
第113回서울特別市議會(臨時會) 交通委員會會議錄 第2號
서울特別市議會事務處

日時 1999年5月28日(金) 午後4時

場所 交通委員會會議室

議事日程

1. 交通管理室懸案業務報告의件
 2. 서울特別市自動車登錄番號票交付手數料徵收條例廢止條例案에대한動議의件
 3. 서울特別市交通事業特別會計設置條例中改正條例案
 4. 서울特別市交通誘發負擔金輕減등에관한條例改正條例案
-

審査된案件

1. 交通管理室懸案業務報告의件 ... 2面
 2. 서울特別市自動車登錄番號票交付手數料徵收條例廢止條例案에대한動議의件(朱世晚議員 外 2人 發議) ... 41面
 3. 서울特別市交通事業特別會計設置條例中改正條例案(서울特別市長 提出) ... 44面
 4. 서울特別市交通誘發負擔金輕減등에관한條例改正條例案(서울特別市長 提出) ... 51面
-

(16時 45分 開議)

○委員長 朴謙洙; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제113회 임시회 제2차 교통위원회 회의

를 개의하겠습니다.

(議事棒 3打)

어제 제1차 교통위원회 회의에서 交通管理室長의 현안업무 보고와 위원님들의 질의가 있었습니다. 심도 있는 답변을 위해서 많이 준비를 하셨을 겁니다. 오늘 실장님의 답변과 교통관리실 소관 안전을 심사하도록 하겠습니다.

1. 交通管理室懸案業務報告의件

○委員長 朴謙洙; 그러면 의사일정 제1항 交通管理室 懸案業務報告의 件을 상정합니다.

(議事棒 3打)

교통관리실장께서 나오셔서 어제 질의한 순서대로 답변을 해 주시기 바랍니다. 답변이 끝나시면 추가질의나 또는 보충 질의에 대해서 위원님들 준비를 해 주시면 되겠습니다.

답변해 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 車東得; 교통관리실장입니다.

어제 위원님들께서 질문하신 데 대해서 답변을 드리도록 하겠습니다.

먼저 林東奎委員님께서 질문하신 것을 순서대로 답변드리겠습니다.

첫 번째로 시계를 연결하는 지하철연결로 확보를 위한 경전철사업 추진현황과 강동 하남시간 경전철건설사업 주체 및 공사비 배분비율을 물으셨습니다.

사업추진현황은 경전철건설사업은 그 동안 우리시 2011년 도시기본계획과 서울특별시 중기교통계획 등에서 포괄적으로 언급되어 왔습니다만, 재정계획이나 구체적 노선을 포함하는

계획은 포함되지 않았습니다.

현재 地下鐵建設本部에서 추진중에 있는 제3기 지하철 노선을 재검토하고 있습니다만, 여기에서도 경전철을 포함해서 검토중에 있으며, 또 이와 별도로 우리 交通管理室에서도 신교통수단의 도입을 위한 기본계획을 금년 중에 수립할 예정으로 추진하고 있습니다.

경전철 건설비용은 구체적인 건설비가 노선이 구체적으로 확정 안 되었기 때문에 확정된바가 없습니다. 그렇지만 일반적인 비용기준은 고가구조물로 할 경우 km당 약 500억원 이내의 건설비용이 소요된다고 보고 있습니다.

지금 말씀드린 것은 비교적 큰 규모의 경전철이 해당되겠습니다.

그리고 재원마련 대책은 일반적으로는 광역전철의 경우에는 국고와 자치단체 부담이 50% 50%로 되어 있습니다. 그리고 지금 논의하고 있는 경전철 건설비용에 대한 재원대책에 대해서는 구체적으로 확정된 것이 없습니다.

그리고 경전철 건설의 지원방법은 일반적으로 지금까지 추진은 주로 민자유치사업으로 추진해 왔습니다만, 여러 해가 지났지만 사업자 확보나 선정이 된 적이 없습니다.

그리고 지방자치단체가 직접 할 경우 재원부담이 가중되기 때문에 실현을 못 보고 있습니다. 그래서 앞으로 기본계획이 확정되고 나면 노선건설에 따른 건설비용을 구체적으로 산출해서 지원조달책을 마련하도록 하겠습니다.

강동 하남간 경전철건설사업 주체는 강동구와 하남시가 주체가 되겠습니다. 우리市와 建設交通部는 이 사업을 지원하고 있고, 오는 6월 중에 建設交通部에서 서울지역 연계노선확정을 아직 못하고 있기 때문에 확정을 위한 관계관 회의

가 있을 예정으로 있습니다.

위원님께서 걱정하신 대로 아직 경전철사업 중에는 질의하신 하남 서울노선이 가장 앞서 가고 있는 것인데도 불구하고 아직까지 구체적인 건설계획이 확정되지 않고 있습니다.

둘째로 택시의 친절운동으로 각 구에서 발대식 등을 하고 있고 친절운동을 벌이는데 너무 전시위주의 행정 아닌가, 그리고 우리시의 친절운동에 대한 종합대책을 물으셨습니다.

강동구에서 일전에 언론에 보도된 KD택시는 일본의 친절 서비스로 유명한 MK택시를 본따서 강동구 자체의 시책으로 추진하는 것이고, 지난번 5월 24일에 발대식에 참석한 택시대수는 120대로 알려져 있습니다.

우리시의 친절을 위한 종합대책으로는 각 택시 운송사업체와 택시조합으로 하여금 자체교육을 강화하도록 지도하고 있습니다. 그리고 불친절한 택시에 대한 신고체계를 24시간 운영을 하고 있고 외국어 가능한 관광택시를 위해서 별도로 교육훈련을 시키고 육성정책을 갖고 있습니다.

그리고 건교부에서도 국제대회를 앞두고 택시의 브랜드화, 상품화를 통해서 차별정책으로서 서로 경쟁적인 친절운동이 자발적으로 일어날 수 있도록 하는 입법조치를 지금 준비중에 있습니다.

또 임위원님께서 7월 1일부터 용달화물운송사업이 등록제로 되는데 한꺼번에 이렇게 증차될 경우 부작용이 우려되는데 단계별로 추진할 용의를 물으셨습니다.

화물운송업이 전체적으로 지금 사실 어려운 처지인데 建設交通部에서는 장기적으로 운송사업 자체를 완전등록제로 개방하는 것이 경쟁력을 높일 수 있다고 보고 貨物自動車運

輸事業法을 98년 1월 1일부터 시행을 시작했습니다.

여기 부칙에서 유예기간이 금년 7월 1일부터 등록제가 시행되도록 되어 있습니다. 그래서 법적으로 7월 1일부터는 화물자동차사업은 등록제로 시행할 수밖에 없는 것이고, 위원님께서 특별히 지적하신 400대 한꺼번에 증차문제는 우리시에 등록된 용달업체 중 1개 업체가 작년 3월에 증차를 신청했습니다, 400대를.

그래서 시에서는 법률의 취지에 맞지 않다고 해서 반려처분을 했던 것입니다. 그래서 행정소송을 제기해서 우리시가 결국 패소하고 대법원에서 확정판결된 사안입니다.

그렇기 때문에 저희 시로서는 대법원 확정판결은 사법부의 최종 결심이기 때문에 이행하지 않을 수가 없습니다. 그래서 이 업체만 한다면 형평에 어긋날 수도 있고 또 선의의 피해자가 생길 수도 있기 때문에 원래는 7월 1일부터 등록을 받도록 되어 있습니다만, 그 등록받는 시기를 당겨서 조합에 연락해서 타 사업자에게도 6월 12일부터 변경등록을 앞당겨 받을 테니까 하겠다는 사람은 다 등록하십시오 하고 통지를 해서 예기치 않았던 선의의 피해자가 적게 생기도록 조치를 하였습니다.

개인택시 운전기사가 음주로 면허취소될 경우 택시면허가 반납되어야 하는데 어떻게 생각하느냐, 그리고 99년도 개인택시 증차계획을 물으셨습니다.

개인택시는 본인한테 주는 자격증제도이기 때문에 운전면허가 취소되면 택시면허가 취소돼야 되는 것은 당연한 겁니다.

그래서 금년 들어서 이미 30대가 음주운전으로 취소 처분이 되었습니다. 그리고 현재로 개인택시 증차요구는 상당히

강력하게 제기되고 있습니다만, 아직까지 증차계획을 확정할 것은 없습니다.

지난 2월 6일 택시제도개선자문위원회에서 우리시의 택시 정책인 7만대 상한선을 유지하는 하되 그 차이, 소위 말해서 그 동안 감차된 부분에 대해서 보충적으로 면허를 줌으로써 증차하는 것이 바람직하다는 의견개진이 있었습니다.

그래서 저희들은 이 건의내용도 참고하고 또 현재 절박하게 기다리고 있는 면허 대기자들의 입장도 생각해서 공청회를 조만간 시행하려고 합니다, 이 문제에 대해서, 그래서 시의 방침을 확정할 후 조치를 할 계획으로 있음을 말씀드립니다.

그리고 개인택시면허 우선순위를 물으셨습니다.

1순위는 면허신청일 현재 택시를 10년 이상 무사고로 운전한 사람은 1순위입니다. 그리고 신청일 현재 사업용 자동차, 앞서 택시는 10년이고, 2순위는 사업용 자동차를 15년 이상 무사고로 운전한 사람이고, 3순위는 동일 택시회사에서 7년 이상 근속 중인자로서 8년 이상 무사고로 운전한 자 등으로 되어 있습니다. 이러한 엄격한 기준에 의하더라도 지금 상당수 아까 말씀드린 대로 대기자가 한 3,000명 가까이 지금 대기하고 있습니다.

그리고 趙成大委員님께서 우면산 터널관련 서면답변 자료가 아주 부실하다고 질책이 계셨고 터널이 개통 후에 예술의전당에 대한 환경문제와 반포로 및 반포대교에 정체가 예상되는데 효과적인 개선대책을 성의 있게 답변해 달라는 말씀이 계셨습니다.

먼저 답변자료가 성의 있게 되지 못해서 송구스럽게 생각합니다. 우면산 터널은 민자사업으로 추진되고 있습니다.

아직 착공까지는 시간이 많이 남았습니다만 착공 후에 4년 2개월의 시간이 소요되고 있고 공사 실시계획의 승인단계에 현재 있습니다.

그리고 우면산 터널이 개통되면 외부에서 들어오기는 쉽습니다만, 현재보다 이 이후 강남지역의 교통혼잡이 아주 가중될 것으로 예상이 됩니다.

현재도 반포지역의 교통상황은 좋지 않습니다만, 터널 개통 이후에는 그때 시점 2004년 내지 5년 계획이 될 것이라고 봅니다만 교통혼잡이 극심해질 것이기 때문에 근본적인 대책 마련이 필요하다고 보고 있습니다.

지금 현재 이것과 관련해서 반포지역에 대한 교통개선사업은 여러 가지 부분적인 사업들이 추진되고 있습니다.

성모병원앞 교차로 지하차도 공사가 진행중에 있고, 어제 지적하신 이수교차로 고가차도도 공사중에 있고, 이들은 내년에 준공될 것으로 예상이 되고 있습니다.

또 삼호가든 앞에 지하차도 건설도 설계가 끝나가고 있고, 그리고 이들은 물리적인 공사들이고 소프트웨어개선사업으로 반포고속터미널 주변 교통체계 개선사업을 조만간 시작하기 위해서 계획 수립중에 있고 반포로쪽 전체에 대한 간선도로 교통소통 개선을 위한 패키지개선사업이 금년부터 시작되겠습니다.

우면산 터널뿐만 아니라 수도권과 연결되는 중요 도로들, 특히 분당 신도시와 연결되는 구 룡터널이나 수서·장지간 고속도로, 안양·신림간 도로, 제2경인고속도로 접속 등 한강 이남지역의 교통문제를 악화시킬 수 있는 요인이 지금 상당히 많습니다.

그래서 建設交通部와도 수도권 광역교통문제 해결을 대도

시 광역기획단의 설립취지에 맞추어서 지방자치단체에게만 맡기지 말고 종합적인 처방을 낼 필요가 있다고 해서 금년부터 시작합니다만, 수도권 종합교통체계조사 사업을 시작합니다, 우리시도 일부 출연을 하고 경기도가 일부 출연하고 전체 사업비의 절반은 건설교통부가 돼서.

그리고 저희들로서는 이 지역 일대에 대한 교차로를 입체화한다든지 신호시설을 개선한다든지 등 교통개선사업을 꾸준히 추진하겠습니다만, 앞으로 외곽지역의 교통량이 대량으로 쏟아질 경우 물리적인 개선만으로는 충당하기 어렵다고 봅니다.

그때는 가격정책을 도입하는 것도 적극적으로 검토해야 된다고 이렇게 보겠습니다. 우면산터널 공사와 관련해서 지금제가 언급한 교통개선사업의 내역들은 별도로 제출하겠습니다.

그리고 경기도 업체의 노선버스가 서울시에 진입하는 노선수와 차량대수, 1일 운행회수를 물으셨고, 또 경기도업체 버스가 부천에서 광화문, 수지에서 광화문, 분당에서 광화문까지 운행함으로써 우리 서울시 교통에 어떤 영향을 미치고 있다고 보느냐고 물으셨습니다.

서울로 진입하고 있는 경기도 버스수는 현재 202개 노선에 1,929대입니다. 하루에 약 1만 920회 정도를 운행하고 있습니다. 분당에서 광화문까지 운행중인 버스는 경기고속 9000번 6대가 있고, 죽전과 수지에서 광화문까지 운행하는 버스가 경기고속에 1005-1번 42대와 대원고속 1005-1번 14대의 좌석버스가 있습니다. 부천에서 광화문으로 오는 버스는 현재는 없습니다. 그리고 우리 시의 업체가 부천으로 나가는 버스는 2개 노선에 48대가 있습니다.

그러면 우리 시의 정책은 물론 경기도 주민들의 이용편의를 위해서는 경기도 버스가 시내중심부까지 바로 들어오면 좋습시다만, 이 사람들이 들어와서 회차하겠다고 요구하는 지점이 거의 정해져 있습니다.

광화문 아니면 강남고속버스터미널 이 두 지역은 지금도 교통혼잡이 극심하고 교통처리에 애를 먹고 있는 지역들이기 때문에 가급적 이 지역에서 집중되지 않도록 신설되는 노선의 경우에는 어느 방향에서 들어오든지 시계를 넘어서서 제일 첫 번째 지하철역에서 회차할 수 있도록 유도를 하고, 또 建設交通部가 지금 시작한 광역버스의 입장에서는 우리 시안에서 회차를 하지 말고, 市를 지나서 다른 방향으로 바로 지나갈 수 있도록 그렇게 해서라도 우리 시의 시내교통혼잡을 최소로 하면서 또 수도권 주민의 교통편의도 생각을 해야 된다고 그렇게 보고 있습니다.

고속버스터미널을 통과하는 버스노선이 몇 개이고, 이 지역 교통혼잡에 미치는 영향이 어떠냐고 물으셨습니다.

고속버스터미널을 통과하는 우리 시 시내버스 도시형이 504대, 좌석이 433대, 총 937대가 현재 운행 중에 있습니다. 경기도 버스는 총 79대가 고속버스터미널을 통과하고 있습니다. 이 지역은 버스 이외에 승용차도 많은 지역이고 학교버스나 백화점버스 등 많은 차량이 운행하고 있기 때문에 하루 종일 혼잡이 야기되고 있는 지역입니다.

그래서 노선버스에 추가 투입을 현재는 가급적 억제하고 있습니다만 앞서 말씀드렸습니다만 반포고속터미널 앞 전반적인 교통체계개선사업을 지금 계획중에 있습니다.

우리 실 운수물류과장이 부임 후 8개월만에 인사이드가 되었음을 지적하시면서 전문성이 필요한 交通管理室 직원이

잡은 전보를 한다면 문제가 있는 것이고 억제돼야 하는 것이 아니냐는 지적이 있었습니다.

전임 김대근 운수물류과장은 관악구청장의 강력한 요청에 의해서 부득이 전보되었습니다. 위원님께서 지적하신 대로 交通管理室의 잡은 인사이동은 전문성 확보를 위해서 억제되어야 한다고 믿습니다.

交通管理室長도 그 동안 그랬습니다만 앞으로도 계속 市長님께 건의를 드릴 것이고, 市長님도 이 부분에 대해서는 같은 생각을 갖고 계십니다. 이번에 김대근 과장이 불가피하게 전보되긴 했습니다만 새로운 운수물류과장도 交通管理室에서 오랜 근무경험이 있고 해서 큰 혼란 없이 인수인계가 되고 있습니다.

그리고 交通管理室이 격무부서이기도 합니다만, 그래서 직원들이 오기 싫어하는, 왔더라도 가급적 빨리 떠날 수 있다면 떠나고 싶어하는 기피부서로 된 지가 오래 되었습니다. 그래서 별도의 인센티브가 필요하다는 지적도 동감합니다.

市長님께서 얼마 전에 인사원칙을 새로 만들라고 지시하시면서 아직 확정되지는 않았습시다만 과거에는 승진가점이라는 것이 있었습니다.

소위 말해서 監査室 같은 데 근무하면 연수에 따라서 승진가점을 주기 때문에 다른 데 근무하는 것보다는 훨씬 우대를 받았습시다만, 이제 그것을 바꾸어서 격무부서나 기피부서에 근무하는 직원들에게 오히려 가점을 주도록 인사기준을 바꾸라는 지시가 있어서 行政管理局에서도 검토중에 있습니다.

李載震委員님께서 地下鐵公社 노조파업과 관련해서 몇 가지 물으셨습니다.

우선 7일 이상 무계결근을 해서 직권면직대상이 되었던 직

원중 소명사유가 인정된 직원의 처리방향과 공사 사규상 징계종류, 그리고 면직이나 징계해고된 직원의 퇴직금 지급액은, 그리고 파업으로 인한 재정상 손실금에 대한 채권확보대책을 물으셨습니다.

먼저 소명사유가 인정된 직원의 처리방향은 소명사유가 인정되었다는 것은 직권면직을 시키지 않겠다는 뜻이지 불문에 붙이겠다는 뜻은 아닙니다. 불법파업에 가담했기 때문에 소명을 했더라도 불이익이 있다는 인식을 심어주어야 된다고 생각하고 있습니다. 그래서 인사위원회의 심의를 거쳐서 별도의 문책을 하도록 이렇게 행정지도를 하겠습니다.

그리고 공사 사규상의 징계유형은 공사 인사규정 제46조에 따르면 파면, 해임, 이것은 공사를 떠나는 처벌이 되겠습니다. 그 다음에 낮은 것으로 정직, 감봉, 견책으로 정해져 있습니다. 직위 해제된 직원도 불법행위의 가담정도에 따라서 상응하는 징계처분을 받을 것으로 알고 있습니다.

면직, 징계해고된 사람의 퇴직금 지급문제는 징계해고된 직원, 즉 파면된 직원의 퇴직금은 퇴직금 지급규정에 따라서 50/100을 감해서 지급을 하고, 그냥 해임된 직원의 퇴직금은 전액 지급하도록 이렇게 되어 있습니다.

그리고 조합원들이 조합비를 내지 않을 경우파업으로 인한 재정상 손실금 39억 3,000만원에 대한 채권확보를 어떻게 할 것이냐고 물으셨는데, 현재 地下鐵公社 노조의 조합비는 원천징수를 하고 있습니다. 그것은 노조의 요구에 의해서 개별적으로 가는 것이 아니고, 공사가 일괄해서 징수하도록 이렇게 하고 있습니다. 그래서 조합비 압류는 큰 문제가 없다고 보겠습니다.

그리고 李載震委員님께서 경전철에 대한 구체적 사업계획

수립과 앞으로 할 경우 서민주거지역에 우선해서 추진되어야 한다고 보는데 이에 대한 견해를 물으셨습니다.

구체적인 사업계획 수립은 아까 林東奎委員님 질문에 답변했던 그대로입니다. 아직은 구체적인 사업계획이 없습니다. 그렇지만 지금 진행 중에 있기 때문에 조만간 사업계획을 확정해 나가도록 할 계획입니다.

그리고 신교통수단이나 경전철을 도입할 때 현재 지하철노선이 없는 소위 서민들이 많이 살고 있는 지역을 우선적으로 노선 설정이 될 수 있도록 추진하겠습니다.

그리고 尹汝亨委員님께서 택시사업 구역통합으로 서울시 교통혼잡이 예상되는데 서울시 택시를 위한 행정이라고 경기도 택시를 위한 행정이라고 물으셨습니다.

사업구역 통합 내용은 광명시와 구로구, 금천구, 2개 구와 광명시가 지리적으로 한 개의 생활권으로 붙어 있는 지역들입니다. 이 지역에 대해서만 서울택시와 광명택시가 사업구역을 시범적으로 통합 운영해 보는 것입니다. 이렇게 하는 데는 지역주민의 강력한 문제제기가 있어서 경기도로부터 강력한 요구가 있어서 수도권행정협의회에서 문제 제기되어서 시범적으로 시행해서 문제점을 우리가 보완해 나가는 노력은 할 필요가 있다는데 합의를 했던 사항입니다.

그래서 지금 예상되는 문제가 다소 없는 것은 아님니다만, 일단 이 지역에 사는 시민들에게는 그만큼 편리해진다고 저희들은 보고 있습니다. 그렇지만 서울택시에게 일부 불리한 측면도 있기는 합니다만, 기본정책이 우리 시민들이 보다 편리하게 이용하도록 하는데 정책의 초점이 맞춰져야 된다고 보고 시범운영을 먼저 해보는 것입니다. 금년 7월 1일부터 내년 말까지 1년 반 동안 시범을 해보고 문제점이 있으면 다

시 보고드리어서 보완 발전시켜 나가도록 하겠습니다.

좌석버스 고급화 용자금을 현재 7.5%에서 2%로 인하 조치하겠다고 보고를 드렸습시다만, 적용시기 결정에 대한 견해를 물으셨습니다.

과거 도시형 버스의 이자율을 인하할 때 실제로 결정은 98년 4월에 했습시다만 적용시기는 98년 1월로 소급해서 적용해 왔습시다. 좌석버스에 대한 시기적용에 대해서는 아직 결정된 바가 없습시다만 일단 생각할 수 있는 안이 세 가지가 있다고 하겠습니다.

하나는 인하조치가 확정된 시점부터 적용하는 방안이 있고, 금년 1월 1일부터 소급해서 적용하는 방안이 있고, 그렇지 않으면 모든 상환금, 지금부터 적용해야 될 이미 차용해 갔다 하더라도 상환하고 남은 금액, 앞으로 낼 잔여금에 대한 이자부터 다 적용하는 방안, 여기에 대해서는 우리 위원님들도 의견을 좀 주시고, 저희들이 정책협의를 통해서 합리적인 방향을 설정해서 조치하도록 하겠습니다.

그리고 지난번 버스노선 조정심의를 위해서 버스정책시민위원회의 조합간부가 2명, 근로자측 대표 2명이 참여한 데 비해 市議員은 1명만이 참여함으로써 형평성 있는 논의가 어려웠다는 지적이 있었습시다. 그리고 상반된 의견이 있을 때 충분한 논의를 해야지, 왜 이것을 졸속으로 처리하느냐는 지적도 있었습시다.

버스정책시민위원회는 이론만으로 정리할 수 있는 시민의 민원과 지역현실과 또 이것의 운행관계 주체들이 아무리 시민이 원해도 사업자가 도저히 할 수 없는 사안이면 강요하기가 어려운 사업자의 고민도 있을 수가 있고, 또 지역주민의 의사도 반영해야 되고, 이것을 종합적으로 조정해야 되기

때문에 이것이 임의로 만들어진 위원회가 아니고 조례에 의거해서 설치된 위원회가 되겠습니다.

그래서 市議會의 의원님들이 좀더 많이 참석하셔야 된다면 저희들도 좀더 참석하시는 것이 좋다고 보겠습니다. 현재는 1명만 참석해 있습니다만 이것을 언제든지 저희들이 보완하겠습니다.

그리고 운영에 있어서 일부 이해관계가 있는 사람이 심의 과정에 참여하는 것은 문제가 아니냐 하는데 이것은 그렇지 않습니다. 버스회사 사람이 참석했다 하더라도 자기노선이 심의될 때는 그때는 심사과정에서 나가도록 위원장이 지시를 하고 있습니다.

그리고 의견개진 시간이 충분치 못했다는 지적에 대해서는 그런 점이 있었습니다. 제가 현장에서 직접 목격했습니다만, 그래서 최소한 의견개진이 충분히 돼야 된다는 판단에서 저희들 이번에도 6월 2일 3일 이틀간 별도 의견개진 시간을 갖고 재심의가 아니고 우선 의견이 충분히 진술이 안 되었으니까 그렇다고 생각하는 분들은 의견을 다시 한 번 개진하도록 하고 그 후에 처리문제는 역시 위원회에서 심의해서 결정해서 처리할 것으로 알고 있습니다.

그리고 李敬愛委員님께서 1,300원짜리 한정 면허업체와 500원을 받는 업체의 노선조정안에 대해서 공평하게 양측을 모두 참석시켜서 승복할 수 있는 심의가 필요하다고 보는데 그렇게 못했지 않느냐고 질책을 하셨습니다.

공항버스 노선조정안에 관한 사항이라고 이해를 합니다만, 현장에서 충분한 의견개진을 듣지 못했던 것은 사실이라고 제 생각에도 그렇습니다.

다만, 저희들이 검토자료에는 그 동안에 양측이 얘기하는

충분히 검토해서 자료에 포함이 되었었고 심의위원들이 하루 전에 그 자료를 다 받아서 보았기 때문에 읽어보신 것으로 저희들 생각을 했습니다.

그리고 현장에서 의견조정권은 위원장이 있기 때문에 위원장의 지시에 따라서 회의가 진행되었습니다. 그렇지만 제 삼자가 봤을 때 충분한 의견개진은 되지 못하지 않았느냐, 그래서 6월 2일, 3일 간에 여기에서도 의견을 다시 들을 수 있도록 조치를 하겠습니다.

그리고 지하철 안내체계개선팀의 실태조사 보고서를 제출해 달라, 그리고 조사내용을 간략하게 요구를 하셨습니다.

실태조사 보고서는 별지로 제출했습니다. 그리고 조사내용은 여러 가지가 있습니다만, 안내표지판 위치가 적정하냐, 표지판의 표지방법이 옳게 되었느냐, 표지판이 너무 많아서 오히려 혼란스럽지 않느냐, 그리고 화살표 방향표기가 잘못되어 있는 곳이 상당히 많습니다. 그리고 기타 시민들로부터 민원으로 많이 제기되었던 사항들을 중심으로 했습니다.

그리고 개인택시회사에서 지입제 운영하고 있을 경우 어떤 처벌을 하고 있느냐, 앞으로 어떻게 할 것이냐고 물으셨습니다.

지입 운영을 하고 있으면 旅客自動車運輸事業法에 의거해서 사업면허를 취소하도록 되어 있습니다. 우리시에서는 지입제에 대한 단속을 계속해 오고 있습니다. 90년대에 들어서 작년까지 51개사 1,567대를 취소처분했습니다.

금년에도 2개 회사 181대를 사업면허 취소를 했습니다. 그래서 이 2개사는 현재 행정소송을 제기해 놓고 있어서 소송계류중에 있습니다. 앞으로도 이 부분에 대한 지도 단속은 계속 실시해서 법대로 운영될 수 있도록 하겠습니다.

버스업체의 경영실태 파악을 위해서 구조조정과 관련하여 업체가 낸 결산자료를 보고한다면 신뢰성이 없지 않느냐, 그리고 차라리 유희인력을 활용해서 운송수익금을 조사하는 것이 어떠냐고 물으셨습니다.

그래서 기본적으로 우리가 버스구조조정할 때 퇴출대상업체를 경영이 부실하고 부도나 경영상태가 아주 나쁘거나 그것만 가지고 취소하기는 어렵다고 봅니다.

또 다른 지표로는 운행위반을 얼마나 많이 하느냐, 그래서 두 가지 지표를 종합적으로 고려해서 해당 업체를 선정할 계획으로 있습니다. 또 부도 자체나 자본 잠식업체는 은행이나 또는 재무제표를 통해서 확인이 가능합니다.

그런데 결산자료 전체에 대한 신뢰성에 대해서는 사실은 세무서에 보고하기 위한 세무용 자료이기 때문에 꼭 맞다고 볼 수는 없습니다. 그렇지만 여기에 지금 저희들이 요구하는 자료는 자기네 회사에 경영상태가 나쁘면 퇴출대상에 그만큼 가까이 가는 것이기 때문에 운송수익금을 줄여서 이 자료를 만들 가능성은 사실 희박합니다. 설혹 그렇다 하더라도 우리시로서는 또 별도의 검증절차도 필요하다고 봅니다.

그래서 위원님께서 지적하신 것처럼 정기적으로는 못하지만 특별인력을 활용해서 운송수익금 조사, 소위 탑승해서 승객조사도 지난번에 한번 시행했습니다만 저희들이 주기적으로 필요할 때마다 수시로 조사를 해서 보완하도록 하겠습니다.

그리고 버스카드 이용률이 현재 41%에 이르고 있기 때문에 전체 운송수익금의 최소한도로 41%로 상당히 정확하게 추적이 되고 나머지 부분은 저희들이 산하 인력을 통한 운송수익금 조사자료와 그 사람들이 직접 제출한 결산자료 등을

종합해서 하겠습니다. 그렇게 되면 큰 오차는 없으리라고 보고 있습니다.

그리고 교통카드호환운영협의회의 위원 명단과 회의록을 제출해 달라고 하셨는데 그것은 제출했습니다.

그리고 2차 문화시범지구 조성과 관련해서 주민여론조사 결과를 자세하게 제출요구를 하셨는데 제출했습니다.

그리고 주택가 공동주차장 민자사업자 공모결과 서초동 지역이 10명이나 신청해서 경쟁률이 높는데 어떤 사업자가 신청했는지 자료제출을 요망하셨습니다.

서초동에는 한 군데만 10명의 신청인이 있었습니다. 응모자는 한맥기술, 주식회사 경동, 주식회사 테크니카산업, 주식회사 만동, 예일종합건설주식회사, 영명주식회사, 동서기계주식회사, 박종윤 외 1명 김석규, 김의명 이렇게 10명이 신청했습니다. 제가 쉽게 알아볼 수 있는 회사는 없습니다.

그리고 내부순환도로로 연결되는 북부간선도로에 램프조절을 검토한다고 했는데 이 램프 설계도와 검토배경을 말해 달라고 하셨습니다.

검토배경은 그 동안 언론지상을 통해서 지적되었던 대로 정릉램프와 북부간선도로가 지금 개통이 안돼서 길음램프에 교통량이 너무 집중되고 있기 때문에 정체가 가중되고 있고 그래서 정릉램프에 대해서는 당초 건설계획을 좀 조정해서 진출램프를 금년 말에 개통하도록 일정을 좀 조정했고 진입램프는 내년 말에 개통할 수 있도록 공기를 조정했습니다.

그리고 앞으로 정릉램프를 개통하더라도 월곡동이나 석관동, 장위동 방면 차량은 북부간선도로의 램프가 불합리한 점이 있어서 길음램프를 계속 이용할 수밖에 없는 상황입니다.

그래서 저희들은 이 부분에 대해서 개선방향으로 이미 계

획되어 있는 상월곡동 진출램프 위치를 좀 바꾸는 안, 진입과 진출방향이 좀 잘못된 점이 있어서 바꾸는 안을 비롯해서 세 가지 방안을 가지고 지금 建設安全管理本部하고 함께 검토를 하고 있습니다. 자세한 내용은 서면으로 드렸습니다.

金喜甲委員님께서 지하철안내체계개선사업 추진이 지금 예산사업으로 하는 것이 필요하냐, 그리고 사업비 부담은 누가 하느냐, 사업범위를 물으셨습니다.

IMF관리체제 하에서 경제적 어려움이 많은 것은 사실입니다. 그런데 우리시에 중요한 교통정책이 대중교통 우선정책이고 그 중에서도 특히 지하철이 더 많이 이용하도록, 버스가 더 많이 이용하도록 하는데 교통정책의 최우선이 주어지고 있습니다.

지하철 이용률을 높이기 위해서 여러 가지 정책이 병행되어야 된다고 봅니다만, 쉽게 안내할 수 있는 안내체계개선도 그 중에 중요한 한 분야라고 생각하기 때문에 어렵기는 하지만 이것이 그렇게 큰 사업비가 드는 것이 아니고 시민들한테는 큰 변화를 줄 수 있는 정책이기 때문에, 더군다나 2002년 월드컵대회를 비롯한 국제행사가 많이 있기 때문에 지금 시행을 시작해야 된다고 판단을 했습니다.

그래서 가급적 이 사업을 시행하는 과정에 비용이 적게 들도록 최대한 노력을 해나가겠습니다. 사업비는 이 사업 자체가 양 공사의 운영체계를 개선하는 것이기 때문에 공사의 예산을 투입하도록 되어 있습니다.

사업범위는 금년 안내체계개선사업을 기본적으로는 양 공사 관할 전체 역사에 대해서 하여야 된다고 봅니다만, 금년 말까지는 시범역에 대한 개선안을 확정된 후에 금년 말까지는 환승역에 대한 개선을 다 완료하고 내년 1년 동안은

나머지 역까지 확대해서 이용시민들이 지하철을 이용할 때 훨씬 편리하게 안내될 수 있도록 조치를 하겠습니다.

그리고 또 金喜甲委員님께서…….

○金喜甲 委員; 지금 1개 역에 예산이 평균 한 4,000만원 꼴로 잡혀있는 것 아닙니까? 그래서 지금 5개 역에 한 2억 3,700만원 정도 잡혀있기 때문에 대략적으로 본다면 지금 1개 역에 한 5,000만원 정도씩 잡힌다고 봐야 되는데 지금 전체 역사를 기준해서 전부 한다고 치면 내년까지 그 예산이 사실은 뭐 별 예산이 안 든다 라고 볼 수 없지만 전체로 본다면 상당히 비용이 들 거라고 보는데 대강 어느 정도나 지금 보고 계시는데요? 내년 전체 역사까지 해서?

○交通管理室長 車東得; 위원님께서 지적하신 것처럼 저희들이 시범사업으로 5개 역에 대해서 먼저 시행을 했는데 첫 번째 한 사업이니까 비용이 다른 역사보다 좀 많이 드는 것으로 나왔습니다.

그런데 지금은 대략 5,000만원 정도 드는 것으로 이제 시범설계를 해보니까 확인이 되었는데 이 추세대로라면 전체 역사를 다 하는 데는 약 100억 정도 소요되는 것으로 추정이 됩니다.

○金喜甲 委員; 사실은 100억 정도라면 전체로 본다면 그렇게 쉬운 예산 아닌 것 같은데 물론 전체 사업의 취지나 이런 것에 대해서도 공감을 하는데 과연 100억 정도를 들여서 물론 지금 올해 안에 시범사업을 좀 해보시면서 내년도에 굳이 이렇게 가령 예를 들면, 예산사업으로 이렇게 하지 않고 할 수 있는 또 방안은 없는지 그것을 한번 내부적으로 저는 강구해 봤으면 좋겠다 이런 취지에서 질의를 드린 것이거든요?

○交通管理室長 車東得; 그런 점도 저희들이 검토를 하겠습니다. 일단은 시범사업 자체가 6월말 경에 저희들이 확정을 지으려고 하니까 그 과정에서 공청회도 거치고 또 시의원님들 의견도 현장에서 한번 들어봐야 됩니다.

그래서 그런 과정을 거쳐서 이 정도 한 5,000만원 들일만한 가치가 있다고 판단되면 그대로 확대해 나가도록 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 그리고 또 실제로 돈을 그렇게 들이지 않고도 가령 예를 들면, 안내체계 부분들을 실제로 민간에서 광고효과를 내면서 할 수 있어서 비예산사업으로 할 수 있는 방안은 없는지 이런 방안을 다각적으로 한번 검토해 보는 것이 좋지 않겠느냐라는 취지에서 질의를 드리는 것입니다.

○交通管理室長 車東得; 광고주를 통해서 비예산사업으로 할 수 있는 방안도 함께 검토하도록 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 네, 그렇게 좀 해 주시면 예산절감에 효과가 있을 것 같습니다.

○交通管理室長 車東得; 교통카드호환운영을 금년 12월까지 시행하겠다고 약속했는데 차질이 없느냐고 물으셨습니다.

현재까지 교통카드호환업무 추진은 그 동안에 기술개발을 완료해서 부분적인 시험운영중에 있습니다. 그리고 앞으로 이것이 완전한 호환이 되도록 하기 위해서는 실무협의를 지금 하고 있는데 요금을 서로 상계할 수 있는 방법, 정산할 수 있는 방법, 판매수수료 부담문제 등 원칙적인 부분은 합의를 봤습니다만 가장 큰 문제로 남아 있는 것이 버스조합과 지하철운영기관간의 추가설치비용, 지금까지 설치되어 있는 것은 개별카드를 읽을 수 있는 장치만 설치되어 있습니다. 버스에는 버스카드를 읽는 장치만 되어 있고 지하철은 지하

철카드만 읽는 장치가 있습니다.

서로 남의 카드를 읽을 수 있도록 하기 위해서는 추가장치가 필요합니다. 그 추가장치의 설치비용 및 버스에 지하철카드를 읽을 수 있도록 추가 장치하는 설치비용이 약 79억원 정도 소요되는 것으로 나와 있고, 지하철에 버스카드를 읽을 수 있도록 장치하는 비용이 10억원 정도 드는 것으로 되어 있습니다.

이 부분에 대한 비용분담원칙이 완전합의가 안 되고 있습니다. 이게 가장 큰 문제로 되어 있습니다. 아직까지 공식적인 문제 부각은 안되어 있는데 제가 판단하기에는 상당히 큰 문제로 되어 있습니다.

왜냐 하면 이론상 원칙대로 하면 원인을 발생시킨 사람이 부담을 해야 되지만 그런데 실제로 과거에 협의해온 과정을 보면 그 반대로 비용부담을 하는 것으로 되어 있기 때문에 그 동안에 합의도 안 되었고 지금 와서 이론대로 원리원칙대로 원인자가 부담하는 것으로 그렇게 추진한다면 그것은 끝까지 합의될 가능성이 별로 없습니다.

그래서 제가 지금 고민하고 있는 것은 다음 주말에 카드회사 사장, 인텍이나 CNC가 아니고 이것은 앞으로 궁극적으로 국민카드가 나서야 되고 양공사 사장이 나서야 되고 버스조합이 나서야 됩니다.

거기 대표들을 지금 만나려고 내방에 소집하라고 해 놓았습니다만, 그렇지 않고 지금 현재 추가 설치하는 경우는 이것은 어느 특정시스템을 위한 것이 아니고 2개 시스템이 다 호환되기 위해서 하는 것이기 때문에 공동비용으로 봐야 되는 것 아니냐, 함께 똑같이 부담하도록 해야 된다, 그렇게 해서라도 호환을 시키도록 해야 되지 않느냐, 이것은 제 생각

입니다.

그래서 이런 기준을 가지고 그 사람들과 만나서 협의를 해서 어떤 비용분담문제가 정리가 되면 기술적으로 호환하는 데는 큰 문제가 없다고 봅니다만 지금까지는 실무 기술자들끼리 모여서 기술적인 토론만 했는데 이제는 본질적으로 비용분담을 누가 하느냐 하는 문제가 있기 때문에 사실 저로서는 연말까지 통합시켜야 되는 책임이 있고, 그래서 앞으로 열심히 합의가 되도록 노력을 다하겠습니다.

그리고 주택가 주차난 해소를 위하여 추진하는 주차문화시범지구의 선정기준, 특히 市가 중점적으로 추진하고 있는 5개 지구에 대한 선정기준과 실효성을 위해서 앞으로 생활권 단위로 좀더 넓혀서 이렇게 구매하는 것이 필요하지 않느냐고 물으셨습니다.

일반적인 선정기준은 지난번 설명해서 다 드렸습니다. 그런데 다시 한 번 말씀을 드리면 한꺼번에 사실 주차문화시범지구사업은 어느 특정지역이 아니라 우리 시 전역적으로 확대되어야 합니다.

즉, 주택가가 전부 주차난 때문에 고민을 하고 있는데 그렇지만 그 동안 그렇게 하라고 해도 자치구가 제대로 안하고 있기 때문에 市가 주동이 되어서 먼저 이렇게라도 하면 주차질서를 좀 잡을 수 있지 않나 해서 소위 모범을 보여주기 위한 노력이기 때문에 큰 지역을 잡아서 하게 되면 그게 제일 좋다고 알고 있습니다.

위원님 지적하신 대로 우리가 많은 지역에 할 수 없고, 그러면 모든 자치구에 제대로 하나씩 돌아갈 수 없으면 그것도 형평에 맞지 않고, 그러니까 금년에 하는데 1개 자치구에 최소한 1개소는 해야 되겠다, 그래서 저희들은 이것을 어떻

게든지 성공시켜서 내년에 이것을 지원하기 위한 예산을 지금보다 몇 배나 더 증액해서 내년에 대폭적으로 추진하려고 합니다.

그래서 위원님들 도와주십시오, 이번 추경할 때 하고 있는 사업들에 대해서. 이렇게 실질적으로 자치구를 도와주는 일에 우리가 돈을 좀 써야 되거든요.

그래서 그 실증을 보여주기 위해서 나름대로 한 1,200세대 정도를 하면서 집중적인 관리가 가능한 지역을 자치구별로 선정하라고 했습니다.

자치구가 자기들이 먼저 하고 싶은 곳을 해야 되니까, 그래서 자치구들이 안 하겠다고 하는 지역 중에서 우리 시가 초기에 대상자에 들어갔지만 힘들고 어려운 데는 자치구에서 안 하려고 있습니다.

그 중에서 5군데를 골라서 너희가 안 하니까 우리 시가 그러면 단속반을 동원하고 우리 직원을 동원해서 우리가 직접 하겠다, 우리 하는 대로 그대로 따라오너라, 이렇게 해서 끌고 가기 위해서 전체적으로 28군데가 되었습니다.

그리고 金喜甲委員님께서 버스운송사업.....

○金喜甲 委員; 우리 실장님이나 저나 사실 주차문화시범지구가 성공해야 되겠다, 그래서 주택가에 나와 있는 주차질서 자체가 확립되어야 되겠다라는 생각에는 똑같이 공감한다고 봅니다.

문제는 그러면 그런 방법을 어떻게 하면 더 효율적이고 꼭 성공할 수 있는 정책으로 갈 수 있겠느냐라고 하는 것에 대한 나름대로 저의 견해를 말씀드리는 것이거든요.

지금 서울시에서 나와 있는 이 부족면수, 즉 다시 얘기하면 서울시 전체의 평균부족면수가 있습니다. 주택가의 부족면수

들을 조사해 보면 그런데, 지금 나와 있는 5개 지구 같은 데는 대략적으로 1,000대미만의 부족면수가 파악된 지구에 한해서만 하고 있는 것이거든요.

지금 역촌2동의 경우에는 약 469면이 부족한 것으로 나와 있는데 이것 자체도 실제로 현장에 가서 보면 과연 정확하게 파악되어 있는지 아닌지도 상당히 의문스럽지만 지금 나와 있는 것은 그렇게 나와 있습니다.

그리고 능동지구에는 약 1,130면, 그런데 지금 자치구 전체를 합산해서 지금 5,519면 정도의 부족면수가 파악되고 있는데 보통 한 지구에 서울시내 평균해서 주차장의 부족면수를 대략 몇 면 정도로 보고 있습니까?

○交通管理室長 車東得; 우리 시 전체로는 약80만면 정도.....

○金喜甲 委員; 대략 전체가 80만면으로 보고 지난번에 주차센서스에 나온 통계를 보니까 대당 차량의 대수에 따라서 0.3배인가요? 그러니까 10대가 있으면 7대는 댈 수 있고 3대 정도는 부족하다 그런 통계가.....

○交通管理室長 車東得; 총량으로는 그 말씀이 맞습니다만 이게 낮시간 주차이고요, 야간주차는 성격이 다른 것이기 때문에 실제로는 한50% 밖에 충당이 안 됩니다.

○金喜甲 委員; 그러면 지금 이 지구 같은 경우에는 대체적으로 타 지구에 비해서 상당히 부족면수가 상대적으로 적은 지구들에 한해서만 선정한 것이지요?

○交通管理室長 車東得; 그것도 좀 고려되었습니다. 왜 그런가 하면 금년에 시행을 해야 되기 때문에 저희들이 근본적으로 주차수요가 균형이 안 맞는 데는 주차장을 새로 더 확충을 하면서 해야 되고, 이것은 현재 있는 시설 가지고 강력

한 단속을 통해서 주차질서를 잡을 수 있도록 일부 모자라는 것은 어떻게 하느냐 하는 것은 아까 말씀드린 대로 개인이 가지고 있는 주차장도 빌딩부설주차장도 빌딩주인하고 협의해서 야간유료개방을 하도록 하고, 주변간선도로에도 주차구획을 더 그을 수 있도록 하고, 골목길에 있는 주차구획선을 새로 정비를 하고, 이런 노력을 통해서 현재 있는 시설 가지고 바로 지도단속에 들어가서 주차질서를 잡을 수 있도록 하는 것이고, 그러다 보니까 위원님 지적처럼 주차부족률이 다른 데보다 상대적으로 적습니다.

○金喜甲 委員; 상대적으로 적은 지구에 한해서 지금 이것을 하고 있는 것 같은데 본위원의 생각은 어떻습니까.

가령 예를 들면 이것 자체가 시범지구들을 조성하는 측면이 있기 때문에 이 사업들이 좀 이렇게 예산들이 분산되어서 하기보다는 정말 모범적이고 모델케이스적인 그런 지구의 선정들을, 가령 예를 들면 서울시내에서 할 수 있는 지구들을 직접 交通管理室에서 발로 뛰면서 그런 지구들을 하나 만들어 놓고 해서 올해 안에 내놓고 그 사업들을 누가 보더라도 정말 주택가 이면도로의 주차질서들이 정말 이렇게까지도 개선될 수 있다는 모델들을 한번 그 지구를 선정해서 그런 모델들을 만들어 놓으면 제가 봐서는 앞으로 그런 방향으로 그런 모델케이스들을 실제로 저희 의회에서도 가보고 시 집행부의 우리 시장님 같은 경우도 직접 방문하고 해서 그런 어떤 나름대로 해서 예산을 분산시키기보다는 집중시킬 필요가 있지 않겠느냐 제 생각은 이것인데, 그 부분도 한번 감안해서 내부적으로 제가 제시하는 의견들을 감안해서 내부적으로 의견을 모으실 때 참조해 주셨으면 합니다.

○交通管理室長 車東得; 알겠습니다.

위원님 말씀하신 대로 좀더 효과가 극대화될 수 있도록 광역생활권 단위로 모은 지구를 만드는 방안도 검토를 하도록 하겠습니다. 그리고 金喜甲委員님께서 버스운송사업조합 지도점검 결과 버스표판매자금 부족액에 대한 자금회수계획을 수립, 원상회복한다고 했는데 진행상황을 물으셨습니다. 그리고 버스카드 구매업무의 부적정한 사례에 대해서 환수조치가 이루어지고 있는냐고 물으셨습니다.

저희들이 작년에 지도점검을 했습니다. 판매자금 부족액에 대해서는 우선 확인된 관리비 징수유예분에 대해서는 금년 1월부터 매월 4째 주 화요일 전 업체를 대상으로 버스카드 정산대금 지급시 일정액을 공제해서 환수하고 있습니다. 그리고 조합에서는.....

○金喜甲 委員; 얼마나 환수가 되었습니까?

○交通管理室長 車東得; 환수금액은 별도자료로 제출하겠습니다. 그리고 조합에서는 산동회계법인에 용역을 의뢰해서 버스표 판매자금의 실사를 지금 하고 있습니다.

거기에서 제시된 대로 조합의 보유금액과 관리비 징수금액 토큰 고철 매각대금과 앞으로 토큰이 폐지되기 때문에 새한신협에 정기예금 등을 전부 다 토큰회수자금으로 충당해 나갈 예정으로 있습니다.

그리고 버스카드 구매업무 부적정 사례에 대해서는 그렇게 지적은 되었습시다만 현재까지 산동회계법인에서 시행한 용역결과에 따르면 고가 구입이 이루어졌다고 판단할 수 있는 확정적인 자료가 아직은 없습니다. 그래서 구매가격의 적정성 검토는 전문기관의 원가검정 등을 더 해보야 될 필요가 있습니다.

그래서 저희들이 계속 검토를 해서 이미 지적된 문제이기

때문에 고가로 구입한 내용이 확인되면 그에 해당되는 금액도 환수할 예정입니다. 지금 그 사항은 종결되지 않고 현재도 계속 추진되고 있습니다.

○金喜甲 委員; 그러니까 구체적인 자금은 우선 첫 번째 판매자금 부족액에 대한 환수조치, 자금회수계획이 나온 것이지요?

○交通管理室長 車東得; 지금 전체는 확인이 안 되고 있습니다. 왜냐 하면 환수를 시키고 있는 것은 관리비 징수유예분, 여러 가지 항목이 있습니다.

○金喜甲 委員; 아니, 글썄요. 제가 얘기하는 것은 관리비, 그 얘기를 하고 있는데…….

○交通管理室長 車東得; 그것은 액수가 결정되어서 일정액을 공제를 하고 있습니다.

○金喜甲 委員; 일종의 그러니까 자금회수계획자체가 수립이 된 것 아닙니까?

○交通管理室長 車東得; 그렇죠.

○金喜甲 委員; 그러면 자금회수계획을 지금 서면으로 갖다 주시고 자금회수계획을 어떻게 환수조치를 하려고 하는지에 대한 계획표가 있을 것 아닙니까? 그 계획표를 해 주시고, 현재 그 계획표에 따라서 실제 실적이 과연 얼마 정도에 이루어졌다고 하는 그런 근거가 있을 것인데 그 근거까지도 같이 자료로 제출을 해 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 車東得; 네, 별도로 제출하겠습니다. 확인이 안 된 것은 계속해서 확인작업을 하고 있습니다.

○金喜甲 委員; 그리고 지금 버스카드 부분에는 다툼의 여지가 많다, 이거지요, 쉽게 얘기하면.

○交通管理室長 車東得; 제가 판단하기에 그렇습니다. 아직

그 사람들하고 제 선에서 직접협의를 안 해봤기 때문에 단정적으로 말씀드릴 수는 없습니다만, 제가 판단했을 때 이 분들이 서로 동상이몽을 하고 있기 때문에 틀림없이 이 문제를 제가 정식으로 제기하면 다툼이 있을 것이라고 생각합니다.

○金喜甲 委員; 그러면 산동회계법인의 원가계산 용역검토는 언제 끝납니까?

○交通管理室長 車東得; 산동회계법인의 검토결과는 끝이 났는데 거기서 결과로는 아까 말씀드린 두 가지 큰 사항에 대해서는 확인이 안 되기 때문에 그러면 전문기관에 더 검토의뢰를 하라고 이렇게 지시를 해서 다시 한 번 검토를 하고 있습니다.

○金喜甲 委員; 그러면 회계법인에 대한 용역지시는 어디에서 내린 것입니까?

○交通管理室長 車東得; 그것도 우리 서울시에서, 확인은 조합에서 했습니다만.....

○金喜甲 委員; 그러면 비용도 조합비용으로 해서 나가는 것입니까?

○交通管理室長 車東得; 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 그 회계 결과보고서가 지금 나와 있겠네요? 일단 1차 나와 있는 산동회계법인의 보고서.....

○交通管理室長 車東得; 끝났으니까 보고서 나와 있을 겁니다.

○金喜甲 委員; 그 내용을 같이 자료로 제출해 주세요. 이상입니다.

○李敬愛 委員; 버스카드에 관한 자료들은 위원님들한테 전반적으로 하나씩 돌려 주었으면 좋겠는데요?

○交通管理室長 車東得; 네, 자료가 되는 대로 그렇게 조치하겠습니다.

이상입니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

추가로 보충질의를 하도록 하겠습니다.

趙成大委員長님 질의해 주시고, 답변을 장시간 서서 답변을 하셨기 때문에 추가질의 부분부터는 앉아서 답변을 할 수 있도록 해 주시기 바랍니다.

질의해 주시기 바랍니다.

○趙成大 委員; 답변하시느라고 고생하셨습니다.

세 가지만 추가 질문하겠습니다.

지금 우리 이태원이 서울시에서 유일하게 관광특구로 지정되어 있습니다. 외국인이 1일 5,000명에서 7,000명이 쇼핑 및 관광을 하기 위하여 이태원을 방문하고 있습니다.

때로는 외국 귀빈이 오시면 꼭 비공식 방문을 하고 있는데 지금 지하철 공사를 하고 있기 때문에 더 혼잡합니다만, 지하철 공사 끝난다 하더라도 관광버스를 댈 수 있는 주차장이 한 곳도 없습니다.

최소한도 수도 서울에 관광특구로 지정을 한다면 관광객들이 왔을 적에 버스를 주차시킬 수 있는 주차장은 당연지사 준비를 해야 됩니다.

관광객들이 거기서 머물 수 있는 시간이 단축이 되고 해서 외화획득에도 상당한 손해를 보고 또 외국인에게 불편을 많이 주는 것으로 알고 있습니다. 交通管理室長은 지금 어떻게 파악하고 있는지 답변해 주시기 바랍니다.

또 한 가지는 서울시내에 지금 철도청 부지가 많이 있습니다, 철도가 접도구역에 있기 때문에. 그래서 서울시가 철도

청 부지를 임대해서 그쪽에 물류기지를 사용할 의사는 없는지, 예를 든다면 지금 용산에 전자상가가 있어서 상당히 번잡합니다.

그런데 전자상가를 용산에 허가를 해 주고 그러면 그쪽에 물류가 많이 모일 것을 아마 예측을 했는지 모르겠습니다만, 최소한도 용산 전자상가 정도의 시장을 서울시에서 허가를 해 줄 적에 그 물류가 움직이는 창고 정도는 예상했어야 됩니다. 지금 창고가 없어서 상당히 어려움을 상인들도 겪고 있고 그 물건이 많이 유통이 되는데 창고가 없어 문제가 있습니다.

그래서 관광버스터미널 뒤에 철도 부지가 많이 있는데 이 철도 부지를 서울시에서 빌려서 그쪽에 물류창고를 만들어 주면 교통이 많이 완화될 것으로 알고 있습니다. 거기에 대해서 답변을 해 주시고, 또 한 가지는 2기 지하철이 2000년도 말까지면 전부 개통이 됩니다. 2기 지하철이 개통이 되면 조금 전에도 답변하셨습시다만, 버스는 많이 퇴출을 해야 됩니다.

선진도시로 볼 적에 버스는 시내 중심가에 운행을 않고 있습니다, 물론 실장께서 잘 아시겠지만. 그러나 택시는 선진화 될수록 더 고급화가 되고 또 시민이라든지 외국인에게 서비스를 잘 하고 있습니다.

그런데 지금 우리 서울에는 영업용 버스가 약 8,700대, 택시 영업용이 한 6만 9,500대 정도, 화물이 약 300대가 됩니다. 그러면 이 중에서 버스를 앞으로 많이 퇴출을 해서 대수가 줄어들 것이고, 그래서 지금 서울시에서 퇴출돼야 될 버스에만 집중적으로 지원을 하고 있습니다. 공영버스터미널, 또는 버스대·폐차문제, 그것도 2%의 연금리로 해서 차까지

전부 새차로 바꿔주는 그런 쪽에 있습니다.

실장이 오신 지가 이제 한 9개월 정도 되었습니다만, 그동안이라도 앞으로 개선해야 될 택시라든지 화물쪽의 지원대책을 가지고 계셨는지 묻고 싶고, 본위원이 질문을 한 적이 있습니다만, 택시 콜화문제 때문에 질의한 적이 있습니다.

그런데 택시에 지원을 한 적이 없다 하고서는 한마디로 거절한 답변을 봤습니다만, 지금 우리가 2002년도에 월드컵을 치러야 되는데 지금 交通管理室에서 답변한 것을 보면 2002년도까지 연차적으로 택시에 콜을 달겠다, 그런데 서울시민이 지금 1,032만입니다. 1,032만이 콜택시가 있다, 택시를 불러서 필요해서 쓴다 하는 상식을 가지려면 이것이 몇 년이 지나야 됩니다.

그런데 2002년도 월드컵이 6월에 이루어지는데 2002년도 월드컵 날까지 콜을 단다고 할 적에 그게 무슨 값어치가 있겠느냐, 콜을 단다는 것은 서울시내 교통을 완화시키고 또 택시가 빈차로 안 다님으로 인해서 도로의 교통을 원활하게 하기 위해서 하는 것인데 2002년도까지 단다고 할 적에 그것이 과연 효과가 있겠느냐, 본위원이 택시업계에서 얘기하는 것을 들어보면 지금 돈을 들여서 콜을 달 수가 없다 이런 얘기를 하고, 또 개인택시가 4만 7,000대입니다.

4만 7,000대 중에 지금 모범택시만 한 2,700대를 달고 있는데 지난번에 개인택시 지부가 작년까지만 해도 18개 지부로 되어 있었는데 지금 9개 지부로 되어 있습니다.

그런데 1개 지부에 약 5,000대 정도가 되는데 이쪽에다가 서울시에서 지원을 해주어서 콜화를 빨리 시키는 방법이 있는데 여기에 대해서 交通管理室長 생각은 어떠신지, 지금 택시회사에는 불과 한 100대에서 200대 정도의 택시들이 TO

가 있습니다만, 개인택시는 약 5,000대 정도가 같이 묶여 있습니다.

그래서 이쪽에 콜화시킬 수 있다면 빨리 빠른 시일 안에 콜화가 정착이 될 수 있다라고 생각합니다. 이 문제에 대해서 답변을 해주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

다음은 李敬愛委員長님 질의해 주시기 바랍니다.

○李敬愛 委員; 실장님께서 아까 버스카드 수수료비용 부담 문제 때문에 잠깐 언급을 하신 부분에 대해서 본위원의 생각을 말씀드리면, 판매비의 부담은 사용비율에 따라 부담하는 것이 당연할 수 있지만 그 수가 너무 상대적이다 그렇게 말씀을 하셨는데 여기 주신 자료에 잠깐 보게 되면, 판매수수료가 있고 충전수수료가 있고 그 다음에 시스템구축비 상한비가 있고 시스템유지관리비가 있고 또 버스조합카드 시스템관리비가 따로 있고 판매유지관리비가 따로 있고 그 다음에 가맹점 수수료도 있기 때문에 지하철이나 버스조합 두 군데서만 이렇게 해라 이 차원은 아닌 것 같습니다.

왜냐 하면 어차피 이익을 남길 수 있는 업체는 카드업체도 당연히 이익을 남기게 되는 거죠. 그래서 이 비용분담되는 부분에 대해서는 이익을 남길 수 있는 업체들에 대해서도 골고루 다 부담이 가져야 되는 것이 원칙이라고 생각되는데 여기에 대해서 실장님의 생각을 말씀해 주시기 부탁드립니다.

이상입니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

또 질의하실 위원님? 林東奎委員長님 질의해 주시기 바랍니다

다.

○林東奎 委員; 林東奎委員입니다.

실장께서 아까 답변하시면서 택시자문위원회에서 현재 택시는 한 7만대 정도를 유지하는데 현재 결원된 차에 대해서 이제 증차를 할 계획이지만 아직 시기는 미정이다 이렇게 말씀하셨는데 시기가 그래도 언제쯤인가 좀 답변해 주시고, 결원차량이 이것이 지금 차량 대수가 어느 정도인데 개인택시하고 회사택시가 있단 말이에요.

그것을 어떻게 구분해서 할 것인지 거기에 대해서 좀 상세히 말씀을 해주시고, 지금 구청에서 하는 친절택시에 대해서 본위원이 질의를 한 것은 실지가 과거에도 택시나 버스나 이런 계통에서 요금 올릴 때는 항상 친절에 대해서 아주 거창하게 얘기도 하고 그랬는데 실지 그것이 한 번도 제대로 정착이 안 되었다 이런 얘기입니다.

그때 그냥 일시적인 현상으로 끝났기 때문에 과연 일본의 MK택시 같이 그렇게 친절한 그러한 택시의 모습을 보이려면 근본적으로 기사들의 의식을 바꿔야 됩니다.

그래서 친절운동 예의범절 이게 외국어 몇 마디 해서 되는 것이 아닙니다. 근본적으로 사고방식이 바뀌어야 되는데 그 의식을 어떻게 바꿀 것인가, 그래서 지금 교통에 관해서 보면 개인택시 가진 분이 아마 1년에 일정기간 교육을 받는 것으로 되어 있는데 그것도 형식적인 교육이다, 그래서 앞으로 서울시가 한 6개월이면 6개월의 교육과정을 개설해서 일정점수를 이수하도록 이러한 제도를 만들고, 그리고 그 분들이 교육받는 동안에 회사에서 임원의 5% 내에서 하든 또 아니면 3%든 10%내이든 그것은 앞으로 결정할 문제지만, 지금 정부가 대기업에도 인턴사원 급료를 한 달에 40만원,

50만원 지원을 해 주고 그러는데, 앞으로 이게 택시의 친절 운동이라든지 진짜 선진국형 택시로 가기 위해서는 회사에만 맡겨서는 어려운 것이 아니냐, 관이 좀 개입을 해서 일정 부분은 서울시가 부담을 하거나 국가가 부담을 하고, 또 일정 부분은 회사가 부담을 해서 이런 교육과정을 통해서 의식을 전환하는, 그래야만 선진국 택시의 수준을 따라갈 수 있는 것이 아닌가, 또 그렇게 그러한 것을 갖추어 나가는 회사에 대해서는 세제나 금융지원을 해 주는 방법도 연구해 볼 필요가 있지 않느냐, 그렇게 본위원은 생각을 하는데 거기에 대해서 어떻게 생각을 하시는지 답변을 해 주시기 바랍니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

다음 추가로 하실 위원님 안 계시면 실장님 지금 바로 답변이 되겠습니까?

○交通管理室長 車東得; 네, 하지요.

○委員長 朴謙洙; 그러면 바로 답변을 해 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 車東得; 우선 趙成大委員님께서 이태원 관광특구에 대한 관광버스 주차장 문제를 언급하셨습니다. 사실 위원님 지적하신 그 내용이 옳다고 봅니다.

관광특구로 지정했으면 거기에 걸맞게 관광버스를 쉽게 타고 또 대기할 수 있는 공간이 있어야 되는데 이 문제는 지난 번 남산2호 터널공사 때 저희들이 우회도로로 지정된 곳이 이태원로가 지정이 되었습니다.

현장에 가 보니까 지하철공사도 하고 있어서 가뜩이나 혼잡한데도 불구하고 관광버스 여러 대가 대로변에 여러 시간 장기주차를 하고 있어서 소통에도 큰 문제가 있어서 이 문제를 앞으로 어떻게 할 것인가를 용산구청하고 그때 정식 협의가 되었습니다.

지금 공사중인 것은 말할 것도 없고 앞으로 관광버스가 그 인근에 대기할 수 있는 공간을 용산구청에서는 당분간은 전쟁기념관주차장을 활용하는 것으로 이렇게 계획을 세우고 추진하고 있습니다만, 이 문제는 이미 문제제기가 되었기 때문에 앞으로 관광버스에 대한 주차장 문제는 검토를 해 나갈 겁니다.

시내 역사부근에 있는 철도청 부지를 활용해서 물류기지로 활용할 수 있는 방안을 말씀하셨는데 저희 시가 작년에 처음으로 물류관련 조사를 시행하고 금년에 물류시설기본계획을 수립하고 있습니다.

그래서 철도청 부지도 좋은 말씀이고 철도청 부지 말고도 지금 市가 활용할 수 있는 예비부지들이 여기 저기 상당히 많이 있습니다. 이것을 다 종합적으로 해서 물류기본계획을 만드는데 있어서 참고하도록 하는데 철도청 부지도 검토에 포함시키라고 하겠습니다.

그래서 그 검토결과에 따라서 적지가 나오면 임대를 하든 교환을 하든 활용할 수 있는 방안을 찾도록 하겠습니다.

그리고 버스에는 여러 가지 지원정책을 하고 있는데 택시에는 전혀 하지 않고 있다고 지적하시면서 택시 콜정비에 대한 지원대책을 특히 9개 개인택시지구를 중심으로 해서 지원용의를 물으셨습니다.

물론 버스도 원체 어렵기 때문에 지원할 수 있는 부분은 지원해서 버스승객이 가급적이면 더 줄지 않도록 최선의 노력을 다하는 것이 필요하다고 보겠습니다.

그래서 버스는 버스대로 저희들이 개선안을 계속 만들어 가겠습니다만 택시에 대해서도 지적하신 대로 콜정비에 대한 지원문제는 현재의 법령하에서는 직접적으로 할 수 있는

방안은 없습니다만 위원님께서 지적하신 것처럼 우리 시의 정책입니다.

지난번에 위원님께 보고드린 대로 콜서비스를 다 갖추도록 하는 것이 우리도 2000년대 가면 택시면 당연히 콜서비스가 장착되어 있어야 되고, 그래서 도시교통에도 도움을 주어야 됩니다만 이용시민들의 이용형태도 바뀌어져 나가도록 저희들이 노력을 해야 되는데 그 과정에서 장비보급이나 또 활성화를 위해서 간접적인 지원책이 필요하다고 지적하신 데 대해서는 저희도 공감을 합니다. 다만 이것을 현행법령하에서 어떻게 할 수 있는지 그런 문제를 다각도로 검토해 보도록 노력하겠습니다.

그리고 李敬愛委員님께서 버스카드 수수료 부담에 대해서 이익을 보는 모든 업체들에게 부담이 고루 돌아가도록 해야 된다고 말씀을 하셨는데 그것은 당연히 그렇게 되어야 된다고 보겠습니다. 현행체계에도 그렇게 되어 있다고 저는 알고 있습니다. 제가 말씀드린 것은 수수료 문제가 아니고 추가장치 설치비용 부담에 관한 것입니다.

그래서 그것은 앞으로 시스템을 실제로 운영 사용하고 거기에서 득을 보는 사람들에게 비용부담이 가겠습니다. 원인자부담이라고 제가 말씀드렸다시피 그러면 지금 시설설치 비용은 카드장비를 댄 회사하고는 사실상 거리가 많이 있습니다.

예를 들어서 버스카드를 만드는 회사는 전에는 어땠는지 모르겠습니다만 지금은 카드납품만 합니다. 그래서 그것은 앞으로 논의과정에서 당연히 제기가 되고 득 보는 사람이 있는데 거기는 부담을 안 시킨다는 것은 있을 수 없으니까, 아까 제가 말씀드린 것은 일단 핵심주체들이 제가 말씀드린 그

분들이기 때문에 그 분들하고 전반적인 논의가 되면 논의 과정에서 빠진 사람은 자연스럽게 다 감안이 되어서 차질이 없도록 그렇게 하겠습니다.

그리고 林東奎委員님께서 개인택시 증차에 대한 시기가 미정이라고 이렇게 말씀하셨는데 현재는 정책으로 확정된 것이 아니기 때문에 제가 미정이라고 말씀드렸던 것이고, 저희들은 가급적 빠른 시일 내에 개인택시 증차관련 공청회를 개최하려고 하고 있습니다.

공청회에서 우리 시의 택시정책을 천명을 하고 현재 문제점을 논의해서 그 문제를 가급적 조기에 매듭지으려고 하고 있습니다. 그래서 지금도 시기는 구체적으로 밝힐 수는 없습니다만 금년에 해야지요.

그리고 회사와 개인택시 구분은 저희들이 지금 하고 있지 않습니다.

저희들 입장에서는 일단 현재 7만대 안에는 회사택시와 개인택시가 다 포함되어 있습니다.

회사택시는 면허 취소되면 더 이상 택시회사를 증차할 명분이 없다고 이렇게 보고 있기 때문에, 그 다음에 친절택시를 장기적으로 확보하기 위해서 장기운전자교육과정을 개설하고 그것을 지원할 수 있는 간접적인 지원정책의 마련도 필요하지 않느냐고 하는데 우리가 선진형 택시가 되려면 이런 운동은 필요하다고 봅니다. 하루 이틀 사흘 억지로 하기 싫은 교육을 해서 친절이 몸에 밴다고 보지는 않습니다.

다만 지난 40여년 동안 이런 형태로 진행되어 왔고 또 택시기자들을 지금 당장 없는 돈에 장기 교육한다고 하루아침에 사람이 달라진다고는 보지 않습니다. 그래서 이 부분도 시간을 가지고 검토해 나가도록 그렇게 하겠습니다.

지적하신 방향은 옳다고 봅니다. 저희도 장기교육프로그램 개발과 그것을 뒷받침할 수 있는 지원정책 개발도 필요하다고 봅니다. 저희들 장기택시 전략에 포함시키도록 하겠습니다.

이상입니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

더 추가로 질의하실 위원님 계십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

더 추가로 질의하실 위원님이 안 계시므로 업무보고에 대한 건은 마치고자 합니다.

우선 질의와 답변을 이것으로써 모두 마치도록 하겠습니다.

그러면 다음 안건이 2항부터 4항까지 조례안에 대한 안건 상정이 있는데요, 위원님들 실장님이 장시간 답변을 하시느라 수고를 하셨는데 잠깐 휴식을 하고 계속 하는 것이 어떨겠습니까?

(「좋습니다」 하는 委員 있음)

원만한 회의진행을 위해서 잠시 정회를 하도록 하겠습니다. 정회를 선언합니다.

(議事棒 3打)

(18時 12分 會議中止)

(18時 33分 繼續開議)

○委員長 朴謙洙; 회의를 속개토록 하겠습니다.

(議事棒 3打)

金玉源委員님 말씀해 주시기 바랍니다.

○金玉源 委員; 의사진행발언 하겠습니다.金玉源委員입니다.

시내버스 요금에 대해서 어제 실제로 경험했던 것에 비추

어 몇 가지 질의사항이 있어서 질문하고자 합니다.

현재 버스토큰은 사용하지 않고 있죠?

○交通管理室長 車東得; 아직은 사용합니다. 신규 공급을 안하고 있습니다.

○金玉源 委員; 그런데 지금 일반서민이 버스요금을 낼 때 버스카드하고 토큰하고 현찰하고 이렇게 냅니다. 그런데 지금 1인당 버스요금이 500원씩인데 잔돈을 준비하는 사람은 착실히 준비해서 동전을 넣습니다.

500원이나 100원짜리 5개를 넣는데 급한 상황이 있어서 토큰도 못 사고 잔돈도 준비 못했을 때 1,000원짜리를 넣습니다. 1,000원짜리를 넣으면 잔돈을 내주어야 되는데 내주지 않기 때문에 시비가 벌어집니다.

그래서 바로 어제 제가 우리 위원회 나오면서 저도 버스를 이용해서 버스를 탔는데 제 앞에서 그런 광경이 벌어졌어요. 1,000원짜리를 넣고 잔돈을 거슬러달라 하니까 운전사가 수요자가 잔돈을 준비해서 타야지 어째서 버스기사가 잔돈을 내줍니까, 다음에 올라오는 사람한테 토큰을 받아서 가시오 그러니까 이 사람은 무슨 소리냐, 마을버스를 타고 1,000원짜리 넣으면 잔돈을 내주고 좌석버스를 타고 2,000원 넣으면 잔돈을 내주는데 왜 일반버스는 안 되느냐 하고 시비를 해요. 15분간을 시비를 해요. 그래서 내가 뜯어말렸습니다.

그런데 제가 지난번 업무보고 때도 이 버스요금 거스름돈에 대해서 한번 질의한 사항이 있습니다. 속기록에 보면 나올 것입니다. 앞으로 우리 交通管理室에서는 버스요금에 대해서 시내버스에도 잔돈을 내줄 수 있는 기계를 장착할 것인가, 아니면 아예 폐지를 할 것인가 이것에 대해서 답변을 해

주십시오.

○委員長 朴謙洙; 이것은 金玉源委員님 뿐만 아니라 여러 위원님들도 똑같은 경우가 많으리라 생각합니다. 위원장 같은 경우도 그런 내용을 많이 들었습니다. 따라서 여기에 대한 어떤 입장이 있어야 할 것으로 생각되는데 소신껏 말씀해 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 車東得; 먼저 우리 위원님들께서 버스 거스름돈 관계 관련해서 좋지 않은 상황을 직접 목도하시고, 또 交通委員會 위원으로서 마음 불편하게 생각하시도록 하게 된 것을 주무실장으로서 대단히 죄송스럽게 생각합니다.

저희들이 과거부터도 버스의 거스름돈 지불문제 때문에 민원도 많이 제기되고 해서, 특히 지난번에 토크제도를 폐지하는 것을 공표하면서 버스조합의 관계자들과 또 근로자 대표들을 불러서 시민 불편이 적게 되도록 특별히 지시도 하고 우리 직원들이 현장에 나가서 직접 탑승해서 거스름돈을 준비하고 있는가 점검도 하고 했습니다만 늘 할 수 없어서 그 후에 지도 감독이 소홀하다 보니까 그런 문제가 더 심화되는 것 같은데 특별단속을 통해서라도 거스름돈 시비가 재발되지 않도록 최선을 다해서 지도 감독을 하겠습니다.

○金玉源 委員; 이것 지도 감독 해서는 어렵습니다. 왜냐하면.....

○交通管理室長 車東得; 제도적으로.....

○金玉源 委員; 아니, 제도적으로가 아니라 버스에다 마을버스나 좌석버스에 달고 다니는 돈 넣고 얼마 딱 누르면 잔돈이 나오는 것 그 기계만 장착하면 돼요.

그렇게 안하고 바구니에다 잔돈 넣어서 시민에게 가져가시오 그러면 어떤 양심이 좋은 시민은 1,000원 넣고 500원 가

저가는데 더 내갈 수도 있고, 또 막말로 기사가 가다가 커피 한 잔 하고 싶으면 거기에서 먹을 수도 있고, 그러니까 이것은 좀 불합리해요. 그래서 버스에다 근본적으로 거스름돈 기계를 장착하라 그 얘기입니다.

○交通管理室長 車東得; 지금 말씀하신 대로 지도 감독을 통해서도 계속 이 문제가 시정이 안되면 그때 가서 검토를 하도록 하겠습니다.

○金玉源 委員; 알았습니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

그러면 다음 제2항부터 오늘의 안건 제3항 제4항을 상정해서 처리를 하도록 하겠습니다.

2. 서울特別市自動車登録番號票交付手數料徵收條例廢止條例案에 대한 動議의 件(朱世晩議員 外 2人 發議)

(18時 40分)

○委員長 朴謙洙; 의사일정 제2항 서울特別市自動車登録番號票交付手數料徵收條例廢止條例案에 대한 動議의 건을 상정합니다.

(議事棒 3打)

동 안건은 朱世晩委員 외 2인으로부터 99년 5월 28일 서면동의서가 제출되어 오늘 심사하게 되었습니다.

동 조례는 지난 2월 19일 개정된 自動車管理法施行規則에서 등록번호판 교부대행자가 수수료를 자율적으로 정하도록 변경됨에 따라 동 조례의 존치실익이 상실되어 이를 폐지하려는 것입니다.

그러면 동 안건을 발의하신 朱世晩委員 나오셔서 설명하

여 주시기 바랍니다.

○朱世晩 委員; 서울特別市自動車登録番號票交付手數料徵收條例廢止條例案에 대한 動議, 朱世晩委員입니다.

우리 交通委員會는 제5대 議會 출범 이후 지금까지 조례안 8건을 포함하여 총 14건의 각종 안건을 처리한 바 있습니다. 이러한 안건을 처리함에 있어 우리 위원회는 서울시민이 대중교통을 보다 편리하고 안전하게 이용할 수 있도록 해야 된다는 전제하에 서울시의 교통정책이 입안되고 효율적으로 집행될 수 있도록 집행부를 감시감독하고 아울러 정책대안을 제시하여 왔습니다.

이러한 議會의 집행부에 대한 노력에도 불구하고 시민이 느끼는 교통정책의 개혁에 대한 평가는 아직도 미흡한 것이 사실입니다.

따라서 우리 交通委員會는 교통관련 조례와 정책을 전반적으로 재검토하여 시민들의 불편함과 행정의 효율성을 저해하는 규정을 과감히 정비하는 데 모든 노력을 다하여야 할 것입니다.

이러한 차원에서 본위원 외 2명은 1973년 4월 30일 제정된 서울特別市自動車登録番號票交付手數料徵收條例가 관련법규의 개정으로 불필요하게 되었다는 사실을 확인하고 동 폐지조례안을 우리 위원회가 제안할 것을 동의합니다.

동 안건의 주요내용을 말씀드리면, 자동차등록번호판교부수수료의 근거규정인 自動車管理法施行規則이 규제개혁 차원에서 99년 2월 19일 개정되어 등록번호판교부대행자가 수수료를 정하여 市長의 승인을 받도록 하던 것을 등록번호판교부대행자가 자율적으로 정하도록 변경됨에 따라 동 조례의 존치실익이 상실되어 이를 폐지하고자 하는 것입니다.

기타 자세한 내용은 교부하여 드린 유인물을 참고하여 주시면 감사하겠습니다.

본위원 외 2명이 동의한 안건을 동료위원 여러분들께서 심도 있는 심사를 거쳐 원안대로 가결될 수 있도록 하여 주시기를 부탁드립니다. 설명을 마치겠습니다.

감사합니다.

○委員長 朴謙洙; 朱世晩委員님 수고 많으셨습니다.

그러면 이어서 본 건에 대한 동의위원과 交通管理室長을 상대로 질의와 답변을 듣도록 하겠습니다.

이것은 아까도 말씀드렸지만 自動車管理法施行規則에서 조례의 존치실익이 이미 상실되어서 폐지하려는 조례입니다. 참고로 하시고, 질의하실 위원님 계시면 질의해 주시기 바랍니다.

혹시 交通管理室長께서 여기에 대한 의견이 있으면 말씀해 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 車東得; 먼저 朱世晩委員님을 비롯한 여러 위원님들께서 우리 交通管理室 업무에 깊은 관심을 가지시고 서울特別市自動車登録番號票交付手數料徵收條例廢止條例案을 의원입법으로 발의하여 주신 데 대해서 위원님들의 입법 열의에 진심으로 경의를 표합니다.

그 동안 저희 시 관련부서에서도 규제법령의 정비차원에서 동조례의 폐지를 추진하여 왔지만 위원님들께서 직접 의원입법절차를 통해 폐지조례를 발의하여 주셔서 저희 교통행정에도 직접 도움을 주신 데 대하여 다시 한 번 감사의 말씀을 드리며 이의가 없음을 말씀드립니다.

○委員長 朴謙洙; 우리 交通管理室長께서 이의가 없으시다고 말씀을 하셨습니다.

질의하실 위원님이 안 계시고 이의가 없으시다 하므로 질의와 답변을 모두 종결토록 하겠습니다.

그러면 서울特別市自動車登録番號票交付手數料徵收條例廢止條例案에 대한 동의를 건을 朱世晩議員 外 2人이 동의한 원안대로 의결토록 하는데 여러 위원님들 이의가 없으십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

이의가 없으시므로 본 안건은 朱世晩議員 外 2人이 동의한 원안대로 가결되었음을 선포합니다.

(議事棒 3打)

.....
(參照)

서울特別市自動車登録番號票交付手數料徵收條例廢止條例案에 대한 動議

(뒤에 실음)

3. 서울特別市交通事業特別會計設置條例中改正條例案(서울特別市長 提出)

(18時 46分)

○委員長 朴謙洙; 다음은 의사일정 제3항 서울特別市交通事業特別會計設置條例中改正條例案을 상정합니다.

(議事棒 3打)

본 안건은 회계운영의 효율성 및 탄력성을 확보하기 위하여 혼잡통행료관리계정을 교통관리계정에 통합하고, 관련법규의 제·개정에 따라 동 조례의 관련조항을 개정하려는 것입니다.

그러면 交通管理室長 나오셔서 제안설명을 하여 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 車東得; 交通管理室長입니다.

서울特別市交通事業特別會計設置條例中改正條例案에 대한 제안설명을 드리겠습니다.

본 조례개정안은 委員長님께서 말씀하신 대로 현재 운행중인 교통사업특별회계의 불합리한 점을 개선하고 여객자동차운수사업법 개정 및 화물자동차운수사업법 제정에 따라 조례의 근거법령을 정비하고자 하는 것입니다.

주요골자를 말씀드리면 교통사업특별회계의 계정 구분 변경으로 교통관리계정, 혼잡통행료관리계정 및 교통방송운영계정의 3개 계정으로 구분 운영하던 것을 혼잡통행료관리계정을 폐지하고 교통관리계정 및 교통방송운영계정의 2개 계정으로 통합하여 회계운용의 효율성 및 탄력성을 확보하고자 하는 것입니다.

폐지하고자 하는 혼잡통행료관리계정의 세입.세출을 교통관리계정의 세입.세출에 추가해서 조치하고자 합니다. 그리고 관련법규 개정과 제정에 따른 조항 정비에 있어서는 97년 12월 13일 자동차운수사업법이 여객자동차운수사업법과 화물자동차운수사업법으로 세분화되어서 개정과 제정됨에 따라서 현행조례상의 법령명칭과 관련 근거조항 등을 정비하려는 것입니다.

혼잡통행료관리계정은 96년 11월 11일 남산1.3호 터널에서 혼잡통행료를 징수하면서 혼잡통행료 수입은 전액 시내버스개선사업에만 사용하도록 97년 9월에 별도계정을 신설하여 운영하여 왔습니다.

그렇지만 혼잡통행료 수입이 전체계정에서 차지하는 비율

이 97년에는 44%, 98년에는 33%, 99년에는 35%에 불과해서 실제 일반회계 전입금이나 재정투융자기금, 차입금 등의 존재원의 비율이 너무 높아서 독립계정 운영의 실익이 사실상 없는 형편입니다.

따라서 별도계정으로 운영함으로써 계정별 예비비편성을 비롯해서 예산운용의 비능률을 초래하고 있습니다. 이 혼잡통행료관리계정이 폐지되더라도 혼잡통행료 수입은 교통사업 특별회계 세입으로 편성되어 일반회계와는 구분되며, 현재의 시내버스개선사업이나 다른 대중교통사업에 투자되는 예산이 이미 혼잡통행료수입을 훨씬 초과하고 있기 때문에 이것은 통합되더라도 당초의 설치목적에 전혀 지장이 없습니다.

그리고 예산과목 변경이나 또 예산 할당에서는 우리 의회에 사업별로 하나 하나 설명을 드리고 승인을 받도록 되어 있기 때문에 합목적적으로 수행하는 데 전혀 지장이 없기 때문에 이 부분은 조례안이 원안대로 통과될 수 있도록 도와 주시면 저희들 예산 운용에 효율을 기할 수 있겠습니다.

감사합니다.

○委員長 朴謙洙; 네, 수고하셨습니다.

다음은 전문위원 나오셔서 검토보고를 해 주시기 바랍니다.

○專門委員 金泰鎬; 전문위원 검토보고 드리겠습니다.

.....
(報告)

서울特別市交通事業特別會計設置條例中改正條例案 檢討報告書

(뒤에 실음)

.....
이상 보고를 마치겠습니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

이어서 본 건에 대한 위원님들의 질의와 답변을 듣도록 하겠습니다.

질의하실 위원님 계십니까?

林東奎委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○林東奎 委員; 위원장님, 일문일답으로 해도 되지요?

○委員長 朴謙洙; 네, 일문일답으로 하십시오.

○林東奎 委員; 林東奎委員입니다.

지금 혼잡통행료계정을 96월 11월에 남산1.3호 터널에서 징수해서 그때 당시 계정을 했던 당시 설치목적이 시내버스 개선사업에 전액을 사용하도록 했는데 지금까지 여기에서 나온 돈으로 시내버스개선사업에 많은 도움이 되었습니까?

○交通管理室長 車東得; 전액 투자했지만 아까 말씀드린 대로 시내버스에 들어간 돈의 한 1/3밖에 충당이 안 되고 있습니다. 그것보다 훨씬 더 다른 돈을 많이 보태서 시내버스개선사업을 그 동안 해 오고 있습니다.

○林東奎 委員; 그런 계정을 만든 것은 시내버스개선사업을 하겠다는 의욕적인 목적을 가지고 그런 계정을 만든 것 아닙니까? 그러나 실제 들어가는 돈이 많다 보니까 여기서 걷는 것 가지고는 첫해에 44%, 34% 줄어가고 있기 때문에 1/3밖에 안 된다, 이런 말씀 아니에요?○交通管理室長 車東得; 그렇습니다.

○林東奎 委員; 그래서 이것 조레하고는 조금 다른 얘기를 한번 말씀을 드리면 앞으로 이제 혼잡통행료라는 명칭을 바꾸는 것하고 또 만일 혼잡통행료를 확대 실시할 것이 나올 경우, 전문위원 검토보고에 나왔습니다, 그렇게 할 경우에는 어떻게 할 것인가, 이게 확대될 수 있는 것 아닙니까?

○交通管理室長 車東得; 그렇게 하더라도 저희들 아무 문제 없다고 봅니다. 왜냐 하면 예를 들어서 대중교통지원자금 100%가 앞으로 확대되는 혼잡통행료 또는 유사한 수입에서 충당된다 하더라도 이 돈을 어디에 얼마를 쓸 것이냐를 최종적으로 승인해 줄 분은 바로 이 조례를 제정해 주신 우리 의회의 승인을 받도록 되어 있기 때문에, 차후에 앞으로 그것이 3년 뒤가 되든 5년 뒤가 되든 정말로 승용차 억제를 통한 부대수입으로 들어오는 돈이 이것은 다른 데로 1원이라도 유실되면 안 되고 전부 대중교통 지원에 쓰도록 해야 되겠다, 그 실익이 다시 생긴다고 하면 위원님들께서 다시 그때 계정 구분을 해라, 그래서 다른 데로 유실되지 않도록 하라,

그러면 이것을 언제든지 다시 설치할 수 있는 것이고, 또 그것이 설치 안 되더라도 위원님들께서 대중교통에 이만큼 써라, 이렇게 지시하시면 그렇게 쓰게 되어 있는 것이기 때문에, 그리고 이 돈이 여기서 걷힌 돈이 다른 목적으로 쓸 수가 없습니다.

기본적으로 큰 예산항목이 교통관리특별회계 큰 테두리 안에 들어가 있으면 다른 데로 나갈 수가 없습니다. 그렇기 때문에 이것을 폐지하더라도 운영상에 전혀 지장이 없습니다.

당초에 설치할 때는 승용차한테서 거둔 돈, 많은 시민들이 반대하고 있는 정책을 시행하면서 이 돈이 유실되지 않고 대중교통에 쓰겠습니다 하는 것을 효과적으로 입증하기 위해서 만들었습니다만 3년간 지내오면서 당초 실익이 전혀 없이 운영되고 있기 때문에 예산운영에 경직성만 가지고 오고 이렇게 때문에 폐지해 주십사 하는 것입니다.

○林東奎 委員; 네, 알겠습니다. 이상입니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

다른 위원님 계십니까?

金平城委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○金平城 委員; 우리 林東奎委員께서 질의한 내용과 비슷한 것인데 이 조례는 자동차운수사업법에서 양분화된 것은 아무 의미가 없을 것 같고, 특별회계는 특수목적용을 가지고 관리회계하기 위해서 만든 것인데 결국에 승용차를 억제하고 대중교통수단을 활성화 또는 적극화시킨다는 차원에서 했던 것인데 이것을 검토보고서에서도 나와 있지만 명분론상 만약에 확대실시를 향후 하게 된다거나 확대실시를 안 하더라도 어쩔 수 없이 목적수수료가 올라가서 지금은 33%, 35% 이리는데 만약에 그 금액이 상향조정이 되었을 때라든지 확대 실시한다라든지 이럴 때 명분론상에서 명분을 찾기가 상당히 어려워 질 것 같은데 그 점에 대해서도 우리가 깊이 생각을 안 할 수 없고, 또 어떤 제도나 조례를 개정할 때는 상당히 많은 검토가 되어서 현실성이나 장래성에서도 우리가 대비를 해야 한단 말이에요.

그런 차원에서 본다면 우리가 이것은 조금 더 심사숙고를 해야 될 부분이 아닌가 이렇게 생각이 되는데 室長의 의견을 한번 개진해 주기를 바랍니다.

○交通管理室長 車東得; 위원님의 지적도 옳다고 봅니다. 그런데 현실적으로 얼마 안 되는 예산이 구분계정 되어 있음으로 인해서 저희들이 오히려 더 확충해서 추진해야 될 사업을 제대로 못하는 문제가 생기니까 저희들이 불가피하게 이 말씀을 드리는 것이고, 그렇다 하더라도 전체 사업이 교통사업특별회계니까 그것은 다른 목적으로 운용될 수가 없고, 당초에 설립할 때는 정치적인 의미도 많이 있었다고 보겠습니다만 원래 목적을 훼손시키지는 않겠습니다. 그렇기 때문

에 이것을 동의해 주시면 저희들이 운용에 철저를 기하겠습니다.

○金平城 委員; 알겠습니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다. 또 질의하실 위원님 계십니까? 安秉昭委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○安秉昭 委員; 이것은 질의가 아니고 제 의견 개선인데 확대 실시하는 것보다는 오히려 혼잡통행료 남산1호 터널을 폐지할 가능성도 다분히 있습니다. 그렇기 때문에 이 조례개정안은 원안대로 처리하는 것이 문제가 없다고 생각을 합니다.

○交通管理室長 車東得; 폐지할 가능성은 없습니다.

○委員長 朴謙洙; 또 다른 질의하실 위원님 계십니까? 金喜甲委員님 말씀해 주시기 바랍니다.

○金喜甲 委員; 회계 중에서 저는 지난번에 우리 예산결산을 다룰 때 보니까 실제로 계정과목을 나눔으로 인해서 효율적인 예산의 집행이나 이것 자체에 상당히 저해되는 요인들이 있었다.

왜냐 하면 계정과목을 2가지로 분류함으로 인해서 교통관리계정에서 정말 써야 될 사업의 내용부분들이 많음에도 불구하고, 항목 사업내용이 많음에도 불구하고 실제 예산은 좀 부족하고, 혼잡통행료 관리계정은 사업의 내용 부분들은 적음에도 불구하고 예산은 많이 남아 가지고 이것 자체가 실제로 자금운용에 있어서 흐름이 원활하지 못했다 이런 생각이 들었습니다.

그래서 본위원이 생각할 때도 특별히 질의는 아니고 이 계정과목 자체를 통합시켜서 어떻게든 예산의 효율적인 집행과 그리고 사업의 원활한 집행 이것 자체가 오히려 더 교통사업특별회계를 운용해 나가는 목적에 합목적적이지 않겠느냐

이렇게 개인적으로 생각합니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다. 답변은 필요 없으실 것 같고, 더 이상 질의하실 위원님 안 계시죠?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

질의하실 위원님이 안 계시므로 질의와 답변을 모두 종결토록 하겠습니다.

그러면 서울特別市交通事業特別會計設置條例中改正條例案을 서울特別市長이 제출한 원안대로 의결코자 하는데 위원 여러분, 이의 없으십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

이의가 없으므로 본 안건은 市長이 제출한 원안대로 가결되었음을 선포합니다.

(議事棒 3打)

.....

(參照)

서울特別市交通事業特別會計設置條例中改正條例案

(뒤에 실음)

4. 서울特別市交通誘發負擔金輕減등에 관한條例改正條例案(서울特別市長 提出)

(19時 04分)

○委員長 朴謙洙; 다음은 의사일정 제4항 서울特別市交通誘發負擔金輕減등에 관한條例改正條例案을 상정합니다.

(議事棒 3打)

본 안건은 지난 3월 3일 都市交通整備促進法施行令의 개정으로 조례에서 정하도록 위임된교통유발부담금과 관련하여

교통량의 분산, 감축으로 교통난 완화에 기여하고자 시행에 필요한 사항을 규정하려는 것입니다.

그러면 交通管理室長 나오셔서 제안설명을 하여 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 車東得; 交通管理室長입니다.

서울特別市交通誘發負擔金輕減등에 관한條例改正條例案에 대한 제안설명을 드리겠습니다.

교통량감축프로그램 참여의 활성화를 위해서 지난 99년 3월 3일 都市交通整備促進法을 개정했고 교통유발부담금 경감률의 한도가 상향 조정되었고, 국가 및 지방자치단체 소유의 시설물도 교통유발부담금 부과대상 시설물에 새로이 포함하였습니다.

따라서 교통량감축프로그램의 이행기준을 완화하고 부담금의 경감률도 단계별로 상향조정해서 기업체와 공공기관이 교통량 감축시책에 보다 적극적으로 참여할 수 있도록 이 조례를 개정하려는 것입니다.

주요내용을 말씀드리면 교통유발부담금을 경감받기 위해서 과거에는 교통량감축프로그램 중 주차장 유료화는 반드시 이행하면서 2가지를 더 이행하여야만 경감률을 적용 받을 수 있도록 의무감축제도로 시행했기 때문에 참여율이 아주 저조했습니다.

그래서 이를 폐지하고 수요관리대상 기업체가 자기 실정에 맞는 프로그램 1가지 이상만 이행하더라도 거기에 따른 경감률을 적용 받을 수 있도록 누구나 보다 폭넓게 참여할 수 있도록 하는 것입니다.

그리고 새로이 부담금의 부과대상에 국가 및 지방자치단체 소유의 시설물을 교통유발부담금 부과대상 시설물에 포

함한 것은 교통량의 분산이나 감축에 국가나 지방자치단체가 앞장서도록 하기 위한 것이므로 공공기관의 시설물에 대해서는 교통량 분산감축에 선도적인 역할을 하도록 프로그램의 합산경감비율이 30% 이상만 되면 2배의 경감률이 적용되도록 사유 시설물과는 차등화했습니다만 과거에 적용하지 않았던 국가 및 지방자치단체의 시설물에도 부담금을 적용하도록 하였습니다.

그리고 새로운 교통량감축프로그램으로 기업체에서 종사자의 출퇴근시 자가용 승용차의 이용을 일정비율 이상 제한하는 프로그램을 도입하고, 500m 이내의 도보권 거리에 있는 기업체가 연합해서 승용차함께타기든지 또는 통근버스 공동으로 운영하는 등의 교통량 감축프로그램을 이행하더라도 유발부담금에 대해서 경감률을 적용할 수 있도록 그 근거를 마련했습니다.

이와 관련해서 프로그램 이행을 단 1차례라도 위반하면 전혀 경감 받지 못하던 과거와는 차별해서 프로그램별로 2회까지 위반하는 것은 인정하고 3회 이상 위반한 경우에만 적용하도록 완화를 했습니다. 그래서 열심히 노력하지만 불가피하게 위반되는 경우에는 구제를 할 수 있도록 했습니다.

그리고 주차장 유료화도 전면 유료화만을 인정하던 것을 당해 시설물에서 1시간 이내의 무료주차를 운영하는 경우라도 부분주차장 유료화로 인정하여 거기에 따른 경감률을 적용하도록 했습니다.

그리고 기존의 시 조례에서는 개별감축프로그램을 전체 이행할 경우에만 경감률이 적용되어서 그 적용을 받기에 굉장히 어려웠습니다.

그러나 개정조례안에서는 단계별 이행정도에 따라서 비율은

달라집니다만 혜택을 받도록 경감률을 세분화하였습니다.

그리고 기존의 시 조례가 징수액의 10%를 自治區廳長의 사무처리비로 교부를 했습니다만 개정조례에서는 이에 더하여 교통량감축프로그램을 적극적으로 이행해서 적용받은 경감액 총액의 20%까지를 더 자치구청에 교부금으로 줄 수 있도록 해서 자치구청이 스스로 앞장서서 교통수요 감축시책에 노력을 하도록 했습니다.

따라서 본 조례개정안은 이미 설명드린 바와 같이 교통량의 분산, 감축에 도움이 되고자 교통량감축프로그램 이행기준을 완화하는 것이 주요골자입니다. 그래서 교통량 감축대책에 기업체의 적극적인 참여를 유도하고자 하는 것입니다.

따라서 이 조례안이 원안대로 통과될 수 있도록 협조해 주시면 대단히 감사하겠습니다.

이상입니다.

○委員長 朴謙洙; 交通管理室長 수고 많이 하셨습니다.

다음은 專門委員 나오셔서 검토보고를 해 주시기 바랍니다.

○專門委員 金泰鎬; 專門委員 검토보고 드리겠습니다.

.....
(報告)

서울特別市交通誘發負擔金輕減등에관한條例改正條例案 檢
討報告書

(뒤에 실음)

.....
이상 보고를 마치겠습니다.

○委員長 朴謙洙; 수고 많으셨습니다.

이어서 본 건에 대한 위원님들의 질의에 대해서 交通管理室長으로부터 답변을 듣는 순서를 하도록 하겠습니다.

먼저 朱世晩委員님 질의하여 주시는데요, 이 건에 대해서는
원만한 회의를 효율적으로 진행하기 위해서 일문일답보다는
일괄질의 후에 일괄답변 형식으로 진행토록 하겠습니다. 위
원님들 양해해 주시기 바랍니다.

朱世晩委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○朱世晩 委員; 朱世晩委員입니다.

조례안 제5조제1항에서 부담금 경감대상 기준은 시설물의
소유자가 교통량감축프로그램을 이행하여 교통량을 10/100
이상 감축하여야 합니다. 그런데 문제는 교통량의 정확한
개념 정의와 교통량 10/100 이상 감축량의 산출방법과 아울
러 어떻게 확인하느냐 하는 것입니다.

조례안 제2조 용어의 정의에서 교통량이라 함은 부과대상
시설물 안에 근무하는 자와 당해 시설물을 이용하는 자가
운행하는 승용자동차 통행량을 말한다고 하고 있는데 통행
량을 어떻게 확인하고 산출기간은 어떻게 적용할 것인가 하
는 것이 문제가 됩니다. 이에 대해서 답변해 주시기 바랍니다.

또한 이렇게 교통량을 산출하기가 쉽지 않은 상태에서 교
통량감축프로그램을 이행하더라도 교통량이 10/100 이상 감
축되지 아니하면 부담금을 경감 받을 수 없게 되어 있습니다.

따라서 본위원회는 부담금 경감대상 기준에서 교통량 10/100
이상 기준을 제외하고 교통량감축프로그램만 이행하면 교통
량 감축률에 관계 없이 경감 받을 수 있도록 함이 타당하다
고 생각하는데 室長의 의견은 어떠십니까?

또한 교통유발계수의 탄력적인 적용에 관한 것입니다. 시
행령 제35조제1항에서 부담금은 건축물 면적의 m²당 단위부
담금을 곱한 후 교통유발계수를 곱하여 산출하게 되어 있습

니다. 동 제3항에서 市長이 지역여건에 맞도록 교통유발량 단위를 조사하여 교통유발계수를 조례로 정할 수 있도록 하고 있는데 조례안에는 이러한 규정이 없습니다.

실장께서는 시행령 별표6의 인구 백만 이상 도시에 적용하고 있는 교통유발계수가 인구 천만이 넘는 우리 서울시에 똑같이 적용함이 타당하다고 보는지, 아니면 백만 이상의 도시에 똑같이 적용되는 별표6의 교통유발계수를 우리 서울시 실정에 맞도록 정밀조사를 실시하여 시민들이 타당한 부담금을 납부하도록 별표의 교통유발계수를 조례에 규정할 의향이 없는지 묻겠습니다.

또한 개정안 제8조 교통량감축프로그램별 이행의 탄력성 등에 의하면 교통량감축이행계획서를 제출한 시설물의 경우 2회까지 위반을 적법한 것으로 보아 부담금 경감이 이루어질 수 있도록 하고, 3회 이상 불이행시에만 해당위반감축프로그램에 한해 경감비율 적용을 제외하도록 탄력성을 부여하고 있는데 굳이 3회로 정한 이유는 무엇입니까? 또한 개정안 제7조에 의하면 매년 7월 31일이나 12월 31일까지 교통량감축이행계획서만 제출하고 이행여부는 市長이 확인하도록 되어 있는데 이행실태보고서도 매년 1회 정도 낼 수 있도록 강화하는 방안도 별 무리가 없을 것으로 보는데 실장의 의견은 어떠합니까? 이상입니다.

○委員長 朴謙洙; 네, 수고하셨습니다.

또 질의하실 위원님 계십니까?

金平城委員님, 질의해 주시기 바랍니다.

○金平城 委員; 내용은 비슷한지 모르겠습니다만 지금까지 교통수요 유발을 억제하기 위해서 만들어 놓은 이 제도는 행정력으로 그 목적 지향적으로 이렇게 하고 있는데 비교적

교통수요유발을 억제하기 위한 유인책이 어떤 의미에서는 그렇게 안되고 어떤 의미에서는 제3 조세의 역할을 해 왔던 것은 틀림없습니다.

그나마도 제대로 그 정책에 걸맞게 부과징수가 제대로 안되었던 현실을 감안할 때 교통수요유발부담금을 부과한다는 그런 제도하에서 교통유발을 줄이려고 하려면 오히려 합리적인 이와 같은 제도 자체를 좀 약화시키더라도 약간 합리적으로 함으로써 그런 목적 하에 유도가 된다면 참으로 좋은 일입니다.

그런데 본위원이 걱정하는 것은 이 제도가 지향하는 목적 달성도 못하고 그 기관 자체의 행정의 자의성에 빠져 가지고 목적지향도 안되고 유발부담금도 다 빠져나가고 그런 문제가 발생하면, 다시 말해서 교통유발부담금은 결국에 사문화 된다는 그런 결론에 도달할 수 있다는 그런 걱정이 앞섭니다.

우리 交通管理室에서는 교통유발도 억제하고 그 다음에 합리적으로 이런 제도로 유인책을 쓰겠다는 그런 얘기인데 거꾸로 얘기해서 너무 세분화하고 합리화함에 따라 행정의 자의성이 너무 비약적으로 적용이 된다면 이 제도의 목적 달성도 하지도 못하고 유명무실한 사문화 될 가능성도 있지 않겠느냐 하는 그런 걱정을 해 보는데 이에 대한 交通管理室의 의견을 개진해 주시기 바랍니다.

○委員長 朴謙洙; 金平城委員님 수고 많으셨습니다.

질의하실 위원님 계십니까?

우선 그러면 실장님께서 방금 두 분 위원님들 질의에 대해서 바로 답변이 가능하시겠습니까?

잠깐만요, 우선 답변하시기 전에 추가질의가 있으므로 질의

하실 위원님이 계시므로 아예 질의를 받고 답변을 듣도록 하겠습니다.

金玉源委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○金玉源 委員; 金玉源委員입니다.

건축 연면적 1,000㎡ 이상인 국가지방자치단체의 소유시설물에도 부담금 부과대상 시설물로 한다고 했는데 이것을 좀 상향해서 했을 경우와 현재로 1,000㎡로 했을 경우와 어떠한 차이가 나는지, 본위원은 1,200㎡ 이상인 국가지방자치단체의 시설물로 했으면 좋겠다는 뜻입니다. 그러니까 연면적을 조금 상향조정했으면 어떻겠느냐 그런 뜻입니다.

거기에 交通管理室에서 1,000㎡ 했을 때의 수익과 1,200㎡로 상향조정했을 때의 수입이 어느 정도 달라지겠느냐, 이것에 대해서 조금 답변을 해 주십시오.

(朴謙洙 委員長, 趙成大 幹事와 司會交代)

○委員長代理 趙成大; 또 질의하실 위원님 계십니까? 安秉昭委員님 질의하십시오.

○安秉昭 委員; 질의에 앞서서 현재의 교통유발부담금이 어떻게 부과되고 어떻게 징수되며 그 실태를 설명해 주셨으면 좋겠습니다.

현재의 교통유발부담금을 어떻게 부과하고 1년에 한 번인지 분기에 한 번인지, 현재 부담하고 있는 부담금 징수에 대한 실태를 알았으면 좋겠습니다. 우선 간단한 것이니까 설명을 해 주십시오.

○委員長代理 趙成大; 交通管理室長님, 지금 바로 답변하실 수 있으니까?

○交通管理室長 車東得; 네, 하도록 하겠습니다.

○委員長代理 趙成大; 交通管理室長으로 하여금 답변을 듣도

록 하겠습니다.

○交通管理室長 車東得; 아까 朱世晩委員님께서 우선 교통유발부담금…….

○安秉昭 委員; 아니, 전체적인 질의에 답변하기에 앞서서 우선 현행실태에 대해서 먼저 답변해 주셨으면 합니다.

○交通管理室長 車東得; 담당과장으로 하여금 설명드리도록 하겠습니다.

○交通企劃課長 朴成重; 교통유발부담금에 대해서 간단히 보고를 드리도록 하겠습니다.

지금 현재 서울市中에서 교통유발부담금을 걷고 있는 대상 기준면적부터 말씀드리면 1,000㎡ 이상 되는 건물은 전부 부과를 하고 있습니다. 지금 현재로는 민간건물은 부과를 하고 있고, 공공건물에 대해서는 부과를 하지 않고 있습니다.

참고로 단위금액에 대해서는 1,000㎡부터 3,000㎡까지는 350원을 걷고 있고, 3,000㎡ 이상 되는 건물은 700원을 걷고 있습니다. 그래서 1년에 총 들어오는 금액은 전체적으로 한 350억원 정도, 1년 평균이 이 정도로 들어오고 있습니다. 연도금액은 약간의 차이는 있습니다만 그 정도 금액이 되고 있습니다.

○安秉昭 委員; 고지 시기는…….

○交通企劃課長 朴成重; 고지는 매 8월 31일을 마감해서 9월 분에 고지가 됩니다.

○安秉昭 委員; 1년에 한 번입니까?

○交通企劃課長 朴成重; 그렇습니다.

○安秉昭 委員; 그러면 그것이 실질적으로 이행이 감면대상의 행위를 했는지 안 했는지는 그것은 상당한 시간을 가지고…….

○交通企劃課長 朴成重; 8월 31일까지 내가 무슨 프로그램을 이행하겠다 해서 저희들한테 제출합니다. 그러면 KBS를 한 예를 들겠습니다.

KBS를 예를 들고 우리 위원님들한테 양해를 구해야 전체적으로 저희들이 建交部에다가 한 1년 전부터 법안작업을 계속 추진해서 1년만에 사실 된 것입니다.

이게 어떤 사항이나 하면 지금 현재 서울시 전체에 한 3,000개 시설이 되는데 그 중에 프로그램을 하겠다 우리한테 신청한 회사가 163개사가 있습니다.

그 163개사를 저희들이 구청이나 저희한테 신고된 대로 가서 조사를 해 보니까 1년에 1개밖에 적용이 되지 않습니다. 워낙 각 규정이 엄격하기 때문에 1년에 1개밖에 적용이 안 되니까 아예 그럴 바에야 안 하겠다 이런 형태가 되니까, 우리가 법을 만들어 놓은 이유가 많은 사람들이 참여해서 교통을 감축시키자는 의도인데 이 자체가 오히려 그게 어떤 제한이 된다면 이것은 문제가 있다 해서 1년 전부터 추진해서 저희들이 자료를 전부 만들어서 建交部에 가서 建交部 도시교통정비촉진법시행령을 개정을 시켰던 것입니다.

그래서 그 시행령이 올해 9월 1일부터 시행이 됩니다. 그러면 내년에 예를 들어서 KBS에다가 3,000개 각 시설에다가 전부 공문을 보낼 것입니다. 이런 프로그램이 전부 개정 이 되었으니까 여러분들이 이런 프로그램을 선택하여서 10/100부터 90/100까지 면제를 받을 수 있다, 그래서 이런 프로그램이 있으니까 이런 프로그램을 한번 작성해서 제출하라, 그러면 저희들한테 제출할 것 아닙니까?

그러면 저희들은 분기에 한 번 나가든 반기에 한 번 나가든 분기에 한 번 정도 가서 간단한 체크를 해 보면 자기 프

로그램 위반되는 여부를 알 수 있습니다.

참고로 말씀드리면 KBS같은 경우는 거의 하루에 들어오는 차량이 1,000대 정도 됩니다. 그런데 10부제도 다 지키고 하는데 유료화 같은 경우도 실제 위반하는 차량이 세 번을 가서 점검을 했는데 30대밖에 위반하지 않습니다. 1,000대 중에 30대이면 상당히 양호한 수준인데 이게 거의 면제를 못 받았다 이겁니다.

그래서 나중에 실장님께 말씀을 드리겠습니다만 우리가 여러 가지 사항을 해서 상당히 신축적으로 적용될 수 있도록 해서 이제는 모든 업체가 가능한 지원을 받을 수 있도록 하고, 두 번째 저희들이 중심을 둔 것은 한 업체가 안 되면 연합해서라도 하라 이겁니다.

예를 들어서 같이 공동으로 아침에 출퇴근한다든지 이런 개념도 봐주겠다, 그래서 위원님 말씀대로 전체적으로 너무 많이 풀었기 때문에 약간의 걱정하는 면도 있습니다만, 또 다른 면으로서는 이것으로 인해서 상당 부분의 교통량이 감축된다면 그 목적은 상당하다, 또 우리가 생각하는 단순한 1년 365일보다는 엄청난 더 큰 시간과 유류 절약이 있지 않겠느냐, 이런 판단에서 한번 해 보고 전반적으로 큰 문제가 있다면 다시 수정하는 한이 있더라도 일단 해 보자, 이런 차원입니다.

○安秉昭 委員; 알았습니다.

○委員長代理 趙成大; 交通管理室長 나오셔서 답변해 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 車東得; 먼저 朱世晚委員님께서 교통량을 어떻게 확인하고 경감 산출과 그 이행여부 확인에 대해서 물으셨습니다.

그런데 사실상 연장해서 교통량을 실제로 측정하는 것은 어렵습니다. 그래서 그것이 아니고 개별프로그램들이 열거되어 있습니다. 예를 들어서 주차장을 유료화한다, 10부제를 잘 하겠다, 기타 등등 그 프로그램마다 이행이 되면 5%, 10% 이렇게 적용이 되겠습니다.

그래서 이 사람들이 우리한테 이행계획서를 내었는데 그러니까 우리가 현장에서 확인하는 것은 교통량을 카운트하는 것이 아니고 실제로 10부제를 하는가, 안 하는가, 그 다음에 주차장을 유료화를 했는가, 안 했는가, 그래서 이행을 하고 있으면 해당된 경감비용을 적용해 주는 것입니다. 지적은 옳게 하셨습니다만 저희도 그런 문제점이 있기 때문에 실효성 있게 하느라고 그렇게 정리를 한 것입니다.

그리고 유발계수에 대해서는 사실은 문제가 전혀 없다고 볼 수 없습니다. 유발계수에 대해서 그 동안 도시교통정비촉진법에서 여러 차례 보완조치가 있었고 연구노력이 있었지만 지역적인 편차도 상당히 있을 수 있고, 또 도시 규모에도 영향을 많이 받고 그래서 현재는 그 사항을 조사 적용하고 있습니다만 이것은 저희들이 좀더 적용을 해 보고 우리 실정하고 차이가 많다고 하면 저희들이 현장조사를 해서 별도의 연구용역을 주어서 언제든지 조례에 별도로 규정을 하도록 하겠습니다.

그리고 왜 3회까지 위반하면 안 봐주고 2회까지는 봐주느냐, 아까 우리 企劃課長의 설명이 있었지만 과거에는 한번만 위반해도 완전히 안 봐주었는데 한 번쯤 사람이 부득이하게 위반할 수도 있는데 그것까지 목살해 버리면 너무 지키기 힘들다, 그러면 이것 하나하나 아니냐, 열심히 해도 나는 지키려고 하는데 불가항력으로 위반 한 번 났는데 전

혀 못 봐준다면 처음부터 포기할까 걱정이 돼서 한 두 차례 정도는 봐주어야 되지 않느냐 싶어서, 특별한 근거는 없습니다. 3번까지 계속해서 한다면 평소에 위반을 많이 한다는 얘기니까 그때는 못 봐주겠다는 것입니다.

그리고 실태보고서를 원래는 내도록 되어 있었습시다만 규제개혁 차원에서 가급적 사업주들한테 부담을 적게 주고 귀찮은 일을 우리 市가 대행해서 현장 확인을 통해서 결정하는 것으로 이렇게 했습니다.

그리고 金平城委員님께서 여러 가지 세분화해서 강함은 잃더라도 유도를 잘 할 수 있도록 하는 원래 목적은 좋지만 혹시 잘못 악용이 돼서 유명무실하게 되지 않도록 각별히 주의를 하라고 지적하신 것 저희들이 명심을 하겠습니다.

그래서 시행하는 것을 더욱 더 조심해서 자주 점검하고 확인해서 소기의 목표를 달성할 수 있도록 노력하겠습니다.

그리고 金玉源委員님께서 왜 1,000㎡ 이상 국가, 지방자치단체 시설물을 기준으로 했느냐, 그보다는 1,200㎡을 기준으로 하는 것이 더 낫겠다고 말씀하셨습니다.

이것은 지금 현재 민간건물에 대해서 규제하고 있는 것이 1,000㎡ 이상을 대상으로 하고 있습니다. 그래서 형평을 맞추려고 국가, 지방자치단체에 대해서도 1,000㎡로 하고 있습니다.

○金玉源 委員; 현재 서울시가 1,000㎡로 했을 때 3,000개라고 했죠? 만약에 1,200㎡으로 한다면 얼마나 줄어들니까?

○交通管理室長 車東得; 그것은 지금 여기에서 답변은 안 됩니다만 현재는 민간건물하고 형평을 맞추기 위해서, 앞으로 상향조정도 필요하다면 하겠습니다.

○金玉源 委員; 알았습니다.

- 交通管理室長 車東得; 이상입니다.
(趙成大 幹事, 朴謙洙 委員長과 司會交代)
- 委員長 朴謙洙; 수고 많으셨습니다.
金玉源委員長님 질의에 대한 보충질의를 金喜甲委員長님께서 해 주시기 바랍니다.
- 金喜甲 委員; 市에서 지금 이것은 현장조사가 현실적으로 가능하겠습니까? 어떻습니까?
- 交通管理室長 車東得; 지금까지 현장실사를 해 왔습니다.
- 金喜甲 委員; 어느 부서에서 하게 됩니까?
- 交通管理室長 車東得; 區廳에서.....
- 金喜甲 委員; 지금 區廳에서 하던 것을 이번에 바꾸게 되면 市에서 직접 이행계획서를 받고 실제로 되는지, 안 되는지 여부를 市에서 체크해야 되는 것 아닙니까?
- 交通管理室長 車東得; 아닙니다. 區廳을 통해서 받고 저희들은 지도 감독을 합니다.
- 金喜甲 委員; 그러면 區廳에 지시를 내릴 것입니까?
- 交通管理室長 車東得; 그렇습니다. 당연하지요.
- 金喜甲 委員; 제7조제2항의 바뀌어진 의미가 自治區廳長한테 제출하던 것을 市長한테 제출하고 市에서 직접 하는 것으로 그렇게 지금 안이 바뀌는 것 아닙니까?
- 交通企劃課長 朴成重; 이것은 市 조례이기 때문에.....
- 金喜甲 委員; 아니, 그러면 바뀌는 의미가 없게 되는 것 아니에요. 구조례하고 신조례가 의미가 달라지는 것이 됩니까?
- 交通企劃課長 朴成重; 제가 답변을 드려도 되겠습니까?
- 金喜甲 委員; 네.
- 交通企劃課長 朴成重; 아까 다른 위원님들한테는 간단히

말씀을 드렸습시다만 구조례는 굉장히 엄격히 되어 있습니다.

예를 들어서 구조례에서 경감을 받으려면 주차장유료화 플러스 10부제나 다른 수단 해서 3개 수단을 완벽하게 해 주어야 40%부터 적용이 들어갑니다.

그런 것을 다 없애버리고 무엇이랄도 한 건만 하면 다 적용될 수 있도록 해 주고, 또 중요한 차이는 과거에는 공공시설 주차장에 대한 것은 그런 것이 없었습니다. 돈을 걷는 것이 없었는데 우리가 실제 현실을 한번 보니까 공무원, 국영기업체 이런 사람들이 더 많이 쓰고 있습니다.

그래서 그런 데 우리가 어느 정도 걷어야 되겠다 해서 이번에 국가에서 반대하는 것을 우리가 끝까지 버텨서 1/2은 받아내자 이런 식으로 해서 국무위까지 가서 논란이 되어서 우리가 사실 받아낸 것입니다.

그리고 나머지는 대신 우리가 국가에서 돈을 받지만 시민들한테는 많은 부분을 주겠다 해서 이번에 상당부분을 풀어준 것입니다.

○金喜甲 委員; 그러면 마지막으로 자료 한 가지만 요구하고 제 질의는 마치도록 하겠습니다.

지금 교통유발부담금을 내고 있는 기업체의 명단들이 죽 나오잖아요. 그것이 어느 정도나 줄어들니까, 현실적으로 한 몇 % 정도?

○交通企劃課長 朴成重; 그것은 모릅니다. 여러 가지 이행계획서를 우리가 받아서 그 중에 예를 들어서 옛날에 100% 내던 기업이 50% 내는 기업, 30% 내는 기업, 70% 내는 기업 등 여러 가지로 나누어지기 때문에.....

○交通管理室長 車東得; 사실은 그 동안 기업체 참여비율이 하도 낮아서 行政1副市長 주관으로 해서 30대 재벌간부들 모

아놓고 저희들이 추진하는 앞으로 기업들 도와줄 노력을 설명하고 그 대신에 제발 이것 좀 이행하시고 돈 좀 적게 내도록 하십시오 그렇게 설득을 하고 있는 것이 하도 교통문제 심각하니까 어떻게든 대중교통으로 돌려보려고 그런 노력을 하고 있습니다.

○金喜甲 委員; 알았습니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

더 이상 질의하실 위원님 안 계십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

질의하실 위원님이 안 계시므로 질의와 답변을 모두 마치겠습니다.

그러면 서울特別市交通誘發負擔金輕減등에관한條例改正條例案을 서울特別市長이 제출한 원안대로 의결코자 하는데 위원 여러분, 이의 없으십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

이의가 없으므로 본 안건은 市長이 제출한 원안대로 가결되었음을 선포합니다.

(議事棒 3打)

.....

(參照)

서울特別市交通誘發負擔金輕減등에관한條例改正條例案
(뒤에 실음)

.....

○委員長 朴謙洙; 회의진행에 협조하여 주신 위원 여러분, 그리고 交通管理室長을 비롯한 관계공무원 여러분, 수고 많이 하셨습니다.

이상으로 제113회 임시회 제2차 交通委員會 회의를 모두

마치겠습니다.

산회를 선포합니다.

(議事棒 3打)

(19時 42分 散會)

○出席委員

朴謙洙 趙成大 金聖泰 金玉源

金平城 金喜甲 李敬愛 朱世晚

崔鍾午 安秉昭 林東奎

○專門委員

金泰鎬

○出席公務員

交通管理室

室長 車東得

交通企劃課長 朴成重