

산업건설위원회회의록

제 256 회

제 4 호

대전광역시의회사무처

일시 : 2021년 2월 1일 (월) 오전 10시

장소 : 산업건설위원회회의실

의사일정

제256회 대전광역시의회(임시회) 제4차 위원회

1. 트램도시광역분야 업무협약 이행 추진상황 점검결과 보고
2. 2021년도 주요업무보고 청취의 건
 - 가. 트램도시광역본부 소관
 - 나. 대전도시철도공사 소관

심사된 안건

- | | |
|--|----|
| 1. 트램도시광역분야 업무협약 이행 추진상황 점검결과 보고 | 2면 |
| 2. 2021년도 주요업무보고 청취의 건 | 7면 |
| 가. 트램도시광역본부 소관 | 7면 |
| 나. 대전도시철도공사 소관 | 7면 |

(10시 07분 개의)

○위원장 김찬술 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제256회 대전광역시의회 임시회 제4차 산업건설위원회를 개회하겠습니다.

조성배 트램도시광역본부장과 김경철 대전도시철도공사사장을 비롯한 관계공무원 및 임직원 여러분, 신축년 새해를 맞이하여 복 많이 받으시고 뜻하는 일 모두 이루시기 바랍니다.

아울러 올 한 해도 시민이 행복한 대전을 만들기 위해 함께 노력해 주시기를 당부드립니다.

또한 이번 회의는 효율적인 업무보고를 위해 업무의 연관성이 있는 부서를 함께 참석토록 하였으며 부서별로 업무보고를 받고 질의 답변은 함께 하는 것으로 진행하겠습니다.

그러면 의사일정에 따라 회의를 진행하겠습니다.

1. 트램도시광역분야 업무협약 이행 추진상황 점검결과 보고

(10시 09분)

○위원장 김찬술 의사일정 제1항 트램도시광역분야 업무협약 이행 추진상황 점검결과 보고를 상정합니다.

먼저, 보고를 청취하겠습니다.

조성배 트램도시광역본부장께서는 보고하시기 바랍니다.

○트램도시광역본부장 조성배 트램도시광역본부장 조성배입니다.

존경하는 김찬술 위원장님 그리고 위원님 여러분, 바쁘신 의정활동 중에도 저희 트램도시광역본부 소관 업무에 대하여 깊은 관심과 성원을 보내주심에 깊이 감사드리며 트램도시광역분야 업무협약 이행 추진상황 점검결과에 대해 보고드리겠습니다.

보고이유는 「대전광역시 업무협약 관리조례」 제7조의 규정에 따라 업무협약에 대한 이행 추진상황 등을 점검하여 그 목적과 취지가 달성되도록 행정의 책임성과 실효성을 제고하기 위함입니다.

트램도시광역본부의 업무협약 체결 건수는 대전광역시 무임교통카드 업무협약 등 총 7건으로 추진상황을 점검한 결과 양호하였습니다.

주요성과로는 무임교통카드 발급 등 도시철도 이용자 교통복지서비스 제공, 승용차요일제 단말기 이동 설치팀 운영 및 단말기 탈·부착, 대중교통 이용 활성화 및 승용차요일제에 대한 대학교, 금융기관 등 참여, 도시철도 1호선 용두역 건설사업 기본설계 완료 및 실시설계 착수, 트램 세미나 학술교류회 및 대전트램 심포지엄 개최 등 협약사업이 정상 추진되어 문제점은 없는 것으로 점검되었습니다.

이상으로 트램도시광역분야 업무협약 이행 추진상황 점검결과에 대한 보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

.....
(참조)

· 트램도시광역분야 업무협약 이행 추진상황 점검결과 보고

(이상 1건 부록에 실음)

.....

○위원장 김찬술 조성배 트램도시광역본부장 수고하셨습니다.

다음은 의사일정 제1항 트램도시광역분야 업무협약 이행 추진상황 점검결과 보고에 대하여 질의하실 위원님께서 질의해 주시기 바랍니다.

오광영 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○오광영 위원 반갑습니다, 오광영 위원입니다.

늦었지만 새해 복 많이 받으시고, 트램도시광역본부 같은 경우에는 올해가 참 중요한 해인 것 같습니다.

수고들 많이 해주시길 부탁드립니다.

사업 체결 관련해서 지금 보면 대전광역시 무임교통카드 업무협약 체결한 게 있어요.

2014년도에 체결해서 이게 10년간 운용하는 그런 체결 내용인데 보면 제가 지난주에 교통건설국 사업 체결 이행 상황 확인하는 과정에서도 질의했던 내용입니다.

대체적으로 지금 하나은행 충청영업그룹과 무임교통카드 업무협약을 체결했는데 여기에서 생산되는 빅데이터는 어디에서 소유하게 되어 있나요?

데이터, 여기에서 생산되는 데이터.

○트램도시광역본부장 조성배 한 번만 더, 여기에서 생산되는 데이터는.

○오광영 위원 그러니까 보통 무임교통카드를 사용하게 되면 교통카드를 사용한 사람들의 어떤 승차행태라든가 어느 구간에서 주로 많이 쓰인다든가 또 어느 시기에 많이 쓰인다든가 이런 데이터가 생산될 것 아닙니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 이 데이터 소유권은 어디한테 있는지, 지금 어떻게 받아보고 있는지, 활용하고 있는지 이걸.

○트램도시광역본부장 조성배 지금 실제 이행은 우리 도시철도공사에서 그것을 같이 하고 있는데 실제 저희들이 협약 체결을 해서 교통카드를 발급하고 실질적으로 그 카드를 운영하는데 지금 위원님께서 말씀하신 대로 어디에서 타서 어디에서 내리고 또 어느 층이 많이 타고 이런 데이터는 저희들이 필요하다면 그쪽하고 협의해서 데이터를 공유해서 보다 도시철도 1호선 활용에 대해서 조금 더 제고하기 위해서 받아볼 수는 있는데 현재까지는 그런 것은 받아보지 않고 있습니다.

○오광영 위원 실제로 생산되는 데이터 자체를 아직까지 4차산업혁명특별시라고 하는 대전시도 제대로 활용을 못 하고 있다는 얘기입니다, 이게.

두 가지 관점에서 볼 수가 있는데 하나는 우리 대전시가 교통과 관련된 미래지향적인 설계를 하려고 하면 이 데이터를 활용해야 되거든요.

실제 이 교통카드 데이터를 갖고 있으면 65세 이상의 노인들, 장애인, 국가유공자, 다자녀 부모, 이 네 분야에 대해서 지금 발급을 하고 있지 않습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그러면 예를 들어서 노인들이 많이 타는 곳이 어디인지 또 노인들이 주로 어느 구간을 많이 이용하든지, 시간대는 어떻게 되는지, 계절별로 어떤

이동 추이가 있는지 이런 걸 가지고 시내버스는 트램이든 다른 모빌리티 등 이런 식의 교통 예측을 해서 그것에 따른 교통설계를 하는 것이 저는 기본이라고 생각하거든요.

그런데 지난번 교통건설국에서도 사실 시내버스, 카드 관련된 데이터 이런 것들을 제대로 활용하지 못하고 그냥 교통설계를 한다는 것이 이게 지금 우리가 4차 산업혁명 시대라고 하고 빅데이터가 어떻고 AI가 어떻고 하는 이런 시대에 이게 제대로 된 건지, 본 위원으로서의 의문을 안 가질 수가 없어요.

그런데 이게 전반적으로 마찬가지로인 것 같습니다.

생산되는 데이터를 축적하는 과정들이 거의 지금 없는 것 같고요.

그런 점에서 향후에는 이런 부분들을 협약할 때도 그렇고 또 이런 걸 가지고 데이터로 활용하는 것도 필요하다고 생각하거든요.

그 부분에 대해서 어떻게 생각하세요?

○트램도시광역본부장 조성배 위원님 말씀에 전적으로 공감을 하고요.

지금까지는 운영적인 측면에서 그것을 활용했는데 위원님 말씀대로 실질적으로 시기별로, 시간대별로 또 계층별로 분석해서 실제 저희들이 지금은 1호선만 운영하고 버스만 운영하지만 2호선이 건설되고 광역철도가 건설되고 버스도 그에 따라서 노선을 별도로 조정할 필요가 있어서 그때는 위원님 말씀대로 그런 데이터를 저희들이 분석을 통해서 실질적으로 필요한 인원에 적재적소에 맞는 노선을 해서 활용하도록 하는 것이 교통 소통에 상당히 유리하다고 생각이 됩니다.

그래서 이것은 저희들이 저쪽 교통건설국하고 협의해서 나중에 노선 선정이라든지 2호선 트램 관련해서 그런 것과 관련해서 공조해서 활용하도록 그렇게 하겠습니다.

○오광영 위원 본 위원이 생각하기에는 사실 이런 부분에 대한 기본적인 컨트롤타워가 필요하다는 거예요.

그런 것을 가능하면 원래는 어떤 부서든지 책임을 지고 컨트롤타워 역할을 하면서 해야 된다고 보고, 또 향후에 교통공사 이런 조직들이 만들어진다고 하면 그런 데이터들을 제대로 수집해 내고 그 수집된 데이터를 가공해서 향후에 교통대책을 짜는 이런 역할들이 분명히 있어야 된다는 생각이구요.

그걸 좀 좁혀서 무임교통카드 업무협약 실적을 보면 여기 보시면 4개 분야로 나누어 있어요, 65세 이상 노인, 장애인, 국가유공자, 다자녀 부모.

그런데 발급대상 대비 발급률을 보면 국가유공자, 다자녀 부모 같은 경우에 70%가 다 넘습니다.

76%니까 4분의 3이 다 넘는데, 65세 이상 노인 같은 경우에는 3분의 1 정도밖에 안 돼요, 33.3%, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그리고 장애인이 도시철도를 이용하기에 어려움이 있어서 그런지 14.7%밖에 안 됩니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그런데 노인들 같은 경우에는 우리가 이것이 100% 발급됐다고 하면 사실 역마다 무료승차권을 발급하는 키오스크라든가 이런 것들이 크게 필요가 없을 정도라고 저는 생각하는데 실제 업무협약하고 나서 지금 한 6년 됐잖아요, 2014년에 했으니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 절반이 넘어가는데 65세 이상 노인이라든가 장애인 같은 경우에는 전혀 3분의 2 정도가 발급이 지금 안 된 상태라서 이분들이 어떤 형태로, 예를 들어서 버스와 환승을 어떤 방식으로 하고 있는지 이런 것에 대한 데이터들이 사실 나오기가 어렵지 않습니까?

그래서 이것은 적극적으로 노인들한테 발급할 수 있는 노력을 해야 된다고 예전에 제가 한번 이런 지적한 적 있어요.

그래서 하나은행 이런 데서 노인지회 행사하거나 아니면 경로당 찾아다니면서 이거 적극 발급을 유도하면 하나은행 입장에서는 카드발급 많이 해서 좋고 대전시 입장에서는 노인들의 교통이동행태, 형태, 흐름 이런 것을 제대로 파악할 수 있어서 좋고 저는 일석이조라고 보는데 이런 업무협약 같은 경우는 체결해 놓고 사실 특별하게 대전시가 하나은행에 요구하는 건 없는 것 같아요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그냥 협약한 것 자체로 끝이지, 하나은행에 요구해서 이거 적극적으로 65세 이상 같은 경우에는 발급률을 높일 수 있게 노력해 달라고 그렇게 요구를 해야 된다고 봅니다.

그 부분에 대해서 우리 김경철 사장님도 한마디 좀 해보시지요.

○대전도시철도공사사장 김경철 존경하는 위원님 이 부분 관심 가져주셔서 대단히 고맙습니다.

저희 공사에서는 통계자료를 만듭니다, 통행량백서라고 교통 관련 데이터를 가지고.

원래 도시철도 이용 데이터는 저희공사가 소유하고 있고요, 버스 이용 데이터는 대전시 소유입니다.

그래서 저희가 환승 관련된 것은 대전시에 의뢰해서 하나은행이 티머니사에 권리를 맡긴 이후에 데이터를 받아서 저희 공사 이용객들에 대한 트립 체인을 통행백서를 만들어서 지역사회와 지금 공유하고 있고요.

지금 말씀하신 대로 계획에 반영하는 부분은 굉장히 중요하다는 생각이 들고요.

아까 말씀하신 대로 컨트롤타워에서, 그 부분 꼭 대전시가 좀 더 확대해서 활용

했으면 좋겠다는 생각을 갖고 있습니다.

○오광영 위원 실제 데이터라는 게 지금은 돈입니다.

결국은 사회의 흐름이 바뀌고 있기 때문에 데이터가 돈이 되는 세상이 이미 와 있고 축적하면 대전시가 이 데이터를 팔아서 장사도 할 수 있는 그런 사회입니다, 이미.

그런 시대가 왔기 때문에 데이터 관리를 제대로 할 수 있는 노력들이 필요하다 그런 측면으로 말씀드렸습니다.

이상입니다.

○위원장 김찬술 오광영 위원님 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님 안 계십니까?

(「없습니다.」하는 위원 있음)

제가 하나만 여쭙보겠습니다.

김경철 사장님, 데이터와 관련해서 지금 무임승차하는 금액이 대략 얼마 됩니까?

○대전도시철도공사사장 김경철 지금 저희가 열 분을 모시면 네 분이 무임승차를 하고 계시는데요, 대부분 어르신, 다자녀, 국가유공자, 장애인분들인데 어르신분들이 이용을 많이 안 하는 것은 자기 카드를 갖고, 자기의 신분증을 가져오면 언제든지 역무실에서 주기 때문에 하지만, 하루에 약 1만 명 정도가 복지카드를 쓰고 있고요.

다만 우대나 토큰을 사용하시는 분들이 지금 일부 계십니다.

그분들은 아까 말씀올린 대로 그냥 역에 와서 자기 신분증 대면 가져가니까 편하게 그렇게 하고 계십니다.

○위원장 김찬술 제가 알기로는 연간 손실액이 78억 정도 2020년도에 된 걸로 알고 있는데요.

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 손실, 맞습니다.

○위원장 김찬술 지금 가장 중요한 것이 아까 존경하는 오광영 위원님도 말씀하셨지만 이 데이터를 활용할 수 있는 컨트롤타워가 분명히 필요한 거예요, 그렇지요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○위원장 김찬술 버스에서 생산되는 데이터, 그다음에 우리 도시철도에서 생산되는 데이터, 그다음에 지하철에서 생산되는 데이터, 그다음에 2024년도에 가면 광역철도에서 생산되는 데이터, 그다음에 2027년도에 트램에서 생산되는 데이터를 가지고 대전시 전반에 걸쳐서 도시 공공교통에 대한 설계에 필요한 데이터를 지금 축적해 가야 되는데요.

그런 컨트롤타워가 지금 부재다 하는 얘기는 우리 대전시의원들이 지속적으로

얘기하고 있는 거예요.

그 가치의 중요성은, 지금 오광영 위원님께서 말씀하시는 가치의 중요성이 정말 크다는 것을 집행기관에서 인정하시고, 하려는 노력이 필요하다는 말씀을 아울러서 드립니다.

그런 자료를 할 수 있게 시장님하고 그다음에 기획하시는 그쪽하고 충분한 대화가, 회의가 이루어졌으면 하는 생각이 들어서 덧붙여서 말씀드린 겁니다.

더 질의하실 위원님 안 계십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

질의하실 위원님이 안 계시므로 질의 답변을 마치고자 하는데 없으십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

의의가 없으므로 질의 답변 종결을 선포합니다.

2. 2021년도 주요업무보고 청취의 건

가. 트램도시광역본부 소관

나. 대전도시철도공사 소관

(10시 25분)

○위원장 김찬술 다음은 의사일정 제2항 2021년도 주요업무보고 청취의 건을 상정합니다.

업무보고는 트램도시광역본부, 대전도시철도공사 순으로 진행하겠습니다.

먼저, 조성배 트램도시광역본부장께서는 업무보고하시기 바랍니다.

○트램도시광역본부장 조성배 2021년도 주요업무계획을 보고드리겠습니다.

주요업무보고 57쪽입니다.

보고드릴 순서는 일반현황, 2020년 주요업무 추진성과, 2021년 업무추진 여건 및 방향, 2021년 주요업무 추진계획 순입니다.

59쪽 일반현황입니다.

(주요업무보고서는 부록에 실음)

아울러 도시철도공사의 효율적 경영을 통해 시민부담이 경감될 수 있도록 적극 노력하겠다는 말씀을 드리면서 트램도시광역본부 소관 주요업무보고를 모두 마치겠습니다.

감사합니다.

○위원장 김찬술 조성배 트램도시광역본부장 수고하셨습니다.

다음은 김경철 대전도시철도공사사장께서는 업무보고하시기 바랍니다.

○대전도시철도공사사장 김경철 도시철도공사사장 김경철입니다.

존경하는 김찬술 위원장님 그리고 위원님 여러분, 새해 복 많이 받으시기 바랍니다.

저희 공사에 많은 관심과 사랑으로 적극 지원해 주신 데 대해서 깊은 감사의 말씀드립니다.

올해도 시민들 기대에 부응할 수 있도록 최선의 노력을 다할 것을 약속드리며 새해 업무보고드리도록 하겠습니다.

149쪽입니다.

보고드릴 순서는 일반현황, 작년의 주요성과, 올해의 업무추진 여건 및 방향 그리고 추진계획입니다.

(주요업무보고서는 부록에 실음)

이상으로 보고를 마치며 궁금한 사항은 질의 시 상세히 답변드리도록 하겠습니다.

앞으로도 깊은 관심과 애정으로 격려와 지도 편달 부탁드립니다.

감사합니다.

○위원장 김찬술 김경철 대전도시철도공사사장 수고하셨습니다.

이어서 질의 답변을 진행하겠습니다.

조성배 트램도시광역본부장과 김경철 대전도시철도공사사장께서는 위원님들의 질의내용을 숙지한 후 간단명료하게 답변해 주시고 만일 보충답변이 필요한 사항에 대해서는 본 위원장의 허락을 받은 후 해당 과장 또는 이사께서 발언대로 나오셔서 직함과 성명을 말씀하시고 성실하게 답변해 주시기 바랍니다.

그러면 질의하실 위원님께서서는 질의해 주시기 바랍니다.

남진근 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○남진근 위원 남진근입니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 1월이 다 갔네요, 2월이네요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 하여간 새해 복 많이 받으시고 올해는 대전시민들이 보다 행복하고 희망이 있는 새해가 되길 기원드립니다.

아울러서 방금 도시철도 김경철 사장님께서 보고를 하셨는데 참 많은 상을 받으셨네요.

너무나 축하드리고 이것이 대전시민들의 자존심이 아닌가 생각을 합니다.

우수기관 선정 장관상을 받으셨고 우수 나 등급을 받으셨네 공기업에서, 그렇지요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○남진근 위원 또 그리고 유출지하수 활용 아이디어 공모, 이걸 6대 때 사실 한 건데, 환경 유공 표창 받으셨고, 그렇지요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○남진근 위원 특히나 안전보건활동 우수사례 발표대회에서 최우수상을 받으셨어요.

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 맞습니다.

○남진근 위원 수상하신 것에 대해서 진심으로 축하를 드립니다.

임직원 여러분, 감사드리고요.

지금 보고를 잘해주셨는데, 트램본부장님.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 사실은 이 내용은 보고된 내용이 다 있어요.

그런데 이것이 실질적으로 우리 시민들한테, 직접적으로 몸에 와닿아야만 되는 거지요, 맞습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 맞습니다.

○남진근 위원 그렇게 하자면 지금 하나의 도시철도를 우리가 설계하고 만들기 위해서는 100만이 기준이지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 우리가 150만 되기 때문에 도시철도 2호선 하는 거지요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 맞습니다.

○남진근 위원 그리고 3호선이 광역철도, 인근 계룡, 논산, 조치원, 옥천, 여기가 3호선에 해당이 되는 거지요, 사실은?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 3호선 역할을.

○남진근 위원 광역철도라고 명명은 했지만 그것이 대전으로 봐서는 도시철도 3호선 역할을 하게 되는 거지요, 맞습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 맞습니다.

○남진근 위원 그러면 이렇게 하기까지는, 제가 교통국에서 질의를 했는데 사실은 이것이 그냥 되는 게 아니고 인구 비례 우리 시민 세금으로 하는 거예요, 그렇지요?

우리가 낸 세금으로 하는 것 아닙니까?

그러면 목적을 가진 것이 뭐냐, 이런 대중교통을 활용하고 자꾸 생산적으로 만들어내고 시민들의 발을 서비스 제공을 하는 것은 시민들이 대중교통을 사용하라는 거지요, 그렇지요?

결국은 그렇지 않습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 맞습니다.

○남진근 위원 대중교통을 쓰고 활용하고 타고 다니고 그리고 일반 승용차는 외곽 아니면 자제를 해달라는 이야기잖아요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 맞습니다.

○남진근 위원 그것에 목적을 두고 방점을 찍은 거지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 그러면 그것에 같이 가야 되는 것이 우리가 트램을 만들어 놓고 도시철도 지하를 만들어 놓고 광역철도망을 만들어 놓아도 우리가 분명히 여기에도 나와 있지만 알아야 될 건 사람이 편리하게 탈 수 있도록 만들어 주는 것이 가장 필요한 거예요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 그러자면 거기에 가장 핵심적인 것이 환승체계입니다, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 환승체계가 잘 돼서 시민들이 활용을 해야만 도시철도라든가 트램이라든가 타는 거지 이게 환승이 안 되면 한참 택시타고 와서 타고 버스타고 와서 타고 이러면 안 되겠지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 그래서 지금 보고 내용에, 보고는 잘해주셨는데 환승을 한다는 것은 아까 존경하는 오광영 위원님께서 스몰데이터에 대해서 이야기를 했어요.

데이터가 안 되어 있다는 건 상식 이하의 이야기입니다, 그렇지요?

아마 돼 있을 거예요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 4차산업특별시인데, 데이터가 되어 있는데 아마 잘 모르셔서 답변을 그렇게 하신 것 같고 데이터가 없이 환승역이라든가 환승체계를 할 수 있나?

이건 말이 안 되지요, 그렇지요?

그런 데이터에 의해서, 예를 들어 대전역에 외부에서 들어오는 승객이 많은데 환승역이 안 생겼다, 이게 질타를 받는 것 아닙니까?

그것이 데이터에 의해서 하는 거예요, 그렇지요?

그렇잖아요?

그런데 그것을 모르고 계시고 내용이 없다는 것은 좀 더 공직자들이 확인을 하셔야 될 것 같아요.

이건 내가 봐서는 미스테인 아닌가, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그것은 내용이 없다는 말씀이 아니고요.

다만 저희들이 데이터는 가지고 있는데 그것을 아까 오광영 위원님이나 김찬술 위원장님이 말씀하셨다시피 그것을 활용해서 정확하게 분석을 해서 우리 교통체계에 활용하자, 이런 취지로.

○남진근 위원 당연하지 그럼, 데이터라는 게 쓰기 위한 것 아니에요, 지금.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 맞습니다.

○남진근 위원 4차 산업의 핵심이 뭐니까?

빅데이터예요, AI하고, 그렇지요?

그런데 그것을 안 가지고, 우물쭈물하면 안 돼요.

그것은 지금 시대가 변해서 몸에 배야 돼, 그건.

공직자들은 데이터에 대한 게 몸에 배어 있어야 돼.

그리고 데이터를 가지고 정책을 입안을 해야 돼요, 그렇잖아요?

옛날에 주먹구구식으로 할 때가 아니라는 이야기입니다, 시대가 변했어요.

그걸 알고 계셔야지 그걸 그렇게 말씀하시면 황당한 이야기가 돼버린다고 이게, 그렇지요?

그래서 그런 말씀을 본 위원이 말씀드리는 건 그것은 필히 숙지를 해야 돼, 숙지, 활용하는 것을 해야 된다는 이야기입니다.

그리고 우리 시도, 여기 63쪽에 시민 중심으로 교통 패러다임 대전환 이게 상당히 중요한 이야기예요.

알고 있으면 실천을 해야 돼요.

그러면 뭐가 나와야 되냐면 트램이라는 것이 2027년도부터 시작이 될 건데 아마 2026년도 하반기부터는 운영을 슬슬 할 것 아닙니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 그러면 몇 년 안 남았어요, 5년 후야.

거기에 대한 시민들의 패러다임을 바꿀 수 있는 대전환의 계기를 지금부터 시작해야 되는 거예요.

홍보가 필요하다는 이야기입니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 예를 들어 거기에 대해 정책적으로는 주차장이 대전광역시는 많이 줄었다, 그리고 대전광역시를 가려면 트램이나 도시철도를 타고 가야지 차를 댈 데가 없다, 그렇지요?

이런 전환이 이루어져야지 보고만 하고 실질적인 행동이 안 되고 안 따라주면 안 되잖아요.

아무 소용이 없잖아, 보고용이 되면 안 된다고요.

실질적으로 해나가셔야 돼요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 이게 아주 어마어마한 이야기를 지금 해놓은 거예요, 그렇지요?

이것을 그대로 하셔야 돼요.

그리고 지금 또 말씀을 드리지만 우리가 세금을 들여서 도시철도, 트램, 버스, 택시 이렇게 시민들의 발을, 돈을 보조금을 주잖아, 그렇지요?

만드느라고 돈 들어가, 운영하느라고 돈 들어가, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 그런데 코로나19로 인해서 홍보가 부족해서 또 개인 자가용 승용차를 끌고 다녀요.

기름값 들어가, 시간 들어가, 시간 낭비야.

이게 말이에요, 돈은 이쪽으로 주고 저쪽으로 주고 이리저리 다 뜯어가는 거야, 지금.

시민들 입장에서는 돈 내서 만들어 놓고 그것을 활용도 못 하고 또 내 돈 들여서 그거 뭐 하려 하는 거야, 내 돈 내서 승용차 끌 것 같으면 이런 것이 필요가 없잖아요, 그렇지요?

목적이 필요가 없잖아요.

이런 것을 가지고 지금 시민 중심으로 교통 패러다임을 대전환해야 된다는 방점을 찍어야 맞는 이야기입니다, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 여기에 대해서 명심 좀 해주시고, 도시철도 1호선 말이에요.

아까 보고내용에 149쪽 한번 봅시다, 우리.

이것을 쫓고 넘어가야 되는데 155쪽 보면, 155쪽 한번 보श्य.

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 155쪽.

○남진근 위원 두 번째, 대내 환경 있지요, 대내 환경.

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○남진근 위원 진단은 잘했어요.

승객은 감소하고 무임 고객이 증가했어요, 그렇지요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○남진근 위원 그러면 승객이 감소했다는 건 코로나로 인해서 안 타서 그렇다는 이야기고 무임승차하는 사람은 코로나 걸려도 되는 겁니까?

아니, 그 사람들은 늘고 왜 승객이 감소합니까?

그렇지요?

예를 들어 시민 여러분, 도시철도를 이용하지 않으면 당신 주머니에서 돈이 새나갑니다, 맞잖아요?

○대전도시철도공사사장 김경철 맞습니다.

○남진근 위원 홍보에 대해서 본 위원이 또 이야기를 했어요, 그렇지요?

적극적인 홍보를 해야 된다.

적극적인 홍보라는 건 승객이 탈 수 있게 유도를 해주라는 이야기입니다, 그렇지요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○남진근 위원 사장님이 여기 개인 거라면 어떻게 하겠습니까?

무슨 수를 쓰더라도, 그렇지요?

승객이 감소해서 월급들 깎았습니까?

이거요, 도시철도 직원들 월급 주라고 도시철도 만든 건 아니잖아요, 그렇지요?
트램도 마찬가지잖아요.

우리 공직자들 월급 타가라고 만드는 건 아니에요, 이거, 착각하시면 안 돼.
그렇잖아요?

우리 시민들 주머니는 어려운데, 영업들 하는 데 어려운데 양쪽으로 돈이 막 나가는 거예요, 그렇잖아요?

이것을 막아주셔야지, 그렇잖아요?

홍보가 부족하고, 이것을 정확하게 막아줄 수 있는 준비를 하세요, 올해부터는, 그렇지요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○남진근 위원 그리고 무임승차에 대해서 한번 좀 짚겠습니다, 무임승차.

우리가 78억 정도 1년에 적자를 보고 있는데 사실은 우리나라가 산업사회로 급 성장하고 이렇게 하다 보니까 우리나라를 여기까지 끌어올린 분들에 대한 예우로 주는 거예요, 맞지요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○남진근 위원 그것은 우리나라라는 개념을 가지고 질의하는 겁니다, 대전시가 아니고.

그래서 국가에서 줘야 된다는 이야기입니다.

국철이라고 주고, 왜 도시철도는 안 주냐는 말이에요.

이것은 적극적으로 방어를 하고 이걸 개선해 나가라고 자꾸 이야기를 해야 돼요, 어떤 수단을 쓰더라도.

그게 할 일이에요, 그렇잖아요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○남진근 위원 맨날 이거 무임승차가 많아서 78억씩 돈이 나가니까, 자꾸 불만만 이야기하지 마시고, 이거 계속해서 나오는 이야기예요, 그렇지요?

맞잖아요, 우리나라를 위해서 열심히 하신 분들에 대한 예우로, 우리나라가 이렇게 발전이 됐으니까 예우로 해주고 그러는데 그걸 불만, 국가에서 똑같은 대우를 받을 수 있도록 노력을 하세요.

○대전도시철도공사사장 김경철 알겠습니다.

○남진근 위원 그게 맞잖아요, 그렇지요?

그리고 우리 트램, 왔다 갔다 하니까 헛갈리겠네.

배터리 용량이 지금 현재로써는 무가선으로는 힘들다는 이야기를 했어요, 먼저 보고를, 맞지요?

가선하고 두 가지를 가지고 한다고 했지요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 그런데 원래는 무가선으로 공포를 했어, 그렇지요?

그래서 그것은, 물론 오신 지가 그렇게 오래 되지는 않았지만 공직자들이 대외적으로 시민들한테 이야기를 하고 홍보를 할 적에는 면밀한 검토를 좀 해야 될 것 같아요.

그리고 앞으로 5년이라는 기간이 남았는데 그 기간에 배터리 용량이 또 어떻게 변할지 모르잖아, 그렇지요?

그건 과학적인, 사이언스잖아, 그렇지요?

과학적으로 이루어지는 것이기 때문에 그래서 그때까지, 그런 것이 좀 단서가 달려야 될 것 같아요.

배터리 용량이 개선되지 않은 것을 전제로 가선하고 배터리하고 같이 활용을 한다, 이게 정답일 것 같아요, 그렇잖아요?

왜냐하면 무가선으로 한다고 했다가 지금 실패한 거 아니에요, 말하자면.

그건 미래를 보고 예측을 하고 무가선을 해도 배터리 용량이 이만큼 크게 될 것이라는 생각을 가지고 했잖아요, 그렇지요?

예를 들어 이런 이야기가 있었어요.

아니, 태양광 맨날 흥측하게 이렇게 달지 말고 차라리 열대지방에 가서, 그 뜨거운 데 가서 그것을 배터리를 충전해서 가져와서 5 대 5로 하든지 6 대 4로 하든지 해서 그것 갖다 쓰면 좋을 것 아니냐, 제가 한번 그런 제의를 한 적이 있는데 배터리가 전기를 담아 올 수 있는 용량이 지금 안 된다는 거예요, 그게.

비용이 더 비싸다는 거예요, 그렇지요?

그런데 이게 언젠가는 변할 것 아닙니까, 그렇잖아요?

과학은 발전이 되니까.

우리 휴대폰이 얼마나 발달이 됩니까, 지금?

상상도 못 할 정도로 발달이 되잖아요.

그래서 우리가 과학의 혜택을 받는 것 아닙니까?

그래서 용어에 있어서도 신중을 기해서 우리 시민들이 헛갈리지 않도록 정확하게 표현을 해줬으면 좋겠다, 이런 표현을 쓰면서 이만 질의를 마치겠습니다.

감사합니다.

○위원장 김찬술 남진근 위원님 수고하셨습니다.

남진근 위원님이 말씀을 하셨으니까요.

잠깐 보충말씀드리고 정회하도록 하겠습니다.

제가 산건위원장으로 우리 집행기관에 대해서 질타 좀 하겠습니다.

본부장님이 12월 말에 행정사무감사 하실 때는 가선 이야기를 아예 하지도 않

왔습니다.

그 스토리는 처음부터 무가선으로 해서 가겠다고 했고요.

중간에 2018년 말에 슈퍼캡이 등장합니다.

그래서 무가선으로 전체를 하겠다 이야기를 했어요.

대전시에는 전봇대, 위로 되어 있는 선을 깔지 않겠다고 분명히 말씀을 하셨는데 12월 말인가 시장님이 다시 가선을 끌고 나오셨어요.

지금까지 의회에다가 무가선으로 하겠다고 하셨지 가선을 깔겠다는 이야기는 한 번도 해본 적이 없습니다.

이게 행정적으로 일관성이 있어야 되는데 이건 시민을 기만한 행위예요.

그렇지 않습니까?

무가선으로 하겠다고 해서 처음부터 시나리오를 해서 갖고 와서 그렇게 보고를 하지 않았습니까?

그런데 이제 와서 2월 업무보고에 하려니까 1월부터 그 이야기를 꺼내서 일부 구간에, 우리나라에 배터리 성능이 그렇게 안 되니까 다시 가선을 해서 3분의 1을 가선을 세우겠다, 이렇게 말씀하시면 행정의 일관성이 있느냐 이 이야기입니다.

저희들의 눈높이는, 시의원이나 시의회의 눈높이는 시민의 눈높이와 똑같아요.

충분히 이해는 갑니다.

현재 우리나라의 과학기술이 배터리 용량으로 36.2km를 못 가니 일부 구간 하겠다는 거잖아요, 예?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 그러면 충분하게 시민들한테 이러이러해서 행정의 일관성이 없이 이렇게 했었는데 이건 죄송합니다 하고 사과라도 하든지 의회에 와서 제대로 이렇게 됐는데 잘못됐다고 보고를 하시든지 해야 되는 거 아니냐 이 말입니다.

그렇지 않나요, 본부장님?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 위원님 말씀하신 대로 이 점에 대해서는 저희들이 송구스럽게 생각을 하고요.

위원님께서 아시는 대로 2014년도 12월에 자기부상에서 트램으로 바뀌면서 그때 당시에 국가 R&D 사업으로 해서 한국철도연구원에서 트램 관련해서 오송에 시험노선을 운영했었습니다.

했는데 196kWh로 할 때 43km까지 간다고 그때 이야기가 나와서 저희들이 36.6km니까 충분히 가능하지 않겠느냐 이렇게 해서 무가선 순환을 한 것으로 생각이 됩니다.

했는데 저희들이 실질적으로 우리 시의 기후라든지 경사도라든지 길이, 여러 가지 이런 것을 종합적으로 분석해서 시뮬레이션을 한번 돌려봤습니다.

돌렸더니 실질적으로 무가선으로 순환하는 것이 현실적으로 어려움이 있어서

저희들이 유·무가선을 혼합으로 하는 하이브리드 방식으로 이렇게 했다는 말씀을 올리고, 물론 위원장님 말씀대로 이것을 우리 시민들에게도 알려드릴 의무가 있는 것이고 해서 저희들이 비로소 용역결과가 이제 나왔습니다.

그래서 앞으로 이런 문제에 대해서는 저희들이 설계 과정에서 좀 더 면밀한 검토를 거쳐서 가선을 최소화하면서 사업을 조속히 추진할 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

○위원장 김찬술 예, 무슨 말씀인지 압니다.

일부 지금 시민들이 하는 이야기를 말씀드리면 이런 이야기도 있습니다.

결국 2027년에 트램을 완공하는 시점에서 전봇대, 그러니까 3분의 1 정도는 가선을 한다는 거잖아요?

그 비용까지 들어가면서까지 굳이 2027년도까지 그걸 완공해야 되느냐는 이야기를 하시는 분이 있어요.

어떤 이야기냐면 대전시가 지금 인구가 줄고 있으면서도 굳이 2027년도까지 해서 가선으로 하기 위해서 3분의 1 정도를 양쪽 차선에 쇠로 되든 강철로 되든 아니면 전봇대가 되든 해서 가운데에다가 세운다는 거잖아요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 그렇게까지 해야 되느냐 하는 회의론자도 있습니다.

그건 왜 그러냐면 처음에 우리가 계획했을 당시에 아까 말씀하셨던 시물레이션 한 번 안 돌려봤다고 말씀을 하셨어요.

그러면 그때부터 계획을 대전시에서 주먹구구식으로 했다는 이야기가 되는 겁니다, 그렇지요?

이게 그렇게 하고 나서 배터리 성능이 좋아지면 3분의 1 가선으로 했던 것 다시 또 철거하겠다는, 이런 이야기잖아요.

그렇지 않습니까?

만약에 배터리 성능이 좋아졌어요.

그다음에 차량에 배터리가 충족돼서 처음에 42km 가듯이 그 이상이 나왔어, 그러면 다시 가선 설치한 것을 철거하겠다는 이야기 아닙니까?

제 말이 맞나요?

○트램도시광역본부장 조성배 그 문제는 지금 언급할 건 아니라고 생각하고요.

○위원장 김찬술 그리고 차량도, 지금 본부장님께서서는 그걸 대비해서 차량도 그런 것을 선정하신다는 거잖아요.

○트램도시광역본부장 조성배 차량은 뭐.

○위원장 김찬술 일부 구간은 지금 무가선으로 가고 일부 구간은 가선으로 가기 때문에 그러신다는 거잖아요.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 그러니까 지금 시점도 굳이 그렇게까지 해서 2027년도에 트램을 완성해야 되느냐 하는 것은 한 번 정도 더 생각할 문제가 있고요.

또 한 가지, 자료로 제출해 주실 게 있습니다.

지금 무가선으로 했을 때하고 가선으로 3분의 1 했을 때 공사비가 얼마가 더 드는지하고, 차량에 대해서 무가선으로 했을 때의 차량 가격하고 그것을 혼용했을 때의 가격이 얼마가 차이 나는지도 의회에 보고를 해주셔야 됩니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 이것은 저희들이.

○위원장 김찬술 그다음에 필요한 배터리, 슈퍼캡을 지금 하지 않겠다는 이야기입니까?

○트램도시광역본부장 조성배 그게 용역결과는 나왔는데 확정은 아직 안 됐습니다.

○위원장 김찬술 아니, 확정되지 않은 것을 의회에 지금 업무보고를 물어보는데 답을 못 하실 것 같으면 그것 뭐 하려 하십니까?

○트램도시광역본부장 조성배 일단 그래서 말씀을 드리는 거고요.

일단 저희들이 위원장님 말씀대로 배터리 방식도 있고 슈퍼캡 방식도 있고 3캐조 방식도 있고 전체 가선하는 방식, 여러 가지 방식이 있습니다.

그렇게 하는데 현재로서는 저희들이 용역결과가 나오면 배터리 방식으로 해서.

○위원장 김찬술 아니, 용역결과는 지금 4월에 발표하신다는 것 아닙니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇습니다.

○위원장 김찬술 그러면 지금 있는 상태에서 전체 우리가 예산 받아놓은 게 얼마지요, 7,800억인가요?

○트램도시광역본부장 조성배 7,492억.

○위원장 김찬술 예, 7,400, 그렇게 해서 좀 삭감됐잖아요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 그런데 그것에서 그 부분이 얼마나 비용이 발생하는지도 지금 의회에 보고를 못 하실 것 같으면 이게 업무보고가 되는 것 아니지 않습니까?

그렇지 않나요?

○트램도시광역본부장 조성배 일단 총액.

○위원장 김찬술 이것은 시의회에 보고하시는 데이터는 대전시민들한테 보고하는 것하고 똑같아요.

그것에 대해서는 오늘 중으로라도 다시 계산을 하시든 자료를 보고 오시든 하는 것에 대한 보고를 하셔야 됩니다.

이런 식의 보고를 하실 것 같으면 뭐 하러 보고하십니까?

이건 대전시의 시민을 우습게 보시는 처사예요, 의회에다 이런 식으로 보고하시는 건.

제가 좀 강하게 어필을 한 이유가 있습니다.

왜냐하면 이게 상생을 하셔야 되거든요.

왜 안 되고 이렇게 해서 돈이 얼마가 더 들어가고 덜 들어가고 이것의 공론화를 하셔야 돼요.

그렇지 않고 그냥 이때까지 아무 이야기도 안 했다가 어느 날 갑자기 슬그머니 슈퍼캡이 등장하고 어느 날 갑자기 다시 가선이 등장하는 그런 식의 행정을 하셔서 안 된다는 말씀을 드리는 거예요.

정회했다가 하시지요.

동료위원 여러분, 원활한 회의진행을 위해 잠시 정회하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(11시 06분 회의중지)

(11시 23분 계속개의)

○위원장 김찬술 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

계속해서 질의하실 위원님께서 질의해 주시기 바랍니다.

윤종명 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○윤종명 위원 윤종명입니다.

먼저, 트램도시광역본부하고 도시철도 작년도 예산심사 마치고 새해를 맞아서 본부장님과 도시철도사장님 만나 뵙게 되어 반갑고요.

또 위원님들 새해를 맞아서 뵙게 돼서 반갑습니다.

트램본부는 용역 중에 있고 준비단계이다 보니까 여러 가지 계획에 차질이 많이 있을 걸로 생각이 됩니다.

그렇지만 우리 도시철도는 보니까 남진근 위원님이 하신 대로 상당한 성과를 거두었네요.

보니까 재난관리평가 우수기관 선정, 안전보건활동 우수사례 발표 대회 최우수상 받으시고 이런 부분들은 시상을 받기까지는 어쨌든 모든 임직원분들께서 여러 가지 노력을 많이 하시고 수고하셨다는 말씀을 다시 한번 드리고 수상을 다시 한번 축하드립니다.

○대전도시철도공사사장 김경철 감사합니다.

○윤종명 위원 하여튼 2021년도 새해를 맞아서 우리 모두가, 우리 의회나 임직원들 모두가 하나가 돼서 2021년도는 정말 파이팅하는 한 해가 됐으면 좋겠습니다.

힘내시고 우리가 견제하고 감시하는 기능을 가지고 있지만 서로 협업해서 트램이나 도시철도가 정말 더욱더 발전하고 성장하는 한 해가 됐으면 좋겠다는 소망을 가져봅니다.

먼저, 트램이 시작단계고 준비단계인데 아까 남진근 위원님께서도 지적하셨지만 첫째 홍보가 상당히 중요하다는 말씀을 다시 한번 드리겠습니다.

왜냐하면 일반 시민들은 여러 가지 기대를 하고 관심을 갖기 때문에 거기에 따른 민원성 그런 질문들이 많이 있거든요.

그래서 우리 트램 노선이라든지 일반 여러 가지 구간, 승강장 이런 부분들도 안내해줄 필요성은 있다.

지금 실시설계 중에 있지만 이런 부분들을 구체적으로 홍보하고 또 어떻게 거기에 따른 시민들이 알 수 있는 그런 저기는 미리 홍보해 주는 게 좋겠다는 생각을 가져봤습니다.

그래서 여러 가지 방송매체라도, 지면뿐 아니라 방송매체까지도 홍보를 했으면 좋겠다는 생각을 가져보고요.

지금 무가선하고 아까 가선 문제 이 부분을 우리 상임위에서 처음 듣다 보니까 여러 가지 당황스럽고 혼란스럽기도 합니다.

2014년도에 자기부상 대체로 해서 트램 방식이 선정됐는데 지금 가선, 무가선이 부분이 아마 가선이 설치된다고 하면 상당한 불편을 초래할 거예요.

현재 우리 대전시 지금 노선이 그렇게 여유 있는 도로망이 아니기 때문에 여기에다가 가선을 한다고 했을 때는 상당한 교통장애도 될 수 있다, 그런 차원에서 지금 전기로만 꼭 해야 되겠느냐, 저는 그런 제안을 생각해 봅니다.

앞으로 몇 년 뒤에는 우리가 수소도 많이 보급돼서 대체연료로 많이 사용할 것으로 보고 있는데 꼭 전기만 대체연료로 사용할 필요성이 있겠느냐, 그런 부분까지도 수소라든지 아니면 가솔린이라도 일부 구간에 있어서 연료가 부족된다고 하면 그런 부분도 대체적인 대안을 검토해서 기술적으로나 정책적으로 뭔가 좀 더 해봐야지, 무조건 전기를, 배터리를 현재 있는 용량으로다 34km 이걸 하면 돌릴 수 없기 때문에 이 부분을 가선으로 한다든지 이런 부분만 자꾸 내세워서 주장한다는 것은 이론적으로 맞지 않는다고 생각이 들거든요.

그래서 좀 더 기술적으로 검토해서 대체연료를 어떤 방법이든지 간에 대체적인 면에서는 가선을 하지 않고 무가선으로 할 수 있는 트램 형식이 이루어져야 되지 않겠느냐, 이런 부분은 기술적으로 더 검토해야 된다고 생각하는데 우리 본부장님 생각은 어떠세요?

○트램도시광역본부장 조성배 위원님께서 여러 가지 좋은 말씀해 주셨는데 저희들이 당초 무가선의 순환으로 이렇게 해오다가 실제 시뮬레이션을 돌려보니까 현실적으로 우리 국내 기술력으로 무가선의 순환 자체가 어려워져서 유·무가선 혼용으로 하는 하이브리드 방식으로 하는데 지금 급전 방식에 있어서도 여러 가지 대안들을 다 검토했었습니다.

위원님께서 말씀하신 수소 트램도 저희들도 검토했었거든요.

했는데 실제 수소 트램 같은 경우는 지금 실증된 것이 없습니다, 지금 트램에서는.

그렇기 때문에 지금 입장에서는 저희들이 설계에 들어가는 단계잖아요, 그래서 설계를 마치면 바로 차량 제작하고 공사를 들어가는데 차량 제작만 해도 5년이 걸립니다, 시공하는 데도 5년이 걸리고.

그래서 시기적으로 지금 적용이 가능한 급전 방식을 선정할 수밖에 없다는 말씀을 드리고, 아까 위원장님께서도 말씀해 주셨습시다만 배터리 기술은 나중에라도 엄청나게 발전할 겁니다.

모든 급전 방식이 다 그렇습시다만 그렇게 되는데 저희들이 지금 검토가 가능한 것이 현재 적용이 가능한 급전 방식에 대해서 저희들이 검토를 할 수밖에 없는 그런 한계에 있다는 말씀드리고, 수소 트램 같은 경우는 저번에 행정사무감사 때도 박수빈 위원님께서도 한번 언급을 해주셨습니다.

그래서 저희들이 울산하고 현대로템이 협약 체결해서 수소 트램 개발 관련해서 한 그걸 다 조사했거든요.

했는데 실질적으로 거기서도 앞으로 올해부터 2023년까지 시험해 보고 그것이 가능할 경우에 2024년도에 수소 트램을 한번 적용해 보자고 지금 되어 있더라고요, 협약이.

그래서 거기는 한 4년 정도 늦게 하는 경우고요.

저희 같은 경우는 지금 급전이 가능한 방식으로 비교검토를 다 해서 경제성이나 여러 가지 우리 시 여건에 맞는 최적의 방식으로 해서 결정이 됐다는 말씀을 올리고요.

사실상 이게 처음부터 저희들이 무가선 순환으로 해서 기술력이 확보가 돼서 무가선 트램으로 했으면 아주 좋고 시민들에게도 다소 혼란이 없고 이렇게 될 텐데 지금 기술력의 한계로 인해서 이렇게밖에 결정될 수 없는 것에 대해서는 저도 안타깝게 생각하고, 다만 기본 및 실시설계를 지금 하고 있는데 그 과정에서 저희들이 어떻게 하면 시민 피해를 최소화하면서 최적의 운영 노선 또 급전 방식을 위치별로 선정해서 잘할 건지를 더 깊이 고민하고 추진하도록 하겠습니다.

○윤종명 위원 지금 실시용역 회사는 선정이 다 끝났나요?

지금 진행 중에 있잖아요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇습니다.

○윤종명 위원 어쨌든 여러 가지 중요사안 같은 경우는 의회에, 우리 상임위에 라도 이런 부분들은 일정이라든지 방식이라든지 여러 가지 이런 중요 부분에 있어서는 같이 공유할 수 있도록, 우리가 트램이 새롭게 시작되면서 나중에 시민들한테 정말로 좋은 트램을 선정해서 좋은 트램을 가지고 이용한다고 하면 좋은 평가를 받을 수 있겠지만 이게 그냥 현실에 맞춰서 우선 때워나가기식으로 응급처

치 방식으로 이렇게 해서는 안 되겠다.

그런 부분들을 좀 더 긴밀하게 같이 고민하고 검토할 수 있도록 자료를 중요사안별로 해서 보고를 해주시기를 부탁드립니다.

○트램도시광역본부장 조성배 아까 위원장님께서도 언급해 주셨습시다만 실제로 위원님 여러분들이 어찌면 시민의 대표기관으로서 가장 먼저 아셔야 되고 또 정확하게 아셔야 될 필요는 분명히 있습니다.

그래서 저희들도 이런 사안에 대해서 실시간으로 해서 위원님들한테 필요한 사항을 보고드리고 이렇게 하도록 하겠습니다.

○윤종명 위원 그러시지요.

오늘은 업무보고 시간이고 이렇게 해서 앞으로 저기한 사항들 같이 공유해서 우리 시민들이 불편 없도록 정보 제공도 해줄 수 있도록 해주시기를 부탁드립니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 알겠습니다.

○윤종명 위원 어쨌든 도시철도는 현재 여러 가지 사실 코로나 사태로 인해서 경영수익 문제에서도 어려움을 같이 하고 있는데요.

무엇보다도 안전서비스가 중요하다고 하겠습니다.

그리고 지금 적자 수익구조를 조금 더 뭔가 개선할 수 있는 강구책을 마련해야 되지 않겠느냐, 자구노력을 더 해주시기를 부탁드립니다.

그래서 사장님 올해 자구책으로 따로 노력하고 계획하시는 사항 있으면 한 말씀 해 주시고요.

○대전도시철도공사사장 김경철 아까 존경하는 남진근 위원님께서 말씀하신, 큰 것은 위원장님도 말씀하신 78억, 어르신 모시는 것을 적극적으로 해서 가능하면 법제화되도록 노력하고요.

두 번째는 저희들이 6년째 요금인상이 안 된 형편입니다.

그러나 공공교통수단은 소득재분배 효과도 있기 때문에 이걸 바로 올리는 것은 한계가 있을 것 같은데 그래도 6년째 아직 올리지 않은 것은 논의를 시작했으면 좋겠다는 생각이 들고요.

세 번째, 저희가 작년에 저희 역사 최초로, 공사 최초로 141억 원의 국비를 확보했었는데 올해도 160억을 목표로 국비를 많이 확보해서 그중에 일부는 저희 재정에 확보하도록 하고요.

마지막으로 저희 경영이사가 중심이 돼서 위기를 어떻게 극복할 건지 자체 자구노력과 저희들 사업을 다시 한번 돌아보고 꼭 필요하지 않은 것은 안전사업 이외에는 줄여가면서 위원님들 눈높이에 맞게 최대로 더 노력하도록 하겠습니다.

○윤종명 위원 지금 국비 지원 법제화 문제 이런 부분들은 도시철도 한 기관의 어떤 문제라고 생각하지 않습니다.

그래서 우리 시장님이나 의원님들과도 같이 뭔가, 대전시에 있는 국회의원들, 우리 국비 지원 받는 부분들은 국회의원들 도움을 안 받고는 안 되지 않습니까?

하여튼 전체적인 어떤 간담회라든지 뭔가 이런 부분들, 거기에 맞는 상임위 국회의원이라도 초청해서 이런 부분들을 해결할 수 있도록 노력하면 좋겠다는 생각을 가져봤습니다.

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 그렇게 하겠습니다.

○윤종명 위원 잘 부탁드립니다, 이상 마치겠습니다.

○위원장 김찬술 윤종명 위원님 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

이광복 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○이광복 위원 이광복 위원입니다.

앞에서 다른 위원님들께서 좋은 말씀 다 많이 해주셨고 또 질의할 내용도 많이 해주셔서 일부적인 것만 몇 가지 질의드리겠습니다.

그렇지 않아도 트램본부장님께서 여러 가지 말씀하셨는데 저희들도 문제를, 외부에서 많은 문제를 제기해요.

제기하다 보니까 이게 대전의 언론사들이 계속적으로 기고를 하다 보니까 시민들이 알게 되고 다 그렇게 얘기가 됩니다.

참고로 2020년 12월 24일 대전일보나 이런 데서 공문을 낸 거 보면, 언론에 보도된 거 보면 무가선 문제와 슈퍼커패시터 전기 충전 부족으로 인해서 여러 가지 문제점이 있다, 그리고 미리 여기서는 1월 말이나 2월 초에 결론을 낸다고 할 정도로 분위기가 잡혀나가 있는데, 저희들은 기다리고 있었어요.

언제쯤 본부장님께서 오셔서 이런 부분에 대해 제안설명해 주시나.

그런데 결론은 업무보고하기 며칠 전에 오셔서 이 얘기를 하셨어요.

위원장님께서 말씀하셨지만 사전에 이런 부분, 바뀐다거나 여러 가지 부분이 있을 때 저희들이 알고 있으면 좀 더 낫지 않을까.

왜 뭐든지 언론은 알고 있는데 우리는 몰라요.

위에서는 알고 있는데 우리는 또 몰라.

물어보면 답변을 못 해요.

항상 저희가 원하는 게 상생, 상생 했거든요.

그렇게 되면 도와드릴 수 있는 것도 저도 인간, 마음의 감정이 있기 때문에 좋은 소리 못 들으면 저도 마음이 안 좋단 말이에요.

저희들도 이런 부분이 생겼을 때 본부장님께서 잘 좀 해주셨으면 좋겠어요.

또 한 가지 질의하겠습니다.

용역 입찰 공고가 나서, 지금 입찰 아직 안 봤지요?

이거 공고 났습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 어떤?

○이광복 위원 용역 입찰.

○트램도시광역본부장 조성배 용역 입찰이요?

○이광복 위원 예, 트램에 대해서.

○트램도시광역본부장 조성배 그것은 봤습니다.

○이광복 위원 봤습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 그러면 당초에 용역 입찰 봤을 때 전체적인 것을 무가선으로 하고, 지금 일부는 유선으로 하겠다는 거 아니에요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 그런 부분을 얘기해서 용역을 했나요?

○트램도시광역본부장 조성배 실제로 이것은 기본 및 실시설계 용역이거든요.

그래서 그 용역에 대해서는 전체적으로 우리 트램에서 각각 구간으로 해서 이런이런 용역을 한다는 그런 내용의 용역을 이번에 하는 겁니다.

그렇게 하고 지금 유·무가선이니 이것은 기이 우리가 용역을 별도로 추진하고 있었습니다.

그래서 그 용역결과는 우리가 올 4월 정도까지 최종 결과가 나오거든요.

그래서 그때 트램 및 교통체계 개편 종합계획 수립 용역이라고 해서 트램의 급전방식이라든지 교통체계를 어떻게 할 것인지 그 용역은 별도로 하고, 지금 유·무가선을 어떻게 할 건지 그 용역입니다.

○이광복 위원 그러면 저희가 노선에 대한 그 레일을 까는 부분만 설계 들어가는 겁니까, 이게?

○트램도시광역본부장 조성배 기존에 기본 급전 방식에 대한 용역이 진행되고 있고요, 그걸 토대로 해서 이것은 기본 및 실시설계로 위원님 말씀하신 대로 우리 전체 구간에 대해서 어느 구간에 레일하고 차량기지라든지 이런 것을 어떻게 할 건지 또 전기신호통신 시스템은 어떻게 할 건지 그 용역을 이번에 발주한 사항입니다.

○이광복 위원 이번에 발주하신 게 물론 전문적으로 여러 가지 생각하셔서 이렇게 발주하셨으리라 생각합니다.

그런데 4개 공구로 이렇게 분할해서 하셨는데 과연 이것을 하셨을 때 대전에 이 기술을 할 수 있는 용역 설계사들이 과연 몇 군데나 있을까, 경험이 없잖아요, 그렇지요?

거의 한국에 있다면 서울 쪽에 있는 분들이 많이 이 부분을 하셨을 거고 대전은 없다고 해도, 전무후무한데 결론은 대전이 협력사식으로 컨소시엄해서 49% 갖고 들어오면 많이 들어오는 거고 그렇게 못 들어오면 할 수 없는 거지요, 그렇지

요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 그런 식으로 아마 될 것 같은데 저는 좀 안타까운 게 있어요.

대전에서 여러 가지 입찰공고를 내는 것 보면 좀 더 생각해서서 기왕 이렇게 되면 공구, 여러 가지가 있는 부분인데 과감하게 큰 건일 때 대전에서 집행하는 돈은 대전시의 사업체에 해서 대전에 세금을 다시 내줘야지 그걸 꼭, 대전이 무슨 엄청나게 돈이 많은 도시도 아니고, 서울, 경기도처럼 막 진짜 흑자 나서 정부 도움 없이 살아갈 수 있는 지역 같으면 이해를 해요.

정부의 도움 없이는 못 사는 도시가 여기인데 여기서 매출을 가져간단 말이에요, 다.

그런 부분이 참 안타까운 것 같습니다.

만약에 나중에 용역이 끝났지만 본 입찰을 볼 때라든가 이럴 때는 여러 가지 생각해서서 해주시면 고맙겠다 이런 말씀드리겠습니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 위원님 말씀 명심해서 공사 입찰할 때.

○이광복 위원 저희가 업무보고 질의할 때 트램과 도시철도공사를 복합해서 왔다 갔다 할 테니까, 왜냐하면 연계성이 있는 게 있어서 말씀드리겠습니다.

그런 문제에 있어서 보면 저희가 슬슬 생각할 게 트램이 발주됨으로써 착공이 들어가게 되면 교통대란의 문제나 여러 가지 생각하실 거 아닙니까?

그러면 여러 가지 강구하시겠지만 아까 철도공사사장님께서 말씀하셨습니다.

저희 적자폭이라는 게 자체 노력을 많이 하겠다.

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○이광복 위원 그런데 진짜 1개 노선 갖고 그 역 갖고 열심히 뛰어봐야 진짜 얼마나 되겠습니까, 그렇지요?

솔직히 열심히 하시는데 표가 안 나지요, 고생하시는 것 같은데요.

저희들이 150만 정도의 인구를 갖고 있는 도시가 이렇게 지하철, 트램이나 이런 부분으로 해서 교통의 흐름에 여러 가지 편의를 위해서라면 안 돼도 저희가 8개 노선, 7개 노선을 갖고 있어야 트램에 대한 적자폭이라든가 지하철에 대한 적자폭도 감소가 된다.

왜, 그렇게 함으로써 대중교통수단으로 있는 버스라든가 이런 게 많이 다 줄지 않습니까, 택시도 줄 거고, 그렇지요?

그에 반해서 트램을 이용하기 때문에 그만큼 적자폭이 줄 거고요, 그만큼 저희들도 편리함이 많이 있을 것이고, 또한 저희는 여러 번 유럽의 선진지 트램에 대해서 가서 공부도 배워왔고 여러 가지 봤습니다만 그래도 저희에 맞는 지역이 저는 독일도 보고 스위스 다 봤는데 체코가 우리 대전시에 맞지 않느냐 그런 생각이 들어요.

우리나라하고 어떤 소득 면도 비슷하고, 거기는 원티켓이잖아요, 24시간 원티켓으로 우리나라로 약 1천 원 돈이 안 돼요.

그것 갖고 환승을 다 합니다, 하루는.

그러면 티켓 하나 갖고 다 돌아다닐 수 있는 그런 부분, 지난번에 철도공사사장님한테 업무보고 시간에 제가 말씀 한번 드렸는데 서울철도공사에 있는 티켓발급기하고 대전 것하고 달라요.

서울에 있는 철도공사 것은 지적장애인들도 2급, 3급 애들이 가서 회수해서 발급을 해요.

그런데 대전은 못 해.

자기 것 한 명밖에 못 해요.

두 번 할 수가 없어요, 애들이.

왜, 또 다시 가서 뒤집어야 되니까, 그걸 뒤집는 걸 애들이 모른단 말이에요.

그런데 체코 같은 경우는 티켓 한 장을 딱 하면 그것을 거기에 편칭이라고 하지요, 편칭 한 번 끝나고 나면 그거 갖고 다 할 수 있단 말이에요.

그 대신에 무임승차하시는 분들에 대해서는 엄청난 벌금을 확대시켜서 하고 있고, 여러 가지 이런 부분을 개선해서 트램과 지하철과 광역철도가 하나가 돼서 승차권 발매를 통합시켜야 되지 않느냐, 그러면 모든 게 버스까지 저희가 공사 시점에 갔을 때는 하나의 시스템으로 움직여줘야 모든 게 끝난다는 걸 그 점까지도 앞으로 저희가 신경 써서 받을 계획은 잡으셔야 돼요.

하나하나 이렇게 나오면 언제 끝날 거예요, 이게?

지금 저희가 얘기하는 게 지선 얘기가 나오잖아요.

지선이 온 만큼, 그만큼 버스는 줄겠지요.

그만큼 교통의 대란이란 게 자꾸 없어질 것이고, 어떻게 버스는 그러면 오지에 버스 없는 부분을 버스로 돌리고 나머지는 트램이 다니고 이런 부분을 다 계산해주셔야 모든 게 대전시가 원만하게 돌아갈 수 있는데 현재 트램 하나 갖고도 저희가 지금 결론을 못 내고 왔다 갔다 한단 말이에요.

그렇게 하면 시민들이 자꾸 불안해서 저희들같이 지역에서 활동하는 사람들은 그것에 대한 민원을 받게 되면 마음이 안 좋아요.

죽기 전에 타 보겠어, 언제 타 봐, 그때는 간대?

이런 별 얘기가 다 나오거든요.

그게 하나의 행정을 꼬집는 거거든요, 우리하고 똑같아요.

이런 부분을 할 때는 좀 더 신중하게 해서 발표하시고 관리를 하셔야 되지 않겠느냐 그런 생각이 듭니다.

본부장님하고 사장님, 잘 생각해 보세요.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 알겠습니다.

○이광복 위원 질의 마치겠습니다.

○위원장 김찬술 이광복 위원님 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님, 오광영 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○오광영 위원 앞서서 모든 위원님들이 이 트램과 관련한 이야기를 하셨는데 저까지 또 트램 얘기를 하면 시간도 그렇고 하지만 또 할 수밖에 없을 것 같습니다.

제가 트램 관련해서는 산업건설위원회 위원으로 지금 3년째 있는데 계속했던 얘기 중에 하나가, 주요한 얘기 중에 하나가 뭔가 하면 실제로 결정되지 않은 사항들이 담당하는 공무원들 입에서 나왔을 때 그걸로 인해서 미치는 파장에 대해서 계속 여러 차례 제가 산건위에서 얘기한 바 있습니다, 기억하시겠지만.

원래 이 트램과 관련해서는 큰 줄기로 보면 급전 방식, 정거장의 개수 혹은 간격 그리고 대전역 경유 여부, 이 세 가지가 가장 큰 쟁점 중의 쟁점이었지요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그래서 지금 급전 방식이 이번 회의에서 급격하게 얘기되는 것이 대광위의 변경 승인 받을 때, 지난 10월에 변경 승인 났잖아요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 대도시권광역교통위원회에서 할 때는 급전 방식을 무가선 배터리 방식으로 100% 한다고 해서 승인을 받았습니까, 아니면 그 안에서 어떤 방식인지에 대한 검토가 더 필요하다고 해서 승인 받았습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 검토가 더 필요하다고 해서.

○오광영 위원 그렇게 더 해서 승인을 받은 거고.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 아까 위원장님이 얘기하셨는데 그러면 검토가 필요하다고 했더라도 전체 사업비를 설계하는 과정에서, 7,400억 정도를 설계하는 과정에서 차량의 급전 방식에 따라서 사업비 차이가 많이 날 것 아닙니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 아무래도 가선하게 되면 가선에 따른 비용이 상승이 되겠지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 이 부분은 어떻게, 변경 승인할 때는 요청했습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 저희들이 지금 여러 가지 방식이 있는데 실질적으로 현재는 여러 가지 안을 놓고 비교를 했습니다.

용역해서 비교해서 어느 정도 결과가 나왔거든요.

그것을 경제성 비교도 물론 다 했고, 최근의 기술까지도 다 고려해서 결정된 사

항이고 추후에 저희들이 이것을 토대로 해서 기본계획부터 할 겁니다.

그러면.

○오광영 위원 아니 잠깐, 본부장님 그러니까 대도시권광역교통위원회로부터 승인 받을 때 총사업비는 무가선 방식을 일단 준용한 사업비로 요청했던 거잖아요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그러면 가선을 했을 경우에 지금 이것은 용역을 진행 중인 거잖아요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 용역이름이 제가 알기로는 대전트램 운영계획 수립 및 도로영향 분석 용역이 이거 맞습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 맞습니다.

○오광영 위원 그렇지요, 이 안에서 급전 방식을 결정짓겠다는 거잖아요, 이 용역.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 이 용역이 언제 끝나는 거지요?

○트램도시광역본부장 조성배 올 4월에 마칩니다.

○오광영 위원 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 실시설계와 기본설계는 회사가 확정이 됐고.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 이것은 용역 발주가 나갔습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 지금 이거 말씀하십니까?

○오광영 위원 아니요, 4개사에.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 발주해서 선정이 됐습니다.

○오광영 위원 그러면 예를 들어서 발주해서 선정이 됐다는 얘기는 선정된 것과 구체적으로 과업지시가 다 나갔습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그런데 이게 결정이 안 됐는데 어떻게 과업지시가 나가지요?

○트램도시광역본부장 조성배 그것은요, 일단 급전 방식에 대해서는 아까 말씀하신 트램 운영계획 수립 및 도로영향 분석 용역에서 급전 방식 등에 대해서 결정하고요, 그걸 토대로 해서 기본 및 실시설계에 반영하면 지금 용역업체 선정된 그 업체에서 그걸 토대로 해서 그 여건에 맞도록 해서 급전 방식을 어디에다 적용할 건지 그것을 기본설계에서 반영할 겁니다.

○오광영 위원 실질적으로 그러면 급전 방식의 변경에 따라서 또 다르게 기본

및 실시설계에 일부가 또 변경가능하다는 얘기네요.

○트램도시광역본부장 조성배 이제 그 트램 운영계획 수립 용역에서 결과가 나온 걸 토대로 그것을 기본 및 실시설계에다 반영해야 됩니다.

○오광영 위원 그러니까요.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇습니다.

그걸 토대로 해서.

○오광영 위원 그런데 어쨌든 총사업비라든가 이런 부분에 대한 변경은 필수적으로 뒤따를 거 아닙니까, 현재 보면?

○트램도시광역본부장 조성배 그렇습니다.

예, 맞습니다.

○오광영 위원 참 답답하다고 느끼는 것 중에 하나가 어떤 건가 하면요, 이게 예타가 언제 면제가 됐지요?

○트램도시광역본부장 조성배 2019년 1월로 제가 알고 있습니다.

○오광영 위원 그렇지요, 2019년 1월에 예타 면제되고 나서 트램 종합계획을 시장이 브리핑하는 자리에서 무가선 얘기를 했어요, 그렇지요?

무가선으로 진행할 거다.

모두들 무가선이라는 것에 대한 분명한, 이게 그냥 그때 당시에는 공무원 입에서 나온 것이 아니고 시장이 브리핑하면서 얘기한 거예요.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 시장님은 무가선이라는 것에 당연히 그렇게 가면 좋겠다는 생각을 했고, 그때 당시까지 검토된 사항으로써는 별문제 없다고 생각하셨겠지요.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그런데 그렇게 판단하기까지는 그것을 제공한 밑에 실무진의 어떤 보고가 있었으니까 그렇게 판단했을 것 아닙니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 무가선이 가능하다, 36.6km를 순환형으로 무가선으로 돌릴 수 있다고 판단해서 그렇게 했을 거 아닙니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그리고 나서 지금 ‘아, 이거 무가선 안 돼.’ 이거 나온 것이 언제 쯤인지 아시지요, 그렇지요?

지난해 10월부터 언론을 통해서 솔솔 보도가 되기 시작했어요.

이거 혼용, 무가선 불가능한 거 아니냐?

그런데 그때도 우리 산업건설위원회에서 행정사무감사하면서 급진 얘기는 별로 안 했어요, 사실은.

왜 그런가 하면 특별하게 용역 진행하는 과정에서 전문가 의견을 들어보니 이

게 무가선 갖고는 안 된다 이런 보고를 사실은 하지 않았거든요.

당연히 지난 행정사무감사에서 급전 얘기 거의 안 하고 대부분 본 위원도 마찬가지로 정거장의 개수, 거리 이런 것 갖고 얘기를 했지요.

그런데 지금 다시 불과 3~4개월 만에 급전 문제가 부각이 됐어요.

혼용할 수밖에 없다는 것이 현실적인 지금 상황이라는 것을 확인했잖아요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 이걸 누가 책임져야 돼요?

한동안은 제가 누구라고 얘기 안 하는데 트램도시광역본부장님을 지내신 여러분들 중에 한 분은 슈퍼캡이 최적의 대안이라는 이야기를 하신 적이 있어요, 상임위원회 자리에서.

그 상임위원회 자리에서, 회의록 찾아보면 나올 겁니다.

슈퍼캡이 지금으로써는 최적의 대안이고 이걸로 가야 된다는 뉘앙스의 얘기를 했습니다.

그런데 여러 가지를 비교해 보니 슈퍼캡이 갖고 있는 기술적 한계뿐만 아니고 비용적으로 최고가가 나온다는, 비용이 너무 높다는 이런 판단 하에 슈퍼캡은 뒤로 확 밀렸어요.

그러니까 이런 일련의 과정들을 보면서 도대체 이게 충분하게 전문가들 사이에 검토되고 이래서 결정된 것이 아닌 여러 가지 것들이 계속해서 확정된 것으로 이야기가 나옵니다.

일단 몇 가지 자료도 필요하다고 생각을 하는데 그러다 보니까 어떤 생각이 드는가 하면 4개사에 기본 및 실시설계 용역하면서 준 과업지시서 있지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 과업지시서 양이 많으면 요약본이라도 의회에 제출해 주십시오.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그리고 지금 급전 방식에 대한 용역을 하고 있는 대전 트램 운영계획 수립 및 도로영향분석 이거 과업지시서 요약본이랑 중간보고서 나왔지요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 중간보고서는 언제 보고했습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 8월에.

○오광영 위원 8월에 나왔던 중간보고서 의회에 제출해 주십시오.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 트램이 원래 2025년 개통 예정이었는데 2년 정도 뒤로 늦춰졌습니다.

늦춰지는 과정들이 본 위원이 보건대 불가항력적인 요소도 분명히 있었지만 정책을 결정하고 그 정책에 따른 여러 가지 과정들을 수행하는 프로세스가 좀 문제가 있었다, 이게 본 위원의 생각입니다.

그래서 이 급전 방식에 대해서는 이 자리에서 어떤 것이 옳으니 어떤 것이 그르니 이런 이야기할 수 있는 상황은 아니라고 보는데 적어도 이 자리에서 처음에 계획했던 무가선 배터리 방식과 지금 하는 혼용 방식과 얼마 정도의 사업비가 더 추가된다는 추산 정도는 이야기를 해주셔야 돼요.

그런데 그것에 대한 추산도 지금 계속 본부장님 이야기 안 하시잖아요.

파악하고 있는 것 있습니까?

이 자리에서 공개적으로 이야기하기 곤란하면 비공개 석상에서라도 이야기를 하셔야 됩니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그건 별도로 한번 말씀 올리겠습니다.

○오광영 위원 예, 그리고 이미 4개사에 과업지시 나가고 했으면 본 위원을 비롯해서 여러 위원님들이 이야기했던 것들, 특히 시민들이 혹은 전체는 아니지만 일부 전문가들이 지적했던 나머지 2개의 쟁점 이것은 손을 안 대는 방향으로 진행을 하겠다는 거잖아요?

정거장의 간격, 그에 따른 개수.

○트램도시광역본부장 조성배 그 문제는요.

○오광영 위원 대전역 경유 여부.

○트램도시광역본부장 조성배 일단 정거장은 현재 35개로 계획은 잡혀 있잖아요?

○오광영 위원 예.

○트램도시광역본부장 조성배 그래서 그것은 우리가 기본 및 실시설계 과정에서 정거장에 대한 정확한 위치를 선정해야 되고 그게 또 지금 정거장이 추가되는 문제에 대해서는 설계과정에서 한번 검토가 필요합니다.

그렇게 해서.

○오광영 위원 그러니까 다시 한번 확인할게요.

정확하게 하셔야 됩니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 정거장 간격과 개수는 기본 및 실시설계 과정에서 반영될 수 있다고 보는 거예요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇습니다.

○오광영 위원 그거는 왜 그런가 하면 이 이야기는 아주 삼척동자도 아는 이야기에요.

원래 지하철로 계획됐던 지하로 가는 35개 정거장을 만고불변의 무슨 진리인

양 계속해서 밀고 나가는 것은 문제가 있다는 겁니다.

지금 대전의 모든 도시에서 재개발사업이 이루어지고 있는데 트램이 개통하는 2027년 이전에 아파트 들어서는 데가 한두 곳이 아닙니다.

이것을 감안하지 않은 정거장으로 된다고 하면 2027년 트램 개통했을 때 어떤 문제가 일어날지 눈에 뻔히 보이거든요.

이것을 늦게 가더라도 제대로 가는 방향으로 가지 않으면 2027년 트램 개통하고 나서 누더기 소리 들읍니다.

이거 누더기로 만들었다, 도대체 누가 이렇게 했느냐.

본 위원이 받아본 정거장 거리를 보면 긴 데는 1.2km까지 나와요.

그 사이에 3천 세대 정도의 소위 말하는 아파트 단지가 건설되고 있음에도 불구하고 그런 식의 정거장 위치, 거리, 이렇게 한단 말입니다.

세 가지 쟁점 중에 그 부분은 실시설계에 반드시 반영이 돼야 됩니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 대전역 경우 같은 경우에는 좀 더 전향적으로 검토할 필요가 있다고 보는데 정말 그것이 안 된다고 그러면 적어도 1~2년 안에 대전역을 경유하는 지선 계획을 같이 만들어서, 예를 들어서 대전역에서 내려서 지하철 타고 신흥에서 환승하게 되어 있나요, 환승역이?

○트램도시광역본부장 조성배 대동역.

○오광영 위원 아, 대동인가요, 대동.

그것과는 정말 다른 문제입니다.

지하철로 내려가는 것과 플랫폼에 내려서 광장으로 나오면 곧바로 트램 타고 환승할 수 있는 그런 시스템을 만들어 주는 것과, 사실 본 위원 생각에는 경유하는 게 가장 좋다고 봅니다.

하지만 그런 부분까지도 전향적으로 기본 및 실시설계 안에 넣어야 되는 것들이 지금 필요하다는 것이 본 위원의 생각이에요.

지금 당장 이거다 저거다를 갖다가 딱 해놓고 본다고 하면 그렇습니다.

제가 사석에서도 그런 말씀드렸는데 2027년에 개통할 때 배터리 기술이 혁신적으로 발전해서 아니면 지금 수소 트램 이야기를 하는데 수소 트램, 수소 연료전지가 혁신적으로 기술 발전을 해서 36.6km 순환선 돌리기에 충분한 기술이 나와 있다고 하면 그것을 받아 넣을 수 있는 그런 과정이 같이 트램에 적용이 돼야 되는 데 지금의 것과 딱, 물론 그런 어려움은 있을 거예요.

설계하는 과정에서 이걸 갖다가 지금으로부터 6년이지요, 6년 후에 어떤 일이 있을지를 예측해서 그걸 결정한다는 것이 얼마나 큰 도박일 수 있는 부분이 있습니다.

한데 그것은 결국은 행정하는 결정권자의, 저는 일종의 승부수라고 봅니다, 그

건.

그런 것을 감안한 기본 및 실시설계가 이루어져야 된다는 것이 본 위원회 생각입니다.

그래서 고생하시는 거 압니다, 왜 그런가 하면 이게 전대미문의 처음 해보는 사업이라서 여러 가지로 고려해야 될 것도 많고, 우리가 여기 2층 남자화장실 제일 왼편에 보면 그런 말이 있어요.

“미래를 결정짓고 싶거든 과거를 공부하라.” 공자 말씀이거든요.

화장실 안에 붙어있는 것 보면서, 트램은 사실 한국 내에서 과거에 전례가 없다 보니까 여러 가지로 고려할 점도 많고 하시는 데 어려움이 있을 거라고 생각을 하지만 결국은 공동의 지혜를 모으는 것 외에는 다른 방법이 없겠다.

그리고 시민들한테 그 부분에 대해서 충분히 설명하고 시민들이 이해할 수 있는 정도의, 적어도 언론도 이해를 못 시키는 이런 정도의 트램 추진 방식은 지양을 해야 된다, 그게 본 위원회 생각이고요.

오늘 이 자리가 행정사무감사하는 자리도 아니고 그렇기 때문에, 올 한 해에 사실 어떻게 보면 기본설계도가 올해 그려지는 것 아닙니까, 기본 및 실시설계 해서.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그러니까 올해 그린 것 가지고 내년부터 착공을 해서 2027년도에 완성하는 건데 설계도 잘못 그리면 2027년도에 나오는 결과물은 뻔한 것 아닙니까?

그러면 올해 정말 중요하다는 거예요.

그 부분은 본부장님을 비롯해서 모든 공직자들이 그런 부분 관련해서는, 그러니까 대전의 100년 앞을 내다보는 교통망을 까는 것이기 때문에 심사숙고를 하셔야 된다는 말씀을 드리고요.

아무튼 노력을 해주시기 바랍니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 알겠습니다.

○오광영 위원 도시철도 할 거 있는데 오후에 할까요?

○위원장 김찬술 오후에 하시지요, 식사 하시고.

○오광영 위원 예, 이상입니다.

○위원장 김찬술 오광영 위원님 수고하셨습니다.

동료위원 여러분, 회의장 정리 및 중식을 위하여 잠시 정회하도록 하겠습니다.

다음 회의는 오후 2시에 속개하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(12시 05분 회의중지)

(14시 07분 계속개의)

○위원장 김찬술 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

계속해서 질의하실 위원님께서 질의해 주시기 바랍니다.

오광영 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○오광영 위원 식사 맛있게 하셨지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 제가 오전에 질의하다 중단이 됐는데 사실 트램과 관련한 것은 오전에 한 이야기가 거의 다입니다.

뭐 특별하게 그것을 더 이어서 하고 싶은 마음은 없는데 다만 꼭 제가 계속해서 상임위 때도 그렇고 행정사무감사 할 때도 말씀드렸던 것이 그런 내용이에요.

이게 트램이라는 게 결국은 전혀 아무것도 없는 것에서 만들다 보니 나타나는 현상들이긴 하지만 단지 그냥 공무원들끼리 무언가 이렇게 만드는 이런 것이 아니고 아주 집단적 지혜를 모아서 만드는, 거기에 시민들이 같이 하는 그런 트램을 한번 만들어 보자는 것이 본 위원이 계속해서 주장했던 내용들이거든요.

그런 부분에 있어서는 여러 아쉬움들을 이번에는 걷어내고 앞으로 진행하는, 뭐 당장 내일 모레 토론회 예정되어 있잖아요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 토론회 같은 경우에도 보면 들어와 있는 패널들 보면, 코로나 때문에 그런 토론회를 사실 2020년도에 많이 했어야 되는데 그렇지 못한 부분들이 분명히 있습니다, 그렇지요?

그런데 그게 비대면이든 대면이든 해서 이번 기본 및 실시설계하는 과정에서는 최대한 그런 부분을 좀 많이 할 수 있게, 더군다나 지금 토론회에 초청되어 있는 패널들 보면 전문가뿐만이 아니고 언론인도 있고 시민단체 관계자도 있고 그런 것으로 알고 있어요.

그래서 그런 이야기를 최대한 많이 듣고 그것을 가능하면 반영하는 쪽으로 가는 것이 저는 맞다고 생각합니다.

정말로 예산 때문에 혹은 기술적 한계 때문에 할 수 없는 건 어쩔 수가 없지요.

다만 그게 기존에 있던 계획과 크게 벗어나지 않는다고 하면 저는 그렇게 가는 것이 맞다고 생각을 하고요.

그런 측면에서 올해가 중요하다는 말씀을 다시 한번 드리면서 트램 관련해서는 질의를 갈음하겠습니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그리고 도시철도공사 김경철 사장님한테 제가 두어 가지 여쭙보려고 하는 것은 이게 지금 무임승차, 무임승차라고 하는 표현이 사실 조금 뭐한데 65세 이상의 노인들이 무료로 승차를 하지 않습니까?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○오광영 위원 지난번에 국토부 국회의원들 주재로 해서 한번 토론회 했었잖아요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○오광영 위원 그때 논의됐던 것들이 지금 어떻게 추진되고 있지요?

○대전도시철도공사사장 김경철 지금 저희 노사 또 지역 국회의원님들이 많이 도와주셔서 국회의 국토위원회는 이미 말씀이 돼서 통과가 된 거고요.

법사위로 가는 과정에서 지금 보류돼 있는 상태입니다.

○오광영 위원 그러면 실제 그 안은 65세 이상 노인들에 대한 무임 부분을 중앙정부가 보전해 주는 그런 안으로 결정이 된 겁니까?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○오광영 위원 전액이요?

○대전도시철도공사사장 김경철 한국철도공사 코레일이 공익서비스 부담을 하는 것과 같이 우리 지방에 있는 도시철도도 보상을 해주는 것이 옳다고 하는 것으로 이해를 하고 있습니다.

○오광영 위원 만약에 그렇게 된다고 그러면 우리 지방정부 그러니까 대전광역시가 부담을 해야 되는 78억 정도는 부담이 없어진다, 그렇게 되는 건가요?

작년 기준으로?

○대전도시철도공사사장 김경철 작년 기준에서 78억인데 그전에는 저희들이 122억이었기 때문에 100억 가까이.

○오광영 위원 작년 기준은 어쨌든 어르신들이 코로나 때문에 많이 도시철도 1호선을 이용을 안 했으니까 78억이지 실제로는 평균적으로 한 100억 정도 된다는 거잖아요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 100억 넘습니다.

○오광영 위원 그것과는 또 별도로 정부에서 추진하고 있는 것 중의 하나가 노인의 기준을 지금 현재 65세에서 70세로 올리는 것도 추진을 하고 있지 않습니까?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○오광영 위원 그런데 그것이 된다고 하면, 예를 들어서 전자가 통과가 된다고 하면 국토위에서 통과된 법안이 법사위에 통과가 되고 본회의 통과가 되면 당연히 그런 혜택을 받지만 그것이 안 될 경우에는, 예를 들어서 정부가 추진하는 65세에서 70세로 올릴 경우에도 어느 정도 부담이 줄지 않겠습니까, 그렇게 된다고 하면?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○오광영 위원 어느 정도 예상하세요?

○대전도시철도공사사장 김경철 그것은 구체적으로 저희들이 검토를 못 했습니다만…….

○오광영 위원 그러니까 예를 들어서 지금 65세 이상 어르신들이 지하철 이용하는 것 중에서 65세에서 70세 사이에 몇 분이 이용한다, 이런 통계는 잡히지가 않나요?

○대전도시철도공사사장 김경철 현재는 잡히지 않습니다.

○오광영 위원 그렇지요?

아까 제가 오전에 업무협약과 관련해서 이야기했던 대로 만약에 65세 이상 어르신들이 다 카드를 갖고 계신다고 하면 그것은 바로 나올 수 있는 통계 중 하나잖아요, 그렇지요?

그것으로 이용.

○대전도시철도공사사장 김경철 그 부분은 연세가 그 데이터 속에 들어 있는지 여부는 확인을 해봐야 될 것 같습니다.

○오광영 위원 그러니까 예를 들어서 65세 이상 어르신들이 그 카드를 발급받아서 그것으로만 이용한다고 하면 도대체 대전 지하철 도시철도 1호선을 이용하는 어르신들 중에서 65세에서 70세 되시는 분들이 1년간 얼마나 이용하는지 통계는 바로 나올 것 아니에요, 그렇지요?

○대전도시철도공사사장 김경철 그 카드에 연세가 들어 있으면 연세별로.

○오광영 위원 카드에는 당연히 들어 있지요.

그러니까 개별 발급을 하는 것이기 때문에, 개인한테 발급되는 거니까 당연히 들어 있기 때문에, 그렇지요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 확인해 보겠습니다.

○오광영 위원 그런 측면으로 봐서라도 저는 그런 카드 발급 작업이라든가 이런 것들이 같이 병행되면 좋겠다는 생각을 합니다.

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○오광영 위원 그리고 2020년 코로나 때문에 대전도시철도에 입점해 있던 여러 입점기업들 있지 않습니까?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○오광영 위원 도시철도에서 감면할 수 있는 게 법적 근거가 어떤 게 있었나요?

예를 들어서 대전시 같은 경우는 공유재산 관리법이라든가 이것의 관리 조례에 근거해서 일정한 금액을 할인해 준다든가 이런 조치가 있었는데 도시철도도 그렇게 했나요?

○대전도시철도공사사장 김경철 저희들은 그러니까 시하고 협의를 해서 작년에 저희들이 약 6억 정도 할인을 해줬는데, 50%에서 80%까지.

○오광영 위원 예.

○대전도시철도공사사장 김경철 저희들이 갖고 있는, 법률로 한계가 있고요.

공기업계하고 협의를 해서 대부분 그렇게 조정을 해서 보조를 해드렸습니다.

○오광영 위원 그러면 실제로 도시철도가 얻을 수 있는 수익 중에서 한 몇 퍼센트 정도를 2020년도에 감면을 해줬나요?

○대전도시철도공사사장 김경철 그러니까 2019년도에 23억 임대료로, 그리고 25억을 예상했었는데 저희들이 6억을 할인을 해줬기 때문에 19억으로, 약 4억 정도가 빠져나갔습니다, 임대사업과 관련해서.

○오광영 위원 그럼에도 불구하고 일부 업체들은 계약 기간이 남아 있음에도 불구하고 그냥 손 털고 나간 데가 몇 군데 있잖아요?

○대전도시철도공사사장 김경철 지금 임대사업 24개 중에서 5개가 아직도 비어 있습니다.

○오광영 위원 그러니까 영업을 하다가 코로나로 인해서 폐점하고 나간 케이스라는 거잖아요, 그렇지요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○오광영 위원 비어 있는 데는 지금 계획을 어떤 식으로 가지고 계세요?

○대전도시철도공사사장 김경철 저희들이 그러니까 예산을 책정하는 데 가상으로 얼마 정도 입찰하면 되겠다고 하는 것을 20%를 깎아서 다시 입찰공고를 내고 그런 과정을 거치고 있는데 저희들도 그러니까 계속 낮추면, 어차피 저희가 흑자 기관은 아니기 때문에 시간이 좀 지난 다음에 입찰을 하는 거라면 수익이 또 올라갈 수가 있기 때문에 시간을 두고 검토를 하고 있습니다.

○오광영 위원 그런데 본 위원이 이야기를 하려고 하는 것 중의 하나는 어떤 건가 하면 실질적으로 도시철도 공간 안에다가 조성했던 민간위탁이 아니고 민간 임대 사업장들이 코로나로 인해서 상당히 어려움을 겪고 있고.

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 그렇습니다.

○오광영 위원 그러다 보니까 대전시 차원 혹은 도시철도공사 차원에서도 감면 노력을 했지만 그것마저도 사실 못 버티고 폐점하는 데가 속출했다고 저는 봅니다.

그러니까 지금 스물 몇 군데 중에서 다섯 군데인가 여섯 군데가 그렇게 문을 닫았다고 하는 거 보면.

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 다섯 군데.

○오광영 위원 퍼센티지로 따지면 그게 꽤 많은 겁니다, 그렇지요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 20%.

○오광영 위원 사실 어떻게 보면 좀 과도한 부분도 있었어요.

처음에 입찰이라는 게 본 위원이 볼 때 본 위원이 자주 이용하는 시청역 같은

경우에는 원래 거기에 지난 상임위원회 때 그런 이야기를 했었잖아요.

커피숍이 들어오는데 그 커피숍의 적정한 임대료 가격 뭐 이런 것이 있음에도 불구하고 아마 경쟁입찰이다 보니 아주 높게 써서 들어온 커피숍이 폐점하고 지금 나간 것으로 그렇게 알고 있습니다.

그래서 향후에 시청사든 아니면 다른 곳에서도 그냥 편하게 민간임대뿐만이 아니고 좀 다변화할 필요가 있겠다, 업종 자체를.

그런 측면에서 보면 거기가 소위 말하는 역세권이니까 사람들을 모이게 하기 위해서 예를 들어서 청년들한테 임대하는 회의공간, 청년들의 커뮤니티공간 이런 걸로도 한번 활용해 보는 것이 어떨까 그런 생각이거든요.

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○오광영 위원 사장님 어떻게 생각하세요?

○대전도시철도공사사장 김경철 지금 시청역에 있는 공간을 청년창업공간으로 하는데.

○오광영 위원 아니, 저는 시청역을 이야기하는 게 아니고요.

사실 시청역 같은 경우에는 어떻게 보면 핫플레이스고 이렇기 때문에 도시철도공사에서 좀 더 뭐라고 그럴까요.

적극적으로 활용할 수 있는 공간으로 하는 게 맞다고 생각을 하고요.

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 임대.

○오광영 위원 그러니까 도시철도공사에서 조성해놓았던 공간들 중에서 민간업자가 들어와서 임대해서 도저히 영업이 안 되는 그런 곳들은 그런 식으로 조성을 하면 청년들 입장에서는 접근하기 좋고 또 여러 가지 장점들이 있어요.

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 맞습니다.

○오광영 위원 그래서 그것을 다각적으로 검토를 하면 좋을 것 같고요.

아무튼 시청을 이야기하는 건 아니고요.

○대전도시철도공사사장 김경철 저희들 정말 적극적으로 임대 상가 공실률 제로화 되도록 또는 청년들이 와서 승객을 끌어온다면 또 사회적 가치가 높아가니까 같이 노력을 하고 있습니다.

그런데 아까 말씀드린 다섯 군데는 과거에 그래도 상당한 수익을 낼 수 있는 공간이었기 때문에 그렇게 말씀드린 거고요.

말씀하신 대로 그런 공간을 포함해서 적극적으로 다시 검토를 해서 또 한번 협의하고 진행토록 하겠습니다.

○오광영 위원 예, 그렇게 해주시고요.

마지막으로 본 위원이 이야기하려고 했던 것은 좀 거시적으로, 지난주에 있었던 교통건설국 업무보고에서도 이야기했던 건데 김경철 사장님 인사청문회 하는 과정에서 제일 많이 나왔던 이야기 중의 하나가 어떤 건가 하면, 개인적인 부분 빼

고요.

실제로 공공교통과 관련해서 가지고 있었던 사장님의 노하우, 전문적 지식, 이런 것들이 향후에 대전시 공공교통을 짜는 데 있어서 같이 녹아서 그것을 만드는 어떤 일종의 시너지를 내게 하는 역할을 좀 하셔야 된다, 이런 이야기 많이 했잖아요, 그렇지요?

기억하시지요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 기억하고 있습니다.

○오광영 위원 그게 2019년 말이었던가요, 부임하신 게?

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 2019년 10월 1일 부임했습니다.

○오광영 위원 그렇지요, 2019년 10월이니까 지금 근무하신 게 1년 하고 거의 절반 가까이 됩니다.

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 4개월쯤.

○오광영 위원 원래 3년 임기 하시는 것 중에서 절반, 반환점이 이제 눈앞에 있는데 좀 아쉬운 점이 있어요, 솔직히 말씀드리면.

본 위원이 생각하기에는 그동안에 여러 나오던, 우리 산건위에서 많이 나왔던 이야기가 시내버스의 완전공영제 또는 그것과 맞물려서 교통공사의 설립 필요성 이런 이야기들이 많이 나오거든요.

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○오광영 위원 그러면 그것과 관련한 공동의 어떤 관심사들을 좀 묶어내고 이러는 과정에서 여기에 계신 조성배 본부장님, 김경철 사장님 또 한선희 국장님 이런 분들이 머리를 맞대고, 계속해서 의회에서 그런 이야기도 하고 언론에서도 하고 이러는데 그것에 대한 공동의 어떤 방안들 이런 것을 좀 하고 있나요?

○대전도시철도공사사장 김경철 저의 역할이 두 가지라고 저는 여기에 와서 생각하고 있습니다.

그러니까 공사를 초일류로 만들어 가는 과정이 첫 번째 과제고요.

제가 갖고 있는 그동안의 경험을 대전시민들 또는 대전시 정부에 도움이 되게 하는 거라는 생각이 들고요.

위원님 말씀대로 대전시의 공공교통 기능을 공공성을 더 강화하는 것에는 전적으로 동의를 하고 있습니다.

다만 그 방법론에 대해서는 제가 갖고 있는 역할을 어떻게 구현할 것인지 하는 부분은 이 내부에 또 시스템이 있기 때문에, 열심히 노력을 하고 있습니다만 어차피 같이 풀어야 할 과제라는 생각을 갖고 있습니다.

○오광영 위원 그런데 업무보고 자리에서 이런 이야기하는 것은 자연스럽다고 생각을 하고 본 위원은 그렇게 생각을 하거든요.

사장님 같은 경우에는 반환점 이제 눈앞에 있고 실제로 2021년도가 지나면 임

기 말이 됩니다.

그리고 내년 되면 사실 지방선거가 있기 때문에 시장님이든 여기에 있는 위원들이든 결과적으로 그런 부분에 대해서 아주 밀접하게 무언가를 이야기할 수 있는 시간적, 공간적 여유도 없을 거예요.

6월 이후에는 어떻게 될지도 모르는 거고 그렇기는 하지만 원래 김정철 사장님을 임명했던 시장님의 어떤 의도, 그게 결국은 대전시의 공공교통의 설계를 해야 되지 않느냐 이런 의도였잖아요, 그렇지요?

○대전도시철도공사사장 김정철 예.

○오광영 위원 그거에 맞게 그동안에 진행되는 것들이 미약한 것 같다는 것이 본 위원의 생각이고 이전의 공사, 공단 사장 임명하는 과정에 있어서 비전문적, 어떤 측근 이런 식으로 임명되는 것이 계속 문제가 됐었잖아요?

○대전도시철도공사사장 김정철 예.

○오광영 위원 그런데 그렇지 않고 전문성 있는 사장님을 임명했던 것은 저는 그런 의도가 있었기 때문이라고 생각하는데 그 부분에 미약한 점이 아쉬운 점이 있기 때문에 2021년도에는 그 부분을 좀 해주셔야 되지 않는가 그런 생각을 가지고 말씀드리는 겁니다.

○대전도시철도공사사장 김정철 좀 더 적극적으로 노력하겠습니다.

○오광영 위원 그래서 우리 산건위에서 일부 공영제라도 한번 해보자 이런 얘기를 해요.

그런 제안들을 여기 계신 윤종명 위원님도 그런 얘기를 했었어요.

도시철도공사에서 자회사를 하나 설립해서 설립된 자회사에서 버스 일부를 맡아서 운영하는 부분공영제, 부분공영제를 시범으로 하게 된다고 하면 이것은 버스를 운영하고 있는 준공영제 운송사업자들에게도 일종의, 미꾸라지 멀리 옮기는 데 메기 한 마리 넣으면 어쨌든 활력이 생겨서 다 살아서 간다는 것 아닙니까?

그런 것같이 대전시 준공영제 운영하는 운송사업자들에게도 그런 부분이 분명히 필요한데 그런 것들이 관리감독이 제대로 되지 않고 또 서로 경쟁하는 모델도 없고 이러다 보니까 준공영제는 계속해서 크게 진척되지 않는, 예를 들어서 준공영제한 지 15년 됐는데 버스 수송분담률은 여전히 제자리다.

이게 대전의 현실 아닙니까?

그런 부분까지 감안하셔서 적극적으로 그런 부분에 대한 안들을 내고 한번 도시철도공사가 그런 부분을 해보는 노력들이 필요하다고 저는 생각을 하는데 그런 노력들이 없는 게 저는 아쉬운 점입니다.

어떻게 생각하세요?

○대전도시철도공사사장 김정철 제가 그 부분에 위원님 말씀대로 공공성 강화 부분은 끊임없이 노력하고 있습니다.

다만 위원님이 어떤 의도로 말씀하시는지도 제가 이해하고 있습니다.

그런데 우리 시의 의사결정 과정도 이해를 해주셨으면 좋겠다는 생각이 들고요.

○오광영 위원 그런데 사장님 그 얘기는 사실 어떻게 보면 임명하는 과정에서도 그런 얘기를 했고 그렇지만, 그 시스템에서 더 이상 역할하기가 어렵다고 하면 이걸 시스템 자체를 바꿔야 되는 건데 그건.

○대전도시철도공사사장 김경철 그게 아니고요, 아까 말씀드린 대로 철차가 지금 두 가지가 저희가 교통공사를 운영하게 되려면 현행 법률상 저희 정관이 지금 도시철도 운영기관으로 되어 있기 때문에 도시철도의 하드웨어를 운영하는 걸로 되어 있습니다.

그래서 지금 시에서도 공기업계를 중심으로 적극적으로 검토하고 있는 것으로 알고 있습니다.

○오광영 위원 사장님 그것은 어떻게 보면 예를 들어서 도시철도공사의 정관을 바꾸는 건 이사회 의결이 있으면 바꾸는데 사업을 추가하는 것은 도시철도가 지금 철도만 하게 되어 있으니까, 도시공사나 이런 데도 보면 태양광 사업도, 주택건설뿐만 아니고 태양광 사업도 추가하고 그런 것은 그렇게 어려운 문제는 아니거든요.

그리고 전혀 도시철도가 교통과 관계없는 태양광 사업을 하겠다는 것도 아니고 버스를 운행하는 업무를 하겠다고 하면 그게 전혀 터무니없는 얘기는 아니지 않습니까?

그것은 저는 하기 나름이라고 생각합니다, 그 부분은.

○대전도시철도공사사장 김경철 그래서 그 일이 가능하도록 하려면 조례가 바뀌어야 된다는 얘기를.

○오광영 위원 조례는 위원들과 협의해서 바꾸면 되는 거지요.

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○오광영 위원 그러니까 그런 것을 하자고 앞장서서 주장하는 것이 의회와 일부 전문가만 있는 것과 실질적으로 그것을 할 만한 주체들이 해보겠습니다 그러면서 발 벗고 나서는 것과는 전혀 다른 결과를 내올 것 아닙니까?

그런 부분을 주문하는 겁니다.

의회로서 지금 반환점 앞에 계시다고 하니까 2021년 시작하는 마당에 올해는 그런 부분을 중점적으로 추진하십시오 그렇게 주문을 드리는 겁니다.

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 이해했습니다.

○오광영 위원 이상입니다.

○위원장 김찬술 오광영 위원님 수고하셨습니다.

오광영 위원님께서 지금 말씀하신 것에 하나 덧붙이면 이게 뭔지 아십니까?

이 업무협약서를 김민기 사장님 있을 때 사인한 거예요.

서명을 했어요, 언제 했느냐 하면 2019년 2월 21일에, 한 것의 내용에 보면 대전교통공사로 확대 개편한다는 내용이 제2조제3항에 있어요.

우리 사장님 오시기 전 사장님께서 어디하고, 대전광역시장님하고 대전도시공사 사장님 그다음에 마케팅공사사장님, 도시철도공사사장님, 시설관리공단이사장님 이렇게 해서 서명한 게 있다고요.

지금 저희들이, 저도 5분 자유발언에도 얘기했고 엇그제 교통건설국 얘기할 때 이 얘기를 했었어요.

이렇게 한 근거가 있는데 전부 다 손 놓고 있다는 거지요.

아까 우리 존경하는 오광영 위원님이 말씀하신 건 일부 노선을 자회사를 두는 방식도 있을 테고 또 한 가지 사업 부분에서 정관을 고쳐서 사업처, 시내버스 사업처를 둘 수도 있을 거고요, 그렇지요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○위원장 김찬술 거기를 담당하는 이사님이 한 분 계신다든가 이렇게 해서 업무를 확대해 나갈 수 있고 그 일을 할 수 있는 밑바탕이 된 건 2019년 2월 21일 협약서를 맺어놓은 게 있어요.

사장님 오시기 전에 맺어놓은 게 있는데 이걸 근본바탕으로 2021년도는 해야 된다는 얘기를 하신 거예요.

근거가 없다, 조례가 없다고 얘기하시면 안 되고 이렇게 근거가 있으니 해야 된다는 얘기를 하는 겁니다.

이해가 되셨으면 좋겠습니다.

○대전도시철도공사사장 김경철 그 부분은 이미 제가 인식하고 있고요.

다만 아까 말씀드린 대로 저희 정관에 도시철도 사업자로서의 역할과 도로교통 사업자로서의 역할 부분이 아직은 없기 때문에.

○위원장 김찬술 정관의 문제라든가 이런 것은 이것을 근거로 해서 바뀌나가는 걸 의회하고 협의하시고 그다음에 시장님하고도 협의하셔서 집행기관에도 협의가 이루어져야 된다는 말씀을 드리는 거니까요.

그런 식에서 생각해 주셨으면 좋겠습니다.

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 알겠습니다.

○위원장 김찬술 다음 질의하실 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

박수빈 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○박수빈 위원 박수빈 위원입니다.

작년 한 해 고생 많으셨고요.

올 한 해도 대전교통 발전을 위해 힘써 주시기 바랍니다.

질의하겠습니다.

도시철도 1호선 용두역이 지금 신설되잖아요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○박수빈 위원 그러면 거기가 공사를 언제 시작하나요?

○대전도시철도공사사장 김경철 이번 6월까지 기본 및 실시설계, 기본설계가 되고 실시설계가 진행되고요, 자료를 보면서 말씀드리겠습니다.

토목 부분과 설비 부분이 있는데 토목 부분은 올 말부터 발주가 준비돼서 공사가 착공될 예정입니다.

○박수빈 위원 지하공사는 언제쯤 시작하는 건가요?

○대전도시철도공사사장 김경철 토목 부분.

○박수빈 위원 그게 토목 부분 공사 건설이라고 하는 건가요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○박수빈 위원 제가 알기로는 그 주변에 재건축, 재개발을 하려고 하는 걸로 알고 있는데 그 부분에 대해서 안전성이나 이런 것을 진단해 보셨나요?

○대전도시철도공사사장 김경철 지금 안전성 검토 관련된 부분은 현재 진행되고 있는 것으로 알고 있습니다.

○박수빈 위원 본 위원이 그쪽으로 지나가다 보니까 재건축을 하려고 펜스를 다 치고 부수려고 하고 있는데 거기에다 지하철까지 공사를 하게 되면 약간 안전의 문제가 있지 않을까 그 부분이 염려돼서 말씀드리는 거고요.

그 부분을 잘 생각해서서 철저하게 했으면 좋겠습니다.

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 그렇게 하도록 하겠습니다.

○박수빈 위원 그리고 오전에 많은 위원님들께서 트램에 관련돼서 말씀하셨는데 본 위원도 얘기를 해야 되겠습니다.

대전시 버스 적자가 거의 1천억대의 적자를 갖고 있고요, 도시철도는 지금 얼마 정도의 적자를 갖고 있지요?

○대전도시철도공사사장 김경철 작년에 480억.

○박수빈 위원 그렇지요, 거기에 택시나 이런 걸 다 치면 거의 2천억 정도가 되잖아요?

그래서 신중하게 생각해야 되겠다 이런 생각이 듭니다.

트램이 지금 2년 늦어져서 2027년에 완공을 목표로 하는데 거기에 너무 맞춰서 한다는 생각이 들어요.

지금 계속 충전 방식 이런 것에 대해서 얘기하고 본 위원도 수소 트램에 대해서 얘기했고, 존경하는 윤종명 위원님도 얘기했고, 그것을 다각적으로 살펴본 다음에 시기가 좀 늦어지더라도 시민들한테 충분히 설명하면 다 이해할 거라고 생각합니다.

모든 게 다 시민의 세금으로 지금 지어지고 운행되고 있지 않습니까?

그런 것을 조금 더 논의한 다음에, 이게 지금 순환형을 고집하다 보니까 지금

갑자기 무가선에서 가선으로 되고 이런 것을 신중하게 생각할 필요가 있다고 생각하고요.

여러 전문가들도 나와서 말을 하는데 대부분 해외는 10km 정도 구간에 가선, 무가선을 한다고 들었어요.

그런데 대전시는 보니까 24km 정도의 구간을 무가선으로 가고 나머지 부분은 유가선으로 간다 이렇게 말을 했는데 그것도 검증이 안 됐잖아요, 우선은?

○트램도시광역본부장 조성배 그거는 저희들이 아까 오전에 설명드린 대로 TPS라고 시뮬레이션을 돌려봤습니다.

그러니까 대전시의 모든 조건, 경사도라든지 길이라든지 또 계절별 그런 것을 전체적으로 조건을 부여해서 시뮬레이션을 돌려보니까 약 3분의 1 정도는 가선이 필요하다 이렇게 결론이 나서 그렇게 말씀드린 사항입니다.

○박수빈 위원 그것은 확정은 아닌 거잖아요?

○트램도시광역본부장 조성배 지금 거의 뭐 이것은 현재 우리가 적용 가능한 기술로.

○박수빈 위원 우리나라 지금 기술로, 그걸로 할 수 있다는 건가요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○박수빈 위원 그런데 그전에도 다 전체 무가선으로 한다고 했다가, 기술상 문제 없었잖아요, 그때도?

○트램도시광역본부장 조성배 자꾸 반복되는 설명을 올리는데 그때 당시는 실제로 충북 오송 거기서 시험운행하면서 킬로와트시로 해서 실제 시운전을 해보니까 43km는 갈 수 있겠다 해서 그 기조로 해서 지금까지 해왔는데 저희들은 도시의 모든 조건을 부여해서 하는 것을 별도 용역을 했습니다.

해서 올 4월까지 끝나는데 그 용역결과에서 나온 거라서, 위원님들께서 왜 지금 보고하느냐 이렇게 말씀하시지만 그 결과가 1월에 도출돼서 저희들이 그 내용을 설명 올리는 그런 사항입니다.

○박수빈 위원 무가선, 유가선 이렇게 보고를 듣고 본 위원도 좀 알아봤는데 여러 전문가들 사이에서는 그렇게 혼용으로 해서 길게 하는 것은 약간 주민들의 반발도 있을 거고 그리고 그 기술이 쉽지 않다고 이렇게 많이 나오고 있어요.

그에 대해서 좀 더 신중했으면 좋겠다 이런 생각이 듭니다.

그래서 계속 제가 뭐 현대로템을 좋아하는, 우리나라 기업이니깐 당연히 좋아는 하지만 편의상 그런 거지만, 그런 기술을 조금이라도, 본 위원이 현대로템의 동영상 봤어요, 몇 개월 전에 올라온 동영상.

그런 걸 보면 시행가능성이 있다고 생각이 들고 기간을 조금 더 늦추더라도, 2027년이 아니라 2030년이 되더라도 시민들께 얘기해 주고 이 방법이 최대한 옳다 이렇게 될 때 이것을 시행하는 게 좋겠다고 생각하는데 너무 시간에 급급해

하고 있는 것 같아요, 대전시가.

본부장님이, 저도 전문가가 아니지만 여기 있는 위원님들도 다 전문가가 아니고 본부장님이 훨씬 전문가이긴 하지만 그런 우려에 대해서 좀 귀담아들을 필요성이 있다고 생각하는데.

○트램도시광역본부장 조성배 위원님 말씀 충분히 공감하고요, 다만 이게 시기적으로 늦춰지면 늦춰질수록 기술이 발전되는 것은 사실입니다.

그렇게 되면 지금 추진하는 것에서 더 나은 그런 결과도 나올 수가 있겠지만 저희들이 기이 2014년부터 해서 지금까지 죽 추진해 와서 연장선으로 지금 가다 보니까 지금 당장 기술발전을 위해서 몇 년을 모든 걸 중지하고 한다는 것도 상당한 무리가 따르고 그렇기 때문에 지금 현재로서 우리가 적용할 수 있는 모든 기술을 총망라해서 저희들이 검토하는데 지금 위원님 말씀하신 대로 미래에 대한 기술발전에 대한 적용가능성도 저희들이 고민하고 또 경제성도 오전에 말씀이 있어서 그 경제성도 충분히 고려합니다.

하고 무엇보다 중요한 게 시민에 대한 공감대가 또 중요하니까, 가선·무가선에 대한 적절한 선정 이런 것도 엄청 중요하다고 저희는 생각합니다.

그래서 이런 것들로 해서 결론이 나는 대로 충분하게 시민한테 홍보도 해서 하여간 그 피해를 최소화하면서 이 사업이 잘 추진되도록 최선을 다하겠다는 말씀 올리겠습니다.

○박수빈 위원 아무튼 여러 우려가 있지만 최선의 방법을 선택할 수 있게 대전 시에서 했으면 좋겠고요.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○박수빈 위원 그리고 도시철도공사 홈페이지에 들어가 봤는데요.

스테이션뷰 VR 서비스는 언제부터 시작한 거예요?

스테이션뷰 VR 서비스.

○대전도시철도공사사장 김경철 지금 VR 서비스는 저희들 내부에서는 하고 있고요, 그다음에 아마 외부인이 와서 하는 경우는.

○박수빈 위원 아니 홈페이지에서 볼 수가 있더라고요.

○대전도시철도공사사장 김경철 인터넷을 통해서 등록이 되면 누구나 볼 수가 있습니다.

그리고.

○박수빈 위원 언제부터 시행한 건가요?

○대전도시철도공사사장 김경철 저희 전산정보팀이 모든 역의 VR, 사진을 찍어서 올려서 저희 내부에서는.

○박수빈 위원 언제부터 이걸 시행했느냐고 물어보는 겁니다.

언제부터 시행한 건지.

○대전도시철도공사사장 김경철 작년…….

(「금년 1월에」 하는 직원 있음)

작년도에 저희도 시작하려…….

○박수빈 위원 그러니까 작년에 제가 행정사무감사 때는 못 봤던 거라 이게 나와 있어서 참 좋은 것 같아서 말씀드리는 거예요.

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○박수빈 위원 이런 게 진작 있었으면 편하게 설명할 수 있을 것 같아서 좋은 서비스라고 생각하고요.

그리고 클린 환경 조성에서 에스컬레이터 핸드레일 자동살균 그게 다 설치된 건가요?

○대전도시철도공사사장 김경철 아닙니다.

일부 설치를 했었는데 시민들이 너무 좋아해서 이걸 시민창의제안을 해서 저희들이 100곳에 확대 실시하는 올해 사업 중에 하나입니다.

○박수빈 위원 올해 사업으로 하는 겁니까?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○박수빈 위원 이게 1대에 얼마씩이지요?

가격이 어떻게 되는 거지요?

○대전도시철도공사사장 김경철 두 가지가 있는데 하나는 액상살균형, 우리 시청 올라온 곳에 하나가 있고 UV살균형이 있는데, 액상살균형은 약 500만 정도 들어가고요, UV살균형은 200만 원 정도가 듭니다.

그래서 이 부분을 잘 조합해서 가능하면 가장 많이 시민들이 혜택 받을 수 있도록 조정해서 설치하도록 하겠습니다.

○박수빈 위원 좋은 정책인 것 같아서 말씀드리는 거고요.

본 위원도 아이들과 에스컬레이터를 타면 못 만지게 하거든요.

○대전도시철도공사사장 김경철 맞아요, 그런데 지금.

○박수빈 위원 위험상의 문제도 있어서 만지려고 하지만 이런 것을 적극적으로 확대해 나가셨으면 좋겠다고 생각합니다.

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 그렇게 하겠습니다.

빠른 시간 내에 설치도록 하겠습니다.

○박수빈 위원 이상입니다.

○위원장 김찬술 박수빈 위원님 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님, 남진근 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○남진근 위원 빠진 게 있어서 하나 더 할게요.

남진근입니다.

모든 분들이 하나같이 트램 하면 도로 좁은데 어떻게 할 거냐 복잡하게, 제일

걱정을 그걸 해요, 그렇지요?

다 아시지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 아까 오전에 질의한 대로 복잡한 걸 해결하는 건 대중교통을 활용하게 만들어야 돼요, 방법이 없어요.

돈은 한정되어 있고 옆으로 확장하자니 그렇지요, 돈이 없고.

그러면 지금 기존 도로를 활용하는 건데 기존 도로를 활용하면 불 보듯 뻔하잖아요.

대안이 안 되면 복잡하고, 그러니까 세계적으로 가장 혼용이 잘 된, 버스하고 혼용이 잘 되는 걸 봐야 돼요.

그것을 신중을 기해야 되겠고, 그리고 아까 환승에 대해서 말씀드렸는데 대전역이라는 데는 필수조건입니다, 필수조건.

대전광역시의 교통도시의 중심, 핵심이 대전역이에요.

어떻게 됐든 간에 지선을 빨리 결정해서서 이거는 필수이기 때문에 올해 목표로 하시고.

도시철도, 159쪽에 좋은 얘기가 있어서 하나만 물어보려고 합니다.

첫 번째, 도시철도 이용 수요 회복을 위한 시민 승차 동기부여 해서 킥보드, 퍼스널 모빌리티, 개인 이동장치 있지요, 그리고 자전거 활용을 연계해서 추진하게 해놨어요, 그렇지요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○남진근 위원 이게 지금 어느 정도 진척이 되어 있어요?

이거 아주 잘해놨네요.

○대전도시철도공사사장 김경철 존경하는 위원님께서 어제 발의도 하신 것 정말 고맙게 생각하고요.

저희들은 우리 간선과 그걸, 연계교통수단, 단말교통수단이라고 하는데 자전거하고 킥보드를 어떻게 우리 쪽으로 흡수할 거냐가 우리 이용객 증진에 굉장히 도움이 된다고 생각하고 있습니다.

○남진근 위원 그러니까요.

○대전도시철도공사사장 김경철 그래서 자전거 부분은 이번 3월까지 우리가 탑승이 가능하도록.

○남진근 위원 금년도.

○대전도시철도공사사장 김경철 조례를 바꿀 예정이고요.

○남진근 위원 그러면 우리 교통국의 자전거 그쪽하고 협의가 되고 있나요?

○대전도시철도공사사장 김경철 자전거 태우는 것은 저희들, 우리 트램본부와 협의하면 되는 거고요.

○남진근 위원 아니 이게 교통국의 전반적인 큰 틀에서는 교통국에서 여러 가지, 아까 교통공사 얘기가 나왔지만 그것은 절차상 해나갈 거고, 지금 자전거가 교통국의 일부야로 들어가 있잖아요, 예산에 대한 모든 집행이?

거기하고 협의가 돼야 할 것 같은데, 그렇지요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○남진근 위원 우선은 키포드, 퍼스널 모빌리티 이것도 아마 자전거 쪽이나 교통국에서 이거 해야 될 거예요.

그러면 연계가 돼서 하여튼 간에 시민이 지하철을 타든 트램을 타든 이런 환승이 제대로 착착 돼야 돼요.

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○남진근 위원 이것만 잘 되면 성공이에요.

○대전도시철도공사사장 김경철 예.

○남진근 위원 그렇잖아요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 맞습니다.

○남진근 위원 시민들이 제일 걱정하는 건 좁은 도로에다 트램 하면 이거 도로를 2개 사용 이런 얘기를 하잖아요, 혼하게.

이건 주먹구구식의 얘기 같지만 타당성이 있는 얘기입니다, 그렇지요?

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 맞습니다.

○남진근 위원 거기에다 우리가 꼭 신중을 기해야 돼요.

해서 복잡하고 손해를 끼칠 것 같으면 할 필요가 없잖아요?

꼭 부탁드립니다.

이상입니다.

○대전도시철도공사사장 김경철 예, 명심하겠습니다.

○위원장 김찬술 남진근 위원님 수고하셨습니다.

질의하실 위원님 계십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

제가 오전에 이어서 몇 가지 궁금한 거 다시 하겠습니다.

우리 지금 설계에 대한 용역 발주를 4개로 나갔지요, 본부장님?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇습니다.

○위원장 김찬술 그게 언제 나갔지요?

○트램도시광역본부장 조성배 저희들이 작년 11월 2일에.

○위원장 김찬술 그때 나가서 결정은 언제 했다고 저희한테 보고하셨지요?

○트램도시광역본부장 조성배 최종적으로 12월 22일.

○위원장 김찬술 예, 그렇게 됐습니다.

그러면 그 설계용역 나간 게 무가선으로 나갔습니까, 혼용 방식으로 나갔습니

까?

○트램도시광역본부장 조성배 이것은 거기에 별도의 용역이 따로 있었고요, 이것은 도시철도.

○위원장 김찬술 그러니까 제가 지금 말하는 것만 말씀하시면 됩니다.

그거 무가선으로 나간 거예요.

저는 그렇게 보고받았거든요.

그렇지요?

지금 대략 78점 몇 퍼센트 해서 금액까지 낙찰돼서 보고가 들어왔었잖아요?

본부장님 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 저는 그걸 지금 뭐라고 하려고 하는 게 아니에요.

어차피 하다 보면 그거만큼 또 추가비용을 줘야 되겠지요, 그렇지요, 안 들어가 있으니까?

○트램도시광역본부장 조성배 지금 저희들이 4개 공구에 대한 기본 및 실시설계 용역 자체는 급전 방식에 대해서는 기이 수행하고 있는 용역 결과에 따라서 그걸 적용.

○위원장 김찬술 그러면 이걸 지금 얘기했던, 본부장님이 지금까지 업무보고하는 게 제가 문제가 있다고 생각해서 지금 얘기하는 거예요.

처음에 저희한테 말씀하셨던 그 용역이 나갔을 때는 무가선으로 나간 걸로 본 위원은 알고 있었거든요.

그리고 그다음에.

○트램도시광역본부장 조성배 4개 공구 말씀하시는가요?

○위원장 김찬술 예, 4개 공구 나간 거.

○트램도시광역본부장 조성배 기본 및 실시설계 용역.

○위원장 김찬술 그런데 지금에 와서 무가선이 가선으로 바뀌었잖아요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 지금 그렇게 하신다고 하니까 그 부분에 대해서는 용역에 반영이 안 된 거잖아요?

그렇지 않은가요?

○트램도시광역본부장 조성배 아니요, 그렇게 이해하지 마시고요.

○위원장 김찬술 그러면 나중에 가선 방식에 들어가는 설계비에 대한 용역비는 별도로 주실 거잖아요?

○트램도시광역본부장 조성배 아니요, 그거는 지금 우리 시설 분야에 대한 4개 공구에 대한 용역은 발주가 돼서 확정이 됐잖아요?

○위원장 김찬술 예.

○트램도시광역본부장 조성배 그렇게 됐는데 지금 급전 방식을 가선으로 할 거냐, 무가선으로 할 거냐, 혼용으로 할 거냐에 대해서는 기이 지금 추진되고 있는 별도의 용역에서 결과가 나오는 대로 우리 4개 공구에 대해서.

○위원장 김찬술 아니 그러면 이해가 안 되는 게 11월 2일에 용역 발주를 준 것에는 가선으로 줬습니까, 무가선으로 주셨어요?

○트램도시광역본부장 조성배 지금 그것은요, 무가선·가선에 대한 것은 추후에 용역 결과가 나오는 대로 해서 그걸로 기본 및 실시설계에다 반영하게 되어 있고요.

○위원장 김찬술 본부장님, 그때는 무가선으로 주셨다고 저한테 그렇게 보고하셨어요.

지금 저희들이 얘기하는 건 뭐냐 하면 결국은 또 용역을 설계하는 데에서 다시 그 부분만큼 용역을 다시 추가의 경비가 들어간다는 얘기를 하고 싶었고요.

결국은 제가 한 가지 물어보고 싶은 것은 모 교수님이 저한테 하나 보내온 그 내용이 논리적인 얘기로 맞다는 생각이 들어서 제가 말씀드리는 거예요.

지금 우리 4개로 나눠줬던 그 용역이 지금 어디어디 업체가 하는 거지요?

○트램도시광역본부장 조성배 지금 메이저가 동부엔지니어링하고요, 도화하고 동명하고 유신하고 이렇게 되어 있습니다.

○위원장 김찬술 거기에서 우리 현재 트램을 설계한 업체가 있나요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 있습니다.

○위원장 김찬술 어디지요?

○트램도시광역본부장 조성배 이걸 밝혀도 되는지 모르겠는데요.

○위원장 김찬술 예, 밝히시면 어떠세요.

○트램도시광역본부장 조성배 도화가.

○위원장 김찬술 도화 업체가 서울에 있는 업체입니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇습니다.

○위원장 김찬술 거기도 다 컨소시엄이지요?

○트램도시광역본부장 조성배 네 군데가 다 컨소시엄으로 되어 있습니다.

○위원장 김찬술 그러니까요.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇게 들어와 있습니다.

○위원장 김찬술 그런데 거기에 한 군데 도화만 설계했던 경험이 있습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 그러니까 철도 분야에 대해서는 네 군데가 다 경험이 있고요.

○위원장 김찬술 트램에 대해서는 안 해 본 거고요.

○트램도시광역본부장 조성배 다만 해외에 대한 트램 그것은 도화가 그런 용역을.

○위원장 김찬술 그러면 지금 한 번도 안 해본 걸 설계했는데 대전형으로 맞는지 안 맞는지에 대한 검토는 누가 합니까?

○트램도시광역본부장 조성배 이것은 우리가 지금 순환으로 해서 계획을 했지 않습니까?

○위원장 김찬술 예.

○트램도시광역본부장 조성배 순환으로 해서 4개 공구로 해놨는데 이것은 실제로 트램 자체가 우리나라 국내는 처음이고 해외는 여러 가지 경험이 있고 실적도 있고 하니까요, 그렇게 됐는데 이것은 크게 뭐 대전에서 순환으로 하기 때문에 문제가 된다는지 못 한다는지 이런 생각은 저는 들지 않습니다.

다만 국내에서 처음 시행하는 것이기 때문에 국내외에서 여러 가지 철도 관련, 트램 관련 기술이 있는 용역업체 다수가 참여하기 때문에 그것은.

○위원장 김찬술 아니 그러니까요, 지금 본부장님이 말씀하셨던 게 자꾸 뭔가는 잘 안 맞아 돌아간다, 톱니바퀴처럼.

왜냐하면 대전형 그것 때문에 무가선 트램이 34.6km가 24km는 무가선으로 하고 10km는 가선으로 한다고 하셨잖아요.

지금 이렇게 된 것에 대한 설계를 해보지도 않은 업체가, 하나만 해봤다고 했고 나머지는 그렇게 했는데, 그러면 대전에서도 그것을 우리 자문단에서 뭐를 한다는가 뭔가는 해줘야 이게 대전형에 맞는 트램이 될 것 아닙니까?

제가 지금 물어보고 싶은 건 총괄 관리할 수 있는 그런 시스템이 갖춰졌는가를 물어보고 싶어서 말씀드리는 거예요.

○트램도시광역본부장 조성배 여기에 대해서 지금 4개 공구로 해서 참여한 용역업체들은 기본 및 실시설계를 하는 용역업체입니다.

그런데 여기에 대해서 별도로 이것을 총괄하는 건설사업 관리용역 발주가 별도로 있습니다.

○위원장 김찬술 지금 보세요, 우리가 전체적으로 거시적으로 한번 보자고요.

지금 우리 트램이 아까 오전에도 오광영 위원님이 말씀하셨잖아요.

2014년도에 설계됐던 그 노선이 수요를 따라가지 않고 순환 방식에 문제가 있고 정거장의 개수의 문제가 있고 거리의 문제가 있다는 것도 인식하시면서 지금 안 바꾸고 계시는 거잖아요?

또 도시계획이 그다음 이후로 계속 바뀌어서 대형아파트가 있고 단지가 생김에 따라서 수요를 따라가 줘야 되는데 지금 본부장님은 그전에 있었던 그 정거장만 고집하고 계시고 또 제가 대전역에 와야 되고 연축역에도 2025년도에 혁신도시가 들어서고 이렇기 때문에 역사가 필요합니다 하고 말씀드렸는데 그때까지도 본부장님께서서는 “아, 그거 필요합니다.” 해놓고 여기에는 반영을 안 하고 계시다는 얘기에요.

지금 제가 말씀드리는 건 대전의 미래의 도시계획을 트램이 따라가 줘야만 제대로 된 트램이 될 수 있다는 얘기를 하는 거예요.

지금 본부장님이 그걸 역을 바꾸고 늘리는 데는 시민들의 혼선이 있을 수 있다는 것도 동의하지만 그렇지 않다는 거 하나하고 또 지금 설계하고 있는 것 중에서 총괄적으로 책임질 수 있는 마스터가 있어야 된다는 이야기예요.

그런데도 불구하고 지금 업체들 4개가 과연 대전형 트램을 만들 수 있는, 적합하면서도, 지금 대한민국에 없으니까 그것을 지원해줄 수 있는 그룹을 대전에서도, 우리 시에서 갖고 있어야 된다는 이야기를 드리고 싶어서 말씀을 드리는 거예요.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 위원장님 말씀 충분히 공감이 가고요.

조금 설명 올리면 지금 도시 발전에 따라서 트램이 뒷받침되어야 된다는 그런 전제도 동의를 합니다.

하고 그래서 저희들이 정거장 같은 경우도 실제 설계 과정에서 꼭 필요한 부분이 어디가 있는지, 결국은 우리 시민들이 교통 이용하는 데 편리하게 하기 위해서 하는 거니까 그런 것도 설계 과정에서 검토를 할 예정이고요.

○위원장 김찬술 아니, 설계 과정에서 지금 발주가 나가서 그 노선대로 되어 있는데 무슨 검토를 하세요?

○트램도시광역본부장 조성배 아니, 노선은 그런데 역 문제를 말씀드린 겁니다. 역 문제는 검토를 하겠다는 말씀을 드리고요.

○위원장 김찬술 제가요, 본부장님 한 가지만 물어볼게요.
연축역 있습니까, 없습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 지금 현재는.

○위원장 김찬술 없지 않습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 그러면 2025년도에 혁신도시 해서 거기에 7만 4천 평 도시가 들어서는데 역도 안 넣고 계신 거잖아요.

○트램도시광역본부장 조성배 아니.

○위원장 김찬술 지금 이야기하는 게 그런 거예요.

○트램도시광역본부장 조성배 기존에 안 들어가 있었고요.

그것도 저희들이 검토를 하려고 합니다.

그러니까.

○위원장 김찬술 아니, 그것이 안 들어가 있게 지금 설계가 돼서 나가 있는데 무슨 이야기를 계속하는 거예요, 지금요?

○트램도시광역본부장 조성배 위원장님, 그건 설계 과정에서요, 저희들이 검토를 하겠습니다.

하고 그다음에 기술 자문과 관련해서는 저희들이 기술자문회가 있는데 그것도 적극 활용을 하고요.

그다음에 총괄적으로 관리하는 그것은 건설사업 관리용역 발주를 저희들이 별도로 해서, 전체를 총괄 관리하거든요, 그래서 위원장님 말씀하신 사항을 유념해서 저희들이 적극적으로 추진하도록 하겠습니다.

○위원장 김찬술 본부장님, 무슨 말씀인지 알겠습니다, 저도 마무리 지어야 되니까.

제가 말씀드리는 게 저도 비전문가니까 상식에 준해서 말씀을 드리는 거예요.

지금 있는 상황에서 지금 우리가 계속적으로 말씀을 드리는 것 중의 하나가 정거장에 대전역이 추가돼야 된다는 이야기를 계속했고 그것과 더불어서 대덕구에 한 예를 들어 연축역이 있어야 된다고 이야기를 하셨어요.

그런데 우리가 지하철이 지금 되어 있는 대로만 형성되어 있잖아요.

결국은 이견 뭐예요, 트램은 노선의 확장성이 상당히 있다는 것에 장점이 있는 거잖아요.

그러면 수요가 있는 데를 찾아가야지만 나중에 공공교통으로서 역할이 있다는 이야기를 하고 싶은 거예요.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 그런데 그것에 대한 것을 지금 우리 본부장님은 안 듣는다는 이야기예요.

지금 그렇게 된 이유가 있어요.

트램본부장으로 오신 지가, 위에 선임자들이 몇 분이나 계셨지요?

○트램도시광역본부장 조성배 제가 알기로는 두 분 계신 걸로.

○위원장 김찬술 그렇지요?

그냥 6개월 뭐 이렇게 하다가 나가다 보니까 일을 지금 안 해놓으신 거잖아.

우리 본부장님 총대 매고서 하려고 하니 버거우신 것도 저희도 알아요.

그런데 몇 가지 문제가 있기 때문에 지적을 하면 전문가 그룹에서 확인을 해보셔야 된다는 거예요.

옆에 계신 분이 전문가신데 물어보지도 않고 도움 안 받지 않습니까?

두 번째는 무가선으로 해서, 지금 가선을 갖고 온다고 하면, 제가 답답해서 제 사무실에 있는 것 갖고 왔어요.

제가 이견 그냥 상식에 준해서 이야기하는 거니까, 여기 진잠에서 연축역이에요, 조차장역이, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 하나 노선이 이렇게 가서 무가선으로 갔어요.

여기가 충전하는 시설을 갖추었어요.

그러면 진잠에서 이렇게 이렇게 해서 충전하는 데 가면 이렇게 나눠서 무가선하는 방법은 없는지 제가 궁금해서.

○트램도시광역본부장 조성배 아, 구간을 분할하는 거요?

○위원장 김찬술 그렇지요.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 그러니까 진잠역 여기에다가 준조차장역을 건설해서 트램을 그냥 충전했다가 다시 여기는 이렇게만 가고 여기서는 이렇게 가면 되잖아요.

그렇게 양분돼서 충전하는 방식은 없는 건지, 이걸 제가 전문가가 아니니까 상식적으로 드리는 말이에요.

이렇게는 안 되는 건지, 왜냐하면 지금 본부장님께서 말씀하실 때 왜 이 이야기를 하나, 앞으로 배터리의 기술이 얼마나 발전할지 모르기 때문에 말하는 거예요.

예를 들어서 배터리가 지금 있는 상태로 충분한데 이렇게 제가 말한 방식으로, 나중에 배터리 성능이 더 좋아지고 우리의 차가, 전철이 좋아지면 순환노선대로 가면 되는 거잖아요.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 그런데 지금 우리 본부장님이나 시에서 발표한 건 굳이 3분의 1을 전봇대를 세운다는 이야기를 하셨어요.

그러면 3분의 1도 어느 지역에는 전봇대가 들어갈 테고 안 들어가는 데가 있고 하면 여러 가지로 문제가 있다 이거지요.

장기적 거시적인 차원의 도시계획을 보면 이런 방법도 있으니 심도 있게 다시 검토를 해야 될 필요성이 분명히 있는 겁니다.

즉, 아까 제가 본부장님한테 뭐라고 이야기했냐면 우리가 가선을 세우는 공사 비용이 얼마인지도 모르고 지금 보고를 하시는 거고 그 추산치도 계산해 주지 않잖아요.

그러면 이렇게 세웠을 때하고 충전하는 데를 진잠 쪽에 하나 더 만들었을 때 비용이 거시적으로 봤을 때 더 들어가는지도 검토를 해본 다음에 산건위 상임위에다가 말씀하시는 게 옳다고 생각을 하는 거예요.

검토해볼 의향이 있으십니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 지금 위원장님께서 말씀하신 사항에 대해서 우리 주박기지가 네 군데가 있습니다.

네 군데가 있고 지금 연축차량기지도 있고 관저에도 거기도 있고 서대전공원에 있고 저쪽 베이스볼 드림파크 거기에도 있습니다.

그 주박기지의 기능이 비상시에 활용할 수 있는 기능도 있고 다음 첫차 나갈 때 바로 출발하는 기능 또 위원장님 말씀하신 대로 충전기능까지 같이 있습니다.

그래서 그것은 저희들이 그것까지 다 검토가 돼서 네 군데에서 충전하면서 새

벽에 바로 운행을 해서 유기적으로 다 갈 거거든요.

하고 아까 경제성 말씀하셨는데 저희들이 용역결과에서 경제성 같은 것도 다 분석을 했습니다.

해서 여러 경우의 수를 다 따져서 저희들이 최적의 말씀을 올린 사항이고, 지금 위원장님께서 말씀하신 유·무가선 설치에 따른 민원 내지는 시민들의 공감대 형성에 대해서도 저희들이 깊이 인지를 하고 있고요.

저희들이 설계과정에서 민원이 최소화될 수 있는 최적의 위치를 선정해서 이렇게 하겠다는 말씀을 한 번 더 드립니다.

○위원장 김찬술 본부장님, 저희들한테 설득을 하시려면 구체적인 데이터를 갖고 오세요.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 하고 있다, 하고 있다 지금 계속 그런 말씀만 하시면 똑같은 이야기가 되는 거예요.

지금 저희 의회에서 이야기하는 것 중에 그렇게 했을 때 경제적인 게 이만큼 들고 이렇게 나눠서 했을 때 이런 게 있고 이렇게 해서 그 수치상 데이터를 갖고 이야기를 해야 나중에 이게 안 됐을 때 말씀도 드릴 수 있고 문책도 할 수 있고 이런 거 아닙니까?

지금까지 계속 무가선 이야기했다가 이제 와서 가선 3분의 1 집어넣고 내일 모레 지나가면 무가선 안 되니까 다시 전부 다 가선으로 해야 됩니다, 이렇게 이야기할 수도 있다는 이야기예요.

○트램도시광역본부장 조성배 비약이 조금, 하여간 위원장님이 염려하시는 내용 저희들이 충분히 고민해서 잘 추진하도록 하겠습니다.

○위원장 김찬술 하여튼 저희들한테 자료를 충분히 갖고 오시기 바랍니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 이거 안 하시면 또, 위원들이 계속 똑같은 이야기를 지금 1년 내내 한 거예요, 1년 내내.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 알겠습니다.

○위원장 김찬술 그리고 아까 총괄 마스터 제도도 한 번 정도는 검토를 해볼 필요성이 있다는 말씀을 또 드리는 거예요.

왜냐하면 지금 현재 트램을 해본 사람이 없기 때문에 돌다리도 한 번씩 두드려 보고 가는 심정이라는 말씀을 그래서 하는 거예요.

더 질의하실 위원님 안 계십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

질의 답변을 종결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

의의가 없으므로 질의 답변 종결을 선포합니다.

관계공무원 및 임직원 여러분께 당부의 말씀을 드리겠습니다.

오늘 보고된 사업은 계획대로 차질 없이 추진될 수 있도록 최선을 다해 주시기 바랍니다.

그리고 위원님들께서 말씀하신 사항은 심도 있게 검토하여 시정에 적극 반영될 수 있도록 노력해 주실 것을 당부드립니다.

이상으로 오늘 계획된 의사일정을 모두 마쳤습니다.

동료위원 여러분 그리고 조성배 트램도시광역본부장과 김경철 대전도시철도공사사장을 비롯한 관계공무원 및 임직원 여러분, 수고 많으셨습니다.

산회를 선포합니다.

(15시 06분 산회)

○출석위원(6명)

김찬술	오광영	남진근	윤종명
이광복	박수빈		

○출석전문위원

수석전문위원	이병연
전문위원	전종현

○출석공무원

트램도시광역본부장	조성배
트램정책과장	김태수
트램건설과장	박필우
도시광역교통과장	송성선

○그 밖의 출석자(공사·공단)

대전도시철도공사사장	김경철
경영이사	김추자
기술이사	김인술