
第80回서울特別市議會(臨時會) 交通委員會會議錄 第2號
서울特別市議會事務處

日時 1995年9月25日(月) 午前10時

場所 交通委員會會議室

議事日程

1. 交通局所管懸案業務報告의件
 2. 서울特別市地下鐵公社負債蕩減및第2·3期地下鐵建設에 있어서政府支援擴大要求建議案
-

審査된案件

1. 交通局所管懸案業務報告의件 ... 2면
 2. 서울特別市地下鐵公社負債蕩減및第2·3期地下鐵建設에 있어서政府支援擴大要求建議案(朴謙洙 議員 發議) ... 84면
-

(10時 22分 開議)

○委員長 李昌根; 안녕하십니까? 成員이 되었으므로 第80回臨時會 第2次 交通委員會를 開議하겠습니다.

(議事棒 3打)

연일 계속되는 議政活動에 委員님 여러분과 또한 關係局長 및 關係職員 여러분, 수고가 많으십니다. 그 동안 難題 中の 難題인 서울시 交通問題를 解決해 보고자 여러 가지 交通政策을 立案하고 推進하고 있는 交通局長과 關係公務員 여러분, 그야말로 市民을 대신해서 고맙다는 말씀을 드리겠습니다.

그러나 좁은 面積에 너무 많은 人口가 서울에 살다 보니까

問題가 심각해지고 단순한 交通問題를 떠나서 社會的 問題로 까지 擴大될 수 있는 實情입니다. 한편 서울시의 현재 交通關聯 業務가 統合·調整되지 않고 있는 것도 한 가지 問題點이 되고 있습니다. 예를들면 交通政策 樹立은 交通局, 道路建設은 道路局, 交通規制 및 安全施設 設置는 警察 等으로 三分化 되어 있어 業務의 效率性을 저해하고 있다는 것입니다.

지난번 都市 内部循環道路 一部 區間이 開通되었으나 交通 흐름을 잘못 判斷, 엄청난 豫算을 投入하여 만든 高架道路가 有名無實하게 된 것은 정말 가슴아픈 일입니다. 이런 問題의 심각성을 認識하여 앞으로도 더욱 市民의 日常生活에 便利하고 만족스러운 交通政策이 立案되고 執行될 수 있도록 關聯 部署와 業務 協調를 잘 하여야 할 것입니다.

특히 그 동안 議政活動期間 동안 볼 것 같으면 議事日程이 며칠 남지 않은 상태에서 交通局에 該當된 이러한 事項이 우리 委員님 보기에 는 마스크 플레이로 하는 것이 없지 않아 있습니다.

앞으로 執行部는 그러한 과거의 行態보다는 정말로 市民을 생각하고 또한 執行부와 議會가 같이 격의없이 協議하고 努力해서 정말로 市民에게 利益이 갈 수 있는 그러한 몫이되는 政策樹立을 하여 줄 것을 이 자리를 빌어서 다시 한 번 간곡히 말씀을 드립니다.

아무쪼록 市民의 血稅인 豫算이 浪費되는 試行錯誤는 더 이상 하지 않도록 당부드리는 바입니다.

1. 交通局所管懸案業務報告의件

(10時 25分)

○委員長 李昌根; 그러면 議事日程 第1項 交通局所管 懸案

業務報告의 件을 上程합니다.

(議事棒 3打)

交通局長 나오셔서 懸案 業務報告를 해 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 交通局長입니다.

존경하는 李昌根 委員長님, 그리고 交通委員會 委員님 여러분, 서울시의 自動車 登錄臺數가 今年 8月을 기해서 200萬臺를 넘어섰습니다.

지난 90年 1月 100萬臺를 넘어선 이래 5年 만에 2배에 달하는 놀라운 增加速度를 보이고 있으며 이와 같은 自動車의 지속적인 增加로 인해서 發生하는 交通問題를 緩和하기 위해서 우리 市에서는 全 行政力을 집중하여 努力하고 있습니다만, 아직 市民의 期待와 水準에 미치지 못하고 있는 點을 깊이 認識하고 있습니다.

존경하는 李昌根 委員長님, 그리고 交通委員會 委員님 여러분, 市民의 期待를 충족하기 위한 좋은 政策을 開發하고 各界 各層의 意見을 收斂하여 市民의 要求에 副應해야 하는 時期에 와 있습니다. 執行部 公務員들은 그 동안 委員님들의 애정 어린 忠告와 激勵, 그리고 지원을 매우 고맙게 생각하고 있으며, 앞으로도 많은 指導와 鞭撻을 부탁드립니다.

이제 95年度 約 3個月의 時間만 남아 있습니다. 우리 市에서는 今年度에 計劃하였던 主要業務를 차질없이 推進하고 아울러 96年度 서울의 交通難 緩和를 하기 위한 여러 가지 새로운 施策을 開發하는 데 努力하고 있습니다.

이러한 趣旨에서 오늘 業務報告는 지금까지 推進한 95年度 主要 業務報告 推進實績을 報告드리고, 서울의 交通問題를 적극적으로 解決해 나가기 위해 지난 9月 16日 開催한 交通問題와 對策 워크샵의 內容을 중심으로 報告를 드리겠습니다.

報告는 저희들이 配付해 드린 主要 業務報告를 中心으로 해서 報告를 드리겠습니다.

.....
(報告)

교통국 업무보고

(뒤에 실음)
.....

이상 報告를 마칩니다.

(李昌根 委員長, 金喜甲 幹事와 司會交代)

○委員長代理 金喜甲; 交通局長 수고 많이 하셨습니다.

다음은 交通局所管 業務報告 事項에 대하여 質疑가 있겠습니다. 質疑와 答辯을 交通局長을 상대로 一問一答式으로 進行하겠습니다.

質疑하실 委員 있으시면 發言해 주시기 바랍니다. 李迎春 委員 質疑하여 주시기 바랍니다.

○李迎春 委員; 안녕하십니까? 李迎春 委員입니다.

서울市 行政의 難題 中の 難題인 交通行政을 맡고 계시는 局長 以下 關係公務員 여러분께 수고한다는 말씀 먼저 드리 고자 합니다.

그러면서 오늘 主要 業務報告 內容 가운데 두 가지만 要點 的으로 우선 質問을 하고자 합니다.

현재 民選 區廳長이 出現한 이후 各 區廳에서는 經營 마인 드 擴散이라는 케치플레이즈를 내걸고서 駐車料金を 받는 데 血眼이 되어 있습니다. 時間, 場所 가리지 않고 과거에는 밤 10時면 各 區廳別로 裏面造路든 또는 公共施設이든, 道路面 이든 駐車料金を 받지 않았는데 요즘에는 밤 새벽까지 다 받고 있으면서 차량을 가진 사람들과 是非가 아주 잦아지고 있

습니다. 그런데 해괴한 것은 요즘 食堂 앞이나 또는 商街 앞
에 어느 블록을 形成하고 여기는 傳貫 800萬원, 保證金
1,000萬원, 또는 保證金 500萬원에 月 얼마라고 策定되어 가
지고 個人 앞에 拂下를 해 줌으로써 이 策定된 金額 以上の
利益을 올리기 위해서 血眼이 되어 있습니다. 특히 銅雀, 冠
岳, 永登浦 地域은 다 합니다.

그래서 우리 交通局의 指針은 무엇인지 이 點에 대해서 말
씀해 주시고, 市民을 위한 行政서비스가 아니라 이제는 收益
만을 생각하는 住民과의 마찰行政을 해야 하는지 이 點에 대
해서 말씀을 해 주시기 바랍니다.

質問을 두 가지 중에 하나 더 하겠습니다.

요즘 混雜通行料 徵收 問題가 意見이 분분합니다. 저도
1988年度에 大企業 幹部로 있다가 서울올림픽 組織委員會
輸送擔當官으로 스카웃 되면서 6個月 동안 이 問題에 대해서
論難이 분분하다가 이것을 取消하고 말았습니다.

그리고 지난 3代 議會에서도 이 通行料를 받으려다가 輿論
이 좋지 않았기 때문에 이 또한 슬그머니 이 問題가 사라지
고 말았는데 지금 이 混雜通行料 問題는 어떻게 보면 市民들
의 輿論을 통해서, 公廳會를 통해서 걸러 보는 모습도 없이
一方的으로 우리 서울시交通局에서 發表하고 말았습니다.

물론 여기에 보면, 今年 定期國會에서 都市交通整備促進法
改正이 이루어져야 하고, 또 여기에 다른 施行令도 고쳐져야
하고 서울시 議會 條例도 通過되어야 하는데 이러한 여러가
지 問題가 있음에도 불구하고 一方的으로 發表함으로써 意見
이 분분합니다. 그런데 제가 3代 議會때 불란서 파리 市長의
招請으로가서 마침 李海元 市長 당시에 서울시 交通 問題를
解決하고자 불란서의 學者 한 분이 왔었는데 그 때 그분이

招待되어서 우리와 대화를 나누었는데 그 때 그분 얘기는 서울시 交通을 解決하기 위해서는 神도 할 수 없다, 그러나 最善策으로 자기가 意見을 提示한다면, 東西南北 4個로 나가는 소위 水原, 議政府, 또는 果川 이런 都市 中心部에서 4個 方向으로 나가는 쪽에 道路를 擴張해 가지고 車들이 빨리 빨리 疎通되도록 하지 않는 方向은 큰 效果를 얻을 수 없다는 이야기를 들었습니다.

그런데 그것은 하나의 參照로 듣고 있습니다만 제 意見으로서는 지금 南山 1·3號 터널을 來年度에 示範적으로 이것을 한번 徵收 하려고 합니다. 그런데 저는 이런 생각을 해봤어요. 과거에 제가 交通問題를 다루면서도 意見을 提示했습니다만 그 때 당시에는 漢江다리가 17個 였습니다. 지금은 18個 인가 19個 되는데 一部 地域에 지금 톨게이트를 만들어 놓고 徵收한다는 것은 엄청난 交通混雜을 가져 옵니다.

차라리 서울시 交通局에서 생각을 한다면 人工적으로 만들어진 18個 내지 19個 다리에서 소위 그것도 目的으로 소위 消防共同施設稅 같이 目的稅 形式으로 이 다리를 利用하는 大衆에게 또는 다리를 利用하는 車輛所有主에게 하나의 目的稅 形式으로써 通行料를 徵收한다는 그러한 方便으로 한다면 住民들의 負擔이 어떤 마음 쪽에 상처가 없을 것인데 無條件 2人 이하는 소위 4大門 안에 들어온다면 混雜通行料를 받겠다 한다면 負擔을 받는 市民은 큰 不便을 느끼실 것입니다. 어떻게 보면 衡平性에 어긋난 주장이라고 할 것입니다.

그래서 來年度에 南山 1·3號 터널을 시범적으로 徵收한다는 것보다도 차라리 公廳會를 거쳐서 서울시 都心으로 進入할 수 있는 18개 내지 19개 通路를 소위 톨게이트를 設置해 가지고 徵收하는 것이 낫지 않느냐 저는 개인적으로 그렇게 생

각을 합니다.

또 제가 워크샵 內容도 일부 봤습니다만 만일 몇 개 시범적으로 1년에 해 본다 하면 그 이후에 거기에 通過를 얹기 위해서 迂廻的으로 가는 車輛에 대한 對策은 무엇이나, 그것도 참 심각합니다.

그래서 먼저 우리 서울시 交通局이 主體가 되어 가지고 公聽會나 세미나를 거치고 效果的인 것이 뭐냐, 가장 效果的인 것이 뭐냐 이런 것을 한번 생각을 해 보는 것이 어떤가 하는 제 意見을 말씀드립니다.

對答해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長代理 金喜甲; 수고 많이 하셨습니다.

交通局長 나오셔서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 李迎春 委員님 質疑事項에 대해서 答辯드리겠습니다.

駐車料金 徵收는 저희들이 指示되어 있는것은 아침 9時부터 저녁 7時까지 이렇게 받도록 指示가 내려가 있습니다. 條例로 다 되고 있고, 서울시 全域에 統一된 것으로 되어 있는데 一部 區에서 아마 이런 사례가 있는것은 저희들이 區廳長에게 基準을 다시 通報해서 施行되도록 하겠습니다.

다음에 混雜通行料 徵收問題에 대해서 答辯을 드리겠습니다.

混雜通行料 徵收는 지금 현재 두 가지 方向에서 대체로 自家用을 많이 利用을 하고 있는 都市들이 어떻게 하면 自家用을 줄이게 할 것이냐 하는 큰 世界的인 추세가 費用을 많이 負擔을 주어서 自家用 利用을 줄이자, 단순히 自家用만이 아니고 그 自家用으로 인해서 공해라든지, 에너지 問題라든지 해서 심각한 問題가 있기 때문에 自家用을 줄이는데 대체적

으로 강제로 줄이는 方法도 있고 한데 강제로 줄이는 것보다는 價格政策을 통해서 負擔을 좀 많이 주어서 줄이는 方向으로 努力을 다 하고 있습니다.

그래서 價格政策을 하는 것이 여러 가지 方案이 있어서 使用料 쪽으로, 道路를 使用한다 해서 使用料 쪽으로 해서 받는 方案도 있고, 混雜한 地域에 自家用이 混雜을 일으키니까 일으킨 쪽에 대해서 負擔을 해야 된다, 原因者가 負擔을 해야 된다 해서 原因者에게 負擔을 주는 混雜通行料가 그렇게 되어 있습니다.

그러니까 동경도 市內에 들어가려면 많은 道路使用料라든지 해서 負擔이 많아 가지고 가급적 못 들어가게 되어 있고, 싱가포르도 그렇게 되어 있고, 뉴욕도 다 그렇게 되어 있습니다.

그리고 이런 問題가 거론이 되어서 다 外國에서도 벌써 實用化되어 있는 상태에 있습니다. 그래서 그것을 보고 저희들이 93年度에 市政開發研究院에서 研究를 해서 94年 4월에 公廳會를 했습니다. 公廳會를 해 가지고 各界 言論도 다 해야 된다는 言論이 상당히 그때 反應이 좋았습니다. 그렇게 해 가지고 昨年 年末에 다시 57個 單位事業할 적에 다시 서울 世宗文化會館에서 10部制 등 이런 重要的 事項에 대해서 公廳會를 2次에 거쳤습니다.

2次에 거쳤는데 이번에 왜 이것이 報道가 되었느냐 하면 이번에 混雜通行料를 徵收할 수 있는 法的 根據가 아직은 없습니다. 없기 때문에 이 法的 根據를 마련하기 위해서 建設交通部에서 都市交通整備促進法을 改正하기 위해서 國會에 法律을 上程하는 순간에 있습니다.

그래서 次官會議와 國務會議에 올리기 위해서 準備를 해서 그것을 보고 연합통신에서 이제 하는구나 해서 쓴 것입니다.

이 報道가 이번에 된 것이 아니고 94年度에 저희들 스크랩한 것을 보면 많이 報道가 되고 贊反이 있었던 것이 사실입니다. 그렇게 되어 왔고 대체적으로 交通專門家들은 저희들이 意見을 收斂해 보면 해야 된다는 理論이 많았습니다.

그래서 그렇게 採擇이 되었고, 왜 그러면 하필이면 1·3號 터널이나 이런 意見이 提示 될 수가 있습니다. 저희들이 都心에 1·3號 터널만 하고 다른 데 안한다는 뜻이 아니고 이 長期計劃書를 보면 17個 들어오는 都心通行에 混雜한 地區는 段階別로 하는 것이 바람직하다고 되어 있습니다.

그런데 저희들이 17個 들어오는 放射線 道路에 交通量을 調査해 보면 1·3號 터널은 90% 이상이 전부 自家用입니다. 다른 데는 한 60%, 平均 서울시 自家用 利用率이 60%인데 道路의 通行量 中에서 1·3號 터널은 90%이상이 自家用입니다. 그리고 江南에서 전부 生活이 여유가 있으니까 自家用으로 出.退勤을 하려고 합니다.

그러면 어느 누구나 전부 다 自家用으로 出.退勤을 하려고 하면 이 交通滯症은 도저히 어떤 手段으로도 막을 수가 없습니다. 그리고 거기 3號線에 있는 좌석버스와 도심버스가 많이 運行하고 있는데 좌석버스는 45人席에 平均 乘車人員이 33人이 안 됩니다. 도심버스는 100名 이상이 탈 수 있는데 저희들이 調査한 研究報告書에 보면 33人 밖에 利用을 안합니다.

大衆交通이 다 있고 한데 안하고 전부 自家用으로 都心에 들어오겠다 그러면 交通問題는 누구도 하나 解決할 수가 없습니다. 그렇기 때문에 價格政策을 과감히 導入해야 된다는 것이 여태까지의 輿論이었습니다.

그리고 제가 韓國日報에 쓴 記者보고 왜 다시 썼느냐고 물

으니 韓國日韓는 세 번을 썼습니다. 그 記者보고 質問하니까, 部長이 外國에 가보니까 다 通行料를 많이 받아서 負擔을 많이 주어서 交通을 줄이고 있더라, 그것을 쓰라, 다시 썼다고 그러합니다. 다 자기들도 言論人들도 外國에 가 보니까 그런 것이 좋다, 負擔을 주어야 된다, 그래서 自家用을 줄여야 되겠다, 그런 뜻에서 썼다는 것을 제가 들었습니다, 직접.

이번에 하도 問題가 되어서 나왔기 때문에 또 社說에서는 迂廻道路가 있고 뭐 해서 아주 비판적으로 쓴 것이 사실입니다. 그렇지만 또 迂廻道路가 있어야 됩니다. 이것은 迂廻道路가 없고 막으면 안 되기 때문에 混雜通行料를 받는 區間은 迂廻道路가 있어야 된다는 것이 前提가 있고, 빙빙 더 돌아감으로 해서 不便을 주어야 하는 것이, 돌릴 길이 없이는 어렵다는 前提가 되어 있습니다.

또 混雜한 地區에 混雜通行料를 받으므로써 非混雜地區에 利用을 誘導하는 것이 되도록 되어 있고, 또 아침 저녁으로 러시아워 때 받도록 되어 있습니다. 그러면 아침 러시아워 때 아침에 꼭 안 나와도 되는 사람은 그 時間을 피해서 비 러시아워 때 와서 混雜을 緩和할 수 있도록 되어 있기 때문에 이렇게 여러 가지 다각적으로 檢討가 되어 가지고 施策으로 採擇이 되어 왔습니다.

그런데 이번에 저희들이 言論에도 많이 받고 새로 市政을 맡으신 市長님이나 副市長은 처음 역사를 잘 모르니까 당황하기도 하고해서 저희들이 李迎春委員님께서 말씀이 계셨습니다만 한번 더 이 問題에 대해서 저희들 交通을 하는 專門機關이 여러 개 있습니다. 市立大學도 있고, 市政開發研究院도 있고 우리 交通局도 있으니까 여기에다가 研究報告書를 보내어 가지고 과연 할 必要가 있는지 없는지 한번 더 點檢

을 하고 專門家를 모아서 討論을 하도록 하겠습니다.

이상 答辯을 마치겠습니다.

○李迎春 委員; 한 가지만 補充을 합시다.

우리 局長께서 駐車料金 받는 時間을 아침 9時부터 저녁 7時까지로 指針을 내렸다 하는데 저도 이것을 알고서 제가 이번 日曜日 솔직히 冠岳區 落星垆를 갔어요. 아침 6時인데 길가의 交通이 아주 막힐 정도로 車들이 죽 서 있어요, 停車場에 들어가지 않고. 왜 그러냐 하니까 5時 30분에 왔는데도 이렇게 料金を 받고 있더라나요.

그런데 아침 5時 30분에 왔는데도 駐車料金を 받고 그래서 길가에 車를 대 놓고 있다고 그래요. 그래서 마침 駐車料金を 받는 徵收要員을 제가 만났어요, 그랬더니 이 落星垆만 850萬원의 保證金を 내는데 한 달간에 빠지 않으면 우리는 모가지가 날라가기 때문에 아침 4時이고, 5時이고 받는다고 그래요, 그 얘기를 하더라고요. 그러니까 이 점에 다른 區도 아마 마찬가지일 것입니다. 이런 점은 다시 한 번…….

○交通局長 諸他龍; 落星垆에 대해서 저희들이 한번 調査를 해 보겠습니다.

○李迎春 委員; 다시 한 번 調査를 해 주시고요.

또 報告書에 보면 아까 混雜通行料 徵收推進 가운데 都市交通整備促進法도 있고 公廳會도 하셨다고 했는데 좋습니다, 좋은데. 이것을 보면 현재 스마트카드를 利用하는 자동징수시스템 技術檢討 中이라고 했는데요, 제가 外國에 있을 때 not fine weather해 가지고 날씨가 좋지 않을 때는 이 스마트카드가 이게 그냥 效果를 發揮하지를 못해요.

그리고 소위 메인시스템 컴퓨터가 있는 그런 데는 괜찮은데 그런 메인시스템 컴퓨터 외에 소프트시스템, 보조 컴퓨터가

없으면 컴퓨터에서 오프레이션이 그냥 망가져서 안 되면 이것 또 한 시간씩 交通이 엉망이더라고요, 이런 점은 저보다 잘 아시리라고 생각합니다만 이것도 한번 留念을 해 주세요.

○交通局長 諸他龍; 돈을 받는 징수시스템 때문에 그러시는 것 같은데요, 돈을 받는 징수시스템은 現金을 그 자리에서 받지는 않고 通過되어도 전혀 停滯가 없는 시스템입니다. 그래서 non stop 톨게이트시스템이라 해 가지고 通過해도 그냥 自動으로 徵收가 되도록 되어 있습니다.

예를 들어서 천원을 받는다, 아직 결정이. 안 되었습시다만 천원을 받는다 하면 만원짜리를 차 앞에다가 스마트카드 우리 국민카드 모양으로 이만한 것을 기계태그가 있습니다. 하나 거기다가 붙이는 자리가 있는데 이것을 딱 붙여 가지고 만원짜리를 사서 自動車 지나가면 自動으로 自動車 지나갈 때 천원을 徵收를 해 버립니다.

이게 尖端技術인데 自動으로 徵收되는데 구라과는 實用化가 지금 되어 있습니다. 물론 준비 올 때 그것이 있기 때문에 저희들이 試驗을 技術公募를 해 가지고 12個 業體가 들어왔습니다. 현대전자, 우리 나라의 전자산업계에서 주요한 삼성을 제외하고는 다 들어와 있는 것으로 아는데 12個 會社가 들어와 가지고 技術公募를 해 놓고 있습니다.

그래서 技術審査가 되면 實用化해 가지고 사실적으로 되는지, 안 되는지 그리고 돈을 안내고 지나가면 自動으로 카메라가 찍어서 過怠料 通知書가 몇 배가 될는지 나중에 우리가 市에서 條例 만들 적에 정하겠지만 그게 自動으로 告知書가 나가도록 되어 있습니다.

그렇게 하고, 그 외에 돈을 다 이것을 붙일 수가 없기 때문에 일부 또 돈을 내는 窓口도 만듭니다. 그런데 그 만들 수

있는 스페이스가 있는 道路上에 있는 構造가 1·3號 터널에 아주 道路가 넓기 때문에 현실적으로 可能합니다.

아무리 체계적으로 可能하더라도 道路 만들 데가 없는데 漢江다리에 徵收하자는 意見도 많이 있습니다. 있지만 漢江다리에 現札 또 받는 窓口를 하나 만들려면 아주 어렵습니다. 또 道路널 데도 없고 해서 그 車 레인을 하나 만들어야 되는데 그런 問題도 있고 그렇습니다.

그래서 이것을 물론 曰可曰否 하고 하지만 이런 것은 3年間 交通專門家들이나 言論人이나 저희들이 해 왔습니다. 그래도 朝鮮日報에서 쓴 論說을 보면 반드시 해야 된다고 쓴 것이 있습니다. 外國 都市들도 다 받고 駐車料를 다 받고 하니까 政府가 이렇게 미온적으로 가만히 있어 가지고 하면 交通問題 解決 안 된다 하는 강력하게 쓴 글도 저희들이 資料를 다 蒐集하고 있고, 言論에 이번에 社說 쓴 분이 있지만 그것이 전체적인 代表는 아닙니다, 交通問題를 解決하는데.

그렇다고 해서 하나하나 다 안하면 전혀 發展할 수가 없기 때문에 1·3號 터널이 不適格하다 그러면 걱정한 場所를 찾는 다든지 더 效果的인 것이 어떤 것이라든지 그런 것은 저희들이 더 努力을 하겠습니다.

○委員長代理 金喜甲; 混雜通行料 問題에 대해서 특별히 補充 質疑가 없다면 다음 質疑하실 委員님, 洪性龍 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○洪性龍 委員; 洪性龍 委員입니다.

다른 것보다도 이 交通問題가 우리 서울市에서는 가장 큰 問題라고 생각이 되는데 體系的인 問題가 제일 잘 잡혀야 交通問題를 解決하는데는 참 優先順位가 아닌가 이런 생각을 합니다. 조금 전에 委員長께서 指摘하셨죠. 道路局과의 關係

라든지, 都市計劃局과의 關係라든지, 또 警察廳과의 關係라든지 이런 問題로 해서 이 交通局에서 제대로 좀 施行할 수 없는 이런 立場이 간간이 있는 것으로 압니다. 이런 問題를 전에 報告書에 보면 綜合交通센터든가요? 뭐를 設置해서 그런 問題를 解決한다고 하는 얘기를 들은 것으로 압니다. 지금 현재 그런 方向이 어떻게 進行되고 있고, 또 앞으로 이 警察廳 關係는 地方警察廳으로 이렇게 設立이 될 수가 있는 것인지 이런 問題가 좀 궁금하게 생각이 됩니다.

전에도 本委員이 말씀드린 바 있었죠? 信號燈 設置하는 關係라든지, 道路에 線 하나 긋는 데도 交通局에서 하고자 해도 제대로 하지 못하는 이런 경우가 간간이 있는 것으로 압니다. 이렇게 때문에 이런 各 部署와의 關係가 제대로 體系가 잡히지 않으면 이 交通問題 解決하는데 큰 지장이 있으리라고 생각이 되기 때문에 이런 問題는 특별히 신경을 써서 解決해야 되리라고 생각이 됩니다.

局長께서는 어떻게 그런 關係를 조화를 이루려고 생각하고 있고, 또 현재 어떤 정도로 進行되고 있는지 그것을 묻고자 합니다.

두번째로는 內部的인 體系關係가 또 궁금합니다. 交通局 傘下에는 地下鐵公社라든지 또 都市鐵道公社라든지, 交通放送本部라든지 모든 이런 公社가 있는데 이런 데 이것도 아마 交通局 傘下라고 생각이 되는데 이러한 交通局 傘下에 있는 公社와 公社의 體系를 交通局에서 제대로 管理하고 있는지 솔직하게 한번 말씀해 주시고, 만일 이것이 제대로 管理가 되지 않고 있다고 그러면 뭔가 對策이 있어야 되리라고 생각이 되는데 局長께서는 그런 問題도 소상하게 말씀해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長代理 金喜甲; 洪性龍 委員님 質疑에 交通局長 나오셔서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 洪性龍 委員님의 質疑에 答辯올리겠습니다.

저희들 交通이 交通局에만 관련이 있는 것이 아니고 사실 道路局과 저희 都市計劃局 이렇게 관련이 있는 것이 사실입니다. 좋은 指摘이신데, 또 外部的으로는 警察廳이라든지, 首都圈이라든지 이렇게 해서 복합적으로 運營體系에 대해서 있는 것이 사실입니다.

그래서 저희들이 內部的으로 서울시廳 內에 있는 問題만이라도 改善하기 위해서 綜合交通管理本部를 設置하는 것으로 되어 있습니다. 그래서 거기 저희들이 交通問題와 對策이라는 포름한 책자 나눠드린 것이 있습니다. 여기 보시면 125페이지에 보시면 綜合交通管理本部를 어떻게 할 것이냐라는 案이 두 가지로 나와 있습니다. 거기 125페이지 보시면 저희들 對內적으로 두 가지 案이 나와 있습니다. 1案이있고, 2案이 있는데 그 1案을 보면 交通局을 좀더 나누어서 交通企劃局하고 大衆交通局 나눠서, 저희 鐵道係가 있습니다만 조금 전에도 地下鐵이라든지 이런 問題가 있기 때문에 都市鐵道課를 하나 더 만든다든지 해서 大衆交通이 서울시 交通問題 하는데 큰 脈이기 때문에 그런 方向으로 하는 大衆交通局을 하나 만들고, 交通企劃局을 만드는 案하고, 道路局을 만들고 지금 道路의 뒤의 事後管理, 維持管理가 잘 안 되기 때문에 道路局에 대한 管理를 TMC 道路管理를 하는 機構를 補強을 해서 이렇게 해서 綜合交通管理本部長을 두자는 案이 있습니다. 이렇게 했을 때에 이번에 討議에 指摘된 것이 職制上, 組織上 交通管

理本部를 둘 수가 없다. 本部를 直屬機關으로 둘수 없다는 意見이, 政府組織 原理上 이렇데요. 그래서 그런 問題가 하나 指摘이 되었고, 127페이지에서 보시면 지금 현재 交通局에 대해서는 事業團을 特別化事業, 이번처럼 버스를 改善하겠다 하면 버스 改善에 대한 事業團이라든지 特殊事業을, 混雜通行料를 받겠다 하면 그런 데 대한 事業團을 만들어서 特殊事業에 따라서 事業團을 만들고, 道路局에서는 交通 뒤의 維持管理하는 事業團을 만들면서 政策이 都市計劃局이나 道路局이나 交通局的 業務가 連繫性이 없기 때문에 그 業務를 전부 調整하고 하는 都市交通政策室長을 만들고 중요한 政策은 거기에서 立案할 수 있도록 하는 그런 체계를 모델로 만드는 것을 한 案이 두 가지 案이 있었습니다. 여기에 그 때 討議해보니까 都市計劃이 上位計劃인데 어떻게 交通에만 들어가느냐 하는 論難이 異議가 있어서 이 調整이 불가피하게 되었습니다. 世界的으로 都市計劃局이 交通으로 들어가는 데는 없다고 그래요. 獨逸도 그렇고, 그래서 이런 問題 때문에 다시 지금 組織管理係에서, 저희들 企劃管理室에 計劃을 組織을 하는 課가 있습니다. 市政開發擔當官室하고, 거기에서 이것을 다시 檢討를 해서 빠른 時間 內에 決定이 될 것입니다. 그렇게 理解해 주시면 되겠습니다.

그리고 저희들 對內的인 것에 대해서는 이렇게 方向을 잡고 努力을 하고 있습니다. 그런데 警察廳 問題에 대해서도 저희들이 포름할 적에 警察廳 幹部가 나왔고 그때도 交通學者들이, 交通教授들이라든지 이런 분들이 많은 指摘이 있었습니다. 警察問題에 대해서 二元化되어 있는 問題, 이런 問題에 대해서 많이 指摘이 있었습니다. 그런데 지금 현재 警察 交通業務 올라오면 저희들이 司法權하고 團束權도 같이 와야 되

는데 運營만 하고 團束은 警察이 할 것이냐, 그런 問題 아직 業務調律을 아직 못하고 있습니다. 그리고 이 問題를 行政刷新委員會에서 研究를 지금 수차례에 걸쳐서 하고 있습니다. 討議를 했는데 저희들 課長도 가서 서울시의 意見도 말씀도 드렸고 했습니다. 그래서 研究를 하고 있는데 서울시 앞으로 地方警察 問題가 있고 이것만 하나 할 수도 없고 해서 政府次元에서 신중히 檢討되어야 될 것으로 제가 생각을 하고 있습니다. 여기에 대해서 제가 決定을 할 수 없는 位置에 있기 때문에 양해해 주시기 바랍니다.

그리고 首都圈은 저희들이 仁川이라든지 京畿道의 問題는 廣域交通政策委員會 그것을 만들어서 해 나가려고 합니다. 이것이 法律로 이번에 됩니다. 廣域交通政策委員會가 都市交通整備促進法에 이번에 法律 改正에 들어 있기 때문에 그것이 되면 他 市·道와는 協의가 組織적으로 되도록 法律改正 中에 있습니다. 그것이 되면 改善이 될 것으로 생각하고 있습니다.

그리고 저희들 內部에 있는 地下鐵公社라든지 都市鐵道公社나 交通放送本部 이래서 業務 總活은 저희들이 機能的인 것, 一般的인 業務는 저희들이 하고 있습니다만 여기에 있는 人事라든지, 그리고 豫算, 돈에 관한 것, 財政에 관한 것은 거의 저희들 財政企劃官側에서 企劃管理室 豫算部署에서 하도록 二元化가 되어 있습니다. 이런 問題도 어느 것이 效率的이냐 하는 것은 앞으로 研究를 해 보겠습니다.

이상 答辯을 마치겠습니다.

○金亨吉 委員; 補充質疑를 제가 하나…….

○委員長代理 金喜甲; 金亨吉 委員님 質疑해 주십시오.

○金亨吉 委員; 지금 洪性龍 委員의 補充質疑에 더 追加로 質

疑한다면 예를 들어 今年 여름 장마 때 가뜩이나 交通이 혼잡한 상태에서 이 길이, 道路가 浸水되어서 지금 交通障礙가 더 심각하게 오는 事例가 있었습니다. 바로 얘기를 한다면 幹線道路하고 梨水橋 交叉路 問題, 그 다음에 올림픽대로 6군데, 東部幹線道路에 3군데, 그래서 약 200군데 이상이 浸水가 되어서 交通障礙가 더 심각하게 왔다. 근본적으로 우리 交通局에서 政策이나 計劃立案 이전에 실질적인 道路面을 놓고 더 비중을 놓고 檢討를 해야 되지 않느냐 이렇게 저는 생각을 하고 있고, 지금 저로서는 意見이 이 모든 주범이 道路의 排水施設하고, 그 다음에 下水管이 주범이 아니겠느냐. 이런 問題를 아까 道路局하고 어떻게 改善을 하고, 對策을 세우느냐 하는 問題가 아주 심각하지 않느냐 이렇게 봐집니다. 그래서 道路局하고 連繫性 問題, 또 道路局하고 수평적인 협조문제, 이런 問題는 어떻게 推進하고 있고, 어떻게 進行하고 있는지 이것을 알고 싶습니다.

○交通局長 諸他龍; 道路局하고 저희들 交通局하고 業務의 維持는 주로 計劃書를 세운다든지 이렇게 할 적에 협의하는 형태로 決裁를 서로 할 적에 이것이 交通局에 關係가있다 하면 交通局長이나 該當 課長한테 와서 협의를 하고, 우리가 道路局에 하겠다, 道路局에 問題가 있다 또 협의를 해야 될 事項이 있으면 道路局에 협의를 해서 業務를 處理하고 있습니다. 그런데 여기에 交通과 관련한 排水施設이라든지 下水道管이 막혀서 물이 안 빠져서 停滯가 된다든지 하는 問題는 주로 道路局에서 總管理를 해서 豫防을 해야 되는데 그런 問題에 대해서 이번에 비가 워낙 上流 비가 많고 해서 浸水되었기 때문에 弘報하는, 交通放送에서 계속 弘報하는 정도로써 이번에 그친 것이 사실입니다. 저희들이 一線放送하고 交通放送에

서 계속 弘報를 해서 市民들한테 어떻게 되었다 그 정도에 그쳤고, 근본적으로 排水施設이나 下水管施設, 道路浸水가 道路自體가 構造的으로 낮기 때문에 도저히 할 수 없을 그런 與件에 있었습니다. 그래서 앞으로 이제 道路局하고 交通局하고 조금 전에 說明드렸습시다만 이 위에다 아예 1級 정도로 道路局長과 交通局長 위에 1級 정도로 해서 아까 交通管理本部室長이 만들어지면 이런 問題도 원활하게 서로 意見調律이 될 것으로 생각을 하고 있습니다.

○金亨吉 委員; 그것이 道路局하고 그런 組織體系가 언제쯤 될 것 같습니까?

○交通局長 諸他龍; 여기 포름에 나와서 전번 전번 土曜日に 討論을 했고 해서 지금 이 試案을 다시 調整된 案을 企劃管理室의 市政開發擔當官室에서 만들고 있습니다. 그것을 만들면 저희하고 都市計劃局하고 道路局長 세 사람이, 企劃管理室長 하고 해서 매듭을 짓도록 그런 段階에 와 있습니다.

○金亨吉 委員; 그래서 저는 또 어떤 생각이 드느냐 하면 事前 業務準備 強化라는 하나의 目標下에서 지금 현재 浸水되고 하는 地域을 下水 밑의 맨홀을 繼續的으로, 持續的으로 말하자면 물의 流水를 풀어놓는다면 그런 浸水狀態는 막을 수 있었다 그런 얘기입니다. 꼭 事故가 터진 뒤에 統計가 나오면 손을 대는 行政은 안 맞다, 그래서 제가 이 말씀을 드리는 것입니다. 그래서 事前에 언제든지 그 下水問題, 맨홀問題, 그 다음에 排水施設 問題를 항상 24時間 전천후 點檢을 해 준다면 이런 問題는 막을 수 있었고, 그 다음에 交通疏通도 원활할 수 있었다. 그런데 꼭 어떤 災難이다 이래서 事故만 나면 이런 問題를 다시 손을 쓰려고 하고 있고, 補完하려고 하고 있고 그러다 보니까 國民의 稅金은 자꾸 投入되고 二重,

三重의 作業이 되기 때문에 事前 準備 業務 強化의 어떤 公 概念 立場에서 그런 유대가 분명히 정립이 되어야 되겠다 하 는 말씀을 내가 드리고 싶습니다.

○委員長代理 金喜甲; 여러 委員님들한테 잠깐 參考 삼아서 말씀드리면 지금 交通關聯業務의 統合·調整 問題에 대해서는 바른서울市政포럼 115페이지에서부터 자세하게 各 都市計劃 局과 道路局과의 關係, 또 業務調整의 어떤 具體的인 內容, 이런 부분들이 자세하게 유인이 되어 있는 것 같습니다. 그래서 이 內容을 參照로 해서 또 다음 委員會에서 充分하게 交通局 行政業務의 統合·調整에 대한 問題들은 아주 중요하고 중대한 事業입니다. 실제로 또 경찰청과의 關係, 도로국과의 關係, 이런 問題에 대해서는 아주 중요한 問題이기 때문에 充分하게 內容들을 檢討한 다음에 다음 委員會에서 充分히 집중적으로 質疑를 하시는 것이 좋을 듯 싶습니다.

그래서 諒解가 되시면 業務統合·調整에 대한 問題에 대해서는 洪性龍 委員님 質疑하시고, 또 金亨吉 委員님 補充質疑하 신 것으로 해서 매듭을 짓고 나서, 또 다음 委員께서 추후에 議論하는 것으로 하면 어떻겠습니까?

(「네」하는 委員 있음)

그러면 다음 趙上男 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○趙上男 委員; 趙上男 委員입니다.

局長님 以下 關係公務員 오래간만입니다.

오늘 業務現況 報告에서 駐車施設 擴充에 대한 部分에 대한 것을 한 가지 質疑를 하겠습니다.

현재 民資誘致事業으로 舍堂驛, 良才驛, 西小門公園, 구과발 역, 面牧遊水池 등의 工事が 다소 遲延이 된다고 하였는데 94年度 11月 22日 行政事務監査에서 面牧遊水池 覆蓋駐車場

建設工事を 보면 170億 工事로서 92年 3月 26日부터 95年 9月 30日 42個月間 完工하여 서울市에 寄附採納하고 20年間 駐車場 無償使用하기로 하였는데 93年 12月 冬節期에 工事が 中斷된 狀態라 94年 9月 6日 中浪區廳에서 工事を 신속하게 完工하라는 促求에 94年 9月 14日에 94年 12月 31日 부터 95年 9月 30日까지 施行期間을 延期하였는데 현재까지 完工이 미루어져 왔으며, 다시 95年 7月 30日 工事を 再開하여 96年 6月 30日까지 完工하겠다고 하였다는데 확실한 것인지, 아시다시피 中浪區는 小住宅 密集地域으로서 駐車環境이 열악하여 公共駐車場이 절실한 區로 알고 있습니다.

언제 完工이 될 것인지 확실하고 責任 있고 誠意 있는 答辯을 바라겠습니다.

두번째, 交通局에서는 交通局 主管으로 이번에 交通問題와 對策 워크숍을 開催하였는데 어찌하여 市民의 代表機構인 우리 交通常任委員會에 參席通報를 해 주지 않고 혼자만 하였는지 거기에 대한 答辯도 해 주시면 고맙겠습니다.

이상입니다.

○委員長代理 金喜甲; 감사합니다.

趙上男 委員님 수고 많으셨습니다.

두 가지 問題의 質疑에 대해서 交通局長님 答辯하여 주시되 두번째 問題에 대해서는 저희 委員님들이 각별히 個人的인 私席에서도 얘기가 많이 되었던 內容입니다.

특히나 副市長이나 交通局 關聯 擔當任員 局長들이 交通關聯 局長들이 TV 討論이나 이런 日程에 대해서 저희 交通委員會에서 전혀 알고 있지 못하다는 것 自體가 議會에 대한 어떤 輕視態度가 아닌가 하는 誤解도 불러일으키고 있습니다. 이런 部分들 각별하게 유념하셔서 答辯해 주시고, 차후에 저

희 委員님들 個別的으로 通報하실 필요는 없지만 적어도 저희 專門委員室이 있기 때문에 專門委員室에 이러 이러한 行事 프로그램이 있다는 것만 알려 줘도 專門委員室에서는 저희 委員님들한테 아마 連絡이 갈 것입니다.

그런 內容에 대해서 각별하게 신경써서 해주시기를 당부드리면서 두 가지 質問에 대해서 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 먼저 面牧遊水池 覆蓋工事に 대해서 제대로 工事が 안 된 데에 대해서 대단히 죄송하게 저 자신도 느끼고 있습니다.

이것이 남북상사가 하는 도중에 不渡가 나 가지고 工事進行이 안 되어 가지고 안 됐는데 中浪區에서도 이것을 빨리 하도록 區廳長도 저하고 通話도 있었고 해서 아주 交通局에서 이 問題를 解決하려고 努力을 여러 번 하고 남북상사로 하여금 許可를 取消하겠다고까지 저희들이 상당히 싫은 소리 같지만 엄포도 놓고 해서 促求를 해 왔습니다. 그래서 남북상사에서 答辯은 美國에 가서 돈을 가지고 온다, 등등 해서 계속 스스로도 많은 투자를 해 놓고 收益을 못 올리니까 상당히 되어 온 것이 사실입니다. 그래서 여태까지 안 됐는데 지금 현재 工事再開를 위해서 施工 監理會社를 選定 中에 있습니다. 이 業體로 하여금 계속 저희들이 促求를 해서 빠른 時間內에 工事が 될 수 있도록 계속 採根해 나가도록 하겠습니다.

저희들도 이 民資事業 中에서 面牧遊水池 이것 때문에 저희들 擔當 所管部署도 그렇고 저희들도 한두 번이 아니고 계속 代表에게 電話를 해서 督促도 하고 公文도 보내고 수차례 했습니다. 그러니까 個人會社에 바로 取消도 못하는 저희들 어려움을 좀 理解해 주시고 계속 促求를 해서 中浪區 民願을 解決하는 데 努力을 하겠음을 報告를 드립니다.

그리고 두번째로 말씀하신 워크샵에 交通常任委員會에서 좀 參席을 했으면 좋지 않느냐 하는 말씀이 계셨습니다.

저희들도 그 미처 생각 못한 것에 대해서 대단히 죄송하게 생각합니다. 저희들도 이런 討論을 할 적에 市議會에서 參席을 하시겠다는 그런 뜻이 있으면 모든 政策을 할 적에 저희들이 通報를 해서 몇 분이라도 모시겠습니다. 왜냐 하면 저희들도 숨기는 것이 아니고, 모든 交通政策들을 다 오픈해가지고 하는데 이에 대해서 혹시 왜 우리가 거기 가느냐 하는 우려 때문에 제가 連絡을 안 드린 것이지 저희들이 다른 뜻으로 안 한 것은 아닙니다. 時間이 있고 하시면 얼마든지 오셔서 討論에 參與하시겠다, 前에 議會에서는 그런데 오는 것을 權威가 떨어지는 것으로 생각하시는 분들도 있었습니다.

그래서 저희들이 계속 모시지를 못했는데 이것 外에도 저희들이 政策을 樹立할 때 交通局 自體로 政策을 樹立 못하는 것이 많이 있습니다.

왜냐 하면 저희들도 專門家가 아니기 때문에 조그만한, 예를 들어서 信號燈을 來年에 신신호시스템을 導入한다, CCTV를 만든다, 그러면 電子系統에 저희들이 教授들 모시고 할 적에 또 우리 市議員님들도 오시겠다고 그러면 한 두서너 분 듣고, 또 諮問도 받고 이런 機會는 많이 있습니다. 諒解해 주신다면 앞으로 저희들이 意思決定하는 모든 일, 混雜通行料를 한다든지 이런 데 저희들이 連絡해서 參席해서 같이 討論하는 機會를 만들도록 하겠습니다.

그리고 TV問題는, TV라는 것이 미리 豫約을 하고 이렇게 나오라는 것이 아니고, 제가 連絡 받기로 3時인가 되어 가지고 오늘 저녁에 4時까지 나와라, 내일 포럼 하려고 바빠서 죽겠는데 放送局에서 나와 달라는 거예요. 내일 저희는 土曜

日 워크샵 때문에 準備하고 정신 없는데 局長 마뿐 사람보고 나오라 하는데 言論에 제가 안 나갈 수도 없고, 그러니까 境況이 없어서 사실 일일이 이런 것 連略을 못 드린 데 대해서 죄송하게 생각합니다.

만약에 時間이 餘裕 있어 가지고 저희들이 討論會에 나간다면든지 이런 일이 있으면 連絡을 드리도록 하겠습니다. 죄송하게 생각합니다.

○委員長代理 金喜甲; 局長님의 TV 出演 뿐만 아니라 市長, 副市長이 交通關聯 主題로 해서 TV에 出演하는 경우에는 저희 委員들이 TV 出演 日程들을 알게 된다면 TV에 대해서 저희들도 집에서 특별히 時間을 내서 같이 檢討하고 해서 머리를 맞대고 좋은 方案이 무엇인지에 대해서 생각도 할 수 있는 機會를 줘야 되기 때문에 특별히 日程을 챙기셔서 가지고 市議會 專門委員室로 連絡을 해 주시면 그 部分에 대해서는 저희 委員들이 意慾을 가지고 있기 때문에 交通問題에 대해서 積極的으로 하겠다는 그런 뜻으로 알아 주시기 바라고, 그리고 執行부와 議會의 關係라는 것이 상호간에 머리를 맞대고 熟議하고 좋은 意見이 있으면 意見을 提出해서 千百萬 서울市民이 보다 交通問題에 대해서 便利하게 해 줄 수 있도록 하는 것이 順序라고 생각합니다. 그러니까 각별히 유념해 주시고, 다음 質疑하실 委員님 계시면, 李允中 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○李允中 委員; 李允中 委員입니다.

지난 TV에서도 보았고, 9月 20日字 世界日報 스크랩을 보면 市가 97年 施行한다는 市內버스 運營體系 全面改編이라는 題下의 記事를 봤습니다.

市內버스 路線 合理化 經營收支 改善誘導, 第2案 公社 設立

해서 市營버스 運行制度를 導入하겠다고 했습니다.

그리고 또 3案을 보면 赤字會社를 第3者가 引受할 때 引受費를 補助해 준다고 그랬는데 꼭 그렇게 赤字난 會社에 引受費를 補助해서 할 필요성이 있는가, 지금 보면 어떤 路線은 그냥 미어터져 가지고 黃金路線이 되어 있고, 어떤 데는 텅텅 비어서 赤字路線이라고 나오는데 이런 특별히 黃金路線 等 여러 가지 路線을 調整해서 골고루 會社 赤字도 없고 우리 서울市民의 발도 좀 편하게 하는 方案이 없는가, 그 赤字 보는 會社는 도대체 얼마나 되고 赤字 보는 會社의 貸借對照表나 무슨 損益計算書 있을 것 아닙니까? 그것을 철저히 한 번 몇 會社나 되는지 答해 주시고 했으면 좋겠습니다.

그리고 두번째, 業務報告 7페이지 보면 택시 改善事業 해서 個人택시 增車 1,412臺, 模範택시 增車 2,000臺, 95年 12月 이렇게 해 놔는데 지금 현재 模範택시가 얼마나 있는데 2,000臺를 또 增車하는지, 또 個人택시 增車를 1,412臺를 한 것인지 앞으로 할 것인지, 앞으로 어떻게 할 것인가 확실하게 答辯해 주시고, 그리고 또 저한테 交通委員會에 있다고 그래서 他 委員會 委員께서 가져 왔는데 말이지요. 10年 以上 無事故 93年 5月 受賞者에 대해서 그해 個人택시 免許를 接受했는데 서울시가 接受를 拒否했다고 했습니다. 그래서 募集要綱에는 9月 23日 公廳會에서 이렇게 된 것으로 되어 있는데 市長方針 909號로 해서 行政豫告를 1年 以上 하고서 施行한다고 했는데 그것을 하지도 않고 23日만에 했다고 합니다. 그것에 대한 상세한 答辯을 해주시고, 이러한 억울한 民願이 없도록 철저히 해 주시기 바랍니다.

감사합니다.

○委員長代理 金喜甲; 李允中 委員님 수고 많으셨습니다.

赤字路線 現況에 대해서는 李允中 委員님 資料로 提出 要求 하신 거지요? 그러면 模範택시 問題와 個人택시 免許關係 그 두 가지에 대해서만 交通局長님 答辯해 주시면 감사하겠습니다.

○交通局長 諸他龍; 李允中 委員님 質疑하신데 대해서 答辯드리겠습니다.

사실 市內버스 改編에 대해서는 대단히 중요한 施策의 變化인 것 만은 사실입니다.

解放 以後 現在까지 많은 市民들이 利用하고 있는 市內버스에 대해서 業體에 맡겨 놓고 있었던 것이 사실입니다.

約 千萬이 每日 시내버스, 시외버스, 마을버스 등 해서 千萬이 利用을 하고 있는데 거기에 대해서 業體에만 맡겨 놓고 해 왔습니다.

그렇게 되니까 어떤 問題가 있느냐 하면 제대로 아까 路線이 좋은 데는 뛰지 말라고 해도 잘 뛰고 收益이 제대로 안 맞는 路線 10臺 뺄 것을 8臺 뺀다든지, 10分마다 올 것을 15分만에 온다든지 해서 配車 間隔 일부 안 맞고 해서 問題가 되고 있습니다.

그렇게 해서 저희들이 버스를 利用하고 이런 분들의 不便을 없애려면 최소한도로 自家用을 利用하는 것이 더 줄어들 것이 아니냐, 그렇게 해 가지고 버스를 정상적으로 時間을 맞춰 다니게 하든지, 어떻게 하든지 만들자 그래서 버스를 改編하는 것이 제대로 다니게 만드는 것이 來年度 저희 交通局의 제일 큰 課題로 되어 있습니다.

그래서 그것을 어떻게 할 것이냐. 여러 가지 方案이 나올 수 있는데 하나는 지금은 路線이 완전히 나쁜 것은 아닙니다. 이게 交通이 있는 대로 다 路線이 되어 있기 때문에 交通 효율

적으로는 가장 많이 輸送을 하고 있다고 봐야 됩니다. 臺當 하루에 平均 898名이 타야지만 그 路線이 收支가 맞는 10% 정도 收益이 날 수 있도록 그렇게 되어 있습니다. 340원 그 정도 받아야 되는데 저희들이 그냥 순수한 利得을, 利得 없는 線은 버스가 하루 臺當 28萬원 전후에서 그 정도가 되고 10% 收益하면 일부 原價計算 收益金 주는 것 10%하면 約 30萬 5,000원 그 정도 되어야 收支가 맞는 것으로 이렇게 되어 있습니다.

그래서 그 線 정도 타지 않으면 臺當 그렇게 타야 하기 때문에 굉장한 숫자입니다. 그렇게 되지 않으면 業體가 어려움이 있다 그렇게 해 가지고 어떻게 하든지 좀 적어도 臺當 800名이 타야 된다 하더라도 한 500名이 타도 그 路線은 다녀야 되는데 500名이 타면 그것도 民願이니까 政府가 타게 해야 된다, 그래서 변두리에 한 사람이 타도 버스를 運行해야 된다, 이런 論理가 대체로 외국 추세이고 저희들도 그렇게 갖고 있습니다.

심지어 어떤 委員은 저한테 말씀이 있었습시다만 스위스 같은 데는 한 사람 사는 외딴 집에도 버스가 간대요, 우리는 그렇게까지는 못하지만 그 정도로 버스에 대해서 政府가 關心을 갖고 發展시키고 열 사람이 타더라도 꼭 다니게 만들려고 하니까 그게 民間人한테 맡겨서는 도저히 안 되겠다.

그러면 제대로 다니게 할 수 있도록 하기 위해서는 어떻게 할 것이냐 해서 어차피 改善해야 되겠다, 그리고 버스 그 問題가 아니고 버스를 利用하는 사람이 대체로 所得이 낮은 분들입니다. 그렇기 때문에 그래도 만불 所得되는 나라에서 많은 庶民들이 利用하는 버스를 支援을 할 必要가 있지 않느냐.

그래서 支援을 해야 되겠다, 그래서 저희들 세계적인 추세를

보면 불란서 파리 같은 경우는 물론 社會民主主義로 되어 있는 經濟體制는 우리하고 조금은 다르지만 거기 같은 데는 交通稅를 받는데 주로 高所得者, 中央 우리 公務員 치면 課長級 이상이라든지 所得이 좀 높은 勤勞者라든지 企業體에서 交通稅를 받아서 거기에 약 50%정도를 地下鐵과 버스 運營費에 支援을 하고 있습니다.

그것이 왜 그러냐 하면 버스를 運用하는 것은 社會福祉政策의 하나로 생각해서 물론 그런 系統에 社會 理念이 많기 때문에 그런 特性도 있습니다만, 그런 점으로 해서 高所得者가 좀 돈을 내서 低所得層에게 惠澤이 가도록 하는 政策을 하고 있는데 50%를 支援 해 주고 50%를 運賃을 받아도 그 料금이 우리보다도 훨씬 더 많습니다. 저희들보다도 料금이 많은 體系를 가지고 있습니다.

그런 問題가 있고, 美國의 매사추세츠州 資料를 보니까 交通料金を 받아서 運營할 수 있는 것은 버스의 35%밖에 안 되고 나머지 65%는 우리 走行稅처럼 揮發油에다가 稅金을 매겨 가지고 그 稅金으로 버스를 利用하는 사람들에게 支援을 해 주고, 세계적인 추세가 이렇게 되어 있습니다.

그래서 이 버스를 제대로 살려야 되겠다 하는 것이 來年度市의 큰 課題로 되어 있습니다.

그러면 어떻게 할 것이냐. 赤字路線을 전부 調査를 해서 그 赤字路線만 支援을 할 것이냐, 그렇지 않고 그렇게 支援하더라도 이 사람들이 運營에 放漫하거나 그런 여러 가지 問題가 있기 때문에 그렇더라도 잘 안 될테니까 公社로 해서 하면 어떻겠느냐, 公社를 하자 하는 주장이 있고, 세번째로는 예를 들어서 대우라든지, 현대라든지 自動車 메이커에서 시내버스를 運營을 하고 경영마인드 있는 새로운 企業體에서 運營을

하고 거기에 赤字되는 것은 일부 市가 補填을 하는 것이 좋지 않느냐 하는 意見도 있고, 또 버스 組合側에서는 어떤 意見을 提示하고 있느냐 하면 路線을 서울시가 마음대로 그어라, 그리고 地域別로 전체 共同配車를하고, 必要한 路線 다 돌아가면서 會社에서 시골도 共同配車를 하고 있는데 地方에 하는 것처럼 共同配車를 하고 전체의 總額을 自動車에 사람이 타고 내리는 것 計測器를 달아서 原價에 不足한 것은 政府나 市가 支援을 해 달라.

그래서 4가지 案입니다. 지금 나와 있는 것이 4가지 案인데 그게 지금 저희들이 짧은 지식으로 判斷하기는 어려워 가지고 市政開發研究院에 4,000萬원을 주고 用役을 했습니다. 이외에도 좋은 아이디어가 나올 수 있기 때문에 用役을 해 가지고 거기서 제일 그래도 앞으로 長래적으로 봐서 버스를 發展 시킬 수 있는 體制를 어떻게 갖추는 것이 좋느냐 해서 그 案을 가지고 나오면 저희들이 우리 市에 報告를 드리고, 公聽會도 하고, 그래서 이 問題는 어떤 體系를 갖추는 것은 條例를 만들어야 되는데 그것은 바로 交通委員會所管입니다, 사실 條例를 만드는 것은.

저희 市에서 한다고 되는 것도 아니기 때문에 그 研究가 나오면 그 研究를 해서 公聽會도 하고, 또 關係에도 물어보고 이렇게 하려고 하고 있으니까 그 案이 나오면 상세히 報告가 될 것이고, 그 決定은 여기서 해야 됩니다. 交通委員會에서 決定해야 돈 받을 수도 있고, 줄 수도 있고 그렇게 되어 있습니다.

그렇게 發展될 것으로 理解해 주시고, 이 問題를 우리 자체라도 解決하기 위해서 交通 改善班, 버스改善班이 타스크포스가 構成이 되었습니다. 發수가 한 8명이 나 가지고 제 옆방

에 와서 버스노선도 그러면 뭘 고쳐야 될 것인지, 또 外國의 資料가 어떤지 研究院에만 맡기면 안 되니까 스스로 우리 市 自體에서도 팀을 만들어서 研究를 하고 있습니다.

그 研究가 나오면 綜合的으로 案을 만들어서 委員님 여러분에게 報告를 하고 諮問도 듣고 決定해 나가도록 하겠습니다. 理解를 해 주시기 바랍니다.

저희들이 지금 모범택시는 3,696臺가 있고, 콜을 갖추면서 한 2,000臺를 增車하자는 計劃입니다. 콜을 해서 增車計劃이고, 報告書에 나와 있는 개인택시 增車숫자 1,412臺는 今年 5월에 增車가 된 것입니다. 實績을 報告 드린 것입니다. 그것은 實績이고 뒤에 콜 모범택시는 앞으로 計劃이고, 그렇게 되어 있습니다.

그 基準에 대해서는 상당히 복잡한데 順位 別로 다 되어 있기 때문에 이 關係 推進過程 은 諒解해 주신다면 委員님께 별도로 제가 報告드리도록 그렇게 하겠습니다.

○李允中 委員; 앞으로 추후 計劃은 어떻게 됩니까?

개인택시 등 그 사람들 漏落된 사람들이 이 交通委員會에다 請願을 내겠대요. 그러니까 3,000臺를 하기로 했는데 2,800 몇 臺만 해버렸다 말이지요, 제가 그 때 메모를 드렸지요, 補充質疑. 그것 좀 말씀해 주십시오, 救濟策?

○交通局長 諸他龍; 저희들이 지금 택시를 7萬臺 水準으로 더 이상 안하려고 하고 있습니다. 앞으로 일부 한 1,700臺 水準이 아직도 할 수 있는 것이 남아 있습니다. 그것을 時期를 봐서 한 번 더 募集할 그런 計劃 中에 있고, 아까 조금 전에 質疑하신 3,000臺 하기로 했는데 1,000臺만 했다는 말은 제가 처음 들었기 때문에 그것은 제가 把握을 해서 별도로 委員님께서 諒解해 주시면 答을 올리겠습니다.

○李允中 委員; 알겠습니다.

○委員長代理 金喜甲; 별도 報告하시는 것으로 諒解해 주시고, 다음 金亨吉 委員님 補充質疑해 주시기 바랍니다.

○金亨吉 委員; 金亨吉 委員입니다.

버스運營計劃에서 아까 用役會社에 4,000萬원을 주어가지고 지금 현재 檢討 中이라고 말씀하셨는데 실제로 모든 經營上이나 運營上에서 이론과 실체는 엄청난 差異가 있다고 저는 봅니다, 실제 터득한 結果를 본다 하면.

그래서 그런 用役費를 서울시 交通局 傘下에 실제 피부감으로 現場感 있는 職員, 各 區廳에 交通에 관한 職員, 다음에 市民 中 交通에 關心있는 職員, 택시系統에 버스系統에 重裝備系統에 關聯된 職員을 構成해서 그런 것을 실질적으로 檢討를 하는 것이 바람직하다고 생각하는데 交通局長께서는 意見이 어떠신지?

그 다음에 아까 赤字 버스 問題를 놓고 政府에서 支援한다, 또 市에서 支援한다 이런 支援事項만 나와 있는데 실제로 지금 현재 財務諸表나 經營狀態를 把握하지 않고 지금 赤字다 하니까 그렇게 지금 가고 있는 것 아니냐. 왜, 리스트가 없기 때문에.

그러면 黑字路線하고 吸收合併을 한다든가 合併시켜서 運營하는 方法도 있을 것이다, 이런 얘기입니다. 그래서 吸收合併이나 統합合併으로, 이런 方法으로 해서 전문교통버스가 제대로 機能을 發揮해야지, 또 전혀 交通에 經驗이 없는 다른 會社가 와서 經營한다는 것도 問題가 있다.

그 다음에 세번째로 直營을 한다, 그러면 실제 주인이 없는 버스회사나 마찬가지로입니다.

1,2年 정도는 展示效果的으로 市民을 위한 발, 또 우리의 庶

민을 위한 버스다 이렇게 共感帶를 가질지는 모르겠지만 반드시 3,4年 後에는 經營의 未熟, 그 다음에 經營者의 資質 問題, 그 다음에 財務諸表에서 原價分析 問題, 이런 合理性이 缺如되었기 때문에 현재地下鐵과 같은 그런 不實企業을 반드시 초래한다.

그렇다면 그 이후에 또 어떤 結果가 오느냐, 市民의 税金만 또 나간다. 그러다가 運營을 못하게 되면 또 第3者한테 拂下한다, 이런 惡循環을 가져오는 것이 현재 우리의 發想이고 着想이 아니겠느냐.

그래서 저는 現場感 있는, 피부감 있는 그런 實務者를 構成해서 해야 되지 않겠느냐 이렇게 저는 質問을 하고 싶고, 앞으로 吸收合併 方法에 대한 代案이 없는지를 補充質疑를 해 드렸습니다.

○交通局長 諸他龍; 지금 用役을 하고 있는 것은 저희들이 市政開發研究院에 交通部하고 經營部가 있습니다. 企業을 經營하기 때문에 經營部에서 맡아 가지고 거기서도 타스크포스를 構成해서 用役을 해서 研究를 하고 있습니다.

이것은 왜 그러냐 하면 저희들 職員으로서 限界가 있는 것이 外國의 支援制度라든지 어디서 稅源을 마련하고 또 장기적으로 地下鐵 開通에 對備해서 한다든지 여러 가지 복합적으로 고려해야 될 변수가 많기 때문에 論理的으로 또 研究가 심도있게 되어야 되고 다각적으로 되어야 되기 때문에 專門家들에게 맡겼고, 그것을 거기만 맡길 수가 없기 때문에 조금 전에 제가 說明을 드렸습시다만 버스改善班에 8名이 2,3日前에 發令이 나서 별도 팀을 만들어서 실제 또 研究를 하고 있습니다. 學術的인 用役研究와 저희들 實務的인 研究를 같이 하면서 서로 市政開發研究院하고 저희 市하고 같이 해서 解

決할 計劃입니다.

그래서 吸收合併이라든지 이런 것은 그 때 案이 여러 개 나올 것입니다. 나오면 저희들이 公式的인 報告 外에 非公式的으로라도 기회가 있으면 委員님들을 모시고 꺼리김없이 탁 터놓고 討議할 수 있는 場을 한번 마련해서 충분히 우리 意思가 討論이 될 수 있도록 기회를 만들겠습니다.

그렇게 해서 전에도 말씀드렸습시다만 중요한 政策變化이기 때문에 한번도 補助를 안해 주던 데 支援이 나가기 때문에 저희가 볼 때에는 중요하다고 저희는 느끼고 있습니다. 그래서 충분히 意見이 收斂되도록 하겠습니다.

○委員長代理 金喜甲; 네, 감사합니다.

委員님들이 諒解해 주신다면 아직 質疑하실 委員님들이 多數가 남아있기 때문에 원만한 議事進行과 점심식사를 위해서 잠시 停會를 하고 午後 2時에 續開토록 하는 것이 어떻습니까?

(「좋습니다」하는 委員 있음)

그러면 停會를 宣言합니다.

(議事棒 3打)

(11時 56分 會議中止)

(13時 59分 繼續開議)

○委員長代理 金喜甲; 委員님들, 座席을 整頓해 주시기 바랍니다. 成員이 되었으므로 會議를 續開토록 하겠습니다.

(議事棒 3打)

午前에 이어서 계속해서 質疑와 答辯을 하겠습니다.

李始英 委員님 質疑하여 주시기 바랍니다.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

午前에 이어서 또 午後에 이르기까지 수고해 주신 우리 關

係者 및 우리 委員들이 다함께 이 事案이나 問題에 대해서는 서로 分析하고 檢討하고, 또 우리가 그간 잘 몰랐던 것은 새롭게 바꾸고 전개할 수 있는 그런 계기가 되었으면 좋겠습니다.

지난번 本委員이 9月 1日字로 서울시 交通局에 아래 事案別로 資料를 要請해서 그資料는 잘 받았습니다.

첫번째를 말하면 제가 지난 번 서울特別市 組合員 名單에 의해서 이것을 참고로 무작위로 잡아서 10個 會社의 資料를 要請했습니다.

그 중에서는 동아운수, 부흥교통, 삼선버스, 서울버스, 서울승합, 안양교통, 우신운수, 진화 운수, 승원여객, 한성운수 89個 會社 中 이 10個 會社를 제가 路線別 車輛 臺數 및 路線 擴充에 관한 資料要請을 했으며, 또 추가로 路線을 違反한 事例나, 또 命令을 違反한 事例나 그에 따른 業體의 團束實績, 그 結果 件數, 課徵金 만약에 어떠한 일을 施行하지 않았을 때 서울시 交通局에서 課徵金을 徵收한 內譯까지, 또 行政處理한 內譯까지 事案別로 內容은 잘 받아보았습니다.

그런데 日前에 오늘 여기 報道資料나 其他 보게 되면 市內 버스 運營體系 改善 이 內容에 대해서는 本委員과 아까 李允中 委員도 이에 대한 얘기를 몇 가지 했는데 交通局長님 말씀에 의하면 지금 市內버스業界가 事案에 따라서 經營赤字에 허덕인다고 하셨는데 그것은 어떠한 統計나 資料에 의해서 한 것인지, 아니면 그냥 주변 輿論에 의해서 한 것인지, 또 言論에 報道된 이 內容과 같이 똑같은 것인지 이 內容을 먼저 말씀을 해 주시고, 또 지난 번 資料를 받은 事案別로 보게 되면 서울승합, 삼선버스, 진화운수, 동아운수, 안양교통 등 이것은 資料에 의해서 즉 檢討해 본 結果, 이 會社들은 문어

발식으로 路線을 擴張하고, 또 會社와 會社 間의 경쟁적으로 좋은 路線을 獨占 運行하지 않았느냐 그런 것을 느끼고 있고, 그리고 두번째로 市內버스業界는 이 路線을 쟁탈하기 위해서 어떠한 지위나 힘을 가지고 하는 것이 아닌지.

또 이 路線別로 말은 市民의 발이라고 하는데 그 市民의 발이라는 공지를 저버리고 정말 장사의 순수한 잇속에 급급해서 營業을 하고, 또 營業하는 過程에서 저조한 路線은, 營業이 조금만 잘 안 된다 이런 路線은 행여 자기 멋대로 經由地를 變更한다든가, 減車한다든가, 또 會社가 좀 안 되면 他 會社에 讓渡한다든가 이런 것은 資料를 分析해 보면 그런 것을 많이 느낄 수 있습니다.

저는 交通의 專門家は 아니지만 그간 交通 委員會에 와서 아하 이것 하나만큼은 무엇인가 알아야 되겠다는 그런 생각을 가지고 이것을 죽 委員님들이 서울市 交通局에 지난번 79회 臨時會때 우리 洪性龍 委員님이 資料要請한 이 路線別 事案에 봐도 정말 전혀 여기에 대한 專門知識이 없는 사람도 의아심이 가는 것이 참 많습니다. 그런데 이 問題에 대해서는 우선 局長님이 어느 정도 어떻게 把握을 하고 계신지 그런 것을 얘기해 주시고, 또 버스業界의 問題點에 대해서 本委員이 생각한 것은 사실상 아까도 얘기했지만 黃金路線을 차지하기 위해서는 業界間의 엄청난 알력이 있는 것으로 저도 알고 있습니다. 또 엄청나게 手段과 方法을 가리지 않고 競爭을 하고 있는 것도 알고 있습니다. 이런 問題는 앞으로 어떻게 整理를 하고 어떻게 合法的으로 할 수 있는지.

너나 할 것 없이 經營合理化에 의해서 잘되는 會社와, 또 못되는 會社 그러한 基準과 內容을 어떻게 設定하는지 그것을 듣고 싶고, 지난 번 보내 주신 提出資料를 보게 되면 營業實

續이 아주 저조한 그런 會社 그것은 肉眼으로 봐도 이 內容資料에 의하면 그것을 알 수가 있습니다만, 앞으로 이런 問題는 어떻게 할 것인지 方案과 方法이 있으면 한 번 얘기해 주시고, 이것을 일단 局長님한테 듣고 그 事案에 대한 것을 다시 補充質問하도록 하겠습니다.

○委員長代理 金喜甲; 李始英 委員님 수고 많으셨습니다.

交通局長 나오셔서 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 李始英 委員님 質疑에 答辯드리겠습니다.

市内버스 問題에 대해서 많은 指摘이 계셨습니다.

저희들 市内버스가 지금 현재 89個 業體가 約 8,725臺가 運營을 하고 있습니다.

그래서 이 숫자는 地下鐵 3號線, 4號總, 2號線 開通되기 前 숫자인데 地下鐵 2·3·4號線을 開通하면서도 서울시에서 한臺도 增車를, 減車를 안하고 그대로 있습니다. 地下鐵 2·3·4號線이 그 동안에 輸送을 많이 分擔하고 있으면서도 못하고 있기 때문에 늘리지 않고 있습니다.

그러니까 他 市.道는 계속 늘려나가도 서울시만은 더 줄여야 되기 때문에 못하고 있고 그대로 運營하고 있기 때문에 계속 갈 수록 地下鐵 느는 만큼은 經營에 損害를 보게 되어 있는 것이 長期的인 方向입니다.

그런데 처음 經營赤字가 얼마 났더냐, 어디 統計를 보고 하는 말이나 하는 質問이 계셨는데 이것은 決算報告書를 每年 합니다. 公認會計士가 해서 決算報告書를 하는 거기 저희 94年度 統計에 나온 것 보면 約 32個 會社가 한 平均 5億 4,000萬원이 赤字로 決算報告書가 되어 있습니다.

또, 실제적으로 유진이라고 해서 安養에서 다니는 運輸會社가 있는데 87億 負債로 不渡가 나서 自動車가 競落이 다 되

있습니다. 競落이 되어서 취소를 하느냐, 안하느냐 지금 그런 段階에 와 있는 會社가 하나 있고, 또 한 會社 신원운수회사는 지금 현재 國稅만 12億이 負債가 되어서 許可取消 또는 赤字나 國稅法에 의한 對策을 세워 달라, 許可 一體의 혜택이 안 가도록 해달라는 것이 國稅廳에서 정중한 저희들 要求를 해 놓고 있습니다.

그래서 물론 路線이 좋아서 제대로 觀望은 會社도 있지만 路線이 어렵거나 經營이 어렵거나 負債가 쌓이면 사실 經營이 어려운 데도 있는 것이 사실입니다. 그렇게 되어 있기 때문에 이런 問題를 저희들이 어떻게 하면 改善할 것이냐 그런 路線이 있는데 잘 안 되는 路線에 잘 안 뛰려고 하기 때문에 불편사항을 改善하기 위해서 서울시가 여러 가지 方案을 講究를 하고 있습니다.

그 方案으로 저희들 午前에 說明을 드렸습시다만 여러 가지 직접 支援할 것이냐. 또 公社를 만들어서 運營할 것이냐, 第3者が 引受해서 運營할 것이냐. 아까처럼 A路線, B路線 없이 전체 한 10個 圈域으로 해서 서울시內에 그 業體가 한 너덧個 있으면 路線도 똑같이 돌아가면서 뛰게 해서 共同配車를 해서 하고 赤字를 그러면 支援해 달라, 黑字면 支援할 필요 없고 計測器를 다 달고 그런 案 等해서 지금 研究를 하고 있습니다. 用役을 주고 저희들 研究를 해 나갈 그런 計劃에 있고.

지금 路線 關係로 인해서 交通局에서 壓力 받는 것이 전연 없습니다. 제가 옛날에 勤務하기 전에 한 86年度, 85年度 前에는 사실 路線을 위해서 여러 군데서 壓力도 받고 했지만 지금은 運輸1課長 있고 제가 있습니다만 外部에서 權力層이나 外部의 人士가 路線해 달라고 부탁한 것이 제가 1年 가까

이 있지만 하나도 부탁한 사람이 없습니다.

지금은 부탁해서 路線調整이 절대로 안 되도록 改善이 되었습니다.

왜 그러나 路線을 調整하는데 하고 路線을 피지배 받는 路線하고 합의가 안 되면 저희들이 調整을 안하고 있습니다. 그러니까 당하는 사람 立場에서 보면 가만히 있다가 당하니까 당하지 않으려고 백 쓰러 다니고, 옛날에. 또 들어가려고 하는 사람은 힘써서 들어가려고 하고 매일 그렇게 싸움이니까 그 解決, 行政 그래가지고는 못하지 않습니까? 그래서 制度를 고쳐서 서울시에서 합의가 되어서 調整을 하고 정 저희들이 調整을 못하면 組合에서 調整을 하고 해서 그렇게 하기 때문에 지금 路線 때문에 調整해서 압력을 넣어서 골머리 앓는 일은 거의 없어졌습니다, 저희들이. 交通局에서 없어졌기 때문에 路線問題로 社會가 시끄럽거나 그런 일은 없습니다.

옛날에 갑자기 路線을 調整해서 휘발유통을 들고 社長이 交通局에 오는 일은 요즘은 거의 없어졌습니다 옛날에는 그런 것이 있었고 지금은 없습니다, 없고. 그런 것 請託받아서 되는 社會도 아니고 路線調整을 아무 데나 할 수 없습니다.

그리고 이 路線調整할 때에 案이 저희들 어떻게 하나 하면 市政開發研究院에 아예 路線만 擔當하는 博士가 한 사람 있습니다. 거기에서 專門적으로 分析을 하고, 또 그 案을 갖다가 組合에 주고, 妥當性도 보고, 組合은 組合대로. 또 이렇게 해서 案이 만들어지면 25個 區廳長을 전부 意見을 調律을 다 합니다, 25個 區廳長. 또 區廳長이 안 된다고 그러면 못해요. 또 뛰게 만들고, 그렇게 하기 때문에 여러 번 意見收斂을 하기 때문에 누구 하나 個人이, 公務員이 하고 싶다고 해서 路線調整을 하고 그렇게 되지 않도록 體制가 갖춰져 있는 것을

말씀을 드립니다.

그렇기 때문에 여러 가지 지금 버스에 대한 問題 綜合的으로 말씀드리어서 안 뛰는 問題라든지 配車間隔이 잘 안 지켜지는 것, 市民 立場에서는 定時性, 제대로 뛰어야 되는데 그런 것 잘 안뛰는 問題, 또 路線이 필요한데 路線이 없는 問題, 이런 것에 대해서 저희들이 일부 路線調整을 하고 赤字가 되는 것은 그러면 支援을 하자, 어떻게 支援할 것이냐, 그런 問題에 대해서 6個月 동안 지금 타스크포스를 構成을 해서 8명이 午前에 說明이 계셨습니다만 그 분들이 路線도 전부 分析을 하고 있습니다. 하고 있고, 研究를 하고 있습니다.

지난 번에 說明을 드렸습니다만 하버드에 존켄이라는 交通經濟學教授가 저희들한테 와서, 2年 전에 와서 서울시 버스 路線에 대해서 보고 인간이 만든 路線으로서는 상당히 效率性 있게 되어 있다는 것이예요.

왜냐 하면 사람 있는 쪽으로 전부 路線을 해서 收支를 맞추려고 그러니까 사람이 있는 路線으로 많이 되어서 가는 쪽으로 路線을 해서 했기 때문에 人爲的으로 우리가 마음대로 人爲的으로 만든 路線보다는 效率性은 있다, 상당히.

그러나 일부가 조금 不合理的한 점이 있는데 그런 것만 고치면 서울시 路線도 그렇게 나쁜 것은 아니다라는 評價도 있습니다. 있으니까 그런 일부 잘 안 된 것, 그것을 이번에 저희들이 改善해서 市民 立場에서 路線이 되도록 努力을 해 가려고 합니다.

또 路線을 全面 改編할 수 없는 것이 제가 貞陵에 살지만 貞陵에서 나오는 1番 버스, 5番 버스, 그 路線이 30年 넘었습니다.

제가 17年 거기 사는데 그 버스 路線 그대로 다니는데 하루

아침에 그 路線을 바꿀 수가 없어요. 그런 問題도 있고, 정 屈曲路線이라든지, 江南까지 가는데 육십 몇 km되는 이런 長 距離路線 短縮한다든지, 변두리같은 데도 구불 구불한 데가 있고, 여러 가지 信號體系하고 해서 問題가 있는 路線에 대해서 이번에 전부 調整을 해 보려고 해서 팀을 만들어서 하고 있습니다. 그러니까 이 버스問題에 대해서는 綜合的인 저희들의 案이 만들어지면 그때 충분히 委員님 여러분과 商議해서 改善해 나가도록 하겠습니다.

○李始英 委員; 하나 補充質問하겠습니다.

지금 局長님 말씀하신 것을 보게 되면 예를 들어서 아까 전에 유진운수, 신원운수 이런 데는 結論的으로 經營合理化가 안 되어서 赤字에 의해서 지금 法的인 制裁를 가한다고 말씀 하셨죠? 그러면 이런 會社의 赤字運營이된 原因과 內容에 대해서는 局長님 지금 어느 정도 알고 있습니까? 그것을 하나 答辯해 주시고, 本委員이 생각해 볼 때는 시내버스 業界가 赤字에 허덕이는데 실질적인 이 赤字가 왜 허덕이느냐를 생각해 볼 때 실제 오너가 大株主가 직접 經營에 參與하지 않은 사람들을 저는 많이 봤습니다. 또 오너가 직접 參與한 業體는 정말 건실하고 잘 하고 있습니다. 그런데 각 車主들은 持人形式으로 少數 株主가 經營에 參與하고 있는 이런 會社는 정말 經營이 不實하고 赤字를 면치 못하고 있습니다.

사실 서울시 交通局에서는 그 理由를 안다고 나는 생각을 하는데 그 理由에 대해서 지금 현재 局長님이 알고 있는 事案 內容에 대해서 왜 그런가, 그 內容이 局長님이 알고 있는 대로 말씀해 주시고, 그런 會社가 있다면 앞으로 명단으로 提出해 주시기를 바라구요, 또 이로 인해서 株主들의 利益金이 생겼을 때에는 어떠한 利益金이 經營合理化에서 쓰여지는 그

런 利益金으로 자꾸 發展시킬 것이 아니라 정말 예를 들어서
곳감 빼먹듯이 그때 그때 事項에 따라서 利益金을 다 가져가
서 經營合理化가 되지 않고 해서 赤字가 나는 것은 아닌지,
그 利益金 配當하는 데 있어서 자꾸 노하우를 축적하고 돈을
모아서 合理化가 이루어져야 되는데 小株主들이 모여있다 보
니까 그때 그때 자기들 投資한 것을 가져가니까 그런 經營이
이루어지는 것은 아닌지 그것을 얘기해 주시고, 또 앞으로는
이에 따른 經營合理化와 함께 市民의 발로서 業體의 본연의
任務를 다해야 할 것이라고 저는 생각하고, 또 이런 經營合理化가
잘 안된 이런 會社에는 우리가 조금 전에도 얘기했듯이
서울市가 350원 해서 全國에서 제가 알기로는 제일 비싸다고
알고 있습니다. 料金の 現實化라든가, 또 앞으로 政府의 財源
을 支援해 준다면, 또 新聞에 나온 것처럼 赤字를 補填해
준다면 이런 檢討하는 것을 앞으로 市政開發研究院의 博士
한 사람이 그것을 研究해서 그 資料에 의해서 할 것입니까,
아니면 交通局 自體 內에서 이 事案別로 對策과 方案과 內容
을 檢討해서 이런 것은 어떤 研究員 한 사람에게 맡기고, 市政
開發研究院에 맡기는 것이나, 지금 主務局長으로서 이런 問題
에 대해서는 어떻게 事案別로 생각할 것이며, 이런 것은 정말
우리가 서울特別市 交通局 局長님은 專門 經營人하고 같은
것으로 나는 생각하는데 局長님이 그간 交通業務에 오랫동안
從事하셨고 정말 다년간 노하우가 많으니까 局長님의 見解를
나는 듣고 싶습니다. 그것만 우선 對答해 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 버스會社가 株主가 많은 會社가 사실 問題
입니다.

혼자서 100臺를 가지고 있는 것 하고 100臺 100株主가 있는
것 하고 運營이 經營費가 100臺 가지고 있는 사람이 株主가

100名 있으면 한달에 단돈 얼마를 配定을 해도 해야 되니까 그 費用이 더 많습니다. 그러니까 주로 株主가 적으면 적을수록 돌아가는 利得이 個人的으로 보면 많고, 株主가 많으면 많을수록 그 個人에 돌아가는 것은 적어지기 마련입니다, 個人基準으로 봐서. 그렇기 때문에 小株主가 있는 會社가 지금 저희들 運輸業體에서는 가장 큰 問題로 되어 있습니다.

왜냐 하면 代表的인 社長을 할 적에 株主한테 株式配當을, 利益金을 많이 주는 社長이 우수하기 때문에 그 사람들이 해서 努力을 하려고 하기 때문에 빛이 저도 빛을 내서 配當을 해 주고, 옛날에 다 그렇게 해서 社長 자리를 維持를 하고 있기 때문에 빛이 빛을 내고 해서 그 負債가 가해지니까 經營壓迫이 온 것이 많습니다.

그러니까 그것을 큰 企業體에서는 수십억원, 그리고 이번에 不渡난 것 80億원 不渡났지만 옛날에 또 하나 會社 不渡난 것도 결국 그런 問題가 있습니다. 그래서 小株主가 大株主로 어떻게 하면 할 수 있느냐, 흡수한다든지 어떻게 하면 크게 해서 運輸會社가 서울시內에 버스會社가 89個가 아니고 한 10個 정도 會社로 이렇게 줄여지면 모든 問題가 상당히 解消될 그런 展望이 없는 것은 아닙니다. 그렇게 되어 있는데 그것을 또 市에서 強制的으로 너무 그것을 빼서 統合시키기도 어려운 나라고, 自由市場經濟體制에서. 그런데 그런 것을 그러면 어떻게 大企業이 될 때 産業合理化 資金에 의해서 그런 것을 할 적에 政府가 融資를 해 준다든지, 合併을 할 적에. 그런 産業合理化作業으로 指定을 해 달라는 것을 옛날부터 올려놓고 있는데 財經院에서 그것이 産業合理化 企業으로 製造業이 아니기 때문에 아직 인정을 못받고 있습니다.

그런 問題가 있고, 우리도 그런 면으로 어떻게 하면 合併할

때 支援을 한다든지 여러 가지 方案에 대해서 經營改善을 어떻게 하면 좋으냐 하는 것이 研究課題로도 들어가 있습니다. 이번에 研究하는데 課題가 들어가 있고, 그것을 한 博士한테만 미루어 놓은 것이 아니고 팀을 任務포스를 만들어서 하도록 저희들이 契約條件이 그렇게 되어 있고, 午前에 이야기 드렸습시다만 이런 버스 改善을 위해서 交通局에서 별도 팀이 만들어져서 지금 8명이 發給이 새로 났습니다, 그저께. 그러니까 그 팀에서 같이 하고 있음을 말씀을 드립니다. 그냥 있는 것이 아니고 이런 問題를, 여러 가지 問題를 다 노출시켜서 버스業體에 대한 問題點을 어떻게 하는 것이 가장 合理的으로 改善될 것인지 하는 案이 나올 것입니다. 나오면 충분히 그 때에 報告를 들으시면 理解 하실 것으로 생각합니다. 이상 答辯을 마치겠습니다.

○李始英 委員; 하나만 더 묻겠습니다.

그러면 좋습니다. 經營合理化方案과 內容에 대해서는 局長님을 저는 믿겠습니다. 그러면 本委員이 먼것번에 要求한 資料에 의해서 보게 되면 서울승합, 삼선버스, 이 경우를 보게 되면 1個 路線을 놓고도 增車나 減車를 수없이 반복했습니다. 한 60회 이상, 91年度부터 95년까지 1個 會社가 60회 이상을 增車, 減車했습니다. 이 內容에 대해서는 언제든지 제가 速記錄에도 添附할 수 있습니다. 이 資料에 의해서 제가 特定 會社를 指名한 것이 아니라 서울승합이나 삼선교통 같은 것은 보게 되면 60회 이상 增車나 減車를 했습니다. 이 增車, 減車를 수없이 반복하고 또 路線을 統合하고, 廢線 등으로 利用하는 市民들을 생각지도 않고 自社의 營業에만 치중해서 자기 마음대로 하는 것이 아닌지, 이에 대해서는 혹시 監督官廳인 서울市와 버스事業組合에서 結果적으로 이 2個 會社에

동정하고 아니면 묵인하는 것이 아닌지, 거기에 대해서 答辯 좀 하십시오.

○交通局長 諸他龍; 서울승합과 삼선버스는 東部に 있습니다. 東부에 자리잡고 있고, 그 외에 東부에 아마 두서너 個 같이 會社가 있을 것입니다. 있어 가지고 거기에 90年度 이후라든지 해서 계속 地域이 확대되어 가니까 그 地域에 따라서 아파트가 생기면 아파트 住民들이 車 좀 들어와라 그러면 다른 버스에 여유 있는 데서 빼서 2臺, 3臺 增車해 주고, 그것이 불가피해서 있는 것이지 그 業體를 도와주기 위해서 버스 增車를 하거나 減車를 하는 것은 아니에요.

市民 需要가 있기 때문에 市民 需要에 따라서 減車 需要가 있으면 減車해서 많은 쪽 으로 增車를 해 주는 것이지 市民 需要가 없는데 저희들이 要求한다고 해 준들 그 會社가 무슨 經營收支가 맞아서 하겠습니까? 그것도 市民이 많이 타니까 많이 增車하는 것이고, 아파트 짓고 高德아파트니 이렇게 지으니까 계속 아파트團地 들어서면 변화가 오게 되어 있습니다. 그 需要 따라서 변화되었다고 저희는 생각하고 있고, 저희들이 그 會社를 위해서 특별히 다른 데 增車를 안하고 거기 新規로 增車해 줬다든지 그러면 問題가 되겠지만 그런 것이 아니고, 또 거기에 만약 더 필요하다면 서울市內 自動車가 2,000萬원 이면 아무 車라도 살 수 있습니다. 꼭 필요하다면 2,000萬원씩 주고 또 增車를 합니다, 各 業體들이. 그렇게 되어 있고 어디서든지 需要가 있어서 자기 路線을 가지고 있는데 있어 보니까 새로 아파트가 들어섰거든요, 손님이 많다 이것이죠. 지금 기존 버스로는 안 되겠다. 그러면 서울市內 안 되는 버스路線에 남아도는 데 가서 2,000萬원 정도 주면 사서 投入을 합니다.

실제 自動車값은 4,500萬원인데 서울市에 2,000萬원이면 거의 살 수 있도록 되어 있습니다, 車 넘버 붙은 것이. 그렇게 되어 있고, 非公式的인 정확한 情報은 아니지만 光州나 이런 데는 自動車 값이 최소한도 7,000萬원에서 1億원까지 가고, 大田도 自動車값이 버스값이 5,000萬원을 다 넘어서고 있습니다.

그런데 서울이 全國의 6大 都市에서 제가 알기로는 2,000萬 원으로 제일 적습니다. 그것이 왜 그러냐 하면 收入이 많으면 프리미엄이 높게 되어 있습니다, 이 社會가. 그런데 우리는 地下鐵이 워낙 많기 때문에 都市가 그렇게 되어 있고, 여기에 특별히 삼선이나 서울버스에 서울市가 增·減車해 주기 위한 것이 아니고 그 地下鐵이 없기 때문에 交通需要가 있어서 늘어난 것이고 자꾸 增車를 해 나간 것입니다.

그런데 지금 이제 地下鐵 5號線이 開通되기 때문에 제가 알기로는 아마 200臺는 줄어야 됩니다. 地下鐵 없는 쪽으로 팔아야 되는 그런 立場에 와 있습니다. 需要따라 줄어들게 되어 있습니다. 그 분들이 地下鐵 놓는데 가지고 못 있지 않습니까. 그러면 地下鐵 없는 쪽으로 팔게 되어 있습니다. 또 안 팔아줄 수도 없고, 增·減車 申請이 들어오면 地下鐵 없는 쪽으로 一部를 남겨 주어야 또 經營을 할 수 있으니까, 그것이 부득이 交通 흐름에 따라서 변해간다고 理解하시면 되겠습니다.

○李始英 委員; 그러면 交通흐름에 따라서 한다고 그러면 유독하게 이 資料가 10個 會社를 받은 것 중에서 왜 하필이면 삼선하고 서울승합에만 이렇게 많은 增車, 減車 이런것을 했다는 것은 나는 이것은 도저히 理解가 안 갑니다.

局長님 이야기대로 하면 이 會社들이 주로 다니는 데가 어

디인줄 압니까? 아시지 않습니까? 가장 서울市에서 황금노선이라 할 수 있는 데를 다니는 것 아닙니까? 高德에서 城內驛, 高德에서 淸涼里, 高德에서 江邊驛, 高德에서 江南, 蠶室運動場, 學校 그래서 그 路線上 本委員이 생각해 볼 때는 제가 눈으로 봐도 이것은 가장 황금알을 낳는 그런 路線입니다.

그러면 기타 열악한 環境에서 하는 정말 군소 작은 業體는 이런 데 들어갈 수도 없고 할 수도 없는 것 아닙니까? 결론적으로 돈을 가진 자, 힘있는 자, 백있는 자는 점점 더 문어발식으로 자기 企業만 擴張하는 것 아닙니까?

○交通局長 諸他龍; 아니, 그러니까 그 路線에다가 동부에 예를 들어 삼선버스가 있다, 그러면 다른 버스를 넣어라 하면 넣을 수가 없지요, 지금 그게 넣을 수가 없는 실정이고, 예를 들어서 그러면 신성이나 저런 데 恩平쪽에 있습니다만, 신성에 車가 약 300臺가 되는데 거기에 그러면 니 돈 잘벌으니까 다른 車를 100臺 넣겠다, 그것은 실제로 어렵습니다. 할 수도 없고요, 저희들이. 그런 政策은 펼 수가 없고, 그 與件이 그렇게 만드는 것이고, 人口가 膨脹되고 都市가 擴張되니까 그런 것이고, 또 그렇게 擴張 안 되는 데서는 하고 싶어도 그렇게 못하는 것이고 그런 與件에서 이루어진 것입니다.

그것을 저희들이 도와준다고 해서 그것이 돈을 벌거나 擴張이 되는 것은 아니거든요, 需要가 있어서 늘어난 것이거든요. 그것이 왜 그러냐 하면 삼선버스도 처음에는 몇 대 가지고 시작한 안했을 터인데 동부가 계속 늘어나고 현재까지 地下鐵 建設이 늦어지고, 앞으로 地下鐵 建設이 다 되고 나면 한 100臺나 200臺 줄이면 또 작은 會社로 변해 가고 그게 交通 흐름에 따라서 변해 갈 수 밖에 없습니다.

지금 신성도 약 300餘 臺 되는데 一山線 地下鐵이 開通이

되면 그것도 또 業體를 줄여야 되는 그런 與件에 있습니다. 發達된 것을 보면 地下鐵 없는 데 發達되었다가 地下鐵 나니까 줄어들다가 또 地下鐵 없는 쪽으로 더 버스가 發展해 가고 그런 추세에 있음을 말씀을 드립니다.

○洪性龍 委員; 간단히 補充質疑하겠습니다.

○委員長代理 金喜甲; 洪性龍 委員님 質疑하십시오.

○洪性龍 委員; 버스路線을 變更할 때 물론 路線變更한 것을 보면 經營上의 좋은 方向으로 變更된 것 같습니다. 그런데 이것을 變更을 시킬 때 자기들 業體에서 원해서 이게 變更이 되는 것이지요, 그러니까 申請을 해 가지고 어느 方向으로 내가 變更하겠다, 이런 方向으로 變更하느냐 問題이고, 또 하나는 우리가 交通局에서 예를 들어서 經營上으로는 사실 그렇게 좋지 않는데 住民便宜上으로 봐서는 어느 地域으로 路線을 變更해야 되겠는데 그 業體는 원하지 않을 때 과연 交通局에서 그런 方向으로 路線을 變更시킬 수 있는지 그런 것을 한번 알고 싶어서 補充質疑를 합니다.

○委員長代理 金喜甲; 좋습니다. 交通局長님 答辯해 주십시오.

버스路線 變更에는 業體들 變更要求만이 아니라고 本委員도 알고 있는데 거기에 대해서 명확하게 答辯해 주세요.

○交通局長 諸他龍; 洪性龍委員님의 質疑에 答辯 올리겠습니다.

물론 業體에서도 申請이 들어옵니다. 또 그것만 하는 것이 아니고, 業體에서도 왜냐 하면 자기들 종점에서 조금 더 開發되어 나갔으니까 延長해 달라. 예를 들어서 上溪地區가 있는데 蘆原에서 上溪洞으로 뒤에 아파트 또 들어섰으니까 連結해 달라, 뒤로 조금 더 빼겠다. 또 都心에 들어오니까 都心이

너무 混雜하니까 淸涼里까지만 좀 끊어달라, 都心까지 들어가니까 너무 交通滯症이 심하니까 끊어달라, 또 業體에서 要求하는 것도 사실상 있습니다.

또 저희들이 볼 때는 그 住民들이나 區廳에서 그냥 路線이 없으니까 不便하다, 이것 꼭 좀 넣어주었으면 좋겠다 그렇게 하면 그 周邊에 있는 路線을 가지고, 예를 들어서 어디 아파트 하나 團地가 생기면 그러면 몇 萬 世帶 들어가는 큰 團地가 생기면 저희들이 그 周邊에 있는 業體를 봅니다. 봐가지고 5個 業體가 되면 5個 業體를 다 부릅니다. 불러가지고 여기에 몇 대는 최소한도로 들어가야 되는데 按配를 해 가지고 말썽이 없이, 왜냐 하면 A會社만 다 延長시켜 주면 왜 거기만 特惠를 주었느냐 하는 問題가 있기 때문에 5個 會社이면 5個 會社를 불러가지고 이것을 골고루 어느 路線에 가면 既存路線과 不便이 없고 골고루 惠澤도 가고 그렇게 해서 저희들이 불러가지고 調整하는 것도 있고 해서 다각적으로 이루어지고 있습니다.

그래서 꼭 業體가 한다고 해서 되는 것도 아니고, 또 여러 가지 與件을 봐 가지고 市民需要라든지 業體의 서로 均衡, A業體, B業體가 다 엉켜져 있기 때문에 그런 均衡을 維持해 가지고 調整을 하고 있습니다. 만약에 調整하는데 必要하시다면 委員님이 參席할 수 있도록 하겠습니다.

의심스러우면 路線調整할 때 路線調整委員으로 모시겠습니다. 그 정도로 저희들이 公開的으로 하지, 이 路線을 숨겨서 할 수가 없습니다, 이 세상은. 도저히 할 수 없습니다. 그 정도로 저희가 오픈시켜서 하니까 앞으로 路線調整할 때 參席하시겠다 그러면 代表로 내어주시면 交通委員會 두 분 代表로 해 가지고 路線調整委員으로 저희들이 모시겠습니다.

路線調整委員으로 모시는데 大學教授들도 오고 外部 다 모시고 하거든요. 그래서 委員님들이 參席하겠다 하면 두 분 모시고, 公開하고 있으니까 실질적으로 誤解가 없도록, 그렇게 理解해 주시면 되겠습니다.

○李始英 委員; 局長님, 제가 한 가지 하겠습니다.

○委員長代理 金喜甲; 李始英 委員님, 補充質疑해 주시기 바랍니다.

○李始英 委員; 局長님 아까 전에 말씀하신 赤字運營에 대해서 여러 가지 이렇게 赤字가 났다는 內容만 해 주셨는데 赤字經營이라고 하는 것은 業界의 局長님이 일방적으로 생각하는 추상적인 論理에 의해 가지고 赤字經營이 아닌가 저는 그것이 심히 의심스럽고, 赤字가 났으면 어떻게 해서 赤字가 났는지, 사실상 交通專門委員을 搭乘을 시켜가지고 저희들이 만약에 委員들이나 누가 搭乘을 아침 5時 30分부터 시간대 계절별 이렇게 搭乘을 해 가지고 어느 驛에서 얼마 얼마 하루 종일 몇 시간 했을 때 얼마, 統計的으로 버스 하나가 얼마 나 온다 하는 그런 計算과 數値가 交通局에서 그런 것을 한 사실이 있는지, 아니면 뭐 赤字經營을 아까 얘기한 식으로 業界의 추상적인 論理만 생각해 가지고 現實性이 缺如되는 그런 事項에 있어가지고 無條件 赤字經營이다, 어느 데이터에 의해서 赤字經營이다, 아니면 현재의 交通局에서 왜 赤字가 되었는지, 사실 人員이 하루에 얼마를 타는지 이런 데이터와 內容이 있는지 그것을 좀 말씀해 주시고, 앞으로 現實性이 있는 刷新이 要求될 때 버스業界의 經營合理化 方案과 이런 改善方法에 대해서 局長님이 생각하고 있는 方案과 內容이 있으면 答辯해 주시기 바랍니다. 마치겠습니다.

○交通局長 諸他龍; 저희들이 전체적으로 한 業體의 赤字라고

해서 그 한 業體에 支援해 주는 體制를 가지고 있지를 못합니다. 그래서 전체 봤을 때 收入과 支出을 比較를 해 가지고 每年 봐가지고 韓國生産性本部에서 料金調整하기 위해서 서울시내 버스 8,725臺에 대한 全體 收入과 支出을 봐가지고 이 정도 經營에 赤字가 있기 때문에 事後補償이라고 그러는데 料金 도저히 안 되겠다 이게 料金を 어느 정도 올려주어야 해야 되겠다. 그래서 料金 調整할 적에 그것이 전부 다 把握이 되고 있습니다.

그래서 料金調整하는 그것을 전에 까지는 財經院에서 하다가 今年부터 市에서 넘어와서 하는데 저들이 用役한 것을 다 보고 그것을 다시 또 그 중에 다는 못보니까 사실 맞는지, 안 맞는지 샘플로 調査해서 했습니다.

그렇게 세 번을 調査를 했고, 왜 그러냐 하면 봄에 저희들이 料金調査할 적에 제일 많을 때 했습니다. 日曜日에 放學을 고려 안하고 해서 料金調整할 때 했는데 그것은 지금 전체적인 經營의 赤字 얼마 하느냐 하는것은 1年 내내 調査를 해야 되기 때문에 今年부터 샘플로 繼續하고 있고, 10月 中에 전수 또 調査를 하고, 來年度 料금이 있기 때문에, 전체적인 料金 赤字幅이 얼마다, 그렇게 해서 최소한도 이번에 340원 되는 線이 전체적으로 봐서 赤字線이 아니다 그렇게 해서 정해진 것입니다.

그 때 다 해 가지고 專門機關이라든지 하고, 저희들도 거기서 用役해 온 것을 서울시만 한 것이 아니고 公認會計士한테 보내어 가지고 또 檢證을 시키고, 市政開發研究院에 보내어서 檢證을 시키고 用役한 것을 原價計算한 것을 해가지고 전체적으로 봤을 때 이 정도 하면 걱정하다 그렇게 해 가지고 均衡을 현재까지는 料金を 가지고 크게 무리가 없도록 현상유

지하면서 그래도 10% 정도 利得은 갈 수 있도록 그렇게 料金調整을 해 가지고 있습니다. 그러나 料金調整가지고 안 되는 一部 路線이 問題를 일으키고 하기 때문에 그런 問題에 대해서 그러면 料金만 가지고 解決 안 되는 問題에 대해서 어떻게 經營을 改善하고 支援을 어떻게 할 것이냐 하는 方法을 계속 말씀드리지만 그것을 研究를 해서 저희들 타스크포스도 構成하고 해서 改善해 나가려고 하고 있습니다.

○金永姬 委員; 經營合理化의 가장 核心部分이 어떤 것인지, 제가 알고 있는 것은 그 버스 회사가 運營하는데 있어서 제일 問題가 人力 中에 管理者가 너무 많다, 그래서 人件費로 놓고 먹는 사람이 많기 때문에 赤字가 많이 난다는 部分이 저는 좀 알고 있었어요. 그런데 그 部分에 대해서 집중적으로 정말 必要한 人力이 얼마나 되고, 必要하지 않는 人員이 얼마 되어서 人件費가 얼마 나가느냐에 따라서 經營의 赤字가 아닌가에도 일부분이 되리라고 생각하는데 그 部分에서 집중적으로 調査하실 때 좀 確認해 주셨으면 좋겠어요.

○交通局長 諸他龍; 그래서 이번에 할 적에 최소한도 표준숫자는 어느 정도 하는 것이 좋은지 研究課題로 들어 있습니다.

예를 들어 100臺 規模일 때는 管理人이 몇 사람이 적정하다 그런 것을 이번에 用役할 적에 그런 숫자도 저희들이 要求를 하고 있습니다.

그리고 어떻게 하면 經營이 될 것인지, 이것 외에도 저희들이 버스會社 組合보고 可能하면 企業이니까 企業은 스스로 利潤을 追求하려고 努力하는 團體이니까 스스로도 어떻게 하면 經營을 改善할 것인지 研究를 좀 하도록 계속 조종을 하고 있습니다. 버스업체 스스로도 發展해야 되기 때문에 關心을 갖고 發展시키려고 하고 있습니다. 그래서 이런 人力이라든지

이런 것에 대해서도 충분히 하도록 하겠습니다.

○委員長代理 金喜甲; 네, 좋습니다.

○交通局長 諸他龍; 제가 조금만 더 답을 올리겠습니다.

지금 버스會社에 運轉技士가 약 14%가 모자랍니다, 실제적으로. 그래서 어떤 때는 세워놓는 車가 약 10% 이상 自動車를 세워놓고 있는데 運轉技士 確保가 어렵습니다. 지금 현재 아주 많이 남아도는 것으로 잘못하면 運輸會社에 대해서 誤解하기가 쉬운데 運轉技士 俸給이 다른 貨物車를 運轉을 한 다든지 요즘 3D 현상이 되어 가지고 俸給을 더 많이 안 주면 確保하기가 어려운 實情입니다.

그런데 지금 料金體系로서는 200萬원이나 이렇게 줄 수가 없습니다, 160萬원 정도이니까. 지금 貨物車를 運轉하는 것 貨物業界 보면 한 200萬원 水準된다고 그래요, 그러니까 거기다 다 빠져나가고 工事場에 가서 다 빠져 나가고 봄, 가을 되면 運轉技士들이, 그래서 아주 심각한 問題로 되어 있습니다.

그래서 버스에 대해서 저희들은 어떻게 하면, 사실 돈 많이 받고 運轉技士 俸給 300萬원 준다 하면 다 와서 뛰고 할텐데 그렇게는 안 되거든요. 그런 어려운 與件에 있습니다.

그러니까 그런 점도 이번에 어떻게 하면 좋을 것인지 우리가 다각적으로 研究를 해서 나중에 結果 나오면 委員長과 相議를 하겠습니다.

○委員長代理 金喜甲; 좋습니다. 지금 현재 交通 委員長들께서 시내버스의 運營體系 問題에 대해서 상당히 많은 關心을 가지고 있습니다.

그래서 많은 분들이 좋으신 말씀을 많이 해 주셨는데 시내버스 經營合理化 問題와 버스路線 調整問題에 대해서 交通局에

서 좀더 지금 이 자리에서 指摘하신 여러 委員님들의 意見들을 최대한 收斂하셔서 政策立案을 하시는데 꼭 參照해 주시기로 하고, 또 다른 기회에 다른 委員會에서 또 똑같은 어떤 意見이나 얘기들을 가지고 이야기를 할 수 있으니까 이쯤으로 해서 整理를 하시도록 하고, 또 다른 委員님 버스路線과는 다른 內容의 質疑로, 金亨吉 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○金亨吉 委員; 金亨吉 委員입니다.

午前에도 質疑에 答辯해 주시고 이렇게 계속 答辯하시느라고 수고가 많으십니다.

本委員은 간단하게 세 가지만 質問을 하겠습니다. 交通局 안에 事業所가 둘이 있는데 첫째, 車輛整備事業所를 말씀드리면今年 豫算이 1,325億원 中 97億원으로 豫算이 策定되어 있습니다.

그래서 이 97億원이 어느 基準에 의해서 策定이 되었고, 또 어떻게 管理를 하고, 여기에 대한 監査는 어떻게 하고 있는가를 알고 싶고, 그 다음에 市 保有車輛이 各種으로 많은데 乘用車, 그 다음에 버스, 貨物, 特殊車別로 몇 臺를 갖고 있는가를 알고 싶고, 다음에 整備事業所가 年間 1級整備, 2級整備, 3級整備의 補修는 어떻게 統計가 되고 있고今年の 實績은 어떤 것인지, 또 하루에 補修臺數는 얼마인가도 알고 싶고, 그 다음에 整備事業所가 97億의 豫算으로 經營을 하는 것이나 마찬가지로인데 經營마인드 立場에서 收支를 充當하기 위하여 市 保有 車輛 外에 外部 車輛이나 委託整備業務는 가능한지를 알고 싶습니다.

그 다음에 두번째로 交通管理事業所에 관한 質疑가 되겠는데 交通管理事業所의 本 機能은 交通現況 調査 및 交通體制改善이 主 任務로 알고 있습니다. 그런데 95年度에 서울市

交通行政에 기여한業績이 지금 어떻게 定量的, 定性的으로 나타나고 있고, 무엇을 實際적으로 改善을 해 놓았으며, 本交通管理事業所 運營에 年間 所要되는 豫算은 얼마인지, 또 使用豫算에 어떻게 後續管理를 하고 있는지를 本委員이 알고 싶습니다.

마지막으로 버스의 劃期的 改善案에 있어서 지금 業務報告 上에 地域循環버스가 현재는 15個 路線에 108臺, 앞으로 30個 路線計劃 推進으로 얘기가 되어 있고, 마을버스가 현재는 191個 路線에 1,014臺, 그 다음에 追加로 50個 路線에 300臺를 追加로 推進하겠다 이렇게 되었는데 그 推進事項이 지금 어느 정도의 마을버스하고 循環버스가 決定이 되어 있는지, 또 예를 들자고 하면 本委員이 銅雀6地區인데 黑石洞하고 銅雀洞의 한 地域인데 거기에는 마을버스가 없습니다. 地域循環버스가 없어요. 그래서 本委員이 黑石1洞하고 黑石2洞하고 銅雀洞으로 돌아서 崇實大學校 後門으로 循環하는 마을버스를 申請을 했는데 제일 처음에는 循環버스를 申請하니까 交通局에서 이것은 마을버스 所管이다, 그래서 마을버스로 申請을 하니까 지금도 서울市에 코스 妥當性調査를 마쳐야만 얘기가 되겠다 해서 接受한 지가 50日이 되었다 이런 얘기입니다.

그러면 지금 서울市가 劃期的인 交通難을 解決하기 위해서 마을버스, 地域循環버스를 增車를 하고 改善하겠다 했는데 實質적으로 違背되는 事項이 아닌가 이렇게도 質問을 하고 싶습니다.

이상입니다.

○委員長代理 金喜甲; 수고하셨습니다. 答辯이 準備되겠습니까?

○交通局長 諸他龍; 諒解해 주시면 事業所 이야기는 事業所長들이 나와 있거든요.

○委員長代理 金喜甲; 그러면 車輛整備事業所長님, 答辯해 주시기 바랍니다.

○車輛整備事業所長 李東胤; 먼저 車輛整備事業所 豫算運用에 대해서 말씀을 드리겠습니다.

車輛整備事業所는 豫算運用 시스템 自體가 區廳車가 修理 入庫되면 저희가 部品을 投入해서 修理를 해 가지고 區廳에 修理費를 通報를 해서 收入을 잡고 있습니다.

그렇기 때문에 지금 實質的으로 豫算이 96億 8,700입니다만, 여기서 우리가 總 收入이 81億 2,000으로 되어 있습니다. 그래서 여기에 整備 材料費 等等은 전부 우리가 收入을 다시 잡고 있습니다. 그리고 純粹 管理費로서는 歲出 96億 8,700에 歲入 81億 2,000을 빼면 純粹 管理費는 15億 6,000을 가지고 저희가 運用을 하고 있습니다. 우리가 96億 8,700 全部가 歲出로 나가는 것이 아니고 歲入이 있습니다, 修理한 만큼의. 그렇게 알아 주셨으면 감사하겠습니다.

그렇게 하고, 市 保有車輛 內譯을 말씀드리겠습니다. 저희가 95年度 서울市 總 保有車輛이 4,200臺입니다. 4,200臺 중에는 行政車輛, 清掃車輛, 重機 이렇게 區分이 되어 있습니다. 行政車輛이 1,966臺, 清掃車輛이 2,091臺, 重機가 119臺, 이렇게 해서 4,200臺가 서울市 保有車輛입니다.

이 保有車輛 中 저희가 平均 1臺當 2.6回 저희 整備事業所에 入庫되는 것으로 해서 今年度 整備計劃이 1萬 1,000臺입니다. 1萬 1,000臺인데 현재 저희가 8月 31日 현재까지 7,089臺를 整備를 했습니다.

그리고 서울市에서 주로 하는 것은 自動車에는 整備·點檢과

檢査가 法定으로 規定이 되어 있습니다. 그러니까 저희 事業所에서는 一般 修理도 합나다만 整備·點檢, 檢査를 爲主로 하고 있습니다. 특히 今年度 6月부터는 저희가 交通安全振興公團 4個 檢査所에서만 實施하는 檢査業務를 저희가 誘致를 해 가지고 出張檢査場을 開設을 해서 서울시 車輛은 서울시 整備廠에서 整備를 해 가지고 다른 檢査場에 갈 것이 없이 저희에게서 직접 檢査를 하기 때문에 交通便利, 豫算節減, 時間節約 많은 便宜를 저희가 보고 있습니다.

그리고 外部車 修理問題는 서울시 整備廠 設立目的 自體가 市 自體車輛만 整備를 하게 되어 있기 때문에 外部車는 아직 修理, 整備할 생각을 안하고 있습니다.

○金亨吉 委員; 8月 30日 현재 7,089臺를 補修를 했다고 하는데 7,089臺가 實際적으로 耐用年數에서 補修를 한 것인지, 안 그러면 運行 中에 運轉者의 잘못으로, 또 어떤 破損에 의해서 補修가 된 것인지, 안 그러면 交通運行上에 事故에 의해서 되었는지, 그 統計는 나와 있습니까?

○車輛整備事業所長 李東胤; 그런 統計는 저희가 잡기가 어렵고요. 저희가 修理하고 있는 內譯이 물론 故障이 나서 修理 入庫된 것도있고, 全體적으로는 法定整備는 車輛의 故障 有無를 막론하고 1年에 한 번씩 와서 定期 點檢을 받고 檢査를 받게 되어 있습니다. 그런 車를 많이 했고, 또 區廳 같은 데서 大型事故가 나 가지고 區廳 自體에서 修理가 不可能한 것을 저희가 주로 整備를 하고, 또 機關 보링 施設은 各 區廳에는 없습니다. 그래서 機關 보링을 주로 하고 있고, 이러한 큰 整備만 저희가 하고 法定整備를 저희가 하고 있는 것으로 理解를 해 주셨으면 감사하겠습니다.

○金亨吉 委員; 區廳車를 整備를 할 때 거기에 한 整備料金

徵收를 하고 있습니까?

○車輛整備事業所長 李東胤; 하고 있습니다.

○金亨吉 委員; 그러면 그 基準을 어떻게 두고 있습니까?

○車輛整備事業所長 李東胤; 基準은 현재 지금 個人企業體에서 整備 時間當 酬價가 昨年까지는 9,500원 했습니다. 個人企業에서는 管理費까지 포함을 해서 9,500원인데 저희는 基本施設이 되어 있기 때문에 管理費 徵收를 아니하고 純粹 勞務費 次元에서 4,040원씩 時間當 徵收를 하고 있습니다.

○金亨吉 委員; 그러면 經營마인드 立場이라고 서울市長까지도 부르짖고 있는데 勞務費까지해서 一般 整備事業所의 水準에 맞도록 徵收를 해 줘야만 車輛整備事業所가 더 견실히 되는 것 아닙니까?

○車輛整備事業所長 李東胤; 그런데 제가 事業所長 立場에서는 현재 今年 7月부터는 個人企業體에서 1時間當 1萬 2,000원씩 徵收를 하고 있습니다. 그런데 저희가 96年度 整備 酬價는 今年度 豫算의 勞務費 策定 狀態를 봐 가지고 저희가 勞務費를 다시 策定하겠습니다만, 서울시 整備廠 設立 自體가 서울시라는 大 自治團體가 整備機能을 保有하고 있어야만 저희가 車輛을 民間業體에 修理하는 그러한 것을 防止할 수 있고, 여러 가지 檢査側面에서도 저희가 整備事業所가 있는 것이 유리한, 經營上 그러한 次元에서 갖고 있고, 완전히 收支 計算 가지고 그렇게 생각은 할 수가 없습니다.

○金亨吉委員; 그러나 서울시의 지금 현재 向後 市政方向이 經營마인드라는 것이 나와 있습니다. 버스운행이나 그런 것은 公益이 우선이 되겠지만 실제 車輛 補修關係가 되고 修理關係가 되고 人件費 關係가 投入이 되는 關係기 때문에 실제 整備事業所長이 100% 投資를 해서 실제 經營을 한다고 하는

概念을 둔다고 할 때는 반드시, 다른 데는 9,200원인데 지금 여기서는 4,000얼마입니까?

○車輛整備事業所長 李東胤; 40원.

○金亨吉 委員; 안 맞는 얘기지요. 그래서 그런 問題를 좀더 改善을 해서 整備事業所의 歲入에 어떤 기여를 해야 되지 않느냐, 이것을 묻고 있습니다.

○車輛整備事業所長 李東胤; 저희가 여태까지는 整備酬價를 받지 않다가 今年부터 처음 받습니다. 그래서 今年에 運營을 해 보고, 또 勞務單價를 저희가 아직 策定을 안했습니다. 그래서 今年度 運營한 것 보고, 豫算策定을 봐 가지고 明年度 勞務費는 다시 策定을 하고자 합니다.

감사합니다.

○委員長代理 金喜甲; 交通管理事業所長님, 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通管理事業所長 李哲秀; 交通管理事業所長 李哲秀입니다.

저희 事業所 機能은 금방 金亨吉 委員님께서 말씀하신 交通現況 調査, 또 交通疏通에 관련된 體制改善 이런 일을 주로 하고 있습니다, 交通量 調査 이런 것을 다 포함해서.

저희들 組織은 一般 交通局 組織하고는 상이해 가지고 저까지 포함해서 運轉手 포함해서 22名밖에 없고, 이 中에서 交通을 工學的 側面에서 碩士學位 以上者의 交通專門職이 9名이고 이 사람들이 大部分 業務를 處理하고 있습니다. 이 組織의 業務는 우리 市政開發研究院의 研究職, 또는 警察廳에도 이런 專門職하고 이렇게 해서 서로 連結시켜 가지고 또 區廳에도 研究職이 근 190名이 있습니다. 이렇게 해서 專門職끼리 우리 交通局의 懸案上의 어떤 基礎資料를 調査하고, 疎通支障의 改善業務를 主 任務로 하고 있는 小規模 組織인데 午

前에 우리 交通局長께서 말씀하신 機構改編 問題가 관련되어 가지고 이것이 交通管理事業所가 交通局內로 흡수돼야 되지 않겠나, 이것이 지금 현재 機構改編 問題로 대두되고 있습니다.

저희들 豫算은 이렇게 小規模다 보니까 總 人件費가 주종을 이루고, 저희들이 어떤 交通量을 調査하고 어떤 交通停滯地點의 交通量을 調査하기 위해서는 대개 放學期間 中이라든지 이렇게 아르바이트 大學生을 좀 雇傭해서 거기의 事業費가 조금 1億 5,900萬원이 있고 나머지는 거의 다 人件費적인 성격이고, 總 豫算은 8億 6,200萬원 밖에 되지 않습니다.

今年度 들어와서 우리 專門職과 一般職 職員들이 같이 遂行하는 業務 中에서 중요한 것만 概略적으로 말씀 드리면 저희들이今年 5월에 交通局에서 交通特別對策本部가 發足되어서 무척 많은 노력을 했습니다만 이것에 대해서 交通局的 要請에 의해서 效果測定을 한번 했습니다.

10部制 施行의 結果 施行 前과 施行 後, 버스專用車線 運營 效果 測定, 駐車패턴 變化 調査 이것은 어떤 이야기냐 하면 都心の 車輛進入을 억제하기 위해서 都心駐車料를 上向 調整했을 때 駐車하는 車輸 所有者들의 心理가 변합니다. 예를 들면 駐車時間이 옛날에는 1時間이었던 것이 40分으로 당겨졌다든지, 또 회전률이 어떻게 변하는지 이런 변화를 調査해서 저희들 어떤 交通局에 하나의 基礎資料 提供機關, 交通局이 執行하는 業務에 서포터 機關으로 일을 하고 있습니다.

○委員長代理 金喜甲; 交通局長님, 나머지 答辯해 주십시오.

○交通局長 諸他龍; 세번째, 마을버스 許可가 빨리 안 되는 것이 市에서 바라는 政策과 맞지 않지 않느냐 하는 質疑가 계셨습니다.

저희들이 地域循環버스라든지, 마을버스를 擴充하려고 하는 것은 2期 地下鐵 開通이 98년까지 段階別로 전부 145km가 연장이 됩니다. 그래서 그것을 중심으로 저희들이 하는 計劃이 앞으로 이런 것을 더 늘려서 地下鐵의 利用이 쉽도록 하기 위한 하나의 計劃을 잡고 있는 것입니다.

銅雀의 아마 循環버스는 거기를 제가 자세히 把握을 안해서 상세한 것은 答辯을 드리기가 어렵습니다만, 지금 마을버스가 타당성이 있다, 區廳에서 이 路線이 꼭 필요하다 하면 이제 그 路線을 公開해서 業體를 하도록 規定이 바뀌어져 있습니다. 新聞에 내서 公開를 하고 그렇게 해서 申請을 받아서 우수한 業體가 經營을 하도록.

왜 그러냐 하면 마을버스가 이제 서울 市內에 157個 業體가 넘고, 1,000臺가 넘었습니다. 이것이 중요한 交通分擔을 하고 있기 때문에.

마을버스가 限定免許로 되어 있습니다, 3年마다 하는. 또 區廳에서만 區廳長의 權限으로 되어 있고, 3年마다 限定免許로 되어 있는데 이것을 限定免許로 하지 말고 어차피 一般버스 免許를 해서 동등하게 하고, 또 組合도 만들어서 제대로 指導 監督도 되고, 또 거기에 발전도 시켜야 될 것이냐, 아니냐 해서 이런 等等해서 마을버스의 育成 발전을 위해서 建交部에 法律改正 要求를 마을버스假稱團體에서 지금 해 놓고 있습니다.

그래서 그런 것이 되면 立法이 되고 해서 限定免許가 아니고 一般버스免許로 된다는지 이렇게 되어서 철저한 指導監督을 받으면 마을버스가 제 기능을 할 것으로 이렇게 저희들이 생각하고 있습니다.

銅雀區廳에서 50餘 日間 안 되었다는 데에 대해서는 저희들

이 銅雀區廳에 確認을 한번해 보겠습니다.

以上 答辯을 마치겠습니다.

○委員長代理 金喜甲; 감사합니다.

다음 黃炳五 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○黃炳五 委員; 黃炳五 委員입니다.

午前부터 고생이 많습니다.

지난 번에 本會議場에서도 그런 말이 있었습니다만 交通局長하면 交通政策에 대해서 너무나 達辯家다 또 그 중에서도 外國에 대해서는 아주 많이 알고 계신다 이렇게 해서 交通問題, 특히 버스, 地下鐵, 또 여러 가지 택시 이런 것이 있습니다만 여기에 대해서는 1人者가 아닌가 생각을 하고 딱 세 가지만 質問을 드리겠습니다.

먼저 交通局長의 任務 管掌, 또 役割 이것을 먼저 묻고 싶은데 午前に 同僚 洪性龍委員께서도 여기에 대해 質問을 했습니다만 저희가 지난 번 臨時會때 地下鐵公社 社長한테 業務報告를 받을 때 經營改善 推進, 組織機構 革新, 財政運用 合理化 側面에서 問題點이 무엇이나 하니까 組織, 豫算 等 事前承認 規制로 自律經營에 制約을 받는다 이렇게 答辯을 하더라고요. 그래서 自律經營에 制約을 하는 要因이 무엇이나. 地下鐵公社 社長을 보면 區廳長도 했고, 清掃事業本部長도 했고, 交通局長도 이 經歷을 제가 나열해 가면서 그런 自律經營을 規約하는 요소가 무엇이나 하니까 첫번째로 交通局長에 대해서 예를 들었습니다. 그런데 오늘 午前に 交通局長 하시는 말씀은 그와 반대적으로 市政포럼 예를 들면서 앞으로 이렇게 되겠다 했는데 제가 市政質問 때도 말씀을 드렸습시다만 사실 너무나도 어처구니가 없습니다.

예를 든다면 建設交通部하면 그 隸下 傘下 團體가 土地開發

公社, 住宅公社, 道路公社 여러 가지가 있습니다. 일을 하나 하려고 해도 建設交通部하고 協議가 없으면 일이 될 수가 없어요. 그런데 서울시 交通局은 어떻게 해서 그렇게 되었는가 모르겠습니다만 아무튼 交通局의 任務 機能을 보면 다양한데 전혀 거기에 統制力을 상실했지 않느냐 이런 예상을 하면서 質問을 드립니다.

쉬운 예로 내가 市政質問때 얘기를 드렸습시다만 第2期 地下鐵建設 같은 경우에도 前 盧泰愚 大統領 在任 末期에 갑작스런 標本調査도 않고 設計圖面도 없이 이루어졌다 이것이에요.

그러면 그러한 것이 과연 交通局長 立場에서 地下鐵公社 社長이, 地下鐵建設本部長이, 전혀 協議한 사실이 없느냐, 전혀 그러한 것을 檢討한 일이 없느냐. 그러면 交通局長으로서 위의 報告系統에 어떠한 그런 助言도 한 마디를 안했겠느냐 하는 것은 의심이 갑니다.

그래서 사실 서울施策을 보면 今年度 28.3%의 輸送分擔率, 또 2000年代 75%까지 한다고 그래서 제가 2期 地下鐵과 3期 地下鐵에 대해서 서울시長한테 質問을 하고, 또 거기에 죄송하다는 사과까지 받아냈습시다만 이것은 너무나도 사실 交通局이 자기 權利를 못 찾는 것이 아니냐, 또는 監督을 어떻게 할 任務가 없는 것이냐 하는 交通局의 役割과 管掌 範圍가 어디까지냐 이것을 第2期 地下鐵建設 設計圖도 없이 한 그것에 關聯해서 한번 자세한 說明을 해 주십시오.

여기서 說明이 把握이 안 되면 나중에 書面으로 해 주실 것을 質疑를 합니다.

두번째는 그것도 내가 市政質問때 한 것인데 車庫地證明制하고 駐車實名制하고 우리 交通局長께서 아마 혼돈을 같은

것으로 해서 市政質問 答辯에서 說明을 하셨는데 제가 보기에는 車庫地證明制하고 駐車實名制는 엄연히 다릅니다. 그리고, 方法도 다르고 그런데 그때 당시에 너무나 達辯으로 이렇게 얘기를 해 주셔서 그런가 몰라도 같은 內容으로 이렇게 이야기를 해주시더라고요.

그래서 지금 제가 매스컴을 통해서 보기에는 駐車實名制는 지금 實施하는 區가 있다는 것으로 이렇게 알고 거기에 地方自治制 立場에서 區廳長 主管해서 地方稅 增額을 이런 側面에서 하는 것으로 이렇게 듣고 있는데 과연 그것을 把握하고 계시는지, 아니면 把握을 했다면 그 效果를 좀 診斷을 하신 것인지, 아니면 把握을 못하신 것인지 거기에 대해서 그 차이점까지 아울러서 說明을 해 주시고, 세번째는 同僚委員들이 質問을 많이 했습니다만 버스會社가 駐車場, 터미널 移轉 등으로 얻는 막대한 資産收益이 얼마인지 檢討해서 좀 밝혀 주시고.

그 다음에 버스會社의 終點 移動時마다 解除한 開發制限區域과 舊 終點地域의 購入과 賣却時的 地價契約을 調査해서 答辯해 주라는 質問을 했는데 書面答辯으로 하시겠다고 아무 一言半句도 없고, 開發制限區域을 지금까지 解除해서 終點이나 車庫地를 이렇게 해 준 것은 한 件도 없다고 했는데 과연 그것을 確認해서 答辯을 하신 것인지, 아니면 그것도 더 確認을 해서 答辯을 해 주실 것인지 그것을 좀 說明을 해 주시고, 여기에 한 가지 追加하고 싶은 內容은 어느 區域도 버스終點이 있는 區域은 마찬가지로 되겠습니다만, 지난 번 臨時會때 제가 交通局長께 직접 물어본 內容입니다만 深夜 都心の 버스終點 附近에 가면 4車線 以上 道路만 되면 左右側에 버스가 수십대가 괴물처럼 즐비하게 늘어 서 있습니다.

과연 이것을 車庫地가 없어서 그런지, 또 車庫地가 있는데도 그 다음 날 아침에 일찍 運行하기 위해서 그런 것인지. 바로 버스가 서 있는 옆은 住宅街예요. 住宅街면 그 매연하고 그 소음 때문에 住民들의 수면까지도 방해할 것인데 과연 이것을 이대로 放置할 것인지, 앞으로 團束할 이런 方法이 있는 것인지 이것까지 해서 좀 答辯을 해 주시기 바랍니다.

以上입니다.

○委員長代理 金喜甲; 交通局長님 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 黃炳五 委員님께서 質疑하신 事項에 대해서 答辯을 드리겠습니다.

交通局的 業務管掌의 役割에 대해서 말씀이 계셨습니다.

저희들이 交通局이라 해서 交通政策에 대해서 管掌하는 것은 아닙니다. 아니고, 할 수도 없는 與件이고. 사실 交通하면 중요한 것이 地下鐵이고, 道路建設이고 그런데 局이 별도로 있고 그렇게 되어 있습니다. 실제로 저희들이 交通이 지금은 많이 발달되었습니다만 몇 年前만 해도 주로 버스하고 택시만 管掌하는 것이 運輸局이었습니다, 이것이.

運輸局으로 있다가 하도 自家用이 늘어나고 하니까 交通混雜이 되고 하니까 交通局에서 그런 것만 아니라 疏通까지 해서 自動車の 疏通을 어떻게 할 것이냐 그래가지고 매일 交通局에서 해서 業務가 조금 그것까지 늘어난 役割이 되어 있고.

그리고 이왕 交通局으로 해 놓으니까 地下鐵에 대해서도 傘下에 公社가 있으니까 해야 될 것 아니냐, 指導監督을 해라 되어 있고 그래서 地下鐵도 一般的인 事項만 이렇게 統制하도록 되어 있고, 또 財政面은 저희들이 안하고 企劃管理室에서 하도록 二元化가 되어 있고 그렇게 되어 있습니다, 저희들이.

그래서 業務를 아까처럼 2期 地下鐵 設計圖面이라든지 이런 것은 地下鐵建設本部가 職級이 1級입니다, 거기 本部長이. 저희들은 2級, 3級이고 交通局은. 그러니 組織上으로도 제가 올라 가라 할 수도 없고 실제적으로 그렇게 되어 있습니다, 사실. 그렇게 되어 있고, 물론 다 把握하면 좋기는 좋은데 交通局 自體의 業務만 해도 2期 地下鐵이 設計圖面이 있어서 着工을 했는지, 안했는지 그런 것이 어렵고, 그 위에 이제 그런 問題 調整하는 것은 副市長이 계시니까 副市長이 사실 責任을 지고 調整하도록 組織이 그렇게 되어 있거든요. 第2 副市長 傘下에 地下鐵建設本部가 있고 저희들이 있고, 또 道路局이 있고 되어 있습니다.

그러니까 실제 組織은 第2 副市長이 하셔야 되는데 바쁘니까 이번에 綜合交通管理本部를 만들어서 全體的으로 交通만 專擔하는 누구 1級 자리를 하나 만들자 그래서 지금 本部를 만들도록 하고 있습니다.

그래서 指摘이 저희들이 妥當하다고 보고, 그것을 다 공감을 하고 指摘하신 데 대해서 改善하려고 노력을 하고 있습니다. 그래서 交通局에서 충분히 업무과약을 할 수 없는 與件에 있는 점에 대해서 죄송하게 생각을 하고 있습니다.

두번째로는 駐車實名制를 제가 그 때는 答을 드릴 적에 우리 職員들한테도 駐車實名制를 무엇을 묻는 것이냐 물어봤어요. 그러니까 다 答을 아마 車庫地證明制 하는 것을 質問하신 것 같다고 해서 제가 車庫地證明制를 몰라서 사실 答을 한 것입니다. 지금도 駐車實名制 委員님께서 質問하셨는데 지금도 사실 駐車實名制가 무엇인지 모르고 答을 하고 있습니다, 사실은. 그래서 혹시 지금 말씀하는 駐車實名制가 駐車許可制를 말씀하시는지, 裏面道路에 돈 받고 許可해 주는 것을 말씀

하시는지 概念을 말씀해 주시면 제가 答辯을 올리겠습니다.

○黃炳五 委員; 제가 그 때 마스크를 통해서 본 것은 裏面道路에, 예를 들어서 裏面道路를 끼고 있는 주위 배경은 住宅地가 태반입니다. 그러면 住宅地에 예를 들어서 50坪 되는 집도 있고, 나아가서는 100坪 되는 집도 있고, 그랬을 때 거기에 분명히 洞事務所나 區廳 許可를 받아서 駐車化할 수 있는 線을 그어 놓습니다. 線 그어놓는데 그 때 당시 그 內容은 그 線을 100坪 가지고 있는 사람 대부분 停車場이 집 안으로 다 되어 있다 이것이에요.

그런데 그 앞으로 그 線을 그어놓고 車를 못대게 하는 경우라든가, 아니면 자기 집만 車를 댄다든가 해서 거기 100坪 되는 집이라도 거기에서 線을 車輛臺數別로 그어놓고 거기에서 駐車を 하는 대로 占用率에 따라서 區 財政確保 方案으로 駐車料를 받는다 이것입니다. 이렇게 해서 駐車線을 그어놓고 그것을 實名化한다 이런 식으로 그때 放送에 한창 나왔는데 그런 식으로 어느區가 實施를 하고 있다는 것입니다. 그래서 그런 車庫地證明制하고 우리가 비교를 나름대로 구상을 하고 해 보니까 車庫地證明制는 車를 購入하려면 車庫地가 없으면 안 된다는 이런 義務的인 要件이 생기고, 駐車實名制는 그 이후라도 하시라도 그런 공간을 확보하면 되지 않겠느냐 이런 식으로 판단도 됩니다.

○交通局長 諸他龍; 理解를 하겠습니다. 저희들이 實名制란 用語를 行政上 안 써서 저희들이 理解를 잘 못한테 대해서 죄송하게 생각합니다.

저희들이 지금 한 12m라든지 裏面道路에 自動車를 走行을 해도 괜찮은 道路는 저희들이 不特定 多數人이 많이 쓰고 있는 道路에 대해서는 駐車區劃線을 긋고 아예 돈을 받고 있습

니다. 저희들이 안 받다가 다 받은 것이 昨年度에 약 7,020 臺分은 料金を 다 그것은 時間當 해서 아까처럼 하루 10時間 정도 돈을 받도록 하고 그 業者한테는 그것 우리가 너무 적어서 人件費도 안 나오는 데는 公開를 해서 옆에 住民들이 받아서 하도록…….

○黃炳五 委員; 잠깐만, 그 分野는 路上駐車場 問題 아닙니까?

○交通局長 諸他龍; 그것 말씀을 드리겠습니다. 그렇게 하고 있고, 그 이외의 뒷골목에 駐車를 하는 것은 한 6m 이상되는 道路만, 4m는 法的으로 못 갖게 되어 있습니다. 法上 3.5m 이상은 나와야만 되도록 되어 있기 때문에 4m에 세우는 것은 실질적으로 不法입니다, 그것은. 그런데 지금 3.5m 나두고 6m에 갖는 것이 한 車線 죽 그으면 있는데 거기에 대해서 아까처럼 使用料를 한 달에 5萬원을 낸다든지 하는 것을 駐車許可制라 해서 지금 어디다가 하려고 구상을 하고 있느냐 하면 江南에 아까 TIP라는 저희들이 報告를 한 것이 있습니다. 한 블록을 전부 다 해서 車庫 線 그을 데는 갖고 이렇게 해서 이것은 그 동네 사람한테 한 달에 5萬원이면 5萬원 해서 그것을 하자 하는 駐車許可制를 도입을 하도록 지금 立法이 根據는 마련이 되어 있습니다. 8월에 根據는 마련이 되었습니다. 아직 實施는 안하고 있습니다. 저희들이 準備段階에 있는데, 그것을 해보려고 하니깐 이런 問題가 있습니다. 우리 地區만 왜 돈을 받느냐, 이제 住民들이 江南에 저희들이 한번 試圖를 하려고 그랬는데 그런 問題도 있고 해서, 그리고 다 해 가지고는 어렵고. 그리고 駐車場을 하려고 그러니까 線을 그어보니까 100臺밖에 안 나오는데 주변의 車는 120臺가 된다 하면 그러면 누구는 해 주고 왜 나는 안 해 주느냐 20

臺는 세울 수 없고 이런 問題 등등이 있어서 상당히 신중히 檢討를 하고 있습니다. 그래서 일부의 交通專門家들은 일부라도 하자, 부족하지 않는 데…….

예를 들어서 駐車區劃線 그어보니까 100臺 정도 나오는데 주변에 駐車는 한 80臺밖에 없다 그러면 許可制를 하자 하는 議論을 하고 있습니다. 그래서 그것은 저희들이 아직 決定은 못하고 檢討를 하고 있는 段階고요, 아직 어느 區廳도 實施는 안하고 있습니다. 그런데 저희들이 앞으로 住宅街 駐車 말씀이 계셨는데 저희들이 한 2000年代까지 77萬臺를 확보를 해야 되는데 12萬 5,000臺는 저희들이 2兆 5,000億원을 들어서 民資, 市費해서 2兆 5,000億원을 들어서 建設을 해야 되는 그런 立場에 있습니다.

그런 立場에 있고, 지금 현재 夜間 停車場 中에서도 그렇게 區劃線을 긋고 정상적으로 긋는 것 외에도 한 30萬臺는 不法으로 4m 되는 道路도 세워놓고 조금 지그재그로 세워놓고 해서 區劃線 外에 세우는 것이 한 30萬臺로 저희들이 推定을 하고 있습니다. 그래서 그런 問題도 있고 해서 어느 정도 그러면 저희들 한 2,3年 동안에 뒷골목의 遊水池를 覆蓋한다든지, 公園地下 停車場을 만든다든지, 또는 個人 땅을 사서 來年부터 본격적으로 하려고 하는데 사서 停車場을 만든다고 해서 어느 정도 만들고 나서 裏面道路 세우는데 대해서 단돈 5萬원이나 3萬원이라도 받아서 그것을 다시 停車場 建設費로 쓰는 것이 어떻겠느냐 그런 案은 討議가 되고 있습니다. 아직 決定된 것은 아니고, 그 정도도 지금 討議가 되고 있고, 저희들 長期構想은 하고는 있습니다, 아직 市長님까지 方針을 받은 것은 아니고요. 그렇게 되어 있으니까 이 駐車實名制에 대해서는 저희들이 계속 發展을 시키도록 그렇게 하겠습니다.

다음으로 세번째 質疑하신 버스터미널 移轉 問題는 저희들이 運輸2課에서 各 區廳에다 公文을 보내왔습니다. 지금 資料가 옛날 資料밖에 없어서 資料가 들어오면 수합을 해서 提出토록 하겠습니다.

그리고 마지막으로 車庫地 不足한 問題에 대해서는 한 20個 業體가 不足한 것이 사실입니다. 不足業體가 20個所가 되고, 法定面積으로 해서는 1萬 9,660m² 정도가, 한 6,000坪 정도가 부족한 것이 사실입니다. 한 20個 業體되는데, 그래서 이 問題는 도저히 個人으로서는 못하고 그렇습니다. 그래서 조금 전에 質疑가 계셨습니다만 그린벨트는 個人이 할 수 없도록 되어 있습니다, 規定이. 그래서 市에서만 그린벨트를 할 수 있도록 되어 있습니다. 그래서 저희들이 10個 圈域에, 서울市 全域에 한 10個 圈域에다 한 1萬坪씩 만들어서 주변에 있는 車는 다 넣고 共同配車로 하려고 그렇게 세우고 있고, 지금 道峰에 한 군데 選定이 되어서 그린벨트 行爲許可申請을 建交部에 해 놓고 있습니다.

계속 補完이 되고 있고, 今年에 恩平에 또 한 數地를 選定해서 지금 指定까지는 前 市長님 계실 때 位置까지는 選定이 되었습니다. 水西에 해서 建設하는 것으로 되어 있고, 그것을 이제 平面圖面해서 建交部에 그린벨트 緩和許可내서 되면 저희들이 駐車場으로 都市計劃施設 해서 땅을 사들이는 그런 節次를 밟으려고 합니다. 그래서 다음에 豫算報告 때 報告가 있겠습니다만 약 한 50億원하고, 전부 190億원 정도 되는 것을 豫算을 來年度 確保를 해서 땅을 사려고 하고 있습니다. 그래서 당장 못하지만 몇 年內로 저희들이 그런 노력을 하고 있음을 報告를 드립니다.

○黃炳五 委員; 잠깐만요, 그러니까 지금 車庫地가 약 20餘

個 會社가 부족하다고 하셨는데 처음에 車庫地, 그러니까 버스會社가 許可를 받을 때에 그 때도 車庫地가 없었는지, 그 이후로 增車가 됨으로 해서 車庫地가 부족한지.

○交通局長 諸他龍; 제일 처음에 있을 때는 부족한 것은 아니고요, 제가 알기로는요. 이것이 都市가 擴張이 자꾸 되었습니다. 都市가 하루아침에 區劃整理事業이 되면서 자꾸 뻗어나가니까 路線은 그 때는 급하니까 서울市內 江南이 다 開發되고 막 확산이 되고, 지금 제가 여기 한 30年 勤務하지만 恩平이 하루 아침에 되고, 江南이 開發이 되고, 恩平 저리 전부 區劃整理事業이 엄청 되니까 거기에 땅을 駐車場을 할 적에, 서울市가 區劃整理事業을 할 적에 여기는 터미널이다, 버스駐車場이다 해서 딱딱 떼어줬으면 좋은데 그것을 못했습니다. 저희들도 서울市가 잘못했는데, 그런 區劃整理事業할 때 車庫地를 딱딱 떼어 줬으면 長期的으로 산다든지 이렇게 되는데 그것 없이 開發만 했거든요. 開發하고 버스는 안 들어갈 수 없고 하니까 그 후 增車가 또 계속 되었습니다, 저희들이. 왜냐 그러면 擴張되니까, 그 때는 過渡期니까, 우리 서울市가 發展하는. 그러니까 이것이 계속 이 地域이 확장되면서 거기에 駐車場이 확보 안되고, 버스는 바로 增車가 되고 이런 結果가 와서 그런데 지금 하나하나 맞춰가려고 노력을 하고 있는 그런 立場에 있습니다.

○黃炳五 委員; 20個 會社의 최초 許可 당시하고 追加로 增車함으로써 지금 車輛이 많이 路上에 深夜에 이렇게 되어 있는데 그 會社를 資料를 좀 提出해 주세요.

○交通局長 諸他龍; 네.

○委員長代理 金喜甲; 수고하셨습니다.

鄭炳仁 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○鄭炳仁 委員; 鄭炳仁 委員입니다.

지루하게 業務에 수고가 많습니다. 저는 한두 가지만 간단하게 質問하겠습니다.

蘆原區 동1로에 위치한 上溪洞 미도과百貨店 앞 사거리에서 버스들이 미도과 쪽으로 좌회전을 해서 엄청난 交通誘發을 發生하는데 이것을 區廳이라든가 地域에서 여러 번 是正을 直線으로 가게끔 얘기를 했는데 이것이 是正이 되지 않고 있는데 이 점에 대해서 局長님의 견해를 밝혀 주시고, 두번째는 蘆原區 上溪電鐵驛 주변에 개천을 覆蓋해서 駐車場을 약 한 200臺分을 建設하려고 여러 번 市로부터 豫算을 要請했는데 되지 않고 있다는데 여기에 대해서 말씀해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○交通局長 諸他龍; 鄭炳仁 委員님께서 質疑하신 미도과百貨店 經由하는 問題는 바로 이제 直行을 해 달라는 問題하고, 또 거기에서 地下鐵에 내리는 분들 안 타도 되는지 그런것을 檢討를 해서 별도로 答을 올리겠습니다, 저희들이. 왜 그러냐 하면 제가 바로 가게 하겠다 하는 말씀을 직접 答辯드리기가 어려운 것이 버스 타는 사람은 가는 사람은 많은 것 같습니다. 經由할 필요 없이 가는데 혹시 地下鐵을 타거나 내리는 사람 交通量이 얼마인지 그런 것을 綜合적으로 저희들이 한 번 타고 내리는 것을 봐서 資料 分析을 해서 별로 필요없다, 經由가 필요 없다 하면 그냥 經由하지 않도록 하고, 거기에 한 그래도 2·30% 내리고 타고 하면 빠게 되면 다시 民願이 생기지 않을까 하는 것이 있습니다. 그래서 이것은 저희들이 交通量을 分析해서 答을 올리겠습니다.

양해해 주시겠습니까?

○鄭炳仁 委員; 아니, 參考적으로 정류장에서 地下鐵驛까지가

한 50m밖에 안 돼요. 百貨店이라든가 地下鐵驛까지가. 그래서 제가 생각할 때에는 전혀 관계 없는 것으로 알고 있습니다.

○交通局長 諸他龍; 그것은 그렇게 저희들이 現場調查해서 별도 對策을 세워서 答辯을 드리도록 하겠습니다.

그리고 上溪洞의 電鐵驛에 覆蓋를 해서 豫算配定하는 問題, 이 問題는 이 背景은 아마 昨年度에 上溪電鐵驛 覆蓋擴張하자고 해서 區廳에서 昨年에 올라온 것 같습니다. 올라 왔는데 그 周邊에 駐車場이 있는 것이 活用이 다 안 되는데 또 만드느냐 하는 意見이 있어 가지고 昨年度에 決定을 못했다고 그러합니다.

그래서 그 問題도 제가 실제 나가가지고 現場에 가서 한번 보고 結論을 내도록 하겠습니다. 이것은 왜냐 하면 昨年에 아마 그런 問題가 있었던 것 같은데 이것은 제가 關係課長하고 가서 妥當性이 있는지, 없는지 해서 委員님하고 協議해서 處理하도록 하겠습니다.

○委員長代理 金喜甲; 별도 報告하는 것으로 해서 매듭지어 주시고, 다음은 金永姬委員님 간단하게 質疑해 주십시오.

○金永姬 委員; 質問드리겠습니다.

아까 局長님이 말씀을 하셨지만 일단 제가 質問을 좀 드리려고 했던 部分이기 때문에 다시 말씀드립니다.

마을버스와 지역버스가 지금 현재 상당히 增車가 되고 利用者들이 大部分 庶民으로 알고 있습니다. 그 部分에 대해서 아까 說明하시기를 法的으로 調整을 해서 合法化한다는 말씀을 하셨기 때문에 다행스럽다고 생각을 하지만 法律이 改正되기 전이라고 서울市에서 이 部分에 대해서 具體적으로 좀더 發展할 수 있고 市民이 不便하지 않는 方向에서 좀 努力해 주

셨으면 감사하겠습니다.

그것은 왜냐 하면 마을버스가 大部分 老朽車輛이 많고 굉장히 지저분하고 無節制합니다. 뿐만 아니라 技士들도 休息이라든가 이런 部分이 없어서 상당히 과중한 業務로 事故의 危險이 항상 도사리고 있기 때문에 法이 改正되기 전에 서울시에서는 좀더 적절하게 對應할 수 있는 方案을 講究해 주셨으면 고맙겠습니다.

두번째는 지금 현재 交通問題가 解決하는 方案이라는 것이 결국 한정된 道路 內에서 어떻게 하면 疏通이 圓滑하게 되느냐 하는 것이 主 要點이다. 그 要點에서 가장 問題로 解決할 수 있는 方法이 나와 있는 것이 여러 가지가 있습니다.

버스專用車線이라든가 10部制라든가 또는 高級化로 만들어서 市民이 일반버스를 어떻게 많이 탈 수 있느냐 하는 問題와 第2期 地下鐵에 換乘車를 利用해 가지고 市內에 自家用을 가지고 안올 수 있는 方案인데 그 중에서 여기에서 여러 가지 問題點은 다 指摘이 되었고 論議가 되었지만 저는 提案하고 싶은 것이 하나 있습니다.

돈을 벌지 않으면서 市民이 自家用을 가지고 使用하는 部分이 지금 80%에서 85%가 혼자 타고 들어오는 自家用 때문에 서울시內 混雜도가 높습니다.

그러면 그 方案이 豫算을 많이 들어서 하는 方法도 있지만 우선 여기서 指摘되지 않고 論議되지 않는 事項이 뭐냐 하면 정말 서울시民이 自家用을 가지고 市內에 들어오지 않으면서 交通이 圓滑한 方向의 擴散運動이 무엇인가? 그것에 대한 方法이 여기서 나온 것이 카풀제라고 생각을 하는데 카풀제보다는 지금 方法은 駐車料를 많이 올린다거나 또는 走行稅를 받는다거나 또는 여러 가지 方法으로 利用者들에게 많이 負

擔을 줌으로써 車를 가지고 들어오지 않는 方法만 여기서 講究가 되는데 이 自家用을 타지 않고 일반버스를 타는 것이 가장 合理的이라는 方案에 精神的 어떤 市民運動을 할 수 있는 그런 方案은 없으신지? 다시 말씀드려서 지금 현재 自家用을 가지고 있는 분이 서울市內에서 모든 家口別로 보면 6名 中の 하나는 自家用을 가지고 있고, 또 10部制를 하게 되면 車輛 臺數가 늘어가지고 오히려 車輛숫자만 더 늘어서 交通이 混雜할 우려가 있다. 지금 그런 部分이 서울 交通局에서 指摘하고 있는 部分인데요, 精神的 運動을 展開해 가지고 말하자면 市民運動을 展開해 가지고 自家用을 가져오지 않는 方法에 대한 市民運動의 精神的 方向이 없을지, 交通局長이 그 部分에 대해서 좀 方案이 있으시면 說明을 해 주거나, 아니면 方案이 없다면 그런 部分에 대해서 좀 集中的으로 할 수 있는 擔當者를 만들어서 研究나 아니면 市民運動을 할 수 있는 方案을 講究해 주셨으면 고맙겠습니다.

○交通局長 諸他龍; 金永姬 委員님 質疑에 答辯드리겠습니다.

마을버스 育成發展을 法이 改正되고 制度化 되기 전에라도 問題를 把握해서 改善을 해 달라는 指摘에 대해서 저희들도 共感を 하고 좀더 現實性 있게 좀 發展될 수 있도록 저희들이 區廳과 協議해서 努力해 보겠습니다.

두번째로 道路疏通 政策만 가지고 어렵고, 自家用을 利用하지 않도록 出勤時間에 가급적이면 일반버스를 많이 利用하는 그런 市民運動을 벌이는 것이 바람직하지 않느냐 하는 指摘에 대해서 저희들도 상당히 共感を 하고 있습니다.

그래서 저희들이 前提가 버스를 왜 政府가 市가 일부 돈이 들더라도 안 뛰는데 뛰게 해 놓고 自家用 發展시키면 정말 아침에 運轉하기도 사실 어렵거든요. 저희도 車 運轉을 해서

나오려고 하면 어렵고 하니까 市民 스스로가 이런 運動도 參與도 하고 또 변두리에서 自轉車도 타고 이런 市民運動이 일어나야 되는 것이 사실입니다.

아직까지 우리는 自動車를 오랫동안 가난하게 살다가 自動車를 가지고 싶은 欲望이 어느 나라보다도 강합니다. 그래서 急進하게 自動車를 所有하고 있고 所有하니까 運轉해 보고 싶고 이런 것이 아직도 많은 것 같습니다.

日本 같은 경우는 30年間 自家用을 가지고 있어보니까 귀찮거든요.

그러니까 日本 사람들은 出·退勤時 가지고 오는 사람들이 지금은 거의 없습니다. 물론 地下鐵도 잘 되어 있고한데 그래서 저희들이 버스나 地下鐵을 지금보다 낮게 만들면서 이런 運動을 벌이려고 構想은 하고 있습니다.

그래서 저희들이 來年度 業務計劃이 거의 마무리되면 좀 길가에 있는 플래카드라도 육교 위의 이런 데도 出勤時에 自家用 利用 안하더라든지 슬로건을 하고 市民運動을 展開를 해 나갈 생각을 하고 있습니다.

참 委員님하고 共感되는 部分이라고 생각을 하는데, 사실 가급적이면 自家用을 안 가져오는 것이 좋습니다. 저희들도 共感を 하고 있고, 지금 어느 정도로 그러느냐 하면 예를 들면 東京 市廳에 勤務하는 職員들은 自家用을 한 대도 안 가져옵니다. 거짓말 좀 보태어서 하나도 안 가져 오도록 되어 있습니다.

왜 그러느냐, 自家用을 안 가지고 들어오고 大衆交通으로 들어와서 그 생산서비스를 창출하는데 그 費用이 우리 나라보다 훨씬 적게 들어갈 것 아닙니까, 自家用 가지고 나온 사람보다도 自家用을 안 가지고 나온 사람이 그 費用이 적게 들

어가는 생각을 하고 있습니다.

그러니까 빨리 우리도 大衆交通의 體系가 다소 補助해 주는데 무리가 있지만 버스에 補助를 한다든지 어떻게 하든지 해서 살려 가지고 가급적 自家用을 안 가지고 나오는 것이 日本이나 世界 추세이니까 그것도 하나의 生産 面에서 코스트를 다운시키는 것이 아니냐, 그렇게 해서 저희들이 그런 여러 가지 뜻으로 인해서 아까 말하는 버스를 살리려고 하는 뒤의 배경이 있습니다.

그래서 自家用을 가급적 안 가져오는 그런 市民運動도 저희들이 實行 可能한 여러 가지 方案으로 해서 繼續 發展시켜 나가도록 하겠습니다.

○金永姬 委員; 죄송합니다. 항상 市民運動하게 되면 官 主導型으로 해서 캠페인이나 아니면 나열식 統計만 해 가지고 報告하고 그러는데 사실 實現性이 없다고 봅니다, 그 部分이. 그래서 民間團體로 하여금 할 수 있는 方案을 좀 講究해 주시고요.

○交通局長 諸他龍; 네, 그렇게 研究를 해 보겠습니다.

○金永姬 委員; 죄송합니다, 제가 한 가지 빠진 部分이 지금 저희가 서울市內 가장 問題가 公害問題인데 그 公害가 自動車로 인해서 나오는 部分이 상당히 많다고 봅니다. 自動車에 사용하는 주류가 휘발유하고, 가스하고, 경유로 이렇게 세 가지로 區分할 수가 있는데 휘발유는 적게 나오고 가스도 公害가 적게 나오지만 사실 경유가 상당히 많이 나오고 값도 제일 싼 기름으로 이렇게 되어 있습니다.

그리고 제일 많이 公害를 내면서도 가장 작은 經費로 이렇게 運用하는 部分에서 公害를 없앤다는 問題라면 완전히 가스나 휘발유로 하고 경유는 굉장히 많이 올려 가지고 使用하

지 않는 方法으로 해 가지고 公害를 좀 縮小할 수 있는 方案이 없는지 質問드립니다.

○交通局長 諸他龍; 公害問題는 지금 保社環境局에서 檢討를 하고 있는데 지금 현재 世界 水準은, 그 전에 自動車 公害가 서울 大氣에 어느 정도 影響을 미치고 있느냐. 全體公害의 약 72%가 自動車 때문에 일어나고 있습니다. 일어나고 있기 때문에 사실 自動車 公害를 가지고 自動車 運行을 規制하는 나라들이 都市들이 많이 있습니다.

그리스 아테네 같은 데는 都心에 自動車を 아예 2部制로 하고 있습니다. 하루에 반씩 들어오도록 그렇게 되어 있고, 캘리포니아 LA에는 100人 이상 企業體에서는 自家用을 줄이는 政策을 企業體에서 프로그램을 세워가지고 企業體에서 自家用을 우리가 어떻게 運行을 줄이겠다는 計劃書를 세워서 環境處에 가서 檢印를 받도록 되어 있습니다.

그러면 環境處에서 당신이 하는 會社는 잘 되었다, 自家用을 줄여서 좋다 해 가지고 저희들도 平均 1.2人으로 報告되었습시다만, 저기도 1.2人인데 LA도 1.5人으로 企業體에서 올리도록 하는 規制 第15號라는 法令을 만들어 가지고 강제적으로 이 自家用을 줄이고 있습니다. 저기도 環境 때문에 아주 줄이고 있는데 그것을 안하면 한 20만불 내지 30만불 罰金이 나가도록 되어 있습니다. 굉장히 큰 돈이지요, 企業體에서 몇 億이 나가니까.

그렇게 해서 強制的으로 줄이는 것도 있긴 있습니다만 저희들은 아직 그런 段階는 안가고 있고요, 그래서 디젤 車에 대해서 어떻게 줄일 것이냐 해서 研究하고 있는 것이 에프터버너라고 해 가지고 뒤에다가 後處理裝置 低溫에서 다시 한번 더 태워가지고 함으로써 煤煙을 한 60%에서 80% 줄이는 에

프터버너를 지금 試驗을 해서 來年度에는 저희들이 市에서 清掃車부터 다는 것으로 되어 있습니다.

그래서 아직 大量生産이 안 되어 가지고 그런데 그것이 양산체제가 되면 버스에도 다는 것을 지금 檢討를 하고 있습니다. 保社環境局에서 하고 있기 때문에 그런 것이 에프터버너가 되면 상당히 디젤에 대한 公害가 많이 줄어들지 않을까 이렇게 생각을 하고 있고, 지금 구라파나 이런 데서는 公害問題로 인해서, 獨逸 같은 데는 30萬 이상되는 都市에 다운타운에는 아예 自動車 한 臺 못 들어오게 하는 都市도 있습니다, 自轉車만 타게하고.

그렇게 公害에 대한 關心이 많은데 우리는 아직까지 그런 것으로까지 좀 좋은 指摘이신데 우리가 좀 둔한 立場에 있는 것이 사실입니다.

그래서 이것도 앞으로 계속 改善해서 정말 공기가 좋아야 됩니다. 아주 좋아야 되는데 東京에 가 있던 사람보면 몇 일 와 이셔츠 입어도 괜찮다고 그러는데 우리는 먼지 때문에 사실 하루 입고 나오기가 어렵거든요.

그러니까 정말 公害에 대해서 앞으로 저희들이 계속 關心을 갖고 保社環境局과 協議해서 줄이는 方向으로 努力을 해 나가겠습니다.

○委員長代理 金喜甲; 끝으로 朴謙洙 委員님, 質疑해 주시기 바랍니다.

○朴謙洙 委員; 長時間 答辯해 주셔서 대단히 감사합니다. 제가 時間도 많이 되었고 그래서 資料要求를 두세 가지 정도만 要求를 하고 마치겠습니다.

우선 첫번째로 예전에 미적인 감각을 가미해서 疏通이 잘 되도록 로터리, 高架道路를 많이 設置한 것으로 알고 있습니다.

다. 그런데 그것이 현재는 交通主犯의 要因이다라는 생각을 합니다. 예를 들어서 惠化洞 로터리, 吉音洞 로터리 이런 데는 高架道路가 있음으로 해서 오히려 交通의 흐름에 엄청난 지장을 주고 있다 이렇게 把握이 됩니다. 제가 確認한 바로도 그렇습니다.

따라서 그런 곳에 대해서는 改善策, 예를 들면 高架道路를 없애는 方案이 講究가 되어야 할 것이며, 平面道路로 信號를 주었을 때 오히려 疏通이 圓滑하게 되지 않을까 이런 생각을 해 봅니다. 서울市內에 이와 같은 惠化洞이나 吉音 같은 高架道路가 현재 몇 곳 정도가 있는지 資料를 좀 상세히 보내주시고, 두번째로 우리 서울市內 뿐만 아니라 주요 버스 交通地에 路線을 알리는 시내버스 電子案内板이 設置가 되어 있습니다. 그런데 거기 電子案内板 設置業體가 어디이고, 현재 電子案内板 設置數量이 몇 個나 되고, 또는 現在 作動이 되는지, 안 되는지 제대로 路線別로 버스가 登載되어서 記載가 되었는지, 안 되어 있는지 이러한 作動與否, 또 電子案内板을 管理하는 部署가 어디인지 거기에 대해서 좀 資料를 提出해 주시고요, 아까 말씀하신 대로 駐車施設 確保 5個年 計劃을 樹立을 하셨다고 그러셨는데 혹시 細部的인 計劃 樹立한 것이 있으면 書類로 提出을 해 주시면 감사하겠습니다. 이상 3가지 資料를 要求하면서 제가 한 가지 협조 말씀을 좀 드리겠습니다.

현재 地下鐵 廣告에 있어서 安企部와 警察廳이 地下鐵에 附着을 한 協助廣告가 某日刊紙에 보면 15年 동안 130億원을 그냥 썼다, 쉽게 얘기하면, 逆으로 생각하면 130億원의 收入을 포기한 것이나 마찬가지다, 그런데 이것이 地下鐵公社 社長 立場으로 地下鐵公社 單獨으로는 현재까지 安企部나 警察

에서 協助公文을 내면 그대로 해 주게 되어 있기 때문에 그런 분위기 自體를 거스를 方法이 없다, 그런데 우리 서울시 立場으로 보면 마땅히 제 생각에는 警察이나 安企部로부터 協助公文은 協助公文이지만 廣告物 附着에 관한 費用은 받아야겠다는 생각이 들어갑니다.

따라서 이 問題가, 제가 地下鐵公社에도 이런 말씀을 드리겠지만 거기에 대해서 交通局長께서 각별한 關心을 가지시고 다음 年度부터는 받을 수 있도록 반드시 같이 協力을 해 주시면 감사하겠습니다.

이상 마치겠습니다.

○黃炳五 委員; 委員長님, 資料要求…….

○委員長代理 金喜甲; 네.

○黃炳五 委員; 地下鐵, 아까 우리 同僚委員이 말씀을 하셨는데 버스도 보면 廣告를 굉장히 많이 하고 있습니다. 그런데 사실 버스가 다니는 道路나 버스가 利用되는 데 전혀 기여를 못하고 있는 것으로 알고 있습니다. 어느 體育振興基金으로 廣告收入을 가져 가는 것으로 알고 있는데 各 會社別 年間 廣告收入 金額, 그것을 資料로 해 주시면 고맙겠습니다.

○委員長代理 金喜甲; 마지막으로 李始英 委員님.

○李始英 委員; 지난 번 9月 1日 제가 서울시 交通局에 資料要請을 했는데 이 問題가 事案이 交通局 事案이 아니어서 그런지 모르겠지만 아직까지 準備가 덜 돼서 아직 資料를 받지 못했는데 다시 한 번 資料를 要請합니다. 서울시內에 있는 各 버스會社의 特殊 廢棄物 處理過程, 環境問題가 되겠지요, 이 內容에 있어서는 서울시 어느 部處에서 하는지 모르지만 煤煙實態, 어느 어느 會社, 어느 어느 버스에서 煤煙이 많이 나서 단속한 結果를 內容別·事案別로 해 주시고, 그리고 車輛整

備하는 데 있어서 윤활유, 냉각수, 필터, 기름걸레, 각종 기름 종이, 이런 特殊廢棄物에 관해서 어떻게 處理했는지 處理過程 하고, 特殊廢棄物을 잘못해 가지고 是正命令을 받았거나 罰金刑을 받았다는가 其他 이런 事案에 대해서 資料를 좀 提出해 주시기를 바랍니다.

○委員長代理 金喜甲; 資料要求에 대해서만 發言權을 드리도록 하겠습니다. 李允中委員님.

○李允中 委員; 李允中 委員입니다.

우리 西江大橋, 國會에서 西江大橋, 新村로터리로 가는 高架車道가 생긴다고 그래서 住民들의 反撥이 있는 것도 있고 그렇습니다. 거기에 대한 상세한 資料를 要求하는 동시에 거기에 대한 對策 좀 정확하게 資料로 해 주시면 좋겠습니다. 時間이 없으니까 이상입니다.

○委員長代理 金喜甲; 洪性龍 委員님, 간단하게 말씀해 주십시오.

○洪性龍 委員; 洪性龍 委員입니다.

버스 便宜施設 改善에 대한 問題를 하나 얘기하려고 그래요. 案内放送 改善이라고 그래 가지고 여기 나와 있습니다. 그런데 本委員은 버스를 많이 利用하기 때문에 타다 보면 어디 가는지 이것을 확실히, 물론 얘기를 하지만 그 버스가 騒音이 심해 가지고 잘 모릅니다.

사실 어느 버스는 얘기하는 것이 있고, 얘기 안하는 것이 있고 그래요. 지금도 말은 改善, 改善 하지만 실제로 이것이 잘 안 됩니다. 그래서 어디 가고 싶어도 어디인지 몰라서 가지 못하는 경우가 상당히 많아요. 이것을 좀 어떻게 改善할 것인지 확실하게 말씀해 주시고, 本委員 생각으로는 地下鐵에 '이번 驛은 舍堂驛입니다' 이렇게 써 붙인 것이 있어요. 電子板

이 나오는 것이 있습니다. 그런데 버스를 그런 式으로, 이번, 뭐 이런 것은 빼고 자기 내릴 場所를 늘려서 불이 들어오게 한다든지 이런 式으로 되어 있기 때문에 이것도 그런 간단하게 버스 앞에다가 學校 앞이면 學校 앞, 또 어디 앞이면 어디 앞, 이런 것이 간단히 들어올 수 있는 表示를 할 수 있으리라고 생각이 되기 때문에, 이것 나이 먹은 사람들은 실제로 어디 가려던 주저 주저 해 가지고 가서 계속 技士한테 물으면 그렇게 친절하게 答辯해 주는 것도 아니고, 아주 不親切하게 答辯하고 그래서 하기가 힘이 듭니다. 사실 이런 것을 改善, 改善해서 手動式을 自動式으로 하느니, 많이 나와 있지만 실제로 改善이 되지 않아요.

또 放送하지 않는 경우가 흔히 많이 있습니다. 그래서 이런 것은 本委員 생각으로는 아마 그렇게 큰 問題가 되지 않으리라고 생각이 됩니다. 그것을 앞에다가 예를 들어서 學校 앞이라고 불이 들어오게 한다면 이것은 學校 앞이구나, 무슨 建物 앞이면 建物 앞이든지 이렇게 해서 친절하게 그때 그때, 각 버스會社에다가 얘기를 해 주면 그렇게 못할 問題가 아니라고 생각이 되기 때문에 이런 問題를 局長님은 어떻게 하실 것인지 여기에 대한 答辯을 要求합니다.

○金永姬 委員; 資料 하나 부탁드립니다.

○委員長代理 金喜甲; 잠깐만요. 洪性龍 委員님, 지금 이 자리에서 答辯하실 수 있도록 하겠습니까, 아니면 書面答辯으로…….

○洪性龍 委員; 간단하게…….

○委員長代理 金喜甲; 交通局長님 나오셔서 간단하게 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通局長 諸他龍; 洪性龍 委員님 質疑하신데 대해서 答辯을

드리겠습니다.

버스가 案内放送이 지금 100%가 아직 안 된 것은 사실입니다. 옛날에 테이프를 하다 보니까 毎日 하루종일 테이프를 쓰니까 늘어서 가지고 제대로 안 되어 가지고 지금은 취입을 해서 放送이 돼서 그나마 겨우 되는 것이 그래도 많은 편입니다. 그런데 이것이 하루종일 하기 때문에 이 機械들이 問題가 있는 것이 사실입니다.

또 글씨가 나오는 것도 그 機械가 정말 故障이 안 나야 되는데 전에 한 번 設置했다가 제대로 안 돼 가지고 걷어치우고 廣告만 하고 이런 問題가 또 있었습니다. 그래서 이런 機械가 몇 달을 써도 틀림없는 機械가 開發이 된다는지 이런 것이 重要하고, 지금도 一部 業體에서는 商業을 目的으로 저희들한테 그것을 하고 廣告를 許容해 달라, 이렇게 要求하는데도 있습니다. 그래서 그것이 과연 故障이 안 날 것인지, 또 商業廣告를 할 때는 業體에 그냥 주면 特惠를 줬다는 問題가 있어서 監査院에서 指摘이 되어 가지고 반드시 그런 것을 할 때는 公開入札을 하도록 規定이 되어 있습니다.

그래서 그런 것이 확실히 可能하고, 또 해놔서 故障이 나면 아주 問題가 있고 그렇습니다. 그래서 저희들이 構想하고 있는 것 中の 하나가 지금 거의 프로그램이 되어 가지고 우리가 한 번 보기는 봤습니다만, 버스 停留場에다가 路線을 자기가 몇 번 가는 것을 완전히 電算 프로그램을 開發해 가지고 圖面까지 두드리면 볼 수 있고, 또 몇 분 뒤에 대강 車가 到着한다, 그런 것을 해서 最尖端으로 해서 情報를 주고, 運輸會社에 대해서 1番 車는 지금 光化門에 있고, 다음 車는 서울驛에 있다, 이런 것까지 會社에서 볼 수 있는 시스템, 이런 것을 지금 開發을 한창 하고 있습니다.

그래서 組合에서 아마 빠르면 今年末이고, 늦어도 來년에는 示範으로 해서, 다 擴大할 때는 돈이 많이 드니까 市에서 좀 支援을 준다든지 이런 段階로 가야 되는데 일단 示範 정도는 開發을 지금 하려고 하고 있습니다. 그래서 그런 點도 저희들이 關心을 갖고 계속 市民 不便이 없도록 努力을 하겠습니다.

그리고 要求하신 資料는 저희들이 最善을 다해서 수합해서 提出토록 하겠습니다.

○金永姬 委員; 그것과 관련한 資料인데요. 市内버스에 停留場 案内와 더불어 商業放送을 지금 하고 있지요?

○交通局長 諸他龍; 네.

○金永姬 委員; 그 商業放送이 企業으로부터 돈을 받아서 그것을 버스會社에서 經營에 여러 가지 어려움이 있기 때문에 그 테이프를 못 만들어서 그 廣告收入으로 테이프를 만들어 가지고 運營을 하고 있는데 여기에 대한 論難이 굉장히 많아요. 그래서 제가 要求하고 싶은 것은 이것에 대한 實態, 이것에 대한 資料를 좀 부탁드립니다.

○交通局長 諸他龍; 네, 提出해 드리겠습니다.

○委員長代理 金喜甲; 朴謙洙 委員님, 黃炳五 委員님, 李始英 委員님, 李允中 委員님, 洪性龍 委員님, 金永姬 委員님, 이상 6분의 委員님의 資料要求에 대해서는 執行部에서 충실하게 準備를 하셔서 資料를 꼭 提出해 주시기 바라고, 質疑 하실 委員님이 없으므로 議事日程 第1項 交通局所管 業務報告에 대한 質疑와 答辯은 모두 마치겠습니다.

(議事棒 3打)

2. 서울特別市地下鐵公社負債蕩滅및第2·3期地下鐵建設에 있어서政府支援擴大要求建議案(朴謙洙 議員 發議)

(15時 53分)

○委員長代理 金喜甲; 다음은 議事日程 第2項 서울特別市地下鐵公社負債蕩減및第2·3期地下鐵建設에 있어서政府支援擴大要求建議案을 上程합니다.

(議事棒 3打)

本 案件은 朴謙洙 委員님께서 提案하셨고 洪性龍 委員, 李聲九 委員, 鄭炳仁 委員께서 贊成하여 書面動議로 接受되었습니다.

그러면 提案者이신 朴謙洙 委員 나오셔서 提案說明하여 주시기 바랍니다.

○朴謙洙 委員; 서울特別市地下鐵公社負債蕩減및第2·3期地下鐵建設에 있어서政府支援擴大要求建議案에 대해서 말씀을 드리겠습니다.

우선 提案理由를 말씀드리겠습니다.

現 地下鐵公社의 負債는 料金引上만으로 解決할 수 없으며, 계속된 負債 累積으로 公社의 經營惡化 및 施設物에 대한 改·補修 投資財源 未備로 市民의 安全輸送에 問題가 우려되고, 第2·3期 地下鐵建設에 있어서도 현재와 같은 財源調達 計劃은 바람직하지 않다고 판단되어 政府의 支援擴大가 절실히 要求되어 建議案 提案을 하게 되었습니다.

建議文

서울特別市 地下鐵公社의 財政狀態는 94年 基準 總 資産 2兆 8,399億원, 負債 2兆 9,091億원이며, 總收益은 4,337億원, 總支出은 5,951億원, 缺損이 1,614億원으로 나타났습니다.

이와 같은 問題는 根源的으로 第1期 地下鐵建設 당시 負債 1兆 7,602億원에 대한 元利金 償還 負擔이 과중한 것으로 建

設時 負債는 90年 2兆 1,189億원, 91年 2兆 1,707億원, 92年 2兆 1,792億원, 93年 2兆 2,917億원, 94年 2兆 4,016億원으로 해마다 建設負債가 늘어나고 있는 實情입니다.

또한, 서울시는 交通難 解消를 위하여 總力을 기울이며 推進하고 있는 第2期 地下鐵建設에서도 財源調達計劃에 있어서 總 事業費 8兆 8,300億원 中 政府支援 1兆 8,625億원, 서울시 自體財源 4兆 5,468億원이고, 나머지 2兆 4,207億원, 都市鐵道公債 賣却, 政府公共資金管理基金, 其他 海外起債 등에서 借入하는 負債性 資金으로 編成되어 있습니다.

이와 같이 날로 심각해지고 있는 地下鐵建設 關聯 負債는 서울시가 감당하기에는 이제 限界에 온 것으로 판단되며, 한편 94年末 基準 서울特別市 負債 總額은 4兆 3,923億원이며, 그 중 地下鐵建設 負債는 3兆 8,111億원으로 이는 總 負債의 87%를 차지하고 있는 실정입니다.

問題는 首都圈 交通難 解消를 위하여 推進한 地下鐵建設은 오로지 地方政府가 責任져야 할 大衆交通手段이 아니고 國家 基幹産業으로 보아야 할 것이며, 이에 따라 先進 外國에서는 建設財源의 최소한 50% 정도는 中央政府에서 支援하고 있는 실정입니다.

그런데 우리 나라의 경우 第1期 地下鐵建設 費用 1兆 7,602億원은 전적으로 서울시가 負擔하였고, 현재 推進 中인 第2期 地下鐵建設 財源 中 政府支援은 21%인 1兆 8,625億원 밖에 안 되고, 그 중 3,540億원은 政府가 融資를 해 주고 있는 것입니다.

이와 같은 財源調達 方法으로 서울시가 계속해서 地下鐵建設事業을 推進할 경우 地下鐵建設 負債는 곧바로 運營에 있어서 부담가중으로 이어져 經營惡化를 초래하여 正常的인 勞

使協議, 部品の 次第 供給에 따른 事故의 未然防止, 施設物 改·補修를 통한 安全性 確保 等 정상적인 地下鐵 運營에 심각한 問題를 誘發시킬 수 있으므로 이제 中央政府에서 더 이상 袖手傍觀하지 말고 既存 第1期 地下鐵建設 負債에 대하여 全額 國庫에서 蕩減시켜 줄 것이며, 현재 建設 中인 第2期 地下鐵 및 計劃 中인 第3期 地下鐵 建設財源 調達에 있어서도 반드시 國庫支援이 50%까지 있어야만 정상적인 建設과 運營이 가능하리라 판단합니다.

따라서 서울시와 財政經濟院은 조속한 時日內에 負債償還, 建設財源調達計劃에 관하여 다시 한 번 協議하기를 강력히 建議하며, 本委員이 提案한 建議案에 모든 委員님들께서 滿場 一致로 同意해 주셨으면 대단히 감사하겠습니다.

감사합니다.

○委員長代理 金喜甲; 朴謙洙 委員님 수고하셨습니다.

그러면 本 案件을 交通委員會의 案으로 採擇하여 9月 28日 本會議에 上程코자 하는데 여러 委員님들 異議 없으십니까?

(「없습니다」하는 委員 있음)

異議가 없으므로 可決되었음을 宣言합니다.

(議事棒 3打)

長時間동안 會議進行에 적극 협조하여 주신 여러 委員님들께 감사의 말씀을 드리며, 委員님들의 質疑에 대하여 答辯해 주신 交通局長을 비롯한 關係官 여러분, 수고 많으셨습니다.

以上으로 오늘 會議를 모두 마치겠습니다.

散會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(15時 59分 散會)

○出席委員

李昌根 金喜甲 金永姬
金亨吉 朴謙洙 李始英
李允中 鄭炳仁 趙上男
洪性龍 黃炳五 金成春
李智文 李聲九 李迎春

○專門委員

金泰鎬

○出席公務員

交通局長 諸他龍
車輛整備事業所長 李東胤
交通管理事業所長 李哲秀

.....
(參照)

이시영 위원 질의요지서

(뒤에 실음)
.....