

서 면 답 변 서

○ 이대일 의원

(질의요지)

- 견인대행업을 버스와 같이 준공영제로 운영하거나 시에서 매입하여 공영제 운영하는 방안 검토

(답 변)

- 견인 현황에 대하여 답변드리면
 - 서울지역의 견인업무는 총39개 견인업체(민간업체 29, 자치구 시설관리공단 10)가 담당하고 있고, 견인차량은 총215대임.
 - 연간 견인 건수는 불법주정차 단속 건수의 7.6%를 차지하고 있으며, 제도위주의 단속으로 견인이 차지하는 비중은 매년 낮아지는 추세임.
 - ※ 2008년 불법주차 단속건수 : 3,776,376건(견인건수 : 288,678건)
⇒ 견인율 : 8.67%(2006년) → 7.64%(2008년)
- 견인요금은 승용차의 경우 4만원으로 1999년부터 현재 요금수준을 유지해 오고 있음 이는 서울시뿐만 아니라 6개 광역시 전부가 10년 정도 견인료를 올리지 않고 있음.
 - 광역시 등이 견인요금을 올리지 못하는 이유는 견인요금이 수수료와는 다른 벌금성격을 띤 과태료이므로 시민의 피해를 최소화하기 위하여 지금까지 동결하고 있는 것임.
- 견인업체의 경영이 어려워진 요인은 견인요금이 오르지 않는 이유도 있지만,

- 앞서 말씀드린 대로 제도 위주의 단속으로 견인 비중이 낮아지고 있고,
- 업체수도 2002년 31개소에서 작년에 39개소로 견인업체가 증가한 요인도 있음.

※ 견인건수 : 1일 8.3건(2002년) → 1일 4.8건(2008년)

□ 시내버스 같이 견인업체를 준공영제하자는 개선방안 제안에 대하여 답변 드리면

- 시내버스의 경우 시민들에게 대중교통 서비스를 제공하는 과정에서 발생하는 환승손실 등을 보전해주는 것이지만,
- 견인 업무는 일정요건을 갖추고 구청장에게 신청, 지정받아 영위하는 누구나 할 수 있는 업종이고, 일정한 견인 건수를 올리면 수입이 확보 되는 상태에서 견인을 못하는 것에 대해 손실보전을 공공의 재정으로 보전해 달라는 것은 문제가 있다고 판단됨.

※ 참고로 2007년에 실시한 용역에서도 1대당 1일 견인건수가 6.72건 이상으로 유지되는 경우 견인요금 인상이 불필요하다는 의견이 제시된 바 있음(현재 1대당 1일 견인 건수 : 4.8건).

- 따라서 견인 업무는 도로상 주정차 질서확립 측면과 과도한 과태료 부과로 인한 시민의 피해 최소화 문제를 동시에 해결해야하는 양면성을 가지고 있으므로
- 개선방안으로 주·정차 금지구역 중에서 교통소통 장애와 보행자 불편을 주고, 교통사고 위험이

있는 고질적인 불법 주·정차 차량 견인 우선대상 차량 지정운영 및 견인우선대상 차량에 대하여는 단속원이 과태료부과 스티커를 부착하고 견인업체에 연락, 신속하게 견인 조치하도록 하겠음.

(질의요지)

- 도로시설물 및 교통안전시설물 관련 특정업체와의 계약에 대한 의문점
 - 고가의 특정회사 시선유도봉 및 커버 구매 사유
 - 충격흡수시설의 안전성에 대한 철저한 검증 여부
 - 송파대로 중앙정류장 도로시설물(충격흡수시설) 설계 계약시 특혜 여부

(답 변)

- 고가의 특정회사 시선유도봉 및 커버 구매 사유는?
 - 시선유도봉 설치 및 관리는 자치구별로 시행되어 가격이 최고 131,000원에서 최저 27,100원 등 다양하였으나
 - 이러한 문제점을 해소하기 위하여 『교통안전시설물 등 유지관리에 관한 조례』를 개정하여 2008년 1월부터 설치단가를 통일하여 우리 시(도로관리사업소)에서 직접 설치·관리하고 있음.
 - 시선유도봉 커버는 재질에 따라 가격차이가 발생하였으나 앞으로는 이에 대한 규격과 단가를 통일하여 적용토록 하겠음.
 - 커버는 시선유도봉 유지관리상 노후 및 반사지 훼손, 오염에 대한 세척 등의 문제점을 해결하기 위하여 사용하는 것으로

- 재질에 따라 3,000원(비닐)과 7,700원(폴리우레탄)이 있음.
- 충격흡수시설의 안전성에 대한 철저한 검증 여부
 - MBC 시사매거진2580(2008년 1월 6일)의 보도에 대해
 - MBC 방영 제품은 국토해양부(교통안전공단 자동차성능연구소)의 충격흡수시설 충돌시험 조건에 미달되는 제품으로 이는 특정업체의 문제라기보다는 비인증 제품의 설치에 따른 위험성을 경고한 것으로 판단됨.
 - 서울시는 국토해양부 도로안전시설설치 기준에 의거 2002년 11월 이후 인증 제품을 설치하였으며,
 - 2009년 3월 현재 우리시에 설치된, 총 1,159개의 충격흡수시설 중 비인증 충격흡수시설은 188개로서 안전시설 설치기준 부적합 지역에만 부득이하게 설치되었음.
 - ※ 조달청 계약은 반드시 자동차성능연구소의 도로안전시설 성능시험 성적을 첨부하여야 계약이 가능
- 공항로와 신반포로에 설치된 충격흡수시설에 대해
 - 공항로와 신반포로에 설치된 S업체의 충격흡수시설은 2007년도에 최종 합격된 인증 제품으로 우리시에는 2008년도부터 중앙차로 설치 공사업체를 통해 설치되었으며 충격흡수시설 쿠션탱크 내 고무칩을 채워 충격을 완화하고 있음.
 - 다른 업체는 페타이어를 통째로 충전하고 있으나,

- S업체의 경우 3분의 1가량 (5kg짜리 소형포대 12개)의 고무칩 충격 흡수재로 충진하고 있음.
- 두 경우 모두 충돌시험 조건과 동일하게 시방을 정하여 기준에 적합하게 설치하고 있음.
- 만충된 충격흡수재는 압축 반발력 때문에 2차 사고를 유발할 수 있는 위험성이 있음.
- 다만, 이물질이 들어있는 사항에 대해서는 고무칩의 주원료인 페타이어를 분쇄하는 과정에서 면장갑, 페트병 등이 일부 섞여 들어간 것으로 판단됨.

□ 송파대로 중앙정류장 도로시설물(충격흡수시설) 설계 계약시 특혜 여부

- 우리시 공사 발주는 조달청 공고를 통해 최저입찰제 방식을 취하고 있음.
- 따라서, 우리시가 특정업체를 지정하는 등 계약사항에 영향을 미치는 행위를 일체할 수 없음.

※ 조달청 나라장터에 등록된 품목 및 단가

업체명	등급	모델명	규격(mm) (폭x높이x연장)	가격(원)
우전그린	CC1	크레모아 CC1(돔타입)	500x910x1500	3,842,000
	CC1	크레모아 CC1(박스타입)	620x760x2700	5,048,000
	CC2	크레모아 CC2(돔타입)	800x1010x4500	8,545,000
	CC2	크레모아 CC2(박스타입)	1200x900x5000	8,956,000
	CC3	크레모아 CC3(박스타입)	800x900x6300	12,209,000
임팩트블랙홀	CC1	RCC-RS60K1	600x800x3000	15,942,500
	CC2	RCC-RS60K9	800x800x4900	27,000,000
신도산업	CC1	CCS60	600x1000x2450	4,235,000
	CC2	CCS80	800x1000x4500	7,590,000
동일고무벨트	CC1	SGCC1	600~1020x850x2700	6,600,000
	CC2	SGCC2	600~1440x850x5100	12,100,000
(주)코트라스	CC1	KCB-60K1	700x850x2100	4,510,000

참고자료

붙임1. 도로안전시설 성능시험 결과 통보



"국민으로부터 신뢰받는 교통안전 전문기관"

교통안전공단
자동차성능연구소

수신자 수신자 참조
(경유)

제목 도로안전시설 성능시험 결과 통보

1. 관련근거

가. 도로안전시설 설치 및 관리지침(차량방호안전시설편)

나. 도로안전시설 성능시험신청서 : 안연CC-84('07.01.11)

2. 위와 관련하여 (주)신도산업의 충격흡수시설(충격흡수시설-CCS80)에 대한 성능시험 결과를 붙임과 같이 통보합니다.

붙임 : 시험성적서 1부. 끝.

교통안전공단
자동차성능연구소장



수신자:건설교통부장관(도로환경팀장), 신도산업(주) 대표이사

★선임연구원 이홍근 ○책임연구원 리병민 실장전 결실 김구현

협조자

시행 성능연구소 안전연구실-343 (2007. 2. 13) 접수

우 445-871 경기도 화성군 송산면 삼촌리 625

전화 031-369-0346

전송 031-369-0310

/mfasis@kotsa.or.kr

/ http://www.kotsa.or.kr

"마음의 여유! 안전운전의 시작입니다."

붙임2. 충격흡수시설 성능평가 충돌시험결과 총괄표

CC-07-01

페이지 3/20

시 험 결 과	
나. 충격흡수시설의 거동	
기 준	시 험 결 과
(1) 시설물이 차량의 내부공간(compartment)을 관통해서는 안됨.	관통하지 않음
(2) 탑승자에게 큰 부상을 줄 수 있는 차량의 내부공간의 변형 금지	내부공간의 변형 없음
(3) 시설물의 주요부분 분리 금지. 충격흡수시설의 변형과 분리 정도에 따른 등급 구분 (D1등급 : 0.5m, D2등급 : 1.0m, D3등급 : 2.0m, D4등급 : 3.0m)	주요부분 분리 없음 D1등급 (0.03m)
(4) 변형된 충격흡수시설이 보호하고자 하는 구조물 전면에 접근해서는 안됨	구조물의 전면까지 접근 없음
충돌 후 차량의 거동	
(1) 차량은 충돌 후 지면에 바로 서 있어야 함	바로 서 있음
(2) 충돌차량이 보호하고자 하는 구조물의 전면으로 진입해서는 안됨	진입하지 않음
(3) 차량의 바퀴가 시설물 외곽선으로부터 일정간격 떨어진 가상의 탈출박스 경계선을 밟아서는 안됨 (단, 경계선 접근속도가 충돌속도의 10% 이하일 때는 제외) (전방 : 6m, 좌우 : 4m 혹은 6m 후방 : 시설물 단부의 연장선)	경계선을 밟지 않음 (5.22m)
(4) 시설물 좌우 경계선 폭에 따라 등급 구분 (Z1 등급 : 4m, Z2 등급 : 6m)	Z2등급
평가결과 종합	기준 만족

주) 신도산업(주) 충격흡수시설 정면충돌(시험① 900kg) 시험결과

붙임3. 공항로 중앙버스전용차로 충격흡수시설 설치사진



내부 채움재



내부 채움재(고무칩)



따로붙임 : 1부. 끝.

(질의요지)

- "양방향 연속진행 교통신호제어 방법" 도입에 대한 서울시의 입장

(답 변)

- "양방향 연속진행 교통신호제어 방법" 도입에 대한 서울시의 입장
- 신호시스템의 개선 필요에 대해서는 국가경쟁력강화위원회에서도 인식하고 신호시스템의 변경을 중요 의제로 선정하여 개선작업을 추진하고 있으며, 우리시 에서도 경찰청, 국가경쟁력강화위원회 등 관련 부서와 협력을 통해 새로운 신호시스템이 도입될 수 있도록 적극 노력하겠습니다.