보하거나 또는 민간견인차량과 용역계약을 확대하거나, 또 동사무소 직원이나 구청 교통지도과 직원들이 각 지역별로 책임제를 이렇게 할당하거나 하는 방법들을 통해서 거주자 우선주차제가 좀더 시행상에 문제가 감소될 수 있도록 계속해서 노력을 해 나가도록 하겠습니다.

그 다음에 세번째로 신신호시스템 보완할 점이 없느냐 말씀을 주셨습니다.

금년에 저희가 강남지역에 약 60개 교차로에 대해서 신신호시스템을 일단 설치를 해서 시범운영을 하고 있습니다. 그리고 내년에도 약 60개 구간을 또 시범적으로 추가해서 설치 운영하기 위해서 금년에 예산을 한 70억 정도 여러 위원님들한테 요청을 해 놓았습니다만 지금 현재 강남에 있는 신신호시스템이 보완할 점이 있느냐 없느냐 하는 것은 금년 연말까지 일단 평가를 하도록 하겠습니다. 지금까지 나온 경찰청 자체의 평가를 보면 교차로마다 조금씩 다릅니다만 약 15%에서 20% 정도 교통소통 증진효과가 있다 이렇게 평가가 되

고 있습니다.

그런데 저희들이 판단컨대 과연 그것이 그런 효과가 지속될 수 있느냐 하는 점과 또 운영상에 이것이 어떤 문제점을 보완할 점이 없느냐, 또 기기를 앞으로 설치할 때 좀더 보완할 점이 없느냐 이런 부분에 대해서 추가적으로 더 검토를 하고 있습니다. 이 기기를 보완할 점에 대해서는 우리가 신신호에 대한 표준화작업을 현재 진행하고 있는데 이 표준화가 되어야만 어떤 특정업체가 아닌 다른 업체에서도 신신호시스템을 설치할 수 있는 장점이 있기 때문에 우선 표준화에 대해서 우선적으로 저희가 작업을 추진하고 있고, 두번째로는 이 운영상의 문제점을 보완할 부분에 대해서는 일단 금년 12월까지 평가를 해 보고, 그 결과를 가지고 다시 여러 위원님들한테 보고를 드리고, 내년도에 우리가 60개소에 설치를 할 때 보완된 어떤 개선책을 가지고 그것을 설계반영하도록 계획을 하고 있습니다.

○鄭炳仁 委員; 기계가 국산입니까, 아니면 수입품을 쓰는 것입니까? 시설되는 것이 전부 100% 국산입니까?

○交通企劃官 金淳直; 네, LG산전에서 시공을 했는데 그것은 국산화되었다는 것을 말씀.....

○鄭炳仁 委員; 전체 들어가는 모든 시설물이 국산화입니까?

○交通企劃官 金淳直; 네.

○鄭炳仁 委員; 한번 답변해 보세요.

○委員長 金永春; 담당부서장이 얘기해 보세요.

○交通運營改善企劃團長職務代行 金允圭; 交通運營改善企劃團長 職務代理입니다.

모든 기기가 100% 국산화된 것은 아니고 핵심적인 부품이 알고리즘입니다. 소프트웨어 부분입니다. 소프트웨어부분을

지금 LG하고 삼성이 자체 개발중에 있습니다. 개발중이고, 이미 1차로 개발된 것을 강남지역에 설치하고 시험운영중에 있는 것입니다.

○鄭炳仁 委員; 그것이 전 부품이 국산이냐, 수입품이냐 이것을 묻는 것이지요.

○交通運營改善企劃團長職務代行 金允圭; 전 부품이 국산은 아닙니다.

○鄭炳仁 委員; 소프트웨어 핵심만 국산이고?

○交通運營改善企劃團長職務代行 金允圭; 저희들은 그렇게 알고 있습니다.

○鄭炳仁 委員; 그것 말이 안 되지, 핵심은 국산이고 다른 부수적인 것은 수입품이다 이런 얘기에요?

○交通運營改善企劃團長職務代行 金允圭; 그래서 가장 핵심적인 부품이 조금 전에 말씀드린 것처럼 소프트웨어프로그램입니다. 소프트웨어부분이 가장 중요한 것으로 알고 있습니다. 소프트웨어를 외국에서 수입하지 않고, 그 자체를 국산화 일단 1차로 했고, 그 시범 자체를 지금 12월까지 하고 있는 중입니다.

○鄭炳仁 委員; 그러면 지금 연말에 평가가 나오면 내년에 더 실시한다고 했는데 평가가 안 좋으면 내년에 안할 것이예요, 예산이 가 있는데?

○交通企劃官 金淳直; 만일에 이것이 확대할 필요가 없다, 이 자체가 효과가 없다 이렇게 판단되면 저희가 예산을 세워놓은 것을, 예산이 세워졌다 하더라도 못하는 것이지요. 그런데 현재까지 저희가 10월말까지 1차 평가를 해 본 결과로는 일단 15% 내지 20% 정도의 소통증진효과가 있다 이렇게 결과가 되고 있습니다.

○鄭炳仁 委員; 그러면 그것이 다시 내년에 60개를 증설하고 좋으면 강북에도 시설을 할 예정입니까?

○交通企劃官 金淳直; 그렇습니다. 내년에는 없지만 우리 서울 전체적으로는 한 2,300개소 교차로가 됩니다. 그 전역을 다 해야 되는.....

○鄭炳仁 委員; 서울시 전역을?

○交通企劃官 金淳直; 네, 그렇습니다.

○鄭炳仁 委員; 네, 알겠습니다.

○交通企劃官 金淳直; 그 다음에 법인모범택시와 일반모범의 차이점이 무엇이나 그렇게 또 질문을 주셨습니다.

지금 우리 서울시내 약 개인모범은 4,800대 정도가 지금 현재 인가가 되어서 운영이 되고 있고, 연초에 저희들이 업무 보고를 할 때 모범만을 전용으로 해서 운영하는 법인을 별도로 설립하는 것이 어떠냐 하는 계획을 가지고 委員님들께도 보고를 드리고 했습니다만 그 계획은 사실상 어제 업무보고에서도 말씀드렸습니다만 새로운 법인모범회사를 설치하는 것은 택시증차를 의미하는 것이기 때문에 사실상 어려운 점에 봉착되어서 계획을 다소 변경하고, 지금 우리가 추진하고 있는 일반법인택시를 모범으로 전환하는 것으로 추진하고 있습니다.

다만, 법인모범하고 일반모범하고의 차이점은 사실 없습니다. 요금도 저희들이 결정은 안 되었습니다만 지금 모범수준에서 결정을 하려 하고 있고, 차의 형태나 또는 차의 배기량이라든가 또 서비스의 수준이라든가 이런 것도 지금 현재의 모범택시와 같은 수준으로 가려 하고 있기 때문에 시민들이 서비스를 받는 수준에서는 차이점이 없다고 말씀을 드리겠습니다.

다만, 저희들은 지금 개인모범택시가 상당히 성공적으로 운영되고 있기 때문에 앞으로 모범전환되는 법인택시도 시민들에 대한 서비스가 확보될 수 있도록 지금 새로 전환될 모범택시의 경우에는 색상을 달리 한다거나, 또는 운전기사들의 제복을 달리 한다거나, 또 새로 전환될 모범택시에 대한 행정 처분을 강화한다거나 이런 방법을 통해서 저희가 일반시민들한테 현재 제공되고 있는 그러한 모범택시 서비스 수준으로 확보하려고 현재 계획을 추진하고 있는데 이것은 12월중에 결정이 될 것 같습니다.

○鄭炳仁 委員; 그런데 고급하고 모범의 글자만 바뀌는 것인데 실지로 굉장히 헷갈리게 생겼어요, 시민들이 봤을 때. 법인모범이라 하는 것이 차라리 낫지, 법인고급택시하고 또 모범택시라고 하는 것이.....

○交通企劃官 金淳直; 네, 용어를 통일시키도록 하겠습니다.

○鄭炳仁 委員; 업무보고에도 보면 법인고급으로 나와 있거든요. 그것이 법인모범으로 하는 것이 통일되어 시민들이 느끼기에 낫지, 법인고급택시가 있고 개인모범택시 있다는 것은 굉장히 헷갈리는 것인데 명칭에 대해서 일관성 있게 했으면 좋겠다고 생각합니다.

○交通企劃官 金淳直; 알겠습니다.

그 다음에 어제 金禧甲 委員님 질문주신 데 대해서 답변을 드리겠습니다.

金 委員님께서 여러 가지 자료요구와 더불어서 몇 가지 정책방면에 대한 질문도 주시고, 또 공영차고지 조성예산의 불용부분 이 부분도 지적을 하셨습니다.

먼저, 金 委員님께서 交通管理室 간부들의 잦은 인사에 따라 정책이 자꾸 바뀌는 부분이 있다, 예시를 들면서 거주자 우선

주차제도 이것이 효과 없는 것 아니냐, 또 공공기관 주차장 중에 우리 서울시 산하기관만 하고 있지 중앙부처의 경우에는 지금 안하고 있는데 결국 이것도 연속성이 없는 것 아니냐 이런 지적말씀, 또 내부순환도시고속도로 지능형시스템사업도 별 구체적인 사유없이 금년도 예산에 반영되어 있는 실시설계사업비예산 8억원이 불용될 전망이다, 또 노상주차장 미터기도 지금 현재 뚜렷한 이유없이 19억 8,000만원이 불용될 전망이다 이렇게 지적하셨습니다.

상당히 송구스럽습니다. 거주자 우선주차제 부분에 대해서는 아까 鄭炳仁 委員님 말씀에 제가 포괄적으로 답변을 드렸기 때문에 그것으로 갈음하겠습니다. 양해를 해 주시면 좋겠고요.

공공기관 주차장 중 중앙부처의 경우에 사실 이것이 매우 부진합니다.

현재 보고된 대로 15% 미만에서 운영되고 있습니다. 우리 서울시 주차장의 경우에, 또 교육청 주차장도 100% 현재 되고 있습니다만 공공기관 주차장의 경우에는 저희가 總務處하고 몇 차례 협의를 했습니다만 매우 소극적인 입장에 있습니다. 그래서 저희가 공공기관 주차장에 대해서 이것을 강제할 수 있는 현재 규정은 없습니다. 그래서 저희가 별도의 總務處와, 또 財經院이 많은 傘下 政府投資機關을 갖고 있기 때문에 財經院, 總務處, 國防部, 또 教育部 이런 國家機關 傘下機關을 많이 가지고 있는 부서에 대해서 總務課長들에 대해서 특별히 저희가 공공기관 주차장의 유료화에 대한 협조 촉구를 그 동안에 수차 했습니다. 그리고 별도로 간담회를 가지려고 준비를 했습니다만 저희 시간관계상 간담회는 아직 못 가지고 있고, 연말이 가기 전에 저희가 특별히 이 부

분에 대해서 中央部處 總務課長들로 하여금 이 부분에 대해서 적극적으로 협조를 유도하기 위해서 간담회를 별도로 저희가 가지려고 생각하고 있습니다. 다만, 저희로서도 아쉽게 생각하는 부분이 공공기관 주차장의 경우에는 이것이 유료화를 직권명령할 수 있는 제도가 있어야 되지 않겠느냐, 그 부분에 대해서 매우 필요성은 인정하고 있습니다. 따라서 앞으로 駐車場法이 改正될 때 교통부분에 대한 어떤 전체적인 총괄개선명령을 할 수 있는 警察廳長이나 또는 廣域市長이나 또는 일반 市·道知事가 이런 부분에 대해서 직권명령할 수 있는 제도를 도입하면 어떠냐 생각을 가지고, 앞으로 이 부분에 대해서도 建設交通部하고 한번 구체적인 협의를 해 보도록 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 委員長님, 잠깐 그 부분에 대해서 보충질의 하겠습니다.

○委員長 金永春; 네, 질의하십시오.

○金喜甲 委員; 본위원이 이것이 작년도 5.13 교통종합대책의 핵심적인 정책내용을 어제 저희 사무실에서 몽땅 뒤져서 가지고 왔어요. 지금 부설주차장유료화직권명령제 도입에 대한 관계법령 개정에 대해서 건의를 한 적이 있습니까?

○交通企劃官 金淳直; 네.

○金喜甲 委員; 건의를 한 실적이 어느 정도 됩니까? 한번 얘기해 보세요.

○駐車計劃課長 方泰元; 駐車計劃課長입니다.

작년에 걸쳐서 한 2·3회를 했는데 法制處나 建交通部에서 하는 얘기는 교통을 유발시키는 다중이용시설에 대해서 전부 포함을 해서 유료화직권명령제를 도입을 해달라고 건의를 했는데…….

○金喜甲 委員; 건의를 우선으로 했습니까, 아니면 정식공문으로.....

○駐車計劃課長 方泰元; 공문으로 다 했습니다.

○金喜甲 委員; 공문으로 했습니까? 그 건의한 공문사본을 저한테 제출해 주시고요.

○駐車計劃課長 方泰元; 알겠습니다.

○金喜甲 委員; 우선은 주차장유료화 추진해서 사실상 5.13교통종합대책의 핵심이 무엇이냐? 무료주차는 없다, 이것을 저희 위원들 앞에서 당시에 5.13교통종합대책을 내면서 交通管理室에서 도심지에 앞으로 주차를 하는데 적어도 공짜 주차는 없다, 이런 개념자체를 인식시킴으로 인해서 차를 가지고 나오는 것이 불편하도록 만들겠다는 것이 交通管理室의 기본적인 입장이었고, 단계적으로는 여기 보시면 알지만 96년 3월 1일부터 5월 10일까지 市·區 산하 전공공기관에 대해서 1단계로 유료화하고, 2단계로 96년 4월 21일부터 5월 31일까지 중앙부처 및 정부 공기업에 대해서 완전히 무료주차는 없는 것으로, 그리고 3단계에서 96년 5월 1일부터 6월 30일까지 민간기업체에 대해서 무료주차 없는 것으로, 또 4단계에서 96년 7월 1일부터 주택가 이면도로에 대해서 완전히 무료주차는 없는, 그러한 개념으로 해서 일을 추진하겠다고 저희 議會에 약속했던 내용이고, 비단 저같은 경우에는 하나의 예입니다만 5.13교통종합대책이라고 하는 것들이 지금까지 이렇게 흘러오면서 전체적으로 사람이 바뀌고 내용이 수정돼야 될 것이 있었다라고 한다면 어떠한 사유 때문에 이러한 것 자체가 다시 재수정되고 재검토될 수밖에 없었는가에 대해서 좀더 사실은 議會에 한번의 변명과 나름대로 한번의 보고가 있어야 된다 이런 취지예요.

그런 것 없이 지금까지 죽 이렇게 정책적 기조가 변경없이 흔들리게 추진돼 왔는가라고 스스로 한번 자문자답해 보시면 너무 잘 알 것이란 말이죠. 지금 金淳直 局長님이야 나중에 내가 왔으니까 전임자들이 한 것이니까 모르겠다 이렇게 얘기하실지 모르고.....

○交通企劃官 金淳直; 그렇지 않습니다.

○金喜甲 委員; 담당 주무과장들도 일부에서 그런 생각을 하고 계실 수도 있겠지만 적어도 이런 업무의 연속선상에서 5.13교통종합대책이라고 하는 전반적인 交通管理室의 교통종합대책의 그 功과 過에 대해서 이제는 한번 정리를 해서 비단 주차장문제뿐만 아니라 전반적인 문제에 대해서 한번은 되짚고 넘어가야 할 때가 왔지 않았냐 이런 얘기에요.

그 얘기를 처음에 본위원이 서론으로 깔았던 것이고 그렇게 한다고 보면 그 전에 이런 정책들이 일관성 없이 지금까지 흘러왔던 것들에 대한 나름대로, 적어도 최소한의 무슨 책임은 그렇다손 치더라도 그래도 변명은 있어야 될 것 아닙니까? 이런이런 사항, 이러한 내용들 때문에 사실은 중앙부처, 정부 공기업 5월 31일까지 완전히 유료화 조치하겠다고 이렇게 議會에 보고하고, 그것이 엉터리로 보고됐는지 아니면 그 뒤에 일을 추진한 사람들이 엉터리로 추진했는지 어떤 것입니까?

○交通企劃官 金淳直; 솔직히 말씀드리면 두 가지가 다같이 복합적으로 작용된 것입니다.

다만, 金 委員님께서 말씀을 하셨듯이 주차에 대한 기본적인 市의 정책은 바뀌지 않았습니다.

우리 시내에 들어오면 金 委員님 말씀대로 공짜 주차는 없다, 그리고 공공기관의 모든 주차장에 대해서는 유료화를 하는

것이 우리 서울시의 방침이다 이렇게 추진을 해왔습니다만 일반 노상이나 노외주차장의 경우에는 사실 공짜 주차장이 없습니다.

다만, 지금 미흡한 부분이 공공기관에 유료화하는 부분에 대해서는 상당히 미흡한 것이 사실입니다.

○金喜甲 委員; 그리고 민간기업체도 지금 현재 어떻게 되고 있는지 아십니까? 지금 왜 이 얘기가 나왔냐 하면 지금 서울시내 도심지내에 정부기관뿐만 아니라 민간 각 회사들의 사옥들이 있는데 이런 민간기업체에 대해서도 앞으로는 거기의 주차에 대해서도 적극적으로 추진하겠다고 하는 그런 방침이란 말이에요.

그래서 시내에 아예 차를 끌고 나오지 못하게 하는 이런 나름대로의 교통수요정책을 함으로 인해서 주차문제 자체가 곧바로 시내소통문제를 해결해 나가는 하나의 정책적인 기조로 사실은 그 중심을 잡아놓고 5.13교통종합대책이 만들어지고 있는 것이란 말이에요.

그런데 지금 와서 보면 솔직히 본위원뿐만 아니라 관계국장들뿐만 아니라 관계관들 모두가 그 전에 나왔던 얘기중에 한 페이지에 불과한 것이고 당시에는 열심히 했으니까 그것으로 끝나는 것이고, 계획을 수립한 것에만 치우쳤지 사실은 그 계획을 추진해 나가는데 열심히 하지 못했다는 점을 지적하고 싶고, 지금 97년 한 해가 지나가는데 내년도에 교통종합대책을 어떻게 할 것인가에 대해서 사실은 한번 정도는 전체적으로 고민해 봐야 되는 것 아닙니까?

○交通企劃官 金淳直; 맞습니다.

○金喜甲 委員; 공직에 있는 사람이라고 한다면 지금 서울시 교통대책 정말 문제 아닙니까? 그 문제에 대해서 다시 한 번

교통문제를 어떻게 후임자들이 와서 어떻게 한번 해 볼 것인가에 대한 나름대로의 의지들을 새롭게 해야 되는 것 아니냐고요.

○交通企劃官 金淳直; 5.13교통특별대책에 대해서 지난 여름에 저희가 한번 자체적으로 평가를 내린 바가 있습니다만 금년 연말에 저희가 다시 한 번 종합적인 평가를 지금 현재 준비를 하고 있습니다. 연말을 기준으로 해서 방금 金 委員님도 지적말씀에 바로 그런 같은 방향으로 이해를 하고 있습니다.

지금까지 추진한 5.13교통특별대책 중에서 어느 것은 매우 잘돼서 당초의 목표를 달성하고 있고, 또 어느 부분은 이 자체가 성과가 미흡하고 또는 방법이 보완돼야 되고 또는 정책방향이 보완돼야 된다 하는 그런 점에 대해서 전반적인 진단을 다시 할 필요가 있다고 봅니다.

따라서 저희가 연말을 기준으로 해서 5.13교통특별대책, 그리고 시내버스종합개혁대책이 7월 30일 확정이 돼서 8월 1일부터 추진이 되고 있습니다만 이 부분까지 전부 포함을 해서 다시 한 번 저희가 서울의 교통정책을 어떻게 끌고 나갈 것이냐 하는 문제에 대해서 다시 한 번 확인점검을 하고 필요한 부분에 대해서는 보완대책을 강구를 하도록 그렇게 하겠습니다.

다만, 우리 金 委員님이 방금 걱정을 하셨습시다만 이 주차 정책 부문에 대해서는 저희 정책을 바꾸고 싶지 않습니다, 솔직히. 저는 5.13교통특별대책의 그 정책방향이 매우 옳다고 지금 생각하고 있습니다. 다만, 시행과정상에 우리 서울시의 의지대로 그렇게 실천될 수 없는 그러한 부분들이 아쉬운 점으로 남아있기 때문에 이 점을 어떻게 제도적으로 보완할

것이나 하는 점에 대해서 보다 우리市가 심혈을 기울여야 될 부분이 아니겠느냐 이렇게 생각을 합니다.

그래서 아까 제가 보고과정에서도 말씀을 올렸습니다만 이 부설주차장에 대한 유료화 직권명령부분, 매우 필요성을 느끼고 있습니다. 그런데 建設交通部나 법률을 심사하고 있는 法制處의 입장에서는 사유재산권에 대해서 너무 심하게 제한하는 것이 아니냐는 그런 견해가 강력하게 제기가 되기 때문에 다소 우리 의견이 현재 설득이 안 되고 있는 상황입니다. 그래서.....

○金喜甲 委員; 아니, 그러니까 그것을 잘 생각해 보시라고요, 글썄. 제가 얘기하는 것이 그런 정책적인 각오와 추진은 좋지만 가령 예를 들면 법적으로 안 되는 부분들에 대해 무리하게 일들을 끌어갈 수는 없는 것 아닙니까? 막말로 얘기해서 부설주차장 유료화직권명령제를 도입한다라고 하는 그 정책적 목표자체가 현실적으로 중앙부처의 반대 때문에 안된다 이렇게 보면 안 되는 것이예요. 이것은 법률적으로 사실은 그러한 나름대로의 개념자체를 잡아서 할 수 있었는지 없었는지에 대한 반성도 있어야 되는 것 아니예요.

부설주차장의 유료화 직권명령제, 할 수 있지만 당장 사유재산을, 남을 강요해서 할 수 있는 그런 문제도 아니고 그렇게 한다라고 한다면 애초부터, 그런 그림 자체가 무료주차가 없다라고 하는 얘기는 맞는 얘기지만 현실적인 접근방법이 잘못됐다, 이런 잘못된 부분들은 다시 궤도수정을 할 것인가라고 하는 부분들에 대해서 다시 한 번 원점에 돌려놓고, 사실은 여기 관계관, 관계과장들 다들 서울市 공무원 생활하고 고시 패스하고 여기 와 있단 말이죠.

좀 허심탄회하게 다시 의견을 모아서 새롭게 정책적인 방침

을 다시 짜가야 될 필요가 있는 것 아니냐 이런 얘기에요. 안 되는 것만 가지고 계속해서 부설주차장 유료화 직권명령제, 그것 도입하겠다는 거 이렇게 議會에 보고하면 계속 허위보고만 되는 것인데요, 나중에. 안 그렇습니까?

○交通企劃官 金淳直; 그래서 제가 아까 말씀드렸듯이 우리가 5.13교통특별대책을 금년 연말을 기준으로 해서 다시 한번 솔직히 진단을 해서 보완대책을 다시 수립을 하겠다는 그런 보고를 드렸습니다.

그런 과정에서 우리 위원님들의 지적사항도 같이 심도있게 검토를 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 네.

○交通企劃官 金淳直; 다음 내부순환도시고속도로하고 주차미터기 설치관계에 대해서 보고를 드리겠습니다.

어제 잠깐 제가 간략하게 언급은 드렸습시다만 내부순환도시고속도로의 지능화사업에 대해서는 저희가 지난 8월에 기본조사설계에 대한 용역은 일단 완료를 시켰습니다. 완료를 했는데 40.1Km의 사업비가 300억원 이상 들어가는 그런 대규모 사업인데 이 도로를 지능화하는 사업자체가 상당히 아주 우리나라뿐만 아니고 다른 나라에서도 이렇게 대규모로 하고 있는 곳은 사실 별로 없습니다.

저희가 사례를 조사한 바에 의하면 미국의 미네소타시에 도시고속도로가 부분적으로 하고 있는 것으로 그렇게 파악을 하고 있는데, 이 구간에서 하고 있는 기능을 보면 도시고속도로 운전하고 있는 운전자에게 속도에 대한 정보, 또 우회도로에 대한 정보, 또 램프를 이용할 때 램프에 차가 너무 많이 들어가서 본선고속도로가 너무 지체될 경우에 소위 램프미터링을 해서 신호를 주는 그런 제도, 여러 가지 案이 포함

돼 있습니다만 이 자체가 사업을 시작하면 일괄적으로 사업을 마무리해야 되는 그러한 어려운 점이 있습니다.

다시 말씀을 드리면, 한 30억원 정도 투입을 해서 사업을 끝낼 수 있는 것이 아니고 사업을 시작하면 300억원이 일시에 투자가 돼야 한다는 그런 어려움이 있습니다.

그래서 사실 저희 市長님께 제가 건의를 드렸습니다. 이 사업은 아직 외국에서도 이렇게 큰 구간에 대해서 성공한 사례가 아직 발견되지 않고 있고, 우리 올림픽도로에 38억원을 들여서 금년에 사업을 해서 시범적으로 운영하고 있는데 300억원을 일시에 갑자기 투입하고 있는 것은 상당히 위험하다, 그래서 우리가 올림픽대로의 성과를 보고 그 동안에 외국사례도 좀더 보완을 해서 착수하는 것은 언제든지 어렵지 않다, 그렇기 때문에 1년만 더 늦춰보자, 이렇게 해서 저희가 금년 사업비를 일단 불용을 시키고 내년에 실시설계하는 일부 예산을 반영을 했으면 좋겠다 해서 요청을 해놓은 바가 있고, 주차미터기도 마찬가지로입니다.

○金喜甲 委員; 잠깐만요, 그 문제요. 우선 올림픽대로 교통관리시스템의 설치에 대한 평가를 하기로 했죠?

○交通企劃官 金淳直; 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 그 평가를 용역을 줘서 이렇게 하는 것으로 내가 알고 있는데요. 그것은.....

○交通企劃官 金淳直; 아닙니다. 용역은 별도로 주지 않고 경찰, 우리 市에 있는 전문직 공무원, 이렇게 합동으로 해서 지금 평가작업을 하고 있습니다.

○金喜甲 委員; 그러면 애당초는 평가용역을 주기로 한 것인데 자체적으로 한 것이다, 이런 말씀이지요?

○交通企劃官 金淳直; 그렇습니다. 방법을 바꿨습니다.

○金喜甲 委員; 자체평가를 하는 것하고 용역을 줘서 평가하는 것하고 신뢰도 문제나 객관성 문제는 어떨 것 같습니까? 똑같은 결과가 나올까요?

○交通企劃官 金淳直; 속단은 사실 하기는 어렵다고 봅니다. 제가 말씀드리면 전문용역기관에 용역을 의뢰했을 경우에는 시스템부분에 대한 평가가 중심이 될 것으로 이렇게 생각합니다, 그 시스템 운영자체에.

그리고 저희가 평가를 하는 경우에는 실제로 시민들이 어느 정도로 편익을 느끼고 있느냐, 얼마나 편리해졌느냐, 이 점에 대해서 지금 중점적으로 평가를 하고 있습니다.

○金喜甲 委員; 본위원이 하나 우려하는 것은 지금 내부순환도로 교통관리시스템이 그런 내부적인 확신이 안서서 내년으로 사업을 돌리건 어떻게 하든 간에 그거야 관계관들이 알아서 판단해야 될 문제이긴 하지만 적어도 올림픽대로에 운행되어지고 있는 이 교통관리시스템에 대한 평가들을 전제로 해놓고 그 평가의 내용을 근거로 해서 내부순환도시고속도로도 적용을 해야 될 것이란 말이에요.

○交通企劃官 金淳直; 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 그런데 이것 자체가 굳이 지금 평가용역비가 계상되었음에도 불구하고 사실 그것 자체평가한 것으로 해서 평가용역비가 이번에 1억 얼마 정도가 불용처리된 것으로 되어 있지요?

○交通企劃官 金淳直; 네, 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 당초 예산에 잡아놓았던 것 어떻게 되어 있어요?

○交通企劃官 金淳直; 9,500만원입니다.

○金喜甲 委員; 9,500만원 정도가 불용처리되는 것으로 나와

있는 것 아니겠습니까?

○交通企劃官 金淳直; 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 하나 우려스러운 것은 적어도 평가의 객관성을 가지고 내부순환고속도로를 앞으로 어떻게 할 것인가의 방침은 결국 그전에 사업을 했던 올림픽대로 자체가 중요한 평가기준이 될 것이라는 말이에요.

○交通企劃官 金淳直; 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 지금 평가서 나왔습니까?

○交通企劃官 金淳直; 아직 안 나왔습니다.

○金喜甲 委員; 언제쯤 끝납니까?

○交通企劃官 金淳直; 저희가 이것도 12월말까지 평가를 하도록 했습니다.

○金喜甲 委員; 평가서 나오는 대로 평가서에 대해서 본위원회한테 제출해 주시기 바랍니다.

○交通企劃官 金淳直; 알겠습니다.

주차미터기도 어제 제가 잠깐 설명을 드렸습시다만 이 부분도 대단히 죄송합니다. 죄송한데 사실 제일 어려운 점이 무엇이나 하면 저희가 설치를 시범적으로 하려고 보니까 지금 현재 운용하고 있는 기존의 시스템은 전부 동전으로 처리하는 시스템으로 되어 있습니다. 그런데 우리 도심에 있는 주차장의 경우에는 30분 주차해서 지금 3,000원이고, 1시간만 되면 6,000원이 됩니다. 그래서 500원짜리 동전을 계산하더라도 12개가 있어야 되는 어려운 점이 있습니다.

그래서 저희가 그러면 카드나 이런 것을 같이 겸용해서 쓸 수 있는 것을 개발해야 될 것 아니냐, 어떻게 동전을 1시간 주차하는데 12개씩 준비하고 이것은 굉장히 문제가 있다, 그리고 과거에 우리가 주차미터기를 설치해서 해 보니까 관리

상에 굉장히 어려운 점이 있습니다. 밤에 누가 와서 발로 차서 넘어지고 하는 어려운 점이 있기 때문에 이러한 부분도 보완을 하고, 또 동전부분도 보완하고 해서 내년에 카드가 호환될 것이기 때문에 내년에 가서 이 카드까지 호환시킬 수 있는 방법으로 해서 다시 방법을 검토해 보자, 지금 시범적으로 설치해 놓고 다시 1년도 못 가서 10억씩, 20억씩 넣어서 또 돈만 없었다는 시민들의 비난이 있을 가능성이 높다 이렇게 해서 이것도 사실 유보를 시킨 것입니다. 그런 점에서 위원님들께서 이해를 해 주시면 감사하겠습니다.

○李始英 委員; 委員長님, 주차미터기에 대해 보충질의 좀 하겠습니다.

○委員長 金永春; 金喜甲委員, 질의가 마무리된 것이지요?

○金喜甲 委員; 네, 먼저 하시지요.

○委員長 金永春; 그러면 李始英 委員 질의해 주십시오.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

노상주차장미터기 도입 이 부분에 있어서 올해 불용액이 넘어간다는 것을 익히 알고 있고, 96년도 정기회 때 交通管理室에서 尹準炳 課長께서 뭐라고 얘기한 줄 압니까? 노상주차장미터기가 사실상 어려운 것 아니냐 本委員이 물었습니다. 물었더니 尹 課長 얘기는 충분한 대비가 되어 있다, 지금 1년 동안 交通管理室에서는 이 문제에 대해서 전혀 대비하지 않았어요. 그리고 지금 局長님께서 얘기하는 이 내용은 형식에 그치잖아요. 사전에 준비가 되어 있지 않았다는 말입니다, 예산만 듬뿍 세워놓고. 여기 속기록에 보게 되면 尹 課長이 이런 얘기를 했습니다.

설치대수 체크이 지금 현재는 노상주차장 운영체계를 근본적으로 인력이 배치되어야 하는데 이것을 방지하기 위해서

카드제를 하겠다고 했어요. 여기 있습니다. 속기록 보여드릴까요? 이렇게 해 놓았습니다.

그런데 이 시점에 와서 불용액으로 넘어갈 때 지금 국장께서도 그런 얘기를 한다는 말입니다. 그러면 96년도 전반적인 예산을 세울 때부터 무엇인가 잘못되었다는 얘기에요. 준비성 없이 했다는 것 아닙니까? 그러면 여기 업무보고서에 보게 되면 민간위탁이 완료된 노상주차장을 대상으로 시범실시 후 중간평가결과에 따라 확대설치여부를 결정하겠다는데 96년도에 이미 예산을 97년도에 쓸 수 있도록 세워 놓고 아무 대책도 없이 그냥 넘긴 것이에요.

국장님, 그래서 본위원이 행여나 하고 집행부에서 그 당시 무엇이라고 대답한 것인가 해서 이 속기록을 가져왔습니다. 이것은 근본적으로 계획을 세운 이 자체부터 잘못되었고 이에 대한 책임을 져야 되는데 尹 課長이 유학가고 없지 않습니까? 그러면 지금와서 국장님 얘기대로 한다고 하면 시범 실시하고 난 후에 중간평가결과를 봐서 확대를 하겠다, 확대를 하는 것이 아니라 중간평가결과를 봐서 실시한다 그래야지, 확대한다고 그러면 지금 예산이 19억 8,000만원이지요, 서있는 것 아닙니까? 여기 있잖아요, 여기 보십시오. 노상주차장대상으로 시범실시 후 중간평가결과에 따라 확대설치여부를 결정하겠다, 시범실시 무엇했어요? 자료 가지고 와 봐요. 여기 업무보고서 있잖습니까?

○交通企劃官 金淳直; 이번 보고서입니까?

○李始英 委員; 이 업무보고서지요.

○交通企劃官 金淳直; 그것은 당초에 계획이 그랬었는데 대책 부분에서 제가 방금 보고드린 내용으로, 우리 駐車計劃課長이.....

○駐車計劃課長 方泰元; 駐車計劃課長입니다.

제가 추가로 보충답변을 올리겠습니다.

○李始英 委員; 네, 얘기해 보세요.

○駐車計劃課長 方泰元; 사실상 금년도에 19억 8,000만원이 반영되어서 일단 3,000개소에 설치하는 것으로 계획은 되어 있었습니다. 물론, 먼저 尹準炳 課長이 예산을 반영하는 과정에서 委員님들께 협조를 받아서 반영된 것은 맞는데 당초 19억 8,000이 반영되는 과정에서 사실상 交通管理室에서는 전제조건을 일단 노상에 설치하게 되면 돈 안내고 도망가는 사람이 많을 것이다, 그래서 거기에 대한 제재방안으로 바퀴자물쇠채움제를 일단 建交部에 건의를 했습니다. 그래서 일단 돈을 안 내고 도망가는 차량에 대한 제재방안이 일단 선행되어야 주차미터기 설치가 효율성이 있겠다 해서 일단 建交部에 건의를 했는데 建交部에서는 일단 바퀴자물쇠채움제도에 대한 기준을.....

○李始英 委員; 네, 알았어요. 바퀴자물쇠가 중요한 것이 아니라 지난 96년도 예산을 세울 때 전체 71개소 중에서 19억 8,000만원 예산을 세우면 21개소를 할 수 있다고 했어요, 속기록에 보게 되면. 21개소를 할 수 있다고 했는데 그래서 이 21개소를 어떻게 하겠느냐 하니까 집행부에 맡겨 달라고 했어요. 그리고 많은 위원들이 물었습니다. 이것은 계속사업이냐, 이것이 계속사업이예요, 아니예요?

○駐車計劃課長 方泰元; 일단 확대된다는 차원에서는 계속사업으로 볼 수 있습니다. 서울시의 노상주차장에 일단 설치한다고 봤을 때는 계속사업인데 저희들이 금년도에 손을 놓고 있다가 안한 것은 아닙니다. 저희들이 변명하려고 하는 것은 아니고, 일단 노상주차장의 주차미터기라는 부분은 선진국에

서 한 60년 이상을 설치해서 운영되어 왔던 사업입니다. 그러면 우리 나라는 왜 설치를 못하느냐, 시민들이 밤에 술먹고 뺑차고 돈 안 내고 도망가는 부분에 대해서는 앞으로 저희들이 설치하고 난 다음에 시민들을 계도하는 차원에서도 좋은 장비는 많습시다. 많은데.....

○李始英 委員; 課長님, 본위원이 얘기하는 것은 그것을 요구하는 것이 아니고, 집행부에서 前任課長께서 21개소를 설치하겠다고 했어요.

그 이후에 21개소가 끝나면 어떻게 할 것이냐, 계속사업으로 이루겠다고 했습니다. 그러니까 96년도 예산이 반영되면 반영된 예산을 가지고 설치를 하고, 지금 집행부 입장에서는 노상주차장에 대해서는 주차미터기로 전환해 가려 하는 것이 바람직하다고 생각하기 때문에 이것을 계속사업으로 추진하겠다고, 그러면 확고한 의지가 있느냐, 분명히 이루어내겠다 이렇게 되어 있습니다. 전임자가 얘기했는데 대해서 후임자가 책임을 져야 되는 것 아닙니까?

○駐車計劃課長 方泰元; 제가 책임을 안 지겠다는 것은 아니고요, 제가 7월에 와서 예산에 반영된 사업 중에 추진이 안 되고 있는 사업을 뒤져보니까 주차미터기사업이 일단 있습니다. 그래서 제가 그것을 서울시내 공영주차장 중에 설치가 가능한 지역을 한 2개월에 걸쳐서 전부 조사를 했습니다. 하고, 이것을 어느 업체에 대한 66만원의 3,000개소 19억 8,000 반영된 것도 사실 타 업체로부터 오해를 많이 받고 있었습니다.

왜냐하면 어느 특정업체의 제품을 설치하려고 66만원이라는 요금을 단가를 반영한 것이 아니냐 해서 저희도 물론 타 업체의 항의를 받은 적도 있습니다. 그러나 그 부분에 대해서

는 제가 물론 확실하게 답한 부분도 있고 해서 일단 설치를 하되, 일단 예산을 반영해서 설치하고 난 다음에 나중에 운영상의 문제점에 대한 비난여부가 두려워서 그런 것이 아니라 일단 설치를 할 때는 모든 주차미터기를 사업하고 있는 사업자들이 설치할 수 있는 기회를 다 주자.....

○李始英 委員; 공개경쟁입찰을 하겠다는 얘기 아니에요.

○駐車計劃課長 方泰元; 공개경쟁이 아니고 일단 우리가 여의도면 여의도, 시청앞이면 시청앞에 지역을 선정해 주면 자기 제품을 일단 설치할 수 있는 기간을 주고 시범운영을 해라, 그러면 3개월, 6개월 정도 시범운영을 하고 난 다음에 거기에 대한 나름대로 市의 운영방안에 부합된 업체만 가지고, 심사위원회에서 일단 합격된 업체만 가지고 공개경쟁입찰을 하려고 했던 것입니다.

그래서 일단 설치하고자 하는 과정이 어느 업체를 두둔하는 것도 아니고, 저희 서울시의 기본방향은 주차미터기를 도입해서 설치하고자 하는 방향은 앞으로도 분명히 그런 방향으로 가야 됩니다. 지금 인건비라든가, 서울시의 공영주차장 관리하는 인건비가 실질적으로 공단에 나가는 160억, 180억 이상이 나가지 않습니까? 그러면 그 돈도 절감될 수 있습니다. 그래서 그런 차원에서는 저희들이 앞으로 해야 되는 것은 맞는데 단지 그런 시행시점을 굳이 우리가 금년도 예산 반영된 것을 하려고 무리수를 두다가 나중에 거기에 대한 시행착오를 범하면 그 피해는 결국 시민들한테 돌아갑니다. 그래서 그것을 1년 늦더라도 교통호환카드가 개발되는 시점에 맞추어서 같이 좀더 연구를 해보면 좋지 않겠느냐 하는 차원에서 금년도 사업을 보류한 것이지, 이것을 전부 안하겠다는 것은 아닙니다.

○李始英 委員; 불용액으로 넘어간다고 하는 것은 이 사업을 안하겠다는 얘기 아니에요? 내년도 사업에는 이 계획이 안 들어 있지요?

○駐車計劃課長 方泰元; 안 들어가 있는데 저희들이 어차피 시범설치운영을 하더라도 1·2개월만에 장비를 설치하고 난 다음에 될 수가 없습니다. 춘하추동 그 장비를 전부 성능검사를 해 봐야 되는 문제가 있기 때문에 저희들이 시범운영기간을 예산을 투입하지 않고 업체들이 자진해서 설치하고 난 다음에, 운용하고 난 다음에 그 결과에 따라서 저희들이 심사위원회에서 객관적으로 심사평가하고 난 다음에 그 업체만을 대상으로 해서 저희들이 운영하려 했던 것이기 때문에 저희들이 좀더 신중을 기해서 하고자 하는 차원으로 이해를 해주시면 좋겠습니다.

○李始英 委員; 그러면 課長님 얘기대로 하면 집행부에서 계획성 없이 하는 것이에요. 왜 그러느냐 하면 참여업체에 시험을 해 보고, 민간업체에 시험을 해 보고 잘 되면 하고 잘 안 되면 안한다는 이런 것 아닙니까?

○金喜甲 委員; 잠깐만요. 委員長님, 그 말에서 擔當局長 나오셔서 설명 좀 해 주세요.

지금 문제의 핵심이, 지금 李始英 委員님 질의하는 취지 중의 핵심적인 내용이 노상주차장미터기사업 자체를 애초에 계속사업으로 하는데 이것이 사고이월도 아니고 불용처리된다는 것 자체가 잘못 아니냐 이런 취지라는 말이에요. 어떤 것이 맞는 것이에요? 계속사업으로 본다면 이것이 사고이월시켜서 해야 될 부분일텐데 불용처리를 하겠다는 것 자체가 이미 이 예산 자체가 내년에 똑같은 항목에서 수립하기 어렵잖아요? 이 사업 추진하기 어려울 것 아니냐 이 말씀입니다.

○交通企劃官 金淳直; 말씀드리겠습니다.

課長도 설명을 했습니다만 우리가 이 사업 자체에 대해서 어떤 필요성을 인정하지 않겠다는 뜻은 아닙니다. 지금까지 하는 방식 대로 사람에 의해 계속적인 요금징수가 되고 하는 문제에 대해서는 저희도 개선의 필요성을 절실히 느끼고 있습니다. 다만 이 기기를 설치하는데 따른 여러 가지 시행상에 성능상의 문제나, 또 시행방법상의 문제가 새로이 제기되었기 때문에 현재 시점에서 저희가 그것을 설치하는 것은 바람직하지 않다 이렇게 판단을 했습니다.

○金喜甲 委員; 아니, 그러면 작년도에 이것 동전을 집어넣는 그 문제로 해서 계획을 잡은 것이에요? 물어봅시다.

○交通企劃官 金淳直; 그것도 하나의 이유입니다.

○金喜甲 委員; 말도 안 되는 소리하지 마세요. 이미 그 당시에 노상주차장미터기 했을 당시에는 제가 그 당시에도 카드문제를 제기했기 때문에 카드문제가 앞으로 주차장카드도 해야 될 것이고, 버스카드도 서로 호환이 될 수 있게끔 만들어서 하자 말이지, 그 얘기가 제기되었기 때문에 그 당시 노상주차장 주차미터기 할 때는 카드로 결제하는 방식으로 하겠습니까라고 이미 답이 나와 있는 얘기였다고. 그렇게 한다고 하면 19억 8,000만원이라고 하는 예산 자체를 우리 議會에서 만든 것입니까? 집행부에서 알아서 세워서 議會에 넣은 것 아니에요?

○交通企劃官 金淳直; 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 그러면 그랬던 사항에 대해서 몰라서 새로운 문제가 마치 대두된 것처럼 해서 시행상에 문제점이 있기 때문에 다시 하겠습니까, 이렇게 얘기하는 것 자체가 논리적인 모순 아닙니까?

○交通企劃官 金淳直; 저는 그렇지 않다고 봅니다.

왜 그러냐하면 지금 李始英 委員님께서 작년에 議會에서 擔當課長이 답변한 속기록을 가지고, 저도 처음 봤습니다만 아마 카드제를 언급한 것 같습니다. 언급을 한번 한 것 같은데 당시만 하더라도 저는 이 시점에서 판단을 할 때 카드의 호환성에 대해서 충분한 검토가 없었다고 보고 있습니다. 왜 그러냐 하면 지금 우리가 지하철, 버스카드 호환문제도 금년에 저희가 7월 1일부터 호환하기로 해놓고 그것이 여러 가지 기술상의 문제, 또 운영상의 문제 때문에 어제 보고를 드렸듯이 내년 11월에 다시 이것을 연기를 시킨 것입니다.

○金喜甲 委員; 아니, 그러니까 보세요. 논리적으로 왜 말이 안 맞느냐 하면 카드라는 것은 지금 현재 버스카드가 돼 있잖아요. 버스카드 자체가 앞으로 지하철카드로 호환이 되는 것 아닙니까? 새로운 카드가 나오는 것이 아니잖아요. 단지 그 안의 단말기 자체가 변경되는 것 아닙니까? 그런 개념으로 봐야 될 것 아닙니까, 우리 카드바꾸는 것 자체를? 호환한다는 것이 무엇입니까? 지금 기존에 버스카드 450만장 나가 있는 것을 전부다 시민들한테 수거해서 새 카드를 발급하는 것입니까? 그것이 아니잖아요.

○交通企劃官 金淳直; 그렇습니다. 다시 말씀을 드릴게요.

○金喜甲 委員; 그 얘기를 해 보세요.

○交通企劃官 金淳直; 지금 버스카드를 가지고는 지하철이라든가 주차장에 설치할 수 있는 시스템에는 적용할 수가 없습니다. 그것을 하나로 다 읽어낼 수 있는 시스템을 개발해 내야 되는 것입니다, 바로.

○金喜甲 委員; 시스템 개발이라는 것이 다시 얘기하면 그 안에 장착된 단말기가 카드를 읽는 것이지 카드자체가 새로 나

가는 것이 아니잖아요?

○交通企劃官 金淳直; 그렇습니다. 그 점에 대해서는 인정을 합니다.

○金喜甲 委員; 그러니까요. 그러면 카드결제를 해 나갈 수 있는 그런 시스템만 있으면 되는 것 아니냐 이런 얘기에요. 지금 카드가 있잖아요, 버스카드가. 그 카드가 새롭게 해서 바뀌는 것이 아니지 않느냐 이런 얘기에요, 카드를 읽는 단말기자체의 시스템이 바뀌어지는 것이지.

지금 그러면 버스카드로 이것 결제해 나가고 이러면 그 카드시스템 자체가 안 되는 것입니까? 한번 들어봅시다.

○交通企劃官 金淳直; 지금 현재로서는 버스카드 가지고 이용을 할 수가 없는 것이죠. 버스에만 이용이 가능한 것이죠. 버스카드 가지고 그 주차장에 주차요금을 읽어낼 수 있으려면 별도의 시스템이 거기에 들어가야 되는 것 아닙니까, 칩이. 들어가야 되는데 그렇게 되면 우리가 앞으로 8개까지 확장할 수 있도록 했는데 8개 칩이 다 들어가야 되는 것이에요. 여기 달고, 저기 달고 통이 커지는 것입니다.

그래서 앞으로 1통에 8개의 칩을 같이 넣어서 콤팩트하게 해서 운영할 수 있는 것을 내년 11월에 개발해서 시민들한테 제공을 하겠다 하는 것이 우리 市의 기본적인 지금 현재 방침입니다.

그래서 지금 현재 주차장에 그것을 적용했을 경우에는 주차요금카드를 읽는 통 따로, 다음에 버스를 읽는 통 따로, 이렇게 여러 가지 통이 붙어야 된다는 그런 문제가 있기 때문에 하나로 가져가겠다는 그런 방침입니다.

○金喜甲 委員; 아니, 글썄 제가 그 취지에 대해서는 알고, 애당초 이 카드에 대한 계획자체가 애당초부터 없었던 것도

아니고, 이것을 동전 운운해서 관리상에 어려움이 있고 동전을 카드로 보완해야 되기 때문에 이것 자체가, 이것도 올해 안에 사업자체가 사고이월되는 것도 아니고 불용처리되는 것 자체는 말의 앞뒤 순서가 맞지 않지 않느냐 이런 말이에요.

작년에 예산을 세울 때는 뭇 때문에 그런 예상자체를 못해서 예산 세웠고, 또 이제 이것자체를 불용처리하는 것 자체는 뭐냐 이런 얘기에요.

미리 예산을 못해서, 동전 때문에 관리상의 어려움이 있다고 그래서 이것을 불용처리를 합니까, 그러면? 그러면 불용처리하는 것 자체가 지금까지 議會에서, 그냥 이것에 대해서 저희들이 예산 세울 당시에서부터 실효성이 있느냐 없느냐라고 따졌을 때는 별 문제가 없다라고 얘기했던 답변은 뭐예요, 그러면? 거기에 대해서 누가 책임질 것이에요?

○交通企劃官 金淳直; 金 委員님 이것은 좀 이해를 해 주십시오.

○金喜甲 委員; 누가 책임을 지세요?

○交通企劃官 金淳直; 책임질 일이 있으면 책임지겠습니다.

○金喜甲 委員; 지금 불용처리한 것에 대해서 그 사실 하나만으로도 책임을 져야 될 것 아니에요?

○交通企劃官 金淳直; 金 委員님 이것이 이렇습니다. 사실 일을 하다보면 여러 가지 과정상에서 문제점이 많이 생깁니다. 생기면 대책을 보완해서 이렇게 집행하는 경우도 있고, 그 사업을 처음부터 또 연기를 하는 그런 방법도 있고 아예 취소를 하는 그런 유형도 있습니다.

그래서 당초 작년에 저희가 예산을 요구하면서 우리 尹準炳 課長이 議會 의원님들한테 보고를 드릴 때는 제가 생각할 때는 당시에 당사자가 없기 때문에 물어보지는 못했습니다만

주차미터기에 사용될 카드가 미터기 기종마다 각자 들어가는 카드라고 생각을 아마 했을 것입니다. 그래서 일종의 버스카드하고 같은 것으로 생각을 한 것이죠.

그런데 그 당시에는 이 호환성에 대해서 생각을 못한 것입니다. 그래서 주차카드 따로, 버스카드 따로, 지하철카드 따로, 이렇게 가는 것이 작년에 예산심의할 때 위원님들한테 설명드린 그런 방식이고, 저희가 다시 지금 시점에서 말씀드리고 싶은 것은 하나의 카드로 전부 처리할 수 있는 그러한 시스템으로 가져가고자 하는 것이 지금 방식입니다.

그래서 지금 여기에서 시스템을 개발중에 있기 때문에 내년 11월에 시민들한테 제공을 해보고 이것이 성공하면 다른 분야에 확산이 되는 것입니다. 먼저 지하철하고 버스하고 호환시키는 것이 급선무이기 때문에.

그래서 저희가 이 주차카드 문제도 좀더 확장하고 호환성 문제를 결들여서 좀더 생각을 해보고 추진하자고 하는 것이 이 자체가 저희가 필요없다 이렇게 생각한 것은 아닙니다. ○金喜甲 委員; 지금 그렇게 얘기하시게 되면 카드문제에 대한 것으로 다시 돌아가게 되는데 생각을 해 봅시다. 지금 종전에 버스카드를 가지고 지하철을 탈 사람 타란 말이에요, 그리고 지하철후불카드를 가지고 버스를 탈 사람은 타란 말이에요. 그렇게 해서 호환처리가 되는 것 아닙니까? 카드자체가 폐기되거나 이렇게 되는 것이 아니지 않느냐 이런 얘기에요.

그러면 동전을 지불할 수 있는 카드는 가지고 있다 이말이에요, 시민들이 이미. 후불카드 가지고 있잖아요. 발급받은 사람 있잖아요. 단지 얘기는 거기에 들어가는 단말기 부분들이 그것을 읽어낼 수 있느냐 없느냐만 바꿔주면 되는 것

아니냐 이런 얘기에요. 그렇게 생각해야 될 것 아닙니까? 지금 450만매 나가 있는 버스카드 전부다 회수해서 다시 할 것입니까?

○交通企劃官 金淳直; 아닙니다. 그대로 통용될 것입니다.

○金喜甲 委員; 아니잖아요. 그러면 카드로 통용시키면 되는 것 아니에요? 그러면 카드문제는 해결됐다고 본위원은 생각하는 것이지요.

○交通企劃官 金淳直; 그렇습니다. 그런 방법에 대해서는 저도 金 委員님과 같은 생각입니다.

○金喜甲 委員; 그러면 이 사업자체를 추진 못해야 될 이유가 없잖아요?

○交通企劃官 金淳直; 같은 생각인데 그 버스카드가, 지금 시민들이 소지하고 있는 버스카드를 가지고 버스도 읽어주고 주차에도 읽어줘야 되는데 그렇지 않습니까?

○金喜甲 委員; 주차에 읽어준다는 것은 주차장 단말기 안에 그것을 읽을 수 있는 것이 하나 들어가면 되는 것 아니냐 이런 얘기에요.

○交通企劃官 金淳直; 그렇습니다. 들어가면 되는데 그것이 종래에 생각하는 방식은 주차카드 하나로 독립적으로 그것을 읽어낼 수 있는 것을 생각했고, 지금 저희가 말씀드린 내용은 방금 金 委員님 말씀대로 저하고 생각이 같습시다만 지하철이나 버스나 주차나 다 읽어낼 수 있는 그런 시스템을 얘기하는 것입니다.

○金喜甲 委員; 지금 그 문제 가지고 오랜 시간을 끌 필요는 없고, 어제든 본위원이 얘기했습니다만 카드에 대한 전반적인 앞으로의 계획이 있죠?

○交通企劃官 金淳直; 그때 상세한 보고를 할게요.

○金喜甲 委員; 아니, 들어보세요. 그때 얘기를 별도로 하실 것이 아니라 카드에 대한 전반적인 얘기가 나와질 때 저하고 그 문제에 대해서는 별도로 얘기가 있어야 될 것 같아요. 아마 이 사업에 대한 마인드가 다르고, 제가 생각하고 있는 것하고 이렇게 다른데, 인식상의 차이점이 약간 다른데 그 문제에 대해서는 위원회의 이 귀중한 시간을 가지고 일일이 왈가왈부하고 시간을 오래 끌 필요 없고 별도로 저하고 만나서 이 얘기는 좀 하도록 하고, 다음 얘기 답변해 주세요. 공영차고지 문제.

○交通企劃官 金淳直; 공영차고지 문제에 대해서 어제도 간단히 말씀을 드렸습시다만.....

○金喜甲 委員; 지금 예산불용액이 공영차고지만 가지고 예산 불용액이 얼마로 돼 있습니까? 453억원이죠. 전체가 453억원에서 얼마입니까? 공영차고지만 가지고 불용처리된 액수가.

○交通企劃官 金淳直; 우선 개략적으로 계산해 볼 때 200억원 정도 되는 것 같습니다.

○金喜甲 委員; 거의 과반수를 차지하고 있죠?

○交通企劃官 金淳直; 네, 절반 가까이 돼요.

○金喜甲 委員; 네, 얘기해 보세요. 이렇게 많은 불용액이 된 데 대해서.

○交通企劃官 金淳直; 어제도 말씀을 드렸습시다만 이 불용된 부분에 대해서 솔직히 대단히 죄송하다는 말씀을 드렸습시다.

○金喜甲 委員; 죄송하다는 말씀은 그만 좀 하시고요.

○交通企劃官 金淳直; 공영차고지 문제는 저희가 7개권역에 대해서 당초에 98년까지는 조성을 완료하는 것이 우리 市의 당초 계획이었습니다.

그래서 목적대로 계획을 달성하려고 했을 때 예산이 편성이

안 되면 처음부터 이것은 계획을 실천할 의지가 없다 이렇게 판단해서 지난해에도 이 부분에 대한 예산을 전부 편성을 했습니다.

그런데 금년에 저희가 집행을 해보니까 도시계획인가라든가 그 밖에 또 도시계획절차, 다시 말씀드리면 그린벨트내의 행위허가 이러한 부분들이 원만하게 당초계획대로 진행이 못됐기 때문에 불가피하게 불용이 발생되게 되었습니다.

이 부분에 대해서는 현재 저희는 市 자체적으로 다시 1년을 계획을 수정했습니다. 1년을 다시 늦춰서 99년까지는 조성을 완료해야 되겠다 하는 것이 우리 市가 가지고 있는 시기상에 조정된 목표입니다.

○金喜甲 委員; 99년까지 가능합니까?

○交通企劃官 金淳直; 99년까지 솔직히 말씀을 드리면.....

○金喜甲 委員; 불가능한 일을 미리 하지 마라 이런 얘기에요. 조정을 해야 될 것 아니에요?

○交通企劃官 金淳直; 대부분은 가능합니다. 제가 하나 하나 말씀을 드리겠습니다.

은평권역은 내년까지 조성이 완료가 됩니다, 이미 금년말까지 보상이 완료가 되기 때문에.

다음에 구로권역과 중랑권역은 실시설계가 진행중입니다. 이 부분에 대해서는 별도의 그린벨트 행위허가 변경이 앞으로 필요없기 때문에 실시설계를 해서 시설로 인한 투입을 하면 되도록 되어 있습니다. 이것도 복개를 하는 부분이기 때문에 99년말까지 조성이 완료가 됩니다. 다음에 강서권역이 현재 일부 민원으로 해서.....

○金喜甲 委員; 지금 구로하고 중랑권역은 도시계획시설상 어떻게 되어 있어요, 부지가? 어디 부지로 되어 있어요?

○交通企劃官 金淳直; 거기는 지하철 차량기지로 되어 있습니다.

○金喜甲 委員; 차량기지 위에 올라있는 것이죠?

○交通企劃官 金淳直; 그렇습니다. 그래서 별도의 절차가 필요치 않습니다.

다음에 이 강서권역은 아직 도시계획시설결정이 안 돼 있습니다. 당초에 강서구청에서 진입로 문제로 해서 저희 市에서 지원요청을 했는데 진입로 부분도 원만하게 합의가 돼서 지금 도시계획 입안절차를 밟고 있습니다. 저희가 예상을 할 때 연말까지는 도시계획시설결정이 될 것으로 이렇게 예상을 하고 있습니다.

○金喜甲 委員; 도시계획시설을 무엇으로 받아야 돼죠?

○交通企劃官 金淳直; 여객자동차정류장으로 받아야 됩니다. 그리고 송파권역은 도시계획시설결정이 완료가 돼서 현재 建設交通部에 그린벨트 행위허가 신청을 하기 위해서 관련서류를 준비중에 있습니다.

○金喜甲 委員; 이것을 한번 따져봅시다. 여객자동차터미널이 돼도 이것 자체가 공영차고지를 설치할 수 있는 법적근거가 있어요, 없어요? 그것을 한번 얘기해 보세요. 법적근거가 있어요, 없어요? 여객자동차터미널 안에 공영차고지를 설치할 수 있는 근거가 있어요, 없어요?

○交通企劃官 金淳直; 지금 현재 도시계획법상으로는 차고지라는 용어는 없습니다.

○金喜甲 委員; 없죠?

○交通企劃官 金淳直; 운수사업법상으로는 차고지라는 용어를 쓰고 있습니다. 그래서 지금 도시계획법상으로 저희가 차고지를 만들려고 할 경우에는 여객자동차정류장으로 시설결정을

하는 것으로 신청을 하고 있습니다.

○金喜甲 委員; 그것이 여객자동차터미널 안에 그야말로 그 차고지일 따름이지 쉽게 얘기하면 이것 자체가 공영차고지로서 그것을 할 수 있는 법적근거는 현재 없는 것 아니에요? 공영차고지라고 하는 법적근거가 없다고요.

○交通企劃官 金淳直; 공영차고지라고 하는 용어자체가 도시계획법에는 없습니다.

○金喜甲 委員; 도시계획법에도 없을 뿐더러 여객자동차터미널법이라고 있잖아요. 본위원이 찾아봤어요. 여객자동차터미널법 안에.....

○交通企劃官 金淳直; 여객자동차정류장이라고 하는 종류는 있죠.

○金喜甲 委員; 정류장이라는 것은 있지만 그것 자체를 공영차고지로 운영한다는 것 자체가 서울시에서 운영하겠다고 하는 것이 변칙운영하겠다고 하는 것밖에 더 되느냐 그 말이에요, 법적 근거가 없으니까.

○大衆交通課長 朴喜秀; 大衆交通課長 朴喜秀입니다.

金委員님 제가 답변을 드리겠습니다.

저희들이 공영차고지라는 것이 局長님이 말씀하셨습니다만 공영차고지를 조성하는 것이 도시계획사업으로 공영차고지를 조성을 하려고 할 때 과연 어떠한 도시계획시설로서 공영차고지 조성을 해야 되느냐 하는 것을 저희들이 검토한 결과 차고지라는 것은 사실 도시계획시설에 차고지란 개념은 없습니다.

어저께 여객자동차정류장, 주차장 얘기를 제가 말씀을 드렸습니다만 여객자동차정류장으로 시설결정을 해서 공영차고지를 조성하려고 하는 그 취지는 우리가 공영차고지의 기능이

하나의 대단위된 차고지에서 우리가 공동배차제라든지 노선 입찰제의 그런 시행기반을 만들 때 각 방향별 차량의 배차라든지 그러한 기능을 감안했을 때 여객자동차정류장으로 시설결정을 해서 여객자동차정류장의 시설기준을 갖춰서 시설을 만들어 놓는 것이 공영차고지 조성의 취지와 부합되지 않느냐 하는 취지에서 저희들이 여객자동차정류장으로 시설결정을 해서 추진했던 사항입니다.

○金喜甲 委員; 아니, 그러니까 여객자동차터미널법에 규정되어 있는 공영차고지라 함은 시내버스 무엇, 무엇에 의해서 한 다라고 하는 그 개념에 대한 공영차고지에 대한, 그 용어의 규정에 대한 용어의 정의가 없지 않느냐 이런 얘기에요. 그렇지 않아요?

○大衆交通課長 朴喜秀; 그렇습니다.

공영차고지에 대한 것은.....

○金喜甲 委員; 아니, 그런 법적인 근거도 안 만들어 놓고 서울에서 공영차고지를 운영할 수 있을 것 같아요?

이것 建交部에서 분명히 문제가 제기되고, 지금 담당자들하고는 어떤 식으로 대화를 나누고 계신지는 모르겠는데 내가 봐서는 그것을 建交部에서 막말로 해서 법적근거가 없어 이것 자체를 할 수 없다고, 중앙부서에서 브레이크를 건다고 해서 이 사업 할 수 있습니까?

○大衆交通課長 朴喜秀; 공영차고지라는 것은 그렇지 않습니까? 차고지라는 것은 自動車運輸事業法上 차고지에 대한 개념이고, 단지 그것의 차고지의 설립주체가 공공부분에서 하느냐, 민간부분에서 하느냐. 공공부분에서 하는 것이 공영차고지이고, 또 都市計画法施行規則에서는 개발제한구역에서는 개발제한구역내에 국가나 지방자치단체가 차고지를 만들 수

있도록 규정하고 있습니다, 지금.

○金喜甲 委員; 공영차고지를 만들 수 있다고요?

○大衆交通課長 朴喜秀; 국가나 지방자치단체가 차고지를 만들 수가 있도록 되어 있습니다.

결국 국가나 지방자치단체가 만드는 차고지가 공영차고지 아니겠습니까?

○金喜甲 委員; 아니, 그러니까 그것이 擔當課長 생각이지, 그것이 어떤 법적인 개념으로서 공영차고지와 차고지를 같이 혼재해서 쓸 수 있다고 생각하시면, 그렇게 되면 왜 지금까지 중앙부서에서 아직까지 이것에 대해서 허가가 안 떨어지고 계속해서 문제점들을 제기합니까? 제가 관계공무원들이 오간 부분들에 대해서 말이지요.....

○大衆交通課長 朴喜秀; 은평권역이 여객자동차정류장으로 해서 지난 8월 8일 승인이 났지 않습니까?

○金喜甲 委員; 승인이 났으니깐 어떻게 한다고요?

○大衆交通課長 朴喜秀; 8월 8일 변경승인이 여객자동차정류장으로 공영차고지 조성한다는 것을 建設交通部에서 승인이 났지 않습니까?

○金喜甲 委員; 그래서 문제가 없다?

○大衆交通課長 朴喜秀; 네, 문제가 없습니다.

○金喜甲 委員; 그러면 기왕에 다른 어떤 사업에 대해서 한 1년 동안 이렇게 시간이 지연되었습니까?

○大衆交通課長 朴喜秀; 다른 사업이요?

○金喜甲 委員; 다른 권역에 대한 공영차고지 조성사업이.....

○大衆交通課長 朴喜秀; 그것이 이제 建設交通部의 그린벨트 행위허가승인을 받으려면 제일 선행되어야 될 절차가 도시계획시설결정이 우선 선행되어야 합니다.

○金喜甲 委員; 도시계획시설결정도 안해 놓고 예산 올린 것입니까, 이제까지 議會에? 도시계획시설결정도 안해 놓고 議會에서 먼저 예산잡아주라, 사업해 주라 해서 사업비 올린 것입니까?

○大衆交通課長 朴喜秀; 아까 그것은 저희들이 局長님 말씀대로 일정에 맞추어서 저희들이 추진하다 보니까 그런 면은 있었습니다.

○金喜甲 委員; 그런 면이 있었다는 것 자체가 議會에 와서 그냥 그런 면이 있을 수도 있다고 얘기할 수 있는 것입니까?

아니, 우리가 예산올릴 때 도시계획시설결정을 먼저 해 놓고, 그것 자체를 해 놓고 거기에 따른 사업비 자체를 예산에 올리는 것이 당연한 순서 아닙니까?

○大衆交通課長 朴喜秀; 저희들이 작년에 공영차고지예산을 편성해서 議會의 심의를 받을 때는 사실 저희들 나름대로는 금년중에 시설결정절차라든지 그린벨트행위허가의 절차가

○金喜甲 委員; 굳이 200억이라고 하는 돈을 이 예산을 안 잡아놓고 다른 데 예산 썼더라면 서울시에서 충분히 시민을 위한 사업들을 할 수 있을 것 아니에요. 그런데 불필요하게 쓰지도 않을 예산을 200억 잡아 놓고, 여기다 묶어놓고 사용하지도 못하고 그렇게 했었으면 거기에 대한 나름대로의 공직자로서 최소한의 부끄러운 마음을 가져야 될 것 아니에요? 당연한 것처럼 말씀하시면.....

○大衆交通課長 朴喜秀; 아닙니다. 그것은 예산의 편성과 우리가 집행과정에서 우리 市에서의 잘못된 점은 아까 局長께서도 말씀하셨고 저도 느끼고 있습니다.

○金喜甲 委員; 擔當課長은 되었고요.

局長 나와서 앞으로 이것에 대해서 어떻게 조치할 것인지, 도시계획시설결정이 만약에 지금 올해안에 끝나지 않은 부분에 대한 조치들, 또 올해 불용처리될 부분 하나하고 그리고 어제 잠깐 얘기가 되었습니다만 도봉산주차장 있지요? 도봉권역에 공영차고지조성자체를 주차장에 한다는 것 자체에 대해서 거기에 대해서 답변해 주세요.

○交通企劃官 金淳直; 네, 공영차고지의 앞으로 대책에 대해서 말씀드리겠습니다.

위원님들 제가 초두에 말씀드렸습니다만 공영차고지를 조기에 조성하겠다고 하는 것이 우리 市の 사실 의지였습니다. 그런 의지 때문에 사실 도시계획시설도 결정되기 전에 예산 편성해 놓고, 또 저희가 당초에 예측할 때는 도시계획시설결정이 금년중에는 다 되지 않겠느냐 이렇게 예측한 것이 아직 강서권역과 강남, 강동 이 세 군데가 도시계획시설결정이 안 되고 있습니다. 그 중에서 강동하고 강서권역은 도시계획시설결정이 지금 현재 준비가 되고 있고 늦어도 내년 1·2 월까지는 도시계획시설결정이 될 전망입니다.

그런데 강남권역에 대해서는 아직 부지도 아직 확정 안 된 상태가 되겠습니다. 그래서 저희도 강남구청하고 이 부분에 대해서 여러 차례 지금 회의를 하고 있는데 지역주민들의 민원이 아마 제일 큰 문제인 것 같습니다. 그래서 금년 예산에도 저희가 710억원을 98년도 예산에 편성요청을 했습니다만 그 부분에 대해서는 지난번 常任委 예비심사 때 여러 위원님들께서 많은 지적말씀이 계셨기 때문에 더 이상 제가 말씀을 드리지 않아도 충분히 이해하실 것이라고 믿습니다.

그래서 내년 예산은 그렇게 조정해 주시면 최대한 불용이 발생 안 되도록 저희가 특단의 노력을 강구하겠습니다. 제가

솔직히 말씀드리는데 제일 자신없는 권역이 강남권역입니다. 송파는 이미 다 도시계획시설 결정되어서 그린벨트행위허가 신청이 아마 12월중으로 建設交通部에 신청되고, 강서와 강동권역은 내년 1·2월까지 도시계획시설이 결정될 것이기 때문에 별다른 어려운 점은 없습니다.

다만, 강남권역에 어려운 점이 있다는 말씀을 드리겠습니다. 강남권역은 저희가 내년에 예산편성 사실 안해도 될 것 같습니다.

○金喜甲 委員; 그러면 예산 올해 안에 잡아놓은 것 없애도 되네요?

○交通企劃官 金淳直; 올해 잡아놓은 것은 이미 불용이 200억 된다고 얘기드렸고요. 내년 예산은 저희가 710억원을 요구했는데 지난번 常任委 예비심사 때 위원님간에 충분한 토론이 있었던 것으로 알고 있습니다.

○安秉昭 委員; 강남권역에 대해서 보충질의를 하겠습니다.

○委員長 金永春; 그렇게 하세요.

○安秉昭 委員; 현재 유독 강남만 지지부진한 이유가 어디에 있는지 알려 주십시오.

○交通企劃官 金淳直; 지금 당초에 세곡동 부근에 후보지를 물색했는데 그것이 성남비행장이 군사시설 아니겠습니까? 그래서 군사시설영향권 범위 내에 들어가 있기 때문에 우리가 공군부대하고 협의하는 과정에서 적정부지가 안 된다 이렇게 일단 결론이 났습니다. 당초에는 거기를 부지로 물색했는데 그 다음에 일원동이라든가, 자곡동이라든가 몇 군데 부지를 현재 물색하고 있습니다. 물색하고 있는데 이것이 어디다 이렇게 지금 현재 강남구청에서도 결정을 못 내리고 있는 실정입니다. 왜냐하면 자곡동 부지는 자곡동 부지대로, 일원동 부

지는 일원동 부지대로 주변 민원이 굉장히 거세게 되어 있습니다. 그래서 강남구청에서 민원의 수위를 조절하는 작업을 밟고 있습니다. 그래서 제가 조금 전에 말씀드렸듯이 이것이 언제 도시계획시설이 결정된다고 하는 말씀을 자신있게 솔직히 말씀 못 드리겠습니다.

그 점 때문에 적어도 강남권역은 이 사업이 늦어지지 않느냐 이렇게 저희들도 예측하고 있습니다. 저희들은 99년까지 7개권역에 대한 조성목표를 가지고 추진하고 있습니다만 강남권역은 솔직히 자신이 없다 이런 말씀을 지금 드리는 내용입니다.

○安秉昭 委員; 그러면 전적으로 부지선정에 관한 것은 각 區廳長의 권한입니까?

○交通企劃官 金淳直; 그렇습니다.

○安秉昭 委員; 그렇다면 지금 지자체의 특성상 강남구에서는 도저히 민원이 발생되어서 영원히 부지를 선정하지 못하겠소 할 적에는 그 계획 자체가 취소되어야 되지 않겠습니까?

○交通企劃官 金淳直; 만일에 安 委員님께서 말씀하신 대로 그런 결과가 발생한다면 강남권역은 차고지를 못 만드는 문제가 나오겠지요. 그런데 저희들은 사실 제일 어려운 문제가 도시계획입안권을 區廳長한테 위임해 놓고 보니까 시장이 필요하다고 생각되는 도시계획시설결정을 할 수 없는 경우가 이렇게 발생하고 있습니다.

이런 부분에 대해서는 법적으로 도시계획입안권을 부분적으로 회수를 하든가 그런 문제가 검토가 되어야 안 되겠느냐 이렇게 생각하고, 이 문제는 우리 내부적으로도 都市計劃局하고 얘기를 하고 있습니다. 하고 있는데 그러면 도시계획입안권의 범위를 어느 정도 위임하고 어느 정도 회수할 것이냐

문제는 매우 그것이 델리키트한 문제이기 때문에 쉽사리 말
씀드릴 수 있는 사항은 못 되고 있습니다. 그래서 만일에 그
런 문제가 우리 서울뿐만 아니고 아마 다른 도시에서도 발
생되는 것으로 알고 있습니다.

그래서 저는 첫째적으로 강남구청장이 시민 전체의 편의를
위해서 공영차고지시설결정을 해 주리라고 저는 생각합니다.
다만 시간이 걸려서 그렇지, 만일에 그것이 安 委員님 지적
대로 안 된다면 다른 방법을 강구할 수밖에 없지 않느냐 이
렇게 생각이 듭니다.

○安秉昭 委員; 바로 그런 다른 방법이라도 강구해서 권역별
공영차고지를 일른 하루빨리 만드는데 서울시에서 강력한
의지를 표시해 준다면, 아니면 아까 직권명령 무슨 제도화
를 해서 그것을 추진한다든지 해야지 지금 이대로 방치해 둘
수는 없는 것이고, 또 계획을 세울 적에 사전에 여러 가지
이것 저것 검토를 해서 가능한 쪽으로 계획을 세워야지 무
조건 그냥 강남이다, 서초다, 송파다 이런 식으로 해서 계획
만 세워놓고 지지부진하게 계획이 추진되지 않는 것에 대해
서 상당한 문제가 있지 않겠느냐 하는 것을 말씀드리면서, 기
왕 서울시의 강력한 의지를 나타내서 계획했던 대로 하루속
히 시행이 되도록 의지를 표명해 주었으면 좋겠다 하는 의견
을 제시합니다.

○交通企劃官 金淳直; 알겠습니다.

○委員長 金永春; 지금 보충하겠다는 위원이 여러 분인데 洪
性龍 委員님이 아까부터 보충질의 하시겠다고 합니다. 같이
듣고 보충질의를 다 듣고 나서 답변을 함께 해 주시기 바랍
니다.

○洪性龍 委員; 洪性龍 委員입니다.

공영주차장문제는 그 전에 관악하고 동작도 이것이 부지를 구입하지 못해서 그것을 상당히 정하지 못하고 있는 것으로 알았거든요. 그런데 전번에 구로권역에.....

○交通企劃官 金淳直; 흡수하는 것으로.....

○洪性龍 委員; 흡수하는 것으로 한다고 했는데 그렇게 해서 충분히 이용할 수 있겠어요?

○交通企劃官 金淳直; 洪委員님 말씀대로 관악권역은 저희가 구로하고 바로 인접되기 때문에 큰 어려운 점이 없다고 보는데 다만 동작지역은 현재 차고지를 갖고 있는 업체가 89번 업체가 사당동 지역에 위치하고 있습니다. 그래서 구로권역하고는 너무 거리가 먼 어려운 점이 있습니다.

그래서 저희로서는 지금 7개 권역을 저희가 공영차고지를 직접 우리 市가 조성하고, 조금 후에 다시 상세한 답변을 드리겠습니다만 도봉권역은 도봉산환승주차장을 활용하는 방법을 저희가 모색하고 있습니다만 그렇게 하더라도 부분적으로 공영차고지의 사각지대가 발생하는 부분이 있습니다. 그런 지역에 대해서는 예산안 심사 때도 여러 위원님들께서도 말씀이 계셨고 저도 보고를 드렸습시다만 지금 버스업체가 보유하고 있는 차고지를 보완적으로 저희가 활용하려고 생각하고 있습니다.

○委員長 金永春; 朴謙洙 委員 보충질의해 주십시오.

○朴謙洙 委員; 저는 지금 局長님 말씀 듣고 상당히 실망을 했습니다.

강남권역에 자신이 없다 이렇게 말씀하셨는데 참으로 걱정되는 생각입니다. 왜 그러냐 하면.....

○交通企劃官 金淳直; 내년중으로 자신이 없다는 이런 말씀입니다.

○朴謙洙 委員; 답변을 그렇게 말장난 비슷하게 마시고, 아까 安秉昭 委員님도 말씀을 하셨는데 지금 서울시의 대중교통정책 중에서 가장 중요한 부분이 지하철과 버스 아납니까? 버스부분에 있어서 공영차고지를 만듭으로 해서 버스정책이 이를테면 완성될 수 있는 기초를 만든다고 보는데 그 중에서 강남권역에 공영차고지를 조성 못한다 이것은 말이 안 되지요.

○交通企劃官 金淳直; 조성을 못한다는 그런 말씀이 아니고 강남구청장 스스로가 도시계획 입안을 할 수 없을 경우에는.....

○朴謙洙 委員; 강남구청장은 서울시의 강력한 의지가 없으면 절대로 못합니다. 왜 우리 區에 공영차고지를 조성합니까 하고 강남구청에서는 항상 반대를 하게 돼 있어요. 거기에 대해서 서울시가 의지를 가지고 해야 맞지 강남구청장 얘기가 나온다고 해서 서울시가 구청장 얘기 따르면 구청장이 서울시보다 더 상위계급입니까?

○交通企劃官 金淳直; 지금 그 말씀을 제가 우리 도시계획법상의 도시계획입안권에 대해서 설명을 드렸습니다.

○朴謙洙 委員; 아니, 그러니까 도시계획입안권에 의해서 그렇게 하지만 그 문제는 여러 가지 각도로 접근을 해서 강남구청에서 이렇게 이렇게 해서 못한다 그 자체가 지금 언론에도 나오고 시민단체에서도 들고 나오고 다 해서 이미 나왔어야 할 일이죠. 강남구청에서 서울시가 예상대로 공영차고지를 조성하려고 하는데 강남구청이 반대한다, 그것을 서울시 交通管理室만 끄끙 앓고 있느냐 그것이죠.

○交通企劃官 金淳直; 우리 朴 委員님 말씀이 무슨 말씀인지 알겠습니다.

○朴謙洙 委員; 온갖 방법을 다해서 강남구청에서 이러한 대중교통체계를 지역이기주의로 이렇게 해서 못한다 이런 것을 알려서 시민들이 만들어라 이렇게 할 정도로 만들어 나가야 그것이 되지 강남구청장 의지에 따라서 서울시 정책이 변경된다, 이것이 말이 됩니까?

○交通企劃官 金淳直; 서울시 정책이 변경되는 것이 아니고.....

○朴謙洙 委員; 강남권역에는 이 공영차고지를 현 구청장이 반대하므로 이것을 만들 수 없다 이런 것이 다 그런 것 아닙니까?

○交通企劃官 金淳直; 알겠습니다, 무슨 말씀인지. 저희가.....

○朴謙洙 委員; 그런 것을 실상을 사실 정확하니 알려서 대중교통을 수립하는데 강남구청이 협조를 해야 한다 이것이 시민여론이 조성되면서 해야 될 부분이지 그것을 우리 交通管理室에서 끄끙 앓고 강남구청장이 반대하니까 안 된다 이런 발상이 어디가 있어요?

○交通企劃官 金淳直; 우리 강남구청장이 도시계획입안을 빨리 할 수 있도록 여러 가지 방법을 강구하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 말로 그냥 그렇게 할 부분이 아니에요, 그런 부분이. 실제로 10개권역에서 그렇게 8개권역으로 줄면서 8개권역에서 7개권역으로 다시 줄고 하는 부분들이 조금 더 적극적으로 해야 할 필요가 있어요.

말로만 서울시 대중교통 버스정책을 한다 한다 하면서 사실상 버스의 가장 필요한 공영차고지 구성에 구청장의 얘기를 듣고 그렇게 후퇴하면 됩니까, 그것이? 안 돼죠.

○委員長 金永春; 강력한 의지를 가지고 추진을 하라는 얘기

입니다.

○交通企劃官 金淳直; 알겠습니다.

○委員長 金永春; 李聲九委員님 공영차고지에 관계된 말씀인 것 같은데.....

○李聲九 委員; 李聲九委員입니다.

공영차고지 조성계획이 7개권역은 99년까지 완공목표로 한다고 했는데 꼭 제대로 완성시켜 주기를 바라고, 7개권역 이외의 계획은 무엇이 지금 준비되고 있는지 알려 주시고.

또 아울러 본위원이 공영차고지를 집착하는 이유는 조속히 노선입찰제를 안착시키자는 입장이다 하는 것을 말씀드리고, 노선입찰제에 대한 견해가 집행부에서는 노선개정에 따른 문제정도로 인식하고 있는데 본위원 생각은 노선입찰제가 그 정도가 아니고 버스요금 적정여부를 시장원리에 따라서 결정하자는 목적이 더 있습니다.

따라서 우리가 아무리 요금을 적정선에서 결정하더라도 시민들의 불신이 쉽게 해결되지 않고 아울러 업자들의 시민편의 운영과 서비스가 근원적으로 해결이 안 될 것입니다. 이 문제를 모아서 한꺼번에 해결할 수 있는 방법이 노선입찰제다, 이런 의미로 한번 더 여기에 대한 강한 비전을 가져주기를 바라면서, 아울러 은평이라도 되면 부분적이거나 노선입찰제를 시범 운행함으로써 최소한 현행 버스요금에 대한 적정여부라도 검증할 수 있겠다, 이런 의미에서 조속히 이 문제가 진전되기를 바랍니다.

이상입니다.

○交通企劃官 金淳直; 李聲九委員님 질의에 답변을 먼저 드리겠습니다.

○委員長 金永春; 우선 답변을 하시고.....

○交通企劃官 金淳直; 저희가 우리 교통권역을 10개로 나눠 놓고 공영차고지도 10개를 조성하는 것이 가장 바람직스럽다고 생각을 하고 있습니다. 그러나 저희가 7개권역은 공영차고지로 해서 건립을 하고 어제 우리 朴謙洙 委員님이 질의하신 도봉권역에 대해서는 잠시후 제가 상세히 보고드리겠습니다만 거기에는 도봉산환승주차장을 나중에 공영차고지로 전환해서 사용하는 것으로 그렇게 되는 것으로 같음을 하고 나머지 2개권역이 조성이 안 되는 그런 문제가 있습니다.

사실 나머지 2개권역에 대해서는 저희가 처음부터 첫째로 걱정한 후보지 물색이 어렵다, 다음에 교통권역으로 분류했지만 버스노선상으로 볼 때 굳이 그 권역에는 공영차고지를 안 만들어도 주변지역에서 흡수가 가능하다, 이런 판단으로 해서 저희가 2개권역은 처음부터 입안을 안했습니다.

다만, 필요할 경우에는 조그마한 현재 기존업체가 보유하고 있는 차고지를 보조공영차고지로 활용을 해서 하면 2개권역을 안 만들어도 별 문제가 없다 이렇게 판단을 했기 때문에 저희가 2개권역을 계획을 수립 안한 것입니다. 그렇게 이해를 해 주시고.

저희들 지금 현재 계획상으로는 저희 市가 직접 해서 하고 있는 7개가 완성되고 또 도봉권역에 대한 도봉산환승주차장을 공영차고지로 전환해서 사용하면 큰 줄거리 흐름은 해결이 되고, 나머지 아까 동작지역 같은 차고지 버스노선이 몇몇 없는 그런 지역에는 기존업체가 가지고 있는 차고지를 보조차고지로 활용하면 문제점을 충분히 보완할 수 있다고 생각되기 때문에 현재 계획대로 추진하는 것이 가장 효과적이다 이렇게 판단을 하고 있습니다.

그러나 아울러서 이 공영차고지가 조성이 되면 저희들이

우선 공동배차제 문제도 생각을 할 수도 있고, 또 노선입찰제를 생각을 할 수 있는데 사실 이 노선입찰제의 시행을 위해서 제일 필요한 것이 바로 이 공영차고지입니다.

그래서 은평권역이 내년중으로 조성이 되면 적극적으로 공동배차문제라든가 노선입찰제 문제를 검토를 해 보겠습니다. 지금 그것도 검토를 하고 있는데 노선입찰제 부분에 대해서는 그 시행 전에 해결해야 될 과제가 여러 가지가 있습니다.

우선 법적인 문제도, 법도 좀 보완이 돼야 되겠고 다음에 노선입찰을 위해서 기준요금을 산정하는 그런 것도 미리 준비를 해야 되는 문제가 있기 때문에 그 부분은 시간이 조금 더 걸릴 수 있는 그런 점을李 委員님께서 양해를 해주시면 감사하겠습니다.

○委員長 金永春; 그러면 보충질의들은 대충 다 되셨고, 지금 공영차고지 문제에 대해서 아직도 답변할 것이 남아 있죠?

○交通企劃官 金淳直; 네, 남아 있습니다.

○委員長 金永春; 그것을 마저 하시고 나머지 질의순서로.....

○交通企劃官 金淳直; 어제 우리 朴謙洙 委員님께서 이 도봉권역에 대한 공영차고지 현황이 어떻게 되어 있느냐, 95년, 96년도 보고에 의하면 도봉산환승주차장 부지를 공영차고지로 조성을 한다고 보고를 했는데 지금 와서 왜 환승주차장으로 되어 있느냐 하는 그런 요지의 질문이셨습니다.

도봉산환승주차장은 전체가 부지면적이 3만 7,000㎡ 정도 됩니다. 약 1만 1,000평 정도의 규모가 되겠죠. 거기에 현재 저희가 환승주차장을 시설하고 있는 규모가 대형버스 229개, 그러니까 버스 229대, 소형승용차가 주차할 수 있는 면적이 189대, 이렇게 해서 전체적으로 418대가 주차할 수 있는 평면공간으로 해서 현재 시설을 하고 있습니다.

이 사업은 연말경에 아마 끝날 것으로 되어 있습니다. 일부 그 부지 안에 있는 지장물들이, 무허가 건물이나 지장물들이 철거가 진행이 돼서 사업이 늦어지고 있습니다만 연말경이면 말끔히 정리될 것으로 그렇게 예측을 하고 있습니다.

그런데 도봉산환승주차장이 공영차고지하고 어떤 관계가 있느냐 이렇게 저희가 살펴보니까 당초에 94년도 6월에 도봉구에서 도봉산환승주차장 부지를 도봉산역 환승센터와 버스공동배차장 건설계획으로 해달라 이렇게 해서 도봉구청장이 도봉구청의 방침으로 해서 우리 서울시에 건의가 됐습니다.

그래서 우리 시에서는 이 계획대로 94년 12월에 建設交通部에 그린벨트 행위허가 신청을 했습니다. 하고 나니까 역시 94년 12월, 신청은 12월 2일날 하고 建交通部에서 회신이 왔는데 12월 15일날 회신이 왔습니다.

환승주차장은 주차장으로 하고 공영차고지는 자동차정류장으로 도시계획을 구분해서 결정하는 것이 어떠냐, 그것이 타당하다, 이렇게 저희한테 의견을 달아서 반려가 됐습니다.

그래서 우리 시에서 그 다음 해 95년 6월 15일 그린벨트 행위허가 승인관련 자료를 가지고 建交通部를 방문했습니다. 방문을 해서 우리가 어떤 의견을 제시했느냐 하면 공영차고지 부분은 도시계획시설결정 없이 토지를 협의매수해서 추진을 하고 주차장 부분은 그대로 하는 것이 어떠냐, 주차장시설을 결정하는 것이 어떠냐 이런 의견을 제시했습니다.

그 이유는.....

○金喜甲 委員; 시설결정 없이 어떻게 한다고요?

○交通企劃官 金淳直; 도시계획시설결정 없이 일단 공영차고지 부분은 저희가 협의매수를 해서 토지를 먼저 확보하고 난 다음에 저희가 나중에 추진하겠다 이런 당초의 계획이었

습니다, 도시계획시설결정 없이.

○金喜甲 委員; 도시계획시설결정 없이 그냥 땅만 산다고요, 서울시에서?

○交通企劃官 金淳直; 그렇습니다. 협의매수 없이 95년 6월에 저희가 해온 것이, 그것이 이제 建交部에서 나온 의견이었습니다. 저희가 협의방문한 결과 建交部에서 제가 방금 보고드린 대로 이렇게 하는 것이 어떠냐 이런 案을 저희한테 제의를 했어요.

그런데 이제 우리 市에서 다시 검토를 해보니까 방금 金委員님 말씀대로 사실 도시계획시설결정을 안해 놓고 토지를 협의매수하는 것은 상당히 어려운 점이 있는 것 아니겠습니까? 그래서 저희로서는 建設交通部에 운수사업법상의 토지수용규정을 그러면 삽입해서 우리가 도시계획시설결정 없이도 토지수용할 수 있도록 法을 개정해 달라, 토지수용법을 개정해 달라 이렇게 법개정 건의를 했습니다.

그리고 보니까 建設交通部에서는 그것은 곤란하다, 토지수용법을 개정해서 도시계획시설결정 없는 땅에 대해서 지방자치단체가 수용할 수 있는 그것은 곤란하다 이렇게 다시 의견을 저희들한테 줬습니다.

그래서 저희는 이 환승주차장이라든가 이런 시설을 하는 것이 상당히 급한 실정에 있었기 때문에 95년 10월 18일날 부지전체를 주차장으로 해서 그린벨트 행위허가 신청을 建設交通部에 했습니다, 당초에는 구분해서 시설결정하는 것이 어떠냐 이렇게 했습니다만.

그래서 96년 3월 2일 저희가 부지전체를 주차장으로 시설결정을 한 것에 대해서 그린벨트 행위허가 신청이 내려왔습니다. 인가가 됐습니다.

그래서 지금까지 이 도봉산환승주차장은 그 계획에 따라서 저희가 환승주차장으로 해서 시설을 해오고 있었습니다.

그런데 저희 내부적으로 이 문제를 즉 검토를 하면서 議會에 보고하는 과정에서 당초의 저희 생각은 이 부분을 229대에 대해서는 공영주차장으로 쓰고 나머지 부분은 환승주차장으로 쓰는 것이 좋겠다 이렇게 판단을 해서 그렇게 추진을 했는데 建設交通部가 여객자동차정류장 시설결정은 어렵기 때문에 주차장으로 해서 그린벨트 행위허가를 받는 것이 낫겠다 하는 그런 절차에 따라서 저희가 행위허가를 받아서 지금까지 추진을 해오고 있었던 내용입니다.

그래서 그것을 금년말에 도시계획사업이 마무리된다 이런 법상, 법적으로 얘기하면 그렇습니다.

그런데 저희 내부적으로는 여객자동차정류장으로 도시계획 시설 결정을 해서 그린벨트 행위허가를 建交通部가 건의했기 때문에 나중에 가서 그러면 우리가 이것을 주차장으로 조성을 해놓고 공영차고지로 쓰면 될 것 아니냐, 사실 이렇게 생각을 하고 議會 의원님들한테는 도봉권역은 도봉산환승주차장을 이것으로 쓰겠다 하는 내용이 업무보고 과정에서는 도봉권역은 그 위치로 하겠다 이렇게 아마 보고가 된 것으로 제가 그렇게 파악을 하고 있습니다. 그런데 법률적으로 얘기한다면 이것은 어디까지나 주차장입니다. 주차장이지, 공영차고지나 여객자동차정류장으로 되어 있는 것은 아닙니다.

○金喜甲 委員; 委員長님 보충질의 하겠습니다.

○委員長 金永春; 金喜甲 委員, 보충질의 하십시오.

○金喜甲 委員; 어떻게 행정관청에서 일을 추진하는 것이 주차장하고 여객정류장하고 같습니까?

○交通企劃官 金淳直; 다릅니다.

○金喜甲 委員; 다른데 그러면 주차장을 여객자동차정류장으로 쓰겠다, 무슨 얘기입니까? 그러면 애당초 행정공무원들이 일을 하는 과정이라는 것이 분명히 개념도 다르고, 성격도 다르고, 거기에 들어가는 부대시설의 요건도 다 다를텐데.....

○交通企劃官 金淳直; 그런데 현황상 이용하는 부분 말씀이지요. 사실 차고지나 주차장이나 현황을 이용하는 데는 큰 차이가 없습니다. 그래서 사실 그 당시에 저희가 주차장으로 시설 결정해 놓고 나중에 가서 공영차고지로 쓰겠다 하는 것이 바로 建設交通部가 그린벨트부분에 대해서는 차고지, 여객자동차로서는 도저히 행위허가를 못해 주겠다 이러한 정부의 방침 때문에 저희로서도 그러한 사실을 나중에 가서 시설결정을 변경하면 될 것 아니겠느냐 이렇게 생각하고 추진한 것입니다.

○金喜甲 委員; 그야말로 작위적인 생각이고, 지금 다른 권역에 대한 것 자체도 계속해서 지금 도시계획시설결정을 자동차정류장으로 요청하고 있는 것 아닙니까?

○交通企劃官 金淳直; 그렇습니다. 지금은 은평권역에 대해서는 저희가 여객자동차정류장으로 해서 그린벨트행위허가 신청을 지난 8월 8일 받았습니다. 그것이 처음입니다. 차고지로서는 처음 인가가 내려온 것입니다. 그래서 그만큼 어려운 점이 있었다는.....

○金喜甲 委員; 아니, 그러니까 지금 도봉산주차장 같은 경우에 제가 한번 부대시설 요건들을 보니까 부대시설에 근린생활도 들어갈 수 있고 근린 공공시설, 업무시설, 운동시설, 전시시설, 판매시설, 관람시설 들어가게 되어 있지요, 노외주차장 부대시설로요?

○交通企劃官 金淳直; 네.

○金喜甲 委員; 그런데 여객자동차 안에 들어갈 수 있는 부대 시설은 제한되어 있지요? 주유소나 편의시설, 여객 편의증진을 위하여 필요한 시설로 제한되어 있잖아요?

○交通企劃官 金淳直; 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 그러면 주차장에 부대시설이 훨씬 더 커질텐데.....

○交通企劃官 金淳直; 네, 커집니다. 법상으로 완전히 광범위하게 되어 있습니다.

○金喜甲 委員; 그러면 도봉산할 때 주차장으로 되어 있기 때문에 지금 어떻게 됩니까? 소유권은 市에서 수용되어 있고 區로 넘길 것 아닙니까?

○交通企劃官 金淳直; 施設管理公團에 저희가 위탁할 것입니다.

○金喜甲 委員; 施設管理公團에 전체적으로 다 위탁할 것입니까?

○交通企劃官 金淳直; 그렇습니다, 운영은.

○金喜甲 委員; 區나 이런 데로 나중에 넘어갈 경우에는 어떻게 할 것입니까?

○交通企劃官 金淳直; 區에는 저희가 넘길 수가 없지요. 우리 사유재산이기 때문에 위탁을 하더라도 施設管理公團에 위탁을 합니다.

○金喜甲 委員; 그러면 좋습니다.

아까 계획하던 대로 가령 예를 들면 219대에 대해서는 공영 주차장으로 해서 구획을 정리해서 쓸 수 있는 것입니까? 한번 이것 따져봅시다, 주차장시설에.

○交通企劃官 金淳直; 구획은 구분되어 있습니다. 구획은 현 황상 구분되어 있고요.

○金喜甲 委員; 현황상 구분되어 있고, 앞으로도 공영차고지로 그렇게 해서 쓸 수 있겠느냐 이런 얘기에요. 그것을 얘기해 보세요. 만약 그 뒤에 그것을 쓸 수 있는 것인지, 아니면 쓸 수 없는 것인지 분명히 답변을 해 주세요.

○交通企劃官 金淳直; 보완해서 駐車計劃課長이 말씀드리겠습니다.

○駐車計劃課長 方泰元; 駐車計劃課長입니다.

지금 金喜甲委員님께서 말씀하신 418대 주차용량 중에 229대가 버스이고, 189대가 소형차입니다. 그런데 그것을 그동안에 94년도부터 추진해 왔던 경위를 국장님이 보고드렸는데 물론 그것을 당초에 서울시에서는 공영차고지하고 환승주차장 같이 해서 설치하려고 했던 계획은 맞습니다. 94년 6월에 도봉에서 건의와서 94년 8월에 建交部에 건의했고, 그 다음 94년 12월에 建交部에 개발제한구역내의 행위허가 승인을 냈더니 차고지를 여객정류장시설로 도시계획시설결정해라 해서 다시 저희들이 95년도 6월 15일 建交部에 다시 협의해서 아까 말씀드렸던 도시계획시설로 차고지를 결정하지 말고 運輸事業法에 의해서 차고지를 시설할 수 있되, 토지수용을 할 수 있도록 법령개정을 하는 것이 어떻겠느냐고 해서 建交部에 案을 제시했습니다.

그래서 즉 추진하는 과정에서 95년 11월 18일 일단 저희들이 최종적으로 그러면 좋다, 서울시에서는 도봉산부지에 환승주차장을 건설하되 앞으로 공영차고지로 하는 案으로 일단 복안을 가지고 建交部에 승인요청했더니 建交部에서 최종적으로.....

○金喜甲 委員; 그것 같이 하는 안에 대해서 내부결재를 맡았습니까?

○駐車計劃課長 方泰元; 네, 다 되어 있습니다.

○金喜甲 委員; 누구 결재를 맡았지요?

○駐車計劃課長 方泰元; 최종결재권자는 모르지만 일단 建交部に 협의를 다 본 공문이기 때문에 제출하겠습니다.

○金喜甲 委員; 도봉산주차장에 대한 일체의 공문을 감사기간 중에 본위원회한테 제출해 주세요.

○駐車計劃課長 方泰元; 그래서 95년 11월 18일 일단 建交部に 개발구역내의 행위허가승인을 냈더니 96년 3월 2일 승인이 떨어졌습니다. 그래서 96년 3월 2일 승인이 떨어져서 서울시에서는 96년 3월 26일 도시계획시설을 결정한 것입니다. 도시계획시설결정은 주차장으로 했습니다.

왜냐하면 94년부터 즉 建交부에 공영차고지로 쓸 수 있도록 같이 도시계획시설을 결정하려고 승인허가를 냈더니 안해 주는 바람에 한 2·3년간의 협의과정을 거쳐서 96년 3월에 서울시에서는 최종적으로 3월 2일 建交部에서 승인허가가 떨어졌기 때문에 3월 26일 도시계획시설을 주차장으로 결정했고, 그 과정에서 서울시에서는 그러면 4월에 공영차고지조성계획을 방침받으면서 그러면 도봉산역 부지는 환승주차장을 건설하되, 앞으로 도봉산역의 공영차고지활용계획은 도시계획시설을 변경결정해서 쓰는 것으로 일단 96년 4월 19일 방침을 받은 것입니다.

그래서 지금 논란이 되고 있는, 왜 공영차고지를 즉 추진해 오다가 갑자기 없어졌느냐 하는 부분에 대해서는 제가 말씀드린 대로 최종적으로 建交部에서 96년 3월 2일 승인이 떨어졌기 때문에 서울시에서는 3월 26일 도시계획시설을 주차장으로 결정했고, 4월 19일 大衆交通1課에서 市長方針 받으면서 주차장으로 결정해서 환승주차장을 건설하되 향후에 공영

차고지 활용복안으로 도시계획시설을 변경결정을 해서 쓸 수 있는 것으로 일단 그렇게 방침을 받은 상태에서 지금 금년도까지 도봉산역부지에다 환승주차장을 건설해 왔던 것입니다. 방금 추가로 그러면 418대 주차용량 중에 229대에 대한 버스용량에 대해서 앞으로 공영차고지로 활용할 수 있느냐 하는 부분에 대해서는 현재 駐車場法施行規則이나 駐車場設置및管理條例에 따라서는 법인이 버스차고지를 이용할 수 없게 되어 있습니다.

그래서 현행 규정상은 일반법인이 버스를 주차를 해서 쓸 수 없도록 되어 있습니다. 개별 화물차라든가, 개별 용달차라든가, 개별 트럭이라든가 1년단위 정기권을 끊어서 주차장을 쓸 수는 있습니다. 그래서 그러한 부분은 앞으로 저희들이 條例를 개정한다거나 향후 법령개정하는 부분이 있고, 환승주차장을 앞으로 공영차고지로 쓸 경우에는 도시계획시설을 변경결정해서 쓰면 법령상에 하자는 없습니다. 단지, 그 전제조건으로 建交部에 그 지역내가 전부 그린벨트지역내이기 때문에 추가로 建交部에 그린벨트지역내의 행위허가승인을 추가로 받아야 되는 전제사항은 있습니다.

○金喜甲 委員; 그러면 지금 현재로서는 분명히 도봉산환승주차장을 만들어놓는다 하더라도 그 주차장에 229대 가량의 면적에 해당되는 부지에 대해서 자동차정류장 현재 법령 가지고는 어렵다 이것이지요?

○駐車計劃課長 方泰元; 자동차정류장으로는.....

○金喜甲 委員; 자동차정류장으로 쓰는 것, 다시 얘기하면 여기서 얘기하고 있는 공영주차장으로 쓰는 것 자체가 어렵다는 결론 아니에요?

○駐車計劃課長 方泰元; 차고지라는 도시계획시설이 없기 때

문에 여객자동차정류장으로 도시계획시설을 변경결정해야 됩니다.

○金喜甲 委員; 그러면 지금까지 도봉권역에 대해서 공영주차장에 대해서 의회에 지금까지 얘기해왔던 것은 허위보고에 불과하다 이런 결론을 내려도 되는 것이지요?

○駐車計劃課長 方泰元; 허위보고라고 제가 단언드릴 수 없고, 제 입장은.....

○金喜甲 委員; 課長님 되었고, 局長님 얘기하세요.

○交通企劃官 金淳直; 허위보고라고 말씀드릴 수는 없고요. 즉 경위에서도 제가 설명을 드렸습시다만 공영차고지로 건설하는 것이 建設交通部가 그린벨트행위허가 인가를 해 준 것이 당시로서는 굉장히 어렵기 때문에 저희로서는 그 기능을 주차장으로 일단 건설하고, 공영차고지로 다시 겸할 수 있도록 내부적으로는 그렇게 방침이 결정되어 있습니다. 그렇게 해서 공영주차장이 다 건설되는 시점에 가서.....

○金喜甲 委員; 공무원들이 하는 일이, 그리고 누가 사인을 했는지는 모르겠지만, 즉 해서 보면 알겠지만 개별 법령에 어긋나는 행위를 할 수 없는 것 아니에요? 주차장은 駐車場法에 의한 나름대로의 駐車場法이 있고, 施行令이 있고, 施行規則이 있고, 여객정류장은 여기 나오지만 自動車運輸事業法에 위임해서 여객자동차터미널법이라고 하는 법령에 대한 개별법령의 施行令과 施行規則이 있는 것 아니에요? 다른 것 아닙니까, 용도가? 주차장하고 차고지로 이용하는, 다시 얘기하면 앞으로 은평권역은 어떻게 될지 모르겠습니다만, 그러면 은평권역 같은 경우는 어떻게 됩니까? 여객자동차터미널사업자가 지정되는 것입니까, 만약 공영차고지가 만들어지면? 어떻게 되지요?

○交通企劃官 金淳直; 그것은 저희가 사업자이기 때문에 별도의 사업자 지정이 안 됩니다.

○金喜甲 委員; 그러면 운수업체들 들어와서 터미널 자체를 이용해서 만들어서 그것을 이용해야 될 것 아니에요, 안 그래요?

○交通企劃官 金淳直; 이용을 하지요. 다만 업체에서는 이용만 하는 것이지요. 저희 市에 임대료를 내고 이용만 하는 것이지요.

그런데 공영차고지가 완성되면 운영을 어떻게 할 것이냐 하는 바로 그 문제인데요. 그 문제는 저희가 건설을 지금 都市開發公社가 위탁받아서 건설하고 있습니다, 보상부터 시작해서 일체의 사업을. 그래서 운영도 저희가 都市開發公社에 위탁하는 것으로 생각하고 있습니다.

○金喜甲 委員; 都市開發公社요?

○交通企劃官 金淳直; 아, 施設管理公團요.

○金喜甲 委員; 아니, 도대체 施設管理公團이 국장님 손에서 있는 기관입니까? 제가 볼 때는 여객자동차 그것을 공영차고지로 조성해 놓았다 하더라도 거기에 대한 운영의 나름대로의 계획이 전혀 없이는 이것이 문제가 있어요.

앞으로 전체 운영을 어떻게 할 것인가에 대한 밑그림을 그리실 필요가 있고, 분명히 다르지만 도시계획시설결정상에 대한 내용에서도 자동차정류장의 부대시설의 내용과 노외주차장 부대시설의 내용은 분명히 다르게끔 나와 있기 때문에 거기에 대한 나름대로 법률적인 검토없이 이 사업을 추진해 왔다고 하면 도봉권역에 대해서는 대단하게 잘못된 내용이다라고 본위원은 지적하고 싶고요. 거기에 대해서는 확인을 해서 추후에 위법사항이 발견되는 대로 저희들이 이번에 감사기

간이니까 적절한 조치를 하겠습니다.

그 법령에 대해 위반했던 내용에 대해서는 시인하시지요? 분명한 것은 도봉산권역 자체를 우리의 목표는 지금까지 議會에 보고한 것은 공영주차장으로 쓸 수 있다는 것이 공영주차장으로 쓰도록 해 왔고, 그것을 공영차고지로서 그 동안 議會에 보고해 왔던 것은 그 동안 업무보고서에 보면 주차 나와 있는 내용이고, 그러나 현실적으로 도봉산환승주차장이 만들어져서 停車場法에 의해서 그것을 쓸 수 없는 것은 분명히 나와 있기 때문에 그것에 대해서는 그 동안에 議會에 잘못된 보고를 해 왔던 것에 대해서는 인정하시지요?

○交通企劃官 金淳直; 네, 업무보고상에 표현이 틀렸다는 것은 인정합니다. 인정을 하는데 지금 交通管理室에서 무슨 위법행위를 하거나 그런 것은 전혀 없습니다. 왜냐하면 이 자체가.....

○金喜甲 委員; 위법행위가 결과적으로 된 것이지요. 주차장 하고 여객자동차정류장하고 다른 것 아니에요? 같아요?

○交通企劃官 金淳直; 다르지요. 다른데 도시계획시설결정을 변경해서 공영차고지로 우리가 쓸 계획이기 때문에 주차장인 상태에서는 공영차고지로 저희가 안 쓸 것입니다. 다만, 아까 죽 보고드린 내용은.....

○金喜甲 委員; 局長 마음대로 도시계획시설결정변경돼요?

○交通企劃官 金淳直; 그것은 우리가 관련부서하고 협의를 할 것입니다.

우선 제가 드린 말씀대로 그것이 市의 방침이다 이렇게는 말씀을 못 드리지만 당초에 우리가 도봉산역환승주차장을 조성할 때 도봉권역에 대해 공영차고지로 같이 쓸 수 있도록 내부적으로 결정했기 때문에 그 부분은 큰 어려운 점이 없다

고 봅니다.

○委員長 金永春; 朴謙洙委員長님.

○朴謙洙 委員; 보충으로 물어보겠습니다.

지금 도봉차고지가 조성이 되면, 환승주차장이 조성이 되면 버스 219대가 들어간다고 하는데 거기에 들어갈 버스소요 대수가 몇 대나 됩니까?

○委員長 金永春; 원래 공영차고지로서 예상대수.

○朴謙洙 委員; 거기가 어디 어디 들어갑니까? 강북, 도봉, 또 노원.

○委員長 金永春; 수요예정 대수가 얼마로 계산이 되어 있었어요?

○朴謙洙 委員; 87개 업체 중에서 그쪽에 들어갈 업체가 몇 곳이나 됩니까?

○交通企劃官 金淳直; 우리 도봉권역에 있는 12개 업체에 현재 버스보유 대수가 930대가 되어 있습니다.

○朴謙洙 委員; 그러면 930대의 버스보유대수가 들어가야 그것이 버스공영차고지의 효과가 나는 것 아니에요?

○交通企劃官 金淳直; 100%를 기능을 유지하기 위해서는

○朴謙洙 委員; 아니, 局長님. 이제 우리가 조금 정책을 수립하는데 시행착오도 있을 수도 있는데 실제적인 정책이 되기 위해서 예를 들면 은평권역의 공영차고지 조성같은 경우는 은평권역을 전체 넣어서 한 섹터로 묶어서 차고지를 조성하는 것 아니에요.

그러면 도봉권역도 차고지 조성한다 그렇게 하면 도봉권역에 필요한 900대 버스가 다 들어갈 수 있는 공영차고지가 조성이 돼야 명실상부한 공영차고지로서의 조성이 되는 것

이지 900대가 들어갈 양인데도 불구하고 219대를 넣을 수 있다 이렇게 하면 이것은 완전히 계획부터가 잘못된 것이 아니에요.

예를 들면 外交部에 그린벨트 사용허가 승인신청을 하더라도 공영차고지로 했으면 지금 버스 219대, 승용차 189대를 해서 418대분이 들어갈 정도의 승인만이 아니고 버스 900대 이상이 들어갈 수 있는 공영차고지를 부지를 선정해서 外交部에 해서 은평권역처럼 똑같이 그린벨트 행위허가 승인신청을 하면 될 것 아니냐 이것이죠. 그렇게 해서 추진해야지 900대 중에서 219대 들어가면 어느 회사는 들어가고 어느 회사는 안 들어가고 그러면 그것이 무슨 버스공영차고지로서의 가치가 있느냐 이 말이에요. 누가 들어가겠어요, 거기에? 그러면 완전히 이쪽 강북, 도봉, 그쪽에 있는 버스공동배차제는 완전히 허울 좋은 것이 되지. 안 그렇습니까? 실제적으로 정책을 추진하는데 여기서 무슨 그간에 議會에 대해서 위증을 했느냐 잘못 했느냐 이런 부분을 따질 수도 있지만 그러나 실제적으로 봐서는 지금까지 숫제 말장난으로, 도봉지역에 있어서는 지금까지 말장난밖에 결과가 안 되지 않느냐 이것이죠.

지금이라도 솔직하니 버스공영차고지로서 조금 우리가 잘못된 부분도 있고 뭐하고 앞으로 이것을 지금 현재 418대 들어갈 수 있는 부분이지만 이것을 전체적으로 더 확장을 시켜서 外交部에 다시 행위신청을 해서 우리가 900대를 다 수용할 수 있는 명실상부한 공영차고지를 하겠다 이렇게 해서 얘기를 하면 그러면 될 일 아니냐 이것이죠. 900대 있는데 200대 들어가는 공영차고지 조성해서 그것이 무슨 공영차고지냐 말이에요.

○委員長 金永春; 지금 그 얘기는 물론 그 지역적 여건상 418대입니까, 환승주차장까지 하게 되면?

○交通企劃官 金淳直; 전체가 418대입니다.

○委員長 金永春; 지역여건상 900 몇 대를 다 수용할 수 없다 하더라도 420대 정도를 수용할 수 있는 땅이라고 한다면 버스로 따진다면 대수가 좀 줄어들겠네요. 줄어드는데 적어도 그것 정도로 하나로 묶어서 공영차고지로서 그린벨트 행위허가 신청을 하는데 다소 법적인 문제가 있기 때문에 내용을 좀 바꾼다면 바꾼다 하더라도 적어도 300 몇 대가 들어갈 수 있는 정도로 전체로 쓸 수 있도록 했어야지 왜 이것을 환승주차장이다, 뭐다 같이 겸용으로 해서 원래의 목적이 변질되고 그런 것으로 가게 됐느냐, 이런 것에 대한 의문이 드는 것이예요.

○朴謙洙 委員; 아니, 의문 정도가 아니고 이것은 행정을 완전히 잘못된 것입니다. 왜 그러냐 하면 제가 거기에 있는 버스회사들 관련된 사람들한테 얘기를 해봤어요. 이쪽의 버스회사는 앞으로 공동배차제가, 버스대책이 완전히 수립되면 한 곳에 모여서 은평처럼 이것을 다 하게 됩니다, 이를테면 은평에 가서는 도봉처럼 다 하게 됩니다, 그런 식으로 얘기를 했어요.

그런데 지금 보면 이것이 완전히 말장난도 아니고 아무 것도 아니죠.

솔직하게 얘기하면 이것은 정책상 잘못됐으니까 이것은 앞으로 환승주차장 개념보다는 사실상 버스공영차고지로서 이렇게 다시 한 번 정책을 추진하겠습니다, 아니면 솔직하게 환승주차장으로 해놓고 다른 지역에 버스공영차고지를 물색을 해서 추진을 하겠습니다 이렇게 나와야지 뒤죽박죽돼서 이

것은 이 답변으로 하고, 저것은 저 답변으로 하고 이런 식으로 순간순간 넘어가서 될 문제냐 이것이죠.

○委員長 金永春; 답변을 한번 시원하게 해 보세요.

○交通企劃官 金淳直; 다시 정리해서 보고를 드리겠습니다.

朴委員님 지적말씀이 옳습니다. 저희가 도봉산환승주차장 부지 전체가 1만 1,000평 되는데 그것을 전체적으로 다 쓴다 하더라도 340~350대분 이 정도로 아마 수용이 되는 것으로 판단을 하고 있습니다.

그런데 왜 저희가 그 동안에 장황하게 말씀을 드렸냐 하면 그 도봉권역 전체에 대해 900대를 수용할 수 있는 일단의 부지를 확보하는 것은 사실상 어렵습니다. 그러한 적정부지를 물색하는 것은 어렵고.....

○朴謙洙 委員; 말씀중에 죄송한데 만약에 진짜로 어려우면 주차장 건설을 하고 버스업계에 지원하는 그 부분에 고속터미널같이 빌딩으로 세울 수가 있는 문제예요, 진짜로 한다면. 추진할 의사만 있으면 1만평 가지고 900대를 왜 못 넣습니까? 넣을 수가 있는데 지금 뭐냐 하면 이것이 주차장이냐 공영차고지냐 이것이 헛갈려 있기 때문에 서울시에서는 전혀 거기에 대한 마인드는 전혀 생각도 않고 환승주차장 해서 나중에 여기 도봉산에 환승주차장 생겼네 이것만 하려고 하지 근본적으로 버스에 대해서는 생각을 않고 있다 이것이죠.

○交通企劃官 金淳直; 조금 반복이 됩니다만 저희가 주차장을 도시계획 시설결정을 해놓고 나중에 공영차고지로 쓰겠다고 하는 것은 우리市 내부적으로 방침을 세워놨기 때문에 앞으로 이것을 전환하는데 따른 문제점은 없습니다, 이 부분에 대해서는. 도시계획 시설결정을 바꿀 수는 없습니다.

다만, 建設交通部와 그린벨트 행위허가 신청에 관한 부분은

다시 建設交通部하고 협의가 돼야 될 문제기 때문에 절차가 남아 있습니다만 建設交通部도 은평권역에 대한 행위허가를 내려줬기 때문에 앞으로 그 부분에 대해서는 그렇게 큰 이의를 달지 않을 것으로 예측합니다.

다만, 930대분이 필요한데 여기에 다 수용을 한다 하더라도 350대 정도밖에 수용을 못하는데 우리가 이 도봉권역에 대해서는 그렇게 큰 일단의 부지를 확보할 수가 없기 때문에 저희가 1차적으로 생각한 내용은 뭐냐 하면 버스업체의 기존차고지를 저희가 공영차고지로 기본적으로 쓰고 나머지 버스업체가 보유하고 있는 기존차고지를 보조차고지로 쓰는 것으로 그렇게 일단은 우리 市에서 계획을 갖고 있었습니다.

그런데 우리 朴委員님께서 입체시설을 해서하는 방법도 있을 수 있지 않느냐, 저는 법적인 검토를 해 봐야 되겠습니다만 법률상 문제가 없다면 그것도 굉장히 바람직스러운 방법이 아니냐 이렇게 생각이 들어갑니다. 그 부분에 대해서는 저희가 시간을 두고 앞으로 한번 굉장히 발전적으로 검토해 볼 문제라고 생각합니다.

○朴謙洙 委員; 그 부분은 여러 가지 방법을 연구를 해 볼 수가 있는데 솔직하게 지금 도봉권역에 대해서 그렇게 했다는 부분은 사과를 해야 합니다. 지금까지 진짜로 이런 900대가 들어가야 할 부분이 200대로 들어가는 부분으로 얘기하면서 시민들한테는 공동배차제를 하니, 공영차고지를 조성하니 그런 부분으로 해서 한편에는 환승주차장으로 하고 한편으로는 버스가 들어갈 수 있고 이렇게 해서 지금까지 교통정책이 추진돼 왔다는데 대해서는 진짜로 사과를 해야 합니다. 이것은 사실상 우리들이 이렇게 이런 것을 가지고 개인이 누가 어떻다 저렇다 이런 문제가 아니고 서울시가 그래도 세금가

지고 하는 정책을 추진하는데 있어서 진짜로 그런 정책을 올바르게 추진해 나갈 수 있는 힘들이 있어야지 交通管理室에서 하는데 그것을 그런 식으로 해서 되겠냐 이것이죠.

○交通企劃官 金淳直; 저희가 당초에 내부적으로 갖고 있었던 그러한 계획들은 우리 위원님들한테 충분히 설명을 드리지 못한 데 대해서는 저희가 사과의 말씀을 드리겠습니다.

그리고 도봉권역에 대한 공영차고지 문제는 그 동안에 즉 보고를 드렸듯이 앞으로 도시계획 시설결정 변경이라든가 여러 가지 방법을 통해서 환승주차장이 원래의 공영차고지로서의 기능을 찾을 수 있도록 저희가 대책을 강구하겠습니다.

○委員長 金永春; 한 가지 더 붙이자면 어떻게 보면 호랑이를 그리려다가 고양이로 그린격이 돼 버렸어요. 이제 그 점에 대한 질책들이었고 그렇게 잘못된 부분에 대해서는 지금이라도 종합적인 재검토를 해서 법률상, 제도상, 다소 建交部하고 협의하는 과정이나 승인을 받는 과정중에 변칙적으로 할 수 밖에 없는 상황이 있었다고 하는 것은 다소 이해는 하지만 그럼에도 불구하고 내부적으로 방침을 가지고 있는 부분은 적어도 금방 주장했던 것처럼 공영차고지로서의 기능을 제대로 할 수 있도록 그런 마인드와 복안을 가지고 추진을 해왔다고 한다면 이렇게 지적을 안했을 것입니다.

그러니 그 점에 대해서 방금 交通企劃官이 얘기를 했듯이 적어도 앞으로 공영차고지 조성의 근본목적에 합당하도록 하기 위한 제반여건들을 종합적으로 검토해서 차질이 없도록 하기를 바랍니다.

○交通企劃官 金淳直; 알겠습니다.

○朴謙洙 委員; 다음 임시회 때 추진계획을 한번 보고를 해주세요.

○交通企劃官 金淳直; 네.

○朴謙洙 委員; 공영차고지 부분에 대해서는 이제 마무리가 다 되셨습니까?

○梁敬淑 委員; 자료요구 좀 하겠습니다.

○委員長 金永春; 그러면 이렇게 하겠습니다. 지금 점심식사 시간이 많이 오버가 됐는데 자료요구 하시고 다음에 식사를 하고나서 오후에 이어서 나머지 부분, 못다한 부분들이 많이 있는 것 같은데 이어서 하도록 하겠습니다. 어떻습니까?

○梁敬淑 委員; 양해를 구하고 싶은데요. 질의를 좀 해놓고 질의답변을 같이 들으면 시간이 굉장히 많이 걸릴 것 같아서 질의를 좀 최대한.....

○委員長 金永春; 해놓고, 그러면 시간이 얼마나 걸리시겠습니까?

○梁敬淑 委員; 한.....

○委員長 金永春; 최대한 그러면 그렇게 하도록, 다른 위원님들이 양해를 해 주십시오. 기왕 그러면 효율적으로 회의를 진행하기 위해서 자료요구와 더불어서 질의까지 같이 하시는 것으로 하겠습니다. 李聲九委員님께서도 질의하실 것이, 계속 하십시오.

○梁敬淑 委員; 공영차고지와 관련해서 建交部하고 자치구하고 협의했던 공문일체를 자료로 제출해 주시고, 이와 더불어서 구청하고 서울시하고 마찰을 빚는 경우가 많은데 대부분 구청의 입장을 따라가는 경향이 있고, 서울시가 정확하게 확인을 안하는 것이 많이 발견되고 있어요.

그 예로 이 공영차고지에 대한 부분도 강남구 같은 경우 이런 것들이 드러나고 있지만 성동구 같은 경우에 금호초등학교를 區에서 이것을 教育廳하고 다 협의 끝났기 때문에 예

산 205억원을 편성했다고 이렇게 답변을 했었는데 教育廳에서는 이 부분에 대해서 절대 반대하고 있는 것으로 확인했습니다.

그래서 단서조항을 달아서 규칙이라든지 지방재정법시행령 개정을 전제로 하고 기관간의 협의가 마무리되는 것을 서울시가 자체적으로 확인해서 예산을 집행하라는 단서를 달았는데 그 부분이 확실하게 지켜질 수 있도록 해야 될 것이라고 생각합니다.

그때 交通管理室에서 보고할 때는 자치구가 教育廳하고 협의가 다 끝났기 때문에 이 예산을 편성했다고 이렇게 답변했는데 확인도 안해보고 그런 답변을 하는 부분에 대해서는 議會를 무시하는 것이나 마찬가지예요. 직무유기하는 것이라고요. 그런 부분에 예산을 200억원 이상 편성하면서 확인도 안하고 편성하는 것은 직무유기 아니예요? 직무유기로 고발할 수도 있어요. 그런 부분은 분명하게 하시기 바랍니다.

그리고 공영주차장 주차관리원 부당착복에 대한 징계자료를 보니까 비적발현황에 임시직인 경우에, 그러니까 임시직이 안내원입니다, 600원을, 비위금액 600원이라고 해서 계약을 해지하고, 이것이 당산역 노상주차장인 경우에, 대림노상주차장인 경우에 800원을 비위 저질렀다고 해서 계약을 해지했고, 또 기타 대림역 같은 경우에 2,400원을 비위 저질렀다고 해서 계약해지했고, 2,000원일 때도 계약해지한 경우, 1,700원 비위사실에 대해서 계약해지 시키고, 정식관리원인 경우에도 3,600원 비위금액 가지고 감봉 5개월을 시켰다든지, 4,800원 가지고 감봉 5개월 시켰다든지, 1,200원에 대해서 감봉 2개월을 시켰다든지, 이런 너무 지나치게 과도한 조치다라는 생각이 드는 부분이 많이 있어요.

그래서 이것을 오히려 자동징수시스템으로 서울시에서 서울시 소유 주차장에 대해서는 전환시키면서 그렇게 되면 임시직이나 관리직에 대한 인건비도 덜 나가게 되는 절감효과도 있을 수 있다고 생각하기 때문에 좀더 경영마인드를 가지고 접근할 필요가 있다는 지적을 합니다. 그래서 이 부분에 대한 대책을 강구하고 답변을 해 주시기 바랍니다.

96년도, 97년도 대중교통용역을 몇 억에서 몇 천억까지 산동회계법인하고 한국산업관계연구원에 수의계약을 하고 있는데 왜 이러한 2개 업체에 대해서만 몇 억짜리의 용역을 수의계약을 하는지, 기타방법은 없는지, 그 이유가 무엇인지 답변을 해 주시기 바랍니다.

그리고 과징금 및 과태료 예산액이 96년도에 63억 6,200만원이었는데 징수결정액은 226억이나 돼요. 그리고 실수납액은 86억밖에 안 되어서 수납하는율이 38%밖에 안 됩니다. 그러면 안 들어올 것을 예상해서 예산액을 과도하게 적게 책정하고, 그것에 대한 대책도 거의 마련하고 있지 않은데 자치구 같은 경우에는 97년도만 해도 주·정차위반과태료 부과징수실적을 보니까 서울시의 96년도 연도말까지 보다 훨씬 높은 55%를 징수하고 있어요. 그러면 결국 자치구는 징수율이 55%가 높은 것은 아닙니다만 그래도 50% 이상을 징수하고 있는데 서울시는 뭐하고 있습니까? 이 부분에 대한 대책을 그냥 말로 세우겠다 이렇게 하고 있으면서 징수예산액은 과소하게 책정하는 이런 말이 안 되는, 앞뒤가 안 맞는 그러한 예산편성과 집행하고 있는데 이 부분에 대한 대책을 구체적으로 제시하세요. 지금까지 이렇게 과태료를 부과했는데 못 걷는 부분에 대해서도 책임을 물을 수 있습니다. 그러니까 구체적으로 답변하시고, 지금 97년도에 오면 시내

버스는 더 심각해요. 이것은 자동차 다 합해서 이런 수납률이 38%고, 시내버스 같은 경우에는 부과건수가 96년도에 1만 5,124건인데 이 중에서 체납건수가 1만 1,113건이에요. 그래서 건수로 보면 75% 이상을 체납과징금을 걷고 있지 못한 현실입니다.

그러면 왜 시내버스에 대해서는 더 체납비율이 높은 것인지 이 부분에 대해서 원인을 분석하고 대책까지 강구하고, 그러면 실제로 이런 불법을 저지르는 부분에 대해서는 문제를 안 삼고, 또 의지도 없고, 노력도 안하면서 지원금은 계속 늘려주어야 된다는 부분이 시내버스를 특혜주는 것밖에 더 되는 것이냐 이말입니다.

그래서 이 부분에 대해서도 별도로 제출하세요. 그러니까 일반과징금 및 과태료하고 시내버스에 대한 과징금 및 체납 대책을.

그리고 지금 현재도 서울시가 제출한 자료에 의하면 89개업체 전체가 다 불법을 저지르고 있어요. 그 불법 자체도 한두건 이 정도가 아닙니다. 서비스평가를 분명히 한다고 했고, 서비스평가를 해서 불량업체에 대해서는 과징금을 부과하겠다는 이렇게 했는데 나중에는 이것이 다 없어져버렸어요, 이 안 자체가. 업체들이 반발하기 때문에 1,000만원에서 3,000만원씩 과징금 부과하겠다는 내용 자체가 다 없어져버렸는데 이 부분을 다시 한 번 재검토해서 실질적으로 서비스평가제가 되고 잘 되는 업체에 대해서는 상을 주어야 됩니다. 나는 징벌만 하고 벌칙만 강화하라는 얘기가 아니에요. 잘 하고 서비스가 아주 잘 되고 이런 업체에 대해서는 혜택을 주고, 원래 취지대로 그렇지 못한 업체에 대해서는, 불량업체에 대해서는 과징금을 부과하는 제도를 재촉구하고 지적하고, 또 교

통유발부담금이 지금 현재 왜 이렇게 줄어들고 있습니까? 교통유발부담금 징수대상이 각종 바닥면적의 합계가 1,000m² 이상인 시설물인데 95년도에 5만 9,692건이었는데 96년도에는 이것이 반도 훨씬 더 줄어서 2만 8,857건으로 부과건수가 줄었어요. 97년도에는 물론 9월말 현재 기준이기는 하지만 2만 6,943건인데 왜 이런 지금 서울시에 있는 건물이 계속 늘어나고 있고, 또 고층건물들도 계속 증가하고 있는 추세인데 왜 부과건수 자체가 이렇게 점점 줄어드는 것인지, 그러면 여기서 누수가 발생하는 것이 아닌가.

그리고 줄어들어도 어느 정도 줄어들어야 납득이 되는데 이것이 몇 만건씩 한 해에 줄어들 수 있습니까? 이 부분에 대한 납득할 만한 해명을 하고, 교통유발부담금을 부과하는 업체에 대해서 그러니까 건물에 대해서 자치구별로 분류해서 제출하세요. 물론 양이 많은 줄 압니다. 그러나 전산입력 다 되어 있는 상태니까 양이 많더라도 뽑아서 제출해 주세요. 소재지하고 어떤 건물이고, 건물주는 누구고, 교통유발부담금 얼마씩 부과했는지 95년부터 이것이 몇 만 건 되기는 되지만 샘플로 요구하겠습니다. 너무 많은 것 같아서 95년도부터 96년, 97년도 9월부터 12월 것까지만 해 주세요. 그리고 총계는 내 주시고요.

그 다음에 버스가동률에 대해서 묻겠습니다. 지금 버스가동률이 버스조합간부들 말에 의해도 1,700대를 운영 안하고 있다고 했어요. 그러면 8,725대에 1,700대면 20% 이상이 가동을 안하고 있는데 예산편성을 할 때는 전체 버스가 가동되는 것으로 언제나 편성하고 결과도 그렇게 보고합니다. 이 부분에 시정을 촉구합니다. 분명히 조사해서 시정하세요.

처음에 우리가 몇 대 정도가 가동하지 않느냐고 했을 때

조사할 수 없고, 일부 있는 것으로 추정은 할 수 있지만 전혀 파악할 수 없다 이런 식으로 답변했어요, 交通管理室에서. 그러나 버스조합관계자들은 분명하게 자기들 입장을 표현하고 있다고요. 최소한 1,700대는 놓고 있다, 다른 데서 임대하거나 이렇게 하고 있다고 답변하고 있는데 왜 그것을 조사 못하겠다는 것입니까? 이런 부분도 직무유기의 소지가 큼니다. 분명히 조사해서 답변하시고 예산편성안도 다 고치세요.

그리고 자치구 주차장특별회계예산이 94년도에 598억이고, 95년도에 1,833억이고, 96년도에 1,860억, 97년도 현재 2,369억이나 되는데 交通管理室에서는 자치구 주차장특별회계 집행에 관해서 서울시는 어떻게 감시하고 있습니까? 이것이 거의 자치구 자체적으로 자의적으로 운영하는 부분이, 상당히 사실 자의적으로 운영하게 되어 있는 권한을 부여하고 있기는 있습니다만 그래도 이러한 예산들이 주차난 해소를 위해서 쓰이도록 되어 있는데 제대로 잘 집행하고 있는지, 이것이 1년에 몇 천억씩 되는 예산이에요. 2,000억이 적어도 넘는 예산에 대해서 어떻게 집행하고 있는지에 대한 점검은 어떻게 하고 있는지, 해야 될 필요성을 못 느끼는지, 그 다음에 서울시 交通管理室의 예산과 자치구의 주차장특별회계의 예산이 중복투자되면서 같은 목적으로 사용되고 있는데 이러한 부분에 대한 조정은 어떠한 방식으로 해 나가고 있는지 답변해 주시기 바랍니다. 왜냐하면 자치구는 이렇게 해서 예산을 자치구 나름대로 마음대로 쓰고 있는데 交通管理室 예산이 97년도 10월말 현재 2,319억 중에서 50%밖에 집행이 안 되었어요. 그러면 두 달 동안 나머지 예산을 다 집행할 자신 있습니까? 왜 이렇게 예산집행률이 낮아요? 물

론 추경예산안 중에서 議會가 대폭 삭감한 부분도 있을 것입니다.

있을 것이지만 전망에 있어서도 33%가 미집행될 것이라고 전망하고 있는데 이것은 서울시 예산미집행률 10% 전후에 비추어봐도 최근에는 많아야 불용 전체 다 합해도 20%가 안 되는데 33%나 된다는 것은 교통문제를 해결하기 위한 소극적인, 예산은 편성해 놓고 사실상 집행가능성이 없는 예산을 무리하게 넣는다든지, 또는 의지가 별로 없다든지 이런 것의 반영이라고 생각합니다. 이 부분에 대해서 답변하시기 바라고, 자료도 제출하세요.

그 다음에 버스오염후 처리장치에 대한 예산을 지난번에 의회에서 추경으로 승인해 주었습니다. 이 부분에 대해서 실제 집행이 2개월 동안에 얼마 정도가 집행될 것으로 전망하면서 추경예산을 편성했었는데 집행현황을 자료로 제출하시고, 어떻게 체크하고 있는지 답변하세요. 그리고 오염후처리장치의 부착현황을 자료로 제출하시기 바랍니다.

그리고 교통영향평가심의위원회가 회의록을 제출하라고 했는데 제출 안했어요. 행정사무감사자료에 본위원이 요구했는데 제출 안했는데 95년도부터 97년도까지 서울시내 15층 이상 건물에 대한 교통영향평가심의위원회 회의록사본을 제출하세요. 그러니까 너무 많은 것 같아서 축소시켜서 요구하는 것이니까 반드시 제출하세요, 이 부분.

그리고 버스카드와 관련해서 지금 자료를 요구하기 전에 몇 가지 빠진 것이 있어서, 지금 버스업체 과징금부과대상 위반 행위별로 자료를 보니까 노선위반운행이 96년도 49건이었는데 1.8배가 증가해서 97년 10월말 현재 87건이에요. 그리고 임의결행이나 도중회차, 그 다음에 단축, 연장, 감회·증회 운

행 등 운행계통의 위반이 작년 전체가 194건이었는데 올해에 2.2배가 증가해서 436건이 10월말 현재까지 발생했습니다.

그리고 이 중에서 임의결행이 96년도 124건이었는데 지금 97년도 9월말 현재 112건으로 많이 발생하고 있습니다. 그리고 업종의 타영업행위 이 부분은 1.2배가 증가해서 1,354건이 작년 적발내용인데 올해 9월말 현재 1,690건입니다. 호객행위나 장기정차하는 경우도 작년에 87건이었는데 97년도에 106건으로 1.2배가 증가했어요. 난폭운전의 증가비율도 매우 높습니다. 작년에 106건이는데 연도말이 끝나기도 전에 189건이나 발생했습니다.

이러한 부분에 대해서 전체 서울시내버스의 그야말로 무법천지를 방불케하는 것이 96년도에는 총 불법건수가 1만 3,333건이었는데 올해 9월말 현재 1만 5,039건이나 발생하고 있어요. 그러면 연도말까지, 97년도 12월말까지라고 하면 훨씬 더 이것보다 많아질텐데 이렇게 시내버스에 대한 무법천지를 1만 몇 천건씩 2만건에 가까울 정도로 방치하는 이유가 무엇입니까? 방치하는 동시에 과징금에 대한 징수율은 올해 85%를 못 걷고 있어요. 15% 정도만 징수하고 있는 이유가 무엇이에요? 그러면서 어떻게 시민세금 214억을 공짜로 버스업계에 지원하자는 案을 낼 수가 있습니까? 이것뿐만이 아니라 감시기능, CCTV니, 운행감시체계니, 자동요금징수기니 이런 것 설치해 준다고 몇 백억씩이나 요구하고 있지요. 그렇기 때문에 이런 부분들에 대해서 과연 지원하는 것이 타당한지, 먼저 이런 부분에 대한 조치를 취하고 난 다음에 이런 예산을 요구하고 지원해야 되는 것이 아닌가, 이런 대책은 무엇을 강구하고 있어요? 이것은 심각한 지적사항이고, 서울

市 자체 전체의 버스업체라든지 이런 부분에 대한 직무유기예요. 명백한 직무유기예요, 이것은.

그리고 특혜라고요. 버스업체에 대한 특혜는 주면서 실제로 해야 될 의무는 전혀 하고 있지 않은, 책임을 어떻게 질 것인지 답변해 보세요.

책임져야 된다고 생각해요.

그리고 몇 가지 버스카드에 대한 자료요구를 하면서 마치도록 하겠습니다.

버스카드와 관련해서 기술도입 계약서와 수입계약서를 원본 대조필과 한글로 번역해서 제출하시고, 버스카드 단가도 제작 원가가 3,850원에서 4,440원까지 유동적으로 보고가 되고 있는데 처음에 100만매 구입할 때 3.4불로 했는데 어제 과장들이 앞에서 뭐라고뭐라고 답변했는데 그것이 다 거짓말이었어요. 본위원이 자료를 다시 한 번 검토하니깐 어떤 과장이 나와서 여름휴가였기 때문에 일할 사람들이 없어서 4불로 올려서 계약했다고 그랬죠? 그런데 여기에는 뭐라고 돼 있는지 알아요? 왜 4불로 올려서 계약했습니까, 하니까 환율이 올라서 카드단가가 올랐다고 이 교통자료에는 답변이 되어 있어요. 그리고 그 여름휴가가 유럽하고 여기는 비슷해요, 계절이. 여기서 4불로 계약한 계약기간이 언제인지 압니까? 97년 1월이에요.

계약서 신용장 사본 온 것에는 97년 1월 계약이 4불로 되어 있단 말이에요. 그것이 여름휴가하고 무슨 상관이 있어요? 사정을 잘 아는 것처럼 답변하는데 옹호하는 식이에요, 지금. 위증으로 고발될 수도 있어요. 정확하게 파악해서 자료로 제출해요.

그리고 96년 8월 이후에 인텍크하고 버스조합하고 카드사용

에 대한 지급현황을 월별로 제출하시고 조합에서 인텍크에 얼마씩 월별로 지출했는지 원본대조필로 제출하시고, 사업자 선정공고가 공개입찰이라고 여기 답변에 돼 있는데 국민일보 한 신문에다만 간단하게 냈더군요, 그것도 17면 하단에 조그맣게.

물론, 입찰을 공개모집한 것은 사실이지만 인텍크하고 버스조합이 짚다고 밖에 볼 수 없어요, 한 회사밖에 오지 않은 것. 그것이 어떻게 해서 서울시에서 공개입찰이라고 자신만만하게 과정설명도 없이 제출할 수가 있어요? 답변서 똑바로 제출해요, 앞으로.

그리고 버스카드 100만매 이후에 300만매를 4불로 인상계약했다고 이렇게 어제 답변했는데 초기부터 100만매 100만매, 50만매 50만매 이런 식으로 가장 많이 할 때는 100만매고, 50만매씩 별도 구매할 때마다 신용장이나 계약서를 다시 체결했어요. 그러니까 그 계약서를 제출하세요.

왜냐 하면 이 계약서 자체를 믿을 수가 없어요, 지금. 왜냐 하면 특약조건에 3불 이하로 하게 되어 있는데 4불로 올라갔거든요. 그런데 계약은 300만매를 다 4불로 계약했다고 답변하고 있고, 이 계약서에는 50만매만 4불로 계약한 것으로 신용장이 왔어요, 사본은. 그러니까 확인을 해야겠어요. 이 제작단가가 조작됐을 가능성이 있어요. 조작의혹을 갖고 있어요, 본위원이.

그러니까 인텍크하고 프랑스 쟈프러스社하고 계약한 원본을 원본대조필로 제출하고 번역분도 제출해요. 시간이 없으니까 내일 모레 행정사무감사전까지 제출하시고, 분명히 이것을 확인해서 과장들이 답변한 부분에 대해서 잘못된 부분에 대해서는 책임을 묻겠습니다.

○委員長 金永春; 아직 많이 남았나요?

○梁敬淑 委員; 거의 다 됐어요.

○委員長 金永春; 요점식으로 자료요구를 해 주세요, 설명은 뒤에 하시고.

○梁敬淑 委員; 네, 그리고 약정서에 경쟁적, 어제 본위원이 문제를 지적했듯이 이것이 비싸지 않은 가격이라는 것을 약정서에 보면 입증을 시켜야 된다고 아예 계약서에 돼 있어요. 그러니까 입증자료를 제출하세요. 비싸지 않다는 입증자료를 적어도 몇 개 회사에다 신용카드회사, 샘플로 말해서 삼성, 대우, LG, 현대, 이 4개 회사만 샘플로 해서 이 정도의 카드를 만들려면 얼마가 드는지에 대해 한번 의뢰를 해 주세요. 이 과정은 행정감사 전까지는 보고되기 어렵다는 것은 압니다.

그러니까 그 이후 다음 임시회 때까지 해서 이 가격이 비싸지 않다는 것을 증명해 주세요.

분명하게 해 주세요.

그리고 어제 C&C하고 地下鐵公社하고 계약이 좀 위법적인 부분이 있어서 조치결과를 답변을 간략하게 했는데 C&C와 地下鐵公社간에 오가갔던 자료와 계약서와 다음에 실제 카드 사용 실적과 또 제재한 결과를 문서로 작성해서 제출해 주시기 바랍니다.

그리고 프랑스 쟈프러스社하고 인텍크하高的의 계약서와 이면 계약서, 원본과 번역본, 다음에 카드구입시마다 신용장 사본, 다음에 특수계약서도 번역해서 모레까지 제출하세요. 제가 일부만 번역을 했는데 시간이 부족하기 때문에, 여기 서울시청에 담당하는 課가 있으니까 의뢰해서 번역해서 제출하시고, 다음에 버스조합하고 인텍크하高的의 계약서도 마찬가지로

지고 리스회사와 인텍크하고의 이면계약서도 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

그리고 마지막으로 한 가지 지적할 것은 감사기 때문에 다시 한 번 지적합니다.

혼잡통행료 확대실시 계획을 갖고 있는데 물론 본위원이 주장해서 내년도 예산 15억 6,000만원을 10억원을 삭감해서 5억원을 반영했습니다.

그래서 이 부분은 확대실시하는 것이 과연 타당하냐, 그렇지 않느냐에 대한 것도 그렇고 효과에 대해서도 많은 논란이 있기 때문에 적어도 조사를 충분히 하고, 또 확대효과에 대해서 충분한 검토를 하고 시민들의 의견도 충분히 들어서 재검토를 심도 있고 과학적으로 해서 하기를 이렇게 요구하면서 질의를 마치겠습니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 어떻게 오전중에 좀 빠듯하지만 질의답변을 모두 마쳐볼까 하고 점심시간인데도 불구하고 회의를 길게 했습니다만 아직도 나머지 한 두분 위원들이 질의할 사항이 더 있는 것 같고 아무래도 답변이나 이런 부분에 있어서 보충질의들이 있을 것 같아서 점심을 하고 아무래도 지금 좀 바깥입니다, 모든 위원들이. 그래서 점심을 빠른 속도로 하시고 지금 1시 20분이니까 2시반, 1시간여만에 식사들을 마치고 와서 속개를 하는 방향으로 그렇게 하겠습니다.

그러니 답변준비나 이런 것이 상당히 좀 빠듯하긴 합니다만 2시 반에 속개를 하는 방향으로 하겠습니다. 회의의 원만한 진행을 위해서 정회를 하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(議事棒 3打)

(13時 19分 監査中止)

(14時 39分 監査繼續)

○委員長 金永春; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다. 회의를 속개합니다.

(議事棒 3打)

집행부는 바로 들어와서 배석을 하도록 하고, 답변준비가 조급.....

○金喜甲 委員; 지금 정신들이 없어요. 국장도 그렇고 이제 말년이라 이것이죠. 국장이 직원에 대한 통제력이 없는 모양이죠. 실장 불러내요, 그러면.

○委員長 金永春; 李允中委員님 질의하시죠.

○李允中 委員; 李允中委員입니다.

이틀 동안 감사하시느라고 고생하십니다. 그런데 감사만료시간이 돼가니까 해이해진 것 같아요. 그러지 않도록 합시다. 직원들이 交通管理室長이 다른 데로 발령난다고 그래서 그런 것인지 좀 그러네요.

인사고과를 누가 해요? 그것을 한번 물어봅시다. 인사고과를 관리실장이 합니까, 우리 국장이 합니까?

○交通企劃官 金淳直; 국장의 의견을 들어서 실장이 합니다.

○李允中 委員; 그러면 영향이 상당히 있겠습니다. 위원님들 몇 분이 얘기했는데 감사시간이니까 잘 지켜주셨으면 좋겠습니다.

그 외에 간단한 것을 질문하겠습니다.

제가 어저께 자료요구를 했던 부분에 대해서 전용차로 구간의 출퇴근시간제에 대한 구간이 3개 구간이 자료로 있는데 지금 현재 아침 7시에서 10시, 15시에서 21시까지 출퇴근시간제로 운영하는데 대한 시행효과나 결과가 나와 있을 것

입니다. 그 결과에 대해서 지금 당장 답변을 못하시면 서면으로 보고해 주시기 바랍니다.

그리고 택시문제가 문제가 되는 것 같은데 택시문제는 지금 어떻게 계획을 세우고 있는지, 택시가 지금 전 월급제한하는데 제대로 월급제 되지도 않고 계속 문제가 됩디다, 실제로 타보면, 그리고 납입제로 한다고 하고. 요새 문제가 되고 있는 10부제의 구상은 언론을 통해서 들었는데 10부제를 진짜 실시를 할 것인지, 거기에 대한 시민의 의견을 수렴했는지 그것에 대해서 답변해 주시고, 앞으로 어떻게 운영해서 교통질서를 할 것인가에 대해서 잘 해 주시고, 출퇴근시간제 전용차로 관계는 확대할 필요성이 있는데 거기에 대한 대책을 세워서 정채되는 구간은 수신호라도 해서 교통경찰관의 위임을 받는다면 그런 협조를 할 수 있는 방안을 구체적으로 해서, 답변하시기 곤란하면 경찰청에 협조의뢰를 해서 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 수고하셨습니다.

그 다음에 洪性龍委員님 질의하실 내용이 있으시지요? 질문하십시오.

○洪性龍 委員; 간단하게 한 두 가지만 얘기할게요.

洪性龍委員입니다.

이 이야기는 그 전부터 나온 얘기지만 내가 오늘 아침에 출근하면서부터 아주 뼈에 깊이 느꼈던 것인데 버스정시성 문제입니다. 오늘 아침에 내가 여기 나오려고 버스를 9시 10분전에 기다린 것이 그 다음에 9시 20분에야 탔어요, 좌석 버스를. 그것이 8분 배차입니다. 상당히 정시성이라는 것이 얼마나 중요한가를 느껴요. 왜 그러느냐 하면 30분씩 기다

리면서 누가, 기다릴 사람이 없어. 승용차로 내가 가야겠다는 생각이 들지 버스를 기다려서 내가 타야겠다는 생각이 들지 않아요, 그런 경우. 이것이 여러 차례 얘기가 되었던 것인데 그 동안 交通管理室도 그렇고 모든 부서가 다 그래요. 되는 것도 없고 안 되는 것도 없고 여태까지 내가 議員이 되어서 논의해 본 바로는 하나도 실천된 것이 없는 것으로 생각이 됩니다. 더 나아진 것도 하나도 없고. 과연 정시성을 여러 차례 강조하고 운행을 그런 식으로 한다든지 이런 얘기를 계속 하고 있지만 실질적으로는 그때 아침 출근시간인데 그 정도로 30분을 기다리게 만들어놓는다는 것은 참 문제가 된다고. 버스에 타는 사람들이 한 45인 정도 탄다고 하면 꼭 차서 60명 이상 타서 나도 시달려서 왔어요. 그래서 오다 생각하니까 도대체 이것이 정시성, 정시성 따져야 한번 제대로 되지도 않고, 더군다나 8분 간격의 버스가 30분씩 기다리게 만들었다고 하는 것은 굉장히 문제가 있는 것이라고.

그러면 이것을 交通管理室에서도 무엇인가 해결할 수 있는 방법을 찾아야지 말로만 구호로만 정시성 찾고 해야 되겠느냐 이런 얘기에요.

그 동안 정시운행을 하느니 어찌느니 했어도 하나도 실천이 안 되었는데 과연 交通管理室에서는 어떤 대책을 가지고 있고, 앞으로 어떻게 해나갈 것인지 확실하게 답변해 주시고, 그 동안 해 온 것에 대해서도 한번 말씀해 보세요. 도대체 나는 승용차를 가지지 않고 다니면서 보통 느껴보는 것이 아니라고요. 이런 정도로 제대로 안 된다고 하면 버스가 급화니, 냉방화니 해 봤자 이것이 시간이 제대로 맞지 않으면 탈 사람이 별로 없어요. 그런 문제를 심각하게 생각하고 대책을 세워야 될 것으로 생각합니다. 그것에 대한 답변을 부탁드립니다

요.

그 다음에 이것이 交通管理室에만 해당되는 것은 아닌데 예를 들어서 한 지역에 교통혼잡지역이 이렇게 있는데 그 지역의 도로가 협소하다든지 할 경우에 도로를 확장한다든지, 또 交通管理室에서 이 지역은 이렇게 혼잡하니까 무슨 대책을 세워야 된다든지 할 때 이것이 交通管理室 혼자만 단독으로 하는 것이 아니라 道路局이나 都市計劃局이나 다같이 협의가 있을 것입니다. 그 협의를 어느 절차를 거쳐서 협의를 해서 그 지역의 도로를 확장한다든지 할 수 있는 계획이 완전히 수립되는지 그것에 대한 것을 말씀해 주세요. 예를 들어서 어느 지역에 너무 도로가 협소하다, 그러면 이것을 확장시켜야 되겠다 이렇다고 할 때 과연 그 계획을 어디서 세워서 어느 절차를 거쳐서 확립이 되는지 거기에 대한 것을 말씀해 주시기 부탁드립니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 수고하셨습니다.

질문을 먼저 다 해버리고 답변을 몰아서 하는 것으로 하겠습니다.

그러면 朴謙洙 委員, 질의를 하시겠습니까?

○朴謙洙 委員; 네, 朴謙洙 委員입니다.

우선 제 답변을 하실 때는 간단히 해 주십시오, 길게 답변해 주실 것이 아니고. 저도 간단히 질문드리겠습니다.

서울시하고 인텍크하고 C&C가 합의해서 호환카드를 하기로 했는데 그것이 무산된 것 같거든요, 자료를 보더라도. 이것이 구체적이지만 간단한 얘기로 왜 그렇게 되었는지 2월까지 해서 계획을 세워서 이렇게 하기로 했는데 그것이 안 된 이유를 한번 설명해 주시고요.

그 다음에 택시수입금 전액관리제, 전액관리제가 지금 사실상 유아무야 되어 있는 상태인데 이것이 勞나 使나 아니면 서울시 주장 자체가 사실상 전부 걸돌고 있어요. 그런데 우리 서울시 입장은 무엇인지 그것을 한번 듣고 싶습니다.

여기에 버스요금 실사하는 것처럼 택시운행현황에 대해서도 실사할 용의가 없는지, 이를테면 전수조사 거기에 대해서 답변해 주시기 바랍니다.

버斯卡드가 상당히 시중에서 사기가 지금도 힘듭니다, 솔직하니. 그런데 이것은 충전소 부족도 또한 사실이고, 그런데 여기에 대한 대책은 없는 것인지 답변을 부탁드립니다. 이상입니다. 조금 이따 보충으로 하겠습니다.

○委員長 金永春; 그 다음에 金喜甲 委員, 더 질의할 것이 없나요?

○金喜甲 委員; 네.

○委員長 金永春; 그러면 기왕 질의들을 대부분 하셨고, 또 朴謙洙 委員이 질의한 것 중에 일부 택시와 관련된 부분이기 때문에 이것도 함께 委員長으로서 묻겠습니다. 지난 9월 임시회 97회 제3차 交通委員會 회의당시에 孫長鎬 交通管理室長을 상대로 택시신규면허와 관련된 질문을 한 바가 있습니다, 委員長이. 그때 속기록도 있습니다만 交通管理室長께서는 이렇게 얘기를 했습니다. 신규면허부분에 대해서 꼭 7만대 수준을 유지는 해야 되겠지만 저스트 7만대를 요구하는 것이 아니기 때문에 7만 몇 백대 정도도 괜찮지 않겠느냐, 그러니 앞으로 조금만 더 감차분이 생기면 몇 백대 정도를 더 첨가해서 개인택시면허를 내주어야 되지 않겠느냐 이렇게 생각을 한다고 답변을 한 바가 있습니다.

그것에 대해서 좀더 깊이 있는 재검토를 해야 되지 않겠느냐

나, 7만대 유지정책이 과연 꼭 필요한 것이냐 하고 재차 질문을 했을 때 융통성 있게 철저히 검토를 하겠다고 답변을 한 바가 있습니다. 그런데 그 뒤로 이에 대한 진전상황이 되었건 또는 검토상황에 대해서 보고를 받은 바가 없습니다. 이 점에 대해서 交通管理室 입장을 분명하게 답변을 해 주시기 바랍니다.

그러면 지금 질문들은 다 되셨으니까 金喜甲 委員이 질의한 부분 이미 어저께 질의했던 것인데 아직 답변이 덜 된 것으로 알고 있습니다. 공영차고지 부분까지 답변했다가 그 뒤에 중단이 된 것 같은데 金喜甲 委員의 질의에 대해서 먼저 이어서 답변을 해 주시고, 나머지 이 자리에 계신 위원님들의 질문에 대해서 답변을 해 주시기 바랍니다.

○交通企劃官 金淳直; 金喜甲 委員님 질의하신 부분에 대해서 제가 오전 답변중에서 어제 질의하신 내용은 대체로 답변이 된 것 같습니다. 우리 교통정책 중에서 일부 유보되거나 늦어지고 있는 부분에 대해서 설명드렸고요. 또 5.13 교통종합대책 부분에 대해서도 연말에서 저희 交通管理室에서 종합평가를 다시 해서 보완대책을 강구하겠다는 답변을 올렸고 공영차고지 부분도 말씀을 드렸습니다. 드렸고, 나머지 계수적인 사항들은 양해해 주신다면 課長들이 답변하도록 하겠습니다.

이어서 지금 洪性龍委員님, 그리고 李允中 委員님.....

○委員長 金永春; 金喜甲 委員님.

○金喜甲 委員; 잠깐만요, 오전에 주차장유료화직권명령제와 관련해서 과연 중앙부서에 건의했던 내용이 있느냐 했더니, 있으면 공문으로 달라고 해서 제가 공문으로 받았거든요. 거기에 보니까 96년 5월 1일하고 96년 6월에 한 두 차례 공문을 가져왔거든요. 올해는 없습니까?

○交通企劃官 金淳直; 올해는 공문으로 요청한 적은 없습니다.

○金喜甲 委員; 공문으로 요청한 것이 없으면 다른 것이 없습니까?

○駐車計劃課長 方泰元; 협의과정에서 물어보긴 했는데 공문 보낸 것은 없습니다.

○金喜甲 委員; 交通企劃官님, 지금 사람이 바뀌어서 계속해서 업무를 추진하지 않고 있는 이런 점들이 극단적으로 사실은 작년 5월 13일 대책나와서 5월 1일 참가하고 6월에 하는 것하고 왜 실적이 하나도 없잖아요. 그것을 보면 그것 자체가 사실은 표류하고 있다고 해도 과언이 아닐 정도로 그렇게 되고 있는데 실정을 아시는지 모르겠어요.

○交通企劃官 金淳直; 금년에 저희가 공문으로 요청한 것은 제가 확인을 방금 말씀드렸듯이 제가 모르고 있었고, 한 두 차례 요청했다는 것만 확인을 했고, 제가 중요하다고 생각하는 것은 공공기관 주차장 부분이 먼저 유료화돼야 되지 않겠느냐 그래서 거기에 중점을 두어 추진해 왔는데 지금 금년에 들어와서 저희가 구체적으로 공문으로 요구하지 못한 점에 대해서는 등한시켰다고 생각합니다.

○金喜甲 委員; 그리고 지금 시내버스 차고가 법정면적에 비해서 남습니까, 부족합니까?

○交通企劃官 金淳直; 전체적으로 보면 좀 남는데 개별업체 별로 보면 부족한 업체가 더러 있습니다.

○金喜甲 委員; 가령 예를 들면 주차면적보다 부대시설이 많은 경우에는 어떻게 해야 됩니까? 예를 들면 주차도 못 시키는데 부대시설이 더 많아서 주차면적 자체가 부족되는 그런 업체가 있는데 그런 경우에는 어떤 행정적인 조치를 전

혀 안해도 되는 것입니까?

○交通企劃官 金淳直; 주차면적보다 부대시설이 더 많은 데를 저희가 현재 확인을 못하고 있는데 제가 볼 때 그것은 잘못됐다고 생각합니다.

○金喜甲 委員; 그러면 어떻게 하실 것입니까? 확인을 못하셨다면.....

○交通企劃官 金淳直; 한번 조사를 해보겠습니다.

○金喜甲 委員; 조사가 아니라 지금 자료가 나와 있잖아요. 아침에 제출된 자료에도 그 내용이 나와 있잖아요. 가령 예를 들면 동부운수 같은 경우에 전체 차고지가 4,974인데 주차면적이 2,209㎡, 부대시설이 2,765㎡해서 부족이 959㎡로 나와 있잖아요.

이런 데 같은 경우에는 차는 못 세우면서 부대시설이 더 많다, 이런 경우에 대해서 그 전에 전혀 행정적으로 지도감독들이 안 이루어지고 법적으로 그냥 부족하다 이런 상태로 놔둘 수 있냐 이런 얘기죠.

○交通企劃官 金淳直; 주차장 면적보다도 부대시설이 많은 것은 일단 잘못됐다고 봅니다.

그래서 법정면적을 확보를 해야 되는데 법정면적이 확보돼 있고 부대시설이 더 많다면 사실 문제가 안 되겠지만 법정면적은 확보를 시키도록 그렇게 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 조치하시겠다 이것이죠?

○交通企劃官 金淳直; 네.

○金喜甲 委員; 내가 어떻게 조치되는지 보겠습니다. 그리고 예를 들면 주차장이 하나도 없는 데는 어떻게 해야 됩니까? 대책이 뭐 있습니까? 어디에다 사실 차를 세웁니까, 그러면?

○大衆交通課長 朴喜秀; 제가 답변을 드리겠습니다. 大衆交通

課長 朴喜秀입니다.

위원님께 제출해 드린 자료에 지금 차고지를 하나도 확보하지 못한 업체가 유진운수 1개사가 있습니다. 유진운수가 94년도 9월에 부도가 나서 약 3년 정도 근로자들이 단체적으로 운영을 해오다가 도저히 어떤 경영상의 수지를 맞추지 못해서 지난 5월부터 사실 유진운수 2개노선이 전부 운행중단이 돼 있는 상태입니다.

유진운수의 차고지라든지 차량이라든지는 전부 채권자들이 압류를 해냈었고 그 당시에, 차고지가 채권자가 압류를 해서 유진운수의 차고지로 인가를 군포시, 이것이 군포시 산본동에 있는 차고지입니다만 군포시에서 인가취소를 했고, 당초 여기 차량이 자료에는 58대가 있습니다만 현재 13대만이 남아 있고 나머지 車는 전부 군포시청에서 별도의 장소에다 지금 현재 보관해 놓고 있습니다. 채권자가 거기 차고지에서 나가달라니까 전부 길가로 나오니까 군포시에서 차량들을 전부 별도의 장소에다 보관을 해놓고 있는 상태입니다.

○金喜甲 委員; 별도로 보관해 놓고 있는 상태로 있는 것입니까?

○大衆交通課長 朴喜秀; 네, 그렇습니다.

○委員長 金永春; 계속 보고를 해 주세요.

○交通企劃官 金淳直; 洪性龍委員님 질의하신 부분에 대해서 답변을 드리겠습니다.

우선, 버스정시성 문제를 걱정을 해 주시고 대책이 무엇이나 말씀이 계셨는데 사실 저희도 이 문제를 제일 걱정을 하고 있습니다. 사실 이 문제를 해결하기 위해서는 버스회사에서 정상적으로 운전기사를 다 확보하고 또 인가된 배차간격 기준을 지켜서 운영을 해야 되는데 실제상으로 보면 운전기사

도 부족하고 또 그 노선에 따라서 수입금이 적은 노선에는 임의적으로 배차간격을 늘리는 경우가 생기는 그런 경우가 있습니다.

그래서 여기에 대해서 개선을 하려고 저희가 오전중에 위원님들께서도 여러 차례 말씀을 드렸습시다만 저희가 할 수 있는 1차적 방법이 단속을 통해서 이것을 과징금을 부과하고 처벌을 통해서 개선시키는 방법과, 두번째로는 버스업체가 제대로 할 수 있도록 운전기사를 교육하고 또 버스업체의 경영주를 통해서 정시성을 지킬 수 있는 그러한 촉구를 저희가 해오고 있습니다만 현실적으로 그 부분은 잘 지켜지지 않고 있습니다.

다만, 우리가 237개 노선을 개편을 해놓고 있는데 여기에서 상당히 저희들이 車를 증차를 시키고 또 배차간격도 줄이도록 해서 이번 노선개편을 통해서 상당부분 효과가 있지 않겠느냐, 정시성이 나아지지 않겠느냐 이렇게 저희들이 생각을 하고 있습니다.

그러나 딱 인가된 기준대로 배차간격이 지켜진다고는 사실 저희들은 이렇게 생각은 안하고 있습니다. 이 부분에 대해서는 앞으로 우리가 지속적인 단속활동을 펴나가고 또 시간이 지나면 버스업체에 대한 여러 가지 지원책을 통해서 경영이 전반적으로 호전이 되기 때문에 정시성문제가 상당히 나아지지 않느냐 이렇게 보고 있습니다.

○洪性龍 委員; 버스는 다른 것보다 정시성문제가 제일 중요해요.

왜 그러냐 하면 승용차 이용을 억제를 한다고 그러면 버스가 운행이 제대로 안 되면 사람들이 이용을 하지 않는다고요. 그것을 제대로 이용하려면 시간을 제대로 맞춰줘야지 무

진장 서서 그냥 기다리다가 시간을 허비할 수가 없다고요. 그러니까 답답해서 자기 차를 끌고 나오고 그러는 것이란 말이에요.

그러려면 시간을 제대로 지켜주고 딱딱 운행이 잘 돼야 대중교통을 이용하지 그렇지 않으면 승용차 이용억제를 시킬 수가 없어요. 이것이 참 중요한 문제예요. 교통흐름에도 굉장히 영향을 준다고요. 그것에 대한 문제를 심각하게 생각해서 잘 대책을 세워야 될 것이예요.

○交通企劃官 金淳直; 네, 알겠습니다.

다음에 교통혼잡지역의 협소한 도로를 어떻게 어떤 절차를 통해서 확장하느냐 그 문제는 사실 우리 交通管理室쪽하고 도로확장문제는 사실 우리 市 내부에서 그렇게 깊이 있는 협의를 통해서 이루어지지 않고 있습니다.

도로확장의 경우에는 道路局에서 주로 지역의 민원이라든가 道路局 자체가 판단해서 도로개설의 필요성이 있는 지역의 우선순위를 정해놓고 이렇게 도로를 현재 확장하거나 신설하는 계획을 가지고 있습니다.

그래서 우리 交通管理室 입장에서는 이 도로문제는 결국 교통문제하고 직결되는 문제기 때문에 어떤 형태로든 우리 交通管理室하고 협의해야 될 것 아니냐, 우선순위를 정하는 것도 협의가 되고 개설여부를 정하는 것도 협의가 되고 하는 그런 문제를 道路局하고 都市計劃局쪽에 의견을 지금 제시를 해놓고 있습니다.

다만, 현실적으로 우리 交通管理室쪽에서 그러한 우선순위를 정할 수 있는 구체적인 자료를 뒷받침 할만한 그런 자료가 충분히 비축되어 있지 못하기 때문에 현재로서 어려움을 겪고 있습니다만 앞으로 이 문제는 시간을 두고 우리 交通管

理室에서도 도로확장이나 신설, 또 이런 문제에 대해서는 구체적으로 협의할 수 있는 그러한 제도적인 장치나 우리 交通管理室의 노력이 필요하다고 봅니다. 앞으로 이 부분에 대해서 뭔가 개선이 될 수 있도록 노력을 하겠습니다.

○洪性龍 委員; 교통이 혼잡하다든지 하는 것은 交通管理室이 제일 잘 알고 있으니까 그 문제를 협의해야 될 것이예요.

○交通企劃官 金淳直; 네, 그렇게 하겠습니다.

朴謙洙 委員님 질의하신 교통호환카드 관계는 우리 交通企劃課長이 자세한 내용을 파악하고 있기 때문에 交通企劃課長 답변 때 답변드리도록 하겠습니다.

다만, 택시수입금 전액관리제 문제와 관련해서 서울시 입장이 무엇이고 택시운행 실태에 대해서 실사할 용의가 없느냐 그런 질문을 하셨습니다.

사실 지난 9월 1일부터 택시수입금 전액관리제를 시행하도록 법제화되어 있는데 이 부분이 지금 제대로 안 되고 있습니다. 우리 서울시내의 오늘 시점에서 수입금 전액관리제를 하고 있다는 업체가 260개업체 중에서 한 10개업체 정도로 파악이 되고 나머지 250개업체는 지금 하지 않고 있는 것으로 돼 있습니다.

시행에 따른 어려운 점이 여러 가지가 있습니다. 첫째로 우리 운전기사들이 생각하는 수입금전액관리제의 개념은 완전 월급제를 해달라 하는 그런 개념이고 택시업주의 입장에서는 지금과 같은 체제에서는 완전월급제는 불가능하다, 8시간 일하고 지금 대체로 저희들이 공식, 비공식적으로 택시기사들이 대충 수입을 확보하고 있는 수준이 월 125만원에서 130만원 정도 되는 것으로 파악을 하고 있는데 지금 여건에서 130만원의 월급을 주기가 어렵다 이렇게 서로 주장이 팽팽하

게 맞대립되고 있는 그런 상태입니다.

그런 과정에서 建設交通部의 입장은 적어도 택시수입금 전액관리제가 법정사항이기 때문에 이 부분은 어떤 형태로든 시행이 돼야 되고 빠른 시일내에 정착이 돼야 된다 하는 것이 정부의 기본입장이고 우리 서울市の 입장입니다.

그래서 우리 서울市와 建設交通部는 수입금전액관리제 개념이 뭐냐하는 개념을 현재 建設交通部가 사실 정하고 있습니다. 그래서 建設交通部에서 소위 택시제도개선위원회라고 하는 것을 구성해서 11월말까지 여기에서 택시수입금 전액관리제를 정착시킬 수 있는 방안과 또 근로자들한테 권고하는 권고안을 마련해서 전국적으로 시행하도록 그렇게 준비를 하고 있습니다.

다만, 이 과정에서 구체적으로 월급수준을 결정하고 임금지급 방법을 결정하는 것은 노사간에 협의할 사항이기 때문에 정부의 입장에서는 이 제도가 제대로 시행될 수 있도록 그렇게 분위기를 조성해 주고, 또 지금 노사 당사자간에 문제가 되고 있는 수입금 전액관리제의 개념을 분명히 해주는 그런 선에서 양 당사자에게 권고하는 案을 마련하고 있는 것으로 파악을 하고 있습니다.

그리고 시행하고 있지 않는 업체에 대해서 처벌은 어떻게 할 것이냐 하는 문제가 제기가 됩니다만 사실 이 부분에 대해서는 처벌을 할 수 없는 상황이기 때문에 처벌을 또 유보해 놓고 있는 상황입니다.

그래서 建設交通部에서 일단 마련한 권고안을 가지고 시행을 해보고 난 다음에 그 시행정도에 따라서 다시 정부의 입장을 결정하는 것으로 그렇게 알고 있는데, 일단 11월말 되면 우리도 建設交通部로부터 그 권고안을 받아서 260개업

체 전체에 대해서 저희가 勞使 兩 當事者한테 강력하게 시행해 줄 것을 권고할 작정으로 되어 있습니다.

그리고 택시운행실태 조사와 원가조사용역 이 부분은 저희가 사실 내년도에 예산을 3억원을 편성해서 택시운행 전반에 대해서 경영평가를 할 작정으로 있습니다. 이 부분에.....

○朴謙洙 委員; 그것을 금년에 하면 안 됩니까, 예비비에서 쓰면?

○交通企劃官 金淳直; 금년에는 시간적으로 발주할 시간도 부족하고 원인행위자체가 어려울 것 같습니다. 그것을 하려면 사전절차 밟는 기간이 굉장히 오래 걸립니다. 그래서 저희가 내년 예산을 조기에 집행해서 발주하는 쪽으로 해서 가급적이면 예산이 허용하는 범위내에서 운행실태까지 한번 조사를 하는 것으로 해 보겠습니다.

○朴謙洙 委員; 지금 택시수입금 전액관리제 이 부분의 자료를 보면 우선 두 가지 문제점이 있는데 첫째 하나는 무엇이나 하면 서울시도 주체적으로 하는 것이 아니라 건교부에서 지침을 받았기 때문에 단지 하는 척할 뿐이다 이런 느낌을 강하게 받고요.

또 하나는 무엇이나 하면 내용적으로 봐도 이것은 노사간의 문제지 서울시가 깊숙이 개입할 문제냐, 너희들끼리 잘 타협해 봐라 이런 입장이 강하거든요. 여기에 11월 6일자 공문을 보면 만약 전액관리제를 위반한 사업자에 대해서는 과징금 등 처분을 해라 이렇게 했는데 거기에 또 조건을 달면서 동일 위반행위가 여러 건 있을 경우에는 포괄적으로 한 건으로만 처벌해라 이렇게 했기 때문에 사실상 이 자체는 그러면서 300만원을 초과할 수 없도록 했기 때문에 이것이 지금 우리 企劃官 말씀대로 이것이 서울시도 사실상 별로 추진의사

가 없어요.

그런데 문제는 무엇이나 하면 법적으로 3년간으로 유예기간을 두면서까지 이것을 했어야 하는데 진즉 사실 이 부분에 있어서 좀더 적극적으로 접근했을 필요가 있다 이것이지요. 법에 실시를 해라 이렇게 해 놓고나서 이것을 나중에 금년부터 시행하려고 보니까 사업자주장 따로, 노조주장 따로 이렇게 하니깐 이것은 도무지 맞지 않지요. 그런데 이것을 3년 동안 했으면서 사실상 준비를 했으면 금년에 어떻게든 한번 불완전하지만 시행할 수도 있었을 문제인데 사실상 이것은 손 놓고 있었다는 그런 것밖에는 안 되는 것이예요, 보면. 대충 떠밀려가는 것이예요.

○交通企劃官 金淳直; 이것이 9월 1일 시행하기 전에 사실 시행된 후에 나타날 수 있는 문제점을 전부 예상해서 미리 그 대책을 강구했어야 되는데.....

○朴謙洙 委員; 그것을 미리 했었어야 하는데 9월 1일 하면서 보니까 이제 못한다고 손드니까 그 다음에 대책 세우느라고 이렇게 했느냐, 저렇게 했느냐 했는데 사실상 버스처럼 실사를 요구하는 것은 이 실사가 없으면 절대 대책은 될 수가 없다 저는 이렇게 봅니다. 버스 같은 경우도 실사가 있었기 때문에 이러저러한 지원책도 나오고, 무엇도 나오고 이런 방법이 있는데 사실상 조합측 주장만 따를 것 같으면 요금현실화, 모범택시 전환, 그래서 서울시에서 모범택시로 전환해 주겠다, 요금도 올려 주겠다 이런 부분 아납니까, 지금? 이런 부분으로 정책이 조합측 입장을 따라들어갔어요.

그러나 노련측 입장을 보면 그런 부분 말고도 예를 들면 부가가치세 감면기간 연장, 다른 방안을 제시하면서 물론 요금인상을 같이 하자 이런 공통적인 것도 있습니다만 그런 부

분에 대해서 실제로 조합측이 주장하는 것은 도저히 이것은 못하겠다고 하는 결론밖에 안 나오는 것이예요, 조합측 얘기를 그대로 따르면. 그런 부분이 있기 때문에 실사가 필요하다 저는 이렇게 봅니다.

따라서 무엇이냐 하면 실제로 서울시에서 이 부분 법집행을 제대로 추진하려고 했으면 금년에 사실 이것이 택시업계에 대해서 실사가 들어갔었어야 한다 이것이지요. 그래서 만약에 그것이 늦었으면 내년에 3억 들여서 이렇게 한다 이런 부분 보다는 금년에 지금 11월이기 때문에 지금부터 이렇게 추진을 해 나가면 12월쯤 발주낼 수도 있지 않느냐 하는 생각이 듭니다.

○交通企劃官 金淳直; 시기적으로 촉박하기 때문에 내년 1월에 가서 저희가 예산편성되어 있는 부분 가지고 빨리 하도록 하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 1월에 예산이 됩니까? 내년 예산편성부터 3월 되고.....

○交通企劃官 金淳直; 아닙니다. 예산집행은 1월 3일부터 바로 할 수 있습니다.

○朴謙洙 委員; 그러면 내년 1월부터.....

○交通企劃官 金淳直; 바로 준비에 들어가겠습니다.

○朴謙洙 委員; 준비해서 실사 한번 해 보시겠습니까?

○交通企劃官 金淳直; 네.

○朴謙洙 委員; 준비는 금년에 하고, 내년 1월에 용역줄 수 있어요?

○交通企劃官 金淳直; 네, 준비작업은 미리 들어갈 수 있습니다.

○朴謙洙 委員; 사실 이것은 태만한 부분은 企劃官께서 인정

했기 때문에 좀 적극적으로 대처할 필요가 있다는 생각이 들어서 금년에 준비를 해보시고, 내년 1월에 실사를 들어가는 것으로 그렇게 본위원이 알아도 되겠습니까?

○交通企劃官 金淳直; 네.

그 다음에 버스카드 구입에 따른 어려운 점과 충전소가 부족한 것 아니냐 이렇게 지적하셨습니다.

저희가 버스카드를 400만매까지 공급해 놓고 조합하고 인텍크사간에 그 이후에 추가공급계약이 체결되지 않아서 사실 한두 달 정도 공백이 있어서 시민들이 상당히 어려움이 있었습니다. 지난 9월 후반부부터 저희들도 많은 민원을 받았습시다. 그래서 지난 10월말에 조합과 인텍크 카드공급사가 다시 계약을 체결해서 앞으로 600만매까지 공급할 수 있는 계획을 확정해서 공급계약까지 체결했습니다. 그래서 우리 市에서 조합하고 인텍크社하고 두 군데를 다 불렀습니다. 버스카드 공급이 지금 제대로 안 되고 있는데 시민들이 굉장히 불편해하고 있으니 조기에 빨리 확정해라, 이렇게 해서 금년 연말까지 하루에 1만매씩 450만매까지 공급하고, 내년 3월말까지 150만매를 추가 공급해서 내년 3월말까지 600만매를 일단 공급하겠다는 계획을 확정해서 그렇게 오늘 현재도 하루에 1만매씩 공급되고 있기 때문에 저희가 카드판매소 점검을 해 보니까 지금은 상당히 구입난이 어느 정도 해소되었습니다.

그런데 일부 카드판매소에서 한 3일이나 1주일마다 카드를 공급하는 영업소에 가기 때문에 그 하루 이틀간에 카드가 보강 안 되는 실정 때문에 시민들이 사기 어려운 일부 지역이 나타나고 있습니다. 이 부분에 대해서도 가급적이면 카드판매소가 카드가 떨어지기 전에 공급소에 가서 카드를 가져와서

시민들한테 늘 카드가 팔릴 수 있도록 해라 이렇게 우리 市에서 지도를 조합을 통해서 하고 있기 때문에 앞으로는 이 부분에 대해서 상당히 완화가 되지 않겠느냐 보고요.

충전소의 경우에도 저희가 연말까지 현재 한 2,100개소가 되어 있습니다만 연말까지 2,300개소 해서 한 200개 늘리고, 내년말까지는 4,000개 정도 늘리려고 계획을 확정해 놓고 거기에 따라서 추진하고 있기 때문에 충전문제도 현재는 다소 불편한 점이 있습니다만 내년 봄쯤 되면 이것도 대부분 지역에서 충전이 가능하기 때문에 상당히 불편이 없어지리라고 보고 있습니다. 그 점 양해를 해 주시면 감사하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 카드를 재활용할 수 있도록 충전에 각별히 신경쓰셔야 할 것입니다.

카드를 공중전화카드로 많이 인식하고 있어요. 그래서 쓰고 버립니다.

거기에 대한 지난번에 대책으로 무슨 예치금제도 검토도 한번 해 보겠다고 했는데 그 부분은 어떻게 됩니까?

○交通企劃官 金淳直; 아직 구체적으로 예치금제를 도입하겠다고 하는 계획은 안 뒀습니다만 사실 시민들이 재활용하는 측면도 있지만 버스조합에서 이것을 카드제작비용을 계속 부담을 하고 있기 때문에 조합에서 공급하는 것을 부담 때문에 상당히 꺼리고 있습니다. 그래서 조합에도 적극적으로 예치금을 도입해 달라 이렇게 건의를 해 놓고 있는 상황에서 저희가 이것이 시민한테 부담으로 돌아가는 문제이기 때문에 신중히 생각을 해 보자하고 시간을 두고 검토해 봐야 될 사항입니다.

○朴謙洙 委員; 좌우지간 충전부분에 대해서 홍보는 열심히 하셔야 할 것입니다.

○洪性龍 委員; 버스카드를 이용하는 율이 그 전보다 줄지 않았어요?

○交通企劃官 金淳直; 많이 늘었습니다. 지금 도시형 같은 경우에는 50%가 넘어서고 있습니다.

○洪性龍 委員; 조사해 봤어요?

○交通企劃官 金淳直; 그렇습니다.

○洪性龍 委員; 내가 다녀본 바로는 그 전만 못한 것 같은데요.

○交通企劃官 金淳直; 아닙니다, 굉장히 늘었습니다.

그리고 우리 委員長께서 개인택시 관계 앞으로의 대책이 무엇이나, 지난 9월 臨時會에서 交通管理室長께서 답변하신 내용까지 상세히 말씀하시면서 질의를 하셨습니다. 交通管理室의 입장을 말씀드리겠습니다.

사실 이 문제가 참 풀기 어려운 문제이기 때문에 저희들로서도 딱 이것이다 하는 명확한 해답을 내기 어려운 실정에 있습니다.

그래서 지금 대체로 개인택시신규면허를 요구하는 민원의 성향을 보면 한 3,000명 정도가 지금 대기하고 있는 상태가 아니냐 이렇게 분석하고 있습니다. 그런데 오늘 현재로 저희가 7만대 수준을 유지한다고 가정했을 때 추가 면허가 가능한 부분이 약 240대 내외가 되고 있고, 7만대를 유지하면서 면허한다고 했을 때 240대밖에 면허를 못 내주는 실정에 있습니다.

다만 저희들이 이 7만대 부분에 대해서 이 수준을 유지하면서 개인택시의 민원을 해결하기 위해서 할 수 있는 방법들이 그 동안에 택시의 불법행위에 대한 단속을 통해서 어떤 우리가 추가면허 부분을 추가로 확보할 수 있는 방안을 지속적으로

로 강구하고 있습니다. 하고 있고, 그렇다 하더라도 근본적으로 이 문제는 해소가 될 수 없기 때문의 지난번 우리 交通管理室長께서 답변을 드릴 때 한 7만대 수준을 유지하면서 하는 것이 어떠냐 하는 방안이 제시되었습니다만 그 부분에 대해서는 저희가 입장이 바뀐 것은 없습니다.

저희들도 저스트 7만대라고 하는 입장을 고수하는 것은 아닙니다. 그래서 7만대 수준을 유지하면서 어떻게 하면 개인택시민원을 가급적 많이 수용할 수 있느냐 하는 차원에서 연말까지 일단 저희들이 기존 택시의 감차분 이런 것들이 얼마나 확보되느냐 하는 것을 측정하고, 그 다음에는 또 하나의 부분은 어제도 말씀드렸습니다만 일반 법인택시가 2,000대 정도가 모범으로 전환되었기 때문에 이 모범으로 전환되었을 경우에 저희들이 내부적으로 정한 방침은 완전월급제가 아니면 모범전환을 안하겠다 하는 조건을 걸려 합니다.

그래서 택시완전월급제가 되면 근로자들이 생각하는 그러한 당초에 자기네들이 꼭 개인택시를 받겠다고 하는 내용보다는 근로자들이 자기가 근로하는 데에 따른 여러 가지 실질소득을 보장받을 수 있는 효과가 생기기 때문에 이 부분을 통해서 상당부분 민원이 해소되지 않겠느냐 이렇게 판단하고 있기 때문에 법인택시를 연내로 모범으로 한 2,000대 정도 전환하면 또 어느 정도 민원이 줄어들 수 있다고 판단하고 있습니다.

그래서 저희들은 적어도 한 1,500대 범위내에서 민원이 줄어드는 경우에 한번 7만대 수준을 유지하면서 면허를 개방하는 것을 한번 검토를 해 보면 어떠냐 하는 입장을 가지고 있습니다. 그러나 현재로서 이것이 1,000대다, 1,500대다, 1,200대다 이런 구체적인 선을 그어서 방침을 정한 내용은

현재 없습니다. 일단 연말까지만 한번 기다려보고 저희가 전체적인 수준을 판단해서 결정할 문제가 아니냐 이렇게 보고 있습니다.

○委員長 金永春; 金喜甲 委員, 보충질의 있습니까?

○金喜甲 委員; 네. 지금 시내버스 89개 업체 중에서 차고지가 부족한 업체가 몇 개 업체 정도 됩니까?

○交通企劃官 金淳直; 14개 업체라고 확인되었습니다.

○金喜甲 委員; 그런데 행정감사자료 966페이지 한번 보십시오.

966페이지에 보면 개발제한구역내 공영차고지 행위허가 승인신청 보완사항 해서 시내버스공영차고지 문제 때문에 행위허가승인신청보완사항 때문에 건교부에 올린 내용을 보면 시내버스차고지 보유현황 밑에 표에 보면 부족업체가 43개 업체로 나와 있거든요. 이것은 무엇입니까?

○大衆交通課長 朴喜秀; 大衆交通課長 朴喜秀입니다. 제가 설명드리겠습니다. 버스업체차고지 현황에 주차면적 45만 3,741㎡라고 되어 있는 것은 무엇이나 하면 버스회사가 소유하고 있는 자가차고지 플러스 임대해서도 차고지 사용할 수 있도록 되어 있습니다. 이것은 임대해서 사용하고 있는 차고지를 합한 개념입니다, 오늘 드린 자료에 나타나 있는 차고지면적은요.

그 다음에 저희들이 建設交通部에 보완서류로서 제출한 차고지면적은 버스업체가 보유하고 있는 순수한 자가차고지의 개념만을 말씀드린 것입니다.

왜냐 하면 공영차고지가 건설이 되면 버스업체가 공영차고지로 들어오게 된다면 사실 임대하고 있는 차고지는 계속 보유하고 있을 이유가 없기 때문에 저희들이 임대하고 있는 차

고지를 제외한 숫자입니다.

○金喜甲 委員; 그러면 거기에 임대차고지가 제외됐다는 근거나 뭐가 있습니까?

○大衆交通課長 朴喜秀; 그러니까 966페이지 가번에 두번째 네모 있지 않습니까? 현재 서울시내 버스업체가 보유하고 있는 법인소유 자가차고지라는 개념을 제가 썼거든요, 거기서.

○金喜甲 委員; 그러니까 임대차고지는 제외하고 순수 자가법인소유의 자가차고지 현황은.....

○大衆交通課長 朴喜秀; 34만 5,000㎡다.

○金喜甲 委員; 그런데 이것이 마치 잘못 들으면 시내버스 차고지가 절대적으로 부족한 것처럼 이렇게 오해의 소지가 있네요. 업체의 시설기준 현황을 지금 여기 제출한 자료에 따르면 주차면적, 이것은 법정 최저면적 기준으로 해서 산출한 것이죠?

○大衆交通課長 朴喜秀; 법정면적이라고 돼 있는 난이 있지 않습니까, 오늘 드린 자료에?

○金喜甲 委員; 대당?

○大衆交通課長 朴喜秀; 대당 36㎡를 곱한 것입니다.

○金喜甲 委員; 그렇게 되면 가령 예를 들면 버스차고지내에서 진출입로 문제나 유도차로, 이런 것 다 빼고 그냥 산술에 입각해서 쉽게 얘기하면 36㎡로 계산해서 나온 것이 대당 법정면적으로 해서 보유대수 곱하기 이렇게 해서 나온 것이 법정면적, 이 계산한 것이죠?

○大衆交通課長 朴喜秀; 네, 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 그러면 실태상으로 보면 실제 이보다 훨씬 더 사실은 진출입로나 이런 것을 감안해서 본다고 그러면 절대적으로 내용이 달라지지 않겠어요?

○大衆交通課長 朴喜秀; 그렇죠. 이것보다 훨씬 더 많은 어떤 면적이 필요한 것이죠.

○金喜甲 委員; 그러면 추가로 법인가하고 임대를 자료상에서 구분해 주시고, 지금 제출하신 자료중에서, 자가와 임대를 구분해 주시고, 그리고 법정면적을 해놓고 법정면적 옆의 난에다 실제로 버스박차에 소요되는 면적이 있을 것 아닙니까? 버스박차에 소요되는 진출입로나 유도차로까지 감안해서 실제 필요한 면적해서 과부족 상태를 별도 자료로 다시 해서 제출을 해 주시기 바랍니다.

○大衆交通課長 朴喜秀; 네, 알겠습니다.

○洪性龍 委員; 보충으로 하겠습니다.

○委員長 金永春; 洪性龍 委員님 보충질의 하십시오.

○洪性龍 委員; 洪性龍 委員입니다.

차고지 문제가 나와서 전에도 내가 그런 것을 얘기를 한 것 같은데 우리 난곡지역만해도 종점이 한 군데로 돼 있는데 버스회사가 조금 다르다 보면 그것을 한 군데에 들어가지 못하고 노상에다 죽 차고지 모양으로 세워놔요. 무슨 얘기인지 알죠?

○大衆交通課長 朴喜秀; 네, 야간시간대에.

○洪性龍 委員; 이쪽에다 차고지 모양으로 만들어놓고, 이쪽에다 차고지 모양으로 만들어놓고, 도로변에다 죽 이렇게 차고지가 된 것이예요, 아주. 그래서 민원이 많이 생깁니다, 그것이. 말썽이 많아요, 거기다 세워 놓는다고. 그래서 자꾸 주민들이 얘기도 많고 그런데 앞으로 공영차고지가 생기면 그곳으로 들어가게 됩니까?

○大衆交通課長 朴喜秀; 네, 많은 차량을 수용을 할 수 있습니다.

○洪性龍 委員; 그런데 왜 지금 내가 그런 얘기를 하느냐 하면 순환버스 노선이 난곡에 하나 생기죠, 관악 돌아가는 것?

○大衆交通課長 朴喜秀; 네.

○洪性龍 委員; 그런데 아마 차고지가 없어서 어디다 세우지 못하지 않을까 나는 이런 걱정이 든단 말이에요. 어디다 세울 만한 장소가 없어요.

그래서 과연 종점에서부터 운행할 수가 있을지, 알고 있어요?

○大衆交通課長 朴喜秀; 관악구 순환노선은 사실 업체선정하는 과정에서 운행노선과 인접돼 있는 업체들, 어차피 업체가 그 노선과 인접해 있어야지만 차량을 운행하는데 정상적으로 운행이 될 수 있지 않겠습니까? 그 인접 업체들과 업체선정 협의를 하고 있는 상태입니다, 현재.

○洪性龍 委員; 그것이 제대로 종점에서부터 운행이 돼야지 중간에서부터 운행된다고 그러면 주민들에게 상당히 불편이 온다고요. 그러니까.....

○大衆交通課長 朴喜秀; 차고지가 그 노선에 기점, 종점이 없지 않습니까? 거기는 한 군데에서 출발하고 그러니까. 가·종점에서 딱 차고지가 확보돼 있지는 않은 것으로 제가 알고 있습니다만 하여튼 인근에 어느 적정한 차고지가 확보된다 하더라도 노선은 우리가 정해진 노선대로 운행할 수 있도록 노력의 조치는 해나갈 계획입니다.

○洪性龍 委員; 그렇게 해야 돼요. 왜냐 하면 7동이라는 동네가 상당히 영세한 지역이면서도 사람이 집중적으로 많이 모여사는 곳이란 말이에요. 그런데 그 차가 밑에서부터 떠난다든지 하면 그 사람들이 이용하는데 굉장히 불편이 온다고요. 그러니까 제대로 순환버스를 하려면 종점에서부터 운행

이 돼야지.....

○大衆交通課長 朴喜秀; 노선은 저희들이 정해진 노선대로 운행을 할 것입니다.

○洪性龍 委員; 그대로 그렇게 하도록 해줘야 돼요.

○金喜甲 委員; 그리고 같은 내용이니까 물어보겠습니다.

차고지를 실제로 명목상 임대해 놓고 실제 차고지로 사용하지 않은 차고지가 있습니까, 없습니까? 업체별로.

○大衆交通課長 朴喜秀; 차고목적으로 임대를 해서 실제로 사용하지 않는 차고지요?

○金喜甲 委員; 그렇죠. 가령 예를 들면 시설기준에다는 차고지로 보고를 해 놓고 실제로 차고지로 사용하지 않는 경우.

○大衆交通課長 朴喜秀; 일단 차고지로 인가를 받으려면 구청에서 시설확인을 합니다. 자치구에서 시설확인을 해서 자치구에서 이것이 차고지로 인가를 내주면 저희들이 차고지 인가를 내서 각종 차량의 증차라든지 그런 수반행위가 뒤따르는데 차량이 예를 들어서 50대 규모의 차고지를 확보를 해놨는데 50대가 다 들어가서 거기 박차를 하느냐 지금 그것을 물어보는 것인지, 아니면 아예 1대도 안 들어가고 다른 용도로 사용을 하고 있는 것이냐, 후자를 물어보는 것입니까?

○金喜甲 委員; 후자요.

○大衆交通課長 朴喜秀; 후자의 예는 제가 없는 것으로 알고 있습니다.

○金喜甲 委員; 그러면 각 社別로 차고지할 때 자기들의, 만약에 임대차고지 같은 경우는 임대차계약서랑 해서 다 관할관청에 제출하게끔 그렇게 돼 있는 것으로 알고 있어요. 그리고 또 원래 면허자체를 받을 때부터 이러한 시설기준 자체를 갖춰야만이 사실은 인가가 나가는 것 아니겠어요?

○大衆交通課長 朴喜秀; 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 그리고 가령 예를 들면 증차시에도 이것에 대한 감안은 안합니까?

○大衆交通課長 朴喜秀; 증차시에도 차고지 확보가 선행이 되어야죠.

○金喜甲 委員; 그러면 지금 이렇게 부족한, 가령 예를 들면 현재 법정면적보다 부족한 것으로 파악되어지고 있는 회사같은 경우에는 어떤 결과를 해서 계속해서 이렇게 부족한 업체가 나올 수가 있죠?

○大衆交通課長 朴喜秀; 제가 지금 10개社라고.....

○金喜甲 委員; 14개社인데, 자료상에.

○大衆交通課長 朴喜秀; 그 내용을 제가 확인을 해보겠습니다만 정확한 사항인지는 모르겠지만 차량 1대당 차고지의 법정면적이 36㎡입니다.

36㎡ 이상을 확보하도록 되어 있는데 이것이 과거시점에서 기준이 강화돼야 되는데 강화되기 이전에 차고지를 확보했던 그 사례가 아닐까 하는 생각이 듭니다만 업체별로 제가 다시 한 번 확인을 해보겠습니다.

○金喜甲 委員; 그러시면 부족한 업체에 대해서 별도로 차고지 시설확인요건을 각 업체별로 기준들을 내 주시고 도면까지도 같이 해서 제출을 해 주시기 바랍니다.

○大衆交通課長 朴喜秀; 도면은 전체 차고지의 도면을 말씀하시는 것입니까?

○金喜甲 委員; 네, 차고지의 위치도까지 같이 해서 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

그리고 국장님한테 묻겠습니다. 5.13교통종합대책에서 7개 법령 해서 17개 사업에 대해서 제도개선을 추진하기로 한 것

으로 알고 있습니다. 몇 개나 이 제도개선이 되었습니까?

○交通企劃官 金淳直; 지금 정확히 이 자리에서 기억을 못하겠습니다만 상당부분은 저희 의견이 반영돼서 개정이 된 것으로.....

○金喜甲 委員; 그러면 17개 사업별로 리스트를 만들어 주셔서 5.13교통종합대책에 발표된 17개 사업들의 제도개선추진 중간실태를 도표로 만들어 주셔서 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

○交通企劃官 金淳直; 알겠습니다.

○金喜甲 委員; 이상입니다.

○委員長 金永春; 朴謙洙委員님 자료요구 하십시오.

○朴謙洙 委員; 자료요구를 하겠습니다.

마을버스 업자들 연합회가 있죠?

○交通企劃官 金淳直; 네.

○朴謙洙 委員; 연합회 회원들 주소록을 확보를 해서 자료로 제출해 주시고요.

여기 원래 요구했던 자료중에 추후제출 하겠음, 이런 부분이 있습니다.

이런 부분과 어제, 오늘 요구한 자료를 같이 꼭 보내주시고요. 이것이 추후제출이면 보통 언제까지 올 수 있습니까? 취합되어야 오는 것입니까?

○交通企劃官 金淳直; 다른 기관에서 우리가 받을 경우에 그 시간이 걸려서 추후제출 이렇게 해 놨는데 저희 입장에서도 딱 언제까지다 이렇게 못박기는 어렵습니다만 빠른 시일내에 제출하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 그러시고 단답으로 딱 한 가지만 묻겠습니다.

시내버스, 좌석버스, 마을버스, 순환버스에 조도측정을 지

금 안한다고 그랬거든요. 이것은 할 필요가 없습니까?

○交通企劃官 金淳直; 지금으로서는 사실 필요성은 못 느끼고 있습니다.

왜냐 하면 이것이 전반적으로 어둡습니다.

○朴謙洙 委員; 그러니까 현 실태조사는 해볼 필요가 있지 않을까요?

○交通企劃官 金淳直; 샘플로는.....

○朴謙洙 委員; 이를테면 지하철 가면 지하철에서는 신문, 책 같은 것을 볼 수 있잖아요. 버스 타면 볼 수 없거든요.

○交通企劃官 金淳直; 맞습니다. 지금 현재.....

○朴謙洙 委員; 그러니까 이것이 현재 시내버스가 조도가 어느 정도 된다, 이것은 사실상 필요할 것 같은데.

○交通企劃官 金淳直; 지금 조사해 놓은 자료는 없습니다. 한번 우리가 종류별로 샘플로 조사를 해 보겠습니다, 이것은.

○朴謙洙 委員; 그것을 우리 市監査 끝나는 기간내에 그 계획서, 어떻게 어떻게 조사를 하고, 어느 차량을 조사를 하고 이것을 한번 수립할 수 있겠습니까, 계획서를?

○交通企劃官 金淳直; 계획을 수립하는 것은 그리 오랜 시간이 안 걸리겠죠.

○朴謙洙 委員; 금년에 조사를 할 수 있죠?

○交通企劃官 金淳直; 네.

○朴謙洙 委員; 크게 어려울 것 같지 않은데.

○交通企劃官 金淳直; 어렵지 않습니다.

○朴謙洙 委員; 그러면 감사기간내에 그 조사계획서를 작성해서 제출해 주시고, 계획서 내용은 금년 12월까지 작성을 하겠다, 조사를 하겠다, 이것을 포함시켜서 조사계획서를 작성해 주십시오.

- 交通企劃官 金淳直; 네.
- 朴謙洙 委員; 이상입니다.
- 金喜甲 委員; 위원장님, 한 가지만 자료요구를 하겠습니다.
사당역 환승주차장 민자유치와 관련해서 그것이 지금 93년 2월 10일 민자유치 사업자 선정을 한 것으로 알고 있는데 사업자 선정에 관련된 일체의 자료에 대해서 제출을 해 주시고, 사업자 지정을 중간에, 올해 들어서 취소됐습니까? 그것은 우리 국장님 있을 때인데요, 보니까.
- 交通企劃官 金淳直; 아직 안했습니다.
- 金喜甲 委員; 취소관련해서 어떤 내용이죠?
- 交通企劃官 金淳直; 저희들이 지금 동부건설이 그것을 사업자로 지정을 받아있는데 동부건설에서 사업할 의사가 없다, 이렇게 자기네들이 비공식적으로 전해오기 때문에 그렇다면 최종의사를 밝혀라, 너희 최종의사 확인결과 없다면 취소할 수밖에 없다 하는 예고문을 내보냈습니다.
- 金喜甲 委員; 그러면 이것이 지금 약 4년 동안 끌어온 내용인데 청문을 실시하게 됐던 배경에 따른, 그러면 청문실시에 응하라고 하는 얘기도 통보를 했겠네요, 공문으로?
- 交通企劃官 金淳直; 네, 그렇습니다.
- 金喜甲 委員; 그 내용도 같이 자료로 제출해 주시고요. 지금 청문을 하는데 왔습니까, 동부건설이?
- 交通企劃官 金淳直; 어떤.....
- 金喜甲 委員; 지정관리 취소와 관련해서 공문으로 해서 거기에 대해서 의견을 들어보자 해서.....
- 交通企劃官 金淳直; 아직은 제가 안 온 것으로 알고 있습니다.
- 金喜甲 委員; 그 경위에 대해서 담당과장님이 얘기 좀 해

주세요.

○委員長 金永春; 경위설명을 담당과장이 할 수 있어요?

○駐車計劃課長 方泰元; 네, 駐車計劃課長이 답변드리겠습니다.

지금 동부건설에서 구과발역과 사당역 환승주차장 건설과 관련해서 사업자로 선정되어서 근 4년간 공사가 시행이 안되고 중단된 상태입니다.

그 동안의 과정은 구체적인 자료를 제출하겠습니다만 큰 골격은 무상사용기간 20년을 부대시설비율 설치에 따라서 단축을 하는 과정에서 수용을 못하겠다 그래서 지금 면목이랄지, 다른 성내역은 수용했는데 동부건설에서만 수용을 못하겠다 해서 서울시에서는 관련 법적절차를 밟고 있는 단계입니다. 취소단계까지 와 있는데 얼마 전에 저희들이 다시 최종적으로 보충청문을 보냈습니다. 보낸 이유는 얼마 전에 저희들이 민자유치심의위원회를 개최한 결과에 따라서 그러면 駐車場法施行規則이 개정되면서 부대시설비율을 20%, 30%까지 할 수 있는데 그러면 부대시설비율을 늘려줌에 따라서 무상사용기간을 단축시키는 것이 타당하겠느냐 하는 것을 저희들이 민자유치심의위원회의 자문을 받았습시다.

민자유치심의위원회 자문결과 부대시설설치비율은 늘어난 것에 따른 단축은 타당하다 해서 저희들이 최종적으로 동부건설에 공문을 보내서 저희들이 공식적 입장을 밝혀라 했는데 동부건설에서 회시한 내용이 며칠만 더 기다려달라, 공식적인 입장을 밝히겠다 해서 공문을 저희들한테 보내왔습니다. 그래서 며칠 동안 기다리고 있는 상태입니다.

○金喜甲 委員; 사업자 선정에 관련된 관계자료하고 서울시와 사업자간에 오간 공문의 일체 내용, 그리고 민자유치심의위원

회의 자문에 따른 구체적인 공문내용, 민자유치사업심의위원회 자문회의록 일체의 내용을 본위원한테 이번 감사기간중에 제출해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 한 가지만 자료를 요구하겠어요. 이미 위원들 중에 지적을 했습니다만 주택가 주차난 해소를 위해서 우선주차제를 시행한 지가 1년이 넘었습니다. 그런데 우선주차제에 관련된 條例 통과를 위해서 추진을 하던 단계에서 交通管理室이 갖고 있었던 의지나 의욕은 대단히 높았는데 그 뒤로 지금 추진성이나 이런 것들이 가시적으로 그렇게 썩 보이지 않고, 또 간간이 들려오는 얘기로는 각 구별로 시범적으로 실시하고 있는 한 1·2개 동씩의 시행결과 그다지 시행도가 높지 못하다, 효과가 별로 좋지 않다 이런 얘기가 들리는 것 같아요.

交通管理室로서는 적어도 1년 정도 시행하면서 시행한 경과에 대한 평가를 아마 할 것으로 알고 있습니다. 평가한 자료가 있으면 자료를 보내주시고, 만일에 아직 평가를 안했다면 1년 시행경과를 적어도 각 구청별로 평가를 해서 평가된 결과를 議會에 보고해 주시기 바랍니다.

더 이상 질의하실 위원님들 안 계시지요?

(「네」 하는 위원 있음)

그러면 질의하실委員이 없으므로 交通管理室에 대한 질의와 답변을 모두 마치겠습니다.

委員 여러분, 감사하시느라고 수고 많으셨습니다. 또한 행정사무감사에 임하여 성실하게 답변한 交通管理室長 이하 關係公務員 여러분께 수고했다는 말씀을 드립니다.

오늘 실시한 감사가 소기의 성과를 거둘 수 있도록 감사중

에 지적된 사항에 대해서는 빠른 시일내에 시정조치토록 하고, 제도상의 미비점은 조속히 제도를 정비하여 앞으로는 모든 행정의 시민의 불편과 원성을 사는 일이 없도록 시민의 입장에서 정책을 입안하고 집행될 수 있도록 처리하여 주실 것을 부탁드립니다.

그리고 감사를 마치면서 이미 委員 여러분들이 여러 가지 지적사항을 많이 제기했고 그 다음에 자료요구를 많이 했습니다. 특히 安秉昭 委員을 비롯한 몇 분 서면질의한 委員이 있고, 또 梁敬淑 委員 같은 경우는 질의는 했습니다만 지금 답변을 못 들었습니다. 사정상 이분들의 답변내용은 서면으로 아주 상세하게 작성해서 속기록에 반드시 남겨주시고, 당사자인 委員들한테 예의에 어긋나지 않도록 자료를 충분히 전달하시고 설명을 하시도록 당부해 마지않습니다.

그리고 자료요구했던 부분들에 대해서는 감사기간 안에 제출요구한 부분들에 대해서는 기간을 엄수해서 차질이 없도록 해 주시기 바랍니다.

이상으로 交通管理室에 대한 서울特別市議會 行政事務監査를 모두 마치겠습니다.

監査終了를 선언합니다.

(議事棒 3打)

(15時 46分 監査終了)

○出席監査委員

金永春 朴謙洙 安秉昭 李智文
金在仁 金亨吉 金喜甲 梁敬淑
李始英 李允中 鄭炳仁 趙上男
洪性龍 李聲九

○專門委員

金泰鎬

○被監查機關參席者

交通管理室

室長 孫長鎬

交通企劃官 金淳直

大眾交通課長 朴喜秀

駐車計劃課長 方泰元

交通運營改善企劃團長職務代行 金允圭