

---

第85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 1996年6月4日(火) 午前10時

場所 交通委員會會議室

---

議事日程

1. 交通管理室所管當面懸案報告의件
  2. 서울特別市駐車場設置및管理條例中改正條例案
- 

審査된案件

1. 交通管理室所管當面懸案報告의件 ... 1面
- 

(10時 23分 開議)

○委員長 黃炳五; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다. 成員이 되었으므로 第85回 臨時會 第2次 交通委員會 會議를 開議하겠습니다.

(議事棒 3打)

---

1. 交通管理室所管當面懸案報告의件

○委員長 黃炳五; 그러면 議事日程 第1項 交通管理室 所管當面懸案報告의 件을 상정합니다.

(議事棒 3打)

먼저 交通管理室長 나오셔서 報告하여 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 金東勳; 존경하는 黃炳五 委員長님, 그리고 交通委員會 委員님 여러분,今年도 벌써 6월에 접어들어 한해의 반이 지나가는 시점에 이르렀습니다.

지난 第84回 臨時會 당시 이 자리에서 저는 우리 市 交通

對策의 효율적인 추진전략을 모색하기 위해 交通特別對策企劃團을 구성하여 운영중에 있다고 말씀드린 바 있습니다만, 本企劃團에서의 토론과 협의를 거쳐 지난 5月 13日 '96 서울市 交通綜合對策을 수립 발표하였고, 6個 분야 43個 事業의 추진을 위해 노력을 하고 있습니다.

이번에 발표한 交通綜合對策은 여러 委員님들께서도 잘 알고 계시는 바와 같이 불요불급한 승용차 이용을 줄여 나가고 大衆交通의 서비스를 획기적으로 개선하는 것을 정책기조로 삼고 있습니다.

본 교통대책은 우리 市 전체적인 차원에서 총력을 기울여 추진할 計劃이며, 제도개선이 필요한 사항에 대하여는 관계 中央部處와 긴밀하게 협의를 강화하여 나가는 한편, 무엇보다 중요한 市民들의 적극적인 참여와 협조를 유도해 나감으로써 交通對策이 성공적으로 추진될 수 있도록 노력해 나갈 계획입니다.

존경하는 黃炳五 委員長님, 그리고 交通委員會 委員님 여러분, 交通綜合對策을 수립하는 과정에서 많은 교통시책을 빠른 시간 내에 검토하고 실천계획을 세워 나가다 보니 사전에 委員님 여러분들께 충분한 報告 내지는 협의가 이루어지지 못한 점에 대해 이 자리를 빌어 죄송하다는 말씀을 드립니다. 앞으로는 모든 대책을 수립 추진하는 과정에서 여러 委員님들께 좀더 사전에 충분한 報告를 드리고, 협의를 통해서 意見을 교환함으로써 공감대를 형성해 나가도록 최선을 다해 노력하겠습니다.

아무쪼록 서울의 어려운 交通問題를 해결하기 위해 역점을 두어 추진하고 있는 交通綜合對策이 성공적으로 추진될 수 있도록 委員長님을 비롯한 여러 委員님들의 각별하신 관심과

많은 指導鞭撻을 부탁드립니다.

그러면 당면 懸案 業務報告를 드리기에 앞서 交通綜合對策의 추진실태를 점검하고 평가하는 기능을 수행하기 위해 구성된 施策評價班擔當課長을 소개드리겠습니다.

(幹部紹介:施策評價課長 南元峻)

그러면 배부해 드린 油印物을 통해서 당면 현안업무를 報告드리겠습니다.

.....

(報告)

交通管理室所管當面懸案報告

(뒤에 실음)

.....

이상으로 당면 懸案業務에 대한 報告를 마치도록 하겠습니다. 감사합니다.

○委員長 黃炳五; 交通管理室長 수고 많이 하셨습니다.

다음은 交通管理室 所管 當面 懸案 業務報告에 대해서 質疑가 있겠습니다. 質疑와 答辯은 交通管理室長을 상대로 일문일답식으로 진행하도록 하겠습니다. 質疑하실 委員님께서서는 質疑하여 주시기 바랍니다.

金亨吉 委員님 質疑하여 주시기 바랍니다.

○金亨吉 委員; 金亨吉 委員입니다.

연일 交通管理室에서 주행세 도입 문제, 혼잡통행료 문제, 거주자 주차제 도입 문제 때문에 상당히 심혈을 기울이는 것에 노고를 치하를 드립니다.

먼저 순서대로 質疑한다고 하면 交通管理室 금년도 歲入이 1,824億원으로 되어 있습니다.

그 다음에 歲出에서 交通事業 計定에 1,662億원, 交通放送局

에 162億원, 그 다음에 交通事業改善費 1,485億원, 地方警察廳 事業費에 254億원, 그 다음에 시내버스 개선사업에 680億원, 이러한 계정과목별로 上半期가 다 되었는데 어느 정도 지금 현재 집행이 되고 있는가를 알고 싶습니다. 이 문제는 구체적인 데이터가 필요하기 때문에 書面報告를 해도 좋습니다.

두번째로, 지금 현재 자동차가 約 207萬臺, 그 다음에 하루에 交通人口가 2,700萬名으로 지금 市에서 報告가 되어 있는데 근본적인 교통소통의 原因을 한번 파악해 보자 이런 이야기입니다. 道路率이 19.8%로 지금 현재 報告가 되어 있어요. 거기에다가 자가용만 억제하는 비중으로 나와 있는데 자가용이 교통인구의 約 10%범주 내에서 道路率을 80% 차지한다 이렇게 說明이 되어 있는데 실제적으로 금년도에 택시도 1,500臺 증차, 모범택시도 4,500臺 증차, 지역순환버스도 1,000臺 증차, 그러면 7,000臺를 대중버스로 증차를 하는 결과가 되는데 자가용 증차 이전에 실제로 대중교통수단을 보면 탑승인원이 낮에는 그렇게 많지가 않습니다. 실제적으로 交通이 막히는 과정에서 버스만 자꾸 증차해야 될 必要가 있느냐, 그러면 통계적으로 道路率 1% 올리는 데 約 2兆 7,000億원이 들어가는 통계상의 숫자가 나와 있는데 갈수록 도로율은 좁혀드는데 도로율을 낮추는 방향에서 자가용만 억제해야 될 물리적인 처방이 무엇이나, 문제가 있다 이 말입니다.

바로 稅金을 위주로 한 억제정책, 물리적 정책은 바람직하지 않지 않느냐, 그래서 本委員은 정성적 관리에서 판단해 보면 교통정보시스템, 전광판을 시내 곳곳에 설치를 해서 교통 이용하는 市民이 즉각즉각 거기에 대응해서 소통이 될 수 있도록 그런 管理가 앞서야 되겠다.

그 다음에 지금 서울시같이 복잡하지 않아도 地方都市 같은 데는 3km 걷기운동을 합니다. 서울시에서도 캠페인을 各區廳別로 洞 單位別로 서울시別로 최소한도 3km 정도는 걷자, 이렇게 함으로써 자기의 운동관리, 또 교통유발행위에 대해서 개선책, 여러 가지 장점을 노출해서 3km 걷기운동의 캠페인을 해주어야 되지 않느냐, 막연히 카풀제 하지만 이 카풀제도 어느 정도 市에서 支援을 해주어야 카풀이 적극성을 띠는 것입니다.

그냥 미명으로 카풀제다, 누가 카풀제 참여 잘 안합니다. 그래서 카풀제 같은 것도 좀더 물질적으로, 예를 들어서 휘발유 티켓을 준다든지 실적에 따라서, 그런 지원책이 있어야 실질적으로 행동면에서 이용할 것 아니겠느냐, 그 다음에 시설 활용문제에 있어서도 버스가 정시에 출발하면 교통소통은 원활히 된다고 생각합니다. 그런데 정시출발을 안해요. 곳곳에 정류장에 가보면 15分, 20分, 기다리는 때가 한두 번이 아닙니다.

이런 정시발차를 제대로 점검해 주는 것, 이것이 가장 먼저 앞서야되지 않겠느냐, 그 다음에 地域生活圈을, 이것은 政策的인 얘기입니다. 地域生活圈을 유도해서 거기에서 생활필수품을 내부에서 살 수 있다면 교통소통은 덜할 것이다, 그 다음에 外部에서 들어오는 차가 아래 報告書에 의하면, 버스가 2,700대가 外部에서 들어오는 것으로 報告가 되어 있습니다. 그래서 그 市界에서 회차하는 방법으로 실질적으로 행동화시켜야 되지 않느냐, 자꾸 市 외곽에서 들어오니까 더 교통혼잡이 되고 있다, 이렇게 本委員은 말씀드리고 싶은 데 여기에 대한 정성적 개선책이 구체적으로 미흡하다 이런 얘기입니다. 물리적으로 무조건 行政的으로 억제하려고 하는 방법은 맞지

않지 않느냐 이렇게 말씀을 드리고 싶고, 그 다음에 지금 조금 전에 豫算에서 地方警察廳에 254億원 豫算編成해서 실질적으로 管理監査機能을 지금 어떻게 앞으로 진행하고 추진하고 있는지를 묻고 싶습니다

그 다음에 교통문제 개선에서 市民提案 公募制를 지난달에 했습니다. 3萬 4,000枚를 배부해서 각 市民들의 의견을 수렴한다고 했는데 어느 어느 案이 채택됐고, 실제로 그 정도 참여도가 교통에 대해서 많이 있었는지, 그 다음에 또 어떻게 추진되고 있는지, 그런 내용을 상세하게 말씀드리고 싶고, 그 다음에 무인 카메라를 아주 상습적인 교통정체 지역에 50個를 설치한다고 했습니다. 예산이 35億원으로 되어 있습니다. 설치실적이 얼마까지 와 있느냐, 이것도 불분명하다, 그래서 5월 13일 발표한 교통억제책은 전체적으로는 심혈을 기울였지만 실제로 과연 교통소통이나 綜合對策에서 어느 정도 기대를 한다든가 그런 것이 구체적으로 납득이 안 간다는 것입니다. 조목조목 案은 다 좋았어요. 그러나 실제로 이런 豫測이 올 것이다, 이 豫測에 대해서는 어떻게 대처하겠다는 구체적인 방안이 없고 그냥 綜合對策만 발표했지 않느냐, 이런 점에 대해서 보완해 주어야 되지 않느냐 이렇게 말씀드리고 싶습니다.

그 다음에 지난 會議 때도 千戶大路에 대해서 중간 정류장 문제를 29億 5,100萬원 投資를 해서 4.5km에 대해서 정류장을 만들었는데 실제로 地下鐵 連繫도 되지 않고 있고, 交通事故도 통계적으로 件數가 많이 발생되고 있습니다. 그래서 本委員은 서울시의 交通豫算이 자칫 잘못하면 試驗場化된다는 얘기입니다. 서울시內에 豫算 浪費하는 試驗場化되지 않느냐, 그래서 향후 종합대책에서도 試驗場化가 되지 않는 그런

효율적인 豫算을 집행해야 되지 않느냐 이렇게 말씀드리고 싶습니다.

그래서 다소 質問이 산발적이지만 제가 質疑한 사항에 대해서 答을 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 黃炳五; 交通管理室長 나오셔서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 金東勳; 金亨吉 委員님께서 여러 가지 조목조목 좋은 말씀을 해 주시고 지적을 해 주신 데 대해서 먼저 감사를 드립니다.

質問하신 내용에 대해서 먼저 今年度 歲出豫算의 執行現況은 내역을 조사해서 서면으로 報告하도록 하겠습니다.

현재 저희들이 교통소통이 안 되는 원인 중에 우리의 道路率을 지적해 주셨는데 옳은 말씀이십니다. 현재 저희 도로율이 19.8%로 되어있습시다만 道路率의 算定方式이 605km<sup>2</sup> 중에서 林野나 사람이 살 수 없는 그런 지역을 빼 나머지 地域에 대한 道路率이기 때문에 다른 도시의 道路率 算定方式과 매우 틀립니다. 거기에다 전체 19.8% 道路率 중에서 車輛이 양방향 통행할 수 있는 12m 이상의 도로율은 12%정도에 불과한 실정이기 때문에 기본적으로 道路率이 매우 낮은 데 그 원인이 있습니다.

또 그 다음에 市内 곳곳에 道路構造上 疏通改善에 매우 불합리한 그런 구조들이 많이 있습니다.

또 세번째로는 여러 가지 道路施設物이 노후로 인해서 補修工事が 매우 잦습니다. 그래서 가지고 있는 道路도 효율적으로 運營을 못하는 예가 또 하나 있고요.

또 네번째로는 우리 交通文化가 매우 지금 낮습니다. 專門

家들의 얘기를 들어볼 것 같으면 같은 用量의 道路를 가지고 봤을 때 미국의 交通文化水準은 우리보다 40% 정도 이상 通行效率을 높일 수 있다고 하는 그런 報告가 있습니다. 따라서 交通文化가 매우 낮기 때문에 소통이 잘 안되고 있는 원인이 있고요.

마지막으로 우리가 自家用 乘用車를 너무 많이 과다하게 이용하는 것이 아니냐 하는 원인이 있습니다. 즉, 지금 우리 서울의 自家用 乘用車 한 대당 1年間 운행거리는 平均 2萬 2,000km입니다만 뉴욕의 경우에는 1萬 6,000, 東京의 경우에는 9,000km밖에 운행을 안고 있습니다. 따라서 自家用의 이용이 과다한 것이다, 그래서 이 5가지 요인으로 해서 지금 문제가 발생하고 있습니다.

따라서 저희들이 이번 綜合交通對策에 접근하는 방식은 이 5가지 사항을 다 언급을 했고, 이 사항에 대해서 앞으로 중점적으로 추진해 나갈 것을 目標로 해서 對策을 樹立하고 추진하고 있습니다. 우선 그렇게 전제로 말씀드리고요.

金委員님께서 지적하신 交通정보시스템을 市內 全域에 設置할 필요가 있지 않느냐, 옳은 말씀입니다. 지금 저희가 현재 가지고 있는 交通정보시스템의 맹점은 뭐냐 하면 이미 입력을 한, 사람 머리에서 입력한 내용이 그대로 작동되는 그런 시스템입니다. 따라서 道路의 상태에 따라서 그때그때 상황에 따라서 적절하게 대응할 수 있는 그런 시스템이 되지 못하고 있습니다. 이런 좀 현대적이지 못한 施設이기 때문에 저희가 今年度에 지능화시스템을 처음 시범으로 實施한 다음에 여기에서 施設에 대한 검증이 끝나면 來年度부터 점차적으로 확대하려고 추진하고 있는 것이 바로 江南地域의 道路信號體系를 改善하는 事業이 되겠습니다.

다음 3km 정도 걷기운동을 實施할 필요가 있다, 아주 좋은 말씀이십니다. 그래서 이번에 저희들이 3大 市民運動의 내용을 어떻게 하느냐 하면 바른 운전하기, 바로 交通文化를 정착하는 事項입니다, 그 다음에 가까운 거리 걷기, 그 다음에 大衆交通 利用하기, 이 세 가지 사항을 가지고 3大 市民運動을 펼치는 데 바로 가까운 거리 걷기는 세 정거장 정도 걷기운동을 뜻합니다. 따라서 이 사항은 民間團體가 주도해서 추진해야 될 事項으로 생각을 해서 內務局에서 이 분야를 전담해서 추진하도록 우리가 市에서 業務調整을 했고, 현재 內務局에서 180個 團體의 명단리스트를 가지고 각 團體別 모임을 갖고 거기에서 구체적인 추진전략을 모색하는 단계에 와 있다는 것을 말씀드리고, 이외에 自治區單位로도 市와 같은 방법으로 民間團體 주도의 이런 運動을 하도록 하고, 市에서는 그리고 自治區에서는 뒤에서 행정지도 하도록 이렇게 추진하고 있음을 報告드립니다.

카풀제에 대해서는 사실 이것은 몇 年 前부터 市에서 여러 번 시도를 했습니다만, 크게 성과를 거두지 못한 事業입니다. 그래서 저희가 이번에 카풀제가 실패한 원인이 뭐냐 하는 원인을 먼저 분석한 다음에 우리가 해답을 찾으려고 합니다.

예를 들어서, 카풀제가 가장 잘 될 수 있는 것은 같은 職場의 사람이 한 住居地域에 모여 있는 경우가 잘 될 것이다 하는 전제 하에 조합주택 단위로 카풀제를 활성화 해보고, 그 다음에 한 職場 內에 있는 사람들이 카풀제를 활용하는 것이 가장 또 좋은 방법이라 생각해서 企業體 交通需要管理에 이 카풀제를 넣어 가지고 企業體에 대해서 적극적으로 시도해 나가도록 이렇게 하고 있습니다.

다음에 버스의 정시출발에 대해서는 버스의 생명이 바로

정시에 도착하고 정시에 출발하는 것이라고 저희들이 보고 있기 때문에 이번에 專用車路를 대폭 확대하고, 또 양방향 전 일제 運營하는 것도 버스의 정시성을 확보하기 위해서 하는 事項이고 이번에 버스 路線을 개편한 것도 일정한 간격을 유지토록 하기 위해서 버스 一部路線을 폐지하고 또 一部路線에 대해서는 신설과 버스 대수를 증차하는 事項들을 이번에 추진했습니다. 앞으로 이런 事項들이 제대로 이행되도록 철저한 점검체계를 구축해 나가도록 하겠습니다.

다음은 地域生活圈을 자족도시화하자 하는 말씀은 매우 좋으신 말씀이신데 이것은 都市計劃分野에서 현재 이러한 방식으로 서울시 全體의 都市計劃을 이러한 방법으로 해 나가고 있다고 하는 것을 말씀드립니다. 都市計劃局과 적극적으로 협의하고 要求를 하도록 하겠습니다.

다음에 京畿道 버스 2,700臺 정도가 지금 서울시로 들어오고 있는데 이 버스를 줄일 필요가 있다 하는 말씀을 해 주셨는데요, 보니까 이 京畿道 버스가 서울驛까지 들어오는 것이 있고, 미도파까지 오는 것이 있습니다. 그래서 이것은 매우 잘못됐다, 그래서 제가 赴任한 이후에 내부적인 指針을 만들고 이 원칙을 고수하려 하고 있습니다.

그 원칙은 뭐냐 하면 市界에서 들어온 지점에서 地下鐵驛 또는 서울 市內버스를 용이하게 환승할 수 있는 그런 정류장까지만 京畿道 버스가 들어오도록 路線 協議할 때 이렇게 해라, 그리고 그 이상 들어오는 것은 서울시內 교통혼잡을 해소하기 위해서는 맞지가 않다 이렇게 지금 현재 추진하고 있고 제가 온 이후에 그 원칙하에서 이것이 運營되고 있음을 報告드립니다.

○金亨吉 委員; 아니죠, 진로도매센터 같은 경우는 城南市하

고 지금 버스가 엄청나게 다니고 있는데…….

○交通管理室長 金東勳; 아니, 그것은 옛날에 그렇게 협의가 나갔던 事項들입니다.

제가 온 다음에는 京畿道 쪽에서 협의요청이 왔을 때 그 원칙을 고수하고 있고, 전에 나갔던 사항들에 대해서는 지금 이 문제를 建交部에 제기해서 또 우리 서울 市内버스가 京畿道의 깊숙한 곳까지 가는 것이 있습니다. 이것을 전반적으로 협의해서 조정할 필요가 있다고 생각해서 이것은 建交部를 통해서 협의해 나갈 예정으로 있습니다. 그러나 앞으로는 이 원칙을 고수해서 추진하겠음을 말씀드립니다.

다음 地方警察廳에 우리 今年度 市에서 지원배정해 준 豫算 254億원에 대한 집행 감독, 감사기능 이것은 현재로서는 저희들이 아직 구체적인 方案이 마련되어 있지 않음을 말씀드립니다. 연구하도록 하겠습니다.

그리고 市民提案公募 때 받은 여러 가지 채택된 案, 이것을 어떻게 추진하고 있느냐 하는 내용에 대해서는 구체적으로 저희들이 資料를 만들어서 書面으로 報告드리도록 하겠습니다.

今年度 設置하려 했던 50臺의 무인감시카메라 문제는 昨年度 設置한 20臺를 地方警察廳에서 자기들이 運營費 豫算의 부족 또 運營하기 위한 場所의 추가확보 등의 문제로 해서 저희들에게 협의요청이 왔습니다. 그래서 저희가 警察廳의 요구사항을 다 수용할 수 없는 事項들이 있기 때문에 그런 부분에 대해서 우리가 난색을 표명했더니 警察廳에서 자기들도 도저히 이것을 할 수가 없다 그래서 警察廳과 협의하에 그 20臺를 서울시가 인수해서 앞으로 運營하기로 해서 지난번 報告드렸던 대로 우리 市 職員이 현재 警察廳에 나가서 지금

합동근무를 하면서 運營方法을 익히고 있습니다. 이것이 완료 되는 시점에서 저희들이 이것을 저희 財産認可를 받아가지고 저희들이 직접 運營하려고 하고 있고, 今年度 50億원은 그래서 저희들이 設置해서 運營하려고 합니다.

그러기 위해서 지금 西小門 別館 舊 大檢察廳 廳舍에 이것을 運營하기 위한 80坪의 場所를 이미 總務課에 얘기해서 확보해 놓은 상태에 있습니다. 앞으로 저희들이 이것을 設置해서 運營하도록 하겠습니다.

다음 이번 交通對策의 구체적인 전망.....

○金亨吉 委員; 아니, 그 전에 千戶大路하고 중앙정류장문제.....

○交通管理室長 金東勳; 千戶大路 中央車線의 정류장이 地下鐵과 연계가 미흡하다 이렇게 말씀하셨는데요, 지금 정류장 위치가 바로 地下鐵驛과 이렇게 횡단보도를 통해서 일치하게는 안 되어 있습니다. 그것은 사고의 우려를 위해서 약간 떼어놓았습니다. 그러나 그런 정도면 거리상으로 보통 한 200m이내에 있기 때문에 地下鐵과 연계는 문제가 없다고 생각합니다. 다만 사고가 지금 다발되고 있다 하는 내용에 대해서 지금 우리 통행인들의 습성이 아직까지는 이러한 제도에 대해서 익숙하지 못한 것 같습니다. 그래서 저희들이 보도에서 정류장까지 가는 횡단보도상 그 옆에다가 신호등을 전부 보완을 해가지고 市民들이 좀더 주의를 기울이면 사고가 안나도록 이렇게 우리가 다각적인 對策을 강구했습니다만 사고의 문제에 대해서는 다시 한 번 저희들이 現場을 답사해서 어떤 부분이 미흡한 부분이 있는지 해서 안전표지를 좀더 보강할 필요가 있는 부분이 있으면 보강을 하도록 하겠습니다.

그 다음에 지금 市 豫算이 事業의 시험장화가 되지 않도록

豫算을 편성해야 될 것이 아니냐, 좋은 말씀입니다. 豫算을 좀더 세심하게 편성해서 사업의 성과를 거둘 수 있도록 하겠습니다. 議會에서도 많이 指導를 해 주시기 바랍니다.

끝으로 금번 交通綜合對策의 전망에 대해서는 저희들은 일단은 綜合對策計劃이 제일 앞에 나와있는 것처럼 乘用車 通行量을 70萬 통행을 감축하고, 두번째 98년까지 大衆交通의 수송분담률을 75%까지 地下鐵 40%, 버스 35%수준으로 이것을 만들고 그리고 都心通行速度를 98년까지 時速 22km를 지급하는 것을 목표로 하고 있습니다. 諸般施策을 그 목표에 달성할 수 있도록 열심히 추진하겠으며, 그 事業計劃에 나와 있는 내용에 대해서는 事業別로 細部事業施行計劃을 各 部署別로 만들어서 추진하고 있음을 報告드립니다.

○金亨吉 委員; 부연해서 말씀을 또 하나 드리면, 이 표현은 상당히 조심스런 표현입니다. 서울市的 車가 너무 많으니까 실제 현재의 한계점에 와 있다, 道路運行上에서 볼 때. 그래서 지금 증차량하고 하루의 신규 등록량하고 폐차량이 있지 않습니까?

○交通管理室長 金東勳; 네.

○金亨吉 委員; 여기에 밸런스를 맞추어서 쿼터제문제를 도입할 그러한 생각은 없습니까?

한계에 와 있기 때문에 하는 얘기에요. 상당히 조심스러운 표현이라고 本委員이 먼저 얘기했어요.

○交通管理室長 金東勳; 저희가 가장 어려운 점이 발전이 끝난 先進大都市처럼 車輛의 증가가 정체상태에 있지 않고 저희들이 볼때는 2001년까지는 계속 증가할 것으로 車輛의 증가잠재수요가 있는 것으로 지금 판단하고 있습니다. 다만 조금 증가속도는 늦춰지고 있습니다.

94년까지는 1日 500臺, 昨年度에 400臺, 今年度 해서 1日 300臺씩 지금 늘어나고 있습니다. 그러나 증가속도는 좀 낮아지지만 역시 2000年, 2001年까지는 역시 계속 늘어날 것이다 이렇게 보고 있습니다. 그래서 저희들이 우선 할 수 있는 것은 自家用 乘用車의 어떤 일정한 한도, 여기까지가 정체가 됐을 때는 이런 제도도 한번 도입해 볼 필요가 있을지 모르겠습니다만 현재 우선은 車輛을 購入하고자 하는 잠재수요가 있는 상태에서는 이 제도의 도입은 굉장히 불가능하다고 판단합니다. 政府쪽의 입장도 그럴 것입니다.

○金亨吉 委員; 그러니까 내가 조심스런 표현이라고 했는데 물리적으로만 자꾸 때릴 것이 아니라 원칙을 이용해서 쿼터 제도 한번 조심스럽게 檢討해 볼 필요가 있지 않느냐, 언젠가는 그 제도가 와야 될 것입니다.

○交通管理室長 金東勳; 저희들은 현재 그 부분은 전혀 檢討하지 못하고 있고요. 다만 乘用車 이용을 억제해서 한계점에 와 있는 交通疏通問題를 해결해 보고자 하는 것이 현재 저희들이 생각하고 있는 방향이라고 하는 것을 이해해 주시기 바랍니다.

○委員長 黃炳五; 李允中 委員 補充質疑해 주시기 바랍니다.

○李允中 委員; 李允中 委員입니다.

金亨吉 委員님의 補充質疑 저하고 같은 맥락의 質問을 했었기 때문에, 저는 이렇게 생각합니다.

混雜通行料 지금 쟁점이 되고 있는 駐車場問題, 그 원인제공자가 바로 自動車 3社 및 우리 自動車の 메이커라고 봅니다. 그래서 本委員이 보기에선 원인을 제공하는 自動車 메이커에서 混雜通行料를 負擔해야 된다고 저는 봐요.

그리고 지금 서울市內 적정 차량대수가 얼마인지, 얼마 정

도 있어야 車輛이 잘 통행되느냐 그것을 묻는 것입니다. 잘 들으세요. 택시는 約 7,000臺 정도, 대중교통은 현 수준이 어느 정도인지, 지금 차량대수가 지금 道路率과 駐車場에 비해 봤을 때 어느 정도가 되어야지 우리 交通管理室長께서는 우리 서울市內 원활하게 소통이 될 수 있는가 적정량을 말씀해 주시고, 지금 道路率이 상당히 선진국에 비해서 낮다고 하셨는데 이것을 활용을 잘할 수 있는 방안, 그리고 外國같은 데 보면 프리웨이라고 그래 가지고 계속 미국 서부 같은 데 가면 월웨이 시스템으로 쪽 가고 있는데 그런 방안도 검토를 하셔야 될 때가 왔다고 봅니다.

그리고 제가 이야기하고 싶은 것은 지금 대중교통 버스, 개인택시차량감축 내지는 동결까지 해야 된다고 봅니다. 왜, 지금 앞으로 堂山鐵橋 재시공, 撤去하게 되면 교통대란이 와요. 그리고 楊花大橋도 대보수가 들어가고 그때는 어떻게 할 것인가, 우리 서울市에서도 政府에 代案을 제시해 가지고 서울의 교통마비는 바로 政府의 같은 현안이니까 代案을 제시해 주시기 바랍니다.

그리고 지난번 제가 오다가 麻浦에서 교통사고가 나 가지고, 교통혼잡은 바로 교통사고 나는 부분에서부터 혼잡이 엄청나게 일어나고 있습니다. 거기에 대한 교통사고 나는 지역에 대한 豫算은 거의 들어가 있지 않습니다. 거기에 대한 교통사고 안 나게 하는, 교통사고 자주 나는 지점이 제가 알기로 수십 군데 있는 것으로 알고 있어요. 그러한 對策을 강구하는지 거기에 대해서 답해 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○委員長 黃炳五; 交通管理室長 나오셔서 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 金東勳; 李允中 委員님께서 質問하신 사항에

대해서 말씀드리겠습니다.

첫번째, 도로혼잡의 원인 제공자는 자동차를 生産해서 판매하는 자동차 메이커다, 그렇기 때문에 通行料를 자동차 메이커한테 받아낼 필요가 있다 하는 문제에 대해서 말씀을 하셨습니다. 이 문제는 상당한 분석과 연구와 신중한 결정이 필요한 사항이라고 생각이 됩니다.

그래서 이것은 委員님께서 말씀하시는 것을 권고 내지는 의견으로 제가 듣고 研究를 같이 해 보도록 하겠습니다. 이해해 주시고, 버스 적정 차량대수가 얼마인지, 현재 택시의 경우에는 실차율을 적용해서 서울市内 택시의 실차율은 72% 수준입니다. 그 중에서 7萬臺 수준이 적정하다고 보고 있는데 이것은 택시요금과 상관이 있는 것 같습니다. 그래서 料금이 올라가면 실차율이 떨어지기 때문에 요금이 올라가면 택시 숫자가 줄어들어야 될 것이고, 요금이 싼 상태에서 택시 숫자가 많아져야만 市民들의 택시이용에 편하다고 보기 때문에 일단 서울市가 택시의 보유대수를 7萬臺로 한정을 해 놓고 운영을 하고 있다는 것을 말씀드리고, 버스의 경우에도 현재 8,725臺의 시내버스 대수를 동결해 놓은 상태에서 노선조정, 형간 전환, 이런 것을 실시해서 運營을 하고 있습니다. 참고로 東京 市内 택시는 저희보다 훨씬 적은 5萬臺 수준이고, 또 뉴욕市の 버스숫자도 저희 절반수준인 4,000臺 정도로 운행되고 있음을 報告드립니다.

다만 일반 승용차가 몇 臺가 있어야만 서울市内 道路가 적정한 통행속도를 유지할 수 있느냐에 대해서는 아직 연구를 못했습니다.

○李允中 委員; 그래서 그런 對策도 안 세우고 혼잡통행료 이런 것 한다는 것이 제가 보기에 는 문제가 있다, 市政開發研究

院도 있고 各 機關 團體가 있는데 걱정대수가 우리 서울시內 어느 정도 되어야 원활하게 되고, 廢車가 되고 난 다음에 걱정대수가 나오면 TO制로 廢車하는 量이 1年에 얼마나 됩니까? 廢車, 그것은 알고 있습니까?

○交通管理室長 金東勳; 하루에 廢車는 330臺 廢車가 되고 있습니다.

○李允中 委員; 그러면 하루에 330臺 정도 廢車되고 新車는 얼마 나오니까?

○交通管理室長 金東勳; 630臺 정도가 新車로 나옵니다.

○李允中 委員; 지금 자동차 生産量이 1日 우리.....

○交通管理室長 金東勳; 300臺씩 今年 들어 늘어나고 있거든요. 그 얘기는 廢車된 것을 다 精算한 숫자입니다.

○李允中 委員; 廢車 빼고 늘어나는 增加率이 1日 300臺입니까?

○交通管理室長 金東勳; 네.

○李允中 委員; 廢車와 新車 그런 것을 가능한 한 프로테이지를 동결한 수준에서, 지금도 난리인데 계속 혼잡통행료만 받는다고 해서 해결이 되는 것이 아니지 않습니까? 인과응보니까 원인제공자가 부담하고, 자동차 메이커에서 우리 大韓民國에 팔려고 하지말고 外國에 싸게 팔고 해서 우리 서울시內의 교통혼잡 대란을 막을 수 있는 代案을 내 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○金亨吉 委員; 지금 室長님 報告가, 지난 5月 28日 저한테 온 報告를 보면 廢車가 하루에 304臺, 자가용이 224, 영업용이 76, 그 다음에 신규 등록이 자가용이 294, 영업용이 10臺, 이렇게 해서 밸런스가 10臺 정도 증차하는 것으로 되어 있어요. 이것이 맞습니까, 이 자료 報告가?

資料를 제출하라고 交通管理室에 얘기하니깐 14日만에 이 資料가 왔어요. 그런데 하루에 300臺씩 증차한다, 이 資料는 누가 작성했어요?

○委員長 黃炳五; 작성한 實務者가 누구예요?

○金亨吉 委員; 市議員에 대한 시각이 잘못되어 있다고, 15日만에 資料가 왔어요. 하루에 등록된 차가 국내에서 얼마나, 폐차되는 것이 얼마나, 그것을 자료 내라니까, 그것도 소리질러 가지고 자료가 왔어요.

○大衆交通2課長 裴旬基; 廢車場 管理는 大衆交通2課長 所管입니다.

○金亨吉 委員; 大衆交通2課長 어디 있어요?

○大衆交通2課長 裴旬基; 저입니다.

○委員長 黃炳五; 資料에 대해서 答辯하세요.

○金亨吉 委員; 資料提出을 課長이 했어요?

○大衆交通2課長 裴旬基; 그 資料는 제가 못 봤습니다.

○金亨吉 委員; 못 보다니요?

○交通企劃課長 金根培; 이 資料 作成 책임자는 交通企劃課長입니다.

○金亨吉 委員; 말씀해 보세요. 자가용 말소등록이 224臺, 영업용이 76臺로 나와 있지요?

○交通企劃課長 金根培; 그렇습니다.

○金亨吉 委員; 新規登錄 봅시다. 자가용 294, 영업용 10臺, 이것이 맞습니까?

○交通企劃課長 金根培; 이것은 등록현황이거든요. 이것은 등록현황이고, 뒷편은 말소현황이니깐 그것을 구분해서 보셔야 될 것입니다.

○金亨吉 委員; 그러니까 서울시에서 새로 신규 등록하는 차

하고 호적이 없어지는 차하고 이 현황에서 얘기하는 것이지요.

○交通企劃課長 金根培; 95年度에 자가용 같은 경우에 94年末에 181萬 3,774臺에서 95年末에 192만 1,160臺, 그래서 순 증가가 10萬 7,386로 아십니까? 그래서 日平均으로 나누니까 294臺가 증가했다는 그런 얘기입니다. 95年度 중에서는 하루 평균 294臺가 증가했다는 말이지요.

○金亨吉 委員; 그럼 室長 얘기는 하루에 300臺씩 말소하고 증가가 된다고 그랬잖아요.

○交通企劃課長 金根培; 그러니까 294臺가 실질적으로 증가하는 수치를 나타내는 것입니다.

○金亨吉 委員; 실지 증가가?

○交通企劃課長 金根培; 네.

○金亨吉 委員; 그럼 표현이 잘못되어 있군요.

○交通企劃課長 金根培; 委員님이 要求하시는 뜻을 잘 모르고.....

○金亨吉 委員; 그러니까 本委員은 신규등록하고 폐차하고 밸런스를 맞추다 보니까 이거 뭐 하루에 10臺 이상 늘어나는.....

○交通企劃課長 金根培; 그것이 아니고, 이 앞편은 순수하게 증가한 量을 표시한 것인데, 그것은 저희가 어떤 등록을 받아 주고 廢車시키고.....

○金亨吉 委員; 交通管理室이 전문인들 職業인데 委員들이 벌써 資料要求하는 것은 의도가 무엇인지를 알 것 아니에요? 그런데 어리송하게 넘어가 버리면 이 자료가 안 맞지요.

○交通企劃課長 金根培; 의도에 못 맞춘 것에 대해서는 죄송합니다만, 이 資料 자체가 잘못된 것은 아닙니다.

○金亨吉 委員; 공식 사과하세요, 잘못됐다고. 포인트를 지금……, 그리고 15日 이상 걸려요, 資料내는데? 무엇을 統計내고 무엇을 하고 있는지 모르겠어요.

○李允中 委員; 市政開發研究院 統計資料 안 줘니까? 거기 맨날 의뢰해서…….

○委員長 黃炳五; 交通企劃課長은 資料를 자세히 보세요. 보시고 난 다음에 나중에 金亨吉 委員님께 말씀을 드려 주세요.

○交通企劃課長 金根培; 金委員님이 요구하는 資料를 맞춰 드리겠습니다.

○委員長 黃炳五; 그리고 우리 委員님들, 補充에 補充, 추가 질의가 많다 보니까 사실 순서가 정해진 委員님들이 質疑를 못하고 있는 실정입니다. 조금만 양해를 해 주시고, 추가나 補充質疑는 간단하게 좀 해 주십시오. 지금 더 있습니까?

○李允中 委員; 아니 答辯만 들으면 됩니다.

○委員長 黃炳五; 交通管理室長, 우리 李允中 委員님 答辯 안 끝났습니까?

○交通管理室長 金東勳; 네.

지금 서울市內 전반적인 자동차의 適正量은 얼마나 말씀하셨는데 지금 자동차의 適正量에 대해서는 그 나라 국민들의 자동차 이용 선호경향, 또 都市의 여건, 이런 것과 관련해서 상당히 유동성이 있다고 생각합니다.

예를 들어서 東京 같은 데는 우리보다 몇 배 많은 자동차가 있어도 통행 속도면에서는 우리보다 불과 도심 통행속도가 1.25 정도 떨어지는 형편이거든요. 그러니까 예를 들어서 거기에는 제도상 車庫地를 전부 갖도록 되어 있습니다. 그래서 路上에는 주차해 놓은 상태의 車輛이 없거든요. 그러니까 같은 道路를 가지고도 우리보다 훨씬 더 효율적으로 쓰기 때

문에 이것을 현재의 우리 交通與件에 비추어 자동차 몇 대가 適正量이다 하는 것은 어렵다고 생각합니다.

우리가 미흡한 부분, 市民들의 交通文化도 개선하고 道路의 構造도 개선해 가면서 운영해야 될 사항이 아닌가 생각되고, 지금 말씀하신 그런 적정 통행량 부분에 대해서는 專門家하고 어떤 방법으로 접근하는 것이 가장 현실적인 방법인지 연구를 해 보도록 하겠습니다.

그 다음에 楊花大橋, 堂山鐵橋의 대책은 일단은 저희들이 물리적으로 두 橋梁을 사용할 수 없을 때를 대비해서 地下鐵과 버스인 대중교통을 어떤 방법으로 운영하는 것이 가장 합리적이냐 해 가지고 이미 그 지역을 통과하는 시민수요를 전부 조사를 마쳐 놓았습니다. 거기에 맞춰서 地下鐵의 활용계획, 버스의 운영 개편을 추진할 것이고, 궁극적으로 거기 그 道路에 그러한 것을 해 주더라도 시내 전체의 교통소통에 상당한 영향을 줄 것으로 저희들이 예상을 하고 있습니다.

그렇기 때문에 저희들이 이번에 綜合交通對策을 앞당기고 綜合交通對策 속에 좀 강제적인 방법들을 넣었습니다. 혼잡통행료도 강제적인 방법 중의 하나이고, 또 駐車場, 議會의 승인을 요청해서 승인을 받아야 될 사항입니다만, 都心 駐車料金を 상향 조정하는 것도 그런 방법이고, 駐車場의 等級調整하는 것도 그런 방법이고, 企業體의 交通需要管理를 적극적으로 하는 것도 그런 방법입니다. 이러한 방법들을 넣어서 이것이 제대로 정착이 돼가지고 堂山鐵橋나 양화대교가 補修工事に 들어간 그 時期에 서울시 交通量이 이러한 對策 가지고도 좀 만족스럽지는 못하지만 運營이 될 수 있도록 저희들이 하는 것이 目標입니다. 그러나 이러한 對策이 미흡해 가지고 그 時期에 가서 좀더 어려운 상황이 전개될 것이 예측이 된다

그럴 것 같으면 市로서는 乘用車의 部制運行도 檢討하고 있다는 것을 말씀드립니다.

○李允中 委員; 거기에 대해서 간단하게, 제가 묻는 말을 자꾸 다른 데로 돌리니까 그래요. 자꾸 돌리지 말고, 서울市內의 적정통행량을 조사했느냐, 안했느냐 그러고서 混雜通行料를 받느냐, 안 받느냐 그것을 결정해야 된다 이것입니다, 저의 생각은.

그러니까 지금 심야토론에서도 논란이 되었지만 바로 그것입니다. 適正通行量調査 안하고 O-D조사 안하고 교통대란 오는데 그런 것을 조사해 가지고.....

○交通管理室長 金東勳; 委員님, 適正通行量調査는 했습니다. 2,710萬 通行입니다. 지금 委員님께서 어떤 것이 適正通行量이냐고 물으니까 제가 그것을 모르겠다는 것입니다. 2,710萬 通行이 현재 되어있고 2001년에 3,000萬 通行량이 늘어날 것으로 보고 있습니다.

○李允中 委員; 우리 서울市內 차량적정대수가 얼마냐고 그랬죠. 그래서 車輛을 점차 줄여나가고 동결하는 방향을 강구해야지 신차 증차, 폐차 얘기가 나왔고 그러니까 그것을 정확하게 해서 混雜通行料, 駐車場問題, 지금 계속 방청객들 개인택시조합도 나와서 난리인데 정확하게 해 가지고 해야지 지금 혼란만 일으키는 것이지 않느냐.....

○交通管理室長 金東勳; 저희들이 현재 서울市內 適正通行量調査는 2,710萬 통행으로 조사가 되었습니다 2,710萬 통행이라고 하는 것을 전제해 놓고.....

○李允中 委員; 어떤 근거에서 2,710萬臺입니까?

○交通管理室長 金東勳; O-D조사를 한 것입니다.

○李允中 委員; O-D조사를 누가 어떻게 어떤 방법으로 했어

요?

○交通管理室長 金東勳; 交通局 당시에 했는데, 이것이 90年度에 조사한 내용이거든요. 그때 조사 당시에 다만 서울市內에 A洞과 B洞間의 通行量은 비교적 아주 정확하게 나왔습니다, 地域間 通行量이. 그런데 京畿地域의 通行量은 路線別로 나왔습니다. 京畿道 어느 地域에서 서울 어느 地域까지 오는 通行量이 얼마나 이렇게 나오지 않고 路線別로 나왔거든요, 그래서 이번에 96年度 交通基調査時에 京畿道 部分도 地域間 通行量까지 구체적으로 알 수 있도록 이번 조사사항에 포함을 시켰습니다.

○委員長 黃炳五; 交通管理室長님, 交通量調査한 것을 지금 가져오라고 해서 李允中 委員님께 報告를 드려주시고, 지금 資料要求 한 件만 하시겠다는 委員님도 계시고 追加質問 한 件만 하시겠다는 委員님도 계시는데 급한 資料인 것 같은데 資料要求를 먼저 드릴게요.

朴謙洙 委員 資料要求해 주세요.

○朴謙洙 委員; 朴謙洙 委員입니다.

제가 지난번 市政質問 당시에 企業體 交通需要管理에 대해서 관심을 갖고 그때 質問을 했었습니다. 資料를 要求하고 그랬었는데, 交通需要管理 方案에 불참하고 있는 企業 中에서 交通誘發負擔金 賦課額數 50위까지 企業體 現況을 저한테 주시라고 그랬는데 아직까지 없습니다. 그래서 그 資料를 이따 停會하고 난 다음 바로 저한테, 지금 준비가 되어 있습니까?

우수참여 기업체, 언론기관에 資料를 제공해서 파급효과를 이렇게 나타낸다고 그랬는데 우수참여기업체도 있으면 참여 안한 企業體도 있을 것이라고요. 그래서 참여 안한 企業體 50위까지의 企業을 지금 資料로 提出해 주십시오. 그것을 보

고 제가 이따 質問을 드리겠습니다.

○委員長 黃炳五; 實務者는 지금 資料를 준비할 수 있도록 이렇게 해주세요. 그리고 급한 資料 하나 더, 金喜甲 委員 지금 資料要求 빨리 해 주세요.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다.

지난번 市政質疑에서도 本委員이 얘기를 했는데 이 交通管理室처럼 委員들의 資料提出 要求에 대해 무성의한 局과 室이 없습니다. 제일 문제입니다. 제가 하나 예를 들어 볼까요?

지난 84회 臨時會 때 本委員이 직접 여기에서 수기로 써가지고 다음 번 저희 常任委員會會議때 提出해 주세요 해가지고 提出한 資料中 버스도착안내시스템, 버스카드와 관련해서 아직까지 資料가 와 있지 않아요. 어떻게 된 것입니까?

그리고 本委員이 지난 市政質疑 때도 O-D조사와 관련해서 90年度에 했다 하길래 그 내용이 있으면 資料로 提出해 주이라, 분명히 本委員이 質疑를 했습니다. 그 내용이 있음에도 불구하고 아직까지 지금 資料提出이 안 되고 있어요.

이것은 뭔가 버스카드나 버스도착시스템과 관련해서 交通管理室이 뭔가 은폐하고 싶은 내용이 있어서 그런 것인지 아니면 정말 담당자의 무성의가 이렇게까지 委員들의 어떤 要求에 대해서 提出을 안하는 것인지, 또 本委員이 분명히 무인감시카메라와 관련해 가지고 資料要求를 交通管理室長 앞으로 해서 분명히 팩스로 넣었습니다. 市政質疑때 몇 가지 내용에 대해서 충실한 質疑를 하기 위해서 提出해 주십사하고 넣었음에도 불구하고 아직까지 감감무소식이예요.

저는 오늘 本委員의 자리에 와 있을 것으로 알았는데 아직까지 안 왔습니다. 本委員이 要求한 資料 그 내용들을 챙기셔 가지고 지금 당장 조치해 주세요.

이상입니다.

○委員長 黃炳五; 交通管理室長님, 지금 朴謙洙 委員, 金喜甲 委員께서 要求한 資料는 우리 交通管理局長이나 企劃課長을 시켜서 빨리 준비를 해 주세요.

그러니까 밑에 實務課長은 지금 전화해서 팩스로라도 준비된 대로, 아니면 더 준비 안된 대로 이렇게 報告를 해 주시기 바랍니다.

다음은 金永姬 委員 追加質疑해 주시기 바랍니다.

○金永姬 委員; 金永姬 委員입니다.

本委員이 質問準備를 했는데 金亨吉 委員님께서 質問하셨고, 또 本委員이 이번 市政質疑에서도 市政質疑한 내용 중의 하나입니다.

도심지역의 신규차량 증가억제에 대해서 한가지 提案을 해 드리겠습니다. 輕乘用車의 판매가 대단히 신장되었습니다. 國民車라는 개념으로 대폭적으로 정치적으로 지원을 했어요. 그래서 95年度 8월에 2,933臺였었는데 9월에 5,478臺, 그리고 96年 3월에 들어가서 1萬 496臺로 1萬臺 넘는 乘用車가 증가되었습니다. 그 이유는 輕乘用車에 대해서는 國民車라고 해서 800cc 미만을 얘기하는데 그 증가원칙은 뭐냐 하면 1家口 2車輛에 대한 중과세 면제입니다.

綜合保險料와 登錄稅 免稅, 공채매입 인하와 이러한 억제로 인해 가지고 高速道路通行料 또 公營駐車場 50% 할인문제 등등으로 해 가지고 계속해서 소형승용차가 증가되고 있습니다.

그렇기 때문에 서울시가 증차억제에 관해서 오히려 증차가 더 많이 생기는 원인이 되어가지고 이런 부분에서는 1家口 1車에 한해서만 해주어야 하는데 오히려 이것으로 인해 가지

고 홀로 타는 乘用車가 많아져서 學生들이 많아졌고 비경제인들, 주부들이 많아지는 경향이 많이 생겼는데 증차억제에 대해서 이러한 부분은 政府하고 협의를 해서 적어도 輕乘用車가 판매증가는 돼서 自動車會社가 이익은 볼지 모르지만 道路率에 대해서는 더 많은 自動車臺數가 많아지지 않느냐 하는 것을 지적하고 싶습니다.

그리고 오히려 이러한 車들은 출퇴근시간보다는 출퇴근외 시간이 더 많이 다니기 때문에 오히려 政府施策에서 輕乘用車를 이용해서 道路率을 더 많이 높인다는 것보다는 오히려 車輛이 더 증가되어 가지고 道路率을 더 많이 활용하는 문제가 생겨서 오히려 서울市에서는 輕乘用車의 억제방안으로 1家口 2住宅, 1家口 2車輛에 한해서만 해야지, 제가 우리 地域 보면 한 집에 車가 3臺쯤 돼요. 식구대로 매일 작은 車들이 늘어서 가지고 식구대로 가지고 다녀요.

그러면 우리 나라 國民들의 생각이 큰 乘用車, 아주 좋은 車를 가지고 다녀야만 사회적 신분이 높은 것으로 알고 있습니다. 또 기관에 自動車를 큰 車를 가지고 가면 수위가 인사를 딱 하고 제대로 駐車를 할 수 있지만 작은 차를 가지고 가면 대부분이 밀려나는 경향이 있기 때문에 큰 乘用車를 많이 타지만 실제로 구라과에 가면 전부 작은 車를 타고 있어요. 그런데 우리는 오히려 그러한 政策을 세웠는데도 불구하고 거꾸로 乘用車가 많이 증가되는 이유도 하나의 원인으로 되어 있습니다. 제가 이번에 市政質疑 準備하면서 조사해 보니까 이러한 것이 결과적으로는 오히려 승용대수가 늘어나는 원인이 되지 않았느냐 해서 서울市에서는 이런 부분을 좀더 政策的으로 다시 한 번 분석을 해서 신규차량의 증가대수의 종류별로 資料로 만들어서 提出해 주시기 바랍니다.

○委員長 黃炳五; 그러면 資料로 提出해 주면 되겠지요, 金永姬 委員님?

○金永姬 委員; 네.

○委員長 黃炳五; 다음은 趙上男 委員 質疑하여 주시기 바랍니다.

○趙上男 委員; 趙上男 委員입니다.

交通管理室에서는 서울시 交通 當面懸案問題에 황금알을 낳기 위해서 關係公務員 여러분들 고생 많이 하시는 것으로 알고 있고, 저희들도 대단한 걱정과 주야로 걱정을 많이 하고 있고 숙의도 많이 하고 있습니다. 그래서 우선 제가 말씀드리고 싶은 것은 현재 시내버스 路線개편에 대해서 새롭게 개편된 곳이 159個 路線이 되어 있다고 합니다. 그 부분에 대해서 상세하게 書面提出을 바라겠습니다.

그리고 두번째는, 95年度 交通誘發負擔金 未徵收된 企業體가 있을 것입니다. 未徵收된 企業體數와 總額 金額을 말씀해 주시고, 그 다음에 지금 企業體 交通需要管理 側面에서 活性化推進方案으로 현재 都市交通整備促進法施行令 改正하고 그 다음에 條例改正案을 동시에 改正해가지고 負擔金을 올리고 그 다음에 이것을 철저히 施行했을 때에는 輕減率을 50%에서 70%로 해 준다고 했는데 아무리 좋은 法과 條例를 改正한다고 하더라도 이것을 관리하고 집행하고 하는 것이 굉장히 중요하다고 생각합니다. 이 부분에 대해서 착오가 없게끔 交通管理室에서는 철저히 해 주셨으면 고맙겠습니다.

이상입니다.

○委員長 黃炳五; 交通管理室長 나오셔서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 金東勳; 먼저 趙上男 委員님께 書面으로 提出

할 2件에 대해서 書面提出해 드리고요.

企業體 交通需要管理 이것에 대해서는 지금 저희들이 관리 상 지금 이원화되어 있는데 區廳에서 주로 관리하고 있고, 저희들이 큰 業體에 대해서는 저희들이 직접 區廳 管理事項을 점검하고 있습니다. 그런데 현행 지금 都市交通整備促進法上 交通誘發負擔金の 徵收對象인 業體는 건축연면적 1,000m<sup>2</sup>이 상인 建物로 되어 있고, 그 이외에 그런 建物이지만 14가지의 예외규정이 있습니다. 예를 들어서 國家 또는 地方自治團體의 建物 또는 病院 또 새마을운동과 관련된 새마을공공건물, 또 學校建物 이런 것들이 제외대상이 되겠는데 이런 제외 대상 중에서 교통유발을 상당히 많이 일으키는 곳인데도 불구하고 法에서 제외를 시킨 곳이 있거든요. 그래서 이것을 저희들이 교통유발부담금을 징수하는 대상으로 추가로 해 달라고 하는 것을 建交通部에 얘기를 하고 있습니다.

그러면 현행 6萬個 시설 중에서 저희들이 볼 때는 7·8萬個 정도로 대상이 늘지 않을까 생각되는데 여기 실정에 맞춰서 좀더 철저히 管理될 수 있도록 체제정비를 추진을 하겠습니다. 그래서 착오없이 管理되도록 하겠습니다.

그 다음에 아까 李允中 委員님 質問에.....

○委員長 黃炳五; 잠깐만 그 答辯은 나중에 해 주시고, 다음에 趙上男 委員 質疑에 補充質疑를 洪性龍 委員님께서 해 주시겠습니다.

○洪性龍 委員; 洪性龍 委員입니다.

趙上男 委員님이 버스노선 개편에 대한 것을 資料로 提出해 달라고 했는데 내가 궁금해서 다시 한 번 물어보려고 그래요. 버스노선 개편하는데 물론 버스노선 개편에 대한 基準을 設定을 해서 개편을 하고 있지만 그 수순을 어떤 수순을

거쳐서 버스노선 개편을 하고 있는지 그것에 대한 말씀을 해주시고, 6月 5日부터 1단계로 운행을 개시한다고 報告를 받았습니다. 그것을 완전히 公布를 했는지 그것도 한번 알고 싶고, 또 참고로 말씀드리면 버스노선 개편은 상당히 예민한, 민감한 문제인데 보편적으로 보면 경제성이 있는 데는 버스가 運行이 되고 있고, 경제성이 없는 데는 제대로 運行이 되지 않고 있는 실정으로 알고 있어요. 시민이 상당히 불편을 느끼면서도 경제성이 없기 때문에 그쪽에는 버스노선이 제대로 改編이 되지 않고 이런 예가 있는 것으로 압니다. 거기에 대해서도 室長님이 어떻게 그런 문제, 예를 들어서 市民들은 그 쪽에 꼭 노선이 있어야 되는데 경제성이 없기 때문에 運行을 못한다든지 이런 例도 있으리라고 생각이 되는데, 그런 例를 들어서 앞으로 그런 것을 어떻게 해 나갈 것인지 答辯을 해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

- 委員長 黃炳五; 交通管理室長 答辯하여 주시기 바랍니다.
- 交通管理室長 金東勳; 우선 노선개편 절차는 저희들이 自治區에서 이러한 노선을 개편해 달라고 하는 요청이 옵니다. 그러면 또 다른 부분으로 저희들이 노선의 신설 필요성 또는 변경 필요성이 있는 民願을 받습니다. 받은 것을 총체적으로 놓고, 그 다음에 물리적인 與件 變動事項들이 있지요. 예를 들어서 地下鐵이 開通된다든지 또는 어떤 지역에 대단위 住居地域이 조성돼서 入住가 시작되었다든지 이런 사항들을 총체적으로 감안해 가지고 어떤 경우에는 區廳長의 意見, 어떤 경우에는 民願人의 意思 어떤 경우에는 市에서 직접 交通與件의 變化사항, 이것을 봐 가지고 종합적인 案을 만듭니다. 案을 만들어서 일단 區廳長한테 意見을 묻습니다. 區廳長이

그 하나 하나 案에 대해서 지역내 사정을 가장 잘 아니까 의견을 제시합니다.

어떤 경우에는 이렇게 변경해 달라, 어떤 경우에는 좋다, 이렇게 그것을 가지고 버스조합에 다시 이송을 합니다. 組合에 이송해서 組合에서 거기에 대한 여러 가지 다른 노선과의 중복성 여부, 이런 것들이 종합적으로 檢討된 다음에 그 案이 저희들한테 다시 옵니다. 오면 당초 최초에 보냈던 案과 區廳長과 組合의 의견이 일치되는 것은 그대로 시행하고, 區廳長이나 組合이나 저희 市에서 策定했던 案과 다른 부분에 대해서는 다시 저희들이 區廳長과 組合의 案을 절충을 해 가지고 절충안을 저희들이 내부적으로 어떤 것이 합리적이냐 해 가지고 案을 만듭니다. 案을 만든 것을 다시 또 보냅니다, 똑같은 절차로. 보내 가지고 意見이 최종적으로 오면 그것을 가지고 路線改編案을 내부적으로 만들어서 지난번 우리 交通委員會 委員님들 몇 분이 옵서버로 참석을 하셨지만 그런 路線改編委員會에 上程해서 거기에서 결정을 짓도록 하는 절차로 推進을 합니다.

그 다음에 6月 5日 運行하는 노선 개편사항은 이미 이것은 확정이돼서 시행하는 내용입니다.

그 다음에 市民들은 노선을 넣어 달라고 하는데 경제성이 없는 곳에 대해서는 저희들이 그렇게 판단이 되면 일방적인 명령을 해서 運行命書を 내려서 운행하도록 하고, 운행하도록 하는데 그 부분이 구속부분이 좀 미흡했어요. 그러니까 영세한 사업자들은 도산한다 이런 불평이 나오고 그러다 보니까 제대로 運行命書 나간 대로 운행을 안하니까 자꾸 우리는 적발해서 課徵金을 물리는 악순환이 계속됐거든요. 그래서 지금 우리가 推進하고 있는 버스카드제가 정착이 되면 버스업

체의 수익 문제는 완전히 투명하게 노출되게 되어 있습니다.

그래서 來年度부터는 이미 綜合交通對策에도 그 사항이 들어가 있습니다만, 그것은 버스사업체의 수익이 투명하게 노출된다는 것을 전제로 해서 적자노선에 대해서 일부 직접보조도 檢討하겠다는 것이 그 內容이고, 그 支援金은 혼잡통행료 등 승용차 이용자들이 낸 혼잡유발부담금, 이것을 가지고 支援資金으로 활용하겠다고 하는 것이 저희들 방향입니다.

○委員長 黃炳五; 다음은 李始英 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○李允中 委員; 答辯 듣고.....

○交通管理室長 金東勳; 李允中 委員님께서 걱정 차량대수가 저희들이 현재 서울시의 總通行量을 2,710萬 通行으로 보고 있습니다.

○李允中 委員; 기준을 어떻게 잡습니까?

○交通管理室長 金東勳; 그것은 O-D조사해서 나온 결과입니다.

○李允中 委員; 시간대별로 했습니까?

○交通管理室長 金東勳; 물론이지요.

○李允中 委員; 여기에 보면 시간대별로 한 것이 없는데 그냥 어떤 기준으로 했는지 O-D조사한 것 한번 얘기해 주세요.

○交通管理室長 金東勳; 그것은 그 당시에 제가 조사자가 아니었기 때문에 양해해 주신다면 나중에 위원님께 說明해 드리기로 하고요, 총괄적인 얘기만 드리겠습니다

지금 도시교통공학자들의 얘기를 들어보면, 도시 내에서의 경제통행속도는 時速 27km라고 합니다 그래서 걱정 통행량에 대해서 時速 27km정도로 달릴 수 있는 것이 걱정 통행량이 아닌가 우리가 유추해서 해석할 수가 있고요. 다만 우리는

2,710萬 通行을 기준으로 해서 이러한 對策을 만들었다고 하는 것을 말씀드릴니다.

그 다음에 交通事故, 이것은 현재 저희들이 800餘 名 정도가 95年度에 事故 死亡을 당했는데 지금 저희들의 目標은 96년에 750名으로 사망자수를 낮추는 것을 目標로 일단 책정했습니다. 그래서 이런 目標을 책정해 가지고 警察과 협의해서 추진하는데 현재 서울市內 交通사고 사망자가 가장 많이 발생하는 125個 地點이 있습니다. 125個 地點에 대해서 35億 圓의 豫算을 들여서 改善事業을 추진하고 있습니다. 또 初等學校 앞에 交通安全지대 설치비 豫算 190億圓으로 114個所를 안전시설을 설치하고 있습니다.

이상 答辯 마치겠습니다.

○李允中 委員; 거기에 간단하게 하겠습니다.

지금 O-D조사를 한 것 보면 순 엉터리라 제가 얘기하는 거예요. 여기 보면 시간대별도 없고 갈아타기, 출근, 시장보기, 이런 식으로 되어 있습니다. 그래서 제가 답답해서 얘기하는 것이니까 제가 오늘, 어제도 出勤할 때 보면 9時만 지나면 永登浦에서부터 市廳까지 프리패스로 달립니다. 그래서 시간대별로 조사를 해서 출근 적정수도 통행량을 조절해 가지고 할 수 있는 방법을, 그래서 제가 O-D조사한 것을 자료를 내라는 거예요, 시간대별로. 이것 뭐 갈아타기, 시장보기, 이런 식으로 서대문구, 종로구....., 이것 아주 순 엉터리예요.

○交通管理室長 金東勳; 시간대별로 그 안에 다 있습니다. 李委員님 나중에.....

○委員長 黃炳五; 李允中 委員님 그 의도는 알겠는데, 李允中 委員님 양해를 해 주셔서 나중에 추후에 세부보고를 하신다니까 그때 받는 것으로 하시고 그만합시다.

李始英 委員님 質疑하여 주시기 바랍니다.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다. 지난번 언론에 공개된 것을 보니까 정말 깜짝 놀란 그런 사항을 봤습니다. 서울 道路率 統計가 엉터리다, 왜 엉터리냐, 서울市政開發研究院 도시교통연구부장 김경철 博士가 언론에 공개를 했습니다. 6月 1日 발표한 「도시공간 속의 도로정비」라는 연구논문에 따르면 95年度末 道路率이 19.9%, 런던이 16.6%, 도쿄가 14.9%, 서울시는 외람되게도 타 도시보다 높습니다. 그러나 서울시는 道路率을 算出할 때, 行政區域 面積 對 道路로 나누어 있습니다. 그리고 또 하나 보면 市街地 面積 對 道路를 나누는 그런 격이 되어 있습니다. 市街地 전체 면적을 가지고 道路를 나누었어요. 이것은 실제보다 훨씬 높게 나와 있습니다, 데이터가. 그러나 국제 기준을 보게 되면 行政區域 面積을 보면 道路面積으로 나누는 것이 답이라는 말입니다. 그와 같이 보게 되면 뉴욕은 23.2%, 런던은 16.6%, 파리는 20%, 도쿄는 13.9%로 나타나며 이러한 방식으로 계산할 때 서울시의 進路率은 11.9%밖에 안 된대요. 이렇게 떨어진답니다. 사실상 道路率이 11.9%밖에 안 되는 이런 서울시에서 또 아까 전에 李允中 委員이 얘기한 정말 면밀한 O-D조사, 이것도 하지 않은 상태에서 혼잡통행료를 받고 거주지 우선주차제를 하고 이것 도저히 이해가 안 가는 거예요. 그리고 進路率은 都市生活의 指標로 사용되며 交通이나 道路 등 都市環境에 있어서 가장 기본적인 데이터입니다.

이런 것을 엉터리 資料를 根據로 해 가지고 서울特別市 交通對策을 잘 할 수 있다, 이런 얘기는 도저히 本委員은 용납을 못 하겠어요. 또 關係公務員도 그런 얘기를 했습니다 統計에 있어서 오류가 있다고, 정말 잘못된 統計다, 어떻게 지

금 趙淳 市長이 하고 싶어하는 혼잡통행료나 거주지 우선주  
 차제나 이런 등등 어떻게 國民들이 믿겠습니까? 이런 資料  
 하나도 엉터리로 내놓고. 이것에 대한 答을 해 주시고, 또 하  
 나는 지난번 지난해 79回 臨時會에서 本委員이 분명히 여기  
 會議錄에 보게 되면 交通量 調査를 했느냐 물었습니다. 정말  
 交通量 調査를 할 때, 아까 統計資料가 室長께서는 다 있다고  
 그랬는데 저 내용을 잘 안 보셨을 거예요. 교통량 조사를 하  
 려면 최소한 시간대, 계절별 이것이 돼야 됩니다. 그리고 정  
 확한 샘플에 의해서 해야 됩니다. 그런데 외람되게도 그런 것  
 이 資料가 없어요. 여기 諸他龍 局長님도 79回 臨時會에서  
 시인했어요. 대단히 죄송하지만 올해 豫決委에서 교통량조사  
 를 할 수 있도록 豫算을 세워달라고 했습니다. 그러나 室長님  
 께서는 지난 1990年度 資料를 가지고 계속 얘기를 하는데 前  
 任 交通局長은 그 내용을 모르고 얘기했겠습니까? 그것을 잘  
 아셔야 합니다. 本委員이 얘기하는 것은 왜 그러느냐 하면 자  
 꾸 많은 委員들이 O-D조사, O-D조사 그러는데 지금까지 交  
 通局長들이 한 내용을 보니까 마음에 안 든다, 획기적으로 올  
 해 豫算을 해 주었으니까 획일적으로 정확하게 명확하게 하  
 겠다 이렇게 얘기하는 것이 도리 아닙니까? 그것 答해 주시  
 고, 또 한 가지 專用車線制는 먼것번에도 말씀하셨습니다만  
 混雜通行料에 대해서 묻겠습니다.

混雜通行料를 받는데 障礙人들에 대해서는 어떻게 對策을  
 세우는지, 그리고 居住地 優先駐車制 여기도 정말 어렵고 힘  
 들고 몸이 아파 있는 이 障礙人들한테 어떠한 對策을 세워가  
 지고 그분들한테 어떻게 특혜를 줄는지, 정상인이 아닙니다.  
 이 對策도 말씀해 주시고, 또 한 가지 TIP事業에 대해서 하  
 나 묻겠습니다.

지난 豫算을 세울 때 TIP事業은 交通局에서 30億원만 확보하면 된다 말씀을 하셨습니다. 本委員이 예결위에서도 분명히 이 주장을 했습니다. 그런데 TIP事業을 막상 하려고 오늘 資料에 보니까 서울시 全體 區에서 93億원을 要求했어요. 그런데 서울시에서 豫算을 세우기는 30億원밖에 안 세우고, 그 다음에는 거기에 외람되게 보니까 사실사전에 各 區마다 TIP事業에서 의욕을 가지고 준비한 區가 많습시다. 그 외에 中 區, 恩平, 麻浦, 西大門, 衿川, 冠岳 이런 區廳에서는 TIP事業에 대해서 전혀 준비를 하지 않았습시다. 이런 區에서는 室長님 어떻게 對策을 할 것인지, 그리고 또 TIP事業 豫算을 가지고 정말 효율적으로 획기적으로 하려고 하는 이런 區에는 특별지원을 더 할 용의는 없는지 그것을 묻겠습니다.

마치 이 서울시 豫算을 보게 되면 사실 30億원밖에 안 되고 追更에 또 30億원을 확보한다고 그랬는데 各 區에서 要求하는 데에 비하면 그래도 또 33億원이 모자라요. 그러면 준비도 안 되어 있는 그런 區를 똑같이 나눠먹기식으로 할 것인지, 아니면 정말 면밀한 計劃을 세워서 의욕을 가지고 이것은 꼭 해야 되겠다 그런 것이 있다고 그러면 그런 區에 대해서는 室長님 어떻게 대처할 것인지 그것에 대해서 答辯해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 黃炳五; 交通管理室長 答辯하여 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 金東勳; 저는 90年 交通量調査에 대해서 있는 그대로 제가 報告드린 것이거든요.

前任 交通局長이 그런 것을 한 적이 없다고 한 얘기가 무슨 말씀인지 모르겠는데 글썄 저는 현재 있는 상태를 報告드렸고, 제가 분명히 알기를 그것을 왜 資料 못 드리느냐 했다

니 우리 당무자 얘기가 이것이 당초에 나올 때 수십 질을 우리가 가지고 있었는데다 關係機關에 參考資料로 나가고 한 질 밖에 안 남았답니다. 그리고 한 질의 분량이 11권으로 되어 있습니다. 11권이 붙어서 한 질이 됩니다. 이렇게 방대한 것인데 딱 交通管理室에 지금 한 질밖에 없기 때문에 이것을 분실할까봐 상당히 엄격하게 관리하고 있다는 얘기를 분명히 들었거든요. 그래서 90년에 조사한 조사표가 있다고 제가 말씀드렸고, 보고서가 있다고 했고 이것을 저는 물건을 갖다 놓고 있다고 그랬는데 委員님께서 먼저 交通局長이 없다고 한 것이 옳은 답이다 하고 저한테 말씀하시면 제가 어떻게 答辯드립니다까?

그 정도로 끝내고 이 事項에 대해서는 擔當課長인 金根培 課長이 報告를 드리도록 하겠습니다.

○李始英 委員; 室長님, 그러면 O-D조사 내용에 대해서 그러면 지금 現在 90年度 한 것을 전적으로 저 샘플을 가지고 室長님 그것을 믿고 있습니까? 저것을 기준으로 해서 원칙과 기준을 세워서 하는 것입니까?

○交通管理室長 金東勳; 현재로서는 유일하게 저희들이 가지고 있는 총체적인 조사가 저것밖에 없거든요. 그래서 각종 기본적인 교통데이터는 저것에 현재 의존하고 있습니다. 그렇기 때문에 이것이 每年 조사한다고 하는 것은 엄청난 作業이 되기 때문에 곤란할 것이고요. 그래서 今年度 議會에서 承認해 주신 豫算 가지고 엇그저께 方針을 택했습니다만,今年에 조사할 때는 조사상의 불리한 부분이 뭐냐 하면 京畿道 地域의 路線別 들어오는 유출입량은 나와 있는데 京畿道 어느地域에서 서울 어느 地域으로 오는 通行量인지 이것이 안 나와 있습니다. 그래서 이번에 조사하는 것에는 京畿道 地域의 어느

地域에서 서울의 어느 地域으로 오는 通行量이 얼마인가 이것까지도 구체적으로 조사하는 것을 더 넣어서 먼것번 조사 보다는 더 충실한 조사를 만들고 이 조사를 기초로 해서 每年 보완조사를 부분적으로 해 나가자, 每 5年마다 큰 조사는 하되 每年 보완조사를 부분적으로 해 나가서 올바른 統計를 가지고서 행정할 수 있는 기초를 만들자 해 가지고서 지금 그렇게 하고 있습니다. 그렇게 이해를 해 주시고요.

지금 道路率統計가 엉터리다 하는 말씀을 지적하셨는데 사실 그것은 저희들이 그대로 노출시키고 있습니다. 서울시의 19.8%라고 하는 道路率은 이것이 시가지면적대비 道路率이기 때문에 外國의 先進都市道路率과는 큰 차이가 있다 하는 것을 전제해 놓고 저희들이 행정을 추진하고 있다는 것을 이해해 주시기 바랍니다.

그 다음에 混雜通行料와 居住地 駐車優先制에 대해서는 障礙人對策을 저희들이 철저하게 해서 障礙人들이 불편을 느끼지 않도록 해 주어야만 옳다고 생각이 되고, 混雜通行料에 대해서는 아직 구체적으로 그런 부분을 檢討 안해 봤는데 이것은 좋은 지적의 말씀이기 때문에 신중하게 檢討를 하겠습니다.

○李始英 委員; 室長님 하나만 묻겠습니다.

O-D조사, 이것은 90年 조사를 기준으로 해 가지고 정말 1996年度에 交通對策을 세우는데 쓴다는 것은.....

○交通管理室長 金東勳; 아니, 기본적인 것이지 저희들도 변환추세는 여기에다가 보관을 합니다.

○李始英 委員; 또 한 가지만 더 묻겠습니다.

지금 障礙人들 얘기는 障礙人들은 그것이 步行을 위한 그 사람들 보철장구, 손과 발입니다. 그분들한테는 특별히 交通

局에서 획기적으로 對策을 세워가고 무언가 서울시에서는 어렵고 가난하고 힘든 사람도 많지만 정말 몸이 불편한 사람들에게 무언가 하나 세워 주십시오.

○交通管理室長 金東勳; 알겠습니다.

○委員長 黃炳五; 企劃課長 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通企劃課長 金根培; 交通企劃課長입니다.

서울시가 O-D조사를 포함하는 전체 교통관련조사를 89年度에 실시해서 報告書가 90年度에 나온 바 있습니다. 이것이 원래는 東京이라든가 美國, 英國 이런 데서 다 5年마다 全體 需要調査를 하게 되는 것이고요. 每年 어떤 수치를 보정해 나갑니다. 그러니까 엄청난 作業을 每年 各 나라별로 하지는 못하고 5年 단위로 정기조사를 하고 每年 단위로 보정작업을 해 나갑니다. 그래서 今年度에 委員님들이 저희한테 16億 9,000萬원의 豫算을 배정해 주었는데 今年度에 이 事業을 해가지고는 우리가 컴퓨터로 데이터처리를 하려고 합니다. 해놓으면 每年 人口變化라든가 車輛增加率이라든가 이런 것을 가지고 데이터를 보정해 가지고 그것을 가지고 交通對策이라든가 交通政策을 수립할 때 쓸 것입니다. 그리고 또 5年 단위로 하고 이렇게 할 것입니다.

○金喜甲 委員; 99년에 5년이면 94년이잖아요.

○交通企劃課長 金根培; 물론 이번에는 늦었습니다.

○金喜甲 委員; 늦었다는 것을 먼저 전제해 놓고 얘기를 해야지 마치 96년에 시작하는 것이 당연한 것처럼 얘기하시면 안 되잖아요?

○交通企劃課長 金根培; 당연한 것이 아니라 당연히 늦었지요, 저희가.

○委員長 黃炳五; 됐습니다. 다음은 金永春 委員님 質疑하여

주시기 바랍니다.

○金永春 委員; 金永春 委員입니다.

質問 초두에 委員들께서도 지적을 했습니다만 저도 한 마디 안할 수가 없네요. 交通管理室이 96年度 서울시 交通綜合對策을 발표할 당시 발표한 뒤에 아마 우리 委員들한테 한번 만나자, 懇談會를 하자 이런 얘기들이 있었던 것으로 압니다만 적어도 이렇게 중대한 서울시의 가장 어려운 문제를 풀겠다고 計劃을 세워서 발표를 하는 과정 중에 서울시議會 특히 交通委員會와 함께 머리를 맞대고 그 동안 여러 가지 문제에 대해서 서로 많은 얘기가 오고 가고 했습니다만 정작 이런 중대한 計劃이 준비가 되어 가지고 발표하게 될 단계에서는 우리 交通委員會 委員들과 사전에 상의 한마디 없이 발표가 되었습니다. 이런 일이 이것으로 끝나는 일이 아닙니다. 이 交通委員會 없이 交通管理室이 홀로 설 수 있다고 봅니까?

지난 4·11選舉 이전까지만 해도 저희 交通委員會 委員들이 여러 가지로 交通問題를 해결하는데 애들을 많이 쓰고 있다 그래서 적극적으로 많이 도우려고 애들을 많이 썼어요. 그런데 그 동안에 자세를 보니까 너무나도 안이한 태도로 임하고 있다 하는 것이 이번에도 드러났습니다.

이 交通綜合對策과 관련된 부분에 대해서는 市政質疑를 통해서 우리 同僚 朴謙洙 委員께서도 조목조목 많이 따졌고 문제제기를 했기 때문에 그 부분에 대한 보충적인 얘기는 아마 우리 朴謙洙 委員께서 할 것입니다. 적어도 앞으로는 資料의 문제라든가 적어도 중대한 交通施策을 가지고 발표를 하게 되는 단계가 되면 우리 交通委員會 委員들과 사전에 적어도 얘기는 돼야 되지 않을까 이런 점에 대해서 한 마디 안할 수가 없습니다

앞으로 명심해 주시기를 바랍니다. 그러면서 몇 가지 質問을 하겠습니다.

아까 交通管理室長께서 얘기를 했습니다만 交通問題 解決을 위해서 3大 運動을 하고 있다, 바른운전, 가까운 거리걷기, 대중교통이용 이렇게 3大 運動을 벌인다는데 그 중에서도 제가 관심을 가졌던 부분이 어떻게 보면 가까운 거리걷기 운동과도 관계가 됩니다.

지난 第84回 臨時會 常任委員會때 문제 제기를 해서 報告가 되었습니다만 자전거이용 활성화에 대한 계획수립 이 부분에 대해서는 상당히 전향적으로 計劃을 추진할 것으로 이렇게 보여집니다. 여기에 덧붙여서 지금 자전거이용과 歩行者의 歩行權과는 서로 밀접한 관계가 있고 같은 개념으로 봐도 된다고 봅니다. 그래서 자전거이용 활성화계획을 추진하면서 歩行者問題도 함께 생각을 해야된다는 측면에서 한 두 가지 지적을 하면서 對策을 묻고자 합니다.

우선 趙淳 市長께서는 그 동안에 줄곧 인간중심 도시건설을 주창해 왔습니다. 그리고 현재 오늘 이 시간에도 世宗文化會館 大會議室에서는 삶의 질을 향상하기 위한 환경친화적인 도시건설 국제세미나를 하고 있습니다. 결국 우리가 다루고 있는 이 交通問題는 한편으로는 서울市民의 交通難을 해소하기 위한 對策을 따지는 자리이기도 합니다만 또 한편으로는 서울시의 大氣汚染의 주범이 自動車로 인해서 발생되고 있다는 것은 주지의 사실입니다. 그래서 이것을 해결하기 위해서는 바로 누누이 各 常任委員會 때마다 지적을 했습니다만 住宅街 地域의 생활도로 활성화를 위해서는 자전거도로라든가 歩行權을 확보하기 위한 道路로 전환을 해야 된다, 그러기 위해서는 우선적으로 생각이 인간 중심으로 이렇게 가야 됩

니다. 歩行者를 보호하고 歩行者 우선의 그런 道路로 이렇게 변환시켜야 된다 하는 것이 저의 그 동안의 계속된 주장이었습니다.

그래서 이번에 이 자전거 활성화 제도를 시행하는데 있어서 겸해서 法制的인 측면을 고려를 해야 된다는 얘기입니다. 지금 위에서는 보행자와 자동차 공히 동등한 어떤 권익을 보장하는 그런 방향으로 얘기를 하고 있습니다만, 적어도 소통을 위주로 하는 幹線道路를 제외한 地域의 住宅街 주변의 裏面道路라든가 생활도로에 있어서는 자동차보다는 보행자가 우선 통행권을 가질 수 있도록 하는 그런 法制를 앞으로 추진해야 된다, 거기에 덧붙여서 그러기 위해서는 자동차 통행 속도도 그런 곳에서는 制限을 해야 된다, 先進國 같은 데는 누누이 얘기했지만 시속 30km다, 20km다, 이런 제한속도를 두고 있는데 우리의 경우도 이제는 그런 것을 도입할 때가 되지 않았는가, 그래서 이점을 포함해서 施策을 추진해 볼 생각이 없는가 하는 점에 대한 室長님의 의견을 묻고자 합니다.

그 다음에 좀 지적하고 싶은 것이 昨年 12月末까지 交通改善事業을 425군데인가 完了를 하는 것으로 되어 있습니다. 보도에 보면 그 改善事業을 완료하는 과정 중에 상당히 여러 곳에서 말하자면 버스 정류소를 만들기 위해서, 승차대를 만들기 위해서 보도를 한 2m 정도를 잠식한 그런 곳이 指摘이 된 것을 봤습니다.

또 車輛의 통행을 원활하게 한다는 목적 하에서 횡단보도를 조정해가지고 사실상 歩行者들의 步行權이 상당히 불편하고 안전에 문제가 발생할 소지가 있다고 하는 지적의 보도를 본 바 있습니다.

앞으로 地域交通改善事業을 推進함에 있어서 적어도 지금

까지는 歩行者보다는 車輛 위주의 생각 때문에 그렇게 할 수도 있었다고 봅니다만, 앞으로 이러한 計劃을 추진하는 데 있어서는 우선 步行權에 관한 부분에 대해서 충분히 우선권을 부여하겠다는 그런 생각을 가지고 施策을 추진해야 되지 않는가, 이 점에 대한 室長님의 생각을 묻고자 합니다.

그 다음에 두번째로 交通需要管理 활성화 추진계획과 관련하여 묻겠습니다.

기이 政府部處라든가 관공서의 駐車場이라든가 이런 곳을 유료화하고 이런 制度가 지금 시행되고 있는 것으로 알고 있습니다. 그런데 보도에 보니까 지금 서울에 있는 972個 政府機關, 公企業 중에서 불과13個 機關만이 유료화 추진에 동참하고 있다 보니까 法務部라든가 農水産部, 環境部, 勞動部 등등 해 가지고 극히 미미한 정도의 관공서가 동참을 하고 있고, 대다수 90% 이상이 불참을 하고 있습니다. 그 이유는 民願人の 편의상 유료화하는 것이 곤란하다 이렇게 얘기하고 있다는 것입니다. 이런 사정에 있으면서 일반 기업체라든가 이런 곳에 대해서 강력하게 이 交通需要管理 활성화 施策을 추진하는데 과연 애로가 생기지 않을까 하는 염려가 있습니다.

우선 公企業이라든가 公共機關에서부터 솔선수범해서 이런 일들이 사실은 제대로 되어야 나머지 民間部分들이 그대로 따라가지 않겠는가, 그런데 사실상 이것이 제대로 되고 있지 않다는 데 대해서 우려를 금치 못하고, 이 점에 대한 대책은 어떻게 갖고 있는지 그 점에 대해서 答辯을 해 주시기 바라고, 공공시설의 유료화 현황, 지금 5月末까지 해 가지고 현황을 資料로 提出해 주시기 바랍니다.

그 다음에 세번째, 지난 定期會 때 문제제기를 했던 부분이

기도 합니다만, 警察廳이 갖고 있는 信號機 및 安全標識에 관한 設置管理 權限이 警察廳에 있습니다. 그래서 서울시가 豫算을 주지 않고 國家豫算으로 하든가 아니면 서울시 豫算을 들여서 할 바에는 道路交通法 第3條를 고쳐서라도 權限을 다시 서울시 권한으로 가져와서 일치를 시켜서 해야만 지금 이 서울시의 난마와 같이 얽혀 있는 교통정책을 제대로 펴는데 문제를 풀 수 있는 것이 아니냐 하는 지적을 한 바 있습니다.

그 동안에 그러한 지적에 따라서 交通管理室, 서울시에서는 이러한 권한의 이양을 요구하는 法 改正을 建議한 것으로 알고 있습니다. 또 거기에 덧붙여서 駐車路 團束權限을 이관해 달라, 不法 駐·停車 團束權限을 서울시로 이관해 달라, 이런 것들을 法 改正 建議를 한 것으로 알고 있는데 보도에 보면 警察廳이 道路交通法 改正案을 입법예고한 내용에는 빠져 있습니다. 그러면 지금은 서울시가 交通管理室이 추진하고 장담하고 있는 주요 交通施策의 하나입니다. 이런 것들이 제대로 이행되지 않으면 결국은 지금 갖고 있는 交通綜合對策이라고 하는 것이 한낱 공염불에 불과하다고 얘기할 수도 있습니다.

이런 것들이 제대로 施行이 안 됐을 때는 어떻게 감당을 합니까? 混雜通行料만 징수를 하면 이 制度가 제대로 됩니까? 주행세만 받아들이면 됩니까? 바로 이러한 制度들도 같이 맞물려서 施行이 됐을 때 적어도 100%는 아니어도 소기의 目標가 어느 정도 달성된다고 보는데 반영되지 않고 이렇게 흘러가는 데 대해서 交通管理室長은 어떻게 지금 對策을 세우고 있고, 현재 어느 단계까지 와 있는가, 이 점에 대한 답을 해 주시기 바랍니다.

그 다음에 交通專門職과 관련해서 묻겠습니다. 우리 서울시

의 交通難을 해결하기 위해서는 交通專門職이 매우 많이 필요한 실정입니다.

다른 나라의 例에 비한다면 우리 서울市の 交通에 관한 전문성을 가지고 있는 公務員이 태부족입니다. 우리 本部에 있는 公務員뿐만 아니라 각 自治區에 있는 交通관련 부서에 배치되어 있는 公務員들이 사실상 行政職 公務員들이 상당수에 이르고 交通의 專門家로서 임하고 있는 수는 매우 적습니다. 그래서 우리 서울市の 交通難 해소에 대한 문제 해결이 상당히 여러 가지로 꼬이고 있다고 本委員은 생각합니다. 그런 의미에서 專門職을 뽑아서 배치를 104名인가 한 것으로 알고 있습니다.

統計에 보면 自治區에 83名, 그리고 交通管理室에 14名, 그리고 地方警察廳에 7名을 과견해서 지금 104名을 운영하고 있는 것으로 알고 있습니다. 애초에 목적은 행정분야에 부족한 전문인력을 확보해서 專門性を 提高하고 그래서 本廳이나 區廳 交通專門職 公務員을 課나 係에 배치해 가지고 運營하는 것으로 이렇게 되어 있습니다만, 현재 실정으로 보면 이 專門職 公務員을 갖다가 일반 行政事務補助나 宿直을 시킨다거나 이러한 일에 60%나 배치를 하고 있습니다. 겨우 交通專門分野에 배치되어 있는 專門職은 40%에 불과하다고 봅니다. 이렇게 고급인력을 또 본래의 취지에 맞게 운영하지 못하고 있는 점에 대해서는 交通管理室로서는 뼈아픈 반성이 필요하다고 봅니다.

그래서 앞으로 이 改善을 하는데 있어서 장단기적으로 제가 提案을 하겠습니다. 우선 단기적으로는 交通專門職 104名, 그리고 필요하다면 앞으로 더 많은 수를 충원을 하는데 있어서 이러한 숫자를 交通企劃官 직속으로 해서 이 사람들을 직

접 배치하고 운영하는 그러한 체제로 교통행정수요에 능동적으로 대처하는 방법이 어떻겠는가, 이런 얘기를 하고 싶습니다. 특히 이런 交通專門職을 특별한 法을 改正하지 않고도 市長의 방침 하나 가지고 교통전문 분야에, 말하자면 自治區라든가 이런 데에도 課長이라든가 係長으로 임용을 할 수 있으리라고 봅니다. 이 점은 좀 참고가 되리라고 봅니다.

장기적으로는 서울시에 交通管理센터를 설치해 가지고 교통부분별로, 다시 말해서 계획이라든가 공학적인 측면이라든가 안전이라는 측면으로 交通施策 研究라든가 開發라든가 모니터링, 그리고 懸案業務를 적극적으로 推進하는 데 대처할 수 있도록 하면 어떻겠는가 이렇게 提案을 합니다. 本委員의 質問에 대해서 자세한 답을 부탁드립니다, 마지막으로 이 資料에 나와 있습니다만 TIP事業, 地域交通改善事業에 대한 의견에 대해서는 本委員은 이렇게 생각합니다.

거기에 1案, 2案으로 되어 있습니다만, 2案의 경우 물론 상당히 檢討해 볼만한 의견으로 봅니다만, 우선 서울시가 自治區로 발돋움하는데는 굉장히 일천합니다. 歷史가 일천하다 보니까 自治區別로 財政自立도가 매우 불균형합니다. 江南 같은 데는 거의 100%에 가깝게 財政自立도를 가지고 있는가 하면 江北의 상당한 區에 있어서는 30%, 40%에도 미치지 못합니다.

이런 區에 있어서는 豫算確保를 하지 않았다는 이유로 이런 支援事業을 하지 않았을 때는 빈익빈부익부 현상이 가중화 된다고 봅니다. 2案의 충분한 이유에도 불구하고 적어도 財政自立도가 낮은 區의, 애초부터 計劃을 갖고 있지 않은 區에 대해서야 지원할 필요가 없다고 봅니다만, 기이 計劃은 가지고 있지만 財源確保를 못해서 豫算編成을 自治區 스스로

하지 못한 부분이라고 해서 그것만을 이유로 2案을 택할 때는 문제가 있다고 보기 때문에 1案 쪽으로 택할 것을 권유합니다.

本委員 質疑를 마치겠습니다.

○委員長 黃炳五; 우리 金永春 委員님, 양해해 주신다면 答辯은 오후에 들으시죠.

○金永春 委員; 그렇게 하겠습니다.

○委員長 黃炳五; 그러면 우리 李聲九 委員님, 質疑만 좀 해주십시오. 答辯은 午後에 들으시는 것으로 해 주시면 고맙겠습니다.

○李聲九 委員; 答辯 午後에 합니다. 交通信號改善方案에 대해서 한가지 提案 겸 室長의 소견을 듣고자 합니다. 英國에서 본 事業인데 步行者가 건널목에서 신호등 스위치를 누르면 1, 2分 정도 지나면 붉은 신호등이 들어와서 지나가는 車輛이 정지하고 보행자가 지나가도록 되어 있습니다. 서울에서도 어디 한번 시험적으로 되고 있다는 생각은 드는데 어디에서 되고 있는지 기억은 안 납니다. 아무튼 이런 方法이 되면 步行者가 없을 때는 車輛通行이 제한없이 계속 되고 있습니다. 서울에서도 裏面道路나 소수인 步行者 거리에서 한번 사용해 볼 필요가 있다고 생각하는데 室長의 소견을 한번 얘기해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 黃炳五; 수고하셨습니다.

원만한 議事進行과 점심식사를 위하여 잠시 停會를 하고 午後에 계속해서 質疑와 答辯을 하도록 하겠습니다. 午後 2時 30分까지 停會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(12時 34分 會議中止)

(15時 02分 繼續開議)

○委員長 黃炳五; 座席을 정돈해 주시기 바랍니다.

成員이 되었으므로 會議를 續開하겠습니다.

(議事棒 3打)

그러면 午前에 이어 質疑와 答辯을 계속 하겠습니다.

먼저 午前에 金永春 委員님과 李聲九 委員님께서 質疑하신 내용에 대해서 交通管理室長은 答辯하여 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 金東勳; 午後時間까지 이렇게 저희들 業務를 지도해 주시기 위해서 나와주신 委員님들께 감사를 드리면서 午前에 質問하신 委員님들의 答辯을 올리도록 하겠습니다.

金永春 委員님께 첫째, 지난번 交通綜合對策 發表 당시 사전에 議會와 충분한 협의, 또 설명 이런 과정을 거치지 않은 것에 대해서 차후에는 이런 일이 없도록 명심해서 추진하겠다는 우선 말씀을 드리면서 지난번 事業에 대해서는 다시 한번 사과의 말씀을 올립니다.

그리고 3大 市民運動과 관련해서 가까운 거리 걷기에 매우 관심을 많이 가지신 金委員님께 매우 고맙게 생각하면서 저희도 지금 서울을 걷고 싶은 거리를 만들기 위한 그러한 事業을 추진하기 위해서 자전거에 관련된 조직을 저희 交通管理室과 道路局에 금명간 設置를 해서 이 部署에서 자전거의 이용활성화를 위한 對策을 수립하는데 道路局에서는 시설물 관계를 각 관장해서 추진하고 저희 交通管理室에서는 그 施設物의 운영활성화를 위한 事業을 추진하도록 이렇게 상호분장이 되어 있습니다. 동시에 자전거이용과 관련해서 步行者의 步行權을 보장하는 차원에서 이 業務를 추진할 것임을 말씀드리고, 우선 저희들도 步行者의 步行權을 앞으로 보장해 주

는 차원에서 모든 交通管理施策事業이 펼쳐져야만 한다는 기본적인 입장을 가지고 그러한 事項들이 적극적으로 반영되도록 추진을 하겠습니다.

예컨대 95年 初까지는 交通疎通을 위해서 道路를 확장하는 부분에만 치우쳐 왔습니다. 그래서 한 車線을 확보하기 위해서 歩道部分을 잘라낸다는가 하는 식으로 서울市內 여러 군데의 道路가 그런 형태로 바뀌어져 있습니다. 그런데 근본적으로 이제는 車道는 그 車道를 그대로 유지하고 歩道는 현재의 보도폭을 유지하면서 交通疎通을 위해서는 우리가 지금 추진하고 있는 交通需要管理政策을 통해서 疎通을 원활히 해야지 한 車線 정도 늘려가지고 交通이 원활히 疎通될 수 없다는 것을 저희들이 인식하고 있습니다.

따라서 앞으로는 歩道を 침범해 가면서 車道를 확장하는 일이 없도록 그런 기조하에서 政策을 추진해 나가고, 또 그러한 의견을 關聯施工部署에다가 계속해서 주입을 시키도록 하겠습니다.

그 다음에 서울市內 425個所의 交通改善事業이 昨年에 완료되었는데 여기에 버스베이를 설치하기 위해서 歩道を 2m 침식했거나 또 횡단보도를 조정하기 위해서 歩道を 임의로 축소조정한 그런 부분에 대해서도 원칙적으로 각각지점 같은데, 예를 들어서 직각으로 되어 있는 부분의 歩道を 완만한 형태로 해서 交通疎通에 지장이 없도록 하는 그런 구조개선은 할지 몰라도 歩道 自體를 침식해 가지고 車道를 늘리지 않을 것임을 말씀드립니다.

다음 이번에 우리가 추진하고 있는 TIP事業, 地域交通改善事業 推進에도 歩行者의 步行權을 확립해 나가는 부분을 강조해서 事業이 施行되도록 各 區廳에 행정지도를 하겠습니다

다음 交通需要管理의 원활화를 위해서 駐車場 有料化를 실시했는데 공공기업부분이 어떻게 되었느냐 하는 말씀을 하셨습니다. 지금 委員님께 資料를 드린 것으로 알고 있는데, 市傘下 公共機關은 88.7%가 지금 有料化가 되었습니다. 나머지만 12% 정도 안 된 부분은 大衆交通手段 이용이 불편하거나 업무특성상 有料化 施行이 불가능한 機關을 제외시켰습니다.

예를 들면 下水終末處理場 또는 漢江邊에 위치한 淨水事業所 이런 곳에는 民願人이 찾아오는 地域이 아니기 때문에 그리고 大衆交通接近이 굉장히 어려운 地域들입니다. 그래서 이러한 부분을 제외하고는 모두가 有料化했다는 것을 말씀드립니다. 區傘下 公共機關은 71%가 지금 有料化가 되었었는데 有料化가 안 된 나머지 29%는 洞事務所입니다. 洞事務所에 대해서도 저희들이 民間企業의 경우에 附設駐車場 규모가 10臺 이상인 곳, 좀더 자세히 말씀드리면 建築延面積이 3,000 m<sup>2</sup> 이상이고 거기에 附設되어 있는 駐車場の 규모가 10臺 이상인 곳은 지금 駐車場 有料化를 하도록 우리가 施策을 펴고 있기 때문에 洞事務所の 경우에는 建築延面積은 30m<sup>2</sup>가 안 된다고 하더라도 附設駐車場 규모가 10臺 이상인 경우에는 우리가 勸諭수범한다고 하는 차원에서 有料化를 하도록 지금 區廳長에게 권고를 하고 있습니다.

그리고 公社와 公團의 有料化는 100% 有料化가 되었습니다. 中央部處 및 政府公企業은 현재 파악한 것은 78個 中央主務機關 中에서 7個 主務機關이 施行을 하고 있고 나머지 機關이 안하고 있습니다. 그런데 지난번 總務處에서 저희들을 방문을 했습니다. 駐車場 有料化를 하는 방법에 대해서 문의를 하고 현재 方針을 택하는 중에 있기 때문에 總務處 즉, 政府綜合廳舍가 有料化가 되면 나머지 中央部處의 有料化는 매

우 빨리 촉진될 것으로 저희들이 전망하고 있습니다.

또 반면에 아까 사석에서 제가 말씀을 드렸습시다만 지난 주초에 제가 市長님을 모시고 總理를 방문해서 政府企業의 附設停車場 有料化에 대해서 施行을 해 주십사 하는 要請을 드렸고, 또 오늘 아까 말씀드린 市長님이 방문하는 자리에서도 政府部處와 傘下機關의 停車場 有料化와 10部制 참여사항이 포함되어 있음을 말씀드립니다.

그 다음에 警察廳 신호기 및 안전표지설치 권한에 대해서는.....

○委員長 黃炳五; 잠깐, 補充質疑를 받으신 다음에 같이 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 金東勳; 네.

○金永春 委員; 中央部處 및 政府公企業에 대한 현황을 보면 방금 施行이 미진한 부분에 대해서는 市長님께서도 오늘 靑瓦臺 가서가지고도 얘기를 하고 기회있는 때마다 이렇게 하신다고 얘기를 들었습니다만 여기에 보면 施行을 추진하는 機關이 아까 제가 지적했던 대로 7個 主務機關에 14個 關聯機關까지 포함해 가지고 1,744臺라고 하는 統計는 나와있는데 나머지 77個 主務機關에 무려 948個 關聯機關은 관련주차대수, 이 상황까지도 파악이 되면 이것을 추가로 資料로 提出을 해 주시면 좋겠습니다.

○交通管理室長 金東勳; 주차면수 말입니까?

○金永春 委員; 그렇습니다.

○交通管理室長 金東勳; 파악이 되는 대로 報告를 올리도록 하겠습니다.

○金永春 委員; 그렇게 하시고, 앞으로 다음 常任委員會 때에도 中央部處 내지 政府公企業의 停車場 有料化 推進現況을

그때까지는 또 얼마나 변하고 있는가 하는 것에 대해서 報告를 해 주시면 저희 市議員들이 그 부분에 대해서 관심을 가지고 언론에서도 역시 관심을 갖게 되면 자체적으로 상당히 또 노력을 하지 않을까 하는 생각이 드네요.

○交通管理室長 金東勳; 네, 알겠습니다.

그렇게 하고요.

현재 警察廳 관장상으로 된 신호기 및 안전표지의 설치와 관리권한, 이것이 현재 道路交通法上은 市長이 하도록 되어 있습니다만 道路交通法施行令에 의해서 警察廳長에게 권한이委任되어 있는 事項입니다.

그 동안 저희들이 이 事項은 상당한 모순이 있다, 왜 그러느냐 하면 市가 設置豫算과 維持管理豫算을 다 市가 지급을 하면서 전혀 이러한 부분에 대해서 市 의견이 들어가 있지 않고 잘못된 부분은 市가 전부 책임을 지도록 되어 있는 이 체제가 잘못되어 있다 해 가지고 이번에 저희들 關係法令 改正事項에 이것이 제일 중요한 事項으로 들어가 있습니다. 들어가 있어서 지난번 5月 20日字 警察廳의 立法豫告事項이 누락되어 있기 때문에 이것뿐 아니라 不法 駐·停車 團束權이 區廳長에서 市長으로의 권한이양 그 다음에 專用車路 團束權의 市長단속권부여 건의, 이런 事項들이 전혀 반영이 안 되어 있었습니다. 그래서 이 事項에 대해서는 다시 우리가 의견을提出하고 아까 말씀드린 것처럼 總理室에 이 문제를 제기해서 總理室에서 현재 建交部에다가 서울시, 警察廳, 그 다음에 財政經濟院, 그리고 京畿道, 仁川市, 이 5個 部處의 相關기관 의견을 상세히 들어서, 또 그 이유를 달아서 總理室로 報告를 해라 하는 지시가 떨어졌습니다.

그래서 建交部에서 6月 7日에 關聯機關 局長會議를 소집해

가지고 거기에서 의견의 개진을 듣고 그 事項을 종합해서 總理室에 報告하면 總理室에서 그 事項을 가지고 關係機關 意見調整會議를 갖도록 이렇게 되어 있습니다. 그리고 이와 별도로 또 우리 市에서 靑瓦臺에다가 이런 의견을 현재 개진했다고 하는 것을 報告드립니다.

○洪性龍 委員; 委員長님, 간단히 보충 좀 할게요.

○委員長 黃炳五; 洪性龍 委員님 補充質疑해 주시기 바랍니다.

○洪性龍 委員; 洪性龍 委員입니다.

신호기관계 얘기가 나와서 조금 짚고 넘어가려고 그래요.

신호기 설치라든지 이런 문제가 그 전에는 좀 해 주십시오, 해 주십시오 그럴 정도로 상당히 문제가 많았다고요. 그러니까 신호기 한번 설치하려고 그러면 사정하고 이래서 설치하다시피 했는데 지금 현재 실정으로 보면 신호기가 너무 많아요. 이것이 골짜기에도 신호기가 한 100m도 안 돼서 있어 가지고 교통흐름을 방해할 정도로 지금 되어있단 말이에요. 이것이 참 문제점이라고, 그래서 물론 신호기 설치하는 것을 市에서 위임사항을 다시 찾아 가지고 市에서 관리한다든지 하면 좀 개선이 될는지 모르지만 현재로 봐서는 너무 신호기를 마음대로 설치를 해 놓아가 가지고 교통흐름을 방해할 정도로 지금 되어 있는 것 室長님도 알고 계시죠?

이런 문제는 아마 심각하게 교통흐름에 해가 될 정도로 되어 있다는 것은 한번 생각하셔서 뭔가 對策을 세워야 될 것으로 생각을 합니다.

○交通管理室長 金東勳; 저희도 공감을 하고 있습니다.

○洪性龍 委員; 참고로 말씀드렸습니다.

○交通管理室長 金東勳; 그 다음에 交通專門職이 태부족이다,

또 태부족일 뿐만 아니라 一部 機關에서는 이것을 行政事務 職에 전보해서 활용을 하고 있다, 앞으로 지도를 통해서 이런 일이 없도록 해야만 되겠습니다.

저희 本廳에서는 全員 交通專門職은 交通關聯 部署에서 근무를 시키고 있습니다만 自治區의 경우에 一部 交通專門職을 交通과 관련이 없는 一般 行政部署에 전보해서 활용하고 있는 예가 있습니다. 이것이 시정되도록 人事關聯 部署를 통해서 요구를 하겠습니다. 그리고 아까 委員님께서 지적하신 단기적, 장기적 대책에 대해서는 좋은 제안의 말씀이라고 생각을 하고 내용을 검토하도록 하겠습니다.

다음 李聲九 委員님께서 交通信號 改善方案에 관해서 步行者가 건널목에서 자기 스스로 신호등 스위치를 조작해서 통행하는 방법이 영국런던에서 시행되고 있는데 서울에서도 시행해 볼 필요에 대해서 質問하셨습니다.

저희들도 현재 靑瓦臺 民願室 앞, 城山1橋 橫斷步道 이런 장소에 업버튼식 신호등을 시범 설치해서 운영 중에 있습니다. 그리고 앞으로 鍾路區 청운중학교 앞 등 5個所에 추가로 설치할 계획으로 있습니다.

그러나 서울의 경우에는 交叉路에는 설치가 매우 힘듭니다. 또 單一路의 경우에도 裏面道路와 접속되거나 인접한 경우 裏面道路를 진·출입하는 차량이 장시간 신호대기를 하는 그런 문제점이 있습니다. 따라서 지역여건을 면밀히 검토해서 이것이 市民들의 편익에도 제공이 되고, 또한 交通의 흐름에 방해가 안되고, 또 市民의 안전에도 지장이 없는 그런 장소에 대해서는 이러한 制度를 도입하도록 추진을 하겠습니다.

이상 오전 質問事項에 대해서 答辯을 드렸습니다.

○委員長 黃炳五; 수고하셨습니다.

다른 質問하실 委員님, 洪性龍 委員님 質問해 주시기 바랍니다.

○洪性龍 委員; 아니, 보충으로 또 하기도 그렇고 간단히 말씀을 드리려고 그러는데 自轉車 專用道路 關係라든지, 이것이 일본이라든지 구라과든지 유럽이라든지 중국이라든지 모든 나라를 보면 자전거를 굉장히 많이 이용하는 것을 아시지요? 그런데 일본에 가 보면 歩道에서·자전거를 타고 있는 것을 많이 봅니다.

그래서 우리 나라 道路交通法에는 規定이, 아마 道路交通法에 違反이 되리라고 생각이 되는데 거기서는 같이 그냥 一般 歩道에서 자전거를 타고 다니고 사람도 왔다갔다 하고 이런 것을 많이 볼 수가 있어요. 그래서 우리 나라도 좀 歩道가 넓다 그러면 다소 그렇게 같이 동시에 쓸 수 있는 그런 방법도 있지 않을까 생각이 돼서 참고로 室長님한테 한번 의향을 물어보는 거예요.

○交通管理室長 金東勳; 아까 金永春 委員님 말씀하고 洪性龍 委員님 말씀을 종합해서 조금 첨가해서 말씀드리겠습니다.

서울을 걷고 싶은 거리로 만드는 것하고 자전거 이용을 활성화하는 것은 연관이 있습니다. 그러기 위해서는 첫째, 歩道에 사람들이 걸어다닐 맛이 나와야 됩니다 그러기 위해서는 歩道の 평탄성이 유지돼야 됩니다.

지난번 우리 金委員님께서 바로 한 3, 4주 전 일요일에 자전거 관련 環境團體에서 행사가 있었는데 그때 자전거를 타본 사람들 경험이 歩道가 너무 울퉁불퉁해서 도저히 탈 수가 없다 하는 의견이었습니다. 그리고 또 車道로 다니는 것은 상당히 위험합니다. 그래서 歩道の 평탄성을 유지할 제대로 해주어야만 자전거가 다닐 수 있을 것입니다.

그럴 경우에 보도의 한쪽을 선을 쳐서 자전거가 다닐 수 있는 자전거 표시를 해 주면 활용이 되리라고 보는데 우선 歩道を 평탄하게 해주는 것이 첫째고, 두번째는 볼거리를 만들어 주어야 되겠다 하는 것이 두번째입니다. 세번째는 歩道 위에 자전거나 또는 歩行者가 다니는데 지장물이 없어야만 된다, 그래서 저희들이 歩道上 不法駐車を 아주 강력하게 단속하고 歩道 위에 있는 路上 積置物 을 빨리 시급히 정비해야 되겠다 하는 것이 저희들의 요구사항입니다.

마지막으로 街路樹가 우거져야 되겠다, 그래서 지난번 제가 市長님께도 건의말씀을 드렸습시다만 街路樹 剪枝를 가급적 제한해 주십시오 그랬습니다. 간판이 안 보인다고 街路樹 剪枝를 일체 허용하지 말고 신호등, 그리고 고압선, 그 다음에 가로등 이런 부분에 지장이 있는 부분만 剪枝를 하고 나머지는 街路樹를 울창하게 해서 그 밑에서 사람들이 걸어나거나 또는 자전거를 이용하는데 좀 편리하도록, 그런 맛이 나도록 이렇게 앞으로 개선을 해야 되겠습니다 해서 市長님도 전적으로 그 말씀에 찬성을 하시고, 앞으로 우리 市政의 방향이 그렇게 흘러갈 것이라고 하는 것을 말씀을 드립니다.

○委員長 黃炳五; 金永春 委員님 거기에 대해서 補充質疑해 주시기 바랍니다.

○金永春 委員; 한 가지가 빠진 것 같은데요.

아까 자전거의 이용 활성화에 관한 質問 中에서 말하자면 生活道路나 裏面道路에서 소통과 관계가 없는 道路上에서 말하자면 차량보다는 歩行者가 우선이 될 수 있도록 차량의 통행속도를 제한한다거나 또는 歩行者에게 通行 優先權을 부여한다든가 하는 것에 관련된 法の 改正이라든가, 制定이라든가 이런 것에 대한 건의를 해 볼 생각이 없느냐 하는 것에 대한

답이 빠졌고요.

또 이어서 곁들여서 말씀을 드리겠습니다.

얼마 전에 新聞報道를 통해서 보셨겠지만 걷고 싶은 서울 만들기운동본부가 市民團體에 의해서 지금 조직이 돼서 몇 차례의 토론도 거치고, 또 워크숍을 통해서 지난번 副市長께서도 직접 나와서 아마 인사말도 하고 그런 것으로 알고 있습니다.

步行權 確保를 위한 特別條例 制定을 하겠다고 市民運動團體에서 지금 준비를 하고 있습니다. 그런데 워크숍이 있었던 그 이튿날 新聞報道를 보니까 金義在 副市長께서 서울시가 이 條例를 6月末까지 해서 추진을 해 보겠다 이런 報道를 본 적이 있거든요. 지금 交通管理室에서는 이런 사항을 알고 계시는지, 실제 그러면 條例를 執行部 次元에서 준비를 하고 있는 것인지 이것에 대해서 좀 확인을 하고 싶습니다.

사실은 지금 市民運動團體와 우리 市議會의 관심 있는 市議員들이 합동으로 이 條例 制定을 위한 운동을 지금 펼치고 있는 초보단계이긴 합니다만, 또 市 執行部로서도 상당한 관심을 갖고 있기도 하고 그래서 한번 확인차 이렇게 물어봅니다.

○交通管理室長 金東勳; 우선 生活道路, 裏面道路 中에서 차량의 소통에 별반 영향을 주는 그런 道路의 步行者 通行의 安全, 또 通行 優先權을 주기 위해서 차량의 속도제한 규정이 라든가 이런 여러 가지 法 規定을 만들어서 할 필요는 없느냐, 건의할 용의가 없느냐 말씀하셨는데 이것은 저희가 現行 道路交通法의 內容을 보고 現行法上 條例로 이것을 制定해서 운영할 수 있다면 條例를 만들고, 現行法의 一部 規定을 고쳐야 된다면 그런 規定을 고치고 또는 規定을 첨가하는 그런

것을 추진을 하겠습니다.

다음에 걷고 싶은 서울만들기 단체에서 條例를 그때 만드는 것을 건의한 것을 제가 내용을 알고 있습니다. 제가 알기로는 議會쪽에 이것을 요구해서 議員立法으로 추진한 것으로 제가 들었습니다. 만약 이것이 議會쪽과 협의해서 議員立法으로 하신다면 저희들이 구태여 이것을 할 필요가 없고, 議會쪽에서 이것을 市에서 制定해서 議會에 上程하는 것을 원하신다면 市쪽에서 만드는 것을 有關 關聯部署와 협의를 하겠습니다.

○金永春 委員; 그렇다면 지금 步行權關聯 特別條例 制定部分에 대해서는 사실 지금 議員立法으로 할 것을 준비중에 있다는 말씀을 이 기회를 통해서 드리고요. 혹시 執行部쪽으로서도 그와 관련해서 특별한 의견이 계시면 뒤에 서로 의견교환할 수 있는 그런 기회도 가져볼까 합니다.

○交通管理室長 金東勳; 알겠습니다.

○金永春 委員; 그리고 아까 우리 洪性龍 委員께서 말씀하신 自轉車 道路와 步行者 道路, 이 개념이 별개로 따로따로 떼어 놓고 볼 부분이 아니라 앞으로 분명히 自轉車利用活性化에 관한法律의 취지에 따라서 自轉車 道路를 확보한다거나 또는 步行者의 步行權을 확보하기 위해서 道路를 정비하는 차원은 결국은 둘을 따로따로 보지말고 반드시 하나로 보면서 사람이 다니는 데도 필요한 데는 선을 그어서 步行者가 갈 수도 있고, 자전거가 가는 道路로 구분할 수도 있고, 또 꼭 그렇게 까지 필요치 않은 데는 사람과 자전거가 같이 가도 문제가 없는 곳들이 있습니다. 그러니까 그것이 같은 개념으로 추진이 될 수 있도록 해달라는 말씀을 드립니다.

○交通管理室長 金東勳; 알겠습니다.

○委員長 黃炳五; 다음은 李允中 委員님 補充質疑해 주시기 바랍니다.

○李允中 委員; 李允中 委員입니다.

지금 金永春 委員께서 얘기하신 步行權에 대해서 補充質疑를 하겠습니다.

步行權이 있는 것입니까? 그리고 지금 현실적으로 步行權이, 우리 交通管理室長 어떻게 생각해요?

○交通管理室長 金東勳; 글썄요, 關聯法規에 그런 規定이 있는지는 지금 제가 파악을 못하겠는데요, 인간이 살기 위해서는 반드시 보장돼야 될 權利라고 생각합니다.

○李允中 委員; 그렇지요?

○交通管理室長 金東勳; 네.

○李允中 委員; 거기에 대해서 제가 묻습니다.

왜냐 하면 지금 우리 漢江다리를 한번 걸어보세요. 漢江다리에 횡단보도 그어놓은 자리가 몇 개나 있는지, 제가 麻浦大橋를 가끔 가다보면 그냥 차량이 오는데 느닷없이 뛰게 됩니다. 횡단보도도 없고 신호등도 없고, 인터체인지 들어오는 데 있지 않습니까? 그런 데가 서울市內 漢江다리에 몇 곳이나 있는지 조사해 보셨습니까? 거기에 대해서 答辯 한 번 해 주세요.

○交通管理室長 金東勳; 지금 무슨 말씀이신지 모르겠는데 漢江橋梁 위 말입니까?

○李允中 委員; 네, 漢江橋梁에 보면 인터체인지 들어오고, 麻浦大橋를 예를 들시다. 麻浦大橋를 예를 들면 인터체인지 들어와서 江邊道路가 되지 않습니까? 汝矣島로 가려면 麻浦에서 인터체인지 돌아서 나오는데.....

○交通管理室長 金東勳; 네.

○李允中 委員; 그러면 진짜 違反하고 어차피 걸어야 돼요. 그러니까 아무 것도 없고, 신호등도 없고, 그러다 뛰다보면 문제가 생깁니다. 그런 곳이 몇 곳이나 있는지 파악하고 계신가요?

○交通管理室長 金東勳; 파악 못했습니다.

○李允中 委員; 파악된 것 있습니까? 지금 步行權 얘기가 나와서 얘기하는 것입니다.

○交通管理室長 金東勳; 아직 그 사항이 파악돼 있는지 자체를 모르겠습니다.

○李允中 委員; 그래서 묻겠는데 지금 서울시 交通業務가 警察廳하고 일부 나누어져 있지 않습니까? 표지판, 신호등 여러 가지. 그래서 얼마전에 市政質疑에서도 그런 얘기를 했지만 警察廳에서 표지판하고 신호등을 다는데 우리 서울시하고 협조가 제대로 안 되는 것 같아요. 그러니까 그것을 조사를 하셔서 횡단보도는 반드시 그어야 될 것 같아요.

○交通管理室長 金東勳; 알겠습니다.

○李允中 委員; 그것에 대해서 조사를 좀 해서 報告를 해 주시고, 앞으로의 계획에 대해서 한번 말씀해 주세요.

○交通管理室長 金東勳; 좋은 지적의 말씀입니다.

아마 교량과 접속도로의 교차지점에 죽 걸어가던 사람이 車道를 건너서 橋梁이나 人道로 가는 그런 곳에 횡단보도 또는 신호등이 설치가 안 되어 있어서 대단히 위험스럽고 그런 것이 안 돼 있다고 하는 말씀이신데 이것은 저희들이 이런 장소를 파악을 해서 警察廳에 횡단보도, 신호등을 설치하도록 협조를 구하겠습니다.

○委員長 黃炳五; 거기에 대해서 우리 李始英 委員님 補充質疑해 주시기 바랍니다.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

계속 歩行者優先權에 대해서 말씀을 하셨는데 그 이전에 지금 서울市內에 있는 各 初等學校에 어린이보호구역이 選定되어 있습니다. 지금 歩行者優先權 하기 이전에 어린이보호구역에도 지금 차가 너무 쏠살같이 다니고 이것도 지켜지지 않아요. 지금 初等學校 어린이들은 분별력이 없습니다. 순간 순간 일어나는 상황을 우리가 운전을 해 보기만 그것을 파악할 수가 없어요. 기본적으로 歩行者優先權 하기 전에 各 初等學校에 있는 어린이보호구역 여기를 좀 철저히 서울市 交通局에서 지켜 주시기를 바랍니다.

○交通管理室長 金東勳; 아까 제가 業務報告 때 말씀을 잠깐 드렸는데 지금 初等學校에 來年까지는 전부 初等學校 安全區域과 安全保護施設을 設置完了하는 것을 목표로 해서今年에 114個 學校에 대해서 세이프티존 또는 스쿨존을 만들어서 과속방지턱을 만든다거나 또는 신호등을 설치한다거나 해서 國民學校 學生들이 안전하게 學校에 通學을 할 수 있도록 하는 事業을 추진하고 있습니다.

今年에 114個 學校를 하고 來년에는 116個 學校를 하려고 합니다. 그래서 이렇게 되면 지금 서울市內 總 初等學校가 512個校가 있는데 377個校를 완전히 정비를 마치게 됩니다.

그래서 이러한 施設에 대해서는 저희들이 施設을 설치할 뿐만 아니라 지속적인 維持管理를 잘 해서 學生들의 安全通學에 도움될 수 있도록 해 나가겠습니다.

○委員長 黃炳五; 다음은 金永姬 委員님 質疑하여 주시기 바랍니다.

○金永姬 委員; 金永姬 委員입니다.

市內버스 專用車路를 97年, 98年 計劃을 앞당겨서 上半期

中에 20個 區間에 63.3km를 施設整備한다고 報告를 하셨는데 지금 버스專用車線의 문제가 현재 大衆交通을 이용하시는 분들이 신속하게 짧은 시간내에 이용해서 승용차를 타지 않고 버스를 타도록 하는 것이 그 목적이지요?

○交通管理室長 金東勳; 네, 그렇습니다.

○金永姬 委員; 그런데 제가 버스를 타 봐서 問題點이 무엇이나 하면 먼저 우리 交通局에서 300億원을 확보할 때 가장 힘있게 말씀하신 것이 무엇이나 하면 버스路線을 전면적으로 改編하겠다고 그랬어요, 맞지요?

○交通管理室長 金東勳; 네.

○金永姬 委員; 그런데 현재에 부분적인 것만 조정했지 전반적으로 버스路線을 改編한 것은 아니지요?

○交通管理室長 金東勳; 그렇지가 않고요, 지금 455個 路線中에서 195個 今年에 한 것은 현재 시점에서는 改編할 필요성이 있는 것은 전면적으로 다 손을 댄 것입니다. 다만 이제 8월에 地下鐵 5號線, 그리고 7號線, 8號線 一部區間이 開通이 됩니다. 그때 맞추어서 우리가 새로운 地下鐵 運營開通과 관련된 路線을 改編하고, 12월에 실시하는 楊花大橋와 堂山鐵橋의 補修와 관련해서 11月 下旬頃에 그 地域의 관련된 路線을 또 改編할 예정입니다.

나머지 그러고도 改編이 안 대는 路線은 현재 市民들이 존속을 필요로 하고 저희들도 존치할 필요가 있다고 인정되는 路線만 손을 안 대게 된 것입니다.

○金永姬 委員; 그러면 지금 현재 市民이 大衆交通을 필요로 하는 버스를 乘車를 하지 않는 이유는 뭔지 잘 파악하고 계시지요? 첫째는 버스를 기다리는 시간이 많다는 것입니다. 配車時間이 잘 맞지 않아요 그 이유는 길이 막혔기 때문에 配

車時間이 안 맞는다고 그러는데 그 부분이 말하자면 앞으로의 소통을 원활히 하는 방법 아니겠습니까?

○交通管理室長 金東勳; 네.

○金永姬 委員; 그 다음에 골목이 많기 때문에 30分이면 버스타고 갈 수 있는데 50分 내지 55分の 長時間이 걸리기 때문에 버스를 乘車 안해요. 저도 그 경험 많이 했습니다.

그래서 이번에 300億을 豫算編成했을 때 버스路線에 대해서는 획기적으로 책임지고 하겠다 그것이 交通局의 發表였고, 300億원 支援金이었어요. 그런데 오늘 지금 豫算編成을 보니까 버스專用車線에 대한 追加擴大所要費用이 19億으로 되어 있고, 그 다음에 全日制運營 施設費 20億 등등해서 199億으로 되어 있습니다.

○交通管理室長 金東勳; 네, 전부 합해서요.

○金永姬 委員; 그 다음에 먼저 말씀하신 대로 버스勞動組合의 罷業으로 인해서 요금인상부분에서 이 豫算 中の 일부가 所要되는 것으로 그렇게 말씀을 하셨는데 그 부분이 어떤 것입니까?

○交通管理室長 金東勳; 아닙니다. 그 부분은 지금 버스業體에 우리가 직접 支援하는 것은 없습니다. 없고, 지금 199億의 內譯 中에서 일부 그와 비슷한 것이 하나 있는데 이것이 버스카드 보너스제입니다. 그것은 버스業體에 지원하는 것이 아니라 버스카드 購入者한테 저희들이 5%의 보너스를 주는데 그 5%의 보너스를 저희들이 버스카드 購入市民에게 주겠다는 뜻입니다.

○金永姬 委員; 그러면 그 보너스가 서울市民의 豫算으로 지금 77億으로 나와 있습니다. 그러면 199億 안의 77億입니까?

- 交通管理室長 金東勳; 그렇습니다.
- 金永姬 委員; 그러면 이것은 서울市の 豫算으로서 77億을 보너스로 주겠다는 말씀이지요?
- 交通管理室長 金東勳; 그렇습니다.
- 金永姬 委員; 利用의 편리를 위해서?
- 交通管理室長 金東勳; 네.
- 金永姬 委員; 그러니까 利用者에게 직접적으로 歲入을 주는 것이지요?
- 交通管理室長 金東勳; 그렇습니다.
- 金永姬 委員; 그러면 이것이 몇 區間에 몇 名의, 어떻게 77億이란 豫算이 나왔지요?
- 交通管理室長 金東勳; 그것은 저희들이 현재 1,162臺가 지난 3月 1日 運行을 시작했습니다. 목표는 6月 30日까지 서울市内 모든 市内버스 中에서 市界外를 運行하는 버스를 제외한 마을버스도 물론 제외됩니다, 나머지 버스를 전부 버스카드제를 施行하는 것을 전제로 하고 그 다음에 그것이 今年年末까지 100% 버스카드가 정착되어서 市民들이, 乘客이 전부 버스카드를 사용하지는 않을 것이다 이렇게 보고 있습니다. 50% 정도의 승객이 타는 것을 전제로 해서 7月 1日부터 年末까지 6個月 동안의 期間입니다. 그렇게 算定하니깐 77億 정도가 계산한 것이 나와서 그것을 버스카드를 구입하는 市民한테 보너스로 지급하겠다 하는 내용입니다.
- 金永姬 委員; 그것을 보너스를 稅金으로 주어야 할 이유가 무엇입니까?
- 交通管理室長 金東勳; 이것이 지난번 300億이 버스業에 대한 支援金으로 市議會에서 豫算을 編成해 주셨거든요.  
 그래서 버스와 관련된 것 중에서 우리가 버스業者에게 직

접 돈을 주는 것은 直接支援이기 때문에 현재로 都市交通整備促進法施行規則이 改正되지 않은 상태에서는 經營 개선을 위해서 우리가 직접 지원해 줄 수 있는 法的 根據가 없습니다.

그래서 今年度 300億은 間接支援金으로 써야 되겠다고 생각해서 버스하고 관련된 專用車線의 확대, 設置 그리고 公營 車庫地의 設計費, 그 다음에 지금 이야기했던.....

○金永姬 委員; 네, 그것은 설명이 여기 나와 있으니까 말씀 안하셔도 알겠습니다.

그러면 버스專用車線을 확대하기 위해서 지금 현재 버스專用車線을 지키기 위해서 1,400名の 勤勞者와 公益勤勞者가 지금 있지 않습니까?

○交通管理室長 金東勳; 한 1,460名 지금 勤務를 하고 있습니다.

○金永姬 委員; 네, 한 1,460名 되는데요. 그러면 이 버스路線이 확대됨으로 인해서 필요한 人員은 몇 名이나 됩니까?

○交通管理室長 金東勳; 지금 1,484名이 정확히 勤務를 하고 있는데 그 중에는 일반 技能職이 있고, 公益勤務要員이 있습니다. 그 다음에 방법원이 있습니다. 그래서 1,484名으로 제가 기억하는데요. 현재 運營되고 있는 專用車路가 163km입니다.

그리고 거기에 추가해서 80km를 이번에 97年, 98年分을 더 당겨서 8月 1日까지 확대하려고 하거든요. 지금 163km 區間 全體 路線 29個 路線으로 제가 알고 있는데 그 163km 區間은 어느 정도 버스專用車線制度가 정착되어 가고 있습니다.

그래서 거기는 많은 人力이 소요되지 않을 것으로 보고 있

습니다. 그래서 그쪽 人力 일부를 빼서 새로 추가되는 80km 區間과 出退勤時間帶만 運營하다가 全日制로 運營하는 區間에 넣어서 거기를 빠른 시일내에 질서를 잡아야 되겠다, 그러면 일부 人員이 빠져나오는 既存區間은 어떻게 할 것이냐, 그 既存區間에 대한 對策을 일단 저희들이 구상 중에 있는데 그것 또 議會에 나중에 立案이 되면 報告를 드리겠습니다만 아주 소형 승용차를 한 20臺 사서 1車當 운전원 1名과 團束員 2名씩을 태워서 이 사람들이 專用車路를 계속 왔다갔다 하도록 거기다 카메라 들고 버스專用車路 團束巡察車 붙이고 계속 왔다갔다 하면 어느 정도 여기는 정착이 된 地域이기 때문에 그러고서 거기도 물론 職員들이 섭니다. 서지만 지금같이 500m當 職員 2名을 세우는 것이 아니라 한 800m當 職員 한 2名씩 세우면 그 地域은 專用車路의 실효성이 확보될 것이 아닌가 이렇게 보고 있습니다.

그래서 저희들은 안간힘을 써서 人員을 한 120名 정도, 車輛 20臺 2交代로 해서 1臺當 운전원 1名, 職員 2名 그래서 臺當 3名 정도 人員을 확보해서 그것을 2交代로 運營하는 人員해서 원칙적으로는 160名이 들어갑니다만 人員이 너무 많이 이것은 현실적인 한계성이 있기 때문에 한 120名 정도를 추가로 요구해서 한번 추진해 볼까 해서 지금 현재 구상을 하고 立案을 하고 있습니다

立案事項이 완료되면 議會에 다시 報告를 드리도록 하겠습니다.

○金永姬 委員; 저희가 먼저 本會議에서도 이 문제가 계속 논의되지 않았습니까? 公益勤務者로 代置해서 人件費를 절감하고 서울시 豫算이 節減되는 방법으로 그렇게 했는데 公益勤務者에 대한 추가요청을 하기 위한 것입니까, 아니면 技能

職…….

○交通管理室長 金東勳; 公益勤務者は 來年度 것을 今年에 요청해야됩니다, 지금 요청해서는 今年에 配定을 못 받거든요.

그래서 來年度에는 그러한 人力을 우리가 活用할 수 있도록 요청을 해 놓았습니다. 다만 公益勤務者の 制限事項이 하나 있는데 무엇이나 하면 이 사람들은 權限을 行使할 수가 없습니다.

그래서 一般職員을 따라다녀야만 業務에 임할 수가 있기 때문에 公益勤務者만 보내서는 團束權限이 없기 때문에 할 수가 없습니다.

그래서 公益勤務者 活用に 한계성이 있다는 것을 알려주시고요. 來년에 필요한 人員은…….

○金永姬 委員; 本委員은 이것이 굉장히 부끄러운 일입니다. 自家運轉하시는 분이든가 이런 분들에 대한 交通秩序確立을 위한 教育이 필요하지 않나 하는 생각이 들어요.

○交通管理室長 金東勳; 그렇습니다.

○金永姬 委員; 이것이 어떻게 이런 많은 人力을 필요로 하고, 豫算을 필요로 해서 中央車線制를 지킵니까? 무슨 수로 이것을 지켜요? 이것은 2000年代에 우리가 先進國으로 들어간다는 市民의 정신으로 봐서는 정말 대단히 부끄러운 일이기 때문에 오히려 그 豫算을 가지고 자가운전 내지는 모든 운전자에 대한 教育을 철저히 시켜서 罰科金을 붙여야지, 일일이 500m에 세워서 이 많은 人力으로 버스專用車線이 계속 늘어나면 계속 늘 것 아닙니까? 이것은 서울市에서 어떻게 對策을 세우든지 세우셔서 하셔야지 이런 豫算을 들여가면서, 이런 人力을 들여가면서 이것 얼마나 불합리한 것입니까?

○交通管理室長 金東勳; 저도 안타까운 부분이고요. 또 2002

년에 월드컵이 서울로 유치된다고 그러니까 그런 계기에 국민의식이 많이 변화될 것을 기대하고 있고요. 지금 운전자들의 交通秩序 遵守, 一般的인 社會秩序 遵守 이것은 教育 당시부터 하는 것이 가장 중요하다고 생각해서 教育廳에 운전면허증을 高等學校 3學年 學生이 大學入學試驗 끝난 다음에 學校別로 지금 運行關係 運轉教育이 아니라 交通秩序를 지키는 運轉教育 이것을 大學入學試驗 끝난 다음에 해 달라고 教育廳에 요청을 해 놓았습니다.

앞으로 國民學校때부터 그러한 社會秩序를 지키는, 各種 規範을 지키는 教育이 제대로 이루어져야 되리라고 생각을 하고 있습니다. 그런 부분에 신경을 많이 쓰겠습니다.

○金永姬 委員; 그 부분은 몇 년 후에나 이루어집니다. 현재 어떻게 秩序를 잡느냐 하는 것이 중요한 것이지 한 4, 5年後의 것 지금 걱정할 일이 아니고요. 현재 運轉者에 대한 教育의 철저한 방향에 대해서 計劃을 세워서 다음 會期때 내주세요.

○交通管理室長 金東勳; 지금 自家運轉者라고 하는 運轉者가 車輛이 지금 서울市內 208萬臺이니까 運轉者가 208萬名은 넘을 것입니다. 그 외에 運轉免許는 가지고 있지만 車輛이 없는 수요까지 하면 엄청나게 많을텐데 참 이상적인 방법이기는 합니다만 運轉者에 대해서 하루빨리 의식교육을 시키는 것이 그래서 의식전환을 이루도록 하는 것이 참 이상적이기는 합니다 너무나 방대한 문제이기 때문에 그 教育은 저희들이 별도로 시킬 현재 計劃은 가지고 있지 않고요. 이번에 3次 市民運動에다가 바른 운전하기 하나를 넣었습니다. 그래서 市民社會團體의 캠페인을 통해서, 運動을 통해서 市民들이 바른 운전하도록 이렇게 지도해 나가도록 하겠습니다.

○金永姬 委員; 그 다음에는 交通이 원활하게 흐르지 않는 부분은 여러 가지 이유가 있겠지만 道路에 工事場이 많기 때문에 이런 정체가 되리라고 생각하는데 현재 계획단이 있지 않습니까?

○交通管理室長 金東勳; 네.

○金永姬 委員; 서울시內 各種 道路工事を 할 경우에 사전에 협의를 해서 어느 地域에 언제서부터 언제까지 交通이 정체가 될 것이다라는 예상치를 만들어가지고 計劃的인 道路運營을 했으면 좋겠는데 이 점에 대해서는 어떻게 지금 현재 運營을 하고 있습니까?

○交通管理室長 金東勳; 저희가 지난 5월에 市에 交通管理委員會라고 하는 것을 만들었습니다. 委員長이 제가 委員長으로 되어 있습니다. 그리고 委員은 서울시內 交通과 관련된 部署, 예를 들면 道路局長이라든가, 建設安全管理本部의 局長이라든가, 그리고 警察廳의 道路交通幹部라든가 이런 사람들을 委員으로 해가지고 서울시에서 發注하는 모든 工事に 대해서 3個月 前에 저희 交通管理委員會에 案件으로 上程하라고 그랬습니다. 거기서 이 工事は 工期가 맞느냐, 또 이 工事的 방법은 타당하느냐, 이런 것을 전부 거기에서 審議를 해 가지고 거기에서 통과된 다음에 그 통과된 내용에 의해서 工事を 施行하도록 이렇게 制度를 施行하고 있고 현재 運營을 하고 있습니다.

그리고 이것을 自治區에서도 이런 制度를 도입하도록 自治區에도그 指針을 시달했습니다. 自治區에 시달한 이유는 自治區에서 施行한 工事部分에 대해서 그렇게 하도록 했는데 自治區의 副區廳長이 委員長이 돼서 委員會를 運營하도록 이렇게 하고 있습니다.

○金永姬 委員; 지금 서울市の 모든 委員會가 하나 늘어 78 個로 제가 알고 있습니다. 그런데 3個月 前이라고 말씀하셨는데 접수하면 즉시로 합니까, 아니면 얼마나 期間이 걸려서 운영회를 합니까?

○交通管理室長 金東勳; 예정된 工事인 경우에는 工事着手 3 個月 前에 보내라 이렇게 했고요, 예정이 안 된 工事が 있습니다. 갑자기 생기는 工事, 예를 들면 水道管이 파열됐다거나 都市가스管이 파열됐다거나 이러한 경우에는 이것은 수시로 上程하면 저희들이 委員會를 개최해서 여는 것으로 하고요. 그래서 저희들은 원칙적으로 3個月 前에 上程시키도록 했기 때문에 1個月에 한번씩 열립니다. 그래서 5월에 첫번째 會議 했음을 報告드립니다.

○金永姬 委員; 그 다음에는 橋梁 內에 과적차량에 대한 團束이 있죠?

○交通管理室長 金東勳; 네.

○金永姬 委員; 그것이 橋梁入口마다 작은 建물이 아닌 假建물을 지어가지고.....

○交通管理室長 金東勳; 초소.

○金永姬 委員; 초소를 가지고 入口에 놓고 과적차량을 조사 하는데 本委員이 몇 번 그런 地域을 다니면서 보니까요, 오히려 그것으로 인해서 交通이 체증되는 地域이 많습니다. 그것을 조사해서 資料를 좀 주시고요.

그 다음에 그분들의 업무태도가 굉장히 불성실해요. 그 속에서 다리를 벌리고 자는 분도 계시고 근무형태도 대단히 안 좋을 뿐만 아니라 오히려 과적차량의 조사로 인한 교통체증이 많기 때문에 거기에 대한 개선책에 대해서 좀.....

○交通管理室長 金東勳; 이것은 저희들 業務所管이 아니고 建

設安全管理本部에서 하는 業務所管입니다.

제가 내용을 알고 있기로는 과적차량이 심야에 이루어지고 있습니다. 그래서 소통상의 문제는 큰 문제가 없고 다만 심야에 고속으로 질주하기 때문에 團束員들의 인사사고가 날 우려가 있어서 현재 다리입구에 있는 초소를 다리중간으로 옮기고 다리입구에다가는 바리케이트를 대각선으로 2個를 쳐가지고서 거기에서 車輛이 속도를 줄이고 우회해서 들어가도록 이렇게 지금 보완해서 施行하는 것으로 되어 있습니다.

이 근무직원들이 불성실한 문제는 이것이 지난 한 1個月前에는 區廳長 業務所管으로 되어 있다가 市로 이것이 이관이 되어오면서 建設安全管理本部에서 이것을 하면서 일제히 敎育을 시키고 이 부분에 대해서 각별히 신경을 써서 지도하고 있음을 말씀드립니다.

○金永姬 委員; 그 다음에는 제가 居住地 駐車 問題에 대해서 말씀드릴게요.

○交通管理室長 金東勳; 네.

○金永姬 委員; 예상치 그러니까 各 區廳으로부터 새로이 裏面道路의 주차면적 대수에 대한 예상치는 저희에게 주어서 받았습니까. 그런데 7月부터 施行을 하시겠다는 의지를 가지시고 各 區廳에 현재 실시할 수 있는 것에 대한 실사조사를 하셨죠? 현재까지도 하시고 계시죠?

○交通管理室長 金東勳; 네.

○金永姬 委員; 運營關係에 대해서?

○交通管理室長 金東勳; 네.

○金永姬 委員; 지금 本委員이 제일 걱정스러운 것은 條例가 통과하지 않았지만 만약에 條例가 통과했을 경우에 各 區廳에서 할 수 있는 道路에만 實施하겠다고 그렇게 말씀하셨어

요, 그렇죠? 전체로 하는 것이 아니라 駐車 가능한 地域부터 우선 하겠다, 그런데 제일 근심스러운 것은 條例를 개정하면 各 區廳에서는 전부 실시할 것이라고 생각을 합니다.

○交通管理室長 金東勳; 全 地域을요?

○金永姬 委員; 할 수 있는 地域은 各 區廳마다 하리라고 생각을 합니다. 여기에서 그것은 서울市에서 하지 말라고 그래도 그것은 各 區廳別로 할 수 있는 일이기 때문에 할 것이라고 생각하는데 지금 현재에 전반적으로 各 區廳에서 실시했을 경우에 運營하는 방법에 있어서 70, 30으로 되어 있죠?

○交通管理室長 金東勳; 아닙니다. 그것은 市에서 建設한 停車場에 대해서 區廳長이 委託 管理하겠다고 하는 要請이 있는데요, 그때 우리가.....

○金永姬 委員; 그것만 3·7제이고요.

그러면 住居地域은 지금 현재 各 區廳에 일임하는 것이죠?

○交通管理室長 金東勳; 네, 그렇습니다.

○金永姬 委員; 그 다음에 거기에 대해서 들어오는 모든 經費는 駐車施設에 우선으로 하는 것으로 되어 있죠?

○交通管理室長 金東勳; 네, 自治區의 停車場 特別會計로 들어갑니다.

○金永姬 委員; 그러면 今年 7월에 시작해서 12월까지 한다면 그것을 실시하는 區廳에서 들어오는 入金額은 얼마를 가상하고, 그 金額으로 몇 個 停車場을 실시할 수 있다고 가정을 하시는지 거기에 대해서 기초자료가 있다면 答辯해 주세요, 한 地域을 예를 들어서요.

○交通管理室長 金東勳; 저희가 사실은 居住地 駐車優先制를 실시하는 목적이 自治區의 駐車收入을 올리기 위해서 하는데 목적이 있는 것이 아니라 그야말로 지금 住民들간에 갈등

이 심하고 반목이 심해지는 住宅街의 駐車秩序를 市가 무언가 바로잡아 주어가지고 住民들이 좀 그런 부분에 참 골목길 평화를 이룩하도록 한다고 하는 데 그 목적이 있습니다. 駐車收入까지는 목적이 없습니다.

駐車收入에 대해서는 전반적으로 이것을 실시했을 때 얼마가 들어올 것인지 예상한 것이 없고요. 다만, 지난번에 표준적으로 500臺 정도의 주차면수를 가지고 있는 地域에서 運營했을 때 한 달에 들어오는 收入이 어느 정도 될 것이다 하고 우리가 표준모델을 하나 선정해서 해 놓은 것은 가지고 있습니다. 그러나 아직은 이것이 지금 委員님께서 말씀하신 것처럼 各 自治區別로 이러한 居住地 駐車優先制를 할 수 있는 地域을 전부 정해서 했을 때 그때 저희들이 상세하게 수입금 예상치를 조사해서 議會에 報告를 올리도록 하겠습니다. 양해해 주시면 고맙겠습니다.

그리고 지난번에 5, 6年 시범실시를 전제해서 계산한 것이 있었는데요, 年間 1億 8,000萬원의 收入金 전망이 나옵니다.

○金永姬 委員; 그러면 이것은 人件費를 제외한 것입니까?

○交通管理室長 金東勳; 粗收入이죠, 人件費 제외하지 않고요.

○金永姬 委員; 그냥 總 收入額이?

○交通管理室長 金東勳; 네, 그렇습니다.

○金永姬 委員; 여기에서 人件費, 運營費를 빼면 管理費 그러면 純利益에 駐車施設할 수 있는 예산가치는 얼마나 됩니까?

저희가 지금 중요한 것은 駐車施設을 확보하는 데에 문제가 있는 것 아닙니까?

○交通管理室長 金東勳; 그렇습니다.

그런데 사실 이 收入은 별반 큰 收入이 안 됩니다. 지금 自

治區에서 不法 駐·停車團束만 철저히 한다면 엄청난 過怠料收入이 들어올 것입니다.

○金永姬 委員; 不法駐車는 지금 현재도 계속 하고 있습니다.

○交通管理室長 金東勳; 하고 있는데 그것이 굉장히 미흡해요. 이것을 제대로 관리하려면 人力이 많이 들어가기 때문에 저희는 여기에서 收入額이 年間 1億 8,000萬원 나온다고 하더라도 이 收入額 거의다가 관리하는데 들어갈 것이다 이렇게 보고 있습니다.

○金永姬 委員; 그러니까 서울시에서 하는 것은 駐車秩序確立하고 駐車地를 만들어서 駐車할 수 있는 곳을 마련하기 위한 豫算編成 아닙니까?

○交通管理室長 金東勳; 제일 큰 목적은 여기에서 收入을 얻어가지고서 이 收入을 가지고 우리가 駐車場을 확보한다는 것은 부수적인 목적이지 제일의 목적이 아닙니다. 제일의 목적은 어디까지나 住宅街의 駐車秩序를 바로 잡는 것입니다.

○金永姬 委員; 그러면 지금 駐車場을 설립하기 위해서 3億원을 현행 용자해 주는 것을 확대해서 20億원으로 改正할 것으로 지금 하고 있죠?

○交通管理室長 金東勳; 네

○金永姬 委員; 그러면 현재 個人駐車場, 住宅街駐車場 지금 이것이 통과가 될 경우에는 자기 집 뜰안에 자기 車를 넣지 않으면 해결이 안되도록 되어 있지 않습니까? 자기집 車는 자기 집 안에 넣어야 되는 것 아닙니까?

○交通管理室長 金東勳; 아닙니다.

○金永姬 委員; 그러면요?

○交通管理室長 金東勳; 車庫가 있는 사람은 자기 집 뜰에 넣는 것이고 車庫가 없는 사람은 공용노상주차장.....

○金永姬 委員; 그러니까 이 방법이라는 것은 노상주차장은 돈주고 駐車場을 쓰고 서울市 땅을 자기 駐車場은 어떤 방법이든 만들어서 駐車施設을 해서 자기 앞에 놓으면 되는 것 아닙니까? 유도하는 것 아니에요, 지금?

○交通管理室長 金東勳; 그렇죠. 그렇기도 하죠.

○金永姬 委員; 그러면 현재 담을 헐어야 된다고 추산이 되어 있거든요. 그러면 개인이 駐車場을 마련할 때 용자를 줄 의향은 없으십니까?

○交通管理室長 金東勳; 그것은 저희들이 이번 民營駐車場 建設促進에 관한 諸般支援施策은 營業用 民營駐車를 말씀드리 는 것입니다. 다른 사람이 주차이용에 제공하는 民營駐車를 얘기하는 것이고, 개인이 자기 車를 駐車시켜서 車庫地를 만드는 것에 대해서는 저희들 이번 民營駐車場 建設促進融資金 혜택은 받지 못합니다.

그런데 지금 이것을 自治區 條例로 또는 自治區에 方針이 施行되는 것을 우리가 기대하기 위해서 江北區에서 지금 담 장이라든가 대문을 개조해서 스스로 자기 車庫地를 만드는 事業을 권장하고 있습니다. 그러면서 개조비용이 제가 보니까 평균적으로 한 60萬원 정도가 소요되는 것으로 나왔습니다. 거기에 한 20萬원 정도를 區廳에서 용자해 주는 制度를 지금 施行하려고 하는데 자기들 확보된 豫算이 5,000萬원밖에 없다고 그러면서 한 1億원 정도를 市에서 지원해 주기를 바래서 이것은 저희가 內務局에 要請해서 自治區에 해당하는 特別調整交付金 여기에서 이것을 할애해서 지원을 해 주도록 지금 저희가 협조 요청을 하고 있습니다.

○朴謙洙 委員; 용자가 아니라 보조죠?

○交通管理室長 金東勳; 네.

○金永姬 委員; 보조하고 용자는 전혀 다르죠. 용자는 내는 것이고 보조는 주는 것이고.

○交通管理室長 金東勳; 20萬원 보조입니다.

○金永春 委員; 그렇게 보조를 하면 우리 公營駐車場 확보한 다는데 드는 費用, 주차면적 하나 만드는데 2,500萬원, 2,600萬원 드는데 一般住宅街나 개인사유 주차지를 만들도록 그렇게 지원해 주면 훨씬 많은 駐車場을 만들 수 있을 것입니다. 그것의 방법을 찾아내야죠.

○交通管理室長 金東勳; 저희가 다각적인 방법을 총동원해서 駐車場 확보하는 것이 급선무이기 때문에 民營駐車場部分에도 지원을 해주고, 건설촉진을 위한 혜택을 주고 개인이 자기 車庫地 확보하는데 지원을 해 주고 여러 방법을 종합적으로 쓰겠습니다.

○金永姬 委員; 그래서 本委員이 質問한 요지는 바로 그 부분입니다.

어쨌든 駐車場을 많이 확보해야 되는데 개인이나 아니면 사업주에게만 용자할 것이 아니라 개인이 자기 집에 駐車하는데도 용자 내지는 補助金을 주었을 때 더 많은 駐車場 확보가 가능하지 않겠느냐 하는 말씀을 드린 것입니다.

○交通管理室長 金東勳; 좋은 말씀입니다.

○金永姬 委員; 그 다음에 아까 道路建設部分에서 조금 빠진 부분인데요, 道路建設을 하고 표지판이 없이 道路에 안전표지 없는 부분에 대해서 交通局에서 하는 것이 아닙니까, 안전 표지관계요?

○交通管理室長 金東勳; 그것은 아까 말씀드렸던 警察廳에서 하는 業務지요.

○金永姬 委員; 警察廳에서 하는 것입니까?

○交通管理室長 金東勳; 네.

○金永姬 委員; 그 부분이 안전표지를 안함으로 밤에 事故나는 率이 상당히 많은데 그 부분을 交通管理室에서 査근을 해서 업무협조를 해서 事故多發地域에 좀 도와 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 金東勳; 알겠습니다.

○金永姬 委員; 質問 이상입니다.

○交通管理室長 金東勳; 감사합니다.

○委員長 黃炳五; 수고하셨습니다.

원만한 會議進行을 위하여 10分間 停會를 갖도록 하겠습니다.

停會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(16時 會議中止)

(16時 26分 繼續開議)

○委員長 黃炳五; 자리를 정돈해 주시기 바랍니다. 成員이 되었으므로 會議를 續開하겠습니다.

(議事棒 3打)

그러면 質疑와 答辯을 계속하겠습니다.

質疑하실 委員님, 李始英 委員님 質疑하여 주시기 바랍니다.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

전자에 金永姬 委員님 質疑하신 내용에 대해서 補充質問을 한 가지 하겠습니다.

交通管理室長님, 원래 專用車線 管理維持費가 196億원이 책정되어 있습니다. 196億원이 책정되어 있는데 실질적으로 지금 관리유지하는 것은 163km, 언뜻 계산을 해 보면 1km 소

요하는데 1年 동안에 얼마가 드느냐 하면 1億 2,000萬원이 들어요.

지난 年末에도 그런 얘기를 했습니다만 局長님한테 質疑를 했어요. 실제로 警察廳에서 하는 지금 戰警이나 義警들을 써서 패트롤카를 사용하면 196億원에 대한 반만 있어도 활용하겠다는 그런 확답을 한번 받았습시다. 그런데 여기다가 다시 또 人員을 확충에서 豫算을 더 하고 하면 대관절 專用車線 1km하는데 豫算을 얼마를 쓸 작정입니까? 서울市民 누구나 專用車線 1km 관리유지하는데 年 1億 2,000萬원 정도 든다, 그러면 이것이 과연 서울시 專用車線을 위한 효율적인 交通인지 그것에 대한 答辯을 좀 해 주시고, 또 버스카드 5% DC해 주는 부분에 대해서 우리 300億원 豫算이 되어 있는 데서 77億원을 지원 하겠다는데 사실 이것이 市民이 내는 稅金으로 事業體를 위해서 이렇게까지 지원을 해야 되는지, 또 이 카드제가 이루어지고 나서 사실상 실례를 들어서 저 같은 경우에 700원짜리 좌석버스를 타는 것 같으면 1萬원짜리 카드를 샀단 말입니다. 그러면 5% DC를 해서 9,500원을 주고 샀어요. 이것을 9,500원을 매일매일 사용하는 것도 아니고 1년에 하나 쓸 수도 있고, 또 석 달만에 한 번씩 할 수도 있고, 그러면 많은 人員이 모여져서 이루어져 있는 그 돈 額數, 그것에 의해서 발생하는 利子, 이런 것은 전혀 생각하지 않은 것 같고, 또 뭐냐 하면 공중전화같이 낙전되는 부분에 대해서는 어떻게 처리를 할 것인지 그것의 방안과 내용에 대해서 좀 해 주시고, 또 사실상 아직까지 카드제가 전면실시가 되지 않고 있습니다. 많은 委員들이 그런 얘기를 했습니다만 실제 승차를 해 보면 카드기계 자체가 활용을 못해서 안 쓰는 데가 많습니다. 그런 것도 좀 집중적으로 검토를 해 보시

고, 사실 本委員이 생각하기에는 카드제가 생긴 이후에 各 運輸事業體에서 이제는 收入, 支出이 명확할 것 같아요, 月間, 年間 收入이 다 노출 될 것 같아요. 그러니까 이 사람들이 행여 아직까지 카드제를 실시하지 않는지 이것도 좀 답해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 黃炳五; 交通管理室長 答辯하여 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 金東勳; 專用車路 今年度 163km에 대해서 196億원의 豫算을 사용하는 것은 今年에는 人件費와 各種 裝備購入費, 裝備運營費가 포함되어 있습니다. 人件費는 저희가 1人當 한 달에 月 153萬원 정도 기준해서 하고 있기 때문에 이 豫算은 人員 쓴만큼 계속 집행이 돼야 될 부분이고요, 여타 부분은 來年度에는 반영이 안 돼도 되는 부분이 있습니다. 그것은 바로 장비부분입니다.

그래서 今年度에 전체 196億원 中에서 人件費가 차지하는 비율이 167億원입니다. 나머지 한 30億원 부분 이것은 장비를 구입한 비용이다 하는 것을 말씀드릴려고요.

저희들도 이 人員 가지고 어떻게 해 보려고, 앞으로 80km 정도가 더 늘어나는데, 84km가 정확히 늘어납니다. 늘어나는데 이 人力을 더 보충하지 않고 하기 위해서 차량을 20대를 사서 이것을 능률적으로 사용하려고 하는 것이고, 차량 20대 살 때 차량당 3名の 人員은 이것은 필요하고, 그 3名이 全日制로 운영하기 때문에 하루에 2교대는 필요하다 해서 그 人力만큼만 우리가 보충을 추가로 받으려고 하고 있습니다.

저희들이 각별히 신경써서 이 부분에 대해서 과도한 豫算投入이 안 되도록 저희들도 좀 세밀하게 추진을 해 나가도록 하겠습니다. 이해해 주시면 고맙겠습니다.

○李始英 委員; 室長님, 그러면 지금까지 196億원을 투입하는데 이것이 과도한 투입이 아닙니까?

○交通管理室長 金東勳; 현재 이 人力은 저희들이 주먹구구식으로 하는 것은 아니고 專用 車路의 실효성을 확보해 준다고 하는 의미에서 500m當 2人 1組로 이것을 투입하는 것을 기준으로 해서 만들었습니다. 그런데 저희들이 실제로 해 보니까 그 정도 人力은 투입을 해야만 專用車路가 유지되지 더 이상 해서는 이것이 사실, 아까 金永姬 委員님께서도 마냥 이 식으로 나갈 것이냐, 市民들의 준법 의식 부분이 참 문제다 하는 개탄의 말씀을 하셨는데 저희들도 참 그런 개탄을 금치 못하고 있습니다. 가면서 전용차로 團束員만 없으면 바로 違反해서 하거든요.

○李始英 委員; 그러면 좋습니다. 室長님은 警察廳하고 혹시 이런 문제를 가지고, 專用車線團束問題, 그리고 維持管理의 問題를 警察廳하고 한번 협의할 용의는 없습니까?

○交通管理室長 金東勳; 警察에서는요, 지금 사실은 근원적인 것을 말씀을 드리면 專用車路의 設置는 市長의 權限으로 되어 있습니다. 단, 꼬리가 붙어 있습니다. 警察廳長과 협의하여 서울市長이 設置한다 이렇게 되어 있거든요.

그래서 우리가 지금 專用車路 設置하는데 우리가 路線을 결정해서 警察廳과 협의해서 협의된 부분에 대해서 路線을 設置해서 운영을 하고 있습니다. 團束權은 완전히 警察이 가지고 있거든요. 警察이 자기들이 團束權을 가지고 있으려면 專用車路가 제대로의 실효성을 확보하도록 國家가 필요한 人力과 裝備를 투입해서 실효성을 확보해 주어야 됩니다. 그러나 警察이 현재 人力의 부족으로 전혀 손을 못 대고 있는 부분이 이 부분입니다. 저희들도 참 답답합니다.

그러나 저희들 서울시의 입장은 현실적으로 大衆交通手段인 버스를 제대로 운행할 수 있도록 만들어 주어야만 된다, 그래서 저희가 불가피하게 저희 人力을 투입해서 團束을 하고 團束해서 나오는 犯則金 收入은 國家로 귀속되어 있거든요. 그래서 저희가 이번에 道路交通法 改正에다가 團束權을 서울시長에게 넘겨라 하는 내용을 강력히 주장하고 있는 것입니다. 그래서 그런 과정까지는 현실적인 불가피성 때문에 저희들이 이러한 방법으로 專用車路의 실효성을 확보해 나가는데 수밖에 없지 않겠느냐 이런 생각에서 지금 하고 있다고 하는 것을 널리 이해해 주시면 고맙겠습니다.

다음 버스카드 5%의 보너스분 77億원 지원, 꼭 지원을 해야 될 필요가 있는 것이지?

사실 버스가 안고 있는 문제는 현재 굉장히 많습니다 저희들은 시급히 버스의 서비스도 개선하고, 버스의 질도 높이고 해서 버스가 大衆交通手段으로서 제 역할을 할 수 있도록 만들어 주어야만 다른 승용차비용을 억제한다든가 하는 施策과 연계해서 맞아떨어지겠다 해서 이 부분에 지원을 안해 주면 안 될 그런 사정에 있습니다.

그런데 현재 버스업체가 다 경영이 제대로 되고 있는 그런 건실한 業體들이라면, 또 그렇게 될 수 있는 여건이라면 이러한 비용에 대해서 저희가 지원을 하지 않고 버스업체 부담으로 시킬 수도 있습니다. 현재 그렇지 못한 상황에서 저희들이 버스업체의 경영을 간접적으로 지원한다고 하는 의미에서 市民들한테 주는 보너스를 서울시가 대신 지급해 주겠다 해서 버스카드제를 빨리 정착시켜야 되겠다 하는 것이 저희들 목적입니다. 버스카드제가 정착돼야만 버스업체의 收入金 內譯이 투명해지고 거기에 의해서 우리가 諸般 支援施策을 필요

한 부분에 대해서는 펼 수가 있지 않겠는가 하는 것이 저희들의 생각입니다. 따라서 버스카드제가 빨리 정착이 되려면 이러한 보너스제의 지원은 필요하다고 저희들은 생각을 하고 있습니다

또 버스카드가 선불카드거든요. 이 선불카드 대한 發生利子, 또 사용하지 않고 사장되는 부분의 收入金 處理方法에 대해서는 저희들이 좀더 깊이 연구해서 나중에 報告를 드리도록 하겠습니다.

그 다음에 지금 카드제가 전면 실시 안되고 있는 이유가 收入金 支出이 노출되기 때문에 버스업자 자신이 기피하려고 하는 그런 성향이 있지 않느냐, 그것은 제가 보기에는 그렇지 않다고 봅니다. 저도 그런 부분이 없지 않아 있는가 해서 예의 주시하고 살펴봤습니다만 버스업체들은 카드제가 빨리 나와서 收入金이 투명하게 노출돼야 되겠다 하는 것이 이 사람들 심정입니다.

왜 그러냐 하면 저희가 그런 것이 나와야만 적극적인 支援 施策을 펼 수 있다고 저희들이 천명을 했기 때문에 이것이 정착되도록 하려고 애를 쓰고 다만, 이런 말씀을 제가 이 자리에서 공개적으로 해도 관계 없는지 모르겠습니다만 버스기사들이 버스카드제의 시행에 대해서 상당히 부정적으로 보는 부분이 없지 않아 있습니다. 그래서 이것이 시행속도가 늦어진다고 하는 것을 말씀을 드리고, 저희들이 그런 부분에 대해서 적극적으로 총력을 경주해서 조기에 정착되도록 하겠습니다.

그래서 저희들이 지난번 本會議 때도 제가 報告말씀을 드렸습니다만 카드판매소, 충전소의 확대를 위해서 은행, 지금 3個 은행을 선정하고 있는데 한일은행과 중소기업은행, 그

다음에 상업은행 各 支店 出張所에서 카드의 판매와 충전을 할 수 있도록 지금 저희들이 협의를 하고 있고 은행측의 긍정적인 答辯을 받았습니다. 그 이외에 24時間 편의점을 하고 있는 業體가 서울에 굉장히 많은데 그 중에서 한 3?4個 業體가 자기들도 이것을 해 주겠다 하는 그런 답을 받았습니다.

그리고 中學校, 高等學校, 大學校, 여기에 中·高까지는 敎育廳을 통해서, 그리고 大學은 學校別로 해서 學校의 매점에서 버스카드 판매소와 충전소를 운영하도록 해서 지금 좋은 반응을 받았고, 지금 일부 설치를 하고 있음을 報告를 드립니다.

이런 것들이 전반적으로 되고, 대세가 이렇게 흘러간다면 결국 일부 반대하는 소극적인 버스기사들도 결국 대세에 밀려서 동참하지 않을까 생각하고 있습니다. 여하튼 저희들 있는 지혜를 다 발휘해서 빨리 정착되도록 추진하겠습니다.

○李始英 委員; 추가로 하나만 더 묻겠습니다.

言論에 보게 되면 서울시의 89個 버스업체 중에서 지금 28個 會社가 事業者 免許를 반납하려고 서울시에 들어와 있는데 지금 서울시에서는 專用車線으로 해서 約 196億원 투여하고, 또 카드제로 해서 77億원을 투여하고 이렇게 서울市民이 내는 稅金을 가지고 그들을 위해서 힘쓰고 있는데 經營合理化 方案에 있어서 뭐가 못마땅해서 28個 會社가 事業者 免許를 반납하려고 지금 서울시에 냈는지, 그리고 그들에 대해서 사후대책은 뭐고, 또 그 會社를 자료로 本委員한테 내 주시기를 바랍니다. 그 대답을 좀 해 보세요.

○交通管理室長 金東勳; 28個 會社가 아니고 당초에는 28個 會社가 連名으로 제출을 했는데 27個 業體만 書面으로 제출을 했습니다. 그래서 27個 業體가 냈고요. 그 낸 歎願書 內容

은 委員님들께 개별적으로 송부해 드리겠습니다.

버스産業이 현재 매우 어려운 국면에 처해있는 것은 사실입니다. 地下鐵이 開通되고 승용차가 대대적으로 보급되면서 버스승객이 대단히 많이 줄어들어서 굉장히 어려운 여건하에 있는 것이 사실입니다. 그러다 보니까 일부 누적된 赤字, 또 계속 발생하는 赤字로 인해서 견디지 못하고 27個 會社가 免許를 반납하겠다고, 요지는 그렇습니다. 免許를 반납할테니까 서울市가 이것을 引受해서 運營을 해다오 하는 것이 이 사람들의 要旨였습니다. 그러나 市가 지금 이것을 市營버스로 引受해서 運營할 수는 없는 상황이기 때문에 저희들은 이것을 결국 현재 89個 業體가 業體數가 너무 많다고 저희들이 판단하고 있습니다. 적어도 저희들은 버스臺當 경제규모를 저희들이 아는 바로는 300臺에서 500臺 정도는 가져야지 會社當 經濟規模가 된다 이렇게 판단하고 있습니다.

그래서 전체 8,700臺의 버스를 300臺로 나누면 한 25個 業體, 한 30個 業體分밖에 안 됩니다. 그래서 버스業體를 大型化해야만 서비스도 改善되고, 路線調整도 쉽게 되고, 또 經營도 좋아지겠다고 판단하기 때문에 결국 大型化를 추진하겠다고 하는 것이 저희들 생각입니다. 그래서 이번에 이 사람들이 免許를 반납하겠다고 하는 차원에서 저희들이 大型化를 추진하게 되었습니다.

그래서 이번에 大型化하는데 버스業體의 讓受資金 일부를 저희들이 支援해 주기 위해서 기존의 버스회사나 어떤 개인이, 다른 法人이 버스業體를 引受할 때 全體 引受金額의 2/3 정도는 자기 資金으로 충당하고 나머지 한 1/3 정도를 市에서 값싼 利子の 돈으로 해서 融資해서 大型化를 촉진하려고 생각하고 있습니다. 이렇게 하는 사항으로 추진하고 있고요.

이것 이외에 지금 버스조합에서 그 동안의 赤字補填, 또 당장의 運營資金 조달 이런 것을 위해서 624億원의 상업은행 융자알선을 해 달라고 요청이 저희들한테 와서 버스業體 融資가 되도록 하는 그런 業務協議를 商業銀行과 현재 하고 있음을 報告드립니다.

그리고 事業者들 27個 業體의 명단과 이 사람들이 요구하는 事項에 대해서는 委員님들께 개별적으로 送付해 드리겠습니다.

○李始英 委員; 그러면 室長님 말씀은 27個 會社는 결론적으로 서울시 方針에 의해서, 아니면 交通管理室長님이 그러면 이 會社에 대해서는 어떠한 제재나 방법을, 代案을 가지고 하겠다는 얘기 아닙니까?

○交通管理室長 金東勳; 그렇지 않습니다.

이것은 어디까지나 民間企業이기 때문에 저희들이 강제적인 방법으로 해서 統廢습을 시킬 수는 없다고 봅니다. 어디까지나 企業自律的인 意思에 의해서 統廢습이 되어야 된다고 생각합니다.

그렇기 때문에 27個 業體 中에서 스스로 자기가 나는 더 이상 經營 못하겠다고 하는 業體는 引受를 희망하는 業體가 引受意思를 표명하면 그 부분에 대해서 저희들이 行政的으로 支援해 주고, 引受資金의 1/3정도를 市 資金으로 融資支援해 주겠다고 하는 얘기입니다.

○委員長 黃炳五; 이 件에 대해서 지금 李允中 委員님, 金永春 委員님, 朴謙洙 委員님의 補充質疑가 들어와 있습니다.

먼저 李允中 委員님, 補充質疑해 주시기 바랍니다.

○李允中 委員; 李允中 委員입니다.

우리 李始英委員이 버스카드에 대해서 質問하려고 했던 것

을 質問을 간단하게 했기 때문에 거기에 補充質疑를 하겠습니까.

버스카드를 施行하고 있는 지금 會社 전체적으로 다 施行되는 것인지, 몇 個의 會社에 몇 臺만 지금 시범운행하고 있는 것인지, 本委員이 실제로 타 보니까 버스카드만 가지고 있다가 망신당할 뻔 했어요. 안 된다는 것이야, 사용이 불가능하다, 버스카드의 不良率이 몇 臺나 불량이 되어 있는지 제가 몇 번 가끔 버스를 타 봅니다, 汝矣島 같은 경우 갈 때 타기도 하고.

실제적으로 버스회사가 이것을 고의적으로 財務諸表를 누락시키기 위해서 하는 것이 아닌가, 지난번 제가 昨年 臨時會 때도 버스회사 89個 會社의 거의 다 赤字會社라고 했는데 赤字가 몇천억 된다고 했는데 赤字會社 財務諸表를 내시라 했는데 지금까지도 안 냈어요. 그것을 회피하기 위한 일종의 方案이 아닌가 이렇게 생각되고, 지금 그 자료를 제출해 줄 수 있습니까? 赤字路線 27個 會社가 지금 안 되어서 반납하겠다는데 그 사람들만의 財務諸表라도 냈었을 것 아니에요? 나는 이렇게 해서 赤字가 났소, 赤字路線에서 300億 또 백몇십억 해서 4·500億을 버스의 支援金으로 支援해 준다고 지난번 심야토론에서도 말씀하셨지요, 버스회사를 위해서? 그것에 대해서 答辯해 주십시오.

○交通管理室長 金東勳; 今年에 議會에서 豫算承認해 준 300億 支援金과 그 다음에 都市型버스의 고급화 추진을 위한 110億의 融資支援金 그래서 전부 해서 410億원이 사실 버스를 위한 지원 형태의 資金이라 생각합니다. 그러나 어디까지나 이것은 間接支援이라고 저희들이 생각해서 今年度에는 이런 돈 가지고 間接支援을 한다고 제가 지난번 방송심야토론

때 얘기했구요.

來年度에는 都市交通整備促進法施行規則이 改正되어서 현재는 버스의 고급화 그리고 서비스 개선을 위해서만 支援이 가능하도록 되어 있습니다만 經營改善을 위해서 支給이 가능하도록 法改正이 되면 來년에 이런 버스카드제의 정착으로 인해서 버스회사의 收入金이 완전 투명해지기 때문에 거기에서 일부 赤字를 보는 路線에 대해서는 赤字의 일부 支援을 하겠다, 직접 지원을 하겠다 하는 것으로 제가 얘기를 했습니다. 27個 業體의 명단은 지금 바로 제시할 수가 있는데 財務諸表는 준비를 해서 委員님들께 드리도록 하겠습니다.

그 다음에 버스카드를 현재 시행하고 있는 會社數는 지금 제가 기억을 못하고요. 1,162臺가 施行하고 있는데 매우 사용실적이 저조합니다. 24個 會社에 1,162臺인데 사용실적은 매우 저조합니다. 이것이 실적이 저조한 이유가 그 동안 카드 구입의 불편, 충전의 어려움 이런 것 등으로 인해서 그랬습니다.

그래서 이번에 우리가 버스조합에 이것을 촉진시키기 위해서 지금까지는 카드판매業體에 支拂하는 수수료가 1.5%의 수수료를 支給했는데 조합에 2.5%로 1%를 더 추가하도록 했습니다. 그래서 2.5%로 手數料가 인상이 되었습니다. 인상해 주니까 점진적으로 판매소, 충전소가 늘어나고 있는 추세로 있습니다.

종국적으로는 저희가 이렇게 해서도 필요충분한 만큼의 판매소와 충전소가 확보가 안 되면 아까 말씀드린 것처럼 은행이 지금 상업은행 195個 점포, 한일은행 174개 점포, 중소기업은행 184개 점포가 합해서 553개 점포가 이것을 하겠다 이렇게 합의가 되어서 이 은행 여기다가 이런 판매소와 충전

소를 넣고요. 그 다음에 24시간 편의점 중에서 10개社 1,322개 가맹점이 있는데 이 중에서 3개社 LG유통, 진로베스토아, 미원통상이 3개 會社의 510개 가맹점에서 카드판매업무를 취급하겠단다, 그리고 충전업무를 취급하겠단다, 다만 이 사람들의 조건이 무엇이냐 하면 카드를 직접 組合에서 자기들 業體까지 배송을 해 달라 하는 意思입니다.

그래서 이것도 협의해서 추진이 가능하다고 보고 있고요. 中·高·大學校 賣店이 현재 750개가 있습니다, 서울市內에. 이 중에서 18개 學校에는 이미 설치를 했고, 나머지 부분에 대해서도 教育廳에 우리가 의뢰해서 조속히 될 수 있도록 지금 依頼를 해 놓았고, 직접 組合에서 각 學校 賣店을 訪問해서 설치하도록 추진하고 있습니다.

그러면 조만간 카드의 판매소와 충전소는 필요충분할 만큼 확보가 된다, 그렇게 되면 버스카드의 활용이 점진적으로 상향 정착될 것이다 저희들은 그렇게 전망하고 있습니다. 더욱 열심히 하겠습니다.

그 다음에 또 한 가지 말씀드릴 것이 현재 버스에 카드판독기를 설치해 놓은 것이 현재 상태로 지금 1,162臺의 실시하는 車輛말고 4,838臺에 카드판독기가 장착되어 있습니다. 그러나 판독기가 장착되어 있지만 組合의 정산기가 아직 연결이 안 되어 있습니다. 그래서 이것은 조합의 정산기가 연결되는 시점에서 7月 1日쯤 해서 우리가 이것을 施行하려고 하거든요, 카드판독기 설치된 것이 지금 판독기 상태로 있으니 까 우리 市民들께서는 왜 이것을 설치해 놓고 활용을 안하느냐 하는 의구심이 생길 것 같아서 이것이 무슨 거부하기 때문에 그런 것이 아니냐 해서 우리가 일제히 전부 여기다가 커버를 씌우려고 했습니다 그래서 오해가 없도록 하고 있습니다

니다. 그 점을 이해해 주시면 좋겠습니다.

○李允中 委員; 제가 묻는 말에 대해서 자꾸 다른 얘기로 돌리는데 제가 핵심을 물었잖아요? 不良率이 얼마나, 왜 안 되느냐 그것을 물었는데 카드회사가, 충전 그 얘기는 벌써 다 들었어요. 그 얘기는 다 들었으니까 인택社인가 무슨 社에서 만들어왔고 지금 계속 하고 있는데 카드 고장나서 안 된다 이것이에요, 그러니까 실질적으로 고장나서 안 되는 것인지 그것을 調査했는지 그것도 좀.....

○交通管理室長 金東勳; 初期에 이것이 不良率이 있다고 하는 것이 一部 言論報道가 되고 그래서 제가 직원들 시켜서 일제히 조사를 시켰습니다. 그리고 제가 직접 타 본 결과 한번도 안 된 적이 없습니다. 그런데 이런 경우는 있습니다. 제가 버스를 타고 오면서 보면 學生이 이것이 판독기에 대는데 이것이 판독기에 읽는 데가 있거든요. 여기다 딱 대어야 되는데 위의 부분이 있습니다. 저도 모르고 거기에 대었더니 안되더라고요. 그래서 이렇게 보니까 거기가 아니에요. 밑에 대니까 바로 들어와요.

그래서 몇 번 위에 해서 안 되는 경우가 나오면, 그래서 사용방법의 미숙으로 인해서 발생하는 것이 아닌가 이렇게 보고 있고요.

지금 우리 職員들 시켜서 點檢해 본 결과는 지금까지 빗물이 들어가서 일부 고장된 것이 初期에 발견되었습니다만 그 다음부터 그런 管理를 제대로 해서 현재는 고장난 것이 거의 없다고 알고 있습니다.

○李允中 委員; 그러면 실질적으로 기피하고 있는 것이지요? 어떻게 봅니까? 운전기사나 회사측에서 기피하는 것 아닙니까?

○交通管理室長 金東勳; 지금 이렇습니다. 회사측에서는 기피하지 않습니다. 그런데 제가 이 事項을 빨리 적극적으로 홍보해서 市民들이 빨리 빠른 時日內에 활용할 수 있도록 해야되겠다 해서 안내스티커를 만들어서 버스에 부착을 해라, 부착을 하는 장소는 앞문 유리창 위에 거기 앉아 있는 乘客들이 모두가 가장 잘 볼 수 있는 장소에 딱 부착하라 했는데 제가 타보니까 어디에 있느냐 하면 안 보여요. 그래서 안 붙였나 하고 봤더니 앞자리 맨 밑에 사람이 앉은 옆에 붙여 놓았어요. 밖에서는 보이는데 안에서는 안 보입니다. 그래서 끌어올리라고 해도 끌어올려지지가 않아요. 그 이유를 알아보았더니 기사들이 버스카드제의 施行에 대해서 상당한 기피 경향이 있는 것을 제가 알았습니다.

앞으로 이 부분은 적극적으로 지도해서 대세가 이렇게 되었으니까 결국 따라오리라고 봅니다 적극적으로 指導하겠습니다.

○李允中 委員; 지금 그것이 문제라는 말입니다.

그래서 지금 趙淳 市長하고 스마트카드한다고 자랑하고서 같이 試乘會인가 했잖아요. 벌써 5·6個月이 지났는데도 지금까지 이 모양이라 그것이에요. 그러면서 어떻게 300億 支援하느냐 이것입니다.

이상입니다.

○交通管理室長 金東勳; 너그럽게 봐 주시고요, 하여튼 적극 지도하겠습니다.

○委員長 黃炳五; 지금 전부 보충인데 우리 金永春 委員, 그 다음에 朴謙洙 委員, 金喜甲 委員, 李始英 委員 이렇게 보충입니다.

金永春 委員님이 양해하시어 李始英 委員 補充質疑하세요.

○李始英 委員; 죄송합니다.

버스카드제가 우리 서울에서 인텍이라고 하는 特定會社에 주었습니다.

用役을 주어 가지고 지금 제작을 하고 있어요. 그리고 또 地下鐵公社에도 이와 같이 한다는 얘기가 있습니다. 지금 버스카드를 인텍이라고 하는 會社가 運輸事業조합에서 이루어지고 지금 선불로 하고 있고요. 地下鐵公社에서는 국민카드하고 제휴를 해 가지고 후불로 하겠다는 것입니다.

지난번 本會議場에서도 金喜甲 委員이 이 문제에 대해서 질문을 넘어갔는데 그때 交通管理室長님께서 시원한 答辯을 안 하셨습니다.

○交通管理室長 金東勳; 나중에 해 드렸습니다.

○李始英 委員; 그랬어요? 그리고 부산의 경우 이것도 예를 들어가지고 金喜甲 委員이 누차 얘기를 했는데 이 문제에 대해서 交通管理室長이 서울市民과 기타 交通委員會에 있는 모든 委員들이 의혹이 가는 부분이 많으니까 이것 명확하고 명쾌하게 答辯해 주세요.

이상입니다.

○交通管理室長 金東勳; 저희들은 이것을 통합해서 하나의 카드를 가지고 버스도 사용할 수 있고 地下鐵도 사용할 수 있도록 하는 것이 저희들의 기본원칙입니다.

처음부터 이것을 주장했는데 저희들이 먼저 버스카드를 선불제로 시행하니까 아마 국민카드社에서 地下鐵公社하고 鐵道廳에다가 자기들 국민카드를 이용해서 할 수가 있다 이것을 제의해서 뒤늦게 뛰어들었습니다. 그래서 이것을 통합시키고 몇 번의 회합을 가졌습니다만 현재로서는 버스조합에서는 정산권은 우리가 가져야 되겠다 우리가 먼저 시작했으니

까, 鐵道廳과 地下鐵公社는 우리가 더 큰데 정산권은 우리가 가져야 되겠다, 정산권문제 때문에 합의를 못 보고 있습니다.

이것은 결국은 市民을 위해서 어떤 길이 옳은 것인가, 결국 서울시 주장이 옳다고 다들 인정을 하기 때문에 여러 가지 방법과 경로를 통해서 결국 하나로 묶여지리라고 저희들은 보고 있습니다. 이렇게 해서 추진하겠습니다. 다만, 이것을 추진하는 과정에서 어디가 다시 또 들어왔느냐 하면 仁川地下鐵이 가세가 되었습니다. 그래서 建設交通部에서 首都圈에 있는 電鐵, 버스를 전부 하나의 카드로 運行할 수 있도록 자기들이 추진하겠다고 그래서 建設交通部에서 추진하고 있고, 우리가 要求하는 事業이 여하튼 하나의 카드로 될 수 있도록 우리가 이것은 강력하게 밀겠습니다.

이상입니다

○委員長 黃炳五; 다음은 金永春 委員 補充質疑해 주시기 바랍니다.

○金永春 委員; 내내 같은 얘기가 반복이 되는 것 같습니다만 중복되지 않는 범위내에서 묻겠습니다.

버스 스마트카드 시범실시할 단계에 저희들도 버스회사에 가서 직접 시승도 해 보고 그때에 사석에서 하는 얘기가 이것 가지고 버스로만 국한하면 이것은 문제가 있을 것 같다, 그러니 地下鐵을 탈 때도 이것으로 가능하겠는가, 또 앞으로는 어차피 택시같은 것도 마찬가지로 이것으로 쓸 수가 있어야 될 것이다, 先進國 같은 경우는 카드 하나 가지고 이것 저것 다 한다고 알고 있는데 이것이 그렇게 가능하겠는가 이런 것을 얘기를 한 바가 있고 그렇지 않아도 그것 가지고 電鐵이라든가 이쪽 같이 하기 위해서 地下鐵建設本部라든가 地下鐵公社쪽에 찾아갈 생각이다. 그런 정도만 業者로부터 대략

설명을 들은 바가 있습니다.

그런데 지금 와서 파악을 해 보니까 電鐵과 鐵道廳이 시범 운영을 7月 1日부터 한다고 준비를 벌써 거친 것 같고, 이미 버스카드를 벌써 이제 施行을 하고 있고 그러다 보니까 양쪽 간에 합일이 되기가 어려운 시점까지 오지 않았나 이런 문제까지 온 것 같습니다. 문제는 市民이 편하고 그 다음에 국가적으로 생각했을 때 재원의 낭비라고 그럴까요? 이런 것을 최소화할 수 있고, 그 다음에 交通施策을 펴는데 있어서 二元化 되는 것보다는 하나로 되어 있는 것이 역시 편할 것이라는 얘기죠.

이런 여러 가지 이유로 봤을 때 지금 서울시 交通管理室이 갖고 있는 시책방향을 하나로 통합을 하겠다는 그 점에 대해서는 앞으로 계속 그렇게 추진해 주기를 바라면서, 문제는 지금 버스조합측이 먼저 실시한 버스카드가 호환성의 결여로, 말하자면 다른 電鐵이라든가 鐵道廳이라든가 이쪽까지 같이 하기에는 어려운 부분이 있다고 하는 資料를 제가 본 바가 있습니다. 그런데 거꾸로 지금 鐵道廳과 地下鐵에 시범운영중인 이 카드는 직접 어떤 카드社가 하는 것이 아니고 국민카드社에서 직접 자금을 관리하기 때문에 이것이 무슨 버스회사가 되든 電鐵이 되든 운영주체의 이익에는 하등의 이해관계가 없다는 것입니다.

문제는 버스조합측에서 직접 運營하는 데에 따른 여러 가지 이미 契約을 했기 때문에 좀 어려운 점이 있지 않나 싶은데 이것도 병행해서 쓸 수가 있다는 거예요. 그러니까 이 두 가지 制度 이용방식에 대해서 약간의 기계 단말장치나 이런 것에 의해서 차이가 있는 것 같은데 비교검토를 잘 해서 가지고 통합하는 방향을 바로 實施를 해야 될 것입니다.

왜 그러느냐 하면 이미 버스카드社에서 施行하고 있는 방법은 충전방식이기 때문에 이쪽 국민카드社에서 하는 것은 충전이 필요가 없다 이것입니다. 그리고 후불제이기 때문에 거기에서 생기는 문제들과 또 카드를 국민카드社에서 발행하는 것은 현재 갖고 있는 신용카드 이 하나 가지고 택시라든가 電鐵이라든가, 버스라든가 모든 것을 다 쓸 수가 있는 데에 비해서 버스카드社에서 발행한 것 가지고는 다른 데 혼용해서 쓸 수가 없다는 거예요.

그래서 이 버스카드제를 그것으로 一元化했을 때는 그 버스카드 발행 숫자만 해도 대단히 많은 재원과 숫자가 필요하다는 거예요. 결국은 재원낭비가 아니냐, 또 거기에 충전소를 새로 設置해야 되는 문제 때문에 계속적으로 문제가 발생하지 않느냐, 그래서 결국은 제가 보기에 는 비즈니스문제에 걸려 있다고 봅니다.

말하자면 버스조합측에 지금 연결되어 있는 인텍이라고 하는 會社 거기하고 地下鐵과 鐵道廳이 지금 시범운행하려고 하는 국민카드회사쪽하고 서로 영역을 넓히냐 줄이냐 하는 그런 문제로 귀착이 되어 있는 것으로 보여지고, 단지 市民의 편의성이나 經濟的인 이익이라든가 여러 가지로 본다면 어느 쪽으로 어떻게 해야 되는가 하는 것은 市가 적어도 조속한 時日 內에 그것에 대한 計劃이 나와야 될 것입니다. 이것이 앞으로 많은 시간이 가버리게 되면 너 따로 나 따로 하게 되면 결국은 재원의 낭비만 계속되고 市民의 불편은 계속되고 한 사람이 카드를 몇 個씩 가지고 다녀야 합니까? 그런 문제가 발생한다는 얘기입니다. 그래서 그 점에 대한 答을 듣고 싶고요.

더불어서 버스카드 충전기의 設置가 미흡하고 그래서

1.5% 收益率에서 2.5%로 올려준 그것의 배경을 알아봤더니 충전기를 設置하는데 이것이 그냥 기계만 갖다 놓으면 되는 것이 아니고 電氣를 연결해야 되기 때문에 電氣施設費만 해도 돈 100萬원씩 든다는 거예요. 이런 낭비와 이런 불편함이 어디 있습니까? 앞으로도 그런 문제는 계속 될 것이라고요. 요원하지요.

이런 문제가 귀착이 되고 고착화가 되면 카드 하나로 이것저것을 다 交通便益이라든가 여러 가지에 이용하는데 한 카드로 하는 것은 사실상 管理室이 갖고 있는 생각은 공염불에 지나지 않는다고 봅니다. 그 점에 대해서 답을 듣고 싶습니다.

이상입니다.

○交通管理室長 金東勳; 지금 金永春 委員님께서 말씀하신 事項은 제가 답을 드리기 전에 상당히 많이 여러 가지 연구를 하신 것 같습니다. 그런 事業을 충분히 저희가 머리에 넣고 이 業務를 추진해서 결국 저희들 목적을 달성할 수 있도록 활용을 하겠습니다. 그렇게 이해를 해 주시면 고맙겠습니다.

그리고 충전기의 電氣施設은 전화가 들어가는 地域이 가능한데요, 저희들이 그래서 전화가 設置되어 있는 場所에만 충전기를 設置하고 있음을 말씀드립니다. 지금 委員님께서 말씀하신 그 事項은 저희들이 머리속에 넣고 이 業務를 통합하는데 필요한 정보로써 매우 유익하게 활용하겠습니다. 감사합니다.

○委員長 黃炳五; 다음은 우리 朴謙洙 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○朴謙洙 委員; 우선은 補充質疑로 스마트카드 문제하고 버스 산업의 합리화문제에 있어서 말씀을 드리겠습니다.

제가 스마트카드 이 부분에 있어서 이렇게 저도 관심을 가지고 확인을 해 보았는데 초창기에는 이것이 고장이 상당히 잦아서 사용이 상당히 불편했습니다. 지금 현재는 고장률은 상당히 떨어진다고 이렇게 했는데 문제는 충전소 얘기가 자주 나왔습니다만 충전기를 設置하고도 충전을 안 시켜 준 경우가 많고, 그것은 카드를 하나씩 파는 것이죠, 그래서 어떤 분은 4개의 카드를 가지고 충전이 안되기 때문에 전부 카드만 보관하고 있다 이런 말씀도 하시고 그런 것을 제가 들었습니다.

그래서 政策을 강력히 施行하게 되면 버스 스마트카드를 각 버스에 장착을 하고 그것을 市民이 이용하는데는 상당히 효과가 있을 것이다 저는 그렇게 보는데 방금 그런 말씀에 대해서 즉 했기 때문에 좀 강력히 施行을 하시기 바라고, 지금 지난번에 저한테 주신 資料로는 버스業體가 88個 業體라고 저한테 그렇게 資料를 주셨어요, 交通局에서. 그런데 財務諸表를 이렇게 받았을 때 88個가 맞는 것인지, 89個 業體가 맞는 것인지 제가 그 내용을 확인.....

○交通管理室長 金東勳; 88個 業體는 순수한 우리 시내버스이고요, 삼화고속이 고속버스이면서 시내버스를 運營하고 있습니다. 그래서 순수한 시내버스회사는 88個이고요, 전체적으로 시내버스를 가지고 있는 會社는 89個 이렇게 되겠습니다.

○朴謙洙 委員; 그러시면 지금 현재 지난번에 제가 本會議 市政質問할 때 요지는 버스業體를 産業合理化 業種으로 지정을 해서 이렇게 한다고 해서 市議員, 公認會計士, 또 市當局, 또 버스조합이 공동 참여하에 객관적으로 평가할 수 있는 그런 어떤 政策을 施行해야 하지 않겠는가 이렇게 해서 室長님께서 그런 긍정적인 答辯을 하셨습니다.

그런데 지금 방금 말씀하신 것은 그렇게 産業合理化政策을 施行하기에 앞서 사전에 그런 것을 준비하고 있는 것인지, 아니면 단순히 27個 버스업체의 대형화를 추진하면서 그냥 막연하게 그런 과정이 없이 일방적으로 용자를 하시겠다는 것인지 그것이 지금 本委員이 납득이 잘 안가는 부분이 있습니다. 따라서 지금 버스업체 産業合理化推進 정도가 어느 정도이고, 방금 答辯하신 내용과 버스産業業體合理化 지정과 어떠한 관계가 있는 것인지 그것을 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 金東勳; 지금 아까 말씀드렸던 것은 産業合理化業種 지정 전에 더 이상 運營을 못하겠다고 運營을 포기하는 業體에 대한 관리계획입니다. 그래서 현재도 租稅減免規制法에 버스업의 양도·양수에는 일부 租稅가 減免되도록 되어 있습니다, 현재 상태에. 그래서 아까 제가 말씀드렸던 것은 産業合理化業種을 지정해서 추진하는 것은 상당한 時間이 걸리기 때문에 産業合理化業種 지정 이전에 발생하는 그러한 문제를 처리하기 위해서 業體의 양도·양수가 원활히 이루어지도록 행정지원 내지는 일부 金融支援을 하겠다 하는 뜻입니다.

그리고 産業合理化業種 지정은 먼저 本會議에서 제가 말씀드렸던 것처럼 그런 諸般計劃을 추진하는 과정에서 市議員, 公認會計士, 市當局, 버스會社가 참여하는 그런 協議體를 만들어서 거기에서 의견을 조율하고 합리적인 方案을 강구해 나가도록 하겠습니다. 지금 産業合理化業種의 지정은 극히 초기단계입니다. 우선 組合에서 해운산업합리화라고 하는 것을 몇 年前에 했던 資料가 있거든요. 그것을 저희들이 資料들을 전부 얻어다가 組合에 넘겨주고 組合自體로 案을 마련해 보도록 해놓았습니다.

그것 이외에 저희는 交通管理室 전에 이것을 전담으로 취급하는 태스크포스팀을 구성해서 거기에다 맡겨서 추진하고자 합니다. 만드는 案에 대해서는 朴謙洙 委員님께서 말씀하신 그러한 協議體를 만들어서 의견을 충분히 묻도록 이렇게 하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 그런데 지금 그 과정이 뒤바뀌었다고 저는 생각을 합니다. 만약에 진짜로 그런 뜻이라고 하면 國民의 돈을 버스업체에 讓渡·讓受를 하는데 지원하기 위해서, 쉽게 하기 위해서 그렇게 하신다 이런 뜻인데 그것을 하기 위해서 과연 그 버스업체의 상태가 어떤 것인지를 확인을 해야 지원이 되는 것이 아닙니까? 확인하기 위해서 전담반이 필요하고, 전담반이 그래도 아, 이 버스업체는 도저히 경영상태가 부실하기 때문에 다른 業體에게 讓渡·讓受를 해도 되겠다라는 결론을 내려야 市에서 돈을 지원할 게 아니냐 이것이지요. 돈을 지원하고 나서 다음에 産業合理化 措置를 다시 한다 이런 것 이전에 27個 業體에 대해서는 최소한도 먼저 전담반이 그런 내막에 대해서 과연 당신들 會社狀況이 진짜로 그렇게 열악한지, 아니면 會社는 會社대로 꺾데기만 남겨놓고 뒤로 이렇게 다 財産管理를 다른 쪽으로 했을 수도 있기 때문에 그것을 확인을 먼저 한 다음에 財政支援이든, 金融支援이든 그렇게 나가야 하는 것 아닙니까? 그 순서가 뒤바뀐 게 아니에요?

○交通管理室長 金東勳; 지금 이렇거든요. 産業合理化 業種으로 지정받기 위해서는 每 個別企業別로 어떤 企業이 어떤 企業으로 합병된다 하는 것이 계획이 나와야 됩니다. 個別 企業名單이 즉 나와야 되고 그 企業의 財務諸表까지 다 나와야 됩니다. 나와서 어떤 企業이 어떤 企業을 引受해서 합병한다 하는 計劃書가 나와야만 이것이 추진이 됩니다.

○朴謙洙 委員; 제가 알고 있기로는 그렇게 알고 있지 않고 産業合理化業種으로 먼저 지정을 하고, 그 다음에 政府가 産業合理化業種으로 지정된 데 대해서 産業政策審議會가 있습니다. 거기에서 이 業體를 그러면 어느 業體가 맡을 것인가를 결정을 하는 것입니다.

○交通管理室長 金東勳; 그렇지가 않습니다. 제가 말씀드린 것이 맞습니다.

저희가 지난번에 財政經濟院의 當務者한테도 내용을 알아 보고, 海運産業合理化 할 당시의 서류까지 전부 봤습니다.

○朴謙洙 委員; 저도 서류를 봤어요.

○交通管理室長 金東勳; 그렇습니까?

○朴謙洙 委員; 네. 저도 國會로부터 자료를 입수해서 봤는데 이것이 뭐냐 하면 産業政策審議委員會가 國務會議 議決權과 같은 그러한 효력을 갖고 있기 때문에 産業 業種으로 먼저 지정을 하고 나서 그 業種 지정한 상태에서 어떻게 처리할 것인가에 대해서 거기에서 심도있는 논의를 해서 어느 業者한테 引受를 하게끔 하자, 그럴 때 稅制는 얼마만큼 감면을 시켜주고 金融은 얼마만큼 지원을 해 주고 하는 그러한 내용이 그때 당시 논의가 됐는데, 제가 확인해 본 바로는 그랬습니다.

따라서 뭐냐 하면 産業合理化業種으로 지정을 하고자 할 때는, 제가 왜 이 버스업체에 대해서 産業合理化業種으로 지정을 하는 데 있어서 문제를 제가 제기를 했느냐 하면 서울시 當局에서 이것을 하다가 建交部에서 틀게 되면 總理는 해 주고 싶어도 建交部에서 이것이 단순히 서울시만의 문제냐, 釜山에 있는 버스는 어떻게 할 것이며 光州, 大田에 있는 버스는 어떻게 하느냐, 또 이것이 시내버스만의 문제냐, 군내버

스, 직행버스는 어떻게 하느냐 이렇게 나오면 이 버스 産業合理化業種을 추진하기도 전에 이미 브레이크가 걸려서 못할 것 같다는 예감이 들었어요. 감이 들어서 그것을 설득해 내는 가장 기본적인 자료가 바로 전담반에서 그 자료를 가지고 政府 當局者나 國會議員들을 상대로 해서 설득을 해 냈을 때 産業合理化業種으로 지정이 되는데 그런 자료도 없이 막연하게 財務諸表 지난번에, 우리 交通管理室에서 가지고 있는 財務諸表 한 장 그것 가지고 그것을 추진한다는 것은 어렵다, 그렇기 때문에 전담반이 구성돼야 한다, 전담반이 구성이 돼서 27個 業體가 진짜 이룰테면 經營狀態가 부실해서 도저히 회생 불가능하다 이렇게 했을 경우에 産業合理化 業種으로 마땅히 지정해서 우리도 그럴 경우에는 議會도 참여를 했기 때문에 적극적으로 지원할 용의가 있다 이런 차원에서 제가 이 문제를 다루었던 것입니다.

그런데 지금 우리 室長님 말씀으로는 그것하고는 아무 상관이 없어요, 지금. 그래서 뭐냐 하면 기본적으로 大型會社한테 주겠다, 특혜를 주겠다는 거예요. 지금 말씀으로 이렇게 간단히 보면 그런 자료가 없이 하면 바로 특혜시비에 휘말리고 市民의 돈을 바로 준다 이렇게 되기 때문에 저희가 주기 이전에 사실상 議會에서 돈주게 되면 주자 이것이지요. 주는데 거기에 정확성을 기하기 위해서 전담반이 구성이 돼서 그 전담반의 결과가 먼저 나와야 한다 이것이지요.

그래서 지금 室長님의 答辯이 제가 보는 것하고는 완전히 상반되기 때문에 이 문제를 조금 개념을 다시 달리할 필요가 있다는 생각이 들어갑니다. 그 문제에 대해서 견해를 한번 말씀해 주십시오.

○交通管理室長 金東勳; 지금 그러니까 業種別로가 아니고 구

체적으로 어느 業體를 어느 業體가 引受해야 되느냐 하는 구체적인 계획이 나와서 이것이 産業政策審議委員會로 올라가야 되거든요. 그런데 그 과정이 상당히 오래 걸립니다.

지난번 海運業 合理化 過程을 보니까 그것을 하는데 6년이 걸렸습니다. 그래서 그 관계서류를 보니까 도저히 이렇게 해서는 중국적으로는 아까 제가 말씀드렸던 것처럼 서울市內의 적정 버스회사수를 25個에서 30個 정도로 유지한다고 할 것 같으면 이 방법으로 해야만 그 목표를 달성할 수가 있겠지만, 해서 産業合理化 業種推進은 業種推進대로 하는 데 시간이 너무 장구하게 걸리기 때문에 현재 당면해있는 아주 경영이 어려운, 지금 경영이 어려워서 바로 도산하는 業體에 대한 統合, 이것은 결국 産業合理化 業種 지정이 다 완료될 때까지 기다려서는 못하겠다 하는 의미에서 제가 아까 말씀드린 것입니다.

○朴謙洙 委員; 室長님, 제가 알고 있기로는 버스업체가 경영이 어려워서 도산하면 도산하도록 놓아두어야 합니다, 원래는. 이것이 資本主義原則입니다. 그것을 공영성이 있기 때문에 돈을 주어서라도 市民의 便宜의 발을 묶지 말자 이 차원에서 하는 것입니다.

自由經濟市場에서 버스업체가 돈을 벌 때는 번 것에 대해서 아무런 얘기가 없다가 망하니까 市民 돈으로 준다 이런 것입니다. 이것이 産業合理化 業體로 지정될 만한 충분한 이유가 있으면 지정을 해야 하는 것이 제 생각입니다. 그런데 室長님하고 저하고 지금 잘 사인이 안 맞는데 그전에 자료가, 이를테면 그 27個 企業이 진짜로 어느 정도 부족한지를 그분의 個人財産까지도 전부 전담반에서 나중에 하게되어 있어요. 業體로 지정이 되면 그분 친인척까지 전부 다 조사를 해서

과연 이 사람이 經營狀態가 어떻게 해서 했는지를 사실상 조사하고 나서 그 다음에 아, 이 사람은 진짜로 事業을 위해서 이렇게 하다가 企業이 망하므로 이 業體를 政府에서 마땅히 보조를 해 주자 이렇게 결정하는 것, 이것이 産業合理化 政策입니다.

그런데 그것을 과정이 없이 그냥 막연하게 大型業體에다 계속 引受해 가라 이렇게 하면 이것 자체는 특혜입니다. 그것은 있을 수가 없어요.

○交通管理室長 金東勳; 그런데 말이지요, 지금 過去에 海運業 合理化業種을 추진한 것이 저희들이 얻을 수 있는 유일한 자료인데 그 내용을 보니까 장구한 세월이 걸리고 상당한 연구가 필요하도록 되어 있습니다. 내용을 보니까 專門家가 아니면 그것을 할 수 없도록 되어 있더라구요.

아까 朴委員님께서 버스업체가 도산하는 것은 도산하는 대로 내버려두어야 된다는 의견 맞습니다. 저도 그렇게 생각합니다. 그런데 이것이 한두 개 業體가 1년에 도산한다고 할 것 같으면 저희도 방치해 버립니다. 결국 그 業體가 도산하면 누가 引受해서 또 운영할 것이다 이렇게 생각을 하고 지금까지 그래 왔습니다. 그런데 한꺼번에 27個 業體라고 하는 데가 전부 버스면허를 반납하겠다고 오니까 이것을.....

○朴謙洙 委員; 알겠습니다, 室長님.

○交通管理室長 金東勳; 동시에 도산하도록 만들어서는 안 되겠다, 저희가 대비책을 강구하는 것입니다.

○朴謙洙 委員; 그렇게 27個 業體가 지금 도산의 다급한 위기에 직면해 있으면 오늘이라도 바로 전담반을 구성해서 國會로부터 또는 政府로부터 그런 신뢰성 있는 객관적인 자료를 우리 서울市 當局에게 제시할 필요가 있다고 생각을 하는

데, 만약에 27個 業體가 당장 그 정도 이렇게 심각한 상황이라고 그러면 오늘이라도 당장 서울市에서 方針을 밝히십시오. 이렇게 해서 전담반을 구성해서 27個 業體에 대해서 우리가 市民의 발을 묶지 않기 위해서 지금부터 業體의 經營實態를 조사를 하러 간다, 이렇게 해서 그 전담반 구성부터 해서 지금부터 하십시오. 어차피 産業合理化 政策을 해도 해야 하고 돈을 주기 위해서 막연하게, 돈이 얼마가 지원이 될지는 모르지만 돈 지원된다고 해서 議會에서 가만히 있겠습니까?

어차피 그럴 것 같으면 趙淳 市長께서, 제가 사적으로 듣기로는 趙淳 市長께서도 羅雄培 副總理께 그 얘기를 말씀을 하셨다고 들었는데 그렇게 해서 市長이 이르면 政策을 추진하는데 뒷받침도 될 겸해서 사실은 이번에 제가, 業務報告에 있어서 이 産業合理化 政策이 빠져 있어요, 이것이. 지금 業務報告에 중요한 案이 빠져 있습니다. 그래서 이것을 나중에 어차피 質問을 드리려고 그랬는데 얘기가 잠시 옆으로 갔습니다. 그런 경우 같으면 지금 오늘이라도 市의 方針을 밝혀서 그 버스업체, 市民 나르다가 망했다는데 그것 동정 안할 사람이 어디 있습니까? 그러면 구성을 하도록 하십시오.

○交通管理室長 金東勳; 그래서 아까 말씀드린 것처럼 이것을 전문적으로 추진할 태스크포스팀을 구성해서 추진토록 하겠습니다. 그리고 지금 朴委員님께서 말씀하신 부분에 대해서는 제가 알고 있는 내용과 일부 틀린 부분이 있는데 제가 잘못 알았는지 모르겠습니다만 그 내용을 더 한번 조사해서 개별적으로 상의를 하도록 하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 저희가 전담반에서 자료가 나온 것을 기초로 해서 産業合理化 業種으로 할 것인지, 말 것인지가 결정이 됩니다. 그렇게 해서 이르면 政府에서 결국은 産業合理化 業

種으로, 지정은 市에서 하는 것이 아니고 政府에서 하게 되는데 政府에서 서울시 자료를 보고 産業合理化 業種으로 지정해야겠다 이렇게 되는 것이고, 그렇게 해서 결정이 나면 그러면 어떤 방법으로 지정을 할 것인가 세부적인 계획이 바로 産業政策審議會에 들어갑니다. 그러면 産業政策審議會에서 구체적인 내용을 그때 가지고 어느 業體가 引受하는 것이 좋다, 業體에 대한 지원을 그렇게 하는 것입니다.

○委員長 黃炳五; 實務課長은 우리 室長님께서 答辯을 잘 할 수 있도록.....

○交通管理室長 金東勳; 지금 제가 사실 이 業務를 깊이 있게 연구한 것은 아니고 課·係長들이 저한테 조사해서 報告한 것만 가지고 제가 말씀을 드렸는데 課·係長은 저한테 그렇게 報告를 했습니다, 제가 朴委員님께 答辯한 것처럼.

朴委員님께서 지금 말씀하신 내용하고 조금 다른데 이 내용은 현재 추진이 된 것은 아니기 때문에 지금 그 내용을 이 會議 終了 後에 우리가 더 조사해서 委員님들과 상의해서 추진하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 그 문제에 대해서 마지막으로 제가 말씀드릴게요.

제가 생각할 때도 市民의 발을 묶을 수는 없기 때문에 産業合理化 業種으로 지정하는 것이 제 개인적인 생각도 옳다고 봅니다. 그 정도 경영상태가 악화되면 市에서 무슨 대책이 세워져야 한다고 봅니다. 따라서 거기에 있어서 소홀함이 없도록, 제가 그렇기 때문에 지난번 市政質問에서 民選市長이 된 다음에 交通對策이 나왔는데 다른 것은 다 그대로 옛날 前任 市長 있을 때 있는 것이고 단, 政策을 시행할 것이냐 말 것이냐를 이번에 결정했을 뿐이고 거기에 없는 것 딱 한 가

지가 바로 産業合理化 業種입니다. 그렇기 때문에 제가 이 문제를 제기를 했습니다. 그 문제에 대해서 바로 한번 대책을 강구를 하십시오, 바로 심도 있게. 제가 볼 때는 반드시 필요하다고 봅니다.

○交通管理室長 金東勳; 그래서 그렇게 한 다음에 비공식으로 위원님들 한번 모시고 그 문제는 더 심도 있게 논의하도록 하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 補充質問은 이상입니다.

○委員長 黃炳五; 다음은 우리 金喜甲 委員님 補充質疑하여 주시기 바랍니다.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다.

우리 交通企劃官하고 자리를 비운 主務課長님들 지금 어디에 가셨지요? 우리 委員長님한테 사전에 양해가 됐습니까?

○交通管理室長 金東勳; 交通企劃課長은 내일.....

○金喜甲 委員; 委員長님한테 미리 양해가 됐습니까?

○交通管理室長 金東勳; 課長은 제가 양해를 못했는데요, 죄송합니다.

地下鐵公社 罷業으로 인해서 내일 午後 3時에 靑瓦臺에서 公共部門勞動者組合 關聯部署 會議를 한다고 갑자기 아까 통보가 왔습니다. 그래서 金課長한테 그 자료를 좀 만들어서, 行政1副市長이 참석하도록 돼 있어서 報告를 하고 들어와라 이렇게 제가 얘기했는데 아직 안 된 것 같고, 交通企劃官은.....

죄송합니다.

○金喜甲 委員; 적어도 저희들이 委員會 會議를 진행할 때는 상호간에 이런 缺禮되는 일이 없이 좀더 원만하게 진행이 될 수 있도록 각별히 신경을 써 주시고, 長期的인 離席이 되거나

이런 경우에는 반드시 저희 委員長에게 사전에 허락을 받고 할 수 있도록 각별히 유념해 주시기 바랍니다.

우선 시내버스카드제와 관련해서 同僚委員님들이 아주 훌륭하신 質問을 많이 해 주셨기 때문에 저는 사실관계 부분만 몇 가지 확인을 하겠습니다.

우선 지금 카드관독기 設置業體와 路線數와 設置臺數 이것이 지금 아까 室長님 말씀하셨던 數가 잘 맞지 않아서 과연 어떤 것이 사실인지 알 수가 없어요. 즉 다시 얘기하면 전체 우리가 全 路線과 全 業體에 한해서 시내버스카드제를 실시한다고 한다면 적어도 설치를 해야 될 對象業體는 몇 個 業體며, 그 路線 數는 몇 個고, 그 設置臺數는 몇 個인지, 지금 交通管理室이 7月 1日부터 전면적으로 실시한다고 그랬는데 그것 파악하고 있을텐데 그 숫자가 어떻게 됩니까, 지금? 우리 主務課長이 答辯해도 좋습니다, 全面 實施했을 경우에 總 業體와 設置 臺數.

○交通管理室長 金東勳; 7月 1日부터 全面 實施할 경우에 89 個 會社 439個 路線 7,822臺입니다.

○金喜甲 委員; 그런데 그 중에서 아까 우리 室長님께서 말씀을 하셨던 내용이 현재 지금 24個 業體 1,162臺가 작동이 된다고 그렇게 말씀하셨지요?

○交通管理室長 金東勳; 네.

○金喜甲 委員; 그러면 지금 설치된 것이 여기 나온 데이터에 의하면 96年 5月 27日 기준으로 보면 69個 業體 5,900臺가 지금 설치가 되었다, 이 臺數는 어떤 臺數입니까? 저한테 제출해 준 자료에는 그렇게 나와 있거든요. 5,900臺가 설치되어 있다 그렇게 되어 있습니다.

지금 현재 그러니까 이것만 확인합시다. 69個 業體 5,900

臺가 설치되어 있습니까? 확인만 해 봅시다 어떻게 되는 것  
이예요, 자료가?

○大衆交通1課長 朴東慧; 大衆交通1課長이 答辯드리겠습니다.

이것은 69個 業體에 307個 路線에 5,900臺가 설치되어 있  
습니다.

○金喜甲 委員; 5月 27日 현재요?

○大衆交通1課長 朴東慧; 네, 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 그러면 앞으로 가령 예를 들면 한 20個 業體  
가 부족한 것이고, 約 1,900臺 정도 더 설치가 되어야 된다  
이것이지요?.

앞으로 된다고 그러면 對象業體 7月 1日부터 전면적으로  
실시한다고 그랬을 때 89個 業體 7,822臺니까 나머지 差額은  
더 해야 되는 것 아닙니까?

○大衆交通1課長 朴東慧; 그런데 그것은 숫자가 정확하지 않  
을 수가 있습니다. 왜 그러냐하면 지금 현재 카드판독기 설치  
는 路線別로 설치가 되고 있습니다. 路線別로 설치가 되고 그  
것이 끝나고 나면 業體別로 들어가기 때문에 그 숫자는 다시  
한 번 전부 맞추어보아야 정확한 답이 나오겠습니다.

○金喜甲 委員; 왜 제가 얘기를 하느냐 하면 제가 분명히 요  
구했던 자료 중에 카드판독기의 현재 보급과 보급된 카드판  
독기 중에서 현재 지금 실제로 작동되고 있느냐, 작동되고 있  
지 않느냐 이런 문제들을 명시해서 여기에 카드판독기 보급  
및 작동실태로 해서 자료요구를 했어요. 그런데 그런 부분들  
이 지금 도대체 제출한 자료를 가지고는 도무지 어떻게 해석  
을 해야 될지, 이리 뜯어보고 저리 뜯어보고 도무지 알 수가  
없습니다.

명쾌하게 현재 보급을 해야 되는데 보급을 해야 될 對象業

體와 그리고 버스臺數, 路線數는 몇 個人데 지금 현재 작동은 되고 있는 것은 어떻게 어떻게 된다 이렇게 명쾌하게 자료가 작성되어서 제출이 되어야 맞는 얘기 아닙니까?

그래서 서울시에서는 과연 얼마만큼 카드판독기가 현재 실제로 작동이 되고 있는지, 안 되고 있는지 현황을 파악하고 계셔야지요. 지금 설치가, 작동 몇 臺 되고 있다고 여기서 정말 책임있게 지금 速記錄에 올라가는데 答辯할 수 있습니까?

○大衆交通1課長 朴東慧; 지금 65個 路線에 1,162臺가 작동이 되고 있습니다.

○金喜甲 委員; 작동이 되고 있는데 실제로 고장없이 작동이 되고 있는지, 안 되고 있는지 확신이 되느냐 이것이지요.

○大衆交通1課長 朴東慧; 그것은 저희들이 지난번에 한 열흘 전에 다시 한 번 저희 室長께서 지시가 있어서 各 業體를 대상으로 해서 한번 조사를 실시했습니다. 그때 보니까 2個 業體에서 일부 고장이 있었고요, 그래서 바로 수리가 되었습니다.

그래서 현재 1,162臺가 전체 작동을 하고 있는 것으로 판단하고 있습니다.

○金喜甲 委員; 네, 좋습니다. 그 정도면 되었고요.

지금 하나의 카드로 하시겠다는 우리 室長님의 얘기는 제가 本會議場에서도 분명히 얘기를 들었고, 거기에 대한 나름대로 細部方針에 대해서는 추후에 말씀하시겠다는 것입니까, 計劃이 있으시다는 얘기입니까? 지금 추후에 報告를 하시겠다는 것입니까, 아니면 지금 구체적인 어떤 方針을 가지고 계시다는 것입니까?

○交通管理室長 金東勳; 아닙니다, 지금 저희들이 기본적으로 그런 입장으로 추진을 하고 있고요. 아까 金永春 委員님께서

여러 가지 助言을 해 주셨는데 이것 빨리 시행하지 않으면 나중에 失機할 우려가 있고, 자원을 낭비할 우려가 있다는 여러 가지 부분에 대해서 제가 지금 알고 있기로는 지금 현재 地下鐵에서 하고 있는 방식이나 버스회사에서 하고 있는 방식이나 호환이 가능한 것으로 專門家들이 얘기하고 있습니다.

그래서 아까 金永春 委員님께서 말씀하신 것을 좋은 勸告 事項으로 듣고 그것을.....

○金喜甲 委員; 아니, 室長님. 그것이 어떻게 호환이 가능하겠습니까? 先拂制와 後拂制와 國民카드社 내용하고 실제로 카드를 사서 충전을 해야 되는 시스템들이 다 다른데 어떻게 그것이 호환이 가능하겠습니까?

○交通管理室長 金東勳; 글썄, 그것은 제가 얘기하는 것이 아니고 專門家들 얘기입니다. 호환이 가능하다고 하는 결론을 專門家들이 내렸습니다. 양해해 주신다면 交通企劃課長이 答辯드리도록 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 네.

○交通企劃課長 金根培; 네, 交通企劃課長 金根培입니다.

기본적으로 카드문제는 버스와 地下鐵이 같이 시작되어서 같이 시작되었으면 제일 바람직스럽습니다. 委員님들 아시다시피 버스는 이미 先拂카드로 먼저 시작이 되었고, 地下鐵은 鐵道廳과의 관계가 있기 때문에 지금 C&C라는 회사하고 국민카드社라는 데서 後拂制 방식으로 추진을 하고 있습니다.

그런데 지금 추진이 어느 정도냐 하면 鐵道廳의 14個 驛, 우리 地下鐵의 14個 驛에 카드리더기를 설치하고 카드리더기를 스치면서 精算이 정확하게 되는지 여부를 점검을 준비 중에 있습니다. 아직 실험을 안했습니다.

그런데 지금 호환이 가능하느냐, 안하느냐 하는 문제는 어떤 문제냐 하면 카드에 IC칩이 있습니다. 그것을 RF카드라고 그러는데 radiofrequency라고 해서 교신장치가 있는데 거기의 주파수하고 카드리더기하고 읽는 방법만 같으면 됩니다.

그러니까 先拂制이든 後拂制이든 갖다대는 카드리드기가 읽어내는 것은 아무 문제가 없지요. 다만 읽어낸 다음에 돈을 예를 들면 버스조합에 얼마 줘야 되고, 버스조합의 돈을 地下鐵이나 鐵道廳에 얼마 주어야 되고 하는 나중에 精算問題만 남는 問題뿐이지, 실제로 가지고 다니는 市民立場에서 카드를 쓰는 문제는 아무 문제가 없습니다.

○金喜甲 委員; 아니, 그것이 精算이 問題니까 제가 얘기하는 것 아닙니까? 카드회사가 어떻게 手數料를 먹습니까? 단순히 精算을 하기 때문에 그러한 나름대로 메리트를 인정을 해 주어서 주는 것 아니겠습니까?

○交通企劃課長 金根培; 그래서 이것을 추진하는데 있어서 市民이 사용하는 데는 아무 문제가 없는 것이고, 그러니까 그 互換使用은 가능하다는 표현을 저희가 하는 것이고, 다만 鐵道廳이나 버스조합하고 地下鐵하고의 機關끼리의 精算問題가 지금 복잡하기 때문에 그런 문제를 빨리 하나로 통일시키는 것이 좋겠다는 것이 우리 서울시의 생각입니다.

○金喜甲 委員; 그러니까 지금 가령 예를 들면 精算을 하지 않고 사용한다고 그러면 충분히 사용이 가능하다 이런 말씀이시죠?

○交通企劃課長 金根培; 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 당연하지요. 가령 예를 들면 精算을 하지 않은 채 地下鐵公社가 어떻게 할 것인가, 버스회사가 얼마를 먹을 것인가 이러한 나름대로의 精算이 없다고 한다면 그러한

어떤 시스템들이 확보되어 있지 않다고 한다면 다 사용은 가능하지요. 사용불가능할 것 뭐 있습니까? 지금 가령 예를 들면 우리 버스 精算만 안한다 그러면 地下鐵 표 가지고도 버스 탈 수 있지요, 精算이 없다면. 그렇지 않습니까, 논리적으로 본다면?

우리가 얘기하는 것은 지금 현재 어찌 되었든 하나의 카드로 精算시스템까지 완벽하게 만들어서 이 機關이 얼마를 가져가고, 저 機關이 얼마를 가져가고 이러한 나름대로의 기술적인 노하우 자체가 완벽처리되는 시스템을 얘기하는 것 아니겠습니까?

○交通企劃課長 金根培; 그것을 저희 서울시가 추구해 나가는 것입니다.

그러니까 互換使用 자체가 불가능하다는 얘기는 저희는 시민이 이용하는 입장에서는 아무 문제가 없는데 그것을 運營하는 主體間的 문제이기 때문에 市民하고의 관계는 크게 문제가 없다 이것이지요.

○金喜甲 委員; 그러니까 말꼬리를 자꾸 늘어 놓지 마시고 互換使用이 가능하다, 불가능하다 이런 얘기를 말씀드린 것이 아니고 지금 가령 예를 들면 하나의 카드를 가지고 地下鐵과 버스를 이용하는 우리가 보았을 때는 市民의 입장에 서서, 利用者의 便宜에 서서 이것 자체가 가능하도록 나름대로 두 機關間的 事前調整 이런 것 자체가 가능하느냐 이것에 대한 向後 計劃이 어떻게 되느냐 이것을 물어본 것입니다.

○交通企劃課長 金根培; 그 計劃은 저희 서울시가 당초에 단독으로 조정할 수 있었으면 地下鐵하고 버스문제를 저희가 해결했을 것입니다. 그런데 거기에 鐵道廳이 개재되다 보니까 鐵道廳을 우리 서울시가 좌지우지할 수가 없다는 말입니다.

그래서 우리 交通企劃官이 주관해서 會議를 몇 차례 했는데도 불구하고 그 문제가 클리어하게 정리가 되지 않았어요. 그 문제는 각 버스조합은 버스조합의 이익이 있고, 鐵道廳이나 地下鐵은 地下鐵대로의 의견이 있기 때문에 그것을 좁히지 못했거든요.

그래서 현재는 지금 建設交通部에서 이것을 仁川市 地下鐵도 對備해야 되고, 또 市界間에 運行하는 버스도 對備해야 되기 때문에 이 문제를 지금 建設交通部에서 종합적으로 검토를 하면서 방식을 정하도록 되어 있습니다.

그래서 建設交通部에서도 수차에 걸쳐서 關係機關을 모아서 會議를 했거든요. 그래서 이 문제를 서울시보고 정하라고 그러면 서울시의 범위를 벗어났기 때문에 서울시 단독으로 정하기는 어렵다고 판단됩니다.

○金喜甲 委員; 그리고 왜 그런 부분들을 얘기하느냐 하면 카드판독기가 적어도 臺當한 100萬원 합니다. 가령 예를 들면 카드판독기를 우리가 7,822臺를 설치한다고 하면 이 돈 액수만 해도 約 78億입니다.

그 외에 충전기 그리고 카드정산시스템, 카드발행기, 카드일련번호기 이 費用들이 실제로 제가 알고 있기로는 지금 인텍이라고 하는 회사에서 버스조합에 아마 리스로 해서 無償으로 공급을 하고 있는 것으로 알고 있는데 이러한 자체에 대한 인프라에 대한 투자들을 나중에다 해 놓고 막말로 해서 나중에 精算시스템 때문에 그 料金精算이 안 되어서 한다고 했을 때 이 문제를 어떻게 할 것이냐라는 문제에 대해서 적어도 서울시 政策當局者들이 예의주시하고 판단하고 이에 대한 나름대로의 腹案들을 가지고 있어야 될 것이라는 말이에요. 그런 차원에서 말씀드렸던 것이고.

지난번에 또 하나 말씀드렸던 취지는 지금 釜山市에서 애초부터 추진하는 과정에서부터 지금 우리가 저번에 趙淳市長이 시내버스에 올라와서 카드판독기 시범하고, TV에 나오고, 新聞에 나오고 그 좋아했지만 그때 金根培 課長 여기 계셨지요?

사실 그런 방식으로 해서 무리하게 먼저 시작해서 추진할 사항의 내용이 아닙니다. 이 얘기는 얼마든지 늦게 천천히 출발한다고 하더라도 충분한 나름대로의 어떤 객관적인 여건들을 갖춘 다음에 추진해도 저는 늦지 않았다고 보는데 설불리 추진해서 당장 그러한 나름대로의 투자된 財源들에 대해서 나중에 어떻게 할 것인가 이런 문제들을 심각하게 앞으로 고민을 해야 될 것으로 알고 있습니다. 그래서 말씀을 드린 것이고요.

지금 市外區間 精算問題도 안 되어 있지요?

○交通企劃課長 金根培; 네, 안 되어 있습니다.

○金喜甲 委員; 그러면 지금 89個 業體 아까 얘기했던 내용 중에 市外버스 路線關係가 되어 있습니까, 안 되어 있습니까? 아까 路線數로 하면 439個 앞으로 7月 1日부터 한다고 그러는데, 지금 가령 시내버스가 서울을 통해서 新月洞을 거쳐서 富川으로 갑니다. 그러면 그 富川으로 가는 그 路線에 대해서는 지금 카드판독기를 사용할 수 없는 결론이 나오는데.

○交通管理室長 金東勳; 그렇습니다. 市界運行都市型버스 903臺는 현재 제외를 했습니다.

○金喜甲 委員; 그러면 그 路線에 대해서는 市外로 왔다갔다 하는 路線에 대해서는 카드판독기 자체를 아예 설치를 못하기 때문에 아예 카드를 사용할 수 없는 것이 되겠습니다. 어떻게 됩니까?

○交通管理室長 金東勳; 일단 설치를 제외했습니다, 이것은.

○金喜甲 委員; 設置 自體를 제외한 것입니까?

○交通管理室長 金東勳; 네.

○金喜甲 委員; 그러면 市內區間에 돌아다니는 것만 한해서 439個 된 것이지요?

○交通管理室長 金東勳; 네, 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 바로 또 여기에 맹점이 있습니다.

市外버스路線 부분들을 하고 있는 것에 대해서는 우리가 7月 1日부터 全 路線과 서울市內에서 運行을 하도록 얘기를 했는데도 불구하고 또 市外버스 路線部分들은 제외가 됩니다. 그러면 그것은 또 어떻게 할 것이냐, 이런 종합적인 나름대로의 計劃들을 가지고 이제 시간을 서두르지말고 차분차분하게 하나하나에서부터 아주 구체적으로 市民의 입장에 서서 地下鐵과 버스부분들을 하나로 이용할 수 있도록.....

○交通管理室長 金東勳; 알겠습니다. 지금 저도 그런 입장에서 추진하고 있습니다. 그래서 직원들보고 절대로 서두르지말고 施行過程에서 착오가 없도록 하는 것이 가장 중요하다 그렇게 해서 차근차근 추진하고 있음을 말씀드립니다.

○金喜甲 委員; 그리고 지금 서울市에서 추진하고 있는 버스 안내시스템있지요?

○交通管理室長 金東勳; 네.

○金喜甲 委員; 저는 이 부분도 총론적인 부분들이 아니라 각론에서 접근할 필요가 있다고 봐요. 실제로 버스안내도착시스템이라고 하는 것 자체를 示範區間에 시범실시를 통해서 全 區間에 확대를 하겠다는 것인데 이것이 지금 응모업체들 아마 4個 業體들이 應札을 해서 하나의 業體로 정리가 된 모양인데 정리되는 과정도 물론 本委員이 자료를 요구해 놓았습

니다.

아마 오겠지만 실제로 도착안내시스템이라고 하는 것 자체가 얼마나 실효성을 가지고 기술적으로 그것이 가능하느냐 하는 문제도 염두에 두시고, 아울러 시내버스카드하고 아까 얘기했던 혼잡통행료 카드문제는, 또 여러 가지 시스템이 다른 문제도 있지 않습니까? 그런 문제들까지 같이, 또 停車場 카드도 지금 카드로 도입할 예정이라면서요?

○交通管理室長 金東勳; 네.

○金喜甲 委員; 停車場카드에 대한 문제 이런 여러 가지 복합적인 문제를 가지고 좀더 내부적으로 검토를 하셔서 다음 번 臨時會때 좋은 결과가 나올 수 있도록 연구를 해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○交通管理室長 金東勳; 네.

○委員長 黃炳五; 다음 洪性龍 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○洪性龍 委員; 洪性龍 委員입니다.

간단하게 몇 가지 좀 알아보겠습니다.

지금 同僚委員들이 버스 스마트카드제에 대해서 말씀이 계셨는데 우선 交通管理室에서도 住民에게 그런 사실을 알려서 제대로 활용할 수 있도록 좀 힘써 주시기 부탁드립니다.

그리고 내가 報道에서 한번 본 것인데 버스노선 안내판 있지요? 이렇게 버스정류장에 가면 안내판이 있습니다. 그런데 안내판이 報道에서 얘기한 것으로 보면 한 80%나 70%가 작동이 안 되어서 그것을 제대로 활용을 하지 못한다 하는 얘기를 내가 들었어요.

그런데 이것이 실질적으로는 交通管理室에서 설치하는 것

은 아니지만 이것은 업자인가 어디를 주어서 하는 것이지요?  
그런데 이것이 아마 管理는 交通管理室에서 하는 것 아닙니까?

(「조합에서 합니다」 하는 關係公務員 있음)

그래서 그런 것을 기왕에 市民들에게 편리하게 만들어 놓았다고 하면 제대로 활용할 수 있어야 되는데 3億인가 얼마인가 金額을 해서 설치했다고 하는 얘기를 내가 알고 있는데 그것을 제대로 활용 못한다고 그러면 이것이 아무 것도 아니에요. 그러면 그런 것을 해 놓고 실질적으로 관리하는 것은 交通管理室이라든지 市에서 관리를 해 주어야 市民들이 편리하게 이용할 수 있는데 이런 것을 제대로 활용하지 못한다고 그러면 돈만 들여서 아무 쓸모가 없는 것 아니냐, 그래서 交通管理室에서는 과연 나가서 그것이 제대로 작동하는지 안하는지 한번 살펴본 적이 있는지, 또 그렇지 않으면 이것 얼마만큼 제대로 市民들이 활용하고 있는지 이런 것을 언제 해본 적이 있는가를 내가 알고 싶어서 질문합니다. 質問 다 하고 나서 答辯해 주세요.

또 한 가지는 道路路線 선을 굿는 것 있지요? 그러면 우회전을 하느니, 좌회전을 하느니 이 선이 있지 않습니까? 그것을 한번 해 놓고는 그 다음에는 진짜 이것이 제대로 市民이 정상적으로 이용할 수 있는 것인지 없는지 이것을 평가를 해 보고 있는지, 없는지 내가 그것을 의심스럽게 생각한 적이 많아요. 다소 이것이 불편하다고 그러면 선을 좌회전할 수도 있게 만들어 줄 수도 있고, 또 우회전할 수 있게 여러 가지 그런 것을 할 수가 있었을텐데 이것은 물론 警察廳에서 하리라고 생각되지만 交通管理室에서도 다소 이런 문제에 얼마나 개입하고 있는지 그런 것도 좀 궁금합니다.

왜 그러나 하면 꼭 좌회전을 해야 될 곳도 있는데 그것을 그대로 못한다든지 할 때에는 불편한 것도 있고 해서 그런 것을 어느 部署에서 管理하고 있는지도 내가 알고 싶습니다.

세번째 마지막으로 여기 自治區 交通改善事業費支援計劃이라고 나와 있는 것을 보면 여기에 무슨 豫算確保하지 않은, 예를 들어서 전혀 未確保한 區가 여섯 군데가 있습니다. 그 중에는 冠岳區도 하나 들어가 있어요. 그러면 이렇게 第1項이다, 2項이다 즉 나온 것을 보면 豫算支援金額計劃이라고 해서 冠岳에는 1億원인가 되어 있고, 未確保된 다른 區를 보면 상당히 더 많은 金額을 이렇게 책정을 해 놓고 그래서 이것이 나는 冠岳에 살고 있는데 다른 데는 상당히 많이 金額을 支援하는 것으로 되어 있고, 未確保區域 中에서도 가장 적은 金額을 冠岳區에 配置 指定해 놓은 것은 어떤 의미에서 이렇게 했는지 궁금하고 그래서 내가 한번 이것에 대한 것을 물어보는 것입니다.

여기 事業費支援方案이라고 해서 區에서 전혀 未確保 6個 區가 中區, 恩平, 西大門, 麻浦, 衿川, 冠岳인데 1案이 있고 第2案이 있는데 거기에서 第1案 中에서 보면 豫算支援計劃 해서 관악이 아마 1億원일 것이예요. 1億원이고, 다른 데에는 전혀 未確保로 되어 있는데도 金額이 예를 들어서 恩平같은 데는 4億 2,300萬원이고 이런 식으로 되어 있기 때문에 기왕이면 冠岳도 좀더 많은 金額을 支援할 수 있는 의향은 없는지 궁금해서 물어봅니다.

○交通管理室長 金東勳; 버스노선 안내판은 이것이 올림픽때 만든 施設인데 두 가지 방식으로 운영이 됩니다.

하나는 隣近에 전력선이 있는 데는 전기를 써서 전기로 작동이 되고요, 隣近에 전력선이 없는 데는 배터리를 매번 교체

해 주어야 됩니다. 그런데 이 배터리의 평균 수명이 평상시는 2·3日, 겨울철에는 1·2日로 되어 있습니다. 그러다 보니까 이런 期間에 가서 배터리를 교체해 주어야만 되는 문제가 나옵니다.

그래서 지금 21世紀를 바라보는 이 처지에 이런 성능이 약한 배터리를 넣어서 매일 사람들이 이틀에 한번 또는 사흘에 한번씩 가서 이것을 교체해 주고서 이런 안내판을 우리가 維持 管理할 필요성이 있느냐, 그래서 저희들이 이것을 잠정적으로 하는데 앞으로는 停留場에 노선안내표시도를 만들어 주려고 합니다. 그림으로 해서 딱 넣어서 정류장에 딱 온 사람이 눈으로 보고서 바로 알 수 있도록 해야지, 눌러가면서 알도록 하는 것이 이것이 88年度 당시에는 좋은 施設로서 호평을 받았는지 모르지만 지금 時代에는 맞지 않는다, 그리고 배터리를 어떻게 매번 갈아주느냐 해서 제가 근본적인 代案으로 노선안내도를 붙이는 것을 빨리 해라 해서 그 작업을 하고 있고요. 그것이 되는 시점에서 이것은 다 없애버릴 예정입니다, 이 施設을. 그렇게 전환을 하겠습니다.

그리고 委員님께서 말씀하신 것처럼 제가 와서 이 事項을 두 차례 나가서 점검을 해봐라, 했더니 두 차례 나갈 때마다 첫번째 나가서는 개선이 안 된 사항을 삼진애드라고 하는 管理會社에 얘기해서 고쳤는데 이것이 한눈 팔다 보면 자꾸 고장이 나거든요. 두번째 나가서 보니까 역시 改善事項이 미흡해요.

그래서 아까 제가 말씀드렸던 것 같은 結論을 얻었습니다. 그렇게 이것을 개선할.....

○洪性龍 委員; 이것 新聞에 났던 것이에요.

○交通管理室長 金東勳; 네, 그렇습니다.

○洪性龍 委員; 80%인가 작동이 안 된다고 해서.....

○交通管理室長 金東勳; 80% 정도까지는 안 되고요, 전체 398個 중에서 外部電力 그러니까 한전의 전기를 활용해서 하는 282個는 제대로 되는데 116個가 배터리를 사용하고 있습니다.

이것이 그런 형편에 있습니다. 그래서 新聞에 80%가 안 된다고 한 것은 조금 과장된 것으로 제가 알고 있습니다.

그리고 도로방향선 좌회전이라든가, 우회전 이것이 과연 市民便宜에 의해서 그려져 있느냐 하는 평가를 한 적이 있느냐, 저희들이 시민편의와 교통소통의 원활 이 두 가지 목적이 달성되어야만 도로방향표지가 제 기능을 발휘한다고 보고 있습니다.

그래서 그런 것에 대해서는 우리 交通運營課에서 문제가 되는 地域, 수시로 점검해서 그런 비능률적인 사항이 있을 때는 이것을 警察廳과 협의해서 改善해 나가고 있다는 것을 말씀드릴 수 있습니다.

세번째, 自治區 交通改善事業에 第1案으로 했을 때 冠岳 1億인 것은 거기 앞에 나와 있는 것처럼 事業費의 43%를 지원하는 것을 원칙으로 했습니다. 그런데 冠岳區의 全體 事業費가 뒷장의 16페이지를 보시면 2億 2,500萬원입니다. 2億 2,500萬원의 43%를 적용하니까 1億이 나온 것입니다. 그래서 다른 區廳이 이것보다 더 많은 것은 事業費 전체가 크기 때문에 그것의 43%를 적용하니까 그렇게 나옵니다.

이것은 저희들이 절대금액으로 할 수가 없고, 결국 區廳에 配定한다고 그러면 總 事業費 몇 %를 配定하는 방법으로 해야 되는 것이 그래도 합리적이지 않느냐 이렇게 생각해서 이런 案을 만들어 보았던 것입니다.

양해해 주시기 바랍니다.

○委員長 黃炳五; 다음은 鄭炳仁 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○鄭炳仁 委員; 長時間 質疑에 答辯하시느라고 애쓰시는 執行部에게 감사를 드리면서 앞에 質疑하신 委員님들이 좋은 質疑를 많이 했기 때문에 저는 다른 것 한 서너 가지 質疑를 하겠습니다.

제가 지난 市政質問때도 質疑했던 것인데 1·2級 整備組合에서 제가 지난번에 本會議때 質疑한 이후에 그분들에게 어떤 不利益이 가니까 특히 永登浦地區라든가 特定地域을 골라서 1·2級 整備組合員들이 2·30名씩 떼를 지어다니면서 區廳職員하고 團束을 했다는 그 내용을 알고 계시는지 우리 室長님 答辯해 주시고, 그리고 또 그분들이 우리 委員들을 個人事務室을 찾아다니면서 반협박, 반공갈, 반협조식으로 얘기하면서 우리 交通委員會 委員님들이 輕整備만 두기로 했다는 식으로 우리 委員들 찾아다니고 공갈을 치고 다녀요. 그런 것을 알고 계시는지?

그리고 세번째는 輕整備 關聯 어떤 條例라든가 改正을 한다고 그랬는데 그것이 지금 어디까지 와 있는지 그것 좀 말씀해 주시고, 마지막으로 지난번 제가 質疑한 이후에 1·2級 整備組合에 대한 어떤 제재라든가 여러 가지 어떤 변화된 점이 어떤 것인지 答辯해 주기 바랍니다.

○交通管理室長 金東勳; 지금 두 가지 事項 鄭委員님께서 말씀하신 區廳支援과 團束을 했는데 그 내용을 알고 있는지와 委員님들을 개인적으로 찾아가서 여러 가지 반협박을 하고 있는데 내용을 아는지, 전혀 저로서는 알지 못했습니다. 내용을 조사해 보도록 하겠습니다.

輕整備業體의 免許는 이번에 建設交通部가 自動車管理法을 改正하면서 輕整備業體 中에서 일정규모, 또 資格者를 구성한 整備業體에 대해서는 현재는 이것이 自由業으로 되어 있거든요. 이것을 登録 내지는 행정권한이 지도할 수 있는 그런 營業 行政機關에다가 登録申請 한다거나, 登録을 받는다거나 또는 申告를 한다거나 또는 적극적으로 면허를 받는다거나 하는 業種으로의 전환을 현재 法 改正上 檢討를 하고 있습니다. ○鄭炳仁 委員; 그러니까 檢討가 어디까지 와 있는지 그것을…….

○交通管理室長 金東勳; 아직까지 立法豫告는 안 되어 있고 지금 입안단계에 있습니다. 그래서 저희들이 지금 알아본 바에 의하면 今年 中에 그것이 立法化될 것으로 그렇게 저희들은 알고 있습니다. 今年 中에 施行될 것으로 추진하고 있습니다.

그 다음에 지난번 1·2級 정비조합에 대한 여러 가지 얘기 이후의 조치는 현재 저희들이 市長의 자율지도원증을 받은 정비조합의 자율지도원은 20名으로 運營했는데 10名은 組合의 理事로 구성되어 있고, 나머지 10名은 어떤 일정 자격증을 가진 사람을 組合에서 위촉해서 運營을 해 왔습니다. 그런데 지난번 그 이후에 理事들로 구성된 10名 이외에 나머지 10名 中에서 7名을 사퇴시켰습니다. 현재는 3名이 지금 남아 있습니다.

組合의 理事로 구성되어 있는 10名 합해서 13名으로 구성되어 있는데 이 사람들에 대해서는 우리가 다시 어떻게 했느냐 하면 앞으로의 團束은 독자적으로 당신들만 나가 團束하는 것을 일체 못한다, 團束나갈 때는 區廳이나 警察이나 檢察의 要請에 의해서 인원차출요구가 있을 때 거기에 합동 근무

한다 이렇게 指針이 내려져서 현재 그렇게 運營되고 있습니다.

○鄭炳仁 委員; 그리고 굉장히 우리 交通委員會 委員님들이 기분 나빠하는 것이 어떻게 일개 1·2級 整備組合 어떤 任員들이 交通委員 개개인을 찾아다니면서 얘기한다는 것은 도저히 이해가 안 가는데 室長님 어떤 의견을 한번.....

○交通管理室長 金東勳; 얘기도 안 되는 사항이죠. 제가 그런 일을 당했어도 상당히 불쾌했을 것입니다 그런 事項을 조사해서 만약 그런 事項이 있다면 제가 거기에 대해서 적절한 주의를 주겠습니다. 죄송합니다.

○鄭炳仁 委員; 이상입니다.

○委員長 黃炳五; 다음은 우리 金永姬 委員님 建議事項.

○金永姬 委員; 장시간 고생 많으십니다.

버스정류장을 볼 것 같으면 요즈음 새로이 버스정류장대를 시설했습니다, 네모 반듯하게 해서. 그런데 外國의 경우에 보면 老弱者나 障礙者를 위해서 장의자를 시설했어요. 그런데 저희도 그런 정류장에 비도 안맞고 장의자를 設置할 수 있도록 建議를 하겠습니다. 그런데 그것은 서울시 豫算보다는 事業者를 통해 가지고 홍보 장의자를 施設하면 서울시 豫算도 안 들면서 홍보가 잘될 것 같은 생각이 들어서 建議를 합니다.

○交通管理室長 金東勳; 광고로?

○金永姬 委員; 네, 광고로.

두번째는 버스카드판매소를 아까 여러 가지로 설명을 하셨는데요. 밀집지역, 그러니까 住民集團地域, 아파트地域에 우선적으로 좀 버스카드판매소를 실시할 수 있도록 조치해 주었으면 좋겠습니다.

다음 세번째는 지금 현재에 交通混雜量을 줄이기 위해서 市 公務員이 솔선수범해서 自家用 안 타는 運動하는 것에 대해서는 아주 감사하게 생각합니다. 그런데 지위고하를 막론하고 하시는지 궁금합니다. 이점에 대해서 되도록이면 제가 택시를 탔을 때 기사들하고 얘기를 해 보면 해결하는 방법이 딱 하나 있다고 그래요. 그래서 뭐냐 하고 물었더니 주로 高位職 공무원 내지는 高位幹部들이 一般交通을 타고 출퇴근한다면 밑에 하부조직에 있는 분들도 다 버스를 탈 것이다라는 제의를 하신 분이 계시는데 여기에 솔선수범하는 의미에서 市 公務員이 먼저 솔선수범하신다니까 좀더 확대해서 구호에 그치지 말고 실천하는 市 公務員이 될 수 있도록 부탁드립니다.

이상입니다.

○交通管理室長 金東勳; 알겠습니다.

○委員長 黃炳五; 李允中 委員님 質疑하여 주시기 바랍니다.

○李允中 委員; 李允中 委員입니다.

마지막으로 質問 하나 하겠습니다.

아까 버스카드가 인택社를 선정 어떻게 해서 採擇되게 되었는지 그것의 동기, 어떻게 해서 그 부분이 특별한 하자가 있어서 採環된 것인지, 어떠 어떠한 業者들을 선정해 놓고 있는지 그 동기, 어떠한 과정을 통해서 인택社가 됐는가, 그 서울市長이 추천해서 한 것인가 그래서 하는 것이니까, 아까도 다른 委員들 얘기했지만 신용카드회사 이런 데에서도 지금 뭐 해 보겠다 이런 얘기가 나오는데 업체선정과정은 어떻게 진행되고 어떻게 돼서 그 불량률이 제가 알기로는 아주 많이 있는 것으로 알고 있어요. 그래서 그 관계가 어떻게 선정되고 어떤 방법에 의해서 선정되었는지 그것에 대해서 한 말씀해

주셨으면 좋겠습니다.

(黃炳五 委員長, 金永姬 幹事와 司會交代)

○委員長代理 金永姬; 質問事項이죠, 答辯을 지금 하시겠습니까?

○交通管理室長 金東勳; 제가 赴任한 이후 와서 보니까 이미 市長님 모시고 시험회까지 마쳤던 상태거든요. 그래서 이 내용 선정과정을 잘 몰라서 아는 擔當 幹部가 좀 말씀을 드리도록 하죠.

○委員長代理 金永姬; 양해를 해 주시겠습니까?

○李允中 委員; 네, 좋습니다.

○委員長代理 金永姬; 擔當課長님 나오셔서 설명하시기 바랍니다.

○交通企劃課長 金根培; 버스카드를 추진하게 된 배경을 交通企劃課長이 설명드리게 돼서 대단히 송구스럽습니다.

저희 室長님이나 다른 課長들이 이 일을 처음에 제가 있을 때 시작해 가지고 그 이후에 일을 맡았기 때문에 제가 설명드리는 것이 오히려 좋을 것 같아서 나왔습니다.

버스카드제에 대해서는 이미 95年度부터 各 業界에서 市民便宜를 위해서 그러니까 예를 들면, 잔돈을 호주머니에 넣고 다니지 않고, 또 버스와 地下鐵을 동시에 탈 수 있다는 이런 장점 때문에 도입했으면 좋겠다는 의견이 昨年부터 대두가 되었습니다. 그런데 대두 되었는데 먼저 舉論하신 인텍社가 제일 먼저 舉論이 되었습니다. 경기도 버스에 이것을 먼저 달겠다고 그래서 서울시가 그러면 서울시도 먼저 우리 서울시 組습을 시켜가지고 우리 組습도 빨리 시범을 한번 해 보아라 이렇게 되어서 인텍社가 組습하고 연결이 돼서 추진하게 된 것입니다.

그 이후에 추진과정도 서울시는 인택을 강요한 바가 없습니다. 그것은 組合이 자율적으로 인택하고 손을 잡고 추진하게 된 事項이고 그 事項이 서울시의 판단으로서는 市民들에게 큰 도움이 된다고 판단되었기 때문에 그런 연유에서 추진되었다고 보면 되겠습니다.

○李允中 委員; 그러면 인택社 하나밖에 없습니까?

○交通企劃課長 金根培; 당시에는 .....

○李允中 委員; 지금은 어떻습니까? 그 당시에 하나밖에 없었어요?

○交通企劃課長 金根培; 지금은 아시다시피 C&C라는 會社가 있는데요, C&C라는 會社는 당시에는 시연을 하러 다니거나 그런 사실이 없습니다.

○李允中 委員; 왜 그러느냐 하면 지금 外國같은 경우에는 地下鐵, 버스, 각종 순환버스 이렇게 같이 연계되어서 점차 다 이렇게 할 수 있게 되어 있는데 왜 答辯을 그렇게 했는지 그것에 대해서 말씀해 주세요.

○交通企劃官 趙匡權; 交通企劃官이 補充說明 드리겠습니다.

오늘 카드문제 質疑가 상당히 많았는데요, 전반적으로는 이렇습니다.

아주 원론적으로 얘기하면 地下鐵이고 버스고 택시고 駐車料 金이고 國家가 한 가지 방식을 정해가지고 모든 機關이 이렇게 따라서 하고 이런 카드로 나가라 하고 당초 그렇게 했으면 될 수도 있겠지요. 그런데 우리 社會가 아시다시피 다기능적인 社會입니다. 이것이 어느 한 기능이 전체 획일적으로 할 수 있는 社會가 아니거든요.

그리고 카드문제만 해도 우리보다 먼저 발달한 은행카드가 있습니다. 은행카드도 金融機關이라는 것은 財經院에서 지휘

를 하기 때문에 사실은 처음부터 이런 목적하에 카드제도가 발족이 되었는데 처음부터 財經院에서 이렇게 지정을 해 주어 가지고 할 수도 있었던 거예요. 그런데 그렇게 못한 이유가 銀行가도 우리가 보기에는 다같은 銀行같지만 하나 하나가 기관단위로 특색이 있고 능력이 다 다릅니다. 그렇기 때문에 어느 특정기관이 먼저 개발해서 먼저 앞으로 나간다고 할 때에 전체적인 기획하에서 움직여야 되기 때문에 나가지 말아라 이렇게 할 수는 없는 거예요.

그래서 교통카드문제도 지금 우리 李允中委員께서 外國에서는 地下鐵, 버스 다 하고 있다고 그러지만 실제로 하고 있는 나라 없습니다. 우리가 상당히 이 분야에서 先進的으로 나가고 있는 것입니다. 그래서 이 카드가 당초에 地下鐵이나 버스, 택시가 하나로 되어서 추진되면 제일 이상적인 것입니다. 그런데 地下鐵은 地下鐵內로 사정이 있고, 또 地下鐵과 연결된 鐵道廳은 鐵道廳대로 자기의 지위체계와 거기에 맞는 능력과 그것이 다르단 말입니다.

그런데 다행스럽게도 버스의 경우에 이것이 어떤 일반적인 시각에서 보면 상당히 뒤떨어지고 낙후된 事業者로 구성된 民間企業이었어요. 그런데 이 企業이 상당히 오랜 期間 일을 하다 보니까 제가 아까 말씀드린 대로 市民들의 입장에서는 동전 토큰을 들고 다니기 불편하고, 또 버스업자 입장에서는 매번 뭔가 事業을 제대로 해야 되는데 자기들 실체를 제대로 보여줄 수는 없고 그러니까 이것이 카드가 되면 市民들 要求도 충족시키고 버스입장에서도 자기들의 收入을 100%노출시킴으로써 이것을 버스경영을 적나라하게 노출시켜서 제대로 버스에 대한 본질을 짚어가지고 市民과 業界 전체를 위한 對策이 나와야 되지 않겠느냐 이런 여러 가지 목적에서 출발이

되었는데 그 시점에서 地下鐵과 왜 같이 하지 않았느냐, 地下鐵은 그런 할 준비가 안 되어 있는데 그러면 너희들 地下鐵이나 鐵道廳 다 되기까지 기다려서 같이 하자 이렇게 하다가는 지금 아까 말씀드렸지만 地下鐵이나 鐵道廳이 하고는 있어요. 그런데 그것이 하세월입니다. 언제 될지 모르는 것입니다.

그리고 신용카드라는 것이 우리 버스는 初等學生도 타고, 中·高等學生도 타고, 老人도 타고 다 타요. 신용카드 없는 사람이 사실은 대부분이에요. 이 사람들이 전부 신용카드를 가져야되고 그 신용카드에 대한 신용조회가 일일이 되어야 되고 그렇게 되는 것이 과연 바람직한 것이냐, 어느 쪽이 꼭 낫다는 얘기는 아니지만 현 시점에서는 버스의 경우에는 모든 사람이 中·高等學生이든, 初等學生이든, 돈 있는 사람이든, 없는 사람이든 다 타는 것이기 때문에 선불카드가 상당히 유용한 制度라는 것이 판단이 되었고 그래서 우리가 採擇하게 된 것입니다.

그리고 이것이 되면 호환성문제는 銀行의 경우에도 마찬가지로예요. 선두주자가 있었지만 결과적으로 개별적으로 다 했지만 지금 와서는 銀行 BC카드라는 것으로 하나로 통합이 되고 있어요, 마찬가지로 이 교통카드도 버스가 치고 나가면 지금 정산문제로 내것 내것 따지고 있지만 버스가 정착이 되어버리면 地下鐵, 電鐵, 鐵道廳이고 다 따라옵니다.

그렇기 때문에 지금 여러 가지 우려하시는 부분의 문제, 예를 들면 이 버스카드를 개발함에 따라서 당연히 開發할 때는 그 開發에 投資를 하고 앞서가는 사람이 있어야 되죠. 공교롭게도 인텍이라는 會社가 採擇이 되어 가지고 하고 있는데 우리가 분명히 말씀드릴 것은 인텍이라는 會社가 조합하고 이

카드제도를 추진하는 과정에서 서울시가 절대로 거기에 어떤 사적인 감정이 개입한 바도 없고, 서울시가 강요한 바도 없고, 組合이 자진해서 추진한 것이고 정상적으로 추진이 잘 되리라고 저희가 보고 있고, 또 그렇게 돼야 됩니다.

이것이 서울에서 또 세계적으로 사실은 지금 도입을 하려고 무척 애를 쓰고 있지만 서울처럼 이렇게 빠른 時間 內에 빨리 이렇게 활용하는 데도 쉽지는 않은 것입니다. 그렇기 때문에 우리가 빨리 정착이 되도록 도와주어야 되는 이런 시점에 와 있는 것이지 왜 지금 시점에서 내가 먼저 하고 鐵道廳, 地下鐵 되기까지 기다리지 않느냐 이것은 아주 이상적인 얘기이고 그런 얘기는 제가 보충적으로 설명을 드립니다.

○李允中 委員; 趙局長 얘기를 내가 잘못했다라고 얘기하는 것이 아니에요. 그것을 지금 오해를 하시는데 그것이 아니고 한 業體가 선정이 되다 보니까 거기에 대해서 불량률도 많이 생기고 기피하는 현상이 현실적으로 나타나고 있지 않습니까? 그것에 대해서 제가 묻는 것이지, 예를 들어서 2個 業體가 하게 되면 경쟁적으로 할 것 아닙니까? 그래서 얘기를 하는 것인데 그러한 아이디어를 組合側에서 제공했기 때문에 된 것이다라고 지금 하신 것 아닙니까?

○交通企劃官 趙匡權; 알겠습니다. 지금 이 카드문제만 해도 여기에 관련된 사람이 우선 서울市民이 관련되지요, 버스업자가 관련되지요, 버스기사가 관련되지요, 버스 토큰 판매하는 판매업소가 관련되지요, 이 모든 이해관계가 다 걸려져서 이번에 7月 1日 우리가 예정인데 이것이 시작한 것이 불과 한 半年입니다. 半年만에 市民들이 토큰이나 동전을 덜렁덜렁거리고 가지고 다니는 것을 半年만에 이러한 여러 가지 이해관계를 다스려 가면서 정착시킨다는 것이 그렇게 간단한 문제

가 아닙니다.

그렇기 때문에 저도 지금 버스를 매일 타고 다녀요. 여기 보면 카드가 있습니다. 처음에는 안 돼, 왜 안 되나 봤더니 기사들이 리더기라고 그것을 매일 자기가 나오면서 꽂고 와야 돼, 이것을 안 꽂고 오는 것이라. 그런데 기계 자체는 틀림없이 거의 완벽한 정도로 잘돼요. 그런데 거기에 관여하는 여러 가지 이해관계, 잡다한 인적인 요소들 이것 때문에 안 되는 것이거든요. 이 문제를 하나 하나 우리가 다져 나가고 있기 때문에 약속한 7月 1日에 전면 시행을 하기 위해서 무척 노력을 하고 있기 때문에 100%는 안 되더라도 아마 90%까지는 될 것입니다. 좀 믿어주시면 틀림없이 우리가 해 내겠습니다.

○李允中 委員; 그래서 지금 믿어주시라 그랬으니까 믿어주겠는데 말이에요, 趙局長이 지난번에 試乘會할 때도 아, 이것만 하면 100% 노출이 되고 다 된다고 했는데 실질적으로 지금 현실적으로는 기피하는 경향이 상당히 있단 말입니다.

그래서 제가 물어보고, 어떻게 인택社 하나가 선택이 돼서 하게 됐는데 그러다 보니까 이것이 질질질질 끌면서 半年 동안 사실상 기피하는 현상이 아닌가?

○交通企劃官 趙匡權; 지적하신 대로 그 한계 선상에 와 있어요. 지금 1,162臺가 작동하고 있지 않습니까? 이것을 우리가 이 상태로 그대로 놓아두면 이러다가 흐지부지돼서 도로 토 큰시대로 돌아갑니다.

○李允中 委員; 그렇지, 그럴 것이 아닌가?

○交通企劃官 趙匡權; 그래서 우리가 카드의 보너스에 대해서 일부러 市의 어려운 얼마 안 되는 豫算까지도 지원해 주고 여러 가지 시책을 쓰는 이유가 바로 그거예요. 이렇게 해서

조금이라도 우리가 지원해 주고 밀면 됩니다. 지금 약간의 반발은 있지만 돼요. 틀림없이 되기 때문에 委員님 조금만 우리를 믿고 기다려 주시면 우리가 반드시 이 카드제 성공시킬게요.

○李允中 委員; 기계의 불량률은 없습니까?

○交通企劃官 趙匡權; 기계적인 문제는 제가 알기로는 거의 없습니다. 제가 매일 이용하는데 유심히 보기 때문에, 기계적인 문제는 습기가 아주 많이 차면 작동이 안 되는 경우는 있어요. 그런데 그런 문제는 거의 해소가 돼 있고, 문제는 아까 말씀드렸다시피 이해관계가 많은 集團間에 그러한 이해에 따른 문제지요.

○李允中 委員; 이해에 따른 기피현상이다?

○交通企劃官 趙匡權; 네, 그 부분은 우리가 부분적으로 다 풀면서 가기 때문에 될 것입니다.

○李允中 委員; 그러면 답은 나왔으니까 그 자료 좀 아까부터 제출해달라 그랬는데 자료가 안 왔는데 자료 좀 제출해 주세요.

○委員長代理 金永姬; 李允中 委員이 지금 자료요청을 한 부분에 대해서 아직 준비 안 됐습니까?

○交通管理室長 金東勳; 기계가 말이지요, 기계가 고장이 났지 않습니까? 카드를 가지고 간 사람이 기계에 대니까 고장이 나서 작동이 안 됩니다. 그럴 때는料金を 받지 말아라, 그 손해는 버스회사가 손해보도록 지금 이렇게 조치하고 있습니다.

○李允中 委員; 그런데 돈 내라고 그러던데요?

○交通管理室長 金東勳; 그러니까 그런 것을 우리가 더 강화해서 기계에 대한 관리를 철저히 하도록 하겠습니다.

○李允中 委員; 제가 質問한 것 중에서 자료 제출해 달라는 것이 말로만 왔고 아직까지도 안 왔어요. 아직 안 왔는데 자료 좀 빨리 제출해 주세요.

○委員長代理 金永姬; 자료를 제출하시고, 質問 다 끝났지요?

○李允中 委員; 네.

○委員長代理 金永姬; 다음 朴謙洙 委員님 質問하십시오.

○朴謙洙 委員; 장시간 이렇게 質問에 대해서 答辯해 주시는데 고생이 많습니다. 제가 한 몇 가지 정도 이렇게 質問을 드리겠습니다. 質疑를 드리겠는데 우선 첫째로 제가 먼저 사전에 한 가지 案件에 대해서는 答辯을 먼저 받고 나머지는 일괄로 제가 質問을 드리고 答辯을 받도록 하겠습니다.

우선 地下鐵 勞使問題에 관해서 靑瓦臺에서 會議를 한다고 그러면서 우리 政務副市長이 여기에 가신다고 그러는데 제가 한 가지 부탁을 드리는 것은 지난번에도 말씀드릴었지만 이 解雇者 問題는 金泳三 大統領 在任時 일어난 문제고, 또 어차피 解雇者를 復職 안 시킬 명분이 별로 없기 때문에 全敎組, 그 어려운 全敎組 問題도 해결되고 그렇기 때문에 金泳三 大統領이 풀 수 있으리라 저는 생각을 합니다.

그래서 서울시의 입장을 지금 현 상태에서 解雇者 問題에 접근하지 않는 그런 입장에서는 勞使가 원만하게 협상이 안 되고, 그렇게 되면 罷業이 예상되는데 金泳三 大統領 主宰로 靑瓦臺에서 會議를 할 때 서울시의 입장을 정리를 해서 좀 확실하게 전달했으면 하는 생각이 들어갑니다. 解雇者 問題는 반드시 좀 풀어줄 수 있도록 그렇게 내일 의견을 정리를 했으면 좋을 것 같은데 室長님 의견은 어떠신지? 지난번에 市長께 제가 그 質問을 勸告를 드렸습시다만, 그 문제에 대해서 제가 勸告를 드렸습시다만 지금 현재 室長님의 입장은 어떠

신지, 그것을 건의를 해서 서울시의 명확한 입장을 가지고 靑瓦臺에 임할 수 있을 것인지 여기에 대해서 우선 答辯을 부탁드립니다.

앞아서 答辯하셔도 좋습니다.

○交通管理室長 金東勳; 내일 會議는 市에서는 政務副市長이 참석하는 會議가 아니고 市에서는 行政1副市長하고 地下鐵公社 社長이 그 會議에 참석합니다.

解雇者 復職問題는 제가 여기서 제 입장을 말씀드릴 사항은 아닌데요, 지금 地下鐵公社側의 의견은 解雇者 復職은 안 되는 것으로 판단하고 있습니다. 다만, 一部 勞組側이 주장하는 사항 중에서 수용가능한 부분들이 있습니다. 어떤 원칙적인 문제를 건드리지 않고 원칙을 준수하는 차원에서 수용가능한 문제들이 일부 있기 때문에 그런 선의 수용은 마지막에 이것은 가능한 것으로 판단하고 있습니다만 解雇者 復職問題는 원칙에 관한 사항이기 때문에 수용 못하는 것으로 현재 입장을 견지하고 있습니다. 제가 이 문제에 대해서 이 자리에서 그 이상은 말씀드릴 것이 없음을 양해해 주시기 바랍니다.

○朴謙洙 委員; 行政1副市長이 들어감으로 해서 제가 생각할 때는 市長의 입장이, 물론 公社 社長의 입장도 마찬가지로겠지만 市長의 입장도 가지고 들어갈 것으로 저는 생각합니다.

그런데 이 勞使合意書가 趙淳 市長 就任 이후에 타결된, 合意가 작성된 그러한 내용이기 때문에.....

○交通管理室長 金東勳; 원칙적으로.....

○朴謙洙 委員; 잠깐만요. 충분히 가능하리라고 보고, 大統領은 赦免復權에 관한 權限이 있습니다. 또 현재 地下鐵公社側의 입장에서도 大統領이나 政府쪽에서 전향적으로 검토하면 아주 원만한 타결도 기대를 한다라는 공식적인 내지는 비공

식적인 입장을 公社側에서도 갖고있습니다. 따라서 이 문제가 公社나 서울시나 또는 勞組의 의견을 전부다 이룰테면 종합적으로 하더라도 충분히 직접적으로라도 大統領께 그러한 내용을 건의를 충분히 할 수 있다고 봅니다. 이것은 기존의 고정관념에서 조금 고정관념을 깨고서라도 그렇게 解雇者 問題에 대해서 강력히 건의를 할 필요가 있다고 봅니다. 결국은 서울시와 市民에게 도움을 줄 것이라고 판단됩니다.

따라서 室長님께서 미리서 그런 문제를, 公社 問題지 않느냐 이런 관념을 가지지 말고 이것은 어차피 서울시가 풀어야 할 숙제입니다. 金泳三 大統領 在任時에 일어났던 일을 서울시가 괜히 趙淳 民選市長이 就任해서 떠맡아야 할 그런 짐으로 지금 되어 있는데, 그래서 저녁에 市長님하고 가서 상의는 반드시 해 볼 필요가 있다고 생각됩니다. 아마 交通委員들뿐만 아니라 서울시議員들이 市民의 입장을 대표한다고 하면 그런 강력한 건의가 필요하다고 판단이 되기 때문에 이 會議가 끝나고 나면 室長님께서 市長님께 저희들 交通委員들의 입장을 전달을 꼭 해서 지난번에 本會議場에서도 그런 얘기를 했지만 그런 것에 대해서 건의할 수 있도록 조치를 좀 취해 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 金東勳; 글쎄요, 지금 朴委員님 個人的 말씀이십니까, 交通委員會 전체의 의견이십니까?

○朴謙洙 委員; 交通委員會 전체의 의견이 얘기하시는데 필요하다고 그러면 잠시 停會를 한 다음에 그 문제를 잠깐 논의한 다음에 交通委員會 의견을 전달을 하지요.

(金永姬 幹事, 黃炳五 委員長과 司會交代)

○委員長 黃炳五; 그 문제는 끝나고 나중에 委員님들끼리 모여서 전체의견을 드리는 것으로 이렇게 합시다, 여기서 停會

하지 말고.

○朴謙洙 委員; 아니, 공식적으로 얘기가 안되기 때문에.....

○委員長 黃炳五; 그러니까 공식적으로 전체의견이라면 그렇게 전달할 수가 있고.....

○交通管理室長 金東勳; 아니, 전체 의견이시라면 내일 아침에 市長님께 交通委員會에서 전체의 공통의견으로 이런 의견의 제시가 있었습니다 하는 것을 제가 말씀드릴 수가 있지만 어느 委員 한 분의 개인적인 의사라면 그런 말씀을 드릴 수가 없기 때문에.....

○委員長 黃炳五; 됐습니다 그렇게만 해 주시지요.

○交通管理室長 金東勳; 저는 참고가 되지만 市長님께 그 말씀을 전해 달라고 한 부분에 대해서 말씀드릴 것입니다.

○委員長 黃炳五; 그것은 끝나자마자 바로 말씀을 드릴 수 있도록 이렇게 하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 잠깐, 그 문제가 그렇게.....

○委員長 黃炳五; 지금 우리 전체 의견이라면 전달을 이렇게 말씀을 드릴 수 있다 했기 때문에 그것으로 만족이 되지 않을까요? 그 다음에 끝나고 우리 전체 의견을 다시 말씀을 드리자고요. 그래도 문제는 없겠어요. 지금 전체 의견이라면 그렇게 말씀을 드리시겠다고 하니까.....

○交通管理室長 金東勳; 解雇者 復職問題에 대한 地下鐵公社의 현재 기본입장은.....

○朴謙洙 委員; 室長님, 그것은 제가 압니다. 다 알고 있기 때문에 더 이상 설명은 제가 요하지 않습니다. 단, 저희들 입장이.....

○交通管理室長 金東勳; 위법행위를 한 當事者에 대해서 復職을 해주는 것은 사회 전체의 질서와 법질서의 준수와 관련된

사항입니다.

○朴謙洙 委員; 그 문제는 大統領이 政治하는 입장에서 판단할 문제기 때문에 서울시에서 地下鐵이 서지 않는다 하는 그 입장만 전달하면 되는 것입니다.

○交通管理室長 金東勳; 이것은 司法府의 판단에 의해서 결정할 문제라고 하는 것이 서울시의 기본입장이라고 하는 것을 이해해 주시기 바랍니다.

○朴謙洙 委員; 아니, 그렇기 때문에 저희들 交通委員들 입장을 정확히 전달할 필요가 있다고 생각합니다. 지금 저희가 얘기를 하더라도 방금 같은 室長님의 答辯이 계속 나오기 때문에 一介 個人의 입장으로 얘기가 되는 것이 아니고.....

○委員長 黃炳五; 일단은 朴委員님께서 後續質問이 있지요?

○朴謙洙 委員; 네.

○委員長 黃炳五; 後續 質問을 해 주세요. 해 주시고 제가 나름대로 여러 가지 판단할 문제가 있으니까.

○朴謙洙 委員; 제가 조금 일괄로 質問을 드리겠습니다. 우선 駐車難 解決의 의지에 대해서 제가 묻겠습니다.

지난번에 말씀을 드렸지만 서울시 交通政策의 가장 근본적인 政策이 바로 駐車難을 解決하는 政策이라고 저는 생각합니다. 駐車難 解決이 없이는 소통난이나 交通難에 대해서 전망이 밝지 못하다는 本人의 판단이 있었습니다. 최소한도 駐車難 解決은 너무 늦었다고 생각되지만 서울시 차량이 90萬臺가 될 때부터 그때부터 駐車難 解決을 적극적으로 추진했어야 하는데 지금 206萬臺가 되고 나서 추진을 하려고 보니까 상당히 시행상에 어려움이 있습니다.

우선은 停車場 이 문제를 해결하는데 있어서 몇 臺까지를 해결할 수 있을 것인지 해결목표가 혹시 있는가, 서울시 交通

局에서 駐車難을 몇 臺 정도는 해결할 것인가 여기에 대해서 말씀해 주시고, 本委員이 알고 있기로는 206萬臺 中에서 현재 住宅街 駐車可能 臺數는 90萬臺에 불과합니다, 裏面道路를 포함해서. 따라서 나머지 116萬臺가 부족하기 때문에 앞으로 늘어나는 차량증가 대수와 비교할 때 어느 정도까지 目標를 세우고 추진해야 할 것인가 目標가 있어야 한다고 봅니다. 따라서 첫번째로는 그것을 한번 물어보고요.

財政이 추가로 더 지원되어야 된다고 봅니다. 지금 기존의 250億원에 올해 追更 250億원을 새로 했다고 그러는데 필요하다고 그러면 더 지원을 해서라도 停車場은 해결해야 한다 이런 생각을 갖습니다. 아까 金亨吉 委員님께서 말씀을 하셨지만 個人에게도 보조를 할 수 있도록 조치를 해 줄 수 있도록 條例 改正도 필요하다면 해야 할 것이라는 생각이 들어갑니다. 그것에 관해서 建築法도 改正이 되어야 된다고 보는데 현재 建築法 改正을 어느 정도까지 진행을 시키고 있는지 答辯을 해 주시기 바랍니다. 그것이 駐車難입니다.

混雜通行料에 대해서 간단히 몇 말씀만 묻겠습니다.

제가 알고 있기로는 交通管理室長께서는 混體通行料徵收에 대해서 지금 시기상조다, 반대하는 의견을 가지고 있었던 것으로 알고 있습니다. 그러나 交通特別對策이 발표되면서 混雜通行料를 實施하는 것으로 발표가 되었습니다. 그 政策이 바뀌게 된 내용이 무엇인지 간단히 말씀을 해 주시고요.

그 다음에 混雜通行料를 來年 7월에 南山 1·3號 터널뿐만 아니라 서울市內 실시 가능한 全 地域에서 실시하는 것이 좋겠다고 한번 의견을 제가 피력한 바 있습니다. 반드시 실시하기 위해서는 IC카드 개발이 필수적이라고 보는데 현재 IC카드 개발은 어느 정도인지 말씀을 해 주시기 바랍니다.

다음에 95年度 交通誘發負擔金 高額者 賦課現況과 지금 서울시가 需要管理 참여업체를 추진하면서 나온 資料에 의하면 현재 1위부터 50위까지 業體 中에서 서울시 政策에 찬성하는 業體는 불과 5個 業體밖에 안 됩니다. 이를테면 90%는 서울시 政策을 따르지 않고 있습니다. 따라서 이와 같은 서울시 政策을 추진하는데 있어서 뒷받침이 될 수 있도록 하기 위해서 제가 지난번에 交通混雜管理組를 신설할 필요가 있지 않느냐, 그런 制度를 만들 필요가 있지 않느냐 해서 室長님께서 긍정적으로 答辯을 해 주셨습니다. 이것을 施行하기 위해서 條例로 뒷받침을 해야 한다고 보는데 지금 거기에 대해서 그 이후에 어느 정도 진척이 되어 있는가 하는 것을 묻고 싶습니다.

그 다음 不法駐車團束問題에 있어서 현재 지금 各 區廳別로 5分 내지 10分 駐車豫告制를 實施하는데 서울시에서는 일괄적으로 서울시가 직접 團束權을 가지고 강력히 團束하겠다, 豫告制를 없애면서 단속하겠다, 이렇게 하는데 저는 豫告制가 地方自治制度가 주는 行政의 최대한의 서비스가 아니냐 하는 생각을 가지고 있습니다. 따라서 5分 駐車豫告制는 안 될 망정 2分 駐車豫告制라도 필요하다고 봅니다. 만약에 그것마저 필요없다고 그러면 駐車團束班이 스티커를 붙이기에 앞서서 반드시 방송으로 이 車輛에 대해서 스티커를 붙이겠습니다라는 안내방송이 필요하다고 저는 생각합니다.

왜 그러느냐 하면 개인업자가 잠깐 駐·停車를 했을 경우에 團束班의 車輛 團束은 너무나 신속하기 때문에 행정행위에 대해서 불신을 가질 우려가 있기 때문에 안내방송 정도는 필요하다고 봅니다. 여기에 대한 견해를 말씀해 주시고, 서울시가 大衆交通活性化를 위해서 버스가급화를 추진하고 있습니다

다. 그 내용을 보면 냉방화조치를 하고 시내버스 일반 버스에도 座席을 뒤에 設置해서 座席化를 추진한다고 했습니다.

제가 시내버스를 가끔 타고 다녀보면 또 필요한 것이 있습니다. 이 시내버스에 선반이 없는 것이 제가 불편하다는 느낌이 많이 들어갑니다. 무거운 짐을 들고 있을 때는 바닥에 놓을 수도 없고 그렇다고 앉아 있는 손님한테 받아달라고 할 수도 없습니다. 따라서 地下鐵이나 옛날 버스처럼 버스에 물건을 놓는 선반이 필요하다고 봅니다. 그것이 버스가급화의 일환이지 않겠느냐 하는 생각이 들어서 여기에 대한 혹시 對策은 있으신가 答辯해 주시기 바랍니다.

서울市가 오늘 신문에 이렇게 나온 내용을 보면 過怠料徵收方針을 밝히고 있습니다. 그래서 제가 資料를 입수해 본 결과 過怠料를 徵收하는데 현재 통보를 10회 이상 해서 내지 않는 過怠料 滯納件數가 178萬件이 됩니다. 그리고 그에 대한 額數는 578億원이 됩니다. 그런데 이 많은 178萬件이나 되는 過怠料 10회 이상 未納된 件數에 대해서 서울市가 내리는 公文은 不動産 등 財産을 압류해서라도 받아라 이렇게 내리고 있습니다. 물론 過怠料는 받아야 마땅한데 이것이 사실 178萬件이나 되는 것을 不動産 압류조치로 가능할 것인지, 지금 현재 資料로 보면 滯納者名單 독촉고지서 압류예고장을 7月 1일부터 7月 15일까지 하도록 하고 압류반을 副區廳長으로 해서 都市整備局長이나 交通指導課長 등으로 해서 4명이 구성돼서 7月 16일부터 7月 31일까지 구성을 하고 不動産 압류실시를 8月 1일부터 8月 31일까지 한달 동안에 걸쳐서 하도록 해라 이 公文이 내려갔습니다. 그런데 이 公文이 자칫 잘못하면 오히려 행정불신만 더 낳게 되는 것이 아닌가 이런 생각을 가질 수도 있습니다. 따라서 여기 지금 이런 過

怠料徴収 方針에 대해서 과연 이것이 합당한 것인지, 합리성이 있는 것인지 여기에 대해서 答辯해 주시기 바랍니다. 더더군다나 178萬件이나 되면 실효성에 대해서도 대단히 의문시됩니다. 말씀을 해 주시고요.

서울市內 공해문제가 심각하다고 얘기를 합니다. 그런데 공해의 주범은 주로 버스에 있습니다. 環境管理室에서 지난번에 나온 資料로는 매연버스 차량을 團束하는데 우리 서울市 總 車輛 中에서 불과 4臺를 團束하는데 그쳤습니다. 그런데 그 주요한 이유가 團束을 시작할 때 사람이 타지 않는 정차된 상태에서 團束을 미리 예고하고 團束을 하기 때문에 버스를 손을 보아서 團束에 걸리지 않는다 하는 그런 내용을 제가 들었습니다. 그런데 그 버스의 대부분의 차량은 버스를 임의로 조작한다 이렇기 때문에 團束에 걸리지 않는다 이것을 環境管理室로부터 제가 얘기를 들었습니다.

우리 交通管理室에서 버스를 임의로 조작해서 그런 매연을 발생시키는 것에 대해서, 쉽게 얘기하면 시내버스가 法令을 違反하면서까지 그렇게 매연을 발생시키는데 대해서 團束하는 것은 어느 정도가 되었는지 우리 담당되시는 분은 그 報告를 할 수 있도록 준비를 해 주시고, 제가 다음에 우리 交通管理실하고 會議를 할 때는 좀더 業務報告를 성실히 해 주었으면 좋겠다 하는 생각이 들었습니다.

방금 같은 경우에도 이런 過怠料問題 이런 문제는 제가 상당히 우리 서울市에서 公文을 내리면 구청장이 그것을 어느 정도 할 것인지 상당히 문제도 있다고 저는 봅니다. 따라서 좀더 현실성 있는 代案이 되어야 되지 않겠는가 하는 생각에서 지적을 했습니다. 이에 대해서 一括로 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 金東勳; 朴委員님 質問事項에 대해서 答辯드리겠습니다.

駐車場解決 目標는 저희들은 100% 目標를 설정하고 추진할 수밖에 없다고 함을 말씀드립니다. 時期가 언제인가 이것은 저희들이 투입할 수 있는 豫算의 가용재원 또 제도의 개선 이런 것에 따라서 時期가 달라질 수 있다고 봅니다. 그러나 저희들은 지금 2001년까지는 서울市の 차량登錄臺數가 300萬臺로 될 것으로 보고 300萬臺가 되는 시점에서는 車輛의 증가는 정체되지 않을까 이렇게 豫상을 하고 있습니다. 그래서 그러한 車輛이 積정한 場所에서 駐車를 할 수 있도록 하는 것이 저희들의 目標이고, 그 目標를 위해서 가용재원도 마련하고 豫算도 投入하고 制度도 개선한다 하는 것을 말씀을 드립니다.

이번에 今年度 추가경정예산으로 250億원을 확보해서 自治區에 2個 內외의 公營駐車場用 敷地를 買入할 수 있도록 지원한 事項에 대해서 더 추가지원이 필요하다고 委員님께서 지적하신 事項에 대해서는 저희들도 마찬가지로 인식을 하고 있습니다. 앞으로 이러한 財政이 많이 마련될 수 있도록 財政의 확충이 필요하다고 저희도 생각하고 있습니다. 그러한 의미에서 여러 가지 交通施設을 사용할 수 있는 財政確保에 대해서 議會에서도 각별하게 저희들을 지원해 주십사 하는 부탁을 드립니다.

建築法の 改正事項에 대해서는 지금 駐車場法과 建築法과 연관해서 改正되는 부분들이 있습니다. 예를 들어서 지금 單獨住宅의 경우에는 현재는 일정규모 이상의 경우에만 車輛 1臺 갖도록 이렇게 되어 있는데 무조건 모든 單獨住宅은 차량 1대가 駐車할 수 있는 面積의 駐車場이 확보되어야 되겠다,

또 共同住宅의 경우에도 현재는 면적개념으로 몇 m<sup>2</sup>당 몇 대 이렇게 되어 있습니다만 世帶 개념을 도입해야 되겠다고 해서 0.7世帶當 1대로 이것이 확보되는 것으로 해서 지금 개정이 추진 중에 있음을 報告드립니다.

混雜通行料徵收에 대해서는 시기상조다 하는 의견을 가졌다고 그랬는데 混雜通行料 자체를 제가 반대한 적은 없습니다. 다만 모든 事項들이 이런 것이 마련된 다음에 받는 것이 옳지 않느냐 이렇게 생각이 되었었는데 지금 저희들이 그때는 어떻게 제가 생각했느냐 하면 앞에서 지금 委員님 지적하신 IC카드 자동징수시스템 이것이 제가 와서 報告를 들으니까 今年 下半期에는 이것이 다 준비가 완료되는 것으로 당무자들이 저한테 報告를 해서 그 時期에 맞추어서 徵收하는 것으로 생각을 했었습니다.

그런데 標準化 事業이 의외로 진척이 부진해지면서 여러 가지 문제가 노출되고, 그래서 專門家들의 의견을 들어보니까 이 標準化 時期가 來年 上半期가 돼야만 된다 하는 결론이 나왔습니다.

그런데 지금 年末에 堂山鐵橋의 철거, 또 楊花大橋의 대대적인 補修, 또 市内 곳곳에 大規模 補修工事が 시행되는 처지에서 이러한 사항들을 저희들이 제대로 시행하지 않고는 어려워지는 交通狀況을 극복할 수 없다고 판단이 돼서 우선 1·3호 터널에 대해서 손으로 받더라도 이것을 하고, 여기에서 나오는 문제를 가지고 來年 自動徵收시스템이 개발 완료된 후에 이것을 확대하면 오히려 來年度 시행하는 부분에 대해서 여러 가지 발생하는 문제점을 미리 보완할 수 있지 않겠는가 이렇게 해서 今年 9월에 1·3호 터널을 선정해서 받게 됐다고 하는 것을 말씀을 드립니다.

그리고 委員님께서 지적하신 대로 來年 7月頃까지 많은 地域으로의 확대는 물론, IC카드의 개발이 완료되고 自動徵收시스템에 대한 성능 검증이 완료된 후에 실시하겠다고 하는 것을 말씀을 드립니다.

95年度 交通誘發負擔金 賦課順位로 해서 1위에서 50위 중에서 5個 業體만이 서울市の 交通需要管理施策에 참여하고 나머지가 전부 참여하지 않는다, 이렇게 政策을 따르지 않는 것에 대해서 의견을 물으셨습니다.

이것은 근본적으로 저는 企業主가 잘못 생각을 하고 있다고 생각합니다. 企業主라고 하면 자기의 이익만 생각할 것이 아니라 사회 공익적인 문제를 자기 이익 앞에다 놓고 생각해야 되는데 이것을 따르지 않는 것을 매우 유감스럽게 생각합니다.

그래서 이번에 市長 공한문, 그리고 企業體交通需要管理 이렇게 합니다 하는 유인물을 만들어서 幹部職이 業體를 책임지고 유인하도록 지금 施策을 추진하고 있고, 委員님께서 지적하신 交通混雜管理組合關係는 지금 상당히 많은 業體들이 참여해야만 이것이 효율을 발휘할 수 있기 때문에 지금 저희들이 都市交通整備促進法에다가 企業體의 交通需要管理政策義務化를 시행하도록 지금 건의를 하고 있습니다. 義務化가 되면 당연히 이러한 組合을 만들어서 활성화할 필요가 있다고 생각하고, 그때 그 關聯 法規定에 의해서 市 條例로 뒷받침할 부분이 있다면 條例를 만들어야 될 것이 아닌가 이렇게 생각을 하고 있습니다.

○朴謙洙 委員; 그것 時期가 어느 정도 되겠습니까?

○交通管理室長 金東勳; 아까 말씀드린 것처럼 그 모든 사항들을 전부 가지고 總理室에서 關聯部署 調整會議를 하게 되

어 있습니다. 그런 과정을 거쳐서 이번에 저희들이 건의했던 여러 가지 法의 內容이 반영이 되느냐, 안 되느냐가 판가름납니다. 그래서 그것이 된 다음에 다시 한 번 委員님들께 報告할 기회를 갖도록 하겠습니다.

그 다음에 不法駐車 團束에서 豫告制 關係는 이것은 市民이, 적어도 차량을 운전하는 運轉者라면 황색선이 그어져 있는 곳은 교통소통을 위해서 不法駐車, 停車가 안 된다고 하는 것은 모두가 아는 사항입니다. 그런데 구태여 거기다가 5分 豫告制, 10分 豫告制, 또는 2分 豫告制를 해서 그것은 할 수 없다고 생각합니다.

지금 저희들이 만약에 不法 駐·停車를 하는 차량수가 저희들이 관리할 수 있는 人力의 범위내에 있다고 할 것 같으면 委員님 말씀도 고려해 볼 필요가 있습니다. 딱 서면 선 이후부터 시간 딱 채서 2分 넘었을 때까지 서면 처벌한다든가, 2分 안에 갔다오라든가 이것이 가능한데 지금 人力은 엄청나게 부족한 상황에서 자동차는 엄청나게 많습니다. 어떤 차가 2分 豫告制 한다고 해서 2分만 딱 서고 가겠습니까? 오히려 各 自治區에서 5分 豫告制, 10分 豫告制 한 다음에 실증적으로 不法駐車가 성행이 되고 있는 것이 나타났습니다. 그런 처지에서 이것은 절대적으로 있어서는 안 될 制度라고 생각합니다. 다만, 우리가 예고를 하는 성격은 새로운 制度의 變化를 市民들이 모를 때 예고할 필요가 있다고 생각합니다.

그래서 어느 地域이 지금까지는 황색선이 없다가 不法駐車, 停車 禁止區域으로 황색선을 그었을 때 일정기간 동안 市民에게 그것을 알려주기 위해서 그런 地域에 대해서는 선별적으로 豫告制가 필요하다고 생각됩니다만 전반적으로 시행하는 것은 불가능하다고 생각합니다. 이해해 주시기 바랍니다.

大衆交通…….

○朴謙洙 委員; 잠깐만요, 그러면 방송 정도로 예고할 필요성에 대해서는 어떻습니까?

○交通管理室長 金東勳; 방송을 서울시 全域에다 이것을 어떻게 일일이 방송을 하겠습니까?

○朴謙洙 委員; 아닙니다. 핸드 마이크요, 그것 가지고 이 차는 지금 현재 不法駐車 地域에 들어와 있습니다…….

○交通管理室長 金東勳; 그것을 관리할 人力이 없습니다. 法이라고 하는 것은 모두가 지키도록 되어 있는 것이 制度입니다. 그것을 違反하는 것에 대해서 우리가 어떻게 일일이 다 예고를 합니까?

○朴謙洙 委員; 아니, 딱지 떼는 사람이 그것을 해라 이거지요.

○交通管理室長 金東勳; 글썄, 딱지 떼는 사람이 서울시內에 不法駐車하는 차량수만큼 있다고 하면 가능합니다. 지금 人力은 모자라는 상태에서…….

○朴謙洙 委員; 제가 그 상황을 잠깐 설명을, 물론 잘 아시겠지만 승용차 1대에 보통 네 분이 타고 이동을 합니다, 제가 보니까. 네 분이 타고 와서 不法駐車되어 있으면 바로 내려서 한 사람은 붙이고 한 사람은 찍고 그 다음에 바로 탑니다. 약 5초 걸려요. 그런데 그것을 그 정도 신속한 기동성을 가지고 하기 때문에 대놓고 잠깐 담배 한 갑 사고 와도 금방 떼어가지고 갑니다.

○交通管理室長 金東勳; 그 制度가 완벽하게 시행되려면…….

○朴謙洙 委員; 잠깐만요, 그래서 그 네 사람 중에 한 사람만이 차는 不法駐車되어 있습니다, 저희가 不法駐車 스티커를 붙이겠습니다.

○交通管理室長 金東勳; 글썸, 그 차가 거기에 2分만 서 있었는지 그 이전에 벌써 20分, 30分, 1時間 서 있었는지 어떻게 압니까?

○朴謙洙 委員; 아, 2分을 서 있든 안 서 있든 상관없이 부착하기 전에 육성으로, 이를테면 방송으로 이 차는 不法駐車 地域에 있으므로 스티커를 붙이겠습니다, 이 방송만이라도 하면, 붙인다는데 붙이지 말라는 것이 아니라 방송을 하고 붙여라 이것이지요.

○交通管理室長 金東勳; 그렇게 하니까 어차피 언제든지 방송예고를 받은 다음에 不法駐車 딱지를 떼다 하는 것을 市民들이 악용해서 모든 地域이 不法駐車 투성이가 된다는 얘지요, 적어도 예고 안하고서는 딱지를 안 뺄테니까. 그런 결과를 초래합니다. 그러니까 그런 違法事項에 대해서는 스스로가 하지 않도록 市民들이 자율적으로 질서를 지켜주어야지 지금이 시점에서 예고한다고 하는 것은 불가능하다고 생각합니다.

그 다음에 大衆交通의 버스 고급화, 이것에 선반이 없다 하는 것에 대해서는 좋은 지적의 말씀해 주셨는데 이것은 단거리 노선버스와 장거리를 뛰는 버스와 좀 차이가 있다고 봅니다. 그래서 이것은 전향적으로 한번 이런 시설이 필요한 것인지 市民들의 意見 또는 專門家の 意見を 다각적으로 물어봐서 검토하도록 하겠습니다.

過怠料 徵收方針에서 오늘 신문에 기사로 났던 10회 이상 過怠料를 滯納한 차량에 대해서 저희들이 좀 강한 조치를 한다 하는 차원은 선량하게 法을 지키는 사람들은 法을 지키는데 10회 이상, 50회 不法駐車 過怠料를 내지 않고 하는 것은 도저히 이것은 사회정의를 실현한다는 차원에서도 방치할 수 없는 사항이라고 생각합니다.

그래서 이번에 50회 이상의 過怠料 滯納車輛에 대해서는 그 사람의 全國에 있는 不動産의 明細를 찾아서 우리가 假押留를 하는 것으로 했고, 10회 이상 50회 미만의 경우에는 서울市內에 있는 不動産에 대해서만 조사해서 假押留를 하는 것으로 추진하는데 우선 押留豫告를 합니다. 하고서 하기 때문에 그런 과정에서 많이 납부하리라고 보고 있고, 178萬件이라고 하는 것을 기간내에 이것을 할 수 있느냐 하는 문제는 지금 전산화가 되어 있기 때문에 이러한 과정을 통해서 상당히 납부하면 충분히 처리될 수 있다고 저희들은 보고 있습니다. 공해의 주범인 버스의 煤煙發生 團束에 대해서 어떻게 어느 정도인지 質問을 하셨는데 이것은 擔當課長이 報告를 드리도록 하고요. 業務報告를 성실히 해 달라고 하는 주문의 말씀에 대해서는 대단히 참 성실히 안 된 부분에 대해서 제가 송구스럽게 생각하고, 앞으로 더 명심해서 성실히 報告드리도록 노력할 것을 말씀을 드립니다.

이상 제 答辯은 마치도록 하겠습니다.

○委員長 黃炳五; 수고하셨습니다.

○朴謙洙 委員; 答辯을 아직 덜 들었습니다.

○交通管理室長 金東勳; 煤煙 件數.

○大衆交通1課長 朴東慧; 大衆交通1課長이 答辯드리겠습니다.

서울市 公氣오염의 버스가 주범이다라는 말씀이신데 지금 저희들이 이 공기오염과 관련된 것은 저희 交通管理室에서 직접적으로 담당을 하지 않고 이 사항은 環境管理室에서 지금 煤煙團束 등을 하고 있습니다.

그리고 來年부터는 매연후처리장치도 아마 버스에 부착해서 공해를 저감시키고, 또한 경유에 들어가는 황성분도 규제를 더 강화해서 대기오염을 방지하는 것으로 알고 있습니다.

이 사항은 委員님께서 건의하신 사항으로 해서 環境管理室하고 협의해서 저희들이 조치할 수 있는 사항에 대해서는 적극적으로 環境管理室하고 같이 추진해서 오염을 저감시키도록 노력을 해 나가겠습니다.

○朴謙洙 委員; 課長님, 環境管理室에서 하는 業務를 우리가 터치하라 이것이 아니고 버스를 보면 밑에서 조작용 해서, 버스의 정비를. 이를테면 버스 자체를 조작용 해 버린다 이거예요. 그래서 엔진출력을 높이기 위해서 조작용 하는 부분이 있어요. 그 부분에 대해서 단속을 지금까지 우리 交通管理室에서 한 번도 하지 않았기 때문에, 그렇기 때문에 環境管理室에서 그것을 가지고 이를테면 환경적인 입장에서 접근해 들어갔던 것입니다. 버스 정비적인 측면에서 접근해 들어갔으면 이런 문제가 없어요. 그러면 진작 버스도 고급화되고 아마 市民들이 탈 때 훨씬 더 좋은 버스로 나왔을 것입니다.

그러나 지금까지도 거기에 대해서는 우리 市에서 어떤 입장도 없습니다. 그 입장은 環境管理室에서 나오는 것이 아니고 交通管理室에서 나와야 할 사항이에요. 버스 자체를 이렇게 뭘 조작용 하는 것이 있습니다. 그것을 단속했느냐, 하지 않았느냐 이것을 묻고 있는 거예요. 環境問題가 아니고 環境問題를 유발시키는 1次的인 책임이 버스업체한테 있다 이것이지요.

○交通管理室長 金東勳; 그것을 제가 말씀드릴게요.

그것은 環境管理室에서 그러한 것을 團束을 한다고 얘기를 하더라구요. 그래서 저도 그 때 비로소 노즐부분인지 어디를 변형해서, 아마 그것이 연료를 적게 쓰는 방법인지 모르겠습니다. 그래서 그런 불법개조를 하고 버스가 다닌다 그래요. 그래서 제가 그런 차량을 몇 대 環境管理室에서 團束을 해서

잡았다고 해서 제가 버스 사업주한테 그런 不法運行을, 개조를 하지 않도록 지도를 좀 철저히 해라 하고 제가 지금 答辯臺에 올라왔던 朴課長한테 指示를 했었는데 그 指示된 내용이 제대로 이행됐는지 그 이후에 점검을 못해 봤습니다. 그런 不法事項이 나오지 않도록 저희들이 적극적으로 하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 그것이 우리 交通委員會 該當業務입니다, 보면. 우리 大衆交通1課의 團束係長이 바로 團束係입니다, 이것이. 主務部署예요. 大衆交通1課 團束係가 바로 버스 정비를 제대로 하는 것인지, 안하는 것인지 團束하는 데예요. 그런데 지금까지는 전부 그것을 한 건도 안했어요, 한 건도. 그러니까 環境管理室에서 매년측정하면서 그 문제가 건드려지지요.

○交通企劃官 趙匡權; 일반적인 운행에 따른 점검문제는 業務權限이 지금 區 單位로 내려가 있습니다. 그래서 區廳에서 1년에 몇 번씩 하도록 되어 있는데 그것을 한번 우리가 챙겨보겠습니다. 제대로 區에서 관리감독을 하고 있는지 그렇게 우리가 조치를 하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 한번 챙겨보시고, 지금 어떤 경우가 나오느냐면 市民의 健康과 安全 이런 것은 뒤로 하고, 지금 현재 시내 버스가 170마력입니까? 지금 몇 마력으로 뛰는 것이지요?

○大衆交通1課長 朴東慧; 지금 235마력부터 270마력 이상으로 되어 있습니다. 그러니까 좌석버스 같은 경우 고급화되고, 또 도시형버스라도 고급화되는 것에 대해서는 270마력 이상으로 되어 있습니다.

○朴謙洙 委員; 그런데 그것이 냉방화를 하게 되면 출력이 떨어지잖아요. 자동차도 에어컨 틀게 되면 한 20% 정도 떨어지잖아요. 그 떨어지는 것을 방지하기 위해서 노즐부분을 건드리는 것입니다. 그렇게 해서 바로 公害가 이렇게 오는 것인

데, 그것을 서울시에서 진작 團束에 들어갔으면 버스業體가 엔진 만들 때 그렇게 안 만들어요. 그런데 그것을 안했기 때문에 그 상태로 계속 버스를 팔아먹었어요. 그래서 제가 볼 때는 기본적으로 버스 業體에 대해서 이 부분을 건드려 주어야만이 버스제조회사부터 문제가 이렇게 해결된다고 저는 보고 있거든요. 그래서 앞으로는 그 부분에 있어서 강력한 團束이 필요하다고 저는 봅니다.

○交通管理室長 金東勳; 알겠습니다. 좋은 말씀 고맙습니다.

○朴謙洙 委員; 그리고 그 부분에 있어서 한번 團束을 진짜로 한번 해보시고, 다음 臨時會때 한번 團束해 본 것에 대해서 報告를 해 주시기 바랍니다. 아마 서울시 입장에서든 團束하기 시작하면 스마트카드도 아마 잘 될 것입니다.

○交通管理室長 金東勳; 네.

○朴謙洙 委員; 아까 제가 室長님께 우리 地下鐵 勞組問題에서 解雇者問題를 전격적으로 말씀을 드리면서 建議를 해 주시라고 그랬는데 지금 아시다시피 이러한 상황이기 때문에 가셔서 꼭 그 문제를 근본적으로 勞使가 화합되는 입장에서 서울市民이 안심해야 할 것 아닙니까?

○交通管理室長 金東勳; 委員님 중에서 그런 일반론적인 입장의 말씀이 있었다고 하는 것을 개인적으로 말씀드리는 것으로 하고 그런 정도로 양해해 주시죠.

○朴謙洙 委員; 제가 그 문제는 다시 다음에 말씀을 드리겠습니다. 이상입니다.

○委員長 黃炳五; 다음은 金永春 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○ 金永春 委員; 이것이 참고가 될까 해서 말씀드립니다.

버스專用車線制 施行과 관련해서 專用車線을 청색으로 이

렇게 그어놓잖아요. 그런데 團束을 하는데도 人力의 한계가 있기 때문에 물론 상습적으로 이 車가 드나들고 하는 그런 데에는 주로 團束要員이 배치가 되겠지요. 그러나 조금 시야에서 벗어나거나 조금 위치적으로 그렇지 않은 데가 있을 것입니다.

저기 그리스인가 그쪽을 지난번 海外視察을 하면서 봤는데 선으로 표시된 부분도 있지만 또 이렇게 턱을 만들어 왔더라고요. 그 턱은 PVC종류인 것 같아요. 그래가지고 턱이 좀 높아요. 그래서 웬만해가지고는 그 턱을 넘어가지 않게 되어 있더라고요. 볼트 너트로 조이고 일정한 길이만큼씩 죽 이어지게 되어 있는데 그런 방법도 한번 檢討를 해 볼 필요는 있다고 봅니다.

말하자면 人力을 일일이 補充을 해서 監視 監督하는 방법도 물론 필요하지만 앞으로 계속 專用車線이 늘어남에 따라서 人力만 보강할 것이 아니라 그런 부분들도 한번 시범으로 어떤 특정지역을 택해가지고, 그런 재질이 튼튼한 것이 있을 것입니다. 車가 박고 넘어 가더라도 이것이 깨지거나 그러지 않으면서 설치하기도 편하고 그러면서도 車가 쉽게 이렇게 턱을 넘게 되면 운전하는 사람도 좀 불편하거나 車에 무리가 갈 수 있는 턱을 이렇게 設置하는 것도 한번 研究·檢討해 볼 필요가 있다고 생각해서 案으로 한번 提示를 합니다. 이상입니다.

○交通管理室長 金東勳; 네, 알겠습니다.

○委員長 黃炳五; 더 質疑하실 委員님 안 계십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

質疑하실 委員이 없으므로 議事日程 第1項 交通管理室所管 當面 懸案報告에 대하여 質疑 와 答辯을 모두 마치겠습니다.

委員님, 그리고 關係公務員 여러분, 장시간 수고 많이 하셨습니다. 이상으로 오늘 會議를 모두 마치겠습니다.

散會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(18時 59分 散會)

---

○出席委員

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

○專門委員

金泰鎬

○出席公務員

交通管理室

室長 金東勳

交通企劃官 趙匡權

交通企劃課長 金根培

大衆交通1課長 朴東慧

大衆交通2課長 裴旬基