

2005년도
행정사무감사

경기도의회 건설교통위원회회의록 제 2 호

경기도의회사무처

피감사기관 : 건설교통국

일 시 : 2005년 11월 18일(금)

장 소 : 건설교통위원회회의실

(10시29분 감사개시)

○ 위원장 이도형 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다. 지금부터 지방자치법 제36조, 동법시행령 제16조와 경기도의회 행정사무감사 및 조사에 관한 조례에 의해 건설교통국 소관업무에 대한 2005년도 행정사무감사 실시를 선언합니다.

위원 여러분, 그리고 건설교통국장을 비롯한 관계공무원 여러분! 안녕하십니까? 바쁘신 일정에도 불구하고 연일 행정사무감사에 임해 주신 감사위원 여러분께 감사를 드립니다. 또한 항상 도정 발전을 위해 애쓰시는 건설교통국장 이하 관계공무원 여러분께 진심으로 격려와 감사의 말씀을 드립니다.

오늘은 제207회 경기도의회 제2차 정례회 중 건설교통위원회 행정사무감사 일정에 따라 건설교통국에 대한 행정감사를 실시하게 되었습니다.

여러분께서도 잘 아시는 바와 같이 지방의회가 행정사무감사를 실시하는 목적은 행정사무 전반에 관한 실태를 파악하여 지방의회의 의정활동에 반영하는 것은 물론이며 내년도 예산 심사 등을 위한 자료로 활용하고 아울러 이를 도정 정책에 반영하고자 함이 그 주요 목적인 만큼 감사위원 여러분들의 심도있는 감사와 건설교통국 관계공무원 여러분의 진솔하고 성실한 답변이 있기를 당부드립니다.

오늘의 감사진행 순서를 말씀드리겠습니다. 우선 지방자치법 제36조4항에 의거 출석 요구한 증인의 선서가 있는 후에 업무보고에 이어 질의답변을 하는 순으로 하겠습니다.

먼저 증인선서가 있습니다. 증인선서에 앞서 선서의 취지와 관계규정을 말씀드리겠습니다. 선서를 하는 이유는 경기도의회가 2005년도 행정사무감사를 실시함에 있어서 증인으로부터 양심에 따라 숨김없이 사실대로 증언하겠다는 서약을 받기 위한 것입니다. 따라서 만약 증인이 허위증언을 할 때에는 지방자치법 제36조제5항의 규정 및 경기도의회 행정사무감사 및 조사에 관한 조례 제30조에 의하여 고발될 수

있으며 출석요구를 받은 증인이 정당한 이유 없이 출석하지 아니하거나 증언을 거부하는 때에는 500만원 이하의 과태료를 부과할 수 있음을 알려드립니다.

다음은 선서요령을 설명하겠습니다. 어제 현장감사시 건설교통국장과 건설계획과장은 증인선서를 하였기 때문에 두 분의 증인은 선서를 생략하고 증인을 대표하여 교통정책과장은 발언대로 나오셔서 오른손을 들고 선서문을 낭독하고 대중교통운영개선과장과 광역교통기획단장, 재난민방위과장은 그 자리에 서서 오른손만 들어 주시기 바랍니다. 선서가 끝난 후에 교통정책과장은 선서문을 모아 본 위원장에게 제출해 주시면 되겠습니다.

먼저 증인출석 여부를 확인하겠습니다. 함중식 건설교통국장님 나오셨습니까?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 위원장 이도형 심기보 교통정책과장 나오셨습니까?

○ 교통정책과장 심기보 네.

○ 위원장 이도형 조청식 대중교통운영개선과장 나오셨습니까?

○ 대중교통운영개선과장 조청식 네.

○ 위원장 이도형 김대호 광역교통기획단장 나오셨습니까?

○ 광역교통기획단장 김대호 네.

○ 위원장 이도형 신석철 건설계획과장 나오셨습니까?

○ 건설계획과장 신석철 네.

○ 위원장 이도형 류해용 재난민방위과장 나오셨습니까?

○ 재난민방위과장 류해용 네.

○ 위원장 이도형 참석하여 주셔서 감사합니다. 그러면 증인은 모두 자리에서 일어서 주시기 바랍니다. 선서해 주시기 바랍니다.

○ 교통정책과장 심기보 선서! 본인은 경기도의회가 실시하는 2005년도 행정사무감사와 관련하여 건설교통위원회에서 증언을 함에 있어 지방자치법 시행령 제17조의4 제5항과 경기도의회 행정사무감사 및 조사에 관한 조례 제18조의 규정에 의하여 양심에 따라 숨김과 보탬이 없이 사실 그대로 말하고 만일 거짓이 있으면 위증의 벌을 받기로 서약하고 이에 선서합니다. 2005년 11월 18일 건설교통국 교통정책과장 심기보.

○ 위원장 이도형 다른 증인들은 자리에 앉아 주시기 바랍니다. 건설교통국장은 인사와 간부소개, 그리고 소관 업무보고해 주시기 바랍니다.

○ 건설교통국장 함중식 건설교통국장 함중식입니다. 도민의 삶의 질 향상과 지역발전을 위한 의정활동에 여념이 없으신 이도형 위원장님과 위원 여러분께 진심으로 감사드립니다. 금년 한해 위원님들의 풍부한 경험과 해박한 식견으로 건설교통 분야에 대한 지도편달과 성원을 해 주신 덕분으로 어려운 여건 속에서도 저를 비롯

한 건설교통국 전 직원은 맡은 바 소임에 진력할 수 있었으며 소기의 성과를 거두었다고 생각합니다. 이번 행정사무감사를 통해 부족한 부분에 대한 지적과 조언을 해주시면 도정 업무에 최대한 반영하여 나갈 것을 약속드립니다.

업무보고에 앞서 간부공무원을 소개해 올리겠습니다. 심기보 교통정책과장입니다.

(인 사)

조청식 대중교통운영개선과장입니다.

(인 사)

김대호 광역교통기획단장입니다.

(인 사)

신석철 건설계획과장입니다.

(인 사)

류해용 재난민방위과장입니다.

(인 사)

이상 간부 소개를 마치고 2005년도 건설교통국 주요업무를 보고드리겠습니다. 보고는 위원님들께 배부해 드린 주요업무보고 유인물에 의해 추진실적을 중심으로 보고를 드리겠습니다. 보고드릴 순서는 기본현황, 2005년도 업무추진 성과와 주요업무 추진실적 순으로 보고드리겠습니다.

기본현황을 보고를 드리겠습니다. 4페이지가 되겠습니다. 건설교통국 기구는 4개과 1개단, 20담당, 1팀, 1개반으로 편성되어 있습니다. 전체 정원은 137명이 되겠습니다.

다음은 5쪽이 되겠습니다. 5쪽의 과별 주요기능은 유인물을 참고하여 주시기 바랍니다.

다음은 6쪽 예산규모에 대해 보고를 드리겠습니다. 금년도 건설교통국 예산은 경상예산 124억원과 보조사업비 1,552억원, 자체사업비 5,687억원과 전출금 등 기타예산 1,579억원을 합쳐 총 8,944억원입니다. 이 예산은 2004년도 대비 2.7%가 감소한 예산 규모입니다.

주요 투자사업 현황을 보고드리면 대중교통 활성화와 안전한 교통환경조성사업, 도로망 확충과 광역전철사업, 재해·재난 대비사업 및 자연친화적인 하천정비사업 등이 되겠습니다.

다음 7쪽부터 8쪽까지의 기본통계에 대해서는 유인물로 보고를 올리겠습니다.

다음은 9쪽 2005년도 업무추진 성과를 보고드리겠습니다. 대중교통 활성화 및 안전한 교통환경 분야 추진 성과입니다. 대중교통 기반시설 확충을 위해 간선급행버스체계 구축을 위해 고양 시범축에 대해 공사발주 중에 있으며 도민들의 교통편의를 위해 광역심야버스는 운행노선을 확대하고 경기도 시내버스간 환승할인 폭을 상향

조정하는 한편, 수도권 전 구간에 전철정기권을 도입하였습니다. 또한 안전한 통학로 확보를 위한 어린이보호구역 정비 및 교통사고가 많은 지역의 개선사업을 차질없이 추진을 하였습니다.

다음은 상습정체지역 해소 추진성과입니다. 도내 상습정체구간 해소 및 수도권 남부지역 교통개선사업 47개소를 차질없이 추진하고 있으며 수도권 남부지역 교통개선을 위해 과학적 시스템인 교통체계 개선 및 지능형 교통체계사업에 대한 실시설계를 완료하고 공사발주 중에 있습니다.

다음은 10쪽 사회간접자본 확충 부문입니다. 국가경쟁력의 근간이 되는 도로망을 확충하기 위하여 광역도로망 확충으로 계수대로 등 11개 노선을 추진하고 있으며 간선도로망 구축사업은 계획공정대로 추진하며 5개 노선은 완공을 하였고 61개 노선에 대하여는 공사 및 보상 중에 있습니다. 기업하기 좋은 도로환경 개선사업으로 팔탄공장 진입로 등 7개소를 완공하여 기업인들로부터 좋은 반응을 얻고 있습니다. 수도권 철도건설 사업은 광역철도 중앙선 등 6개 노선에 대한 계속사업으로 추진하고 있으며 용인·광명·의정부 경전철사업도 차질없이 진행해 나가고 있습니다.

다음은 재난예방 안전관리시스템 강화 부분이 되겠습니다. 봉성포천 등 3개 수계 18개 하천에 대한 기본계획 재정비용역을 추진하고 있으며 지방하천 개수 및 수해상습지 개선, 하천시설 정비와 재해정보조기에·경보시스템을 구축하는 등 재난 사전예방을 위하여 노력을 기울여 왔습니다.

다음은 주요업무 추진실적에 대해서 보고를 드리겠습니다. 13쪽의 편리한 대중교통 운행 및 활성화 강구를 위한 추진사업 실적에 대해서 보고를 드리겠습니다.

14쪽이 되겠습니다. 경기도 대중교통 종합계획 수립입니다. 버스노선체계 개편 및 서비스 개선 등 대중교통 이용 활성화정책 추진을 위한 실행방안을 마련하고 시·군 지방대중교통계획 수립의 기본방향을 정하기 위해서 금년 4월 경기개발연구원과 연구용역 계약을 체결하여 내년 10월말 완료 예정으로 경기도대중교통종합계획을 수립 추진 중에 있습니다. 그동안 도내 전체 시내·시외버스를 대상으로 운송원가 및 수입금조사를 실시하여 분석하였고 노선 및 정류장 현황과 정류장별 이용 수요 등에 대한 실태조사를 하였으며 아울러 10월에는 그간 용역 추진상황 전반에 대한 버스정책위원회의 의견 수렴을 거쳐 1차 중간 용역보고를 완료하였습니다. 앞으로의 과제를 수행함에 있어서도 설명회와 공청회, 자문 등을 통해 전문가, 시민단체, 시·군 등의 의견을 충분히 수렴하고 용역완료 이전이라도 단계별 연구성과를 검토·분석하여 정책반영 가능분야는 우선 실행계획을 수립 시행하여 도민의 교통편의 증진이 조속히 실현되도록 노력을 하겠습니다.

다음은 15쪽의 광역 심야·급행버스 확대 운행입니다. 심야 교통수요 및 광역 교통수요가 증가되는 지역에 안전하고 편리한 교통서비스 제공을 위해서 심야·급행버

스 노선 확대를 추진하였습니다. 심야버스 수요조사 결과를 바탕으로 광주와 남양주 지역에 5개 노선을 추가 확정하여 9월 1일부터 운행을 개시하였습니다. 향후 통행수요를 점검하여 수요에 따라 노선을 관리해 나가도록 하겠습니다. 또한 수도권 주요 거점 간을 노스톱으로 운행하는 급행버스는 통행수요가 많은 남양주, 용인지역 2개 노선의 확대 운행을 12월까지 추진해 나가도록 하겠습니다.

다음은 16쪽의 대중교통 환승할인 추진입니다. 대중교통 이용자의 편의를 증진시키고 요금 부담을 경감시켜 대중교통 이용 활성화를 도모하고자 대중교통 수단간 환승할인의 확대를 단계적으로 추진해 나가고 있습니다. 경기도 시내버스 간 환승시 후승버스의 할인요금을 지난 6월 20일부터 50원에서 400원으로 확대 시행 중에 있고 서울 유·출입 경기도행 버스와 서울버스-수도권전철간 환승할인 시행을 위해 경기·서울·철도공사 3개 기관이 공동용역을 12월까지 추진하게 되며 용역결과에 대해 관계 기관 협의와 시스템 안정성의 검증 등을 거쳐 내년 2월부터 시행할 계획입니다. 도내 운행 시내버스와 서울버스-전철간 환승할인은 내년 10월까지 추진 중인 경기도 대중교통종합계획 용역을 통해 시행안을 마련하도록 하겠습니다.

다음은 17쪽 택시서비스 개선 및 지원 추진입니다. 교통약자인 장애인의 이동권 증진을 위해서 장애인복지택시를 현재 9대 운행에서 추가로 21대를 도입하여 총 30대로 확대 운행을 추진하고 있습니다. 금년도에 확대 운행하는 지역으로 성남, 부천, 화성, 양주 등 4개 시를 확정하여 사업자 모집 및 면허를 완료하였으며 부천, 화성 지역은 11월부터 신규운행에 들어갔으며 성남, 양주 2개 지역도 금년 12월중에는 모두 운행을 개시할 예정입니다. 또한 택시서비스 개선방안 마련을 위해 택시제도 개선방안 연구용역을 시행하고 있으며 금년 말 용역결과를 토대로 택시제도개선방안을 마련하여 추진해 나갈 계획입니다.

다음은 교통시스템 개선 및 광역철도망 구축 추진실적을 보고드리겠습니다. 20쪽이 되겠습니다. 간선급행버스체계 도입입니다. 대중교통 운영체계 개선 및 우선통행시스템 도입 등을 통해서 운행환경을 획기적으로 개선하고 시내버스의 신속성, 정시성, 쾌적성을 확보하기 위해서 2011년까지 경기도내 12개 간선도로에 간선급행버스체계를 도입할 계획입니다. 우선 시범사업으로 11월에 고양축인 일산~수색에 대한 공사를 착수하여 2006년도 4월에 준공할 계획이며 또한 안양시 중앙로축과 국도 47호선에 대해서도 기본 및 실시설계 중이며 실시설계 결과에 따라 연차적으로 확대 구축하여 대중교통 이용 불편 해소 및 수도권 교통난 완화에 기여하도록 하겠습니다.

다음은 21페이지 지능형교통체계 구축입니다. 도민에게 고속도로와 국도의 통행속도, 통행시간 등의 교통정보와 버스도착정보 제공을 위해 지능형교통체계와 버스정보시스템 구축을 추진하고 있습니다. 특히 경기도지역의 교통정보제공체계 일원화를 위해 경기도교통정보센터 구축을 추진 중으로 내년 6월부터 인터넷과 휴대폰, 휴대용

개인정보 단말기를 통해서 교통정보를 제공할 계획이며 이 사업이 완료되면 수원시와 과천시의 간선도로는 물론, 수도권 고속도로와 국도의 상세한 교통상황까지 손쉽게 접할 수 있어 도민의 교통편의 증진에 기여할 것으로 기대되고 있습니다.

다음은 22쪽의 교통 혼잡지역 운영체계 개선입니다. 교통정체가 극심한 수도권 남부지역을 대상으로 교통체계 개선, 버스전용차로 설치 등 단기교통개선사업을 추진하기 위해서 지난 7월에 기본 및 실시설계를 완료하고 내년도 9월 공사완료를 목표로 시설공사를 추진 중에 있습니다. 그리고 도내 교통 혼잡이 심각한 의정부, 평택, 이천, 안성, 동두천 5개 시를 대상으로 교통 혼잡지역 해소대책을 추진하고 있으며 안성과 동두천은 공사를 완료하였고 의정부 등 3개시는 공사를 현재도 추진 중에 있습니다. 또한 팔당대교 복단 등 63개소의 교통 혼잡지역에 대하여 기본 및 실시설계를 11월 중에 발주하는 등 교통 혼잡 완화에 최선을 다해 나가도록 하겠습니다.

다음은 23쪽 주차장 확충사업 전개입니다. 도심지와 주택가의 심각한 주차난을 해소하고 주민의 삶의 질 향상을 위해 공영 및 환승주차장 확충사업을 전개하고 있습니다. 금년에 249억을 투자하여 환승주차장 1개소 및 공영주차장 8개소를 확충하고 2007년까지 68개소 확보를 목표로 사업을 추진 중에 있습니다. 시책사업으로 ‘내집안 주차장 갖기 사업’, ‘거주자 우선 주차제’, ‘친환경주차장 건립’ 등을 확대 추진하고 있습니다. 앞으로 행정구역·용도구역별 주차장 수급실태 조사를 통하여 주차환경개선지구 지정 등 장단기 주차장 확보 대책 수립에 만전을 기하도록 하겠습니다.

다음은 24쪽의 경기도 철도네트워크 확충이 되겠습니다. 수도권의 교통 혼잡 비용 최소화를 위해 대량수송체계인 철도건설사업을 적극 추진하고 있습니다. 현재 사업이 진행 중인 광역철도 7개 노선과 지하철 7호선 연장사업 중 중앙선은 올해 안 우선 개통을 목표로 사업이 진행되고 있으며 향후 계획 중인 사업은 총 5개 노선으로 정자와 수원을 연결하는 신분당선 연장사업은 기본계획 수립 중에 있고 청량리에서 안산 간을 운행하는 신안산선은 건설교통부에서 제안서를 검토 중에 있습니다. 그리고 용인경전철사업은 어제 착공하였고 나머지 광명과 의정부경전철사업은 현재 실시협약을 진행 중에 있습니다. 참고로 철도정책의 종합적이고 실행 가능한 마스터플랜을 마련하고자 지난 8월부터 내년 7월까지 경기도철도기본계획 수립 연구용역을 시행 중에 있습니다. 철도 건설사업 중 현재 건설 중인 사업은 계획기간 내 개통될 수 있도록 적극 협조 지원하고 계획 중인 사업에 대해서는 경기도철도기본계획을 통하여 체계적인 추진방안을 마련하도록 하겠습니다.

다음은 종합적이고 체계적인 도로망 구축사업 추진실적에 대해서 보고를 드리겠습니다. 28쪽이 되겠습니다. 경쟁력 강화를 위한 다양한 도로망 구축입니다. 지역간 연계 강화 및 이동성 제고를 위한 간선도로망 구축사업으로 계수대로 건설 등 11개소의 광역도로사업과 안성에서 양성 등 12개소의 국가지원지방도사업, 방산에서 하중

을 연결하는 7개소의 국도대체 우회도로건설 사업, 일산대교와 제3경인고속도로 등 2개소의 민자도로사업, 영덕에서 양재 등 11개소의 수도권 남부교통개선사업을 추진하고 있습니다. 또한 보조간선 도로망 확충 및 혼잡도로 완화를 위해서 47개소의 지방도 확·포장사업과 36개소의 상습정체구간 해소사업, 기업하기 좋은 도로환경개선사업 11개소를 추진하고 있습니다. 이들 사업은 공정계획에 따라 차질없이 정상 추진되고 있으며 안성에서 양성 등 10개 사업은 준공 완료를 하였습니다. 금년 말 준공 예정인 비봉고가차도 등 14개 사업에 대해서는 철저한 공정관리로 계획기간 내 사업이 마무리될 수 있도록 노력을 하겠습니다.

다음은 29쪽의 안전하고 쾌적한 도로환경 조성입니다. 도내 초등학교에 대해서 어린이 보호를 위한 통학로 조성과 교통사고 잦은 곳 가각정리, 교통신호등 설치 사업을 추진하고 있습니다. 굴곡이 심하거나 도로 폭이 협소하여 교통사고가 많이 발생하고 있는 위험도로 154개소 246km에 대해서 선형개량 공사 등을 실시하여 교통사고를 사전에 예방해 나가고 있습니다. 어린이보호구역 정비사업과 위험도로 구조개선 사업은 연차별 추진계획에 의거 차질없이 공사가 진행 중에 있으며 향후 위험도로 구조개선과 안전시설물 보강사업을 지속적으로 추진하여 교통사고를 줄이고 사고를 사전에 예방하는데 노력을 하도록 하겠습니다.

이어서 효율적인 재난예방체계 구축과 민방위역량 강화 추진실적을 보고드리겠습니다. 32쪽이 되겠습니다. 재난 예방 및 복구추진 계획입니다. 항구적인 재해방지와 재난의 사전예방을 위해서 재난정보조기에·경보시스템 구축, 재해위험 상습침수지구 정비사업 등을 추진해 나가고 있습니다. 그동안 용인시 등 5개 시·군에 14개소의 재해정보 조기에·경보시스템을 설치하였고 25개소에 대한 재난위험시설물 해소사업과 4개 재난위험지구 정비사업 및 특정관리대상건축물에 대한 안전점검을 연중 지속적으로 재해예방사업으로 추진하고 있습니다. 지난 4월 20~22일까지 우리나라 역사상 처음으로 정부 차원에서 실시한 재난대응 종합훈련에서 우리 도가 국무총리 표창을 수상하기도 하였습니다. 아울러 미국 뉴올리언즈의 허리케인 카트리나 피해와 남아시아 해일 피해 등을 거울삼아 방재전문가 초청 토론회, 도 및 시군 담당공무원 혁신토론회를 개최하였습니다. 재난예방 포스터, 글짓기 공모 및 시민안전봉사자, 어머니 안전지도자의 안전의식 향상을 위해서 교육 및 캠페인을 실시하였으며 앞으로도 유사시 피해의 최소화를 위해 빈틈없는 상황유지와 신속한 대처로 재난위험지역의 항구적인 대책이 될 수 있도록 노력해 나가겠습니다.

다음은 34쪽의 친환경적 하천정비 추진 사항입니다. 자연친화적인 하천 조성을 위해 하천정비기본계획을 재정비하고 종합적인 하천관리체계를 구축하는 한편, 상습침수지역 정비 및 시설물 유지관리를 위해서 정비를 추진하고 있습니다. 금년에 복하천 등 3개 수계 18개 하천 68km에 대해서 하천정비기본계획 재정비용역을 추진하고

있으며 55개소의 수해 상습지 및 지방하천 개수사업을 추진하여 6개소는 완료를 하였고 49개소는 계획 공정대로 추진되고 있습니다. 또한 자연친화적 하천정비사업으로 용인시 등 7개소 21.7km를 추진하고 있으며 앞으로의 하천사업은 홍수피해의 저감과 자연생태계의 보전·복원에 중점을 두고 추진해 나갈 계획입니다.

다음은 33쪽 민방위 역량 제고가 되겠습니다. 전쟁, 재해발생 등 실제상황을 대비한 민방위교육훈련으로 유사시 대응능력 향상을 위해 민방위시설 운영 및 관리를 보다 강화해 나가도록 하겠습니다. 급속한 사회 환경 변화에 따라 기존의 교육방식을 벗어나 생업의 지장을 최소화하기 위해서 일일교실, 야간교실, 현지교육 등을 확대 실시하고 있으며 민방위 급수시설 및 대피시설의 점검과 모범지역 민방위대장의 안보현장 견학을 실시하였으며 안보 및 안전에 대한 경각심 제고와 사기진작을 도모해 내실있는 민방위 운영이 되도록 노력하겠습니다.

38쪽부터 41쪽까지는 지난 해 행정감사 시정처리 및 건의사항 조치결과에 대해서 수록하였습니다. 이 부분은 유인물로 보고를 갈음하겠습니다.

○ 강석오 위원 의사진행발언이 있는데 지금 전체적인 설명을 하실 게 아니라 시간적으로도 위원님들께서 질의사항이 너무 많거든요. 그래서 설명을 배제하고 다 알고 있는 사항도 많이 있고 지금 행정감사에 대한 질의응답이 더 많이 필요할 것 같습니다. 그래서 그렇게 설명을 빼고 바로 질의에 들어갔으면 해서.

○ 위원장 이도형 이 업무보고만 끝내고요. 다 끝났으니까.

○ 건설교통국장 함중식 보고는 다 끝났습니다. 지금까지 보고드린 바와 같이 건설교통국 업무는 교통, 도로, 하천, 재난 등 도민의 생활과 밀접하게 직결되는 업무들이 대부분입니다. 금년 한 해 건설교통국의 모든 직원들은 위원님들의 성원에 힘입어 도민의 삶의 질 향상과 지역발전을 위한 복지행정에 열과 성의를 다해 왔습니다. 앞으로 남은 기간도 2005년도 추진 중인 업무가 계획한 대로 마무리될 수 있도록 노력하겠습니다. 저희들이 더욱 열심히 일할 수 있도록 위원님들께서 많은 격려와 관심으로 지원하여 주시기를 부탁드립니다 2005년도 행정사무감사 업무보고를 모두 마치겠습니다. 감사합니다.(업무보고서는 끝에 실음)

○ 위원장 이도형 함중식 건설교통국장님 수고하셨습니다. 다음은 건설교통국 소관 업무에 대한 질의답변 순서입니다. 질의답변은 원활한 의사진행을 위하여 일문일답 형식으로 진행하고자 하는데 이의가 없습니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 일문일답 형식으로 진행하겠습니다. 질의에 앞서 잠시 질의방법에 대해 말씀드리겠습니다. 먼저 질의하실 위원님 순서입니다. 질의하실 위원의 순서는 본 위원장석에서 바라보는 우측에 앉아 계신 위원님부터 질의하도록 하겠습니다. 다음은 위원님별 질의시간에 대해 알려드리겠습니다. 감사위원별로 먼저 기본

10분, 추가로 5분 해서 15분을 할애한 후 모든 위원의 기본질의를 받고 보충질의가 있을 시에는 위원별로 5분을 추가배정토록 하겠습니다. 또한 보충질의를 모두 끝낸 후에 추가로 질의하실 위원님이 계실 경우 질의순서에 의해 질의할 수 있도록 하겠습니다. 원활한 회의진행을 위해 위원 여러분의 많은 협조를 당부드립니다. 그러면 질의해 주시기 바랍니다. 먼저 강석오 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 강석오 위원 광주 출신 한나라당 소속 강석오 위원입니다. 질의에 앞서 우선 우리 경기도 교통행정, 건설부분에 많은 노고를 아끼지 않으시는 함중식 국장님 고생 많으셨다는 점 인사와 아울러서 고맙다는 말씀도 드리겠습니다.

○ 건설교통국장 함중식 감사합니다.

○ 강석오 위원 괜찮으시다면 위원장님께 건의 하나 드리겠습니다. 장시간에 걸쳐 많은 위원님들께서 질의답변이 있으실 텐데 꼭 서서 답변하시는 것보다 앉아서 하시는 것이 어떤가 해서 건의를 드립니다.

○ 위원장 이도형 위원님들 이의가 없으시죠?

(「네」하는 위원 있음)

네, 그러면 함중식 국장님 앉아서 답변해도 좋겠습니다. 앉으십시오.

○ 건설교통국장 함중식 감사합니다.

○ 강석오 위원 의원 생활이 엇그제 2002년에 시작했는데 벌써 3년 반 정도가 지나고 약 8개월 정도 남은 것 같습니다. 일을 열심히 잘 하려고 처음에 생각과 계획도 많았었습니다만 모든 부분이 미흡한 게 많은 것 같습니다. 또 여기에는 우리 위원님들의 탓도 있지만 어떻게 보면 집행부의 어떤 안일한 대책도 많이 있었기 때문에 위원님들이 충분히 일을 못하지 않았나 이런 생각도 해 봅니다. 제가 일단 말씀을 드리면 왜 그 뜻이 담겨져 있는지 아시게 될 것이라 봅니다. 혹시 질의과정에서 심한 질의나 지적이 있더라도 이것은 우리 경기도정 발전과 의정 발전에 같이 함께 하는 부분이 많기 때문에 그런 질의가 있었다는 점을 이해해 주시고 또 제가 지금까지 의정활동을 하면서 혹시 그런 관점에서 본 위원이 우리 직원들이나 아니면 위원님들한테라도 실례된 적이 있다면 많은 이해를 해 주시기 부탁드립니다. 이 말씀을 왜 드려야면 우리 위원회 의정이 거의 끝나가는 지점이라고 봅니다. 불과 몇 개월 남았지만 행정감사도 이번이 마감인 것 같고 해서 이런 말씀도 아울러 드리겠습니다.

우선 질의에 들어가기 전에 이런 질의·응답을 통해서 있었던 부분을 우리 국장이나 집행부에서는 적극적으로 지금 그 시간만 때우는 것이 아니라 앞으로 도정에 꼭 참고해서 이것이 실현될 수 있게끔 각고의 노력을 해주시길 부탁드립니다. 우리 국장님께서도 교통방송을 혹시 차를 운행 중에 더러 듣는 경우가 있나요?

○ 건설교통국장 함중식 저는 주로 출·퇴근시에 교통방송을 잘 안 듣고 문화방송을 많이 듣고 있습니다.

○ 강석오 위원 제가 교통방송 말씀을 왜 드렸냐면 건설교통국장님이시기 때문에 어느 지역이 얼마나 정체가 되고 또 그 지역의 교통이 얼마나 많은 분들이 애로를 겪고 있는가 하는 것을 느끼시나 해서 그 말씀을 먼저 물었습니다. 질의에 들어가겠습니다. 우리 국장께서는 각 시·군 도비지원비를 어떻게 예산편성하십니까? 예산편성 경위에 대해서는 사업의 필요성이나 그 지역의 현안사업, 중요성, 적합성, 우선순위 많은 시급성이나 여러 가지 주민들 숙원사업 등 이렇게 같이 해서 꼭 필요하다고 하는 부분에 예산편성을 하리라고 봅니다만 본 위원이 이 부분을 질의하게 된 동기는 어느 한 분 한 분에 의해서 예산편성이 과다로 또는 예산이 적게 편성이 된 부분 같이 보이기 때문에 이런 부분을 한 번 지적해 보고 싶습니다. 본 위원이 말씀드리는데 제가 신청한 행정사무감사자료 6페이지를 한 번 봐주시겠습니까? 교통방송을 들으면서 보면 늘 단골메뉴로 떠오르는 지역이 있습니다. 그런데 그 부분 중에 저희 지역도 일정부분이 있기 때문에 교통방송 말씀도 드렸고 이런 예산문제도 아울러 짚어보고 있습니다. 현재 경안교 내지 갈마터널 공사가 약 한 달에 걸쳐서 한다고 그러는데 굉장히 교통체증을 가져오고 있습니다. 알고 계시겠죠?

○ 건설교통국장 함중식 알고 있습니다.

○ 강석오 위원 지금 보면 본 위원이 각 시·군을 꼭 지목해야 되나요? 한 번 지목해 보겠습니다. 용인시, 평택시, 광명시, 김포시, 안성시 5개 시·군을 우선 거론하고자 합니다. 2005년도 예산에 보면 첫 번째 제일 많이 간 데가 있죠? 어디 얘기안 해도 아시겠죠? 그 지역이 우리 도지사님 지역이시죠? 두 번째 평택부시장님이 전 근무처가 어디죠? 그 다음에 국장님 강화 출신이신데 김포가 아마 강화하고 같은 지역이었을 것으로 보고 있습니다. 이렇게 보면 예산편성 과정에서 인맥 등을 고려하지 않고 편성이 되었다 보여질 수 있겠습니까? 거기에 대해서 답변해 주세요.

○ 건설교통국장 함중식 강석오 위원님께서 지금 예산편성이 일부 시·군에 집중된 것이 아니냐라는 이런 질의를 주셨습니다. 답변드리겠습니다. 예산편성은 저희들이 도에서 시행하는 도로, 하천, 그러니까 도지사가 관리하는 도로, 하천을 위주로 해서 편성하고 있습니다. 그래서 지금 말씀하신 이런 부분에 대한 일부 시·군에 숫자적으로 평균적 이상의 시·군을 말씀해 주셨는데.

○ 강석오 위원 핵심요지만 제가 물은 것만 답변해 주세요. 제가 시간이 없으니까요.

○ 건설교통국장 함중식 그 지역에 도에서 관리하고 있는 도로, 하천이 많기 때문에 많다고 이해해 주셨으면 좋겠습니다. 다만 광명 같은 경우 경륜장이 있기 때문에 경륜장 주변도로를 개설하기 위해서 일부 더 지원이 되었습니다.

○ 강석오 위원 제가 그것도 알고 있습니다. 그런데 경륜장 하나로 인해서 많은 예산이, 도비지원이 된다면, 각 시·군의 형평성에 의해서 아니면 그 지역의 우선순위

를 보고 해주어야 될 부분들이, 많은 예산이 한 군데로 집중되지 않나 그런 측면에서 이것을 지적하는 것입니다.

그 다음에 바꾸어서 다시 질의드리겠습니다. 4개 지역을 볼 때 전체 21개 시·군 대비 4개 시·군이 50.2%의 도비예산이 지원되었다는 말씀을 드리고요. 5개 시·군을 용인시까지 포함해서 보면 60%가 됩니다. 21개 시·군 대비 5개 시·군이 60%의 예산지원이 되고 있다, 도비지원이. 이렇게 된다면 누가 봐도 잘못된 부분이 있지 않나 보이구요. 안 그렇습니까?

○ 건설교통국장 함중식 그래서 예산편성 금액을 보시면 지금 도농복합시 이쪽이 많이 되었고 일반시는 예산이 저희들 도에서 지원할 수 있는 이런 것들이 적습니다. 그래서 보시면 수원이나 안양, 성남 이런 데는 적게 된 이유도 그렇게 이해를 해주셨으면 좋겠습니다.

○ 강석오 위원 3년간 통계자료도 내봤습니다. 5개 시·군이 40%를 육박하고 있습니다. 21개 시·군 대비. 또 다시 말씀드리면 지난 2005년도에 2004년 추경에서 서있던 부분이 예산이 없다고 해서 삭감했죠? 그래서 다시 2005년도 예산으로 세워주셨죠. 그 부분 19억 1,400만원 외에는 없습니다. 그게 전년도 예산이었던 것이 삭감해서 다시 예산을 세웠다는 얘기가 됩니다. 제가 광주 출신 위원이라 이런 말씀을 드리는 게 아니라 이렇게 예산지원 형평성에 좀 어긋나지 않느냐 이런 부분을 지적하고 넘어가는 겁니다. 그 부분은 인정하시죠?

○ 건설교통국장 함중식 지금 광주 같은 경우에도 도로를 보시면 지방도보다는 주된 도로가 국도가 있기 때문에 지방도는 포장의 다 되었고 확장하는 부분은 아직까지 그렇게 없습니다. 그래서 광주 같은 경우는 국지도로 되어 있어서 국지도는 건교부에서 계획을 수립하는 이런 도로이기 때문에 순수하게 저희 도에서 투자하는 것이 적어서 지원이 덜 되었습니다.

○ 강석오 위원 그런데 실제로 보면, 물론 국장께서는 답변은 그렇게 하셔야 옳으신 말씀이겠죠. 그렇지만 우리 여기 많은 위원님들이 계십니다만 볼 때 그렇게 인정이 안 된다는 거죠. 문제는 거기에 있죠. 또 2006년도 예산을 제가 미리 보자 그랬습니다. 어떻게 편성이 되었나 해서. 제가 좀 이것을 미리 활용하면 사실 안 되는 거죠? 이것은 빼놓고 하겠습니다. 시간도 없고.

다음에는 하천분야로 넘어가겠습니다. 하천분야 역시 건설본부 포함하지만 4개 시·군이 40.5% 예산이 다 지원이 되고 있다는 점을 아울러 말씀드립니다. 꼭 여기에도 보면 내가 말씀드리는 이유가 있어요. 용인, 평택, 김포, 안성, 거의 이렇게 되어 있습니다. 그 시·군들만 이렇게 보조가 많냐 이거예요. 지원이 많고. 이 부분을 지적하려고 말씀을 드리고요. 아마 많이 지원된 것은 인정하실 거예요.

○ 건설교통국장 함중식 금액상 많이 지원되었는데 지금 미개소 하천을 보면 그 지

원된 데가 많습니다. 그래서 용인 같은 경우에는 하천연장도 많지만 지금 개수율이 40%에 머물고 있습니다. 지금 우리 경기도의 하천 개수율이 87% 가량이 되는데 용인시는 40%밖에 안 돼요. 그렇기 때문에 나머지 부분을 지원하는데는 지금 안정 같은 데 이런 데도 보면 개수율이 적고 하천연장이 많기 때문에 나머지를 지금 개수하고자 지원되는 이런 사업비로 이해해 주십시오.

○ 강석오 위원 고맙습니다. 답변을 막는 것 같아서 죄송한데 간단히 해 주셨으면 해서 짧게 부탁드립니다. 경기도내 위험도로 현황을 요구했는데 12개 시는 전혀 없는 것으로 표기되어 있습니다. 그런데 이것을 건설본부에서 하는 부분이 있기 때문에 나머지 시·군은 여기 표기가 안 되어 있는지 아니면 전혀 굴곡구간이나 위험도로가 없는지 이것에 대해 간단히 말씀해 주세요.

○ 건설교통국장 함중식 지금 11개 시·군은 제가 어느 시인지는 지금 자료를 못 봤는데.

○ 강석오 위원 11쪽에 있는데 대충 보시면 금방 아실 수 있습니다.

○ 건설교통국장 함중식 여기 지금 없는 시·군은 아까 말씀드린 대로 순수 시입니다. 여기의 지방도는 시장님들이 관리하게 되어 있기 때문에 저희들이 그 부분은 제외를 했습니다. 그래서 도지사가 관리하는 지역에 대해서 시·군으로부터 받아서 관리를 하고 있는 그런 내용이 되겠습니다.

○ 강석오 위원 다음 질의하겠습니다. 국장님께서 보이실지 모르겠습니다. 여기 보면 내역적으로 아실 거예요. 무촌~궁평간 도로 아시죠?

○ 건설교통국장 함중식 알고 있습니다.

○ 강석오 위원 건설본부에서 지금 하고 있습니다. 일부 완공된 부분도 있고 지금 공사를 하고 있습니다. 또 이쪽에 보면 오포~포곡 구간이 있죠? 이 도로가 있습니다. 여기 일부 조인만 시켜주면 돼요. 그게 한 6km 구간입니다. 6km 구간 되는 이 부분을 빨간 부분으로 표시를 했습니다. 물론 산맥이 있고 험한 지역입니다. 지금 잘 아시리라 봅니다만 경기도내에 많은 교통이 지금 밀리는 또 교통방송에 늘 단골 메뉴로 떠오르는 3번 국도가 많이 밀리는 점 알고 계실 겁니다. 이 부분들이 왜 그렇다고 보십니까? 이런 것 하나 해줌으로 해서 교통이 적절히 돌아갈 수도 있고 이렇게 해서 교통을 원활히 할 수 있는 부분이 많이 있지 않습니까? 그런데 이런 간단한 것을 지금 못하고 있다는 말입니다. 물론 과거에 한 것도 중요하지만 앞으로 할 계획도 꼭 필요한 것 같아서 행감 시 본 위원이 지적하는 겁니다. 그래서 제가 건의하고 이렇게 해서 전부 서류까지 올려드렸더니 몇 차례 걸쳐서 제가 건설계획과에 건의를 올리고 해서 이 부분이 다 되어 있고 양쪽에, 이 부분을 개설하는 것을 건의를 몇 번 올리고 있습니다. 건설계획과장님 계십니까만 이런 게 그렇게 실제로 그렇게 어렵습니까? 아마 각 지역마다 의정부 송추 그쪽에 많이 밀린다는 것 단골메

뉴로 뜨고 3번 국도가 만날 지·정체 된다는 얘기가 나올 겁니다. 뉴스 들을 때마다. 그런 부분들을 해결하실 생각, 아니면 우회도로나 대체도로 아니면 거기 시도 389호선이 있습니다. 성남에서 영생사업소 그쪽 부분에서 다니는 구도로가 있습니다. 선형변경을 일부 해 주든지 낮춰주면 사실 그 도로를 많이 이용해서 중대리에서 부터 오면서 갈마터널을 꼭 이용 안 해도, 갈마터널 쪽으로 다 올라와서 밀리는 거거든요. 중대리에서 올라오는 차량들이. 그러면 빠져나갈 수 있지 않아요. 교통이 원활히 될 수도 있고. 이런 부분들, 이런 도로문제, 제가 볼 때는 행정감사가 다른 것보다 이런 게 필요한 것 같아요. 그래서 본 위원은 꼭 필요하다고 지적하고 있는데 우리 국장님께서 어떻게 생각하십니까?

○ 건설교통국장 함중식 답변을 드리겠습니다. 그래서 지금 신설도로의 필요성은 저희들도 동감하고 있습니다. 그래서 해당되는 용인시하고 광주시에 저희들이 의견을 물었는데 광주시에는 빨리 해 주었으면 좋겠다라는 의견이고 용인시에서는 그 부분이 지금 추진 중인 공사가 완료된 후에 했으면 좋겠다라는 의견이 있어서 지방도 연장을 하기 위해서 우리가 건교부에 노선연장 건의를 했습니다. 건의를 했더니 건교부에서는 환경영향에 지장이 있는지 없는지 등 이런 것들 검토가 필요하니까 실시 설계 정도를 해서 올려주기를 원하고 있어서 저희들이 그런 추진상태에 있다라는 답변을 드리겠습니다. 용인시도 우리가 이 도로를 개설할 즈음이면 지금 하고 있는 도로공사가 완료될 것으로 보기 때문에 양쪽 시의 의견을 충족할 수 있는 상황이 되어서 저희들이 지금 추진하고 있는 그런 내용입니다.

○ 강석오 위원 빠른 기일 내에 해주셨으면 좋겠습니다. 왜 그러냐면 실제로 보면 사실 광주사람이 이용하는 것 아닙니다. 지금 많은 성남 사람들이 광주로 출·퇴근하시는 분들이, 직장에 다니시는 분들이 거의 다입니다. 그런데 그분들이 계속 하소연을 해요, 사실.

○ 건설교통국장 함중식 빨리 추진되도록 노력하겠습니다. 건교부에서 우선 노선인정을 해 주어야만 우리도 설계해서 추진할 수 있는데 건교부가 환경부하고의 관계 그런 것들 때문에.

○ 강석오 위원 답변서 여기 보니까 간단한 부분인 것 같아서 환경관련단체나 이렇게 해서 빨리 의견수렴을 해서 하시면 가능할 것으로 보고 이런 건의를 드리는 겁니다. 지적만이 능사가 아니라 이런 것도 같이 토론해서 할 수 있는 거잖아요. 최대한 빨리 기일 내에 해 주십사 하는 뜻에서 말씀드린 겁니다.

○ 건설교통국장 함중식 알겠습니다.

○ 강석오 위원 또 하나 말씀드리겠습니다. 시간이 다 된 것 같은데요. 한 가지만 하겠습니다. 한국물류센터에 보면 과거에 유통센터 진입도로 해서 약 1km 구간을 한 것으로 되어 있습니다. 승인까지, 교통영향평가까지. 그런데 그 부분에 있어서 실제

로 보면 건교부와 경기도와 해서 공사비 건교부, 보상비 경기도 해서 100%를 50 대 50 이렇게 해야 되는 국지도죠?

○ 건설교통국장 함중식 네, 그렇습니다.

○ 강석오 위원 그 부분은 결국 건설부 아니면 경기도에서 예산이 들어가야 되는 부분입니다. 그런데 조건부 승인 허가를 내줄 때에는 50%는 국비로, 25는 도비, 25는 업체, 한국물류에서 하기로 되어 있지 않습니까? 그 부분을 못하게 하면, 긴축예산이라 안 된다 해서 못하게 한 건데 결국 25%, 43억원이라는 막대한 예산에 대해서 개인 업체한테 특혜를 주는 것 아닙니까? 경기도 내지 국비로 나머지를 다 해야 된다면 실제로 이것을 바꾸어서 도로를, 한국물류에 대해서는 25%에 대한 43억원 부분을 그분들이 지불해서, 그 회사에서 지불해서 사업을 해야 되는데 그것을 안 하게 되면 결국 거기 특혜 주는 부분이 되잖아요. 본 위원 생각인데 이 부분은 그 업체에서도 당연히 하려고 들고. 그렇게 교통영향평가나 모든 부분을 조건부 승인을 맡았기 때문에 그렇게 하려고 하는데 굳이 이것을 안 된다고 해서 나중에 2006년에서 2010년까지 5개년 계획에 의해서 국지도 계획으로 가려고 하는 게 뜻이 어디에 있습니까? 그것에 대한 것을 답변해 주세요.

○ 건설교통국장 함중식 진입도로 부분을 지원할 수 있도록 규정은 그렇게 되어 있습니다. 그래서 제가 판단하는 것은 진입도로라고는 보고 있지 않고 지금 위원님께서 거기에서 그 돈을 부담을 하려고 한다라고 하셨습니다만 저희들이 의사타진을 했는데 그 25% 부담이 한 43억원 정도 됩니다, 계획상. 그래서 43억원을 투자해서는 그 사업체는 못한다라는 이런 의견을 내서 지금 교통영향평가를 하면서 2008년까지는 상류시설을 안 하는 조건, 그러니까 교통에 영향이 없는 이런 시설만 하고 지금 상류시설을 하게 될 경우에는 확장하는 것으로 심의를 했습니다. 그래서 예를 들어서 우리 지방도 국지도 확장계획이 그 안에 못 이루어진다면 그 물류센터에서 부담을 해야 되는 방법으로 추진하고 있습니다. 그래서 이 부분은 사업자한테 편의를 제공한 것이 아니라 원칙상 진입로가 아니기 때문에 거기에 지원을 한다는 것은 어렵다라고 판단하고 우리가 국지도 사업으로 시행하려는 계획을 갖고 있는 겁니다.

○ 강석오 위원 그러면 우리 관청에서 볼 때 이것을 조건부 승인허가를 내준 것은 잘못이네요. 그때 당시에 허가가 잘못 난 거네요. 그렇죠?

○ 건설교통국장 함중식 어떻게 보면 정상적인 것은 아니라고 저는 판단하고 있습니다.

○ 강석오 위원 제가 봐도 진입도로는 분명히 아니에요. 국지도이지. 국지도에서 연결되는 부분만 진입도로예요. 그렇다면 그렇게 해서 승인허가를 내주셨어야지 과거에 내줄 때는 곧지암 3번 국도에서부터 전체적인 길이를 국지도 부분 포함해서 진입도로로 해서 인·허가를 내주시고 43억원이 그 회사가 25%에 해당하는 부분을 투

자하게 되어 있는데 지금은 또 아니라고 그래 가지고 하다보니까 지금 국장님께서 말씀하신 대로 43억이면 적은 돈이 아니니까 이제 와서는 국지도니까 국가와 경기도에서 해 달라, 자기들은 못하겠다 이런 얘기로 돌변하고 있는 것 아닙니까? 그래서 우리 행정을 보시는 분들께서 이런 부분은 미스가 있지 않았느냐, 막대한 43억에 대한 것을 누가 책임질 거냐 이겁니다.

○ 건설교통국장 함중식 그 43억은 지금 한국물류가 그 사업을 추진하는데 있어서 2008년도까지는 자기네 보관시설만 할 수 있도록 이렇게 하고 판매시설이나 이런 것을 할 수 없도록 저희들이 영향평가를 했습니다. 그래서 그것들을 하고자 할 때는 우리계획이 그 이전에 확장이 안 되면 사업자가 부담을 해야만 판매시설을 할 수 있도록 저희들이 영향평가를 했기 때문에 그때는 사업자가 판단을 해 가지고 할 것인지, 안 할 것인지를 결정하게 될 것 같습니다.

○ 강석오 위원 4차선 확·포장이 지난번에 도에서 허가 다 난 사항이에요. 그런데 그렇게 하루아침에 번복을 해서 계획 자체를 바꾸려는 것이 잘못됐지 않느냐 그걸 지적하는 겁니다.

○ 위원장 이도형 보충질의 때 해 주시기 바랍니다.

○ 강석오 위원 막대한 예산을 그 회사에서 들여야 됴에도 불구하고 결국은 정부나 경기도의 도민 내지는 국민들의 혈세로 해야 되는 부분이 되잖아요. 그런 부분을 어떻게 보면 그 회사에 특혜를 준다고 보는 거거든요. 물론 지금에 와서는 그 사람들 맨 처음에 조건부승인 허가로 해서 어떻게든지 허가를 맡으려고 한 목적입니다. 그래서 43억이 들어가더라도 오케이 했는데 이제 허가 다 떨어졌어요. 다 떨어지다 보니까 조건부승인 허가했는데 진입도로로 그건 안 봐 준다, 그러니까 필요 없다, 하지 말라고 하니까 43억 들여서 할 일이 없잖아요. 그러니까 지금 한국물류에서는 안 하려고 하는 부분 아닙니까? 국장님 생각을 어떻게 하시는지 간단히 답변해 주세요.

○ 건설교통국장 함중식 그 부분은 특혜라고는 할 수 없고 우리가 정부나 지방에서 해야 될 부분은 해야 된다고 봅니다. 그것을 이용할 수 있도록 하는 데는 우리가 불특정 다수인을 위해서 확장을 하는 것이지 그 물류시설을 위해서 하는 건 아니기 때문에 특혜라고는 저는 생각지 않고요. 다만 아까 답변드린 대로 그런 상류시설이 들어가야만 될 경우에는 사업자가 판단을 할 겁니다. 아마 저희들이 판단컨대 2008년까지 그 부분이 확장되기는 어렵지 않겠느냐. 우리는 8km 부분을 빨리 해 달라고 건교부에 요구는 하고 있습니다만 아직 실시설계도 안 돼 있고 설계를 해 가지고 추진하려면 2008년까지는 확장이 안 될 걸로 봅니다. 그래서 한국물류에서 목적을 달성하기 위해서는 오히려 그쪽에서 필요하면 부담을 할 테니까 빨리 해 달라고 그럴 걸로 저는 알고 있습니다.

○ 강석오 위원 국장님, 그럼 그때 가서 바꾼다는 거예요, 거기서 한다고 그러면?

자꾸 이상한 식으로 말씀하셔.

○ 건설교통국장 함중식 그래서 43억의 부담 여부는 그 사업자가 판단해야 될 문제라고 봅니다.

○ 강석오 위원 여하튼 아이러니하지만 그렇게 이해를 하겠습니다. 이상 마치겠습니다.

○ 위원장 이도형 강석오 위원님 수고하셨습니다. 위원 여러분 양해를 구하겠습니다. 질의시간은 모두 15분을 드리되 10분에 정리를 해 주시고 5분은 보충질의의를 같이 겸해 주셨으면 좋겠습니다. 나머지 보충질의시간을 최대한 활용하도록 하시고요. 시간을 지켜주시기 바랍니다. 김두영 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 김두영 위원 저는 광명 출신 김두영 위원입니다. 광명은 말 그대로 빛 광(光)자에 밝을 명(明)자, 그래서 대한민국의 중심요지가 광명이라 이렇게 표현합니다. 국장님께서서는 요즘 광명시는 어떠한 시로 생각이 납니까?

○ 건설교통국장 함중식 지금 위원님께서 말씀해 주신 대로 광명이 빛 광자에 밝을 명을 쓰는 좋은 도시라고 저도 생각을 하고 있습니다.

○ 김두영 위원 아니 제가 여쭙보는 것은 그게 아니고요. 요즘 광명시는 비즈니스 업무적으로 어떠한 시라고 생각되시냐고요?

○ 건설교통국장 함중식 지금 광명에 KTX 역이 있고요. 또 나름대로 서울과 접해 있고 택시요금이 서울과 같이 있는 서울권의 도시가 아닌가 이렇게 생각을 하고 있습니다.

○ 김두영 위원 크게 봐서는 KTX 고속역사가 광명시에 있고 경륜장이 지금 거의 완공단계입니다. 내년 2월 17일 개장을 하려고 서두르고 있어요. 그리고 소하동에 31만평 택지개발과 더불어서 59만평 광명역사 인프라 주변을 개발하기 위해서 주택공사에서 나와서 온 천지가 광명은 지금 개발의 도시다 이렇게 보고 있습니다. 그렇지만 KTX는 행정구역만 광명이지만 광명 사람만 이용하는 건 아니죠?

○ 건설교통국장 함중식 그렇습니다.

○ 김두영 위원 인근에 여러 시·군이 있고 인천에서도 올 수 있고 다음에 서울 영등포에서도 올 수 있고 그래서 이철 철도공사 사장이 두 번을 신문에 발표를 했었죠. 영등포역을 정차를 시키겠다. 그래서 이것 때문에 지금 광명은 온 천지가 이철 사장 물러가라고 전체적으로 데모를 하면서, 대전에 본사가 있어요. 그쪽에 버스로 500명, 600명, 700명씩 몇 번을 가서 데모를 하고 이철 사장 물러가라고 하고 있습니다. 문제는 오늘 아침에 국회의원들 열다섯 분이 모여 가지고 9시부터 건교부장관과 더불어서 국장들을 배석해서 지금 10시에 끝났습니다. 제가 전채희 의원하고 끝난 다음에 전화가 와 가지고 국회에서는 어떤 일을 했냐 하면, 주요 요지만 말씀드릴게요.

첫 번째는 KTX 영등포역 정차 배제 공표, 두 번째 광명역의 정차 횟수 확대 및

시발 고속열차편 확대, 세 번째 광명역에 대한 접근성 강화 및 연계교통망 사업 조기 추진, 네 번째 광명역세권 개발사업 조기 추진 해서 네 가지를 가지고 건교부장관하고 회의를 마쳤습니다. 그 자리에서 건교부장관께서는 분명히 영등포역을 정차를 안 시키겠다 이렇게 결론을 냈어요. 그래서 이에 대한 뒷받침을 해 주는 내용은 뭐냐 하면 철도사업법 제12조 및 시행령 제5조에 보면 정차역의 변경은 대통령이 정하는 중요한 사항으로서 건교부장관의 인가를 받아야 한다 이렇게 돼 있단 말이에요. 그런데 건설부장관은 절대로 안 세우겠다 이렇게 답변하고 있어요. 그런데 이철 사장은 문화일보 10월 28일자에 고속철 영등포역 정차시킨다 이렇게 나왔습니다. 그리고 그 내용에 보면 지금부터 준비해 지방자치선거가 실시되는 내년 상반기 중에 영등포역 정차를 결정할 것이다. 그리고 그 다음에 또 중요한 얘기가 있어요. 건교부와 협의는 계속하겠지만 관련 법규 등을 검토한 결과 반드시 건교부의 동의를 얻어야 하는 것은 아니라는 결론을 냈다 이겁니다. 그러면 건설부장관이 상위인데 안 시키겠다, 자기는 책임지고 안 시키겠다. 오늘도 방금 전에 10까지 회의를 끝냈는데 이철 사장은 이렇게 시킨다는 겁니다. 노력은 하겠지만 그런 사항은 아니다. 이 부분에 대해서 국장님 아는 상식으로 어떻게 생각하십니까?

○ 건설교통국장 함중식 위원님께서 8개 지역 의원님들이 오늘 계획대로 건교부장관님을 면담해 가지고 이런 내용을 확답을 받으셨다라고 하는 데에 대해서는 아주 고마움을 표시를 합니다. 다만 김두영 위원님께서 말씀하신 대로 건교부장관은 승인 사항이라고 하고 이철 공단사장은 아니라는 미묘한 발언을 한 부분에 대해서는 저희들도 9월 13일하고 10월 28일 이철 사장이 2회에 걸쳐 영등포역 정차발언을 한 것과 관련해 가지고 건교부에 계속 건의를 했습니다. 그래서 건교부에서는 실무선에서도 그렇게 생각하고 있는 것도 없고 안 할 거라는 이런 확답을 했습니다. 그런데도 불구하고 이철 사장이 자꾸 영등포역을 거론하면서 지금 말씀하신 대로 내년 상반기 중에 다시 용역을 거쳐 가지고 해당 관련 단체장들과 협의를 해서 신중히 처리하겠다는 그런 공문도 받았습시다, 철도공사로부터. 그래서 건교부에서 이런 확고한 의지만 갖고 있다라고 한다면 영등포역은 정차할 수 없다라고 생각을 하고 있습니다.

○ 김두영 위원 국장님도 건설부장관하고 거의 비슷한 생각을 가지고 계시네요. 그런데 제 사건은 이철 사장이 얘기한 대로 그렇게 될 거란 생각입니다. 왜냐하면 건교부장관은 오늘 약속했지만 올 말쯤에 그만 두면 자기가 말한 것에 대해서는 끝나는 것입니다. 그런데 더욱더 중요한 것은 뭐냐 하면 이철 사장은 이런 개념에서 봤어요. 수요공급의 원칙, 즉 시장원리로 봤습시다. 광명역에 4,068억 정도 들었을 거예요. 그런데 이것이 약 400억 정도의 적자를 내고 있다. 그런데 400억 적자 내는 것을 한번 데이터를 내놔봐라. 그런데 그것에 대해서 안 주고 있어요. 광명역사를 설립한 후에 400억 정도 적자를 보고 있다는데 이철 사장은 이게 공사화 되니까 결

국 시장원리로서 생각하기 때문에 사실 이 사람 말도 틀린 건 아닙니다. 내가 사장이라도 경영적자를 해소할 수 있는 방법은 생각하겠죠, 적자를 본다고 해서. 그러면 우리 경기도 내에 재정자립도가 50% 안 되는 지역이 많죠?

○ 건설교통국장 함중식 그렇습니다.

○ 김두영 위원 그렇다고 보면 다 경기도를 하나로 묶어놓지. 국장님은 어떻게 생각하십니까? 재정자립도가 50%가 안 되는 곳은 시장·군수가 다 물러가고 우리가 통합해서 해야 되겠다 이런 생각을 할 수 있을까요?

○ 건설교통국장 함중식 그렇게는 할 수 없다라고 봅니다.

○ 김두영 위원 할 수 없죠? 그래서 제가 이런 부분을 볼 때 이런 큰 역사를 세워 놓고 처음부터 흑자를 본다는 것은 어불성설이고 차후에 그 주변에 인프라 구축이라든가 여러 접근성이 좋았을 때는 가지 말라고 해도 광명역을 찾아오게 됩니다. 그래서 방금 여기 들어오기 전에 전재희 의원하고 제가 통화를 하면서 국회에서는 정부가 하는 일을 하는데 그럼 도의원들은 경기도에서 우리가 지원할 수 있는 사항 이런 부분을 오늘 확고히 국장님한테 답변을 받아내라. 지난 10일 인근 시장·군수, 국회의원, 도의원까지 합쳐서 60여명이 참석을 해서 아침 조찬회를 가졌죠. 그때 여러 가지 국장님께서 우리 경기도가 취해야 할 사항은 이러이러한 것이라라고 해서 오늘 현안사항 보고에 이렇게 한 것을 고맙게 생각하고 있습니다. 우리 의원들한테 다 나누어 주셨죠. 아무튼 광명역사 때문에 여러 가지 우리 시민들이 겪고 있는 고충이라든가 아픔이 있고 또 우리 경기도에서 할 부분이 어떻게 하면 접근성, 연계망이라든가 이러한 부분을 서비스 차원에서 우리 경기도가 해야 될 부분은 어디 있는 것인가, 그리고 어떻게 취할 것인가를 이 자리에서 한번 말씀해 주시죠.

○ 건설교통국장 함중식 지금 김두영 위원님께서 광명역 활성화를 위한 경기도의 대책이 무엇인가 이런 질의를 주셨습니다. 답변을 드리겠습니다. 광명역 활성화를 위해서 저희들이 당초부터 노력은 했습니다만 노력이 조금 부진했지 않느냐 이런 질책도 받을 수 있다라고 생각은 합니다. 다만 광명역 활성화를 위해서 당초에 버스노선 131개인가 이렇게 기억이 되는데 그런 것들을 전부 광명시와 협의를 해 가지고 노선 확충을 했었고 이런 것들이 운영을 하다보니까 당초에 운영 개시에 1일 4,000명에서 1만 4,000명까지 승객이 늘어나기는 했습니다만 아직 부족하다고 봅니다. 그래서 중간에 폐기했던 노선을 지금 1만 4,000명이 있는 그런 상황에서 재점검을 해 가지고 버스노선을 재정비하도록 하겠으며 지금 주차장이 1,000면밖에 안 되는데 2,000면으로 철도공사하고 건교부에서는 검토를 하고 있습니다. 용역 중에 있는데 그날 말씀드린 대로 우리가 3,000면 정도로 확장을 해 가지고 광명역에 오면 주차는 걱정이 안 한다 이렇게 해 가지고 홍보를 확대해 나갈 필요가 있다라고 보고요.

저희들이 표지판은 나름대로 현지답사를 하면서 했습니다만 아주 전혀 모르는 분

이 접근하기가 굉장히 불편하도록 돼 있습니다. 그래서 접근이 용이하도록 표지판 확대 등 설치를 해 가지고 지금 노력을 하고 있고 또 광명역을 알리는 사인물이 없습니다. 그래서 광명고속철역을 알릴 수 있는 사인물을 설치하도록 저희들이 계획을 하고 있습니다. 이런 것들이 되고 아까도 말씀하셨지만 탑승 인원은 인천 쪽에서 오시는 분들이 서울 쪽으로 안 가도록 하는 것이 굉장히 중요하다고 생각하고 있습니다. 그래서 그쪽 노선에 집중적으로 하고 인천시와도 협의를 해서 많이 광명고속철역을 활용하도록 노력을 하겠습니다. 다만 지금 1만 4,000명의 1일 이용객 중 평일이 조금 문제인데 휴일은 거의 좌석이 찬다고 그러는데 평일 이용객은 당초에 계획했던 승객이 전체적으로 못하고 있는 걸로 알고 있습니다. 이것은 광명역뿐만 아니라 시발역인 서울역에서도 못 미치고 지금 공식으로 운행하는 현실이기 때문에 꼭 적자를 해소한다라기보다도 적자폭을 줄이려고 하는 데 대해서는 철도공사 사장의 의견도 동감합니다만 우리 SOC 사업이 꼭 투자를 전부 회수하는 목적으로 하는 것은 아니기 때문에, 이 부분은 고속철뿐만 아니라 지금 일반철도도 적자를 보고 있는 이런 상황이기 때문에 광명역이 적자가 나 가지고 감축이나 회선한다는 것은 안 맞다고 봅니다. 그래서 아까 말씀하신 대로 저희들이 60%가 광명역에 정차하는 걸 80%선이면 좋겠다라고 광명시장님도 말씀하시는데 저희들은 100%를 거기서 정차를 하면 오히려 불안한 것이 없이 서울역으로 가면 가자마자 탈 수 있는데 광명역에 68%밖에 정차가 안 되기 때문에 광명역 가서는 시간을 맞추기가 어렵다라고 생각을 해서 안 오시는 이런 승객도 계실 걸로 보입니다. 그래서 100% 정차요구를 할 계획으로 있습니다.

○ 김두영 위원 아무튼 지난번에 국장님이 대책회의 할 때 말씀하신 대로 조속히 할 수 있도록 건의드리고요. 그 부분에 대해서 이렇게 정립을 한번 해 보겠습니다. 사실은 영등포 그쪽에서 지난 10월에 청와대에 청원서를 냈습니다. 11만 7,449명이 서명을 해 가지고 “나는 영등포에서 타고 싶다”라고 청원을 했어요. 그럼 서로 상대적인 얘기인데 이철 사장은 정치적인 입지 있는 사람입니다. 그래서 내년 상반기에 하겠다고 그러는 것은 뭐냐 하면 정치적인 입장에서 그런 논리로서 꼭 해 내고 말 것이라는 생각이 들어요. 왜냐하면 그 양반 이철이란 사람은 사형선고를 받은 사람이에요, 옛날에. 세상에 무서운 게 없어요. 자기가 마음먹은 대로 사장의 직권으로서 할 수 있는 권한이기 때문에 어떻게든지 저지를 해야 되는데 건교부장관이 걱정하지 말고 오늘 방금 전에 끝났기 때문에 그것에 대해서 절대 안 된다 그렇게 믿고 있고 또 우리 경기도에서 할 수 있는 부분은 잘 협조를 빨리 해서 가지고 주변에 접근성이 좋아야만 가지 좋지도 않은데 누가 거기 오겠습니까? 그런 부분을 우리 경기도도 책임이 있다는 것을 통감하고 같이, 우리 국장님께서 확실하게 빨리빨리 해서 올 말까지는 안을 다 내서 내년 초에는 실행하겠다 그렇게 해 주시겠습니까?

○ 건설교통국장 함중식 알겠습니다. 그리고 오늘 건교부장관님을 만나신 국회의원님들이 11월 28일 이철 사장을 면담하도록 계획이 돼 있기 때문에 그 면담결과를 봐가지고 저희들이 적절히 대처를 하도록 하겠습니다.

○ 김두영 위원 면담하지 말라고 했대요. 건설부장관이 그건 내가 책임을 질 테니까 이철 사장을 만나지 마라.

○ 건설교통국장 함중식 안 가시는 걸로 그렇게 결정을 하신 겁니까?

○ 위원장 이도형 김두영 위원님 끝나셨습니까?

○ 김두영 위원 지금 10분도 안 됐는데 굉장히 서두르는 것 같아요.

○ 위원장 이도형 시간이 많이 걸렸어요.

○ 김두영 위원 지금 10분이죠?

○ 위원장 이도형 아니 15분입니다.

○ 김두영 위원 벌써?

○ 위원장 이도형 네.

○ 김두영 위원 그럼 10분쯤에 알려주든가 하시지. 빨리 매듭짓고요. 저는 위원장님이 빨리 끝내라니까 명에 따르겠습니다만 사실 여러 가지 여쭙보려고 했는데 다 못했고.

○ 위원장 이도형 이따 보충질의 하세요.

○ 김두영 위원 간단하게 한 가지만 하겠습니다. 자동차 대수가 우리 경기도에 346만 이 정도 되네요. 그리고 건설기계가 등록된 게 5만 1,000 정도 되는데 제가 최근에 건설기계 잡지를 보니까 한 5만대가 안 되는데 1,000대가 언제 날짜로 해서 이게 나왔나요? 통계 뽑은 것이.

○ 건설교통국장 함중식 9월 말로 뽑은 겁니다.

○ 김두영 위원 제가 확인해 보면 알고 그것 때문에 여쭙본 게 아니고. 그럼 자동차 대수가 33만 7,000대인데 주차장 면수는 모두 합쳐 가지고 19만 개소에 24만 7,600면이에요. 그래서 차량 대비 주차장 확보율이 약 71.2%다 이렇게 나왔습니다. 그러면 71.2% 외의 차량은 어디가 서 있습니까?

○ 건설교통국장 함중식 지금 도로상에도 있을 수 있고요. 또 불법주차를 하고 있다라고 보고 있습니다.

○ 김두영 위원 나머지는 불법주차죠? 원칙적으로 따진다면.

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 김두영 위원 그러면 세외수입을 올리려면 딱지를 계속 붙여야죠?

○ 건설교통국장 함중식 세수를 위해서 딱지를 붙인다라기보다도 교통질서를 바로 잡기 위해서…….

○ 김두영 위원 재정자립도가 낮으니까 채우기 위해서는 좀 높여야 될 거 아니에요.

그러려면 세외수입을 빨리 거둬들여야 되니까 딱지 한 장 붙이면 4만원씩이에요. 돈 버는 방법이 제일로 쉬운 방법인데 제가 여쭙보는 것은 이런 확보율이 71.2%씩, 경기도는 정말로 땅이 넓은데 이게 맞는 것이냐, 적정선이나. 100% 다할 수는 없겠죠. 제가 여쭙보고자 하는 요지는 자동차는 주차장이 있고 건설기계는 주기장으로 합니다. 주기장은 5만 1,000면이니까, 자동차 1대당 몇 평씩 들어가죠, 허가 평수가? 자동차는 대당 면적이 얼마 정도 되냐 이거죠? 혹시 잘 아시는 분 있으면 얘기해 주시고.

○ 건설교통국장 함중식 지금 주차 면으로만 따져서…….

○ 김두영 위원 한 면이 얼마나.

○ 건설교통국장 함중식 18㎡거든요. 그런데 통행로 이런 것들이 필요하기 때문에 10평 정도 잡아야 됩니다.

○ 김두영 위원 1대당 10평. 그럼 주기장은?

○ 건설교통국장 함중식 주기장은 그것보다 훨씬 더 커야 되겠죠.

○ 김두영 위원 주기장은 얼마큼 돼 있는지 지금 잘 모르시죠?

○ 건설교통국장 함중식 주기장은 저희들이 고민을 안 한 건 솔직히 말씀을 드리고 주기장은 사실 사업장에 가 있어야지 주기장에 별도로 이렇게 있게 되면 경제가 더 어렵지 않나 생각을 합니다.

○ 김두영 위원 제가 모르고 질의드리는 게 아니고 몇 십년 동안 한 사람이니까 그런 말씀은 안 드리겠습니다. 그러면 여기에 대해서 도에서 관리 차원으로 해 놓은 건 없죠? 대략 시·군별로 나와 있을 거예요, 허가제니까.

○ 건설교통국장 함중식 아마 허가기준은 돼 있는 걸로 알고 있습니다.

○ 김두영 위원 왜냐하면 서울의 업체가 다 서울 인근 지역 시·도에 하게 돼 있어요. 그런데 서울은 주기장 할 데가 없어요. 그러니까 어디다 하겠습니까? 다 경기도에 합니다. 결론적으로 이것 한 가지 말씀드리기 위해서 서두에 말씀을 드렸는데 개발제한구역 내에서는 주기장을 설치 허용하도록 서울시에서도 주기장 설치 가능지역이 확대됐어요. 즉, 무슨 얘기냐 하면 개발제한구역 내에 주차장을 다 인근의 경기지역에서 할 수 있도록 법적으로 해 놨단 말이에요. 이것이 언제나 하면 작년 11월에 개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법 시행령이 발표가 됐거든요. 그런데 그 내용이 뭐냐 하면 화물자동차와 여객자동차에 대해서 대도시권 개발제한구역 내에 주기장을 설치하도록 했다 이겁니다. 그러면 국장님이 생각할 때 화물자동차나 15t 덤프나 다른 게 있습니까?

○ 건설교통국장 함중식 화물자동차하고 15t 덤프는 같은 자동차지만 중기로 관리하는 부분하고 그냥 자동차로 관리하는 부분이 다르다고 알고 있습니다.

○ 김두영 위원 그러니까 생김새가 다르냐 이거지. 화물자동차 15t이나 중기 15t이

나 다른 게 있습니까? 다만 등록만 화물로 했지.

○ 건설교통국장 함중식 그렇죠. 적재적량으로 봐 가지고는 똑같다고 말씀드릴 수 있습니다.

○ 김두영 위원 그런데 개발제한구역 내에는 화물자동차나 여객자동차는 할 수 있도록 했는데 왜 주기, 즉 건설기계는 못하게 하느냐 이거야. 건설기계 쪽이 힘이 약해서 그런 거야, 돈이 없어서 그런 거야, 로비가 없어서 그런 거야. 우리 국장님 판단으로 그 부분만 생각해 보세요.

○ 건설교통국장 함중식 주기장에 대해서는 그렇게 심히 아직까지 문제가 대두되고 그러지를 않아서 그렇게 된 것 아닌가 개인적인 생각은 그렇습니다. 그래서 버스 공영차고지라든가 이런 것들은 접근이 용이해야 되고 그러기 때문에 허용을 했는데 그런 중장비에 대해서는 아직까지 고민을 덜한 것이 아닌가 이렇게 생각을 하고 있습니다.

○ 김두영 위원 이런 부분이 법적으로도 굉장히 불리한 것이 건설기계 쪽에 있다, 중기 쪽에 있다는 것으로 말씀드렸고요.

결론에 가서 다른 또 한 면은 어디에 있냐 하면 우리가 서울시에 버스가 들어가려고 하면 지난번에 70 몇 편을 증차를 하려고 그랬는데 안 받아줬다 이겁니다. 그런데 자기들 서울 있는 사람들은 우리 경기도 걸 안 받고 이런 경우는 서울에 있는 인접 시·군에다가는 할 수 있도록 법을 만들었어요. 제가 지역이기주의를 따지는 건 아니지만 경기도는 사람도 많지, 땅도 넓지, 인재도 많고 돈도 많은데 왜 이렇게 서울한테 모든 것이 밀려가느냐. 이런 부분이 부적절하다. 그리고 이번에 교통조합이 생겨 가지고 버스가 진입하고 서로가 서울하고 경기하고 인천이 같이 협의 하에 이루어지고 있지만 이런 불합리성이 실질적으로 많다는 거예요. 이런 부분을 조합에 나가 계신 분들한테 철저하게 해서 우리 경기도와 서울은 같이 상생하는 인접지역이 돼야 되지 않냐 이런 생각이 듭니다. 너무 시간이 지났기 때문에 이렇게만 말씀드리고 하여튼 경기도가 불합리한 것을, 수도권규제법도 있지만 이러한 하나하나부터 모든 것이 서울에 비해서 불합리한 것입니다. 그래서 지금 서울시장이 뜨고 경기도지사도 좀 주춤한지는 모르지만 결과적으로는 우리가 모든 것을 가진 게 더 크기 때문에 경기도가 더 모든 역량을 할 수 있지 않느냐 국장님의 역할이 크리라 생각하고 이상 마치겠습니다.

○ 위원장 이도형 김두영 위원님 수고하셨습니다. 위원 여러분 양해를 구하겠습니다. 시간이 지금 많이 걸리고 있습니다. 그래서 10분에 종을 한 번 울리고 그 다음에 두 번 울릴 때는 끊어주시고요. 10분에 예고 벨을 울리고 마지막 벨을 울리겠습니다. 그렇게 이해를 해 주시기 부탁드립니다. 김현욱 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 김현욱 위원 성남 출신의 김현욱 위원입니다. 먼저 2005년도 행정사무감사 준비를 위해서 서류를 준비하시고 많은 부분에서 협조해 주신 공직자 여러분께 감사의 말씀을 드리고요. 본 위원이 몇 가지 정도만 질의하도록 하겠습니다.

질의에 앞서서 경기도정에 대해서 몇 가지 말씀을 드리고자 합니다. 며칠 전에 있었던 도정질문에서도 존경하는 손학규 지사님께서 밝히셨지만 본인께서는 단임정신으로 일해 왔다 이렇게 말씀하셨습니다. 그래서 아마 지사를 출마하지 않는다고 많은 사람들이 알고 있고 새로운 꿈을 향해서 가고 있다 이렇게 판단하고 있습니다. 앞으로 그런 부분들이 경기도정의 속살을 채우고 내용을 채우는 부분에서는 참 안타까운 마음을 금할 수 없다 이렇게 생각합니다. 너무 빨리 미래의 정치적 일정을 밝히다 보니까 4년간의 지사 임기 중에서 그 과정을 준비하기 위한 과정 때문에 우리 경기도가 많은 내용을 채우지 못하고 제대로 된 속살을 채우지 못했다는 부분에 대해서 심히 저는 안타깝게 생각합니다. 그래서 그런 부분도 내년에 임기가 끝나는 시점에서 3~4월이라든지 이때 발표했으면 안 좋았겠냐는 생각이 들고요. 그 이면에 그러다 보니까 최근에 정무부지사의 좋지 않은 사태, 그 당시에 본 위원이 지적했지만 판교 납골당 관련해서 1호부터 10호 공원 가운데서 계속 경기도가 10호 공원을 고집했습니다. 그래서 주민의견 수렴하고 공청회 하자고 해서 공청회 두 번 무산되었고 그 과정에서 주민들은 환경파괴에 대해서는 수용하는데 토지만큼은 주민 뜻대로 선정해 주라, 해서 3호 공원, 6호 공원을 지정의뢰 요청했고 경기개발연구원의 평가에서 10호 공원이 1등으로 나오지 않았지만 계속 10호를 고집했습니다. 그때 많은 도민들, 성남시민들께서는, 성남은 지금 화장장도 있고 납골당도 있습니다. 한 10년 정도는 그것을 준비할 수 있는 충분한 수요와 능력을 갖추고 있고요. 무리한 지정, 무리한 정책의 추진 때문에 그 당시 지사님 면담요청도 했었고 그러나 실국의 국장님이 방해를 했고 의회 수뇌부도 사실은 본인이 세 번의 기자회견을 했습니다, 그 건과 관련해서. 하지 마라, 어떻게 해라 주문한 분도 많고요. 그래서 저는 먼저 우리가 행정사무감사에 앞서서 우리 경기도의회도 심각한 반성을 해야 된다 이렇게 생각합니다. 지사의 도덕적 책임을 사과를 요구하기 이전에 도의회는 과연 견제와 균형, 비판정신에 충실해 왔는지 마무리되는 시점에서 제 자신을 반성하고 제가 여러 부분에서 부족한 부분은 널리 이해해 주시라는 것을 전제로 말씀드리고자 합니다. 그래서 경기도지사를 10년 정도 할 수 있는 분이 이 다음에 지사 했으면 좋겠다는 개인적 소신을 말씀드리고 몇 가지 말씀드리겠습니다. 그리고 그 중심에 지금 건설교통국이나 도시주택국의 공직자 여러분들이 아마 수사가 진행되는 과정에서 여러 가지 조사 의뢰라든지 이런 부분이 있을 수 있다 이렇게 판단합니다. 그 이면에는 민선3기가 출발하고 나서 가장 진급을 많이 한 부서 고위공직자 그리고 본인이 원하는 부단체장에 가장 많이 나간 부서가 어디냐도 판단해 봐야 됩니다. 그래서 특히 우리

건설교통위원회 산하의 공직자 여러분 그리고 산하단체에서는 좀 긴장감을 가져야 한다 저는 이렇게 말씀드리고 질의를 하도록 하겠습니다.

먼저 용인 경전철 관련해서 질의를 드리겠습니다. 지금 용인 경전철 관련해서 본 위원 자료에 의하면 총 사업비가 7,000억원 정도 드는 것으로 되어 있습니다. 그리고 신분당선 연장선부터 시작해서 구갈에서 에버랜드까지 가는 노선인데 먼저 자료를 요청합니다. 이 노선결정 타당성이 과연 적합했던가, 지금 에버랜드까지 가는 건데 이것은 에버랜드에 수송하기 위한, 제가 작년 행정사무감사 때 잠깐 언급했지만 삼성이라는 대기업집단 또 에버랜드를 이용하고자 하는 사람들을 위해서 최종 종착역이 거기가 될 수 있다 이렇게 봅니다. 실제로 용인 인구가 약 72만명 정도 되는데 수지죽전에 전체 인구의 70%가 몰려 있습니다. 나머지 원삼, 백암 해서 농촌지역은 인구가 30% 정도밖에 되지 않아요. 그래서 이것을 거기까지 끌고 가는 것이, 이 많은 예산을 들여서 하는 것이 과연 타당한가 아니면 어차피 원삼, 백암 같은 데는 시가지로 나오기 위해서 마을버스를 타야 돼요. 그러면 버스에 준공영을 통한 예산절감은 검토했는지 여러 가지 측면, 경전철 타기 위해서 거기까지 환승을 해야 된다는 말이에요. 그래서 이것은 정책의 타당성에 대해서 검토해 본 적이 있는지에 대해서, 왜냐하면 도비지원이 제가 알기로는 1,000억원 정도 지원 요청하겠다는 게 용인시의 입장이예요. 그리고 어차피 민자방식으로 한다면 철저하게 처음부터 전액 민자방식으로 갔어야 되는 것인데 전체 공사비 7,000억원 중에서 민자가 약 4,000억 그리고 나머지가 3,000억 정도 되거든요. 그런 부분들인데, 당초에 지금 7,000억으로 출발하지만 이런 공사들이 항상 끝날 때보면 두 배 이상 공사비가 증액이 돼요. 7,000억이면 결국은 약 1조 4,000억 이상 돈이 들 것이다 이렇게 보는 겁니다. 그러면 신분당선이 만들어지지 않고 수원까지 오는 부분도 만들어지지 않았는데 이 부분에 대한 건설교통부의 국고지원 현황, 그리고 앞으로 적자가 분명히 예상됩니다. 그러면 적자가 예상되었을 때 도의 입장은 어떤 것인지 서면으로 주시기 바랍니다. 시간관계상, 종합적 대책을 수립해 주시기 바랍니다.

다음으로 정부고속도로 서울톨게이트 명칭과 관련해서 의견제시를 서면으로 해 주시기 바랍니다. 현재 궁내동에 있는, 본 위원 지역구입니다. 궁내동에 있는 서울요금소 명칭을 성남요금소로 명칭변경을 해주라는 것이 100만 성남시민의 뜻이고 또한 최근에 하남에서 있었던 동서울 만남의 광장이 하남 만남의 광장으로 변경되었어요. 이 부분에 대해서도 경기도가 성남시가 요구하는 대로 토지공사와 성남시와 경기도가 시도협의체를 구성해서 이 부분을 성남주민들이 요구하는 대로 관철될 수 있도록 일정이란지 계획을 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

다음으로는 대중교통체계에 관한 질의를 드리려고 합니다. 대중교통체계 개선 이렇게 되어 있는데 경기도의 대중교통체계와 관련해서 첫 번째 우리가 생각해야 될

부분이 있다면 홍보에만 너무 급급하다는 겁니다. 본 위원 자료에 의하면 2005년 4월 20일 2005년도 “대중교통체계 홍보계획안” 해서 배포를 하셨고 이것을 쪽 공보관까지 협조해서 언론에 많이 홍보를 하셨는데 홍보한 만큼 지금 실질적으로 잘 이루어지고 있지 않다는 겁니다. 내용을 못 채우고 있다. 계획은 작년도도 세우고 재작년도도 세웠지만, 그래서 앞으로 과연 이 문제를 어떻게 주민들이 실제로 필요한 부분을 접근할 것이냐라는 데 관점을 갖자는 거예요. 홍보하고 이런 것도 중요하지만 제대로 될 때 홍보하는 것이지 일은 안 하고 홍보를 먼저 하는 것은 옳지 않다 이렇게 봅니다. 그래서 계속 홍보를 먼저 우선시켰습니다. 대중교통을 어떻게 하겠다, 혼잡교통을 어떻게 하겠다, 뭘 어떻게 하겠다 이런 거거든요. 말보다 실천이 앞서는 정책과 행동이 나와야 되는 거고, 이렇게 보는 거고 제가 그것을 지적하면서 경기도 버스에 대해서 내용별로 묻겠습니다. 경기도버스의 재정지원 현황을 보면 재정지원금의 규모와 집행내역을 보면 조금 숫자는 다를 수 있습니다. 현재 본 위원한테 제출한 행정사무감사 자료하고 제가 개인적으로 입수한 자료하고 몇 억원 정도밖에 차이가 안 나기 때문에 대동소이하다고 보고 배분해서 적자 부분에 대한 지원이 51% 정도 됩니다. 그래서 본 위원이 묻고자 하는 것은 재정지원과 관련해서 과연 투명하고 객관적으로 집행되고 있는지 언론사도 마찬가지로 많은 부분에서 의혹을 제기하고 있었습니다. 그 내용은 알고 계시죠? 의혹제기한 부분에 대해서는.

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 김현욱 위원 그래서 어떤 신문사에서는 “경기도 재정보조금은 구린내가 난다” 이런 표현도 하셨고요. 그 언론보도에 의하면 수원시 모 운수업체가 확인도 되지 않은 채 지난 해 해서 두 배 이상의 보조금을 받았다 이렇게 보도를 했고요. 여러 내용의 보도를 했지만 제가 종결하고 크게 우리 경기도가 보면 서울시계와 접경지역 도시에 서울시내버스 및 서울시내 전철과 경합해서 운행하는 지역이 있죠? 두 번째로 보면 농어촌 지역이 있고 세 번째로 보면 서울버스와 경합되지 않은 단독지역으로 분류될 수 있어요. 그런데 수지여건을 분석해 보셨나 이거죠. 가장 적자가 많은 노선이 어떤 거냐 보면 서울과 경합하는 지역이에요. 두 번째 보면 유동인구가 적은 농어촌지역이 적자가 많이 나고 가장 적자가 나지 않은 곳은 단독도시들을 오가는 그런 버스 업체다 이렇게 볼 수 있습니다. 그런데 유감스럽게도 2005년도 적자지원 배분 내역을 보면 농어촌 지역인 연천군이라든지 이런 부분은 흑자업체인데도 불구하고 재정 지원을 안 해 주었고 부천, 김포를 비롯해서 언론에 제기한 수원시 모 업체에는 예산을 초과하는 납득할 수 없는 재정 지원을 했단 말이에요. 그래서 본 위원은 요구합니다. 그 재정지원 산출근거를 제출해 주시기 바랍니다. 왜 업체별로 이렇게 되었는지 밝혀주시기 바라고 제가 하나 예를 들겠습니다. 2004년도하고 2005년도에 몇 개 지역만 비교를 하면 수원 같은 경우 제가 회사는 이야기하지 않겠습니다. 한 회사의

2004년도하고 2005년도 재정을 보면 40%가 감소했고 한 회사는 180%가 증가했고 또 한 업체는 53%가 감소했습니다. 과연 10개월 차이에 이렇게 많은 변동이 있을 수 있는 것인지 의문시되고 두 번째는 성남시 같은 경우 한 회사는 53% 감소, 2004년도 대비입니다. 한 회사는 80% 감소예요. 80% 감소되는 부분은 20%밖에 못 받았다는 거거든요. 전년대비. 그 다음에 부천 같은 경우 한 회사는 67% 감소, 한 회사는 13% 감소, 안양시 같은 경우 두 개 업체인데 똑같이 67%가 감소되었어요. 과연 그 1년 남짓한 기간에 어떤 식으로 해서 이렇게 나온 건지, 그 회사가 하는 내용은 같아요. 똑같은 도시지역을 뛰고 또 서울로 나가고 농어촌 지역을 운행할 수 있단 말이에요. 그런데 특별한 경우에 변수가 작용한 것인지 어떻게 이렇게 해서 나왔는지 산출근거를 밝히셔야 이게 분석이 가능하단다 이렇게 봅니다. 그래서 제가 앞으로 경기도 버스정책과 관련해서는 현재 어차피 약 51% 정도는 도민의 세금으로 지원하는 거예요. 절반 정도는. 맞죠?

○ 건설교통국장 함중식 적자금액의 51%.

○ 김현욱 위원 적자폭의 51%, 퍼센티지는 1, 2%는 달리 할 수 있지만 약 절반 정도의 적자폭은 도민의 세금이 투입되어서 운영하고 있단 말입니다. 그러면 작년도에 제가 언급했지만 서울처럼 준공영제를 실시할 때가 왔다고 보는 겁니다. 어차피 적자노선의 50%를 도민의 세금으로 지원한다면 여러 가지 제도와 방법을 개선한다면 서울처럼 해도 무방하다고 판단할 수 있어요. 그래서 앞으로 경기도 관련해서 제가 의견을 말씀드리고 마지막으로 국장님의 견해를 듣고 싶은데 어제 행정사무감사 현장에 나갔을 때도 현장에 있는 주민들, 경기도민들이 환승하는 부분에 제일 문제가 있다는 거예요. 인천하고 서울은 지하철, 버스 환승할인 다 되고 시행하고 있는데 우리는 아직도 못하고 있어요. 작년 행정사무감사 할 때 내년부터 하겠다고 했는데 1년이 지났지만 안 이루어지고 있다 이 말이에요. 그러면 그런 부분들, 그래서 재정 지원배분에 대한 산출내역을 전해 주시고요. 더 이상 도민들이 가장 민감하게 접하고 있는 버스문제를 방치할 수 없다는 판단이었습니다. 그래서 앞으로 경기도에 경기도버스개혁시민위원회를 구성했으면 좋겠다, 서울특별시가 버스개혁시민위원회를 통해서 준공영제로 가고 준공영제의 장점이 수익권 공공관리 또 기사 분들의 생활의 질, 복지서비스가 증가되고 이런 부분들이 최근에는 서울특별시 같은 경우에 버스준공영제로 가는 것이 정착되고 있다. 중앙일보 언론보도라든지 중앙매스컴에 의하면 물론 재정부분에 있지만 재정은 국고에서 일정부분 분담한다면 건설교통부에서 지난 6월에 제도개선대책을 확장했어요. 가능하면 지원해 주도록 하겠다. 이렇게 갔을 때에 경기도도 이제는 여러 측면을 고려할 때 준공영제로 가야 한다고 보는 겁니다. 그래서 제가 제안하겠습니다. 버스개혁시민위원회를 설립해 주시기 바라고 마지막으로 국장님께서 대중버스 관련해서 경기도가 어떤 계획을 가지고 있고 어떻게 실천할

것인지 구상에 대해서 밝혀주시기 바랍니다.

○ 건설교통국장 함중식 김현욱 위원님께서 대중교통에 대한 구상이 무엇이나고 질의하셨습니다. 답변드리겠습니다. 지금 김현욱 위원님께서 서울시가 작년 준공영제로 대중교통 노선개편을 하면서 경기도도 그렇게 해야 된다는 전제하에 질의를 주셨습니다. 저희들도 올해 예산에 17억원을 위원님들이 세워주셨기 때문에 저희가 용역진행 중에 있습니다. 이 용역이 내년 1월까지 되어있습니다. 그래서 아까 업무보고 때도 말씀드린 대로 그 용역이 다 나와서 그때 시작하는 것이 아니라 용역 중간에 이런 대중교통이나 주민서비스를 위해서 할 수 있는 것들은 먼저 뽑아서 시행하고 있습니다. 다만 준공영제에 대해서는 서울시 같은 경우 올해 손실보전금 보전하는 금액이 약 2,200억원으로 알고 있습니다. 그래서 경기도가 준공영제로 간다면 지금 용역에 과업을 주기는 했습니다. 지금보다 적자 보전하는 450억 내지 500억 가까운 돈보다는 훨씬 많을 것으로 보고 있습니다. 그래서 과업이 나오는 대로 좀 신중하게 검토해서 준공영제의 시기라든가 노선을 조정하는 이런 문제는 좀더 검토해야 된다고 보고 지금 서울시의 교통행정은 단일체제입니다. 서울특별시장이 갖고 있지만 우리는 31개 시장·군수가 인·면허권을 갖고 있기 때문에 행정체계가 다른 이런 부분도 준공영제로 가는데 걸림돌이 되지 않나 이렇게 생각하고 있습니다. 그래서 준공영제로 가게 될 경우에는 지금 사무위임해 준 이런 업무를 다시 환원해야 되는 문제가 있고 지금 “지방분권, 지방분권” 하면서 그 업무를 시장·군수한테 줬던 것을 가져오는 것은 많은 이견이 있는 부분도 있을 거라고 생각하고 있습니다. 그래서 이런 모든 것을 종합적으로 용역이 나오는 대로 검토해서 하겠습니다. 그리고 지금 버스개혁시민위원회 설립을 하는 것이 어떻겠냐라고 하셨는데 이 문제도 저희들이 대중교통 관련해서 위원회가 구성은 되어 있습니다. 지금 김 위원님께서 말씀하신 이런 위원회는 지금 구성된 위원회하고 좀 기능이 다른 이런 것을 요구하신 것으로 이해하고 있습니다. 그래서 그 부분에 대해서도 우리가 대중교통을 어떻게 할 것이냐를 결정하는 문제가 있을 때는 폭넓은 수렴을 해서 진행하도록 하겠습니다. 그래서 대중교통은 저희들도 지금 승용차 중심의 교통체계가 빨리 대중교통으로 돌아와야지만 아까 강석오 위원님께서 지적해 주신 교통체증지역 이런 것들이 해소된다고 보고 있습니다. 그래서 저희들도 대중교통의 활성화를 위해서 많은 노력을 할 것이라는 것을 답변드리겠습니다.

○ 김현욱 위원 성실한 답변에 감사의 말씀을 드리고 아까 행정체계 개편문제도 여러 가지 있지만 시에서 보조하는 부분, 시내에서 뛰는 버스에 대해서는, 그렇죠? 그래서 이것을 종합적으로 분석하고 도민이 가장 편한 쪽으로 조례를 만들어서 지방자치 분권을 강화시켜야 되지만 결국은 정책방향이라는 것은 불필요하면 바꿀 수 있는 것 아닙니까? 주민이 원하는 경우에, 현재 경기도민이 가장 시급한 부분이 이 부분

이라고 생각하고 있습니다. 제가 개인적으로 행정사무감사 한다고 그러니까 제발 이것 빨리 좀 해주라는 의견들이 거의 주된 내용들이에요. 우리가 많은 비용을 들이고 서울로 출퇴근하는 거거든요. 인천이나 서울에 비해서 너무 재정적으로 부담이 있고, 개인적으로 볼 때, 또 불편하고. 이런 부분이니까 작년에도 용역수립하고 내년에도 용역인데 용역만 하다가 2년 동안 보내는 거예요. 물론 충분한 자료를 축적하기 위해서 용역을 하시고 검토하시겠지만 이것은 빨리 종결시켜줘야 된다 이런 부탁을 드리면서 답변에 감사하다는 말씀드리겠습니다. 이상입니다.

○ 위원장 이도형 김현욱 위원님 수고하셨습니다. 다음 위원님께서 질의하실 차례입니다만 휴식과 원활한 의사진행을 위해 잠시 감사를 중지하고자 하는데 이의 없습니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

그러면 14시까지 감사중지를 선포합니다.

(12시17분 감사중지)

(14시15분 감사계속)

(이도형 위원장, 최용복 간사와 사회교대)

○ 위원장대리 최용복 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다. 감사를 계속하겠습니다. 질의순서에 의해 노용수 위원님이 잠깐 개인 불일 관계로 나가셨기 때문에 심진택 위원님 먼저 하시겠습니다.

○ 위승철 위원 간사님, 노용수 위원님한테 말씀을 드렸는데 2시 반에 도시계획심의가 있습니다. 그래서 심진택 위원님한테 양해를 구하겠습니다.

○ 위원장대리 최용복 그러면 위승철 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 위승철 위원 안녕하십니까? 고양 일산 한나라당 출신 위승철 위원입니다. 먼저 금번 행정사무감사 준비와 각종 자료를 작성하느라 수고해 주신 국장님 이하 관계직원 여러분께 이 자리를 빌어 감사의 말씀드리고 싶습니다. 국장님, 우리 경기도가 앞으로 대한민국을 대표하는, 아시아를 대표하는, 세계를 대표하는 건설교통이 이루어졌으면 좋겠습니다. 교육만 백년대계가 있는 게 아니고 건설교통도 백년대계를 내다볼 수 있는 이런 흐름에 앞장서 주셨으면 고맙겠습니다. 우리 경기도가 차량등록대수 대비 주차면적수가 매년 30% 이상 부족한 현상을 보이고 있는 것으로 알고 있습니다. 주차장이 부족한 사유와 앞으로 대책에 대해서 말씀해 주시기 바랍니다.

○ 건설교통국장 함중식 위승철 위원님께서 차량확보 대수보다 주차면이 30% 부족하다고 지적하시면서 여기에 대한 대책을 물으셨습니다. 답변을 드리겠습니다. 저희 경기도가 지금 차량등록 대수가 346만대입니다. 주차장이 위원님께서 지적해 주신 대로 30% 부족한 27만면 정도 있는데 이 주차장이 지금 부족하게 된 이유는 생활수준 향상, 직장생활을 위한 차량 구입으로 인해서 지금 차량대수가 급속히 증가했기

때문에 부족하다고 보고 있습니다. 차량을 구입함에 있어서는 주차장 확보가 된 다음에 구입할 수 있도록 조치를 취했으면 이런 일은 없었을 텐데 차량구입과 주차는 별도로 관리하고 있기 때문에 주차면이 모자라는 실정입니다. 그래서 저희 도에서는 이 주차장 확보를 위해서는 막대한 자금이 들어갈 수밖에 없습니다. 주차장 1면을 확보하는 데 약 3,000만원 이상의 많은 돈이 들어가기 때문에 저희들은 내집안 주차장 갖기 운동으로 담장 같은 것을 헐어서 집안에 주차할 수 있도록 하고 또 우선주차제 시행을 위해서 지역거주민들한테 주차할 수 있는 공간을 마련하면서 확충하고 있습니다. 다만 저희 도에서도 주차장 확충의 필요성을 인정하면서 도비를 지원해 왔습니다만 올해부터 재정사정이 여의치 않아서 시·군에서 하는 주차장은 내년도 예산까지 지금 시행하고 있는 사업마무리를 위한 그런 지원계획밖에 없습니다. 그래서 시·군의 세수가 증대되기 때문에 또 이것은 시·군의 고유 업무라고 판단해서 시·군으로 하여금 많은 주차장 확보를 하도록 노력하겠습니다.

○ 위승철 위원 좋습니다. 그러면 매년 증가하는 자동차수에 비해서 주차장 확충사업, 그 중에서 특히 공영주차장 확충사업과 환승주차장 확충사업 이게 매년 예산은 확보하고 있으나 추진이 미비한 것으로 알고 있습니다. 그 이유에 대해서 말씀해 주시기 바랍니다.

○ 건설교통국장 함중식 공영주차장 같은 것이 추진이 미비한 내용은 답변을 드리면 현재 진행하고 있는 위치가 GB 지역을 관리계획 승인을 받아서 사용하기 때문에 행정절차에 따른 그런 시간이 오래 걸려서 2~3년에 해결될 수 있는 문제들이 행정행위 때문에 4~5년 걸리는 실정에 있습니다. 우리가 GB 지역을 이용하지 않으면 안 되는 이유가 지가가 비싸기 때문에 지가가 싼 GB 지역을 활용하기 위해서 계획을 세웠기 때문에 추진이 지연되고 있습니다.

○ 위승철 위원 금방 국장님께서 말씀하셨지만 행정적인 사유라면 도시계획시설결정 등 그런 것으로 본 위원이 알아도 되겠습니까?

○ 건설교통국장 함중식 그렇습니다. 도시계획이 중앙도시계획위원회에서 GB 지역을 주차장으로 이용해도 좋다는 이런 심의가 있어야만 활용하기 때문에 그 절차를 밟는 것이 1년 이상 걸립니다. 2003년도까지만 해도 신청할 수 있는 기회가 1년에 한 번밖에 없었습니다. 그래서 작년에 저희들이 건의를 해서 1년에 두 번 신청을 받아주도록 되어 있어 1년에 두 번씩 관리계획 변경신청을 하고 있습니다.

○ 위승철 위원 국장님, 토지를 매입해서 주차장을 짓는다는 것도 예산 확보의 어려움이 많으리라 생각합니다. 그러나 기존 신시가지들 만들 때 공공용지, 예를 들어서 학교운동장이나 공원이나 그 지하를 해서 주차장을 하는 방법도 본 위원이 생각해 봤는데 국장님 견해는 어떻습니까?

○ 건설교통국장 함중식 위승철 위원님께서 공공시설 토지지하를 이용하는 것이 어

떠나라는 이런 질의를 주셨습니다. 지금 저도 위원님께서 생각하신 대로 그런 것들을 적극 활용해서 확충하는 데는 동감하고 있습니다. 그러나 학교부지라든가 공원 같은 지역은 이용자가 거의 정해져 있기 때문에 이용자로부터 동의가 있어야 그런 추진이 가능하고 학교 같은 경우에도 사실 학교 주차장을 야간에는 활용하도록 저희들도 협조요구해서 일부 그렇게 진행하고 일부 학교에서는 반대를 해서 이용을 못하고 있습니다. 학교에 주차장을 만드는 방법도 운동장 같은 것을 이용해서 지하에 주차장을 만드는 것도 좋은 방법입니다만 이런 것을 시행하려면 학교 측하고 협의가 이루어져야 되기 때문에 그런 협의를 이루는 과정 또한 조금 수월치 않은 관계에 있습니다. 그래서 공원도 그렇고 학교 운동장 이용하는 것도 그렇고 좋은 방법이지만, 토지를 따로 구매 않고 사용할 수 있는 좋은 방법이지만 저희들이 그런 적당한 학교나 토지가 있으면 적극 추진하도록 노력하겠습니다.

○ 위승철 위원 좋습니다. 한 가지만 간단히 묻고 끝내겠습니다. 31개 시·군의 시내를 보면 자동차 전용도로가 있죠? 그런데 4차선 도로를 양옆에 1차선, 1차선 2차선을 거의 잡아먹은 것 같아요. 도로변에 선을 쳐서 주차를 하고 있는 것 아니죠? 개구리주차장이라고 합니까?

○ 건설교통국장 함중식 전용도로에는 주차장으로 활용하는 데가 없고 도시계획도로라든가 일반도로에 그렇게 주차장으로 활용하고 있는 곳이 있습니다.

○ 위승철 위원 일반도로를 본 위원이 생각하기로는 차선을 좁히면 3차선, 4차선 기능을 할 수 있는데 일반도로의 목적이 차량이 우선 다녀야 되겠죠?

○ 건설교통국장 함중식 그렇습니다.

○ 위승철 위원 그런데 보면 양쪽에 주차를 해서 정말 세금을 건어서 자동차가 다녀야 될 데를 주차를 해서 차량소통이 원활하지 못한 것을 제가 많이 봤습니다. 그리고 또 하나는 골목길에 도로기능을 상실하게끔 금을 그려서 주차하고 있는데 만약에 불이 났을 때 그런 경우에 차량소통이 원활치 못했을 때 소방차가 접근을 못하지 않을까 그래서 그것으로 인해서 인명피해와 재산손실이 있으리라 생각하는데 그런 것에 대해서도 능동적으로 대처해 주시기 바랍니다.

○ 건설교통국장 함중식 알겠습니다. 지금 걱정하시는 도로면을 통행할 수 있도록 관리를 철저히 하도록 노력하겠습니다. 다만 지금 그렇게 관리하는 시·군을 보더라도 나름대로 아까 지적하신 대로 주차면수가 부족하기 때문에 시장님들이 그렇게 관리를 하시면서 대체시설을 해 주고 도로로 사용토록 해야 되는데 아직까지 그러한 재정 지원 이런 것들이 미비하기 때문에 계속 주차장으로 쓰고 있는 데가 있습니다만 저희들이 계속 행정지도를 해 가지고 본래의 목적대로 사용하도록 노력을 하겠습니다.

○ 위승철 위원 고맙습니다. 자동차 일반도로가 본래의 목적대로 이루어지도록 앞

으로 더욱더 주의를 해 주시기 바랍니다. 고맙습니다.

○ 건설교통국장 함중식 네, 알겠습니다.

○ 위원장대리 최용복 위승철 위원님 수고하셨습니다. 지금 질의해 주신 공영주차장 문제는 중앙정부에서도 학교부지나 공공시설 같은 데 권장하는 사업입니다. 그런데 학교 같은 데에 지하주차장을 만들려고 그러면 우선적으로 학교의 관계자들이 거부합니다. 그래서 그런 문제는 우리 경기도에서 정책적으로 다루어져야 될 문제라고 봅니다. 해서 앞으로도 공공시설 같은 데 공영주차장사업 신청이 들어오면 거기에는 우선순위를 배정해 줄 필요성이 있지 않나 그렇게 봅니다. 다음은 노용수 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 노용수 위원 고생 많으십니다. 자료 다 잘 주셨는데요. 우선 자료 제출방법과 관련해서 조금 고쳐주셨으면 하는 바람을 먼저 말씀을 드리고 시작을 하겠습니다. 제가 요청한 자료 중에 버스재정지원금 관련해서 자료 제출을 요구한 바가 있고요. 그 다음에 대중교통환승할인제 진행 상황과 관련해서 자료제출을 요구한 바가 있습니다. 그런데 그 자료 내용이 존경하는 김현욱 위원하고 김두영 위원께서 자료 요구하신 내용하고 동일하거든요. 그래서 그분들 자료를 제가 보겠다라고 말씀을 드려서 실무진들께서도 그리 해서 자료를 주셨는데 그리 해서 자료를 주실 때 저는 목차부분이나 내용에 이렇게 제출해 주셔야 된다고 보거든요. 뭐냐 하면 김두영·노용수 위원 공통자료 해서 요구한 자료를 명기해 주시는 게 좋고 김현욱·노용수 위원 공통자료 명기를 해서 주시는 것이 저는 맞다고 봅니다. 그런데 지금 주신 제 자료 표에는 김두영·김현욱 위원하고 같으니까 거기 가서 봐라라는 요지로 메모를 해 주셨고 김두영·김현욱 위원님 자료에는 노용수가 같이 자료 요구를 했더라는 게 안 들어가 있거든요. 그래서 그 부분은 같이 명기를 병행해 주시는 게 저는 맞다고 보고 저는 정치인이니까 정치적인 이야기로 한다면 그래야 기자들이 그 자료를 이용하더라도 “김두영 위원, 노용수 위원에게 자료를 제출한 것에 의하면”이라고 표기가 되지 그렇지 않으면 안 된다는 거죠. 그래서 같이 열심히 공부한 사안이니까 그런 부분들은 그렇게 앞으로 표기를 해 주셨으면 좋겠다라고 말씀을 드리고요. 아마 다른 위원님들께서도 그런 문제가 있는 것 같습니다. 그래서 앞으로는 개선해 주십사 하는 청을 드립니다.

두 번째는 뉴타운사업과 관련된 말씀을 드리고자 하는데요. 우리 경기도가 총액 인건비제에 의해서 공무원 조직운영을 유연하게 할 수가 있죠?

○ 건설교통국장 함중식 내년부터 그렇게 할 수 있는 걸로 알고 있습니다.

○ 노용수 위원 그렇습니다. 공무원이 상당수 100명 넘게 증원을 할 수 있는 것으로 알고 있는데요. 공무원이 증원될 때 제가 봤을 때는 우리 경기도 31개 시·군 중에서 지금 도정법에 의해서 도시의 및 주거환경정비기본계획을 수립하고 있는 게 50

만 이상 시가 수립하고 있죠?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 노용수 위원 그 다음에 부천이라든가 안양, 수원, 성남 같은 데는 시로 승격된 지가 금년으로 약 32년이 돼서 성남이나 부천 같으면 지금 구체적으로 법정용어는 아닙니다만 뉴타운사업을 하겠다 해서 도시기본정비계획 수립을 좀더 구체적으로 하고 있거든요. 그래서 지역적으로 보면 많은 시·군이 구도심에 대한 재개발, 재건축 문제가 핵심적인 현안사항으로 떠오르고 있다라고 저는 생각이 듭니다. 그런 측면에서 봤을 때는 우리 업무가 도시주택국 업무이기는 합니까만 건설교통, 도시주택 파트에 광역교통기획단처럼 뉴타운사업기획단을 조직해서 도정법에 의해서 도시재개발, 재건축하고 있는 사업들을 좀더 실무적으로, 또 정책적으로 서포트를 해야 될 필요성이 있지 않을까 하는 생각을 합니다. 그래서 고민들을 하고 계시겠습니까만 뉴타운사업단의 정확한 명칭인지는 모르겠습니다만 그런 요지의 조직 신설을 실무부서에서 입안을 해서 경기도 결정부서하고 행자부하고 협의를 해 들어가는 시점이 돼야 되지 않을까 하는 생각이 들거든요. 혹시 진행되는 사업이 있다든가 아니면 계획을 하고 있지 못하다면 그 부분에 대해서 반영할 계획이나 좋은 의견이 있으시면 말씀해 주시죠.

○ 건설교통국장 함중식 노용수 위원님께서 뉴타운사업 관련 경기도의 진행사항이나 향후 계획에 대해서 물으셨습니다. 답변을 드리겠습니다. 답변을 드리기 전에 노 위원님께서 자료 제출 요구하신 건에 대해서 사과를 드리겠습니다. 위원님께서 지적해 주신 대로 당연히 그렇게 저희들이 작성해서 자료를 제출했어야 되는데 챙기지 못한 점 죄송스럽게 생각합니다. 뉴타운기획단 같은 것은 저희들이 기획하고 있는 건 없고 지금 위원님께서 좋은 지적을 해 주신 거라고 생각을 하고 있습니다. 그래서 저희들이 사실 조직을 확대하거나 증원하는 데는 행정자치부의 승인을 얻어야 가능했기 때문에 굉장히 어려웠습니다. 그래서 내년부터 총액인건비제도가 도입이 되면 여유 인원을 가지고 적정 배분을 지사님께서 하시겠습니까만 지금 이런 좋은 정책을 제안해 주셨기 때문에 저희들도 시가지가 슬럼화 돼 있는 부분 이런 데를 정비하기 위해서는 필요한 조직이라고 판단을 하고 있습니다. 그래서 이 부분에 대해서는 도시주택국하고 같이 협의를 해서 조직이 만들어질 수 있도록 노력을 하겠습니다.

○ 노용수 위원 하여튼 좋은 사람이 또 많으면 좋은 일을 할 수 있지 않을까 하는 생각이 들어서요. 이런 기회가 있을 때 도정으로 좀더 열어가야 될 사업들을 미리 열어보고 접근이 될 수 있도록 준비를 해 주십사 하는 차원에서 드립니다.

그 다음에 아까 김두영 위원님께서 말씀해 주셨습니까만 광명역과 관련해서 몇 말씀만 드리겠습니다. 경기도에서 광명역 활성화 대책에 관해서 여러 가지 의견을 만

들어 놓고 계시는데 그 부분에 대해서 저는 이견을 달고 싶지는 않고요. 그 의견에 몇 가지만 보완 내지는 현 실태를 적시해 드릴까 하는 생각이 듭니다. 우선 KTX 영등포역 정차 관련해서는 정차를 하겠다는 기본취지가 국민이 편리하게 이용하는 것이 기본정책의 기초이다라고 적시를 하고 있거든요. 국민이 편하게 이용하는 것이라는 논거는 전 틀리지 않았다고 봅니다. KTX 총 사업비가 약 18조원 정도가 들어가는 사업인데 그 많은 돈이 들어갔기 때문에 될 수 있으면 빨리 흑자로 전환되는 게 맞고 그 다음에 많은 국민이 편하게 이용을 할 수 있도록 해 주는 게 좋다. 다만 고속전철이라는 특성상 고속의 개념이 계속 유지돼야 된다는 측면은 생각을 해 봐야 될 사안이지만 영등포역이 갖고 있는 여러 가지 메리트 특성상 정차부분에 대한 요구는 이번에 사그라든다 하더라도 저는 계속 야기될 수 있는 문제라고 보거든요. 그런 측면에서 봤을 때는 저는 영등포역 정차를 못하게 하는 네거티브적인 경기도의 전략이 돼서는 안 된다는 생각이 들고 영등포역에 정차가 된다고 하더라도 광명역에 어떻게 많은 손님을 유입을 시킬까 그런 포지티브한 계획을 경기도에서 구상을 하는 것이 저는 좋지 않겠나 하는 생각이 들거든요. 그런 측면에서 봤을 때는 지금 경기도에서 가지고 있는 광명역 활성화대책의 안이 좀 부실한 측면이 있다는 생각이 듭니다. 그 사례로 우선 저는 광명역에 호남으로 가는 고속전철을 포함해서 모든 열차가 광명역에 설 수 있도록 노력해 주시면 좋겠다는 생각이 들고요. 특히 호남선과 관련해서는 광명역 주변에 있는 시·군을 보십시오. 안산 있죠, 시흥, 광명, 부천, 안양, 우선 가까이 광명역을 휘감고 있는 시·군이 그렇게 돼 있습니다. 그러니까 영등포역에 정차하더라도 그 시·군에서 KTX를 이용한다면 영등포역까지 가지 않고 광명역으로 갈 시·군의 사람들입니다. 그렇죠?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 노용수 위원 그 사람들이 얼마가 되냐 하면 약 300만 됩니다, 시·군의 인구가. 그 다음에 인천이 또 약 300만 되지 않습니까? 인천도 전철 타려면 영등포역으로 가는 것보다는 대중교통 접근성만 좋다면 광명역으로 가는 게 훨씬 더 좋습니다. 거기가 총 상권이 600만 정도 되거든요. 그런데 600만이 모여 살고 있는 안산, 시흥, 광명, 부천, 안양, 인천 그 지역에 살고 있는 호남 쪽에서 올라와 있는 사람들이 평균 30%가 넘습니다. 그러면 600만을 기본으로 했을 때 30%면 약 180만 내지 200만 정도가 그 지역에 호남 쪽으로 가는 수요자가 있다는 거거든요. 그런데 광명역에 호남선이 첫 번째는 빈도수도 상당히 적고 또 빈도수가 적은 데서 광명역에 서지 않는 호남선이 꽤 있습니다. 그리되다 보니까 상당히 접근성이 어렵죠. 광명역 쪽으로 갈 필요가 없는 거죠. 수요자가 다운되는 거죠. 그 부분에 대한 데이터를 들이밀면서 최소한 호남 쪽으로 가는 열차만이라도 광명역에 올 스톱할 수 있도록 접근하는 대안이 필요하다는 말씀이고요.

아까 그 지역이 보편적으로 광명까지 가는데 멀지 않습니다. 제가 살고 있는 부천을 기점으로 했을 때 저희 집에서 광명역까지 가는 데는 승용차로 20분 걸립니다. 부천에서 그쪽으로 가는 대중교통버스가 75번이 있거든요. 75번 버스를 타면 거기까지 2시간이 걸립니다. 그런데 부천에서 누가 75번 버스를 타고 광명역으로 가겠습니까? 또 간다 하더라도 누가 부천에서 광명역으로 가는 버스가 있다고 생각하겠습니까? 저는 그런 측면에서 지금 지난번에 자료를 보니까 소위 말해서 악순환이 계속되는 거죠. 버스를 투입했는데 손님이 없어서 그냥 노선 폐지해 버리고 노선 폐지하니 결국은 손님 접근성이 더 어려워지고 결국은 광명역이 더 아웃되고 그런 악순환이 계속되지 않나 하는 생각이 들거든요. 그 악순환을 끊기 위해서는 뭔가 선순환의 요인을 제공해 줘야 되는데 선순환의 요인을 저는 행정이 해 줘야 된다고 봅니다. 이제 광명역이 만들어진 지 얼마 되지 않고 그 다음에 승용차보다는 승용차 없는 사람이 훨씬 더 많은데 대중교통에 대한 접근성을 그렇게 답답하게 해 놓고 광명역이 활성화될 것이라고 기대한다라는 것은 완전히 우물에서 숭늉 찾는 것이죠. 그러한 측면에서 대중교통으로 광명역에 접근할 수 있는 최소한 안산, 시흥, 광명, 부천, 안양 이 부근은 굉장히 로테이션 부분을 잘 해 주시고 노선을 좀더 활성화 시켜줘야 될 필요성이 있다라는 생각을 한다라는 말씀을 드리고요.

세 번째로는 주차장이 기존에 1,000면이 있었습니다. 그런데 지금 주말에 특히 거기 가보십시오. 주말에 가보면 남쪽으로 내려가는 여행객들 아니면 관광객들이 승용차를 다 갖다 거기다 파킹하고 KTX를 이용합니다. 그러다 보니까 주차 면수가 부족해 가지고 밖에 도로까지 계속 넘쳐서 주차가 이루어지고 있거든요. 저는 우선 핵심은 주차장 부분에 있어서는 주차 면수를 확보하는 것도 굉장히 중요하다고 보는데 주차 면수 확보에 앞서 가지고 대중교통에 대한 접근성 부분을 대폭 늘려놓고 그리고 나서 주차장의 확대 부분을 접근하는 것이 예산 측면에서 더 적절치 않을까 하는 생각을 첫 번째로 갖고요.

그 다음 두 번째는 대중교통 접근성이 충분하게 확보되지 않은 상태에서 초창기에는 무료로 주차장을 운영하다가 지금은 유료로 바꿨습니다. 하루 주차를 하면 2,000원을 받습니다. 그럼 주차장, 대중교통을 충분하게 확보해 놓고 나서 승용차를 이용하는 사람들에게 유료화를 해서 돈을 받는 게 맞지 대중교통 접근을 굉장히 어렵게 해 놓고 어쩔 수 없이 승용차를 몰고 갔는데 승용차의 주차요금을 받는다는 것도 말이 안 된다는 생각이 들거든요. 그런 측면에서 주차 면수를 늘리는 대책을 먼저 수립하고 있는데 저는 그것보다는 우선 노선버스에 대한 접근성 확보를 먼저 더 해 놓고 그리고 나서도 주차 면수가 부족하다면 소위 말해서 주차장을 늘리는 방식으로 가는 것이 예산을 더 효율적으로 이용하는 데 있어서 의미가 있다라는 생각이 듭니다. 그래서 KTX 광명역 활성화에 대한 여러 가지 경기도 대책이 거의 큰 맥은 같

은데 방법과 순서에 있어서는 제가 가지고 있는 의견하고 경기도에서 가지고 있는 의견하고는 상이한 점이 있다라는 말씀을 드리면서 제 의견이 참고할 사항이 있으면 보완해서 KTX 광명역 활성화 대책에 쓰셨으면 좋겠다라는 말씀을 드립니다.

○ 건설교통국장 함중식 네, 알겠습니다.

○ 노용수 위원 그리고 교통안전법이라고 있습니다. 아시죠?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 노용수 위원 교통안전법이 있는데 교통안전법은 차량 등을 소지하고 있는 사용자가 차량을 안전하게 운행할 수 있도록 여러 내용들을 규정해 놓은 법인데요. 교통안전법에서는 그러한 교통안전법에서 규정하고 있는 내용을 제대로 이행하지 못했을 때 일정 부분의 과태료를 부과할 수 있도록 돼 있습니다. 그렇죠?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 노용수 위원 그런데 과태료 부과한 내역을 보니까 적용 관련법은 모두 교통안전법 제30조1항제1조 부분을 많이 인용을 하고 있거든요. 30조는 법 제7조하고 제21조에 대한 사항을 적시를 해 놓은 건데 제7조와 제21조 사항을 쪽 보면 내용들이 교통안전관리기본계획, 그 다음에 교통안전점검 그런 부분들과 관련돼서 불이행시 과태료를 부과할 수 있도록 법 내용을 엮어놨습니다. 그런데 과태료 징수금액을 보면 똑같은 법규위반이고 똑같은 법조항 별표에 표시돼 있는 내용의 입안인데 과태료처분 부과내용이 금액이 다는 아니고 다릅니다. 50만원 짜리도 있고 75만원짜리도 있고 25만원짜리도 있고, 과태료부과 내용이요. 그래서 제가 질의드리고 싶은 것은 동일한 법에, 동일한 법조항의 내용을 가지고 처벌하는데 왜 과태료처분 부과내용이 상이하냐라는 부분을 여쭙고자 하는 겁니다. 또 법조항에 보니까 2분의 1 정도의 경감, 감경 가중치를 할 수 있도록 돼 있어요. 그래서 감경과 가중을 한다면 일정 부분에 또 가중과 감경을 할 수 있는 기준이 있어야 될 것 같은데, 임의적으로 하지 않을 거라고 보는데 그 기준에 의해서 하는 것인지 아니면 공무원이 임의로 해서 판단하는 것인지. 때리는 사람은, 벌칙 패널티를 주는 사람은 법에 의해서 준다고 하지만 받는 사람 입장에서는 법에 처벌이 상이하지 않으면 여러 가지 불만과 비난을 할 수 있지 않을까 하는 생각이 들거든요. 그래서 과태료 처분에 대한 부과내용에 상이한 점이 왜 나타나는지 우선 답을 주셨으면 좋겠습니다.

○ 건설교통국장 함중식 아마 시·군별로 차이가 있었던 걸로 알고 있습니다. 이 부분에 대해서는 노 위원님께서 지적하신 대로 같은 위반에 대해서 범칙금이 잘못됐다라고 생각을 하고 있습니다. 시·군에서 과태료를 부과함에 있어서 이런 내용을 정확히 파악을 해서 서면으로 답변을 올리도록 하겠습니다.

○ 노용수 위원 이 자료는 제가 포괄적으로 요청한 자료입니다만 국회 국정감사 때 제출한 자료를 제가 요청해서 받아본 자료 중에 나와 있는 거거든요. 교통안전법 제

30조에 의한 과태료 부과 및 징수 현황이라는 자료 제출한 내용을 보시면제가 말씀 드린 내용의 요지를 볼 수 있겠다라는 생각이 들고요. 그 다음에 이 법에 의해서 부과된 과태료가 우리 경기도 세입으로 잡히나요, 아니면 중앙정부의 세입으로 잡히게 되나요?

○ 건설교통국장 함중식 시·군 세입으로 알고 있습니다.

○ 노용수 위원 시·군 세입의 목이 어떻게 되는 거죠?

○ 건설교통국장 함중식 과태료 세외수입으로 관리하고 있는 겁니다.

○ 노용수 위원 그러면 우리 경기도에서 2004년하고 2005년 10월 현재까지 교통안전법 제30조에 의한 과태료 부과 및 징수 현황에 세외수입 내역을 총액으로만 한번 자료를 주시고요.

그 다음에 과태료 부과하면 과태료가 징수되잖아요. 과태료 징수를 100% 이행하는 데도 있고 이행하지 않고 과태료 징수내용이 제로인 데도 있어요. 이런 건들은 왜 그런 거죠?

○ 건설교통국장 함중식 아마 시·군별로 교통 쪽에 종사하는 인원에 따라 가지고 징수율과 이런 것들이 다를 걸로 알고 있습니다.

○ 노용수 위원 이것도 보면 어떤 사람은 법을 잘 지키기 위해서 과태료를 다 냈어요. 어떤 사람은 안 냈어요. 그럼 불납처리가 돼 버리면 낸 사람이 손해 보는, 법을 잘 지킨 사람이 손해 보는 격이 되는 거죠. 그래서 소위 말해서 과태료 징수가 제로인 건에 대한 왜 그런 상황이 발생했는지에 대한 내용이 저는 행정지도가 있어야 된다고 보거든요. 그런데 그 내용이 우리 경기도에서 있었는지 없었는지, 아니면 지도를 할 수 있는 권한이 있는지 없는지는 제가 모르겠습니다만 그게 확인이 돼야 될 상황인 것 같고요.

○ 위원장대리 최용복 질의를 정리해 주시기 바랍니다. 보충질의 시간에 해 주시기 바랍니다.

○ 노용수 위원 같은 내용이라서 마무리하겠습니다. 그래서 또 한 곳에 보면 과태료 징수가 제로인데 어떤 시·군은 압류를 했어요. 어떤 시·군은 그런 행정조치를 전혀 안 했어요. 그러니까 이것도 똑같은 법에 의해서 똑같은 처벌을 한 사후조치 부분이 형평성에 맞지 않는다는 거죠. 제가 이 자료만 갖고는 그렇게 해석이 된다는 거죠. 그런 부분들에 대해서는 상당히 불합리한 점이 있다라는 측면에서 첫 번째는 세외수입으로 잡힌 2004, 2005년도의 총액 내용 부분을 주시고 두 번째는 과태료 징수내용에 대해서 제로로 잡힌 시·군이 있는데 그 원인이 무엇인가 확인을 해 주시고요. 그 다음에 제로로 잡힌 곳에 대해서 압류를 한 시·군과 하지 않은 시·군의 이유까지 정리해서 교통안전법과 관련된 자료는 따로 서면으로 주셨으면 좋겠습니다.

- 건설교통국장 함중식 네, 알겠습니다.
- 노용수 위원 여기까지 하겠습니다.
- 위원장대리 최용복 노용수 위원님 수고하셨습니다. 다음은 심진택 위원님 질의해 주시기 바랍니다.
- 심진택 위원 연천 출신 한나라당 소속 심진택 위원입니다. 지난주까지 정부 합동종합감사를 받으시고 이어서 행정사무감사에 임하고 계신 함중식 국장님 외 공무원 여러분께 심심한 위로와 격려의 말씀을 드립니다. 또한 한현규 원장의 부도덕한 행위로 말미암아 건설교통국 직원들 모두 사기를 잃지 마시고 행정에 최선을 다해주시기 바랍니다. 오늘 아침 뉴스에 광주 오폐아파트 건설사업에 청와대 모 인사가 개입되었다는 뉴스를 들었습니다. 공무원 여러분은 절대 동요하지 마시고 행정에만 최선을 다해 주시기를 다시 한 번 부탁드립니다. 또한 행정사무감사 자료 요구에 최선을 다하여 자료를 만들어 제공하여 주신 공무원 여러분께도 감사의 인사를 드립니다.
- 지금부터 몇 가지 감사 질의를 하겠습니다. 업무보고 29쪽에 위험도로 구조개선사업이 있습니다. 말씀드리기 전에 어제 현장감사 했을 때 1m당 도로 건설하는데 약 1,000여만원이 들어간다고 들었거든요. 그런데 위험도로 개설사업 하는 데가 여기 업무보고에 보면 2013년도까지 154개소를 개설하겠다고 했습니다. 지방도 87개소, 시·군도 67개소, 연장해서 246km가 되는데 사업비가 154억원입니다. 약 8년 동안 예산을 투입해서 위험도로 구조개선을 하여야 될 부분인데 그렇게 1m당 예산이 1,000만원씩 들어가는데 이런 거 얼마 예산을 안 가져도 되는 걸가지고 8년씩 예산 잡아서 8년으로 나누면 154억이면 얼마가 되겠습니까? 한 20억. 경기도가 이렇게 조금씩 예산을 들여서 위험도로 개설사업을 해도 되는지 해서 제가 한번 질의를 드립니다. 너무나 적게 예산을 책정해서 너무 무관심하지 않나 하는 생각이 들어서 질의를 드립니다.
- 건설교통국장 함중식 심진택 위원님께서 위험도로 개설사업비가 책정이 적고 기간이 너무 길다라고 하시는 사항에 대해서 답변을 올리겠습니다. 지금 위험도로 구조개선사업이 154개소에 154억으로 표기를 해 드렸습니다만 본 건은 올해 예산만을 계상한 걸 표기를 해 드린 거고요. 전체적으로는 1,979억이 필요한 사업입니다. 그래서 금년도 사업비만 거기에다가 표기를 해 드렸습니다. 저희들이 2,000억 가까이 들어가는 돈을 당년 내지 2년 동안에 확보하기도 어렵고 그래 가지고 10개년 계획을 세워 가지고 추진을 하고 있는 사항이 되겠습니다. 그래서 금년 사업비만 154억이 투자되는 사업입니다.
- 심진택 위원 154억이면 당해연도 예산이?
- 건설교통국장 함중식 네, 그렇습니다.

○ 심진택 위원 철저히 부탁드리고요. 도시 중심으로 도로를 개설하려면 몇 천억, 많게는 몇 조까지도 들어가는데 보통 보면 위험도로는 시골 쪽으로 지방도 시·군도로 형성돼 있는 도로들이 많아요. 이런 데도 심혈을 기울여서 위험도로나 구조개선사업 같은 것을 시간을 너무 많이 갖지 마시고, 8년 동안 잡지 마시고 조속히 해결해 주시기를 부탁드립니다.

○ 건설교통국장 함중식 예산 형편이 좋아지면 조기에 끝낼 수 있도록 수정계획을 수립해 가지고 추진해 나가도록 하겠습니다.

○ 심진택 위원 업무보고 8쪽에 민방위급수시설이 있습니다. 감사보고서 171쪽에 있습니다. 민방위급수시설이 1,026개소 중에 정부에서 지원하여서 만들어 놓은 287개소가 있습니다. 본 위원이 287개소 중 선별하여서 찾아갈 수 있는 주소, 담당자, 전화번호 등을 만들어서 감사기간 끝나기 전까지 제출해 주시면 제가 가서 확인을 하려고 합니다. 가능하시겠습니까?

○ 건설교통국장 함중식 지금 담당자까지 지정되고 전화번호는 있는지 모르겠는데요. 거기 위치까지는 지금 저희들이 관리를 하고 있습니다. 그래서 위원님께서 요구하시는 담당자, 전화 이것은 보완을 해 가지고 조속한 시일 내에 제출하도록 하겠습니다.

○ 심진택 위원 왜 이런 말씀을 드리느냐 하면 제가 이걸 먼저 상의도 없이 가서 확인한 게 있어요. 방치되어 있고 안 되어 있는 곳이 상당히 여러 군데가 있거든요. 비상급수시설은 정말 필요하기 때문에 비상적으로 24시간 어느 때고 와서 스위치를 올리면 물이 나올 수 있는 시설이어야 됩니다. 1,026개소도 정부지원시설이 아닌 그 외 시설도 한 번쯤 전체적으로 꼭 점검할 필요가 있습니다. 그리고 여기 감사 자료에 보면 확보율이 40% 정도 밖에 못하는 데도 있고 많게는 200%까지 확보해 놓은 곳이 있거든요. 만약에 40% 난 지역에서 큰 재해가 있어서 물을 공수할 수가 없다 할 때 비상급수시설이 차질이 많이 생기지 않겠습니까? 이런 차질도 국장님이 점검하셔서 100% 다 확보할 수 있도록 노력해 주시기 부탁드립니다.

○ 건설교통국장 함중식 네, 알겠습니다.

○ 심진택 위원 다음은 재난민방위에 150쪽에 “배수펌프장 관리 철저” 해서 제가 자료를 요구했는데, 향후 추진계획을 요구했는데 그것은 자료가 안 들어왔어요. 향후 앞으로 세울, 안 되어 있는 곳. 보통 보면 예산이 부족해서 그러는지 1년 안에 하겠다, 2년 안에 하겠다 계획이 자꾸만 딜레이되고 연기되는데 여기에 대한 계획을 가지고 계십니까?

○ 건설교통국장 함중식 배수펌프장이 자료에 보시는 대로 150개소가 있습니다만 그 중에 39개소는 농업기반공사에서 관리하고 나머지 111개소는 시장·군수님들이 관리하고 있습니다. 다만 이 배수펌프장들이 사용시기가 제한적으로 되어 있기 때문

에…….

○ 심진택 위원 국장님, 하는 것은 좋고요. 향후 해야 될 곳을 얘기합니다. 그것이 금년도까지도 착공한다고 해 놓고 자꾸 연기되고 예산이 부족해서 2년, 3년 연기되는 부분을 어떻게 하시겠냐고 말씀드리는 겁니다.

○ 건설교통국장 함중식 지금 저희들이 주택침수지역의 배수펌프시설은 재난관리 차원에서 추진하고요. 농업용수 부족에 의한 것은 농정국에서 사업을 추진하고 있습니다. 그래서 저희들이 추진한 것은 다 되었다라고 보는데 지금 광주에서 고산지구에 요구하는 배수펌프장이 있습니다. 그래서 이것은 중앙정부하고 계속 협의 중에 있고 그리고 배수펌프장을 유지관리하기 위해서 저희들은 내년도에도 30억원의 예산을 유지보수 차원으로 지원하고 있습니다. 그래서 신설하는 것은 지금, 앞으로 계획은 광주 것 하나 추진되는 것밖에 없습니다.

○ 심진택 위원 추진계획도 예산이 차질없이 잘 추진해 주시기 부탁드립니다.

○ 건설교통국장 함중식 알겠습니다.

○ 심진택 위원 건설계획의 39쪽을 봐 주시기 바랍니다. 도내 도로 방호벽 개선추진사항이 있습니다. 작년도에도 감사 때 지적을 해서 향후 빠른 시일 내에 개선하겠다 했는데 여기 보면 아직도 29개소가 개선이 안 된 대로 자료가 올라와 있습니다. 내용은 구체적으로 국장님 잘 아시겠죠? 제가 왜 이것을 요구하는지. 편도 1차선이나 차량이, 명을 잘 모르지만 편도 1차선이라 그러면 그 구간에는 차량이 가다가 대기하고 있다 차량이 지나가야 지나갑니다. 과거에 보통 '60~'70년대에 했다 그럴까요. 아주 어려울 때, 예산도 부족할 때 차 하나만 겨우 다닐 수 있도록 방호벽을 만들어 놔는데 지금은 교통량이 많아져서 너무 다니기 불편하고 때로는 달려오는 차들이 거기에서 마주쳐서 사고가 나기도 하는데 이런 데 지나쳐 보신 적 있으시죠?

○ 건설교통국장 함중식 네, 다녀왔습니다.

○ 심진택 위원 어떻게 생각하세요?

○ 건설교통국장 함중식 지금 위원님께서 지적하신 방호벽 개선사항에 대해서는 지금 자료에서 보시다시피 한수이북 쪽에 설치된 군사방어용 이런 방호벽입니다. 그래서 지금 위원님이 지적하신 대로 저희들도 도로의 교통흐름을 보면 빨리 철거해야 될 지장물로 생각하고 있습니다. 다만 이게 국방시설이기 때문에 국방부하고 협의를 해서 철거해야 되는 시설입니다. 그래서 이 문제에 대해서도 국방부 관계관하고 2청에서 이런 회의를 가진 적이 있습니다. 이런 것들도 앞으로 많은 개선이 있을 것으로 알고 있습니다. 그래서 국방부 협의를 되는 대로 저희들이 우선순위를 정해서 철거해 나가도록 하겠습니다. 국방부에서도 지금 요구하는 것이 대체시설을 해 놓고 철거하도록 요구하고 있는데 대체시설을 할 때에는 많게는 30억원까지 들어가는 경우가 있다고 합니다. 그래서 이런 문제는 국방부와 계속 협의하면서 추진하겠습니다.

다.

○ 심진택 위원 2청 쪽에서 감사할 때 다시 한 번 하겠지만 국장님도 꼭 기억해 주실 부분이 이것은 꼭 필요합니다. 그런 곳을 지나갈 때마다 이북 쪽으로 가는 기분이예요. 이런 데도 있나 하는 그런 기분이 들고 이것은 하루속히 개선되어야 될, 국장님 한 군데 하는데 30억원씩 들어간다고 하는데 웅벽 쳐서 쌓아올려서 몇 천만원에도 개선될 자리가 있습니다. 그런 것을 선후를 가리셔서 빨리 되었으면 좋겠습니다.

○ 건설교통국장 함중식 알겠습니다.

○ 심진택 위원 다음은 자료에는 없습니다만 국장님한테 한 가지 꼭 필요하니까 말씀드리겠습니다. 건설현장에서 금년도에 사망사고 난 것이 몇 건에 몇 명 정도 되는지는 알고 계시죠?

○ 건설교통국장 함중식 지금 사고가 빈번했었다라고 답변을 드리겠습니다. 제일 컸던 사고가 이천의 물류센터에서 7명의 사망이 있었고 수도 맨홀에서 사망사고가 두 명이 있었고 여러 건의 사망사고가 있었습니다. 올해 사망 발생한 것을 보면 22명이 7군데 시에서 사망한 자료를 갖고 있습니다.

○ 심진택 위원 제가 알고 있는 것도 관에서 시행한 사업 중에서 사고 난 것이거든요. 그렇게 되는데 제가 건설교통국장님이시니까 건설이라고 해도 경기도의 총 책임을 맡고 계신 분이니까 질의드릴 겁니다. 언론에서도 많이 얘기 나오는 게 세상 살기가 요즘 어렵고 경제여건이 나쁘다 보니까 노약자들 내지 부녀자, 인력확충이 안 되기 때문에 그런 분들이 대다수 들어가서 이런 일도 있다라는 얘기도 있고요. 국장님이 직접적인 책임은 없죠?

○ 건설교통국장 함중식 직접적인 책임이 없다라기보다 제 업무가 또 안전관리 이런 쪽의 업무를 갖고 있기 때문에 책임은 있습니다.

○ 심진택 위원 그러면 책임이 전혀 없다고 볼 수도 없고. 국장님께서서는 그러면 이런 문제에 대해서 어떤 대안과 대책을 가지고 계신지 또 그동안 이런 대책을 어떻게 폈는지, 인간의 생명은 우주보다 소중한 것인데 사전에 점검이라든지 교육이라든지 이런 것을 통해서 최소 사망사고까지 안 갈 수 있도록, 관에서 공사하는 곳에서 22명씩 인명이 공사 중에 죽었다 하면 이것은 어떤 대책을 세웠을 것 같은데 그동안 조치사항과 대책은 무엇인지 말씀해 주시죠.

○ 건설교통국장 함중식 답변을 드리겠습니다. 지금 22명의 사망은 저희 관 발주공사가 아니라 우리 전체 도내에서 시행되는 사업장에서 발생한 민간공사가 대부분입니다. 민간공사 현장에서 발생한 사망자수가 더욱 많습니다. 저희 관에서 발주하는 공사의 경우 안전관리대책을 수립하도록 되어 있습니다. 안전관리대책에 의해서 안전관리요원이 현장에 투입이 되어서 안전에 대한 점검과 실천을 해 나가고 있습니다.

그리고 우리 도에서는 이런 안전교육을 위해서 1년에 한 번 내지 두 번 교육도 시행하고 있습니다. 그리고 국가에서도 이 분야에 대해서 순회교육을 하고 있습니다. 안전은 아무리 우리가 강조해도 부족한 이런 감이 있습니다. 안전 불감증이 가져오는 사고가 많습니다. 이천의 경우 9명의 사망사고가 있었습시다만 물론 이것은 물류센터의 공사로 여기에도 민간이 발주하고 민간이 공사했던 현장입니다만 여기에도 보면 그 위에서 작업을 하면서 밑에서 작업하던 사람이 위에서 구조물이 떨어지는 바람에 거기 충격으로 사망사고가 일어났습니다. 이런 것들이 안전관리계획은 있어도 지키지 않기 때문에 일어나는 경우도 종종 있습니다. 그래서 이 부분에 대해서는 저희 건설교통국내에 안전점검기동반이 있습니다. 우리 관에서 시행하는 것을 위주로 해서 지도감독을 하고 있습니다만 50억원 이하의 공사현장에 대해서는 수시로 저희들이 지도방문을 하고 시·군에도 이런 담당업무를 하고 있는 분들이 적습니다. 한 분 내지 두 분밖에 없기 때문에 전체 우리 경기도내에서 이루어지는 사업현장을 방문한다는 것은 굉장히 어렵습니다. 그래서 저희들은 관에서 발주되는 공사현장에서 안전사고가 안 나도록 나름대로 열심히 하고 있습니다만 거기에 못 미쳐서 불행히 사고가 발생하는 경우도 있습니다. 앞으로 이런 부분에 대해서 지도감독을 더욱 철저히 해서 안전사고를 줄여나갈 수 있도록 하겠습니다.

○ 심진택 위원 고마운데요. 이천의 물류센터 부분은 정부나 도에서도 지원한 사업이예요.

○ 건설교통국장 함중식 지원한 사업은 아닙니다. 여기는 물류센터가 LG에서 자체 사업으로 한 사업입니다.

○ 심진택 위원 도로 확보하는데 안 했나요?

○ 건설교통국장 함중식 안 했습니다.

○ 심진택 위원 정부에서 지원한 것으로 알고 있습니다.

○ 건설교통국장 함중식 그런 물류센터가 아니고 개별회사에서 필요에 의해서 한 물류센터입니다.

○ 심진택 위원 그러니까 이천의 물류센터 진입도로까지 정부에서 보전해 주는, 용자해서 했단니까요. 제가 그 위원으로 되어 있기 때문에 잘 압니다. 국장님이 말씀하신 민간이 한 것이 아니고 대부분 보면 22명도 정부에서 보전해 주는 용자 등이 들어간 그런 건설사업만이지 민간이 한 사업까지 다 하면 사망사고가 훨씬 많습니다. 그런 것을 각별히 유념하셔서 대책을 강구해 주시길 부탁드립니다. 평소 가지고 있던 자료를 가지고 말씀드릴 테니까 이해하시고 들어주시기 바랍니다. 우리나라의 교통여건이 1960년대와 비교해서 너무 많이 좋아졌죠?

○ 건설교통국장 함중식 네, 그렇습니다.

○ 심진택 위원 차량도 성능이 너무 많이 좋아졌습니다. 인정하시죠?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 심진택 위원 1960년대 정해 놓은 교통법을 지금도 적용하고 있거든요. 최소 지방도 2차선에서 달릴 수 있는 게 60km, 4차선 이상에서 70km~80km 내지 100km, 고속도로에서는 110km. 그런데 국장님 이런 여건이 지금 아까 말씀하신 대로 위험한 도로도 퍼났고 굽은 도로도 퍼났고 자동차의 성능도 좋아졌고 이런 속도가 앞으로 상향되어야 된다고 보지는 않습니까?

○ 건설교통국장 함중식 자동차 속도에 대해서는 행정기관보다는 경찰 쪽에서 가지고 있는 업무입니다. 다만 지금 60km 내지 100km까지 달릴 수 있도록 한 곳은 도로의 여건, 지금 지적하신 대로 저희들이 굴곡부도 개량해 놓는 부분도 있기는 합니다만 그런 여건에 따라서, 자동차 성능에 따라서 결정되는 것이 아니라 도로를 설계하는 데는 기준이 있습니다. 그래서 저희들이 2차로 도로를 하는 데는 산간도서지역, 농촌지역 이렇게 구분을 하면서 허용하는 최악의 이런 조건이 있습니다. 이런 것을 기준으로 하다 보니까 경찰 쪽에서 그렇게 60km, 4차로인 경우 70km에서 80km 많이 상향되었다라고 봅니다. 4차로가 확·포장이 된 경우에도 얼마 전까지만 해도 60km 아니면 많아야 70km 정도밖에 안 되었습니다. 그래서 한 10km씩은 올려준 것이 아닌가 생각합니다. 이런 부분들은 나름대로 좀 규제를 하면서 이렇게 해야지 사고의 우려도 적고 또 사고가 발생했을 때 대형 사고를 막을 수 있는 이런 하나의 장치라고 보고 있습니다.

○ 심진택 위원 그런 장치는 좋습니다. 또 업무가 경찰청 업무이기는 하지만 도민이 활용하고 있는 도로예요. 현실에 맞게끔 요구하는 겁니다. 1960년대 우리나라 도로형편상 만들어진 60km 기준을 지금에 와서는 달리 봐야 된다고 생각합니다. 논문과 대학교수님과 책자를 만들어 놓고 있는 중인데 국장님 생각이 그러시니까 변하지 않는 것 같습니다. 국장님도 오너하시죠? 운전 안 하세요?

○ 건설교통국장 함중식 운전은 하고 있습니다.

○ 심진택 위원 그런데 운전하시는데 필요성을 안 느끼세요? 모든 도로의 교통흐름도를 보면 지금 법규보다 2,30km 위에서 달리고 있습니다. 그것을 현실에 맞게끔 할 수 있는 방법을 국회든 경찰청이든 교통의 업무를 총 책임지고 있는 국장님께서 건의 내지 이것이 필요하다고 주장하실 수 있는 마음자세를 가져주셨으면 좋겠습니다.

○ 건설교통국장 함중식 그래서 지금처럼 규제하고 있는 60km, 70km, 110km, 120km까지 있죠. 이런 것들로 규제하는 것보다 그 도로를 설계한 설계기준이 있습니다. 기준에 적합하도록 규제를 한다면 그 설계기준에 적합하도록 해야지 설계기준이 예를 들어서 60km로 되어 있는데 이것을 70km로 주면 지금 회전반경이 부족하기 때문에 70km로 운전할 때는 굉장히 위험이 뒤따를 수 있습니다. 그래서 지금 도로별로 2차

로는 60km, 4차로는 70, 80km가 아니라 도로설계기준에 따라서 규제하는 것이 맞다고 보고 있습니다. 규제를 할 것 같으면요.

○ 심진택 위원 저의 생각과 국장님 생각이 다른데요. 국장님도 오너를 하시니까 질의를 드리는 건데 공학적으로는 맞습니다. 1960년대 60km 달릴 수 있도록 차량이 나온 것하고 지금 차량하고 같아요? ABS 브레이크에다 너무 성능이 좋습니다. 이런 것을 종합적으로 했을 때 여기 계신 분들, 우리 위원님들이나 관계공무원 여러분들도 오너하고 운전해 보시지만 이 규제가 안 맞다. 교통흐름도를 보면 최소 10km 정도는 상향할 수 있다라고 보고 있습니다. 이런 문제를 직원끼리라도 협의하셔서 이것이 맞다고 보면, 교통흐름도가 그렇게 안 느껴지세요? 그렇게 인정하시면 중앙부처든 경찰청이든 검토해서 지금 교통 km수를 10km 정도 상향해도 별 무리없이 원활히 할 수 있겠다라는 생각이 듭니다. 끝으로 왜 이런 말씀을 드리느냐 하면 10km 차이에 사망사고나 이런 것을 떠나서, 10km 차이에 66만 6,470건이 단속이 되었어요. 그것도 이동카메라에. 보이지 않은 곳에서 몰래 찍는 이동카메라, 고정식 말고요. 10km를 상향해 준다면 66만 6,000건이 해당이 안 돼요. 교통흐름도대로 내버려 두거든요. 참으로 안타깝습니다. 이렇게 해서 스티커 발부해서 벌금을 내는 게 1년에 약 1,300억이나 됩니다. 이것은 올리셔도 전혀 관계가 없어요. 하루에 5시간, 6시간씩 이렇게 운행하면서 보고 느낀 것이 이렇다면 적극 검토해 주시기 바랍니다.

○ 건설교통국장 함중식 지금 단속 건수까지 말씀하시면서 1,300억원의 과태료 과징금이 징수되었다라는 부분에 대해서는 그쪽 부분으로 봐서는 제가 판단할 때는 이것이 70km로 했을 때 또는 80km를 90km로 했을 때 물론 건수는 많이 줄어든 것으로 보고 있습니다. 다만 지금 제 입장에서는 이렇게 달릴 수 있는 도로만 있다고 한다면 저도 아주 무리는 없다라고 봅니다. 우리 도내 같은 경우 물론 심야시간 대나 아침 이른 시간대는 이 속력 이상으로 달릴 수 있는 구간도 많겠지만 자동차가 달리도록 허용해도 사실상 달릴 구간이 평상시에 없다고 봅니다. 그래서 이 문제는 저희들이 예를 들어서 60km나 50km로 설계된 구간을 60km이나 70km로 해 달라고 해서 그것으로 해서 사고가 났다라고 한다면 관리책임도 문제가 있고 그러기 때문에 아까 답변드린 대로 설계기준에 의해서 통제될 수 있도록 경찰청하고 협의를 하도록 하겠습니다.

○ 심진택 위원 협의까지 가주시면 좋고요. 논문작성과 대학교 교수님과 책자까지 만들어서 발표한, 6개월에 걸쳐서 현장에 나가서 조사한 책자까지 나오고 그분도 공학박사님이세요. 대학교수님이. 조만간 책자가 나오면 국장님하고 다시 한 번 상의드리겠지만 경기도 내에서 그 정도 도로에 대해서 모든 것을 조사한 결과 10km는 상향하는 것이 좋겠다라고 발표해 나온 것이 있습니다. 끝으로 이것 한번 읽어드릴 게 보세요. 이것과는 관계없겠지만 이동식 카메라에 금년 1월 1일부터 10월 31일까지

10개월 동안 건수가 109만 6,000건이에요. 이동식 카메라가 100만건이 넘었거든요. 고정식 카메라는 57만 8,000건, 무엇을 얘기하는 거죠?

○ 건설교통국장 함중식 있는 데에서는 지키려고 하고 없는 데에서는 안 지키는 사람이 많다고 보입니다.

○ 심진택 위원 우리 국장님이 고지식하셔서 그래요. 교통흐름도입니다. 고정식 카메라는 아니까 그냥 그런대로 가고 그 외에는 교통흐름도대로 따라 가는 거예요. 배가 되잖아요. 100만건이 넘었어요. 이동식 카메라가 찍은 것은 자기가 어디인지 모르죠. 어디에서 찍는지도. 이것을 10km만 상향해 주면 돼요. 흐름도대로 도와주는 거예요. 이렇게 돈 내는 것 때문에 주장하는 것이 아니고 도로를 다니다 보면 10km 상향해도 충분히 된다. 어제 안성에서 올라오는 데도 보통 고속도로나 다른 길에서도 표시해 놓은 속도보다 20km 이상 모든 차들이 다녀요. 그것을 현실에 맞게 풀어주자는 뜻입니다. 심각하게 고민해 주시기 바랍니다.

○ 건설교통국장 함중식 알겠습니다.

○ 심진택 위원 이상 질의를 마치겠습니다. 감사합니다.

○ 위원장대리 최용복 심진택 위원님 수고하셨습니다. 다음은 우태주 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 우태주 위원 용인 출신 우태주 위원입니다. 존경하는 심진택 위원님, 자동차 속도문제 본 위원도 동의를 합니다. 약간 속도를 높여주면 흐름이 아주 좋지 않겠냐 하는 생각입니다. 본 위원도 같은 생각을 하니까 그것을 좀더 교통 관계자들은 심도 있는 검토를 해줄 것을 본 위원도 당부드립니다.

질의에 앞서서 이번 행정사무감사 자료를 준비하시느라 관계 공무원들께서 늦게까지 정말 수고 많이 했습니다. 자료를 면밀히 검토해 본 결과 아주 열심히 일하신 흔적과 자세하게 잘해 주셨다는 데에 대해서 우선 감사의 말씀을 드립니다. 우리 국토는 정말 어느 나라보다 좁습니다. 이 좁은 국토에 많은 인구가 살고 있기 때문에 이런 여건 하에 우리 건설교통국에서는 도로, 철도, 주택 등을 건설해서 보다 아름답고 경쟁력있는 토지공간을 조성해서 도민들이 좀더 편리하게 잘 살 수 있도록 하는 것이 우리 경기도지사를 위시한 공무원 전부의 소망이라고 생각합니다. 이런 의미에서 본 위원은 개회 초부터 지금 전후반기 전부 건설교통위원회에 소속해서 위원님들과 같이 고민하고 있는 것입니다. 손학규 지사께서도 취임 초기부터 예산제출 시정연설에서나 또는 기회 있을 때마다 경기도 전역의 극심한 교통문제에 대해서 누구보다도 깊이 인식하고 그 해결을 위해서 설계기간을 단축하는가 하면 또 예산을 집중적으로 편성해서 공사기간을 당초계획보다 3분의 2 이상 줄이겠다고 여러 차례 얘기한 적이 있습니다. 국장님께서도 알고 계시죠?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 우태주 위원 그런데 지금 보면 과연 손 지사의 그런 의지나 또 우리 도민의 여망에 대해서 교통관련 국장님을 위시한 공무원 모두가 제대로 잘 집행되었다고 생각을 하십니까?

○ 건설교통국장 함중식 일부는 저희들이 목적대로 달성한 부분도 있지만 일부는 그렇게 지켜지지 못한 부분도 있습니다.

○ 우태주 위원 지켜지지 못했다면 가장 큰 요인이 뭐라고 생각합니까?

○ 건설교통국장 함중식 지사님이 말씀하셨던 부분은 저희들이 공사하고 있는 것보다는 공사를 시작하는 것, 설계용역부터 준공까지 관리를 톱니바퀴 식으로 해서 물고 들어가는 이런 방식으로 보고를 드려서 집중투자를 해 주시는 것으로 약속을 하셨습니다. 그 부분에 공사를 하고 있는 것들은 이미 시기가 용역시기라든가 행정행위시기라든가 이런 것들이 많이 시간을 까먹고 있었기 때문에 공기를 단축하는 데는 어려움이 많았습니다. 그래서 지금 신규사업들을 진행하면서 공기단축을 했었던 것은 기업하기 좋은 도로를 우선 들 수 있겠습니다. 기업하기 좋은 도로를 일반 다른 공사와 같은 방법으로 추진했을 때는 1년에 마칠 수 있는 공사가 거의 없습니다. 지금 기업하기 좋은 도로 열네 군데를 시행해서 일곱 군데가 준공되고 올해 안에 3개소를 추가로 준공예정으로 추진하고 있습니다. 거기에는 100% 당초계획보다 일찍 준공을 봐서 활용하고 있다라고 답변드릴 수 있고 일반 공사도 하남에서 팔당대교까지 가는 그런 공사들은 사실 한 10개월을 단축했습니다. 그래서 그 부분은 아까 말씀해 주신 집중투자에 의거 단축을 한 케이스가 되겠고 나머지 그때부터 용역을 하면서 추진하는 것은 잘 추진이 됐습니다만 올해, 작년 예산 지원이 어려워 가지고 예산 지원이 적기에 안 됨으로써 우리가 당초계획대로 준공을 못하는 현장도 있음을 답변드립니다.

○ 우태주 위원 그런데 국장께서 말씀하시는 것은 상당히 현실성이 없다고 본 위원은 생각합니다. 왜냐하면 현재까지 우리 경기도의 도로건설이나 개설현황을 보면 상당히 변죽을 울리는 게 아니냐. 말하자면 기업하기 좋은 도로, 또 우리 많은 도민들은 서울로 출퇴근하는 사람들이 많습니다. 우리가 목표로 하는 것은 바로 서울하고 이어지는 도로를 빨리 개설하는 것을 원하고 있는데 지금까지 우리가 도로 개설한 걸 보면 거의 외곽도로입니다. 사실 그것은 우리 도민들 피부에 와 닿지 않는 거거든요. 예를 들자면 본 위원의 지역구를 예로 들어서 좀 미안합니다만 용인시의 인구를 보면 2002년도에 용인시 인구가 52만명입니다. 현재는 70만으로 늘어났습니다. 특히 수지지역의 인구는 그 당시 16만에서 지금 26만으로 늘었습니다. 그런데 국장께서 잘 아시다시피 4년간 달라진 건 광역버스 몇 대 증차된 것 이외에, 또 23번 도로 같은 데서 전용차선을 했다, 말았다 갈팡질팡하는 모습을 보여줬고 이제는 가변차선을 만들어 놔주셨지만 그 외에는 아무 것도 없는 상태에서 아직도 서울로 출퇴근

하는 시민들은 발 디딜 틈 없는 만원버스에서 30분이면 도착할 거리를 2시간 이상 시달리고 있다는 말이에요. 그리고 우리 도민이 바라는 것은 용인지역은 물론 김포, 덕소 어디 할 것 없이 외곽지역에서 출퇴근하는 사람들에게 바로 피부에 와 닿는 교통정책을 펴야 되는데도 불구하고 그렇지 못했다 본 위원은 생각합니다. 어떻게 생각하십니까?

○ 건설교통국장 함중식 지금 교통정책에 대해서 도로 확장하는 문제라든가 신설하는 문제는 단시일 내에 끝낼 수 있는 상황은 아니라고 봅니다. 모든 것이 갖추어져 있다라고 한다면 문제가 없겠습니다만 도의 살림을 하는 데 있어서도 여러 가지 투자할 곳이 많습니다. 그래서 집중투자가 필요한 부분은 집중투자를 해 나가고 있습니다만 수지, 용인 같은 경우에는 계획적 개발이 안 됐기 때문에 그러한 어려움이 있었다라고 보입니다. 그리고 교통문제에 있어서는 지금 수지 같은 경우에 한 2년, 3년 동안 10만명이 16만에서 26만으로 증가하는 부분에 대해서도 계획적으로 모든 시스템을 갖추어 가지고 개발을 했다면 지금처럼 어려움은 없을 것이었다고 생각을 합니다. 그래서 이 문제에 대해서는 저희들이 중앙 건교부에서 계획을 갖고 2002년에 발표한 노선을 지금 시행 중에 있기 때문에 이러한 것이 계획기간 내에 다 준공이 되면 조금은 나아질 걸로 생각을 하고 있습니다. 다만 버스 같은 이런 노선도 적정치 못하게 투입을 했다고 지적을 해 주셨습니다만 나름대로 저희들이 서울시하고 협의를 해 가지고 증차라든가 노선을 추가로 투입은 했습니다만 물론 사용하지는 입장에서는 부족하시겠습니다만 저희들도 저희들 계획에 의해서 이루어지는 것이 아니고 인근 시와 협의에 의해서 이루어지는 사항이기 때문에 충분치 못하게 협의된 점에 대해서는 죄송하게 생각을 하고 있습니다. 그래서 앞으로도 지속적으로 저희들이 조합이 결성이 돼 있고 해서 이런 광역버스 협의는 조합에서 하도록 협의가 됐기 때문에 앞으로는 좀더 경기도가 유리한 방법으로 갈 수 있는 길이 열리지 않았나 생각하고 있습니다.

○ 우태주 위원 그렇습니다. 우리가 예산 편성도 긴급을 요하는 예를 들어서 수해 복구라든가 또 각 부서에 예비비도 있는데 계획적인 도시가 아니었기 때문에 어쩔 수 없다는 것은 본 위원은 납득할 수 없습니다. 시급한 것은 시급한 대로 임기응변이라도 빨리 조치를 취해야 된다고 생각합니다.

우선 버스 증차 문제만 해도 그렇습니다. 집행부에서 제출한 자료에 의하면 버스 증차가 노선이 거의다가 우리 경기도에서 주도적으로 먼저 시작한 게 없습니다. 거의다가 버스회사에서 증차 필요성을 시·군에다가 호소를 해 옵니다. 그것을 우리 경기도에서 받아 가지고 경기도하고 서울시하고 협의해야 되니까, 또 서울시도 공문을 내리죠, 협의해서. 서울시에서는 버스가 들어오면 서울시가 혼잡하다는 이유를 들어서 우리가 요구한 작년도 통계입니까? 26대 증차 요구에 대해서 용인 서북부

지역입니다. 여기에 노선 변경 같은 것은 7건 해서 7건 동의, 그 다음에는 26대 중차 요구했는데 전부다 부동의해서 안 됐습니다. 그러면 경기도에서는 또 안 되면 안 되는 대로 또 안 되었다고 해당 시·군에 통보하는 정도의 소극적이었다고밖에 볼 수 없거든요. 어떻습니까?

○ 건설교통국장 함중식 그 버스노선이나 광역버스협의체는 인·면허권자끼리 하도록 돼 있습니다. 지금 용인시장이 인·면허권자고 용인시장이 협의를 하다가 안 되면 도에 지원 요청하는 이런 방법이 되겠습니다. 그래서 저희들도 그걸 받아 가지고 서울시하고 협의를 하면서 또 안 되면 서울시에서는 지금 말씀하신 대로 안 받아주려고 하는 것이 대부분입니다. 그래서 중재가 안 되면 저희가 건설교통부에 중재 요청을 해서 거기에서 지시되는 대로, 협의된 대로 시정을 하고 있기 때문에 그 부분은 건설교통부까지 갔다 온 것이 불승인이 된 이런 부분입니다. 저희가 앉아서 공문으로만 하는 게 아니라 지금 담당 조청식 과장님은 굉장히 서울시도 쫓아가서 싸우다시피 요구를 했고 또 건교부에 가서도 강력히 주장을 했습니다만 저희 주장이 못미쳐서 그런지는 몰라도 서울시의 손을 들어주는 이런 경우가 많아 가지고 노선을 신설하지 못하고 그런 것이지 저희들이 가만히 앉아서 안 되려고 한 것은 없습니다. 그래서 이 부분에 대해서도 저희들이 안타까운 면은 굉장히 많습니다. 아까 답변드린 대로 조합에서 좀 하면 조금 나아지지 않을까 이런 생각을 갖고 있습니다.

○ 우태주 위원 몽땅 부담이 경기도에 오고 있습니다. 경기도에서 결과적으로 중재를 잘못했다 또는 협상을 잘못했다 이렇게 보고 있거든요.

그러면 한 가지 제안을 한다면 만약에 용인지역의 서북부에서 양재역까지 가서 다시 돌아온다면 그것도 서울시 승인을 받아야 됩니까? 고속도로에서 내려 가지고.

○ 건설교통국장 함중식 서울시 경계를 진입을 하면 협의를 해야 됩니다.

○ 우태주 위원 고속도로를 지나서라도?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 우태주 위원 그건 혼잡을 주지 않는데. 그건 서울시하고 협상의 여지가 있는 것 같은데. 예를 들어서 양재역을 돌아온다면 양재역에서 사람만 내리고 버스는 다시 돌아온단 말이에요, 고속도로에서. 서울시 도로를 밟는 건 불과 몇 백 m인데 그런 협상을 한번 해 봤습니까?

○ 건설교통국장 함중식 행정구역이 그렇고 또 경합노선이기 때문에 서울시와는 협의가 반드시 이루어져야 됩니다.

○ 우태주 위원 그런데 그런 방법으로도 해 봤느냐 이 말이죠. 지금 우리가 동의를 요청한 것은 서울시내 깊숙이 진입하는 그런 노선을 가지고 지금 협상을 했는데 차선택으로 그렇다면 자기들의 욕구도 충족시켜주고 우리 욕구도 충족하는 양재에서 돌아오는 방법을 제안한 적이 있느냐 이 말이죠.

○ 건설교통국장 함중식 그것은 요구가 된 것이 없었던 것으로 알고 있고요. 지금 서울시에서 경기도에 요구하는 것도 경계지점 이전에서 환승을 해 가지고 서울로 들어와라 이렇게 지금 요구를 하고 있습니다. 해서 지금 서울행정구역을 저희들이 들어간다고 한다면 당연히 서울시와 협의를 해야 됩니다. 그래서 그것이 1km 이내건간에 경기도내에서 시·종점이 결정되는 것이 아니라고 한다면 서울시하고 반드시 협의를 해야 되는 그런 사항입니다.

○ 우태주 위원 그러니까 본 위원이 얘기하는 것은 좀더 탄력성 있는 협상을 했느냐. 지금 서울시에서 주장하는 것은 경기도 버스가 서울시내에 들어오면 복잡하다, 가급적이면 들어오지 마라. 그럼 좋다. 양재역에서 돌아가겠다는 것도 안 된다고 그러느냐. 그런 제안을 한 적이 있느냐 이 말이에요.

○ 건설교통국장 함중식 아마 양재역까지를 가지고도 서울시와 협의를 했는데…….

○ 우태주 위원 한 적이 있습니까?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 우태주 위원 본 위원이 알기로는 그런 제안은 없었다고 들었는데. 협상을 하면서 우리는 그게 아니고 양재역에서 돌아가겠다. 본 위원이 가서 한번 만났어요. 왜 못들어오게 하느냐. 그렇다면 우리 고속도로에서 내리자마자 양재역에 내리고 버스는 돌아간다 그러면 가능성이 있는 걸로 본 위원은 들었거든요. 그런 적이 있습니까?

○ 건설교통국장 함중식 저희들이 경희대에서 양재역까지 두 대 증차 요구를 했는데 이것도 부동의로 나왔습니다.

○ 우태주 위원 부동의인데 그때 좀더 심하게 했느냐 이 말이지. 언제 어디서 했죠?

○ 건설교통국장 함중식 4월 20일 했습니다.

○ 우태주 위원 4월 20일 양재에서 돌아오는 것 2대를 했냐?

○ 건설교통국장 함중식 네, 사당역 가는 것도 안 된다고 그러고.

○ 우태주 위원 그러니까요. 그걸 우리 공무원만 지고 있지 말고 좀더 여러 사람들과 협의를 할 수 있도록, 버스조합이 있기는 합시다만 버스조합 이외에도 이해 당사자들하고 이야기해서 협의해 나갔으면 좋겠다는 생각이 듭니다.

○ 건설교통국장 함중식 지금 우리 경기도내에서 버스사업을 하고 계시는 분들이 서울시에서도 같은 업을 하고 계시는 분들이 많습니다. 그래서 경쟁 노선이 되는 경우 합의에 의해서 비율을 정해 가지고 서울 차건 경기 차건 몇 대씩 투입을 해서 운행할 수 있도록 협의를 해 나가는데 그런 것들이 저희들이 서울시에 비해서는 약자가 아닌가 이렇게 생각을 하고 있습니다. 서울시에서 들어오지 못하도록 하는 이 유도 자기네들이 도로에 여유가 있으면 그것을 반대할 이유는 없지만 서울시의 차량

만으로도 혼잡을 이루고 있기 때문에 경기도가 출입하는 것을 원천적으로 용납을 안 하려고 생각을 하고 있기 때문에…….

○ 우태주 위원 지금 우리가 경기도에서 대중교통종합계획을 수립하고 있습니다. 그게 가장 주된 요인이 됩니까? 경기도 내에서 대중교통을 예를 들어서 용인에서 수원을 오자 이런 건 아니지 않습니까? 전체적으로 이런 종합계획을 수립하면…….

○ 위원장대리 최용복 질의를 정리해 주시기 바랍니다.

○ 우태주 위원 수립해 놓더라도 예를 들어서 서울로 진입할 수가 없다 그러면 무슨 의미가 있느냐는 생각이 드는데요. 어떻습니까?

○ 건설교통국장 함중식 그래서 대중교통종합계획 수립은 저희들이 어느 특정지역을 위해서 하는 것이 아니고 경기도 전체 지역에 대중교통에 대한 마스터플랜을 마련하기 위해서 지금 용역을 시행하고 있는 건데 물론 지금 위원님이 말씀하시는 이런 문제, 서울로 진출입하는 차량이라든가 도로가 많아야 된다는 것은 저희들도 동감을 하고 있습니다. 그러나 도로 하나 신설, 연결이라든가 이런 것 하는 데도 서울시하고 또 협의가 이루어져야 가능한 것이고 이런 것들의 행정 절차를 밟기 위해서는 많은 어려움이 있습니다. 그리고 이 도로 부분에 대해서도 제가 건설계획과장 할 때 도로 하나 매칭시키는 게 어려운 시절이 있었습니다. 그래서 이번 조합 결성을 하면서 도로에 관한 사항도 조합에서 같이 협의할 수 있도록 거기에다가 집어 넣어놨습니다.

○ 우태주 위원 알았습니다. 지금 시간이 없어 가지고 제가 우리 지역 현안에 대해서 단답식으로 묻겠습니다. 네, 아니오만 대답하세요, 3분 이내로. 지금 용인~서울 고속도로가 착공해서 공사 중에 있죠?

○ 건설교통국장 함중식 네, 그렇습니다.

○ 우태주 위원 지금 제대로 되고 있습니까?

○ 건설교통국장 함중식 지금 공사순서에 따라서 1차 발주한 구간에 대해서는 평가 완료해서 통보를 하고 한 10% 정도 도상이 진행되고 있습니다.

○ 우태주 위원 계획대로 2008년 이내에 준공이 가능하죠?

○ 건설교통국장 함중식 그렇게 하도록 건교부에서도 굉장히 노력을 하고 있고 시간을 안 지킬 수 없는 상황입니다.

○ 우태주 위원 알았습니다. 그 다음에 신분당선 연장에 대해서 지금까지 계획은 정자에서 수원까지 2014년 계획을 세우고 있는데 2014년까지 계획을 밀고 나가지 말고 두 번 나누어야 됩니다. 작년도 보고는 1차, 2차로 나누었는데 이번 자료에 보면 한꺼번에 했거든요. 그래서 이걸 1차 정자~광교테크노밸리 해서 2008년까지 준공 가능합니까?

○ 건설교통국장 함중식 2008년까지는 어렵다고 보입니다. 지금 타당성조사를 하

고 있고 내년 예산에 78억이 계상돼 있습니다. 그래서 실시설계를 거쳐가지고 그 사업을 시행한 데는 광교테크노밸리까지 오는 데도 2010년 정도 돼야 가능하다고 보이고 지금 위원님이 말씀하신 대로 1차 구간만 오는 데도 사실 어려움이 많습니다. 그러나 저희들이 왜 화서역까지, 아니면 호매실지구까지 끌고 오려고 하느냐 하면 이게 당년도에 와야 지금 광교테크노밸리 하는 데에 차량 기지창이 5만 7,000평 정도 요구를 하고 있습니다. 그래서 그 위치에 우리가 5만 7,000평을 내주면서 그게 돈으로 환산했을 때는 6,000억이 됩니다. 그걸 주면서 거기에다가 할 게 아니라 차라리 그 돈을 절약하면서 화서역 내지 호매실까지 한꺼번에 끌고 오도록 저희들이 계획을 하고 있습니다.

○ 우태주 위원 알겠습니다. 가급적이면 빨리 준공될 수 있도록 광교테크노밸리의 입주 시기하고 맞아야 됩니다. 건설 시기는 본 위원님이 말 안 하겠고 거기에 맞출 수 있도록 최선의 노력을 다해 주시고 마지막으로 한 가지 지능교통체계 구축을 위해서 우리가 계획을 하고 있죠?

○ 건설교통국장 함중식 네, 그렇습니다.

○ 우태주 위원 거기에 보면 정보 제공은 주로 인터넷이나 휴대폰, PDA 등으로 하는 걸로 돼 있는데 이것도 좋은데 현재 경기방송에 어떤 프로그램을 개편을 해서, 우리가 운전 중에 인터넷으로 사실 교통정보를 안다는 것은 상당히 힘들거든요. 그걸 한번 고려해볼직 하다라는 생각을 하고 있습니다. 지금 경기방송 같은 경우에는 경기도에만 청취가 가능하고 순수 경기도민을 위한 것이니까 거기에 프로그램 개편해서 한다면 오히려 경비를 덜 들이면서 우리 도민들에게 양질의 서비스를 할 수 있지 않나 하는 생각을 합니다. 어떻게 생각하십니까?

○ 건설교통국장 함중식 좋은 의견이십니다. 저희들도 개별적으로 지원할 수 있는 세 가지 모델을 말씀드렸습니다만 지금 경기방송도 정보를 입수하는 것이 각처에서 개별적으로 입수를 하고 있기 때문에 저희들이 종합시스템이 마련이 되면 물론 경기방송에도 제공이 될 겁니다. 그러면 경기방송도 신속한 정보를 전달할 수 있을 것으로 보고 있습니다.

○ 우태주 위원 그러니까 이중삼중 중복투자를 하지 말자는 거죠?

○ 건설교통국장 함중식 중복투자가 지금 경기방송도 개별적인 정보를 입수하고 있는 거거든요. 그 개별적인 입수를 하고 있는 것이 종합적으로 그것을 다 받아 가지고 저희들이 경기방송에 직접 줄 수 있는 라인을 만들어 놓으면 경기방송도 신속하게 교통정보를 전달할 수 있는 체계로 개편이 될 걸로 보고 있습니다.

○ 우태주 위원 알겠습니다. 본 위원도 연구를 하겠지만 좀더 심도있게 연구를 해 주시고 나머지 부분은 보충질의 시간에 다시 하도록 하겠습니다. 이상입니다.

○ 위원장대리 최용복 우태주 위원님 수고하셨습니다. 농담 한 마디 하겠습니다.

보충질의 5분 안 드리겠습니다. 다음은 정연구 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 정연구 위원 화성 출신 정연구 위원입니다. 연일 계속되는 감사 일정에 국장을 비롯한 과장님들, 계장님들, 담당 모두 수고가 많습니다. 동료위원들께서 전부 거의 다 언급을 하셨기 때문에 본 위원이 질의하고자 하는 것은 중복되지 않은 것으로 언급이 없었던 사항만 골라서 하기로 하겠습니다. 금년도 예산이 8,900억이 되는데요. 전년도 대비 2.7%가 감소를 했습니다. 그런데 예산이 절감됨에 따라서 우리 건설교통국에서 하고 싶은 일을 못하는 것은 무엇이 있는지 한번 말씀을 해 주세요.

○ 건설교통국장 함중식 정연구 위원님께서 작년보다 2.7%의 예산 편성이 적게 됐는데 이로 인해서 하지 못한 사업이 무엇이나고 질의를 하셨습니다. 답변드리겠습니다. 저희들이 아까도 답변을 드렸습니다만 사업비가 총체적으로 적게 편성이 돼 가지고 예를 들어서 100억 주던 것을 70억 주고 80억 줘서 그렇기 사업은 추진을 계속 했습니다. 그래서 저희들이 보상비도 올라가고 그러기 때문에 1회 추경에 850억의 채무부담을 해 가지고 그런 보상도 했고 나름대로 총 금액이 적어서 그렇기 아주 추진하지 못한 공사는 없다라고 답변을 드리겠습니다.

○ 정연구 위원 불행 중 다행입니다. 업무보고서를 중심으로 해서 순서대로 간략하게 질의를 하겠습니다. 업무보고서에 보면 상습정체지역이라는 게 있어요. 그러면 우리가 이 좋은 화려한 계획들을 세우고 집행을 할 적에 상습정체지역을 기본조사를 하셨죠. 그 기본조사가 주로 언제 한 것입니까? 너무 본 위원이 보기에 정체지역이 한정돼 있는 것 같아요. 몇 년 동안 정체지역 기준을 몇 년 전에 조사한 자료를 가지고 계획을 세우는 것 같아서 질의를 드립니다. 언제 정도 하셨어요?

○ 건설교통국장 함중식 상습정체구간을 2002년도에 저희들이 31개 시·군으로부터 받아 가지고 취합한 것이 50개소가 있었습니다. 그래서 50개소를 지금 시·군사업으로 하면 추진에 애로사항이 있을 것 같고 또 도에서도 빨리 조기에 완료할 계획으로 지역개발기금을 활용할 시에는 50%를 도에서 지원해 주기로 하고 사업을 지금 추진 중에 있습니다.

○ 정연구 위원 본 위원이 상습지역에 대한 자료를 수집을 한 게 있습니다. 그런데 자료가 올라온 걸 보면 시·군하고만 협의를 하셨는지 경찰이라든지 여타 관련기관과는 협의가 전혀 없으신 것 같아요.

○ 건설교통국장 함중식 그것 50개소 협의할 때는 그렇게 했습니다. 그러나 올해 63개소의 정체구역을 다시 파악했습니다. 그래서 이때는 지금 위원님께서 지적해 주신 대로 경찰청, 교통안전관리공단, 보험사 등을 통해 가지고, 물론 지방 31개 시·군 포함해서 각 다방면으로 저희들이 조사를 해 가지고 63개소를 확정했습니다.

○ 정연구 위원 아주 잘하셨습니다. 그런데 우리가 도로는 정비를 잘해도 교통체증은 심할망정 사고는 많이 나지 않거든요, 선진국에서. 질서도 잘 지키고 공중도덕도

잘 지키고 양보의식도 철두철미합니다. 심지어는 쓰레기통 부근에 아주 쓰레기가 마구잡이로 버려져 있고요. 또 거리에서 침을 아무 데나 뱉거나 이런 경우가 많이 있는데 많은 예산을 들여 가지고 하드웨어는 우리가 열심히 하는데 이런 소프트웨어는 과연 누가 해 줘야 됩니까?

○ 건설교통국장 함중식 물론 지금 지적해 주신 사항에 대해서는 업무 소관별로 이렇게 하는데 저희들이 담당해야 될 부분도 상당히 있다라고 봅니다. 그래서 우리 도가 종합행정을 하면서 이런 것들이 도에서도 지원이 돼 가면서 우리가 생활의 질을 향상시킬 수 있는 방향으로 투자도 이루어져야 된다고 생각을 하고 있습니다.

○ 정연구 위원 본 위원이 바로 지적하는 것이 전문적으로 하드웨어 하는 데만 하지 마시고 또 그렇게 해서 관련 기관, 교통경찰과 또 문화부분에 담당하는 부서와 해서 좋은 도로에서 정말 문화의식을 가지고 선진국으로 발돋움하는 이런 행정에 누가 먼저랄 것도 없이 토털서비스를 해 달라는 마음으로 말씀을 드렸어요.

○ 건설교통국장 함중식 네, 알겠습니다.

○ 정연구 위원 광역 심야·급행버스 이것도 길게 말씀을 안 드리겠습니다. 지금 경기도에 새로운 도시가 여러 군데가 생기고 있어요. 그래서 조사한 시점이 지나갔다고 하면 광역 심야버스 이런 게 필요한 지역이 또 많이 발생했을 겁니다. 이런 것도 철저하게 조사를 하셔서 시대의 흐름에 따라서 먼저 정해진 것에 빠졌을 경우에는 추가로 해 주시는 행정의 유연성도 보여 달라는 말씀을 드립니다. 예를 들어서 우연히 제 지역구를 말씀드리게 됐지만 화성시 태안읍 병점이라는 데는 반경 5km 내에 인구가 12만 정도 밀집돼 있습니다. 그리고 2007년 중순서부터는 동탄이라는 신도시가 또 한 12만 정도가 유입이 돼서 그 반경 10km 내에서만 30만이 넘는 밀집지역이 될 가능성이 상당히 있어요. 그래서 이런 것도 사전에 미리 탐지하셔서 예방행정도 해 달라는 말씀을 드립니다.

○ 건설교통국장 함중식 자료에서 보시듯이 저희들이 올해 5개 노선을 추가로 지정해 가지고 지금 9월 1일부터 운영을 하고 있습니다. 그래서 위원님이 걱정하시는 대로 저희들이 매년 한두 차례 시·군으로 하여금 이런 필요성에 대한 조사를 해 가지고 추진을 하고 있습니다. 그래서 향후에도 이런 계획에 의해서 확대되도록 노력을 하겠습니다.

○ 정연구 위원 경전철이 여러 군데서 추진 중이고 계획 중에 있는데 경전철도 시·군 간에 끊이지 않도록, 예를 들어서 수원에서 경전철이 놓아진다고 그러면 신영통이나 용인, 동탄, 삼성전자 단지를, 지금 삼성에서는 미국의 실리콘밸리를 본떠서 디지털밸리라고 합니다. 그러면 그러한 기업체 직원들의 출퇴근, 또 방문객들의 교통편의를 위해서 신영통, 또 동탄, 용인, 또 용인 자연농원 그렇게 유도를 해서 도에서 볼 때는 하나지 않습니까? 시·군만을 생각할 때는 각각이지만 도에서 볼 때는 하

나입니다. 그래서 끊기는 걸 끊기지 않고 연결이 될 수 있도록 유념해 주시기를 바라겠어요.

○ 건설교통국장 함중식 지금 아주 좋으신 지적을 해 주셨습니다. 그래서 이 경전철사업이 각 시 자체적으로 계획하고 추진하기 때문에 지금 위원님께서 지적해 주신 이런 사항들을 같이 검토할 수 있는 기회가 사실 없었습니다. 해서 이런 계획은 인근 시·군 간도 연계해서 검토해야 된다고 저희들은 생각하고 있습니다. 그러면서 시·군에서는 이런 계획을 수립하고 나중에 착공하고 추진하면서 도에 사업비 지원요구를 하고 그러는데 이런 문제를 저희들이 철도용역을 지금 시행 중입니다만 그런 것까지 같이 검토해서 용역과업에 지시했습니다. 그래서 이런 용역과업이 나오면 저희들도 시·군에 통제할 수 있는 이런 방법을 마련해서 종합적인 검토가 된 후에 이루어질 수 있도록 노력하겠습니다.

○ 정연구 위원 감사합니다. 어제는 평택을 저희가 갔다왔어요. 도로현장을 갔다왔는데 도로에 관해서 좀 질의를 할게요. 연약지반 견적할 때 기본설계를 기준으로 합니까, 실시설계를 기준으로 합니까?

○ 건설교통국장 함중식 실시설계를 기준으로 합니다.

○ 정연구 위원 그러면 실시설계서에 지질조사가 들어가는 것 아니에요?

○ 건설교통국장 함중식 지금 도로의 사업비를 추정하기 위해서 실시설계는 20m마다 한 구간으로 정하고 있습니다. 그래서 그 측정마다 종단, 횡단을 떼가지고 물량을 산정하고, 어제 도면을 잠깐 보니까 거기에 샌드매트니 여러 가지 공정이 물량이나와 있는 부분들이 있더라고요. 지금 설계변경에 의해서 1차가 3억 2,000만원 정도 증액이 되었고 2차에 1억 5,000만원 정도가 증액이 되어서 4억 7,000만원 정도 증액된 것으로 되어 있습니다. 해서 설계내역은 확실히 못 봤지만 그런 수량이 당초 계상했던 수량보다 더 많은 양이 들어갔기 때문에 설계에 반영해 준 것으로 저는 그렇게 이해했습니다. 샌드드레인공법이라든가 이런 것들이 추가적으로 했는지 안 했는지 이것은 자세히 못 봤습니다만 어제 감리단장 보고에는 샌드드레인공법으로 시행한 것으로 했습니다. 도면은 보니까 그 부분을 못 보겠더라고요. 그 부분이 들어간 것인지 아니면 물량이 더 증가해서 들어간 것인지 확인은 못했습니다만 감리단이나 우리 공무원들이 필요 이외의 경비, 그러니까 국가계약법에서도 줄 수 있는 항이 있습니다. 지금 위원님께서 말씀하신 대로 누락분에 대해서는 줄 수가 있습니다. 계획된 물량이 예를 들어서 단위당 1m³을 하는데 100원짜리인데 계약이 잘못되어서 1,000원에 되었다 그러면 이것은 감할 수 없게 되어 있습니다. 계약된 물량은 계약금액으로 완료하는 것으로 되어 있기 때문에.

○ 정연구 위원 본 위원이 생각하기에는 누락된 것도 누구에게인가 귀책사유가 있다는 거죠. 실시설계를 한 용역업체나 아니면 견적이 들어간 업체에 귀책사유가 있

다는 겁니다, 본 위원이 지적하기로는. 만일 실시설계상에 그런 것이 다 명기되어 있었으면 견적이 잘못 들어간 것이고 견적에 포함이 안 되었으면 용역회사가 잘못된 것이라는 말씀을 드리는 겁니다.

○ 건설교통국장 함중식 그 부분은 조금 다릅니다. 지금 계약방법이 공개경쟁입찰에 의해서 수량단가계약이 되어 있기 때문에 그 금액은 시공을 해야 되면 다 줘야 되고 미시공시에는 정산할 수 있도록 규정되어 있습니다.

○ 정연구 위원 그러면 공사 총 금액이 460억인데 그 중에서 공사비가 366억원이라고 그랬는데 보상비는 94억원이에요. 그러면 366억원 중에서 공사계약금액은 얼마입니까?

○ 건설교통국장 함중식 290 몇 억으로 기억하고 있는데.

○ 정연구 위원 어제는 279억원이라는 얘기가 나왔어요. 그러면 물가변동률은 어디를 기준으로 한 건가요?

○ 건설교통국장 함중식 물가변동으로 인해서 10억 조금 넘게 반영해 주었는데 계약 후부터, 물가가 계약단가이행 후부터 5% 이상 상승되었거나 감되었을 때, 상승했을 때는 추가적으로 주어야 되고 감되었을 때는 감액을 해야 되도록 그렇게 지금 법에 규정되어 있습니다.

○ 정연구 위원 그러면 10억 5,900만원이라는 것은 뭘 기준으로 해서 물가 몇 %를 적용한 것입니까?

○ 건설교통국장 함중식 설계 당시에 100억 이상의 공사에는 정부에서 발표하는 물가지수가 있습니다. 그 물가지수를 기준으로 해서 하는 경우가 있고 100억 미만의 경우에는 단가별로 그 공사에 들어가는 자재라든가 인건비를 기준으로 해서 하는 두 가지 방법이 있는데 100억 이상일 경우에는 정부에서 발표하는 물가지수에 의거 처리하도록 되어 있습니다.

○ 정연구 위원 그러면 10억 5,000만원에는 물가상승된 것에 노무비도 포함이 되어 있습니까?

○ 건설교통국장 함중식 다 포함이 되는 겁니다.

○ 정연구 위원 그러니까 정부 물가관리센터에서 하기 때문에 올라가는 거군요? 실제로 노무비가 올라갈 리는 없거든요.

○ 건설교통국장 함중식 노무비도 올라갔습니다.

○ 정연구 위원 그러면 실제로 노무자한테 업 되어서 지급이 되었어요?

○ 건설교통국장 함중식 그것은 현장마다 조금 다르기는 합니다만 임금조사를 하는 기관이 따로 있어서 1년에 두 번씩 임금조사를 합니다. 그래서 그런 건설현장의 인건비는 그 조사에 의해서, 조사금액에 의한 기준으로 잡고 있습니다.

○ 정연구 위원 하도급 업체도 물가상승률이 증가된 분을 지급하나요?

○ 건설교통국장 함중식 그렇게 법에 하도급업체도 같이 적용해 주도록 되어 있습니다. 그래서 원도급업체가 주는지 안 주는지 몰라도 그것을 안 주게 되면 법적으로 처벌받도록 법에 규정되어 있습니다.

○ 정연구 위원 그것 좀 조사해서 차후에라도 보내주시고요. 신원IC가 신설되었잖아요. 그런데 공사비가 52억 1,400만원인가요?

○ 건설교통국장 함중식 50억이 넘는 것으로 지금 기억하고 있습니다.

○ 정연구 위원 그러면 재입찰을 했습니까? 기 공사도급계약을…….

○ 건설교통국장 함중식 변경계약을 한 것이죠. 설계변경에 의한 변경계약을 한 것입니다.

○ 정연구 위원 그 업체 이름이 뭐죠?

○ 건설교통국장 함중식 한화건설하고 포스코하고 50 대 50으로.

○ 정연구 위원 그러면 한화하고 포스코에서 본 공사를 했는데 설계변경되고 신원 IC가 신설되었는데 변경추가된 것 아니에요?

○ 건설교통국장 함중식 그렇습니다.

○ 정연구 위원 그러면 노입찰로 그 사람들이 승계한 거네요?

○ 건설교통국장 함중식 입찰과정은 거치지 않은 거고 그만큼 공사를 더 하면서 사업비를 받을 수 있도록 쌍방이 변경계약을 한 것입니다.

○ 정연구 위원 그런 것이 당초에 용역에 포함이 되어서, 신원IC라는 데가 포함이 되었다면 한 번 입찰해서 규모가 다르니까 더 훌륭한 회사도 나올 수 있고 여러 가지가 한 번에 처리가 될 수 있는데 나중 생각을 해서 포스코나 한화에서 그런 계산에 넣어서 했다는 거예요, 본 위원 생각으로는. 변경설계라 하더라도 항목이 다른 것은 분명하잖아요? 그런데도 불구하고 1, 2억짜리도 아니고 52억 1,400만원짜리를 기득권을 가지고 수의계약을 했다는 것을 본 위원이 문제를 삼는 겁니다. 의견이 어떠신지 한 번 답변해 보세요.

○ 건설교통국장 함중식 그것은 수의계약도 아니고 지금 설계변경에 의한 계약금액 조정에 의해서 50억 상당의 공사를 더 하면서 거기에 대한 대가성으로 더 받는 금액이지 설계변경을 했다고 해서 그냥 주는 돈은 아닙니다. 지금 50억 이상이 변경이 되었다는데 대해서는 어떻게 보면 특혜가 아닌가 이렇게 생각을 하시는 것 같은데 누가 해도 해야 되는 공사입니다. 그런데 어제 보니까 낙찰률이 90%로서 사실 지금 낙찰되는 비율보다는 높다고 생각하고 있습니다. 그래서 그 부분이 설계변경에 들어간 이유는 지금 건설본부에서 설계용역을 마친 조암~장안 구간에 포함되는 이런 공사인데 평면교차가 아닌 입체교차로 해서 교통소통을 원활히 할 그런 계획으로 누가 할 것이냐를 정하는데 평택시에서 하도록, 평택시는 지금 하고 있고 조암~장안은 언제 할지 모르니까 먼저 하는 데에서 하는 것이 타당하다라고 판단해서 평택시에 그

렇게 하도록 지시된 그런 사항입니다.

○ 위원장대리 최용복 질의를 정리해 주시고 남은 것은 보충질의 때 질의해 주시죠?

○ 정연구 위원 보충질의 때 하겠습니다. 이상입니다.

○ 위원장대리 최용복 정연구 위원님 수고하셨습니다. 다음은 차희상 위원님께서 질의하실 순서입니다만 원활한 의사진행을 위해 잠시 감사를 중지하고자 하는데 의의 없습니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

의의가 없으시면 4시 20분까지 10분간 정회를 하겠습니다.

(16시07분 감사중지)

(16시23분 감사계속)

(최용복 위원장대리, 이도형 위원장과 사회교대)

○ 위원장 이도형 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다. 감사를 계속 속개하겠습니다. 차희상 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 차희상 위원 안녕하십니까? 수원 출신 차희상 위원입니다. 위원장님! 질의를 원활하게 하기 위해서, 제 자리가 불편하거든요. 국장님을 다시 답변석으로 나오시게 했으면 좋겠습니다.

○ 위원장 이도형 여러분! 동의하십니까?

(「네」 하는 위원 있음)

○ 차희상 위원 국장님, 죄송합니다. 많이 쉬셨잖아요. 앞에서 뵈고 저희가 질의를 해야 답변도 제대로 나올 것 같습니다. 먼저 우리 함중식 국장님을 비롯해서 도청 공직자 여러분 고맙습니다. 사실 질의를 하기 위한 서류를 제출 요구했는데 아주 자료를 충실하게 제출해 주셔서 먼저 공직자 여러분들께 감사하다는 말씀을 드리고 질의를 시작하도록 하겠습니다. 첫 번째 질의는 본 위원이 자료를 제출 요구한 황구지천 정비계획에 대해서 첫 번째 질의를 하고 두 번째는 우리 도민이 관심이 아주 지대하게 있는 수원비행장 소음피해 관련해서 하고 세 번째는 수인선 주차소 시설에 관해서 마지막으로 하겠습니다. 아주 예민한 부분이라 짧게 답해 주시기 바랍니다. 첫 번째 황구지천 정비계획에 대해서 말씀드리겠습니다. 본 위원이 알기로는 2005년도 행감 때도 황구지천에 대해서 본 위원이 질의한 부분이 있는데 그 당시에 도 황구지천에 대해서 사업계획이 있는 것으로 알고 있었습니다. 그런데 지금 황구지천 정비계획에 대해서 내년도에 용역 중에 있다는 자료가 들어와 있는데 그러면 작년도에 황구지천에 대해서 하천 정비계획이 아주 없어졌습니까?

○ 건설교통국장 함중식 하천 정비계획은 되어 있고요. 그것을 10년이 지나면 재정비를 하도록 되어 있습니다. 그래서 황구지천을 내년에 재정비하기 위해서 올해 예

산편성 요구를 해서 지금 그렇게 입안이 되어 있고 황구지천이 도시계획시설이에요. 도시계획시설이기 때문에 수원시에 도시계획으로 해서 거기가 자연형 친환경하천으로 될 수 있도록 수원시와 협의해서 수원시는 수원시 나름대로 도시계획을 정비해 나가고 있습니다. 거기에 보호구간을 설치도 하고 또 자전거도로도 설치할 수 있도록 수원시도 용역을 해 나가고 있습니다.

○ 차희상 위원 감사합니다. 지금 본 위원이 알기로는 황구지천이 오염이 굉장히 심각한 것으로 알고 있습니다. 지금 본 위원이 자료를 인터넷에서 빼온 게 있는데 모 신문에 보면 11월 11일하고 12일 이틀 동안 조사한 자료에 의하면 황구지천 상류에서부터 한 5km 정도 확인한 결과 30cm만한 메기, 팔뚝만한 잉어 수천마리가 고사되어 있습니다. 이 현장을 지금 모 신문에서 보도로 낸 신문도 있습니다. 그래서 이것을 한번 나중에 보여드릴 테니까 황구지천이 이렇게 오염이 심각하다는 말씀을 드리고 이 사업이 빨리 조속하게 이루어질 수 있도록, 깨끗한 하천이 되기를 바라면 서 질의를 마치겠습니다.

○ 건설교통국장 함중식 추가적으로 잠깐만 답변을 드리겠습니다. 아마 그 보도가 지난 토요일 나지 않았나 생각하고 있습니다. 우리 환경국에서도 보건환경연구원에 규명을 위한 의뢰를 했습니다. 폐사원인을 규명하도록 처리하고 있고 그때 확실한 것은 아니지만 산소결핍에 의해서, 지금 갈수기기 때문에 물이 없어서 산소결핍에 의한 폐사가 아닌가 이렇게 들었습니다. 그 부분에 대해서도 저희들이 그 이전에 이런 계획을 수립하고 있고 수원시하고도 호흡을 맞춰나가고 있기 때문에 14km에 대해서는 저희들이 변경용역계획을 수립해서 수원시와 도시계획시설로 결정된 다음에 추진하도록 그렇게 계획을 추진하겠습니다.

○ 차희상 위원 감사합니다. 우리 경기 남부지역의 대표적인 하천인데 이런 식으로 오염이 확산된다면 아마 지역주민들이 상당히 분개할 것입니다. 조기에 수습할 수 있도록 예산 및 기타 용역을 발주해 주시기 바랍니다.

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 차희상 위원 다음에 수원비행장 소음피해 관련해서 질의하도록 하겠습니다. 이것도 마찬가지로 본 위원이 요구한 자료에 의해서 말씀드리도록 하겠습니다. 수원 제10전투비행단 소음관련 경기남부권이 되겠습니다. 수원, 화성, 오산 주민들이 비행기소음 손해배상을 요구하는 소송을 제기하는 등 비행장 이전과 관련해서 여러 가지 보도에 억측보도가 많이 나오고 있습니다. 알고 계시죠?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 차희상 위원 특히 매번 선거 때만 되면 현역 국회의원들이나 후보자 할 것 없이 비행장 이전을 공약사항으로 내걸고 있습니다. 그러나 현실과 맞지 않고 현실성이 떨어지기 때문에 실현은 되지 않고 있는데 본 위원 기억에 올 초에도 수원지역에 여

당 국회의원 세 분이 기자회견을 해서 공동으로 보도자료를 낸 적이 있습니다. 그 내용이 뭐냐, 수원비행장을 이전하겠다. 본 위원은 그런 부분에 대해서 정말 대응할 가치도 없다고 봤는데 올해 초에 10전투비행단 단장 취임식이 있었습니다. 거기 우리 손학규 지사님하고 동료의원님들하고 참석했을 때 본 위원이 질의했습니다, 지사님 계실 때도. 그런 여당 의원들한테 비행장 이전한다는 계획에 대해서 들은 바가 있느냐, 단장께서도 “들은 바도 없고 이전계획 없습니다”라고 분명히 했어요. 그런데 사실 왜 이런 말씀을 드리느냐 하면 잘 아시겠습니까만 이번에 일부 시의원들, 화성시 의원하고 수원시 의원들하고 해서, 화성은 태안읍이 되겠습니다. 이 자리에 정영구 위원님 계시지만 비행장소음피해대책위원회가 설립이 되어 가지고 민사소송을 제기해 놓고 있는 상태입니다. 그 원인은 일부 김포비행장하고 매향리 사격장에서 피해보상에 승소판결이 난 부분이 있다 보니까 그것을 자료제출해서 주민들한테 민사소송을 독려하고 있는데 본 위원 생각도 그렇습니다. 비행기 소음피해를 입은 지역 주민들한테 당연히 피해보상을 해야 된다고 생각하는데 문제는 보상이 우선이 아니다. 비행장이 이전되기 전에는 보상 얘기가 나오면 안 되는데 국장님도 아시다시피 택지개발을 하기 위해서 이주대책을 세울 때 보상을 안 주면 안 떠나지 않습니까? 보상을 주면 떠나고. 마찬가지로입니다. 예를 들어서 일부 약간의 피해보상을 주다 보면 영원히 비행장은 떠나지 않는 명분만 주게 되지 않느냐 이런 우려 때문에 본 위원이 이렇게 질의하게 된 겁니다. 이 점 이해가 가지죠?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 차희상 위원 이번 민사소송문제도 마찬가지로입니다. 사실 국책사업으로 있기 때문에 건설교통부나 국방부 등 국가기관에 질의할 문제입니다. 그러나 지역여론이 확산되어 있고 또 지역주민들의 위낙 관심사이기 때문에 부득이 이 자리에서 건설교통국장님한테 말씀을 드리고 우리 경기도에서도 관심을 갖고 문제해결에 적극 노력해달라는 뜻에서 질의하게 된 겁니다. 이해가 되시죠? 예를 들어서 지금 수원, 화성 각각 동사무소마다 인근에 플래카드가 걸려 있고 비행장 피해보상 소송하는데 서류 때 와라 해서 동사무소마다 주민등록 초본, 등본, 인감 때는 창구에 난리가 났습니다. 실질적으로 지역에 봉사해야 될 공무원들이 서류 떼어주느라, 좀 황당한 말씀을 드리는 겁니다. 어느 정치인이 피해 입은 지역주민들을 생각하지 않겠습니까? 그러나 비행장 이전이 먼저가 되어야지 보상이 우선이 되면 안 된다는 지적을 합니다. 물론 그 사람들이 어떻게 일을 하는지 모르지만 이것은 분명히 언론보도에 나가야 되기 때문에 말씀드립니다. 이것은 확실하게 짚고 넘어가야 될 부분인데 지금 김포 같은데 월 3만원, 5만원 보상이 떨어졌어요. 일시불 지급이 아닙니다. 거기는 특이한 민간지역이다 보니까, 수원 같은 경우는 전투비행단입니다. 6·25 이후 반세기 동안을 우리 국방을 위해서, 공군최전방 부대입니다. 너무 상이한 부분이 많기 때문에 본

위원이 이런 질의를 하게 되었습니다. 사실 이게 우리 도민을 일부 현혹하는 부분이 없지 않아 있다. 돈 몇 푼에 우리 염원이 비행장 이전인데 이전문제는 거론하지 않고 보상이 앞장선다 하니까 우리 경기도도 일부 책임은 없지 않다고 봅니다. 이런 부분에서 본 위원도 질의를 하게 되었는데 제가 이런 말씀을 더 안 드려도 국장님께서 대충 아실 겁니다. 본 위원도 제출 요구한 민원 내용도 여기 행감자료에 들어와 있고 또 본 위원 앞으로, 또 경기도의회 앞으로 송정현이라는 민원인에게서 민원이 들어왔어요. 아무튼 지금 우리나라는 전시체제는 아닙니다만 남북이 대치되어 있는 상황에서 현실을 감안할 때 아직까지는 최전방인 10전투비행단이 국방의 의무를 하기 위해서 수원비행장을 고수하고 있습니다. 그런데 언제까지나 수원에 머무를 수 없다고 본 위원도 봅니다. 이것에 대해서 그동안 우리 경기도에서 국토균형발전계획이나 2020년 중장기계획에서 비행장 이전계획이 혹시 있었는지 한번 말씀해 주세요?

○ 건설교통국장 함중식 차희상 위원님께서 수원비행장 이전관련 질의하신 사항에 대해서 답변드리겠습니다. 본 문제는 건설교통국장 입장에서 답변을 드릴 수 없는 이런 사항임을 이해해 주시기 바랍니다. 물론 저희 건설교통국이 항공까지 포함되어 있는지는 모르겠습니다만 저희들은 항공에 관한 사항이 업무에 없고 또 이 문제는 국방시설과 관련된 문제이기 때문에 건설국장이 답변하는 데는 한계가 있다고 생각하고 있습니다.

○ 차희상 위원 물론 본 위원도 잘 알고 있습니다. 그러나 질의하는 내용이 워낙 지역주민들의 현안이다 보니까 경기도에서도 방관만 하면 되지 않는다는 뜻에서 말씀드리는데 사실 경기도에서도 이전계획에 대해서 한번쯤은 검토해 볼 수 있지 않습니까? 그동안에 그런 계획이 아예 없었습니까?

○ 건설교통국장 함중식 그것은 국방시설이 되어서 경기도 자체가 그것을 별도로 검토하지 않은 것으로 알고 있습니다.

○ 차희상 위원 물론 국장님께서 책임지는 말씀은 하실 수 없으시겠지만 그래도 너무도 중요한 사항이다 보니까 경기도에서, 예를 들어서 국장님께서 지사님한테 건의를 해서 국방부장관이라든지 내지는 10전투비행단장을 면담해서 앞으로 경기도에서도 천만도민을 위해서 비행장 이전문제를 거론할 때가 되지 않았느냐, 지금 이런 식으로 민사소송이 들고 일어나면 건잡을 수 없습니다. 판결이 어떻게 나든 간에. 그러면 보상을 해 주기 이전에 먼저 책임있는 경기도가 비행장 이전문제를 거론하지 않으면 나중에 부메랑이 되어서 돌아올 것이다 이런 지적을 합니다. 거기에 대해서 지사님께 건의할 용의가 있으십니까?

○ 건설교통국장 함중식 저희 건설교통국 업무가 아니라고 판단이 되기 때문에 제가 건의할 사항은 아니라고 생각하고 있습니다.

○ 차희상 위원 알겠습니다. 언제까지나 수도권 한복판에 전투비행장을 그대로 내

버려둘 수 없는 것은 사실입니다. 아무튼 본 위원이 이런 부분에 대해서 업무 외가 아니라고 판단했기 때문에 지적했는데 아무튼 비행기 이륙시마다 전쟁터를 방불케 하는 소음에서 벗어날 때가 언제인가 한번 심각하게 생각할 수 있는 그런 시간이 되었으면 합니다.

다음 질의하겠습니다. 수인선 서수원 지역의 주차소 이전 및 지하화 요구에 관련된 질의입니다. 서수원 지역은 그동안 수원비행장과 조금은 복합이 되겠습니다. 경부선을 중심으로 도심지역과 분리되어 소외지역으로 개발도 되지 않는 낙후지역이었으나 최근에 지방산업단지 및 권선행정타운 조성과 수인선 복선전철 건설 등 사업계획으로 인해서 개발이 활성화 될 것으로 판단하고 있습니다. 따라서 도민들은 이런 개발계획에 기대에 부풀어 있는 게 사실입니다. 그런데 현재 추진 중에 있는 수인선 복선전철이 지상건설과 권선구 고색동 주차소 설치문제로 인해서 주변의 아파트주민들이 소음, 기타 여러 가지 문제로 인해서 민원이 들끓고 있는 것은 사실입니다. 잘 알고 계시죠?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 차희상 위원 수십년간 개발의 사각지대에 놓여있는 서수원 지역이 여러 가지 피해로 인해서 고통을 입은 지역주민들의 반발이 엄청납니다. 수원 같은 경우는 인터넷이 마비될 정도로 다운이 되는 사항이라고 그러는데 그러다 보니까 지금 공사가 노반공사가 시작되었습니다만 착공자체도 못하고 있다고 들었습니다. 여기에 대해서 질의하겠습니다. 최근에 경기도와 한국철도시설공단과 민원해결을 위해서 대책회의를 했었죠?

○ 건설교통국장 함중식 네, 했었습니다.

○ 차희상 위원 거기에서 심도있는 대화를 나눈 것으로 알고 있는데 민원해소를 위해서 경기도에서 추진하는 사항이 있으십니까?

○ 건설교통국장 함중식 답변드리겠습니다. 9월 23일 수원시하고 한국철도시설공단, 경기도 해서 관계관 회의를 가졌습니다. 여기에서 지금 저희들한테도 수원시에서 관련 해당단체 및 개인들에 의해서 저희들한테 민원이 제기된 것이 100건이 넘습니다. 그래서 거기에 입주예정인 대우우림아파트 주변의 시민단체 중심으로 이런 민원이 제기되고 있어서 저희들도 이 부분에 대한 심각성을 갖고 있고 그날 9월 23일 대책회의를 저희들이 주관해서 가졌었는데 그때 협의가 된 것이 수원시 또 지역주민들의 의견을 바탕으로 관련 기관이 재논의를 하기로 해서 되었습니다. 수원시나 그런 인근 주민들이 반대를 하면 그런 주차소는 거기에 설치 않겠다라고 하는 기본 입장을 밝히면서 그날 회의를 마쳤습니다.

○ 차희상 위원 그러면 한국철도공단에서 주민들이 반대하면 주차소는 설치 안 하겠다라는…….

○ 건설교통국장 함중식 안 하겠다라는 입장을 전해 줬고 거기에서도 인식을 했습니다.

○ 차희상 위원 그게 기록에 남아 있습니까?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 차희상 위원 그럼 공문 사본을 제출해 주시고요. 뭐냐 하면 사실 몇 가지 자료를 제가 준비해 왔는데 여러 가지 민원사항입니다. 이걸 시간 관계상 생략하기로 하고 제가 자료를 준비했습니다.

(지도를 가리키며)

잘 아시겠습니다만 여기가 수원역이 있습니다. 수원역에서 고색 삼거리까지는 분당선이 연결되지 않습니까?

○ 건설교통국장 함중식 네, 그렇습니다.

○ 차희상 위원 분당선하고 같이 연결을 해서 수원역에서 고색 삼거리까지는 지하 구간으로 돼 있고 이 구간이 1.84km입니다. 여기서 여기가. 그러나 여기 고색삼거리에서부터 고색역을 지나서 오목천역까지 신설되는 고색역과 주차소가 가운데 있고요. 여기까지가 3.06km인데 이 구간은 지상으로 설계가 돼 있습니다. 주차소 시설도 마찬가지로. 그러다 보니까 지역주민들이 지금 여기를 관통하는 이 지역이 고색동 아주 주택가를 꿰뚫고 나갑니다. 또 여기 고색역이 들어서면 이 자리와 주차소 시설과 여기가 바로 현재 고색지방산업단지가 조성이 되고 있는 지역이고 바로 이 위쪽이 권선구 행정타운이 있는 지역입니다. 그러다 보니까 전에 이게 결정된 노선입니다만 행정타운이 여기 그 당시에는 계획이 없었어요, 사실은. 그러나 이제는 권선구 행정타운이 이쪽 지역으로 오다 보니까 주차소 시설이 여기 있다는 자체가 이제 명분이 없어진 거죠. 그리고 앞으로 이쪽이 전부다 주택지역으로서 아파트가 다 들어설 지역인데 이 주차소를 짓는다고 그러면 지역주민들이 다 떠나게 되는 엄청난 민원이 야기가 되고 있습니다. 또 주차소 시설의 면적이 길이가 684m, 폭이 50m입니다. 거기에다가 그 안에 들어가는 기차선로 수가 8개가 있다 보니까 웬만한 철도기지창이라고 볼 수 있죠. 물론 이러한 기지창이 시내 한복판에 들어온다고 봤을 때 정말 굉음을 내고서 달리는데, 더군다나 여기는 뭐냐 하면 민원인이 진정을 저한테 했는데 답변이 철도도시공단과 협의해서 서수원주차소 여기 보면 무슨 얘기가 있냐 하면 여객열차와 화물열차를 병행하여 운행할 계획이다 이렇게 돼 있거든요.

○ 건설교통국장 함중식 네, 그런 계획이 있습니다.

○ 차희상 위원 그러니까 일종의 전철만 있다고 그러면 상관이 없는데 화물열차까지 지나가게 돼 있습니다. 진짜 이것은 모든 사업계획이 전면 취소가 돼야 된다 본 위원이 이렇게 생각을 해서 오늘 이런 질의를 하게 됐는데요. 사실 주차소도 주차소지만 이 노선이 옛날에 있던 수인선입니다. 수인선을 복복선으로 복원하는 사업인데

물론 이것을 복원하게 되면 수원역에서 고색을 지나서 봉담으로 해서 어정으로 해가지고 안산으로 해서 인천까지 갑니다. 그럼 굉장히 물류가 원활하게 된다는 이점도 있습니다. 그러나 이 노선 자체가 전에는 여기가 크게 주택이 많지는 않았습지만 지금 완전히 인구 밀집지역 아닙니까? 국장님도 잘 아시잖아요. 그러니까 이 사업은 전면 취소돼야 된다고 본 위원이 생각해서 오늘 이렇게 질의를 하게 됐는데요. 좋습니다. 9월 먼젓번 회의 때 주민이 원하지 않으면 사업을 취소한다고 그랬는데 이미 본 위원이 알기로는 여기가 수원역에서 고색삼거리까지 1공구입니다. 1공구에 지금 노반공사가 시작이 돼 있고 공정률이 3%가 시작이 돼 있습니다. 제가 토목 전문인한테 물어봤더니 이것을 토목공사에서 수 km 이내의 구간 중에 지상시공이 일부라도 이루어진다고 봤을 때 지중화로의 변경은 사실상 불가능하다 이러한 전문가들의 의견을 받았습니다. 그래서 지금 빨리 이 설계를 전면 개편하지 않으면 아무리 주장을 해도 공사는 시작될 것이다. 제가 우려가 돼서 말씀을 드리는 겁니다. 국장님, 토목공사의 전문가로서 어떻게 생각하십니까?

○ 건설교통국장 함중식 지금 본 공사를 취소하겠다는 내용으로 답변드린 건 아니고요. 주차소를 취소할 수 있는 이런 협의를 했고요. 지금 공사는 진행 중에 있는 게 사실이고요. 지금 수원시나 우리 경기도는 같이 지하화로 해 줄 것을 요구하고 있는데 지상으로 건설할 때는 km당 300억 정도면 되는데 지하로 들어가면 1,000억 정도가 들어갑니다. 그래서 지금 여기를 수익노선이라고 보고 있지 않은지 때문에 지하화는 어렵다라고 하는 것이 시설공단 측의 얘기고요. 또한 황구지천이 있기 때문에 황구지천 지하로 가려면 황구지천 하천 바닥에서 15m 정도 들어가야 됩니다. 그래서 그쪽으로 들어갔을 때의 경사 이것을 환산하면 지하화로 하기는 어렵다라는 것이 기술적인 검토 사항입니다. 그래서 이 문제에 대해서도 저희들이 지하화를 주장하고 있지만 사실 사업비 관계도 있고 기술적인 문제도 있고 그래서 이 문제는 조금 더 심도 있게 검토를 해 나가야 될 사항으로 알고 있습니다.

○ 위원장 이도형 차 위원님 시간이 지났습니다. 보충질의해 주시기 바랍니다.

○ 차희상 위원 마치겠습니다. 그런데 철도청에서는 지하화를 할 경우에 지하화된 예산이 들어간다는 그 이유 하나입니다. 사실 그러나 주민들은 도민에 대한 알 권리를, 또 본 위원 생각은 그렇게 생각합니다. 똑같은 세금을 내고 똑같이 권리를 갖고 있는 우리 도민입니다. 살기 좋은 환경에 살기를 원하지 누가 화물열차 굉음을 내고 지나가는 그러한 동네에 살려고 생각하겠습니까? 아무튼 그런 것을 잘 감안해서 가지고 예산문제 때문에 그렇다고 그러면 정말 다른 지역으로 이전도 가능하지 않습니까? 주차소를.

○ 건설교통국장 함중식 주차소에 대해서 적극적으로 검토하기로 했으니까 문제가 없다고 보는데 지금 지하화로 갈 것이냐, 지상으로 갈 것이냐 이 문제에 대해서는 우

리 도도 그렇고 시설공단도 그렇고 고민을 좀더 해야 될 사항이라고 답변을 드리겠습니다.

○ 차회상 위원 알겠습니다. 하여튼 너무나 중요한 사안이다 보니까 우리 도에서는 더 적극적으로 관계기관과 협조를 구하고 또 도민의 요구가 관철될 수 있도록 정말 노력을 해 주시기 부탁드립니다.

○ 건설교통국장 함중식 네, 노력하겠습니다.

○ 위원장 이도형 차회상 위원님 수고하셨습니다. 다음 최용복 위원님 질의해 주세요.

○ 최용복 위원 경기도의회 건설교통위원회 최용복 위원입니다. 계속되고 있는 도의회 감사, 정부 종합감사, 감사원 감사 등 중복된 감사를 받으시고 준비하느라 노고가 많으신 함중식 국장님 이하 집행부 공무원 여러분께 수고 많이 하신다는 격려의 말씀을 드리면서 개인 건강에 이상이 없기를 진심으로 빌겠습니다.

○ 건설교통국장 함중식 감사합니다.

○ 최용복 위원 지난번에 본 위원이 도정질문한 내용 아시죠? 건설교통국장님하고 조금 관련이 있는 것. 지방도 및 국지도 보상사업 부분에 대해서.

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 최용복 위원 그 부분에 대해서는 질의가 아니고 당부의 말씀을 드리고 다음 질의로 넘어가겠습니다. 현재 공사비 확보를 못해 가지고 진짜 공사비용이 어떻게 보면 어느 현장 가면 눈덩이 그 이상으로 불어나고 있는 현실입니다. 그래서 보상비를 빨리 확보를 하시라는 주문을 드리겠습니다. 그 보상비 확보는 지방채 발행과 기채 발행 두 가지 외에는 별 대안이 없겠죠?

○ 건설교통국장 함중식 네, 그렇습니다.

○ 최용복 위원 거기에서 발생하는 이자 부분보다 사업비 부분에 증액되는 부분이 훨씬 더 많습니다. 그래서 지방채나 기채를 얻어서 공사를 조기에 마무리 할 것 같으면 진짜 국민의 혈세, 도민의 혈세를 많이 절약하지 않나 그렇게 보입니다. 그래서 건설교통국에서 하는 모든 사업 부분에 대해서 사업 부분이 딜레이되면 딜레이될 수록 늘어나는 부분이 있지 않습니까? 그런 부분들을 지방채나 기채 발행해 가지고 하시고요. 앞으로 신규사업 될 수 있으면 하지 마십시오. 신규사업 예산확보도 안 되는데 사업만 그냥 마구 벌여 가지고 공사비 같은 것 늘어날 수 있게 해 달라는 주문을 드리면서 질의에 들어가겠습니다.

현재 우리 도에서 자연친화적 하천정비사업을 하고 있죠?

○ 건설교통국장 함중식 그렇습니다.

○ 최용복 위원 현재 사업 중이거나 사업을 끝낸 하천정비사업들이 자연친화적으로 공사되도록 하기 위해 사업 전 장면 찍고 사업 중간에 찍고 사업 마친 다음에 해서

자료로 준비하죠?

○ 건설교통국장 함중식 네, 그렇습니다.

○ 최용복 위원 그런데 어느 지자체 같은 데 보면 자료 사진도 미리 사전 확보 안 해 놓고 공사하는 데가 많습니다. 그래서 본 위원이 지적하는 내용은 자연친화적이라고 할 것 같으면 예를 들어서 개울에 큰 바윗돌이 있다든가 나무 등이 있다든가 이런 건 살려 놓으면서 공사를 해야 되게끔 돼 있는 것 아닙니까?

○ 건설교통국장 함중식 그렇습니다.

○ 최용복 위원 그런데 업자들은 전부 다 그냥 몽개버리고 오히려 어느 현장 같은 데 가보면 하천에서 나온 자연석을 가지고 공사 부분에 축대 식으로 쌓기도 해 놓은 부분들이 있더라고요. 그래서 지금 그럴 것 같으면 우리 사업이 쉬운 부분으로 보이고 또 쉽게 넘어갈 수 있다라고 생각하겠지만 이럴수록 본 위원이 볼 적에는 있는 그대로에서 물도 굵이굵이 넘어서 휘어져서 가고 해야지 유속문제도 있잖아요. 즉, 말해서 요즘 게릴라성 폭우 이런 거 올 적에 갑작스럽게, 그렇게 친화적으로 하지 않다 보니까 현재는 해 놓고서 큰 물난리 같은 걸 겪어봐야 됩니다. 그래야지만 그제대로 된다. 유속 같은 게 빨라져 가지고, 예를 들어서 다리 교량 같은 것 공사를 해 왔다 이거예요. 그러면 교각부분에 빠른 유속으로 해서 좀 휘어서 천천히 돌아오는 부분하고 빨리 와서 부딪히는 부분하고 교각 밑 부분에 손상, 피해 등이 더 하겠죠?

○ 건설교통국장 함중식 네, 그렇습니다. 세굴의 우려가 있다라고 봅니다.

○ 최용복 위원 그러다 보니까 교량수명도 단축될 거고 해서 그 부분에 대해서 관계공무원의 무관심이 막대한 국가 재산피해와 개인 재산피해로 이어집니다. 해서 본 청 관할지역에 하천정비사업 등이 이루어지고 있는 부분에 대해서는 앞으로 지도 감독을 철저히 해 주시고 기이 사업된 부분에 대해서는 공사 전의 사진 자료와 공사 중과 공사 후의 자료를 비교해서 가지고 만약에 공사 전 자료처럼 환경친화적으로 안 돼 있을 것 같으면 하자라도 걸어 가지고 옛날 그 모습 그대로 정비를 해 주시기를 부탁드립니다. 동의 하시죠?

○ 건설교통국장 함중식 네, 알겠습니다.

○ 최용복 위원 그리고 마지막 질의 하나 드리겠습니다. 안전 불감증이 빚어오는 부분에 대해서 말씀드리겠습니다. 가로등 및 교통시설물들이 비가 와서 누전으로 인해서 가로등이 나가는 현상, 예를 들어 교통시설물 등이 누전으로 나가는 현상 그런 부분이 종종 있죠?

○ 건설교통국장 함중식 네, 가로등 감전사고로 인해 가지고 안양, 광명에서 사망사고가 있었습니다. 법원 판결에 의하면 감전사고라고는 볼 수 없다라고 판결이 나기는 했습니다만 그때에 저희들이 31개 시·군 일제조사를 해 가지고 도비를 지원해서

위험성이 있는 가로등은 보수를 완료했기 때문에 그 이후에는 없는 걸로 알고 있습니다.

○ 최용복 위원 지난번에 얼마 전에도 부산 쪽에 교통시설물에서 전류가 흘러 가지고 감전사했다는 뉴스를 접한 적 있죠?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 최용복 위원 그래서 본 위원이 지적해 드리는 겁니다. 현재 가로등이 예를 들어서 갑자기 나가서 비가 진짜 그냥 폭우로 껌껌하게 내릴 적에 가로등 없으면 운전하는데 참 지장 많지 않습니까?

○ 건설교통국장 함중식 그렇습니다.

○ 최용복 위원 그래서 그런 부분 등의 안전에 대해서 신경을 써 주십사라는 주문을 드리겠습니다. 진짜 설마설마가 사람 잡는 시대 아닙니까? 우리 지역에는 설마 그런 일이 없겠지, 우리 지역은 다 잘 돼 있으니까 없어 하는 그런 설마설마 하다가 사람 잡으니까 그 점에 대해서 31개 시·군에 지도 편달을 해 주시고 제가 하나 예를 들어서 말씀드리겠습니다. 현재 서울시에서는 가로등 및 교통시설물 등의 누전을 방지하기 위해서 그 부분에 요즈음 획기적으로 개발된 제품들, 특히 받고 이런 제품들이 있는 모양이더라고요. 그래서 그런 부분들에 대해서 시설보완을 하라고 각 자치구에 하달한 공문도 있더라고요. 그래서 우리 경기도도 세계 속의 경기도만 주창하지 마시고 진짜 그늘진 구석, 또 소외된 구석도 많고 하나하나 진짜 우리가 조금 생각 미흡으로 인해 가지고 생명을 앗아가고 막대한 재산상의 피해를 주고 그러한 일들이 없기를 바라면서 그렇게 해 주십사라는 주문을 드리면서 본 위원 질의 마치겠습니다. 수고 많이 하셨습니다.

○ 건설교통국장 함중식 감사합니다.

○ 위원장 이도형 최용복 위원님 수고하셨습니다. 다음은 서영석 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 서영석 위원 민주당 출신 서영석 위원입니다. 장시간 행감 받느라고 수고가 많습니다. 위원님들이 원하신다면 국장님 착석을 한 상태에서 답변을 바랍니다. 착석을 시키시죠.

○ 위원장 이도형 여러 위원님들 동의하시죠?

(「네」하는 위원 있음)

앉아주세요.

○ 건설교통국장 함중식 고맙습니다.

○ 서영석 위원 관리번호 14번인데요. 41쪽이 되겠습니다. 제가 자료 요청한 부분에 대해서 간단간단하게 질의를 드리겠습니다. 제가 시내버스 서울시 협의 및 건교부 조정결과를 자료로 요청을 했습니다. 그런데 11월 12일자 모 언론에 이러한 기사

가 났어요. 서울시에서는 경기도 버스가 못온다 이러한 기사 내용이 났습니다. 그래서 제가 자료를 이렇게 훑어보니까 우리 도에서 서울시로 변경안을 낸 게 총 76건입니다. 76건인데 56건, 74%가 부동의로 나왔어요, 지금 서울시에서요. 부동의 내용을 보니까 증차 부분에서 1건도 동의를 못받아 났습니다. 그 이유를 신문사에서는 경기도 버스를 증차해 줬을 때 서울시에 교통 혼잡이 오기 때문에 동의를 해 주지 않았다라는 그런 내용입니다. 그렇다면 우리 경기도민이 사실 서울시로 출퇴근하는 그런 인원이 대단히 많다고 보는데 어떻게 보면 상당히 불이익을 보고 있다 이렇게 결론을 내릴 수가 있습니다. 아까 동료위원들께서도 말씀을 많이 했습니다만 환승 주차권에 대한 부분도 본 위원이 알기로는 서울시와 협의가 잘 안 돼서 자꾸 지연이 되는 줄 알고 있습니다. 그렇다면 이런 부분에 대해서 우리 경기도 차원에서 대응책을 갖고 대응을 하고 계신지 그 부분에 대해서 국장께서 답변을 해 주시기 바랍니다.

○ 건설교통국장 함중식 서영석 위원님께서 서울시에 출입할 수 있는 버스 협의 결과 동의율이 저조하다고 하시면서 특별한 별도의 대책이 있느냐고 질의를 주셨습니다. 답변을 드리겠습니다. 자료에서 보시듯이 사실 서울시와 협의를 해 가지고 원만히 이루어진 적은 없습니다. 그래서 우리도 고통스럽게 협의를 해 나가면서 추진을 하고 있습니다만 우리 경기도 각 지역에서 서울로 진입하고자 하는 노선은 많이 요구는 되고 있습니다만 서울이 작년에 7월 1일 대중교통 개편을 하면서, 또 BRT라는 버스중앙차로제를 시행했습니다. 그런 중앙차로제를 시행하면서 우리 경기도 버스에 의해 가지고 서울시 버스가 용량이 부족한 이러한 장소도 있었고 그 후에 지금 청량리에서 망우간 이 부분도 경기도 버스가 중앙차로제를 활용 못하는 부분이 많습니다. 해서 이런 부분에 대해서 저희들도 설움을 받고 있다라고는 생각하고 있지만 서울시는 막대한 예산을 들여 가지고 해 놓고 또 경기도에서는 자꾸 들어오려고 그러니까 서울시에서는 규제를 하려고 하는 것도 당연하다라고 이렇게 생각을 하고 있습니다. 그러나 우리가 경제활동을 하기 위해서 우리 도민들이 서울에 출근을 해 가지고 거기에 모든 세금을 내면서 봉급생활자 노릇을 하고 있는데 우리 도민들이 서울 경제를 돕기 위해서 간다라는 이러한 내용을 가지고 서울시와 협의를 해도 서울시의 버스정책을 담당하는 이런 분들하고는 사실 자기네들이 우선 관리하는데 불편하니까 경기도 버스가 안 왔으면 하는 이런 생각을 갖고 있기 때문에 저희들이 더 어려움을 겪고 있습니다. 그래서 이 부분에 대해서는 나름대로 저희들도 서울시에서 하는 교통행정의 일부를 부담하면서 같이 활용해야 된다는 것이 맞다라고 생각을 하고 있습니다. 그러나 서울시가 그런 요구도 없었고 저희들이 거기까지 지원할 수 있는 형편이 아니기 때문에 지금 특단의 조치를 취할 수 있는 단계는 아니라고 생각을 하고 있습니다.

○ 서영석 위원 지금 국장께서 답변하신 내용 중에 어떻게 보면 서울시에서 규제를

하는 것이 당연하지 않나라는 이런 답변 내용을 접하면서 참 서울시와 우리 경기도의 교통 편입과정이 이러한 부분이 발생할 수 있겠구나 그런 생각이 드는데 자, 보십시오. 그러면 예를 들어서 서울시에서 경기도로 들어오면서 버스 증차 부분에 대해서 협의가 들어왔을 때 경기도에서는 다 동의를 해 줬습니까?

○ 건설교통국장 함중식 우리도 다 동의는 안 해 줬고요. 저희 도민들이 이로울 수 있는 이런 부분은 동의를 했지만 불리한 부분은 저희도 부동의를 하고 있습니다.

○ 서영석 위원 그러면 담당 공무원들께서 제가 서울시 협의의 건만 자료를 받았는데 우리 경기도에 들어온 협의 건도 본 위원에게 자료를 제출해 주시고요. 그리고 지역이기주의가 낡은 그러한 병폐라고 본 위원은 보는데 경기도 도민이 서울시로 출퇴근하면서 똑같은 버스요금을 내면서 이렇게 불이익을 본다는 것은 우리 경기도 차원에서 안이한 대응을 하지 않느냐 이런 생각이 드는데 만약에 지방법에 의해서 정말 이런 현상이 계속 간다고 봤을 때는 중앙에서 법을 개정해서라도 강제성을 띠면서 이런 부분들을 해결할 수 있는 방안들은 없나요? 그런 고민은 도에서 안 해 보셨어요?

○ 건설교통국장 함중식 지금 서 위원님께서 걱정하시고 그렇게 이루어져야 된다는 부분에 대해서는 건설교통부도 똑같은 생각을 갖고 있습니다. 해서 건설교통부에서 광역교통조합을 이렇게 체계를 만들려고 하다가 못 만들어 가지고 지금 서울시하고 인천시, 우리 경기도가 같이 협의를 해 가지고 조합 설립을 했습니다. 그런 부분들은 지역이기주의가 있다라고 저는 생각을 하고 있습니다. 그래서 그런 것들을 해소하기 위해서 광역교통조합을 만들었기 때문에 시간을 갖고 해결해야 될 문제라고 봅니다. 이런 유출입 버스에 대한 협의를 각 교통행정을 하는 서울시와 협의하는 것이 아니라 앞으로는 조합에서 이 업무를 조정하기로 이렇게 서로 각 3개 시·도가 합의를 했기 때문에 지금보다는 좋은 수준에서 해결이 될 걸로 알고 있습니다.

○ 서영석 위원 제가 볼 때 교통문제는 앞으로 시간이 흐르면 흐를수록 정말 대단히 중요한 지방자치단체의 한 획을 가지고 갈 겁니다.

○ 건설교통국장 함중식 네, 그렇습니다.

○ 서영석 위원 그렇기 때문에 실력 있는 함 국장님께서 교통문제에 대해서 정말 심도있게 우리 경기도에서 목소리를 낼 수 있는 부분이 있다면 확실하게 내주면서 경기도민이 불이익을 받는다는 느낌을 안 받을 수 있도록 우리 도 차원에서 대응을 했으면 하는 본 위원의 생각입니다.

○ 건설교통국장 함중식 노력하겠습니다.

○ 서영석 위원 그리고 89쪽을 보면 광역교통시설부담금 부과현황을 제가 자료를 받았습시다. 그런데 광역교통시설부담금을 부과하는 대상이 어떻게 됩니까?

○ 건설교통국장 함중식 지금 토지개발은 10만㎡ 이상, 건축은 20세대 이상 할 때

그 대상이 되겠습니다.

○ 서영석 위원 그렇게 됩니까?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 서영석 위원 그런데 그 대상을 선정해서 부과를 하지 않습니까? 부과를 하게 되면 부과를 어떤 근거로 해서 금액 산정을 하시는지.

○ 건설교통국장 함중식 그건 공식으로 나와 있습니다. 그래서 개발 면적이 들어갈 수 있고요. 그리고 거기에 대한 단가, 또 공공시설로 편입되는 면적의 공제 이런 것들이 산출공식이 있습니다.

○ 서영석 위원 지금 2005년도에 95건인데 부과된 총 금액이 6,760억입니까? 맞죠?

○ 건설교통국장 함중식 670억입니다.

○ 서영석 위원 670억 6,000만원인데 지금 과·오납으로 다시 환원시킨 금액이 155억 9,000만원이나 됩니다. 부과를 잘못했다는 얘기거든요. 이걸 대단히 문제가 있는 것 아닌가요? 지금 우리 대한민국 국민들이 세금 때문에 못살겠다고 난리입니다. 그리고 또 한나라당에서는 지금 무슨 얘기가 나오느냐 하면 세금문제에 대해서 국민들의 세금을 깎아 주겠다고 그런 당론도 세워 가지고 한나라당에서 열심히 반대투쟁을 하고 있다는 말이에요. 그런데 우리 경기도에서 670억 부과를 받은 데에서 150억 9,000만원을 잘못 부과를 해서 내줬단 말이에요. 어떻게 지금 변명이 되는 거죠?

○ 건설교통국장 함중식 답변을 드리겠습니다. 광역교통시설부담금은 건교부에서 정해 준 규정이 있습니다. 그 규정에 의해서 저희들이 진입로라든가 그 도로를 개설함으로써 그 단지가 이익이 되는 이런 경우에는 부과를 할 수 있도록 건교부지침이 되어 있습니다. 그 근거에 의해서 저희들이 부과했는데요.

○ 서영석 위원 국장님, 이 자료가 2005년도 거예요. 2005년도에 지금 670억을 건어서 150억원이 나갔는데 이 과표를 산정할 때 2005년도에 대한 부분이 그 당해연도에 지침이 내려오지 않지 않습니까?

○ 건설교통국장 함중식 그렇습니다.

○ 서영석 위원 최소한 1, 2년 전에는 과표기준액이 내려올 거란 말이에요. 제가 자료받은 것은 2005년도 것입니다.

○ 건설교통국장 함중식 그래서 금년도에 과·오납으로 지출한 것은 과거에 소송에서 패소해서 지급된 금액입니다.

○ 서영석 위원 좋습니다. 국장님 말씀대로 패소를 해서 나갔다 이겁니다. 그런데 법이라는 것은 원칙과 기준이 있어야 되잖아요. 법에서 지기 이전에 집행부에서 부과하지 않았어야죠.

○ 건설교통국장 함중식 감사원 감사도 받았습시다만 저희들이 기준에 의해서, 건교부지침에 의해서 부과를 했는데 그런 것들이 잘못되었다라고 해서 토공, 주공 이런

데에서 소송을 제기했어요. 소송을 제기해서 저희들이 거의 패소를 했습니다. 그래서 법원에서 공문이 오기를 이제는 소송대응을 하지 말아라 이렇게까지 왔어요. 그래서 우리가 감사를 받으면서 건교부지침이 이렇게 되어 있기 때문에 우리는 건교부지침대로 해서 받은 것이다라고 이렇게 해서 감사도 지나갔습니다만 건교부에서 잘못된 것을 인식하고 법 개정 중에 있습니다. 과거 운영규정에 의해서 부과했었기 때문에 또 그것들이 소송 건이 95건이 소송이 진행되어서 거의 종료상태에 있습니다만 과거에 소송에서 패소해서 지급된 금액입니다. 금년도 것만 한 것이 아니라 금년에 과·오납으로 해서 패소금을 지급하게 된 금액이 195억입니다.

○ 서영석 위원 본 위원이 말씀드린 취지는 지금 과·오납 환급에 대한 부분도 있겠습니다만 본 위원이 국장께 처음에 말씀드린 대상이 누구냐, 그리고 산정을 어떻게 했느냐, 두 가지 다 답변을 하신 것 아닙니까? 하면서 결국은 소송에서 졌기 때문에 과·오납을 159억을 환급시켰다 그 말씀 아닙니까?

○ 건설교통국장 함중식 그렇습니다.

○ 서영석 위원 좋습니다. 본 위원이 말씀드리는 것은 납세부분하고 인·허가부분에 있어서 행정부에서는 결정을 내려서 고지를 내보내고 인·허가를 불허를 내린다 이겁니다. 그러나 거기 당하는 당사자는 정말 생을 좌우할 정도로 중요한 부분도 있다 이거죠. 이 내용 내에. 그래서 본 위원이 부탁하고 싶은 것은 이런 부분들을 좀 더 신중하게 집행부에서 대응했다면 이 정도까지는 가지 않지 않느냐 제가 그런 말씀을 드리기 위해서 자료를 받아본 겁니다. 그리고 과·오납 환급을 받은 자료를 본 위원한테 넘겨주십시오.

한 가지만 간단히 질의드리겠습니다. 재난관리기금에 대해서 질의드리겠습니다. 재난관리라는 것은 천재지변에 의한 대응인데 정말 대단히 어려운 사업입니다. 지금 조성액이 2,000억원입니다. 2,070억 정도 되는데 집행액이 2005년도에 760억 정도 집행되었네요. 이자수입이 지금 260억, 기타수입이 22억입니까? 일단 기타수입, 집행잔액, 반납금 해가지고 22억 6,100만원이 있는데 기타수입에 대한 자료를 본 위원에게 제출해 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○ 위원장 이도형 서영석 위원님 수고하셨습니다. 다음 장경순 위원님 끝으로 질의해 주세요.

○ 장경순 위원 장경순입니다. 장시간 동안 행정사무감사를 받고 계시느라 고생이 많습니다. 제가 요청한 자료에 의해서 하나만 짚고 넘어가야 될 게 있어서, 혹시 제가 잘못 알고 있는 것이 아닌가 하고 물어보겠습니다. 열린우리당의 심재덕 의원이 국정감사 시에 자료제출을 요구한 사항입니다. 경기도 남부권 주민들을 위해서 경부고속철도 가칭 봉담역 신설에 대한 추진내용과 향후계획에 대해서 물어봤거든요. 봉담역이 어디를 얘기하는 겁니까?

- 건설교통국장 함중식 화성 봉담을 지정하는 내용이 되겠습니다.
- 장경순 위원 그래서 답변요지는 “봉담역 추가신설은 호남고속철도 기본계획 연구용역 결과에 따라서 경기남부지역의 장기적인 지역개발과 교통체계연계망 등을 종합적으로 반영할 수 있도록 최선을 다하겠다.” 이 답변을 누가 한 것이죠?
- 건설교통국장 함중식 지사님이 하신 겁니다.
- 장경순 위원 그러면 지금 광명역, 영등포역, 봉담역, 평택역, 천안역 다 서면 이게 고속철입니까? 당최 이해를 할 수가 없어서. 봉담역을 만들 계획입니까?
- 건설교통국장 함중식 저희들이 봉담역은 필요하다고 봅니다. 아직 계획 중인 호남고속철이 우리 관내인 봉담역을 가려고 하는데 지금 광명 쪽으로 오는 그런 노선이 아니고 서울시 수서동에서 의왕 쪽으로 해서 계획된 이런 노선입니다. 광명역을 거치는 호남고속철이 아니고 별도의 노선입니다.
- 장경순 위원 그러면 광명역에서 출발하는 것이 아니고 봉담으로 지나가는 철로…….
- 건설교통국장 함중식 별도계획이 있는 겁니다.
- 장경순 위원 자료 좀 한번 주세요. 자료를 준비하는 동안에 다른 현실적인 것을 물어보도록 하겠습니다. 지금 버스요금을 대신할 수 있는 카드의 종류가 어느 것이 있나요?
- 건설교통국장 함중식 우선 교통카드가 가능하고요. 굉장히 많습니다. 국민, 삼성, 외환, 신한, 한미, LG, BC, 하나 이런 것들이 가능하도록 되어 있고 eB카드, A-CASH, 조합카드 이런 것들이 다 가능하도록 되어 있습니다.
- 장경순 위원 일반적인 신용카드로도 계산이 된다 이런 얘기죠?
- 건설교통국장 함중식 네, 그렇습니다.
- 장경순 위원 좋습니다. 그러면 일부 선불카드라는 제도가 있죠?
- 건설교통국장 함중식 선불식, 후불식으로 나뉘지고 있습니다.
- 장경순 위원 저한테 민원이 제기된 내용을 가지고 한 가지만 말씀드리겠습니다. 10월말 현재 현금을 내도 500원, 마을버스 얘기를 하는 겁니다. 카드를 내도 500원. 11월 1일부터는 현금은 650원, 카드는 600원 이렇게 받고 있거든요. 11월 1일부터.
- 건설교통국장 함중식 마을버스의 요금은 우리 도에서 다루지 않고 시장·군수가 별도로 정하도록 되어 있습니다.
- 장경순 위원 그런데 지방자치단체에 건의를 했더니 카드는 경기도에서 해 주는 요건에 따라서 하기 때문에 그렇다라고 해서, 그러면 담당은 전화번호를 적으세요. 011-762-4497 박준길 씨입니다. 전화를 해서 지금 행정사무감사 중인데 마을버스를 안양시에서 하지 않고 경기도에서 했더라는 이 사람이 그런 답변을 듣고 제가 안양시에 확인까지 했어요, 요금체제를. 그런데 요금이라고 단정 짓기보다는 선불카드를

내면 마을버스에서는 650원을 다 받고 일반카드를 내면 600원만 받는다. 그래서 그 체계를 개선시켜달라는 민원을 가지고 저희 사무실에 찾아와서 제가 이 관계를 가지고 얘기했더니 마을버스는 650원을 다 받은 이유는 50원을 거슬러 줄 수 있는 방법이 없다. 그래서 그것은 도 교통행정과에서 해야 될 일이지 안양시에서 할 일이 아니다 이렇게 얘기한 모양이에요. 고개를 끄덕이지 말고 지금 전화해서 물어보라니까요. 당장 가서 이 사람하고 전화통화 해 보고 나한테 와서 얘기를 해 줘요. 확인해 보고 왜 선불카드를 내면 650원을 받느냐 이거야. 저도 객관적으로 이해가 가요. 마을버스에 50원을 거슬러 줄 수 있는 체계가 안 되어 있거든. 그러니까 선불카드를 가진 사람은 손해다 이거야, 학생들은. 다른 카드들은, 이렇게 연계되어서 내는 카드, 교통카드라든지 이런 것들은 600만원만 내도 된다 이거야. 그러나 선불카드는 50원을 다시 거슬러 받지 못한다. 이것을 가지고 민원을 제기해서 저도 알아본 사항이라니까요. 그랬더니 체계가 그렇다는데 뭐라고 그러냐고. 그 문제를 전화를 해보시고.

○ 건설교통국장 함중식 확인을 하겠습니다.

○ 장경순 위원 주민들하고 밀접한 관계에 있는 것인데. 그 사람들은, 50원이 우리는 별것 아닌 것 같지만 매일 통학하는 학생들은 그렇게 생각을 안 하잖아요.

이제 민방위급수시설 수질검사를 우리 경기도에서 음용수를 분기마다 1회씩 했다고 그랬어요. 민방위급수시설이 몇 군데나 됩니까?

○ 건설교통국장 함중식 민방위급수시설이 국가지원 시설이 있고 지자체에서 별도로 개발한 시설이 있습니다. 지금 음용수 기준에 의해서 매월 저희들이 감사의뢰를 하는 것은 놀이터라든가 약수터라고 명칭 붙여진 다중이 이용하는 곳을 수질관리를 하고 있는 것입니다.

○ 장경순 위원 그런데 여기 자료에는 약수터라고 안 되어 있고 비상급수시설이거든요. 그리고 이게 민방위시설이기 때문에…….

○ 건설교통국장 함중식 그렇습니다.

○ 장경순 위원 그러면 수질검사를 매월 한다고 그랬습니까?

○ 건설교통국장 함중식 분기별로.

○ 장경순 위원 분기별로 몇 군데나 있습니까? 경기도에서 관장하고 있는 게.

○ 건설교통국장 함중식 624개소입니다.

○ 장경순 위원 624개소를 매분기마다 한다?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 장경순 위원 관리대장 가지고 있어요?

○ 건설교통국장 함중식 저희들이 갖고 있지 않습니다. 시·군에서 갖고 있습니다.

○ 장경순 위원 시·군에서 그러면 매분기 1회씩 하는데 도에서는 점검이 됩니까?

아니면 수시로 보고를 받으니까?

- 건설교통국장 함중식 저희들은 보고를 받습니다.
- 장경순 위원 서면으로 받으니까, 유선으로 받으니까?
- 건설교통국장 함중식 서면으로 받습니다.
- 장경순 위원 보고받은 내용을 볼 수 있나요?
- 건설교통국장 함중식 자료로 제출하도록 하겠습니다.
- 장경순 위원 자료로 주시고 그 다음에 민방위급수시설인데 이게 부적합 판정을 받은 것들도 있을 것 같아요. 있습니까?
- 건설교통국장 함중식 부적합 판정을 받은 개소 수도 있습니다.
- 장경순 위원 몇 군데나 됩니까?
- 건설교통국장 함중식 자료로 제출해 드리도록 하겠습니다.
- 장경순 위원 부적합 판정을 받은 민방위급수시설에 대한 관리는 어떻게 하고 있나요?
- 건설교통국장 함중식 저희들이 음용수 부적합 판정을 받으면 식수로 사용할 수 없도록 조치하고 그런 시설에 대해서는 5년 내지 6년에 한 번씩 관정 청소를 하고 있습니다. 예를 들어서 부적합 판정을 받은 것이 재검을 해서도 부적합 판정이 나오면 청소를 하도록, 정비를 하도록 조치를 취하고 있습니다.
- 장경순 위원 관정 청소가 가능한 거예요?
- 건설교통국장 함중식 합니다.
- 장경순 위원 그래도 안 된다.
- 건설교통국장 함중식 그래도 안 되면 폐공을 시켜야죠.
- 장경순 위원 폐공시킨 다음에 관리는 어떻게 하고 있나요?
- 건설교통국장 함중식 폐공관리는 지하수개발법에 의해서 저희들이 유해물질이 못 들어가도록 폐공조치하고 있습니다.
- 장경순 위원 폐공된 곳은 몇 곳인지, 이게 굉장히 중요합니다. 제가 시의원 때도 꽤 여러 번 이 문제를 가지고 따져 봤는데 안양천이라든지 하천을 중심으로 가까운 곳에 지하수를 개발한 곳은 반드시 오염이 되어 있거든요. 그래서 그런 부분들을 저희들이 각종 행정사무감사시에 보건대 여러 군데를 봅니다. 관리대장도 보고. 그러나 수준에 적합지 않은 것들을 폐공처리하지 않고 가지고 있는 부분들이 여러 군데가 있고 그래서 자료가 올라와서 보는 건데 마침 우리 도에서도 600여군데를 관리하고 있다니까 관리대장을 보여 주시고 그리고 부적합 판정을 받아서 어떻게 관리하고 있는지 그것도 같이 보여주시기 바랍니다.
- 건설교통국장 함중식 음용수에 대해서는 부적합 판정이지만 우리가 민방위급수를 1인 25ℓ 이렇게 지금 책정하고 있습니다. 그래서 식수로 사용하는 9ℓ, 나머지

는 생활용수로 사용하기 때문에 그 생활용수도 사용할 수 없을 경우 폐공하는 것이고 음용수만 불가할 경우, 생활용수는 가능할 때 저희들이 계속 관리하고 있습니다.

○ 장경순 위원 보고를 받으셨다니까 관리대장 좀 빨리 보여주시고 마지막으로 재난대책상황실을 좀 고맙다는 취지로 말씀드리고 또 몇 가지는 보완했으면 좋겠다는 그런 얘기를 좀 드리겠습니다. 우선 강수량 및 집중호우, 태풍 이런 것들이 올 때 각 휴대폰으로 정보를 제공해 주시고 미리 대피하라든지 강수량이 100mm가 넘으니까 주의를 바란다는지 이런 정도의 메시지를 받을 때마다 늘 고맙게 생각합니다. 그러나 우리 재난대책상황실에 근무하는 직원들은 늘 그 부서가 남들은 휴일이나 설 때도 쉬지도 못하고 계속 철야근무를 해야 되고 비상시에는 퇴근도 못하는 격무부서에서 근무를 하는데 먼저 건설계획과에서 있을 때하고 지금 부서하고의 차이점이 어떤 부분이 있나요?

○ 건설교통국장 함중식 지금 같은 업무를 하고 있기 때문에 큰 차이점은 없습니다만 민방위경보 이 부분이, 민방위 관련업무가 저희 국으로 같이 와서 지금 있던 방재 또 복구팀이 새로 생겼습니다. 그래서 우리가 재난대비에는 인력적으로는 보강이 되었다라고 보고 있습니다.

○ 장경순 위원 공무원들이 제일 가기 싫어하는 부서로 알고 있는데 사실인가요?

○ 건설교통국장 함중식 기피부서로 생각하고 있습니다.

○ 장경순 위원 안양시 같은 경우 농수산물도매시장 같은 데를 직원들이 가는 것을 기피하는데 여기도 마찬가지로 직원들이 와서 근무하기 열악한 직원들한테는 사기를 앙양시켜줄 필요가 있다. 이런 분들한테는 격려도 해 주고 위로도 해 줄 필요가 있다 이렇게 말씀드리고, 그 다음에 재난예방포스터라든지 글짓기 공모 캠페인 등을 연 1회 실시했는데 연 1회를 실시한 게 하필 10월 18일하고 19일 이틀간 했던 말입니다. 그전에는 할 생각을 안 했었나요?

○ 건설교통국장 함중식 그전부터 계획에 의해서 시·군으로부터 시달을 해서 시·군에서 나름대로 그런 글짓기나 포스터 제작을 해서 거기에서 도에 대상되는 것을 선정해서 올립니다. 그러면 도 전체를 저희들이 평가를 하는 그런 계획에 의해서 10월에 평가를 하는 내용이 되겠습니다.

○ 위원장 이도형 시간이 다 되었습니다. 정리해 주시기 바랍니다.

○ 장경순 위원 이런 좋은 프로그램을 계속적으로 예산은 물론 들어가겠습니다만 그런 예산들은 예산편성해서 함께 올려주시고 이렇게 해서 좋은 캠페인들을 연중 1회만 하지 마시고 격무부서지만 연중 분기별로 하면 너무 많고 1년에 한 두 번 정도 해서 많은 도민들한테 홍보가 되고 도민들에게 실질적으로 이런 캠페인 등을 통해서 많이 홍보가 될 수 있도록 해 주시기 바랍니다.

○ 건설교통국장 함중식 알겠습니다.

○ 장경순 위원 수고하셨습니다. 제가 좀 전에 요구했던…….

○ 건설교통국장 함중식 전화는 지금 전원이 꺼져 있어서 통화가 불가능합니다. 그래서 이후라도 통화를 해서 결과를 별도로 알려드리도록 하겠습니다.

○ 장경순 위원 그분이 쓸데없이 저한테 찾아와서 얘기한 게 아니고 저도 사실은 그것을 확인을 했습니다. 50원을 돌려받지 못하는 부분에 대해서 와서 개선을 해 달라 여러 차례 그런 얘기를 했고 그래서 그 관계를 틀림없이 이번 행정사무감사 때 알고는 넘어가고 싶었고 그래서 물어본 사항이니깐 그것 좀 해 주시고.

○ 건설교통국장 함중식 확인토록 하겠습니다.

○ 장경순 위원 그 다음에 시간이 없는 관계로 민방위급수시설에 대한 관리장부를 부탁드립니다. 특히 폐공시켰던 부분들의 관리가 어떻게 되고 있는지 자료를 부탁드립니다. 이상입니다.

○ 위원장 이도형 장경순 위원님 수고하셨습니다. 다음은 보충질의를 하도록 하겠습니다. 보충질의는 위원님별로 5분 이내로 해 주시기 바랍니다. 두 분의 신청이 들어왔습니다. 노용수 위원님 보충질의해 주시기 바랍니다.

○ 노용수 위원 고생 많으십니다. 건설교통국 행정사무감사 주제내용을 봤더니 거의 교통관련된 문제가 80% 이상 차지하는 것 같아요. 교통관련 업무하시는 분들 골치 좀 많이 아프실 것 같은데 모든 것들이 잘 해결이 되어서 공직자로서 좋은 성과가 있었으면 좋겠습니다. 지금 다른 위원님들 쪽 지적하신 사항도 그렇고 다른 자료를 봐도 그렇고 대중교통문제를 풀어가는 것을 경기도에서는 크게 어떤 방향으로 잡을 것이냐 하는 고민이 있어야 되겠다라는 생각을 합니다. 지금 작게 버스재정지원금, 전국적으로 호환을 추진하고 있는 교통카드, 환승할인문제 그런 문제 하나하나 갖고는 쉽게 접근이 잘 안 될 것 같다라는 생각이 들고 그것에 대한 답의 일환으로 경기도 대중교통 종합계획을 수립하고 있는데 용역완료 계획이 내년 10월경으로 잡혀 있고 실제 이 용역결과가 집행되려면 2007년도나 되어야 되지 않을까 하는 생각이 드는데 행정기관의 로드맵은 이렇게 잡고 있는데 대중교통을 이용하는 경기도민들 입장에서는 탈 때마다 매일 한 번씩 좋지 못한 소리가 나올 소지가 크거든요. 그래서 행정이 잡고 있는 로드맵의 시간하고 주민들이 느끼는 불편하고의 갭이 지금 교통문제의 주요현안들의 많은 주제로 부각되는 것이 아닌가 생각이 듭니다. 우선 저는 대중교통의 방안을 수도권 전체, 인천, 경기, 서울로 놓고 풀어보면 팀이 있어야 되지 않을까 생각이 들고 맞물려서 지금 경기도 대중교통 종합계획 용역이 들어가 있는데 국토개발연구원이나 아니면 교통연구원에서 하고 있는지는 모르겠습니다만 수도권 대중교통 종합마스터플랜 같은 용역이나 연구가 진행되어야 되지 않을까 하는 생각이 드는데 확인해 보시고 의견을 받아주셨으면 좋겠다 하는 말씀을 드립니다.

우선 버스재정지원금 관련되어서 말씀을 드리고 싶은데 버스재정지원금이 아까 김

현우 위원께서도 지적을 하셨습니다만 시내버스 지원내역을 사업별로 보면 시내버스의 운영개선지원금이라고 해서 업체별로 지원해 주고 있습니다. 이게 적자노선과 흑자노선을 분류해서 지원해 주고 있고 그 다음에 인센티브제를 도입해서 지원해 주는 게 있고 그 다음에 시설개선사업으로 버스를 지원해 주고 시설개선사업에는 발광형 버스, 버스노선 번호판 지원사업, 미끄럼방지바닥재 지원사업, 자동세차기 설치 지원사업, 그 외 환승할인사업, 벽지노선 손실보전 등등 사업이 쭉 있거든요. 이 내역을 보면 시내버스를 운영하는데 있어서 손해나는 부분은 다 지원을 해 주고 그 다음에 서비스와 관련된 거의 대부분도 지원해 줄 것으로 보여요. 이런데도 왜 시내버스는 적자가 날까에 대해서 의구심을 갖지 않을 수가 없는 거죠. 아까 산출근거를 계속 요구하고 또 그 자료를 받아보면 너무 자료가 방대해서 혼자서 다 소화하기 힘들고 그런 측면이 있는데 시내버스에 들어간 돈이 2004년에 371억원이 들어갔고 2005년도에도 시내버스 개선을 지원해 주는 사업으로 345억원이 들어갔어요. 시외버스까지 토털하면 1년에 약 500억 정도가 들어가고 있는 겁니다, 총액으로 봤을 때. 그러면 국비든 경기도비든 시비든 대중교통과 관련된 재정지원을 이 정도로 했는데 주민들이 그런 정도의 서비스만족도가 나타나고 있느냐라는 성과에 있어서는 저는 상당히 부정적이라는 생각이 들거든요. 그 다음에 이것에 대한 개선대책을 어떻게 수립하는 것이 좋을까가 핵심인 것 같은데 우선 버스노선을 주는데 적자노선도 있고 흑자노선도 있지 않겠습니까? 그러면 적자노선과 흑자노선을 묶어서 노선버스입찰제라는 것을 도입을 한 번 해봤으면 어떨까 하는 생각이 들어요. 다른 선진국에서 이런 방식으로 하고 있는 데가 있습니다만 경기도에서는 노선버스입찰제 부분 연구는 하셨습니다만 시행되고 있는 데는 한 군데도 없거든요. 지난번에도 계속 말씀드렸습니다만 마을버스를 하겠다 하는 사람들이 많이 있고 또 마을버스 하시는 분들은 노선버스하려고 다들 목을 매고. 그 내용으로 본다면 버스사업이 장사가 되니까 그런 소위 말해서 공급자로서의 수요가 있는 건데 왜 노선버스를 하는 사업자들은 다 적자난다고 난리일까 그런 거죠. 그래서 노선버스에 있어서는 적자노선과 흑자노선을 묶어서 입찰제를 도입하면 조금 지원되는 부분도 줄일 수가 있고 지금 버스재정과 관련된 것을 산출하는데 있어서 도움이 되지 않을까 생각이 듭니다. 임시방편적이기는 하지만 그 부분에 대한 의견을 드리고요.

그 다음에 교통카드와 관련해서 말씀을 드리면 교통카드가 아까 장경순 위원님께서 말씀을 주셨습니다만 이용자 입장에서 보면 전철도 타야 되고 버스도 타야 되고 마을버스도 타야 되고 택시도 타야 되고 교통수단이 다양한데 교통수단별로 지불수단이 다 다릅니다. 현재 대한민국의 교통요금 지불수단으로 봤을 때는, 수요자 입장에서 봤을 때는 더 좀 편하고 싶은데 여러 가지 불편한 사항이 있다라고 생각이 들어서 일전에 한 장 내지는 본인이 갖고 있는 카드 하나로 대한민국 어디를 가나

대중교통을 이용할 수 있는 방법이 없을까라는 문제의식이 좀 있어서 그 자료를 좀 찾아봤는데 아니나 다를까 연구한 부분이 있더라고요. 그래서 교통카드를 전국 호환 방식으로 확대 전환하겠다 하는 자료를 봤더니 건설교통부에서 '05년도 금년 3월에 대통령한테 업무보고를 한 내용이에요. 그래서 전국단위로 건교부에서 추진하고 있는데 이게 여러 가지 문제점이 있죠. 그런데 문제점이 있는 것 중에서 다른 건 다 빼고 우선 수도권을 먼저 하겠다라는 게 건교부 안이고 그림인데 그 그림의 내용이 수도권화한 부분에 대해서는 '06년 상반기까지 하겠다라는 게 여기 일정에 나와 있는 로드맵이에요. 그런데 제가 아까 말씀드렸듯이 지금 경기도에서 입안하고 있는 대중교통종합계획용역 완공연도가 언제나 하면 '06년 10월입니다.

○ 위원장 이도형 정리 좀 해 주시기 바랍니다.

○ 노용수 위원 그래서 이걸 보면 카드와 관련된 건교부에서 가지고 있는 대통령에게 보고한 내용의 시점하고 우리 경기도에서 가지고 있는 계획하고 서로 안 맞는다는 거죠. 전혀 커뮤니케이션이 안 되고 있다는 거죠.

○ 건설교통국장 함중식 그렇지는 않습니다. 저희들이 단말기 교체를 하고 있는데요. eB카드에서 개발해 가지고 설치하는 단말기는 모든 카드가 사용 가능하도록 그런 시스템으로 개발을 해 가지고 장착을 하고 있습니다.

○ 노용수 위원 그러면 이것이 시행 전 수도권이라도 우선 호환시스템이 가능할 수 있도록 하기 위해서는 단말기가 만들어져야 되고 그 다음에 통신신호에서, 여기 보니까 샘방식이라고 그러는데 그 방식이 개발돼야 되고 그런 것이 완료되기까지의 기본적인 시간이 필요하다 그렇게 해석을 하면 되겠네요?

○ 건설교통국장 함중식 지금 개발이 다 돼서 버스에 장착을 하고 있습니다.

○ 노용수 위원 여기서 지금 말하는 호환이라는 것은 버스만 호환을 말하는 것이 아니라 철도, 버스, 마을버스 모든 대중교통 수단을 말하는 거죠?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 노용수 위원 그런데 아까 말씀하신 카드가 그런 방식으로 되고 있는 겁니까?

○ 건설교통국장 함중식 운영 기관별로 그런 시스템을 해야 되는데요. 지금 서울에서 장착한 것보다 저희들이 더 많은 것을 호환, 읽을 수 있도록 개발을 하겠습니다.

○ 노용수 위원 말씀을 서로 공유하고 있겠죠. 어쨌든 대중교통이 수요자들의 편의 부분이라고 본다면 이 기간 부분들도 될 수 있도록, 아니면 최대한 당겨주는 것이 수요자 입장에서는 좋겠죠. 그래서 이런 사업에 될 수 있으면 집중을 하자는 거죠. 그래서 버스재정지원금 500억씩 나가는 부분들 등등 다양하게 나가는 지출 부분들을 한곳에 집중해서 그 부분을 풀어내고 그것으로 인해서 대중교통을 이용하는 주민들로부터 평가를 받자 이거죠. 그래서 수요가 늘어나면 성공한 것 아니겠습니까? 그래서 그런 부분을 말씀을 드리는 거고요.

그와 맞물려서 아까 대중교통 환승과 관련된 여러 가지 내용들이 있는데 이 부분들은 서로 알고 있으니까 접고. 그래서 이런 문제를 풀어가는데 있어서 저는 핵심이 지금 구성되어 있으나 실효성을 거두지 못하고 있는 광역교통조합이라고 봅니다. 그래서 이 조합에서 이런 많은 수도권 문제 부분은 최소한 다 가닥을 잡고 풀어가고 집행역할을 가질 수 있도록, 일이 될 수 있도록 끝까지 고민해 주고 접근을 해주셨으면 좋겠다 하는 말씀을 드립니다.

○ 건설교통국장 함중식 저희들도 그 부분에 대해서는 절실히 느끼고 있습니다. 그리고 2004년도에 결손금 지불하는 것은 적자 노선을 우선적으로 해서 지불을 했는데 올해는 바뀌 가지고 저희들이 전 노선에 대해서 수익금 조사를 했어요. 그래서 그 수익금 조사에 의해서 줄 수 있도록 시스템을 그렇게 만들었고 결손부분에 대해서 지원을 덜 하면서 서비스 쪽으로 지원을 하는 걸로 저희들이 방침을 바꿨기 때문에 그 부분에 대해서도 더 발전적으로 추진될 수 있도록 노력을 하겠습니다.

○ 위원장 이도형 노용수 위원님 수고하셨습니다. 마지막으로 정연구 위원님 간단하게 보충질의해 주시기 바랍니다.

○ 정연구 위원 임시 위원장께서 시간을 중시하다 보니까 본 질의가 맥이 끊겼어요. 본 질의를 약 5분 내로 마치겠습니다. 아시죠? 평택공사가 365억원짜리가 76%의 낙찰률을 보여서 279억에 됐죠? 그리고 52억 1,400만원이라는 추가 신원IC 공사가 발생을 했는데 52억 1,400만원이라는 금액은 협의단가입니까, 입찰단가입니까?

○ 건설교통국장 함중식 지금 설계변경을 할 때는 설계를 해 가지고 낙찰률을 이렇게 적용을 하고 있습니다. 그래서 이 공사가 적정설계가 100% 한 것이 60억이라고 한다면 그 회사의 총액 낙찰률을 적용해 가지고 80%일 경우에는 $6 \times 8 = 48$, 48억이 되게 이렇게 해서 설계변경을 하고 있습니다.

○ 정연구 위원 그러면 먼저는 76%가 낙찰률인데.

○ 건설교통국장 함중식 그게 76%를 때린 겁니다. 총 공사 설계금액의.

○ 정연구 위원 90%라고 그러셨는데 그럼 90%가 아니고 76%라고…….

○ 건설교통국장 함중식 예를 들어서 낙찰률이 90%일 때는 90을 때리고.

○ 정연구 위원 그럼 이런 경우에는 계약을 재계약을 합니까, 아니면…….

○ 건설교통국장 함중식 변경계약입니다.

○ 정연구 위원 변경계약을 합니까?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 정연구 위원 그럼 공사비가 52억에 포함된 공사비가 되네요? 297억에서.

○ 건설교통국장 함중식 네, 그렇습니다.

○ 정연구 위원 그럼 일반 개별공사는 입찰을 할 수 있는 게 있고 수의계약 한도가 얼마죠?

○ 건설교통국장 함중식 지금 법적으로 수의계약을 할 수 있는 금액은 1억입니다. 1억인데 또 수의계약 대상이 꼭 1억 이상인 것도 할 수 있습니다. 예를 들어서 계속 유찰이 두 번 이상 됐다거나 이럴 경우에는 수의계약 시담에 의해서 수의계약을 할 수도 있습니다, 1억이 넘는 경우도.

○ 정연구 위원 그럼 본 추가공사는 어디에 해당하는 겁니까?

○ 건설교통국장 함중식 이 추가 공사는 물량이 늘어나 가지고 같이 동시에 금액이 늘어난 변경에 해당하는 겁니다.

○ 정연구 위원 본 위원이 보기에 이해하기가 힘든데요. 물량이 늘었다는 건 이미 제한된 계약서 내용의 범위 내에서 늘어난 게 아닌데 연약지반이 발생했다든지 어떤 연약지반으로 인해서 샌드드레인 공법에 의해서 모래가 더 들어간다고든지 기계를 산다든지 그런 것이 늘어나는 거지 이걸 상당히 성격이 다르다고 보는데요.

○ 건설교통국장 함중식 이 성격은 이렇게 이해를 해 주시면 고맙겠습니다. 평면교차로로 계획돼 있던 것을 입체교차로로 하는 그런 변경입니다. 그래서 교통소통을 원활히 하기 위해서 아까 말씀드린 대로 조암~장안간 이 노선을 할 수도 있습니다. 그러나 이것은 언제 할지 모르니까 시행을 하고 있는 평택시에 우선 시공하도록 협의를 해 가지고 평택시에서 이렇게 변경을 한 겁니다.

○ 정연구 위원 알겠어요. 변경된 계약서를 하나 자료로 보내주시고요.

○ 건설교통국장 함중식 네, 알겠습니다.

○ 정연구 위원 교통정책과장 한 가지만 물어볼게요. 모르는 단어가 있어서. 설명서 21페이지에 보면 노드링크 DB라는 게 뭐니까?

○ 대중교통운영개선과장 조청식 노드는 교차로라고 보시면 되고요. 그 다음에 링크는 교차로와 교차로를 연결하는 도로구간을 건설교통부에서…….

○ 정연구 위원 이게 영어인 모양인데 뭐예요?

○ 대중교통운영개선과장 조청식 노드-node, 노달 포인트입니다.

○ 정연구 위원 네, 고맙습니다. 이상입니다.

○ 위원장 이도형 정연구 위원님 수고하셨습니다. 지금까지 보충질의를 모두 마쳤습니다만 그래도 미진한 부분이나 이번 기회에 꼭 질의를 할 사항이 있으신 위원님은 질의해 주시기 바랍니다. 장경순 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 장경순 위원 시간이 짧아 가지고 본 질의도 못했는데 그냥 급하게들 그러시네. 제가 요청한 자료 180쪽에 보시면 최근 3년간 운영했던 위원회가 있습니다. 위원회 실적을 자료로 받아봤는데 10개 위원회가 있는데 이 중에서 위원회가 연간 1회 내지 2회, 많아야 3회 이런 정도밖에 위원회를 운영하지 못하는 각종 위원회들이 있거든요. 그래서 도시교통정책심의위원회라든지 물류정책위원회, 버스정책위원회, 교통안전대책위원회 이런 것들은 위원회를 폐지 내지는 하나로 통폐합하면 어떤가 생각이

들거든요.

○ 건설교통국장 함중식 위원님께서 좋은 지적을 해 주셨습니다만 이런 위원회는 법정 위원회입니다. 그래서 폐지할 수는 없고…….

○ 장경순 위원 통폐합을 해 줘야죠.

○ 건설교통국장 함중식 통폐합은 별도로 갖추도록 법에서 정해져 있기 때문에 통폐합을 한다 하더라도 양쪽을 관할해야 되는 문제고 성격이 다르기 때문에 통폐합하기는 조금 어려운 점이 있습니다.

○ 장경순 위원 운영 실적이 없는 데도 가지고 갈 수밖에 없다?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 장경순 위원 또 이해하기가 힘드네. 아까 여러 위원님들이 계속 걱정을 해 주신 부분인데요. 교통행정과기 때문에 다시 한 번 버스 지원 문제를 가지고 조금만 말씀을 드리겠습니다. 지금 버스회사들이 계속 적자 운영을 한다고 자료에도 나와 있습니다만 적자 운영하는 버스에 대해서 지원을 많이 해 주고 있습니다. 물론 적자 운영을 하면 시민의 발이 되니까 지원을 해 줘야 되겠습니다만 제가 이해 안 가는 한가지는 적자 운영을 한다고 하면서 버스회사가 대수를 자꾸 늘리려고 하는 부분들이 있거든요. 작은 회사를 통폐합해서 흡수하고 매입해서 사들이고 하는 경우가 있는데 적자가 나는데 더 큰 적자를 보려고 노력하는 건지, 왜 다른 회사를 사 가지고 버스 대수를 늘리려고 하는 건지 왜 그런 건가요?

○ 건설교통국장 함중식 지금 자료를 제출해 드린 부분은 적자 지원한 버스회사만을 했기 때문에 흑자노선에 대한 것은 없습니다. 그래서 흑자를 보는 부분도 많습니다. 전부 적자만 보는 것이 아니라. 금년도에 용역에서 수익금관리조사를 전수조사를 했는데 숫자상으로는 적자, 흑자 거의 뚝뚝을 이루고 있습니다. 해서 적자노선에 대한 부분만 지원을 하는 것이고 그 자료를 요구하셨기 때문에 적자노선만 여기에 열거를 했기 때문에 버스회사가 적자도 갖고 있고 흑자도 갖고 있으면서 그렇게 운영을 하면서 또 저희들이 보기에다 규모를 더 크게 하면 오히려 흑자 쪽으로 갈 수 있는 여력이 생긴다라고 판단을 하고 있습니다. 그래서 저희들도 통폐합은 그렇게 흐르는 것이 오히려 대중교통 활성화를 위한 하나의 방법이 아닌가 이렇게 생각을 합니다. 그래서 버스회사들이 저도 처음에는 이렇게 재정 지원이 되는 걸 몰랐어요. 이 업무를 맡고서 이런 걸 보니까 ‘이렇게 왜 개인 사업체에 대한 지원을 해야 되느냐’ 이런 의문을 가졌습니다. 그래서 적자노선 대부분이 시골 벽지노선이라든가 인구가 적으면서도 통행이 없을 수는 없기 때문에 관에서 강제적으로 운영을 하도록 된 노선이 거의 적자를 보고 있기 때문에 이 부분에 대해서는 운영 횟수도 적절치 않은 부분이 있습니다. 그래서 흑자 노선은 사람이 많은 시내버스라든가 또 간선 지역간 서울 유출입 버스라든가 이런 데는 흑자를 보고 있습니다.

○ 장경순 위원 시간이 자꾸 지나가니까 마지막으로 마무리를 지으면 물론 도민의 발인 시내버스, 시외버스 이런 대중교통이 적자폭이 나면 지원해 준다 이런 말씀이신데 그러나 제가 객관적으로 볼 때 버스대수를, 물론 흑자노선도 많이 있습니다, 늘리고 큰 덩어리로 만들려고 하는 부분들은 그만큼 흑자가 많이 생기는 부분들이거든요. 그래서 지원책도 좀더, 물론 용역도 좋습시다만 연구해서 시민이 낸 세금을 그냥 달라는 대로 줄 것이 아니고, 물론 어렵히 알아서 잘 조절해서 주겠습니다마는 적당히 조절을 해서 정확한 산출근거에 의해서, 그리고 적자폭도 아까 자료에 51%만 적자보조를 해 준다고 그랬는데 그런 부분도 정확하게 짚어 가지고 해 주시고요.

걱정이 돼서 한 가지만 더 말씀을 드리면 또 이 사람들에게 어떻게 보면 우리 경기도 교통과에서 끌려갈 수 있는 그런 느낌도 받거든요. 이 사람들이 우리 지원을 이만큼 안 해 주시면 버스 세우겠다 그러면 큰일 나잖아요. 시민의 발이 묶여버리니까. 그런 경우도 있죠? 적자가 돼서 운행을 못하겠다, 아니면 기사들이 봉급을 올려달라는데 이만큼 올려줄 수 없어서 운행을 못하겠다 그러면 도에서 또 끌려갈 수 밖에 없단 말이야. 그렇죠?

○ 건설교통국장 함중식 물론 그런 경우는 없습시다만 시설개선명령에 의해서 강제로 이행할 수 있도록 법에 규정돼 있기 때문에 그런 동원령을 내리면 그런 부분은 해소가 될 걸로 보입니다.

그리고 저희들이 용역을 하면서 서울과 환승할인을 하기 위해서 단말기를 12월 3일까지 전 버스에 대해서 설치계획에 있고 지금 추진 중에 있습니다. 그 단말기를 카드만 100% 이용을 하면 그 수익금은 앞서서 저희들이 파악할 수 있습니다. 그래서 이용하시는 분들이 카드를 이용하시면 정확한 수익금을 저희들이 앞서서 관리할 수 있기 때문에 적자노선인지 흑자노선인지는 아주 정확한 관리를 할 수 있다는 것을 말씀드리겠습니다.

○ 장경순 위원 카드는 안 쓰고 현금으로 쓰면?

○ 건설교통국장 함중식 현금으로 쓰면 그것은 양심에 맡겨야 되는 부분입니다. 그래서 저희들이 카드를 사용할 때 환승할인해 주는 부분 폭을 더 크게 해서 꼭 카드를 소지할 수 있도록 그런 정책도 필요하하다고 생각을 하고 있습니다.

○ 장경순 위원 잘 알겠습니다. 이상입니다.

○ 위원장 이도형 장경순 위원님 수고하셨습니다. 다음은 차희상 위원님 간단하게 보충질의해 주시기 바랍니다.

○ 차희상 위원 본 위원 질의에서 좀 빠진 부분이 있어서 간단하게 하겠습니다. 지금 자전거전용도로 그린웨이사업이 용역 수립 중에 있죠? 어느 단계까지 와 있습니까?

○ 건설교통국장 함중식 지금 그린웨이 용역은 저희들이 마쳤고요. 거기에 시범노

선까지 정해 가지고 저희들이 그 시범노선에 대해서는 정말 말 그대로 자전거전용도로가 될 수 있도록 추진을 하려고 했습니다. 그러나 올 예산에 반영을 못했습니다. 예산이 여의치 않아 가지고, 저희들이 건의는 했습니다만 다음 추경에 검토하도록 해 가지고 본예산에 반영은 못했습니다.

○ 차희상 위원 본 위원이 자료를 보니까 그린웨이사업이 없습니다. 굉장히 아쉬움이 많은데 다음 처음 추경에 꼭 배정해 주시길 부탁드립니다 잘 아시겠습니다만 우리 건설교통위원회 주관으로 경기도의회에 자전거동호회가 9월 9일 창립을 했습니다. 이 자리에 계신 이도형 위원장님을 자전거동호회 회장님으로 모시고 제가 간사를 맡아서 건설교통위원회가 주관으로 해서 30명의 회원이 확보가 돼 있는데 그 당시에 도 그런 말씀을 위원님들한테 했죠. 우리 건설교통위원회에서 자전거전용도로사업이 약 8,500억원을 투자해서 경기도 내에 전용도로를 설치할 계획으로 있으니까 많은 위원님들이 동참을 해 달라고 부탁을 했습니다. 그래서 조만간에 자전거를 일괄 구입을 해서 한번 행사를 가질 계획으로 있는데 그러한 사업이 차질을 빚은 것에 대해서 매우 안타깝게 생각을 하면서 한 가지만 참고사항으로 말씀을 드리겠습니다.

수원에 있는 모 시민단체가 4월부터 10월까지 6개월 동안 청소년들 119명을 대상으로 해서 자전거타기 활성화를 위한 설문조사를 했습니다. 여기에서 자전거 이용자가 늘지 않는 이유에 대해서 70.6%가 자동차와의 사고위험이 높다 이것을 지적했구요. 7.6%가 자전거 이용시설이 부족하다 이 두 가지가 가장 핵심적이었습니다. 그래서 참고사항으로 말씀드리는데 이번에 용역사항에 가장 중점적으로 해 둘 부분이 자동차와의 접촉사고입니다. 그러다 보니까 우리가 교통장애인이 많이 발생하는 이유가 자전거와 오토바이사고가 많습니다. 실질적으로 차 대 차 사고보다는 이러한 무동력 자전거 아니면 오토바이사고, 그러나 그 사고는 보험이 안 돼 있다 보니까 사실상 통계가 안 나와요. 제가 이번에도 장애인특위에서 그런 얘기를 했습니다만 우리가 조사를 할 수가 없어요. 교통장애인협회에서는 교통장애인이 약 300만이 된다고 얘기하는데 우리나라 인구의 거의 10분의 1 가까운 교통장애인이 현재 발생하고 있다. 그래서 어차피 우리 도에서 국장님께서 안을 내셔서 좋은 사업을 추진 중에 계시니까 그러한 부분을 참고로 해서 가지고 정말 안전을 위한 자전거전용도로사업이 마련돼야 된다고 생각을 하면서 한 가지만 건의사항을 드리겠습니다.

지금 시범지역으로 저도 알고 있습니다만 본 위원이 본 질의할 때 황구지천 질의를 했습니다만 사실 황구지천을 수변도로로 잘 활용하게 되면 의왕서부터 시작해서 평택 진위천까지 나가는 그러한 수변도로가 자전거전용도로에 아주 최적이다 이렇게 보고 있습니다. 참고로 해 주시기를 바라고 우리 자전거동호회가 조만간에 활성화될 수 있도록 국장님 이하 많은 공직자 여러분께서도 적극적으로 동참해 주시기를 부탁의 말씀을 드리면서 질의 마치겠습니다.

- 위원장 이도형 차희상 위원 수고하셨습니다. 어제에 이어…….
- 장경순 위원 위원장님! 잠깐만요. 제가 좀 전에 마을버스 문제를 가지고 언급을 했었지 않습니까? 어떻게 전화통화 됐나요? 조금 아까 안양시하고 통화한 모양인데 누가 안양시하고 통화했습니까?
- 건설교통국장 함중식 사무실에 있는 직원이 통화를 했습니다.
- 장경순 위원 마을버스 카드하고 시내버스 카드하고 따로 따로 갖고 다녀야 된다는 건 알고 있죠?
- 대중교통운영개선과장 조청식 종류가 좀 다릅니다. 대중교통운영개선과장 조청식입니다. 카드가 중복되게 사용, 후불신용카드 같은 경우에는 같이 쓸 수 있는 거고요. 선불카드 중에서는 차이가 있습니다. 시내버스에서 쓰는 카드하고 마을버스에서 쓰는 카드가 다른 경우가 있습니다.
- 장경순 위원 그래서 시내버스 카드 따로 마을버스 카드 따로 두 개를 갖고 다녀야 되는 불편함을 가지고 있는 것 아니에요?
- 대중교통운영개선과장 조청식 네, 그런 경우가 있습니다. 구간에 따라서요.
- 장경순 위원 그리고 또 새로운 신교통카드라는 것을 이번에 만들었죠?
- 대중교통운영개선과장 조청식 서울시에서 만드는 겁니다.
- 장경순 위원 경기도도 쓰잖아요?
- 대중교통운영개선과장 조청식 일반 보급형 같이 쓰고 있습니다.
- 장경순 위원 그러면 그건 마을버스도 쓰나요?
- 대중교통운영개선과장 조청식 지금 마을버스는 일반보급형은 가능하고요. 아마 지금 안 되는 카드는 고급형이라고 해 가지고 별도로 나온 카드가 또 있습니다. 그런 것들은 현재 경기도 시내버스나 마을버스의 단말기에서 읽어내지 못하고 있습니다. 그래서 저희가 아까 말씀드린 대로 시내버스에서의 전체 단말기를 바꾸는 작업들을 그런 카드를 같이 읽기 위해서 하는 작업들을 하고 있는 중입니다.
- 장경순 위원 방금 누가 안양시로 전화를 교통행정과로 한 모양인데 전화가 왔어요. 되지도 않는 걸 자꾸 된다고 그러니까 전화가 오잖아요. 그럼 마을버스 운영하는 사람들은 카드를 또 갖고 다녀야 되고 시내버스 타고 다니는 사람은 카드 또 갖고 다니면 두 장을 갖고 다녀야 되잖아요. 그 다음에 새로운 교통카드를 만들면서도 마을버스는 제외를 시켰다면서요.
- 대중교통운영개선과장 조청식 그건 저희가 제외시킨 게 아니고요.
- 장경순 위원 그러니까 일원화가 안 된다는 거죠. 일원화를 해서 마을버스도 시민들이 이용하는 거고 도민들이 이용하는 건데 불편을 초래해서는 안 되지.
- 대중교통운영개선과장 조청식 무슨 말씀인지 알겠는데요. 기본적으로 카드가 기존 마을버스 사업자들의 카드가 있고 그러기 때문에 진입장벽이라고 보통 얘기를 하

는데 기존 사업자하고 수수료 관계 정리가 사업자끼리 안 되는 부분 때문에…….

○ 장경순 위원 이런 부분 때문에 카드를 650원 미리 내는 사람도 있고 다른 카드를 쓰면 600원 내는 그런 이용자도 있고 그러는 것 아니에요.

○ 대중교통운영개선과장 조청식 네, 그런 경우가 있습니다.

○ 장경순 위원 그렇다고 아까 대답을 하면 되지 뭘 아니라고 그래요?

○ 대중교통운영개선과장 조청식 아니 그런데 내용 자체가 위원님 말씀하신 게 정확히 어떤 부분인지 확인을 해 봐야 되지 않습니까?

○ 장경순 위원 그러니까 확인을 하는데 50원을 미리 학생들이 손해를 보잖아. 선불카드 650원을 내고 50원을 환불 못 받으니까. 그러면 카드를 일원화 시켜주면, 다른 카드들은 똑같이 50원 환불 받아서 600원만 내는데 선불카드는 왜 650원을 받아 이거예요. 50원을 환불해 주든지 아니면 카드를 단일화시켜 주든지 해야지, 아니면 마을버스를 없애든지. 일원화시키지도 않고 요금을 더 받게 하면서 아니라고 그러면 당장 전화가 오는구만.

○ 대중교통운영개선과장 조청식 위원님, 아까 국장님께서 말씀하셨지만 마을버스에 대한 요금 책정이라든지 카드 사용에 대한 건 해당 시·군에 권한이 가 있기 때문에…….

○ 장경순 위원 시·군에서 하는데 도에서 신교통카드를 마을버스까지도 다 집어넣어줘 가지고 같이 통합해서 한 가지 카드로 할 수 있도록 만들어 주면 이러한 불편함이 없는 거 아니냐 이거죠.

○ 대중교통운영개선과장 조청식 그것 때문에 사실 저희가 추진을 했습니다. 그동안 마을버스 단말기도 같이 바꾸려고 했는데 지금 마을버스에는 A-CASH 단말기라고 기존 단말기가 통상 계약을 한번 하게 되면 5년 동안 사용하도록 법적으로 돼 있는데요. 그 부분이 아직 2년 반밖에 안 된 마을버스가 많이 있기 때문에 지금 한꺼번에 마을버스 단말기를 저희가 시내버스에 도입하려고 하는 통합교통카드 단말기로 바꾸어 나가기가 지금 어려운 상황에 있기 때문에 그렇습니다. 그래서 그걸 단계적으로 협의를 거쳐서 A-CASH 단말기라든지 기존 단말기, 또 새롭게 도입되는 단말기 카드사업자하고 별도로 회의를 거쳐서 단계적으로 저희가 바꿔 나갈 계획을 갖고 있습니다.

○ 장경순 위원 이렇게 불편하게 하는 건 도에서 일관성이 없는 교통정책을 해서 그렇지. 그럼 마을버스를 이용하는 사람은 언제까지 손해를 보며 카드를 두 장씩 갖고 다녀야 되냐 이 말이에요. 마을버스제도를 그럼 폐지를 시키든가. 주민들이 불편하니까 이런 불편을 호소하고 도의원 사무실까지 와서 얘기하는 것 아니에요.

○ 건설교통국장 함중식 그 문제에 대해서는 저희들이 마을버스를 운영하고 있는 시·군과 협의를 해서 잘 추진될 수 있도록 노력을 하겠습니다.

○ 장경순 위원 그러니까 이런 것들도 교통카드면 교통카드 하나로, 존경하는 노용수 위원이 얘기한 것처럼 전국적인 카드는 안 될지언정 경기도 내에서만은 그래도 대중교통이라고 하면 마을버스나 일반 시내버스나 시외버스나 마찬가지로 버스 아닙니까? 그럼 한 가지 카드로 동일 요금을 낼 수 있게, 또 환승을 시키면 환승요금으로 적용을 받을 수 있게 만들어 줘야지 그게 도 교통정책이지 금방 50원씩 학생들이 손해 본다고 억울해서 진정을 하고 저희 아버지는 우리 도의원 사무실 찾아와서 도에서 안 된다는데 어떻게 해야 하는 거냐고 와서 물어보고 이래서 제가 다른 것도 다 할 얘기가 많지만 이걸 짚고 넘어갔던 부분이란 말입니다. 그래서 이런 부분도 일관성 있는 교통카드를 만들어야 된다. 마을버스까지도 적용시켜 주고 손해 보는 일이 없도록 해 줘야지 왜 선불을 낸 학생들은 650원을 내야 되며 다른 카드를 사용하는 사람들은 600원을 내야 되느냐 이 말이야. 형평성에 안 맞지.

○ 건설교통국장 함중식 그런 부분들은 사실상 인·면허권을 도지사가 갖고 있을 때는 빨리 치유될 수 있는 행정을 할 수 있지만 아까 보고드린 바와 같이 인·면허권이 31개 시·군에서 가지고 있고 시장·군수가 처리한 사항이기 때문에 저희들이 행정지도를 해 나가는 수밖에 없습니다. 그래서 그 부분에 대해서는 해당 시·군과 저희들이 협의해서 추진을 하겠습니다. 다만 그런 카드단말기를 교체하는 데는 별도의 비용이 들기 때문에 그런 비용 부담 관계라든가 지원관계 이런 것들이 결정돼야지 저희들이 무조건 하라고 그런다고 그래서 할 수 있는 그런 입장은 아닙니다. 그래서 그 부분을 이해해 주시고 저희들도 행정 협의 처리하는 데 적극 노력을 하겠습니다.

○ 위원장 이도형 알았습니다. 위원님들…….

○ 장경순 위원 저는 안 알았거든요, 위원장님은 알았는데. 그러면 이 단말기들을 교체해 주는 것도 도에서 도비 지원으로 해 줄 수도 있는 문제고, 도민들을 위해서.

○ 건설교통국장 함중식 그렇지는 않습니다. 물론 지원도 가능하겠지만 지금 우리가 7,000대가 넘는 버스를 조합에서 자기 돈으로 하고 있습니다. 그러면 마을버스도 그런 식으로 하면 지금 당장도 가능합니다.

○ 장경순 위원 그러니까 어차피 도민들이 이용하는 버스들이 적자노선이라고 그래서 도비를 지원해 주지 않습니까?

○ 건설교통국장 함중식 그렇습니다.

○ 장경순 위원 그리고 언젠가는 미터기들도 달아주고 그러지 않았습니까, 도에서? 그렇죠?

○ 건설교통국장 함중식 무슨 미터기를 말씀하시는 건가요?

○ 장경순 위원 86·88올림픽 때 미터기를 달아줬잖아요. 누구 돈으로 했습니까?

○ 건설교통국장 함중식 세금으로 했습니다.

○ 장경순 위원 세금으로 했죠?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 장경순 위원 그런 경우도 있으면서 이런 건 왜 안 되냐는 거예요.

○ 건설교통국장 함중식 그런 것들이 인·면허권을 갖고 있는 사람들이 할 문제지 지금 이 문제를 지사가 해결할 문제는 아니라고 봅니다.

○ 장경순 위원 그러니까 이런 문제들을 도민들이 이용하면서 불편함을 느끼니까 마을버스를 이용하지 말라고 홍보를 하든지 똑같은 버스를 타는데 돈을 더 내니까 이 사람들이 억울하니까 전화를 하는 것 아니에요.

○ 건설교통국장 함중식 물론 전화하고 이런 부분에 대해서는 형평성이 안 맞기 때문에 얼마든지 있을 수 있는 사항이라고 봅니다. 그러나 지금 위원님이 지적하신 대로 이것을 당장 고칠 그러한 일은 아니고 저희가 해당 시·군하고 협의를 해 가지고 그런 일이 조속히 치유될 수 있도록 노력하겠습니다.

○ 장경순 위원 교통정책이 오죽하면 교통정책이겠습니까만 하여튼 그런 것들도 어차피 지원해 주는 거면 지원해서 도민들이 이용할 때 불편함이 없도록 시정해 나가세요.

○ 건설교통국장 함중식 알겠습니다.

○ 위원장 이도형 장 위원님 수고하셨습니다. 더 이상 질의하실 위원님이 안 계시므로 건설교통국에 대한 질의답변을…….

○ 노용수 위원 시간을 뺏었으면 할애하셔야죠. 아까 대중교통문제가 복잡했는데 이야기해서 더 이야기는 안 드려도 충분히 이해되신 거죠? 교통카드 전국호환 기술 검토를 위한 전문가 워크숍 발표자료 이 자료를 보니까 전국호환을 하는데 단말기 교체비용으로만 약 1,200억 정도 소요가 된다고 이야기가 되어 있더라고요. 저희는 전국이 아니니까 경기도 내지는 수도권만 생각해 본다면 차지하고 있는 비중이 47% 정도 되니까 산술적으로 나눠본다면 600억 정도면 되지 않겠나, 단말기 교체하는데. 600억을 써서 대중교통을 이용하는 사람들에게 만족감을 준다면 저는 그 돈의 가치가 있지 않을까 하는 생각을 결론적으로 말씀드리면서 대중교통에 대한 카드를 쉽게 사용할 수 있는 방안, 지금 주차장, 공원, 시외버스, 택시, 터미널 이런 업체까지 하나의 카드로 다 사용할 수 있도록 하겠다라는 게 최종목표거든요. 그래서 그 부분을 최대한 당겨주시는 것이 지금 도민들이 갖고 있는 대중교통에 대한 불만과 불편을 해소할 수 있는 가장 좋은 방법이 아닐까 하는 생각에 정리말씀을 드리고요. 그 다음에 한 두세 가지만 간단하게 청해 드리고 가겠습니다. 광역도로가 16개 지정되어 있는데 일례로 삼산택지에서 중동택지로 가는 게 300m이고 인천 서운동에서 부천 삼정동으로 가는 것도 역시 300m이고 서울 방화다리에서 하남으로 가는 게 600m이고 그렇습니다. 거리를 보면 굉장히 큰 양은 아니죠?

○ 건설교통국장 함중식 그렇습니다.

○ 노용수 위원 적은 양인데 광역도로로 지정이 되었고. 그런데 주민들이 봤을 때는 금방 뚫을 것 같은데 “왜 안 뚫지” 만을 생각하지 이게 광역도로인지 서울시가 협조를 안 해주는지 경기도가 일을 안 하는지 이 건에 대해서는 이용하는 주민들한테는 관심이 없습니다. 그런 측면에서 봤을 때 이 사업을 시작했다면 이 사업을 최대한 빨리 끝내주는 것이 지역주민들한테 행정서비스를 제공해 주는 것이라라는 생각이 듭니다. 이 짧은 거리의 사업 양에 대해서는 2008년 이렇게 갈 필요없이 최대한 행정력을 동원해서 여기는 서울이 아니니까, 제가 지금 세 가지 지적한 데는 두 군데는 인천하고 협의되면 되는 거거든요. 이것은 빨리 마무리를 해주시는 게 좋겠다라는 생각이 들고 두 번째는 광역도로가 서울시계하고 맞물려 있는 도로이기 때문에 서울시하고 협조가 거의 대부분 되어야 될 사업인데 서울시하고 협조가 안 된 관계로 근 10년씩 끌여가고 있습니다. 그래서 광역도로 개설사업의 핵심은 공사의 어떤 내용을 짜는 것보다는 서울시하고 얼마나 협조를 빨리 하느냐 하는 문제가 관건일 것 같습니다. 그래서 행정력이 10이라면 9 이상은 서울시하고 협조를 끌어내는데 사용하고 1은 공사를 준비하는데 써야 되지 않을까 생각이 들어서 행정의 스텐스를 유연하게 적용해 주십사 하는 뜻으로 광역도로와 관련된 문제는 말씀을 마치고 그 다음에 비포장된 국지도 및 지방도가 있습니다. 본청에서 관할하고 있는 것만 약 70km 정도 되고 시·군에서 관할하고 있는 문제까지 보면 약 170~180km가 되고 있거든요. 여기서 미포장도라면 차가 이용하고 있으나 포장 안 된 곳을 말하는 거죠?

○ 건설교통국장 함중식 그렇습니다.

○ 노용수 위원 차량이 많지 않기 때문에 미포장도로의 포장을 소홀히 하고 있는 건가요? 아니면 예산이 없어서 포장을 안 하고 있는 건가요?

○ 건설교통국장 함중식 물론 교통량에 비해서 투자를 아직 할 단계가 아닌 이런 구간을 미포장도로로 관리하고 있습니다.

○ 노용수 위원 지금 시골을 가보더라도 시골의 농로포장까지 어쨌든 시멘트라도 다 되었거든요. 그리고 2청이나 시·군의 농어촌보조사업, 벽지보조사업, 특화사업 등 해서 보면 이런 게 다 마을포장 등과 맞물려 가는 겁니다. 그런데 이 지방도에 포함되어 있지 않은 마을도로까지, 그 다음에 농로까지 포장되는 판인데 차량이 얼마나 이용이 안 되는지 모르겠습니다만 미포장도가 아직도 본청쪽에서만 관리하고 있는 게 약 100km가 넘게 포장이 안 되어 있다라는 것은 조금 행정의 아쉬움 아닌가 생각이 들어서 지적말씀을 올리고요. 그래서 국지도 5개년계획을 수립하는 것 같은데, 2007년도에 끝나는데 그 중간에라도 수정 보완할 수 있다면 수정해서 차량이 이용되는 도로에 미포장도로 부분을 최대한 줄여 주십사 하는 청을 이 자리를 통해서 드리겠습니다.

마지막으로 한 가지는 교통연수원을 재건축하기 위해서 용역을 했어요. 용역하는 것은 좋습니다. 그런데 용역서에는 재건축하는데 필요한 예산을 약 153억원으로 잡았더라고요. 우리 교통연수원에서 잡고 있는 재건축비용은 약 167억원으로 계상하고 있습니다. 그리고 이번에 예산서는 정확하게 못 봤습니다. 교통연수원 재건축비용 설계비가 올라왔죠? 그러면 교통연수원 재건축문제를 바로 드라이브하겠다는 것 아니겠습니까?

○ 건설교통국장 함중식 지금 교통연수원을 각 시·도에 확인해 보니까 저희 도가 연수인원은 제일 많으면서 인원에 대한 단위면적을 따져보니까 제일 열악합니다. 그래서 저희들이 해야 된다고 판단했습니다.

○ 노용수 위원 국장님 그 말씀에는 연수 인원당 면적비용이라든가 1985년도에 세워졌는데 그때 8,371명이 교육을 받았는데 2004년도 보니까 8만 9,000명으로 늘어났기 때문에 근 100배가 늘어났거든요. 그 건에 대해서는 저는 동의를 합니다. 동의하는데 지금 우리 경기도의 예산상황이 다른 어느 때보다 많이 아픔이 있죠?

○ 건설교통국장 함중식 그렇습니다.

○ 노용수 위원 그런데 지금 용역을 하고 그 용역이 나오자마자 167억원이라면 적지 않은 돈인데 바로 집행계획을 수립하는 것에 있어서, 예산 선택 부분에 있어서 이게 적절한 선택인가에 대해서는 저는 조금 회의적이고 그런 측면에서 금년에 교통관련 예산을 신청했는데 예산이 반영되지 못한 사업에 대한 조서를 달라고 요청을 아침에 했는데 자료가 아직 안 왔거든요. 그래서 판단을 못하겠는데요. 그런 측면에서 봤을 때 연수원이 비좁고 거기에 와서 교육을 받으시는 분들한테 일정한 불편함이 있을 수 있겠습니까만 지금 어쨌든 공간이 있어서 이용되고 있기 때문에 더 아쉬운 부분이 있다면 예산이 많이 어려운 상황에서는 다시 한 번 재고해 보는 것이 좋지 않겠나 하는 정도까지만 이 자리에서 말씀드리겠습니다.

○ 건설교통국장 함중식 조금 설명을 올리겠습니다. 교통연수원을 다시 재건축하는 문제에 대해서는 저희들도 처음에는 예산관계 때문에 걱정을 많이 했고요. 그 건물이 10년, 20년 되면서 나름대로 규모는 그냥 이용할 수 있다라고 보지만 그 시설이 D급 시설로 관리되고 있습니다. 그 부분에 저희들도 안전이라든가 모든 면에서는 재정이 어렵기는 하지만 빨리 보완해야 될 시설물이기 때문에 용역비 6억원을 요구했습니다.

○ 노용수 위원 그러면 건설교통국에서 계획하고 있는 교통연수원의 완공연도는 언제로 보고 있습니까?

○ 건설교통국장 함중식 2년 정도로 보고 있습니다.

○ 노용수 위원 2007년.

○ 건설교통국장 함중식 내년도에 용역해서 내년도에 예산이 성립되면 좋겠는데 저

회들이 7, 8년 이렇게 해서 2008년까지 준공하는 목표로 추진하고 있습니다.

○ 노용수 위원 필요성 부분은 필요성 부분대로 판단하시는 게 좋겠다고 보고 원장의 어떤 스케줄대로 우리가 끌려가지 않는 것이 예산을 쓰는 입장에서는 좋지 않을까 생각이 듭니다. 정말 꼭 필요한 것인지, 다른 사업보다 우선적으로 필요한 것인지 그 부분에 대한 판단이 더 필요하겠다. 그것은 예산문제 갔을 때 다시 한 번 논의하겠습니다.

○ 건설교통국장 함중식 증축까지 저희들도 검토했습니다만 증축해서 쓸 건물이 아니기 때문에 아주 다시 짓는 것으로 결정했습니다. 각 시·도에 있는 면적에 토지면 적도 그렇고 건축면적도 그렇고 저희들이 제일 적습니다. 이것도 우리 경기도가 이 부분에 대해서는 너무 관심을 덜 가진 게 아니냐 이런 생각도 해 봤습니다.

○ 노용수 위원 어차피 말 나왔으니까 한 마디만 더 덧붙이면 용역보고서에도 자료가 안 나와 있는데 지금은 시청각 교재를 많이 사용하잖습니까? 그런 측면에서 보면 교통사고에 대한 시뮬레이션이라든가 교통사고에 대한 충격이 어느 정도인지, 음주운전을 했을 때 그런 반응속도는 어떤지 그런 부분들을 거기서 실제 체험해 볼 수 있는 체험학습장 있지 않습니까? 그런 부분들까지 준비해 준다면, 만약 새로 재건축이 된다면 시설에 그런 부분까지 감안해서 넣어주는 것이 교통연수원 아니면 교통센터로서 기능을 충분히 할 수 있지 않을까 생각이 들고 여기에는 어린이 교통나라 부분은 들어가 있으니까 더 말씀 안 드리겠습니다.

○ 건설교통국장 함중식 알겠습니다.

○ 위원장 이도형 네, 노용수 위원님 수고하셨습니다. 더 이상 질의하실 위원님이 안 계시므로 건설교통국에 대한 질의를 모두 마치겠습니다.

○ 우태주 위원 위원장님, 조금만 더 합시다. 미안합니다. 동료위원님은 물론이고 공무원 여러분들도 상임위원회에서 원래 발언제한시간은 없습니다. 그런데 위원장님 이하 위원들이 약속에 의해서 제한 시간을 두자 그랬는데 이것도 마지막 행정사무감사고 하니까 좀 힘드시더라도 우리를 믿고 있는 1,100만 도민을 위해서 조금 더 질의를 하겠습니다. 오전 내내 다룬 서울진입버스 이게 한계에 부딪혔습니다. 아무리 좋은 교통정책을 쓰고 예산을 투여해서 도로를 넓힌다 그러더라도 서울의 대중교통 버스를 받아들이지 않으면 곤란하다는 생각이 듭니다. 우리가 서울특별시하고 협의하게 된 것은 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제5조 규정에 의해서 협의하게 된 거죠?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 우태주 위원 그런데 이 상위법, 예를 들면 서울 시내에도 국도가 있을 것 아닙니까? 그게 전부 관리는 서울시에서 할지 모르지만 국도가 있을 것으로 생각이 되는데.

○ 건설교통국장 함중식 있습니다.

○ 우태주 위원 그러면 우리가 우리 경기도의 버스를 국도를 이용하겠다는데 그것을 제한한다는 것은 자동차운수사업법이 있기는 하지만 위헌의 소지 이런 것은 생각 못했습니까?

○ 건설교통국장 함중식 지금 시의 국도는 해당 시장이 관리하도록 되어 있습니다.

○ 우태주 위원 관리는 하는데, 예를 들어서 관리라는 것은 국도를 유지 보수한다든가 그런 뜻 아니에요?

○ 건설교통국장 함중식 유지보수, 확장 이런 것들이 해당 시장이 하도록 되어 있습니다.

○ 우태주 위원 유지보수, 확장인데 통행권까지 제한할 수 있는 법이 있느냐 이 말이지.

○ 건설교통국장 함중식 통행권 제한은 저희들이 생각하기에는 지금 초과차량이라든가 교량 등의 위험으로 인해서 이런 정도만 제한하고 있습니다.

○ 우태주 위원 그런데 우리가 급하게 부딪히지 말고 한발 더 앞서서 위헌의 소지가 있다고 보고 우리가 재관한다면 어떻게 됩니까?

○ 건설교통국장 함중식 그 문제까지는 저희들이 검토를 안 해 봤습니다만 관리청, 관리권이 해당 시장한테 있기 때문에 국도의 사용으로 인해 국도니까 건교부장관이 관리하는 도로니까 건교부하고만 협의하면 된다 이런 생각은 저희들이 안 해 봤습니다. 저희들도 내용은 마찬가지로입니다. 13개 시가 있고 도농복합시가 있습니다만 지역의 국도는 저희들도 같은 조건에 의해서 관리하고 취급하고 있기 때문에 똑같은 조건이라고 생각하고 있습니다.

○ 우태주 위원 그러니까 거기에서 머무르지 말고, 경기도에서는 타 시·도 진입버스를 막은 적은 없죠?

○ 건설교통국장 함중식 저희들도 서울시에서 협의 오면 부동의한 것도 꽤 있습니다.

○ 우태주 위원 하기는 하는데 법적근거가 예를 들어서 위헌의 소지가 있다고 생각하고 우리가 한 번 해 볼만 한 것 아니에요?

○ 건설교통국장 함중식 그 부분에 대해서는 저희들이 법률자문관한테 자문을 받도록 하겠습니다.

○ 우태주 위원 헌법에 보면 필요적 제재의 위헌성 그런 게 있어요. 그래서 본 위원이 보기로는 상당한 이유가 있다 이런 생각이 들고 또 대중교통 활성화를 위한 그런 법도 있죠? 건교부에서 대중교통을…….

○ 건설교통국장 함중식 이용촉진법.

○ 우태주 위원 해서 원활하게 하라는 것도 있고. 그래서 너무 법에, 시행규칙 제5

조에만 너무 얽혀 있다는 생각이 듭니다. 연구하셔서 바로 본 위원한테 회신해 주세요. 지금까지 검토 안 하셨다면 검토를 조금 깊이 해서.

○ 건설교통국장 함중식 그 부분은 법률자문을 받도록 하겠습니다. 그래서 자문 후에 결과를 위원님께 보고드리도록 하겠습니다.

○ 우태주 위원 또 한 가지는 지난번에 말썬이 되었던 죽전~구미간 도로를 우리가 힘들게 개통했습니다. 현재 보면 성남시에서 그 도로에 필요이상의 중앙분리대 화단을 만드는가 하면 에코브리지를 만든다고 지금 공사를 한창 진행 중에 도로를 막고 있거든요. 여기에 대해서도 적어도 우리 경기도에서 지도를 해야 된다고 생각하는데 어떻게 생각하십니까?

○ 건설교통국장 함중식 지금 에코브리지 부분은 시공 중에 있는 사항이고 지금 성남시 구간의 도시계획도로에 대해서 성남시에서 중분대라든가 이런 시설을 만들어 왔습니다. 저희들도 당초에 그런 시설들을 설치하지 않을 것을 협의해 봤습니다만 성남시에서 시장의 의지대로 시설이 되어 있는 상태입니다. 그래서 이 부분은 저희들이 죽전 이후 후속지구가 준공이 되어서 교통량이 늘어나면 그때 재협의를 하면서 교통소통의 원활을 기하도록 협의를 하겠습니다.

○ 우태주 위원 그런가 하면 그 마을버스도 못 들어오게 제재하고 있습니다. 본 위원이 여러 번 개인적으로 경기도에도 협조를 요청하고 용인시에도 요청했습니다만, 성남시에도 본 위원이 개인적으로 했습니다. 그런데 제대로 안 되고 있는데 좀더 경기도에서 관심을 가지시고 어떤 제재방법을 취해 달라는 당부의 말씀을 드립니다. 가능하겠습니까?

○ 건설교통국장 함중식 저희들이 제재할 수 있는 권한은 없다라고 보고 성남시와 용인시가 마을버스를 오가는 것에 대해서는 성남시에서 그렇게 반대의견을 내고 있습니다. 아까도 말씀드렸다시피 서울시하고 저희들이 협의하는 것과 똑같이 용인시에서 성남시장과 협의가 안 되면 저희 도에 중재요청을 합니다만 저희도 성남시에 종용해서 동의를 받아야 가능하도록 되어 있지 성남시가 동의를 안 해준다고 해서 별도로 제재할 수 있는 권한은 없습니다. 그 부분에 대해서도 서로 불편이 최소화되도록 저희들이 다시 중재를 하도록 하겠습니다.

○ 우태주 위원 알겠습니다. 중재에 협력해 주시기 바랍니다. 마지막으로 한 두 가지입니다. 고속도로상인데 풍덕천정류소가 있습니다. 이게 현재 수지지역은 버스가 부족한 상태인데 아시다시피 계속 서울시하고 협의가 안 되어 가지고 정차를 못하고 있는 실정 아닙니까? 그것을 만회하기 위해서 또 다소 불편을 덜어주기 위해서 경부고속도로상을 지나가는 수원행 광역 직행버스가 있습니다. 그것을 정류소에 세워서 출퇴근시간, 제한된 시간에라도 이용할 수 있도록 했으면 좋겠다는 건의를 몇 차례 했습니다. 어디까지 진행되고 있는지 알고 싶습니다.

○ 건설교통국장 함중식 도로관리청인 도로공사에서 불가의견을 냈기 때문에 저희들이 그 사항을 지금 해결을 못하고 있는 사항입니다. 저희들은 죽전휴게소에 환승시설을 해서 그 시설이 되면 거기에서 환승할 수 있도록 그런 계획을 갖고 지금 용역 중에 있습니다.

○ 우태주 위원 물론 그것도 알고 있습니다. 그것도 빨리 당겨주시고 불가하다는 내용, 협의한 내용을 저한테 보내주시기 바랍니다.

○ 건설교통국장 함중식 알겠습니다.

○ 우태주 위원 마지막으로 한 가지입니다. 본 위원이 이미 질의했습니다만 용인~서울간 고속도로가 현재 중단되고 있다고 그래요. 알고 계십니까?

○ 건설교통국장 함중식 중단되고 있는 것이 아니고 1공구는 실시계획 인가를 먼저 받아 가지고 아까 답변드린 대로 거기는 보상추진을 하고 있고 나머지 공구는 실시계획 준비를 하고 있습니다.

○ 우태주 위원 그러니까 현재 중단된 상태는 아니라는 말이죠?

○ 건설교통국장 함중식 아닙니다. 추진하고 있습니다.

○ 우태주 위원 계속해서 관심을 가지시고.

○ 건설교통국장 함중식 건교부에서도 그것을 기한 내에 끝내려고 한꺼번에 하지 않고 구간별로 급한 대로 일을 할 수 있도록 처리해서 진행 중에 있습니다.

○ 우태주 위원 조기에 개통될 수 있도록 최선을 다해 주시기 바랍니다.

○ 건설교통국장 함중식 알겠습니다.

○ 위원장 이도형 우태주 위원님 수고하셨습니다. 더 이상 질의하실 위원님이 안 계시므로 건설교통국에 대한 질의답변을 모두 마치겠습니다. 건설교통국장님께서도 위원님들께서 요청하신 서면답변 자료를 11월 25일까지 본 위원회에 16부를 제출해 주시기 바랍니다.

위원 여러분! 장시간 동안 열의를 가지시고 감사에 임해 주신 데 대해 감사의 말씀을 드립니다. 그리고 함중식 건설교통국장을 비롯한 관계 공무원 여러분들도 행정사무감사를 위해 감사준비와 위원님들의 질의에 성의를 다해 주신 노고에 대해 진심으로 감사드립니다. 오늘 여러 위원님들께서 지적해 주시고 대안이나 권고 등을 제시하신 사항은 모두 도민들의 뜻이니만큼 이를 겸허하게 받아들이셔서 도정운영에 적극 반영되도록 해주시고 개선할 점은 조속히 조치하는 등 최선의 노력을 기울여 주시기 바랍니다. 금일 행정사무감사 결과보고서 작성을 위한 소위원회 구성의 건을 상정할 예정이었으나 위원님들의 의견에 따라 다음 주에 상정 처리하도록 하겠습니다. 다시 한 번 위원 여러분께 그리고 관계 공무원 여러분의 노고에 감사드리고 이상으로 건설교통국 소관에 대한 2005년도 행정사무감사 종료를 선언합니다.

(18시38분 감사종료)

○ 출석감사위원

이도형 최용복 강석오 김두영 김현욱 노용수 심진택 우태주 위승철 장경순
정연구 차재운 차희상 서영석 나경숙

○ 행정사무감사 보조공무원

전문위원 김일수 지방행정주사 정승진 지방행정주사보 정정화
지방기능6급 임숙영 지방기능8급 이춘영

○ 출석공무원

건설교통국장 함중식 교통정책과장 심기보 대중교통운영개선과장 조청식
광역교통기획단장 김대호 건설계획과장 신석철 재난민방위과장 류해용