

1998년 도
행정사무감사

경기도의회건설도시위원회회의록 제2호

경기도의회사무처

피감사기관 : 건설도시정책국(건설계획과, 교통과, 주택과)

일 시 : 1998년 11월 24일(화)

장 소 : 건 설 도 시 위 원 회

(10시09분 감사개시)

○ 위원장 박상현 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다. 지금부터 지방자치법 제36조, 동법시행령 제16조와 경기도의회 행정사무감사 및 조사에 관한 조례에 의하여 건설계획과, 교통과 그리고 주택과에 대한 '98년도 행정사무감사 실시를 선언합니다. 위원 여러분 안녕하십니까? 어제에 이어서 건설도시위원회 감사일정에 따라서 건설도시정책국 건설계획과, 교통과, 주택과 소관업무에 대한 행정사무감사를 실시하게 되었습니다.

연일 계속되는 감사에 참석해 주신 위원 여러분께 감사드리며 오늘도 원활한 감사 진행을 위하여 많은 협조 있으시기를 당부드립니다. 아울러 집행부 관계 공무원께서도 행정사무감사의 목적이 달성될 수 있도록 성의를 다하여 감사에 임해줄 것을 당부드립니다.

오늘 감사진행은 어제에 이어서 건설도시정책국 소관에 대한 감사를 진행함으로 증인에 대한 선서를 생략하고 계속해서 건설계획과, 교통과 그리고 주택과 소관업무 전반에 대한 질의 및 답변을 듣는 순서로 진행을 하겠습니다. 질의 답변은 감사의 원활한 진행을 위하여 일괄질의후 일괄답변 형식으로 하고 보충질의시에는 일문일답 형식으로 진행하도록 하겠습니다.

그러면 건설도시정책국 건설계획과, 교통과, 주택과 소관업무에 대한 감사를 시작하겠습니다. 그러면 이창우 건설도시정책국장 앞으로 나오시기 바랍니다. 오늘도 감사가 몇 시까지 진행될지 모르겠습니다. 국장께서 앉아서 좀더 성실한 답변을 할 수 있도록 편의를 도모해 주는 것이 어떻습니까?

(「좋습니다」 하는 위원 있음)

그러면 앉아서 답변을 하셔도 되겠습니다. 질의하실 위원님께서서는 거수로 신청해 주시기 바랍니다. 오늘도 역시 임성균 위원님께서 첫 번째 질의를 해 주시겠습니다.

○ 임성균 위원 어제에 이어 오늘도 제가 먼저하게 됨을 사죄드리면서 오늘 주택 관계에 대해서 여쭙고자 합니다. '98년 10월 12일 건설도시정책국의 주요업무보고

2(1998년도 행정사무감사-건설도시위)

실적을 보게 되면 주택이 213만 7,000 가구가 되네요. 그런데 179만 6,000호의 보급으로 84%의 보급률이 됩니다. 전국이 92%로써 전국 평균보다 8%가 낮은 실적 같습니다. 그래서 여기에 대한 질의를 드리고자 합니다. 주택 관계에 대한 예산 투입이 타도보다 많았을 것으로 보는데 보급률이 낮은 것은 이해하기 어렵습니다. '96년부터 '98년까지 각도별 주택관계 투자액과 보급률을 우리 도와 비교하여 자료제출 바랍니다.

두 번째 예산은 많았는데 보급률이 저조했다면 그 원인은 무엇이며 대책은 무엇인지 소상하게 말씀해 주시기 바랍니다.

세 번째 주택은 도민의 삶의 질과 깊은 관계가 있는 시급한 사안인데 이렇게 저조한데 대한 특별한 대책은 무엇인지 밝혀주시기 바랍니다.

건설계획과 행정정비 기본계획에 대해서 질의를 드리겠습니다. '98년 12월 12일 건설정책국 주요업무계획서 17쪽을 보면 생태계를 고려한 자연친화적 정비라는 목표 아래 임진강 5개 하천 수계 41개 하천 369.6km에 46억원을 투입 '99년 1월까지 완공하도록 되어 있습니다. 이것에 대한 질의를 드리고자 합니다. 자연친화적 정비의 주내용이 어떤 것이며 어느 곳이나 어느 나라에 그런 것이 있는지 예를 들어 가시적 설명을 해 주시기 바랍니다.

두 번째 다른 하천의 정비내용을 보면 대략 운동장시설, 주차시설, 유수시설로 되어 있는데 위 계획의 주내용은 어떤 것이며 그 면적 비율 적용근거를 수계별로 제출하여 주시기 바랍니다.

세 번째 경기도내 준용하천에 건설된 주차장, 운동장, 체육시설 등이 얼마나 되는지 하천별, 용도별로 그 규모를 알려 주시기 바랍니다.

네 번째 이러한 시설을 건설했을 경우 장마때 예측되는 문제점은 무엇이며 그 대책은 무엇인지 하천별로 밝혀주시기 바랍니다.

그리고 제가 자료요청한 법규위반 차량단속에 대해서 여쭙고자 합니다. '97년 자동차 운수사업법 위반차량 단속실적을 보면 전체 1만 5,424건 중 사업용 차량의 위반이 1만 4,265건으로 95%를 차지하고 있고, 자가용 영업행위중 적발된 경우는 1,159건으로 사료됩니다.

그리고 사업용의 경우 택시가 3,914건, 버스가 5,605건, 화물자동차가 4,474건, 렌트카가 272건 등 1만 4,265건이 적발되었는데 위반 유형별로 19종류 가운데 차고지의 밤샘주차가 6,393건으로 전체 위반건수의 45%를 차지하고 있고, 택시복장 미착용 1,237건, 노선버스결행 및 회사차 474건 등으로 나타나고 있습니다. 이에 따른 위반차량 조치 실적을 보게 되면 사업용 차량 1만 4,265건,중 경고가 918건으로 가장 많고 다음으로 운행 및 사업정지 228건, 타기관에 이첩 8,134건 등으로 나타나 있습니다. 실질적으로 도내 사업용 차량에 대한 위법사항 처리실적은 1,146건으로 전체 적발건수

의 8%에 지나지 않고 있습니다. 감사자료에 나타난 단속결과는 경기도 및 시 소속 공무원들에 의한 것으로 보이는데 경기도내 운행중인 차량들이 경기도 관할 차량보다 타 시·도 차량들이 월등히 많아서 이와 같이 타 기관 차량에 대한 단속 실적이 높고 도내 사업용 차량단속의 조치실적은 불과 8% 밖에 안 되는 것이 이해가 가지 않습니다. 이것은 도내 운수업체들을 비호하기 위해 타 시·도와 차량들만 단속한 결과가 아닌지 의심스럽습니다. 경기도 소속 공무원들이 경기도민들에게 불편을 주고 있는 도내 사업차량이 무수히 많은데도 그것을 제쳐두고 타 시·도 차량에 대한 단속에 열중하게 된 이유에 대한 국장님의 설명을 요구하는 바입니다. 이상 경청해 주셔서 감사합니다. 성실한 답변을 기대하면서 질의를 마치겠습니다.

○ 위원장 박상현 수고하셨습니다. 다음 질의하실 위원님 거수로 신청해 주시기 바랍니다. 네, 이도형 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 이도형 위원 연일 행정사무감사에 협조해 주신 국장님께 감사드리겠습니다. 이도형 위원입니다. 경기도 발주 건설공사 계약체결 현황과 공사명, 공사계약일자, 계약방법, 설계가액, 예정가액, 낙찰가액, 낙찰률, 낙찰업체 등으로 서식화하여 서면으로 제출하여 주시기 바랍니다.

두 번째 장기 계속공사의 설계변경 내용입니다. 사업명, 사업규모, 사업기간, 당초 계약금액, 설계변경 계약내역, 일시변경내역, 사업비 증감률 등으로 서식화하여 주시고 장기 계속된 건설공사 추진현황 사업별로 서면으로 부탁드립니다.

또 세 번째로 각종 건설공사 중단 관련사항입니다. 각종 건축토목공사 중 6월 이상중단된 공사현황, 공사명, 공사주체, 사업업체, 중단일시, 중단사유 및 재시공 가능성, 관리자 상주여부 등 확인, 공사중단사업장 안전점검실적, 공사중단 시설물로 인한 인근 주민의 민원제기 사례, 네 번째로 건축사 행정처분 현황입니다. '98년도에 건별로 위반내용, 처분내용, 처분근거 등으로 자세히 벌금인지 행정처벌을 하셨는지 그것은 답으로 해 주시면 고맙겠습니다

○ 위원장 박상현 그러면 제가 위원님께 물어보겠습니다. 오늘 자료제출을 요구받아서 아마도 내일 공사 관련 그러한 감사가 시행이 됩니다. 그때 활용하실 것입니까?

○ 이도형 위원 네.

○ 위원장 박상현 가능하시면 그 자료를 이도형 위원님 뿐만 아니고 주요자료를 사전에 전 위원님께 전부 배포를 해 주시기 바랍니다. 아시겠죠?

○ 건설도시정책국장 이창우 그러니까 1, 2, 3번을 서면으로 자료를 요구하신 거죠?

○ 위원장 박상현 자료제출만 오늘 해 주시면 됩니다. 다음 질의하실 위원님, 손정문 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 손정문 위원 손정문 위원입니다. 불법 주·정차 단속에 관련하여 질의하겠습니다

4(1998년도 행정사무감사-건설도시위)

다.

본 위원에게 제출된 감사 자료를 보면 현재 각 시·군에서 보유하고 있는 견인차량은 성남시가 20대 등 모두 110대로 나타나 있습니다. 그런데 '97년도와 '98년도의 시·군별 불법 주·정차 차량건인 건수를 보면 '97년에는 6만 7,399대이고 '98년에는 6만 2,315대로써 '97년의 경우 110대의 견인차가 1일 평균 1.67대의 불법 주·정차 차량을 견인 조치한 것으로 나타나고 있습니다. 시·군별로는 1일 평균 3.68대를 견인 조치한 성남시가 가장 실적이 우수한 편이고 구리시, 시흥시, 하남시, 용인시, 김포시, 양주군, 여주군, 광주군, 연천군, 가평군, 양평군 등 11개 시·군에서는 1년동안 실적이 전혀 없는 것으로 나타나고 있습니다. 그런데다 견인실적을 차종별로 살펴볼 때 승용차 및 5t 이하 화물차, 12인 승합자동차, 소형차 견인비율이 전체의 99.5%로써 덤프트럭이나 대형버스의 불법 주·정차에 대해서는 단속이 전혀 이루어지지 않아 대형 견인차량 9대가 1일 평균 0.1대를 견인 조치한 것으로 나타나 있는 바 이 결과만으로 보면 견인차 기사는 한달 동안 하루만 일하고 월급을 탄 것이나 마찬가지라는 결론이 나오고 있습니다. 국장께서는 이와 같이 고가 장비인 견인차량과 공무원인 견인차 기사가 놀고 먹는 것에 대해 어떤 시정조치를 취할 것인지 계획을 밝혀주시기 바랍니다.

다음은 공사중단 대형공사장 관련에 대해서 질의를 하겠습니다. 본 위원에게 제출된 감사 자료에는 도내 6개월이상 공사가 중단된 대형공사장이 모두 138곳이나 되는 것으로 나타나 있습니다. 이와 같은 공사중단 공사장은 그대로 방치할 경우 도심의 흉물화며 도시공간을 훼손시킬 뿐만 아니라 청소년의 탈선장소로도 활용되거나 노숙자들의 귀가 장소로 활용되는 등 범죄의 온상이 될 소지가 많은데도 대부분의 공사중단 공사장에 관리자가 상주하고 있지 않은 것으로 조사되어 이에 대한 대책이 시급한 것으로 본 위원은 생각하고 있는데 이에 대한 대책이 무엇인지 국장께서는 소상히 밝혀주시기 바랍니다. 그리고 장기간 동안 공사가 중단된 채 방치되어 햇빛이나 바람, 빗물 등에 그대로 노출됨으로써 철근이 부식되고 콘크리트의 강도가 저하되는 등 문제점이 있는 상태에서 추후 공사를 재기할 경우 부실소지를 내포한 채 공사를 하게 되어 완공후에는 대형 안전사고를 일으킬 것으로 우려되는데 앞으로 공사중단 공사장에 재착공하고자 할 때는 사전에 기성 부분에 대한 안전점검을 받고 시정해야 할 부분이 시정된 다음에 착공토록할 계획은 없는 것인지 말씀해 주시기 바랍니다.

아울러 이러한 공사중단 대형공사장에 대한 관리 실태를 보면 총 138개소에 대한 점검횟수가 고작 120회에 그쳐 안전관리를 위한 사전예방 활동이 극히 부실한 것으로 나타나 있는데 지금이라도 공사중단 공사장에 대한 안전점검활동을 강화하여 위험요소가 발견되면 즉시 시정토록 조치할 계획은 없는지 앞으로의 계획을 말씀해 주

시기 바랍니다.

다음은 주택건설 사업자 관리에 대한 말씀을 드리겠습니다. '98년 10월말 현재 도내 주택건설 관련 사업체는 총 504개소인 것으로 감사 자료에 나와 있습니다. 그런데 주택건설사업에 대한 행정처분 실태를 보면 '96년에는 100건, '97년에는 214건인 것이 금년에는 '97년도 보다 사업체가 28개 업체나 늘어났는데도 10월말까지 9개 업체만 영업정지라는 행정처벌을 받은 것으로 나타나 있습니다. 국장께서는 이와 같이 금년도의 주택 사업자에 대한 행정처분 실적이 갑자기 줄어든 이유가 어디에 있는 것인지 자세하게 밝혀주시기를 바랍니다.

주택 건설사업 업자들 사이에는 법을 위반하여 적발되더라도 나중에 다시 등록하면 된다는 불법을 자행하고 있다는데 과연 등록말소라는 행정처분의 실익이나 실효성 같은 것이 있는지에 대해 국장의 견해를 자세하게 밝혀주시기 바랍니다. 이상으로 질의를 마치겠습니다.

○ 위원장 박상현 손정문 위원님 수고 많으셨습니다. 다음 질의하실 위원님, 차승남 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○ 차승남 위원 수원출신 국민회의 소속 차승남 위원입니다. 감사에 앞서 본 위원은 12월 예산집행 감사항목에서는 1997년도 행정감사가 1997년 11월 20일부터 11월 29일까지 진행되었는 바, 1998년도 행정감사에서는 1997년 12월부터 1998년 11월까지의 자료를 가지고 1998년도 1년간의 회계감사 자료로 사용함을 말씀드리겠습니다.

공동주택 불법 구조변경에 대해서 질의하겠습니다. 공동주택 불법 구조변경 적발 및 원상복구현황표에 보면 구조변경 적발건수는 '97년부터 '98년 10월말 현재 수원시가 799건, 성남시는 2,699건으로 통계가 잡혀있는데 다른 시·군과는 달리 원상복구건수나 행위허가 통계가 전혀 나타나지 않는데 그 사유가 무엇 때문인지, 행정조치가 전무했다는 얘기인가 아니면 통계자료가 있는데도 의도적으로 누락한 것인가 고양시, 과천시도 마찬가지입니다.

두 번째 구리시, 시흥, 양주군, 여주군, 화성군, 포천군, 가평군, 양평군은 아예 통계자료조차 전무한 실정인데 이것은 건축허가 담당자들의 직무유기에 가까운 행태를 보인 것은 아닌지 답변해 주시기 바랍니다.

매회계년도말 12월 1개월동안 발생된예산집행 내역을 말씀드리겠습니다. 주택과 소관입니다. 1997년도 즉 작년 12월 관서당경비 항목에서 총 2,476만 9,000원중 12월 한달동안에만 1년 집행액의 약 20%가 넘는 508만 2,000원이 집행되었는데 과거 '95년도 및 '96년도도 비슷한 양상으로 나타났는데 특별한 사유가 무엇인지 설명해 주시기 바랍니다.

두 번째 1998년도는 12월까지 관서당경비를 보면 잔액이 286만 7,000원으로써 거의 정상적이라 판단되는데 이러한 차이점을 설명해 주시기 바랍니다.

6(1998년도 행정사무감사-건설도시위)

교통과 소관입니다. 연구개발비 항목 총집행액 대비 50%에 가까운 금액이 '97년 12월 한달동안 집행된 근거를 답변후 상세한 집행내역을 제출하여 주시기 바랍니다.

공영 및 노상주차장 관리운영 실태를 말씀드리겠습니다. 주차요금 징수실적입니다. 공영주차장 및 노상주차장의 주차요금 징수실적을 볼 때 다른 시보다 유독 수원시, 부천시가 그 징수실적이 미미한 데 수원시는 '95년도부터 '98년 10월까지 11억 2,300만원 밖에 안됩니다. 이것은 경기도에서 차지하는 수원시와 부천시의 위상 즉 도시규모나 인구, 도청소재지 및 산업시설에 대비할 때 납득하기 어려운 점이 있는데 주차장 부지확보에 문제가 있는지 아니면 공영 및 노상주차장의 필요성을 아예 못 느낀 것인지 혹은 징수관리 문제 등 기타 다른 문제점이 있는 것인지 답변을 바랍니다. 예를 들어 의정부시는 52억 8,500만원, 안양시는 99억 7,700만원의 징수실적이 있습니다.

교통과 소관입니다. 도내 건설기계등록현황 및 주·정차 무단방치 단속실적입니다. 부천시, 구리시, 여주군은 등록업체도 많고 등록대수도 많은데 주·정차 단속건수는 몇 백건에서 몇 천건에 이르지만 그에 비해 무단방치 단속건수는 수원 및 군포를 제외하고는 전무하다시피한데 이러한 통계자료는 과연 신뢰를 할 수 있는 것인지 묻고 싶고, 관련 공무원들이 단속을 전혀 안하고 있었든가 혹은 묵인하고 있는 것은 아닌지 본 위원이 알고 있기로는 경기도 하남시 주변에 그러한 무단방치 사례가 있다고 최근에 들었는데 동두천, 안산, 하남시 등은 주·정차 단속건수 및 무단방치단속 건수 자체가 전혀 존재하지 않는데 어떻게 된 것인지 답변바랍니다.

도로공사시 각종 가스관 및 상수도관 훼손실태입니다. 공사에 앞서 공무원들이 공사현장의 철저한 감독 및 매설위치 등을 충분히 사전에 숙지시키면 사고를 예방할 수 있는 문제라 생각되는데 이에 대한 근본적인 대책을 마련하여 도민의 불편함을 해소할 방책은 없는지 수원시, 성남시, 부천시, 의정부시, 안산시 등은 자료에는 1건도 나타나지 않았습니니다. 자료가 누락된 것인지, 의도적으로 기입을 안한 것인지 모르겠습니다. 예를 들어 안양시는 12건, 군포시는 34건이나 발생한 실적이 있습니다. 이상입니다. 감사합니다.

○ 위원장 박상현 차승남 위원님 수고하셨습니다. 다음 질의하실 위원님 거수해 주시기 바랍니다. 김경수 간사님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 김경수 위원 김경수 위원입니다. 하천유지관리에 대해서 말씀을 드리겠습니다. 본 위원에게 제출된 감사 자료에 있는 것은 도내 각급 하천이 총 525개소에 연장이 3,569km이고 하천계수율이 평균 82.6%로 전국 평균 62.2%를 크게 상회하고 있으며 소하천 계수율도 평균 31%로 전국 평균 29%보다 높은 것으로 나타나고 있고 하천정비를 위해 1998년에는 668억원의 예산을 투입하는 등 최근 3년동안 총 1,854억원의 사업비를 투자한 것으로 나타나 있습니다. 그런데 지난 8월 집중호우로 범람피해를

가져온 고양시와 파주시, 양주군, 의정부, 동두천시 등의 하천범람 지역을 살펴보면 총 21개소의 범람장소 중 미개수 구간은 파주 문산천의 유일온천 부근 등 4개소에 불과하고 나머지 17개소는 부분개수를 했거나 개수사업이 완료된 지역으로 범람 원인이 하폭협소나 통수단면 부족, 제방부족 등 집중호우에 대비한 개수사업이 제대로 이루어지지 않은 것으로 조사되었으며 교량의 경우는 하천이 굽어진 부분에 설치하여 유속이 증가할 경우를 대비치 않으므로써 하천범람을 예방치 못한 사례가 발견되고 교량의 경우에는 교각을 지나치게 많이 설치하였거나 교량부분이 협소한 곳, 교량 높이가 낮아 이물질이 교량상판에 걸려 수위상승을 초래한 것 등 물의 흐름을 방해하여 하천 범람을 초래한 것으로 조사되어 있습니다.

이와 같은 하천 범람 원인을 살펴볼 때 지난 8월의 집중호우로 피해복구 현상유지 차원의 복구에 그칠 경우 매년 이와 같은 피해가 반복될 것으로 생각되는데 최대 강우빈도를 100년 내지 200년을 늘려서라도 항구복구를 해야 최근의 기상변동으로 인한 만일의 사태에 효과적으로 대처할 수 있을 것으로 보는데 이에 대한 국장의 견해는 무엇인지 밝혀주시고 앞으로 교량 등 하천내에 설치되어 있는 공작물로 인한 범람피해를 예방하기 위한 대책이 마련되어야 한다고 보는데 이에 대한 대책은 무엇인지 말씀해 주시기 바랍니다.

다음에는 농어촌 문제에 대해서 말씀을 드리겠습니다. 본 위원이 알고 있기로는 농어촌 지역주민의 편의 제공을 위해 농어촌 버스를 운영하고 농어촌 버스회사가 적자를 입을 경우 적자 운행노선에 대해 국·도비를 지원토록 제도적으로 장치가 마련되어 있는 것으로 알고 있습니다. 자료에 의하면 이와 같은 농어촌 버스회사가 도내 모두 24개 업체가 되며 운행버스 노선은 835개 노선에 총 2,022대가 운행중인 것으로 제출되어 있습니다. 그런데 '96년부터 '98년까지의 농어촌버스 보조노선현황을 보면 3년동안 4개 업체 25개 노선에 대하여 1억 8,000만원을 보조한 것이 전부이고 그나마 '98년도에는 보조노선 3개업체 10개 노선에 불과한 것으로 나타나 있습니다. 그러면 나머지 노선은 흑자노선이기 때문에 보조금을 신청하지 않은 것인지 아니면 보조금을 신청했는데 예산부족으로 지원을 못한 것인지 혹시 해당업체가 이와 같은 제도를 알지 못해 신청을 하지 않고 있는 것인지에 대한 의문이 있습니다. 국장님께서도 이와 같이 농어촌버스 결손보전 이유가 무엇인지 '98년도 예산대비 집행실적은 얼마나 되는지 그리고 농어촌버스제도 활성화를 통한 농어촌 주민의 편의제고 방안은 무엇인지 밝혀주시기 바랍니다.

다음은 주택건설에 대해서 좀 말씀드리겠습니다. '98년도 주택건설 실적을 보면 건설계획이 총 14만 9,000호인데 실제 실적은 8만 7,610호로 계획의 약 59%에 불과한 것으로 나타나 있습니다. 이와 같은 결과는 물론 최근 IMF사태로 기인한 것도 있겠지만 중앙의 대책에만 의존하고 도 단위의 대책이 전혀 없이 무대책으로 일관하

는 것이 아닌가 그런 생각이 듭니다. 본 위원에게 제출한 자료를 보면 도에서 조치한 것이라는 것이 실상 파악을 위한 간담회 개최 3회에 그치고 있고 중도금 대출 확대, 분양권전매허용, 분양가 자율화, 양도소득세 면세범위 확대 등은 모두 중앙단위에서 조치한 사항입니다. 그나마 지난번 도에서 조치한 신규분양아파트 매입에 대한 취득세, 등록세 등 조세감면 조치의 경우 감면대상 범위를 매입일 현재 무주택자로서 한정하고 있어 실질적으로 자금능력이 있는 자의 미분양아파트 매입을 위한 등기부여에 실패하여 주택경기 활성화에 별다른 도움을 주지 못하고 있는 것으로 파악됩니다. 그래서 지방자치시대에 걸맞게 실질적이고 효과적인 도단위 주택경기 활성화에 대한 대책이 필요한 것으로 생각이 드는데 여기에 대한 국장의 견해와 앞으로의 대책이 무엇인지 소상히 밝혀주시기 바라겠습니다.

그리고 마지막으로 경기도건축문화상에 대해서 말씀을 드리겠습니다. 경기도건축문화상은 1996년에 제정되어 그동안 3회에 걸쳐 건축문화상 수상자를 배출하고 그동안 총 7,000여만원의 예산이 투자된 것으로 본 위원은 알고 있습니다. 경기도건축문화상은 제출된 자료에 나와있는 것처럼 설계자의 창작성과 독창성을 고취하고 시공자의 건설한 시공품토 구성과 건축주의 철저한 유지관리에 대한 관심을 제고시키는데 그 목적이 있다고 생각이 됩니다. 그런데 경기도건축문화상의 역사가 아직 일천하기 때문인지 모르겠습니다만 수상건축물에 대한 사후관리가 제대로 이루어지지 않고 있다는 느낌을 본 위원은 갖고 있습니다. 경기도건축문화상이 본래의 목적과 기능을 충분히 발휘하도록 하기 위해서는 수상자에 대한 건축관련학과 학생들의 견학이나 건설업자 및 설계자, 시공자, 감리자 등의 시찰을 주선하는 등 수상자를 널리 홍보하고 예산을 확보하여 도내 주요 일간지에 수상작품과 시상내역을 홍보하여 수상자들의 자긍심을 높이는 등의 보완대책이 필요하다고 생각합니다. 수상작품의 설계나 시공자들의 발주공사에 대한 입찰 시 가점을 주는 등 제도개선을 통한 인센티브를 부여함으로써 참가 작품의 질을 높여나가는 한편 주거용 부분, 대규모 공동주택을 추가하여 도민들의 관심이 많은 아파트 건축 분야의 질을 향상시키기 위한 방안이 마련되어야 한다고 생각하는데 이에 대한 국장의 견해가 무엇인지 밝혀주시고 아울러 본 위원은 지난달 30일 개최된 건축문화상 시상식에 참가한 위원의 한 사람으로서 책임감과 긍지를 갖고 동두천에서 일부러 참석했는데 그 행사를 주관해야 할 도에서는 도지사는 물론 관계국장마저 참석하지 않아 시상식의 의미를 반감시켰는데 이것은 경기도가 건축문화상을 만들어 놓기만 하고 관심을 갖지 않고 있다는 반증인 것으로 생각이 되고 앞으로도 이와 같은 도단위 행사를 무성의하게 치를 것인지에 대해서 답변해 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○ 위원장 박상현 김경수 위원님 심도있는 질의를 잘 해주셨습니다. 김강선 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 김강선 위원 김강선 위원입니다. 질의에 앞서서 연일 계속되는 업무와 또한 감사준비에 노고가 많으실 것으로 생각이 됩니다. 그러나 감사는 우리가 좀더 심도있고 착실하게 진행하고 또한 그 동안에 하여 온 집행에 대해서 우리가 공정하게 비판함으로써 보다 더 실속있고 앞으로의 자치행정에 발전을 기하는 데 목적이 있으며 그 중요성으로 볼 때 좀더 관계 국장님의 심도있고 진솔한 답변을 요구하고 싶습니다. 노점상 단속에 대한 질의를 하겠습니다. 최근에 어려운 경제난으로 인해서 우리 도내에는 어디를 가든지 요소요소마다 노점상이 많이 있는 실정입니다. 그런데 본 위원에게 제출된 감사자료에 의하면 '98년도 10월 현재 우리 도내에는 총 2만 4,659개소의 노점상이 발생한 것으로 되어 있습니다. 그 가운데 2만 1,571개소가 정비되었고 3,088개소는 현재도 있는 것으로 자료에 나타나 있습니다. 그런데 자료에는 수원시에는 현재 14개소, 심지어 성남시에는 전혀 없는 것으로 자료에 나와 있습니다. 도대체 이런 자료가 어디에 근거한 것인지 과연 국장께서도 이러한 자료를 위원들에게 제출할 때 검토하고 또한 거기에 대한 소신을 갖고 자료를 제출하고 계신지 분명한 답변을 요합니다.

또한 오늘 한국일보에 의하면 하나도 없다는 성남시에 현재 800여개, 수원시가 14개소가 아닌 1,000여개소의 노점상이 있다고 보도되었는데 과연 어떤 자료가 정확한지 본 위원은 알 수 없습니다. 여기에 대한 구체적이고 또한 증거를 명확히 하여 자료를 제시하여 주시기 바랍니다. 또한 이런 노점상들을 살펴보면 대부분 실직자들이 생계대책을 위해 필요한 대안책으로 하는 것도 있지만 그렇지 않고 개인이 아닌 단체적인 이러한 노점상도 있습니다. 기업형화된 노점상도 있는데 과연 이런 것에 대한 대책이 무엇인지 말씀해 주시기 바랍니다. 또한 성남시나 하남시, 김포시 등 몇 개 시·군에서는 잠정허용구역이나 유도구역이 한 개소도 없는 것으로 나타나고 있습니다. 노점상을 방치하고 있는 것인지, 무조건 단속만 하고 있는 것인지 의아스러움을 금치 못하겠습니다. 국장께서는 안전하고 노점상들의 생계 등이 고려되는 노점상 관리대책을 수립해서 시행하는 것이 급선무인 것으로 생각되는데 이에 대한 구체적인 국장의 견해를 밝혀주시기 바랍니다.

다음은 건축위원회에 대해 '96년 7월 29일자로 본도의 건축위원회가 구성되었고 '97년에는 7회, '98년도는 3회에 걸쳐서 대규모 건축물의 사전승인에 대하여 심의한 것으로 되어 있습니다. 그러나 본 위원에게 제출한 자료에는 '97년도에 3회, 6회의 심의한 내용이 전혀 없습니다. 이것으로 볼 때도 과연 감사자료의 성실성이 있었는지 또한 기피하는 현상인지 여기에 대한 그 이유를 분명히 말씀해 주시기 바랍니다. 또한 이 승인을 받기 위한 신청서를 비롯한 제반서류를 제출해 주시고 심의회 내용 중 조건부로 승인한 건에 대하여는 조건부 내용도 자료로 제출하여 주시기 바랍니다.

다음은 자전차이용 활성화 사업에 대하여 질의코자 합니다. 이 질의는 어저께 이

도형 위원님께서 하신 것에 대한 보충질의도 되겠습니다만 자료에 의하면 총 사업비가 2010년까지 2,750억원으로 되어 있습니다. '93년부터 작년 '97년까지 기 추진한 사업비가 479억원으로 되어 있습니다만 자전거도로라 하면 자전거이용활성화에 관한 법률 제3조에 명시된 바와 같이 자전거 전용도로, 자전거와 보행자가 겸용할 수 있는 도로, 자전거와 자동차가 겸용으로 사용할 수 있는 도로로 구분되어 있습니다. 기 설치된 511km에 대하여 법에 명시된 대로 구분하여 자료를 제출하여 주시고 문제점으로 지적한 바와 같이 자전거 도로는 현재 연속성이 없고 불합리한 설치로 인하여 도민의 사용이 극히 저조한 실정으로 있습니다. 현재 판단으로 볼 때는 예산낭비라고 사료가 됩니다만 이에 대한 재검토가 필요한 시점이라고 본 위원은 생각합니다. 이에 대하여 국장님의 견해와 거기에 대한 구체적인 대안이 무엇인지 밝혀주시기 바랍니다.

다음은 차량 불법구조변경에 관한 질의를 하겠습니다. 우리 도내에 LPG차량 등록현황을 살펴보면 출고차량 등록이 '97년에는 6,617대에서 '98년에는 4,055대로 감소한 반면 LPG로 구조변경하여 등록한 차량은 '97년 5,766대에서 '98년에는 1만 284대로 대폭 늘어나는 현상입니다. 유가인상으로 LPG차량 변경등록이 급증한 것으로 나타난 것을 알 수 있습니다. 또한 불법구조변경차량 단속결과도 '97년에는 27건에서 '98년에는 126건으로 늘어나 각종 차량의 불법구조변경 행위가 성행하고 있음을 보여주고 있습니다. 본 위원은 LPG로 구조변경이 불가능한 차량들이 불법으로 구조를 변경해서 운행하거나 일반형의 반값정도인 벤형 지프차를 구입해서 짐칸에 시트를 장착해 운행하는 등 불법행위가 만연하고 있는 것으로 알고 있습니다. 그런데 금년도에 불법구조변경 자동차 적발 및 조치사항을 보면 총 126건을 적발하여 운행정지시킨 것은 한 건도 없이 과태료 처분이나 원상복구명령 등의 조치를 한 것으로 나타나고 있습니다. 이와 같은 조치만으로는 자동차의 안전에 치명적인 위협을 줄 수 있는 불법구조변경이 근절될 수 없다는 점에서 차량 소유자에게 경각심을 줄 수 있는 고발이나 운행정지처분 위주의 단속으로 전환하고 수시로 도로상이나 자동차정비업소 등에 대한 단속을 실시하는 것이 필요하다고 생각하는데 이에 대한 국장의 견해를 말씀해 주시기 바랍니다.

다음은 건축법 위반으로 인하여 이행강제금 부과징수 실적을 살펴보기로 하겠습니다. '97년에는 156건 4억 1,100만원을 부과해서 46.6%인 1억 9,200만원만 징수하고 나머지는 체납되어 있습니다. 또한 '98년에는 '97년의 21% 수준인 33건 1억 4,700만원을 부과하여 부과액의 27%인 4,100만원만 징수된 것으로 나타나고 있는데 이와 같이 이행강제금 징수실적이 부진한 이유와 앞으로 징수대책은 무엇이고 '97년에 비해 이행강제금 부과액이 저조하게 된 원인은 무엇인지 그 사유를 밝혀주시기 바랍니다.

다음은 옥외광고물정비와 관련한 질의를 하겠습니다. '98년도 현재 도내에는 총

45만 2,000여개소의 옥외광고물이 있으며 이 가운데 82%인 37만 3,000여개소만 적법하고 나머지 7만 9,000여개소는 불법광고물인 것으로 자료에 나타나 있습니다. 그런데 불법광고물정비 추진실적을 본다면 '98년도에 5만 9,240여개소의 불법광고물을 정비하여 2,205건에 대해서는 행정처분한 것으로 나와 있습니다. 이에 나와있는 불법광고물 건수 7만 9,147개와 '98년도 단속건수 5만 9,245건이 상이한 것은 불법광고물 가운데 일부를 단속하지 않고 방치했다는 것인지 이에 대한 설명을 주시기 바라고 또한 불법 광고물 7만 9,147건 가운데 2만 2,205건만 행정처분한 것은 무슨 이유인지 그 이유도 밝혀주시기 바랍니다.

다음은 주거환경 개선사업에 대한 질의를 하고자 합니다. 기이 여러분들이 아시다시피 열악한 도시저소득 주민을 위한 주거환경 개선사업은 '89년 4월 1일 임시조치법으로 제정하여 효력이 '99년 12월 말일까지 되어 있습니다. 자료에 의하면 우리 도 내에는 10개 시에 41개 지구가 지구지정을 받은 것으로 되어 있습니다. 과연 41개 지구중 사업이 완료된 지구는 몇 개이고 사업이 지금 진행 중인 지구는 몇 개인지 말씀해 주시기 바랍니다. 또한 이 사업이 우선적으로 시행할 사업인 관계로 국가에서는 저소득 주민을 위한 임시조치법까지도 제정하면서 시행한 이러한 사업입니다. 그러나 도에서는 이 사업이 1년밖에 남지 않은 기간을 생각하면 미진한 상태에 있습니다. 사업에는 우선순위가 있습니다. 이러한 임시조치법 제정목적에도 부합되지 않는 도의 행정을 살펴보건데 지방자치의 지원재원이 상당히 적은 것으로 나타나 있습니다. 이러한 사업을 하는데 각 시·군에서는 많은 부담으로 인해서 기피하는 경향이 있어서 앞으로 국장님께서 도시 저소득주민을 위한 차원에서 그러한 재정적 지원을 늘릴 필요가 있는데 여기에 대한 견해는 어떠하신지 말씀해 주시고 또한 현재 시행하고 있는 지구에 대하여 많은 어려움이 있습니다. 여러분들이 아시다시피 소위 달동네를 개발하고 있는 실정에서 현재 임대주택과 분양주택으로 나누어 건설하고 있고 임대주택도 주로 주택공사에서 시행하고 있습니다만 영세민이, 도시저소득 주민이, 지구내 주민들이 철거를 당하고 이주대책도 없는 이런 가운데 재입주할 수 있는 여건이 전혀 되어 있지 않습니다. 예를 든다면 안양 율목지구를 살펴보면 임대주택의 경우 20평형의 입주금이 2,600만원으로 되어 있습니다. 또한 2,600만원 뿐 아니라 매월 11만 8,000원의 사용료를 내야되는 이런 임대주택을 지금 계약하고 있는 시점에서 과연 현실을 살펴보건데 현재 20평 주택은 전세가 2,000만원 정도에 능히 들어갈 수 있는 실정임에도 불구하고 지구내 대부분의 주민은 가옥만 가지고 있는 실정에서 전혀거기에 대한 능력이 없습니다. 이런 것을 국장께서는 잘 알고 계신지 여기에 대한 대책이 무엇인지 밝혀주시고 또한 이제는 건교부로 부터 허가권이 도지사로 이전된 바 있습니다. 그렇다면 현재 주택공사에서 시행하고 있는 건설사업을 우리 도에서 지도·감독할 수 있는 이러한 여건이라고 보는데 거기에 따른 지도·감독을 하고

계신지 또한 앞으로 거기 주민들이 좀더 건실한 건축을 위하여 명예감독제를 요구하고 있는데 이에 대하여 앞으로 허가 시 조건부로 개입해서 명예감독을 실시할 수 있는 여건을 마련할 수 있는지 거기에 대해서도 소상히 말씀하여 주시기 바랍니다. 국장님께서 다시 한 번 이 사업을 보다 더 영세민을 위한 차원과 구체적 차원에서 검토하시고 많은 문제점을 해결해 주시기를 당부드리면서 이상으로 본 위원회 질의를 마치고자 합니다.

○ 위원장 박상현 수고하셨습니다. 다음 질의하실 위원님, 한충재 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○ 한충재 위원 한충재 위원입니다. 본 위원회 그린벨트내의 항공사진 판독 허위 은폐에 대해서 질의를 하겠습니다. 이 신문기사는 11월 23일 바로 어제 경기일보 신문기사입니다. '98년도 항공사진 판독으로 그린벨트내에 불법행위를 적발한 건수가 본 위원회 요구한 자료에 의하면 1만 2,401건으로 되어 있습니다. 이 중에서 수원, 성남, 안양, 과천시 등 12개 시·군 그린벨트내 항공사진을 판독한 결과 40여건의 불법 사실을 확인하고도 시·군에서 이를 방치한 것으로 보도되어 있습니다. 특히 본 위원회 지역구인 과천시는 전체면적의 93.7%가 그린벨트 지역입니다. 그래서 그린벨트의 불법행위가 타 시·군보다 좀 많습니다. 그래서 17건에 달하는 불법사실을 과천시가 적발을 하고도 경기도에는 원상복구한 것으로 보고가 되어 있습니다. 그래서 감사원 감사에 적발까지된 것으로 알고 있는데 국장께서는 이 사실을 알고 어떤 조치를 취했는지 밝혀주시고 오후시간에 본 위원회 항공사진 17건을 직접 확인을 할까 합니다. 그래서 항공사진 17건 자료하고 17건에 따르는 조치 문건을 같이 제출해 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○ 위원장 박상현 수고 많으셨습니다. 다음 질의하실 위원님, 김재호 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○ 김재호 위원 이창우 건설도시정책국장님 이하 관계 공무원 여러분, 계속되는 사무감사에 고생이 많습니다. 저는 국회의 소속 김재호 위원입니다. 각종 위원회 설치운영과 관련해서 질의를 하겠습니다. 본 위원회 알기로는 현재 건설도시정책국 소관 업무와 관련하여 설치 운영되고 있는 각종 위원회가 도시계획위원회를 비롯하여 16개 위원회가 설치되어 있는 것으로 알고 있는데 그 운영실적을 보면 1년동안 단 한 차례도 회의를 개최하지 않은 유명무실한 위원회가 상당수에 이르고 있는 것으로 알고 있습니다.

예를 들어 본 위원에게 제출한 건축분쟁조정위원회의 경우를 보면 동 위원회는 건축물과 관련하여 분쟁이 발생했을 때 민사나 행정소송으로 제기되기 전에 사전에 건축분쟁조정위원회가 분쟁건을 합리적으로 조정 해결해 줌으로써 분쟁관련 당사자들에게 송사에 따르는 시간적, 경제적 이익을 주려는 상당히 좋은 취지의 제도임에도

불구하고 그 운영실적을 보면 경기도건축분쟁조정위원회는 지난 '96년 12월에 설치된 이후 단 한 차례만 열렸을 뿐 각 시·군에 설치되어 있는 위원회 역시 안성시를 제외하고는 한 차례도 운영되지 않은 그야말로 유명무실한 위원회가 되고 있다는 점을 제가 지적을 합니다. 이렇게 운영실적이 저조한 이유는 무엇인지 말씀해 주시고, 본 위원의 생각으로는 위원회가 설립된 취지와 기대효과 등을 널리 알리는 홍보대책을 수립하는 것이 보다 위원회가 활성화 될 수 있는 방안이라고 봅니다. 따라서 건축분쟁조정위원회를 비롯하여 건설분쟁조정위원회나 광고물관리심의위원회 등 기타 운영실적이 전무한 위원회에 대해서는 활성화 대책을 마련하실 용의는 없으신지 성실하게 답변하여 주실 것을 부탁드립니다.

질의 두 번째는 화물자동차 운송사업 활성화에 대해서 질의하겠습니다. 본 위원이 화물자동차운송사업협회 업무를 직접 관장하면서 느끼고 있는 몇 가지 불합리한 사항에 대해서 지적해 보고자 합니다. 물론 관계 공무원이나 국장님이 잘 아다시피 옛날에는 여객을 위주로 해서 운영해 왔지만 해방이후 50년만에 화물자동차운송사업법이 제정이 되고 시행령, 시행규칙이 만들어졌습니다. 현행 화물자동차운수사업법 시행규칙에 의하면 관할 관청이 필요하다고 인정되는 때는 화물자동차 차고지 기준면적을 2분의 1 범위안에서 감경할 수 있도록 규정하고 있습니다. 그러나 대부분의 관할관청에서는 감경승인을 불허하고 있는데 이는 시행규칙의 개정취지를 제대로 인식하지 못하고 있는데 비롯된 것이며, 특히 지난 '91년 11월 교행33100-7318호로 경기도에서 각 시·군에 시달된 화물자동차 운송사업에 대한 차고지 감경승인사항을 일부 시·군에서는 아예 이행조차 하지 않고 있다는 것을 말씀드립니다. 이에 대한 경기도내의 대책은 무엇인지 말씀해 주시고, 시달한 내용을 이행하지 않고 있는 시·군에 대해서는 어떻게 지도·감독하고 계신지 그 결과도 아울러 답변해 주시기를 바랍니다.

화물자동차운수사업법시행규칙제11조의 규정에 의하면 운송사업자는 주사무소가 소재하고 있는 광역, 기초자치단체 이외의 지역에서 상주하여 영업하고자 하는 때에는 당해 지역에 영업소를 설치하여야 한다고 규정하고 있는데 이는 전국을 사업구역으로 하는 화물운송사업의 특성을 전혀 고려하지 않은 것이며 또한 사업구역을 전국적으로 확대하는 규정과도 상반될 뿐만 아니라 오히려 사업구역이 축소되는 결과를 초래하고 있고 특히 동법시행규칙제21조의 규정에는 보유대수가 한 대인 운송사업자의 경우 주사무소가 소재하는 특별시 및 광역시와 시·군은 물론 이와 인접한 지역에서도 상주하여 운송사업을 영위할 수 있도록 인정하고 있는 것으로 볼 때 이는 운송사업을 기업화하려는 법인업체에 대해서는 사업영역을 축소시키는 반면에 생계형으로 운송사업을 행하는 사업자에게는 오히려 사업영역을 넓혀주는 모순된 결과를 초래하고 있는 것 같습니다. 지금 우리나라는 세계적으로 물류비가 제일 비싼 나라임

니다. 그렇다면 앞으로 물류비를 절감해서 국가경쟁력을 높여서 외채를 갚아야 하는데도 우리 공무원들이나 또는 거기에 관계된 많은 사람들은 아직도 화물운송사업에 대해서 안일하게 취급을 하고 있지 않나하는 생각이 들어서 이렇게 불합리하게 규정되어 있는 현행 화물자동차운수사업법을 제도개선 차원에서 중앙 정부에 건의하실 용의는 없으신지 답변하여 주시기를 바랍니다.

세 번째 질의를 드리겠습니다. 과천 지능형교통시스템 즉 말하면 시범사업과 관련해서 질의드리겠습니다. 건설교통부에서 지난 '96년 6월부터 금년 7월까지 국책사업으로 추진한 과천지역 ITS 시범사업은 첨단전자화 통신제어기술 등으로 이루어진 미래형 교통시스템으로써 현재의 교통문제를 해결해 주고 수송효율을 극대화 하기 위하여 81억원이라는 막대한 예산을 들여 설치된 것으로 본 위원은 알고 있습니다. 그러나 과천 ITS는 시범사업으로써 과천과 의왕간 유료도로 톨게이트 한 개의 부스에 자동차 통행요금징수시스템을 설치해 놓고 지금까지 운행하지 않고 있는 등 투자할 명분이 없는 시스템이 설치되어 있는가 하면 시스템 자체가 과천지역 실정에 맞지 않아 재설계해야 한다는 지적이 나오고 있습니다. 또한 시범운영사업에 대한 향후 운영관리 및 확장에 따른 국도비의 지원계획이 전혀 없는 상황에서 막대한 예산을 들여 설치된 ITS가 효율적으로 운영될 것이라고는 기대할 수 없는 것이며 이는 자칫 국민의 혈세를 낭비하는 게 아닌가 하는 걱정이 앞섭니다. 본 위원이 알기로는 경기도내에서도 지능형 교통시스템의 본격적인 개발에 대비하여 종합적인 구축기반을 마련하고 있는 것으로 알고 있는데 과천 시범지역에서 발생되고 있는 제반 문제점 등에 대해서는 어떤 대책을 갖고 있으신지 그리고 앞으로 ITS 사업을 경기도내에서 어떻게 확대 실시해 나갈 계획이신지 국장님의 성의있는 답변을 바랍니다.

그리고 마지막으로 어제 질의를 빠뜨렸는데 우리 경기도내에 200만평의 종합유통단지를 개발한다고 여기 자료에 보면 되어 있습니다. 그러면 지금 10군데 용역은 끝났는지, 10곳의 유통단지를 개발해서 결국은 생산자와 소비자간에 중간의 도매상 없이 직접 거래할 수 있는 아주 좋은 계획을 세우고 있는 것으로 알고 있습니다. 그런데 200만평을 건설하는데 거기에 소요되는 예산은 어디서 어떤 식으로 유치할 것인지 그 점에 대해서 국장님 답변해 주시고, 부연해서 말씀드리자면 지금 화물자동차가 1년에 경유대에서 교통세를 납부하는 것이 3,000억원입니다. 그런데 일단 국민의 정부 김대중 대통령께서는 연간 3,000억원을 다른 예산에 사용하지 못하고 화물자동차 기반시설하는데 적극 투자한다는 공약책이 있거든요. 그래서 지금 건설교통부에서는 1년에 3,000억원이라는 돈을 과연 어디다가 사용할 것인가 그것을 화물자동차연합회하고 굉장히 논의를 많이 하고 있습니다. 그래서 우리 국장님이 그점에 대해서도 건설교통부와 그런 자금을 많이 유치해서 유통단지를 경기도내에 개발하면 각 지역적으로 많은 예산 자립도가 되지 않느냐고 생각합니다. 그점에 대해서도 서면답변을

바라겠습니다. 이상입니다.

○ 위원장 박상현 수고하셨습니다. 다음 질의하실 위원님, 이운구 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 이운구 위원 이운구 위원입니다. 하천구역내 각종 시설물설치와 관련해서 질의 하도록 하겠습니다. 선배 위원님 질의와 중복되지만 중요도를 생각해서 다시 질의코자 합니다. 하천의 유지관리 목적은 하천의 본래 기능을 원활히 하도록 함으로써 홍수예방은 물론 각종 용수공급과 생태계가 건강하게 유지되도록 하는데 있다고 해야할 것입니다. 그런데 최근에 하천관리 실태를 보면 너무 근시안적이고 행정편의적인 발상으로 인해 하천이 본래의 기능을 유지하는데 많은 문제를 야기시키고 있는 것이 사실이고 지난 수해때 건설도시위원회 수해현장 방문시에도 엄청난 피해의 원흉이 둔치조성에 있었다는 것이 지적되곤 했습니다. 동두천 동안교 같은 경우는 교각 두 구간이 거의 둔치로 막혀있는 모습도 보고 왔습니다. 도지사가 제출한 감사자료를 보면 도내 39개 하천에 총 59개소에 각종 시설물이 설치되어 하천의 자연스러운 흐름을 방해하고 있음을 알 수 있습니다. 특히 집중호우시에는 하천구역에 설치되어 있는 각종 공공시설물로 인해 하천의 범람이나 제방붕괴를 통해 호우피해를 가중시키며 이런 둔치 개발이 스스로 무덤을 파는 것이 아닌가 하는 것이 본 위원의 생각입니다. 이와 같이 하천 구역내에 둔치를 조성해 공영주차장을 설치하는 것은 물론 축구장 등 체육시설, 견인차량 보관소, 휴게시설, 복개 주차장 등 하천의 본래 기능과는 전혀 무관한 시설들이 하천법상 설치 가능한 시설이라는 이유와 보상비가 없어 사업비가 적게 든다는 이유로 시설물 설치가 하천에 미치는 영향을 제대로 평가하지 않고 무분별하게 설치되고 있습니다. 이와 같이 하천의 자연스러운 흐름을 방해하고 있을 뿐만 아니라 자연생태계를 파괴하고 도시경관을 저해하는 등의 부작용을 초래하고 있는 하천내 시설물 실태에 대한 전면적인 조사와 시정을 통해 하천이 하천으로써의 기능을 제대로 발휘하도록 하는 것이 하천 개·보수사업 못지 않게 중요하다고 본 위원은 생각하는데 국장의 견해는 무엇인지 밝혀주시기 바랍니다.

다음 택시면허와 관련해서 질의하도록 하겠습니다. 본 위원이 요청한 자료에 의해 택시 증차현황을 보면 '96년도에는 1,408대, '97년도에는 1,217대, '98년도에는 785대가 각각 증차되어 9월말 현재 총 2만 3,373대의 택시가 영업중인 것으로 나타나고 있습니다. 그런데 택시 증차를 각각 시·군별로 시장·군수의 결정에 따라 하도록 되어 있어 합리적이고 통일된 기준이 없이 그때그때 형편에 따라 증차 여부를 결정하고 있어서 택시 한 대당 주민수 면에서 도내 시·군간의 극심한 불균형을 초래하고 있습니다. 예를 들어보면 시 단위 중 고양시는 택시 한 대당 인구가 762명이나 되는 반면 동두천시의 경우는 택시 한 대당 인구수가 199명에 불과하고 수원시는 213명, 그리고 군 단위에서는 양주군이 대당 인구수가 858명인데 비해 여주군은 483명에 미치고 있

습니다. 택시 증차는 개인택시 위주로 하고 있는 것으로 알고 있는데 개인택시 면허 기준이 시·군별로 약간의 차이가 있고 개인택시 증차대수가 일정하지 않을 뿐만 아니라 어느 시·군에서는 몇 년동안 전혀 증차를 하지 않으므로써 회사택시 기사 등 개인택시 면허대기자는 물론 이용자들에게 커다란 불편을 주고 있는 실정이라고 본 위원회는 생각합니다. 더구나 소위 개인택시면허 우선순위상에 1순위자가 가장 모범적으로 개인택시를 운행할 것이라고 보장되어 있는 것은 사실 아닙니다. 따라서 간단 명료한 최소한의 면허기준만을 정하여 그 기준을 충족하는 경우에는 모두 개인택시를 면허하는 등 관련법이 허용하는 범위내에서 최대한으로 개인택시를 면허해 주고 개인택시 운전자가 각종 법규를 위반하여 승객의 불만을 야기할 경우에는 과감하게 면허취소 등 강력한 행정조치를 취하여 시장질서를 자율에 맡기는 것은 물론 운송질서를 확립하고 친절서비스는 물론 개인택시면허와 관련한 금품수수 등 공무원의 부조리를 차단할 수 있다고 보는데 이에 대한 국장의 견해는 무엇인지 밝혀주시기 바랍니다.

마지막으로 지방비로 충당하는 철도건널목 관리에 대해서 질의하도록 하겠습니다. 철도건널목은 대형 교통사고 방지를 위해 철저한 관리가 필요한 시설입니다. 경기도는 지역특성상 모든 철도가 통과하고 있습니다. 그래서 우리 도는 철도건설로 인한 엄청난 재정부담을 안고 있는 것이 또한 사실이기도 합니다. 본 위원회 알고 있기로는 이 철도건널목 관리가 전적으로 철도청에서 하고 있는 것으로 알고 있었는데 본 위원에게 제출된 자료를 보면 도내 철도건널목 중 의정부가 3군데, 동두천이 1군데, 고양시가 4군데, 구리시가 3군데, 남양주시가 2개소, 양주군, 연천군, 양평군 1개소씩 해서 무려 16군데 정도되는 것 같은데 이렇게 8개 시·군이 철도건널목 관리를 위해서 시·군별 약 8억 800만원 정도나 사용하는 것으로 조사되어 있습니다. 이 내용을 보면 인건비가 7억 1,897만 8,000원, 기타 8,956만 8,000원으로 나와 있는데 인건비는 차치하더라도 이 기타는 무엇인지 상세히 밝혀주시기 바라고, 이와 같이 철도건널목 관리에 지방비를 충당하고 있는 사유가 무엇이고, 법적 근거는 무엇이고, 지방재정이 열악한 시·군에서 어떤 이유로든지 다시는 지방재정을 낭비하는 일이 없어야 될 것으로 본 위원회는 생각하는데 이와 같은 사례가 반복되도록 방지할 것인지 국장의 대책을 말씀해 주시기 바랍니다. 감사합니다.

○ 위원장 박상현 이운구 위원님 질의하셨습니다. 다음 질의하실 위원님, 최용갑 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 최용갑 위원 하남출신 최용갑 위원입니다. 연일 계속되는 의정활동과 행정사무감사에 수고가 많으신 존경하는 박상현 위원장님을 비롯한 위원 여러분, 그리고 이창우 국장님을 비롯한 관계 공무원 여러분께 감사의 말씀을 드립니다.

그러면 첫 번째로 교통과 경량전철 사업추진과 관련하여 묻겠습니다. 경량전철 건

설사업은 첨단교통시설 건설을 통해 도시지역의 교통난을 해소하고 철도 및 간선도로망과의 연계 교통망을 구축하기 위해 도내 5개 시·군에서 건설을 추진중인 것으로 본 위원에게 제출된 자료에 나와 있습니다. 그런데 사업추진 실적을 보면 '96년부터 추진된 사업들이 모두 추진 실적이 부진한 것으로 나타나고 있는데 건설교통부 시범사업으로 추진중인 하남경량전철 사업마저도 현재 전철 강동역과의 연계문제 등 노선결정이 안돼서 서울시측과의 분쟁이 지속되고 있고 나머지 사업들도 기본계획 용역중이거나 기본계획 심의 중에 있는 것으로 나타나 있습니다. 최근의 극심한 경제난으로 볼 때 외자나 민자유치를 통해 2조 3,327억원 이상의 사업비를 조달할 계획인 경량전철 사업들이 과연 목표년도인 오는 2000년까지 착공이 가능할 것인지 지역주민들의 기대만 부풀리고 무한정 지연되는 것은 아닌지 걱정이 앞서는데 이에 대한 국장의 견해와 계획대로 추진되도록 하기 위해 경기도에서는 어떠한 조치들을 취할 계획인지 밝혀주시기 바랍니다.

두 번째로 교통과 교통안전시설 정비사업 추진과 관련하여 질의하겠습니다. 본 위원은 각종 교통안전시설의 정비 및 확충이 도로확충 못지 않게 중요한 사업이라고 생각합니다. 그런데 이번에 본 위원에게 제출된 감사자료를 보면 도로교통안전시설 정비 및 확충 실적이 현재까지 평균 82.9%이고, 도로 및 부대시설의 정비확충 실적은 63%에 불과해 연말까지 계획된 사업을 모두 마무리할 수 있을지 심히 의문스럽습니다. 특히 도로교통안전시설 중 교통안전표지판 정비실적은 계획량의 43.4%에 그치고 있으며, 이 밖에도 신호등 사업은 63.5%, 노면표지 정비사업은 53.5%, 기타 부대시설 정비 확충사업은 43.6%로써 실적이 극히 부진한 상태이며 도로 및 부대시설의 정비확충에 있어서는 사고 많은 지점 개선사업의 실적이 32.8%에 불과해 도민의 안전을 생각이나 하면서 사업을 추진하고 있는 것인지 매우 걱정스럽습니다. 국장께서는 이와 같이 도민의 안전과 직결되는 사업인 교통안전시설정비 확충사업 추진실적이 지지부진한 사유가 무엇인지 말씀해 주시고 앞으로 부진사업을 어떻게 계획기간 중에 마무리할 것인지 조치계획을 소상하게 말씀해 주시기 바랍니다.

세 번째는 금번 본 위원이 요청한 자료를 검토해본 결과 주택과의 주택자재 생산업체 관리에 관련하여 질의를 하겠습니다. 주택자재 생산업체 등록현황을 보면 '98년 10월말 현재 총 260개 업체가 등록되어 있는 것으로 자료에 나타나 있습니다. 그런데 주택자재 생산업체 자재검사 현황을 보면 KS제품을 제외한 주택자재에 대하여 수시검사와 정기검사를 합쳐 연간 4회의 검사를 실시한 것으로 나타나고 있는 바, 본 위원의 생각으로는 정기검사보다는 불시적인 수시검사를 보다 강화하여 주택 자재의 품질향상이 이루어지도록 함으로써 각종 주택의 품질과 안전도 향상을 도모해야 한다고 보는데 이에 대한 국장의 의견은 어떠한 지 밝혀주시고, 아울러 주택자재 생산업체 행정처분 현황을 보면 14개 업체가 등록기준 미달이거나 검사불응, 미수검 등의

사유로 영업정지 처분을 받은 것으로 나타나고 있는데 이와 같이 등록기준에 미달하거나 검사에 불응하고 검사를 받지 않은 업체가 생산하는 주택 자재는 불량품일 가능성이 매우 높아 주택 자재로 사용하는 것이 부적합한 것으로 생각이 됩니다. 이들 업체가 그동안 생산한 자재에 대해서는 전량 폐기처분하도록 하는 것이 적절하다고 본 위원은 보고 있는데 이들 불법 주택 자재 생산업체의 생산제품에 대하여 어떤 조치를 취할 것인지 그리고 이러한 생산업체의 향후조치 계획을 국장은 밝혀주시기 바랍니다.

마지막으로 주택과 미분양 아파트에 관련하여 묻겠습니다. '98년 10월말 현재 도내 미분양 주택은 2만 184호로써 공공부분이 25%인 4,949호이고, 민간부분이 75%인 1만 5,235호이며, 지역별로는 파주시가 2,811호로 가장 많고 남양주와 시흥시도 2,400호가 넘는 미분양 주택이 있는 것으로 나타나고 있는데 이는 '97년 10월말 보다 9,479호가 증가된 것입니다. 이와 같이 미분양 아파트가 급증하고 있는 것과 관련해서 세 가지만 질의하고자 합니다. 먼저 국장께서는 미분양 아파트 발생원인이 무엇인 것으로 분석하고 계신지 말씀해 주시고, 두 번째로는 미분양 아파트 해소를 위해 중앙이 아닌 도 단위에서 추진하고 있는 대책이 있는지, 있으면 그 내용을 말씀해 주시고, 세 번째 침체되어 있는 주택경기 부양을 위하여 도에서는 어떤 대책을 갖고 있는가 아울러 말씀해 주시기 바랍니다.

이상 질의에 대하여 국장의 성실한 답변을 기대하면서 질의를 모두 마치겠습니다.

- 위원장 박상현 최용갑 위원님 수고하셨습니다. 그러면 모두 하시고 김영길 위원님 남으셨네요. 김영길 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.
- 김영길 위원 성남에서 차량 관계자 오셨나요? 확실한 통학마을버스 관계자 교통과 직원 오셨느냐고요. 자료가 아니라 사람을 부르라고 했는데 왔습니까?
- 교통과장 이정렬 안 왔습니다.
- 김영길 위원 왜요? 성남시 직원 출석요구를 분명히 드렸잖아요.
- 건설도시정책국장 이창우 자료만 받아놓는 것으로 알고 있는데요.
- 김영길 위원 자료는 필요없죠. 쥐를 잡으려고 구멍 뚫어놓고 고양이 들이대는 것이나 마찬가지이고 하나마나지요.
- 위원장 박상현 위원장이 정식으로 출석요구를 한 바는 없지만 어제 그러한 내용을 회의 감사 중에 말씀을 하셨죠?
- 김영길 위원 네. 내가 분명히 명시를 해 가지고 요구를 했는데. 추후로 오셔서 말씀하실 때도 31개 시·군에서 9개의 시·군만 허가가 나가있고 22개 시·군은 안 나가 있는데 전체를 출석시킬 수 없어서 그냥 무작위로 1개시만 지적해서 요구를 하는 겁니다라고 분명히 말씀을 드렸는데 안 하신 이유가 뭡니까? 잘 못 들으셨어요?
- 위원장 박상현 제가 봤을 때는 전달이…….

○ 건설도시정책국장 이창우 사람이 출두하라는 말은 못 알아들었습니다.

○ 김영길 위원 자료소리는 제가 하지 않았습니다. 자료는 여기 다 준비됐다고 추 후에 관계 도청 계장님이 오셨을 때도 자료를 이걸 한 장 가져왔어요. 이렇게 되어 있습니다. 자료는 다 준비됐으니까 걱정하지 마시오, 자료는 다 입수를 했습니다라고 분명히 말씀드렸는데 어떻게 두 분, 세 분 나한테 개인적으로도 오셔서 얘기하시고 그렇게 모르십니까?

○ 위원장 박상현 제가 묻겠습니다. 의사전달이 어제 정확히 안 되었기 때문에 위원님과 집행부간에 차질이 있는 것 같습니다. 그렇다면 좀 만שי지탄은 있으나 오실 수 있습니까? 그걸 먼저 물어볼게요. 참고인으로 오실 수가 있는지 묻는 겁니다.

○ 건설도시정책국장 이창우 정식으로 증인채택은 안됐더라도 업무를 장악하는 범 주내에서 오시도록 노력하겠습니다.

○ 위원장 박상현 오시도록 노력하시고 지금 금방 와서 질의를 하실 수 없으니까 중식이 끝난 다음 보충질의 시간에 김영길 위원님이 질의를 하시든가 여러 가지 참고사항의 질의에 대비해 주시기 바랍니다. 그렇게 하실 수 있죠? 김영길 위원님 그렇게 하면 되겠습니까?

○ 김영길 위원 집행부에서 감사받는 자세가 나태한 것 같아요. 왜냐하면 물론 우리 위원장님을 중심으로 존중해서 우리 위원회에서 선비같이 감사를 하하는데 사실은 그렇습니다. 집행부와 위원회 사이가 우리도민이 내는 혈세를 관리·감독하는 감독관 입장에서 사실 자세부터 선량하게 베풀어 주시는 것은 저도 긍정적으로 보기는 하지만 책임소재에 대해서는 어느 정도 각오를 하셔야 되는데 강하게 질의하는 사람은 항상 의식하게 되고 색시마냥 가만히 있는 사람은 늘 적당히 하는 그런 자세가 집행부에서 이루어져서는 안된다고 저는 생각합니다. 위원장님께서 장마철에 눈 물 꼬 다 터놓고 고기 전부 주으라고 하는 식으로 일괄질의해 가지고 일괄 자료답변하는 것은 국장님이 검토가 다 못되신 사항도 관계자들이 알아서 해달라는, 충분한 문을 열어주는 감사는 사실 제가 개인적으로 볼 때는 격식은 안 맞는다고 보지만 그러나 결의가 이렇게 되어 있으니까 성남시 관계는 오후에 하기로 하고 집행부 자료만 제가 질의를 하겠습니다.

제일 먼저 건설계획과에 관련되어 있는 도로상의 과속방지턱 설치관련에 대한 것을 질의하겠습니다. 본 위원에게 제출된 과속방지턱에 관한 자료를 보면 과속방지턱을 설치하면 보행자 통행에 안전성 및 편의를 도모할 수 있고 그 지역내의 생활환경을 보호할 수 있으며 차량운전자에 대해서도 교통사고 위험성을 줄일 수 있다고 설명하고 있으며 과속방지턱의 종류는 블록원호형 과속방지턱과 블록사다리형 과속방지턱, 오목원호형 과속방지턱, 오목사다리꼴 과속방지턱 등으로 분류하고 있습니다. 또한 설치장소에 있어서 일반도로 중 심선 및 국지도로의 기능을 가진 도로 중에서

도 여러 가지 여건을 종합하여 도로관리청이 필요하다고 판단하는 장소에 한하여 최소한으로 설치하도록 하고 있는 등 비교적 까다로운 여건을 갖추고 있습니다만 과속방지턱의 형상은 원호형을 표준으로 하여 도로 종단방향으로 길이 3.6m 높이 10cm가 되도록 하고 있고 도로여건상 길이를 짧게 설치하는 것이 불가피하면 높이도 함께 낮추게 설치하도록 하고 있습니다만 제출된 감사자료에 보면 도내에는 총 5,889개소의 과속방지턱이 국도와 지방도 시도, 군도, 농어촌 도로 등에 설치되어 있고 이 가운데 설치기준에 미달되는 것이 287개소이며 88개소를 제거한 것으로 나타나고 있습니다. 본 위원이 생각하기로는 이밖에도 공동주택단지나 주택 이면도로 등에 무수한 방지턱이 있는 것으로 보고 있으며 이와 같은 과속방지턱 가운데 기준에 맞게 설치되어 있는 곳은 거의 없는 것으로 판단하고 있습니다. 단적인 예로 볼 것 같으면 도청내에도 과속방지턱이 몇 군데 있는데 길이가 3.6m에 미달되고 높이도 10cm를 훨씬 초과하고 있는 것으로 본 위원은 판단을 했습니다. 이와 같이 설치기준에 미달되는 과속방지턱은 보행자의 안전을 확보할 수 있을지 모르지만 과속방지턱 표시가 없거나 도색이 지워져 구분이 어려운 경우에는 자동차 운전차 특히 오토바이 운전자에게는 치명적인 안전 저해요인이 될 수 있고 차량 밑바닥이 과속방지턱에 닿는 일이 많아 차량의 고장을 유발하거나 수명을 단축시키게 되는 요인이 될 수 있다는 점에서 문제가 되고 있으며 본 위원이 알고 있기로는 최근에 기준미달 과속방지턱으로 인한 교통사고가 발생해 법원이 과속방지턱 관리자에게 손해를 배상토록한 일도 있는 것으로 알고 있습니다. 따라서 앞으로 이와 같이 무분별하게 주먹구구식으로 설치되어 있는 과속방지턱을 일제 조사하여 정비토록 해야 한다고 보는데 이에 대한 이창우 국장의 견해와 조치계획을 성실히 답해주시기 바랍니다.

다음은 주택과의 건축업무 관련공무원 비위에 대해서 질의하겠습니다. 본 위원에게 제출된 감사자료에 나타나 있는 건축업무 관련공무원 징계현황을 보면 최근 3년간 105명으로 '96년에는 26명이었던 것이 '97년에는 37명, '98년에는 아직 2개월이나 남아있는데도 42명으로 나와 있는 등 계속 증가하고 있는 것으로 나타나고 있습니다. 이들 비위공무원에 대한 징계사유별로는 인·허가 처리부당이 40명으로 전체의 38%를 차지하고 있고 불법건축물 단속소홀이 34%인 36명, 기타 금품수수 등이 29명인 것으로 나타나고 있습니다. 전체 비위사례 중 75%가 소위 복지부동에 의한 안일한 행정처리에 기인한 것으로 분석되고 있습니다. 이와 같이 인·허가 및 단속소홀, 금품수수가 공무원의 징계에 주요 원인인 것으로 되어 있고 연도별로 계속 증가추세에 있는 것으로 나타나고 있어 건축직 공무원에 대한 자질향상 및 업무철저 등 특단의 대책이 필요하다고 본 위원은 생각하는데 이창우 국장께서는 이와 같은 비위에 대한 재발방지책이 무엇인지 소상히 밝혀서 보고해 주시기 바랍니다.

다음은 교통과관련 소관의 자동차 임시운행에 대해서 질의하겠습니다. 현행 자동

차관련 법상 신차가 출고될 경우에는 차량출고지에서 등록지까지 이동하여 소유자의 주소지에 차량을 등록할 수 있도록 일정기간을 정하여 임시운행을 허가하고 그 기간이 경과되어 등록하면 과태료를 부과하도록 하고 있습니다. 그리고 본 위원이 알고 있기로는 임시운행 허가기간이 만료된 차량이 임시번호판을 달고 도로상을 운행할 경우에는 무적차량에 상응하는 처벌을 받도록 하고 있는 것으로 알고 있습니다. 그런데 본 위원에게 제출된 감사자료를 보면 '96년도에는 3만 8,225대, '97년에는 3만 5,528대가 임시운행 허가기간을 경과하여 등록된 것으로 나타나고 있으며 이에 따른 과태료 부과금액도 총 11만 1,688건, 177억 8,800만원에 이르고 징수금액은 10만 8,315건에 대해서 174억 2,800만원인 것으로 나타나고 있습니다. 참고로 '96년부터 '98년까지 임시운행 허가기간 경과 후 등록차량은 9만 2,364대 과태료 부과징수 건수는 11만 1,688건으로 이들 사이의 수치가 상이한 것에 대한 원인규명이 필요하다고 봅니다. 그리고 이에 따른 단속건수도 '96년에는 259건이었던 것이 '97년에는 315건으로 나왔고 '98년이 끝나지 않은 현재까지는 237건이나 적발돼 해마다 증가하고 있는 것으로 나타나고 있는데 본 위원이 생각하기로는 이와 같이 무등록 차량은 번호판을 식별하기 어렵고 차적조회도 곤란하여 범죄수단으로 이용될 개연성이 매우 높을 뿐만 아니라 임시운행 허가기간 경과 후 사고를 일으킬 경우 보험처리가 되지 않아 가해자는 물론 피해자에게까지 커다란 신체적, 경제적 피해를 끼치게 되어 이러한 무등록 차량운행 근절을 위한 특단의 대책이 있어야 할 것으로 보고 있습니다. 그리고 '98년도의 임시운행 허가기간 경과 후 차량등록 현황을 보면 1만 8,611건으로 '97년보다 절반정도인 것으로 나타나 있는데 이것은 IMF사태에 따른 신차구입 감소에도 영향을 받은 것으로 생각되지만 다른 한편으로는 임시운행 허가기간이 경과되었는데도 무적차량 상태에서 운행 중인 것이 더욱 많이 늘어났다는 것을 의미하는 것이 아닌가 의심을 갖게 합니다. 이와 관련해서 차량 출고지와 차량등록 예정지간에 임시운행 허가기간 경과차량에 대한 추적관리시스템을 마련토록하여 임시운행 차량에 대한 보다 철저한 관리체제가 도입되어야 할 것으로 본 위원은 생각하는데 이에 대한 이창우 국장께서는 앞으로 이와 같은 무적차량들이 도로상을 질주하는 일이 없도록 하기 위한 방안이 무엇 인지 말씀해 주시기 바랍니다.

다음은 금방 말씀드린 학생통학 마을버스에 대해서 집행부에 질의하겠습니다. 이것이 지금 예규 6, 7, 8호에서 이미 이인제 전 지사가 계실 때 '96년 7월 29일 발령이 되었는데 여태까지 31개 시·군에서 9개 시·군만 허가가 되는 그런 사항이 무엇인지 22개 시·군은 여태 안 되었는데, 제가 파악한 결과로서는 구리시도 얼마전에 됐습니다. 그래서 9개 시·군이 되었는데 물론 저도 알고 있습니다. 허가법령이 아까도 어느 위원께서 말씀하셨지만 모든 법령이 지방자치제 차원에서 시장·군수권한에 많이 매어있다 보니까 상급기관이 감사기관의 역할을 하면서도 강하게 지적할 체제가 안

되어 있어서 그런지 몰라도 이런 체제를 체계별로, 물론 대폭 권한이양해 주는 그런 제도도 좋겠습니다만 최후에 어떤 진정 내지는 건의, 탄원이 지속적으로 이루어 질 때에는 상급기관에서 의결할 수 있는 감독역할의 권한이 부여되어야 된다고 본 위원은 생각하는 바입니다. 그런데도 불구하고 불법승합차량 운행단속을 계속적으로 이렇게 해 왔는지에 대해서도, 왜냐 하면 경기도내에 불법승합영업 운행차량이 수도 없이 많습니다. 이런 관계를 시·군에만 떠넘기고 적당히 감사하실 것이 아니고 정말 감사해서 보고를 받으시고 안된 것은 엄벌에 처할 수 있도록 감독기관의 역할을 상급기관에서 해주시기 바라겠습니다. 아무튼 우리 본청에는 그것만 제가 말씀드리고 이따가 성남시에서 관계자가 오면 대표적으로 22개 시·군에 대한 것을 제가 포괄적으로 거기서 지적질을 하겠습니다. 그 사항을 이창우 국장께서는 포괄적으로 응용 감지하셔서 경기도내 이런 불미스러운 사례가 없도록 해서 지금 실직자가 얼마나 난무하고 있습니까? 이 실직자를 해결하는데도 큰 도움을 줄 수 있도록 역할을 해주시기를 바라면서 간단히 질의를 마치겠습니다.

○ 위원장 박상현 수고하셨습니다. 더 질의하실 위원님 안계시죠?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

제가 하나만 질의하겠습니다. 시외버스터미널 이전과 신설추진에 관련해서 한 가지만 질의하겠습니다. 본 위원에게 제출된 자료를 보면 도내에는 모두 2개소에 대한 터미널 이전계획이 추진되고 있고 터미널 신설을 추진 중인 곳은 5개인 것으로 자료에 나타나 있습니다. 그런데 이전을 추진 중인 수원 시외버스터미널의 경우 당초에는 금년 12월에 사업을 완료할 예정이었으나 2002년말로 4년이 연장되었으며 그나마 업체의 부도로 인해 계획기간에 사업추진이 완료될 수 있을지 지극히 의심스러운 상태이고, 안성터미널은 현 터미널사업자의 자금능력 부족으로 지방채를 차입해 사업을 추진할 계획인 것으로 보고되어 있으나 최근 경제난에 비추어 실현가능성이 희박한 것으로 본 위원은 판단하고 있습니다. 그리고 신설계획인 분당, 평촌, 부천, 일산, 화정 등 5개 시외버스터미널 공사 중 착공된 것은 화정터미널 1개소로서 나머지는 계획추진이 저조한 것으로 나타나고 있습니다. 본 위원의 생각으로는 중요한 대중교통 기반시설 가운데 하나인 시외버스터미널이 조속히 설치되어야 주민교통 편의가 증진되고 자가용 승용차로 인한 교통혼잡이 완화될 것으로 보이는데도 수원, 성남, 안양, 고양시 등 신도시가 들어선 도내의 주요 도시에 아직도 시외버스터미널이 확장되거나 신설계획에 있는 것은 교통당국의 안일한 대응이라고 판단이 됩니다. 그렇다면 그런 것에 대한 국장님의 답변이유를 듣고 싶습니다. 이와 같이 시외버스 이전, 신설계획이 지지부진한 이유와 이에 대한 경기도의 대책은 무엇인지 밝혀주시기 바랍니다. 이상입니다.

○ 김영길 위원 어제 성남시에 관련되어 있는 것 국장님이나 과장님 속기록 한 번

보세요. 제가 한 것 있습니다. 출석요구한 것이.

○ 위원장 박상현 그 문제에 대해서 저도 미처 정확한 파악을 못했습니다만 그 관계는 우리가 증인으로 채택하기 위해서는 본회의의 결의를 거쳐야만 됩니다. 그래서 아까 국장님께 물은 것입니다. 그래서 우리 행정사무감사를 원활하게 할 수 있도록 가능하면 올 수 있도록 하시겠다는 답변을 들었습니다. 그러니까 오시게 된다면 그때 김영길 위원님이 질의 내지 감사를 할 수 있겠습니까.

○ 김영길 위원 그 절차에 대해서는 제가 미스가 있는지 모르지만 어저께도 여기서 관계 계장에게도 말씀드렸지만 제가 한 일주일전에 성남시에다 전화상으로 출석요구를 했어요. 그때 요구를 할테니 준비하고 계세요, 해서 어저께 말씀드린 겁니다. 준비가 다 되었을 겁니다.

○ 위원장 박상현 더 이상 질의하실 위원님이 안 계시면 중식과 답변준비 등 원활한감사준비를 위해서 잠시 감사를 중지하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

이의가 없으시므로 그러면 국장님 14시까지 정회하면 어떨까요?

○ 건설도시정책국장 이창우 세시 반까지 해주시죠.

○ 위원장 박상현 세시까지 가능하시겠습니까? 어제보다는 한 시간 정도 앞당겨서 질의가 끝났습니다. 어제 세시 반으로 했었기 때문에 세시 정도면 되실 것으로 보는데.

○ 건설도시정책국장 이창우 네, 열심히 하겠습니다.

○ 위원장 박상현 그러면 15시까지 감사중지를 선포합니다.

(11시59분 감사중지)

(15시05분 감사계속)

○ 위원장 박상현 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다. 그러면 행정사무감사를 계속하겠습니다. 건설도시정책국장 나오셔서 답변해 주시기 바랍니다.

○ 건설도시정책국장 이창우 제가 오늘은 귀책사유도 있고 해서 답변을 서서 하겠습니다. 건설도시정책국장 이창우입니다. 어제에 이어 연일 행정사무감사에 노고가 많으십니다. 그리고 오전에 임성균 위원님을 비롯하여 열두 분의 위원님께서 질의를 주셨습니다. 그리고 저한테 여러 가지 따뜻한 은전을 주셨는데 제가 그것을 받은 만큼 제대로 못한 것 같습니다. 그래서 제가 서서 답변을 올리도록 하겠습니다. 질의하신 순서에 따라서 답변을 드리겠습니다.

임성균 위원님께서 주택보급률에 대해서 굉장히 걱정하시면서 주택보급률이 전국평균보다 낮는데 대해서 '96년부터 '98년간의 시·도별 주택건설관련 투자율과 보급률에 대한 자료를 요구하시면서 보급률이 저조한 이유와 향후대책을 물으셨습니다. 저희가 지금 주택보급률과 관련해서는 여러 가지 견해차이가 있습니다. 주택 자체를

나의 재산형성으로 할 것 같으면 한 사람앞에 하나씩 주택이 있어야 된다고 하는 그러한 주택보급률 제고차원과 우리가 주택을 내소유가 아니더라도 거기에서 거주를 하면 주택으로서 인정해야 될 것이 아니냐 이런 두 가지 견해를 가지고 있습니다. 그러나 어쨌든 저희는 현재 주택보급률이라는 것은 세대당에 대한 주택호수를 놓고 그런 비율을 따지고 있습니다. 그러다 보니까 오지 시·군에서는 주택보급률이 100%가 넘는 데가 있고 밀집된 지역내에서는 주택보급률이 낮습니다. 그리고 저희가 주택을 보급하는 관계는 주택건설촉진법에 의해서 주택수급계획을 짜고 있습니다만 저희 수도권지역내 주택보급률이 항상 떨어지기 때문에 상당히 많은 양을 수도권에서 담당하고 있습니다. 그래서 우리 도의 주택건설도 매년 15만호 수준으로 건설되고 있었으며 금년도에도 전국 물량이 50만호인데 그 중에 30%수준인 14만 9,000호를 건설 계획하고 있었으나 주택보급률은 전국 평균치에 비해 저조한 실정으로 이는 수도권의 특성상 서울과 지방인구의 유입이 급증하여 주택건설이 수요에 미치지 못한다 그 원인이 있다고 보고드릴 수 있겠습니다. 그간 계속적인 주택건설 확대로 우리 도의 주택보급률도 매년 상승은 했습니다만 인구상승에 쫓아가지 못하고 '87년도에 64.1%, 92년도에 76%이었던 것이 근간에 84%까지 올라왔습니다. 위원님께서 요구하신 자료 중 주택건설 투자율은 위원님께서 잘 아시는 바와 같이 민간 주택사업자의 주택건설에 의존되는 관계로 투자액산정은 어려움이 있음을 양해해 주시기 바랍니다. 그리고 각 시·도 및 '96년도와 '97년 주택보급률은 자료로 파악하여 제출해 드릴 것이며 앞으로도 주택보급률 제고를 위해 최선의 노력을 다해 나가겠습니다.

다음은 임성균 위원님과 이운구 위원님의 질의에 공통점이 있습니다만 자연친화적인 하천정비 기본계획 수립과 하천공작물 설치와 관련해서 임성균 위원님께서서는 하천정비 기본계획 수립 시 생태계를 고려한 자연친화적인 정비의 주된 내용과 외국의 사례를 물으셨고 또 임성균 위원님과 이운구 위원님의 중복되는 질의에서 하천구역내 각종 시설물 설치로 인하여 지난 8월 집중호우로 피해가 가중되는 등 여러 가지 문제점을 지적하시면서 이에 대한 개선책을 물으셨습니다.

우선 하천정비 기본계획 수립 시 생태계를 고려한 자연친화적인 하천정비의 주된 내용을 말씀드리면 당해 하천이 자연적인 특성과 하천형태, 연안, 토지이용상황, 자연생태계 등을 종합적으로 고려하여 하천환경의 보전 및 이용에 관한 계획을 수립하는 것을 말합니다. 다시 말씀드리면 각 하천에 대한 자연하천의 고유매력 유지와 자연과 조화를 이룬 정비, 하천상황에 따른 자연석 등 자연재료의 사용과 적절한 하천정비 기법도입, 다양한 수변공간 창출 등 공간과 물의 환경계획을 치수와 이수에 반영하여 최적의 하천정비 계획을 수립하는 것입니다. 외국의 사례로는 독일, 프랑스 등 대부분의 선진국에서 수년전부터 이와 같은 하천정비 사업을 추진하고 있는 것으로 알고 있으며 참고로 우리 도의 경우 금년도에 8억원의 예산을 투입하여 양주군 회천

읍 회암리의 내회암천 1.4km를 하천 환경보전 시험사업지구로 금년말 완공을 목표로 추진하고 있음을 말씀드립니다.

또한 위원님께서 지적하신 바와 같이 지난 8월 집중호우 시 하천피해 원인 중에는 하천내의 각종 시설물로 인하여 유수소통에 지장을 초래하여 피해가 가중된 것은 사실입니다. 따라서 이와 같은 문제점을 해결하기 위하여 하천 고수부지내에 기 설치된 각종 시설물을 유수소통의 지장여부를 충분히 검토하여 단계별로 정비토록 하겠으며 앞으로는 하천 고수부지에 신규시설을 최대한 억제하여 수해피해가 최소화 되도록 적극 대처해 나가겠습니다.

그리고 준용하천내의 대한 운동장과 주차장에 대해서는 하천법에 대한 점용관계를 고려해서 정식으로 조치된 것이 많이 있습니다만 그 중에 인근지역에서 임시로 조치한 것들도 상당한 숫자가 있는 것으로 알고 있습니다. 이에 대해서는 전적으로 정비해서 그런 일이 없도록 추진해 나가겠습니다.

다음은 임성균 위원님께서 도내 자동차 위반차량 단속실적의 부진사유를 걱정하시면서 '97년도 자동차 지도·단속에 있어서 도내 차량단속보다는 타 시·도 차량이 많은 데 본 도내 차량단속이 빠주기 식의 단속이 아닌지와 도내 차량단속이 부진한 사유에 대해서 물으셨습니다. 우리 도에서는 사업용 자동차의 불법행위로 인한 주민의 교통불편을 해소하고자 시·군별로 지속적인 단속을 추진하고 있으며 '97년도 자동차 단속결과 총 1만 5,424건의 위반차량이 적발되었고 이중 타 기관으로 이첩된 차량이 사업용 8,134건, 자가용 876건으로 전체의 52%를 차지하고 있습니다. 현재 위반차량 단속은 도 및 31개 시·군별로 시행하고 있으며 위원님께서 지적하신 타 기관 이첩실적이 많은 이유는 타 시·도 면허등록한 차량이 경기도지역에 상주하여 사업을 하고 있었기 때문에 적발된 것으로 불법행위 단속지역 관청에서 행정처분 관청인 타 시·도로 이첩한 사항임을 보고드립니다. 그러나 관할운송사업자의 지속적인 지도·단속에도 불구하고 주민의 불편을 초래하는 불법행위가 근절되지 않는 실정에서 도내 사업용 자동차의 불법행위에 대한 지속적인 지도·단속과 강력한 행정처분 확행으로 주민의 교통 불편행위를 해소해 나가도록 적극 노력해 나가겠습니다.

다음은 이도형 위원님께서 질의하신 사항에 대해 답변드리겠습니다. 경기도내 발주 건설공사 계약체결 현황과 장기계속공사의 설계변경내역 관계에 대해서는 자료로 제출하여 드리겠습니다.

경기도 발주 건설공사 계약체결 현황에 대해서 공사명, 계약일자, 계약방법, 설계가액, 예정가액, 낙찰가액, 낙찰률, 낙찰업체 등도 서식화 해서 별지로 보고해 드리겠습니다.

다음은 공사중단현황 및 건축사 행정처분 자료제출과 관련해서 보고드리겠습니다. 각종 건설공사에 6개월 이상 중단된 현장에 대한 현황과 건축사 행정처분 등의 자료

제출을 요구하셨습니다. 위원님이 요구하신 6개월 이상 공사중단된 현황에 대하여는 기이 제출된 감사자료 2811쪽부터 2848쪽까지 중단된 건축공사장 현황을 상기해 주셨으면 고맙겠습니다. 건축사 행정처분과 관련하여는 감사자료 2860쪽부터 2880쪽까지 건축사 행정처분 현황을 참고해 주시면 고맙겠습니다.

다음은 손정문 위원님의 질의에 대해서 보고드리겠습니다. 불법 주정차 단속 및 견인 실적 부족과 관련해서 도내 시·군별 견인차 보유대수는 110대로써 '97년, '98년도의 1일 평균 단속실적은 각각 1.67대와 1.55대로 나타나는 등 견인차의 단속실적이 저조할 뿐만 아니라 특히 구리시, 시흥시, 하남시 등 11개 시·군의 경우는 '97년 견인 실적이 전혀 없어 고가장비인 견인차의 운영에 문제가 있다고 시정을 요구하셨습니다. 또한 견인된 차량의 99.5%가 5t이하의 소형차량으로 화물차량의 단속이 전혀 이루어지지 않고 있어 견인차 운전자가 놀고 먹는 것이 아니냐고 지적하시면서 이에 대한 대책을 물으셨습니다. 불법 주정차 단속에 대하여는 도로교통법제28조 및 같은 법제29조 규정에 의하여 위반차량에 대한 과태료 부과와 이동을 명하고 견인의 경우는 운전자 및 관리자가 현장에 없을 때으로써 도로에서의 위법방지와 교통의 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요한 한도내에서 견인해 가고 있습니다. 시·군별로 견인 실적이 없는 경우는 주로 운전자에게 즉시 이동토록 계도 중심으로 행정조치하고 있기 때문이며 견인의 경우는 심야방치 차량이나 장기방치 차량 등에 대하여 중점 견인하고 있으나 대형화물차량 등에 대하여는 수원시 등 9개 시·군을 제외하고는 견인 장비가 없어 과태료만 부과조치하고 있어 소형차 중심의 견인이 이루어지고 있는 것이 현실입니다. 앞으로도 도에서는 위원님께서 지적하신대로 대형화물차에 대한 견인방법을 강구하는 등 견인차 운영에 만전을 기하여 원활한 교통소통이 되도록 불법 주정차 단속에 철저를 기해 나가겠습니다.

참고로 대형화물차 견인조치 가능한 시·군은 수원, 안양, 광명, 평택, 안산, 고양, 과천, 시흥, 군포 등 9개 시·군이 된다는 것을 첨부해서 보고드립니다.

다음은 대형 공사중단 사업장 안전대책에 대해서 걱정을 하시면서 6개월 이상 건축공사가 중단된 상태에 있는 건축공사현장이 138개소가 되는데 이를 방치할 경우 도시경관 및 청소년 범죄의 온상이 될 수 있다고 말씀하시면서 이러한 공사장의 안전대책과 장기간 공사중단으로 철근 콘크리트의 부식발생으로 부실공사가 우려되니 안전점검을 실시 부실시공 사전예방에 대한 대책에 대해서 물으셨습니다. 당무국장으로서 항상 이 일에 대해서 걱정을 하고 있습니다. 현장이 어느 정도 준비를 하고 중지되어 있는 상태가 아니라 그냥 가다가 중지된 상태와 같은 그런 현장을 많이 볼 수 있습니다. 그래서 각종 건축공사중 6개월 이상 중단된 건축공사 현장을 파악한 결과 총 138개소의 공사장이 공사중단된 것으로 현재 파악되어 있습니다. 이들 현장은 대부분이 IMF 등 사회 전반적인 경기침체에 따른 건설경기 악화로 자금사정이 어

려워 공사가 중단된 것으로 일부는 연대보증회사로 하여금 공사재개방안 등을 검토하고 있으나 대부분은 조기공사 재개가 매우 어려운 상태에 있습니다.

위원님께서 지적하신 바와 같이 이들 공사현장의 위험요소를 최소화하여 안전사고를 사전 예방하기 위하여 상주 관리자를 배치토록 유도하고 안전점검을 실시토록 시·군에 지시한 바 있으며 앞으로도 인근 주민의 불편이 없도록 공사장 안전관리에 최선을 다하도록 하겠습니다.

또한 장기공사중단으로 철근 콘크리트 등이 부식되어 건축물의 재시공시 부실이 발생하지 않도록 필요시 안전진단 등을 실시 공사가 재개될 수 있도록 행정지도를 해 나가겠으며 이에 대한 감리제도를 적극 활용해 나가겠습니다.

다음 주택건설업자 행정처분과 관련해서 '98년도 주택건설업자 행정처분이 '96년과 '97도에 비해 저조한 이유와 주택건설 사업자등록말소의 실효성에 대하여 물으셨습니다. 주택건설사업자 행정처분은 주택건설촉진법제7조에 의거 위반사항이 있을 때 처분하고 있으며, 매년 영업실적을 제출받아 영업실적이 연간 20호에 미달할 경우와 기술인력 미비사항을 확인하여 일제히 행정처분하고 있습니다. '96년과 '97년도에 비해 금년도에 행정처분이 적은 이유는 영업실적에 의한 처분이 현재 진행중인 상태로써 186개 업체를 대상으로 청문 절차 중에 있음을 보고드립니다. 사업자등록말소에 대한 실효성을 확보하기 위해 주택건설촉진법제6조의2 규정에 의거 등록말소된 후 2년 이내에는 재등록을 금지하고 있으며 주택건설사업자등록시 이를 철저히 확인하여 건전한 주택사업자 육성에 차질이 없도록 관리해 나가겠습니다.

다음은 차승남 위원님의 질의에 답하겠습니다. 공동주택 불법 구조변경과 관련하여 수원, 성남시 등에서 원상복구 건수에 대한 통계가 없는 이유와 구리시 등 일부 시·군은 통계자료가 없는 사유에 대해서 물으셨습니다. 불법 구조변경조치에 대해서 시·군에 확인 결과 수원시, 성남시는 원상복구 계고중에 있고, 고양시의 경우 기 구조변경사항을 원상복구할 경우 건축물에 가하는 행위 등에 의하여 현재 구조안전진단 실시중에 있거나 실시 예정으로 구조안전진단 결과에 따라 원상복구 등 조치를 할 계획입니다. 구리시 등 일부 시·군의 통계자료가 없는 이유는 위원님께서 요구하신 자료가 '97년부터 '98년 10월말 현재 신규발생된 사항에 대한 자료인 바 '96년 이전 실태조사시에는 적발된 사항이 있었으나 '97년 이후 인력부족을 사유로 실태조사 등을 실시하지 못한 관계로 적발사항이 없는 것으로 확인됐으며 앞으로는 시·군 지도·감독에 철저를 다해 나가겠습니다.

그 다음 관서당경비 집행내역과 관련해서 주택과의 관서당경비 집행이 '97년도에는 2,476만 9,000원중 12월 한달 동안에 21%인 500만원이 집행된 사유에 대해서 물으셨습니다. 관서당경비 내역은 수용비, 여비, 급양비, 공공요금 등으로써 연초 월별로 배분하여 사용하고 있으나 연말인 11월, 12월은 연간 실적에 대한 시·군 지도 점검에

따른 출장비, 직원특근 급양비 등이 증가하여 집행이 늘고 있고 '97년의 경우는 예산의 21%가 12월에 사용됐습니다. 참고로 금년도에는 호우피해로 인한 전직원 비상근 무로 현지출장여비, 직원특근 급양비 등 관서당경비 집행이 8, 9월에 집중되었고, 12월은 예산잔액 286만 8,000원이 집행될 예정이나 수요에 비해 부족한 실정이 되겠습니다.

다음은 연구용역개발비 집행과 관련하여 '97년 교통과 소관 연구개발비중 50% 이상이 12월에 집행된 이유에 대해서 물으셨습니다. '97년 12월말 현재 교통관련 연구개발비는 총 5건에 계약금액이 13억 2,094만원이 되겠습니다. 그중 11월까지 5억 4,830만원이 지출되었고, 12월에는 용역사항중 기성분에 대하여 2억 965만원을 집행했으며 나머지 5억 6,299만원은 용역기간변경 등으로 인하여 '98년도로 이월 조치되었습니다. 따라서 특별히 연말 불용액 등을 의식한 집행은 없었음을 보고드리고 5개 연구용역비의 상세한 집행내역은 별도자료로 위원님께 제출해 드리겠습니다.

다음은 공영주차장과 노상주차장 주차요금 징수실적과 관련 경기도 중심도시라고 할 수 있는 수원시를 비롯 부천시는 주차요금 징수실적이 저조한 바 공영주차장의 필요성이 없는 것인지 아니면 징수관리에 문제가 있는지에 대해서 물으셨습니다. 공영주차장은 도로교통 소통을 원활히 하기 위해서는 반드시 필요한 교통시설로써 주차장에 대한 유료화 및 주차요금 징수는 해당 시장·군수가 주차장설치및관리조례를 제정 운영하고 있음을 사전 보고드립니다. 위원님께서 지적하신 바와 같이 수원시와 부천시가 주차요금 징수액이 적은 이유는 유료화 공영주차장과 노상주차장이 의정부시는 2,969면, 안양시는 3,384면을 확보한데 비해서 수원시는 665면으로써 타시에 비하여 유료공영주차장이 적기 때문이고, 부천시는 유료공영주차장이 2,217면을 확보하고 있으나 타 시·군에서 징수하는 30분당 500원 내지 600원을 징수하지 않고 400원을 징수하고 있는 등 수익성보다는 공공서비스 기능에 중점을 두고 운영하고 있기 때문인 것으로 나타났으며, 징수관리에는 별문제가 없는 것으로 보고드립니다.

다음은 건설기계의 주·정차위반행위와 무단방치행위가 증가하고 있는데 일부 시·군에서 이에 대한 단속이 이루어지고 있지 않는 이유를 물으셨습니다. 최근 건설기계가 도로상에 불법주·정차 또는 공터 등에 무단으로 방치되어 교통소통에 장애를 주거나 도시미관을 저해하고 있는 사례가 증가하고 있는 것은 사실입니다. 위원님께서 지적하신 대로 일부 시·군에서 단속실적이 매우 미흡한 것으로 나타나 있습니다. 이에 대하여 검토한 결과 도로교통법상 건설기계의 주·정차 위반에 따른 과태료처분은 그동안 6개 기종에 한했으나 '97년 12월 6일자로 도로교통법시행령이 개정되어 26개 전기종에 대한 과태료 처분을 할 수 있게 되었으나 시행착오로 인하여 주·정차위반 건설기계 단속실적이 미흡했다고 판단되어 앞으로 건설기계 주·정차 위반행위 단속에 철저를 기하도록 지도해 나가겠습니다. 무단방치 행위에 대하여는 현행 건설기

계관리법상 강제로 이전하거나 폐기 또는 매각처리할 수 있는 제도가 없어 처리가 곤란한 실정에 있습니다. 이에 따라 건설교통부에서는 무단방치 건설기계에 대한 강제처리와 행정에 대한 처벌근거를 마련하여 '97년 10월 1일 건설기계관리법개정법률을 입법 예고하고 있으며 현재 국회에 동개정안이 상정되어 있어 앞으로는 무단방치 건설기계 처리가 원활해질 것으로 생각합니다.

다음은 공사 등으로 인한 가스관 훼손실태에 대한 자료누락이 시·군에 있다고 지적하시면서 이와 관련된 도민불편 해소방안에 대하여 물으셨습니다. 도내에서 시행하고 있는 공사와 관련하여 가스관을 훼손한 사례는 집계된 바 없으며 앞으로 우리 도에서는 각종 공사와 관련하여 지하에 매설된 시설물손괴를 방지하기 위해 지하매설물에 대한 현황을 면밀히 파악하여 도로굴착심의회를 강화해 나가겠습니다. 향후 수도관 및 가스관 훼손을 최소화하고 지리정보시스템 구축사업과 연계하여 현황을 유지관리 하여 각종 굴착공사시 시설물손괴로 인한 도민의 생활불편과 안전부주의 사고가 발생되지 않도록 적극 노력해 나가겠습니다.

다음은 김정수 위원님께서 질의하신 사항에 대해서 보고드리겠습니다. 지난 8월 집중호우시 많은 하천피해가 발생했다고 말씀하시면서 하천의 항구적인 복구대책과 교량 등으로 인한 하천범람 피해 방지대책이 무엇이나고 물으셨습니다. 위원님께 지적하신 바와 같이 금년도 8월 집중호우시 하천제방 유실과 교량, 철교, 배수시설 등에 토사와 나무 등이 유입되면서 유수소통에 영향을 주어 인근 농경지와 가옥이 침수되는 피해가 많이 있었습니다. 따라서 하천정비 기본계획은 홍수빈도를 50년 내지 100년으로 재정비하여 계획설계빈도를 상향조정하고 하천폭과 제방단면을 확장하는 등 항구적인 복구계획을 수립하여 추진할 계획입니다. 교량설치시 도심하천은 경간길이를 가급적 최장으로 설치하고 하폭이 좁은하천은 단경간으로 설치하겠으며 하천복개나 박스교설치는 가급적 억제할 계획입니다. 지금까지 있는 여러 가지 교량형태가 공사비 절감을 위한 그러한 대안이었다고 보고드릴 수 있겠습니다. 앞으로 국지적 집중호우에 대비한 항구적인 복구계획을 마련하고 도내 전체 하천의 근본적인 하천피해 예방을 위해 종합적인 정비계획을 수립하여 수해가 최소화 되도록 대책을 강구해 나가겠습니다.

다음은 농어촌 버스 운행노선중 적자노선은 국·도비로 지원할 수 있도록 제도적 장치가 마련되어 있는 것으로 알고 있는데 운행결손보조금 지원실적 부진사유와 '98년도 예산대비 집행실적, 농어촌 주민의 교통편의 개선방안에 대해서 물으셨습니다. 현재까지 농어촌 버스의 적자운행 결손보조는 운수사업자의 위반행위로 부과징수한 과징금의 재원중에서 일부 지원하고 있으나 운수업체의 경영난을 해소하기에는 부족한 실정입니다. 위원님께서 지적하신 바와 같이 '98년 6월 14일자로 전면 개정된 여객자동차운수사업법에서는 과징금재원이 부족할 경우 시·도의 조례로 정하여 지원토

록 규정하고 있어 현재 조례제정안을 마련중에 있습니다. 이와 별도로 농어촌 버스 외에 오지, 도서, 산간벽지 등 대체교통수단이 없는 지역으로써 평택시 등 16개 시·군에 공영버스 56대를 투입하여 운행하고 있습니다. 또한 운행차량은 전액 국비를 지원받아 구입 운행하고 있으며 동차량 운행으로 발생한 운행결손금보조금은 금년도에 도비 및 시·군비 15억원을 지원하여 현재 해당 시·군에서 집행중에 있습니다. 운행결손 농어촌 버스에 대한 군 자체예산 확보와 집행실적으로는 연천군, 가평군, 양평군에서 5,560만원을 확보하여 5,000만원이 집행되었으며, 잔여예산은 연내에 전액 집행될 계획입니다. '99년도에도 교통 소외지역 주민의 교통편의를 제공하기 위하여 공영버스 11대를 새로 구입할 예정이며, 기 운행중인 노후차량 7대를 교체할 계획으로 있습니다. '99년도에도 금년도 수준의 결손보조금을 반영하는 바 위원님 여러분께서 전폭적인 관심과 지원을 해 주시면 감사하겠습니다.

다음 '98년도 주택건설 실적이 10월말 현재 계획 대비 59%로 저조한데 대해 IMF 영향도 있지만 도 차원의 대책이 부족하다고 하시면서 도단위 주택경기활성화 대책과 앞으로의 계획을 물으셨습니다. IMF이후 금융시장 경색과 부동산 시장의 위축 등으로 주택건설 경기가 전반적으로 침체된데 대해서 위원님과 의견을 같이하고 있습니다. 주택자금운영 및 규제완화를 위한 법령개정 등의 권한이 중앙부처에 있어 실질적인 대책마련에 어려움이 있으나 우리 도에서는 도지사 주재하에 업체 및 금융기관, 입주자 대표가 참석한 간담회를 개최하여 주택 업계의 실상을 파악하여 중도금 추가 대출확대와 수도권내 분양권 전매허용 방안 등의 대책을 중앙에 건의하여 현재 반영되어 시행중에 있습니다.

앞으로도 우리 도에서는 불합리한 제도개선 건의와 함께 분양예정인 아파트와 미분양주택 홍보 등 주택경기 활성화에 최선을 다해 나가겠으며 현재에도 많은 제도개선이 건의돼서 중앙에서 검토되고 있는 것으로 알고 있습니다.

다음은 건축문화상 사후관리 대책과 관련해서 경기도 건축문화상 수상작에 대한, 건축 관계자에 대한 견학주선 및 일간지 홍보 등 사후관리의 보완대책과 입찰시 가점부여 등 인센티브를 주는 제도개선 방안을 제시하시면서 수상작품에 공동주택 분야도 포함시켜 공동주택의 품질을 높이는 방안과 성실한 행사 집행을 촉구하셨습니다. 건축문화상을 시상한 건축물의 사후관리를 위하여 건축주에게 기념동판을 제작하여 건축물에 부착되도록 관리하고 있었으며 또한 시상후 수상작품에 대한 순회전시회를 금년 10월 30일부터 11월 13일까지 경기도문화예술회관 및 의정부 청소년회관에서 개최하여 건축 관계자 및 학생, 지역주민들이 다수 관람한 바 있으며 수상작품을 신문 및 잡지 등에 홍보한 바 있습니다. 그리고 수상된 설계자에게는 '96년도에 제정한 운영조례10조에 의하여 공공기관의 건축물 현상설계 공모시 우선권을 부여할 수 있도록 규정하여 수상작품에 대한 현상설계공모시 우선권을 주도록 권장하고 있

습니다. 수상작품에 공동주택을 포함시켜 공동주택의 품질을 높이는 문제는 응모대상작품에 아파트, 연립주택 등 공동주택도 응모하고 있으며, 금년 주거부문 대상작품도 용인시 동백리 소재 향림빌라가 차지한 바 있어 공동주택의 품질을 높이는데 기여할 것으로 기대하고 있습니다. 또한 금년 10월 30일 제3회경기도건축문화상 시상식 당일에는 예견치 않던 국회 환경노동위의 국정감사가 갑자기 실시됨에 따라서 저희들이 참석을 하지 못했습니다. 참석을 하지 못하면서 위원장님이 여러 가지 행사를 진행해 주셔서 그 다음날 사과보고를 드렸습니다. 그날 부득이하게 국감이 닥쳤기 때문에 굉장히 저희들도 당황했습니다. 그래도 그 시간에 위원장님이 여유가 계셨고 해서 다행히 그날 치르는데 그래도 무난하지 않았나 생각합니다. 추후도 소홀하려고 생각했던 적은 없었다는 점을 끝으로 보고드립니다.

다음은 김강선 위원님께서 걱정하신 사항에 대해서 보고드리겠습니다. 우선 노점상 단속실적 및 향후대책과 관련해서 행정사무감사 자료와 금일 한국일보에 보도된 노점상 숫자가 상이한 이유에 대해서 물으시면서 생계유지를 위한 노점상이 아닌 기업형 노점상의 조치계획과 성남, 하남, 김포시 등에 잠정허용구역, 유도구역이 없는 실정으로 노점상 단속을 방치하고 있는 것인지 여부를 물으셨습니다. 수원시 14개소, 성남시의 경우 현존하는 노점상이 전혀 없는 것으로 제출되었으나 각 시·군의 자료 취합하는 과정에서 조사확인이 미진했던 점을 죄송하게 생각합니다. 향후 실태조사를 재실시하여 명확한 자료를 관리토록 하겠습니다. 저는 이 노점상과 관련해서 여러 가지 걱정을 하고 있습니다. 그 노점상 자체가 건설도시위원회에서 다뤄야될 노점상인지 그렇지 않으면 경제와 관련해서 다뤄야 되는지 평상시에 걱정을 하고 있습니다. 왜냐하면 그것이 이슬로 노점상이라고 하는 것하고, 도로라는 노점상이라는 것에 대해서는 구분되어야 한다고 평소에 생각하고 있습니다. 그러나 제가 지금까지 가져왔던 단순한 노점상이라는 개념에서 좀더 개념을 달리해야 되겠다는 의견을 제시해서 현재 조사를 진행중에 있습니다. 어떤 방법으로 조사를 하고 있느냐 하면 도로에 있는 노점상이라는 것은 도로 시설물을 관리하는 측면에서 당연히 도로 교통을 관리하는 곳에서 해야 될 것이고, 유원지나 기타 관광지 주변에 있는 노점상이라는 것은 당연히 다른 측면에서 관리돼야 된다고 평소에 생각하고 있습니다. 다만 이 업무를 새로이 맡아가지고 깊숙히 있는 것을 가지고, 통계를 가지고 지금 보고는 못드리겠습니다만 제가 평소에 노점상과 관련해서는 좀더 깊이있게 다루지 않으면 우리 건설교통위원회에서도 공연히 많은 사람에 대하여 부담을 질 것 같은 생각을 갖고 있습니다. 그래서 현재 통계자료를 확보하기 위해 시·군에 철저한 통계자료를 제출토록 하고 있다는 것을 우선 보고드립니다.

그리고 이와 같은 노점상이 IMF의 경제위기와 구조조정에 따라 실직자가 증가하고 이들이 생계를 위하여 역, 터미널, 도로변 등 시민들이 많이 왕래하는 거리에서 생계

형 노점상이 많이 발생하고 있는 실정에서 단속에 어려움이 있는 것은 사실입니다. 그런데 이것이 단속이 되더라도 어떤 법으로 어떻게 제재해야 될 것인지 또 그것을 제재한다면 언제까지 유도해야 되는 것인지 이 관계를 명확하게 정리해서 언젠가는 함께 걱정할 수 있는 그런 시기를 마련할 것을 보고드립니다. 그리고 지금 있는 노점상들중에서는 걱정하시는 것과 같이 기업형 노점상이 있다는 얘기도 듣고 있습니다. 그래서 생계유지와 기업형과 구분해야 될 것이고, 노점상이 있는 위치에 대해서도 구분해서 앞으로 철저하게 계획을 세워서 해 나가겠다는 것을 보고드립니다.

다음 두 번째 건축위원회 심의자료와 관련해서 '97년 이후 건축위원회에서 심의한 건축물사전승인 심의자료가 불성실하다고 하시면서 심의신청서류와 심의내용, 심의시 조건 등에 대한 자료를 요구하셨습니다. 심의내용에 대해서는 별도로 제출하여 드리겠습니다. 다만 '97년 이후 건축위원회 심의는 '97년에 7회, '98년에 3회 등 총 10회가 개최됐으며, 이중 대형건축물 사전승인을 위한 심의가 8회, 도시설계심의가 2회로써 위원님께서 요구하신 자료는 대형건축물 사전승인을 위한 위원회 개최결과만이 작성되었음을 양해해 주셨으면 합니다.

다음은 자전거이용활성화와 관련해서 기 설치된 자전거 도로 511km에 대한 구체적인 현황 자료제출과 설치된 자전거 도로가 연속성이 없어 주민이용이 저조하고 예산 낭비라고 지적하시면서 이에 대한 대책을 물으셨습니다. 기 설치한 자전거 도로의 법규정에 따른 유형별 현황은 유인물로 별도로 제출해 드림을 양해해 주시기 바랍니다. 자전거이용 활성화사업은 도시 교통정체로 인한 심각한 도시 교통 및 환경 문제를 개선하고 국민건강 증진과 근검 절약하는 사회적 분위기를 조성하기 위한 사업으로 '95년 7월 1일 자전거이용활성화에관한법률을 제정 본격적으로 시행하고 있으나 현재까지 자전거 도로 개선사업은 정비계획 수립전에 시범사업을 중심으로 시행하여 자전거 도로의 연계성 단절로 자전거를 타고 다니는데 지장이 있는 것은 사실입니다.

이 자전거 도로에 대한 연계성을 이루기 위해서 외국에서는 자동차와 관련된 여러 가지 관계법이 개정되어 가지고 자전거를 타고 가다가 버스를 타게 되면 바로 그 자전거를 그 버스에 싣고 다니는 제도도 있고 또 해외에서는 상당한 교통량 수요를 자전거로 대응하고 있는 것도 여러 가지 시범적으로 나오고 있습니다. 그러나 이와 같은 문제점을 해소하기 위하여 수원시 등 17개 시·군은 자전거 이용시설 정비계획을 수립하여 계획적인 정비를 추진하고 있고, 현재 평택시 등 14개 시·군은 자전거 이용시설 정비계획수립을 위한 용역을 실시중에 있습니다.

앞으로 정비계획에 따라 자전거 이용이 활성화될 수 있는 자전거 도로망 체계를 정비하여 자전거 타기가 생활화되도록 추진하여 도시교통 및 환경문제를 개선해 나가도록 하겠습니다.

그리고 자전거 전용도로가 지금과 같이 보도나 만들어진 도로에다 어느 한 방향에

서 할애하는 것이 아니고 저희가 도시계획적인 측면에서도 그러한 차선을 확보하려고 준비해 나가고 있습니다.

차량의 LPG 불법구조변경과 관련해서 유가인상 등으로 LPG 차량이 급증하고 있는 것과 아울러 불법 LPG 구조변경차량과 벤형 화물자동차에 시트를 장착하여 운행하는 등 불법사태가 증가하고 있는데 이를 근절시키기 위하여는 고발이나 운행정지 등 강력한 행정처분을 실시해야 한다고 하시면서 이에 대한 견해를 물으셨습니다.

액화석유가스 사용자자동차 및 관리기준에 의거 LPG는 택시, 국가유공자 및 장애인용 등의 일부 승용차와 화물승합 특수자동차에 한하여 사용할 수 있으며 동 규정에 의한 LPG 사용대상 자동차를 포함하여 등록사용 중인 모든 자동차의 연료장치를 변경하고자 한 때에는 자동차관리법령에 의거 등록관청의 사전승인과 구조변경 검사를 받아야 하며 벤형 화물자동차의 물품적재장치에 의자를 설치하는 것은 불가합니다. 그러나 위원님께서 지적하신 대로 최근 IMF체제에 따른 경제난과 유가인상 등에 따른 자동차유지비용 절감을 목적으로 LPG 사용대상이 아닌 자가용 승용차의 연료장치를 LPG 차량으로 임의 구조변경하거나 벤형 화물자동차의 물품적재장치 변경운행 등 불법행위가 일고 있습니다. 자동차의 안전도를 크게 위협하고 있음에 따라 단속을 실시한 결과 금년도에는 126건을 적발하여 과태료부과 및 원상복구 명령을 실시한 바 있습니다. 앞으로도 LPG충전소의 충전대상을 확보하여 불법 구조변경 자동차를 색출하고 검문소 톨게이트 등 목지키기 단속과 아울러 불법 구조변경을 하여주는 업소를 단속하여 자동차의 운행정지처분과 함께 형사고발 등 강력한 행정처분을 실시하여 불법차량은 반드시 적발되고 운행될 수 없다는 인식을 줌으로써 자동차 안전도 확보 및 자동차 관리질서를 확립토록 적극 추진해 나가겠습니다.

다음은 건축물에 대한 이행강제금 부과징수와 관련해서 불법건축물에 대한 이행강제금 부과징수에 있어 이행강제금 징수실적이 부진한 이유와 앞으로의 대책과 '98년의 경우 '97년에 비해 이행강제금 부과건수가 낮은 이유에 대해서 물으셨습니다. 건축법 등에 위반되어 시정명령을 받고도 시정을 하지 아니한 건축주에 대해서는 건축법 제83조의 규정에 의거 지방사업법에 의하여 당해 건축물이 적용되는 과세시가표 준액의 일정비율 범위안에서 위반행위에 따라 이행강제금을 부과하고 있으며 '97년에는 156건에 4억 1,161만원, '98년에는 9월말 현재 33건에 1억 4,723만 9,000원을 부과한 바 있습니다. 그 징수실적이 부진한 이유와 '97년에 비해 '98년에 이행강제금 부과실적이 저조한 것은 IMF체제하에 건축경기 침체로 인한 징수부진과 건축허가건수 또한 감소하여 이에 따라 위법행위도 줄어서 부과실적이 전년에 비해 낮아진 것으로 판단이 됩니다. 앞으로 이행강제금을 납부하지 않고 있는 건축주에 대해서는 국세 또는 지방세 체납처분의 예에 의하여 압류 등에 의한 절차를 거쳐 징수토록 지도해 나가겠습니다.

불법 옥외광고물 근절대책과 관련해서 질의하신 도내에 설치된 옥외광고물 45만 2,000여건 중 7만 9,000여건의 불법광고물에 대하여 2,000여건만을 행정처분한 사유와 나머지 광고물에 대한 조치대책에 대해서 물으셨습니다. '98년 1월 광고물 전수조사 결과 확인된 옥외 불법광고물은 7만 9,141건으로 불법광고물 정비를 위해 시장·군수가 계고장을 발부하고 자율정비를 유도하였으며 '98년 10월말 현재까지 5만 9,245건을 정비하였고 이 중 자진정비 계고명령 등을 불이행한 2,205건에 대해서는 과태료 부과, 영업정지, 고발 등의 조치를 하였고 아직까지 정비되지 아니한 1만 9,902건에 대하여는 행정대집행 등 강력한 조치를 취하여 정비완료토록 최선을 다하겠습니다. 참고로 과태료 부과 2,015건, 영업정지 92건, 고발 98건이 있음을 보고드립니다.

다음은 도시저소득 주거환경 개선사업에 대해서 깊은 관심을 가지시고 도시저소득 주거환경 개선사업 지구지정된 41개 지구의 추진사항과 시·군 재정부족을 감안한 재정지원 확대용의와 안양시 율목지구 임대아파트를 예로 드시며 입주능력이 없는 주민에 대한 대책과 사업시행자인 주택공사에 대한 명예감독관계 실시용의에 대해서 물으셨습니다. 도시저소득 주거환경 개선사업은 도시계획구역내 노후불량 주택이 밀집된 지역이나 도시기반 시설의 상태가 불량하여 주거환경이 열악한 지역에 대하여 공공기반시설을 정비 확충하고 불량주택을 개량하여 쾌적한 주거환경을 조성코자 '89년 4월 임시조치법을 제정하고 '99년 12월까지 한시적으로 추진 중인 사업으로써 '99년 12월까지 개선계획이 고시되면 2000년 이후에는 주택건설 완료 시까지 법적 효력은 유지되고 있습니다. 현재 도내에는 안양시, 광명시 등 10개 시 41개 지구의 불량노후 밀집지역을 정비코자 지구지정 완료 후 사업추진 중으로 기반시설을 정비, 완료한 지구가 구리시 교문지구 등 24개 지구, 기반시설공사 중인 지구가 광명 철산지구 등 17개지구로 2003년 12월까지의는 모두 사업을 완료할 계획으로 추진하고 있습니다.

따라서 도에서는 시·군 재정형편과 원활한 사업추진을 위하여 매년 사업비의 50% 이상을 지속적으로 지원하여 목표년도에 사업이 완료될 수 있도록 노력하고 있습니다. 아울러 공동주택의 경우 지구내 주민이 생활수준이 낮은 도시영세민층임을 감안하여 보다 많은 원주민이 재정착할 수 있도록 주민 소득수준, 주변시세 등을 감안한 저렴한 분양가격이 산정되도록 해당 시·군 및 사업시행자인 대한주택공사와 긴밀히 협의토록 조치하고 있으며 보다 건실한 건축물을 위하여 도에서의 지도·감독을 강화하고 지구내 주민 및 사업시행자와 협의하여 주민명예감독관계 시행 등을 적극 연구·검토해 나가겠습니다.

걱정하고 계시는 입주능력이 없는 주민에 대한 대책에 대해서는 사실상 지금 이 관계법에 규정된 것 외에 특별한 대책을 갖고 있지 못하다는 것을 첨가해서 보고드립니다.

다음은 한충재 위원님 질의에 대해서 답변드리겠습니다. 항공사진 판독결과 위법

행위조치실적과 관련해서 감사원 감사결과 과천시와 경우 개발제한구역내 항공사진 판독으로 적발된 17건에 대해서 시에서 원상복구한 것으로 도에 보고한 사항과 관련해서 동 불법행위 조치사항을 물으셨습니다. 항공사진 17건에 대한 확인 및 조치결과를 자료로 제출할 것을 요구하셨고, 자료 드렸죠?

○ 한충재 위원 자료는 받았습니다.

○ 건설도시정책국장 이창우 위원님께서 지적하신 바와 같이 민선자치단체 출범 이후 단체장들이 주민편의 위주 정책속에 단속이 느슨해 지리라는 기대심리와 규제완화 분위기에 편승한 불법행위가 발생되고 있는 것도 있습니다. 우리 도에서는 법질서 확립차원에서 보다 엄정한 단속을 지속적으로 실시하기 위하여 매년 항공사진을 촬영하여 불법행위를 단속하고 있을 뿐만 아니라 분기별 1회 이상 정기점검은 물론, 연 2회의 특별점검을 실시하고 있고 구역주민들의 형사처벌이나 재정상의 손실방지를 위한 예방감사에 중점을 두고 구역관리를 하고 있습니다. 이와 관련하여 위원님께서 지적하신 바와 같이 감사원에서 '97년 8월 25일부터 같은 해 10월 24일까지 실시한 토지관련 불법 무질서 행위에 대한 감사결과 과천시 관내에서 17건이 적발되었고 유형별로는 형질변경이 9건, 용도변경이 5건, 건축물 3건이며 현재까지 14건은 원상복구등 조치완료되었고 3건은 단계별 조치계획에 의거 빠른 시일내에 조치되도록 추진중에 있습니다. 또 이에 대한 이행실적에 대해서도 지속적으로 확인 점검하고 있습니다. 감사원 감사결과 개발제한구역내 항공사진 판독결과 조치를 소홀히 한 과천시 관련 공무원 1명은 문책한 바가 있습니다. 앞으로 조치완료된 사항에 대하여는 재발생을 방지하고 예방순찰 강화는 물론 지도·점검을 지속적으로 실시하여 구역관리에 최선의 노력을 다해 나가겠습니다. 위원님께서 요구하신 위법행위 17건과 관련한 조치현황 자료도 전부 마무리될 수 있도록 노력해 나가겠습니다.

다음은 김재호 위원님의 건축분쟁조정위원회 운영과 관련해서 도와 시·군에 설치된 건축분쟁조정위원회의 운영실적이 저조한 이유와 위원회 설치운영에 대한 홍보가 필요하다 하시면서 운영실적이 저조한 위원회의 활성화 대책에 대해서 물으셨습니다. 사실상 건축분쟁조정위원회는 없을수록 좋습니다. 법제도상 여러 가지 불이익을 구제해주는 측면에서 위원회를 구성하고 있습니다만 가급적 시·군에서 분쟁이 해결되고 그외에 도에서 분쟁을 해결하기 위해서 노력하고 있습니다만 여기서 지적해 주신 바와 같이 1회를 한 번 해봤습니다. 그랬는데 따지고 보면 분쟁조정위원회라는 것이 법원의 합의와 같은 그런 역할을 하는데 상당한 노력을 했습니다. 며칠을 두고 쌍방간을 다니면서 합의를 해봤는데 결국 그게 되지를 았더군요. 결국은 자기네들끼리 법원으로 가는 것까지 봤는데 웬만큼 해서는 이것이 잘되지 았고 있다, 그렇지만 우리는 어떠한 사람이 법의 무지로 인해서 피해를 봐서는 안되겠다, 법을 앞장세우면서 악용하는 사람들에게 대해서 이익이 되면 안되겠다 이런데 대해서는 이 제도가 있는

것이 좋을 것 같습니다. 그런데 너무 서로가 양해가 없는 사람들끼리 모였을 때는 법적이거나 저희들이나 비슷한 역할이 되겠습니다. 그래서 제도는 굉장히 좋습니다만 실적이 별로 없다는 것만은 틀림없습니다. 그리고 이것이 관계법으로 만들어진 것이기 때문에 폐지한다는 것은 지금 당장 하기는 어렵다는 것을 보고드립니다.

○ 한총재 위원 국장님, 잠깐만요. 아까 항공사진 좀 보자고 그랬는데……. 나중에 개인적으로.

○ 건설도시정책국장 이창우 항공사진관계가 지금 대외비로 사실상 출납하고 있습니다. 그것은 아마 잘 알고 계실 것입니다.

○ 한총재 위원 개인적으로 한 번 확인하는 것으로…….

○ 건설도시정책국장 이창우 알겠습니다. 기록하고 보시면 되겠습니다. 다음 김재호 위원님께서 화물차고지 기준면적의 2분의 1 경감대책과 관련해서 화물자동차 차고지 기준면적 경감이 '91년 11월 30일자로 도에서 승인 시행되었으나 차고지 경감이 일부 시·군에서 이행되지 않고 있는데 이에 대한 지도·감독 대책을 물으셨습니다. 화물자동차운송사업법시행규칙에 규정된 차고 기준면적 감경에 관한 것으로 법에 의하여 시·군은 당해지역의 운송사업자의 경영실태에 비춰 보아 필요하다고 인정되는 때에는 보유 차고면적을 기준면적의 2분의 1 범위안에서 경감할 수 있도록 하고는 있습니다. 위원님께서 말씀하신 화물운송자동차의 차고지 확보가 어려움을 감안하여 해당 시·군에서 운송사업자의 경영실태에 비추어 차고지 감경조치를 적극적으로 검토시행하도록 독려해 나가겠습니다. 그런데 거개가 차고지가 최소 범주내에 있는 것을 법규의 최소 범주만큼보다는 좀더 크게 해주었으면 하는 것이 실무자들의 거개의 견해일 것입니다. 이런 관계에 대해서는 관계법이 적극적으로 운영되도록 다시 한번 독려를 해 올리겠습니다.

그 다음에 화물자동차 영업소 설치규정 시정건의와 관련해서 화물운송사업자가 다른 시·군지역에 상주하여 영업하고자 하는 때에는 당해 지역에 영업소를 설치하여야 하는데 보유대수 한 대인 운송사업자는 그러하지 아니하고 있습니다. 이러한 규정은 영세사업자에 비하여 전국을 사업구역으로 하는 법인 운송사업자들의 영업구역을 축소시키는 결과가 되는데 화물운송사업의 물류비 감소를 위하여 이의 시정을 중앙에 건의할 용의가 없는지에 대해서 물으셨습니다. 위원님이 말씀하신 사안은 화물자동차운수사업법시행규칙제11조에 의거한 영업소 설치규정으로서 주사무소가 소재하고 있는 시·군외의 지역에서 상주하여 영업하고자 할 때는 당해 지역에 영업소를 설치하여야 하는데 보유대수 한 대인 개별화물 운송사업자는 그러하지 아니하는 바 이는 보유대수 한 대로 영업하는 영세운송사업자에 비하여 두 대 이상을 보유하고 전문적으로 운송사업을 영위하는 법인에 대하여 상대적으로 영업구역을 축소하는 것으로써 사업구역에 있어서 형평에 맞지 않음으로 이의 시정을 중앙에 건의하는 것을

검토해 나가겠습니다.

다음은 김재호 위원님께서 과천 ITS사업의 문제점 및 향후계획에 대해서 걱정하시면서 현재 과천지역에 시범사업으로 운영 중인 지능형 교통시스템 사업 중 과천~의왕간 자동 통행요금징수 시스템이 실정에 맞지 않는 등 문제점이 많은데 이에 대한 대책과 향후계획에 대해서 물으셨습니다. 건설교통부에서 과천지역에 시범적으로 도입추진하게 된 ITS사업은 '98년 7월 시스템운영권 인계인수 후 금년 10월 시범운영평가를 거쳐 과천에서 자체 운영하고 있으며 과천~의왕간 자동 통행요금징수 시스템이 활용되지 못하는 사유는 ITS시범사업 운영평가가 이제 막 끝난 단계로서 향후평가결과를 바탕으로 운영할 계획입니다. ITS사업이 건설교통부의 국책사업인 점을 고려 향후 전문엔지니어링 업체에 시스템 보수 및 유지용역을 의뢰할 계획이며 우리 도에서는 국가 기본계획과 연계하여 시스템 운영 및 확대를 위한 예산확보 대책을 강구하겠으며 그 결과에 따라 여타 도시에 확대해 나가겠습니다.

다음 김재호 위원님께서 종합유통단지 조성관련 자금조달 방안에 대해서는 서면으로 요구하셨기 때문에 서면으로 답변해 드리겠습니다.

다음은 이운구 위원님의 질의에 대해서 답변해 드리겠습니다. 택시면허제도 개선 방안과 관련하여 택시증차가 시·군별로 이루어 지고 있어 시·군별로 택시를 이용하는 인구의 차이가 많고 증차를 하지 않는 시·군도 있는데 도에서 합리적인 택시증차면허기준을 만들어 시행할 의향은 없는지 물으셨습니다. 택시증차 면허규정은 당초 경기도 훈령으로 제정하여 경기도내 전 시·군에 공통으로 적용하여 왔으며 인·면허는 시·군별로 시행하여 왔으나 '95년 6월 민선자치단체가 시행하면서 일선 시·군에 권한을 위임하여 민선 시장·군수가 지역실정에 따른 자체 택시면허지침을 만들어 시행하고 있습니다. 위원님이 지적하신 대로 현재 택시증차가 면허제로 시행되고 있어 신규로 면허를 받고자 할 때 여러 가지 제한이 많아 현실적으로 신규사업 참여가 어려운 실정입니다. 앞으로 우리 도에서는 자율과 경쟁을 통한 시민교통서비스 개선과 면허제에 따른 각종 부조리 등을 해결하기 위해 법이 허용하는 범위내에서 일정한 자격기준을 갖춘 자에게는 택시사업을 쉽게 할 수 있도록 각종 제한을 규제개혁 차원에서 적극 완화해 나가겠습니다.

택시에 대한 지역면허와 관련해서 지난번에 서울시와 경기도와의 문제가 그렇게 되어 있었습니다. 서울시에서는 지금 택시에 대한 면허를 전면 중지하고 있다고 합니다. 그런데 경기도하고 공통구역으로 둔다고 할 것 같으면 경기도에서 상당한 택시의 면허를 해줌으로써 서울시가 경기도의 택시면허 영업구역으로 확대되는 것에 대해서 바람직하지 않다 이것이 서울시의 견해였습니다. 그렇지 않다는 범주내에서 저희가 광명관계 지난번에 말씀드렸지만 그 구역만이라도 시범적으로 해 봤으면 좋겠다 그래서 저희가 추진하고 있다는 것을 보고드립니다.

그 다음에 이운구 위원님께서서는 철도건설목의 유지관리비에 지방비 투입현황 중 8개 시·군의 인건비 외에 기타 사업의 내역과 철도청 사업의 지방비 투자 법적 근거에 대해서 물으셨습니다. 철도건설목은 철도건설목의 교통사고 미연방지와 교통소통의 원활을 기하고자 철도건설목개량촉진법에 의해 관리하게 되어 있습니다. 지방비 투자 법적 근거는 동법3조 및 8조의 규정에 의거 기존도로를 횡단하여 철도의 신설이나 철도노선 개량 시는 철도경영자가 시행 및 관리하고 있으나 기존도로를 횡단하여도로신설이나 도로노선 개량 시 원인자 부담원칙에 의거 도로관리청이 사업비 및 관리비를 부담하고 있고 기타 사업비는 신호제어장치 등 시설물 유지관리 비용임을 보고드립니다. 철도관계에 대해서도 상당히 무리가 있습니다. 왜냐 하면 철도에 대한 건설목관계를 철도청에서 만들어 놓은 것 외에 필요한 시·군에서 하려면 그것에 대한 비용을 부담하라고 하는 것이 현재 실정입니다. 그래서 이것도 앞으로 도시화되는 추세라든가 이런 과정에서 많이 개선되어야 된다고 생각하고 지적해 주신 것은 많이 참고하겠습니다.

아까 하천유지관리 목적과 관련된 것에 대해서는 먼저 함께 보고드렸기 때문에 생략하겠습니다만 앞으로 필요하다면 더 보충해서 보고드리겠습니다.

그 다음 최용갑 위원님께서 경전철사업 추진의 부진원인과 대책에 대해서 물으셨습니다. 도내 시·군에서 추진하고 있는 경전철사업이 모두 실적이 부진하다고 말씀하시면서 계획대로 추진될 수 있는지의 견해와 향후 조치계획에 대해서 물으셨습니다. 위원님께서 지적하여 주신 바와 같이 경전철사업 추진이 부진한 것은 사실입니다. 부진한 원인은 여러 가지가 있겠습니다만 우선 국비, 지방비 등 공공비 부분의 지원부족에 따른 민간부담 가중을 들 수 있겠습니다. 현재 공공부분에서는 노반, 정차장등의 토지만을 매입하여 줄뿐 사업비 대부분을 차지하는 건설비에 대하여는 민간자본을 유치할 계획입니다. 부대사업 등 유인요소 부족과 최근의 IMF 경제상황까지 겹쳐 민자유치를 더욱 어렵게 하고 있는 실정이고 두 번째는 재원조달의 어려움을 들 수 있습니다. 민자유치만을 위한 방식은 국내 재원조달의 한계가 있어 우리도에서는 이러한 재원조달의 어려움을 해결하기 위해서 외자유치를 위한 다각도의 검토를 하고 있습니다. 그러나 이것도 쉽게 이루는 지는 것 같지는 않습니다. 상당한 외자유치를 위해서 이와 같은 자료를 가지고 노력하고 있다는 것만 우선 보고드리겠습니다. 그리고 세 번째로는 하남 경전철사업과 같이 지방자치단체간 이견으로 인한 추진 상황의 어려움을 들 수 있습니다. 하남경전철의 경우는 '95년 12월 노선고시 이후 약 2년간 서울시 강동구와 노선연계 이견관계로 노선을 결정하지 못하여 사업추진이 지연되고 있던 중 건설교통부 중재로 양 기관들이 합의하여 노선비교 검토용역을 실시한 바 있습니다. 그래서 검토용역에 의거해서 하는 것에 승복하겠다는 것으로 추진하고 있습니다. 하남 경전철 문제를 보다 적극적으로 처리하기 위하

여는 지난 9월 30일 경기도지사 주관으로 서울시장 등이 참석 개최된 수도권행정협의회에 동 안건을 상정하여 협의한 결과 건설교통부에서 최종 중재결정으로 합의된 바 있고 다음 달인 12월 중에는 노선문제는 원만히 해결될 것으로 예상됨을 보고드립니다. 앞으로도 본 경전철 사업이 계획대로 추진될 수 있도록 지속적인 관심을 가지고 추진해 나갈 계획임을 보고드립니다. 그리고 저희가 몇 군데 경전철 사업을 하겠다고 여러 가지 건의를 내놨습니다만 거기에 대한 타당성이나 사업성 관계에 대해서는 아직 좀더 검토를 해야 위원님들한테 보고드릴 수 있는 단계가 될 것 같습니다.

다음은 최용갑 위원님께서 교통안전시설 정비확충 실적이 당초 계획보다 저조한 사유 및 향후 조치계획에 대해서 물으셨습니다. 교통안전시설물의 설치 및 유지관리 는 도로교통법제104조 및 동법시행령제71조2규정에 의거 경찰서장에게 위탁하여 시행하고 있는 사업입니다. 저희 도에서는 교통사고로부터 도민의 귀중한 생명과 재산을 보호하기 위하여 '98년 10월 30일 현재 교통신호기 2,159기, 교통안전표지판 7,997기, 신호등 9,633개, 가로안내표지 953개, 노면표지 4,101km, 기타 반사경표지 변경 등 정비대상 1만 4,934개에 대하여 총 189억 7,700만원을 투자하여 정비하였습니다. 정비실적이 저조한 사유는 현재 공사가 진행 중인 사업은 실적에서 제외시켰기 때문이며 위원님께서 지적하신 것처럼 도민의 생명과 재산보호를 위하여 본 사업이 연내에 모두 마무리되도록 하겠습니다. 교통안전시설과 관련해서 지난번에 국정감사에서든 한 위원님이 걱정하시면서 춘천가는 경춘선 국도에 74개의 교통신호등이 설치되어 있는데 이런 신호등 설치가 안전만을 유지하는 거냐, 도로 교통소통에는 어떤 영향이 있느냐 이런 말씀도 하셨고 또 보도를 건너가는데 보도에서는 전부 좌측통행을 하고 횡단보도에서는 우측으로 하게 되어 있는데 그 앞에 있는 교통신호는 전부 좌측에 가 있는데 그것이 옳은 것이냐 옳지 않는 것이냐 그것을 한번 판단해 달라 이런 말씀도 계셨고요, 또 아까 턱높이를 3cm이상 해 놔가지고 휠체어가 제대로 못올라가는 것이 교통소통에 여러 가지 문제가 있지 않느냐 이런 지적을 하셔가지고 검토를 지금 하고 있는데 조금전에 말씀하셨듯이 교통신호등이 많아야 되는지, 보도에 대한 그것이 어떻게 되어야 되는지 그것에 대한 것은 좀더 전문가들한테 의뢰해서 확인을 받아야 될 것 같습니다.

그 다음에 최용갑 위원님께서 주택자재 생산업체의 관리와 관련해서 관내 주택자재 생산업체에 대한 주택자재 품질검사 시 정기검사보다는 수시검사를 이용 불시적인 검사를 강화하여 주택 자재의 품질을 향상시키는 방법과 행정처분 등록기준 미달, 검사불응 업체에서 생산한 자재에 대한 조치 및 불법 생산업체에 대한 향후 대책을 물으셨습니다.

주택자재 생산업체에서 생산한 주택 자재의 품질검사는 주택건설기준에 관한규정제 19조에 의거 각각 연1회 이상의 정기검사와 수시검사를 하도록 하고 있으며 시·군에

서는 주택 자재의 우량품질 확보를 위해 수시검사를 연3회 이상 실시하고 있습니다. 수시검사의 방법에 있어서는 위원님께서 제시하신 불시검사를 시행하는 방안을 적극 검토해 나가겠으며, 불량자재에 대해서는 파기 또는 수거하도록 하고 불법 생산업체에 대하여는 지도·감독을 강화하여 불법 생산·유통 등이 근절되도록 관리에 만전을 기해 나가겠습니다. 이와 같은 생산업에 시 공무원들이 수시로 나간다는 것이 감독하는 측면에서는 좋을는지 모르겠습니다만 이것도 일종의 규제대상의 하나로써 이러한 생산업체, 그러니까 다른 영업은 모르겠습니다만 이런 생산업체에 공무원이 수시로 나가서 한다는 것은 생산업체에 많은 위축을 준다고 해서 한때 지양되어 왔습니다. 그리고 거기서 나온 불량제품이 모두 파기돼야 하는 것보다도 그 파기된 제품관계에 대해서는 강도나 이런 것을 고려해서 판매실적을 그 사람들이 확인을 받고 조치해 나가고 있습니다. 그러니까 지금도 여러 가지 제품품질 관계를 관리하기 위해서 여러 가지 제도는 있습니다. 자기품질을 실명화해서 팔거나 이런 등등을 하고 있습니다. 그래서 감독만 충분히 해 가지고 100% 되기는 어렵다는 것도 덧붙여 보고드립니다.

그 다음에 최용갑 위원님께서 IMF이후 미분양 아파트가 증가하고 있다고 하시면서 미분양 아파트 발생원인과 도단위의 해소대책 및 침체된 경기부양을 위한 도 차원의 대책을 물으셨습니다. 보고드리기에 앞서서 미분양 아파트가 조금 올라가다가 지난 달부터 조금 적어진다고 하는 것을 숫자로 보고를 받고 있었습니다. 그래서 미분양 아파트의 증가는 잘 아시겠습니다만 IMF이후 부동산 시장의 위축과 주택업자와 수요자 등의 자금난 심화 등에 따른 주택 구입 여력감소 등이 주요원인으로 작용한 것으로 사료됩니다. 이에 대해 우리 도에서는 주택업체 및 금융기관간의 간담회를 개최하고 주택업계의 실상을 파악하여 중도금 추가대출 확대가 경기부양에 가장 좋은 것이라고 생각해서 몇 번 건의해서 했습니다. 그리고 이러한 여건에 힘입어 미분양 주택은 지난 8월부터 감소추세로 전환되고 있으며 앞으로도 주택 경기활성화를 위해 제도개선 방안을 적극 강구하여 중앙에 건의하는 등 최선의 노력을 다하겠습니다.

다만 저희들이 현재 답답한 것은 아파트를 분양받은 사람들이 입주 기약없이 되어 있는 그런 아파트 관계에 대해서 상당히 많은 분들이 호소를 하고 있습니다. 그런데 이것이 따지보면 서로 민사, 쌍무계약관계이기 때문에 저희들이 어떻게 손을 써서 도와줘야 될 지 막막할 때가 많습니다. 그런 상황을 어쨌든 저희들이 해 주는 것은 중도금을 좀더 확대해 준다면 사업자가 적극적으로 나서줘야 된다면 그런 미봉책 외에는 사실상 솔직하게, 시원하게 답변드릴 수 있는 그런 것을 갖고 있지 못하다는 것에 대해서 안타깝게 보고 드립니다.

다음은 김영길 위원님 질의에 대한 답변에 앞서서 어제 참고할 수 있는 분을 성남에서 모셔야 된다는 것을 저희들이 제대로 대비를 못했었고 또 아까 몇 시전에 저는

이 업무보고를 챙기다보면서 과장하고 같이 만나뵙도록 사전에 조율을 했습니다만 확인을 못해 가지고 여기 와 보니까 그렇게 되지 못했다는 것 죄송하게 사과 드립니다.

오늘 도 행정감사를 치르면서 여러 가지 분위기나 또 위원장님의 배려 등등해서 사실상 성실하게 답변하고 성실하게 준비하려고 했었는데 김 위원님께 결례가 됐던 점 제가 공식적으로 죄송하게 생각합니다. 그러나 그와 더불어서 좀더 부족한 것을 충원하느라고 열심히 노력하겠다는 것을 사전에 말씀드리며 보고드리겠습니다.

도내 과속방지턱 5,889개소 중 설치기준미달 방지턱 수가 287개소로 보고되었는데 실제 도로상에는 더 많은 숫자의 방지턱이 있는 것으로 아신다고 하시면서 기준미달 방지턱에 대한 견해 및 조치계획에 대해서 물으셨습니다. 이 방지턱과 관련해서는 지금 위원님이 걱정하시는 것이나 저희들이나 차를 가지신 분들은 다 같은 생각을 하고 있을 것입니다. 이와 같은 규격을 제대로 유지한 곳이 그렇게 많지 않다는 것도 제가 분명하게 말씀드릴 수 있겠습니다. 일부 과속방지턱을 해당 지역주민들이 임의로 설치하는 곳이 있는 것은 사실입니다. 해당 지방자치단체에서 설치한 방지턱에 대하여는 관리되고 있으나 주민들이 임의로 설치한 숫자에 대해서는 수시로 현황이 변경되고 있어 그 숫자 자체도 사실상 파악하기가 어렵다는 것을 보고드리겠습니다. 매년 도에서도 시·군에 지시하여 기준미달 방지턱을 정비시키고 있으며 도로정비시책평가 등에 반영하고 있습니다. 시·군의 평가에 반영하는 등 노력하고 있습니다만 아직도 많은 수의 기준미달 방지턱이 있으므로 위원님께서 지적하신대로 단계적으로 설치기준미달 방지턱을 기준에 맞게 정비하여 쾌적한 도로 환경정비에 최선의 노력을 기울이도록 계속 게을리 하지 않겠다는 것을 보고드립니다.

다음은 건축업무관련 공무원 비위방지와 관련해서 건축업무와 관련된 공무원의 비위가 늘고 있으며 안일무사한 민원처리 등 비위발생을 방지하기 위하여 건축직 공무원에 대한 자질향상방안 및 재발방지대책을 물으셨습니다. 최근 3년간 건축관련 징계 공무원은 105명에 이르고 있으며 특히 우려되는 것은 그 수가 매년 증가되고 있는 것으로 이러한 징계 공무원이 발생하지 않도록 공무원의 교육과 심포지엄, 간담회 등 많은 노력을 기울이고 있습니다. 앞으로도 건축관련 공무원의 비리가 최소화 될 수 있도록 법규 등 연찬을 위한 직무 및 정신교육 등을 더한층 강화하여 징계처분되는 공무원이 최소화 되도록 지도해 나가겠습니다. 전체적인 공무원에 대한 분류를 하면 건축직 공무원들이 가장 학력이고 뭐고 높습니다, 비율로 따지면. 그리고 다른 공무원들이 물론 9급부터 들어오는 공무원이 많습지만 건축직 공무원은 상당한 부분이 7급공무원부터 들어온 공무원입니다. 그래서 건축직 공무원들이 실질적인 그 업무의 질이라든가 거기에 대한 교육이 덜된 상태에서 여러 가지 어려운 일을 당하다 보니까 그런 일도 많은 것 같습니다. 제가 위원회 같은 데 있으면 거의가 징계소

청에 걸려오는 사람들이 저와 연관된 부하직원들이라는데 대해서도 굉장히 마음속으로 부담을 가지면서 이러한 숫자가 줄도록 노력해 나간다는 것을 약속해 드리면서 답변에 대신 하겠습니다.

다음은 김영길 위원님께서 임시운행 위반 자동차와 관련해서 임시기간 위반차량이 해마다 증가하고 있으며 이같은 차량은 차적조회가 어렵고 사고발생시 보험처리가 되지 않는 등 문제점이 있으므로 임시운행 차량의 보다 철저한 관리체계를 갖추어이를 근절시켜야 한다고 판단되는데 무적 차량을 근절시킬 수 있는 방안이 무엇인지 물으셨습니다. 자동차 임시운행 허가는 대부분 신규등록을 목적으로 10일간 운행토록 허가하고 있으나 일부 차량 소유자가 등록을 기피하고 있어 자동차세 탈루와 범죄행위 이용 등의 문제가 야기되고 있습니다. 이를 근절하기 위해 우리 도에서 단속을 실시한 결과 금년도에 273대를 적발하여 번호판회수 및 과태료 부과 등을 실시했으나 사실상 적발만으로 임시운행 위반행위를 근절시키기는 어려운 실정입니다.

따라서 임시운행허가 제도의 폐지 및 자동차번호판 부착의무를 제작사에 부여하는 방안이 제기된 바 있어 건설교통부에서 검토한 결과 시·도 단위의 현행 등록체계를 전국 단위 등록체제로 개편해야 하는 문제가 있고 제작사의 하치장 등 보관장소의 추가 확보, 전국 번호판 대행업소의 출고지 중심 전면조정의 필요, 허위등록 등의 문제가 있어서 어려운 실정으로 보고 있습니다. 그러나 현재 자동차관련 민원행정 종합정보망구축계획에 의거 임시운행허가를 전산화하여 신규등록 여부를 관리할 수 있도록 하는 사항이 포함되어 있으므로 임시운행허가 관리의 전산개발이 완료되는 '99년말 이후부터는 허가기간 위반차량의 효율적인 관리 시스템이 구축되어 추적 관리가 용이해질 수 있는 것으로 판단됩니다. 전산화 완료 이전까지는 지속적인 단속을 실시하여 임시운행 허가기간 경과운행이 근절되도록 노력하는 것이 가장 상책이라고 보고드리겠습니다.

양해를 해 주신다면 학생통학용 마을버스 운영관련 관계에 대해서는 위원장님이 질의하신 시외버스 터미널 이전 및 실천 추진방향을 먼저 보고드리고 성남시에서 건설교통국장이 입회하고 있습니다. 그래서 그건 나중에 하고 우선 위원장님 것을 답변드리는 것이 어떤가 싶은데요.

○ 위원장 박상현 그에 앞서서 굉장히 피곤하시고 장시간 감사를 진행하고 있기 때문에 원활한 감사를 위해서 10분간 휴식을 했으면 좋겠어요. 10분간 감사를 중지하고자 하는데 위원님들 이의 없으시죠?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

그러면 휴식을 위해서 10분간 감사중지를 선포합니다.

(16시25분 감사중지)

(16시40분 감사계속)

○ 위원장 박상현 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다. 그러면 행정사무감사를 계속하겠습니다. 건설도시정책국장 나오셔서 답변을 계속해 주시기 바랍니다.

○ 건설도시정책국장 이창우 끝으로 김영길 위원님께서 학생통학용 마을버스 운영과 관련해서 경기도 학생통학용 마을버스는 수원시 등 9개 시·군에만 운영되고 있고 나머지 시·군은 면허교부 실적이 없는데 이는 경기도의 홍보부족과 관할 시·군의 미온적인 자세로 실적이 부진하다고 사료되는데 이에 대한 대책에 대해서 물으셨습니다. 위원님께서도 잘 아시는 바와 같이 경기도 학생통학용 마을버스는 학생들의 등·하교시 버스노선이 닿지 않거나 만원 버스를 두세 번 갈아타야 하는 등 시간적, 경제적, 신체적 불편을 해소하기 위하여 전국 최초로 시행되는 제도입니다. 그동안 우리 도에서는 자가용 승합차로 불법 유상운송 행위를 하는 차량들을 합법화하고 보험가입 등을 의무화하여 교통사고시 대책을 강구하고자 경기도 예규로 정하여 현재 수원시 등 9개 시·군에 383대가 면허를 받아 운행되고 있으며 학생들의 탈선도 예방할 수 있어 학부모들한테 좋은 반응을 얻고 있습니다. 통학용 마을버스는 운행특성상 시외버스와는 달리 학생들이 거주지와 학원, 학교간을 연계 운행하고 있으며 수원시의 경우 관내 학교에 소재한 상급학교에 진학하지 못한 학생들이 관외에 소재한 학교에 진학함으로써 동 버스의 이용률이 증가되고 있습니다.

이와 반면에 일부 시·군의 면허실적이 없는 이유는 면허조건에 종합보험가입 등을 의무화 하도록 되어 있어 사업용 차량으로 등록시 사업의 경영수지가 많지 않아 신규사업자가 참여를 기피하고 있는 실정도 있고 또한 중·소도시 및 군 지역의 경우 학교 및 학생이 수개에 불과하고 이용수가 적은 관계로 면허발급 실적이 부진한 것으로 나타나고 있습니다. 성남, 부천, 광명, 안산 등 대도시 지역은 신규 사업자의 참여기회를 확대하고자 시·군에서 행정절차를 이행중에 있고 앞으로도 우리 도에서는 학생통학용 버스운행의 확대운영 및 자가용 승합차량의 제도권내 흡수를 위하여 교육청과 유기적인 협조를 통하여 학부형들이 원하고 있는 본 제도를 확대 발전시켜 나갈 계획이며 면허요건에 적합한 경우 누구나 동 버스를 운행할 수 있도록 전 시·군에 행정 지도함으로써 활성화 되는데 노력해 나가겠습니다.

오늘 말씀하신 것 중에서 사례로 성남시의 사례를 지적해 주셨는데 성남시 관계에 대해서는 기이 “학생통학용 마을버스 운송사업 한정면허가 시장·군수가 지역실정에 맞게끔 따로 정하여 시행할 수 있다” 라고 하는 규정에 의거해서 '98년 3월에 시정조정위원회에 상정했으나 유보된 사실이 있습니다. 그리고 마을버스 공급결정 검토시에도 그것이 유보가 됐었는데 지금은 마을버스 공급방침을 결정한 후 그 결정된 데 따라서 추진하겠다 하는 그러한 계획을 가지고 추진하고 있습니다. 그런데 학생통학용 마을버스 관계에 대해 시 단위에서 이것을 운송해야 되는데 여러 가지 설문조사라든가 이런 것을 가지고 당위성 관계라든가 여러 가지 자료를 받으려고 하고

있는 것 같습니다. 그래서 그러한 단계가 성남시에서 이루어져서 일단은지금 학교에서 운영하는 학생통학용 마을버스 운영관계에 대해서 조치하려고 준비하고 있다는 것을 보고드립니다.

다음 마지막으로 박상현 위원장께서 질의하신 시외버스터미널 이전 및 신설추진 상황과 관련해서 시외버스터미널의 이전과 신설 추진상황에 대해서 그 부진사유와 대책에 대해서 물으셨습니다. 이전중인 시외버스터미널은 수원, 안성 등 두 개소이며, 신설중인 시외버스터미널은 성남의 분당지역, 안양 평촌지역, 부천, 일산, 화정 등 5곳이 있습니다. 우선 이전계획중인 터미널 추진상황을 보고드리면 수원 시외버스터미널은 작년 10월 15일 사업시행자의 모기업인 태일정밀이 부도유예 협약대상업체로 지정되어 현재 업무추진이 중단된 것이 사실입니다. 주식회사 대우에서 사업부지에 대한 경매신청으로 수원지방법원에서 제3차 경매를 진행중에 있습니다. 이전부지 경매결과에 따라 낙찰업체가 결정되는 대로 조속히 사업을 재개토록 하여 2002년도에는 완공될 목표로 추진하고 있습니다.

또한 안성터미널의 이전계획은 안성시 가사동 56번지 일원에 부지면적 8,470평에 2003년까지 이전코자하는 사항으로 현재 국토이용계획변경 등 행정절차를 이행중에 있으며 중앙투자심사위원회로부터 130억원의 지방채 차입을 승인받아 놓고 있는 상황으로 내년도에는 실시계획승인 및 용지보상을 실시하여 2000년도부터 부지조성 공사를 착수할 계획으로 추진에 큰 어려움이 없는 것으로 사료됩니다.

다음 신설계획중인 터미널에 대해서 보고드리면 분당, 안양, 부천, 고양 일산, 화정 등 5개 터미널 중 분당여객자동차터미널이 현재 60%의 공정을 보이고 있고, 고양 화정터미널은 위원님께서 지적하신 대로 90% 이상의 공정으로 추진중에 있어 연내 완공을 목표로 하고 있습니다. 다만 안양 평촌터미널의 경우 주변 아파트 주민으로부터 소음, 분진 공해 등으로 집단민원이 발생하고 있으나 공청회를 통한 이해 설득과 공해 발생에 대한 저감방안을 강구중에 있고 환경파괴가 최소화 될 수 있도록 다각도로 조치하면서 조기에 착공토록 하겠습니다. 부천터미널은 상동 택지개발지구내 부지를 매입중에 있는 등 연내 초기단계로 추진중에 있으며, 상동지구택지개발 사업관계에 대해서는 근간에 수도권 심의가 완료된 것으로 알고 있습니다.

고양 일산여객터미널은 사업시행자인 주식회사 전일상공에서 토지공사로부터 매입한 부지매입대금 미납에 따른 여파로 부도처리 되었으며 건축공사 시행지연으로 고양시로부터 건축허가가 취소되어 현재 신규 면허사업자를 모집중에 있어 상당히 시일이 걸릴것으로 예상됩니다. 이와 같이 버스터미널 이전과 관련된 것에 대해서 보고를 마치겠습니다.

이상과 같이 위원님들이 지적해 주시고 여러 가지 질의해 주신 사항에 대해서는 물론 부족한 사항도 앞으로 보충해 나가겠습니다만 저희들이 하겠다라고 한 계획에

대해서는 착실히 진행하고 또 금년도 지적사항에 대해서는 내년도 행정발전에 기여할 것으로 생각되면서 오늘 질의해 주신 사항에 대해서 전부 답변을 마치겠습니다.

○ 위원장 박상현 이창우 건설도시정책국장 수고하셨습니다. 다음은 보충질의 순서입니다. 보충질의하실 위원님, 김강선 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 김강선 위원 김강선 위원입니다. 우선 답변은 안 들겠습니다마는 현장에 정용배 주택과장님 나와 계십니까?

○ 주택과장 정용배 네, 여기 있습니다.

○ 김강선 위원 본 위원이 건축위원회에 대하여 자료를 요청한 바 있습니다. 벌써 자료요청한 지가 5시간이 경과하고 있습니다만 자료가 제출되지 않고 있습니다. 아시다시피 행정감사는 정해진 시간에 보다 더 효과적이고 알찬 감사를 해야 된다고 볼 때 이런 자료를 제때 제출 안 함으로 해서 감사의 검토와 또한 그것으로 인해서 우리 위원들의 대안제시 등 이러한 사항이 많이 있음에도 불구하고 지금까지 자료제출을 안 하고 있다는 것은 심히 유감된 일이라 생각합니다. 국장님께서는 여기에 대한 답변은 안 하셔도 되겠습니다.

다음은 자전거 도로에 대해서 말씀을 드리겠습니다. 최승대 건설계획과장님께서 자전거 도로 현황에 대해서 본 위원이 요구한 대로 자료를 주셨습니다. 검토한 결과 아까 자전거 보도이용은 기존보도를 이용해서 기 실시된 현황을 보면 232km에 사업비가 236억원이 들었습니다. 또 보도를 확장해서 14km를 만들었는데 사업비가 14억원이 들었습니다. 본 위원이 지적하고자 하는 것은 km당 1억원 정도의 사업비가 들었다면 더군다나 기존보도를 이용했고 또 보도확장 사업에 km당 1억원의 사업비가 들었다는 것은 과다 사업비가 아니겠느냐, 여기에 대한 국장님의 검토를 부탁드리고 자료에 의하면 심지어 이천시나 화성군에는 1km밖에 기 설치가 안되어 있습니다. 더군다나 화성군에는 세 가지 중에 어느 도로로 했는지 모르겠고 이런 사항으로 볼 때 본 위원이 건의하고 싶은 것은 좀더 타당성 조사를 세밀히 해서 어느 시든지 자전거 도로를 시설함으로써 시민이 전부 사용할 수 있는 도로를 시설해야지 일부분만 해가지고 전혀 사용치 않는 이런 도로는 우리 재원의 낭비가 아니겠느냐는 지적을 했습니다마는 이런 것을 검토해서 우선순위를 정해서 할 수 있는 시부터 정말 전체가 다 자전거 도로로 해서 온 시민이 거기에 따라서 이용하고 정말 아까 설명하신대로 건강증진이나 또 우리 경제적으로 살림에 보탬이 되는 이러한 시책을 검토해서 시행해야 되지 않겠나 하는 건의의 말씀을 드리고 싶습니다.

또 한 가지 묻고자 하는 것은 여기 전용도로에 기타로 되어 있습니다. 10개 시에 81km가 지금 시설이 되어 있는데 그 기타사항은 어떤 사항인지 말씀 부탁드립니다.

다음은 주거환경 개선사업에 대해서…….

○ 위원장 박상현 질의하시는데 우선 하나 질의하신 다음에 답변하시고 그게 효과

적이 아닐까요?

○ 김강선 위원 그러면 일문일답식으로 해 주시기 바랍니다.

○ 건설도시정책국장 이창우 지금 지적해 주신 자전거 건설도로 현황에 대한 모순점이라든가 단점은 전부 동감합니다. 자전거 도로 관계에 대해서 지금 해 주신 것에 대한 것은 그 외에도 지적을 하시려면 많은 지적을 해 주시리라 생각하는데 우선 지적해주신 것중에서 단비 관계에 대해서는 얼른 제가 답변드리기는 어려운 것 같고 이것은 차기 분석해서 보고드리겠습니다. 우선 나타난 것이 지적해 주신 사항 그대로라면 확인을 해보지 않고 답변드리기는 어렵다는 것을 양해해 주시고 그래서 아까도 전용도로 81km라고 하는 것은 보도나 다른 데 특별한 것외에 고수부지 그러한 등에 만들어진 것을 기타 숫자에 넣은 것으로 알고 있습니다. 그리고 자전거 도로 관계는 제가 보고드렸습시다마는 도시내에서 자전거 도로는 여벌로 만들어진 자전거 도로다, 앞으로 그런 사고로 접근하면 안되겠다라는 것을 저는 인지하고 도시계획 관계에 대해서 노선을 더 확보해야 되지 않느냐 이런 등등 관계에 대해서 앞으로 계속 검토 발전시키도록 하겠습니다.

○ 김강선 위원 그리고 한 가지는 자전거 도로에 대한 홍보가 되어 있지 않습니다. 자전거 도로를 이용할 때 교통의 법칙이라든지 쉽게 말씀드려서 자전거 전용도로는 법에 의하면 “자동차나 원동기 부착한 자전거는 다닐 수가 없다” 이렇게 되어 있는데 이런 것도 우리 주민들에게 미리 홍보해서 알 수 있도록 이렇게 해 나가면서 자전거 도로가 시설되어 있고 또 이 도로를 이용하라는 홍보의 미약함이 많이 있는데 여기에 대해서도 국장님의 적극적인 홍보를 부탁드립니다.

다음은 주거환경 개선사업에 있어서 본 위원이 아까 명예감독을 사업승인시 조건부로 넣어서 주민들이 명예감독을 실시하는 것을 해달라고 제가 질의했습시다마는 국장님께서서는 검토하겠다 이런 답변을 주셨는데 이건 너무나 불확실한 답변이라고 봅니다. 거의가 검토하겠다 하는 식으로 답변하면 곤란하고 앞으로도 건설의 모든 문제에 있어서 실명제를 실시한다는 정부방침도 보도되고 있습니다마는 그것은 주무 국장님으로서 사업승인시 삽입할 수 있는 사항이라고 볼 때 거기에 대한 좀 확실한 답변을 주시기 바랍니다.

○ 건설도시정책국장 이창우 확실한 답변을 드리기 위해서 검토한다고 했습니다. 왜냐하면 이걸 명예감독이라고 해서 명예감독을 설치하겠습니다라고 한다면 거기에 대해서 의무 감독하는 사람이 있는데 명예감독을 또 하나 넣는다고 한다면 옥상옥이 될 것이고 명예감독은 과연 무엇을 할 것이며, 그 명예감독이 어떤 역할을 해야될 것인가 이런 등등 관계를 연구해서 지역에 따라서 필요하다면 넣어줘야될 것 아니냐 하는 생각에서 말씀드린 것이고 추후도 불필요하다고 그렇게 말씀은 안해 주셨으면 고맙겠습니다. 앞으로 지역에 따라서 명예감독 관계가 필요하다고 생각되는 곳은 저

회가 사전에 조치하겠습니다. 그리고 이것이 동기부여가 어디까지나 시장·군수니까 시장·군수가 명예감독이 필요하다면 조건부에 넣어주면 어렵지 않겠습니다. 그런데 감독이 따로 있는데 명예감독을 설치한다면 그것도 일종의 간섭이 될 거다 지역에 따라서는. 그렇게 생각하고 말씀드렸으니까 그건 지역에 따라서 융통성 있게 관리하겠다고 확실하게 말씀드립니다.

○ 김강선 위원 참고로 말씀드리겠습니다. 광명시 철산동에 주거환경 개선사업에 있어서는 주택공사 경기본부장으로부터 명예감독 실시를 하겠다는 이러한 확답을 받은 바 있습니다. 참고해 주시기 바랍니다.

다음에는 지도·감독을 철저히 해 주신다고 하셨는데 지금 지구내 주민들은 분양가격에 대해서 상당히 관심과 또 많이 책정이 될까봐 염려하고 있습니다만 주택공사는 그 분양가격에 대한 산출자료를 명확히 제시하지 않으려고 하는 이런 경향이 있습니다. 도에서 분양가격 산출자료를 요구해서 주민들에게 제시할 용의는 없는지 거기에 대해서 분명히 말씀해 주시기 바랍니다.

○ 건설도시정책국장 이창우 지금 주택공사에서 분양가에 대한 산출근거를 입수함으로써 지역주민에게 도움이 되는 것인지 그렇지 않으면 지역주민 몇 사람이 대표가 되어서 주택공사에 계신 분들하고 한데 모임을 가지시면서 그것에 대한 것을 규명함으로써 나에 대한 이익을 찾으시는 게 좋은 것인지 그것은 개별적으로 검토를 해주시면 되겠습니다. 여기서 산출근거를 내놓아라 이렇게 할 수 있는 권한은 사실상 저희들이 없는 것 같습니다. 다만 그 구역에 사는 사람한테 이익이 되는 차원이라면 어떠한 방법이라도 주택공사한테 저희들이 공적인 측면에서 여러 가지 도움을 드릴 수 있는 노력을 하겠다 이 말씀은 분명히 드릴게요.

○ 김강선 위원 거기에 대해서는 국장님, 지금은 모든 게 투명성이 필요합니다. 투명성을 가지고 설명할 때 주민들에게 이해와 납득이 쉽지 감춰놓고 하는 행정은 지났다고 볼 때 저는 지도·감독의 의무가 있는 도로서는 의당 이런 것도 자료를 제출받을 권한과 의무가 있다고 생각하는데 국장님께서서는 이 점에 대해서 투명성을 위해서도 자료를 제출받아서 주시기를 부탁드립니다. 이상 질의를 마치겠습니다.

○ 위원장 박상현 답변 다 되셨죠? 임성균 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○ 임성균 위원 주택관계에 대해서 예산투입이 타 도보다 많았을 것으로 보는데 보급률이 낮은 것 이해하기 어렵다고 하면서 '96년부터 '98년까지 각 도별 주택관계 투자액과 보급률을 우리 도와 비교하여 자료를 부탁드립니다.

그리고 하천문제에 대해서 다른 하천의 정비내용을 보면 대략 운동장시설이나 주차시설 및 우수시설로 되어 있는데 위 계획의 주 내용은 어떤 것이며 그 면적비율과 적용근거를 수계별로 제출해 달라고 얘기했습니다. 아직 도착이 안되어 가지고 말씀드리면서 준용하천에 건설된 주차장이나 운동장, 체육시설 등을 하천준용별, 용도별로

말씀해 달라고 하는 것은 아까 답을 들었는데 이런 시설을 건설했을 경우 장마때에 예측되는 문제점과 그 대책을 하천별로 밝혀달라고 해서 아까 말씀은 들었습니다. 이것을 건설해 가지고 천재와 인재의 구분내용, 자꾸만 회피나 이런 것이 없도록 하기 위해서 말씀드리는 겁니다. 이상입니다.

○ 위원장 박상현 그러면 답변보다는 아까 오전에 자료제출을 요구했는데 아직까지 제출되지 않았다고 주장하시는 그 부분에 대해서 국장님, 자료제출을 하실 수 있죠?

○ 건설도시정책국장 이창우 앞서 타 시·도간에 주택보급률 표는 바로 만들어 질 수 있을 겁니다. 그런데 투자액은 불가능하다는 말씀을 제가 드렸는데 왜냐하면 주택의 투자라는 것에서 보급률을 제고하는 것이, 주택을 어디서 짓느냐면 지정업체가 있고 주택공사가 있고 개인이 짓고 그러기 때문에 그 관계에 대해서 투자액을 뽑기는 굉장히 어렵습니다. 다만 연간 주택이 얼마만큼 지어졌느냐라는 숫자를 가지고 그 숫자에다 세대 당 얼마만한 돈이 들어가느냐라는 계산적인 측면에 대한 것은 저희들이 연간으로 뽑아낼 수 있겠지만 사실상 제가 위원님들한테 그런 계산적인 것을 자료로 낸다는 것은 저희들 예의가 아닌 것 같습니다. 그래서 그것은 양해를 해주셨으면 좋겠습니다.

○ 임성균 위원 그런데 세부사항으로 개인 냉장고 식사 이런 것까지 얘기하는 것이 아니고 주택관계에 대해서 대략 예산책정액 그러니까 경기도와 강원도, 각 도별로 차이점에 대해서 보급률이 매우 저조하기 때문에 그래서 여기에 대한 대책을 자료로 제출요구한 것입니다.

○ 건설도시정책국장 이창우 제가 하여튼 걱정하시는 것에 대한 자료는 보충적으로, 개별적으로 보고드리겠습니다.

○ 임성균 위원 그리고 제가 하천문제는…….

○ 건설도시정책국장 이창우 그것도 마찬가지입니다.

○ 임성균 위원 왜냐 하면 파주시에 작년 그러께인가 저희가 한 번 갔다온 일도 있고 그 내용을 알고 있는데 이번에도 저수지가 넘고 있는데도 이것을 방치한 저의 이런 것 때문에 인재나 천재냐하는 문제가 생기고 그래서 이 문제도 제가 말씀을 드리면서 수계별로 제출해 달라는, 준용하천의 체육시설 문제 그것을 제출해 달라는 게 거기에 뜻이 있는 겁니다. 이상입니다.

○ 건설도시정책국장 이창우 별도로 제출해 드리겠습니다.

○ 위원장 박상현 임 위원님 됐죠?

○ 임성균 위원 네.

○ 위원장 박상현 그러면 다음 이도형 위원님. 질의를 단답식으로 짧고 명확하게 해주시기 바랍니다.

○ 이도형 위원 이도형 위원입니다. 제가 자전거도로를 지적했기 때문에 보충질의

를 더 드리겠습니다. 요즘 시내에서 시민건강 촉진을 위해서 자전거도로를 많이 하고 있습니다만 보도블록 관계를 제가 몇 가지 지적해야 되겠습니다.

자전거도로라 해 가지고 보도블록을 깔고 있습니다. 그리고 반은 가운데로 선을 그어서 자전거도로다, 인도다 이렇게 해가지고 하고 있습니다. 제가 얼마전에 보니까 여자분이 자전거도로를 걸어가다가 힐 끝머리가 자전거도로 보도블록에 끼어가지고 여자분이 넘어져 무릎이 깨져서 모 기관에 와가지고 이게 과연 공사한 것이냐, 아니냐 이런 항의를 한 것을 직접 봤습니다. 그래서 자전거도로라면 보도블록을 반드시 피하고 뭔가 판판하고 투명성 있는 것으로 해야 할텐데 공사하는 것을 보면 여자힐이 심지어 자전거도로에 끼어 가지고 무릎이 잔뜩 깨져 와서 항의를 하는 것을 제가 봤을 적에 참 저 자신도 부끄러움이 앞섰습니다. 과연 우리 한국의 건축기술이 이것밖에 안되나, 또 여러분들이 잘 아시다시피 내 자녀나 내 딸들이 거기 걸어가면서 무릎이 깨지고 했으면 어떻겠습니까? 얼마나 화날 일입니까? 그래서 이런 문제는 좀더 계획성있고 정말 차질없는 설계로써 자전거도로를 만들어야 되지 않겠느냐 우리가 양만 많이 키워가지고 질은 나쁘고 했을 적에 뭐가 필요 있겠습니까? 어느 도시 하나라도 시범적으로 만들어 가지고 어린 아이들이 마음놓고 자전거를 탈 수 있고 안전하게 보행할 수 있는 그런 도로여야 되지 않겠나 이렇게 생각합니다. 항간에 보면 자전거도로라고 해놓고 사실 자전거도로, 인도가 조금 넓다보니까 인도나 자전거도로에 차가 올라갈까봐 막아버려요. 거기다 군데군데 돌막을 세웁니다. 그러면 내 자녀들이 쉽게 애기해서 자전거도로로 가다가 거기에 부딪쳐 넘어져 머리가 다쳤을 때는 이것은 정말 시민건강을 위해서 하는 것이 아니라 내 자녀라든가 우리 시민들이 결과적으로 불상사를 입는 그런 현상도 나타나지 않을까 하는 우려의 목소리도 있습니다.

제 자신도 그런 것을 볼 적에 굉장히 걱정스러운 마음으로 많이 봤습니다. 아시다시피 다녀보면 조금 길 넓으면 자전거 올라갈까봐 가운데에 말뚝을 다 박고 있습니다. 그러면 내 자녀들이 자전거를 타고 친구들과하고 좋다고 가다가 와당탕해서 머리가 다쳐 보세요. 정말 부모를 원망해야 되는지 정부를 원망해야 될지 참 이루 말할 수 없는 입장에 놓여지지 않을까 우려가 앞섭니다. 그래서 아까 서두에 말씀드린 대로 자전거도로는 확실하게 하나를 만들더라도 우리 자녀들이 마음놓고 자전거 손 놓고 탈 수 있는 도로를 만들어 주시고 거기에 대한 재검토를 하셔서 안전에 만전을 기울여 주시기 부탁드립니다. 간단하게 답 주셔도 좋겠습니다. 이상입니다.

○ 건설도시정책국장 이창우 자전거도로관계에 대해서 굉장히 관심을 가져 주셔서 고맙습니다. 자전거도로라는 것이 현재 공론화되기 이전에는 관계법도 없었습니다. 그래서 지금도 목적, 효과에 대해서 혼재하고 있는 면이 많은데 자전거도로가 건강이라는 게 대전제라고 하기 이전에 사실상 현재 우리가 여기서 얘기하는 자전거도로는

수송의 기능을 얼마만큼 분담해줘야 되느냐 우선 여기에 접근이 되어야 됩니다. 그래서 지금 건강을 유지해야 된다는 것은 따지고 보면 부대적인 측면으로 들어가게 되는데 우리는 건강이라든가 수송능력 이런 것을 거기에 함께 넣어서 다목적적인 측면에서 그것을 하려고 하는 입장이다 보니까 목적, 효과가 기대치 미만이 되고 또 하나 관계법이 있기 이전에는 조금전에 말씀드렸듯이 보도에 분리해서 해 왔는데 사실 그것은 잘못된 겁니다. 왜냐하면 계획상에서 보도는 보도로서의 기능을 갖기 위해서 만들어 놓은 것이지 보도위에 차륜이 올라간다는 것은 사실상 그것도 안 맞는 겁니다. 그런데 그것을 지금까지 해 왔거든요, 관계법이 없어서. 그렇지만 그것이 일전에 보급적인 초보단계이고 준비단계라는 그런 개념으로 보시고 이와 같은 걱정이 늘 같이 있어주시면 앞으로 여러 가지 변화가 있을 것입니다. 아까 제가 보고 때도 말씀을 드렸습니다만 자전차도로가 만들어 지기 위해서는 우선 자동차에 대한 법규가 바뀌어져야 된다는 겁니다. 왜냐 하면 자동차를 타고가다가 자동차를 타기가 어려운 데 자전차를 타고가야지 자동차가 능히 다니는데 자전차로 간다, 이것은 다르다는 겁니다. 그래서 자전차를 싣고 자동차를 타고가다 내려서는 쪽 자전거로 가고 이렇게 영역이 된다는 게 계속해서 운동장이나 학교 같은 데 연결해 가지고 자전차로 연결이 된다는 거 그래서 어느 나라는 살펴보면 운송능력의 50 몇%가 자전차로 운송하고 있어요. 그랬을 때는 공해적인 측면이라든가 국민건강 측면이라든가 수송능력이라든가 이런 게 많습니다. 그래서 어쨌든 지금 이와 같은 공공석상에서 위원님들이 걱정을 같이 해주고 이 업무를 담당하고 있는 국장이 거기에 대해서 고뇌를 하고 있는 자체만으로도 우리나라에 자전차도로가 앞으로 보급되는 데 상당한 기초역할을 할 것이 아닌가 이렇게 생각이 되어서 바람직한 시간이었다고 생각이 되고 앞으로 여기에 대해 부족한 것을 보완하려고 열심히 노력하겠습니다.

○ 위원장 박상현 다음 질의하실 위원님, 김재호 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 김재호 위원 김재호 위원입니다. 조금전에 국장님이 건축분쟁조정위원회건에 대해서 답변을 들으니까 질의를 한 본 위원도 어느 정도 이해는 가나 일단 16개 위원회를 구성은 해놓고 결국 건축분쟁조정위원회를 구성한 이후에 몇 번이나 하셨는지, 물론 본인들에 대한 손익관계가 있기 때문에 협의가 잘 안 되겠지만 최대한 한번이라도 더 촉구해서 일단 법에 가기전에 우리 도의 건축분쟁위원회에서 해결할 수 있게끔 촉구하기를 부탁드립니다 그 다음 거기에서 또 하나 빠진 것이 있습니다. 도시계획위원회에 대해서 제가 질의를 했습니다. 자료를 훑어 보니까 도시계획위원회의 명단이 전문성을 띠지 못한 것 같아요. 일단 도시계획위원회가 구성되어서 10년, 20년 장기적으로 둘 게 아니라 다시 재임명을 해서 활성화시킬 생각은 없으신지, 그리고 일단 우리 도의회의 조직개편 이후에 도시계획위원회 소관이 우리한테 왔기 때문에 도의원에 대한 도시계획위원회 위원의 임용도 우리 위원들이 해야 되지 않을까 생각

합니다. 거기에 대해서 즉석에서 답변해 주시고 그 다음에 화물자동차 운송사업법에 2분의 1 차고지 감경에 대한 문제 31개 시·군에서 사실은 물론 지방자치제기 때문에 되는 시·군도 있고 안 되는 시·군도 있습니다. 그러나 아무리 지방자치제지만 중앙 정부를 무시할 수 없기 때문에 촉구공문을 한번 시·군에 발송해 주셨으면 고맙겠습니다. 이상입니다.

○ 건설도시정책국장 이창우 우선 분쟁조정위원회에 대한 홍보관계가 여러 가지 있겠습니다만 지금 거개가 민원이 건축과 관련된 민원이 많습니다. 그런데 건축과 관련된 민원에서 혼재되어 있는 것이 하나 문제입니다. 왜냐하면 어떤 것이 주택사업자의 잘못이고 어떤 것이 시공자의 잘못이고 어떤 것이 주택거주자의 잘못인지가 혼재되어 있습니다. 또 건축법이 하도 유형이 많고 건축법규가 생활화되어 있지 않기 때문에 그것을 모르는 입장에서 만들어진 민원이 거개입니다. 그래서 많은 건축민원이 있으면서도 분쟁조정위원회에서 해결되지 않고 실무적인 측면에서 해결이 된다는 그 자체는 상당한 범주가 잘못 알고 진행되었거나 이런 것이 건축의 민원이 해결되는 것이고 그래서 분쟁조정위원회까지는 안 갔는데 분쟁조정위원회가 소송의 전치적인 행위로서 그것은 법령해석하기가 아주 어려운 것 지금 법령해석이 도저히 그 사람한테 이해가 안 가는 부분, 그래서 저희가 한 번 했는데 며칠을 현장이고 중재를 해보려고 노력했는데 결국 여기서는 자기네들이 잘못했다, 양보하면 되겠다, 집을 다 날린 사람들도 있었어요. 완전히 집을 다 날리고 그것에만 매달려 다니는 거예요. 그런 사람인데 그것을 해주어 가지고 됐다라고, 고맙다라고 생각했는데 언젠가 다시 보니까 법정으로 다시 갔더라고요. 두 사람이 집을 다 포기했어요. 그런 유형이 한 번 있었습니다. 그래서 지금 분쟁조정위원회라는 것은 있기는 있어야 될 것 같아요. 지금까지는 법에 위배되고 모르는 사항을 판단해 줬지만 앞으로는 그런 행정소송의 전치행위적인 단계에서 더 쉽게 하기 위해서라도 있어야 되겠다 이렇게 말씀을 드리겠습니다. 그리고 도시계획위원회 말씀하셨는데 어제 조금 그런 말씀이 계셨습니다만 우선 장기로 있는 사람들을 어떻게 해야 되느냐 하는 관계는 일단은 임기가 내년까지고 내년에 계속 위원님들이 계실 것이니까 일단 내년도에 다시 정비를 해 봐야 되겠다하는 생각을 말씀드립니다. 그런데 정비하려고 위원님들하고 의논하다 보면 사람 바꾸는 것 자체가 그렇게 훌륭하게 대안이 안 나오더라고요. 그래서 장기로 하는 사람들도 있는데 어쨌든 그것은 임기가 2년이니까 만료되면 정리를 해 보겠습니다. 그리고 전문가적인 측면에서는 도시계획위원회 전문가가 도시학만 가진 전문가가 아니라 도시학을 가지고 있는 종합적인 분류기 때문에 건축, 도시, 토목, 조경, 행정학 여러 사람들이 많이 있습니다. 그래서 그 관계에 대해서는 전문에 관계되는 똑같은 사람만 분류가 있는 게 아니기 때문에 보시는 의미에 따라서는 이 사람들이 도시의 전문가가 아니구나 이렇게 판단하실 수 있을 것입니다. 그런데 종합적인

판단하는데는 필요한 분들이 구성되어 있다 이렇게 보고를 드리겠습니다. 그리고 도의원 두 분이 계셨는데 공교롭게 위원회가 임명을 해놓고 하다 보니까 그렇게 됐어요. 우리 소속위원회에 있는 게 바람직합니다만 위원회는 어디까지나 여기 조직계획이 있는 것이니까, 물론 도의회에서 말씀해 주시는 대로 참고해서 쫓아가겠다, 왜냐하면 우리가 의장님한테 의뢰를 해서 그 분들을 천거를 받은 것이니까 여기서 천거해 주신 분들이 이렇게 했으면 좋겠다, 저렇게 했으면 좋겠다라는 것은 말씀해 주시는 대로 저희들이 대응하겠다 이렇게 제가 대신해서 말씀을 드리겠습니다. 그래서 아까 위원회 말씀계셨습니다만 내일 모레 공청회관계도 서두에 말씀을 드렸는데 아까 보니까 그린벨트 관계가 오늘 전부 발표가 됐어요. 그린벨트 관계에 대한 것이 내일 발표될거라고 그랬는데 기조가 벌써 연합통신에 올라 왔더라고요. 그래서 전부 공개적으로 하고 있습니다만 28일 수도권공청회하기 전에 제가 여기 의뢰해 가지고 한 위원님을 토론자로 모시죠. 그렇게 해주시기로 했죠.

○ 위원장 박상현 한충재 위원님을.

○ 건설도시정책국장 이창우 한 위원님이 우리 위원회에서 참석하시는 겁니다. 그것은 여가로 말씀드리는 겁니다.

그리고 화물차고기준에 대해 지금 말씀해 주신 것에 대해서는 이왕에 만들어진 법이니까 순회적인 측면에서 전부 체크를 한번 하겠습니다. 확인하고 다만 이것 뿐만 아니라 오늘 지적해 주신 게 많습니다. 자동차하고 관련해서는 제가 지난번에도 약속을 해놓은 것이 있는데 노조협회하고도 약속을 해놓은 것이 있는데 영업용차 아닌 사람들이 하는 것 단속해야 되지 않느냐 아까도 많이 나왔지 않습니까? 무적차가 어떻게 되어야 되느냐, 이와 같은 운송사업법 관계에 대해서 질서를 제대로 잡지 않는 것이 어떻게 되느냐, 그래서 이것을 종합적으로 해서 연말에 확인할 수 있는 그래서 내년도에 다시 출발할 수 있게끔 하겠습니다.

○ 김재호 위원 국장님, 한 가지만 더 묻겠습니다. 도시계획위원회 위원들의 임기가 2년으로 되어 있습니까?

○ 건설도시정책국장 이창우 네.

○ 김재호 위원 그러면 10년, 20년 한 분들은 계속 2년후에 연임하고 그렇네요.

○ 건설도시정책국장 이창우 그렇게 됐죠.

○ 김재호 위원 그러면 임기가 언제까지입니까?

○ 건설도시정책국장 이창우 명년 4월인가 3월인가 그렇게 되어 있습니다.

(「4월 말입니다」 하는 관계 공무원 있음)

○ 김재호 위원 4월 30일이다, 잘 알겠습니다. 이상입니다.

○ 위원장 박상현 또 질의하실 위원님 손정문 위원님.

○ 손정문 위원 시간이 없는 관계로 딱 한 마디만 묻겠습니다. 주·정차 견인차량

단속에 대한 국장님 답변이 너무 미진하기 때문에 이 부분에 대해서 다시 한 번 설명을 해주십시오하고 묻습니다. 지금 시·군별로 보면 평균 4대꼴로 성남시가 가장 실적이 좋다고 나타나 있고 11개 시·군에서는 1년동안 견인차량이 하나도 없다고 답변을 했는데 그 부분이 상당히 답변이 미진합니다. 다시 한 번 확실하게 답변해 주십시오.

○ 건설도시정책국장 이창우 성남시에 주차위반자가 많았었던 것이 확실한 게 아닌가 이렇게 말씀을 드리겠습니다. 그러니까 제가 아까 보고드린 것 중에서 대형차를 견인하는 준비가 되어 있는 데가 거개가 대도시권에만 있다라고 말씀을 드렸습니다. 아직 준비가 그렇게 되어 있습니다. 그리고 단속을 해서 견인을 해가는 지경에 이르지 않고 거개가 단속예방을 해서 가져갔기 때문에 견인까지는 하지 않았다 저희 보고서에 그런 내용으로 되어 있습니다. 그래서 도에서 전반적으로 직접 집행한 것이 아니고 시·군의 의견이나 시·군에서 낸 집행실적을 가지고 보고를 드리다 보니까 미진하게 들리셨는지 모르겠습니다만 어쨌든 이것이 사전에 예방을 해서 견인까지 해가지 않았다라는 그런 내용으로 긍정적으로 받아들였으면 어떻겠나 저는 생각을 합니다.

○ 손정문 위원 제가 보는 견해하고 너무 차이가 많습니다. 지금 주차위반차를 한 10분이나 15분만 놔두면 어느새 와서 견인차가 견인해 가버립니다. 지금 현실정이 그래요. 그것을 건설교통부에서 별도로 견인차 허가를 내가지고 그 사람들은 계획적인 영업입니다. 그런데 11개 시·군에서 하루에 한 건도 없다는 것은 말이 안 되는 이야기예요. 무엇이 잘못돼도 한참 잘못된 겁니다.

○ 건설도시정책국장 이창우 다시 한 번 파악해 가지고 다음 보고 때 확실하게 이해 될 수 있게 돕겠습니다.

○ 손정문 위원 그렇게 해주십시오. 이상입니다.

○ 위원장 박상현 김영길 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 김영길 위원 그전에 질의시간에 묶어서 질의를 드렸어야 되는데 어저께 제가 출석요구제출을 했는데 의사소통이 잘 안 된 것 같습니다. 그래서 본의 아니게 오후에 다시 얘기가 돼서 불시에 성남시에서 최경래 국장님과 관계자 분이 오신 데 대해서 감사드리고 늦게 보충설명을 길게 드리게 되는 점을 양해해 주시기 바랍니다. 경기도 학생통학용 마을버스 허가권에 대해서 우선 제가 성남시의 관계 국장님을 출석요구하게 된 동기는 처음부터 그런 계획은 없었습니다만 전체적인 자료를 제가 파악하다 보니까 성남시가 불법운행차량이 제일 많습니다. 그래서 무작위로 공교롭게 찍다 보니까 우리 건설도시위원회 손정문 위원님이 그 지역에 계신데 양해해 주시기 바랍니다. 이것은 비단 성남시만 지적하는 질의사항이 아니고 경기도 31개 시·군 중 9개 시·군만 허가권이 어느 정도 진행이 되어 가면서 22개 시·군이 전혀 안 되어 있

습니다. 그런데 아까 국장님 말씀이 지금 검토 중에 있다, 진행중이다, 이렇게 답변을 주셨는데 이것이 작년이나 6개월전에 있었다면 제가 이것을 이유반문을 안 하겠습니까만 이것은 아시다시피 '96년 7월 29일 경기도예규에 의해서 발령된것이기 때문에 질의를 해야 되겠습니다. 그래서 31개 시·군 중에서 성남시를 모체로한데 대해서 최경래 국장님 양해를 해주시고 들어주시면 고맙겠습니다.

성남시 학생통학용 마을버스 한정면허 공급행정에 관해서 경기도에서는 불법영업 행위 형태로 학생통학 수송을 자가용 승합차량들을 합법적으로 양성하기 위하여 '96년 7월 29일 경기도예규제678호 경기도학생통학용마을버스한정면허업무처리지침을 발령시행하고 있으나 아직까지도 활성화가 부진한 상태에서 전시적 행정에 불과한 상태입니다. 특히 성남시는 경기도에서 가장 중추적인 역할을 주도하고 있는 시로서 각급 학교와 학원들이 여느 타 시보다 많은 관계로 현재 성남시에서도 불법으로 운행하는 승합차량들이 약 800여대가 활동하고 있는 것으로 보고되고 있습니다. 성남시에서 운행하는 사업자들은 한정면허 공급을 받고자 1997년 10월에 추진위원회를 결성하고 가칭 경기도학생통학용마을버스운송사업조합 성남시지회라는 명칭으로 분당구 정자동에 정식으로 민원서류를 제출하고 신청했으나 시에서는 1998년 11월 20일 현재까지 보류상태로 800여 사업자들과 학부모들을 분노케하고 있습니다. 지금까지 성남시에서 학생통학용마을버스면허공급시행에 따른 행정진행 과정을 생각해 볼 때 분명히 행정당국의 안일한 행정으로 판단됩니다.

그래서 가칭 학생통학용마을버스추진위원회를 결성한 동기를 검토해 본 결과 '97년 10월 추진위원회를 결성해서 '97년 10월 시에다 한정면허공급 민원서류를 신청 접수한 바 있습니다, 시에다가. '98년 2월 시정조정위원회에서 유보 결정 답변이 나왔습니다. 대중교통에서 민원제기가 우려된다는 이유만으로 한정면허학생통학용 마을버스 공공 민원서류를 반려했다는 것을 보고 받은 바 있습니다. 이것은 어떻게 보면 공무원들이 직권으로 시민의 민원서류를 남용하지 않았나 아니면 안일무사주의로 복지부동 자세로 이렇게 하지 않았나 이런 지적을 하고 싶습니다.

'98년 4월 성남시 지회추진위원회에서 자체 여론조사를 실시한 내용을 볼 것 같으면 학부모, 학생, 학원, 학교, 시민 대상으로 실시했다고 합니다. 꼭 필요하다는 72%, 필요하다는 19%, 관심이 없다는 9%로 이렇게 프로테이지가 나왔습니다. '98년 6월 성남시에서 재추진 원칙으로 공급희망자 100명을 성남시지회에서 접수하여 시청에 명단 제출한 바 역시 반려된 이후에 '98년 9월 성남시 교통행정과에서는 한정면허공급이 시급함을 직시하여 업무계획서를 작성하고 심의하여 건설교통국장 결재가 진행중이라고 이렇게 보고를 받은 바 있습니다.

'98년 10월 새로 부임되신 최순식 부시장께서는 결재를 접수했으나 부임초의 여러 가지 업무 파악관계로 아마 잠시 보류되고 지금은 외국에 업무차 출타중으로 보고

받았습니다. '98년 10월 재차 부시장 결재를 진행하는 과정에서 담당이 타 부서로 발령되어 진행이 거듭 보류되었음을 지적할 수 있습니다. '98년 10월에 새로이 보직 발령 받은 담당자와 전임 담당자가 상의하여 진행키로 하였으나 중단된 것으로 검토되었습니다.

'98년 11월 현재 담당자는 잘 모르는 행정이고 본인 업무가 바빠서 내년 신학기때까지 보류한다는 말만하고 있음을 본 위원은 파악한 바 있으나 오늘 이후 내일부터라도 아마 이것을 좀 서둘러서 민원해결 차원에서 협조를 해야 되지 않나 이렇게 여기서 질의하는 바이며, 성남시에서는 이런 과정에서 9월부터 불법 자가용영업행위 단속만을 강행하고 있으며 이로 인하여 면허를 공급받고자 신청했던 사업자들은 단속에 고발되어 성남시 졸속행정에 불신의 원성이 커가고 있으며 현명한 조치를 건의하였으나 당연한 처사로 회피하고 있는 무심한 행정에 분노를 느끼고 있습니다. 지금도 사업자들의 입장은 전혀 관계치 않고 부결될 수 있다는 무책임한 말만 되풀이하는 담당자에게 문제가 있다고 봅니다. 정부에서 시행하는 행정개혁이라는 것은 아직도 전시적인 효과에 불과할 뿐 우리 시민들은 졸속행정에 대해 개탄하지 않을 수 없다라고 이렇게 지적하고 있습니다.

공급시행이 지연됨으로써 발생하는 문제점에 대해서 몇 가지만 말씀을 드리겠습니다. 이미 한정면허 허가 제도가 '96년 7월 29일자로 경기도 예규에 의해 시행되었기 때문에 첫 번째로 1년전부터 시행계획에 한정면허공급을 받고자 하는 회원들의 경제적 손실은 물론 피해가 크게 발생되고 있음을 알려드립니다. 이를 허가받기 위해 학생통학 마을버스 한정면허 공급시 신규차량이 1년미만으로 규정되어 있으므로 당시 사업자들은 차량을 신규로 교환하여 아직까지도 시 당국의 허가를 요망하고 있습니다. 그렇기 때문에 이 상태에서 무책임한 시 당국의 행정으로 인하여 1년이 지난 현재 다시금 차량년한에 걸격이 되어 영세한 사업자들은 어려운 IMF를 맞아 엄청난 경제적 손실에 피해가 되고 있습니다. 이 사항은 시에서 현격하게 책임을 져야되는 그런 지적 사항으로 질의를 하고 싶습니다. 시행은 뒷전에 두고 불법영업이라는 명분만을 내세워 단속만을 강요하는 졸속행정에 벌금과 운행정지처분 등으로 생계에 위협을 받고 있음은 단속을 하기전 시 당국의 책임을 통감하지 않을 수 없다고 지적하고 싶습니다.

두 번째로는 각종 교통사고로 인하여 심각한 문제점들이 사회적 문제로 심화되고 있음을 몇 가지 지적하고자 합니다. 11월초에 안양에서도 불법 자가용 승합차량이 학생통학을 하던중 대형사고가 발생되어 인명피해가 있었으나 불법이라는 명분으로 문제가 되고 있음은 물론 자동차보험 혜택을 전혀 받지 못하여 막대한 지장을 초래하였습니다. 성남시에서도 약 800여대 이상의 차량들이 불법으로 운행되고 있다는 보고에 따라 성남시에서도 대형사고가 발생되지 않는다는 보장은 없습니다. 만일 어

면 형태로든 사고발생으로 민원이 제기됐을 당시 본 행정당국에도 책임이 있다고 봅니다. 이는 '96년 7월 29일 이후 이미 경기도 예규에 의해서 허가 제정한 바에 의해서 여태까지 한 대도 허가가 안 됐다는 것은 성남시에서도 조속한 시일내에 시급한 결정으로 학생통학용 마을버스 한정면허를 공급해서 미연에 방지하는 대책행정이 시민을 위하고 보호하는 최선의 방법이라고 본 위원은 생각하는 바입니다.

더 이상 졸속행정이라는 비난을 초래받지 말고 빠른 시일내에 한정면허를 공급 시행하여 사업자들을 보호하고 또한 인력 고용창출 기대효과로 늘어나는 실업자 구제 대책의 행정으로 시정을 신뢰하고 인정하게 될 것입니다. 이외에도 여러 가지 지적 사항이 있습니다마는 어제 오늘에 이어서 상당히 우리 경기도의회 국장님이하 관계자 여러분들께서 너무 피로하시고 위원님들도 피로하신 관계로 간단히 몇 가지 질의하는 바입니다. 이상입니다.

○ 건설도시정책국장 이창우 지금 김영길 위원님께서 걱정해 주시는 사항과 관련하여 학생통학용 마을버스 공급과 관련된 것에 대해서 학생통학용 마을버스 운송사업 한정면허가 경기도 예규로써 시장·군수가 지역실정에 맞게끔 따로 정하여 시행할 수 있다는 규정 때문에 성남에 있는 건설교통국장 이해 하시죠? 전혀 무관한 것이 아니더라는 얘기입니다. 업무에 연관성이 있기 때문에 모셔가지고 제가 참고한다는 것을 이해해 주시고 그래서 이렇게 걱정하시는 것이 성남을 예로 들었지만 경기도 전체적인 것을 걱정하고 계시다는 내용으로 이해하시면 됩니다. 그래서 실정에 맞게끔 따로 정해서 하고 있는데 따로 정해져 있는 지역이 아까 지적해 주신대로 수원, 용인, 오산, 안양, 군포, 고양, 의왕, 화성 이렇게 타 시·군에 인가현황이 되어 있고 지금 성남시에서도 전혀 고려치 않은 것이 아니라 그것을 한번 고려하기 위해서 설문 조사도 했고 자문위원회에도 상정했지만 그 시기가 맞지 않아서 어쨌든 결정이 안됐습니다. 일단 이와 같은 지침에 의해서 학생통학용 마을버스를 공급하려고 하고 있죠? 준비하고 있다라는 사례를 보고드리고 자세한 내용은 저희들도 저희들 나름대로 깊이있게 챙기겠습니다.

○ 김영길 위원 국장님께서 그것을 22개 시·군에 좀더 검토해 주시고 기왕에 멀리 성남시에서 국장님이 오셨으니까 대략 그것이 언제쯤이면 시행될 수 있는지를 묻고 싶습니다.

○ 건설도시정책국장 이창우 금년내로 준비해 가지고 추진을 적극적으로 하겠다는 전갈입니다.

○ 김영길 위원 고맙습니다.

○ 위원장 박상현 그러면 더 이상 질의하실 위원님이 안 계시므로 건설계획과, 교통과, 주택과 소관 업무에 대한 질의 및 답변의 종결을 선포합니다. 이의 없으시죠?

(「없습니다」하는 위원 있음)

건설도시정책국장을 비롯한 관계 공무원 여러분, 행정사무감사를 위한 자료준비와 위원님들의 질의에 대하여 성의있는 답변을 해 주신데 대하여 감사드립니다.

오늘 위원님들께서 지적하신 사항은 도정수행에 적극 반영하여 우리 도의 발전을 앞당기고 지역균형발전에 최선의 노력을 기울여 하루속히 현 경제난국을 극복하는데 첨병이 되시고 어느 때보다도 신뢰받는 도정을 실현하여 도민의 편의증진 도모와 삶의 질 향상에 노력해 주실 것을 당부드립니다. 위원 여러분 그리고 건설도시정책국장을 비롯한 집행부 관계 공무원 여러분 장시간 수고 많으셨습니다.

이상으로 건설도시정책국 소관 금일 '98년도행정사무감사를 모두 마치겠습니다.

(17시40분 감사종료)

○ 출석감사위원

박상현 김영길 김재호 손정문 이운구 임성균 차승남 한동진 최용갑 김경수
이도형 한충재 김강선

○ 행정사무감사 보조공무원

전문위원 최민석 지방행정주사 김종구 지방행정주사보 연종희
지방기능7등급 임숙영 지방기능8등급 김혜련

○ 출석공무원

건설도시정책국장 이창우 건설계획과장 최승대 교통과장 이정렬 주택과장 정용배