<TBS 교통 공약 질의>

1.공약 질의

택시, 버스, 전철 각 분야별로 후보님의 공약은 무엇이며, 그 이유는 무엇입니까?

- 버스 : 아동청소년부터 단계적으로 무상교통 확대, 교통유발부담금 증액 및 교통에너지환경세를 통한 재원마련, 현행 준공영제를 버스 완전공영제 실시. 저상버스 보급률 50%로 확대(현행 22.7%)

- 택시 : 장애인택시 보급률 확대(현행 57.3%에서 80%로)

- 지하철 : 노후시설 및 전동차 개량에 소요되는 예산확보, 생명·안전 분야 직영 운영으로 전환. 위·수탁으로 운영되고 있는 육상교통 분야 직영사업으로 전환

2.현안 질의)
1)택시
a)2019년 2월 이후 3년째 동결된 택시 요금 3,800원에 대한 인상 요구에 대해 어떻게 생각하십니까? 그 이유는 무엇입니까?

택시요금은 이미 지난 2019년 3월 9일부터 3,800원 인상한 상태임. 당시 인천시는 최저임금 인상에 따른 적정 운송원가 보전, 운수종사자 처우 개선, 시민 서비스 향상 등을 위해 택시요금 인상을 승인했다고 함. 이미 인상한 택시요금에 대해 뭐라 입장을 밝히는 것은 적절하지 않음. 다만 택시요금 인상으로 운수종사자의 처우가 어느정도 개선되었는지, 시민 서비스 향상은 어느정도 이루었는지는 면밀히 검토해 봐야 함.

b) 인천시에서 노후 택시 차량 교체, 대폐차 보조금 사업 지원 확대 요구에 대한 입장은 무엇입니까?

코로나19 장기화로 여려움을 겪고 있는 택시 운송업자들의 부감을 경감하기 위해 필요하다고 봄.

c) 카톡 택시 콜 몰아주기 등 온라인 플랫폼 불공정거래에 대해 어떻게 생각하십니까? 대안은 무엇이라고 보십니까?

카오는 택시호출 플랫폼이라는 심판과, 택시 가맹사업이라는 선수 역할을 동시에 하면서 타 경쟁사를 택시호출 플랫폼에서 배제하는 한편, 가맹사업 택시에 고율의 수수료를 부과하는 독과점 횡포를 저지르고 있음.

알고리즘과 독점 규제 없이는 대다수의 플랫폼기업에서 필연적으로 발생할 수밖에 없는 구조

적인 문제임.

이미 정의당은 알고리즘 투명화법, 플랫폼기업 독점 규제법안을 발의하였고, 제도적 개선을 제시 한바 있음.

이와 별도로 공공배달앱과 같이 인천에서 인천택시콜 등의 공공콜앱을 개발 보급하여, 불공정한 시장을 바꿔 나갈 것임.

2)버스

a) 서울과 인천을 오가는 광역버스 준공영제를 바탕으로 노선 확대와 서비스 질 개선을 위한 저상버스 도입에 대해 후보자님은 어떻게 생각하십니까? 그 이유는 무엇입니까?

당연히 필요하다고 생각함. 국회에서 '교통약자법' 개정안이 통과됨에 따라 노후 시내버스는 반드시 저상버스로 교체해야 하며, 정부의 지원을 받을 수 있는 근거가 마련됨. 그러나 시외버스가 저상버스 교체 의무화 대상에서 빠지면서 그 한계를 드러냄. 따라서 정부 지원을 받을 수 있는 근거가 생긴 만큼 인천시가 이를 적극적으로 요구해 관철해 나가도록 해야함. 또한 이를 위해 서울 등 수도권 단체장과도 협의를 통해 함께 방안을 모색해 나갈 계획임.

b) 2009년 이후 시내버스 준공영제로 운영하면서 버스 회사에 수익만을 보장하는 구조 개선을 위해 일부 노선처럼 시내버스 완전 공영제를 요구에 대해 어떻게 생각하십니까?

감사원은 지난 2021년 5월에 '지방자치단체 시내버스 준공영제 운영실태' 감사 보고서를 발표하면서, 인천 버스준공영제의 1,923억원의 과다 지급 부분을 지적하며, 개선할 것을 요구한바 있음.

준공영제의 폐단을 위해서는 단계적으로는 ▶수입금공동관리위원회(수공위) 기능 강화 ▶합리적인 표준운송원가 기준 산정 등 의 개선이 필요함. '인천광역시 시내버스 준공영제 운영에 관한 조례'에서도 수공위의 역할은 운송수입금의 관리·배분과 운송수입 부족분 충당을 위한 재정 지원 신청 등에 국한돼 국토부 가이드라인에 맞게 개정이 필요. 장기적으로는 완전공영제로 전환되어야 함.

c) 인천시 시내버스 운전기사들의 운행시간과 휴게 시간 보장이 잘 안된다는 지적이 나오는데 시내버스 운전자들의 노동 환경 개선을 위한 대책을 갖고 있습니까?

지난 2019년 3월 최소 주 58시간 일했던 인천지역 버스기사 김영훈(59)씨가 연수구 자택에서 심장질환으로 숨졌고, 2022년 3월 연속 근무에 시달렸던 이정자(60)씨도 지난해 6월 퇴근 뒤 뇌출혈로 세상을 떠남. 근로복지공단은 이들 모두 업무상 재해에 해당한다고 판단.

인천시는 2020년 기사 노동환경 개선 등을 위해 장거리 노선을 줄이는 쪽으로 버스노선 개편을 추진함. 하지만 전체 노선 가운데 53%만이 개편됐을 뿐이고, 아직 전체 209개 노선 가운

데 91개는 50㎞ 이상을 운행함. 한번 운행하는 데 3시간 이상 걸리는 노선도 101개로 절반에 가까움.

시는 버스준공영제 표준운송원가 산정 방식에 따라 2018년 버스 1대당 운전기사 수를 2.45명으로 산정했지만, 이는 3교대 근무도 충족하지 못해 장시간 업무에 시달려야 함. 따라서 버스 1대당 2.8명으로 늘려나가도록 하겠음.

3)전철/gtx

a) 무임 손실 국비 보전을 위한 법 개정과 지하철 운임 인상의 정례화 추진에 대해 어떻게 생각하십니까? 그렇게 생각하시는 이유는 무엇입니까?

노인 법정무임승차는 '84년 정부 지시로, 장애인·유공자의 경우 강행규정인 근거법령에 따라 지방자치 이전부터 시행되었으므로 원인제공자는 정부임. 법정 무임승차로 노인·장애인·유공자들을 활동하도록 하여 건강을 증진하고 경제를 활성화 하는 등 사회적 편익의 주요 수혜자도 정부임 따라서 전 국민을 대상으로 하는 국가의 복지사무로 정부가 보전해야 함.

지하철 운임 인상의 정례화는 신중하게 검토해야 함. 코로나19 이후 대중교통을 이용하는 계층을 생각하고 이들에 대한 지원 측면에서 재정 지원 문제, 공공교통의 기본적인 목적 등을 종합적으로 검토해야 함.

b) 인천 2호선 출퇴근 시간 지옥철이라는 평가에 대해 어떻게 생각하십니까? 해소 대책은 어떻게 준비하고 있습니까?

인천지하철2호선은 평일 출퇴근 시간에 배차시간이 3분 간격이지만 열차가 2량에 차체가 작은 경전철이기 때문에 수송 가능한 승객수가 많지 않아서 문제가 발생. 이는 애초 수요예측 자체를 잘 하지 못했기 때문임. 일단 현재의 2량을 4량까지 늘리도록 하고, 전철을 증차해서 문제를 단계적으로 해결해 나갈 계획임. 이와 더불어 안전 관련 인력이 부족한 점 등 증차에 따른 정비사 인력 증원, 안전관리 인력 강화 등의 조치를 해나갈 예정임.

c) 인천 1호선 노후시설 개선에 지속적인 재정투입과 업무 급증에 대한 인천시 지원 대책은 무엇이라고 생각하십니까?

안전하고 지속 가능한 도시철도 운영 및 보편적 교통복지를 위해 앞서 언급한 법정 무임수송 손실비용 국비 보전과 노후시설 및 전동차 개량에 소요되는 예산확보를 위해 인천시와 인천교통공사, 노동조합이 함께 공동으로 방안을 모색하겠음.