1.공약 질의

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

1) 버스
① 버스완전공영제 실시 (마을버스부터 완전 공영화하여 시내버스까지 확대)
② 저상버스 완전도입 (현 저상버스 도입률 74%)
③ 친환경전기버스로 100% 전환

2) 지하철
① 도시철도 손실비용 국비 보전 촉구
② 지하철 역사내 이동접근성 조사 후 이동권 확보 통합계획 수립
③ 1역사 1엘리베이터 이상 설치계획 발표
④ 1역사 1동선 확보율은 93.6%이며, 1역사 1동선이 확보되지 않은 21개 역사)

3) 택시
① 택시기사 처후 개선을 위한 플랫폼노동자 보호 대책 마련
② 플랫폼공정화를 통한 과도한 이익추구 규제
③ 장애인콜택시 확대 ; 서울시 특별교통수단 이용을 위한 광역이동지원센터 설립

4) 사대문안 차없는 거리 추진
① 사대문안 개인 승용차의 도심 진입 금지(예외: 버스, 택시, 교통약자 교통수단, 영업용, 거주차량 외 기타 필수 교통수단)
② 사대문안 트렘 도입으로 도심 내 이동수단 확대
③ 사대문안 대중교통은 무상
④ 사대문안 입주기업 노동자 교통비 지원 추진
⑤ 서울시 공용주차장 10% 감축, 자전거 도로 확대 및 도보환경 조성
⑥ 공유자전거 따릉이 확대

2.현안 질의

1) 택시

a) 2019년 2월 이후 3년째 동결된 택시 요금 3,800원에 대한 인상 요구에 대해 어떻

게 생각하십니까? 그 이유는 무엇입니까?

- 현실적인 어려움 때문에 요금 인상이 불가피하다고 판단된다면 시민들의 혜택이 제고될 수 있는 내용들이 추가로 반영되어야 할 것임(지하철·버스와 연계한 환승할인제 도입, 승차거부 등 택시서비스 향상 방안 등)

- 한편으로 택시 기사들 또한 요금 인상의 혜택을 받을 수 있도록 제도적 보완책이 필요함 (완전월급제 정착, 노동조건 향상 등)

b) 서울시는 현장 조사를 통해 카톡 택시 콜 몰아주기를 확인하고 1년에 두 번씩 실태조사를 하고 있습니다. 카톡 택시 콜 몰아주기 등 온라인 플랫폼 불공정거래에 대해 어떻게 생각하십니까? 대안은 무엇이라고 보십니까?

- 정의당은 온라인 플랫폼 기업의 갑질 근절과 시장 공정화를 위해 지속적으로 노력해왔음. <온라인플랫폼공정화법> 제정과 온라인 플랫폼이 우월한 지위를 이용하여 이용 사업자를 차별하거나 일방적인 수수료 인상 등으로 인한 이용 시민들의 부담이 늘어나는 일을 막아야 함.
- 특히 카카오T의 경우 호출 플랫폼 시장의 80%를 장악한 사실상 시장지배적 사업자로 독점적 지위를 남용한 과도한 이익추구 행위를 사전에 예방할 수 있는 강력한 장치가 필요함
- 한편으로는 플랫폼 노동 종사자를 보호하기 위한 입법 과제가 남아있으며, 그 이전에 지자체 차원에서 해당 사업자와 노동자간의 상생협약이나 공동행동강령 등을 적극적으로 추진해야 함

c) 삼중고를 겪고 있는 택시업계에서 택시 준공영제, 고급택시와 일반택시 이원화 등을 요구하고 있는데 후보님 생각은 어떻습니까?

- 택시는 사실상 대중교통 역할을 수행하고 있어 시장 원리에만 맡길 수는 없음. 택시 시장을 이원화해서 한 쪽은 고급화하여 시민들의 선택권을 확대하는 시장으로, 다른 한 쪽은 요금을 규제하는 대신 정부와 지자체의 지원을 늘려 운영하는 방안을 모색할 필요성은 있다고 봄

2) 버스

a) 사모펀드가 시내버스 회사 인수와 시내버스 노선 통합 추진에 대한 후보자 입장과 그 이유는 무엇입니까?

- 명확히 반대함. 민간의 버스 운영 확대 대신 버스완전공영제가 해답임,
- 현재 서울 시내버스의 경우 대표적인 시민 대중교통 수단임에도 불구하고 노선 소유권이 민간에게 있어 적자노선의 파행 운영, 버스 기사들의 부족한 휴게시간으로 인한 난폭 운행 등 부작용이 발생하고 있음
- 이를 보완하기 위해 서울시는 2014년부터 노선 조정 권한을 지자체가 가진 버스 준공영제를 운영하고 있음. 하지만 매년 막대한 운영 지원금이 혈세로 투입되는 반면 투명성이 확보되지 않아 사업주만 막대한 이익을 챙겨오면서 공공성은 강화되지 않은 부작용이 나타나 왔음. 표준운송원가에 정해져 있는 정비직 인건비 등을 다 지급하지 않고, 따로 유용하고 있음. 또한 버스 업체 사장 친인척들을 임원으로 등기시키고 억대 연봉을 챙겨가는 비리 등이 발생하고 있음
- 결과적으로 공공성은 약화되고 민간 운영체계의 문제점과 횡포가 더욱 드러난 결로 귀결되고 있음
- 사모펀드의 버스 운영 개입은 득보다 실이 많을 것임. 불투명했던 버스 업체의 회계가 공개된다고 하지만 현 민간 업체와 동일하게 족벌경영으로 흐를 가능성을 배제할 수 없어 투명성 확보는 불가능하며, 무엇보다 사모펀드의 수익을 극대화하기 위한 수단으로 전락할 가능성이 높음

b)2015년 이후 1,200원으로 동결된 시내버스 요금 인상 요구에 대해 어떻게 생각하십니까? 그 이유는 무엇입니까?

- 대표적인 서민 교통수단의 요금 인상은 사전에 실태조사와 시민들이 납득할 수 있는 인상 요인에 대한 검토가 있어야 함
- 또한 위에서 언급한데로, 버스완전공영제 도입을 통합 근본적인 구조 개선으로 이동권을 보편적 권리로 보장하는 방향에서 무상교통으로 나아가야 함.

c)2015년 이후 900원으로 동결된 마을버스 요금 인상과 마을버스 운송원가에 맞는 재정지원 확대에 대해 어떻게 생각하십니까?

- 재정 지원은 확대할 필요성이 있음, 하지만 이 경우 노선 운영, 서비스의 질 개선 등 마을버스의 공공성 확보가 전제되어야 할 것임

3)전철

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

- 도시철도 공익서비스 손실비용은 국비보전을 위해 '도시철도법'은 개정되어야 함, 이를 통해 손실비용을 국가가 보장해야 함. 국영철도는 연평균 1200억의 손실금을 정부가 보존하고 있음.
- 지하철 운임 인상의 정례화는 시민들이 납득할 수 있는 인상요인이 있는지를 토대로 검토해야함, 이동권은 국민의 기본권으로 국가재정을 확대하여 점차 무상화하는 방향으로 가야함.

b)우이경전철 무인화 안전사고 위험, 장애인 이동권 등 경전철 관련 문제가 잇따르는데 향후 개선방안은 무엇이라고 생각하십니까?

- 우이 경전철은 애초부터 민간에게 운영을 맡기면서 생긴 예정된 문제였음. 현재의 다단계 위탁구조에서는 열악한 노동환경, 무인화를 통한 안전사고 위험, 장애인 이동권 등을 책임있게 보완할 수 없음.
- 장기적으로 제대로 된 직영화를 추진하여 해결해야함.

c)수서, 고덕, 신정, 신내, 군자, 천왕, 개화, 방화, 구로 등 철도 차량 기지 보수나 이전에 대해 어떤 복안을 가지고 있습니까?

- 실제 차량기지의 이전이 필요한지보다 손쉽게 그 부지를 이용해 개발 공약을 남발하고, 대체부지나 비용에 대한 고려 없이 장밋빛 미래만을 그리는 것이 선거때 난무하는 것은 문제.
- 차량기지를 서울 밖으로 이전하는 것 역시 신규 노선 연장 및 비용 문제와 직결, 결국 서울은 아무런 책임없이 외곽(경기, 인천)으로 기지를 옮기는 것이 과연 균형발전의 가치에도 옳은지 등을 종합적으로 판단해야함
- 노후화된 기지에서 생기는 노동자들의 작업환경 문제는 아무도 언급하지 않고 있음. 보수나 이전은 이런 입장도 고려되어야 함.
- 기지들이 대부분이 부지가 넓은데 외부에서 볼수 조차 없게 가려져 있음, 감춰진 혐

오시설이 아닌 오히려 지역사회와 어우러진 견학, 체험, 녹지로서의 기능도 할 수 있음

- 현재는 반대로 유휴 부지내에 수소발전소등을 유치하면서(고덕기지) 지역사회내에서 시민들의 질타를 받는 상황까지 발생하고 있음