

2011년도 행정사무감사

도시건설위원회회의록

제1호

창원시의회사무국

피감사기관 건설교통국

일시 2011년 6월 29일(수) 10시

장소 도시건설위원회실

(10시04분 감사개시)

○위원장 김종대 지금부터 도시건설위원회 소관 부서에 대한 2011년도 행정사무감사를 실시할 것을 선포합니다.

먼저 본 위원회에 원만한 의정활동과 함께 지역 발전과 시민들의 복리증진을 위하여 묵묵히 맡은 바 소임을 다하여 오신 동료의원 여러분들과 관계공무원 여러분들의 노고에 대하여 깊은 감사와 격려의 말씀을 드립니다.

오늘부터 7일간 그 동안의 시정을 평가하고 정리하는 행정사무감사를 실시하게 됨을 무척 뜻 깊게 생각합니다.

잘 아시는 바와 같이 오늘부터 실시되는 이번 행정사무감사는 지방자치법 제41조, 같은 법 시행령 제39조와 창원시의회 행정사무감사 및 조사에 관한 조례에 의거해서 실시하게 됩니다.

이러한 의회의 기능은 행정사무감사 전반에 대한 추진사항과 집행결과를 정확히 파악하여 자치입법과 예산 심사를 위한 자료와 정보를 습득하고 또한 불합리한 행정집행이나 운영상의 문제점을 도출하여 보완, 개선토록 함으로써 효율적이고 발전적인 행정을 도모하고자 하는 것으로써 궁극적으로 시민의 삶의 질 향상에 기여하고자 하는데 그 목적이 있다 하겠습니다.

따라서 감사위원 여러분들께서는 이러한 취지를 잘 이해하시고 감사 자료에 대하여 면밀한 검토와 시정, 건의 등 적극적인 의견을 개진하여 주시기 바라며, 피감사기관의 관계공무원 여러분들께서도 감사활동에 적극적인 협조와 성실한 수감 자세로 임함으로써 본 감사가 합리적이고 미래지향적인 시정발전을 모색할 수 있는 계기가 될 수 있기를 진심으로 기대합니다.

특히 효율적인 감사 진행을 위해서 답변하시는 해당 부서장님께서 감사위원들의 질의에 대하여 정확한 근거에 의한 명쾌하고 간결한 답변으로 의문점이나 미진한 부분이 즉각 해소될 수 있도록 도와주시고 이에 본 감사 진행 과정에서 요구되는 서면자료는 감사 당일 바로 제출할 수 있도록 도와주시고 협조해 주시기 바랍니다.

끝으로 본연의 업무와 바쁜 일정 속에서도 본 행정사무감사를 차질 없이 준비하여 주신 관계공무원 여러분의 노고에 대해서 다시 한번 격려의 말씀을 드립니다.

오늘의 감사일정은 건설교통국 소관에 대한 감사로써 건설과, 교통정책과, 대중교통과, 재난안전과, 도로과, 하천과 순으로 감사를 실시하도록 하겠습니다.

먼저 감사에 들어가기에 앞서 증인선서를 하도록 하겠습니다.

선서는 지방자치법 제41조제3항 및 동법시행령 제43조제5항의 규정에 의거 선서를 하여야 하며 위증으로 인한 불미스러운 일이 발생하지 않도록 답변하는 공무원들은 각별히 유념하여 주시기 바랍니다.

선서의 방법은 편의상 건설교통국장님께서 관계공무원을 대표하여 선서문을 낭독하도록 하겠습니다. 관계공무원께서 앉은 자리에서 일어나 건설교통국장님의 선서와 동시에 오른손을 들어주시기 바라며 선서가 끝나면 서명하여 본 위원장에게 제출하여 주시면 되겠습니다.

그러면 선서를 하도록 하겠습니다.

건설교통국장님께서 나오셔서 선서해 주시기 바랍니다.

○건설교통국장 양윤호 선서!

창원시의회가 실시하는 2011년도 행정사무감사를 수감함에 있어 우리 공무원은 감사위원의 질의에 대하여

양심에 따라 숨김과 보탬이 없이 사실 그대로 말하고 만약 어김이 있다면 위증의 벌을 받기로 맹세합니다.

2011년 6월 29일 건설교통국장 외 직원일동.

○위원장 김종대 국장님 수고 하셨습니다.

앉으시죠.

그럼 건설교통국장님께서 나오셔서 간부공무원의 소개와 함께 소관 부서의 감사 자료에 대하여 보고하여 주시기 바랍니다.

○건설교통국장 양윤호 예, 건설교통국장 양윤호입니다.

연일 계속되는 의정활동에 수고가 많으신 김종대 도시건설위원장님을 비롯한 도시건설위원회 위원님 여러 분들께 감사의 말씀을 드리면서 도시건설위원회 건설교통국 소관 2011년도 행정사무감사에 대한 총괄사항을 간략히 보고 드리겠습니다.

보고에 앞서 건설교통국 소속 과장님들을 소개해 드리겠습니다.

먼저 이덕희 건설과장입니다.

다음은 문병석 교통정책과장입니다.

다음은 최용균 대중교통과장입니다.

다음은 전상중 재난안전과장입니다.

다음은 이순하 도로과장입니다.

다음은 송일선 하천과장입니다.

다음은 행정사무감사 전반에 대해서 총괄보고를 드리겠습니다.

행정사무감사 자료작성 기준은 2010년 7월 1일부터 2011년 4월 30일까지의 업무추진 사항을 작성하였습니다.

건설교통국 소관 2011년도 행정사무감사 자료 제출 건수는 공통사항으로 2010년도 예산 집행 현황, 각종 건설공사 및 용역시행 현황 등 8건에 대하여 각 과별 현황자료를 작성 제출하였으며 부서별 개별사항 자료 제출건수는 건설과를 비롯한 6개 과에서 55건에 대하여 자료를 제출하여 이번에 행정사무감사를 수감 받게 되었습니다.

각 과별 자료제출 현황을 보고 드리면 건설과에서 2-1의 1페이지부터 2-1의 23페이지까지 공통사항 8건과 부서 개별사항 자료인 전문건설업 신규등록 현황 등 7건에 총 12건의 자료를 제출하였으며, 교통정책과는 2-2의 1페이지부터 2-2의 26페이지까지 공통사항 8건과 부서 개별사항인 교통안전시설물 설치 및 관리현황 등 총 10건이며, 대중교통과는 2-3의 1페이지부터 2-3의 19페이지까지 공통사항 8건과 부서별 개별사항인 개인택시 양도양수 현황 등 총 10건이고, 재난안전과는 2-4의 1페이지부터 2-4의 22페이지까지 공통사항 8건과 부서 개별사항인 재난관리기금 적립 및 운영현황 등 9건에 총 10건이며, 다음 도로과에서는 2-5의 1페이지부터 2-5의 40페이지까지 공통사항 8건과 부서 개별사항인 과적차량 단속 및 조치현황 등 8건에 총 9건을 제출하였으며, 하천과는 2-6의 1페이지부터 2-6의 21페이지까지 공통사항 8건과 부서 개별사항인 폐천부지 교환, 양여 등 11건에 총 11건의 자료를 작성, 제출하였습니다.

건설교통국 소관 행정사무감사 자료는 사실에 근거하여 작성하였으며 시민들의 복리증진을 우선하여 예산을 집행하고 업무를 추진하였으나 업무추진상 본의 아니게 잘못된 부분이 있다면 질책하여 주시고 지적하여 주신다면 그것을 계기로 더욱더 시민을 위한 올바른 행정이 되도록 노력하겠습니다.

이상으로 2011년도 행정사무감사 건설교통국 소관 총괄보고를 마치면서 위원님들의 건승을 기원 드립니다. 감사합니다.

○위원장 김종대 예, 국장님 수고 하셨습니다.

감사위원 여러분들에게 각 부서에 계장님들께서 귀하게 시간을 내서 나오셨는데 시간이 넉넉하지 못해서 일일이 소개 못 드렸습니다.

그리고 오늘 의사일정이 오후에는 진해구청으로 되어 있기 때문에 가능한 한 오전 안에 이 일을 끝마쳐야 되기 때문에 지금 6개 부서입니다마는 가능한 한 다 모셔서 얘기를 좀 나누고 그렇게 끝을 내는 게 좋을 것 같아서 사실상 건설교통국이라고 하면 우리 창원시의 굉장히 거대한 조직이고, 또 실질적으로 중요한 일임에도 불구하고 몇 시간 동안 행정사무감사를 본다는 게 물리적으로 한계가 있긴 하지만 여러분들께서 지혜를 발휘해 주시고 또 관계공무원 여러분들께서 도와주시면 짧은 시간에 소기의 성과를 낼 수 있지 않을까 그렇게 생각해 보면서 다 모시고 말씀을 나누도록 하겠습니다.

저 생각으로는 현재 우리가 순서대로 조금 전에 말씀드린 건설과, 교통정책과, 대중교통과, 그리고 재난안전과, 도로과, 하천과 이런 식으로 순서를 정해서 진행하면 좋을 것 같고, 혹 특별하게 진행을 하더라도 지나갔다 하더라도 중요한 사항에 대해서는 다시 백업해서 말씀드려도 될 것 같습니다.

그리 하고, 과장님들께서 특별하게 지금 민원들이 있거나, 그리고 또 오늘 오전에 해야 될 일이 있는 부서의 사람들은 적절하게 배치시켜서 보내기도 하시고 부르기도 하시고 이렇게 적절하게 운용해 나가면 좋겠는데 의원님들 어떻습니까? 그래도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

국장님 그러면 되겠습니까?

○건설교통국장 양윤호 예.

○위원장 김종대 예, 그래 하십시오.

그러면 먼저 건설과 소관에 대해서 질의하실 위원님 1문1답으로 하도록 하겠습니다.

예, 이옥선 위원님.

○이옥선 위원 그 전에 죄송합니다.

자료를 요청해 놓은 게 있었는데 미리 말씀을 드리고 진행을 하시는 게 좋을 것 같아서 대중교통과에 제가 업체별 작년 2010년도 지원금에 대해서 자료를 요청한 게 있었는데 아직 받지 못했습니다. 그 부분을 중간에 좀 챙겨 주셨으면 좋겠습니다.

○위원장 김종대 과장님 지금 바로 될 수 있도록 그렇게 좀 조치해 주시기 바라고...

○김석규 위원 예, 저도 시작 전에 자료를 저는 요청하지 못했던 거라서 조금 보안을 필요로 하는 것 같아서 요청을 드릴려고 합니다.

국대도14호선하고요, 시·군도7호선 관련해서 최초 입안부터 현재까지 진행 사항이라든가 추진해 왔던 사항들에 대해서 자료가 있으면 건설과 끝나기 전에 빨리 좀 부탁을 드리도록 하겠습니다.

○손태화 위원 손태화 의원입니다.

○위원장 김종대 질의 하십니까?

○손태화 위원 아닙니다.

교통정책과에 2-2-4페이지에 CCTV 마산합포구하고 창원시에 한 설치 위치에 관한 자료 좀 부탁 드리겠습니다.

○김현일 위원 위원장님.

○위원장 김종대 질의 하십니까?

예, 잠깐만요.

의사진행에 있어서 지금 자료 요청에 대한 내용들이 있으시면 미리 좀 말씀 해 주시고 아니면 메모를 해서 전달이 되도록 우리 전문위원들께서 도와주실 겁니다. 그렇게 하시면 좋겠습니다.

김현일 위원님 질의 하시겠습니다.

○김현일 위원 건설과장님.

○건설과장 이덕희 예

○김현일 위원 행정사무감사 자료 17페이지 봐 주십시오.

그림 보이지요?

○건설과장 이덕희 예, 그렇습니다.

○김현일 위원 이게 전에 전수명 위원께서도 한번 질의를 한 내용인데 이게 지금 진해구 쪽에서 양곡-완암선 안 있습니까? 그리 들어가는 터널이 이 앞에 창원시청 해 놓은 화살표 방향 쪽에 있는데 이게 지금 진해구청에서 그 쪽으로 들어가는 진출입로가 없습니다.

○건설과장 이덕희 예.

○김현일 위원 거기에 대해서 과장님께서 필요가 없다고 생각을 하시는지 아니면 필요가 있는데도 이게 설계가 안 되어 있다든지 공사에서 빠졌다든지 그렇게 된다면 추후에 어떤 보완대책이 있는지 그걸 알고 싶습니다.

○건설과장 이덕희 예, 건설과장 이덕희입니다.

답변 올리도록 하겠습니다.

이게 양곡-완암 2-25호선이 당초에 저희들이 공사를 시작할 시점에는 사실은 통합이 되기 전이었습니다.

그래서 그 당시는 램프를 구상을 했는데 여러 가지 경제성 분야가 좀 떨어져서 창원시에서 하면서 마창대교 연결하는 걸 우선해서 사업이 시행이 되었고요.

그 다음에 아시다시피 작년에 통합이 됨으로 인해서 저희들이 한 권역이 되었기 때문에 마창대교로 연결되고 진해로 가는 방향, 또 양곡으로 빠지는 방향 이런 부분들에 램프가 필요하다고 인식은 하고 있습니다.

앞에도 저희들이 답변을 드렸는데 이 부분에 대한 사업비가 상당히 많이 소요가 되기 때문에 지금 국토부하고 지속적으로 협의를 하고 있는데 그 당시에 협의를 된 조건이 진해와 양곡을 연결하는 램프 구간에 대해서는 시비로 하라고 이렇게 되어 있습니다.

그래서 이 부분이 시비 부담이 한 270억정도 들어가야 되기 때문에 너무 크기 때문에 상당히 애로를 느끼고 있습니다. 그래서 이 부분은 통합이 되었기 때문에 그 당시는 틀리지만 한 권역이기 때문에 이걸 해야 되겠다고 저희들이 국토부하고 지속적으로 협의 중에 있습니다.

그래서 향후에도 이 부분은 계속적으로 추진해 나갈 계획이고요, 램프 비용이 너무 크기 때문에 정 안 되면 일부 유턴을 하는 방향으로 해서 작은 램프를 지금 구상도 하고 있습니다. 그래서 조금 거리가 가지만 내려와서 빠져서 조금 유턴해 가면 가능한 부분이 저희들 검토해 보니까 있습니다. 이런 부분 해서 현재 다각적으로 검토를 하고, 그다음 지속적으로 추진을 해 나갈 겁니다. 해야 된다고 보고 있습니다.

○김현일 위원 그런데 이 부분이 사실상 현장에 가서 보면 설혹 공사를 하고 싶다 해도 제가 이런 쪽은 좀 문의하십니까라는 현실적으로 바로 진해구 쪽에서 오면서 바로 터널로 진입하기가 여건상 쉽지 않아 보이더라고요.

그래서 공사를 하기가 상당히 어렵거나 기술적으로 굉장히 까다롭지 않겠느냐는 그런 생각도 좀 들거든요.

○건설과장 이덕희 예.

○김현일 위원 그래서 조금 불편해도 유턴해서 다시 올라오는 그런 방향도 생각해 볼 수 있지 않느냐 하는 그런 생각인데 가능하면 길게 보고 우리 창원시가 앞으로 지속적으로 영속되니까 길게 보고 여하튼 진해구 쪽에서 진출입하는 사람한테 되도록 불편이 없도록 그런 쪽으로 노력해 주시기 부탁 드리겠습니다.

○건설과장 이덕희 예, 알겠습니다.

적극적으로 하겠습니다.

○배중천 위원 그 부분 설계 안 나왔습니까?

○건설과장 이덕희 평면계획은 지금 대략 잡아 봤습니다.

잡아서 그 부분 가지고 협의 중에 있습니다. 필요하시면 제가 도면을 보여 드리도록 하겠습니다.

○위원장 김종대 존경하는 김현일 위원님 제가 하나 부탁 하고 싶습니다.

지금 우리가 6개과를 거의 오전 안에 마쳐야 되는 그런 분위기기 때문에 좀 엑기스 있게 해 주시면 대단히 고맙겠습니다.

○손태화 위원 아니, 위원장님 의사진행 발언인데요.

그걸 강제하면 됩니까? 이 양이 엄청난데 하루 종일 해도 다 못할 건데 그걸 자꾸...

○위원장 김종대 강제하는 건 아니고 우리가 알면서 이야기하지 마시고요.

가능한 한 좀 시간을 효율적으로 쓰자는 말이지요.

차수 변경도 가능합니다.

○김현일 위원 그 다음에 21페이지 보겠습니다.

팔용터널하고 지게-남산 연결도로 민간투자사업에서 지금 둘 다 민간투자사업자로 선정이 되어 있는 쪽이 지금 회사 정리절차에 들어가 있지요?

○건설과장 이덕희 예, 법정관리 신청을 한 것으로 알고 있습니다.

○김현일 위원 그러면 이 부분에 대해서 앞으로 추후 어떻게 될 것인지 또 만약에 회생이 안 된다면 그 때 창원시에서는 어떤 대책을 갖고 있는지 그걸 알고 싶습니다.

○건설과장 이덕희 예, 답변 올리겠습니다.

지금 2개 업체가 주업체가 동양건설과 삼부토건인데 아시다시피 언론에 보도가 되었지만 법정관리 신청이 되어 있는 상태고, 아마 지금 채권단하고 협상 중에 있고 담보를 제출해서 회생절차를 밟는 것으로 알고 있습니다.

만일에 회생절차가 안 되면 이 사업을 해야 되면 시가 재공고를 해야 됩니다. 민간사업자를 새로 구해야 된다는 이야기입니다, 필요하다면 그렇습니다.

○김헌일 위원 그러면 그거하고는 별개로 그 당시에 팔용터널 교차로 문제가 우리가 현장에까지 나가서 보고 안 그랬습니까? 그 부분에 대해서는 지금 우리시의 입장은 어떻습니까?

○건설과장 이덕희 예, 답변 올리겠습니다.

그 당시에 아마 고가 부분은 상당히 애로를 느껴서 여러 가지 반대해서 평면교차로를 다시 검토를 하고 있는 중인데 평면교차 부분도 저희들이 얼마 전에 가지고 와서 도면을 검토를 하고 있습니다.

여러 가지 의견을 나누어 보니까 그 부분도 좀 애로가 많다, 결국 거기 가장 큰 민원이 정우맨션 쪽에도 아직 해결이 안 되고 이런 부분에 대해서는 한번 더 저희들이 협의를 하는 것으로 하고 있습니다.

○김헌일 위원 이 팔용터널 교차로 문제는 처음부터 애당초부터 민원 자체를 안고 시작을 한 그런 문제같이 보이더라고요.

그래서 우리시가 애초부터 그런 문제 해소에 적극적인 노력을 기울여야 되는 거고, 지금 또 과장님께서 이미 문제가 발생되고 난 뒤에 업무를 맡으셨지만 그런 부분에 대해서 적극적인 의지가 있어야 되지 않겠느냐! 그렇지 않으면 정말로 그 피해가 공사를 하고 난 뒤에 편리하고자 한 공사가 나중에 주민들한테 불편을 가중시키고 예산을 낭비하게 되는 그런 요들이 되니까 과장님께서 어떤 특별한 의지를 갖고 임해 주시기를 진심으로 부탁드립니다.

○건설과장 이덕희 예, 알겠습니다.

의논해서 숙의해서 하도록 하겠습니다.

○김헌일 위원 그리고 마지막으로 도시철도 관계는 아직까지 계획이 너무나 걸음마 단계라고 하기도 어려운데 정말로 교통 혼잡을 가중시킬 수 있는 어떤 부분들의 요인들이 없는지, 그 다음에 도시철도가 놓아짐으로 인해서 우리가 전혀 예기치 못했던 다른 부분에서의 여러 가지 문제들이 파생될 수 있지 않느냐 하는 그런 부분들에 대해서 정말로 저는 과장님한테 꼭 당부를 드리고 싶습니다.

정말로 집행부의 한 사람이 아니고 시민의 한 사람으로서 그런 부분들에 대해서, 그리고 이 시설물이 놓여짐으로 인해서 앞으로 영월하는 아니더라도 해도 반영구적으로 이 시설물이 지속될 것이라는 그런 부분들에 대해서 주무과장으로서 책임을 다 해 주시기를 진심으로 부탁드립니다. 본 위원의 질의를 모두 마치도록 하겠습니다.

○건설과장 이덕희 예, 알겠습니다.

위원님 말씀 충고를 진심으로 받아들여서 저희들이 그런 부분에 모든 제반 검토를 다시 해서 성실하게 하고 또 책임감을 가지고 하도록 하겠습니다.

○김헌일 위원 예, 장시간 수고 하셨습니다.

위원장님 이상입니다.

○위원장 김종대 예, 수고 하였고, 먼저 여기 손태화 위원님부터 먼저 하시겠습니다.

○손태화 위원 예, 손태화 위원입니다.

김헌일 위원님께서 팔용터널 관련해서 질의를 해 주셨는데 이 부분은 지금 우리시가 진정으로 팔용터널 건설이 필요한지 안 한지에 대해서 심도 있게 이게 검토를 안 한 것 같아요, 제가 보기에는.

그래서 팔용터널 건설과 관련해서 진행된 그 과정을 보면 마산시가 도하고 추진하다가 통합이 됨으로써 우리시가 맡게 되어서 그게 타당하다고 보시는데 제가 볼 때는 우리시가 진정으로 검토 안 했다는 이런 판단을 하고, 이 터널이 과연 효용성이 있느냐 이걸 한번...

이거 뭐 과장님한테 질의드릴 게 아니고 국장님께서 답변을 해야 될 것 같은데 제가 볼 때는 삼성병원으로 해서 돌아가는 도로가 구 창원과 마산 경계인 마산중앙초등학교 앞까지는 6차로가 되어 있고 창원 경계로부터는 4차로가 되어 있는데 거기 철로변 따라가서 평상교차로까지 철로변을 확장을 해 가서 지금 터널 입구로 되어 있는 평상교차로 쪽에다가 확장을 해서 연결을 하면 상당히 지금 있는 그 정도의 한 50%정도는 팔용터널을 개설했을 때 50%정도의 효과가 있을 것으로 생각이 되어서 이거는 팔용터널 문제점에 대한 검토는 건설과에서 계속 업체하고 하시고, 국장님께서 도로과하고 그 도로에 거기에 팔용터널 건설 계획에 보면 그거는 전혀 필요가 없는 도로라고 이렇게 주석을 달아 놨습니다.

그런데 그게 진정으로 우리시가 검토한 자료냐? 나는 그렇지 않다고 보거든요.

그래서 그 검토를 이게 지금 좀 장기간 걸릴 것 같아요. 지금 문제점에 대한 걸 할려고 하면.

그래서 그 도로 전체 마산과 창원에 연결되는 도로들이 그게 되는지를 국장님께서 도로과하고 건설과하고 함께 진정으로 팔용터널이 필요한지에 대해서 검토하실 의향이 계신지?

○건설교통국장 양윤호 예, 건설국장입니다.

저는 지금 팔용터널이 마산이 한 43만, 구 창원이 50만 이랬었는데 진해하고 통합이 됴므로 인해서 통합에 가장 효과가 뭐냐? 시가 일체가 될 수 있는 것이 무엇이나?

여러 가지 있겠지만 교통이 원활해야 접근이 빨라야 되지 않느냐 이런 생각을 갖고 있습니다.

그래서 지금 구 마산 쪽하고 창원 쪽하고 연결되는 큰 틀이 해안로 쪽에 봉암동 쪽하고 이 쪽에 창원대로 입구 쪽인데 이 2개 가지고는 좀 모자라지 않느냐 이렇게 보고 아까 좀 전에 손태화 위원님께서 말씀하신 창원 쪽하고 구 마산 쪽에 그런 여러 가지 연결도로에 대해서 심도있게 검토를 하고, 또 지금 있는 아까 우리 건설과장이 이야기했던 민원이라든지 그런 부분에 대해서도 차근차근히 가서 설명하고 이해, 동의를 구하고 그런 과정을 거쳐서 추진하도록 그렇게 하겠습니다.

○손태화 위원 아니, 본 위원이 질의하는 내용하고 지금 답변이 조금 다른 방향인 것 같은데 마산하고 창원하고 마산에 41만 인구가 지금 팔용산을 주위로 해서는 도로가 완벽하게 잘 나져 있습니다.

있는데 그 주위로 터널을 뚫는다고 소통이 원활한 게 아니라 그거는 너무나 현황을 모르기 때문에 국장님께서 말씀을 하시는데 지금... 시간이 또 길어지는데 봉암로 쪽으로 오는 것하고요, 삼성병원 쪽으로 오는 것하고 만나면 지금 용원교차로에서 만나게 됩니다.

지금 그 두 도로에 오는 퇴근시간에는 마산이 밀리고요, 출근시간에는 용원교차로가 밀리거든요.

그러면 그걸 중간에 하나 더 뚫는다고 해서 용원교차로가 안 밀리는 것 아닙니다. 지금 양덕동에 입구에서 들어와서 평상교차로로 하면 출근시간에는 용원교차로에 대로 전체가 밀리는데 중간에다가 그 놈을 쫓는다고 해서 소통이 원활 안 해 진다는 이야기입니다.

이게 이 도로가 터널을 뚫어서 창원에 어떤 핵심부에다가 연결되는 도로면 그게 소통의 원칙이 되는데 그게 아니라는 겁니다.

그 다음에 그 외부로 몰려오는 도로들, 예를 들면 지금 합성동 우회도로 있는 쪽에 그 도로가 3.15국립묘지 입구까지 와 있는 걸 차라리 우회도로로 해서 산복도로로 해서 하든지 안 그러면 구암동 핵심을 통과하든지 해서 거기에 그게 한 3분의 1정도만 예산을 투입한다면 그 도로가 개설되어서 회성동이나 내서에 있는 쪽에 양덕로를 통해서 오는 차량들을 그 쪽으로 해서 창원에다가 이렇게 들어오는 방향을 그렇게 전체적인 걸 검토 해야지 중간에 산 하나 자른다고 교통이 되는지 그걸 정말 한심하게 지금... 그리고 신마산 쪽에서 오는 거는 지금 여기 봉암2교 또 있는데 그 쪽은 어디로 가느냐 하면 국도77호선이라든가 어시장에서 창원으로 연결되는 도로 이렇게 분산해야 되는 거지 거기 오면 용원교차로에서 밀리고 양덕에 밀리는데 출근시간에 용원교차로 밀리는 걸 그거 하면 용원교차로 더 밀리고요, 퇴근시간에는 양덕교차로가 더 밀리게 되는 거예요.

그걸 왜 해야 되는지 나는 이해가 안 된다는 겁니다. 이걸 해야 된다고 전제하지 말고요 진정으로 이게 필요한지에 대해서 같이 한번 더 검토를 해 보시고 그거 검토하는데 저도 좀 참여를 시켜 주십시오. 그걸 제가 원하는 거지 않습니까...

○건설교통국장 양윤호 예, 건설교통국장입니다.

지금 팔용터널이 나와서 창원대로로 해서 용원교차로로 올 수도 있는데 그게 평산까지 저쪽에 심산유곡사우나입니까? 그 쪽까지 교차로가 가기 때문에 바로 위로 창원대로로 위로 해서 가기 때문에 팔용 쪽에서 와서 명곡 쪽으로 가는 그런 교통 분산효과도 있다고 생각하고 조금 전에 말씀하신 전체적인 마산 쪽하고 창원 쪽하고 전체적인 교통량을 분석해서 팔용터널을 다시 신중히 검토를 하고 그 때 위원님도 같이 참여되도록 그렇게 하겠습니다.

○손태화 위원 국장님.

○위원장 김종대 손 위원님 미안합니다.

설명하고 토론하는 그런 식의 얘기하지 말고 문제에 대한 지적이라든지 중점해서 그렇게 좀 짧게 하는 게 좋겠네요.

○손태화 위원 지적하는 게 상당히 심각한 사항이지 않습니까?

○위원장 김종대 충분히 나도 이해가 되는데 입장을 알겠는데 그걸 설명을 길게 하지 마시고...

○손태화 위원 이런 내용들을 언제 합니까?

예산 심의할 때 잘라 버리고 감사할 때 잘라 버리고 업무보고할 때 잘라 버리고, 언제 심도 있게 하는 거예요?

○위원장 김종대 손 위원님하고 나하고 지금 우리가 토론할 시간이 없는데 자르는 게 아니고 내용을 자르

는 게 아니지 않습니까? 우리가 시간을 효율적으로 쓰자 이 말이지요.

○건설교통국장 양윤호 별도로 보고를 드리겠습니다.

○손태화 위원 아니, 이거는 공개적으로 정말 지금 국장님이나 소관 과장님들이 마인드가 안 바뀌고 있어요.

그 삼부토건에서 자료 제시한 것들 다 문제예요, 조금 전에 국장님께서 바른 말씀을 하시면 ‘아, 이거 검토할 그제 있다’ 이렇게 하면 되는데 그걸 영무새처럼 또 반복을 하지 않습니까?

그게 아닌 걸 지금 지적하고 있는데 그걸 받아들이지 못하니까 받아들이도록 하기 위해서 하는 건데 거기에 자료에 보면 삼부토건에서 제시한 자료에 보면 심산유곡으로 가는 도로를 오버브리지로 해서 빼내게 되면 뭐라고 했느냐 하면 동읍이나 밀양 쪽으로 가는 사람들을 그 쪽으로 빼버리면 교통이 정체가 안 된다 그러는데 설문조사를 한번 해 봅시다.

거기에 삼성병원 쪽에 올라오는 차량들이 그 쪽으로 가는 차량들이 출퇴근시간에 몇 명이나 되는지 조사해 보십시오. 극소수입니다, 1% 이하입니다.

그리고 또 하나는 39사단 앞으로 오는 서부경찰서 앞으로 해서 명곡교차로로 오는 게 아침에 밀리지 않습니까? 거기에 해서 와도 안 맞고요.

그 다음에 마산에서 오는 사람들이 주로 어디로 가느냐 하면 창원공단으로 갑니다. 대로로 용원교차로 쪽으로 가는 사람이 아침에 밀리는 겁니다.

낮시간 동안에는 도로 개설할 필요가 전혀 없습니다. 한산합니다.

교통량이 제가 볼 때는요 한 30%~40%도 안 되거든요, 도로이용율이.

그런데 왜 내야 됩니까? 출퇴근 시간을 위해서 터널을 1,300억이상 들여서 만들고자 하는데 그게 출퇴근시간에 역효과가 나타나는지를 조사를 해 보라는 이야기입니다.

제가 지금 거기서 제시하는 자료들이 전부 저는 그 지역에서 35년동안 살면서 실제 버스 타고 다니면서 그 현황을 알고 있는 사람이고 국장님은 한번도 출퇴근시간에 거기 안 가보셨잖아요?

그리고 실제적으로 낮 시간대에 일부러 한번 가 보세요, 얼마나 걸리는지.

실제 필요없는 데다가 1,300억을 민자를 유지하든 민자가 남의 돈이 아니지 않습니까?

우리가 그걸 민자가 이용하는 27년동안에 세비를 들여서 다 주는 거나 마찬가지로 않습니까? 국민의 부담이니까...

그 돈이면 그 돈을 가지고 과연 우리가 어떤 도로를 개설하는 것이 진정으로 마산과 창원을 소통을 원활하게 할 것인가 이게 중요한 것 아니겠습니까?

○위원장 김종대 국장님 이런 문제에 대해서는 평소 좀 자료를 만들어서 충분히 대화를 나누고 지금 의견의 내용에 있어서 관점을 달리하는 게 아니라 내용에 있어서 정확하게 서로 소통이 안 되어서 생기는 문제일 수 있는데 평소에 좀 그렇게 하십시오.

○건설교통국장 양윤호 예, 죄송합니다.

그 자료를 만들어서 구체적으로 손 위원님하고 논의하도록 하겠습니다.

○손태화 위원 아니, 말로만 하지 말고요.

국장님 이거는 우리가 일부 필요하신 분들 모여서 언제 시간을 잡아서요 진정으로 이런 문제점하고 한번 더 우리가 현장에 나가고 그런 부분들만 있었지 그 뒤에는 각각 따로였지 않습니까? 생각의 공유를 하고 문제점 지적하는 사항들이 없었지 않습니까?

그 시간을 한번 만들 수가 있겠습니까?

○건설교통국장 양윤호 예, 그리 하겠습니다.

○손태화 위원 예, 이상입니다.

○위원장 김종대 예, 빠른 시간에 그리 좀 해 주시고.

○배종천 위원 위원장님 다른 위원님들 질의하기 전에 자료 요청을 하나 좀 하겠습니다.

○위원장 김종대 예.

○배종천 위원 교통정책과장님, 2-2-18페이지 보시면 우리 주차장 위탁관리업체가 있는데 시설관리공단에서 위탁관리하는 것 중에서 대동항토방 앞에 하고 중앙입체식 하고 시민생활체육관 올해 4월달 진출입했던 차량 현황 있지요? 현황하고 차종하고 징수금액하고 저한테 자료를 내주십시오.

지금 바로 됩니까?

○교통정책과장 문병석 바로 준비를 시키겠습니다.

○위원장 김종대 예, 죄송합니다.

전수명 위원님 질의 하시겠습니다.

○전수명 위원 예, 위원장님 감사합니다.

우리 양운호 국장님 이하 과장님 여섯 분, 그 다음에 계장님 행정감사 준비에 고생이 많습니다.

이덕희 건설과장님께 질문 하겠습니다.

조금 전에 김헌일 위원님께서 말씀하신 부분인데 2-1 15페이지, 17페이지까지입니다.

본 의원이 왜 질문을 하느냐 하면 이 공사가 시작하면서 올 2월에 벌써 제가 이 민원을 두 번 받았습니다. 제가 또 이 현장에도 몇 번 가고 담당계장님, 담당주사님하고 저하고 통화를 몇 번 했습니다.

조금 전에 과장님이 시비가 들어간다 했는데 제가 수첩에 보면 있는데 그 분이 우리 담당주사님이 말씀하실 때는 국비거든요, 국비를 신청해서 진입도로를 하겠다고 그렇게 말씀하셨습니다.

현재 우리 설계상으로 진입도로가 없습니다.

○건설과장 이덕희 예.

○전수명 위원 진해 빠져나가는 것만 있습니다.

그러면 우리 창원시청으로 오는 쪽에 보면 가스공사 그 앞에까지 오지요? 거기에 대해서 어떻게 할 것인지 구체적으로 제가 본 위원은 다 알고 있으니 구체적으로 말씀을 해 주십시오.

○건설과장 이덕희 예, 건설과장 이덕희입니다.

답변 올리겠습니다.

아까 말씀드린 김헌일 위원님 질문에 말씀드린대로 진해방향에 램프부분은 분명히 말씀을 드리지만 당초 설계는 없는 건 기정사실입니다.

그래서 통합이 되고 나서 이게 필요성을 느껴서 저희들이 지금 또 진해 여러 가지 민원도 있고 해서 이 부분을 추진하고 있는 중입니다. 있는데 그 당시에 이 부분을 부산청에서 설계를 할 때 이 부분이 내용이 이야기기 나왔습니다.

그래서 그 당시에 조건이 거기 램프를 해서 진해 부분 연결시키는 부분은 추가사업비는 국비로는 안 된다고 단서조항이 되어 있습니다, 공문 상에.

그런데 이게 그 당시는 통합이 되기 전이었기 때문에 지금부터는 통합이 되었으니까 일체감이 되니까 이 부분 필요성이 있기 때문에 해야 되겠다고 추진을 하고 있고요.

○전수명 위원 예, 알겠습니다.

과장님 됐습니다.

지금 우리 진해서 민원이 강제호씨 하고 배종순씨 하고 이춘무씨 세 분이 올라왔거든요.

○건설과장 이덕희 예.

○전수명 위원 강제호씨, 배종순씨, 이춘무씨 세 분이 올라왔는데 지금 이거 속기록에 남으니까 이거는 과장님이 정확하게 답변을 해 주셔야 됩니다.

우리 진해에서 장복터널에서 넘어오면 들어와서 창원시청으로 오는 길이 있지요? 할 거지요?

○건설과장 이덕희 지금 할 계획입니다.

○전수명 위원 예, 계획이고, 그 다음에 창원시청에서 우리가 다시 진해로 나가는 길은 있지요?

○건설과장 이덕희 예.

○전수명 위원 그럼 들어오는 게 없지 않습니까?

○건설과장 이덕희 예.

○전수명 위원 그걸 분명히 내가 몇 번 말씀을 드렸지만 이 부분 분명히 하셔야 됩니다.

안 하면 이거 잘못하면 큰 오해의 소지도 되고, 잘못하면 욕 얻어 먹습니다.

이 부분에 대해서 정확하게 해 주고, 이거 지금 롯데건설 외 2개사가 어디어디입니까? 과장님 그거 나중에 2개사 말씀해 주시고요.

○건설과장 이덕희 예, 그래 하겠습니다.

○전수명 위원 나중에 말씀해 주시고, 터널 안 있습니까?

터널이 지금 여기 책자에 보면 감사보고 책자에 보면 1.75키로 아닙니까?

○건설과장 이덕희 예.

- 전수명 위원 본 의원이 알기로는 100미터로 알고 있는데…
- 건설과장 이덕희 100미터요? 터널 길이가 1.75킬로미터입니다.
- 전수명 위원 그렇습니까?
- 건설과장 이덕희 예, 그렇습니다.
- 전수명 위원 나중에 2개사는 저한테 이야기만 해 주시면 됩니다.
그리고 제가 당부의 말씀을 드리겠습니다.
분명히 진출입로 확실하게 해 주시기 바라겠습니다.
- 건설과장 이덕희 예, 거기에 대해서 덧붙여 하나만 꼭 말씀을 드리겠습니다.
이게 중요한 문제기 때문에 이 자리에서 분명히 말씀을 드리는데 저희들이 추진을 한다는 건 분명히 말씀을 드렸고요.
이 부분에 대해서 전체 공사비가 램프를 안전하게 할러니까 애로가 너무 돈이 많이 들어서 국비는 지원이 불가하다는 입장을 자꾸 표명을 하고 있습니다, 국토부에서.
이 부분도 제가 두서너번 갔다 왔습니다.
그래서 아까도 제가 말씀드렸지만 유턴을 해서 할 수 있는 방안, 소램프로 해서 하는 방안도 지금 찾고 있습니다. 하여튼 이 부분을 해결하기 위해서 노력을 하고 있습니다.
또 해야 된다고 필요성도 느끼고 있습니다.
- 전수명 위원 예, 됐습니다.
감사합니다. 고생 많으십니다.
- 위원장 김종대 예, 계속해서 질의하실 위원님 정영주위원님께서 질의 하시겠습니다.
- 정영주 위원 예, 정영주 위원입니다.
2-1-5페이지를 봐 주시기 바랍니다.
과장님 여기 맨 밑에 보면 위원회 운영 현황에 창원시설계자문위원회 운영한 현황이 나와 있는데 운영 실적 이 1회로 되어 있거든요.
그런데 설계자문위원회가 하는 기능에 보면 설계변경 적정성을 심의한다라고 되어 있는데 이 심의하는데 있어서 무슨 기준이 있는 겁니까?
- 건설과장 이덕희 예, 건설과장 이덕희입니다.
답변 올리겠습니다.
이 부분은 저희 시에서 시행하는 사업 중에서 총 공사비가 50억이상의 변경사항이 발생할 때는 설계자문위원회에서 심의를 하게끔 적정성 여부를 검토하게끔 되어 있습니다.
그 다음에 중요한 공업의 변경이라든지 이런 부분은 하게 되어 있습니다.
- 정영주 위원 50억이상에 대한 공사만 그렇게 한다 그지요? 우리 창원시에서 하는 공사에 대해서…
- 건설과장 이덕희 예, 총 공사비 50억…
- 정영주 위원 예를 들면 경상남도 지적사항에도 보면 덕동-수정간 도로 개설 설계 부적정, 현동-월영동 간 도로 개설 설계 부적정 이런 식으로 설계 관련되어서 부적정하다는 감사자료가 있고요.
그 다음에 2-5-16에 보면 도로과에 보면 건설공사에 설계변경 내역이 5,000만원이상 되는 건들이 상당히 많이 올라오거든요.
우리시에서 하는 것 중에 총 공사비는 50억이상이고 설계변경된 건들이 많은데 거기에 비해서 설계자문위원회 개최가 좀 부족한 것 같거든요.
- 건설과장 이덕희 예, 이 부분이 총 공사비 50억이상이어서 공법변경이라든지 중요한 공법변경에 대한 설계변경입니다. 통상적인 ES라든지 일반적인 설계변경은 포함되지 않습니다.
그래서 이번에 1회 한 것은 상수도사업소에 취수장 공법변경이 1회 했습니다. 중요한 공법의 변경입니다.
- 정영주 위원 우리시가 하는 일들 중에서 설계변경을 할 경우에는 전문가들 자문을 많이 구했으면 좋겠습니다.
- 건설과장 이덕희 알겠습니다.
그건 분야별로 해서 할 수 있도록 저희들이 공문을 보내고 하겠습니다.
- 정영주 위원 나중에 따로 또 질문드리도록 하겠습니다.
- 위원장 김종대 그리고 이옥선 위원님 질의 하시겠습니다.

○이옥선 위원 아까 팔용터널 관련해서 삼부토건 얘기가 나왔으니까 이거는 직접 어쨌든 우리 행정사무감사에는 안 나와 있는 부분을 말씀 좀 드리고 싶은데 지금 하수관거 사업들이 거의 마무리 되지 않았습니까? 그죠?

○건설과장 이덕희 예, BTL 사업입니다.

○이옥선 위원 우리 지역에 있는 건설업체들이 실제로 삼부토건 쪽 그 쪽하고 연관되어서 이 부분을 했던 부분이 있습니다.

그 업체들 7, 8개가 지금 지난 11월부터 공사비를 받지 못해서 어려움을 겪고 계신 건 알고 계십니까?

○건설과장 이덕희 그것까지는 제가 파악을 잘 못 했습니다.

○이옥선 위원 어려움을 겪고 계시거든요.

○건설과장 이덕희 예.

○이옥선 위원 그래서 지금 삼부토건이 엇그제 같은 경우에 자기들이 법정관리를 신청을 했다가 자금 지원을 받아서 다시 회생하는 쪽으로 가닥을 잡고 거의 결론이 그렇게 난 것 같은데 그것과 관련해서 우리시에서 지금 건설 업체들이 상당히 어려움을 토로하고 있기 때문에 그냥 등록만 하는 것이 문제가 아니라 정말 지역에서 업체들이 문제가 생기거나 경영 상에 애로를 겪을 때 이런 부분도 시에서 조금 챙길 부분이 있다면 적극적으로 나서서 해야 될 것 같고요.

그런 업체하고 지금 팔용터널 사업들을 계속적으로 하는 부분에 있어서도 좀 신중해야 될 부분이 있지 않을까 싶어서 한번 지적하고 넘어가고자 합니다.

○건설과장 이덕희 알겠습니다.

○이옥선 위원 챙겨 봐 주시고, 지금 진행 상황에 따라서 지역 건설업체들이 겪고 있는 어려움이 있다면 시에서 좀 협조를 해서 그런 부분도 해결할 수 있도록 도움을 주시기 바랍니다.

○건설과장 이덕희 예, 건설과장 이덕희입니다.

좋은 지적을 해 주셨는데 이런 부분들은 저희들 계약 부서하고 협의를 해서 지역 건설업체가 타격이 안 가는 방향으로 노력을 하겠고요.

두 번째 말씀하신 기업회생 절차가 완전히 이루어진 후에 저희들도 하게 되면 그렇게 할 계획입니다. 그래서 어떤 마무리가 되지 않는 상태에서는 다른 일은 진행을 안 할려고 하고 있습니다.

○위원장 김종대 이 위원님, 그 부분에 대해서는 건설교통국장님께서 좀 언급을 하시는 게 좋을 것 같은데 ...

○건설교통국장 양윤호 예, 건설교통국장입니다.

그런 부분에 대해서는 우리도 그 업체에 독려를 하고 협약 체결 전에 그런 부분을 충분히 업체에 주지를 시켜서 가능한 한 빠르게 해결될 수 있도록 노력하고 하겠습니다.

○위원장 김종대 그 부분에 대해서는 김종부 부시장님한테도 좀 보고를 하셔서 내용을 파악해서 어떤 정책을 어떻게 가져갈 것인지에 대해서 생각을 좀 나누어 놓으시기 바랍니다.

○위원장 김종대 계속해서 김석규 위원님께서 질의 하시겠습니다.

○김석규 위원 예, 김석규 위원입니다.

도시철도관련해서 간단하게 질의를 드릴까 합니다.

앞서 KDI 예타 관련해서 여러 가지 업무보고 때 여러 가지 질문을 드렸기 때문에 질문드린 부분은 생략하도록 하고요, 문제는 향후에 지금 경남도에서 기본계획을 보완을 하고 고시 승인을 요청할 건데 이 당시에 재무성 분석을 하게 될 거고, 그지요?

KDI에서는 B/C가 나오지 않았기 때문에 재무성 분석을 안 한 것으로 알고 있고요, 이번 기본계획 승인 요청을 할 때는 재무성 분석을 하게 되고 거기에는 도대체 향후에 건설되고 나서 운영을 하게 되면 이게 적자냐, 흑자냐 운영수익이 어떻게 되는 거냐라는 것을 분석하게 되는 것으로 알고 있습니다. 맞습니까? 과장님.

○건설과장 이덕희 예, 기본계획 변경 승인 때 아마 보완하면서 그런 부분이 언급이 되어서 평가가 같이 되는 것으로 알고 있습니다. 올린 것으로 알고 있습니다.

○김석규 위원 예, 그래서 그 부분에 대해서 제가 질의를 드리겠습니다.

예타자료 결과에 따라서 보면 연간운영비가 약 261억정도 되고요. 2036년까지 가면 297억정도 된다 이렇게 나와 있고요.

전체적으로 운영비와 관련되고 또 운영수익과 관련되는 부분들에 대해서 수요는 1일 최대 10만7천 31년 이

후에는 10만명이하로 점차 감소한다는 부분들로 예측하고 있습니다.

그래서 이게 전체적으로 운영수익이 그렇게 봤을 경우에 2018년도에는 운영수익이 164억정도가 운영수익으로 남을 것이고 36년에는 99억정도가 운영수익으로 남는다는 자료를 제출하고 있습니다.

그런데 이게 전체적으로는 무임승차에 대한 부분들은 사실은 고려가 되지 않고 있는 사항입니다. 맞습니까?

○건설과장 이덕희 예, 무임승차 부분 반영이 되어 있는 것으로 알고 있는데요.

○김석규 위원 무임승차가 몇 퍼센트 반영된 사항인가요?

○건설과장 이덕희 평균 30%정도로 보고 있습니다.

○김석규 위원 그 자료가 어디에 있던가요?

○건설과장 이덕희 그거는 제가 다시 자료를 가지고 저희들이 저번에 분석할 때 드린 내용이 30%를 무임승차 비율로 보고 있습니다.

○김석규 위원 무임승차 비율을 통상적으로 지금 노령화 추세 때문에 30%정도를 봐도 무방하다는 것인데 여기에서는 30%를 고려한 부분들이 없습니다.

없고요, 이게 왜 164억이 남느냐? 이거 뭐냐 하면 아까 수요를 제가 말씀드렸지 않습니까? 10만7천명.

10만7천 곱하기 전체적으로 한번 승차에 1,100원이라고 계산을 하면 아까 전체적으로 운영비가 261억이기 때문에 이걸 차감하면 161억의 운영수익이 남는다고 볼 수 있다는 것이고요.

이것은 전체적으로 무임승차를 고려하지 않은 사항에서 추계를 하면 그렇다 이런 말씀이거든요.

○건설과장 이덕희 예.

○김석규 위원 맞지요?

○건설과장 이덕희 예.

○김석규 위원 그래서 무임승차를 고려할 경우에는 어떻게 될 것이냐?

지금 물론 구체적이고 세부적인 것 나온 거는 없습니다마는 도시철도와 관련해서는 전체적으로 이후에 운영할 경우에 적자가 얼마나 예상이 되느냐? 전국적으로 이게 가장 관건이 되고 있기 때문에 추계를 할 수 밖에 없는 상황이고 거기에 대처할 수밖에 없는 사업이라고 볼 때, 제가 그걸 통해서 무임승차를 아까 30% 이야기 하셨지요? 금방요?

○건설과장 이덕희 예.

○김석규 위원 30%정도 될 것이라고 보면은 전체 KDI에서 예측하고 있는 그 수요가 적정성에 다 맞다고 하더라도 2018년에는 무임승차와 관련된 부분이 127억 무임료라고 볼 수 있는 겁니다. 2036년에는 119억정도가 나타나게 되고요.

그렇게 된다고 한다면 30%라고 한다면 결국 2018년도에 수익이 164억 전체적으로 다 무임승차가 없을 경우에, 그런데 무임 30% 잡으면 상이하게 되면은 약 30억정도가 남게 되고요, 2036년이 되면은 20억정도가 약 20억정도가 이 논리대로 가면 적자가 나게 됩니다, 2036년에는.

그래서 수요가 정확하게 예측하고 과장된 부분이 아니라고 하더라도 결국은 30%로 가져갔을 경우에는 2036년도에는 적자가 난다는 거고, 통상적으로... 그래서 제가 봤습니다.

여기에 동의 하십니까? 과장님.

분석을 안 해 보셨지요?

○건설과장 이덕희 예, 저번에 1차 저희들이 분석한 부분을 좀 보고를 드렸는데 그 자료를 제가 오늘 가져오지 못 했는데요, 한번 저희들이 분석해 본 바에 의하면 요 앞에 제가 말씀드린 대로 하면 적자폭이 무임승차 30% 잡을 때는 이 정도 적자 나는 것으로 되어 있습니다.

○김석규 위원 예, 그래서 이미 수요가 KDI에서 예측한 수요가 적정하다 하더라도 향후에는 적자가 날 수 밖에 없다는 것이고 이게 30%정도 될 것이냐? 지금 통상적으로 목표연도인 2021년도에 전문가한테 어느 전문가라도 물어보면은 무임승차를 현재대로 수준으로 유지한다면 노인복지법에 따라서, 그리고 통상적으로 도시철도는 100% 무임승차기 때문에 그렇게 한다고 하면 30%이상을 잡아도 무방하다는 게 대체적인 의견입니다.

거기에 대해서 동의하시죠?

○건설과장 이덕희 예, 지금 전국 평균 추세가 그런 것으로 알고 있습니다.

○김석규 위원 그래서 제가 좀더 구체적으로 말씀을 드려 보겠습니다.

도시철도 관련한 무임승차에 대해서는 지금 전국적인 도시철도법에 따르는 교통수단에 대해서는 대단히 문

제가 되고 있는데요.

최근 2010년도 부산발전연구원에서 제출한 연구 자료에 보면은 부산시의 경우 2005년부터 2009년까지 연평균 무임승실률이 12.62%정도로 상승하고 있습니다, 연간 연평균요.

그리고 전국은 조금 덜 합니다. 10.47%정도 증가하고 있습니다.

이건 뭘 말씀드리냐 하면 공사기간이 늘어나고 2011년이 될지 2012년이 될지 목표연도가 어떻게 될지 모르겠지만 이것은 계속적으로 노령화 추세에 의해서 갈 것이다 이렇게 좀 생각이 듭니다.

제가 최근에 우리 지역 언론에 났던 걸 보면 '경남이 늙어간다'는 제목으로 나온 게 있습니다. 그래서 제가 참고하시고 같이 고민을 모색해 보자고 지금 제언을 드리고자 하는 건데요.

여기 보면은 동남지방통계청에서 2010년 통합 창원시 노령화가 몇 퍼센트냐? 8.3%로 제출하고 있습니다. 그리고 장래에 2018년 도시철도가 1차 개통되는 2018년 창원시 노인화가 몇 퍼센트쯤 되느냐? 이 자료가 나온 게 통계청에는 없습니다.

그래서 제가 참고한 게 한국지방행정연구원에서 복지수요 관련해서 제출한 게 있는데요. 이게 65세이상 몇 퍼센트로 추정하냐 하면 16.68%를 추정하고 있습니다.

다시 여기서 8년만에 이 통계대로 그대로 신뢰한다면 8년만에 8.3%가 16.6%로 상승한다는 것이고 이걸 두 배이상 노령화가 8년만에 진행된다는 얘기거든요.

그러면 지금 무임승차와 관련된 부분들은 급격히 늘어날 수밖에 없는 추세고, 또 하나는 무임승차가 아니라 하더라도 이거는 65세이상의 노인 무임승차와 관련한 부분들이지만 15세이하라든가 청소년이라든가 유아와 관련된 부분들은 별도로 추계하고 있습니다.

그러면은 이거의 운영적자의 폭은 대단히 늘어날 것이라고 생각하거든요, 여기에 대한 대책이 마련되지 않는 부분들에 대해서 과장님 생각은 어떠신지 잠시 언급 좀 부탁 드립니다.

○**건설과장 이덕희** 예, 건설과장 이덕희입니다.

김석규 위원님 질문에 답변을 드리겠습니다.

사실 대중교통수단의 일환을 보면 지금도 대중교통수단의 여러 가지 약자보호라든지 이런 부분에 있어서 시가 보전도 하고 있는 상태입니다.

대중교통서비스는 결론적으로 저희들이 보는 관점은 뭐냐 그러면 전체적으로 시민의 발이지 이게 하나의 영리의 목적은 아니라고 봅니다.

그래서 물론 어떤 운영에 있어서 할 때 영리가 같이 적자가 없으면 더 좋겠지만 그런 부분도 대중교통서비스의 일환으로써 국가가 지방자치단체가 하나의 일부분 책임을 져야 되는 부분이 아니냐? 무임승차 30% 부분에 대해서는.

이걸 저희들이 서울시나 다른 데 부산시도 알아보니까 서울시도 적자의 가장 큰 원인이 지하철 적자의 가장 큰 원인이 무임승차율이라고 이야기를 하고 있거든요.

그래서 이런 부분을 국가가 좀 보존해 달라고 요구를 하고 있는데 국가에서는 공사비를 댔기 때문에 아직까지는 보존을 못하겠다는 이야기고, 그러면 또 이걸 갖다가 대중교통서비스를 갖다가 전체 시민을 위한 정책의 일환인데 이런 부분은 좀 합리적으로 우리 지방자치단체가 일부분의 적자는 좀 보존을 해 주는 게 맞지 않다고 보조 있고요.

두 번째로는 위원님 말씀하신대로 그런 적자폭에 대한 보전 문제 이런 부분들은 저번에 제가 한번 설명회 때 말씀을 드렸는데 저희시가 별도로 이 개별사업을 추진을 하게 되면 향후에 타당성평가를 한다고 저희들 말씀을 드렸습니다.

이런 부분에 좀 여러 가지 문제를 거론을 해 가지고 여러 가지 관계 전문가라든지 그런 부분들은 적극적으로 검토를 해서 보존방법이라든지 대책 또 근본적인 문제는 수요에 대한 문제인데 이런 부분도 재검토 단계를 거치겠다고 제가 말씀을 드렸습니다.

좀 더 이런 부분들은 현재까지 보다는 좀더 그 때 가서 심도있게 논의를 해서 여러 가지 검토를 해서 하여튼 어떠한 문제가 발생되는 예측이 되는 부분을 완벽하게 보완을 하고 그런 부분을 검토해서 완벽한 사업이 될 수 있도록 그렇게 추진해 나가도록 하겠습니다.

○**김석규 위원** 예, 그 일단 제가 이렇게 자꾸 말씀드리는 건 뭐냐 하면은 물론 대중교통이 시민들의 어떤 서비스 차원의 중요한 교통수단이기 때문에 그런 측면에서 바라봐야 된다는 것에 제가 동의하지 않는 게 아니고요.

도시철도기 때문에 버스나 다른 수단에 비해서 도시철도기 때문에 엄청난 총 공사비가 많이 들어가고, 그러기 때문에 그 만큼 총 공사비 대비하고 많이 투여하고 그리고 운영하는데서도 많은 경비가 운영비가 소요되기 때문에 적자가 발생하는 것이거든요.

그렇다고 한다면 다른 교통수단으로 신교통수단이 꼭 도시철도나 노면트램만 있는 것이 아닌데 다른 교통수단으로 할 경우에 시민들의 서비스도 향상되고 그만큼 시비를 줄일 수 있는 혈세를 줄일 수 있는 그런 방법이 있다고 한다면 그것을 고려하고 선택하는 것이 올바른 행정의 방향이라고 말씀드리고 싶은 거고요.

그래서 그런 부분을 같이 제가 저번에도 말씀드렸지만 ‘재검토할 수 있느냐?’ 그리고 원점에서도 누군가는 원점에서도 재검토하고 이것이 올바른 교통수단으로써 친환경적이면서도 시민들의 발이 될 수 있는 부분들을 고려할 수 있느냐에 대해서 제가 계속적으로 말씀드리기 때문에 그런 겁니다. 그래서 대중교통서비스 시민 서비스라는 측면을 간과하는 문제는 아니라는 말씀을 드리고 싶고요.

두 번째 또 말씀드리는 건 도시철도기 때문에 문제라는 겁니다. 그래서 아까 말씀드린 것처럼 광역시장협의 회 올해 1월 초에요 무임승차 손실적자 보전 요청 했지요? 중앙정부에.

이거 뒤에 관해서 했습니까? 도시철도에 관련한 겁니다.

대중교통 버스에 관련한 게 아니거든요.

제가 그래서 도시철도를 말씀드린 거고요.

대전도시철도공사도 올해 26일날 제가 자료를 살펴보니깐 요금을 950원에서 1,100원으로 상승을 시켰습니다. 이것도 무임승차 때문에 그렇다고 원인을 분석하고 있습니다.

그래서 전체적으로 노령화 추세가... 과장님 정리해서 그 부분만 말씀드리면 전체적으로 노령화 추세가 창원시가 도대체 어떻게 될 것이냐? 장래에 도시철도 수요가 무임승차율이 얼마정도 될 것이고, 그것이 어떻게 되기 때문에 이만한 적자폭을 감수하고 창원시가 물론 지금 현재 중앙정부가 줄 것이라는 막연한 기대는 말고요

지금 현재의 체계 하에서 이게 가능하냐, 아니냐? 아니면 다른 교통수단으로 대체할 필요가 있는가 없는가를 정말 한번 고려해 주십사 하는 말씀을 드리고 싶습니다.

그리고 또 하나 우려되는 거는 똑같이 우려하고 있습니다. 최근에 도시개발공사 설립타당성 검토보고서 중간보고회에 보니까 도시철도사업이 창원개발공사로 설립할 경우에 사업타당성이 있는가에 대해서 제출된 안이 있던데 보셨습니까?

○건설과장 이덕희 예, 저희들이 아마 그 공사 내용 안에 그런 사업의 종류를 할 수 있다고 대상에 포함을 시킨 것으로 알고 있습니다.

○김석규 위원 예, 지방공기업 평가원에서 한 건데요.

딱 두 개의 이유를 들어서 개발공사는 이 사업을 시행하는 것을 안 된다고 얘기하고 있습니다.

그것을 잠시 읽어 드리겠습니다.

“노면전차 사업을 수행한 경험이 없어 사업비 견적이 부정확하기 때문에 이는 경제성에 대한 판단을 어렵게 할 뿐만 아니라 추가사업비로 연결될 수 있다는 점에서 문제가 될 수 있다. 둘째 창원시 인구 규모 등을 고려할 때 교통수요 확보가 쉽지 않을 것이다. 이는 운영적자가 발생할 경우 창원시 재정에 상당한 부담을 줄 수 있다.” 이렇게 하면서 개발공사 사업으로써는 부정적으로 평가를 하고 있습니다.

이것은 제가 개인적으로 말씀드리는 게 아니고 여러 가지 이쪽 전문기관에서 하고 있는 얘기라서 귀 답아 들을 필요가 있다 싶어서 말씀을 드렸고요.

도시철도 관해서 연결되는 거지만 한 가지만 더 도시철도 관해서 말씀 드리겠습니다.

우리 국장님한테 질문을 하겠습니다.

저번에도 제가 잠시 언급한 문제인데 대단히 우리 건설공사와 관해서로는 도시철도를 포함한 건설공사와 관해서로는 대단히 좀 중요한 문제라고 생각하기 때문에 말씀 드리는데요.

지금 지방자치단체가 자치행정을 하면서 가장 중요한 게 주민이 어떻게 참여하느냐에 대한 문제가 사실은 굉장히 중요한 문제라고 생각하고요.

그런 문제에서 중앙정부의 지침에 의해서 예산과 관해서로는 주민참여예산제가 입법예고된 걸로 창원시도 알고 있습니다.

다음으로 주민들이 참여하고 불편해 하는 것들 중에 하나가 가장 민원이 제기되는 것이 역시 건설공사에 따른 민원이라고 저는 생각을 합니다.

제가 이번에 이 부분에 대해서 집행부에서 자료를 좀 받아서 대형공사사업에서 최근 몇 년 간의 사업에서 민원으로 인한 설계변경이나 공사액이 얼마나 증가했는지를 좀 개량화해서 이걸 좀 전체적으로 할려고 했는데 통합의 사정으로 자료가 전혀 제출되지 않아서 개량화하지는 못했구요.

대략적으로 민원에 의해서 최근에 알려진 것만 해도 수정만 STX조선소 건설사업, 진해구 남양동 하수종말처리장 건설사업, 그 다음에 팔용터널, 그 다음에 북부순환도로, 아까 얘기했던 국대도 2-25 양곡-완암간 구간, 그 다음에 도시철도도 마찬가지로 예상하는데요.

이런 부분들만 대형공사만 시작되면 주민과 집행부 간에 여러 가지 민원이 발생하고 그 민원 속에서 항상 떠도는 것이 일단 공사기간이 연장되고 그에 따른 설계변경이 이루어지게 되고, 민원을 들어주어야 되니까.

그에 따라서 공사금액이 증가하는 이런 게 계속 반복되고 있다고 생각하는데 어떻게 생각하십니까? 국장님?

○건설교통국장 양윤호 예, 건설국장입니다.

많은 민원이 발생되고 있고 또 그런 것들이 있습니다.

그래서 주민들이 충분히 시민들과 의논하고 소통해서 대형사업을 추진하는 것이 저도 합당하다고 생각합니다.

말씀하신 우리 도시철도 문제도 앞으로 도에서 기본계획 승인이 내려오면 타당성평가 등을 통해서 그 때 많은 시민이나 전문가들 이런 주변 관련자들하고 토론이라든지 자문이라든지 이런 것들을 공청회를 통해서 어차피 또 그런 절차가 있습니다.

해서 같이 의논해서 그 때 해 나가도록 그래 하겠습니다.

○김석규 위원 예, 제가 말씀드리는 건 그런 부분이 있다고 한다면 실질적으로 주민이 사전에 의사결정 단계에서부터 현재 창원시는 주민참여기본조례라는 게 있기는 합니다마는 이게 상징적 의미가 있기 때문에 건설공사 특히 도로공사나 철도, 이런 대형공사와 관련해서는 사전에 의사결정 단계부터 실행계획까지 설립할 때 주민이 참여하고 그 속에서 여러 가지 문제를 제기해서 이것이 공사 시작 전 설계 전부터 설계변경이 이루어지지 않게 충분히 반영해서 시작한다고 한다면 여러 가지의 행정력 낭비라든가 공사비 증액 이런 부분을 좀 막을 수 있는 게 아닌가라는 생각이 들고요.

이런 측면에서 지금 국토부가 PI라는 국민참여제도라는 것을 매뉴얼로 제출하고 있고요.

전국에서 이걸 한번 시범사업을 시행했지만 아직까지 활성화되고 있지는 못한 것 같습니다. 제 생각에는 도시철도사업을 하든 대형공사 사업을 하든 통합 창원시가 여러 대형건설사업을 하면서 이것을 제도화 하는... 예를 들면 조례화 한다든가 이렇게 해서 제도적으로 보완해서 여러 가지 부분들을 좀 사전에 예방하는 측면을 가졌으면 좋겠다.

이런 생각을 가지고 있는데요, 국장님이 같이 연구해서 추진할 생각이 있으신지 여쭙고 싶습니다.

○건설교통국장 양윤호 예, 건설국장입니다.

국민참여제도는 제도가 있기는 있는데 아직까지 그게 활성화되지 않고 어느 정도 지금 연구단계고 이런 것 같습니다, 좀 진행중인 단계도 있고.

원주 쪽에 고속도로에 한번 적용한 사례도 있습니다.

하여튼 앞으로 이 문제 참여문제라든지 시민참여라든지 전문가 참여 이런 일들이 대형공사라든지 여러 가지 사업에 필요하다고 생각합니다.

그래서 신중히 같이 검토하고 연구를 하겠습니다.

○김석규 위원 예, 가능하면은 제 생각에는 이게 우리 창원시의 실정에 맞게, 또 전국에서 최초로 이런 걸 도입하고자 하는 의지가 있다고 한다면 맞게 해서 전문가들 의견을 충분히 수렴해서 그에 맞는 그런 제도를 좀 정착했으면 한다는 바램을 드리고요.

마지막으로 다 지난 얘기지만 지금 타당성조사 우리 도시철도 한하는데 거기에 BRT와 관련한 부분들도 함께 검토할 수 있는 내용을 넣을 수 있는지를 좀 여쭙고 싶습니다.

○건설교통국장 양윤호 도시철도... 저는 이렇게 생각합니다.

대중교통을 승용차에서 대중교통으로 대중교통에서 자전거, 그 다음에 보행 이렇게 가야 된다고 생각하는 데 이게 서비스 수준을 어떻게 할 것이냐는 문제인데 승용차가 대중교통으로 갈려면 결국 여러 가지 수단이 있기는 있는데 그 중에 그래도 승용차가 대중교통으로 갈려면 어느 정도 고급화 되고 서비스 수준이 충분히 많아 야 된다고 생각합니다.

그래서 우리 기본계획할 때 지금 노면전차 트램으로 결정이 되어 있는 상태입니다. 그래서 이 문제는 BRT도 전혀 검토 대상은 아닌 건 아니겠지만 어느 정도 도시기본계획이라든지 타당성조사 할 때 여러 가지 BRT까지 평가를 다 해서 또 공청회도 한번 거치고, 전자공청회도 거치고 이렇게 해서 여러 가지 절차를 거쳐서 전문가 자문도 받고 해서 어느 정도 진행된 상태입니다.

해서 저 생각은 지금 노면전차로 가는 것이 맞다고 생각하고 타당성평가를 할 때 같이 한번 검토를 해 보기로 그래 하겠습니다.

○김석규 위원 지금 BRT는 검토가 안 되었습니다.

이게 왜냐하면 도시철도법 관련해서 경남도에서 사실 시작은 도시철도 시작이 이미 1991년부터 도에서 고민하고 예타를 경남도에 어디 설치할 데가 없는지 어떻게 해야 되는지를 검토했던 사항 아닙니까? 이진 도시철도법에 관련한 거였고요.

BRT는 지금 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률을 적용하기 때문에 사실은 BRT가 보고서에 문구로 남아 있다고 해서 검토되었다고 이렇게 볼 수가 없는 거고요. BRT는 검토에서 제외된 겁니다.

다시 얘기하면은 BRT를 한번 더 창원시는 충분히 검토한 적이 없다는 것이고 지금 추세는 전체적으로 도시철도에 대한 문제가 많으니까 서울 하얏트 수도권지역하고 그걸 하고 있기 때문에 BRT 관련 타당성조사를 많은 곳에서 하고 있고, 거의 대부분이 B/C가 2가 넘는 이런 사항들이 있기 때문에 충분히 창원시도 좀 검토했으면 좋겠다는 말씀을 드리겠습니다.

제가 시간을 너무 많이 뺏을 것 같은데 쉬었다 하겠습니다.

○위원장 김종대 예, 김석규 위원님 좋은 지적해 주셔서 감사하고요.

국장님, 꼭 한 말씀 드리고 싶습니다.

팔용터널이라든지 도시철도 이런 문제에 대해서는 우리시의 재정이라든지 그리고 또 시민들의 생활에 엄청나게 영향을 미치는 그런 내용 아닙니까?

그래서 지금 쪽 말씀을 듣는 가운데 대중교통에 대한 어떤 개념이나 가치 판단에 대한 얘기들을 많이 하고 계시고, 그리고 대중교통의 어떤 정책의 방향이라든지 운영에 대한 여러 가지 적자 보존 이런 여러 가지 이런 것들에 대해서 얘기하는 것이기 때문에 이 시간에 충분히 논의할 내용도 맞습니다.

그럼에도 불구하고 이거는 시간이 많이 소요되는 그런 내용이기 때문에 평상시에 이런 부분에 대해서 충분히 좀 얘기를 나누어서, 그리고 또 토론하고 협의하는 가운데 좋은 대안을 만들어내시기를 간곡히 부탁을 드리면서 우리 의원님들에게 다시 한번 말씀을 드리면 지금 우리 6개를 다루어야 되는데 현재까지도 건설과에 맴돌고 있어서 대단히 죄송한 말씀이지만 정회 없이 계속 진행하겠습니다.

혹시나 생리... 뭐 잠깐 쉬고 하는 그런 것들에 대해서는 적절하게 그렇게 해 주시기 바라고, 국장님 저기 우리는 정례회 때 다른 상임위원회는 어떻게 하는지 잘 모르겠지만 베스트, 워스트 하는 그런 공무원들을 우리가 선정을 합니다.

그래서 정례회 때 열심히 고생하고 또 잘 하신 분들에 대해서는 우리가 선정해서 최고, 최저공무원들을 뽑아서 포상도 하고 격려합니다.

좀 고생이 되시더라도 성실하게 임해 주시면 대단히 고맙겠고 계속 질의하실 위원님 질의해 주십시오.

○김현일 위원 위원장님 의사 관계 때문에 이야기할 게 좀 있습니다.

지금 보편은 7월 4일날 현장방문이 되어 있습니다. 7월 5일날은 도시개발사업소만 되어 있습니다. 이런 부분들에서 이게 조정이 가능하지 않겠느냐?

○위원장 김종대 좋습니다.

○김현일 위원 지금 내가... 위원장께서 이게 지금 시간 제약이라든지 이런 부분들을 자꾸 너무 강조를 하시고 서두르니까 저희들도 심리적으로 좀 불편하거든요.

○위원장 김종대 그러시겠네요.

○김현일 위원 그래서 7월 4일날 현장방문, 7월 5일날 도시개발사업소의 양이 좀 작으니까 이런 부분들에서 시간 조정을 하고 건설교통국이나 도시정책국에 대해서는 충분한 시간을 좀 활용을 할 수 있도록 그렇게 해 봅시다.

○위원장 김종대 예, 좋은 말씀이고요.

사실은 이 제10회 정례회에 관련된 일정에 대해서는 이게 미리 이미 여러 형태로 우리가 쪽 공유했던 내용입니다.

그리고 7월 4일날 같은 경우는 현장방문이라고 하는 표현이 특정정당들이 서울에 다른 일정들이 있어서 좀 빠지는 문제 때문에 가능한 한 이런 일정을 잡았는데 감사위원님께서 의논하신 대로 하겠습니다.

○김헌일 위원 나중에 점심시간이나 정회시간에 한번 의논을 다시 해 보도록 합시다.

○위원장 김종대 예, 하십시오.

초선의원들은 잘 모르시겠지만 쪽 이런 경험, 저런 경험을 해 오셨기 때문에 서로 지혜를 좀 모으면 얼마든지 가능합니다.

○이성섭 위원 위원장님께서 의사일정 관련된 말씀인데요 공유를 하셨다는데 뭘 나는 공유했는지 모르겠고요.

일단 행정사무감사와 관련되어서 구청에는 업무가 얼마 안 되요, 사실 따져봐서.

그러면 구청을 전반부에 하고 교통국이라든지 이런 규모가 큰 부분에 후반부에 했으면 저녁에 7시가 되든 8시가 되든 얼마든지 가능하다는 말입니다.

그런데 이런 일정이 의사일정을 반영하는데 위원장님이나 과장님께서 안 들어가셨겠습니까? 그지요?

그런데 이런 부분이 제대로 안 되어서 이렇게 쫓겨가는 이런 일정을 갖는다는 것은 상당히 문제가 있는 것으로 보여지고요, 그리고 행정사무감사를 하는데 의원이 행정사무감사를 다 이야기를 어느 정도 집행이 된 부분을, 또 선행 중인 사항을 충분히 질의를 하고 답변을 받고 이래야 되는 부분인데 이런 시간에 쫓긴다는 것은 이거는 아주 잘못된 부분이라고 보여지고요.

오후에 구청에 일정을 안 하더라도 하는 방향을 찾아보든지 그래 하셔야 될 것 같습니다.

○위원장 김종대 예, 이 시간에 우리가 의사일정에 대해서 얘기를 길게 하면 공무원들 계시는 곳에서 적절치 않는데 충분히 알겠습니다.

계속 진행하겠습니다.

감사위원들께서 요구했던 자료 제출에 대한 내용들을 바로바로 좀 해 주시기 바라고...

○손태화 위원 위원장님 의사진행 발언입니다.

5분 정회했다가 합시다.

○위원장 김종대 그럴까요? 예, 좋습니다.

잠시 정회 하겠습니다.

(11시20분 감사중지)

(11시32분 감사계속)

○위원장 김종대 감사를 속개하겠습니다.

의원님들 감사합니다.

그리고 현재 건설과 진행 중에 있는데 건설과에 대해서 더 하실 말씀 있으시면... 예, 이옥선 위원님.

○이옥선 위원 간단하게 건설과하고 그냥 연결해서 쪽 두, 세 가지만 간단한 답변을 부탁 드리겠습니다.

2-1-22 비음산터널 건설과 관련해서 과장님 우리시 검토의견에 대방로 교통체증 해소 대책에 대한 명확한 분석자료 제시 필요, 이렇게 되어 있는데 조금 설명 부탁 드리겠습니다.

○건설과장 이덕희 예, 건설과장 이덕희입니다.

비음산터널 문제는 지금 김해 진례 쪽에서 해서 저희들 창원시로 연결되는 도로인데 연결되는 접속부가 당초 계획이 토월IC 주변으로 되어 있습니다.

토월IC가 현재 국도25선이 건설되고 있는 대체우회도로 하고 있는데 현재 반 개통이 되어 있습니다. 그 반 정도 개통된 1차 부분만 해도 벌써 접속부분이 상당히 출퇴근시간에 많이 밀리고 있는 상태입니다.

별써 IC 내려오는 데부터 밀려 있기 때문에 거기도 접속을 시키면 현재 교통량을 추정을 1일 약 4만대로 보고 있는데 거기 접속을 시키면 굉장히 혼잡이 온다, 그래서 그 부분 혼잡과 대방로 부분에 대한 혼잡이 오기 때문에 이 부분에 대한 대책이 수립되지 않는 한 우리시가 거기 접속하는 건 어렵다.

그래서 다른 대안 노선을 좀 찾아주면 좋겠다는 게 저희 시의 입장이었습니다.

○이옥선 위원 예.

○건설과장 이덕희 그래서 이번에 다시 민간사업자가 지금 김해시하고 협의를 가져온 부분이 사파 쪽으로 약간 이동해서 우리 축구센터 있는 쪽으로 현재 안을 가지고 오고 있습니다. 그 부분도 또 동성아파트라는 민원이 한 2,000세대가 있는 부분이 있어서 이 부분도 애로를 느끼고 있습니다.

그래서 거기 대안을 찾고 있고 협의 중에 있는 상태입니다.

○이옥선 위원 원래 경남도에서 전체적인 터널이나 도로망 관련해서 이 비음산터널에 대해서 얘기된 부분이 있지 않습니까?

○건설과장 이덕희 예.

○이옥선 위원 경남도하고...

○건설과장 이덕희 예, 경남도하고 계속 협의한 내용이 이 내용이 주가 이 내용이었습니다.

○이옥선 위원 원래 이 부분은 타당성 부분에서 실제적으로 좀 문제가 있는 걸로 해서 연기되기로 된 부분이 아닌가요?

○건설과장 이덕희 타당성 부분은 경남도가 광역도로망 구축사업 경남발전연구원에 했을 때는 B/C 부분에서는 상당히 높게 나와서 사업타당성 인정은 하고 있습니다.

하고 있는데 아까 말씀드린대로 우리시가 사업은 타당한데 우리 거기 붙이는 부분에 있어서 여러 가지 문제가 발생할 우려가 있기 때문에 여기에는 교통해소 대책이 좀 선행이 되어야 된다는 게 저희의 입장입니다.

○이옥선 위원 그 부분만 대책이 되면 바로 추진하신다는 말씀입니까?

○건설과장 이덕희 예, 그 부분이 가장 선결과제고, 또 여러 가지 아시다시피 우리 관계되는 인근에 거기 관계되는 우리 시의원님은 일부 반대를 하는 부분도 있고 그렇습니다.

○이옥선 위원 예, 알겠습니다.

위원장님, 다음에 넘어가겠습니다.

○위원장 김종대 건설과요?

○이옥선 위원 아니요.

○위원장 김종대 그러면 정영주 위원님께서 계속 질의 하시겠습니다.

○정영주 위원 건설과에 대해서 도시철도에 관해서 한두 가지 정도만 부탁을 드리겠습니다.

어제 야구장 하는 걸 보니까 어차피 도시철도에 대해서 재검토하라고 이야기한들 도시철도가 놓아질 것 같다는 그런 생각이 들거든요.

그러면 이 도시철도 1면을 지금 버스나 자가용이 다니는 차선에 도시철도를 놓게 되잖아요? 그러면 어차피 버스나 자가용을 타는 사람을 도시철도로 옮겨 타게 해야 되는데 그 옮겨 타게 하는 역할 중에서 자가용 타는 사람들이 자기가 가고자 하는 목적지까지 정말로 큰 무리없이 갈 수 있도록 도시철도와 버스와의 환승문제에 대해서 정말 각별히 신경을 쓰셔야 될 것 같다는 생각이 들거든요.

그리고 대규모 노면공사가 들어갔을 경우에 특히 제 지역구 쪽으로 대동그린코아나 까치 쪽으로 차가 저쪽으로 집중하게 될 텐데 저쪽 부분에 많은 민원과 사고 안전문제에 대해서 좀 세심한 신경을 써 달라는 부탁을 드리고 싶습니다.

그리고 지금 여기 문제점에 보면 도시철도 관련해서 문제점 및 대책에 예비타당성 조사와 기본계획이 차이가 있다는 내용이 나와 있거든요.

제가 어제 상세하게 도시철도보고서 비교분석 자료를 받아서 우리 담당공무원인 박창선씨로부터 상세한 설명을 들었는데 이거 저한테만 설명할 문제가 아니고 우리 의원님들 창원시 55명 계시는 의원님들 도시건설상임위가 아니더라도 그 분들에게도 좀 설명을 해 주십사 하는 부탁을 드립니다.

이상입니다.

○건설과장 이덕희 예, 답변 올리겠습니다.

처음 말씀하신 환승문제는 저번에도 설명회 때 말씀을 드렸는데 위원님 지적이 맞습니다.

가장 저희들이 우려를 하는 부분이 이 부분입니다. 그래서 위원님 지적사항 중에 가장 큰 지적사항이 대중교통체계와 환승체계를 어떻게 할 거냐? 이 부분인데.

이 부분은 저희들이 심도있게 검토를 해야 될 거고, 이 부분은 별도의 하나의 과정을 거쳐야 될 그런 용역을 해서 아마 큰 아웃라인은 이번에 교통체계증장기계획에서 다루었고, 좀더 세부적인 문제는 사업이 시행된다면 되는 시점에서 별도의 체계를 구축하는 방안으로 검토를 해야 됩니다.

이게 가장 중요한 문제 중에 하나입니다, 저희들 고민을 하고 있는 부분이고.

두 번째 공사 중에 여러 가지 혼잡부분 문제는 저희들이 좀 공사기간 내에 여러 가지 시작을 하면 검토를 적극적으로 해서 주민 불편이 최소화하는 방향으로 나가겠습니다.

그 다음 세 번째 말씀하신 기본계획과의 차이점 문제는 당초에 경남도 기본계획을 올릴 때는 광역권으로 해서 올리고, 그 다음에 그 중에서 통합이 됨으로 해서 창원도시철도사업으로 오다 보니까 여러 가지 많은 변화

가 있는 부분이었습니다.

이런 부분들은 기본계획과 예타에 차이점에 대해서는 저번에 일부 말씀을 드렸는데 조금 더 상세한 부분에 대해서는 위원님 말씀대로 개별적으로 위원님들 찾아뵙고 필요한 부분을 설명을 올리도록 그래 하겠습니다.

○위원장 김종대 예, 수고 하셨습니다.

손태화 위원님.

○손태화 위원 예, 손태화 의원입니다.

2-2-4페이지에... 아니 2-2-4페이지가 아니고 죄송합니다.

2-1-20페이지, 1-4페이지를 좀 봐 주세요.

건설기술용역비 집행 현황에 봉암2교 건설타당성 용역이 지금 용역 중에 있는 것으로 보고가 되었는데 4월부터 10월이라고 아까 정회시간에 보고를 받았습시다.

그런데 이게 전에 도로과에 있을 때는 국도77호선 등으로 이렇게 사업을 예산을 편성한 것으로 알고 있는데 왜 이게 갑자기 봉암2교로 되었는지 그것부터 먼저 답변 부탁 드리겠습니다.

○건설과장 이덕희 예, 건설과장 이덕희입니다.

당초에 이 봉암교 문제를 거론할 때 국도77호선 대체우회도로 방향으로 국비를 받기 위해서 그런 방향으로 추진하다가 지금 대체우회도로는 이미 마창대교에서 사용을 했기 때문에 쓸 수가 없다는 입장입니다.

그래서 저희들이 제2봉암교로 명칭을 해서 이 부분을 타당성을 검토 중에 있는 사항입니다.

○손태화 위원 그런데 실제 아까 말씀드릴 때도 팔용터널 관련도 도심 한복판에 팔용터널 건설 계획도 실제적으로 이게 봉암2교도 그 인근에 하나를 더 놓거나 확장을 하거나 이런 검토는 사실상 불필요하다고 생각이 되거든요.

왜 그러나 하면 전체 봉암2교에 관련되어서는 우리가 신마산 쪽에 있는 분들이 창원으로 진입을 할 때 지금은 거의 8~90%가 봉암교를 이용해서 진입이 되다 보니까 지금 거기가 정체현상이 일어나기 때문에 문제로 대두가 되는데, 거기 다리 하나 더 놓는다고 기본도로 인프라가 부족한데 불가능하지 않습니까?

그렇다면 어시장 쪽에 지난 번에 77호선을 이야기할 하든지 간에 신마산 쪽에서 봉암 자유무역교를 거치지 않고 창원으로 진해로 바로 갈 수 있는 어떤 도로를 우리가 이제는 계획할 때다 이렇게 판단이 되어져요.

그러면 신마산 있는 통행량이 봉암교로 오지 않는 도로를 마창대교 건설해서 그런 게 좀 이용이 되어야 되는데 실제 아무런 역할을 못하는 돈은 수천 억을 들여서 해 놓고 또 이게 봉암교만 갖고 자꾸 이게 지금 수십년... 제가 마산시의회 있을 때부터 이게 저도 협상을 했었거든요.

2000년대 초반부터 4년간 하다가 이게 안 되어서 팔용터널이 튀어 나온 겁니다.

그렇다면 안 되는 걸 또 이걸 용역한다고 여기다가 목숨 거는 것은 이거는 대단히 잘못된 용역이라고 생각이 되어지고, 정말 신마산 쪽에 있는 양을 무역교를 통하지 않고 창원과 진해로 연결할 수 있는 그런 실질적인 용역을 우리가 심도 있게끔 이렇게 용역하는 것이 맞지 않나 싶은데 거기에 대해서 답변 부탁 드리겠습니다.

○건설과장 이덕희 예, 답변 올리겠습니다.

손 위원님 말씀대로 저번에 제2봉암교가 명칭은 저희들 이렇게 정했는데 당초에 경남도에서 추진할 때는 구마산, 창원시가 할 때는 봉암교 현재 1봉암교 옆에다가 붙이는 방향을 많이 검토했는데 이번에 저희들이 하는 것은 위원님 말씀대로 어시장 쪽 안 있습니까? 어시장 쪽에서 창원으로 진입하는 부분을 지금 검토 중에 습니다.

이 용역이 그 용역입니다.

그래서 그 쪽으로 해서 제2무역교를 거치지 않고 바로 다이렉트로 어시장이나 옛날에 마산시청 뒤로 해서 창원 쪽으로 붙이는 방향에 대한 검토안을 지금 계획하고 있는 겁니다.

○손태화 위원 그렇다면 이게 사업 명부터 잘못 부가된 것 아닙니까?

우리가 작년에 분명히 예산을 심의할 때는 이게 국도77호선으로 이야기되어서 예산도 편성한 것으로 알고 있는데 봉암2교 하면 저는 여기 알려지 현상을 일으키거든요.

수십년 동안 제가 최소한 10년 이상은 여기에 대해서 검토를 해 왔고, 그 다음에 김두관 지사도 이 사업은 자기 공약사업에서 뺐거든요.

그런데 이거를 명명을 하니까 저는 또 그런 검토하는 건 줄 알고 시민들이 하는데 실제 필요한 사업명도 바꾸어야 된다고 생각을 합니다.

왜 그러나 하면 진정으로 신마산 쪽에 있는 차량들을 현재 있는 도로인프라를 거치지 않고 창원과 진해로 진

입할 수 있는 그거를 집중도를 높여서 타당성용역을 하는 것이 바람직하다고 보거든요.

지금 용역 나간지가 한두 달 정도 되었으니까 과업을, 과업내용을 제가 잘 모르겠거든요.

그래서 좀 그 쪽으로 현실적으로 그렇게 해야 지금 이야기되는 이런 부분들이 해소가 된다고 생각을 합니다.

○건설과장 이덕희 알겠습니다.

그 내용은 손 위원님 말씀한 내용이 맞습니다.

그 방향으로 지금 저희들이 용역을 하고 있는데 명칭 문제는 당초에 아까도 말씀드렸지만 77호선 대체우회도로 방향으로 국비 지원사업으로 하기 위해서 노력해 왔는데 이 부분이 국비 지원이 어렵다 보니까 당초에 그걸 처음에 그렇게 추진하다가 빠지고, 제2봉암교로 명칭이 붙어서 작년에 아마 사업비를 저희들이 받았는데 이 부분 나중에 다시 추진하게 될 때는 정식사업으로 가게 되면 명칭 문제는...

○손태화 위원 아니죠, 지금은 이게 사업명이 이렇게 용역이 나갔는데 이것도 바꿀 수 있으면... 왜냐하면 이게 언론에 나갈 거거든요.

나가면 많은 사람들이 봉암2교 하면 또 옆에 놓는 줄, 다른 걸 이렇게 하는 줄 알고 있다는 말입니다.

그래서 이 사업 명칭마저도 법적으로 불가능하면 모르겠는데 바꿀 수 있으면 언론보도 되고 우리가 심의할 때도 이 내용이 올라오지 않도록 신마산 있는 사람들이 자기들 이 도로가 이렇게 대략 용역이 실시되고 있구나 하는 걸 느낄 수 있도록 이 사업 명칭도 바꾸어야 된다고 생각합니다.

○건설과장 이덕희 예, 명칭 문제는 제가 검토를 다시 해 보도록 하겠습니다.

○손태화 위원 예, 검토 하시겠습니까?

○건설과장 이덕희 예, 일단은 그게 현재 용역 나가 있기 때문에 이 용역을 바꿀 수 있는지 다시 한번 해 보고, 안 되면 저희들이 나중에 이 용역보고서를 받을 때는 명칭을 바꾸어서 할 수 있는 길이 있으면 검토를 해 보도록 하겠습니다.

○손태화 위원 예, 이상입니다.

○위원장 김종대 예, 수고 하셨습니다.

김석규 위원님.

○김석규 위원 2-1-21페이지 지게-남산간 연결도로 관련해서 질문 드리겠습니다.

제가 이 관련한 이 사업 민간투자사업인데 현재의 상황은 동양건설 쪽에서 법정관리 신청이 들어가 있어서 사업이 우선협상대상자였다가 지금 실시협약을 맺지 못하고 중지되어 있는 것으로 되어 있지요? 맞습니까?

○건설과장 이덕희 예, 실시협약을 중지가 아니고 협약을 하기 위한 절차이행을 하고 있는데 저희들 입장에서는 협약을 할려면 정상적으로 회사가 운영에 개시가 되어야 협약을 할려고 그렇게 하고 있습니다.

○김석규 위원 예, 그래서 이거 관련해서 제가 지난 추진사항을 좀 살펴보다가 조금 의문되는 게 있어서 몇 가지 질문을 하도록 하겠습니다.

정회시간에 과장님하고 얘기를 좀 했었는데요 여전히 풀리지 않는 부분이 있어서 이거는 좀 확인을 공식적으로 해 주십사 하고 말씀을 드리면, 이 구간에 대해서 지게-남산간 연결도로 관련해서 지난 2006년도에 창원비전2020 법정계획은 아닙니다만 경남발전연구원에 의뢰해서 창원시가 나왔던 도로연결망에 명칭이 북대도14호선 북면, 동읍 해서 사업비가 현재의 민투자사업으로 하고 있는 지게-남산간 도로하고 약 20억정도 차이로써 사업계획이 수립된 적이 있고요.

그 이후에 2006년도 창원비전을 하고 나서 2007년 8월에 민간투자사업자가 사업 제안을 했습니다.

그리고 그럼에도 불구하고 2008년도 민간투자심의위원회에서 확정이 났지만 2009년 이후에 나온 도시교통정비중기계획에는 또 다시 이 구간을 국도14호선 대체우회도로 해서 민투자사업과 동일하게 표현을 하고 있거든요.

그래서 도시교통정비중기계획이라는 것은 법정계획이고, 또 이것을 창원시가 수립해서 승인은 경남도지사가 하는 것으로 되어 있는 법정계획인데 여기에 분명히 표현되어 있는데 이것이 민투자사업도 제안 전에 또 창원비전에서 언급되어 있기 때문에 창원비전2020에 언급되어 있기 때문에, 이것이 제가 의혹을 갖는 문제는 의혹이 드는 것은 이것을 꼭 확인해 줄 것을 요청드리는 것은, 이것이 자칫 국비사업으로 충분히 진행할 수 있었음에도 불구하고 민간사업 제안에 맞추기 위해서 이 사업을 포기한 부분이 아닌가?

그렇게 되면 주민들이 대단히 손해를 보는 게 아니냐? 이런 느낌이 들어서 이 부분을 꼭 좀 다시 한번 확인을 해 주시고, 명쾌히 답을 해 주실 것을 먼저 말씀드리고요.

그렇게 해 주실 수 있으시죠?

○건설과장 이덕희 예, 건설과장 이덕희입니다.

아까 정회시간에 위원님 지적을 해 주셨는데 그 부분은 과정을 한번 더 제가 역사를 살펴서 위원님께 명쾌하게 답변을 올리도록 그렇게 하겠습니다.

○김석규 위원 예, 고맙습니다.

그리고요 이 민투사업과 관련해서 질의를 드리겠습니다.

전체 제가 서류를 받아서 진행한 것을 보니까 KDI 적격성 검토에서는 B/C가 1.24 내지 1.25정도 나온 것으로 판단하고 적격판단으로 받은 것으로 해서 시의회 동의도 받고 진행했던 것으로 되어 있는데 제가 적격성 용역보고서를 보니까 여기 시나리오 1, 2 해서 진행한 게 있는데 상세한 것은 뻔다 하더라도 시군도7호선하고, 그 다음에 국대도14호선 그러니까 경쟁도로 그러니까 시군도7호선이 확포장계획이 있었지요? 그 당시에.

그것부터 말씀 좀 부탁 드리겠습니다.

○건설과장 이덕희 죄송합니다.

이 시군도 부분은 제가 확장계획을 도로과에서 하는데 확인해 보고 말씀을 드리겠습니다.

○김석규 위원 이게 왜 그러냐 하면 이 보고서에 시군도7호선이 4차선을 2차선인데 4차선으로 확폭된다고 한다면 경쟁노선이 되고 그렇다고 한다면 민간투자자가 투자했을 경우에 수익이 안 난다는 문제가 생기기 때문에 이 부분을 분명히 종합 검토에서 제기하고 있습니다.

그래서 이 부분은 중요하고 제가 도시교통중기계획 2009년도 나왔던 도면에도 분명히 시군도 확폭이 나와 있습니다. 나중에 보시겠지만 여기에 분명히 나와 있거든요, 위쪽 도로.

○건설과장 이덕희 예.

○김석규 위원 그렇다면은 경쟁노선이 확폭되는데 누가 1,150원입니까?

요금을 지불하고 무료도로가 조금만 가면 있는데 이용하겠느냐의 문제가 생기기 때문에 민간투자사업으로서는 B/C가 1이하로 떨어질 수 밖에 없다는 걸 언급하고 있는데 이게 민투사업심의회의에서는 1.24로 올려서 민투사업이 통과된 것 아니냐는 이런 의혹이 있거든요.

그런데 시군도7호선을 확폭을 한다고 한다면 B/C가 1이 안 나오기 때문에 민투사업으로 할 수가 없는 사항이라고 생각이 들거든요, 그것 어떻게 검토되어서 된 건지 말씀 좀 해 주십시오.

○건설과장 이덕희 예, 건설과장 이덕희입니다.

○위원장 김종대 저기 그거는 도로과장님께서 좀 보충하는 게 낫지 않습니까?

○건설과장 이덕희 위원님 지적하신 부분에 아까 시군도 확폭 문제하고 죄송한 말씀입니다.

제가 거기까지 정확하게 파악을 다 못했기 때문에 B/C 문제하고 한번 더 검토를 해서 대단히 죄송한 말씀이지만 별도로 전반적으로 해서 지게-남산간에 여러 가지 문제 아까 말씀하신 부분은 별도로 제가 말씀을 올리도록 그렇게 하겠습니다.

대단히 죄송합니다.

○위원장 김종대 저기 도로과에서 좀...

○김석규 위원 예, 도로과에서 아시면 하셔도 될 것 같습니다.

○도로과장 이순하 예, 도로과장 이순하입니다.

이 부분은 구 창원시 시절에 농어촌도로 부분은 건설과에서 담당하다가 현재는 구청에서 이 업무를 담당하고 있습니다.

과거 자료에 의하면은 군도7호선 이 부분은 하양에서 구암으로 오는데 이 부분은 도로가 개통이 안 되어 있습니다. 그 사업을 하기 위한 노선결정이 1990년도 되어서 사업 설계를 해 놓은 상태에서 그 부분이 현재 제가 보기에는 그 때 당시에 어떻게 판단되었는지 모르지만 현재의 노선이 결정된 그 노선은 하양에서 구암 방면으로 오는 부분이 되겠습니다.

왜냐하면 지게-남산간은 동읍 용강에서 지게 방향으로 가는 반면에 군도7호선 이 부분은 동읍을 거쳐서 하양까지 가서 하양에서 산고개를 넘어서 대안마을 쪽으로 성산초등학교 방면이거든요. 그 부분하고는 이게 농어촌도로망이지 국가기간도로망 내지 외곽도로의 기능하고는 좀 차이가 있는 것 같습니다.

○김석규 위원 예, 국가기간도로망이 아니라 하더라도 지금 계속적으로 저는 자료를 가지고 제가 실질적으로 현지 확인을 다 못한 부분들은 죄송한데요.

7호선이 2009년 도시교통정비중기계획에서는 2차선에서 4차선으로 확폭하겠다는 계획을 수립하고 있거든요.

이게 지금 가로망계획이고 정비계획도 제가 지금 가지고 있는데 거기 분명히 확폭 계획을 가지고 있었습
니다.

그리고 그 확폭 계획은 2009년도에 되었는데 민간투자사업 결정이 2008년말에 결정이 나지 않습니까?

그러니까 적격성 검사를 했는데 결론적으로 말씀드리면 적격성검사를 했는데 7호선 확폭을 4차선으로 확폭
안 하면 B/C가 1.25로 나온다, 그러면 민간사업으로 적격하다고 이렇게 말씀드릴 수 있고, 제가 본 자료는.

만약에 확폭을 하게 되면은 경쟁노선이 되어 버리기 때문에 똑같이 4차선으로써 약간 거리는 차이가 있지만
그렇다면은 이거는 민간투자사업으로 부적격하다, 왜냐하면 B/C 1이 안 나오기 때문에 그렇지요.

그런 0.8~9정도 밖에 안 나온다고 제출하고 있거든요.

그 인근 택지개발사업을 실행계획 이전 거라도 전체를 다 반영한다 하더라도 그렇다고 이렇게 답을 내리고
있습니다.

적격성 검사라는 것이 내려와서 해라, 마라 판단하는 것은 발주청에서 발주기관에서 판단하는 것이지만 이
것이 대단히 우려스럽다는, 확폭에 대한 우려스럽다는 부분들과 함께 중요한 것은 확폭이 되어서 공짜로 그
쪽으로 이동할 수 있다고 한다면, 택지개발로 인해서 그 수요가, 굳이 민자사업으로 해서 요금을 지불할 필요
가 있었겠느냐에 대한 부분들을 전체적으로 묻고 있는 겁니다.

그래서 거기에 대한 의견을 좀 부탁 드립니다.

○도로과장 이순하 예, 이 부분에 저하고는 그 보고서를 보지 않는 사항에서 제가 답변드리기는 좀 어려운
부분이 있지만, 현재의 지계-남산간 도로는 남산IC에서 지계 방면으로 이야기하는 부분이고, 그러니까 시종
점 부분이고, 이 군도 7호선은 그 기능 자체가 농어촌도로고 폭이 10미터 이내입니다.

농촌 지역간 연결도로망을 형성하는 부분이고, 현재 그 부분이 설계가 완료되어서 지금 시행을 하지 않는 부
분으로 지금 보류가 되어 있는 사업인데 그 보류된 사유는 국지도35호선 노선이 동읍 교차지점에서 봉릉까지
가는 노선에 새로운 노선으로 도에서 국지도30호선으로 해서 공사를 지금 진행 중에 있습니다.

그 부분이 하양지점에서 중간에 터널, 교량 등으로 지나가기 때문에 그게 시설이 되어야만이 고개를 넘어갈
수 있는 그런 관계에 있기 때문에. 예를 들어서 남산IC에서 군도7호선을 갈려면 남산IC에 들어가서 그 다음
에 동읍에 덕정교차로를 거쳐서 주남저수지 방면으로 현재 편도 1차선 도로를 거쳐서 또 그 하양 가서 왼쪽으
로 산고개를 넘어가야만이 성산초등학교 방면으로 나오는데 구암마을이... 거시서 일부러 지계까지 갈 필요가
없지요.

그런데 이 부분이 그 때 당시 어떻게 평가를 했는지 모르겠지만 제가 보는 견지에서는 지계-남산간 도로와
군도7호선은 경쟁노선의 관계는 아니라고 이렇게 보아집니다.

○김석규 위원 KDI에서는 그렇게 하고 있습니다.

그래서 일단 저도 거기에 대해서 좀더 구체적인 건 없기 때문에 보고서에 따라서 말씀을 드린 거고요.

그 연관해서 전체적으로 그러면 아까 제가 말씀드린 7호선하고요, 그 다음에 국대도14호선하고 다음에 지계
-남산간 민투사업하고 이런 부분들에 대해서 전체적으로 제가 좀 이해를 할 수 있도록 제가 드는 의혹을 좀
풀 수 있도록 충분히 준비를 해 주시고요.

마지막으로 이 사업이 현재 전체적으로 제가 보기에 국대도사업으로 추진한 흔적은 분명히 있기 때문에 현
재 또 민간제안자가 실질적으로 부도가 난 것 아닙니까?

법정관리 갔다는 건 부도가 난 건데 향후에 꼭 그렇게 그 끈을 잡고 가야 되는 건지, 아니면 다시 전반적인
재검토를 통해서 더 많은 예산이 들어가기 전에 오히려 필요하다면 무동지구나 감계지구 여러 가지 택지개발
사업과 연계해서 필요하다면 상당 부분 시간을 걸릴 것이 아니라 다시 전환해서 재정사업으로 국비를 지원받
아서 추진할 생각은 없는지 물으면서 제 질문을 끝내도록 하겠습니다.

○건설과장 이덕희 예, 건설과장 이덕희입니다.

아까 질문하신 내용에 대해서는 먼저 저희들이 상세하게 알지 못해서 답변을 완벽하게 못 드려서 죄송합니
다.

그래서 이 부분들은 위원님 말씀대로 전반적으로 종합적인 검토를 여러 가지 검토를 해서 위원님이 지적하
신 부분에 대해서는 의혹이 해소될 수 있도록 해 드리겠습니다.

두 번째 말씀하신 현재의 사업우선협상대상자가 법정관리 신청을 했는데 이 부분은 아마 기업회생 절차를
밟고 있는 것으로 알고 있습니다.

그래서 이 부분은 그에 따라서 저희들이 사업 추진하는 방향을 결정하도록 하겠습니다, 회사의 회생 여부에

따라서.

그리고, 두 번째는 사업을 꼭 시행해야 되느냐의 문제는 회사의 회생 문제도 같이 병행이 될 것 같고, 현재 14호선은 이미 국도대체우회도로 해서 14호선은 동읍 우회도로로 해서 진영까지 빠지고 있는 것으로 알고 있습니다.

전반적으로 다시 한번 재검토를 해서 위원님 말씀하신 부분은 이걸 저희들이 말씀을 드리고, 또 회사의 정리 절차나 이런 부분을 봐서 사업시행 여부도 의회와 의논해서 검토해 나가도록 하겠습니다.

○김석규 위원 이상입니다.

수고 하셨습니다.

○위원장 김종대 예, 김석규 위원 수고 하셨습니다.

좋은 지적해 주셔서 고맙고요, 이어서 전수명 위원님께서 질의 하시겠습니다.

○전수명 위원 예, 전수명 위원입니다.

우리 이덕희 과장님 정말 잘 알고 계십니다.

2-1 12페이지 봐 주시기 바랍니다.

거기 국도25호선 용동-동읍 도로 건설이 있습니다.

2012년도에 동읍 우회도로 동시 개통이라 해서 국비 확보에 그 때 그 당시에 애로가 많았다 했는데 그 부분에 대해서 좀 설명해 주세요.

○건설과장 이덕희 예, 건설과장 이덕희입니다.

저희들이 국비 확보 부분은 올해 사업비는 전부 확보를 다 했습니다.

확보를 해서 일단 올 12월까지의 동읍까지 남산교차로까지 연결을 다 할 계획입니다. 하는데 지금 문제는 동읍 우회도로 14호선 부분이 남산IC 부분이 교차로 부분이 같이 연결이 되어야 되는데 그 쪽에서 지금 부산청에서 하는 부분이 사업 시행이 다 안 되고 있습니다.

그래서 저희 시는 부산청하고 협의를 해서 일단 남산IC 일부분을 개통해서 임시개통은 연말에 할 계획을 가지고 있고, 국비는 전액 확보가 되었습니다.

○전수명 위원 동읍은 우회도로는 확보 다 되었네요?

○건설과장 이덕희 예, 그렇습니다.

그런데 추가사업비는 저희들이 밑에 문제점에 넣어놨는데 시비를 부담해야 될 부분은 추가사업비가 또 있습니다.

○전수명 위원 예, 그리고요 그 밑에 보면 사업비 안 있습니까?

2,470억 이게 지금 인상이 된 거지요?

○건설과장 이덕희 예, ES도 있고……

○전수명 위원 애시 당초에는 2,350억 아닙니까?

○건설과장 이덕희 예.

○전수명 위원 그건 인상되었고 국비가 지금 2,900억인데 지난 번에는 2,700억 아닙니까? 시비가 지금 37억 아닙니까?

○건설과장 이덕희 예.

○전수명 위원 그 당시에는 28억이거든요. 그것도 지금 인상이 된 건고, 또 뒤에 그 밑에 보면은 문제점 및 대책에 대해서요 추가사업비 전액 시 부담 191억으로 조기시행 애로 해서 이걸 또 왜 내렸습니까? 그 당시에는 225억이었는데……

○건설과장 이덕희 이 부분은 그 사업비 본선 사업비하고 따로입니다.

따로인데 뭐냐 하면은 추가사업을 저희들이 해야 될 부분이 뭐냐 그러면 창원대학 후문 들어가는 통로 도로 개설이 있습니다. 창원대학 그 당시 협약사항인데 이 부분과 그 다음에 저희들이 역세권 개발사업을 하고 있거든요.

○전수명 위원 예.

○건설과장 이덕희 역세권에서 25호선으로 진입하는 도로, 그 다음에 현재 25호선 본선 구간에 정병산에 맥이 단절되고 또 등상로 이런 부분도 없고, 생태통로 에코브리지 통로가 있습니다. 이 부분에 추가사업비 세 군데 합해서 약 191억이 소요될 것으로 보고 있습니다.

○전수명 위원 저번에는 추가사업 전액 시 부담금 해서 225억이었는데 본 위원이 묻는 것은 왜 191억으

로 내렸느냐고 묻습니다. 다른 것은 다 올랐는데...

됐습니다. 과장님 됐고요.

그 밑에 보면 2011년 추경 있지요? 70억 지원금, 공사비 50억, 보상비 20억 이 부분은 처음에 2011년 추경 해서 51억을 올렸거든요. 올렸고, 공사비 해서 41억 올렸고 보상비 10억을 올렸거든요.

지금 보상비도 10억이 올랐고 공사비도 지금 9억이 올랐고 그 다음에 추경 70억인데 그것도 51억이었는데 그것도 약 2억정도 올랐거든요. 이 부분 설명 좀 해 주십시오.

○건설과장 이덕희 예, 말씀 드리겠습니다.

이 부분은 저희들이 시비 부담이 총 191억인데 그 중에서 사항에 따라서 2011년도 추가재원 금액에 따라서 저희들이 돈을 요구를 한 겁니다.

그러니까 사업비 자체는 변화가 191억이었는데 전체적으로 추경재원이라든지 이런 걸 봐서 저희들 필요할 때 경비를 조금 더 달라, 작게 달라 그렇게 요구를 한 그런 사항이 되겠습니다.

○전수명 위원 예, 그런데 공정을 지금 78%인데 또 보상비가 들어갈 부분이 있습니까?

○건설과장 이덕희 아까 말씀드린 대로 창원대 후문하고, 그 다음에 역세권 진입로 일부 부분, 생태터널 하는데 그게 범위가 확정되니까 보상 부분이 약간 늘어난 겁니다.

○전수명 위원 이런 부분도 그렇습니다.

애시 당초에 용역 타당성조사를 할 때 창원대학 후문 쪽이라든가 이런 부분 용역에 딱 맞추어서 예산을 올리면 될 것을 꼭 보면 공사를 시작하다가 설계변경하고 또 공사비 추가로 올리고 올리고 이래 하더라고요.

물론 공사를 하다 보면 손을 대면 자꾸 커지기 마련인데 이런 부분도 애시 당초 용역 타당성조사 할 때 하면 보상비 20억이면 20억 어느 정도 계산을 확정을 해서 안 그러면 애시 당초 넉넉하게 좀 넣어주든지 한 10억 넣어놨다가 다시 또 10억 더 올려버리고 이렇게 하면 안 맞습니다.

다음부터 과장님 오랫동안 계실 동안에 이런 부분에 공사 부분에 대해서 용역비 이런 거에 대해서는 조사할 때 애시 당초에 예산을 좀 집행하고 조금 남을 정도로 예산을 올려주십시오.

○건설과장 이덕희 알겠습니다.

참고해서 하도록 하겠습니다.

○전수명 위원 이상입니다.

○위원장 김종대 제가 알기로는 우리시 창원시 전체용역 그러니까 설계변경이든 뭐 학술용역이든지 다 포함해서 약 700억정도 되는 것으로 저는 그렇게 알고 있는데 하여튼 이 용역에 관해서는 좀 심도있게 잘 분석해서 적재적소에 내뱉으면서 하십시오.

김종식 위원님 질의 하시겠습니다.

○김종식 위원 지금 전수명 위원님이나 모든 분들이 감사를 하고 계시는데 예를 들어서 팔용터널 민간투자사업 같은 경우 2009년도부터 2015년까지 7년간 되어 있는데 이 때까지 과정마다 아까 전에 말씀하시듯이 원래는 2009년부터 7년간 각 계획연도가 나왔을 건데 거기서 변화된 과정들 안 있습니까? 변경한 내용들이 전혀 안 나와 있거든요.

예를 들어서 용역을 했는데 설계변경이라든지 이런 사항들이 좀 자료가 빠져있는 것 같아서...

○건설과장 이덕희 예, 건설과장 이덕희입니다.

분량을 넣다 보니까 많이 넣으면 양이 그래서 체계적인 사업의 변화는 당초에 계획 잡은 것에서 사업을 추진하다 보니까 거기서 민원이라든지 행정절차 상에 여러 이행 문제들 때문에 다소 기간에 거의 좁아지지는 않지만 많이 늘어나는 경우가 있습니다.

그래서 그 부분에 필요하신 부분 저희들이 왜 늘어났는지 이런 부분들은 구체적인 필요한 부분들은 자료는 제가 별도로 설명을 드리도록 하겠습니다.

○김종식 위원 예, 알겠습니다.

○정영주 위원 위원장님.

○위원장 김종대 예, 정영주 위원님께서 질의 하시겠습니다.

○정영주 위원 용역에 관해서 이야기가 나오는데 건설과 마치고 넘어가도 되겠습니까?

교통정책과로 넘어가서...

○위원장 김종대 죄송합니다마는 교통정책... 건설과는 마치고...

(「예」 하는 위원 있음)

이옥선 위원님? 이렇게 하시면 어떻게 것 같습니까?

예, 말씀 좀 먼저...

○정영주 위원 아니, 용역 이야기가 나와서 교통정책과에 자료에 보면 2-2-24 교통운영체계 선진화 모델도시 구축사업 추진 현황이 있습니다.

과장님 여기 보시면 추진사항에 2010년 8월 20일날 지방재정투융자 심사 완료해서 조건부 심사를 받은 내용이 있거든요.

이 조건부 심사받은 내용에 보면 통합 창원시 전역에 일관화된 교통운영체계를 수립해야 된다, 지역별로 교통운영체계 차이로 인한 시민 불편이 우려된다 해서 조건부 승인을 받은 내용이 있는데 이 날짜가 2010년 8월 20일이거든요.

그런데 앞에 보면 2-22페이지를 보면 앞 쪽으로 넘어가서 보면 있잖아요, 22페이지 2010년 10월에 그러니까 8월에 그 통합체계가 필요하다고 조건부 승인을 받는데 10월달에 마산, 진해 선진교통체계연동화용역 착수해서 마산하고 진해만 떼어서 또 용역을 준 거예요? 그러니까 마산, 창원, 진해 전체로 용역을 하는 게 필요하다, 교통체계를 개선하는 게 필요하다고 이게 지금 투융 심사를 받았는데 10월달에 다시 마산, 진해만 빼서 연동화용역 착수를 한 겁니다, 예산을 또 들여 가지고.

그런데 진해 같은 경우에는 바로 2년 전에 예산을 또 8,900만원 들여서 이 교통신호체계 개선사업 완료해서 2년 전에 또 8,900만원 들여서 똑같은 내용의 사업을 했거든요.

역시 사업한 내용, 장소도 도로교통공단이에요, 똑같이.

여기에 대해서 설명을 주시기 바랍니다.

○교통정책과장 문병석 예, 교통정책과장 문병석입니다.

답변 드리겠습니다.

의원님 말씀드린 2-2-24 부분에 있는 교통운영선진화체계 모델 구축사업 이 부분의 2010년 8월 20일 지방재정투융자사업 이 부분하고 그 다음에 조금 전에 말씀하신 2-2-22에 있는 마산, 진해지역 선진교통연동화용역 착수 부분은 과업 자체가 다른 부분입니다.

그래 이해를 해 주시면 되고, 2-2-24에 있는 부분은 현재 저희들이 구 창원지역에 대해서 교통선진화 모델도시 사업을 시행하면서 현재 용역을 추진하고 있는 과정입니다.

그 다음에 앞에 말씀드린 이 부분은 마산하고 진해 통합이 되었기 때문에 신호연동화 부분 때문에 하는 용역 부분이 되겠습니다.

○정영주 위원 이 규모나 내용에 보면 교통신호체계의 전반적인 검토, 직진우선... 이 내용이 제가 봐도 별로 크게 다른 내용이 아니거든요.

○교통정책과장 문병석 의원님, 제가 덧붙여 설명을 드리면은 교통선진화 부분은 나중에 또 별도로 말씀을 드리겠습니다마는 2009년도에 전국에 있는 자치단체를 대상으로 모집을 해서 우리시하고 원주시, 군산시 3개 시가 모델도시로...

○정영주 위원 아니, 그러니까 3개 시가 모델로 선정이 되어서 4월 20일날 선정이 되었잖아요?

○교통정책과장 문병석 예.

○정영주 위원 그리고 8월 20일날 투융심에서 창원 전역에 대해서 필요하다는 이런 투융심을 받았는데 이렇게 받은 내용이 있는데 10월달에 왜 따로 또 이걸 떼서 마산, 진해만 용역을 할 필요가 뭐 있냐 이 말입니다, 여기서 하면 되지.

돈을 이중으로 용역비를 낭비한 게 아닌가 하는 지적이고요.

그 다음에 진해는 2년 전에 어차피 교통신호체계에 대해서 해서 여기 보면 8,900만원 들여서 2년 전에 완료되었다는 내용이 또 나와 있거든요.

그런데 별로 그렇게 크게 오랜 기간이 지나지 않은 상태에서 예산을 용역을 그것도 용역비를 도로교통공단에 그렇게 막 연달아서 할 이유가 뭐가 있냐 이 말입니다.

○교통정책과장 문병석 예, 답변 드리겠습니다.

현재 통합이 되어서 기존 마산시도 연동화 작업이 되어 있었던 상태고 진해도 연동화사업이 되어 있었던 상태고 구 창원도 연동화사업이 되어 있었습니다.

되어 있었는데, 기존 구 창원에는 빼고 마산, 진해만 연동화 준 부분은 조금 전에 말씀드린 교통선진화 체계 부분 때 창원지역의 연동화 부분이 다시 검토가 되어집니다, 이번 용역에.

그래서 이 부분은 빠졌고 기존 마산하고 진해 부분은 이 부분 포함이 안 되었기 때문에 통합 안에 할 때 같이 연동화시키는 그 작업을 현재 하면서 저희들 추진하는 그런 내용입니다.

○정영주 위원 그러니까 추진하는 내용이 크게 다른 내용이 아니다 이 말입니다.

글자는 선진화모델, 연동화작업 내용은 여러 가지로 나누어져 있는데 실제 여기서 하는 일 자체는 똑같은 도로교통공단에서 하는 내용이고 이 안에 내용 자체도 크게 다르지 않는데 이름만 바꾸어서 이렇게 계속 용역을 하는 게 맞냐 이거 지금 제가 지적하는 거거든요.

○교통정책과장 문병석 예, 의원님 그 부분은 교통선진화 부분은 20개 과제가 있습니다.

그 과제의 내용을 별도로 제출해 드리겠습니다. 그러면 그 부분과 이 부분이 다르다는 내용이 나올 겁니다. 그리 이해를 해 주시면 고맙겠습니다.

○건설교통국장 양윤호 예, 건설국장입니다.

교통선진화모델 과제는 2-2-25페이지에 내용이 나와 있습니다. 나와 있고, 2-2-22페이지 그거는 그야말로 신호연동화 작업입니다.

그래서 2-2-22페이지하고 선진화모델 사업하고는 사업 자체가 전혀 많이 다른 사업이 되겠습니다.

○이성섭 위원 위원장님 의사진행 발언입니다.

지금 교통정책과로 넘어간 겁니까?

○위원장 김종대 아니, 건설과에 대해서 더 하실 의원이 계십니까?

○이성섭 위원 정영주 위원이 그 건으로 가서 같이...

○위원장 김종대 용역 부분이라서 연계된 내용이라서 그렇게 했었는데 잠깐 감사위원님들께 의논을 좀 하겠습니다.

지금 원래 의사진행의 시간 배정은 오전에 건설교통국에 관한 내용을 하고 3시에 진해구청에 하도록 그렇게 되어 있었습니다.

현재 건설과 내용을 다루게 되었고 남아 있는 게 5개과가 남아 있습니다.

제 생각으로는 사실 이럴 수 밖에 없지요. 3,800억이나 되는 예산에 그리고 또 건설교통국에 관련된 내용에 대해서 우리가 좀 심도 있게 하는 것이 좋은 일이라고 생각하는데 어떻습니까?

만약에 우리가 시간을 좀 더 가질려고 하면 우리도 그렇지만 피감기관에서도 식사를 해야 되고 하기 때문에 지금 정회해서 식사하고 1시반부터 교통정책과부터 진행을 하는 게 어떻 까 합니다.

○이성섭 위원 예, 그래서 의사진행 발언을 한 거고, 교통정책과를 할 거면 하고 식사를 하든지 건설과를 마쳤으면 식사를 하고 하든지 그 부분에 대해서 결정을 해 달라는 뜻이었습니다.

○위원장 김종대 예, 좋은 제안이시고 그러면 이렇게 하십시오.

혹시나 대단히 죄송합니다.

지금 다른 과에 계시고 또 계장님들이나 모니터하시는 직원들께서 우리 내용도 아닌데 타 업무를 다루는데 우리가 시간 낭비했다, 이렇게 생각하시는 직원들이 혹 있을지 모르겠는데 건설교통국에 관련된 내용 중에서 건설과는 주무과일 뿐만 아니라 의회에서 다루는 행정사무감사는 사실상 회계감사가 아니거든요.

결국 정책감사 위주로 될 수밖에 없는 상황입니다.

그렇기 때문에 의원들께서 어떤 관점으로 어디에서 중점해서 얘기하는가를 들어 놓으시면 다른 부서에 계시는 분들도 사실 행정을 함에 있어서 굉장히 도움이 되고 우리는 시민의 대의기구로서 시민들 입장에서 우리가 얘기하고 있기 때문에 이런 것들을 참고해서 들어 놓으시는 것도 좋겠다는 생각 때문에 사실은 이렇게 좀 같이 계셨습니다.

혹시나 시간을 낭비했다 이렇게 생각하지 마시고 긍정적으로 생각해 주시기 바라고, 그러면 의논한 대로 지금 1시반까지...

○이옥선 위원 위원장님 선진화모델 하나만 하고...

○위원장 김종대 예, 좋습니다.

이옥선 위원님, 건설과는 넘어가기로 하고 교통정책과에 관련된 내용 지금 하는데 하고 우리가 식사하도록 그렇게 하십시오.

○이옥선 위원 예, 죄송합니다, 시장하실 텐데.

지금 얘기 나온 김에 하나만 언급하고... 교통운영체계 선진화모델도시 몇 일 전에 중간보로에 우리 김석규 위원님하고 저하고 참석했을 했습니다.

그래서 이게 지금 중간용역보고회 이후에 결과물이 나오게 되면 그걸 그대로 시행을 하실 거지요?

○**교통정책과장 문병석** 예, 의원님 교통정책과장입니다.

답변 드리겠습니다.

현재 어제 아레 한 부분은 글자 그대로 중간보고입니다.

중간보고를 거치면서 그 날 집중적으로 한 부분이 20개 사업 중에서 시범적으로 해야 될 구역을 정해서 그 구역이 정해지면 시범구역 부분에 대해서 자료를 먼저 받아서 사업을 일단 시작해 보고, 거기에 따른 문제점을 보완을 해서 최종용역을 받으려고 한 그런 내용이고, 현재 용역결과물은 아직 안 나옵니다.

○**이옥선 위원** 그러면 시범운영을 해 보고 결과물이 나온다는 말씀이시죠?

그런 그 기간이 몇 년 내지는 얼마나 걸릴까요?

○**교통정책과장 문병석** 예, 답변 드리겠습니다.

현재 저희 용역기간이 10월까지 되어 있기 때문에 그 안에 빨리 나오도록 그래 하겠습니다.

○**이옥선 위원** 그러면 시범기간 운영은 언제부터?

○**교통정책과장 문병석** 시범기간 운영은 저희들이 7월달에 홍보를 하고 8월달에 사업을 할 계획으로 추진하고 있습니다.

○**이옥선 위원** 10월달까지 정도 운영을 해 보고 그걸 검토를 해서 최종결과물이 나온다는 말씀이지요?

○**교통정책과장 문병석** 예, 그래 하겠습니다.

○**이옥선 위원** 예, 상당히 좀 우려되는 부분이 있었습니다.

기본적으로 비보호좌회전 지역 같은 경우에 저희 교통체계가 바뀌면서 저희 신마산 일대 같은 경우도 거의 10여군데 지금 정확하게 계산은 안 해 봤지만 10여군데를 했다가 다시 철회가 된 절반이상이 철회가 된 이런 상황이 벌어지게 되면서 왜냐 하면 이거는 그 당시에 우리 용역보고회에서는 서구의 어떤 규정 체계하고 우리 하고 안 맞는 부분, 적용이 안 된 부분이기 때문에 익숙해지면 가능할 것이라고 얘기를 했지만 그거는 우리 현실하고 좀 안 맞는 부분인 것 같더라고요.

그래서 지금 우리가 비보호좌회전 함부로 도입을 했다가 그야말로 어떤 혼란 뿐만 아니라 안전상에도 치명적인 어떤 부분들을 가져올 수 있기 때문에 그것들을 고려를 한다면 정말 신중하게 도입을 해야 되고 예를 들면 그 안전성 부분에서는 정말로 다각도로 우리가 검토를 해서 해야 되겠다.

왜냐하면 정말 그 자체에 기본적인 철학 자체가 보행자 중심이 아니라 차량을 어떻게 하면 원활하게 소통할 것인가 여기에 초점이 맞춰 있는 상태에서는 기본적으로 안전문제는 뒷전일 수밖에 없다고 판단이 들었습니다.

그래서 그 기본적으로 그런 부분들 같이 검토를 해 나가고 시범사업에 평가를 하는 과정에 있어서도 그런 관점을 가지고 좀 세심하게 평가를 해 나갔으면 좋겠다는 생각이 들고, 그걸 통해서 결과물을 가져왔으면 좋겠습니다.

이상입니다.

○**교통정책과장 문병석** 예, 의원님 잘 알겠습니다.

그리 하겠습니다.

○**위원장 김종대** 예, 그러면 중식을 위해서 1시반까지 정회하겠습니다.

(12시21분 감사중지)

(13시37분 감사계속)

○**위원장 김종대** 의석을 정돈해 주십시오. 감사를 속개하겠습니다.

오전에 이어서 교통정책과부터 시작하도록 하겠습니다.

페이지는 2-2페이지부터 26페이지까지 나와 있는 내용들입니다.

질의하실 위원님 질의해 주십시오. 이성섭 위원님.

○**이성섭 위원** 이성섭 위원입니다.

교통정책과장님, 공영주차장 위탁 관련해 가지고 19페이지 상단에 있습니다.

이게 진해시로 있을 때 한 것 같은데 진해 화물주차장 관리는 지금 시설관리공단에서 하는데 구체적인 금액이 들어간 것하고 준공일자하고 관련되어 있는 사항을 개략적으로 간단하게 이야기를 해 주십시오.

○**교통정책과장 문병석** 교통정책과장 문병석입니다.

답변 드리겠습니다.

진해 화물공영주차장 차고지 조성사업은 사업기간은 2006년부터 2010년 10월 15일까지 사업비는 36억원 이 되겠습니다.

지금 현재 만들어진 주차 면수는 105면입니다.

현재 작년부터 해 가지고 저희들이 시설관리공단에 관리 자체를 위임을 해 봤습니다마는 주변 여건상 거리가 멀고 해 가지고 현재까지 무료로 운영하고 있는 실정이 되겠습니다.

○이성섭 위원 무료로 하는데 차를 안 대면 어떻게 됩니까?

계획이나 타당성과 관련된 부분이 잘못됐다고 생각 안 합니까?

○교통정책과장 문병석 답변 드리겠습니다.

저희들이 작년 10월에 완료해 가지고 일단 시범기간을 통해 가지고 무료로 하면서 홍보하고 했습니다마는 주변 여건이 현재 개발이 안된 상태에서 선 조성을 하다보니까 현재 무료로 해도 차가 3대 정도 그렇게 들어 오고 있습니다.

그래서 지난 달에 반상회 회보도 내고, 시설관리공단에서 인근 공장을 돌면서 홍보를 했습니다마는 주변 여건이 아직 개발이 안된 상태에서 현재도 화물차가 주차를 많이 안하고 있는 실정입니다.

그래서 국토부에 건의를 해 봤습니다. 현재의 여건이 화물을 댈 수 있는 여건이 안 되니까 그 자리에다가 일반 회사의 버스를 주차할 수 있도록 하면 어떻겠느냐 협의를 해 보니까 국토부에서의 대답이 이 부분은 국비를 투자해서 한 화물 공영주차장이기 때문에 버스주차장은 현재로서는 비워뒀으면 됐지 안 된다는 질의를 받고 해서 현재 홍보를 하고 있는 실정입니다.

○이성섭 위원 본 위원이 알기로는 진해구 전역에 야간에 불법주차 하는 대형화물차들이 엄청나게 산재되어 있어요. 단속을 강력하게 안 하니까 화물주차장에 가지를 않는다는 겁니다. 무료인데도 불구하고 안 간다는 겁니다.

그런 부분하고 처음에 물론 국비가 투입되고 우리 시비도 투입돼 가지고, 36억이면 적은 예산이 아닌데 처음 계획할 때 도심지 외곽에 설치해 가지고 차가 도로 여건이 충분히 좋음에도 불구하고 안 오는 것은 처음부터 계획이 잘못된 것 아니냐 이렇게 보여 지는데 어떻게 생각하십니까?

○교통정책과장 문병석 답변 드리겠습니다.

저희들도 통합이 되고 나서 작년 10월 준공된 이후에 현장도 가보고 주변도 확인해 봤습니다마는 진해시 시절에 국비가 지원이 되고 하니까 부지 매입을 하는 부분에 있어서 조금 동떨어진 지역이다 보니까 부지매입비 자체가 좀 썩 것 같습니다.

그래서 그 부지를 일단 선정했고, 그 부지가 선정되고 난 이후에 앞에 매립이 되면 화물차나 이런 부분이 많이 올 것으로 보고 일단 선정해 가지고 공영차고지를 만든 것 같습니다.

조금 더 있으면 저희들이 판단할 때 앞부분이 개발되면 화물차는 주차를 많이 할 것 아니냐 이런 생각이 들고 그 때 당시에 한 부분은 현재 여건으로 보면 과장의 생각으로서는 조성사업이 조금 빠른 것은 사실인 것 같습니다.

○이성섭 위원 과장님, 그렇게 말씀하시면 안 되고요.

장래에 예상되는 매립이나 그런 안을 가지고 이야기해서는 안된다고 생각합니다. 현재 심각한 문제가 무엇인가를 잘 인지해서 그런 곳에 주차장 계획을 가지고 설치하고 그 다음에 주변 타당성과 관련된 주차장 설치를 위한 그런 부분이 사전에 잘 반영이 안 되고 미흡한 문제로 인해서 효율성이 떨어지고 사용을 안 하는 그런 문제가 대두되고 있다, 제가 그 지역에 있지만 언제 발전될 건데요?

발전될 여건이 별로 없는데 제가 볼 때는 최초 주차장 입지를 하면서 설치가 잘못됐다 이렇게 볼 수밖에 없고 이거는 국비를 포함해서 시비 예산을 낭비한 그런 상황이라고밖에 볼 수 없습니다.

그래서 이 부분이 효율성 있게 처리할 수 있는 방안을 강구해서 그에 대한 대안이 시설관리공단에 넘어가 있는데 시설관리공단에서 주차장에 들어오라고 불법주차 하는 사람들에게 이렇게 저렇게 이야기할 수 있는 입장이 안 되니까 그런 부분에 행정적인 대책을 마련해야 되는데 앞으로 대책은 주변이 발전할 때까지 기다려보자는 그런 대책을 가지고는 공직자로서 그런 말을 해서는 안 된다고 보여 지고요.

당장 야간에 진해구 전역에 불법 주·정차하는 화물차 개수를 파악해서 그런 차량들이 화물주차장으로 갈 수 있도록 그런 근본적인 조치가 필요하다고 생각합니다.

그래서 그런 근본조치를 마련해 가지고 빠른 시간 내에 효율성 있게 이용될 수 있도록 조치해 주시기 바랍니다.

다음 현재 자료에는 나와 있지 않은데 마산회원구 봉암공영주차장과 관련해서 과장님에게 질의를 하고 또 국장님에게 앞으로 어떻게 하실 것인지 제가 여쭙도록 하겠습니다.

지금 회원구에서 봉암공영주차장 관리를 합니까?

○교통정책과장 문병석 그렇습니다.

○이성섭 위원 애당초 이 사업 역시도 공영주차장을 만들었는데 마산수출자유단지 안 구거 위에 설치했는데 거기 보면 사업비 자체가 국비가 10억이고 도비 10억, 시비가 25억 총 45억이라는 돈을 들여가지고 하는데 이게 가만히 보니까 전임 마산시장의 특혜 아닌 특혜 같아요.

연간 비용이 약 3,000만원 이상의 비용이 우리 시비에서 지출되는데 이런 식으로 계속 지원해도 되는 건가요?

○교통정책과장 문병석 답변 드리겠습니다.

이 부분은 기존 마산시절에 봉암공단 내 공장의 주차난 해소를 하기 위해서 관내 봉암공단하고 시하고 도하고 국회의원과 연결시켜 가지고 그 때 당시에 이 부분이 기업을 지원하는 측면으로 국비 10억, 도비 10억이 확보되고 시비 25억을 확보해서 기업을 지원하는 측면으로 사업이 되어 가지고 현재 3개동에 약 한 520면을 조성해 가지고 운영하는 그런 사항입니다.

○이성섭 위원 그래서 기업을 지원하기 위해서 했으면 운영비까지 지원한다는 그런 내용이 있습니까?

처음 목적하고는 본 위원이 보기에 상당히 불부합하고 최소 사업목적이 기업을 지원하기 위해서 또 기업도 살려야 되겠죠.

그러면 통합 창원시 내에 기업 안 하는 데가 어디 있습니까?

기업도 개별법에 건축행위를 하게 되면 공공용지로서 주차장을 확보해야 될 것 아닙니까?

그러면 주차장 면수를 확보하지 않았는데 건축행위를 하게끔 한 그것도 행정적인 잘못이 우선 많은 것으로 보여 지고, 주차장을 만들어줘 가지고 했다면 관리운영비까지 우리시가 안아야 될 것 같으면 공영주차장을 위·수탁관리를 하는 데가 있고 무료로 하는 데가 상당히 많습니다.

그러면 애당초 그런 부분에서 거기도 그렇게 지원을 해 줘야지 말이 완 되는 이야기 아닙니까? 특혜 아닙니까?

그게 결국 자유2교처럼 전임 마산시장의 특혜에 의해서 해 준 부분인데 이 부분에 대해서 특혜라고 생각하는데 과장님 생각은 어떻습니까?

○교통정책과장 문병석 답변드리겠습니다.

이 부분은 당초 봉암공영주차장을 조성할 당시에 주차장을 담당하는 부서에서 주차장을 만든 부분이 아니고요.

기업을 지원하는 기업사랑과에서 이 부분을 신청해 가지고 국비도 오고 도비도 오고 시비도 와가지고 이 부분이 준공된 이후에 주차장을 관리하는 부서로 업무가 이관될 때, 저는 그 때 없었습니다마는 이야기를 들어 보니까 이 부분을 주차장을 관리하는 부서에서 받을 수 있느냐, 그 다음 공단에서 관리해야 되느냐 이 부분 때문에 논란이 상당히 있다가 주차장 전체를 관리하는 부서에서 관리해야 된다 해서 받아 가지고 오면서 현재 주 관리요원은 공익요원을 현재 배치시키고 있고 그 나머지 운영비 일부분이 지원되는 이런 사례됩니다.

○이성섭 위원 연간 들어가는 비용이 분명히 있지 않습니까?

그러는데 우리시에서 지원해 줘야 될 필요가 없는 부분인데 지원해 주고 있으니까 이것이 문제 아닙니까?

결과적으로 공단에서 시민 전체를 위해서 공단도로를 확장하고 공단도로를 요구했을 때 자유2교 같은 저런 문제까지도 수출공단에서 적극적으로 시민들을 위해서 대승적인 차원의 협조를 한 게 아니고 “이거 아니면 안 되겠다.”는 그런 자세로 했는데 우리가 공영주차장까지 만들어줘 가면서 시설비와 관련된 부분만 건축비만 지원했으면 되는 거지 거기에 운영관리비, 전화비까지 다 내놔야 되는 그런 실태는 다른 지역과의 형평성을 봐도 잘못된 부분이라고 보여 지는데, 세부적인 이런 잘못된 부분을 해결하려고는 생각 안 하고 그 당시에 그렇게 뒀으니까 어쩔 수 없다는 그런 이야기는 저는 도저히 맞지 않다고 보여 지고요.

과장님께서 저런 말씀을 하시는데 국장님께 추가로 질의하겠습니다.

이 문제에 대해서 과거에도 집행이 됐던 부분이 있는데 제가 볼 때는 분명히 잘못이 있다고 보여 지는데 이걸 개선한다든지 앞으로 공단 관리하는 부서에 이 사업을 넘기는 것이 맞지 않나 생각하는데 어떻게 생각하십니까?

○건설교통국장 양윤호 건설교통국장입니다.

요즘 실제로 주차난이 심각해서 우리시에서도 지금 올해 주차실태를 발주해서 조사를 하고 있습니다. 자동차 대비 주차장 설치된 면수가 한 60%에서 70%밖에 안됩니다. 그래서 이런 주차실태를 조사해서 앞으로도 공영주차장을 계속 만들어 줄려고 하고 있습니다. 봉암공영주차장 관련 건은 실태조사를 해서 타 지역과의 형평성 이런 것들을 고려해서 처리하도록 하겠습니다.

○이성섭 위원 국장님께서 그렇게 말씀하시는데 제가 볼 때는 용단이 필요한 것으로 보여 지고요. 결과적으로 여타 지역도 마찬가지입니다.

공단을 조성하더라도 근로자 내지는 사용자들의 주차면수가 사내에 규정으로 나와 있는데 특별히 마산수출자유공단에 대한 국비, 시비, 도비를 들여서 배려를 했으면 거기와 관련되어 있는 관리운영은 수출자유지역 자체에서 하는 것이 맞지 우리시에서 별도로 운영비를 연간 2,000만원씩이나 들여 가지고 한다는 것은 불합리한 부분이니까 이것을 국장님이 용단을 내려가지고 개선을 해 주시기 바랍니다.

○건설교통국장 양윤호 실태를 조사해서 아까 말씀드린 대로 다른 지역의 주차장이라든지 이런 내용들을 고려해서 처리하도록 하겠습니다.

○이성섭 위원 이상입니다.

○위원장 김종대 좋은 지적해 주셨습니다.

진행하는 중에 위원님들한테 양해를 구하면 좋겠습니다.

순서대로 진행하고 있습니다라는 제 생각으로는 도로과, 하천과는 사무실에 돌아가셔서 우리가 연락할 때까지 업무를 보도록 하는 것이 어떨까 하는데 지금 시간으로 보면 좀 걸릴 것 같아서, 그러는 게 어떻겠습니까? 양해를 해 주시겠습니까?

그러면 도로과와 하천과는 별명을 할 때까지 사무실에서 대기해 주시기 바랍니다.

계속해서 전수명 위원님 질의하시겠습니다.

○전수명 위원 문병석 교통정책과장님 고생이 많으신데 일은 정말 열심히 하시는 걸 제가 알고 있습니다.

2010년 행정사무감사 지적사항 처리현황 2-2-8페이지에 진해구 재래시장 주변 공영주차장 주차요금 인하 이레 가지고 처리내용을 보면 “우리시 전통 재래시장 활성화 및 이용객들의 주차편의시설 제공을 위해서 관내 재래시장 주변 공영 유료주차장에 대한 주차요금 인하 또는 무료화 방안을 적극 검토하여 관련부서 협의 후에 주민의견 수렴을 거쳐 주차장 설치 및 관리조례 개정 등 재래시장 이용객 및 인근 주택지 주차장시설 제공으로 주민의 일상생활 불편 최소화를 위해 노력하겠습니다.”이랬는데 본 위원이 지난번에 말씀드렸을 때 어디를 말씀드렸냐 하면 보훈단체에서 관리하는 중원1로 화천동 거기인데 거기에 무료로 하는 게 아니고 30분만 무료로 해 달라고 부탁을 했습니다.

왜냐 하면 꼭 중앙시장의 무료화보다도 그 주변이 해양극장하고 농협하고 저쪽이 인성당약국 쪽인데 그 주변에 인접한 상권이 많습니다.

그래서 다만 30분 요금이 500원인데 시민들은 30분에 500원 그것도 굉장히 비싸다고 생각합니다.

그래서 한번씩 본 위원이 지나가다 보면 다투고 이레 하는데 30분 무료화를 하면 은행이나 인접한 상가에 일을 충분히 볼 수 있습니다.

그래서 본 위원이 보니까 올 12월이니까 과장님이 조례 개정을 해 가지고 30분 무료화로 하는 것으로 해 주시고 계약금이 1,400만원이니까 1,400만원에서 계산을 하셔가지고 얼마 보훈단체에 할인을 해 주셔 가지고 이거는 꼭 좀 해 주시도록 하십시오. 답변은 안 바라겠습니다.

그 다음에 한 가지 더 2-2-14페이지 한번 봐주시기 바랍니다.

어린이보호구역 CCTV시스템 구축사업 추진현황 사업량, CCTV 설치 64개소 이거는 서면자료 좀 주시고요.

그 밑에 2010년도 금회 대상 의창구, 성산구 23개소, 합포구, 회원구 48개소, 진해구 0 여기에 대해서 답변 좀 해 주시기 바랍니다.

○교통정책과장 문병석 답변 드리겠습니다.

제가 저번 결산 때도 말씀을 드렸습니다마는 지금 현재 우리 관내에 있는 초등학교 위주로 어린이 CCTV를 현재 구축하고 있습니다.

그래서 작년에 이월된 사업을 올해 계약을 해서 6월 22일 날 준공된 내용이 현재 나온 이 내용이고요.

진해 같은 경우에는 제로가 되어 있는 부분이 19개소에 73대를 KT하고 연결시켜서 장비를 임대한 상태에

서 CCTV가 설치된 상태입니다.

그래서 올해 하는 사업은 그 학교를 제외한 나머지 안된 시설에 대해서만 설치한 내용이 되겠습니다.

○전수명 위원 그러면 64개소 설치한 곳 자료 주실 때 위치하고 다 나오죠?

○교통정책과장 문병석 지금 드리겠습니다.

○전수명 위원 잘 알겠습니다. 감사합니다.

○위원장 김종대 수고하셨습니다. 김헌일 위원님 질의하시기 바랍니다.

○김헌일 위원 수고 많습니다.

문병석 과장님, 2-7페이지 보겠습니다.

재래시장 주변 공영주차장 설치관계인데 2012년도 광역특별예산 96억원을 신청 중에 있다 이랬는데 이게 확보될 가능성이 있습니까?

○교통정책과장 문병석 이 부분은 저희들이 예산을 확보하는 부분이 아니고 재래시장 부분은 지역경제과 재래시장팀이 있습니다.

거기서 매년 재래시장 활성화를 위해서 중기청하고 연결해 가지고 자금을 신청하는 부분이 있습니다. 그 부분을 신청해 봤다는 그런 내용이고, 일단 신청이 되면 그 안에 국비의 지원액이 어느 정도 매년 같이 내려오기 때문에 가능성이 많이 있다고 봐집니다.

○김헌일 위원 그러면 광특예산이 확보 안 되면 주차장 조성계획은 안하겠다는 그런 얘기입니까? 그게 안됐을 때는 교통정책과에서 이 사업을 해야 될 것 아닙니까?

○교통정책과장 문병석 재래시장 부분의 공영주차장은 저희들이 실제로 안하고 이 부분은 중기청하고 연결시켜 가지고 중기청사업으로 지역경제 부서에서 실시합니다.

○김헌일 위원 그러면 다른 쪽에서 예산지원을 안 받는 경우라도 우리 교통정책과하고는 아무런 관계가 없습니까?

○교통정책과장 문병석 예, 시장쪽은 그렇습니다.

○김헌일 위원 잘 알겠습니다.

그러면 행정사무감사 처리내용이 과장님 말씀대로 같으면 여기 실릴 내용이 아닌 것 같은데, 그 다음에 주차장 수급 실태조사용역 하고 있죠?

○교통정책과장 문병석 그렇습니다.

○김헌일 위원 수급실태조사 용역이 언제 끝납니까?

2-7페이지 주차환경 개선지구 기본계획수립 이행철저 두 번째 란입니다.

○교통정책과장 문병석 현재 4월 30일부로 착공해 가지고 소요기간이 6개월 되겠습니다.

○김헌일 위원 그러면 현재 실태조사가 진행되고 있다는 이야긴데 본 위원이 의심스럽게 생각하는 부분이 시가 모든 것을 기본적인 입장에서 각 지역의 주차실태를 정확하게 파악하고 있는 것인지 아니면 이미 주차장을 지어달라고 요구한 것을 시의 입장에서 소화를 다 못 시키고 적체돼 있는 부분이 많이 있습니다.

그래서 그런 것을 우선 소화를 시키고 그 다음에 시에서 조사를 한 그런 주차장의 수급실태를 가지고 하겠단든지 그런 입장들을 제가 알고 싶고, 그렇게 된다면 사실상 기본적인 용역을 실시할 필요가 있겠느냐는 생각도 들고 그래서 시의 기본적인 입장을 알고 싶습니다. 구체적으로 말씀을 해 주시기 바랍니다.

○교통정책과장 문병석 답변 드리겠습니다.

지금 법령상에 보면 주차장 수급 실태조사를 한번 하도록 되어 있는 이 부분에 의해서 전에 위원님들의 지적도 있었고 해 가지고 올해 예산을 확보해서 주차장 수급 실태조사가 처음 시작됩니다.

저희들 계획은 지금 현재 위원님들 부탁하는 부분, 각종 민원이 들어오는 부분, 시장님이 각 동별로 순시하면서 들어오는 민원부분, 기타부분을 전부 파악을 해 봤습니다.

그 파악한 부분하고 이번에 주차장 수급 실태 조사하는 부분하고 연계시켜 가지고 예를 들면 어느 지역의 단위 구역을 어떻게 구분하느냐 이 부분까지 신경을 써가지고 그 부분 안에 현재 조성돼 있는 주차장이 몇 면이고 그 안에 차가 몇 대가 있고, 주택이 얼마가 있는데 주차장 면수가 얼마나 부족하다 이게 파악이 되면서 아까 위원님 말씀하신 대로 필요한 부분, 기 지적되어 나온 부분을 감안해 가지고 일단 우선순위를 정해 가지고 우선순위가 빠른 부분에 대해서 연차적인 예산을 확보해 가지고 빨리 해야 되는 부분부터 해 나갈 그런 계획으로 현재 주차장 수급실태 조사를 하고 있고요.

그 다음에 내용에 보시면 작년도에 이월되고 올해 예산이 확보되어 가지고 주차장 예산사업비 중에서 현재

까지 집행된 부분을 제외한 나머지 부분 그 부분을 가지고 아까 말씀 드린 그 부분을 우선해서 어느 것을 먼저 할 것이냐 순위를 정해 가지고 올해 안에 그 돈이 집행되도록 그렇게 할 계획입니다.

○김헌일 위원 지역 간의 주차현실이라든지 교통상황이라든지 도로상황이라든지 이런 것들이 다 다르지 않습니까? 그래서 그런 것들 때문에 여러 가지 모든 사항을 그냥 균등하게 놓고 파악하기는 어려울 겁니다.

그래서 그런 지역적인 현실을 이번 주차실태를 조사하면서 보다 철저히 정말로 수박 겉핥기식이 아닌 용역을 의뢰했으면 그 사람들에게만 맡기지 말고 수시로 점검을 해서 그 용역조사가 제대로 되는지도 파악하시고, 지역적인 현실이 제대로 반영되는지도 파악하시고 해서 제대로 된 용역결과가 나올 수 있도록 그렇게 신경을 써주시기를 부탁드립니다.

○교통정책과장 문병석 위원님, 용역업체하고 수시로, 착수보고도 얼마 전에 했습니다마는 중간보고도 거치고 현황확인도 거쳐 가지고 위원님이 말씀하신 대로 충실한 용역이 되도록 조치하겠습니다.

○김헌일 위원 그리고 마지막 질의를 하나 드리도록 하겠습니다.

지금 주차장 운영이 대부분 위탁관리를 하거나 시설관리공단에서 하고 있는데 지금 시청 안에 주차장이 있지 않습니까?

시청 안의 주차장은 회계과에서 관리하고 있는 것으로 알고 있고 제가 조사를 해보니까 연 수익이 한 1억 정도 됩니다.

그런데 물론 청사에 안에 있는 주차장이기 때문에 회계과에서 관리하는 것이 여러 가지 편리하고 좋을 수도 있습니다. 그러나 주차장을 관리하는 시설관리공단이 주차장 관리부서로서 적절하다고 인정이 된다면 또 그 쪽에서 위탁을 하는 것이 더 적절하다는 판단이 선다면 거기에 대한 조사나 그런 것은 본 위원이 안 되어 있습니다마는 그런 쪽으로도 생각을 해 봐서 전문적으로 관리할 필요가 있지 않느냐, 제가 구체적으로는 말씀을 안 드리겠습니다마는 왜 제가 이런 생각을 가지게 됐느냐 하면 차가 들어오고 나가고 체크를 하는 과정에서 제가 생각할 때는 정확도가 떨어지고 엄격한 관리가 안 된다는 느낌을 많이 받았습니다.

제가 구체적으로는 말씀을 안 드리겠습니다.

그런데 정말로 누구의 차가 들어오고 나가든지 간에 거기에 대한 관리 자체가 철저히 돼야 되는데 그게 제대로 안 된다는 것은 문제가 있다는 이야기고 거기에 문제가 있다면 거기에 대한 보완이라든지 수정대책은 필요하지 않느냐는 그런 생각입니다.

그래서 그런 부분에 대해서는 과장님께서 면밀히 조사를 해 보시고, 뒤에 기회가 있으면 답변은 뒤에 듣도록 하겠습니다. 장시간 수고했습니다. 이상입니다.

○위원장 김종대 김위원님 고생하셨습니다.

이어서 김석규 위원님 질의하시겠습니다.

○김석규 위원 김석규 위원입니다.

우선 간단하게 몇 가지만 여쭙겠습니다.

아까도 잠시 얘기 나온 것 같은데 주차장 관련해서 공공청사나 공공시설주차장에 장애인 주차구역을 두도록 되어 있고 한데 그게 단속실적이 있습니까? 불법주차의 경우에.

○교통정책과장 문병석 교통정책과장 문병석입니다.

주차시설 내의 장애인 구역에 하는 단속 그 부분은 관리하는 측면에서 단속을 하고 있고 장애인 부분은 아까 말씀드린 대로 장애인을 관리하는 부서에서 단속하고 있습니다.

○김석규 위원 그걸 하면 과태료를 부과되면 어디로 통계가 잡힙니까?

○교통정책과장 문병석 현재 세외수입으로 다 들어옵니다.

부서는 현재 장애인 부분은 장애인 담당 부서로 들어가 가지고 저희들 세외수입으로 들어옵니다.

○김석규 위원 일단 알겠고요.

그 다음에 2-21페이지에 보니까 공용주차장 설치현황 이렇게 돼 있고 2번에 부암동 공영주차장 준공일이 2011년 1월 되어 있는데 제가 보니까 총 공사비가 2억300만원 이렇게 되어 있는데 주차 면수는 6면으로 돼 있거든요.

그러면 1면 조성하는데 적어도 3,000만원이 들었다는 건데 이게 현실성이 있는 설치입니까? 안 그러면 다른 이유가 있어서 설치한 겁니까?

○교통정책과장 문병석 답변 드리겠습니다.

지금 부암동에 있는 부분인데 이 부분이 사실은 6면을 만드는 부분이 타당성을 가지고 하면 안 맞는데 여건

이 그 자리에 주차장을 설치해야 되는 요건이 생겨 가지고 만들어준 부분이기 때문에 아까 말씀드린 대로 면당 금액이 많이 들어가는 그런 내용입니다.

○**김석규 위원** 한 면당 3,000만원이나 들어가는데 그것도 많지 않은 6면밖에 안 되는 것인데 어쩔 수 없는 이유가 뭐였죠?

○**교통정책과장 문병석** 저희들이 주차장을 만들어 오면서 부암동 같은 경우는 면당 약 3,400만원이 들어갔고요. 일반 상업지역인 북마산 같은 경우에는 면당 약 3,800만원이 들어갔고, 면 지역인 경우에는 현재 한 600만원 정도 들어가거든요.

그래 하다 보면 현재 보상을 주는 부분이 지가 부분 때문에 차이가 많이 나고 적게 나고 그렇습니다.

○**김석규 위원** 주차면수가 많다고 한다면 공용주차장으로서 그만큼 효용가치가 많이 높아진다고 생각하거든요. 그런데 6면의 효용성이라는 게 어느 정도 잡히는 것인지 의구심이 들었던 거고요.

그래서 방금 말씀하신 것처럼 다소 높은 비율이고 6면밖에 안 되는데 어떤 피치못할 사정이 있었다는데 그게 뭐였는지를 묻는 겁니다.

○**교통정책과장 문병석** 현재 부암동 공용주차장 조성면적이 202평방미터 되거든요. 202평방미터 부지 보상을 1억9,100만원에 하고 공사비가 1,200만원 들어간 내용인데 부지 매입비에 돈이 많이 들어가는 그런 내용이 되겠습니다.

○**김석규 위원** 예를 들면 그 지역에 6면이라도 꼭 필요하니까....., 그 정도 하겠습니까.

지금 현재 공영주차장 위탁관리하고 있고 시설공단에서 직접 운영하는 경우가 있는데 주차요금이 많이 틀리지 않습니까?

그것을 기준을 만들어서 시설관리공단이라는 명칭이 있고 안에 들어가 보면 시설관리공단에서 위탁하는 공영주차장이 많은데, 그러면 기준요금표라든가 이런 걸 만들어서 시설관리공단에서 직접 운영하는 것은 다 되어 있는 것 같으니까 그렇게 하고요.

그 외에 위탁같은 경우에도 이 이상을 받지 않도록 상한선을 정한다든가 이렇게 만드는 게 필요하지 않나 생각이 드는데 어떻습니까?

○**교통정책과장 문병석** 답변 드리겠습니다.

현재 창원시 주차장 설치 및 관리조례에 의해서 요금을 부과하고 요금표를 게재을 하는데 위탁을 받은 부분에 이런 부분이 미흡한 부분이 있습니다. 이런 부분도 저희들하고 연계해 가지고 우리시 조례상 정해진 금액만큼만 받도록 하겠습니다.

○**김석규 위원** 그 다음에 마지막으로 스쿨존에 대해서 질의하도록 하겠습니다.

통합이 되면서 기존 스쿨존에 대한 얘기들이 학교도 많아지고 해서 상당히 많이 얘기되고 있고 또 경찰과 연관됐던 부분들도 있었기 때문에 많은데 제가 사진을 가지고 왔는데 이게 사실은 제가 조사한 게 아니고 명곡동 강영희 의원이 주부모니터단을 통해서 찍어서 문제를 제시한 것입니다.

제가 보니까 손태화 위원님도 이와 관련해서 의견제시 한 게 있었다고 하는데 제가 사진을 보여드릴게요.

이게 대원초등학교인데 스쿨존이 아예 없고 옆에 주차 방지를 위해서 경계석 같은 것을 깔아 놓은 상태고요. 스쿨존이 아예 없는 관계로 위험하고 어린이보호구역 지정과 관련해서는 관리카드도 갖가지고 있어야 되는데 관리카드도 맞지 않고 전체적으로 맞지 않는 대표적인 사례가 되겠습니다.

손태화 위원님이 마산 봉덕초등학교와 같이 하라는 의견을 제시하셨다는 얘기를 들었는데 이게 첫 번째 문제고 그래서 스쿨존이 없는 지역이 있다는 거고요.

그 다음에는 명곡, 도계지역 중심으로 모니터를 보면 파손 안된 스쿨존은 거의 없다고 보시면 됩니다. 제가 사진을 가지고 있으니까 나중에 보시고 참고하시면 되는데 아예 한 칸이 날아간 경우도 있어요. 한 칸이 날아가서 보수가 안 되고 있습니다.

그래서 이걸 누가 보수할 거냐에 대해서 여러 가지 의견들이 많은데 아이들의 안전문제와 함께 거론되는 문제라서 꼭 했으면 좋겠는데 제출해 주신 자료에 보면 향후 실태조사 이런 얘기가 있는데 첫 번째는 스쿨존 안전시설물 현황이나 실태를 정확히 조사해야 되겠다는 생각을 갖고 있고 그래서 파손이 굉장히 많이 되거나 이런 부분을 긴급하게 보수해야 될 문제가 있고 그 다음에 학교 앞에 과속방지턱도 법적으로 설치하게 되어 있는데 이것이 어떤 이유에서인지 거의 설치가 안 되면서 안전에 위협되는 곳이 있을 것으로 보이고 그것도 함께 조사를 해야 될 것이라고 생각이 들고요.

세 번째는 그 인근에 거의 불법주차가 이루어지고 있기 때문에 아까 주차문제를 얘기했지만 특히나 통학로

스쿨존 주변에 대해서는 불법주차를 강력히 단속하면서 아이들의 안전을 보호하는 부분들에 만전을 기해야 되겠다는 생각이 듭니다.

그리고 스쿨존 재질에 대해서 정말 각양각색이더라고요.

그래서 구 진해시는 이렇게 구 마산시는 이렇게, 구 창원시는 이렇게 또 창원시 내에서도 여러 가지로 틀리고 그래요.

그래서 제 생각에는 이번 차에 실태조사도 함께 하면서 전문가들 도움을 받아서 어떤 재질이 안전하고 또 스쿨존을 설치했다보면 튼튼하기만 하면 되는 게 아니니까 그래서 나사가 밖으로 튀어나온다든지 이렇게 되면 이것도 문제거든요.

어린이 안전시설 기준에 보면 튀어나와서 걸리도록 하면 안 되는 부분이 있기 때문에 전문가들 자문을 필요해서 실태조사를 하고 또 이것을 연차별로 제 생각에는 예산이 많이 들어갈 것이라고 생각하는데 연차별로 계획을 수립해서 지금부터 시작해서 빠른 시일 내에 모든 창원시 내의 스쿨존은 안전한 지대로 만들자고 제 안드리고 싶은데 어떻습니까?

○교통정책과장 문병석 답변 드리겠습니다.

지금 스쿨존이 초등학교 앞에는 100% 되어 있습니다마는 위원님 말씀대로 설치해 놓은 부분에 파손된 부분이 많이 있는 곳을 저희들도 알고 있습니다. 그래서 첫 번째 말씀드린 실태조사 부분은 저희들이 100% 조사를 하겠습니다.

그 다음에 학교 앞 과속방지턱 이 부분도 설치가 되어 있는 지역이 있고 안 되어 있는 지역이 있습니다. 이 부분도 당초 스쿨존을 설치할 때 관할 경찰서하고 도로교통공단과 협의를 거쳐 가지고 이 지역은 스쿨존이 설치가 되면서 과속방지턱이 있어야 된다 없어야 된다 이런 부분까지 다 나와서 설치된 부분인데 이 부분도 학교 앞 과속방지턱 설치 여부도 이번에 실태조사를 하면서 같이 하도록 하겠습니다.

그 다음에 인근 불법주차 이 부분도 지적이 많이 났습니다마는 구청을 통해 가지고 불법 주·정차 단속도 요구도 하고 합니다마는 이런 부분도 같이 병행해서 하겠습니다.

그 다음에 스쿨존 재질 이 부분도 저희들이 와서 보니까 보도에 스쿨존을 해 가지고 스테인레스를 가지고 한 데도 있고 주철로 한 데도 있고 여러 가지가 있습니다.

그래서 저희들 판단은 주철로 했을 경우에는 차가 근처에 가다가 약간만 받쳐도 주철 자체가 깨지면서 관리가 상당히 힘이 들었습니다. 지금 해 놓은 부분이 거의 주철부분이거든요.

그래서 앞으로 저희들이 설치할 때는 알루미늄으로 하는 방향으로 검토하는데 이 부분도 전문가와 병행해서 자문을 받아서 전체적으로 정비를 한 번 하도록 하는데 제일 문제는 스쿨존을 신설 설치하는 부분은 국비 50%, 시비50% 확보해 가지고 추진하고 있는데 보수 부분은 전액 시비입니다.

그래서 현재 확보된 스쿨존 보수 부분의 예산이 현재 거의 소진이다 된 상태고 추경 때 스쿨존 보수 부분 예산을 확보해서 실태조사 후에 처리하도록 하겠습니다.

○김석규 위원 과장님 답변 감사드리고요.

초등학교에 다 설치됐다고 하는데 설치 안 된 곳이 많이 있습니다.

명곡초등학교도 정문 앞에 스쿨존이 없습니다.

그래서 실태조사를 정확히 하시고, 전문가의 자문을 정확히 받아서 재질이든 안전이든 이런 부분들 함께 자문을 받아서 시행했으면 좋겠고, 이런 민원들이 의회에서든 안 그러면 행정에서 1~2년 내에 이런 민원은 없어지는 민원으로 가져갔으면 좋겠다는 생각이 듭니다. 답변 감사드립니다. 이상입니다.

○위원장 김종대 김석규 위원님 수고하셨습니다. 정영주 위원님.

○정영주 위원 고생 많으십니다.

2-17페이지 보시면 공영주차장 위탁관리 현황이 나와 있거든요. 여기 보면 장애인 단체들이 위탁을 많이 받아 가지고 있는데 우리시가 위탁을 해 주는 것으로 멈추지 말고 위탁한 업체들이 제대로 관리할 수 있도록 지도하셨으면 좋겠다는 생각이 들어서 말씀을 드립니다.

첫 번째 저한테 제안이 들어오는 게 장애인 단체들이 장애인을 고용해서 장애인들 일자리를 창출할 수 있도록 해 달라는 그런 요구거든요.

지금 위탁한 업체들이 운영을 어떻게 하고 있는지 파악하고 계십니까?

○교통정책과장 문병석 답변 드리겠습니다.

장애인단체에서 위탁을 받아가지고, 저희들도 몇 군데 확인을 했습니다마는 장애인 단체에서 안 하고 다른

데 재 위탁을 줘가지고 하는 사례도 몇 군데 파악을 하고 있습니다.

○정영주 위원 그러니까 장애인단체에게 주는 이유가 결국 장애인들의 복지향상을 위해서 하는 건데 일반인들이 이걸 재 위탁 받아서 운영하는 것보다도 장애인단체에서 장애인을 고용해서 직영으로 운영할 수 있도록 우리가 관리감독을 해 주시고, 또 어떤 주차장 같은 경우에는 하루에 얼마가 됐든 일정금액을 자기들한테 주고 나머지 금액만큼 본인들이 갖고 가는 그런 방식을 취하는 주차장도 있다고 제가 들었거든요.

그래서 물론 교통정책과가 일이 많지만 이 부분도 항상 빼놓지 않고 올라오는 민원 중에 하나거든요.

그래서 이 부분도 각 주차장마다 현황을 총체적으로 파악해서 가지고 앞으로 어떻게 시정조치 할 것인가에 대한 구체적인 내용까지 정리해서 보고를 해 주셨으면 좋겠습니다.

상이군경회에서 위탁받은 주차장 같은 경우에는 직원 공금횡령사건까지 맞물려가지고 민원이 들어오고 있는 상황이거든요.

그래서 이 부분에 과장님 신경 써 주시기를 부탁드립니다. 이상입니다.

○위원장 김종대 어떻습니까?

지금 한 50분 정도 경과됐네요. 김현일 위원님.

○김현일 위원 과장님, 하나만 더 질의하도록 하겠습니다.

주차단속 관계 교통정책과 소관 맞습니까?

○교통정책과장 문병석 전체적인 관리는 저희들이 하고 업무는 구청에서 하고 있습니다.

○김현일 위원 제가 평소에 늘 느끼던 일인데 이면도로는 원래 주차단속 구역이 아니죠?

그런데 이면도로에 가면 한방향 주차를 하면 좋은데 양면주차하고 있으면, 특히 이면도로는 길도 좁은데 그러면 교행 자체가 힘들게끔 되어 있거든요.

그래서 여기에 대한 지도라든지 아니면 대책이라든지 이런 게 필요한 것 같고, 그 다음에 간선도로와 이면도로가 붙어있는 경우에 그 이면도로 입구 부분에 양면 주차를 하고 있는 경우가 굉장히 많습니다.

특히 석동이라든지 상권이 형성되어 있어 지역에 더욱 그런 게 많은데 이렇게 되면 차가 그 쪽으로 들어가야 되는 차들도 많고 나와야 되는 차들도 많은데 이게 지금 앞에서 한 차가 세워져 있으면 나오지도 못하고 들어가지도 못하는 이런 현상들이 굉장히 많습니다.

그래서 제가 평소에 늘 느낍니다마는 이런 곡각지점의 양면주차 그 다음에 이면도로에 양면주차 했을 때 교행자체가 어려운 정도의 노폭을 가지고 있는 도로의 양면주차에 관한, 꼭 단속이 능사는 아니겠지만 거기에 대한 시의 대책이 있어야 되지 않겠느냐, 그리고 그런 대책은 일회성의 대책이 아니고 제도적인 보완을 거친다든지 해서 항구적인 대책을 시에서 마련해야 되겠다는 그런 생각을 가지고 있는데 과장님 의견이나 생각은 어떻습니까?

○교통정책과장 문병석 답변 드리겠습니다.

첫 번째로 말씀하신 이면도로의 주차가 양방향으로 되다보니까 민원이 안된다는 이 부분은 저희들도 민원이 많이 들어오고 해 가지고 지금 구청하고 어떤 식으로 연결을 시켰느냐 하면 이면도로 안에 들어가면 불법주·정차 금지구역으로 지정이 돼야 단속이 되는데 흰색 실선으로 된 부분은 실제로 단속을 못하거든요.

그런 부분이 많다보니까 저희들이 어떤 식으로 지시를 내려왔느냐 하면 이면도로 중에서 일반통행이 가능한 지역을 조사해 가지고 그 부분을 관할 경찰서하고 협의해서 일방통행구역으로 가정을 하면 이면주차는 못한다 이 부분도 일단 지시를 내려놓고 했는데 기존 마산합포 같은 데는 1개소를 지정해 가지고 일방도로로 지정하고 있는 점차적인 추세로 나아가고 있고요.

그 다음에 아까 말씀드린 간선도로하고 이면도로 접합부분에 주차를 해 가지고 차량 교행이 안 되는 이 부분도 그 부분만이 아니고 버스 승강장 부분, 기타 사각지역에 차를 대서는 안 되는 이런 부분이 많습니다.

이런 부분에 대해서도 특별한 단속을 하도록 지시도 내리고 모여 가지고 회의도 하고 있는데 제일 문제는 아까 말씀하신 사각지점에 차를 댔을 때 빠른 시간 안에 불법주차 단속해서 견인하는 식으로 유도는 하고 있습니다마는 단속요원이 지나가고 나면 또 갖다 대고 하는 이런 사례가 계속해서 반복됩니다.

그래서 구청 같은 경우에도 시간을 정해 가지고 아까 말씀하신 간선도로, 이면도로 곡각지점에 댔을 때 이 부분을 집중적으로 단속하고 있는 실정인데 이 부분도 경찰서하고도 협의를 합니다.

출근시간이라든지 퇴근시간 이런 부분에 경찰과 협의를 하고 하는데 이런 부분은 앞으로도 지속적으로 관리를 하고 있는 구청이라든지 이런 부분에 계속 하도록 하고, 그 다음에 토요일이나 일요일 같은 경우에도 불법 주차가 하도 많기 때문에 간선도로변도 경찰과 협의해 가지고 토요일, 일요일 날 주차를 허용할 수 있는 구간

도 확대하고 있고 그 다음에 야간에도 확대할 수 있는 이 부분도 경찰과 협의하고 있는 이런 실정에 있습니다.

○김헌일 위원 이면도로의 일방통행 부분은 실현이 가능한 도로도 있겠지만 여러 가지 마찰이 생길 수 있는 그런 요인들도 많고 하기 때문에 일단 양면주차 부분에 대해서 단기간에 어떤 답이 나오거나 해결책이 마련되기는 어렵겠지만 앞으로 교통체증 문제가 지금보다 더 심해지지 해결될 수 있는 기미는 안 보이기 때문에 거기에 대해서 단기간에 답을 낸다기보다는 대책을 세우는 지혜가 필요하지 않겠나 그런 생각이고 시의 의지가 필요하다고 그렇게 생각합니다.

과장님께서 전 직원들하고 지혜를 잘 모아서 해결될 수 있는 좋은 방안을 강구해 주시기를 진심으로 부탁드립니다. 꼭 좀 대책을 마련해 주시기를 부탁드립니다. 이상입니다.

○위원장 김종대 수고하셨습니다. 전수명 위원님.

○전수명 위원 위원장님 감사합니다.

이것은 행정사무감사 외에 양운호 국장님과 문병석 교통정책과장님께 부탁말씀을 드리는 겁니다.

안봉진 계장님이 잘 아실 겁니다.

진해가 옛날에 1급지였습니다. 지금은 2급지입니다.

지금 해군작전사령부가 떠나서 서부지역은 차가 많지 않습니다.

그래서 본 위원이 말씀드리는 것은 진해에 구 우일예식장이 있습니다.

거기서부터 해가지고 장복예식장까지 거기까지만이라도 주차를 할 수 있게끔, 경찰은 안 된다 하지만 타당성조사를 해 보시면 될 겁니다.

거기하고, 경남은행 옆 그 두 군데는 요금제를 하든가 무료로 하든지 주차라인을 그어줬으면 싶습니다.

거기가 여좌동으로 들어가고 한 군데는 충무동으로 들어가는데 옛날 1급지였을 때 작전사령부가 안 떠났을 때는 교통이 굉장히 혼잡했는데 지금은 교통이 굉장히 원활하게 됩니다.

그래서 본 위원이 의원을 하고 있기 때문에 동네 주민들 소원이 주차장을 해 줬으면 좋지 않겠나 계속 질의가 들어왔습니다.

그래서 앞에 시의원을 하신 분들은 1급지가 되다보니까 못했고 작전사령부가 있어서 못했습니다. 지금은 교통이 원활하니까 연구검토를 해서 가지고 그 부분에 대해서 신경을 써주시기 바랍니다. 이상입니다.

○위원장 김종대 좋은 말씀해 주셨습니다.

그러면 대중교통과의 감사준비를 위해서 잠시 정회를 하겠습니다.

문병석 교통정책과장은 아까 김석규 위원님, 정영주 위원님께서 말씀하신 스킴존 설치에 대한 실태조사와 장애인주차장과 관련한 내용에 대해서 실태조사를 하고 상세한 내용들을 위원님들에게 자료제출 해 주시기 바랍니다.

원활한 감사진행을 위해서 잠시 정회하겠습니다.

(14시28분 감사중지)

(14시43분 감사계속)

○위원장 김종대 회의를 속개하겠습니다.

대중교통과에 대해서 질의 답변을 하도록 하겠습니다.

대중교통과 자료 나와 있는 내용 중에 2-3페이지부터 19페이지까지 나와 있는 내용인데 참고해 주시기 바랍니다.

○정영주 위원 위원장님 저부터 먼저 하겠습니다.

대중과장님 고생 많으십니다.

요즘 시내버스를 제가 타고 다니는데요. 버스 안에 보면 오늘 아침에도 광고판이 9개 정도 붙어 있는 걸 봤거든요. 물론 같은 종류의 광고도 있지만 버스 안이 너무 지저분하다는 생각이 들고요.

그 다음에 버스승강장에 보면 어느 날 공익광고 위주로 버스 승강장이 되어 있다가 학원광고부터 시작해 가지고 아침에 서민들이 버스를 타고 출근하는데 정말 집에서 나와서 처음 버스 승강장에 도착하는 순간 가슴이 굉장히 답답합니다.

학원광고부터 시작해 가지고 온갖 광고들이 붙어 있거든요. 왜 우리시가 그렇게 광고 홍수 속에 서민들이 살아야 되는 건지 대중교통과장님 답변해 주시기 바랍니다.

○대중교통과장 최용균 대중교통과장 최용균입니다.

정영주 위원께서 지적하신 버스 안의 광고물이 조잡하고 너무 양이 많다 그런 말씀에 대해서는 저희들이 통

합되고 나서 정신을 차리고 이번에 차에 대해서 일제 정비를 많이 하고 있습니다. 차별로 하나하나 체크하고 있는데 많은 것도 있고 또 최근 차는 적은 것도 사실입니다.

그래서 이거를 정비하고 이번에 시내버스 전면 개편할 때 통일화 하려고 추진하고 있고요.

기존 것은 광고를 적게 하도록 유도하고 있습니다.

두 번째 승강장 공익광고 분야는 기존 창원시는 광고를 하면 30% 수입을 넣어 가지고 승강장 관리를 하고 있고, 기존 마산하고 진해는 승강장 광고판을 설치할 때 기부채납을 해서 기간이 아직 한 3년 정도 남아 있습니다.

저도 이 부분이 통합되고 나서 구 창원시 것은 통제가 가능하고 공익광고 위주로 나가는데 마산 것은 기부채납 한 게 있는데 특히 이 부분에 대해서는 기관을 통해서 행정지도로서 극복해 나가고요.

○정영주 위원 구 창원에는 광고수익의 30%를 세수로 반영하고 그 위탁업체가 광고수입으로 청소도 하고 유리창이 깨지면 갈기도 하고 그런 역할을 한다고 제가 설명을 들었거든요.

그런데 30%라는 금액 자체가 그러면 2010년도에 들어온 수입이 얼마입니까?

○대중교통과장 최용균 지금 한 달에 한 170만원 해서 연 2,000만원 정도 수입이 들어옵니다.

○정영주 위원 그러니까 연 2,000만원 정도의 수입으로 서민들이 아침 출근길에 승강장 광고 때문에 가슴이 답답하다니까요.

그래서 제가 다른 타 도시 당장 거제시부터 시작해 가지고 다른 지방에 가면 버스승강장을 유심히 보거든요.

그러면 정말로 자기 지방의 특색이라든지 명물이라든지 좋은 광고들 정말 가슴이 트이는 산사라든지 그 시가 사랑하는 것들을 광고해 놔는데 왜 우리시는 기존에 그렇게 되어 있는 광고마저도 학원광고부터 시작해 가지고 온갖 광고로 바뀌어야 되는 건지 그걸 제가 질문드리고요.

그 다음에 창원시가 가장 대표로 생각하는 정류장이 어덯습니까?

그래서 정말 가장 많은 사람들이 이용하고 가장 대표적인 광고기 때문에 정말 이 승강장만큼은 브랜드로 멋지게 만들어보아야 겠다고 했다가 저희들이 예산 삭감한 정류장이 어디였죠?

○대중교통과장 최용균 제가 알기로는 전에 태양광 정류소로 하는 은아아파트나 정우상가나 트리비앙이나 그렇게 알고 있습니다.

○정영주 위원 그런데 지금 당장 정우상가 앞에 가시면 정말 저게 버스승강장으로서의 가치나 이런 것보다는 광고를 하기 위한 승강장이 아닌가 하는 생각이 많이 들거든요.

오늘 아침에도 제가 다시 한번 그 승강장에 갔는데 똑같은 사이즈의 것들이 5개 정도 있으면 큰 것들은 대형 광고판으로 들어가 있고, 좀 작은 데는 버스노선표라든지 안내도라든지 이런 게 붙어 있는데 정말 이게 버스승강장인지 광고판인지 구분이 안 가요.

그리고 우리 창원시 같은 경우에는 또 시민계시판이다 해 가지고 온 사방에 광고를 하고 있습니다. 위탁해 가지고.

그래서 정말 버스승강장만큼은 서민들이 편안하게 머물 수 있는 그런 승강장으로 만들어 주시기를 부탁드립니다.

○대중교통과장 최용균 정영주 위원님 지적대로 공익광고가 들어가서 기업사랑이라든지 자전거라든지 공익광고가 들어가서 시민한테 활력을 불어 넣게끔 시정하겠습니다.

○정영주 위원 뭐가 산도 보이고 바다도 보이고 이런 좋은 광고로....

○대중교통과장 최용균 관광자원 그런 것을 넣어서 공익광고 위주로 개선하겠습니다.

○정영주 위원 우리시가 KTX로 서울하고 연결되면서 창원시를 알리는 그런 것들이 필요하잖아요.

버스정류장부터 그렇게 만들어 주시고, 지금 버스노선 관련해 가지고 버스기사님들하고 대화를 많이 해 봤는데 버스기사님들의 가장 큰 애로사항이 뭐냐 하면 시간표를 버스기사한테 줍니다.

몇 시부터 몇 시까지 어떻게 운행해서 몇 시까지 들어 와라 이렇게 시간표를 주니까 기사님들이 하시는 말씀이 “시간표대로 운전하려고 하니 사람들이 수없이 내리고 타고 상황마다 조건이 다른데 어떻게 시간표대로 맞출 수가 있겠습니까?” 그러니까 시간에 들어올 수 있도록 시간표를 주시 마시고 번호표를 주시면 들어오는 순서대로 운행을 하면 시간에 쫓기지 않고 친절하면서 얼마든지 운행을 할 수 있을 것 같은데 제발 시간표를 줘 가지고 기사님들이 시간에 쫓기지 않고 운행할 수 있도록 도와달라는 이야기를 제가 많이 들었거든요.

그 부분도 과장님 애 많이 쓰시는데 같이 검토해 주시기를 부탁드립니다. 이상입니다.

○대중교통과장 최용균 시간이 모자라는 부분에서 노선별로 분석하고 있습니다. 분석한 결과대로 배차간격

을 짜도록 하겠습니다.

○위원장 김종대 좋은 지적 해 주셨습니다. 손태화 위원님.

○손태화 위원 정영주 위원님, 질의를 잘해 주셨는데 사실상 버스가 교통법규를 제가 볼 때는 99% 안 지킵니다. 시에서는 100% 지키는 줄 알고 있지 않습니까? 과장님 어떻게 생각하세요?

○대중교통과장 최용균 그 점에 대해서는 100% 지킨다는 말씀을 드릴 수는 없고요. 신호위반 정도 한다는 것은 제가 알고 있습니다.

○손태화 위원 제가 버스를 타는데 10대 타면 1대도 아닐 거예요.

제가 타고 내릴 때까지 신호를 100% 준수한 차량을 아직 1대도 못 봤는데 가장 중요한 게 뭐냐 하면 신호를 위반한다는 겁니다.

그것도 이면도로 신호위반이 아니고 정말 변화가 4차로, 6차로 같은 이런 데서 신호위반을 하는데 그게 배차간격하고 문제가 있는 건지 제가 보니까 그렇지는 않은 것 같은데 왜 그런지, 그러니까 어떤 차량은 가끔 배차가 잘못돼 가지고 빨리 가야 될 경우는 이해를 해요. 전 차량이 다 그렇다는데 문제가 있는 겁니다.

그래서 신호위반은 좀 하지 마라, 저는 어떤 때 타면 두 가지 생각입니다.

하나는 내가 좀 빨리 가야 되니까 위반해서라도 갔으면 좋겠다는 그런 마음이 있기는 하지만 막상 위반을 할려고 하면 이러면 안 되는데 하는 생각이 들기는 하거든요.

그래서 이것은 그냥 감사기간에 질의하는 내용이 아니고 실제 대형사고가 날 수 있는 충분한 여건이 되기 때문에 그것은 업체 사장님도 교육해야 되지만 기사들도 교육하고 진짜 100% 한꺼번에 개선이 되지는 않겠지만 진정으로 감사기간에 말씀을 드리고, 그 다음에 청결부분 문제에 대해서 말씀을 드리면 주로 보면 간선도로변에 다니는 일반버스들은 그렇지가 않은데 돈을 배나 주고 타는 저상버스는 특히 청소가 안 됩니다.

특히 손잡이가 두 가지인데 고리로 되어 있는 부분은 사람이 많이 잡으니까 거기는 청소하나봐요.

그런데 사람이 이거 잡으면 흔들리기 때문에 기둥 앞에 이걸 잡는데 오늘 아침에 사진을 찍으려고 하다가 승객들이 많아서 안 찍었는데 잡아 가지고 기사한테 보여 줬어요.

지난번에도 한번 얘기했잖아요. 하나도 시정 안 됐거든요. 여기서 이야기해본들 아무 소용이 없는 것 같아요.

대중교통수단이 가장 청결해야 되는데 차는 깨끗합니다. 그런데 저상버스 한번 타보십시오. 움직이는 것 말고 고정되어 있는 프레임에 보면 때 먼지가 끈적끈적할 정도로 되어 있는데 한번도 청소 안 한다는데 이해가 안 되는 부분입니다.

이 부분을 제가 왜 말씀드리느냐 하면 대중교통은 정말 편리하고 좋은데 그런 부분들이 돼야 되고 재탕이지만 필요 없는 광고가 너무 많이 있는데 그것 좀 정리해 주시고요.

그 다음에 BIS 관련 이런 부분들입니다.

물론 지금 진해구에 보면 없다가 작년에 통합이 되면서 센터를 해 가지고 연동해서 하는데 이게 빨리 통합이 돼 가지고 한 군 데서 할 수 있는 그 예산이 시급하다고 보여 지고, 두 번째는 구 마산하고 창원하고 시스템이 틀려 가지고 기 설치되어 있는 게 대략 5년 정도가 된 걸로 아는데 이게 빨리 안정이 돼야 되겠다는 게 두 번째 거거든요.

거기에 대한 내용으로 봐서는 앞으로 하겠다고 되어 있는데 앞으로 어떤 계획인지 말씀해 주시기 바랍니다.

○대중교통과장 최용균 신호주기 문제에 있어서는 손태화 위원님 지적대로 저희들이 부끄럽고, 그것은 운전자의 습관이라든지 운행시간 이게 관여가 된다고 봅니다.

그래서 이거는 지속적으로 교육을 통하고 행정처벌을 통해서 해야 되는데 특히 시민의 발인 대중교통이 대형 교통사고가 나서는 안 되니까 지도단속을 강화하고요. 저상버스 청결부분을 제가 중점기간을 한 달이면 한 달 정해 가지고 시정하도록 하겠습니다.

세 번째 BIS 센터 설치 부분 통합에 있어서는 행정구역이 통합됐으니까 종전에 아무리 공동사업구역이라도 BIS 센터의 화면의 질이라든지 차이가 나는 거는 사실입니다.

그러나 통합이 됐으니까 질이 떨어지는 것도 저희가 안고 가야 될 과제기 때문에 빨리 창원하고 마산하고 합한 센터를 업그레이드 돈을 한 9억 정도 들여 가지고 센터를 하고 노후화 된 차량단말기 메인보드를 교체해서 시민들 불편이 없도록 최선을 다해서 올 연말까지 중점 추진하려고 합니다.

○손태화 위원 특히 차량 청결 관련해서는 213번이 저상버스인데 213번 노선버스를 과장님이 두 세대만 한번 타보세요. 타서 점검하시고요.

그 다음에 정비가 안된 버스가 굉장히 많습니다.

어떤 차량들이냐 하면 좀 노후된 차량이기는 한데 브레이크 잡을 때 전 신호기마다 잡는 게 아닌데 한번 잡을 때마다 소리가 나는데 그게 그냥 한번 잡을 때 나는 소리가 아니고, 제가 기사한테 물어봤어요. 왜 정비를 안 하고 운행을 하느냐니까 정비가 안 된대요.

그러면 폐차를 시키든지 해야 되는데 그 차를 제가 한번 타 가지고 이야기하고 다음에 타도 계속 같은 노선에 타게 되면 계속 그 버스를 타게 됩니다.

그랬을 때 정비 안된 차량들 그 다음에 타고 보면 바닥이 보이는 차들이 있어요. 그것은 내가 볼 때는 정비하면 돼요. 구조상 이상이 없다면 바닥판을 갈고 하면 되는데 그걸 그냥 끌고 다니는 차들이 있어요.

그러니까 시민들이 탈 때는 피해 가지고 자리에 앉고 이래 하는 차량들이 있다는 것은 이게 참 이해가 안 되는 부분들입니다.

과장님, 정비부분에 대해서 정말 지적하고 차 대어 있을 때 직접 둘러보십시오. 그게 가장 빨리 발견할 수 있는 방법이 아니겠습니까?

○대중교통과장 최용균 손태화 위원님 지적대로 제가 차고지를 직접 점검해서 이런 문제가 있다면 중점기간 동안에 정비도 같이 하는 걸로 추진하겠습니다.

○손태화 위원 이상입니다.

○위원장 김종대 박판동 계장님 계십니까?

자꾸만 그게 안 되면 전체 상임위원회가 차 타고 다니면서 직접 얘기하게 되는 그런 불상사가 생기지 않도록, 김종식 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○김종식 위원 연결해서 드릴 말씀이 있습니다.

버스 준공영제 실시하고 있는데 제가 한 일주일 전에 지역구를 갔는데 어떤 할머니가 저를 잡으시면서 이 지역구 시의원이나 하면서 저보고 하소연을 합니다.

왜 그러십니까 하고 물어보니까 버스가 할머니가 오면 문 닫고 뒷문은 내리고 있는데 문을 닫고 안 싣고 그냥 간답니다. 문을 안 열어주고, 그래서 제가 그 말을 못 믿었어요.

그런데 그 옆에 있는 한 30대 중반되는 아주머니가 하는 이야기가 한 달 동안 10번 정도 그런 경우를 당했다는 이야기입니다.

제가 답답해서 버스노선이 몇 번인가 물어봤습니다. 103번 노선이랍니다.

할머니뿐만 아니라 자기들이 이해가 안 가는 부분이 분명히 앞으로 탈 수 있는데 뒤에는 손님이 내리고 있는데 안 태우더라는 이야기입니다.

그게 이해가 안 가는데 이런 부분들이 손위원님이 하신 말씀이 틀린 말씀이 아니고 저희들이 실제로는 버스를 잘 이용하지 않다 보니까 그런 사항을 잘 몰랐는데 그런 분들이 정류소에서 그런 말씀을 하실 때 정말 부끄럽기 짝이 없고 안타깝기 짝이 없었습니다.

그래서 우리가 준공영제 지원해 주는 사항들이 전체적으로 지원되는 금액들이 상당히 많이 있습니다.

준공영제 마산 해 가지고 27억 얼마 114대 이렇게 되어 있는데 지원되는 내역서를 어느 회사별로 창원, 마산, 진해 그 회사에 지원되는 금액을 저한테 자료를 주십시오.

인건비도 지원해 주고, 유류세도 지원해 주고, 버스비도 지원해 주고 전부 다 지원해 주는데 이렇게 서비스가 안 좋아가지고 어떻게 저희들이 고개를 들고 거리를 다닐 수 있습니까?

그래서 그 자료를 충분히 주십시오. 그래서 그 부분에 대해서 할 말이 있습니다. 이상입니다.

○위원장 김종대 수고하셨습니다.

과장님, 마산회원구 내서읍 원계리에 있는 원계 시내버스 정류장 천장이 없다고 하는 내용 제가 페이스북을 보는 가운데 이 내용이 있어서 6일 날 이런 거를 발견해서 담당공무원한테 연락했는데 이 내용이 백인닷컴에 올라온 내용인데 타이틀이 이렇게 올라와 있습니다.

“창원시 공무원은 개가 다 물어갔나!” 김훈주라고 하는 사람은 경남도민일보의 기자인데 이 분이 자기 블로그에 이 내용이 올려져 있습니다.

이분 주장은 그런 겁니다. 6일 날 얘기하고 6월 28일 날 이 글을 올렸는데 지금 천정이 펑크가 나가지고 우기에 많은 사람들이 불편함을 겪고 있다는 그런 내용입니다.

이걸 참고해 주셔서 관계되시는 분들이 챙겨주시면 좋겠고, 계속해서 이성섭 위원님 질의해 주시겠습니다.

○이성섭 위원 이성섭 위원입니다.

저는 내용에는 없지만 최근 자료요구도 하고 내용을 알아본 부분 가지고 말씀드리도록 하겠습니다.
 시내버스 공회전 제한장치와 관련한 질의를 최용균 과장님께 여쭙도록 하겠습니다. 추진근거가 됩니까?

○대중교통과장 최용균 대중교통과장입니다.

공회전장치는 지난 번 결산검사 때 말씀드렸는데 30대 시범적으로 설치했는데 버스의 연료비가 25%에서 28% 차지하는데 첫째는 시내버스 기사들이 회차장이나 주차장에 가면 시동을 꺼야 되는데 공회전을 합니다.

공회전은 5분 이상 하면 단속을 해야 되는데 단속을 못하니까 공회전 장치는 시동을 걸어 놓고 엑셀레이터를 안 밟고 1분 정도 있으면 자동적으로 꺼집니다.

그러니까 시동을 걸어놓고 공회전을 시키면 자동적으로 1분 이내에 시동이 꺼지는 장치인데 대방동이나 월영동에 가보면 시동을 걸어놓고 있으니까 유류도 유류지만 소음이 나가지고 여름에 민원이 많이 들어옵니다.

그래서 서울에 가서 대안을 분석하고 벤치마킹하는 과정에서 이것을 한 30대 정도 도입하게 됐습니다. 유류 절감하려고 도입했습니다.

○이성섭 위원 추진근거는 유류를 절감하기 위해서 하게 됐다 이 이야기죠? 법적인 근거는 됩니까? 우리시의 예산입니까? 안 그러면 중앙 재정지원입니까?

○대중교통과장 최용균 우리시의 재정지원금입니다.

○이성섭 위원 우리시에서 지원을 해 주는 겁니까? 그러면 자부담이 있습니까?

○대중교통과장 최용균 자부담은 이번에 시범사업이라서 없었습니다.

○이성섭 위원 제가 왜 이런 말씀을 드리냐 하면 조금 전에 과장님께서 말씀하시는 것은 주차장 내지는 이런 쪽에서 차를 대기한다 하는데 차가 운행하다 보면 승강장이라든지 체증으로 인해 가지고 차가 서야 될 사항이 생기는데 그 상태에서 시동이 꺼지면 어떻게 되겠습니까?

그래서 전반적으로 이 부분에 대해서 문제가 있다고 보여 지는데 거기 관련되어 있는 용역보고서의 세부적인 내용을 읽어드리겠습니다.

환경부에서 이런 사업을 해서 유류를 절감하고 공해를 예방하고 그런 차원에서 59조에 근거해서 하는데 인하대에서 환경부에 제출한 용역보고서를 볼 것 같으면 제한장치 부착으로 인해 가지고 오작동이 발생된다, 오작동이 발생하는 문제 때문에 심각한 안전문제가 있다 그 사례로 배터리가 쉽게 소모되고 시동이 제대로 안 걸린다, 그러니까 시동모터가 2년을 쓸 것을 6개월 내지 1년 안에 시동모터가 고장이 난답니다.

그래서 그런 시동모터의 고장으로 인해 가지고 특히 경사로 내지는 이런 데서 시동이 꺼졌을 때 브레이크는 물론이고 핸드브레이크도 안 듣는 겁니다.

이런 부분을, 다른 지방자치단체에서 한다고 해서, 물론 좋은 취지인데 나중에 이게 잘못돼 가지고 인사가 고라든지 여러 가지 문제가 생겼을 때 이런 보조금을 지급한 우리시의 형사적인 문제라든지 배상적인 문제라든지 민사적인 문제라든지 이런 것이 발생되면 큰 문제라고 보여 지는데 과장님 어떻게 생각합니까?

○대중교통과장 최용균 답변 드리겠습니다.

저도 도민일보에 나고 나서 차고지 가서 점검도 해보고 실제 기사도 만나보고, 정비사도 만나봤습니다.

그런데 이성섭 위원님께서 지적하시는 대로 그만큼은 아닌 것 같고 하여튼 시동모터가 빨리 마모되는 것은 사실인 것 같습니다.

시동모터가 제일 큰 문제인데 시동모터를 결산검사 때 말씀드렸는데 시동모터를 같이 갈아 줬습니다.

그래서 저희들이 추이를 보고 있는데 자체 분석한 결과 연료는 동월 대비해서 한 7% 정도 절감되는 것은 나타났는데 안전문제는 세밀히 더 관찰해서 정상화 시키겠습니다.

○이성섭 위원 보조금을 조금 전에 김종식 위원께서도 이야기했고 손태화 위원님도 말씀하셨고 다른 위원님들이 많은 이야기를 하시지 않았습니까?

대중교통에 빠져 보조금부터 해 가지고 보조금 안 들어가는 게 어디 있습니까? 다 보조금이죠.

거의 한 70~80% 보조금인데 그러면 공회전 방지차원의 시설을 했는데 이 예산을 준비했는데 시동모터 비용으로 900만원 증액이 됐어요.

그러면 예산을 어디까지 지원을 해 줘야 된다는 겁니까?

○대중교통과장 최용균 증액된 게 아니고 시동모터를 같이 갈았다 말씀입니다.

○이성섭 위원 갈아준 게 공회전 방지시설을 장착해 주기 위해서 시동모터 값 900만원을 준 것은 기정사실 아닙니까? 30대에 돈이 30만원씩 나갔으니까.

○대중교통과장 최용균 결론적으로 그렇게 됩니다.

○이성섭 위원 내용이 그렇다는 겁니다.

그래서 이게 안전성이라든지 여러 가지 검증이 되지 않은 부분에 우리 시민들이 마루타도 아니고 실험을 하는 그런 부분이 돼서는 안 된다는 겁니다.

이것을 설치함으로써 해서 쉽게 얘기해서 유류소비도 감소시키고 환경적인 부분도 감소를 시키고 이런 부분도 좋지만 우리가 결과적으로 천연가스 버스를 쓰는 이유가 뭘니까?

쾌적한 환경을 하기 위해서 CNG버스를 지금 사용하고 있지 않습니까?

그런데 CNG버스가 가지고 있는 연료의 특성상 이런 시설물이 붙으면 시동이 잘 꺼져요. 제가 알기로는 일반 경유를 사용하는 것하고 엄청나게 차이가 난다는 겁니다.

그런 부분을 봤을 때는 안전성이 안 돼 있는 것을 조금하게 추진해서 한다는 것은 검토를 해 봐야 될 문제 아니겠느냐 보여지는데 거기 관련해서 과장님 입장은 어떻습니까?

○대중교통과장 최용균 제품에 대해서는 환경부의 인증을 받았고 저희들도 벤치마킹을 해 보니까 서울에서 많이 도입해서 서울도 천연가스인데 저희도 도입했는데 지방에서 처음 운용하다보니까 문제점이 발견되는 것 같습니다.

그래서 빨리 위원님께서 지적하신 문제가 제기 안 되도록 업체와 분석도 하고 지도도 해서 빨리 정상화 시키겠다는 말씀을 드립니다.

○이성섭 위원 그래서 정부의 정책에 발맞추기 위해서 우리시에서도 통합시에 걸맞게 그런 절차를 갖추는 것도 중요하지만 그것이 완전히 검증돼 가지고 안전성이라든지 여러 가지 부분에 대해서 문제가 없을 때 이런 부분은 시행해 주셔야 되고, 잘 아시다시피 이게 대기환경보존법 제59조2항에 이런 내용이 나옵니다.

“시·도지사는 환경부령으로 정하는 대중교통용 자동차에 대하여 공회전에 의해 가지고 대기오염 및 연료손실을 방지하기 위해서 시·도 조례에 따라 공회전을 제한하는 장치의 부착을 명령할 수 있다.” 3항에도 강제로 하는 부분이 나옵니다.

그런 부분을 봤을 경우에 일부 버스업체에서 거부를 하는 데도 있습니다.

유류 관련되어 있는 부분에 보조가 안 되는데 왜 해야 되나 그런 문제가 있기 때문에 적극적인 사업을 반영하려면 그런 부분에 대해서 전반적인 거는 명확하게 알고 이 사업을 시행하는 것이 바람직하다는 본 위원님의 권고를 말씀드리면서 질의를 마치도록 하겠습니다.

○대중교통과장 최용균 잘 알겠습니다.

○위원장 김종대 수고하셨습니다. 계속 이어서 전수명 위원님.

○전수명 위원 감사합니다. 전수명 위원입니다.

최용균 과장님, 일도 제일 많이 하고 질문도 제일 많이 받고 제일 고생이 많은 것 같습니다.

제가 알기로는 진해구에 BIS 관계 때문에 계속 왔다갔다 하시고 여러 부분에 많은 일을 하시는데 2-3-13페이지 여기 질문하기 전에 한 가지 말씀 드리겠습니다.

조금 전 정영주 위원님께서 하신 말씀 중에 차 안 시트에 광고를 많이 한다는 부분 과장님도 저보다 더 잘 아시지만 제가 말씀을 드릴게요.

그거는 노조에서 차 안에 시트카바 교체 시에 광고물을 넣습니다.

그래서 광고물을 넣는 부분이고 그 다음에 버스승강장 광고는 지금 창원뿐만 아니고 부산 가도 역시 마찬가지입니다. 부산, 진주 어디 가도 버스승강장에 광고 안 붙은 데가 없습니다.

구 진해시에 위탁관리를 했는데 시에 보조금 넣어주는 것은 없습니다. 파손되는 부분 교체하고 청소만 해 줍니다.

그런데 제가 구 창원시에 알아보니까 구 창원시는 30%인가 돈을 받더라고 요. 마산도 역시 받고 있고 옛날 구 진해시는 위탁관리만 하고 돈은 안 받았습니다. 광고업자가 전체적으로 다 하고 부산이나 진주나 가면 광고를 다하고 있습니다.

그럼으로써 우리 창원시에 조금이나마 시민들 현세에 도움이 되지 않겠습니까. 그런 부분은 다시 잘 처리해 주시고, 교통약자 콜택시 이 콜택시가 본 위원이 알기로는 올 12월이 되면 창원시설관리공단으로 위탁이 넘어간다는데 여기에 대해서 설명을 해 주십시오.

○대중교통과장 최용균 대중교통과장 최용균입니다.

저희들이 운영하는 게 80대인데 작년 연말에 교통약자 편의증진 위원회에서도 위탁으로 결정되고 조례에서도 공단에 하게 되어 있고 그 다음에 장애인단체에서도 효율성이나 경제성, 편의성 모든 면에서 시설관리공단

에 규정대로 넘겨달라고 제의도 있었습니다.

관계 시의원님들도 계시지만, 그래서 저희들이 공단에 일괄 위탁을 하려고 실무협의를 했습니다.

그런데 당초 6월 말로 완료되는 차가 47대가 있었습니다. 그래서 이게 아직까지 시설공단과 실무협의를 완전히 안 했기 때문에 6개월 정도 뒤에 위탁비를 확보해야 되고 사업비를 확보해야 되는 그런 문제가 있기 때문에 6개월 연기해서 내년 1월에 46대, 하반기에 30대 해서 내년에 다 위탁하는 것으로 추진하고 있습니다.

○전수명 위원 잘 알겠습니다.

그러면 일단 창원시설관리공단으로 넘어가면 예를 들어서 진해 같은 경우에는 서부 쪽에 6대, 동부 쪽에 5대가 있습니다.

예를 들어서 11대가 다 창원시설관리공단으로 넘어가서 위탁관리를 하게 되면 차고지 선정은 어떻게 합니까?

○대중교통과장 최용균 이용자의 경제성이라든지 배차문제가 있기 때문에 저희들이 계획하고 있는 것이 시설관리공단에 위탁을 해도 가칭 창원운동장, 마산운동장, 진해운동장에 차고지를 확보해서 구별로 편의성도 도모하기로 추진하고 있습니다.

○전수명 위원 본 위원이 알기로는 사실상 그렇습니다.

시설관리공단에 위탁관리를 하게 되면 예를 들어서 진해 공설운동장에 11대를 다 배치시켰는데 용원서 콜이 들어왔다, 가는데 한 시간 걸립니다.

이런 부분도 감안을 하셔야 합니다.

왜냐 하면 장애인들이 택시를 부르면 한 시간, 두 시간을 기다려야 된다는 말이 바로 거기서 나오는 겁니다. 차가 없어서 못 가는 게 아닙니다. 거리가 멀다 보니까 한 시간 걸린다니까요. 그러면 그 분들은 자기 일을 다 못 봅니다.

그래서 본 위원이 생각할 때는 물론 진해구 같은 경우에는 서부쪽 그 다음 동부쪽 이래 가지고 관리해야 되고 모든 관리부분은 시설관리공단에서 하더라도 차고지는 위치를 그렇게 줘야 뭔가 순조롭게 빨리 돌아가지 않겠습니까? 거기에 대해서 말씀해 주십시오.

○대중교통과장 최용균 전수명 위원님 지적대로 진해는 서부 쪽에 5대가 있고 동부쪽 용원에 6대가 있습니다.

그래서 제가 생각하기로는 화물차고지가 용원쪽에 비어 있고 시설관리공단에서 운영한다 하니까 동부 문제는 그 쪽에 차를 5~6대 현행대로 배치를 하면 큰 문제가 없는 것 같은데 단, 차를 배치하면 기사도 숙식 이런 것도 문제가 됩니다. 차고지만 해결해서는 안 되고 여러 가지 복합적인 문제가 발생되는데 저희들이 실무협상을 할 때 그런 거는 충분히 반영해서 최대한 장애인들이 이용하는데 불편이 없도록 최선을 다하겠습니다.

○전수명 위원 그리고 한 가지 더 물론 창원시설관리공단에 넘어가면 지금 현재 종사하고 있는 운전자들을 교체할 것인지 안 그러면 그 종사자들을 그대로 쓸 건지 거기에 대해서 말씀 좀 해 주시기 바랍니다.

○대중교통과장 최용균 대중교통과장입니다.

원칙적으로는 우리가 사실상 위탁기간 동안만 그 사람들을 채용했고 그 사람들은 호봉이 올라가지 않습니다.

위탁기간 동안만 그 분들을 고용주가 고용을 해 가지고 우리 수당 범위 안에서 주는데 당연히 지금 운전하시는 분은 자기가 운전했으니까 공단으로 넘어가야 된다고 주장을 할 것입니다.

그래서 그런 것도 한 두 가지 어려운 문제가 아닙니다.

○전수명 위원 그 부분 관리 좀 잘 해 주시고, 한 가지 더 물어보겠습니다. 오늘 아침 신문 보셨습니까?

경남도민일보와 경남신문에 난 부분에 콜비에 대해서요. 사실상 통합한지 1년이 지났는데 물론 구 진해시나 창원시나 마산시에 콜비를 다 받다가 다 폐지를 시켰습니다.

그런데 느닷없이 통합한지 1년 됐는데 콜비를 800원씩 받는다면 결론적으로 택시비가 3천원이 됩니다.

부산 같은 경우는 콜비가 없고 경기도 이런 데는 콜비를 받는데 7월 1일부로 콜비를 없앤다고 합니다. 그런데 우리 창원시는 콜비를 받으면 또 창원시민들이 눈에 불을 켜지 않겠습니까?

그래서 본 위원이 생각할 때는 통합된 지 1년 됐는데 그것을 우리시에서 관여를 해 가지고 다만 1년 더 보류해 주고 다음에, 정말 살기 좋은 명품도시 창원이 됐을 때 콜비를 인상하든지 이렇게 하면 좋다고 생각하는 데 거기에 대해서 답변해 주십시오.

○대중교통과장 최용균 대중교통과장 최용균입니다.

전수명 위원님 말씀에 저희들로서도 그렇습니다.

분명히 여기서 제가 밝히지만 일반택시는 콜비를 1천원 받고 있고 그리고 브랜드택시를 하면서 콜비를 안 받겠다 해 가지고 추진한 것은 사실입니다.

그래서 운용을 1년 6개월 콜을 운영하다보니까 단거리가 한 60% 정도 나옵니다. 자료에 의하면. 그러니까 단거리가 나오니까 콜을 해도 택시가 안 갑니다. 그러니까 이용자들은 이용자대로 불편이 있고 또 택시기사는 택시기사대로 불편이 있고 그래서 저희들 한 두 달 전에 여기에 대해서 개선명령을 내려고 회의를 했습니다.

개선명령 하면 택시를 반납하겠답니다. 저희들도 여러 가지 대화도 해 봤는데 긍정적인 측면과 부정적인 측면이 있는데 분명히 우리 도내 13개 시·군에서도 호출료는 다 받고 있다는 말씀을 드립니다.

그래서 그런 지적이 있어서 내일 한번 더 최종 회의를 해 가지고 연기할 수 있는 방안이 있는지 7월 1일부터 한다면 내일 대표자 간담회를 해서 대화를 한번 나눠보고자 합니다.

○전수명 위원 그 부분에 대해서 과장님이 연구검토를 해 주시고 지금 창원, 마산 쪽에는 영, 우리, 가고 파 브랜드택시가 있습니다.

진해의 브랜드택시 예산이 49만원입니까?

○대중교통과장 최용균 44만5천원입니다.

○전수명 위원 거기에 대해서 답변을 주시고, 본 위원이 택시회사에 가서 제가 알아본 결과 40만원을 하는 것 같으면 자가부담이 50만원, 60만원이 들어간답니다.

그 부분에 대해서 창원에 처음 할 때는 90 얼마 들어갔죠?

거기에 대해서 과장님 생각이 어떤지 진해의 브랜드택시에 대해서 예산을 조금 더 지원해 줄 수 없는지 그 부분에 대해서 답변해 주시기 바라겠습니다.

○대중교통과장 최용균 불균형에 있어서는 전수명 위원님, 먼저 정리해야 될 부분은 기존 통합되기 전에 2009년부터 2010년 초까지 지원하면서 택시의 대수와 예산사정이 틀리기 때문에, 창원은 택시가 작아서 지원이 조금 많이 됐고 마산은 한 30만원 선에서 지원이 됐고 진해는 브랜드택시가 없어서 아예 지원이 안 됐습니다.

그런데 막상 통합을 하고 있어 보니까 각자 목소리를 냅니다. 똑같이 해 달라고, 저도 참 탄 많고 한 많은 대중교통과장입니다.

제가 이것을 해결하려고 무척 애를 썼습니다.

몇 번 사람을 만나고 했는데 결과적으로 마산에 조금 불균형이 있는 거는 콜센터 구축비를 가지고 해결을 했고요. 진해는 지금 44만5천원에 자부담 90만원만 하면 되겠다고 하는데 지금은 장비값이 올라서 한 60만원 더 지원이 돼야 될 것 같습니다.

그래서 통합하고 나서 기존 마산시 법인택시는 더 브랜드택시를 원해서 44만5천원에 300대를 지원도 한번 해서 어느 정도 불만을 해소했는데 진해는 지금 택시가 620대 정도 되는데 그러면 이거는 또 기존 마산은 지원을 작게 했는데 통합시가 이걸 해야 되는데 정말 고민입니다.

한쪽을 하면 한쪽이 터지고 그렇습니다. 그래서 최대한 위원님들께서 협조를 해 주시면 추경 때 금액을 올려서 어려운 진해를 아우르는 게 균형발전 차원에서 좋지 않나 과장의 개인 생각입니다. 추경이 있으면 협조해 주시면 감사합니다.

○전수명 위원 답변 참 고맙고요. 지금 과장님들 다 고생하십니다.

왜냐하면 본 위원이 생각할 때 창원이면 창원, 마산이면 마산, 진해면 진해로 있을 때는 나름대로 인맥이 있고 다 아는 분이고 하니까 일이 순조롭게 돌아갔는데 우리 시의원들도 역시 마찬가지입니다.

다 자기 지역을 위해서 목소리 내는 것은 기정사실입니다.

그래서 본 위원도 역시 마찬가지입니다.

그래도 형평성에 맞게 진해가 조금 낙후됐으니까 신경을 써달라는 부분입니다.

○대중교통과장 최용균 위원님께서 예산할 때 협조해 주시기 바랍니다.

○전수명 위원 위원장님도 신경 쓸 겁니다. 답변 감사합니다. 이상입니다.

○위원장 김종대 전수명 위원님 수고하셨습니다. 김석규 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○김석규 위원 전수명 위원님이 특별교통수단을 얘기하셔서 연관해서 몇 가지 질의 드리겠습니다.

두 개로 나눠서 질의 드리겠습니다. 하나는 운전하시는 기사분들에 대한 문제, 하나는 이용하시는 교통약자에 대한 입장 이렇게 해서 말씀을 드리면 우선 한 80여 분 되시는 기사분들에 대해서 말씀드리면 이 분들

2009년부터 그 업종에 열악하게 사실 실수령액이 120만원 조금 더 되는 임금으로 2년 이상 근무하시는 분들도 있을 것이고 내년 1월 되면 2년 이상, 내년 6월 되면 3년 되는 분들이 있을 거라 생각이 드는데 이 분들은 사실 생활임금이 안 되는 측면에서도 이걸 가지고 계속 일을 해 왔습니다.

물론 창원시가 하고 창원시가 위탁한 업체에서 일을 했습니다.

그래서 이분들에게는 제 생각에 큰 업무상 문제가 없다고 한다면 기본적으로 고용이 승계돼야 되는 게 원칙적으로 맞다 이렇게 생각하는데 거기에 대해서 어떻게 생각하는지 답변 주십시오.

○대중교통과장 최용균 대중교통과장입니다.

김석규 위원님께서 말씀하시는 고용승계 문제는 만약에 공단에 위탁을 하면 공단에서 규정을 정할 때 아마 이런 문제는 고민을 당연히 해야 된다고 생각합니다. 아마 그 때 가서 이 문제를....., 지금은 제가 말씀드리기가 곤란하다는 말씀을 드리고 아마 연봉이 수당까지 합해서 1,700에서 1,800만원 정도 거의 최저임금 수준인데 아시다시피 택시 대당 운행비가 3,500만원 정도 들어가는데 위원님께서 잘 아시겠지만 택시 운영비 자체가 100% 시비입니다. 수입은 하루 평균 3천원 내지 5천원 밖에 안 됩니다.

사실상 이거는 교통약자 편의증진 차원에서 운영하는 거지 돈을 보고 하는 것은 아닙니다.

그래서 그중에서 기사분들이 친절하게 하고 하는 노력에 대해서는 제가 충분히 알고 있는데 아직까지 고용승계 문제를 제가 여기서 말씀드리는 것은 이르지 않나 싶습니다. 이해해 주시면 감사하겠습니다.

○김석규 위원 국장님이 답변해 주십시오.

○건설교통국장 양윤호 건설교통국장입니다.

법리상이나 규정상 이런 문제는 우리가 위탁을 했기 때문에 꼭 승계를 해야 된다는 것은 아닌 것 같습니다.

그러나 아까 위원님 말씀대로 적은 임금으로 2년 동안 했고, 또 지금도 그것을 계속 해 오고 있고 하는 연속성에서 본다면 나중에 공단에서 받아서 채용할 때 여러 가지 조건이라든지 이런 게 있겠지만 승계를 하는 것이 일반적으로 맞지 않느냐 개인적으로 그렇게 생각하고 있습니다.

○김석규 위원 이 분들 임금을 보면 시급이 5천원에 미치지 못하는 최저임보다 약간 더 받는 금액입니다.

이 분들이 일하는 것을 보면 아침 5시에 일어나야 차고지까지 이동해서 정상업무가 가능합니다.

그러면 실질적으로 야간수당이 들어가지는 않지만 실질적으로 새벽부터 움직이게 되는 것이고 그것이 시급 4,900원 정도라고 한다면 실질적으로 어려운데 이것을 지난 업무보고 때 국장님이 강력히 공단으로 위탁해서 공공성을 확보할 필요가 있다, 이것은 일하시는 기사분들 뿐만 아니라 이용하는 교통약자들에게도 중요하다고 적극적으로 추진해 달라고 했고 그 약속을 지켜줘서 너무 고마운데 오히려 그렇게 이전하는 것이 일하는 노동자분들에게 그나마의 직장을 잃게 되는 계기가 된다고 한다면 이걸 추진하는 의미가 사실상 배치되는 측면이 생긴다는 생각이 들기 때문에 이것을 공단에 맡겨 놓을 문제가 아니라 제가 자료를 찾아보니까 시정조정 위원회에서도 이 안을 심도 있게 다뤘던 걸로 되어 있고 해서 시장님의 의지가 대단히 중요할 것이다, 그리고 이것이 결국은 공단에 그대로 맡겨 놓는다면 또 다시 80여 분의 기사분들이 다시 시장님을 방문하고 민원으로 이어지고 결국 똑같은 문제로 반복될 것이라는 측면이 있어서 이거는 적극적으로 고려해서 해 주셨으면 좋겠다고 생각하고요.

그와 더불어서 이 분들이 이전의 취지에 맞게 최저임금에 미치지 못하는 근로조건이었다고 한다면 그 근로조건을 상향시키고 지금 현재 시설관리공단에서 일하고 계시는 직원 수준에 맞게 성실히 봉사할 수 있고 생활임금으로 생활할 수 있는 것을 해 줬으면 좋겠다는 말씀을 드립니다. 어떻게 생각하십니까?

○건설교통국장 양윤호 건설교통국장입니다.

그 문제에 대해서는 상당한 연구가 필요할 것 같습니다.

물론 지금 받고 있는 임금이 최저임금이고 한 달에 130만원 정도 되는데 그분들이 공단으로 들어온다면 공단의 직원화 된다는 얘기죠.

그러면 분명히 공단 직원들의 수준을 요구할 것이고 그렇게 된다면 결국 그 임금들이 거기에 지출되는 것들이 전부 다 시비로 나가야 되는 그런 문제도 있고 실제 상당히 쉽지 않습니다.

그래서 그런 문제들은 아직까지 6개월 정도 남았으니까 연구를 해서 하겠습니다.

○김석규 위원 좀 더 연구를 해 주시고요.

그런 봉사하시는 분들에게 투자하는 시비가 오히려 약자들에게 도움이 되면서 괜찮은 행복한 복지 창원을 구현하는데 도움이 될 거라고 생각하고요.

그 다음에 이용하시는 분들에 대한 측면에서 하나 더 말씀드리겠습니다.

과장님이 답변하시면 될 것 같습니다. 콜센터는 경남도에서 하고 있는 거죠?

○**대중교통과장 최용균** 경남도에서 경상남도 법택시에 위탁을 줘가지고 하는 걸로 알고 있습니다.

○**김석규 위원** 콜센터 구축하는데 비용이 어느 정도 됩니까? 만약에 자체적으로 창원시가 구축한다면,

○**대중교통과장 최용균** 제가 거기에 대해서 연구를 안해 봤는데 왜 제가 이런 말씀을 드리느냐면 콜센터는 제가 설명을 한번 드려야 이해가 될 것 같습니다.

저희들이 창원시장의 콜택시 80대를 운영하고 있는데 이 콜택시가 16조에 보면 목적지나 도착지가 창원 같으면 무조건 호출을 당해야 됩니다.

왜냐하면 함안 사람이 내가 창원에 치료받으러 가겠다면 그 차를 함안이든 창녕이든 보내줘야 됩니다.

또 양산에서 장애인이 가가지고 창원 집에 가야된다고 양산이나 창원 차를 부르면 가야 됩니다.

그래서 우리 도에서 이런 문제가 있기 때문에 콜센터를 도에서 운영하는 것으로 알고 있고요.

그 다음 콜센터 이용의 범위를 기초를 떠나서 광역으로 할려고 추진하고 있는데 저희들은 차가 불균형이 많습니다. 예를 들어서 시부에만 4개 시·군에 130대 있고 함안이나 창녕이나 의령 같은 데는 한 대도 없습니다.

즉 창원시장이 운영비를 대는 우리 차를 밖에서 이용하는 비율이 15% 내지 20% 정도 됩니다. 그러니까 더 악화가 되는 거죠.

그렇기 때문에 콜센터는 우리가 하면 더 원성을 받는다 그래 이해를 해 주시고 말씀해 주시면 감사하겠습니다.

○**김석규 위원** 시스템을 운영하는데 있어 가지고 다른 울산이나 서울이나 다른 지역에서 운영하는, 울산을 대표적 예를 들겠습니다. 통합 창원시와 비슷한 규모기 때문에.

지금 가장 불편사항 중에 하나가 콜을 했을 경우에 당사자가 개인정보 때문에, 지금 시설관리공단에 위탁하는 목적 중에 하나가 뭐냐 이 사람이 진짜 이걸 이용할 수 있는 대상자인가 아닌가를 확인하기가 어려웠다는 점이 있었지 않습니까?

그런데 공단에서 하게 되면 개인정보 유출의 문제가 아니기 때문에 다른 지역에서도 콜했을 경우에 정보확인이 가능하고 그래서 적은 차량을 가지고도 효율적인 것이 가능하다는 측면이 있었습니다.

그러면 그걸 확보하려면 지금 도에 설치되어 있는 도 콜센터로 그런 정보를 확인하고 하는 게 가능합니까? 불가능한 거 아닙니까?

○**대중교통과장 최용균** 그 점에 있어서는 공단하고 실무협의를 하고 있는데 개인별 아이디어를 줘야 됩니다.

예를 들어서 전화번호 끝번호를 한다든지 그거는 가능하답니다.

그래서 콜센터 아이디어를 개발하는데 전산프로그램으로 차가 어디 가 있는가 그걸 도 콜센터를 못 믿으니까 그걸 구축하는데 돈이 한 5,000만원 정도 드는 것 같습니다.

그것은 하반기 때 추경이 있으면 확보해 가지고 위탁을 하라는 공단의 의견입니다. 그래서 그런 점은 그걸 하면 극복될 것 같습니다.

○**김석규 위원** 알겠습니다. 그런 식으로 가능하다고 하시니까 그거는 더 이상 주장하지 않겠습니다. 이 정도로 질의 마치겠습니다.

○**위원장 김종대** 뒤에 계시는 교통기획담당 안원준 계장님께서 옛날 마산시의회에 있을 때 같이 일도 하고 그랬는데 굉장히 능력이 많으십니다.

과장님께서 혼자 고생하지 마시고 저분한테 일을 맡겨서 아이디어를 내도록 연구를 하시고, 계속해서 김헌일 위원님.

○**김헌일 위원** 국장님, 과장님 장시간 수고가 많습니다.

김헌일 위원입니다.

3-11페이지 공영버스에 관해서 잠시 질의하도록 하겠습니다.

진해 지역의 공영버스와 창원지역 마을버스의 차이점이 있다면 간략하게 설명해 주시기 바랍니다.

○**대중교통과장 최용균** 대중교통과장 최용균입니다.

김헌일 위원님 말씀에 답변 드리겠습니다.

예를 들어서 진해에 3대 운행되는 공영버스는 구 진해시장이 등록을 한 차주가 진해시장입니다.

○**김헌일 위원** 제가 질의하는 건 그게 아니고 차종이나 차량에 관한 차이가 있다면 말씀해 주시기 바랍니다.

○**대중교통과장 최용균** 차량은 제가 확실히 파악을 못하고 있는데, 마을버스는 개인차기 때문에 차가 현대

화 됐고 진해는 구입한지가 오래 된 것 같습니다.

○**김현일 위원** 그런데 지금 보면 진해 공영버스의 1일 운송원가가 28만2천원 정도 되고 창원지역의 마을 버스 표준 운송원가가 34만5천원입니다.

이렇게 차이가 나는 근거가 있습니까?

○**대중교통과장 최용균** 차이가 있습니다. 운전자의 교대방식이 틀리고 근무시간이 틀립니다.

진해는 세 번이나 이레 하면 끝이 나고 마을버스는 종일 운행하기 때문에 운전기사 월급이 틀리고 두 번째는 차종도 틀릴뿐더러 진해에 있는 차는 운행거리가 짧습니다.

그리고 두 번째로 크게 차이가 있는 것은 작년까지만 해도 2억6,000으로 장애인단체에서 하다가 이번에는 입찰을 하니깐 단가가 떨어졌습니다.

○**김현일 위원** 제가 진해 지역 공영버스의 운송원가 산출방법은 제가 대충 알겠더라고요.

그런데 마을버스 운송원가 산출내역하고 산출하는 방법을 초보자가 보더라도 쉽게 알 수 있도록 해서 제출해 주시기 바라고, 그 다음에 이거는 이미 지나간 일이지만 타산지석으로 삼기 위해서 제가 잠시 말씀드리도록 하겠습니다.

진해 지역의 공영버스 운영이 초기에는 시 직영, 2004년에서 2008년까지 동아여객, 2008년에서 2010년 말까지 경남장애인연합회 진해시지회 그 다음에 올해부터는 시에서 재정보전을 해 주는 방식으로 운영하는 것으로 알고 있는데 이렇게 했을 때 운영비가 동아여객이 운영했을 때 1억8,500만원, 장애인연합회에서 했을 때가 2009년 2억4,400, 2010년 2억7,600 그 다음에 올해 시에서 재정보전금을 주고 했을 때가 약 2억 조금 더 되는 것같이 산출됩니다. 몇 개월 운영한 상태가.

이렇게 봤을 때 중간에 2008년부터 2010년까지의 운영비가 유독 많다는 이야기입니다. 이걸 뭔가 우리시에서 위탁관리를 했을 때 잘못 위탁했다는 그런 이야기의 반증밖에 되지 않습니다.

그래서 이게 지금 창원시에 계시는 어느 분의 책임도 아닙니다.

그렇지만 앞으로도 우리시가 이러한 잘못을 범할 수 있다는 타산지석으로 삼아서 앞으로는 절대로 이런 위탁운영이 되지 않도록 즉 말해서 시비의 손실이 생기지 않도록 유념해 주시기를 부탁드립니다.

○**대중교통과장 최용균** 그런 점에 있어서 저희들이 올해 고민해 가지고 다행히 창원시장의 소유 차량인데 공개입찰을 해서 그래 하나까 원가가 내려가는 것은 사실이었습니다.

○**김현일 위원** 아주 잘한다고 저는 생각합니다.

그 다음에 3-14페이지 저상버스 운행손실금 부분의 1일 19,170원이죠?

그런데 저상버스를 운행함으로써 타 일반버스에 비해서 운행손실금이 발생하는 이유가 어디 있습니까? 차량 구조 자체에 있습니까?

○**대중교통과장 최용균** 대중교통과장 최용균입니다.

아시다시피 차가 정확하게 하면 저상버스는 1억9,800만원입니다. 일반버스는 9,800만원이니까 1억 정도 차이가 나고.....

○**김현일 위원** 그거는 우리시에서 보전해 주는 것 아닙니까?

○**대중교통과장 최용균** 그래서 차이가 나는데 그걸 구입할 때 국비, 도비, 시비해서 지원해 주니까 그거는 됩니까?

그런데 차 길이가 1.2미터 정도 길고 차가 낮다보니까 연료가 좀 많이 듭니다. 저속으로 가고 하다보니까.

그래서 저희들이 용역을 해 보니까 일반버스하고 한 8만원 정도 차이가 나는 것 같습니다.

그래서 그렇게는 다 산정을 못해 주는 것이고 그래서 최소한으로 산정한 것이 하루 19,110원 그 차이입니다. 연료 소모량 최하가 19,000원으로 원가입니다.

○**김현일 위원** 잘 알겠습니다.

그 다음에 3-15페이지 교통시설물 정비 및 개선사업 현황에서 9개 공사 내역인데 이게 보면 두 번째 항목만 제외하고 나머지는 전부 다 계약금액이 예산의 90%로서 전부 수의계약 한 내용이죠?

○**대중교통과장 최용균** 아닙니다.

진해 유리창 교체한 것은 지난 번 결산 때 설명 드렸다시피 아크릴로 된 거는 입찰을 한 거고요.

○**김현일 위원** 그런데 이게 공교롭게도 수치가 맞았는지는 모르지만 제가 산출을 다 해 보니까 두 번째 동산마을 앞 승강장 구입 이거는 90%가 아니고 그 나머지는 전부 90%입니다. 예상금액의 90%에 전부 계약이 됐거든요.

○대중교통과장 최용균 그 밑에 6개는 수의계약인 것 같습니다.

○김현일 위원 그런데 이게 지금 2,200만원까지는 수의계약이 가능하죠?

○대중교통과장 최용균 그렇습니다.

○김현일 위원 그런데 이게 정말 우연히 만들었는지는 모르지만 2,200만원을 만든 게 3개입니다.

그리고 나머지도 그런데 이걸 90%의 수의계약을 했다면 그게 과장님이나 주무관들이 판단했을 때 그게 가장 적절한 판단이었는지 그건 제가 모르겠습니다.

그건 추후 더 접근을 해 봐야 알겠지만 그보다도 공개경쟁 입찰을 한다든지 이렇게 하는 방법을 택함으로 인해서 계약금액을 더 낮출 수 있다든지 아니면 공사 자체의 경쟁력을 갖추어서 우리시가 좀 더 이익을 얻을 수 있는 그런 부분이 혹시 있지 않았나 하는 그런 점에서 제가 질의를 합니다.

○대중교통과장 최용균 이성섭 위원님도 지적이 있었는데 간단히 말씀드리면 현재 승강장이 스테인레스고 하다 보니까 공개입찰을 하면 어차피 조달청에 가야 되기 때문에 그러면 의장등록이 된 수도권 업체가 해당이 됩니다.

아직 지방에서는 만드는 데가 없습니다. 그래서 아까 그런 말씀을 드리고 또 조달등록 업체를 하면 단가는 내려가는데 지역업체가 죽습니다.

그래서 저희들이 지역업체를....., 수의계약 낙찰률이 보통 89.5% 정도 됩니다. 그렇게 이해해 주시면 감사하겠습니다.

○김현일 위원 그런데 아까 제가 자료를 받았는데 밑에 수의계약을 한 부분은 지역업체가 많이 됐네요. 잘 알겠습니다.

그런데 이런 부분들도 주무부서에서 정말로 이렇게 공정하고 어느 쪽이 시나 시민들이나 모든 사람들에게 이익이 되는 방향이 어디냐를 잘 판단해서 해 주시기를 진심으로 부탁드립니다.

○대중교통과장 최용균 알겠습니다.

○김현일 위원 장시간 수고 많았습니다. 이상입니다.

○위원장 김종대 수고하셨습니다.

김종식 위원님 먼저 질의하도록 하겠습니다.

○김종식 위원 아까 제가 질문 및 자료요구에 대한 사항을 답변을 안 하셔서

○대중교통과장 최용균 참고적으로 2010년도 재정지원 총액이 9개 업체에 151억이 되고 그중에서 준공영제 돈이 46억 정도 됩니다.

업체별 자료를 드리겠습니다.

○김종식 위원 그리고 BIS 단말기 558개 아닙니까?

그런데 한 5년 지나니까 기기가 고장나고 교체할 시점으로 들어갔는데 여태까지 이 단말기하고 구축사업 하는 업체하고 주식회사 일렉콤이 단말기를 처음부터 여태까지 관리해 왔습니까?

○대중교통과장 최용균 아닙니다. 중간에 업체가 많이 갈렸습니다. 입찰합니다.

○김종식 위원 그리고 5년 정도 지나면 유지보수 관리하는 팀에서 단말기가 노후화 됐기 때문에 교체하는 사항으로 흘러가는데 분명히 제가 다시 한 번 말씀드릴 것은 전체를 교체할 게 아니고 부속품 어떤 것이 교체해야 되는지 원인규명을 하셔야 하고 그 부분만 잘못됐다면 업체한테 AS를 요구해야 될 사항인 것 같고요.

기계가 전체적으로 잘못 됐으면 교체를 해 나가는데 제 생각에는 올해 말부터는 행자부에서 지역적으로 폭뢰, 지진, 내우 이런 부분들에 서지라는 부분들을 착용해 가지고 기기가 오작동을 일으키지 않도록 하는 것이 오히려 교체보다 낫지 않을까 생각이 됩니다.

그리고 덕동 시내버스 공용주차장 문제에 대해서 말씀을 드리겠습니다.

주차장을 조성하지 않습니까? 조성하면 CNG가스 업체는 보통 어느 업체가 됩니까?

○대중교통과장 최용균 저번 결산검사 때도 말씀드렸는데 BIS 서지문제는 기술적으로 지적을 해 주시니까 저희도 해당되는 부품만 바꾸고 전부 다 바꾸는 건 아니라는 말씀을 이해해 주시고 서지 문제는 전문가에게 한번 더 자문을 구해서 김종식 위원님 조언에 감사드리고요.

두 번째 공용차고지 충전소 문제입니다. 충전소는 제가 지금 알아보니 한국가스공사에서 전국에 할 수 있는 업체가 30군데 정도 있는 것으로 알고 있습니다.

그런데 경남에서 보급하는 데는 한 세 군데 정도 있는 것으로 파악을 했습니다.

그래서 충전소를 설치하는데 최고 중요한 게 배관하고 압축기인데 주로 창원시 관내에서는 천연가스를 쓰

지만 이 천연가스 압축기를 만들고 충전소를 만드는 데는 환경부서가 합니다.

제 업무를 이루는 게 아니고 분명히 그렇게 나뉘어져 있는데 제 개인 생각으로는 충전소를 만들면 배관이 깔려야 되기 때문에 아직 덕동에도 배관이 안 깔리고 한 3년 있어야 깔리는 그런 어려운 문제가 있고요.

성주동은 배관이 곧 깔릴 것 같습니다.

그래서 아마 배관을 가진 게 경남에너지로 알고 있습니다.

○김중식 위원 그러면 쉽게 얘기하면 경남에너지가 모든 덕동주차장이라든지 그런 데는 경남에너지와 거리가 멀고 노선도 없는데도 배관을 까는데 일반 지역으로 시민들이 필요한 곳은 전혀 깔지 않거든요.

그래서 제가 생각할 때 이런 부분들이 경남에너지는 돈이 되면 하고 돈이 안 되면 안하지 않습니까?

이런 부분들을 형평성 원칙에 의해서, 입찰하지요?

○대중교통과장 최용균 그렇습니다.

○김중식 위원 그런 부분들을 많이 좀 이용해 주셨으면 고맙겠습니다.

○대중교통과장 최용균 우리 시민이 편리한 방안을 내는 게 좋은 방안이라고 생각합니다.

○김중식 위원 만약에 경남에너지가 되면 여기에 대한 이익금을 산동네는 도시가스가 안 가니까 그런 식으로 접목시켜 주시면 고맙겠다는 그런 의미에서 말씀을 드립니다.

○대중교통과장 최용균 거기까지는 안 되고 배관 지나가면 그 주변 마을을 먼저 도시가스를 넣어주는 게 좋다는 그런 뜻입니다.

○김중식 위원 이상입니다.

○위원장 김종대 손태화 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○손태화 위원 손태화 위원입니다.

3-15페이지 김현일 위원 질의에 보충질의 하겠습니다.

버스승강장이 지금 현재 설치된 곳하고 안된 곳이 얼마나 됩니까?

○대중교통과장 최용균 대중교통과장 최용균입니다.

전체 버스 승강장이 1,890개 정도 있습니다. 표지판이 있는 승강장이.

그 중에서 승강장이 설치된 곳이 981군데입니다. 약 54% 정도 됐습니다.

○손태화 위원 그렇다면 3-15페이지에 있는 자료를 보면 두 번째에 있는 한국BRT라는 회사는 중앙 업체요?

○대중교통과장 최용균 그렇습니다.

○손태화 위원 나머지 밑에는 지방업체고요.

수의계약을 했다니까 지역에 있는 업체겠네요?

○대중교통과장 최용균 그렇습니다.

○손태화 위원 사실 두 번째 있는 업체가 한 금액을 보면 13개소에 1억1,610만원이면 개소당 890만원 정도 됩니다.

그러면 밑에 수의계약 2개소에 1,980만원이니까 100만원 비싸지 않습니까?

그런데 문제는 통합이 되고 제가 질의하는 데도 이중성이 있습니다.

뭐냐하면 전체적으로 조달요구 하는 것은 단가계약이 되어 있기 때문에 가격이 되는데 수의계약을 같은 기간인데도 불구하고 나눌 수 있었다는 것은 위에 있는 것도 나눌 수 있었다고 보여 줍니다.

가격적인 측면으로 볼 때는 조달에 의뢰하는 것이 개소당 100만원 정도 구매금액이 싸지만 수의계약하는 이것은 표준모델을 만들어 가지고 지역에 있는 업체에게 버스 승강장 이걸 중앙에 있는 업체가 해야 될 이유가 전혀 없거든요.

이렇게 나눌 수 있다면 표준으로 모델을 만든다면 지역업체가 할 수 있는 내용이 충분히 된다고 봅니다.

통합이 돼서 앞으로 46% 정도를 해야 된다고 볼 때 업체가 연간 많은 량을 수의계약이 몇 차례 된다고 가정했을 때는 가격을 충분히 낮출 수 있다고 보거든요.

저도 이와 유사한 제조업을 했기 때문에 아는데 990만원 할 거 890만원 할 수 있습니다. 처음 1개, 2개 만들 때는 원가가 올라가지만 그 다음부터 할 때는 표준화가 되어 있기 때문에 100만원 싸게는 얼마든지 만들 수 있다는 이야기입니다.

그렇게 봤을 때 통합으로 인해서 정말 지역에 일이 없어 가지고 이렇게 힘들다고 보게 되면 같은 구간이니까 수의계약 하는 그 자체가 어떤 때는 수의계약을 입찰로 돌리라고 하는데 사실 조달 요구하는 것 자체는 조달

요구할 때 BRK 적어 가지고 모델 넣어버리면 그 업체가 수의계약 되는 거지 않습니까?

그래서 제가 알기로도 이 자료는 4월 30일까지 자료인 것 같고, 5월 1일부터 지금까지 설치된 게 30 몇 대가 있다고 알고 있는데 사실입니까?

○대중교통과장 최용균 상반기에 조달 발주한 게 53개 4억9,300 조달발주를 했습니다.

○손태화 위원 그러니까 그게 조달발주 된 거지 않습니까?

조달발주라는 자체가 우리가 보면 공정한 것으로 여겨지지만 조달청 발주하는 자체가 수의계약이나 다른 없는 개념이지 않습니까? 틀립니까?

○대중교통과장 최용균 저는 틀리다고 보는데요.

○손태화 위원 어떻게 틀립니까? 조달 요청할 때 한국 BRT에 있는 모델 넘버만 넣으면 되는 거잖아요.

○대중교통과장 최용균 모델은 그렇다 해도 가격은 다운되지 않습니까?

○손태화 위원 그러니까 제가 이야기하는 그 업체에 수의계약 하는 것하고 똑같다는 이야기죠.

예를 들면 조달에 등록했다는 이유만으로 중앙업체로 다 가버린다는 이야기입니다.

이 업체들을 다 불러가지고 물어보십시오. 수의계약 하는데 890만원에 할 수 있는지 없는지, 할 수 있습니다

그렇다면 조달 요청하는 그 자체는 법적으로는 유효한 입찰이라고 이야기를 하지만 내부를 들여다보면 수의 계약 형태하고 다를 게 하나도 없다는 이야기입니다. 조달 넘길 때 이 회사의 모델번호를 적으면 그게 그대로 구매되기 때문에.

○대중교통과장 최용균 손위원장님, 지금 법이 개정돼 가지고 한 제품을 지정 못합니다. 종전에는 할 수 있었는데 금년에 법이 바뀌어 가지고 그렇게 못합니다.

○손태화 위원 언제부터 바뀌었습니까?

○대중교통과장 최용균 금년 4월입니다. 복수로 바뀌었습니다.

○손태화 위원 그러니까 이거는 4월 전이지 않습니까?

그것 자체가 2개 업체 중에 하나라는 이야기가 복수로 하라는 이야기입니까?

○대중교통과장 최용균 금년 4월부터 그런 문제가 있기 때문에 제가 이성섭 위원하고도 말씀했지만 그런 문제가 있기 때문에 수의계약도 일반 조달로도 구입해서 시비도 절감하고 해야 된다는 그런 차원에서 말씀드리는 것이고, 그리고 저희들은 상반기, 하반기에 민원을 집합시켜 순서를 정해 가지고 승강장을 화물차처럼 일시에 발주해야 될 그런 사정도 있는 것은 사실입니다.

○손태화 위원 진해 지역은 진해 지역 업체에 발주하고 마산은 마산에 하고 창원은 창원에 하고 이렇게 하면, 법을 어겨가면서 하라는 거는 아니고 요. 편법도 아니고 정말 우리 지역 업체를 살리기 위해서, 지금 그렇게 지적을 하면 그걸 당연하다고 하면 그건 잘못 됐잖아요. 같은 날짜인데 왜 이걸 따로 했습니까?

제가 두 가지 양면성이 있는 질의를 한다고 했지 않습니까?

과장님이 말씀하신 것처럼 조달에 의뢰를 할려고 그러면 6개소는 한꺼번에 조달요구를 했어야 된다는 말입니다.

그런데 따로 떼서 할 수 있었다는 것은 다른 부분들도 떼서 지역에 나눠줄 수 있는 여건이 되는 것 아닙니까?

그래서 법을 엄격하게 어길 수는 없지만 지역에 있는 업체를 살리기 위해서는 가격이 890만원이면 수의계약을 해도 처음 만들 때는 그 원가가 올라가더라도 계속해서 하는 지역에 한 두 개 업체를 만들게 되면 원가 안에서 만들 수 있다는 이야기를 제가 하지 않습니까?

그래서 제가 질의하는 의도는 법을 어기지 않는 범위 내에서 수의계약을 하고 그것도 조달가격하고 같이 만들 수 있는 업체를 개발해 가지고 지역에다가 예산을 배분하시라는 그런 의미로 제가 지적을 드리는 겁니다.

○대중교통과장 최용균 잘 알겠습니다.

○손태화 위원 이상입니다.

○위원장 김종대 좋은 지적 해 주셨습니다. 연찬을 해 가지고, 의도는 충분히 아시겠죠?

이옥선 위원님께서 질의하시겠습니다.

○이옥선 위원 위원장님 감사합니다.

너무 고생을 하셨기 때문에 간단하게 답변해 주시면 될 것 같고요.

지금 노선조정은 어떤 과정을 통해서 합니까?

○대중교통과장 최용균 노선 조정은 작년 연말부터 작업을 하고 있는데 시민의 소리, 건의사항 또 노선중첩도 이런 것을 종합적으로 판단하는데 전에 제가 말씀드렸지만 노선은 한번 정해지면 바꾸기가 어렵습니다.

자기 집 앞에 차가 왔는데 차 안 오면 가만 있겠습니까?

그래서 노선을 조정해도 중첩되는 부분만 조정하고 배차간격을 줄이려고 하면 차를 조금 더 조정을 해야 되는 그런 문제가 있다는 말씀을 드립니다.

○이옥선 위원 노선조정이나 차량배치 이 문제를 검토하려면 이용고객 수 같은 것도 다 파악하시는 거죠?

○대중교통과장 최용균 예, 다 파악했습니다.

○이옥선 위원 그러면 간선, 지선별로 또는 벽지노선이나 이런 것들을 통해서 실제로 하루 운행 시에 이용하는 고객 수가 다 나올 것 아닙니까?

그러면 혹시 문제를 느끼는 지역이 있으십니까? 증차를 해야 된다는지 아니면 좀 줄여야 된다는지.

○대중교통과장 최용균 주로 간선의 배차간격이 문제가 되고 콩나물버스가 된다는 말씀은 있고 지선버스는 위원님이 아시다시피 충분하게 사람이 탈 수 있고요.

그래서 저희들은 그런 문제는 지금 다른 거는 파악할 수 없고 교통카드가 정류소별로 좌표가 되어 있지 않습니까?

그래서 교통카드 이용객을 보면 74%니까 유추해석을 하면 정류소별로 사람이 타는 것을 정확히 알 수 있다는 말씀입니다.

○이옥선 위원 그러면 지금 통합되고 난 후 노선과 관련해서 제기되는 문제들을 파악하고 계실 텐데 비치로드 쪽, 주말에는 차량이 많이 서있기 때문에 버스 운행 자체도 힘들뿐만 아니라 이용하는 고객과 이용하고 싶어 하는 고객수가 많다는 거는 알고 계시죠?

○대중교통과장 최용균 위원님 말씀은 62번을 말씀하시는데 62번이 비치로드에 토·일요일 날, 상당히 먼 거리지 않습니까?

다행히 거기까지 버스가 마산역에서 가니까 그 차를 많이 이용하니까 증차를 해야 될 요인이 있고....

○이옥선 위원 거기에 대한 계획은 어떻게 됩니까?

○대중교통과장 최용균 그거하고 또 토요일, 일요일 수요가 있는 데가 명주에 세트장 있는 거기하고 있는데 62번은 연말 이전에 빨리 가을이라도 여름 지나면 증차를 해야 되지 않겠나 1대 정도 계획하고 있습니다.

○이옥선 위원 그러면 일단 증차계획은 있고 상대적으로 버스 노선 중에서 이용고객 수는 많지 않지만 필요한 노선들이 있습니다.

그런 부분들은 어떻게 대책을 세우고 계십니까? 저번 결산 때도 잠깐 언급하다 말았는데.

○대중교통과장 최용균 중리 240번을 말씀하시는 것 같은데 저희들도 실제 버스 이용하는데 저도 그렇습니다. 버스 원가가 51만원 정도 되면 30만원 정도 올라오면 운행하는데 마음이 좋고 저는 진짜 버스가 텅텅 비어서 가면 국민의 세금을 넣는데 어떻게 될는지 걱정 많이 합니다.

다른 사람은 그냥 봐도 저는 버스가 비어서 가면 우리 돈을 얼마나 줘야 되나 이런 제 심정이 있습니다.

그런데 중리는 14만원 정도 대동아파트로 이동 시키고 나서 14만원 정도 되는데 보통 25만원은 올라와야 됩니다.

그래서 중리의 특성상 위원님도 아시다시피 난개발이 돼 가지고 버스가 가야될 코스가 많지 않습니까?

위원님이 저보다 더 많이 알건데 한 13군데 정도 되더라고요. 그래서 그걸 통합되고 나서 줄기차게 내서 푸른회에서 순환버스를 넣어달라고 말씀한 것 아닙니까?

그래서 저희들도 많이 넣으려고 하다가 최소한 2대 넣어 놨는데 처음에는 5만원도 안 올라왔습니다. 지금은 14만원 정도 올라오는데 이거를 배차간격이나 노선을 새로 짜가지고 내서주민이 이용하는데 편리하게 만들어 줘야 되지 않나 또 위원님이 아시다시피 버스라고 하는 것은 위원님 지적대로 수입만 가지고 하는 게 아니고 교통약자 편의도 있으니까 그런 면에서 이해를 해 주시고 관심을 가져주시면 감사하겠습니다.

○이옥선 위원 저번에 말씀하셨던 것처럼 실제로 대형버스 이용하는 것과 마을버스 이용할 때 대당 20만원 정도 원가 차이가 납니다.

그렇다면 우리가 이 부분들을 효율적으로 판단해볼 필요가 있다는 거죠.

방금 말씀하신 내서부분이라든지 아니면 정말로 필요한 노선이지만 예를 들면 비치로드 쪽도 마찬가지로인데요.

저는 차를 증차시킬 때 어떤 것들이 보다 효율적으로 이용을 할 수 있겠는가 라는 부분에서 순환버스나 이런 부분에서도 마을버스 형태라든지 이런 부분들을 적극적으로 활용할 필요가 있다는 겁니다.

그래서 제가 자료를 받아보니까 벌써 15대 정도 늘었죠. 그 다음에 또 30대 증차 예정이시죠?

○대중교통과장 최용균 노선 개편을 하면 30대에서 40대 정도...

○이옥선 위원 그러면 이걸 작은 비용이 아닙니다.

우리가 1년 동안 업체에 지원금으로 들어가는 돈이 작은 액수가 아니죠.

100억이 넘어가는 돈이 또 30대 정도 늘어나게 되면 최소 5% 정도가 된다는 말입니다.

그렇게 됐을 때 우리 예산의 부담이 얼마나 될 것인가라는 부분을 고려해 본다면 보다 면밀한 검토를 통해서 차량을 선택할 때 제대로 선택하는 게 필요하겠다는 거죠.

○대중교통과장 최용균 위원님 말씀을 귀담아 들겠습니다.

저희들이 증차하려는 곳은 간선입니다. 간선의 증차는 참고적으로 돈을 지원 안 한다는 말씀을 드립니다.

물론 간선에 증차는 지선의 수입금이 주는 것은 사실입니다.

그런 풍선효과는 있는데 저희들이 증차하려고 하는 곳은 간선입니다.

○이옥선 위원 간선이든 어쨌든 그 업체에 내 주는 것 아닙니까?

증차 허가를 내주는 거죠? 그런 부분에서도 업체의 효율적인 관리를 위해서도 마찬가지죠. 왜 업체들이 어려움을 겪고 있습니까? 경영상의 문제 아닙니까?

그런 부분에서 우리가 고려해 볼 때 결코 무관한 문제가 아닌 것이고 정책적인 판단을 요하는 부분이라는 말씀입니다. 그렇게 해 주시기 바랍니다.

○대중교통과장 최용균 잘 알겠습니다.

○이옥선 위원 그 다음에 아까 장애인 특별교통수단 얘기가 나왔는데 그게 시설관리공단으로 넘어가게 되면 김석규 위원님께서 일하시는 분과 택시를 이용하는 분들의 어려움에 대해서 얘기를 했는데 이용객들이 가장 어려워하는 것이 어떤 건지 알고 계십니까?

○대중교통과장 최용균 배차간격이 30분 정도 기다린다는 것이 가장 큰 문제입니다.

○이옥선 위원 그렇죠. 그래서 아까 주차장 문제도 얘기가 나왔지만, 저희 마산 쪽에 특별교통수단 할 때 주차장 문제가 가장 컸고요. 그래서 그걸 세 군데로 나눠 가지고 이용했었습니다.

그렇게 했을 때 길어야 한 5분에서 10분 정도로 활용할 수 있도록 하는 것이 우선적으로 검토가 됐던 대상이거든요.

그런데 시설관리공단에서 운영을 하게 되면서 아까 말씀하셨던 것처럼 주차장을 운동장이나 이런 곳을 이용하게 되면 그 고통은 여전히 남아있는 겁니다. 오히려 더 열악해질 수 있는 상황이죠.

○대중교통과장 최용균 한군데 모았을 때 그런 문제가 있다는 말씀이죠?

○이옥선 위원 그렇죠. 그래서 그런 부분은 운영상 관리의 편의성을 위해서 시에서는 그렇게 판단했을지 모르겠지만 실제로 이용객들에게 있어서는 그런 것들이 작은 문제가 아니고 특히 택시의 수입조차도 거리가 많이 났을 때 실제로는 우리가 이용해 보면 알지 않습니까?

택시도 마찬가지인데 멀리 있던 차들이 오히려 가는 시간까지의 거리라든지 이런 부분들에 있어서 길에서 보내는 시간보다 그런 운행간격들이 짧았을 때 보다 많은 사람들이 이용할 수 있을 뿐만 아니라 또 수입 자체에 있어서도 보다 나아질 수 있기 때문에 그런 부분은 배려를 해야 될 거라고 생각이 드는데 어떠십니까?

○대중교통과장 최용균 위원님 말씀하시는 것은 실무협상도 하지만 정영주 위원님과 전수명 위원님과 손태화 위원님이 교통약자편의증진위원회의 위원으로 참여하고 계십니다. 그 때 충분히 의견을 들어서 추진하도록 하겠습니다.

○이옥선 위원 그런 부분에서 물론 우리 위원님들께서 의견을 제시하겠지만 실제로는 시에서 계획들을 세워서 제시를 할 때 그런 부분까지 충분히 검토하고 효율적인 방안을 제시해 주는 것이 결정하는 데도 훨씬 편할 것이고....

○대중교통과장 최용균 단계별로 두 번 정도 상임위원회에 보고를 해서 의견을 들어서 하면 안 되겠습니까?

두 번 정도 위원회에 업무보고 시에 보고를 해서 여러분 의견을 들어서 반영을 해 나가도록 하겠습니다.

○이옥선 위원 그렇게 연찬해 주시면 좋을 것 같습니다. 이상입니다.

○위원장 김종대 대단히 수고가 많으셨습니다.

제 생각으로는 시간도 많이 돼서 대중교통과는 이래 정리하고 미진한 부분에 대해서는 정회해서 다루기로 하고 그리고 또 시간이 너무 오래 됐기 때문에 잠시 정회하겠습니다.

(16시09분 감사중지)

(16시25분 감사계속)

○위원장 김종대 성원이 되었으므로 감사를 속개하겠습니다.

대중교통과에 이어서 재난안전과에 들어가기 전에 김석규 위원님께서 대중교통 전반에 관해서 건설교통국장님을 대상으로 해서 잠깐 질의하고 재난안전과로 넘어가도록 하겠습니다.

예, 김석규 위원님 질의해 주십시오.

○김석규 위원 감사합니다.

교통 분야가 다 끝나서 끝난 시점에 제고 조금 국장님한테 이런 저런 정책적인 면을 좀 질의 드리려고 했는데 아까 너무 시간이 장시간 소요되어서 정회하고 나서 말씀드리기로 위원장님께 부탁을 드렸습니다.

제가 어디 논문에 나온 내용을 조금 인용해서 시간이 좀 걸리더라도 간단하게 읽어보겠습니다.

한번 귀 담아 들어주시고 어떻게 생각하시는지 좀 얘기해 주십시오.

“전문지식이 부족한 행정직들의 경우 교통업무를 기피하여 단기간을 근무하고 이탈하는 추세이고 전문적인 지식을 가지고 있는 하위직인 계약직은 많은 업무가 부가되어 업무의 효율성을 잃게 되는 것이 현행 지방자치단체 교통분야 행정체계의 문제점이다.”라고 지적한 논문이 있는데 어떻게 생각하십니까?

○건설교통국장 양윤호 예, 건설교통국장입니다.

일부 공감을 합니다.

하고, 교통 분야가 실제 쉽지 않다, 상당히 어렵다.

아까 어느 위원님께서 말씀하셨다시피 ‘교통’이 어떤 측면으로 보면 ‘고통’ 아니냐 그런 측면이 아니냐... 상당히 어렵습니다.

또 하위직의 전문직 계약직도 있기는 있습니다. 있는데 또 행정직이나 기술 다른 일반직에 있는 교통 분야에 종사하는 사람들도 교통이 어렵기 때문에 상당히 곤혹스러워 하기는 합니다.

하지만 공직자는 그렇지 않습니까? 말은 바 최선을 다 해야 되고, 만약에 교통을 맡았다면은 교통 분야에 대해서 나름대로 공부하고 또 거기에 최고의 그 지역에 맡은 업무에 최고가 되기 위해서 노력해야 되는 것 아니겠습니까? 그런 측면으로 이해해 주셨으면 합니다.

○김석규 위원 그래서 가장 타 부서도 그렇겠지만 교통 분야 업무를 보시는 분들이 직원분들이 사실 민원도 가장 많은 것 같고, 가장 힘든데 이게 교통체계 전반에 대한 부분들이 어떤 전체적인 핵심적인 틀을 짜고 그 속에서 효율적인 운영체계를 가져가지 못 한다면 실무적인 가장 하위직 직원분들의 실무적인 문제에서는 더욱더 고통스럽고 그러기 때문에 교통 분야 업무를 좀 기피하는 현상이 유독 우리시뿐만 아니라 다른 자치단체에서도 많이 일어나고 있다 이렇게 분석하는 내용이었는데요.

그걸 좀 보완하기 위해서 각 자치단체에서 시행하고 있는 것이 사실은 금방 말씀하신 계약직 공무원인데 이 계약직 공무원도 계약기간이 5년으로 되어 있기 때문에 사실은 직업의 안정성이 잘 보장되지 않고 있고요.

또 하위직이 많기 때문에 사기나 자기의 창의적인 전문적인 부분들을 발휘하지 못하는 부분들도 많이 나타나고 있다고 이렇게 얘기를 하고 있습니다.

그래서 전체적으로는 이러한 여러 가지 문제점들을 보완하기 위해서 각 자치단체에서 여러 가지 노력을 하고 있는데 제가 찾아 본 걸 보면 대표적인 게 우리시와 규모가 유사한 광역시지만 울산시의 경우를 예를 들 수가 있습니다.

울산시의 경우는 지금 교통국장을 개방직으로 개방형 공직자로 채용하고 있고요, 그래서 전문성을 확실히 확보할 수 있어서 전체의 틀을 다시 짰다고 그러고요.

물론 거기도 많은 문제는 있을 거라고 생각합니다만 인력적 측면에서 말씀드리는 겁니다.

그리고 그에 준해서 계약직 공무원도 가급으로 사무관급으로 채용함으로써 전문성을 확보하는 속에서 계속적인 교통 전체의 어떤 계획을 수립해 가는 지속적이고 계획적인 교통체계를 만들어가는 이런 부분들이 되고 있고, 또 경기도의 여러 곳에서는 사실은 부천 같은 경우에 교통전문계약직을 일반직으로 전환해서 업무의 보장성, 직업의 안정성을 보장해 주면서 전문성을 확보하는 경우도 있고요.

또 하나는 경기도 같은 경우에 제한경쟁으로 특별임용을 통해서 교통 분야의 전문가들을 영입해서 교통정책을 수립해 가는 과정들을 지금 점차 확대하고 있다는 이런 게 있는데 우리시에서도 사실은 기초단체이기는 하

지만 급으로 보면 광역시급과 별반 틀린 게 없고 면적이든 인구가든 여러 규모에서 교통체계에서는 그런 부분이 있다고 생각할 때 제 생각에는 이러한 부분들을 시급히 도입하는 부분이 오히려 건설 파트와 교통 파트를 함께 섞어 놓을 것이 아니라 이것을 함께 묶으면서 전문적 인력을 좀 채용했으면 좋겠다고 생각하는데 어떻게 생각하십니까?

○**건설교통국장 양윤호** 예, 건설교통국장입니다.

물론 위원님 말씀대로 예를 들어서 기술 분야는 정말로 전문 기술 분야를 채용하고 다 개방직을 해서 그 분야를 기술 파트에 있는 부분 전부 다 개방직을 해서 그 분야에 기술자를 채용해서 하면 좋은 점도 있기는 있을 겁니다, 분명히 전문성을 살릴 수 있다든지.

또 다른 면으로는 다른 단점도 있을 수도 있거든요. 어쨌든 실질적으로 어떤 한 개인이 그걸 전문분야에 전문가가 들어와서 꾸준히 연속성을 업무의 연속성을 한다는 거는 좋은 점이 될 수 있을 겁니다.

그러나 공무원들이 다 못하기 때문에 그런 분야에 전문분야를 다 할 수 없기 때문에 용역이라든지 자문이라든지 이런 걸 통해서 하기 때문에 그런 것들이 어느 정도 보완이 될 수 있지 않느냐 이래 보고, 아까 말씀대로 또 개방직이라든지 계약직 이런 전문가들을 채용해서 하는 것도 상당히 아까 말씀대로 전문성이라든지 연속성을 확보할 수 있기 때문에 여러 가지 방안을 검토를 해 보겠습니다.

○**김석규 위원** 예, 국장님 말씀하신 것처럼 대부분이 그렇게 전문성이 확보 안 됨으로 인해서 대부분이 교통체계 모든 부분들은 다 전문적인 단체나 기관에 용역발주가 대부분입니다.

그런데 이 용역을 발주하고 전문가의 자문을 구한다 하더라도 실질적으로 이 용역의 주체는 행정을 집행하는 행정에서 가지고 있어야지 과업지시도 여기서 하지 않습니까?

그런데 이것을 중심을 가져가지 못하고 오히려 용역발주만으로 끝나는 경우가 허다하다고요. 거기에서 나온 대로 그대로 실행하는 부분들이 많다고 생각하기 때문에 오히려 용역발주를 한다 하더라도 전문적으로 주도하는 주체는 행정이 되어야 된다는 측면에서는 전문가가 필요하다 이게 제 생각이거든요. 어떻습니까?

○**건설교통국장 양윤호** 예, 건설교통국장입니다.

물론입니다.

그 용역을 하면 위원님 말씀대로 용역업체에서 용역을 하지만 그 용역을 갖고 들어와서 실질적으로 현실에 접목할 수 있어야 되고 그런 것들을 접목시키기 위해서는 해당 공무원들이 직접적으로 뛰고, 또 그 용역에 깊이 관여해서 우리 현실에 맞게 만들어내야 되고 또 해야 됩니다.

그런 측면에서 전문가들도 있어야 되는 것도 맞습니다. 맞고, 또한 우리시에서는 그런 것 때문에 지금 각종 용역을 하면서 관계전문가들 또 실질적으로 거기 종사하는 사람들하고 계속적으로 미팅을 하고 의견을 구해서 최대 점을 도출하려고 노력하고 있습니다.

○**김석규 위원** 예, 말씀 고맙고요.

그리고 금방 인력과 관련된 부분들에 얘기했던 것은 지금 현재 우리시에 어떤 교통 분야 업무를 담당하시는 직원분들의 능력을 과소평가하기 위한 것은 아니고 장기적인 전망에서 그렇다는 말씀을 먼저 드리고요.

다음 기구와 관련해서 지금 수차례 제가 한번 언급한 적도 있지만 대중교통과 교통과 관련한 한 파트가 사실상은 균형발전실로 가 있지 않습니까? 자전거정책과라고 해서.

제가 그래서 통계를 최근 걸 한번 찾아봤는데 이거 우리시의 문제입니다.

경발연에서 연구한 자전거정책 관련한 보고서에 의하면 최근 겁니다.

최근 거 보면 2020년까지 수송분담율을 창원시의 경우 20%를 수송분담율을 달성한다고 얘기를 할 수 있습니다. 목표로 할 수 있다고 제시하고 있습니다.

지금 우리가 택시가 6.5%, 도시철도가 6.7% 이렇게 수송분담율을 얘기하고 있지 않습니까? 그런데 자전거가 20%를 달성한다면 대단한 수송분담율을 가지는 대중교통이고 2009년에 이미 정부가 자전거는 대중교통 수단으로 수송분담을 가지는 대중교통으로 분류하고 그것을 각 지자체에 독려하고 있는 상황입니다.

참고로 창원시 같은 경우에는 이 경발연 보고서가 아니라 하더라도 행안부가 지정하는 10대 자전거거점도시로 선정되었고 여기서 목표로 하는 것은 2012년까지 내년이죠, 15% 수송분담율을 이룰 수 있도록 목표를 설정해 놨습니다.

그래서 15%에서 20%까지 단기간 내에 수송분담율을 가지는 대단히 중요한 교통수단이 현재 교통 분야를 다루는 파트에서 함께 의논되고 함께 논의되고 교통 전반에 대한 수송에 대한 부분들 얘기되고 있지 못한 측면이, 물론 협의를 잠시 하실 수는 있겠지만 이거는 기구 자체의 편제가 대단히 우려스럽다는 생각이 듭니다.

거기에 대해서 어떻게 생각하시는지 말씀을 좀 해 주십시오.

○건설교통국장 양윤호 예, 건설교통국장입니다.

2020년 자전거 교통 분담율이 20%인데 지난번에 네덜란드에 위트레흐트라는 도시에 가니까 승용차 분담율이 한 40%, 대중교통 버스 분담율이 16%, 자전거 분담율이 한 25%정도 되는 예를 봤습니다.

자전거가 중요한데... 중요해서 자전거정책과를 아마 만들었고 그게 전반적인 교통하고의 연계성이 그렇게 없지 않느냐 이렇게 말씀을 하시는데 일면 그런 점이 없지 않아 있기는 있습니다.

전체적으로 예를 들어서 자전거부서, 그 다음에 대중교통부서, 교통시설부서, 앞으로 할 도시철도부서 이런 것들이 한 군데 모여서 한 기구를 구성하는 것도 좋기는 좋습니다.

좋은데, 전체적인 교통에 관한 정책이라든지 또 앞으로의 교통의 방향이라든지 또 이런 세부적인 큰 틀을 만드는 것은 우리 교통정책과에서 용역을 해서 그 용역할 때마다 각 부서별로 자전거정책과나 대중교통과 또 도로과 이런 관련 부서 전부 모여서 의논하기 때문에 전혀 협조나 유기적인 체제가 갖추어지지 않았다 그렇게 보기는 어려울 것 같습니다.

그래서 점차적으로 그런 문제도 연구해 보겠습니다.

○김석규 위원 유기적인 체제가 이루어지지 않았더라는 부분들에 대해서는 나중에 도로과 할 때 제가 잠시 한번 사진을 보여 드리려고요.

그래서 결론적으로 말씀 드리겠습니다.

제 생각에는 향후에 대통령령 개정 이후에 기구 개편이 혹시 있다고 한다면, 이 점을 충분히 예를 들어서 교통국을 신설하는 것이 국을 신설하는 것이 현실적으로 불가능하다면 지금 교통 관련한 분야를 한데 묶는 것은 대단히 중요하다고 생각을 하고요.

그런 부분들은 충분히... 이거는 누비자의 보급이 균형발전적 측면에 분배에 주는 게 아닙니다. 그래서 교통적 측면으로써 들어와야 되고 그런 측면에서 충분히 고려해서 진행될 수 있도록 국장님이 적극적으로 노력해 주실 것을 당부 드리겠습니다.

이상입니다.

○위원장 김종대 예, 저는 김석규 위원님께서 여러 가지 연구를 해서 정책적인 대안까지 제시하는 것에 대해서 존경을 표합니다.

창원시 통합 1주년이 곧 되어 가는데 몇일 안에 그렇게 되는데 저 생각으로는 그 내용은 우리가 7월 7일날 시정질문이 있지요? 그 때 시장을 대상으로 해서 그런 얘기들을 좀 나누시면 굉장히 발전적인 얘기들이 나올 수 있지 않을까 하는 생각을 해 보면서 욕심을 좀 부리고 싶습니다.

계속해서 재난안전과의 업무에 대한 질의, 답변을 듣도록 하겠습니다.

질의하실 위원님 질의해 주십시오.

없으시면 넘어가도 되겠습니까?

○손태화 위원 손태화 위원입니다.

○위원장 김종대 손 위원님 하십시오.

○손태화 위원 4-12페이지 재난관리기금 집행 내역에 1,000만원이상 자료들이 있는데 재난관리기금 집행할 대상에 대해서는 어떻게 확정을 하는지, 그리고 이거 집행하는 절차에 대해서 먼저 답변해 주십시오.

○재난안전과장 전상중 예, 재난안전과장 전상중입니다.

위원님 질문에 답변 드리겠습니다.

저희들 재난관리기금은 전체 보통세의 3년간 보통세를 기준으로 해서 3년간 평균을 해서 1%를 매년 기금으로 사용하도록 되어 있습니다.

그 중에서 70%는 재해예방사업이라든지 재난사업을 시행하고 30%는 적립하도록 되어 있습니다.

기금을 사용할 때는 저희 기금심의위원회가 있습니다. 주로 공무원으로 편성되어 있습니다. 제2부시장으로 해서 과장들이 위원으로 되어 있습니다.

거기서 심의를 해서 읍·면·동이나 구청별로 해서 신청을 받아서 그 사업 범위 안에서 심의를 해서 사업을 시행하는 것으로 되어 있습니다.

○손태화 위원 예, 그러면 그 심의를 하면 읍·면·동에서 요구가 있어야 한다는 이야기입니까?

○재난안전과장 전상중 저희들이 그 사업을 시행하기 위해서 전 구청 읍·면·동에 이 사업을 신청하라고 공문을 내서 취합을 해서 그렇게 해서 심의위원회 상정을 합니다.

○손태화 위원 그 공문은 언제 냈습니까?

○재난안전과장 전상중 연초에 올해도 금년 초에 해서 심의를 해서 약29개 사업장을 확정을 했습니다.

○손태화 위원 그런데 그 대상에 안 들어 있으면 중간에는 어떻게 합니까?

○재난안전과장 전상중 중간에 있는 사업은 저희들이 이 이자 부분하고 우리가 쓸 수 있는 비용만큼은 좀 남은 부분이 많이는 없습니다. 다 했고.

하반기에는 금액이 거의 적습니다라는 그런 부분은 다시 심의위원회를 해서 그렇게 사용하도록 되어 있습니다.

○손태화 위원 잘 알겠습니다.

이상입니다.

○위원장 김종대 예, 이번 제5호 태풍 메아리가 우리 지역을 지나가고 그럼에도 불구하고 우리 재난안전과에 계시는 여러분들께서 불철주야 고생하시는 가운데 우리 지역에는 큰 문제없이 태풍이 지나갔고, 또 계속 되는 장마철에 대비해서 재해취약지구나 이런 부분에 대한 예찰활동을 계속해서 1건도 인재로 인해서 문제가 생기지 않도록 계속 노력해 주시기 바라고, 이어서 전수명 위원님께서 질의 하시겠습니다.

○전수명 위원 예, 전상중 과장님 고생 많으십니다.

산림과장 하시다가 재난과장 하면 일이 더 많을 건데 아무래도... 좀 그렇지요?

○위원장 김종대 과장님 어떻습니까?

○재난안전과장 전상중 예, 위원님 답변 드리겠습니다.

저희 산림이나 재난이나 다 거의 비슷합니다.

○전수명 위원 본 위원이 지난 번 5분자유발언을 할 때 이번에 태풍이나 비나 굉장히 많을 거라고 말씀을 드렸는데 우리 창원시 지역에 5군데 펌프장 안 있습니까?

과장님께서 진해 용원에 있는 펌프장은 잘 아시리라 믿고 창원, 마산 4군데 2군데, 2군데 한번 둘러 보셨습니까?

○재난안전과장 전상중 예, 재난안전과장 전상중입니다.

예, 위원님 다 둘러봤습니다.

○전수명 위원 지금 실태가 어떻습니까?

○재난안전과장 전상중 현재 저희들이 4월부터 계속 점검을 했었고, 이 업무는 사실 구청에서 관리를 하지만 우리 본청에서 우리 재난안전과에서도 점검을 해서 보완을 했고 또 감사담당관실에서도 이 부분에 대해서 점검을 했습니다.

물론 예산이 많이 있으면 다 보완을 해서 하면 되겠지만 저희들이 우선 필요한 부분은 예산을 반영해서 다 추진을 했고 현재 가동하는 데는 전혀 문제가 없습니다.

○전수명 위원 예, 국장님 전에 본 위원이 지난 번에 5분자유발언 할 때 사실상 그렇습니다.

5개 펌프장에 정말 전문인력이 있어야 됩니다.

물론 우리 용역을 해서 전기면 전기, 기계면 기계 이런 식으로 지금 관리를 하고 있고 또 그 외에 청원경찰관이 거기 하루에 9시부터 6시까지 상주하고 왔다갔다 하고 있지만 사실상 청경 그런 분들이야 그 자체만 몸만 가 있다는 것뿐이지 거기에 대한 내막을 잘 모릅니다.

그래서 본 위원이 저번에 시장님께 5분자유발언할 때 정말 위탁계약을 하든 전문인력을 1명씩은 배치를 해야 됩니다.

그게 왜 그렇냐 하면 특히 우리 진해 같은 경우에 정말 해수가 범람할 때는 위에까지 다옵니다. 그런 부분도 그렇고, 또 마산어시장 부근에 거기 지난번 2003년도 9월달에 매미 때 역시 쓰나미 현상이 일어난 것 아닙니까?

그런 부분에서는 앞으로 전문인력이라도 배치를 해야 된다고 제가 5분자유발언 시에 말씀을 드렸는데 거기에 대해서 우리 국장님의 견해는 어떻게 생각하시는 지 말씀을 좀 해 주시기 바라겠습니다.

○건설교통국장 양윤호 예, 건설교통국장입니다.

배수장에 위원님도 아시다시피 배수장에 물이 들어오면 물의 양에 따라서 센서가 감지되어서 전자동으로 물이 퍼지고 이렇게 되어 있습니다, 배수가 되고.

그래서 거기에 기기들이 전자동으로 되어 있지만 혹시 오작동을 일으킬까, 또 고장이 날까 이렇게 해서 우리가 사람을 전문인력을 고용해서 24시간 비 오면 2교대로 교대를 하고 있습니다.

○전수명 위원 예, 잘 알겠습니다.

그러면 과장님 2-4-5페이지 거기 보시면 건설비, 용역비 집행 현황 해서 진해구 구 육대앞 외 1개소 상습침수지역 개선 실시설계용역 이 부분도 과장님 앞전에 재난과장님한테 인계인수를 받으셨지요?

○재난안전과장 전상중 예, 답변 드리겠습니다.

예, 인수 받았습시다.

○전수명 위원 이거 사실 그렇습시다.

이 지역이 정말 침수가 많이 되고 한 10가구, 20가구정도가 항상 비만 오면 침수가 되거든요. 이 부분 공사시기 미도래 해서 나와 있는데 이거는 그러면 올해는 공사를 안 하실 거네요?

○재난안전과장 전상중 예, 위원님 답변 드리겠습니다.

그 부분은 저희들이 실시설계는 완료가 되어 있습니다. 되어 있고, 현재 우수기기 때문에 도로를 횡단을 해서 주도로입니다.

마산으로 오는 주 도로기 때문에 교통 우회도로 체계를 상세히 수립해서 시행을 해야 됩니다.

예를 들어서 야간작업을 한다든지 상당히 작업을 하기가 어려운 지역이기 때문에 저희들이 구체적인 교통계획을 수립 중에 있습니다.

그래서 지금 어차피 우수기에는 공사를 할 수 없는 입장이기 때문에 이 부분은 우수기 지나서 사업을 시행하려고 준비 중에 있습니다.

○전수명 위원 예, 잘 알겠습니다.

그러면 이 책자에 우리 감사보고 책자에는 안 나와 있지만 성신아트빌라 지금 진해에 가면 충무동, 태평동에 황실부페 옆에 있는 성신아트빌라 있습니다.

이 부분에 옹벽 벽에서, 그 쪽에 산사태가 나서 한창 시끄러웠는데 그 당시에 우리 진해시가 있을 때 방재단에서 그걸 하기로 해서 지금 못하고 통합까지 이 때까지 넘어왔습니다.

넘어왔는데, 성신아트빌라 벽면에 사태 그 민원 제기된 부분 그 부분 아십니까?

○재난안전과장 전상중 예, 답변 드리겠습니다.

위원님, 그 부분은 구청에서 보고가 되었고 구청에 민원이 있는 것으로 알고 있습니다.

○전수명 위원 그 부분도 물론 우리 창원시청 우리 본청 안에 있으니까 과장님이 계시니까 구청에 계시는 분들, 물론 구청에도 건설과장 있고 재난방재담당이 있겠지만 사실 우리 본청에서 신경을 좀 써 주셔야 됩니다.

왜 그렇냐 하면 본청에서 신경 안 써 주시면 구청에는 인력도 부족하고 모든 예산도 부족하고 하니까 등한시하고 생각하시는데 우리 본청에 담당과장님께서 신경을 많이 써 주셔서 그 부분도 수시로 어떻게 돼 가는지 알아봐 주시고 그렇게 챙겨 주시기 바라겠습니다.

○재난안전과장 전상중 예, 답변을 좀 드리겠습니다.

그 부분은 사실 구청 건설과장하고 저도 현장에 가서 그 부분을 의논을 했습니다.

단지 문제점이 뭐냐 하면 배수로를 받는 부분을 서로 민원 주민들이 서로 배수로를 물을 받지 않겠다 하는 민원이 있습니다.

그래서 근본적으로 그 해결하는 방법은 그 뒤 쪽에 도시계획도로를 개설할 때 우수를 분산시키는 방법으로 구청 건설과하고는 이야기되어 있습니다마는 구청에서 도시계획도로 개설사업비가 확보되어야 되고 하여튼 우리 재난과하고 구청하고 의논해서 민원이 없는 범위 안에서 사업이 시행되도록 노력하겠습니다.

○전수명 위원 예, 그래서 해군에서는 허락을 했거든요, 공사를 시행하라고.

그런데 성신아트빌라하고 그 옆에 주민들하고 서로 물 내려오는 길을 서로 안 하겠다... 과장님 말씀이 맞습니다.

그 다음에 또 한 가지 더 질문 하겠습니다.

사실상 앞에 과장님 계시실 때 우리 재난경보방송 안 있습니까?

이 방송이 이번에도 역시 태풍이 올라온다고 방송을 할 때 이 말씀하시는 멘트하는 분이 마이크를 어떻게 쓰는지 그 부분은 제가 잘 모르겠습니다.

그런데 멘트할 때 멀리서 한 100미터, 80미터 이내에서 들으면 무슨 말인지 알아들을 수 없어요. 그런데 가깝게 스피커가 옥상에 있는데 그 밑에서 들으면 무슨 말인지 아는데 일단은 80미터, 100미터이상에서 들으면 그 음성 자체를 잘 모릅니다.

전에 본 위원이 지난 번에도 한번 그 방송 멘트를 할 때 마이크를 떼든지 안 그러면 정말 또박또박하게 알아 들을 수 있게끔 말씀을 해 달라고 멘트를 해 달라고 말씀을 드렸는데 이번에도 역시 마이크를 어떻게 쓰시는 모르겠지만 말을 쪽 이어서 하다 보니까 무슨 뜻인지도 하나도 모릅니다.

그래서 우리 통합 이후에 창원시에서는 앞으로 그런 점을 좀 고려를 해 주시고 정말 멘트를 한번 하더라도 일반 시민들이 길 가다가도 무슨 말이라는 걸 알아들을 수 있게끔 귀에 와닿는 그런 음성 발성을 좀 해 주시면 좋겠습니다.

거기에 대해서 말씀 좀 해 주십시오.

○재난안전과장 전상중 예, 재난안전과장 전상중입니다.

답변 드리겠습니다.

저희들이 조금 전에 위원님이 말씀하시는 그 부분은 재난예경보음성경보시스템입니다.

그 시스템은 컴퓨터에 우리 재난안전과에서 주로 해안변에도 설치가 되어 있습니다마는 문자를 넣으면 문자가 음성으로 자동변환되어서 나가는 그런 시스템입니다.

물론 위원님 말씀하신 그 진해 부분하고 마산 부분이 노후가 된 부분이 있습니다마는 점차적으로 저희들이 교체를 139개소 전체는 다 못하더라도 그런 부분은 오래된 부분은 예산을 확보해서 교체를 하든지 해서 음성이 또박또박 나갈 수 있도록 그렇게 하겠습니다.

○전수명 위원 예, 감사합니다.

그리고 항상 우리 전상중 과장님께서 늘 고생하시고 힘드시는 것 알고 있습니다.

앞으로 좀더 우리 시민을 위해서 좀더 열심히 해 주시기 바라겠습니다.

답변에 감사합니다.

이상입니다.

○위원장 김종대 예, 전수명 위원님 수고 하셨습니다.

계속해서 질의하실 위원님, 김현일 위원님 질의 하시겠습니다.

○김현일 위원 예, 전상중 과장님 장시간 수고 많습니다.

김현일 위원입니다.

간단하게 질의 하도록 하겠습니다.

우리 진해구에 보면 민방위지원대인가 민방위기동대가 있지요?

○재난안전과장 전상중 예, 위원님 주부민방위기동대가 있습니다.

○김현일 위원 주부민방위 말고 그냥 남성들로 구성이 되어 있는...

○재난안전과장 전상중 지금 자율민방위 되어 있습니다, 예.

○김현일 위원 그게 다른 구에는 그런 단체가 없습니까?

○재난안전과장 전상중 구성이 되어 있습니다마는 진해만 활성화 되어 있고 대부분은 거의 조금 활성화되지 않는다는 것은 있지만 구성은 다 되어 있습니다.

○김현일 위원 그러면 혹시 앞으로 차후에 그런 조직들을 통합한다든지 안 그러면 활성화되지 않은 지역에 그 조직들을 없앨 그런 계획도 있습니까?

○재난안전과장 전상중 그래서 그 부분을 지금 통합을 하기 위해서 주로 대부분이 진해에 결성되어 있는데 저희들이 자원민방위연합대를 다시 구성해서 통합을 할 계획을 가지고 있습니다. 지금 추진 중에 있습니다.

○김현일 위원 예, 그 다음에 재난... 그걸 표현을 일종의 재해위험지역 안 있습니까?

○재난안전과장 전상중 예.

○김현일 위원 그런 부분에서 저는 재해나 재난은 나중에 당하고 난 뒤에 복구를 하는 것보다는 미리 사전예방이 잘 되어야 되고 거기에 만전을 기해야 되지 않느냐는 그런 생각입니다.

그런데 지금 진해지역 타 지역은 낡고 우리 진해지역에 보면 중앙초등학교 뒤에 보면 철로변에 경사면이 거진 90도 가까이 되는 데가 있습니다.

90도 가까이 되는 데가 있고, 그 뒤쪽으로 가옥이... 지금 제가 정확하게 모르겠는데 십 몇 호 정도 가옥이 있는데 그런 어떤 지역들은 지금 붕괴가 서서히 이루어지고 있고 그 위에 시멘트로 위에 포장한 데가 갈라져서 언젠가는 붕괴가 된다는 것이 예견되는 지역이거든요.

그래서 이 앞에 계셨던 과장님하고는 현장까지 한번 나가보고, 거기에 또 그 때 가서 사진도 다 찍고 했는데 지금 그런 부분에 대해서 과장님 그런 게 인수인계가 되었는지 모르겠습니다.

○재난안전과장 전상중 예, 답변 드리겠습니다.

그 부분은 저희도 현장답사를 해 봤습니다.

해 봤는데 다만 그 부분에 저희들 비탈을 보완하는 부분이 있고, 주택을 이주를 한다든지 그런 부분은 사실 소방방재청에 재해위험지구 지정되지 않으면 지원을 받을 수 없는 그런 입장이기 때문에 하여튼 여러 가지 비탈을 보강해서 되는 방법이 있는지 그런 부분을 지금 다시 검토를 하겠습니다.

○김현일 위원 그 쪽에 현지 주민들도 이주까지는 자기네들이 감히 생각하지도 안 하고...

그런데 그 부분에 대해서 하수 물 빠지는 것하고, 그 다음에 일종의 옹벽공사를 해서 좀 안전하게 살 수 있기를 굉장히 바라고 있습니다.

○재난안전과장 전상중 예, 그 부분은 저희들이 구청에서 조사를 해서 우리한테 조사보고는 되어 있습니다 마는 예산이 확보가 안 되었습니다.

예산을 하반기에 추경 시나 확보를 하도록 노력 하겠습니다.

○김현일 위원 그걸 여하튼 내년 예산이라도 확보를 해서 그 분들이 좀 안전하게 살아갈 수 있도록 그렇게 노력을 해 주시고, 지금 보면 경화동 포스코아파트 서쪽편에 재작년에 홍수 피해가 있었는데 지금 구거공사를 하고 안 있습니까?

○재난안전과장 전상중 예.

○김현일 위원 그 구거공사를 하고 있는데 그 공사를 하는 왼쪽 편에 보면 거기에 수어람인가 하는 암자가 아니고, 사람은 안에 사는 것 같은데 그 뒤쪽에 가서 보면 정말로 거짓말이 아니고 발로 탁 차면 무너질 수 있는 그런 집도 아니고 창고도 아니고 한 그런 것이 1동 있고, 그 옆에 또 다른 게 보면 한 2동 있고 한데, 제가 걱정을 하는 것은 그 지역이 재작년에 침수가 되고 물이 넘쳐서 온 동네가 모레가 한 50cm 내지 70cm까지 모레가 다 차고 한 게 그 구거가 막혀서 그리로 물이 넘치면서 위에서 흘러온 토사가 다 밑으로 내려가서 그렇게 된 거거든요.

그런데 지금 그 집이 만약에 그런 식으로 해서 폭우라든지 태풍에 무너진다면 그 밑에 부분은 분명히 막히게 되고 똑같은 그런 현상이 또 발생할 겁니다.

그래서 제가 생각할 때는 그 부분에 대한 어떤 정비가 이루어지고 그걸 전부 그거는 무허가지역인데 그런 부분들에 대한 정비가 이루어지고 그 지역을 안전하게 보존을 하고 나아가서는 거기에 공원 내지는 체육시설을 해서 인근에 있는 주민들이 이용할 수 있는 그런 어떤 방안이 강구가 되어야 되지 않느냐?

그런데 과장님 현장을 한번... 정확하게 현장을 잘 모르시겠지요? 지금.

○재난안전과장 전상중 예, 그 부분은 제가 현장을 가 보지 못했습니다.

○김현일 위원 제가 안내를 할 수도 있고 하나까 한번 시간을 잡아서 같이 현장을 점검을 해 보도록...

○재난안전과장 전상중 예, 위원님 그 부분은 저희들이 공공시설인지 시설을 보고 하여튼 하반기에 우리 금사업으로 할 수 있는지 다시 한번 심의를 해야 될 부분이 있으니까 추경에 확보하든지 현장을 조사해서 반영되도록 노력하겠습니다.

○김현일 위원 여하튼 제가 제삼, 제사 강조하고 싶은 것은 재난은 당하고 난 뒤에 복구를 한다는 생각보다는 항상 미리미리 사전 예방을 철저히 하는 것이 가장 중요하다는 것을 거듭 말씀드리면서 질의를 모두 마치겠습니다.

과장님 수고 하셨습니다.

위원장님 이상입니다.

○위원장 김종대 김현일 위원님 좋은 지적해 주셨습니다.

저도 두 가지만 덧붙이고 싶은데 저기 마산회원구 쪽에 석전사거리 쪽에 보면 경창아파트 있지 않습니까? 제가 거기 그 도로를 잘 다니는 편인데 제가 91년도부터 의정활동을 하면서 몇 차례 사실 보강을 했었습니다.

어스양카를 보강하고 여러 가지 했는데 계속적으로 제 눈으로는 계속적으로 기울어지는 것 같아요, 제 눈으로 보기로... 그래서 항상 제가 두려운 마음이고 걱정되는 마음입니다.

그 부분에 대해서 좀 계속 관심을 가져주시고, 그 옆 쪽에 보면 석전1동 방향으로 보면 유명한 절이 하나 있는데 그 옆에 절개지가 항상 위험하게 되어 있는데 거기 석전1동 동장님께서도 그걸 굉장히 염려하고 있음에도 불구하고 예산이 많이 수반된다는 이유로 굉장히 노심조사하고 있습니다. 그 부분에 대해서 관심을 좀 가져 주시기 바랍니다.

계속해서 우리 전수명 위원께서...

○전수명 위원 예, 전상중 과장님. 조금 전에 우리 김현일 위원님께서 하신 말씀은 포스코 옆에 그거는 지금 도비를 해서 공사를 시행하고 있습니다.

도비로 공사를 하고 있고 거기 사유지인데 사유지입니다, 그 집이.

그 분들 아줌마가 계십니다. 아줌마가 계시는데 무슨 보상조치가 있어야 아마 나갈 겁니다.

그래서 본 위원이 이번에 그 공사를 할 때 한번 갔었습니다.

가서 거기 물이 내려오는 부분에 대해서 방음벽을 나무를 해 봤기 때문에 거기 나무가 1개라도 딱 걸리면 짝 넘어져 버립니다. 그러면 우리시에서 보상을 해 주어야 됩니다.

그래서 내가 구청에다가 간곡히 이야기를 해 봤습니다. ‘절대 건드리지 마라, 건드리면 물어줘야 된다’ 그렇게 이야기를 해 봤습니다.

우리 김현일 위원님이 자기 지역구인데도 잘 모르시는 모양인데 제가 가서 간곡히 얘기해 놓고 또 그 부분도 거기 동민들한테 김현일 위원이 하는 공사라고 제가 이야기를 해 주고 왔습니다. 다 좋아하고 있습니다.

그리고 제가 왜 다시 또 질문을 했냐 하면은 매달 4일이면 안전점검의 날입니다.

조금 전에 김현일 위원님 질문하신 부분 재차 제가 말씀을 드리겠습니다.

4일은 안전점검의 날인데 우리 진해구에 보면 자율방재단이 있습니다.

자율방재단이 한 250명이 되는데 지난 번에도 제가 그 말씀을 드렸습니다.

창원, 마산에는 자율방재단이 잘 안 되어 있습니다. 특히 유별나게 진해만 자율방재단이 아주 정말 군무원이나 군에 정년퇴임하신 분들이 전문기술 분야를 전기면 전기, 건설이면 건설 이런 분들이 모여서 각 동별로 다 있습니다.

그래 가지고 옛날에는 그 당시에 진해시에서 예산을 주어서 조기도 맞추고 그 분들이 하루에 회의에 참석하시면 하루에 1만원인가 얼마 지급을 받습니다, 단체에서... 점심도 먹고 안전점검을 돕니다.

그러면 특히 우리 방재 쪽에 재난방재 쪽에 점검을 돌아서 동사무소에서 옛날에 시청으로 올렸습니다. 그러면 그게 해결이 되고 했습니다.

했는데, 그래서 앞전에 과장님한테도 제가 그런 분들은 자체적으로 서로가 힘을 합해서 지역을 위해서 봉사하시는 분들을 위해서는 예산을 조금이라도 더 주어야 된다고 해서 앞전에 예산 때 집행을 해 달라고 했는데 올라갔는데 그 처리가 어떻게 되었는지 모르겠고, 그 다음에 창원시가 되었는데 아직까지도 진해시 조끼를 입고 다닙니다.

그런 것 볼 때는 그래도 그 단체가 창원이나 마산에도 다 있었으면 벌써 통합을 해서 조기도 다 바꾸고 했는데 아직까지 조끼도 못 바꾸고 있는 실태 같습니다.

본 위원한테 전화가 와서 예산이 옛날에 반도 안 된다는 그런 이야기가 들리는데 예산 올라갈 때 분명히 더 올라간 것을 제가 본 위원은 알고 있는데 어떻게 해서 그 분들이 그렇게 말씀하시는 부분에 대해서 잘 모르겠고, 거기 예산 아마 심의할 때 올라갔습니다.

올라간 부분하고, 또 창원, 마산에서 자율방재단이 활성화가 안 될 시에는 거기 남는 부분을 진해에다가 적극적으로 지원을 해 주겠다고 그 당시에 담당과장님께서 말씀을 하셨습니다.

그 부분에 대해서 우리 과장님이 인계인수를 잘 받으셨는지 못 받으셨는지 모르지만 아는 데까지만 답변을 좀 해 주십시오.

○재난안전과장 전상중 예, 재난안전과장 전상중입니다.

답변 드리겠습니다.

저희들이 자율방재단은 마산도 있고 창원도 있습니다.

제가 정확한 자료는 여기 없습니다마는 제가 알기로는 진해가 예산이 더 많이 내려간 것으로 알고 있습니다. 그 자료를 별도로 위원님께 제시를 해 드리고 앞으로 그런 부분은 사실 저희 과에서도 우리 산하에 고생하시는... 우리는 저희 과에서는 예산을 많이 반영하려고 노력합니다마는 시 전체 예산을 조정하다 보니까 그런 부분이 좀 반영이 안 되는 부분이 있습니다.

하여튼 저희 과에서는 최대한 예산이 반영되도록 노력 하겠습니다.

○전수명 위원 예, 감사합니다.

이상입니다.

○위원장 김종대 예, 수고하셨습니다.

계속해서 김종식 위원님께서 질의 하시겠습니다.

○김종식 위원 너무 오래 앉아 계셨는데 대단히 죄송합니다.

과장님 재난방재관리사 아까 잠시 말씀을 드렸는데 제가 알기로는 구 마산시에서는 시험을 쳐서 재난방재관리사라 해서 구 마산시는 10명정도 있는 줄 알고 있습니다.

진해나 창원은 어떤지 모르겠는데 이런 분들이 아마 다른 데서는 실비를 지급하는 모양입니다, 다른 시·군에서는.

이런 분들을 파악하셔서 우리 재난 쪽에서 우리 재난과에서 이런 분들을 활용하시면 다른 데보다 좀 유용하지 않을까라고 생각하기 때문에 이 부분을 분명히 파악하셔서 예산이 없으면 좀 지원해 줄 수 있는 방안으로 모색해 줬으면 고맙겠습니다.

○재난안전과장 전상중 예, 재난안전과장 전상중입니다.

답변 드리겠습니다.

재난안전관리사는 사실 저희 행정 계통이나 소방방재청이나 행정안전부에서 시행하는 것은 아니고 민간협회에서 민간에서 재난안전관리사 시험을 응시를 하고 아직까지 행정기관에 도입된 부분은 제가 파악하기로는 전국적으로 없는 것으로 알고 있습니다.

그래서 이런 부분이 앞으로 민간단체에서 활성화해서 중앙부처하고 연결이 되어서 지방까지 확산이 되어야 될 것으로 판단하고 있습니다.

그런 부분이 되면 저희들도 이 부분을 재난안전관리사를 활용해서 하는 부분과 예산 지원 부분을 검토를 해야 될 것으로 생각합니다.

○김종식 위원 다른 시·군에서는 지원한다는 걸 제가 연락을 받았기 때문에 제가 말씀을 드리는 거고요. 이런 부분에서 좀 더 활용을 했으면 좋겠다는 말씀 다시 한번 드리고요.

그리고 우리 구 마산시 자산동에 가면 우성아파트 밑에 마중 위에 보면 옛날에 재난시스템되 어서 방재턱을 가지고 석벽을 쌓아놨습니다. 석벽을 쌓아놨는데 그 중간 부분을 공사를 하다가 어떻게 감독을 잘못했는지 중간 부분에 석축이 안 쌓아져서 점차 흘러내려오고 있는 상황으로 흘러가고 있거든요.

지금은 숲이 우거져서 잘 모르는데 제가 그 지역에 길을 좀 내 주십사 해서 제가 올라갔더니 그 주민들이 어떤 분은 한분이 울면서 여기는 위험하다면서 할머니 한 분이 그런 말씀을 하십니다.

그래서 그 길이 원래는 한 1미터도 채 안 되는 도로인데 넓혀서 1미터정도 해 놔줍니다.

그런데 그 밑에 보면 가파르기가 90도로 되어 있습니다.

여기 석축을 다 막아놨는데 그 부분을 좀 확인해 주셔서 그 재난방재시스템에 점목을 시켜서 이런 일이 안 생기도록 미연에 좀 방지를 해 주십사 하는 의미에서 제가 드리는 말씀이니까 신경을 좀 써 주십시오.

○재난안전과장 전상중 예, 잘 알겠습니다.

현장조사 해서 반영되도록 노력하겠습니다.

○김종식 위원 이상입니다.

○위원장 김종대 예, 좋은 지적해 주셨습니다.

재난안전과장님께서 아침 10시부터 지금까지 계속 그렇게 노력하고 계시는데 재난안전과는 이 정도로 정리하시고...

(「없습니다」 하는 위원 있음)

우리 정영주 위원님께서 현장 위주로 의정활동을 쫓 하시는 분인데 조금 전에 문병석 교통정책과장님하고 현장 다녀오셨습니다.

현장조사하고 한 내용에 대해서 우리가 조금 말씀을 들으면 의정활동에 도움이 될 것 같아서 잠시 정보를 공유하십시오.

○정영주 위원 감사합니다.

별것도 아닌데 위원장님께서 발언의 기회를 주셔서 너무 감사드리고요.

사실 화물자동차를 가지고 있는 사람들이 주차 문제로 굉장히 많은 어려움을 겪고 있거든요. 화물자동차 운행하는 사람들이 주로 밤 늦게라든지 새벽에 주로 운행하기 때문에 자기 집 가까이에서 자고 또 화물자동차를 운전하고 아무도 일어나지 않는 그 잠자고 있는 그 시간에 일들을 해야 되잖아요?

그런데 실제 진해에 화물자동차 차고지를 정식으로 쓸 수 있는 주차장을 정말 멋지게 만들어 놔는데 지금 팔용동에 있는 주차장도 임시주차장이거든요.

그렇기 때문에 우리시가 포장을 해 주고 싶어도 포장도 못하고 항상 시가 매각하고 싶어서 이야기를 하면 일

단 지금 장소가 없기 때문에 매각을 보류하고 있는 그런 불안정한 상태에서 차고지를 쓰고 있는 상태인데 진해는 너무나 멋지게 지금 화물자동차 주차장을 만들어 놨는데 화물자동차가 안 들어간다는 거예요.

그래서 너무나 궁금하기도 해서 가 봤더니 정말로 주차장이 너무 멋지게 잘 만들어져 있음에도 불구하고 텅 비어 있는 모습을 보고 제 가슴까지 텅 비었습니다.

그 화물주차장을 만들 때 저는 여러 가지 아쉬움이 있었는데 창원에 진작에 땅값 오르기 전에 진작에 좀 그런 장소를 물색해서 만들었으면 참 좋았을 걸 하는 생각이 들었고, 그러면 진해도 앞으로 발전한다면 잘한 일이라고 봐야 되느냐 이런 생각이 한편으로 들면서 정말 그러한 화물주차장을 만들 때 그걸 이용할 사람들, 당사자들하고 왜 사전에 공유가 부족했을까, 사전에 그 분들하고 설계 전에 현장도 답사를 하고 사전에 만나서 머리도 맞대고 하면 더 좋은 장소를 물색해서 정말 부족한 예산에서 활용할 수 있었을 텐데 전혀 사전에 그런 이해나 의견 개진이 없이 시에서 일방적으로 국비 받아서 그 장소 만들어 놓고 ‘여기 화물자동차 주차장으로 써라’ 이리 하니 그 먼 곳을 어떻게 그 비싼 기름값을 대고 화물자동차 대놓고 자기 차 대놓고 집으로 왔다갔다 할 수 있겠습니까? 그죠? 그 시간이 돈인 사람이고 기름값도 요금 얼마나 비싸니까?

그래서 그런 것들이 참 아쉬웠고, 제가 거기를 오늘 꼭 가본 이유는 거기에 시설물을 설치했음에도 불구하고 철거를 했다는 이야기를 들었었거든요. 그런데 제가 들었던 것보다는 사실 이야기 들은 것보다는 시설물을 너무 사람이 사용을 안 해서 시설을 할려다가 안 했다고 이렇게 말씀하셨고요.

거기 갔더니 바리케이트 있잖아요, 화물자동차들이 드나들고 할 때 차 진입로를 막고 할려고 하는 바리케이트를 굉장히 많이 만들어서 사무실 한 칸을 완전 점령을 해서 그 안에 재어놨더라고요. 그래서 정말로 참 내돈 같았으면 저렇게 했을까 싶은 생각이 들어서 다음부터는 정말 예산 한푼 한푼을 쓸 때 사전에 더 그걸 이용하는 당사자들하고 머리를 맞대고 주민들하고 머리를 맞대고 하면 모든 면에서 좀더 우리가 예산을 더 알뜰하게 쓸 수 있지 않았을까 하는 그런 안타까움이 좀 들었습니다.

이상입니다, 위원장님.

○위원장 김종대 예, 우리 민노당 출신이고 우리 재선의원으로서 사회적 약자와 소외계층을 위해서 불철주야 아픔을 같이 하는 정영주 위원님의 열정적인 의정활동에 경의를 표하면서 국장님께서 한 말씀하고 마치도록 그렇게 하면 좋을 것 같습니다.

○건설교통국장 양윤호 예, 위원님 현장까지 관심을 가져주셔서 대단히 고맙습니다.

위원님 말씀대로 앞으로 그런 장소를 정하거나 예산을 집행할 때 이해 당사자들하고 충분히 의논도 하고 예산도 아껴 쓰도록 그래 하겠습니다.

또 그 주차장은 이왕 조성한 거니까 아까 정회시간에 잠깐 말씀드렸던 바와 같이 홍보도 하고 또 단속할 때 위치안내도 해서 좀 이용이 될 수 있도록 노력하겠습니다.

○위원장 김종대 예, 감사합니다.

이렇게 하면 좋겠습니다.

도로과하고 하천과가 지금 남아 있는데 그 분들의 감사를 위해서 잠시 준비를 위한 정회를 하도록 하겠습니다.

정회 하겠습니다.

(17시16분 감사중지)

(17시24분 감사계속)

○위원장 김종대 감사를 속개 하겠습니다.

장시간 의원님들도 그렇고 관계공무원 여러분들께서도 상당히 오래 기다리셨습니다.

다음은 도로과 소관에 대한 내용들을 질의 하시겠습니다.

하고 난 다음에 하천과 하도록 그렇게 하겠습니다.

질의하실 위원님 질의해 주십시오.

이성섭 위원님 질의 하시겠습니다.

○이성섭 위원 예, 이성섭 위원입니다.

이순하 과장님께 질의 하도록 하겠습니다.

1건만 하도록 하겠습니다.

보면 건설공사 설계변경 내역 5,000만원이상 증액분 페이지가 2-5-16페이지입니다.

11건이 지금 있는데 보면 다른 거는 이해가 좀 되는 게 있고 이해가 안 되는 게 몇 가지 있습니다.

물가변동에 따른 계약금액 조정 이게 4건이 있는데 금액도 만만하지 않는 금액이 들어 있는 것도 있고, 제가 보기는 본 위원이 볼 때는 이거 설계할 때 공사비를 표준품셈에 의해서 설계를 했다고 보여지는데 그러면 표준품셈에 의해서 공사비를 정확하게 산정을 해서 낙찰을 했다면 이런 어떤 증액이 되는 문제가 안 생길 것인데 우리가 보통 보면 예산절감 이런 부분을 해서 낙찰원가 대비 10%에서 17~8% 그 정도의 선을 찾아서 입찰을 시키다 보니까 결과적으로 공사 비용이 증액되는 겁니다.

변경이 되는 것이 문제가 아니고 설계변경을 하는 게 문제가 아니고 공사금액이 증액이 되는 부분이 생긴다. 이런 부분은 사전에 충분히 이걸 이런 식으로 안 갈 수 있게끔 계약이라든지 이런 내용이 있을 것이라고 보여 지거든요. 오랫동안 이런 업무를 해 오셨으니까 그렇다고 보여지는데 과장님께서 어떻게 생각합니까?

○도로과장 이순하 예, 도로과장 이순하입니다.

현재의 건설공사에 설계변경 관련해서는 크게 저희들 자료도 두 가지로 나와 있지만 당초설계를 해서 발주를 한 후에 3개월 경과를 하고 또 3%이상의 물가상승이 변동이 있을 때에 올랐을 때는 에스컬레이션이라 하고 내려갈 때는 디스컬레이션이라 하는데 그 변동에 의한 부분은 법률적으로 그런 요건이 갖추어지면 그 부분을 올라가도록 변동을 시키도록 되어 있어서 그렇고, 그 다음에 하나는 계약내용의 변경이 되겠습니다.

물량이 증감이 있어서 변경하는 부분이 있고 그 다음에 공법이라든지 계획 내용을 완전 바꾸어서 함으로 해서 공사 내용이 바뀌고 거기에 따르는 금액이 변경되는 부분이 있는데 물가변동 그 부분은 저희들이 개인적으로 설계자나 이런 사람에 의해서 이루어질 수는 없는 부분이고 다만 계획상에 문제가 발생되어서 한 부분은 용역이나 계획 단계부터 좀 철저를 기해서 해야 될 부분도 많이 있고, 그 다음에 시행을 하다 보면 그 민원이라든지 여건 변화 등으로 설계 변경하는 경우가 있습니다.

그런 부분은 예견이 가능한 부분에 대해서는 저희들이 철저히 해야 된다 그런 부분에 반성을 합니다.

○이성섭 위원 예, 하여튼 과장님 말씀도 다소 본 위원이 생각하기는 틀린 건 아니라고 생각을 하지만 우리가 계약심사제도를 보통 발주를 하게 되면 계약심사제도를 하는데 이것 자체가 비현실적이지 않나 이렇게 보여지거든요.

계약심사제로 해서 공사비 산출을 비정상적이지 못한 현실적인 어떤 부분 때문에 공사비 산출이 늘어나게 되는 그런 원인으로 보여지는데 본 위원이 봤을 때는 이걸 제도적인 어떤 개선이 필요한 것으로 사료되고요.

이걸로 인해서 예산이 효율적으로 써지지 않는다는 겁니다. 여기 추가로 이렇게 예산이 증액이 되고 이러다 보니까 이게 문제가 되고, 특히 표준품셈보다 낮은 원가계산 때문에 이게 자칫하면 시설을 할 수 있는 어떤 어떤 시설품들이 품질이 저하되고 이런 문제로 인해서 또 예산의 흐름이 효율적이지 못한 그런 현상이 생긴다고 생각하는데 앞으로 이런 부분에 대해서 좀 국장님께서 개선해 볼만한 그런 가이드라인이라든지 이런 것 개선해 볼만한 그런 의지는 없는지 국장님께서 이 부분에 대해서 한번 말씀을 해 주셔야 되겠네요.

○건설교통국장 양윤호 예, 건설교통국장입니다.

설계변경이 좀 자주 있는데 실제적으로 토목공사인 경우에 땅을 건물공사도 마찬가지로지만 지하를 파고 땅을 파고 이런 것들이 예측할 수 없는 여러 가지 일들이 나오기 때문에 설계변경이 좀 자주 이루어지는 경우가 있습니다.

또 물가변동에 의한 설계변경 이거는 법률상 이걸 일정기간이 지나면 해 주도록 되어 있기 때문에 우리가 흔히 말하는 에스컬레이션입니다. 해 주도록 되어 있기 때문에 이거는 그 규정에 따라서 하는 겁니다.

그래서 앞으로 이런 설계변경이라든지 이런 것들을 좀 줄이기 위해서 먼저 설계하기 전에 기초조사 이런 것들을 좀 철저히 할 필요가 있다고 저는 그렇게 생각합니다.

○이성섭 위원 그래서 국장님 제가 본 위원이 조금 전에 말씀드린 거는 어떤 사업을 하는 어떤 부분에 대해서 가이드라인이 어느 정도 있어야 된다는 말씀을 그래서 드리는 것이고, 예를 들면 이렇습니다.

석전교사거리 지하차도 설치공사를 했는데 거기 지금 약 8억8천만원이 증액 증가가 되었습니다. 그 내용을 보면 임시보도, 육교 설치 및 대형상수관 이설 단수차단공법 적용해서 8억8,000만원이 들어갔다 말입니다. 10억 가까운 돈이 들어갔는데 그러면 이런 표준품셈에 의해서 또 안 그러면 계약심사와 관련되어 있는 어떤 부분이 여러 가지 가이드라인이 어느 정도 규정이 있다는 겁니다.

또 용역조사부터 시작해서 실시설계부터 시작해서 그런 실시설계가 석전사거리 같은 경우는 엄청난 만성 정체구역이라는 말입니다. 교통량도 많고 그 사람들이 기존 있었던 도로를 어디로 옮겨야 되겠다든지 안 그러면 임시로 내는 육교 내지는 지하차도를 어떻게 만들어야 되겠다는 그런 예상을 충분히... 저는 전문가가 아닙니다.

전문가가 아닌 저도 그런 예상을 충분히 할 수 있는데도 불구하고 전문가 집단을 통해서 용역을 하였고, 그 다음에 실시설계까지 하셨는데 이런 것까지 예견을 못해서 증액이 된다는 것, 이거는 제가 봤을 때는 이렇게 말씀을 해서 될는지 모르겠지만 맞지 않는 이야기 아닌가 이렇게 보여지는데 한번 더 국장님 이 부분에 대해서 어떤 설명을 좀 해서 본 위원을 설득시키겠습니까?

○도로과장 이순하 예, 도로과장 이순하입니다.

그 석전지하차도 부분에 대해서 증액 요인이 가설육교 부분하고 단수 상수도 부분이 되겠습니다.

그 부분이 왜 그렇냐 하면 석전1동과 2동 공사로 인해서 단절됨으로 인해서 상가 민원들에 의해서 가설육교를 설치함으로 해서 증가분이 되겠고 하나는 칠원서 넘어오는 상수도관로가 1,200미터가 있습니다. 그 부분은 예견이 된 사항입니다.

그 부분은 단수를 하고 상수도 이설공사를 한 후에 다시 통수를 하게 되어 있는 걸로 되어 있었는데 이 부분에 작년 연말 크리스마스 전후로 해서 했습니다.

그런데 마산지역은 잘 아시다시피 그 메인관로를 단수를 하게 되면 적어도 일주일간 단수를 해야 되는 문제가 발생했습니다. 그래서 설계 당시에는 그런 공법이 없었는데 최근에 단수를 하지 않고 이설하는 방법이 특허로 개발 되었습니다.

그래서 일주일을 단수를 하지 않고 돈이 조금 들더라도 그런 방법으로 해야만이 시민들한테 단수로 인한 불편이 없을 것이다, 그 다음에 마산지역은 노후관이다 보니까 한번 단수를 하고 나면 물이 다시 빠져나오고 하면 녹물에 의해서 한 2~3일 간담니다, 지금 경험은 하지 않았는데 수도 전문가에 의하면은...

그것까지 하면 한 10일정도는 마산시민이 연말에 고생을 한다, 그러면 돈을 조금 들여서라도 단수를 하지 않고 하는 방법을 하자 해서 비용이 좀 들었습니다.

그런데 다행히도 단수를 하지 않고 성공적으로 시공 이설공사를 마무리했기 때문에 그런 부분은 단수를 했을 때와 안 했을 때의 차이점인데 해서 이런 문제가 발생되었다면 엄청난 혼란이 올 수 있는데 그걸 미연에 차단하는 새로운 아이디어를 창출했다는 그런 부분에 대해서는 내용을 좀 아시면 잘한 부분이라고 돈을 들여서 라고 잘 했다고 이렇게 생각할 수도 있을 것입니다.

○이성섭 위원 좋은 말입니다.

과장님 말씀 좋은 말씀인데, 그래서 제가 모두에 말씀을 올린 거는 이거 길게 이야기하고 싶은 것도 아니고 우리시에서 발주를 한 실시설계를 발주했을 경우에 발주할 당시에 여러 가지 어떤 정확한 재원을 파악하고 그 다음에 지하에 매설이 되어 있는 어떤 문제라든지 통수 관계 문제라든지 그런 전반적인 부분을 검수를 해서 이런 부분이 예산에 반영이 되면 문제가 안 되는데 그러니까 이게 효율적인 예산 집행하는데 걸림돌이 된다는 그런 것 아닙니까?

또 아울러 여기 보면 물가변동에 따른 계약금액 조정 이런 부분은 제가 본 위원이 볼 때는 발주 당시에 우리가 입찰을 할 때 10 내지 20% 가량 조정된 금액으로 낙찰금액 코스트를 정하다 보니까 이게 결과적으로 업체에 손실부분을 보전해 주기 위한 그런 입장이 아니냐 이렇게 볼 수 밖에 없다는 겁니다.

왜냐하면 본 위원이 볼 때는 우리 국장님께서서는 아니라고 고개를 살살 흔드시는데 제가 생각하기는 그렇다는 겁니다.

그러면 올바른 용역비용을 들여서 용역비용도 돈을 들였고 그럼 올바르게 용역을 해서 이런 문제를 제어할 수 있는 그런 부분이 되어야 되고 지금까지 공직생활 벌써 한 30년 넘게 하셨지 않습니까?

그럼 저보다는 엄청난 전문가들이고 특히 행정직의 직급을 가지고 계시는 분들도 아니고 그런 부분에 대해서 충분히 사전에 제어할 수 있는 부분이 있는데도 이런 부분이 안 된다는 것은 여러 가지 부분을 봤을 때 문제가 있는 것 아니냐?

건설공사 특히 설계변경과 관련되어서 가장 말이 많고 문제가 많은 어떤 부분을 봤을 때는 이런 부분에 좀 제도적인 개선이 있어야 된다고 본 의원은 보여집니다.

국장님이나 과장님께서도 이런 일을 하시면서 그런 부분에 좀 제도적인 보완장치를 마련하시고 일을 해주시면 좋겠습니다.

○건설교통국장 양윤호 알겠습니다.

○도로과장 이순하 예, 위원님 취지를 잘 알고 그런 일이 없도록 하겠습니다.

○이성섭 위원 위원장님 마치겠습니다.

○위원장 김종대 저도 전적으로 이성섭 위원님 지적에 동의하는 입장입니다.

예, 김헌일 위원님.

○김헌일 위원 우리 이성섭 위원님 질의한 부분이 아마 이성섭 위원님이 제가 하고 싶은 이 이야기를 하고 싶은데 여러 가지 관계상 못한 것 같습니다.

그걸 제가 직접적으로 말씀을 드리겠습니다.

설계변경이 된 사업에 대해서 외부에서 어떤 이야기를 하고 있는지 우리 국장님이나 과장님 혹시 들어서 알고 계십니까?

저가 있는 그대로를... 여기 속기도 남고 하겠지만 있는 그대로를 이야기 드리겠습니다.

저는 우리시 공무원들이 절대 그렇게 한다고 생각하지 않습니다. 그러나 외부에서 보는 시각은 설계변경을 해서 공사비 증액을 해서 그런 식으로 해서 이익을 챙긴다라고 그렇게 생각하고 있습니다.

그래서 설계변경을 보는 우리 시민의 시각이 그렇다는 이야기입니다. 그래서 제가 지금 말씀드리고 싶은 것은 우리 공무원들이 그렇게 한다든지 그런 생각은 저는 전혀 안 하고 있습니다.

그러나 보는 시각이 그렇기 때문에 아까 우리 국장님께서도 말씀을 하셨지만 애초에 공사를 시작할 때 면밀한 어떤 조사에 의해서 잦은 설계변경이 일어나지 않도록 하는 것이 최선의 길이고 또 하다가 보면 사람의 일 이니까 예기치 않은 일이 발생할 수 있고 설계변경 할 수 있습니다.

그렇더라 해도 언제 어디에서든 간에 충분한 소명에 의해서 '아, 정당한 설계변경이었구나!' 그렇게 소명할 수 있도록 최선을 다 해 주시기를 진심으로 부탁드립니다.

○건설교통국장 양윤호 예, 건설국장입니다.

어쨌든 지적을 해 주어서 고맙고요, 앞으로 설계변경 최소화 시키겠습니다.

그러나 우리가 아까 말씀드렸듯이 이 설계변경 내용에는 정말로 정당성이 있어서 설계변경 한 겁니다.

혹시 행여 밖에서 그렇게 말씀하시면은 우리 시청 공무원들이 정말로 정당하게 잘 하고 있다고 좀 그렇게 말씀해 주셨으면 고맙겠습니다.

○김헌일 위원 예, 노력 하겠습니다.

○위원장 김종대 지금 김헌일 위원님께서 노력한다 그렇게 표현하면 안 되고요, 지금 주객이 전도가 된 분위기로...

예, 마음씨 좋은 김헌일 위원님 질의 끝났고, 김석규 위원님께서 계속 하시겠습니다.

○김석규 위원 짧게 말씀 드리겠습니다.

보도와 관련된 겁니다.

보도와 관련된 건데 제가 어디 블로그에 보니까 우리 보행자 중심의 어떤 도로, 선진국형 이런 이야기를 많이 하고 있으면서 지금 우리 창원시의 보도를 비판하면서 이런 걸 제시했는데 이거 잘 안 보이실 건데(도면 들어 보이며), 차도고요, 다음에 가로시설물 가로수, 다음에 자전거도로, 그 다음에 보행도로, 다음에 건축물이 되어 있는 이렇게 되어 있는 게 올라와 있는데 이거에 대해서 어떻게 생각하십니까? 이게 맞는 구조라고 생각하십니까?

차도 옆에 가로시설물이 있고 자전거도로가 있고 보행로가 있고 그 다음에 건물이나 이 안 쪽에 있는 것에 대해서.....

○도로과장 이순하 예, 도로과장 이순하입니다.

그런 배치는 기준에 따라서 어느 이용자를 기준 하느냐에 따라서 배치계획이 조금 달라지고 있습니다.

그런데 차도는 자동차 중심이고, 자전거도로는 자전거 중심 보호를 해야 되고 보도인 경우에는 사람을 보호를 해야 되는데 차와 사람인 경우에는 기능 자체가 이용공간도 다르고 하기 때문에 차로 인해서 보호를 받기 위해서는 보도구간은 차로부터 좀 거리가 멀어지는 것이 바람직하다는 그런 차원에서는 조금 전에 김 위원님께서 제시한 그런 배치가 합당하다고 생각합니다.

○김석규 위원 예, 그래서 지금 창원시 자전거도로를 보면요, 기존에 도로에 자전거도로가 나 있는 곳은 문제가 없는데 이 구조보다는 조금 다르지만 오히려 더 안전하게... 그래서 차도 자전거도로, 가로수, 보도 이렇게 되어 있는데 자전거도로가 기존에 없었던 곳은 보도를 갈라서 지금 자전거도로 쓰고 있지 않습니까?

○도로과장 이순하 예, 그렇습니다.

○김석규 위원 제가 보기에 그 현황의 90%정도가 뒤바뀌어 났습니다.

그래서 차도 쪽에 보도가 있고요, 그리고 안쪽에 자전거도로가 있거든요.

왜 그렇게 배치하셨는지 그거 한번 얘기를 해 주십시오.

○도로과장 이순하 그 부분이 자전거정책과에서 보도가 한 3미터정도 되면 거기에 투수콘 포장을 해서 칼라를 빨간색, 파란색으로 하는데 저희들도 자전거정책과에 그 부분을 지적을 했습니다.

그래서 사람이 차도 쪽보다는 주택지 쪽으로 보행선을 넣어주는 게 안전하다, 자전거마크를 좀 해 봤습니다. 앞으로 정비할 때는 자전거가 다닐 수 있는 마크를 그 규정도 좀 바꾸고 하니까 새로이 할 때는 바꾸도록 권장을 하고 있습니다.

○김석규 위원 예, 지금 녹색계통은 보도로 하고 적색계통은 자전거도로로 하는데 자전거는 현행 법규상 자전거하고 관련한 법률이 제정되지 않는 이상 차로 분류되는데 결국 법률상 상상을 해 보면 차와 차가 다니는 가운데에 지금 창원시 보도는 서 있는 형상이 만들어져 있거든요.

○도로과장 이순하 예, 그런 부분 맞습니다.

○김석규 위원 그래서 그 부분 아까 우리 국장님 제가 잠시 교통정책 얘기하면서 말씀을 드렸는데 자전거정책과에서 그걸 만들었다고 한다면 충분히 교감이 안 된 속에서 지금 교통문제가 가고 있다는 걸 말씀을 먼저 드릴려고 이 말씀을 먼저 꺼냈고요.

문제는 제가 오늘 아까 잠시 과장님하고 나가서 이 앞에 있는 점자블록을 봤는데 제가 말씀드리는 건 진해의 경우입니다.

진해가 통합 이후에 자전거 누비자 공급 확대와 함께 자전거도로를 긴급하게 설치하면서 어떤 현상이 벌어졌느냐 하면 보도를 똑같이 보도에 자전거도로를 내면서 형태도 아까 제가 말씀드린 기존 창원시처럼 내면서 어떤 현상이 벌어졌느냐 하면 점자블록을 없애 버렸는데 이 점자블록이 어떻게 없어졌느냐 하면 안쪽에는 자전거도로가 들어가니까요, 건물 쪽이...

그 쪽으로 시각장애인이 지나다녀야 되는데 그게 자전거도로로서 없어지고 가로수 옆에 점자블록이 아직 남아 있거든요, 일부는... 이거 정비를 안 해서 그런 겁니다.

급하게 자전거도로를 만들어 놓으니까 아예 기존에 돈 들여서 만들었던 점자블록은 흥물이 되어 있습니다. 흥물이 되어 있는 상황이 벌어진 게 곳곳에서 나타나고 있거든요.

그리고 그 부분 한번 체크하시고요.

지금 제가 이걸 얘기를 하면서 들으니까 우리 담당하시는 계장님 얘기를 들으니까 실태조사를 하고 있다는데 실태조사 항목을 뭘 가지고 하는지도 제가 먼저 좀 궁금하고요.

점자블록을 깔아놓은 의미가 어떻게 진행되는 것인지, 어떻게 하는 건지에 대해서 여러 가지 약간씩의 규정이 바뀌긴 했지만 컨텐츠는 바뀐 게 없는데도 불구하고 제가 꼭 다 말씀드리겠습니다. 나중에 과장님 얘기해 주시고요, 시간이 없는 관계로.

지금 어떤 현상이 있냐 하면 규격이 30*30cm가 되어야 되는데 마치 보도블럭처럼 무늬가 비슷한 걸 특히 백화점이나 롯데마트 앞에도 가시면 이마트 앞에도 그런 게 있는데요.

그 규격에 없는 걸 막 설치해 놨습니다.

그리고 그림을 그려놨어요, 이거는 규격에 맞게 일직선으로 설치하게 규정이 되어 있는데도 불구하고 곳곳에서 그림을 그려 놨습니다. 특히 섬이 있는 명곡로타리로 가시면 이거는 도저히 실질적인 시각장애인이 그걸 이용할 경우에 교통섬에서 밖으로 나갈 때 거의 사고 나기 딱 좋게 만들어 놨습니다.

그래서 그거는 돈을 들여서 오히려 사고를 유발하는 거라서 없는 게 낫다는 게 대체적인 사람들의 이야기입니다.

왜냐하면 아예 없으면 주변에 사람을 잡고 물어볼 건데 그대로 진행하면은 사고로 이어지게 되어 있습니다.

대표적인 그림 하나만 제가(사진 들어 보이며)... 이거 잘 안 보이실 건데요, 점자블록의 진행방향은 이쪽 편입니다. 여기 끝에 노란 게 보이는 게 택시입니다. 택시 쪽으로 가라고 현재 유도하고 있습니다. 건널목을 건너는데...

이것이 현재 허다하게 곳에서 나타나고 있거든요.

그래서 제가 보기에는 실태조사 때 그냥 우리 지역에 우리 동네에 우리 동에는 점자블록이 몇 개가 어디에 위치해 있고 사진 몇 개 찍고 이렇게 하실 것이 아니라, 실질적으로 뭐가 잘못 구축되어 있고 이거는 빨리 개선해야 되거나 차라리 없애는 게 낫고, 없애고 다음에 연차사업 예산을 확보해서 하는 게 좋겠다는 판단을 그렇게 가져 가시고, 그래서 개선할 것은 빨리 개선하시고 또 가장 큰 문제가 뭐냐 하면 너무 많이 깔려 있다는 겁니다, 필요 이상으로.

엄청난 재원이 낭비되고 있습니다, 점자블록이... 그래서 그 부분도 확인해 주시면 고맙겠고요.

또 하나 질의할 거는 보도와 관련해서 보도 위에 있는 것은 유럽에서 대표적인 녹색환경도시 이런 강연회 하면 주로 하시는 말씀들이 보도 위에 있는 구조물은 전부 안전을 위협하는 구조물입니다. 그래서 오히려 방해가 되는 요소들입니다.

그런데 곳곳에 우리시에 보면 특히 볼라드라는 주차를 방지하기 위해서 (사진 들어 보이며) 대표적으로 이런 것들이나 안 그러면 콘크리트로 박아 놓은 게 이게 없는 데가 거의 없습니다.

차가 올라가서 주차를 하지 말라고 만들어 놓은 것인데 이게 신호등이나 교차로마다 있습니다. 무슨 얘기냐 하면 자칫 잘못하면 걸리면 안전하게 보행하고 쉽게 보행하라고 박아 놓은 것인데 차가 주차하지 못하라는 목적으로 하나씩 박아놨다고 저는 생각을 하거든요.

그런데 이게 보행에 도움이 안 된다는 겁니다.

특히 어린 아이나 휠체어를 탄 환자나 장애인들은 이게 엄청나게 위협적이라는 것이고요, 그리고 야간의 경우에...

그런 부분들도 굳이 예산을 들여서 자꾸 볼라드 같은 걸 보도 위에 올리지 말고 제 생각에는 가능한 한 없애 주거나 최소화시키는 부분의 방향에 대해서 좀 했으면 좋겠다.

그래서 제가 결론적으로 말씀드리면 보도는 보행자 중심의 안전을 위해서 지켜야 되는 보도답게 안전하게 구조를 설계하고 전문가의 자문을 받아서 진행할 것을 당부 드리고요.

그 다음에 점자블록 이거는 깔았다 하면 민원이고 잘못되었다는 이런 말이 시민의 소리도 일부가 올라오고 이렇게 하는데 아까 스킴론 이야기하면서 말씀드린 것처럼 이것도 연차계획을 잡고 전문가의 자문을 반드시 받아서 실태조사를 하고 이렇게 해서 적어도 몇 년 내에 이거 관련한 부분들은 절대 민원이 없는 우리시가 될 수 있도록 이렇게 좀 조치를 해 줄 것을 당부 드립니다.

답변하시고, 저는 질문 마치도록 하겠습니다.

○도로과장 이순하 예, 도로과장 이순하입니다.

김석규 위원님이 좋은 지적을 해주신데 대해서 저희들도 그 부분 동감을 하고 있고, 마산, 창원, 진해 통합 되어서 우리 하나의 시가 되었는데 지역별로 설치 기준에 의한 그런 부분이 좀 미흡한 부분이 저희들 파악되고 있습니다.

그런데 그 부분이 장애인안전시설 설치기준이 2007년도부터 만들어진 것으로 알고 있습니다. 그런데 그 이전에 설치된 부분은 고압블록에 의해 가지고 한 부분도 있고 또 플라스틱으로 한 데도 있고 콘크리트로 한 데도 있고 근래에는 또 LED 점자블록을 한 경우도 있는데, 현재는 그 기준에 의해서 조금 전에 지적과 같이 30cm 30cm 점형과 선형을 하도록 되어 있습니다.

그래서 저희들이 그 부분에 착안을 해서 지금 잘못된 부분들이 좀 많이 있는데 그 사례를 저희들이 조사를 해 보니까 곡선 부위에 블록이 사각형으로 되어 있다 보니까 그 부분을 자르면 안 되는데 잘라서 곡선 부위에 맞추어서 한 사례도 있고요, 그 다음에 점차 유도블록을 어느 선까지만 유도를 해 주면 되는데 과다하게 길게 빼 준 사례도 좀 있고, 가다가 중간에 점자블록이 끊어져서 그 부분이 어디로 가야 될지 유도가 되지 않는 그런 끊어진 부분도 또 발견되었고, 그 다음에 맨홀이라든지 이런 장애물이 있음으로 해서 거기 점자블록 설치를 못하다 보니까 끊겨서 돌아가도록 설치한 부분도 있고, 그 다음에 조금 전 마지막에 지적하신 볼라드 등으로 인해서 장애물이 있는 경우도 있습니다.

그래서 이 부분은 전체적으로 현재 구청 단위로 전수조사를 하도록 해서 부분적으로 이용객까지는 저희들이 조사를 했습니다.

조사를 했는데 전체적으로 잘된 부분과 잘못된 부분까지 조사하는 데는 시간이 좀 걸릴 것 같습니다. 그 부분을 조사를 해서 개선해 나가야 되는데 이 부분이 많은 물량으로 나올 것 같고 그래서 우선 저희들이 자전거 도로를 만든다든지 보도블록 교체 정비를 한다든지 이럴 때 어차피 그 점자블록을 설치를 해야 되니까 그 때 그런 부분은 개선해 나가도록 하고 나머지 그 보도나 자전거도로 정비계획이 없는데 설치가 필요한 지역, 그 다음에 필요가 없는 지역인데 과다하게 설치된 부분은 선별해서 연차적으로 개선해 나가도록 하겠습니다.

그리고 볼라드 부분은 잠 장단점이 있기는 있습니다.

보행자를 보호하기 위해서 차가 보도에 못 올라오게 하는 수단으로 볼라드를 설치를 하거든요. 또 그것이 많 다 보면 보행자한테 장애 요소로도 작용을 하는 양면성이 있습니다.

그래서 어떻게 간격조정을 해야 될 것인지 그렇지 않으면 또 조금 간격을 넓히면 차가 올라옵니다. 그래서 그 걱정한 선을 찾아서 보행자를 보호할 수 있는 그런 시설물로서 설치가 되어야 될 것 같고 보행자에 장애가

되는 우마차가 올라오지 않는 그 선에서 조정해 보도록 하겠습니다.

이상입니다.

○김석규 위원 하나만 더 당부 드리겠습니다.

지금 보면 상하수라든가 지하매설물 때문에 보도를 일단 굴착해서 하고 있지 않습니까?

다시 덮으면 똑같은 현상이거든요. 저게 협의가 안 된다는 것은 거기도 또 돈 들여서 다시 재포장할 때 또 똑같은 현상이 벌어진다는 것이고, 제가 보기에 공사하시는 분들이 이게 정확하게 점자블록에 대한 이해가 좀 부족한 거 아닌가라는 우려가 있어서 반드시 같이 해당되는 부서하고 협의해서 이번에 정비할 때는 상하수도 매설물이나 이런 거 할 때는 같이 될 수 있도록 이렇게 조치 부탁 드리겠습니다.

○도로과장 이순하 예, 그리고 현재 저희들이 5개 구청이 있고 본청에 도로과가 있는데 유지관리하는 분야가 조금 구분이 되어 있습니다.

그래서 근래에 인터넷민원이고 이런 데 보면 굴착 내지는 보도 정비로 인한 너무 보도지역에 공사가 너무 많다는 그런 민원들이 많이 있습니다.

그래서 부득이하게 그 기반시설 확충을 위해서 굴착을 하게 되는데 그것부터 시기성이라든지 이런 부분 중복성이라든지 따져서 해야 될 것으로 저희들은 인식을 하고 있고, 그런 내용에 관계 부서장 회의를 자료 준비해서 할 그런 계획도 행정사무감사 하기 전에 저희들이 이미 생각하고 자료를 수집하고 있습니다.

그런 우려하는 부분에 대해서는 5개 구청과 본청에서 하다 보니까 통일이 되지 않는 부분이 있습니다. 그런 부분을 빨리 정립을 해서 통일되게 일관성 있게 도로 유지관리 될 수 있도록 그레 하겠습니다.

○김석규 위원 예.

○위원장 김종대 예, 제가 조금 한 말씀만 해야 되겠습니다.

국장님, 과장님 노골적으로 말씀드려서 김석규 위원님께서 말씀 안 하셨으면 제가 좀 장황하게 말씀을 드릴려고 했었는데 제가 장애인 아닙니까? 좀 봐 주이소.

이런 부분에 있어서 진짜 전문가 동원하고 실제 시각장애인과 휠체어 탄 사람들을 불러서 한번 몇 가지 해보면 기준과 원칙이 딱 옵니다.

지금 전부 다 그렇게 내한테 제보를 계속 합니다, 우리 통합시에 특히 창원시도 마찬가지로 전부 다 엉터리라고.

계속 제보를 얘기를 많이 하고, 사실상 이거를 옛날처럼 제가 마산시의회 있을 때처럼 굴착의 횟수라든지 이런 걸 사진을 찍어서 고발하고 만약에 이런 걸 지적하고 이러면 우리 관계도 엄청나게 나빠질 뿐만 아니라 실제 그레 가지고 안 되지 않습니까?

1회성으로 해서 될 일이 아니고, 지금 너무 많아서 한 군대를 어떻게 할 수도 없어요, 지금.

그래서 계속적으로 이런 부분에 대해서 국장님 계시고 과장님 계시 때, 적어도 저 있을 때 이런 부분에 대해서는 좀 특별하게 우리가 애정을 가지고 이 부분에 신경을 써주시면 대단히 감사 하겠습니다.

김현일 위원님 질의 하겠습니다.

○김현일 위원 예, 장시간 수고 많습니다.

간략하게 질의하도록 하겠습니다.

5-8페이지 네 번째 항에 속천항 해안도로 연결공사 있지요?

○도로과장 이순하 예, 있습니다.

○김현일 위원 이 속천항 해안도로 연결 공사는 추후에 꼭 과장님이 아니더라도 계장님이나 누구라도 여기에 대해서 상세한 자료와 함께 따로 설명을 듣도록 그렇게 하겠습니다.

○도로과장 이순하 예.

○김현일 위원 그 다음에 태백삼거리 맨 하단부에 태백삼거리에서 속천 해안간 도로 개설공사에서 이게 제가 지금 어제 제가 이야기를 듣기로는 70억의 예산이 확보가 되어 있다는 이야기를 들었고, 여기에 지금 원래의 노선에 대해서 원래의 노선은 태백삼거리에서 하천을 따라서 진해루 쪽의 해안도로로 나가는 길로 그렇게 되어 있었는데 이게 해군의 반대로 인해서, 그 다음에 그 옆에 보면 북쪽에서 남쪽으로 봤을 때 오른쪽 편에 산이 있는데 제황산공원의 밑 부분을 따라서 산 언저리를 따라서 나가는 해안도로 개설을 원하다가 그것도 해군의 반대로 안 되어서 그 다음에는 그 옆에 있는 예식장 지금은 무슨 요양원으로 되어 있을 겁니다. 그 예식장 뒤쪽으로 해서 산을 위로 지르는 그런 걸 계획을 하다가 이랬는데 어제 제가 이야기를 듣기로는 그 예산을 70억 확보를 했다는 사람의 이야기로는 원 계획 하천을 따라서 해안도로 쪽으로 나가는 것이 2018년 이후

에 가능하다.

그리고 그 이전에 공사를 한다면 오른쪽의 산언저리를 따라서 그 밑을 관통하는 터널 공법으로 해서 속천 쪽으로 나가는 계획을 해군하고 협의가 되어 있다는 그런 이야기를 들었습니다.

그런 부분들에 대해서 우리 창원시에서 알고 있는 부분들이 있다면 말씀을 해 주시고 처음 듣는 이야기라면 그 부분에 대해서 정확한 파악을 해 주시기 부탁드립니다.

○도로과장 이순하 예, 도로과장 이순하입니다.

태백삼거리에서 속천항까지 도로는 미군공여구역사업으로 해서 행안부에 70억의 총 사업비로 계획이 되어 있는 사업이 되겠습니다.

이 부분이 통합되기 전부터 기본계획까지 해서 해군에 여러 차례 한 것으로 알고 있습니다. 그런데 조금 전에 김현일 위원님께서 말씀한 하천변으로 복개해서 가는 데는 BOQ를 차단해서 가는 부분이 되겠습니다.

그 부분의 노선도 있고, 제항산 기슭으로 가는 부분과 BOQ 끝나는 부분에서 제항산 저쪽에 서부쪽 방향으로 우회해서 가는 노선 3개를 제가 보고, 그 해군과 협의를 했는데 또 거기서 중간에 관통하는 그런 계획을 제시함으로 인해서 지금까지 노선이 확정이 안 되었고, 몇 개월 전에 해군참모총장님이 사령관이 진해 출신인 것으로 알고 있습니다.

그래서 거기도 저희들이 부탁을 했습니다.

그런데 이 부분이 요새는 보안관계라는 것이 하늘에서 다 보고 이리는데 해군 담당 옆으로 조금 지나간다고 해서 크게 보안에 저희들 입장에서는... 군대에서는 다르게 생각하겠지만 조금 그 부분을 협의를 해 주면 공사 비용도 적게 들고 빨리 되지 않겠느냐는 그런 건의를 했습니다.

그런데 거기서는 실무적으로 계속 협의를 해 보도록 하라는 그 정도에서 지금까지 협의가 안 되었는데 다른 방법으로 하게 되면 돈이 한 100억 넘게 드는 것으로 알고 있습니다.

그러면 이 70억원이 미군공여구역사업은 목적사업으로 해서 이미 정해져 있기 때문에 추가사업비 부분에서는 행안부에서 지원을 해 주지 않습니다.

작년에 우리 설계비를 확보를 했었거든요. 구청에서 그 부분에 협의가 안 되다 보니까 지금 진척이 없는 상태로 그렇게 알고 있습니다.

○김현일 위원 그 관계를 좀 해군 쪽하고 빨리 확인을 해 보도록 그렇게 노력을 기울여 주시고, 그 다음에 미군공여지역사업에 대해서 질의를 하나 하도록 하겠습니다.

그 공여지역 주변사업을 공여지역에서 2키로 범위 안에 있는 지역에만 사업이 가능합니까?

○도로과장 이순하 그 공여구역은 법에 보면 읍·면·동을 명시를 해 뒀습니다.

그 구역 안에 의미합니다.

○김현일 위원 그러면 우리 진해 같은 경우는 몇 킬로미터입니까?

○도로과장 이순하 진해는 서부지역이 거의 다 해당이 됩니다.

○김현일 위원 그런데 그게 그 거리를 물론 거리가 명시가 되었다면 그 거리를 지켜야 되는데 반드시 그 걸 꼭 지켜서 그 안 쪽에만 사업을 해야 됩니까?

○도로과장 이순하 현재 진해지역에 공여구역사업비가 보도정비라든지 포장 부분에 일 양에 비해서 공사비가 많이 책정된 걸로 알고 있습니다.

그런데 그 부분에 하다 보니까 중복공사를 한다는 그런 시민의 비난도 있었다고 이야기를 들었습니다.

그런데 그 부분의 돈을 타 지역으로 좀 벗어나서 공여구역 외에다가 투자를 했으면 좋겠다는 것이 진해구민의 생각이고 저희들도 그 외도 할 지역이 많으니까 그런 부분을 행안부하고 협의를 했습니다마는 행안부에서는 그 사업 내용이 조금 달라지는 건 모르겠지만 그 구역을 벗어나서 하는 거는 안 된다는 이런 답변을 받았습니다.

○김현일 위원 과장님이 제가 질의하는 내용을 잘 알고 계신 것 같은데 지금 진해지역의 미군공여구역사업이 딱 판에 박은 듯이 옛날에 했던 데를 또 재포장을 하는 이런 식의 사업이거든요.

그러니까 시민들이 봤을 때는 안 해도 될 곳에 국비나 시비를 들여서 사업을 한다, 그리고 그 분들은 전부 우리시에서 하는 사업으로 다 생각하니까 시민들이 낸 세금으로 그대로 사업을 하는 줄로 다 그렇게 생각을 합니다.

그리고 했던 데를 또 하고 또 하니깐 손을 안 대도 될 곳에 예산을 낭비한다고 그렇게 생각을 합니다.

그래서 본 의원이 질의를 하는 것도 가능하다면, 정말로 사업을 해야 될 곳을 찾아서 사업을 해 주어야 되는

것이고 정말로 그 2키로 범위 내에서나 1키로 범위 내에서 사업을 해야 될 데가 없다면 조금 벗어난 지역이라도 사업을 하는 것이 어떨것느냐는 그런 이야기인데 그게 유권해석 자체가 그렇게 안 된다니까 그것은 제가 강제하지는 못하겠지만 어떤 운영의 묘를 발휘한다면 정말로 우리 시민들이 필요한 장소에 필요한 사업들을 해야 하는 것이 맞지 않느냐는 그런 뜻에서 제가 질의를 드린 것입니다.

그런 부분들 주민들의 생각들이 어디에 있다는 걸 우리 과장님께서 잘 알아 주시고 거기에 맞게끔 사업을 해주시는 게...

○도로과장 이순하 예, 저희들도 그 부분에서 고민을 굉장히 많이 하고 그런 사업 부분에 대해서 진해구청 건설과에 큰 사업장을 좀 많이 찾아달라고 부탁을 굉장히 많이 했습니다.

그 부분 고민을 해서 실제 시민들한테 혜택이 가는 그런 사업이 될 수 있도록 하겠습니다.

○김현일 위원 예, 좀 노력해 주시고요, 마지막으로 하나 질의하도록 하겠습니다.

우리 5-35페이지에 보면 무기계약직 우리시하고 하는 단체협상이 있지요?

○도로과장 이순하 예, 있습니다.

○김현일 위원 그런데 이게 일방은 한쪽은 당연히 우리시가 될 거고, 저는 이 무기계약직 단체협상에서 노조를 결성하고 있는 무기계약직에 계시는 분들이 나는 한 쪽의 대상자가 되는 걸로 그렇게 생각했는데 이게 민노총하고 협상을 합니까?

○도로과장 이순하 예, 도로과장 이순하입니다.

이 부분은 민노총에 가입을 했기 때문에 민노총에서 이 협상을 대행을 해 주고 있습니다.

○김현일 위원 이게 우리시가 무기계약직에 계시는 분들하고 직접 현상은 불가능합니까?

○도로과장 이순하 현재 아마 위임을 한 것으로 알고 있습니다.

그래서 저희들인 경우에 무기계약직은 수로원이 되겠습니다.

수로원인 경우에는 민노총에 위임되어서 예비접촉을 한 7~8차례 거쳤습니다.

우리는 단체협상 내용 중에서 수로원과 관련된 부분은 임금협상이 되겠습니다. 임금협상은 올 연말까지 하도록 되어 있는데 예비접촉은 현재 한 7~8차례 한 사항이 되겠습니다.

○김현일 위원 하나 더 물어봅시다.

이 분들이 주로 마산, 창원지역에 계시는 분들로 구성이 되어 있지요?

○도로과장 이순하 마·창·진 종전에 수로원 39명이 다 있습니다.

○김현일 위원 그런데 이 분들이 지금 숫자가 얼마나 됩니까?

○도로과장 이순하 지금 수로원이 39명 되겠습니다.

○김현일 위원 여기에 해당되는 분들이 전부 마·창·진 다 합해서 총 39명요?

○도로과장 이순하 예, 그렇습니다.

지금 일은 구청에서 파견되어서 일을 하고 있고요, 5개 구청이 있다 보니까 도로과에서 우리시에서는 대표로...

○김현일 위원 이 분들을 지금 예를 들어서 마산 쪽에서 일하시는 분을 진해 쪽이나 다른 창원지역이나 이런 쪽으로 자기네들 원래 근무하던 지역을 벗어나서 다른 곳으로 가서 일을 시킬 수도 있습니까? 우리시에서...

○도로과장 이순하 종전에는... 이 부분은 이동은 가능합니다.

그런데 지금 종전에 했던 장소에 계속 지금 배치를 시켜서 하고 있거든요.

그런 부분은 특이한 경우에는 이동도 가능합니다.

○김현일 위원 제가 왜 이걸 질의하느냐 하면 지금 환경미화원의 경우에는 타 지역으로 가서 근무를 시키기가 어렵다 그러더라고요.

그래서 이게 무슨 협상이 이런 식으로 되고, 사용자와 고용자 사이에 물론 여러 가지 쌍방간에 합의에 의해서 협의는 이루어질 수 있는 거지만 그런 식으로 지금 통합이 된 상태에서 전부 하나의 단일 시로 되어 있는 상태인데 예전에 자기가 근무하던 지역에서만 근무를 하겠다는 그런 식으로 되는 것은 불합리한 것이 아니냐 싶고, 그게 우리 무기계약직에서도 그렇게 이루어지다가 싶어서 그걸 질의를 했는데 잘 알겠습니다.

장시간 수고 하셨습니다.

위원장님 이상입니다.

○위원장 김종대 수고 하셨습니다.

정영주 위원님께서 계속 하시겠습니다.

시간 관계상 저는 세 가지만 그냥 당부 말씀 드리는 걸로 하겠습니다.

첫 번째는 아까 김현일 위원님과 이성섭 위원님 말씀하신대로 각종 사업 시행 시 잦은 설계변경으로 인하여 막대한 공사비가 추가로 소요되는 문제가 심각하다는 그런 걱정들을 많이 하고 있거든요.

그래서 이런 사업 시행하기 전에 설계 전에 현장답사를 좀 충분히 하고 주민민원 같은 경우도 사전에 조치를 충분히 취하셔서 설계변경이라든지 이런 일이 없도록 사업같은 경우도 이월되는 일들이 없도록 만전을 기해 주십사 하는 부분하고요.

그 다음에 여기 보면 지난 번 행감 지적사항에 보면 과적차량 단속 부분에 대한 지적사항이 있는데 출퇴근시간 때는 피하고 가능하면 교통량이 적은 심야시간대에 지속적으로 시행하라는 그런 지적사항이 있었는데 지금 이 내용을 약용해서 실제로 과적차량들이 출퇴근시간에 단속 안 한다라고 퍼져서 출퇴근시간에 과적을 많이 한다는 이야기가 있거든요.

그래서 이 부분에 있어서 과적차량을 단속하는 그런 부분보다 계도와 순찰 위주의 홍보를 많이 하셔서 정말로 과적차량이 안 다닐 수 있도록 고민을 많이 해 주시기 바랍니다.

현재 2개조로 해서 6명이 3명씩 해서 다니고 있지요? 그죠?

○도로과장 이순하 예, 그렇습니다.

○정영주 위원 그런데 2개조로 짜서 다니면 마창진이 통합되어서 시가 옛날 시가 3개인데 2개조가 3개 시를 다 커버할 수 있습니까?

○도로과장 이순하 도로과장 이순하입니다.

이 부분이 좀 과적차량이 현재 많이 나타나는 부분이 마산지역하고 진해지역이 많습니다.

특히 진해가 많은 부분은 아마 신항 관계 때문에 많이 늘어나는 것 같습니다.

특히 작년 같은 경우에 189건이 단속인데 진해가 그 중에 102건입니다.

또 심야대를 이용... 말씀...

○정영주 위원 그 답변보다는 제가 부탁드리고 싶은 것은 어쨌든 단속 위주 그런 것보다는 계도와 순찰 위주, 홍보를 많이 해서 어쨌든 과적차량이 안 다닐 수 있도록 해 주시고요.

그 다음에 제가 오늘 아침에 출근하면서 보니까 반지동에 문성고등학교 앞에 중앙분리대 있지요? 중앙분리대에 무단횡단 보도 금지라는 큰 팻말이 붙어 있는데 정말로 너무 보기 싫었거든요.

그 중앙분리대에 조경을 잘 해 놓은 데다가 철판으로 해서 그걸 꽂아 놓으니까 너무 안 어울리면서 이걸 왜 꼭 붙여야만 했을까 하는 이런 안타까움이 많이 들었습니다.

무단횡단 보도를 하면 무단횡단 보도하는 사람대로 조치를 취하시면 될 것이지 그걸 꼭 그렇게 보기 싫게 붙여서 화단에... 정말 한번 나가 보시고 좀 철거를 해 주셨으면 하는 생각이 들거든요.

물론 그게 있어서 무단횡단 보도를 덜 한다고 이야기하시면 그렇지만 우리가 어릴 때부터 정말 바른생활 교육을 하잖아요, 무단횡단 보도하면 안 된다라는 교육들 다 받고 그렇게 하니까 그렇게 너무 지나치게 규제를 할 필요는 없겠다는 생각이 들거든요.

한번 나가보시고 좀 아름다운 도시디자인을 위해서 좀 고민해 주셨으면 좋겠습니다.

이상입니다.

○도로과장 이순하 확인해서 조치하도록 하겠습니다.

○위원장 김종대 예, 수고 하셨습니다.

김종식 위원님 장시간 수고 많으십니다.

우리 추산동 문신미술관 기본용역타당성 하고 기본용역 그 부분...

○도로과장 이순하 예, 지금 추진 중에 있는데 어제 결재를 했습니다.

○김종식 위원 예, 알겠습니다.

고맙습니다.

그리고 한 가지 제가 여쭙어 보고 싶은 게 2-5-6에 보면 위에서 다섯 번째 보면 완월동 경남테파트 완월초교 간 도로 개설 해 놨는데 이 7억이라는 부분은 완월초등학교 앞에 도로가 개설된 부분이지 완월동에 경남테파트부터 시작해서 도로 개설이 아닌 줄 알고 있거든요.

○도로과장 이순하 예, 김 위원님 말씀이... 그 전에 보상비하고 올해 1억하고 보태서 한 거고, 거기서부터 경남테파트까지는 예산이 하나도 반영이 안 되었습니다. 맞습니다.

○김종식 위원 아입니다.

160억에 계속사업비에 보면 원래는 저번 것 앞에 것 보면 160억에 1억이 포함되어 있습니다.

○도로과장 이순하 그렇습니다.

○김종식 위원 그래서 이 조항이 계속사업비에 올라가 있어야 되는데 그래서 제가 이해가 안 되어서 계속 사업비에 빠져 있어서 제 지역이기 때문에 제가 잘 압니다, 이 부분에 대해서는….

한번 다시 서류를 보시고 계속사업비에 계속적으로 2014년까지 계획 도로가 나와 있는 부분인데 이쪽에 빠져 있습니다. 그 부분을 파악하셔서 저한테 연락을 한번 주십시오.

○도로과장 이순하 예, 알겠습니다.

○김종식 위원 그리고 우리 자유무역지역 2교 다리 안 있습니까?

○도로과장 이순하 예.

○김종식 위원 그 선형 개선사업 하는데 지금 앞에 부분에 도로 마주보는 지역이 어떤 지역으로 변형이 되어 있습니까?

○도로과장 이순하 산호동 지역 말씀입니까?

○김종식 위원 예.

○도로과장 이순하 아직 거기는 저희들이 공사를 착수를 안 했습니다.

○김종식 위원 그 쪽에 민원들이 들어와서 앞으로 어떻게 될 것이며, 언제 공사를 하냐고 저보고 물어봐서…

○도로과장 이순하 그 부분에 대해서 현재 단차해소 부분에 중간에서 동네 쪽으로 하면 담이 앞에 가로막기 때문에 그 부분 해소하기 위해서 최대한 자유무역지역 쪽으로 옮겼고 해서 합로포 쪽으로 도로를 새로이 하나 내는 부분 계획을 했었거든요, 주민 요구에 의해서…

그 부분은 저번 달에 우리 도시계획위원회 통과되어서 결정이 되었습니다.

지금 그 단계까지 와 있습니다.

○김종식 위원 구체적인 계획은 없고요?

○도로과장 이순하 예.

○김종식 위원 예, 알겠습니다.

빨리 좀 시행할 수 있도록 노력을 부탁 드리겠습니다.

○도로과장 이순하 예, 잘 알겠습니다.

○김종식 위원 예, 이상입니다.

○위원장 김종대 예, 수고 하셨습니다.

제가 두 가지만 말씀을 드릴게요.

국장님하고 과장님, 또 관계공무원들께서 꼭 이것 한번 생각해 보면 좋을 것 같습니다.

마산에 예를 들어서 경전선복선화사업이 있습니다. 그 사업은 지역 국회의원이 엄청나게 노력해서 마산역까지 KTX가 들어오게 되었는데 문제는 그러다 보니까 구 창원 동정동에서 석전1동까지 그 구간에 민원들이 동네 동네마다 민원이 있습니다.

여기서 뭘 얘기하려고 하느냐 하면 우리 국책사업이라든지 아니면 우리 창원시 상위기관에서 국토관리청이라든지 이런 기관에서 하는 사업들에 대해서 우리가 일일이 간섭할 수는 없을지 몰라도 자기들이 소위 시설물을 만들어놓고 가버리고 나면 관리는 우리가 해야 되지 않습니까?

그런 측면에서 자기들이 잘못 설계해 놓고 시설해 놓고 나면 두고두고 우리가 마목처럼 어려움을 당하는 것에 대해서 제 생각으로는 미리미리 우리한테 그런 자료들을 받아서 의원들을 대상으로나 아니면 지역구 국회의원들을 대상해서 그걸 시정 조치한다거나 아니면 보완해서 그렇게 해 놓으면 그 지역에 사는 사람들이나 아니면 그 시설물을 이용하는 우리 시민들이 안락하게, 그리고 또 계속 관리비가 들지 않음으로 해서 우리가 재정적으로 효율성을 떨 수 있다는 걸 꼭 말씀드리고 싶고, 그 다음에 마산에 지금 중앙분리대하고 있습니다.

있는데 여러 사람들이 저한테 이야기합니다.

제가 도시건설위원장이 되어서 저한테 막 전화하는 내용 중에 하나가 이렇게 중앙분리대를 좁은 도로에 그걸 해 놓으니까 동네가 너무 좁아져 버렸다. 그리고 도시미관이 완전히 엉망이 되어 버렸다는 이런 이야기들을 지금 많이 하고 계십니다.

그런 분들이 어떤 사람들인지 전화번호를 알려달라하면 제가 알려줄 정도로 여러 사람들이 지금 얘기하고 있

습니다.

그런데 또 사보이호텔 앞 같은 경우는 사람들이 막 건너가는 바람에 대형사고가 나서 몇 사람이 돌아가신 모양입니다.

그래서 거기는 중앙분리대를 꼭 해 달라고 여러 형태로 저한테 오래 전부터 얘기 했었습니다.

했는데, 작년 우리가 예산 올해 초에 예산 다룰 때 중앙분리대에 우리가 우리 상임위원회에서 굉장히 반대했던 일들 때문에 제가 또 거기에 중심에 있었던 사람으로서 관계되는 공무원들한테 중앙분리대 해 달라 빨리 얘기를 할 수가 없어서 지금까지 있었는데 그 부분에 대한 좀 검토를 해 보시고, 또 하시면서도 동네에 도시미관에 영향을 주는 것에 대해서 좀 연구를 많이 하셔서 일이 진행되면 참 좋을 것 같습니다.

어떻습니까? 도로과에 대해서는 이 정도 정리하셔도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 도로과에는 이렇게 정리하고 하천과 감사 준비를 위해서 잠시 정회 하겠습니다.

(18시20분 감사중지)

(18시25분 감사계속)

○위원장 김종대 회의를 속개해도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

지금 시간이 6시30분이 다 되어 가는데 사실 일과시간은 지났습니다마는 우리가 행정사무감사를 보는 가운데 이렇게 시민의 복리증진을 위해서 우리가 고생하지만 열심히 하는 가운데 1개 과가 남았습니다.

정회시간에 감사의 효율성에 대해서 여러 가지 얘기를 하셨고 해서 좀 질의하실 위원님들께서는 일목요연하게 정리해서 시간을 아껴주시면 대단히 고맙겠습니다.

제가 먼저 몇가지 말씀 드릴게요. 평상시에 하천과가 고생을 많이 하고 계셔서 저는 참 많이 지원하고 싶습니다.

그럼에도 불구하고 이번에 어떻습니까? 4대강 사업들을 쪽 하고 있는 가운데 이번 태풍이나 우기에 어떤 영향을 지금 미치고 있는지 말씀을 좀 해 주시죠.

○하천과장 송일선 예, 하천과장 송일선입니다.

4대강 관련해서 우리 지역에는 낙동강 15공구 일부, 16공구, 17공구, 18공구 일부가 우리시 관내에 위치하고 있습니다.

이번 현재까지의 장맛비로는 현재 우리가 우려하는 정도의 어떤 피해는 집계가 되지 않고 있습니다. 다만 일부 고수부지 부분에 둔치 정리한 부분에 일부 모래가 유실되는 현상들은 일부 그런 부분들이 지금 지적이 되고 있는데 그 부분은 큰 문제되는 사항은 아니고 피해가 난 익일 그 다음 날 바로 정리가 되는 그런 정도의 수준으로 현재 정리가 마무리되고 있습니다.

다만 그로 인해서 퇴적토를 준설해 내는 이런 공정은 다소 하루, 이틀 지연이 되고 있는 그런 실정입니다.

○위원장 김종대 예, 지금 우리가 준설토를 130만톤 준설토를 관리하고 있습니까?

○하천과장 송일선 예, 준설토 부분은 우리시가 적재를 하는 물량이 당초에 132만2천루베였습니다. 톤이 아니고 루베입니다.

우리가 적재하고자 하는 면적이 당초에 계획했던 것보다는 면적이 좀 줄어들었습니다.

13만평방미터에서 9만8천평방미터로 줄었기 때문에 우리가 받고자 하는 132만 물량을 다 받을 수가 없고 여건상, 한 80만에서 82만정도 현재 받는 것으로 그렇게 최종적으로 부산국토관리청하고 협의가 되어서 지금 그 양을 확정해 놓고 지금 받고 있습니다.

6월말까지 그런 부분들에 대해서 차질 없도록 받아야 되는 게 관건인데 그런 부분들 때문에 지속적으로 협의를 하고 있고, 제가 저번 주에 직접 가서 담당과장 면담을 하고 만나고 왔습니다.

만약에 6월말까지 약속된 양을 다 반출을 자기들이 못해 주면 7월까지 연장해서라도 꼭 그 양을 우리시에 적재를 해 달라고 그렇게 당부를 하고 왔습니다.

○위원장 김종대 오늘이 29일 아닙니까?

○하천과장 송일선 예.

○위원장 김종대 내일이 30일이고 6월말이 내일입니다.

○하천과장 송일선 그렇습니다.

○위원장 김종대 그래서 내가 드리는 말씀이고 계속 그렇게 확보하시겠다고 하니까 다행스럽게 생각하고,

그리고 지금 제가 얘기 듣기로는 밀양 같은 경우는 300만루베정도 그렇게 확보해서 시 재정사업으로 계속 도움이 되도록 그렇게 자기들이 부시장까지 나서서 움직인다는 그런 말씀들을 듣고 있습니다.

그리고 우리 지역보다는 모래질이 좋기 때문에 업자들이나 그것을 이용하는 사람들이 선호하고 있다고 그렇게 말씀들을 듣고 있습니다.

어제 언론에서 보니까 김해 준설토에 관해서 운반하는 차량들이 많이 다녀서 민원들이 많이 생깁니다. 우리 지역은 어떻습니까?

○하천과장 송일선 실제 민원이 있습니다.

있는데, 우리가 그 부분에 대해서 지속적으로 우리 근무자가 배치가 되어서 진출입을 통제를 하고 있고 또 지속적으로 물차를 대기시켜서 물을 뿌리게 하고 우리 골재채취장 구역 안에서는 그렇게 통제를 하기 때문에 그 구역 안에서는 민원이 없습니다.

그런데 그 차량들이 일반도로로 나왔을 때 과속이라든지 이런 부분들은 도로교통법에 저촉을 받기 때문에 사실 우리 권한의 밖의 사항입니다마는 그런 부분들도 지속적으로 그 부분에 대한 민원이 제기되고 하기 때문에 경찰 쪽에서도 지속적으로 단속을 하기 때문에 현재 크게 문제점으로 부각되는 부분은 현재는 없습니다.

○위원장 김종대 지난 번에 과장님 말씀 중에 구 창원시에 있을 때 준설토 때문에 여러 가지 민원들이 있었고 그것 때문에 불미스러운 일들이 있었지 않습니까?

○하천과장 송일선 예, 그렇습니다.

○위원장 김종대 공무원들께서도 불이익을 당하고...

○하천과장 송일선 예.

○위원장 김종대 그래서 지난 번에 그 사업자들에 대한 행정, 법적인 조치를 취한다는 그런 말씀이 잠깐 있었는데 그 진행 사항은 어떻습니까?

○하천과장 송일선 그 부분은 부당이득금 환수를 위해서 지금 국가소송으로 진행을 하고 있습니다.

진행을 하고 있는데 최종적으로 6월 21일날 저번 주가 되겠습니다. 우리가 소 제기 신청을 창원지방법원 검찰청에 해 놓은 상태입니다.

이게 계속적으로 진행이 되고 있고 부산지방국토관리청과 우리시가 그 부분은 공동으로 수행자 지정까지 지금 되어서 공동으로 수행을 하고 있고, 거기에 대한 변호사 비용은 전액 국비로 부산지방국토관리청에서 변호사 비용을 대고 소송대리인도 부산지방국토관리청에서 서울 소재 변호사를 선임을 해 놓고 있습니다.

그래서 계속 진행되고 있다는 부분을 말씀을 드립니다.

○위원장 김종대 지난 번에 그 때 문제가 생겼을 때 본포 앞에도 그렇고 북부지역에도 양들이 있었지 않습니까? 그것 처리는 어떻게 되고 있습니까?

○하천과장 송일선 현재 처리라는 것은 지금 처리를 하고 남아 있는 잔량 부분에 대한 사항은 공사를 낙동강 둔치 공사를 하고 준설토 처리를 하는 과정에서 일부 한 10만정도 양이 적재되어 있는 부분이 그 공사에 지장이 된 관계로 거기에 적재를 한 창원준설토와 공사 시행사 간에 협의에 의해서 그 부분을 우선 정리를 하고, 공사가 마무리된 시점에 그 부분을 확보를 그 위치에 해 놓는 걸로 그렇게 협의가 되어서 그게 우선 처리가 되었고, 지금 시점에는 마무리단계기 때문에 그 양을 확보를 해서 그 부분에 적재를 해 놨다는 그런 회신을 받았 습니다.

그래서 그건 그렇게 그 위치에 보존이 된다고 생각을 하시면 되겠습니다. 일단은 그 소송 관계가 종료될 때까지 그런 부분들은 그렇게 처리가 될 것 같습니다.

○위원장 김종대 예, 과장님 어쨌든 우리 창원시 재정에 도움이 되도록 하고 그것으로 인해서 많은 사람들이 피해가 적게 하고, 그리고 또 이런 것들이 지난 번에 우리가 그런 여러 가지 불미스러운 일들이 있었기 때문에 그걸 반면교사 삼아서 정확하게 일을 진행해 주시기를 당부 드리고, 한 가지만 더 말씀드리면 지금 우리 생태하천 계속 진행하고 있지 않습니까? 여러 곳에.

○하천과장 송일선 예.

○위원장 김종대 통칭해서 생태하천인데 그것은 이번 비나 앞으로 있을 비에 대한 예비조치 이런 것들 잘 하고 계십니까?

○하천과장 송일선 예, 거기에 대한 대비를 우리가 사실은 6월 15일을 D-day로 해서 그 전에 모든 공사구역을 정해서 그 전에 모든 공사를 마무리를 했습니다.

마무리를 했고 6월 15일부터 약 9월 15일정도까지는 우기기 때문에 실제 현장에 공사는 진행을 안 할 겁니

다.

다만 우기 대비해서 계속 관리를 하고 그렇게 할 계획입니다.

그렇기 때문에 현재까지는 현재의 장마비 어제, 아래 비 왔을 때도 저수로에 물이 가득 흘렀는데 다른 특별한 문제점은 발생되지 않고 습니다.

지속적으로 그 부분도 관리를 해서 문제점이 없도록 그렇게 우기 동안에는 계속 관리를 해 나갈 계획입니다.

○위원장 김종대 NGO단체나 그리고 환경단체 이런 여러 곳에서 계속 주시하고 있다는 걸 우리가 의식하면서 일을 해야 될 것 같고...

○하천과장 송일선 예.

○위원장 김종대 저도 남천이나 창원천이나 쪽 좀 다녔습니다.

다녔는데, 그렇게 비가 많이 안 왔기 때문에 조금 다행스러운데 비가 많이 오면 문제가 많이 생길 수 있는 소지를 충분히 갖고 있었습니다.

관계되는 내용에 대해서 철저히 챙겨 주시면 고맙겠습니다.

○하천과장 송일선 예, 잘 알겠습니다.

○위원장 김종대 이상으로 저의 얘기는 끝나치고 이성섭 위원님께서 계속 질의 하시겠습니다.

○이성섭 위원 예, 위원장님 고맙습니다.

이성섭 위원입니다.

송일선 과장님께 두 가지만 질의를 하도록 하겠습니다.

먼저 조금 전에 김종대 위원장님께서 말씀하신 일동적치장 모래 적치공사와 관련해서 내용을 한번 알아보기 위해서 여쭙어 보겠습니다.

지금 준설토 적치가 애초 당초에 계획보다 줄어들어서 80만루베로 되어 있는데 공사를 언제부터 했습니까?

○하천과장 송일선 예, 하천과장 송일선입니다.

그 받을 부지를 보상을 하고 정지공사를 하고 그 마무리가 된 시점에 우리가 모래를 받았는데 그게 3월 16일입니다. 3월 16일부터 모래를 받기 시작했습니다.

○이성섭 위원 3월 2일부터지요?

○하천과장 송일선 예.

○이성섭 위원 우리가 지금 이게 준설토 적치량이 대략 약 50만루베가 줄어들었습니다.

○하천과장 송일선 그렇습니다.

○이성섭 위원 50만루베가 줄었는데 공사계약을 11월 4일날 계약을 언제 했는지 모르겠는데 공사 시작을 4월부터 시작해서 8월까지 하겠다고 되어 있는데 이와 관련해서 예산액에 계약금액이 계약을 입찰을 했을 거고, 그래서 3억2,749만8천원이 계약금으로 되었는데 양이 줄었는데 계약금 이거는 양이 줄은 만큼 가지고 계약을 했습니까?

○하천과장 송일선 예, 당초에 모래를 수자원 쪽에서 부산지방국토관리청에서 우리가 적재하는 장소까지 모래를 운반해 주면 우리가 그 운반해 온 모래를 그 장소에 적재하는 그러한 공사입니다.

당초에 그 공사를 발주를 할 때 우리가 80만으로 계획한 그 양으로 설계를 해서 발주를 했습니다.

○이성섭 위원 80만루베를 가지고 설계를 보성산업개발에 하셨네요?

○하천과장 송일선 예, 그렇습니다.

○이성섭 위원 그래서 당초 양보다 한 50만루베가 줄어서... 그 당시 계약이 되었는데 본 위원이 그 뒤에 변화 있는 부분 가지고 계약했는지 안 했는지 그걸 알아보기 위해서 추가로 물어본 내용이고요.

그 다음에 자료에는 없습니다.

자료에는 없는데 3월 24일날 시장님과 많은 분들이 아마 참석하신 것으로 알고 있는데 우리가 가칭 낙동강 희망숲 식목행사를 하셨지요?

○하천과장 송일선 예.

○이성섭 위원 거기 4만5천제곱미터에 본인 이름이 적혀 있는 '내 나무'라는 어떤 부분으로 해서 현수를 받아서 1,055주를 식재를 하신 것으로 알고 있고, 아울러 그 날 타임캡슐을 시설을 설치를 하셨을 겁니다. 맞으십니까?

○하천과장 송일선 예, 맞습니다.

그런데 현수를 해서 심은 나무는 당초에 계획은 1,055주 했는데 실제 식재는 1,600주이상을 현수를 받아서

식재 했습니다.

○이성섭 위원 예, 1,600주를 어느 공구에 했습니까? 면적도 조금 전에 본 위원이 말씀드렸지만 어느 공구에...

○하천과장 송일선 그 공구는 16공구고 위치는 본포교 바로 밑에...

○이성섭 위원 본포 다리 밑이지요?

○하천과장 송일선 예, 다리 밑입니다.

○이성섭 위원 매설일이 3월 24일날 해서 타임캡슐 설치를 하고 타임캡슐은 20년동안 거기에 참가했던 사람들 그 분들이 남길 이야기라든지 여러 가지 어떤 내용을 했는데 최근에 심어놓은 나무를 다른 곳으로 옮겼다는 이야기가 들리는데 구체적인 내용이 됩니까?

○하천과장 송일선 예, 그 부분이 KBS뉴스에 잠깐 두 차례 보도가 된 적이 있습니까?

그래서 그 부분은 그 사항이 도로 옆에 하천의 여유고입니다, 그 부분이.

거기에 뱃나무가 약 110여주가 심어져 있습니다. 거기서 약 50여주를 밑쪽으로 옮겼습니다. 옮겼는데 그 부분은 수자원에서 자기들이 그 부분을 밑으로 옮겼는데 옮긴 이유는 부산지방국토관리청이 그 부분에 대한 관리청이고 또 국토해양부에서 정기적으로 그 부분을 점검을 나옵니다.

그래서 거기에 간부께서 점검을 나와서 식재된 현장을 쪽 돌아보시고 제방에 나무를 심는 것은 규정에 맞지 않다고 그 부분을 지적을 하셨습니다.

그래서 제방에 나무를 심으면 안 된다는 이야기는 제방이 나무로 인해서 어떤 손실이 된다는지 피해가 오면은 수해의 원인이 되기 때문에... 그래서 그 지적사항 때문에 수자원에서 그 부분을 고민을 했고 우리한테 협의를 해 왔습니다.

우리는 현수를 받아서 그 위치에 수자원에서 지정해 준 수자원에서 구덩이를 파서 거기 심으라고 한 위치에 우리가 현수를 받아서 행사를 했는데 그러한 내용 때문에 그 나무를 옮긴다는 것은 현수자들의 어떤 정서에도 맞지 않다고 우리가 의견을 주었고, 그런데 자기들은 국토해양부에서 그런 부분을 지적을 하고 계속 종용을 하기 때문에 불가피하게 옮기지 않으면 안 된다는 그런 내용 때문에 자기들이 일방적으로 옮겼습니다.

그래서 그 내용인데 KBS에서도 우리가 그 부분에 대해서 적극적으로 해명을 했고 자기들도 그 기사 내용에 대해서는 하나의 해프닝으로 끝나는 사항으로 이야기를 했고 이해를 했습니다.

○이성섭 위원 언제 이식을 했습니까?

○하천과장 송일선 이식은 한 3주정도 되었습니다.

○이성섭 위원 3주요?

○하천과장 송일선 예.

○이성섭 위원 제가 왜 이런 이야기를 하느냐 하면... 이런 참 중요한 행사입니다.

중요한 행사고, 통합 창원시에 식목과 자연생태계, 또 낙동강 수계의 사업으로 인해서 주변 수변공간이라든지 여러 가지 어떤 공간들이 많이 훼손되고 여러 가지 어떤 기존적으로 자연 그대로 있었던 습생이 많이 변화가 왔는데 그 변화가 온 것을 좀 보다 자연스럽게 조화스럽게 하기 위해서 우리 통합 창원시 시민들에게 홍보를 통해서 현수기념을 한 겁니다.

그래서 그런 숲을 조성한 건데 그게 3월 24일날 식재를 해서 3월 정도면 왜 우리가 식목일을 4월 5일로 두는 이유가 뭐라고 생각합니까?

가장 중요한 것은 제일 착상이 잘 되고 그쯤 시간에 제일 뿌리를 잘 내리고 식생에 왕성한 어떤 자리를 잡는데 그런 일련의 식생에 어떤 물이 있기 때문에 4월 5일 즈음해서 3월 하반기쯤 해서 보통 보면 이식 내지는 그런 일련의 작업을 다 합니다.

하는데 6월달에 되어서 그걸 옮겨 심었다는 것은 말입니까? 글입니까?

사전에 충분히 그런 부분을 면밀하게 검토하지 않고 하는 그런 부분은 사실 너무 전시적인 행정을 하기 위해서 하다 보니까 저런 어떤 문제가 생기지 않았나 하는 부분이 좀 본 위원이 봤을 때는 그렇게 생각이 드는데, 우리 과장님께서서는 이런 부분에 대해서 사전에 면밀하게 좀 협의를 해서 진행한 것인지? 안 그러면 당장 식목일도 되었고 낙동강 숲 그 근처에 이런 행사를 통해서 우리 창원시의 어떤 전시성 있는 행사 아니냐는 그런 부분을 하기 위해서 한 것이라고 볼 수도 있는 부분에 대해서 하실 이야기가 있으면 해 보십시오.

○하천과장 송일선 예, 하천과장 송일선입니다.

일련의 나무를 옮기는 내용에 대해서 보도가 된 사항은 나무를 옮긴 주체인 수자원공사에 우리가 충분히 해

명을 받았습시다.

그리고 수자원에서도 그 부분에 대해서는 본의 아니게 그렇게 보도된 사항에 대해서는 실무적으로 저희들한테 공식적으로 사과도 했고, 그래서 그 부분에 대해서는 이후에 어떤 그러한 문제점이 발생되지 않을 것으로 판단하고 있고, 또 나무를 옮긴 부분에 대해서 현수자들에게 일일이 그 부분에 대한 안내문을 다 보냈습시다.

그래서 현재 마무리를 지었고, 희망의 숲 조성 관계는 실제 그 부분은 위원님께서 잘 아시겠지만 지방자치단체의 어떤 당초에 의지에 의해서 그 부분이 계획되고 행사가 진행된 부분은 아닙니다.

아니고, 다만 낙동강을 조성하면서 그 조성 계획에 둔치에 나무를 심도록 계획이 되어 있습니다.

그래서 중앙정부 차원에서 그 지역에 낙동강 인근 지역 또는 그 관할지역의 지자체에서 참여를 해서 그 나무를 심게 함으로써 어떤 낙동강 조성에 따른 환경적인 측면이나 여러 가지 이해를 시키는 측면에서 봄을 조성한다는 그런 취지에서 계획을 해서 지방자치단체로 각 계획이 시달되고 거기 행사와 관련한 예산도 전액 국비로 지원을 해 주었습니다.

그래서 우리는 그 계획에 의해서 약 1,000여주를 심도록 계획이 되어 있는데 실제 현수를 받고 그런 과정을 진행하다 보니까 실제 계획보다는 참여율이 높았습니다.

그래서 약 1,680여주정도 현수를 받아서 지금 조성을 해서 그 부분에 나무는 현재 수자원에서 잘 관리를 하고 있고, 조성이 완료가 되고 나면 거기 맞는 광장이 될 것으로 그렇게 판단하고 있습니다.

○이성섭 위원 그러면 수자원공사에서 관리는 수자원공사에서 앞으로 하네요?

○하천과장 송일선 공사가 완료될 때까지는 공사 시행중인 수자원공사에서 관리를 합니다.

다만 공사가 준공되고 난 이후에는 그 관리 부분을 어떻게 할 것인지 현재 결정을 하고 있는 단계입니다. 도에 실무과장이 중앙부서에 회의를 하고 있는 그런 과정이기 때문에 그 결과에 따라서 관리의 주체는 다시 정해질 것입니다.

○이성섭 위원 잘 알겠습니다.

잘 알겠는데 어쨌든 주변에 식생이라는 것이 그렇습시다.

제가 그런 전문가가 아니지만 낙동강 주변에 자연적인 어떤 식생과 새로운 어떤 나무를 식목을 이식을 하는 그런 과정에 식수를 하는 과정에 주변에 여건이라든지 전반적인 어떤 부분도, 또 지질의 현황, 토질에 여러 가지 여건을 잘 고려해서 이런 어떤 식생이라든지 숲이 조성되어야 될 거라고 저는 보여지고요.

그 대신에 가장 중요한 것은 그런 전시성 행정보다는 정말 관리가 잘 될 수 있는 그런 어떤 차원에서 일이 되어야 된다. 식재한지 얼마 되지도 않았는데 그것도 가장 식물이 왕성하게 자랄 수 있는 그 시기에 식재를 했는데 6월달 되어서 이 더운 달 되어서 그걸 옮겨서 다시 심는다는 이런 부분은 좀 검토가 되지 않고 협의가 좀 잘 안 된 그런 부분 아니냐?

당초에 어떤 생각보다 다르게 된 부분 아니냐고 보여지니까 추후에 이런 부분에도 또 식재를 해 놓으면 현수를 한 사람이 있을 것 아닙니까? 그렇지요?

거기에 또 타임캡슐에 넣은 분들도 많이 있을 것 아닙니까?

철두철미하게 관리를 해서 식재되어 있는 나무들이 잘 자랄 수 있도록 관리가 잘 될 수 있도록 그렇게 조치를 해 주시기 바랍니다.

○건설교통국장 양윤호 예, 건설국장입니다.

그 사항에 대해서 조금 오해가 있을 거 같아서 첨언해서 말씀 드리겠습니다.

16공구 안에 공사 시행은 수자원공사에서 합니다. 따라서 그 안에 식재라든지 둔치 하상정비 이런 모든 것을 수자원공사에서 관리를 했습니다.

그래서 우리가 희망의 숲을 조성하기 위해서 행사를 할려고 했을 때 자기들이 전부 나무 심을 구멍이 위치를 수자원공사에서 다 지정을 하고 거기에 파주었습니다. 여기 심으라...

이래 해서 저희들이 지역민의 관심 제고를 위해서 그 나무를 심었는데 자기 국토부 자체에서 현장에 나와서 그게 둔치에 심는 게 안 맞다 해서 지적을 당하니까 수자원공사에서 또 내린 겁니다.

○이성섭 위원 하여튼 국장님 어쨌든 간에 낙동강 4대강살리기사업의 하나로 국가에서 한 사업 아닙니까? 그렇지요?

한 사업인데 우리가 조금 전에 이야기한 것은 지방 예산에 도움이 되는 것은 모래사업과 관련되어 있는 일부 사업 밖에 없는데, 그러면 그런 자리에 그 쪽에서 수자원공사에서 그렇게 장소도 만들어주고 면적까지 4만 5천제곱미터까지 딱 지정을 해 놨다 말입니다, 본포 다리 밑에...

그럼 그게 기본적인 계획이 수자원공사에서 이래 저래 사업을 하겠다고 했던 어떤 부분에 그런 쪽에 생태숲을 조성하겠다, 안 그러면 숲 자체를 만들겠다고 해 놓고 그런 기본계획이 어디에 기점이 있다는 겁니까?

위에서 중앙부서에서 사람이 하나 내려와서 거기 심으면 안 되니까 저쪽 언덕에 몰난리 나니까 안쪽으로 심으라는 이런 논리로 해서 안 된다는 겁니다.

이게 왜냐 하면 큰 의미는 어쨌든 간에 통합이 되고 나서 시민들이 헌수를 하고 이렇게 해서 같이 우리가 110만 시민의 어떤 뜻을 모아서 거기 어떻든 그런 행사를 한 것 아니겠습니까?

여기 면면을 보니까 저는 참석을 못 했지만 대단한 분들이 다 가계셨고, 또 식재를 하셨는데 그런 부분에 좀 면밀한 어떤 관리가 있었으면 좋았을 건데 그렇지 못한 부분에 대해서 좀 아쉽고 추후라도 그 주변에 식생과 연계되어 있는 어떤 그런 부분을 해서 잘 관리를 해 달라는 그런 취지의 말씀을 올리는 겁니다.

○하천과장 송일선 예, 그렇게 하겠습니다.

○이성섭 위원 예, 위원장님 이상입니다.

○위원장 김종대 예, 사실 저도 거기 가서 그 때 식목행사에 참여했던 사람인데 지금 제가 꼭 드리고 싶은 얘기가 그런 겁니다.

국책사업이기 때문에 우리가 관계 할 수 없다, 그리고 또 우리보다 상위부서인 국토관리청에서 하는 거기 때문에 할 수 없다, 수자원공사가 하기 때문에 어떻게 할 수 없다, 이러다가 보면 결국은 관리는 우리가 하게 되고 뒤치닥거리는 우리가 하다 보면 여러 가지 다른 문제가 생기고 그런 거를 내가 아까 말씀을 드린 그런 겁니다.

지금 지금 얼마나 창피한 일입니까?

나도 그거 잠깐 보고 타임캡슐은 어떻게 되었을까... 이런 생각, 나무들은 어디로 옮겨서 어떻게 했는지 이런 것들, 그리고 또 거기에 나뭇잎에 사람들 이름을 다 붙여놨는데 그걸 어떻게 다 관리하고 있을까... 이런 생각을 해 보면서 단순하게 나무를 심은 것이 아니고 4대강사업에 대한 전시적 입장에 대한 정책에 대한 것들을 홍보할 목적으로, 그리고 또 우리 통합시에 관계되는 사람들이 거기에 여러 가지 헌수하면서 뜻을 담았던 그런 것이기 때문에 지금 이런 말들이 나오게 되는 것이고 질책을 받는 거라고 봐야 되지 않겠습니까?

저는 이걸 우리가 좀 심하게 얘기하면 책임도 져야 된다고까지 이야기할 수도 있는 그런 내용이라고 저는 봅니다.

그리고 또 솔직히 사업은 우리가 했지만 실제 관리는 하천과에서 계속 해야 되는가, 말아야 되는가 하는 문제도 있을 수 있습니다마는 어쨌든 사업을 함에 있어서 핑계를 대거나 우리가 그 쪽에서 하는 거니까 어떻게 할 수 없다는 이런 식의 피동적이고 소극적인 행정을 하다 보면 결국은 피해는 시민이, 또 재정은 우리가 창원시가 부담이 되고 하는 그런 문제 때문에 지금 이성섭 위원께서 지적하시는 거라고 생각하시고 이런 부분에 대해서 좀 유념해서 일을 해 주시면 대단히 고맙겠습니다.

또 다른 위원님, 예, 김현일 위원님.

○김현일 위원 과장님, 늦은 시간까지 수고 많습니다.

자료요청 하나만 하도록 하겠습니다.

지역별로 구별로 지하수 매장량, 그 다음에 1일 사용량 아마 추계가 안 되겠습니까?

그 자료를 천천히 준비하셔서 제출해 주면 좋겠습니다.

장시간 수고 많았습니다.

위원장님 이상입니다.

○위원장 김종대 예, 어떻습니까?

시간이 많이 되었긴 했지만 그러면 하천과 마쳐도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 오늘의 의사일정인 건설교통국에 관련된 6개 과에 대한 행정사무감사 일정을 모두 마쳤습니다.

내일은 아침 10시부터 도시정책국과 마산합포구, 마산회원구에 관계되는 행정사무감사가 있게 됩니다.

오늘 이렇게 마쳐도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

오늘의 모든 일정을 마쳤으므로 산회를 선포합니다.

(18시59분 감사중지)

○출석위원(10인)

김종대 김석규 김종식
김헌일 배종천 손태화
이성섭 이옥선 전수명
정영주

○출석전문위원

전문위원 정갑식
전문위원 안장덕

○출석공무원

건설교통국장 양윤희
건설과장 이덕희
교통정책과장 문병석
대중교통과장 최용근
재난안전과장 전상종
도로과장 이순하
하천과장 송일선