

제9회 창원시의회(임시회)

# 도시건설위원회회의록

제1호

창원시의회사무국

일시 2011년 5월 13일(금)

장소 도시건설위원회실

## 의사일정

1. 창원시 시내버스 재정지원 투명성 확보 등에 관한 조례안
2. 창원도시관리계획(개발제한구역 해제) 결정(변경)을 위한 의견제시의 건

## 심사된 안건

1. 창원시 시내버스 재정지원 투명성 확보 등에 관한 조례안(시장제출)
  - 건설교통국 소관
  - 가. 대중교통과
2. 창원도시관리계획(개발제한구역 해제) 결정(변경)을 위한 의견제시의 건(시장제출)
  - 도시교통국 소관
  - 가. 도시정책과

(14시09분 개회)

○위원장 김종대 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제9회 창원시의회 임시회 제1차 도시건설위원회 개회를 선포합니다.

먼저 전문위원으로부터 보고사항을 듣도록 하겠습니다.

정갑식 전문위원 나오셔서 보고말씀 해 주시기 바랍니다.

○전문위원 정갑식 전문위원 정갑식입니다.

본 위원회에 심사 회부된 안건을 보고드리겠습니다.

창원시장이 제출한 창원시 시내버스 재정지원 투명성 확보 등에 관한 조례안과 창원도시관리계획 결정을 위한 의견제시의 건 등 2건의 안건이 지난 5월 6일 의장으로 부터 본 위원회에 심사 회부되었습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○위원장 김종대 정갑식 전문위원님 수고하셨습니다.

동료위원 여러분, 반갑습니다.

어제부터 18일까지 7일 간 의사일정에 의해서 오늘 우리 상임위원회에 상정된 내용은 아시다시피 2건입니다.

하나는 창원시 시내버스 재정지원 투명성 확보 등에 대한 조례안과 두 번째로는 창원도시관리계획 결정의 내용에 대해서 의견제시하는 그런 두 가지 안입니다.

회의가 원만히 진행될 수 있도록 위원 여러분께서 협조해 주시고 회의를 시작하도록 하겠습니다.

의사일정은 배부된 유인물을 참고해 주시기 바라고 이 내용은 간사님과 의논된 내용입니다.

1. 창원시 시내버스 재정지원 투명성 확보 등에 관한 조례안(시장제출)

-건설교통국 소관

가. 대중교통과

(14시11분)

○위원장 김종대 의사일정 제1항 창원시 시내버스 재정지원 투명성 확보 등에 관한 조례안을 상정하겠습니다.

그러면 양윤호 건설교통국장님 나오셔서 인사말씀과 함께 소속 직원들의 소개와 창원시 시내버스 재정지원

투명성 확보 등에 관한 조례안에 대해서 제안설명 해 주시기 바랍니다.

○건설교통국장 양윤호 건설교통국장 양윤호입니다.

먼저 건설교통국의 업무추진에 적극 협조하여 주시는 김중대 위원장님을 비롯한 도시건설위원회 위원님들께 항상 감사드립니다.

우리 직원을 소개하겠습니다.

조례 업무추진 담당과장입니다.

대중교통과장 최용균 과장입니다.

다음은 김대원 담당계장입니다.

그러면 의안번호 제512호로 상정된 창원시 시내버스 재정지원 투명성 확보 등에 관한 조례안에 대하여 설명을 드리겠습니다.

이 조례의 제안이유는 대중교통수단을 이용하는 시민들에 대한 서비스를 높이기 위해 시내버스 업체에 지원하는 재정지원금의 투명성과 적정성을 확보하고 교통문화에 대한 의식수준을 향상시키기 위해 필요한 사항을 규정하기 위함입니다.

주요내용으로는 창원시 교통개선위원회를 설치하고 그 주요기능은 시내 마을버스의 운행정책 수립에 관한 사항과 시내 마을버스의 표준 운송원가 산정 적정성에 관한 심사 또한 재정지원 기준방법 등에 관한 사항, 시내버스 회계감사 및 서비스 평가에 관한 사항 등을 심의하도록 하고 창원시 교통개선위원회 구성은 위원장 및 부위원장을 포함한 20인 이내로 구성하고 시의회 추천위원은 소관 상임위원회를 배제하고 기타 교통전문가, 언론계, 법조계, 공인회계사, 사회단체 대표 등으로 구성하되 운수사업자와 운수종사자는 배제하도록 하였으며, 표준운송원가 산정과 외부 회계감사는 매년 공인회계사 또는 회계법인으로 하여금 작성하도록 하고 「주식회사 회부감사에 관한 법률」에서 정한 기준을 반영하여 시행토록 하고, 업체의 경영 및 서비스평가는 재정 지원을 받는 운수업체에 대해 경영 및 서비스평가를 실시하도록 하고 평가결과에 따라 재정지원금의 차등지원을 명문화 하는 사항이며 운수업체의 정보공개에 관한 사항으로 안 제19조로 재정지원금의 지급내역, 표준운송원가 산정결과, 경영 및 서비스평가 결과 등을 공개토록 하여 시민들의 발인 대중교통 운영의 효율성과 투명성 확보를 위해 추진하고자 합니다.

참고로 입법예고를 2011년 3월 7일부터 3월 25일까지 하였으나 제출된 의견은 없었습니다.

이 조례는 국민권익위원회의 권고 사항과 시내버스 업계 재정지원의 투명성 확보를 위해 제정되는 조례임을 참고하여 주시기 바랍니다.

이상 제안설명 드린 창원시 시내버스 재정지원 투명성 확보 등에 관한 조례안에 대하여 원안대로 가결하여 주실 것을 간곡히 부탁드립니다.

감사합니다.

○위원장 김중대 양윤호 국장님 수고하셨습니다.

다음은 정갑식 전문위원으로부터 검토보고를 듣도록 하겠습니다.

○전문위원 정갑식 전문위원 정갑식입니다.

검토보고서 3페이지에 의해서 보고를 드리겠습니다.

본 조례안은 시내버스 업체에 대한 재정지원의 투명성 제고와 시내버스를 이용하는 시민의 편의성과 효율성 향상에 기여함과 국민권익위원회의 버스 재정지원 투명성 제고를 위한 법령, 자치법규, 부패영향평가 결과를 토대로 제정하게 되었습니다.

조례 제정의 배경은 최근 환승보조금 지원확대 및 적자노선의 증가 등으로 버스 재정지원금이 매년 증가하는 추세에 있고, 버스 운송보조금 지원기준이 불명확하고 집행결과에 대한 정산이 미흡하여 도덕적 해이와 부패사태가 지속적으로 발생하고 있었으며, 또한 버스 재정지원 관련법령에 대한 부패영향평가를 통해 보조금 운용과정의 투명성을 제고하고 정부 예산집행의 낭비요인을 제거하고자 하는데 있습니다.

버스 재정지원 내용 및 현황은 5페이지 우리나라 버스 운용체계 표를 참조해 주시기 바랍니다.

6페이지에 전국 버스 운영현황과 재정지원 종류 및 종류별 규모도 표를 참고해 주시기 바랍니다.

8페이지에 2009년도 전국 버스관련 재정지원 현황 실태조사도 표를 참고해 주시기 바랍니다.

9페이지 버스 준공영제에 따른 재정지원 추이도 표를 참고해 주시기 바랍니다.

10페이지입니다.

조례의 주요내용으로는 교통개선위원회의 설치 안 제3조, 교통개선위원회의 구성 안 제4조, 표준운송원가

의 산정 안 제14조, 외부 회계감사 안 제15조, 경영 및 서비스평가 안 제16조, 정보공개 안 제19조로 구성되어 있습니다.

본 조례를 제정함으로써 시내버스 재정지원 등 여러 가지 문제점 해소는 물론 운송원가 산정과정의 투명성 제고, 재정지원 기준 명확화, 보조금 지급 운영에 대한 부패 통제장치 마련, 운송원가 절감 및 인센티브 강화 등 교통문화 향상을 위해서 적절하게 제정되었다고 사료됩니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○위원장 김종대 전문위원님 수고하셨습니다.

이어서 질의 답변을 듣는 시간을 갖겠습니다.

의사일정 제1항 창원시 시내버스 재정지원 투명성 확보 등에 관한 조례안에 대해서 질의하실 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

이성섭 위원님.

○이성섭 위원 위원장님 반갑습니다.

이성섭 위원입니다.

대중교통과장님께 질의를 하겠습니다.

우선 개선위원회 구성과 관련해 가지고 소관 상임위원회 위원을 배제하는 이유와 아울러 운수사업자 및 운수종사자 배제에 대해서 뜻이 있는지 들어 보도록 하겠습니다.

○대중교통과장 최용균 대중교통과장 최용균입니다.

잘 아시다시피 해당 상임위원회의 제척 위원의 구성의 배제에 있어서는 나누어 드린 유인물, 이 조례가 앞에도 우리 전문위원이 보고를 해 드린 바와 같이 국민권익위원회 국가기관에서 전국을 상대로 조례안의 준칙이라든지 방향에 대해서 시달이 되었습니다.

그래서 보면 나눠드린 책자 27페이지를 보면 “심의위원회에 지방의회 상임위원이 들어오면 공정성을 저해할 수 있다.”는 문구가 있고요.

책자 27페이지가 되겠습니다.

그 다음 책자 57페이지도 보면 밑에서 네 번째 이해관계자 참여배제 중에서 “관련 상임위원회 배제”조항이 두 번 나오고 있습니다.

그리고 또 이해관계인 해당업체에 대해서는 운송원가나 외부감사가 자기 것을 자기가 하니까 오면 변명이나 이런 게 되기 때문에 제척하는 조항이 있어서 5조에 배제제척 사항이 있는 조례로 제정되었습니다.

○이성섭 위원 그래서 소관 상임위원회의 위원과 운수종사업자의 제척사유에 의해서 배제를 하고 또 권익위원회의 권고에 의해서 그런 내용이 나왔다 하는데 그러면 우리보다 먼저 버스정책심의위원회 구성과 관련되어 있는 5개 큰 특별시 내지는 광역시를 보면 거기도 이 조례를 다 만들어서 있는데 거기 보면 쉽게 얘기해서 될 못하느냐 하면 일단 시민들이 적극적으로 참여하게끔 시민참여가 가장 중요하다, 그리고 잘 아시다시피 버스를 타시는 분들이 버스에 어떤 문제가 있고 교통흐름에 어떤 문제가 있다든지 이런 내용이 나오는데 여기 전문가를 구성해 놓은 내용을 보면 법조인이 일색이고 그 다음에 경찰 관련 공무원이 일색인데 큰 광역 시도 이미 조례가 만들어져 가지고 시행하고 있는 이 조례에 볼 것 같으면 대부분 전문성과 효율성이 뛰어난 전문가도 참여하지만 시민들과 같이하기 위해서 시민들이 참여하기 위해서 확대하는 그런 조례로 다 집행되어 있습니다.

그래서 그 중에도 소관 상임위원회가 제척되는 부분이 없는 내용도 제가 발췌를 해 가지고 가져왔는데 유독 우리시에만 그런 권고, 권고가 강제사항인지 아닌지는 모르겠지만 그렇게 얘기한다는 것은 잘못되지 않았나 이렇게 생각하는데 그와 관련돼 가지고 다른 답변이 있으면 말씀해 주시기 바랍니다.

○대중교통과장 최용균 이성섭 위원께서 질문해 주신 시민, 직능단체 그 사항은 위원회 구성 제4조2항4호에 언론계, 법조계, 공인회계사, 시민·여성, 직능단체 그 다음에 다른 시?도에서 서울이나 버스정책위원회도 해당 버스를 타는 사람이 이 문제를 가장 많이 압니다.

그래서 그런 분들은 여기 20인 안에 들어가시면 되고, 거듭 말씀드리지만 권고는 했습니다마는 저희시에서 전문성이 요구되고 상임위원회가 필요하다면 이 조항을 수정해서 의결해도 저희들은 큰 이견이 없다는 말씀을 드립니다.

○이성섭 위원 그래서 권고지 강제성을 띄고 있는 조항이 아니기 때문에 우리보다 광역시나 다른 지방자치단체에서도 이런 근거가 다수 있기 때문에 그와 준해서 탄력적으로 구성을 하는 쪽으로 방향을 바꿔주시면

안 좋겠나 그렇게 보여집니다.

○대중교통과장 최용균 저도 그렇게 공감하고 있습니다.

○이성섭 위원 이상입니다.

○위원장 김종대 좋은 질의 해 주셨습니다.

다른 위원님, 정영주 위원님 질의해 주십시오.

○정영주 위원 정영주 위원입니다.

과장님께 묻겠습니다.

그러면 이성섭 위원님 말씀하신 것에 대해서 추가해 가지고 질의를 드리는데요.

“소관 상임위원회 위원”이 부분을 생략하고 그냥 시의회 의원이라고 해도 지방의회 의원 행동강령 7조에 나와 있는 내용하고 관계가 없어요?

지방의회 의원 행동강령 7조에는 직무와 관련된 위원회 활동의 제한 해 가지고 상임위원회 위원들이 직무와 관련해서 위원회에 들어가면 안 된다는 내용이 있거든요

○대중교통과장 최용균 거기까지는 제가 안 따져 봤는데요.

보통 직무에 관계되는 것하고 전문성하고 양대 산맥을 이루는데 실제 예산을 다루고 하시는 그 분야에 있어서는 해당 상임위원회보다 많이 아는 사람은 없을 것이라고 일반적으로 생각합니다.

그런데 의결을 하고 제척을 해 봤다는 것은 아까 그런 이유가 있어서 말씀드렸고 위원님들께서 해당 상임위원회 위원이 들어가서 전문성이나 이것을 통제하는 기능이 강화된다고 하면 제가 말씀드린 것과 같이 들어가지도 무난하지 않겠느냐는 그런 말씀입니다.

○정영주 위원 저도 이성섭 위원하고 같은 생각인데요.

건설교통국이 저희 상임위원회에 있지만 버스회사하고 연관되어 있으면 아예 도시건설위원회에 들어오지를 못하잖아요.

그런데 지방의회 의원 행동강령 7조에 그런 조항이 있어 가지고 이 조항이 잘못 만들어진 게 아닌가 하는, 직무와 관련된 사람은 오히려 자기와 관계된 상임위를 가지 않고 다른 데로 갑니다. 일반적으로.

그리고 여기 보면 이 조례를 참고하셨다고 “유사조례 운용 지방자치단체” 해 가지고 서울, 부산, 대구 이래 돼 있는데 서울, 부산, 대구에 있는 조례를 찾아봐도 그냥 시의회 의원이라고만 되어 있거든요.

그냥 시의원이 참여하는 것으로 돼 있고, 아까 이성섭 위원님 말씀대로 이거는 부패를 방지하기 위해서 이 조례가 만들어졌기 때문에 지금까지 부패방지를 위해서 노력하고 좀 더 계획적인 단체들, 시민사회단체들이 교통개선위원회에 더 들어왔으면 좋겠다는 그런 생각을 하고 있거든요.

그렇게 말씀을 드리고 싶고, 그 다음에 교통개선위원회가 설치되기 전에 이 위원회가 했던 일들 있잖아요.

앞으로 교통개선위원회가 만들어지면 운영정책 수립이라든지 표준운송원가 산정이라든지 이런 일들을 앞으로 하겠다고 되어 있는데 그 전에는 이런 일들을 어디서 했습니까? 교통개선위원회가 만들어지기 전에는

○대중교통과장 최용균 대중교통과장입니다.

잘 아시다시피 이 조례가 제정되기 전에는 경상남도 재정지원에 관한 광역단체 조례가 한 9조 정도 되어 있었고 그 다음에 그 위에는 재정지원의 근거라든지 「여객자동차 운수사업법」이나 「대중교통 이용 촉진법」에 대상하고 명시가 되어 있었습니다.

저희 시에서는 정영주 위원님께서 말씀하시는 위원회는 공식으로 없었고 저희들이 “교통자문위원회”라 해 가지고 자체에서 운영을 했다는 말씀을 드립니다. 공식적으로 조례가 나온 것은 이번이 처음입니다.

○정영주 위원 공식적으로는 없었지만 교통자문위원회에서 이 업무를 했다는 말이죠?

그러면 교통자문위원회에 참석한 전문가 그룹이 있을 것 아니에요.

그 전문가 그룹이 다시 교통개선위원회 이 조례가 만들어지면 이쪽으로 들어오시는 거예요?

○대중교통과장 최용균 아무래도 교통분야는 그 분들이 많지는 않고 한 3명에서 5명 정도 되는데 그 분들은 20인 이하니까 아무래도 교통전문가라 하면 그분들이 들어오는 게 담당과장으로서는 맞다고 사료됩니다.

○정영주 위원 우리시에 교통관련 위원회가 몇 개나 있습니까?

○대중교통과장 최용균 공식적으로 도시계획위원회 그 다음에 교통영향평가 이런 데도 분야별로 20명이면 교통분야가 3명 내지 4명 들어가 있고요.

그 다음에 공식적인 다른 단체는 교통안전규제심의회나 경찰서 그런 데 교통전문가가 들어가 있는 것이지만 다른 특별한 교통정책을 운용하는 위원회는 없었습니다. 자문위원회 정도밖에 없었습니다.

○정영주 위원 알겠습니다.

○위원장 김종대 답변을 그래 하시네, 조금 전에 정영주 위원께서 교통개선위원회에 소관 상임위원회의 위원이 배제되는 것에 대한 얘기를 하셨는데 지적이 옳으신 말씀이고 그 부분에 대해서 전문위원님께서 여러 가지 검토를 하셨는데 그 부분에 대한 설명을 조금 더 해 주시죠?

○전문위원 정갑식 전문위원 정갑식입니다.

지금 배제조항이 조례안 4조3항2호에 상임위원회의 배제조항을 넣었습니다.

이것이 지방의회의 행동강령이 2010년 11월 2일 날 제정이 되면서 7조에 보면 직무와 관련된 위원회 활동을 제한을 시켜놓고 있습니다. 지방의회 의원 행동강령에서.

그래서 의원이 소속된 소관 상임위원회 또는 특별위원회 직무와 직접 관련된 사항에는 심의 의결을 회피해야 한다고 이렇게 규정을 지어놨습니다. 앞으로는 될 수 있으면 직무와 관련된 심의위원회는 배제하는 것으로 이렇게 되어 있습니다.

그 다음에 권익위원회의 버스 재정지원 투명성 제고를 위한 법령, 자치법규, 부패방지위원회 평가서에서도 좀 전에 담당 과장님의 보고가 있었습니다마는 거기서도 그 위원회는 상임위원회 위원의 경우는 될 수 있으면 배제하면 좋겠다 이렇게 규정하고 있습니다.

그래서 물론 조례 5조에서 위원의 배제 기피부분에 대해서 전체 다 담고는 있습니다.

그래서 위에 삭제해도 밑에서 배제를 시켜 주고 있기 때문에 위에 넣어 가지고 배제하는 방법도 있고 5조에서 배제시키는 방법도 있기 때문에 넣든, 안 넣든 크게 의미는 부여하지 않는다고 이렇게 봐집니다.

○배종천 위원 지금 이 부분이 조례만 관련된 게 아니고 다른 위원회가 많이 있잖아요.

건축심의위원회나 많이 있는데 이런 부분들은 다 직무와 관련된 위원회 활동이잖아요?

○전문위원 정갑식 여기서 보면 재정지원과 관련된 사항이 있어 가지고 혹시 재정지원을 해 주는데 관련해 가지고 업무를 앞으로 인해서 우리 위원님들이 이용을 당할까 싶어서 아마 배제규정을 넣은 것으로 그렇게 알고 있습니다. 순수 재정지원과 관계된 사항입니다.

○위원장 김종대 죄송합니다마는 저도 말씀을 드릴 게 있는데 토론성 얘기는 좀 이따 하시고, 질의만 중심으로 하시고 이거 끝나고 나서 토론의 얘기를 해 주시면 좋겠습니다. 손태화 위원님.

○손태화 위원 정갑식 전문위원께서 말씀하시는 직무관련 제7조 이 법이 작년 11월 2일 날 제정이 되어서 한다 그러면 지금 전국 지자체 활동하고 있는 심의위원회나 하는 것들은 전부 소관 상임위원회에서 추천받잖아요. 법이 잘못 됐을 수도 있다니까 그런 내용의 뜻인지, 그 질문을 드리는 거잖아요.

○위원장 김종대 죄송합니다.

이 부분에 대해서 이렇게 이해하시면 됩니다.

내가 건축업을 하는데 건설에 관련된 상임위원회에 들어오는 것에 대한 배제의 얘기고 쉽게 말하면 그렇고, 그 다음에 아시다시피 상임위원회 활동을 하면서도 사실은 20명 이내로 위원회를 구성하게 되는데 거기에 들어오는 것들도 자기가 만약에 제척의 사유가 있다고 판단되면 벌써 위원회에 선임도 안될 뿐만 아니라 또 지방자치단체장이 선임을 시키지도 않을 것이기 때문에 굳이 이것을 여기와 연관해서 자꾸만 얘기를 발전시켜 갈 필요는 없을 것 같고요.

○손태화 위원 위원장님도 지금 오해를 하시는데 지금 정갑식 전문위원이나 여기 나와 있는 4조2호에 있는 이 내용들이 법을 잘못 해석했다는 이야기입니다.

도시건설위원회가 건설교통국 소관 업무를 다루고 있기 때문에 거기와 관련된 교통개선위원회는 상임위원회에 소속되어 있기 때문에 여기에 위원으로 참여할 수 없다 그 말을 지금 하는 거거든요.

지금 위원장님 하시는 말씀하고 정갑식 전문위원이나 최용균 과장님 하시는 말씀하고는 해석을 달리 하고 있다는 이야기입니다. 제가 이해가 안 되는데

○위원장 김종대 국장님이 좀 설명해 주시죠?

○건설교통국장 양윤호 제가 설명을 드리겠습니다.

작년부터 법이 바뀌어서 관련업에 종사를 하면 그 상임위원회에 못 들어오는지 모르겠는데 그 전에는 일반적으로 상임위원회에 그 직에 종사하는 분들이 시의원이나 도의원이 계시면 그 상임위원회에 들어왔다는 말씀이죠.

그래서 권익위원회에서 그렇기 때문에 주로 건설업 하시는 분들이 많이 있으니까 그 위원회를 배제하자는 차원에서 권익위원회에서 권고한 사항이고 그렇지 않다면 굳이 권익위원회에서 권고를 해서 넣긴 넣었는데

그렇지 않다면 4조3항2호에 들어 있는 이 문구를 넣을 필요가 없다, 왜냐 하면 아까 우리 전문위원이 말씀하신대로 5조5항에 보면 직접 관계가 있다고 인정되는 경우에는 의원의 배제 또는 기피할 수 있기 때문에 권고 사항으로 들어 있어서 넣어 놓기는 했는데 위원님들 말씀을 듣고 보니까 굳이 들어갈 필요는 없다고 보고 있습니다.

그래서 수정가결 해 주시면 저희들 수용하겠습니다.

○위원장 김종대 전문위원님 말씀 다시 한번 들어보십시오.

○전문위원 정갑식 그래서 지방의회 행동강령이라는 그것이 무슨 법을 근거로 했느냐 하면 부패방지 및 국민권익위원회 설치 및 운영에 관한 법률에 의해서 지방의회 의원 행동강령이 나왔거든요.

그래서 종전에는 그 직에 유능한 사람이 심의위원회에 다 참여하도록 되어 있었습니다.

그러나 작년 11월 2일 날 이 법이 제정됨으로 인해서 관련되는 의원들은 배제하는 쪽으로 이렇게 돼 있습니다.

그래서 지방의회 행동강령이나 조금 전에 국민권익위원회 버스 재정지원 투명성 제고를 위한 자치법규 부패평가서 내용이 똑같은 법에 의해서 나온 겁니다. 권고를 하는 거거든요.

그래서 소관 상임위원회 위원의 진입 규정을 집행부에서 넣은 것으로 알고 있거든요. 참고해 주시기 바랍니다.

○손태화 위원 정갑식 전문위원님, 제가 질의하는 내용은 뭐냐 하면 제7조1호에 있는 “의원이 소속된 소관 상임위원회 또는 특별위원회의 직무와 직접 관련된 사항은 배제한다.” 그 조항 때문에 4조3항2호에 있는 이 사항을 넣었다는 말입니다.

그러니까 제7조에 대한 해석이 잘못되고 있다는 것을 제가 이야기하는 거잖아요.

○전문위원 정갑식 제7조에 있는 내용을 가지고, 뒤에 보면 권익위원회에서 해설해 놓은 제척하라고 57페이지에 해 놓은 것 있죠?

○위원장 김종대 지금 7조라고 하는 것은 지방의회 의원 행동강령에 관련된 7조를 얘기하고 있고.....

○전문위원 정갑식 그 7조가 무슨 법을 근거로 했느냐 하면 부패방지 및 국민권익위원회 설치 및 운영에 관한 법률에 의해서 만들어졌고 책 57페이지에 제일 하단부 두 번째 줄에 보면 “집행부에 대한 통제와 행정감사 업무를 수행하는 지방의회의 교통관련 상임위원회 위원의 경우에는 심의위원회 참여를 배제하라.”는 이게 이 조항에서 나온 해석이라는 말입니다.

○대중교통과장 최용균 저한테 발언권을 주시면 국민권익위원회의 설치 근거법이 조금 전에 말씀하신 「부패방지 및 국민권익위원회 설치 운용법률」입니다.

방금 말씀하신 그 법률에 의해서 2008년도 2월에 국민고충위원회와 국가청렴위원회, 행정심판위원회 이 3개가 합해서 국민권익위원회로 2008년 2월에 발족했다는 그 말씀입니다.

그래서 이게 그런 근거법하고 일치한다는 것을 참고적으로 제가 말씀 드리겠습니다.

○위원장 김종대 정영주 위원님 먼저 말씀해 주시기 바랍니다.

○정영주 위원 국가권익위원회에서 이 7조를 만들었는데 이 7조를 적용하는데 있어서 그동안 세상이 바뀌었다는 것을 잘 모르고 만드신 것 같아요.

그러니까 양운호 국장님이 말씀하신대로 옛날에 건설업 하던 사람이 건설 관련 상임위원회에 왔지만 지금 이미 세상이 바뀌어서 건설업과 관계되는 업을 하는 사람은 그 상임위 조차도 안 들어오지 않습니까? 지방자치법 겸직금지법에 의해서.

그런데 그러한 내용을 잘 모르고 권익위원회에서 그동안 세상이 그렇게 투명하게 바뀌고 위원들이 얼마나 투명하게 하려고 애를 쓰고 있는지 그런 내용을 고려하지 않은 상황에서 옛날 구태의연하게 건설업 하던 사람이 건설 상임위원회에 가고 이런 내용을 가지고 이 조례를 만들었기 때문에 지방의회 행동강령을 만들어서 문제가 있는 것 같거든요.

제가 부산에서 하는 부패방지 권익위원회에서 하는 토론회에도 참가를 하러 갔었는데 그 때 지방의원들이 대다수 흥분하면서 하는 이야기가 권력이 센 데서 부패가 생기는 것이지 지방의회 의원이 무슨 권력이 있어 가지고 부패가 있다고 만드느냐면서 토론 나온 사람들이 성토하는 것을 들었거든요.

그러니까 이재오 권익위원장님을 비롯한 사람들이 그동안 세상이 바뀌었다는 것을 잘 모르고 7조가 들어간 것으로 보거든요.

이미 겸직금지법이 지방자치법에 있어 가지고 안 들어오기 때문에 여기에 상임위원회 위원을 특별하게 배제

할 이유가 없고 그 상임위원회의 내용을 잘 아는 시의원이 와서 제대로 투명하게 이 업무를 해야 된다고 보기 때문에 “상임위원회 위원을 제외한다.” 이거는 잘못됐기 때문에 삭제해야 된다고 생각합니다.

○손태화 위원 똑같은 이야기인데 지금 57페이지 상부에 당구장 표시 두 번째 것 한번 보십시오.

7개 자치단체는 “교통관련 상임위원회 소속 지방의원이 이 심의회 위원으로 참여했다.” 2010년 4월 권익위 실태조사 그래서 권익위에서 상임위원회가 배제되었다고 보면 지방자치단체에서 각종 위원회에 소관 위원 추천을 어떻게 합니까?

의회에서 추천할 때 소관 위원회 중에서 추천하는 게 관례로 되어 있지 않습니까? 특별한 경우를 제외하고는,

그러면 대한민국에 있는 지자체에 이게 100% 다 되어 있을 겁니다.

그런데 이게 뭔가 권익위원회에서 권고하는 사항들이나 법이 현실하고는 잘못되어 있는 내용들이라는 겁니다.

그래서 우리가 조례 제정하는 데는 이 법을 적용해야 되는, 이거는 이거 뿐만 아니거든요.

만약에 이걸 준용해야 된다고 가정을 하게 되면 조례 다 바뀌야 되요.

상임위원회 위원들이 심의회에 참여하고 있는 위원회 조례는 다 바뀌야 되는데 말이 안됩니다.

이거는 별도로 심의하도록 하고요.

유권해석을 우리가 여기서 분분하게 할 사항이 아니다, 이상입니다.

○위원장 김종대 김헌일 위원님.

○김헌일 위원 자꾸 이런 문제가 쟁점이 되는데 지방의회 의원 행동강령 제2조1의가를 한번 보시면 의안 심사, 예산심의, 행정사무감사 및 조사 등 직무수행과 관련하여 직접적인 이해관계가 있는 개인 또는 단체, 그 밑에 것은 별 볼 필요가 없습니다.

여기에 해당되는 사람은 이와 직접 연관이 있다고 이렇게 보고 있다는 말입니다.

이렇게 되면 좀 더 구체화 돼서 이게 표가 확실히 나는데 그 밑에 7조1항을 보면 “의원이 소속된 소관 상임 위원회 또는 특별위원회의 직무와 관련된 사항” 이러면 너무 추상적인데 이게 “직접 관련된 사항” 이렇게 돼 있다는 말입니다.

그러면 여기서 직접 관련됐다는 것을 어디까지 범위로 보느냐, 이런 부분들의 해석에 논란이 있지 않느냐 이런 이야기고 그 다음에 자꾸 이걸 상위법령을 갖다가 거론하는 것은 잘못된 겁니다.

상위법령의 해석 자체를 거론하는 것은 우리가 할 수 있는 이야기지만 상위법령 자체가 잘못됐다 이거는 현실과 맞지 않다는 그런 이야기들은 이 자리에서 논해서는 안될 것 같고 이런 부분들은 지금 현재 당장 이 자리에서 어느 쪽의 해석이 맞다고 판정할 수 없는 사항입니다.

그래서 이 논의는 차후 하기로 하고 실질적인 조례안에 대한 심사를 해야 되지 않겠나 그런 이야기입니다.

○위원장 김종대 맞습니다.

그래서 관계되는 질문을 좀 하시고 그 외에 약간의 토론성이나 이런 내용에 대해서는 나중에 우리가 그런 시간을 갖고 얘기하십시오.

그리고 아까 분명하게 과장님께서서는 여기의 권고사항을 그대로 준용하지 않아도 된다는 말씀까지도 하셨습니다.

○김헌일 위원 위원장님, 결들여서 제가 몇 가지 질의하도록 하겠습니다.

9페이지 17조 보조금 지원의 중단 관계 좀 질의하도록 하겠습니다.

지금 재정지원 투명성 확보에 관한 조례안이 여러 가지 내용을 담고 있습니다마는 그중에서도 가장 핵심적인 내용이 제17조 보조금 지원에 관한 관계 그 다음에 보조금 지원을 어떤 경우에 중단하겠다는 이런 부분인데 여기서 1항, 3항, 5항의 경우를 과장님 한번 보십시오.

보조금 지원이 중단되는 경우가 “서비스 수준이나 경영관리실태가 부실한 경우”, 그 다음에 3항은 “허위 또는 부정한 방법으로 보조 또는 용자를 받은 경우” 그 다음에 5조는 “지원자금에 대한 조사 또는 필요한 자료의 제출요구를 거부 또는 허위자료를 제출한 경우” 이런 게 지금 구체적으로 명시가 되어 있는데 여태까지도 이런 사례들은 많이 있었죠?

제가 질의를 하는 내용이 이렇게 보조금 지원에 관한 조례가 없다 해도 기존의 행정지도라든지 이런 데서 이런 부분들에 대해서는 시가 일정한 제재를 가할 수 있는 여러 가지 수단이나 방법이 있지 않았나 이 말입니다.

○대중교통과장 최용균 김헌일 위원님 거기에 대해서 답변 드리겠습니다.

물론 재정지원조례는 모법이 여객자동차운수사업법입니다.

거기 보면 87조에 경영부실, 경영평가, 또 자료제출 요구 이런 것이 여객법에 다 포함돼 있어서 법 자체에는 산발적으로 경영평가도 할 수 있고 자료제출 요구권도 가지고 있고 허위로 하면 안 된다는 것도 돼 있는데 구체적으로 이런 것이 체계화된 게 없기 때문에 이 조항에 대해서는 모법인 여객자동차운수법에 있다는 말씀을 드리면서 참고로 나눠드린 밑에 첨부자료 61페이지에 보면 준칙조례에 이리이러한 것은 중단한다고 조항이 .....

**○김헌일 위원** 제가 질의를 하는 내용은 이 조항이 없기 때문에 여태까지 행정지도라든지 보조금 지원 중단에 관한 것이 실효가 없었던 것이 아니고 시가 여기에 대한 의지라든지 이런 것이 오히려 더 부족하지 않았나 이런 이야기입니다. 이것이 없었기 때문에 못한 것은 아니지 않습니까?

**○대중교통과장 최용균** 그렇습니다.

또 우리가 안 한 것도 아닙니다.

지금 작년 것을 외부 회계감사를 실시하고 있는데 조례가 없다고 외부감사를 실시하는 게 아니고.....

**○김헌일 위원** 그래서 본 위원이 질의하는 내용은 사실상 이런 조례 자체가 가지는 법이나 시행령이라든지 그 위에 상위법령이 가지는 강제성이 있는데도 불구하고 이행이 안된 것을 조례를 가지고 강제적인 이행을 하겠다는 발상 자체가 나는 좀 더 안이한 생각이 아닌가 그걸 지적하고 싶습니다.

**○대중교통과장 최용균** 위원님, 제가 말씀드리는 것은 항변이 아니고요.

모법에 그래 돼 있어서 조례가 안 되도 행정지도라든지 자료를 요구하고 감사를 하고 이런 것은 저희들도 했는데 이 조례를 만들어서 좀 체계화하고 법제화 한다는 그런 뜻에서 이해해 주시면 감사하겠습니다.

**○김헌일 위원** 그게 아니고요.

이게 없기 때문에 안 된 것이 이게 있으면 확 달라지고 이게 없었기 때문에 여태까지 제대로 못했고 이거는 아니지 않느냐 이 말이죠.

**○대중교통과장 최용균** 그렇습니다.

**○김헌일 위원** 그러면 제가 지금 우려하는 것은 무슨 이야기냐 결과적으로 이런 조례가 있다 하더라도 앞으로의 상태는 계속해서 지속적으로 비슷하게 가지 않겠느냐 이겁니다.

정말로 더 중요한 것은 이러한 조례의 제정이 중요한 것이 아니고 시가 정말로 좀 더 확고한 의지를 가지는 것이 나는 더 중요하다는 그걸 이야기 드리고 싶고, 차제에 이런 조례의 규정 자체보다는 이 조례를 만들고 동시에 이런 업무를 담당하고 있는 행정공무원들의 확고한 의지가 좀 더 갖추어져야 되지 않겠느냐 이걸 계기로 해서, 그걸 촉구하고 싶습니다.

**○대중교통과장 최용균** 김헌일 위원님 말씀에 존경을 드리고요.

저희들이 이 조례를 만든다고 해서 하고 조례가 없다고 해서 안하는 것은 아닙니다.

공무원은 무한의 재정을 지원하면 투명하게 책임을 져야 되기 때문에 거기에 대해서는 외부감사도 하고 서류도 제출받고 정산하고 하는데 그러나 이 조례를 만들어 놓으면 위원회도 있고 이래 하나까 좀 체계화 되고 법제화 되지 않느냐 그런 차원에서 이해해 주시면 감사하겠습니다.

**○건설교통국장 양윤호** 이 조례를 만드는 자체가 위원님이 지적하신대로 그렇게 확고한 신념을 더 갖기 위해서 조례를 만드는 걸로 그래 봐주시면 고맙겠습니다.

**○김헌일 위원** 국장님 말씀 그대로 지금 발언하신 그대로 운영이 되도록 지속적으로 관심을 가져주시고, 혹시 다른 자리로 이직을 하시더라도 이런 부분들에 대해서 국장님 의지가 다음 후임 국장, 후임 공무원들한테 지속적으로 이어지도록 그래 당부드리겠습니다.

**○건설교통국장 양윤호** 그래 하겠습니다.

**○김헌일 위원** 이상입니다.

**○위원장 김종대** 수고하셨습니다.

과장님, 제가 몇 가지 여쭙야 되겠네요.

지금 이 조례 제정의 목적이 재정지원 투명성 확보 아닙니까?

**○대중교통과장 최용균** 그렇습니다.

**○위원장 김종대** 그래서 지금 현재까지는 어떤 제도를 가지고 버스 재정과 관련된 여러 가지 관리 운용을 해 왔는지에 대해서 말씀 좀 해 보십시오.

**○대중교통과장 최용균** 대중교통과장 최용균입니다.

제가 거듭 말씀드렸지만 여객자동차 운수법이나 대중교통 육성법에 보면 보고, 정산, 경영평가 이런 조항이 있어서 그걸 저희들이 밖에 민간인이 아닌 저희 행정공무원들이 수행을 하고 결정을 했는데 거기에 대표적으로 재정지원금을 주는 것은 한마디로 말하면 수익성 없는 노선을 운행했을 때 운송원가를 산정해 가지고 수익금을 정산해서 차액을 지원하는 그런 제도로 운영했다는 말씀을 드리고.....

○위원장 김종대 조례 없이.....

○대중교통과장 최용균 그거는 여객법 제 50조에.....

○위원장 김종대 법이 있다는 이야기를 세 번째 하고 계시고, 조례 없이 그렇게 해 왔다는 말씀이죠?

그러니까 전에 같은 경우는 이런 것들을 교통자문위원회에서 다뤘는데 지금은 교통개선위원회라는 것을 만들어서 원가계산 산정의 적정성이라든지 운행정책이라든지 재정지원의 기준과 방법, 회계감사 이런 걸 하겠다는 것 아닙니까?

○대중교통과장 최용균 그렇습니다.

○위원장 김종대 그러면 지금 까지 해 왔던 방식하고 조금 다르게 됩니까?

전부 다 교통개선위원회가 다 이 일을 하게 됩니까?

○대중교통과장 최용균 위원장님, 간단히 말씀드리면 저희들도 무작정 돈을 줄 수 없고 표준운송원가를 저희들이 용역을 해 가지고 작성해서 내부 의사결정을 해서 결재를 받아서 돈을 주고 있다는 말씀을 드리는데 이 표준운송원가를 물론 지금도 회계법인에서 합니다.

우리가 직접 못하니 감사를 해 가지고 회계법인에서 작성을 하는데 그것을 공문화 즉 위원회에서 심의 의결을 해서 잘잘못이 있는가를 검증해서 체계화를 한다는 그런 차원에서 우리 행정 내부에서 하던 것을 조례가 생기면 이런 심의기구에서 의결을 한다는 그런 차원에서 이해해 주시면 감사하겠습니다.

○위원장 김종대 너무 원론적인 얘기만 하는데 재정지원 투명성을 확보하기 위해서 우리가 노력해 왔는데 이게 잘 안 되기 때문에 이런 걸 더 구체화, 제도화 시킨다 이런 뜻인 모양인데, 예를 들어서 지금까지의 부패 사례나 도덕적 해이 이런 것들이 어떤 내용들이 있었을까요?

○대중교통과장 최용균 대중교통과장입니다.

위원장님이 말씀하시는 그 사실에 대해서는 간단히 말씀드리면 보조자료 19페이지가 되겠습니다.

19페이지 보면 버스 재정지원에 관한 법령의 필요성이 계속 돈이 늘어나고 이렇기 때문에 국민권익위원회에서 투명성을 제고하고 예산낭비 요인이 있다면 제거할까 싶어서 2010년 4월과 5월에 전문가 의견하고 관계기관 협의를 거쳐서 나왔는데 그 구체적인 사례에 대해서는 운송수익금을 예를 들어서 회계법인을 업체가 만든 데도 있다 등등 이런 것이고 그리고 운송지원금 전체에서 외부광고도 제외시켜야 되는데 포함이 됐다 등등 그런 문제를 적나라하게 지적을 해서 그러면 이것은 제도를 가지고 개선을 하라 그런 취지인 것 같습니다.

○위원장 김종대 사례를 말하라니까 다른 얘기를 하시네, 하나만 더 여쭙겠습니다.

지금 현재 결국은 원가가 많이 들면 그에 따라서 우리가 지원을 많이 해야 되는데 원가절감 유인장치가 미흡했다는 말씀도 우리가 여러 군데서 나오고 있는데 이런 내용이 어떤 내용이었을까요?

○대중교통과장 최용균 아까 말씀드린 것과 같이 운송원가 산정은 주로 원가의 구성요소가 인건비, 유류, 지원금의 공제, 수익금의 누락, 지출금의 부풀리기 이런 것 아니겠습니까?

그걸 제가 일일이 말씀은 못 드리지만 유인물에 보면 어디는 어떻게 했다는 사례가 구체적으로 나와 있다는 말씀을 드리면서 이게 전국적인 문제점이 있으니까 각 자치단체에서 조례를 만들고 외부에 오픈을 하고 이 결과를 행정 내부만 알지 말고 운송원가도 공개해서 시민들이 알게 해서 투명성을 확보하자는 그런 목적인 것으로 제가 알고 있습니다.

○위원장 김종대 도덕적 해이와 부패의 사례가 뭔지 물었는데 자꾸만 다른 얘기하고 계시고 그리고 원가절감에 대한 유인장치가 부족한 부분이 어떤 내용이나 이렇게 물는데 자꾸 다른 얘기하고 계시네요.

이성섭 위원님.

○이성섭 위원 이성섭 위원입니다.

4페이지에 운영위원회 3조에 110만 통합 창원시의 대중교통이라는 것이 앞으로 도시철도까지도 거론되고 있고 될는지 안될는지 모르겠지만 그런 부분을 봤을 때 내부적인 내용이 1, 2, 3, 4, 5에 “그 밖에 시장이 심의 또는 자문이 필요하다고 판단하여 부의하는 사항” 이래 돼 있는데 체계화된 기능이 몇 가지가 더 보충이 되어야 되겠다, 요즘 보면 분쟁이고 여러 가지 문제가 많이 생기는 게 대중교통인데 대중교통의 분쟁문제의 조정, 갈등을 해소하는 기능 이런 것 좀 넣고 이래 가지고 체계적으로 돼 있는 부분하고 “그 밖에 시장이 심의하는.....”

5항 같은 이런 것은 조례사항에 포함돼 가지고 있는 내용에서 미비한 사항이라든지 이런 사항에 대해서는 그 밖의 의견을 가지고 이런 항을 만드는 거지 좀 취약하다, 기능 규모가 세분화 되어 있지 않다 이렇게 말씀드리고 싶은데 국장님 어떻게 생각합니까?

○건설교통국장 양윤호 건설교통국장입니다.

이 조례가 시내버스 재정지원 투명성 확보 등에 관한 조례고, 조례의 목적이 재정 투명성이기 때문에 그 중심으로 되어 있고 그 외에 위원님께서 지적하신 그런 내용들은 “그밖에 시장이 심의 또는 자문이 필요하다고 판단하여 부의하는 사항” 여기에 충분히 들어갈 수 있다고 생각되기 때문에 그렇게 생각하고 있습니다.

○이성섭 위원 내용이 실제적으로 우리가 이 조례를 통해 가지고 투명한 대중교통의 운영 이런 부분을 도출시키기 위해서 하는 부분인데 그래서 안에 보면 이런 품목의 사항보다 좀 체계적이고, 우리가 보조금을 지급하는 이유가 됩니까?

결과적으로 품질의 개선, 각종 어려운 곳에 보조를 하기 위해서 쉽게 얘기해서 들어간 비용만큼 수익이 발생 안 되기 때문에 그만큼의 보조를 하기 위해서 하는 부분인데 그러면 결과적으로 우리가 돈을 들이고 난 다음에 전반적인 관리가 되고 체계적으로 운영이 될 수 있는 그 부분을 찾기 위해서 이런 조례를 만든 것 아니겠습니까?

그러면 우리 통합 창원시 산하에 이런 조례를 가지고 다음에 이거와 조금 다르지만 원래 대중교통과 관련되어 있는 다른 갈등이라든지 여러 가지 문제 그 다음에 보조금 관련된 부분에 보조금이 유가만 보조하는 것도 아니고 안에 내부시설이라든지 차량의 외부 칼라라든지 디자인이나 이런 것도 다 지급하는 부분에 포함이 된다고, 그런 명문화된 부분이 세분화 됐으면 좋겠다는 생각인데 그래서 제가 말씀을 드립니다.

위원장님 이상입니다.

○위원장 김종대 답변 안 하셔도 되겠습니까?

○건설교통국장 양윤호 답변 드릴까요?

그 원가라든지 기타 재정지원 3조에 보면 그런 방법이라든지 서비스 평가, 회계감사 2조에 운송원가 적정, 재정 지원하는 전반에 대해서 교통개선위원회의 심의를 받을 수가 있고 또한 추가로 들어가야 되겠다고 생각하시는 좋은 안이 있으면 저희들도 적극 받아들이겠습니다. 추가로 넣어도 가능합니다.

○정영주 위원 정영주 위원입니다.

국장님께 질문 드리겠습니다.

이 조례가 시내버스 재정지원 투명성 확보 등에 관한 조례인데 이 조례를 유사조례 운영 지방자치단체 해 가지고 서울, 부산, 대구의 조례를 벤치마킹했다는 내용이거든요.

혹시 서울, 부산, 대구에 있는 조례를 보신 적 있습니까?

내가 국장님한테 여쭙어요.

○건설교통국장 양윤호 지방자치단체 말고 광역시에는 다 있습니다.

○정영주 위원 그러니까 서울, 부산, 대구에 있는 조례를 보면 교통개선위원회 설치에 관한 조례가 있어 가지고 그 조례 안에 이성섭 위원님이 말씀하신 갈등을 조정한다든지 정책을 수립한다든지 투명성 확보에 대한 내용이 담겨 있거든요.

그런데 우리 조례는 그게 아니고 투명성 확보에 관한 조례만 빼가지고 이 조례를 만든 것 아닙니까? 과장님 맞죠?

○대중교통과장 최용균 그런 부분이 강조됐습니다.

○정영주 위원 그러니까 이 조례가 아까 이성섭 위원님이 말씀하신 내용을 담으려면 “교통개선위원회 설치 운영에 관한 조례” 이렇게 제목이 들어가 가지고 그 안에 정책부터 갈등조정, 투명성 확보 이런 게 다 포괄돼야 되는데 우리 조례는 재정지원 투명성 확보에 관한 조례로 하나만 떨어져 나온 거예요.

그러니까 이성섭 위원님 말씀하신 내용은 투명성 확보하고 갈등조정하고 이런 내용을 담기에는 제목이 안 맞다는 겁니다.

그래서 서울이나 부산, 대구에 있는 조례를 보셨는지 여쭙보는 거예요.

○위원장 김종대 계장님, 지금 이 질의에 대한 답변을 해 보시죠.

○교통개선팀장 김대원 전체적으로 재정을 집행할 투명성 확보에 관한 사항이나 광역시나 다른 자치단체는 재정지원에 관한 사항을 넣으면서 그에 대한 통제기구를 설치하는 부분이 대부분 맞는데 우리시 같은 경우는 전체적으로 재정 지원에 관한 조례를 만들면서 거기에 대한 통제장치를 마련할 수도 있고 우리는 투명성 확보

를 하면서 거기에 대한 통제장치라든가 지원장치 이런 것을 같이 넣어 놓은 사항으로 그렇게 보시면 되겠습니다.

**○정영주 위원** 제가 궁금한 것은 차라리 벤치마킹을 하려면 거기에 있는 조례대로 해 가지고 아까 이성섭 위원이 이야기한 내용들을, 서울은 각 분과위원회로 다 나눠놨더라고요.

소위원회를 만들어 가지고 그 소위원회에서 알차게 심의를 하고 기왕에 마산, 창원, 진해가 통합이 돼가지고 110만 광역권이나 마찬가지로요.

그런 것 같으면 이 조례가 차라리 교통개선위원회 설치운동에 관한 조례를 만들어서 그 안에 내용을 다 담아야 되지 이거 하나만 따로 나오는 것은 너무 협소하지 않나 이런 생각이 듭니다.

**○위원장 김종대** 상당히 일리가 있는 말씀인데....

**○이성섭 위원** 제가 예를 들어서 하나만 말씀드리겠습니다.

보조금을 지급하면 절대적으로 관리가 필요하다는 겁니다.

그래서 투명성이 나오는 거죠.

그래서 예를 들면 타 지방자치단체의 조례를 보면 시내버스 운송수익금을 운용하고 관리하고 예산이 지급되고 이런 부분을 일목요연하게 열어보게끔 다 되어 있습니다.

그런데 우리는 이 항목으로 봤을 경우는 부족하다는 겁니다.

조금 전에도 말씀드렸지만 대중교통이라는 게 어떤 특정한 택시나 버스 외에는 없는 것도 아니거든요.

앞으로 얼마든지 생길 수도 있고 여러 가지 사항이 나올 수 있는데 그러면 그런 부분에 투명하게 볼 수 있는 제반적인 사항이 세목이라도 나열이 되어 있어야 된다, 그래서 보조금 받는 사람들의 통제가 원활히 될 수 있는 사항으로 해야 되지 않겠나 그래서 이번 조례를 하면서 이 조례 안에도 이런 명문을 삽입해 가지고 규제가 철두철미하게 될 수 있도록 그렇게 해 주시는 게 안 맞나 이런 뜻입니다.

**○교통개선팀장 김대원** 대중교통과 교통개선팀장 김대원입니다.

위원님께서 말씀하신 부분에 대해서는 저도 일정 부분 동감을 하지만 각종 보조금을 집행하는 부분에 대해서는 우리가 이 조례나 다른 법령에 의해서 하는 게 아니고 우리가 내부적으로 보조금 집행에 관한 법률이 있습니다.

세부적으로 이 보조금을 어떻게 집행하고 어떻게 정산하고 하는 부분이 세부적인 법령에 의해서 집행하고 있는 부분이고 그 다음에 말씀해 주신 업무를 다른 지방자치단체에 있는 조례 같이 세부적으로 넣었으면 좋겠다 그렇게 말씀하시는데 지금 서울특별시나 다른 광역자치단체의 조례를 보면 거기도 업무에 대해서 세부적으로 기술하기는 상당히 한계가 있습니다.

왜 그러냐 하면 서울특별시나 도 단위나 광역시에서 대중교통업무를 추진하는 한계하고 기초지방자치단체에서 추진하는 업무한계 방향이 틀릴 수가 있습니다.

그래서 세부적으로 넣기는 어느 정도 한계가 있지 않겠나 그렇게 저는 판단하고 있습니다.

**○이성섭 위원** 그래서 김현일 위원님께서 말씀하신대로 17조의 보조금 지원의 중단과 관련된 내용이 사실 조례대로 지켜질 수 있나 이 말입니다.

지금까지 이야기했지만 보조금을 받는 곳에서 책자에 나오는 유형별 보조금 지원 불법사례가 나와 있는데 우리 통합창원시에는 보통 보면 CNG가스 이런 부분을 많이 사용하지만 유가를 제공하는데 경유를 안 넣고 등유를 넣어 가지고 거기 돈 빼먹고 이런 다양한 형태의 문제가 발생할 수 있습니다.

그래서 보다 더 세부적인 명문화된 내용이 들어가야지 지금 17조에 보조금지원 중단이 있는데 과연 어느 지방자치단체에서 보조금 지급을 중단한 적이 있습니까?

제가 사례를 보니까 내부의 고발자에 의해서 회수를 하고 이런 부분이 일부 있었는데 그거 아니고는 전혀 잡을 수 없다는 겁니다.

그런 조례를 만들어 놔도 그런 애로가 있기 때문에 가급적이면 이 조례가 공포되면 결과적으로 그 업자들에게 이런 항목으로, 세목으로 통합 창원시에서는 보조금 지원과 관련되어 있는 집행을 하겠다, 이런 부분에 대해서는 운용을 하겠다 이런 부분이 어느 정도 명시가 돼야 된다는 그런 뜻으로 이야기하는 겁니다.

**○교통개선팀장 김대원** 답변드리겠습니다.

만약에 예를 들어서 유가보조금 같은 경우에 집행하는 방법이나 집행형식이나 이런 부분에 대해서는 국가에서 유가보조금 집행에 관한 지침이 다 내려오기 때문에 그 지침양만 해도 상당히 많고, 그런 많은 부분이 있기 때문에 구체적으로 조례에 명시하는 것은 한계가 있지 않겠나 그렇게 판단이 들고요.

지금 현재 우리가 조례를 제정하고자 하는 목적이 구체적으로 뭐냐 하면 지금 관련법령 그러니까 「여객자동차 운수사업법」이나 「대중교통 육성에 관한 법률」에서 명시가 다 되어 있는 어느 정도 언급이 다 되어 있는 부분인데 실제적으로 그 법을 집행하려다보니 관련법령에 의해서 어느 정도 집행을 하려고 그러면 구체적인, 제도적인 장치가 조례에서 명시가 돼야 우리가 행정력에 대해서 명확하고 추진할 수 있는 근거를 마련하기 위해서 이렇게 한다고 이해해 주시면 고맙겠습니다.

**○대중교통과장 최용균** 제가 종합적으로 말씀을 드려 보겠습니다.

위원님들이 말씀하시는 버스 전체의 정책에 대해서 심의를 하고 운용을 하고 그런 조례가 필요하다고 저도 사료가 됩니다.

그런데 저희들이 그런 정책을 다루는데 있어서 우리도 전문 계약직이 하나 있는데 그런 문제를 포함해서 위원님께서 말씀하신 도시철도나 이런 문제를 공론화하기 위해서는 민간인이 참여하는 대중교통정책 구체적으로 말씀하신 철도라든지 이런 데 대해서 조례 제정이 필요할 때가 있다고 저는 봐집니다.

그런데 오늘 말씀드린 재정지원 투명성 확보 등에 관한 조례는 잘 아시다시피 국민권익위원회의 부패방지과에서 재정 지원하는데 이리이러한 문제가 있으니까 이 분야를 제도화해서 체계화해서 지방자치단체 조례를 만들어서 통제하는 것이 사고예방이 안 되겠나 싶고요.

그 다음에 공무원들은 재량권이 없습니다.

만약에 부정을 하면 경찰에 바로 고발해야 됩니다.

만약에 부정으로 방법을 한다면 우리가 잡아내고 경찰에 바로 고발해야 됩니다.

그렇기 때문에 그런 문제를 염려를 안 하셔도 제가 업체를 대변한다는 입장은 아니고 만약에 부정이 있으면 바로 수사합니다.

그런 점은 이해를 해 주시고, 이 분야에 저희들이 조례를 만든 목적이 제가 앞에서 말씀드린 바와 같이 구체적인 사례가 이리이러한 문제가 생기니까 이런 것은 이렇게 체계를 잡아서 하는 게 좋겠고, 위원님께서 말씀하신 버스 정책이라든지 전체 교통정책에 의해서 정책을 자문하고 심의하고 의결이 필요하다면 별도의 조례를 만들어서 운용하는 게 맞다고 봐집니다.

이상입니다.

**○이성섭 위원** 그래 할 것 같으면 3조 교통개선위원회 설치를 뭐하려고 합니까?

보조금 집행과 관련된 조례를 설치하지, 그러니까 이런 미사여구가 전반적으로 볼 수밖에 없는 부분이 있다 아울러 제가 더 말씀드릴 것 같으면 그와 유사한 여객자동차법과 관련된 법하고 두 가지 법이 세목으로 나뉜 법이 있는데 그 법률에 의해서도 그런 위원회가 구성되어 있는데도 불구하고 보조금 횡령하고 문제가 생기는 부분이 발생되게 돼 있고 시민버스 같은 저런 문제가 생긴다는 겁니다.

그래서 그런 부분을 이왕 할 것 같으면 좀 더 세분화된 내용이 명문화 돼야 된다 그런 취지의 이야기인데 그러면 국장님이나 과장님께서 그런 부분에 단서를 달아서 추진하겠다는지 이런 의견이 나와져야지....., 위원장님 이상입니다.

**○손태화 위원** 손태화 위원입니다.

이 조례를 하는데 과장님이 답변하는 내용하고 현재 조례에서 포함하고 있는 구체적인 내용하고는 상이하거든요.

예를 들면 제가 5년 전에 마산?창원 버스 준공영제와 관련해서 심의위원으로 참가를 했던 적이 있는데 버스 회사가 부채율이 800%가 넘는 업체도 있었고 자본잠식이 다 된 업체들이 거의 대부분이었습니다.

그런데도 그 업체들이 절대 안 놓치고, 그 당시 자료를 보면 일반기업을 하는 업체라면 벌써 부도가 나고 다 정리가 됐을 텐데 시민버스 외에는 부도 난 게 없거든요.

그런데 작년에 공모했던 51대 버스 신규사업 면허 낼 때 저는 그걸 보고 짹 짹 놀랐습니다.

신설업체가 하면 돈 하나 없어도 버스업체 운영이 되더라고요.

그런데 한 5년만 하면 버스 돈 하나도 없이 사업 시작해 가지고 흑자로 만드는데 왜 이게 가면 갈수록 적자고, 정부와 지자체가 먹여 살려주는 업체가 버스 운송업체입니다.

그런데 그게 어디에 있느냐 하면 이 조례에서 담고 있는 외부 회계감사 과장님 말씀하셨죠?

걸리면 경찰의 수사도 받고 법의 처벌을 받는다고 했는데 우리나라 특별세무조사를 왜 합니까?

외부 회계감사하고 다 하는데도 불구하고 특별세무조사 하면 전부 다 수백억에서 수천억의 세금을 다시 부과를 받거든요.

여기도 마찬가지로입니다.

이제 지금까지 운영하고 있던 내용에서 뭔가 지금까지 법령이나 법규를 가지고 관리를 했는데 도저히 할 수 없었다, 그런데 이 항목이 들어가면 우리가 세부적으로 할 수 있다 그게 어느 항목에 무슨 부분인지 답변을 해주십시오.

현재 하고 있는 사항에서 이 조례가 제정됨으로 인해 가지고 지금까지 그 업체들에게 우리가 공권으로서 관리를 할 수 없었던 게 이런 조항들 때문에 그 일을 충분히 투명하게 할 수 있다는 조항이 어느 건지 구체적으로 얘기를 해 보시라고요.

이 사항은 표준조례안입니다. 이거는 어디나 있는 거, 코에 걸면 코걸이 귀에 걸면 귀걸이입니다.

왜, 회계사무소에서 지금은 안합니까? 외부감사 받고 다 해요.

버스회사에 특별세무조사 해 보십시오.

하면 분명히 세금 덜 내고 빵땅 친 거 있고 있을 거거든요.

나는 확신합니다.

그런데 이 조례에서 그걸 강제하고 있는 조항이 전혀 없다 저는 그렇게 생각합니다. 거기에 대해서 답변을 부탁드립니다.

**○대중교통과장 최용균** 대중교통과장 최용균입니다.

유인물 37페이지 중간에 외부 회계법인에 의한 정산의무화 조항이 하나 있습니다.

제가 예를 하나 들어보겠습니다.

예를 들어서 저도 손태화 위원님 생각하고 같습니다.

2004년도 준공영제 한다고 말씀하실 때 제가 들고 나온 게 삼진아웃과 외부 감사제도였습니다.

그 당시에 외부감사를 하려고 하니까 밑에서 세 번째 지적된 바와 같이 자본금 100억이 안되면 외부 회계법인에 의한 감사법이 적용 안됩니다.

대부분의 시내버스 업체들 자본금이 잠식이 되고 100억이 안 되기 때문에 거부를 하면 “이 법에 우리 해당도 안 되는데 지원받겠다고 못하겠다.” 이런 말까지 나왔다는 말씀을 드리고 그래서 외부감사의 효과 이런 것은 조례에 의해서 외부감사를 할 수 있다는 조항을 넣는 자체가....., 그러면 외부감사를 넣는다는 자체는 자본금이 100억이 안돼도 외부감사를 할 수 있다고 아까 조례 17조인가를 말씀하셨는데 그 조항을 넣어 놓으면 외부감사를 할 수 있는 법적 근거가 되는 것 아닙니까?

우리가 불편신고에 올라온 정보를 하나 공개하려고 해도 「개인의 정보의 보호에 관한 법률」에 의해서 공개를 못한다 이 말입니다.

그런 게 있기 때문에 그런 것을 조례에.....

**○손태화 위원** 과장님, 제15조는 그러면 법률에 위반되겠네요?

상위법에서 외부 회계감사는 100억 이상 자본금이 돼야 외부 회계감사를 할 수 있다고 되어 있어서 100억 이하는 안 받는다고 하는데 조례가 통과되고 나면 제15조는 상위법에 위반되는 조례잖아요.

거기에 대해서 답변해 주세요.

**○대중교통과장 최용균** 상위법 위반이 아니고....., 그래서 주식회사.....

**○손태화 위원** 제가 질의하는 부분만 답변해 주십시오.

제15조의 외부 회계감사는 상위법에 100억의 자본이 되지 않는 이상은 외부 회계감사를 할 수 없다는 법이 있다면서요? 상위법이

그런데 상위법에 그렇게 돼 있는데 조례에서 외부 회계감사를 강제할 수 있냐고요.

**○대중교통과장 최용균** 그런데 저희들이 재정지원을 하니까 이 조례에 기초해서.....

**○손태화 위원** 김현일 위원님, 그게 가능합니까?

이거는 소송감이죠.

**○건설교통국장 양윤호** 상위법에서는 100억 이하는 회계감사를 “제외하여 야 한다.”는 의무규정이 아니고 “제외할 수 있다.” 이렇게 되어 있겠죠.

그러니까 제외할 수 있는 부분을 우리시에서 조례에 담아 가지고 외부 회계감사를 하겠다 이런 뜻이죠.

**○위원장 김종대** 지금 제가 말씀드리기가 곤란한데 무슨 얘기냐 하면 아까 과장님한테 어떤 사례가 있었느냐 이러니까 19페이지를 설명하면서 거기에 도덕적 해이와 부패사례가 전혀 없는데도 19페이지에 있다 이렇게 말씀하면서 말로만 하고 계시고, 무슨 얘기를 하면 어디에 있다 그러는데 그 내용은 그 내용하고 상이한

부분이 많이 있는데다가 내가 대체적으로 말씀을 듣는 가운데 사실 권익위원회 표준준칙에 의해서만 조례를 제정하려고 하는 거지 지금까지 여객자동차 운수사업법이라든지 대중교통 육성 및 이용촉진에 관한 내용이 이 조례가 없어도 이런 걸 다 해온 상태에 있고 그럼에도 불구하고 이런 걸 준칙만 가지고 얘기하려고 하니깐 예를 들어서 투명성 확보라든지 대중교통과 관련된 정책과 세부적인 관리 운용에 관한 내용이 안 담기다 보니까 이런 말이 계속되고 있는데 제가 볼 때는 이것만 가지는 현실적으로 어려움이 많겠네요.

과장님께서 좀 더 연구를 하시죠. 어떻습니까?

○**대중교통과장 최용균** 대중교통과장입니다.

저희들이 사례를 말씀 안 하려고 하는 게 아니고 사례가 포괄적이다 보니까 이래 답아놨는데 저희들이 아시다시피 부정을 잡아낸 그런 것은 없다는 말씀을 드리면서 자꾸 사례를 페이지마다 당구표를 해서 00시로 해서 사례가 나와 있습니다.

아까 외부광고도 4억6,000만원을 했는데 원가산정에서 수입으로 넣어야 되는데 수입으로 안 넣었다는 게 구체적으로 명시된 것도 있다는 그런 말씀을 드리는 차원이고

○**위원장 김종대** 과장님, 위원들께서 질문하는 본질을 정확하게 이해하셔서 거기 해당되는 얘기만 일목요연하게 말씀하십시오.

자꾸 여러 얘기를 하시다보니까 실수가 나오고 본질을 떠난 답변이 나오게 됩니다.

지금 현재 이 안 가지고는 제가 볼 때는 대중교통 특히 버스와 관련된 여러 가지 내용들을 담는 데는 미진하다고 판단되는데 이걸 좀 더 여러 가지를 담아서 안을 만드는 게 낫지 않겠습니까?

○**건설교통국장 양윤호** 건설교통국장입니다.

대중교통 전체적인 정책이라든지 아까 정영주 위원님이 말씀하신 서울시 버스정책심의위원회 조례라든지 이런 전체적인 정책을 담으려고 그러면 사실 이 조례 외에 새로 만들어서 할 수도 있고 이 조례에 다시 조례를 대중교통 전반인 앞으로 도시철도나 이런 것까지 포함해서 전체적으로 할 수 있는 조례가 있을 수 있겠습니까 마는 지금 우리시에서 1년에 200~300억의 재정지원을 계속 하고 있는 마당에 이거라도 빨리 해서 재정 투명성 조례도 확보해서....., 그런데 이 조례가 있으므로 해서 우리가 어떻게 공정성 있게 줄 것이냐 이 문제하고 또 주고 나서 어떻게 잘, 확실하게 썼느냐 이 문제를 조례에 제도적으로 어느 정도 담아주면 우리가 이 근거에 의해서 지급할 때 더 공정하게 지급하고 또 어떻게 썼는지를 잘 확인할 수 있는 그런 뜻으로 조례를 만들었으니까 그렇게 이해해 주시고 이 조례를 통과시켜 주셨으면 하는 그런 바람입니다.

○**위원장 김종대** 지금 이 내용 가지고 한 시간 반이 소요되는데 불구하고 자꾸만 시간이 가면 갈수록 서로 생각이 엇갈리고 있고 안에 있어서 미진한 부분이 자꾸 드러나기 때문에 드리는 말씀이었습니다.

김석규 위원님 질의하시겠습니다.

○**김석규 위원** 시간이 많이 흘렀는데 제가 발언하면서 처음으로 집행부를 옹호하는 발언을 할 것 같은데 저도 대중교통에 대해서 고민이 참 많은데 우리시가 현재 얘기하고 있는 대중교통정책이라든가 모든 계획에 대해서 다 담는 조례를 만든다고 해도 실질적으로 집행부 자체에서 아까 말씀하셨지만 전문성이라든가 집행의 능력이라든가 사실은 다른 광역시급 통합 창원시가 되면서 거의 창원시가 광역시급의 대중교통 체계를 갖추어야 되는 문제가 있습니다.

그래서 그걸 갖추지 못하는 속에서 한다면 제도를 만들어도 현실성을 가져갈 수 없다는 생각이 들고요.

그렇다고 한다면 전체적인 부분으로 하는 것은 별도로 두고 대중교통 전체의 정책입안이라든가 이런 것을 염두에 두는 것은 행정에서 중심을 잡고 가지 않으면 안 되기 때문에 제가 드리는 말씀이고요.

그래서 그건 별도로 하고, 지금 잡아낸 건 없다고 하지만 일반 시민들이 느낄 때 연간 238억 버스 재정지원 이런 것들이 통제가 나오는데 그럼에도 불구하고 일반 시민들이 느끼기에는 돈만 무조건 혈세를 지원해 주고 관리감독이 안 되는 것 아니냐 이런 것들이 너무 많기 때문에 우선적으로 오늘 제출된 조례는 이 파트에 관한 재정지원과 표준 운송원가 산정이라든가 이런 부분의 재정 관련한 부분만 투명성을 확보하기 위한 제도로서 조례를 오늘 정리를 하고 전반적인 것은 계속적인 토론이나 이런 것을 가지고 창원시 대중교통 정책과 관련한 문제는 별도로 다시 입안해야 되지 않겠나 이런 생각을 가집니다.

질의는 아니고 제 의견을 말씀드렸습니다.

○**손태화 위원** 위원장님, 지금까지 질의된 내용으로 보면 현재 제정하는 이 조례안에 대해서는 내용을 강제할 수 있는 구체적인 안이 없습니다.

그래서 국장님께서도 시급성을 말씀하시는 것은 저도 공감을 하거든요.

그런데 5년 전 준공영제 심의를 하면서 버스회사들의 여러 가지 내용들을 많이 파악을 해 봤을 때 현재로는 다음 회기 때까지 이 안을 부결하고..., 심의 보류가 아니라 자구수정을 많이 해야 될 것 같습니다.

그래서 그거를 구체적으로 위원님 중에서 소위원회를 구성하든지 집행부하고 강제되어야 될 것, 왜 그렇냐 하면 버스회사를 전부 신설하면 별 문제가 없는데 기존 있던 업체들은 그대로 끌고 가야 되는데 공무원으로서 감당하기 어려운 사항들이 굉장히 많이 있더라고요.

그렇기 때문에 공무원들이 스스로는 강제하지 못하지만 의견을 들어서 위원님 두 세분 하고 조례를 한번 더 검토해서 6월에 제정되는 것이기 때문에 그 안을 담아서 6월 회기가 앞으로 한 달 정도밖에 안 남았기 때문에 그래 하는 것이 바람직하지 않겠는가 저는 그 소신을 피력합니다.

**○위원장 김종대** 사실은 지금 질의시간이었는데 토론까지 겸하고 있어서 자연스럽게 연결해서 말씀하시고 지금까지 말씀하지 않았던 위원님께서..., 김헌일 위원님, 김동수 간사님도 의견을 말씀해 주시면 좋겠습니다.

**○김헌일 위원** 9페이지 제16조3항을 보겠습니다.

거기 보면 “1항 및 2항의 시행을 위하여 필요한 사항은 시장이 따로 정할 수 있다.”에서 규칙제정에 관한 이야긴데 이게 지금 여기에 관한 시행규칙으로 제정을 하기 위한 준비가 집행부에서 되어 있습니까?

**○대중교통과장 최용균** 그것은 당연히 조례가 있으면 규칙도 있는데 규칙을 만들려고 준비는 하고 있는데 아직 규칙을 만들지는 못했습니다.

**○김헌일 위원** 지금 이렇게 이 조례의 시행을 절실히 빨리 시행을 해야 된다고 하면서 시행규칙에 대한 준비가 미진하다는 부분은 뭔가 앞뒤가 안 맞는 이야기 같고요.

17조를 한번 보겠습니다.

17조에 1항부터 5항까지 나오는데 1항의 서비스의 수준이나 경영관리실태가 부실한 경우가 이 16조와 연관이 있는 조항입니다.

그리고 17조에서 다섯 가지의 항이 나오면서 제1항에 서비스의 수준이나 경영관리실태가 부실한 경우라고 되어 있기 때문에 보조금 지원중단에 관해서, 입법을 갈 때 무작위로 하는 게 아닙니다.

1순위, 2순위, 3순위, 4순위, 5순위라고 보면 딱 맞습니다.

그래서 가장 중요한 것이 서비스 수준과 경영관리실태라고 했는데 여기에 대해서 16조가 너무 미비합니다. 시장이 할 수도 있고 안할 수도 있고, 또 여기에 대해서 시행규칙에 있어서 정하는 것도 1?2항을 위해서 정하기 때문에 또 1?2항이 너무나 추상적이기 때문에 이것의 실효성을 담보하기가 어렵다는 이야기입니다.

그래서 이런 어떤 부분들에도 정말로 시가 의지가 있다면 이 서비스의 수준이나 경영관리 실태가 어느 선 정도 갔을 때 보조금 지원을 중단하겠다는 보다 명확한 누가 보더라도 객관적인 기준을 제시해 놔야지 이렇게 된다면 예를 들어서 내가 버스 업체인데 보조금 지원을 중단하면 소송 안 하겠습니까?

이런 조항들 때문에 언제나 나중에 문제가 발생한다는 그런 이야기입니다.

그래서 이런 부분들에도 시가 보다 명확한 상위법에 저촉되지 않는 범위 내에서 보다 명확한 규정들이 필요하다고 생각되고, 그 다음에 적어도 여기 나올 때 같으면 이 시행규칙에 대해서 내부적인 시안 자체는 마련되어 있어야 맞지 않느냐 그런 생각도 듭니다.

그래서 이 16조와 17조1항의 연계과정에 있어서 보다 명확한 안이 제시되어야 된다고 생각합니다. 이상입니다.

**○위원장 김종대** 혹시 국장님이나 과장님, 답변하실 내용 있으십니까?

**○대중교통과장 최용균** 참고적으로 경영상태가 부실한 경우에는 여객법에도 나와 있는데 여객법에도 “부도”이런 말은 없습니다.

상법의 “부도” 아니겠습니까? 그런데 경영상태가 부실한 경우는 보통 지난번 시민버스 파업사태 보면 “부도”를 이야기하는 겁니다.

그런데 김헌일 위원님 말씀처럼 잣대를 대기가 힘든 것은 사실입니다.

그래서 이런 사태가 있으면 이런 사태를 보고해서, 지금은 위원회가 없습니다마는 교통개선위원회에서 의결을 한다 그런 내용입니다.

**○김헌일 위원** 16조1항에 보면 “시장은 경영 및 서비스평가를 실시할 수 있다.”고 되어 있고 여기에 따라서 “보조금을 차등 지원할 수 있다.”까지만 돼 있습니다.

그리고 17조에 넘어 와서 “부실한 경우에는 또 보조금을 지원을 한다.”이런 식으로 법조문이 이원화 되어 있

습니다.

이런 부분들이 추상적이라는 이야기고 이런 추상적인 법조문은 시의 해석과 업자들의 해석이 달라질 수 있거든요.

그렇게 되면 이걸 소송으로 갑니다. 이 지원금액이 크면,

예를 들어서 내가 몇 십억 지원을 받았는데 그걸 시에서 환수를 하겠다는데 선뜻 내놓을 업자가 어디 있습니까? 그걸 중단한다 했을 때.

그래서 이런 부분들은 앞으로 어떤 분쟁의 소지를 막는데도 필요하고 그런 것이 명확하게 제시가 돼야 경영을 하는 사람들 입장에서 그 기준에 맞추려고 애를 쓸 것 아닙니까?

그래서 제가 이야기하는 거는 그런 이야기고 16조가 너무나 추상적으로 흘러가고 있다 그러면서도 17조 “지원의 중단”에서 1항에다가 “경영의 서비스나 경영관리실태가 부실한 경우”라고 해서 가장 상위에 랭크시켜 놓은 것은 16조와 17조의 입법 관계가 맞지 않고 모순이 있지 않느냐는 그런 이야기입니다. 아마 여기에 대한 대비가 있어야 될 겁니다. 이상입니다.

○위원장 김종대 김헌일 위원님 좋은 지적 해주셨습니다.

이어서 김동수 간사님께서 발언하시겠습니다.

○김동수 위원 김동수입니다.

동료위원님들이 너무 좋은 질의를 해 주셔서 제가 특별히 보탬 말은 없는데 과장님한테 두 가지만 물어보겠습니다.

보조금은 언제부터 지급됐었죠?

○대중교통과장 최용균 2002년도 1월로 알고 있습니다.

○김동수 위원 거의 10년 정도 경과된 시점인 것 같습니다.

그런데 제가 좀 놀라운 게 이런 상황이라면 지금까지 조례가 제정되지 않고 관리됐다는 우려스러운 점이 있었다는 생각이 들고요.

왜 조례가 제정되지 않았는지 궁금합니다.

그 필요성이 분명히 제기되고 했을 건데....., 이번에 권익위에서 지적하니까 등 떠밀리듯이 서둘러 하는 것 같은데 작년 8월에 여러 가지 안이 내려온 것 같은데 이 자료를 받은 건 언제쯤 받으신 거죠?

○대중교통과장 최용균 정확하게 권익위원회에서 공문을 받은 것은 작년 8월 17일입니다.

○김동수 위원 그러면 상당한 기간 동안 이걸 연구하고 아마 검토했을 것 같은데.....

○대중교통과장 최용균 참고적으로 오늘 권익위원회에 전화를 해 봤는데 아직까지 기초에서는 제정된 조례 결과가 없다고 그래 말씀을 들었습니다.

○김동수 위원 그래서 저도 동료 위원님 말씀하신 것을 들어보고 조항을 보니까 너무 추상적이고 관념적이고 포괄적인 조항들이 너무 많다, 좀 구체화되고 세밀하지 못하다는 게 눈에 보이거든요.

지금 17조도 말씀하시고 16조와 연관해서 말씀하신 것도 옳은 지적이라고 생각하는데 거기에 대해서 한번 더 검토해 보고 좀 더 세밀하게 구체적으로, 그리고 한 20여 개 조항이 있는데 관련법하고 보면 이 정도로...., 모든 걸 담아낼 수 있을지 짧은 시간이기 때문에 다 검토는 안 되겠지만 한번 재검토가 필요하다 이런 생각이 드는데 어떻습니까?

너무 추상적이고 구체적이지 못하니까 다시 재검토가 돼야 되지 않겠나 그런 생각하는데 어떻습니까?

○대중교통과장 최용균 저는 그렇게 생각합니다.

이것도 법제 부서에서 1주일 동안 심의를 했습니다.

우리 조례안에서 변경하고 했는데 물론 위원님께서 지적하시는 구체적인 좋은 방안이 있다면 답는 것에 대해서는 집행부에서 반대 안 합니다.

왜냐하면 국민의 세금을 들이는 재정지원에 있어서 그것을 좀 구체화하고 명확하게 한다는데 대해서 집행부가 반대할 이유는 없고요.

이것을 아까도 말씀드린 바와 같이 상위법이 나열되어 있는 흠어져 있는 것을 좀 체계화해서 조례를 만들어서 시행하자는 그런 차원이고 또 아까도 말씀드렸듯이 국민권익위원회에서 권고를 했는데 작년에 시민버스 사태를 맞아서 이것을 할 시간적인 여유가 없었고, 그래서 지금 조금 정신을 차렸기 때문에 이런 문제를 들고 왔고, 저희들이 보니까 아까 그 말씀에 대해서는 광역은 경상남도 여객자동차 운수사업 재정지원 조례라 해 가지고 여기도 한 장에 9조까지밖에 없습니다.

그래서 우리 기초가 만들어야 되는지부터 고민도 많이 했는데 다행히 국민권익위원회에서 작년 8월에 공문이 내려왔기 때문에 이것을 접근했다는 말씀을 드리고 또 두 번째로는 이것이 내려오고 나서 업체 회의도 하고 제도도 고칠 것은 좀 고쳤습니다.

대표적으로 준공영제도 폐지했고 환승지원금도 100% 주던 것을 5% 삭감해서 권고안에 의해서 시행을 일부하고 있고 회계감사도 의원님들께서 협조를 해 줘서 발주를 하고 있습니다.

○김동수 위원 알겠습니다.

길게 이야기할 건 아닌 것 같고요.

한 가지만 더 말씀드리면 아까 손위원님이 제안하신대로 이게 상당히 중요한 조례 같은데 지적하신 위원님이 한 세 분 계시니까 그 분들하고 한번 더 소위원회를 구성하든지 조례위원회를 만들어서 좀 더 세밀하게 검토할 필요성이 있는 것 같습니다.

지금 분위기로 봐서는 통과될 것 같지도 않은데 한번 더 검토해 보는 게 좋지 않겠나 그리고 좀 더 완벽하지는 않겠지만 좀 더 나은 조례를 만들기 위해서 국장님도 너무 서두르게 않으셔도 될 것 같다는 생각이 됩니다. 이상입니다.

○이성섭 위원 최과장님께서 자꾸 이런 부분에 준비가 돼야 된다 이런 이야기를 하지만 지금 이게 중차대한 조례라고 보여지거든요.

제가 왜 2장 운영에 관한 내용을 자꾸 이야기 하느냐 하면 거기서 심의를 해 가지고 의결을 하기 때문에 그러는 겁니다.

그러면 이 건과 관련돼 가지고 하려면 시내버스와 마을버스, 보조금 등의 지원기준과 방법에 대한 사항이라든지 이래 나와야지 운영정책 수립하는 것까지도 포함되어 있는 내용으로 봤을 때는 이거는 2항, 3항, 4항을 봤을 때 분명히 배치가 되고 객관적인 규정이 없다는 거는 명확한 이야기라고 보여 집니다.

그래서 손태화 위원님이나 김동수 간사님께서 말씀하셨던대로 다시 한번 검토해서 제출되도록 그런 절차를 갖추어야 되겠다고 보여 집니다.

○위원장 김종대 위원님들에게 제의를 하겠습니다.

사회적 약자인 서민들이 이용하는 대중교통 시내버스 문제에, 특히 조례안의 타이틀 자체가 재정지원을 투명하게 하기 위해서 이런 조례를 만드는 내용이고 그리고 여러 위원님들께서 여러 가지 얘기들을 하신 것에 대해서는 합리적으로 내용을 검토하기 위해서 잠시 정회를 해서 생각을 모아가고 진행하는 것이 더 효율적인 의사진행 같습니다.

잠시 정회해도 되겠습니까?

(「예。」 하는 위원 있음)

정회하겠습니다.

(15시39분 회의중지)

(15시42분 계속개의)

○위원장 김종대 회의를 속개하겠습니다.

양윤호 국장님과 최용균 과장님을 비롯한 관계 공무원 여러분께서 고생이 많으신데 의사일정 제1항 창원시 시내버스 재정지원 투명성 확보 등에 관한 조례에 관해서는 질의와 토론을 심도 있게 했습니다.

그리고 또 우리가 정회시간에 위원님들과 집행부가 같이 의논한대로 이번 에 이 안은 일단 보류하고 소위원회를 구성해서 우리 위원회에서는 정영주 위원님, 이성섭 위원님, 김현일 위원님께서 집행부와 이 내용에 대해서 심도 있게 논의하고 그것이 결정된 상태에서 안을 마련하는 것으로 그렇게 우리가 의견을 모았습니다.

이것에 대해서 이의가 있으십니까?

(「없습니다。」 하는 위원 있음)

없으시면 의사일정 제1항 창원시 시내버스 재정지원 투명성 확보 등에 관한 조례안은 보류되었음을 선포합니다.

다음 의사일정을 진행하기 위해서 잠시 정회하도록 하겠습니다.

(15시43분 회의중지)

(15시58분 계속개의)

○위원장 김종대 회의를 속개하겠습니다.

2. 창원도시관리계획(개발제한구역 해제) 결정(변경)을 위한 의견제시의 건(시장제출)

-도시교통국 소관

가. 도시정책과

○위원장 김종대 오랜 시간 동안 피곤하시겠지만 힘내시고, 다음은 의사일정 제2항 창원도시관리계획 개발제한구역 해제 결정의 건에 대한 의견제시의 건을 상정합니다.

김동하 도시정책국장님 나오셔서 인사말씀과 함께 관계 공무원 소개와 의견제시의 건에 관한 제안설명을 해주시기 바랍니다.

○도시정책국장 김동하 도시정책국장 김동하입니다.

평소 도시정책국 업무에 많은 애정을 가져주시는 김종대 위원장님을 비롯한 도시건설위원님께 감사의 말씀을 드립니다.

도시정책국 소관으로 상정된 우리시 성산구 사파정동 일원의 창원도시관리계획 개발제한구역 해제 결정을 위한 의견제시의 건에 대하여 제안설명을 드리도록 하겠습니다.

제안사유는 2005년 2월 2일 건설교통부장관으로부터 2020 마·창·진 광역도시계획에서 조정가능지역으로 지정된 우리시 성산구 사파정동 일원의 주거용지 및 체육시설 조성을 위하여 개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법 제7조의 규정에 따라 도시관리계획 결정을 추진코자 지방의회 의견을 청취하여 반영함으로써 원활한 사업시행을 도모코자 하는 것입니다.

주요 내용으로서 해제대상지 사업계획 면적은 91만6,342평방미터이며, 이중 개발제한구역 내 면적은 90만 1,755 평방미터입니다.

사업기간은 2015년까지로 사업비는 914억원으로 예상되며, 우리 시에서 도시개발사업으로 시행할 계획입니다.

현재까지 추진사항으로 주민 의견청취와 관련 부서 협의를 완료하였으며 이후 계획은 시의회 의견청취 후 경상남도 협의와 시 도시계획위원회 자문을 거쳐 6월 국토해양부에 신청코자 합니다.

이상 설명드린 창원도시관리계획 개발제한구역 해제 결정을 위한 의견제시의 건에 대하여 여러 위원님들의 세심한 심의와 더불어 적극적인 협조를 부탁드립니다. 감사합니다.

○위원장 김종대 김동하 국장님 수고하셨습니다.

다음은 정갑식 전문위원으로부터 검토보고를 듣도록 하겠습니다.

○전문위원 정갑식 전문위원 정갑식입니다.

구 사파정동 일원의 도시관리계획 결정안은 2011년 5월 6일 창원시장으로부터 제출되어 동일자로 우리 위원회에 회부되었습니다.

본 구역은 2005년 2월 2일 건설교통부 장관으로부터 2020 마·창·진 광역도시계획에서 조정 가능지구로 지정되었으며 주택건설용지, 도시기반시설용지, 기타시설용지를 조성코자 하는 것으로 「개발제한구역 지정 및 관리에 관한 특별조치법」 제7조의 규정에 따라 지방의회의 의견을 듣고자 하는 사항입니다.

대상면적은 총 91만6,342제곱미터가 되겠습니다.

현재까지 추진 경위는 유인물을 참고해 주시기 바랍니다.

도시관리계획 결정을 위한 입안내용으로는 주택건설용지, 도시기반시설용지, 기타시설용지로 계획하고 있습니다.

도시관리계획 결정을 위한 입안내용 중에 각 시설의 배치계획과 적정규모, 공동주택 예정부지 건축물의 높이제한, 현지확인 등을 통한 면밀한 실태파악이 요구됨과 아울러 단지 외곽도로와 단지 내 도로가 연계되어 도로 상호간에 미치는 영향 등을 충분히 검토한 후에 그 해소대책을 강구하는 조건으로 의견을 제시함이 타당할 것으로 사료됩니다.

이상 보고를 마치겠습니다. 수고하셨습니다.

○위원장 김종대 수고하셨습니다.

아시다시피 이 안은 「개발제한구역 지정 및 관리에 관한 특별조치법」 제7조 규정에 의해서 지방의회 의견을 듣고자 하는 사항으로서 위원님들께서 이 안에 대해서 질의하실 위원님 있으면 질의해 주십시오.

김석규 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○김석규 위원 질의보다는 자료를 보고 싶은데요.

부서 협의했던 자료 있지요?

부서 협의한 자료를 지금 봤으면 싶어서 요청 드릴려고 마이크를 잡았습니다.

○위원장 김종대 김위원님, 부서 협의라 함은 어느 어느 부서의 협의내용을 이야기하는 겁니까?

○김석규 위원 지금 제출된 자료에 보면 4월에 각 부서간 협의한 자료 있을 것 아닙니까?

○위원장 김종대 우리 시 안에?

○김석규 위원 예.

○도시정책과장 정은효 지금 바로 제출해야 됩니까?

알겠습니다.

○위원장 김종대 그 자료를 빨리 준비해 주시고, 개발제한구역과 관련해서 이 내용 말고 창원 말고 다른 지역에 이런 계획들이 앞으로 있습니까?

○도시정책과장 정은효 위원장님 질문에 답변드리겠습니다.

저희시 관내에는 44개소의 조정가능지역이 있습니다.

그 중에 해제가 된 게 창원이 3개소, 마산이 5개소, 진해가 3개소 있습니다.

이 11개소를 제외하고 나머지는 계속해서 필요하다면 이런 절차를 거쳐서 해제절차를 밟아야 되는 사항입니다.

○위원장 김종대 여기에 보니까 현지와 관련된 내용들을 면밀하게 실태파악해서 단지 외곽도로라든지 단지 와 연결되는 도로 이런 것들에 대한 충분한 검토를 하고 해소대책을 강구하는 조건으로 의견을 제시하면 좋겠다는 전문위원의 검토보고가 있었는데 여기에 대해서 어떻게 생각하시는지 답변을 좀 해 주십시오.

○도시정책과장 정은효 위원장님 질문사항에 답변 드리겠습니다.

지금 사업지구 내에 국도25호선 우회도로와 연결되는 3개의 교차로가 있습니다.

토월IC하고 사파동IC하고 대원동IC가 있는데 이 부분에 대해서는 도로부서에서 저희들 부서로 제출된 의견이 있었습니다.

그걸 적극적으로 계획에 반영토록 하겠습니다.

○위원장 김종대 언제 하죠?

○도시정책과장 정은효 앞으로 토지이용계획을 수립할 때 다시 반영이 되겠습니다. 그런 부분들이

○위원장 김종대 배치계획에 관한 것도 적정규모를 검토해야 되겠지만 공동주택 예정부지의 건축물 높이 제한에 관한 내용도 조금 말씀해 주시죠?

○도시정책과장 정은효 이 부분에 대해서는 지구단위계획을 별도로 수립을 합니다.

지구단위계획 수립 시에 전체적인 스카이라인이라든지 그런 부분을 검토해서 반영하도록 하겠습니다.

○위원장 김종대 김석규 위원님 질의하시겠습니다.

○김석규 위원 방금 위원장님이 얘기하셨는데 그쪽에 가장 큰 민원이 사실은 국도25호선 우회도로하고 연결되는 진입로 이게 계속적으로 민원이 발생하고 있는데 구체적으로 장소가 어딘지를 대략적인 장소겠지만 한번 더 확인해 주시고요.

그 다음에 주택이라든가 주거단지가 개발되면 방식이 전면 매수해서 이후에 시가 개발해서, 안 그러면 전면 매수하고 공영개발하고 민간하고 같이 해서 개발하는 건지 말씀 좀 부탁드립니다. 그런 계획이 있으면

○도시정책과장 정은효 사업시행자는 창원시가 전면 매수방식으로 해서 개발하는 것으로 계획을 수립하고 있습니다.

그리고 25호선 연결도로 관계는 도로과에서 부서 간 업무협의 과정에서 구체적으로 의견제시를 한 게 있습니다.

서류를 가져오면 위원님께 보여드리도록 하겠습니다.

○위원장 김종대 손태화 위원님 질의해 주십시오.

○손태화 위원 손태화 위원입니다.

과장님, 공동주택 용지 이게 41,927 평방미터인데 지금 그린벨트를 해제해서 공동주택을 건설한다고 하면 사실상 지금 성산구 쪽의 인구밀도가 높아 가지고 사실상 도시기반시설인 도로라든가 이런 쪽이 포화상태에 이르고 있거든요.

그래서 구태여 그린벨트를 해제해서 공동주택용지를 넣어야 되는 이유는 무엇이며 공동주택용지로 한다면 41,927 평방미터에 몇 세대나 계획을 하고 있는지 거기에 대해서 답변해 주십시오.

○도시정책과장 정은효 국토해양부에서 개발제한구역을 해제해 가지고 주거용지로 개발하는 부분에 대해

서는 공동주택을 가급적 배치하도록 그렇게 요구하고 있고, 현재 단지계획 상에서 520세대 정도 계획하고 있는데 그 중에서 보금자리주택 관련해서 25%인 130세대는 임대주택으로 계획하는 것으로 현재 계획상 그렇게 되어 있습니다.

**○손태화 위원** 그렇다면 우리가 도시정책에 있어서 가장 중요한 부분이 통합이 됐지 않습니까?

그런데 창원시는 그린벨트를 해제해 가지고 보금자리주택을 하는 것은 도심에 가장 가깝게 하는 게 맞다고 보거든요.

도심에 가장 근접하게 보금자리주택을 하고 공단과 관련된 이런 쪽으로 보금자리 주택을 해야 되는데 특히 구 마산 같은 경우는 현동의 보금자리주택지는 정말 잘못된 계획이라고 생각이 되거든요.

거기도 그린벨트 해제해 가지고 보금자리주택을 짓는데 보금자리주택에 가시는 분들이 생활이 어려운 사람들인데 자기 생활권의 일을 통해서 직업을 가져야 되는 사항에 직업 장소와 거리가 떨어지게 되면 안 되는 것 그거와 마찬가지로 그린벨트 해제해 가지고 보금자리주택 하는 것은 저도 찬성을 합니다.

그러나 일반 공동주택이 들어간다는 것은 창원의 성산구가 안 그래도 인구밀도가 높아서 기반시설에 문제가 있다고 판단되는데 구태여 이렇게까지 공동주택을 넣어야 되는지, 또 법적으로 넣지 않고 이 부분을 다른 쪽으로 활용할 수 있는 방법이 있는지 국토 25호선으로 보면 하부공간은 전부 다 그린벨트를 해제해 가지고 도시화를 하는 것은 맞다고 보는데 과연 여기다가 아파트까지 해야 되는지.

**○도시정책과장 정은효** 손태화 위원님 질문에 답변드리겠습니다.

이 사파지구 개발제한구역 해제의 건은 2020 구 창원시 도시기본계획에 기 반영돼 가지고 통합 전부터 상당 부분 진척되어 왔습니다.

그래서 지금 GB 해제를 하다보니까 국토해양부에서 조금 전에 말씀드렸다시피 주거용으로 개발할 때는 일정부문의 공동주택 단지를 하고 그 중에 25%를 보금자리주택으로 하라는 권장에 의해 가지고 공동주택을 계획하게 되었습니다.

**○손태화 위원** 그러면 국장님 의지를 한번 여쭙습니다.

지금 의창구 쪽에 가음정지구라든가 용호지구라든가 이런 쪽에 보면 전부 재개발이 우후죽순처럼 지구지정을 위해서 시에 진행을 요구하고 있는데 이런 그린벨트지역까지 하게 되면 기반시설에 대한 우리시의 정책을 어떻게 가져갈 것인지에 대해서도, 지금까지 정은효 과장이 답변한 내용을 보면 “지금까지 추진했기 때문에 그렇게 가야된다.” 그거는 통합되기 전에 추진한 것에 대해서는 정책의 변화가 있어야 되는데 변화를 주지 않으면 기반시설 또 할 겁니까?

거기에 대한 국장님의 과밀화 되어 있는 창원시의 의창구라든가 성산구에 대한 국장님의 견해를 한번 말씀해 주십시오.

**○도시정책국장 김동하** 손태화 위원님 말씀에 제가 말씀드리겠습니다.

사파지구 그린벨트 해제지역은 여기에 들어가는 단독주택지나 공동주택지는 최소한의 용지입니다.

사실은 91만6,000 평방미터를 개발해서 우리시에서 공영개발을 하더라도 적정수준의 투자비를 회수해야 되는데 사실은 이렇게 개발해서 투자비가 다 회수될지도 사실은 의문스러운 정도입니다.

그 비율을 한번 보시면 공동주택용지가 약 4.6%밖에 안 됩니다.

91만6,000 평방미터 중에 4만1,000 평방미터입니다.

그래서 지금 손태화 위원님이 우려하시는 그런 과밀화를 위해서 하는 게 아니라 최소한의 개발을 하기 위해서 했다는 것을 말씀드리고, 여기서도 보시면 주 시설이 대부분 다 체육시설이고 그 외의 잔여시설도 교육연구시설, 공원 이런 시설로 배치를 다해 뒀습니다.

그래서 방금 위원님이 좋은 지적을 해 주셨는데 성산구 쪽에 사람이 많이 사는데 그런 공간이 필요하지 않겠나 이런 취지로 해석이 됩니다.

그래서 그런 부분이 많이 배려가 됐다는 것을 말씀드리고 싶습니다.

**○손태화 위원** 국장님, 제가 이해가 안 가는 부분이 통합되기 전에는 물론 이렇게 추진이 돼 왔다 하더라도 전체적으로 보면 성산구 쪽에 대방동이라든가, 제가 창원에 77년도에 대방동 쪽에 왔는데 그 때는 전부 다 내가 살던 집에서 소를 먹이러 갔던 그런 곳의 그린벨트가 전부 다 해제돼 가지고 아파트단지가 되다보니까 인구들이 대단위로 이루어졌고, 특히나 창원터널로 넘어가는 그 산비탈에 아파트단지를 조성하다보니까 주민들 민원이 생기게 되고 이런 부분이거든요.

그래서 통합이 되어서 인구정책을 어떻게 가져가느냐 이게 굉장히 중요한 시점에 와 있습니다.

그렇다고 보면 이게 단순히 그린벨트를 시가 공영개발을 하는데 비용을 최소화하기 위해서 이런 공동주택 단지를 분양하겠다는 말씀을 하시는데 그것보다 더 중요한 것은 뭐냐 하면 정말 통합시 구 3개 시에 대한 인구정책을 어떻게 가져갈 것인가 이게 도시정책에 포함이 돼야 된다 이 말씀을 드리는 겁니다.

왜냐하면 단순하게 500세대 같으면 별것 아닌 것 같습니다.

이 보금자리주택의 500세대라는 실제적으로 곱하기 4를 하면 2천 명 정도 인구 유입효과가 있거든요.

그러면 그게 창원 시내에서 오는 게 아니라 마산이나 진해 쪽의 인구가 이 아파트 쪽으로 오게 되는 사항이 생긴다는 겁니다.

이럴 때 과연 피폐화 되어 가는 진해나 마산의 슬럼화현상이 오는 부분들이 우리가 정책적으로 풀어나가야 되지 않느냐 그 말씀을 제가 드리는 겁니다.

○도시정책국장 김동하 참 좋은 말씀입니다.

그래서 세대당 현재 인구를 보면 한 2.6인 그래 봅니다.

단독가구가 많기 때문에 그래 보는데, 손태화 위원님이 우려하시는 사항도 충분히 이해하고 있습니다.

그래서 구 마산지역이나 진해지역에 대한 도시개발계획도 계속 수립해 나간다는 말씀을 드리고 우리가 현재 도시기본계획을 할 때도 기존 시가지에 대한 계획은 끝까지 분배적인 요소를 가져 갈 것인데 이 사항이 사파지구 개발에 대한 사항에 대해서 말씀드리면 전체적으로 손위원님이 말씀을 하셨고 전체적인 사항은 균형발전을 가지고 간다는 그런 말씀을 드리고 싶고, 이 사파지구의 계획을 보시면 전체 부분의 아주 적은 부분을 주택지로 넣었다는 것을 말씀드리고 싶습니다.

○손태화 위원 저는 이상입니다.

○위원장 김종대 수고하셨습니다.

기존적으로 창원 축구센터라든지 대방공설운동장, 대암고등학교, 토월고등학교, 사파고등학교 이런 것이 있는 상태에서 이걸 주거지역으로 하는 거네요?

○도시정책과장 정은효 지금 현재 시설들은 체육공원은 그대로 받아줍니다. 계획에서요.

○위원장 김종대 자료를 가져오는데 시간이 걸리겠습니까?

김동수 간사님께서 질의하시기 바랍니다.

○김동수 위원 김동수 위원입니다.

두 가지만 확인하면서 물어보겠습니다.

창원에 조정가능지역이 몇 곳이라 했죠?

○도시정책과장 정은효 김동수 위원님 질문에 답변 드리겠습니다.

창원에 22개소의 조정가능지역이 있습니다.

○김동수 위원 앞으로 조정가능지역을 조정할 계획은 있습니까?

○도시정책과장 정은효 현재 광역도시계획을 수립하고 있습니다.

그래서 지금 구 마산, 창원, 진해 조정가능지역 44개소 중에서 실제로 해제가 불가능한 지역은 제척하고 일부 구역은 조금 조정할 겁니다.

그리고 추가로 30% 추가조정가능지역 거기까지 지금 광역계획에서 작업을 하고 있습니다.

○김동수 위원 기존 구 창원을 예로 들면 2020계획이 나와 있는데 그렇다면 그 지역에 사는 주민들이 여기에 대한 기대를 가지고 있고 희망을 가지고 있었는데 “언제 개발하냐?” 상당한 여론이 있습니다.

최근에는 우리 동료의원이 5분 자유발언을 통해서 지역경제를 살리는 하나의 그게 되니까 조정가능지역의 개발계획을 조기에 내나라 하는 그런 말씀도 들은 것 같은데 지금 구 창원지역에 대한 개발계획이 나온 게 있습니까?

○도시정책과장 정은효 지금 2020 구 창원시 도시기본계획에 보면 단계별로 1단계, 2단계, 3단계, 4단계 추진하는 걸로 해 가지고 조정가능지역 22개소에 대해 가지고 단계별로 내놓은 게 있습니다.

○김동수 위원 그러니까 그 계획대로 실행되고 있나요?

○도시정책과장 정은효 지금 가급적이면 그 계획에 맞춰서 하고 있습니다마는 재정 관계나 그런 것 때문에 조금 늦어지는 감이 있습니다.

○김동수 위원 이게 가격을 부추기는 측면도 있고 또 이것 때문에 거래가 많이 일어나는 측면도 있고 해서 어떻게 보면 특혜를 줄 수 있는 문제도 되고 부동산 투기를 조장할 우려도 있고 문제가 많이 있지 않습니까?

그래서 이게 또 조기에 계획대로 안 되면 여러 가지 문제들이 생기는 모양입니다.

그래서 향후 2025계획을 다시 짜고 계신 것 같은데 그 때 되서 조정지에 대해서는 분명한 조정이 있어야 되겠다, 그리고 계획에 대해서도 좀 더 분명하고 그래야 되겠다는 그런 생각입니다.

그리고 새로 도시계획 짜고 있는 것에 대해서 전에도 한번 말씀드렸지만 우리 위원회에 흘러가는 추진사항을 보고를 해 주시기를 부탁드립니다.

지금 현재 진척사항은 어떻습니까?

지금 도시계획 하고 있는 부분에 대해서는 어느 정도 진척이 되어 가고 있는지.

○도시정책과장 정은효 지금 현재 자료조사 마무리 단계에 있습니다.

○김동수 위원 그 추진사항에 대해서 보고를 해 주시고 그 때 그 때 알려주시기를 부탁드립니다.

○도시정책과장 정은효 잘 알겠습니다.

결과물 나오면 바로 보고를 드리도록 하겠습니다.

○김동수 위원 덧붙여서 사파동에 대한 조정지 변경안이 되니까 여타 지역에 대한 기대도 있거든요.

특히 소계의 어떤 분이 저한테 한번 오셨는데 그런 이야기를 어디서 어떻게 들었는지 과정은 모르겠지만 계획이 어떤지 좀 알아봐 달라 이렇게 문의를 하시더라고요.

그래서 지역간의 형평성 문제도 발생할 수 있기 때문에 상당히 신중하게 정책을 집행해야 된다 그 이야기를 꼭 하고 싶습니다.

○도시정책과장 정은효 잘 알겠습니다. 그렇게 하도록 하겠습니다.

○위원장 김종대 김석규 위원님께서 자료를 보고 있는 중이라서 제가 한 말씀 더 올리겠습니다.

국장님, 지금 현재 8페이지에 보면 별도자료 중에서 저희들한테 이해를 돕기 위해서 토지이용계획안 내용 중에 8페이지에 보면 공동주택용지라고 하는, 제 생각에 아까도 잠깐 과장님께 말씀드렸지만 공동주택 예정 부지의 건축물 높이제한과 관련해서 이게 고층화 되게 되면 스카이라인이 깨지게 될 테고 그 뒤에 주거지역이나 이런 것들이 굉장히 많은 문제가 있을 것 같아서 적어도 2종일반주거지역 정도로 규정을 지어서 조건을 붙여 가지고 이걸 통과시켜야 되지 않을까 하는 그런 생각이 드는데 국장님 생각은 어떻습니까?

○도시정책국장 김동하 여기는 개발제한구역을 해제하게 되면 가까운 예로 골프장 밑에 봉림지구에 짓듯이 지구단위계획을 다 합니다.

지구단위계획서에 층수 규제를 다 할 겁니다.

현재 보시면 41,900 평방미터의 500여 세대라면 아주 저밀도 개발을 하는 그런 계획이라고 보시면 됩니다.

층수도 그렇게 높게 안 하고 저희들도 위원장님하고 같은 생각입니다.

너무 높게 할 수 없다는 그런 생각을 갖고 있고 지구단위계획 시에 그런 부분을 다 감안해서 지구단위계획을 하도록 하겠습니다.

○위원장 김종대 그걸 감안해서 그렇게 하시면 좋을 것 같습니다.

말씀하시죠.

○김석규 위원 여기 기간이나 부서 협의 한 데서 재해영향성검토라든가 특히 해제가 되고 공사가 시작될 때 문제는 주민들 민원문제가 발생하는 것 아닙니까?

특히 공동주택 주거단지가 들어서게 되면 위로 지나가는 국도 25호선 우회도로와 관련해서 소음방지 이거는 계속적으로 불을 보듯 뻔하게 제기될 것이고 또 아파트가 어떻게 들어설지 모르겠지만 아파트가 들어서면 그 뒤가 사실은 산 아닙니까?

산인데 대방동 쪽에서 보면 밑으로 경사가 져있기 때문에 경관이라든지 산이 보이지 않는다든가 조망권 이런 것들이 계속 될 건데 이런 것들에 대한 이후의 진행계획이라든가 이런 부분들을 조건에다가, 조건은 물론 사전에 협의되어 있지만 특히 주민 민원 관련한 부분들 해소 측면에서 여러 가지 얘기들을 말씀을 해 주시요.

거기에 따른 조건을 달아서 승인해 주시면 어떨까 이런 의견을 드립니다.

어떻습니까? 그런 부분도 충분히 검토되고 있는 건가요.

안 그러면 이거는 GB 해제문제가 때문에 GB 해제한 이후에 토지이용계획이나 개발사업을 진행할 때 그걸 논의해야 된다고 생각하시는 건지 어떤 겁니까?

○도시정책과장 정은효 김석규 위원 질문에 답변 드리겠습니다.

이후에 또 개발제한구역이 해제되고 나면 도시개발구역 지정을 해야 됩니다.

도시개발구역 지정을 하면서 그 때 또 지구단위계획 수립을 같이 합니다.

지구단위계획 수립할 때 김석규 위원님 말씀하신 그런 사항들을 전부 다 반영해서 저밀도 개발이 되고 스카이라인이 유지되도록 하겠습니다.

**○위원장 김종대** 제 생각으로는 김석규 위원님께서 그 내용을 면밀하게 검토해서 진행되는 사항에, 조금 전에 우리가 두 가지 얘기한 내용에 대해서 충족이 되고 또 충족을 해 주시겠다고 지구단위계획에 반영하겠다고 하셨으니까 하고 그 외에 진행하는 사항 중에서 그 내용에 대해서 의견을 담아 주시기 바랍니다.

질의를 종결해도 되겠습니까?

(「예.」 하는 위원 있음)

혹시 토론을 하실 분 계십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

토론은 아까 저와 김석규 위원님께서 조건부성을 얘기한 것에 대해서 토론으로 가름하고, 그러면 이의가 없으시면 의사일정 제2항 창원시 도시관리계획 개발제한구역 해제 결정을 위한 의견제시의 건은 원안 가결되었음을 선포하는데 이의가 있습니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

원안가결 하겠습니다.

동료위원 여러분 그리고 김동하 국장님, 정은효 과장님을 비롯한 관계 공무원 여러분 수고 많았습니다.

오늘 회의는 이것으로 마치고자 합니다.

다음 월요일 아침 10시부터 진행되는 내용에 대해서는 기 배포해 드린 유인물을 참고해 주시고, 이상으로 오늘의 의사일정을 모두 마쳤으므로 산회를 선포하겠습니다.

(16시30분 산회)

**○출석위원(9인)**

- 김종대 김동수 배종천
- 정영주 김석규 김종식
- 손태화 김현일 이성섭

**○출석전문위원**

- 전문위원 정갑식
- 전문위원 안장덕

**○출석공무원**

- 도시정책국장 김동하
- 건설교통국장 양윤호
- 도시정책과장 정은효
- 대중교통과장 최용균