

2013년도 행정사무감사

도시건설위원회회의록

제2호

창원시의회사무국

피감사기관 건설교통국

일시 2013년 6월 11일(화) 10시 03분

장소 도시건설위원회 회의실

(10시 03분 감사계속)

○위원장 황일두 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

지금부터 2013년도 행정사무감사를 위한 도시건설위원회 제2일차 감사 실시를 선포합니다.

오늘 감사일정은 건설교통국 소관에 대한 감사로 건설도로과, 교통정책과, 재난안전하천과, 교통기획단의 순으로 감사를 실시하도록 하겠습니다.

먼저 감사에 들어가기에 앞서 증인선서를 하도록 하겠습니다.

편의상 건설교통국장님께서 관계공무원을 대표하여 선서문을 낭독하도록 하겠습니다.

관계공무원께서는 앉은 자리에서 일어나 국장님의 선서와 동시에 오른손을 들어주시고 선서가 끝나면 서명하여 본 위원장에게 제출하여 주시면 되겠습니다.

그러면 건설교통국장님 나오셔서 선서하여 주시기 바랍니다.

○건설교통국장 이순하 선서!

본인은 창원시의회가 지방자치법 제41조 규정에 의하여 2013년도 행정사무감사를 실시함에 있어 성실하게 감사를 받을 것이며 증언을 함에 있어 양심에 따라 숨김과 보탬이 없이 사실 그대로 말하고 만약 어김이 있으면 위증의 벌을 받기로 맹세합니다.

2013년 6월 11일 창원시 건설교통국장 이순하.

○위원장 황일두 예, 수고 하셨습니다.

모두 자리에 앉아 주시기 바랍니다.

다음은 건설교통국장님께서 나오셔서 간부공무원 소개와 함께 소관 부서 감사 자료에 대하여 보고하여 주시기 바랍니다.

○건설교통국장 이순하 예, 건설교통국장 이순하입니다.

연일 계속되는 의정활동에 노고가 많으십니다.

평소 우리 건설교통국 업무에 대하여 항상 변함없는 애정과 관심을 가지고 지도편달해 주시는 존경하는 황일두 위원장님을 비롯한 도시건설위원회 위원님께 깊은 감사의 말씀을 드리면서 행정사무감사 보고에 앞서 건설교통국 소속 간부공무원을 직제 순에 따라서 소개를 해 드리겠습니다.

먼저 이덕희 건설도로과장입니다.

조영일 교통정책과장입니다.

송일선 재난안전하천과장입니다.

박윤서 교통기획단장입니다.

담당주사는 직제 순에 따라서 본인이 직접 하도록 하겠습니다.

(담당주사 소개)

예, 이상으로 건설교통국 소속 간부공무원 소개를 마치고 이어서 건설교통국 소관 2013년도 행정사무감사 자료에 대해 간략하게 보고를 드리겠습니다.

건설교통국 소관 감사 사항은 부서별 공통사항 각 9건과 일반사항 51건이 되겠습니다.

먼저 건설도로과 소관 공통사항으로 2012년도 예산집행 현황, 각종 건설공사 및 용역시행 현황 등 9건이며 일반사항으로 설계자문위원회 운영현황, 국도 건설에 대한 공사추진 현황 등 20건이 되겠습니다.

다음은 교통정책과 소관으로 공통사항으로 다수인민원 발생 처리사항 등 9건이며 일반사항으로는 화물자동차

차 유가보조금 지급 현황, 개인택시 양도양수 현황을 비롯한 16건이 되겠습니다.

재난안전하천과 소관으로 공통사항으로는 다수인발생 민원처리 사항, 전년도 행정사무감사 지적 처리현황 등 9건이며 일반사항으로 재난관리기금 적립 및 운영현황, 재해위험지구 정비사업 추진현황 등 14건이 되겠습니다.

마지막으로 교통기획단 소관으로 각종 건설공사 및 용역시행 현황, 각종 위원회 운영 현황 및 기타 등 9건이며 일반사항으로는 도시철도 건설 1건이 되겠습니다.

이상 건설교통국 소관 감사 자료에 대한 보고를 마치면서 지난 1년간 전 직원들이 합심해서 시정 발전과 시민들의 복리증진을 위해 최선의 노력을 다해 왔습니다마는 다소 부족하거나 미흡한 부분도 있을 것이라 생각합니다.

이번 행정사무감사 기간 중에 위원님께서 지적하시거나 조언해 주시는 내용은 시정에 적극 반영하여 개선시켜 나가도록 하겠습니다.

앞으로도 우리 전 직원은 합심 단결하여 모든 역량과 지혜를 모아 시정발전과 시민들이 행복한 명품도시 창원 건설을 위해 최선을 다 하겠습니다.

우리 건설교통국 소관 업무에 위원장님을 비롯한 여러 위원님들의 변함없는 애정과 관심을 가져주시기 부탁드리면서 보고를 마치겠습니다. 감사합니다.

○위원장 황일두 예, 국장님 수고 하셨습니다.

다음은 질의, 답변 순서로 직제 순에 따라 건설도로과, 교통정책과, 재난안전하천과, 교통기획단 순으로 하고자 합니다.

감사의 효율성 등을 감안하여 오전에 건설도로과와 교통정책과에 대한 감사를 하고 그 다음 오후에 재난안전하천과, 교통기획단에 대한 감사를 했으면 하는데 의원님들 의견 어떻습니까?

(「 좋습니다.」 하는 위원 있음)

○위원장 황일두 예, 고맙습니다.

그러면 건설도로과와 교통정책과 외 두과는 이석하셔도 되겠습니다.

그러면 행정사무감사자료 179페이지부터 260페이지 건설도로과 소관에 대하여 질의하실 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

손태화 위원님.

○손태화 위원 손태화 위원입니다.

국장님, 관계공무원 여러분 감사 준비하신다고 고생 많이 하셨습니다. 이덕희 과장님께 질의 하겠습니다.

249페이지 마산회원구 합성우회도로 연장 관련 용역결과 현황에 대해서 질의 하겠습니다.

이게 용역이 다 완료된 것으로 되어 있는데 용역비는 어떻게 정산을 하셨어요?

○건설도로과장 이덕희 예, 건설도로과장 이덕희입니다.

이 부분은 회원구 합성우회도로 하고 3건에 대한 용역을 해서 양덕천하고 2건이 더 있습니다. 이 부분은 아직까지 용역비 정산을 못했습니다.

현재까지 여러 가지 안을 도출했는데 아직까지 적정 안을 찾지 못해서 중지 상태에 있어서 용역비 정산은 되지 않은 상태입니다.

○손태화 위원 그렇습니까? 그러면 2건에 대해서는 일부는 지급을 한 겁니까?

○도시계획과장 이천호 예, 그 부분은 기성금으로 지급이 될 수 있습니다.

○손태화 위원 지급을 했고요?

○건설도로과장 이덕희 예.

○손태화 위원 그렇다면 지금 문제는 뭐냐 하면 합성우회도로 이게 마산교도소에서 평성 간에 연결되는 도로가 준공이 2015년도로 잠정계획을 하고 있는데 그게 준공이 되고 나면 이쪽에 금강로가 심각할 정도라고 보여지는데 2년간 용역을 해서도 방법을 못찾았다면 앞으로 어떻게 할 겁니까?

○건설도로과장 이덕희 예, 답변 드리겠습니다.

위원님 알다시피 저희들도 이 부분에서 여러 가지로 한 2년동안 계속적으로 잠정적으로 노선 검토를 했는데 당초에 저희들이 하이트맥주 앞이라든지 국립묘지 앞에 이런 안도 찾았다가 이 부분들이 완충녹지라든지 또 국립묘지 관계 때문에 다시 보류를 시키고 또 새로운 안도 저희들이 도출해 봤는데 이 부분도 위원님 말씀대로 협의를 해 보니까 애로점도 있고 해서 아직까지 절충점을 사실은 절충보다는 집행부 쪽에서도 확실한 안을

결정을 못하고 있는 상태입니다.

저희들도 한번 더 이 부분을 가지고 새로운 안을 찾아보고 한번 더 새로운 계획을 보완할 수 있는 부분이 있는지 해서 6월말까지 절충점을 찾아보도록 하겠습니다.

○손태화 위원 제가 이 부분에 문제를 제기한 때가 2010년 9월 16일이거든요.

그렇다면 거의 3년이 다 되도록 노선계획조차도 못했다면 지금 2013년고 한 2년반이 있으면 그게 개통이 되는데 거기에 대한 대안이 아직도 마련이 안 된다면 어떻게 할 건지 정말 세월이 이렇게 다 가다가 과장님 다른 부서로 바뀌고 국장님 이렇게 되고 나면 이걸 누가 합니까?

이건 과장님이 답변할 사항이 아니고 국장님께서 한번 이 부분에 대해서 앞으로 어떻게 특단의 결단을 내리실 건지 답변해 주십시오.

○건설교통국장 이순하 이 부분에 대해서는 국장이 바뀌든 과장이 바뀌든 이 부분에 대해서는 누가 해도 대안을 마련해야 되는 부분인 것 같습니다.

손 위원님께서도 이 부분에 대해서 걱정을 많이 해 주시고 우리도 그 부분에 대해서 걱정을 많이 하고 있는 것과 동시에 대안 마련에도 골머리를 앓고 있고, 또 대한민국에 가장 유능한 교통연구원에까지도 해 봐도 많은 비용도 그렇고 교통소통 대책 마련이 진짜 지형적인 영향이라든지 합성동, 구암동 일원에 여건으로 봐서는 굉장히 대안을 마련하기는 어려운 부분이 많이 있어서 고민도 많이 되고, 이 자료에도 나와 있다시피 4항까지도 검토를 한 이런 사항인데 이 부분에 경제적이고 시민이 편리한 도로를 만들어야 되는 것만은 사실인데 또 너무 비용과 실행가능성 측면에서도 여러 가지 고민이 되고 하니까 조금 전에 건설과장이 이야기한 대로 우리가 입안을 했다고 해서 주민의 동의도 구해야 될 부분도 있기 때문에 시민도 편리하고 주민도 수공하는 그런 대안을 만드는데 많은 시간이 흘렀지만 그런 대안을 마련하는데 조금 더 시간이 걸리더라도 이 부분은 어떠한 형태든 빨리 결론을 내도록 해 보겠습니다.

○손태화 위원 국장님 여러 가지 어려운 사정은 압니다.

정말 아침마다 국립공원에 올라가면 주민들 만나는 사람마다 이 앞에 도로 때문에 하는 이야기들이 심각할 정도입니다.

지금까지는 크게 주민들이 소리를 안 냈는데 회의 때마다 주민자치위원회, 통장들, 각 단체들 이야기만 나오면 이 도로변에 차량이 현재 개통이 안 되어도 일부 교도소에서 여기까지 개통이 된 것만으로도 여기 사람들은 못살겠다고 하는데 지금 본 위원이 볼 때는 252페이지 4안 이게 국립공원과 하이트랙주에 협의를 해서 4안이 현재로서는 제가 봐도 여러 의견들을 다 들었거든요.

그렇지만 이 안으로 두 군데 한번 더 협의를 해 보십시오. 그 안 외에는 다른 걸 정말 많은 안을 가지고 구상도 해 보고 현지에도 가보고 해 봤지 않습니까? 이 안만이 유일한데 이거는 지역국회의원하고 협의하는데 좀 도와달라고 요청을 해 보고, 그래 풀어 주십시오.

○건설교통국장 이순하 잘 알겠습니다.

○손태화 위원 이상 질의를 마치도록 하겠습니다. 이상입니다.

○위원장 황일두 수고 하셨습니다.

다른 위원님, 김동수 위원님.

○김동수 위원 예, 반갑습니다.

김동수 위원입니다.

지금 손태화 위원님께서 질의하신 내용 중에 249페이지 용역결과 현황 제일 마지막 줄에 보면 성암로 용강교차로 구간에 대한 언급이 있거든요.

이게 신설도로로 계획 중에 있는 모양인데 이게 242페이지 보면 북부순환도로 구축 보면 3번 항에 도시계획 결정 용역 중이라고 되어 있는데 이 내용도 포함해서 지금 용역이 진행되고 있는 겁니까?

○건설도로과장 이덕희 예, 건설도로과장 이덕희입니다.

이 부분은 저번에 저희들이 한번 의회에 보고드렸는데 도로정비기본계획 상에 저희들이 장기계획 노선을 잡고 있습니다. 도로정비계획에 포함이 되어야 국도비도 확보할 수 있기 때문에 장기적으로 현재 전체 창원시 도로정비기본계획에 장기계획 노선으로...

○김동수 위원 이것만 별도로 포함시켜서 용역을 진행하고 있는 거다...

○건설도로과장 이덕희 용역은 도로정비기본계획은 고시가 되었습니다.

이게 되어야 저희들이 나중에 국도비 확보를 할 수 있는 근거가 되기 때문에 일단 하고, 필요 시에는 사업을

하겠습니다.

○**김동수 위원** 이게 국도비를 확보할 수 있는 근거는 됩니까? 이 도로가.

○**건설도로과장 이덕희** 예, 가능합니다.

그게 없으면 도로계획 노선이 없으면 국도비 확보 계획이 없기 때문에 전체적으로 창원시 도로정비기본계획에 포함되어 있습니다.

○**김동수 위원** 알겠습니다.

제가 다른 질문 좀 더 하겠습니다.

과장님, 지금 북면신도시 2020도시기본계획 상 북면신도시 목표인구가 9만에서 12만정도 되어 있습니다. 그렇게 알고 있지요?

현재 북면 인구가 11,500명정도 됩니다. 그런데 목표인구가 9만명이라고 되어 있는데 현재 감계·무동·동전에 신도시조성과 도시개발사업소에서 진행하고 있는 규모가 14,176세대 4만2천명을 수용할 수 있는 신도시 조성을 지금 하고 있습니다.

그리고 이미 공동주택 아파트사업 승인을 득하고 아파트를 건립하고 있는 규모가 7,097세대 약 2만명정도 규모로 추진하고 있고, 또 무동에 주택조합 설립인가가 난 지역이 또 한 곳이 있습니다. 조합원 수가 한 538명입니다.

그리고 현재 우리 도시계획과에 공동주택사업 신청이 들어와 있는 지구가 내곡지구인데 9,044세대에 목표 인구가 대략 25,324명 세대당 2.8명정도 계산해서 사업신청이 들어왔고, 지지난 달에 4월에 주민공청회 절차를 마쳤습니다. 그래서 오는 10월경에 사업승인이 날 예정이고 2016년이면 입주가 가능할 거라고 보고 있습니다.

또 현재 사업신청을 추진 중인 곳이 무곡지구, 마산지구가 있고 또 산업단지로는 재정사업으로 추진하고 있는 감계일반산업단지가 있고 민간이 제안하고 있는 철강산업단지와 동전일반산업단지 등 대략적으로 2016년까지 사업이 추진되면 인구가 한 6만명정도로 늘어날 것이라고 예정되어 있습니다.

이건 예정된 사업보다는 아마 이게 승인이 났고 승인 예정 중에 있기 때문에 이걸 기정사실화 될 거라고 보여지는 인구거든요. 그렇다면 현재 11,500명정도의 인구규모의 북면이 6만명으로 늘어난다면 대략 인구가 5배이상 늘어나는 규모잖아요?

그런데 현재 우리 창원시가 2020계획을 짜면서 신도시 조성하면서 교통대책도 함께 수립은 했습니다. 그런데 신도시 조성사업은 시기에 맞게 어느 정도 진행이 되고 있는데 일반산업단지도 함께... 그런데 지금 교통분산대책에 대한 것은 추진이 안 되고 있다 말이에요.

79호선이 신촌리까지 개통되어서 다니고 있기는 하지만 현재도 아침, 저녁이 되면 정체구간이 일부 구간이지만 발생하고 있습니다. 어디서부터 시작되고 있냐 하나까 천주로 입구인 동정동 웰가아파트에서 아침 7시부터 8시반까지 정체시간이 진행되고 있고요. 그리고 북창원IC와 동전사거리, 79호선 끝 지점인 마산동 들어가는 입구까지 해서 총 4군데가 아침 7시부터 8시반까지 걸쳐서 교통정체현상이 일어나고 있습니다. 아침에 꼬리에 꼬리를 물고 가고 있거든요.

현재 인구가 11,500명인 상황이 이런데 향후 6만명으로 늘어났을 경우에 교통분산대책이 세워져야 되는데 이에 대해서 우리시 도로과장님 어떤 계획을 가지고 있는지? 이미 수립된 계획은 어떤 건지, 현재 추진되고 있는 건 뭔지 대략적으로 설명해 주십시오.

○**건설도로과장 이덕희** 예, 건설도로과장 이덕희입니다.

저희들이 북면지구에 대해서는 현재 도로교통정비기본계획에서는 전체 외곽도로 개념은 저희들이 지개-남산간 도로로 해서 칠원-칠북간 도로가 계획이 되어 있습니다. 나머지 시가지에서 북면으로 진입되는 도로들은 기존 노선을 다 대로급으로 다 계획노선이 되어 있습니다.

아시다시피 저희들이 현재 감계지구라든지 무동지구에 대해서는 사업을 시행 중에 있고 그 다음 동전, 감계지구 사업도 시행을 하고 있는 중에 있습니다. 저희들이 다소 예산부족으로 해서 사업에 좀 차질을 빚고 있는데 이 부분에 예산들은 아마 내년까지 전부 저희들이 완료할 계획이고, 일부는 올해 연말까지는 다 완료가 될 겁니다.

나머지 부분에서는 무동-무곡간은 저희들이 아시다시피 토지 분할해서 곧 착수할 계획으로 하고 있고 추가로 국지도 60호선 부분들은 현재 국토부를 통해서 4차선 확장계획을 내곡지구 부분을 추진을 하고 있는 사항에 있고, 그 다음에 79호선 외에 옆에 기존 79호선 확장 부분도 저희들이 검토를 해서 올 추경 때나 예산을 확

보해서 기본계획을 잡아볼 계획을 가지고 있습니다.

○김동수 위원 그런데 과장님, 제가 묻고 싶은 건 그게 아니고, 그거는 지금 설명하신 계획들 무동, 감계, 동전은 이미 되어 있는 79호선 진입하는 방법에 대한 진입도로를 개설하겠다는 계획이거든요.

그거는 79호선이 다 진입하기 때문에 오히려 교통이 더 정체되는 요인이 될 뿐이지 분산대책은 아니거든요. 분산대책을 제가 물은 건데 분산대책이 될 수 있는 것은 지금 경쟁노선을 개발하는 건데 결국 79호선하고 같이 교통 분산시킬 수 있는 노선을 확장하든지 신설하든지 필요하다는 이야기인데 첫째는 지개-남산 민자도로 개설이라든지 두 번째는 천주로를 확장하는 거라든지 그 다음에 시도7호, 3-38호선 확장한다든지 이런 게 지금 분산대책이 될 수 있는 거지 이미 79호선에다 진입시켜서 붙이는 거는 오히려 더 교통 혼잡을 유발할 수 있거든요.

그래서 지금 빨리 진행할 수 있는 확장사업에 대해서는 어차피 민자사업은 민간사업제안자가 추진하는 거니까 우리시에서는 잘 협의해서 추진하면 될 일이고, 우리 재정사업으로 시급히 해야 될 건 천주로 확장하고 시도 7호선 확장 부분을 시급히 서둘러야 된다.

지금 국지도 60호선까지 해서 교통이 전체가 혈관처럼 막힘없이 흘러야 되는데 지금 한 곳이 79호선이 막혀 버리면 전체가 울스톱될 수 있는 그런 위험성이 있습니다.

아까 제가 인구를 예를 든 건데 예를 들어서 2016년이 되면 인구 6만명이라면 현재의 도로 여건이라면 거의 혈관이 터질 정도가 되어 버립니다. 그러면 이것 선순환할 수 있도록 피가 잘 흐를 수 있도록 유기적인 교통망을 구축해야 되는 건 틀림없는 사실입니다.

지금 2016년 해 봤자 불과 3년 남짓 남았지 않습니까? 그 때 2016년에 입주가 거의 완료된 시점 산업단지든 공동주택이든 단독주택이든 입주했을 무렵에 이런 대책을 내놔서 되는 게 아니거든요. 지금 서둘러도 저는 늦었다고 생각합니다.

그래서 천주로 확장이든 시도 7호선 확장이든 이런 사업에 대해서 어느 정도 구체적인 안을 지금부터라도 내놔야 됩니다. 그 계획이 있는지 한번 설명해 주십시오.

○건설도로과장 이덕희 예, 아까 제가 말씀을 드렸는데 저희들이 이번 추경에다가 예산만 허락이 되면 아까 말씀대로 확장 부분을 천주로 38호선 확장계획을 계획 중에 있습니다.

그래서 이 부분을 타당성 검토하고 구체적인 계획을 수립하기 위해서 준비를 하고 있다고 말씀을 드릴 수 있습니다.

○김동수 위원 현재 급한 게 용역도 해야 되고 타당성 검토 용역도 해야 되고...

○건설도로과장 이덕희 지금 추경에 들어갈 계획입니다.

○김동수 위원 또 실시설계비도 빨리 받아내야 되고 사업을 서둘러야 합니다.

그 부분에 대해서 각별한 주의를 해 주시기 바랍니다.

○건설도로과장 이덕희 그리 하도록 하겠습니다.

○김동수 위원 227페이지 통합연계형 도로망 구축 5번에 보면 무동-외감 도로개설 교통수요 분산대책으로 이렇게 되어 있는데 상당히 좋은 계획이라고 생각합니다.

그런데 이것도 결국은 79호선만 가지고는 저는 이게 교통수요를 분산하는 대책이라고 보기 어렵습니다. 연계해서 이게 79호선 붙이는 것도 필요하지만 연계해서 천주로에다 붙여서 분산하는 방법 이게 더 중요하다고 생각합니다. 이게 왜 그러냐 하니 감계에서 나온 진입로하고 지금 북창원IC가 연결해서 붙는다 말이에요. 그러면 그게 79호선 쪽으로 올라가 버리면 분산이 안 되잖아요.

그럼 거기서 바로 지금 감계진입로에서 북창원 올리는 이게 천주로 쪽으로 가 버리면 분산이 된다 아닙니까?

○건설도로과장 이덕희 그러니까 그렇게 계획을 잡고 있습니다.

○김동수 위원 예, 그런 계획하고 같이 연계해서 이 계획이 되어야 된다. 그 말씀을 드리는 겁니다.

○건설도로과장 이덕희 예.

○김동수 위원 그건 좀 잘 진행해 주시고, 그리고 212페이지 국대도 25호선에 대해서 조금 질문 드리겠습니다.

212페이지 이게 지금 우리가 창원 방면에서 터널을 타고 터널을 지나서 정비창에서 우회전해서 내리잖아요?

○건설도로과장 이덕희 예, 그렇습니다.

○김동수 위원 내리면 거기서 좌우로 또 지하터널을 타잖아요? 우리 국도 14호선 밑으로.

○건설도로과장 이덕희 예.

○김동수 위원 거기서 직진해서 동을 방향으로 가는 것은 그런대로 순환이 되요, 괜찮습니다.

그런데 문제는 거기서 39사 창원 방면으로 가자면 터널을 우회전해서 틀어야 되는데 그게 지금 정비장에서 내려서 거기까지 진입하는 구간이 너무 짧아요. 짧은 데다가 여기 지금 우회전하는 그 도로가 너무 직각으로 되어 있습니다.

그리고 거기 중간에 지금 터널 진입하는데 앞으로 몇 미터 남았다 이런 게 전혀..., 그리고 터널이 딱 꺾이는데 저감할 수 있는 속도를 줄일 수 있는 방지턱이라든지 이런 게 준비가 되어야 되는데 전혀 없어요.

소리 나는 것 가지고는 저는 부족하다고 생각해요. 가면 소리 나도록 되어 있거든요, 그런데 제가 몇 번 진입할 때마다 느끼는 게 앞 차가 가면 불안한 걸 느껴요. 직진하면 별 문제가 없는데 거기서 우측으로 꺾어야 되는데 뒷차가 막 따라오고 있어요. 그러면 바로 꺾어야 되는데 제가 비상깜빡이를 넣으면 어느 정도 하는데 그걸 모르는 사람은 상당히 위험하겠다는 생각이 많이 들었어요.

그래서 이걸 속도를 저속할 수 있는 방지턱하고 앞에 남은 거리를 얼마 정도 하면 진입한다, 100m 지점, 200m 지점 이렇게 단계적으로 표시해 줄 필요가 있다.

거기에 대해서 한번 설명해 주시죠.

○건설도로과장 이덕희 예, 일단 국도 25호선은 전부 사실은 개통이 다 되었다고 봐 주시면 되고, 14호선 때문에 현재까지 저런 문제가 있는데 일단 그 부분은 위원님 지적하신 대로 저희들도 상당히 고민을 많이 하고 있는 부분 중에 하나입니다.

그리 하더라도 우리 주민들이 다소 편리하기 위해서 임시개통을 서둘러서 그렇게 정리를 했는데 부족한 부분은 저희들이 보완을 할 수 있도록 현재는 그 부분까지는 유지관리청이 진영국도유지관리사무소입니다.

그래서 진영국도유지관리사무소에서 필요한 부분은 더 보완해서 교통사고 위험을 최소화할 수 있도록 조치하도록 하겠습니다.

○김동수 위원 알겠습니다. 고맙습니다.

이상입니다.

○위원장 황일두 예, 김동수 위원님 수고 하셨습니다.

이옥선 위원님 질의해 주십시오.

○이옥선 위원 예, 수고 많으십니다.

먼저 자료 하나 요청 드리겠습니다.

마산교도소 내서-평성도로, 그 다음에 국대도 2-25호선, 국대도 25호선 이 세 가지 관련해서 처음 사업계획하고요, 총 사업비, 그 다음에 매년 예산집행 내용하고 증액된 부분들이 분명히 있습니다. 그죠? 증액사유까지 포함해서 자료 제출해 주시기 바랍니다.

○건설도로과장 이덕희 알겠습니다.

○이옥선 위원 바로 좀 해 주시고요

이건 간단하게 하나 여쭙어 보겠습니다. 마산교도소에서 내서-평성간 도로 보면 상당히 기간이 오래 걸리게 되면서 주변에 인근 주민들 불만이 많습니다. 이 사업이 제대로 진행 되는 건지 마는 건지..., 그 다음에 옆에 예를 들면 공사 적재물 같은 경우도 상당히 부실하게 보관이 된다든지 이런 것들이 있으면서 실제로 수시로 왔다갔다 하는 분들이나 주변의 소음, 먼지 이런 것 때문에 불만이 많거든요. 그런 부분은 어떻게 생각하십니까?

○건설도로과장 이덕희 예, 건설도로과장입니다.

먼저 이 마산교도소에서 평성으로 해서 넘어가는 도로가 2개 공구로 갈라져서 사업을 하고 있는데 예산을 저희들이 적기에 확보하지 못해서 많이 끌어서 대단히 죄송하게 생각하고, 아시다시피 주민민원도 상당히 많습니다.

저희들도 많은 항의도 받았고 또 직접적으로 주민들한테 이야기 드렸는데 대단히 죄송한 마음은 많이 가지고 있습니다.

일단 현재 저희들 계획은 내년까지는 어떻게 하든지 예산 확보해서 마치는 것으로 계획을 잡고 시장님도 현장에서 약속을 하셨습니다. 또 우선 불편한 부분들은 저희들이 국도 5호선에 진입하는 부분들은 우선 우회전 차로를 확보해서 좀 편의를 볼 수 있도록 주민과 협의가 된 상태이고, 소음과 먼지 관계는 계속적으로 지도를

하고 있는데 다소 불편한 부분들은 계속 지도를 하겠습니다.

그리고 또 좀 부실이 우려되는 부분들은 저희들이 더 나가서 지도·감독을 해서 철저히 하도록 하겠습니다.

○이옥선 위원 어쨌든 공사 진행에 만전을 기해 주시겠다니까 그렇게 진행을 해 주시고요.

예산 확보도 빨리 좀 해 주시기 바랍니다. 어쨌든 불행인지 다행인지 교도소 이전 문제가 빨리 진행이 안 되는 바람에 오히려 그게 다행이지 안 그랬으면 그 교통량이나 여러 가지 문제들 때문에 더 항의나 민원이 많을 뻔 했거든요.

○건설도로과장 이덕희 알겠습니다.

○이옥선 위원 그 다음에 207페이지 보시면 월영아파트에서 화인아파트 그 구간에 이전 우리 시장님께서도 주민과의 간담회 마치고 현장도 한번 보신 적이 있습니다.

매년 이 부분이 제기가 뭘에도 불구하고 여기는 지금 도로 개설을 적극 검토하겠다고 답변이 나와 있는데 전혀 진척이 없습니다.

심지어 여기 도로가 안 되면 소액을 들여서 주차장이라도 만들어주면 도로 소통이 좀 편하겠다 해서 주차장 요청까지 들어왔었는데 구청에서 요청을 했음에도 불구하고 예산이 깎인 사례도 있거든요. 이 부분 어떻게 처리하실 계획입니까?

○건설도로과장 이덕희 예, 건설도로과장 이덕희입니다.

위원님 아시다시피 사실은 이 부분이 소로이기 때문에 합포구청 소관인데 일단 위원님 말씀대로 저희 시가 본청에서 감사 지적사항인데 저도 이걸 확인해 봤습니다. 아직까지 진행이 안 되기 때문에 한번 더 위원님 말씀을 듣고 저희들이 구청에 내려가서 사실 확인도 좀 하고 내년에는 이 사업이 될 수 있도록 본청에서 적극 추진, 협조해서 해 나가도록 하겠습니다.

○이옥선 위원 이 도로같은 경우는 실제로 그 인근에 2만명이 살고 있는 아파트단지에서 밤밭고개 도로로 진입하는 구간인데 여기는 출퇴근 시간에 매일 교통정리를 하지 않으면 주민들 스스로 하지 않으면 안 될 정도로 교행이 힘든 상황입니다.

그래서 계속적인 민원이 있고, 심지어는 대형트럭이 들어와서 대형사고도 발생할 정도로 상당히 위험하기도 한 이런 지역이기 때문에 빨리 어떤 대책을 좀 세울 수 있도록 여기 나와 있는 것만큼 빠른 시일 내에 계획을 세워 주시기 바랍니다.

○건설도로과장 이덕희 알겠습니다.

제가 직접 구청에 내려가서 협의를 하고 대책이 수립될 수 있도록 적극 노력하겠습니다.

○이옥선 위원 예, 그 다음에 이걸 국장님께 여쭙어 보고 싶은데요.

223페이지부터 쪽 보면 도로망 구축 부분들이 나와 있습니다. 기존에 진행하고 있는 도로같은 경우는 문제가 안 되겠으나, 지금 보면 신설 건의 노선들이 상당히 나와 있습니다.

이 부분 관련해서 지금 시에서 계속적으로 하는 이야기가 예산이 문제도 되고 금방도 확인했다시피 일부 도로구간 같은 경우는 예산 확보가 어려워져서 진행이 안 되고 있는 이런 상황인데 또 이 신설도로 부분이 이야기가 나오다 보면 실제 이 부분들은 어떻게 계획을 갖고 계시는지 답변을 듣고 싶네요.

○건설교통국장 이순하 예, 건설교통국장입니다.

우리가 도로정비기본계획을 수립한 거는 법률 근거에 의해서 장기계획을 제시하는 비전이라고 보시고, 그에 따른 비용이 몇 조가 드는 큰 사업임에는 틀림이 없습니다. 이것을 추진하기 위해서는 여러 가지 자체 예산도 있어야 되겠지만 국도비 지원사업도 병행해서 해야 되는데 현재에 저희들이 정부에 변화되는 국정방향을 봐서는 지금 SOC사업에 비용이 굉장히 축소될 것으로 예상하고 있습니다.

저도 국토교통부에 가서 도로, 철도 부분에 예산 지원 요청을 하고 왔습니다. 정부에서도 굉장히 우려를 많이 하고 있고, 우리시에서도 실제 여타 다른 경상경비라든지 복지예산에 충당하다 보면 가용재원이 부족한 것만은 사실입니다.

그래서 이 부분을 그렇다고 해서 장래에 비전을 무시하고 없앨 수도 없는 부분이고 일단은 계획은 이렇게 수립했지만 재정 충당하는데 어려움이 많다는 걸 예견하고 있습니다.

그렇지만 부족한 예산이지만 우리 시민이 편리하고 불편을 해소하기 위해서 꼭 필요한 사업은 시기성이 좀 늦어진다 하더라도 할 건 또 해야 된다는 생각을 하고 있습니다.

그런데 내년도 저희들도 걱정이 되는 부분이 이런 부분이 있습니다. 통합되기 전에 약 2,000억에 가까운 사업비로 해서 이미 발주가 되어서 넘어오는 사업들이 굉장히 많이 있었습니다. 이옥선 위원님께서도 말씀에 교

도소에서 평성가는 도로도 한 부분인데 60여억원이 내년도에 투자가 되어야만 그게 개통이 되는 사업인데 지금까지 투자한 비용 이상으로 남아 있는 구간 그런 사업들이 굉장히 많이 있습니다.

그런 사업을 마무리 하는데도 진짜 벽찬대 새로운 일을 해야 되는데는 더 어려움이 있지 않겠느냐는 생각을 하고 있습니다. 그런 부분에서 저희들이 걱정을 많이 하고 작은 예산이지만 또 우선순위에 선후를 잘 따져서 불편을 최소화하는 쪽으로 감축예산을 집행하는 쪽으로 갈 수 밖에 없지 않느냐 이렇게 예측을 하고 있고, 그런 부분이지만 조금 전에 말씀드린 것과 같이 시민 불편을 최소화하는 쪽으로 포커스를 맞추어서 해야 되지 않겠는가 생각하고 있습니다.

○이옥선 위원 예, 어쨌든 전반적으로 보면 도로망 구축이 일부 편의를 위해서 필요할지 모르겠으나 어쨌든 저희들 신규사업을 설정하는데 있어서는 2014년도 예산 때부터 좀더 신중하게 고려되어야 될 사항이라는 생각이 들고요. 저희 의원들도 그 부분은 감안해서 심사해야 될 거라고 생각합니다.

그 부분을 감안하셔서 신규사업을 제안해 주시기 바라고, 그 다음에 또 한 가지 말씀드리고 싶은 것은 어쨌든 도로망 구축이 승용차 내지는 트럭 이런 부분들은 편리할지 모르겠지만 실제로 우리가 계획하고 있는 대중교통이나 이런 부분과 맞닥뜨리는 부분이 있기 때문에 전체 그런 관점에서 바라보면서 사업의 우선순위나 시급성을 판단해야 되지 않을까 생각을 하고, 그렇게 국장님께서도 같이 고민을 해 주셨으면 좋겠습니다.

○건설교통국장 이순하 예, 고민 하겠습니다.

○이옥선 위원 그 다음에 234페이지 보시면 창원터널 노후 감시제어설비 교체가 중간 부분에 보면 2개로 나누어져 있습니다. 기간은 같은데 이게 어떻게 같은 내용 공사개요도 마찬가지로인데 지금 똑같이 나와 있는 부분이 어떻게 된 건지 간단하게 설명 좀 부탁드립니다.

○건설도로과장 이덕희 234페이지요?

○이옥선 위원 중간에 창원터널 노후 감시제어설비 교체 2건으로 나누어져 있거든요.

○건설도로과장 이덕희 죄송합니다.

이 부분은 제가 확인을 못했습니다. 이걸 상세히 해서 다시 보고를 드리도록 하겠습니다.

○이옥선 위원 그러면 자료제출 부탁드립니다 담당계장님 계시면 직접 설명 좀 부탁 드리겠습니다.

○건설도로과장 이덕희 여기 지금 담당계장님 아무도 안 계시는데... 제가 한번 파악을 해서 여기까지는 구체적으로 파악을 못했는데 터널 유지보수는...

○이옥선 위원 오늘 중으로 설명을 좀 부탁 드리겠습니다.

○건설도로과장 이덕희 대단히 죄송합니다.

○이옥선 위원 이상입니다.

수고 하셨습니다.

(사회교대)

○위원장 직무대리 이성섭 이옥선 위원님 수고 하셨습니다.

다음은 김석규 위원님께서 질의 하시겠습니다.

○김석규 위원 예, 수고 많으십니다.

우선 과적차량 단속에 대해서 과장님께서 간단하게 질의 드리겠습니다.

과적을 단속하면서 차량의 폭이나 높이도 같이 단속을 합니까?

○건설도로과장 이덕희 예, 그렇습니다.

폭, 높이, 길이, 중량초과 4가지가 되겠습니다.

○김석규 위원 현재 단속요원이 청경이 6명쯤 되고 차량이 한 2대정도 해서 하고 있다고 저한테 보고를 하셨는데요, 주야근무 시는 대책이 9명정도 인원이 필요한 게 사실이라고 얘기하셨는데 맞습니까?

○건설도로과장 이덕희 예, 건설도로과장 이덕희입니다.

현재 운영은 6명에 차량 2대로 하고 있는데 실질적으로 저희들이 볼 때 야간까지 할려면 3개조 9명정도가 필요하지 않겠나 그렇게 보고 있습니다.

참고로 저희들이 통합되기 전에는 구 창원이 5명, 마산 5명, 진해 5명 총 15명이 했는데 통합되고 6명으로 줄었습니다. 현실적으로 운영 상으로 봐서는 1개조정도가 더 필요하지 않나 그렇게 보고 있습니다.

○김석규 위원 예, 주로 제출해 주신 자료에 의하면 과적위반은 주로 야간에 22시에서 09시 사이에 많이 이루어지고 있는데 실질적으로 6명으로써 야간조를 돌리기에 단속하기는 무리가 있다고 보고했는데 맞지요?

○건설도로과장 이덕희 예, 그렇습니다.

○김석규 위원 그래서 이게 계속 6명정도로 돌리기가 현실적으로 좀 어려움이 있고 청경을 늘릴 필요가 있는데 늘리지 못하는 문제점은 어떤 문제 때문에 그렇습니까?

○건설도로과장 이덕희 전체적으로 저희들이 인사 파트하고 협의를 좀 했었는데 총액인건비 관계라든지 이런 여러 가지로 봐서 어렵다는 이야기를 하고 있습니다.

○김석규 위원 최근에 인사조직과 하고 협의를 한 적이 있습니까?

○건설도로과장 이덕희 최근에 협의하지 못 했습니다.

○김석규 위원 최근에 무기계약직으로 청경들이 되어 있는데 이거 관련해서는 올려도 총액인건비에 걸리지 않기 때문에 최근에 인사조직과하고 제가 한번 과장님하고 사적인 자리에서 얘기를 나눈 적이 있는데 충분히 고려할 수 있는 부분이 있을 것 같거든요.

빠른 시일 내에 해서 이 목적이 도로 파손을 방지하는 거라든가 통행위험을 방지하고 교통수송을 원활히 한다는 법 취지가 있기 때문에 현실적으로 필요하다고 생각하고 빨리 조치를 취했으면 합니다. 어떻습니까?

○건설도로과장 이덕희 예, 조만간에 바로 인사 파트와 협의해서 저희들이 협조공문도 보내고 청경이 충원될 수 있도록 노력하겠습니다.

○김석규 위원 다음 질의 드리겠습니다.

과장님 혹시 관급공사 임금체불 방지 등에 대한 조례라는 걸 들어본 적이 있으십니까?

○건설도로과장 이덕희 예, 들어 봤습니다.

○김석규 위원 여기 보면 공사감독관이 해야 될 의무사항이 있습니다. 어떤 게 있습니까?

○건설도로과장 이덕희 그 조례를 제가 다 기억을 못해서 내용은 확실하...

○김석규 위원 큰 틀에서 하게 되어 있는 의무사항이 어떤 게 있을까요?

○건설도로과장 이덕희 큰 틀은 공사 부분에 봐서 전체적으로 공사의 성실시공을 지도·감독할 의무가 있을 거고요, 가장 큰 틀은 공사감독관으로서는... 나머지 관급자재 확인 부분이라든지...

○김석규 위원 예, 조례명이 관급공사 임금체불 방지 조례거든요.

그래서 임금체불을 방지하기 위한 여러 가지 부분에 대한 공사감독자가 해야 될 의무를 하고 있는데요.

대표적인 것이 뭐냐 하면 기성이나 준공검사 시에 근로자 및 건설기계 사용내역서를 발주자에게 제출하는 것을 공사감독자가 받아야 됩니다. 받고 기성검사를 하고 기성금액을 내준다는가 이런 게 있습니다.

그 앞에 여러 가지 사업자가 해야 될 책무를 기성검사 때 전체적으로 확인하고 해야 되고 요. 그러한 부분들에 대해서 근로자에게 우리 공사감독자가 그걸 토대로 해서 문자메세지를 발송하고 그런 부분에 제출된 내역서를 바탕으로 임금 및 임대료 체불이 발생하는 것을 방지하게 해 놨습니다. 그런데 이걸 한 적이 없지요?

○건설도로과장 이덕희 예, 지금 사실대로 말씀드리면 저희들이 공사감독관들이 나가면 첫째 수소문을 해서 장비임대료와 임금이 체불되었는지 확인은 합니다. 주로 나가면 하는데...

서류 상으로는 현재까지 받은 거는 저희 부서로 봐서는 아직 챙겨보지 못 했는데 기성서류에는 따라 들어오는 게 있는지 모르겠는데 하여튼 그런 거는 부족한 부분이 있는 것 같습니다.

○김석규 위원 공사를 진행하면 공사일반조건에 의해서 계약을 하게 되지요.

○건설도로과장 이덕희 예, 그렇습니다.

○김석규 위원 이거는 체불임금방지 조례는 맨 마지막에 이 모든 조건을 특수조건으로 반영하게 되어 있거든요. 아마 확인한 적이 없을 겁니다.

이게 아마 대표적인 게 건설도로과라서 제가 이 말씀을 드리는데 건설교통국에서는 이 부분에 대해서 전체적으로 한번 국장님이 챙겨주셔야 될 것 같고요.

최근에 언론에도 많이 나왔습니다만 생태교통과에서 마재고개에서 어린이 사이에 자전거도로 개설 공사를 하면 임금체불이 발생했습니다. 8,000만원정도가 임금체불이 발생했어요.

현재 그 가운데 여기 특수조건으로 반영하게 되어 있는 부분에 대해서 성실하게 한 부분이 없었기 때문에 임금체불이 4월, 5월초에 발생했음에도 이걸 해결할 방법을 못 찾고 있습니다.

그래서 공사현장에서 관급공사에 대해서 임금체불을 방지해서 이런 부분을 하자는 취지가 실제 조례를 제정했음에도 불구하고 여기에 따라서 하지 않음으로 인해서 어려움을 겪고 있는 과정입니다.

이후에 이 부분에 대해서 철저하게 조례를 보고요, 그리고 우리 회계과에 보면 계약조건에 특수조건이 명시되어 있습니다. 여러 가지 자료들이 다 특수조건으로 되어 있습니다. 양식이...

그 부분들 함께 확인하시고 사업부서기 때문에 공사감독자가 해야 될 의무를 성실히 해서 이런 일이 안 일어나도록 방지해 주시고요.

마지막으로 이걸 제가 현장에서 확인을 한 건데 양곡-완간간 도로하고 부산-창원간 민자도로하고 같이 연결되게 되어 있습니까?

○건설도로과장 이덕희 예, 그렇습니다.

○김석규 위원 그래서 우리시 소관은 아니지만 현재 부산-창원간 도로에 일부 우리 시비가 포함 안 된 건 아니기 때문에 거기 보면 1차 1단계 구간이 준공이 되었습니다. 그런데 준공이 된 구간에 보면 성산구 안민동 쪽에 보면 안민운동장 위쪽으로 올라가는 도로가 쪽 한 4~5m도로로 개설이 되어 있습니다.

개설이 되어 있는데도 불구하고 가다가 막판에 도로가 끊겨요. 끊긴 도로 너머에는 지하통로 박스가 연결되어 있는데 거기까지 연결이 안 되어 있는 상황이고요. 또 옆쪽으로 돌아가면 물이 흘러갈 수 있도록 구거가 형성된 것도 있고 지하박스 구거로 되어 있는데 대단히 위험합니다. 그래서 그 옆에...

끝나고 담당하시는 계장님이 계시면 밖에서 제가 사진을 보여 드릴 텐데 충분히 사고가 날 가능성이 높습니다. 그래서 그 부분에 대해서 이걸 준공이 되고 그대로 넘어가면 결국은 우리 시비로 개선해야 되는 문제가 될 거라고 저는 보거든요.

그렇게 하지 말고 현재 공사 진행 과정에 경남도하고 협의를 해서 제가 보니까 사업비가 그렇게 많이 들지는 않겠지만 함께 해서 주민불편을 해소하고 이런 부분들에 대해서 개선했으면 좋겠다는 생각이 듭니다.

한번 확인하시고 그렇게 협의를 해 주시기 바랍니다.

○건설도로과장 이덕희 예, 건설도로과장 이덕희입니다.

앞서 말씀드린 임금체불 관계는 저희들이 건설부서가 총체적으로 해서 시행되는 공문도 내려보내고 앞으로 철저히 하도록 하겠습니다.

두 번째 말씀하신 창원-부산간 도로 부분은 저희들이 직접 현지 확인해서 필요한 부분이 있으면 경남도와 협조해서 해결이 될 수 있도록 최선을 다 하겠습니다.

○김석규 위원 예, 감사합니다.

이상입니다.

○위원장 직무대리 이성섭 예, 김석규 위원님 수고 하셨습니다.

김문웅 위원님 질의 하십시오.

○김문웅 위원 246페이지 용추저수지에 대해서 간단히 물어보겠습니다.

국장님, 제가 잘 몰라서 그러는데 물어보겠습니다.

우리가 출장을 가면 어떻게 합니까? 출장복명서를 제출하고 출장을 끊어서 갑니까?

○건설교통국장 이순하 출장명령을 받고...

○김문웅 위원 출장명령을 받기 전에 내가 어디 어디 출장을 간다 하면 그게 출장가는 사유를 적어서 제출하지 않습니까? 제출 안 합니까?

○건설교통국장 이순하 인터넷 상에 바로 출장명령 요구를 해서 결재를 하면 출장명령이 납니다.

○김문웅 위원 인터넷 상으로 결재를 한다?

○건설교통국장 이순하 예.

○김문웅 위원 그러 출장을 갔다 오면 거기 갔다 왔다는 결과에 대해서 인터넷으로 다시 보고를 하게 됩니까?

○건설교통국장 이순하 일반적인 통상적인 관내에 자기 공사감독은 통상적인 것은 복명을 하지 않고 특별한 사항이 있을 때는 또 복명을 하고, 관외에 특수목적 가지고 출장했을 때는 반드시 출장복명서를 작성을 해서 담당부서장의 결재를 받습니다.

○김문웅 위원 그렇지요?

○건설교통국장 이순하 예.

○김문웅 위원 그게 출장복명서를 갈 때도 끊어가고 갔다와서도 결과에 대해서 어떻게 어떻게 되었다라는 걸 담당부서장의 결재를 받고 이렇게 하지요?

○건설교통국장 이순하 예, 그렇습니다.

○김문웅 위원 그게 지금 인터넷으로 남아 있습니까? 문서로 남아 있습니까?

○건설교통국장 이순하 인터넷 문서 상에 다 있습니다.

○김문용 위원 그게 몇 년간 보관을 합니까?

○건설교통국장 이순하 종류에 따라서 다른 데 1년에서 5년정도 됩니다.

○김문용 위원 그러면 사업이 종료되지 않은 사업이라면 계속해서 그게 남아 있을까요?

○건설교통국장 이순하 예, 그 사업의 시·종점에 따라서 다르고, 그 사업의 중요성에 따라서 영구문서로 가는 부분도 있습니다.

영구문서로 분류되면 거기에 부속되는 서류가 한 철이 되어 있다면 영구로 갑니다.

○김문용 위원 예, 알겠습니다.

과장님, 거기에 대해서 제가 다시 한번 묻겠습니다.

우리 용추저수지 관계로 해서 코레일과 SK, 우리시와 용추저수지 증고계획을 가지고 우리시에서 몇 번쯤 서울로 출장을 갔는지 대충 기억을 하십니까? 그거 한번 봤습니까?

○건설도로과장 이덕희 건설도로과장 이덕희입니다.

제가 이 업무를 맡고나서 그 부분까지 사실은 못 챙겼습니다.

솔직히 말씀드려서 몇 번 출장을 했고 그 협상내용이나 이런 거는 그 당시 증고관계를 협의했다는 것까지는 기억을 하고 있는데 아직 서류는 솔직히 말씀드려서 다 보지는 못했습니다.

○김문용 위원 그래서 지금 업무가 이 업무뿐만 아니고 많은 업무를 가지고 계시기 때문에 이걸 다 못 챙겼을 거라고 생각이 듭니다.

그래서 월요일 오전 10시에 제가 개별감사를 할 때 그 출장을 몇 번 갔는지, 출장갈 때 내용은 뭔지, 갔다와서 협의한 결과는 뭔지? 그걸 좀 챙겨서 월요일날 와 주시고요.

○건설도로과장 이덕희 예, 그리 하겠습니다.

○김문용 위원 그 다음 용추저수지가 우리가 증고 40만톤에서 21만톤으로 KTX역사가 생기면서 줄었지 않습니까?

○건설도로과장 이덕희 예, 그렇습니다.

○김문용 위원 그래서 그걸 다시 40만톤으로 복원을 해서 우리가 수변공원을 조성해서 시민들에게 돌려주고 용지호수 담수물을 정화시키는데 쓸려고 계획을 했던 것 아닙니까? 그죠?

○건설도로과장 이덕희 예, 그렇습니다.

○김문용 위원 계획을 했고, 그게 KTX역 준공과 함께 용추저수지도 준공을 할려고 계획을 하고 예산을 일부 수반을 했습니다. 그죠?

예산을 수반해서 일부 그걸 샀습니다.

○건설도로과장 이덕희 예.

○김문용 위원 그걸 사업을 하다가 왜 사업이 중단되어 버렸을까요?

○건설도로과장 이덕희 제가 알기로 그 당시에 여러 가지 예산 문제 관계 때문에 아마 사업이 중단된 것으로 알고 있고, 그 당시는 아마 경전선이 완성되고 역세권하고 병행해서 최초 사업계획을 수립하는 것으로 좀 진행이 늦은 것으로 제가 그리 알고 있습니다.

○김문용 위원 그래서 지금 사업이 잘 진행되다가 갑자기 사업이 중단이 되어 버렸다. 왜 사업이 갑자기 중단 되었을까요?

그 때 아시죠? 과장님, 길상사 스님이 우리 시장실 앞에서 6개월동안 1인시위 하신 것 아시죠?

○건설도로과장 이덕희 예, 알고 있습니다.

○김문용 위원 1인시위한 가장 큰 이유가 뭐니까?

○건설도로과장 이덕희 국도 25호선이 지나감으로 해서 절에 대한 환경침해에 따라서 절 이전 관계가 가장 큰 문제로 대두된 것으로 알고 있습니다.

○김문용 위원 그런데 지금 우리가 용추저수지를 확장하는 건 지금이라도 하면 되는데 그 때 당시에 용추저수지 독 증고 계획이 있었는데 오늘 그 도면을 내가 요구를 했는데 그 도면이 지금 없다고 해요. 지금 SK에도 없고 코레일에도 없고 우리시에도 없다. 이런 답변을 내가 받았는데 그게 용추저수지 독을 증고를 함으로 해서 길상사가 수몰된다. 그래서 우리시가 보상 문제를 가지고 절 부지 보상 문제, 그 다음에 이런 문제 협상 과정에서 우리시 시장실에 와서 거의 6개월을 그렇게 1인시위를 한 것 아닙니까?

○건설도로과장 이덕희 예, 맞습니다.

○김문용 위원 그리 했는데 먼지문제는 공사과정에 먼지문제는 SK가 18억인가 돈을 주고 해결을 했습니

다.

그 부분 때문에 시장실 앞에 와서 1인시위한 거 아니에요.

○건설도로과장 이덕희 예.

○김문웅 위원 그런데 일반 민간 조그만 개인이 공사에 지장을 주었다고 해서 10월도 보상을 안 해 줘니다. 그런데 절에서 어떻게 항의를 했는지 몰라도 그 면지나는 것 보상을 18억이나 받았어요. 나는 그게 절 보상금액인 줄 알았어요. 절 보상금액이 아니고 SK가 자기들 공사를 원만히 진행하기 위해서 준 것 아닙니까? 그 문제는 일단락이 되었고, 그 이후에 우리시에 와서 계속 목탁을 두드리고 스님이 이렇게 하니깐 그 때 시장님이 곤욕을 치르고 우리가 우스개소리도 하고 했습니다마는 그 때 당시에 저수지를 증고를 하면 증고한 담수량 때문에 길상사가 물에 잠길 수 있다. 그런데 지금은 증고를 안 했다는 말입니다.

지금 여기 도면 상으로 나타나 있는 거는 1m 증고를 하고 그친 것으로 나와 있거든요.

○건설도로과장 이덕희 예.

○김문웅 위원 그런데 우리가 저수지를 확장하는 거는 다음에 확장을 하더라도 이 증고는 그 때 안 해 놓으면 못하는 거였거든요. 그렇지 않습니까?

○건설도로과장 이덕희 예, 그렇습니다.

○김문웅 위원 역이 이미 들어와 버렸으니까...

○건설도로과장 이덕희 예.

○김문웅 위원 역 들어오기 전에 그 만큼 증고를 할 계획을 가지고 코레일하고 SK하고 다 협의를 했던 사항인데 그게 증고했던 게 다시 내려와도 다시 협의를 했을 것 아닙니까?

○건설도로과장 이덕희 예.

○김문웅 위원 그 협의한 서류는 지금 남아 있을 것이다.

○건설도로과장 이덕희 예, 그 서류 있을 겁니다.

○김문웅 위원 왜 그게 증고에서 밑으로 다시 내려오게 되었는지 그 이유를 내가 알고 싶고, 그래서 지금도 과장님이 이 계획을 계속해서 추진을 할 계획입니까? 아니면...

○건설도로과장 이덕희 예, 저희 부서에서 추진할 계획입니다.

현재까지 저희들 계획은 유지관리 업무는 담수를 합니다. 담수를 해서 유지관리는 재난하천과에서 하는 것으로 결정이 되었고, 저희들이 여기에 대해서 전체적으로 용추저수지 증고 부분, 증고라는 말은 표현이 좀 안 맞는데 담수량 확대사업은 일단 기본계획은 저희 과에서 할려고 계획을 잡고 있습니다.

사업계획이 수립되고 나면 사업 시행은 공원사업소에서 하든지 그 방향에 따라서 하는 것으로 그리 계획을 갖고 있고, 현재 거기에 담수량 확대사업까지는 저희 과에서 할려고 계획을 잡고 있습니다.

○김문웅 위원 그러니까 증고는 이미 안 되는 것이고, 그 때 당시에 무슨 이유로 증고를 하기로 계획을 하고 중단을 했는지 모르겠는데 증고는 이미 안 되는 거고, 이제는 담수량을 확대하는 사업을 원 저수량만큼 담수량을 확대하는 사업은 계속 추진할 계획을 가지고 있다?

○건설도로과장 이덕희 예.

○김문웅 위원 그런데 지금 이게 국도관리계에서 합니다. 그죠?

○건설도로과장 이덕희 예, 그렇습니다.

○김문웅 위원 국도관리계가 할 일이 엄청 많은데 여기까지 국도관리계가 신경을 쓸 시간이 있는지? 국도관리계에서 용추저수지를 담당하는 직원이 있습니까?

어느 직원에게 ‘이 용추저수지에 대해서 어떻게 하면 사업이 원활하게 진행되겠는지 이걸 한번...’ 이렇게 맡겨놓은 직원이 있습니까?

○건설도로과장 이덕희 예, 담당 차석이 하고 있습니다.

○김문웅 위원 이종덕 국도관리계 차석이 담당을 하고 있습니까?

○건설도로과장 이덕희 예, 그렇습니다.

○김문웅 위원 그럼 월요일날 올라올 때 담당 차석도 같이 올라오시기 바랍니다.

○건설도로과장 이덕희 그리 하겠습니다.

○김문웅 위원 올라 오는데... 나는 지금 여기서 밝혀서 이야기 하기가 그래서 그런데...

이 사업이 잘 진행이 되다가 갑자기 중단이 되어 버렸다. 그래서 중단이 되었으면 아예 사업을 안 할 거면 사업을 안 하든지 사업을 할 거면 그 때 당시의 우리 애초의 코레일과 그 다음에 SK와 협상했던 게 잘못되어서

우리 시비가 그만큼 더 투입이 되어야 된다 하면 그 때 당시에 시비를 더 투입해서라도 사업을 계속해서 해야 되었다.

그 협상이 안 되었다고 해서 사업을 중단해서 지금 거의 몇 년째 방치해 두고 “사업을 하겠다, 하겠다.” 하고 있어서는 안 된다. 오늘 보니까 예산이 한 백 몇 십억이 더 들어가야 된다고 되어 있어요, 그죠?

○건설도로과장 이덕희 예.

○김문웅 위원 되어 있으면 그 때 당시에 연차적으로 투입했으면 지금쯤 1년에 10억씩만 투입해서도... 처음에 그렇게 투입을 했지 않습니까?○건설도로과장 이덕희 예, 일부 매입을 했습니다.○김문웅 위원 투입을 해서 부지 매입을 하고 있지 않았습니까?

○건설도로과장 이덕희 예, 예.

○김문웅 위원 그런 부지 매입을 하고 있던 걸 계속해서 투입을 했으면 그게 진행이 되었을 텐데 중단을 해 버려서 참 아쉽다. 그리고 이번 감사 때 이걸 한번 짚어서 내년부터라도 이걸 다시 꼬집어내서 시행을 해야 되겠다.

많은 우리 시민들이 얼마나 많은 시민들이 용추계곡에 가서 등산도 하고 합니까? 그래서 수변공간으로 주민 들한테 돌려주어야 된다.

○건설도로과장 이덕희 알겠습니다.

○김문웅 위원 저는 이번 감사 때 강력한 의지를 가지고 이 부분에 대해서 좀 따져볼 계획입니다. 따져보고 다 못하면 내가 시정질문을 해서라도 이 부분을 한번 따져봐야 되어서 충분한 자료 확보를 위해서라도 아까 제가 얘기했던 출장복명서하고 그 다음에 증고계획이 왜 취소되었는지 하는 부분하고 그 자료를 월요일 10시까지 가지고 오기를 바랍니다.

○건설도로과장 이덕희 알겠습니다.

○김문웅 위원 이상 마치겠습니다.

○위원장 직무대리 이성섭 예, 김문웅 위원님 수고 하셨습니다.

박철하 위원님.

○박철하 위원 수고 많습니다. 박철하 의원입니다.

과장님, 우리 도로 포장할 때 아스콘과 자갈 비율을 보통 얼마정도 합니까?

○건설도로과장 이덕희 예, 건설도로과장 이덕희입니다.

그 비율은 제가 정확하게... 아스팔트는 밀도에 따라서 자갈과 비율이 다릅니다. 그것까지는 제가 기억을 다 못하는데 표층제나 기층제에 따라서 그 밀도가...

○박철하 위원 그러면 자갈이 많이 들어간 도로와 자갈이 많이 들어가지 않은 도로 차이점이 뭐니까? 아스콘하고 자갈 비율을 비교했을 때 자갈이 많이 들어간 것과 자갈이 많이 들어가지 않은 것 차이점이 뭐니까?

○건설도로과장 이덕희 그런데 그 부분은 보통 표층제와 기층제가 있는데 기층제는 자갈의 비율이 많고 표층제 자갈의 비율이 작습니다.

그 용도에 따라서 그 비율의 배합율이 다르기 때문에 그게 자갈이 많고 작고의 개념보다는 용도에 따라서 비율에 차이가 있다고 봅니다.

○박철하 위원 제가 볼 때는 자갈이 많이 들어가면 아무래도 도로가 내부상태가 좀 오래 지속되겠지요. 아무래도 강하니까...

○건설도로과장 이덕희 그런데 구조상으로 봐서 자갈이 많으면 보통 포장재료를 보면 기층제는 자갈이 많습니다. 표층제는 자갈이 작은 거거든요.

아무래도 기층제가 그대로 있으면 차량 통행이 많으면 자갈이 일어나면 급속도로 일어나는 그런 현상이 발생할 수 있겠지요.

○박철하 위원 그런데 다질 때 잘 다지면 잘 일어나지 않지 않습니까?

○건설도로과장 이덕희 예, 그렇습니다.

다짐을 잘 하면 유지관리를 잘 하고 다짐 밀도가 다짐이 좋으면 아무래도 오래 갈 수 있겠습니다.

○박철하 위원 그런데 대부분 우리 도로를 보면 다짐이 제대로 안 된 것 같아요.

제가 왜 이런 말씀을 드리느냐 하면 다른 나라와 비교를 해서 죄송합니다만 일본에 가 보니까 도로포장에 아주 다짐을 잘 하더라고. 다짐을 잘 하는데 특히 자갈을 많이 넣어요. 우리나라보다도... 내구성을 높이기 위해서... 다짐도 잘 하고 자갈도 많이 넣고 그래서 오래 가지요. 또 도로파손율도 적고 그만큼.

그렇게 자갈을 많이 넣고 다짐을 잘 하는데도 도로파손이 일어납니다. 왜냐 하면 특히 균열이 일어나면 물이 스며들어서 침하를 시키고 균열을 더 가속화시키니까... 그런데도 일어나더라고요.

그런데 그 도로를 다시 재포장 내지 부분포장을 할 때 우리는 어떻게 합니까? 그냥 그 위에 덧붙이잖아요?

○건설도로과장 이덕희 예, 그렇습니다.

○박철하 위원 그러니까 울퉁불퉁 도로가 그냥 엉망이잖아요. 재포장, 부분포장..., 그런데 일본은 어떻게 합니까? 우리 바지에 찌김기 하듯이 아주 평평하게 부분 재포장을 한다 하더라도...

우리는 왜 그렇게 못합니까?

○건설도로과장 이덕희 저희들도 가장 안타까운 점이 그 부분 중에 하나입니다.

통상적으로 우리 포장면에 유지관리를 할려면 사실은 균열이 가서 거북등현상이 발생되면 표층을 완전히 걷어내야 됩니다. 걷어내고 기층도 물론 손상이 된 건 다 걷어내고 하는 게 가장 합리적입니다.

그것도 그렇게 하면 유지관리가 오래 가는데 내구연한이 더 오래 가는데 사실은 저희들이 보통 정해진 사업비 내에서 일을 하다 보니까 우선 시민의 불편이 있고 하다 보니까 거의 다 현재 포장이 그냥 오버레이만 하고 맙니다. 한 5cm정도 다시 덮어 씌우고 그러다 보니까 어느 면에 가면 약간 단차가 생기는 그런 상태인데 사실은 저희들이 보통 사업을 하면서 보수를 하는 것도 거의 다 그 내용을 사실 모르는 건 아닙니다.

다 아는데 예산의 한계가 저희들 가장 애로사항을 느끼는 것 중에 하나입니다.

○박철하 위원 제가 항상 아타까운 게 그럼 일본같은 경우는 예산의 한계가 없습니까? 항상 풍족한 나라입니까? 왜 우리는 이런 사고를 못 바꾸지요?

○건설도로과장 이덕희 저희들도 현재는 거의 보수하는 방법도 그런 방법을 많이 택하고 절삭을 해서 하는 방법을 많이 택하고 있습니다. 있는데 보통 많은 부분에 있어서 예산이 작으면 그런 부분도 있고 현재는 많은 사고를 바꾸고는 있습니다. 현실적으로...

○박철하 위원 좀 사고의 전환이 필요하다고 봅니다.

○건설도로과장 이덕희 알겠습니다. 그렇게 하고 있습니다.

○박철하 위원 도로 보면 균열뿐만 아니라 침하, 덧대기 도로포장 제가 보면 진짜 한심합니다. 우리가 현재 10대 안에 경제대국이 되었음에도 불구하고 걸치레에 불과합니다. 속은 텅텅 비어 있어요. 이게 우리 지자체에서 발상의 전환하지 않으면 맨날 예산타령, 할 때 제대로 해야지요. 제가 볼 때는 이거 발상 전환 안 하면 항상 후진국을 면치 못합니다. 맨날 눈가림식.

○건설도로과장 이덕희 알겠습니다.

○박철하 위원 저는 정말 심각하다고 봅니다. 정말 사실 좀 개탄스럽습니다.

그리고 한 가지 더 말씀드리면 도로차선이나 횡단보도 등에 야광발광체 있지 않습니까? 이거 몇 퍼센트입니까? 우리 창원시 관내에.

○건설도로과장 이덕희 죄송합니다.

제가 프로테이지까지는 기억을 못하겠습니다. 업무 자체가 아시다시피 구청에 있다 보니까 제가 본청에서 다 파악을 해야 되는데 전체 몇 퍼센트인지는 파악을 못하고 있습니다.

그리고 발광체는 현재 저번에 아마 조금 여러 가지 일이 나고 나서 더 이상 안 하는 것으로서 알고 있는데 비율은 몇 퍼센트인지 파악을 못하고 있습니다.

○박철하 위원 사실 요즘은 아시다시피 대부분의 시민들이 눈이 별로 안 좋아요. 특히 야간에 비가 왔을 경우에는 더더욱 그렇습니다.

그런 점을 감안해서 야광발광체 차선이나 횡단보도에 하는데 제가 눈을 닦고 봐도 별로 없어요. 우리 통합창원시 관내에. 시민의 안전을 우리가 생각한다면 제가 생각할 때는 야광발광체가 아마 비용이 좀더 들어갈 겁니다.

○건설도로과장 이덕희 예.

○박철하 위원 그런데 그 비용, 또 예산 문제 때문에 안 하는 것인지? 타 도시나 아니면 외국에 봤을 때는 야광발광체가 있어요. 그런데도 우리 통합창원시를 보면 거의 없어요.

○건설도로과장 이덕희 예, 현재 고휘도 반사체들이 사실 많이 나오고 있습니다.

차선도색 부분도 아시다시피 비가 오면 발광이 안 되다 보니까 많은 운전자의 시야에 혼선을 느끼는 부분도 있는데 지금 고휘도 반사체가 많이 나와서 가격은 비싸지만 나와 있는 것을 저희들 알고는 있습니다.

표지판도 있고 보도블럭도 여러 가지가 나오고 있는데 사실 위원님 말씀대로 예산의 한계가 저희들 사업부

서에서 가장 어려운 점이 그것 중에 하나입니다. 이런 것도 아까 위원님 말씀대로 발상의 전환을 해서 해야 되는데 저희들도 그런 부분에 대해서는 본청에서 전체적으로 위험도로에 있어서는 사고가 많이 나는 그런 부분에 계도를 해서 그런 차선 도색을 하라고 유도를 하겠습니다.

○박철하 위원 다 할 수는 없지만 조금 전에 과장님께서 말씀하신 데 위험 부분이 많은 곳들은 하나하나 먼저 해 나가야 된다.

○건설도로과장 이덕희 예, 그렇게 생각하고 있습니다.

○박철하 위원 좀 변화를 일으키시다. 변화없이는 우리가 생존하기 힘들잖아요.

또 우리가 더 잘 살기 힘들고. 새로운 명품도시, 맨날 명품도시 말만 외치는데 속을 들여다 보면 명품이 하나도 없습니다.

앞으로 우리가 하나하나 개선해 나가는 그런 자세를 가졌으면 좋겠습니다. 제가 정말 부탁드립니다.

○건설도로과장 이덕희 알겠습니다.

○박철하 위원 지역의 사업을 몇 가지 말씀드리면 태백삼거리에서 속천 해안도로에 예산이 2012년도에 2억이상 반영되었는데 현재 사업 추진이 거의 안 되고 있습니다.

계속비사업으로는 올려놨지만 이 사업 진행이 어떻게 되고 있습니까?

○건설도로과장 이덕희 속천항 말씀이지요?

○박철하 위원 예.

○건설도로과장 이덕희 속천항은 포장까지 다 마치고 지금 남아 있는 게...

○박철하 위원 아니, 속천항 말고 태백삼거리에서 해군로 가로지르는 그 도로 말하는 것이지요.

○건설도로과장 이덕희 그건 구청 사업이라 제가 다 파악을 못하고 있습니다.

○박철하 위원 그건 구청 사업이지요? 그럼 그건 넘어가겠습니다.

그러면 풍호로에 600명이 넘는 분들이 집단민원을 제기했는데 그게 방음벽 설치를 요구한 것입니까?

○건설도로과장 이덕희 풍호로 부분은 그게 전반에 감사 지적사항이지요?

○박철하 위원 예.

○건설도로과장 이덕희 작년에 감사 지적사항...

○박철하 위원 그러니까 소음으로 인해서 집단민원이 들어온 건데...

○건설도로과장 이덕희 예, 그거는 집단민원이 저번에 제가 파악해 보니까 일단은 그 쪽에는 방음벽을 설치한 것으로 알고 있습니다.

○박철하 위원 방음벽 설치 안 했습니다.

풍호로가 어디냐 하면 한림리츠빌아파트에서 구청 쪽으로 가는 길 그 도로 이야기하는 것 아닙니까? 제가 잘못 알고 있나요?

○건설도로과장 이덕희 이 앞에 감사 때 저희들이 파악을 하기로는 그 당시에...

○박철하 위원 풍호동 한림리츠빌에서 구청 가는 방향 거기에 차들이 굉장히 빠른 속도로 가기 때문에 소음이 굉장히 심합니다. 그래서 집단민원이 발생한 것 같은데...

○건설도로과장 이덕희 예, 그러니까 한림아파트 쪽에는 방음벽을 250m 서로 변에 설치를 했고 그 다음에 주도로에는 그 당시에 방음벽하고 저소음재 포장을 설치해 달라 했는데 방음벽은 설치가 못 되었고 저소음재 포장은 그 때 한 것으로 그렇게 저희들이 파악을 하고 있습니다.

○박철하 위원 저소음재 포장이 아니고 물이 배수가 잘 안 되어서 다시 포장을 한 겁니다. 그게 어떻게 저소음 포장입니까?

○건설도로과장 이덕희 예.

○박철하 위원 제가 볼 때는 이 저소음 포장을 다시 한다고 되어 있는데 포장을 배수가 잘 안 되어서 다시 포장을 한지가 얼마 안 되었는데 다시 저소음 포장을 한다는 게 말이 됩니까?

○건설도로과장 이덕희 알겠습니다.

제가 파악을 다 못했는지 모르겠는데 한번 더 확인해 보겠습니다.

○박철하 위원 하여튼 집단민원이 600명이상 발생했다는 것은 심각하기 때문에 한 것 아니겠습니까?

○건설도로과장 이덕희 예, 맞습니다.

○박철하 위원 신경을 좀 써서 이게 진짜 우리가 방음벽을 요즘은 아치로 해서 방음벽을 하는 데도 많지 않습니까? 심도있게... 왜냐하면 지금 시운학부 부지에 또 2,500세대 아파트가 들어서면 통행량이 훨씬 더 많

아닙니다. 그거 한번 심도있게 고려해 볼 필요는 있다고 판단됩니다.

○건설도로과장 이덕희 알겠습니다.

이 부분도 구청에다 한번 검토를 해 보라고 요구를 하겠습니다.

○박철하 위원 알겠습니다.

이상입니다.

○위원장 직무대리 이성섭 예, 박철하 위원님 수고 하셨습니다.

다음은 이치우 위원님께서 질의 하시겠습니다.

○이치우 위원 국장님 자료에는 없는 이야기지만 거주동 진입로 문제 그 때 우리 상임위에서 현장방문 했지 않습니까?

○건설교통국장 이순하 예.

○이치우 위원 그 이후에 진척사항이 좀 있습니까? 과장님께 대충 이야기는 들었습니다.

○건설교통국장 이순하 그 이후에는 별도로 부산시키고 협의한 적은 없습니다.

○이치우 위원 그러면 안 된다는 뜻이지요? 솔직하게 말씀해 주세요. 어려우면 어렵다고 이야기해 주시고...

○건설교통국장 이순하 그 때 당시에 현장에 나갔을 때 하반기에 용역을 해서 우리 땅에라도 해 보자 해서 주유소 있는 데 현장 마지막에 확인을 했지 않습니까?

확인했었고, 용동과 용천지구에 갔을 때도 의원님께서 주민들한테 답변은 하셨고, 그래서 그 부분에 대해서는 우리 용역비를 확보하더라도 문제는 뭐냐 하면 국가산업단지 해제 부분하고 맞물려 있다. 국가산업단지 해제 부분에 대해서는 지금 건의서를 만들어서 국교부에 건의를 해서 하도록 하고, 그 부분에 우리 행정구역 내부에 있는 도로계획을 한번 만들어 보자. 이런 쪽으로 결론이 나 있기 때문에 그 부분이 완충녹지 쪽으로 해서 될는지 터널을 뚫어야 될지 여러 가지 방안이 안 있었습니까?

그 부분에 대해서는 추경에 예산을 확보해서 우리 자체 행정구역 내에 도로를 개설하는 쪽으로 해 보자는데 포커스를 맞추고 그리 추진하려고 합니다.

○이치우 위원 그런데 거기는 산단 해지하고는 전혀 관계없는 거고...

○건설교통국장 이순하 아니요, 산단 해지하고 직접적인 관계가 있습니다.

○이치우 위원 거기가 왜 산단 해지하고 관계가 있어요?

○건설교통국장 이순하 왜냐 하면 그 부분이 산 쪽에 녹지기 때문에 녹지 해제 부분이 있거든요. 그 부분 이성섭 위원님께서 좀 아실 건데 녹지 해제를 하지 않고는 도로계획이 안 되기 때문에 그렇습니다.

○이치우 위원 지금 주민들이 몇 일 전에도 접촉사고 나서 교통사고 나서 사람이 입원했는데..., 지금 그렇습니다. 주민들은 육지의 섬이다 해서 상당히 불만이 많거든요. 어제 내가 과장님 말씀을 듣고 2개 마을에 개발위원들하고 대책회의를 그 사람들이 했습니다.

거기서 그 사람들이 뭐라 하느냐 하면 이런 식으로 일을 추진 안 해 주면... 자기들 세 가지 안을 제시를 하더라고요.

창원시에 세금 못 내겠다, 그리고 두 번째는 창원시 행정을 절대 안 따라가겠다, 그리고 마지막에는 뭐냐 하면 우리는 부산하고의 통합을 원한다. 분리를 주장하겠다.

그 마을이 작아도 무시 못하는 마을입니다. 마·창·진 통합에 반대했던 주역 최고 주도적인 역할을 했고 부산과의 통합에 주도적인 역할을 한 마을이 그 마을입니다.

모든 문제가 조그만 것에서 불씨가 됩니다. 그런 것 하나 진입로 하나 해결 못해 주고 방치를 한다면 불만이 커져서 조그만 호미로 막을 것 가래로도 못 막습니다. 나중에.

지금 내가 볼 때는 이 진입로 문제가 거의 3년이상 끌어왔는데 내 이 자리에서 할 말은 아니지만 시장님께서도 그 때 모든 예산하고 모든 행정절차가 다 되었다고 그 주민들 8.15 경축행사 때 시장님이 직접 그걸 발표한 것 아닙니까?

시장님께서서는 직접 발표하고 행정은 안 따라가고..., 주민들은 누구를 믿으라는 말입니까?

오너는 분명히 다 되었다고 그 용동2동 주민들 다 있는 자리에서 치사까지 하면서 다 되었다고 말씀을 하였고 행정은 안 따라가고, 이것 좀 관심을 가지고 내 동네다 생각하고 관심을 가지고 일을 처리해 주십시오.

○건설도로과장 이덕희 알겠습니다. 그리 하겠습니다.

○위원장 직무대리 이성섭 건설도로과 소관에 대해서 더 이상 질의하실 위원 없으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

더 이상 질의하실 위원이 없으므로 건설도로과에 대한 질의를 종결 하겠습니다.

이덕희 건설도로과장님 고생 했습니다.

계속 이어서 하겠습니다. 다음은 261페이지에서 288페이지 교통정책과 소관에 대하여 질의하실 위원님 질의하시기 바랍니다.

예, 박철하 위원님 질의하여 주십시오.

○박철하 위원 교통정책과장님 새로 오신 것을 환영합니다.

제가 저번 업무보고 시간에 마산야구장 게임시간에 굉장히 도로가 정체가 되어서 제가 의견제시를 한 게 있는데 그거 추진이 어떻게 되는지 확인하고 싶습니다.

○교통정책과장 조영일 위원님, 반갑습니다.

제 발령에 대해서 환영해 주셔서 감사하고요.

이 앞에 말씀했던 야구장 야구게임을 할 경우에 차량이 정체가 많이 되기 때문에 노선 감차운행이라든지 전용노선을 하라는 내용을 검토를 했습니다.

그런데 현재 위원님께서 말씀했던 내용을 긍정적으로 판단해서 전문가들하고 현장도 확인하고 검토를 했습니다. 단지 거기 보면 운동장 앞쪽으로 회원동 쪽으로 좌회전이 있기 때문에 감차노선을 이용해서 하는 것은 조금 어렵다. 그리고 좌회전차량 대기시간이 오래 걸리기 때문에 신호체계를 조금 개선해서 하는 것이 합리적 방법이다 해서 그 부분을 위원님 말씀하셨던 그 부분을 검토하는 것을...

○박철하 위원 과장님 그걸 제가 모르는 바는 아닙니다.

타 도시도 다 좌회전 하는 차들이 어려움이 있지만 하는 이유가 출퇴근 시간에 굉장히 차가 번잡하게 밀리다 보니까 그걸 알면서도 시행을 하거든요.

그리고 우리가 야구장을 보통 6시반까지 들어갈려면 보통 사람들이 5시반쯤에 퇴근시간에 움직인다고요. 퇴근시간에 1시간 내지 2시간 정도에 거기 좌회전하는 차량이 과연 몇 대나 되겠느냐? 그건 한번 계산해 보셨습니까?

한, 두 시간에 과연 좌회전 차량이 과연 몇 대 되겠습니까? 그러나 야구장을 갈려고 하는 차는 과연 몇 대가 되겠습니까? 그런 걸 생각한다면 좌회전 차량의 약간 한, 두 시간정도 불편을 감내하더라도 하는 것이 저는 맞다고 보거든요.

그리고 그것 뿐만 아니라 버스전용차선도 그 시간대는 반드시 해야 됩니다. 제가 야구장을 한번 제 승용차로 직접 가 봤는데 야구장까지 가니까 한 두시간 걸리더라고요. 평소에는 한 20분 거리를... 두시간 걸려서 간다는 게 말이 됩니까? 평상시에는 20분이면 가는 거리를...

그래서 제가 볼 때는 한, 두 시간에 다른 타선, 다른 방향으로 가는 사람들이 좀 불편이 있다 하더라도 그 시간만큼은 야구장을 갈 수 있는 사람들의 편리를 생각해서라도 과감히 시행해야 된다. 저는 그렇게 봅니다.

그래야만 야구장에 가는 분들도 편하게 가지만 야구부도 야구장에 편하게 갈 수 있기 때문에 그만큼 많은 분들이 가서 야구를 관람할 것 아닙니까? 그런 생각을 좀 하셔야 됩니다.

좌회전 하는 사람들 한, 두 시간 불편 다 생각한다면 과감히 할 수가 없지요.

○교통정책과장 조영일 예, 적극적으로 검토하는데 다만 조금 전에 말씀하셨던 좌회전신호가 있는 곳에서는 가감차로제가 큰 효과가 없다는 전문가 의견이 있어서 그 시간대에는 교통지도요원을 해서 교통상황을 지도를 해서 교통편익을 주는 것이 오히려 효과가 있다는 이야기가 있었습니다.

다시 한번 더 야구시간대에 정밀하게 체크하도록 해 보겠습니다.

○박철하 위원 버스전용차선은 어떻게 할 겁니까? 그 시간대에...

○교통정책과장 조영일 버스전용시간제도 여러 가지로 검토를 했는데 저희들이 약 10km 정도 버스전용차선을 하고 있는데 야구시간대의 맞춤형 버스전용차로제는 여러 가지의 고민을 해 봐야 될 문제라서 한번 더 검토를 해서 별도로 보고를 드리도록 하겠습니다.

○박철하 위원 지금 과장님이 새로 오셔서 그러는데 이게 제가 몇 달 전에 말씀을 드렸는데 야구가 시작 된지 꽤 오래 되었습니다.

그런데도 계속 검토, 검토하는데 시간 다 지나가 버리면 언제 우리가 이걸 시행을 하겠습니까?

○교통정책과장 조영일 그 부분 위원님 좋은 지적을 해 주셨는데 저희들이 BIT시스템으로 해서 택시의 운행시간 체크도 하고 평상시와 야구시간대에 정체사항을 기계적으로 저희들이 체크도 하고 현장에 직접 직원

들이 나가서 야구시간대에 정체상황을 면밀하게 체크도 합니다.

그래서 그런 사항을 노선체계 개편이라든지 이런 전반적인 내용을 한번 검토를 거쳐서 야구장 이용에 불편이 없도록 최선을 다 하도록 하겠습니다.

○박철하 위원 알겠습니다.

그리고 제가 상가지역에 특히 서울시 같은 경우나 보면 주간에는 교통통제를 안 하더라고요, 상가지역에. 일반승용차도 다니고 일반 차들이 다 다니게 하고 야간에는 교통통제를 아예 해 버리더라고요. 그러니까 아예 보행자노선이 되어 버리더라고요 도로가...

그건 왜 그러나 하면 상권의 활성화를 위해서 그런 교통정책을 펴더라고요, 상당히 고무적이다...

주간에는 원활하게 다니게 하고 야간시간 한 3~4시간 피크시간에는 교통통제를 해 버리더라고요. 바리케이트를 쳐서 아예... 그러니까 그 상가가 사람들로 북적북적거리고 굉장히 활성화가 되더라고요.

○교통정책과장 조영일 예.

○박철하 위원 우리도 상가지역이 상당히 많지 않습니까? 우리 의회 앞에, 그리고 우리 창원에 창동이라든지... 하루종일 교통통제를 해 버리면 시민들의 불편이 예상되지만 주간에는 다니게 하고 야간에 어느 시간 피크시간에 교통통제를 하는 것, 이거 상당한 그 지역에 활성화가 되더라.

제가 그렇게 느꼈는데 사실 그렇게 할려면 많은 주민들과 협상도 해야 되고 반대하는 주민들 설득도 시켜야 되고, 특히 서울시 같은 경우도 많은 반대가 있었음에도 불구하고 설득을 다 시켜서 그렇게 하는 것이거든요. 우리도 그런 노력이 좀 필요하다 저는 그렇게 봅니다.

그렇게 하면 이제 우리가 그게 생활화되고 문화화되고 정착이 되고 습관이 되면 우리가 점차점차 확대해 나가지 않을까 그렇게 봅니다. 첫 시발점이 중요한 것이지요.

그런데 첫 시발점을 할려면 시민들한테 엄청난 반대에 부딪칠 겁니다. 그러나 그 반대를 이겨내야 됩니다. 어떻게 해서든 설득을 해서 이겨내야 되거든요. 그렇게 하기까지 힘들지만 그걸 해서 만약에 첫 시도를 해 버리면 엄청난 변화가 올 겁니다.

○교통정책과장 조영일 예, 위원님 좋은 아이디어를 주셨는데 저희 도시의 특성상 서울시 같은 경우는 도시 중심지역이 상권에 있었던 사람들은 야간에는 도시외곽지로 베드타운화 되어 있는 상태로서 다 생활근거지가 밖에 있는 상태에서는 조금 운영이 될 것 같은데, 저희들은 시장과 상가가 일반생활지하고 다 연계되어 있고, 특히 대상도시다 보니까 간선지역으로 상권이 형성되다 보니까 그런 부분은 여러 가지 고려해 볼 문제가 있다고 판단됩니다.

어쨌든 서울시에서 운영하는 내용을 저희들이 파악을 해서 창원시에 버스노선에 벤치마킹될 수 있는 요소가 있는지 저희들인 한번 더 점검하도록 하겠습니다.

○박철하 위원 예, 그것도 아울러 러시아워 시간에는 도심에 주차비를 좀 높이는 방안도 생각해 봐야 됩니다.

주차비가 싸다 보니까 대부분 다 승용차를 끌고 나온다고요. 그러니까 러시아워 시간에는 주차비를 우리가 좀 인상하는 방향, 그래서 교통체증을 막는 그런 정책도 필요하다. 저는 그렇게 봅니다.

그렇게 하지 않고는 우리가 승용차의 운행을 줄일 수는 없다. 매일 승용차가 넘쳐나서 도로 확장하는데 바쁘고 기타 우리 손실 많이 발생하지 않습니까?

과감한 정책이 이제는 필요하다. 저는 그렇게 봅니다.

한번 적극적으로 검토하셔서 첫 단추를 한번 끼워보십시오. 맨날 검토만 하지 마시고...

○교통정책과장 조영일 감사합니다.

○박철하 위원 이상입니다.

○위원장 직무대리 이성섭 예, 박철하 위원님 수고 하셨습니다.

우리 위원님들에게 고지를 좀 하겠습니다. 가급적이면 행정사무와 관련되어 있는 내용을 명확하게 시간을 이용해서 말씀해 주시면 좋겠습니다. 한 사람이 너무 길면 안 되니까..

김석규 위원님께서 질의 하시겠습니다.

○김석규 위원 예, 수고 하십니다.

김석규 위원입니다.

시간 관계상 짧게 하라는데 짧게 짧게 말씀 드리겠습니다.

최근에 5분발언한 게 있습니다. 대방동에 회차장 이전 문제 그 때 말씀을 많이 드렸고 우리 부서하고 협의를

했는데 어떻게 할 건지 대책을 한번 말씀해 주십시오.

○교통정책과장 조영일 위원님 반갑습니다. 조영일입니다.

앞전 임시회를 통해서 5분발언 내용 좋은 지적을 해 주신데 대해서 정말 고민스럽게 검토를 해 보았습니다.

위원님께서 누구보다 잘 아시고 그 지역에 계시기 때문에 정말 회차장 문제는 시내버스교통의 핵심적 요소 중에 하나입니다. 그래서 그 지적하신대로 결국은 그 지역 주변에 어떤 공회전이라든지 주택가의 교통소음으로 인한 여러 가지 주민의 불편사항도 따르는 것도 맞습니다.

다만 현재의 상황으로 회차장이 대방동 회차장이 창원시 전체의 교통핵심요소 중에 하나인데 그것이 없어진다면 또 다른 시민의 불편도 따르는 것도 현상입니다.

그래서 정말 양면적 성격이 있어서 여하튼 그 지구의 회차장 문제를 어떻게 개선해 나갈까? 상당히 고민을 하고 있고 종전에 2009년도 도시계획심의회 시에 성주차고지가 조성이 되면 이전한다는 이야기가 있었다라고 지적을 해 주셨는데 성주차고지의 내용을 가지고 저희들이 대방동차고지가 이전되었을 경우 여러 가지를 고려를 해 봅니다.

하는데 현재 불편한 단순하게 나타나는 사항은 성주차고지에 회차장을 이전했을 경우에 많은 차량이 약 1일 500대의 회성동 차량이 그 쪽에 집중되다 보면 도로가 소화를 해 내지 못하는 그런 부분도 있습니다.

여하튼 김석규 위원님 지적해 주신 내용을 시민의 불편이 최소화되는 방법에서 여러 가지로 검토를 하고 있습니다. 어느 정도 시안이 나오면 개별적으로 보고를 드리도록 하겠습니다.

○김석규 위원 법적으로는 어떻게 됩니까?

○교통정책과장 조영일 법적인 문제는 위원님께서 불법이다, 부당하다 여러 가지로 불법이라고 지적을 해주셨는데 그 부분은 상당히 그렇습니다.

주차시설에 회차장을 조성하는 것은 크게...

○김석규 위원 논란이 있을 수 있다, 그걸 차고지나 주차장이냐 보는 것에 따라서 논란이 있을 수 있다는 것은 저도 말씀을 드렸고요.

그걸 별도로 하고 그게 노외주차장이잖아요? 그 노외주차장이 왜 설치되었다고 생각 하십니까?

○교통정책과장 조영일 위원님 앞전에 지적했듯이 도시교통의 편의 측면에서 조성이 된 것으로 알고 있습니다.

○김석규 위원 예, 법적으로 설치하게 되어 있지요? 의무사항이지요?

택지개발사업을 하면서 노외주차장을 설치하게 되어 있지않아요?

○교통정책과장 조영일 예.

○김석규 위원 그러면 그 노외주차장을 설치한 부분들에 대해서 그걸 택지개발사업을 할 경우에 노외주차장을 설치하라고 법적으로 의무화해 놓은 것은 거기에 따른 주차의 여러 가지 문제를 해결하라는 것 때문에 주차장법에서 명시하고 있는 거잖아요?

○교통정책과장 조영일 예.

○김석규 위원 그런데 그걸 그 용도로 쓰고 있지 않잖아요? 그렇다고 한다면 이게 법적으로 봤을 때 잘못되고 있는 거잖아요? 그렇지 않습니까?

택지개발사업을 하면서 노외주차장 설치를 의무화하고 있는데 그것은 주민들의 주차문제를 해결하기 위해서 의무사항으로 하고 있는데 지금은 주민들의 주차문제를 해결하는 문제가 아니라 버스회차장이 평균적으로 정차해 있는 게 30대정도 되요, 제가 계속 파악해 보니까.

30대가 계속 버스가 회차장으로 쓰고 있다고 한다면 그 용도가 틀리잖아요? 다시 검토해 주시고요.

노외주차장 이야기 나왔으니까 한 말씀 더 드리면 어제 제가 우리 주차장 관련하시는 분한테 주차장조례에 의한 12조에 도시철도건설사업에 따른 노외주차장 확보에 대한 산식이 나와 있습니다. 그것을 계산을 어떻게 하는 건지 우리시에 적용하면 어떻게 되는지를 확인해 달라고 말씀을 드렸는데 답이 안 왔습니다. 얼마인지 지금 한번 이야기해 주시죠.

○교통정책과장 조영일 위원님, 제가 어제 시외버스 노선 협의문제로 밖에 나가 있어서 그 이야기를 오늘 처음 듣는데 다시 한번 제가 파악을 해서 별도로 설명을 드리도록 하겠습니다.

○김석규 위원 그래요? 어제 제가 분명히 통화를 했는데요.

어느 분인지 제가 메모는 하지 않았는데...

○교통정책과장 조영일 예, 파악해서 별도로...

○김석규 위원 전화를 드렸는데 파악을 지금 못 하셨다는 이야기죠?

○교통정책과장 조영일 현재 산식의 내용이 상당히 난해하고 좀 어려워서 검토를 하고 있는 줄 알고 있습니다.

○김석규 위원 우리 조례에 나와 있고요, 우리시가 도시철도를 도입을 하나마니 하고 있습니다. 이런 게 검토가 안 된다는 게... 어제 말씀을 드렸는데 검토가 안 되었다는 게 이해가 안 됩니다. 일단 알겠습니다.

작년 행정사무감사 때 공영위탁주차장에 대해서 실태단속을 할 수 있는 전담반을 운영하자는 말씀을 드렸고, 여러 가지 문제 PDA 얘기도 했는데 현재 행정사무감사 자료 결과를 보면 광명시의 실태만 나와 있고 우리 시에는 그것보고 하겠다고 이렇게 이야기하고 있어요.

그 당시에는 적극적으로 확인해서 하겠다라고 이야기하셨는데 시행하는데 가장 큰 어려움이 뭔지 말씀해 주시죠.

○교통정책과장 조영일 위원님 PDA 구입 문제 적극적으로 검토 하겠습니다.

다만 광명시에서 작년도에 지적했던 내용을 저희들이 벤치마킹을 하니까 그 때 당시에는 PDA를 구입할 계획으로 있다고 되었고 시행은 올해부터 하는 모양입니다.

그래서 유료주차장의 어떤 투명관리를 위해서는 PDA가 필요한 것 같고요. 그래서 기계값이 좀 비싸다 하더라도 저희들이 시범적으로 몇 군데는 PDA를 구입을 해서 운영을 할 계획으로 있습니다. 적극적으로 해 보겠습니다.

○김석규 위원 월 실태조사는 하고 있습니까?

○교통정책과장 조영일 예, 그 부분은 우리가 대형주차장 위주로 민원인이나 또 저희들이 수시로 한번 나가서 주차요원들이 징수 관리를 잘 하고 있는지 공단하고 합동으로 한번씩 점검하고 있습니다.

○김석규 위원 실적이 있습니까?

○교통정책과장 조영일 특별한 실적은 없습니다.

○김석규 위원 그 때 제가 얘기한 것은 수시로 해서 그것이 많은 민원이 아직도 발생하고 있으니까 그것을 사전에 예방하는 측면에서 공식적으로 선언하고 하라는 말씀을 드렸는데 그게 예방효과도 있고 전체적으로도 그것에 의한 여러 가지 제도효과도 있기 때문에 하라는 이야기였는데 다시 한번 참고해 주시고요.

○교통정책과장 조영일 예.

○김석규 위원 제가 시간을 너무 쓰는 것 같아서 간단간단하게...

특별교통수단 수탁기관 미지급입금 자료 제가 받았어요. 그런데 이게 세부자료가 없습니다.

그래서 세부적으로 전체 보면 동원택시 3,600만원, 매일교통 900만원 이렇게 쪽 나와 있는데 우리시가 위탁한 특별교통수단 관련한 미지급금이 현재 시설관리공단으로 넘어간 지가 언제인데 이게 있었다면 관리감독의 책임은 우리시가 있다고 보고요.

여러 가지 법적해석도 해 봤는데 세부사항 특히 상여금 문제는 어떻게 지급되었는지? 그리고 전체가 여기 총 6개 업체 법인택시에 전체 다 지급되었는지를 확인해서 저한테 따로 보고해 주시고요.

그 다음에 작년 BIS사업 관련해서 사업비 24억5천정도 예산으로 국비하고 해서 진행된 게 있었지요?

○교통정책과장 조영일 예.

○김석규 위원 계약일 보니까 2012년 1월 31일날 계약이 되었더라고요.

○교통정책과장 조영일 예.

○김석규 위원 그런데 계약심의위원회는 2012년 같은 달 1월 18일날 되었어요.

계약심의위원회를 1월 18일날 하고 계약체결을 1월 31일날 했더라고요. 그 기간이 13일정도 밖에 걸리지 않았는데 이렇게 시급하게 한 이유가 있습니까?

○교통정책과장 조영일 계약심의를 저희들이 계약 발주 전에 일상감사라든지 계약심의를 해서 하는데 절차상으로 크게 시급하게 특별한 이유가 있어서 한 것이 아니고 절차상으로 통상적으로 그렇게 진행합니다.

○김석규 위원 계약심의위원회를 해서 계약을 어떤 방법으로 했습니까?

○교통정책과장 조영일 경쟁입찰에 의해 가지고...

○김석규 위원 협상에 의한 계약을 했지요? 경쟁입찰이 아니고요?

제가 자료를 받았는데 이 자료를 받은 게 그냥 구경하려고 받는 게 아니잖아요. 확인을 해 오셔야지요.

○교통정책과장 조영일 예.

○김석규 위원 협상에 의한 계약인데 경쟁입찰이 아니고... 지금 그러면 전혀 이 자료를 파악을 못 하십니

까?

○**교통정책과장 조영일** 아닙니다. 다 파약을 하고 있습니다.

○**김석규 위원** 예, 지역공동도급 형태로 컨소시엄이 이루어져서 계약이 되었습니까?

○**교통정책과장 조영일** 예, 컨소시엄으로 공동도급이 되었습니다.

○**김석규 위원** 어디어디가 컨소시엄이었습니까?

○**교통정책과장 조영일** 주식회사 세영하고 대우정보시스템 그렇게...

○**김석규 위원** 사업장 소재지가 어디입니까?

○**교통정책과장 조영일** 사업장 소재지는...

○**김석규 위원** 지역업체 공동도급이었습니까?

○**교통정책과장 조영일** 이게 BIT시스템이 개발주체가 다 수도권이라서 경기도 업체입니다.

○**김석규 위원** 지금 절차상 하자가 없었습니까? 계약을 하는데 있어서...

○**교통정책과장 조영일** 예, 특별한 절차상에 하자는 없는 것으로 파악을 하고 있습니다.

○**김석규 위원** 제가 여기 계약심의위원회 자료를 회의록을 가지고 있거든요.

이게 지금 계약심의위원회 거치고 나서 계약방법을 결정해야 됩니까? 안 그러면 계약방법을 결정하고 계약 심의위원회를 합니까?

○**교통정책과장 조영일** 통상적으로 심의하고 계약...

○**김석규 위원** 당연히 그렇지요. 계약심의위원회에서 계약방법을 결정할 것 아니에요?

○**교통정책과장 조영일** 예.

○**김석규 위원** 그런데 이미 계약심의위원회 1월 18일날 했는데 조달청에 의뢰해서 1월 12일 우선협상대상자가 결정이 되었어요. 어떻게 생각하십니까? 절차상 하자가 없습니까?

○**교통정책과장 조영일** 예, 그 부분은 미처 보지 못했는데 다시 한번 검토를 해 보겠습니다.

○**김석규 위원** 회의록을 보면서 저는 깜짝 놀랐는데요.

계약담당이 뭐라고 얘기하느냐 하면 절차상 하자가 있지요, 우선협상대상자를 조달청에 의뢰해서 이미 결정해 놨습니다. 그런데 계약심의위원회에서 계약심의를 합니다.

하면은 위원들이 경쟁입찰로 가자고 할 수 있습니까? 없잖아요, 순서가 바뀌었지요?

그리고 BIS라는 건 여기 그렇게 설명하고 있습니다. BIS사업은 이미 정보통신 부분에 대한 그 부분으로 분류가 되어 있지 않습니다. 그래서 협상에 의한 계약을 할 이유가 없다라고 이야기하고 있고요.

지방계약법 제32조4항을 정면으로 위반한 사항이라고 이야기를 하고 있어요. 그럼에도 불구하고 이미 우선협상대상자가 결정되어 있기 때문에 그냥 좋은 게 좋은 거라고 결정하고 진행된 것으로 보이는데 문제는 뭐냐 하면 이 과정에 우리 지역 지방업체 참여를 배제시켜 버린 것도 있어요. 왜냐 하면은 우선협상대상자가 나왔기 때문에...

이게 만약에 경쟁입찰로 하고 조건을 전체적으로 가산점을 지방업체 공동도급인 경우 가산점을 주었으면 지방업체가 참여할 수 있었지요?

그런데 그렇게 하지 않은 거죠, 절차상 하자로 인해서 지방업체 참여도 안 되고 문제가 됩니다. 그런데 계약심의위원회가 결정할 수 있는 게 없는 사항입니다. 제가 이걸 봤을 때는...

결국은 어떻게 했느냐? 이후에 대한 것은 “절차에 대한 책임은 저희들이 분명히 지겠습니다.” 이렇게 이야기했는데 책임진 게 없으니까 지금 과장님이 어떻게 진행되었는지 사항도 잘 모르시는 것 같은데 다시 한번 확인하고 보고해 주시기 바랍니다.

이상 질의 마치겠습니다.

○**위원장 직무대리 이성섭** 김석규 위원님 수고 하셨습니다.

조영일 과장님, 또 이순하 국장님 지금 행정사무감사를 하는데 물론 버스파업으로 인해서 여러 가지 힘들겠지만 답변하는 부분이 상당히 부실합니다. 이런 부분 개선하셔야 될 것 같습니다.

이옥선 위원님 계속해서 질의해 주시기 바랍니다.

○**이옥선 위원** 예, 수고 많으십니다.

우선 자료부터 하나 요청 드리겠습니다.

269페이지 건설공사 용역시행 쪽 나와 있는데 제가 요청할 자료는 시공사 업체 소재지하고 사업내역, 집행액 그거 자료 정리하셔서 제출해 주시기 바랍니다.

그 다음에 280페이지 보시면 간단한 것부터 우선 질문 드리겠습니다. 지금 공영버스 운영이 진해여객에서 돌아로 바뀌었지요?

○교통정책과장 조영일 예, 그렇습니다.

○이옥선 위원 그 이유가 있습니까?

○교통정책과장 조영일 2년단위 공개경쟁입찰을 통해서 최저낙찰...

○이옥선 위원 어떤 유리한 조건이 있었습니까?

○교통정책과장 조영일 최저낙찰자로...

○이옥선 위원 최저가로 낙찰해서 그렇습니까?

○교통정책과장 조영일 예.

○이옥선 위원 지금 보면 운행손실보존금 관련해서도 상당히 다른 업체들보다 늦게 나왔는데 그런 이유들이 작동이 된 건가요?

○교통정책과장 조영일 운행손실보존금은...

○이옥선 위원 그건 제가 있다가 다시 말씀을 드리겠습니다.

그 다음에 공영차고지 관련해서 진행이 어떻게 되고 있습니까? 업체 이전 문제...

○교통정책과장 조영일 원칙적으로는 6월말까지 이전하기로 업체하고 약속이 되어 있고 다만 조금 지체되는 부분이 언론지상을 통해서 잘 아시다시피 현재 시내버스 노사협회가 원만하게 못되어서 상당히 난항을 겪고 있습니다.

그래서 오늘 오후 4시에 최종 2차 조정위원회가 개최되는데 파업행위 찬반투표를 통해서 결의까지 해 놓은 상태로 있고, 그런 상태가 상당히 많이 지체되어 오는 과정에 현재 상황으로는 보름이상 오히려 좀 지체되지 않을까 그렇게 염려를 하고 있습니다.

○이옥선 위원 일단 파업문제는 조금 있다가 운행손실보전금이나 재정문제와 같은 연관해서 얘기하고요.

그 다음에 공영차고지 이전과 관련해서는 가장 핵심적인 문제가 제가 파악하기에는 그 업체에서 자기들이 임대료라든지 여러 가지 비용부담을 하면서 굳이 옮기면 오히려 더 손실이 크다는 것이 가장 핵심적인 이유로 알고 있는데 맞습니까?

○교통정책과장 조영일 오히려 손해보다는... 핵심적인 내용이 그 공영차고지 이용임대료가 높다. 그리고 공영차고지가 이렇게 월영동에서 덕동으로 이전됨으로써 공차거리가 약 13km정도 연장이 된다는 그러한 내용입니다.

그래서 시로부터 임대료를 현재 요율 상에 25/1000인데 15/1000로 낮추어 달라는 내용이고 운행거리가 13.6km가 연장됨으로서 공차거리에 대한 운행손실 보전을 해 달라는 그런 내용입니다.

그래서 일단은 임대료는 법률상 사항이기 때문에 25/1000를 조례나 다른 것으로써 규제를 못하는 입장이기 때문에 그 부분은 이해를 해 달라. 그리고 전국 7개 공영주차장 요율도 공히 똑같이 한다. 인근에 있는 울산에서 10/1000으로 했다가 감사원 지적까지 받았던 사례를 저희들이 제시를 하고 그 부분만큼은 여러 가지 이해를 했습니다.

다만 13.6km 공차거리에 대한 어떤 보전, 그 문제는 실제 운행 사항을 체크를 해서 손실 부분이 있으면 그 부분은 운행손실보전금에 포함될 수 있도록 그렇게 노력하겠다. 그리고 덕동에서 월영동까지 13.6km 왔다갔다 왕복인데 약 6.8km 부분 과속방지턱이 좀 있고 곡각되는 굴곡되는 부분이 있고 운행하는데 여러 가지 불편이 따르기 때문에 도로구조 개선을 해 달라. 그런 부분에서 저희들이 합포구청과 협의를 해서 약 1억정도 투입해서 시내버스 업체에서 요구하는 내용을 현재 사업을 하고 있는 중입니다.

○이옥선 위원 일을 하다 보면 처음 출발할 때 마음하고 나중에 일이 진행되다가 마음이 바뀝니다.

지금 버스업체도 마찬가지거든요. 처음에 공영주차장 이야기가 나왔을 때는 사실은 그 동안 재정적자 문제나 이런 것들 때문에 자기들 재산을 처분하기 위해서 시에서 그런 부분들을 좀 배분해 주면 얼마든지 향후에 서비스 개선할 수 있는 여지들을 가지겠다. 이런 취지들이 있었고 그것과 맞물려서 준공영제가 시행이 되면서 실제로 시에서 보존되는 것과 실제 자기들 재산처분이 같이 맞물려서 진행하겠다고 해서 추진이 된 거였습니다.

그런데 이제 와서 자기들 손실 부분 예를 들면서 미적대고 있다는 것은 두 가지 의도로 봐집니다. 예를 들면 하나는 정말로 지금 어려운 대중교통으로써 호소를 하는 것일 수도 있고 또 하나는 어쨌든 이걸 통해서 또 하나 우리시하고 협상에 있어서 보다 자기들에게 유리한 지원을 해 달라는 것일 수도 있다고 보는데 과장님 보

시기는 어떻습니까?

○교통정책과장 조영일 예, 그 부분에 대해서는 이 위원님 지적에 전적으로 공감을 합니다.

그런 부분에 대해서 저희들이 단호하게 과거에 약 10년 전부터 추진해 왔던 내용을 소상히 저희들이 어필을 했고, 그런 부분을 업체의 요구대로 공공부문을 투자해서 이런 부분이 있는데 지금에 와서 그게 나쁘게 회자 되는 내용은 온당치 않다.

그런 부분에 대해서는 자기네들도 시가 공영차고지를 지었는데 안 들어갈려고 한다는 이런 내용이 보도가 되는데 대해서는 자기네들도 상당히 유감이다. 그래서 전혀 그렇지 않다 누구보다 우리가 필요해서 들어갈 것이라고 이야기 했는데 다만 조금 전에 이야기했듯이 어느 정도의 유리한 입지를 구축하기 위해서 그러한 부분을 요구하는 측면은 있다고 봅니다.

그래서 그런 부분은 원칙적으로 어느 정도 이야기가 되어졌고, 다만 조금 준비를 해야 될 부분을 공영차고지 이용에 따른 여러 가지의 집기, 사무실이라든지 정비소라든지 세차장이라든지 이런 부분의 기계가 이전이 되어야 되고 이사를 해야 되기 때문에 그 부분은 충분히 한 달정도는 소요될 것이라고 봅니다.

그래서 그 부분에 따른 문제만 해소된다면 원만하게 들어갈 것으로 보고 있습니다. 열심히 해서 들어가도록 하겠습니다.

○이옥선 위원 지금 이전 거리도 마찬가지로입니다.

현동주차장이 만들어지게 되면 사실은 새로 지금 조성되고 있는 밤밭고개 쪽으로 빠져나오는 길이 충분히 그거는 해소가 될 수 있는 부분이고요. 그 다음에 나중에 터널이 만들어지게 되면 가포 쪽으로 터널도 이용할 수 있는 부분이고 충분히 그건 개선 방안이 있습니다.

그걸 이유로 지금 업체에서 한다는 거는 상당히 저희들로서는 상식적으로 납득이 안 되는 부분이 분명히 있기 때문에 그거 총체적으로 한번 보셔서 판단을 해 주셨으면 좋겠다는 생각이 들고요.

또 한 가지는 오늘 협상을 하신다고 하셨는데 저희들이 작년에 운행손실보전금하고 제가 비교를 해 봤습니다. 아직 구체적인 자료는 제가 안 갖고 있기 때문에 말씀드리기 뭐 하지만 단순히 2011년도와 비교를 해 보더라도 예를 하나 들겠습니다.

창원버스 같은 경우에 지원금액 2012년 1월부터 3월까지가 4억1,482만원인데요 올해 '13년 1월부터 4월까지 물론 한 달이 더 길기는 합니다. 그런데 거의 두배 수준인 7억4,700만원정도가 되었거든요.

다른 업체들도 마찬가지로입니다. 대원교통 같은 경우도 13억정도가 되는데 작년 경우는 8억정도 수준으로 꼭 비교를 해 보면 정말 업체들이 어렵다는 부분이 과연 맞는가라는 의구심이 들 정도로 비슷한 수준이라든지 작다든지 이렇게 되면 충분히 이해가 됩니다.

그런데 증차 부분까지 분명히 고려를 하더라도 충분히 이 부분은 우리시에서 나가는 지원금액이 훨씬 상회하기 때문에 거의 배, 배까지는 안 되더라도 그 비슷한 수준까지 증액이 되어 있는 상태에서 업체들이 지금 시민들의 발을 볼모로 해서 파업까지 가는 부분에 있어서 과연 타당한가를 지적을 하지 않을 수가 없습니다.

이 부분에서 우리 행정에서 좀더 집중적으로 이런 부분에서 객관성을 가지고 정리를 하고 업체들의 어떤 어렵다는 호소 부분에 있어서 그렇지 않다, 내지는 좀더 명확하게 어떤 자기들의 회계 투명성을 요구한다든지 이런 부분이 필요할 거라고 생각이 드는데 그런 부분들은 어떻습니까?

○교통정책과장 조영일 예, 좋은 지적에 감사 드립니다.

우선 운행손실보전금의 어떤 실상은 지금 저희 창원시가 작년 대비 5.6%정도 인상 지원을 했습니다.

그 부분은 작년도에 저희들이 노선체계 개편을 전면적으로 하면서 약 68개 노선 78대를 증차를 했습니다. 그런 부분이 아무래도 비재정노선에 차량이 많이 투입됨으로써 손실보전금이 좀 인상이 된 부분이 있고요. 그 다음에 진해·마산·창원 시외곽 지역에 시민의 편의를 위해서 차를 증차했던 부분이 비수익노선이 연장됨으로써 올라간 측면이 있습니다.

그리고 전국 단위로 저희 시와 교통체계 상황이 유사한 울산이나 수원을 비교했을 경우에 저희들이 결코 운송지원을 많이 하는 편은 아니라고 판단이 되고, 여하튼 재정손실되는 부분에 대해서는 회계절차를 좀 투명화하기 위해서 여러 가지 운행기록장차라든지 카드대라든지 그 다음에 현금지급기라든지 이런 부분을 좀더 많이 하고 또 외부 회계감사를 통해서 회계투명성 부분에 대해서는 명확하게 할려고 하고 있습니다.

그런 부분 철저히 쟁겨서 회계 부분이 좀더 명확하고 기계적으로 개선이 될 수 있는 체계가 될 수 있도록 그렇게 시스템을 갖추도록 하겠습니다.

○이옥선 위원 그 전에는 현금이 들어오게 되면 실제로 우리 사람이 배치가 되어서 직접 현금을 정산을

하셨지요?

○교통정책과장 조영일 예.

○이옥선 위원 그런데 그게 작년부터 없어지지 않았습니까? 그죠?

○교통정책과장 조영일 지금 부분은 현금 계수기를 설치해서 어느 정도 현금계수기로 투명화된 점이 많은데 재정노선에 현금계수기를 더 많이 달 수 있도록 노력 하겠습니다.

○이옥선 위원 그런 부분과 관련해서도 우리 기사님들 내부에서도 상당히 많이 제기되는 문제점들이 있습니다.

그렇기 때문에 그런 부분은 물론 큰 액수는 아니라 하더라도 어쨌든 그런 것과 관련해서 좀더 투명하게 할 수 있도록 하는 것이 필요할 것 같고, 마지막으로 말씀드리고 싶은 것은 지금 우리가 저번 택시 관련해서 파업을 안 한다는 조건으로 임금 인상이 되었습니다. 요금 인상이 되지 않았습니까? 맞지요? 100원….

100원 인상이 되었습니다. 버스가 100원 인상 되었지요?

○교통정책과장 조영일 예, 버스요금이 1월 3일부터…

○이옥선 위원 예, 그러면 그건 어쨌든 시민의 편의를 위해서 시에서 엄청나게 미리 사전에 어떤 조치를 취한 거라고 보여집니다.

그런데 지금 또 이런 상황이 어떤 임금인상이나 근로조건 개선을 이유로 또 파업이나 이런 부분들을 가고 있다는 거는 사실 업체에서 너무 무책임하다는 것으로 보여지고요.

최근에도 또 임금지불이 안 되어서 한 이틀정도 운행이 중단되는 업체도 있지 않았습니까? 그죠? 그런 부분들이 발생하지 않도록 최소한 관리감독이나 이런 부분들에서 최선을 다해 주시기 바라고, 그 다음에 재정문제에 있어서도 우리가 그만큼 지원이 되는 만큼 투명하게 회계처리를 할 수 있도록 강력하게 장치를 해 주시기 바랍니다.

○교통정책과장 조영일 예, 잘 알겠습니다.

○이옥선 위원 이상입니다.

○위원장 직무대리 이성섭 이옥선 위원님 수고 하셨습니다.

다음은 손태화 위원님께서 질의 하도록 하겠습니다.

○손태화 위원 예, 손태화 위원입니다.

과장님 수고 많으십니다.

284페이지 무료환승보조금 내역을 보면 금년도 1/4분기와 4월까지가 23억원 정도고, 작년도 8개월분이 70억이거든요. 이게 기간은 4개월이고 8개월인데 보조금 내역은 3배거든요. 이거 어째서 이런 사항이 일어나는지 먼저 답변해 주십시오.

○교통정책과장 조영일 예, 답변 드리도록 하겠습니다.

무료환승은 지금 1시간 이내에 승차 기준 1시간 이내에 환승을 했을 경우에 환승비를 이용객 대비 90%를 저희 시에서 부담하는 겁니다.

작년도보다 현재 무료환승요율이 무료환승하는 이용객이 많이 증가했다고 보시면 될 겁니다.

○손태화 위원 아니, 증가가 아니지… 작년도에는 보면 2012년 5월부터 12월까지 하면 8개월 아닙니까? 그죠?

○교통정책과장 조영일 예.

○손태화 위원 8개월에 합계가 70억이잖아요. 8개월에 70억이고 금년은 1월부터 4개월동안 23억이면 70억에 23억이면 세배거든요. 작년이 더 많았다는 이야기 아니에요.

○교통정책과장 조영일 이 부분은 계절적인 탓도 있고요. 계절별로 이용객이 차이가 날 수도 있는데…

○손태화 위원 계절별로… 그러면 자료를 가져와 보고 자료를 요청 하겠습니다.

이게 작년 5월부터 환승이 25분으로 바뀌었지요? 작년 5월부터 맞습니까?

○교통정책과장 조영일 예, 맞습니다.

○손태화 위원 그 전에는 한 시간이지 않습니까? 승차하고 1시간…

○교통정책과장 조영일 승차 기준으로 1시간입니다.

○손태화 위원 승차 기준으로 1시간인데 작년 승차 기준 1년치 월별로 가져와 보세요. 자료.

그 다음에 이게 25분으로 바뀌었는데 이게 1년치로 하면 약 93억원정도 되는데 전년도 1시간 기준으로 했을 때 이게 얼마였습니까? 한 120억정도…

○교통정책과장 조영일 90억정도 됩니다.

○손태화 위원 아니, 전년도 그러니까 바뀌기 전에 한 120억정도 된다고 제가 대략적으로 알고 있는데... 담당계장 혹시 몰라요?

그러니까 승차할 때 기준으로 했을 때가 1년치가 백십몇억에서 약 120억정도로 되는 것으로 알고 있는데 그 자료 좀 가져와 보세요.

○교통정책과장 조영일 작년도에는 90억이고 2011년도에는 100억정도 됩니다.

○손태화 위원 100억?

○교통정책과장 조영일 예.

○손태화 위원 그렇다면 비슷하다는 이야기입니까? 지금...

○교통정책과장 조영일 예, 특별하게 승차의 시간을 줄이거나 높여서의 문제가 아니고요. 똑같은 승차기준 1시간 이내인데...

○손태화 위원 아니, 그러니까 이게 2012년 5월부터 25분으로 했잖아요, 하차단말기 기준으로...

○교통정책과장 조영일 예.

○손태화 위원 질의하는 부분만 답변 하세요.

25분으로 바꾸고 난 뒤에 지금 1년치가 약 93억원이잖아요. 93억.

○교통정책과장 조영일 예.

○손태화 위원 그 다음에 그 전 1년치는 얼마냐는 이야기에요.

○교통정책과장 조영일 100억입니다.

○손태화 위원 그러면 한 7억정도가 줄었네?

○교통정책과장 조영일 예.

○손태화 위원 그런데 이게 금년에 들어서 1월부터 4월까지가 전년도 8개월보다는 상당히 줄어들었거든요. 그게 작년하고 비교된 표가 있느냐는 말이에요.

○교통정책과장 조영일 예, 월별로 다 나올 수 있습니다.

○손태화 위원 자료 좀 제출해 주시고, 환승 이게 요금이 언제부터 올랐지요?

○교통정책과장 조영일 올해 1월 3일부터 올랐습니다.

○손태화 위원 요금이 올랐는데도 지원금액이 적다는 것은 10%정도 올랐는데 이게 좀 이 자료만 가지고는 알 수가 없어요. 그 자료 좀 제출해 주시고.

그 다음에 287페이지에 보면 시내버스승강장 설치사업 해서 50개소 이렇게만 표시해 놨는데 이렇게 해서 감사에서 어떻게 자료를 활용할 수 있나요? 50개가 어디에 어떻게 예산이 얼마만큼 들었는지에 대한 자료를 저한테 제출해 주시고, 승강장 설치사업이나 이것은 어떻게 결정을 합니까? 1년동안 50개소를 설치했다고 되어 있는데 그 결정은 누가 어떻게 합니까?

○교통정책과장 조영일 위원님 이 부분은 올해 50개소를 설치할 계획으로 있습니다.

구청별로...

○손태화 위원 이게 뭐니까? 개선사업 추진했다는 것 아닙니까? 감사 자료인데 할 거라고 내는 게 업무보고하는 것 아니잖아요.

○교통정책과장 조영일 이 내용은 50개소는 올해 할 계획으로 되어 있는 내용입니다.

○손태화 위원 아니, 보세요.

이게 감사 자료잖아요. 2012년 5월 1일부터 2013년 4월 30일까지 일어난 사항들이 여기 기재가 되는 겁니다. 이거 업무보고 자료가 아니잖아요.

그런데 이게 50개 되어 있으면 감사 자료를 어떻게 자료 요청을 했고 그 쪽에서 자료를 제공했는지?

○교통정책과장 조영일 수치가 작년도에는 41개소를 설치했는데 수치가 50개로 잘못된 내용입니다. 죄송합니다.

○손태화 위원 감사 자료는 지난 걸 우리가 감사하는 거잖아요.

○교통정책과장 조영일 예, 예.

○손태화 위원 그러면 작년 기준으로 41개소였는데 올해는 50개를 설치하고자 계획을 하셨다 이 말씀 아닙니까?

○교통정책과장 조영일 예, 그렇습니다.

○손태화 위원 그러면 그 설치하고자 하는 계획이나 위치라든지 이런 걸 어떻게 결정하느냐고 제가 질의하고 있지 않습니까?

○교통정책과장 조영일 그 부분은 구청별로 민원이 있어서 요구하는 장소를 우선적으로...

○손태화 위원 구청별로 민원이 있는 경우에 설치해 준다.

○교통정책과장 조영일 예, 우선적으로 하고, 각종 시민의 소리라든지 건의가 많이 들어옵니다. 그 부분을 저희들이 조사를 해서 적의하게 교통사항이라든지 이런 내용을 살펴서 하고 있습니다.

○손태화 위원 그런데 시의회에서 시의원이 행정사무감사나 업무보고 시간에 하라는 거는 시민의 소리도 아니고 아무 것도 아니네요? 그죠?

○교통정책과장 조영일 그 부분 지적해 주시면...

○손태화 위원 지금까지 내가 회의하기 전에 감사 시작하기 전에 제가 과장님께 많이 말씀드렸잖아요. 전 임과장이 2년 전부터 약속 안 한 것들도 이행 안 하면서 어떤 게 시민의 소리고 어떤 게 의원들의 감사장에서 해야 될 이야기냐 그걸 제가 묻고 있는 겁니다.

○교통정책과장 조영일 예, 몇 일 전에 위원님께 사진까지 찍어서 주셨던 내용 조속하게 설치되도록 하겠습니다.

○손태화 위원 아니, 그렇지 않습니까? 지금 한번 가 보십시오.

마산 합성동 시외버스터미널에 한번 가보시라고요. 과장님이 한번 가보시면 제가 왜 이런 이야기를 하는지 아실 것 아닙니까?

○교통정책과장 조영일 예, 개선하도록 하겠습니다.

○손태화 위원 거기 가면요 우리 통합창원시 안에서는 합성동 시외버스터미널 그 지역이 시내버스 이용객이 가장 많은 곳입니다.

보통 다른 데는 가면 버스정류장 안에 그렇게 사람이 많이 없어요. 그런데 없는 데는 번쩍번쩍하게 해 놨는데 거기는 한번 가보시라고요. 시골 버스정류장만 합니다.

그게 2년 전부터 이야기하는데 왜 시정이 안 되는 겁니까?

○교통정책과장 조영일 예, 조속하게 개선되도록 하겠습니다.

○손태화 위원 거기도 그렇고요, 마산역 정류소도 그렇고요.

이름이 정류장 이름이 마산역정류소지 않습니까? 거기 한번 가보시라고요. 그 안에 사람 5명도 못 들어가는 버스정류소로 되어 있고요.

이런 말하면 여기 그거 하실 분 계시겠지만 창원역 앞에 한번 가보십시오.

거기 사람하고 거기하고 어디가 얼마만큼 차이가 나는지? 이렇게 차별해서 되겠습니까?

제가 이 말은 안 할려고 했는데... 모르면 지적을 했으면 모르는데 지적을 했는데 담당과장이 바뀐다고 그걸 묵살해 버리면 감사 우리가 왜 해야 됩니까?

○교통정책과장 조영일 예, 위원님 개선토록 하겠습니다.

○손태화 위원 제대로 하시겠습니까?

○교통정책과장 조영일 예.

○손태화 위원 언제까지 하실 겁니까?

○교통정책과장 조영일 예, 시간 충분하게 빠르게 하겠습니다.

○손태화 위원 그렇게 답변하시면 시간 빠르게 충분하게 아니고... 이번 상반기 것 발주가 되었습니까? 상·하반기로 나누어서 안 합니까?

들어오는 대로 하는 거예요? 올해 50개가 잡혀 있는데 이 지역이 다 확정이 되어 있습니까?

○교통정책과장 조영일 예.

○손태화 위원 확정되어 있으면 이거 불가능하잖아요? 예산이 얼마인데요?

버스승강장 올해 예산이 얼마입니까? 이게.

○위원장 직무대리 이성섭 답변되는 계장님이 답변해 주십시오.

○교통정책과장 조영일 버스승강장이 올해 약 5억정도 됩니다. 사역몇천만원 됩니다.

○손태화 위원 5억이 지금 확정이 50개가 다 되어 있는데 그 지역에 할려면 이거 돈이 많이 드는 거예요. 1개 3~4천만원 한데 몇 개인 줄 아세요?

지금 합성동 시외버스터미널만 4군데 있고요, 마산역에만 2군데 있고요, 구암동에 1군데 그것만 해도 몇 군

데입니까? 7군데잖아요.

4천만원씩이면 4?7 28 2억8,000만원 드는데 뭘로 하겠다고 지금 답변을 하는 겁니까?

○교통정책과장 조영일 위원님 잘 아시다시피 지금 상·하반기 나누어서 26개소 발주를 하고 나머지 미발주 사업이 남아 있습니다.

그 부분을 좀 조정해서...

○손태화 위원 제가 얼마 전에 이야기한 것도 담당자가 정확하게 그것도 분석을 안 하고 왔잖아요. 과장님 그냥 여기서 하겠다는 말씀만 하는 거지, 그냥 하겠다.

예산이 얼마 드는지 분석도 안 하고 어떻게 해야 되는지도 모르고 앉아서 제가 분명히 감사할 때 지적할 거라고 예상을 못 하셨습니까? 미리 알려드렸는데 답을...

○교통정책과장 조영일 위원님 버스승강장 문제는 표준시스템은 개소당 1,000만원정도면 되는데 위원님께서 대형화를 요구하시는 부분에 대해서는 별도로 설계를 해서 하면 위원님 말씀하신대로 대형시스템으로 가면 3~4천이 소요될 거라고 봅니다.

○손태화 위원 그게 그렇지 않습니까? 보십시오.

마산역 앞에 버스정류소라면 창원역하고는 비슷해야 될 것 아니에요? 거기 잘 하라는 게 아니고... 그렇잖아요?

창원역 앞이 제가 보기는 3~4천만원 들었을 거라고 예상이 됩니다.

○교통정책과장 조영일 예.

○손태화 위원 그 다음에 합성동 시외버스터미널이요 창원 전역에 버스정류장 중에서는 가장 이용객이 많은 곳인데 거기를 그 정도 수준 안 하고 될 거라고 생각하세요? 1,000만원짜리 표준을 하면 될 거라고 생각하세요?

○교통정책과장 조영일 아닙니다.

위원님께서...

○손태화 위원 그러니까 제가 질의하는 부분이 답변하는 것도 그렇고 미리 내가 감사장에서 지적할 거라고 예견을 했음에도 불구하고 아무 자료없이 왔잖아요. 그냥 하겠다.

그냥 하는 게 아니잖아요. 1,000만원짜리 5개면 5,000만원이면 과장님 재량에서 할 수 있는데 이거는 그런 사항이 아니지 않습니까?

○교통정책과장 조영일 위원님 상반기 50개 중에 상반기 물량을 26개정도 발주를 해 놓고 24개소가 남아 있습니다. 그 물량을 맞추어서 하반기에 할 때는 위원님 지적하셨던 내용이 개선될 수 있도록 하겠습니다.

○손태화 위원 오늘 업무보고 시간은 아니지만 감사 자료에 나와 있고, 2년 전부터 이야기해 왔던 거였는데 아직까지 시정이 안 되어서 제가 이야기하는 겁니다.

또 다른 동료의원들께서는 지역의 업무 관계를 이야기하느냐고 하실 수 있지만 정확하게 제가 한번 더 짚어 나가는데 하반기에는 그것 좀 정리해 주십시오.

○교통정책과장 조영일 예, 그렇게 하겠습니다.

○손태화 위원 이상입니다.

○위원장 직무대리 이성섭 김종식 위원님, 짧게 하십시오.

○김종식 위원 짧게 제가 몇 가지만 여쭙어 보겠습니다.

파업 때문에 지금 마음이 콩밭에 가 있을 건데 저도 간단하게 몇 가지만 여쭙어 보겠습니다.

요즘 들어와서 특히나 난폭운전이 더욱더 심해졌는데 이 부분에 대해서는 행정적으로 어떻게 교육하는 방법이라든지 이런 걸 제도적으로 만들어야 되지 않겠습니까?

○교통정책과장 조영일 예, 위원님 결국은 시내버스가 시민이 고객인데 친절이나 난폭운전 이 부분에 대해서 상당히 고민을 많이 하고 있고, 지적해 주신 내용대로 시스템적으로 저희들이 난폭운전이 되지 못하도록 80km이상 달렸을 경우에 못 달리도록 클레임을 거는 부분이라든지 또 차량 내에 영상기록장치를 달아서 난폭운행이 안 될 수 있도록 하는 장치, 무엇보다도 지속적인 교육을 통해서 개선을 시켜나가야 되는데 저희들이 이번에도 운송안전운전메뉴얼을 만들어서 다 배부를 하고 1/4분기에 저희들 전체 집합교육도 한번 했고, 이번에 하절기를 대비를 해서 순회교육도 시키고 있는 그런 내용입니다.

○김종식 위원 과장님 우리 택시마다 블랙박스가 있지 않습니까?

지금 택시 안에도 있는데 그걸 필요에 의해서 하고 있는데 그래도 너무 많은 난폭운전 때문에 지금 많은 불

쾌감을 주니까 민원이 너무 많이 들어와서 제가 말씀드리니까 좀 그 부분 행정적으로 할 수 있는 걸 부탁 드리 겠고요.

두 번째는 아까 공영차고지 말씀인데 처음에 그런 것들이 할 때는 시하고 버스회사하고 협의를 해서 한 사항 이고, 그리고 그 다음에는 시에서 들어오라니까 자기들이 거리제한... 솔직히 어쨌든 경비를 조금 더 지원받기 위해서 하는 행위지 않습니까?

솔직히 탁 터놓고 이야기해서... 말 돌리지 말고...

○교통정책과장 조영일 예, 예.

○김종식 위원 그래서 제가 이런 부분이 오늘 지금 파업하고 있는 부분들도 서민들을 정말 볼모로 하는 그런 파업 행위, 이런 행위들을 어떤 식으로 좀... 자꾸 제가 생각하기는 이런 부분으로 해서 지원이 되고 하면 해마다 이런 일이 생기지 않겠느냐 생각을 해 봅니다.

그래서 행정적으로 이런 부분이 잘 일어나지 않도록 현명한 조치를 부탁 드리겠습니다.

세 번째는요 완월동, 자산동에 버스정류소라 하지요? 그거 철거 몇 개 설치해 있었습니까? 완월, 자산동에.

○교통정책과장 조영일 예, 위원님, 그 부분 어제도 지적해 주셨는데 그 부분은 제가 직접적으로 현장에 한 번 나가보고 왔습니다.

○김종식 위원 제가 여쭙어 보는 것은 몇 개 버스정류장을 설치했습니까? 작년에...

○교통정책과장 조영일 세 군데로 알고 있습니다.

○김종식 위원 세 군데라고요? 아닐 건데요? 더 됩니다.

그리고 올해 철거는 몇 개 했습니까?

○교통정책과장 조영일 거기 올초에 세 군데 다...

○김종식 위원 올초에... 맨 처음에 설치할 때는 의논해서 하고 철거할 때는 누구하고 의논해서 마음대로 철거를 했습니까?

○교통정책과장 조영일 거기 버스가 안 다니고 정류장이 이용이 안 되니까 철거를 해 달라는 민원이 있어서 했는데...

○김종식 위원 그런 민원 없었고요. 과장님 말씀 그렇게 하시면 안 되고요.

제가 다시 과장님이 오신지 얼마 안 되셔서 제가 다시 한번 설명을 해 드릴게요.

제가 행정사무감사 기간에나 업무보고 기간에 항상 제가 드리는 말씀인데 이번에 제가 분명히 말씀 드릴게 요.

시에서 먼저 언론이나 방송을 나오게 했고, 그 정류장을 먼저 설치를 의논해서 했습니다. 그런데 이런 의논 도 없이 그 정류장 철거를 했습니다. 주민들한테 저는 버스오기를 기다리는 많은 분들이 왜 갑자기 철거를 했 냐고 제가 억수로 전화를 많이 받는데 아까 손태화 의원님 말씀하셨듯이 저희들 여기 계신 시의원들은 민의의 대표들입니다. 그 분들이 저한테 전화를 해서 문의를 하는데 저도 황당하기 짝이 없습니다.

그걸 철거를 하면... 맨 처음에 버스노선할 때는 저하고 차타고 다니면서 이랬으면 좋겠다고 의논해 놓고 철 거할 때는 소리 소문없이 철거해 버리고... 이런 일이 참 안타깝습니다.

그래서 이런 부분들이 조속히 시행될 수 있도록 과장님께 부탁을 드릴게요. 좋게 이야기 합시다.

○교통정책과장 조영일 예, 잘 알겠습니다.

○김종식 위원 이상입니다.

○위원장 직무대리 이성섭 김종식 위원님 고생 많았습니다.

다음은 김동수 의원님께서 질의 하시겠습니다.

○김동수 위원 수고 많으십니다.

먼저 265페이지, 266페이지 자료 이거 일반회계 자료를 주셨는데 이게 불용액이 제가 아무리 계산해 봐도 틀려요.

제가 시내버스에 대한 여러 지원사업이라든지 보조사업에 대해서 불용액 처리가 얼마나 되는지 계산해 보니 까 한 95억이 되더라고요.

○교통정책과장 조영일 예, 전체 94억...

○김동수 위원 전체 94억이라고 되어 있는데 버스만 더해 보니까 95억인데 이거 계산이 안 맞는가 싶어서 다시 계산해 보니까 이게 114억이 나오거든요. 불용액이.

근본적으로 자료를 잘못 만든 것 같아요. 일부러 그랬는지 불용액을 줄여볼려고 그랬는지 안 그러면 계산을

잘못 했는지 모르겠는데 통계가 일단 안 맞아요.

앞에 우리 건설도로과 불용액이 56억이거든요. 예산현액이 1,730억에 56억인데 교통정책과가 1,300억에 불용액이 114억입니다. 그 중에 버스정책과 관련해서 불용액이 한 95억정도가 되는데 이렇게 불용액이 많이 나오는 이유가 어디에 있지요?

○교통정책과장 조영일 예, 위원님 답변 드리겠습니다.

버스관련 운행손실보조금 하고 각종 지원금이 운행 이후에 청구가 해를 넘겨서 청구가 들어옵니다.

예를 든다면 1월분은 2월에 청구가 되고 12월분은 해를 넘겨서 익년도 1월에 청구가 되어 들어옵니다. 그런 부분 12월달에 지급되어야 될 각종 보조금이 해를 넘겨서 지급되는 부분으로 원칙 상으로는 이월 조치를 해야 되는데 당초예산에 편성되어 있기 때문에 상계 조정 불용처리를 한 것 같습니다. 올해부터는 그런 일이 없도록 하겠습니다.

○김동수 위원 그리고 이 통계 한번 더 챙겨보시고, 내가 볼 때 분명히 통계 잘못 되었어요.

다시 한번 살펴보고 계산이 맞는지 점검해 보십시오.

○교통정책과장 조영일 예, 죄송합니다.

○김동수 위원 그리고 267페이지 교통사업특별회계에 대해서 질의 하겠습니다.

지금 여기 단위사업을 보면 교통사업특별회계 단위사업에 보면 지금 13개 단위사업이 적시되어 있는데 이 교통사업특별회계 설치조례 3조에 세출에 보면 사업할 내용들이 쭉 나와 있어요. 그리고 우리가 이 조례를 목적으로 삼고 있는 근거법령을 주차장법 제21조2에 따라서 교통사업특별회계를 설치한 것으로 되어 있어요.

주차장법 21조2를 읽어보면 목적이 뭐냐 하니까 주차장특별회계를 설치하고 그 목적이 주차장을 효율적으로 설치, 관리, 운영할 목적으로 이 회계를 만들어서 설치해서 지방자치단체에서 하라고 되어 있는데 실제 지금 제가 읽어드렸던 이 항목에 보면 주차장 설치하고 아무 관련없는 사업들을 다 하고 있어요. 집행은...

지금 하나하나 따져보면 교묘하게 그 당시에 우리가 교통사업특별회계 설치 조례를 만들면서 다 항목에 해당하게 만들어 놨어요. 그런데 대부분 이 사업은 주차장을 설치를 잘 해서 편리하게 이용할 수 있도록 하는 게 목적인데 이걸 일반회계에서 해야 될 사업들을 몽땅 특별회계로 쓰고 있어요.

대표적인 것이 교통시설 관리라든지 교통신호등 관리, 그 다음에 주차단속 관리, 주차단속시설 관리, 인력운영비 이걸 지금 얼마죠? 이게... 대략 봐도 몇 십억을 그냥 이 예산에서 쓰고 있어요. 거의 100억 가까이를 여기 쓰고 있는데 실질적으로 주차장을 설치하는 예산이 얼마인지 어디 있는지 한번 설명해 보세요.

○교통정책과장 조영일 위원님 267페이지에 보면 저희 과에서 특별회계를 2개 특별회계를 관리하고 있습니다.

하나는 주차장운영특별회계고 하나는 교통사업특별회계입니다.

밑에서 지적해 주었던 교통세 관련 세원으로 하고 있는 목적세의 교육의 부분은 현재 위원님 지적하신 내용대로 버스전용차로라든지 교통시설 개선으로 쓰고 있고, 위쪽에 보면 주차장특별회계 1년에 세입이 약 40억 들어오고 40억정도 쓰는 내용은 주차장 관련 사업으로 목적세에 목적에 부합되도록 사용을 하고 있습니다.

○김동수 위원 그런데 이게 세입 구조하고 회계 설치할 때 세입하고 세출이 명시가 되어 있는데 그 1, 2 숫자가 순위 개념이 있는지 없는지 논란이 전에 있었지만 세입에 보면 18개 항목으로 세입을 잡고 있는데 1번부터 5번까지가 주차장법 관련 세입입니다.

○교통정책과장 조영일 예.

○김동수 위원 그리고 세출에도 봐도 상위에 주차장 설치에 관련되어 있어요. 그렇게 되어 있잖아요.

그리고 조례 4조에 보면 주차장 설치 비용의 보조해서 되어 있거든요. 그런데 이 보조사업을 실제 이 예산으로 하고 있는지도 여기 단위사업으로 봐서는 확인이 안 되요.

○교통정책과장 조영일 회계별로는 목적 회계별로 쓸 수 있도록 엄격하게 구분 관리되고 있고요. 주차장에 관련되어서 주차료 수수료 수입은 주차장 관련 목적 사업에 부합되도록 사용되고 있습니다.

○김동수 위원 그런데 주차장 세입을 전부 관련해서 여기서 다 받았는데 세입이 들어왔는데 세출은 지금 그렇게 안 되고 있다. 집행이 그렇게 안 되고 있잖아요.

지금 사업이 실제 조례대로 운용이 되고 있다고 보십니까?

○교통정책과장 조영일 예, 주차장관리특별회계 세입 부분은 세출 예산은 주차장 관리 운영에 사용되고 있습니다.

○김동수 위원 지금 점심시간을 넘겨서 길게는 못하겠는데 일단 이거에 대해서 우리가 회계별로 설치 목

적에 맞게 되고 있는지 자료를 준비해서 저하고 면담을 해 봅시다.

이게 올해는 이렇게 예산을 해서 집행했는지 모르겠지만 올해 우리 예산을 새로 편성할 때 이렇게 편성하면 예산 이거 편성 안 됩니다.

주차장 관련해서 우리가 하라고 회계 설치 이름도 주차장특별회계를 설치하라고 인용한 21조2항2가 주차장 특별회계를 설치해서 주차장을 효율적으로 설치, 관리, 운영하라고 이렇게 법에 명시가 되어서 주차장법 21조2가 그렇게 되어 있어요.

○교통정책과장 조영일 예.

○김동수 위원 그런데 이 회계의 1조 목적에 보면 그렇게 써 놓고는 기재해 놓고는 실제로 세출 예산을 편성할 때는 전혀 그에 부합하지 않게 하고 있다 말이에요.

이걸 우리 조례하고 실제 우리 단위사업을 분석해서 어떻게 분석 자료를 가지고 저하고 이걸 다음 주 월요일날 면밀하게 면담하면서 해 봅시다

○교통정책과장 조영일 예.

○김동수 위원 그 자료를... 오늘이 11일이니까 이번 주 목요일까지는 단위사업별로 이 조례에 부합하게 어떤 예산을 얼마 편성해서 얼마 집행했는지에 대한 실적하고 내용자료를 정확하게 분석해서 자료제출해 주시고...

○교통정책과장 조영일 주차장특별회계 부분에 대해서는 명확하게 자료 내도록 하겠습니다.

○김동수 위원 이게 우리 특별회계 설치에 맞게 예산 편성되고 집행되고 운용되어야 되는데 이걸 편법으로 조례를 이렇게 만들어 놓고 실질적으로는 일반회계에서 해야 될 사업들을 막 끼워 넣어서 하고 있지 않나? 저는 거기에 대해서 강하게 의구심이 듭니다.

그 부분을 그렇게 진행하도록 합시다. 자료 목요일까지 제출해 주십시오.

○교통정책과장 조영일 그리 하도록 하겠습니다.

○김동수 위원 이상입니다.

○위원장 직무대리 이성섭 김동수 위원님 수고 하셨습니다.

오늘 위원장님께서 사실 어디 좀 원측을 나가셔서 제가 오늘 위원장 대행을 하고 있는데 제가 여러 가지 이야기를 많이 해야 되는데도 불구하고 이야기를 못하고 있습니다.

남아 계신 동료의원 세 분 중에서도 하실 이야기 있으면 질의 하십시오.

(「없습니다」 하는 위원 있음)

동료위원님을 질의가 없어서 제가 간단하게 하나만 질의 하도록 하겠습니다.

과장님 지금 대중교통인 버스가 파업을 한다는데 뭐 때문에 합니까? 한번 일목오연하게 간단하게 이야기해 보세요.

○교통정책과장 조영일 예, 사측과 노측에 의해 2년 단위로 단체협약을 하고 있고, 1년 단위로 임금협상을 하고 있는데 이번 해가 단체협상, 임금협상을 같이 하는 해입니다.

지금 주요쟁점은 임금 부분에 있어서 노측은 기본급 9.2% 인상을 요구하고 있고 사측에서는 0.5% 인상을 제시해 놓고 있습니다. 그래서 그 차이가 너무 크기 때문에 협상이 쉽게 타결되지 않는 부분이고 단체협상은 정년이 58세인데 61세로 3년간 정년 연장을 해 달라는 내용입니다.

그 부분 두 가지의 핵심 요체가 지금 한 발짝도 타협이 안 되고 있고, 어제 어느 정도 제13차 교섭을 하면서 오늘 오후 4시에 2차 노동조정위원회 가면서 어느 정도 협상 안을 가지고 가자 해서 어느 정도 협상을 해서 대외적으로는 이야기를 하지 않지만 어느 정도 근사치까지 제시를 해서 오늘 갈 수 있도록 하는데 어제 사측과 노측에서 협상결과 최종적으로 파업으로 치달는 것은 자제를 한다고 되었는데 극한 상황까지는 안 갈 거라고 보고 있습니다.

○위원장 직무대리 이성섭 예, 아무쪼록 여러 가지 우리가 서민의 발인 대중교통이 파업의 인부여부로 상당히 교통정책과에서 고생이 많은 것으로 알고 있고요.

본 위원이 볼 때는 이렇습니다. 조금 전에 김종식 위원님께서도 말씀하셨고 우리 동료위원님들께서 다양한 말씀을 하셨는데도 불구하고 가장 중요한 것은 잘 아시다시피 각종 보조금뿐만 아니라 사실 재정 지원을 받는 부분에 사실 돈 먹는 하마입니다. 이게.

돈 먹는 하마인데 대중교통에 서민들에 대한 서비스는 전혀 제로입니다. 조금 전에 모두에도 말씀드렸지만 난폭운행, 불법운행, 그 다음에 신호위반 최근에 들어서 더 하고 있고요.

이런 부분이 우리가 조례 상에 행·재정적 지원을 하는데 앞으로 이게 어떤 재정적인 인센티브라든지 여러 가지 부분이 우리가 서비스질 개선과 관련되어 있는 그 기간에는 상당히 이 친구들이 잘 하고 있습니다. 그렇지만 이 기간이 지나고 나면 엉망입니다.

그래서 이런 부분에 오히려 재정적인 지원을 계속적인 불법 내지는 여러 가지 사고 이런 원인으로 인해서 발생하는 부분에 제어를 할 수 있는 재정적으로 지원하는 부분 보조금이라든지 이런 부분을 지급을 안 한다든지 유예를 한다든지 적게 지급을 한다든지 차등 지급 이런 부분을 적용해서 개별적인 조례가 개선이 되어야 안 되겠나 그런 것을 제가 말씀을 드리고 싶고 요.

아울러 우리도 보면 택시 불법주정차, 주정차 업무는 구청에서 합니다마는 보조금을 이 친구들도 유가보조금을 받습니다. 받는데도 불구하고 시에서 그렇게 협조 요청을 하는데도 불구하고 안 합니다.

이런 부분도 봐서 탄력적으로 우리 집행부에서 운영을 하셔야 된다는 이런 말씀을 드리면서 그와 관련되어 있는 업체는 제가 지난 번에도 이야기했지만 말은 안 하겠습니다.

업체는 말은 안 하는데 그런 부분에 대한 차등에 대한 수급이 있어야 되겠다는 말씀을 이 자리에서 드리고 싶고요.

그 다음에 2012년 행정사무감사에도 이게 이야기되고 우리가 주차장 수급실태 용역조사를 한 1년 전에 했습니다. 그럼에도 불구하고 주차장 수급실태가 수요에 공급이 못 따라 간다는 겁니다. 그러면 수요에 공급이 못 따라가면 정책적인 어떤 문제가 있다고 저는 보거든요, 본 의원은 판단을 합니다.

그래서 그런 점에 예를 들면 용역조사 시에 품목에 조사 내에 품목이 반영되어 있는 주거, 상업, 공업지역 등 이런 조사하는 품목이 되어 있지만 지역이 되어 있지만 결과적으로 보면 예를 들면 진해 같으면 진해국가산단 인근에 불법주정차는 날이 가면 갈수록 늘어나고 있고, 아울러 용원상업지역에도 그 다음에 석동상업지역에도 날이 가면 갈수록 불법주정차로 인한 교통은 더 심해지고 있다.

그래서 이런 부분을 정책적으로 한번 검토를 할 수 있는 방법이 있으면 국장님과 면밀히 검토해서 그런 부분에 관심을 가지고 정책적인 대안을 마련해 주시는 것이 합당하지 않겠나 하는 말씀을 드리면서 제 질의를 마치겠습니다. 답변 안 하셔도 됩니다.

더 이상 질의하실 위원 있습니까? 이옥선 위원님.

○이옥선 위원 예, 간단하게 제안 하나 드리겠습니다.

금방 불법주정차 문제 관련해서 제가 아까 말씀 중에 놓쳤는데 버스정류장 근처에 있는 주정차 위반 부분들 있지 않습니까?

예를 들면 버스정류장 중심으로 몇 미터 내에 주정차를 했을 경우에 단속을 강화하는 방안을 해 주시기 바랍니다. 저는 이게 시내버스의 안전운행을 위해서 상당히 필요하고 그 다음에 여러 가지 우리들이 도로망을 좀 더 자가용들이 소통을 원활하게 하기 위해서 상당히 중요한 거라고 생각이 들거든요. 그 단속방안을 강구를 하셔서 강력하게 추진해 주셨으면 좋겠습니다.

○교통정책과장 조영일 예, 잘 알겠습니다.

○이옥선 위원 이상입니다.

○김동수 위원 자료 요청 하나 하겠습니다.

건설도로과장님, 제가 아까 아침에 질의했던 교통분산대책에 대한 일환으로 천주로 확장사업을 이야기했는데 천주로사업에 대한 계획하고 있는 사업이 있는지? 그리고 천주로에 대한 사업조서 또는 계획서를 저한테 자료 제출해 주시기 바랍니다.

○건설도로과장 이덕희 아까 말씀드린대로 현재까지는 구상단계라고 제가 아까 분명히 말씀을 드렸고...

○김동수 위원 구상단계든... 86년도 3월달인가 그 때부터 도시계획 결정된 내용이 있으니까 그게 장기미집행시설로 남아 있잖아요.

○건설도로과장 이덕희 예.

○김동수 위원 그에 대한 현황자료 내지는 사업조서를 입안할 계획을 가지고 있다면 그에 대한 자료를 제출해 주십시오.

○건설도로과장 이덕희 알겠습니다.

○김동수 위원 이상입니다.

○위원장 직무대리 이성섭 더 이상 질의하신 위원님 없으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

더 이상 질의하실 위원님이 없으므로 교통정책과에 대한 질의를 종결하겠습니다.

아울러 조영일 교통정책과장님 수고 많았습니다.

중식을 위하여 오후 2시까지 감사를 중지하도록 하겠습니다.

(감사중지 12시 31분)

(감사계속 14시 04분)

(사회교대)

○위원장 황일두 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

감사를 계속 하겠습니다.

다음은 행정사무감사 자료 289페이지에서 329페이지까지 재난안전하천과 소관에 대하여 질의하실 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

박철하 위원님.

○박철하 위원 수고 많습니다. 식사는 다 하셨습니까?

본청의 하천과의 업무가 지방하천으로 규정이 되어 있는데 사실상 지방하천은 하천 규모가 좀 크지요? 소하천보다는...

○재난안전하천과장 송일선 예.

○박철하 위원 사실 진해 쪽에는 지방하천이 거의 없고 대부분이 43개의 소하천만 있는데 소하천에 현재 기본정비계획이 들어간 것으로 알고 있습니다. 43개소 중에서 9개정도는 기본계획을 못하고 있고 나머지는 다 했지요?

○재난안전하천과장 송일선 예, 재난안전하천과장 송일선입니다.

예, 그렇습니다.

○박철하 위원 그런데 기본정비계획을 수립하기 전까지 시급하게 해야 될 것은 해야 되지 않느냐... 그렇게 판단하는데 과장님 생각은 어떻습니까?

○재난안전하천과장 송일선 예, 그렇습니다.

지금 소하천은 소하천법에 의해서 관리를 하고 있는데 다만 소하천법에 규정을 하고 있는 것은 치수, 위상에 안전성 확보를 위한 소하천 개수입니다.

그걸 위한 우리가 기본적인 기본계획의 틀을 갖추어서 개수나 정비를 하기 위함이고, 또 그게 되어야만 수해라든지 이런 게 일어났을 때 국도비를 지원받을 수 있는 근거가 됩니다.

그런데 위원님께서 우려하시는 바와 같이 진해지역은 소하천이 43개인데 요건이 안 맞는 3개는 지정 해지가 되었습니다. 현재는 43개고 남아 있는 것이 9개가 아니고 6개 하천이 남아 있습니다.

그 부분은 올해 마무리해서 정리를 할 것이고, 생태적인 측면에서 내년도에 우리가 기본적인 용역을 통해서 하천수질을 좋게 하는 그런 사업을 하기 위한 체계를 갖추어 볼까 그렇게 계획을 있습니다.

○박철하 위원 우리가 하수관거작업 하수사업에 의해서 수질을 개선하는 것은 당연히 하고 있고 해야 될 문제지만 시급한 것은 퇴적물입니다. 퇴적물이 그냥 퇴적물이 아니고 오니 수준입니다.

그 오니를 시급하게 견여내야 함에도 불구하고 계속해서 방치를 해 둬으로써 특히 다가오는 여름철에 악취는 물론이며 말할 것도 없이 시민 불편을 초래하고 이렇게 있는 상황에서 기본적인 계획이 수립될 때까지 무조건 기다릴 게 아니라고 저는 판단되거든요. 물론 이게 소하천은 구청의 업무라고 판단되지만 컨트롤타워는 본청 아닙니까?

그런 과정에서 예산 지원이 빨리 시급히 지원되어야 될 부분은 시급하게끔 본청에서는 행정조치를 취해 줘야 되고, 구청이 역량이 안 될 경우에는 소하천의 업무가 아니지만 그러나 똑같은 하천 아니겠습니까? 지방하천이든 소하천이든 다 시민을 위한 일인데 이것을 업무 분할을 해서 구청에만 미룬다는 것은 이거는 어불성설이다. 저는 그렇게 판단합니다.

지금 현장에 가 보시면 지금 제가 말로서 이렇게 말씀드리지만 그 상황은 진짜 말로서 표현할 수 없을 정도로 심각합니다. 시급하게 지금 준설해야 될 처지에 놓여 있습니다.

그래서 제가 위원장님께 말씀드리는데 지금 현장감사를 제가 가고 싶습니다.

허락해 주시면 지금 당장 가서 현장감사를 하고 싶습니다.

○위원장 황일두 알겠습니다. 허락합니다.

○박철하 위원 저하고 현장감사 가실 계장님, 담당계장님 하고 좀 가도록 하지요.

○재난안전하천과장 송일선 예, 그리 준비 하겠습니다.

○위원장 황일두 다른 위원님 질의하실 위원님, 손태화 위원님.

○손태화 위원 예, 손태화 위원입니다.

오전에 이어서 국장님 굉장히 신경을 쓰시는데 질책할 것은 해야 될 것 같습니다.

328페이지 보면 상습침수지역 자연재해위험지구 지정 추진 현황인데 이게 양덕펌프장 주변에 침수지역은 2002년도 태풍매미 때 마산에 어시장이나 월영동이나 진해지역도 마찬가지로였습니다마는 똑같이 피해를 입고 어떤 지역은 10년 전에 이미 그게 거의 완벽할 정도로 상습침수지역 방재가 되었는데 여기는 이 용역이 본 위원이 시의원이 되고 난 뒤에 용역을 의뢰해서 용역결과가 나왔음에도 업무간 그게 제대로 되지 않아서 재해위험지구 지정에 대해서 작년에 분명히 저한테 감사장에서 그랬을 겁니다. 작년도에 이것을 지구 지정을 위해서 신청을 하겠다라고 했는데 아직까지 하지 않고 그 업무를 해태한 이유가 뭔지 먼저 답변을 듣고 질의하도록 하겠습니다.

○재난안전하천과장 송일선 예, 재난안전하천과장 송일선입니다.

위원님께서 지적하신 사항과 같이 2011년 12월에 그 부분에 대한 개선타당성조사 기본용역을 완료를 했습니다.

그래서 그 용역을 한 사항을 근거로 해서 2012년부터 2014년까지 1단계 사업으로 위원님께서 잘 아시다시피 봉양삼거리 등을 중심으로 해서 하수관거 정비를 하는 사업으로 1단계로 현재 약 25억정도를 계상해서 추진하고 있고, 조금 전에 이야기하신 재해위험지구 지정은 배수펌프장을 설치해서...

○손태화 위원 그 내용은 알고 있고, 왜 업무를... 그 업무가 그 당시에 2011년도에 풍수해 그 용역이 끝나면 상습침수지역 풍수해저감 종합계획에 수립해서 2012년도에 이것을 재해 위험지구로 신청을 하겠다라고 하셨거든요. 그런데 똑같이 월영지구는 신청해서 사업 지정이 되었고 여기는 올리지도 않았다는 말입니다. 똑같이 해서...

왜 그렇게 했는지 제가 질의하고 있습니다.

○재난안전하천과장 송일선 예, 그 부분은 제가 그 당시 근무를 안 했지만 그런 내용을 제가 정리를 해 봤습니다.

○손태화 위원 그럼 그 때 과장님 오시라 해야 되네요?

○재난안전하천과장 송일선 제가 오기 전에 그 사항이 제가 올 3월에 왔기 때문에...

그래서 소방방재청에서도 국비를 지원하는 사업이기 때문에 1개 시에서 2개를 신청했을 때 지정을 안 해 줍니다. 그래서 연차적으로 해야 된다는 실무적인 협의에 의해서 우선 우리가 서항지구를 먼저 지정고시했고 양덕지구는 올 7월에 소방방재청하고 어느 정도 협의를 해 나가고 있습니다.

우리가 신청을 한다고 지정이 다 되는 건 아니기 때문에 어느 정도 신청을 하면 지정을 받을 수 있는 요건을 만들어서 신청을 해야 됩니다. 그렇게 하기 위해서 7월달에 신청하려고 준비를 하고 있습니다. 그렇게 이해해 주십시오.

○손태화 위원 과장님이 조금 전에 한 시에 두 군데를 지정을 안 해 준다. 똑같은 지역인데 어디는 이빠서 먼저 하고 여기는...

이게 제가 당초부터 과장님처럼 답변을 하셨으면 마산에 2군데다. 월영지구하고 양덕펌프장이다. 작년 같은 경우에는 월영동을 먼저 하고 차년도에 이렇게 하겠다라는 말씀을 하셨으면 제가 그걸 그대로 받아들이잖아요.

그런데 대단히 죄송합니다만 금년 3월달에 오셨다고 하는데 담당계장한테 내가 이거 왜 안 했냐 하니까 그 내용조차도 모르고 있었어요. 공사하고 1단계 공사하고 있지 않습니까? 이렇게 이야기를 하는데 제가 굉장히 화가 났다는 겁니다. 과장님 이해 되십니까?

○재난안전하천과장 송일선 예, 이해가 됩니다.

○손태화 위원 점차적으로 하겠다는 계획이 있었으면 점차적으로 계획을 추진을 해야 되는데 과장도 인사 이동되고 담당계장도 인사 이동이 되다 보니까 이게 업무가 연관성 있게끔 진행을 안 했다는데 대해서 제가 문제를 제기하고 있는 거지 않습니까?

○재난안전하천과장 송일선 예, 그 부분에 대해서는 제가 후임자로서 책임을 통감합니다.

일단 사과를 드리고, 7월달에 할 수 있도록 준비를 하고 있다는 부분을 말씀을 드리고...

○손태화 위원 328페이지 이거는 정말 마산에 그렇게 되면 상습침수지역은 웬만한 유역은 다 해결이 되

리라고 보거든요.

○재난안전하천과장 송일선 예, 그렇습니다.

○손태화 위원 이게 꼭 지정이 될 수 있도록 최선을 다 해 주세요.

○재난안전하천과장 송일선 예, 그렇게 하겠습니다.

○손태화 위원 그 다음에...

○건설교통국장 이순하 보충답변 드리겠습니다.

전임자하고의 관계 때문에 여러 가지 말이 되는데 사실상 풍수해저감대책 수립 용역을 해서 거기에 반영되어야만 소방방재청에서 국비지원 사업이 된다고 당초에는 그런 취지에서 출발을 했는데 중간 과정에서 그것이 반영이 안 되더라도 급하게 한 경우에는 인정을 해 주겠다 해서 서항지구는 먼저 올라가게 된 부분이고, 양덕지구 부분에 대해서도 같이 추진을 하다가 서항이 먼저 올라간 부분에 대해서는 죄송하게 생각하고, 양덕지구를 빼놓기 위해서 한 것은 아니고요.

또 양덕지구에 대해서는 여러 가지 방법 중에서 하수관거정비사업도 병행을 해야 되기 때문에 하수과에서 하나씩 그것하고 병행해서 하다 보니까 1단계 늦어졌는데 조금 전에 재난하천과장이 말씀드린대로 7월달에 준비해서 이 부분도 올리도록 하겠습니다.

○손태화 위원 국장님은 시원하게 파악이 되시면 답을 명쾌하게 주시기 때문에 제가 믿겠습니다.

꼭 그게 올해는 지정이 되도록 해 주시고, 소개전 하천정비사업에 대해서 과장님의 의지를 묻고자 합니다. 지금 보면 325페이지부터 327페이지까지 전부 하천정비입니다.

생태하천 하는 데도 있고요, 그 다음에 하천정비를 하는 곳도 있고 이러는데 이거 전체적으로 보면 우리시에 있는 하천들은 대부분 다 정비가 되었거나 지금 진행 중에 있습니다.

그것도 1개 하천에 수백억원씩 들여서 하는데 지금 소개전은 의창구하고 마산회원구 하고 겹쳐 있는 하천은 이 한 곳밖에 없습니다. 그럼에도 이게 지금 2011년도에 설계까지 완료하고 지금까지 단돈 10원도 예산을 받지 못해서 있는 것이 너무 하천으로 보면 차별화되어 있다고 주장하지 않을 수 없습니다.

한번 가 보십시오. 다른 하천은 그래도 정비는 되어 있는데 생태하천 한다고 야단인데 여기는 정비가 안 되어 있습니다. 그런데 이런데 예산 투입 안 하고 어디 하겠습니까? 과장님.

○재난안전하천과장 송일선 예, 재난안전하천과장 송일선입니다.

그 부분은 위원님도 잘 아시다시피 지방하천으로 분류가 되어 있고, 우리가 지난 2011년도 11월에 설계를 마무리해서 그 다음 연도 2012년도에 도비를 받기 위해서 도비 신청을 했는데 우선순위에 의해서 그 부분 예산을 도비...

○손태화 위원 예, 그거 잘 알고 있으니까 의지를 가지고...

○재난안전하천과장 송일선 예, 의지를 가지고 추진을 하겠습니다.

○손태화 위원 15억 도에서 안 주더라도 우리 시비로 충분히 할 수 있는 건데 한꺼번에 다 해 달라는 게 아닙니다.

○재난안전하천과장 송일선 예.

○손태화 위원 점차적으로 하는 모습이라도 보여야 되는 것 아니겠습니까?

15억이 금액이 크다면 큰 거고 적다면 적은 건데 우리시에 이거 한 2년정도 나누어서 할 수 있는 사업으로 꼭 예산에 반영될 수 있도록 노력해 주십시오.

○재난안전하천과장 송일선 예, 그렇게 하겠습니다.

○손태화 위원 그리고 1개만 더 이야기 하겠습니다.

지금 우리시에서 구청으로 예산을 전도해 준 것으로 알고 있는데 마산 양덕에 경남아파트 뒤 옹벽이 지금 위험지역이 되어서 지난 번 용역결과에 상당히 옹벽이 한 5m되는 옹벽이 50cm정도 기울었습니다. 그게 원인조사를 해 보니까 옹벽 뒤에 도로를 누가 개설했느냐 하면 뒤에 아파트 짓는 업자가 도로를 조성해서 기부채납한 도로더라고요.

그래서 높이가 5m되는 옹벽에 도로 개설을 하면서 제대로 다지지를 않아서 그런 현상이 일어났다고 전문가들이 최종적으로 아마 밝힌 것 같은데 그게 실시설계하고 있지 않습니까? 그죠?

구청에서 대략 4억원정도 들 것이라고 예측을 하던데 이거는 어떠한 방법으로 예산이 확보가 될는지 그걸 한번 과장님께 여쭙겠습니다.

○재난안전하천과장 송일선 예, 전체 우리 재해위험지구 180개소를 진단을 해서 아마 2개정도 그 부분이

지적이 되어서 정밀안전진단을 했는데 C등급 정도로 분류가 되어서 구청에서 따로 그 부분에 대해서 실시설계한 3억2,500~3억3,000정도 드는 것으로 설계가 마무리되고 있습니다.

설계가 되고 나면 그 예산 관계는 추경 또는 당초예산으로 가야 되겠지만 본예산에 안 되면 우리가 재해대책 기금으로라도 그 부분을 추경 때라도 편성을 할 때 같이 편성을 해서 추진이 되도록 그런 부분 우선해서 조치를 하겠습니다.

○손태화 위원 알겠습니다.

그게 도로가 5m나 되는 옹벽 위에 있는 도로기 때문에 도로 자체가 한 30cm정도 그냥 내려앉아 버렸거든요.

○재난안전하천과장 송일선 저도 현장을 가봤습니다. 가 봐서 잘 알고 있습니다.

○손태화 위원 좀 심각한 정도입니다.

그래서 그게 빨리 조치가 될 수 있도록 최선을 다해 주십시오.

○재난안전하천과장 송일선 예, 알겠습니다.

○손태화 위원 이상입니다.

○위원장 황일두 예, 수고 하셨습니다.

다른 위원님 질의하실 위원님, 김동수 위원님.

○김동수 위원 과장님 반갑습니다.

방금 손태화 위원님 질의하신 것 조금 보충해서 하겠습니다.

지금 소계천이 시작되는 지점이 어디서 어디까지지요? 소계천이...

○재난안전하천과장 송일선 예, 그거는 천주산 밑에 시작하는 거기서부터 밑에 내동천 합류지점까지입니다

○김동수 위원 지금 소계재래시장 소계시장하고 거기 있는 부분이 소계천이라고 볼 수 있지요?

○재난안전하천과장 송일선 예, 그렇습니다.

소계천입니다.

○김동수 위원 그런데 지금 잘 아시다시피 그 지역에 소계시장하고 소계천하고 연결해 붙어있는데 지금 구암동 쪽으로는 소방도로로 구실을 하고 있어요. 그런데 의창동, 소계동 쪽으로는 소방도로 구실을 전혀 못하고 있어요

○재난안전하천과장 송일선 예.

○김동수 위원 원인이 소계천과 소계시장 탓인데 지금 소계천 쪽으로 확장을 해 볼려고 하니까 하천기본 계획 상 도저히 그거는 약간의 복개식으로 해 볼려고 하니까 도저히 안 되는 내용이고, 그러자니 현재 가설건물로 해서 소계시장을 점유하고 있는 노점상들을 철거해야 되는데 그 분들이 아무런 대책없이 철거 당하려고 하지 않잖아요.

그래서 우리 소계천을 정비할 때 그 사업도 같이 묶어서 해 주어야 되는데 지금 그게 포장식으로 되어 있는 난전들이 노점상들이 철거 안 하고는 그걸 정비할 수가 없거든요.

지난 우리 5,000만원정도를 가지고 그 지역 용역해 볼려고 해도 엄두도 안 나는 사업이고 겨우 눈 가리고 아웅하는 식으로 포장을 좀 뜯어내고 그걸 해 보자 이렇게 되었는데 그것도 지금 여의치 않는 게 기본적으로 목적인 소방도로 확보하는 것이고, 두 번째는 소계천을 정비하는 건데 지금 차들이 전부 구암동 쪽으로 가니까 최소한 소계천 쪽은 데크라도 설치되어서 사람이라도 통행할 수 있어야 되는데 구암동 쪽 입장에서는 상당히 불만이 뭐냐 하니까 차도 다 구암동 쪽으로 다니고 사람도 구암동 쪽으로 다니니까 차도 구암동 방면에 불법 주정차가 이루어져 있다 말이에요.

이게 소계천 쪽으로 소방도로도 확보하고 소계천도 같이 정비를 왜 못하느냐? 이게 지금 상당한 민원입니다

이게 하루 이틀 문제가 아니고 제가 알기로는 십몇년 된 내용인데 지금 통합되기 전에는 시가 달라서 경계선 사업이다 보니까 서로 미루어서 못 했고, 통합 이후에는 예산이 없어서 못하고 있는데 하루빨리 어떻게든 예산을 확보해서 정비가 꼭 이루어져야 될 지점입니다. 거기가.

지금 회원구 쪽 주민들도 굉장한 불만을 나타내고 있고 마찬가지로 의창구 쪽도 그런 양 구가 이렇게 하니까 구청에서 할 게 안 됩니다.

일부 구청 업무가 약간 중첩되다 보니까 지금 본청에서도 손놓고 있고 구청에서 전에 5,000만원 용역비도 결국은 본청에 있던 게 재배정 과정을 거쳐서 구청으로 내려가서 쓰지도 못하고 이리지도 저리지도 못하고 있

어요.

이 부분에 대해서는 본청에서 중심을 잡고 추진해 주셔야 됩니다. 그리 안 하고는 이거 정비 안 되거든요. 한 말씀 하십시오.

○재난안전하천과장 송일선 김동수 위원님 이야기하시는 내용은 제가 충분히 이해를 하겠습니다.

도로 부분에 대한 문제와 그 도로 부분에 대한 문제를 해결하기 위해서 하천 부분까지도 같이 검토를 해야 되는 부분인데 도로 확장은 안 되더라도 하천 쪽으로 데크라도 연결해서 주민통행로라도 확보를 했으면 좋겠다는 내용으로 요약이 되는 것 같습니다.

그 부분은 여러 가지 각도로 그걸 검토를 하겠습니다. 우리 하천 분야에서도 그런 부분을 한번 검토를 하겠고 도로 쪽에서도 충분히 검토를 할 수 있고 여러 가지 그런 부분은 도에 교부세를 받는다든지 해서 그런 부분을 시공을 하고 있는 우리시의 사례들도 있습니다.

양곡천이라든지 반송지천이라든지 가음정천이라든지 이런 데는 도비를 받아서 데크로드를 설치하고 있는 그런 사례들이 있습니다.

그러한 것들을 거기에다 소계천 시장 쪽으로 결부해서 검토를 하고, 우리 하천정비를 하는 계획도 그 하류 쪽에는 내동천 고향의 강도 우리가 조성하기 위해서 실시설계를 하고 있는데 그 부분에서도 어떤 답을 찾을 수 있는지 한번 검토를 종합적으로 해 보겠습니다.

○김동수 위원 제가 이렇게 발언한 내용을 속기록을 보고 우리 주민들이 볼 수도 있는 내용인데 저는 이런 명분을 삼고 싶은 거예요.

이게 우리 소방도로 확보 그 부분만 가지고는 명분이 약해서 진척이 안 됩니다.

뭘냐 하니까 하천정비계획에 따라 가지고 큰 그림으로 정비를 하면 그 부분도 돌파가 가능하다고 생각합니다. 도로 부분만 자꾸 소방도로만 확보해야 된다는 문제만 접근하니까 주민들이 양보를 안 하는 겁니다. 또 양보도 못 받아내고...

지금 구청에서 도저히 그걸 구청과 관할 동에서 해결을 못해요, 그 민원을. 그러니까 제가 볼 때는 하천정비 계획에다가 같이 묶어서 하면 민원도 잠재우고 하기도 원활하지 않겠나 하는 거예요.

그 부분에 대해서 도로 따로 하천 따로 이리 해 버리면 진척이 안 됩니다. 그래서 이걸 도로부서하고 하천부서하고...

○건설교통국장 이순하 그거는 건설국장이 답변해야 될 것 같은데...

하천 따로 도로 따로 행정이 돌아서는 안 될 것 같고, 시민들이 도로부서에 하든 하천부서에 하든 시민 편의적인 측면에서 일만 되면 되는 결론이니까 저희들이 그 부분 도로 부분하고 하천 부분하고 그 사이에 그 소재 시장 뒤에 복잡한 거는 좀 알고 있습니다.

김동수 위원께서 말씀하신대로 하천구역을 확장해서 하는 그런 말씀인 것 같은데 그런 부분은 홍수량하고 산정되어서 더 확장이 되어야 되는 부분이면 그 부분에 접근이 가능할 것 같고 꼭 그렇지 않는다면 주면 환경정비 차원에서 접근을 한다든지 그 다음에 보행자 통행로 확보 차원에서 데크로드를 한다든지 그건 종합적으로 검토를 하겠습니다.

○김동수 위원 예, 고맙습니다.

이상입니다.

○위원장 황일두 예, 수고하셨습니다.

다른 위원님 하실 위원님 안 계십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

재난안전하천과 소관에 대해서 더 이상 질의하실 위원이 없으므로 재난안전하천과에 대한 질의를 종결하겠습니다.

다음은 331에서 343페이지 교통기획단 소관에 대하여 질의하실 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

예, 박철하 위원님.

○박철하 위원 수고 많습니다.

과장님, 우리가 전국에 도시철도든 여러 가지 철도가 국비사업이든 아니면 민자사업이든 하나같이 수익성 면에서 적자를 면치 못하고 있는데 그 타 지역에 지자체들이 도시철도사업을 시행하는데 있어서 많은 노력과 많은 준비, 그리고 타당성조사라든지 등등 많은 것을 했음에도 불구하고 수익 면에서 계속 적자가 발생하는데 여기는 어떤 이유가 있다고 보십니까?

○**교통기획단장 박윤서** 예, 교통기획단장 박윤서입니다.

답변 올리겠습니다.

위원님 잘 아시다시피 지금 저희 나라에서 시행하고 있는 사업들이 전부 다 민자사업입니다. 민자사업이다 보니까 민간이 50%이상 선투입을 한 사업들입니다. 그렇기 때문에 MRG라는 게 있습니다. 최소수익보장이 라는 것이 있는데 어떤 일정 수입이 보장이 되지 않으면 지방자치단체가 재정을 부담하게 되어 있습니다.

그러다 보니까 지금 아시다시피 용인이나 의정부, 김해 같은 경우는 전부 민자사업으로 시행이 되고 아시다 시피 전부 고가입니다. 그러니까 수요가 당초 계획보다 상당히 적게 되다 보니까 상당히 MRG를 리스크를 물고 있습니다.

저희 시 같은 경우는 잘 아시겠지만 국비가 작년 연말에 60% 확정이 된 재정사업입니다. 순수 재정사업으로 하는 사업이고 도비가 20%, 우리가 20% 해서 계획이 추진되고 있는 사항입니다.

그리고 이걸 아시다시피 유럽에서 선진국에서 대부분 다 하고 있는 노면전차를 우리 국내 최초로 도입하는 시스템인데 이 사업이 쪽 추진과정은 잘 아시겠지만 기본계획을 경남도가 약 2년에 걸쳐서 2007년부터 2009년까지 하게 되었고, 그 다음에 그걸 기획재정부에서 KDI에 요구를 해서 1년6개월 동안에 이걸 예비타당성조사를 완료했습니다.

그리고 맨 마지막에 지금 국가통합교통효율화법 제18조에 의해서 저희들이 다시 타당성평가를 앞에 한 부분에서 기본계획하고 예비타당성 조사한 부분에 전반적으로 수요 부분, 경제성, 시스템 부분하고 전부 용역을 수행하는 과정에 있고 아직 완료는 되지 않았습니다.

지금 수요 부분에 대해서 논란이 좀 있고 해서 저희들이 다시 한번 검토를 하는 사항에 있고, 그렇기 때문에 저희들은 볼 때 일단 노면전차는 도로와 근접해 노면에 설치하게 됨으로 해서 아시다시피 우리 구간선도로 대부분 다 6차선이상 도로에 해당이 됩니다.

2.73km를 제외한 나머지 부분은 전부 6차선이상 도로로써 다소 교통에 조금 영향이 있을지는 몰라도 아무튼 저희들로 봐서는 상당히 효과가 있을 거라고 보고 추진을 하고 있는 겁니다.

수요 부분에서도 어느 시보다 접근성, 수요 창출에 전문가들은 전부 다 장담을 하고 있고 그 다음에 모든 수요 부분이 어느 용역을 한 것보다 디테일하다는 자문회의 결과도 우리 용역결과에서도 나온 사항입니다.

○**박철하 위원** 이거는 기본적인 것으로 예전부터 잘 알고 있는 사항이었고요.

현재 문제가 되고 있는 것은 우리가 수요타당성 조사에 있어서 1일 평균사용 시민이 한 10여만정도로 타당성조사가 되어 있는데 실질적으로 한 전문가의 조사발표 전국 데이터를 보니까 우리 창원시 110만 중에서 현재 도시철도를 건설하게 되면 1일 사용 시민이 12만이 아니고 많아야 한 7만정도다. 그럼 우리가 12만이면 연간 적자가 한 60억정도 되는데 만약에 1일 사용 시민이 7만 밖에 안 된다면 그 절반 밖에 안 되기 때문에 누적 적자가 연간 120억정도 100억이상 될 것으로 예상이 되는데 그렇게 되면 그 적자의 폭이 넓어짐으로써 우리 시가 부담해야 될 예산도 많아지고 부담이 커집니다.

그런 게 문제가 되고, 둘째 도시철도를 건설하게 되면 승용차가 많이 감소가 되어야 되는데 감소율이 높아야 되는데 불과 승용차 감소율은 몇 퍼센트 밖에 안 된다. 그렇게 되면 승용차는 줄지 않고 차선만 없어서 오히려 더 혼잡하고 복잡해지는 그런 결과를 초래하는 문제 발생, 그 다음에 세 번째 버스업체들하고 협력관계 어떻게 버스업체들하고 같이 공생할 것인가? 상생할 것인가? 이런 문제. 이런 세 가지 문제 때문에 굉장히 애로사항이 있는 것으로 알고 있습니다.

이 점에 대해서 어떻게 생각하십니까?

○**교통기획단장 박윤서** 예, 교통기획단장 답변 드리겠습니다.

지금 저희들이 용역을 2군데는 완료했고 한 군데는 지금 한 몇 개월 남았습니다.

수요를 당초에 기본계획은 14만을 예측 했습니다. 14만 예측한 거는 내용을 보시면 아시겠지만 당초에 광역권을 경남도가 추진하다 보니까 저희들도 수요 부분하고 전문가들 의견을 다 들어 보니까 그 당시 조사한 부분에 학자님들은 저는 못 봤어요, 그 자료가 입수가 불가하고 왜 그렇게 나왔는지들...

그런데 뒤에 전문가들 의견을 들어보면 광역권을 하다 보니까 우리 무궁화, 새마을호하고 광역권에 있는 철도유입인구를 가산을 한 겁니다. 가산을 해서 인구를 한 3~4만명 더 많이 본 것으로 보이고요.

예비타당성조사에서는 14만에서 11만으로 줄었습니다. 11만으로 줄었는데 그 부분에 대한 거는 진해선만 인정을 한 것으로 나와 있어요. 제가 보고서를 다 보니까...

그 다음에 지금 하고 있는 타당성평가에는 중간보고서에 보면 보셨는지 모르겠는데 우리가 기존에 있는 기

본계획노선을 그대로 두고 보면 4,600명 밖에 초과 안 됩니다. 거기에 보면 책자를 나중에 보여 드리겠습니다. 마는 11만1,860명으로 검토 되어 있습니다. 그래서 4,600명이 좀 많은 것으로 되어 있고, 지금 11만7천이라는 것은 기본계획 노선에다가 다른 시·군에 수요가 창출도 안 되고 그 다음에 마산발전협의회 등에서 노선을 조금 불종로라든지 경남대 있는 데를 유도를 할 수 있는 방법을 모색해 달라 해서 검토를 해 본 겁니다. 우리가 기본계획을 우선으로 하고 다른 대안이 없는가 싶어서 이번에 하면서 여러 가지 안을 검토를 해 본 건데 거기 하나씩 그렇게 갔을 경우 1만4~5천정도 더 수요가 증가하는 것이지 예비타당성 조사하고 타당성평가 용역에서는 수요가 거의 대동소이합니다. 모든 보고서를 보시면 알 겁니다.

그래서 기본계획에 조금 많이 수요를 3~4만이 많은데 그 부분은 광역권으로 해서 그런 것으로 저희들은 판단됩니다.

○박철하 위원 수요 예측이 각 지자체마다 대부분 다 처음에 타당성 조사할 때보다는 현실적으로 나타나는 게 수요예측이 다 잘못되고 있는 겁니다. 맞아떨어지는 지자체가 하나도 없었어요.

제가 봤을 때는 우리가 낮추어 잡아도 10만정도로 예측한다 하더라도 그 적자 폭은 연간 한 50억정도로 나옵니다.

○교통기획단장 박윤서 7만이라는 부분은 얼마 전에 뉴스에 나오기는 나왔는데 이우배 교수님께서 말씀을 했는데 그 분은 저는 잘 모르겠습니다만 인제대 행정학 교수로 알고 있는데 어떤 데이터를 가지고 했는지 모르지만 이게 한 3년 몇 개월 동안에 전문가들이 용역을 한 결과 치이고 저희들도 예측이니까 7~8년 뒤에... 아무도 정확하게 속단은 못 합니다마는 모든 전문가들은 이 수요가 제일 근접하다고 이야기 하고 이 한 분이 7만이라고 해서 그것도 다 맞다고 볼 수는 없는 것 아닙니까?

○박철하 위원 제가 현장감사를 가야 되기 때문에 짧게 마무리 하겠습니다.

수요예측에 대한 중요성, 그 다음에 승용차 감소율이 전혀 나타나지 않고 있는 현재의 문제점, 그리고 버스업체의 협의 문제 이런 등등 어려운 문제들이 있기 때문에 도시철도에 대해서 굉장히 심히 우려되는 부분이 많습니다.

그래서 급히 서둘러 마시고 우리가 꼼꼼히 따지고 꼼꼼히 연구해서 더디게 가더라도 정확하게 해야 된다. 왜냐 타 지자체에 지금 굉장히 실패한 사례가 많기 때문에 더더욱 그러 합니다.

과장님 많이 인지해 주시고 그렇게 노력해 주시면 감사 하겠습니다.

이상입니다.

○교통기획단장 박윤서 알겠습니다.

우려하시는 부분에 대해서 적극적으로 저희들도 검토를 하겠습니다.

○위원장 황일두 예, 수고 하셨습니다.

다른 위원님, 김석규 위원님.

○김석규 위원 예, 수고 많습니다.

그 계속 업무보고나 이럴 때 제가 도시철도에 대해서 많이 이야기를 해서 논쟁을 하기 보다는 좀 확인하는 것만 가능한 한 하도록 하겠습니다.

전체 국내에서 하고 있는 게 전부 민간투자사업으로 진행하고 있다고 말씀하셨는데 재정사업으로 진행하는 경우가 없습니까?

○교통기획단장 박윤서 예, 교통기획단장 박윤서입니다.

제가 구체적으로 지금 추진하고 있는 대부분이 다 민자사업으로 알고 있습니다. 그런데 그 중에 재정사업으로 하는 것이 있는지 정확하게 그것까지는 언론에 나온 거라든지 이런 거는 파악을 못하고 있습니다.

○김석규 위원 부천은 도시철도사업을 재정사업으로 진행 했지요? 부천은 재정사업으로 했습니다. 도시철도의 종류가 뭐냐에 대해서는 부차적으로 하고 법을 도시철도법에 적용해서 진행했다는 말씀을 드리고요.

연관해서 아까 도비 확보를 20% 얘기하셨는데 부천시의 재정사업을 하면서 도시철도사업에서 경기도로부터 몇 퍼센트 받았는지 아십니까?

○교통기획단장 박윤서 그 부분하고 저희들은 여건이 조금 차이가 난다고 봅니다.

왜 그러냐 하면 저희 시는 사실상 아시다시피 마산·창원·진해가 따로 3개의 시가 독립되어 있다가 통합이 됨으로 해서 경남도가 이 사업을 계속해서 추진해 왔습니다. 20년 전부터 추진해 오다가 기본설계까지를 경남도 지사가 했습니다. 했기 때문에 거기에 국토해양부 장관의 기본계획 승인을 할 때 재원조달 계획에 보면 도 지사가 전부 자기들이 20% 재원조달 계획을 하겠다고 그렇게 답변했기 때문에 그 승인 계획서, 보고서 자체

에 들어 있습니다.

그래서 20%는 법상으로 명확하게 명시된 거는 없지만 일단 모든 근거 서류가 있기 때문에...

○김석규 위원 근거 서류 지금 제출해 주십시오.

근거 서류 지금 제출해 주시고요. 뒤에 계신 계장님께서 제출해 주시고요.

지금 보면 도시철도사업이 재정사업으로 진행하는 경우가 거의 없는데 부천시도 진행을 했는데 5% 지원을 도로부터 받았고 지금 우리시와 같이 재정사업으로 진행하는 곳이 또 한 곳이 있지요? 수원...

○교통기획단장 박윤서 대구하고 인천이 있는 것으로 알고 있습니다.

○김석규 위원 수원시가 있잖아요?

○교통기획단장 박윤서 수원시는 저희들보다 추진이 많이 늦습니다.

○김석규 위원 늦는데 지금 재정사업으로 진행 하잖아요?

○교통기획단장 박윤서 예, 하고 있습니다.

○김석규 위원 이거 경우에 지금 수원시가 2017년 준공을 목표로 지금 시행하고 있는데 전체 재원조달 계획에서 경기도로부터 예측하고 있는 도비 지원을 얼마정도 예측하시는지 않습니까?

○교통기획단장 박윤서 아까 그 부분은 앞에도 말씀드렸지만...

○김석규 위원 그러니까 몇 퍼센트 정도 예측하고 계신지 아냐고요?

○교통기획단장 박윤서 그건 정확하게 모르겠습니다.

○김석규 위원 2%를 자체적으로 중기지방재정계획에 반영하고 있습니다. 그런데 20%라는 것에 대해서 명확하게 어떤 확답을 도로부터 어떤 것을 받았는지 그것은 다시 한번 확인해야 되고요.

또 말씀 드리겠습니다. 아까 수요예측 명확하다고 얘기하셨는데 수요예측은 대략적으로 큰 틀에서 어떤 식으로 해서 수요예측을 하게 됩니까?

○교통기획단장 박윤서 수요는 우리 도시발전과 모든 종합적으로 분석이 되는데 그 부분에 대한 것은 정확한 데이터는 지금 전문기관에서 수행했기 때문에 백데이터는 못 받았습시다라는 경제상황이라든지 모든 인구, 장애인구라든지 여러 가지 여건을 다 종합적으로 분석해서 나온 것으로 알고 있습니다.

○김석규 위원 가장 기본이 구체적으로 보면 통행량이 아니겠어요?

KT DB 자료를 인용한 통행량입니다. 통행을 할 때 어떤 통행수단을 쓸 것인가의 문제를 고민하게 되고 여기에 따라서 수요예측이 이루어지는 거죠.

물론 여러 가지 분석방법이나 기법은 따로 전문적인 부분이 있다고 생각하는데 가장 로우데이터가 되는 것이 뭐냐? 통행량입니다. KT DB가 추정하고 있는 통행량입니다.

그렇지만 KT DB 통행량도 추정을 하게 되어 있어요, 여러 가지 기법에 의해서... 그러면은 이것이 우리 현실과 다르다면 다시 얘기하면 로우데이터가 틀리다고 한다면 현실과 수요예측은 틀리게 나올 수 밖에 없습니다. 맞습니까?

○교통기획단장 박윤서 예, 그럴 수도 있겠지요.

○김석규 위원 현재 우리시가 제출했던 자료 중에 창원시에 통행 방법 중에 시내버스를 이용하는 통행 인원이 얼마쯤 된다고 지금 우리 타당성평가에서는 이야기 하고 있습니까?

○교통기획단장 박윤서 타당성평가가 최종 결과보고는 안 나왔습시다만 중간보고에 의하면 42만정도로 보고 있습니다.

○김석규 위원 42만이죠?

○교통기획단장 박윤서 예.

○김석규 위원 그럼 우리시가 교통카드를 기준으로 하고 여러 가지 추정해서 시내버스에 보전을 해 주고 있기 때문에 지금 추정하고 있는 시내버스 통행량은 얼마나 됩니까?

○교통기획단장 박윤서 이번에 용역을 하면서 그 관계를 우리가 리스트를 뽑았는데 비수기에는 한...

○김석규 위원 연평균으로 따져서...

○교통기획단장 박윤서 평균까지는 안 뽑았습니다. 많을 때는 한 3~4만까지 나오는 것으로 하고, 그 다음에 이거는 전부...

○김석규 위원 아니, 용역회사에서는 그렇게 그렇게 계산을 해서 42만으로 나왔는데 우리시가 정확하게 버스에 대해서 가장 잘 알고 있잖아요. 교통정책과에... 왜냐 하면 버스에 보전을 해 주어야 되기 때문에 그게 추산이 되잖아요? 지금 나온 게 31만입니다.

○교통기획단장 박윤서 30만에서 32~3만으로...

○김석규 위원 31만입니다. 똑같이 계산을 하면 31만입니다.

31만이 되는데 2011년 기준으로 31만이 되는데 그러면 시내버스 통행량이 여기 용역사에는 KT DB를 기준으로 했을 때 버스통행량이 전체 시외버스, 셔틀버스 전체 합치면 59만이라고 추계하고 그 중에 시내버스는 42만정도가 맞으니까 이게 맞다라고 했는데 실질적으로 현실에서는 11만이 작다는 말입니다. 시내버스가 로우데이터가 현실과 안 맞으면 수요추계가 잘 안 맞잖아요? 인정합니까?

○교통기획단장 박윤서 그 부분에 대해서 말씀 드리겠습니다.

저희들이 용역회사에 수요분석한 부분하고 확인한 결과 현금으로...

○김석규 위원 포함 시켰습니다.

○교통기획단장 박윤서 현금으로 준 사람도 있습니다. 현금으로 준 사람도 있고, 이게 우리가 버스가 빠져 있는 노선이 몇 군데 있어요, 한 10군데정도 되더라고요.

○김석규 위원 그걸 다 포함한 게 42만입니다.

○교통기획단장 박윤서 그 정도로 추정을 했습니다.

장래인구니까 그건 7~8년정도...

○김석규 위원 아니, 과장님 제 얘기를 정확하게 들으세요.

그걸 다 반영해서 버스이용자를 하니까 42만이 나왔잖아요?

○교통기획단장 박윤서 예.

○김석규 위원 그럼 우리시는 순수 우리시 내에 있는 시내버스 이용자를 합치면 28만에서 29만, 그 다음에 시외에 있는 우리시 외에 있는 버스회사에 하는 게 1만명 자기들 추정대로 용역회사가 추정하는 것처럼 1만명이라고 최대 잡고, 그 외에 현금 20% 합치면 1만명, 전체 합치면은 31만이 나온다는 거예요. 31만이 나오는데 여기는 42만으로 추정하고 있잖아요. 11만이 차이가 나잖아요.

이 11만이 차이가 나는 것은 그만큼 수요 전체를 예측하게 되면은 로우데이터가 아무리 KT DB의 자료를 활용했다 하더라도 현실과는 11만이 차이가 난다. 11만이 차이가 나면은 수요예측이 로우데이터가 틀리기 때문에 전체 수요예측이 차이가 날 수 밖에 없다. 11만이 작으면 그만큼 퍼센테이지를 우리가 봤을 때 장래 수요는 작다라고 밖에 할 수 없다는 말씀을 드리는 거예요. 이것이 맞냐, 안 맞냐 묻는 거예요.

○교통기획단장 박윤서 그 부분은 제가 정확한 세부자료를 다 안 갖고 있기 때문에 서면으로 제출 하겠습니다.

그 부분에 대한 것은 분명하게 용역회사에서 답변을 주었기 때문에 그에 대해서는 충분히 자료를 드릴려면 서면으로 드리겠습니다.

○김석규 위원 아까 요청한 자료하고 지금 갖고 빨리 갖다 주세요.

○교통기획단장 박윤서 알겠습니다.

○김석규 위원 지금 해서 갖다 주세요.

그리고요, 두 번째 또 말씀 드리겠습니다.

노선에 관해서 말씀드릴게요. 이번에 타당성평가에는 중간보고서에 안 나와 있는데 저쪽 가음정 쪽에 남양초등학교 앞에 도로 4차선을 통과하는 노선이 있습니다. 맞지요?

○교통기획단장 박윤서 예, 있습니다.

○김석규 위원 그 노선은 예비타당성 조사 때 혼용구간으로 활용하겠다고 얘기를 했었는데 지금은 어떻게 되어 있는 거예요?

○교통기획단장 박윤서 지금도 일부는 혼용구간으로 들어가구요. 들어가는데 고가도로 쪽으로 해서 지금 검토한 것에 의하면 상행선하고 하행선하고 조금 돌아가지고는 따로 운행하는 것으로 그렇게 되어 있습니다. 그거는 나중에 도면을 별도로 가지고 설명을 드리겠습니다.

○김석규 위원 남양초등학교 앞에 도로 4차선이 혼용구간입니까? 아니면은...

○교통기획단장 박윤서 그건 혼용구간 맞습니다.

○김석규 위원 알겠고요, 그 다음에 무임손실 얘기가 중간보고서에 나와 있습니다.

28.4%라고 했어요. 무임인원이 24%쯤 되고 부산도시철도를 참고로 했다고 했는데 실질적으로 왜 2010년도 무임인원을 추정해서 이렇게 전체로 해서 손실분을 28.4% 잡았는데 이 무임인원을 기준으로 잡았거든요. 무임인원하고요 무임손실액은 엄청난 차이가 납니다. 참고로 말씀드리면 2009년 기준으로 부산도시철도의

경우에 무임인원은 23.4%입니다. 그래서 여기서 분석한 것하고 비슷해요.

그런데 뭐가 차이가 나느냐 하면 무임손실액은 39.5%예요. 무임인원을 추정하는 이유는 무임손실액이 연간 얼마가 나타나느냐를 확인하기 위해서 추정하는데 무임손실액을 추정 안 하고 무임인원을 추정해서 우리시가 대비시켜서 데이터를 제출했어요, 용역사에서.

○교통기획단장 박윤서 그 부분에 대해서 제가 반론을 제시 하겠습니다.

저희들은 자료를 2011년 8월달에 국토해양부 대한교통학회에 수록된 자료를 근거로 했습니다. 나중에 확인하시면 이 자료를 별도로 드리겠습니다. 이 책자를... 국토해양부의 공식적인 자료입니다.

거기에 보면 무임승차는 23.9% 부산시에 되어 있고요. 그 다음에 할인승차는 1.83%, 그 다음에 시내버스 환승이 6.31% 해서 부산이 32.04%입니다. 그런데 저희 시는 그걸...

○김석규 위원 예, 제가 그걸 아는데 그걸 인정을 하는데요...

○교통기획단장 박윤서 노인인구하고 우리가 지금...

○김석규 위원 인정을 한다니까요, 인정을 하는데요 2009년도에 무임인원이 23.4%, 그 다음에 2010년도에 23.9% 해서 인정을 하는데 무임인원을...

○교통기획단장 박윤서 아니, 지금 제가 말씀드리는 건 2011년 12월말 통계 자료입니다.

○김석규 위원 아니, 그렇다 하더라도 비슷한 통계잖아요.

○교통기획단장 박윤서 예.

○김석규 위원 인정하는데...

○교통기획단장 박윤서 노인인구하고요...

○김석규 위원 거기에 무임손실액이 나오니까?

○교통기획단장 박윤서 무임손실액이 금액은 안 나오지요. 프로테이지로 해서...

○김석규 위원 프로테이지 몇 퍼센트 나오니까?

○교통기획단장 박윤서 그건 부산인구의 부산은 16.6%가 무임하는 인구입니다.

○김석규 위원 과장님, 다시 한번 확인을 하시면은 무임인원 퍼센테이지와 수송 인구 중에 무임인원 퍼센테이지와 수익금 중에 무임손실금의 차이는 퍼센테이지가 완전히 다릅니다.

○교통기획단장 박윤서 맞습니다.

그거에 대한 것도 계산이 다 되어 있습니다. 저희들도.

노인인구 하고 전부 다... 노인하고 국가유공자, 장애인 하고 해서 14만7천으로 지금 나와 있고요, 14.3%입니다. 전체, 부산은 16.6%입니다.

○김석규 위원 거기다가 단순하게 금액을 곱해서 추산한 것 아니에요? 금액을 따지면...

○교통기획단장 박윤서 그건 우리가 한 사례가 없기 때문에 부산이 철도를 운영하고 있기 때문에 부산의 사례를 비교하는 것이 제일 근접한 것 아닙니까?

○김석규 위원 과장님, 만약에 제가 주장하는 게 무임인원 퍼센테이지보다 훨씬 더 차이나는 게 무임손실금 차이더라고 제가 말씀을 드리는데도 불구하고 그렇게 말씀하시면... 만약에 제가 주장하는 것처럼 2009년 기준으로 부산이 무임인원은 23.4%, 무임손실금은 39.5%라는 자료가 확인이 되면 이 사업 전면적으로 재검토하실 자신 있습니까?

○교통기획단장 박윤서 그건 2009년도하고 2011년도 자료가...

○김석규 위원 추세는 똑같아요, 추세는 똑같습니다.

퍼센테이지의 추세는 약간씩 노인 노령화로 인해 약간씩 증가하는 추세고 그 추세는 똑같아요. 그런데 무임손실금이 발생하는 것은 별도의 다른 이유 때문에 손실금이 많이 크게 발생해요.

그래서 단순하게 인원만 곱하면 인원에다가 요금만 곱하면 되는 문제가 아니에요.

○교통기획단장 박윤서 그거는 인원에다가 요금을 곱한 것이 아닙니다.

산식이 있는데 그 산식에 의해서 계산한 것이지 임의로 그렇게 한 것은 아닙니다. 그건 별도로 자료를 드리겠습니다. 그 부분에 대해서는...

○김석규 위원 일단 알겠습니다.

제가 그 부분에 대해서는 전체적으로 다시 한번 더 확인 하겠습니다. 확인 하는데 제가 가진 자료하고 다시 한번 보도록 하고요.

○교통기획단장 박윤서 예, 자료를 드리겠습니다.

○위원장 황일두 김석규 위원님…

○김석규 위원 마지막 하나만 딱 하겠습니까.

○위원장 황일두 알겠습니다.

○김석규 위원 우리 자문위원회에서도 이야기 나왔는데 ‘첨두시 재차인원’의 개념이 무엇인지 설명해 주시고, 그게 예타와 예타를 재검토한 인원이 두배 가까이 차이난 이유에 대해서 설명해 주시죠.

○교통기획단장 박윤서 예, 말씀 드리겠습니다.

당초에 그걸 원래 4.82km를 평균 승차시간을 구간을 두었는데, 저희들이 이번에 80개 존으로 세분화 했습니다. 13개 존에서 80개 존으로 더 세분화해서 반경 500m 이내를 조사를 하다 보니까 이게 구와 구를 지나는 팔 점 몇 키로… 그러니까 구와 구를 지나는 52.7%정도 구를 넘어가는 분들이… 그리 함으로써 재차인원이 많아진다는 이야기입니다. 그래서 그게 분석한 자료도 별도 있습니다.

그 부분에 대해서는 아직 자료를 용역보고서가 완료 안 되었기 때문에 못 받았는데 그 수요를 예측하는… 여기도 전문가들이 다 계시기 때문에 그걸 정확하게 한 백데이터가 있습니다. 그래서 2천명이 넘는 것으로 나와 있습니다.

아직까지 보고서가 완료된 상태가 아니고 중간보고 단계에서 그게 나왔는데 그 사항은 다음에 용역보고 필요하다면 그 부분에 대한 건 나중에 또 자료를 드리겠습니다.

○김석규 위원 예타할 때하고 지금 이번에 타당성평가할 때 로우데이터가 틀린 건 없습니까?

○교통기획단장 박윤서 지금 예타하고 한 거는 별로 없습니다.

거의 없는데 기본설계 단계에서 수요 부분이 조금 아까도 말씀드렸지만 기존 철도인구가 상당히 많았던 것, 그 부분이 좀 광역권하다 보니 그렇게 된 것 아니냐 생각합니다.

○김석규 위원 첨두시 예타에서 1천명하고 그 다음에 재검토했을 때 2천명 하교의 차이는 어떤 문제를 가져올 수 있습니까? 그걸 한번 설명해 보시죠.

○교통기획단장 박윤서 그 부분에는 구간거리를 짧게 본 겁니다. 예타에서…

○김석규 위원 아니, 아니… 그거 첨두시 재차인원을 확인하는 이유가 뭐니까? 용역에서…

○교통기획단장 박윤서 우리가 시스템 부분을 먼저 검토를 앞에 논란이 있었기 때문에 차량도 어느 것이 적합한지 그것 때문에도 과업 자체에 들어가 있었습니다.

있었고, 재차인원에 따라서 차종도 어느 정도 연관이 있기 때문에…

○김석규 위원 1천명과 2천명의 차이를 이야기해 보시죠.

차량 이번에 검토했을 때, 시스템 검토했을 때…

○교통기획단장 박윤서 그거는 일단 시간당 통과차량의 시격하고 다 관련이 있겠지요. 차량의 시격하고… 안 그러면 규모가 작으면 시격이 짧아져야 되는 그런 문제도 있고 그렇습니다.

○김석규 위원 그러니까요.

그런 문제를 했을 때 이번에 가장 많이 언론에도 나왔던 게 노면전차와 바이모달트램에 대해서 유력하게 검토되고 있다고 언론도 나왔었는데 이게 2천명이 되면 바이모달트램은 배차간격이 상당히 빨라지고

○교통기획단장 박윤서 2.7분정도…

○김석규 위원 그 다음에 그 만큼 비용이 많이 늘어나기 때문에 부적정하다. 오히려 이 정도면 2천명쯤 되면은 노면전차가 적합하다 이렇게 되어 있고요. 1천명이면 바이모달도 충분히 수용이 가능하다 이렇게 되지요.

이 1천명과 2천명의 차이는 시스템을 결정하는데 결정적 근거가 되는 거잖아요?

○교통기획단장 박윤서 맞습니다.

○김석규 위원 그러니까 이것이 잘못 예측되었다고 한다면 빈 차가 다닌다는 이야기에요. 수요에서…

○교통기획단장 박윤서 빈 차가 다닌다는 것보다는 첨두시에 하고… 첨두시를 기준하니까 6시간을 첨두시간으로 보고 보통 하는데 그 시격을 시간을 조금 조정하는 방법도 있고 여러 가지 안 있었습니까?

○김석규 위원 시간을 조정하는 거야… 그럼 어떤 차량이든 시간을 조정하면 되지요.

그만큼 여러 가지 비싼 비용을 치를 수도 있다는 것 아니에요, 시스템에 따라서…

그런 부분에 중요한 문제가 확고하게 증명이 안 되고 있는 부분이 있고, 제 생각에는 여러 가지 부분에서 저하고 확인할 부분이 많이 있는데 확인을 좀 하고요.

제가 제안드리고 싶은 것은 이런 거예요. 계속 얘기하지만 우리 동료위원님도 앞에 이야기했지만 좀더 검토

할 것도 많고, 또 다른 지역에서 지금 곧 할려고 따라오고 있잖아요.

그 다음에 아까 요청한 자료를 가져오면 다시 보고 시간 되면 질문을 드릴 텐데 도비가 지금 내려온다는 게 없잖아요. 도비가 내려온다는 확정이...

○교통기획단장 박윤서 지금 올해도 10억이 내려왔지 않습니까?

4월 10일날 받아냈습니다.

○김석규 위원 올해 10억이 예산이 편성이 된 겁니까?

○교통기획단장 박윤서 교부가 결정이 되었습니다. 4월 10일자로...

○김석규 위원 편성이 된 겁니까? 그게... 그게 홍준표 도지사의 포괄사업비로 그냥 시장이 올 초도순시 때 달라고 부탁을 하니까 이거 예산 편성하지 않고 바로 내려준 것 아니에요? 포괄사업비로...

○교통기획단장 박윤서 문서로 내려왔는데 저희들이...

○김석규 위원 포괄사업비로 내려온 거잖아요.

○교통기획단장 박윤서 예.

○김석규 위원 다시 말하면 도의회에서 이 정도의 20%가 되는... 전체 추정컨대 2,000억이 되는 부분을 2020년까지 창원시에 투입해 줄 거냐의 문제예요.

○교통기획단장 박윤서 그 부분에 대해서는 문서가 굉장히 많이 있습니다.

다음에 자료를 백데이터 다 드리겠습니다.

○김석규 위원 그러니까 지금 데이터 가져오신다니까 한번 볼 텐데 그런 걸 다시 한번 확인을 하고 전체적으로 최종 확정 났을 때 해도 추진이 늦지가 않습니다. 그래서 그렇게 하고요.

잘못 추진해서 이후에 애물덩이 되면 이거 누가 책임지겠어요? 이거 걷어낼 수도 없고 그렇다고 계속적으로 적자를 본다 고 한다면 어마어마할 건데 그런 것에 대한 고민을 좀 많이 하십시오. 많이 해서 같이 협의 했으면 좋겠습니다.

○교통기획단장 박윤서 알겠습니다.

○김석규 위원 시간 많이 써서 죄송합니다.

이상입니다.

○위원장 황일두 수고 하셨습니다.

다른 위원님, 질의하실 위원님 안 계십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

교통기획단 마쳐도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

더 이상 질의하실 위원님이 없으므로 교통기획단에 대한 질의를 종결하고 이것으로 건설교통국에 대한 오늘 감사를 마치겠습니다.

수고 하셨습니다.

존경하는 동료위원 여러분, 건설교통국장님을 비롯한 관계공무원 여러분 수고 하셨습니다.

내일은 10시부터 도시개발사업소에 대한 행정사무감사가 있음을 알려 드리며 이것으로 오늘 감사를 모두 마치겠습니다.

(14시59분 감사중지)

○출석위원(11인)

- 황일두 이성섭 김동수
- 김문용 김석규 김종식
- 박철하 박해영 손태화
- 이옥선 이치우

○출석전문위원

- 전문위원 김원현
- 전문위원 정선한

○출석공무원

- 건설교통국장 이순하

건설도로과장	이덕희
교통정책과장	조영일
재난안전하천과장	송일선
교통기획담당	박윤서