

---

1998년도 행정사무감사 교통위원회회의록  
서울특별시의회사무처

---

피감사기관 교통관리실

---

일시 1998년11월23일(월) 오전10시  
장소 교통위원회회의실

---

(10시 48분 감사개시)

○위원장 박겸수; 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다. 성원이 되었으므로 지금부터 지방자치법 제36조와 동법시행령 제16조, 그리고 서울특별시 행정사무감사및조사에관한조례에 의하여 서울특별시 교통관리실에 대한 1998년도 서울특별시의회 행정사무감사 실시를 선언합니다.

(의사봉 3타)

존경하는 동료위원 여러분, 그리고 본 감사 수감을 위해 이 자리에 참석하신 교통관리실장을 비롯한 관계공무원 여러분, 제5대 의회가 출범한 이후 처음 맞게 되는 제16회 정기회는 11월 20일부터 12월 29일까지 40일 동안에 걸쳐 행정사무감사와 99년도 예산안을 심의한 후 현안 안건처리 및 현장방문을 실시하게 됩니다.

위원님 여러분께서 잘 아시는 바와 같이 행정사무감사는 서울시가 집행한 행정전반에 대해 그 실태를 정확히 파악하여 의회활동과 예산심사를 위한 필요한 자료 및 정보를 획득하고 잘못된 부분을 지적하여 시정요구 함으로써 시민을 위

해 정책을 효율적으로 집행할 수 있도록 하는데 그 목적이 있다 할 것입니다.

오늘부터 2일간에 걸쳐 실시하는 교통관리실에 대한 행정 사무감사는 시민의 대중교통수단인 버스, 지하철, 택시 등 시민의 일상생활과 직결된 교통행정 전반에 걸쳐 지난 1년 동안의 행정처리가 시민을 위해 입안되고 일관성 있게 집행되고 있는가를 다시 한 번 확인하고 잘못된 분야는 무엇인지 확실히 밝혀 시정함과 동시에 위법 또는 중대한 과실이 밝혀질 때에는 응분의 책임을 물어야 할 것입니다.

특히 서울시가 의욕을 가지고 추진하려던 시내버스개혁 종합대책에 대하여는 위원장으로서 한말씀 드리지 아니할 수 없습니다.

1997년 7월 서울시가 확정된 시내버스개혁 종합대책은 대 시민 서비스의 수준향상과 업체의 경영여건을 개선하기 위하여 10개 분야 44개 사업에 대해 97년 8월부터 의욕적으로 추진하기 시작하였습니다.

그러나 98 추진예산 심의 및 업무보고시에도 말씀드린 바와 같이 현 차동득 교통관리실장이 부임한 이후에는 기존정책의 핵심사업들을 취소하거나 보류 또는 변경함으로써 정책집행의 일관성의 결여는 물론이고, 버스정책이 어디로 가고 있는지 모를 정도로 정책 실종상태에 있다고 판단됩니다.

교통관리실장은 현 정책집행의 급격한 선회로 인한 혼란에 대해서 책임을 통감하여야 할 것이며, 이에 대한 대안이 무엇인지 실장의 견해를 명확히 밝혀야 할 것입니다.

위원 여러분께서도 버스종합대책의 방만한 집행에 대한 문제점을 깊이 인식하시고 이 분야에 대한 감사를 심도 있게 하여 주시기를 부탁드립니다.

아무쪼록 금년도의 행정사무감사가 효율적이고 내실 있게 운영될 수 있도록 집행부 관계공무원 여러분께서는 위원님들이 질의하신 사항에 대하여 정직하고 성실하게 답변하여 주시기 바라며, 위원님들께서도 시민의 대표자로서의 사명감을 가지고 감사에 철저히 임해 주시기를 당부드립니다.

그러면 행정사무감사를 시작하기에 앞서 피감사기관의 선서가 있겠습니다.

선서를 하기 전에 드릴 말씀은 지방자치법 제36조와 서울특별시행정사무감사및조사에관한조례 제9조에 의거 정당한 이유 없이 출석하지 아니하거나 증언 또는 진술을 거부할 경우에는 300만원 이상 500만원 이하의 과태료를 부과할 수 있고, 허위증언의 경우에는 고발될 수 있으며, 동법시행령 제17조의4의 규정에는 관계인 또는 관계기관은 법령이나 조례에서 특별히 규정한 경우를 제외하고는 감사에 협조하도록 되어 있습니다. 아무쪼록 피감사기관은 성실한 자세로 감사에 임해주시기를 부탁드립니다.

교통관리실장은 발언대에 나오셔서 선서문을 낭독하여 주시고, 기타 관계공무원 여러분께서는 그 자리에서 일어서 주시기 바랍니다. 그리고 선서가 끝나면 선서문에 서명날인한 후 제출하여 주시기 바랍니다.

그러면 교통관리실장 나오셔서 선서를 하여 주시기 바랍니다.

○교통관리실장 차동득; (선서)

○위원장 박겸수; 집행부 간부들께서는 자리에 앉아 주시기 바랍니다.

다음은 교통관리실 소관 업무현황 보고가 있겠습니다. 위원들께 말씀드릴 부분은 교통관리실 소관 업무보고를 듣고

업무보고에 대해서 질의와 답변을 하도록 하겠습니다.

그럼 교통관리실장 나오셔서 소관 업무보고를 해 주시고 간부소개를 하여 주시기 바랍니다.

○김희갑 위원; 위원장님, 의사진행발언입니다.

○위원장 박겸수; 김희갑 위원님 말씀하십시오.

○김희갑 위원; 정식으로 교통관리실장의 업무보고 및 간부소개를 듣기 전에 지금 오늘 저희 행정사무감사가 시작중인데요, 의회가 그 동안 안 열린 와중에 몇 가지 물의를 일으켰던 사안들이 교통관리실에서 발생을 했던 것 같습니다.

그래서 거기에 대한 해명을 먼저 듣고 보고를 받는 것이 옳지 않겠느냐 생각합니다. 물의를 일으켰던 사안에 대해서는 언론에서도 제시가 되었습시다만 본위원은 두 가지 정도만 얘기를 하겠습니다.

교통관리실장님, 모스크바 관련해서 우리 직원들이 갔다 옴으로 인해서 신문에도 보도가 되고 방송뉴스에서도 보도가 되었던 사안이 있는 것으로 알고 있는데 실장님 그 내용을 알고 계시나요?

○교통관리실장 차동득; 네, 알고 있습니다.

○김희갑 위원; 누구 누구 갔다 와서 어떤 사안이었는데 먼저 해명을 해 주시고, 두번째로는 최근에 지금 도로표지판 관련해서 아마 검찰수사가 진행된 것으로 알고 있어요.

서울시 관계자들은 해당사항이 있는 것인지 없는 것인지, 관련해서 두 가지에 대해서 먼저 해명을 듣고 저희들이 업무보고를 받아야지 그냥 넘어가서는 안 되겠다 싶어서 간단히 그 두 가지에 대해서 실장님이 아는 바대로 소상히 보고한 다음에 업무보고를 하도록 이렇게 하는 것이 양해하신다면 좋을 듯 싶은데 위원장님, 어떻게 생각하십니까?

○위원장 박겸수; 업무보고를 받기 전에 김희갑 위원으로부터 현안 두 가지 문제에 대해서 실장으로부터 먼저 얘기를 듣고 진행을 하도록 하는 의사진행발언이 들어왔습니다. 실장께서 그 부분에 있어서 먼저 답변을 해 주시고 업무보고를 해 주시기 바랍니다.

○김성태 위원; 답변하기 전에 본위원이 감사 시작 전에 근본적인 교통관리실 산하 공무원들의 자세와 태도에 대해서 몇 가지 문제점을 지적하고자 합니다.

○위원장 박겸수; 네, 말씀하십시오.

○김성태 위원; 조금 전에 김희갑 위원께서도 지적했습니다만 지금 IMF체제하에 전 국민이 엄청난 고통 속에서 이 추운 겨울을 맞이했습니다.

지금도 서울시에는 많은 노숙자와 또 저소득 생활계층의 어려움이 지금 현재 김대중 정부의 가장 사회적인 큰 문제로 대두되고 있는데, 사회주의국가에 물론 교통관리실 집행부에서는 모스크바의 교통정책을 여러분들이 경험하고 그것을 수도서울에 올바른 교통정책 수립을 위해서 간 여러 가지 이유는 아마 있을 것입니다.

만약 간다고 그러면 서울시 교통정책을 서울시 교통관리실 집행부 혼자서 그것을 다 결정하는 것이냐 이거예요.

우리 교통위원회에 사전 통보를 해서 시의원 개별적으로도 러시아 모스크바에 간다고 그러면 거기에 대중버스 교통정책이 어떻게 되어 있고 택시는 어떻게 운영되고 있고, 또 지하철 내지 전철은 어떻게 운영되고 있는가,

이런 것을 의원들의 개별적인 관심사를 여러분들이 대변해서 이번 기회를 통해서 가서 그런 자료도 수집하고, 또 그런 경험을 통해서 의원들과 같이 수도 서울의 교통정책을 수립

하는데 일체감을 형성하는 것도 중요한데 본 위원회의 위원장한테도 일절 말 한마디 없이, 교통관리실 공무원들은 작년도 예산에 편성된 부분이니까 다른 예산은 전부 불용처리하고 사고이월 내지 명시이월로 이월시키면서 그런 부분의 예산은 정확하게 여러분들이 집행을 하고 있어요.

또 한 가지 지난번 저는 근본적으로 교통관리실 산하 집행부 간부 여러분들의 자세에 대해서 나는 본 위원회의 업무보고를 통해서도 몇 번 지적을 했습니다만, 여러분들의 자세가 바뀌어져야 된다고 분명히 지적을 몇 번 했습니다. 그런데 본위원의 건의와 또 시의회의 위상과 시민대표의 기능 자체를 집행부 간부 여러분들이 아주 우습게 생각하고 있는 것에 본위원은 분통을 금치 못합니다.

그 한 가지 큰 예로 오늘 공식적인 여러분들 정기 사무감사에 임하기 이전에 우리 위원회를 대표하고 있는 교통위원회 위원장께서 실장님하고 정책부분에 관한 업무협의를 하고 있는 과정에 주무 과장의 의견을 청취하는데 있어서 그 주무과장이 교통위원회 위원장은 얼마 안 있으면 그만둘 사람이고, 실장도 얼마 안 있으면 떠날 사람인데 저는 앞으로 공무원 생활 10년 더 해야 됩니다. 그런 발언을 한 간부가 누군지 먼저 실장은 일으켜 세워봐요.

위원장님, 그런 사실 있습니까?

교통관리실장님, 앞으로 전체적인 업무보고에 들어가기 전에 본 교통위원회 상임위원장하고 실장하고 정책협의과정에 실무과장이 그런 행태의 소신을 피력한 과장이 누군지 한번 세워 보라 이거예요. 지금 한번 세워봐요.

○교통관리실장 차동득; 위원님, 먼저 얘기하십시오.

○김성태 위원; 일단 세워 보라니까요, 본위원이그 과장한테

할 얘기가 있으니까.

실례지만 과장 성함이 뭐요?

○대중교통과장 전귀권; 잘못.....

○김성태 위원; 전귀권 과장이십니까?

○대중교통과장 전귀권; 네.

○김성태 위원; 당장 고건 시장에게 사표 제출해요, 그렇게 하려면.

○교통관리실장 차동득; 제가 주의를 시키겠습니다.

○김성태 위원; 그런 자세와 태도를 가지고 무슨 의회를 대하고 천백만 서울시민을 위해서 여러분들이 교통관리정책을 수립하고 있다고 볼 수가 있어요?

명색이 서울시 천백만 시민을 대표한 이 의원들 앞에서도, 위원들을 대표하는 상임위원회 위원장 앞에서도 그런 식으로 이야기를 한다면 무슨 낱말로 그런 이야기를 하고 있어요?

○교통관리실장 차동득; 위원님, 그 문제는 제 부덕의 소치입니다. 제가 충분히 알아듣도록 꾸짖겠습니다. 용서해 주시기 바랍니다.

○김성태 위원; 또 한 가지 지적하겠습니다.

여러분들 집행부가 이 교통위원회 위상과 기능을 어떻게 판단하고 생각하는지 모르겠지만 얼마 전 집행부가 버스개혁시민대책위원회인가 뭐 그것을 구성하는데 있어서 의회가 참여하게 되면 당연히 공식적으로 위원회의 모든 업무를 대표 관여하고 있는 공문을 보내기 이전이라도 위원장에게 그 부분을 상의하고 통보를 해서 서울시가 버스개혁시민대책위원회라든지 뭐 위원회를 이렇게 구성해서 운영하고자 하는데 위원장님 생각은 어떻게 위원 중에 어떤 위원이 참여하면 좋겠습니까, 이렇게 해야 맞는 것이지, 집행부에서 개별적으로

교통위원회 어느 위원에게 전화를 해서,그집행부 과장 누구예요? 어떤 과장이예요?

○대중교통과장 전귀권; 제가 했습니다.

○김성태 위원; 그렇게 해도 되는 거예요?

교통관리실장은 근본적으로 본위원이 계속해서 지적하고 문제를 야기시키고 있습니다만 근본적인 서울시 집행부 공무원들의 자세와 태도가 바뀌지 않는다 그러면 의회의 기능이 뭐냐 이거예요, 예산만 낭비할 뿐이지.

그리고 행정낭비지 뭐하러 여러분들 그 바쁜 시간에 의회에 나와서 업무보고를 하고 감사를 받느냐 이거죠. 고건 시장의 위상과 기능이 민선시장으로 그만큼 높아지면 상대적으로 지방의회의 기능도 높아져야 됩니다.

여러분들은 시장만 잘모시면 되고 의회의 기능은 경시해도 된다는 것입니까? 뭐하러 수도서울 천백만 시민들이 의원들을 뽑았어요?

○교통관리실장 차동득; 제가 앞으로 책임을 지고 지금 지적하신 문제를.....

○김성태 위원; 교통관리실장은 맨날 책임진다고 하는데 4개월 동안 뭘 책임졌어요?

○교통관리실장 차동득; 바로 잡고 자세를 새로이 하도록 하겠습니다.

○김성태 위원; 교통관리실장, 4개월 동안 맨날 책임진다고 했는데 뭘 책임졌냐 이거예요?

○김희갑 위원; 잠깐만요.

지금 위원님들이 여러 가지 저도 오늘 회의장에 와서 첫 얘기를 듣는데 사안 하나 하나에 대해서 시시비비를 가리고 그 사안에 대해서 책임져야 될 일이 생기면 책임을 지워야



되겠어요, 의회에서.

그래서 지금 아까 저도 위원회의 위원 선임하는 문제에 대해서 개별적으로 의원님들한테 전화를 해서 그걸 하자, 위원장에게 공식적으로 요청하고 부탁을 드려서 위원회 의견을 모아서 의회 의원 중에서 어떤 분이 위원회에 들어가도록 이렇게 양해를 한 것이 아니고, 그 절차를 개별적으로 집행부의 과장이 의원한테 전화를 해서 여기 위원회에 들어와라 이런 식으로 지금 얘기를 한 모양인데 참으로 중대한 문제가 아닐 수 없습니다.

그래서 잠시분위기를 가라앉혀서 지금 몇 가지 위원님들이 얘기한 것에 대해서 위원장님께서 하나 하나 사안에 대해서 좀 시시비비를 가리고 난 후에 정상적인 행정감사의 보고를 받도록 그렇게 의사진행을 해 줬으면 좋겠습니다.

○김성태 위원; 위원장님, 제 얘기가 덜 마쳤으니까 좀더 하도록 하겠습니다.

○위원장 박겸수; 요점을 간단히 해서 발언을 해 주시기 바랍니다.

○김성태 위원; 본위원은 근본적으로 행정적인 업무의 내용을 가지고 따지기 이전에 이 모두가 사람이 하는 일입니다. 사람이 하는 일이기 때문에 사람이 근본적으로 자세와 태도가 되어 있어야 된다는 얘기죠.

근본적인 자세와 태도가 되어 있지 않는 가운데 업무를 내용적으로 아무리 깊게 들어가서 주고 받든 무슨 의미가 있겠냐 이거죠.

그래서 교통관리실장은 본위원이 지금까지 계속 주장하고 있는 이 행태에 만일 교통관리실 산하 전체 간부들의 근본적인 자세와 태도가 또 의회를 대하는 자세도 변화하지 않는다

그러면 앞으로 본위원이 고건 시장과 개별적인 면담을 통해 서라도 이런 문제는 개선해 나가겠다는 의지를 본위원이 이 자리에서 분명히 밝히면서, 교통관리실장의 명확한 답변과 또 앞으로 개선대책 방향 그 부분부터 먼저 위원장님께서 답변을 들으시고 정상적인 오늘 회의 절차를 진행시키 주시길 바라겠습니다.

○위원장 박겸수; 김희갑 위원님과 김성태 위원님이 말씀을 두세 가지 정도 했습니다. 그 부분에 있어서 실장께서는 지금 오늘이 행정사무감사 장소임을 명심하시어 답변을 해 주시기 바랍니다.

○교통관리실장 차동득; 몇 가지 정식 업무보고 전에 위원님들로부터 질책받은 사안들이 발생하게 된 데 대해서 먼저 교통관리실을 책임지고 있는 실장으로서 대단히 송구스럽습니다.

우선 김희갑 위원님께서 모스크바 출장문제에 대해서 경위를 얘기하라고 하신 부분에 대해서는 모스크바시와 저희 서울특별시 자매도시 결연을 맺었고 그 자매도시협정에 의거해서 지난 3월에 모스크바시 당국의 관련자들이 우리 시를 방문해서 견학을 하고 관계관 협의를 한 바가 있습니다.

그 후속조치로서 대중교통팀이 모스크바시를 방문하도록 계획이 되어 있었고 이 자체는 저희 교통관리실의 출장계획이 아니고 저희 서울시 전체를 대표하는 출장팀 이었고 그때 업무협정 당시의 조건이 대중교통팀이 모스크바를 방문했으면 좋겠다고 해서 저희 교통관리실 대중교통팀을 중심으로 해서 단장으로 교통기획과장이 지난번에 모스크바 출장을 다녀왔습니다.

이런 특히 대외를 대표하는 출장단이 떠날 때는 당연히, 특

히 다른 팀도 아니고 대중교통팀이 간다면 우리 교통위원회와 사전에 상의와 통보가 있었어야 되는데 그것을 제대로 못 지킨 것은 제가 생각해도 잘못된 조치라고 보여집니다.

앞으로 차후 저희들이 공식 일정이 있을 경우에 의회와 충분히 협의와 통보를 할 수 있도록 조치를 하겠습니다.

○김희갑 위원; 잠깐만요.

그 부분에 대해서 우선은 구체적인 서면으로 출장을 다녀온 사람들이 누구 누구 였는지, 그리고 출장에 소요된 비용들이 얼마 정도 되었는지, 그리고 출장을 간 장소가 날짜별로 어디 어디 장소를 들러서 어떤 내용을 시찰하고 왔는지에 대해서 구체적으로 지금 자료로 해서 위원님들 책상에.....

○교통관리실장 차동득; 이 자리에서 바로 설명드리라면 드리고 서면으로.....

○김희갑 위원; 아니요. 간략하게 하면 안 되고 아주 구체적으로, 서면이 아니고 지금 이부분에 대해서는 일단은 우리 실장님이 답변하신 것으로 마치고 각 위원님들 책상에 자세하게 내용을 깔아 주세요. 그리고 그것으로 말미암아서 문제가 됐던 관련기사 있었지요?

○교통관리실장 차동득; 네.

○김희갑 위원; 각 일간지에서 보도되었던 내용들까지 첨부해서 위원님들 책상에 다 놔 주시고 일단 답변은 그것으로 마쳐 주세요. 그것은 나중에 정식 질의를 할 때 별도로 또 얘기를 할 수 있으니까 일단 위원님들한테 자료를 다 제출해 주십시오.

○교통관리실장 차동득; 네.

그리고 두 번째, 도로표지판 관련 검찰수사와 관련해서 우리시에 해당자가 있느냐고 말씀하셨습니다.

도로표지판 관련 검찰수사 상황은 지난 11월 12일 시청 담당직원 운영개선기획단의 토목직 7급 김규용과 일부 구청 담당직원 그 동안 확인된 바로는 노원구와 영등포구, 서초구, 성동구가 구속돼서 현재 수사가 진행중에 있기 때문에 구체적인 내용은 아직 통보받지를 못하고 있습니다.

그렇지만 그 동안 자체조사를 통해서 현재까지 파악된 바로는 과거 도로표지판 업무가 너무 난립하게 되면 표지판의 통일성을 기하기가 어렵다는 뜻에서 서울시 전체 권역을 4개 권역으로 나누어서 단가계약을 해 오고 있었는데 저희 본청은 직접 사실 거기에 관여할 입장이 아님에도 불구하고 단가계약하는 과정에서 다소간에 관련이 있었던 것 같습니다.

현재로서 저희들이 파악할 수 있는 수준은 그 정도 수준이고 앞으로 저희들이 지금 걱정하는 것은 장내의 도로표지판 발주문제를 어떻게 다루어야 되는가 하는 문제를 놓고 검토를 하고 있습니다.

개인적인 비리도 막아야 되겠습니다만, 또 표지판이라는 공익성을 갖고 있는 시설물에 대한 통일성도 계속 유지해야 되기 때문에 어떻게 하는 것이 최적의 방안인 것인가를 지금 검토중에 있습니다.

그리고 김성태 위원님께서 특히 시내버스시민위원회의 위원선임 문제와 관련해서 지적하신 문제에 대해서는 안 그래도 지난번 의회 업무보고시에 여기 위원들의 자격문제가 제기되었기 때문에 저희들이 그 때 말씀드린 대로 몇 분은 교체 필요성이 생겨서 다섯 분을 교체하기로 방침을 정했습니다.

그리고 다섯 분에 대한 분야별로 적정한 분을 추천받도록 일단 지시를 했고 그 과정에서 저희 직원이 참고로 한다고

해서 아마 위원님들한테 개별로 문의했던 사항이 있었던 것 같습니다.

그래서 제가 그 직원하고 같이 얘기를 하면서 이렇게 하지 말고 의회에 관해서는 정식으로 추천을 받으라 하고 나머지는 종래에 해 오듯이 일반 민간위원들은 우선 적정한 분을 대상으로 해서 우리가 내부 선별을 하도록 하는 것이 어떠냐 이렇게 방향을 세우고 있습니다.

그 동안에 미처 바로 저희들 공식조치가 제대로 못된 점은 다시 한 번 사과를 드립니다. 앞으로 그런 일이 없도록 하겠습니다.

그리고 일부 직원이 아까 위원님께서 지적하신 것처럼 하지 말았으면 하는 그런 말을 함부로 한 문제에 대해서는 실장이 특별히 주의를 시키도록 하겠습니다.

기본적으로는 개인적인 차원의 문제이긴 합니다만 그 상대가 다른 분이 아니고 우리 관련 위원회의 위원님들한테 그렇게 표현한다면 대단히 잘못되었다는 생각이 듭니다. 죄송합니다.

○김희갑 위원; 위원장님, 관련이 되어서요.

○위원장 박겸수; 발언하십시오.

○김희갑 위원; 버스정책시민위원회에서 시의회 의원 대표로 가야 될 사람을 집행부에서 의원한테 개별적으로 연락을 했다고 하는데 그 자체가 가능한 일입니까? 그 자체가 집행부 간부가 가진 권한과 책임의 범주인지 그것 먼저 답변해 보세요.

○교통관리실장 차동득; 제가 아까 설명드린 대로 일반 민간인의 경우에는 그렇게 해도 됩니다만 직능단체나 또 시의회에 대해서는 개별 접촉이 온당치 않다고 봅니다.

그렇기 때문에 제가 정식으로 의회에 추천해 주십사 하고 추천의뢰서를 보내라고 지시를 했습니다.

○김희갑 위원; 지시를 했는데 그 자체가 이미 사단이 벌어져 있잖아요. 사단이 벌어진 후의 이야기 아닙니까, 실장님 얘기는? 그 뒤에 다시 의회에 정식으로 공문을 보내라고 했다면서요?

○교통관리실장 차동득; 네, 그렇습니다.

○김희갑 위원; 그 전에 한 행위가, 가령 예를 들면 공무원의 어떤 책임과 권한에 속하는 범위냐 이것이지요?

○교통관리실장 차동득; 이것은 책임권한의 문제이기 이전에 양식의 문제이고 직능단체나 의회에 대한 대표자를 선정하는 문제를 개인적인 안면 가지고는 안 된다는 것이 제 생각입니다.

○김희갑 위원; 개인적인 안면을 가지고 그렇게 했다면 어떻게 해야 돼요?

○교통관리실장 차동득; 그건 그 사람이 잘못된 것이지요.

○김희갑 위원; 잘못된 것인데 사과로만 그칠 수 있는 사안의 것입니까?

○교통관리실장 차동득; 아직 그 후에 결정이 안 되었기 때문에 위원님께서 그렇게 이해를 해 주십시오. 앞으로 제가 시정을 시키겠습니다.

○김희갑 위원; 이해를 하다니요? 그것이 이해할 수 있는 문제의 사안입니까? 가령 예를 들면 의회와 집행부 간에는 룰이 있습니다. 의회에는 엄연히 의장이 있고 부의장이 있고 운영위원장이 있습니다. 각종 위원회에 시장이 추천할 수 있는 위원들을 정식으로 의장한테 요청을 합니다. 그것이 지금까지의 관례였습니다.

그러면 우리 교통위원회에서 해야 될 경우에는 응당 우리 교통위원회 위원장한테 서면으로 요청을 해야지, 집행부 간부가 안면이 있다고 해서 이 사람 위원으로 들어오라고 개별적으로 한다, 그것이 어떤 의미예요? 가령 예를 들면 의회를 어떻게 알고 있기에 그런 행위를 합니까? 여기 의회에는 위원장도 없고 의장도 없고 그냥 위원들만 있습니까?

○교통관리실장 차동득; 제가 위원님께 아까 말씀드린 것처럼 그 자체가 잘못되었습니다. 그래서 제가 아직까지 정식절차가 이루어지지 않고 지금 선별과정에 있기 때문에 제가 중간보고를 받고 의회에 정식으로 공문을 보내라고 지시를 했으니까 앞으로 시정해서 바로 조치를 하겠습니다.

○김희갑 위원; 무슨 조치를 하시겠다는 거예요? 실장님, 무슨 조치를 하시겠다는 거예요?

○교통관리실장 차동득; 우리 위원장님께 정식으로 공문으로 요청하겠다는 것입니다.

○김희갑 위원; 그것은 정식으로 요청하는 것이고, 그 사안이 그렇게 벌어진 것에 대해서는 무슨 조치를 하시겠다는 거예요?

○교통관리실장 차동득; 실 수를 한 직원이니까 어떻습니까, 너그럽게 양해를 좀 해 주십시오하고 부탁을 드립니다.

○위원장 박겸수; 김희갑 위원님, 본격적인 업무보고 전에 질의와 답변을 하고 있습니다. 따라서 이 문제는 우리가 김희갑 위원이 납득할 수 있는 해명이 없고 답변내용이 명확하지 않기 때문에 계속 시간이 갑니다.

그래서 김희갑 위원님이 양해해 주시면 이 문제는 추후에 우리 위원회에서 다시 한 번 논의를 하기로 하고, 김성태 위원님도 그 부분에 대해서 양해를 해 주시면 그 부분은 위원

회 위원님들과 논의를 하기로 하고.....

○김성태 위원; 아니, 잠깐만요. 위원장님, 이것을 차후에 논의를 하고 위원장님이 일임을 한다고 하더라도 다음에는 이런 재발 삼발 이런 사안이 없어야 되지 않겠습니까?

근본적으로 이런 문제는 의회 자체를 경시하는 그런 자세와 태도에서 비롯된 부분인데 이것을 기존 정기 행정사무감사가 중요하다고 해서 위원장님께서 그냥 넘어가신다고 그러면 우리 위원들이 이런 문제를 제기할 이유가 없지 않습니까?

이 자리에서도 뭔가 조치가, 명확한 답변이 안 떨어진다고 그러면 교통위원회 위원장이 교통관리실장하고 정리가 안 되면 고건 시장님 찾아가서 시장하고 이 문제를 해결한다든지 우리 위원들한테 명확한 답변을 주셔야 되는 것 아닙니까?

○위원장 박겸수; 김옥원 위원 말씀하십시오.

○김옥원 위원; 우리 교통관리실 과장이 물의를 범해서 지금 상당히 많은 논의가 있습니다. 그래서 우리 실장님께서도 정확한 것을 잘 모르고 계시는 것 같은데 먼저 본위원은 전귀권 과장이 의회를 경시하고, 또 개인으로서는 할 수 없는 그러한 일을, 잘못된 부분이 있습니다.

그래서 우선 실장님이 전귀권 과장님을 대신해서 자꾸 발언을 하시는데 본인 과장도 신상발언을 하겠다고 하니까 전 과장 신상발언을 듣고 나서 우리가 다시 논의를 했으면 좋겠습니다.

○위원장 박겸수; 그러면 우선 김옥원 위원님 방금 전귀권 과장의 신상발언을 들어봤으면 좋겠다고 동의를 해 오셨습니다. 실장께서 이 문제가 조금 명쾌하지 못하게 진행되기 때문에 전귀권 과장 입장도 들어보자는 위원님들의 뜻인 것 같



습니다.

그래서 실장님 잠깐 들어가시고 전귀권 과장 나오셔서 입장을 말씀해 주시기 바랍니다.

○대중교통과장 전귀권; 먼저 시의회 출신 과장으로서 시의원님들을 만족스럽게 못해 드리고 물의를 일으키게 된 데 대해서 굉장히 죄송스럽게 생각합니다.

그러나 다만 이것하나만큼은 이해해 주셨으면 합니다. 제가 한 행동에 대해서는 제가 일을 잘 되게 하기 위해서 했고 버스정책이 어떻게 하면 잘 되겠느냐 하는 입장에서 출발한 것이지, 시의원님들을 무시하거나 그럴 의사에서는 추호도 하지 않았다는 것을 제 명예를 걸고 얘기를 할 수가 있습니다.

먼저 그 과정을 간단하게 설명을 드리자면 한 달 전에 1차에 걸쳐서 버스정책시민위원을 위촉해 달라고 시의회에 보낸 바 있습니다. 그리고 제가 모의원님한테 얘기를 하기 전에 이미 시의회에 공문이 갔습니다.

공문이 간 상태이고 제 좁은 소견입니다만 제가 시내버스 구조조정이라든지 현재 지금 시내버스 부도업체가 8개이고 그 다음에 48개가 자본잠식 상태에 있기 때문에 어느 정도는 버스정책시민위원회에서 경영분과위원회를 중심으로 해서 나름대로 구조조정도 추진해야 되고 이런 상황에 있기 때문에 버스정책시민위원회가 시의원님들 들어오셔가지고 해야만이 나름대로 정책이 잘 추진되겠다 하는 그 좁은 소견으로, 다만 제가 한번 전화를 해 본 것 뿐입니다.

제가 시의회에 어떤 압력을 가한다든가 시의회에 물의를 가한다든가 시의회를 무시한다든가 그런 것은 저는 추호도 생각이 없었고 제 자신이 시의회에 근무를 했기 때문에 집행부가 시의회를 존경해야만이 민주발전도 되고 정책이 잘 이

루어진다는 사실을 너무나 잘 알고 있습니다.

다만, 이런 오해를 일으킨 데 대해서는 무어라 죄송한 말씀을 드릴 수 없겠습니다. 앞으로는 모든 행동에 신중하게 처신을 하겠습니다. 이것을 계기로 해서 더 시의회를 존중하는 그런 태도로 바꾸겠습니다. 그리고 더 모든 일을 하는데 시의원님들한테 존경심을 가지고 최선의 노력을 기울이겠습니다. 대단히 죄송합니다.

○위원장 박겸수; 아무래도 이 부분 때문에 지금 실장님 답변을 바로 듣는 것보다는 잠시 정회를 해서 위원님들의 의견을 한번 들어 보고 회의를 속개하는 것이 좋을 듯 싶습니다.

위원님들, 어떻습니까?

(「좋습니다」 하는 위원 있음)

잠시 정회를 선언합니다.

(의사봉 3타)

(11시 26분 감사중지)

(11시 54분 감사계속)

○위원장 박겸수; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다. 성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

(의사봉 3타)

교통관리실장 발언대에 나오시기 바랍니다.

간담회에서 우리 교통관리실 간부들에 대해서 지금 의회와 집행부와의 이런 입장에 대해서 심히 잘못됐다는 결론을 내렸습니다. 지금 교통관리실장께서 그에 대한 명확한 입장을 말씀을 하시고 우리 위원회의 입장을 다시 말씀드리면서 회의를 진행하도록 하겠습니다.

○교통관리실장 차동득; 먼저 저희 직원들의 자세나 또 업무 태도가 위원님들한테 합당하지 않게 일부 그런 행위와 태도

가 있었다는데 대해서 실장으로서 대단히 송구스럽게 생각하고 차후 다시 이런 일이 없도록 엄중 저희 직원들 경고를 하고 제 책임 하에 이런 일이 재발하지 않도록 최선을 다하겠습니다.

○위원장 박점수; 의회의 기능은 집행부와 함께 수레의 두 바퀴입니다. 따라서 위원회의 공식입장 이었고 집행부의 공식입장이 있습니다.

개별적인 사안은 개별적인 사안대로 할 수 있는 부분이지만, 공식적인 입장은 항상 공식적으로 얘기를 하고 다시 개별적으로 상의가 들어가는 것이 집행부가 해야 할 자세라고 판단이 됩니다.

마땅히 여기 계신 위원님들은 나름대로 서울시민을 위해서 자기 몸을 희생해 가면서 주민들에게 심판을 받아서 올라온 분들입니다. 현 집행부와 같이 4년 동안 갈 수밖에 없는 입장입니다.

여기 있다가 바로 다른 데로 가고 현 고건 시장이 직접적인 교통관리실의 업무를 우리들 앞에서 얘기를 하지 않는다면 하더라도 고건시장 시정마인드에 대해서 실장이 대신하고 있는 것입니다.

그런 입장에서 실장이 얘기를 했을때 집행부 실장 이하의 간부들이 실장과의 뜻이 상반되는 그런 입장에서 개별적인 행동으로서 의회와 집행부 간에 관계를 악화시키는 것은 결코 고건 시장과 서울시의회와의 관계에도 좋지 못한 결과를 나타낼 것입니다.

앞으로 명심하시고 위원회 입장에서는 집행부에서 자세를 다시 가다듬어서 시민을 위한 서비스가 위원회와 집행부가 같이 될 수 있도록 최선을 다해 주시기 바랍니다. 그러실 수

있지요?

○교통관리실장 차동득; 네, 그렇게 하겠습니다.

○위원장 박겸수; 그러면 장시간 집행부 자세에 대해서 논란을 했습니다만 공식적인 다시 업무보고에 대한 질의답변을 앞으로 장시간 또 듣게 돼 있습니다.

그래서 위원님들께서 양해해 주시면 간담회 결과대로 바로 업무보고를 듣고 회의를 진행토록 하겠습니다.

교통관리실장께서 업무보고를 해 주시기 바랍니다.

○교통관리실장 차동득; 먼저 아침에 저희 직원들의 태도가 불량해서 위원님들께 심려를 끼친 점 다시 한 번 사과드립니다. 차후 우리 교통위원회가 교통관리실과 언제나 같이 협조하는 분위기가 될 수 있도록 실장이 각별한 주의와 노력을 하도록 하겠습니다.

존경하는 박겸수 위원장님과 교통위원회 위원님 여러분들께 업무보고를 드릴 수 있게 되어서 무한한 영광으로 생각합니다. 이제 한 달만 지나면 한해를 마무리해야 할 시점에 열리는 이번 제16회 정기회는 지난 1년 동안 집행부에서 추진한 각종 사업에 대하여 행정감사를 통하여 부족하고 미흡한 사안은 보완을 해야 하고 또 내년도에 추진할 사업에 대해서는 앞으로 열리게 될 예산심의를 통하여 사업계획의 타당성을 검토하는 등 시정에 있어서 아주 중요한 기회로 저는 인식하고 있습니다.

아무쪼록 이번 회기가 천백만 서울시민의 대표이신 위원님 여러분들을 통하여 시민들이 서울시정에 바라는 사항들이 시정책에 반영될 수 있는 좋은 계기가 될 수 있도록 많은 조언을 부탁드립니다.

98년에도 저희 교통관리실 전직원은 연초에 위원님들께 보

고드린 98년 업무계획에 따라서 모든 사업을 연내에 차질 없이 추진하여 어려운 서울시의 교통여건을 조금이나마 개선하려고 최선의 노력을 다하였습니다. 그러나 여러 가지 요인으로 연내에 추진하지 못하고 내년으로 이월해야 하는 일부 사업이 있음을 대단히 송구스럽게 생각합니다.

이번 행정감사를 통하여 위원님 여러분께서 제시하여 주시는 지적사항과 조언을 겸허하게 받아들여서 앞으로 남은 한 달여 동안 98년 사업계획의 차질이 최소화 될 수 있도록 함은 물론이고 99년도 사업계획에도 적극 반영하여서 내실 있는 교통정책의 추진이 되도록 계속노력하겠습니다.

끝으로 내년 한 해에도 위원님들의 교통분야에 대한 깊은 관심과 적극적인 협조를 부탁드립니다. 위원님 여러분들의 가정과 본인에게 건강과 행운이 함께 하시기를 기원하면서 인사말을 마치도록 하겠습니다.

업무보고에 들어가기에 앞서서 이 자리에 참석하신 우리 교통관리실 간부를 먼저 소개하도록 하겠습니다.

(간부소개:교통기획과장 박성중, 대중교통과장 전귀권, 운수물류과장 김대근, 주차계획과장 이종기, 교통운영개선기획단장 손성호, 교통위반단속반장 이군표)

이어서 98년도주요 업무 추진실적을 보고드리도록 하겠습니다.

(박겸수 위원장, 윤여형 간사와 사회교대)

○위원장대리 윤여형; 관리실장님, 제가 말씀드릴 것은 지금 각 위원님들한테 배포해 드린 유인물이 각 위원님 앞에 있습니다.

업무보고는 개략적이고 중요한 부분만 설명해 주시고 유인물로 대신하는 방법으로 하겠습니다. 그러니까 그것을 유념

하시고 설명을 해 주시기 바랍니다.

○교통관리실장 차동득; 짧게 보고를 드리겠습니다.

.....

(보고)

교통관리실 주요업무보고

(뒤에 실음)

.....

이상 업무보고를 마치겠습니다.

○위원장대리 윤여형; 교통관리실장, 수고 많으셨습니다.

다음은 교통관리실 소관업무에 대하여 각 위원님들의 질의가 있는 순서이지만 원만한 회의진행을 위해서 14시까지 정회하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

정회를 선포합니다.

(의사봉 3타)

(12시 29분 감사중지)

(14시 13분 감사계속)

○위원장 박겸수; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다. 성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

(의사봉 3타)

교통관리실에 대한 98 행정사무감사를 오전에 이어 계속하기에 앞서 앞으로 11월 25일 수요일 실시예정인 지하철건설본부에 대한 행정사무감사 준비에 필요한 안건을 처리한 후 교통관리실에 대한 감사를 계속하도록 하겠습니다.

지난 토요일 21일 지하철건설본부 소관 지하철건설 6-1공구에 대한 현장확인 결과 동 공사시행중에 발생한 민원처리와 관련하여 관계자를 증인으로 출석시켜 사실관계에 대한

증언이 필요하다는 위원님들의 의견이 있었습니다.

이에 따라 시공사인 금호건설의 현장소장 박덕섭씨와 감리단인 LG엔지니어링의 책임감리원 정춘택씨를 지방자치법 제 36조 및 서울특별시행정사무감사및조사에관한조례 제8조에 의거 지하철건설본부 행정사무감사일인 25일에 회의의 증인으로 출석시키고자 하는데 위원 여러분, 이의 없습니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 증인출석 요구의 건은 가결되었음을 선언합니다.

(의사봉 3타)

그러면 계속하여 교통관리실에 대한 행정사무감사를 계속하겠습니다.

오전에 업무보고가 있었습니다. 지금부터 위원님들의 업무보고 또는 행정사무감사를 준비하신 내용에 대해서 교통관리실장을 상대로 질의를 하도록 하겠습니다.

질의는 간담회에서 논의된 것처럼 위원님들이 10분씩 일괄 질의를 하시고 답변은 일문일답식으로 하겠습니다. 혹시 질의하시는 도중에 일문일답이 필요하신 위원님이 계시면 사전에 말씀을 해 주시면 위원님들의 뜻에 따라서 회의가 원만히 진행될 수 있도록 일문일답의 답변을 듣도록 사회를 보도록 하겠습니다.

그러면 지금부터 질의를 시작하도록 하겠습니다. 먼저 질의하실 위원님이 계시면 말씀해 주시면 발언권을 드리도록 하겠습니다.

최종오 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○최종오 위원; 연일 고생이 많으십니다. 최종오 위원입니다.

모범택시 문제와 관련하여 질문하고자 합니다. 올초 택시의 고급교통수단을 촉진하고 한단계 높은 택시문화 정착을 유도한다는 목표로 98년 한 해 동안 개인택시 3,000대와 법인택시 2,000대 등 총 5,000대를 모범택시로 전환하겠다고 했습니다.

그런데 모범택시 수요가 급감했다는 이유로 계획이 백지화된 실정입니다. 아울러 모범택시를 일반 중형택시로 전환하겠다고 신청을 받아놓고 있습니다.

본위원회는 도대체 교통관리실의 택시제도의 합리적 개선정책이 존재하는지 의심하지 않을 수 없습니다. 올해 사업추진 실적이 따지고 보면 얼마나 있습니까? 다양한 택시를 도입하겠다는 것도 이제 시작일 뿐이고 언제 어떻게 바뀔지 모르겠습니다. 택시요금제도의 개선이라는 것도 내년쯤 돼서야 계획시안이 작성될 것입니다.

모범택시만 하더라도 실차율도 제대로 파악하지 못하고 무조건 계획만 세웠다가 무산되고 마는 정책실패를 가져왔는가 하면 모범택시를 일반중형으로 전환해 5년간이나 모범으로 바꿀 수 없게 해 놨습니다만 이것도 탄력성 있게 계획을 세워야 할 것으로 본위원회는 생각합니다.

교통관리실장께서는 이렇게 탁상행정에 의한 택시정책이 아닌 신중하고 현장성이 있는 택시정책이 있다면 답변해 주시기 바랍니다.

두 번째, 다음은 버스운송수입금 투명성 확보문제와 관련해 질문하고자 합니다. 시내버스 운송수입금의 투명성을 확보하고 버스정책 수립 및 지원여건을 조성하겠다는 사업목표 아래 98년 당초 183억 2,200만원의 예산을 들여 시내버스 내에 요금자동징수기와 CCTV를 설치하겠다고 한 바 있습니다.



그런데 업무보고서에 따르면 기기성능 검증 및 사후관리 등을 감안하여 사업계획을 변경해 장기 검토하겠다고 했습니다. 감사자료에 의하면 3월 16일 자동징수기 제안서를 낸 9개 업체 중에서 4개월 후인 7월 16일 기기제출을 한 5개 업체를 대상으로 심사한 결과 모두가 부적격 기기로 판명되어 사업진행이 중단된 것으로 나타나 있습니다.

아울러 서울특별시버스운송사업조합이 서울시에 보낸 자동요금징수기 심사결과에 따른 조치계획보고 공문내용 중에는 자동요금징수기 재추진 계획과 관련하여 별도 대책이 있으면 회시하여 주라는 내용을 담고 있습니다.

본위원의 생각으로는 7월에 한번 시도로 끝날 것이 아니라 당연히 재추진해야 마땅할 것으로 보여지며 시민의 혈세가 불용화 되어서는 안될 것으로 생각되는데 교통관리실장께서는 왜 재추진하지 않고 사업을 장기검토로 넘기고 말았는지 소상히 답변해 주시기 바랍니다.

마지막으로 감시카메라를 통한 버스전용차로 위반단속에 대한 과태료 징수와 관련해 질문하겠습니다.

감사자료에 의하면 98년도의 경우 단속건수가 1월부터 5월까지는 월별로 1,694건에서 2,565건까지 월평균 2,000여 건이 넘게 단속한 것으로 나타나 있습니다. 그런데 6월부터 10월까지는 현저히 줄어들어 6월에는 632건이던 것이 10월에는 319건으로 1월에 비해 무려 2,200여 건이 줄어든 것으로 나타나 있습니다. 이것은 무슨 이유에서 이렇게 많이 줄어든 것인지 분석된 답변을 부탁드립니다.

그리고 과태료 징수율의 경우 97년 관할경찰서에서 범칙금으로 부과했을 때 65.77%였으나 우리시가 과태료로 징수한 올해는 51.53%에 불과한 실정입니다. 이 문제는 왜 저조한

것인지 답변해 주시기 바랍니다.

○위원장 박겸수; 최종오 위원님 수고 많으셨습니다. 다음 질의하실 위원님 계십니까?

윤여형 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○윤여형 위원; 윤여형 위원입니다.

교통관리실은 97년부터 시내버스 대책의 일환으로 서울을 7개 권역으로 구분하여 공영주차장 사업을 추진하였습니다. 구체적 사업계획을 볼 것 같으면 중랑·구로권역을 보게 됩니다. 시내버스 공영차고지 조성사업을 위하여 97년도부터 서울시에는 공영주차장 사업을 추진해 왔습니다.

그렇지만 구로권과 중랑권은 시설부대비, 설계비 등 투자를 해 놓고 그 사업을 취소시켰 습니다. 그 전체적인 예산을 집행된 중랑권과 구로권에 대한 집행내역을 밝혀 주시고, 또한 7개 권역에 대해서 집행된 예산에 대해서 밝혀 주시기 바랍니다.

본위원이 생각할 때는 이 두 사업을 실시설계 당초부터 계획이 잘못되었다고 보고 있습니다. 중랑권이 6호선 기지창 위에다가 공영주차장을 계획했던 것입니다. 구로권도 마찬가지로입니다. 그렇지만 그 설계를 하다 보니 설계비가 너무 많이 든다 해서 백지화 시켰습니다.

그래서 본위원은 구로권과 중랑권의 공영주차장을 설계했던 설계비, 또한 그 사업계획을 말씀해 주시고, 그 집행된 내역을 밝혀 주시기 바랍니다.

그리고 본위원에게 제출해 주신 자료에 의하면 97년 11월 25일 중랑권역 실시설계용역 발주를 해가지고 97년 8월 14일 기산엔지니어링 계약포기로 공개입찰을 했습니다. 이렇게 한 후에 98년 7월 30일 정책심의회를 열었습니다. 계획변경

에 대하여 대체부지를 결정했습니다.

그런데 그 집행내역을 볼 것 같으면 98년 9월 중에 중랑권역 실시설계 타절준공으로 3억 3,800만원을 추가 집행했습니다. 98년 7월 30일 정책회의에서 이러한 대체부지를 결정했는데 98년 9월에 실시설계비를 3억 3,800만원을 집행하게 된 경위를 말씀해 주시기 바랍니다.

본위원이 이 얘기를 드리는 것은 비단 교통관리실 뿐만 아니라 서울시 전체 각 부서에서 이러한 계획을 세워놓고 실시 못하는 사업으로 인해서 낭비되는 예산을 본위원이 조사하는 중입니다만 상당한 액수가 될 것입니다.

이 몇 십억원에 달하는 손실이 오는 예산을 집행했다면 과연 우리가 공무원들이 내 가정을 생각해 봅시다. 만약에 내가 집을 짓는다 그러면 집을 지으려면 우선 설계가 들어갑니다. 설계비를 들여서 설계를 해 놓고 그 집을 짓지 않았을 때는 그 설계비가 날라갑니다.

시 사업도 마찬가지입니다. 집을 지으려고 계획되었으면 충분히 검토하고 난 다음에 설계를 해야지, 무작정 탁상공론식으로 주먹구구식으로 예산계획을 세워놓고 그 예산을 집행하다 보니 이러한 손실이 서울시에 많이 발생했습니다.

우리 실장님께서서는 제가 포괄적인 것은 시장님을 상대로 해서 질문을 하겠지만 교통관리실에 대한 98년도 계획을 세워놓고 예산을 집행한 내역을 밝혀 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○위원장 박겸수; 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님 계십니까? 조성대 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○조성대 의원; 우선 질의를 하기 전에 우리 교통관리실에

대해서 조금만 말씀드리고 질의를 하겠습니다.

오늘 회의 초기에 교통관리실에서 간부들의 실수로 인해서 아까운 시간을 많이 소비를 했습니다. 우선 해이되어 있는 교통관리실 직원들을 잘 관리하고 체계적인 조직운영을 해주십사 하는 것을 실장한테 말씀드리고 저희 교통위원회에서 관여하고 있는 교통관리실이 무질서하고 인간적이지 못하고, 또 체계적이지 못하고 이런 모든 조직사회에서 있어서는 안 될 환경이 일어나고 있습니다.

앞으로 실장은 그런면에서 첫째는 인간적이어야 되고, 둘째는 체계적이고 조직적이어야 됩니다. 그래서 서울시민의 손발이 되는 교통을 원활히 행정수행을 할 수 있도록 잘 해 주시기를 부탁드립니다.

우선 지하철이라든지 버스라든지 택시, 이런 대중교통도 하나의 물류의 운송수단입니다. 그러나 지금 우리 서울시에서는 오늘 아침에 조금 진눈깨비가 오는데 우리 위원님들이 출근하는데도 늦게 회의에 참석할 정도로 서울시내의 교통이 마비상태에 있습니다.

이런 것을 우리 교통관리실에 있는 직원들이 피부로 느끼고 일상생활에 어려움을 겪고 있다면 천백만 서울시민이 얼마만큼 고통을 받고 있다는 것을 생각하고 행정적이고 이론적인 이런 것을 탈피해서 실질적으로 서울시 교통을 어떻게 운영을 해야 되겠다 하는 것을 잘 참고하시고 행정을 해 주시기 바랍니다.

과거에 아무렇게나 시간만 때우고 관리하는 체제로 하다 보니 지금 앞으로 더이상 갈 수 없는 교통체증이 이루어지고 있습니다. 유념해서 참고해 주시기 바랍니다.

제가 자료를 많이 요청을 했습니다. 물론 공무원들이 자료

를 준비하느라 고생은 많이 하셨습니다만 제가 자료를 검토해 본 결과 최소한 서울시공무원 정도되면 어구 하나 문구 하나를 판단을 잘해서 제출요구 목록에 따라서 답변해 주어야 되는데 평상시 그대로 여러분들이 어디서 자료제출하라 하면 그대로 했기 때문에 저 자신도 이것을 보고 과연 서울시 공무원들이 이 정도밖에 안 되느냐 하는 비애감을 느낄 정도로 창피스러운 감이 있습니다.

하나의 항목적으로 말씀을 드리면 여러분들 각 부서에서 공무원으로서 체통이 손상이 되기 때문에 전체적으로 지적을 하고 오늘 시간이 저한테 할애된 것이 10분밖에 안 되기 때문에 몇 가지만 하고 또 내일 질의를 하도록 하겠습니다.

제가 셔틀버스에 대해서 먼저 말씀을 드리겠습니다.

지금 본위원이 자료를 가지고 있는 것은 그런 나름대로 정확한 자료를 가지고 있다고 생각합니다. 제가 자료제출 요구하기를 지금 셔틀버스가 과연 몇 대며 자가용이 몇 대고 영업용이 몇 대고, 또는 영업용이 없으면 자가용으로서도 그 넘버를 자세하게 보고를 해 달라, 또 그 허가를 해 주게 되는 규정이 어느 규정에 의해서 해 주었느냐 하는 것을 질문했습니다.

우선 중요한 사항이 많이 있습니다만 왜 이 건을 가지고 말씀드리느냐 하면 지금 버스회사들이 도산을 하고 있습니다. 그래서 서울시에서는 버스회사의 지원책을 가지고 여러 가지로 매년 우리 서울시민의 혈세를 가지고 지원을 하고 있습니다.

조금 전에 우리 윤여형 위원께서도 말씀을 하셨습니다만 이렇게 정책이 제대로 되지 않고, 또 시민의 혈세를 소비해 가면서 지원하고 있는데 근본적으로 왜 적자운영이 되느냐

하는 문제의 지적을 가지고 제가 이런 자료요청을 했습니다.

그런데 본위원이 가지고 있는 자료에는 지금 차량넘버까지 전부 나와 있습니다. 그러면 충분히 그런 것만 제재를 하더라도 버스운영상의 약 7.3% 정도의 지원효과가 있습니다. 그러면 굳이 서울시에서 1년에 몇 백억씩 지원을 해 가면서 육성하려고 하지 말고 22개 백화점의 셔틀버스만 없앤다 하더라도, 또 각 문화센터에 한 300여 대 나가 있는 7.3%,제가 시정질문 때도 했습니다만 7.3%의 지원효과가 있습니다.

또 반면에 지금 변두리에 있는 영세마켓을 한다든지 구멍가게를 하시는 분들이 한 700여 대의 셔틀버스로 인해서 엄청난 피해를 보고 생활의 근거를 잃고 있습니다.

그러면 이것은 이중적으로 영세민들이 살 수 있고 또는 버스회사도 살 수 있는데 이것을 교통관리실에서는 없애지 못하는 이유가 무엇인지 이 문제에 대해서 확실한 답변을 해 주시고, 만약에 없앤다면 언제까지 그것을 없애겠느냐는 것을 제시해 주시기 바랍니다.

또 지금 화물차량을 보면 사업용 대비 비사업용이 약 11대 1 정도, 비사업용이 지금 2만 8,000대 정도, 사업용 대비 1/11이 지금 사업용입니다. 그러면 비사업용이 11배가 넘는 차량이 지금 다니고 있습니다. 그래서 사업용은 세금을 제대로 내고 이렇게 하면서 지금 업체는 부도가 나서 무적 넘버로 돌아다니면서 물동량을 싣고 다니는 실정입니다.

제가 엇그저께 대한상공회의소 토론회에서도 제가 발표를 했습니다만 서울 뿐이 아니고 전국에 약 3,000여 대가 지금 무적차량이 운행하고 있습니다.

국민의 소중한 재산, 또 수출입 물량을 싣고 다니는 차량이 무적차가 지금 다니고 있습니다. 교통관리실장은 서울화물조

합 산하에 있는 운수회사가 몇 개가 부도 나서 몇 대가 지금 무적차로 다니고 있는지 확실하게 파악을 해서 과연 교통관리실장으로서 관리를 여태까지 어떻게 해 왔는가를 보고해 주시고, 비사업용이 11배가 되고 있습니다.

그러면 사업용 차량은 엄연히 세금을 내고 법규에 의해서 운행하고 있습니다. 이 사람들이 사업이 안 되고 있는데 비사업용 차량 11배나 되는 차량이 나가서 이 사업용 차량의 물동량을 다 싣고 있습니다.

그렇기 때문에 사업용은 허가만 해 주었지 육성책은 하나도 해 주지 않고 비사업용 차량이 아무 근거도 없이 허가만 내 주어서 그 차량들이 다님으로 인해서 서울시의 교통이 막히고 사업용차는 사업이 안 됩니다. 이런 문제에 대해서 앞으로 어떻게 대책을 강구해 나갈 것인지 확실히 답변해 주시기 바랍니다.

또 제가 시정질문에서도 얘기했습니다만 지금 4만 7,000대의 모범택시를 포함하여 개인택시, 또 3만대 가까이 되는 회사택시, 이 택시들에게 전체 콜화를 빨리시켜야 된다는 것을 제가 질문을 했었습니다.

그러나 지금 시정질문 답변서에 나온 것을 보면 4년 동안에 점차적으로 하겠다고 했는데 이것은 하루도 늦춰서는 안 됩니다. 시에서 어떤 지원을 하든 어떤 강요를 하든 간에 택시에는 전부 콜을 해서 시민이 편하게 활용을 하고 자가용을 어떻게 하면 덜 끌고 나오지 않도록 만들 수 있겠느냐 하는 것은 전 택시를 빨리 콜화시키는 것입니다.

이번 기회에 교통관리실장께서는 그것을 명백히 언제까지 시행을 하겠습니까, 일단 콜화 시키겠다는 것은 발표를 했기 때문에 빠른시일 내에 어떻게 시키겠다는 것을 확실히 답변

을 해 주시기 바랍니다.

제가 종합적으로 나머지 문제에 대해서는 다시 질문하겠습니다만 지금 여기에 아까 말씀드렸습니다만 제출하신 모든 자료는 정말 위원들을 어떻게 생각하고 인격을 어떻게 생각하고 자료를 제출해 주었는지 교통관리실장이 또 이 자료를 한번쯤 확인했는지 과연 이렇게 위원들한테 자료로 답변해도 이 행정감사가 그대로 넘어갈 수 있는 것인지를 실장은 오늘 다시 읽지 않았다면 내일이라도 더 확실히 해서 질문에 대한 답변을 보장해 주시기 바랍니다.

그리고 지난번에도 우리가 서울버스조합하고 택시조합을 다녀왔습니다. 본위원이 지난번에 지하철공사하고 도시철도공사 사장님들한테 우선 내부적으로 사장실이나 이사들 방을 전부 조정을 했느냐 하는 것을 얘기를 해서 우리가 이번이 보니까 많이 조정을 했습니다. 비서실도 50% 줄이고 사무실도 많이 줄여서 그런 대로의 우리 위원회에서 지적인 사항을 많이 개선한 것으로 알고 있습니다.

위원장님께 제가 말씀드렸습니다.

서울 시내 버스조합, 택시조합, 또 화물조합, 용달조합 각 서울시 기동대 산하 조합의 이사장들을 증인으로 채택할 것을 정식으로 제안합니다.

왜 이런 말씀을 드리느냐 하면 지금 IMF 때 어렵습니다. 지금 각 조합에 가서 보면 어려운 가운데서 조합비를 많이 걷어서 조합 이사장 때문에 싸움을 엄청 많이 합니다.

그래서 조합비도 내려주고, 또 일단 서울시에서 조합인가를 해 주었으면 그것이 지금 어려운 때 어떻게 서민들이 살 수 있느냐 하는 것을 관리도 해야 되는데 각 조합의 전무나 상무들은 과거에 서울시에서 근무하던 직원들이 조합 전무나



상무를 하다 보니까 행정부, 지금 소위 말하면 운영 교통실은 그 사람들이 하는 얘기 만들어서 지금 모든 행정을 실시하고 있습니다. 거기에서 피해를 보는 것은 전 조합원들이 피해를 보고 있습니다.

그러면 각 유류업계에 있는 사람들이 어느 유류업계가 아니라 전체 영세 유류업계들이 피해를 보고 있습니다. 이런 것을 참고해서 제가 위원장님에게 정식으로 각 조합 이사장들을 증인으로 해가지고 앞으로 방만한 조합운영과 과연 이 사람들이 조합에서 뭘 어떻게 조합비를 쓰고 있는 것인지도 한번쯤 우리가 다짐을 하고 우리 교통위원회가 각 조합원들이 서울시민들의 고통을 어떻게 도와줄 수 있는지도 생각해 질의를 하도록 해 주셨으면 감사하겠습니다.

저한테 부여된 시간이 10분이기 때문에 1차 질문은 이것으로 마치겠습니다.

○위원장 박겸수; 수고하셨습니다.

우선 다른 위원님들이 질의하시기에 앞서 방금 조성대 위원님이 각 조합장들을 증인으로 출석요구를 해서 얘기를 들어 봤으면 좋겠다고 정식으로 말씀하셨습니다.

조성대 위원님, 그 문제는 이따가 저희들이 위원회 간담회에서 다시 한 번 의견을 거쳐서 어떤 방법으로 어떻게 하는 것이 좋을지에 대해서 한번 간담회 과정 속에서 결론을 도출했으면 좋겠습니다. 이해해 주시겠습니까?

○조성대 위원; 네.

○위원장 박겸수; 그럼 임동규 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○임동규 위원; 임동규 위원입니다.

집행부의 관계자 여러분도 감사원 감사, 내무부 감사 등 연

일 여러 가지 감사 때문에 고생도 많으신데 특히 이제 우리 서울시의회의 행정사무감사는 어느 감사보다도 이쪽분야에는 서울시쪽의 분야는 서울시의회 의원들이 많이 알지 않는가 이렇게 생각을 하는데 대해서 답변을 하실 때에 이것을 꼭 질문하고 답변한다는 것을 떠나서 어떻게 하면 우리가 서울시의 교통을 서울시민에게 편리하게 할 수 있느냐, 이런 차원에서 성실하게 답변을 해 주시기 바랍니다.

본위원이 서두에서 부탁을 드리는 것은 그동안 행정사무감사를 통해서 여러 번 지켜보면 형식적으로 되는 때가 상당히 많이 있습니다.

한 가지 예를 들면 조금 전에도 동료위원이 지적을 했습니다만 행정사무감사에서 자료를 저희가 요구했더니 토요일에 가지고 온 것도 금요일에 보내주신 것도 있는데 이 많은 자료를 하루 동안이나 하루 반 동안에 사실 그것을 읽고, 또 이해하기가 상당히 어려운 것도 많이 있습니다.

그래서 앞으로는 자료를, 물론 상임위원회에서 좀 일찍 신청을 해야 되겠지만 자료를 줄 때 위원들이 알아보기 쉽게 상세하게 신경을 써서 작성을 해 주십사 하는 것을 부탁을 드리겠습니다.

본위원이 질문하고자 하는 것은 지금 현재 버스관계에 대해서 여러 위원님들이 질의를 했습니다만 투명성 관계에 대해서 먼저 우리 최종오 부의장님이 말씀을 하였습니다.

본위원이 볼 때는 과거의 버스업계가 좋을 때도 있었습니다. 실제 버스를 해서 돈을 많이 번 분도 많이 있습니다. 그러나 지금은 이제 대중교통수단이 지하철이 점점 늘어남으로써 버스의 승객이 줄어들 수밖에 없는 것이 현실 아니냐, 이것이 우리 나라만 그런 것이 아니라 선진국도 그런 형태로

가고 있다는 얘기입니다.

과연 이러한 때에 우리가 버스를 고급화한다, 아니면 버스에 어떤 대출을 해 준다, 계속돈을 투자하는 것이 옳은 것인지, 아니면 서울시가 노선을 축소 내지 조정을 해서 직영하는 방법은 어떠냐, 이런 것을 본위원이 제안을 해 봅니다.

또한 버스전용차로 같은 것도 지금 확대하시겠다고 말씀을 하시는데 실제 버스전용차로를 만듦으로써 교통이 더 복잡해지는 이러한 지역이 상당히 많이 있다고 본위원은 생각을 합니다.

앞으로 버스전용차선 이런 문제도 과연 버스가 하루에 실어나르는 수송인원이 얼마가 되느냐 이런 것을 따져서 해야지, 무조건 버스가 전용차선에서 빨리만 달리면 승객이 늘어나고 고급화만 시키면 승객이 늘어날 것이라는 생각을 가지고 하시면 안 된다는 것이 본위원의 생각인데 거기에 대해서 어떻게 생각을 하시는지 말씀해 주시기 바랍니다.

요즈음 서울시의 택시회사가 본위원이 받은 행정사무감사 자료에 의하면 259개로 나와 있습니다. 그런데 요즈음 택시회사가 잘 된다고 그래요. 과거에는 택시회사가 기사가 없어서 택시를 제대로 굴리지 못해서 수입금이 맞지 않았는데 지금은 IMF를 맞이해서 기사는 이력서를 가지고 줄을 선다 이런 얘가지요.

그래서 회사에 따라서 하루에 7만 3,000원에서 7만 6,000원까지의 사납금을 받고 택시회사가 운영이 잘 되는 것으로 본위원은 판단을 하고 있는데 이 택시회사들 중에서도 혹시 지금 문제가 되는 것이 뭐냐, 또 부도가 난 회사는 없느냐 이런 것을 질의를 하고 싶고요.

그리고 지금 이제 IMF가 되니까 특히 개인택시, 또 모범택

시나 이런 것은 동료위원이 말씀을 하였습니다만 그러한 개인택시에도 보니까 먼젓번에 본위원 사무실에 개인택시연합회에서 한번 방문을 한 적이 있습니다.

그것은 뭐냐, 무선콜을 설치하는데 개인택시조합에서 하는 것이 170몇 만원이 되고 사설콜은 한 5·60만원 된다고 그러는데 개인택시조합측에서는 사설콜을 설치한 그러한 택시에게 벌과금을 매겨야 되지 않느냐, 그것은 위법이니까 서울시에서 집행을 해 달라는 것을 본위원이 얘기를 해 달라 이렇게 해서 찾아온 적이 있습니다.

저는 이의를 제기했습니다. 과연 그러면 무선콜을 설치할 때 조합에서 그 택시에게 무슨 혜택을 주느냐, 지금 사설콜은 상당히 이런 사람들이 많이 모이는 식당이나 술집이나 이런 곳에 PR을 해서 이것을 많이 활용하도록 PR을 많이 하는데 조합의 무선콜은 가격만 비싸지 사실은 아무런 대책이 없다는 것이 택시기사들의 말입니다. 여기에 대해서 어떻게 생각을 하시는지 말씀해 주시기 바랍니다.

그리고 업무추진 실적에서도 말씀을 하셨는데 지금 골목길의 주차문제가 보통 심각한 것이 아닙니다. 집행부 관계관들이 사실은 지역도 마찬가지로겠습니다만 이웃 간의 주차문제로 싸우는 것은 보통이고, 심지어는 칼부림까지 가는 아주 극단적인 상황으로까지 가고 있는데 그러면 이것을 근본적으로 해결을 해야 되겠는데 이것을 근본적으로 해결하려 하지 않고 지금 집행부에서는 자동차를 생계수단으로 이용하는 분들한테 부담을 준다, 또 그 다음에 자동차를 생산하는 회사에 생산 차질을 준다, 이러한 것으로 차고지증명제를 미룬다는 것은 설득력이 없다.

그래서 본위원은 차고지증명제라는 것을 제도적으로 빨리

실시를 해서 뒷골목의 주차문제를 해결해야 되겠다고 생각하는데 실장님께서서는 어떻게 생각을 하시는지 그 문제에 대해서 말씀을 해 주시기 바랍니다.

그리고 지금 지하철을 하면서 주차장이 생긴지역이 천호주차장이 제일 큰 지역일 것입니다. 1,560대를 주차할 수 있는 주차지역인데 그 지역에 출구도 공사할 때 물론 잘못되었는데 이것은 어느 부서가 관장하는지 모르지만 출구나 입구가 들어가지가 아주 불편합니다.

그런 데다가 운영의 문제가 있다, 여기에 주차장을 운영하기 위해서 사람이 4·50명 붙어야 된다는 것은 상당히 문제가 있다, 또 이것을 자동으로 주차권을 빼고 자동화해야 될텐데 이것을 수기로 하면 자동화 설치를 했던 사람하고 지하철건설본부하고 재판을 하고 있다는 것은 이것이 좀 문제가 있다, 금년도 2월 1일부로 유료주차장으로 운영하는 것으로 되어 있는데 99년도 예산에나 주차권을 자동화하는 것을 한번 해 보겠다고 하는 것은 상당히 문제가 있지 않느냐?

만일 우리 실장님의 개인 주차장이라면 이렇게 4·50명의 인원을 쓰면서 관리를 해야 되겠느냐, 이것이 타산이 맞겠느냐? 그래서 과연 이 주차장 수입료가 하루에 얼마이며 한달에 얼마인데 인건비에서 소요되는 경비는 한 달에 얼마나 여기에 대해서 소상히 답변을 해 주시고, 이 문제는 우리가 한번 경영차원에서 앞으로 심도 있게 연구를 해야 되겠다라는 말씀을 드리고요.

또 지하철이용승객의 증대방안으로 여러 가지를 내놓으셨는데 역사를 냉방하고 송풍장치 연결통로를 확대한다, 이렇게 했는데 지금 장애인들의 시설이 특히 맹인들의 시설이 부족해서 선형유도블록이라는 그런 것이 없어서 지하철을 타려다

가 지하철에서 떨어져서 헛디더서 사망하는 사례가 간혹 있고, 상당히 불편해서 어디서 지하철을 타야 될지를 모르는 이런 문제가 나오는데 이런 것을 근본적으로 개선을 해야 되지 않겠느냐?

과연 맹인이 어디를 봐서 지하철을 어디로 가야 탈지도 모르는데 그러니까 떨어져서 사망하는 이런 사고가 있어서는 안 되겠다, 그래서 근본적으로 물론 편의시설을 개선하는 것도 중요하지만 인명을 존중하는 차원에서 이런 것을 시급히 해야 될 사항이 아니냐, 어느 것보다도 먼저?

그 다음에 특히 이제 지하철이 앞으로 계속 개통이 되면서 환승주차장에 사람이 많이 다닙니다. 전에 한 환승주차장이나 이런 데는 에스컬레이터나 이런 것이 전혀 없습니다. 보통 불편한 것이 아닙니다. 특히 8호선이 내년 6월이면 개통 되는데 천호역 같은 데는 전혀 그런 시설이 아무 것도 없다 이런 얘기지요. 그러면 이려고도 지하철 이용승객의 증대를 위한 정책을 편다고 말할 수 있는가? 그래서 이것을 구체적으로 말씀해 주시기 바랍니다.

그 외에도 질의할 것이 많습시다만 다른 위원님들의 질의로, 또 다음에 질의하는 것으로 하고 이만 마치겠습니다.

(박겸수 위원장, 윤여형 간사와 사회교대)

○위원장대리 윤여형; 또 질의하실 위원님 계십니까?

김평성 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○김평성 위원; 김평성 위원입니다.

질의에 앞서서 오전에 이려고 저려고 한 내용을 가지고 오랫동안 논의되었던 것에 대한 책임을 저기 앉아 있는 우리 교통관리실의 전 공무원과, 그리고 우리 위원회의 모든 위원들도 타산지석으로 삼아서 대단히 신중을 기하여야 되겠다는

생각을 하면서 무거운 마음으로 오전 시간을 보냈습니다.

그것도 서둘러 봉합을 했습니다만 정식 회의석상이 아닌 다른 자리에서 여러 가지로 얘기가 분분하게 흘러나오고 있는데 우리 교통관리실은 본위원이 알기로는 네 분의 우수한 과장님, 우수하다는 얘기는 고시를 합격하고, 또 특별채용을 하고 이렇게 해서 우수한 관리자로 포진이 된 것으로 알고 있습니다.

다시 말씀드려서 대단한 지력과 기력을 가진 그런 참모들로 구성이 되어 있는 것으로 알고 있습니다. 또한 실장 역시 교통관련해서는 대단한 전문가로 본위원은 알고 있습니다. 물론 밑에서 부터 죽 이렇게 행정의 전문가는 아니지만 교통의 전문가로 알고 있습니다.

따라서 교통의 전문가인 실장님과 행정의 상당한 지력과 기술력을 가지고 있는 다섯 분의 과장, 참모들로 짜여 있는 것으로 알고 있습니다. 그렇다면 전문적인 지식과 기술력이 합해지면 대단한 폭발력을 가지고 우리 교통관리실이 운영이 돼야 맞지 않겠느냐 이렇게 생각을 합니다.

그러나 들려오는 얘기로는 그와 조금 기대에 어긋난 얘기들이 다소 나옵니다. 이런 점은 우리 참모들도 심히 각성을 해야 할 것이고 우리 실장께서도 아는 것만이 능사가 아니기 때문에 아마 우리 서울시의 실장은 부시장 다음 3개 실장 중의 한 분입니다.

다시 말씀드려서 부시장보하고 같은 얘기 아십니까? 그렇다면 여러분들이 대단히 잘 떠받들고, 또 실장께서는 잘 이끌어서 훌륭한 교통관리실이 되어 주실 것을 먼저 부탁드립니다. 한 세 가지를 질의하고자 합니다.

첫째, 버스관계인데요.

버스는 우리가 지하철이 생기기 전에는 대단한 수송수단이었습니다. 그러나 지금은 많은 변화를 가져오고 있고 앞으로 많이 변화가 돼야 할 것으로 알고 있습니다. 따라서 전에 한번 본위원이 얘기를 했습니다만 버스가 결국에 지하철 때문에 사양사업이 되는 것만은 앞으로 명백합니다.

그런데 지금까지 알기로는 버스회사가 9개사가 부도가 났고, 또 8개 노선이 운행중단이 되고 체불임금이 늘어나고 있는 상황이라고 알고 있습니다. 그런데 결국에 사업이라는 것은 수입금액을 늘리고 비용을 줄여야 그 회사가 운영이 되는 것입니다.

지난번에 본위원이 자료를 받아보니까 물론 이제 압축기장이 되고 분식결산이 돼서 표현수익은 나왔는데 실질수익은 아니겠지만 연결해서 보면 엄청난 버스업계에 손실이 발생하고 있습니다. 그런데 문제는 이 손실에 대해서 우리 천백만 시민이 인정하고자 하는 사람은 거의 없습니다.

어떤 것이 정말로 순수한 수익금액이고 순소득이냐, 손해가 나고 이익이 발생하느냐에 대해서는 우리 시민이 인정하려고 하는 사람이 거의 없어요.

이런 과정에서 버스의 현금수입, 또는 카드수입을 인식할 수 있는 어떤 제도장치를 마련하자 하고 우리 위원장과 실장께서 협의하는 과정에서 또 엉뚱한 얘기들이 흘러나오고 있는데 참으로 그런 문제는 심각하게 우리가 검토해야 될 사항이다, 가능하면 좋지 않은 얘기보다는 좋은 얘기가 나오는 것이 좋겠다 이렇게 생각을 해 봅니다.

그래서 정말로 순수한 수익금액이 얼마고 순소득은 어떠냐 하는 것을 우리가 제대로 파악해서 이것을 전시민에게 공표를 하고, 또 시민이 믿어주는 가운데 어떤 정책의 변화를 가



져와야 하는데 그런 초기단계의 역할을 다하지 못하고 있는 것으로 판단이 되는데 향후 어떻게 하면 버스업계의 진실된 운영상태를 우리 교통위원회나 시민에게 내놓을 수 있을만한 순수한 수익금액 손익을 밝힐 수 있을 것인지에 대해서 우리 실장께 교통관리실의 의견을 묻습니다.

다음 두번째는 택시문제입니다.

택시는 개인택시를 가지고 있는 기사들은 개인택시를 절대로 더 내주어서는 안 된다, 손님이 없는데 어떻게 더 내줄 수 있느냐라고 하고 회사택시 기사들은 아니 기준에 맞으면 개인택시를 내주어야지 왜 무조건 안 내주느냐 이렇게 얘기들을 합니다.

상반된 서로 간의 엇갈린 얘기들이 나옵니다. 그런데 본위원은 지난번에도 지적을 했습니다만 행정은 법치행정입니다. 법률과 영에 의해서, 또는 조례와 규칙에 의해서 행정이 집행이 돼야 하는데 규칙의 일종인 지침에 의해서 그렇게 하는 것인지, 그 근거법령을 확실하게 제시를 해 주시고, 만약에 근거법령이 잘못돼 있다고 한다면 근거법령을 개정해야 하지 않겠느냐 이렇게 봐 지는데, 그래서 법률이 이렇게 되어 있고 영이 이렇게 되어 있고 조례가 이렇게 규정이 되어 있기 때문에 된다, 안 된다 하는 것을 명백하게 밝혀주어야지 우리는 택시가 전 서울시내 7만대 이상 넘어서는 안 된다 이것만 가지고는 절대 설득력도 가질 수도 없고, 또 민주주의 국가에서 법치행정을 하는 행정은 이렇게 할 수가 없어요. 그래서 관계 근거법령을 정확하게 제시를 해 주시고 이것에 대한 타당성 여부도 아울러서 같이 교통관리실의 의견을 제시해 주시기 바랍니다.

다음에는 지하철 문제인데요. 지하철은 지하철건설본부나

지하철공사하고 상의를 해야 하는데 우선 일반적인 얘기를 한 가지 묻고 싶습니다.

일반적인 것은 아마 우리 교통관리실에서도 지침을 작성하고 관장하고 있을 것이기 때문에 지하철공사의 공사입찰을 하는데 본위원이 알기로는 저가입찰로 하고 있는 것으로 알고 있습니다, 건설법이 어떻게 바뀌었는지 모르겠는데.

저가입찰로 하게 되면 대단히 부실공사가 초래될 가능성이 있고 뿐만 아니라 공사과정에 주변의 민원을 수용 못할 가능성이 많은데 그것이 적정가 입찰이어야 맞지 않겠느냐고 봐지는데 현행 관계법령은 어떤 것인지, 또 시행은 어떻게 하고 있는 것인지 답변주시기 바랍니다.

아울러서 원청을 받은 원청업체가 또 자기가 다 못하니 하청업체에다가 일부 하청을 줍니다. 이것도 하도급법에 의해서 설계비용의 85% 이하는 못 주도록 되어 있었는데 아마 하도급법이 바뀐 것으로 알고 있습니다.

그렇다면 예를 들면, 그 내용을 한 1억에 원청을 받았는데 실제 시행단가가 한 6,000만원이나 된다, 그러면 7,000만원이나 8,000만원에 하도급을 주면 아무 관계가 없겠는데 이를테면 1억에 85%, 8,500만원을 주면 충분히 하고도 남으니까 결국에 정부공사는 조금 남아야 제대로 공사가 되는 것입니다.

그런데 이것이 실제 원가가 한 6,000만원인데 이것이 5,000만원이나 4,000만원에 하도급을 주었을 때 그 공사가 제대로 되겠느냐 하는 것을 논의해 보는 과정에서 현재 법령은 어떻고, 시행은 어떤 방법으로 하는 것인지 본위원이 전문가가 아니기 때문에 한번 묻고 싶은 데 아는 범위 내에서 답변해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

(윤여형 간사, 박겸수 위원장과 사회교대)

○위원장 박겸수; 수고하셨습니다.

다음 이재진 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○이재진 위원; 이재진 위원입니다.

먼저 금년 주요사업 예산집행에 불용액이 근 30%, 지금 현재 불용예산액이지만 30%나 미집행을 하고 있는데 여기에 대해서 왜이렇게 전혀 한 푼도 써 보지 못한 그러한 불용액이 있는 것인지, 또한 지금 일일이 이야기하지 않더라도 이 불용액에 대해서 어째서 하나 하나 낱낱이 밝혀서 이렇게 지금 현재 불용액으로 처리가 되고 있다하는 이야기를 해 주시기 바랍니다.

그리고 주택가 공동주차장 갖기운동을 추진하고 있습니다. 그런데 제가 가장 쉬운 예를 들어서 우리 동네에 이번에 공동주차장을 설치할 합니다. 거기에 어떻게 지금 계획을 세워놨느냐 하면 대지 450㎡에 즉, 137평인데 거기에 주차대수는 14대를 수용할 계획입니다.

그런데 그 주차장에 과거에 어떤 사람이 어떻게 했든 지금 시멘트와 블록으로 해서 주차장으로 이용을 하고 있어요, 타인이 지금 매입한 지는 오래 되었는데. 그런데 여기에다가 4,300만원이라는 큰 예산을 들여야 주차 14대를 수용할 수 있는 주차장을 설치하게 됩니다.

전부 따져서 보면 약 대지값을 500만원으로 친다면 6억 8,500만원이고 4,300만원을 포함하면 근 7억이 들어가는데 이것을 14대로 환산한다고 하면 주차장 한 대 설치하기 위해서 지금 현재 만드는 금액이 거의 5,000만원이다 이런 얘기입니다.

5,000만원이라는 엄청난 금액을 투자해서, 또 그것도 여러 사람이 쓸 수 있는 것이라면 모르지만 여기에 열 네 사람 어떠한 특정인이 우선주차로 거기에 들어갈 것이냐, 그리고 이렇게 하려면 아예 여기에다가 주차 뭐라고 합니까? 주차빌딩을 만들어서 수십명을 쓰도록 한다든지 해야지 아예 4,300만원을 들이는 값으로 그 몇 대의 기계를 설치할 수 있을 것으로 저는 생각합니다, 아예 이렇게 한다고 그러면.

그런데 왜 이렇게 낭비성 예산을 많이 지출하고 있는지 이해할 수가 없고 차라리 이렇게 우선 주차장을 해서 이렇게 할 경우에는 우선주차할 사람들에게 콘크리트를 하든지 뭐를 하든지 해서 쓸 수 있도록 하면 4,300만원이라는 돈이라도 안 들어간다 이거예요.

그런데 지금 현재 아마 내가 볼 때는 5년이나 10년은 이렇게 예산을 안 들여도 선만 그으면 쓸 수 있는 지역인데도 불구하고 이것을 다 없애고 다시 4,300만원을 들여야 하는 즉, 이것은 하나의 작은 예산입니다.

이렇게 우리 서울시가 지금 IMF시대에 아무렇게나 형식적으로 그저 일만 한다면 명분을 세우면 되는 것인지, 오히려 우선주차는 동네 골목에 해서 돈을 받고 있는데 이렇게 해서 돈 4만원씩 받으려고 만들어야 하는 것인지 이 문제에 대해서 심각하게 말씀을 해 주시고, 어제인가 언제인가 교량을 통과하는데 차의 높이, 물론 여기 교통위원회 문제는 아닙니다만 교통위원회에서 그렇게 해야 할 문제도 되더라고요.

왜냐, 교통터널이 입구에서는 5m인데 안에 들어가서는 4.3m다, 그러면 처음에는 들어갔는데 가서 걸렸으면 뒤로 가지도 못하고 앞으로 나가지도 못하고 차량이 어떻게 할 것이냐, 이 교통 제한높이 표시가 그렇게 된 곳이 있는가 없는가,

정확하게 조사해서 우리 서울시내 교각이나 또는 차량에 피해가 없도록 확실한 위치를 만들어줘야 되지 않겠느냐 하는 것입니다.

그리고 또 시내버스 고급화에 대해서 한말씀 드리겠습니다.

도시형은 2000년까지 하고 좌석버스는 2002년까지 한다는데 물론 이것하는 것은 좋은데 당연히 해야 되고, 이 용자를 할 때에 회수할 수 있는 확실한 근거를 두고 하는 것인지, 그렇지 않으면 무조건 해 주는 것인지 이 문제에 대해서도 답변해 주시고요.

간단간단하게 이야기를 하겠습니다.

또 운수종사자 복지센터를 건립한다고 하는데 거기에는 교육연수실, 예식장, 스포츠센터, 전용직매장을 하겠다, 솔직히 하는 것은 좋습니다.

그런데 이것이 몇 개나 세울지 모르지만 운수종사자들이 어느 한 곳에 특정한 곳에 세웠다고 해서 거기 가서 혜택을 누릴 수 있는 여건이 얼마나 되느냐 하는 것입니다, 이 서울시내 몇 군데 세웠다고 하더라도.

이것은 어떻게 해서 이렇게 세운 것인지는 모르겠지만 이 예산이 얼마나 들고 앞으로 운수종사자들에게 얼마나 효율적인 영향을 주는 것인지, 그들에게 혜택을 줄 수 있는 것인지 그 타당성까지 말씀을 해 주시고요.

그리고 또 지하철승차권 판매소를 위탁해서 구청과 우체국, 은행 등에 지금 한다고 했습니다. 지하철을 당연히 타려면 매표소에서 표를 사는 것인지, 위탁을 주어서 또 위탁비를 주어야 할 것 아닙니까? 얼마 팔면 얼마에 대한 수수료를 주어야 할텐데 꼭 이렇게 해야 할 필요성이 있는 것인지 이 문제도 답변해 주시고요.

그리고 주차장 요금 탄력성 문제의 조정문제를 말씀을 드리겠는데 환승주차장이 저희 지역에 사실은 처음에 환승주차장을 세워가지고 주차장이 부족해서 더 세우려고 한번 노력을 해 봤습니다.

그래서 그 밑을 더 복개해서 세워야 되겠다고 생각을 했는데 요사이는 남고 남아돌아서 아마 주차관리원들 그 분들의 보수도 아마 못 되지 않겠느냐, 그 얘기는 어떤 의미냐, 차를 시내에 가지고 나가지 못하게 하기 위해서 환승주차장을 만들었는데 환승주차장 요금이 너무 비싸니까 거기다가 차를 대고 갈 수가 없다 그말입니다.

물론 4만원이라는 월 주차료는 있지만, 사람이 매일가는 사람도 있고 간혹가는 사람도 있는데 하루를 주차장에 놔 두면 시내 차 타고 나가는 기름값보다도 더 많이 드는데 누가 거기다가 주차를 할 사람이 있겠느냐 이거예요.

그래서 낮에는 텅텅비고 밤에는 주민들의 편리를 위해서 가득차는 이러한 환승주차장인데 이 환승주차장 요금을 어떻게 하면 잘 이용할 수 있겠는가 한번 연구해 보셔서 연구검토할 요량을 말씀해 주시기 바랍니다.

승용차 10부제 추진에 있어서 지난번에 차량스티커를 붙이고 어떻게 여러 가지를 해서 상당히 효율적인 것을 나타낸다, 이렇게 얘기를 했는데 제가 거리에서 보니까 10부제 스티커를 붙인차가 엄연히 돌아다녀요. 누가 단속을 하지 않으니까, 강제가 아니기 때문에 있으나마나한데 그 사람이 주차장에 가서는 혜택을 본다 이겁니다.

이러한 10부제를 할 것이 아니라 차라리 10부제를 옛날에 했듯이 아예 강행하려면 강행하는 것이 어떠냐, 그렇게 함으로 인해서 휘발유 절약도 되고, 또한 10부제의 효율성으로

차량소통에도 큰 효과가 있지 않겠느냐, 그래서 과감하게 10 부제를 강제로 한번 할 용의가 없는지 여기에 대한 말씀을 드리고요.

마지막으로 모범택시 전환허용에 대해서 여기 업무보고 8 페이지에 보면 모범택시 전환을 허용한다 해서 지금 상당한 모범택시가 현재 허용을 해 달라고 접수를 했는데, 또 19페이지에 보면 일반을 모범으로 또 하겠다 이것이 좀 맞지 않지 않느냐.

어떻게 한 일면에는 모범택시를 일반택시로 전환해 주고, 또 일반택시를 모범택시로 전환해 주고, 차라리 자유 의사로 해서 아무렇게나 하겠다고 하면 모르지만, 어떻게 한시적으로 해가지고 꼭 행정적으로 여러 가지 어려움만 묶어놓은 것처럼 이렇게 되니까 자율화 해 버리지,

차라리 일반으로 하든지 모범으로 하든지 이렇게 해야지, 양면성이 있어서 상당히 모순이 있지 않느냐, 이 문제도 확실한 답변을 부탁드립니다 다른 위원님들 계시기 때문에 이만 줄이겠습니다.

○위원장 박겸수; 네, 수고하셨습니다.

다음은 주세만 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○주세만 위원; 주세만 위원입니다.

시내버스 운전자의 약 23%가 운전경력 3년 미만이고 1년 이하의 초보자가 현재 1,495명이라고 나와 있는데요. 서울시민의 안전을 위해서 교통관리실의 앞으로 대책은 무엇인가를 묻고 싶습니다.

또한 불법운행 과징금을 체납하고 있는 시내버스업체에 대해서 과징금 징수를 외면하고 저리의 시설개선 용자금을 지원하겠다는데 과징금 징수가 가능함에도 외면한 이유는 무엇

이며, 고액의 용자지원을 계속하고 있는 것은 특혜가 아닌가 하는 생각을 갖게 되는데 여기에 대한 교통관리실장님의 견해를 듣고 싶습니다.

또한 아까 임동규 위원님하고 약간 중복되는 부분이 있는데요. 시각장애인 지하철 추락사고가 평균 1년에 10에서 20여 건 추산되고 있고, 시각장애인 추락사고는 지하철 선로와 탑승구역 사이의 점자안전선이 보행을 유도하는 점자유도블록과 전혀 차별이 되지 않아 어떤 것이 안전선이고 어떤 것이 유도블록인지 구별이 되지 않기 때문이라고 합니다.

이러한 면에서 장애인이라는 포괄적인 개념, 장애인은 여러 장애인들이 계시니까 이분들의 교통에 있어서의 장애인들에 대한 복지정책은 어떠한 것이 있고, 앞으로 어떻게 할 것인가에 대해서 묻고 싶고요.

또 하나는 시내버스 서비스평가제 사업에 관한 질문입니다. 시내버스 서비스평가제 실시는 당초 97년 12월 서비스 표준평가를 실시해 올해 말에는 서비스평가 기준모델을 확정키로 하고 3억원의 예산을 계상해 추진한 사업이었습시다만 추경에서 2억원으로 예산이 줄고 이제 와서 전액이 불용예산 되고 말았습니다.

한국능률협회컨설팅이 발표한 자료에 의하면 시민들의 서비스업에 대한 만족도가 40.6%에 지나지 않고, 그 중 택시가 27.1%, 시내버스의 만족도는 16.6%로 나타나 있습니다.

교통관리실이 제출한 주요업무 추진실적에서 보면 시내버스 서비스평가제 사업이 변경된 사유는 시민 및 버스업체의 이해부족이며, 운행성과도 조사항목이 미확정되어 그렇다고 보고를 하였는데 왜 시내버스 서비스평가제 사업이 제대로 추진되지 못하는 진짜 이유는 무엇인지 그것을 교통관리실장



께서 자세히 밝혀 주시기 바랍니다.

다음으로는 지하철공사와 도시철도공사와의 환승역 운행에 관한 질문입니다. 지하철공사와 도시철도공사와의 경영효율성 제고를 위해 9개 환승역에 98년 7월 1일부터 1명의 통합역장을 배치해 운영하고 있습니다. 이에 따라 지하철공사는 충정로·종로3가·동대문운동장·노원·잠실역을 맡고 있으며, 도시철도공사는 영등포구청·왕십리·건대입구·을지로4가역을 맡고 있습니다.

그런데 실제 현업 직원들의 보고에 따르면 여러 가지 문제가 발생하고 있다고 하는데 첫째는 양공사 간 역의 운영체계가 상이함으로써 문제가 발생하고 있습니다.

두번째는 역장 운영체계가 지하철공사의 경우 단위기관장 개념이고, 도시철도공사의 경우 관리역장 하부에 부역장 개념으로써 지하철공사 역장은 소속 직원의 인사권을 부여하고 있으나, 도시철도공사의 역장은 인사권, 근태처리, 문서처리 등을 할 수 없는 부역장의 역할밖에 할 수 없다고 합니다.

그리고 통합역장과 양공사 역무원들 간의 관계가 업무적으로나 인간관계상 거리감이 있어 실질적인 통솔에 지장을 초래하고 있습니다. 아울러 보고체계의 이원화로 인한 문제도 발생하고 있어 여러 가지 어려움이 현실적으로 많이 있다고 보고 있는데 교통관리실장께서는 이러한 부분을 경영 효율성을 제고하여 앞으로 어떻게 할 것인가에 대해서 답변을 해주시기 바랍니다.

마지막으로 서울의 얼굴이 남산타워라고들 많이 합니다. 많은 관광객, 내국인을 비롯한 외국인이 많이 이용을 하고 있는데 대중교통수단이 전혀 없습니다. 이러한 관광객 유치문제도 그렇고 이런 분들이 지금 서울의 상징인 남산타워를 많

이 가는데 갈 수 있는 교통수단이 굉장히 부족하기 때문에 시내버스나 순환버스, 마을버스 등이 인근 지하철과 연계시킬 수 있는 대중교통수단을 확보할 필요가 있다고 보는데 여기에 대한 대책을 밝혀 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○위원장 박겸수; 네, 수고하셨습니다.

다음은 김희갑 위원님 좀 양해해 주시면 김성태 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○김희갑 위원; 먼저 하십시오.

○김성태 위원; 먼저 본위원은 시내버스의 근본적인 개혁차원의 종합대책 마련을 위한 조합특별로 인력구성 및 운영현황, 그리고 예산 및 지출내용, 그리고 조직구성원의 인적사항을 이번에 감사자료로 요청했었습니다.

이 자료에 보면 지난 97년 4월 20일부터 10월 24일까지 약 6개월 동안에 예산 및 지출내용을 보면 예산액이 약 5억 7,000만원, 집행액이 약 4억 8,000만원이 됩니다. 약 5억원의 돈을 들여서 근본적으로 시내버스 개혁을 서울시는 추진하고자 했습니다.

세부해서 그 개혁대책의 골자는 누가 뭐라 그래도 첫째는 요금수입의 투명성을 확보하고 둘째는 표준경영모델을 개발해서 경영합리화 조치를 통해서 결론은 시민서비스를 양질로 제공하겠다는 것, 시민서비스를 양질로 확보하겠다는 이것이 근본적인 시내버스개혁 대책의 골자입니다.

또한 2기 지하철 즉, 5·6·7·8호선 개통과 승용차 증가로 인한 버스업계의 구조조정 필요성에 따라서, 또 산업합리화 업종으로 추진되고, 또 업체별 차등화 지원정책 등으로 인해서 버스업체의 대형화를 유도했습니다.

그러면 본위원이 질문하고자 하는 부분은 지금까지 요금수입 투명성 확보와 표준경영모델 개발노력은 지난 4월 20일부터 10월 24일까지 근 5억원의 서울시민의 혈세를 통해서 버스의 종합적인 개혁대책의 골간을 마련했습니다.

그 두 골간 중의 하나가 본위원이 다시 지적합니다만 요금수입 투명성 확보와 표준경영모델개발입니다. 그런데 요금수입 투명성 확보에 의해서 지난번 본위원에게 제출한 시내버스개혁 종합대책 책자에 보면 버스요금 자동인식기 예산으로 144억원이 확보되었습니다.

그런데 지난번 추경 때 120억원 삭감하고 24억원은 금년에 사용하겠다고 의회에 요청한 이유가 무엇입니까? 120억원 추경 때 삭감하고 24억원만 금년에 사용하겠다고 지난 추경 때의회에 요청한 이유, 그리고 24억원을 현재까지 집행한 내역, 또 두번째는 97년 요금수입 전수조사를 했었습니다.

그 때 들어간 액수 즉, 비용과 기간과 업체와 방법은 어떻게 실시했는지, 이것은 자동요금 인식기와 관련해서 97년 요금수입 전수조사를 했었습니다.

당시에 들어간 비용 즉, 액수, 그리고 기간, 업체와 방법은 어떻게 실시했느냐, 여기에 대한 명확한 답변을 부탁드립니다, 본위원이 지금 파악하기로는 99년 예산반영 부분에 있어서 교통관리실이 자동요금인식기 시범실시를 위해서 올해 현재 약 144억원의 예산을 확보했고, 지난 추경 때 120억원을 삭감하고 그나마 24억원을 사용하겠다고 해 놓고, 내년 99년도 자동요금인식기 시범실시를 위한 예산은 불과 1,600만원을 예산에 반영하고자 합니다. 여기에 명백하고도 자세한 설명을 요구합니다.

교통관리실 지금 방침은 버스 10대를 시범적으로 대당

160만원의 기계를 구입해서 사용한 다는데 그 자체로서 과연 완벽한 시스템이 되는가 그에 대한 답변도 명확하게 해 주세요.

그 중에 만일 검증된 회사의 제품이 있다면 전 제품을 시에서 구입해서 버스회사에 지급하려고 했는가, 본위원이 생각하기로는 144억원의 올해 예산이 필요한 사업을 불과 내년도에 1,600만원 책정한 것은 누가 봐도 이 사업을 포기하겠다는 집행부의 의지로밖에 비쳐지지 않습니다.

이에 대한 문제점으로서 그림 버스회사가 자체적으로 이 자체 문제를, 그러면 요금수입 투명성 확보부분을 버스개혁 종합대책에서 골간으로, 양측으로 요금수입 투명성 확보와 표준경영모델 개발에 의해서 경영합리화 조치를 취하겠다는 것이 버스개혁 종합대책의 양대 축인데 버스회사가 앞으로 자동요금인식기와 관련해서 버스회사 자체적으로 요금 투명성 확보부분을 해결할 것인가, 그러면 버스회사는 안하려고 하기 때문에 서울시에서 보조금 절반, 용자금 절반으로 자동요금인식기를 부착하려는 것이 아닌가 하는 것입니다.

그러면 여기에 또 전액 지원할 경우 예산낭비가 아닌가, 또는 관리상의 문제가 있어서 버스회사에 맡기지 않고 서울시가 요금인식기를 사서 버스회사에 주었을 때 약 1,000명의 인력이 소요되고 89개 업체가 약 420개의 노선별로 나누어져 있기 때문에 1,000명의 인력이 소요됩니다.

이 관리상의 문제를 과연 서울시 교통관리실이 해결할 수 있을 것인지, 그렇지 않으면 버스회사 자체적으로 운영하고 버스회사, 버스조합, 교통관리실에 컴퓨터로 연결해서 버스회사가 과연 승객들에 대한 버스요금이 투명하게 관리되고 있는지 이런 부분을 확보하기 위해서는 버스회사나 우리버스조

합, 그리고 우리 서울시가 완벽하게 전산처리를 해서 이 요금 인식을 해야 될 필요가 있다고 본위원은 생각합니다.

그래야만 버스개혁 종합대책의 일환으로 기존 버스회사들이 왜 부실해 졌는가, 한마디로 버스이용객들이, 시민들이 낸 이 요금이 경영의 투명성이 명확하게 드러나지 않기 때문에 자꾸 버스업체는 부실해지고 있습니다.

이 근본적인 문제가 바로 시 집행부가 약 5억원의 돈을 들여서 시내버스개혁 종합대책을 수립하는데 근본적인 골자를 마련했다 이거죠. 그런데 지금 와서 자동요금인식기 도입을 포기한 실제적인 이 과정이 과연 집행부는 뭘지 명확하게 밝혀 주세요.

본위원은 또 시정감사 자료요청 부분에서 상당한 부분 교통관리실의 집행부와 그리고 버스조합과 이상한 현상을 하나 발견했습니다.

시내버스 자동요금인식기 관련해서 조합에 서울시가 문서를 발송한 부분을 검토해 보고 97년 12월에 보냈습니다. 자동요금징수기 도입 추진계획을 참조하여서 추진일정별로 기기개발, 사업자 선정, 기기설치 등이 차질 없이 추진되도록 만전을 기하기 바랍니다. 이렇게 버스개혁 종합대책의 일환으로 작년 12월 17일에 서울시버스운송사업조합에 이 문서를 보냈습니다.

이 이후에 운송조합이 서울시집행부에 보낸 문서를 보면 올 7월 이후에 즉 서울시버스운송사업조합이 일을 추진했습니다. 올 7월 20일에 자동요금징수기 공급사업자 선정을 위한 심사위원회 결과보고회를 본위원은 상당히 심도 있게 봤습니다.

여기에서 보니까 심사결과 총괄표가 나와 있는데 여러 개

업체가 이 기계를 개발해서 심사위원회에 보냈는데 5개 업체를 중점적으로 평가를 했습니다.

그런데 공교롭게 전부 다 112점입니다, 이 5개 업체가. 어떻게 5개 업체가 공교롭게 전부 다 112점을 평가할 수밖에 없었는지, 이것은 서울시 집행부가 이 기계 도입과 관련해서 개입되지 않고 있다 그러면 어떻게 심사결과 총괄표에 의하면 경덕전자, 양재정보통신, 삼성전자, CNI, 보인정밀 이렇게 해서 5개 업체가 심사결과 총괄표에 의한 평점 자체가 112점 똑같습니다.

본위원이 왜 그런 의혹을 제기하는가 하면 심사위원 14명 중에는 기술분야가 7명 있고 여기 서울시 간부, 서울시 교통관리실 산하에서 2명이 들어갑니다. 그리고 버스조합측에서 5명이 들어갑니다. 그렇게 해서 14명이 평가를 했다 이거죠. 14명이 평가하는데 어떻게 5개 업체가 112점의 똑같은 점수가 나올 수밖에 없느냐 이거예요.

이것은 본위원이 생각하기로는 서울시 교통관리실 집행부가 자동요금인식기 관련해서 이 기기업자를 선정하는데 있어서 명확하게 뭔가 관여하고 있고 참여하고 있다는 사실입니다. 이 부분에 대한 의혹을 교통관리실장은 명백하게 밝혀주시기 바라겠습니다.

또한 표준경영모델개발 이 부분에 대해서 본위원이 자료요청을 했습니다. 이것은 상당히 중대한 사실입니다. 본위원이 질의연번 142번에 버스표준경영모델 97년 시험시행평가결과 및 사후조치 내용을 자료로 요청했습니다.

그런데 답변자료 별도 제출하겠다고 이 감사자료에 들어가 있습니다. 그런데 본위원에게 별도자료를 제출한 사실이 없습니다.

과연 이것이 직무유기를 하고 있는 것인지, 허위답변을 하고 있는 것인지 교통관리실장은 본위원이 행정감사 자료로 요청한 질의연번 142번 항에 버스표준경영모델 97년 시험시행평가 결과 및 사후조치 내용에 답변자료가 여기 행정사무감사 자료에 보면 분명히 답변자료를 별도 제출하겠다고 했는데 본위원에게 이 답변자료가 별도제출된 사실이 없다는 것을 본위원이 오늘 이자리를 통해서 명확하게 밝혀드리니까 여기에 대한 명확한 사실을 밝혀내고 또한 답변을 해 주시기 바라겠습니다.

시내버스개혁 종합대책의 일환으로 표준경영모델을 개발하겠다고 했습니다. 표준경영모델을 개발함에 있어서 여기에 들어간 예산하고, 그리고 개발방법하고, 그리고 공문사본 등에서 상당한 부분의 지금 현재 문제점이 도출되고 있습니다, 본위원이 자료요청한 부분에 대해서 일부 검토가 되고 있는데. 결론은 지금 현재 교통관리실이 요금 투명성 확보 이 부분에 대한 교통관리실 정책 자체가 한마디로 포기됐다 이말 이에요.

또한 표준경영모델 개발한다는 이 자체가 미진합니다. 답변자료도 지금 제대로 제출되지 않고 있는 것을 보면 상당히 미진합니다. 그러면 본위원이 생각하기로는 버스지원금에 관한 내년예산 심의를 위해서 고건 시장을 출석시켜서 직접 들어야 될 필요가 있습니다.

이 교통관리실 업무보고나 감사를 통해서는 근 5억의 돈을 들여서 시내버스개혁 종합대책을 마련했는데 추진계획대로 하나도 이루어지지 않고 이미 잡혀져 있던 예산은 불용처리해 버리고 추경에서 삭감해 버리고, 그리고 사업을 아예 포기하겠다는..... 그렇게 근본적으로 이 시내버스개혁 종합대책

을 어떻게 가져가느냐 이것이죠.

그래서 본위원회는 위원장에게 버스정책의 최종 책임자는 민선 조순 시장이고, 또 공약사항이기 때문에 시내버스개혁의 종합대책은 조순 시장 집행시절에 개혁종합대책을 마련했습니다.

또 지난 6·4 지자체 선거 때도 고건 시장이 공약을 한 부분입니다. 근본적인 버스의 종합적인 개혁대책을 수립해서 제대로 집행하지 않고 추진하지 않는다 그러면 이것은 말 그대로 예산만 낭비하고, 또 수많은 인력의 행정 낭비된 근본입니다.

그래서 자동요금인식기와 관련해서 1차 지난 번 버스조합에서 검증했습니다. 심사위원회를 구성해서 평가를 했습니다. 그때 참석한 교수들을 증인으로 여기 출석시켜서 지금 현재 시내버스개혁 종합대책의 인원 중에 하나, 표준경영모델 개발과 자동요금인식 즉, 버스회사의 경영의 투명성을 확보하고 잡아내는 것이 중요한 부분인데 이것을 집행부가 소홀히 하고 있는 부분에 대해서 증인을 지난번 조합에서 자동요금인식기 관련한 증인을 채택해 줄 것을 본위원회는 요청합니다.

○위원장 박겸수; 질문 더 있으십니까?

그러시면 지금 시간이 10분이 좀 넘고 그랬기 때문에 양해해 주시면 이따 추가로 질문하셨으면 좋겠고요. 그러면 추가 질문할 기회를 다시 드리도록 하겠습니다.

○김성태 위원; 방금 자동요금인식기 도입 관련해서 서울시 버스운송사업조합에서 지난 7월 20일에 심사를 했습니다. 심사를 했는데 심사결과 총괄표가 본위원회가 자료요청한 부분에 답변자료가 분명히 와 있는데 5개 회사가 최종적으로 경합을 벌인 것 같은데 여기에 심사결과 총괄표를 보면 총점이



112점 똑같습니다. 아마 심사위원 중에서 대학교수도 여기 들어가 있는 모양인데 들어가 있습니까? 이 부분만 잠깐 답변해 주세요. 들어가 있습니까?

○교통관리실장 차동득; 네, 들어가 있습니다.

○김성태 위원; 교수 중 한 분을 위원장님께서 증인으로 채택해서.....

○위원장 박겸수; 무슨 뜻인지 알겠습니다.

조금 이따 위원님이 양해해 주시면 조성대 위원님도 증인 문제를 말씀하셨기 때문에 일괄해서 같이 위원회에서 간담회를 통해서 다시 논의를 하도록 하겠습니다. 어떻습니까?

그리고 추가질문은 다른 위원님들 아직 질문이 안 끝났기 때문에 다 끝나고 난 다음에 답변을 듣는 과정, 또는 그 이후에 추가질문을 드리도록 하겠습니다. 김성태 위원님, 양해해 주십시오.

우선 조성대 위원님 양해해 주시면 김희갑 위원님하고 이경애 위원님 아직 질의를 안하셨거든요. 먼저 하시고 그 다음에 추가로 하도록 하겠습니다.

그러면 이경애 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○이경애 위원; 이경애 위원입니다.

장시간 여러 군데서 감사받으시느라고 수고가 많으신데 공통된 부분도 있고, 또 그 부분과 관련은 있지만 좀 다른 부분이 있어서 저는 중복될 수 있는 부분이 있을지라도 몇 가지 질문을 드리고자 합니다.

첫번째는 모범택시 관련건입니다. 모범택시는 잘 아시겠지만 좋은 환경을 갖고 좋은 시스템에서 요금을 비싸게 받으면서 운영을 할 수 있게끔 되어 있는데 모범택시가 서 있는 곳은 주로 목 좋은 호텔앞입니다. 실제로 시민들을 위해서 있

다기보다는 영업을 목적으로 하기 위해서 있지요? 기다릴 때는 시동을 켜 놓고 기다리고 있습니다.

그러면 휘발유를 비롯해서 환경오염까지 여러 가지 문제를 제기하고 있는데 여기에 대해서 서울시는 어떻게 간섭을 했고, 또 이것에 대해서 어떤 정책을 펼쳤는가 하고 살펴봤는데 저에게는 기본자료가 없습니다.

그래서 모범택시가 운영되고 있는데 이 운영되는 것에 대해서 상세한 관심과 지도가 부족했다 라는 것을 말씀을 드리겠습니다. 거기에 대해서 답변 있으면 말씀해 주시기 바랍니다.

두번째는 동료위원 몇 분께서 버스업체의 카드요금 인식건부터 시작해서 카드건 가지고 말씀을 하셨습니다. 우선 요금 인식 자동설치 건에 대해서 말씀을 드리면 저 자신은 개인적으로 찬성을 하지 않습니다. 이유는 버스조합에 지원하는 부분이 굉장히 많다고 생각되기 때문에 지원을 찬성하고 있지 않습니다.

그러나 한 이면에서 보면 버스업체가 실질적으로 나올 수 있는 투명성을 감추기 위해서 이 버스요금자동인식기에 대해서 거절을 하고 있지는 않는지, 반대를 하고 있지는 않는지, 그래서 서울시 직원의 입장에서 봤을 때 그런 부분에 혹시 공조하고 있지는 않는지라는 개인적인 생각을 갖게끔 하는 부분이 있었습니다. 그래서 이 부분에 대해서 명쾌한 대답을 부탁을 드리겠습니다.

그 다음에 세번째로는 제가 감사를 시작할 때 굉장히 많이 고민을 했습니다. 왜냐 하면 제가 계장급 이상되는 인사내용을 좀 주시사 하고 요청을 했었습니다. 그런데 지금 여기에 앉아 계시는 계장급 이상 되시는 분들에 대해서 조사를 해

본 바에 의하면 빨라야 97년 4월경이고 늦으면 98년 8월 이후에도 발령되신 분들이 계시기 때문에 감사에서 물은 들, 지적한들 이것이 과연 솜방망이지, 이것이 과연 소신을 갖고 얼마나 많은 분들이 대답을 하실 수 있을까, 여기에 대해서 저는 굉장히 많은 회의를 느꼈습니다.

그리고 최소한 서울시 많은 인구를 책임지고 있고, 또 교통에 대해서 많은 문제가 발생하고 있기 때문에 교통에 대한 전문가가 오셔서 이 교통관리실에서 실질적인 책임을 갖고 업무를 수행하셔야 되는데도 불구하고 타 부서에서 옮겨왔거나 또는 사무관급 이상으로 고시를 패스해서 오셨던 분들이기 때문에 저도 교통정책에 대해서 잘 모르고 있는데 또한 계시는 분들도 정말 소신을 갖고 제대로 하기에는 힘들겠구나 이런 생각이 들었습니다.

그래서 교통관리실의 지금 실장님께서서는 이제 오신지 얼마 안 되셨지만 정말 소신을 갖고 교통에 대해서는 내가 전문가다, 무슨 일이 있어도 이 문제만큼은 내가 누구보다도 책임감있게 할 수 있다라는 그 부서에서 올라오신 분들에 대한 승진문제도 생각해 보심이 어떨까라는 생각이 들었습니다. 여기에 대해서 말씀해 주시기 바라겠고요.

그 다음에 다섯번째는 자동차 안전검사건입니다. 서울시에서 세 군데 검사소가 있었고 거기서 위탁해서 검사하는 곳이 상당히 많이 있었습니다. 이 곳을 저는 실제로 사람을 직접 넣어서 조사를 해 보게끔 했습니다.

왜냐 하면 무풍지대였기 때문입니다. 그래서 자동차검사를 하는 사람에게 실제로 어떻게 검사를 하고 있는지 물어보기도 했고, 또는 사람을 무작위로 몇 분을 사서 여기 가서 검사 받게끔 하고, 또 다른 분을 해서 여기 가서 이것 좀 조사해

주십시오 하고 검사해 본 바에 의하면 자동차 안전검사를 하는데 아직도 충분히 검사를 거치지 않고 일정한 금액의 수수료를 주면 바로 검사증을 끊어주고, 이것으로 인해서 안전검사에서 부실로 올 수 있는 사고가 많이 있는 것을 발견할 수 있었습니다.

저는 여기 실질적인 증거를 갖고 있습니다. 그렇기 때문에 또 교통관리실에서는 어떤 기본을 갖고 계시는지 말씀해 주시기를 부탁을 드리겠습니다.

그 다음 여섯번째, 버스회사 전용차로 과태료 징수율이 39.1%밖에 되지 않았습니다. 이 39.1%는 좋은 말로 하면 경기가 어려워져서 IMF이기 때문에 모든 것이 넘어갈 수 있을지는 모르겠지만 실질적으로는 관리하는 부서에서 좀더 책임감을 갖고 징수하기에 노력했어야 되는데도 불구하고 여러 가지 이유를 갖고 버스업자들에게나 또는 과태료를 물 수 있는 그런 분들에게 조금은 소홀히 하고 책임감이 결여되어서 오시지는 않았을까라는 저의 작은 생각을 피력합니다.

그래서 여기에 대해서 만약에 소신 있게 하셨다면 정말 39.1%밖에 되지 않았는데 이것에 대해서 충분한 답변을 해주시기를 부탁을 드리겠습니다.

그 다음에 일곱번째는 주택가 공동주차장 건설, 주차장 문제 때문에 아까도 말씀하셨지만 실질적인 많은 문제가 있어가지고 저도 개인적으로는 동네에 주차장이 있어야 되겠다고 생각을 하고 찬성을 했지만 교통위원회에 들어와서 실제로 얼마나 많은 투자율을 갖고 하고 있느냐를 살펴 봤을 때 주택가에 공동주차장을 건설하는 데는 최소한 적게 들었을 때 1대당 들어가는 비용이 3,000만원 들었습니다. 많게 들 때는 5,000만원까지 들면서 1대를 주차하기 위해서 이렇게 많

은 서울시의 주민들이 낸 세금을 투자해야 됐습니다.

그리고 지금 현재로는 이것도 몇 대 몇 대 대수가 많지 않기 때문에 실질적으로 이용하는 분들은 이익이 있을지 모르지만 전체적으로 봤을 때는 큰 문제가 있다고 생각되었습니다. 그래서 이 공동주차장 건설하는데 들어가는 경비와 또는 실질적인 효과면에 대해서 문제를 제기하기 때문에 여기에 대해서 자세한 말씀을 해 주시기를 부탁을 드리겠습니다.

그 다음에 10부제에 관한 건은 우리 동료위원님께서 저와 같은 생각을 말씀하셨기 때문에 그냥 넘어가겠습니다.

그 다음에 아홉번째, 신신호시스템 확대에 따른 상세계획에 대해서 신신호시스템 뿐만이 아니라 교통과학화를 위해서 교통환경 개선책을 낸다거나 교통관리시스템 구입을 하는데 있어서 저는 몇 가지 문제를 제기하고자 합니다.

우선 기초설계부터 시작해서 공사발주할 때까지 기간이 많이 소요됩니다. 그래서 처음에 선택할 당시의 기본옵션 사양은 그 당시에는 최신일 수 있겠으나 실제로 발주할 당시가 되거나 조금 장기적으로 봤을 때는 바로 사장될 수 있는 시스템인데도 불구하고 이것을 그대로 견적을 올리고 조달청을 통해서 발주를 하기 때문에 앞서가는 교통과학화를 이루는 교통환경개선이 되는 것보다는 그것에 못 미치는, 돈은 많이 들지만 효율이 적은 그런 정책이 되지 않나라는 생각을 저는 자료를 통해서 했습니다. 그래서 여기에 대한 답변을 듣고 제가 다시 추가질문 들어 갈 수 있게끔 하겠습니다.

그 다음에 사고이월이나 명시이월에 대해서는 동료위원님들께서 여러 모습으로, 제가 질문을 그만할까요? 뒤에서 말씀하실 때는 나가서 해 주시든가, 아니면 제 얘기를 경청해 주시든가 해 주시면 좋겠습니다. 저한테 소리가 들리거든요.

사고이월이나 명시이월 부분에서는 여러분들이 말씀을 많이 하셨는데 저는 이유로 들어가서 하시는 부분에 대해서 참 열심히 하시는데도 불구하고 안타깝구나라는 생각이 들었습니다. 그 예로 어떤 것이 있었느냐 하면 저희가 서울시경찰청에 굉장히 많은 약 380억원 이상이지요? 유관기관에 지원을 해 주고 있습니다.

그럼에도 불구하고 유관기관과의 협조지원이 늦어져서 사업이 진행되지 않는 것을 보면 전체 이런 건이 7건이 있는데 그 중에 4건입니다. 그러면 %로 따지면 50% 이상이 경찰청과 관련되어서 우리가 예산이 나가고 있는데도 불구하고 협조가 잘 안 되어서 그 관계로 지연이 되어서 예산만 주어졌지 실제로 결과가 오지 않는 그런 결론을 보게 됩니다.

그래서 결론적으로 보자면 교통관리실에서 예산은 주고 있지만 간섭을 적게 하고 있기 때문에 이런 결과가 오지 않았나라는 생각을 해 보면서 계획을 세울 때는 사전에 유관기관과 협조지원 관계를 충분히 의논한 다음에 계획을 세우시면 이런 문제는 없지 않을까라는 생각을 하는데 거기에 대해서 관계기관에 말씀을 해 주시기를 부탁을 드리겠습니다.

그 다음에 교통유발부담금 고액부과자에 대한 체납률을 봤습니다. 교통유발부담금 고액부과자에 대한 체납률을 보니까 소위 우리 나라에서 말하는 중소기업 이상의 굴지에 있는 대기업이 해당되어서 그 그룹에서 운영하는 많은 회사들이 고액부과자들로 되어 있습니다.

그분들에 대해서 부과실적이 저조할 때는 서민들이나, 또 순수한 사람들은 세금을 잘 내는데 비해서 이런 큰 업체들이나 이런 곳은 요령껏 더디게 내어도 봐주고 해 주었기 때문에 이런 관례가 오지 않았나라는 생각을 하게 되었습니다.

여기에 대해서 담당하시는 부서의 소신 있는 답변을 듣고 싶습니다.

그 다음에 교통관리실장님께서 전체적으로 98사업계획을 말씀해 주셨습니다. 추진실적과 더불어서 보류되고 또는 취소된 것들을 말씀해 주셨는데, 물론 여기서도 실장님 8월에 오셨으니까 그 전임자가 했다거나 일관성이 없어서 잘 모르겠다, 또는 소신 있게 해도 저희들에게 먹혀 들어가지 않는 부분이 있어서 안타깝기는 합니다만 이 정책은 제가 분석한 바에 의하면 주로 하드웨어적인 사업입니다. 그렇지요? 되어 있는 것을 보면 공영차고지 조성하고 그 다음 시내버스 고급화 시키고, 그 다음에 뭐 종사자복지센터 만들고, 그 다음에 환승주차장 건설하고 이런 것들은 거의 다 하드웨어적입니다.

실질적으로 서울시가 교통체증이 되고 있는 데 이렇게 했을 때 어떻게 하면 교통정책으로서 막히는 차를, 막힌 것을 뚫릴 수 있구나에 대한 것은 굉장히 부족하다고 저는 생각이 들었습니다.

그래서 소프트웨어적인 교통정책이 나와야 되는데도 불구하고 외형적으로 보여지는 그것에만 예산을 많이 투자를 했지, 실제로 공청회를 통한다든가 교통체증이 되어서 에너지가 소모되고 시간이 소모되고 서울시민들이 불편해하는 이면에 대해서는 굉장히 정책이 부족했다라고 저는 생각이 들었습니다. 제가 자료를 모은 바에 의하면 그렇기 때문에 여기에 대한 답변도 듣고 싶습니다.

그 다음에 마지막이 될지 하나 더 있을지 모르겠는데요, 저도 10분만 하려고 그러는데 저에게 기회가 마지막으로 와서 조금 더 하겠습니다.

그 다음 문제는 버스업체가 경영진단평가를 한 프로그램은 우리 동료위원님께서도 말씀하셨지만 실질적으로는 아까 5억 정도로 말씀하셨는데 버스운영개선사업으로는 10억 이상 예산이 잡혀져 있습니다. 10억 이상 예산이 잡혀져 있고, 그 다음에 예산이 집행되는 부분과 실제로 내어진 결과에 대해서 보면 누가 책임을 져야 될지, 어디에다 물어야 될지 모르지만 거의 무로 잡혀져 있습니다.

그래서 이것에 대해서 결론적으로 저는 교통관리실에 묻고 싶습니다. 버스업자는 총 부채가 지금 저희에게 주신 자료를 빌자면 적으면 20억 이상, 많게는 270억 이상 버스업체가 기본적으로 총 부채를 안고 있었습니다.

이런 문제를 안고 있는 버스업체에 대해서 서울시는 대중교통이라는 것 때문에 끌려다니면서 계속지원, 보조, 저리용자를 하셔야 되는 것인지 저는 다른 동료위원님들은 실질적으로 지원해 줘라, 영세다, 부도다 말씀하시지만 저는 이해가 가지 않습니다. 거품이 있었던 부분을, 밀빠진 독에 물붓듯이 과연 부어주는 것이 중요한 교통정책인지 관리시스템이 잘된 것인지 여기에 대해서 소신 있는 답변을 요하겠습니다.

여기에 대한 대안으로 노선입찰제 도입이라는 것을 신중히 검토중이라고 하셨는데 이것 또한 담당자가 바뀌고 책임자가 바뀌면 실패하는 정책이 되지 않을까 심히 두렵습니다. 그래서 어떤 제도를 도입하시는 것은 좋지만 할 때는 양단 모두 분석하셔서 좋은 교통정책이 나올 수 있게끔 해 주시기를 부탁드립니다.

아까 마찬가지로 우리 김성태 위원님도 말씀하셨는데 저한테 추후 제출키로 되어 있는 자료가 몇 가지 안온 부분이 있습니다. 저한테 표시해 준 부분해 주시고, 특별히 버스업체



광고수입 부분은 업체로부터 받는 대로 해 주신다고 했는데 전혀 와 있지 않습니다. 나머지 부분도 마찬가지로입니다. 빨리 제출해 주시기 바랍니다. 고맙습니다.

(박겸수 위원장, 조성대 간사와 사회교대)

○위원장대리 조성대; 수고하셨습니다.

○김성태 위원; 의사진행발언 하겠습니다.

본위원이 조금 전에 질의했을 때 좀 시정하겠습니다. 전임 시장은 조순 시장이었다는 것을, 본위원이 질의하는 과정에 조금 차질이 있었습니다. 시정해 주시기 바랍니다.

○위원장대리 조성대; 김성태 위원이 아까 고건 시장님 말씀 하셨는데 조순 시장으로 정정해 달라는 말씀이었습니다.

김희갑 위원님, 질의해 주시죠.

○김희갑 위원; 동료위원님들이 훌륭한 질의를 다 해 주셨기 때문에 저는 그 중에서 빠진 부분 몇 가지만 질의를 하도록 하겠습니다.

먼저 첫번째, 버스카드 충전보너스 보조금 지원이 본위원이 알고 있기로는 10월말인가, 몇 월이지요?

○교통관리실장 차동득; 9월말로 되어 있습니다.

○김희갑 위원; 9월말까지 중단이 되었지요. 그런데 오늘 업무보고 보니까 11월 현재 76억이 집행되고 38억이 향후 집행예정이다 이렇게 나와 있어요, 지금 뒤에 98년 주요 예산 집행내역을 보니까. 그래서 향후 집행될 38억 6,400만원은 도대체 지금 지원이 중단된 상태인데 어떤 명목으로 향후 집행이라고 보고를 해 봤는지 구체적인 용도가 무엇인지 답변을 해 주시고요.

두번째 로는 서울시에서 지난 92년 공공용지 23개소에 대해서 추진하고 있는 민자유치 주차장이 본위원이 알고 있기

로는 92년말인가요, 사업자 선정까지를 모두 마친 것으로 알고 있습니다.

그런데 이 주차장이 당초계획보다 지금 5·6년 동안 계속해서 사업추진이 늦어지고 있는데 당초계획에서 늦어진 사유가 무엇인지 그 사유를 밝혀 주시기 바랍니다.

그리고 세번째로는 본위원이 행정사무감사를 맞이해서 아마 동료위원님들도 마찬가지로 부족한 시간을 쪼개서 사실 이런 자료요구를 하고 있습니다. 그렇기 때문에 집행부에서는 사실은 보다 성의 있는 자료제출을 해 주셔야지요.

사실 위원님들 다 어려운 데도 불구하고 이렇게 했는데 본 위원에게 자료온 것 중에서 본위원이 운수업체별, 차종별 차량보유 현황을 요청했습니다.

지금 자료가 딱 왔는데 5년 미만 해서 여기 보시면 알아요. 행정사무감사 자료 2권에 834페이지 봤더니 5년 미만 해서 괄호 해서 88년부터 92년, 5년부터 8년 해서 93년부터 96년, 8년 이상했더니 97, 98 이래서 지금 총 결론을 보니까 5년 미만된 도시형 차량이 1,500대, 좌석버스가 514대 해서 2,059대가 5년 미만이고 8년 이상된 도시형버스가 2,037대, 좌석버스 82대, 고급좌석은 394대 이렇게 나왔어요.

그러면 5년 미만된 고급좌석은 이 자료에 의하면 한 대도 없는 것으로 알고 있습니다. 그렇게 되면 우리가 도시형 좌석버스라 해서 고급화 용자금을 지원하고 있는데 지금 무슨 자료가 이따위로 왔는지, 이것 지금 무슨 얘기에요?

쉽게 얘기하면 5년 미만된 도시형 고급 좌석버스가 한 대도 없다는 자료인지, 자료가 이해가 안 가요. 그래서 도대체 지금 위원들 자료요구에 이렇게 위원들이 관심을 안 두어서 이렇게 엉터리로 자료를 제출하고 있나, 아니면 도대체 어떻

게 된 자료인지 알 수가 없어요.

그래서 그것에 대해서는 분명하게 다시 정정을 해서 본위원회한테 제출을 해 주세요.

그리고 본위원이 알고 있기로는 사업용 차량의 경우에는 지금 차량이 어느 정도까지가 법정 연령이 되어 있지요, 시내버스가? 그것 좀 답변해 보세요.

○교통관리실장 차동득; 8년으로 되어 있습니다.

○김희갑 위원; 8년으로 되어 있죠. 그리고 8년까지만 하고 8년 이상된 것에 대해서는 어떤 조치가 있어야 되지 않겠어요?

○교통관리실장 차동득; 네.

○김희갑 위원; 그래서 본위원도 지금 서울시내에 8년 이상된 시내버스가 도대체 몇 대나 굴러가고 있는지 알고 싶어서 자료를 요구했었는데 자료도 정확하지 않을 뿐더러 그것을 가지고 질의를 한다는 것이 맞지 않아서 우선 자료정정을 정확히 해서 요청을 합니다.

거꾸로 되었는지, 앞으로 되었는지 본위원이 알기가 어렵고, 그리고 자료요구에 대해서 다시 한 번 얘기를 하면 지금 업체별 시내버스 차고지 과부족 현황해서 본위원이 알고 싶은 것은 각 서울시내 89개 업체별로 과연 법정차량 인가 대수가 몇 대고, 그 인가 대수에 따라서 차고지가 법정 기준면적이 몇 대고, 실제 그 업체가 보유하고 있는 면적은 어떻게 되고, 이 업체가 시내버스 차고지가 실제로 남는 것인지 부족한 것인지, 그것을 알고 싶어서 자료를 요구했더니 본위원의 의도하고는 엉뚱하게 자료가 와서 이자료를 가지고 도대체 설명을 해야 될지 이해가 안 가고요. 제가 다른 것은 다양해를 하고 넘어가려고 했더니 지금 제가 각 업체별로 주주현

황에 대해서 물었어요. 도대체 시내버스가 주주가 굉장히 많아서 이 경영 자체가 문제가 되고 있는 것 아니겠어요.

그래서 지금 각 업체별로 주주들이 도대체 몇 명이나 되고 이 주주들 명을 파악하고 있는 것인지라고 해서 자료를 제출하라고 했더니 또 주주현황에 대해서는 자료가 속 빠져 있는데 답변서에는 각 업체별 주주현황 별첨 2와 같이 제출합니다, 이렇게 제출하고 있어요.

솔직하게 말씀드리면 자료 하나 하나에 대해서 실장님 챙깁니까?

○교통관리실장 차동득; 네.

○김희갑 위원; 실장님, 위원들 자료요구에 대해서 실장님이 챙겨서 행정사무감사에 자료제출하고 있냐고요?

○교통관리실장 차동득; 기본적으로 제가 다 봅니다. 보는데 원체 자료가 많다 보니까 일일이 다는 못 보고 큰 테두리에서 제가 다 확인하고.....

○김희갑 위원; 각 과장들은 안 봐요?

○교통관리실장 차동득; 과장들이 책임지고 자료를 취합하고 있습니다.

○김희갑 위원; 이렇게 해서 위원들한테 자료요구라고 내놓고 행정사무감사 받는다는 수감태도가 이렇게 해서 되겠느냐는 생각이 들어요. 그래서 좀 각별하게 신경을 써 주시고, 그리고 본위원이 요구한 자료 중에서 본위원은 이 부분에 관심을 두고 있습니다.

지금 시내버스 각 업체별, 노선별 1일 흑자 및 적자현황 해서 자료요구를 했어요. 그랬더니 답변은 어떻게 와 있냐, 버스업체의 수익금 관리는 노선별로 관리하지 않고 업체별로 수익금을 관리하고 있으므로 노선별 흑자·적자현황 자료는 관

리하고 있지 않습니다, 이렇게 나와 있던 말이에요.

그러면 지금 우리 시내버스의 핵심 정책사업이 어떻게 되고 있습니까? 어떻게 보면 각 업체가 과연 어떤 노선이 1일 운송수입금 중에서 어느 정도의 흑자를 내고 있는 것인지, 아니면 적정한 적자를 내고 있는 것인지에 대해서 서울시가 이것 파악을 못해요, 서울시 행정력으로 이것 자체가 파악이 안 됩니까?

기껏 해 봐야 지금 서울시내 업체가 89개 업체, 노선별로 보면 499개인가요? 이 정도밖에 안 되잖아요, 전체노선이. 그러면 노선별로 이 노선은 과연 흑자인지, 적자인지, 1일 운송수입금이 과연 어느 정도 들어오고 있는 것인지, 가장 기초적인 자료 아니겠습니까?

그런데 지금 업체에다 다 떠맡겨 놔으니까 우리는 모르겠다 이렇게 얘기하고 있으면 도대체 서울시 교통관리실에서는 무엇을 하고 있냐 이것이죠.

이 부분에 대해서도 지금 본위원은 얘기를 안하겠습니다. 분명히 정식으로 행감자료로 제가 요청한 자료이기 때문에 내일 행감 있기 전까지 제출해 주세요. 알겠습니까?

○교통관리실장 차동득; 저희들이 파악할 수 있는 데까지 파악해서 내겠습니다.

○김희갑 위원; 그리고 세번째로 요구자료의 미흡한 부분에 대해서는 보완을 해서 이것이 보통 저희 상임위원회 그냥 자리가 아니고 어떻게 보면 특별한 행정사무감사지 않습니까? 감사에 적절하게 위원님들한테 대응을 해 주셔야 되는 것이 맞겠다하는 생각이 들고,

네번째로는 올림픽대로 교통관리시스템, 그러니까 도로지능화사업하고 관련해서 본위원이 한 가지 묻겠습니다.

본위원이 알고 있기로는 98년에 약 6억 6,700만원인가 예산이 들었고, 97년도에는 19억 이렇게 들여서 소위 올림픽대로에 대해서 좀 교통관리시스템을 적절하게 해 보겠다 이런 취지에서 한 것을 알고 있어요.

그래서 당초에는 어디 구간과 어디 구간이 정체되면 진·출입 자체를 통제하고, 그래서 램프미터링 같은 것들을 통해서 어디가 소통이 막히면 이것을 진입을 통제까지 해서 올림픽대로에 대해서는 제대로 뚫리는 길을 만들어 보겠다해서 이렇게 많은 예산들을 죽 만들어 놓은 것 아닙니까?

그런데 지금에 와서는 제가 보니까 이것이 당초 계획에는 이런 나름대로 램프미터링까지 만들어서 이것 완전히 체계적인 교통시스템을 그려보겠다고 이 계획을 세운 것 같은데 실제 지금에 와서 보니까 전광판 만들고 영상검지기 몇 대 세운 것밖에 없어요.

지금 누가 뭐 전광판 만들어서 어디 구간에서 보니까 반포로에서부터 잠실구간 교통정체, 무슨 필요가 있습니까, 그것? 올림픽대로가 막히는 줄 운전자들이다 알아요. 어디 구간 반포 IC에서 들어오는데, 그 반포아파트에서 들어오는 그 일상적으로 막히는 데는 다 알고 있단 말이에요. 그렇다고 한다면 결국은 그렇게 막대한 예산을 들여서 올림픽대로 도로지능화 사업을 하겠다고 했는데 실제적인 효과는 하나도 거두고 있지를 못합니다.

그렇다고 한다면 이렇게 막대한 약 한 25억원 가까이 드는 예산, 그리고 보니까 올해도 전광판 5대 세우고 해서 예산 또 만들고 향후에 11월에 얼마 더 쓰겠다고 지금 예산계획서에도 나와 있고 그러는데 당초 계획에서 이렇게 수정된 구체적인 내용과 그 사유, 그리고 향후 어떻게 이러한 대책을

세울 것인지에 대해서 답변을 해 주시고요. 부족한 부분에 대해서는 자료로 주시기 바랍니다.

그리고 마지막입니다. 도봉권역 공영차고지와 관련해서 제가 물어보겠습니다. 소위 도봉산역 차고지인데요. 이것이 지금 본위원이 알고 있기로는 94년 6월에 도봉권역에 공영차고지가 필요하겠다 해서 이것 조성 방침을 세운 것으로 알고 있습니다. 그래서 94년 12월에 그린벨트 내 행위허가를 신청했고, 96년 3월에 그린벨트 내 승인허가를 받았습니다.

그런데 이것이 98년 2월에 공사가 다 끝나고 무엇으로 둔갑을 했느냐 하면 환승주차장으로 이것이 둔갑이 되었어요. 그래서 "이것이 도대체 처음에 이것을 받을 때는 도봉권역에 공영차고지라고 하는 계획을 잡아놓고 했는데 환승주차장이 된 이유가 무엇이나, 도봉산역에" 그랬더니 "아, 이 도봉권역이 환승주차장에서 일부를 여객정류장으로 도시계획시설 변경을 해가지고 일부를 공영차고지로 쓰겠습니다" 이렇게 답변을 하던데 제가 언젠가 가 보니까 환승주차장 내에서 이것이 야외극장으로 또 활용이 되고 있더만요, 보니까. 차안에 앉아서 영화보는 야외극장으로 이것이 지금 현재 활용이 되고 있더라고요.

그래서 하도 기가막혀서 이것이 당초 계획에는 분명히 여기에다가 도봉권역에 시내버스의 공영차고지를 설치할 하겠다라는 이런 계획을 잡아놓고 했던 이 사업이 어떻게 되어서 환승주차장으로 변하더니, 환승주차장에서 갑자기 야외극장까지 돌변을 하게 되었는지, 야외극장을 애당초부터 계획을 잡아놓고 이 친구들이 지금 여기에다가 서울시 관계자하고 이것을 만들어 놓고 지금 여기에다가 극장을 유치한 것이 아닌지 의구심이 들더라고요.

그래서 지금에 와서 보니까, 그리고 강북·도봉지역의 공영차고지는 각 자치구청에 어떻게 했느냐, 공영차고지는 이제 완전히 백지화되어서 대체부지를 각각 도봉권역에서 찾아봐라 하고 자치구청에 얘기가 되어, 그러면 94년도부터 결국은 공영차고지를 만들겠다고 해 놓았던 이것이 현재는 환승주차장을 만들어서 환승주차장 내에서 영화보는 야외극장으로 둔갑을 해 놓고 공영차고지는 새롭게 완전 백지화되어서 이제부터 지금 새로 신규사업으로 이렇게 나오고 있는데 도대체 그 사유가 어떻게 되었으며, 거기에 대한 사업이 지금까지 이렇게 진행된 이유가 무엇인지 명백하고 소상하게 밝혀 주시기 바랍니다.

이상입니다.

(조성대 간사, 박겸수 위원장과 사회교대)

○위원장 박겸수; 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님 계십니까? 조성대 위원님이 추가로 간단히 질의를 해 주시기 바랍니다.

○조성대 위원; 미안합니다. 두 가지만 질의를 하고 제 질문을 마치겠습니다.

지금 서울시내에 4만 7,000대의 개인택시조합이 있습니다. 개인택시조합 산하에 4만 7,000대가 있는데 그 차고지가 지금 개인으로 되어 있습니다. 물론 개별화물도 마찬가지로입니다만 차고지 하나 만드는데 소요비용이 본위원이 알기로는 15만원이 든답니다.

그러면 그 차량이 개별화물이 한 8,000대, 개인용달, 또 개인택시 이렇게 해서 거의 10여 만대의 화물차가 그냥 차고지 증명 하나 떼기 위해서 15만원이라는 돈을 그냥 허비하고 있습니다.



이 문제에 대해서 앞으로 서울시에서는 계속 그렇게 필요치도 않고 사용도 않는 차고지를 붙여서 영세민한테 15만원이라는 돈을 손해보게 할 것인지, 아니면 그 차량들이 어느 장소에 들어가서 차고지 문제를 해결하고 그 사업을 할 수 있을 것인지 하는 문제를 교통관리실장은 확실한 답변을 해주시기 바랍니다.

또 한 가지는 본위원이 질문하기를 내년도 99년도 사업에 물류산업을 위해서 과연 얼마나 투자를 서울시에서 지금 했느냐 했더니, 약 불과한 2억원인지 3억원인지 지금 잘 기억이 안 납니다만 연구비 이렇게 해가지고 책정을 해 놓은 것을 봤습니다. 지금 물류산업을 국제적으로 제3차 산업으로서 우주산업, 반도체산업, 그 다음에 물류산업입니다.

그러면 우리 나라에 1/4이 사는 서울시에 그 동안에 물류 쪽에는 전혀 투자한 것이 없습니다. 작년도에 11억 4,000만원인가 투자를 해가지고 이제 연구조사를 하고 지금 있습니다만 그러면 우리가 여태까지 천백만 시민이 서울시의 교통관리실을 믿고 과연 이 물류산업을 어떻게 대책을 세워 나갈 것인가?

지금 우리 국민소득이 만불까지 올라갔다가 현재 6,000불로 떨어지고 있습니다만 이렇게 중요한 때 3차 산업인 물류산업을 이렇게 방치해가지고 과연 서울시민들이 교통도 해결되고 물류비도 내리고 할 수 있는 그런 여건이 될 수 있는지, 교통관리실장은 정말 우리 시민들이 생각할 때는 참 답답한 심정입니다.

또 2000년도로 미루어가고, 또 2000년에 가서 언제까지 갈 것인가 하는 것을 확실한 답변을 해서 우리가 급한 대로 임시라도 해서 다만, 본위원이 알기로는 시에서 예산을 더 주

겠다고 그래도 교통관리실에서 지금 받지 않고 있는 것으로 알고 있습니다.

다만, 기초를 세워서 우선 복잡하게 엉키고 있는 서울시의 물류대책을 해결할 의사가 없는지 좀 확실한 답변을 부탁드립니다.

이상입니다.

○위원장 박겸수; 수고 하셨습니다.

질의하실 위원님 계십니까? 질의하실 위원님이 안계시면 우선지금 현재까지 질의하신 내용에 대해서 답변을 듣는 과정을 받도록 하겠습니다. 우선 답변준비를 위해서 잠시 정회를 하고 답변이 준비되는 대로 다시 속개토록 하겠습니다.

정회를 선언합니다.

(의사봉 3타)

(16시 18분 감사중지)

(17시 31분 감사계속)

○위원장 박겸수; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다. 성원이 되었으므로 회의를 속개토록 하겠습니다.

(의사봉 3타)

교통관리실장은 발언대에 나오셔서 답변을 해 주시기 바랍니다.

○교통관리실장 차동득; 교통관리실장입니다.

먼저 개별위원님들의 질문에 답변을 드리기 전에 위원장님께서 시내버스개혁 종합대책이 제가 부임하고 나서부터 상당히 방향을 잃고 있는 것 아니냐, 확실한 저의 소신을 얘기하라는 말씀이 계셔서 짧게 먼저 말씀을 드리겠습니다.

시내버스개혁 종합대책은 총 10개 분야 44개 사업으로 구성되어 있습니다. 그 중에 지금까지 추진이 완료된 사업이

2개 사업이고, 보완해서 추진하고 있는 사업이 9개 사업이고, 계획이 예정대로 집행되고 있는 사업이 16개 사업이고, 시간적으로 상당히 장기간에 걸쳐서 추진되어야 할 사업이 9개 사업이고, 법령 건의를 하고 있는 사업이 3개 사업이고, 보류된 사업이 5개 사업입니다.

실제로 보류된 5개 사업은 제가 오기 전에 이미 사실상 보류결정이 났기 때문에 더이상 현재로서는 추진할 수가 없어서 보류된 사업이고, 구체적인 내용은 공영버스의 운영이 필요하지 않느냐 하는 얘기가 당초에 계획으로 잡혀 있었지만 과거 시영버스 운영의 실패 사례도 있고 공기업의 비효율이 계속 지적되고 있기 때문에 현재로서는 보류하는 것이 좋다고 해서 제가 오기 전에 보류되었던 사업입니다.

버스번호체계 개편사업도 우리시의 전체행정구역을 9개구역으로 구분해서 노선번호를 세 자리로 통일하려고 계획을 했었는데 이론상은 훌륭합니다만 시민이 받아들이는 과정에서 오히려 혼란이 가중될 수 있다는 우려 때문에 시행이 보류가 되었습니다.

운전기사를 확보하기 위한 여러 가지 지원책이 또 사업으로 계획이 되었습니다만 최근 IMF관리체제에 들어오고 난 다음부터 운전자 부족이 점차 해소되고 있고, 또 시립경영대학내에 운전자 과정개설이 시행상에 현실적인 문제가 있기 때문에 보류가 되었습니다.

차고지 매입 추진을 위한 사업도 당초에 계획이 되었습니다만 부실업체의 차고지를 매입하려고 보니까 근저당권 등 채권설정이 차고지 가격을 초과하기 때문에 현실적으로 불가능한 상황에 있습니다.

그리고 운행기록기에 의한 관리체계도 타코메타 자체가 아

직까지 기술검증이 안 된 신규시스템으로 시스템의 완전성도 믿을 수 없는 상태고 업체의 부담을 가중시킬 수 있는 입장이 아니라는 판단에서 85개 사업은 제가 오기 전에 보류결정을 해 놓은 사업이었고, 제가 와서 일부 사업의 방향개선이 있었습니다.

전체적으로는 다 중요하고 추진해야 될 사업입니다만 이 중에는 먼저 추진해야 될 사업도 있고, 또 반드시 함께 추진해야만 효과를 볼 수 있는 것도 있고, 그 다음에 독립적으로 추진해도 괜찮은 사업들이 있기 때문에 체계화하되 전체적인 골격은 그대로 유지하면서 추진하고 있습니다.

그 중에 한 두어 가지만 말씀을 드리면 교통카드 호환사업이 있습니다. 원래 11월 1일자로 호환하도록 계획이 되어 있었지만 호환정책을 추진했을 때 시민이 받는 편익이 있다는 것은 다 알고 있고 우리시 정책은 그대로 계속되고 있습니다.

다만, 두 가지 측면에서 기술검증이 아직도 천백만 시민을 상대로 일시에 호환하기에 완전하지 못하다는 측면과, 또 호환비용을 당초에 약속과 달리 시에 대해서 재정지원 요구를 하고 있기 때문에 막대한 재정지원을 해 가면서 이러한 사업을 지금 당장 추진해야 될 우선순위상 문제가 있다고 판단돼서 내년으로 미루어진 것입니다.

그리고 공영차고지 조성사업은 이따 자세히 말씀드리겠습니다만 다른 부분은 거의 예정대로 추진되고 있습니다만 구로·중랑권역에 대해서 입지선정에 문제가 있어서 다시 선정해서 추진하느라고 다소 지체가 되었습니다만 전체적으로 원래 계획대로 추진하고 있습니다.

몇 분 위원님, 특히 조성대 위원님과 이경애 위원님, 김희

갑 위원님, 김성태 위원님 등이 요구자료의 제출이 미흡하거나 부실하다는 지적이 계셨습니다.

짧은 시간에 너무 많은 자료를 준비하다 보니 제대로 갖추지 못한 부분이 있었던 것은 상당히 죄송하게 생각합니다. 준비되는 대로 바로 자료를 충실히 해서 제출하도록 하겠습니다.

질문에 대해서 답변을 드리겠습니다.

먼저 모범택시의 전환허용과 관련해서 최종오 위원님과 이경애 위원님께서 말씀이 계셨습니다. 택시를 고급화 하는 정책은.....

○위원장 박겸수; 잠깐만요.

실장님, 지금 여기 잠깐 자리를 비우신 위원님들 답변은 그 위원님들이 오시면 하시고요. 지금 답변을 하실 때 우선 여기 계신 위원님 위주로 하시고 들어오시면 들어오시는 대로 답변을 하실 수 있도록 준비해 주십시오.

○교통관리실장 차동득; 네, 알겠습니다.

○위원장 박겸수; 그리고 위원님들께 말씀을 드리겠습니다.

이렇게 답변하시는 동안에 위원님들이 듣고 궁금하신 부분, 또 검토해야 될 부분에 대해서는 바로 일문일답으로 하셔도 좋습니다.

○교통관리실장 차동득; 윤여형 위원님께서 지하철 차량기지 내에 설치계획했던 구로·중랑권역 시내버스 공영차고지 조성 과 관련해서 그 동안 변경된 사유와 예산집행 현황을 물으셨습니다.

원래 96년 4월 19일자로 17개 권역 공영차고지 조성계획을 마련했습니다. 차량기지 내를 복개조성하는 공영차고지의 경우 초기 투자비가 고가임에도 당초에 계획했던 것은 민원

이 많은 사업이고, 또 환경보호를 한다면 측면에서, 그리고 사업추진의 용이성 등이 고려돼서 추진하게 되었지만 실제로 실시설계 용역결과 당초사업비의 두 배 이상이 증가되었기 때문에 투자효율성 등 검토가 필요하여 우리시 정책회의에 상정한 결과 98년 7월 30일입니다만 계획해서 추진하는 것으로 심의결정이 났습니다.

따라서 98년 8월 10일자로 사업은 급하고, 또 그동안 많이 지체되었기 때문에 자치구에다가 걱정된 대체부지를 물색하도록 요청했습니다. 그래서 현재 검토부지에 대한 입지여건 분석중이기 때문에 부지 확정이 되는 대로 2002년 완공목표로 추진중에 있습니다.

○윤여형 위원; 윤여형 위원입니다.

답변도중에 말입니다. 제가 묻고자 하는 것은 부지를 다른 데 선정하고 있다는 내용을 알기 위해서 질문한 것이 아니고 구로권과 중랑권의 실시설계비 있잖아요. 집행내역을 제가 물었던 것입니다. 그 내역이 구로는 얼마이고 신내는 얼마인가, 그 답변을 제가 집행내역 액수를 물은 것입니다. 그것 답변해 주십시오.

○교통관리실장 차동득; 네, 알겠습니다.

구로권역의 순 실시설계비가 5억 6,300만원 이었고 중랑권역의 실시설계비가 5억 7,500만원을 썼습니다. 이 설계비 이외에 차량기지 이전에 필요한 비용 일부 등을 포함해서 전체투입된 비용은 12억 9,400만원이 집행되었습니다.

○윤여형 위원; 그러면 12억 9,400만원이 집행되었는데 이것은 아까도 제가 질문에서 말씀드렸지만 12억 9,400만원 이미 공중에 뜬 것 아닙니까?

○교통관리실장 차동득; 지금 현재는 거기에다가 차고지를

조성하지 않게 되면 그렇습니다.

○윤여형 위원; 그러면 이 예산이 지금 12억 9,000만원이면 시에서는 생각할 때 1억, 2억을 대수롭게 생각하는 견해 같습니다. 12억 9,400만원이 날라갔는데 책임은 누가 지겠습니까?

○교통관리실장 차동득; 그래서 그 부분은 감사원 감사가 진행중에 있습니다.

○윤여형 위원; 감사원 감사는 감사고 시 감사는 시 감사지, 감사원 감사하고 시 감사하고 같이 연계시키면 되겠습니까, 그러면 시 감사를 뭐하러 합니까?

지금 12억 9,400만원에 대해서 책임질 공무원은 누구입니까? 거기에 대해서 답변해 주십시오.

○교통관리실장 차동득; 지금 현재 아까 잠시 말씀드렸습니 다만 당초에 공사비가 어느 정도 비쌀 것을 알고서도 이쪽 지역으로 차량기지 위에다가 복개해서 하겠다고 했던 것은 실제로 공영차고지 조성을 할 경우에 민원이 원체 심하고, 또 환경상에도 악영향을 많이 끼치고 하기 때문에 그 문제를 피할 수 있는 이점이 있다고 해서 해당부서에 개략적인 공사비 추정자료를 받아서 교통관리실에서는 그 정도 비용이면 추진 가치가 있다고 판단하고 그 때 추진했던 것이 실제로 실시설계를 끝내놓고 보니까 당초 예상했던 것보다 약 두 배 이상 투자비용이 증가되었기 때문에.....

○윤여형 위원; 아니, 제가 그 내용을 몰라서 묻는 것이 아니라 지금 12억 9,400만원이 공중분해가 되었어요. 그것은 주먹구구식으로 행정을 했기 때문에 예산이 낭비된 것 아닙니까? 그러면 1.2억도 아니고 12억 9,400만원의 서울시민의 혈세가 날라갔습니다. 그 책임을 누가 지겠느냐고 제가 묻는

거예요.

○교통관리실장 차동득; 현재까지로는 그 당시의 교통관리실의 입장에서는 근거자료를 받아서 책정했던 사안이기 때문에.....

○윤여형 위원; 그 답변은 자꾸 안하시려고 하니까 또 한 가지 제가 묻겠습니다.

98년 7월 30일에 정책회의 심의에 계획변경하여 대체부지 추진결정을 금년 7월 30일에 했지요?

○교통관리실장 차동득; 네, 그렇습니다.

○윤여형 위원; 그러면 98년 9월에 중랑권역 실시설계 타절준공으로 3억 3,800만원을 추가 집행했는데 그것은 이러한 7월 30일에 결정한 후에 9월에 예산을 집행한 이유는 무엇입니까? 그것에 대해서 답변해 주십시오.

○교통관리실장 차동득; 그것은 그 때 타절준공을 결정한 것이 정책회의에서 결정되었기 때문에 이미 타절준공하도록 결정이 되었으니까 당연히 그 때 시점에서 책정된 설계비는 정산이 돼야 되는 것입니다만 그것이 시기적으로 늦어서 그 동안 들었던 설계비용 산출과 예산요구가 늦게 되었기 때문에 원인행위는 그 전에 일어났습니다. 그래서 실제로 나중에 비용정산한 것은 10월로 되어 있습니다.

○윤여형 위원; 윤여형 위원입니다.

자꾸만 정책회의를 뭐하러 합니까? 그리고 정책회의에서 이미 원인발생이 되었기 때문에 예산을 늦게 집행했다 이렇게 답변하셨는데 거듭 묻습니다.

교통관리실에서 제가 12억 9,400만원만 있는 것이 아니라 서울시의 다른 부서에서도 지금 제가 자료를 받아봤습니다. 지금 성수대교 확장공사 실시설계용역으로 해서 이것이 97년



도에 실시했어요. 그래서 실시설계 후 공사가 중지되고 그 모든 것이 취소가 되었습니다.

거기에 들어가는 것이 취소된 내용에 볼 것 같으면 실시설계 완료 후 공사발주 추진중 독섬지구 개발계획 확정에 의한 가로변 체계변경에 의거 설계시공 일괄입찰방식으로 발주함 이것이 이렇게 해서 예산이 20억 6,000만원이 지금 날라갔어요.

지금 교통관리실에서 서울시 97년도 집행과 98년도 집행에서 12억 9,400만원이 날라갔고 지금 금방 말씀드린 성수대교 확장공사 실시용역에서도 20억 6,000만원이 지금 날라갔어요. 합계 33억 5,400만원의 지금 서울시 예산이 날라갔습니다.

제가 포괄적으로 전부 다 자료를 수집 못했지만 서울시에서 이렇게 예산이 낭비된다면 주민들은 세금을 내고 분통을 터뜨리지 않겠습니까?

○교통관리실장 차동득; 위원님 말씀처럼 초기계획 당시에 좀더 치밀하게 해서 차후에 계약변경이 일어나서 예산낭비가 없도록 했어야 하는 것이 마땅합니다.

그렇지만 문제가 벌어지고 난 다음에라도 그 문제의 크기를 오히려 줄이기 위해서, 정책회의라면 우리시의 중요한 문제사안이 생겼을 때 개최하는 회의입니다.

그 정책회의에서 이것은 아무래도 중간에서 중지하는 것이 좋다는 결정을 내렸기 때문에 그 때까지 진행되던 설계를 타절시키지 않을 도리가 없었고, 물론 거기에 따른 책임문제가 따른다면 그것은 별도로 추구되어야 되겠습니다만 그 결과에 맞추기 위해서 설계를 타절준공 했었습니다.

그리고 타절준공 했으면 타절준공에 따른 그 때까지의 설

계비는 당연히 요구가 되고, 또 지출도 해야 될 의무가 있다고 봅니다. 그래서 그것이 타절준공 자체는 그 전에 되었지만 요구가 늦게 돼서 10월에 지불됐던 것입니다.

○윤여형 위원; 지금 교통관리실장께서 말씀하신 것은 우리 위원장님이 말씀하신 대로 버스정책의 전반적인 백지화를 위한 후속조치라고 저는 보고 있습니다.

본위원이 왜 이렇게 지적하느냐 하면 지금 버스정책을 전반적으로 포기하고 예산을 주었는데도 지금 집행을 안해서 전번 추경에 완전히 삭감시키고 지금 이런 정책이 나온 것은 우리 교통정책의 전반적인 문제점이 드러나고 있다고 저는 보고 있습니다.

앞으로 말씀은 향후에는 그런 일이 없겠다고 지금 분명한 답변이 그렇게 나오고 있지요?

○교통관리실장 차동득; 네, 그렇습니다.

○윤여형 위원; 다른 위원님들이 질문한 사항에 전반적인 대답이 아마 그렇게 나올 것으로 저는 보고 있습니다. 왜냐 하면 시정하겠습니다, 다시 정정하겠습니다, 다시 계획을 잘 세우겠습니다.....

○교통관리실장 차동득; 위원님들께서 걱정을 많이 해 주시니까 저희들이 그만큼 더 주의를 기울여야 되고 신중하게 하도록 하겠다는 그런 뜻입니다.

○윤여형 위원; 계속하십시오.

○김희갑 위원; 잠깐만요. 그와 관련해서 한 가지만 물어봅시다. 지출원인행위가 언제 떨어졌어요? 실시설계비 지출원인행위 일자?

그것이 시의 공식적인.....

○교통관리실장 차동득; 98년 7월 30일자.

○김희갑 위원; 아니, 지출원인행위 일자. 정확하게 알아보시고 확인해 가지고 답변하세요. 관계문서 같은 것 확인하고, 그리고 구체적으로 고위 정책회의 일자인가요?

○교통관리실장 차동득; 네, 확인해서 답변드리겠습니다.

조성대 위원님께서 백화점 등 대형유통업체들이 고객유치를 목적으로 무료셔틀버스를 운영하고 있어서 기존버스나 택시 이런 운송업체의 경영난을 악화시키는 부작용을 초래하는데도 단속을 하지 못하는 이유는 무엇이고, 백화점 셔틀버스나 스포츠센터 셔틀버스의 사업허가 근거가 무엇이냐고 물으셨습니다.

무료셔틀버스의 운영에 따른 효과는 이용시민 입장과 운영자 측면과 기존 운송업자 측면이 전부 다 다르다고 하겠습니다. 이용시민 입장에서는 우선 주택의 아파트지역이나 주거밀집지역을 직접 연결해 주니까 이용에 편리하고, 운영자 측면에서는 고객유치 및 홍보전략으로써 효과가 있다고 보는 것이고, 기존의 버스나 택시 등 운송사업자는 안 그래도 불리한 운송환경이 이 셔틀버스 때문에 더욱 더 나빠지는 그런 불리함이 있다고 이렇게 보겠습니다.

그래서 백화점의 무료셔틀버스 운행에 따라서 지금 말씀드린 대로 기존의 운수업자들이 다소 불리한 입장에 있는 것은 사실이라고 하겠습니다.

그렇지만 이를 단속할 법적근거가 명백히 없습니다. 그리고 또 자가용승용차 이용을 억제하는 효과도 있기 때문에 교통난이나 주차난 해소에 기여한다는 측면이 있기 때문에 저희 교통관리실의 전반적인 교통정책인 대중교통 우선의 정책 측면에서 보면 명분이 있어 사실상 적극적인 규제나 단속을 하기가 어렵습니다.

이 셔틀버스의 면허기준은 현재 구청에서 본 사업의 사업 계획 심의를 할 때 사업계획의 일부로서 백화점 셔틀버스의 경우에는 구청 소비자보호과에서, 체육센터의 셔틀버스의 경우에는 구청 사회진흥과에서 사업계획의 일부로써 다루어져서 패키지로 운영하고 있습니다.

또 조성대 위원님께서.....

○조성대 위원; 말씀 중에 지금 단속할 근거가 없다고 말씀을 하시는데 자가용버스 사용목적의 변태운영에 대해서 자가용버스 등록시에는 소속직원 출·퇴근용이나 회원수송용으로 여객자동차운수사업법 제56조 규정에 의거 사용신고한 후 실제로는 고객유치를 위한 광고 선전 목적으로 변태 운영하고 있으나, 해당업체에 대한 지속적이고 강력한 단속을 실시하고 있지 않습니다.

그러면 여객자동차운수사업법 제56조의 규정에 의거해서 출·퇴근용 정도는 가능한데 무상운송을 하고 있다 이거예요. 또 한 가지는 시내버스 고유 영업장소인 시내버스정류장에서 백화점버스가 불법 주·정차하여 손님을 승·하차시킴으로써 차량소통에 지장을 주고 있으나 단속의 손이 미치지 않고 있다 이랬습니다.

그러면 이렇게 지금 복잡한데 교통관리실장으로서는 단속 근거가 없어서 단속을 못하겠다, 그 조치를 못하겠다 이렇게 얘기를 한다면 사회질서는 누가 잡습니까? 서울시의 교통대책은 누가 세우는 겁니까? 교통관리실 아닙니까?

그러면 무슨 대책을 강구해서라도 이 문제는 해결해야지, 그 백화점 이십몇 개, 또 이것도 사실은 알고 보면 백화점차를 직접 끄는 것이 아닙니다. 실장한테 그것까지는 이따가 다시 내가 하겠습니다만 업자한테 의뢰를 해서 그것을 전부

중간업자가 차들을 모아서 이렇게 하고 있습니다. 그 내용을 자세해서 보면 어떤 백화점에서는 얼마씩 하고 어떤 사람이 모집을 했고까지 다 나오고 있습니다.

이것을 이렇게 대한민국 수도서울에서 이런 불법적인 일을 자행하고 있는데 그것을 단속 못한다면 그것을 어디서 해야 되겠습니까? 교통관리실장 답변하세요, 어디서 해야 되겠습니까?

○교통관리실장 차동득; 지금 위원님께서 걱정하시는 것이 한쪽 시각에서 보면 일리가 있고, 또 그렇게 해야 될 필요성도 있습니다만 제가 단속근거가 분명치 않다고 말씀드린 것은 돈을 받지 않게 되어, 사업을 유상운송을 할 경우에는 명시적인 단속규제를 합니다만 돈을 받지 않고 무상운송을 할 때는 명백한 규제조항이 없습니다.

그리고 아까 말씀하신 것처럼 회원 위주로 운영하도록 무상운송이 그렇게 되어 있는데 회원이 아닌 실제 일반고객도 많이 탄다고 저희들이 추정은 합니다. 그렇지만 현실적으로 현장에서 회원인가 아닌가를 가려내어 가면서까지 단속할 수 있는 그런 여건이 되고 있지 못하다는 그런 말씀을 드립니다.

○조성대 위원; 또 구청에다가 진정을 넣었어요. 백화점 셔틀버스 때문에, 구청의 답변이 뭐라고 그랬느냐 하면 "구정발전을 위해 적극적으로 협조하여 주시는 귀하께 감사드립니다. 우리구에 시정건의하여 주신 대형유통업체에서 운영하는 자가용 셔틀버스의 사용신고 목적외 운영에 대하여 관련업체에 시정토록 공문을 발송하였으며, 추후 단속계획 수립시 반영하여 지도점검 하겠음을 통고합니다" 각 구청에 전부 이렇게 나와 있습니다.

나와 있는데 문제는 지금 의정부시에서 조사해서 올린 것

을 본위원이 가지고 있는 자료에는 하루에 몇 회 운영을 하고 어디가 몇 대가 되어 있고 전부 나와 있습니다. 가지고 있는데 의정부시에서는 스포츠센터 건이 들어와 있습니다만 유통업체건은 아직 안 들어왔습니다. 그러면 또 들어온 것도 업체수가 달라요, 또 차량대수가 다르고, 이미 벌써 차량 넘버까지 다 접수되어 있습니다, 본인한테는.

그런데 본위원이 질의한 내용을 해서 온 것을 보면 본인이 입수한 것하고는 전혀 다르다 이거야. 그리고 안 되어 있어요, 아무 것도. 이래가지고 의원의 체면이 뭐가 되며, 앞으로 우리가 여기 교통관리실장 만나서 얘기하면 "잘하겠습니다, 이렇게 하겠습니다, 보고하겠습니다"하고서 지나면 그만이다 이거야.

제가 7월에 상임위원회에서도 분명히 했습니다. 오늘 질의답변한 사항에 대해서는 다음에는 상임위원회 시작하면서 지난번에 한것을 먼저 회의록을 주고, 이렇게 지시했습니다. 결과보고를 하라고 했는데 그것이 하나도 안 되고 있어요.

지금 본위원이 조사해서 가지고 있는 이 자료와 교통관리실에서 한 것은 차이점이 많은데 이것은 하나의 위증입니다. 교통관리실장이 위증을 한 것이다 이거야. 그래서 내가 보충을 해라, 그러면 이 자료와 교통관리실에서 준 자료가 맞으면 이것이 위증이 아니고, 보충해서 제출하라 했습니다. 그런데 제출하지도 않고 지금 위증을 하고 있다 이거야.

○위원장 박겸수; 잠깐만요. 조성대 위원님 질문하신 데 대해서 자료가 지금 충분치 않습니까?

○교통관리실장 차동득; 지금 저희들이 자료에 다소 차이가 날 수 있습니다만 근본 이유는 무료셔틀버스 운행은 교통관련법에 의해서 운영되는 것이 아니고 소위 유통산업발전법에

의해서 아까 말씀드렸다시피 소비자보호과나 사회진흥과가 직접 이것을 하기 때문에 저희들이 파악한 자료는 그쪽을 통해서 간접적으로 자료를 파악을 하고 있는 실정입니다.

그래서 위원님이 갖고 계신 자료가 더 정확할 수도 있습니다. 저희들이 파악한 것은 백화점 서틀이 24개 업체에 하루에 4,425회 운영을 하고 있고.....

○위원장 박겸수; 실장님, 그러시면 우리 조성대 위원님께서 그런 내용에 대해서 사전에 말씀을 드려서 우리가 입수한 자료는 이러이러한 사항입니다 하고 말씀을 하시면 조성대 위원님이 질문하실 때 요점만 간단히 하실 수 있는 그런 분위기잖아요.

○교통관리실장 차동득; 알겠습니다. 그 자료를 저희에게 주십시오. 저희들이 파악을 좀 하겠습니다. 그런데 이것은 유통산업발전법에 의해서.....

○위원장 박겸수; 제가 생각해도 조성대 위원님 말씀대로 7월부터 조성대 위원님이 시정질문을 통해서까지 얘기를 한 사항이에요. 그러면 진작 이 내용이 조성대 위원님이 납득이 될 정도의 자료가 준비가 되어 있어야지요. 지금 안 그러고 감사장에 와서 지금 이렇게 하겠습니다, 저렇게 하겠습니다, 이러면 감사가 되겠습니까?

조성대 위원님이 몇 번에 걸쳐서 지금 백화점 서틀버스 운영에 관한 문제점에 대해서 말씀을 했잖아요?

○교통관리실장 차동득; 위원장님하고 조성대 위원님께 제가 말씀드린 요지가 그것 아닙니까? 제 책임하에서 감독하고 지휘하는 그런 사업이 아니고, 다른 법에 의해서 유지되고 있기 때문에 다소 우리가 보는 교통정책의 입장에서는 아까 제가 말씀드린 대로 이것을 단속할 관계규정이 모호해서 지금

구체적인 단속이 어렵습니다, 그렇게 말씀을 드리는 것입니다.

○조성대 위원; 그러면 다시 한 번 말씀을 드리겠습니다.

여객자동차운수사업법에서 관장하는 것은 서울시 교통관리실 소관입니다. 그렇지요?

○교통관리실장 차동득; 네, 그렇습니다.

○조성대 위원; 그러면 이것은 자가용버스 사용목적에 변화가 있기 때문에 여객자동차운수사업법 제56조 규정에 의해서 지금 얘기를 하는 것인데 교통관리실 소관이 아니라면 이 법은 왜 있는 거예요? 이 법을 집행하고 관리하기 위해서 행정이 뒤따르는 것인데 어떻게 해서 그것은 아니라고 합니까? 그러면 누가 이것을 관리하는 거예요? 교통관리실장님이 관리 안하면 여객자동차운수사업법 제56조의 행정은 누가 관리하는 거냐 이겁니다.

○교통관리실장 차동득; 사업면허 자체가 아까 말씀드린 대로 타법에 의해서 면허가 나갔습니다만 우리 교통운영상 안전이나 또 효율에 크게 문제가 있다면 저희들이 관여를 해야 된다고 봅니다.

다만, 도시교통정책상 아까 제가 설명올린대로 셔틀버스가 있어서 교통정책 측면에서는 꼭 나쁘다고 할 수 없는 부분이 있기 때문에 적극적인 단속을 할 수가 없는 형편이라고 말씀을 드렸습니다.

○조성대 위원; 미안합니다, 자꾸만 시간이 오래 걸려서, 그것은 일단 서울시내에 굴러다니는 자동차는 교통관리실장 소관입니다. 어디서 면허를 어떻게 내 주었든간에, 자가용이 되었든 영업용이 되었든 교통관리실장 소관입니다. 본위원은 그렇게 알고 있습니다. 어느 구에서 내어 주었다 하더라도



전체적인 관리는 교통관리실장 관할이지, 어느 특수구청의 관할이 아닙니다.

그래서 편리성을 따지면 한이 없지요. 그러나 서울이 교통이 막혀서 주행이 시속 20 몇 km다 이렇게 나오는데 최소한도 우리 서울시민이 편하게 살려면 서울시내 교통이 50km가 지속되어야 됩니다. 그래야 서울의 모든 경제활동을 하는 우리 시민들이나 또 외국인들이 와서 이것이 원활하게 되는 것인데, 지금 시속 20km 전후라면 특수한 사람의 편의성을 위해서 우리가 고통을 다 받아야 되느냐 이겁니다.

그러면 서울시내의 셔틀버스를 타서 백화점에 가서 쇼핑하는 사람들이 어떤 사람들입니까, 지금 우리가 그럴 때가 아니다 이거야, 앞으로 실장입에서는 그런 소리 절대 해서는 안 됩니다. 이것은 속기록에 다 들어갑니다.

그러면 몇 사람들의 공짜로 타는 편의를 위해서 우리가 봐줘야 되겠다, 우리가 어떻게 해야 되겠다, 이것은 실장 입에서 그런 소리가 나와서는 저는 안 된다고 생각합니다. 그것 정정해 주기 바랍니다.

○교통관리실장 차동득; 제가 말씀드린 뜻은 그 사람들 편의를 위해서가 아니고요. 그 사람들이 셔틀버스를 안 타고 가면 다 자가용을 끌고 올 사람들이기 때문에, 그러면 우리 도로 사정을 생각했을 때 그래서 그것을 저희들은 교통정책에 위배되지 않는다고 이렇게 본다는 얘기입니다.

○조성대 위원; 실장, 좋은 말로 얘기하려니까 안 되겠고만. 그러면 자가용 타고 나올 걸 지하철로 옵니까? 무슨 말을 실장이 그렇게 얘기합니까? 본위원을 어떻게 생각하고 그렇게 얘기합니까?

서울시내 교통문제를 해결하라고 지금 나와서 우리 위원들

도 마찬가지로 여기 나와 있는 직원들이 다 있는데 어떻게 실장이 그런 말을 할 수가 있어요, 몇 사람들의 편의를 위해서. 법을 위반하고 사는 사람들을 묵인할 수 있다, 그러면 특정인을 위해서 나와 있는 교통관리실장입니까?

앞으로 그런 말썸은 절대 상임위원회에 와서 하지 않는 것으로 맹세하십시오, 이 자리에서.

○교통관리실장 차동득; 앞으로 위원님께서 여러 가지 걱정을 주셨기 때문에 백화점 셔틀버스에 대해서도 더 관심을 가지고 저희들이 검토를 하겠습니다.

두번째, 조성대 위원님께서 화물차량 중 비사업용차량이 사업용차량의 10배가 넘어서 이 또한 많은 문제를 야기하고 있고 업체가 부도가 나는 등 운수업체 전체가 심각한 상황인데 비사업용 화물차량에 대한 대책과 또 부도난 회사와 이에 따른 무적차량을 물으셨습니다.

그 동안 위원님께서 지적하신 그런 문제가 있었던 것이 사실이고 실제로 걱정이 되는 현실입니다. 그런데 화물자동차 운수사업법에서 기존의 면허제를 99년 7월 1일부터 완전등록제로 전환하도록 되어 있습니다. 그 때 되면 자가용 유상운송 행위는 줄어들 것으로 예상이 됩니다. 그 동안도 자가용 유상운송 행위에 대해서는 시와 구청, 그리고 관련협회 합동으로 단속을 하고 사업용 차량의 피해를 최소화 시키도록 하겠습니다.

그리고 부도 업체 무적차량에 대해서 현재 무적차량의 파악은 상당히 어려운 점이 있습니다, 왜냐 하면 부도가 났지만 면허취소를 하지 않고 있기 때문에. 그렇지만 경찰의 협조를 얻어서 파악을 해서 대책을 세우도록 하겠습니다.

그리고 부도업체에 대해서는 실태조사를 또한 면밀히 해서

등록기준에 미달된 업체는 직권으로 면허를 등록취소를 하는 행정처분을 하도록 해서라도 무적차량이 발생하지 않도록 하겠습니다.

그리고 또 조성대 위원님께서.....

○조성대 위원; 한 가지만 짚고 넘어가겠습니다.

부도업체 차량이 제가 이번 12일에 대한상공회의소 토론회에서 얘기를 했습니다만, 예를 들어서 가내공업을 하는 공장의 사장이 부도난 업체 차에다가 짐을 싣고 가다가 사고가 났다 그러면 그 공장은 망합니다, 그 한 차량 때문에.

어떤 회사가 부도나는지, 어떤 차가 부도난 회사차인지 그것은 몰라요. 무적차가 지금 한 3·4,000대가 돌아다니니까. 그러면 서울시의 교통관리실장이 이것은 버스 한 대가 잘못되는 것은 문제가 아닙니다. 그러면 10인이 하는 공장에서 그것 하나 죽게 원자재 만들어서 실투보냈는데 그것이 사고 났다 그러면 어디 가서 배상받습니까?

이것 생각해 보면 지금 면허를 해 주는 행정관서에서는 그런 심각함을 과연 알고 있느냐, 우리가 이것은 철저히 조사해서 넘버를 회수하고 그 차가 운행을 못하도록 단속을 해서 처리를 해야 되는데 바로 서울시 행정의 부재가 바로 그것입니다.

그러면 그것이 한 회사가 그렇다고 보지 않고 여러 회사가 당할 것이다 이겁니다. 그러면 지금 서울시에서는 부도가 몇 개 회사가 났다, 이것을 발췌한지는 모르겠으나 그 차량이 어디에 돌아다니는 것인지 그런 문제를 생각했더라면, 보험도 안 됩니다. 죽는 사람도 어디 가서 보상을 못 받고서 그냥 가는 거예요.

지금 심각한 이런 때에 이런 것을 첫째, 제가 엇그저께 토

론회에서도 얘기했습니다만 이것을 가려서 허가낸 관청에서 책임지고 이것을 처리해 줘야 시민들이 마음놓고 살지, 시민들은 우리 관을 믿고 산다 이거야. 그런데 관에서는 이렇게 우리 의회에서까지 얘기하는데도 조사해서 앞으로 잘 하겠습니다, 이렇게 소리 안 지르고 가만 있으면 그것이 언제 시행될지 몰라요. 서울시 공무원들 생태, 잘 압니다.

앞으로 해서 이번 행정감사 끝나더라도 그 차들이 지금 어떻게 운행되고 있는지 파악해서 혹은 단속원들 많지 않습니까? 뭘 어떻게 찾아서라도 지금 그 실태를 보고하도록 해주시기 바랍니다.

○교통관리실장 차동득; 조성대 위원님 지적에 저도 완전히 공감합니다. 부도차량으로 인해서 제3의 피해가 발생하지 않도록 실태파악을 빨리 하고 대책을 세우도록 하겠습니다.

그리고 조성대 위원님께서 세번째로 개인택시 및 회사택시를 4년간에 걸쳐서 점차적으로 콜택시를 추진하겠다고 하는데 하루빨리 이루어져야 되지 않느냐고 지적하셨습니다.

위원님 지적처럼 콜기능의 정착은 가급적 빨리 이루어지는 것이 좋다고 봅니다. 그렇지만 콜서비스 확대는 지난번에 공중망콜 문제가 제기되었을 때 저희들이 실제 조사를 해 보니까 수용능력이 함께 증진이 돼야 무리 없는 서비스가 따를 수 있는 그런 시설입니다.

다시 말씀드리어서 무선통신설비가 확장돼야 하고 시스템이 개선되어야 여러 대의 콜을 동시에 처리할 수 있고 하는 그런 문제가 있습니다. 다시 말씀드리어서 통신업자의 투자도 있어야 되고 택시운송사업자의 그렇게 하겠다는 의지가 합쳐져야만 가능한 일입니다.

저희시로서는 전반적인 업계의 부당과 투자요구량을 생각

해서 4년에 걸쳐서 콜서비스를 100% 갖추도록 하겠다고 계획을 세웠습니다만 가급적 빠른시일 내에 1년이라도 당겨서 콜서비스가 일반화될 수 있도록 노력을 하겠습니다.

그리고 다음 추가로 하신 질문 중에서 개인택시와 화물사업자가 차고지증명을 받기 위해서 15만원이나 드는데 차고지를 사용하지도 않으면서 영세사업자에게 부담을 주는 것이 아니냐, 이에 대한 개선대책을 물으셨습니다.

자동차운수사업법시행규칙이 87년 9월 19일에 개정되어서 차고지 확보 의무가 처음 규정되었습니다. 그렇지만 외곽지역은 괜찮습니다만 도심지의 차고지 확보는 사실상 상당히 어려운 실정입니다.

그래서 이러한 도심지의 차고지 공간 확보가 현실적으로 불가능하기 때문에 우리시의 지침으로 차고지 범위를 꼭 자기 소유가 아니더라도 민영주차장이나 공영 또는 노외주차장, 또는 주차가능한 사유지라도 가능하도록 완화해서 시행중에 있습니다.

그리고 차량당 차고지 확보면적 기준을 원래 13㎡에서 15㎡였습니다만 하향조정 했습니다. 10㎡에서 13㎡로 완화하여 시행하고 있습니다.

이렇게 저희시에서도 영세사업자들의 차고지증명을 위해서 부담이 된다는 것은 인정합니다. 그렇지만 차고지를 근본적으로 없애는 것은 정부의 차고지 확보정책에 역행된다고 볼 수 있고, 그렇지만 위반한 사람이 적어지도록, 또 부담이 적어지도록 점차 완화해 나가는 방향으로 건교부와 협의를 계속해 나가겠습니다.

그리고 또 추가질문하신 사항으로 그 동안 물류산업에 대한 투자가 사실상 방치상태에 있었는데 앞으로 서울시의 물

류정책을 위한 투자계획을 물으셨습니다.

위원님께서 지적하신 그대로 그 동안은 주로 여객수송 교통정책에 초점이 맞추어져서 추진되어 왔고 도시 내 화물과 또 화물유통에 대해서는 사실상 소외되어 있었습니다.

그래서 이 부분에 대한 자각을 하고 97년 5월에 수도권지역에서 발생하고 있는 물동량 총 발생량과 이동경로를 우선 파악을 해야 되겠다 해서 물류조사를 착수해서 이달에 전체 조사결과가 나오도록 되어 있습니다.

이 조사결과를 토대로 우리시의 도시구조에 맞는 물류네트워크를 구축하고 물류시설 확충을 위한 화물운송에 공동화 이용하는 정책을 만들고, 또 화물과 운수업자를 연결하는 정보시스템 구축을 포함해서 물류교통체계 종합개선계획을 수립하겠습니다.

그래서 내년에는 그 동안에 없었던 사업입니다만 물류거점 입지선정과 실제로 입지를 선정하려고 합니다. 그 건립을 위한 설계비로 일단 2억원을 계획하고 있습니다.

그리고 물류중에서도 소형물류들, 소위 말해서 택배산업 활성화를 위한 사업으로 택배거점 지구를 추진하기 위해서 1억 원을 계획으로 잡고 있습니다. 물류종합계획 수립을 위해서 조사가 다 되어 있기 때문에 2,300만원을 계상하고 있어서 총 3억 2,300만원이 현재로는 계획되고 있습니다만 저희들은 필요하면 추경에라도 말씀을 드려서 20억원 정도 예산을 확보해서 도시화물소형, 특히 도시 소형택배화물의 거점기지부터 먼저 시작해서 조업주차나 조업화물로 인한 여러 가지 혼잡상황을 개선하고 도시화물의 운송비를 줄이는 노력을 하도록 하겠습니다.

김희갑 위원님께서 버스카드 충전보너스 지원예산 120억

중 76억 3,600만원이 집행되고 38억 6,400만원은 향후 집행할 예정이라고 하는데 그 사유를 물으셨습니다.

우리시에서는 충전보너스 지원시 버스조합의 버스카드 자금관리에 따른 버스카드발행 선수금 활용이익을 산출해서 지원비용에서 제외하고 지급하기로 결정한 바 있습니다.

그리고 버스조합에서 우리시에 지원요청한 98년도 1월에서 9월말까지분 충전보너스 금액은 114억 2,100만원으로 버스조합 자금운영 사정을 고려하여 1차로 버스조합이 기 집행한 1월에서 6월분 76억 3,600만원을 지급했습니다.

잔여분은 정산을 위해서 버스카드발행 선수금 활용이익 산출을 위해서 그 동안 교통관리실 및 감사과 직원이 버스조합에 11월 16일부터 17일까지 이틀간 출장해서 관련자료를 수집하였습니다.

그래서 정확한 비용산출 작업을 지금 하고 있습니다. 그러면 그 사람들이 이미 활용한 선수금 활용분에 대한 것을 공제하고 잔액을 집행하기 위해서 일부러 아직 지급하지 않고 있습니다.

○김희갑 위원; 지금 어떻게 얼마씩 되나요? 예상액이 얼마 되나요?

○교통관리실장 차동득; 예상액은 지금 남은 금액이 38억 6,400만원으로 올 당초에 버스조합에서 요구한 금액입니다. 그런데 저희는 금년 카드판매대금 가지고만 따지면 이 돈이 맞는데요, 그 선수금 활용이자수입이 얼마나 되는지 그것을 정밀 계산을 해서 그만큼 차액을 지불해야 되기 때문에 지난 번에 이틀간 감사과 직원하고 우리실 직원이 현지에 가서 자료를 가지고 왔습니다. 그래서 지금 그 차액 검증을 하고 있습니다.

○김희갑 위원; 아니, 그러니까 지금 선수금 이자부분들을 공제하고 그 나머지 부분들을 지급하기 위해서 아직 지급이 안 되고 있는 실정입니까?

○교통관리실장 차동득; 네, 그렇습니다.

○김희갑 위원; 그러면 지금 그것이 일단은 9월말 기준으로 해서 나가는 것이지요?

○교통관리실장 차동득; 네, 그렇습니다.

○김희갑 위원; 이자부분은 어떻게 계산이 됩니까? 그러면 선수금 이자부분은?

○교통관리실장 차동득; 자세한 것은 우리 담당과장으로 하여금.....

○대중교통과장 전귀권; 선수금 이자분에 대해서는 결재과정 중에 여러분들이 의혹을 제기했기 때문에 일반적으로 봐서 시민단체나 여러 가지 의견을 들어보면 이자가 많을 것이다, 많게는 100억원 이상이 될 것이다, 이런 얘기도 들리고 그렇기 때문에 저희 입장으로는 상당히 명확하게 짚고 넘어가지 않으면 나중에 의혹이 될 것 같아서 따져봤습니다만 아직 정확한 숫자는 안 나왔지만 지금 버스조합에 머무르는 기간이 얼마 안 되기 때문에 일반인이 생각하는 것보다는 적은 것 같습니다. 구체적인 금액은 아직 정산이 안 된 상태이기 때문에 뭐라고 말씀드릴 수가 없습니다.

○김희갑 위원; 그러니까 그것이 어쨌든 평잔 형태로 있을 것 아닙니까? 기간 자체는 많지는 않더라도 계속해서 잔고 자체가 일정한 액수 자체가 있을텐데.....

○대중교통과장 전귀권; 그러나 지금 지급하는 형태를 보면 하루 들어오면 하루 머물렀다가 바로 나가기 때문에, 그리고 제일 처음에 시작할 때 카드가 적었다가 많아지면서 나갔기



때문에 평잔은 일반인이 생각하는 것보다는 상당히 적더라  
그 얘기입니다.

○김희갑 위원; 그러면 그 부분에 대해서는 본위원이 납득할  
수 있도록 일단은 자료를 가지고 다시 얘기하면, 선수금 이자  
부분에 대한 자료까지를 포함해서 본위원한테 자료를 제출해  
주시기 바랍니다.

○대중교통과장 전귀권; 네, 지급되기 전에 제출을 하겠습니  
다.

○교통관리실장 차동득; 그리고 민자유치에 의한 주차장 건  
설은 총 25개소가 사업자 선정이 완료되었는데도 불구하고  
이중 일부는 4·5년이 경과하도록 추진이 지연되고 있는 사유  
를 물으셨습니다.

민자유치 주차장건설은 89년부터 추진되고 있습니다. 사  
업자 모집공고에 따라서 사업자선정이 이루어진 것이 지적하  
신 대로 25개소입니다. 이중 7개소는 사업시행인가 전에 사  
업성이 나쁜 점과 또 주변주민의 반대 등을 이유로 사업자가  
자진포기 하였습니다.

○김희갑 위원; 어디 어디입니까?

○교통관리실장 차동득; 그것은 자진포기한 곳은 영등포구  
당산공원에 광주고속에서 추진되었던 것하고, 문래동 문래공  
원에 마동건설에서 추진했던 사항하고, 또 중구 중림동 양재  
공원에 삼영건설에서 추진했던 것하고, 구의공원에 주식회사  
대우가 추진했던 것하고, 군자소공원에 동부건설에서 추진했  
던 사항하고, 구과발에 동부건설에서 추진했던 사항, 구의유  
수지에 한진건설에서 추진했던 이 7개는 사업성이 나쁜 점도  
있고 주변민원이, 물론 다른 데도 다 민원이 있습니다만 사업  
성이 좋으면 계속 추진되었습니다만 사업성 때문에 자진포기

했습니다.

그 사업이 추진된 곳은 18군데입니다. 그 중에 14개소는 완성되어서 운영을 하고 있고, 그리고 아직 공사중에 있는 곳이 3개소입니다. 아직까지 착수를 못하고 준비중에 있는 곳이 1개소가 되겠습니다.

○김희갑 위원; 늦어진 이유가 무엇입니까?

○교통관리실장 차동득; 늦어진 이유는 자금 부족도 있고, 또 복개지상에 예를 들어서 양평유수지 같은 것은 지난번에 문제되었던 법령간 상충문제 때문에 늦어졌고, 사당동 주차장은 상수도관 이설공사 때문에 단수할 때까지 기다리느라고 늦어졌고, 또 사업자가 그 동안 부도가 나 버렸습니다.

용두유수지상도 유수지 문제는 복개지상의 건축 관련이 지금 도시계획법하고 주차장법 사이의 상충 때문에 그 네 가지 사항이 늦어졌습니다.

○김희갑 위원; 그러니까 18군데 중에서 14개소가 운영중인 상태에 있지 않습니까? 그 리스트하고 3개소 현재 진행중인 상태, 그리고 1개소가 아직 착공이 되고 있지 않는데 그 내용에 대해서 각각 개별적으로 주차장별로 각각 사장들 리스트를 만들어서 그 내용을 내일 아침까지 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

○교통관리실장 차동득; 네, 그렇게 하겠습니다.

그리고 또 올림픽대로 교통관리시스템이 당초 목표와 달리 진·출입 통제를 거의 하지 않고 일상적인 교통정보만 제공하는 등 실제 효과가 적게 되어 있는데 수정된 이유와 향후 대책을 물으셨습니다.

올림픽대로 교통관리시스템은 위원님 지적하신 대로 교통정보도 제공하고, 또 고속도로 본선의 교통상태를 유지하기

위해서 램프미터링을 2개소에 하도록 되어 있습니다.

97년 당초 계획시 지금 말씀드린 2개 램프미터링이 포함되어 일부 시설이 설치되었습니다. 그렇지만 시행과정 중 램프를 통제하는데 대한 운전자의 인식부족과 신호를 잘 지키지 않고 돌아갈 길이 마땅치 않고 그래서 여러 가지 논란이 있어서 시설보완의 필요성이 제기되었습니다.

그리고 98년도 사업에서는 저희들이 비슷한 사업을 하겠다는 것은 올림픽대로의 초기단계에서 저희들이 겪었던 어려움을 보완을 해서 이미 기설치 되었다가 제대로 시행하지 못한 램프미터링을 보완을 해서 반포본동 진입로에서 차량도로화 시설을 함께 하고 램프미터링 실시 안내표지도 제대로 갖추어서 운전자에게 신호준수를 하도록 유도체제를 더 강화를 하겠습니다.

그리고 경찰하고 협조해서 이것을 이쪽 램프미터링쪽에 신호위반을 하는 차량에 대한 단속을 강화해서 램프미터링이 정착되도록 하겠습니다.

지적하신 대로 램프미터링까지 해야 그래도 어느 정도의 효과를 볼 수 있다고 보기 때문에 이것은 사업을 포기하는 것이 아니고 그 동안에 문제가 하도 많이 제기되어서 시설보완을 해서 더 강력하게 추진하도록 계획을 세우고 있습니다.

○김희갑 위원; 아니, 제가 지적을 한 것은 지금 올림픽대로 교통관리시스템이야 전체 총 사업비가 36억원 이렇게 잡혀져 있잖아요?

○교통관리실장 차동득; 네.

○김희갑 위원; 램프미터링을 하고 안하고 이런 세부적인 문제를 지적하고자 하는 것이 아니고, 애당초 사업규모를 잡을 때 시설내용을 잡을 때 영상검지기를 몇 개하고 CCTV를 몇

개 해가지고 교통전광판 8대, CCTV 2대, 램프미터링 2대 해서 중앙운행센터시스템까지 시설내용을 전체적으로 잡았던 말이에요.

그 내용까지를 전체를 잡아서 발주를 했어요. 발주를 했는데 실제 애당초 시설을 잡았을 그 내용하고 지금 하다 보니까 내용이 아주 편차가 난단 말이에요. 애당초 설치해야 될 그런 나름대로 시설물이 줄어들었다 이말이에요. 그러면 기예산관계는 좀전에 그 내용 중에서 지금 본위원이 알고 있기로는 영상검지기 34대 외에 또 뭐가 있습니까, 올림픽대로 시설물이?

○교통관리실장 차동득; 전광판과 CCTV와.....

○김희갑 위원; CCTV도 있어요?

○교통관리실장 차동득; CCTV가 있지요.

○김희갑 위원; 있는데 설치되었나요?

(「설치되어 있습니다」 하는 관계공무원 있음)

그러면 램프미터링은 설치 안해 놓고.....

(「램프미터링은 그 위반하는 차량을 감시하려고 설치되어 있습니다. 램프미터링은 되어 있는데 운전자들이 안 지키니까 유야무야된 것입니다」 하는 관계공무원 있음)

○교통관리실장 차동득; 시설이 미비되어서 제대로 단속을 할 수 없는 상황이라서 아까 말씀드린 대로.....

○김희갑 위원; 그러면 이 CCTV 2대는 지금 현재로서는 쉽게 얘기하면 쓰지 않는 시설물을 지금 달아놓은 것이네요?

○교통관리실장 차동득; 지금 제대로 활용을 못하고 있다고 봐야지요.

○김희갑 위원; 그것 활용 못하고 있는 정도가 아니라 그것 있으나마나한 TV가 된 것이잖아요? 램프미터링을 지키는

위반하는 차량을 찍기 위해서 CCTV를 해 놓았는데 램프미터링 지금 그것을 조작을 안하고 있잖아요?

○교통관리실장 차동득; 위반하는 차량도 찍고, 또 실제로 교통상황도 CCTV를 보고 파악을 하고 양쪽 목적을 갖고 있지요. 그 중에 사진찍는 것은 지금 시행을 안하고 있으니까 못하는 것이고 절반의 활용밖에 못하고 있는 것입니다.

○김희갑 위원; 그런 식으로 얘기하시면 안 되고, 본위원이 알고 있기로는 지금 멀티큐브시스템이라는 것은 어떻게 쓰고 있나요?

○교통관리실장 차동득; 나와서 답변하세요.

○교통운영개선기획단장 손성호; 교통운영과장입니다.

기본적으로 올림픽대로의 교통관리시스템 운영은 영상검지기 에 의한 차량통행량을 감지를 해가지고 각 구간별로 속도가 어떻게 되느냐를 감지를 함으로 해서 그 구간에 대한 정보를 교통전광판에 제공하는 형식을 취하고 있습니다.

즉, 말씀하신 그 시스템은 중앙관제센터에서 각 구간을 볼 수 있는 텔레비전이 여러 개 연결되어 있습니다. 올림픽대로 전체를 순환로로 그려서 그래서 각 구간별로 소위 속도가 나쁜 빨간 적색부분이 나오면 그 부분에 대해서 경찰과 협조해서 경찰 CCTV를 돌려서 그쪽에 무슨 이유가 있어서 속도가 떨어졌느냐 이런 것을 파악하면서 파악된 사유를 교통전광판에 제공하고 있습니다. 그 설치는 중앙관제탑에 설치가 되어 있습니다.

○김희갑 위원; 그런데 멀티큐브시스템이라는 것 자체는 지금 어디에 들어가 있느냐 이거예요. 멀티큐브시스템을 원래 만들기로 했잖아요?

○교통운영개선기획단장 손성호; 그것이 지금 설치가 되어

있습니다. 중앙센터가 지금 별도로 되어 있습니다.

○김희갑 위원; 중앙센터 안에?

○교통운영개선기획단장 손성호; 네. 지금 옛날에 시정개발 연구원으로 쓰던 건물에 올림픽대로 관리시스템을 통제하는 중앙센터가 별도로 있습니다. 거기 센터 속에 다 있습니다.

○김희갑 위원; 센터 안에 있다?

○교통운영개선기획단장 손성호; 네.

○김희갑 위원; 그러면 지금 현재 램프미터링은 2개소만 만들어 놓고 실제 이것을 작동을 안하고 있고…….

○교통운영개선기획단장 손성호; 램프미터링이라는 것이 기본적으로 본선 위에 차가 많을 때 지선에서 들어가지 못하도록 교통신호에 의해서 통제를 하는 것입니다. 그런데 신호에 의해서 통제를 중앙센터에서 하고 있는데 다시 말씀드리면 빨간불이라 정지를 해야 되는데 지선에서 진입하는 차량이 그냥 슬금슬금 밀고 들어가는 거예요.

○김희갑 위원; 그것이 왜 그렇게 된 줄 아세요? 지금 말이 지요, 이것 애당초 설계 자체가 잘못되어 있다는 거예요. 생각해 보세요, 올림픽대로 지선에서 들어가는데 차량이 거기다 고개를 들이민다 이말이에요.

애당초 들어가지 못하게 거기서부터 통제가 되면 모르겠지만 거기에 들이미는 상태에서 뒤에서 꼬리가 물고 있는데 거기 안 들어갈 수 있겠어요? 생각해 보세요, 뒤에서 차들이 지금 올림픽대로 들어가려고 지선에서 다 대기되어서 죽 늘어서 있는데 자기만 안 들어가고 거기서 설 수 있겠느냐 이 거예요.

그러니까 애당초 이것 계획 자체가 제대로 되어 있지를 않았어요. 본위원은 꼭 램프미터링만을 얘기를 한 것이 아니라

이것을 올림픽대로 지능화사업이라 해가지고 39억 얼마인가 돈을 써가지고 해 왔지만 애당초 정책적 목표도 달성하지 못하고 이것 자체들을 실제로 예산낭비들만 이루어진 것이 아니냐 하는, 그렇다고 한다면 거기에 대한 나름대로 보완할 수 있는 대책은 뭐냐 이것을 지금 한번 서울시 관계자들이 고민할 필요가 있다라고 생각해서 문제제기를 하는 거예요.

○교통관리실장 차동득; 위원님 지적이 옳습니다. 저희도 내부적으로 경찰과 또 교통관리실 합동으로 과거에 있었던 일의 잘못에 대한 반성을 하고, 그래서 램프미터링이 되려면 위원님 얘기하신 것처럼 진입부에서부터 안내를 해 주고 거기서부터 단속하는 체계도 갖추고, 또 램프미터링을 하기 위한 램프 자체가 본선처럼 그렇게 많은 차량이 들어갈 수 있도록 넓은 차로가 확보되어 있는 데서는 시행이 사실 어렵습니다. 그래서 설계를 좀 해서, 그래서 도료화시설도 좀 해야 된다고 봅니다.

그리고 단속을 하는 것도 통제를 하는 점에서 본선구간 합류하는 데서만 해서는 안 되고 입구부분부터 단속을 해서 점차 미터링을 해 나가도록 해야 되고, 또 운전자가 이것이 갖고 있는 의미를 충분히 알 수 있도록 사전홍보와 또 현장홍보를 크게 강화를 해야 되고, 그러고도 경찰이 현장에서 직접 지도·단속을 철저히 해야만 이것이 성공할 수 있다고 보겠습니다.

그래서 이 부분에 대해서 당초에 계획이 되어 있었기 때문에 미비한 부분을 보완을 해서 당초의 목적을 달성할 수 있도록 보완을 해 나가도록 하겠습니다.

○김희갑 위원; 그래서 끝으로 제가 말씀드리면, 해마다 저희들이 교통관리시스템, 올림픽대로 지능화사업 해서 예산들

이 잡혀 있고 아마 내년에는 또 내부순환 도시고속도로 이렇게 해서 해 나가는데 결과적으로 보면 제가 봤을 때는 나중에 이것 지나고 보면 업자 좋은 일만 시키는 일은 있어서는 안 되겠다, 그리고 진짜 교통소통 자체를 과학화하기 위해서 이 정도 예산들이 편성되었다고 한다면 소통의 나름대로 본래의 취지와 목적에 맞게 이 예산들이 적절하게 쓰여져야 되겠다 이런 생각이 들거든요.

그래서 보다 하나 하나의 사안 사안에 대해서 관계 담당과장 뿐만 아니라 실무자께서 심사숙고 하셔서 이 사업들을 추진해 주십사 하는 그런 말씀을 드리고 싶어서 한번.....

○교통관리실장 차동득; 네, 명심해서 추진하도록 하겠습니다.

그리고 마지막 질문으로 당초 도봉권역 공영차고지가 환승주차장으로 완공되고 기존 계획이 백지화되고서 대체부지를 물색하는 사업방향이 바뀐 사유를 물으셨습니다.

변경된 사유를 좀 말씀드리면 당초 94년 6월에 도봉산역환승센터 및 버스공동배차장 건설계획 방침이 그 때 결정이 되었습니다. 그래서 두 가지가 묶여서 환승주차장과 버스공동주차장 건설계획이라는 것이 그해 12월에 건교부에 개발제한구역 내 행위허가승인을 신청했지만 건교부의 입장은 환승주차장은 그냥 일반주차장으로 신청하고 공영차고지는 자동차정류장으로 도시계획결정을 하는 것이 타당하니까 구분해서 신청토록 서류를 반려했습니다.

그래서 그 이듬해 95년 6월 15일에 그린벨트 내 행위허가승인 관련 건교부 협의시에 공영차고지 부분은 바로 차고지로 건설하고 자동차운수사업법에 토지수용 규정을 삽입·개정하여 추진하는 방향이 제시되었습니다.



그런데 토지의 협의매수가 사실상 어렵기 때문에 건교부에다가 자동차운수사업법상 토지수용 규정을 넣어서 개정을 건의했지만 그것이 받아들여지지 않았습니다.

한편 환승주차장 설치의 시급성이 있었기 때문에 95년 11월 18일 할 수 없이 부지 전체를 당초에는 두 가지 기능이 있었습니다만 주차장으로 해서 그린벨트 내 행위제한허가 승인신청을 했고 96년 3월 2일자로 승인돼서 그 이후 도봉산 환승주차장으로 건설되었습니다.

다시 말씀드리면 개발제한구역 내 행위허가를 득하는 과정에서 전체가 도봉산 환승주차장으로 변경되었습니다. 향후 대책을 말씀드리면.....

○김희갑 위원; 지금 현재 사용하고 있는 용도에 대해서 알아보셨어요?

○교통관리실장 차동득; 네, 그 내용을 좀 알고 있습니다.

그래서 도봉산 환승주차장을 앞으로 도봉권역 공영차고지로 활용하기 위해서는 도시계획변경을 통해서 자동차정류장으로 사용하는 방안도 검토될 수 있습니다.

그렇지만 관계규정상 5년 이내는 변경결정 금지하는 제한조건 때문에 앞으로 간이박차장 등으로 활용하고자 합니다. 그래서 당초계획이 백지화된 것은 아니고 당초 그린벨트 내 행위제한허가를 받는 과정에서 허가조건 때문에 전체가 묶여져서 환승주차장으로 되어 있습니다만 적정 후보지가 다른 데 더 나은 후보지가 있으면 몰라도 앞으로 현재 환승주차장까지 포함해서 도봉권역에 대한 공영차고지 검토도 계속해 나가도록 하겠습니다.

그리고 위원님께서 마지막에 물으신 환승주차장이 지금 현재 일부가 자동차 전용극장으로 활용되고 있는데 대해서 물

으셨습니다.

원래는 환승주차장과 공영차고지를 계획해서 허가신청 했지만 그린벨트 행위허가 과정에서 환승주차장으로 부득이 계획변경을 할 수밖에 없었고 주차장 허가가 났고 환승주차장이 건설이 되었습니다. 공사가 완료된 것이 97년 12월에 완료되고 금년 2월 18일부터 운영개시했습니다.

그런데 그 후에 아까 위원님께서 지적하신 것처럼 넓은 주차장이 효율이 많이 떨어져 텅텅비는 경우가 많이 있고 더욱이 야간에는 거의 활용되지 않은 채로 있는 부지가 많기 때문에 도봉구청에서 저희시에 요구가 있었습니다.

금년 10월부터 내년 3월까지 임시적으로 유상으로 저녁 8시 이후 시간을 한정해서 도봉구청에서 점용허가 요청이 왔기 때문에 야간에 별로 활용되지 않는 부분에 대해서 구청장이 활용하겠다는 계획을 저희들은 타당하다고 받아들여서 점용허가를 하였습니다.

○김희갑 위원; 그러면 전용극장을 도봉구청에서 운영하고 있는 것입니까?

○교통관리실장 차동득; 그것은 구청이 직접하는 것이 아니고 구청이 사업자를 선정해서 시행하고 있는 것으로 보고 받았습니다.

○김희갑 위원; 그러니까 지금 현재로서는 구청에서 점용허가 요청만해 놓고 그 공간을 그대로 지금 다른 사설업체에게 위탁을 주어서 영화를 하고 있는 것입니까?

○교통관리실장 차동득; 네, 그렇습니다.

○김희갑 위원; 그런데 그것을 시에서 협의할 때 영화 야외극장 내지는 자동차 전용극장으로 활용하는데 그것을 동의해주셨습니까?

○교통관리실장 차동득; 사업계획이 붙어서 점용허가가 들어 왔습니다.

○김희갑 위원; 허가를 해 주셨습니까?

○교통관리실장 차동득; 네, 그렇습니다.

○김희갑 위원; 그러면 요청한 내용하고 관계서류를 일단 제출해 주십시오.

○교통관리실장 차동득; 자료를 제출하겠습니다.

○김희갑 위원; 내일아침까지, 그 부분에 대해서는 내일 별도로 다시 질의를 할 테니까요?

○교통관리실장 차동득; 제출하겠습니다.

○위원장 박겸수; 다 하셨습니까?

그러면 다시 다른 위원님 답변을 해 주시기 바랍니다. 잠깐만, 그러면 우선 답변하시기 전에 조성대 위원님 추가로 질의를 해 주시기 바랍니다.

○조성대 위원; 조성대 위원입니다.

서울시내 각 구청에서 교통신호대책에 대해서 교통관리실로 올라온 것이 많이 있는 것으로 알고 있습니다. 심지어 은평구 같은 경우는 130몇 가지의 교통신호라든지 주민불편사항에 대해서 건의가 올라왔는데 경찰청에서 지금 현재 30몇 가지는 보류, 그 다음에 나머지 얼마는 지금 조사중 뭐 이런 것이 있습니다.

그래서 각 구청 교통국에서는 본위원이 알기로는 주민들의 어떤 숙원사업이라든지 이런 것을 종합적으로 조사를 해서 교통관리실에 보고해서 경찰청의 위임사항으로 넘어가는 것으로 알고 있습니다.

그러면 지금 경찰청에서 결정사항은 상당히 미미하게 지금 결정이 되고 있는 것으로 알고 있습니다. 그러면 지방각 기

초단체에서 주민들의 숙원사업으로 해 달라는 신호정책을 너무 일방적으로 많이 순응을 안해주는 것 아니냐, 교통관리실장은 거기에 대해서 확실한 것을, 이것은 경찰청하고 문제가 있습니다만 물론 예산상에도 문제가 있겠고 여러 가지 있겠습니다만 최소한도 본위원이 지금 각 구의회에서 얘기 듣기로는 민원의 약 90% 정도는 주민의 숙원사업이다 이겁니다.

그런데 교통관리실에 올려놓으면 경찰청에 가서 그것이 확인도 뭣도 하지 않고 일단 넘겨만 주고 마니까 경찰청에서는 구에서 올라온 이런 사업은 지금 해당되지 않는다 하고서 그냥 내려가 버리면 그만 아무 주민들이 건의한 사항이 실효가 없는 것으로 알고 있습니다.

내가 시간관계상 표를 찾지 못했는데 아까 잠깐 봤습니다. 그래서 교통관리실에서는 일단 이것을 경찰청에 넘겨만 주고 그냥 말지 말고 교통관리실장은 확인을 해서 과연 어느 정도까지는 해야 되겠고, 또 예산상 부족되는 것이 있으면 예산을 어떻게 지원해서라도 빨리 주민들이 숙원사업을 해야 되겠다 하는 것을 아시고, 여기에 경찰청 보고가 올라와 있습니다만 왜 은평 같은 데가 제일 지금 많습니다, 저는 서울시 전체 교통문제를 해결하기 때문에.

그러면 130 몇 건이 올라왔는데 약 절반 이상이 커트 당하는 것이 뭐냐, 그것을 경찰청에서 나오지 않았으니까 교통관리실장이 자세한 상황과약을 해서, 제일 많기 때문에 제가 은평구를 예를 들었습니다만 각 구청에서 올라온 것을 종합해서 내일 오전에 안 된 이유에 대해서 보고해 주기 바랍니다.

○교통관리실장 차동득; 위원님, 구체적인 자료는 위원님 지적하신 것처럼 경찰에서 다 확보하고 있기 때문에 내일 오전까지 그 자료를 다 확보하기는 어렵습니다.

시간을 좀더 주시고 그 자료에도 불구하고 위원님께서 얘기하시듯이 업무자체야 경찰의 소관이지만 교통관리실에서도 내년부터는 경찰업무에 좀 관여하려고 여러 가지 노력하고 있습니다.

위원장 걱정해 주신 대로 저희들이 소통이나 또는 안전통제 문제를 거쳐서 예산을 주는 것만큼 경찰에 좀 관여하도록 애를 쓰겠습니다.

○조성대 위원; 그것은 운영과장 소관입니까?

○교통관리실장 차동득; 네, 그렇습니다.

○조성대 위원; 사실 각 구청에서는 운영실로 올리고 결과는 청에서 내려오고 거기다 재차 어떤 항의를 하고 얘기를 할 수가 없어요. 제가 가만히 그 체계를 보니까 그렇습니다. 그래서 운영과장은 일단은 경찰청에 넘겨만 주지 말고 넘겨준 것의 유보라든지, 아니면 못하는 사유에 대해서 기초단체에 넘겨주고 관리를 평상시에 해 왔으면 내일 시간이 없어서 못하겠습니다 이런 소리가 안 나오죠.

그러니 이 때까지는 그냥 올라오면 경찰에 넘겨줘 버리고 운영과장은 나몰라라 넘겨주었으니 끝났다, 그 결과에 대해서 그러니까 기초단체에서 볼 적에는 경찰청에서 거꾸로 딱 결과가 내려오니까 반려되어 내려오니까 말도 못하고 가만 있는 거예요.

○교통운영개선기획단장 손성호; 여기서 말씀을 좀더 드려도 되겠습니까?

○조성대 위원; 거기서 하십시오.

○교통운영개선기획단장 손성호; 실제로 구청에서 주민들의 불편을 해소하기 위해서 신호문제를 많이 건의하고 해결하려고 노력을 합니다.

그런데 추진하는 절차가 구청에서 어느 교차로에 있는 신호를 개선해 달라고 저희 시청을 통해서 경찰청으로 가는 것이 아니고, 구청에서 관할경찰서를 통해서 시청으로 갑니다. 그러니까 대부분의 경우에는 저희 시청에서도 어떤 건이 올라가 있는지도 사실은 제가 파악도 못하고 있습니다.

저희가 파악하고 있는 것은 주요 교차로나 중요하게 교통처리개선을 수립해야 할 그런 장소를 파악하고 있는데 개개의 장소에 대해서는 구청에서도 저희 시청을 안 거치고 구청에서 경찰서를 거쳐서 시경으로 곧바로 가기 때문에 저희가 파악을 못하고 있습니다, 실제로.

○조성대 위원; 됐습니다. 그러면 앞으로 경찰서에도 보고를 올리고 교통관리실도 올려서 교통관리실에서 파악을 하고 계시면 될 것 아닙니까?

○교통운영개선기획단장 손성호; 네, 알겠습니다.

○조성대 위원; 그러면 그것을 경찰청과 서로 교분을 가지고 처리하면 되지 않겠는가 생각하기 때문에, 하여튼 좌우간 현재까지 각 구에서 안 되어 있는 것, 또 반려된 사항, 이것이 몇 건으로만 되어 있는데 자세하게 해가지고 내일 오후까지 되겠습니까?

○교통운영개선기획단장 손성호; 경찰하고 신속히 연락해 보겠습니다.

○조성대 위원; 무서워 말고 당당히 하세요. 내일 저녁까지 되겠습니까?

○교통운영개선기획단장 손성호; 노력해 보겠습니다.

○조성대 위원; 해서 보고해 주시기 바랍니다.

○위원장 박겸수; 수고하셨습니다.

다시 김희갑 위원님.

○김희갑 위원; 아까 본위원이 요청한 자료 중에서 차종별 차량보유 현황 이것이 어떻게 된거냐고요? 이것을 좀 얘기를 해 보시라니까요. 이것이 지금 5년 미만 해가지고 이렇게 온 것 이 자료가 이것이 맞느냐 틀리느냐 이거예요. 누구예요, 작성자? 유대식 사무관이라고 이름이 써 있네요.

○교통관리실장 차동득; 아까 김희갑 위원님께서 자료를 좀 더 체계적으로 잘 만들어서 제출하라고 한 자료는 저희들이 작성을 다시 해서 내일 아침에 전해 드리겠습니다.

○김희갑 위원; 아니, 만들어라 이런 얘기가 아니고 지금 이렇게 온 이 자료 자체가 이것이 맞는 자료냐 틀린 자료냐, 내가 아까 그렇게 물어봤잖아요.

이것이 지금 내가 볼 때, 제 자료가 와서 이것을 봤는데 5년 미만해서 88년 92년이라고 이렇게 나와 있기에 이것이 지금 5년미만에 88년부터 92년이면 안 맞지 않느냐 이런 생각이 들어서, 이것이 거꾸로 된 것을 이렇게 쓴 것 같기도 하고, 지금 긴가민가해서 물어보는 거예요.

○대중교통과장 전귀권; 아무래도 자료가 논리성이 안 맞는 것 같습니다. 그래서 저희가 한번 더 심도 있게 체크를 해서 내일 다시 드리겠습니다.

자료가 저의 불찰로 해서 더 정확하게 보고를 했어야 되는데 이런 점에 대해서 죄송하게 생각하고, 제가 봐도 논리적으로 모순이 좀 있는 것 같습니다. 그래서 어떻게 된 것인지 정확하게 따져서 내일 아침에 보고를 드리겠습니다.

○김희갑 위원; 다시 좀 정리를 해 주시고요. 그리고 내일 아침에 이 자료를 정리해서 다시 좀 정확하게 만드셔서 본위원이 볼 수 있도록 자료를 제출해 주십시오.

○위원장 박겸수; 다 되었습니까, 김희갑 위원님?

○김희갑 위원; 네.

○교통관리실장 차동득; 김성태 위원님 질문에 대해서 대답하겠습니다.

먼저 버스운송수입의 투명성과 관련해서 자동요금징수기 설치가 그 핵심인데 금년도 예산에서 불용시키고 내년도 예산도 제대로 세우지 않는 등 버스개혁 정책의 집행 의지가 있는지 답변을 요구하셨습니다.

김위원님 지적하신 것처럼 버스운송수입의 투명성을 확보하여야 시민들을 설득시킬 수 있고, 또 정책대안을 마련할 수 있다는 것은 동감입니다. 그리고 버스운송수입의 투명성은 지금 기존의 버스카드도 활용하여야 하고 경영정보관리 프로그램 개발용역이 또 금년중에 마무리되면 내년도에는 완전하지는 않지만 업체별·노선별 수입금의 투명성이 어느 정도 확보될 수 있다고 봅니다.

그래서 아직 이미 설치된 기존의 시스템에 대한 활용성도 충분히 제고하지 못한 그런 상황에서 지금 이 시점에서 아직 기술적으로나 여러 가지 어려움도 따르고 있는 자동요금징수기를 지금 바로 결정하는 것보다는 그 때 가서 검토를 하는 것도 늦지 않다고 생각합니다.

자동요금징수기 설치에 관한 그간 논의되어 온 문제점이 사실은 상당히 많이 제기되었습니다. 우선 기술적으로 봐서 제안업체의 기술수준이 보는 시각에 따라서 다를 수는 있습니다만 화폐인식의 정확도나 처리속도에 있어서 객관적으로 요구사항 기준에 미달되었고.....

○위원장 박겸수; 실장 말이에요, 답변하실 때 지금 여기는 일반 상임위원회가 아니기 때문에 위증이 없어야 합니다. 따라서 정확한 내용을 답변하셔야 실장께서 행정사무감사를 받



는 자세가 되는 것입니다. 확실히 명심하시고 그 부분에 있어서 답변을 해 주시기 바랍니다.

○교통관리실장 차동득; 네, 그리고 현재 IMF체제하의 어려운 경제여건하에서 시 재정도 어려운 이 때에 144억원에 대한 지원과 융자지원과 같은 그런 정책이 설득력을 갖기 어렵다는 반대여론도 있고, 그리고 또 거스름 돈을 지불하는데 시간이 과다 소요될 수도 있고 구겨진 돈은 인식이 어려울 수도 있다는 지적과 또 유지관리상의 문제가 만만치 않을 것이라는 그런 문제들이 제기되었기 때문에 실제 정착 운행까지는 많은 운영시험이 있어야 되리라고 보겠습니다.

그렇기 때문에 우리시 도시교통정책심의위원회에서도 이 문제는 좀더 이따가 검토해야 될 문제라고 지적이 되었고, 국정감사시에도 역시 더 신중하게 접근할 필요가 있다는 의견이 대두된 바가 있습니다.

그리고 아까 말씀드린 것처럼 업체의 얘기는 아무 문제가 없다고 얘기를 합니다만 처음 개발하는 제품이기 때문에 현재는 기술적인 어려움이, 이미 지적되었던 어려움도 우리가 생각을 해야 되고, 또 그것이 다 정착이 되었을 때 합리적인 관리가 과연 효과적으로 이루어질 수 있는지에 대한 검토도 더 해야 될 필요가 있고, 그렇기 때문에 저희들이 이 사업을 추진하지 않겠다고 하는 얘기는 아닙니다.

투명성 확보 차원에서 우선은 현재 우선순위상 이미 560만장이 보급이 된 버스카드가 더빠른시간 내에 활성화될 수 있도록 촉구하고, 시내버스 경영정보관리 프로그램의 개발을 빨리 실용화 시키는 노력이 선행이 되어야 되지 않겠느냐, 그것만가지고 불충분하고도 판단될 때는 현금지불자를 위한 요금 자동징수기에 대한 것도 그 타당성을 확보한다고 보겠습니다.

그래서 현재로서는 다만, 재정부담이 크고 기술적 완전성도 아직은 더 검토해야 될 부분이 있기 때문에 내년에는 최소한의 시험평가를 하겠다는 뜻에서 금액을 따지면 명목상 금액 같습니다만 실제로 10대분의 버스에 장착해서 충분한 시간을 갖고 시범운영을 하기 위한 계획을 갖고 있습니다.

또 지적하신 문제 중의 하나가 사업자선정 심사결과 5개 업체가 똑같이 112점이라는 데 대해서 잠시 말씀을 드리겠습니다. 당시 심사위원회에서는 1차심사인 기계의 기본성능평가는 단지 기본사양에 충족하는지 여부를 심사하여 적합 또는 부적합으로만 평가를 했습니다. 심사기준표에 따라서 화폐의 인식과 처리속도 및 정확도 등 8개 항목을 나중에 14명의 심사위원이 평가한 결과가 112개였습니다.

적합 또는 부적합 의견제시한 항목이 108개였고 일부 위원 의견 미제시항목이 4개가 있었습니다. 그래서 각 회사 공히 112개 항목에 대한 심사결과를 나타낸 것입니다. 제가 보고받기로는 112는 평가점수가 아니고 평가했던 항목수로 알고 있습니다.

그리고 두번째 질문으로 버스업체의 표준경영모델 개발사업과 관련하여.....

○위원장 박겸수; 잠깐만요. 버스업체에서 평가한 평가서 사본 있지요?

○교통관리실장 차동득; 저는 지금 안 갖고 있습니다.

○위원장 박겸수; 일체 시험결과 사본 있지요?

○교통관리실장 차동득; 심사결과총괄표.

○위원장 박겸수; 아니, 총괄표 말고 일체 서울시에서 공문 발송부터 시작해서 시험하고 검사하고 평가내리고 하는 그 평가서 사본 있을 거예요.

○교통관리실장 차동득; 네, 있습니다.

○위원장 박겸수; 2권짜리 있는 것이지요? 그것 지금 가지고 오세요.

○교통관리실장 차동득; 네, 갖고 있습니다.

○위원장 박겸수; 답변하십시오.

○교통관리실장 차동득; 두번째 질문은 버스업체 표준경영모델 개발사업과 관련해서 소요예산 및 개발방법을 물으셨습니다.

버스업체의 표준경영모델 개발사업 소요예산에 대해서 말씀드리면 이 개발사업은 지난 97년 12월부터 시행한 버스업체의 경영진단용역에 포함하여 발주한 사업으로 총 2억 9,700만원이 소요되었습니다.

그 용역내용을 말씀드리면 48개 버스업체에 대한 경영실태 분석을 실시하고 버스업체에 적용 가능한 합리적이고 객관적인 표준경영모델 및 표준원가제도를 마련하고 버스업체의 경쟁력 확보를 위한 구조조정계획을 수립하는 용역이 되겠습니다.

이 중에서 버스업체 표준경영모델 개발을 위한 소요예산은 약 3,800만원 정도 소요되었습니다. 앞서 말씀드리는 것은 전체 사업비였고 현재 경영이 열악한 버스업체가 저희들 적용하고자 하는 표준경영모델을 충족하기 위해서는 우선 자기 자본 일정비율 유지 등을 위해서 업체당 평균 30억원 정도의 자본금 융자가 필요합니다. 이런 방법으로는 당장 어려움이 많이 따른다고 보겠습니다.

그래서 경영 내적인 요인으로 해서 발생한 적자에 대한 보조를 할 계획이 있었습시다만 건설교통부에 적자업체 보조금 지급계획이 IMF체제 도입 이후에 유보되었습니다.

그리고 우리시에서도 같은 이유로 직접 보조계획은 유보되었기 때문에 버스업체 경영합리화 사업에 대하여 지원계획도 당초 계획을 변경할 수밖에 없었습니다.

그래서 우리시에서는 버스업체의 경영상태 등을 종합적으로 검토분석해서 버스업체의 경쟁력 확보방안으로 경영합리화와 연계해서 부실업체의 퇴출 등 구조조정 계획을 수립하여 99년부터 단계적으로 추진하겠다는 말씀을 드린 바 있습니다.

이 구조조정 과정에서 노선 수익률 악화로 업체에서 운영을 기피하는 노선에 대해서는 그 과정에서 노선입찰제 도입을 검토하겠습니다.

이상 답변을 마치도록 하겠습니다.

○위원장 박겸수; 수고하셨습니다.

자료를 몇 가지 좀 요구를 할까 합니다. 중요한 것은 내일 한번 다시 정확하게 보기로 하고요.

금년에 대중교통요금 원가계산용역이 2억이 잡혔습니다. 용역회사, 또 지금 어느 정도 와 있는지 그것을 자료로 상세하게 보내 주시고요.

방금 말씀하셨습니다만 경영관리프로그램 개발하는 것도 똑같이 용역에 대해서 자료를 상세하게 보내 주시기 바랍니다.

○김성태 위원; 위원장님, 답변에 대한 보충질의를 좀 하겠습니다.

○위원장 박겸수; 보충질의를 먼저 하십시오.

○김성태 위원; 근본적으로 97년 7월에 버스개혁 종합대책이 이렇게 나왔는데 불과 1년만에 시내버스 경영정보프로그램이라든지 이런 형태로 또 새로운 용역이 시작되고 있고, 뭐

하러 행정낭비하고 예산낭비하면서 이런 버스개혁 종합대책이니 이런 것을 만드느냐 이거죠. 이것을 본위원 나름대로 공부한 의미가 없는 거예요, 근본적으로.

이 버스개혁 종합대책의 근본 골격이 한마디로 요금수입의 투명성을 확보해야 되는 부분하고 경영합리화를 취해야 된다, 경영합리화는 표준경영모델을 도입해서 강도 높은 구조조정이 가해져야 된다, 그리고 요금수익 투명성은 자동요금인식기를 도입해서 현금 이용객들의 수입 투명성을 가져가서 결국은 불량버스업체의 구조조정을 가속화한다는 얘긴데 그런 차원에서 근본적인 골격이 잡혔다 그러면 그 틀이 큰 변화가 없어야지, 지금 사람 바뀐다고 또 이렇게 바뀌고 이러면 결론적으로 버스의 완전한 계획은, 물론 계획은 계속해 나가야 되겠지만 불과 1년만에 이런 식으로 수 많은 인력, 예산, 시간 이런 것을 낭비해서 두꺼운 책자 만들어서 이것 스터디해서 종합대책이라고 이렇게 예산도 편성해 놓고, 자동요금인식기도 분명히 지난번 작년 97년 12월 17일 문서를 통해서 자동요금징수기 도입 추진계획을 참조하여 추진일정별로 기기개발 사업자 선정, 기기설치 등이 차질 없이 추진되도록 만전을 기하기 바랍니다, 이렇게 버스운수조합에다가 명령조로 이렇게 강하게 문서를 내려 보내서. 그래서 이 보고서 책자에는 1월부터 설치가 되는 것으로 되어 있습니다.

그래서 그 예산이 진행도 되지 않고 그러면 요금수입의 투명성이 지금 근 1년 동안에 이 사업이 유보되고 파기될 정도로 뚜렷한 대안이 제시돼서 요금수입의 투명성이 확보되었다고 그러면 뭐하러 144억의 예산을 갖다 씹니까, 그것은 당연히 불용처리해야 되겠지요.

아직 그렇지 못한 과정에서 조금 전 답변중에 시내버스 경

영정보프로그램이 2억 9,700만원을 주어서 또 용역을 준 모양인데 이렇게 해서 학자들, 교수들 밥 먹여줄 일 있어요, 어디? 그렇게 서울시가 돈이 많고 예산이 많습니까? 뭐하러 버스개혁 종합대책이라고 이렇게 즉 기획단이 구성이 돼서 여기에 수많은 인력, 예산낭비, 이런 것 해 놓고 뭐하러 또 일을 하느냐 이거예요. 사람 바뀌고 위에서 누가 지시한 것입니까?

○교통관리실장 차동득; 위원님, 그것은 지금 오해하신 것이 버스경영진단 프로그램개발은 별도사업이 아니고 버스개혁 종합대책의 일부로서 그 종합대책에서 건의된 것입니다. 그래서 위원님이 보시는 것은 한 개의 관점입니다.

예를 들어서 버스카드도 하고 뭐도 다하지만 현금자동징수기도 같이 있으면 경영 투명성 확보를 더 잘할 수 있지 않느냐, 그런 관점에서 보면 위원님하고 저도 생각이 같습니다.

그렇지만 경영 투명성을 확보하기 위해서 현금자동징수기에 시가 투입해야 될 예산이 144억원이나 되기 때문에 그러면 지금 현재 이미 그것하고 한 패키지로 하나의 정책으로 추진이 이미 되고 있는 버스카드사업은 현재 전체 40%가 이용할 정도로 상당히 정착이 되어가고 있습니다.

그러면 제가 판단했을 때는 돈이 안 들고 그냥 하는 것 같으면 여러 가지 많이 하면 할수록 좋겠습니다만 투자비가 소요되는 것은 효율성과 정책의 상호 시너지효과를 생각해야 된다고 봅니다.

그래서 제 개인의 의견이 아니고 저희도 그 결정하는데 교통정책심의회에 상정돼서 거기의 의견이 그렇게 결론이 났고 교통관리실로서도 그것이 타당하다고 보여졌기 때문에 우선 순위상 우선은 버스카드를 더 많이 보급하는데 노력을 집중

해야 되지 않느냐, 그 동안은 이미 개발되어 놓은 자동요금징수기를 10대에 장착해서 내년 동안에 시험운영하면서 결과를 봐서 그 때 가서 확대·시행하는 것을 검토 결정하겠다고 이렇게 말씀드린 것입니다.

○위원장 박겸수; 잠깐만요, 김성태 위원님.

지금 우리 교통관리실장께서 이 사업에 대해서 조금 나름대로 생각을 가지고 지금 논리적으로 답변을 하시는 것 같은데 이 사업이 무슨 사업과 연계되어 있는지 아십니까?

예를 들면 투명성 확보를 위해서 자동요금인식기를 설치하는 것이 우리 버스개혁 종합대책 중에서 무슨 사업하고 같이 연계돼서 시너지 효과로서 버스업체에 대해서 확실히.....

○교통관리실장 차동득; 재정지원정책 프로그램과 같이 연계되어 있는 것으로 알고 있습니다.

○위원장 박겸수; 재정지원정책 프로그램은 나중에 인센티브로 당근을 줄 때 재정지원정책 프로그램이고, 실제 그 장치 자체가 장치를 했을 때 지금 뭐냐 하면 자동요금인식시스템 장치를 얘기하는 거잖아요.

그 장치를 했을 때 우리 44개 분야 중에서 어떤 분야하고 그 장치가 맞물려서 버스업계의 투명성 확보를 위한 시스템이 되는가를 혹시 알고 계십니까?

○교통관리실장 차동득; 경영정보프로그램하고 타코메타사업하고 연관지어서 요금자동징수기하고, 또 버스카드정산시스템하고 같이 물려서 노선별로 운송수입금을 정확히 파악하겠다는데 목적이 있습니다.

제가 그 패키지가 잘못됐다고 말씀드린 것은 아닙니다. 그 것이 유용하고 훌륭한 정책이기는 하지만 지금 그것보다 낮은 단계의 정책도 아직 완성단계에 들어가 있지 않고 있기

때문에 이것을 좀더 여건 조성한 후에 내년에 가서 검토해서 추진하겠다고 얘기를 하고 있지 않습니까?

○위원장 박겸수; 그러면 금년에 사업을 해야 할 부분들이 바로 그런 부분들을 추진해야 하는 것이 교통관리실이 해야 하는 일 아닙니까? 예를 들면 사업을 축소하거나 없애는 부분이 아니고 사업의 연계성을 확보해서 실제로 사업이 될 수 있도록 추진하는 것이 교통관리실에서 하는 일 아닙니까?

○교통관리실장 차동득; 네, 그렇습니다.

○위원장 박겸수; 그런데 왜 오늘 업무보고서 보면 실제로 아까 실장께서는 5개 사업이 보류되고 몇 개 사업이 어떻고 그랬는데 보류된 사업 자체가 전부, 예를 들면 지금 보면 보류된 사업 자체가 다 핵심사업만 보류된 거예요. 지금 핵심 아닌 사업만 진행되고 있는 거예요.

그러면 실장님 논리대로 말씀하시면 아까 재정능력이 없어서 그런 것 지원할 수가 없다, 그렇다면 재정능력이 없으면 버스업체는 뭘데 보조금 주고 용자금 주고 버스카드 200억 보조금 주고 그렇습니까? 재정능력이 없으니 자율적으로 버스회사 이익금을 서울시가 한 푼이라도 환수해 본적 있어요?

○교통관리실장 차동득; 그점에 대해서는 위원장님과 생각이 같습니다. 위원장님이 걱정하시는 것처럼 버스회사가 다 같은 버스회사가 아니고 건설한 회사도 있고 아주 불량한 회사도 있고 노선별로 차이가 나고 그것을 명확히 판단하실 필요가 있지 않느냐 하는 얘기 저도 100% 공감합니다.

그러면 그것이 꼭 완벽한 시스템이 있어야만 그것이 가능하느냐 하는 얘기입니다. 물론 완전한 시스템이 갖추어지면 더 좋겠지만.....

○위원장 박겸수; 잠깐만요. 그러면 타코메타하고 자동요금



인식기하고 해서 교통관리실의 중앙컴퓨터시스템을 구축한다는 내용은 알고 계시죠?

○교통관리실장 차동득; 알고 있습니다. 그런데 타코메타사업은 제가 오기 전에 벌써 사업이 보류가 돼 버렸고, 더이상 제가 다시 살릴 수 있는 입장이 못 돼 있고 그러면 타코메타 부분이 없다고 해서 안 되느냐, 좀 부족하지만 걱정하시는 대로 운송수입금이 적어도 현금수입과 교통카드수입 두 가지 수입만 제대로 잡혀도 상당한 운송수입금이 파악이 되니까.....

○위원장 박겸수; 지금 실장님이 버스운행 현황을 정확히 아십니까? 예를 들면 각 89개 업체가 정시성을 가지고 정확하게 운행서비스를 한 업체가 몇 개업체나 된다고 생각하십니까? 서울시가 노선을 인가해 줄 때 그대로 운행하는 업체가 몇 개나 된다고 생각하십니까, 89개 업체중에서?

○교통관리실장 차동득; 회사의 문제라기보다 노선의 문제가 더 크다고 보고 있습니다.

○위원장 박겸수; 아니, 노선문제건 회사문제건 89개 업체중에서 서울시가 노선을 허가해 줄 때는 조건이 있을 것 아닙니까, 1번 노선은 5분 간격으로 어디서 어디를 경유해서 어떻게 와라 이렇게 하지 않습니까? 그렇게 해서 실제로 운행을 정확히 해 놓은 업체가 몇 개나 있다고 생각하십니까?

제 얘기는 교통관리실에서 버스업체에 그렇게 얘기해도 버스업체가 현실성이 없다고 판단되면 또는 수익금이 맞지 않다고 판단되면 그것 이행 않습니다. 그것 알고 계세요? 버스회사에 지주들이 몇 명이나 있다는 것 알고 계십니까, 각 업체별로? 파악해 놓은 것 아무 것도 없잖아요.

○교통관리실장 차동득; 지주가 몇인지 저희들이 알려면 이

런 방법으로 파악되는 것은 아니죠.

○위원장 박겸수; 지주가 있으면 그 이익금이 기사들이나 버스운영 자금에 쓰이는 것이 아니라 지주들 투자한 투자액수로 다 빨려들어가지요. 지금 교통관리실에서 서울시내버스의 대차대조표 정확한 것 가지고 있습니까?

○교통관리실장 차동득; 나름대로 갖고 있습니다만 그것은 앞으로 더 확인해야 될 사항입니다.

○위원장 박겸수; 대단히 죄송합니다만 제가 버스관계자들 얘기를 들어볼 때는 그것은 전부 거짓말로 작성한다 이거예요. 제대로 작성하면 세금 많이 내고 제대로 작성하면 돈 안 뛰주기 때문에 전부 거짓말로 내는 자료라고 합니다.

○교통관리실장 차동득; 위원장님이 걱정하시는 바로 그런 문제 때문에 저희들이 문제되고 있는 노선별로 일단은 좀 원시적인 방법입니다만 탐승조사를 하려고 합니다.

○위원장 박겸수; 다시 논의를 할 기회가 있을 것 같아서 김성태 위원님이 조금 양해해 주시면 자료를 조금 더 본 다음에 논의를 하도록 하고요. 제가 자료요구를 좀 하면 어떻겠습니까? 자료가 조금 와서 종합적으로 분석을 할 필요가 필요할 것 같습니다. 제가 볼 때는 이 부분은 방금 실장께서 말씀하신 대로.....

○김성태 위원; 본위원이 지금 현재 버스대책을 본위원이 보는 시각은 버스 선불카드나 지하철 후불카드든 호환성도 제대로 못 시키고 있어요.

아마 도시철도공사에는 그것 설치하는 부분이 지금 현재 미진하게 홀딩 걸어놓은 상태로 본위원은 알고 있는데 또 지하철 후불카드의 버스사업도 또 정책적으로 빠르면 진행되고 있지 않은 상황에서 한마디로 사람만 바뀌면 정책이 전부 홀

딩되고 또 바뀌면서......

○교통관리실장 차동득; 그렇지 않습니다.

아까 김성태 위원님께서 자꾸 사람이 바뀌었기 때문에 정책이 자꾸 바뀐다 그러는데 제가 그렇지 않다는 것을 몇 번이나 말씀드렸는데 예를 들어서 그러면 호환하는 것 시의 정책이 바뀌지 않았습니다.

문제는 뭐가 바뀌었느냐 하면 버스회사와 저쪽의 운송업자들이 경영이 어렵다 해가지고 투자비 140억원을 시 보고 재정지원을 하라고 하니깐 우리 시민들이 납득하지 않기 때문에 그런 식으로 호환은 지금 당장할 수 없다는 그 얘기입니다. 김위원님은 그래 안하시겠습니까?

○김성태 위원; 아니, 그러니까 그런 문제점을 올해 예산편성할 당시에 그 때 공무원들 전부 알아가지고 지금 그런 내용을 모르는 사람들이 앉아있었느냐 이거예요.

○교통관리실장 차동득; 위원님께서 그렇게까지 자꾸 저를 궁지에 몰아넣으면 제가 어떻게 답변할지 모르겠습니다.

○김성태 위원; 제가 무슨 교통관리실장을 상대로 해서......

○교통관리실장 차동득; 저는 제가 보는 관점에서 옳다고 생각하는 방향을 말씀드리는 것입니다.

○김성태 위원; 본위원회도 내 생각이 옳기 때문에 나도 주장을 하는 거예요. 그래서 여기서 협의점을 찾아야 되고 어떤 것이 맞는지 그것도 찾아야 되는 것 아니예요.

본위원회는 분명히 작년도에 이런 대책을 수립해가지고 집행부에서 공문도 작년 12월 17일 보냈다 이거지요. 그에 따라서 예산도 이미 편성되어 있었고, 그러면 지난번 140억원 편성예산중에 지난 추경 때 24억원만 남겼다 이겁니다. 24억원을 집행한 내역이 지금 뭐냐 이거예요. 아까 그것도 답변

안했잖아요. 추경 때 24억원을 남겼는데 그것 집행한 내역을 이야기하시라고요.

○교통관리실장 차동득; 답변드리겠습니다.

지난 추경 때 144억원이 계상되어 있었습니다. 기술적으로도 아직 장착할 수 있는 단계가 못된다고 판단했고 여건조성이 전혀 안 되어 있기 때문에 금년중에 도저히 144억원을 집행할 수 없다는 판단을 했습니다.

그래서 제 속셈 같아서 내년엔 계상되어 있는 그런 정도의 규모만 남기고 다 그것을 삭감했으면 싶었습니다만, 그것은 왜냐 하면 그 동안에 또 그래도 혹시 더 검토를 해서 금년중이라도 일부 더 추진할 수 있는 그런 방법이 있겠는가, 더 검토하자는 차원에서 저희들이 남은 3·4개월여라도 뭔가 또 다른 것을 추진할 수 있는 방안이 있겠는가 파악하기 위해서 돈이 없으면 그것이 안 되니까 남겨둔 것입니다.

○김성태 위원; 아니, 그러니까 교통관리실장님 답변이 앞뒤가 맞지 않지 않습니까? 근본적으로 144억원 예산 중에 24억원만 지금 추경에서 지금 계상해 놓고 나머지는 전부 불용처리가 된 상태에서 그 잔여액을 가지고 무슨 사업의 추진 의지가 명확하게 드러난다는 거예요?

근본적으로 그때 그러면 문제가 있고 이것이 불가능하다고 그러면 그 때 전면적인 재수정을 하고 그리고 근본적으로 버스개혁 종합대책 작년에 수립된 것 이것이 문제가 있다고 이의를 들고 나와 주어야지.

○교통관리실장 차동득; 그것은 자체가 문제가 있는 것은 아니지요. 왜냐 하면.....

○김성태 위원; 아니, 그러면 이것이 문제가 없다고 그러면 여기에는 뭐하러 추진일정까지 이렇게 잡아놓고.....

○교통관리실장 차동득; 그때 상황하고 위원님지금 상황이.....

○김성태 위원; 그래서 본위원이 하는 이야기가 사람 바뀐다고 지금 상황하고 그 때 상황하고.....

○교통관리실장 차동득; 그것은 사람하고는 관계가 없지요. 우리 환경이 바뀌었는데.....

○김성태 위원; 사람 바뀌고 환경이 바뀌었다 하더라도 지금 IMF라고 할 일을 안합니까?

○교통관리실장 차동득; 그것은 아니지요. 돈을 더 절약해야 되고.....

○김성태 위원; IMF도 밥 먹을 것은 밥 먹어야 되고 할 것은 다 하고, 의식주 해결은 할 것은 하죠.

○교통관리실장 차동득; 너무 그런 식으로 저를 일방적으로 몰아붙이지 마십시오. 왜냐 하면 저도 제가 옳게 믿는 것을 위원님께 설명할 수도 있어야 되지 않습니까?

○김성태 위원; 아니, 그러면 의원간담회라도 열어가지고 "근본적으로 작년에 마무리 하는 버스개혁 종합대책에 이 부분은 문제가 있으니까 의회하고 상의해서 기본적인 정책을 수정합시다"하고 들고 나와야지, 예산부터 그런 식으로 처리해 버리는 것이 어디 있어요? 아니 정책을 수정해야지, 예산만 불용처리하고 예산만 폐기시켜 버린다면 그것이 되는 겁니까?

본위원도 중앙부처하고 여러 가지 업무 해결하고 이런 정책관계를 다루어주고 하지만 근본적으로 정책이 잘못되고 집행과정에 문제가 있다고 그러면 정책을 재수정하든가 그런 먼저 판단부터 가져가는 거예요.

그 다음에 예산을 불용처리하든가 그 다음년도 예산에 반

영 안 시키든가 그렇게 나가는 것이지, 이것은 의회하고 사전 상의 없이 집행부가 그렇게 가져가는 것 아니냐 이거지요.

근본적으로 작년 7월에 이 시내버스개혁 종합대책이 이렇게 수립되었는데 이 정책이 집행상에 문제가 많다, 다시 수정합시다 이렇게 나와야 맞는 것이지, 예산만 손을 대면 되느냐 이거지요.

○교통관리실장 차동득; 저는 지난번 추경 삭감요청할 때 그런 집행부의 취지가 충분히 전달되었다고 이렇게 생각을 했었습니다만 앞으로 위원님들하고 정책수정에서 더 많이 협의를 하도록 하겠습니다.

○김성태 위원; 아니, 그러면 본위원은 오늘 이것을 마지막으로 질의를 한 가지만 합시다.

그러면 이 시내버스개혁 종합대책의 큰 두 가지 축이 본위원이 파악하기로는 첫째는 요금수입 투명성을 확보하는 부분이고, 둘째는 경영합리화가 이루어져야 산업구조조정이 확실하게 이루어질 수 있는 정책이 똑바로 설 수 있다 이거지요.

그러면 요금수입의 투명성을 시 집행부가 정확하게 이루고 있는 이것을 확보하지 않고 무슨 앞으로 전체적인 버스업체의 구조조정이라든지 앞으로 차등화를 두어서 그 업체를 지도감독 한다는 것이 그것이 어떻게 될 수 있느냐 이거지요.

○교통관리실장 차동득; 그것은 김위원님, 버스자동요금징수기가 없다고 요금 투명성을 확보 못한다고 그러면 그 기계가 안 나왔으면 우리가 영영 버스업체의 투명성은 확보할 수 없습니까? 다른 방법을 해야지요.

○김성태 위원; 사람이 그러면 감시감독 해야지요.

○교통관리실장 차동득; 사람이 그 때문에 샘플조사도 하고 여러 가지 조사를 해야지요, 피곤하고 힘들지만. 그래서 지

금 단계에서 그렇게라도 해야 되는 것 아니냐고 이렇게 보고 있습니다.

○김성태 위원; 그러니까 이 요금수입 투명성 확보부분이, 지금 버스가 생긴지 몇 수십년 된 것입니다. 수십년 이 고질적인 문제끝에 지금 그나마 발전해가지고 산업사회가 발전하니까 자동요금인식기라는 것도 집행부에서 먼저 이야기 꺼낸 것이지 우리 의회가 먼저 꺼내었느냐 이거예요. 아, 그 때는 이것하자고 꺼내놓고 지금은 뭐 이것이 꼭 그 방법만 최선이요, 이런 식으로 이야기 나오면 뭐하는 소리냐 이겁니다.

○교통관리실장 차동득; 지금 우리가 하도 어렵고 그래서 이미 시작했던 정책이라도 빨리 틀을 잡아야 되겠다고 판단했기 때문입니다.

○김성태 위원; 그러면 근본적으로 시내버스개혁 종합대책의 요금수입 투명성 부분은 앞으로 이 정책을 수정하는 겁니까?

○교통관리실장 차동득; 아닙니다. 그것은 계속 유지해야지요. 그 때문에 노선별로 탑승인원 조사를 하겠다는 것 아닙니까? 노선별 탑승인원 조사한다는 것은 지금 요금자동징수기하고 여타의 똑같은 것을 작업은 손으로 한다는 얘기이고 요금자동징수기는 기계로 자동으로 집계된다는 것이지요.

○김성태 위원; 아니, 그러면 버스운전사하고.....

○교통관리실장 차동득; 그러니까 저희들이 그것을 표방하는 것은 구조조정을 하기 위해서 필요한 것입니다. 일단 구조조정되고 업체가 정리가 되면 그 다음에는 믿어야 되지요.

○김성태 위원; 그러니까 그 구조조정을 위한 기본 어떤 작업 아니냐 이거지요?

○교통관리실장 차동득; 그것은 글썄 이것이 불충분하지만 할 수 있다는 얘기입니다.

○김성태 위원; 그러면 작년에는 뭐하러 이런 버스개혁 종합 대책을 그 수많은 머리가 이런 대책을 만들어 내었느냐 이거예요.

○교통관리실장 차동득; 우리가 여유가 있고 기술적으로 능력만 있으면 다 하면 좋지요. 그런데 그럴 형편이 못 되니까 제 판단에 그러면 똑같은 목표를 달성하되 덜 만족스럽더라도 우리가 최고만 찾을 수 있습니까, 중간이나 어느 정도 괜찮은 방법이 있으면 그것으로 갈 수도 있지 않습니까?

○김성태 위원; 그러니까 사람 바뀐다고.....

○교통관리실장 차동득; 아니, 그것은 사람하고 관계 없습니다.

○김성태 위원; 아니, 요금수입 투명성 확보하고 그러면 뭐하러 이런 버스개혁 종합대책을.....

○교통관리실장 차동득; 그렇게 말씀하시니까 제가 마음이 좀 불편합니다.

○김성태 위원; 불편하면 불편하셔야지요. 본위원이 뭐하러 이 비싼 돈, 아까 본위원이 짧아서 그런지 시정감사 답변자료에 보면 5억 2,000 얼마의 집행은 4억 8,000했는데 이 버스개혁종합대책기획단 운영자금이, 그런데 아까 우리 이경애 위원은 10억원이 넘게 들었다고 그러는데 왜 이런 예산낭비하고 행정인력 낭비해 가면서 이것 뭐하러 만들었느냐 이거예요.

의견은 분명히 그것이 최선의 대책이라고 해 놓았지 않느냐 이거야. 그것이 IMF왔다고 이것이 최선이 안 되는 겁니까? 그러면 지난번 버스개혁종합대책 수립한 사람들 집행부에서 관여한 사람들 전부 다 직무유기이고 뭔가 문제가 있는 사람들 아닙니까?



○교통관리실장 차동득; 제가 위원님께 말씀드리는 것은 제가 버스자동요금징수기 정책을 포기했다고는 한 번도 말씀드린 적이 없습니다.

○김성태 위원; 아니, 정책은 예산이 뒷받침 안 되는 정책이 무슨 정책.....

○교통관리실장 차동득; 내년에 1,600만원으로 10대를 장착해서 시범운영 하겠다고 했는데, 왜 그러면 그 정도밖에 배정 안 했느냐고 나무라실 수는 있습니다.

그 이유는 제가 볼 때는 지금 이미 보급되고 있는 버스카드정책에 지금은 더 강화를 해야 되고 초점을 맞추어야 되는 것 아니냐, 그리고 내년 1년 동안에 10대는 비록 적지만 그것을 가지고 실효성을 검증하고 앞으로 내년 중에.....

○김성태 위원; 아니, 지금 지하철 2기 도시철도공사나 버스조합이나 버스선불, 후불카드 호환제도도 지금 제대로 확실하게 정책도 못 가져가고 홀딩시키고 재검토해 봐라 이러면서.....

○교통관리실장 차동득; 홀딩시킨 적 없습니다. 표현을 정확히 해 주십시오.

○김성태 위원; 그러면 그것이 제대로 집행되고 있습니까?

○교통관리실장 차동득; 그대로 하라고 그랬지요. 왜 쓸 데 없이 시보고 느닷 없이 140억원을 지원하라고 요구하느냐, 너희가 어렵다고 해서 시민은 어렵지 않느냐, 이런 부당한 요구가 어디 있느냐, 재정지원 못한다, 그러면 회사 자체 돈으로 원래 약속한 대로 그러면 진행 안하면 좋다, 우리가 정책으로는 지원한다, 그렇게 되어 있는 것 아닙니까?

○김성태 위원; 그러면 그 정책지원 자체가 지금까지 버스대책에 서울시 예산이 하나도 지금 안 들어가고 있는 것 아닙니까?

니까?

○교통관리실장 차동득; 그것은 아닙니다.

○김성태 위원; 그러니까 기본마인드를 지금까지.....

○교통관리실장 차동득; 약속하지 않은 사항을 왜 지금 와서 지원합니까?

○김성태 위원; 그러면 지금 현재 차실장은 전임이 이 버스 개혁종합대책해 놓은 것은 필요없고 본인이 왔으면 지금부터 시작이다, 이런 식의 논리밖에 더 되냐 이겁니다.

○교통관리실장 차동득; 그것은 아닙니다.

○김성태 위원; 뭐 그게 아니에요. 예산을 전부 불용처리하고 다음에 그 예산에.....

○위원장 박겸수; 김성태 위원님, 교통관리실장님.

○김성태 위원; 나는 말이에요, 지금 이 자동요금징수기 이 부분도 버스개혁 종합대책을 제가 공부하고 들여다 보다 보니까 이것이 문제가 드러났는데 이 정책이 잘못되었으면 정책을 바꾸자 이거예요.

그런데 그것은 아니라고 그러잖아요. 그러면 예산을 살려 나가야지, 몇 년도 예산에 전부 다 죽이는 140억원에서 1,600만원으로, 그것이 정책을 폐기시키는 것이지.

○교통관리실장 차동득; 그것은 보기에 따라서는 그렇게 보실 수도 있습니다만.....

○김성태 위원; 보기에 따라서가 아니라 그것이 사실이지, 뭘 그런 식으로 말을 합니까?

○교통관리실장 차동득; 아닙니다. 내년엔 시범운영해서 그것이 유용한 것이 입증되면 반영해야지요.

○김성태 위원; 어떻게 반영합니까? 추경에 반영한다는 것입니까?

○교통관리실장 차동득; 그것은 위원님이 도와주셔야지요.

○김희갑 위원; 잠깐만요. 제가 의사진행발언 좀 할 게요.

버스개혁 종합대책에 대해서 우리 의회나 집행부가 관심 있는 것 아니겠습니까? 관심 있고 이 버스개혁 종합대책의 핵심적인 골간이 될 수 있는 것은 어떤 형태로든 지금의 시내버스 가지고는 서울시의 대중교통 자체를 유지하기가 힘들다라고 하는 판단들은 이미 서울시와 서울시의회가 지난 96년도부터 이미 지금 내리고 있는 것이란 말이에요.

그래서 어떤 형태로든 시내버스를 변화시켜야 된다는 것이 핵심적인 과제로 떠올랐고, 또 그런 차원에서 지금의 시내버스로는 안 된다고 그래서 공청회를 본위원이 기억하는 것만으로도 5·6번을 했습니다.

그래서 거기에 대한 어떤 진단들을 내려왔고, 그러한 진단의 결과물이 시내버스개혁 종합대책으로 해서 나왔던 것인데 본위원이 지난 약 3년 전부터 교통위원회 위원을 하고 있습니다만 제일 의아스러웠던 것 중의 하나가 서울시에서 지금 서울시내 업체가 89개 업체이고 449개 노선이 있는데 이 노선별로 과연 이것 자체가 운송수익금이 얼마가 되는 것인지에 대해서 아예 서울시에서 이 자료 만들다 보면 3년 전부터 이 자료는 업체별로 관리하고 있고 그렇기 때문에 파악하기 어렵습니다.

지금까지 되뇌인단 말이에요. 대체 그러겠어. 왜, 지금까지 현금을 다 쓰고 이렇게 하고 있는데 이놈의 현금이 그 회사 종점에 들어가서 얼마가 들어오는가 세어보지 않고서는 정확하게 수익금이 어느 정도 되는지 알 수가 없는 것 아닙니까, 지금 현재로서는.

그러다 보면 지금 노선에 항상보면 황금노선과 적자노선

자체의 불균형이 있는 것이고, 평균적인 운송수익금을 어느 정도 가지고 있어야 요금을 어느 정도 책정을 할 것인지에 대해서도 답이 나올텐데 그것이 지금 안 나오고 있단 말이에요.

그래서 그것 자체가 항상 어떻게 보면 지금까지 우리 교통위원회 하면서 딜레마였던 것 아닙니까? 실장님은 그것에 대해서 어떻게 생각하시는지 모르겠어요.

그러나 본위원이 생각할 때는 지금 업체에 지원을 해 줘야, 자 어느 업체가 어느 정도 돈을 벌고 있으니까, 저 사람이 지금 영양상태가 어떻게 되는지 알아야 어떤 영양제를 놓을 것인지 진단이 나올 것 아니냐 이런 얘기예요.

그래서 지난번에 우리 교통위원회에서 했던 것은 어떤 형태로든 각 업체별·노선별로 1일 운송수입금을 정확하게 파악하기 위해서는 어떤 형태로든 제도적인 장치가 필요하다 해서 버스요금자동인식기 도입을 제의했던 것 같습니다.

그런데 지금 버스요금자동인식기가 왜 추진이 안 되고 있느냐 라는 것을 본위원이 이유가 어떤 이유인지 상당히 논란이 심한 것 같은데 그러면 시에서 이 업체의 사정을 봐주기 위해서 지금까지 현금가지고 거래를 하고 있는 운수업자들이 계속 현금가지고 그냥 하도록 양해하기 위해서 지금 그것을 묵과하기 위해서 하고 있는 것인지, 아니면 또 다른 이유를 가지고 그것 자체의 아직 표준화나 기술적인 검증이나 이런 이유 때문에 그런 것인지 위원회가 제대로 납득이 잘 안 되고 있습니다.

그래서 본위원이 오전에도 잠깐 질의를 했습니다만 우리가 업체별·노선별로 정확한 1일 운송수입금이 얼마인지 서울시 교통관리실이 통제하고 있는, 소위 89개 운수업체를 핸들링

하고 있는 사람은 속주머니 들여다 보듯이 보고 있어야 된다는 거예요.

그래서 집행부만 알고 의회에 제출을 안하는 것인지, 집행부가 모르고 있는 것인지 본위원은 상당히 그 부분에 대해서 의아심을 갖고 있어요. 그러니까 지금 1일 운송수입금에 대해서 어떻게 실장님 정확하게 업체별·노선별로 파악하고 계십니까, 어떻습니까? 거기서부터 얘기를 한번 풀어봅시다.

○교통관리실장 차동득; 현재 개인적으로 정확히 파악 못하고 있습니다. 그렇지만 제가 앞으로 파악하겠다는 것입니다, 샘플조사를 통해서라도.

이 세상에 완벽한 제도라는 것이 어디 있습니까? 예를 들어서 위원님들 걱정하시는 마음 저도 다 알고 저도 공감합니다. 하는데 저는 얘기가 그겁니다.

그러면 버스카드도 하고, 또 요금자동징수기 및 시스템도 하고, 그러면 하나만 할 때 보다는 더 많이 잡히겠지요. 그 다음에 장기적으로 토큰도 없애고 학생 회수권도 없애고 훨씬 더 많은 양이 잡히겠지요. 그래서 투명성이 점점 더 커진다는 얘기는 맞습니다. 그렇지만 그 상대적인 문제라는 것이고.....

○김희갑 위원; 아니, 제 얘기를 끝까지 들어보세요.

실장님이 지금 노선별로 1일 운송수입금 자체를 파악하고 있느냐 이거예요.

○교통관리실장 차동득; 저는 못하고 있다고 말씀드렸습니다.

○김희갑 위원; 시에서요?

○교통관리실장 차동득; 모르겠습니다. 그것은 확인해 봐야 하겠습니다.

○위원장 박겸수; 지금 확인해 보세요. 그것이 말이 됩니까?

○김희갑 위원; 아니, 그런데 지금 실장님 나와서 행정사무감사에서 답변하는 태도가 그렇습니까?

○교통관리실장 차동득; 제가 뭐 어쩍습니까? 제가 있는 그대로 말씀드리는데요.

제가 말씀드리는 것은 아까 김성태 위원님 질문에 제가 말씀드렸습시다만 문제되는 노선에 대해서는 투명성을 확보하기 위해서 버스카드를 활용한 그것도 우리가 집계를 할 것이고, 또 토큰을 쓰고 있을 동안 토큰에 의한 수입도 파악을 할 것이지만 그것만가지고는 못 믿으니까 샘플조사를 노선별로 탑승조사를 해서 저희들이 나름대로 투명하고 객관적인 노선별 수입상태를 파악을 해야만이 버스업체의 구조조정도 가능하고.....

○김희갑 위원; 그런데 실장님 지금 답변하신 것이 모르고 계시다는 말씀 아닙니까?

○교통관리실장 차동득; 있다 하더라도 그 자료를 믿을 수가 없는 것이지요, 지금. 하도 위원님들도 걱정을 많이 하고 계시고 시민들도 걱정하고 있으니까 저희들이 확인하는 과정이 필요하죠.

○김희갑 위원; 아니, 있기는 있습니까? 있습니까, 없습니까? 그것부터 먼저 얘기합시다.

○교통관리실장 차동득; 개인적으로 제가 아직 확인하지 못했습니다.

○김희갑 위원; 1일 운송 노선별로 몇 다시 몇은 하루에 운송수입금이 얼마나 나와 있는 자료가 있느냐 이거예요?

○교통관리실장 차동득; 지금 확인하겠습니다.

저희들이 갖고 있는 것은 97년도에 전수조사한 자료를 갖고 있습니다.

○김성태 위원; 아까 자료요구 했는데 왜 자료 안 주십니까?

○교통관리실장 차동득; 확인해서 드리겠습니다.

○김성태 위원; 본위원이 분명히 전수조사한 자료요청한 부분인데 그것도 자료를 안 주었지 않습니까?

○김희갑 위원; 그래서 문제는 지금 이런 것 아니겠습니까? 지금 버스카드를 체크가 가능하니까 체크로 해서 간접적으로 해서 하든 이렇게 할 수 있는 방법이 있지만, 그 자료의 어떤 신빙성에 대한 것들이 문제되고 있는 것 아닙니까?

그래서 그러한 방법들을 어떻게든, 그러면 1일 운송수입금이 정확하게 나온다고 한다면 업체별로 지원해야 될 업체는 어떻게 지원이라는 표현 자체는 뭐하지만 지금 가령 예를 들면 도무지 수치적자상 이것은 퇴출로 해서 A군, B군, C군, D군으로 나눠서 종전에는 퇴출시켜야 될 업체들은 퇴출시키고 그렇게 해서 시내버스 경영 자체를 합리화 시키겠다고 하는 것 자체가 제가 알고 있기로는 핵심적인 골간이 곧바로 시내버스개혁 종합대책 이었던 것 같아요.

그런데 그것 자체가 지금에 와서는 그런 어떤 구도 자체가 잘 안 이루어지고 있으니깐 지금 위원님들이 몇 번을 지적하고 말씀을 드린 단 말이에요.

그러면 집행부 입장에서는 한번 그런 어떤 정책적 방향에 대해서 생각을 해 보시고 이것을 합리적으로 어떻게 할 수 있는 방법이 있겠는가, 없겠는가 이것을 합리적인 토론이나 생각을 통해서 얘기를 하셔야지, 일방적으로 그렇게 상당히 감정적으로 말씀하시고 이러면 감사가 이루어지기가 어렵겠는데요.

○교통관리실장 차동득; 저는 위원님 제가 감정을 낼 턱이 있습니까? 저는 앞으로 의견수렴 협의과정을 더 많이 거치도록 하겠습니다. 그리고 김희갑 위원님이 얘기하신 대로 그런 노력은 항시해야 된다고 봅니다.

제가 말씀드렸던 것은 저는 이 사업을 포기할 해야 된다는지, 또는 안 한다든지, 필요 없다든지, 그런 관점이 아니고 지금 시점에서는 이것을 순서를 바꾸어서 좀 보완을 해 가면서 이렇게 해 갈 수도 있지 않느냐, 우리가 지금 환경이 그러니까. 그렇게 하는 것도 하나의 대안이라고 해서 지금 말씀드린 것이고 앞으로는 위원님들하고 더 논의를 하도록 하겠습니다.

○김성태 위원; 본위원이 여기에 대해서 보충질의를 좀더 하겠습니다.

작년에 버스개혁 종합대책을 수립하는 과정에도 집행부가 이 안을 수립하고 또 우리 시의회하고도 간담회를 근 일곱 차례를 넘게 했었습니다. 그렇게 해서 본위원이 알기로는 우리 의회에도 이 부분이 버스개혁 종합대책에 따른 이 사업이 차질 없이 집행되게끔 예산반영 부분에 대해서도 우리 의회에 많은 협조요청까지 구한 것으로 알고 있습니다.

그러면 버스개혁 종합대책을 수립하는 과정은 시민도 참여하고 의회도 참여하고 또 집행부도 참여하고 학계도 참여하고 공청회도 했고 그렇게 해서 종합적인 이 대책이 수립된 부분인데 왜 집행부가 일방적으로 그 사업을 파기하고 포기하는 형태로 예산을 불용처리하고 또 내년도 예산은 불과 형식적으로 1,600만원 반영하는 그런 형태를 집행부가 단독으로 그렇게 일방적으로 가져가냐 이거예요. 그것이 맞느냐 이거예요?



대책을 수립할 때는 그 수 많은 사람들이 참여해서 대책을 수립해 놓고 정책이 수립됨에 따라서 예산도 반영되는데 그것을 왜 교통관리실 집행부에서 왜 일방적으로 예산을 불용 처리하고 또 내년도 사업에 예산도 제대로 반영도 안 되고, 그러면 정책을 그 자체를 한마디로 파기하는 형태 아니에요. 정책이 재수정돼야 될 사항이라면 다시 정책논의가 이루어져야 되는 것 아니냐 이거예요.

○교통관리실장 차동득; 정책의 보완이죠.

○김성태 위원; 그래요, 정책보완.

○교통관리실장 차동득; 보완은 할 수 있죠, 상황에 따라서. 그래서 지금 말씀드리는데 것아닙니까?

○김성태 위원; 그것을 지금 와서 말씀하시는 것이 맞는 것입니까?

○교통관리실장 차동득; 추경 때도 말씀드린 것이고 지금 계속 얘기하는데 김희갑 위원님처럼 더 긴밀한 대화를 못한 것은 앞으로 하겠다고 말씀 안 드립니까, 제가.

○김성태 위원; 그러면 이미 그렇게 집행부 다 처리해 놓고 앞으로 긴밀한 대화, 그러면 집행부에서 1,600만원 예산 내년도 반영되는 그런 부분 가지고 이 사업 자체가 근 1년이 지나 버리고 내년까지 가면 원래 대책대로라면 올 1월부터 정착되어야 되는데.....

○교통관리실장 차동득; 저야 위원님들 의견을 존중해야 되고 그렇습시다만 저는 집행의 실무책임자로서 제가 납득할 수 있어야 되는 것도 사실 아닙니까? 결국은 나중에 제가 다시 책임을 져야 될 문제니까.

○김성태 위원; 그러니까 본위원이 사람 바뀌면 이렇게 정책도 바뀌고, 그것이 불편하다고 그랬지 않습니까? 여기 회의

록 있는데.....

○교통관리실장 차동득; 사람이 바뀌었기 때문이 아니고 제  
가, 그렇다고 뭐 정책이 달라졌습니까?

○김성태 위원; 예산이 뒷받침 안 되는 정책이 살아있는 정  
책입니까?

○교통관리실장 차동득; 자신 없으면 확인해야 되지 않습니  
까?

○김성태 위원; 그러면 종합대책은 확인 없고 검증 없이 수  
립된 것입니까?

○교통관리실장 차동득; 그것은 개념상 정책이지, 그것이 어  
디 구체화된 정책입니까? 그 중에는 하다 보면 시행착오해  
서 돌아가야 될 길이 많이 있지 않습니까?

○김성태 위원; 구체화된 정책이 아니라 그러는데 그래서 행  
정은 문서를 남기는 것인데 행정문서를 기본으로 사무감사가  
이루어지는 것 아닙니까?

○교통관리실장 차동득; 그렇지 않습니다. 그러면 버스요금  
자동징수기가 우리 나라에서 처음 만들어 진 제품인데 위원  
님 무슨 근거로 그렇게 저한테 확신하라고 얘기합니까?

○김성태 위원; 본위원이 하나 물어봅시다.

행정사무감사의 기준이라는 것은 문서의 보존을 통해서 확  
인하는 것이 맞습니까, 안 맞습니까?

○교통관리실장 차동득; 맞습니다.

○김성태 위원; 본위원이 그래서 문서가 중요한 것 아닙니  
까, 행정의 근거로서?

○교통관리실장 차동득; 네.

○김성태 위원; 그러면 작년 12월 17일에 왜 자동요금징수  
기 도입 추진계획을 참조해서 추진일정별로 기계개발 사업자

선정, 기계설치 등이 차질 없이 추진되도록 만전을 기하기 바랍니다, 이렇게 문서를 명확.....

○교통관리실장 차동득; 그결과에 따라서 심사를 했고 심사해 봤더니 다 탈락한 것 아닙니까?

○김성태 위원; 그러니까 본위원이 사람이 바뀌다 보니까.....

○교통관리실장 차동득; 제가 탈락시켰습니까, 그 전에 이미 탈락시켰는데?

○김성태 위원; 지난번 보면 버스개혁 종합대책 중에 가령 본위원이 이것을 검토하는 중에서도 이런 것은 좀 느껴요.

CCTV 장치를 도입하고 자동요금인식기를 도입하고 이것은 제가 볼 때 버스개혁 종합대책을 수립하고 앞으로 경영 투명성을 확보하는 차원에서는 제가 볼 때는 이중성이 있다고 비쳐져요.

CCTV로 지금 현재 요금함에 들어가는가 그것 확인하고 또 자동요금인식기가 하고, 이런 것은 본위원이 생각할 때도 아 이것은 중복성이 있다, 이렇게 했어요.

그러면 CCTV 2개 중에 이것 하나는 문제점이 있다 요것은 홀딩시키고 그렇게 하고, 자동요금인식기는 그대로 진행해 나간다 이러면 납득이 가는데 CCTV 홀딩되어 있다 이거예요. 이것 장치 도입하는 부분, 그리고 자동요금인식기, 분명히 민주주의라는 것은 참여와 이해와 협조 속에 이루어지는 것인데 종합대책이 수립되는 과정까지는 민주주의방식을 시 집행부가 취했어요. 그래서 좀 최근에 예산이 뒷받침 되었어요.

그런데 올해 들어서 예산을 불용처리했고 추경에서 23억만 남겨놓았고 지금 내년도 예산 수립에 있어서 1,600만원만 시

범 실시하는 형태로 가져간다, 국민학교 3학년을 잡아놓고 물어봐도 자동요금인식기 이 정책이 앞으로 살아날 것인가, 아니면 용도폐기되는 것인가, 물어보면 금방 아는 사실 아니냐 이거예요. 그것을 왜 집행부가 독단으로 결정하느냐 이거예요? 본위원이 문제삼는 것은 그거다 이거예요.

○교통관리실장 차동득; 저희가 독단으로 결정한 것은 아닙니다. 그래서 아까 말씀드린 것처럼 정책의 패키지를 바꾼 것은 아니고 정책도 여러 가지 정책들 중에서 우선순위를 조정하는 것이고.....

○위원장 박겸수; 아니, 실장님. 금년에 실장 부임한 뒤로 자동요금인식기 추진과 관련해서 버스조합에 하달한 공문 있습니까?

○김성태 위원; 공문은 지금 본위원이 확보한 것 있습니다. 그것은 내가 이 자리에서 답변을 해 드릴게요.

○위원장 박겸수; 아니, 김성태 위원님, 잠깐만요. 추진하달한 공문 혹시 실장님이 직접 사인한 공문 있습니까?

○교통관리실장 차동득; 없습니다.

○위원장 박겸수; 그러면 추진 안한 것이지요, 실장님 부임하고 나서?

○교통관리실장 차동득; 제가 와서는 구체적인 논쟁이 없었습니다.

○위원장 박겸수; 그러면 7월까지의 추진되었다가 7월 이후에 실장께서 부임한 다음부터는 추진이 안 된 것이지요?

○교통관리실장 차동득; 내가 와서는 검토지시만 했습니다.

○위원장 박겸수; 아니, 내부적으로 검토지시가 아니고 12월 27일 정확한 일정과 내용을 담아서 시행을 해라고 교통관리실장이 지시를 버스조합에 추진공문을 내렸잖아요.

그러면 실장이 새로 왔으면 거기에 대해서 어떻게 되었는데 보고 다시 추진을 하든지 추진을 말든지 해서 7월부터 했어야 할 것 아닙니까? 그런데 실장은 오셔서 추진을 한 번도 안했잖아요. 실장은 오셔서.....

○교통관리실장 차동득; 제가 오기 직전에 성능검사를 해서.....

○위원장 박겸수; 아니, 그러니까 성능검사 이것은 1차, 2차, 3차까지 전부 나와 있어요. 1차에 안 되니까 2차도 하고 3차도 하자고 나와 있어요. 그러면 2차, 3차를 당연히 지시를 해야 할 것 아니냐 이거지요.

○교통관리실장 차동득; 그래서 그 관계를 제가 직원들과 의논을 했습니다. 의논을 했는데 아직 준비가 안 되었다는 것입니다.

○위원장 박겸수; 아니, 그러니까 준비가 안 된 것은 1차 성능시험 했으니까 2차 시험하고 3차 시험하고 계속 시험을 했어야지, 무슨 소리입니까?

○교통관리실장 차동득; 위원장님, 그런 식으로 신규개발사업을 지시할 수가 있습니까?

○위원장 박겸수; 아니, 그러니까 이제 두고 보시라고.

○교통관리실장 차동득; 그것은 충분한 시간을 갖고 검토를 해야지요.

○위원장 박겸수; 그리고 이 심사결과표 말고 버스조합에서 올라온 2권짜리 심사결과표 그것 좀 쥐 보세요.

그 다음에 버스운송수익금 투명성 확보 오늘 보고한 이 보고자료, 18쪽을 보면 운송수익금 투명성 확보를 위해서 최소한의 시험평가 후 99년입니다, 방향을 재검토 하겠다 이거야. 추진을 할 의사가 있으면 방향 재검토라는 얘기는 안 써야

합니다, 최소한도 용어선택에 있어서. 이 내용만 보면 시범으로 실시한 다음에 알겠다 하는 것이 방향 재검토입니다.

○교통관리실장 차동득; 그 말씀은 용어가 틀렸으면 고치겠습니다. 고치겠는데 위원장님 일단은.....

○위원장 박겸수; 잠깐만요, 실장님.

어떻습니까? 오늘 여기서 논란을.....

○김성태 위원; 아니, 위원장님, 그것 정리하기 전에 본위원의 이하 발언부터 정리를 좀 해 주세요.

지금 현재 버스개혁 종합대책은 분명히 공신력을 가진 정책인데 이것을 집행부가 일방적으로 정책을 파기하는 부분에 대해서 의회의 기능은 무엇입니까? 나 좀 배웁시다.

○위원장 박겸수; 그러면 김성태 위원님, 우리가 이렇게 합시다. 제가 왜 지금 완전히 논의를 하지 않느냐 하면 자료가 조금 더 필요할 것 같아서 자료요구를 하고, 내일 또 감사가 있기 때문에 내일 감사에서 다시 한 번 얘기를 하고, 또 내일 뿐만 아니라 30일까지 감사가 죽 있습니다.

그래서 이 부분에 있어서 버스정책이 서울시 교통정책 중 가장 중요한 핵심정책이기 때문에 다시 추후에 논의할 기회가 있으리라고 보고 지금 교통관리실장 저렇게 계속 답변하는 입장에서는 여기서 결국은 제대로 감사가 진행이 안 될 것 같아서 자료요구를 좀 하고 내일다시 속개를 해서 하죠?

○김희갑 위원; 위원장님, 의사진행발언이 하나 있는데요.

○위원장 박겸수; 네.

○김희갑 위원; 이것이 사실 우리가 일상적으로 있는 상임위원회 회의도 아니고 1년에 사실 한번 있는 행정사무감사인데 감사에서 내일 회의를 진행을 하시다가 이렇게 저희들이 감사를 하는 입장이고 피감의 입장이고 그런데 감사를 하는 입

장에서 피감기관의 태도라는 것은 상당히 중요한데 우리가 감사를 하는 입장에서 수감태도가 불량하다든가 이럴 경우에는 과감하게 회의장에 출입을 시키지 말아주십시오.

이런 상태에서 아주 불쾌한 우리가 생각을 가지고 한다는 것 자체가 어떻게 보면 저희들 위원회의 행정사무감사라고 해서 명색이 나와서 이렇게 선서까지 받고 하는 것 자체가 너무 요식적인 그런 생각이 들기 때문에 내일부터는 회의를 보시다가 수감태도가 적절치 않다고 판단이 되면 위원장님께서 과감하게 퇴장을 시켜 주실 것을 요청합니다.

이상입니다.

○위원장 박겸수; 알겠습니다. 내일 회의를 할 때는 그점에 대해서 깊게 검토를 해서 회의를 진행하도록 하겠습니다. 자료를 몇 가지만 요구를 하고 회의를 마칠까 합니다.

우선 시내버스 서비스평가를 하는데 있어서 98년 예산 2억원이 불용처분된다고 했습니다. 그 2억원이 지금 불용처분되고 있는데 서비스 평가모형 확정이 98년 12월에 있다고 그랬습니다. 지금까지의 평가모형을 나온 그대로를 사본으로 제출해 주시기 바랍니다.

그리고 이것이 정책회의에 심의를 거쳤습니까?

○교통관리실장 차동득; 네.

○위원장 박겸수; 그러면 정책회의에 보고했던 사본을 그대로 제출해 주시기 바랍니다. 정책회의에서 논의했던 각 정책 위원들, 참여했던 위원들의 회의록도 복사해 주시기 바랍니다.

버스업체 경영합리화 유도항목에 있어서 지금 오늘 보고에는 중앙정부의 적자업체 지원계획 보류 등 여건변화를 이유로 들었습니다. 그래서 중앙정부의 적자업체 지원계획이 어

떻게 해서 보류되었는가? 중앙정부로부터의 공문을 사본으로 제시해 주시기 바랍니다.

버스업체의 현실을 고려한 구조조정계획을 재검토한다고 그랬습니다. 버스업체의 현실이 어떤 현실인가 하는 버스업체 경영평가서를 사본으로 제출해 주시기 바랍니다.

그 구조조정계획안을 보면 실장 답변으로는 노선입찰제를 검토한다고 그랬습니다. 98년 11월까지 기본안이 나와서 전문가 의견수렴 및 보완을 한다고 그랬습니다. 그래서 노선입찰제에 관한 일체의 안 자체 또 내부에서 실장께서 지시하고 결재를 하고 이것도 정책회의에 결정된 것이지요, 지금?

○교통관리실장 차동득; 그것은 정책회의가 아니고 정책심의회 두 가지가 있습니다.

○위원장 박점수; 좋습니다. 정책심의회에서 올랐던 안과 그리고 거기에서 발언된 회의록 사본을 부탁드립니다. 그러면 버스운송수익금 투명성 확보에 있어서 지금까지 논리를 계속했습니다만 지금 버스회사조합에 연락을 해서 버스조합에서 이 2권 말고 버스조합에서 실험한 것이 있습니다. 실험한 2권이 있습니다, 이 정도 두개의 2권이 있습니다. 그래서 그것을 내일 조합에서 가지고 이렇게 오실 수 있도록 조치를 해 주시기 바랍니다.

그 다음에 버스운행기록계에 의한 운행감시체계의 구축항목에 있어서 취소나 유보된 사업으로서 분류가 되었는데 취소나 유보되게 된 사업평가보고서가 있을 것입니다.

이 사업은 어찌어찌되어서 취소나 유보되게 되었다, 그리고 이것도 정책회의에서 결정되었을 것입니다. 정책회의에 보고된 내용, 사본과 회의록 발언 일체를 해 주시기 바랍니다.

보류사유가 버스업체의 경영악화로 인한 업체의 부담가중



을 이유로 들었습니다. 버스업체의 경영악화로 인한 업체부담 가중이 어떤 형태로 해서 나왔는지 구체적으로 서류로 증명해 주시기 바랍니다.

그리고 현재의 기술수준 도로교통여건 사후관리 문제 등으로 보류를 했다고 그랬습니다. 거기에 대해서도 자료를 제공해 주시기 바랍니다.

아까 지금 김성태 위원님 답변 중에서 김성태 위원님 답변에 대한 자료, 지금 교통관리실장님께서 보고 말씀하신 그 자료 사본을 지금 제출해 주시기 바랍니다.

○교통관리실장 차동득; 무슨 자료를 얘기하시는 것입니까?

○위원장 박겸수; 용자지원과 관련되고 지금 아까 김성태 위원님께 처음에 어떠한 이유 때문에 재정지원이 어렵다 하는 그런 내용이 있습니다. 그래서 그 내용을 해 주시기 바랍니다.

시내버스 서비스평가에 대해서 98년 예산에 2억원을 잡았는데 아까 제가 자료요구를 한 것인지는 모르겠습니다, 확실히 하겠습니다. 2억원을 잡았는데 지금 현재 11월 현황으로 업무감사 2억원을 불용예상액으로 지금 보고 불용처분 시키려고 하고 있습니다. 시내버스 서비스평가를 추진했던 일체의 서류들을 내일 보내 주시기 바랍니다.

자동세차시설 설치용자금 24억원이 불용예상이 되고 있습니다, 보고에. 그래서 그것이 왜 세차시설 설치용자금이 불용되는가, 버스조합에 내린 공문, 그리고 버스조합에서 들어온 회신, 그리고 그 회신내용 중에 구체성이 있을 것입니다. 어떤 어떤 업체는 어떤 이유로 자동세차시설 설치가 불가능하다고 이유가 있을 것입니다. 그 자료사본을 제출해 주시기 바랍니다.

근로자복지 및 정비시설 개선에 예상 불용액이 9억 5,900만원입니다. 여기에 대해서도 사용된 4,100만원의 내역과 또 불용예상액에 대한 내역을 상세히 해 주시기 바랍니다.

그 다음 시내버스 대형화 양수자금 용자금 97년 이월금이 있습니다. 150억원입니다. 97년 이월금은 98년에 써야 원칙입니다. 쓰지 못하고 불용처분 시키는 것은 97년 이월 자체가 잘못되었다는 것을 뜻할 수 있습니다. 그것이 어떻게 추진되어 왔고, 그리고 왜 불용처분되는가에 대해서 구체적인 내역을 자료로 복사해서 주시기 바랍니다.

장애인 교통개선 시범구간 정비에 2억원을 잡고 있습니다. 11월까지 사용을 못하고 있는 데 향후에 집행할 2억원을 예상하고 있습니다. 현재 어떤 계획이 어떻게 추진되었는가 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

보행환경개선이 16억원 중에서 5억원을 쓰고 11억원이 향후에 집행될 계획입니다. 마찬가지로 여기에 대해서도 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

자전거보관대 설치에 3억 8,600만원입니다. 여기 구체적인 내역을 현재까지 썼던 그 내역 자체를 그대로 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

김희갑 위원님께서 아까 적절히 지적을 했습니다만 이것은 상임위원회에서 일반 임시회를 해서 지금 상임위원회를 하고 있는 것이 아닙니다. 어떤 정책이 어떤 문제점을 가지고 현재까지 왔는지, 그리고 내년에는 어떤 것을 추진해야 할 것인지에 대해서 구체적으로 검증 하는 기회가 바로 감사입니다. 그렇기 때문에 증인선서까지 했습니다.

집행부 공무원 여러분, 위원들이 그냥 와서 이렇게 하고 있는 것이 아닙니다. 다 서울시민과 서울시 교통정책을 위해서

하고 있습니다. 답변하실 때 조금 힘들고 그러시더라도 성실한 자세로 답변해 주시기 바랍니다.

지금 우리 교통관리실장님께서서는 금년에 처음 행정사무감사를 받으셔서 이렇게 생각을 하시는지는 모르겠습니다만 그래도 최소한 위원들은 명예 하나 가지고 서울시를 위해서 한다고 하고 있습니다.

여러분들은 여러분들 나름대로 그래도 뭔가 일하면 일하는 보람도 있고 생계도 꾸려갈 수 있는 터전도 있습니다. 여기 계신 위원님들 하루 일하면 하루 사업 그만큼 버리고 일을 하고 있는 것입니다.

중요한 것이 바로 정기회입니다. 그래서 행정사무감사와 예산심의가 같이 있는 것입니다. 실장께서 답변하실 때 기분대로 답변하지 마시고 만약에 그러면 버스사업에 대해서 내년 예산심의할 때 불필요하다 만약 판단되면 내년예산 전부 삭감하면 어찌실려고 그러십니까? 성실한 자세로 내일 답변을 임해 주시기 바랍니다.

아까 김성태 위원님 말씀 중에 이 정책은 시장으로부터 직접 답변을 받아야 될 정책도 많이 있습니다, 민선시장이기 때문에 그렇습니다. 따라서 감사내용에 따라서는 이 문제가 다시 계속 논란거리로 계속 할 수도 있습니다. 자세를 바로 해서 내일 임할 수 있도록 그렇게 해 주시기 바랍니다.

○교통관리실장 차동득; 더욱 열심히 성실하게 하겠습니다.

○위원장 박겸수; 자료제출하실 위원님 계시면 말씀해 주십시오.

○조성대 위원; 조성대 위원입니다.

제가 자료를 요구한 사항에서 94년도 부터 98년 10월까지 서울시 공영주차장 현황과 주차별 주차요금 현황 해 놓고 구

청별 소재지, 면적, 소재지별 수입금, 운영경비 지출내역 및 소요인원 이렇게 했는데 소재지별 면적 이것은 하나도 보고가 안 되었습니다.

이것을 구청별로 해서 공영주차장의 면적을 꼭 내일 보장해 주시기 바라고, 현재 서울시 산하에 있는 운수조합 단체에 위임한, 운수단체에 서울시에서 행정을 위임한 사항이 있으시면 각 조합별로 해서 보고를 해 주기 바랍니다.

이것은 무슨 얘기냐 하면, 예를 들어 버스조합이다 무슨 택시조합이다 하면 택시조합에서 무엇 무엇을 내가 뭐 단속 권한을 위임했다든지 또는 조합원들에 대한 주소 이전 같은 것을 위임했다든지 하면 행정상 위임한 사항을 운수단체 각 조합별로 해서 보고를 해 주기 바랍니다.

이상입니다.

○위원장 박겸수; 김희갑 위원님, 말씀하십시오.

○김희갑 위원; 윤여형 위원 질의와 관련된 내용인데요. 98년 7월 30일 중랑권역의 공영차고지 부분에 대해서 계획변경에서 대체부지 추진결정이 났던 정책회의 회의록 사본을 자료로 제출해 주시고요.

그리고 애당초 98년 5월 21일 중랑권역과 구로권역에 실시설계 자체도 전반적으로 보류하는 것으로 해서 통보한 것으로 알고 있는데요. 그 당시 왜 실시설계들이 계속 진행이 되었는지, 98년 5월 21일 중랑권역의 실시설계 추진과 관련된 일체 보류를 통보했다고 하는데 통보된 문서사본을 같이 좀 제출해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○위원장 박겸수; 수고하셨습니다.

더이상 질의하실 위원님 안 계시죠?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

더이상 질의하실 위원님이 안 계시므로 회의를 종료하겠습니다.

오늘 장시간 질의하신 위원님들이나 답변하신 실장님을 비롯한 집행부 공무원 여러분, 수고 많으셨습니다.

내일 다시 회의를 속개토록 하겠습니다.

산회를 선포합니다.

(의사봉 3타)

(20시 10분 산회)

---

○출석감사위원

박겸수 윤여형 조성대 김성태

김옥원 김평성 김희갑 이경애

주세만 이재진 최종오 임동규

○전문위원

김태호

○피감사기관참석자

교통관리실

실장 차동득

대중교통과장 전귀권

교통운영개선기획단장 손성호