산업건설위원회회의록

제 240 회

제 3 호

대전광역시의회사무처

일시 : 2018년 11월 26일 (월) 오전 10시

장소 : 산업건설위원회회의실

의사일정

제240회 대전광역시의회(제2차 정례회) 제3차 위원회

1. 대전광역시 화물자동차의 밤샘주차에 관한 조례안
2. 대전광역시 교통사업특별회계 설치조례 일부개정조례안
3. 대전광역시 여객자동차 운수사업자 재정보조 등 조례 일부개정조례안
4. 대전광역시 주차장조례 일부개정조례안
5. 대전광역시 택시운송사업 조례 일부개정조례안
6. 2019년도 공유재산 관리계획동의안(송촌동 주차장 주차전용 건축물 건립)
7. 유성광역복합환승센터내 행복주택 건립 및 운영관리 추진계획 동의안
8. 대전광역시 교통혼잡문제 해결을 위한 업무협약 체결 보고안
9. 2019년도 대전광역시 일반 및 특별회계 예산안(계속)
 - 가. 교통건설국 소관
10. 대전광역시 도시철도사업특별회계 설치조례 일부개정조례안
9. 2019년도 대전광역시 일반 및 특별회계예산안(계속)
 - 나. 대중교통혁신추진단 소관

심사된 안건

1. 대전광역시 화물자동차의 밤샘주차에 관한 조례안	2면
2. 대전광역시 교통사업특별회계 설치조례 일부개정조례안	2면
3. 대전광역시 여객자동차 운수사업자 재정보조 등 조례 일부개정조례안	2면
4. 대전광역시 주차장조례 일부개정조례안	2면
5. 대전광역시 택시운송사업 조례 일부개정조례안	2면
6. 2019년도 공유재산 관리계획 동의안(송촌동 주차장 주차전용 건축물 건립) ..	20면
7. 유성광역복합환승센터내 행복주택 건립 및 운영관리 추진계획 동의안	20면
8. 대전광역시 교통혼잡문제 해결을 위한 업무협약 체결 보고안	20면

2 (제240회 제2차 정례회 - 산업건설 제3차)

9. 2019년도 대전광역시 일반 및 특별회계 예산안(계속)	26면
가. 교통건설국 소관	26면
10. 대전광역시 도시철도사업특별회계 설치조례 일부개정조례안	93면
9. 2019년도 대전광역시 일반 및 특별회계 예산안(계속)	94면
나. 대중교통혁신추진단 소관	94면

(10시 13분 개의)

○위원장 이광복 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제240회 대전광역시의회 제2차 정례회 제3차 산업건설위원회를 개최하겠습니다.

오늘은 교통건설국 및 대중교통혁신추진단 소관 2019년도 예산안 및 일반 안건을 심사하겠습니다.

잠시 의사진행에 앞서 위원님들께 안내말씀을 드리겠습니다.

효율적인 회의진행을 위해 시장 제출 조례안인 의사일정 제1항부터 제5항까지 일괄 상정하여 일괄 제안설명과 검토보고를 청취하고 상정된 안건별로 질의 토론을 진행한 후 각각 의결하고자 하는데 이의가 있습니까?

(「없습니다.」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 제안드린 대로 진행하겠습니다.

1. 대전광역시 화물자동차의 밤샘주차에 관한 조례안
2. 대전광역시 교통사업특별회계 설치조례 일부개정조례안
3. 대전광역시 여객자동차 운수사업자 재정정보조 등 조례 일부개정조례안
4. 대전광역시 주차장조례 일부개정조례안
5. 대전광역시 택시운송사업 조례 일부개정조례안

(10시 14분)

○위원장 이광복 의사일정 제1항 대전광역시 화물자동차의 밤샘주차에 관한 조례안, 의사일정 제2항 대전광역시 교통사업특별회계 설치조례 일부개정조례안, 의사일정 제3항 대전광역시 여객자동차 운수사업자 재정정보조 등 조례 일부개정조례안, 의사일정 제4항 대전광역시 주차장조례 일부개정조례안, 의사일정 제5항 대전광역시 택시운송사업 조례 일부개정조례안을 일괄 상정합니다.

먼저, 제안설명을 청취하겠습니다.

박제화 교통건설국장께서는 일괄 제안설명 해주시기 바랍니다.

○교통건설국장 박제화 교통건설국장 박제화입니다.

존경하는 이광복 위원장님 그리고 위원님 여러분!

바쁘신 의정활동 중에도 우리 교통건설국 업무에 깊은 관심과 성원을 보내주시

는 위원님들께 진심으로 감사의 말씀을 드리면서 교통건설국 소관 대전광역시 화물자동차의 밤샘주차에 관한 조례안 등 5건에 대하여 일괄 제안설명을 드리겠습니다.

먼저, 대전광역시 화물자동차의 밤샘주차에 관한 조례안입니다.

제안이유는 화물자동차의 차고지 외 밤샘주차를 일시적으로 허용하는 구역을 지정하여 도로변 안전사고를 예방하고, 화물자동차가 안전한 공간에서 밤샘주차할 수 있도록 필요한 사항을 정하려는 것입니다.

주요내용으로는 밤샘주차와 공제에 대한 용어의 정의를 정하고 화물자동차가 밤샘주차할 수 있는 시설과 장소를 검토하여 지정 결과를 홈페이지에 게시하고, 사고나 민원이 발생한 경우에는 지정을 취소할 수 있다는 내용입니다.

다음은 대전광역시 교통사업특별회계 설치조례 일부개정조례안입니다.

제안이유는 「지방재정법」 제9조제3항에 따라 교통사업 특별회계의 존속기한을 정하고 인용법 조항을 정비하려는 것입니다.

주요내용으로는 교통사업특별회계의 존속 기한을 5년 이내 범위인 2023년 12월 31일까지로 규정하고 인용 법령의 조항을 정비하는 사항입니다.

다음은 대전광역시 여객자동차 운수사업자 재정 보조 등 조례 일부개정조례안입니다.

제안이유는 「여객자동차 운수사업법」 시행규칙에서 특수 여객자동차 운송사업의 등록 기준을 완화할 수 있도록 위임함에 따라 관련 내용을 현실에 맞게 규정하고 그 밖의 용어와 문구를 알기 쉬운 법령정비 기준에 따라 정비하려는 것입니다.

주요내용으로는 자동차 등록 대수가 1대인 특수 여객자동차 운송사업의 경우 사무실 및 영업소를 갖추지 않아도 등록이 가능하도록 규제를 완화하는 사항과 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 인용조항과 인용자치법규, 그리고 알기 쉬운 법령정비 기준에 따라 용어와 문구를 정비하는 사항입니다.

다음은 대전광역시 주차장조례 일부개정조례안입니다.

제안이유는 스마트 주차장 보급 및 주차 공유 활성화를 위해 주차난 완화 및 시민 편의를 증진시키고, 공영주차장에서 환경 친화적 자동차가 충전할 경우 주차요금을 감면하며 그 밖의 법령 개정 등으로 인해 조문 일부를 정비하려는 것입니다.

주요내용으로는 시장의 스마트 주차장 보급 및 이용 활성화를 위한 시책을 수립할 수 있도록 하며, 이를 위해 정보통신망을 이용한 주차 정보 실태조사, 수집·저장·제공·활용할 수 있는 근거 마련과 공영주차장 주차요금 경감에 관한 조문을 현행 「장애인복지법」에 맞게 정비하고, 환경 친화적 자동차가 충전할 경우 1시간 범위에서 요금을 면제하는 사항입니다.

또한 공영주차장 수탁자의 자격을 다른 법령에 따라 공영주차장에 관리를 위탁 받을 수 있는 자로 신설하고, 심의 소속기관 청사 등의 부설주차장을 야간이나 공휴일에 일반 이용에 제공할 수 있도록 하고자 합니다.

아울러 그 밖의 용어와 문구, 별표를 현실에 맞게 정비하는 사항입니다.

끝으로 대전광역시 택시운송사업 조례 일부개정조례안입니다.

제안이유는 일반택시 운송서비스 향상을 위해 신규 입사자 근속을 장려하고, 무사고 준법운행 장기근속 운수종사자의 사기 진작을 위한 지원 사업 근거를 마련하는 사항입니다.

주요내용으로는 운송사업자 또는 운수종사자 등을 지원할 수 있는 사업에 일반택시 운수종사자의 안전운행 및 근속 지원 사업을 추가하려는 사항입니다.

이상으로 제안설명을 마치면서 원안대로 심사 의결하여 주시기를 당부드립니다. 감사합니다.

.....
(참조)

- 대전광역시 화물자동차의 밤샘주차에 관한 조례안
- 대전광역시 교통사업특별회계 설치조례 일부개정조례안
- 대전광역시 여객자동차 운수사업자 재정보조 등 조례 일부개정조례안
- 대전광역시 주차장 조례 일부개정조례안
- 대전광역시 택시운송사업 조례 일부개정조례안

(이상 5건 부록에 실음)

.....
○위원장 이광복 박제화 교통건설국장님 수고하셨습니다.

다음은 수석전문위원의 검토보고가 있겠습니다.

정병순 수석전문위원은 일괄 검토보고해 주시기 바랍니다.

○수석전문위원 정병순 수석전문위원 정병순입니다.

대전광역시 화물자동차의 밤샘주차에 관한 조례안 등 5건의 안건에 대하여 일괄 검토보고드리겠습니다.

5건의 안건은 2018년 10월 19일 대전광역시시장으로부터 제출되어 2018년 10월 22일 우리 위원회에 회부되었습니다.

먼저, 대전광역시 화물자동차의 밤샘주차에 관한 조례안입니다.

제안이유와 주요내용은 유인물로 갈음 보고드리고, 2쪽 검토의견입니다.

(의안검토보고서는 부록에 실음)

다음은 대전광역시 교통사업특별회계 설치조례 일부개정조례안입니다.

제안이유와 주요내용은 유인물로 갈음 보고드리고, 2쪽 검토의견입니다.

(의안검토보고서는 부록에 실음)

다음은 대전광역시 여객자동차 운수사업자 재정보조 등 조례 일부개정조례안입니다.

제안이유와 주요내용은 유인물로 갈음 보고드리고, 2쪽 검토의견입니다.

(의안검토보고서는 부록에 실음)

다음은 대전광역시 주차장조례 일부개정조례안입니다.

제안이유와 주요내용은 유인물로 갈음 보고드리고, 2쪽 검토의견입니다.

(의안검토보고서는 부록에 실음)

다음은 대전광역시 택시운송사업 조례 일부개정조례안입니다.

제안이유와 주요내용은 유인물로 갈음 보고드리고, 2쪽 검토의견입니다.

(의안검토보고서는 부록에 실음)

이상 보고를 마치겠습니다.

○위원장 이광복 정병순 수석전문위원 수고 많으셨습니다.

다음은 의사일정 제1항 대전광역시 화물자동차의 밤샘주차에 관한 조례안에 대하여 질의나 다른 의견이 있으신 위원님께서서는 질의해 주시기 바랍니다.

질의하실 위원 계십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

없습니까?

(「예.」 하는 위원 있음)

질의하실 위원이 안 계시므로 질의 토론을 마치고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예.」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 질의 토론 종결을 선포합니다.

그러면 의사일정 제1항 대전광역시 화물자동차의 밤샘주차에 관한 조례안에 대하여 다른 의견이 없으므로 시장이 제출한 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 원안대로 가결되었음을 선포합니다.

다음 의사일정 제2항 대전광역시 교통사업특별회계 설치조례 일부개정조례안에 대하여 질의나 다른 의견 있으신 위원께서는 질의해 주시기 바랍니다.

질의하실 위원 계십니까?

(질의하는 위원 없음)

없습니까?

(「예.」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 질의 토론 종결을 선포합니다.

그러면 의사일정 제2항 대전광역시 교통사업특별회계 설치조례 일부개정조례안에 대하여 다른 의견이 없으므로 시장이 제출한 원안대로 의결하고자 하는데 이

의가 없습니까?

(「예。」 하는 위원 있음)

의의가 없으므로 원안대로 가결되었음을 선포합니다.

다음 의사일정 제3항 대전광역시 여객자동차 운수사업자 재정보조 등 조례 일부개정조례안에 대하여 질의나 다른 의견 있으신 위원께서는 말씀해 주시기 바랍니다.

질의하실 위원 계십니까?

(질의하는 위원 없음)

없습니까?

(「예。」 하는 위원 있음)

질의하실 위원이 안 계시므로 질의 토론을 마치고자 하는데 의의가 없으십니까?

(「없습니다。」 하는 위원 있음)

의의가 없으므로 질의 토론 종결을 선포합니다.

그러면 의사일정 제3항 대전광역시 여객자동차 운수사업자 재정보조 등 조례 일부개정조례안에 대하여 다른 의견이 없으므로 시장이 제출한 원안대로 의결하고자 하는데 의의가 없으십니까?

(「없습니다。」 하는 위원 있음)

의의가 없으므로 원안대로 가결되었음을 선포합니다.

다음은 의사일정 제4항 대전광역시 주차장조례 일부개정조례안에 대하여 질의나 다른 의견이 있으신 위원께서는 질의해 주시기 바랍니다.

김찬술 위원님.

○김찬술 위원 김찬술 위원입니다.

그 주차장조례 일부개정조례안 제17조의2제2항에요.

국장님, 그것이 야간이나 공휴일에 대전시도 지금 현재 무료로 개방하고 있고요.

그다음에 남선공원인가요?

거기를 다시 유료화해서 평송수련원 앞에, 거기 유료화를 하고 있는데요.

거기도 일요일에는 요금을 받나요?

토요일, 일요일에도 요금을 받느냐고요.

(「3시간 이내에는 무료입니다。」 하는 직원 있음)

그래요?

○교통건설국장 박제화 3시간 이내에는 무료이고.

○김찬술 위원 그것이 시설관리공단으로 이전되었지요, 넘겨졌나요?

그 주최가 어디이지요?

(「수목원에서 관리하고 있습니다.」 하는 직원 있음)

수목원에서 관리한다고요?

○**교통건설국장 박제화** 예, 수목원에서 관리한다고 합니다.

○**김찬술 위원** 이것이 시민들이 받아들이는 입장에서는 조금은 문제가 있다고 판단이 되거든요?

왜냐하면 지금 대전시나 일부 공공기관에 대해서 주차요금을 토요일, 일요일에 받는다고 그러면 시민들 입장에서는 그렇게, 대전시의 지금 주차장도 요금을 받는다는 이야기로 받아들일 수가 있어요, 이것이 그렇지 않나요?

그것을 조금은 검토를 했으면 하는 사항이 있습니다.

예를 들어서 지금 조항을 그대로 보면 “별표 1에 따른 주차요금 범위에서 주차요금을 받을 수 있다.”

이 경우에는 “급지 수준의 인근 공영주차장의 급지 및 주차수요를 고려하여 적용할 수 있다.”고 되어 있는데 이 부분에서 무료로 개방하되 주차 수요가 많고 주차질서의 확립이 필요하다고 인정되는 경우를 앞에 넣고서 그럴 경우에만 우리시나 공공기관이 요금을 받는 것이 어떠한 것이 본 위원의 생각이거든요.

○**교통건설국장 박제화** 예, 위원님 말씀대로 지금 시청사도 공휴일 또 야간, 토요일에는 무료로 일반 시민에게 개방을 하고 있는 그런 상황이고, 사실은 이 조항도 받을 수 있다고 되어 있지 사실 받겠다는 의미는 아니지만 조금 더 명확하게 한다는 의미에서 위원님 말씀하신 부분으로 조례안을 변경, 수정하는 것도 의미가 있다고 생각을 합니다.

○**김찬술 위원** 예, 고맙습니다.

위원장님!

본 건에 대해서 협의가 필요한 관계로 정회를 요청합니다.

○**위원장 이광복** 원활한 회의를 위해서 잠시 정회를 선포합니다.

(10시 36분 회의중지)

(10시 41분 계속개의)

○**위원장 이광복** 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

다음은 의사일정 제4항 대전광역시 주차장조례 일부개정조례안에 대하여 위원님들과 협의한 결과를 김찬술 부위원장님께서 말씀해 주시기 바랍니다.

○**김찬술 위원** 김찬술 위원입니다.

대전광역시 주차장조례 일부개정조례안에 대하여 위원님들과 심도 있게 협의한 결과 시 및 소속기관 청사 부설주차장을 야간이나 공휴일에 개방할 경우 무료를 원칙으로 하되 유료로 운영하는 경우에는 공영주차장 주차요금을 초과하지 않도록 명확하게 규정하는 것으로 협의하였습니다.

따라서 본 조례안에 대하여 수정할 것을 동의하며 자세한 사항은 배부해 드린 유인물을 참고하여 주시기 바랍니다.

감사합니다.

○ **위원장 이광복** 방금 김찬술 부위원장께서 대전광역시 주차장조례 일부개정조례안에 대하여 수정동의를 발의하셨습니다.

김찬술 부위원장의 수정동의안에 재청 있으십니까?

(「재청합니다.」 하는 위원 있음)

재청이 있으므로 김찬술 부위원장께서 발의하신 수정동의안은 정식의제로 성립되었음을 선포합니다.

다른 의견 있으신 위원님 안 계십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

다른 의견이 없으므로 대전광역시 주차장조례 일부개정조례안은 김찬술 부위원장께서 수정동의한 부분은 수정한 대로 그 외 부분은 시장이 제출한 원안대로 수정가결하고자 하는데 이의가 있으십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

다음은 의사일정 제5항 대전광역시 택시운송사업 조례 일부개정조례안에 대하여 질의나 다른 의견이 있으신 위원께서는 말씀해 주시기 바랍니다.

질의하실 위원 계십니까?

오광영 위원님.

○ **오광영 위원** 오광영 위원입니다.

전례가 있습니까?

○ **교통건설국장 박제화** 예, 타 시·도를.

○ **오광영 위원** 타 시·도 말고요, 대전시에서.

○ **교통건설국장 박제화** 일반택시 운수종사자에 한정에서 지원해준 사례는 있습니다.

개인택시 양수 시 이차보전 해서 한 9년 정도에 걸쳐서 총액으로 한 2,300만 원 정도가 시비로 지원이 되고요.

그다음에 두 번째로는 일반택시 운수종사자에 대해서 보험료를 또 저희가 매달 5,900원 정도씩 지원을 해주고 있습니다.

○ **오광영 위원** 그거는 전국적으로 지원하는 양상에 발맞춘 거지요?

지금 말씀하신 그거는?

○ **교통건설국장 박제화** 전국적이지는 않고요.

시·도별로 이 부분은 정책적 판단을 하고 있는 것으로 제가 알고 있습니다.

전국적으로 동일하게 하는 것은 아닌 걸로 알고 있습니다.

○오광영 위원 사업을 하나 더 넣는 방식으로 조례가 개정이 되는데 일반택시 운수종사자의 안전운행 및 근속 지원사업 이렇게 지금 돼서 비용추계 보면 연간 5억 4천씩 해서 5년간 지원하는 방식입니다.

○교통건설국장 박제화 예, 그렇습니다.

○오광영 위원 일단은 형평성 문제에 대해서는 어떻게 생각하세요?

지금 내부에서의 형평성도 있을 겁니다.

지금 지원하는 것이 일반택시 운수종사자 25% 정도에 해당이 되는 건데 그거에 대한 형평성 문제는 어떻습니까?

○교통건설국장 박제화 근로여건이 열악하기 때문에 일정 부분 시의 시비로 지원을 해줍니다만 그렇다고 범규 위반, 사고 유발 이런 분들까지 지원해 주는 건 시민들이 동의하지 않을 거라고 생각을 합니다.

그러니까 안전하고 친절하고 준법정신을 발휘해서 시민들에게 교통서비스를 제공하는 그런 분들에게 제공하는 거는 시민들께서 어느 정도 양해가 된다고 보이지만 모두 다 제공한다는 것은 제가 볼 때는, 위원님들도 비슷한 생각이실 것 같고요.

그런 측면에서 저희가 일정한 자격을 부여한 거고, 그다음에 이제 신규 입사자의 경우에 6개월 이상 1년 지원하는 부분은 그 부분도 저희가 통계적으로 좀 판단을 해봤습니다.

데이터를 뽑아봤더니 6개월 이상 근무하는 신규 입사자가 한 30% 정도밖에 안 됩니다.

굉장히 그러니까 이직률이 높다는 것이지요.

그만큼 일반택시 운수종사하시는 근로여건이 열악하다는 그런 상황입니다.

그래서 그런 부분이 편안하고 안전한 택시서비스를 시민들이 누리는 데 굉장한 어떤 저해요인이 되기 때문에 이런 부분을 좀 보완하고자 저희가 한 겁니다.

○오광영 위원 그리고 이렇게 시행함으로 인해서 어떤 택시서비스의, 기사분들의 서비스 향상이라든가 이런 것들이 담보가 되는 그런 것을 예상하십니까?

○교통건설국장 박제화 이것만 가지고는 100% 된다고 할 수는 없을 겁니다.

위원님도 잘 아시겠지만 택시서비스가 불친절하다는 부분이 지금 일반적인 시민의 의견이고요.

그래서 저희가 일단은 이 부분, 택시운전근로자들이 걱정하는 소득 수준은 갖춰야 저희가 친절하게 해달라고 요구할 수 있겠다, 이런 생각을 저는 했습니다.

그러자면 향후에, 이따 보고를 또 드리겠습니다만 요금인상과 더불어 그 요금인상이 택시운수종사자들에게 직접적으로 돌아갈 수 있는 그런 방안들을 운수사업자들과 긴밀하게 지금 협의를 하고 있고요.

또 그동안에 이제 법제상으로 이루어지지 않았던 불친절에 대한 부분에 대해서

저희가 개선명령에 포함해서, 이런 것들을 지금 강구하고 있습니다.

○오광영 위원 예, 이 조례에 관련해서 본 위원이 지적을 하려고 하는 게 두 가지가 있습니다.

어쨌든 간에 우여곡절을 통해서 이렇게 결정이 됐습니다.

그런데 일반 시민들의 시각으로 볼 때는 사실은 이 조례의 9항, 7조9항이 꺼들여가서 연간 5억 4천씩 해서 5년간 지원하는 이 제도는, 이 상황은 좀 거친 표현으로 하면 때법의 소지가 있다고 볼 수 있는 부분이 있습니다, 그렇지요?

○교통건설국장 박제화 글썄, 저는 100% 동의하지는 않습니다, 그 부분에는.

100% 동의하지 않고 근로상황을 볼 때, 근로여건을 볼 때 이분들이 일정한 소득수준을 유지해야 안전한 서비스를 할 수 있다는 그 부분이 좀 전제가 돼야 된다고 생각을 합니다.

○오광영 위원 그 부분을 저도 부정하는 건 아닌데 실질적으로 이런 결정이 되기까지의 과정을 자세히 알지 못하는 시민 입장에서 볼 때는 사실 일정 부분 그런 소지가 있지 않을까.

○교통건설국장 박제화 예, 그렇지요.

○오광영 위원 때법의 하나 아니냐, 이렇게 볼 소지가 있지 않을까 하는 것이 제 생각이거든요.

그거는 제가 그렇다고 단언하지는 않지만 그런 소지에 대한 우려를 말씀드리려는 겁니다.

○교통건설국장 박제화 전체적으로 이 조례가 제정된 과정을 아시고 말씀하시는 거로 저는 이해가 됩니다.

그 당시에 감차 문제 또 어떤 소득수준의 문제, 노사정 3자 간에 머리를 맞대고 택시산업 발전이랄지 서비스의 안정성 이런 것, 편리성 이런 것들을 하기 위한 좋은 해법을 찾는 과정에서 그게 나온 것이고요.

그 당시에 택시운수종사자들이 그런 집단행동을 했던 부분은 저희가 조금 절차상으로 또 어떤 집행기관에 약간의 어떤 불미스러운 일이 있었다는 것은 저도 인정을 합니다.

○오광영 위원 예, 그렇습니다.

그리고 그 부분에 대해서 좀 유감스럽다는 말씀을 드리고요.

그리고 또 하나는 이 조례가 여기까지 올라오게 된 과정에 있어서의 문제를 좀 지적을 하고 싶은데요.

이게 실제로 협상이 타결된 것이 2018년 초로 알고 있습니다.

초입니까, 2017년 말입니까?

○교통건설국장 박제화 2018년 1월, 2018년 초입니다.

○오광영 위원 그렇지요?

그리고 나서 실제로 조례가 집행기관의 안으로 이렇게 미리 올라와서, 지원을 하려고 하면 2019년 예산을 했던 건데 2019년도 1월부터 지원이 못 나가게 된 과정은 이전에 이 조례가 집행기관 안으로 올라오지 못했던 부분들이 좀 있지요?

왜 그랬지요?

○**교통건설국장 박제화** 그 부분은 이제 사실은 예산이 편성되기 전에 근거가 되는 조례가 만들어져야 되는 게 순서가 맞습니다, 그걸 말씀하시는 것 같은데.

우리 집행기관에서는 가능하면 위원님들께서 양해가 되신다면 예산과 더불어 근거가 되는 조례를 같이 갈 수 있는 방법도 한번 고민을 한 겁니다, 사실은.

그렇게 하다 보니 매끄럽지 못하게 사실, 그렇게 된 겁니다.

○**오광영 위원** 실제로 조례와 예산이 같이 올라오면 안 된다는 것은 지난 회기 때 확인이 됐던 거고요.

저는 1월에 통과가 됐으면 그 이전에 충분히 조례가 미리 다 의회에 올라와서 입법예고 거쳐서 통과가 될 수 있는 시간적 여유가 있었는데도 불구하고 이 부분이 늦어지면서 결국은 예산 지원도 늦어져서 예산 확보가 안 돼서 결국은 추경으로 다시 편성을 해야 되는 그런 사태를 맞은 것에 대해서는 집행기관 일 처리과정에 있어서의 문제가 분명히 있다고 생각을 합니다.

어떻게 생각하세요?

○**교통건설국장 박제화** 예, 위원님 지적하신 부분 동의합니다.

○**오광영 위원** 예, 결론짓자면 제가 보는 이 조례안에 대해서는, 물론 저도 충분히 택시운송에 종사하는 기사분들의 열악한 근무환경이라든가 또 줄어드는 승객으로 인해서 상당히 많은 어려움을 겪고 있다는 것을 충분히 알고 있고 그분들의 처우개선을 위해서 우리 시가 관심을 기울여야 된다는 것에 대해서는 전적으로 동의합니다.

그리고 그것이 어떤 방법이든 간에 우리 의회뿐만이 아니고 집행기관에서도 그런 부분들을 계속해서 살피는 그런 과정들이 있어야 된다는 데 대해서는 동의하는데 이렇게 지원되는 부분에 대해서는 절차상의 여러 가지 문제들 분명히 있다고 생각을 하고요.

차후에 이것이 또 다른 논란거리를 만들지 않을까 하는 우려를 분명히 갖고 있습니다.

그 부분에 대해서는 집행하는 과정에서 확실하게 그런 소지를 없애는 차원의 집행들이 좀 이루어져야 된다고 생각을 합니다.

이상입니다.

○**위원장 이광복** 오광영 위원님 수고하셨습니다.

김찬술 위원님.

○**김찬술 위원** 김찬술 위원입니다.

오광영 위원님께서 말씀하신 것과 저도 같은 맥락인데요.

택시업에 종사하시는 우리 운전기사님들을 보면 분명히 헤드려야 된다는 공감대는 갖고 있습니다.

그러나 방식에서는 약간의 문제점이 있다는 생각을 갖고 있어요.

왜냐하면 그분들의 근로소득을 높여줘야 된다는 차원에서는 분명히 방법은 아닙니다.

근로소득을 높여준다는 그런 관점에서 봤을 때는 형평성의 원칙에 맞지 않는다는 본 위원의 생각이 그렇습니다.

그렇다고 한다면 이것 지금까지 추진해온 과정을 보면 5년 후에는 다시 재협상의 여지가 있지요?

○교통건설국장 박제화 예, 그렇습니다.

○김찬술 위원 그때 오셔서 이것을 전반적으로 다 확대라든지 아니면 그것에 대한 인상을 논의했을 경우 시민들이 받을 수 있는 그 영향에 대해서는 생각해 보셨나요?

○교통건설국장 박제화 지금과 5년 후가 지금과 같은 여건이 그대로 동일하다고 제가 생각지는 않습니다.

예컨대 아까 말씀드린 것처럼 요금 인상 부분이 운수종사자들에게 보다 많은 혜택이 갈 수 있도록 그런 어떤 정책적인 방향전환이 지금 이루어지고 있고요.

또 향후에 감차는 아니지만 자연감소분에 의한 택시 전체 총 대수가 줄어들고 그러다 보면 소득이 일정 부분 좀 늘어나지 않을까 그런 생각도 해봅니다.

○김찬술 위원 저도 마찬가지로요, 국장님 지금 말씀 잘하셨어요.

제가 그 얘기를 하려고 했어요.

감차가 된다고 가정을 하면, 이게 지금 왜 근본적으로 나온 것이냐면 10년 이상 무사고하신 분들이 개인택시로 갈 수 없기 때문에 지금 나온 거잖아요?

○교통건설국장 박제화 그렇습니다.

○김찬술 위원 그러면 지금 국장님이 말씀하신 것 때문에도 앞으로 5년 가서는 문제가 분명히 야기되거든요, 그렇지 않나요?

그리고 또 한 가지는 대전시의 전체적인 교통의 흐름에 관해서 앞으로 향후 5년 갔을 때는 분명히 버스나 트램이나 지하철, 다각도로 이렇게 됐기 때문에 택시를 하시는 업종에 계신 분들은 더 임금소득이 줄어들 거라는 게 대체적인 의견이에요.

또 한 가지는 그렇게 했을 경우에 대비해서 아까 말씀하셨던 임금 인상, 택시요금 인상을 하신다는 전제로 얘기하셨잖아요.

그런데 그것이 실질적으로 택시업에 종사하시는 분들한테 많이 가야 정상적으로 5만 원 인상보다 더 큰 소득이 발생하는데 그렇게 대체방안도 없이 5만 원만

올려줘서 되겠느냐는 거지요.

그다음에 또 한 가지, 세 번째가 이게 시민들의 서비스 질을 개선하지 않는 차원에서 단순하게 올라가는 것에 대해서는 시민들이 용납하지 않는다는 생각이 있습니다.

흔히 얘기하는 택시의 서비스가 승차거부, 그다음에 카드를 안 받는다든가 뭐 기타 등등 죽 나오고 있는데 그런 개선책도 시에서 마련하지 않으시고 지금같이 5만 원을 올리겠다, 5만 원을 지급하겠다, 이런 것은 전체적인 향후 5년을 봐도 여러 가지 문제가 있다고 판단됩니다.

국장님께서 말씀 좀 해보시지요.

○**교통건설국장 박제화** 저희가 요금 인상이 운수종사자들에게 보다 많은 포선이 갈 수 있도록 하는 부분은 아마 우리 과장이나 또 실무자가 보고를 안 드린 것 같은데요.

그 부분은 지금 운송사업자하고 협의를 해서 적어도 사납금은 상당기간 동안 못 올리게 하고 또 향후에도 수입된 전체 금액을, 몇 대 몇이라고까지는 제가 여기서 말씀드릴 수는 없겠습니다만 상당 부분을 운수종사자에게 갈 수 있도록 그런 역할을 협의를 조정해 나가고 있다는 말씀을 드리고요.

불친절 문제, 택시가 그 문제는 말씀드린 것처럼 조례상으로, 불친절이 지금 제재할 수 있는 근거가 현재 없습니다.

그래서 그 불친절을 넣어서 개선명령을 통해서 그런 사례가 생기면 굉장히 엄하게, 엄격하게 단속을 할 예정입니다.

그리고 그런 과정들은 이제 만일 된다면 위원님들께서 조례를 이번에 통과시켜 주신다면 향후에, 내년 한 7월 하반기나 이 사업이 시행될 텐데 그전에 저희가 탄탄하게 지금 말씀하신 것처럼 처우 개선과 더불어 서비스 개선을 위해서 행정적으로 할 수 있는 여러 가지 방법을 저희가 모색을 하고 위원님들께 보고를 드리겠습니다.

위원님들께서 걱정하지 않을 수 있도록 그렇게 저희가 준비를 하겠다는 말씀을 드립니다

○**김찬술 위원** 5년 후에, 제가 한 가지 더 질의.

○**교통건설국장 박제화** 5년 후에는 말씀드린 것처럼 요금인상 부분이나 이런 것들이 보다 많이 간다면 지금보다는 근로여건, 급여수준이 상당 부분 개선되리라고 저는 생각을 합니다.

물론 이제 전체적으로 다른 대체교통수단이나 이런 것들이 보완이 되면 일부 승객수요가 약간의 변동이 있을 수는 있습니다만 요금인상 부분에 대부분이 간다고 하면 저는 지금보다는 근로여건이 상당히 좋아질 것이라고 보고 다른 교통수단, 예컨대 준공영제를 하고 있는 버스, 장애인콜택시 이런 부분하고는 비교할 수

없는 정도의 수준입니다, 말씀드린 것처럼 일전에도.

일반택시근로자들은 제가 볼 때 한 15시간, 16시간 근로하는데 210만 원 정도를 월수입으로 받고 있습니다.

현격하게 차이가 나는 거기 때문에, 차상위계층 소득수준보다도 못하거든요, 이거는.

○김찬술 위원 아니, 저희도 그 부분은 동조를 하기 때문에 이것에 5만 원을 지급하는 거에 대해서는 특별하게 이의제기를 하지 않는 거예요.

다만, 향후 5년이 지난 다음에 그분들이 다시 5만 원을 전체적으로 풀어달라든지 5만 원 갖고는 우리가 생활하는 데 어렵다 해서 시 예산을 5만 원에서 10만 올려달라고 했을 때 어떻게 하실 거냐고 제가 여쭙본 거고요.

또 아울러서 그것 동종하고 있는 산하의 어떤 조합이라든가 그것보다 더 못한 직종의 조합이 있을 수 있어요.

그분들이 와서 저희들에 대한 것을 이리이러한 사항이니까 우리도 시에서 5만 원을 보조해 주라고 한다고 하면 이게 전례가 돼서, 그때마다 사안별로 다르겠지만 문제의 소지는 분명히 있다, 본 위원이 그렇게도 생각이 들거든요.

택시업에 종사하시는 우리 운전기사님들의 소득향상이나 근로조건이나 복지향상이 현저하게 나쁘다는 것 다 인식을 해요.

그러나 이것으로 인해서 파생될 수 있는 여러 가지 문제가 있기 때문에 국장님한테 여쭙보는 겁니다.

○교통건설국장 박제화 말씀하신 것처럼 그런 우려를 하실 수 있는 건 저도 공감을 합니다.

그런데 택시의 경우에, 대중교통은 아닙니다만 시민들이 공공연하게 누구든지 이용할 수 있는 그런 교통수단입니다.

그래서 요즘에 공공교통이라고 해서 대중교통의 범주를 확대해서 포함을 시키는데 다른 어떤 또 이런 사례가 있을지 모르겠습니다만 어느 시민이든 이용할 수 있는 그런 교통수단에 대한 서비스를 제공하는 분들에게 일정한 재정 지원을 해 준다는 부분에 대해서 또 그 외에 다른 어떤 것이 있는 건지 저는 잘 모르겠습니다.

향후에 5년 뒤에 그때는 지금과 같은 그런 근로여건일지 어떨지 모르겠습니다만 그때 가서 또 정무적 판단, 정책적 판단을 해야 될 사항이라고 보입니다.

당장 지금 현재 어려운 사항이라면 지금은 이분들에게, 시민 전체를 위해서 일을 하시는 이분들에게 지원을 해주는 건 저는 적절하다고 보입니다.

○김찬술 위원 마지막으로 하나만 더 여쭙보겠습니다.

버스에서, 모 버스회사에 있는 사장님이나 이분들이 윤리경영에 문제가 있었다는 것 알고 계시지요?

○교통건설국장 박제화 예.

○김찬술 위원 이것도 그럴 소지가 분명히 있습니다.

다를 게 하나도 없어요.

5만 원 지원해 주는 것을 그분들이 악용할 소지가 분명히 있습니다, 이것.

버스도 그러지 않으리라고 생각했는데, 실질적으로 있다가 다음 예산할 때 나오겠지만 그렇게 악용을 할 우려가 분명히 있던 게 현실로 다가와서 그 부분 우리 버스운전기사분께서 5,500만 원을 그분들에게 갈취당한, 뭐 표현이 어쩔지 모르겠는데 그래서 지금 검찰에 가 있는 사건도 있기 때문에 이렇게 될 수 있는 소지가 분명히 이것도 있습니다.

그것의 방지책도 갖고 계신가요?

○교통건설국장 박제화 지도점검 확실하게 하고요.

서비스평가, 내년부터는 택시업계에 대해서도 저희가 서비스경영평가를 합니다.

일일이 그걸 저희가 샅샅이 다 볼 수는 없습니다만 만일 그런 사례가 수사기관을 통해서 적발이 된다면 엄정하게 페널티를 매길 예정입니다, 법이 허용하는 한도 내에서.

○김찬술 위원 열심히 한다고 하니까 제가 더 뭐라고 얘기 안 하지만 지금까지 국장님 답변하신 그런 내용으로 봐서는 본 위원이 지적했던 여러 가지 사항이 분명히 앞으로 계속 꼬리에 꼬리를 물고 발생할 수 있는 소지가 분명히 있습니다.

그러니까 이것에 대해 종합적이고도 세밀하게 계획을 세우셔야지 소 잃고 외양간 고치는 그런 사태를 미연에 방지할 수 있다는 생각이 꼭 듭니다.

이상입니다.

○위원장 이광복 김찬술 위원님 수고하셨습니다.

또 질의하실 위원님 계십니까?

우승호 위원님.

○우승호 위원 우승호 위원입니다.

국장님 혹시 택시가 대중교통이라고 보십니까?

○교통건설국장 박제화 현행 법제상으로는 대중교통에 포함되지는 않습니다.

○우승호 위원 그렇지요, 정의도 보면 대중교통은 일단 정해진 노선과 시간계획에 따라 운행되고 정해진 요금을 지불하면 시민들이 사용하는 것이고 택시 같은 경우는 유연하게 어떤 결정에 따라서 할 수 있는 준대중교통이라고 이렇게 나와 있습니다.

○교통건설국장 박제화 그렇습니다.

○우승호 위원 그러면 여러 위원님들 말씀도 사실 비슷한데 지금 택시업계와 관련해서 지원되는 기준이, 488쪽부터 496쪽까지 총 여러 여건을 살펴봤습니다.

전체 금액이 혹시 어떻게 되는지 아십니까, 연간 지원되는 금액이?

○교통건설국장 박제화 대당 한 78만 6천 원 정도가 현재 지원되고 있습니다, 대전시에서.

○우승호 위원 지금 대당 기준으로 말씀?

○교통건설국장 박제화 대당, 1대당.

○우승호 위원 예, 1대당 그렇게 말씀하셨고 전체, 그렇게 말씀하시지 마시고 전체 총예산을 보면 약 연간 220억에서 240억 정도 맞습니까?

○교통건설국장 박제화 예, 225억 정도.

○우승호 위원 그 정도 기준으로 택시업계 종사자들의 어떤 운수 지원을 위한 기금이 들어가고 있습니다.

○교통건설국장 박제화 예, 맞습니다.

○우승호 위원 이렇게 봤을 때 생각보다 큰, 적지 않은 금액을 지원하고 있는데 우리 청년들이나 택시를 자주 이용하는 사람들 입장에서는, 행정사무감사 때도 재차 말씀을 드렸지만 카드결제를 받는다든지 아니면 현금을 지불하는 과정에서 대부분이 요즘 현금을 갖고 계신 사람들이 많지는 않습니다.

그랬을 때 카드를 어쩔 수 없이 냈을 때도 한소리를 듣는 시민들이 있어요.

그럴 때마다 택시기사분들의 어떤 사납금 문제라든지 여러 어려운 근무여건 그리고 경제적 어려운 여건이 있기 때문에 그래도 좀 감안해서 이렇게 하지만 본 위원이 의회에 들어오기 전에는 이렇게 많은 것들이 여러 가지 지원되고 있다는 걸 시민들이 모를 수 있겠다는 걸 많이 느꼈습니다.

봤을 때 카드결제 통신비도 지원해 주고 있고 콜 수수료, 카드결제 수수료, 유가보조금, 보험료도 다 지원하고 있습니다.

어떻게 보면 그냥 공무원분들이 혜택을 받고 있는 모든 걸 지금 다 일단 기본적인 여건은 다 지원하고 있다는 걸 볼 수 있습니다.

어려운 여건도 많은 걸 알고 있지만 서울 같은 사례도 사실은 이런 빈익빈부익부, 어떤 여러 가지 문제가 좀 많이 일어나고 있습니다.

거기도 카드결제를 문제 삼고 여러 가지, 본 위원도 얼마 전에 경험을 했어요.

“청년으로 비례대표 당선돼서 시의원을 하고 있는 우승호입니다.” 이렇게 얘기를 해도 “아, 그래요, 대단하시네요.”, 그냥 뭐 “돈 좀 있으시겠네요.”, “카드결제 말고 현금 내실 수 있지요?” 이렇게 하시는 분도 계세요.

그래서 이게 과연 타 시·도에서도 여러 가지 많은 시정 여건을 하고 있지만 지금 방금 아까 말씀하신 대로 제재수단이 없다고 말씀을 많이 하셨어요.

다만, 이렇게 지원되고 있는데도 불구하고 제재수단이 없다는 것은 지금까지 지원되고 있는 순환이 반복되는 연장선이 아닌가 하는 생각을 지울 수가 없습니다.

그래서 이 5만 원을 월 5만 원씩 900명에게 지원한다는 것은 참 좋은 일일 수도 있습니다.

다만, 어떻게 보면 향후에 계속 감차될 요지도 있고 또 신규 입사자분들, 종사자 하시는 분들이 계속 유지돼야 될 그런 필요성도 있지만 이게 과연 향후의 대책이 될까.

만약에 2년 뒤에도 퇴사율이 높으시면 이 필요성이 좀 떨어진다고도 판단을 내릴 수 있다는 생각이 듭니다.

어떻게 생각하십니까?

○**교통건설국장 박제화** 이것 때문에 신규 입사자가 장기근속을 100% 더 한다는 그런 보장은 사실 없습니다.

여러 가지 요소가 있지 않겠습니까?

그런데 그중에, 근로여건 중에 보수가 가장 중요한 요소이기 때문에, 소득수준이, 그 소득의 일부를 보전해 주자는 그런 취지로 이 조례를 저희가 제안을 한 거고요.

혹시나 우 위원님께서 잘 아시겠습니다만, 저희가 한 225억 정도 택시 지원을 하는데 그중에 한 156억 원 정도를 유가보조금, 그러니까 대부분이 가스보조금입니다.

이것은 시에서 사실 지원한다기보다, 국가 전체적으로 지원해 주는 것이라 그것을 빼면 한 68억 정도가 우리 시에서 1년간 택시업계에 지원해 주는 그런 예산이라고 보시면 될 것 같습니다.

하여튼 위원님이 말씀하시는 것처럼 이런 부분이 고착화되고 또 어떤 효율성이나 타당성 이런 것들을 향후에 검토하면서 경우에 따라서는 일몰시킬 필요도 있다고 저도 생각을 합니다.

○**우승호 위원** 알겠습니다.

그러면 과거에 전기택시를 도입하는 과정이 있었을 것 아닙니까?

아까 주차장 것도 여러 가지로 친환경적인 그런 방향의 기조에 따라서 조례를 개정하셨던 부분도 있으시고요.

이제 정부에서도 클린 규제를 폐지했습니다.

앞으로 친환경적인 차량으로 많이 도입을 할 것이고요.

그 상황에서 봤을 때 이 지원되는 금액과 더불어서 그 부분도 많이 앞으로 늘어날 것이라는 생각을 갖고 있습니다.

그래서 일몰되는 부분도 여러 가지 여건을 많이 맞춰보셔야 되겠지만, 사실 한 가지 더 생각을 해볼 수 있는 것은, 우리 청년들 사례를 말씀드릴게요.

근무 여건이 좋다, 그것을 떠나서 많은 비용을 준다고 해도, 대기업에 취업을 했어요.

그런데 어떤 대우나 근무 여건이 너무 만족스럽지 못해서 많은 돈을 준다고 해도 퇴사를 하는 그런 경우가 많습니다.

그래서 이것도 비슷한 의미일 수 있는데 급여의 문제 때문에 퇴사한다, 그런 것이 아니라 어떤 근무 여건 환경에 여러 가지 문제가 있었기 때문에 퇴사율이 높을 수 있다는 생각도 해볼 수 있지 않을까 하는 생각을 가질 수 있습니다.

그래서 5만 원 지원이 많은 혜택일 수도 있지만, 그 외에도 어떤 만족도를 높이는 그런 혜택도 사실, 그것이 솔직히 선후로 봤을 때 그것이 맞지 않을까 하는 본위원의 생각을 지울 수가 없습니다.

국장님께서서는 이번에 신규 사업을 보면, 화장실을 개선하거나 그런 여건도 많이 고려하신 것 같은데 이것이 조금 선순위가 잘못되지 않았나 하는 생각도 많이 가지고 있습니다.

○**교통건설국장 박제화** 선후 문제가, 생각을 할 수는 있겠습니다만, 같이 가야 되지 않을까 싶습니다.

그런 부분도 환경이나 다른 근로 조건 이런 부분 개선 또 이분들이 자긍심을 갖도록 하는 그런 부분 거기에다 급여수준, 소득수준까지 같이, 다 같이 가는 것이 바람직한데 현실적으로 동시에 하는 것이 여의치는 않지 않을까, 잘 아시겠습니까만.

그래서 우선적으로 저희가 판단할 때 개선해 줘야 될 것을 먼저 우선순위를 정해서 하는 것인데 말씀하신 것처럼 굉장히 좋은 지적이라고 보입니다.

소득수준이 높다고 하더라도 이분들이 사기가 떨어져 있으면, 자긍심이 없다면 거기에서 좋은 서비스가 나올 수 없거든요?

이분들이 자긍심을 가지고 일할 수 있는 그런 방안도 저희가 찾아보고, 일하면서 불편한 근로조건 이런 것도 찾아보고 개선할 수 있는 것들은 조합이나 이런 측과 협의를 해서 열심히 해보겠습니다.

○**우승호 위원** 그러면 이 약속만 하나 해주십시오.

사실 카드 수수료나 콜비 수수료도 다 지원해 주고 있는 것을 많은 시민들이 모르고 계신 것 같아요.

이것을 단순히 어떤 택시 종사자들에게만 카드 수수료, 카드 결제를 받도록, 카드 결제를 거부하지 마라, 이런 것이 아니라 일반 시민분들이 이것이 있다는 것을 알기 때문에 “왜 거부하세요?”라고 이렇게 반박할 수 있는 그 여건도 만들어 줘야 된다는 생각을 갖고 있습니다.

○**교통건설국장 박제화** 알겠습니다.

○**우승호 위원** 따라서 그것을 해주시고 환경 부분도 만약에 조례가 통과가 된다면, 월 5만 원을 지원하는 그 택시, 어떤 차량 같은 경우에는 쾌적한 환경을 만들 수 있도록, 쾌적하지 않다면 사실 이 조례는 필요 없다고 여겨질 수도 있습니다.

그래서 여러 가지로 같은 상황에 많이 따라가서 시민들의 불편함을 감수해주는

것이 궁극적인 목표이지 않습니까?

○교통건설국장 박제화 예.

○우승호 위원 물론 택시종사자 분들의 편의도 맞지만, 시민분들도 만족도가 높으셔야 이것도 사실 공감할 수 있는 그런 여건이라고 생각을 합니다.

본 위원은 이상입니다.

○교통건설국장 박제화 예, 알겠습니다.

○위원장 이광복 우승호 위원님 수고하셨습니다.

또 질의하실 위원 계십니까, 없습니까?

(「없습니다。」하는 위원 있음)

동료위원 여러분!

의견 조정을 위해 잠시 정회토록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(11시 15분 회의중지)

(11시 39분 계속개의)

○위원장 이광복 의석을 정돈하시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

계속해서 질의하실 위원께서는 질의해 주시기 바랍니다.

우승호 위원님 질의할 것 있어요, 없어요?

○우승호 위원 없습니다.

○위원장 이광복 질의하실 위원 없습니까?

(「예。」하는 위원 있음)

질의하실 위원이 안 계시므로 질의 토론을 마치고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다。」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 질의 토론 종결을 선포합니다.

그러면 의사일정 제5항 대전광역시 택시운송사업 조례 일부개정조례안에 대하여 다른 의견이 없으므로 시장이 제출한 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다。」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 원안대로 가결되었음을 선포합니다.

위원님들께 안내말씀을 드리겠습니다.

시장 제출 동의안과 보고 건, 의사일정 제6항부터 제8항까지 일괄 상정하여 일괄 제안설명과 검토보고를 청취하고 상정된 안건별로 질의 토론을 진행한 후 각각 의결을 하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다。」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 제안드린 대로 진행하겠습니다.

6. 2019년도 공유재산 관리계획 동의안(송촌동 주차장 주차전용 건축물 건립)
7. 유성광역시복합환승센터내 행복주택 건립 및 운영관리 추진계획 동의안
8. 대전광역시 교통혼잡문제 해결을 위한 업무협약 체결 보고안

(11시 40분)

○위원장 이광복 의사일정 제6항 2019년도 공유재산 관리계획 동의안(송촌동 주차장 주차전용 건축물 건립), 의사일정 제7항 유성광역시복합환승센터내 행복주택 건립 및 운영관리 추진계획 동의안, 의사일정 제8항 대전광역시 교통혼잡문제 해결을 위한 업무협약 체결 보고안을 일괄 상정합니다.

먼저, 제안설명을 청취하겠습니다.

박제화 교통건설국장께서는 일괄 제안설명해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 박제화 교통건설국장 박제화입니다.

2019년 공유재산 관리계획 동의안인 송촌동 주차장 주차전용 건축물 건립과 유성광역시복합환승센터내 행복주택 건립 및 운영관리 추진계획 동의안 그리고 대전광역시 교통혼잡문제 해결을 위한 업무협약 체결 보고 건에 대해 일괄 제안설명 드리겠습니다.

먼저, 송촌동 주차장 주차전용 건축물 건립을 위한 2019년 공유재산 관리계획 동의안입니다.

제안이유는 송촌동 상점가 주차난 완화와 상권 활성화를 위하여 기존 상점가 내에 위치한 시 소유 공영주차장 2개소에 주차전용 건축물 건립이 필요하다고 판단됨에 따라 「공유재산 및 물품 관리법」 제10조의 규정에 의거 대전광역시 의회의 의결을 구하고자 하는 사항입니다.

주요내용으로는 현재 평면식 노외주차장인 대덕구 송촌동 460-1번지와 478-1번지의 각각 지상 3층 규모의 철골조 주차전용 건축물을 건립하는 것으로 사업비는 총 35억 원이며, 주차 규모는 현재 83면에서 79면이 증가한 162면으로 확대됩니다.

다음은 유성광역시복합환승센터내 행복주택 건립 및 운영관리 추진계획 동의안입니다.

제안이유는 유성광역시복합환승센터 개발사업을 추진하기 위해 그린벨트 해제 추진 중 공익시설 입지요청에 따른 보완·조치계획으로 행복주택 건립이 결정된 사항으로, 행복주택을 건립하여 유성광역시복합환승센터 개발사업 추진에 만전을 기하고, 대전시 무주택 서민에게 양질의 아파트를 제공하여 시민의 주거안정에 기여하고자 사업을 추진하는 사항입니다.

주요내용으로는 대전광역시 유성구 구암동 일원 유성광역시복합환승센터 내에

1,244억 원을 투입하여 지하 4층, 지상 12층 규모로 총 571세대를 건립하기 위해 「지방재정법」 제13조제37조 및 「지방공기업법」 제65조의3에 의거, 보증 채무부담행위 및 투자심사, 신규 투자사업의 타당성 검토의 규정에 의거 대전광역시의회 의 의결을 얻고자 하는 사항입니다.

다음은 대전광역시 교통혼잡문제 해결을 위한 업무협약 체결 보고입니다.

보고 이유는 지난 7월 24일 우리 시와 한국과학기술정보연구원, 한국교통연구원, 한국과학기술원과 대전광역시 교통혼잡문제 해결을 위한 업무협약을 체결한 이후 「대전광역시 업무협약 관리 조례」 제6조의 규정에 따라 대전광역시의회에 보고하는 사항입니다.

협약의 목적은 대전광역시 교통혼잡문제 해결을 위해 협약당사자 상호 간 유기적인 협력 체계를 구축하기 위한 제반사항을 규정하기 위해 업무 협약을 체결하였습니다.

주요내용은 교통혼잡문제 해결을 위한 참여기관 간 정보공유 및 유기적 협조, 교통 관련 데이터의 수집 및 활용을 위한 상호협력 그리고 교통신호제어 실증을 위한 테스트베드 구축 및 운영을 위해 상호협력 하는 것입니다.

또 실무담당자를 중심으로 실무 협의회를 구성할 수 있으며, 협약 기간은 3년이고 상호 서면협의 하에 협약을 연장할 수 있도록 공동 협약하였습니다.

이상으로 동의안과 업무협약 보고 건에 대한 일괄 제안설명을 마치며, 원안대로 심사·의결하여 주시기를 당부드립니다.

감사합니다.

(참조)

- 2019년도 공유재산 관리계획 동의안(송촌동 주차장 주차전용 건축물 건립)
 - 유성광역복합환승센터내 행복주택 건립 및 운영관리 추진계획 동의안
 - 대전광역시 교통혼잡문제 해결을 위한 업무협약 체결 보고안
- (이상 3건 부록에 실음)

○위원장 이광복 박제화 교통건설국장님 수고하셨습니다.

다음은 수석전문위원의 검토보고가 있겠습니다.

정병순 수석전문위원은 일괄 검토보고 해주시기 바랍니다.

○수석전문위원 정병순 수석전문위원 정병순입니다.

2019년도 공유재산 관리계획 동의안(송촌동 주차전용 건축물 건립)과 유성 광역 복합환승센터내 행복주택 건립 및 운영관리 추진계획 동의안에 대하여 일괄 검토 보고드리겠습니다.

2건의 안건은 2018년 10월 19일 대전광역시시장으로부터 제출되어 2018년 10월

22일 우리 위원회에 회부되었습니다.

먼저, 2019년도 공유재산 관리계획 동의안(송촌동 주차전용 건축물 건립)입니다.
제안이유와 주요내용은 유인물로 갈음 보고드리고, 2쪽 검토의견입니다.

(의안검토보고서는 부록에 실음)

다음은 유성광역복합환승센터내 행복주택 건립 및 운영관리 추진계획 동의안입니다.

제안이유와 주요내용은 유인물로 갈음 보고드리고, 3쪽 검토의견입니다.

(의안검토보고서는 부록에 실음)

이상 보고를 마치겠습니다.

○위원장 이광복 정병순 수석전문위원 수고하셨습니다.

의사일정 제6항 2019년도 공유재산 관리계획 동의안(송촌동 주차전용 건축물 건립)에 대하여 질의나 다른 의견 있으신 위원님께서서는 말씀해 주시기 바랍니다.

질의하실 위원 계십니까?

(질의하는 위원 없음)

없습니까?

(「없습니다。」하는 위원 있음)

질의하실 위원이 안 계시므로 질의 토론을 마치고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다。」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 질의 토론 종결을 선포합니다.

의사일정 제6항 2019년도 공유재산 관리계획 동의안(송촌동 주차전용 건축물 건립)에 대해서는 다른 의견이 없으므로 시장이 제출한 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 있습니까?

(「없습니다。」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 원안 가결되었음을 선포합니다.

다음은 의사일정 제7항 유성광역복합환승센터내 행복주택 건립 및 운영관리 추진계획 동의안에 대하여 질의나 다른 의견이 있으신 위원께서는 말씀해 주시기 바랍니다.

질의하실 위원님 계십니까?

(질의하는 위원 없음)

없습니까?

○우승호 위원 위원장님!

○위원장 이광복 우승호 위원님.

○우승호 위원 행복주택 관련해서 말씀을 여쭙고자 합니다.

대학생 같은 경우에는 7평형이 몇 가구 잡혀 있지요?

○**교통건설국장 박제화** 7평형이 81세대 계획되어 있습니다.

○**우승호 위원** 81세대 잡혀 있지요.

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**우승호 위원** 이것이 행복주택 기준에 따라서 81세대를 무조건 7평형으로만 지어진다는 규정이 있나요, 대학생을 위해서?

본 위원이 말씀드린 이유는 우리 대전시의 영구임대아파트 중에 누리보듬아파트 7평형짜리가 공가율이 한 60% 좀 넘습니다.

물론 영구임대의 특성상 주거약자나 어떤 저소득층 중심으로 지금 봤기 때문에 그런 기준이기도 한데 이 공가를 해소하기 위해서 국토교통부에 요청을 한 상태예요.

청년, 저소득층도 입주할 수 있게끔 해달라고 해서 진행을 한 상태입니다.

그래서 이것도 지금 공가상태인데 굳이 지금 신규 임대주택을 건립하기 위해서 7평형짜리를 짓는다는 것은, 혹시 7평형짜리 살아보셨습니까?

○**교통건설국장 박제화** 저는 살아보지 못했습니다.

○**우승호 위원** 제가 7평형을 지금 살고 있거든요.

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**우승호 위원** 대부분 이런 이야기를 많이 해요.

본 위원은 그렇다 쳐도 많은 분들은 감옥 같다는 이야기를 하는 표현도 있어요.

그래서 물론 누구나 사회초년생으로 시작하기 전에 그런 작은 평수로 시작해서 더 나은 평수로 성장할 수 있는 그런 발판이라고도 생각은 합니다만 굳이 시대의 변화라고 해도 왜 자꾸 작은 평수로 지어질까 하는 의문은 지울 수가 없습니다.

지금 사회초년생 같은 경우에는 12평형이라고 이렇게 되어 있는데 굳이 7평형으로 작게 만들 필요가 있을까 하는 생각을 지울 수 없습니다.

이것이 법적의무 기준이기 때문인지 한번 대답을 해주시면 좋겠습니다.

○**교통건설국장 박제화** 어떤 서비스 대상자에 따라서 평수가 정해져 있는 것은 아닌 것으로 알고 있습니다.

그런데 다른 지역 혹은 대전시의 공공주택 이런 것들을 비교하면서 지금 사업계획을 만들었다고 보이는데 말씀하신 것처럼 현재 7평형이 공가가 현재 있는 상황이라면, 수요가 충분치 않다는 방증이지 않습니까?

그렇다면 이 전체적인 평형 이런 부분은 다시 한번 전체적으로 검토를 해보겠습니다.

○**우승호 위원** 예, 굳이, 자꾸 자꾸 인구도 감소하고 있는 추세인데 7평형이 있다고 해서 타지에서 오시지 않을 것이라고 저는 생각을 합니다.

물론 그 지역에 대학생들이 많은 수요가 있기 때문에 그 부분을 대상으로 했을 수도 있지만 대학생이라고 해서 무조건 7평은 아니라는 생각을 가지고 있습니다.

주변에도 원룸이 계속 확장된 추세에서 봤을 때 굳이 보증금 900만 원 선에서 월 14만 원을 선택할 수 있는 청년도 많지 않을 것이라는 생각은 하지 않습니다.

그래서 이것은 아까 국장님께서 말씀하신 것처럼 검토를 잘해주셨으면, 반영해 주시면 감사하겠습니다.

○교통건설국장 박제화 그렇게 하겠습니다.

○우승호 위원 이상입니다.

○위원장 이광복 질의하실 위원님 또 계십니까, 없습니까?

없으시면 본 위원이 질의를 하겠습니다.

국장님!

○교통건설국장 박제화 예.

○위원장 이광복 이것을 지금 우리 우승호 위원님께서도 질의하셨습니다만, 평형을 되살렸을 때 지금 관계부서들과 다 협의를 하신 것인가요?

○교통건설국장 박제화 예, 국토교통부와 공공주택에 대해서 일정한 포션을 가진, 부지면의 일정 부분을 공공주택으로 짓도록 저희가 협의는 했습니다.

○위원장 이광복 아니, 그 부분은 당연히 하실 것이고 우리 시의 산하 같은 기관의 주택국이라든가, 아니면 다른 분들과도 다 상의가 된 것이냐고요, 협의를 하셨느냐고요.

○교통건설국장 박제화 이 부분은 건축협회나 교통영향평가 이런 것들을 할 때 관련된 부서들이 전부 들어와서.

○위원장 이광복 그러면 행복주택이라고 하면 최고 몇 평까지가 행복주택으로 규정되어 있나요?

○교통건설국장 박제화 16평까지로 규정되어 있습니다.

○위원장 이광복 16평까지로.

○교통건설국장 박제화 예.

○위원장 이광복 본 위원도 우승호 위원과 같은 생각을 하고 있습니다.

7평형이 아까 81세대라고 하셨는데, 본 위원에게 제출된 것은 7평형이 108세대로 되어 있어요, 여기에.

○교통건설국장 박제화 예.

○위원장 이광복 그러면 7평형이 계속 공실로 남고, 또한 저희들이 살아봐도 7평형이 조금 답답해요. 이제.

세상이, 사람의 마음은 넓은 것이거든요.

물론 주거 위주의 생활을 하겠지만 또 그렇지 않은 부분도 있고 또 그 안에서 각종 사업도 하시는 분들이 계시고, 그랬을 때 세대수가 많은 것이 문제가 아니라 평수를 넓혀서 세대수가 적더라도 생활하기 편안할 수 있게끔 해주시는 것도 하나의 저희들 의무가 아닐까 생각을 합니다.

○교통건설국장 박제화 예.

○위원장 이광복 그 부분은 생각해 주시고요, 시공 후에 관리는 어디에서 하십니까?

시공은 누가, 어디에서 해요?

○교통건설국장 박제화 대전도시공사.

○위원장 이광복 도시공사에서.

○교통건설국장 박제화 예, 도시공사에서 합니다.

○위원장 이광복 도시공사에, 이 건물에도 이런 부분에 대해서 임대업이 되어 있나요, 업종에?

○교통건설국장 박제화 위원장님, 죄송합니다.

짓는 것은 도시공사에서 짓고, 향후 관리는 제가 생각할 때는 시설관리공단에서 하지 않을까 싶습니다.

○위원장 이광복 시설관리공단에서요?

○교통건설국장 박제화 아, 도시공사에서 하는 것이 맞습니다.

임대업을 할 수 있도록, 지금 도시공사가 할 수 있도록 되어 있습니다.

○위원장 이광복 계속적으로 도시공사가 할 일이 많아지는 것 같은데요.

법규를 잘 검토하셔서, 부탁드립니다.

○교통건설국장 박제화 예, 그렇게 하겠습니다.

○위원장 이광복 질의하실 위원이 안 계시므로 질의 토론을 마치고자 하는데 이의가 있으십니까?

(「없습니다.」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 질의 토론 종결을 선포합니다.

그러면 의사일정 제7항 유성광역복합환승센터내 행복주택 건립 및 운영관리 추진계획 동의안에 대하여 다른 의견이 없으므로 시장이 제출한 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 있으십니까?

(「없습니다.」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 원안대로 가결되었음을 선포합니다.

다음은 의사일정 제8항 대전광역시 교통혼잡문제 해결을 위한 업무협약 체결 보고에 대하여 질의하실 위원께서는 질의해 주시기 바랍니다.

질의하실 위원 계십니까, 없습니까?

(「없습니다.」하는 위원 있음)

질의하실 위원 안 계시므로 질의 토론 종결을 선포합니다.

동료위원 여러분!

중식을 위해 잠시 정회토록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(11시 55분 회의중지)

(14시 08분 계속개의)

○위원장 이광복 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

9. 2019년도 대전광역시 일반 및 특별회계 예산안(계속)

가. 교통건설국 소관

○위원장 이광복 다음은 의사일정 제9항 2019년도 대전광역시 일반 및 특별회계 예산안을 상정합니다.

그러면 교통건설국 소관 2019년도 예산안에 대하여 질의하실 위원께서는 질의해 주시기 바랍니다.

질의하실 위원님 계십니까?

김찬술 위원님.

○김찬술 위원 점심식사 맛있게 하셨지요?

○교통건설국장 박제화 예.

○김찬술 위원 저상버스하고 그다음에 버스 이번에 몇 대 몇 대씩 사는 거지요?

○교통건설국장 박제화 저상버스…….

○김찬술 위원 어디에 있냐면요, 465쪽 23번 “저상버스 구입 보조” 해서 나와 있는 것하고 “3문 저상버스 구입 보조” 해서 신규해서 나와 있는 게 있습니다.

○교통건설국장 박제화 금년에 저상버스 18대 구입 목표로 하고 있습니다.

○김찬술 위원 그다음에 이게 국비하고 시비가 5 대 5 이렇게 매칭돼서 사는 거지요?

○교통건설국장 박제화 예, 그렇습니다.

○김찬술 위원 그다음에 3문 저상버스도 몇 대가 있는 거지요?

○교통건설국장 박제화 3문 저상버스는 5대.

○김찬술 위원 5대지요, 그러면 총 몇 대예요?

18대 하면 23대인가요?

○교통건설국장 박제화 23대, 예.

○김찬술 위원 제가 이걸 왜 물어봤냐면요, 행감에서도 가장 문제가 됐던 게 버스회사의 윤리에 관한 사항이에요, 경영자들의, 그렇지요?

○교통건설국장 박제화 예.

○김찬술 위원 그다음에 버스회사 경영자의 윤리 플러스, 그다음에 운전기사의 복지가 소홀하다는 그 한 예로 우리 농담처럼 말씀하셨는데 권중순 위원님께서도 경영자들이 돼지라도 좀 잡아서 버스기사들에게 잘해줘야 된다는 그런 논리를 갖

고서 농담처럼 말씀을 하셨는데도 정말 그게 뼈 있는 얘기에요.

심지어 밥값을 2,700원 지금 주고 있는 것도 사실이고.

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**김찬술 위원** 또 한 가지는 가장 큰 문제는 뭐냐면 윤리경영이 잘못돼서 아까도 말씀드렸던 버스운전기사에게 5,500만 원을 갈취한 사건도 알고 계시지요?

○**교통건설국장 박제화** 예, 알고 있습니다.

○**김찬술 위원** 그런데 이 저상버스하고 3문 저상버스를 구입하는데 그 사람도 혜택이 간다면 어떻게 되겠어요?

그건 뭐가 좀 잘못된 거지요?

○**교통건설국장 박제화** 아, 버스사업주에게 혜택이 간다면.

○**김찬술 위원** 예.

○**교통건설국장 박제화** 저희가 저상버스를 구입하는 부분은 또 별개의, 차원은 다른 걸로 생각을 하셔야 될 거고요.

버스사업주, 버스회사의 사장님들이 하시는 그런 윤리성에 비춰볼 때 일반 상식에 어긋나는 부분은 달리 접근해야 될 것 같고요.

○**김찬술 위원** 그러니까요.

○**교통건설국장 박제화** 지금 위원님께서 말씀하신 그 부분은 저상버스는 교통약자들을 위한 거라고 보시면.

○**김찬술 위원** 결국은 이런 거잖아요.

저상버스를 구입하는, 이렇게 보급하는 이유가 저상버스는 사업주도 50%를 부담하지요?

○**교통건설국장 박제화** 그렇습니다.

○**김찬술 위원** 우리도 시에서 50%를 보조해 주고, 가격은 대략 제가 알기로 2억 정도 하나요?

○**교통건설국장 박제화** 예, 그렇습니다.

○**김찬술 위원** 그런 거로 알고 있고, 그다음에 3문 저상버스도 가격이 비슷한가요?

○**교통건설국장 박제화** 3억 정도 합니다.

○**김찬술 위원** 3억 정도 하지요, 그것도 50 대 50으로 부담하나요?

○**교통건설국장 박제화** 예, 거의 그 정도 됩니다.

○**김찬술 위원** 그 정도 가는 거지요?

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**김찬술 위원** 그런데 제가 말씀드리고 싶었던 요지는 뭐냐면 윤리경영을 못 하시는 분들도 똑같이 그거 해서 버스를 바꿔준다, 이런 거잖아요.

그러면 그냥 저상버스가 아닌 일반버스는 대략 1억이라 보조금을 안 주지요?

○교통건설국장 박제화 예, 없습니다.

○김찬술 위원 그러면 제가 말씀드리고 싶었던 요지가 있어요.

이 윤리경영을 못 하신 분들한테도 우리가 지금 버스를 이렇게 보조금을 줘서 다른 걸로 바꿔주잖아요.

그런데 일반버스나 이런 저상버스도 내용연수가 9년 플러스 2년인가요 아니면, 그렇게 되나요?

○교통건설국장 박제화 예, 맞습니다, 9 플러스.

○김찬술 위원 맞지요?

9년 했다가 다시 2년을 연장해서 해주는 거예요.

그런데 결국은 노후차량을 바꿔주는데 시민의 불편이나 노약자들의 불편을 해소해 주기 위해 저상버스를 구입해 준다는 거잖아요, 그렇지요?

○교통건설국장 박제화 예.

○김찬술 위원 그런데 그분들한테는 분명히 그 평가항목에 우리가 윤리경영에 대한 평가항목이 없기 때문에 똑같은 기준으로 줘서는 안 되겠다는 논리예요.

왜냐하면 실질적으로 그분들도 지금 우리 서비스평가를 하는데 사업주들의, 경영자들의 윤리에 관한 사항을 평가하는 항목이 없기 때문에 똑같이 그렇게 이번 같이 5,500만 원을 갈취했던 그러한 사업주에게도 똑같이 이렇게 지원해 준다, 이건 논리적으로 시민들 잘 용납을 못 해요.

그런 부분은 우리가 조례 개정이 되든 어떠한 조치를 취해서라도 바꿔야 되겠다는 생각입니다.

그분들한테는 차량이 노후화 돼서 내용연수가 9 플러스 2가 됐을 때 폐차를 하게 되면 그렇게 윤리경영을 해서 5년간이든 3년간이 됐든 그 기간에 오는 그거에 대해서는 그 사람들한테 이런 걸 하지 말고 그걸 아예 자동으로 없애주고 잘했던 기업한테 저상버스를 구입해서 넘겨주는, 거기에다 해주는 그런 제도 개선이 필요하다는 생각이 본 위원의 생각입니다.

그래야만이 두 마리 토끼를 잡을 수가 있어요.

첫 번째, 시민들한테 서비스 잘하고, 그다음에 운전기사들한테 복지나 이런 것 잘할 수 있다는 게 본 위원의 생각이거든요.

그런데 우리가 지금 서비스평가 하는 그 어느 항목에도 사업주에 관한 그러한 사항은 하나도 없다는 거지요.

국장님 생각 어떠십니까?

○교통건설국장 박제화 예, 위원님이 걱정하시는 부분 충분히 이해하고 공감합니다.

그런데 또 이렇게 생각하실 수도, 한 측면에서 이런 측면도 생각을 하셔야 될 것 같다는 생각이 드는 것이 뭐냐 하면 노선 배정이나 노선 운영과 관련해서는

우리 시에서 관장을 하지 않습니까?

○김찬술 위원 예.

○교통건설국장 박제화 그런데 예를 들어서 사업주가 부도덕한 혹은 비윤리적인 경영을 했다고 해서 그 노선에 그 차량이 들어가는, 그 소유한 차량이 들어가는 노선에 저상버스를 빼면.

○김찬술 위원 아니, 저상버스를 노선에서 빼라는 게 아니고 대신 그 회사에 1대를 감축시켰다고 한다면 다른, 예를 들어 A교통에서 윤리경영에 문제가 돼서 여기는 C등급이 아닌 D등급을 받았다는 가정을 해놓고 윤리경영에 문제가 있는 회사를 놓고 보면 그 회사에서 1대를 자동 감축되면 빼고 잘하는 5년 연속 A를 받은 업체에다가 주란 얘기예요.

그래야 경영, 경쟁이 돼서 서비스 질과, 그런 질이 나아질 거라는 얘기지요.

막연하게 지금 저한테 주신 통계는 18대를 산호교통부터 한일버스까지 2대씩 해서 다섯 군데 주고 나머지는 1대씩 준다고 되어 있어요.

이렇게 하셔서는 문제가 있다고 보는 거지요.

○교통건설국장 박제화 예, 무슨 말씀인지 이해했습니다.

○김찬술 위원 제가 왜 이 얘기를 더 강렬하게 얘기를 하느냐면 분명히 윤리경영을 잘못했던 회사가 어디지요?

○교통건설국장 박제화 산호.

○김찬술 위원 산호교통한테 2대를 준다는 게 말이 됩니까?

○교통건설국장 박제화 그러니까 지금 현행법상으로 면허를 취소하거나 예컨대 감차를 하는 것은 굉장한 어떤, 하여튼 말씀 좀 들어 보시고, 굉장한 불이익이거든요, 버스업주 입장에서 볼 때는.

그래서 법에 명확한 요건이 있고 그에 따라서 해야 되는데, 하여튼 무슨 말씀인지는 알겠습니다.

그런데 당장 그렇게는 안 된다 하더라도 경영평가, 서비스평가에서 반드시 페널티를 확실하게 주도록 하겠습니다.

○김찬술 위원 아니, 그게 아니고요.

지금 우리가 행정사무감사에서 분명히 지적을 했고 그게 문제라고 오광영 위원님은 더 심하게 질타를 했어요.

그렇다고 한다면 이것에 대한 조례를 이번에 당연히 저는 올렸으리라고 생각을 했거든요.

이런 부분에 대해서도 우리 집행기관에서 지금 박 국장님이나 우리 관계공무원님들께서 너무 안일하게 생각하시는 것 아닌가 싶은 생각이 들어서 그래요.

여기도 보니까 어떻게 또 이 회사에다 1대도 아닌 2대라고요.

여기 회사가 버스가 제일 많잖아요.

○교통건설국장 박제화 산호교통이 버스가 많습니다.

많은 회사인데 그런 문제를 일으켜서 상당히 우려스럽다는 생각이 들고.

○김찬술 위원 그것에 대해 정확하게 인식을 하셔야 될 것 같고요.

저희들이 행정사무감사를 해서 그렇게 질타를 했는데 지금에 와서 아무런 조치도 없고 똑같이 주고 있다?

아니, 저기 대전시 내에 있는 시민들한테 다 물어보세요, 잘하고 있다는 소리는 절대 안 하실 것 같습니다.

○교통건설국장 박제화 위원님, 이 부분은 해당 회사의 감차하고 연결이 된 겁니다.

○김찬술 위원 알고 있습니다.

○교통건설국장 박제화 알고 계시겠지요.

○김찬술 위원 그러나 조레라든지 어떤 법을 정비해서라도 해야 된다는 논리입니다, 본 위원이 말하는 것은.

○교통건설국장 박제화 그 부분은 위원님 말씀하신 취지를 충분히 저희가 알고 있고요.

법률이 지금 저희한테 조레로 위임한 그 범위 내에서 할 수 있는지 여부는 제가 지금 확인할 수가 없습니다.

법에서는 감차하는 것을 굉장히 엄격하게…….

○김찬술 위원 아니, 그러니까 지금 저희도, 조레를 저도 봤고 아까 오전 중에도 제가 물어봤는데 법리검토는 지금 해당 국장님께서 벌써 하셔서 대책을 갖고 나오셔야 되는 것 아닌가 하는 생각이 들어서 하는 얘기입니다.

○교통건설국장 박제화 예, 알겠습니다.

좀 더 면밀히 검토를 하겠습니다.

별도로 보고드리겠습니다.

○김찬술 위원 예, 알겠습니다.

하나만 더 물어보고 마이크 넘기겠습니다.

교통건설국의 용역이 총 15건에 43억 9,500만 원이에요.

15건 다 알고 계신가요?

○교통건설국장 박제화 예, 전체적으로 제가 뭐 구석구석까지는 모르지만 내용은, 전체적인 윤곽은 알고 있습니다.

○김찬술 위원 이게 용역의 조건이 있습니까?

○교통건설국장 박제화 예, 일단 법률에서 의무적으로 법정으로 해야 될 그런 용역이 있고요.

그다음에 시에서 이걸 반드시 필요하다, 향후에 어떤 국비 확보를 할지 뭐 이런 것들을 위해서 필요하다, 이런 것들은 또 용역을 해야 될 사항이고 또 지금 새로

민선 7기 들어서 시에서 역점적으로 해야 될 그런 사항들은 또 외부전문가의 의견을 모아서 해야 될 그런 사항들은 또 용역을 하고 이렇습니다.

○김찬술 위원 아니, 이게 제가 볼 때는 이렇게까지 많이 해야 되는가 하고, 이 중에서 꼭 필요하지 않은 것도 있다는 생각도 좀 드는 게 몇 가지가 있어요.

이게 그냥 제가 택시에 관한 사항 두 가지를, 2건이 올라와 있는데 51번, 6,500만 원인데 시비로 다 하는 거지요?

○교통건설국장 박제화 예, 그렇습니다.

○김찬술 위원 택시경영 및 운송서비스 평가용역이잖아요.

○교통건설국장 박제화 예.

○김찬술 위원 그다음에 택시 총량산정 용역비 54번, 여기도 보면 택시경영 및 운송서비스 평가용역, 그것 그대로 썼어요.

5천만 원, 그다음에 6,500만 원, 뭐가 달라요?

○교통건설국장 박제화 이 총량산정은 우리 시의 수요자나 어떤 도로, 다른 교통수단 이런 여건들을 감안해서 적정 택시가 몇 대인지를 산정하는 용역이고요.

물론 자료는 이쪽저쪽으로 일부 중복해서 활용할 수 있는 여지는 있을 수 있을 거라고 보입니다.

그리고 경영운송서비스는 택시회사들이 회사를 경영하면서 서비스의 어떤 부분 또 수익성 뭐 이런 것들을 평가하는, 좀 내용은 다른 겁니다.

○김찬술 위원 아니, 봐보세요.

산출내역을 보면 택시경영 및 운송서비스 평가용역 6,500만 원 그다음에 택시 총량산정 용역비 해서 그것도 택시경영 및 운송서비스 평가용역 5천만 원, 이거 쓰실 때 글씨 안 바꾸고 그냥 숫자만 바꾸신 거예요?

○교통건설국장 박제화 이걸 아마.

○김찬술 위원 이게 이렇게 똑같은 거면 1억 1,500을 2건 들어서, 꼭 이렇게까지 하셔야 되는 거예요?

○교통건설국장 박제화 위원님, 죄송한데 사과말씀드리는데 이걸 아마 실무자, 저도 검토를 못 했고, 이 산출내역은 오기입니다.

○김찬술 위원 아니, 이렇게 하실 거면 2개를 합해서 한 7천만 원 쓰시고 8천만 원 쓰시지 이걸 그래 이렇게 하신다고 해서 올리시는 예산이 어디 있어요.

내용은 뭐 하시는 용도가 좀 다르리라는 생각은 하거든요.

저희들도 여기 운송서비스 평가하고, 그다음에 총량산정 용역비가 다를 수는 있습니다.

그러나 예산절감 차원에서 보면 조금 비슷하다고 생각이 되시면 이것을 통합해서 하셔도 예산이 단 몇천만 원이라도 절약되지 않느냐는 생각이, 그런 생각도 있고요, 그래서 제가 말씀을 드리는 거거든요.

그리고 한 가지 더, 용역이 15가지, 구체적으로 나열하지는 않겠습니다.

계수조정할 때 다시 말씀을 드리겠지만 정말 필요하냐는 문제가 있다고 생각합니다.

이거 정확하게 어떻게 할 건지 계획서를 15건을 다시 다 내주세요.

○**교통건설국장 박제화** 예, 알겠습니다.

○**김찬술 위원** 또 한 가지 아울러 더 말씀을 드리면 767쪽 한번 봐주실래요?

교통사업 9번부터요, 9, 10, 11, 12, 31번까지 16억에 5건이에요.

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**김찬술 위원** 이게 ITS에 관계된 것을 지금 하는 거거든요.

이게 대략 16억 정도가 비슷비슷한 걸 하는 거예요.

이걸 5개를 2개로 나눈다든지 아니면 3개로 통합해서 나눈다든지 해서 예산절감을 해볼 생각 안 해보셨어요?

○**교통건설국장 박제화** 위원님, 저도 처음에 이걸 보고를 받아가면서 이걸 왜 이렇게 세분화하고 토막토막 쪼개왔나 저도 궁금했어요.

그래서 비슷한, 저도 실무자한테 위원님이 말씀하신 것처럼 얘기를 했습니다.

그런데 하나하나 더 깊이 있게 들여보니까 나름대로 이유는 있어요.

○**김찬술 위원** 이유 있지요, 그러나.

○**교통건설국장 박제화** 나름대로 이유는 있고요.

그다음에 이제 아까 말씀하셨던 택시 그 부분도 이것도 저도 왜 이걸 나눠서 했나, 합치면 비슷한데, 근데 이제 총량서비스는 총량용역은 5년 단위로 법정으로 해야 되는 거예요.

그러다 보니까 5년마다 하고 이걸 매년마다, 서비스평가는 매년마다 하니까 그래서 나뉘었다고 하니까 뭐 그럴 수 있겠다.

○**김찬술 위원** 아니, 5년에 한 번 할 때 나눠서 하지 말고 그때 쥐서 예산을 절감할 수 있는 분명한 사유도 있거든요.

그러니까 그거 저도 실무자한테 얘기 들었어요.

그런데 굳이 그렇게까지 해야 되느냐는 시민의 혈세를 쓰는 입장에서는 조금은 다르게 생각해야 될 것 같고, 제가 지금 얘기했던 교통사업에서 9번부터 31번까지 용역 15건에 대해서도 몇 개 몇 개를 묶어도 된다는 생각을 갖고 있어서 예산이 분명히 줄어들 소지도 있다는 게 생각이거든요.

그래서 이 부분도 좀, 전체 교통건설국이 총 15건에 대해서 1년에 44억을 쓴다 용역비로만, 이러면 국장님 이거 저희도, 예산의 전문가들이시니까 조금 그렇지 않은가 싶은 생각도 듭니다.

○**교통건설국장 박제화** 위원님 말씀 100% 공감을 합니다.

저도 용역비를 과다하게 세워서 이걸 하는 건 적절치 않다고 봐요, 공무원이 할

수 있는 일도 있고요.

그런데 제가 드리고 싶은 말씀은 지금 9번부터 31번까지는 순수하게 어떤 기술 용역이나 학술용역이나 뭐 이런 것이 아니고 현재 시스템화 되어 있는 부분에 대한 유지관리 부분도 적잖게 있습니다, 잘 살펴보시면.

그리고 용역비를 일부 들인다 하더라도 이를 통해서 국비를 보다 많이 확보해서 그 사업을 잘 추진하는 게 가능하다면 저는 이게 뭐 적은 액수는 아닙니다만 충분히 투자할 가치가 있다고 저는 생각을 합니다.

○김찬술 위원 아니, 투자가치 있지요, 하니까 그래서 하겠고 예산하는 예산담당 관도 그렇게 했겠지요.

그러면 한 가지 더, 그렇게 말씀하시니까 하나 더 여쭙볼게요.

도로포장 균열조사 용역도 그런 관점입니까?

523쪽에.

○교통건설국장 박제화 도로포장 균열조사 그 부분은 저는 이렇게 생각을 했습니다, 위원님.

도로가 파손되고 포트홀이 생기고 균열이 생기고 뭐 이러지 않습니까?

그런데 그것을 사후에 복구하는 것보다는 사전에 일정한 기간 혹은 여러 가지 여건들을 조사해서 사전에 저희가 개보수를 한다면 시민들이 도로를 이용할 때 그로 인한 어떤 피해가 없이 사전예방적으로 할 수 있다는 그런 측면에서 볼 때는 상당히 의미 있다, 저는 그렇게 생각해서.

○김찬술 위원 아니, 저는 그렇게 생각 안 합니다.

이것에 대해서 이것까지는 얘기를 안 하고 싶었는데 한 마디 해야 되겠네요.

포트홀이나 썩크홀이 생기는 게 대전시만의 유일한 현상입니까?

○교통건설국장 박제화 그렇지는…….

○김찬술 위원 그 금액이 3억 3,110만 원인가 들어가지요?

3억 3,110만 원인가 예산이 잡혀있는 걸 알고 있습니다.

○교통건설국장 박제화 예, 그렇습니다.

○김찬술 위원 그러면 대전시만 아스콘포장이 다른 것 씩니까?

재활용 비율이 다른 데는 안 쓰고 대전시만 쓰는 거예요?

그건 아니지 않습니까?

그런데 지금 국장님 그런 논리로 말씀드리면 말씀이 안 맞는 거예요, 아니예요?

그런 걸 미연에 방지하기 위해서 지금 용역을 했다고 하면 국장님이 업무과약 제대로 못하고 계신 건데요?

제가 국장님, 왜 그 말씀을 드리냐면 제가 오전에 국장님한테 “이러이러한 사항에 대해서 물어보겠습니다.” 했고 “그런 자료요구가 있으면 저한테 15건의 자료를 주세요.”라고도 말씀을 드렸어요.

왜냐하면 국장님이 업무, 오신 지 며칠이 안 됐기 때문에 제가 그 말씀을 드리는 건데요.

용역비가 제가 판단할 때는, 본 위원이 잘못 판단했는지도 모르지요.

하지만 용역비가 과다하게 책정되어 있다, 15건에 지금 44억을 쓴다고 올라와 있기 때문에 제가 말씀을 드렸고 거기에서 통합도 필요하고 예산절감 할 수 있는 건 분명히 있을 것 같다는 등등의 말씀을 드렸던 이유가 뭐냐면 그래도 국장님께서 이렇게 업무과약하고 오셔서 말씀을 해주실 줄 알았거든요.

이건 그런 용도가 아닐 거예요, 국장님.

그렇게 한다면 그것 용역을 왜 합니까, 안 하지요.

○**교통건설국장 박제화** 하여튼 제가 생각할 때는 말씀드린 것처럼 용역이 과다한 부분은 저도 정말 반대입니다.

그런데 균열조사 이 부분은 사전예방적으로 도로관리를 하겠다, 이미 사고가 터진 후에 문제가 생긴 후에 하는 것보다는 예방적으로 하겠다, 그런 취지에서 볼 때는 의미가 있다, 저는 이렇게 판단을 했습니다.

물론 이제 이 부분은 더…….

○**김찬술 위원** 그런 내용은 아니라니까 자꾸 그러시네.

그다음에 타슈 무인대여시스템 개선용역도 같은 뜻입니까?

○**교통건설국장 박제화** 예, 타슈 무인대여시스템이 위원님 잘 아시는 것처럼 지금 이용률이, 분담률이라고 해야 되나요, 당초에 한 10% 정도 예상을 했는데 2.8% 정도밖에 안 되고 있습니다.

계속 줄어가고 있는 상황이기 때문에 시스템 자체를 전면적으로 개편을 해야 됩니다.

잠금장치랄지 또 어떤 통신망이랄지 차체의 무게랄지 또 어떤 하나의 자전거 형태를 가지고 서비스를 하는데 그것을 여성용이나 남성용, 하여튼 이런 저런 여러 가지 검토해야 될 사항이 굉장히 많습니다.

전반적으로 그러면서 다른 교통수단과 환승시스템을 효율적으로 이뤄내려면 이 부분 전면 재검토가 필요합니다.

그래서 이 부분은 용역이 필요하다고 저는 생각을 했고요.

○**김찬술 위원** 국장님, 본 위원이 그냥 이 타슈 문제만 한 번만 더 말씀드릴게요.

아까 제가 얘기했던 저기하고 같이 다시 자료를 주세요.

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**김찬술 위원** 타슈에 관한 사항은 용역도 필요하다고 판단하신다면 제가 뭐라고 말씀을 드리지 못하겠습니다.

하지만 지금 현재 타슈는 자전거를 경량화하기 위해서 하신다고 하셨고, 그렇지

요?

그래서 3세대 자전거로 바꾸신다는 이야기하셨지요, 행감 때?

○교통건설국장 박제화 예, 그렇습니다.

○김찬술 위원 그렇지요, 그다음에 헬멧 문제를 얘기했었고, 그다음에 세 가지를, 그다음에 음주 자전거에 대한 세 가지 얘기를 했었잖아요.

○교통건설국장 박제화 예.

○김찬술 위원 제가 솔직히 그냥 편하게 말씀을 드리면 일부 시범노선만 가지고도 충분히 할 수 있다는 생각을 합니다, 이게.

그런데 그걸 지금 전체적 용역을 해서 3억 3,110만 원을 용역비를 쓰겠다, 올라온 것 보면 저는 조금 생각이 다릅니다.

제가 왜 이 말씀을 드리냐면요, 우리 시에서 하는 용역은 구에서 하는 용역하고는 다르게 액수가 큼니다.

○교통건설국장 박제화 예.

○김찬술 위원 저도 이것이 필요하다, 개선책이 필요하고 연구해서 더 나은 세계를 만들어야 된다는 건 동조를 합니다.

그런데 전체적인 용역보다는 어느 한 노선을 샘플로 해서 그렇게 해서 하는 것이 용역을 하는 것보다는 더 효율적이라는 생각을 갖고 있습니다.

왜냐하면 대전시 전체가 그런 현상을 갖고 있기 때문에 그 말씀을 드린 거예요.

용역이 모든 정책을 입안하고 집행하는 데의 기준점이 될 수 있는 건 아닙니다.

○교통건설국장 박제화 맞습니다.

○김찬술 위원 제가 지금 말씀드렸던 그 두 가지 용역에 대한 것은, 자꾸 고개를 گا우뚱거리게 하는 것은 왜 그런지는 몰라도 제가 국장님하고 관계공무원들하고 코드가 안 맞았든지 제 생각이 다른 건지, 공무원들이 집행하는 그 입장에서 아닌 건지는 몰라도 한번 정도는 더 생각을 해주시기를 당부드리겠습니다.

○교통건설국장 박제화 알겠습니다.

○김찬술 위원 제가 너무 오래 갖고 있는 것 같아서요, 이것을 다음에 질의하겠습니다.

이상입니다.

○위원장 이광복 김찬술 위원님 수고하셨습니다.

또 질의하실 위원 계십니까?

없습니까?

우승호 위원님.

○우승호 위원 우승호 위원입니다.

아까 김찬술 위원님께서 말씀하셨던 택시용역 말입니다.

용역이 지금 두 가지가 있는데 총량산정 용역비 말고 운송서비스 평가용역이

이번에 하는 이유가 아까 그 조례와 관련해서.

○교통건설국장 박제화 예.

○우승호 위원 개정과 관련해서 노사정 상생협약 합의내용 이행을 위한 택시회사 경영 및 서비스평가를 위한 용역비 반영 맞습니까?

○교통건설국장 박제화 그렇습니다.

그겁니다, 내년부터 처음 시작하려고 하는 겁니다.

○우승호 위원 그 서비스도 이제 조례가 통과됐으니까 서비스 시작하실 건데 5년 동안 월 5만 원 사용을 하실 거지 않습니까?

○교통건설국장 박제화 예.

○우승호 위원 다만, 지금 용역에 들어가면 그 5만 원이 잘되고 있는지 여러 가지 경영과 운송서비스평가가 지금과 달라질까 하는 의구심을 지울 수 없습니다.

그래서 본 위원이 말씀드리는 건 이 평가용역을 꼭 지금 해야 되는지, 왜냐하면 그 조례가 이제 개정됐으니까 한 1년 내지 2년은 더 지켜보고 그 시점에서 운송서비스가 더 좋아졌는지 평가용역을 그때 하는 게 사실 맞는 것 아닙니까?

굳이 이 합의내용이 지금 채택이 됐다고 해서 내년, 2019년도에 이행할 필요는 없다고 본 위원은 생각합니다.

○교통건설국장 박제화 위원님 그 경영서비스평가 부분은 안전운행 장려금, 격려금 그거를 포함한, 버스와 마찬가지로 택시사업주의 윤리성도 당연히 들어갈 거고요.

거기서 교통법규를 위반했는지 또 전가를 했는지 뭐 등등 여러 가지를 같이 묶어서 평가하는 거기 때문에 내년부터 해서 그에 따라서 필요하다면.

○우승호 위원 지금 말씀은.

○교통건설국장 박제화 공개해서 시민들이 그 회사에 대한 어떤 사회적 책임 이런 것들을 물어야 되기 때문에.

○우승호 위원 아니, 본 위원이, 지금 말씀은 그러면 2019년도에도 6개월 동안 평가를 하시고 2020년도에도 평가를 할 계획이 있으시다는 말씀이신가요?

○교통건설국장 박제화 예, 그렇습니다.

○우승호 위원 이건 매년 하신다는 거지요?

○교통건설국장 박제화 예, 매년, 그럴 생각입니다.

○우승호 위원 굳이 매년 하실 필요, 3년 단위로 해서 이렇게 취합하시는 게 그 실적이, 어떤 서비스가 질적으로 달라졌다는 걸 알 수 있지 않을까요?

보는 관점에 따라서 다를 수 있겠습니다만.

○교통건설국장 박제화 주기는 좀 판단을 해볼 수 있는 여지가 있습니다.

○우승호 위원 그렇다면 이 용역을 지금 하겠다는 근본적인 이유는 방금 조례 개정으로 인해 추진하는 그런 상관성이 있는 것 아닙니까?

○**교통건설국장 박제화** 아니, 직접적으로 상관관계에 있는 건 아니고요.

일반택시, 법인택시 회사에 대한 또 그 종사자에 대한 전반적인 평가를 해서 그것들을 공개하고 시민들이 알 수 있도록 하자는 겁니다.

그러면서 택시서비스의 어떤 서비스의 품질을 높이자 이런 측면에서 하는 겁니다.

○**우승호 위원** 좋습니다.

예, 알겠습니다.

그러면 저상버스 3문 구입을 하신다고 하셨는데 혹시 다른 시·도에서 3문 저상버스를 도입한 사례가 있습니까?

○**교통건설국장 박제화** 다른 시·도, 기초자치단체 김포시에서 도입해서 운영합니다.

○**우승호 위원** 거기에서는 어떤 긍정적인 사례가 있었으니까 지금 대전시에서도 검토를 하신 것이겠지요?

○**교통건설국장 박제화** 예, 장점이 있습니다.

왜냐하면, 버스노선에 따라서 출퇴근 시간에 굉장히 혼잡한 구간이 있습니다.

그 혼잡한 구간은 그냥 저상버스를 운행해서는 못 타시는 분도 있다고 제가 들었습니다.

그런 경우에 3문 저상버스 같은 경우에는 한 1.5배 정도 더 승차할 수 있기 때문에 수송량이 늘어나서 러시아워 때 혼잡한 노선에 상당한 유용성이 있습니다.

○**우승호 위원** 그러면 그냥 저상버스를 구입해야 되는데 이 가격이 대당 3억 정도 들어갑니다.

○**교통건설국장 박제화** 예, 1억 정도 비쌉니다.

○**우승호 위원** 물론 지금 국비가 투입되기 때문에 한번 시도해볼 만한 그런 수단이라고 생각할 수 있겠지만…….

○**교통건설국장 박제화** 제가 볼 때는, 예.

○**우승호 위원** 당초의 목적이 ‘차종의 다양화를 위한 검토’라고 되어 있습니다.

저상버스의 당초 목적은 사실 장애를 갖고 계신 분들도 편하게 탈 수 있고, 어르신 분들도, 노약자 분들도 누구나 편하게 탈 수 있는 그런 환경이라고 볼 수 있는데, 사실은 버스를 승차하기 위해서 도로나 어떤 정비도 같이 연계되어지지 않는 이상 이 버스가 과연 전동 휠체어나, 어떤 휠체어를 타시는 분들이 이것을 사용하실까 하는 생각도 가질 수 있지요.

저상버스도 18대를 지금 도입하시는데 내년엔 5대를 도입하시는 것이, 그러면 내후년에도 또 도입하실 계획이 있을 수 있는 것인가요?

○**교통건설국장 박제화** 일단 5대 구입해서 말씀하신 것처럼, 우리 시에서 그것이 얼마나 교통약자뿐만 아니라, 지·정체 되는 그런 혼잡구간에 유용한지 그것을

봐야 될 것 같습니다.

그러면서 내년에 추가 구입할지 여부는 그때 또 보고를 드리도록 하겠습니다.

○우승호 위원 혹시 업체는 선정이 완료되어서 업체와도 협조가 되셨나요?

○교통건설국장 박제화 그것은 저희도, 어느 업체인지는 저도 잘 모르고, 저희가 지원금을 줄 뿐이지 구입은 해당 버스회사에서 구입하는 것으로 알고 있습니다.

○우승호 위원 사실은 이 버스를 운전하시는 분들의 의사가 사실 중요한 것이 아닙니까?

이 3문 버스를 도입한다고 해서라도 버스 운영하시는 분들이 1.5배 길어지신다고 했을 때…….

○교통건설국장 박제화 맞습니다.

○우승호 위원 운전하시는데 여건이 어려움이 없으실까 하는 생각도 해볼 수 있겠지요.

전국적으로 도입한 그런 상태가 아니기 때문에 약간 조심스러운 부분을 가지면서 할 수 있으면 좋겠습니다.

○교통건설국장 박제화 그렇습니다.

버스회사에 저희가 의견을 들어봤고요.

들어본 결과, 회사에서 경영진에서 일방적으로 결정하지는 않았을 것입니다.

왜냐하면 노사 간에 협의를 해야 되니까, 그렇다면 운수종사자분들한테 의견을 수렴해서 아마 저희한테 신청을 한 것이고, 그중에 경익운수인가요?

그쪽에서 운영을 해보겠다, 이렇게 수요가.

○우승호 위원 국장님이 방금 말씀하신 대로 오랫동안 종사하신 분들의 의견도 같이 수렴하셔서 잘 운행될 수 있도록 당부를 드립니다.

○교통건설국장 박제화 그렇게 하겠습니다.

○우승호 위원 463쪽에 보면, 운수종사자를 교육하신다고 했는데 이 사업 내용을 보니까, 틈새시간을 활용해서 친절서비스를 교육하겠다고 해요.

이 친절서비스를 틈새시간대에 교육하시겠다고 하는데, 그러면 버스종사자분들은 휴게시간이 어떻게 되는 것입니까?

○교통건설국장 박제화 맞습니다.

위원님이 걱정하시는 것이 휴식시간인데 이때 교육을 시키는 것이 적절한지, 휴식시간을 빼앗는 그런 것이 아닌지 이런 우려와 걱정을 합니다.

그런데 여기에서 친절교육은 법적으로 어떤 의무교육을 받을 정도의 위반사항은 아니지만, 버스를 이용한 시민들이 불친절하다고 저희한테 신고가 되어서 거기에 대한 페널티로 교육을 받는 것이거든요.

그래서 페널티로 교육을 받는다면 사실은 본인이 비용을 부담하고, 본인이 시간

을 빼서 줘야 되는데 그렇게 하면 버스 운행에 문제가 있으니 저희가 기점지나 종점지에 찾아가서 교육을 시키고자 하는 그런 내용이 되겠습니다.

○우승호 위원 여러 가지 첫 시도를 하는 신규 사업이기 때문에 혼선이 있을 수 있는데 이것이 타 시·도에도 사례가 있어서 도입을 하신 것인지 좀 의문스러워요.

찾아가는 시내버스 운수종사자 교육인데, 그러면 이 현장에서 운전 중에 교육하는 것이 아니라, 운전하시다가 잠깐 쉬어야 되는데 설명을 듣고 계셔야 되는 그분의 고충을 생각해 본다고 했을 경우에 과연 이 예산이 올바르게 쓰이는 것일까, 그분들이 교육을 통해서 친절하게 서비스가 개선될까?

설문지 만족도 조사를 했을 때 ‘보통’ 아니면 ‘만족스러움’ 이렇게 될 수도 있지만 그것 가지고 괜찮을까 하는 의구심이 있었습니다.

그래서 굳이 이것을 다른 방안으로 모색해 보실 필요가 있지 않을까.

예를 들면 퇴근, 끝나시고 추가로 교육비 수당을 지원해드려서 하는 방안도 버스 종사자들의 의견을 한번 수렴하신 결과가 없는 이상 이것은 어떻게 보면 예산 낭비가 되지 않을까하는 걱정도 가질 수 있겠지요.

○교통건설국장 박제화 그 부분도 고려는 해보겠습니다.

그런데 무슨, 이것이 아까 말씀드린 것처럼 불친절 서비스에 대한 어떤 페널티의 성격이라고 말씀드렸지 않습니까?

그러면 퇴근 후의 시간을 이분들을 별도의 어떤 장소에 모아서, 예컨대 교통문화연수원 같은 데 오셔서 교육을 받게 하면 사실은 저희도 더 좋습니다.

집중교육을 하고, 그다음에 더 어떤 양질의 교육을 할 수 있는 여지가 있는데 그것보다는 사실은 이 운수종사자들은 기점지나 이런 데에서 토막토막 시간을 내서 하는 것을 더 선호할 것이라고 저희는 생각을 하고 이 사업을 시작했는데 한번 더 의견을 수렴해 보겠습니다, 이 부분은 어떤 방법으로 해야 될지.

○우승호 위원 그러면 이것의 연장선으로 물어보겠습니다.

다음 쪽에 보면, 모니터링단을 운영하고 계세요, 매년 하고 계시는 것 같은데.

이 모니터링단 운영만을 통해서도 사실은 운수종사자가 긴장을 하시고, 매년 서비스를 조금 더 잘 이행할 수 있도록 그런 방안이, 대안이 되지 않을까 생각을 가질 수 있습니다.

차라리 운수종사자를 지금 이런 방식으로 신규 교육을 하시는 것보다 모니터링단에게 역할을 조금 더 주셔서 연계를 할 수 있지 않을까하는 생각을 가질 수 있는데 어떻게 생각하십니까?

우수활동 보상비도 지원해 주시고, 교육·홍보 및 회의비도 지원해 주시는 것인데요.

○교통건설국장 박제화 모니터링단은 모니터링단대로 나름 역할과 기능이 있습

니다.

이분들은 버스를 실제 탑승, 일상생활 속에서 이용하시면서 사이트에 들어가서 해당 버스의 평가 항목들을 즉 체크를 해주는 그런 역할을 하고, 그것이 시내버스 서비스 평가에 일정 부분 반영이 됩니다.

그런데 잘 모를 거예요, 운전하시는 운수종사자들은.

이분이 내 버스를 타서 평가를 하고 있는지 잘 모릅니다, 그러니까 무기명으로 익명성이 보장되어서.

그런데 실제 이용자가 불친절하다고 해서 저희에게 신고가 들어오지 않습니까?

그런데 그동안에는 불친절하다고 신고가 들어와도 어떤 방법이 사실 없었어요, 페널티를 줄 수 있는 방법이.

그러니까 향후에 규정을 개정해서 아까 말씀드린 것처럼 개선명령 속에 포함해서 페널티를 주고자 하기는 하는데, 그런 것들이 없다 보니까 불친절이 계속 상시적으로 혹은 지속적으로 이루어지고 있다고 판단이 되어서 그러면 조금이라도 이 부분을 개선해보자고 해서 틈새시간을 통해서 향후에 이런 저런, 이런 내용입니다.

○우승호 위원 다소 보여주기 식이 안 되고 정말로 반영이 잘 되어서.

○교통건설국장 박제화 실속 있게 그렇게 운영을 하겠습니다.

○우승호 위원 운영하시는 운행자분들도 좋고, 탑승하시는 시민분들도 좋아졌으면 좋겠습니다.

471쪽에 보면, 수입금함 봉인지를 제작하는 것을 계속하고 계세요.

수입금함 봉인지라는 것이 혹시 업체를, 지금까지 계속해 오셨기 때문에 업체 혹시 용역을 해서 계속 서비스를, 구매를 지원해주고 있는 것인지 아니면 특정 어떤 장애인 기업들에게, 사실 수입금함 봉인지 같은 경우는 장애인 기업도 충분히 할 수 있을 것이라고 생각을 하고 있거든요.

어떤 장애인 기업 활성화를 위해서 연계를 하고 계시는지?

○교통건설국장 박제화 이 봉인지는 어느 업체에서 제작하는 것까지는 제가 파악을 못하고 있고요.

이것은 버스운송사업조합에서 아마 발주해서 제작하는 것으로 알고 있습니다.

다만, 이 현금 수입이 제대로 납입이 되고 이런 부분은 시민단체가 그것을 검증하는 역할을 한다고 제가 알고 있습니다.

○우승호 위원 물론 그것은 상관이 없습니다.

좋은 취지에서 하시는 것을 알고 있습니다만 이것을 장애인들의 일자리 창출을 위해서 여건이 어려운 분들에게 봉인지를 제작하는 그런 것을 상부상조 할 수 있지 않을까 하는 생각에서 여쭙본 것입니다.

○교통건설국장 박제화 알겠습니다.

위원님 죄송합니다.

이 봉인지 제작은 저희가 발주를 해서 운송조합에 줘서 집행을 하는 것이기 때문에 말씀하신 부분은 저희가 충분히 검토를 하겠습니다.

○우승호 위원 좋습니다.

476쪽에 보면, 노선번호판 유지관리가 있습니다.

생각보다 유지관리를 하고, LED 번호판 교체비용도 연간마다 예산이 많이 소요되고 있습니다.

유지비 같은 경우에는 7,400만 원, 연간 계속 상승하고 있지요?

○교통건설국장 박제화 예.

○우승호 위원 그리고 LED 번호판도 이제 노후화되거나 아니면 앞으로 어떤, 몇 년 주기로 교체를 계속하는 그런 상황인 것으로 알고 있습니다.

○교통건설국장 박제화 맞습니다.

○우승호 위원 혹시 이것 어떻게 생각하세요?

○교통건설국장 박제화 LED 번호판 바깥에 또 버스 안쪽에 이것은 필요한 것이고요.

그리고 오래된 내구연한이라고 해야 될지 모르겠습니다만, 예컨대 수명을 다한 그런 LED 번호판 같은 경우에는 시인성이라고 하더라고요.

식별이 용이하게 보다 밝고 이런 것으로 교체하는 것은 당연하다고 생각합니다.

○우승호 위원 그러면 혹시 타 시·도 사례를 보셨습니까?

○교통건설국장 박제화 타 시·도, 서울에서도 바깥쪽, 외부 LED 번호판 또 안쪽에는 제가 모르겠고, 바깥쪽에 LED 번호판이 있거든요.

그것도 역시 계속 활용하다보면 노후되고 그러면 교체를 해야 되고.

○우승호 위원 국장님이 오시기 전에 혹시 서울에 잠깐 살고 오셨다고 들었는데, 본 위원도 서울에 자주 가요.

서울 같은 사례는 시내버스 측면 돌출번호판을 쓰고 있어요, 그 규정에 따라 채택을 하고 있고요.

외부에는 LED 번호판 쓰는 차량도 몇 대 있겠습니다만, 대다수의 차량이 측면 돌출번호판을 쓰고 있는 줄로 알고 있습니다.

○교통건설국장 박제화 측면 돌출?

○우승호 위원 측면 돌출번호판이라는 것이 LED 번호판을 쓰는 것이 아니고 문쪽에 이렇게 해서 그렇게 있는 것인데, 그렇게 하면 예산절감 차원에서 조금 효과적이지 않을까 하는 생각을 가져볼 수 있거든요?

그래서 이 유지관리비가 자꾸 자꾸 나오는 것이 사실 스카이라드도 마찬가지입니다.

LED 번호판이 항상 연간 1억 정도 유지관리 수선비가 자꾸 증가되고 있는 상

황인데 버스의 경우에도 앞으로 계속 증차될 수도 있고, 그 상황에서 유지비가 LED 유지 수선으로 인한 그런 비용이 든다고 했을 경우에 서울시에서 채택하고 있는 측면 돌출번호판도 혹시 한 번 검토해 볼 수 있지 않을까요?

○**교통건설국장 박제화** 적극 검토하겠습니다.

○**우승호 위원** 그렇게 해서 어떻게 보면, 거기도 그것을 채택하는 이유가 여러 가지가 있겠지요.

○**교통건설국장 박제화** 예, 장단점은 있을 것 같습니다.

낮에야 별 문제가 없겠습니다만 야간 같은 경우에는 식별이 용이하지 않고, 그래서 하여튼 우 위원님이 말씀하신 그 부분은 충분히 이해가 됩니다.

예산절감 차원에서 검토할 필요가 있고, 의미가 있다고 생각을 합니다.

○**우승호 위원** 방금 국장님이 말씀하신 대로 어떤 대도시 같은, 도심 한가운데 쬐 되면 사실 LED 번호판까지는 필요 없을 수 있어요.

다만, 조금 약간 외곽지역이나 조명이 조금 덜 비치는 그런 구간을 확인해서 당초에 이미 LED 노선 번호판이 많이 설치된 그런 차량 같은 경우에는 그런 차량을 우선적으로 배차를 해볼 수 있지 않을까.

단계적으로 검토해서 예산절감도 하고 시민들의 편의성도 담아주시면 좋겠습니다.

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**우승호 위원** 그리고 479쪽에 보시면, 점자 및 선형블록을 설치하신다고 되어 있어요.

버스정류소 안에도 점자블록을 설치하신다고 되어 있는데 본 위원이 찾아보니까 점자블록을 설치하는 종류도 여러 가지 있었습시다.

대전은 어떤 종류를 채택하고 있나요?

○**교통건설국장 박제화** 점자블록이요?

○**우승호 위원** 예, 예를 들면 콘크리트를 쓴다든지, 논슬립을 쓴다든지, 재생플라ستيك을 쓴다든지, 재생고무 어떤 이런 여러 가지 형태가 다 있는데 본 위원이 도보로 자꾸 다녀보면 대부분 콘크리트로 저렴하게 비용을 사용하는 그런 것 같아요.

그래서 공사하시는 분들 같은 경우에는 기존에 있던 도로 위에 점자블록을 설치하지 못하고 다시 덜어내고, 다시 공사하고 그런 여러 가지 번거롭거나 그런 상황을 본 것 같습니다.

○**교통건설국장 박제화** 무슨 말씀인지 압니다.

○**우승호 위원** 무슨 말씀인지 아실 텐데, 조금 다른 방안으로 미관이나 도로의 균열이라든지, 그런 것을 다각적으로 감수해서 미관도 좋아지고, 도로 업무 여건도 나아질 수 있는 그런 방안, 공법을 검토하실 생각이 없으신지?

○ **교통건설국장 박제화** 예, 알겠습니다.

소재가 제가 지금 어떤 소재로 점자블록이나, 유도선이나 이것을 시공하고 있는지는 정확히 알고 있지 못합니다.

말씀하신 것처럼 예산을 비교적 적게 쓰고 미관이나 또 교통불편 약자들이 용이하게 활용할 수 있도록 하는 그런, 발주할 때 그런 요건들을 넣어서 집행해 나갈 수 있도록 그렇게 하겠습니다.

○ **우승호 위원** 예, 그렇게 해주시면 감사하겠습니다.

본 위원은 여기까지 하겠습니다.

○ **위원장 이광복** 우승호 위원님 수고하셨습니다.

또 질의하실 위원 계십니까?

윤용대 위원님.

○ **윤용대 위원** 윤용대 위원입니다.

날씨가 추워지고 있습니다, 건강 조심하시기 바랍니다.

연일 계속되는 행정사무감사 및 예산안 심사 준비에 노고가 많으신 박제화 국장님 이하 관계공무원 여러분들께 수고가 많다는 말씀을 드리겠습니다.

교통건설국 예산안 심사에 들어가고자 합니다.

교통건설국 예산안은 그 역할과 기능이 우리 시민들의 일상생활과 아주 밀접하며 중차대하다고 생각을 합니다.

본 위원이 두 달여에 걸쳐 대전시 전역을 중심으로, 도로 중심으로 공공시설물을 중점적으로 현재 확인한 바 있습니다.

대전의 교통행정과 도로행정은 현장에서 찾아볼 수 있었습니다.

한마디로 기본적인 행정 마인드가 시스템 운영에 문제가 있다고 종합적으로 결론을 내릴 수밖에 없습니다.

본 위원은 지속적인 현지 확인을 통한 평가와 공표를 통해 근본적으로 개선안 제안을 천명합니다.

국장님 이하 관계공무원들은 전면 일률적이고, 전례 답습적인 틀을 벗어나 변혁적인 사고의 전환을 당부드리며 심사에 들어가겠습니다.

시내버스 준공영제에 따른 재정지원금이 624억 원, 도시철도공사 운영지원금이 397억 1천만 원 상회하고 있습니다, 1천억 원 가량이 되고 있어요.

재정손실금 지원과 교통건설국 조직개편에 대해서 국장님, 간략하게 설명을 해주십시오.

○ **교통건설국장 박제화** 시내버스 준공영제에 따라서 등락은 있었지만, 지속적으로 시비, 재정지원금이 증가하는 부분에 대해서는 위원님들이 우려하시는 것처럼 저희도 사실 굉장한 부담이 됩니다.

그런데 재정지원금이 많고 적고의 문제라기보다 저는 적절하게 제대로 시민들

이 대중교통을 이용하는, 시내버스를 이용하는 데 잘 쓰이는 것이 중요하다고 생각을 합니다.

불가피하게 일정 부분 늘어날 수밖에 없는 구조적인 문제입니다.

이것을 공영제로 한다 한들 이 재원이 안 들어가지는 않습니다.

그런데 이 많은 돈을 들여가면서 시민들이 버스를 이용하는 데 불편하고 불편 절하다는 이야기가 나오지 않도록 해야 되는 것이 더 중요하다고 봅니다.

그래서 김찬술 위원님께서도 말씀하시고, 다른 위원님들, 오광영 위원님도 말씀을 하시고, 다 말씀을 하시고 공감을 하시는 일인데 시내버스가 시민들이 편리하고 안전한 교통수단으로 자리 잡을 수 있도록 저희가 최선을 다하겠습니다.

향후에 조직개편 문제는 사실은 저는 그 부분에 대해서 깊이 있게 모릅니다.

그런데 대중교통혁신추진단이 향후에 도시철도 이 부분이 우리 교통건설국으로 통합되어서 들어온다고 알고 있기 때문에, 더더군다나 저는 개인적으로 시내버스크도 위원님들에게 걱정을 많이 드려야 되는데 이제 도시철도까지 제가, 이 자리에서 이 업무를 계속 할지는 모르겠습니다만, 더 드려야 되겠구나 이런 걱정을 하면서 도시철도도 마찬가지로 생각을 합니다.

기왕에 시민의 발이 되도록 만들어 놓은 그런 인프라이기 때문에 이것을 시민들이 친절하고 편리하게 활용할 수 있도록 저희가 행정적으로 뒷받침을 해주되, 예산이 헛되어 쓰이지 않도록 저희가 관리·감독을 잘해야 된다고 생각을 합니다.

○**윤용대 위원** 철저히 관리·감독을 잘해 주시기를 바라구요.

본 위원이 오늘 예산안에 대한 심사를 하는 것에 대해서는 지속적으로 관심을 가지고 챙겨보겠다는 말씀을 드리고 그리고 국장님 꼭 해결될 수 있도록 최선의 노력을 다 해주시기를 바랍니다.

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**윤용대 위원** 다음 심사하도록 하겠습니다.

480쪽입니다, 480쪽.

시내버스 유개승강장 설치예산이 있습니다, 그렇지요?

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**윤용대 위원** 시내버스 기반시설 확충비 시비 전액으로 3억 8천만 원이 세워진 것으로 알고 있고요.

사업 내역으로는 시내버스 환승정류장 1개소 5천만 원.

시내버스 유개승강장 25개소 2억 5천만 원, 개소당 1천만 원.

유개승강장 내부 조명시설 40개소 8천만 원, 개소당 200만 원으로 산출되어 있습니다.

본 위원이 알고 있는 데이터로는 버스정류장이 2,214개, 이 중 지주형승강장을 제외한 1,672개가 유개승강장으로 설치되어 있습니다.

현재 유개승강장을 설치하는 곳과, 설치 주체와 관리 주체는 어디입니까?

○**교통건설국장 박제화** 일부 민간에서 설치해서 관리하는 것이 아주 적은 부분이 있고요.

대부분은 아파트나, 도시주택 사업자가 짓고 우리 시에 기부채납 한 것 등을 포함해서 대부분은 시에서 관리·운영을 하고 있습니다.

○**윤용대 위원** 시 자체에서 관리·운영을 하는 것이지요, 유개승강장.

○**교통건설국장 박제화** 예, 그렇습니다.

○**윤용대 위원** 본 위원이 유개승강장 설치 산출과 단가, 내부조명 설치 단가에 대해서 지금 말씀해 줄 수 있나요, 아니면 자료로 제출해 줄 수 있나요?

○**교통건설국장 박제화** 세부 산출내역은 자료로 제출토록 하겠습니다.

○**윤용대 위원** 위원장님, 자료요구 하고요.

그리고 유개승강장 관리지침이 있습니까?

○**교통건설국장 박제화** 관리지침이요?

○**윤용대 위원** 예.

○**교통건설국장 박제화** 잠시만요.

예, 위원님 관리지침이 있습니다.

○**윤용대 위원** 그러면 자료를 요청하겠습니다, 빨리 좀 해주시면 좋겠습니다.

유개승강장 장기 기본설계도 또 유개승강장 관리지침, 유개승강장 설치단가 산출내역, 유개승강장 내부조명 산출내역, 바로 제출해 주시고요.

그리고 지금 현재 대전시 내 유개승강장 앞에 LED 전광판이 이렇게 되어 있는 것이 있더라고요?

○**교통건설국장 박제화** BIT라고 버스도착안내단말기입니다.

○**윤용대 위원** 예, 버스가 “지금 도착합니다.” 이렇게 그것이 있는데 그것이 된 곳이 얼마나 되는지요?

○**교통건설국장 박제화** 전체…….

○**윤용대 위원** BIT만 하는 것입니까?

○**교통건설국장 박제화** 예, BIT입니다, 그것이.

○**윤용대 위원** 그러면 알았습니다.

○**교통건설국장 박제화** 49% 되어 있습니다.

○**윤용대 위원** BIT만 되어 있으면 보기에 참 좋더라고요.

노약자들이나 장애인들도 저쪽에서 보면, 시민들이 쳐다보고 그 시간대에 맞춰서 빨리 가려고 할 테고.

그래서 그것을 유개승강장, 우리 대전시 전체에 설치할 의향은 없는지?

○**교통건설국장 박제화** 점차 재원이 확보되는 범위 내에서 확대 설치를 하고 있습니다.

물론 우선순위가 있습니다.

이용자가 많은 곳 또 기왕에 설치되어 있는데 노후가 되었거나 이런 데는 교체를 하면서 나머지는 말씀드린 것처럼 이용자가 많고, 수요가 있는 그런 곳부터 연차적으로 확대를 하고 있다는 말씀을 드립니다.

○**윤용대 위원** 그리고 또 한 가지, 그 시내버스와 승강장 사이가.

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**윤용대 위원** 버스가 손님을 태우려고 정차하잖아요?

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**윤용대 위원** 그러면 노약자나 장애인들이 올라가기가 힘들어요.

그래서 그 유개승강장 내가 보니까 버스가 와서 설 때 버스만 잘 서면 거기에서 바로 올라갈 수가 있어요.

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**윤용대 위원** 그래서 그 민원이 들어왔는데 혹시 민원 들어온 것 없어요?

○**교통건설국장 박제화** 있습니다.

무엇이냐면 보도블록과 버스승차 하는 그 높이 차 때문에 교통약자들이 불편하다는 그런 말씀이 있고요.

그래서 그런 부분을 제거하고자 저상버스를 도입하는 그런 추세인데, 하여튼 현실과 조금 안 맞는 부분이 있어서 그런 부분을 차근차근 해나가야 될 것 같습니다.

○**윤용대 위원** 제가 볼 때는 버스를 댈 수 있는 데로 승강장 바로 옆에 세우면요, 지금도 가능해요.

발판과 보도블록이 똑같이 일자로 맞더라고요.

○**교통건설국장 박제화** 정차할 경우에, 예.

○**윤용대 위원** 그러니까 그것을 기사님들 교육을 통해서 그렇게 해주시든지, 일단은 더 시설을 확충하기보다는 그 방법이 좋지 않겠나, 그렇게 생각을 합니다.

○**교통건설국장 박제화** 알겠습니다.

○**윤용대 위원** 본 위원이 지적한 내역에 대해서 빠른 시일 내에 조치해 주실 것을 당부드리며 이 심사는 마치도록 하고요.

또 다음 것 하도록 하겠습니다.

482쪽입니다, 시내버스 유개승강장 유지관리.

유지관리비로 2억 8천만 원, 전기요금 2,208만 원.

유개승강장 1,672개소 1개소당 21만 5,311원이 정비예산으로 계상내역이 있어요.

국장님, 유개승강장과 지주형승강장 안내판에 대해서 관리 실태를 현지 확인해보신 적 있으십니까?

○**교통건설국장 박제화** 지주형은 제가 기억이 안 나고요, 유개승강장은 이용을

하니까, 버스를 타봤으니까 알고 있습니다.

○**윤용대 위원** 그런데 지금 본 위원이 생각할 때는 지주형승강장과 유개승장이 같이 있어요.

맞아요, 틀려요?

○**교통건설국장 박제화** 예, 같이 있습니다.

○**윤용대 위원** 같이 있는데 지주형승강장이 안내판이 기울어지고 퇴색되고 제가 행정사무감사와 시정질문을 통해 정비를 촉구한 바 있지만 이것이 진짜 너무 보기에 흉합니다, 가보면.

색깔도 막 다 벗겨져서 그렇고.

유개승강장은 하나 있는데 거기에 지주형승강장을 또 그렇게 세워야 되는 것인지, 유개승강장으로 갈음하고 지주형승강장은 폐쇄를 시키는 것이 맞지 않나, 본 위원이 생각할 때는.

2개 다 거기에 해놓을 이유가 없지 않느냐 이것이지요.

그러면 해놓았으면 관리를 잘하든지, 관리도 잘 안 되어 있고 그래요.

한번 나가보시기 바랍니다.

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**윤용대 위원** 그리고 또 유개승강장 내부조명에 대해서 야간에 가보면 반 이상이 전깃불이 꺼져 있어요.

그것은 왜 꺼진 것이지요, 전기 절약하려고 하는 것입니까?

○**교통건설국장 박제화** 확인해 봐야 될 것 같습니다.

○**윤용대 위원** 확인해 보세요.

가보면요, 불이 다 나가 있어요.

밤에는 사람이 많이 거기로 모이는데 불이 꺼져 있으면 위험하다는 이야기이지요.

사고의 위험도 있고 그래서 꼭 그것은 점검을 해볼 필요가 있다는 이야기입니다.

꼭 한번 가보시기 바랍니다.

○**교통건설국장 박제화** 알겠습니다.

○**윤용대 위원** 그리고 대전시 전역 주요도로 유개승강장, 지금 제가 말씀드린 대로 고장내역 등 시설 점검내역을 자료로 바로, 한 분 나가셔서 제출해 주시기 바라겠습니다.

○**교통건설국장 박제화** 위원님 말씀 지난번 행감에서도 하셨고 시정질문에서도 또 말씀을 하셔서, 저희가 내일모레 자치구에, 공문은 바로 행감 끝나고 저희가 보냈고요

실태조사, 공공시설물 실태조사를 전수로 해서 저희하고 같이 회의를 하고 또

재원은 어떻게 마련할 것인지 등등 이런 것들을 구체적으로 할 수 있게 저희가 움직이고 있습니다.

그래서 그 부분은.

○**윤용대 위원** 그것 나오면 자료로 제출해 주시면 되겠습니까.

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**윤용대 위원** 486쪽, 차로이탈 경고장치 장착 사업 있지요?

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**윤용대 위원** 본 예산은 대형 버스·화물 차량 사고로 인해 인명피해가 발생함에 따라 사고예방을 위한 첨단 안전장치 장착비용 지원비로 대당 50만 원의 80%, 40만 원이 지원되고 있는 사업.

2019년도 예산이 7억 3,800만 원으로 지원계획이 1,845대로써 2018년 438대만 지원이 되고 나머지는 명시이월되었어요, 그렇지요?

2회 추경에, 알고 계십니까?

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**윤용대 위원** 명시이월된 이유가 뭐니까?

○**교통건설국장 박제화** 이게 화물자동차 운행하시는 분들이 아직 지금 이 법을, 법이 시행되는 기간이 아직 도래하지가 않아서, 저희는 이제 자꾸 조합이나 또 이런 쪽에 권장을 하고 있는데 시급하게 하는 걸 좀 미루고 있는 그런 사항입니다.

그래서 저희가 이제 행정적으로, 그리고 이게 금년에도 집행률이 제가 오자마자 이걸 보니까 그리 높지를 않아서 조합이나 이런 쪽을 통해서 적극 홍보를 해서 빨리빨리 하도록 해라 그랬더니, 아마 연말에 많이 장착을 한다고 합니다.

그리고 장착한 후에 또 신청은 그다음 해에 보조금 신청을 하기도 하고요.

그래서 이제 이월도 되고 명시이월도 되고, 매년 연말에 집행률이 조금 낮아지고 그런 상황으로 저는 이해를 했습니다.

○**윤용대 위원** 그런데 이제 집행률이 낮아지는 것도 낮아지는 거지만 예산을 얼마 쓰지도 않고 5억 240만 원이라는 돈이 명시이월됐다는 것은 본 위원이 생각할 때는 처음에 예산 세울 때 심도 있게 검토를 안 하고 예산을 세운 것이 아니냐.

그런 것은 사전에 좀 점검을 해볼 필요성이 있는 것 아닙니까, 이게?

○**교통건설국장 박제화** 그런데 저희가 이제.

○**윤용대 위원** 그리고 또 한 가지, 여기에 지금 이제 작년 예산 대비 또 증액을 했어요.

그러면 이 사업 또 이게 다시 명시이월 안 한다는 보장 없잖아요.

○**교통건설국장 박제화** 위원님, 의무 장착해야 되는 기간이 있습니다.

2020년 1월부터 제가 알고 있는데 내년까지 의무적으로 다 장착을 해야 됩니다,

아니면 과태료를 물어야 되거든요.

그래서 우리가 의무 장착해야 되는 화물차, 버스가 대수가 있지 않습니까, 우리 시에 등록된 대수.

그거에 따라서 편성된 예산이라, 말씀드린 것처럼 장착을 하고 저희한테 자금소요를 늦게 신청하거나 이랬을 때 이월되는 것이고 내년 예산이 증액된 건 그 해에 따른 수요와 연계해서 저희가 예산요청을 한 거기 때문에 불필요하게 과다하게 예산편성한 것은 아니라고 저는 생각을 합니다.

○**윤용대 위원** 그러면 본 위원이 말씀드리는데 전년과 같이 명시이월시키지 말고 또 명시이월된다고 하면 예산 사장시키는 겁니다.

그렇습니까?

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**윤용대 위원** 그렇기 때문에 진짜, 올해는 또 예산을 증액해서 편성했기 때문에 진짜 추진함에 있어 우리 국장님 만전을 기해 줘야 될 것 같습니다.

○**교통건설국장 박제화** 예, 적시에 집행될 수 있도록 독려하고 저희가 더 열심히 하겠습니다.

○**윤용대 위원** 또 487쪽입니다.

대덕 화물자동차 공영차고지 조성, 신규 사업이네요, 이게.

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**윤용대 위원** 대덕구 신대동 일대에 2024년 완공을 기한으로 사업비 총액 436억으로 2019년도에 용역비 2억을 계상하였습니다.

2018년도 8월에 제3차 대전광역시 물류기본계획 2026년까지, 2018년도 9월에 공영차고지 조성계획 방침이 결정되었다고 했습니다.

이게 결정을 어디에서 해주는 겁니까?

○**교통건설국장 박제화** 시에서 하는 겁니다.

○**윤용대 위원** 시에서 하는 겁니까?

국토부 아십니까?

○**교통건설국장 박제화** 예, 교통부 승인을 받고 시에서.

○**윤용대 위원** 교통부 승인 받았습니까?

○**교통건설국장 박제화** 예, 받았습니다.

○**윤용대 위원** 본 차고지에 대해서 간략한 설명과 물류기본계획과 9월에 결정된 방침내역서를 자료로 제출해 주시고요.

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**윤용대 위원** 그리고 여기에 보면 사업개요에는 2024년도 7월에 마무리를 한다고 이렇게 되어 있고 7년에 걸쳐서, 그리고 추진실적에는 2026년까지 마무리를 한다고 했어요.

이게 어떻게 된 일이지요?

○**교통건설국장 박제화** 위원님, 2026년까지는 물류기본계획으로 이 공영차고지 외에 다른 여러 가지 사업들이 있습니다.

그것들이 포괄적으로 포함되는 게 2026년까지 사업기간을 정한 거고요.

그 안에서 대덕 신대동 화물자동차 공영차고지 사업은 2024년까지 마무리를 짓겠다는 그런 의미입니다.

○**윤용대 위원** 436억이라는 예산이 들어가지요?

○**교통건설국장 박제화** 예, 전체적으로 그렇습니다.

○**윤용대 위원** 어마어마한 예산이 들어가는데 앞으로의 기대효과라고 할까 뭐라고 할까, 앞으로 화물차, 이게 화물차 저기 아닙니까?

○**교통건설국장 박제화** 맞습니다.

○**윤용대 위원** 거기에 대해서 얼마나 효과를 볼 것인지.

○**교통건설국장 박제화** 우리 시에 화물차가 한 1만 2천 대 정도 됩니다.

1만 2천 대 정도 되는데 공영차고지가 굉장히 부족한 실정이고요.

정확하진 않습니다만 하루에 한 2,400대 정도가 불법 박차를 하고 있는 그런 통계도 제가 본 바 있습니다.

그래서 이렇게 공영차고지를, 이걸로 뭐 다 충족되지는 않습니다만 공영차고지를 만듦으로 인해서 야간에 노변에 화물차가 주차해서 교통사고 위험이랄지 또 주민들이 생활하는 생활공간에 주차해서 주민들의 어떤 불편, 안전 문제 이런 것들을 해소할 수 있는 그런 중요한 사업입니다.

○**윤용대 위원** 그러면 꼭 필요한 사업이네요?

○**교통건설국장 박제화** 예, 그렇습니다.

○**윤용대 위원** 좀 있다 하겠습니까.

○**위원장 이광복** 다 하셨어요?

○**윤용대 위원** 조금 있다.

○**위원장 이광복** 교통건설국장님.

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**위원장 이광복** 윤용대 위원님께서 요구하신 자료 있지요?

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**위원장 이광복** 빠른 시일 내에 제출하셔서, 위원님들에게 같이 제출해 주시기 바랍니다.

○**교통건설국장 박제화** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**위원장 이광복** 동료위원 여러분!

원활한 회의진행을 위해 잠시 정회토록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(15시 20분 회의중지)

(15시 38분 계속개의)

○ **위원장 이광복** 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

계속해서 질의하실 위원께서는 질의해 주시기 바랍니다.

오광영 위원님.

○ **오광영 위원** 오광영 위원입니다.

448쪽 보면, 이게 세입인데요.

중앙로지하상가가 임대수입으로 지금 33억 9천만 원을 세입으로 잡아 놓으셨는데 이게 내년 7월에, 7월 5일 자로 5년 임대계약이 만료되지요?

○ **교통건설국장 박제화** 예, 그렇습니다.

○ **오광영 위원** 이게 만료가 되면 지금 현재 601개 점포가 지금 입주해 있는데 지금 현재 그 임대방식이 시에서 일일이 601개 점포를 한 게 아니고 공동관리상인회에다가 준 건가요?

○ **교통건설국장 박제화** 예, 상인회에서 지금 관리하고 있습니다.

그래서 상인회에서 개별 점포주하고 계약을 맺어서 운영을 하고 있는 그런 상황입니다.

○ **오광영 위원** 그러면 지금 5년 만기되면, 이게 계약방식이 좀 바뀐다, 이런 얘기들 때문에 여러 이야기들이 좀 나오고 있는데 어떤 계획이 있습니까?

○ **교통건설국장 박제화** 아직 구체적인 계획을 마련한 건 아니고요.

감사 때도 말씀을 드렸습시다만 지금 감사원이나 또 행안부나 이쪽에서는 공유재산이기 때문에 일반 국민들, 대전시 같은 경우 시민들께서 공평하게 그것을 활용할 수 있는 기회를 줘야 한다, 이런 감사와 방침이 있습니다.

그래서 이 부분을 그대로 저희가 관철하자면 그분들이 한 30년 이상 상권을 만드어가는 데 나름대로 공헌을 한 부분이 있고요.

또 지금 중앙정부에서 하고자 하는 그런 방침도 있고 그래서 지금 다각도로 검토를 하고 있습니다.

중앙정부에서 말하는 공유재산의 어떤 공평한 활용기회를 부여한다는 측면도 중요한 의미가 있는 거고요.

지금 역전하고 중앙로상가 입점한 분들의 어떤 권리 부분도, 보이지 않는 거지만 그 부분도 고려 안 할 수 없는 그런 상황이라고 해서 지금 다각도로 고민을 하고 있는 상황입니다.

그리고 인천시가 감사 중이거든요, 그와 관련해서 감사원에.

인천시 맞지요, 인천시가 감사 중이고 또 법이 개정안이 지금 또 국회에 올라가 있는 상황입니다.

그런 것들을 지켜보면서 좀 더 고민하겠습니다.

○오광영 위원 앞에 역전 지하상가도 마찬가지로인가요, 210개 그런데.

○교통건설국장 박제화 맞습니다, 거기도 마찬가지입니다.

○오광영 위원 똑같은 케이스인가요?

○교통건설국장 박제화 시안은 다르지만 역전 지하상가는 시설관리공단에서 운영하고 있습니다, 수의계약으로 역시.

그런데 시안은 다르지만 역시 거기도 기한이 되면 지금 중앙정부 방침에 따르면 공개입찰로 가라 그런 상황이라 똑같은 케이스라고 보시면 됩니다.

○오광영 위원 하여튼 이 부분은 상당히 지금 말씀하신 것같이 개인의 재산권 그리고 또 공공시설에 대한 시민들의 공정한 어떤 기회 이런 것들이 좀 상충하는 그런 부분이 좀 있는 것 같아요.

○교통건설국장 박제화 그렇습니다.

○오광영 위원 특히, 권리금이 지금 형성되어 있는 걸로 알고 있는데 그 권리금에 대한 주장들 이런 것들 때문에 상당히 갈등의 소지가 분명히 있는 부분이라고 저는 생각을 합니다.

그래서 이 부분은 뭐 그렇게 길지 않은 시간인데 한 6개월 정도 남은 건데, 아무튼 지혜롭게 대처를 해야 될 부분이라고 저는 생각을 하고요.

○교통건설국장 박제화 예.

○오광영 위원 그리고 타슈 관련해서 제가 이것 죽 보니까 560쪽 보면 타슈 무인대여시스템 운영하는 경상적 지출이랑 자본적 지출이랑 합치면 약 45억 정도 되고 이것저것 합치면 1년에 타슈 운영비가 한 50억 정도 됩니다 보니까, 그렇지요?

○교통건설국장 박제화 그렇습니다.

○오광영 위원 그런 데 관련해서 그동안에, 아까 말씀하셨듯이 2014년 이후에 계속적으로 이용객은 감소되고 있는 추세라고 말씀을 하셨고 그걸로 인해서 여러 가지 향후에 어떻게 할 것인지를 용역하는 용역비를 지금 설정을 하셨는데.

제가 다른 데서 용역한 것은 모르겠고 지금 당장 딱 그 대전세종연구원에 발주해서 나온 용역만 봐도 올해만 2건이고 2015년에 이게 이제 종합용역을 한번 주신 것 같아요.

2015년 8월에 공공자전거 타슈의 효율적 운영과 관리방안 이런 것 했었고요.

그리고 올 1월에 타슈의 이용편익 추정연구, 이것 대전세종연구원에서 똑같이 이재영 박사가 용역을 했었고 또 올 7월에는 타슈의 전기자동차 도입방안 이런 것도 하고 그랬어요.

그러니까 타슈에 대해서는 어쨌든 지금까지 꾸준히 이걸 어떻게 하면 효율적으로 운영할지에 대한 고민들이 있었는데 이것 말고 다른 용역이 또 있었습니까?

- 교통건설국장 박제화 예, 지금 말씀하신 그런 정도.
- 오광영 위원 대전세종연구원 용역이 전체 다입니까?
- 교통건설국장 박제화 예, 그렇습니다.
- 오광영 위원 그래서 이 용역이 전혀 없었던 것도 아니고 이런데 실질적으로 여기 용역에 보면 사실 어느 정도 운영방식에 대한 것까지 다 확정해 놓고 이것을 용역을 주시려고 하는 것 같아요, 그렇지요?
- 자전거 대여의 어떤 방식에 있어서 전환하는 것 그리고 대여소 무선통신방식을 유선통신방식으로 전환해서 통신장애를 근원적으로 해결하겠다, 이런 방침을 가지고 용역을 주겠다는 거잖아요?
- 교통건설국장 박제화 그렇습니다.
- 오광영 위원 이 용역이 나오면 이 용역에 근거해서 새롭게 대여시스템 자체를 개선해야 될 것 아닙니까, 그렇지요?
- 교통건설국장 박제화 그렇습니다.
- 오광영 위원 그것에 대한 비용이 또 꽤 들겠지요?
- 교통건설국장 박제화 지금 45억, 2021년까지 한 45억 정도 저희가 계획하고 있습니다.
- 오광영 위원 그러니까 매년 드는 것, 지금 현재 드는 것이 매년 그렇게 드는데, 예를 들어서 지금 용역결과가 나오면 지금 현재 무선망으로 되어 있는 걸 유선망으로 바꾸게 되면 그것에 따른 통신선로라든가 이런 것 또 개선을 해야 될 것 아닙니까?
- 교통건설국장 박제화 예, 그렇습니다.
- 오광영 위원 거기에 따른 비용이 또 더 추가가 될 거 아니에요?
- 교통건설국장 박제화 그러니까 그 부분을 포함해서 지금 2021년까지 시스템 개선을 하기 위해서 한 45억 정도를 저희가.
- 오광영 위원 매년 정상적 운영비로 드는 것 말고 추가적으로 드는 게 분명히 있을 거란 거지요.
- 교통건설국장 박제화 예, 그건 별개로.
- 오광영 위원 그거 별개로 41억이 더 든다고요?
- 교통건설국장 박제화 예, 왜냐하면 지금 여기서 위원님 말씀하신 정상적 운영비 또 자본적 운영비 이 부분은 기왕에 운영되고 있는 것들을 유지 관리하는 그런 측면이기 때문에 시설관리공단에서 그 비용으로 저희가 보전을 해주는 겁니다.
- 오광영 위원 그렇지요?
- 교통건설국장 박제화 예, 그렇습니다.
- 오광영 위원 그러면 결과적으로 예를 들어서 2020년부터는 타슈 운영에 따른 비용들이 약 100억 정도가 소요되겠네요?

○**교통건설국장 박제화** 그게 아니고 2019년부터 2021년까지 3년에 걸쳐서 45억 정도 저희가 추정을 하고 있습니다.

○**오광영 위원** 3년간 45억 정도가 든다.

○**교통건설국장 박제화** 예, 그렇습니다.

○**오광영 위원** 그러면 한 1년에 15억 정도 드는 거고.

○**교통건설국장 박제화** 예, 그렇다고 보시면 됩니다.

○**오광영 위원** 실질적으로 60억 정도가 앞으로 3년 정도는 타슈 운영에 따른 비용으로 그렇게 되는 거네요?

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**오광영 위원** 우리 국장님 생각하시기에 이게 공익자전거라는 것이 여러 가지 목적을 위해서 설정을 해놨는데, 그렇게 설치한 거고 그런데 이게 그 정도 비용에 따른 편익들이 분명히 있다고 보십니까?

○**교통건설국장 박제화** 비용편익분석을 하면 이게 어떻게 나올지 저도 사실은, 이게 그냥 감성적으로 볼 때 지금 위원님 생각하시는 게 맞을 것 같습니다.

예산은 50억, 뭐 내년부터는 60억 가까이 들어가는데 시민들이 이용하는 그 편익을 볼 때 감성적으로는 이게 비용편익이 나오나 이렇게 생각하실 수 있을 것 같습니다.

○**오광영 위원** 아니, 그런데 제가 생각하는 것이 감성적일 수는 있지만 또 다른 한편으로는 저는 어떤 생각을 하는가 하면 어떤 제도를 시행하는 데 있어서 그것이 필요하다고 느껴서 실행을 시작했는데 그 제도의 타당성, 정당성 이거를 갖다가 계속 유지를 하기 위해서 드는 비용이 너무 큰 경우도 종종 있지 않습니까?

○**교통건설국장 박제화** 예, 그렇습니다.

○**오광영 위원** 그런 경우에 속하지 않을까 이 부분이.

○**교통건설국장 박제화** 서울에서 지하철 이용하는 데 이런 얘기를 합니다.

지금 65세 이상 어르신들 무임승차하지 않습니까?

그것에 대한 편익을 저희가 이야기할 때 이런 이야기.

○**오광영 위원** 저는 이게 필요가 없다고 말씀드리는 건 아닌데요.

제가 왜 이 말씀을 드리는가 하면 이 이야기를 하나 더 꺼내려고 하는 건데 7월에 용역했던 전기자전거 도입방안 관련해서 나온 용역결과를 가지고 타슈에 전기자전거를 도입하는 방안 이런 것 갖고 고민을 하셨던 적이 있으시지요?

○**교통건설국장 박제화** 예, 그렇습니다.

○**오광영 위원** 그런데 그게 왜 추진이 안 됐습니까?

○**교통건설국장 박제화** 좋은 정책이라 하더라도 여러 이해관계자들이 있지 않습니까?

이해관계자들이 자기 주장이, 그들의 주장이 굉장히 강력하고 그러다 보면 일정

부분 숙성될 수 있는 기간이 필요하다고 저는 봅니다.

바르고 정확하게 100% 맞는 건 사실 세상에는 없지 않습니까?

그렇다면 서로 다른 의견들을 숙성해가는 그런 과정에 있다고 저는 그 부분을 판단했습니다.

○오광영 위원 그런데 저는 행정을 하는 과정에 있어서의 국장님이 생각하시는, 또 나름 집행기관이 생각하는 생각과 또 일정하게 제3자 이렇게 좀 떨어져서 3자 입장으로 보는 시민의 입장에서 볼 때 저는 일정 부분 그런 부분이 좀 있는 것 같아요.

아니, 이게 분명히 공익적으로 맞는 건데, 예를 들어서 전기자전거를 도입하려고 하는 것이 전체에 장기적이고 공동의 이익에 부합하는 신재생에너지라든가 이런 거에 부합되는 그런 정책인데도 불구하고 어떤 사유로 인해서, 그것이 이제 특정한 사람들의 반대 이런 것도 있을 수 있을 수가 있고 뭐 여러 가지가 있을 수 있지요.

그런 거에 의해서 계속적으로 꺾이는 경우가 많이 있거든요.

여기뿐만이 아니고 실제로 복지환경위원회에서 올라왔던 몇 가지 안들이 있습니다.

그것들이 수익성을 떨어뜨리는 그런 이유로 인해서 시도 자체가 무산되는 경우들이 종종 있습니다.

그렇지요?

○교통건설국장 박제화 예, 그렇습니다.

○오광영 위원 그 부분에 대한 행정의 역할은, 반대하니까 뭐 골치 아프니까 그냥 안 하면 되지 이게 아니고 저는 충분히 지금 우리가 아까 그 조례안 할 때 그런 부분들 수용하는 대신 이런 부분들은 좀 같이 할 수 있게 하자, 이렇게 연결 돼서 저는 행정을 좀 해주셨으면.

그러니까 그게 필요하다고 보면 그 정도의 발의를 하셔야 되는데 그런 부분 없이 계속해서, 타슈 같은 경우도 그런 부분이거든요.

그러니까 획기적으로 타슈를 개선할 수 있는 방법이 뭐가 있을까를 고민해 보는데 개인 이동수단이라든가 이런 것 계속 되고 이렇게 때문에 비용은 고정적으로 드는데 계속 이용률은 줄어든 것이 저는 눈에 보일 게 뻔하거든요.

그러면 그 이용률을 높이기 위한 또 다른 방법의 획기적인 것들을 마련해서 그것을 끌고 나가야지 저는 된다고 봐요.

○교통건설국장 박제화 예, 그렇습니다.

○오광영 위원 그게 단지 일부의 반대를, 어떤 특정한 이익집단의 반대로 인해서 그런 것들이 이루어지지 않는다고 그러면 그 이용률은 계속적으로 감소한다고 저는 보는 겁니다.

그 부분을 고려를 하셔서 문제를 해결해야 된다고 생각을 합니다.

○**교통건설국장 박제화** 위원님 지적하신 말씀 깊이 고민하겠습니다.

○**오광영 위원** 예, 제가 다음에 하는 거로 하고 이번에 마지막으로, 너무 질의를 안 하는 것 같아서.

차량등록사업소, 전기차가 지금 얼마씩이지요?

하나 구매하려고 하면?

○**교통건설국장 박제화** 4,500만 원 정도, 차 1대가.

○**오광영 위원** 그런데 보조를 받으면, 시 뭐 이렇게 여러 가지 보조를 받으면 4,500이 아니고.

○**교통건설국장 박제화** 본인부담금은.

○**오광영 위원** 본인부담금은 한 2천만 원대 아닙니까?

○**교통건설국장 박제화** …….

○**오광영 위원** 차량등록사업소 분소에서 공용으로 쓰려고 전기차 하나 내년에 구매를 하려고 그러잖아요?

○**교통건설국장 박제화** 4,600만 원인데 지원금을 국비·시비 빼면, 국비 900만 원…….

국비가 900만 원 정도 지원되고 시비가 3,700만 원 지원되고, 시에서도 자치단체에서 지원되는 게 있는데, 지자체에서도

그러니까 개인이 사려고 하면, 국비는 900만 원 일단 지원이 됩니다.

○**오광영 위원** 예.

○**교통건설국장 박제화** 그런데 개인이 전기승용차를 사면 국비 외에 제가 생각할 때 국비에 준하는 자치단체에서 지원하는 데가 있습니다, 자치단체별로 다 다릅니다, 지자체별로 다릅니다.

그런데 지금 위원님께서 말씀하시는 우리 시에서 전기차를 살 때 지원해 주는, 국가에서 지원해 주는 예산.

○**오광영 위원** 그럼 차량등록사업소에서 하나 사려고 하면 4,600만 원에서 국비.

○**교통건설국장 박제화** 3,700만 원 정도 소요됩니다.

○**오광영 위원** 그렇지요?

4,600이라고 쓰여 있길래.

○**교통건설국장 박제화** 예, 국비까지 포함해서 그렇습니다.

○**오광영 위원** 예, 알겠습니다.

○**위원장 이광복** 오광영 위원님 수고하셨습니다.

또 질의하실 위원님, 권중순 위원님.

○**권중순 위원** 권중순 위원입니다.

중앙로 지하상가 시설 현대화사업 부담금 해서요.

국비가 90%고 시비가 10% 해서 1억 9천 얼마 있는데 궁극한 게 캐노피 33개 소 설치한다고 되어 있거든요.

쪽은 539쪽, 이게 지하 인도 입구에다가 그 위에 그걸 씌우는 거지요?

그런 것 같지요?

○교통건설국장 박제화 예.

○권중순 위원 이것 대전시에 보면 이런 데가 많잖아요.

지금 원도심 같은 경우 그런 데가 많아요.

○교통건설국장 박제화 예.

○권중순 위원 그런데 그게 시에서 그걸 씌워줘야 되는 건지 구에서 씌워줘야 되는 건지 혹시 아시는지 해서.

○교통건설국장 박제화 아, 시에서 해야 될지 구에서 해야 될지.

○권중순 위원 예.

○교통건설국장 박제화 지금 중앙로하고 역전상가는.

○권중순 위원 그러니까 여기 중앙로는 보니까 원래 그게 중앙로 마중물 도심 재생사업으로 시작했는데 이게 이쪽으로 그 사업 자체가 약간 변동이 되면서 시작된 것 같아요.

아니, 그러니까.

○교통건설국장 박제화 이걸 자체 시설.

○권중순 위원 그러니까 이걸 그렇다고 하고 이것 외의 지역, 원도심은 그런 데가 많아서, 캐노피 씌워야 될 데가.

○교통건설국장 박제화 예…….

○권중순 위원 나중에 하시지요, 나중에.

그게 본 위원한테 생각 외로 많이 연락이 와요.

○교통건설국장 박제화 캐노피.

○권중순 위원 원도심 것은 지하철도가 지금 캐노피가 없으니까 지하로 물이 들어가잖아요.

○교통건설국장 박제화 그렇습니다.

○권중순 위원 그러니까 그걸 좀 설치해 달라고 본 위원한테 연락이 많이 와서 그래서 그것 본 김에 한번 여쭙보는 거고 나중에 한번 답변을 주십시오.

○교통건설국장 박제화 예, 그렇게 하겠습니다.

○권중순 위원 한 장 넘기면 둔산공동구 위탁대행사업비 해서 돈이 나가지 않습니까?

○교통건설국장 박제화 예.

○권중순 위원 시설관리공단에 나가요.

그런데 이것 당부 말씀드리려고요.

KT건물 화재사건이 지금 단편적으로 보여주는 건데 거기에 스프링클러라든가 자동 화재탐지기 이런 게 설치가 안 돼서 거기에 보도자료 보니까 덜렁 소화기 하나 있어서, 사람 1명에 소화기 하나 있어서 화재가 커졌다는 보도가 있어서.

예산, 본 위원이 보니까 예산 자체는 우리 건설도로과에서 책정을 해서 거기로 넘겨주는 것 같아요, 보니까?

○**교통건설국장 박제화** 그렇습니다.

○**권중순 위원** 시설관리공단으로?

그런데 이 건 때문에 둔산공동구가 국가중요시설이기 때문에 시설관리공단에서도 또 유심히 보겠지만 예산도 넘겨주시는 김에 한번 더 점검을 같이 좀 했으면 좋겠다는 차원에서 말씀드리는 거고요.

○**교통건설국장 박제화** 위원님 말씀드려도 되겠습니까?

○**권중순 위원** 예.

○**교통건설국장 박제화** 안 그래도 지난 토요일에 서대문구 공동구 화재 나서 굉장히 시민들 불편이 많다고 해서 저희가 긴급하게 점검을 했습니다.

점검을 했는데 저는 가보지는 않고 내일 가보려고 그래요, 현장을.

안심이 되는 게 우리는 16km 정도 돼요, 아니 1.6km.

○**권중순 위원** 1.6km.

○**교통건설국장 박제화** 1.6km 정도 되는데 그래서 거기에 이제 사전에 화재감지기 또 분말소화기, 화재가 났을 때 이제 분말소화 1차로 하고, 그다음에 비상송수를 통해서 스프링클러 작동할 수 있는 그런 것들이 설비가 잘 갖춰져 있더라고요.

그리고 매일 이제 두 번 정도씩 시설점검을 거기 있는 청원경찰들이 하고 분기별로 또 4회 이렇게 하더라고요.

그래서 저는 굉장히 안심이 됐는데 그래도 몰라서 한번 내일 현장점검을 하려고 합니다.

○**권중순 위원** 우리 교통회계에 보면 822쪽에 보면요, 822쪽에 보면.

교통특별회계 822쪽에 보면 실시간 주차정보시스템 구축·관리 해서 이 앞쪽으로는 보면 스마트한 주차장 건축 관련해서 예산이 있고, 이것은 주차시스템 같아요, 그러니까 인터넷에서 확인하고 들어가는 것.

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**권중순 위원** 그런데 이게 본 위원이 확인해 보니까 컴퓨터상에서만 돼요, 컴퓨터상에서만.

○**교통건설국장 박제화** 아, 현재는요?

○**권중순 위원** 예.

○**교통건설국장 박제화** 현재는 그럴 겁니다.

그러니까 앱이나 주차관리 앱 이쪽에서는 아직 이 정보가 공유가 안 되고 있고

요.

연차적으로 금년에 한 8개 정도 했고 내년에 10개, 점점 확대하면 이 정보가 축적이 되지 않습니까, 빅데이터화 되면?

이제 민간 앱에서 이 정보를 활용해서 서비스를 할 수 있도록 하고 저희도 마찬가지입니다, 저희가 앱을 만드는 건 바람직하지 않다고 보이고요.

그래서 공유를 할 겁니다.

○권중순 위원 그래서 하여간 결국은 스마트폰 환경에서도 활용할 수 있게 만드시겠다?

○교통건설국장 박제화 그렇게 하겠습니다.

그렇게 할 계획입니다.

○권중순 위원 그렇게 안 되면 이걸 의미가 없다고 생각하거든요.

○교통건설국장 박제화 맞습니다.

○권중순 위원 차 끌고 다니면서 언제 컴퓨터 켜고 앉았느냐고.

이론적으로는 스마트폰에서 인터넷 켜고 들어가서 검색해서 들어가서, 이론적으로는 가능하겠지만 이게 앱 환경에서, 스마트폰에서 바로 들어갈 수 있게끔 만들어야지만, 반드시 돼야 될 부분이라고 생각이 들어서 말씀드리고요.

○교통건설국장 박제화 예, 그렇게 하겠습니다.

○권중순 위원 이런 부분은 정말 잘하는 거거든요.

그러니까 한국사람들이 200m만 걸으면 주차가 해결된다고 하거든요.

200m만 걸으면 주차가 해결되는데 200m 걷기 싫어서 불법주차하고 자꾸 주차공간이 없다고 그러는 건데 이런 식으로 해서 정보를 공유할 수 있게 해놓으면 200m만 걸을 수 있으면 주차난이 많이 해결될 것이라고 생각합니다.

○교통건설국장 박제화 예.

○권중순 위원 529쪽예요, 529쪽에 수질오염 총량제와 관련된 것이예요.

○교통건설국장 박제화 예.

○권중순 위원 수질오염 총량제 이것은 목표 수질을 정해놓고 초과를 하면 모든 개발행위가 다 중단이 되기 때문에 사실은 정말 중요한 부분이고, 그래서 이렇게 보니까 비점오염시설이 있는데 그중에 비점오염저감시설 유지관리비에서 다리 밑이라든가 하천변이라든가 그러니까 비점오염이니까 비오고 그러면 한 번에 오염물질이 하천으로 못 들어가게끔 이런 시설을 만든다는 것이거든요.

○교통건설국장 박제화 그렇습니다.

○권중순 위원 그런 것 같아요, 이렇게 보니까.

○교통건설국장 박제화 그렇습니다.

○권중순 위원 그런데 그 오염삭감시설이 뭐 여러 개가 있어요. 본 위원이 알기로도, 하수처리장이 제일 좋은 것이고.

여러 가지 오염삭감시설이 있는데, 그다음에 여기에 있는 자연형시설 뭐 여러 가지 시설이 있는데 이런 부분이 하나가 그것도 검증이 된 것도 같은데, 투수형 아스콘 그렇지요?

○교통건설국장 박제화 예.

○권중순 위원 이것이 뭐냐 하면 빗물이 그냥 냇가로 들어가서 물이 오염도를 높이는 것이니까 투수형 아스콘이라든가 투수형 보도블록 이런 것은 사용을 본 위원이 생각할 때는 해야 된다고 생각합니다, 반드시 해야 할 것이라고.

왜냐하면 투수용으로 해서 물이 들어가면 그것이 땅을 거쳐서 지하수로 되면서 물이 깨끗해지니까, 당연히.

그렇게 하면 투수형 아스콘의 사용비율을 본 위원이 한번 요청해봤어요, 이번에 그랬더니 거의 사용을 안 하신다고 하시더라고요.

그런데 그것도 거의 사용 안 하시는 이유가 또 일리가 있어요, 또.

도로에다 그것을 깔면 어떻게 된다?

다 부서지고, 내용연수가 얼마 안 되기 때문에.

그렇다고 하면, 그렇다고 안 할 것이냐?

그래서 본 위원이 생각을 해보니까 소도로 같은 경우, 작은 도로.

통행량이 적은 작은 도로 또는 대로변에 있는 자전거도를 만드시잖아요?

○교통건설국장 박제화 예.

○권중순 위원 대도로변에 있는 자전거도로 그리고 하천변에 있는 자전거도로 있지 않습니까?

○교통건설국장 박제화 예.

○권중순 위원 하천변에 있는 자전거도로 시설관리공단에서, 하천관리사업소에서 해요, 아니면 어디에서 해요?

○교통건설국장 박제화 하천관리사업소에서.

○권중순 위원 하천관리사업소에서 합니까?

○교통건설국장 박제화 예.

○권중순 위원 그런 부분은 투수형 아스콘을 썼으면 좋겠다는 생각이 들더라고요, 그런데 금액 차이가 얼마나 날지 모르겠지만.

그런데 4대강 사업하면서 자전거도로 죽 만들면서 본 위원이 유심히 봤는데 그것은 일반 아스콘을 다 깔아놓더라고요.

그래서 결론적으로 이 지금 수질오염 총량제 사실은 굉장히 심각한 문제고 굉장히 중요한 부분이거든요.

이 총괄은 환경녹지국에서 하고 있는 것으로 알고 있어요.

○교통건설국장 박제화 예, 그렇습니다.

○권중순 위원 그래서 다만 여기에서는 예산 지원해 주고 보조해 주는 역할을

하는데, 그런데 결국은 물을 일정 지점이 갑천3지점인가 거기에서 오염도를 측정하는 것이니까, 그것을 하기 위해서는 이런 식으로 아스팔트 공사를 할 때 이런 것도 꼭 했으면 좋겠다, 일정 부분 이상 해놓으면 그것은 효과가 나지 않겠나 싶어서 말씀을 드린 것입니다.

○**교통건설국장 박제화** 알겠습니다.

집행할 때 위원님 말씀하신 부분 유의해서 할 수 있도록 하겠습니다.

○**권중순 위원** 예, 이상 마치겠습니다.

○**위원장 이광복** 권중순 위원님 수고하셨습니다.

또 질의하실 위원님 계십니까?

김찬술 위원님.

○**김찬술 위원** 김찬술 위원입니다.

우선 우리가 준공영제를 하는 이유가 가장 근본적으로, 아까 국장님 말씀하셨던 것 중에 시민의 불편을 해소하는 것이 제일 첫 번째지요?

○**교통건설국장 박제화** 그렇습니다.

○**김찬술 위원** 그런데 왜 그렇게 노선을 늘려달라고 그렇게, 노선을 연장해 달라, 노선을 편성해 달라는 데는 전부 다 부정적인 의견을 갖고 계십니까?

그분들은 대전시민 아니세요?

○**교통건설국장 박제화** 위원님, 부정적인 것은 모르겠습니다, 제가 어떻게 위원님이 들으실 때 그렇게 들으셨나 또 실무자나 우리 과장이 할 때 어떻게 했는지 모르지만 긍정적으로 저희는 봅니다.

우선은 말씀하신 사항들은 불편하니까 말씀을 하신 것이고…….

○**김찬술 위원** 그러니까 준공영제를 해야 되는 이유가 타당성이 안 나오는 데가 차량을 투입하지 못하기 때문에 준공영제를 해서 시민의 불편을 덜어주고자 하는 목적에서 하면 버스노선을 신설한다든가 연장해 준다는 것을, 이것이 시민들이 지금 저한테 바로, 핸드폰으로 계속 보고 있어요, 지금 실시간 중계되니까.

저한테 오는 그 내용을 계속 확인하느냐고 그래요.

준공영제를 하는 가장 근본적인 그 취지도 안 하고 있다고 오는 거예요.

그리고 지금 그것 때문에 연장해 달라는 사람들한테는 긍정적인 마인드에서 접근하셔서 해주시려고 하는 노력이 필요한데 이것이 재정적인 이유를 갖고 계속 얘기하면 총 640억 원을 갖다가 들여 넣으면서까지 하는데 시민의 불편을 뒤돌아서 가만히 팔짱끼고 있는 격하고 다를 것이 없다는 거예요.

이것이 시민제보하는 것을 그대로 하는 것입니다.

국장님, 이것은 그분들이 대전시민이기 때문에 하는 얘기라 정말 우리 시의원들도 귀 기울여 들어야 되고 그분들의 입이 되려고 노력하는 거거든요.

그렇게 검토를, 국장님 처음 오셨으니까 그렇게 봉사한다는 생각으로 해줬으면

좋겠다는 것을 서두에 말씀드리고 시작을 하는 것입니다.

죄송합니다.

여기 온 것을 그대로 말씀을 드리겠습니다.

○교통건설국장 박제화 예.

○김찬술 위원 중학생의 엄마가, 중학생이 엄마의 신용카드로 시내버스를 이용하면서 운전자에게 중학생이라고 얘기를 하고 버스에 탑승했는데 성인요금을 받았다는 것입니다, 이것이 몇 번 버스인지 얘기 안 합니다.

이 문제를 시청의 우리 관계공무원한테 질의를 했더니 어이없는 답변이 나왔다는 거예요.

그 내용은 저한테 다 왔는데 공개하지 않겠습니다.

그러면 이 학생이 그냥 얘기로는, 부모님의 얘기로는 이런 거예요.

학생 신분을 확인하고 단말기를 조작하면 되는데 그것을 하지 않는다는 것이고, 귀찮으니까 이런 일이 발생한다는 거예요.

그 당시에 또 현금을 납부하라는 말도 없었다는 것입니다.

또 하나 제보 들어온 것 그대로 얘기합니다.

밤늦게 11시쯤에 들어가는데 몇 번 버스가, 그 버스기사가 퇴근시간이 된 거예요, 밤 11시니까.

갔다가 그냥 여성이 운전하는 차를 밀어댄답니다, 기본 킬로가 아니고.

이것이 지금 이런 불편신고가 계속 오는 거예요.

아까 교육도 얘기하셨는데, 그렇게 시민이 제보를 하는 거예요.

이것이 왜 그러느냐 하면 준공영제를 하니까 우리 대전광역시에서 일정 부분, 640억 원 넘게 갖다 넣고 있기 때문에 운전기사들도 자기가 필요한 피복비라든가 장갑비용, 식비 이런 것도 얘기하지만 주민들, 시민들도 이런 얘기를 저한테 계속 이것을 보고 계시니까 제보를 주는 거예요.

이것 몇 번 버스라고 제가 얘기를 안 하는 이유가 이것 아까 말씀드렸던 담당 공무원께서 받으신 것 같아요.

계속 제가 하니까 지금도 문자를 계속 넣어요.

이 내용 알고 계십니까?

○교통건설국장 박제화 저는…….

○김찬술 위원 아니, 그리고 학생이 부모님 카드 갖다가 쓰면 돈 더 받으니까?

○교통건설국장 박제화 …….

○김찬술 위원 밤 11시를 전후해서 막차에는 우리 버스기사들이 난폭 운전을 한다는 제보가 많이 들어오고 있어요.

제가 오늘 계속 그것을 보느라고, “예, 알겠습니다, 제가 질의를 하겠습니다.” 이렇게 했는데요.

이런 상황이 계속 발생하고 있는 거예요.

우리가 의회에서 지금 이렇게 하는 것도 생중계를 하기 때문에 시민들의 눈높이가 높아지셨어요.

○교통건설국장 박제화 그렇습니다.

○김찬술 위원 그것에 대해 확실하게 국장님께서 답변을 하고 가셔야 될 것 같습니다.

그리고 다시, 말씀해 보세요.

○교통건설국장 박제화 하여튼 많은 재원이, 시 재원이 준공영제 버스에 투입되는데 반해서 지금 김찬술 위원님이나 또 일반 시민들께서 불편을 겪고 있다는 부분에 대해서는 굉장히 책임감을 느끼고요.

그 부분에 대해서 향후에는 굉장히 법이 허용하는 한도 내에서 엄격하게 저희가 책임을 버스회사 또 운수종사자에게 물을 것입니다.

물론 그분들이 잘 일할 수 있도록 도와주는 그런 측면도 병행해서 할 것입니다만 하여튼 물을 것입니다.

○김찬술 위원 예, 맞습니다.

이것이 버스노선을 늘리고 연장하고 이런 문제는 시의원이 얘기할 것이 아니라고 생각을 합니다.

왜냐하면 버스의 그 세금은 우리 시민들이 내기 때문에 시민들이 조금이라도 불편하다고 하면 예산을 그렇게 쓰기로 되어 있는 것으로 해서 준공영제를 하기 때문에 적극적으로 해서 반영을 해주셔야 합니다.

이것이 국회의원은 공약사항이 되어야 되고 시의원이 공약사항이 되어서는 이런 것은 안 됩니다, 이것은.

이것은 잘못된 것입니다.

그리고 또 한 가지만 여쭙어보겠습니다.

가로등 정비사업하고, 그다음에 어린이보호구역 내에 불법주정차량 CCTV건 있잖아요?

○교통건설국장 박제화 예.

○김찬술 위원 이것도 많이 올라오는 단골 메뉴예요.

우리 대전 방문의 해라고 하셨는데 거리에 나가시면 가장 보기 싫은 것이 뭐냐 하면 가로등의 조형물입니다.

다른 데보다 조금, 과학도시잖아요, 대전이.

좀 그것의 외형적인 변화도 조금은 다르게 생각해봐야 될 것 같고요.

미니 태양광을 설치한다든가 등등 해서 과학도시에 맞는 가로등의 정비가 필요하다고 생각을 합니다.

그런데 지금 정비사업에 올라오는 것을 보면 구도심은 인구가 빠져나감에 따라

서 상가가 슬럼화 되고 있는 현상이에요.

그러다 보니까 지금에 있는 가로등을 계속 바꾸고는 계신데 시민들이 피부로 와 닿지가 않습니다.

그래서 그렇게 민원이 들어오는 것이 상당히 있습니다.

그쪽에 집중을 하셔서 바꾸어 주시는 것도 좋을 것 같고, 대체적으로 가로등 정비사업에 대한 것은 조형물이 대전시의 전체 경관을 차지하는 포션이 상당히 큼니다.

그래서 그런 것도 지금 대전 방문의 해에 맞춰서 해주셨으면 좋겠습니다.

아울러서 저한테 제출한 자료에 보면 대전 방문의 해 관련 틈새 노선현황 해서 하신다고 하셨잖아요.

이 틈새 노선에 대한 이러한 지금 이렇게 해서 대청호 오색 및 호박 경관조성, 식장산 전망대 건설에 따른 것, 그다음에 대전공공디자인 브랜드사업, 트릭아트사업, 그다음에 대전야시장 개설, K-팝 뮤직페스티벌 개최, 텐텐 프로젝트 추진 이렇게 해서 죽 하신다고 계획서를 내셨어요?

○교통건설국장 박제화 예.

○김찬술 위원 이러한 것과 더불어서 이것이 실질적으로 계획은 세웠다가 행사장 일찍 끝나고 이런 것에 따라서 필요 없을 사항도 종종 발생하는 것 주로 생각 되거든요.

어느 한 시민이 이런 말씀을 하셨어요.

늦게까지 한다고 했는데 행사 일찍 끝나면 돈만 낭비되는 사항이잖아요, 그래도 이런 것이?

그것을 탄력적으로 하시는 방법도 있나요?

○교통건설국장 박제화 해당되는, 예컨대 축제기간이라면 그 축제기간 운영하는 것이고요.

○김찬술 위원 그러니까 예를 들어서 비가 와서 이런 경우도 있잖아요.

○교통건설국장 박제화 예.

○김찬술 위원 그래서 늦게까지 다녀야 될지 안 다녀야 될지 탄력적으로 운영할 수는 없느냐는 얘가지요.

○교통건설국장 박제화 예, 그 부분도 좀 검토를 하겠습니다.

그런데 예컨대 공지가 되고 그런 상황에서는 또 여건이 변해서 단축을 하거나 결행을 시키면 또 그 부분에 대해서 이런 저런 얘기들이 있을 수 있거든요.

하여튼 말씀하신 취지는 충분히 이해를 하겠습니다.

○김찬술 위원 예, 그 어린이보호구역에 66번, 824쪽에 있는 것이 있어요.

이것이, 824쪽요.

이것이 지금 초등학교 내에, 초등학교 근처에 설치되어 있는 것이 이것이 한 군

데입니까?

아니면 우리 대전시 내 현황을 갖고 계신 것이 있나요?

얼마나 지금 안 되어 있지요?

○교통건설국장 박제화 불법주정차 CCTV 말씀이시지요?

○김찬술 위원 예, 초등학교 근처 어린이보호구역 내에.

○교통건설국장 박제화 지금 이 사업은 그 옆에 조그맣게 쓰여 있는데 이제 내년사업 19건 시민공모사업입니다, 공모사업으로 들어와서 하는 것이고.

우리 시 현재 보호구역 내에 있는 불법주정차 CCTV 현황은 제가 지금 파악하고 있지 못합니다.

자료로 위원님께 이것은 제출토록 하겠습니다.

○김찬술 위원 예, 올해 예산은 지금 여기 시민공모사업으로 해서 했지 않습니까?

○교통건설국장 박제화 예.

○김찬술 위원 그런데 이것은 어린이 안전사고를 위해서라도 추가 예산에도 편성을 하셔서 전체 대전시의 불법주정차, 어린이보호구역 내에 있는 것은 완료를 하시는 것이 좋지 않을까 싶어서 말씀을 드립니다.

○교통건설국장 박제화 예, 알겠습니다.

○김찬술 위원 그리고 제가 마지막으로 노은역 주차장에 관련된 사항에 대해서 질의를 할까 합니다.

이것이 끊임없이 예산은 들어갑니다.

그리고 계속해서 시설도 들어가야 되고 위탁료도 비용은 계속 내야 되는데 이것에 대한 지금 국장님 생각이 어디까지 어떻게 하실 것인지는 행감 때도 지적했던 사항이고 계속 예산은 안 나가야 될 돈이 계속 나가고 있잖아요?

이것에 대한 어떤 방안도 갖고 계신가요?

○교통건설국장 박제화 말씀하신 것처럼 행감 때 제가 말씀을 드렸습시다만 지금 대법원에 소송이 진행 중인 사항이라 지금 저희가 움직일 수 있는 여지가 그리 많지는 않습니다.

전부금 관련된 부분이 승소하든 패소하든 결론이 나와 저희가 움직일 수 있거든요.

승소를 하면 저쪽에 지금 관리운영권을 갖고 있는 차바이오텍, 거기가 관리운영권이 있다고 지금 전제를 하는 것이지 않습니까?

그런데 현실적으로 관리운영권을 행사하지 않고 있는 상황이고, 패소를 하면 관리운영권이 없다고 해서 전부금 저희가 내줘야 할 사항이고, 하여튼 양쪽 면 전부다 어떻게 되었든지 간에 결론이 나면 저희는 빨리 그것을 시유재산으로 혹은 경매처분을 하든지 어떻게 하든지 해서 마무리를 져야 된다고 저는 생각을 합니다.

그 부분을 지금처럼 이렇게 죽 길게.

○김찬술 위원 예, 알겠습니다.

주식회사 리차드텍이 관리운영 회사인데요.

○교통건설국장 박제화 예.

○김찬술 위원 지금 계속해서 이렇게 소방시설, 건물보수·방수, 저장버스, 횡단 보도 이런 기타 등등에 돈을 끊임없이 갖다 넣고 있어요.

그런데 이것은 어떻게 하든지 간에 지금 대전시에 떨어졌으니까 하는 수없이 하는 거잖아요.

○교통건설국장 박제화 예.

○김찬술 위원 그러면 정리를 어떻게든지 이것을 하셔야 되는 문제고요.

이것에 대해서 대전시에서 무슨 특별하게 어떤 법원의 판결이 안 났기 때문에 그냥 그렇게 한다 이것이 아니고 어차피 승소를 하든 안 하든 대전시가 떠안을 것이라면 좀 득실 플러스, 마이너스를 하셔서 책임 있게 어느 분이 하나는 칼을 대서 하셔야지만 연간에 이렇게 들어가는 이 비용을 우리가 떠안아서 무슨 수수료를 받더라도 받는 것이지, 이것은 그냥 헛돈만 내버리고 있는 것이잖아요, 예산으로.

○교통건설국장 박제화 …….

○김찬술 위원 이것이 지금 몇십 년을, 십년 가까이 끌고 오는 거잖아요.

그렇기 때문에 말씀을 드리는 거예요.

○교통건설국장 박제화 저도 위원님 말씀처럼 그 부분 빨리 결론을 내서 갖고 오든지, 운영권을 다시 누구한테 주든지 해야 된다고 생각을 합니다.

그래야 그 지역주민들이 그 노은역을 이용할 때…….

○김찬술 위원 그러니까요, 그래서 말씀을 드리는 거예요.

이기든 지든 크게 뭐가 없다고 하면 지금은 국장님이 어떤 판단이 서서 보고를 하셔서 해야 될 시기가 아닌가 싶어서 말씀을 드리는 거예요.

이것 또 3억 넘게 올라온 예산을, 그렇다고 깎을 수도 없는 거잖아요.

저기다가 방치해 두면 저기는 저기가 되는 것이니까.

하여튼 지금까지 제가 우리 국장님한테 말씀드린 것 중에 가장 소중한 것이 뭐냐 하면 우리 시민의 불편이 없게 해주는 것이 준공영제예요.

그런데 이것의 접근방식이 그것 수지분석이 안 돼, 예산으로 해서 안 돼 이렇게 접근하면 끊임없이 민원은 발생한다고요.

그리고 수혜자하고 수혜를 받지 못한 시민들의 차이는 확연하게 다르다는 거예요.

앞으로는 그 부분들이 이런 영상매체나 이런 것을 보고서 얼마든지 저희들한테 얘기할 수 있고 그렇게 권리가 있으세요, 그분들은.

아까 그 중학생이 얼마나 그렇게 했으면 이런 것을 저한테 제보를 해서 카톡으로, 저도 깜짝 놀랐어요.

그리고 그 불편함을 호소하는 시민들의 그 얘기가 분명히 있는 것입니다.

그런데 그것을 그냥 무시해 버리고 이렇게 하는 처사는 정말 그런 것 같고요.

지금까지 돈은 640억 원을 넘게 버스나 이렇게 넣고 있는데 서비스 질의 개선은 충분히 하셔야 할 것 같고요.

택시도 분명하게 서비스의 질이 개선되지 않으면 우리 시민들이 우리 교통건설국을 불신하는 것은 계속될 것입니다.

잘 부탁드립니다.

이상입니다.

○위원장 이광복 김찬술 위원님 수고하셨습니다.

또 질의하실 위원님 계십니까?

윤용대 위원님.

○윤용대 위원 윤용대 위원입니다.

중복되는 질의가 될 수 있겠습니다.

그렇지만 질의를 하도록 하겠습니다.

514쪽인데요.

노후 지하차도 조도개선사업이에요.

전년도 예산에 비해 6.2%가 증가한 13억 2,900만 원의 예산이 편성되었습니다.

지하차도별 예산이 삼천지하차도가 5억 4,900, 유성지하차도가 1억 9,700, 갈마지하차도가 5억 8,100만 원으로 되어 있습니다, 국장님 맞지요?

○교통건설국장 박제화 예.

○윤용대 위원 현재 개선하고자 하는 지하차도의 조도와 개선 후 조도가 얼마나 밝은지, 규정상 조도기준이 있지요, 조도 밝기에 대한.

그 기준에 대해서 설명 좀 해주시지요.

○교통건설국장 박제화 위원님, 이 부분은 제가 상세히 파악을 못 했습니다.

자료로 제출해 주시면.

○윤용대 위원 그러면 자료로 주시면 되겠습니다.

○교통건설국장 박제화 예.

○윤용대 위원 2018년도 조도개선된 지하차도와 터널, 2019년도에 예산을 반영하고자 하는 지하차도와 터널의 추진계획에 대해서도 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 박제화 예, 알겠습니다.

○윤용대 위원 그리고 본 위원이 현지 확인 등을 통해 확인결과 지하차도와 터널이 LED로 교체된 것도 있고 안 된 데도 있었습니다.

대다수가 고압나트륨등으로 사고를 유발할 수 있는, 그런 조도개선이 조속히 시행이 되어야 된다고 보는데 국장님도 그렇게 생각하십니까?

○교통건설국장 박제화 나트륨등으로 교체해야 된다고 말씀하시는 것인가요?

○윤용대 위원 아니, LED등.

○교통건설국장 박제화 LED로.

○윤용대 위원 예.

○교통건설국장 박제화 예, LED가 수명이 길고 또 조도가 효율성이 높기 때문에 방향성은 그쪽이 맞다고 봅니다.

그런데 이것이 저희가 구로, 자치구로 사업비를 쥐서 구에서 시행하는 부분이 있는데 저희가 방향성은 구도 같다고 생각을 합니다.

그런데 구체적인 집행방법상으로는 조금씩, 조금씩 다를 수도 있는 여지가 있다고 보입니다.

○윤용대 위원 도로 20m 이상은 시에서 하는 것 아닙니까?

○교통건설국장 박제화 시에서 관리합니다.

○윤용대 위원 그런데 구에서 하는 데도 있습니까?

지하차도가 구에서 관리하는 것이 있어요?

○교통건설국장 박제화 예, 구에서 하는 것이 맞습니다.

○윤용대 위원 조명에 관해서만, 지하차도 그렇게 되어 있습니까?

○교통건설국장 박제화 예.

○윤용대 위원 그리고 노후 지하차도개선 사업비로 508쪽에 20억 1,200만 원이 계상된 것으로 알고 있습니다.

사고방지 및 내년 대전 방문의 해를 대비해서 차도 개선만이라도 우선적으로 추진되어야 한다고 봅니다.

국장님도 그렇게 생각하시지요?

○교통건설국장 박제화 예, 그렇습니다.

○윤용대 위원 그래서 LED로 하는데 비용이 구체적으로 한 등 교체하는 데 얼마가 드는지 그것은 금방 말씀하실 수 있습니까?

○교통건설국장 박제화 350만 원 정도 든다고 제가 알고 있습니다.

○윤용대 위원 한 등?

○교통건설국장 박제화 예, 등 하나 교체하는 데요.

○윤용대 위원 등 하나 교체하는 데 350.

○교통건설국장 박제화 350만 원 정도요.

○윤용대 위원 350만 원.

그 지하차도 것을 얘기하시는 거지요?

○교통건설국장 박제화 가로등이 그렇다고 알고 있거든요.

그러니까 지하철도도 대동소이하다고 알고 있습니다.

○윤용대 위원 그렇게 많이 들어갑니까?

○교통건설국장 박제화 굉장히 단가가 비싸더라고요.

○윤용대 위원 이것은 아닌 것 같은데?

○교통건설국장 박제화 죄송합니다.

가로등이 한 350만 원이고, 지하철도는 등별로 한 100만 원 정도 된다고 합니다.

○윤용대 위원 오신 지 얼마 안 되어서 업무과약이 덜 되신 것 같은데 좀 업무과약을 확실하게 하시고요.

그리고 제가 말씀드리고자 하는 얘기는 뭐냐 하면 대전 방문의 해를 맞이해서 지하철도 같은 경우는 사고위험이 많기 때문에 제가 행정사무감사 때나 업무보고 때 수시로 제가 말씀드린 바가 있습니다.

지하차도의 조도개선은 우선적으로 이루어져야 한다, 분명히 그 말 몇 번이나 했는데도 아직도, 예산상으로 보나 뭐를 보나 전적으로 그렇게 추진되지 못하고 있다고 생각하는데 국장은 어떻게 생각하십니까?

○교통건설국장 박제화 저희가 당장 현장에서 사업을, 교체사업을 하지는 못했을 겁니다, 현재.

그런데 아까도 말씀드린 것처럼.

○윤용대 위원 아니, 그러니까 우선적으로 지하철도부터 해야 된다.

다른 사업은 뭐 급한 사업이 아니기 때문에 우선적으로 지하철도 조도개선을 해야 된다, 본 위원이 그렇게 계속적으로 주장을 해왔습니다.

○교통건설국장 박제화 그 부분은 공공시설물에 대해서 대전 방문의 해를 맞이해서 손님맛이를 제대로 할 수 있도록 하시라고 말씀을 주셨고요.

그 부분은 저희가 우선순위를 정해서, 예를 들어서 다중이용시설 대로변 또 관광지 주변 예컨대 장태산 이런 데를 우선적으로 좀 하고, 지금 말씀하신 그런 지하철도도 역시 우선순위에 넣어서 검토를 하겠습니다.

○윤용대 위원 지하철도는 운전하시는 분들의 사고위험 부담률이 크기 때문에 그것부터 우선적으로 해줬으면 하는 그런 바람에서 얘기하는 거니까요.

거기를 우선순위에 넣으셔서 사업을 함에 지장이 없도록 최선을 다해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 박제화 예.

○윤용대 위원 525쪽입니다.

보행안전 방호울타리 설치 및 비규격 난간교체 신규 사업입니다.

내년부터 연차별 정비계획에 의거 유성2교 등 75개소에 41억 5,600만 원, 2022년 연차별 정비계획사업으로 내년에는 유성2교 등 25개소에 6억 5,100만 원 예산

을 계상했습니다.

사업개요에서 차량 방호울타리를 교체해서 시설기준 미달이 또 17개교가 있고요.

시설기준 규격미달 보행자 안전난간 교체가 33개로 되어 있습니다.

여기 시설기준 미달에 대하여 설명 좀 부탁드립니다.

○**교통건설국장 박제화** 이 시설기준 미달이라는 부분은 높이가 있지 않습니까? 교량난간 높이가 있는데 그 높이가, 예를 들어서 1m라고 하면 그게 50cm로 되어 있다면 규격미달인 거지요.

그리고 충격에, 차량이나 이런 것의 충격에 어느 정도 강도가 있고 유지가 돼야 되는데 그거에 미달되면 역시 그것도 규격미달이라고 볼 수 있고요.

그런 것들을 이제 말씀을 드리는 겁니다.

○**윤용대 위원** 이번 사업예산에 육교예산은 포함이 안 된 것 같아요.

주요예산에 대한 설명서에 육교에 대한 예산이 언급이 안 돼 있는 것 같은데 육교 정비예산은 계상 어디 돼있는 데 있습니까?

○**교통건설국장 박제화** 이 사업에는 육교는 해당이 없고요, 교량에 대해서 한 거고요.

위원님 전에 말씀하신 것처럼 육교도 공공시설물이기 때문에 그 부분은 대전 방문의 해 맞이 준비와 관련해서 그 부분도 파악해서.

○**윤용대 위원** 그러면 그 예산은 어떻게, 예산을 따로 또 세울 겁니까?

○**교통건설국장 박제화** 그건 아니고요, 기왕에 지금 교통안전시설과 관련된 그런 재원들이 있습니다.

내년도 예산편성된 것도 있고 뭐 시장님도 말씀을 하셨습니다만 경우에 따라서는 특별조정교부금까지도 투입하겠다, 이런 말씀이 있으셨지 않습니까?

그러면 저희가 내일 모레 구에서 현황조사를 받고 필요한 소요사업 일정 이런 것들을 전체적으로 검토를 해서 보고를 드리도록 하겠습니다.

○**윤용대 위원** 그리고 국장님 제가 행감 때 말씀드린 육교는 한번 가보셨습니까?

○**교통건설국장 박제화** 현장에 제가 가보지는 않았고요, 담당과장이 가서 봤습니다.

○**윤용대 위원** 과장님, 어떤 과장님이?

○**교통건설국장 박제화** 건설도로과장.

○**윤용대 위원** 월드킴육교 거기 가봤어요?

(○**건설도로과장 이종범** 집행기관석에서 - 예.)

엘리베이터 타봤어요?

(○**건설도로과장 이종범** 집행기관석에서 - 계단으로 걸어갔다 계단으로 내

려와서 못 타봤습니다.)

엘리베이터도 본 위원이 가서 봤는데, 그러니까 세밀하게, 나가시면 세밀하게 보셔야지요.

엘리베이터를 타보니까 이견 완행열차도 그런 완행열차가 없습니다.

한 2분에서 3분 걸리는 것 같아요, 기다리는 시간이

(○건설도로과장 이종범 집행기관석에서 - 장애자 것이라 속도가.)

아니, 장애자 것이라도 다른 데 있는 것은 그 정도보다는 빠릅니다.

다른 데도 가서 타보고 했는데 너무 느려서 진짜 속 터질 지경이고 너무 답답한 그런 느낌이 들었습니다.

아무리 장애인이고 노약자라도 기다리는 시간이 길면 좀 답답할 겁니다.

그것도 좀 시정을 해야 될 것 같고요.

○교통건설국장 박제화 살펴보겠습니다.

○윤용대 위원 하여간 육교 점검 정비 같은 그런 것 앞으로 전수조사를 해서 한다고 하니까 그것은 나중에 자료로 제출해 주시면 되겠습니다.

그리고 526쪽입니다.

교량 및 지하차도 도로안전시설물 설치 신규 사업이네요.

내년 6월까지 일제조사 결과 교통사고 잦은 곳 및 비규격 제품 교체 및 신설이 45개소, 사고위험 구간 61개소에 대한 야간 발광형 도로안전표지 61개소 설치로 4억 원 예산이 계상되었습니다.

도로의 개념에서 20m 도로, 지하보도 관리는 어쨌든 우리 시에서 관리는 하는데 갈마지하보도 점검해 보신 적 있습니까, 갈마지하보도?

○교통건설국장 박제화 구청.

○윤용대 위원 아니, 구청에서 관리를 하더라도 한번 좀 가보셔야 될 것 아닙니까?

가서 확인을 하고 안 되어 있으면 구청에다 얘기라도 해주셔야지.

○교통건설국장 박제화 그러니까 그런 부분, 지금 말씀하셨던 공공시설물에 대한 부분은 내일 모레 구에서 저희한테 갖고 오면 그거 보고서 저희가 필요하다면 현장도 가보고, 전부 다 지금 여기 공무원들이 구청공무원은 아니지 않습니까?

○윤용대 위원 예, 그건 아는데 그래도 이제 제가 저번에도 지적한 내용인데 한번은 가보셨어야지요.

거기가 좁아서 옛날부터 구청에서 관리하는 건 내가 알고 있지만 거기 가봐요, 엄청나게 진짜 흉물처럼 되어 있어서 범죄유발보도입니다, 범죄유발보도.

한번 가서서 보시고, 구에서 관리하는 거지만 대전시 전체 관할해서 이렇게 할 수도 있는 것 아닙니까?

그래서 잘못된 부분이 있으면 구에다 시정요구도 하고 관리도 잘하라고 이렇게

해주면 되는 것 아니겠습니까, 그렇지요?

○교통건설국장 박제화 예.

○윤용대 위원 그렇게 해주시기 바랍니다.

마지막으로 하나만 더 하겠습니다.

535쪽 가로등 정비사업, 536쪽 노후가로등 교체, 520쪽 신규 원도심 노후가로등 조도개선사업입니다.

가로등 정비사업이 전년도에 비해 1억이 증가, 6억 5천만 원이 시비로 50% 매칭, 구비까지 합치면 13억 원이 됩니다.

정비대상이 1,132개로 1개소당 11만 4천여 원을 책정하였으며 노후가로등 교체 예산은 전년도 예산 대비해 50%가 증가하여 3억 9,800만 원으로 구비까지 합하면 7억 8,600만 원이 되겠습니다.

신규 사업으로 원도심 노후가로등 조도개선사업으로 동구에 4억, 중구에 4억, 대덕구에 8억 합이 구 부담 없이 순수 시비로 16억 예산이 계상되어 있습니다.

정비대상이 320개로 1개소당 50만 원 이상이 소요되고 있습니다.

본 사업들에 대한 개소당 예산 산출액이 다른 이유는 어떤 것인지 거기에 대해서 국장님.

○교통건설국장 박제화 …….

○윤용대 위원 알았습니다.

다음에 하시고요.

○교통건설국장 박제화 위원님, 자료를 이 부분 드리도록 하겠습니다.

○윤용대 위원 예.

○교통건설국장 박제화 이게 아마 전체 교체하는 것도 있을 거고요.

등만 교체하는 것도 있고 이렇습니다.

○윤용대 위원 예, 그래서 본 위원이 판단하기에는 현재 고온나트륨등을 LED로 교체하면 된다고 생각합니다.

그런데 혹시 LED, 지금 가로등에 되어 있는 고온나트륨등을 교체할 때 지주까지 합쳐서 그걸 교체해야 되는 겁니까?

○교통건설국장 박제화 그러니까 지주가 노후해서 교체가 될 사항이면 지주까지 교체해야 되고요.

그러자면 한 500만 원 듭니다, 가로등 하나에.

등만 교체하면.

○윤용대 위원 그러니까 그렇게 되면 지주를 안 바꿀 경우에는 더 쌀 것 아닙니까?

○교통건설국장 박제화 350만 원 정도 들고요.

○윤용대 위원 지주가 150 들어가는 겁니까?

○교통건설국장 박제화 예, 그렇습니다.

더군다나 김찬술 위원님께서 말씀하셨던 과학도시와 같은 그런 디자인을 적용하면 조금 더 소요될 것 같습니다.

○윤용대 위원 예, 그래서 지난 야간 현지 확인 시 둔원고등학교 육교에 6개의 가로등이 불이 나간 걸로 파악을 했었는데 일주일 후에 정비가 됐더라고요.

수고하셨다는 말씀드리고.

○교통건설국장 박제화 위원님께서 관심 갖고 말씀해 주셔서.

○윤용대 위원 가로등 관리비가 구청과 시 50% 부담 분담되어 구별로 관리되는 것으로 알고 있습니다.

예산 절감과 관리에 효과를 거두기 위해, 혹시 모든 시설은 지금 시설관리공단에서 관리하고 있지요?

○교통건설국장 박제화 예, 대부분 그런 걸로 알고 있습니다.

○윤용대 위원 가로등이나 이런 것도 거기서 관리하면 안 되는 겁니까?

○교통건설국장 박제화 제가 여기서 뭐 말씀드릴 수는 없을 것 같고요.

그게 시설관리공단도 조직과 인력이 제한되어 있고 만일 업무영역을 넓히자면 인원을 더 늘려야 될 거고 이런 것들은 의회하고 또 별도 협의가 필요할 거고 시의 방침도 또 있어야 될 겁니다.

○윤용대 위원 예, 알겠습니다.

본 위원이 한 말씀드리겠습니다.

가로등 관리와 가로등 조도개선을 위한 예산절감과 효율적인 개선방법을 강구해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 박제화 예, 알겠습니다.

○윤용대 위원 이상입니다.

마치겠습니다.

○위원장 이광복 윤용대 위원님 수고하셨습니다.

국장님.

○교통건설국장 박제화 예.

○위원장 이광복 윤용대 위원님께서 요구하신 자료 빨리 갖다 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 박제화 예, 저희가 열심히 준비는 하고 있는데 위원장님, 하여튼 최대한 빨리, 최대한 빨리해서 드리겠습니다.

○위원장 이광복 예, 자료요구가 많다 보니까 좀 걸리더라도.

○교통건설국장 박제화 예, 최대한 빨리해서 드리겠습니다.

○위원장 이광복 또 질의하실 위원님 계십니까?

우승호 위원님.

○우승호 위원 우승호 위원입니다.

본 위원이 지난번 행정사무감사 때 전신주 지중화 관련해서 자료 요청했던 적이 있습니다.

○교통건설국장 박제화 예.

○우승호 위원 547쪽 보면 한전 지중화사업이라고 있는데 아직 자료를 못 받았어요, 저는.

○교통건설국장 박제화 아, 그렇습니까?

○우승호 위원 예, 혹시 관계공무원분들께서 자료를 왜 안 주신 건지.

○교통건설국장 박제화 아이고, 제가 챙기겠습니다.

○우승호 위원 좀 당부드립니다.

사실 이게 50 대 50이라고 말씀하셨는데 지금 시비가 6 대 4인가요?

시비가 좀 더 한전보다 많이 잡혀 있네요.

○교통건설국장 박제화 50 대 50으로 저는 알고 있는데, 잠깐만요.

도로를 굴착해서 그 안으로 지중화설비를 넣지 않습니까?

그러면 거기 다시 재포장하고 설비를 뜯어내고 하는, 포장을 뜯어내고 하는 것이 100% 시비 부담이라 조금 차이가 있습니다.

○우승호 위원 그래요, 알겠습니다.

본 위원이 지금 자료를 보지 못했기 때문에 뭐라 말씀드릴 게 없습니다만 어떤 장소나 여러 가지 선정되는 과정에서 도시재생본부에서는 스카이라드 관련해서 전신주가 15개가 있습니다.

이것 관련해서 위치를 이동한다는 그런 얘기를 들은 적이 있어요.

이게 어떻게 보면 지금 교통건설국과 협업을 해야 되는 부분이라고 생각을 하는데.

○교통건설국장 박제화 재생본부에서 도시재생사업을 하는데.

○우승호 위원 예, 그렇게 대답을 들었거든요, 본부장님에게.

○교통건설국장 박제화 전신주를 옮기는 것 말씀이신 거지요?

○우승호 위원 예, 이동, 진입하는 데 여러 가지 불편한 그런 단점이 지금 있으니까.

○교통건설국장 박제화 저희하고, 아마 도로 혹은 인도에 설치를 해야 된다고 하면 저희하고 아마 업무협의를 해야 될 겁니다.

○우승호 위원 그러면, 많이 보겠습니다.

일단 자료를 당부말씀드리고요.

택시 관련해서 489쪽부터 492쪽까지, 지금 9월까지 추진실적이 있지만 집행잔액이 생각보다 좀 많습니다.

이게 왜 그렇지요?

아직 9월이기 때문에 4개월 정도 집행이 안 됐을 수 있습니다만 그래도 금액이

좁, 적은 금액은 아닙니다.

그런데도 불구하고 카드결제 수수료 같은 경우에는 6.6%가 증감됐어요.

○교통건설국장 박제화 지금 490쪽 말씀하시는 거지요?

○우승호 위원 예, 전체적으로 예산이 지금 많이 남을, 미묘하게 좁 남을 것 같은 예측을 할 수 있는데도 불구하고 2019년도에는 카드결제 수수료는 6.6%가 증가됐습니다.

○교통건설국장 박제화 저는 제가 생각할 때 아까 차량정보장치하고 비슷하게 이 부분은 그쪽에서, 택시운수회사에서 저희한테 이 부분을 요청을, 카드사에서 요청을 해야 되는 거거든요.

그러면 적어도 카드결제하고 난 다음에 한 달, 한 달 반 정도는 이게 결제할 때 좁 딜레이가 됩니다.

그래서 그런 차이가 조금 있지 않을까 싶은데 조금 많네요, 집행잔액이.

○우승호 위원 예, 많지요?

○교통건설국장 박제화 예, 조금 많네요, 그것보다도.

○우승호 위원 유가보조금도 그렇고 콜 수수료도 그렇고 집행잔액이 계속 남습니다.

혹시 이것에 대해서 조금씩 단계적으로.

○교통건설국장 박제화 위원님, 9월 말 현재라, 이게 9월 말 현재 자료라, 그러면 실제 집행한 건 7월 내지 8월까지 요청을 한 것이고 그렇다 보면 제가 볼 때 이게 거의 집행될 것 같습니다.

○우승호 위원 그래요?

○교통건설국장 박제화 12월 말.

○우승호 위원 그럼 지켜보겠습니다.

그러면 하나 더 여쭙보겠습니다.

50번 492쪽에 카드결제에 따른 통신비가 1만 1천 원 잡혀있어요.

혹시 카드결제를 위한 시스템을 몇 년도부터 구축을 했습니까, 이것 지원어요? 이 시스템을 구축한 연도가?

○교통건설국장 박제화 2008년도입니다.

○우승호 위원 2008년도지요?

○교통건설국장 박제화 예.

○우승호 위원 그럼 2008년도부터 1만 1천 원이라는 요금을 갖고 지금 10년 동안 계속해온 거지요?

○교통건설국장 박제화 예, 그렇게 알고 있습니다.

○우승호 위원 본 위원이 말씀드린 이유는 사실 2008년도의 통신수준과 10년 지난 시점의 통신수준이 좁 차이가 많이 나겠지요?

○**교통건설국장 박제화** 그렇습니다.

○**우승호 위원** 그 중간에 어떤 업데이트나 여러 가지 경로가 있었는지 모르겠는데, 좀 찾아봤습니다, 본 위원이 여러 가지로 상황을 보면 요금 라우터기기 같은 경우도 무료로 통신사마다 경쟁도 많이 올라왔기 때문에 보통 월 기본료 5천 원 정도로 납부되는 곳도 좀 있어요.

○**교통건설국장 박제화** 예.

○**우승호 위원** 그래서 지금 2008년도 때 1만 1천 원 요금을 납부하고 있었기 때문에 현행수준을 계속적으로 이어왔지 않나 하는 생각을 가질 수 있는데 현재 어떤 통신업체의 기술력의 발전과 또 저렴한 요금제가 나왔다고 하면 그에 발맞춰서 좀 절감을 하면서 또 다른 부분의 통신비를 납부해 볼 수 있잖아요, 다른 서비스를 추진해 볼 수 있지 않을까 하는 생각을 가져볼 수 있는데 혹시 관계 집행기관 분들이 알아보신 게 있으신지.

○**교통건설국장 박제화** 예, 카드사와 이 부분은 위원님 지적하신 부분처럼 재협상의 여지가 있을 것 같습니다.

한번 해보겠습니다.

일부 브랜드 콜택시랄지 뭐 이런 것들은, 보험료랄지 이런 것들은 조금씩 조정해서 일부 비용을 낮춘 경우도 있고요.

지금 지적하신 부분도 저희가 협의하고 있다고 지금 그렇게 알고 있습니다.

○**우승호 위원** 그래요, 협의하시지만 2019년도 예산은 이렇게 잡혀서 사용하시는 것이기 때문에 가능하면 빨리 발맞춰서 시대의 흐름에 맞게 가면 좋겠습니다.

○**교통건설국장 박제화** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**우승호 위원** 다른 부분도 사실 마찬가지로입니다.

그래서 사실 지금 490쪽 보면 카드결제율이 2018년도에는 70%입니다.

꽤 많이 상승한 거고.

○**교통건설국장 박제화** 많이 높아진 겁니다.

○**우승호 위원** 시민들이 많이 카드를 사용하신 것 같습니다.

카드사용률이 만약에 80% 내지 그 정도 달성했을 때 이 카드결제 수수료를 언제까지 지원해 주실 계획입니까?

○**교통건설국장 박제화** 카드결제 수수료는 이용자의 어떤 과소의 문제라기보다 시민들이 카드결제를 통해서 소득을 투명하게, 회사에서 수입과 지출 이 부분을 투명하게 한다는 그런 측면도 있고요.

또 그런 목적에 비춰서 볼 때 카드를 받지 않는 그런 것들을 예방하기 위해서 저희가 그 비용의 일부를 지원해 준다고 생각을 하고 있습니다.

그래서 과소의 문제는 조금 방향이 다를 수 있다고 저는 보고 있습니다.

○**윤용대 위원** 그러면 100% 달성했어도 계속 지원하실 겁니까?

○교통건설국장 박제화 예, 저는 그렇게 해야 된다고 봅니다.

왜냐하면.

○우승호 위원 그러면 앞으로 지금 정부에서 제로페이라고 추진하고 있는 게 있지 않습니까?

○교통건설국장 박제화 예.

○우승호 위원 그거는 현금기준으로 어떤 현금영수증 발급도 가능한 그런 QR코드를 통해서 요금을 납부하는 것이지 않습니까?

○교통건설국장 박제화 예, 그렇습니다.

○우승호 위원 휴대폰은 모바일로도 이렇게 할 수 있는 그런 시스템인데 카드 결제 수수료도 안 내도 되는 그런 해소되는 부분도 여러 가지가 있을 수 있습니다.

전에 전임 국장님도 제로페이에 대해서 충분히 많은 검토를 하셔서 도입을 하시겠다는 얘기를, 답변을 들은 적이 있는데 현재 국장님께서서는 2019년도 계획을 보면 어떤 제로페이에 관한 용역을 하는 건 없고 따로 별도로 추진하고 있는 게 어떤 게 있는지.

○교통건설국장 박제화 글썄, 제로페이가 지금 일반화되어 있는 건 아니고요.

○우승호 위원 그렇지요.

○교통건설국장 박제화 만일 그게 적은 비용으로 우리 택시나 이런 데 혹은 공영버스에 도입할 수 있다면 얼마든지 그건 도입할 수 있습니다.

그런데 지금 그걸 뭐 가까운 시일 내에 도입할 수 있을 그런 사항은 저는 아니라고 보고 있고요.

○우승호 위원 본 위원이 말씀드리는 이유는 대전이 4차산업혁명특별시라고 한다면 조금은 과학적으로 다른 시·도보다 시범적으로 뭔가를 선도해 볼 수 있지 않을까 하는 생각은 가져볼 수 있다고 생각합니다.

내년이 방문의 해인 만큼 다른 분, 외부에서 대전으로 관광을 오시는 분들이라든지 여러 가지로 뭔가 새로운 걸 줄 수 없을까 하는 생각도 사실 시민들도 한번쯤은 가져볼 수 있지만 과거 몇 년 동안 계속 변함없이 지금 해왔던 것들만 계속 해 온다고 했을 경우에는 체감되는 게 많이 없을 것 같습니다.

○교통건설국장 박제화 말씀하신 그 부분 검토해 보겠습니다.

○우승호 위원 그렇지요, 그래서 서울시에서, 서울이나 어떤 중앙부처에서 먼저 한다고 해서 따라가기보다는 대전에서도 한 번쯤은 테크노파크나 여러 가지에서도 뭔가 하는 그런 기술이 있으니까 같이 좀 발맞춰 줬으면 좋겠습니다.

○교통건설국장 박제화 예, 검토하겠습니다.

○우승호 위원 그리고 타슈 관련해서 말씀 좀 여쭙보겠습니다, 타슈 관련해서.

○교통건설국장 박제화 타슈, 예.

○우승호 위원 사실 처음 국장님 만나 뵈었던 게 위원회에서 만났었지요.

○교통건설국장 박제화 예, 자전거.

○우승호 위원 여러 시민을 대표하는 분들을 모셔서 얘기를 나누는 그런 자리가 있었는데 타슈가 필요 없다고 생각하시는 분도 계시고 여러 다양한 의견을 갖고 계신 분들이 계셨지요.

물론 본 위원도 사실 타슈가 참 긍정적이고 앞으로 더 많이 발전하고 그래야 될 부분이 필요하다고 생각합니다만 연간 50억 들고 내후년에도 한 60억 이렇게 계속 증가한다고 했을 경우에 비용적으로 시 입장에서는 부담스러울 수도 있지 않습니까?

○교통건설국장 박제화 이게 아까 오광영 위원님 말씀하신 것처럼 그 비용과 관련한 편익이나 시민들의 어떤 혜택이나 이런 것을 이제 엄밀하게 분석을 해봐야 될 텐데 아까 제가 서울지하철과 관련해서 말씀을 드리다 말았는데 이 부분은 시민의 건강권이나 이런 것도 사실은 관계가 있습니다.

그러니까 공영자전거를 저렴하게 혹은 무료로 활용한다면 밖에 나가서 신체활동을 하고 그것이 건강으로 이어지고 그러면서 사회적 편익이 늘어나는 부분이 있고요.

또 타슈라는 그런 공영시스템을 잘 가동을 하면서 일반 가정에서 어린아이부터 어른까지 자기가 자전거를 통해서 이동하고 또 레저를 하고 이런 것들의 어떤 동기가 될 수도 있고 이런 측면에서 보면 사실 50억, 65억 이 돈이 그리 아깝지 않다고 생각을 저는 하고 있고, 다만 문제는 그와 같은 비용을 투자하면서 지금 말씀드린 그런 효과를 거두기 위해서 이걸 잘 설계하고 운영을 해야 되겠다는 부분에 방점을 뒀야 된다고 봅니다.

○우승호 위원 그래서 본 위원이 사실 말씀드리는 이유는 사실 이 정도 예산이면 대전시 국민 모두에게 자전거 한 대씩은 사줄 수 있다는 생각을 가질 수 있어요.

그래서 타슈를 지금 공익적 목적에서 시 차원에서 지금 하고 계시는데 서울 같은 경우에는 ‘따릉이’지요, 서울은 ‘따릉이’라고 하는데 그걸 확대하기 위해서 모 대기업에서 금액의 한 70~80%는 후원해서 연계를 갖고 하는 그런 모습을 많이 봤습니다.

그래서 대전시에서도 대전기업들이 어떤, 같이 시 차원에서 협조해서, 단순히 대부분 대전기업들의 후원을 보면 어떤 행사장, 어떤 페스티벌이나 그런 행사에서, 일회성 행사에서 예산 지원하는 그런 사례를 많이 봤습니다.

그것도 물론 필요한 부분이고 여러 가지 맞습니다만 여러 가지 시에서 공공적인 부분에서도 후원을 연계해서 홍보방안도 같이 좀 발맞춰 갔으면 좀 세금이 아깝지 않다, 그리고 또 기관도 어떤 사회적 책임을 단순히 행사에 일회성으로 끝나

는 게 아닌 이런 타슈 같은 기기도 같이 상부상조하고 있구나 하는 걸 상기하면 좋겠다는 생각을 가지는데, 사실 후원하는 그런 사례를 많이 봤는데 대전문화재단 같은 경우는 타 시·도에 비해서 후원율이 굉장히 떨어진다고 합니다.

그래서 대전이 어떻게 보면 후원문화가 많이 침체적인 것이 아닌가 하는 생각을 가질 수 있고 그렇다면 시에서도 같이 어떻게 좀, 먼저 요청을 해볼 수 있는, 다른 부분에서 말입니다.

이런 타슈를 도입하기 위한 자전거에 로고를 부착한다든지 그런 식으로도 한번 모색해 봐서 세금을 절약해보는 방법도 한번 마련해 볼 수 있겠지요.

○교통건설국장 박제화 예, 알겠습니다.

○우승호 위원 그렇게 해주시면 감사하다는 말씀을 드리고 마지막으로 820쪽 보니까 내집 주차장 갖기 사업이 있습니다.

우리 대전시 같은 경우에는 공공주택이, 아파트가 굉장히 많지 않습니까?

수요에 맞춰서 이게 어느 정도까지 지금 확대가 되고 있는지, 이게 사실 우리 한국사회에서 지금 사업이 잘 이행되고 있는지 모호한 점이 사실 있습니다.

여전히 담장이 많이 있는 일반주택가를 많이 볼 수 있는 상황이지요.

그래서 찾아봤어요.

네이버나 어떤 대형 포털사이트에서 대전 내집 주차장 갖기 사업 이렇게 검색해 보면 따로 홍보되고 있는 게 많이 부족하지 않았나.

○교통건설국장 박제화 아, 홍보.

○우승호 위원 예, 그래서 이 사업을 계속 확장할 계획이 있으신 건지, 사실 예산은 그대로입니다, 전년도 예산과 현 예산이.

그래서 지금 이게 예산이 남는 건지는 모르겠습니다만 향후에 어떤 계획을 갖고 담장을 허물고 주차공간을 좀, 주차난을 해소할 계획을 갖고 계신지.

○교통건설국장 박제화 이 부분 우리 시가 금년 9월 말 현재 주차장 확보율이 117%입니다, 타 시·도에 비해서 낮은 편은 아닙니다.

아까 말씀을 제가 드렸나, 어느 자료에서 제가 본 거 같은데 그중에 이제 부설 주차장이 한 96%가량 됩니다, 대부분 부설주차장입니다.

그런데 부설주차장이 주차장으로써 원만하게 제대로 기능을 못 하고 있다는 게 현재 현실이고요.

그런 맥락에서 부설주차장을 활성화시켜야 된다는 부분 또 그리고 자동차를 갖고 있는, 대부분 단독주택을 지금 염두에 두고 하는 겁니다.

그런데 개인소유권을 갖고 있기 때문에 그런 부분을 어느 정도 주차공간으로 한다면 적극적으로 우리가 지원해 주겠다는 그런 생각을 갖고서 하는 사업인데 참여율이 그렇게 높은 건 아닙니다, 현실적으로.

그래서 이제 예산을 세워서 저희가 인센티브까지 주고 이렇게 하는데 조금 더

적극적으로 홍보하고, 공유경제라는 요즘 취지에 맞춰서 적극 참여할 수 있도록 저희가 좀 더 이 사업을 추진해 보도록 하겠습니다.

○우승호 위원 그렇게 해주시면 감사하겠습니다.

마지막으로 하나 놓치고 있었던 게 있는데 혹시 전동킥보드 관련해서 요즘 많이 이슈가 되고 있습니다.

○교통건설국장 박제화 예.

○우승호 위원 젊은 사람들, 청년들이 많이 이용하고 있고 오늘도 점심식사 하면서 인도에 타고 다니시는 분들 많이 봤습니다.

사실 보니까 인도에서 킥보드를 타는 것은 불법이라고 합니다.

○교통건설국장 박제화 예, 도로교통법상 그렇습니다.

○우승호 위원 그래서 운전면허증을 갖고 있는 사람이, 나중에 심문을 할 때 면허증을 갖고 있지 않으면 불법이란 얘기를 지금 듣고 있는데.

○교통건설국장 박제화 그렇습니다.

○우승호 위원 혹시 대전시에서는 전기자전거 뭐 그런 게 없기 때문에 생각을 미처 못 하고 있는 부분일 수도 있습니다만 전동킥보드에 어떤 대안을 갖고 2019년을 대비할 계획이 있으신지요?

○교통건설국장 박제화 외람된 말씀인데 이 부분은 행정안전부에서도 사실 지금 정리가 안 되었습니다.

이것이 어떤 입법, 제도적 공백이라고 지금 그렇게 인지를 하고 있고, 도로교통법 담당하는 경찰청과 이것을 어떻게 해야 될지 그렇다고 자전거도로에 놓을 수 없고, 인도에도 놓을 수 없고, 차도에도 놓을 수 없는 그런 아주 애매한 이동수단이라 고민을 하고 있는데 저희도 지금 비슷한 입장입니다.

지금 중앙정부에서 제도설계를 못 하고 있는 상황이라, 그런데 참 현재 무엇이 라고 저도 답변드리기 어려운 것이 있습니다.

○우승호 위원 그렇지만 조금은 부처가 따로 없을 수 있을 것이라고 생각은 합니다.

○교통건설국장 박제화 지금 현재 그런 상황입니다.

○우승호 위원 그래서 혹시나 만약을 위한 대비차원에서, 사실 그 관련해서 사망한 사건이 있었던 것도 알고 계십니까?

○교통건설국장 박제화 그것은 제가 모르겠습니다.

○우승호 위원 그런 사고도 있었습니까?

대전이라고 없을 것이라는 것은 보장하지 못하지 않습니까?

사실 시민의 안전과도 직결될 수 있지 않나 하는 생각을.

○교통건설국장 박제화 맞습니다.

○우승호 위원 사실 자전거가 더 위험하다는 그런 이야기를 많이 들을 수 있습

니다.

사실 인구가 줄어들고, 어떤 이탈을 하는 과정에 있는 만큼 사망사고는 가능한 줄이자는 그런 것을 많이 봤으면 좋겠습니다.

또한 연장해서 사실 지난 행정사무감사 때도 음주운전 관련해서, 이런 사고 관련 지적을 몇 번 했던 것 같습니다.

그것과 관련해서도 사실 신규 사업이 있었으면 좋겠다는 생각을 가지고 있는데 조금 더 추경 때라든지 내후년 상반기에 그런 사업이 늘어났으면 하는 그런 바람에서 아까 계속 지적했던 것들은 집행되고 있는 예산을 절감해서 또 다른 사업을 모색하셨으면 좋겠다는 취지임을 알고 국장님께서도, 관계공무원들께서도 많이 참고해 주셨으면 좋겠습니다.

○교통건설국장 박제화 예, 알겠습니다.

○우승호 위원 이상입니다.

○위원장 이광복 우승호 위원님 수고하셨습니다.

또 질의하실 위원 계십니까?

오광영 위원님.

○오광영 위원 짧게 질의하겠습니다.

버스광고 수입금 관련해서요, 제가 받은 자료가 있는데 지금 여기에 보면, 시내버스 464쪽이지요.

464쪽에 보면, 시내버스 모니터단 운영하는데 4,500만 원 비용을 해서 모니터를 하지 않습니까?

○교통건설국장 박제화 예.

○오광영 위원 예전에 보니까 광고수입 관련해서요, 2016년도에는 광고수입으로 받은 돈으로 시내버스 서비스 시민모니터단을 운영을 한 적이 있었어요.

○교통건설국장 박제화 예.

○오광영 위원 확인되십니까?

○교통건설국장 박제화 그 자료는 제가 갖고 있지 않은데 조금 전에 위원님이 갖고 계신 자료가 맞습니다.

저도 전에 본 기억은 있는데요.

○오광영 위원 그것은 왜 그렇게 광고수입으로 모니터단을 운영했었지요?

○교통건설국장 박제화 그러니까 광고수입금으로 확보된 재원은 버스조합에서 우리 시에 어떤 사업을 이것으로 하겠다, 버스사업 발전을 위해서라든지, 어떤 후생복리를 위해서라든지 이런 것들은 저희와 사전에 협의하고, 보고하고 그런 절차를 거칩니다.

그래서 그 당시에 버스조합에서 불친절이나 이런 문제들이 자꾸 발생하니까 모니터단을 통해서 개선해보고자 자기 사업비로 했는데 이제 그것을 전부 다 시비

로 들여왔지 않습니까, 수입금 전액을?

그리고 시비로 들여오고 난 다음에는 그 사업에 의미가 있어서 그것을 예산으로 저희가 책정해서 하는 그런 내용으로 알고 있습니다.

○오광영 위원 제가 지금 2015년도, 2016년도, 2017년도 그 사업명세서를 확인하지 못해서 확실치가 않은데 일단 여기 있는 자료 자체로는 2016년도 한해만 그렇게 했고 2015년도, 2017년도에는 매년 모니터단을 운영하는 것인데 4,500만 원 정도씩 들여서.

○교통건설국장 박제화 예, 그렇습니다.

○오광영 위원 2015년도, 2017년도에는 시비로 운영을 했습니다.

○교통건설국장 박제화 아니요, 2016년도 이후에, 아니면 2017년에.

왜냐하면 지금 대전광역시 시내버스시민모니터단 운영조례가 2016년 4월에 만들어졌습니다.

이것이 만들어지면서 모니터단 운영을 시비로, 시 재원으로 직접 했다고 제가 알고 있습니다.

○오광영 위원 아니요, 국장님이 잘못 알고 계신 것 중에 하나가 어쨌든 그러면 2015년도에도 운송사업조합에서 걷은 광고수입으로 했어야 되는데 2015년도에는 모니터 활동을 안 한 것인가요, 2015년도에는?

모니터링 활동을 안 했습니까?

○교통건설국장 박제화 그때 당시에 도 했는데 근거가 되는 조례가 없어서 그때는, 그러면 어느 재원으로…….

과장님 말씀을 해주실래요?

○오광영 위원 그러면 어떤 재원으로 하신 것이지요?

○교통건설국장 박제화 2016년도에만, 근거가 없어서 예산편성을 못 했기 때문에 버스운송사업조합의 그 재원으로 썼고, 나머지는 시 예산으로 했다고 그렇게.

조례가 만들어진 이후에는.

○오광영 위원 조례가 만들어진 이후에 그랬다는 것이지요?

○교통건설국장 박제화 예, 시 재원으로 그 이후에는.

○오광영 위원 그러면 지금 수입금공동관리위원회에서 소위 말하는 이 광고수입을 관리하고 있습니까?

○교통건설국장 박제화 그렇습니다.

○오광영 위원 그러면 실제로 시내버스 광고수입으로 발생한 것들이 2015년도, 2016년도, 2017년도 제가 받은 것에 의하면, 여기에 항목들이 쭉 나와 있습니다.

노조자녀 장학금 지원하는 데 1억에서 2억 정도, 3억 사이 사용이 되고 쭉 나와 있는데, 이것이 운송수입으로 포함되어야 됩니까, 그렇지 않고 그냥 따로 이것이 운영이 되어야 됩니까?

○**교통건설국장 박제화** 부대수입으로 지금 규정상은 그렇게 되어 있습니다.

운송수입에는 들어가지 않습니다.

그렇지만 재정지원금에서는 그만큼은, 수입금에 남는 금액만큼은 빠진다고 보셔야 됩니다.

○**오광영 위원** 실제로 여기에서 사용하고 남은 돈을 수입금 공동관리 계좌로 이체를 하고 그리고 이미 기이 사용한 것들은, 사용한 것들의 집행이 예를 들어서, 2017년만 보더라도 57억 정도의 수입이 발생했는데 13억 정도를 집행을 했습니다.

그리고 나머지를 공동관리 계좌로 이체를 했다고 되어 있는데 실제로 제가 다른 자치단체의 준공영제 운영과 관련한 여러 사례를 찾아봤더니 거의 대부분의 자치단체는 이 광고수입을 운송수입금으로 다 편제를 해서 지금 쓰고 있거든요?

그런데 실제로 운송수입금으로 쓴다는 것은 여기에서 수입금 공동관리 계좌라고 하는 것이 운송수입금으로 들어간다는 이야기입니까?

○**교통건설국장 박제화** 그렇습니다, 같은 의미입니다.

○**오광영 위원** 그러면 실제로 운송사업조합에서 쓰고 있는 여러 것들, 이것이 보면 2016년도에 8억, 2017년도에 13억, 2015년도에 8억 9천만 원 이 정도는 실제로 운송사업자들의 여러 가지 복리후생이라든가 설비 혹은 이런 것들을 위해서 다 쓰이고 나머지를 운송수입으로 잡고 있어요?

○**교통건설국장 박제화** 그렇게 쓰고 남은 부분은 공동관리 계좌로 들어가서 그것이 시의 재정지원금을 산정하는데 빼는 것입니다, 저희가 조합으로 나가는.

○**오광영 위원** 예, 무슨 이야기인지 알겠는데요.

○**교통건설국장 박제화** 그러니까 운송수입으로 잡나, 별도 수입으로 잡나 결과는 마찬가지로라는 말씀이지요.

○**오광영 위원** 아니지요, 그러니까 공동수입 계좌로 이체를 했기 때문에 그 부분만, 이체한 금액만 운송수입으로 잡히는 것이 아닙니까?

○**교통건설국장 박제화** 그렇지요.

○**오광영 위원** 제가 아까 말씀드린 이미 집행한 2017년도 13억, 2016년도 8억.

○**교통건설국장 박제화** 예, 그 부분 빠지고.

○**오광영 위원** 이것은 일단 들어온 돈을 운송사업자들에게 일정한 복리후생이라든가 이런 것으로 다 쓰고 나머지를 수익으로 잡는 것이잖아요?

○**교통건설국장 박제화** 예, 일정 부분은 말씀하신 그 부분은 빠지고 들어오는 것입니다.

○**오광영 위원** 불합리하지 않습니까?

○**교통건설국장 박제화** 예?

○**오광영 위원** 문제가, 일단은 공동수입금으로 다 잡고 나서 나머지 부분에 대

한 여기에 보면, 많아요.

보면, 시내버스 노조 장학금지원 2억 9천만 원 이런 것 좋다고 생각을 하는데 여러 가지 것들.

노사정 워크숍, 선진 교통 도시 견학 7,800만 원 이런 식으로 죽 합니다.

쓰고 나서 나머지 그냥 운송수입으로 잡으면 결국은 여기에 쓰이는 돈들은 실제로 공동수입으로 와야 되는 것인데, 그렇지 않고 다 쓰이는 것 아닙니까, 따로.

낭비라는 표현은 조금 그런데 어쨌든 정확한 입출금이 이루어지지 않고 있다, 그 부분을 말씀드립니다.

○교통건설국장 박제화 100% 들어오지 않은 부분을 지금.

○오광영 위원 100% 제가 다 조사는 못해봤는데 인천광역시 뭐, 몇 군데 조사를 해봤어요, 해봤더니 이것 자체감사에서 다 지적이 되어서 광고비는 운송수입금으로 100% 다 일단 수입을 잡는 것을 기본원칙으로 하고 있는 것으로 알고 있거든요?

○교통건설국장 박제화 위원님 말씀 무슨 말씀인지 이해는 충분히 합니다.

일단 부대사업으로 한다고 제가 말씀을 드렸는데 어쨌거나 우리 1,016대 시내버스에 외부광고를 할지 여부는 사실 조합에서 결정을 한다고 알고 있습니다.

그것은 그야말로 운영을 해서 이용요금을 받는 수익과는 별개로 자기들이 수익사업으로 하는 것이거든요.

다만, 그런데 그 수익사업의 매체인 버스가 준공영체로 운영이 되기 때문에 거기에서 들어오는 수입의 상당한 부분을 시 재원으로 다시 불입을 하는 것이고, 그중에 일부는 그러면 운수종사자 혹은 사업자.

제가 생각할 때는 운수종사자가 대부분이라고 알고 있는데, 그분들에게 어떤 처우개선이라는 측면에서 일정 부분 저희와 협의를 할 때 쓸 수 있도록 저희가 승인을 해준 사항으로 저는 알고 있습니다.

그리고 또 일정 부분 재원은 기점지나 종점지 어떤 시설개선 이런 사업비로도 쓰고 있고요.

물론 위원님께서 왜 이것을 운수종사자의 어떤 장학금이나 선진 교통도시 견학이나 그런 것으로 쓰는지.

○오광영 위원 알겠습니다, 무슨 취지로 이야기하시는지 알겠고요.

광고수입 부가세 배분이라는 것은 무엇입니까?

○교통건설국장 박제화 부가세가 수입금이기 때문에.

○오광영 위원 예, 10%.

○교통건설국장 박제화 수입금이기 때문에 버스회사가 13개이지 않습니까?

○오광영 위원 예.

○교통건설국장 박제화 그것을 소위 말하면 버스 개수대로 나누어주는 것입니

다.

그러니까 거기에서 세금을 내야 되는 것이지요, 해당 버스회사에서.

○오광영 위원 부가세를 내야 되니까.

○교통건설국장 박제화 예, 그렇습니다.

○오광영 위원 저는 국장님이 제 이야기를 이해하신다고 말씀을 하셨는데 사실은 그 뒤에는 이해는 하지만 동의하지 못하는 취지의 말씀을 하셨는데요.

저도 그렇게 생각을 합니다.

저는 국장님이 그렇게 말씀하신 것은 이해는 하지만 저는 동의하지 못하는 이유가 바로 그런 것이거든요.

실제로 준공영제의 취지라는 것이 시민의 교통편익을 위해서 민영으로 운영되던 버스의 노선을 어쨌든 같이 공유하면서 일정 부분 수익을 보전해 주면서 운영되는 하나의 방법으로 채택이 된 것인데 실제로 준공영제 하에서 여러 수입금이 라든가 이런 것들에 대해서는 철저하게 관리되지 못하고 예를 들어서, 모 자치단체 같은 경우에는 한번 감사를 통해서 차고지라든가, 여러 가지 주말 감차에 따른 비용의 산정이라든가, 운송원가를 계산하는 데 있어서의 여러 가지 문제를 확인해 봤더니 지원하는 비용의 10% 정도가 낭비되고 있다는 것을 확인하고 그것을 개선하는 노력들을 했었어요.

○교통건설국장 박제화 예.

○오광영 위원 그것이 우리가 적은 돈이 아니고, 연간 얼마입니까, 620억인가요?

그 정도의 비용들이 계속해서 해마다 들어가고 그것이 계속 늘어가는 그런 상황인데 시민들이 느끼는 서비스 질의 개선도는 그만큼 따라가지 못하고, 그러한 상황에서 어쨌든 그것을 해소하기 위한 노력들이 너무 부족한 것 같아서 제가 시내버스는 행정사무감사부터 시작해서 기회가 있을 때마다 제가 봐야 되는 것이라고 저는 생각을 해서 계속해서 관심을 가지고 발언을 하는 것에 대해서 양해를 부탁드립니다.

○교통건설국장 박제화 아닙니다.

○오광영 위원 이 부분은 국장님께서 누누이 말씀을 하셨듯이 그런 부분들에 대해서 정말 제가 이해도 하고 동의도 할 정도의 액션들이 있어야 된다고, 시민이 납득할만한 그런 액션이 있어야 된다고 생각을 합니다.

○교통건설국장 박제화 예, 알겠습니다, 노력하겠습니다.

○오광영 위원 짧은 것 하나만 더 묻겠습니다.

○위원장 이광복 하세요.

○오광영 위원 자전거보험 5억 정도 예산 들여서 들잖아요?

○교통건설국장 박제화 예.

○오광영 위원 1년에 어느 정도 보험금 수령합니까?

몇 건 혹은 총액해서요.

○**교통건설국장 박제화** 제가 정확한 기억은 아닌데 보험료 지급한 것이, 최근 2017년 기준으로 1억이 채 안 됩니다.

그래서 보험사 손실률이 매우 낮습니다.

그래서 이 부분도 처음에 저희가 도입했을 때는 손실률이 100%가 넘었습니다.

그래서 손해를 본 것이지요, 보험사에서.

그런데 지금은 점점 줄어서 1억이 채 안 되더라고요.

그래서 내년에 계약할 때 이 부분을 보험요율을 조정해야 되지 않나 그런 생각을 개인적으로 했습니다, 그 부분을 보겠습니다.

○**오광영 위원** 그만큼 사고가 준 것입니까, 아니면 사고는 있었는데 보험을 시민들이, 이 보험을 타려고 하는 신청이 준 것입니까?

○**교통건설국장 박제화** 사고도, 저희가 계속 안전 이런 부분에 대해서 홍보도 하고 그러다 보니까 사고도 줄었을 것이고요.

그다음에 경미한 사고 같은 경우에는 보험처리까지 안 한 경우도 많은 사례가 있을 것입니다.

저희가 보험처리 하는 경우는 이것이 경찰청에 신고가 되는 그런 사건들에 대해서 보험료가 지급이 되는 것이거든요, 통상.

그러다 보니까 그렇게 사건화가 안 되고 또 자전거 교통사고가 전체적으로, 평균적으로 준 그런 측면도 있고 그렇습니다.

○**오광영 위원** 아무튼 좋은 취지로 시작된 사업인 것은 맞는데 그것이 어떤 사업이든 간에 제가 이전에도 말씀드렸듯이 그 사업들이 지속적으로 진행되고, 방치라는 표현이 조금 그런데 그냥 놔두기보다는 점검을 해서 개선할 부분을 끊임없이 개선하는 노력들이 있었으면 좋겠습니다.

○**교통건설국장 박제화** 그렇게 하겠습니다.

○**오광영 위원** 이상입니다.

○**위원장 이광복** 다 했어요?

○**오광영 위원** 예.

○**위원장 이광복** 또 질의하실 위원님 계십니까, 없습니까?

(「예。」하는 위원 있음)

질의할 위원이 안 계시면 본 위원이 몇 가지만 질의하겠습니다.

469쪽에 마을버스 재정지원금 관련해서 질의하겠습니다.

국장님, 마을버스라는 것이 지자체 단위에서 마을버스가 허용이 되나요?

○**교통건설국장 박제화** 예, 구청장이 인가를 하는 것으로 되어 있습니다.

○**위원장 이광복** 언제부터 인가가 되었나요?

○**교통건설국장 박제화** 이것이 유성구에서 운영을 하는데 예산지원 한 것을,

1996년부터 했습니다.

○위원장 이광복 본 위원이, 그 법이 바뀌었습니까?

원래 지자체에서는 공영버스를 운영하지 못하게 되어 있는 것으로 알고 있는데요.

시에서, 시의 고유 업무 소관으로 알고 있었고, 유성구에서 구청장이 마을버스를 운영을 했을 때 이것이 문제가 있었던 것으로 알고 있는데요.

○교통건설국장 박제화 지금 위원장님 말씀하신 것처럼 법적인 문제가 있었는데 그것이 소송을 통해서 대법원 판결에서 유성구가 승소를 하고, 그런 다음에 진행을 한 사항입니다.

○위원장 이광복 그래요?

○교통건설국장 박제화 예.

○위원장 이광복 그러면 굳이 이렇게 대덕구나 유성구 이런 쪽에 이런 면적이 넓은 지역에서 버스 노선 때문에 문제가 많지 않습니까?

버스회사들과 그렇게 시에 할 것 없이 각 지방자치단체에서 마을버스를 운영하면 여기에서 그렇게 경비를 주면 되겠네요?

무엇을 그렇게 힘들게 싸워요, 버스노선으로?

○교통건설국장 박제화 그렇지 않아도 대덕구에서 구청장님이 구석구석 마을버스 하신다는 공약을 내놓고 지금 어떻게 준비를 하고 있는 것으로 알고 있습니다.

위원장님이 말씀하신 그런 취지에서 간선도로망이나 우리 시에서 운영하는 공영버스가 들어가지 못하는 곳을 서비스를 제공하기 위해서 아마 그런 공약을 내세운 것으로 알고 있습니다.

○위원장 이광복 굳이 이런 것을 버스노선 때문에, 특히 대덕구 이런 데 부분은, 동구 이런 데는 3시간에 1대씩 들어가는 노선이 많이 있는데 혹시 거기 주민들이, 시민들이 이야기가 많았는데 이런 부분을 참조할 필요가 있겠습니다.

○교통건설국장 박제화 예.

○위원장 이광복 시내버스 평가 용역 관련해서 위원들이 행정사무감사 내내 시내버스에 대해서 여러 가지 이야기를 했습니다.

그런데 인센티브를 주기 위한 시내버스 서비스 평가 용역에도 이렇게 예산을 편성을 하셔서 아까 위원들께서 안 좋은 소리도 하셨는데 검토를 하셔야 될 것 같고요.

시내버스 공영차고지 조성사업에 대해서 타당성이 있지 않습니까?

○교통건설국장 박제화 예.

○위원장 이광복 수립 용역을, 기본계획을 수립을 하시는데 지금 우리가 한 지역에 아까 이야기한 대로 화물 공영차고지라든가 이런 사업을, 용역을 하잖아요.

그러면 이것 말고 이것을 하고 신규 사업을 하시고 다른 지역에 또 공영차고지

를 만들 경우에는 거기에 따른 용역조사를 또 하십니까?

○**교통건설국장 박제화** 전체적으로 시에서 차고지 만드는 그런 부분은 5년 단위로 물류기본계획이라는 것을 저희가 수립을 합니다.

물류정책위원회에 올려서 심의를 해서 기본계획에 반영을 하고, 그다음에 진행을 하는 것입니다.

그러니까 그때그때 이렇게 하는 것이 아니고, 5년 단위로 시에서 필요한 차고지나 물류단지나 이런 것들이 필요한 것을 전체적으로 보면서 위치나 이런 것을 보고 중장기적으로 결정해 나가는 상황입니다.

○**위원장 이광복** 그러니까 신규 사업 용역에 대한 계획서를 만들잖아요.

○**교통건설국장 박제화** 예, 그렇습니다.

○**위원장 이광복** 그러면 이것을 하고 나서도 장소가 정해졌을 때 그 타당성 용역조사를 별도로 예산편성을 하시느냐는 이야기이지요.

아니면 여기에 전체적인 매뉴얼이 다 들어가 있어서 여기에 따라서 하시는 것이냐고요.

○**교통건설국장 박제화** 왜냐하면, 위원장님.

전체적인 그림은 그리고 개별, 개별 사업마다 공영차고지나 이런 물류단지가 들어가는 곳이 대부분 그린벨트예요.

대전시 내에 쓸 수 있는 그런 일반 용지가 별로 없습니다.

그래서 그러자면 도시관리계획을 변경해야 되는 것이지요, 그린벨트 해제를 포함해서, 그러자면 용역이 필요한 것입니다.

○**위원장 이광복** 알겠습니다.

아까 오광영 위원님께서 질의하셨는데 광고수입금에 대해서 실질적으로 아까 오광영 위원님 말처럼 저는 그대로 가야 된다는 생각을 하는 것이예요.

들어온 돈은 들어온 대로 계정을 잡아주시고, 쥐야 할 돈은 편성해서 내보내주세요.

그런 문제가 우리 버스공제조합에서 광고대행업자와의 관계에서 그런 일이 벌어진 것이잖아요.

저희가 트램에 대한 광고예산을 세워서 지출하고 또 그 부분에 대해서 그대로 와서 법대로 해서 감가상각 했으면 이러한 오해가 없이, 뉴스에 나올 일도 없고 그런 것 아닙니까?

그런 부분을 지금 또 계속하고 계신 것이거든요?

잘못 오해하시면 또 이런 문제가 생길 수가 있어요.

정상적인 입과 출을 잡으셔서 하시는 것이 좋은 것 같습니다.

○**교통건설국장 박제화** 예, 알겠습니다.

○**위원장 이광복** 예, 그리고 도시, 우리 도로에 대해서 좀 하겠습니까.

국장님, 요즘 갑자기 대로변에 포장공사를 많이 하고 계세요?

○교통건설국장 박제화 예, 그렇습니다.

○위원장 이광복 그 위에다 덧방 씌우는 것이지요?

밀링 한 것이 별로 안 보이는 것 같던데요, 제가 보는 입장에서는?

○교통건설국장 박제화 그러니까 걷어내고 재포장하는 그런 방식으로.

○위원장 이광복 전반적으로 다 하셨습니까, 대도로변에?

본 위원이 몇 군데를 봤는데요, 아까 전에도 지적을 했는데 저희가 포설을 해가고 나서 이음 부분을 말씀드렸잖아요.

그 부분이 잘 조인트가 안 맞기 때문에 그것이 계속적인 그쪽에서 빗물이 스며들어서 밑에서 액이 나와서 자꾸 빠져나가니까 벌어진다고.

○교통건설국장 박제화 예.

○위원장 이광복 그런데 포설이야 면적이 있으니까 큰 도로에서는 잘 안 맞을 수도 있어요.

그런데 그 부분은 저는 회한하게 생각을 하는 것이거든요.

고속도로 공사에서는 그 포트홀 현상이 별로 없어요, 포설을 해도요.

그런데 유독 시내에서는 지금도 가보면 4차선, 5차선 도로를 했는데 세 번을 나눠서 포장을 했더라고요.

그러다 보니까 그 이음 부분이 딱 표가 납니다.

왜, 완전히 맞물리지 않았기 때문에.

그것은 몇 개월 안 가서 또 벌어져요, 또 떨어져나가고.

왜, 그렇게 할까요?

왜, 당초에 포장도 마지막에 상층 할 때 그 면적에 딱 못 맞춰서 하나요?

제가 무언가 기술적으로 부족해서 그런지는 모르겠지만, 고속도로에서 그런 현상이 없잖아요, 참 회한해요.

○교통건설국장 박제화 위원장님이 말씀하신 그런 부분을 시공할 때 더 저희가 주의 깊게 관리·감독을 하도록 하겠습니다.

제가 사실은 이 부분에 정확하게 지식이 없어서.

○위원장 이광복 과장님, 그것 건설본부에서 시공한 것이지요?

○건설도로과장 이종범 예, 그렇습니다.

○위원장 이광복 그런데 여기에서 일단은 내렸을 것 아니에요?

○건설도로과장 이종범 예, 관리·감독을 잘 하도록 하겠습니다.

○위원장 이광복 부탁드립니다.

아까 위원님께서도 지하상가 2019년 6월 말까지의 계획을 말씀하셨는데, 국장님 답변하신 것 중에 감사원과의 말씀을 하셨거든요.

그런데 지난번 국회에서 지하상가법이 개정되지 않았어요?

지방자치단체별로 특성에 맞게끔 해서 운영을 하라고.

○교통건설국장 박제화 제가 알기로는 지금 수의계약을 공개경쟁으로 하는 부분, 이 부분을.

○위원장 이광복 국회에서 개정된 것은 무엇이예요?

국회에서 개정되고 바로 통과된 것은?

○건설도로과장 이종범 임대차보호법에서요?

○위원장 이광복 예.

○건설도로과장 이종범 기관에 관련된 사항입니다.

○위원장 이광복 그 내용 지금 나와 있나요, 있으면 우리 위원회에 제출해 주실래요?

○건설도로과장 이종범 예.

○위원장 이광복 지하상가 위탁에 대해서 다시 한번 질의를 하겠습니다.

우리 도시과와 아까 말씀하신 대로 맨 처음 1차에 역전 지하상가 부분이 나누어져 있는데 어쨌든 간에 이번에는 하실 때 통합을 하셔야 되겠지요?

또 이번에도 위탁을 해도 이면으로 줘니까, 하나로 만들어야 될 것 아니에요, 처음부터요, 그렇지요?

○건설도로과장 이종범 관리기관 말씀하시는 것이지요?

○위원장 이광복 예, 그래서 저희가 38억, 약 40억 돈을 상가임대료로 받고 계신데 또 저희가 해주는 것이 20억 돈이 넘어요.

○건설도로과장 이종범 예.

○위원장 이광복 수입금이 없는 문제가 생기는 것이지요.

국장님!

○교통건설국장 박제화 예.

○위원장 이광복 대덕대교가 또 긴급 보수공사를 하고 있습니다.

○교통건설국장 박제화 예, 그렇습니다.

○위원장 이광복 왜 그렇습니까?

거기 보수공사한 지 얼마 안 되었는데 또 상판, 상부구조 전면 개량공사를 지금 용역을 해서 공사하고 있지요?

○교통건설국장 박제화 예, 지금 하고 있습니다.

○위원장 이광복 왜, 대덕대교는 제가 1년에, 금년에 벌써 몇 번째이거든요.

왜, 이런 현상이 벌어지지요?

○교통건설국장 박제화 위원장님, 양해해주시면 과장이 답변하도록 하겠습니다.

○건설도로과장 이종범 건설도로과장 이종범입니다.

위원장님께서 조금 전에 질의하신 대덕대교 잦은 보수공사에 대해서 답변드리면, 최근에 작년…….

아니지요, 1월경인가요.

금년에 중앙합동감사를 받았습니다.

받는 중에 점검을 한 내용이 맞는 것인지를 현장 확인을 하는 과정에 최초로 놓은, 1980년대 초에 놓았던 약 1981년도에 준공되었던 그 노후 교량 상판부가 상당히 노후가 진행이 되었다고 하는 것이 발견이 되어서 거기에 대한 정밀 안전진단을 한 결과 일부 구간이 D급과 E급으로 되어서 긴급보수가 필요해서 진행되고 있는 사항이고, 아마 어제 그것이 포장이 완료되어서 개통된 것으로 알고 있습니다.

지금 현재 진행은 건설관리본부에서 하고 있습니다.

○위원장 이광복 예, 금년 한해에 대덕대교가 공사를 하신 게 그 이음매 조인트 부분.

○건설도로과장 이종범 예, 그렇습니다.

○위원장 이광복 그쪽 교체공사 또 바닥 보수공사해서 지금 금년만 해도 세 번인가요?

○건설도로과장 이종범 두 번으로 기억하고 있습니다.

○위원장 이광복 두 번입니까?

○건설도로과장 이종범 예.

○위원장 이광복 또 옆에 그전에 인도 달아냈고요.

○건설도로과장 이종범 예, 그렇습니다.

○위원장 이광복 여러 가지 상황을 봤을 때 좀 전면적으로, 차라리 전면적으로 새로 하는 게 빠르지 않겠어요?

맨날 이렇게 하시는 것보다 앞으로?

○건설도로과장 이종범 예, 지적인 바와 같이 지금 위험한 부분만 긴급 임시보강작업을 한 겁니다.

전체 정밀안전진단결과 1981년도에 준공된 교량 상판을 다시 개선해야 되는 그런 문제가 있어서 일단 위험한 것만 처리했고요.

내년도 예산에 거기 개량설계를 해야 되는 예산이 책정돼서 이번에 내년 예산으로 신규 예산이 올라와 있는 것도 있습니다.

하여튼 말씀하신 것같이 옛날 전 구간이 문제가 된 부분이 있어서 1993년도 확장교량을 제외한 나머지 구간을 빠른 시일 내에 보수 보강하도록 하겠습니다.

○위원장 이광복 예, 그 보수하시는 김에요, 가수원 신규, 가수원다리요.

○건설도로과장 이종범 예.

○위원장 이광복 도마동에서 가수원동 가는 방향으로 그 중간 부분 이음 부분 좀 다시 한번 봐주세요.

○건설도로과장 이종범 예.

○위원장 이광복 이것 공사한 지 얼마 안 됐는데 거기도 또 올라오는 것 같습니다, 가운데가요.

○건설도로과장 이종범 예, 확인하도록 하겠습니다.

○위원장 이광복 질의하실 위원님.

김찬술 위원님.

○김찬술 위원 다시 또 와서 얘기 안 할 수가 없네요.

또 하나가 도로에 폐자전거 있잖아요, 구에서 하는 건가요?

○교통건설국장 박제화 폐자전거라면.

○건설도로과장 이종범 방치자전거.

○김찬술 위원 예, 방치자전거.

○건설도로과장 이종범 구에서 합니다.

○김찬술 위원 구에다 말씀 좀 하셔서 치워주시고요.

그냥 온 것 그대로 읽어드리는 겁니다, 얘기를 하셔서.

그다음에 지하공동구에 도면이 유실로 없다는 얘기가 무슨 말이에요, 설계?

지하공동구 도면 유실 부분 설계용역이 아직도 미완성되어 있다는데 그게 무슨 말씀이에요?

○건설도로과장 이종범 최초에 LH공사에서 해서 인계받을 때 과정에 도면을 인계를 못 받은 것으로 저희들이 판단됐고요.

그래서 그것을 전부 다 역으로, 역설계를 해서 도면이 지금은 다 완성된 상태입니다.

○김찬술 위원 완성돼서 갖고 있습니까?

○건설도로과장 이종범 예, 그렇습니다.

○김찬술 위원 예, 알겠습니다.

이게 제보가 와서 제가 확인을 한 겁니다.

이상입니다.

○위원장 이광복 김찬술 위원님 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님 안 계시지요?

(「없습니다。」하는 위원 있음)

안 계시므로 질의 답변을 마치고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다。」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 질의 답변 종결을 선포합니다.

이상으로 교통건설국 소관 사항에 대한 심사를 모두 마쳤습니다.

박제화 교통건설국장을 비롯한 관계공무원 여러분!

수고 많으셨습니다.

동료위원 여러분!

회의장 정리를 위해 잠시 정회토록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(17시 35분 회의중지)

(17시 55분 계속개의)

○위원장 이광복 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

10. 대전광역시 도시철도사업특별회계 설치조례 일부개정조례안

○위원장 이광복 다음은 의사일정 제10항 대전광역시 도시철도사업특별회계 설치조례 일부개정조례안을 상정합니다.

먼저, 제안설명을 청취하겠습니다.

강규창 대중교통혁신추진단장께서는 제안설명하시기 바랍니다.

○대중교통혁신추진단장 강규창 대중교통혁신추진단장 강규창입니다.

존경하는 산업건설위원회 이광복 위원장님 그리고 위원님 여러분!

연일 바쁘신 의정활동 중에도 대중교통혁신추진단 업무에 대하여 적극적인 지도와 성원을 보내주시는 위원님들께 진심으로 감사의 말씀을 드리면서, 대중교통혁신추진단 소관 대전광역시 도시철도사업특별회계 설치조례 일부개정조례안에 대하여 제안설명드리겠습니다.

제안이유는 「지방재정법」 제9조제3항에 따라 도시철도사업특별회계의 존속기한을 정하고 조례의 약칭을 정비하려는 것으로 주요내용으로는 조례 제1조의2 특별회계 존속기한을 2023년 12월 31일까지로 새로 규정하고 제2조 특별회계의 약칭을 정비하여 도시철도특별회계 사업을 효율적으로 관리 운영하고자 하는 사항입니다.

이상으로 대전광역시 도시철도사업특별회계 설치조례 일부개정조례안에 대한 제안설명을 마치며 원안대로 심사 의결하여 주시기 바랍니다.

감사합니다.

(참조)

· 대전광역시 도시철도사업특별회계 설치조례 일부개정조례안

(이상 1건 부록에 실음)

○위원장 이광복 강규창 대중교통혁신추진단장님 수고하셨습니다.

다음은 수석전문위원 검토보고가 있겠습니다.

정병순 수석전문위원은 검토보고하시기 바랍니다.

○수석전문위원 정병순 수석전문위원 정병순입니다.

대전광역시 도시철도사업특별회계 설치조례 일부개정조례안에 대하여 검토보고 드리겠습니다.

본 개정조례안은 2018년 10월 19일 대전광역시시장으로부터 제출되어 2018년 10월 22일 우리 위원회에 회부되었습니다.

제안이유와 주요내용은 유인물로 갈음 보고드리고 2쪽 검토의견입니다.

(의안검토보고서는 부록에 실음)

이상 보고를 마치겠습니다.

○위원장 이광복 정병순 수석전문위원 수고하셨습니다.

다음은 질의 토론을 진행하겠습니다.

본 안건에 대하여 질의나 다른 의견이 있으신 위원님께서서는 말씀해 주시기 바랍니다.

질의하실 위원 계십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

질의할 위원님이 안 계시므로 질의 토론을 마치고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 질의 토론 종결을 선포합니다.

의사일정 제10항 대전광역시 도시철도사업특별회계 설치조례 일부개정조례안은 다른 의견이 없으므로 시장이 제출한 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 있습니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 원안대로 가결되었음을 선포합니다.

9. 2019년도 대전광역시 일반 및 특별회계 예산안(계속)

나. 대중교통혁신추진단 소관

(17시 40분)

○위원장 이광복 다음은 대중교통혁신추진단 소관 2019년도 일반 및 특별회계 예산안에 대하여 질의하실 위원님께서서는 질의해 주시기 바랍니다.

김찬술 위원님.

○김찬술 위원 김찬술 위원입니다.

늦게까지 기다리시느라고 수고하셨습니다.

간단하게 그냥 한 가지만 물어보겠습니다.

엣그제 신문에 트램이 예비타당성검사를 하는데, 예비타당성을 하시는데 저번에 저희 행감 때 무난하게 통과되실 거라고 단장님 말씀하셨지요?

○대중교통혁신추진단장 강규창 예, 말씀드렸습니다.

○김찬술 위원 그런데 신문이나 방송에서는 빨간불이 들어왔다, 이렇게 대서특필을 했어요.

어떻게 생각하십니까?

○대중교통혁신추진단장 강규창 예, 알고 있습니다.

○김찬술 위원 어떻게 하실 건데요?

○대중교통혁신추진단장 강규창 지금 현재 KDI에서 타당성조사는 진행하고 있는데 사실 트램의 경우가 국내에 운용사례가 없고 KDI에서 현재 교통수혜하고 편익산정에 있어서 다소 어려움이 있습니다.

그래서 검토에 많은 시간이 소요되고 있고요.

저희가 이번에 면제 신청 배경은 우리 시 트램이 우리 시 최대의 현안사업으로 트램 건설을 조속히 추진하기 위해서 예타 면제사업으로 저희가 신청한 사항입니다.

○김찬술 위원 아니, 그것은 세 번째로 넣은 것은 저희도 압니다.

그런데 단장님이 저희들한테 하실 때는 무난하게 통과될 거라고 낙관하신 전망을 하셨잖아요.

지금은 안 되니까 이제 안 된다는 전제로 해서 그때 그것 넣으신 거예요?

○대중교통혁신추진단장 강규창 꼭 그렇지는 않습니다.

그런데 타재 기간이 줄어들고 예타 면제 대상사업에 대해서 저희가 좀 더 확실한 담보력을 가지기 위해서 예타 면제 사업으로 신청한 거고요.

사실 저희 입장에서는 트램이 단 1%라도 가능성만 있으면.

○김찬술 위원 그러면 예를 들어서요, 그게 지금 세 번째로 올라갔잖아요, 그렇지요?

○대중교통혁신추진단장 강규창 지금 2건이 올라간 것으로 알고 있습니다.

○김찬술 위원 예?

○대중교통혁신추진단장 강규창 2건.

○김찬술 위원 3건이 올라간 것 아닙니까?

○대중교통혁신추진단장 강규창 지금 아마 트램하고 간선도로망 구축하고 2건이 아마…….

○김찬술 위원 그러면 예를 들어서 중앙정부에서 그거 안 해주면 어떻게 하실 거예요?

대책 있으세요?

분명히 우리 의회에 오셔서 단장님께서 낙관한다고 말씀을 하시고 또 그거에, 그렇게 낙관하신다고 했는데 KDI에서 하신 것에 대해서는 지금은 이제 안 될 수 있으니까 그렇게 해서 예타 면제 사업으로 올랐으니까 됐다라고 얘기하셨다가 그때 가서 또 안 되면 그때는 뭐라고 변명하시려고요.

○대중교통혁신추진단장 강규창 하여튼 지금도 변함없이, 하여튼 낙관적입니다. 저희는 단 1%의 가능성만 있어도 희망을 버리지 않고요, 열심히 노력하겠습니다.

○김찬술 위원 단장님.

○대중교통혁신추진단장 강규창 예.

○김찬술 위원 제가 쓸 시간이 30초밖에 안 남아서요.

가장 중요한 건 본인, 단장님 말씀으로 하겠다고 얘기했기 때문에 좀 실망감이 큼니다.

그리고 그 사업에 대해서도 일말의 책임감은 분명히 있으시다.

그리고 시의회 속기록에도 남아 있는 그 내용에 대해서는 국장님께서도 조금은 더 신경을 써야 되지 않느냐는 생각이구요.

그다음에 지금 트램이 대한민국에서 어디도 한 대가 없다고 한다면 우리 대전 시에서도 시장님을 비롯해서 관계공무원이 KDI에 가서 더 적극적으로 설명을 하고 그것의 방향을 찾는 것이 더 소중하다, 더 노력을 많이 해야 되겠다는 생각이 본 위원의 마지막 생각입니다.

그래서, 멀리 있지도 않으니까요, 한 번이 안 되면 두 번이라도 가셔서 다시 재 설명을 하시는 기회를 가져 주시기를 당부드리겠습니다.

○대중교통혁신추진단장 강규창 예, 잘 알겠습니다.

○김찬술 위원 이상입니다.

○위원장 이광복 김찬술 위원님 수고하셨습니다.

윤용대 위원님.

○윤용대 위원 윤용대 위원입니다.

582쪽에 도시철도공사 운영 지원금에 대해서 예산 심사하도록 하겠습니다.

도시철도공사의 무임·환승 손실분 및 운영적자 보전으로 2018년도보다 19.7%, 65억 5천만 원이 증액된 397억 5천만 원으로 예산이 계상되었습니다.

2014년도 이용인원이 4,086만 6천 명에서 운수수입이 293억 4,700만 원, 운영지원금이 230억 원에서 2017년도에 이용인원은 3,970만 2천 명으로 운수수입이 304억 2,900만 원, 운영지원금이 332억 원으로 이용인원이 96만 4천 명이 줄었는데도 불구하고 운영지원금이 102억이 늘어났습니다.

해가 갈수록 이용인원은 줄어들고 적자보전금은 늘어가는 추세인데 우리 전국 도시철도 누적손실은 한 18조에 달하고 있는 걸로 이렇게 파악이 됐습니다.

대중교통혁신추진단 강규창 단장님, 2019년도에 보전금 증액사유와 근본적인 적자내역, 적자해소를 위한 공사에서의 추진사항, 적자해소를 위한 근본적인 대책에 대해서 구체적인 답변 좀 해주시기 바랍니다.

답변이 안 되면 자료로 주셔도 됩니다.

○대중교통혁신추진단장 강규창 이 자리에 도시철도공사사장님 나오셨는데 대신 좀 설명을 드리도록, 양해해 주신다면.

○윤용대 위원 예, 그렇게 하셔도 되겠습니다.

위원장님.

○위원장 이광복 철도공사 사장님께서서는 발언대에 나오셔서 답변해 주시기 바랍니다.

○대전도시철도공사사장 김민기 도시철도공사사장입니다.

시 운영금 65억 5천 증가내역에 대해서 말씀드리겠습니다.

65억 5천은 지출예산이 작년도에 비해서 41억 8천만 원이 증가되었습니다.

이것은 매년 20억 정도가 인건비가 상승하고 있고 또 전기료라든가 공공요금이란 4억 정도 발생하는데다가 금년에는 그동안 계속 부채로 관리되던, 퇴직충당금 214억이 부채로 관리됐는데 그중에서 18억 원을 반영했습니다.

그리고 또한 그동안에 수입이 23억 6천만 원이 작년에 비해서 감소되었는데 그것은 전년도, 예년에 40~50억씩 이월금이 발생했는데 금년에는 시 지원금이 2017년도와 동일하게 편성됨에 따라서 자체예산으로 이월금을 당겨졌기 때문에 수입이 감소되었습니다.

그래서 65억 5천만 원이 증가되었고요.

지금은 저희들이 적자가 발생한 주원인은 비용에 모자라는, 실제비용보다도 낮은 운임으로 책정되었기 때문에 그것이 가장 근본적인 이유고요

또한 인구가 감소함에 따라서 수송인구가 줄어들어서 지금 수입이 감소하고 있습니다.

그래서 저희들은 지금 수송증대를 위해서 제휴마케팅을 통해서 고정고객을 마련하고 또 환승고객을 늘리는 그런 방향으로 하고 있고요.

또 앞으로 광고수입을 늘리기 위해서 기존의 방법보다 더, 3D라든가 홀로그램을 이용한 고품질의 광고를 통해서 수입을 늘리고자 하고 있습니다.

어쨌든 여건은 이렇지만 최대한 노력해서 수익증대를 꾀하겠습니다.

○윤용대 위원 예, 여기다 질의를 해야 돼요.

○위원장 이광복 또 할 것 있어요?

○윤용대 위원 예.

2009년도에 광고수입이 29억 5천 만 원으로 내가 알고 있거든요.

그런데 2017년도 광고수입 있습니까, 2017년도?

○대전도시철도공사사장 김민기 2017년에 16억입니다.

○윤용대 위원 그런데 줄어드는 이유가 뭡니까?

○대전도시철도공사사장 김민기 이 광고는 저희들은요, 이게 최고가 입찰로 하기 때문에 입찰가액에 따라서 이렇게 수입이 잡히고 있습니다.

○윤용대 위원 아니, 우리 사장님의 의지가 부족한 것 아닌가요?

제가 볼 때는 처음에 지하철이 생기고 나서 제가 알기로는 역장님들이 열성과 열의를 갖고 하다 보니까 광고수익금이 많이 이렇게 들어온 것으로 알고 있습니다.

그래서 그때 광고수입을 처리하는 것이 기존에 역장들이 역을 운영하는 데 사용한 것으로 알고 있거든요.

그 내용이 맞나요?

○대전도시철도공사사장 김민기 초창기에는 광고를 역장들을 통해서 이렇게 팔고 다니게 했었는데요.

그것이 나중에 바뀌어서 광고 전문업체한테 최고가 입찰로 하고 있습니다.

더군다나 이 광고라는 것은 수송인원과 경기에 굉장히 민감하기 때문에 한도에 한계가 있다고 봅니다.

○윤용대 위원 그래서 광고수입 같은 것도 역의 운영비로 쓰라고 하니까 열정적으로 하다 보니까 광고수입이 많이 올라가는 것 아닙니까?

○대전도시철도공사사장 김민기 그때 당시에도 영업, 운영비가 아니라 실적금을 줬었거든요.

○윤용대 위원 예, 글썄 그래서 운영을 하고 했었는데 그러면 우리 사장님도 좀 노력을 하셔야 되는 것 아닙니까?

○대전도시철도공사사장 김민기 광고를.

○윤용대 위원 지금 현재 역장들을 광고수입, 처음에 했을 때같이 광고수입을 올릴 수 있는 그런 방안을 강구를 해야지 처음에는 이렇게 되는데 지금에 와서, 2017년도에 17억 했다고 하면 이게 지금 세월이 벌써 한 10여 년 가까이 흘렀는데 그 광고 수입이 늘면 늘어야지 줄어들 수가 있는 게 아니지 않습니까?

○대전도시철도공사사장 김민기 광고라는 것이 광고면 매수에 따라서 처음에는 광고매체를 개발해서 점점 늘어났다가 그것이 한계가 됐기 때문에 그 뒤부터는 광고물 매체를 정리해서 했습니다.

○윤용대 위원 제가 보기에는 역을 이렇게 다녀보면 그전보다는 광고가 없어요, 보면, 옛날에는 많이 붙어있었는데.

그렇기 때문에 주변에 용문역을 예를 든다면 주변에 상가들 가서 “광고 좀 하십시오.” 이렇게 해서 광고수입을 올릴 수 있지요, 열심히 하면.

그런데 그런 게 좀 부족한 것 같다는 말씀을 드리고요.

그리고 웹서핑 중 한 블로그에서 현충원을 방문하기 위해 대전도시철도를 이용한 부산시민의 민원이 들어온 건데요.

도시철도 이용 후기로 볼 수 있다고 생각을 합니다.

한 마디로 이용시설 및 대전에 대해서 철도 구내에 안내하는 사람이 없어서 물

어볼 사람이 없고 상당히 당황스러웠다고 이렇게 기록이 되어 있습니다.

최소한 이용시설 안내 및 취약자를 위한 안내하시는 분이 역마다, 저번에도 제가 말씀드렸잖아요.

평상시든 아주 러시아워 시간이든 계속해서 거기에 있어야 됴에도 불구하고 안내하시는 분들이 없다는 얘기입니다.

내년이 대전 방문의 해입니다.

대전도시철도 적자해소 방안에 대해서 본 위원이 몇 가지 제안을 하고자 합니다.

그리고 아까 제가 질의한 내용 보신 적 있습니까, 블로그?

○대전도시철도공사사장 김민기 예, 봤습니다.

○윤용대 위원 그래서 거기에 답변해 줬습니까?

○대전도시철도공사사장 김민기 예, 해줬습니다.

○윤용대 위원 어떻게 했습니까?

○대전도시철도공사사장 김민기 현재 역무원의 근무는 2인 내지 3명씩 하고 있습니다.

그래서 청원휴가나 휴가가 들어가면 2명씩 하게 되는데 하여튼 최대한 게이트 근무를 통해서 고객 접점에서 최대한 서비스를 잘할 수 있도록 교육과 지도하겠다는 답변을 했습니다.

○윤용대 위원 사장님 확실하게 잘 좀 하세요.

그리고 아까 말씀드린 대로 대전도시철도 적자 해소방안에 대해서 본 위원이 몇 가지 제안을 하고자 합니다.

조직진단 및 운영에 대한 전반적인 경영 개선과 이용객의 편의에 대해 최대한 방법을 강구해 주시기 바랍니다.

신규 수송 수요창출을 하여 주시기 바랍니다, 첫째.

두 번째는 광고 임대수입을 극대화하여 주시기 바랍니다.

적자의 가장 근본인 무임승차 손실분에 대해서는 국가 차원에서 지원대책에 적극적인 노력을 하여 주시기 바라며 본 위원도 적극적으로 노력하도록 하겠습니다.

이상입니다.

○위원장 이광복 예, 사장님 자리로 돌아가십시오.

수고하셨습니다.

또 질의하실 위원 계십니까?

없습니까?

우승호 위원님.

○우승호 위원 우승호 위원입니다.

먼저가슈 교통문화연수 관련해서 혹시 먼저가슈 교통문화운동행사를 지금 2019

년도에도 계속하신다는 말씀이시지요?

○대중교통혁신추진단장 강규창 예, 계속하고 있습니다.

○우승호 위원 금년도에도 하고 내후년도에도 계속하실 계획으로 잡아놓으신 것 같은데 예산이 합쳐보면 연간 한 1억 정도 예산을 쓰고 계십니다.

○대중교통혁신추진단장 강규창 예, 그렇습니다.

○우승호 위원 혹시 이게 지금 어떤 성과를 갖고 계신 것 같습니까?

전임 시장님 때 어떤 성과보고회도 하신 것 같은데 금년도에는 뭐 따로 하신 게 없으시더라고요.

○대중교통혁신추진단장 강규창 금년에는 뭐 특별하게, 금년에는 선거도 있고 그다음에 공직자선거법에 의해서 행위제한이 많이 제한되어 있습니다.

제한이 되어 있어서 적극적인 홍보를 하지 못했고요.

그다음에 주로 금년에는 새롭게 우리가 14대 전략 18개 과제를 선정해서요.

지금 교통문화운동이라든지 시민의 먼저가슈 교통문화운동, 그다음에 각종 캠페인, 찾아가는 교통문화교실운동, 그다음에 교통문화토크콘서트, 여름방학캠프 등 다양한 행사를 지금 지속적으로 추진해 오고 있습니다.

○우승호 위원 찾아가는 서비스를 말씀하셨는데 대상자가 누구입니까?

○대중교통혁신추진단장 강규창 주로 초등학생들을 대상으로 하고 있고요.

그다음에 교통약자나 어르신들을 대상으로 해서 우리가 경로당도 찾아가서 이렇게 별도로.

○우승호 위원 교통문화를 운동하는 대부분, 일단 교통을 주로, 어떤 사고 발생률을 보면 대부분 운전하시는 분들이 어떤 가해자 측면이 많을 텐데, 물론 방금 말씀하신 학교나 어떤 어르신들 대상으로 많이 하신 것 같습니다.

대부분 그분들이 대상자로서 접근성이 좀 더 높기 때문에 그런 선택을 하신 것 같은데 그 외에 직장인을 대상으로 하시는 그런 계획은, 행정사무감사 때도 말씀을 드렸었는데 2019년도에는 계획은 없으신 것 같습니다.

○대중교통혁신추진단장 강규창 직장인을 대상으로 해서 우리가 뭐 특화해서 하는 건 없고요.

주로 교통약자로 우리가 칭하는 어르신이나 장애인, 그다음에 유치원, 학생이라든지, 그것을 찾아가서 우리가 교육도 하고요.

그다음에 교통문화연수원을 통해서 체험학습을 통해서 각종 안전체험이라든지 교육을 또 실시를 하고 있습니다.

○우승호 위원 물론 본 위원이, 말씀하신 취지 전체적으로 다 좋습니다.

다만, 1억 정도 예산을 들여서 사망사고도 줄어야 되고 여러 가지로 또 대전이 먼저가슈라는 양보하는 그런 문화를 도입하고자 하는 방향에서 하시는 것도 알고 있습니다.

다만, 본 위원도 사실 의회에 들어와서 운전도 계속하고 여러 가지 하고 있는데 먼저가슈라는 문화를 아직 체감하지를 못했어요.

어떤 건지, 지금 교통문화연수원에서 먼저가슈 양배돌운동이라고 이렇게 소개란에 나와 있는데 양보와 배려는 되돌아온다는 법칙이라고 해요.

그런데 보통 양보와 배려, 3초면 충분합니다, 이렇게 하시는데 과거에는 어떤 스티커를 또 차에 부착해서 하거나 아니면 택시에 뒤에 부착하는 그런 걸 많이 했던 것 같습니다.

○대중교통혁신추진단장 강규창 예, 지금도 부착 홍보를 하고 있습니다.

○우승호 위원 그래요, 어떻게 보면 차량관리소와 연계를 해서 스티커를 일반 시민들에게 배부를 하시는 건가요, 아니면 어떻게 지금 하고 계신다는 거지요?

○대중교통혁신추진단장 강규창 지금 우리가 운영하는 교통약자이동지원센터 각종 차량 있지 않습니까, 특장차라든지 임차택시를 이용해서도 우리가 홍보를 하고 있고요.

그다음에 택시조합과도 연계해서 그런 운동을 우리가 적극적으로 교통사고 안전문화라든지 그런 개선책을 같이 하고 있고요.

여기에 같이 참여하는 기관 단체들이.

○우승호 위원 제가 말씀드리는 건 일반 시민들 말씀드린 겁니다.

단체나 그런 접근하기 쉬운 그런 분들이 아니라 일반 시민들 속에서 양보운동이 지금 어떻게 정착이 돼가고 있는지 말씀드린 겁니다.

○대중교통혁신추진단장 강규창 각종 계획이나 어떤 행사를 통해서 우리가 홍보를 하는데요.

적극적으로 우리가 나서서 시민한테 다가서서 하는 것은 조금 부족한 면이 있습니다.

그런 부분은 개선해 나가도록 그렇게 하겠습니다.

○우승호 위원 예, 본 위원이 사실 말씀드리는 것은 토크콘서트나 이런 특강 같은 경우는 사실 시민들이 참여하기는 좀 어려운 부분이 많으니까 직장인들의 어떤 그런 분들에게도 한 번쯤은 고민하셔서 정말 양보할 수 있는 그런 문화가 정착될 수 있으면 좋겠습니다.

○대중교통혁신추진단장 강규창 예, 잘 알겠습니다.

○우승호 위원 그리고 굳이 따로 말씀드릴 것은 없는데 서대전역 이용 활성화 홍보 관련해서 얼마 전에 서대전역에 다녀온 적이 있었어요.

지금 내년이 대전 방문의 해라고 해서 홍보 팸플릿도 나눠주고 그런 것 같던데 따로 비치해 놓고 그런 것이 없더라고요.

안내원 직원이 한두 분 정도 계셨습니다.

그것이 어떤 협회이지요, 어디 협회인지 아십니까?

○대중교통혁신추진단장 강규창 그것은 제가 잘 알지 못하고요.

저희가 서대전역 이용 활성화 관련해서는 서대전역 이용객 증가와 주변 상권 활성화를 위해서 내년도에 예산의 일부를 반영했습니다.

○우승호 위원 예, 제가, 본 위원이 갔다 왔을 때 대전관광 어떤 협회와 연계를 해서 직원 두 분이 상근으로 계신 줄 알고 있습니다.

그래서 대전 방문의 해를 맞이해서 지금 잘 되어가고 있느냐고, 물어보니까 저 보고 이렇게 물어보는 거예요, “대전 방문의 해인 것 어떻게 아셨어요?”라고.

직원분들도 그에 대해서 어떤 지침을 받지 못했기 때문에 팸플릿들이 다 만들어졌는데도 불구하고 내부 보관을 하고 있더라고요.

그래서 조금은 공격적으로 마케팅을 하셔야 되는 것 아닌가, 단장님이 직접 거기에 방문하셔서 한 번 보시면 크게 와 닿는 것은 없습니다.

타 시·도, 서울시 같은 경우에는 안내 센터가 가운데에 있어요.

그래서 매표소 바로 옆에 있는 것이 아니라, 가운데에 위치한 그런 식으로 시민들이 한 번쯤은 꼭 지나가다가 볼 수 있게끔 하는 그런 것이 있습니다.

단순히 홍보나 활성화를 하기 위해서는 방법을 조금 더 심도 있게 고민을 해야 되는 것이 아닌가.

이렇게 해서는 사실 단순히 일회성에 그칠 것이라는 생각을 지울 수 없습니다.

공감하십니까?

○대중교통혁신추진단장 강규창 예, 공감합니다, 부족한 점이 많이 있습니다.

저희도 서대전역 활성화를 위해서 적극적으로 우리가 홍보도 부족했구요.

아까 말씀하신 사항은 문화체육관광부 관광진흥과에서 거기에 각종 홍보물도 비치할 것 같은데 그런 면은 같이 협조를 해서 위원님 말씀을 전달하고 개선토록 그렇게 하겠습니다.

○우승호 위원 저도 관심을 가지고 지켜보겠습니다.

583쪽에 지하역사 공기질 개선사업도 참 좋은 사업이라고 저는 생각을 합니다.

본 위원이 얼마 전에 부산역에도 한 번 갔다 왔어요.

거기 갔다 오니까, 서면역이나 시민들이 많이 왔다 갔다 하는 그런 지역에서는 공기질을 개선하는 장비가 설치되어서 시민들에게 어떤 공기가 쾌적하다든지, 나쁘다든지 그런 판이 있어서 참 좋았습니다.

그래서 도시철도공사 사장님께서도 같이 밀접하게 잘 공유하셔서 시민들에게 조금 더 쾌적한 공기질을 제공해 줄 수 있으면 좋겠습니다.

○대중교통혁신추진단장 강규창 잘 알겠습니다.

○우승호 위원 예, 특별한 것은 없습니다.

이상입니다.

○위원장 이광복 우승호 위원 수고하셨습니다.

권중순 위원님.

○권중순 위원 권중순 위원입니다.

580쪽 보시겠습니까?

교통약자이동지원센터 운영비가요, 2018년도에는 78억 7천만 원이었는데 2019년도에는 96억 7,400만 원 해서 약 18억 정도가 증가가 되어서 본 위원이 증가된 원인을 한번 분석해서 봤습니다, 자료도 받아 봤고요.

정규직 되면서 그랬고, 그리고 또 운영비가 조금 늘어난 것 같고요.

그 정도로 확인이 된 것 같고, 궁금한 것이 차량 운행 대수가 172대인데 승합차 82대, 임차택시 90대인데 이 대수에 변화는 없는 것이지요?

○대중교통혁신추진단장 강규창 내년 2019년 7월부터요, 장애인에 대해서 장애인 등급 구분을 장애 정도가 심한 분, 장애 정도가 심하지 않은 분 해서 1, 3급이 교통약자이동지원센터 이용대상자가 됩니다.

그러면 현재 장애 3급 정도가 한 9,900명 정도 되는데요, 이분들이 대상자에 포함이 되면 한 2만 8천 명 정도로 이용대상자 수가 증가가 되는데 이에 따라서 저희가 연차적으로 특장차를 한 30여 대 정도를 추가할 생각이 있습니다.

○권중순 위원 추가할 생각이 있으십니까?

○대중교통혁신추진단장 강규창 예, 검토 중에 있습니다.

○권중순 위원 그리고 여기에 보면, 이용요금이 한번 책자 보세요.

이용요금 기본 1천 원, 3km 추가 440m당.

○대중교통혁신추진단장 강규창 440m 시간 거리 병산.

○권중순 위원 예, 이것이 누구한테 받는 것인가요?

○대중교통혁신추진단장 강규창 예, 이용자한테.

○권중순 위원 이용자한테 받는 것인가요?

○대중교통혁신추진단장 강규창 예, 그렇습니다.

○권중순 위원 그러니까 이것이 완전 무상은 아니었던 것이고, 실비 성격으로 어느 정도 받고 있는 형태로 운영되는 것이군요, 알겠습니다.

택시와 승합차 이용 구분해 주실래요?

○대중교통혁신추진단장 강규창 승합차 이용자는 주로 장애가 있으신 분들, 그 다음에 장애가 있으신 분들이 주로 이용하고요.

택시는 비휠체어 대상, 예를 들어서 신장장애라든지, 어떤 시각장애인분들 이렇게 거동하시는 데 불편함이 없으신 분들이 주로 택시를 이용하시고요.

○권중순 위원 알겠습니다.

승합차 같은 경우에는 운전원들이 그 장소에까지 가면 될 것 같은데 임차 택시 같은 경우에는 콜을 그쪽으로 불러주는 것인가요, 그 장애인이 있는 쪽으로?

○대중교통혁신추진단장 강규창 콜을 예, 인터넷상에서 콜이나 전화상으로 신

청을 하면 됩니다.

○권중순 위원 예, 알겠습니다.

이상입니다.

○위원장 이광복 권중순 위원님 수고하셨습니다.

오광영 위원님.

○오광영 위원 572쪽 교통약자이동지원센터에서 세입으로 4억 4천만 원이 새로 잡혀요, 수입금이.

○대중교통혁신추진단장 강규창 예.

○오광영 위원 이전에는 이것이 해당 당사자들의 수입으로 개별적으로 귀속이 되었던 것입니까?

○대중교통혁신추진단장 강규창 예, 직접 귀속이 됐었습니다.

예, 직접 귀속이 되었는데 금년부터는 투명성을 확보하기 위해서 일단 세입 처리 후 개인한테 지급하는 방식으로 바꿨습니다.

○오광영 위원 그러면 특장차는 당연히 정규직화 되기 때문에 세입처리가 될 테고, 장애인 콜택시는.

○대중교통혁신추진단장 강규창 임차 택시는 본인 귀속이고요.

○오광영 위원 지금 그것은 여전히 2019년도 본인 귀속으로 됩니까?

○대중교통혁신추진단장 강규창 예, 그렇습니다.

○오광영 위원 그것은 비용 이런 것 관계없이 그렇게 그냥 적고, 많음의 관계없이.

○대중교통혁신추진단장 강규창 예.

○오광영 위원 그것은 직접 받으니까, 아니면 받아서 일단 넣었다가 다시.

○대중교통혁신추진단장 강규창 현재까지는 본인이 직접 수령을 해서 수입으로 잡았고, 내년부터는 그 수입을 일단 세입으로 처리한 다음에, 모든 저희가 그 센터로 세입 처리가 됩니다.

세입 처리가 되면, 월 말로 그 운전자들한테 결산을 해서 넘겨줬거든요.

그 수입, 본인한테.

그런데 금년부터는 이것을 세입처리해서 정액으로, 본인 수입만큼 지급하는 방식으로 바꿨습니다.

○오광영 위원 그리고 도시철도공사 운영비로 해서 사업명세서에 보면 일반운영비 지원으로 205억 정도 지원이 되고 무임수송손실분으로 192억 정도가 지원이 되지 않습니까?

○대중교통혁신추진단장 강규창 예.

○오광영 위원 이 중에서 해마다 경영평가를 거쳐서 임원들한테 지급되는 그 성과급은 어디에 포함됩니까?

○대중교통혁신추진단장 강규창 운영지원금 항목에 성과급 항목이 별도로 지출 예산에 체계가 있습니다.

○오광영 위원 추진단에서는 운영비를 전달하는 역할만 하는 것입니까, 아니면 일정 부분 운영과 관련해서 관여를 합니까?

○대중교통혁신추진단장 강규창 지금 현재 성과급과 관련해서는.

○오광영 위원 아니요, 성과급뿐만이 아니고 운영 전반에 관련해서요.

○대중교통혁신추진단장 강규창 전반에, 일단 사전협의를 합니다.

도시철도공사와 예산에 대해서 사전협의를 하고, 그다음에 거기에 적자분과 필요경비, 그다음에 추가적으로 급여인상분 등을 정해서 우리가 실무적으로 조율을 하고요.

최종적으로 창조혁신담당관에서도 공기업 담당이 거기에 있기 때문에 거기와의 실무조율을 한 상황이 되겠습니다.

○오광영 위원 2019년도 여기에 일반운영지원비로 205억 300만 원 편성된 것에 그러면 2018년도 경영평가 하고 나서 그것에 따른 성과급 그것이 여기에 포함되어 있는 것입니까?

○대중교통혁신추진단장 강규창 일부 포함되어 있습니다.

○오광영 위원 일부라는 것이 그러니까 일단 여기에 포함이 되어 있다는 것이지요?

○대중교통혁신추진단장 강규창 예.

○오광영 위원 예, 그러면 얼마를 어떤 평가를 받을 줄 알고 어느 정도 비용을 계산해서 여기에 넣어 났습니까?

○대중교통혁신추진단장 강규창 평가 비용은, 이 성과급은 원래 기존 상정 예산지침상에 보수월액이 200% 반영하고요.

다 등급 수준으로 해서 저희가 반영을 하고 있습니다.

○오광영 위원 다 등급으로요.

○대중교통혁신추진단장 강규창 예.

○오광영 위원 그런데 다 등급도 소위 말해서 행정안전부 공기업 평가에서 다 등급을 받고 또 시 평가가 있지 않습니까, 시 평가에 따라서 퍼센티지가 많이 바뀌는데.

○대중교통혁신추진단장 강규창 예, 맞습니다.

행정안전부 공기업 평가원에서 가, 나, 다, 라, 마급까지 평가를 하고요.

그 평가의 결과를 가지고 시에서는 자체 평가심사위원회를 구성해서 다 등급에 대한 S, A, B, 그래서 성과급 비율을 정하는 것입니다.

○오광영 위원 그렇지요, S, A, B, C, F.

그래서 다 등급 기준으로 보면 C를 받았을 때 110% 받고, F는 0%입니다, 그렇

지요?

그래서 지금 말씀하시는 것은 다 등급 기준에 시 평가는 S, A, B, C, F 중에 어떤 것이지요?

○대중교통혁신추진단장 강규창 지금 다 등급 정도면, 평가를 하면 거기에 시에서 도시공사 사장급과 경영 성과계약을 체결합니다.

거기에서 일부 민간위원들이 평가를 해서 그 결과를 가지고서 S, A, B로 등급을 정하고요.

○오광영 위원 그러니까 그 예산에 산정한 것이 다 등급 S, A, B, C, F 중에 어떤 경우를 산정해서, 어떤 등급을 받을 것으로 예상해서 2019년 일반운영지원비를 책정을 하셨느냐 그것이지요.

○대중교통혁신추진단장 강규창 다 등급은 아마 S, A 아마 그 평균치로 예산편성을 했습니다.

○오광영 위원 S나 혹은 A다.

○대중교통혁신추진단장 강규창 예.

○오광영 위원 그런데 퍼센티지가 200%, 170% 해서 한 30% 차이가 나는데 어쨌든 그 정도 추산을 해서 예산편성을 하신 것이라고 그렇게 이해를 해도 되겠지요?

○대중교통혁신추진단장 강규창 예.

○오광영 위원 2017년도 평가는 나왔습니까, 창조혁신?

○대중교통혁신추진단장 강규창 아마 평가 중인 것으로 알고 있습니다.

○오광영 위원 평가 중인 것으로요.

○대중교통혁신추진단장 강규창 예.

○오광영 위원 그러면 다 등급 관련해서 아직 시와 계약한 것에 의한 평가가 안 나왔는데 여러 가지로 협의를 하신다고 했는데 지금 도시철도공사와 관련해서 다 등급을 받았지요, 2018년 행정안전부 공기업 평가에서 가, 나, 다.

○대중교통혁신추진단장 강규창 저희가 그 주관을 공기업담당이 하기 때문에 정확하게 거기까지는 제가 숙지를 하지 못하고 있습니다.

○오광영 위원 그래서 그것과 관련해서 이 부분을 그 관장을 하시는 부서이기 때문에 제가 우리 단장님한테 여쭙보는 것이요, 대전시와 공사 사장과의 계약서가 있습니다.

도시철도공사든, 도시공사든, 마케팅공사든, 대전에 있는 공사 사장과의 계약서에 보면 임기 중 해임 가능 사유라는 것이 있습니다.

첫 번째 항목에 임기 중 경영평가에서 최하위 등급이거나, 동일 평가 부분에서 전국 순위가 하위 5% 이하인 경우로써 여기까지 보면, 다 등급을 받았거나 혹은 라 등급을 받은 도시공사 사장님 같은 경우에는 임기 중 해임 가능 사유에 해당

이 됩니다.

다만, 그 경우로써 하고 경영성과 계약이행 실적 평가에서 최하위 등급을 받은 경우라고 되어 있는데 이것이 바로 대전시에서 하는 평가 S, A, B, C, F.

F를 받았을 때는 그렇게 할 수 있다는 것입니다.

그런데 아직 안 나왔기 때문에 이것에 해당이 되는지 안 되는지는 저는 잘 판단하기가 어렵습니다.

하지만 일단 앞에 먼저 가정한 것에 의하면, 임기 중 해임 가능 사유인데 어떻게 생각하십니까?

○대중교통혁신추진단장 강규창 성과 측정에 대해서는 자꾸 변명 같지만, 공기업 담당에서, 창조혁신담당관에서 주관하기 하기 때문에 사실 저희는 구체적으로 진행이 어떻게 되는지는 현재는 저희가 잘 알지 못하고 있고요.

필요하다면 지금 현재 공기업 평가 관련 절차라든지 적용 그런 문제는 위원님께 개별적으로 공기업평가담당으로 하여금 별도 보고드리도록 그렇게 저희가 하겠습니다.

○오광영 위원 추진단에서 전출금으로 지원하는 대전도시철도 운영비 관련해서요.

저는 일반 직원들의 성과급뿐만이 아니고 복리후생 모든 것들이 제대로 쓰이는 것이 필요하다고 생각을 하는데 다만, 실질적으로 아까 우리 운용대 위원님이 지적하셨듯이 계속적인 적자가 발생하고, 전국 6개 동일 직군 중에서 최하위 등급을 받았는데도 불구하고 그 공기업담당, 창조혁신담당관에서 아직 그 결과가 나오지는 않았지만, 어떻게 나올지는 모르겠습니다.

일단 행정안전부에서 다 등급을 받았습시다.

그럼에도 불구하고 통상적인 관례로 볼 때 S 혹은 A.

이렇게 그 결과가 나올지, 어떨지는 모르겠는데 그런 방식의 산정에 의해서 성과급이 지급되는 것에 대해서 저는 불합리하다고 생각하는데 어떻게 생각하십니까?

○대중교통혁신추진단장 강규창 위원님께서 지적하신 대로 일면 인정을 하고요, 동감을 하고요.

그런데 평가지표가 단일지표가 아니고, 여러 가지 어떤 기준이나 절차가 있기 때문에 아마 그런 면에 있어서는 충분히 모든 사항을 감안하지 않을까 그렇게 생각을 합니다.

○오광영 위원 실제로 그러면 2019년 예산에서 어쨌든 공기업담당이 그 부분을 어떻게 평가하든 간에 그것은 결정된 것이니까 그것이 지급이 되더라도, 충분히 그런 부분들이 감안되지 않은 평가라고 생각을 할 때 2019년 여기에 편성된 예산에서 그런 부분들이 삭감되어도 무방하다고 생각하십니까?

○대중교통혁신추진단장 강규창 그러면 한 번 검토를 해봐야 되겠습니다.

저희가 위원님께 별도로 이것은 검토를 해서 이 부분에 대해서는 충분히 설명을 해드리겠습니다.

○오광영 위원 어쨌든 그 대중교통혁신추진단에서 도시철도공사와 관련한 운영비를 편성하고 그것을 전출금을 내려 보내는 역할을 하고 있기 때문에 제가 단장님한테 그 부분을 말씀을 드렸고, 실제로 그 부분은 대전시라고 하는, 시장님이라고 하는 주체와 별반 다르지 않은 위치에 저는 단장님이 있다고 생각을 합니다.

그런 부분을 감안할 때 실제로 그 명확한 경영상의 손실들이 계속적으로 일어나고 있고, 전국 평가에서 최하위를 했고 그리고 몇 가지 평가지표에서 정부 정책에 대한 여러 가지 정책 관련해서 지키지 않은 점들이 있는 것으로 봤을 때는 그 부분이 임원, 사장을 비롯한 두 이사님의 임원평가에서는 반드시 적용되어야 된다고 저는 생각을 합니다.

어떻게 생각하십니까?

○대중교통혁신추진단장 강규창 위원님 말씀대로 전국적으로 평가 기준에 미달하면 당연히 페널티를 받아야 되겠지요.

그런 부분도 우리가 한번 일단 평가가 진행 중이니까 제가 여기서 말씀드리기는 그렇고요, 한번 그런 것도 살펴보겠습니다.

○오광영 위원 이상입니다.

○위원장 이광복 오광영 위원님 수고하셨습니다.

또 질의하실 위원 계십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

없으면 본 위원이 두 가지만 하겠습니다.

단장님, 845쪽에 도시철도 1호선 환승주차장 건설에 관련해서 질의하겠습니다.

지금 도시철도 1호선은 물론, 중앙의 교통영향평가의 법적 이행 상황으로써 많은 분이 환승하기 위해서, 편의를 도모하기 위해서 주차장을 만드시는 것이잖아요?

○대중교통혁신추진단장 강규창 예, 그렇습니다.

○위원장 이광복 이것 반면에 우리 광역철도가 또 시행 운영을 현재 진행 중에 있는데 광역철도도 환승개념의 역이 있습니다.

○대중교통혁신추진단장 강규창 지금 현재는 환승 개념의 그것은, 아직 거기까지는 검토가 되지 않고 있습니다.

○위원장 이광복 아니, 발표할 때는 환승역 개념을 발표한 것이 있잖아요.

○대중교통혁신추진단장 강규창 아, 용두역 말씀하시는 것입니까?

○위원장 이광복 용두역은 그것은 전액 시비로 하시는 것이고 지금 복수, 도마 또 몇 군데는 환승역으로 광역철도, 충청광역철도라고 안 했어요, 하셨잖아요?

○대중교통혁신추진단장 강규창 지금 트램 노선과 연계되어서 충청권광역철도에 4개의 환승역이 있고요.

그다음에 1호선과 연계된 환승역도 4개, 총 8개의 환승역이 지금 현재 되어 있습니다.

○위원장 이광복 그런데 지금 광역철도 부분에서는 환승역에 대한 개념이, 예산이 전혀 쓰여서 들어오지 않은 것 같아요.

통합적인 예산에 들어가 있는 것입니까, 아니면 별도 예산이 안 잡혀 있습니까?

○대중교통혁신추진단장 강규창 지금 환승역이라고 하면 현재 우리 시에서는 저 도시철도 1호선 용두역을 염두에 두고 있거든요.

○위원장 이광복 아니요, 그것 말고요.

충청권광역철도 건으로 드리는 말씀이에요.

○대중교통혁신추진단장 강규창 지금 현재 구체적으로 오정역과 관련된 것은 오정 트램역과 오정 도시철도, 광역철도 환승역과 거기에 대한 연결통로 그런 것도 구상을 하고 있습니다, 연결방식이라든지.

○위원장 이광복 준공 연도가 2024년도인가요?

○대중교통혁신추진단장 강규창 2024년입니다.

○위원장 이광복 2024년도인데 환승역은 만들어 주셔야 주변에 여러 가지 주차라든가, 기타 장소를 확보하실 것 아닙니까?

○대중교통혁신추진단장 강규창 예, 광역철도 역 주변에 환승주차장을 건설할 수 있는지 그런 것을 한 번 검토해 보겠습니다.

○위원장 이광복 예, 또 한 가지는 도시철도 1호선 운행 관련에 대해서 민원이 들어온 것이 있어서 제가 말씀을 드리겠습니다.

사장님, 평일과 주말이 운행이 똑같습니까, 시간대가?

어떻게 되어 있습니까, 지금?

○대전도시철도공사사장 김민기 주말에는 10분 간격으로 운행이 되고 있습니다.

○위원장 이광복 그러면 평일에는요?

○대전도시철도공사사장 김민기 평일에는…….

○위원장 이광복 한두 분이 들어온 것이 아니고 좀 들어왔는데 탄력적으로 해서 운영을 해줄 수 없느냐고 합니다.

평일에는 조금 많이 비어있으니까 낮 시간에 거리가, 시간대가 있더라도 간격차를 두고, 주말에 바쁘고 그런 날, 명절이나 이런 날 바쁘니까 그때는 바짝 당겨줬으면 좋겠다, 그것이 가능합니까?

○대전도시철도공사사장 김민기 승객이 주말에는 평일의 반밖에 안 되고 있습니다.

○위원장 이광복 주말에 더 적어요?

○대전도시철도공사사장 김민기 예.

○위원장 이광복 그런데 4명이나 민원이 들어왔는데요, 이런 부분이?
각각 다른가요?

○대전도시철도공사사장 김민기 그 통계치를 제출하겠습니다.

○위원장 이광복 예, 통계치가 있으면 주시겠어요?

○대전도시철도공사사장 김민기 예.

○위원장 이광복 질의 마치겠습니다.

질의하실 위원이 더 안 계시므로 질의 토론을 마치고자 하는데 이의가 없습니까?

(「없습니다.」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 질의 답변 종결을 선포합니다.

이상으로 오늘 계획된 의사일정을 모두 마쳤습니다.

다음 회의는 11월 27일 화요일 오전 10시에 도시주택국 및 농업기술센터, 건설관리본부 소관 2019년도 예산안 및 일반안건을 심사하겠습니다.

동료위원 여러분 그리고 강규창 대중교통혁신추진단장님을 비롯한 관계공무원 여러분!

수고 많으셨습니다.

산회를 선포합니다.

(18시 43분 산회)

○출석위원(6명)

이광복 김찬술 권중순 윤용대

오광영 우승호

○출석전문위원

수석전문위원 정병순

전문위원 양의석

○출석공무원

교통건설국장 박제화

교통정책과장 오찬섭

버스정책과장 이병응

운송주차과장 복진후

건설도로과장 이종범

차량등록사업소장 전일풍

대중교통혁신추진단장 강규창

기획홍보과장	김윤기
트램건설계획과장	장시득
첨단교통과장	김종삼

○그 밖의 출석자(공사·공단)

대전도시공사사업이사	백명흠
대전도시철도공사사장	김민기