



제270회 임시회  
시정질문 · 답변

국민의힘 대덕구 제2선거구

## 송 활 섭 의원



“전기차 충전시설의 화재 발생 시 대책은?”

“민선 8기 대전시정의 종합적인 대중교통 추진 방향은?”

“대전의 ‘대표축제’ 육성 방안은?”

시정질문과 답변 내용(일괄질문 · 일괄답변)입니다.



## 송 활 섭 의 원

### ● 송활섭 의원

국민의힘 대덕구 제2선거구 송활섭 의원입니다.

존경하는 이상래 의장님과 선배 · 동료의원 여러분!

대전을 일류경제로 이끌고 계신 이장우 시장님과 설동호 교육감님을 비롯한 공직자 여러분!

지난 3일 동안 밤낮으로 산불진화에 얼마나 노고가 많으셨습니까?

하루가 다르게 완연해지는 봄기운에 힘입어 바쁜 농번기에 대지를 촉촉이 적시는 단비는 시민들 마음까지 생동감 넘치게 하였습니다.

하지만 지난달 12일 한국타이어 대전공장에서 발생한 대형화재로 마음이 편치 않은 봄을 보내는 시민들도 많으신 것 같습니다.

이 사고는 수많은 대전시민들에게 큰 상처와 트라우마를 남겼고, 시민의 안전하고 편안한 삶을 위한 대책과 대비가 얼마나 중요한지를 다시 한번 깨닫게 해주었습니다.

이에 오늘 저는 화재가 발생할 경우 대형참사로 이어지기 쉬운 지하 주차장 전기자동차 충전시설의 운영방안과 민선 8기 대전시정의 종합적인 대중교통 활성화 방안 그리고 대전을 대표할 대표축제의 육성방안에 대해 질문드리기 위해 이 자리에 섰습니다.

먼저, 전기자동차 충전시설 관련 질문입니다.

정부의 친환경차 보급 확대정책과 탄소중립 실천에 대한 국민들의 인식 변화에 따라 전기차 보급이 급속하게 증가되고 있습니다.

(프레젠테이션자료를 보며)

2023년 환경부의 업무보고에 따르면 지난해 전국의 전기차 누적 보급대수는 40만 대였고 올해는 68%가 증가한 67만 대까지 보급될 전망이라고 합니다.

그러나 늘어나는 전기차의 충전수요에 맞춰 충전 인프라가 따라가지 못한다는 지적이 있었고 설치장소에도 문제점이 나오고 있습니다.

친환경자동차법 시행령 개정으로 공동주택 안의 전기차 충전기 의무설치비율은 신축아파트의 경우 전체 주차대수의 5%, 기축 아파트는 2%로 확대되었습니다.

기존의 아파트단지는 현행 법령에 따라 2025년 1월까지 전기차 충전시설을 확충해야 합니다.

그런데 현재 대부분의 전기자동차 충전기 설치장소가 공공건물에서는 주로 지상에 위치하고 있는 것에 반해 공동주택과 상가 건물 등 민간 건물은 대부분 지하주차장에 설치되어 있는 것으로 알고 있습니다.

문제는 전기차가 늘면서 전기차 화재도 늘어나 2022년도에는 총 44건으로 2019년도에 비해 20배가 넘게 증가했습니다.

특히 리튬이온 배터리를 사용하는 전기차는 화재발생 시 분말소화기로는 잘 꺼지지 않을 뿐만 아니라 폭발위험과 열기와 연기 배출이 쉽지 않은 위험을 안고 있습니다.

밀폐공간이나 다름이 없는 지하 주차장에서 화재가 발생한다면 지상에서보다 화재진압이 더 어렵고 인적 피해는 물론 물적 피해가 더 클 가능성이 높습니다.

이런 위험 때문에 국토교통부에서는 전기차 충전소 위치 등 지하주차장 화재방지 시설기준을 올해 말에 「주차장법」에 반영하겠다고 밝혔습니다.

하지만 저는 법이 개정될 날만 기다리지 말고 대전시 차원에서 먼저 대책을 세워야 한다고 생각합니다.

시장님!

주차장에 설치된 전기자동차 충전시설의 화재는 대형참사로 이어질 가능성이 매우 높습니다.

이에 대비하기 위해서는 기존의 지하 충전시설을 지상 주차장으로 이전할 수 있도록 설치비를 우선적으로 지원하고, 지원비율을 늘리는 건물에 대해서는 인센티브를 부여해 지상 설치를 유도하는 방안 등 제도적 근거를 마련해야 한다고 생각합니다.

이에 대한 시장님의 생각과 대안은 무엇인지 답변해 주시기 바랍니다.

전기차 화재는 대부분 배터리 온도가 1,000도까지 올라가는 현상에서 비롯되는데 최근 들어 배터리를 냉각시켜 불을 끌 수 있는 이동식 침수조가 주목받고 있습니다.

소방본부의 자료에 따르면 지난해까지 서울, 부산 등 7개 시·도가 이동식 침수조를 보유하고 있었던 것에 반해 우리 시는 올해 초에 들어서야 5대를 도입한 것으로 알고 있습니다.

시장님!

시민의 생명과 재산을 앗아가는 화마를 대비하고 전기차 화재발생 시 신속한 진압을 위해서는 이동식 수조의 보급을 확대해야 한다고 생각하는데 시장님의 생각을 듣고 싶습니다.

다음은 대중교통 활성화와 관련해 질문하겠습니다.

대중교통 분야는 코로나19로 큰 타격을 입었습니다.

승용차 이용을 선호하는 시민들이 늘어났고 재택근무와 온라인 쇼핑, 온라인 수업 등이 보편화되면서 전반적인 통행수요가 감소함에 따라 대중교통 통행량은 급격하게 떨어졌습니다.

이로 인해 대중교통에 대한 보조금은 증가할 수밖에 없었고 대전시의 재정부담도 급속하게 늘어나게 되었습니다.

이렇게 코로나19 팬데믹으로 인한 비대면 문화의 확산으로 대중교통이 위기를 맞게 되었고, 반면에 승용차 통행의 증가로 도로교통의 혼잡이 초래되는 악순환이 만들어졌습니다.

여기에 경제, 문화, 환경 등 사회의 각 분야에서 나타나고 있는 트렌드의 변화도 대중교통 활성화에 큰 영향을 미치고 있습니다.

저출생, 초고령화, 1인 가구화 등으로 인한 인구감소와 개인의 생활수준 향상으로 맞춤형 교통서비스의 다양화와 고급화가 이어지면서 도로에는 자동차 통행이 증가했고 감염병 확산과 언택트, 초개인화 등 사회의 변화는 대중교통의 기피현상을 초래해 대중교통의 수요를 급감하게 만들었습니다.

그런가 하면 최근 지구온난화가 전 세계적인 이슈가 되면서 탄소 저감 정책은 선택이 아닌 필수가 됐으며 대부분의 도시에서 교통수단은 가장 큰 탄소 배출원이라는 점에서 앞으로의 대중교통 활성화 방안은 탄소 저감 정책의 가장 중요한 수단이 될 것으로 전망됩니다.

이장우 시장님!

이렇게 급속하게 변화되는 사회환경에 발맞춰 대전의 대중교통을 체계적으로, 또 효율적으로 관리·운영하기 위해서는 대중교통의 기본 방향을 명확하게 설정해 컨트롤타워를 통한 정책의 수립과 조정이 필요합니다.

앞으로는 도시철도 2호선 트램과 충청권 광역철도를 포함하는 종합적인 마스터 플랜을 바탕으로 촘촘하게 연결해 나가는 대중교통 구축방안을 모색해야 할 것입니다.

「도시철도법」과 「여객자동차 운수사업법」, 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 등 각 개별법에 따른 교통정책을 한데 모아 국가의 교통정책과 조화를 이루면서도 우리 시의 지역적 현황을 고려한 철도 중심 정책으로 대중교통의 기본 방향성을 명확히 해야 할 것입니다.

또한, 대중교통 활성화를 위해서는 다양한 요금제도의 도입과 승용차 교통수요 관리를 함께 추진해야 합니다.

승용차 교통수요를 관리하지 않고서는 한계가 있을 수밖에 없기 때문입니다.

무엇보다도 도시의 개발 방향을 대중교통수단의 우선 통행과 통합교통서비스의 확대에 두어 시민들의 이용에 불편함이 없도록 하는 일이 중요할 것입니다.

도시철도 역세권이나 버스정류장 주변지역과 같이 대중교통의 이용이 편리한 곳에 고밀도 도시개발을 제도적으로 유도하는 등 용도지역과 용적률 관리로 도시공간을 대중교통 중심으로 재편하는 일도 필요합니다.

반면에 도시개발이 완료된 지역은 대중교통 중심으로 전환하기에 어려움이 있기 때문에 주차요금체계 조정과 주차단속의 강화, 시내버스 노선개편 등 다양한 방안을 함께 강구해 나가야 합니다.

시장님!

언제 어디서나 대중교통을 이용할 수 있는 교통체계가 구현된다면 자동차 통행량과 탄소배출량은 자연스럽게 감소될 것입니다.

일관성 있는 정책으로 체계적인 대중교통 시스템을 구축하고 기본적인 방향성을 명확하게

할 필요가 있다고 생각하는데 이에 대한 시장님의 견해와 민선 8기 대전시정의 대중교통에 대한 종합적인 추진방향에 대해 답변해 주시기 바랍니다.

마지막으로 우리 시의 대표축제 육성에 대한 질문드리도록 하겠습니다.

코로나 팬데믹 기간이었던 지난 3년 동안 축제산업은 생태계가 위협받을 만큼 큰 고통을 겪었습니다.

하지만 얻은 것도 있었습니다.

축제가 취소되고 나서야 비로소 산업으로서 그 가치를 알게 되었다는 점입니다.

코로나 이전에 축제로 명성을 얻던 도시들이 축제가 취소돼 지역경제에 수백억 원의 피해가 발생했다고 아우성을 치는 뉴스가 이곳저곳에서 터져 나왔습니다.

지역발전에 축제의 영향력이 매우 컸다는 사실을 실감하면서도 아쉬움은 컸습니다.

부럽기까지 했습니다.

우리 시에는 그런 축제가 없기 때문입니다.

아직도 축제를 소모성, 낭비성, 일회성 행사로 폄하하는 시선도 많이 있지만 축제는 지역경제 활성화는 물론 일자리 창출, 도시브랜드의 가치를 높이는 일까지 다양한 방면에 긍정적인 효과를 보이는 문화산업입니다.

머드축제로 유명한 보령이나 나비축제를 성공시키면서 친환경도시로 거듭난 함평, 군사도시의 이미지를 벗고 축제도시로 거듭난 화천 등 축제를 통해 도시 경쟁력을 키운 도시는 헤아릴 수 없이 많습니다.

지방자치단체의 노력과 의지에 따라 축제가 지역을 먹여 살리는 산업으로 큰 역할을 할

수 있다는 것을 보여주는 모범적인 사례가 아닐 수 없습니다.

그렇다면 우리 대전의 현실은 어떨까요?

이장우 시장님!

우리 대전을 대표하는 축제는 무엇입니까?

축제를 즐기려는 사람들을 대전으로 모이게 하는 경쟁력 있는 축제가 있습니까?

타 지역에 사시는 분들이 대전의 대표축제가 뭐냐고 물으신다면 자신 있게 자랑할 만한 축제가 생각나지 않는 것은 비단 저만 느끼는 문제는 아닐 것입니다.

올해로 26년 차를 맞이하는 사이언스페스티벌 말고는 장수하는 축제가 없습니다.

이유는 여러 가지가 있겠지만 시민들과 관광객들에게 인지도가 높아질 만하면 축제가 사라지고 또 다른 새로운 축제가 생겨나는 일이 반복되어 온 것이 큰 원인이라고 생각합니다.

대전을 대표할 만한 축제로 성장할 기회가 없었다, 아니 기회를 주지 않았다는 표현이 더 정확할 것 같습니다.

이러한 상황이 발생한 배경에는 자치단체장의 임기와 축제의 운명이 같았던 사례가 부지기수였던 점도 한몫을 한 것으로 본 의원은 판단됩니다.

성장의 발판을 다지던 축제들이 자치단체장이 바뀌면서 구조조정이라는 이름으로 폐지되고 새로운 이름의 축제가 만들어지는 일들이 반복되다 보니 대표성을 가질 만한 축제가 만들어지지 못했다는 것입니다.

하지만 다행스럽게도 대전의 축제산업에는 희망이 싹트고 있는 것 같습니다.



이장우 시장께서는 대전의 축제산업 발전을 위해 0시 축제를 적극 추진 하고 계십니다.

뿐만아니라 5개 자치구별로 경쟁력 있는 축제를 대전의 대표축제로 선정해 지원금을 대폭적으로 늘려 각 지역축제를 관광산업으로 육성하는 일에 적극 나서고 있습니다.

그동안 자치구 축제에 대한 대전시의 지원예산이 1억 원에 불과했던 것을 3억 원으로 확대하여 총 15억 원을 지원하는 것도 축제산업 육성 의지를 보여주는 일로 판단이 됩니다.

하지만 시민 혈세가 투입되는 일에 사업 적절성 검토나 예산계획 심의도 이루어지지 않았고 사후평가 계획과 성과측정 관리계획도 미흡했다는 지적이 나오고 있습니다.

특히 올 8월에 공식적으로 첫선을 보일 예정인 0시 축제가 개최되기도 전에 대전의 대표축제 반열에 올려놓은 일도 적절한지 우려의 목소리가 큼니다.

이장우 시장님!

축제를 하나의 관광상품으로 볼 때 아직 소비자에게 선보이지도 않았는데 평가도 받지 않은 축제를 대표축제로 올린 것은 어떻게 받아들여야 할까요?

0시 축제만큼은 반드시 성공시키겠다는 의지로 받아들여도 되겠습니까?

축제 육성에 대한 의지가 강하신 만큼 시장께서는 0시 축제를 대전의 축제 중의 대표축제로 반드시 성공시켜야 한다고 생각합니다.

많은 고민과 어려운 결단 속에 탄생한 축제가 성장할 기회도 없이 사라지는 악순환은 더 이상 되풀이해서는 안 됩니다.

이를 위해 본 의원은 0시축제를 통해 얻어지는 파급효과를 최대한 많은 대전 시민들이 체감할 수 있도록 축제의 장소를 원도심 일부 지역으로만 한정하지 말고 대전시 전역으로 넓히고 시민들의 참여를 확대할 것을 제안합니다.

또한, 축제에 대한 예산지원이 커진 만큼 시 지원금을 통해 지역축제가 얼마나, 어떻게 바뀌었는지 객관적인 성과를 측정할 수 있는 체계도 갖춰야 할 것입니다.

이장우 시장님께서서는 앞서 드린 저의 제안에 대한 의견과 대전의 축제산업의 발전을 위해 구상하고 있는 미래전략 그리고 늘어난 축제 지원금이 축제 발전을 위해 제대로 쓰일 수 있도록 관리할 수 있는 방안에 대해 오늘 이 자리에서 속 시원하게 밝혀주시기 바랍니다.

선배 · 동료의원 여러분 그리고 관계공무원 여러분!

오늘 이 자리가 대전시민이라면 누구라도 함께 누리고 모두가 공감할 수 있는 행복을 찾기 위한 고민의 자리가 되었기를 진심으로 바라며, 이만 시정질문을 마칩니다.

끝까지 경청해 주셔서 감사합니다.

## ◆ 대전광역시시장 이장우

존경하는 송환섭 의원님께서 전기차 충전기 지상 설치와 전기차의 화재 진압장비 확보 촉구방안, 대중교통 활성화를 위한 정책 추진방향, 대전 대표축제 육성에 대한 질문을 해주셨습니다.

평소 시민의 안전과 대중교통 및 문화정책에 관심을 갖고 노력해 주시는 의원님께 진심으로 감사의 말씀을 드리고 답변드리도록 하겠습니다.

전기차 충전시설 지상 설치를 위한 여러 가지 유도방안에 대해서 말씀해 주셨는데 사실 전기차가 화재가 났을 경우 피해를 최소화하기 위해서는 지하에 있는 충전시설보다는 지상에 있는 것이 훨씬 안전하다고 판단하는 게 맞습니다.

그래서 주차장법의 개정은 사실 중앙부처의 제도 마련이 선행되어야 되지만, 의원님이 말씀하신 것처럼 대전광역시 충전시설이 한 6,207기가 있고 이 중에서 72%인 4,450기가 지하에 설치돼 있습니다.

그래서 대전시가 중앙부처의 제도마련 전이라도 체계적으로 대책 마련을 하도록 하겠습니다.

근데 요즘 사실 공동주택을 지을 때 지상에 주차장을 넣지 않고 대부분 지하에 넣는 쪽으로 지금 추세가 바뀌었고요, 수도권이나 서울도 대개 지상에는 요즘 아파트들이 주차장을 잘 설계를 안 합니다.

그래서 지상에 하고 싶어도 못 하는 경우가 많기 때문에 지하에 있어서 공동주택의, 기존의 공동주택은 지상에 주차장이 있는 곳도 있고 합시다만 이런 경우는 지상에 설치해서 좀 더 안전하게 하는 것이 맞다고 보고요.

그리고 지상에 주차장을 설계 안하는 공동주택 이런 것들에 대해서는 지하에 하되 화재진압이나 배연이 용이한 위치에 설치하는 것이 맞다고 보고 우리 시도 적극적으로 권고하고 있습니다.

그리고 충전시설 보조금 지원사업 추진 시에 가능하면 공동주택에는 지상 설치를 할 수 있도록 건의를 하고 또 이런 곳에 우선순위를 부여해서 지원하는 것도 좋은 방안이라고 생각하고 있습니다.

설치 보조금을 추가 지원하는 이런 문제는 지상설치 유인책으로써의 효과가 있다고 그러면 한번 적극적으로 검토해 보겠다는 말씀을 드리겠습니다.

전기차 화재 발생 시에 이동식 수조의 보급 확대를 통한 신속한 진압대책도 말씀해 주셨는데 현재 대전시는 지난해 말 기준으로 전기차가 1만 4,450대 있고요.

현재까지 대전시 전기차 화재는 1건 있었습니다, 전국에 86건의 전기차 화재가 발생한 바 있고요.

우리 대전광역시도 신속한 전기차 화재진압을 위해서 의원님께서 말씀하신 것처럼 이동식 침수조 5개를 이미 보유하고 있고요, 소방서마다 1대씩 보유하고 있습니다.

전국 지자체 중에서도 사실상 빠르게 준비가 되었고요, 전국 지자체는 대전시를 포함해서 사실상 소방서마다 갖춘 곳이 7개로 파악되고 있습니다.

전기차 화재 대응능력 향상을 위해 주기적으로 훈련을 실시하고 변화하는 생활환경에 선제적으로 대응해 나가도록 하겠습니다.

그래서 지난번에 계획돼 있던 소방헬기 도입을 취소하고 거기에 걸맞은, 그 액수에 맞는 고가사다리차를 포함한 도시 내 화재 그리고 공장화재에 대비한 특수차량, 특수 화재 진압장비 차량을 대폭적으로 대한민국 최고 수준으로 보강할 생각입니다.

거기에다 엇그제 산불처럼 산불에 필요한 임도 개설과 산불에 진입하기 좋은 1톤 차량, 화재진압 차량 그리고 3톤 특수차량 정도를 적극적으로 도입하고 화재진압 특수대원도 조만간 늘려서 앞으로 도심 내 화재, 아까 말씀하신 전기차를 포함한 도심 내 모든 화재 그리고 산불화재까지 아주 제대로 된 매뉴얼과 대비책을 보강해야겠다는 판단을 했습니다.

그래서 앞으로 전기차 화재에도 저희가 주기적으로 훈련도 실시하고 변화하는 생활환경에 선제적으로, 적극적으로 대응해 나가도록 하겠습니다.

또 우리 시의 민선 8기 대중교통 정책방향이 담긴 종합적인 마스터플랜 구축 계획을 물어보셨는데 사실상 제가 시장을 하면서 도시 운영의 가장 문제는 역시 그랜드플랜 수립이 제대로 안 되어 있다는 판단을 했습니다.

종합발전계획이 없는 도시가 임기응변식으로 끌려갈 수밖에 없습니다.

그래서 과거에 세웠던 계획들이, 인구 200만을 목표로 가능할 것으로 보고 했던 계획들이 사실상 현재에 맞지 않기 때문에 이번에 2040, 나아가서 2050 그랜드플랜 수립 용역을 실시하고 있는데 이 안에도 대중교통 문제를 체계적으로 연구해서 과연 이 도시를 대중 교통 문제는 도시철도 중심으로 갈 거냐, 아니면 도시철도하고 버스를 혼합하되 어떤 식으로 보완할 건지 이런 체계적인, 또 대중교통시설을 보완하기 위한 다양한 시설들을 어떻게 할 건지, 둔산을 비롯한 도심 핵심지역의 주차난을 어떻게 해결할 건지, 또 도시구조를 어떻게 설계할 건지에 대해서 종합적으로 플랜을 내놓을 생각입니다.

저는 인구 증가는 쉽지 않으리라고 보고 있습니다.

그렇지만 현재 인구감소는 대전시가 막아야 되지 않겠느냐, 그래서 현재 150만 수준의 최고의 삶의 질이 뛰어난 도시 그리고 양질의 일자리가 넘치는 도시를 만들어서 대한민국 최고 수준의 도시를 만들어야 되지 않겠느냐 이런 생각을 갖고 있고요.

또 세계적인 유럽의 도시들이 100만 미만의 도시들이 많습니다.

그래서 인구가 중요한 것이 아니고 인구에 걸맞게 도시구조를 재설계해서 삶의 질을 높이는 것이 훨씬 더 중요하다고 봅니다.

그런 의미에서 인구감소나 저출산·고령화, 도시발전의 예측 이런 것들을 체계적으로 담고 이 안에서 대중교통 문제를 어떻게 중심으로 끌고 갈지 큰 틀을 마련하고 그것을 보완,

보완하면서 신속하게 구축하는 것이 맞다고 보고요.

현재 시내버스, 여러 가지 복합적으로 도시철도, 트램, 향후에 계획될 도시철도 3·4·5호선 이런 용역도 지금 추진을 하고 있기 때문에 큰 틀 안에서의 충청권 전체의 메가시티 틀도 감안해서 통합적으로 교통서비스체계를 구축하는 데 최선을 다할 생각을 갖고 있고요.

참고로 최근에 대광위에서 저희가 도시철도 2호선 트램 같은 경우는 총사업비 변경을 지금 시도하고 있습니다.

현재 1조 4천억 정도에서 국토교통부하고는 협의가 됐고요, 나아가서 기재부하고 긴밀하게 상의를 해서 금년 안에 가능하면 총사업비 변경을 마치고 내년 상반기에 트램 같은 경우 착공을 할까 이런 계획을 가지고 전방위 노력을 하고 있다는 말씀드리겠습니다.

그리고 또 하나는 저희가 체계적으로 미래를 예측할 수 있는 여러 가지 식견들이 필요하고 계획이 필요한데 현재의 대중교통이 도시철도나 버스, 택시나 여러 가지 다양한 교통수단, PM 같은 경우까지 있습니다만 다양한 교통수단, 과연 미래 교통수단은 어떻게 변모할 것인지 되게 중요하게 보고 있습니다.

그래서 현재 자율 주행 자동차를 대비한 앞으로의 계획도 수립 해야 될 것이고 또 플라잉카로 지칭되는 UAM, 차세대 교통수단에 대한 도시의 재설계도 지금 필요하다고 봐서 그에 대한 여러 가지 방안을 강구하고 있고요.

이에 따라서 디지털 물류문제 그리고 다양한 디지털 첨단도시로서의 교통문제, 교통환경 개선도 체계적으로 수립을 해가고 있습니다.

그래서 조금 시간이 걸리겠습니다만 기왕에 할 때 종합적인 플랜을 확실하게 짜서 상황과 시대의 여러 가지 흐름에 맞게 개선해 가면서 추진하는 것이 맞다고 보고 앞으로 의원님께서 걱정하시는 여러 가지 교통문제를 체계적으로 수립해서 잘 추진할 수 있도록 모든 노력을 다하겠습니다.

또 대전시의 대중교통 활성화를 위한 구체적인 말씀을 하셨는데 좀 전에 큰 틀에서 말씀드렸고요, 현재 버스만 단편적으로 보면 지금 도시가 확장하는 과정에서 신규아파트, 공동주택이 많아지기 때문에 버스가 부족한 상황입니다.

그래서 버스를 210대 정도 2028년까지 증차해서 노선개편 추진을 계속할 생각이고요.

때에 따라서는 시내버스가 확보되면 전면적인 노선개편도 추진할 생각을 갖고 있습니다.

또한, 대중교통을 위해서 통합교통플랫폼 서비스 MaaS를 구축해서 시민들에게 불편을 최소화할 생각이고요.

도심의 승용차 교통을 줄이기 위한 여러 가지 방법을 물어보셨는데 여러 가지, 이게 생각이 좀 다를 수가 있습니다.

지난번에 유럽 같은 경우는, 그동안 유럽 출장을 해보면 벨기에 같은 데는 도리어 도심으로 차를 못 갖고 들어오게 도로를 좁혀서 불법주차도 못 하고 거꾸로 도로를 축소하는 정책을 쓰는데 우리나라는 시민들의 생각이 확대해 달라는 쪽에 굉장히 의식이 강해서 이런 걸 어떻게 해야 될 거냐 이런 생각도 갖고 있고요.

대고오거리나 5개의 노선이 교차되는 교차로 이런 것들은 원형의 교차로로 바꾸는 방법도 지금 고민하고 있습니다.

도시 교통흐름에 대해서 여러 가지 생각이 다르기 때문에, 대신에 공영주차장이나 부설 주차장 유료화도 좀 더 검토해야 될 것 같고요.

도심 주차상한제를 검토해야 되는데 현재 이게 우리나라 정서에 맞느냐, 안 맞느냐 좀 문제가 있습니다.

그리고 불법주·정차 단속도 강화해야 된다고 생각하고 있습니다.

그래서 도심의 승용차 이용도 최대한 억제할 수 있도록 해야 되겠다 이런 생각을 갖고 있습니다.

그리고 도시를 고밀도로 개발할 때 지하주차장 확보를 최대한 늘릴 생각이구요.

앞으로 이런 여러 가지 도시기본계획과 도시관리계획을 재정립하는 방향에서 대중교통을 활성화할 수 있도록 최선을 다하겠다는 말씀드리겠습니다.

그리고 대전 대표축제 육성과 관련해서 말씀을 여러 가지 하셨는데 사실상 2차세계대전 이후에 도시를 재건하는 과정에서 많은 축제들이 생겼습니다.

에든버러 축제나 썸바축제나 토마토 축제나 옥tober 맥주 축제나 이런 여러 가지 축제들이 있는데 우리는 굉장히, 이게 시간이 필요한 일들입니다.

대개의 축제들이 수십 년 동안 노하우를 쌓으면서 세계적인 축제로 발전했는데 대개 공통점이 하나 있습니다.

축제가 두 가지인데 하나는 지역경제 활성화형으로 개발된 축제가 있고 주민화합형 축제가 있습니다.

그런데 저는 경제 활성화형 축제를 해야 된다고 생각하는 사람입니다.

그래서 축제를 의원님께서 말씀하신 것처럼 단순히 먹고 노는 행사가 아니고 그 축제를 통해서 지역에 경제적인 효과를 해야 된다, 이렇게 생각하고 있습니다.

그래서 현재 대전에 축제들이 있었습시다만 사실 대중과 그리고 방문객과 관광객이 함께 호흡하는 축제가 필요하고 많은 관광객들이 도시에 와서 돈을 쓰게 해야 된다고 생각합니다.

그런 의미에서 기존의 사이언스페스티벌이나 와인축제 같은 축제들이 대중과 함께 어울렸느냐 하는 것은 반성의 생각이구요.



그렇지만 우리가 과학기술의 수도로서 사이언스페스티벌 같은 경우에는 좀 더 보완해서 대전의 과학기술도시로서의 면모를 확실하게 대내외에 위상을 확보해야 된다고 보고 있고, 와인 축제 같은 경우는 사실 지난번에 폐지하겠다고 말씀드렸는데 관광공사 사장께서 올해 한 번 더 일단 기회를 주셨으면 좋겠다고 해서 제가 뭐라고 했냐면 기존에 한 7만 명이 방문하는 수준으로는 불가능합니다, 그래서 최소한 30만 명 이상이 온다고 하면 계속 유지할 생각도 갖겠다, 올해 한번 활성화를 제대로 해보시라, 그리고나서 판단하자, 이렇게 서로 얘기가 됐습니다.

그래서 금년 에는 일단 와인축제를 해서 일반 시민들이 정말로 많이 참여할 수 있는 축제로 프로그램 개편을 해라, 소수만 좋아하는 와인축제를 하는 것은 예산에 문제가 있다, 이렇게 판단을 했습니다.

그렇게 했고, 0시축제를 개발한 이유는 기존의 발상을 뛰어넘어야겠다 이런 판단을 했고요, 역발상으로 구상한 축제입니다.

그리고 대개의 축제가, 여름축제는 바닷가나 산으로 이런 축제들이 많은데 도심 한복판에서 축제를 한다는 게 되게 평상시에 상상이 안 가는 일입니다만 저희가 발상을 역으로 했습니다.

그래서 휴가를 못 가는 많은 분들, 많은 청년들이 도심 안에서 한여름에 여러 가지 어려운 삶에 있어 지친 삶을 한번 쏘아낼 수 있게 해보자 이런 생각을 했고요.

그러면 왜 8월에 하느냐, 첫째는 장마철이 끝난 기간을 고려했습니다.

두 번째는 광복절이 아주 특별한 의미가 있기 때문에 광복절이 낀 주를 선택하고, 세 번째는 삼복더위를 선택했습니다.

왜냐면 광주의 충장로축제가 9월에 하는데 낮에는 덥고 저녁에는 시원한 기운이 있기 때문에 저녁만 되면 시민들이 다 귀가하는 단점이 있습니다.

그래서 저희가 삼복더위에 여름밤까지 후끈후끈한 도시의 열기를 최대한 활용하기로 했고요.

그리고 교통통제에 가장 용이한 학생들 방학기간을 선택했다 이렇게 보시면 되겠습니다.

그리고 이 문제는 대전시 전역으로 확대하기는 어렵습니다.

일단 원도심이었던 동구, 중구의 중앙로 전체, 좌·우측 상권을 활성화하고 이걸 하면서 그 지역발전에서 부족한 것을 채워가면서 하고, 또 이것이 그냥 대전시민만 즐기는 축제가 아니라 올해 한 150만 명 이상을 대전으로 올 수 있게 해서 전국적인 축제로 발돋움하면 세계적인 축제로 발돋움할 수 있다, 이렇게 보고 있습니다.

그래서 0시축제 때는 우리 자매도시, 우호도시의 시장들도 대거 초청할 생각이고요, 본격적으로 외국인들 초청도 많이 할 생각입니다.

그래서 우리가 본격적인 글로벌 축제로서의 기능을 해야 된다고 보고 있고, 또 하나는 대전시 문화예술가들의 총역량을 집결해서 해야겠다 이런 생각을 하는데 올해 일차적으로 개최를 하고 단점을 보완해서 내년에는 더 체계적이고, 또 내년에 단점을 보완해서 후년에는 더 체계적이고 하다 보면 세계적인 축제를 만들 수 있다고 보고 있습니다.

그리고 가능하면 시민들도 참여할 수 있도록 하겠다는 생각을 갖고 있습니다.

지난번에 사실 샛포로 눈축제에 다녀왔습니다만 아직 활성화가 안 돼 있더라고요, 우리가 들었던 것만큼 샛포로 축제가 활성화돼 있고 체계적으로 돼 있다는 판단은 사실 느끼지는 못했습니다.

그렇지만 명성에 걸맞는, 아마 코로나 때문에 그랬으리라 판단하고 있고요.

저희는 그런 여러 가지 단점까지 보완하겠다는 판단을 했습니다.

대전 0시축제가 대표축제냐 아니냐는 지금 판단할 사항은 아니라고 봅니다.

아직은 대표축제라고 말할 수 없는데 문화체육관광부가 올해 발표한 K-컬처 관광이벤트 100선에 우리가 아직 시작 안 한 0시축제가 포함돼 있다는 것이 큰 의미가 있다고 보고 있습니다.

이것은 아마 잠재력을 인정했다는 뜻이고 좀 더 이런 잠재력을 넘어서 확실하게 경쟁력 있는 축제로 해보겠다는 말씀드립니다.

또 하나는 왜 5개 구에 3억씩 지원했느냐, 제가 구청장 때 대전시에다가 0시축제하는데 돈이 너무 없어서 3억만 지원해 달라고 시에다 한 열 번을 얘기했는데 끝까지 답을 안 하더라고요.

그래서 그냥 구청 독자적으로 했습니다.

근데 그때 시장님께서 가시면서 “내년에는 3억 줄게.” 했는데 저도 낙선하고 같이 다 낙선해서 못 받았습니다.

그래서 저는 시가, 구 발전이 시 발전입니다.

구에 대해서 이렇게 할 일이 아니고 5개 구가 정말 대표적인 축제를 육성할 수 있도록 시가 적극적으로 예산지원을 해야 된다, 그래서 실무부서에서는 올해 합쳐서, 작년 수준의 얘기를 했습니다만 제가 가능하면 도움이 될 수 있도록 3억씩 지원하라고 판단했고요.

올해 5개 구 3억씩 지원했습니다만 확실히 올해는 저희가 축제 평가를 해서 내년에는 차등 지원할 생각입니다.

그냥 획일적으로 지원하는 건 맞지 않다, 대신에 올해를 평가하는 해로 삼아서 5개 구가 골고루 대표축제를 육성해서 경제 활성화형 축제로 나아갈 수 있도록 시도 돕고 이렇게 했으면 좋겠다.

그리고 시가 축제를 많이 하는 건 옳지 않습니다.

사실 0시축제도 나중에는 추진위를 만들어서 넘겨야 된다고 생각하고요.

일단 최초의 계획은 시가 하고 나중에는 넘겨야 된다고 생각하고 있고, 또 5개 구도 마찬가지입니다.

근데 구가 왜 축제하기가 유리하냐면 사실 시는 정책적인 부서 역할이기 때문에, 구는 최일선 행정에 있기 때문에 많은 공무원들이 직접 시민들과 접촉하는 구의 역할이 시보다는 훨씬 강점이 있습니다.

그래서 구가 더 육성할 수 있도록 해야겠다는 말씀드리겠습니다.

앞으로 의원님께서 걱정하신 여러 가지 잘 참고해서 단점은 보완하고 문제 있는 것도 보완해 나가면서 대전시 발전에 의원님 말씀 잘 챙겨볼 수 있도록 최선을 다하겠다는 말씀드리겠습니다.

감사합니다.