

제9회 창원시의회(임시회)

도시건설위원회회의록

제2호

창원시의회사무국

일시 2011년 5월 16일(월) 10시06분

장소 도시건설위원회실

의사일정

1. 창원도시철도 추진현황
2. 진해국가산업단지 조성사업 추진 상황(이주대책관련)

심사된 안건

1. 창원도시철도 추진현황(시장제출)
 - 건설교통국 소관
2. 진해국가산업단지 조성사업 추진 상황(이주대책관련)(시장제출)
 - 도시정책국 소관

(10시06분 개회)

○위원장 김종대 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.
 성원이 되었으므로 제9회 창원시의회 임시회 제2차 도시건설위원회 개회를 선포합니다.

1. 창원도시철도 추진현황(시장제출)
 - 건설교통국 소관

○위원장 김종대 의사일정 제1항 건설교통국 소관 주요업무보고의 건을 상정합니다.
 오늘은 두 가지 업무를 다루도록 하는데 중요한 내용이라서 좀 심도있게 다루어졌으면 좋겠습니다.
 하나는 창원도시철도 추진현황에 대한 내용이고 두 번째 진해국가산업단지 관련 이주대책 및 부지조성 관련
 되어서 보고를 받겠는데 지금 시간은 양윤호 건설교통국장님께서 나오셔서 인사말씀과 함께 소속 공무원들
 을 소개하시고 창원도시철도 추진 현황에 대해서 보고말씀을 먼저 해 주시겠습니다.
 국장님 나오셔서 보고해 주십시오.

○건설교통국장 양윤호 예, 건설교통국장 양윤호입니다.
 연일 저희 건설교통국 업무 때문에 고생하시는 김종대 위원장님과 위원님들께 먼저 감사를 드립니다.
 창원도시철도 사업 추진 사항 및 계획에 대해서 간략하게 설명을 드리도록 하겠습니다.
 먼저 관련공무원 소개부터 드리겠습니다.
 건설과장 이덕희 과장이 되겠습니다. 광역교통담당 성명기 계장이 되겠습니다.
 예, 이상입니다.
 그러면 창원도시철도사업 추진 사항 및 계획을 간략히 설명드리도록 하겠습니다. 먼저 나누어드린 유인물을
 가지고 설명을 드리도록 하겠습니다.
 먼저 사업개요가 되겠습니다.
 위치는 마산합포구 가포동에서 명곡로타리, 창원시청을 거쳐서 진해구 석동까지가 되겠습니다.
 사업양은 총 길이가 30.15킬로미터로 노면전차 트램이 되겠으며 정거장은 34개소가 되겠습니다. 지상 32개
 소, 고가 2개소가 되겠습니다.
 향후 2단계로 진해구청까지 33.9킬로미터까지 연결할 예정으로 있으며 정거장은 진해구청까지 하면 38개
 소가 되겠습니다.
 사업비는 1단계 진해 석동까지 6,468억원이며 국비가 60% 지방비가 40% 그 중에 도비가 20%, 시비가
 20% 되겠습니다. 시행방법은 재정사업이고 사업기간은 2011년도부터 2020년도까지가 되겠습니다.

추진근거는 도시철도법에 의한 제3조2 도시철도법 도시철도기본계획의 수립과 도시교통정비기본 및 중기 계획에 따른 도시교통정비촉진법이 되겠습니다.

추진사항은 2006년 11월 13일에 경상남도에서 도시철도기본계획 수립 용역 시행 및 계획 결정을 했고 동년 12월 28일에 도시철도기본계획 수립 연구용역 계약을 한국교통연구원에 했습니다.

2007년 1월 8일날 용역 착수를 했습니다. 기간은 2009년 1월 30일까지로 되어 있습니다.

밑에 조금 내려가겠습니다. 2008년 12월 31일날 경상남도에서 국토해양부로 도시철도기본계획 승인 신청을 했고 그 승인 때 차량시스템 비교 검토결과 노면전차 트램으로 결정을 했습니다. 2009년 1월에서 2월 사이에 국토부가 국토연구원 외 2개 기관에 협의를 했습니다.

다음 페이지 되겠습니다. 2010년 7월 1일 예비타당성조사, 경제성 분석 최종보고회를 KDI가 개최를 했습니다.

그래서 사업방식은 1단계 착공 후 3년 뒤 2단계 착공하고 차량은 노면전차 트램이 유리하고 그 때 당시에 경제성은 0.81로 만족하지 않았으나 정책적판단인 AHP를 추후결정 하겠다 이렇게 최종보고회를 가졌습니다.

다음에 2010년 8월 31일 창원도시철도 건설사업 시행 주체를 변경 했습니다. 경상남도에서 창원시로 되었습니다.

다음 2010년 11월 8일에 중앙투융자심의 결과가 행안부에서 경상남도에서 우리시로 내려 왔습니다. 그 내용은 조건부 했었는데 '예비타당성 결과에 따라 추진하고 모범사례가 될 수 있도록 추진하라' 이렇게 내려 왔습니다.

2010년 11월 19일날 창원도시철도사업 조정 반영 건의를 했습니다. 시에서 국토해양부로 사업구간을 마산합포구 가포동에서 진해구 석동으로 했는데 연장이 33.9킬로미터에서 30.5킬로미터로 3.4킬로미터가 감소되고 사업비도 7,421억원에서 6,734억원으로 687억이 감소되었습니다.

올해 4월 19일날 예비타당성조사 결과가 국토해양부로부터 경상남도과 우리시에 통보되었는데 그 결과 사업비는 6,468억이고 거리는 30.15킬로미터로 통과 되었습니다. B/C는 0.88 AHP는 0.502가 되었습니다.

당초 요구된 사업비가 3,842억이 줄어 들었습니다.

다음 향후 추진계획이 되겠습니다.

4월부터 올 10월까지 경상남도에서 기본계획 수립을 했기 때문에 통보되면서 예비타당성조사 결과하고 기본계획 수립했던 내용이 좀 틀리기 때문에 그 내용들을 보완해서 승인을 받으라고 국토부에서 공문이 내려와서 그래서 경상남도에서 그 기본계획 보완을 하고 있습니다. 그 보완이 되면

국토부에 승인 신청을 할 것으로 예상되고 그 기간이 올 10월까지 걸릴 것으로 판단이 됩니다.

또한 승인이 되면 저희들 시에서도 한 8개월정도 걸쳐서 타당성평가 용역 시행을 타당성평가를 할 계획으로 있습니다, 용역을 해서.

그 내용은 정밀하고 세부적인 수준에서 수요라든지 편익, 비용, 경제성 등을 구체적으로 타당성평가를 하도록 하겠습니다.

다음에 올 연말쯤 턴키로 해야 될 것인지, 대안입찰로 해야 될 것인지, 기타공사로 해야 될 것인지 경상남도 건설기술심의위원회에 입찰방법 심의를 의뢰를 하겠습니다.

그래서 그 심의가 결정이 되면 일괄 입찰이 결정될 시에는 들어오는 시행자가 전체 설계까지 다 해서 들어오기 때문에 실시설계비, 기본설계비가 필요 없습니다.

필요 없는데 기타공사로 분류되면 저희들이 기본계획 및 기본설계 및 실시설계를 할 준비를 하고 예산도 확보해야 되는 것으로 지금 저희들이 판단하고 있습니다.

다음 페이지 되겠습니다.

다음 페이지 내년 4월부터 6월까지 도시철도사업 면허승인 신청 취득을 국토부에 요청을 해서 득하도록 할 예정으로 있고, 내년 3월부터 내년 11월까지 결정되는 대로 턴키로 결정되면 일괄입찰 발주공고를 해서 우리 시에서 조달청으로 보내면 한 10개월정도 소요될 것으로 보입니다.

그러면 기본설계, 기술가격입찰서 제출, 기재부와 총 사업비 협의, P.Q심사, 설계심의위원회 심의, 실시설계 적격자 선정 이런 절차를 거쳐 조달청에 가면 약 10개월정도 소요될 것으로 생각 됩니다.

제가 이렇게 좀 상세히 설명을 드리는 것은 상세히 좀 설명을 드려야 될 것 같아서 상세히 드립니다.

2013년 1월부터 2014년 3월에 기타공사로 될 경우에 실시설계를 하는데 기본설계 실시설계를 하는데 이것

도 한 14개월정도 됩니다. 그래서 2013년 6월부터 2013년 12월까지 사전재해영향성, 교통영향성 분석, 환경영향평가 수행 그런 것들을 하고 2013년 9월부터 12월까지 국토부에 총괄 사업계획 승인 신청 및 승인을 해서 2014년 하반기부터 보상부터 공사, 기타 등등이 들어갈 것으로 계획을 잡고 있습니다.

다음 우리가 기본계획에 나와 있는 요약이 되어 있는데 한 3페이지로 되어 있습니다.

참고로 계속 설명을 드릴까요?

○위원장 김종대 좀 하시죠?

○건설교통국장 양윤호 예, 설명 드리겠습니다.

기본계획서가 나오고 나서 지금 예비타당성 결과가 조사 요약보고가 나왔고 예비타당성 결과가 곧 나올 것으로 보이는데 이거는 기본계획서를 올렸던 내용을 요약한 겁니다.

계속 말씀 드리겠습니다.

기본계획 올렸을 당시에는 노선은 33.5킬로미터 중 대부분 6차로이상 구간이나 마산 서성길과 창원 남산동 구간 2.73킬로미터는 4차로입니다. 이렇게 되면 이게 노면에 레일을 깔아서 전차가 트램이 가기 때문에 교통이 약간 혼잡할 것으로 예상되어서 상당히 우회도 어렵고 해서 노면전차와 도로교통을 6차선이상에는 단독노선을 할 수 있는데 4차선 경우에는 혼용을 해서 차도 가고 전차도 가는 이런 계획으로 되어 있고요. 시청앞 광장 통과구간은 미관 및 통과차량 상충 예방을 위해서 창원시청 앞에는 지하화 할 그런 계획입니다.

다음 차량시스템 및 특성입니다.

트램은 중형전철과 버스의 중간규모 수송능력을 갖추고 있으며 저렴한 건설비용 및 운영비용을 경제성을 높이고 운전시각의 탄력성, 뛰어난 접근성, 환경성, 친화성을 가진 경량전철로 검토되고 있습니다. 그래서 경량전철이 고무경량전철, 철재, 림, 모노레일 노면전차 등에 대해서 경제성, 접근 및 이용편의성, 수송능력, 기술적, 환경적 측면을 전체적으로 놓고 검토한 결과 창원도시철도에 전 차량 시스템이 적용 가능하나 그 중에 노면전차가 경제적인 측면과 이용편리성 측면에서 가장 유리한 것으로 판단되어서 노면전차를 선택 했습니다.

노면전차 트램이란 기존 도로에 차로와 분리된 전용궤도를 설치하고 저상형시스템을 도입하여 소음, 진동, 매연 등의 문제를 해결한 친환경적 교통수단입니다.

차량규모나 수송용량이 기존 지하철보다는 적고 버스보다는 큰 새로운 개념의 도시철도로 버스와 지하철의 중간 규모로서 교통수요 처리에 효과적인 교통수단으로 보시면 될 것 같습니다.

특히 실내바닥이 정거장 높이와 거의 같기 때문에 인도에서 바로 승하차할 수 있고 노약자, 장애인들이 쉽게 접근하고 내릴 수 있어서 교통약자 측면에서도 상당히 유리하고 사업비 측면에서도 경전철시스템 중 가장 저렴한 시스템이 되겠습니다.

간단하게 트램 장점 및 기대효과는 인간중심의 친환경 대중교통수단이다. 특히 요즘에는 이게 가선, 전기를 쓰지 않고 밧데리로 충전을 해서 무가선 상당히 전선이 위에 있으면 도시 미관상 경관상 상당히 보기 싫은데 밧데리로 해서 가는 걸 철도연구원에서 연구를 하고 있고 거의 상용화단계 정도로 시험단계로 하고 있는 것으로 알고 있습니다.

교통체증 해소, 뛰어난 경제성 및 편의성 극대화, 교통문제 개선과 관광수요 증진 및 도시재생 효과가 있다. 이렇게 장점이 있다고 말씀드릴 수 있고, 수송분담 추정 결과는 2021년 기준입니다.

승용차가 약 5만5천대가 총 교통분담을 3.37% 5만5천대가 트램으로 가고 버스가 4만1천대, 택시가 1만대 0.66%, 버스 2.59% 해서 2021년 기준 도시철도를 놓으면 1일 10만6,890인의 통행량을 철도가 수용을 한다 이렇게 보고 있는 겁니다.

이거는 한국도시철도사업 예비타당성조사 KDI에서 나온 겁니다.

다음 페이지 되겠습니다.

노면전차 수용용량은 정원이 좌석 79, 입석 78 해서 157 1편성당 30미터를 2량, 2량을 연결하면 약 30미터로 1편성당 약 157인 정원으로 보고 있고, 좀 혼잡할 때 입석을 좀 많이 해서 입석을 117명까지 늘여서 196명이 탈 수 있도록 되어 있습니다.

다음 도시철도와 버스 운행시간을 비교해 보니까 도시철도가 가포동에서 진해 석동까지 가는데 편도 66분 34개 정거장을 거쳐서 66분 연장이 30.15킬로미터입니다. 버스는 24.91킬로미터 가는데 75분, 또 직행버스는 27.2킬로미터에 95분, 일반버스는 24.33킬로미터에 95분 걸리는 것으로 조사되었습니다.

거리로 따지면 도시철도에 비교해서 똑같은 거리일 때 직행버스가 24분 더 걸리고 직행은 39분, 일반버스는 51분 더 걸린다 이렇게 보시면 될 것 같습니다.

다음 운영비 추정은 3교대로 해서 아침 5시부터 12시까지 16개 차량을 3교대로 해서 273명 약 270명정도 필요할 것 같고, 예상 운영비는 매년 306억정도 300억정도 될 것으로 보고 있습니다.

다음 대중교통 관련해서 한 10년 도시철거 건설은 한 10년 걸립니다. 그래서 도시철도를 계획 중인 지자체에 저희도 알아 보니까 일단 초기에는 대중교통 체계 구상 정도로 하고 건설 중에 별도로 수립해서 계획하고 있습니다.

그래서 저희들도 6월달에 창원시 도시교통정비기본 및 중장기계획 용역이 6월부터 발주되어서 내년 4월이나 5월까지 지금 계획을 발주를 해서 용역을 진행하고 있습니다.

해서 이 부분에 도시철도가 들어오면 버스, 택시, 기타 승용차 트러블에 대한 문제, 어떻게 정리가 되어야 될지 이런 것들을 내년 상반기까지는 결과를 내서 정리를 하도록 할 예정으로 있습니다.

기타 개통 이전에 택시업제라든지 버스업계, 기타 시민들과 수습차량 여러차례 대화나 이런 걸 통해서 또 시민참여제도 이런 걸 도입해서 개통까지 시민들과 공감하면서 추진하도록 하겠습니다.

뒤에 보시면 노선도가 나와 있습니다.

마산합포 가포동에서 출발해서 해안로로 쪽 따라 가다가 분수광장 쪽으로 올라서 부림시장 앞으로 해서 6호 광장을 지나서 석전사거리를 거쳐서 시외버스터미널로 해서 소계광장으로 해서 창원역으로 해서 명곡광장으로 해서 창원시청으로 해서 성주동 토월로로 내려가서 토월로에서 남양초등학교에서 좌회전을 해서 쪽 가서 성주동 끝에서 창원대로로 내려가서 창원대로에서 창원터널 쪽으로 가다가 국도25호선 타고 조금 못가서 안민터널 넘어서 진해 석동까지 가는 것으로 도면을 참조해 주시기 바랍니다. 그렇게 노선이 되겠습니다.

이상 개략적으로 설명을 드렸습니다.

마치겠습니다.

○위원장 김종대 예, 국장님 수고 하셨습니다.

이어서 위원님들께서 의문사항에 대한 질의를 해 주시기 바랍니다.

예, 김석규 위원님.

○김석규 위원 예, 김석규 위원입니다.

제가 5분발언한 게 있어서 국장님 상세하게 설명해 주셨는데 몇가지 좀 말씀을 드리겠습니다.

우선 노선에 대한 얘기를 조금 말씀드릴 건데요 여기 얘기한 서성길하고 남산로 관련해서 얘기하셨는데 특히 남산로 쉽게 이야기하면 남양동이지요. 남양동 1.2킬로미터 정도 되는 구간에 대해서 만약에 이게 주민여론이라든가 이게 20미터 도로거든요.

그래서 실질적으로 한 차선을 혼용해서 쓴다 하더라도 출퇴근시간에 지금도 굉장히 어려운데 그게 도시철도 노선으로 되었을 경우에 상당히 혼란스러울 것 같습니다.

만약에 거기에 대한 대책을 제가 묻기는 좀 그렇고요. 만약에 그 노선을 다른 노선으로 변경할 경우에 KDI에서도 대체 방안을 고민한 것으로 아는데 변경할 경우에 예비타당성조사를 다시 받아야 되는 겁니까? 안 그러면 노선 변경이 자체적으로 기본계획할 때 변경해서 올릴 수도 있는 겁니까?

○건설교통국장 양윤호 예, 건설교통국장입니다.

그 문제를 기본계획 할 때도 대안을 몇 개를 놓고 했고 예비타당성할 때도 몇 개를 대안을 해서 1안, 2안, 3안을 해서 하신 걸 위원님께서 알고 계실 겁니다.

그래서 실제적으로 다른 데 돌리면 상당히 사업비가 늘어나거든요. 굉장히 늘어나기 때문에 여러 가지 안을 갖고 했었는데 그 안이 가장 타당하다 이렇게 되었는데 일단 그 부분에 지금 4차선이기 때문에 재건축도 있고, 또 그 주변에서 혼용을 할 경우에 교통불편 이런 문제들이 나올 수 있기 때문에 지금으로서는 정확하게 실시설계를 하면서 어떤 대안을 기본설계나 실시설계를 하면서 대안을 만들어내야 될 것 같고요.

KDI하고 협의해 보니까 그 부분은 예비타당성을 다시 받는 것이 아니고 협의를 해야 되는 것으로 그렇게 KDI하고 이야기가 있었습니다.

○김석규 위원 협의를 하면 노선변경이 가능할 수도 있다 이런 말씀이지요? 지금 국장님 얘기하시는 거는.

그러니까 예타 결과와는 관계없이 결과가 그렇게 되어 있다 하더라도 노선변경이 그 구간에 관련해서는 가능하다 이런 말씀입니까?

○건설과장 이덕희 제가 답변을 드리겠습니다.

이 부분은 총사업비의 문제입니다.

결론적으로 말해서 총사업비의 문제기 때문에 이 부분은 저희들이 예비타당성평가 때 아까 보고드렸는데 타당성평가를 저희들이 교통의 효율화촉진법에 의해서 타당성평가를 다시 받아야 됩니다.

그 받을 때 그 노선에 대한 검토를 다시 한번 해 볼 계획이고요, 두 번째는 그 사업비의 문제를 가지고 저희들이 다시 기획재정부하고 사업비가 일정 부분에 초과가 되면은 10% 이상의 사업비가 초과가 되면 기획재정부와 다시 협의를 해야 됩니다.

그래서 그런 문제들은 총사업비의 문제기 때문에 노선에 대한 문제는 다소 변화를 줄 수 있지만 총사업비의 문제는 아마 10% 이상이 총사업비 승인된 현재 총사업비 10% 넘으면 좀 협의를 되어야 될 그런 사항입니다.

○김석규 위원 그래서 결론적으로 말씀드리면 가장 합리적인 노선이 있음에도 불구하고 총사업비가 많이 들어가기 때문에 무리해서라도 그 쪽 노선을 선정할 수 밖에 없었다, 남산로 쪽은, 그런 말씀이고요.

대안을 충분히 검토했는데도 사업비 때문에 그랬다는 것이고 사업비 때문에 그랬다는 것을 결국은 B/C를 높이기 위한 한 방안일 수 밖에 없었다, 이런 결론이 되는 것 아닙니까? 그죠? 거기에 대해서 어떻게 생각하십니까?

○건설과장 이덕희 그 부분에 대해서는 물론 저희들이 기본계획을 수립을 할 때 현재 KDI에서 대안으로 1안, 2안을 내놓은 부분이 있습니다.

있지만, 전체적으로 평가를 했을 때 현재의 계획노선이 가장 합리적이라고 판단을 해서 기본계획이 수립된 겁니다.

○김석규 위원 아니, 과장님, KDI에서도 얘기하는 것은 합리적인 대안 노선에서 대안을 제시하면서도 그 쪽 노선을 선택하지 못하는 이유는 총사업비 문제 때문에 그렇게 되어 있다라고 하고 그래서 그 사업비를 맞출려고 하면 그 쪽 노선밖에 안 된다는 이런 보고서가 나와 있는 것 아닙니까?

○건설과장 이덕희 그러니까 아까 말씀드린 우리가 기본계획 받을 때 기본계획을 만들 때 그 대안노선도 검토가 되었었습니다.

되었는데, 그 중에서 그 노선 중에서 가장 이용객이 많은 노선을 선정을 한 겁니다.

○김석규 위원 과장님, 수요예측은 비슷한 것으로 나와 있습니다.

대안노선하고 지금 KDI 나와 있는 노선하고 수요예측은 비슷하는데 총사업비가 많이 들기 때문에 연장 0.9킬로미터 이상을 더 연장해야 해야 되기 때문에 사업비가 많이 나오니까 결국은 이쪽 노선을 B/C를 맞추기 위해서는 이쪽으로 맞출 수 밖에 없었던 것 아니냐는 말씀이고요.

그게 KDI에서도 총사업비 문제 때문에 이쪽 노선을 선택한다고 되어 있기 때문에 그렇다는 것이고, 거기에 대해서 말씀을 물은 것이고요.

일단 그 문제는 그 정도로 얘기하고요, 제가 너무 많은 시간을...

○건설과장 이덕희 하나만 말씀 드리겠습니다.

그런데 우리가 계획노선을 선정할 때는 결론적으로 수요와 사업비를 종합적으로 판단해서 하는 것 아니겠습니까? 그죠? 그렇게 좀 이해를 해 주시면 좋겠습니다.

○김석규 위원 아니, 자꾸 수요 얘기하시는데 수요는 비슷하다고 예측을 한 것 아닙니까? KDI에서.

○건설과장 이덕희 수요와 결국은 사업비에 대한 종합적인 분석을 한 것 아니겠습니까?

우리가 기본계획을 수립할 때...

○김석규 위원 과장님, 수요하고 총사업비를 비교했을 때 어느 노선이 합당한가를 고민하는데 수요는 2개의 노선이 비슷한데 옆에 30미터도로로 가는 게 더 합리적인데 수요가 같은데 문제는 사업비가 늘어나기 때문에 사업비가 총사업비가 늘어나면 B/C가 줄기 때문에 B/C를 높이려고 그 쪽 노선을 택했다라는 부분에 대해서 비교표도 나와 있는 것 아닙니까? 요약보고서에.

○건설과장 이덕희 그러니까 B/C를 그 부분을 높이기 위한 거는 아니고 전체적으로 우리가 한 거고요.

결론적으로 아까도 말씀드렸다시피 결국은 B/C도 중요한 문제 아닙니까?

그러니까 전체적으로 봐서 수요와 경제성을 분석해서 합리적인 노선이 기본계획 때 나온 노선이고, 다시 이번 KDI에서 검토를 해 보니까 대안으로 합리적인 노선이 이런 노선도 있다는 걸 대안 노선으로 제시를 한 겁니다.

그래서 아까 말씀대로 이런 부분에 대해서는 전체적으로 저희들이 타당성평가 때 한번 더 검토를 해 보겠다고 말씀을 드린 겁니다.

○김석규 위원 예, 일단 그 정도로 얘기 합시다.

그리고 제가 시간을 많이 쓸 수 없습니까?

○위원장 김종대 쓰십시오.

쓰시고, 성 팀장님 앞으로 앉으세요. 앞으로 앉아서 이 내용을 좀 심도있게 보완이 얘기가 되도록 그렇게 얘기 하십시오.

○김석규 위원 그리고 그 다음에 다른 얘기 좀 할게요.

아까 우리 국장님 맨 마지막에 얘기하시면서 주민참여제도도 도입하겠다는 말씀을 하셨는데 어느 단계부터 주민참여제도라는 게 실질적으로 공청회한다는 얘기는 아닌 거고 그지요?

주민참여 해서 제도를 하겠다는 그래서 그 자체가 미국이나 다른 유럽에서는 토목공사 특히 도로나 이런 거 할 때 많이 하고 있는 것으로 알고 있는데 우리나라에서도 춘천-양양간 할 때 고속도로할 때 시범적으로 2009년도에 한 것으로 되어 있더라고요.

그래서 창원시에서 이걸 도입하겠다고 했는데 어느 단계부터 도입하실 건지 그것도 한번 말씀해 보시죠.

○건설교통국장 양윤호 예, 건설교통국장입니다.

일단 이 문제가 아주 큰 사업이기 때문에 시민들이나 여러 주민들하고 같이 공감대를 형성해 나가지 않으면 안 될 것 같고, 저희들 하반기부터 타당성평가 용역을 할려고 하고 있습니다, 하반기부터.

한 10월경에 국토부 승인이 내려오면 그 때부터 타당성평가 용역을 할려고 계획을 하고 있습니다. 그 때 시민참여제도를 어떤 방법으로 하겠다는 거는 지금 말씀을 못 드리겠지만 어쨌든 시민들이 참여를 해서 우리 도시철도 진행 과정을 같이 토론하고 이야기할 수 있는 그런 장을 마련해서 진행하겠다는 말씀을 드립니다. 그 때부터 하겠다는 말씀을 드립니다.

○김석규 위원 지금 제가 말씀드린 주민참여제도라는 걸 단순히 의견수렴을 잠시 할 수 있는 이런 걸로 생각하시는 겁니까?

안 그러면 우리가 마치 예를 들면은 도시계획심의위원회처럼 위원회가 확실하게 그걸 거치는 그 절차를 거치는 과정으로써 보시는 겁니까? 안 그러면 간단하게 주민대표라는 분들 모아놓고 설명회하고 의견 있으면 수렴할 수 있으면 수렴하고 수렴 안 되면 어쩔 수 없다는 식으로 넘어갈 수 있는 그런 걸 얘기 하십니까? 어떤 수준을 얘기하시는 겁니까?

○건설교통국장 양윤호 제가 생각할 때는 일단 어떤 의사결정이라든지 심사기구는 아닌 것 같고요. 자문을 받아야 되는 아까 이야기대로 전문가라든지 시민이라든지 시민단체라든지 이런 기구를 만들어서 자문을 받아가면서 진행해야 될 시민들의 자문을 받아가면서 진행해야 되겠다 이렇게 생각하고 있는 거지요.

○김석규 위원 조금 주민참여제도를 하면 제 생각에는 초기부터 모든 설계가 실질적인 시작이라고 보으면 설계 단계부터 그걸 좀 했으면 좋겠고요.

특히 이런 생각도 들거든요. 주민들이 지금 도시철도에 대해서 몰라요.

자기 노선이 앞으로 지나가는지 제가 있는 가음정에도 앞으로 지나가는데도 불구하고 이게 도시철도라고 얘기하니까 무슨 지하철이 건설되는 걸로 생각하시는 분도 많고요, 실제 그렇습니다.

그래서 이게 주민들이 모르고 있고 실제 이게 만약에 많이 알려지지 않는 속에서 진행될 경우에는 주민들 반발이 크지요.

특히 아까 얘기했던 그 혼잡노선은 실질적으로 바로 아파트가 붙어 있습니다.

초등학교가 붙어 있고 아파트가 붙어 있고 초등학교 2개가 붙어 있고 그지요? 그러면 애들의 통학로 문제라든가 아파트 소음, 분진 지금 우리 경전선 복선화사업 하면서 계속 민원이 제기되는 것처럼 이것도 바로 붙어 있는 아파트가 대단히 많은 민원이 제기될 건데도 이걸 공청회를 하든 주민설명회를 하든 이런 계획이 거의 없는 것 같거든요, 있습니까?

○건설교통국장 양윤호 예, 이 업무가 지금 실질적으로 창원시에서 그걸 진행하는 것은 사실 얼마 안 되었습니다.

지금 KDI에서 예비타당성조사가 되었고 아직까지도 기본계획을 도에서 보완을 해서 지금 국토부에 승인이 되어야 그 때부터 우리시에서 본격적으로 행정행위를 예비타당성이라든지 기본설계라든지 또 방법이라든지 이런 것들이 진행되기 때문에 실제 막 예비타당성이 우리한테 통보되어서 이제부터 조금 시작인 것 같습니다.

그래서 우리시에서는 할 때 아까 말씀대로 도시철도가 되면 각 구청별로라든지 안 그러면 동별로 주민설명회를 하든지 아까 말씀대로 그런 자문위원회를 구성하든지 해서 시민들의 의견을 충분히 수렴해서 또 홍보도 하고 팜플렛 만들어서 시민들 반사회에서 보내고 이런 절차를 거치겠습니다.

○김석규 위원 그 시기를 언제쯤 보고 있습니까?

지금 향후 추진계획에 쪽 있는데 어느 시점에서는 대대적인 주민공청회든 설명회를 열겠다는 것...

○건설교통국장 양윤호 타당성평가 할 시기가 되어야 안 되겠습니까?

어느 정도 타당성평가가 나오고 나온 결과를 가지고 시민들한테 설명도 하고 그 정도 되어야 될 것 같습니다. 그리고 아까 말씀대로 기본설계라든지 실시설계할 때 자문 계속하고 이렇게 되어야 될 것 같습니다.

○김석규 위원 예, 알겠습니다.

그리고요 지금 향후 추진계획에 보면 국토부 도시철도기본계획 승인고시가 지금 10월 안에 끝난다라고 여기 보시는데 보통 이게 10월 안에 가능한 겁니까? 10개월 이상 걸리는 것 아닙니까?

○건설과장 이덕희 예, 이거는 제가 답변 드리겠습니다.

보통 도시철도 기본계획 전체 계획으로서는 전반적으로 보통 한 10개월에서 1년이상 걸립니다. 그런데 저희 들 부분은 단순노선이 되어서 이 부분만 이번에 KDI에서 평가된 그 부분만 반영되는 거기 때문에 시간 소모는 좀 많이 안 걸릴 것으로 예상하고 있습니다.

○김석규 위원 예, 알겠습니다.

그리고요 아까 자료에 보니까 도시철도 수송분담률 해서 수요 10만이상 다음에 수송분담률 6.71% 이렇게 되어 있는데 도시철도 검토할 때 통상적으로 7.5%이상 수송분담률 있어야 된다는 게 없나요?

○건설과장 이덕희 7.5%요?

○김석규 위원 수송분담률 7.5%이상 되는 것을 기준으로 가져가는 게 그런 게 없습니까?

○건설과장 이덕희 그 부분까지는 제가 파악을 못 했습니다.

○김석규 위원 그게 도시철도가 특히 경전철 중심으로 하는 도시철도가 너무 문제가 많으니까 또 많은 지방재정에 건설하고 나서 많은 부담을 주니까 수송분담률을 7.5% 기준으로 삼고 있거든요.

그런데 여기는 KDI 보고서는 수요를 10만으로 추정했다 하더라도 6.71%로 7.5%에 미치지 못하고 있고요. 하여튼 그런 부분들도 다시 한번 챙겨봐야 될 것 같고요.

그 다음에 가장 우려되는 것은 역시 언론에서도 많이 나오고 계속되는 것인데 김해, 용인 사례를 들면서 민간투자사업이긴 하지만 지금 김해같은 경우에 800억 자체적으로 얘기하고 있지만 수요예측 문제, 그 다음에 연간 20년 보장하니까 1조6천억 이렇게 얘기하고 있지 않습니까? 그죠?

실질적으로 수요예측이 잘못되어서 되었고, 특히 일본같은 경우에 수요예측만 이 KDI 보고서만 믿고 10만 명이 수요가 될 것이라고 믿고 해도 어떻게 될지 모르겠는데 인근 지금 바로 개통을 시작하는 김해의 사례, 그 다음에 용인의 사례, 그리고 일본같은 경우에도 도후가다이선은 91년도 개통을 해서 15년만에 폐선을 했어요. 2006년도에 폐선을 결정했거든요. 이거 수요예측이 잘못되어서 그렇다는 말입니다.

그리고 도후가다이 같은 경우에는 폐선을 결정하고 철거하는데 100억엔이 들어요, 7.4킬로미터인데, 100억 엔이 들면 우리나라 돈으로 천억이지요? 보통 그냥 단순계산 하면 1,000억이 드는데 우리 같은 경우는 30킬로미터라는 말입니다.

잘못되면 이거 정말 철거도 못하고 여러 가지 문제가 생기는데 이 수요예측에 대해서 무조건 KDI라고 믿을 수 밖에 없다. 이게 합리적인 건지 한번 의견 있으면 얘기를 해 보시죠.

○건설교통국장 양윤호 위원님 말씀 맞습니다.

수요예측은 실제적으로 틀릴 수도 있습니다.

틀릴 수가 있는데 김해나 용인이나 다른 데 보시면 인구증가율이라든지 그런 것들을 조금 틀리게 한 부분도 있고, 또 김해같은 경우에는 적자부분에 대해서 보전을 해 주는 거는 우리하고 경전철하고 도시철도하고 시스템이 다른 것도 있고, 특히 우리 보고서에 보면 경남도에 기본계획 상에도 그렇고 KDI에서 나온 보고서도 보면 계속 인구가 줄어드는 것으로 나와 있습니다, 계속 인구가 줄어드는 것으로.

그렇다고 본다면 오히려 지금보다 인구가 줄어든다고 예측을 해서 지금 수송분담률을 만들어 냈기 때문에 아마 우리 창원시에서 한 수송분담률은 어느 정도 예측이 맞지 않느냐? 그리고 한국교통연구원하고 두 군데에서 똑같은 얼추 비슷한 수치를 내 냈기 때문에 그렇지 않느냐 이렇게 보고 있습니다.

○김석규 위원 김해 얘기만 하면은 거기는 민간투자사업이고 우리는 재정사업으로 진행될 거니까 다르다는 얘기를 작년부터 계속 하시는데 문제는 제가 말씀드린 거는 수요예측의 문제입니다.

이 수요예측이 잘못되고 하는 문제인데 우리의 수요예측은 맞고, 우리는 합리적이고 창원시는 인구가 계속 늘 것이고 이렇게 얘기하는 거는 조금 맞지 않다는 생각이 많이 들고요.

전반적으로 경전철 수요예측이 KDI가 다 한 것 아닙니까? KDI가 예타 안 한 것이 어디 있습니까? KDI가 했는데 기재부 경우에는 좀 다른지 모르겠지만, 했는데 그 수요예측이 잘못되어서 계속 나타나는 문제이고 그리고 용역이란 게 이게 예타란 게 수없이 협의를 하지 않습니까? 그렇지요? 지자체하고 해당 부서하고.

해당 부서에 협의하면서 B/C 맞추거나 그거 맞추기 위해서 계속 노력하면서 이게 수요가 늘어난다든가 이렇게 되는 게 있는데 이런 부분에 대해서도 정말 심각하게 다시 한번 좀 고려를 해야 됩니다.

○건설교통국장 양윤호 예, 그래서 아까도 말씀드렸다시피 김해나 용인은 인구증가율이라든지 이런 것들을 증가하는 것으로 했지만 우리시 같은 경우에는 인구가 감소하는 것으로 지금 어느 정도 합당성을 가지고 했고, 특히나 아까 제가 말씀드린대로 올 연말에 승인이 나고 나면 타당성평가를 다시 할 예정으로 있다는 얘깁죠.

그래서 수요라든지 편익분석이라든지 이런 것들을 다시 용역을 해서 다시 검증을 하도록 그렇게 할려고 하고 있습니다.

○김석규 위원 예, 수요 얘기는 그 정도 얘기하고요, 제가 다른 것 하나 더 여쭙겠습니다.

지금 도시철도 평균속도 표준속도가 몇 킬로미터로 되어 있습니까?

○건설교통국장 양윤호 27.13킬로미터로 되어 있습니다.

○김석규 위원 27.12킬로미터지요?

○건설교통국장 양윤호 예.

○김석규 위원 그런데 이게 지금 간선이지 않습니까? 그죠? 간선교통망 아닙니까? 그죠?

○건설교통국장 양윤호 약 평균으로 그렇게...

○김석규 위원 그러니까요.

○건설교통국장 양윤호 예.

○김석규 위원 그런데 지금 간선 중에 대중버스 중에 직행버스가 현재 표준속도가 얼마 나와 있는지 알고 계십니까?

○위원장 김종대 팀장님, 팀장님이 보고를 보완하셔도 됩니다.

○건설과장 이덕희 예, 건설과장입니다.

아까 저희들이 표준속도까지는 파악을 못 했고, 저희들이 아까 유인물에 보시면은 창원버스정보시스템 자료를 참고로 해서 저희들이 가지고 있는 자료를 아까 좀 드렸습니다.

이 부분 자료를 저희들이 기준해서 현재 자료를 만들었거든요. 버스의 표준속도까지는 제가 잘 파악을 못 했는데 이 내용을 봐서 저희들이 시간 예측으로 봐서는 도시철도 부분이 좀 빠르지 않느냐는 게 저희들 판단하고 있습니다.

○김석규 위원 지금 간선 직행버스가요 도시철도가 27.12킬로미터, 간선 직행버스가 창원시에서 제출한 자료가 27.2입니다.

무슨 얘기냐 하면 도시철도의 목적이 정시성이라고 해서 빨리 갈 수 있고 그걸 지킬 수 있다는 목적이 있는데 똑같이 노면으로 지금 노면 트램 얘기하니까 노면으로 가는데 직행버스가 똑같은 표준속도를 가지고 있다는 겁니다, 현재.

무슨 얘긴지 알겠습니까? 빠르지가 않습니다.

오히려 조금 늦지요, 통계로 봐서는 27.12하고 27.2하고요.

이거는 하여튼 이것도 자료를 한번 찾아 보시고요, 그래서 그 정시성이란 게 맞는 거냐, 그리고 그렇다면은 직행버스를 간선 BRT를 더 확대해서 하면 그 정시성을 확보하는 것이지 무리하게 엄청난 사업비가 우려되는 부분들 합쳐서 할 이유가 뭐가 있느냐라는 의문이 들 수 있다는 겁니다.

○건설교통국장 양윤호 2021년도에 그렇다는 겁니까? 지금 그거는 현재...

○김석규 위원 대중교통 개편 관련한 용역 중간보고서 보셨습니까? 국장님, 얼마 전에 보고하셨지요?

중간보고 하셨지요? 거기에 통계를 보십시오. 간선 직행버스 표준속도가 얼마 나와 있는지.

○건설교통국장 양윤호 알겠습니다.

참고하겠습니다.

○김석규 위원 그 다음에 마지막으로, 마지막이 될지 모르겠는데 요금 문제 한번 얘기해 봅시다. 요금 지금 얼마 책정해 뒀습니까? KDI에서.

○건설과장 이덕희 1,000원으로 책정되어 있습니다.

○김석규 위원 지금 김해가 물론 노면 트램하고 경전철이 다르긴 하지만 김해가 얼마 되어 있습니까?

○건설과장 이덕희 지금 김해가 저희들이 파악한 건 1,300원으로 되어 있습니다.

○김석규 위원 1구간 1,200원...

○건설과장 이덕희 1,300원에서 1,600원까지 되어 있습니다. 1,300원에서 1,600원까지 되어 있는 걸 알고 있습니다.

○김석규 위원 1,200원, 1,400원 이렇게 되어 있지요?

○건설과장 이덕희 예.

○김석규 위원 김해가 처음에 할 때 우리처럼 타당성조사를 할 때 요금체계가 얼마였습니까?

○위원장 김종대 팀장님 그런 것에 대해서 연찬이 안 되어 있습니까?

뒤에 담당하시는 분들도 좀 서포트 하십시오.

○건설과장 이덕희 김해시에 당초에 협약된 거는 1,300원, 1,600원으로 그렇게만 알고 있습니다.

○김석규 위원 민간투자자 하고요.

○건설과장 이덕희 예.

○김석규 위원 그럼 제가 통계를 잘못... 이거는 일단 한번 더 살펴보도록 하고요.

○건설과장 이덕희 저희들이 파악한 거는 그렇습니다.

○김석규 위원 일단 지금 김해시 경전철 가장 큰 문제는 역시 불가하고 여러 가지 보편은 요금문제인데요, 이 요금 문제에 대해서 엄청난 적자가 예상되니까 요금을 조금 많이 올리고 지금 우리같은 경우에 부산 지하철 요금하고 같이 맞춘 것 같은데 그렇지요?

○건설과장 이덕희 예, 천원 단위로 지금 계획 잡고 있습니다.

○김석규 위원 예, 그렇습니다.

그래서 김해같은 경우에 65세이상 노인에 대한 할인도 하지 않는 것으로 결정할 것 같다고 언론보도가 나와 있는데 결국 이게 수요예측이 여러 가지 문제로 갔을 경우에 잘못된 수요예측이 되고 적자가 발생하고 그에 대한 여러 가지 보전책이 나오면 결국 창원시 혈세로 메꿀 수 밖에 없는 상황이고, 그것은 또 고스란히 실질적인 시민부담으로도 갈 수 있다, 요금인상이라든가 여러 가지 요인이 되기 때문에 이런 생각이 들거든요.

그래서 제 생각에 좀 많이 재검토나 신중한 검토를 많이 해야 된다는 생각이 들고 하나만 더 얘기해 봅시다.

지금 대중교통 관련해서요, 대중교통 관련해서 지금 대중교통기본계획 용역이 발주가 되고요 법정 계획으로 발주가 되고, 그 다음에 택시총량제도 기간이 만료했기 때문에 되는데 대중교통기본계획과 이렇게 맞추어서 도시철도를 맞추어서 타당성조사를 다시 한다니까 맞출 수는 있겠는데 제 생각에 기본이 현재 작년의 중간용역 보고했던 대중교통체계 개편 중간보고에 보편은 버스증차가 되어 있거든요.

적어도 40대이상을 증차해야 된다는 생각을 가지고 있고, 전문가들은 오히려 100대이상을 증차해야 된다는 얘기를 하는데 이게 임시적으로 도시철도가 되기 이전에 그런 방향에서 시민 편리를 위해서 진행하겠다는 방침인 것 같고요.

택시총량제도 용역이 발주되어서 결과가 나오면 통합 창원시에 택시 총량에 대한 게 나올 건데 이게 도시철도가 맞물려서 이 법정 계획이 끝나는 시점하고 맞물리면서 도시철도는 시행단계가 2018년 1단계 시행이 될 때 같이 맞물리면서 버스를 엄청나게 감차할 수 밖에 없다든가 현재 면허를 40대이상 더 내주어서 버스가 더 증차되어 있는 상황에 갑작스럽게 그 시기가 만료되면 감차를 해야 되고 택시도 물론 수요가 줄기 때문에 감차를 해야 되고.

감차를 하지 않는 속에서는 적자 보전액을 그대로 고스란히 창원시가 지금처럼 보전해 주어야 되는 상황이 생기는데 여기에 대한 대책없이 가고 있는 거 아니냐는 생각이 드는데 어떻습니까?

○건설교통국장 양윤호 예, 건설교통국장입니다.

이 문제는 지금 아시다시피 약 6~7%의 분담율을 가지고 있고 지금 사실은 시내버스가 배차간격이 다른 시·군에 보면 10분대로 10분에서 15분대로 되는데 우리시에서는 보통 15분대에서 20분대이상, 또 어떤 노선은 30분대, 40분대 이런 게 있습니다.

해서 그걸 지금 시민들의 좀더 편의성을 위해서 증차가 중간보고에 나와 있고 그것도 우리가 지금 증차를 하더라도 이런 문제 때문에 한정해서 예를 들어 2018년, 2021년 한정해서 일부를 해 줄려고 합니다.

또 주간선도로를 지금 경전철을 하고 있는데 내년에 아까 말씀드린대로 교통정비 기본계획을 용역을 해서 내년에 나오겠지만 주간선도로변에 경전철을 주간선도로 하고 거기 남는 버스는 또 우리 지선을 좀 넣어서 그렇지 않아도 지금 공단이라든지 벽지노선 이게 지금 요구가 많이 있거든요.

그런 쪽으로 수요를 돌린다든지 해서 내년 상반기 정도 되면 종합적인 그런 내용들이 나올 수 있도록 하겠습니다.

○김석규 위원 간선을 도시철도로 하고 지선을 버스로 할 경우에 버스가 사업성이 굉장히 낮아져서 지금 비점두시에 공단으로 버스가 지나가면 거기에 타는 승객수가 얼마나 되겠습니까? 그에 대해서 다 보존해야 될 것 아닙니까? 그렇지요?

제가 묻은 거는 그런 요인이 발생하기 때문에 감차를 할 수 밖에 도시철도가 운행되는 시점이 되면 감차를 할 수 밖에 없고, 택시도 감차를 할 수 밖에 없는데 지금 현재는 계속 증차를 하고 있는 상황하고 이게 종합적으로 맞물려서 그 때를 예측하고 여기에 대한 여러 가지 대책을 세우고 있느냐 이런 걸 사실은 여쭙어 본 겁니다.

갑작스럽게 이게 운행시기에 갑작스럽게 버스 방법 없다, 100대 감차해라, 택시 감차 해라 이렇게 할 수 없는 것 아닙니까? 갑작스럽게….

그러면 지금부터 만약에 건설한다고 한다면 그걸 염두에 두고 어떻게 갈 것인지 종합적인 계획을 수립할 필요가 있다는 말씀을 드리고 거기에 대한 대책이 있느냐 이런 말씀입니다.

○건설교통국장 양윤호 예, 물론입니다.

지금 건설하는 걸로 해서 역시 창원시도시교통정비 기본계획을 수립하는 것도 그런 목적이고, 또 우리 시내 버스 체계 개편하는 것도 도시철도를 염두에 두고 합니다.

하고, 아까도 말씀드렸듯이 창원시에 지금 대중교통 시내버스가 배차간격이 너무 길기 때문에 시민들이 불편사항이 많이 오고 있습니다.

그런 것까지도 감안을 해서 전체적인 것을 조율 하겠습니다.

○김석규 위원 예, 마지막으로 하나만 더 하겠습니다.

이런 생각이 들거든요.

지금 제가 의회에서 발언한 내용이라서 좀 쑥스럽긴 하지만 대중교통, 특히 교통 관련한 부분들은 우리 창원시 같은 경우에 이거는 광역시나 아니냐의 문제가 아니고 면적의 문제든 인구의 문제를 봤을 경우에 대단위 광역시급으로 해서 그 교통행정을 해야 된다고 생각을 하거든요.

그랬을 때 시민 불편이라든지 여러 가지 문제를 해결하고 장기적인 어떤 그걸 수립할 수 있다고 생각하는데 지금 창원시 같은 경우에는 교통 전문가도 거의 부재할 뿐 더러 그렇지요? 거기에 따른 부서도 나누어져 있고 이런 상황이지 않습니까? 그렇지요?

그래서 제가 다른 도나 다른 시 사례를 보니까 울산시 같은 경우에는 아예 똑같은 문제가 발생하니까 개방형 공모제로 해서 국장을 전문가로 공모를 하고 물론 독립을 시키고, 전문가를 구성하고 그 다음 그 밑에도 전문 계약직도 가급으로 채용을 해서 전체적인 부분들이 행정이 중심이 되어서 용역도 발주하고 거기에 간섭하고 그걸 행정이 중심이 되어서 하는데 우리 창원시 같은 경우에는 그렇게 하지 못하는 느낌이 많아요.

그래서 계속적으로 용역에만 의존하고 문제만 나오면 용역 발주하고, 발주해도 똑같은 걸 종합적으로 설계 하지 못해서 종합적으로 설계하지 못하니까 이쪽에서는 이렇게 하자고 용역 결과가 이쪽에서는 이렇게 나오는데 이게 상반되는 부분들도 없지 않아 나타나는….

그래서 사실 전체적인 종합적인 로드맵이 교통과 관련한 로드맵이 없어요.

그냥 제 생각에는 어떤 느낌까지 드느냐 하면 도시철도를 왜 할려고 하느냐? 정말 정시성을 확보하고 시민들이 요구하고 이게 섰을 경우에 가능하다고 확신을 가지고 있는 것이냐? 없다는 겁니다.

왜냐하면은 KDI에서도 안 되었어요. KDI에서도 최종평가 결과 어떻게 나왔습니까?

6명 평가단 중에 3명은 하자, 3명은 하지 말자는 거였지 않습니까?

그런데 이걸 무조건 하면 좋은 것처럼 얘기하는 것은 시장님의 정책성, 방침, 그리고 이게 전시효과 이런 거를 너무 따지고 있는 거 아니냐? 거기에 의존해서 추진하려고 하는 것 아니냐? 이런 성과만 이걸 해 놓으면 될 것이라는 이런 성과에 너무 치우치고 있는 것 아니냐라는 느낌을 많이 가지거든요.

그래서 제 생각에는 우선적으로 우리 국장님 의견만 한번 들겠습니다.

여러 얘기가 빠져 나왔는데 교통국을 신설할 수는 없습니다. 그렇지요?

그렇지만 현재 여러 가지 통합 이후에 교통 체계를 전반적으로 수립하고 정책을 수립하고 계획을 수립하는 이 단계에서 도시철도가 시발점이 되어서 이걸 통해서 전체적인 교통에 대한 전반에 대한 TF팀이라도 구성을 하고 지금 나누어져 있지 않습니까? 그죠?

철도는 철도대로 도시계획과에 가 있고, 자전거는 균형발전실에 가 있고, 자전거가 교통수단이라고 정부가 발표한 게 2009년이고 창원은 특히나 누비자를 가지고 전국적인 모범사례라고 얘기하면서 저쪽 가 있거든요. 현재 정부 행안부가 발표할 게 10%라고 얘기했다면서요? 자전거 수송분담률이.

그런데 도시철도 6.71%고 자전거가 행안부 발표한 게 창원같은 경우에 10%라고 이야기했는데 그것보다 더 수송분담률이 높은 자전거가 왜 저리로 가 있느냐는 겁니다.

그러니까 그런 부분에 대해서 고민하셔서 TF팀을 구성한다든가 이런 걸 고민하실 수 있는 건지 한번 여쭙어 보고 싶습니다, 마지막으로요.

○건설교통국장 양윤호 예, 건설교통국장입니다.

우리시에 교통정책과가 있습니다.

사실은 교통정책과에서 교통에 관한 정책을 전체적으로 다루어 주어야 됩니다.

또한 그게 좀 전문인력이 들어와서 내실 있는 그런 정책을 해야 되는 것도 사실입니다.

해서 교통정책과에서 종합적인 도시철도라든지 자전거라든지 버스라든지 이런 것들을 아까 내가 말씀드린 대로 창원시 교통정비기본계획 및 중장기계획 이런 것들이 큰 틀에서 있고 그 밑에 작은 것, 도시철도, 버스 이렇게 나누어서 가는 것이 맞겠지요.

그래서 도시정책과에서 그런 업무를 지금 수행하도록 되어 있는데 그래서 통합이 되어서 종합적인 계획을 올 5월달에 발주를 했다고 말씀드리고, 전문가가 저도 아닌 것은 사실입니다, 사실인데.

저도 도시공학이나 건축 쪽을 전공을 하긴 했습니다. 해서 저도 3개월 되었는데 그런 문제를 종합해서 위원님이 말씀하신대로 그런 문제를 종합해서 하여튼 혼신의 힘을 기울여서 종합계획 뿐만 아니고 각 파트별로 자전거, 철도, 버스 이런 것들에 대해서도 심도 있는 검토를 하도록 하겠습니다.

○김석규 위원 제가 말씀드린 건 구체적으로 현 단계에서 TF팀이라도 구성을 해서 논의할 수 있는 그런 걸 시장님께 건의하거나 해서 추진할 의향이 계신지를 여쭙어 본 겁니다, 마지막으로.

○건설교통국장 양윤호 고민을 해 보겠습니다.

지금 여기서 바로 답변될 사항이 아닌 것 같습니다.

○김석규 위원 예, 죄송합니다.

너무 길게 시간을 잡아먹은 것 같은데 여기서 마치겠습니다.

수고 하셨습니다.

○손태화 위원 위원장님 의사진행발언이 있습니다.

질문 잘 해 주셨고요, 한 시간이 넘어서 잠깐 좀....

○위원장 김종대 설까요?

○손태화 위원 예.

○위원장 김종대 예, 잠깐 정회 하겠습니다.

(11시04분 회의중지)

(11시15분 계속개의)

○위원장 김종대 예, 회의를 속개하겠습니다.

계속해서 창원도시철도에 관련해서 질의하실 위원님 질의해 주십시오.

예, 이성섭 위원님.

○이성섭 위원 예, 이성섭 위원입니다.

모두에 김석규 위원께서 다양한 형태의 도시철도의 문제점을 가지고 이야기를 했기 때문에 저는 간단하게 질의를 하도록 하겠습니다.

국장님, 예비타당성조사를 하는데 물론 KDI에서 경제성 분석도 하고 수요예측도 하고 편익 또는 비용, 경제성 다양한 형태의 어떤 타당성조사를 하는데 계속적으로 이런 KDI 분석이라든지 타당성조사를 신뢰를 못하는 부분이 많은 것 같은데 왜 그런 것 같습니까?

본 의원이 생각하기는 너무 정책적 판단에 기준을 두어서 이런 문제가 있다고 보는데 국장님 생각은 어떻습니까?

○건설교통국장 양윤호 예, 건설교통국장입니다.

일부 시에서 우리하고 다른 시스템을 가지고 해서 수요예측이라든지 이런 것들이 조금 빛나간 것들이 일부 있습니다.

보편은 인구증가라든지 이런 것들도 계속 증가할 것으로 보고 다르게 해 놔었는데 아까도 말씀드렸다시피 우리시 같은 경우에는 오히려 인구가 감소하는 것으로 되어 있고 해서 다른 것보다는 훨씬 내실 있게 했지 않느냐 이렇게 보고, 또한 KDI 뿐만 아니고 교통연구원에서도 우리나라의 권위있는 2개 기관에서 한 거기 때문에 상당히 현실성에 맞추어서 했다고 그렇게 보여집니다.

○이성섭 위원 그래서 지금 타당성조사를 하니까 B/C가 0.81로 나왔는데 원래 진해구 쪽에 구청까지 또는 석동까지 반영하니까 B/C가 현격하게 떨어졌다고 이렇게 이야기가 나오는데 어느 정도 나왔습니까? 진해구를 제외하고는.

○건설과장 이덕희 예, 건설과장 이덕희입니다.

지금 성주사역까지 당초 계획 자체는 1단계로 해서 안민터널 입구 성주사역까지 잡았습니다. 그 당시에 B/C는 0.93입니다.

그 다음에 2단계 구간까지 일부 석동까지 포함해서 이번에 B/C가 0.88로 나왔습니다.

○이성섭 위원 그래서 그렇다 보니까 통합과 관련해서 인센티브 재정 여러 가지 어떤 안을 올린 것 중 어떤 품목이 도시철도와 관련되어 있는 어떤 내용인데 모두에 김석규 위원께서도 말씀을 하셨지만 일단 우리 지역주민들이 도시철도, 그 다음에 경전철, 지하철 이런 쪽에 구체적인 내용을 정말로 모르고 있습니다.

여기 우리 위원님들 역시도 이것은 명확하게 이런 내용이다, 저런 내용이다 이렇게 말씀하시고 우리 공무원 역시도 이런 것이 도시철도고 이런 것이 경전철이고, 지하철이다.

이렇게 논할 수 있는 부분이 상당히 좀 어렵다고 보여지는데 본 위원이 왜 이런 이야기를 하느냐 하면 타당성조사를 할 때 저희들 진해지역에도 기존 철도가 되어 있습니다.

충무동까지 군부대 안까지 철도가 들어가 있고 아울러 지금 구에 중간에 있는 덕산부터 해서 행암 이 안쪽에 지금 철도가 있습니다.

철도가 있는데 이 철도는 전혀 사용을 하고 있지 않아요. 그래서 탄약고에서 화약운반철도로 지금 사용을 하고 있는데 타당성조사를 할 때 이것도 KDI나 지식경제부에서 국비가 60% 투입되고 이러는데 사전에 그런 타당성조사를 할 때 사용하지 않는 1년에 한번 내지 2번을 사용하는 그런 철도를 좀 포함시켜 가지고 구청까지 가는데 불과 한 200미터에서 300미터만 연결시키면 바로 연결될 수 있는 그런 여건도 있는데 전반적인 부분에서 타당성조사에 반영이 안 된 것 아닌가 이렇게 생각하는데 우리 과장님이나 국장님께서 이 부분과 관련되어서 하실 이야기 있으면 말씀해 보십시오.

○건설과장 이덕희 예, 건설과장 이덕희입니다.

진해구간에 처음 말씀하신 타당성 부분에 있어서는 주민 홍보 부분은 아시다시피 현재까지 도시철도사업은 과거에 저희들이 통합되기 전부터 도시교통중기기본계획이나 이런 부분에 많은 당위성이 필요성으로 각 시·군마다 다 나타나 있었습니다.

이런 부분이 현재까지 주민홍보 부분은 저희들이 이게 승인을 받기 전까지 어떤 계획의 절차다 보니까 많은 말씀을 못 드린 부분이 있습니다. 이런 부분들은 저희들이 아까 국장님도 말씀드렸다시피 주민들한테 많은 홍보를 해 나가도록 하겠습니다.

두 번째 타당성 부분에 있어서는 아까도 KDI에서 여러 가지 검토했지만 그 이전에 저희들이 기본계획을 하면서도 당초 많은 부분이 기본계획 때 잡았던 수송분담율도 이번 KDI에서 하면서 많이 줄였습니다.

여러 가지 검토를 해서 정밀하게 검토를 했기 때문에 그런 부분도 많이 줄어 있고요.

세 번째 말씀하신 진해구에서 기존 철도를 이용하는 방안이 있는데 이 부분에는 기본계획 때 어떠한 부분까지 검토가 되는지 기본계획 때 검토는 아마 했는지는 저도 아직 기본계획 종합적인 기본계획서 상으로는 판단이 안 되었는데 저희들도 그 부분을 지금 요 근래에 저도 많은 부분을 파악을 알고는 있습니다.

그래서 이 부분이 사실은 단선입니다. 지금 아시다시피 도시철도는 왕복으로 가야 되는데 단선 부분이거든요. 그래서 이 부분도 저희들도 이걸 좀 보완을 할 수 있으면 한번 검토를 해 볼 계획을 가지고는 있습니다.

이 부분도 위원님 말씀대로 한번, 또 군부대하고도 협의가 되어야 되고 이런 부분도 면밀하게 검토가 되어야 될 사항인 것 같습니다.

○이성섭 위원 예, 그래서 기본계획에서 판단하기 어려운 어떤 부분은 실시설계 때 세부적인 안을 할 때는 이런 것은 기본적인 이런 부분도 설계변경 내지는 안 그러면 협의를 통해서 검토가 충분히 되어야 된다고 말씀을 드리고 싶고요.

마지막으로 하나 더 여쭙어 볼 것은 질의를 할 게 지금 BPA에서 BPA라는 것은 부산항만공사입니다.

부산항만공사하고 부산진해경제자유구역청에서 강서구하고 그 다음에 신항 내부하고를 다 해서 진해구청 까지 해서 도시철도의 계획을 가지고 있다. 구. 진해시 있을 때 그런 내용이 있는데 이걸 우리 국장님이나 과장님께서 잘 아시고 있는 내용이 있습니까?

○건설과장 이덕희 예, 건설과장 이덕희입니다.

아직 저희들도 구체적인 내용은 제가 받은 것은 없습니다.

이 부분은 제가 한번 더 경제자유구역청이라든지 부산시하고 협의를 해서 내용을 파악을 해 별도로 검토를 해 보도록 하겠습니다.

○이성섭 위원 왜 본 의원이 그런 이야기를 하느냐 하면 현재 신항까지는 철도가 복선으로 다 깔려 있습니다.

복선으로 깔려 있고, 그래서 안 깔려 있는 구간이 우리가 도시철도사업 이거 관련해서 볼 때는 만일에 B/C가 여러 가지 부족함에도 불구하고 정책적인 판단에 의해서 구청까지 가게 된다면 향후 구청에서 신항까지 동부지역에 약 6만이나 되는 인구가 있습니다.

그런 부분에서 2단계 사업 내지는 연계된 사업이 우리 통합 창원시에서 충분히 이것을 장기적인 사업이지만 잘 검토를 해서 확인을 하고 있어야 된다.

그 쪽에 BPA나 부산진해경제자유구역청에서 결과적으로 진해구청까지 동부지역까지 포함한 그런 계획이 있다면 우리 계획하고 앞으로 향후에 배치될 수 있는 여러 가지 어떤 사항이 있을 수가 있고, 그런 어떤 부분에 동부지역에 지금 통합 창원시에 모든 근간이 항만을 중심으로 일어나는 것은 그 쪽에 있다고 본 의원이 보 여지는데 그런 부분도 좀 면밀하게 검토를 해서 관리를 해 주시면 고맙겠고요.

아울러 이 사업 자체가 물론 경제성이 가장 큰 어떤 부분에 일조를 한다는 거는 기정사실입니다. 경제성이 없어서 이 사업을 해서 엄청난 통합 창원시에서 재정적인 비용을 문다면 결국 주민들의 혈세를 낭비할 수 밖에 없는 그런 입장이라고 보여지거든요.

그래서 이런 부분도 중요한 어떤 부분이지만 조금 전에 말씀올린 것처럼 주변의 여건에 따라서 여러 가지 변화가 올 수가 있으니까 시민들의 편익증진 또는 통합 창원시가 추진하는 환경 지향적인 어떤 정책에 부합이 될 수 있도록 경제성과 그런 어떤 주변여건을 총망라 한 그런 어떤 계획이 될 수 있도록 만전을 기해 주시면 좋겠다는 말씀드리면서 질의를 마치겠습니다.

○위원장 김종대 예, 수고 하셨습니다.

○이성섭 위원 위원장님 이상입니다.

○위원장 김종대 예, 김종식 위원님.

○김종식 위원 수고 많으십니다.

우리가 도시철도사업 하는 목적이 있을 것 아닙니까? 그 목적을 먼저 좀 말씀해 주시면 좋겠는데.

○건설과장 이덕희 예, 건설과장 이덕희입니다.

아시다시피 도시철도사업의 주목적은 방금 말씀드렸다시피 이미 이 사업은 통합 이전부터 창원·마산·진해를 연결하는 광역교통체계 개편사업으로써 대두가 되었던 사업이었습니다.

이 부분이 이게 어찌 보면 첫 단추를 끼는 거라고 봐지고, 도시 여건 변화에 따르는 교통문제의 대응 및 새로운 교통체계를 구축해서 어떤 획기적인 변화를 일으키자는 게 저희들 사업의 주목적이고, 또한 이 부분이 친환경적인 시스템이기 때문에 이런 부분을 주목적으로 두고 이 사업을 추진하게 되겠습니다.

○김종식 위원 제가 알기로는 창원 통합시 뿐만 아니고 우리나라 전체 도시가 전부 도시철도로 조금 이아가 되고 있는 줄 알고 있습니다.

그래서 아마 이런 이야기들이 되고 있는 것 같은데 오늘 우리 업무보고 시간이고 계획인데 오늘 국장님이나 과장님, 계장님 답변을 하시는데 창원 우리시에서는 도시철도사업에 대해서 용역을 한번 실시해 본 적이 있습니까?

○건설과장 이덕희 예, 건설과장 이덕희입니다.

우리시에서는 도시철도사업에 대해서 한 거는 없습니다.

○김종식 위원 우리시에서 용역을 실시해서 간담회나 또는 계획사항이나 추진현황 이런 사항들을 설명하면 아마 국장님도 과장님도 편하실 건데 아마 오늘 추진현황이나 계획이 조금 시기상조인 것 같고요.

앞으로 이런 일을 간담회를 하실려면 우리가 오늘 우리 의원들이 다 하신 말씀 내용들을 보면 노면전차에서 여러 가지 사항들이 안 많습니까?

그런데 그런 이야기들이 질문을 드릴 수 밖에 없는 사항들이고 어떻게든지 전부 노파심에서 드리는 말씀인데 지금 여러 가지 물어보면 전부 앞으로 뭘 할 것이다, 뭘 할 것이다라는 이야기들이 우리 의원들이 다 걱정해서 하시는 말씀들이니까 오늘 여기에서 나온 말씀들을 좀 새겨 들으셔서 용역하실 때 참고해 주시면 좋겠고요.

이런 부분들이 아까 김석규 위원이 거의 한 시간에 걸쳐서 말씀드렸던 부분들도 다 아마 설득력이 있다고 생각되어집니다.

우리가 아까 이야기 했듯이 운영비가 306억인데 수익성은 얼마냐고 나왔을 때 우리가 창원시에서 직접 용역한 결과가 없는데 어떻게 답변하겠습니까? 그렇지요?

그래서 앞으로는 특히나 만약에 도시철도가 되고 나면 준공영제에 대한 우리가 시에서 지원되는 금액이라든지 또 노선도 변경될 것 아닙니까? 그런 부분들도 용역에 좀 넣으셔서 편안하게 좀 답변할 수 있도록 우리 의원들이 시민들이 좀 편안하게 느낄 수 있도록 불안감 안 느끼고 할 수 있도록 그런 확실한 용역을 좀 부탁 드리겠습니다.

○건설과장 이덕희 예, 그렇게 하겠습니다.

○김종식 위원 이상입니다.

○건설과장 이덕희 제가 참고로 한 가지만 말씀을... 건설과장입니다.

말씀을 드리겠습니다.

아까 김석규 위원님이 말씀하셨는데 참고로 아까 하나 보충답변을 드리겠습니다.

금방 김종식 위원님 말씀대로 저희들 가장 걱정하는 부분은 사실 운영비 문제입니다. 향후예요.

시설비도 있지만 운영을 어떻게 할 거냐 하는 운영비 문제인데 지금 가장 대두가 되고 있는 게 용인이나 김해시 부분에서는 여러 가지 운영비에서 MRG 문제 때문에 많은 문제가 있고, 물론 저희들 재정사업이라는 걸 자꾸 강조를 하지만은 향후에 문제는 저희들 운영비를 보고서에 의하면

예산운영비가 2021년 기준해서 297억 드는 것으로 지금 예산을 하고 있습니다.

저희들 분석을 해 보니까 아까 말씀대로 1,000원으로 요금을 했을 때 1일 이용객을 그대로 두면은 약 390억 정도가 수입입니다. 그래서 차액을 하면 조금 그 중에서 저희들이 문제는 환승률입니다. 환승하고 그 다음에 노약자 무임승차 부분이 있습니다.

이 부분 저희들 평균 따져 보니까 서울시나 이런 데 보니까 약 25%에서 30%정도를 차지하는 것으로 알고 있습니다. 그렇게 되면 일부 적자가 약 20억 내지 나는 것으로 저희들이 분석을 그렇게 하고 있습니다.

여기서 요금체계가 조금 아까 김 위원님 말씀대로 결국 그 부담을 줄이려면 요금이 올라가야 되고 내리면 그런데 사실은 그런 부분을 우리가 사회보장제도에 의해서 비용 분담되는 부분들은 저희 시도 좀 감안을 해야 안 되겠느냐.

저희들 운영비 문제는 크게 부담이 안 될 것으로 예산을 하고 있습니다.

○김종식 위원 마지막으로 한 가지 더 여쭙어 보겠는데 우리 내용에 보면 노면전차 트램이 지금 시행된 우리나라에서 그 예가 있습니까?

○건설과장 이덕희 트램은 아직까지는 없습니다. 우리나라에서는 없습니다.

참고로 외국같은 경우는 현재 많은 도입을 하고 있는 실정으로 알고 있습니다. 50개국에서 지금 하고 있습니다.

○김종식 위원 예, 알겠습니다.

○위원장 김종대 다음은 이옥선 위원님께서 질의 하시겠습니다.

○이옥선 위원 감사합니다.

오늘 정말 수고가 많으시고요.

아마 그만큼 중요한 문제기 때문에 질문이나 이런 것들이 많고 또 걱정을 많이 하시는 것 같습니다.

저는 그 이전에 좀 먼저 말씀드리고 싶은 것이 질문 이전에 일단 저같은 경우는 대중교통체계 개편이라는 점에서 실제로는 과연 도시철도를 도입하는 게 맞는가라는 부분에 의문을 갖고 있습니다.

실제로 지금 있는 주요노선 상에 대중교통 대중버스만 제대로 활용을 하고 그 다음에 마을버스라든지 이런 제도를 활용한다면 충분히 가능하지 않겠는가? 이게 저의 기본적인 생각이고.

또 하나는 도시철도 이것이 우리 통합 이전에 이미 논의가 되지 않았습니까? 그죠?

제가 구. 마산에 있을 때도 얘기가 되었었는데 그 때도 본격화 되지 않았던 거는 사실 그 광역망에 있어서의

어떤 원활한 흐름을 위해서 필요하다고 제기가 되었음에도 불구하고 각 지자체에서 판단할 때 그게 타당성이 없었던 거지요, 걱정이 많이 되고.

그랬을 때 과연 통합되고 난 이후에 그 변화된 상황에서 도시철도가 전면적으로 재검토되어야 되는 게 아닌가, 과연 타당한가? 이게 기본적인 거의 문제의식입니다, 문제의식이고.

금방 제가 질문을 두 가지만 드리고 싶은데요.

첫 번째는 금방 우리 과장님께서 수익과 운영비 간에 있어서 충분히 그것이 부담이 없을 거라고 말씀을 하셨는데 이 문제는 과연 예측이나 여러 가지 부분에서 실제 제가 도 관계자와 얘기를 들어볼 때도 그 예상 이후에 인원이라든지 이런 부분도 정확하게 타당하게 검토가 안 된 상태에서 이것들이 검토가 되었다, 이런 얘기들이 실상 오고 있었습니까.

그런 상황에서 예측 인원이 명확하지도 않은 상태에서 운영수익률이 얼마나 될 것인지 이런 것들이 과연 계산이 제대로 나올 수 있는가라는 부분에서 답변을 해 주었으면 좋겠고요.

또 한 가지는 철도분담률이 6.71%로 지금 나온 것으로 되어 있습니다. 그지요?

그랬을 때 그것이 실제 지금 경제적 효과 부분에 있어서 저는 상당히 그 정도의 우리가 분담을 해야 될 정도라면 지금 시에서 부담해야 될 비용만 하더라도 2,000억, 1,500억에서 2,000억정도가 됩니다. 10년동안 예를 잡더라도.

그러면 매년 150억정도에서 200억정도의 비용을 저희들이 해야 되고 그런 예측이 단순하게 계산해 볼 때 나옵니다.

나오는데 과연 그런 경제적 이익과 실제로 지금 우리가 통합되고 난 이후에도 기존에 있던 터널사업들이 많이 있지 않습니다. 그죠?

아까 제가 잠깐 국장님한테 질문을 드렸지만 비음산터널, 천주산터널, 안민터널, 그 외에도 지금 제2봉암교라든지 여러 가지 지금 도로망들이 복합적으로 구상이 되어서 추진하려고 하고 있는데 과연 그런 경제적인 효과하고 따져볼 때 제대로 이게 검토가 된 사항인지 의문을 갖지 않을 수가 없습니다. 거기에 대한 답변을 좀 부탁 드리겠습니다.

○건설과장 이덕희 건설과장 이덕희입니다.

이옥선 위원님 말씀하신 부분에 대한 답변을 드리도록 하겠습니다.

아까 제 말씀대로 수요예측 부분에 있어서는 순수하게 저희들이 KDI 보고서에 있는 예측 부분을 드렸는데 당초에 저희들이 수요예측을 기본계획 할 때는 보면 2018년이나 2020년 기준 약 수송분담률을 약 20만을 잡았습니다. 19만 정도.

이래 가지고 이게 이번 KDI에서 전체적으로 검토를 하고 타당성을 다시 하면서 아주 세밀하게 하면서 약 10만8천까지 내려왔습니다. 그래서 수요예측 부분에 상당히 많은 고민을 했다는 걸 먼저 말씀을 드리고 싶습니다.

이게 수요예측 부분에 있어서도 당초 기본계획 때 하던 부분과 실제 이번에 하던 예비타당성에서 검토된 내용들이 물론 적용하는 관점의 차이도 있었습니다.

또한 광역 부분에 대한 문제들 이런 부분들이 많은 비중을 차지해서 일부 많은 현재 문제가 되고 있는 수요예측 부분에 있어서는 많은 고민을 해서 이 부분이 예측이 되었다는 걸 말씀을 드리고 싶고요.

물론 아까 예측 부분에 있어서 저희들이 말씀을 드리면서 비용 부분의 문제를 좀 말씀을 드리면서 큰 부담이 없다고 제가 말씀을 올렸습니다.

그래서 이 타당성 부분은 물론 앞으로 향후에 다 예측입니다. 예측 부분을 좀 말씀드린 걸 양해를 해 주시면 좋겠고, 두 번째 문제는 철도 부분의 분담률이 6.71%에 대한 경제적인 효과 부분입니다.

말씀을 하셨는데 이 부분에 있어서는 물론 전체적으로 봐서 경제적 효과 유발률을 봐서는 저희들이 편익, 비용을 봐서는 많이 효과가 있다고 분석은 되어 있습니다.

효과 면에서는 KDI 보고서에 보면 효과 분석이 경제적이라든지 환경적이거나 여러 가지 분석에 효과는 있는 것으로 판단을 하고 있습니다.

이게 단적으로 이 부분을 얼마의 경제적인 분석을 일부는 비용 분석이 되어 있지만 정확하게는 제가 여기서 세밀하게 답변을 못 올린 거는 죄송하지만 지금 전체적으로 편익, 비용 분석을 해 봐서는 연간 약 700억정도의 효과가 있다고 분석은 되어 있습니다.

그 다음에 꼭 이걸 해야 되겠냐는 말씀을 아까 하셨는데 이 3개시가 당초에 아까 말씀대로 각 시별로 전부

다 도시철도가 어떤 정도로 되어야 된다는 거는 다 기본계획 되어 있고 필요성은 공감대가 되어 있었는데 그 시에서 못한 거는 광역이다 보니까 각 지자체의 의견도 좀 달리할뿐더러 그런 부분에서 또 그 당시에 각 지자체의 비용 부담 문제 이런 것 때문에 지자체가 어느 지자체가 나서지를 못하고 결국 그 문제가 경남도에서 이 사업을 결국은 추진하게 된 겁니다, 광역이기 때문에.

그래서 광역에서 도에서 하다가 통합이 되고 나서 시로 내려왔기 때문에 시가 지금 본격적으로 추진하겠다는 그런 과정을 말씀드리고요.

세 번째 외곽순환도로망 아까 말씀한 비음산터널이라든지 제2안민터널, 봉암교 문제 광역도로망과의 연계성 문제에 있어서는 저는 생각을 약간 달리하는 부분이 이번 도시철도사업은 주간선에 대한 교통체계의 변경이 주 관점이다.

그래서 외곽도로망에 있어서는 광역도로망의 효과를 발생하고 이 부분은 전체적인 시가지의 대중교통 이용에 체제 개편으로 좀 봐 주시면 감사하겠다고 그렇게 생각하고 있습니다.

○이옥선 위원 그 경제적 효과로 연간 700억정도 말씀하셨지 않습니까? 그죠? 구체적인 것은 아니지만 대략.

그런데 경제적 효과라는 것이 저희들이 항상 그렇습니다.

정부라든지 지자체에서 보고서에 경제적 효과를 했을 때 우리 의원들은 그걸 보면서 실제로 믿는 사람 없습니다.

그거는 눈으로 보이는 것도 아니고, 그렇다고 과학적인 근거를 가지고 제시하는 것이 아니기 때문에 여러 가지 이거는 갖다 붙이기 나름이지요, 아주 막말로 말씀드리면, 그죠?

그래서 이 700억이라는 게 과연 어디서 근거가 되었는지 제가 의문을 가질 수 밖에 없고 과장님께서 만약 그 것을 저한테 말씀하실려면 구체적인 그 자료라도 저한테 좀 주셨으면 좋겠다는 생각이 들고요. 그것 부탁을 드립니다.

○건설과장 이덕희 예, 우리 보고서 상에 나와 있기 때문에 제가 그걸 드리겠습니다.

○이옥선 위원 그 부분만이라도 보고서를 다른 데 다 못 주신다면 그 부분만이라도 일단 주셨으면 좋겠고요.

○건설과장 이덕희 그렇게 하겠습니다.

○이옥선 위원 끝나면 바로 주십시오.

그리고 광역도로망 부분에 있어서 아까 그렇지요? 주요 도로망과 관련한 개편이 바로 도시철도에 대한 고민인데 실제로 그렇습니다.

지금 예를 들면 예상이 되는 부분들이 구. 창원시는 좀 덜 할 겁니다. 이미 도시철도 노면을 만들어 나가는데 있어서 주민들하고의 협의와 여러 가지 것들이 복잡해질 수 밖에 없는 상황이 구. 마산시나 구. 진해시 중심가 쪽은 정말로 복잡할 수 밖에 없는 상황인 거 이미 예측을 하고 계실 겁니다.

그랬을 때 과연 그 작업을 진행해 나가는 과정에 있어서 얼마나 순조롭게 예상대로 될 것인지 그런 부분들이 있고, 그것과 관련해서 예상할 수 있는 것이 비용이 더 많이 들 수 밖에 없다는 것 충분히 예상 가능한 것입니다.

그래서 과연 이게 우리가 예측하는대로 순조롭게 사업이 진행될 것인지 부분에서 의문을 가질 밖에 없고요, 그 다음에 광역도로망이 좀 틀립니다.

예를 들면 우리가 광역도로망이라고 할 때 그야말로 물론 광역시 같은 경우에 외곽도로들을 많이 합니다, 차들을 분산시키기 위해서.

하지만 지금과 같은 경우는 과거에 마산, 창원, 진해가 분리되어 있는 시절을 계기로 해서 이 부분들 어떻게 연관시킬까를 기본에 놓고 광역도로망을 했던 겁니다. 그건 인정을 하셔야 되요.

그런데 그것이 지금 이 상태에서 이미 도로가 한 도시로 통합이 되고 주요도로망이 통합된 상황에서 과연 외곽도로가 그만큼 필요한가라는 부분에 있어서는 다시 한번 검토를 해 볼 필요가 있다고 저는 생각을 합니다.

그 부분에서 저는 그게 교통체계 어떤 개편과 관련해서 분명히 전에도 확인을 했을 때 거의 다 들어가 있다고 얘기를 하지만 이미 아시다시피 도에서도 재검토에 들어간 부분이 있지 않습니까?

그랬을 때 그런 부분들하고 연관을 지어서 할 수 밖에 없는 부분이고, 그렇다면 우리가 전반적인 서두르지 말고 이런 도로망과 함께 연관을 지어서 판단을 해야 될 지점이 아닐까 이렇게 생각을 합니다.

○건설과장 이덕희 예, 건설과장입니다.

아까 말씀하신대로 광역도로망 부분에 대해서는 저희들이 한번 더 필요한 부분은 검토를 하도록 하겠습니다

아까 말씀드린대로 저희들이 좀 양해를 좀 말씀을 드릴 것은 사실은 저희들이 이제 기본계획에서 타당성평가가 KDI에서 타당성평가가 내려왔는데 저희 시가 별도로 아까 말씀대로 별도의 타당성평가를 법적으로 해야 됩니다.

여기서는 아마 좀더 세밀하게 검토가 될 것으로 예상이 되고 있습니다. 이럴 때 아까 위원님 말씀대로 주민들과의 문제, 여러 가지 제일 저희들이 걱정하는 부분이 아까 위원장님도 말씀하시고 김석규 위원님도 말씀하셨는데 마산 구간이라든지 이런 부분에 4차로 문제 이게 혼용을 해야 되는데 이런 문제들도 비용의 증가 문제 이런 부분에 많은 어려움이 있을 것으로 예상은 하고 있습니다.

그래서 이런 부분들이 저희들이 평가할 때 주민들하고 의논을 해서 무리없이 진행될 수 있도록 많은 의견을 구하고 이해를 구하고 홍보를 하고 또 주민들의 의견을 듣도록 그래 하겠습니다.

○위원장 김종대 이 의원님 다 하셨습니까?

○이옥선 위원 예.

○위원장 김종대 그러면 정영주 위원님께서 질의 하시겠습니까.

○정영주 위원 예, 고맙습니다.

발언의 기회를 주신 위원장님 감사합니다.

다른 의원님들이 문제점에 대해서는 다 지적을 하셔서 저는 당부 말씀을 좀 드리고 싶습니다.

지금 창원시 같은 경우에 청사 문제부터 야구장 건립 문제, 로봏랜드 문제, 도시철도, 진해 신항만 관련 문제 큰 사업들이 너무나 많거든요.

그런 사업들을 우리 의원이나 시민들이 쳐다볼 때 이거 창원시가 조폐공사를 하나 옆에 끼고 앉아서 돈을 찍어내야 이 사업들을 마무리 하는 게 아니냐 이런 우려의 말씀들을 많이 하고 계십니다.

그랬을 때 아까 우리 국장님도 그렇고, 지난 번에 우리 과장님 같은 경우도 하천과에 계셔서 정말 그 많은 돈을 하천에 해서 국비인데 하고 다 떠내려 보낸 사례도 있잖아요? 그죠?

그래서 이 도시철도 자체도 물론 국비가 60%고 도비가 20%, 우리 창원시는 20% 다, 이렇게 생각하실 게 아니고 다 우리 국민들이 낸 소중한 세금이고 우리 국민들 돈이거든요.

그러니까 이 돈들을 정말 내 돈이다 생각하시고 여러 의원님들이 지적하고 그 다음 각계각층에 시민들이 지금 우리 창원시 홈페이지만 들어가도 정말 전문가들 못지 않게 도시철도 문제점에 대해서 검토 해 달라는 이런 내용들이 시민의 소리 게시판에 많이 올라와 있거든요.

아직 우리시가 답변을 안 한 내용들도 있는데 꼭 우리 국장님도 한번 챙겨서 읽어보시고 이런 시민들의 의견들을 귀로만 듣고 흘릴 게 아니고 정말 마음으로 진정으로 한번 들으시고, 어차피 다시 별도의 타당성 검토를 해야 한다고 하니 꼭 검토를 해 주시기 바라는 그런 부탁의 말씀을 드리고 싶습니다.

○건설교통국장 양윤호 예, 잘 알겠습니다.

○위원장 김종대 의원님들 잠깐만요.

제가 의사진행에 대해서 몇 가지만 말씀을 드리겠습니다.

아까도 말씀드린 것처럼 우리가 오늘 2시에 야구단에 관련된 야구장에 관련된 엔씨소프트에 대한 보고를 듣도록 2시에 약속이 되어 있고요.

아침에 잠깐 말씀드렸지만 진해국가산단에 관련해서 이주대책 및 부지조성에 관련된 내용을 듣고 점심하고 2시부터 그렇게 해야 되기 때문에 가능한 한 좀 그걸 염두에 두고 진행해 주시면 좋겠고요.

그 다음 지금 긴급으로 저한테 쪽지가 왔습니다.

STX중공업에서 수정에 산단을 조성하는 걸 포기한다고 그래 결정이 되었다네요.

그걸 참고로 하고, 좀 시간이 있으면 이런 것도 얘기 좀 하면 좋겠는데 지금 더 할 수가 없어서... 예, 전수명 위원님.

○전수명 위원 국장님, 과장님 고생 많으십니다.

본 위원이 묻고자 하는 것은 우리 종전에 3개 시가 있을 때 모두 창원이나 마산이나 진해나 도시철도에 대해서 그 당시에 다 민감했습니다.

했는데, 그러면 예를 들어서 마산 같은 경우에는 마산 가포동에서 출발해서 마산 어디까지 그런 예산이 나왔을 것 아닙니까? 창원 역시 마찬가지로 진해 역시 마찬가지고.

그러면 진해 같은 경우에 국비 얼마 도비 얼마 시비 얼마, 창원, 마산 역시 똑같은 부분이거든요. 그런 부분에 대해서 우리 과장님 자료를 가지고 계십니까?

○건설과장 이덕희 예, 건설과장 이덕희입니다.

그 당시에 저희들이 도시교통정비기본계획에 보면 각 노선별로는 되어 있습니다.

그런데 부분적으로 어디에 돈이 얼마 들어간다, 얼마 들어간다는 품의가 된 거는 없습니다. 이게 전체적으로 어느 기본계획의 틀이 잡히다 보니까 예산 전체가 나왔는데 마산시에 얼마 진해시에 얼마 창원시에 얼마 이렇게는 구분이 안 되어 있습니다.

○전수명 위원 도에서 처음에 도에서 추진한 사업 아닙니까?

○건설과장 이덕희 예, 그렇습니다.

○전수명 위원 그러면은 도에서 추진을 하더라도 옛날 진해시 같은 경우에 진해시에서 국비를 얼마를 확보하고 도비 얼마 시비 얼마 그런 기본계획 수립은 없고 선로만 어떻게 한다.

○건설과장 이덕희 예, 전체적인 총괄사업비로 계획되어 있습니다.

○전수명 위원 그러면 예를 들어서 선로만 하더라도 마산 가포동에서 출발해서 진해 석동까지라는 그 계획이 원래 서 있었던 겁니까?

○건설과장 이덕희 당초에 도시철도 경상남도에서 수립할 도시기본계획에 가포동에서 진해구청까지 되어 있습니다.

○전수명 위원 구청까지 되어 있습니까?

○건설과장 이덕희 예.

○전수명 위원 용원은 빠져 있었네요?

본 위원이 알기로는 용원이 빠진 부분이 아닐 건데요? 그게.

○건설과장 이덕희 그 부분은 제가 구청까지로 알고 있습니다.

○전수명 위원 그러면 그 자료를 한번...

○건설과장 이덕희 예, 필요한 부분을 제가 다시 한번 더 보고 말씀 올리도록 하겠습니다.

○위원장 김종대 이어서 손태화 위원님 하십시오.

○손태화 위원 손태화 위원입니다.

저는 지금 이 업무보고에 대한 질의보다도 지금 노면전차에 대한 국내의 사례도 없고 하기 때문에 아까 답변 과정에 전 세계에 한 50개국에서 노면전차를 채택을 하고 있다고 하는데 조만간에 우리 위원회에서 위원님 중에 선발이 되셔서 집행부하고 함께 우리 창원시와 인구 규모나 지형적으로 비슷한 국제적인 노면전차 실태에 대해서 실제 한번 견학을 하고 실제 사항을 눈으로 보는 것이 가장 타당하리라고 보여집니다.

특히나 노면전차에 대해서는 아직까지 이게 우리시가 채택을 하게 되면 가장 첫 번째 경우가 되는 것이고, 항상 첫 번째 채택하는 것에 대해서는 많은 문제점을 낳고 있기 때문에 실제 국제적으로 이용되고 있는 내용을 한번 견학을 제안하는 바입니다.

그 규모나 절차에 대해서는 조만간 빠른 시간 내에 결정해 주실 것을 부탁을 드리고, 의원님 중에서 몇 분이 대표로 포함이 되고 집행부 관계공무원도 함께 2~3개 국가에 가는 것을 제안 드립니다.

이상입니다.

○위원장 김종대 예, 좋은 말씀입니다.

안 그래도 저 개인적으로도 지금 두 가지로 생각하고 있었습니다.

이 문제의 중대성과 그리고 또 의원님들의 관심도나 그리고 이것이 지역에 미칠 영향이 크기 때문에 전 위원 간담회를 제의하고 의장단에 제의하고, 그 다음에 우리 중에서 소위원회 형태로 구성해서 사실은 이런 부분에 대해서 공부를 좀 해야 되겠다고 해서 안 그래도 그런 제의를 하고 싶었고, 또 의장단 회의할 때 제가 이거 두 가지를 제의하고 싶었고, 그 다음에 또 우리 문제는 아니지만 야구장도 좀 조사를 하러 가자고 얘기를 할려고 생각하고 있었는데 그걸 적극적으로 추진하도록 노력해 보겠습니다.

의원님들 어떻게 생각하십니까? 나쁘지 않겠지요?

(「예」 하는 위원 있음)

예, 좋겠습니다.

지금 이렇게 하십시오.

이 문제는 오늘 도시철도 문제에 대해서는 이 정도 정리하시고 이어서 도시정책국에 관계되는 문제에 대해

서 얘기하기 위해서 잠시 정회하도록 하겠습니다.

○김현일 위원 위원장님 정회하기 전에 제가 1분정도만...

○위원장 김종대 예, 하십시오.

○김현일 위원 과장님 우리가 교통이라 하면 보통 우리가 신속성과 편의성에서 교통시설에 대한 어떤 이익을 얻고자 하는데 지금 전용궤도를 설치한다고 했습니까?

○건설과장 이덕희 예, 건설과장 이덕희입니다.

예, 맞습니다.

○김현일 위원 일반도로에서 분리된 전용궤도를 설치를 하게 되면 특히 우리가 출·퇴근 시간대의 혼잡할 때 그 때 혼잡이 더 가중될 것 같다는 그런 생각은 혹시 안 가지십니까?

간략하게 답해 주세요.

○건설과장 이덕희 주간선도로는 이상이 없다고 봐집니다.

지금 버스 다니는 노선과 같으니깐 그 노선을 대체를 한다고 봐지니까 큰 혼잡은 없을 것으로 봐집니다.

○김현일 위원 그런데 이게 우리가 도시철도가 운행이 됨으로 인해서 만약에 교통혼잡이 줄어든다고 하면 그만큼의 다른 대체 교통수단, 그러니까 그 이전의 시내버스라든지 자가용이라든지 이런 게 그만큼 줄어들어야 되거든요.

그 부분에 대해서는 지금 이 자리에서 답이 안 나오니까 하여튼 그 부분에 대해서 우리가 같이 고민하고 자료를 한번 조사를 같이 해 보는 게 좋을 것 같고요.

○건설과장 이덕희 알겠습니다.

○김현일 위원 그 다음에 자료 요구를 하나 하도록 하겠습니다.

운영비에 있어서 인건비, 동력비, 유지관리비, 일반관리비 되어 있는데 여기에 대해서 인건비하고 동력비 이걸 좀 세세하게 더 구분할 수 있으면 그렇게 해서 자료를 한번 과장님께서 죄송하지만 저한테 직접 와서 주시면서 저하고 같이 한번 이야기를 하고, 특히 유지관리비에 있어서 이 차량을 보관하는 직접적인 유지관리비 외의 다른 간접비 즉 말해서 이걸 유지관리하기 위해서 집을 지어야 된다는지 그 다음에 그 집이 지어진다면 그런 어떤 보관창고에 대한 또 다른 유지관리비라든지 이런 것들도 여기에 다 포함되어 있는지 그런 부분들은 자료 제출을 해 주면서 저하고 같이 의논하도록...

○건설과장 이덕희 알겠습니다.

구체적인 것은 제가 우리 김현일 위원님하고 별도로 설명을 올리도록 하겠습니다.

○김현일 위원 위원장님 이상입니다.

○위원장 김종대 예, 수고 하셨습니다.

그럼 잠시 정회하도록 하겠습니다.

(11시53분 회의중지)

(11시57분 계속개의)

○위원장 김종대 회의를 속개하겠습니다.

2. 진해국가산업단지 조성사업 추진 상황(이주대책관련)(시장제출)

○ 도시정책국 소관

(11시58분)

○위원장 김종대 다음은 도시정책국 소관에 주요업무에 대한 보고의 건을 상정합니다.

김동하 도시정책국장님 나오셔서 인사말씀과 함께 공무원 소개와 진해국가산업단지 관련 이주대책 및 부지 조성 계획에 대한 보고말씀을 해 주시기 바랍니다.

○도시정책국장 김동하 도시정책국장 김동하입니다.

우리 정은효 도시정책과장님 소개 합니다.

우리 진해국가산업단지 조성사업 추진 사항에 대해서 간략하게 보고를 드리겠습니다.

우리 진해국가산업단지는 2008년 7월 26일자로 국가산업단지 지정변경 승인을 받았습니다. 최초에 받은 거는 1983년도 10월달에 받았습니다.

그래서 현재까지 이주단지 등 조성을 위해서 계속 추진해 오고 있고, 그 다음에 지난 3월30일자로 이주단지 변경 및 일반산단 추가지정 요청을 사업시행자인 STX에서 창원시 우리시에다가 요구를 했습니다.

지난 4월 28일자로 추가지정 요청에 대한 의견을 우리시에서 사업시행자인 STX에 통보를 했습니다.

현재 문제점을 보면 사업시행자 측의 주장은 경기불황에 따라서 기업경영 악화로 사업시행자 추진 의지가 좀 미흡하다고 보여지고 있습니다. 그래서 자기네들 주장은 경기가 불황이라서 투자비가 좀 과다하다는 이런 이야기를 하고 있습니다.

거기 STX조선해양(주) 입장을 보시면은 조선경기의 위축, 개발예정지 지가상승, 어업보상 문제 등으로 당장의 산업단지 개발에 애로가 있다, 이주단지 위치변경 및 죽곡2일반산업단지 추가 지정 개발로 이주대책 및 손실보상 협의를 단계별로 시행할 계획으로 행정 지원 요청을 한 바 있습니다.

다음에 공동이주대책위의 의견은 이런 이주대책이나 이런 사항이 되지 않을 때는 육상시위는 물론 진해수협과 연계하여 해상 조업활동을 전개하겠다. 상부기관 탄원서 제출 및 상경집회, 해외업체에 현 실태를 전달하겠다, 공유수면 불법전용 및 환경오염 문제 등 위법사항을 고발조치를 하겠다, 그리고 이주단지 위치변경 및 죽곡2일반산업단지 추가지정 요청 건에 대해서 시에서 도시기본계획을 변경해서라도 수용을 해 주었으면 좋겠다는 이런 의견입니다.

우리시 검토 결과에는 이주단지 위치변경은 기존 예정지 개발을 원칙으로 하되 확장이 필요할 시에는 시가화 예정용지를 추가 지정하는 방안을 검토를 해 보겠다는 의견입니다.

그리고 죽곡2일반산업단지 추가지정 요청사항은 기 제출된 오리엔탈정공(주)의 투자 의향에 대한 상호간의 협의가 우선되어야 할 사항이고 수चना 죽곡마을 이주대책 및 손실보상 이행 보증할 경우 시가화 예정 용지내 범위 내에서 검토하겠다는 그런 의견을 저희들 통보를 했습니다.

다음 페이지 보시면 4월 8일 우리 도시건설위원장과 위원님들께서 현장방문 후에 추진한 사항이 있습니다.

그간 추진사항은 3월 30일자 우리시에서 접수된 이주단지 변경 및 일반산단 추가지정 요청 사항에 대하여는 관련 부서와 협의를 했습니다.

하고, 4월 18일에 수치, 죽곡마을 주민 11명 우리시를 방문하여서 저하고 면담을 했습니다.

그리고 추가 건의사항은 조금 전에 보고드린대로 4월 28일날 검토결과를 통보 했습니다.

이에 따라서 지난 5월 12일에 STX 부사장이 저를 방문해서 재차 건의를 했습니다. 추가자료는 복사해서 드리겠습니다. 제가 설명을 좀 드리겠습니다.

근린공원 이주단지 예정지로 부적합 사항에 대해서도 저희들 STX 부사장한테 설명을 했습니다. 도시기본계획상에 용도지역이 현재 공원용지로 되어 있는 부분을 주거용지로 바꾸어 주었으면 좋겠다 이런 사항입니다, 선행되어야 하고.

저희들이 파악해 보니까 공원구역 대부분이 임상이 양호한 지역입니다. 그래서 우리 사전환경성 검토를 할 때는 관련 부서에 제척의견이 나올 가능성이 굉장히 농후한 지역입니다.

도시기본계획 및 도시관리계획 우리 기본계획의 변경계획안은 2012년말로 계획을 하고 있습니다마는 그 사항도 협의 과정에서 기간이 늘어날 수도 있습니다. 사실은 제척요구가 있다든지 이런 사항이 있으면.

그래서 관리계획 변경까지 이루어질려면 2013년 7월까지도 어려울 것이 아니냐? 이런 사항이 보아지고.

또 향후 우리가 추진계획을 조금 말씀드리면 이주단지 예정지를 수치, 죽곡마을과 연계 개발이 가능하도록 국가산업단지에 추가 편입을 국토해양부에 건의를 하도록 하겠습니다.

STX조선해양에서 수치, 죽곡마을 보상과 동시에 이주단지 개발 의사가 없을 경우에 우리가 공영개발 방식으로 적극적인 검토를 해 나가도록 하겠습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○위원장 김종대 예, 김동하 국장님 수고 하셨습니다.

질의에 들어가기 전에 지금 방청석에서는 죽곡공동이주대책위에 여러 주민 여러분들께서 방청하고 계시고, 그리고 참고로 우리 의회 출입기자로 계시는 경남도민일보에 남석현 기자님께서도 취재 중에 계심을 알려드리고, 조금 전에도 말씀 드렸습니다마는 마산지역 수정산업단지공단은 STX에서 포기한다는 기자회견을 오늘 한다고 얘기합니다.

그걸 참고로 하시고 질의하실 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

이성섭 위원님.

○이성섭 위원 예, 이성섭 위원입니다.

위원장님께서 대표 질의를 하시라는 말씀이 있어서... 본 위원이 태어난 동네고 거기 지역구를 두고 있고,

STX 과거에 전신인 대동조선 때부터 지금까지 한 28년정도를 이 문제로 고민을 해 왔던 그런 분들이 뒤에 자리를 해 있고 저 역시도 거기에 그런 어떤 일련의 활동을 하다가 의정활동을 하게 되었습니다.

먼저 김동하 국장님이나 정은효 과장님께서 상당히 관심을 많이 가지고 업무 추진을 하신다고 사실 고생하고 계십니다.

그런데 가장 중요한 것은 제가 볼 때는 기업의 어떤 의지로 보여집니다. 지금 우리 동료위원님들도 잘 알고 계시다시피 지금 2008년도에 지구지정되어 있던 이주단지야 사실 지가가 공원지역인데 지가가 공시지가는 얼마 안 됩니다. 안 되는데 지금 실거래가가 거의 90만원정도가 됩니다, 공원인데.

그래서 개발에 대한 예측을 보고 주변에 있는 분들이, 또 외지에 있는 분들이 엄청나게 토지를 많이 매입해 놓고 있는 상태라서 지금 우리 죽곡이나 수치마을 주민들이 줄기차게 요구하고 있는 것은 그 지가가 비싸서 현재 주민들이 도저히 거기 가서 환지 내지는 토지를 받아서는 비용이 너무 많이 들고 개발비용이 너무 많이 들기 때문에 어렵겠다는 그런 어떤 현실적인 이야기를 토로를 하고 있습니다.

그래서 국장님한테 제가 자리를 빌어서 이진 질의가 아니고, 내용은 두 분 너무 잘 알고 계실 것이고 당부의 말씀을 좀 드린다면 현재 도상에 뒤쪽에 보면 나와 있을 겁니다.

일반산업단지 확장 부분에는 그 주변에 수치, 죽곡마을 외에 명동, 삼포, 그 넘어 성내도 있습니다.

도면 여기 지금 일반산단 위에 어은마을, 그 다음 여기 서중 내지는 웅천에 본동, 여기가 지금 저희들 죽곡마을이고 여기가 수치마을인데 여기 인접해 있는 해양개발사업소에서 해양공원하고 인접해 있는 명동마을, 그 다음 삼포마을 여기까지도 대규모로 개발하게 되면 이 정도의 캐파로 개발하게 되면 문제가 분명히 발생되게 되어 있습니다.

그래서 여기는 공유지도 있고 여러 가지 어떤 주거환경이 잘 발달되어 있는 쪽인데 너무 과도하게 약 120~130미터 되는 이 산을 포함시켜서 하는 개발은 제가 볼 때는 불가한 어떤 부분이 있지 않겠냐 보여지고요.

이 산 정점을 중심으로 해서 아래쪽으로 일부 해서 공원을 유지하면서 산림을 유지하면서 아래쪽으로 개발하는 정도의 규모를 해서 개발하는 것이 좋지 않겠냐 보여지고요.

아울러 지금 기존 이 부분이 수치, 죽곡마을 이주단지입니다.

평을 써서는 안 되지만 지금 약 4만평정도가 지구지정이 되어 있습니다. 이거는 2008년 12월 31일부로 되어 있습니다. 되어 있는데 지금 여기 워낙 주변에 지가는 10만원정도 밖에 안 합니다. 십 몇 만원 밖에 안 하는데 지금 지구지정되어 있는 이 자리가 평균 코스트가 80만원이 넘습니다.

그러면 여기 마을에서 취락구조가 완전 자연마을 되어서 자연취락구조로 되어 있는데 여기서 10평, 20평, 큰 집은 크겠지만 대부분이 약 2~30평미만의 택지를 가지고 있는 사람이 여기에 엄청난 비용을 들여서는 도저히 가서 이주를 해도 땅만 일부 가지고 있는 사실 어려운 그런 실정에 있다.

그래서 이런 어떤 시가 예정지에 있는 부지를 일부 포함시키는 어떤 부분이 되어서 그 부지에 어떤 전환을 같이 해 주면 실제적으로 환지방식을 하면 그 중에 토지를 가지고 있는 그 사람들 부산사람이나 이런 사람들은 환지를 하든지 어찌든지 자기는 알아서 해야 될 문제고, 이 지역주민들에게는 좀 효과적이고 효율성 있는 어떤 개발이 안 되겠냐 이렇게 보여지고 있습니다.

그래서 어쨌든 우리 도시정책국장님이나 과장님께서 이 부분은 약 20년 넘게 장기적으로 엄청난 고통 속에서 살고 있는 현실인 만큼 현재 조기에 이게 개발이 되어서 지역주민들이 쾌적한 환경에 살 수 있도록 그렇게 배려를 해 주고 관심을 가져서 이 문제가 조기에 해결이 나와 된다.

아울러 이 자리에서 언급해야 될 내용은 아니지만 수정처럼 저렇게 주민들을 사업하겠다고 고통스럽게 해 놨다가 이 STX에서 이런 계획을 가지고 와서 우리 통합 창원시에 이렇게 해 달라고 요구를 하고 있지만 그 사람들의 의지가 명확하지 않을 경우에는 절대로 이 사업은, 또 그 사람들이 주관하는 쪽으로 반영이 되어서는 안 된다.

단지, 지역주민들과 우리 시와 STX 실수요자가 세부적인 내용이 명문화된 어떤 사항에서 이 문제가 처리되는 것을 본 위원이 지금 간절히 바라고 있는 그런 실태라는 점을 말씀 올리면서 두 분께서 좀 적극적으로 이 문제를 해소할 수 있는 어떤 방안을 강구해 주시면 고맙겠다는 말씀을 드리겠습니다.

○도시정책국장 김동하 예, 이성섭 위원님 아주 좋은 말씀을 하셨습니다.

사실은 여기에 국가산업단지는 사업시행자가 STX조선입니다.

사실은 이 국가산업단지 안에 권한이랄까 행정적인 업무절차를 처리하는 것은 사업시행자는 우리 시장이나 거의 같습니다.

본래 부지도 강제매수도 할 수 있고 이런 사항이 권한이 부여되어 있습니다.

그럼에도 불구하고 사실 이제까지 이성섭 위원님 말씀대로 이제까지 오랜 기간동안 사실은 이주대책을 수립 못했다는 것은 상당히 저희들도 안타까움을 금할 수가 없습니다.

저도 여기 뒤에 계시는 우리 주민대표자 분하고 몇차례 만나고 했는데 사실은 좀 이주대책이 빨리 이루어졌으면 안 되겠나 이런 생각을 하고 있습니다.

그리고 우리 STX조선에서 우리가 추가로 해 달라는 이런 부분에 제가 아래 부사장 왔을 때도 그랬어요, “원칙으로 당신네들이 우리가 일반산업단지를 추가로 안 해 주어도 당신네들이 해야 되는 일 아니냐? 이주대책을. 이것 없다고 못하는 건 아니지 않느냐?” 그래서 우리는 이 문제를 풀기 위해서 어떤 일반산업단지를 시가화 예정구역 범위 안에서 우리 도시계획의 범위 안에서 해서 이주대책을 보태서 이주대책 좀 수립해 달라는 이런 사항인데 거기다가 또 우리가 실현이 불확실한 주거용지를 우리 공원지역을 해제를 해서 해 달라는 것은 잘못하면 하자 세월이 될 수도 있다.

만약에 지금 공원지역을 풀어서 주거지역을 이동해서 이주단지 예정지역을 이전해 달라 하면은 행정절차를 새로 밟아야 됩니다. 도시기본계획부터 반영을 해야 되기 때문에 도시기본계획을 우리가 반영하기 위해서 입안을 한다고 해도 그건 될지 안 될지 아무도 장담을 못합니다. 저희들이 현재 판단할 때는 되기 어렵다고 판단을 하고 있습니다.

왜 중앙부서인 환경부나 이런 부서에 가면 공원을 해제하는 건 굉장히 어렵습니다, 현실적으로. 그래서 그런 이야기를 주민들한테도 말씀을 드렸고 STX 부사장한테도 이야기를 했습니다.

그렇기 때문에 저희들이 대안을 제시하는 방향은 제2일반산업단지는 물론 오리엔탈정공하고 협의를 해야 되겠습니까마는 그런 부분은 우리가 시가화 예정구역 범위 안에서 하고 이주단지도 현재 지정된 범위가 국가산업단지 지역 구역 밖이기 때문에 수용이 안 됩니다.

협약매수 밖에 안 되기 때문에 이걸 우리시하고 적극적으로 협조를 해서 국가산업단지 안에 편입을 시켜서 감정에 의해서 보상을 할 수 있도록 그 보상가를 받지 않으면 강제매수가 가능할 수 있도록 그런 식으로 하자는 의견을 제시를 했습니다.

사실 저희들 생각할 때는 그게 최선의 방안이 아니냐 이런 생각을 하고 있습니다.

○위원장 김종대 너무 원론적인 것 아닌가 싶은데….

○이성섭 위원 원론적인 어떤 말씀을 물론 하고 계시지만 위원장님 이걸 행정적인 절차를 안 하면 안 되게끔 되어 있는 걸 주민들도 알고 있어야 됩니다, 사실은.

저게 또 우리가 지금 시가화 예정지구는 조금 전에 국장님께서 적극적인 검토를 하겠다는 그런 말씀도 하셨지만 나머지 우리가 아래 쪽에는 해양개발사업소에서 남포개발지구로 지구지정을 해 놓은 상태입니다.

그러기 때문에 저 부분에 대해서 해양개발사업소가 어떤 생각을 가지고 있는지 그런 어떤 기본적인 협의도 좀 있어야 되고, 그런 문제 부분은 조금 전에 모두에 제가 말씀을 올린 것처럼 주민과 우리 행정기관이 주축이 되어서 회사를 어떻게 해서든 간에 협의를 통해서 안을 도출시켜서 이 이주문제는 관철시킨다는 것이 그것이 가장 큰 주목적인 것 같습니다.

20년을 시간을 끌었다는 것은 이미 행정에서 그 동안 다양한 방법을 대안을 제시했겠지만 실수요자가 돈을 내야 되는데 실수요자가 적극적으로 비용을 내야 되는데 안 했기 때문에 이런 문제가 생긴 거라고 사료되거든요.

그래서 어쨌든 이번 부분은 우리 통합 창원시에 도시정책국에서 이 문제를 매끄럽게 좀 처리해서 지금 국가산단 진입도로 타결 문제가 있는 그런 어떤 부분도 해소를 하고, 수치나 죽곡 주민들이 쾌적한 환경에서 살 수 있고 정당한 대우를 받을 수 있는 그런 어떤 일련의 행정 행위를 우리 통합 창원시에서 적극적으로 해 주셔야 되겠다, 또 해 주셔야 된다는 그런 말씀을 올리고 싶고, 또 덧붙여서 하나 더 말씀을 드린다면은 지금 도상에 보면 해변부에 공유수면, 양쪽이 전부 공유수면입니다.

이 공유수면은 지금 양쪽에 매립을 할려고 계획을 가지고 있는데 STX 조선에서, 지금 기존에 있는 이 면적만 해도 한 60만평정도 됩니다. 다 하면 100만평정도 규모의 회사가 되는 겁니다.

되는데 여기에 지금 도시정책과에 정은효 과장님께서도 아시고 계셔야 되겠지만 공유수면에 이걸 매립을 하는 것 외에도 공유수면 라인이 그어져 있습니다. 공유수면을 자기들이 이용하겠다는 계획에.

그러면 여기 지금 기존 들어가는 항로 자체도 없는 판입니다. 그래서 이 지역에 있는 또 괴정마을에 있는 섬 쪽에 있는 이런 분들이 배를 타고 위판을 하러 진해수협으로 가게 되어 있습니다.

진해수협으로 가게 되어 있는데 거기 대형선박 10만톤이상 그런 대형선박이 입출항을 하고 있는 쪽에 0.2톤 내지 0.5톤정도 되는 2~3톤미만의 선박을 타고 이리 가서 왔다 갔다 한다는 것은 말도 안 되는 소리거든요.

그래서 이런 부분도 해면 부분도 과감하게 회사의 입장보다 지역주민들의 입장을 고려해서 안으로 대규모 축소를 하게끔 하고, 대규모 축소를 함으로 해서 여기에 공유수면 매립해서 써야 될 부지를 이런 쪽에서 찾아서 처리가 될 수 있도록 그렇게 처리를 좀 관심을 가지고 처리를 해 주시면 고맙겠습니다.

그래서 이 문제는 지금 우리 존경하는 김종대 위원장님 계시지만 이 문제는 그 동안 한 20년동안 계속 진행 되어 오다가 최근에 들어서 우리가 통합 창원시가 되어서 우리 도시정책국장이나 과장께서 집행부가 관심을 많이 가져서 지금 추진을 하고 있는 그런 사항인 만큼 이번 계기를 통해서 뭔가 해결이 될 수 있도록 한번 지켜 볼 수 있는 어떤 시간을 주는 것이 안 좋겠나 이래 보여집니다.

○위원장 김종대 예, 다 같이 노력을 좀 하십시오.

또 다른 위원님?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

그러면 지금 시간이 많이 되긴 했지만 죽곡, 수치마을에 공동이주대책위에서 지금 나와 계셔서 대표자 되시는 분의 말씀을 한 마디 잠깐 들어도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

예, 그리 좀 하시죠. 대표되시는 분 나오셔서....

○죽곡수치마을 공동이주대책위 사무처장 이양춘 안녕하십니까?

우선 저희들 방청한 우리 대책위원회 이렇게 발언할 수 있는 기회를 주신 위원장님 이하 위원님께 정말 감사의 말씀을 드립니다.

뒤에 참석하신 우측에 계신 분이 저희 공동대책위원장 이규호 위원장입니다.

옆에 계신 분이 저희 공동대책위 고문으로 계신 권만섭 고문입니다.

저는 사무처장 이양춘입니다.

○위원장 김종대 예, 잘 오셨습니다.

○죽곡수치마을 공동이주대책위 사무처장 이양춘 시간 관계상 짧게 말씀 드리겠습니다.

현안에 대해서는 너무나 잘 아실 거라고 보고, 저희들이 환경 문제로 해서 이주문제가 처음에 거론이 되었습니다.

그러다 보니까 지금까지 한 15년간 환경 문제로 싸워 왔고, 우리가 여러 가지 환경실태조사라든지 결론에 의해서 이주가 필요하다는 그런 결론을 도출 했습니다.

전혀 근거 없이 저희들이 이주를 요구한 건 아니었습니다.

그래서 가장 큰 문제가 환경문제였고, 그 다음에 보시면 아시겠지만 전 바다가 한 13만평 정도가 점·사용 허가를 받아서 공식적으로 사용하고 자리고, 나머지 자리 한 100만평정도 되는 이 공유수면은 아까 우리 이 의원님 말씀처럼 사실 우리 어업인들이 어로행위를 저희들 주민들 한 70%정도가 어업으로 종사하고 있습니다.

이 바다에 지금 자재를 실어나르는 바지선이라든지 신규 선박의 입출항 이런 사유로 해서 저희들 어로 행위를 전혀 못하고 있습니다.

그래서 지금 생업에 큰 타격을 보고 있고, 또 수치 쪽 같은 경우는 예전에는 참 소문난 많은 외지인들이 찾는 그런 아름다운 자리였습니다. 그런 자리가 지금 앞에 보시겠지만 저런 점·사용을 통해서 큰 배들이 저희들 동의 받아서 해 놓은 저런 점·사용 허가를 받아서 바지선들이 대는 바람에 조망권이 상실 되었습니다.

아울러 페인트 작업이라든지 용접가스 이런 작업을 하다 보니까 그 악취들이 마을로 진입하다 보니까 외지인들이 찾지 않는 그런 마을로 전락해 버렸습니다.

그러다 보니까 지금 상권마저도 고사가 되어 있고, 어로행위도 제한되어 있고 전 주민들이 지금 생존권에 위협을 받고 있는 그런 실정에 있습니다.

아울러서 지금 저희들이 그런 관련해서 저희들이 지금 많은 지금까지 저희들이 점·사용 허가동의서라든지 회사에 여러차례 지구지정 받고 나서 지구지정 받을 때도 저희들이 장기민원을 해결한다고 해서 저희들 동의 다 해주었습니다.

그리고 중간 중간에 바다에 지금 만약에 저희들이 점·사용 안 했다면 지금 저런 바다 행위가 일어나지도 않

있습니다.

회사가 그 때 그 때마다 위기를 넘겨가면서 저희들한테 거짓말을 해 왔고 여러 차례 우리 주민들과의 약속을 위반해 오고 있습니다. 그러다 보니까 저희들이 더 이상 참을 수 없어서 저희들이 통합시가 됨으로 해서 또 실시계획승인권자가 도에서 창원시로 넘어왔고, 그러다 보니까 창원시하고 저희들이 즐기차게 노력해 왔고, 그래서 TF팀이라든지 도시과 내에 국가산단 지원팀까지 만들어서 행정에서 해 주고 있습니다.

그렇지만 아까 이야기대로 지금 사업 의지가 충분해야 될 STX가 경기악화라든지 또 주민들을 지금까지 기만해 오다 보니까 아주 우리 주민들을 우습게 보고 있습니다, 실정이에요.

그러다 보니까 저희들이 지금까지 끌려온 그런 입장에 있다가 이번에 지금 여러 가지 안을 창원시에 제시를 해서 자기들이 사업의 어떤 효율성을 높이기 위해서 하고 있는 걸로 알고 있습니다.

그래서 저희들 주민 입장에서 봤을 때 물론 행정적으로 어려운 부분이 있겠지만 가급적이면 회사가 사업의 지를 지금 피력하고 있는 이 마당에 좀 행정에서 적극적인 행정을 통해서 지원이 될 부분은 좀 지원을 해주어서 했으면 좋겠다.

그래서 이 문제를 장기적인 민원을 해결해 주면 좋겠다는 이런 입장을 저희들은 갖고 있습니다.

그래서 현재 아까 국장님 말씀처럼 당장 이주라든지 이런 현안적인 사업들이 풀려야 되는데 회사가 지금 제시하는 안을 볼 때는 다소 무리한 부분이 있는 걸로, 이주단지 변경이라든지 이런 부분들은 다소 무리한 부분이 있는 것으로 파악이 됩니다.

그렇지만 이런 부분들이 행정에서 적극 검토해서 아니면 안 된다, 되면 된다.

정확하게 행정에서도 입장을 표명해 주셔서 그러면은 사업 실수요자인 STX가 사업을 할 거냐 말거나부터 이번 관계 행정에서 적극적으로 어떤 결말을 내 주셔야 저희들은 그러면 행정의 어떤 답변을 듣고 최종적인 어떤 우리의 당사자인 우리 주민들의 입장에서 STX 상대로 하든지 저희들은 더 이상 살 수가 없습니다.

여기서 저희들은 더 이상 물러설 곳도 없고 해서 최대한 빠른 시간 내에 지금 저희들 주민들 기다리고 있습니다. 이번 주 안에 지금까지도 협상한다, 협의한다 해서 6개월을 끌고 있습니다, 창원시하고 STX에서.

주민들은 계속 고통 당하고 지금 창원시하고 STX 얼굴만 보고 있습니다.

그래서 이런 형태로 계속 진행될 수 없기에 이제는 어떤 형태로든 간에 창원시에서 이 지금 STX도 올린 안이 최종안이라고 보고 있습니다.

그래서 이 안에 대해서 명확한 답변을 STX에 전달하고 또 STX는 거기에 대한 입장을 정확하게 함으로 해서 우리 주민들이 어떻게 해야 될지 하는 방향을 이제는 더 이상 늦출 수가 없습니다.

그래서 이번 기회에 저희들 입장은 이번 주라도 정확한 행정에서 입장을 표명해 주시고 또 STX에 저희들 답을 구해서 저희들은 저희들 살길을 모색할 수 밖에 없는 그런 사항에서 저희들이 행정에서 일단 적극적으로 검토해 주셔서 답변을 조기에 내 주시기를 간곡히 당부 드립니다.

○위원장 김종대 예, 짧은 시간에 일목요연하게 잘 말씀해 주셨습니다.

그에 대해서 혹시 국장님 답변할...?

○도시정책국장 김동하 예, 우리 수치, 족곡마을에 주민 대책위원회 위원장님을 비롯해서 위원님들 수고 많으십니다.

바쁘신 중에도 여기까지 방문하셔서 의사를 표현해 주시고 상당히 고마운 말씀을 드리고 싶습니다.

저희들이 STX가 제시한 의견에 대해서는 저희들이 기 통보를 했습니다.

지난 4월 28일자로 기본적으로 일반산업단지는 시가화 예정구역 범위 내에서 그리고 이주대책 부지는 현재 지정된 범위에서 하고 그게 부족할 때는 옆에 시가화 용지가 조금 있습니다. 그런 부분을 조금 확대하는 방향으로 하는 게 좋겠다는 의견을 냈고, 지난 5월 12일에 STX 부사장이 저를 방문해서 이런 이야기를 해서 한번 더 우리 입장이 이렇다는 것을 명확하게 말씀을 드렸습니다.

그래서 이런 부분에 대해서 몇일 전에 왔다 갔기 때문에 제가 부사장더러 요구를 했습니다. “이런 명확한 사항을 확실하게 경영진한테 말씀을 드려서 어느 정도까지 확실한 의사를 결정하는

것이 안 좋겠나? 그것을 결정해서 주민들과 협의를 하자.”고 이렇게 요구를 해 둔 상태입니다.

○위원장 김종대 예, 국장님도 잘 아시겠지만 우리 상임위원회에서도 여러 차례 그곳에 방문을 해서 상항들을 정확하게 알고 있습니다마는 그곳은 환경적으로 생업적으로 너무나 열악해서 주거할 수 없는 그런 공간으로 바뀐 지가 오래 되었습니다.

이런 부분에 대해서 우리 위원회에서도 굉장히 큰 책임감을 갖고 있는 상황에서 어쨌든 간에 이게 말로만이

아니고 실질적으로 그 분들에게 방안이 제시가 되고 또 대안이 만들어져서 안락한 삶을 살 수 있도록 우리가 갖고 있는 사명과 책임을 다하는 그런 입장이 되었으면 참 좋겠습니다.

혹시 의원님들께서 더 하실 말씀이 있으십니까?

○손태화 위원 손태화 위원입니다.

저도 1985년부터 20년동안 제조업을 운영을 해 왔던 사람입니다.

그런데 이 진해국가산단 조성 사업의 추진 내용들을 제가 접하면서 너무나 STX가 기업의 입장으로만 대처 해 왔고 실제로 15년이상이나 되는 기간동안에 이주단지가 계획이 되어 있었음에도 사업을 진행하지 않은 것은 정말 STX가 이렇게 세계적인 조선10대 기업 안에 들면서 경기불황이라는 이유를 내 세워서 또 다른 요구를 하면서 이 사업에 대한 자기들의 어떤 그런 마무리를 해야 되겠다는 생각이 없는 것 같은 생각이 듭니다.

우리시에서는 물론 통합되기 전에 이게 마무리 되었어야 됴도 불구하고 기업이 차일피일 또 다른 요구를 하면서 시간끌기 하는 이런 내용들이라 생각이 되어집니다.

우리시에서는 특단의 어떤 조치를 강한 의지를 보여주고, 또 STX에서도 이것을 이주단지 조성에 시간을 더 끌면 값이 더 올라가게 되는 그런 부분들이라는 그런 판단을 하셔서 주민들의 편에 서서 제가 말씀드리는 것이 아니라 기업이 15년동안 정말 STX가 지금까지 커 오면서 거기에 대한 대책을 마무리하지 않았다는 것은 기업이 지탄받아 마땅하다고 생각되어 집니다.

여러 가지 일들이 있겠지만 앞으로 시간을 더 끌면 더 해결이 어려운 사항이라고 생각이 되어지고 우리시에서도 적절한 조치, 그러니까 강한 의지도 보여주어야 되고요.

기업이 이렇게 해야 되는 사항들도 내비출 때 기업이 상생을 한다고 생각이 되어집니다.

그래서 이 부분에 대해서는 우리시가 강한 의지가 있을 때 해결이 된다고 보여지기 때문에 그런 부분들을 우리 의회에서도 해결할 수 있는 강한 의지에 대해서 적극적으로 도움을 줄 수 있는 길을 열어드릴 테니까 국장님께서 더 적극적으로 해결할 수 있는 그런 부분을 만들어 주시기를 당부를 드리겠습니다.

이상입니다.

○도시정책국장 김동하 위원님께서 그런 말씀해 주시니까 고맙습니다.

저희들도 적극적으로 노력을 하겠습니다.

○위원장 김종대 더 이상 질의 있으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

없으시면 도시정책국 소관에 진해국가산업단지에 관련된 이주대책 및 부지조성 계획에 관한 주요업무 보고를 모두 마치겠습니다.

국장님, 그리고 과장님, 그리고 수차·죽곡공동이주대책위원회 여러분들께서 수고가 많으셨습니다.

이상으로 오늘의 의사일정을 모두 마쳤으므로 산회를 선포 하겠습니다.

(12시32분 산회)

○출석위원(10인)

- 김종대 김석규 김종식
- 김현일 배종천 손태화
- 이성섭 이옥선 전수명
- 정영주

○출석전문위원

- 전문위원 정갑식
- 전문위원 안장덕

○출석공무원

- 건설교통국장 양윤호
- 도시정책국장 김동하
- 건설과장 이덕희
- 도시계획과장 정은효